# 新时期我国西部地区交通建设发展的思路与对策

来源：网络 作者：紫陌红尘 更新时间：2024-09-06

*第一篇：新时期我国西部地区交通建设发展的思路与对策新时期我国西部地区交通建设发展的思路与对策刘奕石良清一、引言我国西部地区包括12个省区及直辖市，土地面积约678万平方公里，占国土面积的71%。2024年国家西部大开发战略实施以来，西部地...*

**第一篇：新时期我国西部地区交通建设发展的思路与对策**

新时期我国西部地区交通建设发展的思路与对策

刘奕石良清

一、引言

我国西部地区包括12个省区及直辖市，土地面积约678万平方公里，占国土面积的71%。2024年国家西部大开发战略实施以来，西部地区交通基础设施投资建设规模不断扩大，技术等级和综合运输能力不断提升，基本形成了以公路、铁路为主，航空、内河航道为辅的综合交通运输网络。2024年至2024年，西部地区新建林芝、九寨沟等支线机场23个，铁路营业里程从2.13万公里增长到3.27万公里，增加了1.14万公里，公路通车里程从53.25万公里增长到150.45万公里，增加了97.2万公里，其中高速公路从2024余公里增长到1.86万公里。

西部地区交通基础设施建设的快速发展，对保障西部地区经济社会持续快速健康发展、改善人民生活水平以及促进国防现代化发挥了重要作用。但与东部和中部地区相比，交通基础设施落后仍然是制约西部地区发展的关键因素，对外运输通道数量少，能力不足，基础设施技术等级低，影响了区域资源优势转化为经济优势。因此，在西部大开发第二个十年，国家再次提出要继续把交通建设放在优先地位，构建功能配套、安全高效的现代化基础设施体系，加快形成连通内外、覆盖城乡的综合交通运输网络，提升发展保障能力。

二、西部地区交通建设发展的困境分析

站在西部大开发第二个十年的新起点上，也应看到，西部地区的交通建设仍然面临着很多困境和问题。

1、发展规模之争议

西部地区地域宽广、资源丰富、地形复杂、生态环境比较脆弱、人口分布不均衡，这种经济地理特征决定了西部地区交通建设任务重、难度大、投资大。2024年，我国西部地区综合运输网密度达到23km/km2，相当于全国平均水平的53%；而从人口密度和城镇密度来看，西部地区仅相当于全国平均水平的1/3。未来十年，我国仍将加速在西部地区布局“高速交通网络”，到2024年，铁路网规模将超过5万公里，电化率达到60％以上，高速公路里程将可能突破4万公里。目前我国关于交通基础设施投资建设规模的争议很多，尤其是对于高速公路、高速铁路的大规模规划建设，引发了社会的广泛关注，对于经济发展水平相对滞后、发展不均衡的西部地区更是如此。

对于西部地区交通基础设施合理规模的探讨应采取不同的思路，首先，西部地区的经济发展、人口、城镇分布特征差异很大，既有城镇、人口密集、经济发展水平相对较高的成渝、北部湾等经济区，又有人烟稀少、经济发展落后的地区，路网建设不能以达到与东

部地区相当的路网密度为目标，而应该针对不同区域的特点采取差异化的发展策略；其次，西部地区交通项目建设不能仅以车流量、客货运输量的大小或财务效益的好坏，作为判断高速公路、干线铁路、支线机场等项目决策的依据，而应以西部地区经济社会发展的需求为基本依据，充分考虑新时期西部地区重点经济区建设能源开发和利用、对外开放以及城镇化建设等对交通基础设施运输能力、通达性、覆盖率、等级水平的要求，做到“量需而行”。

2、建设资金之困境

西部大开发以来，国家对西部交通建设投入了大量的资金，2024年至2024年间，西部地区公路、水路、铁路建设累计完成投资2万亿元，但建设资金缺口依然巨大。西部地区地形条件复杂，建设成本高，同时建设项目融资困难。同时“费改税”给地方的公路、内河建设和养护资金落实带来了很大的不确定性，使得交通建设养护需求与当地政府建设资金匮乏的矛盾日益突出。国家对西部重点公路、水运建设项目的补助虽然是东部地区的1.2~1.8倍，但对部分省区依然偏低。

西部当地政府财力十分有限，居民对收费公路、高速铁路、民用航空等费用较高的出行方式经济承受力比较有限，而交通工程建设及养护维修成本却要高于东部地区。因此，交通基础设施建设与运营管理必然要考虑与区域经济基础条件的适应性问题，不能简单地照搬东部地区通过收费回收投资（或偿还贷款）的作法，而应坚持以政府公共投资为主，社会资金参与为辅，保障交通建设资金得到合理有效利用。

3、多元目标的实现

综合交通体系的建设，不仅在于提供高质量的交通运输服务，同时作为国家重要的战略资源，还在实施区域开发战略、改善区域经济发展环境、扶贫、促进劳动就业等方面都发挥了重要作用。与东部地区相比，西部地区交通公益性项目比例较高，交通建设需要承担的社会责任更加重大。因此，西部地区交通基础设施建设中应更多地考虑社会经济多元化发展带来的交通需求多样化特点，将交通建设与区域社会、经济发展有机结合，兼顾交通在引导经济社会发展、促进开发开放、提供均等化的公共服务等方面的多元化目标的实现。

三、新时期我国西部地区交通建设发展的思路和重点

1、西部地区交通建设发展的主要思路

西部地区交通运输发展中的突出矛盾和问题还没有根本解决；但另一方面经济社会发展对交通建设提出了更高的要求，交通基础设施建设任务依然繁重，客货运输对于运输服务质量和交通行业管理的要求越来越高。因此，新时期西部地区交通的建设和发展必须全面转型，主要采取以下思路：

适度超前发展：采取交通建设先行、适度超前发展的战略，通过增量的快速扩张和存量的升级和改善，进一步解决了交通基础设施总量不足的问题，提高有效供给，增强对经济社会发展的支持能力。

跨越式发展：发挥后发优势，吸取东中部地区交通建设发展的经验和教训，避免发展误区，迅速提升发展质量；积极争取国家政策、资金倾斜和重大规划、项目支持，积极融入西部地区新的区域发展战略格局中去，实现跨越式发展。

现代化发展：依靠现代技术创新驱动，全面提高交通发展质量，使基础设施、运输组织与服务、交通管理的现代化水平得到有效提高，加快实现由传统产业向现代服务业的转型。

差异化发展：结合西部地区地域特征，对经济较发达的城市群地区、资源富集区、农村地区、边境地区等分别采取不同的交通资源配置模式和差异化的发展策略。

综合化发展：以构建完善的现代综合运输体系为目标，统筹规划，强化综合协调和衔接配套，合理有效配置交通资源，促进各种运输方式的综合利用和协调发展，提升整体效率和服务质量，形成发展的合力。

