

3-21 附件

○交通·战略

贵州省交通运输发展战略研究

贵州省经济委员会
贵州省计划委员会
贵州省交通运输协会

一九九〇年十一月

贵州省2000年交通运输发展战略研究报告

贵州省2000年交通运输发展战略研究报告

一、贵州交通运输现状

贵州是一个内陆山区，山地和丘陵占总面积的比例高，自然条件复杂，地表资源和地下资源丰富。建国以来，在国家的大力支持下，投入大量的人力、财力和物力，在国家和地方各级政府的共同努力下，交通运输建设，使全省交通条件得到显著改善。目前，全省已形成以公路为骨架，水运、民航为辅，多种运输方式并存的综合运输体系。在促进贵州乃至西南地区经济建设和对外开放的进程中发挥了越来越大的作用。

各种运输线路增长较快。到1988年，全省铁路、公路通车里程达33335公里，其中铁路通车里程1443公里，（管内营业里程1000公里，公路通车里程30445公里，内河通航里程1747公里。铁路有黔桂、湘黔、川黔、黔桂4条干线，营业里程总长1102.5公里（含管内营业里程67.5公里），其中电气化铁路（不含川黔线，贵昆线尚未电气化）里程达585.4公里；还有支线4条营业里程长171.4公里，专用线120多条长287.6公里，有车站165个。贵州铁路干线总长占全国铁路通车总里程的

《贵州省2000年交通运输发展战略研究》综合课题组

平均密度：贵阳已成为西南地区铁路运输的枢纽。全省公路有国道5条长3050公里，省道35条长6058公里，县乡公路1187条长20670公里，专用公路15条长167公里；所有的县、市、区和86.8%的乡都通了汽车。路网密度每百平方公里17.3公里，高于全国平均水平。贵州

贵州省交通运输发展战略 研究课题人员名单

一、领导小组

组 长： 刘玉林
副 组 长： 滕玉和 张天翔 张锦文
成 员： 杨来保 蒋益新 柳常富 王元成
文维寿 叶祥昌 毛锡龙

二、顾 问

苏 钢 周衍松 何仁仲 汪福清
毛铁桥 卢绍善 张忠廷 周光明
杨辛克 寇景风 张嘉斌 王伯林
陈 良 江 岳

三、综合课题组

组 长： 张锦文
副 组 长： 毛锡龙
成 员： 李大忠 蒋益新 李复兴 钟在祺
陈章武 胡长安 梁长泉 罗 英
董 军
执 笔 人： 毛锡龙 董 军 梁长泉 胡长安

四、专题研究组

1、交通组

负责人：杨守岳 邓时恩

组长：孙国锐

副组长：饶克勤

成员：唐荣梯 王凯和

执笔人：孙国锐 饶克勤

2、铁路组

组长：滕玉和

成员：蒋益新 叶祥昌 谢文毅 廖首汉

执笔人：谢毅 廖首汉

3、民航组

组长：柳常富

成员：徐召臣 刘兵役 刘玉芝

执笔人：柳常富

4、联运组

组长：杜以云

成员：滕玉和 李大忠 李复兴 梁长泉

杨捷生 古治宽 董军

执笔人：杨捷生 杜以云 董军 古治宽

5、邮电组

组长：王元成

成员：王彪之 李家椿 张克荣 史昭武

执笔人：王彪之

前 言

建国40年特别是改革10年来，贵州交通运输业有了很大发展。但是运输需求不断增长，运输能力远远不能适应经济社会发展的需要，交通运输紧张状况越来越突出，并且成为国民经济发展中突出的薄弱环节。今后若干年内如不加快交通运输的发展，势必严重地拖经济建设的后腿，很难促进国民经济持续、稳定、协调发展。因此，把交通运输建设放到优先突出的地位，尽快改变交通严重滞后的局面，已经刻不容缓。

鉴于交通运输发展的重要性和紧迫性，多年来有关部门从不同角度、不同领域对贵州交通运输发展问题进行了研究。但是，交通运输是整个国民经济机体中的一个完整体系，必须从战略高度进行系统综合研究。根据省政府领导同志的指示精神，省经委、省计委、省交通运输协会1988年3月联合发出通知，将贵州交通运输发展战略立题研究，并将战略研究作为贵州交通运输领域的重大决策咨询项目，旨在提供具有重大决策意义的咨询建议。同时成立了省交通运输战略研究领导小组，设立若干专题研究组；1989年8月又扩大了综合研究组的人员。综合研究组在承担本课题的两年多里，做了大量调查工作，广泛听取各方面意见，充分利用各专题报告研究成果和数据资料，学习全国交通运输发展战略与政策研究的宝贵经验，根据专家的意见和建议，对贵州2000年交通运输发展战略研究课题作了反复修改和补充。同时，在各部门领导和专家支持下，还研究编写了铁路、公路、航运、民航、邮电通信和联运六个专题报告。

