

在全省交通突破行动公路建设会议上的讲话

省交通运输厅党组书记、厅长 康 军

(2015年4月8日)

同志们：

在昨天下午召开的全省“6873”交通突破行动动员大会上，我代表省交通运输厅做了表态发言。我用了三句话向大会也向大家表明了今后6年的决心和态度：第一句话是，立说立行，接好交通突破行动的军令状；第二句话是，决战决胜，打好交通突破行动的攻坚战；第三句话是，见实见效，当好经济社会发展的先行官。根据省政府印发的《丝绸之路经济带甘肃段“6873”交通突破行动实施方案》，昨天动员大会上，省政府与14个市州政府和11个省直部门签订了6年交通建设目标责任书。省政府的《实施方案》和所签定的目标责任书就是一个沉甸甸的“军令状”，在目标责任书上签了字，就代表着这个“军令状”已经交到了我们手上。之所以在全省动员大会刚刚开完，紧接着就召开这次公路建设会议，其目的既是交通运输系统兑现立说立行的具体行动，也是打好公路畅通攻坚战、当好经济发展先行官的再动员和再部署。

刚才，繁己同志对省政府《省道网规划》和《“6873”交通突破行动实施方案》有关情况作了说明，对今年的公路建设形势和任务进

行了周密安排部署,目标任务很明确,对策措施很得力,希望大家认真抓好落实。同时,厅里还与14个市州交通运输局和相关单位签订了《2015年度交通基础设施建设目标责任书》,进一步明确了今年的目标任务,靠实了工作责任。这些目标任务既是对《实施方案》的细化分解,也是今年公路建设的“军令状”,希望大家立说立行,迅速掀起公路建设新高潮。

下面,结合贯彻三运书记、伟平省长重要讲话精神和今后公路建设的形势任务,我着重讲两个方面的意见供大家参考:

第一个方面:要进一步深刻认识“6873”交通突破行动对全省经济社会发展的重大影响,切实增强加快公路建设的责任感、使命感和紧迫感

三运书记在昨天的讲话中深刻阐述了实施交通突破行动的重大意义,强调指出实施交通突破行动是抢抓最大机遇、破解突出矛盾的重要举措,是弥补发展短板、加速全面小康的迫切要求,是适应经济新常态、提质增效升级的现实需要。伟平省长对于贯彻落实会议精神提出了四个方面的明确要求。这些对我们进一步深化认识、统一思想、提振信心、增强动力具有极其重要的现实意义。如何进一步凝心聚力,迅速掀起公路建设大会战,我们要在高站位、高标准学习领会好三运书记、伟平省长重要讲话精神的基础上,还要从交通自身的实际出发,进一步深刻认识“6873”交通突破行动对未来经济社会发展的重大影响。

一是从我省公路发展历史看,实施交通突破行动是甘肃交通史上前所未有的大动作。黄强副省长在昨天的说明中讲到,“6873”

交通突破行动 6 年的投资将超过过去 60 年的总和。如果只从数量上讲，未来 6 年 8000 亿元以上的投资总量可能将是过去 60 年的两倍。自 1978 年有档案记载以来，全省公路累计投资量是 2667 亿元，铁路累计投资近 1000 亿元，民航累计投资 67 亿元，合计 3700 多亿元，这个投资量的两倍还不到 8000 亿元。同样，未来 6 年 5000 多亿元的公路建设投资也基本是改革开放 37 年来公路建设投资总量的 2 倍。1978 年，是中国改革开放的元年，来自省统计局的数据显示，全省当年的 GDP 仅为 64.73 亿元；2014 年，是中国全面深化改革的元年，而去年全省仅公路交通就完成投资 604 亿元，基本上是 1978 年全省 GDP 总量的 10 倍。所以说，在未来 6 年内全省要完成 8000 亿元这么大规模的投资在甘肃交通历史上绝对是前所未有的。

