

編輯：張錦文、張春寧

振興東北 公路先行

今年4月，黑龍江省新一屆領導班子以敏銳的眼光作出了舉全省之力，決戰3年，推進公路建設實現跨越式發展的重大決策部署。目前，已取得顯著成效。該省公路建設的順利進行，將為該省經濟社會發展、加速東北老工業基地的改造、以區域交通一體化推進東北亞區域經濟一體化提供強有力的支撐。 大公報報道組

黑龍江省委書記 吉炳軒 專訪

超前 決策

建路規模開創先河

記者：吉書記，據我們所知，您到黑龍江後不久，就提出加快公路建設的決策，這與近年來中央提出的擴大內需拉動增長的政策不謀而合，可以說您當時的考慮嗎？

吉炳軒：我是今年4月到黑龍江的，就任之初主要是調查研究、熟悉情況，我發現黑龍江的確是個好地方，資源富集、山川壯美、物產豐隆，但受交通瓶頸的制約比較嚴重，影響了開發建設。全省13個市（地）有7個不通高速公路；二級以上高等級公路僅佔公路總里程的7.1%；國省幹線公路路面鋪裝率在全國排第29位；全省還有167個鄉鎮、4299個行政村沒有通水電（遼青）路。我省是國家重要的糧食、能源和原材料基地，這幾年經常出現糧食、煤炭等大宗物資運輸難的問題。我有個天獨厚的邊境和旅遊資源，但通往黑河、同江、綏化等重港口岸城市和五大連池、鏡泊湖等重要旅遊景點的公路等級低、通行不便。

所以，加快交通建設，特別是公路建設，是從黑龍江實際出發的戰略選擇，是推動黑龍江經濟社會又好又快發展的關鍵舉措，是貫徹落實科學發展觀的實際行動。對我的想法，省委、省政府有關領導同志和有關部門都非常贊同。今年7月，我們在認真研究的基礎上，召開全省加快公路建設工作會議，做出了舉全省之力、決戰3年的推進公路建設實現跨越式發展的重大決策。當時，我們的規畫是，投入900億元，用3年多時間，建設公路2000多公里，二、三級公路3000多公里，農村公路6萬多公里，實現13個市（地）全部通高速公路或一級公路，所有縣（市）通二級以上公路，所有鄉（鎮）和行政村通硬化路面公路的目標，形成以哈爾濱為中心、以高速公路為骨幹，覆蓋全省的公路網絡。最近，為貫徹落實中央關於擴大內需的決策部署，我們對



黑龍江省交通廳廳長 高志傑 專訪



黑龍江構築覆蓋全省公路網絡



黑龍江構築覆蓋全省公路網絡



黑龍江省委書記 吉炳軒 專訪

原定3年規畫進行了部分調整補充，考慮東部煤電化基地建設、商品糧基地建設、大興安旅遊開發等因素，新增3個項目，建設高速公路總里程增加到2840公里，總投資增加到1000億元。

記者：據了解，這個公路建設項目是黑龍江省有史以來規模最大的。請問，黑龍江省舉全省之力，打公路建設攻堅戰有什麼重要意義？

符合中央擴大內需決策

吉炳軒：首先，加快公路建設確實是貫徹國家擴大內需精神的重要舉措。剛才，你講我們那時做出加快公路建設的決策與現在中央應對世界金融危機的影響所採取的措施不謀而合，實際上我們的決策並沒有預見經濟環境有如此巨大的變化，是從貫徹落實科學發展觀、辦好黑龍江的事情出發的。現在看，我們當時的舉措是符合中央關於擴大內需的決策的。從公路建設上看，它本身就可以大幅度增加固定資產投資，並帶動水泥、鋼筋、建材、鋼鐵、機械等相關行業。同時，還可以大刺激汽車、旅遊等多方面的消費需求。據專家估算，每增加1元的公路建設投資，就會帶動GDP增加3元左右。所以說，公路建設是拉動內需、促進經濟平穩較快增長的現實需要。