交通运输发展研究，是一个较大的系统工程研究，需要处理

好交通运输与国民经济和社会发展之间的关系，各种运输方式相互之间的关系，以及各种运输方式内部各个环节之间的关系，使交通运输向着结构协调、布局合理和效益良好的方向发展。因此，各课题组坚持开放性研究方法，从客观、务实的科学态度出发，发扬民主，博采众长。各课题还注意分工研究与开会讨论相结合，个人研究与单位研究相结合，定性研究与定量研究相结合，有分有合，方式多样。在研究中，还对一些重要问题进行全面统筹考虑，从战略性、实践性和政策性等方面加以综合论证。

各课题是以2000年为期进行研究，这样可同当前各部门编制2000年规划相一致，但有些交通发展设想已超出此时段，因此有些研究内容还要远一些。

各课题得到省经委、省计委、省交通运输协会、省科协、省社科联等单位领导和实际工作者的大力支持和帮助，提供了工作方便，特别是有关专家和软科学研究工作者对课题提出了许多有价值的看法和建议，对完善战略研究报告和专题报告，取得研究成果起了重要作用，在此一并致谢。

一九九〇年十一月

目 录

贵州省2000年交通运输发展战略研究报告	
贵州省2000年交通运输发展战略研究报告	(1)
第一部分 贵州交通运输现状的剖析	(1)
第二部分 贵州交通运输发展趋势及目标选择	(11)
第三部分 贵州交通运输建设的构想与布局	(25)
第四部分 发展交通运输的政策与措施	(34)
《贵州省2000年交通运输发展战略研究报告》	
评审验收意见	(47)
贵州省交通发展战略规划	(51)
第一部分 公路发展规划	(51)
第二部分 汽车运输发展规划	(65)
第三部分 内河航运发展规划	(70)
贵州铁路运输发展战略研究	(87)
贵州航空运输发展战略规划	(99)
贵州省联运发展战略研究	(105)
贵州邮电通信发展战略研究	(119)

贵州省2000年交通运输发展战略研究报告

第一部分 贵州交通运输现状的剖析

一、贵州交通运输现状

贵州是一个内陆山区，山地和丘陵占总面积的97%，河流遍布全省，地表资源和地下资源丰富。建国以来，在党和政府的大力支持下，投入大量的人力、财力和物力，在开发资源的同时，加快交通建设，使全省交通条件得到显著改善。现在，一个以铁路、干线公路为骨架，水运、民航相结合，连接省内外的交通运输网络已基本形成，在促进贵州乃至整个西南地区国民经济和对外经济技术合作的发展中发挥了越来越大的作用。

各种运输线路增长较快。到1988年，全省陆路、水路总长度达33335公里，其中铁路通车里程1443公里，（营业里程1406公里）公路通车里程30445公里，内河通航里程1747公里。铁路有贵昆、湘黔、川黔、黔桂4条干线，营业里程总长1162.5公里（含其中双线地段67.5公里），其中电气化铁路（不含川黔线、贵昆线的水宣段）里程达585.4公里；还有支线4条营业里程长171.4公里，专用线120多条长287.6公里，有车站165个。贵州铁路干线总长占全国铁路通车总里程的2.66%，每万平方公里有铁路82公里，高于全国铁路平均密度；贵阳已成为西南地区铁路运输的枢纽。全省公路有国道5条长2950公里，省道35条长6658公里，县乡公路1187条长20670公里，专用公路18条长167公里；所有的县、市、区和86.8%的乡都通了汽车，路网密度每百平方公里17.3公里，高于全国平均水平。贵州

内河航运早已改变只能行驶木帆船的落后状况，现有机动船航道1270公里。贵州民航自1956年建站后，先后修建了磊庄、遵义和铜仁等机场，飞行航线最多时达13条，贵阳至各地往返航班每周38班次。贵州交通运输线路增长情况见下表。

