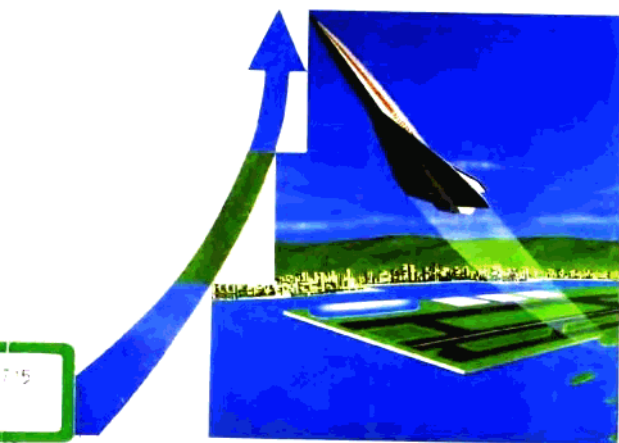


经济发展与综合 交通运输网建设

主编 胡忠贵 杨继刚 叶焕民



山西经济出版社

主 编	胡忠贵	杨继刚	叶焕民
副主编	王京荣	王凤鸿	侯邦安
编 委	(按姓氏笔划为序)		
	王凤鸿	王东伟	王利波
	王志明	王京荣	王家训
	叶焕民	吕迎泽	张 宁
	杨继刚	胡忠贵	赵 媛
	贺红蕾	郭长生	侯邦安

前 言

交通运输业是国民经济的基础产业,交通运输业的发展与国民经济整体发展有着内在的联系,影响着社会经济活动中生产、流通、分配和消费各个环节。综合交通运输体系是生产力发展到一定水平,为适应经济社会发展需求而产生的,是为经济社会向更高级阶段发展提供全面、系统运输服务的,随着我国改革开放的深入和经济发展速度的加快,随着我国社会主义市场经济的不断完善,我国国内与国际之间、国内各地区之间的经济交往日益增多,贸易量日益扩大,作为商品交换桥梁的交通运输业的作用愈益重要。交通运输与经济社会之间的关系越来越密切,二者之间相互依存、相互促进的关系,表现得越来越具体。

进入 20 世纪以来,科学技术领域的一系列重大突破,推动人类社会向现代化、信息化、国际化迈进,引起了整个世界社会结构、经济结构和思想观念的巨大变化,特别是“信息化”正在使社会经济发展进入一个全新的时代。在这世纪之交的重要时期,世界经济一体化的趋势已成必然,经济活动中的国际联系日趋紧密,贸易活动和人员往来越来越频繁。这些变化不断对运输结构乃至整个交通运输体系产生着一系列重大影响,对交通运输的整体性、综合性、系统性提出新的、更高的要求。各类新的特种运输,国际集装箱多式联运,一票到底的门到门运输和航空运输将得到大力发展;客运在数量上继续保持高于国民收入增长速度的同时,对快速、安全、舒适、便利等方面提出了更高的要求,民航和高速铁路、城市轻

航及地铁等快捷的公共交通工具将得到较快的发展。总之,一个全新的综合交通运输体系正在形成和发展。

山西省地处我国内陆,作为全国的能源基地,是煤炭及原材料输出大省,山西省特定的经济结构、产业结构和自然地理环境,使交通运输业与国民经济发展之间的关系更为密切,更具有特殊性。交通运输与经济发展的不协调曾长期困扰着山西,交通运输体系自身的结构不协调,又影响着运能、运力的发挥和经济效益的提高。如何处理好经济发展与综合交通运输网建设之间的关系,如何把综合交通运输网的建设与发展提高到一个新的水平,以适应21世纪的经济与社会发展需要,不仅仅是交通运输部门需要认真解决的课题,也是全社会所关注的一个热点问题。

