

2009

中国道路运输发展报告

中华人民共和国交通运输部

2009

中国道路运输发展报告

中华人民共和国交通运输部



人民交通出版社

内 容 提 要

本报告比较全面地反映了 2009 年度中国道路运输的发展状况,真实地展示了行业发展成就。报告内容分为三篇,共十章。从总体发展情况、行业领域管理和年中关注热点三个方面进行阐述,涵盖了旅客运输、货物运输、机动车维修、机动车驾驶员培训、国际道路运输等道路运输业务范畴。本报告充分体现了政府通过信息引导改进宏观管理的努力,可以为道路运输的政策制定、行业管理服务、企业发展、工程技术等相关研究提供重要参考。

图书在版编目(CIP)数据

2009 中国道路运输发展报告 / 中华人民共和国交通运输部主编. —北京:人民交通出版社,2010.10

ISBN 978-7-114-08725-7

I. ① 2… II. ① 中… III. ① 公路运输—运输经济—经济发展—调查报告—中国—2009 IV. ① F542.3

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2010) 第 199243 号

书 名: 2009 中国道路运输发展报告

著 作 者: 中华人民共和国交通运输部

责任编辑: 林宇峰

出版发行: 人民交通出版社

地 址: (100011) 北京市朝阳区安定门外外馆斜街 3 号

网 址: <http://www.ccpres.com.cn>

销售电话: (010)59757969, 59757973

总 经 销: 人民交通出版社发行部

经 销: 各地新华书店

印 刷: 北京市凯鑫彩色印刷有限公司

开 本: 880×1230 1/16

印 张: 6.5

字 数: 206 千

版 次: 2010 年 10 月第 1 版

印 次: 2010 年 10 月第 1 次印刷

书 号: ISBN 978-7-114-08725-7

定 价: 100.00 元

(如有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)



编委会 Bianweihui

编写领导小组

- 组长：**李 刚 交通运输部道路运输司司长
- 副组长：**李兴华 交通运输部规划研究院院长
- 王水平 交通运输部道路运输司副司长
- 姚明德 中国道路运输协会会长
- 成 员：**徐文强 交通运输部道路运输司综合处处长
- 战榆林 交通运输部道路运输司综合处副处长
- 蔡团结 交通运输部道路运输司城乡客运管理处处长
- 谢家举 交通运输部道路运输司货运与物流管理处处长
- 俞卫江 交通运输部道路运输司车辆管理处处长
- 刘美银 交通运输部道路运输司出租汽车管理处处长
- 蒋 琢 交通运输部道路综合规划司统计处处长
- 徐 丽 交通运输部规划研究院副总工程师
- 李 善 中国道路运输协会专家委员会副主任
- 杨新征 交通运输部科学研究院交通信息中心副主任



编委会 Bianweihui

编写组

组长：徐 丽

副组长：谭小平 李 伟 王望雄

成 员：邹榕洁 冯立光 严 季 石 刚 张 贝 宋胜利 余兴源
李 弢 韩东方 李 阳 张华峰 朱 超 孙虎成 黄全胜
李玉涛 曾学福 崔 敏 王燕弓 陆晓华 徐 园 蔡建华
姚晓霞 蒋 斌 葛灵志 王佳强 赵 凇 耿彦斌 赵如意
张 丽 冯建丽 万 颖 张子晗 陈 超



编写说明 Bianxie Shuoming

本报告由交通运输部道路运输司、交通运输部规划研究院编写完成。交通运输部规划研究院战略与政策研究所负责具体的编写及组织工作。

各章主要撰稿人如下：第一章，徐丽、谭小平、李伟、李阳；第二章，阎海燕、李玉涛；第三章，孙虎成、韩东方；第四章，高美真、李弢；第五章，姚晓霞、蒋斌、张华峰；第六章，宋胜利、曾学福、陆晓华；第七章，崔敏、王燕弓、张丽；第八章，蔡建华、赵如意、赵凇；第九章，万颖、张子晗、陈超；第十章，余兴源、徐园、耿彦斌、冯建丽；插图绘制由李阳、葛灵志提供。

