

交通工作基本知识读本

JIAOTONG GONGZUO JIBEN ZHISHI DUBEN

段凤春 主编

云南出版集团公司 云南教育出版社

交通工作基本知识读本

段凤春 主编

江苏工业学院图书馆
藏书章

云南出版集团公司 云南教育出版社

图书在版编目(CIP)数据

交通工作基本知识读本/段凤春主编. —昆明:云南教育出版社,2006.8

ISBN 7-5415-3076-X

I. 交... II. 段... III. 交通运输业-基本知识-中国 IV. F512

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2006)第 085380 号

责任编辑	袁宣民
封面设计	易 铭
书 名	交通工作基本知识读本
主 编	段凤春
出版发行	云南出版集团公司 云南教育出版社(昆明市环城西路 609 号)
印 装	昆明五彩印务有限公司
开 本	787×1092 1/32
印 张	4.5
字 数	100 000
版 次	2006 年 9 月第 1 版
印 次	2006 年 9 月第 1 次印刷
书 号	ISBN 7-5415-3076-X
定 价	11.80 元

本书编委会

主 编：段凤春

副主编：李光华

编 委：	段凤春	李佳勇	高军辉	王 宏	普 剑
	李光华	张志平	袁守模	顾延忠	石安富
	戴红鹰	赵光西	姜建云	李永生	康士铭
	环孟兰	杨子安	施义清	苗保疆	董延军
	齐维瀚	陈海东	陈东昌	李红芳	张红吉
	张 晶	查艾鸿			

统 稿：戴红鹰

团结奋进 当好先行官

勤廉奉献 甘为铺路石

—— 临沧精神交通系统表述语



序

临沧市人民政府副市长 杨中义

临沧市交通局全体干部职工经过一年多的努力，通过查阅和整理大量的资料，编辑完成了这册《交通工作基本知识读本》。此书全面、系统地介绍了公路建设、道路运政管理、水路交通、交通安全、交通政策法规等方面的内容，覆盖面广，针对性强，具有较强的知识性、专业性和参考性，是帮助人们关注交通、了解交通，做好交通工作的一册重要书籍。

“要想富、先修路，要发展、修好路。”临沧市作为欠发达地区，公路基础设施建设在经济社会发展的全局中具有举足轻重的地位，在全面建设小康社会的进程中发挥着至关重要的作用。实践证明，建设交通的水平提高了，就会促进经济社会健康发展；交通发展上不去，就会制约经济社会发展的步伐。党的十一届三中全会以后，借助改革开放的春风，临沧各级党委、政府广泛动员，带领各族群众大干交通基础设施建设，全市公路建设事业得到了迅猛发展，县乡公路



实现了沥青路面、弹石路面“零”的突破，交通落后的局面得到逐步改善。特别是进入“十五”以来，市委、市政府和各级部门更加重视交通事业的发展，把交通建设放在全市优先发展的战略位置，作为加快经济社会发展的三个主攻重点之首来抓；在资金投入、政策倾斜等方面给予交通工作最大的支持；通过创新机制，改善投资环境，大力推进公路建设市场化，农村公路和骨干公路的建设取得了长足的发展，在全省率先实现了县乡公路弹石化，并全面实现了市到县区公路油路化，为临沧经济社会实现又快又好的发展奠定了坚实的基础。

交通的发展是衡量经济社会发展的重要标志之一。临沧在撤地设市后，加快推进新型工业化和城镇化进程、促进区域经济协调发展、建设社会主义新农村、提高人民群众生活水平等都对交通工作提出了更高的要求。面对新的形势，临沧市委、市政府提出，“十一五”期间要建成出市主通道，构建市内主骨架，打通市通边主干线，大幅提升农村公路技术和路面等级水平；建成港航配套、功能完善的水运体系；优化站场结构，完善运输网络，加大运力投入，为服务“三农”、建设社会主义新农村提供方便快捷的交通条件。宏伟的蓝图已经绘就，我们既要看到临沧交通发展的美好前景，也应深感到身上所肩负责任的重大和



担子的沉重，只有按照科学发展观的要求，围绕构建和谐交通的目标，在市委、市政府的正确领导下，团结拼搏、开拓进取，把握机遇、创新发展，才能实现临沧公路建设的跨越式发展，才能促进全市经济社会持续、健康、快速发展。

