

在“8小时重庆”及通县公路建设 工作会议上的讲话

副市长 黄奇帆

(2001年11月14日)

今天，市政府、市交委在涪陵召开“8小时重庆”和通县公路建设工作会，主题是贯彻落实党中央、国务院和市委、市政府有关通县公路和“8小时重庆”的建设要求。刚才振业同志传达了党中央、国务院领导和国家计委与交通部领导的讲话精神，李健同志部署了具体工作。他们讲得很好，我都赞成。为了开拓大家的思路，我在这里再讲三点意见：一是总体认识枢纽重庆及对重庆发展的重要意义；二是道路建设及对经济发展的促进作用；三是对“8小时重庆”和通县公路建设提几点要求。

一、关于“枢纽重庆”及对重庆发展的重要意义

我们重庆直辖到明年6月就是5年了。为什么到了世纪末，我们第三代的领导人，党中央、国务院作出重要的战略决策，把重庆变成西部的直辖市？一个原因是和三峡有关，三峡库区主体在我们重庆。第二，四川规模很大，不容易全面实施开发，边远地区发展缓慢。为了解决这个问题，就把1亿人口的四川分为7千万、3千万两部分，使一个政府的推动力变成两个省级政府的推动力，让整个地区发展更快，这个也是一个重要的原因。但是，重庆直辖更重要的意义在于西部开发，因为西部开发需要有个中心城市。

我们现在加入了WTO，我们知道WTO就是指世界经济一体化情况下的贸易自由化，世界经济一体化是通过两个环节实现的：

一个环节就是跨国公司的活动，各种各样的企业进行跨国活动就把世界经济联系在一起了。第二个环节是国际大都市把世界变成了一个地球村，把世界联系起来。每天的资金流、贸易流、货物流，包括人流，实际上是在全球的各大都市之间流动。我们西部开发最终要和世界联系在一起，就需要有西部的中心城市。通过这个中心城市，把西部和整个中国及整个世界的要素市场联系在一起。重庆作为西部的直辖市，实际上是一个和世界联系的窗口，给西部开发增加了一个重要的动力。从这个角度说我们一定要把重庆搞好。

江总书记给重庆的建设和发展提出了奋斗目标，就是要把重庆建设成为长江上游的经济中心，要实现这一目标，我认为可能还要20年的时间，其中会有几个发展阶段。第一个阶段就是基础开发，实现“枢纽重庆”。以交通为重点的基础设施建设使重庆变成西部的枢纽城市，为重庆经济、贸易、工业的发展创造良好的投资环境。第二个阶段就是在基础设施搞上去以后，进一步发展工业、贸易、商业、金融保险、房地产业，增强经济实力，这个阶段的目标是10年后重庆的GDP超过5000亿元，大体等于2000年上海的经济总量，使重庆真正具备一个直辖市的经济功能。第三个阶段就是进一步成为西部中心城市。也就是说不仅自身的GDP有了很高的增长，还要逐渐地与西部的各种要素市场联

系在一起，通过和世界经济的密切联系，进一步发挥中心功能、辐射功能。要素的联系和集聚过程也是整个西部的GDP集聚和会合的过程，这个阶段末的重庆GDP总量将超过10000亿元，也就是1000多亿美元，相当于现在香港一年的GDP总量。