改革开放以来，我省的公路交通建设虽然一直处于不断前进发展的趋势，但步伐都比较小，从来没有这么大的动作。从投资规模来看，1978 至 1997 年的 20 年间，全省公路建设投资非常有限。这 20 年间最有标志意义的公路建设就是从 1992 年开工建设到 1994 年竣工，历时 18 个月，投资 7800 多万元建成的全长 13.15 公里的天北高速公路，也是当时全国里程最短的高速公路，但就是这样一条高速公路结束了甘肃省没有高速公路的历史，实现了高速公路零的突破。

1998 到 2003 年的 6 年间可以说是新时期甘肃公路建设的起步年，特别是 1998 年是甘肃公路建设史上划时代的一年，当年省交通厅先后四次调整投资计划，把年初的 7 亿元计划加大到 20 亿

元,使全省公路建设投资第一次实现了跨越增长。据统计,从1998年到2003年,全省公路建设投资规模达到235亿元,平均每年近40亿元。如果用数字做比较,这6年的投资也刚刚接近于2011年一年的全省交通投资(2011年,全省交通固定资产共完成投资274.83亿元)。

从2004年开始,甘肃交通年度投资规模首次突破100亿元大关。此后的10年,全省交通投资规模逐年攀升,最高达到去年的600亿元。这10年间是甘肃公路建设投资增长最快的时期,10年内完成投资2174亿元。但无论如何快,都赶不上未来6年的投资规模。因此,通过简单回顾改革开放以来我省公路交通建设的历史,我们就可以深切地感受到,省委、省政府下决心实施“6873”交通突破行动承载了多么大的期望和信心,显示了多么大的勇气和魄力,正如三运书记所讲,“交通突破行动是一个联通国内、连接国际的重大行动,是一个带动产业、促进就业的重大行动,是一个承前启后、继往开来的重大行动,是一个功在当代、利在千秋的重大行动”,这个行动是甘肃交通史上前所未有、史无前例的大动作,在甘肃的交通发展史上必将具有里程碑式的意义。

二是从全省交通发展的需求看,交通突破行动是促进交通运输提速升级的大手笔。省政府印发的交通突破行动实施方案中,把全省交通运输现状定位为“实现了由严重制约向初步缓解的转变”。三运书记在讲话中强调指出“交通滞后仍是我省亟待破除的瓶颈和短板”。这些评价和定性是非常客观的。尽管我省的高速公路已突破3000公里,但还有38个县区没有通高速公路;尽管这两

年我们每年建成 1 万公里农村公路通畅工程，但全省还有 30% 的建制村未通沥青(水泥)路；尽管省政府已经批复了省道网规划，但全省普通国省道建设总体上仍处于完善路网与优化结构阶段，全省现代化交通骨干网络还没有真正形成，综合客货枢纽站场建设缓慢，各种运输方式及枢纽之间换乘和集散的配套设施还不完善，交通总量仍然不足。与周边和东部的省份相比，我们的差距还是很大的。正是基于这样的现状，我们要实现迎头赶上、弯道超车，就必须有一个大动作、大手笔、大投入来加速完善提升甘肃的公路交通网络。因此，在“十二五”规划收官、“十三五”规划启动这样一个承前启后的关键阶段，省委、省政府抢抓国家实施“一带一路”的重大战略机遇，立足甘肃交通发展实际，及时部署了这样一场规模浩大的交通突破行动，对我们交通自身发展来讲，这既是一场千载难逢的机遇，也是一场志在必胜的战役，我们只有全身心地投入到这场大行动中，才能实现自身最大的发展，也才能不辜负省委、省政府赋予的重任和广大人民群众寄予的厚望。

三是从未来的发展成效看，交通突破行动是我省与全国一道全面建成小康社会的大指标。习总书记说“小康不小康，关键看老乡”；三运书记说：“村道早日硬化，小康早日可望”。对于广大农民群众来说，最迫切需要解决的问题就是路；对于小康社会来说，交通是一个大指标。交通运输部最新印发的《全面建成小康社会交通运输发展目标和指标体系》明确了交通支撑小康的具体指标，就是到 2020 年，建制村通硬化路、通班车、通邮比例均达到 100%；公路、铁路、民航机场覆盖城区常住人口 20 万以上城市比例为

