

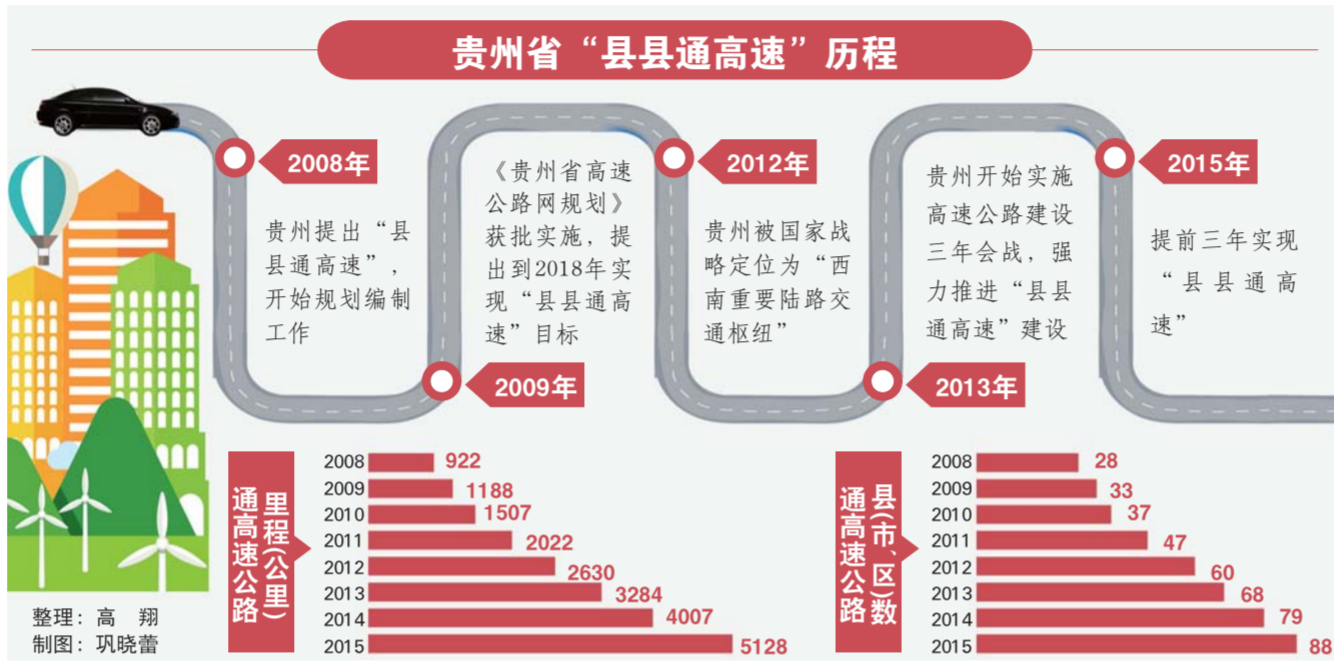
贵州:县县通高速的西部样本

一张蓝图干到底 PPP化解融资难

“天无三日晴，地无三尺平，人无三两银”，说的是贵州。由于桥梁隧道的比例几乎要占到一条高速公路的一半，在贵州建设高速公路的成本比全国平均水平高约50%，建设难度也翻番。数年前当贵州省提出“县县通高速”的发展目标时，招来很多质疑声音，连部分贵州交通系统的人都认为这目标不太可能实现。

然而，2015年底，贵州却提前三年实现全省88个县（市、区、特区）通高速的目标，成为西部第一个实现“县县通高速”的省份，也是全国为数不多实现这一目标的省份之一，全省高速公路通车里程超过5100公里。

云端架高路，山地变“平原”。贵州走出了一条办大交通的创新发展之路。



编者按

交通基础设施在经济社会发展中发挥着重要的基础性、先导性、服务性作用，是发展的“先行官”。改革开放以来，山东省公路、民航、铁路、海港、内河等交通基础设施建设取得了巨大成就，有的走在了全国前列，有的正处于迅猛发展阶段。在我省交通大步前进之时，国内兄弟省市也是高歌猛进，尤其是近些年来更是亮点频现。

