

加快大西南出海通道 建设战略研究

主 编 龙 川

副主编 李元熙 吴鸿焰 韦保建



广西人民出版社

95
F752.87
1
2

加快大西南出海通道建设战略研究

主 编：龙 川

副主编：李元熙

吴鸿炤

韦保建

XAL03/24



3 0116 2533 6

广 西 人 民 出 版 社



C 079962

(桂)新登字01

责任编辑 周成翼

加快大西南出海通道建设战略研究

龙 川 主编

广西人民出版社出版、发行

(邮政编码: 530021

南宁市河堤路14号)

850×1168 1/32开本

16.875印张433千字

南宁市源流印刷厂印刷

1993年11月第1版

1993年11月第1次印刷

印数1—1500册

ISBN 7-219-02701-x/F·261 定价: 8.50元

加速大西南通道的发展
战略研究

钱伟长



一九八三年九月

目 录

(一) 综 合 战 略

加快建设西南出海大通道……………肖国金 (3)

打通大西南出海通道, 推进我国经济建设

……………湖南省政协办公厅 (11)

内拓外引, 强化通道功能……………李宇经 (18)

加快西南对外开放通道建设的战略构想……………孙国锡 (27)

试论交通效应和大西南出海通道……………罗诗裕、乔乐中 (44)

加快大西南出海通道建设初议……………王家鼎 (57)

中国大西南通道建设的优化选择……………王士录 (63)

加快大西南出海通道建设的思考……………冯登岗、雷兴朝 (71)

论大西南出海通道规划建设的特征及效应

……………王兴昌 (87)

建设西南出海通道的总体战略构想

……………章远新、陈衍康 (97)

搞好区域生产力布局, 建设大西南出海通道

……………萧大雍 (103)

大西南出海通道战略思考……………周 哲 (117)

(二) 铁 路 战 略

大西南铁路出海通道的发展战略……………李亚萍、王克诚 (129)

西南铁路的外通道和南昆铁路……………刘德枢 (136)

西南地区铁路与出海港口的建设和配套问题

……………林振辉 (144)

大西南出海通道铁路建设探讨……………厉白凡、陈荣香 (148)

加快西南铁路出海通道建设……………曹盛屏、王永邦 (154)

修建冷梧铁路的战略意义

……………湖南零陵地区政协联工委 (157)

修建川湘铁路势在必行……………孙化远 (163)

建设渝怀铁路, 加速构建大西南出海通道

……………孙力达、胡际汉 (170)

成都市对外开放与西南铁路通道的发展……………刘昌诚 (177)

贵州铁路运输与出海通道……………徐刚健 (184)

(三) 公 路 战 略

加快贵州通道公路建设, 为大西南经济腾飞出力

……………孙国锐 (195)

挖掘公路运输潜力, 振兴广西和西南地区经济

……………林瑞祥 (203)

开发大西南与云南出海公路的建设

……………范家绍、余学楚、吴国升 (212)

成都—北海公路运输的前景与实施……………王树基 (221)

加快云南对外通道建设……………车志敏、周乃国、童志云 (230)

西南通道建设与贵州煤炭工业发展……………杨德生 (238)

(四) 水 运、民 航 战 略

建设西南广西通道与长江通道的关系……………温强洲 (253)

开发云南水运通道, 发展外向型经济

.....云南省交通厅航务处 (263)

贵州利用大西南出海通道口岸的分析研究

.....朱为经、胡仁端 (269)

加速贵州水运通道建设的构想.....廖国平 (281)

加快贵州省民用机场建设.....刘兵役 (286)

(五) 资金、通信战略

建设大西南出海通道的资金筹措问题

.....黄 斌、莫善贤 (295)

联合开放开发的资金筹措对策.....刘燕萍、杭燕华 (307)

筹措西南出海通道建设资金之浅见.....徐祖宏 (318)

大西南信息、科技、经济国际化战略初探.....林少韩 (330)

加快通信发展是大西南总体战略的需要

.....贵州省邮电管理局 (342)

大西南出海通道通信建设探讨.....李 炯 (349)

(六) 广西为大西南服务战略

广西为建设大通道服务问题初探.....李家声 (359)

开发钦州湾金三角若干战略的构思

.....童体革、徐久气 (370)

把北海建成国际性“自由港”.....张生侠、刘良谋 (382)

建设大通道, 服务大西南.....黄德雄、黄 涛 (395)

广西金三角地区开发模式探讨.....张 桓、周明耀 (404)

(七) 区域合作战略

大西南出海通道建设与东南亚区域经贸合作

.....朱坚真、韦保建 (417)

加快大西南出海通道建设, 构筑三轴式

南方贸易网络.....周肇先、谷克鉴 (426)

