

中國46年來最早啟動的一次春運，面臨空前考驗。在40天的「春運大考」中，學生流、探親流、務工流交織疊加，將形成突破30億人次的客流壓力，再次刷新全球獨一無二的周期性人口遷徙紀錄。而春節將至，節日運輸客流的高度集中，複雜天氣因素的「雪上加霜」，令今年「試題」的難度系數陡增。

交通運輸部部長李盛霖接受本報獨家專訪時表示，春運工作關係億萬群眾切身利益，交通運輸部門要發揮主力軍作用，全力保障道路暢通和運輸高效、安全，並將完備應急預案，妥善應對客流高峰和惡劣天氣影響。他還特別強調，要重視各種運輸方式的銜接工作，鋪實從火車到家門口間的「最後一公里」路，讓旅客平安返鄉團聚。

■香港文匯報記者 何凡、房慶 北京報道



李盛霖(右二)冒雪在甘肅調研高速公路建設情況。

▲ 李盛霖簡歷 ▼

李盛霖，漢族，1946年出生，江蘇南通人。1973年6月加入中國共產黨，大學學歷。中共十五屆、十六屆、十七屆中央委員。

1983年起，歷任天津市政府副秘書長，天津市紡織工業局局長、黨委書記，天津市計委主任。

1991年起，任天津市副市長、市委副書記、常務副市長、市政府黨組副書記、市長、市政府黨組書記。

2002年12月起，歷任國家經濟貿易委員會黨組副書記、副主任，國家發展和改革委員會黨組成員、黨組副書記、副主任。

2005年12月起，任交通部黨組書記、部長。

2008年3月，任交通運輸部黨組書記、部長。



李盛霖接受本報獨家專訪。何凡攝

提 問 李 盛 霖

交通發展穩中求進 注重盡力量力

關於未來發展基調

■記者：在「十一」期間，國家交通運輸基礎設施建設進一步加快，全社會共完成公路水路交通建設投資4.7萬億元，是「十五」時期的2倍多。交通運輸下一步發展將採取怎樣的基調？

■李盛霖：下階段在交通運輸的發展

上，須牢牢把握穩中求進的總基調，統籌兼顧、突出重點，做到「五個堅持」。即堅持穩中求進，繼續推進交通運輸基礎設施建設；堅持「三個轉變」，着力提高交通運輸管理水平；堅持注重公平，有序推進交通運輸基

本公共服務均等化；堅持民生為先，努力解決人民群眾關注的突出問題；堅持安全第一，不斷提升交通運輸安全發展水平。

在推進交通運輸基礎設施建設上，要堅持規劃引領、有序推進，盡力而為、量力而行、實事求是、因地制宜。

關於國內外環境挑戰

■記者：歐美經濟低迷對中國運輸行業、產業與企業造成不同程度的影響。您如何看待國內外環境變化給中國交通運輸發展帶來的新影響？

■李盛霖：當前國際國內的環境，對於交通運輸發展而言，既有機遇，也有挑戰。

我們當前面臨的挑戰主要體現在四個方面：一是國際金融危機深層次影響持續顯現，國內宏觀調控面臨更多「兩難」選擇，勢必對交通運輸發展帶來新的影響，尤其是國際航運市場持續低迷，交通建設資金緊張，深層次矛盾和新情況新問題相互疊加，保

持交通運輸平穩較快發展態勢難度加大。

二是交通運輸結構不盡合理，區域城鄉交通運輸發展不平衡，資源環境對交通運輸發展的剛性約束不斷增強，加快轉變交通運輸發展方式刻不容緩。

三是人民群眾對提升交通運輸服務水平的期盼越來越高，交通運輸發展面臨着既要提供覆蓋面更廣的均等化服務，又要提供更高品質的個性化服務的雙重壓力。

四是安全生產事故處於易發多發的高峯期，重特大事故尚未得到有

效遏制，基層基礎工作仍然比較薄弱，交通運輸安全發展面臨嚴峻考驗。

因此，我們要牢牢把握穩中求進的工作總基調，用好機遇，應對挑戰。對於穩中求進的涵義，我是這樣理解的。「穩」是前提，要保持交通基礎設施建設的可持續性，保持交通運輸平穩較快發展，保持行業和諧穩定；「進」是關鍵，要繼續抓住交通運輸發展的重要戰略機遇期，在加快結構調整和轉變發展方式上取得新進展，在深化改革開放和推進自主創新上取得新突破，在強化行業管理、提升公共服務能力和水平上取得新成效。

