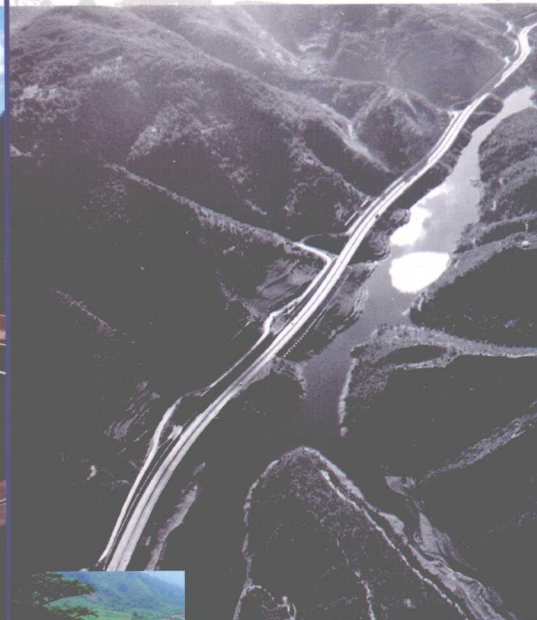


公路交通

GONGLU JIAOTONG
KEXUE FAZHAN YANJIU

科学发展研究

王成平◎著



NLIC2970869137



人民交通出版社
China Communications Press

要 容 内

公路交通

GONGLU JIAOTONG

KEXUE FAZHAN YANJIU

科学发展研究

王成平◎著



NLIC2970869137



人民交通出版社
China Communications Press

内 容 提 要

本书从公路交通建设科学发展的理论建构、现代社会生活与公路交通科学发展、转变发展方式与公路交通科学发展、经济社会效益与公路交通科学发展、文化建设发展与公路交通科学发展、环境保护建设与公路交通科学发展、公路交通队伍建设与公路交通科学发展、适应世界公路交通发展趋势的重要举措等方面,多维度深入分析公路交通建设与科学发展的内在联系,深刻论述了公路交通科学发展的理论支撑、文化引领和战略思维,并通过大量案例分析,提出了促进公路交通科学发展的有效路径以及队伍建设、制度建设、科学管理举措。

本书不仅对研究公路交通科学发展的理论工作者具有重要参考价值,而且对从事公路交通建设的实际工作者也有极大的参考价值。

图书在版编目(CIP)数据

公路交通科学发展研究/王成平著. —北京:人民交通出版社, 2012.12

ISBN 978-7-114-10215-8

I. ①公… II. ①王… III. ①公路运输发展—研究
IV. ①F540.3

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2012) 第 278847 号

书 名: 公路交通科学发展研究

著 作 者: 王成平

责任编辑: 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.ccpress.com.cn>

销售电话: (010) 59757973

总 经 销: 人民交通出版社发行部

经 销: 各地新华书店

印 刷: 北京市密东印刷有限公司

开 本: 720 × 960 1/16

印 张: 16.75

字 数: 267 千

版 次: 2012 年 12 月 第 1 版

印 次: 2012 年 12 月 第 1 次印刷

书 号: ISBN 978-7-114-10215-8

定 价: 48.00 元

(有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)

序

读书可以获得知识，也可以获得领悟。有幸拜读王成平教授的这本专著之后，对“公路”、“公路交通”专业领域有了一次升华性的理解和顿悟。

专著以公路交通为研究对象，以科学发展为主线，分八个方面进行剖析、阐述。颇具特色的是，书中还贯穿了“公路（交通）文化”的思路和脉络。在王成平教授的学术观点中，公路是建筑物，是物质产品，也是文化凝聚、承载和展现的工程场所或“作品”。公路交通从创意、规划、设计、建设到管理、运行，深受当时、当地的社会文化氛围、价值目标及各种因素的影响。这种影响成为整个公路交通系统的一个重要组成部分。即使采用相同的工程技术和管理技术，在不同文化区域的地方，也找不到相同的两条路。因此，研究公路交通，离不开研究“公路文化”和“公路交通文化”；建设和管理公路交通项目，必须充分考量、运用社会文化资源等要素。

