



改革开放时期我县投资建展新颜

改革开放34年间,我县抢抓发展机遇,顺应时代需求,以“项目建设”促经济社会发展,固定资产投资规模不断扩大,生产、生活基础设施建设不断加快,经济实力明显增强,城乡人民物质生活明显改善,全县经济社会保持了持续快速发展的良好势头。

固定资产规模不断扩大

改革开放34年间,全县固定资产投资总体保持了快速增长的态势,投资规模成倍增长,投资增速不断加快。全社会固定资产投资由1978年的268万元发展到2012年的178.9亿元,增长6675.4倍,年均递增27.8%。尤其是“十五”和“十一五”期间,我县深入贯彻国家经济宏观调控政策,坚持实施投资拉动、项目带动发展战略,千方百计扩大投入,投资步伐明显加快,分别增长25.1%和6.6%,增幅均高于全国平均水平。

对经济增长拉动作用持续增强

改革开放34年间,全县通过加大项目建设力度,强化项目建设措施,以项目建设促进经济发展,投资对经济增长的拉动作用明显增强,投资增长快于GDP的增长。统计数据表明,改革开放34年来,全社会固定资产投资年均增长27.8%,高出GDP平均增幅15个百分点。

投资主体多元化趋势更趋明显

改革开放后,随着社会主义市场经济体制的建立和逐步完善,非公有制经济快速发展,国有经济一统天下的局面被打破,投资主体呈现多元化特征。

改革开放34年间,全县进一步加大非公有经济投资力度,敞开了非公有制经济进入的领域,鼓励非公有制经济采用各种投资方式参与全县的经济建设。同时对个体及私营企业在产业政策、税



提档升级后的县城环城北路

改革开放时期我县的公路交通事业

党的十一届三中全会后,我县公路交通事业蓬勃发展。改革开放的34年里,无论是公路建设、养护、运政管理,还是客货运输工作,都在改革开放的春风中实现了历史性跨越。

1978年,我县境内仅有郑(州)南(阳)西线宝丰段和洛(阳)界(首)线宝丰段2条省道公路,15条县乡低级别公路,公路通车里程仅123公里。

“要致富,先修路。”为促进城乡经济社会的发展进步,改革开放后,我县积极开展公路建设。

交通部门先后对省道平(顶山)临(汝)线、郑(州)南(阳)西线多次进行改建维修,把原三级公路改建为超二级公路;对县道宝(丰)苗(李)路、宝(丰)大(营)路、宝(丰)李(庄)路、平(顶山)郑(县)路拓宽路基,铺设沥青。

1998年12月,207国道宝丰境断头路开始修建,2000年10月建成通车。至2000年,我县境内有国道1条13.7公里,省道2条51.1公里,县道8条103.3公里,乡道13条73.6公里,村道86条274.5公里,专用公路2条10.3公里。全县公路总里程526.5公里,每百平方公里公路密度为72.9公里,高于全省平均32.9公里和全国平均12.4公里的水平。基本实现了县道三级公路标准、乡道四级公路(或以上)标准。

全县通油路或水泥路的行政村171个,占全县行政村的54%。建成干线公路永久性公路桥44座,县乡公路桥45座,其中大中型桥11座705米,涵洞275道2909米,形成了以207国道和郑南西线、平临线省道为主要干线的交通网。

2003年10月,宁洛高速平顶山到汝州段开工建设,2006年5月,宁洛高速全线建成通车;2005年11月,郑州至石人山高速



宝丰汽车站

公路宝丰段开工,2007年郑石高速全线通车。同时,“十一五”期间(2006—2010年),我县大力实施农村公路建设工程,实现了全县所有行政村通公路的目标,新完成农村公路239.4公里;干线公路新完成西二环新建、北二环新建、东五环新建、宝丰至石龙区快速通道新建和南部工业区路网建设,总计41.3公里。

至2012年,全县公路(油路或水泥路)通车里程增至1681.7公里,其中国道1条13.7公里,省道4条89.9公里,县道12条309.8公里,乡道37条229.3公里,村道710条1039公里,专用公路2条10.3公里,环城公路4条19.8公里,高速公路2条38.8公里。全县公路密度跃升到每百平方公里233公里,形成了以县城为中心,以高速和国省干线公路为依托,以农村公路为骨架,乡乡相连、村村相通、四通八达、功能较为完善的公路交通网络。

在开展公路建设、管护的同时,我县始终重视培育和发展运输市场,积极推行集约化、规范化运输经营新模式,实现了道路运输业的迅猛发展。1988年全县货物运输量完成104万吨,货物周转量8094万吨公里;至2012年,完成货运量908万吨,货物周转量达到123100万吨公里。

