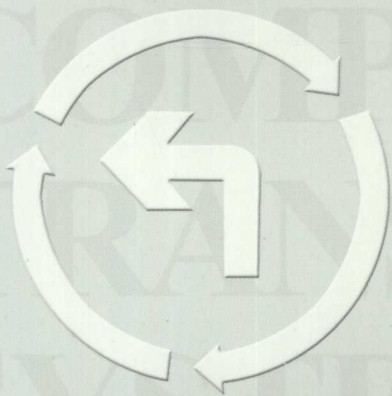




中国经济热点研究丛书

中央政策研究室与国家开发银行合作研究项目



主编：陈元 副主编：郑新立 刘克崧

ON STUDY OF CHINESE MODERN COMPREHENSIVE TRANSPORTATION SYSTEM CONSTRUCTION

现代综合交通运输体系建设研究

研究出版社

 中国经济热点研究丛书

中央政策研究室与国家开发银行合作研究项目

现代综合交通运输体系 建设研究

主 编：陈 元

副主编：郑新立 刘克菡

研究出版社

图书在版编目(CIP)数据

现代综合交通运输体系建设研究/陈元主编. —北京:研究出版社,2008.6

(中国经济热点研究丛书)

ISBN 978-7-80168-399-1

I. 现… II. 陈… III. 综合运输:交通运输—研究—中国 IV. F512.4

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2008)第 083598 号

责任编辑:之 眉

责任校对:潘晓芳

封面设计:陈 勤

现代综合交通运输体系建设研究

陈 元 主编

研究出版社 出版发行

(北京 1746 信箱 邮编:100017 电话:010—63097512)

北京新丰印刷厂印刷 新华书店经销

开本:787 毫米×960 毫米 1/16

印张:25.75 字数:423 千字

2008 年 6 月第 1 版 2008 年 6 月第 1 次印刷

印数:1—3000

ISBN 978-7-80168-399-1

定价:58.00 元

本社版图书如有印装错误可随时退换

总序

国家开发银行行长



2007年,中央政策研究室与国家开发银行合作开展了《我国资本市场发展研究》、《现代综合交通运输体系建设研究》、《我国水资源开发利用研究》等三个研究课题,对我国经济社会发展中资本市场发展、综合交通运输体系建设、水资源开发利用等热点问题,从不同侧面进行了研究,提出了相应的对策建议。这对于全面建设小康社会具有积极意义。

胡锦涛总书记在党的“十七大”报告中指出,科学发展和社会和谐是发展中国特色社会主义的基本要求。改革开放以来,我国经济快速发展,对世界经济的影响力不断增强,我国已经成为世界经济增长的重要引擎之一。资本市场建立了与国际规则相符合的法律制度,形成了多层次的交易体系,完善了上市公司结构,交易品种稳步增加。交通运输业在总体规模、运输能力供给、交通基础设施建设等方面都取得了巨大成就,有力地支撑了国民经济和社会发展。资源环境保护和综合利用水平日益提高,建设资源节约型社会和可持续发展方式的理念日益深入人心。

我们也应当看到,我国经济社会发展还存在不少矛盾和问题,上述领域的发展与经济社会发展现实需要仍有较大差距。如资本市场规模和比重还不够合理,基础性制度尚不健

全。交通基础设施总量及运输能力供给不足,交通布局和交通方式结构不够合理。水资源短缺已严重制约经济社会发展,水资源节约利用和保护面临严峻挑战。与此同时,中国正面临着加快建设包括交通、水利在内的基础设施的长期任务。这些问题,在我国工业化、信息化、城镇化、市场化、国际化的背景下,相互交织、相互影响,形成了相当复杂的局面,要求我们必须用全面联系的观点来研究分析,深入贯彻落实科学发展观,更加自觉地促进科学发展。