2、新时期西部地区交通建设的重点任务

（1）推进外联内通的干线运输通道建设

1）加快推进连接中东部地区的运输通道建设

建立健全东中西部区域协调互动机制，形成以东带西、东中西共同发展的格局，仍然是新时期西部地区经济发展的重要依托。需要进一步加强西部地区同中东部地区，尤其是环渤海、长三角、珠三角等经济发达地区之间的交通联系，建设横贯东中西部的运输通道，提高干线运输通道的等级和能力，强化西部地区同中东部间的交流合作。

2）推进跨境对外运输通道、出海通道、口岸公路建设

西部地区与14个国家接壤，陆地边境线长达12747公里，积极构建新型开放格局是西部大开发的重要战略之一。因此，需要加强对外运输通道、口岸公路的建设，建设连通东盟国家、南亚、中亚、东北亚等国家之间的陆路、海上运输通道，加快修建西部沿边公路，大力推进西部沿边地区对外开放，加强国际河流开发和次区域合作，并依托现有边境口岸城市和边境经济合作区，建立一批边境自由贸易区或经济特区，构筑西部大开放的新格局。

3）完善省际运输通道，提高区域间可达性

为发挥西部公路网的整体效益，还应加强省际协调，加快跨省运输通道的统筹规划和建设，重点构筑和完善快速通道建设，打通省际间断头路和瓶颈路，构筑省际快速对外运输通道主骨架。

（2）加快服务于资源开发、能源运输的交通系统建设

资源开发是西部地区的重要经济增长点，建设国家能源资源开发基地、资源深加工基地、战略性新兴产业基地是新时期西部大开发的重要目标。为将西部地区的资源优势转化为经济强势，应积极通过改善交通条件促进西部地区丰富自然资源、矿产资源的开采、开发和利用，加强西部地区通往资源、能源开发地的干线通道规划和建设，以及主要经济中心、资源能源产地、产业基地间的大能力、高效便捷的集疏运系统建设，为西部地区资源开发提供有力支持。

（3）加快综合交通枢纽建设，推进客货运输资源整合加强对西部地区客货运输枢纽的整合，加快建设衔接紧密、功能完备、布局合理的现代综合交通枢纽站场，采取“统一规划、联合建设、共同使用”的方式实现综合运输枢纽中各交通方式的紧密衔接，统一技术标准，促进机场、铁路车站等大型交通基础设施区域共享，提高综合运输体系的服务能力和效率。

（4）重点经济区率先实现网络化、高速化

城镇化提速将是西部大开发新十年的重要标志之一。为了实现西部地区鼓励和支持有条件的重点经济带、重点城市率先发展、集聚发展、重点突破的战略，在西部地区经济基础较雄厚的重点开发区域，如成渝经济区、广西北部湾、关中—天水经济区等，应率先实现网络化，建设以高速公路、高速铁路为主，航空、水运为辅的高效、完备的综合运输体系，加强核心城市与周边辐射地区之间的快速通道和干线网络建设，以区域核心城市为中心，实现交通运输网络功能由单中心放射型向多枢纽互联型转变，形成对周边地区具有辐射和带动作用的战略新高地。

（5）提高普遍服务能力，加强农村地区、少数民族地区、边远地区交通建设

基本公共服务均等化是构建和谐社会的重中之重。西部交通基础薄弱、欠账多、新农村建设发展压力大。新时期西部交通建设仍应以农村公路交通建设为重要抓手，加强对农村地区、少数民族地区、边远地区交通建设的支持力度，加快形成覆盖面广、通达深度高的农村公路网络，方便广大群众出行，全面实现通达的目标，在有条件的地区适当提高农村公路等级，为农产品的运输提供便利；建立农村客运服务体系，提供较为便捷、舒适、安全的农村公共客运服务。

四、我国西部地区交通建设发展的对策建议

1、统筹协调规划，优化发展结构

紧密围绕西部地区经济社会发展总体战略目标，统筹协调多种运输方式的科学发展，按照实现资源共享与利益均衡以及相互协调配合的原则，在政府部门的主导下，逐步形成多层面的规划协调机制，加强公路、水路、铁路、航空、城市交通在规划方面的协调与合作，合理配置交通资源，优化发展结构，增强发展合力，提升综合交通服务水平。

2、发挥后发优势，提升发展质量

西部地区交通建设中可以充分发挥后发优势，积极吸取东部地区的经验和教训：1）创造条件，低成本引进先进适用的交通建设、管理技术，以较短时间、较小代价缩短差距；

2）采取低碳环保的可持续发展模式，制定较高的节能环保标准，引进节能环保技术和装备，完善节能政策体系。3）学习东部地区先进管理理念和管理模式，对于东部地区交通发展中遇见的问题，如高速公路投融资及收费管理问题、支线机场等的运营管理问题、大中城市交通拥堵问题等，及早采取相应的对策措施进行预防。

3、兼顾公平与效率，降低区域发展成本

充分考虑西部地区经济社会发展水平和阶段性特点，应把改善民生，降低区域发展成本放在突出的位置上，更好地保持交通基础设施公益性特点和社会公共物品的基本属性。增加对西部地区收费公路、铁路干线、支线机场、港口等的建设投入和运营补贴，适当降低收费标准；加强以普通公路为主体的免费公路网络的建设，控制和减少收费公路规模。

4、强化资金保障，完善政府投入机制

资金问题是长期制约西部交通运输业发展的“瓶颈”。新时期西部地区交通建设资金需求依然庞大，需要中央政府通过有效政策扶持与宏观调控机制加以扶持。1）继续保持中央和地方财政对西部交通的支持力度，深化燃油税费改革，完善配套政策，提高财政转移支付比例，增加转移支付规模。在中长期国债安排上，重点向西部地区倾斜。适度增加省级公共财政对交通领域投资的比重，保证公益性项目的建设。2）考虑用部分国家交通建设专项资金对西部地区交通建设实行贴息贷款，增强西部地区使用贷款的能力。3）积极推进西部地区投融资体制改革，多渠道筹集交通建设资金，利用运价浮动、沿线土地开发等优惠条件，采用合资合股等多种形式，进一步拓宽资金渠道，实现投资主体多元化。

参考文献：

[1] 汪阳红.“十二五”时期促进我国区域协调发展的重点[J].宏观经济管理，2024年7月.[2] 李坤.促进交通运输又好又快发展[J].宏观经济管理，2024年1月.[3] 王青云.关于制定“十二五”时期我国区域战略和区域政策的一些思考[J].宏观经济研究，2024年7月.[4] 阮加，刘延平.西部地区交通经济带问题研究[J].综合运输，2024年8月.作者简介：刘奕，1982—，女，北京大学光华管理学院应用经济学流动站博士后，博士毕业于北京交通大学交通运输学院，主要研究方向交通规划与管理、区域发展规划研究。本论文主要依托于交通运输部“十二五”规划重点研究课题《西部地区十二五时期交通发展的阶段性特征研究》。作者联系方式：06114165@bjtu.edu.cn，\*\*\* 作者单位：北京大学光华管理学院，交通运输部规划研究院。

