

2011

中国道路运输发展报告

中华人民共和国交通运输部

2011

中国道路运输发展报告

中华人民共和国交通运输部



人民交通出版社

内 容 提 要

本报告全面、客观、真实地反映了 2011 年度中国道路运输发展状况,展现了行业发展水平,展示了行业发展成就。报告从行业发展总体概览、子行业发展及年度关注热点三个视角进行阐述,分为三篇,共十一章,内容涵盖了旅客运输、货物运输、机动车维修、机动车驾驶员培训、汽车租赁、国际道路运输等传统道路运输业务管理范畴,还包含了重大政策解读、甩挂运输试点、城乡道路客运一体化、道路运输安全、道路运输节能减排等本年度行业重点领域的发展情况。本报告既可以为道路运输相关政策制定、行业管理服务,也可以为企业发展、工程技术等相关研究提供参考。

图书在版编目 (CIP) 数据

2011 中国道路运输发展报告 / 中华人民共和国交通运输部编. — 北京: 人民交通出版社, 2012.9

ISBN 978-7-114-10072-7

I. ① 2… II. ① 中… III. ① 公路运输发展—调查报告—中国—2011 IV. ① F542.3

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2012) 第 213552 号

书 名: 2011 中国道路运输发展报告

著 作 者: 中华人民共和国交通运输部

责任编辑: 林宇峰

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)59757969, 59757973

总 经 销: 人民交通出版社发行部

经 销: 各地新华书店

印 刷: 中国电影出版社印刷厂

开 本: 880 × 1230 1/16

印 张: 7.5

字 数: 230 千

版 次: 2012 年 9 月 第 1 版

印 次: 2012 年 9 月 第 1 次印刷

书 号: ISBN 978-7-114-10072-7

定 价: 100.00 元

(有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)



编委会 Bianweihui

编写领导小组

组 长：李 刚 交通运输部道路运输司司长

副组长：徐亚华 交通运输部道路运输司副司长

王水平 交通运输部道路运输司副司长

李志强 交通运输部道路运输司副司长

李兴华 交通运输部规划研究院院长

成 员：徐文强 交通运输部道路运输司综合处处长

蔡团结 交通运输部道路运输司城乡客运管理处处长

战榆林 交通运输部道路运输司货运与物流管理处处长

俞卫江 交通运输部道路运输司车辆管理处处长

刘美银 交通运输部道路运输司出租汽车管理处处长

陈 钟 交通运输部综合规划司统计处处长

徐 丽 交通运输部规划研究院副总工程师

谭小平 交通运输部规划研究院战略与政策研究所所长

王丽梅 中国道路运输协会副会长兼秘书长

王 哲 交通运输部科学研究院交通信息中心副主任



编委会 Bianweihui

编写组

组 长：谭小平

副组长：李 弢 余兴源

成 员：徐 园 韩东方 王玉清 王望雄 孙虎成
黄全胜 高美真 蒋 斌 曾学福 池 路
魏永存 宋胜利 姚晓霞 葛灵志 黄丽雅
崔 敏 蔡建华 高 翠 秦建国 张子吟
梁仁鸿 宋肖红 余丽波 冯 宇



编写说明 Bianxie Shuoming

本报告由交通运输部道路运输司、交通运输部规划研究院编写完成。交通运输部规划研究院战略与政策研究所负责具体的编写及组织工作。

各章主要撰稿人如下：第一章，谭小平，李弢；第二章，王玉清，余兴源，高美真；第三章，王玉清，黄全胜，秦建国；第四章，孙虎成，蒋斌，张子晗；第五章，徐园，曾学福，梁仁鸿；第六章，韩东方，池路，宋肖红；第七章，魏永存，余丽波；第八章，姚晓霞，葛灵志；第九章，黄丽雅，崔敏；第十章，蔡建华，高翠；第十一章，余兴源，王望雄，冯宇；文中数据校核由张子晗、梁仁鸿、宋肖红完成；插图由王玉清提供。

交通运输部道路运输司许宝利、曾嘉、关笑楠、郑宇、冯立光、严季、李华强、孟秋、曹磊、郭谨一等，不同程度地参与了本报告的审稿工作，并提出了修改意见和建议。

本书所使用的案例素材均来自交通运输部综合规划司、交通运输部道路运输司、交通运输部规划研究院、中国道路运输协会及地方交通运输主管部门。

除特别注明外，本书所使用的统计数据分别来源于《2006～2011年全国交通统计资料汇编》以及国家统计局、交通运输部综合规划司、交通运输部道路运输司、交通运输部科学研究院等的统计资料。

