



国家发展和改革委员会综合运输研究所 著

中国交通运输发展改革之路

——改革开放30年综合运输体系建设发展回顾

中国铁道出版社
CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

中国交通运输发展改革之路

——改革开放 30 年综合运输体系建设发展回顾

国家发展和改革委员会综合运输研究所 著

中国铁道出版社

2009 年·北京

图书在版编目 (CIP) 数据

中国交通运输发展改革之路: 改革开放 30 年综合运输
体系建设发展回顾/国家发展和改革委员会综合运输研
究所著. —北京: 中国铁道出版社, 2009. 6
ISBN 978-7-113-10047-6

I. 中… II. 国… III. 交通运输业 - 成就 - 中国 - 1978 ~
2008 IV. F512.3

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2009) 第 075031 号

书 名: 中国交通运输发展改革之路
——改革开放 30 年综合运输体系建设发展回顾
作 者: 国家发展和改革委员会综合运输研究所 著

责任编辑: 殷小燕 电话: 51873147

封面设计: 崔丽芳

责任校对: 张玉华

责任印制: 陆 宁

出版发行: 中国铁道出版社 (100054, 北京市宣武区右安门西街 8 号)

网 址: <http://www.tdpress.com>

印 刷: 北京鑫正大印刷有限公司

版 次: 2009 年 6 月第 1 版 2009 年 6 月第 1 次印刷

开 本: 787mm × 960mm 1/16 印张: 17.75 字数: 204 千

印 数: 1 ~ 3000 册

书 号: ISBN 978-7-113-10047-6/U · 2505

定 价: 40.00 元

版权所有 侵权必究

凡购买铁道版的图书, 如有缺页、倒页、脱页者, 请与本社发行部调换。

电 话: 市电 (010) 51873170, 路电 (021) 73170 (发行部)

打击盗版举报电话: 市电 (010) 63549504, 路电 (021) 73187

《中国交通运输发展改革之路

——改革开放 30 年综合运输体系建设发展回顾》课题组

负责人:郭小碚 吴文化

成 员:罗仁坚 肖昭升 樊 桦 张国强

改革开放 30 年综合运输体系建设发展回顾专题研究参加人员
(按专题顺序排列)

撰稿人:李连成 杨洪年 邓 岩 樊 桦 张国强

刘 斌 郭文龙 杨文捷 屈 宏 程世东

王培良 李 堃 尹 震 赵丽珍 谢雨蓉

陆成云 单连龙 刘敬青 向爱兵

前 言

1978年12月，党的十一届三中全会的召开是我国经济社会发展的一次伟大转折。从此，我国走上了以改革开放为特征的具有中国特色社会主义的发展道路，经济体制从传统的计划经济体制到“计划经济为主、市场调节为辅”，然后过渡到有计划的商品经济，并进一步到社会主义市场经济体制的形成与完善。伴随着经济体制的改革，对外开放的深度与广度不断扩大，从沿海经济特区的设立到全面对外开放一路走来，2001年底加入WTO标志着我国全面融入全球经济体系之中。改革开放30年来，在经济体制不断改革完善与对外开放的推动下，社会生产力获得前所未有的解放，经济总量不断提高，经济结构日趋完善，人民生活水平显著提高，我国创造了30年国内生产总值年均9.8%的增长奇迹。

交通运输业作为国民经济的基础性、服务性产业，是维护经济运行与社会正常运转和协调发展的基本条件，同时，经济社会的快速发展带动了巨大的交通运输需求。交通运输与经济社会相互推动，围绕发展这个主题，在改革中探索出了一条与经济体制相适应并符合中国国情的交通运输发展道路。改革开放30年来，在国家政策的强有力支持下，我国交通运输业取得了突飞猛进的发展，无论在交通基础设施规模、质量、技术装备等方面，还是在发展理念转变、交通体制创新、运输市场化发展等方面，都取得了前所未有的成就。1978年至2007年，交通运输基础设施网络规模与结构都取得了显著的提高与优化，其中铁路营业里程增长了57%，公路通车里程、民航航线里程与输油气管道里程分别增长了3倍、13.6倍和5倍。反映在运输量上，同期全社会旅客周转量和货物周转量分别年均增长9.1%和8.4%，基本保持与国民经济同步增长的态势。交通运输从改革开放初期制约国民经济发展的“瓶颈”产业到目前基本与经济社会发展要求相适应，在我国经济社会发展中发挥着重要的基础性和先导性作用。