在王成平教授的理论研究中，公路文化得到了充分的体现。在他指导建设的项目（见书中案例）中，公路文化成为一道道亮丽的风景。在公路文化学科领域，王成平教授开拓性地探索了理论与实践相结合的坚实之路。

宋 明

2012年9月

目 录

第一章 公路交通建设科学发展的理论建构	1
第一节 科学发展是公路交通建设发展的灵魂	1
第二节 公路交通发展历史表明必须科学发展	13
第三节 公路交通系统结构显示必须科学发展	20
第四节 公路交通的重要功能要求必须科学发展	33
第二章 现代社会生活与公路交通科学发展	41
第一节 现代社会生活与公路交通的密切关系	41
第二节 现代社会生活变化发展出现的新趋势	54
第三节 现代社会生活新需求与公路交通科学发展	56
第三章 转变发展方式与公路交通科学发展	69
第一节 转变发展方式的丰厚内涵和重要特征	69
第二节 转变发展方式是科学发展的理性选择	74
第三节 公路交通转变发展方式的途径与对策	79
第四章 经济社会效益与公路交通科学发展	87
第一节 经济社会效益的丰厚内涵和特征	87
第二节 提高经济效益与公路交通科学发展	91
第三节 增强社会效益与公路交通科学发展	96
第五章 文化建设发展与公路交通科学发展	105
第一节 文化具有的丰厚内涵和重要特征	105
第二节 文化建设发展的重要地位和功能	116
第三节 文化建设发展引领公路交通科学发展	135
第六章 环境保护建设与公路交通科学发展	190
第一节 环境保护建设的丰厚内涵和特征	190
第二节 环境保护建设的重要地位和功能	196

第三节	环境保护建设与公路交通科学发展	206
第七章	公路交通队伍建设与公路交通科学发展	215
第一节	公路交通队伍素质与能力要求	215
第二节	公路交通人才培养与结构优化	228
第三节	公路交通科学管理与制度建设	234
第八章	适应世界公路交通发展趋势的重要举措	249
第一节	世界公路交通发展趋势的重要特征	249
第二节	世界公路交通发展趋势的重大影响	253
第三节	适应世界公路交通发展趋势的重要举措	256

第一章 公路建设科学发展的理论建构

公路交通的建设和发展,不同阶段有不同的认识和要求,各个国家或地区的社会需求和文化背景也会对其产生巨大的影响。自然科学技术总是在不断进步,人类行为的正确性、合理性、有效性是相对的;社会科学(政治、经济、文化、生态、道德伦理)是不断提升的,各个国家(地区)、民族之间也存在差异性、特色性,是否“科学合理”具有相对性;各学科“合理性原则”之间、各目标价值之间、各约束条件(因素)之间,需要进行平衡和取舍,以达到综合之后的相对科学合理。科学始终是相对的,它留给我们不断进步的空间和无穷无尽的希望,但追求科学发展是绝对的,因为只有这样才能又好又快发展。

中国自从有了公路交通以来,公路交通在推动中国经济社会发展中发挥了特别重要的巨大作用。然而,公路交通的建设也经历了一个不断探索、曲折发展的历史进程。如今,公路交通建设已经站在了一个新的起点上,面临新的发展机遇和严峻挑战。因此,必须深入思考如何解决在公路交通大建设中推动公路交通又好又快发展所面对的新情况、新问题。其中公路交通建设如何真正实现科学发展,就是一个亟待研究解决的重要现实问题。因为这一重要现实问题在很大程度上,可以说是影响公路交通建设能否实现又好又快发展的一大“瓶颈”。所以,必须深刻认知公路交通建设科学发展这一极其重要的问题。下面,从四个重要方面对“公路交通科学发展的必然性”加以分析论述。

第一节 科学发展是公路交通建设发展的灵魂

发展既是社会文明进步的内在要求,也是社会文明进步的根本显现。因此,追求发展是社会文明进步的永恒主题。在人类社会的历史长河中,经历了不同文明、多种模式、多样道路的发展。如今,面对新的世界环境和新的时代要求,在崇尚发展中“实现什么样的发展、怎样发展”的重大问题,又历史性地摆在了人们面前,需要人们加以科学认知和科学解决,从而实现新的发展。