關於基建投資缺口

■記者：交通運輸建設是否面臨投資成本上升等方面的壓力？您認為應如何加以應對，以繼續完善中國交通運輸基礎設施網絡？

■李盛霖：當前，要重視研究解決好資金問題。的確，自2011年下半年以來，交通運輸建設面臨投資成本上升、融資難度加大的雙重壓力，資金缺口成為交通運輸基礎設施建設中的突出問題。

交通部在深入調研、聽取意見的基礎上，提出「調結構、控規模、保重點、促穩定」的工作要求，推動交通運輸基礎設施建設平穩健康發展。在國家宏觀經濟政策指導下，應繼續創新融資模式，優化投資結構，完善交通運輸建設可持續發展的資金保障機制。

我認為，應建立投資穩定增長機制，積極爭取中央財政資金的支

持，積極爭取融資政策和信貸的支持，積極爭取地方財政資金的投入；同時，要充分發揮市場機制作用，拓寬融資渠道，優化融資結構，降低融資成本；充分發揮政府投資對交通運輸結構調整的引領作用，堅持車購稅等財政資金投入向中西部地區和公益性的項目傾斜，繼續加大對國省幹線、綜合運輸樞紐、現代物流、節能減排、安全應急、科技創新和信息化等領域的持續投入。

專訪 國家交通運輸部長 李盛霖

鋪實最後一公里 保農民工及時到家

力促運輸銜接「零距離換乘」 強調春運「公路要兜底」

在今年首次超過30億人次的客流量中，全國道路承載的運量預計達28.45億人次。李盛霖指出，道路運輸佔全社會春運客運量的90%以上，在多種運輸方式中發揮着春運「主力軍」和「兜底保障」的作用。組織好道路春運，對民眾平安返鄉團聚、順利出行具有重要意義。

鄉村100%通路保障回鄉路

身為大部制改革後的首任交通運輸部部長，李盛霖十分重視運輸銜接工作。當前許多農民工的返鄉方式，是乘火車到達省會城市或地級市，然後經過多次換乘汽車後抵家。李盛霖將此段只能乘汽車的道路稱為「最後一公里」。他說，「農民工已經回到家鄉，但還沒到家門口，我們要保證這部分的道路便利暢通」。

李盛霖指出，交通運輸部與有關部門積極協調，加強

城市公交、道路、水路與鐵路、民航等運輸方式間的銜接，努力實現旅客零距離換乘。此外，要加大對車站、機場、碼頭和大型活動場所的城市公交運力投入，滿足旅客出行需求。而在保障農村春運客運服務質量方面，李盛霖強調，一是要加大對農村客運經營者的監督檢查力度，監督經營者必須按照許可的線路班次運行，不得擅自改變、縮短營運線路和減少運行班次；二是要根據農村節日活動的特點，加大對農村節日活動的運力投入，保障節日期間農民群眾順利出行。

他表示，目前在具備條件的鄉鎮地區，農村公路通達率已基本達到100%，行政村的農村公路也達到98%，這為解決農民工回家「最後一公里」的問題提供了充足的基礎設施條件。

今年，交通運輸部將繼續改善農村公路網絡狀況，推進農村公路橋樑新改建和安保工程建設，並組織開展「農村公路養護管理年」活動，推動以公共財政投入為主的養護資金政策落實，不斷提高農村公路安全水平和整體服務

能力。

08雪災8天一線搶險

記者問他印象最深的是哪年春節，李盛霖說，「2008年突發南方低溫雨雪冰凍災害，湖南、廣東民眾積極應對，及時採取應急措施抗擊冰雪。我在那裡連續待了8天7夜，經過艱苦奮戰，搶修通路後的激動心情是無法形容的。」