**第二篇：我国旅游交通现状与发展对策**

我国旅游交通现状与发展对策

2024-02-2

4一、我国旅游交通发展现状分析

广义旅游交通是指以旅游、观光为目的的人、物、思想及信息的空间移动，它探讨的对象包括人、物、思想及信息。狭义旅游交通则将讨论对象限定在人或物，通常指为旅游者实现旅游，从出发地到目的地，以及目的地内进行游览再回到出发地，整个旅游活动过程所利用的各种交通运输方式的总和，包括各种交通设施以及与之相应的一切旅途服务。旅游从本质上说包括旅行和游览两方面的内容。一般而言，旅行仅仅是手段，游览才是旅游者的真正目的，旅行是必须的，旅游交通也是必须的。这对旅游者而言，就意味着旅游交通在一定程度上存在着主观上的不必要和客观上的必须之间的矛盾。因此，为了增加旅游者对旅游交通的认同程度和满意度，促进旅游业持续、健康发展，就必须弱化该矛盾。

以旅游为目的的出行，在出行方式、目的地、路线的选择及出行链的构成等方面和其它目的的出行有着较大的不同。由于经济发展水平、基础设施的完善程度及历史文化等原因，同样的观光出行方式会因国家或地区的不同而不同。

我国是一个历史悠久的文明古国，拥有得天独厚的旅游资源，世界级和国家级旅游资源遍布全国。随着国民经济与旅游业的繁荣，我国加大对旅游交通的投入，改善了交通基础条件，为旅游经济发展创造了较好环境。常规旅游交通方式包括公路、铁路、航空、水运4种。近20年来，一种既适于在山地、水域或山水相间的复杂地形区内应用，又能满足旅游者需求的交通方式——客运索道交通在世界各地悄然兴起，迅速发展。客运索道交通已成为旅游地内主要交通方式和地区旅游交通收入重要组成部分。加之众多国际航空公司提供多条飞往中国的航线，为海外旅游者来华及国内旅游者提供了交通保证。

1、公路旅游交通

公路旅游交通是最普遍、最重要的短途运输方式，该方式所占比重高达66%—69%。其特点是灵活、方便，能深入到旅游点内部，短途旅行速度快，公路建设投资少、工期短、见效快，但运载量小，受气候变化影响较大，安全性能较差，排出的尾气对大气有污染。截至2024年底，全国公路总里程180.98万公里，其中国道里程12.79万公里、省道22.34万公里、县道47.29万公里、乡道89.83万公里、专用公路8.73万公里，分别占公路总里程的7.1%、12.3%、26.1%、49.7%和4.8%。我国交通规划中公路主骨架包括总长约3.5万公里、纵贯东西和横穿国境南北的“五纵七横”12条，主要由高等级公路组成的国道主干线。“五纵七横”国道主干线确保在2024年全面建成，建成后可覆盖10多亿人口，东部地区平均30分钟上高速，中部地区平均1小时上高速，西部地区平均2小时上高速，全国所有省会城市、83%的50万以上人口大城市和74%的20万以上城镇人口中等城市，以及机场、铁路枢纽，都将被高速公路网连接起来。

2、铁路旅游交通

自建国以来，我国铁路一直保持着较快发展的势头，是国内旅游者选用的主要交通方式。铁路旅游交通具有客运量大、票价低、受气候变化影响小、安全正点、环境污染小等优点，但也具有造价高、修筑工期长、受地区经济和地理条件限制等缺点。1997年4月1日，全国铁路开始第一次大提速，经过5次提速，目前已提速到160公里／小时，个别

区段达到200公里／小时以上。火车提速使旅途时间大大变短，随着铁路跨越式发展，铁路运行时间还有缩短的可能。

3、水路旅游交通

水路旅游交通是固定的水域或固定的航线上，使用船舶运载游客，或在船上沿途观光，或在一个到数个观光地停泊上岸观光游览的交通方式，具有经济、舒适、安全等优点，但速度慢、准时性差。

2024年，我国完成水路客运量1.7亿人，旅客周转量63亿人公里，在综合运输体系中所占比重分别为1.08%和0.46%：水路客运平均运距36.8公里。到2024年，全国水运主通道总体布局规划是发展“两纵三横”共5条水运主通道：“两纵”是沿海南北主通道、京杭运河淮河主通道；“三横”是长江及其另要支流主通道、西江及其主要支流主通道、黑龙江松花江主通道。除沿海南北主通道外，内河主通道由通航千吨级船队的4级航道组成，共20条河流，总长约1.5万公里。这些主通道连接了17个省会和中心城市、24个开放城市和5个经济特区，使之成为沿海南北、沿江工业带经济发展服务的航运体系。同时结合水资源综合利用工程，渠化航道，提高标准，改善航运条件。

4、航空旅游交通

航空旅游交通方式在远距离国际国内旅游中处于绝对垄断地位。其优势在于快捷、舒适、安全、灵活，航线的开辟不受沿地面的各种天然或人为障碍的限制，但是票价高，空港占地面积大，用地条件高，飞机起落噪音污染严重，机场要建在远离市中心的地区，航空运输存在着最小飞行距离的限制(空中直接距离200公里定为开办航线的最小经济半径)，易受天气条件制约。

1990—2024年，国内航空客运量的逐年增长速度在25%以上。2024年，中国航空运输业定期航班航线总数达1176条，航线里程163.8万公里，国内航线1015条，通航132个城市，国际航线161条，通航32个国家和地区的67个城市，旅客运输量达到8594万人次，比1978年增长36倍，年均增长率为16.3%，其中运输总周转量的增长速度是同期世界民航增长速度的3倍以上；中国航空运输在国际民航组织缔约国中的排位，按旅客周转量计，由第37位上升为第4位。

5、索道旅游交通

客运架空索道(简称客运索道)是利用架空绳索支承和牵引客车运送乘客的机械运输设施。游人进出景区交通通道有汽车公路、步行盘道、架空索道3种形式。客运索道倍受青睐，原因是其独有的特点：对自然地形适应性强，爬坡能力大；能缩短运输距离，受气候条件的影响较小，基建费用省、能耗低；采用电力驱动没有三废的排放以及噪音的污染，维护简单，容易实现机械化、自动化操作，劳动定员少。我国的客运索道是伴随着旅游业兴盛而发展起来的，从无到有，各种客运索道的形式也趋于完备。

二、我国旅游交通存在的问题

1、基础设施滞后现象严重

旅游活动是实现旅游者在空间的位移及暂时的逗留。它既需要一定数量和一定质量的交通及设施保证，又需要同步的劳务服务。我国不少重要旅游区(点)的专用联系路线质量差，使旅游景区的可进入性降低，游客进出受到限制。尤其在春节、五

一、国庆3个“黄金周”的旅游高峰期间，旅游交通运力远不能满足要求，容易出现游客买票难、乘车难等系列交通问题。如不妥善解决交通路线及客运设施滞后现象，不仅会引起“黄金周”假日旅游市场的萎缩，而且影响我国在国际上的旅游形象。

2、交通服务质量令人忧虑

国内旅游者对各服务环节的满意程度较低。其中对交通满意者仅占54.1%，不满意者占19%。满意程度远低于国家规定的85%以上的期望值指标，不满意程度却远超过10%的期