发展出题目，改革做文章。改革开放30年来我国交通运输业发展改革的历程与

取得的成就表明，发展始终是交通运输业的主导任务与核心议题，只有通过发展才能消除交通运输长期滞后形成的“瓶颈”制约，只有发展才能解决交通运输各方式的结构性矛盾与区域性布局结构不均衡的问题，也只有通过各运输方式加快发展，才能真正构建与经济社会快速发展相适应的现代综合运输体系。同时，面对交通运输不同阶段涌现出来的发展难题，只有通过改革才能解放思想，破除制约交通发展的体制障碍，才能不断解放运输生产力，破解交通运输发展中的各种难题。改革开放 30 年来交通运输就是在发展这个主题下，以改革为动力，在探索中前行，走出了一条具有中国特色的交通运输辉煌发展之路。

值改革开放 30 年之际，国家发展和改革委员会综合运输研究所研究人员，从综合运输体系建设与发展角度，系统地回顾了我国交通基础设施建设；交通运输管理体制、交通投融资模式的演变、运输市场化与管理政策的变革，以及运输价格改革、物流业发展、城市交通发展、交通运输信息化以及运输装备发展等方面取得的成就，总结相关经验教训，并对各领域的发展趋势进行展望，以期为未来我国交通运输又好又快发展，加快建设和完善综合运输体系提供理论指导与实践借鉴。

由于研究者视角所限，本书中难免有些观点难以为业内人士甚至部分所内人士认同，请谅解并斧正！

编 者
2009 年 2 月

目 录

第1章 综合运输体系建设发展思路与理论演进	1
第2章 交通运输发展改革的历程与成就	18
第3章 交通运输管理体制与政策回顾	30
第4章 交通运输发展经验与教训总结	38
第5章 未来交通运输发展改革展望	52

改革开放 30 年综合运输体系建设发展回顾专题研究

1 我国经济社会环境变迁与交通运输发展	60
2 我国交通运输发展理论的发展	72
3 交通基础设施网络建设回顾	83
4 体制改革是交通运输发展的根本动力	116
5 交通运输的战略定位、融资创新与市场培育	129
6 我国交通投资政策回顾	137
7 中国交通投融资模式沿革及其发展趋势	145
8 改革开放推动运输市场繁荣发展	160
9 我国交通运输价格改革及其发展趋向	173
10 中国旅客运输发展	181
11 我国交通运输枢纽建设发展回顾	190
12 探索中起步前行的中国物流业	198
13 我国城市交通发展回顾	216
14 交通运输信息化发展回顾	229
15 我国运输装备发展回顾	242
附录：1978—2008 年交通运输发展大事记	260



第 1 章

综合运输体系建设发展 思路与理论演进

1.1 综合运输研究工作起始阶段(20 世纪 50 年代至 70 年代末)

1.1.1 仿效前苏联成立综合运输研究所

新中国成立后,经过 3 年的国民经济恢复和第一个五年计划建设,我国开始了改变工业落后面貌,向社会主义工业化迈进的建设发展时期。当时的经济体制和经济建设,在“一边倒”的外交政策下,基本上是照搬前苏联的经验,整个经济建设方针是以建立前苏联模式为目标,核心就是在经济恢复的基础上形成以国有经济成分为主体的计划经济体制。前苏联在此期间派出了大批专家,提供了大量的物质和技术援助,对我国的工业建设起到了重要作用;我国也不断派送人员到前苏联留学、培训。

在交通运输方面,国家给予了高度重视,并在向前苏联学习中引入综合运输理念。1955 年前苏联成立了综合运输问题研究所,受前苏联科学院领导(20 世纪 60 年代初,研究所改由前苏联国家计划委员会领导),研究所的任务是调查与研究前苏联统一运输网的发展建设、运量预测以及各种运输方式的综合利用和协作等综合运输问题,其中包括改进运输业的管理方法、运输业的发展规划,探索运输业与其他国民经济部门的最佳比例关系、各种运输方式之间以及各种运输方式内部的比例关系等。