北部湾与大西南的横向经济联合.....左昌鸿、唐拥军 (434)

搞好省区合作, 推动大西南出海通道建设

.....高瑞科、邹伟进 (446)

加快湘鄂川黔桂省际边境区域开发.....张 萍 (453)

加快广西暨大西南对外开放问题研究.....汪宇明 (464)

广西出海大通道与湖北外向型经济发展研究

.....唐振雄、王追林 (473)

大西南旅游网络发展构想.....蒋升涌 (484)

黔桂联合开发能源设想.....陈永祥 (502)

(八) 述 评

综 述.....本书编委会 (509)

附件一 六省(区)二市政协联合建议..... (524)

附件二 加快大西南出海通道建设速度战略研讨会纪要
..... (529)

附件三 关于加强广西沿海港口建设及其有关问题建议
案..... (534)

(一) 综合战略



加快建设西南出海大通道

肖 国 金

中共中央明确指出：要“充分发挥广西作为西南地区出海通道的作用”，强调要加快速度把广西出海通道建设好。这一英明决策，对于大西南少数民族地区加快脱贫致富步伐，对广大内陆地区的改革开放和经济建设具有十分深远的意义。西南出海大通道，不仅是大西南的出海大通道，也是全国广大内陆地区的西南出海大通道，而且是广大内地与国际经济接轨的西南出海国际大通道。它应该在建立新的世界格局中，新的国际经济秩序中作出自己的贡献。

建设西南出海大通道是跨世纪工程。应该按照国际化的标准，起点高一点，这是由中国的地位、广西在全国出海通道的地位决定的。

当前世界经济进一步国际化。战后以来，世界市场的迅速扩大和经济上的相互依存日益紧密，各国经济越来越深入地卷入统一的世界市场。世界经济随着以商品贸易和直接投资为中心的实物经济跨越国界的发展。各国相互依存的关系进一步加深。随着世界经济多元化结构的出现，地区一体化与全球一体化并行发展，一些国际问题专家预测，欧洲即将过去，而亚洲、或者从广义上说太平洋地区才属未来。中国的经济发展已引起举世瞩目，西南出海大通道背靠广大腹地，是尚待开发的黄金地带。

加快西南出海大通道的建设，应该是全方位的，包括铁路、公路、水运、海运、航空、能源、通讯等。长期目标，不能低，近期目标，要务实。立足中国，放眼世界，走联合开发、共同建

设的道路。

一、西南出海大通道要有一个量化的定义

要扩宽眼界，西南出海大通道，不仅要服务大西南，而且要服务广大内陆地区，将国外市场与国内市场对接，起到“接口”的作用，发挥“瓶口”的作用。广西以广大内地为腹地，市场广阔，资源丰富，海岸线长，双向辐射面大。

广西是我国11个沿海省市自治区之一，也是5个少数民族自治区唯一靠海的地方。有1595公里海岸线，占全国海岸线的1/11。广西不仅有很长的“黄金海岸”，而且有四通八达的两江水系，还有1000多公里的边境线，有众多的边境口岸，整个两江水系，都可以成为西南地区的出海出境通道。把北海（含防城港、钦州港）建设为“东南亚经济圈”与广大内陆地区的汇合点，目标是追赶“新加坡”。广大内地好比一个“宝瓶”，瓶内装有很多宝贝，需要走向世界市场。北海是广大内地走向西南的出海大通道，如果“瓶口”不打开，瓶内的宝贝出不来。具体来说，广西出海大通道，其地位有三：

1、广西是大西南的最佳出海通道，广西为西南开辟了三条出海出边通道：第一条是东向出海通道，由西南经桂东南，下珠江三角洲，通往港澳；第二条是南向出海通道，由西南经桂西、桂中，直达沿海“金三角”——北海港、钦州港、防城港，通向东南亚经济圈；第三条是西南出边大通道，由西南经桂西、桂中，经凭祥至友谊关，通向越南。

广西紧靠大西南，运输距离近，建成南昆铁路、钦北铁路，改善南防铁路后，大西南到沿海“金三角”出口，比上海、广州口岸进出，要近得多。广西与东南亚的海运距离最近，是最便捷的通道，还可以东出港澳，西通波斯湾和西欧各港口。

长期以来，西南地区的货物主要依靠上海、广州的口岸进出，这两条出海通道不仅负荷太重，而且路程遥远，增大了运输

成本。四川重庆至上海，水运有2500公里。四川成都至上海，铁路运输是2351公里。水陆两路皆运距遥远。云南昆明至上海，铁路里程为3069公里。昆明至广州，铁路里程为2216公里，运距大大超过广西的里程。上海、广州铁路运输由于负荷太重，已经形成“颈口”。即使增加铁路投资，还有一个“边际成本”和“边际收入”的问题。由于边际成本在开始时是随产量的扩大而递减的，但产量扩大到一定程度，是因受“收益递减规律”的作用，边际成本转而递增。由于边际成本存在着一个变动趋势，广大内陆地区不如在广西寻求新的出海口，进行货物出海口分流，可以获得“地点效用”，由于地点转移而获得比较利益。

