



高职高专公路运输管理专业系列教材

交通运输管理

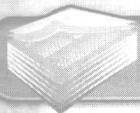
● 郭洪太 刘雅杰 主编
● 王孟章 主审

JIAOTONG
YUNSHU
GUANLI



人民交通出版社
China Communications Press





高职高专公路运输管理专业系列教材

交通运输管理

● 郭洪太 刘雅杰 主编
● 王孟章 主审

人民交通出版社

内 容 提 要

本书以国家政策及现行的交通运输领域的法律、法规、规章为基础,反映交通运输管理领域的现实工作要求,突出实践工作的需要。全书分为三大部分,第一部分系统地介绍政府及交通主管部门对交通运输业宏观管理的基本理论及政策,第二部分介绍公路管理的相关内容,第三部分介绍道路运输领域各分支行业管理的内容。

本书为高等学校交通(公路)运输管理类专业的教材,也可作为交通运输管理方面的岗位培训教材以及交通运输管理相关人员的工作参考用书。

图书在版编目(CIP)数据

交通运输管理/郭洪太,刘雅杰主编. —北京:人民交通出版社, 2005.9

ISBN 7-114-05699-0

I. 交… II. ①郭…②刘… III. 交通运输管理—中国 IV.F512.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2005) 第 088404 号

书 名: 交通运输管理

著 作 者: 郭洪太 刘雅杰

责任编辑: 张征宇 赵瑞琴

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) 85285656, 85285838, 85285995

总 经 销: 北京中交盛世书刊有限公司

经 销: 各地新华书店

印 刷: 北京宝莲鸿图科技有限公司

开 本: 787×1092 1/16

印 张: 27.5

字 数: 675 千

版 次: 2005 年 9 月 第 1 版

印 次: 2005 年 9 月 第 1 次印刷

书 号: ISBN7-114-05699-0

印 数: 0001—3000 册

定 价: 48.00 元

(如有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)

高职高专公路运输管理专业系列教材

编 委 会

(以姓氏笔画为序)

尤晓晔 王 龙 张尔利 俞高明 刘孟林

雷培宁 滕立国 薛景泉 莫高兴



前言 QIANYAN

随着我国交通运输事业的蓬勃发展,以及依法治国、依法行政的不断推进。作为政府、政府交通主管部门及其工作人员,应当熟悉交通运输业的发展规律,熟悉交通运输领域的国家政策及现行的法律、法规、规章,以便更好地行使行政职能,依法施政,加强对交通运输业的宏观管理。作为交通运输企业也应了解政府及交通主管行政管理的职能,以便更好地服从和服务于交通事业的发展。

本教材偏重交通运输的宏观管理。突出高职高专教材的实用性和实践性的特点,教材的编写结构是,在阐述交通运输的基本概论及宏观政策的基础上,重点介绍公路交通领域的公路管理及道路运输管理的内容。本教材可以作为高等学校交通(公路)运输管理类专业的教学用书,也可以作为交通运输管理方面的岗位培训教材,以及交通运输管理相关人员的工作参考用书。

全书由北京交通管理干部学院郭洪太,辽宁省交通高等专科学校刘雅杰编写,由河北省交通厅道路运输管理局王孟章担任主审。本书编写过程中参考了大量现行的交通运输法律规范,以及一些专家学者的专著和研究成果,在此表示衷心的感谢。

编者

2005年5月



目录 MULU

第一篇 交通运输管理概论

第一章 交通运输的地位和作用	3
第一节 交通运输的发展历程	3
第二节 交通运输的技术经济特征	13
第三节 各种运输方式的技术经济特点	16
第四节 交通运输的地位和作用	21
第二章 综合运输布局规划	23
第一节 综合运输系统	23
第二节 综合运输布局的影响因素	29
第三节 综合运输网布局	32
第三章 交通运输市场宏观调控	39
第一节 交通运输市场宏观调控的涵义与作用	39
第二节 交通运输市场宏观调控机制	42
第三节 交通运输市场宏观调控的主体与客体	45
第四节 交通运输市场宏观调控的方式与手段	50
第四章 交通运输行政管理	58
第一节 交通运输行政管理职能	58
第二节 交通运输行政管理行为	66
第五章 交通运输行政法规	76
第一节 交通行政许可	76
第二节 交通行政处罚	81
第三节 交通行政强制执行	89