在抓好行业规范、安全运输、场站秩序、站容站貌等基础管理的基础上,客运方面也有长足发展。到1988年,全县有客运汽车59辆,年完成客运量189万人次,有客运线路32条,其中长途客运线路23条,县乡客运线路9条。

1991年开辟宝丰—周庄—闹店—李庄和宝丰—武汉承包专线。1993年开始对客车进行集中承包经营。1994年,我县长途汽车站建成投入使用(如图)。至1996年,全县客运量达229.2万人次。按照省市交通部门的工作部署,我县大力实施农村客运网络化建设。2006年分别在全县12个乡镇和观音堂林站建设了13个农村客运站,在公路沿线建设了42个农村客运招呼站,率先在全市实现了“一乡一站”的工作目标。2007年底,我县客运站升级改造工作正式启动,总投资800余万元。2008年完成了长途汽车站基础设施改建工程,受到了省交通厅的表彰。

当年12月9日,全省道路客运工作会议在我县召开,向全省推广宝丰经验。“十一五”期间,全县旅客运输量和周转量逐年增长。我县长途汽车站先后被授予省级文明汽车站、省级卫生先进单位等荣誉称号,被确定为平顶山市文明规范化管理示范站。至2012年,全县跨区客运线路27条,日发班次268个,农村班线达到15条,日发班次176个。全县建制村通客车率已达到98%以上,高出全国平均数18个百分点。全县道路完成客运量1061万人次,旅客周转量27450万人公里。

同时,我县始终重视公路养护、路政管理、运输市场管理、车辆超限治理工作,依法治交,文明管理,确保了全县交通市场的稳定增长和公路交通的安全运营。

本版图文资料来源《宝丰党史》

收政策、资金协调、法律保护等各个环节上提供全方位服务,促使其快速健康发展。国有及国有控股企业占城镇固定资产投资的比重逐年下降,其他企业占比逐年增加。

基础设施投入得到不断加强

34年来,全县在推进新型工业化、农业产业化和城镇化的“三化”进程中,加大了基础设施建设的投入,一大批涉及到基础设施的项目相继开工兴建并投入运营。

1978年全县公路通车里程仅123公里。2012年全县公路通车里程1681.7公里,实现县乡通油路、乡乡通公路、村村基本通公路的目标,以县中心城区、以郑石、洛平漯高速、国道G207、省道S231、S236、S241、S329为主轴,以县、乡公路为辅助,村公路不断延伸和发展,初步形成连接城乡、干支结合、四通八达的公路网。

城市基础设施坚持“高起点规划、高强度投入、高标准建设、高效能管理”的指导思想,运用经营城市理念,完成了玉带河和净肠河的治理,文笔山、生态园和新世纪广场的建设;龙兴路北延、中兴路北延、永明路南延、为民路南北延伸、兴宝路西段及兴华路改建、平宝路扩宽改造、西环路改建、东二环的建设、豫02线改造、平西快速通道和皮庄高速入城入口建设、人民路改造、迎宾大道罩油改造、香山输变电项目、县污水处理二期建设、文化中心、县人民医院综合楼建设、平煤集团棚户区改造工程等市政基础设施,并实施了主次干道净化、人行道彩化、城区绿化沿街美化、主要入城入口改造等工程,城市基础设施日渐完善,城市功能进一步健全。城区初步形成八纵六横的交通网络,建成区面积16平方公里,县城达到了“通、透、绿、亮、美、平”,成为一座“天蓝地绿、水清路平、景美物新”,适宜人居的城市。

投资占比增大进程加快

改革开放时期,全县投入到第二产业的投资占固定资产投资总额的52.3%。工业投资的快速增长为工业经济不断发展壮大奠定了基础。

改革开放给我县工业建设带来旺盛活力和勃勃生机,开创了我县工业发展的新时代。大规模的工业建设改善了我县的工业结构,形成了以煤炭、水泥、酒、醋、紫砂陶、碳素、葡萄糖、烤烟、高级瓷砖等门类比较齐全的生产体系,建成了几个具有现代化技术水平的中型骨干企业,为我县工业转型和加快发展创造了有利条件。

投资拉动经济快速增长 城乡居民收入持续增长

固定资产投资和重点项目建设有力地拉动了经济增长。全县国民经济持续、稳定、协调发展,财政实力不断增强,城乡居民生活水平显著提高。2012年全县城镇居民人均可支配收入达到15806元,是1978年的200倍,年均增长18.6%;农民人均纯收入也由1978年的65元提高到9023元,提高了137.8倍,年均增长16.2%。

改革开放34年投资的快速增长,为我县经济又好又快发展增强了后劲,也为推动科学发展、构建和谐社会、全面建设小康社会奠定了坚实的物质基础。