望值指标。

3、各地区间发展极不平衡

西部地区与东部地区相比，二级以上公路比重差距加大，高级、次高级路面里程比重低21个百分点，县乡公路无路面里程和等外公路里程比重分别是东部地区的2倍和3倍。西部地区集中了全国不通公路的乡镇、行政村数量的85%和50%。

4、信息化工作进展较缓慢

各级行政主管部门推动行业信息化的方式和手段不足，面向社会提供信息服务的力度不够：信息资源没有被有效利用，复合型管理和建设人才，尤其是旅游交通专业人才匮乏。

5、旅游交通发展障碍重重

旅游交通发展障碍有：一是旅游交通道路建设筹资障碍，市场经济条件下的企业追逐“立竿见影”的投资回报，不愿对旅游交通建设作长期投资I二是旅游交通道路建设主体模糊障碍，专线道路建设的主体不明确，一些旅游专线成为断头路或路况差，旅游区(点)的整体形象受到损害，三是旅游区管理体制障碍，有的国家级风景名胜区，山上、山麓、山下、区内，各有各的“婆婆”，各行其政，相互制约，四是旅游交通发展与环境保护矛盾的障碍，在旅游交通开发建设中，只注重缩短空间距离、节约直接成本，而忽视构成旅游资源的核心成分一一自然生态环境可能被永久破坏；五是旅游交通价值观错位的障碍，旅游商们尽可能地聚集资源，不惧风险地搞高级宾馆酒店建设、搞人造旅游景观开发，对旅游交通的前景缺乏忧患意识，对旅游交通的建设采取冷漠的态度。

三、我国旅游交通发展对策

中国国家旅游局2024年的中国旅游主题定位为“中国百姓生活年”，这意味着旅游在中国将大规模进入普通百姓家庭，真正成为日常消费。世界旅游组织预测，到2024年，中国将成为全球最多人前往的旅游热点，成为世界上最大的旅游国。这意味着中国旅游业及旅游交通业将迎来更多的机遇和更大的挑战，所以对旅游交通进行系统的研究是非常必要的。我国要对旅游区道路规划与设计问题，城市旅游与交通问题，旅游交通定量分析问题，旅游交通科学发展观等理论体系尽快开展研究。

1、改变观念，树立以路兴旅思路

旅游交通业是制约旅游业发展的主要“瓶颈”。由于我国旅游景区分散，旅游交通条件与旅游景区脱节的矛盾比较明显，因此要加大对旅游交通投入，改变传统观念，要树立“要兴旅，先修路”的思路，想方设法，利用各种渠道，给旅游交通来个大的投入，促进旅游业大发展。

2、改善经营，完善旅游交通服务

旅游交通的服务对象是游客，必须适应游客多方面的需要，把“方便、快捷、安全、舒适”作为旅游交通的服务宗旨，不断改善经营，提高服务质量。因此，旅游交通部门应以游客为核心，以便利为原则，以舒适为目标，达到安全、可靠、便捷、有特色，通过引进中高档的旅游车辆更新交通工具，加强运输管理，为游客提供安全舒适优质的服务。

3、理顺关系，做好协调管理工作

发展旅游交通业不是旅游部门能独立完成的事情。从旅游交通规划、建设到运输管理，涉及到许多部门和机构，如规划局、交通局、公交公司、航空公司、水运公司、铁路、公路和交警大队等。因此，应该在当地政府的统一领导下，理顺各方面关系，加强与这些单位的合作。只有从规划、建设到管理都得到这些单位的支持和配合，才能促进旅游交通业健康、永续的发展。

4、运用科技，实现管理的自动化

以公路运载为例，各项组织管理工作，包括客流预测、车辆调度监控、运载工作的统计分析等，不少国家已采用计算机进行。移动式无线电通讯技术的采用，为旅游交通的调

度管理、信息传递提供了极好的手段。计算机技术运用在航空运载管理更为普遍，引入以效益控制为目标，建立客运、航班计划、机场信息、综合业务等的管理决策系统。我国的旅游交通管理在运用现代化管理技术方面与国外先进国家相比，仍存在着差距，要迎头赶上。

5、挖掘潜力，提高经营管理效益

以铁路运载为例，可从编组人手，适当提高列车编组数，在增强机车牵引能力、提高司机驾驶技术的基础卜，争取多挂几节车厢，挖掘已有设备、车辆和人员的潜力，增开一些车次。在航空运载方面，很多航班中采取开放前舱、增加客机座位，从而在不增加班次、不增加飞机的前提下，使营运效益大幅度增长。努力挖掘潜力，向组织管理要运载能力、运载效益。

6、遵循原则，进行旅游交通规划

科学的旅游交通规划应遵循市场导向原则，创造便于游览、舒适、快捷、安全的旅游交通条件，以及“旅速游缓，旅短游长，旅中有游，游旅结合”的旅游交通环境。为适应城市经济社会的发展和城市建设的需要，旅游交通还要遵循适当超前的原则，科学合理地规划。

旅游交通规划包括对外交通系统和区内交通系统两部分。对外交通形成铁路、公路、水运、航空相结合，具有足够容量和应变能力，高效率、多功能、立体化的综合交通运输体系；区内交通主要游览路线能够便利通达各景点，保证使大多数旅游者能充分领略旅游地的精华部分。若在景区修建索道，对其选线要进行反复考察，避开主要观赏景点，力争对景区的影响降到最低限度。加强综合交通规划，加快高速公路和主干线及出入口建设；加快铁路规划建设，扩大铁路客运站容量；挖潜改造水运交通，积极发展海港；积极发展航空运输，提高运力，切实注意保护好机场的周围环境，增辟国内和国际新航线，增加航班。

**第三篇：新时期产业发展思路**

新时期富禄产业发展的思考

三江县2024年中青班学员吴清德

富禄乡是三江最边远经济发展最薄弱的乡镇之一，90年代中因盛产杉木而闻名一时，财政收入因而达到顶峰，年最高财政收入达100多万元，在全县排到中等水平，农民收入也曾一路风光，但林木周期性比较长，砍完一次再到第二次成材得等二十年以上，因而90年代的大砍伐，严重破坏了生态和劣夺资源，给现在酿造成很大的贫脊。该乡要想摆脱落后面貌，就必须做强以农业产业为主、其它产业为辅、多产业共同发展的产业化兴乡之路。

一、富禄乡产业发展的现状和形势

富禄乡少数民族聚居的山区乡，群众思想比较落后，发展农村经济步伐缓慢，现农民收入主要以劳务输出收入为主，每年人均纯收入中劳务输出收入差不多占了一半，出现了家里家外都等靠外出打工的收入来开消，积累资金相当困难，发展农村经济严重缺少经济基础，所以群众思想意识还是没有得到很大的改变，因此传统的发展思想很难以解决富禄落后的面貌。