一、发展与发展观

在学理上,不同学科对发展的内涵有着不同的阐释,因而对发展的意义有着不同角度的认知^①。经济意义上的发展,是指数量的增加、质量的提高、速度的加快以及效率的提高等,是为人的发展,为人类个体、群体与自然万物的和谐发展创造与提供更有利的物质条件。政治意义上的发展,是指制度健全、社会民主、管理科学,是为人的发展,为人类个体、群体与自然万物的和谐发展,创造与提供更有利的社会管理体制与运行机制的社会运行条件。文化意义上的发展,是指精神风尚良好,文化产品丰富,发展模式健全,是为人的发展,为人类个体、群体与自然万物的和谐发展创造与提供更有利的精神条件。

发展在哲学范畴中是指事物由低级到高级,由旧物质到新物质的运动变化过程。事物的发展原因是事物的普遍性。事物发展的根源是事物的内部矛盾,即事物的内因。唯物辩证法认为,物质是运动的物质,运动是物质的根本属性。而向前的、上升的、进步的运动即是发展。发展的本质是新事物的产生和旧事物的灭亡,即新事物代替旧事物。

社会的发展,归根到底是为人的发展,是在对立、转化、统一的相互作用过程中,优化社会要素、组织与关系的结构,为人类个体、群体、整体与自然万物的和谐发展创造与提供更有利的社会环境和基础条件。社会的发展是人类整体发展的综合表现,要通过人类个体、群体及其相互关系的发展来实现。政治改革与发展、经济改革与发展、文化改革与发展、教育改革与发展以及各种社会改革与发展,都要用是否为了人的发展,即“以人为本”的发展,为人类个体、群体、整体与自然万物的和谐发展,创造与提供了更有利的条件这一客观实际,来衡量、评价、判断它的科学性、合理性、先进性、有效性。

在理论思维高度上所形成的发展认识观,即发展观,是人们对发展的总的看法和根本观点。包括对发展的本质、发展的动力、发展的主体、发展的条件、发展的道路、发展的状态和发展的战略等,对发展的实践产生根本性、全局性的重大问题的总的看法和根本观点。在不同的发展观引导下,产生不同的发展趋势,形成不同的发展模式。

① 黄蓉生.《科学发展观的若干问题论析》.西南师范大学出版社,2009年,第6~7页。

二、发展模式与科学发展观

发展模式是指在发展观引导下所形成的主导发展方式,是发展机制与运行、发展结构与态势、发展过程与成效的集中显现。

对一定的发展情形进行评价,可以区分为多种不同的发展模式,诸如落后发展模式与先进发展模式、传统发展模式与现代发展模式、现代化发展模式与后现代化发展模式、滞后发展模式与跨越发展模式或超前发展模式;还可区分为单一发展模式与综合发展模式、粗放发展模式与集约发展模式或外延扩张发展模式与内涵增长发展模式等。发展模式的多样性为人们选择适合需要的发展模式提供了可能。

不同国家、地区可能形成不同的发展模式。在这个意义上看,发展模式即为一个国家、一个地区在特定的生活场景中,也就是在自己特有的历史、经济、文化等背景下所形成的发展方向,以及在体制、结构、思维和行为方式等方面的特点,是世界各国家或地区在实现现代化过程中对政治、经济、文化体制及战略等的选择。