我国的综合运输研究工作正是仿效前苏联,开始于 20 世纪 50 年代中后期。主要标志是:①1956 年,国务院颁布《国家科学发展十二年规划》的交通运输方面第 1 项中提出开展综合运输研究,主要任务是进行综合运输网发展规划研究;②1958 年筹建成立综合运输研究所(组织编制属中国科学院,业务上受原国家经委领导),所

内的机构也基本上是效仿前苏联科学院综合运输问题研究所设置运量室、运网室等，人员主要来自铁道、交通两部的行政机关、事业单位及其所属院校；调入人员中有5位是解放前出国留学的，有6位是解放后留苏的（包括2位1960年派往前苏联综合运输问题研究所实习一年）。此后，一批有志向、有才华的年轻人陆续进入了研究所，成为了我国综合运输事业的首批先行者。

1.1.2 主要研究通路布局和联运组织

我国在的计划经济时期，各种运输方式按照计划经济的模式发展，铁路、机场、主要港口由国家投资建设，公路由地方政府负责投资建设，铁路的发展和运输占绝对主导地位，运输企业基本上为国有企业，公路、水路少数企业为集体企业。总体上，交通运输整个行业基础非常薄弱，网络基础设施规模小、密度低，运输装备数量不足、技术落后，整体发展水平低下。交通运输发展的主要任务是增加数量、扩大覆盖面、支持工业布局开展和巩固国防需要，除少数干线外，主要以通达为目标，线路技术等级普遍比较低。由于这一时期的经济基础和实力弱，各行各业都急需发展，交通运输又被归属于非物质生产部门，投资严重不足，交通运输的发展与国民经济和社会发展的需要差距很大，尽管线网里程有较大幅度增长，但因原有累积基础少，覆盖率远远不足，而且相当数量的公路是以民工投工投劳、民办公助的方式建设起来的，道路状况普遍很差，加之汽车工业等发展落后，载运工具保有量少，至20世纪70年代末，肩挑背扛、畜力车运输仍为普遍现象，相当多的人没出过远门、没见过火车。

这一时期的综合运输研究工作，理论基础非常薄弱，主要是进行调查，对交通建设和运输生产组织提出建议。在闭关锁国政策下，与国外交流和对国外情况了解极少，且在文化大革命期间研究工作基本中断。由于交通运输总体落后，各种运输方式的交通基础设施都严重短缺，运输格局以铁路为骨干，运输生产按计划经济模式进行，基本上不存在竞争和替代关系，各种运输方式的地位作用以及分工的界线都非常明确。因此，在发展过程中，基本不存在结构优化和结构比例问题，而是在于哪些项目更急迫以及如何布局更合理一些。研究工作基本上是按各种运输方式分别进行，研究的重点主要是线路布局和通路建设，以及旨在节约运输能力、提高运输效率和解决运输衔接的大宗货物合理（径路）运输、铁水联运等，对全国性、大区域性的交通运输整体规划研究很少，对交通运输与国民经济的关系虽有所研究，但很薄弱，综合运输网的研究主要侧重在某些主要通路各种运输方式的协调配套建设。诸如这一时期具有代表性的一些研究有：《长江、宝成、黔桂铁路三线分流与综合发展的研究》、

《铁路、水路联运运营组织方式的研究》、《淮南—裕溪口—上海煤炭水陆联运运输组织方案》、《徐州—浦口—上海煤炭水陆联运组织方案》、《我国钢铁企业布局与钢铁煤炭、铁矿石流量流向研究》、《我国主要大宗物资合理运输流向图研究》、《胜利原油外运方式选择》，以及《运输业投资比例研究》等。