本书旨在通过分析经济发展与交通运输建设之间的关系,探索其内在规律,为地区经济发展及综合交通运输网建设的宏观决策提供科学的依据;同时,就山西这一特殊区域经济的发展与综合交通运输网建设之间的关系进行深入剖析,揭示出其中的基本矛盾;并以国内外交通运输业的发展趋势为背景,以山西经济和社会发展的需要为前提,通过对山西省交通运输网的现状进行系统分析,勾勒出近期山西省综合交通运输网的大概轮廓与基本蓝图,为铁路、公路、水运、航空及城市交通等不同的运输方式提出近期的发展方略,就交通建设中的投融资政策、科技政策、管理体制、运输市场建设、沿交通干线进行经济开发等方面展开研究,并提出了一些设想与建议。

目 录

总 论	(1)
第一章 交通运输业在国民经济中的地位和作用	(19)
第一节 交通运输业的理论内涵和演变	
第二节 综合交通运输体系概述	
第三节 交通运输业的地位和特点	
第四节 交通运输业对经济、社会发展的作用	
第二章 山西综合交通运输体系和国民经济发展的关系	(37)
第一节 山西综合交通运输网建设与国民经济总量的相关关系	
第二节 山西综合交通运输结构与产业结构高度吻合保证了煤炭大量输出	
第三节 山西综合交通运输网建设与山西生产力布局基本一致	
第四节 对山西综合交通运输体系的总体认识和评价	
第三章 国外交通运输网建设现状与发展趋势	(50)

第一节	主要国家交通网建设现状	
第二节	主要国家交通运输网建设的特点	
第三节	主要国家政府在发展本国交通运输网过程中的主要做法	
第四节	主要国家建设交通运输网的基本经验	
第五节	主要国家交通运输网发展建设趋势	
第四章	我国交通运输网建设现状与发展方略	(88)
第一节	我国交通运输网建设的成就	
第二节	我国交通运输网建设方面的主要问题	
第三节	我国交通运输网建设和发展规模预测	
第四节	我国交通运输网建设和发展的原则	
第五节	我国交通运输网建设和发展的重点	
第六节	我国主要交通运输通道的建设和发展重点	
第七节	我国交通运输网建设和发展的对策建议	
第五章	山西交通运输网建设与煤炭运输	(125)
第一节	山西交通运输网建设和发展的总体评价	
第二节	山西煤炭运输状况分析	
第三节	山西煤炭运输状况评价	
第四节	山西煤炭运输前景分析和预测	
第五节	提高山西煤炭运输能力的对策建议	
第六章	山西铁路运输网建设现状与发展方略	(156)
第一节	山西铁路运输网建设现状	
第二节	山西铁路运输网建设的总体评价	
第三节	山西铁路运输网建设的发展趋势预测	

第四节	山西铁路运输网的发展战略和措施	
第五节	山西地方铁路运输网建设现状和发展战略	
第七章	山西公路运输网建设发展现状与 发展方略·····	(190)
第一节	山西公路运输网建设现状	
第二节	山西公路运输网建设的发展趋势预测	
第三节	山西公路运输网建设的发展战略和措施	
第八章	山西水运与经济发展的关系·····	(205)
第一节	山西水运概况、现状及特点	
第二节	山西水运发展趋势	
第三节	山西水运发展战略及措施	
第九章	山西航空运输现状与发展趋势 ·····	(230)
第一节	山西航空运输业现状	
第二节	对山西航空运输业的评价	
第三节	山西航空运输业发展趋势	
第四节	山西航空运输业发展的思路与建议	
第十章	山西城市交通运输网建设与发展 方略·····	(244)
第一节	国内外城市交通建设概况	
第二节	山西省城市交通运输网现状	
第三节	山西省城市交通发展战略与措施	
第十一章	山西交通运输网建设的投融资 政策研究·····	(264)
第一节	交通运输业投资的理论分析	
第二节	投融资体制改革对交通运输基本建设的的影响	