我们重庆现在还不具备这样的功能。从枢纽角度讲，我们现在的基础设施、交通还没有达到枢纽的地位；从经济角度讲，我们整个的经济结构还处在一个既有大工业大城市，也有大农村大农业的二元结构当中，还不是一个真正的直辖市的经济结构；再进一步讲，我们还没做到通过重庆把西部的经济要素、金融、贸易、商业经营都联系在一起，使重庆成为辐射西南、西北，集中反应西部的经济指标的城市。要做到这一条，就GDP总量来说，重庆的GDP至少应该达到西部GDP的15%，我们现在大体是西部的10%。因此，重庆的发展速度必须高于整个西部的平均速度。为了实现这个目标，我们这几年已经在加速，要加速就得加大投资。在过去的5年，重庆在市委、市政府的领导下已经在加速了，“九五”期间的投资是2500亿，比“八五”期间的投资增长了1倍以上。我们“十五”期间的投资，现在的计划是5000亿，今年是780亿左右，预计明年要达到1000亿，后年的投资将突破1000亿，再后两年每年就是1200至1400亿，这样总量就能做到5000亿以上，“十五”又比“九五”增加了1倍。到“十一五”，如果重庆投资还能保持每5年翻一番的势头，就能到达10000亿。如果整个10年总的投资15000亿，基础开发及进一步功能开发的目标、整个市场中心逐步形成，直辖市的战略目标是会实现的。

按这种发展方向，我觉得重庆会实现三个重要的结构转变。

一是产业结构，包括第一产业、第二产业、第三产业的整体结构，也包括第二产业里的各个行业、工业品种的结构，第三产业里的金融、房地产这些支柱产业的进一步发展等等。

二是我们重庆的社会结构会变化。我们重庆现有3100万人口，其中980多万是城市化人口，占总人口的33%，其中400多万在主城区，500多万在31个区县。我国目前城市化人口占12亿总人口的37%，国家的城市化率高于重庆的城市化率。国家计划在10年以后城市化率达到50%左右，那么10年以后重庆作为直辖市的城市化率就不应该再低于国家的平均水平，应该超过50%。也就是说整个国家是增加13个百分点，而重庆应该增加17个百分点，甚至20个百分点。在此过程中应该大规模投资城市基础设施建设，增加住房，加大老百姓农转非的比重。如果城市人口增加七、八百万人，主城区大致增加200万，各区县会有更大的发展空间，县城以及集镇会更多地发展。下个星期我们要在大

足开一个城镇化的工作会，布置这个事，找到提高城市化率的落脚点。

第三是整个城市结构将发生变化。主城区会进一步扩张到都市圈，这个都市圈会进一步城市化，成为国际级大都市。重庆有个基本特点，就是主城区的土地很窄、很少。重庆市主城区有600多平方公里，有300平方公里左右是山头，也就是不能居住的，能够居住人口的平地 and 坡地只有300多平方公里，其中近200平方公里是已经开发的，形成了城市，有100平方公里左右还在开发当中。现在主城区的400万人，人均只有50平方米的土地。这50平方米，住房要占地，修路要占地，绿化、公园要占地，商店和各种服务设施、工厂都要占地。所以重庆跟全国40几个城市的平均指标比，人均绿化少，人均道路少，人均住房小，根本原因是因为土地少。城市要扩张，人口要扩张，要城市化，往哪儿扩张呢？往都市圈。都市圈现在2500平方公里里面真正能用的土地就是700平方公里，15年、20年以后估计这700平方公里都开发好了，里面容纳700万人，人均100平方米，就比较宽敞了，到时候绿地，住房，道路都会改善。再进一步就是发展卫星城，象涪陵、万州这样的城市将成为重庆都市圈外围的大城市，合川、永川、开县、长寿、南川、江津、黔江等成为众星拱月的中心城市，再加上我们其它区县的县城、城关镇、及其上百个中心镇，形成一个直辖市的都市圈、大城市、中心城市、城关镇、集镇的五层次结构的城市群，这就是大城市带动大农村的结构调整、城市化过程。

所以我觉得到重庆来，不管是这段时间调研也好，学习也好，自己感觉重庆的工作的确是非常有干头的。这个10年里面15000亿的投入，然后形成的三大结构调整，最终把重庆变成长江上游的中心城市，实现总书记提出的这个目标。为实现这个蓝图，当前工作的基础就是以交通为重点的基础设施建设，城市化进展的重中之重就是交通，总概念就是“枢纽重庆”，重庆应该成为西部的枢纽。

