



UYU JIAOTONG
FAZHAN YU GUANLI

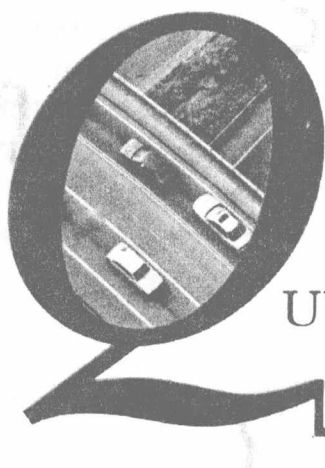
区域交通

发展与管 理

黄承锋 · 著



电子科技大学出版社



UYU JIAOTONG
FAZHAN YU GUANLI

区域交通 发展与管理

黄承锋·著



电子科技大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

区域交通发展与管理 / 黄承锋著. —成都: 电子科技大学出版社, 2008.12

ISBN 978-7-81114-886-2

I. 区… II. 黄… III. 公路运输—交通运输管理—研究—重庆市 IV.F542.871.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2008) 第 175177 号

区域交通发展与管理

黄承锋 著

出版: 电子科技大学出版社(成都市一环路东一段159号电子信息产业大厦
邮编: 610051)

策划编辑: 罗雅

责任编辑: 罗雅

主页: www.uestcp.com.cn

电子邮件: uestcp@uestcp.com.cn

发行: 新华书店经销

印刷: 成都金龙印务有限责任公司

成品尺寸: 185mm×260mm 印张 26.25 字数 664 千字

版次: 2008年12月第一版

印次: 2008年12月第一次印刷

书号: ISBN 978-7-81114-886-2

定价: 50.00 元

■ 版权所有 侵权必究 ■

- ◆ 本社发行部电话: 028-83202463; 本社邮购电话: 028-83208003。
- ◆ 本书如有缺页、破损、装订错误, 请寄回印刷厂调换。
- ◆ 课件下载在我社主页“下载专区”。

区域交通发展与管理

编委会

黄承锋	吴宏伟	谢水清	谢晓东	林 武
邓德仁	杨开显	宾雪锋	何兆益	张维全
何伟鸣	吴国雄	王 方	金 伟	陈作明

重庆市道路运输发展对策研究报告

主要研究人员

黄承锋 孙万发 吴宏伟 胡昌荣 朱顺应
林 武 谢水清 黄居林 罗本祥 何伟鸣

万梁高速公路建设辅道对沿线社会经济影响研究报告

主要研究人员

黄承锋 杜国平 罗 杰 吴国雄 李 丹
谢晓东 林 武 李友根 宾雪峰 彭 赟

重庆市高等级公路工程投资与几个主要地区比较研究报告

主要研究人员

黄承锋 杨开显 刘 浪 宾雪峰
黄显贵 采 鏖 陈远祥 采 阳

重庆市县乡公路客运安全系统规划研究报告

主要研究人员

黄承锋 何建平 谢水清 陈 勇 陈作明 金 伟 王元康
何兆益 宋 阳 许 兵 刘晓萌 陈 颖 刘孝超

重庆市汽车运输集团有限责任公司

2001—2005 年发展战略研究报告

主要研究人员

黄承锋 邓德仁 谢水清 杨 京 胡开云 胡国武
林 武 杨治军 孔 荣 魏天进 李 伟 郭小宏
兰 岚 杨继蓉 胡世平 黄居林

重庆市道路周边交通状况的现状及其未来五年的发展 对成渝高速公路重庆段产生的影响及其应对方案

主要研究人员

黄承锋 张维全 王 云 黄显贵 赵秀丽 宋 阳 金 伟
陈作明 刘国栋 谢晓东 陈 科

序

在我国，对区域交通发展与管理的系统研究还相对薄弱，黄承锋博士的专著《区域交通发展与管理》独辟蹊径，论述全面，涉及区域交通发展规划、交通系统影响分析、交通系统安全分析、交通企业发展等内容，弥补了这一研究领域的不足。黄博士长期致力于交通运输经济与管理领域的研究，对我国西部重庆市的研究尤为全面和深入，近年来主持了多项重大研究课题，本书正是作者多年研究的积淀。

《区域交通发展与管理》具有以下特点：

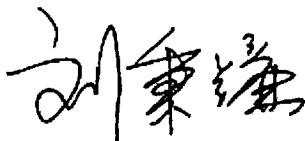
1. 提出和比较全面地探讨了区域交通发展与管理问题。其包括两个层面，一是中观层面，即区域性交通发展战略与规划、公共交通政策、交通系统安全管理。二是微观层面，包括交通项目的社会经济影响、交通企业发展战略和策略。