本书中有关道路运输政策的内容，是对部分现行法律、法规 and 政策的阐述，可以作为了解中国道路运输发展政策的线索。建议读者在必要时查阅使用相关正式文件。

涉及城市汽电车、出租汽车、轨道交通运营的相关内容，详见交通运输部另行发布的年度城市客运发展报告。



目 录 Mulu

综 合 篇

第一章 道路运输业发展环境	3
1.1 经济环境	3
1.2 社会环境	5
1.3 政策环境	7
第二章 道路运输业发展概述	9
2.1 客货运输	9
2.2 基础设施	10
2.3 运输辅助业及相关业务	13
2.4 市场主体	13
2.5 外商投资	15

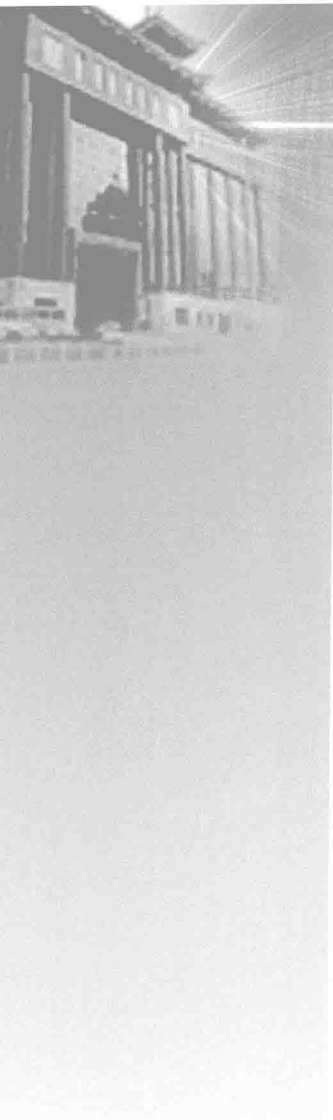
行 业 篇

第三章 道路旅客运输	19
3.1 道路旅客运输	19
3.2 市场构成	21
3.3 客运车辆	23
3.4 班车客运	27
3.5 农村客运	31
3.6 客运站场建设及运营	33
3.7 重点时段和地区运输保障工作	34
第四章 道路货物运输与物流	36
4.1 道路货物运输	36
4.2 市场构成	37
4.3 货运车辆	40
4.4 普通货物运输	43
4.5 危险货物运输	44
4.6 集装箱运输	46
4.7 大型物件运输	47
4.8 货运站场建设及运营	47
4.9 货运相关服务	49
4.10 现代物流	50



目 录 Mulu

第五章	机动车维修与检测、驾驶员培训及汽车租赁	54
5.1	机动车维修与检测	54
5.2	机动车驾驶员培训	58
5.3	汽车租赁	63
第六章	国际道路运输	67
6.1	国际道路运输总体概况	67
6.2	国际道路运输服务能力	69
6.3	国际道路运输管理	71
专 题 篇		
第七章	重大政策解读	75
7.1	国家层面重大政策	75
7.2	行业重大政策	79
第八章	甩挂运输试点	83
8.1	甩挂运输试点运行状况	83
8.2	甩挂运输试点配套政策	84
第九章	城乡道路客运一体化	86
9.1	城乡客运一体化的发展概况	86
9.2	地方城乡客运一体化的尝试与探索	87
第十章	道路运输安全	89
10.1	运输安全事故	89
10.2	运输安全管理	93
10.3	车辆动态监管	94
第十一章	道路运输节能减排	95
11.1	运输节能减排	95
11.2	节能新技术推广	96
11.3	开展运输节能减排宣传周活动	97
主要指标解释及说明		99
附录 2011 道路运输行业大事记		100



综合篇

Zonghe Pian



第一章 道路运输业发展环境

2011 年是“十二五”的开局之年，国民经济和社会发展继续保持了“十一五”期间平稳较快的态势，改革开放程度进一步扩大，经济发展方式转变进程进一步加快，经济结构战略性调整和产业升级进一步深化，社会经济持续保持健康稳定发展。国民经济、社会和政策环境的持续优化，为道路运输业服务经济社会发展提供了良好的外部条件，为加快道路运输业转变发展方式、加快结构调整、完善市场机制、推动和保持道路运输业持续健康稳定发展奠定了坚实的环境基础。