從促進黑龍江經濟發展看，搞好公路建設是又好又快發展的基礎條件。我省是資源大省，各種資源的開發，大宗商品的流通必須有暢達的交通網絡。這次國家出臺擴大內需的政策，為解決我省公路建設相對滯後的問題，促進經濟又好又快發展提供難得的機遇。我們相信，省委、省政府確定的公路建設目標一定能夠實現。我們歡迎海外的投資者參與到我省的公路建設中來，我們將盡最大努力給予政策支持。

從改善民生看，加快公路建設是統籌城鄉發展的迫

切需要。要縮小城鄉差距，形成城鄉一體化發展格局，沒有四通八達的公路網是不行的。廣大農村盼修路、早修路、修好路的願望十分強烈，加快農村公路建設，也是在我們黨和政府與廣大農民群眾之間架起一條條連心橋，必然會使我們黨的執政基礎更加鞏固。公路建設還可以產生巨大的社會效益，可以使群眾出行更方便，可以帶來更多的就業崗位，可以促進教育資源整合、便於集中辦學，可以方便群眾就醫，可以帶來人流、物流、信息流，豐富群眾文化生活等等。無論從哪方面看，加快我省公路建設都是必要而迫切的。

歡迎海外資金投資

記者：請問，目前公路建設的進展情況如何？有與海外的合作意向嗎？

吉炳軒：今年以來，在國家有關部門的大力支持下，在各方面的共同努力下，我省公路建設進展順利，開局良好。一是計劃今年交工的3個項目、436公里已全部完工。計劃新開工項目已按期開工。總建項目全部完成年度建設計劃。二是農村公路建設取得重大跨越。預計完成24800公里，總投資107億元，是歷史上建設規模最大的一年。三是新建項目前期工作取得突破性進展。在規劃的38個公路建設重點項目中，除10個續建項目外，國家和有關部門批准立項的28個新建項目，有25個已完成了初步設計。三年公路建設所需1000億元資金，在國家有關部門支持下，通過省財政投入、銀行承借貸款、地方自籌，目前已落實795億元。缺口部分建設資金，在國家有關部門支持下，通過省財政投入、銀行承借貸款、地方自籌，目前已落實795億元。缺口部分建設資金，在國家有關部門支持下，通過省財政投入、銀行承借貸款、地方自籌，目前已落實795億元。缺口部分建設資金，在國家有關部門支持下，通過省財政投入、銀行承借貸款、地方自籌，目前已落實795億元。

我們正在趁國家擴大內需、支持基礎設施建設的政策機遇，多方想辦法加以解決，也歡迎海內外朋友投資合作。

黑龍江省是我國資源大省，重工業基地，也是確保國家糧食、能源和生態安全的戰略要地。這次國家出臺擴大內需的政策，為解決我省公路建設相對滯後的問題，促進經濟又好又快發展提供難得的機遇。我們相信，省委、省政府確定的公路建設目標一定能夠實現。我們歡迎海外的投資者參與到我省的公路建設中來，我們將盡最大努力給予政策支持。

從改善民生看，加快公路建設是統籌城鄉發展的迫



黑龍江省省長 栗戰書

加快 速度

【黑龍江訊】黑龍江省省長栗戰書在全省公路建設會議和視察工作中，多次強調「決戰3年，推進公路建設實現跨越式發展的重大決策，作為貫徹科學發展觀的重大實踐，是一項刻不容緩、十分緊迫的重大任務」。省政府先後出台了《黑龍江省政府關於進一步加快公路建設的意見》及《公路建設補充規程》，提出公路建設的總體原則，切實把工作責任落實到位，保證公路建設計劃順利推進。

目標：覆蓋全省地市縣村

按照「高標準、先開通、後完善、建設週到、縱深發展」的總體原則，該省規畫目標是：2008年至2011年，全省公路建設計劃投資1000億元，建設高速公路2840公里，一、二級公路3983公里，農村公路60799公里。基本形成以哈爾濱市為中心，