这些年,开发银行在推进制度建设、市场建设和促进经济社会发展中发挥了积极作用,落实国家宏观调控的各项政策,将贷款集中投向经济社会发展的薄弱环节,支持经济结构调整和自主创新,支持节能减排和环境保护,服务于科学发展和社会和谐。另一方面,通过项目融资主动推进市场建设和各项制度的建设,完善市场运行的微观基础和传导机制,在促进项目“物质建设”的同时,从制度上促进经济社会发展中结构性矛盾的根本解决。开行的实践为金融以及基础设施等领域的研究提供了有益的内容。

《我国资本市场发展研究》深入研究了我国资本市场的总体特点,分析了现阶段我国资本市场的主要问题,并在此基础上提出了构建以市场为主导的创新机制,充分调动各市场主体的积极性,明确各市场主体的行为规范,稳步推进资本市场对外开放进程等政策性建议。《现代综合交通运输体系建设研究》科学全面地对我国未来运输需求与供给进行了预测研究,在借鉴国外交通运输发展的经验基础上,分别分析了我国铁路交通、公路交通、水运交通、民航交通、城市交通运输的特点,并提出了构筑“一体化”综合交通体系的发展方向。《我国水资源开发利用研究》通过对未来20年我国水资源供需分析,阐述了我国水资源短缺、水环境和水生态恶化等水资源问题的严重性,提出通过地下水与地表水资源综合利用、跨流域调水、非常规水



源利用等方式防治水资源短缺,同时开展流域水资源调控与生态保护等问题,根据华北、东北、西北地区不同水资源特点制定相应水资源战略,从根本上解决我国水资源问题。

由于这些课题的涉及面广,中央政策研究室与国家开发银行共同邀请了发改委、水利部、交通部、国务院研究中心、中国人民银行、中国证券监督管理委员会、中国银行、中国工商银行、中国建设银行、深圳证券交易所、上海证券交易所、中国水利水电科学研究院、中国科学院、中国人民大学等20多家单位的专家参与研究,对相关领域的问题提出了比较系统的独到见解。课题在研究过程中始终坚持以科学发展观为指导,注重吸收国内外经验及各方面的研究成果,把相关领域的研究向前推进了一大步。研究成果有助于各界加深对深化改革中一些矛盾和问题的认识,对研究建设小康社会过程中亟待解决的瓶颈问题也能起到参考作用。

2008年6月

摘 要

一、我国交通运输业的现状与发展

我国交通运输从新中国成立以来,尤其是近 20 多年的快速建设与发展,逐步探索出了一条符合我国国情的现代交通发展道路,我国交通运输业在总体规模、技术装备水平、运输能力供给、运输结构调整、运输市场化进程、效率和服务质量、交通基础设施建设、固定投资等方面都取得了巨大成就,有力地支撑了国民经济和社会发展。

我国交通运输业发展的历程,是管理体制不断改革,管理方式逐步开放,管理政策不断完善,基础设施加快建设,服务质量和水平不断提高的过程。尽管我国交通运输管理体制改革取得了显著成就,但是我国现行的交通运输管理体制仍然不能够适应综合运输体系建设和发展的需要,有待于进一步改革和完善。建立综合交通运输管理体制是运输资源综合合理利用的需要,也是经济发展的必然要求,迫在眉睫。我国综合交通运输管理体制进一步发展面临的突出问题应当引起我们的高度重视:铁路体制改革滞后,影响综合运输体系的整体优势;体制独立、各自为政;职责交叉、政出多门;无序竞争、缺乏统筹;政企不分、政事不分。我国交通运输业发展的基本经验表明:(1)运输结构的调整应与经济发展需求相适应,合理配置资源。(2)加快建立大交通管理体系,推进各种运输方式协调发展。(3)制定交通运输发展战略规划引导交通持续健康快速发展。(4)正确处理政府与市场的关系,充分发挥市场配置资源作用。(5)坚持以改革促发展,建立和完善现代交通运输管理体制机制,完善交通法律法规和政策措施。(6)充分兼顾效率与公平,促进区域和城乡协调发展,使城乡物资运输通畅高效、居民出行安全便捷。(7)坚持科学发展观,加强节能减排和生态环保,增强交通可持续发展能力。(8)处理好各种运输方式自身效率与综合运输体系组合优势的关系,推进由传统产业向现代服务业转型。