第三节	交通运输业投资状况分析	
第四节	山西交通运输业投资不足所产生的问题	
第五节	山西交通运输网建设投融资政策建议	
第十二章	山西交通运输市场体系的培育 和发展.....	(285)
第一节	山西交通运输市场的发展现状及总体评价	
第二节	培育和发展山西交通运输市场的必要性、目标 和基本原则	
第三节	培育和发展山西交通运输市场的对策建议	
第十三章	科学技术在山西交通运输网建 设中的应用.....	(311)
第一节	科学技术在交通运输网建设中的地位与作用	
第二节	交通运输网建设中的科学技术应用总体评价	
第三节	加快科技进步,促进山西交通运输网建设步伐	
第十四章	山西交通运输网建设与经济走 廊的开发.....	(329)
第一节	交通运输网建设与山西经济发展的相关关系	
第二节	交通运输网建设与经济走廊的开发	
第三节	太旧高速公路的战略地位与作用	
第四节	太旧经济走廊规划建设的战略构想和开发前景	
第五节	加快经济走廊和经济开发带建设的政策建议	
后记		(361)

总 论

随着我国改革开放的深入和经济发展速度的加快,国内与国际之间、国内各地区之间的经济交往日益增多,贸易量日益扩大。作为商品交换桥梁的交通运输业,其地位和作用愈益重要,交通运输与经济社会发展之间的关系越来越密切,二者之间相互依存、相互推进的关系表现得越来越具体。综合交通运输体系是生产力发展到一定水平,为适应经济社会发展需求而产生,为经济社会向更高级阶段发展提供运输服务的。因此剖析交通运输和经济发展的规律,根据国际交通运输体系发展趋势和我国建设现代化交通运输体系的战略构想,并结合山西省情和特定的发展阶段,探索山西交通运输与经济发展的相关关系,勾勒出山西省综合交通运输网的远景蓝图,无论对经济发展还是交通运输建设,都有重要的现实意义。

一、山西综合交通运输体系建设与经济发展的关系

1.1 发达国家历史经验表明,综合交通运输体系与经济发展的关系存在着一定的规律性,在不同的经济发展阶段,相互关系也不同。在经济快速增长时期,交通运输建设具有明显的超前性。美国、日本、西德等国家在 60—70 年代经济快速增长时期,交通运输对经济增长的弹性系数都明显大于 1,甚至高达 1.8—1.9。这些国家政府把公共投资的相当份额投向交通运输基本建设,如日本,这一比重长期保持在 45% 左右,约占其国内生产总值的 4%。此外,运输货物结构和运输方式与经济发展的需求结构高度吻合。在工

业化初期,以蒸气机为动力的机械化生产方式出现对煤炭、矿石、原料等长、大、厚、重的大宗货物运输的需求急剧增加,运输方式也由水运过渡到水运、铁路并重。进入以机械化和加工工业为主的时期后,工业生产要求更高的附加值,煤炭、矿石等单位重量价值低的产品运输量增长速度明显放慢,而电器等制造业产品和深加工产品运输量增长明显加快,对运输质量提出了新的更高的要求。与此相适应,公路、管道和航空运输相继崛起,运输结构进入现代五种运输方式协调发展阶段。

1.2 建国以来,我国在处理交通运输体系和经济发展关系上既有经验,又有教训。经验表现为:运输货物结构和运输方式在现有生产力发展阶段基本适应了自然条件、生产力布局 and 经济发展水平的要求。如全国货物运输分类结构中煤炭、矿石、石油、钢铁等单位重量价值低的产品所占比重很大。虽然五种运输方式都具备,但运输主体仍是铁路、公路,其它三种运输方式比重较低,这与西方国家工业化初期很相似。这种运输状况与发达国家相比较为落后,但基本符合我国大陆国家自然地理条件、不平衡的生产力布局 and 较低的经济水平。主要教训是,我国交通运输总量增长长期滞后,难以支撑经济快速增长。“六五”、“七五”、“八五”时期,货运量对国内生产总值即 GDP 增长的弹性系数分别为 0.59、0.70 和 0.41,呈总体下降趋势,对经济发展的瓶颈制约仍较严重。