2. 探索了一些理论和实践上几乎空白的领域。如城市中心地区的运力选择，安全管理体系与客货运体系的协调分析及对策，高速公路造价结构的比较，区域内通道间的竞争等内容。

3. 注重理论联系实际，对研究的问题提出了切实有效的解决办法。书中内容全部是作者基于翔实、深入的调研而来，反映出黄博士严谨务实的研究作风，提出的许多措施已得到主管部门或委托方的采纳，自然取得了良好的社会经济效果。

4. 具有前瞻性和客观性。作者没有囿于交通行业内部某一子行业或企业研究问题，而是将视野扩展于社会经济系统、综合交通运输系统，其分析的过程和结论具有预见性和客观性。对于解决地区交通问题，无论是方法论还是分析解决问题的思路，均具有参考和启发。

区域交通问题，是交通科学研究领域中的重要内容，日新月异的西部地区发展前景广阔、充满希望，交通发展将始终是西部地区社会经济进步的主旋律，许多的研究课题等待着像黄博士这样的执著研究者继续前行，不断拓展。



2008年6月6日

目 录

重庆市道路运输发展对策研究报告

第一章 重庆市与主城区的社会经济发展	3
第一节 重庆市社会经济发展	3
第二节 人口与收入	3
第三节 社会经济快速发展的促进因素	5
第四节 主城区社会经济特点	6
第二章 主城区公共交通现状与发展目标	7
第一节 主城区公共交通现状	7
第二节 主城区公共交通发展目标	10
第三章 主城区公交乘客调查与分析	12
第一节 中巴与大客车交通方式	12
第二节 公交出行主要参数	17
第三节 公交月票使用情况	20
第四节 出租车使用情况	21
第五节 夜间出行	23
附件 1 中巴车利用调查(乘车调查)	24
附件 2 公共交通状况乘客调查(车站)	25
第四章 主城区公共交通车辆结构调整	27
第一节 主城区公共交通车辆结构调整的方向	27
第二节 车辆调整目标与原则	29
第三节 中巴车置换方案(方案一)	30
第四节 只出不进方案(方案二)	32
第五节 转移方案(方案三)	34
第六节 综合方案(方案四)	37
附件 3 有关运力增减及其他影响的估计	38
第五章 主城区公共交通综合治理	42
第一节 管理模式的转变	42
第二节 市场组织结构与市场环境治理	44
第三节 资质管理制度——兼论城市公共交通与长途客运的经营范围资质划分	45
第四节 线路设置及专营制度	47
第六章 出租汽车	50

第一节 出租汽车行业发展历程及现状	50
第二节 出租汽车行业发展趋势	53
第三节 重庆市出租汽车行业发展管理对策	53
第七章 公路长途客运	56
第一节 公路长途客运现状分析	56
第二节 长途客运发展趋势	57
第三节 竞争线路与专营线路选择的经济分析	60
第八章 货运与物流	64
第一节 物流业现状	64
第二节 重庆市发展现代物流业的需要和有利条件	66
第三节 物流发展的主要问题	67
第四节 物流业发展对策	68
第九章 结论与建议	70

万梁高速公路建设辅道对沿线社会经济影响研究报告

第一章 概述	75
第一节 万梁高速公路建设辅道的建设与本研究的目的	75
第二节 万梁辅道沿线的自然状况	75
第三节 人口及社会经济状况	76
第四节 本课题调研的对象及方法	79
附件1(调查表1) 影响区个人社会情况调查表	81
附件2(调查表2) 施工辅助道路的社会影响调查表	83
第二章 万梁辅道对沿线区域交通运输的影响	84
第一节 万梁辅道对万梁高速公路建设期间施工交通运输的作用	84
第二节 万梁辅道对沿线地区交通运输的作用	85
第三章 万梁辅道对沿线影响区经济发展的作用	89
第一节 万梁辅道的影响范围	89
第二节 贸易及投资环境的改变	89
第三节 影响区农业产品结构的变化	91
第四节 对万梁辅道经济带产业结构的影响	92
第五节 辅道经济带的经济增长	96
第四章 万梁高速公路建设辅道对沿线社会发展的影响	98
第一节 生活方式的变化	98
第二节 医疗卫生条件和生育观念	105
第三节 教育状况的改善	106
第四节 政治生活	107
第五节 安全保障	108