二、我国未来运输需求与供给预测研究

交通运输是经济社会发展的基础,经济社会发展的不同阶段和不同时期又对交通运输发展提出不同的需求,因此研究交通运输需求与供给必须将其放到特定的国际国内政治、经济和社会发展的去观察和思考。我国交通运输面临的国际形势:政治多极化的发展,要求良好的运输系统与之相适应;经济全球化和地区经济一体化进程加快,对我国运输业提出了新的要求;科学技术的迅猛发展,伴随全球性的经济结构调整,要求提供高质量的运输服务。我国交通运输面临的国内形势:国民经济持续快速健康发展,区域经济协调发展,运输总量将不断增加;新型工业化步伐的加快,产业结构战略性调整和消费结构的升级,运输需求结构将发生重大变化;社会主义新农村建设的加快,交通运输应提供有力保证;继续扩大对外开放,“请进来”和“走出去”战略的实施,交通运输要与之协调;城市化进程的加快,要建设与之相应的运输系统;资源环境的约束,要求交通运输的发展必须坚定不移地实施可持续发展战略;维护国家和经济安全,要求交通运输提供有力的保障。因此,采用定性与定量相结合的方法对未来我国客货运量和周转量、港口吞吐量、主要货类运量以及主要运输通道运输密度进行预测,根据需求预测结果和我国既有交通规划,从时间的可能性、资金供给和技术装备供应等角度论证我国未来交通运输业运输线路、客货设施及装备的供给能力以及实现的可能性等,是正确判断未来我国交通运输供给形势的基础,也是制定交通运输发展战略、规划和政策的主要依据和重要的环节。为了使我国交通运输系统发展满足经济社会发展对运输的要求,必须制定和实行适应市场经济体制的运输政策,采取有效措施以加快交通运输业的发展:实行积极的运输政策;多渠道筹集资金,加快交通运输建设;加大对交通运输业发展的扶持力度;调整和优化运输结构,实施交通运输可持续发展政策;鼓励技术创新,大力发展交通运输装备工业;加强人才队伍建设;加快交通运输管理体制的改革。

三、现代综合交通运输体系建设

概括而言,综合运输体系是指在社会化的运输范围内和统一的运输过



程中,按照各种运输方式的技术经济特点,形成分工协作、有机结合、布局合理、联结贯通的交通运输综合体。我国现代综合运输体系建设的总体战略目标为:到本世纪中叶,在可承担得起的资源和成本消耗的情况下,形成规模适应、结构完善、技术先进、环境友好的现代综合运输体系。交通基础设施总量规模和布局与国家经济地理相适应,各种运输方式之间的结构趋于合理和稳定,在物理网络和运行组织服务体系方面实现“一体化”运输要求;“一元化”的交通运输管理理念得到较好贯彻;交通运输发展战略充分体现可持续发展的思想;交通运输信息化、智能化建设接近或达到世界先进水平。交通运输整体水平可以适应和支持社会经济持续、健康、安全发展的需要。

未来交通基础设施网络建设应主要遵循以下思路和原则:交通基础设施网络建设应服务于经济产业发展和提高人民生活质量的需要,适度超前发展;交通基础设施网络建设以数量扩张和质量提升为主线,不同时期侧重点有所不同;贯彻系统最优、可持续发展的理念,对各种运输方式的规模和布局进行合理规划和建设,提高综合运输网络的整体效率;以重点突出、统筹兼顾的思想,不断完善交通基础设施网络。为此,政府应通过制定科学合理的交通基础设施发展规划,提高交通资源的配置效率;在交通基础设施建设环节,政府应积极履行投资、引导和监督管理的职能,确保交通基础设施规划的执行和落实。