1.3 山西综合交通运输网建设成就巨大,整体水平在全国处于中上游水平。交通运输业在山西国民经济体系中始终处于支柱产业的重要地位。从 1952 年至 1994 年 43 年间,山西的 GDP 增长 18 倍多,而同期综合货运量增长了 41 倍多。山西交通运输特别是晋煤外运通道一直是国家资金投入的重点。经过长期建设,目前已建立起一个在全国处于中上游水平的高效率、高负荷的综合运输体系。山西铁路网经过改革以来的大规模建设和改造,其现代化水平在全国处于领先地位,铁路的复线率和电气化率远远高于

全国平均水平,铁路网的密度也居于全国的前列,按土地面积和人口计算的铁路密度在全国分别居于第7位和第6位。铁路货运量多年来一直居于全国首位,公路货运量也居于5—7位之间。铁路、公路的货运周转量一直处于8位以前,货物平均运距远高于全国平均水平。

1.4 山西综合交通运输体系的最大特点是推动了山西能源重化工基地建设,保证了山西能源生产和外运,为全国经济发展作出了巨大贡献。山西交通运输体系的形成和发展总体上适应了山西能源、原材料工业为主导的产业结构,其功能和作用主要围绕能源外运展开,成为独特的煤炭外运通道。煤炭在山西货物运输结构中占有绝对比重,占到山西铁路外运货物的85%左右,公路外运的70%。相对于煤炭产量和煤炭外运量的增长,山西交通运输保持了很大的超前性。1984—1994年,山西煤炭产量和煤炭外运量平均年增长4.7%和5.4%,而同期山西货运量和货物周转量的增长速度达到8.9%和7.7%,超前3—4.5个百分点,弹性系数平均在1.5以上。可以说,山西交通运输基本满足了煤炭生产和外运所需运力,保证了能源生产和外运。1978—1993年间,山西外运煤炭共计23亿吨,极大地缓解了全国能源紧张状况,为全国经济高速发展提供了强大的动力源泉。

1.5 立足于世界发达国家及我国交通运输与经济发展的一般规律,可以看出,山西综合交通运输体系建设虽然适应了能源基地建设的运输需求,但与山西整体经济发展之间存在着深层次的矛盾。近十几年来,在山西交通运输业高速发展,煤炭产量及外调量日益增长的同时,经济发展速度与全国差距加大,整体经济实力在全国的位次逐渐后移,由1978年的第10位,退到近年来的第23位左右。这个鲜明的反差表明,改革开放以来,山西交通运输业对经济发展带动力不足。又据相关分析,1985—1994年10年间,山西货运量对国内生产总值的相关系数为0.7558,而同期全国同

口径相关系数高达 0.8728,山西比全国要低得多。按照国际统计学界对相关系数的一般规定:0.5—0.8 之间为明显相关,0.8 以上为高度相关,山西和全国相比,相差一个相关等次。这表明全国经济发展与货运量增长有极为紧密的联系,山西这种联系却松散得多,交通运输的发展对国民经济推动力要小得多。再分析运输量增长速度与国内生产总值增长速度的比率即弹性系数,“八五”前四年山西货运量对国内生产总值的弹性系数仅为 0.58,远小于 1,交通运输增长严重滞后于经济增长,对经济发展的瓶颈制约十分严重。