科学发展观是马克思主义同当代中国实际和时代特征相结合的产物,是马克思主义关于发展的世界观和方法论的集中体现,对新形势下实现什么样的发展、怎样发展等重大问题作出了新的科学回答,把我们对中国特色社会主义规律的认识提高到新的水平,开辟了当代中国马克思主义发展新境界。党的十八大高度评价科学发展观的重大理论贡献和实践价值,坚持和发展中国特色社会主义,明确提出科学发展观同马克思列宁主义、毛泽东思想、邓小平理论、“三个代表”重要思想一道,是党必须长期坚持的指导思想。这就实现了党的指导思想又一次与时俱进。确立科学发展观的指导地位,对坚持和发展中国特色社会主义,全面建成小康社会和实现社会主义现代化,具有重大现实意义和深远历史意义。在未来的发展道路上,必须把科学发展观贯彻到我国现代化建设全过程,体现到党的建设各方面。这就要求坚持用科学发展观武装广大党员、干部的头脑,不断深化对科学发展观的领会和把握,形成全党团结一心、共同奋斗的思想基础,把党的指导思想转化为推动党和国家事业发展的精神力量、实际能力、自觉行动。科学发展观是发展中国特色社会主义、全面建设小康社会必须坚持和贯彻的重大战略思想,为构建适合中国现代化建设的科学发展新模式指明了方向。

新中国成立以来特别是改革开放以来,中国的发展取得了巨大成就。然而我们不能不看到,我国总体上仍处于传统社会向现代社会的转型期间,失衡、失范、无序的现象时有发生,持久的高速发展带来经济增长的同时,也使环境污染、资源浪费等问题凸现。科学发展观的提出,着重解决“实现什么样的发展、怎样发展”的重大理论和实际问题。科学发展观的第一要务是发展,要求必须牢牢抓住经济建设这个中心,坚持聚精会神搞建设、一心一意谋发展,不断解放和发展社会生产力;科学发展观的核心是以人为本,要求必须始终把实现好、维护好、发展好最广大人民的根本利益作为党和国家一切工作的出发点和落脚点,尊重人民主体地位,发挥人民首创精神,保障人民各项权益,走共同富裕道路,促进人的全面发展,做到发展为了人民、发展依靠人民、发展成果由人民共享;科学发展观的基本要求是坚持全面协调可持续发展,就是必须按照中国特色社会主义事业总体布局,全面推进经济、政治、文化、社会建设以及生态文明建设,促进现代化建设各个环节、各个方面相协调,促进生产关系与生产力、上层建筑与经济基础相协调;科学发展观的根本方法是统筹兼顾,坚持统筹兼顾的根本方法,就是要正确认识和妥善处理中国特色社会主义事业中的重大关系,统筹个人和集体利益、局部和整体利益、当前和长远利益,充分调动各方面积极性,既要总揽全局、统筹规划,又要抓住牵动全局的主要工作、事关群众利益的突出问题,着力推进、重点突破。由这些内容有机统一的科学发展观,充分体现了当代中国马克思主义者对共产党执政规律、社会主义建设规律、人类社会发展规律认识的进一步深化,充分表明当代中国马克思主义者对发展的认识达到了一个新高度。

毫不动摇地深入贯彻落实科学发展观,必须全面把握科学发展观的科学内涵和精神实质,增强贯彻落实科学发展观的自觉性和坚定性,着力转变不适应不符合科学发展的思想观念,着力解决影响和制约科学发展的突出问题,把全社会的发展积极性引导到科学发展上来,把科学发展观贯彻落实到经济社会发展的各个方面,努力实现又好又快的科学发展目标。

三、公路交通建设的科学发展

公路交通建设发展是一项较为复杂的系统工程,涉及社会经济、政治、科技、历史、文化、生产生活以及对外开放等诸多领域和问题。然而,无论公路交通建设发展多么复杂,涉及多少领域和问题,都必须坚持“科学发展观”这一重要指

导思想原则。科学发展观的第一要务是发展，核心是以人为本，基本要求是全面协调可持续发展，根本方法是统筹兼顾。只有真正把科学发展观作为公路建设发展的灵魂，公路建设才可能实现又好又快发展的目标。

公路交通建设必须坚持把发展作为第一要义。就公路交通建设发展来看，就是要着力把握公路交通建设发展规律、创新公路交通建设发展理念、转变公路交通建设发展方式、破解公路交通建设发展难题，消除影响公路交通建设发展的体制、机制障碍，提高公路交通建设发展的质量和效益，努力实现公路交通建设又好又快的发展。