重庆几千年来之所以能发展，因为它是长江上游航运枢纽。现在，航运不是最重要的运输方式了，现代的“枢纽重庆”重点在于航空、铁路和公路。其中公路运输占整个重庆货物运输量的80%以上，客运差不多90%是公路运输，所以道路、高速公路的建设在整个交通枢纽里面又是关键的关键。党中央、国务院和中央各部委对重庆的交通建设十分关注和支持，“十五”期间给予重庆较多的项目和投资。就民航来说，下一步江北机场航站楼年底就要开工建设，在未来两三年完成投资15亿，建成8万平方米的航站楼，理论上可以通行700万人次，如果利用率高一点，年吞吐量可达1000万人次，就为2010年前后，重庆成为西部的航空枢纽港打下了基础。铁路方面现在有3条铁路在建，铁道部还准备搞4条铁路，这7条铁路都完工以后，重庆就成了西部的铁路枢纽站。第三个就是我们的高速公路，重庆到各个省的高速公路目标是10条，其中重庆到四川境内的高速公路有6条，到湖北、上海的有2条，另有1条通湖南，1条通贵州。人家为什么要给你通呢？就是因为你这儿有一个巨大的8万平方公里的腹地，你这个腹地必须也是通畅的，所以“8小时重庆”一方面是我们重庆内部的需要，是我们内部各个县8小时能到市区，同时也是将重庆建成水陆空枢纽的需要。“8小时重庆”建成之后，我们更进一步就是县县通公路，还有

乡和乡、村和村、村和乡、乡和县的公路网络。在整个计划中，“8小时重庆”涉及的高速公路是由市交委及其投资公司为主体在抓，涉及的网状道路32亿投资的任务是靠区县来干的。今天我们说的总投资21亿的780公里通县公路，更要靠区县来干了。所以，我们说的枢纽重庆，铁路要上、空中要上、航运要上，落实到区县重点就是建公路，尤其是高速公路和通县公路。

二、道路建设对经济发展的促进作用

我们修路的目的，是带来六个具体的好处：

一是修路本身就是生产力，就是经济的产值、销售值，是GDP的一个来源。经济的发展，靠需求拉动、出口拉动和投资拉动，重庆在这几年主要是靠投资拉动。我们今年12月份经济增长9%左右，投资增长30%左右，投资拉动占整个重庆GDP增长的9个百分点里的6个。在700多亿的投资里面，公路这一块实际上就有七、八十亿，占了10%左右，这本身就是一个非常大的增长。我们“九五”期间修高速公路和各种公路，一共花了一百八、九十亿，“十五”期间计划是380亿。总的来说比“九五”期间翻一番。所以我们说投资拉动，修路就是直接的拉动，修路总要有石子、河沙、水泥，会带动建材供应，然后还会带动其它的产业，修路要花钱，老百姓就有收入，GDP就增长了。

第二个，路修好了就改善了投资环境，能够更多地招商引资。一个工厂在生产，它就是一个生产单位，但不是投资环境。但是修路在投资时是生产环境，路一旦修好又变成了投资环境。投资环境好的地方，就能吸引更多的投资。“要想富，先修路”，整个过程是投资环境改善的过程。哪个县、哪个乡通路了，投资环境就好一点，国内的各种投资，国外的投资就可能到你那儿来。如果路都不通，人家不会来。

第三个好处是修路可以带动整个社区、整个乡村的城镇化，带动社会发展，能提高居民安居乐业的水平。本来是闭塞的不通路的或者路段等级不怎么好的地方，现在把路段等级提高了，交通畅通了，人流会增加，信息会增加，一个封闭的落后的地方就会变成开放的地方。原来稍微有点能力的人都跑到外边去了，交通一发达，人才也都留下了。所以从这个角度讲，社会的发展，经济的稳定发展，整个社区的协调，交通起到了很关键的作用。