1.1 经济环境

在国内外宏观经济环境复杂严峻、改革发展稳定任务更加繁重的情况下，2011 年国家继续实施应对国际金融危机冲击的一揽子计划，巩固和扩大应对国际金融危机成果，不断加强和改善宏观调控，建立扩大消费需求的长效机制，调整优化投资结构，依靠科技创新推动产业升级，促进区域协调互动发展，国民经济继续保持较强的发展势头。2011 年，全国工业化进程持续加快，城市化和农业现代化进程明显加速，进出口贸易强劲复苏，内需市场显著扩大，人民生活水平稳步提高，为现代道路运输业发展提供了良好的经济发展环境。

① 宏观经济走势的影响

近年来，国民经济始终保持着 9% 以上的增长速度，远高于同期世界经济的平均增速。2011 年，全国全年实现国内生产总值 471564 亿元，比上年增长 9.2%，经济总量继续位列世界第二，继续发挥着世界经济新的增长极作用。国民经济的持续快速增长，不仅加速了全社会人员的流动，也极大地刺激了货物运输需求的增长。2011 年全国道路客运量、旅客周转量、货运量、货物周转量分别完成 328.6 亿人、16760.3 亿人公里、282 亿吨、51374.7 亿吨公里，同比增长 7.6%、11.6%、15.2%、18.4%。近 5 年来全国 GDP 与道路客货运输量的年度增长速度比较见图 1-1。

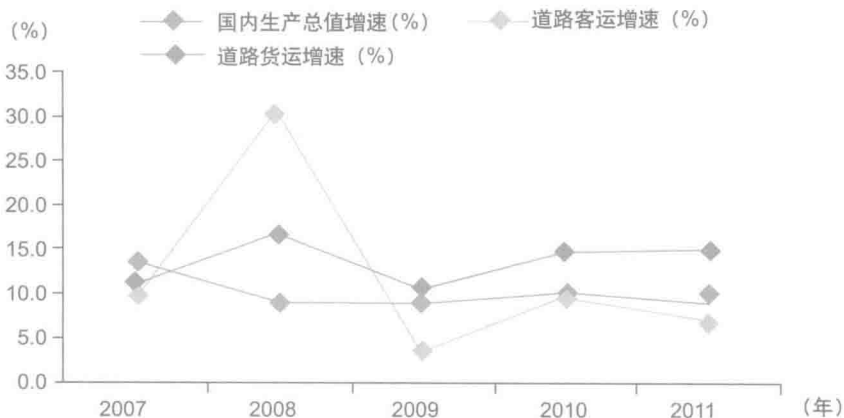


图 1-1 2007 ~ 2011 年全国 GDP 与道路客货运输量的年度增长速度比较

从图 1-1 可以看出,2011 年继续保持了“十一五”期间国民经济平稳较快发展的增长态势。随着人民生活水平的提高,以及国家高等级公路网的不断完善,社会公众选择道路运输出行的意愿变得更加强烈,客运量、旅客周转量在稳定增长,货物运输量、货物周转量也随着经济总量的增长保持高于经济增长速度的稳定态势^①。从近几年的总体发展情况看,道路客货运输的增幅与国民经济发展的步伐基本保持步调一致,道路运输充分发挥了支持和保障国民经济和社会发展的基础性作用。

2 宏观经济波动的影响

2011 年,以货运增速与经济增速之比表示的全国道路货运需求弹性指标为 1.62,与 2008 年基本持平,连续 3 年保持着上升趋势。这表明继 2009 年全国经济在率先走出全球金融危机影响、2010 年实现强劲反弹后,2011 年继续保持快速的发展,由此延续着道路货物运输需求高速增长的趋势。与此同时,表征客运增速与经济增速之比的道路客运需求弹性指标为 0.8,低于 2010 年,客流量的增长率比经济增速略低。这表明随着人们收入的增长、消费能力的提高,社会公众的出行频次虽然呈现增长态势,但是在客运方式多样化的背景下,社会公众的出行偏好和选择有所变化,对道路运输客运需求弹性产生影响。2007 ~ 2011 年全国道路客货运输经济弹性变化情况见图 1-2。