1.1.3 交通运输发展的低水平影响了对综合运输的认识和理论研究

发达国家的综合运输研究是在整体交通运输达到相对较高的发展水平、各种运输方式形成较强竞争的环境下提出或形成的，而我国综合运输研究工作的提出和开展是受计划经济思想和发展模式推动的，旨在有计划按比例地发展，适应经济建设需要和节约投资、减少浪费，实现最优化运输。这一时期，虽然提出了综合发展、综合利用、按比例协调发展的思想，在铁水联运、协调配套建设多种运输方式通路等方面也进行了一些综合运输发展的具体实践，但是综合运输理论研究方面仍然非常薄弱、粗浅，处于起步的初级阶段。客观上，当时交通运输较低的发展水平也限制了对这方面的发展认识和学术活跃。

1.2 综合运输理论研究起步阶段(20 世纪 80 年代)

1.2.1 国民经济对加快交通运输发展的要求推动了理论研究的开展

改革开放后，随着经济体制改革和国民经济快速发展，交通运输制约国民经济发展的矛盾非常突出，运货难、出行难已成为当时社会经济活动的严重问题，交通运输工作者和管理部門深切地感受和认识到仍然完全沿用以往计划经济的发展手段和基本依靠铁路的方式难以快速增加运力、满足需要，必须加大其他运输方式的发展，增加总能力供给和发挥各种运输方式的作用，来共同满足不断增长的运输需求。与此同时，对国外情况的了解以及有关国外交通运输方面的资料也有所增加。有关部门和研究单位积极组织了对交通运输与国民经济的关系、各种运输方式的技术经济特征、不同运输方式的合理分工、交通运输发展战略以及规划等研究和各种形式的研讨，推动和丰富了交通运输理论的发展，开展了对交通运输在国民经济中的地位作用、发展综合运输、加快各种运输方式协调发展的政策措施等方面的理论研究和各种学术活动，扩大了社会宣传。综合运输研究所在 70 年代后期创办了《综合运输》杂志以及内部刊物《综合运输参考资料》，通过有关文章、规划、政策建议等，积极宣传综合运输

发展的思想及相关研究与实践成果。这一时期具有代表性的部分研究有：《“六五”期间综合运输网规划意见》、《交通运输技术政策研究》、《交通运输投资政策研究》、《发展地方铁路的几项政策建议》、《公铁短途运输合理分工研究》、《发展长江煤炭运输研究》、《中国公路运输发展战略研究》、《2000 年的中国交通运输》、《2000 年全国综合运输网规划纲要》、《中国能源运输发展战略研究》、《山西能源基地交通建设规划》、《上海经济区综合运输网规划》、《阳泉—青岛—上海煤炭水陆联运方案》、《客运运价改革的探讨》等等。相当一部分研究成果和建议被政府采纳，体现在相关规划、技术文件、政策中，对这一时期交通运输发展思路的形成和计划编制、政策制定起到了积极的作用。

1.2.2 各种运输方式基础实力的加强为发展综合运输创造了一定条件

客观的发展需要和较广泛的研究与交流，提高了人们对交通运输发展的认识，在发展策略和政策措施上，逐步从以铁路为主比较单一的发展模式转向了以铁路为骨干、公路为基础、其他运输方式相协调的发展模式上，形成了各种运输方式争相发展的局面，加快了我国交通运输的总体发展。各种运输方式的发展水平差距开始缩小，各自的基础实力逐渐加强，不仅增强了相互配合和互补性，而且形成了一定程度上的发展竞争，为发展综合运输创造了较为有利的发展基础和条件，同时，也要求对综合运输理论有更深的研究，以指导建设和发展。

——在改革开放思想的指导下，交通部提出了“放宽政策，搞活交通运输”和“有河大家走船，有路大家行车”的公路、水运运输市场的改革开放方针，以及随后对国营运输企业进行了政企分开改革，不仅极大地促进了运力的发展，一定程度上缓解了运力紧张的局面，而且使公路、水运有能力分担一部分原来由铁路承担的运输。实施公铁分流、加强铁水联运正是这一时期综合运输发展的研究成果和政策体现。

——民航管理体制的改革，加快了民航运输业的发展，随着经济的持续快速增长和人们收入水平的提高，民航承担的旅客运输快速增长，在综合运输中的地位和作用在较弱的基础水平上不断增强。