2、北海（含防城港、钦州港）是广大内陆地区西向、南向出海的大通道，是通向东南亚经济圈的大通道，也是通向波斯湾、欧洲发生经济联系的桥梁。

东南亚经济圈地域广阔，包括中南半岛上的越南、老挝、柬埔寨、缅甸、泰国、新加坡、马来西亚的西马来西亚部分。马来群岛的印度尼西亚、菲律宾、文莱和马来西亚的东马来西亚部分等。自从1967年8月8日在曼谷成立东南亚国家联盟（简称东盟）以来，加强了成员国之间印度尼西亚、泰国、菲律宾、新加坡、马来西亚、文莱的合作，并且加强了同日本、澳大利亚、新西兰、加拿大和欧洲共同体之间的经济合作关系。

广西面对当今世界经济最活跃地区的东南亚，这里有近4亿人口，资金充裕，市场容量大，具有较高的经济增长率和产业结构变换率，对外投资和产业转移规模不断扩大，是世界市场的重要组成部分。

要立足中国、放眼世界、放眼未来看北海（含防城港、钦州港）。如果开挖平陆运河的规划得以实施，则云南、贵州的部分煤、磷等大宗物资，经右江、郁江、由平塘江口进入运河，经钦江至钦州湾出口，比经广州港出口缩短运输距离750公里，则钦州港势必将开发成为江海直达、水陆联运的大型交通枢纽和口岸。

广西三个海港要统一考虑。北海和防城两港作为广西的万吨级码头泊位，而钦州港可作为广西的5万吨级和10万吨级的深水码头泊位。这样，可充分发挥各自的优势，使广西沿海地区各大港口为广大内陆地区开放起着“门户”的作用。

3、广西是联通广大内陆地区与亚太经济圈的进出海口大通道。

亚太地区以日本为中心，近几年来亚太地区经济的增长速度远远高于美国和欧共体。1988、1989年亚太地区经济平均增长率分别达到6.8%和5.2%，而同期美国增长率为4.4%和3%，欧共体增长率分别为3.8%和3.5%。

为了促进亚太地区的经济一体化，日本曾提出“东亚经济圈”的设想，由日本、亚洲“四小”以及东盟等10个国家和地区构成，实现贸易、投资、货币“三位一体”的合作，虽然由于种种历史的、政治的、经济的原因，一直难以正式建立，但是，实际上“东亚经济圈”的设想正在悄悄地形成。

1990年12月，马来西亚总理马哈蒂尔提出了建立“东亚经济集团”的倡议，其成员包括东盟六国及日本、中国、台湾省、香港、韩国、越南、柬埔寨、老挝、缅甸等国家和地区。

1980年太平洋地区的国家在澳大利亚的堪培拉召开了首次太平洋经济合作讨论会，至今已举行了10余次会议。讨论太平洋国家经济合作问题。

上述种种设想，由于地区内各国经济发展水平悬殊、政治制度各异，没能形成一体化组织，但地区内经济合作并没因此受影响，反而有增无已。

亚太地区的贸易对象，如果只包括日本、东盟六国、“四小”作为一个计算单位，人口有4.9亿（1988年）国民生产总值为33018亿美元（1988年），1988年出口额为5545.9亿美元，占世界总出口额的21.1%，进口额为4462.7亿美元，占世界总进口额的16.3%。

亚太地区作为一个整体，其经济贸易发展成就已为世人瞩目，今后的发展也日益表现出巨大的潜力。

中国是亚太地区重要的发展中国家。中国对亚太地区经济贸易关系的发展，以及对促进本地区经济贸易合作都将显示出日益重要的作用，广大内陆地区的市场与亚太经济圈在北海“接口”，发挥北海“瓶口”作用，其前景广阔。

二、共建西南出海大通道是广大内地与广西共同的历史责任

市场经济必须要有广阔的市场为条件。及时研究和解决社会主义市场经济前进中带全局性的问题。实行“井”架结构理论，服务广大内地，通江出海，贯通东南亚经济圈。共建西南出海大通道的战略，已摆到了广西和广大内地的重要日程。

长期以来，由于受生产力发展水平的限制，广大内陆地区与北海的联系被交通落后切断。祖国的西南出海大通道一直没有打开。这个共建西南出海大通道的历史责任，落到了我们这代人的肩上，这个功在千秋的大业，要靠我们这几代人去完成。