1.6 交通运输结构与整体国民经济发展对交通运输需求结构的脱节和失衡,是造成上述内在矛盾的根本原因和最大症结。山西国民经济整体发展要求各产业部门之间协调、互补、综合平衡,煤炭行业的大力发展不能代替整个产业体系的全面发展,能源基地建设不能等同于山西经济发展。山西整体经济发展一方面要求随着产业结构的升级,逐渐减少单位货运量价值低的长、大、厚、重物资的运输,增加单位货运量价值高的短、小、薄、轻物资的运输,提高运输自身效益,降低整体经济的运输成本和运输强度,而且运输结构黑白比要大体协调,煤炭产业不能排挤和压制其它产业的运输需求;另一方面要求山西运输体系协调发展,特别是应大力发展公路运输,利用公路为“白”物资的生产和输出提供可靠的运输条件。山西货物运输结构的最大特点是煤炭、原材料产品比重占了绝对份额,造成单位货运量所含价值极低,运输强度极大。从 1993 年山西铁路货物运输结构看,煤炭、焦炭比重已高达 90.04%,加上钢铁、矿石、矿建材料和水泥,比重高达 97.33%,比全国同口径比重高 26 个百分点。除去能源原材料,仅有 2.67%的运量可用于其它产品运输。1994 年每吨货运量对应的 GDP,山西为 142 元/吨,仅相当于全国的 37.3%。山西交通运输体系的特点是以铁路运输为主,80 年代后,公路运输发展较快,铁路货运量比重

由 1980 年的 61.2% 降为 1994 年的 41.1%，公路由 38.7% 上升为 58.8%；铁路货物周转量比重由 1980 年的 93% 下降为 1994 年的 76.2%，公路则由 7% 上升为 23.8%。虽然如此，山西公路运输的这一比重仍然低于全国，与西方国家相比差距更大。山西货物运输结构和运输方式的单一化，与整体经济发展要求不相吻合，只适应了山西能源基地建设的要求，却无法满 足整体国民经 济发展的需求。

1.7 山西交通运输结构与整体国民经 济发展对交通运输需求结构的失衡与矛盾，表现为运输增长对能源外运的弹性系数远高于与国内生产总值增长的弹性系数。据前所述，前者在 1.5 以上，后者仅为 0.58。深入剖析，山西运输结构与需求结构的失衡，并不是孤立的，为山西更深刻的经济矛盾所决定。这就是山西产业结构演进的内在要求与山西在全国经济分工格局中的地位之间的矛盾。宏观分析，山西经济处于两个坐标系中。从经济发展水平考察，山西处于工业化初期向工业化中后期过渡阶段，基本特点是产品初级化严重、附加值低；从全国经济分工看，山西是全国能源重化工基地，煤炭比较优势明显，山西地位和功能单一，综合性、适应性较差。山西在两个坐标系中的不同定位既有关联，又有矛盾。联系在于相当长时期内，能源生产和输出带动了山西能源产业的大发展，推动了山西经济总量的增长；矛盾在于对经济快速发展和增长方式的转变，现行产业结构已难以支撑，客观上要求适当放慢低附加值的原煤生产和外运速度，搞好省内产业的协调发展，提高整体经济效益。但在可预见的未来，国家仍将强调山西煤炭优势和能源基地作用，山西要实现上述设想有较大难度。可以说这种矛盾才是运输结构与经济需求结构相脱节的根据，后者只是前者在交通运输中的延续或具体体现。

1.8 交通运输结构与整体经济发展对交通运输需求失衡，作为山西交通问题的症结，对山西生产力布局、区域经 济及市场建

设等诸多方面产生了不利影响。整体看,山西生产力布局的不平衡造成了综合交通体系在空间上的不平衡,运输布局的不平衡反过来又加剧经济发展的不平衡,使地区之间马太效应加大。在修建运输通道时,过分强调了煤炭外运,未能充分重视交通运输布局对全省整体经济的作用,从而使吕梁等一批省内落后偏僻地区和资源贫瘠地区交通运输设施严重不足,延缓了这些地区脱贫致富的步伐。另外,把能源基地建设等同于山西经济发展的狭隘认识,极易在交通运输建设中就能源论交通,就交通论交通,往往看不到交通对国民经济整体发展的促进作用和发展区域经济的纽带作用。虽然山西南北有同蒲铁路、大运公路等干线,东西有石太、京原等干线,但沿线并未出现类似京津塘那样的开发带或经济走廊,地区间经济交往不密切,产业的互补效应和聚集效应未能得到充分的发挥。单一的运输结构也阻碍了山西大流通、大市场、大外贸的形成。市场和流通虽然没有国界,但依赖于交通运输的发展。可以说,交通运输是市场的开路先锋,能冲破自然经济束缚,提高商品率和扩大市场的空间范围。山西交通运输对山西煤炭市场的形成起了巨大作用,但问题是单一的运输结构只有可能形成单一的市场,商品、资金、技术、信息以及劳动力市场组成的综合市场体系尚未成形,与沿海交通密集地区市场发育健全的经验差距很大。山西交通运输布局过于集中,向吕梁、太行两山封闭落后地区的纵深不足,也造成了山西市场空间狭小。