他山之石可以攻玉，为了学习借鉴外省市交通发展的一些先进经验和理念，拓展我省交通发展的思路和方式，本报记者远赴贵州、重庆、安徽、江苏等省市，从高速公路、民航、高铁、内河等专题入手，访交通管理机构、企业，问群众、官员和学者，看他们如何支持交通、发展交通，如何处理交通发展中遇到的热点难题，采写了“走出山东看交通”组稿，希望对山东交通发展能有所裨益。

□ 本报记者 高翔 马玉峰
本报通讯员 李鹏刚 刘叶琳 李瑞桥

打通贵州内循环，架起西部“大立交”

“这两年，贵州的交通地图每几个月就要换一张。”9月18日，贵州省交通运输厅规划处副处长董亮指着墙上的贵州省高速公路网规划及建设进展示意图向记者介绍，“这张图是截止到2015年12月的，现在有许多地方已经修通，图示要由绿变紫了。”回顾贵州省“县县通高速”的历程，董亮如数家珍。

贵州省地处中国西部高原山地，有92.5%的面积为山地和丘陵，是全国唯一没有平原支撑的省份。“隔山喊不应，走路要半天”是贵州省过去交通的真实写照，“十二五”初期，贵州高速公路通车里程仅1507公里。“欠发达、欠开发”与“行路难”，像对孪生兄弟一样互为因果，严重影响着贵州的经济社会发展。

“‘县县通高速’之所以能快速顺利推进，与合理的顶层规划及强大的执行力分不开。”一张蓝图干到底，贵州举全省之力加大交通基础设施建设力度。”董亮说。

据介绍，2008年，贵州提出“使所有县都有高速公路连接”，当年开始县县通高速的规划编制工作；2009年《贵州省高速公路网规划》获批（由6条横

线、7条纵线、8条联线以及4个城市绕城线组成，简称“678网”），提出到2018年实现县县通高速的目标；2012年国家将贵州战略定位为“西南重要陆路交通枢纽”；2013年，国务院批准《国家公路网规划》后，贵州省道真至瓮安、贵阳至瓮安等多个“省高”项目调整为“国高”项目，同年，贵州开始实施高速公路建设三年会战；2015年，贵州提前三年实现“县县通高速”，全省高速公路通车里程超过5100公里。

“提前三年实现县县通高速，是贵州省‘678网’规划中一个响亮的阶段性成果，合理的交通蓝图规划，将使得贵州交通建设对经济的带动作用发挥到最大。”贵州省交通运输厅总规划师邱祯国表示，“‘678网’规划的目标，一是实现贵州和周边省区、经济区之间的通道达到两个以上；二是实现贵阳到各市州、各市州之间、产业布局和铁路、民航、港口等重要节点枢纽进行有效对接。”

“打通贵州内循环，架起西部‘大立交’。”说起总体布局，邱祯国成竹在胸。

内联——贯穿贵州的高速公路网已覆盖全省规划的5个1000亿元产业园区、10个200亿元产业园区、20个100亿元产业园区，以及70多个国家级、省级风景名胜。

外通——如今的贵州高速公路，向西，建设通向东盟的国际高速大通道；向南，通过高速通道融入珠三角；向北，实现与古丝绸之路的高速连接，为完善全国高速公路骨架网络建设作出了重要贡献。

贵州省交通运输厅党委书记、厅长王秉清表示，贵州与外界的联系实现“高速对接”的同时，正逐步成为真正意义上的“西南陆路交通枢纽”，将成渝经济区、长株潭经济区、黔中经济区等连在一起，缩短了中西部陆路交通的时空距离，为西部省份优化资源配置创造了良好条件。

