

科学发展 成就辉煌

聚焦这十年 16

路通人和 国富民强

本报记者 薛志伟



建得好 更要养护好

采访对象：河北省临城县石城乡炉子沟村村民石玉春

我来自河北一个偏僻小山村，我们村只有200多人，土地少，也没有什么特色农业项目。村子几十年没什么大变化，主要原因是交通不便利，路的问题让几代人发愁。

前些年，我们村联合附近的几个村计划集资修建通往乡镇的公路，最终因为钱凑不够没修成。由于交通不便，农民种出的花生、核桃等农产品很少有人来收购，偶尔来一两个收购的，价格总是比市场价低几毛钱。村里一些勤劳的小伙子很难找到媳妇，女方总是说，等村道通畅了，才能考虑嫁过来。

后来，政府搞“村村通”工程，政府出钱，我们出力，终于修了一条通往外面的水泥路。路虽然弯弯曲曲，也不宽，但村里人还是欢天喜地，能走上这硬邦邦的水泥路，我们打心底感到高兴。尤其是路通了以后，收购农产品的商贩都进来了，我们村的花生、核桃等都卖出了好价钱，村民的收入都比以前提高了，小伙子找媳妇也不成问题了。

可是近几年，村子周边建了采石场，以前很少在村里见到的大卡车，如今拉着几吨的青石在脆弱的小公路上跑来跑去，不久，公路就出现了坑坑洼洼，给我们出行带来了新的问题。因此我们想呼吁有关部门，农村公路是政府花大钱才修好的，一定要加强管理，限制大货车的通行，保护好我们的致富路。还要加强对公路的养护，让我们的子孙后代都能走得了，走得好。

另外，路修好了，车跑得也比原来快多了，在这我们通往外面唯一的公路上，呼呼开过的车总是让我们为老人和孩子出行担惊受怕。而且路窄还没地会车。前不久，正值壮年的村民杨大哥骑着摩托车出门，硬是被卡车挤到了沟里，导致脚跛了。

因此我们也希望县、乡政府主管部门要重视小村庄的公路修建，应把农村公路改造和新农村建设、集镇建设结合起来，让有关部门在做好农村公路建设养护的同时，也加强安全监管，消除道路安全隐患，确保村民出行安全。

(佩昕整理)



本版编辑 齐慧 冯其子

美编 夏一 摄影 薛志伟

落后地区更需要 加快改善交通面貌

薛志伟

记者是与交通打交道最多的群体之一，全国各地到处采访是家常便饭。2006年，我曾有幸从井冈山出发重走长征路，历时近1个月直到延安。长征路上革命老区交通面貌翻天覆地的变化给我留下了深刻的印象。

吃水不忘挖井人。全国人民不会忘记，是中国共产党领导全国各族人民实现了民族独立和解放，中国共产党也不会忘记，是千千万万的老区人民抛头颅、洒热血，支援了中国共产党，支援了中国革命。如今，全国人民都走在了全面建设小康社会的大路上，我们不能让老区人民落在后面。

二万五千里长征经过的地区，或者是崇山峻岭，或者是大河深谷，甚至是人迹罕至的雪山草地。它们都有一个共同的特点：交通闭塞。交通闭塞在革命年代保护了党和红军，保护了中国革命。但在新中国成立后，也成为当地经济社会发展的最大制约。

10年来，一场改变革命老区交通面貌的攻坚战悄然打响，中央高度重视革命老区的交通发展，公路、铁路、民航等部门都加大了革命老区交通建设的投入力度。2005年，原交通部将支持井冈山、延安、遵义等著名革命老区的农村公路建设列入专项计划，并在随后的“十一五”期间，把支持政策逐步推广到全国所有的革命老区。

如今，被誉为中国革命摇篮的井冈山有了高速公路，建了机场，通了铁路，还修建了四通八达的农村公路，一个现代化、立体化的综合交通运输网络已经形成并融入了全国大交通网络。井冈山的旅游业蓬勃发展，竹制品、林下产业也迸发出新的活力，老区人民走上了发家致富的康庄大道，昔日的革命老区正在成为经济社会快速发展的新星。