公路建設促進城鄉繁榮



公路建設促進城鄉繁榮

橫貫東西、縱貫南北、覆蓋全省連接周邊的公路網絡，連接所有地市、縣（鎮）和行政村。

規畫目標完成後，黑龍江省13個地市將全部通高速公路或一級公路，連接全省50%左右的縣（市）通高速公路；地市與地市之間和地市與64個縣（市）之間全部實現二級以上公路相連接；縣（市）與縣（鎮）之間全部實現二級以上公路相連接；所有鄉（鎮）和行政村通硬化路面公路。

省內重點建設區、國家一類開放口岸、邊境互市貿易區、礦產資源重點開發地區和主要邊防路實現二級以上公路相連接。

全部打通國省幹線公路「斷頭路」；出省幹線公路全部建成二級以上公路。

落實責任 優化項目

公路建設作為資源依賴型和能源消耗型的傳統產業，對不可再生資源依賴性很大，對環境影響也很大。在建設中要引入生態環保新觀念，以發展生態為原則，運用生態設計理念，盡量不破壞自然生態和周邊環境，採用生態景觀設計，將龍省高速公路融入自然生態環境系統中，實現交通與自然生態和諧統一，最大限度地保護好龍江的秀美山川。路線方案中，盡量採用低路堤設計方案，減少取土量和路基佔地寬度，節省投資，節省土地。

建立多元投資機制

公路建設所需資金規模巨大，投資周期長，回報慢，尤其是黑龍江省地處交通目的地，受受交通流量小，資金回收率低的影響，難以完全按市場化運行以收回投資，也無法按地方財政的力量投資興建。王巨祿主席希望各地要拓寬眼界，克服畏難情緒，消除等靠思想，發揚自力更生精神，擴大融資渠道。



黑龍江省政協主席 王巨祿 專訪

創新 思路

【黑龍江訊】本報記者林彬報導：11月，黑龍江省政協主席王巨祿率領政協委員視察全省公路建設情況，以科學發展觀的先進理念，提出發展該省公路建設的新思路，推動這項工作又好又快的發展。至今為該省交通人津津樂道。

引入環保築路觀念

日前王巨祿接受本報記者專訪時說，國家加快公路建設是難得的機遇，我們在視察中強調，各地要加強統籌規劃，從地方經濟長遠發展着想，以公路建設促進我省經濟社會全面、協調、可持續發展。不要為了修路而修路，要考慮當地經濟布局，做好相關產業建設規劃。重要旅遊景點高速公路的服務區要和全省旅遊規劃相銜，重要城市的物流倉儲設施要規劃好。在公路沿線形成產業集群、產業帶，以一條路帶動一方經濟發展。

公路建設作為資源依賴型和能源消耗型的傳統產業，對不可再生資源依賴性很大，對環境影響也很大。在建設中要引入生態環保新觀念，以發展生態為原則，運用生態設計理念，盡量不破壞自然生態和周邊環境，採用生態景觀設計，將龍省高速公路融入自然生態環境系統中，實現交通與自然生態和諧統一，最大限度地保護好龍江的秀美山川。路線方案中，盡量採用低路堤設計方案，減少取土量和路基佔地寬度，節省投資，節省土地。

建立多元投資機制

公路建設所需資金規模巨大，投資周期長，回報慢，尤其是黑龍江省地處交通目的地，受受交通流量小，資金回收率低的影響，難以完全按市場化運行以收回投資，也無法按地方財政的力量投資興建。王巨祿主席希望各地要拓寬眼界，克服畏難情緒，消除等靠思想，發揚自力更生精神，擴大融資渠道。