PPP模式化解资金难题 扩容“吃紧”的钱袋子

“要致富，先修路”，这朴素的道理各省都懂，家里“余粮”多自然不愁，但往往美好的规划都被“紧巴”的

钱袋子挡下来。贵州省88个县（市、区、特区）中有65个是贫困县，在高山深谷间发展大交通，贵州用啥修的路？怎么破解高速公路建设资金难题？这成为各省都想取的“锦囊”。

“一是国家给力，二是自身努力，三是依靠外力。”王秉清面对记者的提问，给出了贵州如何办大交通的肯定答案。

这其中，贵州省最引以为傲、也最具借鉴意义的是，通过引进PPP（政府和社会资本合作）模式借助“外力”化解资金难题。据悉，早在2007年，贵州交通运输系统便打破“上级拨多少钱修多少路”的思维，采取PPP模式，吸引社会资本参与贵州高速公路建设；打出特许经营、股权投资、政府补助、运营期补贴等各种“组合拳”，创造“贵州高速公路建设新模式”。

王秉清介绍，贵州大胆创新投融资模式，把以前等到了有钱再去修路的思维，变成让人先垫钱来修，吸引各类大型企业和民间资本。同时，对偏远山区的高速公路，采取财政补贴的办法吸引社会资金。

比如，一条80公里高速公路需要投资100亿元，每年产生利息5亿元，通车后测算第3年的平均车流量，如果通行费收入5000万元，那么每年缺口的4.5亿元由财政负责。这样一来，社会资本纷至沓来，特别是一些大型央企。

截至2015年，在贵州采用BOT（建设/运营/移交）、BOT+EPC（设计/采购/施工）、“BOT+EPC+政府补助”等模式的已建、在建高速公路项目共21个约1589公里，建设规模约占全省已建和在建高速公路总规模的1/4，吸引社会投资达1770亿元。

除了吸引社会资本参与，“十二五”以来，国家发改委、交通运输部等部委对贵州交通的发展从资金、政策、要素保障上给予了倾斜和支持；贵州省委、省政府在财力十分困难的情况下，每年也挤出资金用于交通建设。

王秉清介绍，2008年至2015年，贵州通过省财政、债券、贴息等方式投入高速公路建设资金共232亿元，地方政府匹配资金168亿元。据贵州省交通运输厅统计，“十二五”贵州公路水路交通投资预计达4427亿元，为“十一五”的3.6倍，是历史上投资额最大、增长最快的5年。

部门服务前置 修出科技生态路

修一条高速公路，涉及的单位众多，如发改、财政、国土、林业、环保等等，几乎每个单位都可以影响高速公路建设的进展。如何让这些相关单位真正参与到重点工程建设中来，是保证项目建设顺利推进的关键。

贵州成立县县通高速领导小组进行统筹协调，明确要求相关单位的工作前置。所谓工作前置，就是小组成员深入一线主动服务。一旦确定建设一个高速公路项目，国土、林业、环保等成员单位及时到位，项目业主把所需要的用地、林地指标明确后，涉及到的相关部门主动去对接办理，直到办好为止，而不是等到下面把材料递上来，坐在办公室里审批。

贵州省交通厅总规划师邱祯国说，此前，项目指挥部为了办理一个用地手续，跑断了腿，材料送到相关部门后，不符合就会被直接打回来。为此，省里要求这些相关部门工作前置，到一线去真正为项目服务。如此一来，各部门工作顺畅了，这些部门也一改之前坐办公室等审批的作风，深入工地，做好服务，使得贵州高速公路近三年来每年以1000公里的速度在推进。

贵州山高谷深的地形不是修路的好底子，但另一角度也成了创新的原料。充分依靠交通科技创新，贵州全面推行标准化、规范化、精细化施工管理。贵州境内一座座联通天堑的壮美大桥崛起，使得“贵州制造”连续创造了世界上钢构桥梁第一高墩、亚洲第一大公路桥、国内已建高速公路瓦斯浓度和穿越煤层数最为罕见的隧道等记录，贵州交通科技还在实践中攻克了岩溶地区公路修筑成套技术、山区长大桥梁、瓦斯隧道等工程施工难题。据不完全统计，自2012年以来，贵州交通运输科技共获得省部级各类奖项17项，公路水路行业获奖的频率远远高于其他行业。