富禄乡的传统农业产业就其发展来看，相对落后于我县东部乡镇。其一，传统农业产业是以种植业为主，水稻油茶杉木是富禄乡农业种植主导产品，占85%以上。其生产方式及经营观念较为落后，所提供的产品也多为初级、低附加值的产品；其二，农业企业涉及面窄而小，先进技术含量低，规模小，部分企业生产工艺陈旧落后，技术装备低，生产经营模式仅注重生产而轻产品开发，市场销售上能力小，品种单一，服务理念落后，在市场竞争中，具有明显弱势；其三，农业服务业和其它产业发展相对滞后，产业关联度不高，随着市场开放力度加大，人们生活水平的 1

提高，消费产品的工艺更为细致，制作精密，现代技术含量高，依靠传统生产工艺难以夺得市场份额和消费者青睐。

二、富禄乡产业发展优势

富禄乡地理位臵不差,榕江河由西往东,惯穿全境,而富禄河段落差较大,储备了丰富的水资源，利于水电开发；富禄是少数民族乡，民族服饰丰富多彩，民族节日多，民族风俗独特等，具备丰富的旅游资源；富禄人口密度相对较大，农村人口多，山多田少，这适合于发展劳动密集型农业产业发展和手工轻工业。

三、富禄乡产业发展的思路和对策

富禄是一个九山半水半分田的农业大乡，山地多，水田少，人口多，人均土地面积相对少，这是该乡的基本乡情。要发展壮大乡镇经济，实现向农业强乡的跨越，争做榕江片崛起的生力军，全面建设小康社会和社会主义新农村建设，没有乡村经济的发展壮大是不可能的，乡村经济发展在全乡发展大局中的基础作用举足轻重。因此，要实现全乡经济社会的全面、协调、可持续发展，摆脱贫困面貌，就必须坚定不移地抓好产业的开发、引导、扶持。要从全局和战略的高度，提高认识，切实增强全乡干部群众的责任感和紧迫感，将该乡经济社会发展作为全面建设小康社会和社会主义新农村的重要抓手。

1、富禄是山区农业大乡，劳动力资源丰富，很适合茶叶产业发展，依托三江茶叶逐步壮大，市场前景乐观，大力加强发展茶叶。

——以点带面，推进富禄茶叶种植规模。这几年来该乡党委政府也下了很大力气抓茶叶生产，建立了高安村连片300亩优质

茶叶示范基地，以点带面，重抓点上，面上全部铺开，目前全乡种植茶叶1630亩，其中归述村350亩，岑洞村200亩，纯德村250亩，大顺村80亩，岑旁村200亩，高安村400亩，高岩村150亩，2024年采茶叶面积1000亩，农民也开始有点收入，茶农对种植茶叶充满信心，逐步走向良性发展。但全乡种植面积太散，不足以供足茶叶加工大厂源料，必须重抓一到两片基地规模种植，建立一到两个大型加工厂，带动全乡茶叶产业发展。

——建设茶叶加工厂，提高加工质量。种茶是前提，加工是关键，提高茶叶加工品质，增加茶叶产值，是最好的调动群众种植积极性的武器。富禄茶叶种植均在沿榕江两岸的半山腰上种植，常年云雾缭绕，昼夜温差较大，茶叶品质优等，但富禄种茶起步慢，本地群众数质较差，加工方法和技术落后，加工质量低，加上321国道修建，交通不便，提高了销售运输成本，在一定程度影响了群众的积极性。因此，当前富禄乡的茶叶产业必须着力于茶叶种植与加工技术培训，培训农民种茶护茶技术，培养本土茶叶加工高手，引进一到两个外商投资或合资开办的优等茶叶加工大厂，进一步提高加工质量，实行茶叶精加工,打造优质茶叶品牌,打开良性销售渠道。

2、巩固和改进油茶林基地。油茶树是世界四大木本食用油源树种之一，是寿命长、分布广的生态经济林种。茶油是营养丰富的优质食用油和营养保健油，市场前景十分广阔。目前富禄乡有油茶林面积

5.6万亩，但是，油茶生产技术落后，没有深加工，以出售原料为主，效益低，大部分产品处于“自产自销”状态。以三江县创建全国优质茶油生产加工基地为契机，巩固和扩大富禄乡油茶林种植面积，提高油茶的经济效益，促进农民增收。一是对油茶低产林改造，对老茶油林进行改种优良品种，对低产幼茶油林改造；二是对油茶加工企业予以政策倾斜和扶持，进行技术改造和创新，扩大加工能力。通过“企

业＋基地＋农户”的模式，促进茶油产业化的发展。

3、开发富禄大糯资源，建设特色农产品基地，以“大顺大糯”为品牌，打造优质农产品销售渠道，提高农产品市场价值，增加农民收入和财税收入。

富禄乡气候环境优越，是种植优质糯谷的好地方，出产的“大顺香糯”米质洁白，蒸煮食用清香味浓、柔软可口，过夜不生硬等，在当地农村只要有一家蒸煮全村飘香，老幼病弱食用，可以强身健体。据当地老人口传，自北宋以来，曾是朝庭皇宫之贡品，70年代曾获广州食品博览会金奖，可是长期以来，由于信息不灵，只在附近范围内当作地方土特产来销售，都是以自备口袋来购买，散装出售，虽然每年外销上几十万斤，但销售价格比与超市里的普通大米还要低，这表现出目前“大顺大糯”，只是普通的土特产品，还成不了商品，因此引进资金和老板来加工包装“大顺大糯”群众很期待，从加工环节上进行精加工，增加外观美，并进行小包装，注商标，提升其所具有的市场价值，加工包装“大顺大糯”品牌，把“大顺大糯”这个名字推上市场，好产品就让市场记住她，这是增加农民收入，提升本地品牌的一条良好渠道，既是富禄今后农产品生产发展的优势所在，同时也是增加地方财政税收的有效渠道。

4、开发利用水资源，集水电、交通、旅游于一体。榕江河所经富禄地界有15公里，水流落差较大，适合水电开发，在高安至富禄地带，建设一座水电站完全可以。富禄目前交通不方便，榕江河把全乡割成两半，北面有321国道经过，北面的村寨可以直通大公路网，而南面的7个村委村级公路基本是断头公路，这也是当地建设和产业发展的困难所在。水电站建设后，既能增加乡财政收入，更是疏通南北交通网。

5、发展旅游业，打造“三月三”品牌，挖掘高安村侗族大歌

等，重抓花炮节和少数民族农家乐旅游建设，从服务业方面来增加农民收入。

——富禄具备丰富的旅游资源。富禄“三月三”民族传统花炮节，历史悠久，民族文化浓厚，单自“三月三“这天每年来自四面八方的游客有数十万人，原先（清朝时期）举办花炮节是为了促进当地农产品交易，当时给富禄镇（集镇）也带来不少的商机，富禄人也曾一度的辉煌。随着时代的发展，“三月三”浓味依然，游人来了，虽然没有给富禄留下什么，也没有为此而拉动富禄的经济发展，但也看到这蕴藏丰富的资源，是发展旅游的头号品牌，只是目前还没有有效地开发和运用，这也是富禄的优势所在。