交通运输部办公厅薛超敏，交通运输部综合规划司蒋琢、郑文英，交通运输部道路运输司孟秋、许宝利、冯立光、李华强，中国道路运输协会姚明德、李善，交通运输部公路科学研究院顾敬岩，交通运输部科学研究院李晓峰，长安大学吴群琪教授等，提出了很好的意见和建议，审阅了初稿。

本书所使用的案例素材来自交通运输部道路运输司、中国道路运输协会、交通运输部规划研究院等。

除特别注明外，本书所使用的统计数据分别来源于《2001—2009年全国交通统计资料汇编》以及国家统计局、交通运输部道路运输司、交通运输部科学研究院交通信息中心、国务院发展研究中心等的统计资料。

本书中有关道路运输政策的内容，是对部分现行法律、法规和政策 的阐述，可作为了解中国道路运输政策的线索。建议读者在必要时使用相关的正式文件。



目 录 Mulu

综 合 篇

第一章 中国道路运输业发展环境	3
1.1 经济环境	3
1.2 社会环境	5
1.3 政策环境	7
第二章 2009 道路运输发展概述	10
2.1 客货运输量	10
2.2 基础设施	11
2.3 市场主体	14
2.4 外商投资	16
2.5 发展特点	16

行 业 篇

第三章 道路旅客运输	21
3.1 道路旅客运输量	21
3.2 市场构成	22
3.3 客运车辆	25
3.4 班车客运	29
3.5 农村客运	31
3.6 客运站场建设及运营	35
3.7 重点时段和地区运输保障工作	36
第四章 道路货物运输	38
4.1 道路货物运输量	38
4.2 市场构成	39
4.3 货运车辆	42
4.4 普通货物运输	46
4.5 危险货物运输	47
4.6 集装箱运输	49
4.7 大型物件运输	51
4.8 货运场站建设及运营	51
4.9 货运相关服务	52
4.10 货运管理	53



目 录 Mulu

第五章	机动车维修与检测、机动车驾驶员培训及汽车租赁	55
5.1	机动车维修与检测	55
5.2	机动车驾驶员培训	59
5.3	汽车租赁	61
第六章	国际道路运输	64
6.1	国际道路运输总体概况	64
6.2	国际道路运输服务能力	66
6.3	国际道路运输管理	67
专 题 篇		
第七章	新时期道路运输业发展大调研	71
7.1	工作概况	71
7.2	调研成果概述	72
第八章	城市客运	74
8.1	发展概况	74
8.2	城市轨道交通	79
8.3	出租汽车客运	80
8.4	法规政策	81
第九章	运输安全与节能	83
9.1	运输安全	83
9.2	节能与环保	87
第十章	道路货运与现代物流	91
10.1	宏观政策	91
10.2	行业导向	92
10.3	地方典型经验	94
主要指标解释及说明		96



综合篇

Zonghe Pian



第一章 中国道路运输业发展环境

2009 年复杂多变的经济、社会和政策因素，既给行业发展带来了一定不利影响，也从外部环境角度有力地促进了结构调整和升级转型，行业总体呈现出强劲的市场适应能力和开拓进取的创新意识。

1.1 经济环境

2009 年是世界经济受金融危机影响最为显著的一年。受益于应对国际金融危机的积极财政政策以及一揽子经济刺激计划的实施，我国经济依然保持了较为强劲的发展势头，内需市场拉动成效明显，工业化进程持续加快，有力促进了道路运输业的快速发展。

1 宏观经济总体走势的影响

2009 年我国全年实现国内生产总值 335353 亿元，比上年增长 8.7%，超过年初 8% 的预期目标，远高于世界经济的平均增速，在各国率先显现经济回升向好的发展形势。我国 GDP 与道路客货运输量的年度增速变化情况较为吻合，表明道路客货运输业受宏观经济走势影响十分显著。我国 GDP 与道路客货运输量的年度增长速度比较见图 1-1。

根据国际货币基金组织最新公布的数据，2009 年世界经济增速下降 0.8%。其中美国下降 2.5%，欧元区下降 3.9%，日本下降 5.3%。在新兴和发展中经济体中，俄罗斯下降 9.0%，印度增长 5.6%，巴西下降 0.4%。按照中国经济总量占世界经济 7% 估计，2009 年中国经济增长 8.7%，拉动世界经济增长大约 0.6 个百分点，直接减缓了世界经济衰退的幅度。换句话说，如果没有中国经济的快速增长，世界经济衰退的幅度会更大。

