

## 抢抓发展机遇 聚力改革创新

## 全力打造“内畅外联”综合交通体系

李亚明



交通运输作为基础产业，是国民经济和社会发展的支撑。对新昌而言，交通历来是发展中的一块“短板”，“内畅外联”是新昌交通人结合新昌区位和城市发展需求提出的交通发展新思路。打造“内畅外联”综合交通体系，就是以“铁、公、机”为框架，国省道干线公路为支撑，农村公路为基础，构筑干支相连、节点顺畅、衔接充分、便捷高效的综合交通运输体系，为新昌招商引资、人才引进、旅游产业发展带来契机，促进新昌经济社会更好更快发展。

3. 加快建设区域性综合交通枢纽。综合交通枢纽作为各种运输方式之间、城市交通与城乡交通之间的衔接关键节点，其规划发展受到越来越广泛的重视。对我县来讲，对外要推进嵊新综合交通枢纽，并站建设金甬铁路、杭绍台铁路嵊州新昌客运站，为市域协同发展、城乡一体化发展提供支撑；同时规划形成“三核心三基础”的客运场站系统和“一主一辅”的货运场站系统。对内，一方面要加快推进农村客运站建设；另一方面根据我县城区道路的实际状况，建议建设一座由城市中心连接各客运站的综合性换乘枢纽，以满足公交营运和乘客换乘需求。

(三) 以人为本，全力打造综合交通坚强“铁军”

1. 优化人才队伍管理。人才是创新的核心，队伍是事业的保证。针对项目多、建设任务重、现有管理力量与建设规模不匹配的现状，要切实做好引进来、培养好、传承好三项工作。首先是引进来，要拓宽培养和引进渠道，充实人才队伍力量，通过向社会公开招聘方式、通过向高端人才高薪招聘方式，增强综合交通建设人才技术力量，严把录用关和考核关，保障项目建设人才技术需要；其次是培养好，加强现有人员教育培训，选派更多优秀年轻干部到项目建设一线，在实践中锻炼成长，通过开展“立功竞赛”、“技能大比武”活动，激励引导干部职工勇于担当、争做先锋；最后是传承好，加强人才梯队建设，充分发挥技术骨干的辐射带动作用，形成“名师带高徒”的人才培养模式，使年轻人在工作中感觉有支撑、更能发挥主观能动性。

2. 加强作风建设。抓工作的落实，干净干事是前提。加强作风建设，要进一步完善规章制度，强化内部管理，提升工作效率，引导干部职工在项目建设一线拉高工作标杆，真正铸就一支召之能来、来之能战、战之必胜的交通铁军。加强系统廉政建设，严明纪律规矩，坚持用制度管权管事管人，坚决贯彻落实“一把手”五不直接分管制度，推进“三重一大”事项集体决策，加大行政审批监察力度，完善权力清单和责任清单，建立权力清单制度。加强廉政风险防控，增强党员干部廉洁自律意识，营造风清气正的交通发展环境。

3. 发扬“实干、创新、奉献”的交通精神。面对当今交通发展的“黄金时期”，要充分发扬“实干、创新、奉献”的新昌交通精神，敢于担当，知难而进，针对交通发展中体制机制、土地、资金等方面制约因素，要有坐不住、等不起、慢不得的紧迫感、责任感和危机感，要增强闯的魄力、争的意识、抢的劲头、拼的勇气，把心思集中到“想干事”上，把本领体现在“能干事”上，把目标锁定在“干成事”上，一往无前，勇开新局。

千里之行，始于交通。打造内畅外联的综合交通体系，是一场补短板的攻坚战，更是一次引领新昌交通发展的重大机遇。面对当前良好的交通发展环境，交通人要在当前苦干、实干的基础上，更好地发扬好巧干精神，以敢于担当的勇气，咬定目标，攻坚克难，完成历史赋予的使命和责任，为全县经济社会发展作出新的更大贡献！

(作者系县交通运输局局长)

## 一、充分认识内畅外联综合交通体系的重要性

## (一) 打造内畅外联综合交通体系是贯彻上级政策的需要

从中央层面看，党中央高度重视交通运输工作，习近平总书记指出，“十三五”是交通运输基础设施发展、服务水平提高和转型发展的黄金时期。从省级层面看，省“十三五”综合交通发展的总体思路中提出，构建内畅外联“四大交通走廊”，形成覆盖全省城乡“通达、便捷、经济、安全”的现代综合交通运输体系。从市级层面看，今年，全市综合交通建设大会战要求开辟综合交通建设“九大建设主战场”，力争2017年完成投资220亿元以上。