二、山西交通运输网建设现状和发展趋势

2.1 经过建国以来 40 多年,尤其是改革开放以来三个五年计划期的强化投资和建设,山西省已初步形成了以铁路和公路为主体、辅之以民航和内河水运、具有鲜明区域特色和较高水平的综合运输体系。1994 年底,全省铁路营业里程达 2335 公里,国铁干线有 11 线 12 口,当年全省铁路客运量为 3498 万人,占全省客运总量的 17%,铁路客运周转量 84.6 亿人公里,占全省客运周转总

量的 49.5%，铁路货运量、货运周转量分别完成 2.57 亿吨和 534.1 亿吨公里，分别占全省客运量、客运周转量的 41.1% 和 76.2%；近年来还相继建成了侯西、侯月、大秦等重要铁路线路，并对京包、北同蒲、石太和太焦线南段进行了电气化改造，铁路运能有了大幅度提高，技术状况得到了明显改善。全省公路通车里程达 3.26 万公里，其中二级以上公路 3500 多公里，公路客运量、客运周转量分别完成 17081 万人和 81.2 亿人公里，分别占全省客运量、客运周转量的 82.8% 和 47.4%；公路货运量、货运周转量分别完成 3.68 亿吨和 166.89 亿吨公里，分别占全省货运量、货运周转量的 58.8% 和 23.8%，最近几年先后建成了纵贯全省南北的大同至运城公路、太原至交城夏家营和晋城至长治两条高等级公路，以及 13 条山西煤炭外运公路，同时还开工建设了太旧高速公路，全省公路规模和技术水平有了较大提高；民用航空运输也开始加速，全省民航航线已发展至 24 条，通航国内 25 个重要城市，航空客运量、客运周转量分别完成 46 万人和 5.2 亿人公里，分别占全省客运量、客运周转量的 0.2% 和 3.1%；航空货运由于起步较晚，机队尚不具规模，目前运输能力很小，尚不及全省货运总量的 1%。山西水运主要靠黄河，水运通航里程 1000 多公里，其中通航轮船和驳船里程 150 多公里，由于河道基本处于自然状态，目前全省水运能力极其有限，客货运量占全省的比例很小。

2.2 山西交通运输网无论在数量上还是质量上，总体看都处于全国各省市区的中游偏上乃至上游水平。在数量上，1994 年全省的铁路和公路运输网密度分别为 1.5 公里/百平方公里和 20.9 公里/百平方公里，分别为全国的 2.68 倍和 1.80 倍，在全国各省市区间均居于前列；在质量上，山西境内的铁路复线里程、电气化里程、内燃牵引里程占境内铁路里程的比重分别为 44.2%、35.1%、60.5%，这些比重分别比全路平均水平高出 15.5、18.5、23.8 个百分点，境内电气集中车站占境内全部车站的比重为

93.1%，比全路电气集中车站高18.5个百分点。全国第一条双线、自动闭塞电气化铁路石太线在山西，全国第一条代表当前国际铁路现代化技术装备水平的双线电气化重载运煤专用铁路大秦线也在山西。可以说，山西交通运输网在全国是一个具有较高素质、高效率、高负荷的运输体系，山西交通运输不仅在山西煤炭运输和山西经济发展中具有重要作用，而且在支撑全国经济稳定发展方面也发挥着重要作用。