——World Economic Outlook-Rebalancing Growth（国际货币基金组织 2009 年年报）

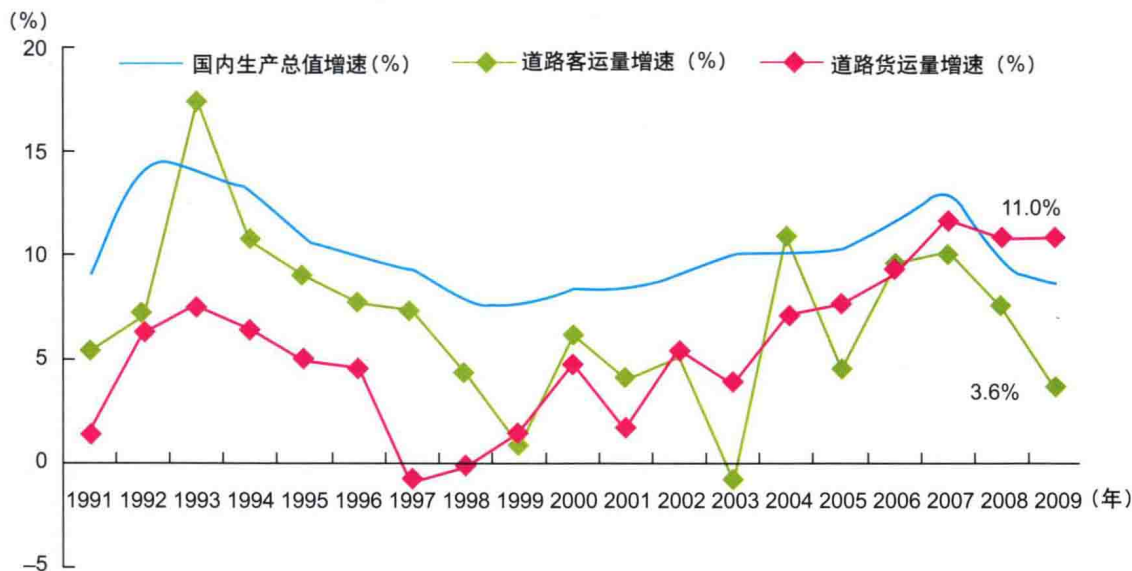


图 1-1 我国 GDP 与道路客货运输量的年度增长速度比较

2 宏观经济波动的影响

2009 年，我国表征货运增速与经济增速之比的道路货运需求弹性指标已达到了 1.2，略低于 2008 年但超过了往年水平，表明 2009 年大规模投资建设带来了大量建材、生产物资及产成品运输需求的快速增加，使我国道路货运需求增速超过了经济增速，是典型的运输需求高速扩张态势。与此同时，表征客运增速与经济增速之比的道路客运需求弹性指标也已达到了 0.9，略低于 2007 年而超过了 2008 年，分析认为，此种现象是人们收入和消费能力提高而导致出行频次迅速增长所致。通常，伴随着现代化进程加速，客货运需求弹性在发展中应呈递减趋势，而近几年“不降反升”的现象不仅说明我国经济“粗放型”增长的特征仍较为明显，也反映了应对国际金融危机的政策在短期内起到了明显的效果。综上所述，持续高速发展的道路运输服务为“保增长、保民生”做出了应有贡献。我国道路客货运经济弹性变化情况见图 1-2。