第六节 环境污染和交通安全	109
第七节 影响的可持续性	109
第八节 小结	110
第五章 万梁辅道对万梁经济带的作用	113
第一节 万梁辅道对万梁辅道经济带的串联作用	113
第二节 万梁辅道对万梁辅道经济带中心城镇的作用	113
第三节 辅道扩大了万梁高速公路、达万铁路的纵深腹地	114
第四节 万梁辅道对万梁经济带的聚集与扩散作用	114
第五节 辅道对封闭线路的局部负面影响的减弱作用	116
第六章 结论与建议	118
第一节 结论	118
第二节 建议	119

重庆市高等级公路工程造价与几个主要地区比较研究报告

第一章 概述	123
第一节 课题研究的理论与实践意义	123
第二节 研究范围	123
第三节 研究的框架	125
第二章 影响高等级公路造价的因素	127
第一节 项目环境因素	127
第二节 项目内部因素	129
第三章 地区差异比较一：高速公路的单价	134
第一节 重庆地区高等级公路的单价	134
第二节 西南地区高等级公路的单价	135
第三节 长江三角洲地区高等级公路的单价	137
第四节 中部地区高等级公路的单价	138
第五节 东北地区高等级公路的单价	140
第六节 华北地区高等级公路的单价	141
第七节 西北地区高等级公路的单价	142
第八节 其他地区高等级公路的单价	144
第九节 各地区高等级公路的单价分析	145
第四章 地区差异比较二：投入要素	146
第一节 各地区人工工资比较	146
第二节 材料费对高速公路建设总投资影响的分析	147
第三节 土地、青苗等补偿费和安置补助费对高速公路建设总投资影响的分析	149
第五章 地区差异比较三：分项工程比重	151
第六章 高等级公路工程造价比较指标体系	153

第一节 比较指标体系	153
第二节 投资比较模型	155
第七章 结论及建议	158
第一节 结论	158
第二节 建议	158

重庆市县乡公路客运安全系统规划研究报告

第一章 导论	165
第一节 重庆市农村公路交通的现状	165
第二节 交通事故统计	167
第三节 典型事故分析	170
第四节 本研究的内容与依据	171
第二章 道路交通安全系统分析评估 I	173
第一节 道路及安全设施	173
第二节 客运车辆	176
第三节 驾驶人员	178
第四节 乘客分析	190
第五节 结论	195
第三章 道路交通安全系统分析评估 II	196
第一节 道路投资、养护与安全监督系统	196
第二节 道路运输管理与安全监督系统	199
第三节 车方经济收入和支出	210
第四节 政策法规与安全	215
第五节 结论	220
第四章 农村运输组织与运输安全	222
第一节 运力的组织形式	222
第二节 运力配置与安全运输	223
第三节 结论	225
第五章 客运需求特征及运力平衡	226
第一节 客运需求特征	226
第二节 运量与运力平衡	231
第三节 结论	237
第六章 安全系统规划	238
第一节 指导思想及总体目标	238
第二节 技术与管理支撑体系	238
第三节 安全运输的法制秩序	245
第四节 信息体系	246

第五节 培训与宣传教育体系	248
---------------------	-----

重庆市汽车运输集团有限责任公司 2001—2005 年发展战略研究报告

第一章 经营环境及未来	255
第一节 经济环境	255
第二节 产业需求环境	261
第三节 技术环境	266
第二章 集团公司现状	275
第一节 集团公司简介	275
第二节 集团公司组织	277
第三节 集团公司资源	278
第四节 集团公司业务市场定位	285
第三章 竞争力与战略目标	296
第一节 业务竞争力分析	296
第二节 战略目标与方针	301
第四章 战略方案	305
第一节 企业形象	305
第二节 运输业发展战略方案	308
第三节 汽车维修业发展战略方案	316
第四节 房地产开拓战略方案	319
第五节 后勤产业发展战略方案	321
第六节 新兴产业发展战略	322
第七节 组织机构发展战略	325
第八节 人力资源支持战略	327
第九节 财务支持战略	329

重庆市道路周边交通状况的现状 & 未来五年的发展 对成渝高速公路重庆段产生的影响及其应对方案

第一章 绪论	335
第一节 成渝高速公路重庆段与周边交通网络	335
第二节 成渝高速公路重庆段与成渝通道经济带	336
第三节 本研究的依据	338
第二章 成渝通道经济带的发展	339
第一节 成渝通道经济带的人口及分布	339
第二节 成渝通道经济带的社会经济现状与布局	341
第三节 成渝通道经济带的经济发展规划	346
第三章 成渝通道经济带的交通需求	356