第四节	交通行政复议	92
第五节	交通行政诉讼	102
第六节	交通行政赔偿	113
第六章	交通运输法制建设	119
第一节	交通运输法制建设的任务	119
第二节	交通运输法制建设的途径	124
第三节	交通运输法制建设的措施	130
第四节	交通运输执法队伍建设	132

第二篇 公路管理

第七章	公路规划管理	139
第一节	公路规划管理	139
第二节	公路网规划	143
第八章	公路建设管理	154
第一节	公路基本建设程序管理	154
第二节	公路建设市场管理	156
第三节	公路建设的环境保护	161
第四节	公路建设质量管理	163
第五节	公路工程竣(交)工验收管理	165
第六节	公路建设监督管理	168
第九章	公路养护管理	173
第一节	公路养护的基本任务	173
第二节	公路养护生产组织管理	179
第三节	GBM 工程	180
第四节	公路养护资金管理	181
第十章	公路路政管理	184
第一节	路政管理的涵义	184
第二节	路政管理机构	189
第三节	路政管理的法律依据	200
第四节	路政管理的管辖	203
第五节	路政管理行为	205
第十一章	公路路政执法管理	210
第一节	路政管理法律关系	210
第二节	公路路产路权管理	212
第三节	超限运输车辆行驶公路管理	224
第四节	公路建筑控制区管理	230
第十二章	收费公路管理	233
第一节	收费公路的涵义及相关政策	233
第二节	收费公路的管理	236

第三节	收费公路的经营管理	238
-----	-----------------	-----

第三篇 道路运输管理

第十三章	道路旅客运输及客运站管理	243
第一节	道路旅客运输及客运站管理概述	243
第二节	道路旅客运输及客运站经营许可管理	244
第三节	道路加班客运、包车客运和旅游客运管理	249
第四节	道路客运车辆管理	250
第五节	道路客运经营行为管理	251
第六节	道路客运站管理	252
第七节	道路客运及客运站管理的监督检查	253
第十四章	道路货物运输及站场管理	278
第一节	道路货物运输及站场管理概述	278
第二节	道路货物运输及站场经营许可管理	280
第三节	道路货物运输经营管理	282
第四节	道路货运站场经营管理	284
第五节	道路货物运输及站场执法检查	285
第六节	道路危险货物运输管理	286
第十五章	机动车驾驶培训管理	311
第一节	机动车驾驶培训管理概述	311
第二节	机动车驾驶培训许可管理	313
第三节	机动车驾驶培训行为规范	316
第四节	机动车驾驶培训监督检查	317
第五节	机动车驾驶证申领和使用管理	317
第十六章	机动车维修行业管理	346
第一节	机动车维修行业管理概述	346
第二节	机动车维修经营许可管理	347
第三节	汽车维修业开业条件	350
第四节	机动车维修经营管理	361
第五节	机动车维修质量管理	362
第六节	机动车维修执法检查	364
第十七章	道路运输车辆管理	371
第一节	道路运输车辆准入管理	371
第二节	道路运输车辆技术管理	372
第三节	道路运输车辆监督检查	374
第四节	道路运输车辆管理的措施	375
第五节	营运客车类型划分及等级评定管理	378
第六节	道路货运汽车及汽车列车推荐车型管理	381
第十八章	国际道路运输管理	397

第一节 国际道路运输管理 397

第二节 外商投资道路运输业管理 401

第十九章 道路运输安全生产管理 413

第一节 道路运输企业安全生产管理 413

第二节 道路运输安全生产监督管理 415

第三节 道路交通事故的预防 418

主要参考文献 428

第 一 篇

交通运输管理概论



第一章 交通运输的地位和作用

交通运输是指利用交通工具完成人员或货物的空间位置移动的生产经营活动过程。根据交通工具的不同,现代交通分为公路运输(汽车运输)、铁路运输、航空运输、水路运输和管道运输 5 种运输方式。交通运输业是国民经济的重要组成部分,对国民经济和社会的发展起着至关重要的作用。