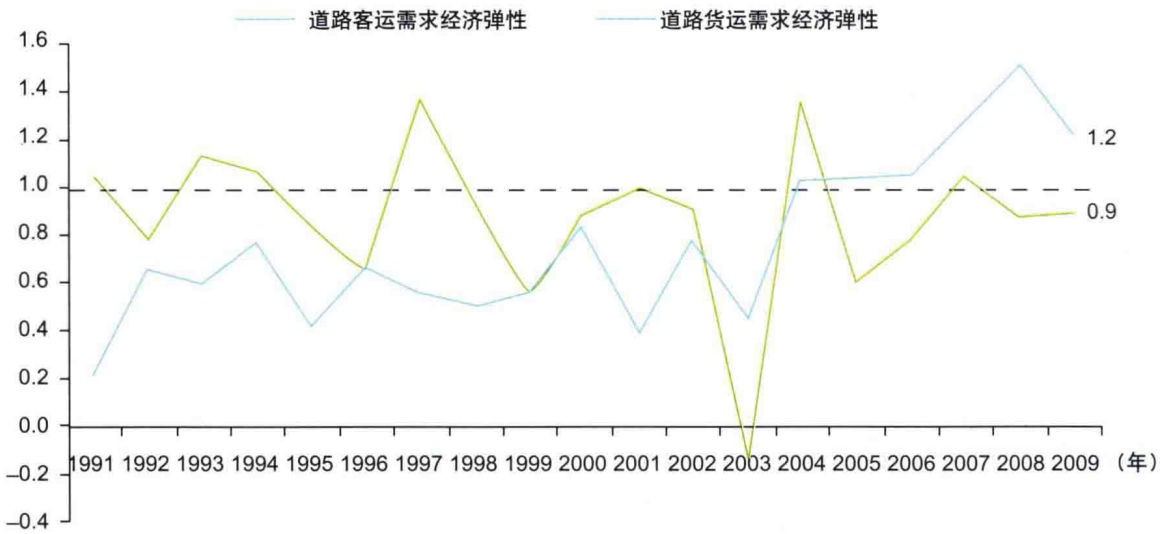


图 1-2 我国道路客货运经济弹性的变化情况

2009 年我国道路货物运输呈现“先抑后扬”的运行发展过程

受国际金融危机及我国应对举措的影响，2009 年我国道路货运的发展经历了“冷暖两重天”，呈现出“先抑后扬”的运行发展过程。根据交通运输部发布数据显示，1 ~ 5 月份，重点联系公路货运企业完成货运量同比下降 12.9%，货物周转量下降 12.4%。地处长三角和珠三角运输企业的公路货运指标降幅更为显著，两项指标一季度同比分别下降 23.7% 和 16.3%，显示出道路运输受世界金融危机的影响较大，特别是出口产业较为集中的长三角和珠三角地区。随着我国经济的快速回暖和内需市场的有效带动，道路货运在经历年中的“触底”后，在第三季度全面反弹，前三季度货运量与周转量同比增长 6.7% 和 7.2%，比上半年提高 3 个和 3.1 个百分点；全年共完成货运量 212.78 亿吨、货物周转量 37188.82 亿吨公里，比上年增长 11.0% 和 13.1%，持续着近年来高速增长的态势。

——数据来源：《交通运输部经济运行分析》、《2009 年公路水路交通运输行业发展统计公报》等相关资料

3 经济发展阶段的影响

2009 年,我国人均 GDP 已达 22698 元,按国际通行划分标准,仍处于工业化中期发展阶段;与此同时,在我国工业增加值中,重工业占比近年持续大幅上升,2009 年已达 71.4%。上述现象充分表明:随着十六大确定的新型工业化战略的进一步落实,我国开始进入一个经济快速增长的重化工业化发展阶段。

重化工业具有附加值高、投资规模大、产业关联性强的特点,随着工业化进程的深入,必然会出现投资增加、生产资料需求旺盛等现象。与此相一致,我国道路货运当中以工业品运输所占比例最大,道路货运强度较高,2009 年达到每万元 GDP 生成 6.3 吨的水平,比上年增加 0.3 吨/万元,大致相当于美国 20 世纪 70 年代、日本 20 世纪 80 年代的水平;与之相伴,重化工业化也会对专门为工业提供运输服务的承运人提出更高的专业化要求,如行业分工进一步细化,服务响应要求更高,对保管、时效、货损标准以及相关增值服务等都会提出更为严格的要求。由此判断,为我国工业品提供一流的运输及物流服务是今后较长一段时期道路货运发展的方向和重点。我国单位 GDP 的道路货运强度变化情况见图 1-3。