贵州交通运输线路增长情况

项 目	年 度	1950年	1980年	1988年	
				数 量	为1950年的倍数 为1980年的%
铁路通车里程(公里)		——	1309	1443	—— 110.2
其中电气化里程		——	——	585.5	——
双线里程		——	——	67.5	——
公路通车里程(公里)		2469	27367	30445	12.33 111.2
内河通航里程(公里)		1753	1762	1747	0.99 99.1
民航通航里程(公里)		351	14023	6398	18.22 45.6

交通运输工具日益增多。1988年贵阳铁路分局拥有电力机车69台、内燃机车198台、蒸气机车2台、客车490辆，此外还有企业自备车皮1000余辆。全省有各类民用汽车85477辆，其中货车59069辆、客车22957辆、特种汽车3451辆；在民用汽车中，交通部门有货车3809辆、客车2387辆，个体户有汽车11054辆；此外还有运输拖拉机11815辆。全省有民用机动船101艘、3317吨位、4217客位，驳船200艘、29983吨位、133客位。磊庄机场扩建后，陆续增置了安全保障设备和地面服务设施，成为可供80吨以下客机安全起降的机场。贵州交通运输工具拥有量见下表(第3页)。

客货运输量大幅度增长。1988年，全省铁路旅客发送量1638.5万人次，比1959年增长27.3倍，平均每年增长9.4%；旅客周转量61.2亿人公里，比1959年增长45.6倍，平均每年增长14.2%。铁路货物发送量2086万吨，比1959年增长12.5倍，平均每年增长4.7%；货物周

贵州交通运输工具拥有量

项 目	年 度	单 位	1952年	1978年	1980年	1988年
铁路机车数		台	—	249	254	269
其中内燃机车		台	—	—	221	198
电力机车		台	—	—	—	69
铁路客车数		辆	—	212	230	490
民用汽车		辆	1821	32459	38188	85477
其中载客汽车		辆	181	5625	6927	22957
载货汽车		辆	1598	24482	28918	59069
汽车挂车		辆	—	1336	1862	—
民用船舶		艘				
机动船		艘	—	107	105	101
驳 船		艘	—	140	130	200

转量159.8亿吨公里，比1959年增长46.2倍，平均每年增长14.9%。全省交通运输部门完成公路货运量551万吨，比1950年增长147.9倍；货物周转量为56.8亿吨公里，比1950年增长194.7倍。公路完成客运量7644万人次，比1950年增长1723.5倍。旅客周转量为29.7亿人公里，比1950年增长481.9倍。全省内河航运完成货运量94万吨，客运量223万人次。民用航空完成旅客发运量6万人次，货邮量780吨。全省货运量、货物周转量及其指数见下表。

货物运量和周转量及其指数

（公路、内河以1950年为100，铁路、航空以1960年为100）

项 目	年 度	1950年		1960年		1980年		1988年	
		数 量	指 数%	数 量	指 数%	数 量	指 数%	数 量	指 数%
货运量(万吨)									
铁 路		—	179	1463	817.3	2086	1165.4		
公 路		4	—	1953	48825.0	9413	235325		

水运	3	—	76	2533	94	3133.3
民航	—	0.05	0.03	60.0	0.08	160.0
货物周转量(万吨公里)						
铁路	—	—	925900	—	1597500	—
公路	1215	—	59124	4866.2	484990	39916.9
水运	569	—	11272	1981.0	27940	4910.4

注：1986—1988年公路、内河数据是全社会口径。

二、交通运输的基本特点

1、贵州的交通运输在西南具有重要交通枢纽及出海最近的独特作用。由于贵州地处西南腹地，是西南与东南沿海经济交流的必经之地，因此在西南综合运输体系中占有重要地位。例如黔北诸水流经四川进入长江，可达东部沿海发达省区；向东有湘黔铁路经怀化与枝柳线相接，至株洲可转京广线、浙赣线，联通华中、华东等省市；向南通过黔桂铁路与广东、广西相联，可达湛江、黄埔、防城港，联系华南，在川、滇、渝三省市中距海港最近，便于通往东南亚诸国；西经贵昆铁路、北经川黔铁路沟通西北地区，又是国防通道，战略地位十分重要。以1988年铁路出省货流为例，经黔桂线和湘黔线绕道运往两广的货物占出省货流的40%，经湘黔线运往华东及两湖的货物占30%；出省货流较小的是西面和北面，仅分别占13%和17%。