优化交通运输结构的基本思路是:依靠政府的宏观调控、推动,同时充分利用市场的基础性作用进行交通运输结构优化;通过增量调整的方法优化交通运输结构;加快铁路体制改革为重点的管理体制改革,加大对铁路和水运的投入力度;将城市交通逐步纳入交通发展与管理工作的主要内容,大力优化城市特别是大城市交通供给结构。为此,要建立统一的综合运输管理体制;提高资源占用费用,外部成本内部化,形成全要素交通运输价格。

提高运输服务水平的基本思路是:以发展为主线,积极扩大网络规模,提高综合交通网络通达度,提升客货通行能力,解决交通运输普遍服务问题;以区域协调为总体原则,加快中西部区域交通网络的形成和农村公路的建设,形成东中西以及城市和农村的协调发展,解决中西部和农村交通服务问题;发展以民用航空、高速公路和高速铁路、城际轨道交通为主的大城市旅客快速运输系统,提升旅客运输的快速、及时和个性化需求;大力发展环渤海、长江三角洲、东南沿海、珠江三角洲和北部湾五大区域港口的专业化

运输系统,以及后方铁路、公路集疏运体系,提高航空货运水平,满足货物运输的个性化和及时性需求,实现货运物流的全流程;积极加快包括铁路、公路、港口、航空等运输方式在内的综合交通客货运输枢纽的布局与建设,并纳入城市总体规划,实现客运的“零距离”换乘和货运的“无缝衔接”,提升客货运输的效率、效益和服务质量;积极加快包括铁路、公路、港口、航空等运输方式在内的综合交通客货运输枢纽的布局与建设,并纳入城市总体规划,实现客运的“零距离”换乘和货运的“无缝衔接”,提升客货运输的效率、效益和服务质量;积极推广以 EDI、GIS、GPS 等信息技术为基础的智能交通技术的应用和创新,实现各种运输方式协作配合、优势互补、联合运输,建立以客运快速化和货运物流化为主要特征的智能型综合交通运输体系;坚持以“政企分开”为主体的交通运输市场化改革,建立公开、高效、健全的运输市场体系,提高市场配置资源的基础性作用;培育一批具有现代企业制度特征的大型运输企业,参与市场竞争,提升企业的服务水平。为此,要建立和完善政策法规保障体系,加强规划管理和规划的实施控制,提高交通运输业的现代化管理水平,积极加强新技术的研究与应用,积极推进运输市场化改革。

交通运输管理与支持体系建设的基本思路是:贯彻交通运输可持续发展,推进交通需求管理;提高交通运输科学技术,促进交通运输信息化和智能化水平;积极推进交通运输业的体制改革,完善政策调控机制。为此,要审慎推进管理体制变革,减少改革震荡;建设合理有效、公平透明的市场运行政策体系;建设行业发展与技术进步并重的产业政策体系;完善交通投融资政策保障体系;建设综合交通运输运行安全监管体系。

四、我国铁路交通发展研究

铁路运输以其运能大、运距长、费用低、全天候的优势自然而然地成为我国交通运输的骨干。我国铁路取得了十分显著的成绩,全面完成了铁路“十五”计划的各项任务,为国民经济持续快速健康发展做出了重要贡献。在未来很长一段时间内,加快发展铁路运输,对于解决铁路“瓶颈”问题、建设社会主义新农村、促进区域协调发展,对于实现“十一五”经济社会发展的战略目标,推动经济社会全面协调可持续发展,都至关重要。但目前我国铁路运输能力短缺比较严重,适应社会主义市场经济要求的综合交通运输结



构尚未形成,不适应国民经济持续快速发展的要求。主要问题有:路网规模总量不足、运输能力严重短缺、技术装备水平不高、运输服务质量欠缺、市场化程度仍然较低等。为此,铁路“十一五”的主要目标是:铁路跨越式发展取得重大进展,运输能力、装备水平和服务质量显著提高,初步形成布局合理、结构优化、点线协调的铁路运输网络,基本建成高效、便捷、安全、舒适的铁路运输服务体系,对国民经济的“瓶颈”制约有较大缓解,在综合运输体系中的骨干作用更加强化。重点任务是:建设发达的铁路网,大力推进技术装备现代化,确保铁路运输安全稳定,提高铁路服务质量,积极稳妥推进铁路改革。为了促进铁路更好更快发展,必须加大对铁路发展的政策支持,确保大规模铁路建设顺利推进,全面增强铁路自主创新能力和加快推进铁路管理体制改革的决心,坚持走内涵扩大再生产道路,确保铁路安全持续稳定,加强铁路人才队伍建设。