——随着国家和社会对交通运输认识的提升，交通基础设施建设呈现出了不断加速的趋势。1981 年国家干线公路网的划定（国道网），明确了公路干线布局框架，使得公路发展在一定意义上有了通道、干线的概念，而不再是仅仅局限于地区性的集散运输方式。在征收车辆购置附加费以及“贷款修路，收费还贷”等政策的支持下，在“要想富，先修路”的思想认识下，公路建设获得了较快发展，对经济发展的作

用和在综合运输中的地位提高,并开始了高速公路建设。港口建设、民航机场建设也都如此,铁路虽然也在发展,但发展速度相对较慢一些,交通运输方式的结构比例和功能作用方面发生了一定的变化。

随着各种运输方式基础条件的逐渐加强、自我发展能力的不断提高,客观上提出了协调发展、合理的结构比例、衔接配合等问题。但是,在交通运输能力供给整体不足、对国民经济发展的“瓶颈”制约的状况下,各种运输方式的发展都对经济发展、缓解运输紧张局面具有重要作用;而且,我国的交通运输是分部门管理,建设资金部门间不通用,因此,推动各种运输方式通过各自、各种可能的资金渠道,加快建设,增加总体供给,是该时期交通运输发展的首要任务。这一时期的综合运输研究,主要是围绕这一任务进行政策、资金渠道等方面的研究,同时也投入较多力量对综合运输网布局规划、煤炭运输通路建设、港口集疏运网络等进行研究。

1.2.3 20世纪80年代综合运输理论研究的重点和特点

20世纪80年代,我国交通运输总体落后,基本网络规模较小,结构层次低,运输能力全面紧张,严重制约着国民经济快速发展。这一时期的综合运输研究重点在推动各种运输方式加快发展以及解决能源等大宗物资运输,在发展政策、运输网络建设规划、煤炭铁水联运、港口集疏运系统建设等方面的具体实际工作中取得了许多重要成果,对我国交通运输事业的发展做出了积极贡献。在交通网规划与建设的实际工作中,一定程度上体现了促进各种运输方式共同发展、协调配合的思想,对综合运输的内涵、定义等进行了一定的思考,但尚未形成比较系统的理论。尽管在1987年的中国共产党第十三次代表大会的报告中采用了“综合运输体系”这一概念,提出了把加快发展综合运输体系作为今后相当长时期内调整和改造交通产业结构的基本方向,在1988年七届全国人大审议通过的政府工作报告中提出了必须加快交通运输事业的发展,积极发展综合运输,把铁路、公路、水运、航空和管道等运输设施有机结合起来,适当分工,合理分流,努力提高运输的综合效率,但总体上,理论研究仍然比较薄弱,落后于具体实践,在规划上综合运输被当作各种运输方式的汇总、总和的现象非常普遍。

这一时期综合运输发展的思想,除了联运通路、集疏运系统中的各种运输方式衔接配合以外,主要是体现在各种运输方式的基本分工、按比例发展、综合平衡的思想上。因此,对各种运输方式的技术经济特征进行了较多的研究,突出了经济性比较的作用;并由于交通网络覆盖稀疏,在线路布局上更加强调各种运输方式的基本分工,

以网络的基本布局和通得了、走得了为主要建设目标；综合运输大通道、功能组合的发展思想和理念尚处于开始形成和较大的争议之中，譬如：当时对沿江、沿海布局建设铁路的争议就很大，铁路沿线建设干线公路也遭到很多的反对。而且，在各种运输方式发展规划和投资综合平衡上，潜在意识中的按比例发展的思想仍然非常深厚，尽管对什么样的比例是科学的这一问题并不十分清楚。

1.3 现代综合运输体系理论初步形成的发展阶段(20 世纪 90 年代)