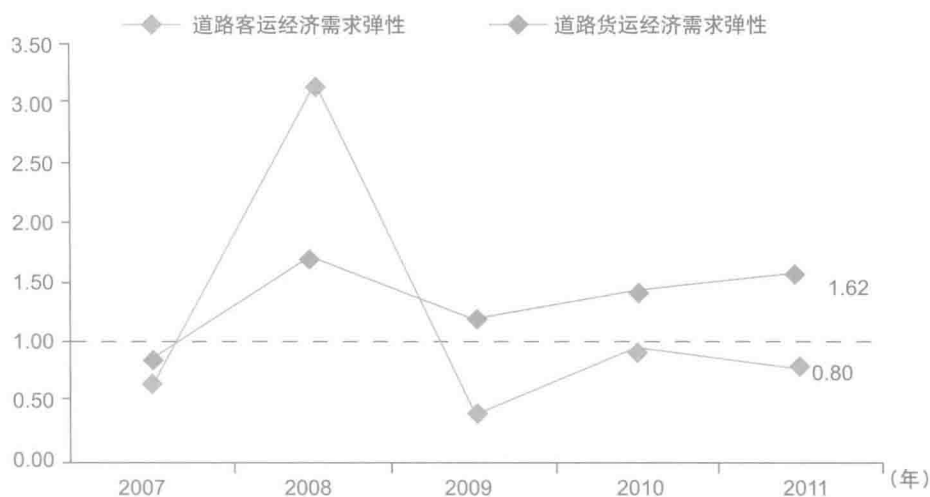


图 1-2 2007 ~ 2011 年全国道路客货运输经济弹性的变化情况

3 经济发展阶段的影响

2011 年是国家坚持科学发展、加快转变经济发展方式的重要一年。自党的十七大确定加快转变经济发展方式这一战略任务以来,与之相配套的方针、政策、战略不断完善,经济发展方式正逐步从粗放型向集约型转变,新型产业日益体现出高科技、高效益、高就业、低能耗、低污染的特征,扩大内需战略正逐步走向深化。进入“十二五”,国家产业发展“三高两低”的特征更为明显,全国开始进入一个经济发展方式加速转变的新阶段。

2011 年,经济增长的需求结构协调性增强,投资和消费对经济增长的贡献率进一步提高。国家统计

^① 2008 道路客运增幅的峰值主要原因在于统计口径的变化,2008 年道路客运量统计数据包含营运客车、城市公交车和出租车在道路上的运量。

局公布的《2011 年国民经济和社会发展统计公报》显示：内需对经济增长的贡献率为 105.8%，其中，消费对经济增长的贡献率为 51.6%，比上年提高 10.1 个百分点；资本形成总额对经济增长的贡献率为 54.2%，比上年提高 1.4 个百分点。投资、消费对经济的推动作用更加平衡；经济增长过程中区域发展的协调性有所增强，东部沿海地区和中西部地区的经济发展差距逐步缩小；建设资源节约型、环境友好型社会已成为各项工作的重要着力点，节能减排、节能降耗取得了明显的成效。上述经济发展特点充分表明，全国已经进入经济结构调整、产业升级的攻坚时期。

全国的新兴工业化具有产品附加值高、投资规模大、能耗限制严格、产业关联性强的特点。随着工业化进程的深入，国家投资增加，带动了生产资料需求的旺盛。全国道路货运业承担的工业原材料、工业产成品运输任务所占比例最大，因此，2009 年道路货运强度比 2008 年有较大幅度的增长。然而，随着金融危机影响逐渐减弱，产业结构不断调整，2010 年道路运输货运强度又有所回落。与此同时，随着国家经济结构调整、产业升级的逐步深化，以高科技、高附加值为特征的新兴工业在国民经济中的比重进一步提高，道路货物运输种类中，质量较轻但具有高附加值的货物的比重逐渐增多。以上两个因素叠加，2011 年全国单位 GDP 道路运输货运强度继续下降，较上年减少了 0.2 吨 / 万元。全国单位 GDP 的道路运输货运强度变化情况见图 1-3。