当前，我们正处在全面建设小康社会、构建社会主义和谐社会的新的历史时期，没有贫困地区人民的小康，就谈不上全面小康，和谐社会也难以实现。这就要求我们必须进一步加快贫困地区，尤其是集中连片特困地区的发展。优先发展交通，尽快改善集中连片特困地区农村公路落后面貌，正是这些地区实现脱贫致富的先决条件。

我们欣喜地看到，各级交通运输主管部门都把工作重心放在了扶贫开发上。相信不久的将来，依然深受交通不便之苦的广大人民就能早日享受到现代交通带来的快捷和便利，早日和全国人民一道奔向全面小康。



又是丰收季节，江西省农村公路的建设方便了群众的生产、生活，成为百姓的幸福大道。

行是百姓生活中的一件大事，在全面建设小康社会的新时期，百姓对行的要求和期待也越来越高，要求走得了、走得好、走得安全，也期待车畅其流、货物具行。

10年来，随着我国经济社会的快速发展和综合国力的不断增强，党中央、国务院顺应百姓的新要求和期待，坚持深入贯彻落实科学发展观，坚持以人为本理念，持续加大了交通基础设施建设投入，使我国的交通面貌发生了翻天覆地的变化，一个完备的现代化综合交通运输体系已经基本形成。

以人为本 为民修路

从新中国成立直到上世纪末，我国的交通建设基本上是以路为本，哪里好修路就先修到哪里。党的十六大以来，随着以人为本理念的深入人心，交通、铁路、民航等部门积极转变发展理念，更加注重满足人的需求，更加注重增强服务意识，扩大服务范围，提升服务质量。

其实交通作为重要的基础设施，它的根本目的是为运输服务的，属于服务业的范畴。交通运输部部长李盛霖表示，2006年，交通运输部提出了三个服务的理念，即服务国民经济和社会发展全局、服务社会主义新农村建设、服务人民群众安全便捷出行。

2011年11月23日，云南怒江傈僳族自治州石月亮乡拉马底村两座横跨跨江的新型吊桥同时开通，索道医生邓前堆从此告别了溜索跨江行医的历史。

索道变成吊桥，当地265户1043人乃至周边村寨村民的生产生活条件也大为改观。石月亮乡拉马底村格扎村民此友说：知道要修吊桥和公路后，很多村民开始在公路边盖新房，远在深山里的20多户村民也将搬迁到吊桥附近。村里已经有5户人家买了农用车，一来能给大家跑运输，二来可以增加收入。4公里以外深山里的另一个村组村民最近也新买了8匹马，交通便利了，大家都憧憬着更加美好的生活。

没有广大农民，尤其是西部贫困地区、革命老区、边远山区广大农民的小康，就不会有全国人民的全面小康。为此，在2003年，原交通部提出了“修好农村路，服务城镇化，让农民兄弟走上油路和水泥路”的工作目标，对投资结构进行了重大调整，加大了对农村公路的投入，组织实施了提高农村公路通行条件的通达、通畅工程。10年间，全国共新建农村公路272万公里，新增通车里程220万公里，达到353.7万公里。全国97.17%的乡镇和83.89%的建制村通了沥青水泥路。

在农村公路建设中，交通运输部还把交通建设和当地经济社会发展需要结合起来，加强对商品粮基地、特色农产品基地、革命圣地、革命老区、红色旅游等落后地区的公路建设。一条条公路不仅改善了百姓出行条件，还成为一条条旅游线路、特色产业路、农业观光路、产业转移路，当地经济社会发展因此走上了快车道。

火车一响，黄金万两。曾经的“车皮难”逐渐成为历史，铁路部门更把铁路和车皮送到了用户身边。2006年，沈阳铁路局在黑龙江省大庆市肇源县新站镇建成了第一个粮食物流基地。因为新站镇周边200公里以内均为吉林和黑龙江省粮食主产区，运输半径内粮食总产300亿斤，粮食流通需求巨大。

万德隆粮食经销处经理潘军说：过去我们有三愁，卖粮愁、收上来粮食发不出去愁。现在有了物流基地，清车便利，配车及时，随时装车，按点到达。发车有保障了，客户对我们也满意了，我们的诚信度高了，企业效益越来越好。