2、已形成以陆路运输为主的态势。贵州河流虽然较多，但主要航道多分布于省界不发达地区，使水运发展受到较大限制。由于地理环境的影响和铁路、公路运输技术经济条件的差异，自然形成了长途运输以铁路为主体，短途运输以公路为主体的结构方式。铁路运输起着沟通省区的大动脉作用，承担着出省、过境长途客货运

输的繁重任务；公路运输则成为与铁路相辅的短途运输主力。例如“六五”期间，铁路的旅客周转量和货物周转量年均分别为33.26亿人公里和93.96亿吨公里，分别占全省旅客周转总量和货物周转总量的59.0%和92.9%。多年来全省98%以上的客、货运量都是由铁路、公路承担的，其他运输方式完成较少。

3、在货物运量中，矿产品运量的比重大。贵州矿产资源开发已初具规模，尤以煤炭、磷矿、铝矾土、重晶石等为大宗。随着对外经济协作的发展，矿产品的开发及外运量不断增多，货物运量结构也随之发生变化，特别是运输量大的铁路货运结构变化较为明显。例如1959年铁路承担的煤炭等矿产品的运量仅有8.9万吨，占货运量的3.8%，而1988年各种矿产品的运量达到1350多万吨，约占货运量的78.6%。

4、铁路过境运量比重大，货流出省大于入省。由于贵州地处西南地区交通枢纽这一特点，决定了铁路运力不仅要适应本省经济发展的需要，而且必须有相当多的运力为过境物资服务。每年仅四川、云南经贵州铁路过境的物资都在800万吨左右，约占全省铁路运力的40%。又由于贵州出省货物多系原材料及初级矿产品，外运量明显增大，而运进来的货物除粮食、化肥、石油等较为大宗外，其余多系轻工、机电等零星货物，其运量相对较少，出省运量大于入省运量15%以上。

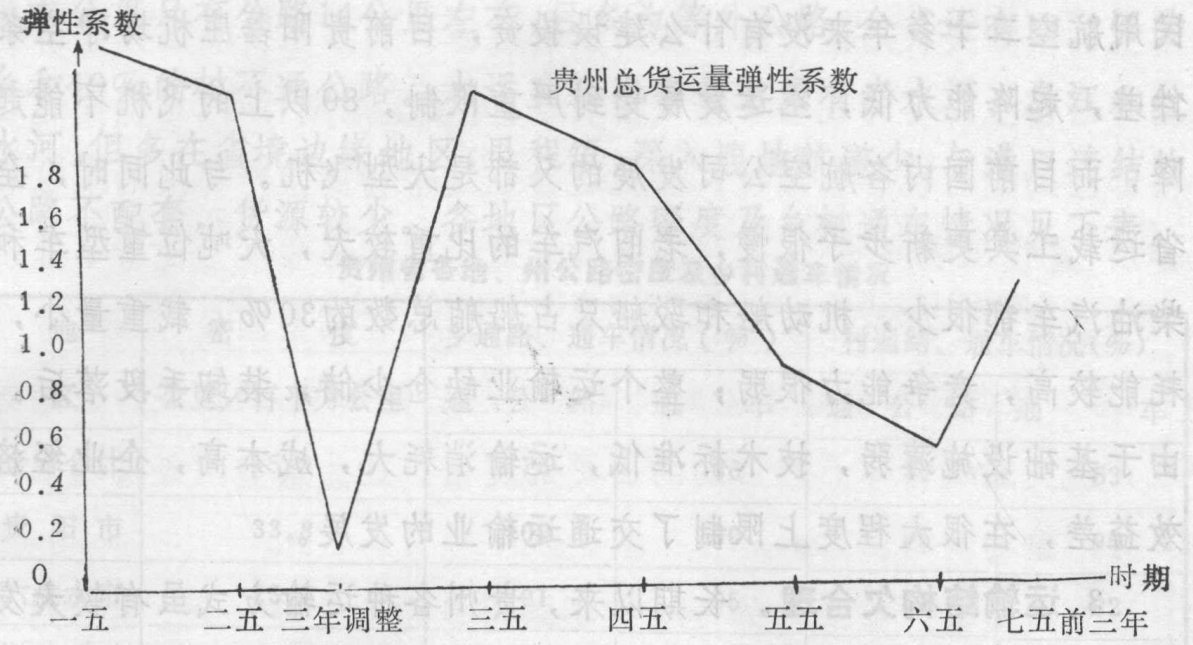
5、交通建设工程艰巨，投资较大。贵州山多谷深，天然屏障多，无论是新建、改建工程还是技术改造，都需要较多的投资，比起平原和沿海地区，贵州交通建设的平均投资，修建一公里铁路要高出一倍多，公路工程 and 航道整治也较高。