——富禄具有发展旅游优势。目前桂林至黎平侗寨旅游线路很旺，途经富禄，得却没有停留在富禄，今后富禄将从旅游方面入手，积极进行优势资源开发，把“桂林—黎平”侗寨旅游线变为“桂林—富禄—黎平侗寨”，把富禄建设成为旅游强乡。一是政策鼓励群众加大民房改造，把农家建设成农家宾馆；二是做好地方建设规划，清洁环境卫生，突出民族特色；三是充分开发民族文化资源，把以高安为主的侗族大歌、苗乡的传统芦笙表演、独具特色的民族服饰等，有效地传承和推广。积极为游客创建良好的旅游环境，让游客来了不急走，来了还想来，从而拉动富禄旅游业、服务业的发展，增加地方农民收入。

随着我县“三高”建设的推进，三江迎来了新发展，作为三江一员的富禄，是远离城市的山区乡镇，交通相对落后，发展工业没有优势，必须立足本地资源，通过做好山水文章，充分挖掘本地优势，壮大茶叶产业，建设特色农产品基地，促进旅游业发展，在新的形势下，把富禄建设成为集青山绿水、特色农产品基地、旅游旺地的独具特色乡镇，富禄将会迎来新的经济腾飞。

**第四篇：浅析\*区城镇建设与发展的思路和对策**

论文摘要

随着\*\*市经济发展速度的加快，铁山港区作为\*\*市的辅城，发展是政府的头等大事。铁山港区是广西的具有天然优势条件的工业港口城市，有区位、地理和深水良港的优势。本文试图通过分析铁山港自然条件、建设现状和经济形势，通过深入调研与思考，就如何加快铁山港区城镇建设与发展，谈几点粗浅的看法。

[关键词] 铁山港区 城镇建设与发展 思路和对策

在九十年代初期，受大\*\*经济的辐射带动和影响，铁山港区曾经飞速发展。在这段发展热潮中，修建了长41公里的北铁一级公路，完成了北铁110KV输变电工程、新龙燃气码头、起步码头、5万吨自来水厂井群等基础设施建设。但在接下来的十多年里，铁山港区的经济产业结构基本以农业经济为主，工业总产值大大低于农业总产值feisuxs-www.feisuxs互联网最大文秘资源网，经济结构落后，工业基础十分薄弱，经济发展缓慢。本文试图通过分析铁山港自然条件、建设现状和经济形势，通过深入调研与思考，就如何加快铁山港区城镇建设与发展的思路和对策，谈几点粗浅的看法。

一、铁山港区城镇建设发展的优势及建设现状条件

（一）、自然优势条件

1、区位优势：铁山港区位于北部湾东北部，西距\*\*市中心城区41公里，是\*\*市辖行政区。铁山港区辖南康、营盘、兴港三镇，总面积394平方公里，人口15.5万人，海岸线总长50公里，滩涂80平方公里。

铁山港地理位置优越，背靠大西南，面向东南亚，南与海南省隔海相望，西濒越南，处于一城系四南的重要枢纽位置，是我国大陆上离欧洲、非洲、中亚、西亚最近的港口, 是广西沿海唯一具备海陆空立体交通通道，最适合建设大型工业港口的临港工业城市。

2、自然港口优势：铁山港有天然的港口条件，丰富的岸线资源，具备优越的建港条件。铁山港是一个狭长的台地溺谷型海湾，形似喇叭状，水域南北长约40公里，东西宽约4公里，是华南地区自然条件最优越的天然深水良港。建港优势主要有以下两个方面：

（1）是天然的深水航道。铁山港有东西两条深槽，为天然航道，航道底宽500--1000米，水深10--22.5米。航道条件非常优越，从涠洲岛附近至铁山港港口近60公里长的外航道，天然水深均超过16米，对十万吨级航道而言，不必开挖，为天然深水航道，对二十万吨级航道，开挖度仅1—2米。由于铁山港纳潮量大，落潮流速大于涨潮流速，潮流流速小，港内波浪小，泥沙动力条件较弱，加上无大江大河流入，泥沙来源少，因而港口建成之后，港池航道易于维护。有关数学模型试验表明（南京水利科学研究院河港研究所，《泥沙淤积分析研究报告》，1994年4月）：航道开挖后，码头港池的年回淤量仅为0.07米，港内主航道稳定后年回淤量为0.04米。铁山港是华南沿海潮差最大的海区，最大潮差5.37米，可利用乘潮水位在3米以上，船舶可乘潮进出港区，从而大大降低港池和航道的开挖费用。

（2）有丰富的岸线资源。根据铁山港港口有关资料的研究，铁山港两岸可利用建码头岸线长约53公里，其中铁山港区所在的西岸建港线总长25公里，深水岸线6公里，整个铁山港可建1—20万吨级的深水泊位200个以上。铁山港底质为砂质沉积物，无礁石，滩涂面积达80平方公里，易于通过大挖大填形成人工岸线和港池，港口建设工程造价低，建设周期短，而且，铁山港的大风雨、大雾等灾害性天气时间短，可作业天数每年可达330天以上，建设大型工业港口有得天独厚的自然优势。

3、土地资源优势：铁山港地处滨海平原，地势平坦开阔，海拔高度20-30米，村庄分布稀少，土地以林地和旱坡地为主，约占2/3。铁山港的地基承载力较高，允许承载力20—40吨/M2，该地区地震烈度为6度，根据地震部门有关资料显示，铁山港区有史以来从未发生过破坏性地震，适宜建高层建筑及成片开发建设大型工业项目。

4、充足的淡水资源优势：铁山港区地表供水水源为南流江和合浦水库群，合浦水库为全国七大水库之一，集水面积1204平方公里，多年平均来水量9.5亿立方米，总有效库容为6.28亿立方米。从旺盛江水库东岭控制闸引至铁山港水厂仅需铺设输水管道19.5公里。铁山港地下水资源丰富，地下水勘察资料表明，供水可达50×104 M3/天，水质符合国家饮用水标准。铁山港地区地质结构优良，根据科学论证和\*\*市开采实践表明：开采地下水不会导致地面沉降；在地下水允许开采量范围内，合理布井，不会引起海水入侵的发生。

5、便捷的立体交通优势及可靠的供电保证：铁山港空运交通有\*\*飞机场，对外连接公路有北铁一级公路及正在建设的营盘至闸口滨海公路，还有明年即将动工建设的与合浦至山口高速公路相接的三塘至闸口二级公路，合浦至河唇铁路相接的合河铁路铁山港支线预计明年将动工建设。自治区已经把铁山港的进港公路、5万吨级起步码头、15万吨航道疏浚等项目列入临海工业基础设施大会战项目，已进入建设阶段。电厂3.5万吨级航道疏浚已经通过验收投入使用。已基本从海、陆、空三个方面构筑了铁山港便捷的立体交通优势。而已完成投入使用的北铁110KV输变电工程和已建成投入使用的\*\*电厂给铁山港工业的发展提供了可靠的用电保证。