同时，贵州始终坚持守住生态底线，充分利用自然条件，在走好经济路的同时，积极打造生态路、旅游路、景观路。贵州省还积极培育高速公路综合服务产业，目前已经获交通运输部评选的30个最佳示范服务区、11个优秀服务区。

中日海上贸易有了新通道

石岛至东京 货物滚装船航线开通

□ 郝雪莹 宋伟中 报道

本报威海讯 10月14日，荣成市石岛新港至日本东京“星联1号”船首航仪式举行，标志着石岛至日本东京货物滚装船航线正式开通，成为对日贸易的又一条重要海上通道。

该航线由石岛集团与日本向思达海运株式会社合作运营，每周一班，往来于石岛与日本东京、横滨、韩国釜山等国际重要港口。该航线的开通可极大缩短运输时间，提升运营效率，为广大客户提供更加便捷的服务，对扩大石岛新港在东北亚地区的影响力，推动石岛新港创建国际化港口将起到积极的促进作用。

近年来，海运业整体形势相对严峻，石岛集团不断创新服务模式，扩大服务领域，大力开展转关集装箱业务，打造特色经营品牌，提升竞争优势，在激烈的市场竞争中占有了一席之地。目前，已先后开通至韩国仁川、群山的客货滚装班轮航线，至韩国釜山、光阳、平泽和日本关东、关西、九州等地的全集装箱班轮航线，至广州、泉州内贸集装箱航线及青岛外贸内支线，港口货物吞吐量始终保持在1000万吨的高水平。

济宁10个重点交通项目 集中开工

□ 记者 胡勤伟 通讯员 陈得印 报道

本报济宁讯 10月20日，济宁市交通基础设施重大项目集中开工仪式隆重举行，这标志着济宁大道西延、济宁西二环等8项重大交通项目正式开工建设。除此之外，加之即将陆续开工的枣庄至菏泽跨微山湖高速公路济宁段、青岛至梁山高速济宁段共计10个项目。

据了解，这10个项目总里程428.1公里，估算总投资193.9亿元。其中高速公路项目建设里程112.6公里，估算总投资121.3亿元；其余8个项目建设总里程315.5公里，估算总投资72.6亿元。集中开工一批如此规模的重大交通项目，在济宁市交通建设史上尚属首次。

此次开工的8个项目分别是济宁大道西延工程、环湖大道东线工程、泗河综合开发观光大道工程、国道342梁山绕城段改建工程、国道220及省道321梁山绕城段改建工程、国道105金乡段改建工程、省道328金乡绕城段改建工程。此外，年底前济宁还将开工建设跨微山湖高速公路和董梁高速公路。这次集中开工的交通重点项目，是济宁市贯彻落实国家“扩内需、稳增长”的决策部署，积极应对经济下行压力，推进供给侧结构性改革的重要举措，对于完善济宁市路网布局，提升城市承载能力和综合服务功能，支撑旅游产业发展，促进区域经济发展都具有十分重要的意义。

东营港疏港铁路 入选全国第三批PPP示范项目

□ 郝雪莹 报道

本报东营讯 近日，国家财政部等20部委公布全国第三批PPP示范项目名单，总投资62亿元的东营港疏港铁路PPP项目位列其中。截至目前，东营港疏港铁路PPP项目已经完成资格预审，并发布招标公告。

东营港疏港铁路全长124.384km，自德大铁路利津南站引出，途径利津县、河口区，穿越黄河古道（刁口河），经东营港站，最终到达大唐电厂。全线设5个车站，预留4个车站，永久占地6370亩。铁路设计等级为国铁Ⅱ级，单线，内燃牵引，预留电气化，全线估算投资总额620842.4万元。该项目采用“投资+建设+运营+财政缺口性补助”一体化模式，特许经营期30年（包含建设期3年）。