五、我国公路交通发展研究

公路交通是现代各种运输方式中发展最快的运输方式,是综合交通运输体系的主要组成部分,在综合交通运输体系中具有基础性地位,是促进综合运输体系形成并推动其不断发展和日臻完善的主导力量。总的来看,经过改革开放以来尤其是近些年的快速发展,公路交通的供给能力总体上能够基本满足经济社会发展的运输需求,但局部紧张的状况依然十分突出,仍存在有效供给不足、发展不协调和可持续发展能力不强等突出问题,与发达国家公路交通发展水平的差距较为明显。目前我国正处于各种运输系统大规模建设和发展阶段,根据发达国家交通发展规律和经验,这一阶段还将持续20年左右,尤其是在高速公路建设与发展方面体现得更突出。因此,必须继续加快公路交通现代化发展步伐,持续优化交通结构,“十一五”和“十二五”时期能否继续保持公路交通运输系统快速、健康、可持续地发展,对实现综合交通运输现代化和全面建设小康社会将产生直接和深远影响。我国公路交通总体发展战略目标是实现公路交通现代化,即到本世纪中叶,形成覆盖全国、能力适当、衔接顺畅、组织协调、运行高效、服务优质、技术先进、安全环保、和谐发展的公路交通运输系统,为用户提供“出行无忧、运输无阻”的运输服务,总体上基本实现现代化,达到中等发达国家水平,全面适应我国经济社会现代化发展的需要,为国家基本实现现代化提供支撑和先导

作用。为此,要树立“服务为先、综合为优”的公路交通发展理念,促进综合交通运输体系协调发展;加强公路交通自身的协调发展,提高综合交通运输体系的服务水平;强化公路交通政府部门的社会管理和公共服务职能,改善综合交通运输体系的服务质量;加大资源节约和环境保护力度,转变公路交通发展模式,促进资源节约型和环境友好型综合交通运输体系的建立;提高公路交通发展创新能力,增强发展动力,推动创新型综合交通运输体系建设。

六、我国水运发展研究

水运具有运能大、占地小、能耗少、污染轻、成本低等比较优势,是综合运输体系的重要组成部分,加快水运发展也是交通行业深入贯彻落实科学发展观的具体体现。水运作为国民经济和社会发展的基础产业,承担着我国对外贸易运输的重任,同时也是引导产业布局、促进文化交流、保障国防安全、加强民族团结的重要因素。目前,我国水运发展中存在的问题是:基础设施建设不够充分,运输装备配置不够合理,投资融资模式不够完善,市场监管机制不够顺畅,法律法规体系不够健全等。根据我国《十一五综合交通体系发展规划》,在“十一五”时期,我国综合交通体系发展的阶段目标是:通过大力发展与深化改革,使综合交通网络规模大幅扩展,结构进一步调整,公平与效率充分兼顾;管理体制获得创新,运输服务水平明显提高,交通安全得到有效保障;初步形成布局更合理、结构更完善、能力更充分、质量更可靠的综合交通体系;有效缓解运输紧张状况,基本适应经济社会发展要求。为了促进我国水运发展,要改革管理体制,完善发展机制;拓宽融资渠道,提供资金保障;优化船队结构,推进国轮建设;健全监管体系,促进行业自律。

七、我国民航发展研究

航空运输是目前发展最快的一种运输方式,具有运输速度快、航程远、能够跨越地理障碍、舒适安全的特点,适用于中长距离的旅客运输、邮件运输和精密、贵重或鲜活易腐物品的运输。民航在国家经济社会发展中具有重要的地位和作用,是国家现代综合交通运输体系的重要组成部分。目前,



