

跨世纪

西南出海大通道

主编

吴国华

副主编
梁卓平

广西人民出版社

跨世纪

西南出海大通道

主 编 吴国华
副主编 梁卓平

广西人民出版社

(桂)新登字 01 号

责任编辑 彭庆国

跨世纪西南出海大通道

吴国华 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毫米×1168毫米 1/32

7.875印张 千字

广西地质印刷厂印刷

1999年4月第1版

1999年4月第1次印刷

ISBN 7-219-03970-0/F·434 定价:25.00元

江泽民总书记视察南昆线永乐一号隧道



桂林两江国际机场通航庆典

李鹏委员长任国务院总理时参加桂林两江国际机场通航庆典



全国人大常委会副委员长成克杰(左一)、中国交通学会会长郭洪涛(左二)视察钦州港





团结奋进的钦铁公司领导班子

一九九五年三月十三日
钦州市交通局局长包世新
(中)看望乡村公路的民工



广西地方铁路公司自筹资金
兴建的北海火车站





亚洲第一、首次采用V型支撑的
南昆线南盘江大桥



南宁——百色运行中的电力机车



全路区域性编组站——柳
州南站夜景



桂林至柳州高速公路



钦铁铺轨雄姿



南昆线唯一的三线隧道——沙厂坪隧道



“三线”连“三港”的路网格局，有力地促进了广西沿海港口的发展

编 委 会

顾 问：袁正中 覃日飞
主 任：杨道喜 马忠毅
副 主 任：吴国华 褚之田 黄怀文
罗叙德 杨东合 秦成功
委 员：梁卓平 周一农 邓于仁
王治邦 蒋维玕 秦鹏举
梁吉田 韦定足 梁知仁
杨 丛 黄 红
主 编：吴国华
副 主 编：梁卓平

目 录

第一章 综合交通运输体系发展总体战略	(1)
第一节 南昆铁路通车对交通运输建设提出的新任务	(1)
第二节 建设出海大通道所面临的困难与问题	(10)
第三节 综合交通运输建模预测	(19)
第四节 综合交通运输体系建设和利用的目标与思路	(42)
第五节 综合交通运输体系发展策略	(51)
第二章 出海大通道路路、路港衔接	(64)
第一节 出海大通道的贯通对西南、广西的影响	(64)
第二节 建设出海大通道对广西经济具有促进作用	(66)
第三节 腹地经济发展对港口的需求形势分析与预测	(68)
第四节 路路、路港衔接发展的选择	(84)
第三章 运用科学技术促进交通现代化	(88)
第一节 把握机遇 科学决策	(88)
第二节 依靠科学 发展交通	(91)
第三节 加速科技进步 完善交通运输体系	(96)

第四章 铁路网络发展	(100)
第一节 铁路基本概况.....	(100)
第二节 铁路存在的主要问题.....	(103)
第三节 铁路在出海大通道中的地位和作用.....	(106)
第四节 铁路发展目标与思路.....	(110)
第五节 铁路在出海大通道中的策略选择.....	(116)
第五章 公路网络发展	(124)
第一节 交通运输现状.....	(124)
第二节 公路发展目标与思路.....	(133)
第三节 公路建设的经济效益.....	(152)
第四节 实施公路网络规划的政策选择.....	(153)
第六章 西江水道发展	(156)
第一节 西江流域概况.....	(156)
第二节 西江航运现状.....	(159)
第三节 西江航运规划.....	(162)
第四节 南昆铁路运量分流预测.....	(167)
第五节 香港同广西的贸易与投资.....	(168)
第六节 发挥西江黄金水道作用的现实选择.....	(170)
第七章 民用航空发展	(175)
第一节 民航发展现状.....	(175)