第四个好处就是修路以后，能够提高运输质量、安全和效率。现在15%左右的公路都是等外路，还有很大一部分的路是砂石路。我估计邦国副总理到重庆来时，你们请他到没有路面的路去走了一下，给他留下了印象，他有一次跟我说，重庆的交通状况较差，路面差，砂石路很多，要努力把它提高和改善。总之，我们砂石路比较多，路况不好，汽车容易抛锚、也不安全，加上自然灾害或其它的自然条件，路修得不好或者维护得不好，就是通了也不能走得快、走得舒适、走得效率高。

第五个好处就是促进我们少数民族地区、边远地区的民族团结，增强凝聚力。路网到哪儿，实际上就把这些区域跟我们的中心城市，跟市委、市政府，跟党中央、国务院都联系在一起了，所以我们说这是民心工程、凝聚力工程。

最后一个当然就整体而言，重庆直辖市的骨架、筋骨是道路，每个县城修路，都是对重庆经济发展做贡献。重庆的路是枢纽重庆的概念；到了中心城市的路，就可能是一个“8小时重庆”的概念；到了县城就是通

县公路的概念。每一个层面的政府，都要设法把路搞通。对修路和整个重庆基础设施，和重庆的长远发展的关系，和重庆最终成为西部中心的关系，我想就谈这么一些，供大家参考。

三、对“8小时重庆”和通县公路建设的几点意见

“8小时重庆”实际上是3个干道，一个就是319线从涪陵到秀山的这一条干道；第二个就是省道渝巴公路的万州到巫山；第三个就是省道城黔路，万州到城口。

通县公路就是刚才李健同志布置的7条路。这7条路，一个是城口到开县，有188公里；第二个是巫山到奉节，有88公里；第三个是南川到南彭，有89公里；第四个是石柱到郁山，有116公里；第五是奉节到巫溪，有89公里；第六个就是秀山到酉阳，73.7公里；第七条就是涪陵到忠县，有123公里。这7条线和“8小时重庆”的3条线实际上就是我们今天要努力落实的任务。

从时间上来说，通县公路这7条线，总长差不多780公里，要在明年年底务必完成；“8小时重庆”涉及到的3条控制性干道，是在2003年务必完成，这个任务交委跟市委是立了军令状的，这个任务也是我们要我们区县一起来配合，一起努力，把它实现的。为了落实好这个任务，刚才李健同志已经布置了一些要求和措施，我这里再强调以下几点。

一条就是要加强领导。我们每个县、每个区都应该建立一个领导班子，县里面的负责同志来挂帅，交通局作为操作的单位来具体落实，有关的项目公司一起来运作。我到重庆来以后，悟到我特别重要的事，就是抓交通，今后工作的重中之重可能就在这儿。你们区县长也要更多地支持交通局，去现场开会，或者解决、协调什么事，做区县长的半个身体或者多半个身体跟着交通局长转，是不会错的。

第二个事情，就是我们要具体地落实责任。这个落实责任有两个概念，一个就是项目的工作责任，项目从规划到前期准备，各种审批，再到施工过程的质量把关，以至于竣工验收，后续管理等等，整个过程的各个环节中，哪些单位牵头，哪些单位来落实，都要责任到人、到单位。第二个就是项目的进程要加快，通县公路要明年年底完成，就要倒排时间，只能提前，不能落后，不要辜负党中央、国务院领导的期望和国家计委、交通部的要求。要形成工作进程的网络图，这个网络图也要一环扣一环，该保证质量的时间段必须保证，能压缩的、和质量无关的、能提高效率的地方尽量压缩、尽量同步交叉地去做，这样能够节约时间。我们说纵向要到底，横向要到边，层层都有人和单位来具体落实。各个区县的领导小组领导什么呢？实际上就是领导这个网络。网络里出了问题，领导小组就协调，就推进。