1.3.1 各种运输方式基础实力进一步增强，建设综合运输体系逐步得到认同

80 年代在改革开放方针的指导下和相关政策的支持下，原来基础落后、占比重较小的公路、水路、民航得到了相对较快发展，实力有所增强，对改善交通条件、支持国民经济的发展发挥了重要积极作用。进入 90 年代，随着经济总量规模和建设规模不断增大、商品经济发展、人们收入增加，客货运输需求量大幅增长，运输紧张状况呈加剧趋势，成为国民经济发展的“瓶颈”制约。80 年代发展的实践效果，使交通工作者和各级政府主管部门更加深切地认识到加快各种运输方式共同发展对解决交通问题和带动经济发展的重要性，并加强了这方面的理论研究工作，综合运输的发展受到了更加重视和较广泛的学术辩论，相关方面的研究和文章增多，理论体系开始逐步建立。

这一时期综合运输发展的主要任务仍然是进一步推动各种运输方式加快建设，壮大基础，完善网络。面对落后和越来越紧张的交通运输，国家加强了对交通运输发展的政策支持力度和投资力度，采取了“统筹规划、条块结合、分层负责、联合建设”的方针，各种运输方式进入了较快的发展轨道。交通部提出了从“八五”开始，用几个五年计划的时间，实施“三主一支持”交通基础设施建设长远规划，并于 1992 年报国务院同意后出台了“五纵七横”国道主干线系统建设规划。邓小平南巡讲话和党的十四大提出建立社会主义市场经济体制，在国家宏观调控下使市场机制在社会资源配置中发挥基础性作用，进一步促进了公路、水路、民航的体制机制创新和改革，调动了各方面积极性，拓展了资金渠道，加快了建设发展步伐，尤其是高速公路建设，在已建成项目体现出来巨大效果与效益的彰显下，不仅逐步被社会各界所认同，而且各地建设热情高涨。港口在外贸进出口大幅增长以及内贸水运物资大幅增加的运输需求推动下，建设发展速度大幅加快。民航在更能够满足人们支付能力提高、

时间价值增长等较高层次出行需求以及其他运输方式供给短缺的推动下,获得了飞速发展。这一时期各种运输方式的较快发展在一定程度上增强了进行合理分工、协调发展的基础条件和实力。

1.3.2 建设综合运输体系逐渐成为国家交通运输发展的基本方向

经过80年代和90年代上半期的发展,各种运输方式间的结构比例发生了较大变化,公路、水路、民航的比重提高,各种运输方式对国民经济和人们生活都产生了较大影响,不可或缺,仅靠某一种或两种运输方式不能满足经济社会日益增长的多样化运输需求。同时,总体上各种运输方式的能力又都非常短缺,网络还很不完善,满足不了需要。因此,发展综合运输,推动各种运输方式的加快发展和现代化建设,并在发展中合理配置资源、加强各种运输方式的有机衔接与配合,成为交通运输发展的必然要求,也逐渐成为国家交通运输发展的基本方向。早在1991年的“八五”计划中就提出了“交通运输的建设要着眼于2000年或者更远一点时间国民经济发展对运力的需要,搞好综合运输体系的建设,以增加铁路运力为重点,同时积极发挥公路、水运、空运、管道等多种运输方式的优势,并使各种运输方式衔接配套”。1996年3月八届人大第四次会议通过的《关于国民经济和社会发展“九五”计划和2010年远景目标纲要》继续提出了“以增加铁路运输能力为重点,充分发挥公路、水运、空运、管道等多种运输方式的优势,加快综合运输体系的建设,形成若干条通过能力强的东西向、南北向大通道。合理配置运输方式,加快交通干线建设,突出解决交通薄弱环节,提高运输效率”。1997年,李鹏总理撰文《建设统一的交通运输体系》指出:“我国交通运输业应以铁路为骨干,公路为基础,充分发挥水运,包括内河、沿海和远洋航运的作用,积极发展航空运输,适当发展管道运输,建设全国统一的综合运输体系”。