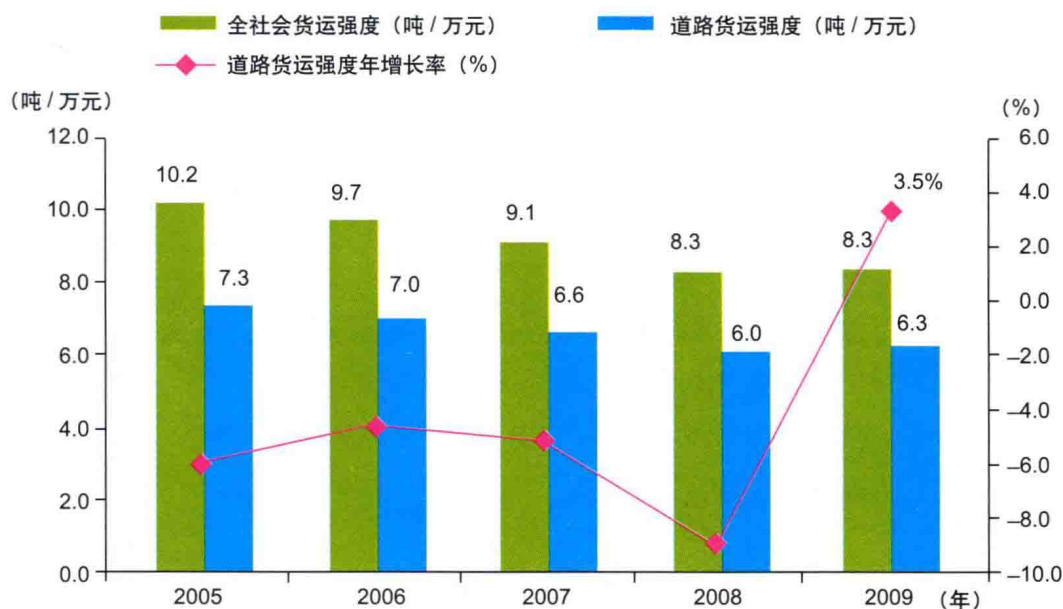


图 1-3 我国单位 GDP 的道路货运强度变化情况

1.2 社会环境

发展社会事业和改善民生是我国转变发展方式、扩大国内需求的重要着力点。道路运输业在促进城乡一体化协调发展、消除城乡“二元”分割、提供就业机会、缓解人口就业压力等方面发挥了重要作用。

1 城镇化进程影响

2009 年我国城镇化率为 46.6%,近 20 年来几乎是每年增加 0.8~1 个百分点,相当于每年约有超过 1000 万的人口从农村来到城市,目前我国城镇人口已达 6.2 亿,其中 100 万人口以上的特大城市有 118 座,

超大城市 39 座，预计至 2020 年我国城镇化率将超过 50%，进入“城市型社会”。伴随着城镇化的快速发展，城市型生活方式正得到日益普及，城际间、城乡间和城市内“一体连续”、“零换乘”出行的需求日趋强烈。

2009 年我国居民人均年出行^①次数达 22.3 次，其中利用公路方式出行达 20.8 次，占总出行次数的 93.4%，同比增幅达 4.2 次，居各种运输方式之首，与此同时，我国道路客运平均运距为 48.6 公里，较上年有所增加。综合考虑我国城镇化、经济社会发展等因素，可以判断我国居民出行的频次正日益增多、短距离出行需求更加旺盛，出行首选的是公路方式。我国城镇化率和人均年出行次数变化情况见图 1-4，我国道路客运平均运距变化情况见图 1-5。