第一节 交通运输的发展历程

一、交通运输的发展历史

1. 道路的历史

世界上最早的道路管理机构出现于中国,早在 4500 年以前,中国就已设置过掌管道路的“司空官”。约在公元前 3000 年时,古埃及为修建金字塔而修筑了运输建筑材料的大道;大约在公元前 2000 年修建了巴比伦街道,这是一条有路面的道路;公元前 500 年左右修建了东方丝绸之路,等等。

在古代道路中最有名的是罗马帝国道路,这是罗马帝国为其统治而修建的。随着罗马帝国的覆灭,上述罗马帝国道路也就消失了。此后,对道路来说,是一个持续了 1000 年的黑暗时期。但是在欧洲,随着文明开化和产业革命,开始使用以牲畜作动力的车辆,即出现了作为道路交通工具的马车。进入马车交通时代以后,以前的砂土路被车轮压出很深的车辙,致使路面破坏。作为防治措施,需要铺砌路面,但是已不同于罗马帝国时代的路面。19 世纪末,欧美已经修建了相当多的碎石路。这种碎石路虽然造价很高,但是对马车很适合。美国在 1839 年采用了木块路面,1872 年又采用砖块路面,这就是块料路面的开始。

此后,以马车交通为主的道路交通得到了迅速的发展。不仅市内交通,而且城市与城市之间的交通,即长途运输,也广泛地采用了马车。因此,道路也得到了改善和建设,马车交通愈加兴旺,并继续向前发展。1885 年汽车的出现,标志着道路交通工具进入了新的历史阶段。从

前的马车依靠畜力,而汽车以内燃机为动力。从这一点来说,这是交通史上的一次革命。但是初期的汽车不仅故障多,性能也差。1908年,美国福特汽车公司利用流水生产线生产出大批量并且廉价的T型车,由于提高了性能、速度,大幅度降低了生产成本和运输费用,作为道路交通工具的汽车获得了迅速的发展。

尽管汽车性能提高了,路面也大大改进了,但是陆地长途运输仍然由铁路承担,汽车只分担从火车站到终点的局部运输,即末端运输。这种状态持续了很久。打破这种状态的是高速公路的出现。希特勒为了侵略而在1932年修建汽车专用高速公路(Auto-bahn,德语)是世界上最早的高速公路,全长3860公里,修建历时11年。

2. 铁路的出现和发展

17世纪前后,英国的煤矿开始用木轨和有轮缘车轮的车辆运送煤和矿石。又因为木轮在行驶中受路面铺板磨损严重,于是改用铁车轮。可是铁车轮又损伤铺板,所以又把铺板改为铁板,而后又发展成棒形,这就是最初的“铁轨”。1776年,英国的雷诺兹首次制成凹形铁轨。1789年,英国的杰索普提出了车轮上装上轮缘的方案,因此就用不着防备脱轨的铁轨凸缘了。当时的铁轨形状已接近“I”字形。

促使铁路获得巨大发展的是蒸汽机的发明和锻铁铁轨的出现。1804年,英国的特里维西克制成了牵引着货车在铁轨上行驶的机车。1825年,英国的乔治·斯蒂芬森在斯克顿和达林顿之间铺设了世界上第一条客货两用的公共铁路。

1830年英国开始用双头轨。1831年,美国人设计了现在使用的平底铁轨,后在英国首次制造。到了1855年,已经能用钢来制造钢轨了,其形状和长度与现在的钢轨相似,它对铁路的发展起到了很大作用。

到了19世纪,英国、美国和西欧各国都进入了铁路建设高潮,横贯美国大陆的铁路就是在这个时期建成的。这种形势也影响着其他一些国家,到19世纪后半期,已扩展到非洲、南美洲和亚洲各国。从此,铁路成了陆地交通的主要工具。