那一年，中國春運遭遇罕見的大範圍低溫雨雪冰凍災害。而據中國氣象局最新預測，今年1月的天氣情況很可能對交通運輸構成影響，大霧天氣將較頻繁發生，南方地區可能出現階段性低溫雨雪及冰凍天氣，西北部分地區也可能出現低溫雪災天氣。

對此，李盛霖指出，應急運輸工作，重在「完善預案、加強監管、優化機制、形成合力」。而從長期角度看，要完善安全發展的應急保障體系，堅持預防和應急並重、常態和非常態相結合，進一步健全應急管理組織體系。

確保大家過好年 「除夕初一我值班」

李盛霖表示，交通運輸部門有責任滿足民眾日益提高的生活需求。他說，「這包括了春節要與家人團聚的客流，特別是務工人員，以及與日俱增的外出旅遊人群等。由此增大的交通運輸流量很正常，折射出國家發展形勢大好，民眾生活水平與質量持續提升。這些需求我們都能夠滿足。」

客運年均增2億 主力作用凸顯

與2008年春運時道路完成客運量的20.17億人次相比，今年的預計客運量足足增加8億多人次，年均增加約2億人次。李

盛霖指出，各級交通運輸主管部門針對對流特點，從科學組織運輸，保障道路水路春運有序。

他表示，今年春運的運輸組織工作，要重點加強運輸過程的實時監控調度，及時掌握客流變化情況，調整班次密度，縮短旅客候車時間，避免出現旅客滯留現象。

當記者問他今年春節的安排計劃，李盛霖微笑着說，「大家都能夠安全回家過年，對我來說，比任何事情都高興。這也是我作為交通部長的責任。今年的除夕和初一，我都要值班。」



春運期間，李盛霖(左)與乘坐地鐵前往火車站的乘客交流。交通部與有關部門積極協調，加強城市公交、道路、水路與鐵路、民航等運輸方式間的銜接，以實現旅客「零距離換乘」。



李盛霖接受本報獨家專訪。何凡攝



李盛霖(右三)在湖北坐海巡巡艇巡查長江水運。



2008年突發南方低溫雨雪冰凍災害。李盛霖(左)現場指揮工作，與湖南、廣東民眾共同應對。8天7夜之後，道路終於搶通。

構建「公路兩個體系」 滿足各階層需求

交通運輸部部長李盛霖指出，在國家「十二五」規劃綱要的框架下，交通部研究擬定了全國公路網規劃，正會同發改委報國務院待批。交通部將積極推進「公路兩個體系」建設，即統籌發展以普通公路為主的非收費公路體系和以高速公路為主的收費公路體系。

普通路保通達 公共服務再提升

李盛霖表示，構建「公路兩個體系」，既有利於充分體現政府公共服務職能，使公共財政資金更多地投向交通運輸基本公共服務領域，也有利於充分發揮市場機制的積極作用。普通公路是覆蓋範圍廣，服務人口多的交通運輸基礎設施，主要解決通達的問題，以政府財政資金為主。

他表示，交通部將繼續落實有關要求，在預算安排中逐步增加普通公路建設投資，切實保障普通公路養護資金，不斷完善普通公路網絡，更好

地發揮普通公路的基本公共服務效能。

收費路利高效 不以盈利為目的

而對於收費公路體系，李盛霖指出，其體現的是更高品質的公路服務，主要解決快捷高效的問題，其收費不以盈利為目的，資金方面主要是靠銀行貸款、社會融資來解決。今後，在高速公路建設中，將進一步優化路網布局，加快國家高速公路網剩餘路段、瓶頸路段、斷頭路的建設，發揮路網整體效益，並實施重要路段擴容改造，提高主要通道通行能力。

在規範收費公路運營管理方面，交通部等五部委辦於去年聯合開展的收費公路專項清理工作，已完成調查摸底，並正在繼續有序進行。自2009年實施成品油價和稅費改革以來，已有18個省市取消政府還貸二級公路收費，撤銷收費站1892個，涉及9.4萬公里。全國二級公路不收費里程已達25.5萬公里，佔二級公路總里程的82.6%。