

我参与的几个基础设施项目建设

陈 东

我长期在北海生活和工作，亲身经历和见证了北海改革开放的巨大变化。特别在 20 世纪 90 年代以来北海加快改革开放的大潮中，本人直接参与了几个重大基础设施项目的建设，现简要回顾如下。

银滩开发建设

“银滩”最早叫白虎头沙滩，因为这片沙滩地处当时的郊区咸田乡白虎头和高沙龙两个自然村的海边，开始是以两个村的村名各取一字，命名为“龙虎滩”。1990 年 8 月，鉴于此海滩的特色和得天独厚的美丽景观，北海市委、市政府决定开发为旅游景点，明确以此来启动北海的旅游业，提高北海的知名度。市委副书记、市长帅立国负责总体协调，成立由市建委邱大伟主任牵头的工程指挥部。蔡庆伟、黄汝夫、谢康才和我出任副指挥长。当时的龙虎滩仅有一栋一层的简易小房，叫观海阁，还有两间排挡，没有淡水资源，几公里长的海滩上有的只是以木麻王为主的防风林。指挥部商请广西规划设计院进行规划和设计，仅两个月时间就拿出 21 栋单体组合的一期总体方案。当时因市财政缺乏资金，市政府决定给予优惠政策，号召各单位参加投资开发。后由北海市交通局、邮电局、财政局、烟草局、旅游局、海运公司等单位和贵州省政府驻北海办事处、云南省政府驻北海办事处以及南宁市的一些单位共筹资 1821 万元。资金落实后，项目进入实质性启动。而银滩的命名又曾有过很大的争议，有的认为叫南方北戴河好，也有的说叫东方夏威夷妙，争论十分热烈。最终讨论总结时帅立国市长一锤定音：“这里具有滩长平、沙细白、水温静、浪柔软、无鲨鱼的特点，用我们的特点，创自己的品牌，既然是银白的沙滩就叫银滩。”“银滩”从此得名。

11 月 18 日，接市委通知，中央领导来北海视察。市领导要求我们必须抢修通道路和清场，并做好保卫工作。经协调从北海港急调两万个六角块铺装，广西二建、五建，区建总，市一建、二建等五个施工单位夜以继日，冒雨赶工，如期完成任务。市园林处还准备了一棵南洋杉供首长种植。11 月 22 日上午阴雨了半个月的北海露出阳光，10 时半左右，中共中央总书记、国家主席江泽民在自治区领导的陪同下来到海滩，走在雪白的沙滩上，总书记露出了笑脸。在观海阁听取了书记、市长关于北海的改革开放情况以及规划工作的汇报后，称赞北海市是“后起之秀，前途无量”“千里之行，始于足下”。还和温家宝、赵富林等领导种下了一棵郁郁葱葱的南洋杉树。借总书记视察的东风，市长帅立国立下誓言，向社会承诺“半年银滩首期建设任务，不能按期完成我就跳海”。这与当时北京市副市长张百发表态“不按时完成亚运会建设项目我就跳楼”一样，一时成为闻名全国的佳话。那时时间紧任务重，条件十分艰苦，水电缺乏，道路坑洼，还要保护现场的每一棵树木，为了确保工程质量、如期完成任务，指挥部的同志们起早贪黑，基本每天 6 点出门，晚上 11 点回家，邱大伟同志因劳累过度昏倒摔断手臂。连续奋战半年，海滩的烈日把我们晒得一个个活像非洲人。旅游局长阮常城、供电局长陈德、供电所长龚晓琳、咸田乡党委书记谢安河、乡长张庆平、白虎头村党支部书记陈才德等，都给予全力配合。市长帅立国、常务副市长张九先、市政府顾问禡壮存经常到现场检查督促指导工作。经过全体人员的共同努力，银滩一期工