100%、100%和 99%；城区常住人口 100 万以上城市建成区公共交通站点 500 米覆盖率 100%；综合交通出行信息服务、综合运输网络售票服务省级行政区覆盖率均为 100%、高速公路 ETC 覆盖率 85%；交通事故和交通运输碳排放强度大幅度下降，客运和货运服务水平明显提升，中西部地区交通发展水平明显提升，农村地区基本出行条件与东部地区差距明显缩小。这些指标都是硬指标，这些指标实现不了，小康社会的目标就实现不了，换句话说就是交通发展不达标，小康社会就不全面。因此，“6873”交通突破行动实施方案，本质上就是按照全面建成小康社会交通运输发展目标和指标体系量身定制的，特别是明确了到 2017 年要实现村村通沥青（水泥）路，到 2020 年实现所有县区通高速公路、所有乡镇通国省干线公路、所有省际出口路和口岸公路畅通的主要指标，这些指标符合我省全面建成小康社会的现实需求。所以，未来六年的公路建设，一定要紧盯这些指标和任务，把公路畅通作为加快扶贫开发和全面建成小康社会的“先手棋”，统筹交通干线和“毛细血管”建设，科学摆布各类项目，切实加快建设进度，使交通突破行动真正成为助推与全国一道建成小康社会的先行官。

第二个方面，要牢牢把握好全省“6873”交通突破行动的关键环节，有效解决好三个关键问题，全力保障公路建设健康持续推进

实施“6873”交通突破行动，打好交通建设 6 年攻坚战，需要全省上下共同行动、共同发力。在今后的公路建设中，除了要解决好繁已同志刚才在安排意见中提到的“五个不适应”外，还要着重解决好以下三个方面的关键问题。

一是要解决好主体责任的落实问题,也就是“谁来干”的问题。这个问题从本质说其实就是建设管理体制问题。按照省政府《关于加快全省公路建设的意见》(甘政发〔2014〕105号),从去年年底开始,全省公路建设事权已经划分得非常清晰和明确,就是三级公路建设体制,省上负责国家高速公路和普通国道建设管理、市州负责省级高速公路和普通省道建设管理、县区政府负责农村公路建设管理。这次省政府印发的实施方案和与各市州、各厅局签订的目标责任书,也是按照这个事权分解任务的。具体地说,就是未来6年5000亿元的公路建设投资中,省交通运输厅负责2117亿元、6072公里的国家高速公路和普通国道建设,各市州政府负责1956亿、9288公里的省级高速公路和普通省道建设,各县市区政府负责300亿元、51596公里的农村公路建设任务。这就是今后6年甚至更长一段时间内我省的公路建设管理事权划分,这也标志着今后公路建设就不仅仅是交通运输厅一家的事,而是全省各级政府和全社会的事,而且公路建设的成效将直接与政府的工作业绩挂钩,成为评价政府工作的一个重要指标。如果仅从建设主体来讲,今后省交通运输厅、各市州政府、各县区政府承担的公路建设主体责任是一样的、平等的,大家要共同为省政府负责,为全省“6873”交通突破行动协调推进领导小组负责。今后这种建设格局用一句老话说就是“谁家的孩子谁家抱”,省交通运输厅只承担省政府赋予的国家高速和普通国道的建设任务。今后我们部署工作、落实任务、检查考核都要从这个事权的划分出发。今天召开这个会议,很重要的一个目的就是想给大家再讲讲这个事情。如果大家还没有转变