第一节	成渝高速公路重庆段及其他线路的现状交通量.....	356
第二节	成渝通道经济带的总体运输需求	362
第三节	客运市场运输需求量分配	366
第四节	货运市场运输需求量分配	372
第四章	成渝高速重庆段的战略定位	378
第一节	成渝通道内各方式线路的经济特点	378
第二节	比较优劣的分析	383
第五章	成渝高速公路重庆段应对策略	400
第一节	总体策略	400
第二节	第一阶段（2004—2005 年底）策略	401
第三节	第二阶段（2005 年底—2007 年底）策略	403
第四节	第三阶段（2007 年底—2009 年）策略	405



重庆市道路运输发展对策

研究报告

第一章 重庆市与主城区的社会经济发展

运输应满足社会经济活动的需求,考察重庆市与主城区的社会经济的发展,及其与运输体系的联系是本书研究的起点。重庆市是我国第四个直辖市,位于我国中西部的结合地区,是一个具有大城市与大农村双重特点的地区,市域面积大,人口众多,与全国相比,总体上社会经济发展水平不高。

第一节 重庆市社会经济发展

改革开放以来,我市社会经济呈现出持续增长的态势。2000年全市国内生产总值1590亿元^①,比上年增长8.5%,第一、二、三产业占国民经济的比重为17.8:41.3:40.9。产业结构的发展趋势是:第一产业处于继续下降的通道中,第二产业微量下降,第三产业处于继续上升的通道中,并即将超过第二产业成为比重最大的产业,产业结构的服务特点逐步增强。

工业内部,轻工业、重工业的关系仍以重工业为主要方面,从1986年开始,重工业就超过轻工业^②,1999年的轻重工业比例为36.9:63.1。考察我市三大支柱产业的产值发现,主要是汽车摩托车产业发展快,其现价总产值占全市的比重由1998年的27.3%上升到1999年的35.9%,而冶金仅仅由1998年的9.5%上升到1999年的9.6%,化工产业下降,由1998年的14.4%下降到1999年的12.7%。2000年,我市高新技术产业发展较快,沉寂多年的家电企业通过与康佳等优势企业的重组,也开始成为我市工业的新增长点。全市国有企业的扭亏脱困工作初见成效。在运用高新技术改造我市传统产业的同时,以旅游产业、信息产业、环保产业为代表的新经济将逐步占据一席之地,并成为支柱产业。

同全国一样,我市经济在结束了近年的低水平增长徘徊后,今后5年将出现又一个快速增长阶段。经济的持续增长将引起运输需求的增长,产业结构、产品结构的高级化对运输质量提出了更高的要求。

第二节 人口与收入

人口是一切交通需求的本源,未来人口的总量、结构、出行观念等的变化将引起客货运需求总量和质量的变化。

① 重庆市统计局,2000年重庆市国民经济和社会发展统计公报,2001(3)

② 重庆市统计局,重庆统计历史资料(1949—1996),1998(12)

一、总量、结构与增长

1999 年重庆市的总人口为 3072.34 万人,居四直辖市首位,1999 年人口密度为 372.84 人/平方千米(1998 年为 369.3,1999 年有所增长),远高于 1999 年全国 131.55 人/平方千米的水平;另一方面,重庆 79.33%人口是农业人口。

至 2000 年重庆市非农业人口增长迅速,远高于人口增长,表明城市化速度很快。就从业人员的产业构成看,第一、二、三产业比重^①为 56.96:16.64:26.38,第一产业比重呈直下降趋势,第二产业比重维持在 16%左右稳定,第三产业持续快速增长,三次产业人员比重呈“一、三、二”递减状,这与三次产业产值呈“二、三、一”递减状,形成鲜明对比的“倒置”状。

根据《重庆市国民经济和社会发展第九个五年计划和 2010 年远景目标纲要》,重庆市未来人口仍处于增长阶段,随生育高峰的度过、社会经济的进一步发展、生活水平逐步提高、城市化的进一步推进等众多利于降低增长率因素的作用,人口自然增长率将处于降低过程中。但年增长率不会超过 6.66%,低于全国平均水平。