实行对外开放，为我国的经济建设注入了新的活力。扩大对外开放，加快了经济发展。广东、福建两省经济在对外开放中迅速增长壮大，经济特区逐步走上外向型发展的轨道，沿海一带吸收利用外资已初步打开局面。“三资”企业和乡镇企业迅速发展，加快引进先进技术取得显著成效。

广大内地地区，由于交通滞后，缺乏便捷的出海通道，尽管80年代以来，全国改革开放风起云涌，经济建设突飞猛进，但是，广大内地与沿海的经济技术差距越拉越大，既影响了广大内地经济的发展，也拖了全国经济发展的后腿，对国家的长治久安更是不利。西南和中部的西部地区少数民族分布密集地区，如果经济发展长期滞后，其结果将会导致民族矛盾。

扩大对外开放，意味着中国将要与世界上更多的国家接触和交往。但是，广大内地受自然封闭、自我封闭的限制，与沿海

比，失去了很多国际交往的机遇。为了尽快改变广大内地与国际市场联系程度较低，整个生产要素市场发展滞后，市场体系在许多方面还没有完全建立的落后状态，为了繁荣广大农村经济，扶持中西部地区乡镇企业的发展，为了使内地的生产、科研、交换走向国际化、提高技术进步，新产品开发的国际化程度，把开发与利用外资嫁接引进结合起来，以保证开发工作的高起点。大市场，为了改善沿海开放城市与内地在分配上的反差越拉越大和收入悬殊的情况，提高广大内地城乡居民的实际收入，启动广大内地农村消费市场，都迫切需要发展交通，兴修铁路，共建西南出海大通道。

三、广西落后、广大内陆地区落后，关键是交通运输落后

实行“井”架结构理论，是立足全国发展大交通，在中西部的结合线上兴修铁路。贯穿南北，在广大腹地形成“井”架铁路网，让北海成为“井”架上西南—“竖”上的出海口，在全国大动脉中发挥西南出海大通道的作用。

“井”架结构有近期目标与远期目标两种。

近期目标是修铁路，坚持从大交通的观点出发，注意与公路、水运的合理分工，发挥铁路长距离运输的优势，提高运输效能，使客货平均运输里程不断延长，并按照世界运输铁路高速化的新趋势，修建“井”架骨干铁路。

在广大内陆地区，修筑铁路，形成一个“井”字，以与周边和沿海相通。新修东（胜）至北（海）的铁路，自内蒙的东胜煤田，经陕西神木，至广西北海。东（胜）北（海）铁路，与京广铁路平行，再修一条“横”道，东起上海，西抵重庆，沿长江南岸修一条沪（上海）渝（重庆）铁路。与陇海铁路平行，让四川、鄂西的物资经沪渝铁路，东（胜）北（海）铁路，经西南出海大通道出海。在“井”架结构中，北海是中西结合部南端的“瓶口”地位，北海不活，中西部活不了，整体“井”架功能发

挥不出来。

远期目标是指中线南水北调方案，从北京通到广西，既调水，又通航，发展南北水运交通。

我国北方水资源短缺，南水北调势在必行。按照国家南水北调中线方案，主要解决淮河上游平原、海河西部平原和北京市的用水问题。调水线路是，出丹江口水库，绕伏牛山、经方城，在郑州过黄河，沿太行山前、京广铁路西侧自流送到北京。全长约1260公里。为不影响汉江下游航运和沿岸供水。进入21世纪后，引长江水补给汉江。这一人工运河的修建，与南方湘江、桂江、珠江联通，形成一“竖”，与京杭大运河构成两“竖”，与长江、黄河的两“横”，构成水系“井”架构，调剂水利，沟通水运交通。如果运河只调水，不通航，其经济价值则不大。

四、共建西南出海大通道，发展横向经济联合，范围越大，互补性越大，得到的比较利益越大

需要采取以下举措：

1、增强联合自强的紧迫感，加速形成共建西南出海大通道区域性的共同市场。充分发挥各自地区优势，以促进各地区经济优势的发挥。

要树立沿海与内地不能分离，即使将来，沿海也不能离开内地市场。内地也离不开沿海的思想。

中国的农村是世界最大的市场，广大内地是农村的大市场。一个农民一年买一双皮鞋，一年就是10亿双，有的国外企业家说：谁不能进入中国农村市场，谁就不能称为一流的企业家。

我国是10多亿人口的国家，随着经济发展，完全靠向陆地索取生产、生活资料是远远不够的。必须充分发挥我国海域辽阔、海岸线长的优势。开发、利用海洋中丰富的生物资源、化学资源、矿产资源、动力资源。因此，我们必须增强海洋意识。

2、树立预则立，不预则废的思想。共建西南出海大通道，