公路交通建设必须坚持把以人为本作为核心。就公路交通建设发展来看，也必须把实现好、维护好、发展好最广大人民的根本利益作为公路交通建设发展工作的出发点和落脚点，尊重人民主体地位，发挥人民首创精神，保障人民各项权益，积极利用公路交通促进共同富裕，促进人的全面发展，做到公路交通建设发展为了人民、公路交通建设发展依靠人民、公路交通建设发展成果由人民共享。

公路交通建设必须坚持全面协调可持续发展的基本要求。就公路交通建设发展来看，也必须坚持全面协调可持续发展的基本要求，把公路交通建设发展作为中国特色社会主义事业总体布局中的一个重要组成部分，为全面推进经济建设、政治建设、文化建设、社会建设服务，既要努力促进公路交通建设自身的各个环节、各个方面相互协调发展，又要切实促进公路交通建设与铁路、航空、水运、城市轨道交通等其他交通行业建设相互协调发展。

公路交通建设必须坚持统筹兼顾。就公路交通建设发展来看，也必须坚持统筹兼顾的根本方法，正确认识和妥善处理公路交通建设中的重大关系，统筹公路交通建设局部利益和整体利益、当前利益和长远利益，充分调动公路交通建设各方面的积极性，既要总揽公路交通建设全局，做到统筹规划公路交通建设发展，又要抓住牵动公路交通建设全局的主要工作、事关群众对公路交通建设利益需要的突出问题，着力推进公路交通民生工程，重点突破公路交通畅通工程建设的难点。

总之，必须真正把科学发展观作为公路交通建设发展的灵魂，切实把发展作为第一要务，坚持以人为本为核心，按照全面协调可持续发展的基本要求，采取统筹兼顾的根本方法，公路交通建设才有可能实现又好又快发展的目标。

以云南省昆明市交通运输局与重庆交通大学、云南交通职业技术学院联合研究开发的“滇中城市圈客运一体化对策研究”项目为典型,介绍此项目对公路交通科学发展的有益探索。

滇中城市圈主要包括昆明、曲靖、玉溪、楚雄四州市,国土总面积约 9.56 万平方公里,总人口 1 700 多万。根据《国务院关于支持云南省加快建设面向西南开放重要桥头堡的意见》,云南省将依托重点城市和内外通道,优化区域发展布局,提升滇中城市经济圈的辐射带动能力,将滇中地区培育成为云南省经济发展的重要增长区,大力推进滇中城市经济圈一体化建设。

《滇中城市群规划(2007—2025 年)》也指出“滇中城市群是带动云南省发展的核心增长区域,是中国西部特色鲜明、竞争力较强的门户城市群,是中国与东南亚、南亚结合地带的区域性中心。”提出将滇中建设成为“我国西南地区重要的产业密集区和经济增长区,面向东南亚、南亚和我国东部、中部的区域性中心。”同时提出了“一核三极两环两轴”的滇中区域空间发展格局:“一核”指昆明城区及其周边紧密发展的昆明都市区,是滇中发展的核心区域;“三极”指以曲靖、玉溪和楚雄中心城市及其周边紧密发展的三城市都市区范围,作为滇中次级中心重点发展。“两环”指连接滇中主要城市的内、外环高速路。“两轴”是滇中区域产业、城镇密集发展的带状走廊。其中:一轴为“中国—东南亚”发展轴,是东连我国中部、东部经济发达地区,南接东南亚各国的发展主轴;另一轴为“亚欧”发展轴,是滇中出滇入海的重要轴线,向东直通我国东南沿海港口,向西接南亚并接通欧洲。

因此,滇中城市圈的发展总目标是带动云南省发展的增长区域,是中国西部特色鲜明、竞争力较强的门户城市群,是中国向西南开放的桥头堡的核心区域(中国、东南亚、南亚结合地带),未来将充分发挥昆明的地理区位优势、良好的商业金融基础优势、气候优势、旅游资源优势等,依托航空、铁路、公路交通条件和优越的区位条件,将滇中建成向西南开放的交通枢纽、物资集散中心和旅游集散中心,成为辐射力强大的服务中心和流通中心,在更大范围、更宽领域、更高层次参与国内外竞争。为达成上述目标,昆曲、昆楚、昆玉现已签订一体化合作发展框架协议,滇中城市经济圈的合作框架已经初步建成。