二、收入水平与消费趋势

1999 年全市人均 GDP 为 4853 元,低于全国平均水平 6517 元,主城区人均 10 160 元,高于全国平均水平。

全年城市居民人均可支配收入 5896 元,比上年增长 7.8%,扣除物价因素,实际增长 8.5%,在全国排名第 10 位;将城市居民人均可支配收入按现汇率换算,约合 713 美元,考虑我国工资中的隐形收入,这个值已经接近 1000 美元,按一般国际规律,这正是社会经济起飞的阶段,社会经济快速增长、结构急剧转变,这与上面对产业结构的分析是一致的。但 1999 年农民纯收入 1837 元,扣除物价因素,实际增长 3.1%,大大低于全国平均水平,在全国排名第 24 位,反映出重庆大农村的特点。

如表 1.1 所示,代表恩格尔系数的食品消费所占的比重仍然较高,平均为 41.32%,交通消费在城市居民的总消费数中占的比例不高,平均为 7.55%,这也反映了我市经济发展低水平状态。但食品消费所占的比重已基本越过 50%,它表明我市城市居民即将全面越过温饱线,进入新的发展时期,高层次的需求将逐步占据城市居民消费构成的重要组成,如衣着、学习、旅游等,按照世界其他发达国家和我国东部发达地区的发展轨迹,它预示着人们出行量的增加和出行质量要求的提高。

通过对我国目前居民收入状况的分析,国家统计局最近的一份研究报告认为,我国居民将逐步进入新一轮消费周期。这一轮消费周期,将以家电在农村普及和商品住房、小轿车、电子信息产品逐步进入城市家庭为主要标志。

总体上看,我市人均收入的相对低水平表明,社会经济需求存在着很大的发展空间,表现为人均出行量、货物运输量将有进一步的提高。人口数量的增长一方面会引起运输量的增长,更主要的是出行的活跃会引起出行次数等频率指标的增加,进一步增加运输量。

① 重庆市统计局. 2000 年重庆统计年鉴,北京:中国统计出版社,2000

表 1.1 重庆市城市居民家庭平均每人全年消费支出及构成

	总平均	最低 收入户	其中 困难户	低 收入户	中等 偏下户	中等 收入户	中等 偏上户	高 收入户	最高 收入户
消费支出(元)	5352.4	2883.0	2587.1	3772.7	4411.5	4806.8	6254.7	7008.7	9630.1
食品(元)	2211.5	1692.5	1518.5	1794.6	2039.9	2109.5	2429.3	2627.0	2894.3
构成%	41.32	58.71	58.69	47.57	46.24	43.88	38.84	37.48	30.05
交通与通信(元)	403.92	152.50	104.76	222.86	248.59	326.70	502.98	701.79	911.13
构成%	7.55	5.29	4.05	5.91	5.63	6.80	8.04	10.01	17.51

数据来源：重庆市统计局《2000年重庆统计年鉴》，北京：中国统计出版社，2000。

第三节 社会经济快速发展的促进因素

作为全国经济的组成部分，国家发展战略重要变化将有效刺激我市社会经济的变化，目前主要体现在西部大开发和加入 WTO 两个方面。

一、西部大开发

西部大开发加快了包括我市在内的西部地区的社会经济发展进度，表现在交通需求方面是数量增加与结构升级，即新的需求数量与高要求的、细分的市场不断涌现。

同时，国家“西部开发排定时间表^①”是：在今后的 5~10 年内，力争使西部地区的基础设施建设、生态环境、文化教育等方面的工作取得突破性的进展，并加快资源优势转化为经济优势，使西部大开发有一个良好的开端。所以，西部大开发对道路运输企业的影响还体现在加快综合运输体系的形成上。

二、加入 WTO

随着中国加入世贸组织，中国将更加全面地对外开放。这是我国对外开放的更大的突破，将对我国社会经济各方面产生深远的影响。对我国道路运输企业的影响有：

- (1) 进出口贸易、国际投资将加速我国客货运输需求结构的高级化。
- (2) 运输政策与经济政策的市场化、规范化。
- (3) 后向联系产业（主要是交通基础设施、汽车产业）状况的改善有利于运输业发展。
- (4) 替代产品及相关产业（主要是家用汽车、通信产业）形成威胁与机遇。
- (5) 直接面对国外竞争对手。

同西部大开发一样，进入 WTO 将促进包括全国社会经济发展进度，具体体现在交通方面的效应基本相同，进一步深化的是竞争更趋激烈、市场进一步规范。

^① 李子彬（国家计委）。西部开发排定时间表。北京：中华工商时报，2000.9.19