1879年,德国西门子第一次用电作动力开动了电车。接着德国在1881年正式使用电力机车。以后又用以柴油机为主的内燃机作动力的机车。当时,铁路运输是分别用电力机车或内燃机车来牵引整列客车或货车的。后来又发展到把电动机或内燃机分别直接装在客车上,这就是电车和内燃机车,从而缩短了列车的间隔和适应了小运量列车的编组。由此,进入到铁路的现代化时代。

3. 船舶与水运的历史

(1) 船舶的出现和发展

在中国的周朝或其以前,就已出现了独木舟。春秋时期,吴国已建造了乘载92人的中型木船。秦汉时期造船技术更加发达。汉武帝刘彻时,已建成能乘载千余人的大木船。到了11世纪前后,出现了航行在远洋上的商用帆船。

人类于14世纪发明了磁罗盘,15世纪已经能绘制航海天文历,航海技术有了飞跃发展。1785年英国人瓦特发明了蒸汽机,1807年美国人罗伯特·富尔顿提出用蒸汽机作为船舶动力的方案,起名叫轮船。

1836年史密斯发明了螺旋推进器。1839年轮船首次安装了螺旋桨。到了1850年,迎来了烧煤的装着螺旋推进器的轮船的全盛时代。后来,作为船舶的动力,1883年瑞典的德拉瓦尔和英国的帕森发明了汽轮机,1897年狄塞尔发明了柴油机。这种内燃机被用于船舶,于是船的燃料就从煤变为柴油。在二次世界大战以前客轮就已经成为各大陆之间最主要的客运手

段,所以很早就出现了汽轮化、大型化、高速化的趋势。

货船直到 19 世纪末期才开始轮船化,而且在大型化和高速化方面也落后于客船。在二次世界大战以后,才把载重量 10 000 吨、航速 20~23 节的货轮定为标准船型。战后集装箱船的出现,装卸作业的机械化,使海运和港口的面貌焕然一新。另外,油船也越来越巨型化,其他专用货船(散装货船)因其需要量的增加,也有巨型化的趋势。

(2) 内河水路的利用

内河航行和远洋航行不同,不需要很高的航海技术,因此通航内河和沿海航线是最经济且能进行大量运输的交通线,在铁路和汽车出现以前,是运送人员和货物的大动脉,是驮马和货车陆路交通不能运送的重货和长途运输所不可缺少的交通手段。最早的水路是河川,后来又建设了人工水路——运河。

历史上最早的运河是中国的大运河。通过开凿运河,又把不同河流的航运连接起来了。英国从 17 世纪下叶开始在河上修建闸门,18 世纪建成了沃斯利运河和布里奇沃特运河这两条完全由人工开挖的航道。当时正值英国产业革命的开始,为满足激增的运输需要,以英格兰中南部为中心的运河网得到了发展。当时的道路交通是运人用马车、运货用驮马,而内河水运费只有驮马交通的 $1/3 \sim 1/4$ 。

美国到 19 世纪以后,从东部地区开始了运河建设。1825 年建成了沟通五大湖中的安大略湖和伊利湖的伊利运河。另外,联结纽约和五大湖的哈德逊运河也于同期通航。

4. 航空的历史

在古代,人们曾尝试过模仿鸟类飞行,但是很难。最先把这一梦想变成现实的是 1782 年法国的蒙高菲亚兄弟。他们把燃烧羊毛、稻草、麦秆时产生的轻气体充进球形的袋子里当作气球飞了起来。1783 年,人类第一次成功地搭乘气球在巴黎郊外飞行了约 10 公里。

法国的吉法尔在 1852 年研制了功率大、重量轻、可装在气球上的蒸汽机,往指定方向飞行终于成功了。这就是最初的飞艇。

德国的利林塔尔研究了利用翼的升力在空中自由操纵的问题。根据对翼的正确认识,进而想到用重力和风力作动力,在 1850 年发明了没有发动机的飞机,这就是最初的滑翔机。

美国的莱特兄弟用双翼滑翔机实现了飞行的稳定性和操纵性,积累了充足的飞行经验,并研制成功了可装在滑翔机上的轻型汽油发动机。1903 年第一次实现了用螺旋桨作动力的飞行,这就是飞机的雏形。此后,飞机不断改进,1914 年美国首次开辟了从坦帕到圣彼得斯堡的定期航班。在第一次世界大战后的 1919 年,又开设了从伦敦到巴黎的定期航班。