中国民航正在努力适应全球航空运输自由化的发展趋势,按照“积极、有序、渐进、有保障”的原则,分阶段推进航空运输市场的开放,建立统一、开放、竞争、有序的民航市场体系,国际地位日渐提升。但是,就中国民航业现状而言,仍不能满足国民经济和社会发展的需要,距全面建设小康社会的宏伟目标以及经济全球化趋势的要求还有较大差距,同时还存在若干瓶颈问题:空域资源短缺、基础设施不足、调控能力弱、人才不足、科研能力弱等。按照民航发展“十一五”规划和建设“和谐民航”的宏伟目标:“十一五”期间,我国民航运输机队将净增飞机约700架;航空运输总周转量、旅客运输量和货邮运输量年均分别增长14%、14.4%和13%,到2010年,将分别达到500亿吨公里、2.7亿人次和570万吨。到2020年我国民航航空运输总周转量将达到1400亿吨公里左右,运输机队规模将达到4000架左右,全国民航运输机场将达到260个左右,航空旅客周转量在国家综合交通运输中所占的比重可望超过20%,乘坐飞机将成为社会公众远程出行的主要选择方式;保障航空安全长效机制基本形成,安全保障水平明显提高,运输飞机每百万小时重大事故率不超过0.15;服务质量明显提高,旅客满意度高于90%,航班正常率保持在85%以上,平均延误时间控制在0.5小时以内,航空消费者的权益得到切实尊重和保障,机场环境保护取得进步;行业内各市场主体关系和谐,公平有序竞争的市场环境形成;形成结构合理、业务技术水平和思想道德素质较高的民航员工队伍;东西部、干支线、客货运、国内国际、航空运输与通用航空发展均衡,民航进入全面、协调、可持续发展的新阶段。为此,要在综合协调、空域资源、机场布局、加大投入、提高地位等五个方面支持我国民航运输加快发展。

八、国外交通运输发展研究

世界主要国家交通运输业都是通过建立综合交通运输管理体制,制定与实施政策法规、发展规划和技术规范来实现对交通运输的管理。我们研究了世界主要国家交通运输发展的历史、机制、体制和管理政策,分析发现当代世界交通运输业呈现了两大发展趋势:一是随着世界新技术革命发展,交通运输业广泛采用新技术,提高运输工具和设备现代化和运输管理信息化水平;二是由于运输方式的多样化、运输过程的统一化,各种运输方式朝着分工协作、协调配合、建立综合运输体系的方向发展。



国外交通运输发展的经验教训启示我们:制定交通运输政策,要坚决贯彻以人为本和可持续发展的观念,要支持社会经济发展与改善居民生活质量并重,要坚持因地因时制宜与整体统筹协调原则,要遵循科学的程序综合反映全面情况。建立大交通综合运输体系是保证各种运输方式协调发展的重要因素;要基本保持综合运输供给能力与运输需求的基本平衡;要重视以人为本,兼顾支持经济发展与改善人民生活并重;要做到长远规划与近期实施并重;要考虑适度超前与经济可行并重;要坚持加强基础设施建设与运行管理并重;要力求客运交通与货运交通并重;要重视发挥各种运输方式技术经济特性,加强综合运输体系建设。

九、我国城市交通发展研究

城市交通是综合交通系统的重要组成部分。一个高效、和谐的交通体系是经济社会持续发展的重要支撑和保障。构筑一体化综合交通体系是大城市交通发展战略的核心。改革开放以来,城市交通的整体规模和实力迅速发展。公共交通网络加快形成,道路容量不断扩大,运输服务质量改善,交通管理水平提高,长期积累的乘车难、道路交通拥挤等矛盾得到了明显缓解。但是,我国城市特别是大城市交通还不能适应发展需求。