第二节	民航发展方针、目标及前景·····	(179)
第三节	民航机场建设发展规划·····	(182)
第四节	民航发展格局和模式·····	(184)
第八章	发挥路港集团优势·····	(186)
第一节	大西南崛起呼唤路港集团问世·····	(186)
第二节	挟天时地利看路港集团优势·····	(188)
第三节	加强路港环境建设 发挥集团龙头作用·····	(193)
第九章	周边省区交通发展战略·····	(198)
第一节	加速大西南通道建设 促进区域经济发展 ···	(198)
第二节	双向联动 共谋发展·····	(206)
第三节	利用沿海港口优势 发展云南外向型经济 ·····	(211)
第四节	抓住发展机遇 加快贵州南下通道建设·····	(215)
第五节	拓宽大西南出海通道 扩大湖南对外开放 ·····	(224)
第六节	筹措通道资金 加速西南交通发展·····	(231)
第七节	加快广西作为西南地区出海通道建设·····	(235)
第八节	新重庆交通发展战略思路·····	(238)
后 记 ·····		(243)

第一章 综合交通运输体系发展总体战略

健全的综合交通运输体系，是区域经济发展的先决条件。随着南昆铁路的全线通车以及广西与周边省区经济的快速发展，广西综合交通运输体系建设和利用与区域经济发展需求的矛盾日渐突出。因此，建立健全广西综合交通运输体系，解放和发展运输生产力，具有十分重要的战略意义。

第一节 南昆铁路通车对交通运输建设提出的新任务

一、广西交通发展现状分析

改革开放以来，特别是“八五”至今，广西交通运输体系建设取得了突破性进展，为构建出海通道综合交通运输网络打下了一定基础。

（一）基础设施明显改善

铁路设施：现有铁路营业里程 2694.6 公里（不含广东、湖南、贵州境内部分铁路），其中国家铁路 1971.6 公里，复线 233.0 公里，复线率 11.8%，电气化铁路 373 公里，电气化率达 18.9%，地方铁路 723 公里。开通综合光缆电缆 522 公里，程控交换机 5200 门，自动交换机总容量 18734 门，无线通信全部实现无线列调，信号设备开通电气集中站 178 个，信号自动闭塞 477.2 公里。广西铁路基本布局已初具规模。

公路设施：截至 1997 年底，广西公路总里程 45378 公里。

其中，二级以上公路 2052 公里，高速公路 442 公里，从 80 年代末至今短短的 11 年中，以年均 230 公里左右速度快速延伸。等外公路比重大幅度下降，从 1979 年的 55.13% 下降到 1997 年 33.3%。全区已基本实现县县通油路，97% 的乡镇通公路，69.56% 的行政村通汽车，一个以桂海高速公路和出海、出边、出省干线为主骨架的公路运输网络格局已初步形成。

水运设施：现已建成沿海港口万吨级以上泊位 15 个，年吞吐能力 913 万吨。防城港第 9、10 号泊位、进港 3 万吨级航道扩建正在建设中。西江航运一期工程桂平航运枢纽投入运营，社会效益和经济效益显著；二期工程贵港航运枢纽可望 1999 年下半年交付使用。航道疏竣工作、航标设置及维护管理、水运通信设施和水运工具有了较大改善。

民航设施：在原有民航设施的基础上，新建了北海福成机场、桂林两江国际机场，修建了梧州长洲岛机场，迁建了柳州白莲机场，南宁机场延长跑道 300 米、扩建停机坪、联络道，新建候机楼，同时改造了部分通信导航设施。现已开通国内外航线 101 条，航线总里程 85492 公里（不计重复航段），通航国内 43 个城市和香港、澳门地区、越南河内、泰国曼谷及日本福岡，形成了以桂林旅游航空运输为龙头，南宁、北海、柳州、梧州为支点向外辐射的航空运输网络，民航运输能力有了较大幅度提高。

（二）运力运量稳定增长

从运力来看，1997 年全区公路水运拥有：民用汽车 25.21 万辆，运输船舶 96.26 亿吨，分别比 1990 年净增 12.79 万辆和 56.02 亿吨，增长 102.96% 和 139.20%。其中私人拥有民用汽车 9.05 万辆，比 1990 年净增 8.42 万辆，增长 1328.67%；拥有运输机动船舶 18.36 亿吨，比 1990 年净增 6.33 亿吨，增长 50.99%。全区目前拥有开航国际远洋运输的船舶 296 艘，运力