另一方面,飞机及飞机用的航空发动机也都有了改进,从而提高了运载能力、航程和速度,这样就形成了世界范围的航空网。

第二次世界大战后,由于在战争中军用飞机的发展,民航机也广泛采用了航程大的四引擎飞机,从而使横跨大西洋和太平洋的航线愈加活跃,而且又开辟了从欧洲通过亚洲大陆南部沿岸直达远东的新航线。1959 年,随着喷气式客机的航行,又出现了从欧洲经过北极飞往远东的航线,这就大幅度地缩短了飞行时间。以后,于 1967 年又开辟了从欧洲飞过西伯利亚到远东这条最短距离的航线。航空港的建设、大型喷气客机的就航和飞行技术的发展,对上述时期民航事业的发展起了很大作用。

5. 新交通系统的开发

20 世纪 60 年代后半期,美国完成了阿波罗计划,这使电子计算机控制技术有了很大进步。另一方面,就美国国内交通系统的客运而言,主要是靠飞机和汽车,铁路只担负东部走廊

部分城市间的交通和纽约、芝加哥等大城市的地铁交通。这就是说,美国陆地交通系统是以道路交通为主,以州际高速公路为中心的公路网为骨干,私人汽车是美国的主要交通工具。美国的中近程交通,无论是上班、上学,还是办事、旅游和购物,都靠私人汽车为主的道路交通,其结果势必使道路交通阻塞越来越严重,汽车失去了作为城市交通工具的优越性,甚至反而影响了城市本身的功能,破坏了城市环境。

由于上述原因,道路交通虽然有“门到门”的最大优点,但也似乎走进了死胡同。另一方面,虽然有城市铁路和郊区铁路这种大运量的公共交通运输工具,但其建设费昂贵,如果没有很大的交通量是不能建设的。因此,在考虑道路交通政策的同时,当务之急是要开发一种建设费比铁路低的新城市交通系统。就是说,在谋求公共汽车这种大运量公共交通工具畅通化的同时,还必须研制出介于铁路和公共汽车之间的大运量公共交通工具,以尽量减少道路交通量,减轻道路的负担。

如上所述,我们把公共汽车和铁路之间的交通系统叫做新交通系统,即中运量轨道运输系统或小型自控高速运输系统。此外,有时把上述用以使公共汽车畅通无阻的公路交通系统,以及改进原有系统的自动人行道等也列在新交通系统之中。有时把全国性的中、长途运输的新交通系统也叫做新交通系统,例如悬浮式超高速铁路。新交通系统甚至还包括像集装箱运输或汽车轮渡那种在中途把汽车委托给其他运输工具,以实现无人化、节省人力和减轻驾驶人员疲劳等提高运输效率为目的的交通系统。

因此,新交通系统的定义是:用硬件或软件改善现有交通系统或填补空白,以计算机为主的新技术和新制度的交通系统。新交通系统可分为介于公共汽车和铁路之间的新交通工具(硬件)和改善现有交通工具及现有交通工具的新应用这两个方面。前者为狭义的新交通系统,后者是广义的新交通系统。

二、我国交通运输的发展历程

近代交通运输在旧中国的发展,前后只有百余年的历史。1840年英帝国主义发动鸦片战争,迫使满清政府签订不平等的《南京条约》之后,近代交通运输开始在中国出现。现代交通运输在中国的兴起以1872年招商局购置第一艘蒸汽机船为标志,时间上比西方落后65年。此后,1876年中国修建了第一条铁路,1902年进口了第一辆汽车,1906年修建了第一条公路,1929年中国航空事业开始起步。旧中国的交通运输最早是轮船与水上航运业,继而是火车和铁路,紧接着是汽车与公路,后又有民用飞机及空中航线的开辟,由早先单一的水上运输,而逐渐发展为水、陆、空等多种运输。由于遭到帝国主义列强的侵略和国内长年的战乱,从整个路网发展的历程来看,既有逐步建设与增长,又有大量拆除与破坏等现象的产生与变化。到1949年,中国铁路里程达到2.18万公里,铁路机车、客车和货车分别达到4069辆、3987辆和46487辆;公路8.07万公里,包括台湾省在内,全国交通线路总长不过18.39万公里。民用汽车5.09万辆;内河航道7.36万公里,沿海主要港口泊位161个,内河港口泊位为数很少,轮驳船5698艘、37万净载重吨;全社会客运量达到1.4亿人,旅客周转量155.0亿人公里,货运量1.6亿吨,货物周转量255.5亿吨公里。