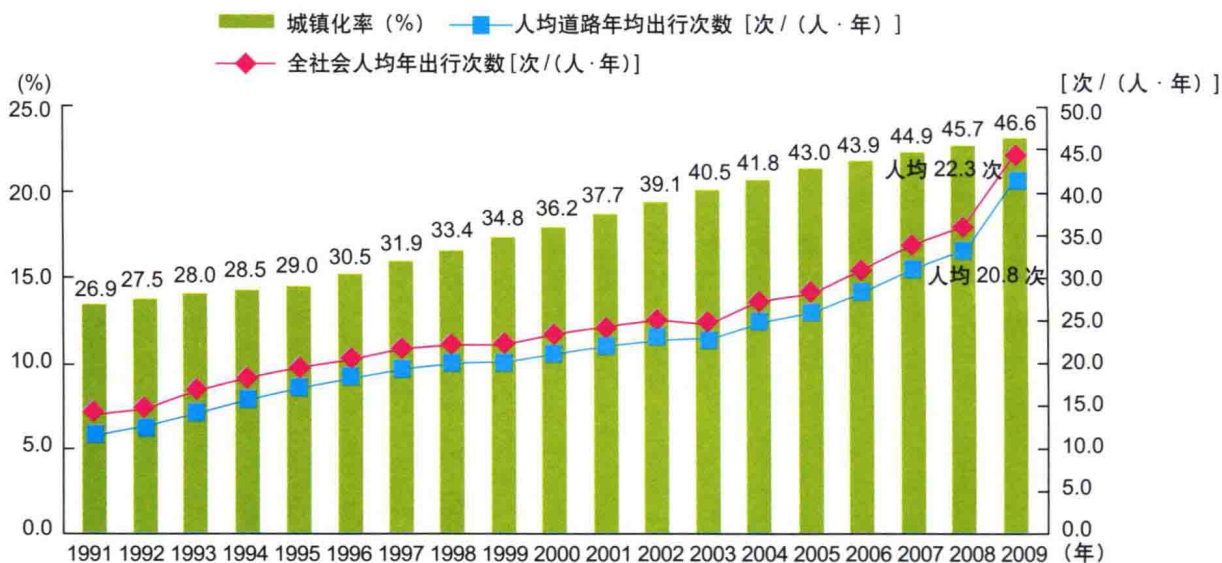


图 1-4 我国城镇化率和人均年出行次数变化情况

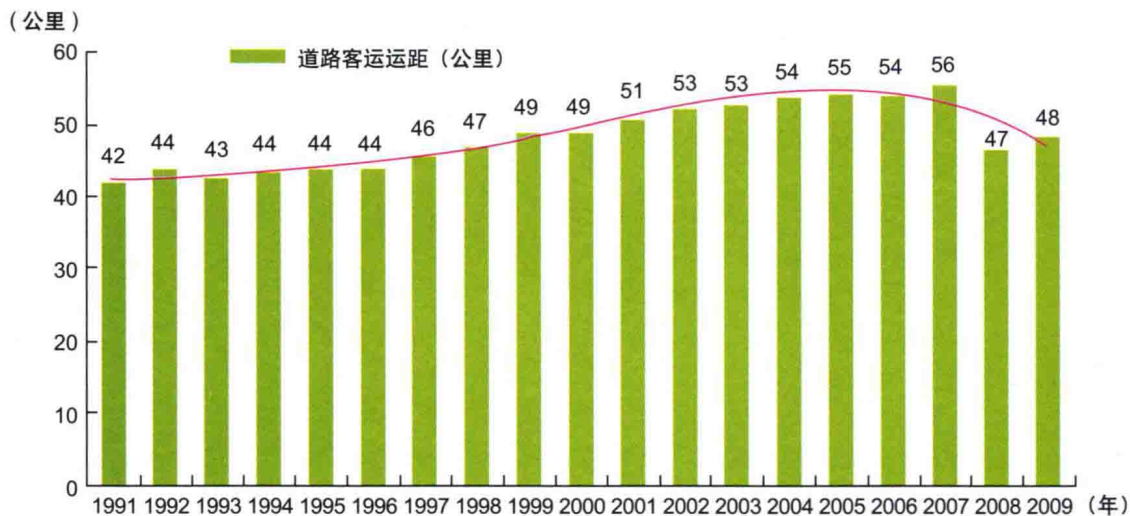


图 1-5 我国道路客运平均运距变化情况

① 此处“出行”是指人们乘坐长途交通工具进行的出行活动，不包括日常的通勤、购物等出行行为。

高速铁路与道路班线客运的竞争与合作

伴随着铁路客运专线和城际铁路的快速发展，道路旅客运输开始面临前所未有的压力，大量的中长途旅客出行向铁路运输方式转移，部分道路客运企业开始出现运力过剩、企业经济效益严重滑坡。如：济宇高速公司青岛线路在动车组开通前的 2007 年一季度，有营运班车 12 辆，年均实载率 61.8%，随着济青客运专线的开通和列车数量的增加，到 2009 年一季度，营运班车缩减为 8 辆，实载率下降为 41.3%。2009 年 4 月 1 日北京到太原的火车动车组开通以后，与动车组运行线路并行站点城市的公路客运量明显下降，4 月 1 日至 7 月 12 日，太原至北京班线发车班次同比减少 49.2%，客流量同比下降 56.9%，营业收入同比下降 69.2%；动车组不停靠的县、市客流明显增多，煤炭产区县、市客流明显下降。苏州、无锡、常州、南京等至徐州、合肥、武汉等班线，在动车组开通后，客流降幅高达 50% 以上。