17.85 亿吨。铁路运力，国家铁路已配属机车 504 台，机车牵引全部内燃化，客车拥有量 1154 辆；地方铁路已配属机车 48 台（蒸汽机车），客车 34 辆，自备车 332 辆及相关运输生产设备。广西航空公司现已有波音 737—500 型飞机 4 架。运力的快速增长，使全区基本上实现了“货畅其流，人便于行”。

就运量来说，截止 1997 年底，全区公路货运量 24349 万吨、货物周转量 183.48 亿吨公里、客运量 34752 万人、旅客周转量 280.32 亿人公里，分别比 1996 年增长 8.77%、7.56%、6.66% 和 24.05%；水运货运量 1808 万吨，货物周转量 92.08 亿吨公里，客运量 802 万人，旅客周转量 34616 万人公里，分别比 1996 年增长 -4.19%、3.19% 和 -0.37%、-11.92%；沿海港口吞吐量发展势头良好，防城港完成货物吞吐量 650.1 万吨，北海港完成货物吞吐量 243.1 万吨，钦州港完成货物吞吐量 40.7 万吨，分别比 1996 年增长 27.85%、22.16%、122.40%；内河港口吞吐量有所下降，梧州港完成货物吞吐量 98.9 万吨，贵港港完成 292.5 万吨，分别比 1996 年下降 26.19% 和 5.47%；铁路运输中国家铁路完成旅客发送量、货物发送量、换算周转量分别约为 1800 万人、2700 万吨、400 亿吨公里，分别比 1996 年增长 4.93%、1.98% 和 4.33%；地方铁路完成货物运输量、客运量、换算周转量分别为 1474 万吨、99 万人、17.82 亿吨公里；航空客运吞吐量 294.2 万人，货邮吞吐量 34.13 吨；交通部门集装箱运输占总运输比重 1997 年为 1.21%。汽车零担货物运输、边贸运输、旅游运输、特种货物运输、船舶混装运输等都得到了较快发展。

（三）交通管理进一步完善

交通管理体制改革的不断深化。表现为：一是投资体制基本上形成了多渠道、多元化格局。广西交通厅与广西财政厅、广西建

行联合发起成立了广西第一家以交通建设为重点募集股金的广西交通投资股份有限公司；成立了广西沿海高速公路公司和广西桂北高速公路公司；坚持“谁投资、谁受益”的原则，加大了吸引外资的力度，调动了企业、个人投资交通建设的积极性；制定出台了《广西壮族自治区交通基础设施建设资金有偿使用管理暂行办法》，探索了交通建设资金流动发展的路子。二是深化交通基础设施建养体制和管理体制改革。按照独立核算、自负盈亏的原则成立了广西公路桥梁工程总公司、广西路港集团、广西航空有限公司，加强水运基建管理和航标维护工作，转换经营机制，推进了企业内部改革。柳州铁路局根据市场经济的需要，加大改革力度，撤消了柳州、南宁铁路分局，路局直接指挥到站段，实现了管理体制改革的重大突破。

交通行业依法管理进一步加强。现已制订印发了《广西壮族自治区桂柳高速公路旅客运输管理办法》、《广西壮族自治区个体货运合作车队管理暂行办法》、《广西壮族自治区道路运输管理条例》、《广西水上交通安全管理条例》、《广西壮族自治区交通规费征收管理和使用办法》、《广西壮族自治区海员证申领要求和程序》等 100 多个规范性文件，这些法规文件内容涉及交通基础设施建设和管理的各个方面，有效地规范了交通基础设施建设市场和交通运输市场的有序竞争，促进了交通运输网络建设的顺利进行。

科技投入成效显著。广西交通厅“八五”期间下达科技项目 144 项，总投资 1 亿多元。其中列入国家级科技攻关、新产品开发、重点推广主要项目 4 项，列入交通部行业联合科技攻关项目 4 项，安排重点技术改造项目 15 项，总投资 2.2 亿元，现已投入资金 1.25 亿元。完成并通过技术（验收）鉴定项目 129 项，有 72 项优秀成果分别获交通部、自治区和交通厅的科技进步奖。巨大的科技投入，为提高出海通道广西区域段的科技水平，适应