公路建設促進城鄉繁榮



公路建設促進城鄉繁榮

▲海林市景觀大道竣工啓用

▼暢通物流可為貿易及旅遊提供服務保障



暢通物流可為貿易及旅遊提供服務保障



2008-2011年黑龍江省公路建設示意圖。上圖為黑龍江省慶安縣通鄉通村公路全圖

發展生態公路經濟

他主張，公路建設需要建立以政府投資為主導，市場化多元投資機制。目前，要抓住機遇，積極爭取中央資金大力支持；地方政府除了加大投入外，要進一步解放思想，善於通過市場化的各種形式進行融資。在僅靠當年財政資金不能滿足發展需要的情况下，要敢於合理適度舉債，用未來的錢辦今天的事，為未來的發展奠定基礎。可探索國際貸款，以收費權吸引企業注資建設等融資方式；要整合利用好各地政府、企業、外資等資源。充分調動地方政府的積極性，通過公路和旅遊景點公路建設可加大與地方的合作，大膽利用BOT方式鼓勵企業參與的經驗值得推廣。

公路建設力爭精品

王巨祿稱黑龍江省的公路建設要堅持精品意識，要針對對以往公路建設中出現的質量通病，如路基的穩定性差與冬季凍脹問題、路面的早期開裂與嚴重車轍等早期質量問題，堅決杜絕「三年決戰」後交工的公路項目中發生類似的病害。

要針對省情，實事求是、因地制宜、科學合理地運用技術指標，明確公路改擴建工程技術標準。發揮科研機構、大專院校在科技創新中的主力軍作用，積極推廣應用交通新技術、新設備、新產品、新材料、新工藝，破解建設中的技術難題。

要提高項目管理能力，借鑒運用國內外成功的管理方式，實行全程質量監督，加強對立項、預（可）行性研究、項目設計、招標投標、資金撥付、預（可）行性研究、設計變更、施工監理、質量評定、環境保護、投資進度控制、竣工驗收等項目的監督，建立健全的質量保證體系和質量監督體系，嚴格實行質量責任制。

要充分利用黑龍江省高投資源，加強對項目管理人員、監理人員、施工技術人員進行針對性的培訓，提高業務素養。

土地承包權抵押勢在必行

儘管「土地承包關係長久不變」為土地轉包、出租、互換、轉讓、股份合作提供了前提依據，然而，由於自身缺乏農業產業化的資本，農民要將土地進行權流轉給城市資本，要麼維持原有的低效率價值。而在與城市資本的博弈過程中，農民的選擇餘地並不多，其讓價能力依然低下。而土地一旦流轉給城市資本，農民則被迫從農業產業化的研發、加工、物流、銷售、農業金融等價值鏈的高增值環節中退出，而將真正的利益分配權讓位於城市資本。在一種缺乏資本要素專人的制度環境之下，農民根本利益只不過是由行政制度剝奪轉變為城市資本剝奪。

在目前的法律框架下，農民借助於土地承包抵押來獲取農業產業化資本的做法尚待法律認可。《土地法》規定，農村宅基地屬「農民集體所有」，其法律意義是農民只有使用權而無處置權。《擔保法》也規定，農村宅基地不可作為抵押物。新實施的《物權法》首次對宅基地這一「用益物權」作了保護性的規定，但在能否允許農民處置的核心、敏感的問題上迴避了。在這種制度環境下，渴望獲得生產發展資金的廣大農民不得不「飲鴆止渴」，或私下賣房；或求助於地下錢莊，抵押農家房以獲取資金，這已成為農村常見的現象。

與此同時，由於農民對產業化資本的巨大需求，各地方政府紛紛打出「擦邊球」，進行了廣泛的土地承包抵押試驗。2003年起，溫州樂清市（縣級）農村合作銀行在人民銀行溫州支行支行的支持下，設「農民房產產」房屋宅基地使用權證書作抵押物，兩證齊全就給予貸款，貸款額度是房屋市場評估價60%至80%的資金。樂清農村合作銀行提供的資料顯示，該行此項業務的最高放貸

【黑龍江訊】本報記者于海江報導：黑龍江省嫩江—多寶山段、黑河—呼瑪段、寧安—香山段3條公路，均於今年10月份如期竣工通車，交工總里程400多公里，總投資約20億元。至此，公路建設「三年決戰」規畫要求今年續建交工的3個項目已全部完成。