与同期西方国家已基本形成的综合性运输体系相比,中国交通运输显得十分落后,交通基础设施与运输装备的总体面貌是:数量少、质量差,能力低、布局偏,相对于辽阔的国土和众多的人口而言,具有现代意义的交通基础设施和运输装备寥若晨星。这不仅无法同当时的欧美工业发达国家相比,而且也大大落后于同期经济发展水平也较低的印度。当时我国的交通线

路少、质量差,运输能力有限,运输效率低,经济效益差。运输设施和运输业大多为帝国主义和官僚资本所控制,民族资本在旧中国运输业中的地位,因受帝国主义和官僚资本的两重压迫而微不足道。据有关资料报道,旧中国真正由民族资本建造与经营的铁路,总长不过 375 公里,如福建的漳厦铁路和广东的新宁铁路等。地理分布不均衡,大多集中在沿海地区及其附近的东部地带。西藏当时尚无任何现代交通线路和运输工具,其运输几乎全靠人力和畜力来完成。

新中国成立以来,我国交通运输业通过 50 多年的不断改造与建设,已有了很大的进步与发展,取得了显著成就。运输设施与装备成倍增加,交通运输能力明显增强;技术状况显著改善,运营指标、运输效率明显提高;客货运量大幅度增长;已形成全国性的综合运输网体系,并向相互协调的方向发展。新中国交通运输业的发展,从建设目标、布局重点和结构特点看,可以归纳为以下几个发展阶段。

1. 恢复与初步发展阶段(1949~1957 年)

这一阶段处在国民经济恢复与第一个五年计划时期。

(1)在建国后的前 3 年,各种交通线路都做了全面与大量的修复。

如公路仅 1949 年便修复了 4 万多公里,铁路在 1950 年修复了旧线 1 005 公里。同时也着手建设了一些新的交通线。远洋航运与波兰共同创办“中波轮船公司”,开拓了通往国外的远洋运输航线。民航也与当时的苏联合作,开辟了通往前苏联的 3 条国际航线。

(2)建设重点放在长江以北、兰州和包头一线以东的地区。也兼顾了其他地区一些必要的交通工程项目的建设。

在“一五”计划时期,建设方针是充分发挥东北和沿海原有工业基地的作用,积极进行关内中北部新区的建设,为西南等内地建设做准备,以建立起我国社会主义工业化的初步基础,主要任务是保证 156 个重点工程项目为中心的各项建设的顺利进行。

(3)基本满足了国民经济发展的需要,又使整个交通运输得到了较快的发展。

此阶段较好地处理了交通建设与国民经济方针、交通路网的扩大与既有线路的改造、沿海与内地之间的布局、各种运输方式之间的结构等关系。

到 1957 年底,各种运输方式总线路长度为 1949 年的 2.5 倍,全社会客运量、旅客周转量、货运量和货运周转量分别为 1949 年同类指标的 2.6 倍、2.0 倍、2.55 倍和 2.37 倍。

2. 动荡发展阶段(1958~1970 年)

这一阶段处在“二五”、三年调整和“三五”时期。按原来设想,“二五”期间国民经济仍要继续进行东北和关中北部地区的建设,适当加强沿海地区的经济发展,着手对西南和西北地区的资源开发。

(1)开始时不顾客观条件的高指标,交通建设规模迅速扩大,战线拉得过长,致使线路建设效率明显下降。

(2)通过一段时期的调整、巩固、充实和提高,我国交通运输又开始走上了健康发展的道路。

(3)1966 年以后,交通建设受到了极大的干扰,致使许多工程建设均无法如期进行或完工。但在广大交通运输业职工的积极努力和增加建设投入的情况下,交通建设才取得了一定的进展。