未来经济和社会发展将使城市交通转向综合交通发展,发挥组合效率和整体优势,形成综合性强、效率高的一体化综合交通体系。通过综合交通管理机构对城市交通实施统一规划、协调、监管和管理,强化城市内外交通、交通建设与土地利用及生态环境建设等方面的综合平衡,增强交通体系的协调性,提高资源利用效率,发挥综合效应。强化政府对综合交通发展的宏观调控,通过城市综合交通政策来指导、协调城市综合交通发展。保持适度超前的交通投资,发挥交通引导城市发展的作用,注重社会效益和经济效益的统一,促进交通产业化进程。城市交通发展重点是实施优先发展公共交通战略,充分体现公众利益优先和效率优先,依靠科技进步提高综合交通效率、效益和效能。

(李连仲、刘新民 整理)

目 录

摘 要	(1)
第一章 我国交通运输业的现状与发展	(1)
第一节 我国交通运输发展现状综述	(1)
第二节 我国交通运输管理体制现状	(13)
第三节 我国交通运输发展的经验总结	(16)
第二章 我国未来运输需求与供给预测研究	(26)
第一节 我国交通运输面临的国际与国内形势	(26)
第二节 运输需求预测	(34)
第三节 未来我国运输供给分析	(63)
第四节 政策措施建议	(78)
第三章 现代综合运输体系建设	(93)
第一节 现代综合运输体系的基本内涵及其发展要求	(93)
第二节 现代综合运输体系建设的战略目标	(117)
第三节 建设现代综合运输体系的基本思路	(124)
第四节 现代综合运输体系基本构架与建设重点	(134)
第五节 相关政策保障	(147)
第四章 我国铁路交通发展研究	(153)
第一节 “十五”以来我国铁路发展的总体情况	(153)
第二节 铁路发展在国民经济中的地位和作用	(162)



第三节	铁路交通发展对我国交通运输结构的影响	(178)
第四节	铁路交通发展中存在的问题	(184)
第五节	“十一五”期间铁路交通发展的目标与重点	(187)
第六节	发展我国铁路交通的对策建议	(198)
第五章	我国公路交通发展研究	(208)
第一节	概述	(208)
第二节	“十五”以来我国公路交通发展的总体情况	(213)
第三节	公路交通在综合运输及经济社会发展中的地位和作用	(220)
第四节	公路交通未来发展面临的形势及需求	(227)
第五节	未来我国公路交通发展的目标和重点	(238)
第六节	发展我国公路交通的对策建议	(244)
第六章	我国水运发展研究	(247)
第一节	水运在国民经济和社会发展中的地位和作用	(247)
第二节	我国水运发展概况	(254)
第三节	水运发展面临的形势	(272)
第四节	我国水运发展目标	(276)
第五节	“十一五”水运发展的重点	(279)
第六节	我国水运发展的对策建议	(282)
第七章	我国民航发展研究	(286)
第一节	我国航空运输发展的总体情况	(286)
第二节	航空运输的技术经济特点及比较优势	(296)
第三节	航空运输业在国民经济中的地位和作用	(302)
第四节	航空运输发展对我国现代交通运输结构的影响	(307)
第五节	航空运输发展中存在的问题	(319)
第六节	我国未来航空运输体系的发展思路	(322)



第七节 航空运输发展的目标、重点及建议	(328)
第八章 国外交通运输发展研究	(336)
第一节 美国交通运输发展的状况及特点	(336)
第二节 日本交通运输发展的状况及特点	(341)
第三节 欧洲一些国家交通运输发展的状况及特点	(342)
第四节 世界交通运输发展的经验、教训和启示	(348)
第九章 我国城市交通发展研究	(350)
第一节 城市交通与综合交通体系的关系	(350)
第二节 “十五”城市交通发展的总体情况	(351)
第三节 城市交通未来发展趋势	(352)
第四节 国内外城市交通发展的借鉴和启示	(354)
第五节 城市交通发展目标与对策建议	(355)
附 录	(357)
附录一:加快天津东疆保税港区向自由贸易港区转型 大力推进我国北方国际航运中心建设	(357)
附录二:关于建设三峡物流中心的研究	(370)
附录三:西藏自治区利用青藏铁路向外交流大宗商品 研究报告	(378)
后 记	(393)