希望全市交通系统的干部职工认真学习这册《交通工作基本知识读本》，掌握做好交通工作的各项技能，为提高交通建设和管理水平，促进临沧交通事业全面、协调、可持续发展作出不懈努力，也衷心希望各级部门和社会各界人士对临沧的交通事业继续给予关心、重视和支持。





前 言

临沧市交通局局长 殷凤春

临沧市各级交通部门的领导干部和职工肩负着全市交通运输建设管理和发展的历史重任，善于积累和努力学习相关的业务知识，是做好交通工作的前提和基础。为了便于大家学习，我们组织人员编写了这册读本。全书深入浅出，通俗易懂，贴近工作实际，且基本涵盖交通业务的内容，我们倾力想把它打造成临沧市交通系统员工的业务指南，以及其他人员了解交通、认识运输工作的常识性读物。

临沧是一个边疆少数民族地区，由于历史、地理、社会等原因，中华人民共和国成立前，这里的交通运输方式十分落后，靠人背、牛驮、马帮跑长途运输，“山间铃响马帮来”是当时临沧交通运输的真实写照。1950年临沧解放时，境内仅有云县至凤庆（习谦）约73千米的简易公路，落后的交通严重制约着当地经济社会的发展。

新中国成立后，特别是党的十一届三中全会以来，



尤其是从国家实施西部大开发战略至今，在各级党委、政府的领导下，在国家交通部的支持下，在省交通厅、公路局和有关部门的帮助下，临沧交通运输事业得到了长足发展。1965年，县县通公路；1994年，乡乡通公路；1999年，村村通公路。到2005年底，全市拥有各类公路11 277千米，且公路等级、技术标准、通车能力、抗灾能力等各项指标有了明显提高。交通状况的改善，有力地促进了当地运输业的发展。2005年底，全市拥有各类车辆58 988辆，其中有客车8 046辆、货车6 611辆、拖拉机1 1617辆，以及其他机动车32 714辆。全市开通客运线路170条，其中跨区52条、跨县63条、县内55条。各地日发客运班次达481班，年客运量为506万人次，客运周转量达4.36亿人/千米；年货运量为1 686万吨，货运周转量达9.67亿吨/千米。市内有江河码头、渡口29处，年客运量为6万人次，年货运量为1.2万吨。2001年3月，临沧机场建成，到2005年底，共飞行航班3 442多架次，旅客进出港人数为300 314人，货、邮达860多吨。从总体上看，临沧市交通运输落后的状况得到明显改善，使国民经济的“瓶颈”制约进一步得到缓解。

但是，由于历史欠账多、底子薄，目前临沧市交通在总量上、结构上、技术上、管理上仍不适应当地国民经济和社会发展的需要，与我国全面建设小康社



会的目标差距较大，全市交通工作任重道远。将交通运输业由传统产业转变为现代产业，实现全市交通运输现代化，是摆在临沧市交通系统全体干部职工面前的一项光荣而艰巨的任务。

临沧市已制定并正在实施公路、水路交通事业的发展规划：从“十五”开始至2020年，用四个五年规划的时间，统筹安排，条块结合，分级负责，建设全市的公路主骨架，水运主通道，港、站（场）主枢纽和交通运输支持保障系统。力争到2020年，实现全市交通运输现代化。

临沧市交通系统的干部和职工决心在市委、市政府的领导下，以邓小平理论和“三个代表”重要思想为指导，坚持科学发展观，认真学习交通知识，掌握交通发展规律，借鉴国内外的先进经验，不断提高执政能力和管理水平，抓住国家实施西部大开发和建设社会主义新农村的历史机遇，举全系统之力，积极推动交通运输事业的持续、快速、健康发展，为全市交通运输现代化、促进全市经济社会发展作出更大贡献。



目 录

序	张中义 (1)
前言	段凤春 (4)

第一章 交通运输业的地位和作用	(1)
第一节 交通运输业是国民经济的基础产业	(1)
第二节 交通运输业是提高人民生活水平的重要因素	(3)
第三节 交通运输业是巩固边防和维护社会稳定的重要保障	(4)

第二章 交通行政管理机构的职责	(6)
第一节 设区的市级交通局的主要职责	(6)
第二节 县(区)交通局的主要职责	(8)