（二）、铁山港区城镇建设现状条件分析

前面已论述，铁山港有优越的天然良港，有广阔的土地资源和充足的淡水资源等优势条件，但十

合作入股，或通过企业化运作，筹备组建股份制企业进行港口开发经营，并争取包装上市，以获得更多的资金用于港口码头的建设运营。

推进港口建设，规划是龙头，认真分析铁山港区的港口建设条件，做好港口规划，是港口科学合理开发建设的关键。根据交通部第四航务工程勘察设计院的研究报告，铁山港区所在的西岸为首期开发岸线，拥有可建港岸线长25公里，根据深水深用、浅水浅用的原则和陆域条件，港口岸线利用规划可分为以下几部分：

1、铁山港西岸湾口处的啄罗口至坡尾底-10M以上的深槽长6公里，其中2.8公里水深15-22.5M，是最好的深水岸线，规划为大型临海工业区，作为石油化工及钢铁厂基地，建大型原油泊位、矿石泊位及钢铁泊位，此段天然岸线可建5-15万吨级大型深水及中型泊位60-85个，本区陆域由挖沙吹填而成。

2、坡尾底以北至北暮盐场的岸线规划为商业港区，规划港口岸线长6.3公里，可建大中型泊位25-35个，岸线采用大挖大填的形式形成。

3、北暮盐场至石头埠为第二段商港利用岸线和港口起步区，该段岸线上已规划了5万吨级的起步码头、大型的国际客运码头，电厂5万吨级煤炭码头、3000吨级的重件码头。

4、石头埠至新龙码头2.5公里范围的岸线规划为危险品业主码头和船舶修造岸线。

5、葛麻山以北6公里范围内的岸线规划为船舶工业、冶金、机械、化工、建材、航务利用岸线。

（三）、更新观念，抢抓机遇，努力推进工业化进程

根据党的十六大精神,基本实现工业化,是我国在新世纪头20年经济建设的主要任务之一。工业化是人类社会发展过程中的必经阶段,是传统农业社会向现代化工业社会转变的过程,是从不发达经济向发达经济的演化。工业化是铁山港区经济发展的必由之路。

铁山港区建区于1994年，建区时间短，产业结构单一，工业基础差，产业结构以农业为主，规模企业少，目前有生产能力的也仅有南康糖厂、赤江陶瓷厂等为数不多的老企业，工业总产值大大低于农业总产值。虽然工业在近几年呈现逐年增长的势头，但也只有10%左右的增幅，仍落后于总体经济17%的增长。铁山港区建区十多年来，基本没有什么具有较大影响力的工业项目，\*\*电厂的建设也是一波三折，经历了多年的停工后才于2024年下半年复工建设。许多上规模的对铁山港区有较大影响的工业项目进展缓慢，由于没有大工业项目的支持，铁山港区的工业化进程举步艰维。工业目前还是铁山港区经济的薄弱点。铁山港区要发展，就必须要凝聚起艰苦创业和团结务实的精神，更新观念，抢抓机遇，真抓实干，努力推进工业化进程。

1、认清形势，走一条切合铁山港区实际的新型工业化道路。要根据铁山港面临的历史发展机遇和自身拥有的自然资源优势，以及世界经济全球化的趋势，确立立足工业，以港兴区的发展战略。以港口为依托，以招商引资为突破口，以发展临港石化工业为龙头，以优化投资环境为保证，以科技创新、体制创新为动力，着力构建临港工业型、海产品加工型为主的有铁山港特色的工业体系，迅速壮大工业经济总量，走一条切合铁山港区实际的新型工业化道路。

2、解放思想，加大宣传力度，创造良好的氛围。解放思想、加快工业发展的大宣传、大发动活动，通过多种形式，广泛宣传发动，使广大干部群众明确发展工业的目的和意义，找差距、树信心、鼓干劲，树立敢想、敢干、敢为人先的艰苦创业精神和创新意识，努力形成“人人讲工业、个个谈发展”的良好氛围。牢固树立“你投资、我服务，你发财、我发展”的招商理念和“人人都是投资环境”的共识。

3、优化投资软环境，增强铁山港区投资的吸引力。一是转变政府职能，把工作重点放到为经济发展和提供良好环境和优质服务上。二是转变机关工作作风，提高行政服务质量，简化办事程序，提高办事效率。三是大力整顿经济秩序和法治环境，积极建立有利于经济建设发展的环境，努力在铁山港区营造一个公平、公开、公正的市场经济发展环境。

4、狠抓重点项目建设，促进工业化进程。在推进工业化进程中，把重点项目建设作为切入点和支撑点。\*\*电厂二期工程已准备动工建设，中石化投资130亿元建设的800万吨炼油厂及总投资95亿元的LNG液化气项目，前期工作进展非常顺利，码头、原油库区、厂区的征地已经完成，厂区围墙已于近期开始动工建设。总投资139亿元的林浆纸一体化项目，初步选址定在铁山港区，已完成可研及评审工作。广西液化天然气（LNG）利用项目，选址定在铁山港区，已完成可研及初步论证工作。\*\*恒久码头项目、哈纳利油气项目已到位大部分的建设资金。有意向在铁山港投资的大财团有美国的摩根·斯坦利亚洲及远东第一财务公司、美国史坦富资本有限公司、马来西亚德昌国际集团、中坚集团、韩国东远集团旗下的新加坡科胜公司等一大批中外知名企业，投资的项目包括有改性沥青、S型板材、钢铁等大型项目。政府将密切关注项目建设情况，加大招商引资力度，促进项目的建设。以上项目建成后，铁山港区工业化的进程将实现历史性跨越。以广西炼油项目对港区总体经济影响为例，简要分析重点项目建设对促进工业化进程及经济发展的巨大推动作用。

广西800万吨炼油项目对铁山港区的经济影响可以分为两个阶段进行分析。即建设期及投产期，具体分析如下：

1）建设期

在炼油项目的建设期内，按其可研报告来分析，需要完成的建设投资为815654万元，建设期为三年，估算每年平均完成投资271884万元，铁山港区的固定资产投资在炼油厂进入建设期后将有突破性的增长，如表

3.1.4所示。

表3.1.4单位：万元

1999

2024

200

1200

22004预计

2024年均增长

固定资产

投资

2870

3850

6616

16482

281184

179.1%

炼油厂

建设期

271184

由此上表可以预见炼油项目的建设期内对铁山港区的经济增长推动是如此巨大，将给铁山港区带来历史性的飞跃，如果考虑到炼油厂的建设带动下游产业的发展，其推动效益将呈直线增长。

2）投产期

在炼油项目投入生产运营后，第一年开工率为80%，形成产值1406813万元，第二年后开工率可达100%，可形成产值1758517万元，如表3.1.5所示。

表3.1.5单位：万元

1999

2024

2024

2024

投产1年预计

投产2年预计

工业总产值

59297

67494

69849

78962

150681

31858517

炼油厂

生产期

1406813

1758517

炼油项目投产后将在短时间内将铁山港区的工业总产值推上新台阶，并在此后的相当时期内保证在一个稳定的水平，是铁山港区工业发展有力的支撑。通过以上对广西800万吨炼油项目对铁山港区的经济影响的分析，我们很容易可以看到，抓紧跟踪和服务好重点大项目对铁山港区是如何的重要。这些项目的顺利建设对推动铁山港区工业化的发展有如重型炸弹的作用。