而地区的发展必须交通先行。交通是连接滇中城市圈四城和实现同城化的一

个最重要的因素,因此迫切需要进行交通运输方面的资源整合,发挥交通一体化优势,推动整个区域的社会经济发展。尤其客运一体化建设,是满足居民出行需要,创造更好生活和工作环境的客运系统。该系统从根本上解决居民出行难问题,为滇中城市圈经济社会全面协调发展提供强有力的支持。今后昆明到曲靖、玉溪、楚雄之间强大的客运交通体系,将实现滇中城市的“无缝连接”和高度信息化,为人们的生活带来便利。居住在四城的市民去滇中城市的任何一个区域都十分便捷,如同生活在一个城市一般。

针对“滇中城市圈客运一体化对策”展开研究,其主要目的就是为了解决滇中城市圈内部、城市与城市之间客运的巨大交通需求,解决常规交通运输方式负担过重、速度慢、换乘不便、舒适度较差、城市间出行不便等老大难问题,依托滇中城市圈现有的基础设施及公路、铁路、航空等多种运输方式,找出存在的问题及可能发挥的潜力,把握滇中城市圈客运总体发展水平,为客运一体化的发展提供规划、建设、管理等方面的对策建议,从而对整个城市圈交通和经济的发展起到积极的推动作用。

该项目认为,目前对于城市客运的研究,国内外同行的主要研究领域体现在以下两个方面。

1. 城市群客运交通研究

城市群(城市圈)是工业化和城市化充分发展的产物,是区域发展在地理空间形态上的高级表现形式。20世纪50~60年代,国外便开始了城市群现象的探讨和研究。随着我国区域经济一体化的不断深入和城市化进程的加快,城市群及其区域内客运交通的发展开始逐渐受到政府和理论研究者的重视,有关研究成果也日渐丰富。

(1) 城市群与城际交通互动发展理论研究

城市群作为一个系统,其本质特征在于城市间各种联系及其效应。交通运输系统作为联系地理空间社会经济活动的纽带,对城市的形成和区域经济的布局有着重要的影响。城际交通技术和条件在一定程度上决定了城市群相互作用的深度和广度,并对城市群空间组织结构及形态产生影响。

城市群产业的集聚和扩散与城际交通网络的布局关系密切。Whebell(1969)的“走廊理论”最早阐释了城际间走廊经济景观的演化过程。城市群的最终形成

是城际运输走廊演进的高级阶段。周一星(1991)认为,高度便利的综合交通走廊是“都市连绵区”形成的基本条件之一。陆大道(1995)认为,产业的聚集与扩散往往是沿着阻力最小的方向轴线(含动力线、水源线、运输线)展开的,由此提出了“点轴空间结构系统理论”。此外,阎小培(1996)从区域层面上对交通运输走廊沿线的城市发展、产业带生成进行了分析,指出经济发达地区交通网络演化对通达性空间格局有着重要的影响。城市群与城际交通的发展相互促进,相互影响。单连龙(2006)从城际铁路需求和运力优化的角度阐述了城市群与城际交通发展的互动关系。陆化普等(2008)在研究交通体系发展与城镇群体空间演化规律中指出,区域交通体系发展与城市群演化是相互作用、相互依赖的过程,城市群的发展需要交通系统的支撑,而交通的发展又引导城市的演化。

(2) 区域城际综合客运交通体系发展研究

依托于高速公路的城际公路快速客运也是区域城际交通体系的重要组成部分,但目前相关研究较少。段璋银等(2000)通过对高速公路技术经济特征和影响的分析,论述了高速公路在城际交通中的重要作用和突出地位。王建伟(2004)根据各种运输方式的技术经济特征,提出大力发展公路快速客运是区域城际客运交通发展现阶段的理性选择。王建伟(2004)根据我国都市圈及都市带的形态特征,总结归纳出都市圈和都市带的基本交通特征:都市圈交通线路一般呈中心辐射型,即中心点—辐射轴—端点的路线形态;而都市带交通线路呈现哑铃型,即都市带交通线路除了具有都市圈交通线路特征外,还在核心城市之间形成运输通道。刘斌(2007)研究分析了城市组团间客运交通特征。城市组团间交通方式主要由小汽车、公共汽车和轨道交通组成;组团间交通流量方向不均衡,呈现明显的潮汐式客流特征;城市群内各组团中心相距较远,尤其是在特大型城市中,中心城之间平均间距达几十公里,居民出行一般在本城区内,各中心城客运交通自成体系,相对独立。