1997年亚洲金融危机后,交通基础设施建设成为了我国“实行积极财政政策、扩大内需”的投资重点。在国债投资、银行贷款等各方面资金的支持下,各种运输方式的投资额逐年大幅增加,如1998年,全国公路基本建设投资从多年的百亿元级一下跃升至千亿元以上,2000年超过1700亿元,大幅超过铁路每年600多百亿元的投资;民航基本建设投资也从“八五”末的120多亿元增加到了200多亿元,实现了翻番。至20世纪末,不仅交通运输对国民经济的“瓶颈”制约基本缓解,而且综合运输体系的建设基础大为增强,为加强引导、优化结构、提升层次、增强满足多样化需求的适应能力和贯彻可持续发展的方针创造了有利的基础条件。

1.3.3 90 年代综合运输体系理论研究的主要特点和代表性观点

1. 综合运输体系理论研究的主要特点

20 世纪 90 年代是我国交通运输逐步进入快速发展的时期，也是从之前以铁路发展为主、按传统的技术经济特征作为分工的主要依据，向各种运输方式共同发展、合理配置、建设综合运输体系，在观念和政策上实行转变的发展时期。主要的特点有：

◆90 年代初期，对建设和发展高速公路存在很多不同的认识和观点，围绕是否符合我国国情以及什么是中国特色的发展模式进行了激烈的争论，高速公路建设也只得“汽车专用路”的形式推进。交通研究工作者进行了大量的理论研究和论证，对发展的实际效果进行总结和宣传，直至“九五”中后期，我国建成高速公路约 1 万公里并逐步连接成网，极大地改变了公路运输的地位与作用，其功能才被逐步认同，发展形式也从“汽车专用路”正名到了“高速公路”。

◆对拓宽各种运输方式建设资金来源渠道以及调动各方面积极性的投资建设经营模式、支持政策、管理体制改革等进行的大量的研究，包括公路经营权转让、利用国际金融组织贷款等等，并积极探求综合发展、综合利用各种运输方式，实现优势互补、协调发展，形成科学、合理的交通运输综合能力等方面的理论和实施政策，对加快各种运输方式的发展和综合运输体系建设起到了非常积极的促进作用。

◆发展综合运输、建设综合运输体系对传统的交通运输建设思想、既有的比例结构产生了较大冲击，对不同运输方式的发展和部门地位产生了一定影响，引发了一些不同的观点和看法。通过各种学术争论，对形成综合发展，满足经济发展和人们生活水平提高对多层次、多样化交通运输的需求，在战略层面、建设规划实施层面、应用层面都有了更为统一的认识，一定程度上也丰富了综合运输的理论基础。

◆90 年代后期，因珠海机场的部分能力闲置和珠江三角洲地区机场的布局密度，引发了社会一部分人对机场布局、发展速度的争议。同时，针对全国港口的建设发展速度、岸线资源利用，特别是珠江三角洲地区的港口布局等产生了很多争议，并影响到了国家对港口建设方面的相关政策。

◆对构建运输大通道进行了理论研究，在《2000 年全国综合运输网规划（纲要）》中首次提出了加强全国六大综合运输大通道的规划建议，即煤炭外运通道、南北运输通道、东西运输通道、进出关运输通道、西南地区运输通道、西北地区运输通道等，得到了国家计委及交通部门的采纳，成为我国这一时期交通运输建设的重点。

◆可持续发展和生态环境保护理念被逐步引入交通运输建设发展过程中。

2. 主要代表性观点和定义

这一时期,在为各种运输方式规划、项目建设服务的大量理论研究的基础上,部分专家和机构对综合运输体系的概念和理论进行了一些系统性归纳和总结,各自形成了一些观点和定义。对于综合运输体系,部分学者给出了一些的描述和定义,虽各有不同,也未被普遍公认,但从总体上看,其中心意思是:根据各种运输方式的技术经济特征,经济合理地发展各种运输方式,并使之有机结合形成一个完整的体系,为社会经济发展服务。在认识描述以及在制定规划和具体建设项目实施中,很大程度上是将综合运输体系作为集各种运输方式的综合体看待。