## (二) 打造内畅外联综合交通体系是提升区位优势的需要

新昌工业经济建设用地匮乏，在如火如荼的城市化、工业化进程中，这样的地貌特征无疑是我县经济社会发展的天然短板；加上高速公路、高速铁路等交通条件的制约，旅游产业发展和资源流缺乏畅通的大动脉，区位优势相对不足，成为我县经济社会发展中的“软肋”。“十三五”期间，随着金甬铁路、杭绍台铁路、杭绍台高速公路、527国道等一批重大交通基础设施建设项目的上马，新昌的区位优势也将得到根本性提升，有利于我县快速融入杭州、宁波都市圈。

## (三) 打造内畅外联综合交通体系是打造全域旅游的需要

新昌旅游日趋火爆，但区位优势不足、交通设施滞后、通达能力欠缺等短板逐渐暴露，成为全域旅游发展的“拦路虎”。随着不断增长的旅游需求，打造“内畅外联”综合交通体系，对外建设大动脉，融入长三角，对内完善提升通景公路网络，依托全县干线路网结构，加快“快进慢游”旅游交通网络建设，必将使新昌的山水资源、生态资源和历史人文资源等方面的优势得到充分发挥，对推动全域旅游发挥极其重要的作用。

## (四) 打造内畅外联综合交通体系是推进城乡统筹的需要

近年来，新昌积极构建“一核、两轴、六片”的县域空间格局，但城乡统筹仍然处在基本统筹阶段。且城乡客运缺乏统筹规划，运力布局不太合理，运输组织化程度较低，与城乡基本公共运输服务均等化要求还有较大差距。在统筹城乡和新型城镇化建设中，打造“内畅外联”的综合交通体系，能够深入推进新昌与周边县市协同发展，创新区域合作机制，完善城乡交通服务体系，为实现县十四次党代会提出的走好“三条路”、打造“三个区”提供更为坚实的交通运输服务保障。

## 二、全面把握内畅外联综合交通体系的主要内容

“十三五”时期是全面建成小康社会最后冲刺的五年，也是全面

深化改革要取得决定性成果的五年。期间，新昌交通以公路建设为主线，以铁路、机场为突破，完善枢纽系统，重点推进“5222”工程，即围绕航空、铁路、公路、水路、枢纽站场五大建设任务，以运输服务体系与行业管理体系两大体系为支撑，全面推进20个主要交通项目建设，计划完成投资约200亿元，构建对外交通快速化、城乡交通便捷化、公共交通一体化的综合交通廊道，打造内畅外联的综合交通体系。

从外联来讲，新昌交通“铁、公、机”综合框架蓝图已经绘就，即构筑“一场二铁三高速二国道二省道”交通格局：一机场——新昌（嵊州）通用机场；二铁路——金甬铁路、杭绍台铁路；三高速——甬金高速、甬台高速、杭绍台高速；二国道——527国道、104国道；二省道——秀洲至仙居公路、鄞州至云和公路，今后可简称为新昌交通“12322”格局，从而真正实现新昌对外交通“大联通”。

从内畅来讲，要实现县域内城乡交通畅通无阻。因此，迫切需要精准发力，补齐短板，要立足于适度超前、高瞻远瞩的长远交通规划，重点在畅通主动脉，打通断头路，疏通微循环上下功夫。一是建设“大环线”，由东环线、527国道、104国道围合形成的绕环线，承担过境交通转换功能；二是形成“小循环”，完善农村公路联网公路，开通巧剞线、王金线、新大线、里官线、石界线、澄儒线、新蟠线、黄西线、镜严线等九线；建设（改造）一批农村公路重要节点，以消除等外路、打通断头路、拓宽瓶颈路为目标，提高全县农村公路通达水平和通行能力；三是提升通景公路网络，结合美丽公路创建，建设从城区出发、连通各大景区的通景公路以及通往两大园区的公路体系；四是改造城区和干线公路连接的节点，谋划上三高速新昌道口、南复线坎头村立交西片连接线、南复线和南明路交叉口等节点改造，合理引导城区和南复线的交通流，确保上下班高峰期交通顺畅。

## 三、积极探索内畅外联综合交通体系的打造模式

从目前现状来看，新昌在打造“内畅外联”综合交通体系上，还面临着许多困难与不足。一是区域交通一体化程度有待提高。新昌现有对外运输线路明显不足，制约着经济社会的发展，相关线路功能较弱，制约了路网整体功能的发