第三章 公路交通	(11)
第一节 公路的基本组成与分类	(11)
第二节 公路建设的基本程序	(14)
第三节 公路建设的项目管理	(21)
第四节 公路建设的投资与融资方式	(32)
第五节 公路建设的财务管理与审计工作	(35)
第六节 公路建设的环境保护与水土保持工作	(37)



第七节	公路用地与收费公路	(49)
第八节	公路建设质量管理与工程验收	(52)
第九节	公路管理与养护	(59)
第四章	道路运输	(68)
第一节	道路旅客运输	(69)
第二节	道路货物运输	(71)
第三节	机动车维修与检测	(73)
第四节	道路运输场站	(76)
第五节	机动车驾驶员培训	(78)
第五章	道路运输管理	(79)
第一节	道路运输管理机构设置与职责	(79)
第二节	道路运输行政许可	(85)
第三节	道路运输安全生产监督检查管理	(88)
第四节	道路运输行政处罚	(96)
第六章	水路交通	(104)
第一节	港口与码头	(104)
第二节	航务管理与海事管理	(107)
第三节	水路运输行政处罚	(116)
第七章	交通运输安全生产管理	(118)
第一节	交通运输安全生产的法规体系与监督管理体系	(118)
第二节	交通运输安全生产管理内容	(122)



第三节 特大交通运输安全事故责任追究	(124)
附录 我国涉及交通运输的主要法律、法规及地方规章	(126)
后记	(131)





第一章 交通运输业的地位和作用

第一节 交通运输业是国民经济的基础产业

一、交通运输业是社会公共事业

交通运输业是社会公共事业，具有社会性、共用性和公益性等属性。

（一）社会性

交通运输业是为全社会服务的，其服务对象涵盖了所有社会群体和个体，服务过程贯穿于社会生产和生活的方方面面。任何社会群体和个体都有运输的需要，人们的生产和生活都离不开交通运输。

（二）共用性

交通基础设施和运输装备是全社会所共用的，人人都享有平等的使用权；人人对运输服务都享有平等的消费权。因此，任何国家不仅要求交通基础设施主要为国家所有，以保证能为全社会所共用，而且要求



加强安全管理，维护公共交通秩序，保障交通安全。

(三) 公益性

交通运输业的公益性要求政府对该行业发展加强统一规划和指导，重视基础设施建设，实行优惠政策，使其能够提供优质、高效的服务。

二、交通运输业是经济发展的先决条件

经济活动的各个领域，无论是资源开发、产品加工还是商品流通，首先要解决的是设备、原料和能源、技术的输入与产品的输出问题。畅通、便捷、经济、安全的交通条件，便于资源开发，可以加快商品流通，有利于新型产业带的形成和扩展。因此，交通运输业是国民经济持续、快速发展的先决条件，即所谓“经济要发展，交通必先行”。

三、交通运输业是经济建设的重要生产部门

交通运输的产品形态是“人和物的位移”，是生产过程与消费过程的统一。在这两个过程中，交通运输为社会提供服务，同时自身也创造了价值。

交通运输业是固定资产投资的重要行业，是国家公共投资的重点。在一个国家或地区的公共投资中，交通运输业所占的比重一般较高。20 世纪六七十年代，日本用于公路建设的投资最高时占政府公共投资的 50%。1998 年至 2000 年连续三年，我国用于公路





建设的资金占政府公共投资的比重达 30% 左右。就拿临沧来说，2003 年，交通基础设施投资占全市社会固定资产投资 41%，交通运输部门成为全市社会财富的主要积累部门之一。

第二节 交通运输业是提高人民生活水平的重要因素

交通运输业在提高人民生活水平的过程中，主要体现在两个方面：一方面，交通条件的改善是人民生活水平提高的重要体现；另一方面，交通条件的发展是提高人民生活水平的重要支撑。

人民生活水平的提高体现在消费结构的优化与消费档次的提升上。这种消费结构的演进具有规律性：一般来说，随着家庭人均收入的增长，食品消费占消费总额的比重逐步下降，而衣着、居住和交通等方面的消费所占的比重逐步上升。

随着经济收入的增长、生活质量的提高，城乡居民用于交通的消费支出比例也将会越来越大，表现最明显的是，在城市，私家车的拥有量在迅速增长，人们用于旅游方面的交通费用也在不断提高；在农村，农民的视野越来越开阔，他们纷纷以公路、铁路、轮船等为载体，走出祖祖辈辈生活的聚居地，去领略外