观念,还认为公路建设就是交通运输厅一家的事,那就错了,甚至要耽误事的。在对建设主体责任明确的情况下,这里我首先对公路建设管理的有关单位提几点要求:**第一**,要靠实建设责任。省厅相关处室及省交通质监局要进一步转变思想,切实履行好行业监管职责,加强统一规划和目标管理。各项目法人单位要认真吸取天定高速公路质量问题教训,坚持制度、标准、措施、奖惩等多措并举,不断完善项目建设管理机制,健全项目管理机构,落实“三挂钩”制度,推动交通工程质量管理持续加强。特别是省公航旅集团要切实履行好交通建设项目法人职责。一方面,要结合目前的新形势,创新工作思路,加大建设资金的筹措力度,做好承担项目的资金保障。在资金供给上,要优先考虑今年通车项目,确保通车任务不受资金影响。另一方面,要倒排计划,指定专人,全面加快推进项目前期工作,确保今年开工项目尽快落地。同时,要全面加强项目管理,采取得力措施,层层分解落实质量、安全、廉政责任,努力提高项目建设管理水平。省公路管理局一方面要切实履行好普通国道建设项目的监管职责,加大监督检查力度,确保建设项目顺利实施。另一方面要全面做好迎国检工作,做到“两手抓、两手硬”。**第二**,要加强协调配合。厅属各项目法人要全面强化配合意识,对因配合不到位影响工程建设的单位,对主要负责人和责任人要“打板子、挪位子、摘帽子”,严肃问责,问出责任感、问出执行力,问出好作风。**第三**,要强化督促检查。今年是省委确定的“工作落实年”,从今年开始,省厅将依据行业监管职责,进一步加大对“6873”公路建设项目的监督检查力度,进一步完善公路项目巡查通报制度,做到一月一

巡查,对严重滞后的项目,实施重点督办。一季一通报,将巡查通报情况抄送各市州、各部门主要领导。年底将按照目标责任书进行考核,根据考核结果进行问责问效,特别是对完不成公路建设任务的市州将上报省“6873”交通突破行动协调推进领导小组建议省政府进行问责。

二是要解决好建设资金的筹集问题,也就是“怎么干”的问题。

目前,建设主体责任、建设任务都已经非常明确了,下一步怎么干,最主要的制约因素还是“钱”的问题。6年5000亿元,平均每年800亿元以上,资金需求量之大,前所未有。钱从哪里来?国家基础设施建设筹融资新的政策出台后,公路建设筹融资模式发生了根本性变化,除了列入国家规划的重大项目能够得到交通运输部补助资金外,剩余公路建设资金只能依靠政府财政支持(包括财政发行的债券)和吸引社会资金。因此,资金筹集保障是摆在我们面前最为紧迫的任务,这也是新的建设管理体制构建以后各市州必须要解决的重大问题。我们对建设资金筹集的一个总原则是,建设事权和支出责任相适应,就是说谁负责建设谁就负责筹资,再具体地说就是省上负责国家高速和普通国道的建设资金筹集以及省级高速公路、普通省道、农村公路国家补助资金的争取;市州负责省级高速和普通省道除国家补助资金以外建设资金的筹措;县区主要负责农村公路的建设实施。在资金建设筹集方式上,目前看主要有以下一些途径:第一,要牢牢把握国家实施“一带一路”战略规划和支持革命老区、民族地区、贫困地区的重大机遇,持续争取国家政策支持,力争使更多的省级高速公路、国省干线公路进入国家公路建设

规划,争取国家更多的资本金支持。**第二**,要抓紧培育交通投融资实体,积极支持具备条件的交通投融资企业,通过发行企业债券、中期票据、定向增资扩股等方式融资,保障重大公路工程项目建设。**第三**,要根据国务院《关于进一步完善投融资政策促进普通公路持续健康发展的若干意见》,加快研究制定我省干线公路建设养护财政性的投入政策,明确省级、市级财政承担资金的配套比例,进一步提高公共财政的保障能力。**第四**,要积极吸引社会资本参与公路建设,以更优惠的条件推进招商引资工作。**第五**,要以中央财政性资金为引导,加快设立甘肃省交通产业发展基金,大力推行“BOT(建设——经营——转让)+EPC(设计、采购、施工)”模式,积极探索“PPP(公私合作制)”模式,广泛吸引社会资本积极参与,有效扩大社会资金投入规模,保障项目建设需求。