比较具有代表性的是杨洪年先生 90 年代初提出的“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”。90 年代后期,他又修改为“它是相对各种单一运输方式的运输体系而言,包涵各种现代运输方式,按照其各自的技术、经济特征,在统筹规划下,形成布局合理、分工协作、协调发展、连接贯通、运输高效的现代化的交通运输综合体。它主要由三大系统组成:一是综合运输网及其结合部(枢纽)系统。这是构成综合运输体系的物质基础,要求系统内布局合理、诸运输环节互相衔接贯通,技术装备先进并成龙配套,运输网络四通八达。二是综合运输生产系统。这个系统要调度指挥灵敏,便于组织全程联运,实现运输高效率、经济高效益和优质服务,充分体现各种运输方式在综合利用中的优越性。三是综合运输管理、协调系统。这个系统要有利于宏观间接调控,实行统筹规划和组织协调各种关系,又要发挥市场对资源配置的基础性作用”。

1.4 现代综合运输体系理论进入逐步完善的发展阶段(进入 21 世纪以来)

1.4.1 交通运输进入了大发展阶段与该阶段的主要发展特点

进入 21 世纪后,由积极财政政策启动的新一轮交通基础设施大规模建设,发展势头更加强劲,在建设现代综合运输体系的大方针下,各种运输方式进入了加快完善网络布局、提升结构层次的现代化建设大发展阶段。基本建设投资规模在上了一个大台阶后,继续逐年大幅增长,远远超过了以往规划设想。2007 年,公路和水路固定资产投资规模达到了 7 700 多亿元,铁路达到了 2 400 多亿元,民航达到了 600 多亿元。在此期间,高速公路以年均增加 5 000 多公里的速度增长,2007 年全国高速公路

总里程达到了 53 913 公里,已快接近美国的量级水平,“五纵七横”国道主干线比原规划提前 13 年基本建成;港口建设也进入了大型化、现代化建设的高速发展阶段,在外贸进出口额每年 30% 左右增长的需求推动下,集装箱专用泊位建设从 2000 年的 80 个增加到了 2007 年的 253 个,原油、矿石、煤炭泊位的数量和大型化获得巨大发展;铁路在客运提速、发展重载列车、开行动车组旅客列车、建设快速铁路等方面取得了巨大发展,客运专线/高速铁路、城际铁路建设开始进入了全面建设发展阶段;民航基本完成了大型枢纽机场、主要干线机场的改扩建、新建,同时,支线机场建设获得了较大发展;长大干线输送管道在西气东输管道、成品油管道、进口原油管道等方面取得重大发展。

这一时期交通运输发展的主要特点:①加深了综合运输发展的思想认识,各种运输方式在制定和实施各自的发展规划中,比以往更多地考虑了现代综合运输体系的总体目标和与其他运输方式的衔接。②在支持全面建设小康社会的同时,突出了高等级干线网络化建设,现代化水平大幅提高。③从过去以传统的技术经济特征为主要依据,强调各种运输方式的基本分工,转向了更加注重功能组合、各种运输方式合理配置以及新技术条件下的相互交织渗透的发展模式。④投融资主体多元化、渠道多样化的投融资体制改革和政策创新进一步深化。⑤各种运输方式更加突出以自身的比较优势进行发展,彻底扭转了以往在发展自身的同时,存在贬低、排斥其他运输方式的一些思想和言论。⑥更加重视以资源 and 环境约束为条件,优化交通运输结构,引导合理的交通消费选择;更加重视新技术、信息技术的推广应用。

1.4.2 综合运输理论研究的主要方面和对交通运输大发展的主要贡献

交通运输的大发展是在相关交通运输理论研究和成果的基础上,政府部门形成相应的发展认识、决策、政策所推动的,同时,交通运输的建设与发展又进一步推动和丰富了理论研究。这一时期交通运输理论非常活跃,综合运输体系理论不断得到充实和逐渐完善,为交通运输的大发展提供了较强有力的科学决策基础。

1. 与综合运输体系理论有关的主要研究

◆进一步根据工业化、城市化的发展以及经济全球化的发展趋势,对交通运输与国民经济的关系、交通运输发展战略、现代综合运输体系的概念和内涵、符合中国国情的综合运输体系框架构建进行了相应的研究;

◆进一步研究了各种运输方式新的技术经济特征、各种运输方式在综合运输体系中的地位 and 作用、未来交通运输需求和发展要求、各种运输方式的中长期发展规划、