第三个就是要加强协调项目审批。国家现在简政放权，只要是自筹资金的道路，国家计委已不再批了，就是各省自己干。修路不象造飞机、造轿车，或其它复杂的金融贸易，没有3、5年的专业培训是不能去干的。修路这个事情相对来说比较简化，现在北京把高速公路审批放下来了，那么通县公路审批、其它的一般道路审批效率也可大大提高。我们征地拆迁、建设、计委等各个环节要互相协调配合，要加快审批，如果每个地方都要15天，前期工作就搞掉半年，剩半年时间修路就

保证不了质量。我赞成李健同志刚才说的关于推进前期工作的意见。提高效率，压缩前期工程的论证时间，但是又要把前期工作做好，这就要领导小组来协调，我觉得是可以提高效率的。市里面现在交通、建设、土地管理在一个口了，是尊宇秘书长和我一起管，协调起来效率会比较高。区县里面也应该这样，加强协调，提高前期准备工作的效率。

第四个就是做好资金调度。我们“十五”期间计划投资5000亿，我估算了一下，交通大体上在600多亿。修路修了380亿，另外还有200多亿包括铁路、航空、还有水运，占我们“十五”计划差不多是12%。修路的三百七、八十亿靠哪儿来？一部分是靠银行贷款。我们重庆总贷款是1800多亿，我们3100万人人均只有6000元；而我们国家现在有10万多亿的贷款，全国12亿人，人均借了1万元，所以我们重庆人借银行钱是借得少了，该多借一点。当然你要有信用，借了要还得了，你还得了它就借。什么地方相对最还得了呢？就是修路。一条路修了可以用它20年、30年，用道路的经营权抵押，可以产生一些资本的信用，道路的收费可以还银行贷款。所以银行一般愿意借钱给修路的公司，总的1/3是可以从银行借来的。还有1/3就是尽可能地拉外地、外省，或者国外的、境外的投资商来投资修路，如果有100多亿，也是1/3。剩下的1/3，要靠我们自己的税收、城建维护费，中央的国债资金，交通部的补贴，三峡库区跟移民有关的修路资金，还包括各种养护费，以工代赈等，大家有力出力，有钱出钱，这一块可能也是1/3左右，总起来大帐就是三百七八十亿。

“8小时重庆”也是3个1/3，那3段控制性干线一共需要32亿，市计委和交委各1/3，也就是国家计委和交通部，中央给的钱。现在计委落实了8亿左右，但1/3应该落实10亿多，还有不到3亿没落实，但是总的来说现在已经落实了8亿多。第二个1/3是要由区县来想办法掏钱。还有个1/3是靠交委自己来安排了，借银行贷款也好，卖存量资产也好，或是养路费里面、城市建设维护费里面来补一点也好，总之是1/3。

这7条通县公路涉及到14个区县，总的投资差不多要21亿，这次补贴补了4亿不到，大约1/5，交委还在争取，争取向国家再去要1亿或者5000万来，也就是达到1/4左右，那么剩下的3/4就主要靠区县了。所以区县一定要重视，要搞好配套资金的落实。中央给的钱一分钱也不能挪为他用。到明年年底把钱用完了，路也一定要修好。如果钱用掉了，路没修好要挨批评；如果路没修好，钱也挪用了，那就是犯了严重错误，可能会被通报批评，甚至会引咎辞职，所以中央的钱一定要用好。用光了中央的钱，最后区县自己的钱不配上，路没完成，这也是不行的。总而言之，中央能够拿这么一笔钱给我们最基层的区县，能够为通县公路铺上油路，是党中央、国务院领导对我们西部最贫困地区的关心、关怀，一定不能辜负中央的要求，大家要一起努力把配套资金调度好。

最后，希望我们与会同志能够按照会议的要求，把“8小时重庆”和通县公路的任务按照预定的计划落实好。我们大家一起齐心协力，绝不要辜负党中央、国务院的关心和期望，绝不辜负市委、市政府对我们工作的要求，把这个工作出色地完成好。