三、交通运输严重滞后及其原因

面对交通运输严重滞后的局面，各运输部门为缓解运输紧张状况竭尽全力，在挖掘运输潜力上做出了很多成绩，但仍不能适应国民经济和社会发展的需要，特别是八十年代以来，运输持续紧张已经严重困扰和制约着国民经济的发展。

1、**交通运输能力严重不足。**据不完全统计，1985年全省工农业主要产品折合重量约为4900万吨，而全省各种运输方式完成的运输量包括铁路过境物资运量才4300万吨。这种运力跟不上运量的差距近几年有过之而不及，客货运输紧张状况有增无减。铁路运输干线因受分界口空车来源和出省限制口等因素的限制，一些重点物资的运输很难保证完成，常年积压在铁路沿线的货物达300万吨以上，以致不少厂矿和商贸企业经常处于以运定产、以运定销的状态。特别是乡镇企业的兴起，煤炭、磷矿、有色金属矿产大量开发，运力与运量的矛盾更加突出。

如果把贵州工农业总产值与交通运输货运总量增长速度的相关比例，即以弹性系数这一指标来表示，各个五年计划时期货物运输弹性系数如下图（见第7页）。从图示看，除3年调整时期外，“一五”、“二五”、“三五”时期，货运量的增长速度高于工农业总产值的增长速度，运输弹性系数大于1，这几个时期交通运输比较适应国民经济发展的需要，但是“四五”时期至“六五”时期，运输弹性系数逐步小于1，运输紧张局面日趋严重，直至“七五”时期开始有所好转。



2、基础设施薄弱，技术标准低。贵州运输业长期拖国民经济的后腿，这同交通基础设施严重不足、技术装备水平低有直接关系。自1975年湘黔铁路建成通车后的14年间，贵州除电气化改造外，没有新建干线铁路，部分铁路干线超负荷运行。全省公路技术标准低，路况很差，在1988年以前，没有一级公路，二级公路仅13公里，三级公路780公里，而等外公路高达75.3%，居全国倒数第一。由于汽车数量猛增，多数干线公路交通量超过设计能力。据1988年对全省37条国、省道公路调查，只有3条线路适应交通量的需要，交通量超过1至5倍的有23条，超过5至9倍的有11条。加之各种车辆和人畜力车混行，经常造成公路阻塞，平均行车时速仅30公里左右。公路运输站点少、设施很差，平均站距达150公里，而且大部分站点是五十年代修建的，还在勉强使用。在内河航道中，全省还没有五级以上的航道，六级航道只有424公里，其余为七级以下航道，河道淤积失养，碍航问题多。特别是大化、岩滩电站的建设，由于未能同步建设过船设施，致使南、北盘江、红水河断航十多年，阻塞了水路出省通道。此外，全省港口泊位严重不足，设备陈旧老化。

民用航空二十多年来没有什么建设投资，目前贵阳磊庄机场净空条件差，起降能力低，空运发展受到严重限制，80以上的飞机不能起降，而目前国内各航空公司发展的又都是大型飞机。与此同时，全省运载工具更新步子很慢，老旧汽车的比重较大，大吨位重型车和柴油汽车都很少，机动船和驳船只占船舶总数的30%，载重量小，耗能较高，竞争能力很弱；整个运输业缺仓少储，装卸手段落后。由于基础设施薄弱，技术标准低，运输消耗大，成本高，企业经济效益差，在很大程度上限制了交通运输业的发展。

3、运输结构欠合理。长期以来，贵州各种运输方式虽有较大发展和变化，但运输结构和分工不尽合理，相互衔接和协调不够，未能形成优化组合，其潜在优势没有得到充分发挥。宜于公路运输的中短途客货和宜于水运的一些中长途客货运输，大都压在铁路上，由此出现铁路负担过重，在铁路运量中，运距在100公里以内的货物占货运量的20%以上，占用了铁路大量的运输能力。同时，各种运输方式内部结构也不尽合理，如公路的车路比例失调，汽车发展过猛，干线公路运力紧张而边远山区运力相对不足；专业汽车运输与非专业运输失调，占汽车总数10%的专业货车却承担了58%以上的货运量。铁路车辆不足，如1988年贵阳铁路分局按计划少接空敞车约2万辆，影响货物发送120万吨。全省内河航运尤为落后，自六十年代起处于萎缩状态，分流能力很弱。贵州民航与邻省相比，旅客吞吐量处于末位。