記者在黑龍江省交通廳廳長、嫩江至多寶山段公路於2007年6月開工建設，全長136公里，建設標準為二級公路；黑河至呼瑪段公路於2007年10月開工建設，全長近240公里，總投資約7億元，建設標準為二級公路；寧安至香山段公路於2006年5月開工建設，全長近44公里，總投資近7億元，建設標準為一級公路。

黑龍江省黑河市多寶山段有36種礦產資源，已探明儲量的礦種22種，6個礦種儲量居全省第一。其中探明銅儲量為362.6萬噸，佔全省銅儲量的93%，居全國第三。把山中的「寶藏」挖出來，運出去，一直是當地居民的一個心願。黑河和太安鎮也是木材與糧食的富集地區。

嫩江—多寶山段公路是將要完工的嫩江公路的一部分，是貫通黑龍江省西北部的重要通道。是溝通黑河口岸、幅射大興安嶺和內蒙古東部的交通要道。目前竣工的嫩江—多寶山段公路，是嫩江縣有史以來第一條高等級公路。該路建成後，將減少黑龍江省西北部糧食、礦產及木材等資源的外運時間，推動上述資源產業的發展，使西北部成為黑龍江經濟發展的新引擎。

促進城鄉一體化的新突破口

陳華 專欄

在中共中央關於推進農村改革發展若干重大問題的決定》的過程中，總書記胡錦濤明確強調：「始終把實現好、維護好、發展好廣大農民根本利益作為農村一切工作的出發點和落腳點」。在這一原則指引下，《決定》首次將土地承包經營權確認為「長久不變」。有學者表示，一旦擁有「長久不變」的土地流轉權，農民與城市資本和地方政府利益分配格局將產生深刻變化。然而，從我國城鄉統籌發展的進程來看，如果缺乏以農民為主體的融資渠道、切實可行的農業產業化技術以及有利於培育農民企業家精神的制度安排，即便擁有「長久不變」的土地流轉權，廣大農民根本利益依然無法實現。

從價值鏈的角度看，農業產業化的真正高增值環節在於前端的技術研發與後端的市場渠道。如果農民抵押貸款所獲得的發展資金，僅僅投入到農業產業化的生產環節，則很難獲得高增值。其還貸壓力也會相應減輕；如果其將可獲的資金同時投入到前端的技術研發或後端的市場渠道環節，則獲得高增值的機會較大，也有利於降低貸款風險、優化農業產業結構。因此，國家的土地承包權抵押貸款政策不宜「一刀切」，對於那些與農業教育科研機構合作的项目，應該予以首要支持，對於熟悉終端消費市場渠道的返鄉農民工，也應該考慮相關支持。

農民創收需要企業家精神

對於土地承包抵押政策，有專家提出，如果允許農民抵押和轉讓宅基地，在中國農村社會保險體系尚未全面建立情況下，農民一旦失去穩定居住地，會導致農民流離失所，影響社會穩定。筆者認為這種擔心也許不必要。農民在實現其利益最大化的時候，也需要承擔流離失所風險。創業本身就是一個冒險的過程，正是由於有這樣的風險存在，農民們才會切實的去考慮某個農業產業化項目的可行性與盈利能力。冒險正是企業家精神的天然性。一個企業經營者要想獲得成功，他不但要有掌控全局的能力，也必須要有冒險的精神。而最終為其企業家價值作出客觀評價的將是市場競爭的結果。需要指出的是，在這種情況下，地方政府和各類中介組織在投資前後，加強對農民的服務就

更加重要。

在制度安排上，如果無法有效促進以農民為主體的資本、技術以及企業家精神的導入，農民利益則依然難以實現。在這種情況下，地方政府應該考慮通過建設「農業科技產業化創業孵化園」的方式，為擁有企業家精神的農民營造一個促進農業產業化資金、技術等多要素協同發展的創業環境。（作者為經濟學博士、美國阿特斯公司高級顧問）



四通八達的公路網絡促進龍省資源優勢轉化為經濟優勢