(3) 城市群综合客运交通发展的需求特征研究

目前,我国对城市群客运交通发展特征的研究主要集中在对城市群客运需求特征的探讨上。朱彦东(2001)认为,城市群客运交通需求的变化是城市产业空间扩散和重新优化布局的结果。袁婧(2004)认为,城市群客运交通需求具有四大特征,即相对独立性、相对封闭性、密度高、规律性强。单连龙(2006)认为,

城市群客运交通需求的通道集约化分布特征比较突出；城际客运交通需求呈现多中心外延趋势，交通特征呈现中心辐射状态。同时，城市群客运交通需求具有多样性，城市交通多为日常出行；城际交通需求主要为商务和探亲。但随着城市化水平的提高、城际快速客运系统的建设，通勤、通学、商务的城际交通需求会急剧上升，同时，城际间旅游的交通需求也将有较快的增长。

（4）城市群综合客运交通发展思路和模式研究

城市群客运交通未来究竟应该朝着什么方向发展，不同学者和研究机构提出了各自的理解。一些学者（袁婧，2004；胡列格，2008）认为，城市群内部交通发展到一定水平，城市群客运交通将会出现一体化的内在需求。汪鸣泉等（2007）认为，以公共交通促进城市群的繁荣，可以让我们的城市更加健康有序地发展。陆化普等（2008）认为，未来城市群客运交通必将走可持续发展道路。从我国区域城市机动化进程、城市发展水平、人口分布、土地资源以及交通基础设施情况看，未来城市群主要发展方向是“在完善公路网络的同时，加快城际轨道网络的建设，并与城市轨道交通形成一体化的轨道网络体系，优化交通结构，实现各种运输方式的均衡发展，为客货流提供安全、便捷、高效的运输服务，满足多样化的交通需求层次”。

基于不同视角城市群客运交通发展方向的探讨，业界一些专家和学者提出并试图解决如何选择城市群客运交通发展模式的问题。目前，国内对城市群客运交通发展模式的研究比较多，具有代表性的成果主要有：单连龙（2005）在探讨客运交通发展模式与大都市地区土地资源状况以及城市发展形态之间关系的基础上，总结归纳出城市群客运交通发展的三种模式，即以公路为主的离散化发展模式，以大容量轨道交通为主的集约化发展模式和“轨道+公路”的协调发展模式。陆化普等（2008）针对我国城市群交通发展现状，提出城市群交通体系建设的两种模式：一是以快速轨道交通引导和支撑城市群发展模式；二是以快速汽车客运为主的城市群交通发展模式。林源（2008）结合山东半岛城市群的发展情况，提出大运量快速轨道交通是中国城市群运输系统的适宜模式。湖南省发展和改革委员会等（2008）针对长株潭城市群，总结了我国城市群客运交通发展“现有常规模式”的特征，提出了城市群客运交通发展“两型”提升模式，即针对现有常规模式弊端，大力发展运输效率高、能耗低、占地少、污染少的运输系统，例如，