4、运输路网分布不尽合理。铁路虽形成以贵阳为中心呈十字型布局，疏通了铁路沿线的大量客货运量，但铁路网络还不够完整，实际货物吸引面不大，而且货物出省通道能力严重不足。公路主要集中在经济比较发达的黔中地区，其他部分地区密度较小，一般每百

平方公里只有公路14公里左右,且多为等外公路。全省还有13.2%的乡和49%的村不通公路。水运直接出省通道虽有赤水河、乌江和红水河,但多在省境边缘地区,里程短,深入腹地航道少,与港口连结的公路不配套,货源较少。各地区公路密度及乡村通车情况见下表。

贵州省各地、州公路密度及乡村通车情况

地 区	密 度 公里/百平方公里	乡通路、通车情况(%)		村通路、通车情况(%)	
		通 公 路	通 车	通 公 路	通 车
全省合计	15.9	76	86	44	53
贵 阳 市	33.8	100	100	95	95
六盘水市	23.7	91	95	51	62
遵义地区	16.8	92	96	53	53
安顺地区	18.6	88	94	34	67
铜仁地区	18.1	65	78	40	50
毕节地区	14.9	57	75	46	50
黔 南 州	12.8	81	96	40	60
黔东南州	13.5	62	73	40	40
黔西南州	13.1	82	83	36	40

注:以上均系1985年数据。

5、缺少“大交通”管理机制。长期以来,交通运输管理体制基本上是纵向型的,铁路、公路、水路、民航自成体系,未能形成相互配合、协调发展的有机整体,影响了运输潜力的发挥。至今,各种运输方式尚处于自我发展状态,缺乏长远的统一发展规划,运输系统内部的矛盾也无综合交通运输机构进行协调。全省联合运输比较松散,尚未按运输经济特点形成综合运输网。由于有的运输行业管理手段落后,职工业务素质较差,管理方式不适应,影响了经营管理水平的改善和运输效率的提高。

贵州交通运输严重滞后有多方面的原因,而认识上的偏差和决

策上的某些失误则是交通滞后的主要根源。例如在发展国民经济的指导思想中，有时比较注重眼前利益，习惯于短期行为，忽视交通运输部门的先行性和基础性，忽视运输业这个物质生产部门的地位和作用，重视工农业生产，轻视交通和流通，在相当程度上违背了经济社会发展的一般逻辑序列和先决条件。过去，在调整国民经济过程中，本应该加强的交通运输却没有得到应有的加强，反而成为压缩对象，使交通运输本已滞后的局面更加突出，成为调整后经济增长中更为严重的制约因素。

交通运输严重滞后的另一重要原因是建设投资太少。由于财力有限，集中投入大量资金发展交通确有不少困难。近几年尽管资金十分紧张，全省投资比重略有回升，交通建设发展还是较快的。但是相当长一段时期在投资政策和投资结构上却很不合理，交通运输投资与其他部门投资之间的比例安排不当，交通基本建设投资占基本建设总投资的比重明显过低。在全省基本建设投资中，交通运输（含邮电）各个时期所占的比重是：1952年为14%，1957年为41.8%，1978年为9.6%，以后就更低了（近几年情况有所好转）。贵州地方交通建设，有很长一段时期列不上国家交通建设的户头，也享受不到国家的优惠政策，只能通过其他渠道拼凑一点资金，却办不了多大的事情。在“一五”时期以后的30多年中，贵州公路投资共计只有3亿多元，内河投资才7000万元，两项合计还不到基本建设总投资的3%，公路基本上是靠养路费勉强维持通车，很少有钱新建改建公路，对内河的一点投资连维持正常通航都不够。贵州交通运输基本建设投资与工农业投资的比例是不协调的，“一五”到“五五”时期，全省工农业基本建设投资增长了33倍，而交通运输（包括邮电）投资只增长了1.7倍。从交通运输基本建设投资与社会总产值等指