5、立足铁山港区的实际，项目建设“抓大不放小”。即在铁山港区发展外延上，立足于铁山港区工业化尚处于前期阶段的实际，在项目建设时要本着先发展再完善、先发展再提高、先发展再规范的理念，坚持项目建设“大中小一齐要，高中低一起上，内外资一样引”。不论企业规模大小，不论技术含量高低，不论资金主体成份，不论资金入股构成比例，只要项目产品有市场、有效益、有税收、有就业，有利于地方发展，又不对环境造成大的污染，都敞开大门，积极引进，鼓励发展。

（四）、以小城镇建设为核心，积极推进铁山港区城镇化

城镇化是工业化的必然结果，也是工业化可持续发展的必由之路。一个区域工业的存在和发展，需要大量的人力资源、集中稳定的消费群体和市场、需要形成合作紧密的配套产业链、相当规模的经济总量支持和一定规模的经济效益，城镇化就是这种需要的结果，也是这种需要不断得到满足的条件。城镇化进程同样是现代国家进行公共管理的必然要求。城镇的人口相对集中，便于社会统一管理、统一规划、统一教育，降低社会管理成本，提高社会管理的有效性。同时，城镇化也有利于公民劳动、教育以及政治、经济权利自由等等得以充分实现和有效维护。

近几年，是广西城镇化发展最快、最好的时期，全区城镇化水平已由1997年的19.7%增加到2024年底的33%。铁山港区的城镇化水平虽然比广西的平均城镇化水平略高，但比全国平均城镇化水平38%还低几个百分点。铁山港区区辖三个镇南康镇、营盘镇和兴港镇。当中，三个镇只有南

**第五篇：浅析\*区城镇建设与发展的思路和对策**

论文摘要

随着\*\*市经济发展速度的加快，铁山港区作为\*\*市的辅城，发展是政府的头等大事。铁山港区是广西的具有天然优势条件的工业港口城市，有区位、地理和深水良港的优势。本文试图通过分析铁山港自然条件、建设现状和经济形势，通过深入调研与思考，就如何加快铁山港区城镇建设与发展，谈几点粗浅的看法。[关键词]铁山港区城镇建设与发展思路

和对策

在九十年代初期，受大\*\*经济的辐射带动和影响，铁山港区曾经飞速发展。在这段发展热潮中，修建了长41公里的北铁一级公路，完成了北铁110KV输变电工程、新龙燃气码头、起步码头、5万吨自来水厂井群等基础设施建设。但在接下来的十多年里，铁山港区的经济产业结构基本以农业经济为主，工业总产值大大低于农业总产值feisuxs-www.feisuxs互联网最大文秘资源网，经济结构落后，工业基础十分薄弱，经济发展缓慢。本文试图通过分析铁山港自然条件、建设现状和经济形势，通过深入调研与思考，就如何加快铁山港区城镇建设与发展的思路和对策，谈几点粗浅的看法。

一、铁山港区城镇建设发展的优势及建设现状条件

（一）、自然优势条件

1、区位优势：铁山港区位于北部湾东北部，西距\*\*市中心城区41公里，是\*\*市辖行政区。铁山港区辖南康、营盘、兴港三镇，总面积394平方公里，人口15.5万人，海岸线总长50公里，滩涂80平方公里。

铁山港地理位置优越，背靠大西南，面向东南亚，南与海南省隔海相望，西濒越南，处于一城系四南的重要枢纽位置，是我国大陆上离欧洲、非洲、中亚、西亚最近的港口,是广西沿海唯一具备海陆空立体交通通道，最适合建设大型工业港口的临港工业城市。

2、自然港口优势：铁山港有天然的港口条件，丰富的岸线资源，具备优越的建港条件。铁山港是一个狭长的台地溺谷型海湾，形似喇叭状，水域南北长约40公里，东西宽约4公里，是华南地区自然条件最优越的天然深水良港。建港优势主要有以下两个方面：

（1）是天然的深水航道。铁山港有东西两条深槽，为天然航道，航道底宽500--1000米，水深10--22.5米。航道条件非常优越，从涠洲岛附近至铁山港港口近60公里长的外航道，天然水深均超过16米，对十万吨级航道而言，不必开挖，为天然深水航道，对二十万吨级航道，开挖度仅1—2米。由于铁山港纳潮量大，落潮流速大于涨潮流速，潮流流速小，港内波浪小，泥沙动力条件较弱，加上无大江大河流入，泥沙来源少，因而港口建成之后，港池航道易于维护。有关数学模型试验表明（南京水利科学研究院河港研究所，《泥沙淤积分析研究报告》，1994年4月）：航道开挖后，码头港池的年回淤量仅为0.07米，港内主航道稳定后年回淤量为0.04米。铁山港是华南沿海潮差最大的海区，最大潮差5.37米，可利用乘潮水位在3米以上，船舶可乘潮进出港区，从而大大降低港池和航道的开挖费用。

（2）有丰富的岸线资源。根据铁山港港口有关资料的研究，铁山港两岸可利用建码头岸线长约53公里，其中铁山港区所在的西岸建港线总长25公里，深水岸线6公里，整个铁山港可建1—20万吨级的深水泊位200个以上。铁山港底质为砂质沉积物，无礁石，滩涂面积达80平方公里，易于通过大挖大填形成人工岸线和港池，港口建设工程造价低，建设周期短，而且，铁山港的大风雨、大雾等灾害性天气时间短，可作业天数每年可达330天以上，建设大型工业港口有得天独厚的自然优势。

3、土地资源优势：铁山港地处滨海平原，地势平坦开阔，海拔高度20-30米，村庄分布稀少，土地以林地和旱坡地为主，约占2/3。铁山港的地基承载力较高，允许承载力20—40吨/M2，该地区地震烈度为6度，根据地震部门有关资料显示，铁山港区有史以来从未发生过破坏性地震，适宜建高层建筑及成片开发建设大型工业项目。

4、充足的淡水资源优势：铁山港区地表供水水源为南流江和合浦水库群，合浦水库为全国七大水库之一，集水面积1204平方公里，多年平均来水量9.5亿立方米，总有效库容为6.28亿立方米。从旺盛江水库东岭控制闸引至铁山港水厂仅需铺设输水管道19.5公里。铁山港地下水资源丰富，地下水勘察资料表明，供水可达50×104M3/天，水质符合国家饮用水标准。铁山港地区地质结构优良，根据科学论证和\*\*市开采实践表明：开采地下水不会导致地面沉降；在地下水允许开采量范围内，合理布井，不会引起海水入侵的发生。

5、便捷的立体交通优势及可靠的供电保证：铁山港空运交通有\*\*飞机场，对外连接公路有北铁一级公路及正在建设的营盘至闸口滨海公路，还有明年即将动工建设的与合浦至山口高速公路相接的三塘至闸口二级公路，合浦至河唇铁路相接的合河铁路铁山港支线预计明年将动工建设。自治区已经把铁山港的进港公路、5万吨级起步码头、15万吨航道疏浚等项目列入

本文档由站牛网zhann.net收集整理，更多优质范文文档请移步zhann.net站内查找