总的来说,这一阶段的交通建设大体上是一个大起大落与曲折发展的历史时期。

该时期的交通建设布局,由于主要力量集中在“三线”地区。所以无论是投资还是建成投产的重要交通干线的分布,与前一时期相比,均明显西移,特别是移向西南地区。该地区现有

的主要铁路干线如川黔、贵昆、成昆等线,基本上都是在该时期修建与投产的。

到 1970 年底,各种运输方式总线路长度为 1957 年的 1.9 倍,全社会客运量、旅客周转量、货运量和货运周转量分别为 1957 年的 2.0 倍、2.1 倍、1.87 倍和 2.52 倍。

3. 复苏阶段(1971~1980 年)

这一时期,我国的对外关系发生了重大变化。1971 年联合国恢复了我国的合法席位及一切权利,1972 年中美关系开始解冻,中日邦交也得以恢复。在这种迅速变化的国际环境下,我国经济建设方针也作了一定的调整与变动,再次强调充分发挥东部原有工业基地的作用,并对老企业实行革新与改造等方针,逐渐增加对沿海地区的投入,从而使全国工农业生产得到了迅速的恢复和发展。这些对交通运输业的发展和布局都产生了很大的影响。

(1)运输量增长幅度加快,特别是后期发展更快,10 年间全社会货物周转量和旅客周转量分别增长了 1.63 倍和 1.21 倍。

(2)交通线路建成投产的里程有较快的增长,为 1970 年的 1.44 倍。

(3)交通的部门结构发生了较大的变化,管道、民航、港口与远洋运输的发展均明显加快。管道里程增加了 6.25 倍,民航航线长度(按不重复计)、客运量和旅客周转量分别增长了 3.8 倍、14.8 倍和 21.1 倍,水运主要港口建设、沿海与远洋运输方面成效显著。

(4)交通建设布局重点开始东移,主要体现在铁路、公路和水运方面。

4. 全面发展阶段(1981 年以后)

这是我国经济建设进入健康发展的新时期,在以经济建设为中心和改革开放方针的指引下,国家一方面对现有产业结构、部门结构和产品结构进行调整,对原有企业进行技术改造和更新,另一方面又进一步实行对外开放政策,在沿海地区设立经济特区与技术开发区,开放沿海港口城市 and 地区,以大量引进海外资金、先进技术与管理经验,大力发展面向国际市场的各种工业和其他产业,从而迅速增强我国的经济实力和在国际上的竞争力。通过 20 多年的努力,取得了明显的成效,国民经济总产值、工业产值和外贸出口额等,都成倍增长,为交通运输业的发展提供了空前的大好时期。改革开放的 20 多年来,交通运输无论在发展规模、设施现代化水平、部门结构调整和合理布局等方面,均获得了明显的成效。

(1)加快了交通网的建设步伐

交通运输各部门都有了相当规模的发展,特别是原来较薄弱的民航、管道、港口和海运的发展更快。铁路和公路新增里程不断增长,并且在旧线改造和能力的提高方面也取得了前所未有的巨大成就。

(2)设施与装备的等级与技术水平显著提高

铁路的电气化与内燃化线路及自动闭塞线路平均每年的新增里程数成倍增长;高速公路发展速度更快;沿海港口已建成一批技术先进、效率很高的大型专用化泊位,水运中已更多地采用了集装箱和分节驳顶推船队这一先进的运输方式;民航在干线上已普遍采用波音系列等较先进的大型客机;管道运输也采用了高节能的输油设备、加热设备和清管设备,明显提高了运输效率。

(3)交通网布局进一步东移

为适应国民经济战略重点的发展需要,交通建设无论是修建新线还是对既有线改造,都围绕着能源、外贸、旅游、港口货物集疏等的运输需要而进行的,因而交通线的建设必然大多集中在东部沿海地区和中部的某些省份。

(4)运输部门结构也在逐渐改善