各种运输方式通过竞争，相互促进，不断提高服务水平，最终受益的是广大出行者。铁路运输服务能力和水平的提高必然促进综合运输结构调整。道路运输具有点多、线长、面广、路网发达、机动灵活、方便快捷、班次密度大、门到门服务等比较优势，将继续成为中短途旅客运输市场的主导力量。道路客运要充分发挥自身优势，一方面，要敢于与铁路适度竞争，完善运输布局，合理界定竞争区域，创新运营组织方式，提供个性化特色服务，提高客运服务质量和水平；另一方面，在铁路的吸引范围以外，还存在大量的客运需求，公路客运往往成了唯一的客运方式，公路客运应积极成为城际铁路的延伸工具，做好铁路运输终点站的二次转运，为自身赢得新的空间。

2 吸纳就业情况

2009 年全国城镇新增就业 1102 万人，实现年初制定的就业目标；同期我国道路运输业从业人员比上年统计新增 220 万人，占全国城镇新增就业人口的 20%，直接从事道路运输及相关业务的人员已达 2335.3 万人，规模居各种运输方式之首。我国道路运输及相关业务从业人员数量及所占比例见表 1-1。

我国道路运输及相关业务从业人员数量及所占比例情况 表 1-1

业务类型	客运	货运	运输站 场经营	机动车 维修	机动车驾 驶员培训	其他相关 运输服务	合计
从业人员数（万人）	413.2	1530.2	46.2	251.7	48.3	45.6	2335.3
所占比例（%）	17.7	65.5	2.0	10.8	2.1	2.0	100.0

截至 2009 年年底，道路运输行业持证上岗从业人员数已达 2029.3 万人，其中，从事道路旅客运输 374.9 万人、货物运输 1411.2 万人、机动车维修 158.5 万人，机动车驾驶员培训 41.3 万人。

1.3 政策环境

2009 年，国家和地方相继出台了一些意义重大的宏观规划、部门规章、地方性法规及一些规范性文件，为进一步完善道路运输业发展环境发挥了引领和保障作用。

1 宏观道路运输政策

2009 年，我国宏观道路运输政策着重在落实国家产业振兴规划、倡导节能减排、健全公益性运输补

贴机制、完善运输价格管理以及部署上海世博会道路运输安全保障等领域做出了积极努力。

● 国家政策及落实措施

2009年1月1日我国实施成品油价格和税费改革，燃油价格实行与国际市场接轨，并收取燃油税，同时取消公路养路费等六项行政收费。燃油税费改革不仅直接降低了行业总体运输成本，在一定程度上提高了行业的平均利润，也破除了制约甩挂运输发展最主要的障碍——取消公路养路费，对于推进我国运输结构调整，促进行业可持续发展具有十分深远的意义。

燃油税费改革对道路运输业的影响

燃油税费改革的实施，一方面从宏观角度有利于促进道路运输业的节能减排，有助于推进道路运输管理机构的职能转变，形成统一开放、公平竞争的运输市场；另一方面，对于道路运输企业经营来看，不考虑燃料、工资等因素取消交通规费和部分二级公路收费，大大降低了道路运输企业的运营成本，道路运输企业在短期内的利润得到大幅度提高。

根据中国道路运输协会2009年第三季度37家道路运输重点联系企业的运行情况统计显示，随着国内成品油价格的不断上调，燃油税费改革降低成本的效应已经逐步被油价的上涨所抵消，道路运输成本的大幅度增加，部分道路运输企业运营出现亏损。比如：若以2009年9月底燃料价格6.2元/升为基础分析计算，由于取消了交通规费和部分二级道路通行费，燃料成本占客货运输成本均在50%以上，企业仍能够保持一定的利润水平。如果燃料价格按照11月份的6.6元/升计算，运输总成本提高10%左右，客货运输均出现亏损，尤以货运为甚。