疏港铁路是东营市重要的基础设施，对稳增长、调结构、惠民民生具有重要意义，同时能够完善东营市交通网络，拉动相关行业，促进地方经济发展。项目的建成，将有效拉动沿线物流园区的建设，加快物流及相关服务行业的发展。

郓杨公路全线建成通车

□ 郭昂 报道

本报郓城讯 经过近两年的艰苦奋战，位于郓城县北部的郓杨公路近日全线建成通车。该公路既是郓城北部群众进入县城的唯一通道，也是该县发展黄河特色旅游、脱贫攻坚的重要道路。郓杨公路在菏泽市县级公路建设中创造了投资额度最大、里程最多、质量标准最高的多项纪录。

郓杨公路全长近30公里，途经唐塔、泮渡、侯咽集、黄集、李集等五个乡镇街道，沿线人口30余万人；穿越该县农业集中区、重要旅游区和人口稠密区。该路按照二级公路的质量标准进行升级改造，城区至泮渡段拓宽到12米，泮渡至李集段拓宽到10米，穿过泮渡、侯集黄河灌区，开挖深度最深处达到4米，施工难度大、技术标准之高在菏泽市县级道路建设中尚属首例。

□ 通讯员 张亚会 王晓丽 报道

10月17日，参加了解放厦门的山东籍老军人代表李梦山、修林、乔临川及其家属，乘坐山航SC4975厦门—济南航班回山东探亲。据悉，在解放厦门67周年之际，山东航空为参加解放厦门战役的山东籍老军人回乡探亲提供免费机票，并将作为一项长期机制执行。



除了钱更要有眼光和境界

□ 马玉峰 高翔

“不是夜郎真自大，只因无路通中原”，“黔道难”曾是贵州长期的历史状态。作为西部经济欠发达地区的贵州要想实现“县县通高速”最缺的是什么？很自然想到的是钱，而为了解决缺钱的难题，他们采取的以PPP为主要手段的融资运作方式也令人印象深刻。但放眼全国就会发现，并不是有钱就能修好路的，现实是一些经济发达地区的高速路网反而不如贵州。

这里的比较除了通车里程还包括布

局的合理性。我们看到，一些地区尽管通车里程较多，但其路网布局十分不均衡。例如在高速建设上起步较早的某省，其高速主要集中于东部沿海等经济活跃地区，而西部则是稀稀拉拉，县县通高速至今也未实现。在我国高速公路建设的初期阶段，这样的布局有其合理性，但在度过初级阶段，尤其是进入新世纪之后的多次后续规划和建设中，仍然没有从地区全局考虑，则反映出规划者的前瞻性不够，境界不高。

反观贵州经验，除了融资之外，关键在于其“合理的顶层规划和强大的

执行力”，各方齐力“一张蓝图干到底”。2008年，贵州提出“县县通高速”的目标，2009年《贵州省高速公路网规划》获批实施，直至2012年获国家战略定位“西南重要陆路交通枢纽”，2013年贵州省道真至瓮安、贵阳至瓮安等多个省高项目调整为国高项目，同年开始实施高速公路建设三年会战，2015年，提前三年实现“县县通高速”。其眼界高远和执行力之强令人赞叹！

要想富先修路，这个过去大家常提的道理，在中国经济面临转型的当前不仅没有过时反而愈发凸显。若不

见，一些当年车少人稀的路段已经显现拥挤，而一些落后地区的后发优势正需要更好的路网来助力发展。所以，更高的前瞻性正是当前进行路网规划建设所必需，不能只看眼前三五年，眼前收的“三五斗”，要从经济转型、精准扶贫等国家战略视角甚至全球目光来考量，才能避免过去的一些覆辙。同时，路网舒适通畅不仅是经济问题，还是重大的民生问题，全国各地的人民群众无论贫富都有享受方便舒适出行的愿望和权利，这就考验规划者的境界了。