轨道、水运、管道、枢纽等运输系统,道路运输控制在合理范围。

(5) 城市群综合客运交通发展框架体系研究

目前,对城市群客运交通系统框架的研究较少,仅仅局限在对城市群综合运输系统框架的构建上。朱照宏(2003)认为,从区域综合交通系统的组成来讲,城市群综合运输系统应包括大中城市间的大运量快速通道、向外联系的交通干线、连接地区内城镇体系的交通网络骨架以及对外联系的重要港口和疏港的重要通道等。国家发展和改革委员会综合运输研究所(2005)在《长三角综合交通规划》研究中,提出城市群交通发展由各自发展向一体化转变的总体思路,构筑了长三角区域城市群交通系统发展的目标构架。在区域城市群交通系统构架中重点强调大容量、集约化、公用型交通方式的发展,优先发展铁路、区域城际轨道(含磁悬浮)和城市轨道交通。徐文学等(2007)针对武汉城市群的发展提出了“加密一网、突出两轴和两环、建设两枢纽、发展四系统”的城市群交通系统发展的目标框架,同时确立了20分钟、1小时、2小时城市群交通时空服务圈域。陆化普等(2008)认为,近期城市群交通体系主要由高等级公路和铁路组成,远期将由高等级公路网和区域轨道交通共同承担,形成机动性较强、多方式的快速城市群的综合交通框架体系。

综上所述,尽管我国城市群综合客运交通发展研究起步较晚,但是在理论探讨和实证研究方面还是取得了较为丰硕的成果。但现有研究对城市群、都市圈、大都市区等相关概念、区域客运交通的阶段性和差异化发展尚缺乏深入研究。随着我国区域经济一体化的不断深入和城市化进程的加快,城市群客运交通发展面临着新的机遇和挑战,这对城市群客运交通发展理论研究提出了更高的要求。

2. 区域客运一体化研究

在区域客运一体化(Integrated Regional Passenger Transport)研究方面,国外一些工业发达国家在基本完成道路网络的基础设施建设之后,随着城市交通拥堵现象的不断升级以及乡村地区人们出行困难等问题的出现,对区域客运一体化系统的研究开始兴起,到目前已形成了比较成熟的理论体系。比较典型的国家包括德国、澳大利亚。

德国是最早实行区域客运一体化的国家之一,1965年就成立了公共短途客运公司参加的汉堡交通联盟。汉堡地区的乘客可以非常方便地到达交通联盟覆盖的

区域。迄今为止其发达的公共交通系统对我国实现区域客运一体化具有很高的借鉴与参考价值。

为了满足乡村地区人们出行的需要,南澳大利亚州的旅客运输委员会(Passenger Transport Board)从1994年开始与当地社区合作,执行城乡客运一体化计划,以运输资源满足社区人们出行需求为要点来运行,该计划强调地区参与。目前,南澳大利亚州已经形成的方便、快捷的综合客运系统模式已开始向澳大利亚的其他地区进行推广,并取得了很好的成效。

我国在区域客运一体化建设方面起步较晚,20世纪90年代末期部分地区开始试行区域客运一体化。2003年,交通部在浙江的湖州,江苏的苏州,山东的烟台、淄博等地进行了区域客运一体化试点工作,并取得了一定的效果。王志明(2007)在进行国内外调研和分析的基础上,提出区域客运一体化的要素和山西省推进区域客运一体化进程的可供借鉴之处,在此基础上结合山西实际对区域客运一体化的基本理论进行了研究。卢旭(2008)采用理论分析与实证研究相结合的方法,从区域客运一体化的理论基础、内涵和组成要素着手,分析了我国发展区域客运一体化的基本思路与发展模式,明确了区域客运一体化实施评价的主要内容。

从总体上来说,我国区域客运一体化建设虽已开始推行,但作为一项复杂的工程,目前区域客运一体化建设还未形成系统的理论体系。对此,该项目确定的主要研究内容包括以下重要方面。

(1) 国内外城市圈客运一体化发展的经验总结

①查阅国内外相关文献,对国内外的城市圈客运一体化发展的研究文献进行进一步梳理和归纳总结。

②参考和借鉴国内外典型城市圈的成功经验,如国外的纽约城市圈、巴黎城市圈,国内的长三角城市圈、长株潭城市圈等,归纳总结其在客运一体化方面的发展经验及对滇中城市圈客运一体化发展的借鉴意义。

(2) 滇中城市圈客运一体化发展的现状分析

①滇中城市圈昆明、曲靖、玉溪、楚雄四州市区位和经济发展趋势分析。

②对滇中城市圈的客运交通基础设施展开调研,包括不同运输方式(轨道交通、城际铁路、公交等)的线路及其线网布局、换乘枢纽和客运站点的数量和空