挥。同时，铁路、航空等运输方式发展的短板有待补齐，路网体系有待完善。二是城乡交通一体化水平有待提升。新昌公路网总体技术等级偏低，带来的直接影响是交通荷载能力低、路网整体通行能力较低，与新昌旅游业和农村特色产业不相适应，影响了农村经济进一步发展，也制约了城市对农村经济的带动作用。三是综合交通一体化水平有待发挥。新昌县境内场站总量不足，城乡客货场站覆盖面不高，组织化程度低，运输市场规模化、集约化经营程度较低，严重制约了新昌县运输业、物流业的发展。综合运输体系缺乏有效的统筹规划，枢纽站场衔接不畅，相互间衔接协调不够，交通资源利用效率不高。四是交通管理体制与发展需求不尽协调。综合交通发展特征与管理建设体制滞后的矛盾，体现在有效的养护管理体制还不够健全，交通建设投融资体制改革和创新亟待加快，交通专业技术人才培养机制有待完善。针对这些不足之处，我们将积极探索，全新谋划，采取以下具体措施，以推动内畅外联综合交通体系的打造：

## (一) 攻坚克难，有力推进综合交通项目建设

1. 坚持规划引领。一是要做到适度超前。加强对项目前期的研究、分析、报批，确保项目可实施、能实施、好实施，特别是需要解决土地指标的项目，必须进入省重点项目的笼子，必须统筹考虑，加强规划衔接，强化规划的指导性；二是要加大项目储备。在融资环境全面收紧的情况下，交通基础设施建设项目将得到倾斜，要进一步加大重大项目谋划储备力度，在规划范围内编制、筛选、申报一批项目，做好项目论证、规划编制等前期准备工作，确保一有机会就可以上项目；三是要加快前期推进。交通项目前期工作涉及面广、政策性强、时间跨度大，已经成为制约交通工程项目及时实施的主要瓶颈。因此，要提前谋划，在项目启动前做好规划对接、调整。同时采取“交叉衔接、并行推进”的方法，确保前期工作推进效率。

2. 强化要素保障。坚持“国家投资、地方筹资、社会融资”的交通建设投融资机制，积极争取财政性资金的支持，拓展融资渠道，积极筹措低利率、周期长的融资资金，并探索交通PPP项目等多种融资方式，形成多元化的投融资格局。要切实加强与发改、财政、国土资源、规划等相关部门的协作，跑部进厅，加强沟通对接，用足用活上级的有关政策，特别是充分利

用土地政策，解决用地指标，提高项目实施的可操作性。同时，节约集约土地，尽量减少基本农田用地的使用，统筹兼顾盘活低效闲置土地。

3. 狠抓项目进度。要早计划、早安排，以时不我待、只争朝夕的干劲，按照项目化、路线图、时间表的要求，攻坚克难，力争项目早开工、早完工。一是要明确责任抓落实。健全“领导抓、抓领导”工作机制，进一步明确具体目标、具体进度、具体责任、具体措施，解决好项目推进中的每一个难题。二是要紧盯目标抓推进。坚持目标导向，实行清单式管理，按月倒排时间和进度，实行挂图作战，做到环环相扣。坚持问题导向，定期开展项目实施情况的动态监测和评估工作。三是要强化考核抓推进。实行重点工作清单责任制，建立奖惩考核机制，定期督查、检查、考核、通报，奖优罚劣，形成你追我赶、创优争先的良好局面。

## (二) 无缝衔接，逐步优化综合交通运输管理

1. 打造一批畅通工程。实施“畅通工程”，就是要努力创造安全、畅通、有序、和谐的道路交通环境。一是出台一项政策。出台农村公路节点建设（改造）政策，对列入节点建设（改造）的项目（今年已落实25个节点工程项目），由交通部门全额承担建安费和部分政策处理费，加大农村公路改造资金补助力度，以促进节点工程项目的建设（改造）。二是建设一条美丽公路示范路。通过门户打造、服务站建设、道路环境提升、绿化提档等措施，推进江拔线精品示范路创建，同时以“美丽乡村公路示范乡镇”创建为抓手，推进重要县道、乡村道公路美丽公路创建。三是打造“四好”农村路。按照建好、管好、护好、运营好农村公路的要求，实施农村联网公路建设和提升改造、农村公路大中修、农村公路危桥改造等工程。

2. 深化城乡公交一体化改革，实现“村村通”客车。我县6月29日全面启动城乡公交一体化改革，只用了22天时间，完成了165辆农村客运车辆和10辆专线公交车的国有化改造，32条客运线路实现国有化经营；新开通1条景区旅游专线和2条园区公交专线，增加营运里程85公里，增设城乡公交车站1400余个，票价平均下降50%以上，真正实现票价降了、线路多了、服务好了。同时，完成东茗乡石下坑村、儒吾镇东家坑村和镜岭镇龙潭背村“村村