拉动内需 发展经济

交通建设需要巨额投资，这些投资会带动钢铁、水泥、沥青、砂石、电器等多个上游产业的发展，还能带动当地就业，促进农民增收。

陕西西乡县交通局局长韩兴茂说：建设1公里的高速公路，平均

需要1000吨钢材、9000吨水泥、1500吨沥青；每1元公路建设投资带动的社会总产值接近3元，相应创造国内生产总值0.4元，每亿元公路建设投资可为公路建筑业创造2000个劳动日就业机会，同时为相关产业提供就业机会近5000个劳动日。

10年来，交通建设不但是提高人民收入和促进区域经济发展的助推器，更成为拉动内需，直接推动国民经济又好又快发展的重要力量。在汶川、玉树灾后重建过程中，交通发挥了带动当地经济恢复发展先行军的作用，仅四川灾后交通恢复重建规划总投资就高达859.3亿元，为当地百姓提供了大量的就业机会，带动了当地水泥、砂石等产业的率先恢复发展，为灾区经济尽快走上恢复轨道，提高人民收入奠定了坚实的基础。

2008年国际金融危机以来，交通基础设施建设更是为我国战胜危机，为扩内需、保增长做出了突出贡献。在4万亿元一揽子投资中，包括铁路、公路及机场在内的交通基础设施建设投资就高达1.5万亿元，直接创造国内生产总值约6000多亿元，高于大多数省份2011年的国内生产总值，间接带动的社会总产值更是接近5万亿元，接近GDP排名第一的广东省。

交通建设推动国民经济发展，提高了国家财政实力和综合国力。反过来，财政实力和综合国力的提高，又为交通建设注入了强大的动力，形成了互相促进、相得益彰的良性循环。

过去农村修路要靠老百姓出钱出力，现在基本都纳入了公共财政的范畴，中央财政投入更是逐年加大，从2002年的23.6亿元增长到2011年的438亿元，增长了16倍。

同时，为促进东、中、西协调发展，交通运输部在车购税投向上还实行了两个倾斜，逐步加大对西部地区、少边穷地区的支持力度。2011年东、中、西部地区车购税资金占比分别为9.6%、25.9%和64.5%，少边穷地区的投入比重

达到了全国的52%。

适度超前 改善民生

上世纪末，交通成为国民经济发展的制约瓶颈。党的十六大以来，随着交通基础设施建设的飞速发展，交通一举从制约瓶颈成为国民经济发展重要的推动力量。作为贯彻落实科学发展观的经验总结，交通运输部更进一步提出了适度超前发展的原则，为人民生活进一步改善、区域经济加快发展和国民经济长期健康发展预留了更大的空间。

青海玉树机场就是适度超前原则的生动实践。玉树藏族自治州位于青海省西南部，平均海拔4200米，地形大部分为高山峡谷，地面交通极为不便，从省会西宁乘班车到玉树需要十六七个小时，距青藏铁路的最近点380公里。建机场无疑是玉树交通实现质的飞跃的最佳选择。但当时有很多专家认为玉树全州不到30万人，经济社会发展也比较落后，建机场是一种浪费。

2010年4月14日7时49分，玉树发生强烈地震。震后仅仅7个半小时，第一架救援飞机就降落在玉树机场，带来了第一批抗震救灾指挥力量、第一支专业救援力量和第一批救灾物资设备，拉开了抗震救灾的序幕，给受灾群众带来了生的希望。

此后，在玉树灾后重建的过程中，玉树机场进一步发挥了巨大的作用，方便了援建人员和物资的快速进出。前往玉树旅游的国内外游客也越来越多，为玉树带来了源源不断的旅游收入。机场客运量快速增长，已经成为拉动玉树经济社会发展不可或缺的重要力量。

适度超前，实际上也是交通运输部以人为本理念的生动实践。原来交通建设是为满足百姓需求，现在却是想百姓未想，为百姓提前着想。

十二五乃至今后较长一段时期内，适度超前都将成为我国交通建设的指导原则，一条条公路、铁路，一座座机场也将成为百姓加快奔向全面小康的幸福路。