三是要狠抓质量安全廉政风险防控问题,也就是“如何干好”的问题。黄强副省长强调,实施“6873”交通突破行动,我们的建设管理人员只能进步,不能“进去”,要切实建设一批经得住考验和评判的优质工程。尽管公路建设事权已经划分清楚,但只要是公路建设上出事,交通运输部门作为行业管理单位就难脱干系。“6873”交通突破行动涉及项目多、环节多、人员多、资金多、建设周期长,质量、安全和廉政风险非常大。因此,必须下功夫提高质量安全廉政风险防控水平。**第一**,要始终牢牢守住质量高压线,建立“省、市、县”三级质量监督体系,实现对全省公路建设项目质量监督的全覆盖。进一步加强市场监管,把好市场准入关,建立完善参建企业的信用评价体系,维护良好市场秩序。各市州及项目法人单位要严格

落实项目法人责任制、招投标制、合同管理制、工程监理制,切实加强项目勘察设计质量、施工过程质量控制和竣(交)工验收工作。要改进传统项目管理模式,探索实行代建制、设计施工总承包等项目管理模式。要严格规范项目管理行为,全面建立现代工程管理,推进标准化施工,确保项目建设有序推进。

第二,要始终牢牢守住安全生命线。要以贯彻新《安全生产法》为契机,以建体系、重监管、强保障为重点,进一步完善安全责任体系,加大安全监督检查力度。对重大安全隐患,实行挂牌监督、销号管理。各市州及项目法人要着眼于项目建设平稳推进,深入开展“平安工地”建设活动,推进施工现场安全生产标准化建设,实行安全常态化管理。要坚持对安全事故零容忍,加强风险预警防控管理,加强过程风险预控,强化风险源预警管理。要进一步完善安全应急预案,强化应急管理,切实提高应急处置能力,保障施工安全。

第三,要始终牢牢守住法纪警戒线。1月21日,伟平省长在交通运输厅述职述廉暨民主测评大会上强调,要坚持问题导向,把解决重点岗位领导干部违规插手工程建设、企业借用资质围标串标、工程建设项目层层转包分包、自办企业政企不分权责不明、行政监管职能缺位等5个方面的突出问题作为交通工程建设领域党风廉政建设的重点来抓。各市州及厅属各单位要按照省委党风廉政建设“3783”主体责任体系和伟平省长的要求,教育参建人员以近年来全国和我省交通运输系统发生的腐败案件为警示,自觉遵守各项廉政规定,筑牢防线,守住底线,算好人生大账,珍惜干事创业的机会,时刻保持警钟长鸣。要坚决杜绝领导干部亲属、朋友插手和参与交通建设领域的相关业务,

所有项目参建人员都要真正做到廉洁自律、干净干事。第四，要进一步严格责任追究。按照“谁管理、谁负责”的原则，今后谁承担的项目发生质量、安全及廉政问题的，就严肃追究谁的主体责任。我们也建议各市州严格推行质量安全廉政管理责任追究制度，强化“一把手”负总责、党政同责和领导班子成员“一岗双责”制，严格落实工程质量“三挂钩”制度，切实以严厉的问责，兜住质量底线、守住安全红线、筑牢廉政防线。切实以铁的决心、铁的手腕、铁的纪律查处质量安全和廉政问题，努力建设经得起时间、实践和公众检验的高品质公路。

关于2015年的公路建设任务繁己同志已经安排部署得非常到位，我完全同意。总之，我们一定要深入贯彻落实全省“6873”交通突破行动动员大会精神，认真学习领会三运书记、伟平省长重要指示要求，盯紧抓实今年公路建设任务，为实现“6873”交通突破行动良好开局，打赢公路畅通攻坚战而不懈努力！

谢谢大家！

7 . . .