程终于在 1991 年 4 月 28 日如期建成，投入使用。北海从此有了真正的旅游。银滩也开始名扬天下。

钦北铁路建设

20 世纪 90 年代初，为改变北海没有铁路不通火车的现状，经国家铁道部和广西壮族自治区领导批准，决定建设钦北铁路。钦州至北海铁路全程 100 公里，由铁道部第二设计院负责勘察设计，按地方铁路一级、国家铁路二级标准建设，属于单线非电气化专线。投资业主是广西地方铁路公司，征地拆迁由北海、钦州两市负责，自治区政府主要领导明确：“铁路征地按每亩 3000 元包干，不够部分自己负责，谁的孩子谁抱回去。”当时的实际情况是，铁路在钦州市辖区段基本通过的是荒山丘陵，北海市辖区段全部是农田，北海地段资金缺口巨大。为此市政府专门成立了支铁办和钦北铁路开发公司，由市政府顾问榻壮存任支铁办主任，陈志才和我协助工作，并兼任指挥部正副指挥长，具体负责征地拆迁、地方建材供应、施工协调、联系设计单位以及做好沿途群众的动员教育工作。副市长庞辉负责钦北铁路开发公司的筹备，负责提供缺口部分资金。其中最难忘的一件事是针对设计定线南宁到北海是否妥当的争论。按照当时自治区政府主席的意见，是经钦州（现在的钦州西站）再倒车返回，后来帅市长、庞副市长、榻顾问在会上据理力争，最后在设计部门的支持下争得了一条联络线，就是在现钦州东位置接轨，最终缩短了近 20 公里的行程和半个小时的行车时间。另一件印象深刻的事是北海火车站的奠基，市政府划拨 500 多亩土地兴建北海火车站和站前广场，而当地禾堂村的村民为获得更多的拆迁补偿，虽然已经领取了征地赔偿款，但还是挑了大量的稻谷来占领奠基现场。为此，自治区政府秘书长杨基常亲自到北海协调，还准备了几百武警维持现场。气氛十分紧张。当时榻老和我主动向杨秘书长立下军令状，请求上级放弃高压态势，以避免引发冲突。我们随即找村党支书、村主任以及村民代表反复做思想工作，最后得到群众的理解。几个小时后村民自觉清场，保证火车站如期奠基。经过 4 年多艰苦及紧张的工作，钦北铁路全线及站点于 1995 年 5 月 12 日建成通车，结束了北海不通火车的历史。

机场扩建

北海机场始建于 20 世纪 80 年代中期，仅有 1800 米跑道，为 4C 等级小机场，每周只有往返广州的一个航班，年吞吐量不到 2 万人次。

1992 年，北海市迎来高速发展的机遇，全国各地的开发商蜂拥而至，仅下半年旅客吞吐量就超过 6 万人次，市委、市政府审时度势，及时决定扩建北海福成机场为国际机场，目标等级为最高的 4E 级，帅立国市长亲自担任领导小组组长，榻壮存顾问担任指挥长，我和廖真贵担任副指挥长，后增补杨映为副指挥长。当时计划经济还占主导地位，立项和可行性调研阶段难度非常大，首先自治区计划委员会就认为广西已经有桂林和南宁两个国际机场，没必要也不可能搞第三个；况且南宁跑道 2500 米，桂林跑道 2800 米，对北海搞 3200 米跑道表示不接受，民航总局和国家计委也表态不同意。在与国家计委有关领导交换意见时，帅市长提出：“机场扩建由地方自筹资金，不用国家拨款，我们按发展需要来确定规模，犹如我家买个冰箱，肯定是根据需要进行定买多少升的，你只管卖不卖，还要管我买多大？”此话被国家计委领导喻为“帅氏冰箱理论”，还成为解放思想的典型例子。1993 年，北海机场吞吐量突破 21 万。事实支持了我们的设想，民航设计院、空

军设计局等单位为我们做了规划和可行性调研，虽然国家计委只审批飞行区等级为 4D，但我们还是遵照市委、市政府的决策按 4E 等级建设飞行区。最后在国家办理验收前补批了相关手续。

机场扩建新征土地 3300 多亩，大部分是国营农、林场的土地，只搬迁了一个自然村。好在当地农民的觉悟高，群众配合好。当年指挥部 30 多名工作人员吃住在工地简易工棚，自己种菜养猪，每天补助仅 3.5 元，条件十分艰苦。为保证机场扩建不影响正常飞行，利用 1994 年春节放假 1 天时间链接新老联络道，大年三十晚 10 时起，飞行结束刚关闭机场，气温就急降至 5 摄氏度左右，60 多岁的禰老带领全体人员连续奋战至初二凌晨，顺利完成了任务。飞行区新跑道、导航系统、塔台、停机坪等项目顺利完成国家验收，于 1998 年下半年投入使用。

1999 年开始筹建候机楼。批准的建设规模为 2.8 万平方米，高峰小时通过量为 1350 人次，设 5 条登机桥和 2 个近机位。年吞吐量可以达到 300 万人次左右，竞标采用英国的设计方案。2000 年 12 月举行奠基，王光英副委员长出席，自治区也把候机楼列入重大项目管理。后来的经济情况发生了很大的变化，候机楼基本没用到地方政府的资金。筹资由我和杨映负责，经多方努力和支持，争取到国家西部开发国债和自治区政府的补助，国家开发银行也给予支持。2006 年，别致新颖、新潮恢宏的候机楼建成，通过国家验收投入使用。

光阴似箭，日月如梭，这些年来，北海的基础设施不断完善，市政建设高歌猛进，一座新的滨海城市正向着新的更加宏伟的目标前进。我衷心祝愿北海更加美丽，北海人民生活更加幸福。