未来交通网络建设的高标准要求奠定了必要的科技基础。

二、大西南物资流向态势分析

（一）西南交通运输发展现状及态势

西南地区经过建国 40 多年的建设和发展，初步形成了以铁路、长江干流为骨干，公路和区域性内河航道为重点，民航和管道运输为纽带的各种运输方式相配合的区域性综合交通运输网络，并以成都、重庆、昆明、贵阳等城市为中心辐射覆盖着西南广大地区。铁路与全国干线联网，公路通过国道与全国公路网衔接，境内江河纵横，水网密布，长江航运主干线重庆至上海 2495 公里，且沿途有许多重要港口。现有成都、重庆、昆明、贵阳等民航机场，已形成相当规模，交通运输业的发展促进了西南地区工农业生产建设，为西南地区国民经济发展作出了巨大贡献。由于长期以来西南地区受交通不便的影响，受铁路干线能力的制约，云贵川 3 省的 8 条铁路干线实际运量已全部超过设计能力，处于超饱和状态，其能力总和不及 1 条京广线，每年积压待运的物资达上千万吨，进不来，出不去，调不动，使得腹地深广、资源富集、潜力巨大的西南地区，只能使资源隐藏在深山，沉睡于大地，许多厂矿企业只好以运定产，以运限产。

为了加快西南地区开发，扩大对外开放，云贵川 3 省扬优势之长，补劣势之短，积极发展交通建设。云南省 2010 年前以打通中泰、滇藏、内昆铁路为重点，积极配合国家完成成昆铁路电气化改造，抓好昆磨、昆瑞、昆罗等 5 条干线公路建设，开发建设澜沧江——湄公河国际航运、金沙江航道、中缅伊洛瓦底江陆水联运通道、剥隘河——右江——西江水运主通道。贵州省继续加快以公路、铁路为主，航空、航运为辅的综合运输体系建设，重点拓展南下和东去的出口通道，2010 年前公路建设按“一横

二纵四联线”布局，发展高等级公路，规划 2000 年前建设兴义、安龙至百色班支花，都匀、独山至南丹六寨高等级公路与广西接通；铁路续建南昆线贵州段工程，建设水柏线、内昆线与南昆线相连，形成自四川腹地南下直达广西沿海港口出海的最短通道，实施黔桂线扩能改造；积极争取红水河下游碍航闸坝尽快解决，码头、必要配套设施的建设，扩大铁公水联运能力。四川省 2010 年前重点建设以成都为中心的高速公路网，打通东、南、北、西四方四处进出川快速公路通道，并以高等级公路与各市、地、州府所在地连接起来；铁路扩大北通道，开辟东通道，增加南通道，完成成昆铁路电气化改造，内昆线安边至树舍段建设；依托长江，加强水运基础设施建设，建设岷江大件航道、乐山大件码头、泸州港集装箱多用途码头和客运站，使长江水运主通道与全省高速公路网沟通，充分发挥丰富的水资源的作用。重庆市近期重点加快沿江主骨架和西南出海大通道（重庆——北海）重庆段高速公路建设，结合三峡工程和库区开发，调整港口码头设施布局，充分发挥东西贯通的长江黄金水道优势，大力发展大运量集装箱运输、滚装运输、重大件运输和快速客运，加强与经济较发达的长江中下游两湖两广的联系。

（二）西南物资流向分析

1996 年云南省、贵州省西部和四川省部分地区运至广西、广东的物资为 400 万吨。云南省运到广西、广东的物资达 299 万吨，即使在贵昆线、黔桂线和湘黔线铁路运输能力十分紧张的情况下，仍保持平均每年增加 16 万吨，即以 7.8% 的速度增长。贵州西部地区的兴义及盘江等地以煤炭为主的矿产资源，从红果车务段运到广西、广东达 40 万吨以上。四川攀西地区运往广西、广东的煤炭、钢铁、金矿等物资达到 60 万吨。尽管如此，西南地区仍受交通运输主要是铁路运力的“瓶颈”制约，严重地束缚