2.3 山西交通运输网以运煤为主体，担负着全国20多个省市区的生产和生活用煤的运输任务。山西铁路货运量占全国铁路货运量比重的16%，煤炭、焦炭运量占到全省铁路货运量的90%以上，全国省际间近80%的原煤净调出量是由山西铁路装车发运的。建国以来，通过铁路外运的山西煤炭累计达20多亿吨，占同期原煤产量的60%左右，是同期全国省际间原煤调运量的86%。改革开放以来，随着经济发展的加快，我国市场对山西煤炭的需求量不断增加，山西煤炭的铁路外运量也逐年上升，1984年山西煤炭铁路外运首次突破1亿吨，1994年山西煤炭铁路外运量突破2亿吨，是1980年山西煤炭铁路外运量的2.89倍。1981—1994年的14年间，山西通过铁路外运的煤炭累计达18.6亿吨，年均增加954万吨，年均增长7.4%。山西公路主要担负煤炭的集运任务和邻近省市区的部分煤炭运输，煤炭运量占到全省公路货运量的70%以上。1994年，山西煤炭公路外运量达2800多万吨，约占当年山西煤炭外运总量的11.9%，比1980年增长6.83倍，年均增加181万吨，年均增长17.1%。需要指出的是，山西交通运输网的规模与其所承担的运量不相适应。从铁路来看，山西铁路网的平均货运密度2284万吨公里/公里，而全国铁路网的平均货运密度为2103.5万吨公里/公里，山西铁路网的平均负荷超过全国铁路网平均负荷4.3%；尽管山西铁路营业里程只占全国铁路营业里程的4.3%，但所完成的货运量却占到了全国铁路货运总量的15%。

2.4 从经济发展对交通运输的需求看,山西交通运输业依然是全省经济发展的“瓶颈”。其主要表现:一是运输能力不足。目前全省 80% 的铁路干线处于饱和与超饱和状态,主要干线的综合利用率已达 90% 以上;公路通车里程少,技术状况差,有 70% 左右的公路为标准很低的四级路和等外路,主要出省公路通过能力十分有限。二是交通运输基础设施和技术装备落后。铁路干线除京包、石太、大秦、侯月线标准较高,能力较大外,其它线路技术标准都偏低,车站股道少、站线短、弯道多、坡度大,通讯信号设施落后;公路路面状况差,混合交通严重,行车相当拥挤;黄河航道仍然是未经系统开发的天然航道,航行条件差;民航的大型机场少,条件差,通讯导航和地面配套设施落后。三是交通运输网的布局不太合理和不尽完善。铁路干线主要集中在同蒲线以东地区,东送容易,西进艰难,制约了西部广大山区丰富的煤炭等矿产资源开发;公路干线大部分集中在太原、大同、临汾、运城、长治等几大盆地及周围,东西两翼山区尤其是西部山区公路交通运输仍十分落后。

2.5 山西交通运输网管理体制不顺,是影响山西交通运输网协调发展的重要因素。例如目前山西境内铁路运输涉及到 3 个路局、8 个分局,境内铁路多头管理,缺乏一个综合协调的管理机构,各路局受自身利益的限制,一些运输车辆的装卸和运行不按跨路局的经济合理线路运行,而是在本路局范围内绕道迂回,人为造成了运力浪费。从交通运输网建设的综合性、整体性、协调性的要求出发,山西省内目前尚没有一个把多种运输方式进行统一规划建设,综合协调管理的机构和部门,有待于体制改革的深入解决这一问题。

2.6 资金短缺是影响山西交通运输网建设发展的关键因素。近年来由于资金供给严重不足,一些重点交通项目不能如期开工,已开工的工程因资金不到位不能如期完工。从现在起到 2010 年,为适应经济社会发展需求,交通运输建设尚需更多的投入,资金来