——中国道路运输协会《关于成品油价格变动对道路运输影响的专题报告》

2009年2月，我国开始逐步取消政府还贷二级公路的收费（2009年2月17日国务院办公厅转发发展改革委、交通运输部、财政部《逐步有序取消政府还贷二级公路收费实施方案的通知》）。截至2009年年底，共撤销站点1430个，占全国同类站点的74%，涉及公路里程近8万公里。该政策的实施对于降低车辆运输成本，提高公路使用效率起到了积极的效果。

2009年3月10日，国务院下发了《物流业调整和振兴规划》，虽然不是专门针对道路运输业而制定的，但该规划对加强运输与物流服务的融合、鼓励现有各类道路运输企业向现代物流企业转型、推进共享信息平台建设、促进标准化和新技术应用、推动大宗物资、城市配送、农村物流、邮政快递等涉及道路运输业务的重点领域发展等都具有十分重要的指导意义。为认真落实该国家规划，交通运输部联合国家发展改革委、公安部、海关总署、保监会联合下发了《关于促进甩挂运输发展的通知》，倡导通过优化运输组织，降低物流成本，推动现代物流和综合运输的发展。

● 部门规章及主要规章性文件

2009年6月8日，交通运输部与国家发改委联合颁布了新的《汽车运价规则》和《道路运输价格管理规定》（以下简称《规定》），于2009年9月1日正式实施。这两项管理规定对运输价格的计算标准、计价规定和票价的构成进行了更为详细的规定，并首次用部门规章的形式明确了农村客运实施政府定价，实行低票价并享受与城市公交一致的税费优惠政策，对于推动农村客运的发展起到了重要的作用。此外，为了应对燃油价格的频繁变动，《规定》明确提出建立票价与油价联动机制，对于保护经营者积极性、促进道路客运健康有序发展具有十分重要的意义。

2009年6月22日，交通运输部发布了第11号部令——《道路运输车辆燃料消耗量检测和监督管理办法》，对道路运输车辆燃料消耗量检测和监督管理适用范围、检测管理、车型管理和监督管理等做了较为详细的规定，这是交通运输部为加强道路运输车辆节能降耗管理，根据《中华人民共和国节约能源法》

和《中华人民共和国道路运输条例》而制定的部门规章，该规章进一步完善了道路运输营运车辆的市场准入和退出机制。

2009年12月31日，交通运输部与财政部联合发布实施《城乡道路客运成品油价格补助专项资金管理暂行办法》，确定了城乡道路客运燃油价格补贴的原则、对象、标准以及补贴资金的拨付与发放形式，对促进城乡道路客运健康发展，保障国家成品油价格和税费改革顺利实施具有十分重要的意义。

● 部署上海世博会运输保障专项工作

与北京奥运会相比，上海世博会具有持续时间长、开放度高、客流量大的特点，时间跨度长达184天，预计会议期间到上海的观众多达7000万人次，各相关省（区、市）与上海之间运营的客运班线达3369条、客车5313辆，平均每天入沪货车4.6万多辆，出入上海的车多、人多、货多，世博会公路交通和道路运输安全保障工作面临很大压力。为举办一届“成功、精彩、难忘”的世博会做出交通人应有的贡献，全面贯彻胡锦涛总书记等中央领导关于世博会安保工作的重要指示精神，交通运输部在上海召开会议，部署上海世博会公路交通和道路运输安全保障工作，组织制定了《上海世博会公路交通和道路运输安全保障工作方案》，重点包括对上海及周边省份的危险品运输和长途客运情况进行摸底调查，对进入上海的危险品运输车辆实行联网联控。

2 地方典型道路运输政策

2009年是各地推行交通运输大部门制改革的第一年，不少地区就完善道路运输法规政策、履行好新赋予的部门职责做出了积极努力。吉林省加快了地方公共交通立法，出台了《吉林省城市公共客运管理条例》，温州市就出租汽车“维稳”、规范出租车市场出台了《温州市出租车客运管理办法》，湖北省继在全国率先成立物流发展局之后，制定了《2009年湖北交通物流发展工作要点》。上述工作为进一步规范我国地方道路运输管理、促进现代物流发展起到了积极的示范和促进作用。