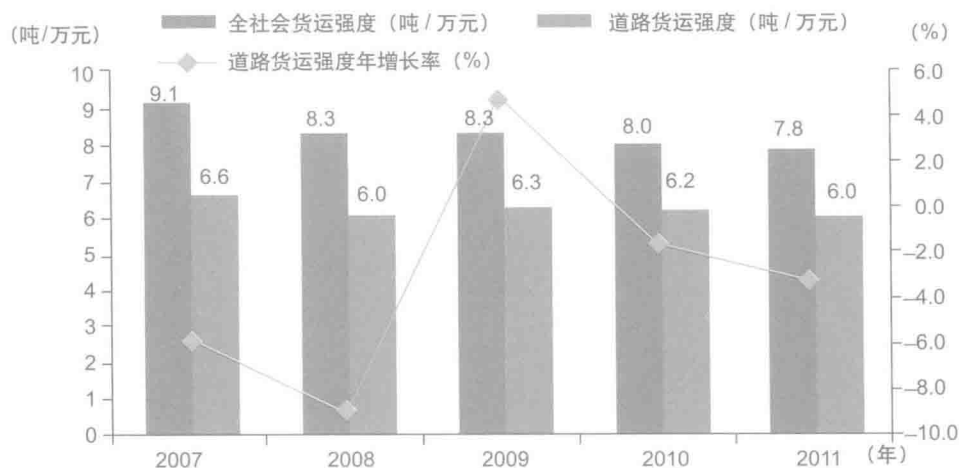


图 1-3 2007 ~ 2011 年全国单位 GDP 的道路运输货运强度变化情况

1.2 社会环境

发展社会事业和改善民生是“十二五”时期转变经济发展方式、扩大国内市场需求的根本出发点和落脚点。道路运输业在推动城镇化发展，消除城乡“二元”分割，推进新农村建设和服务农民工就业及推进保障性安居工程建设等方面都发挥了重要作用。

1 城镇化发展

2011 年全国城镇化率为 50.3%，首次突破 50%，比上年增长 0.6 个百分点。近 20 年来几乎每年增加 0.8 ~ 1.0 个百分点，2011 年有超过 2000 万的人口从农村来到城市。目前，全国城镇人口已达 6.9 亿。伴随着城镇化的快速发展，城市型生活方式正日益普及，城际间、城乡间和城市内“一体化”、“零换乘”等出行方式将更加完善，人们选择道路运输出行的需求日趋旺盛，无论从道路货物运输量还是全社会人

均出行频次来看,都与城市化进程保持了如影相随的同步发展态势。

2011年全国居民人均年出行次数达26.1次,其中利用公路方式出行达24.3次,占总出行次数的93%,比上年增加3个百分点,仍然位居各种运输方式之首。全国道路客运平均运距为51公里,较2010年平均运距增加1.8公里,这表明随着城市化进程的加快,城乡居民的出行范围在逐步扩展。全国城镇化率和人均年出行次数变化情况见图1-4,全国道路客运平均运距变化情况见图1-5。

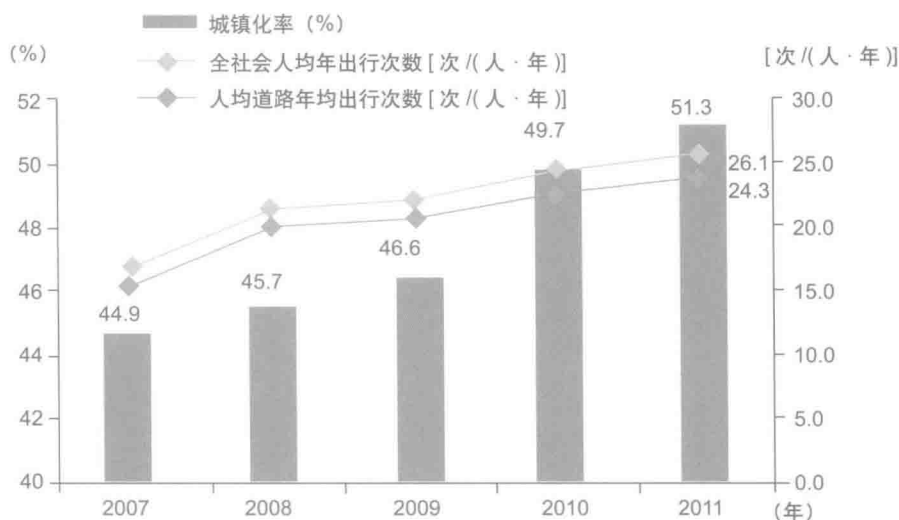


图 1-4 2007 ~ 2011 年全国城镇化率和人均年出行次数变化情况

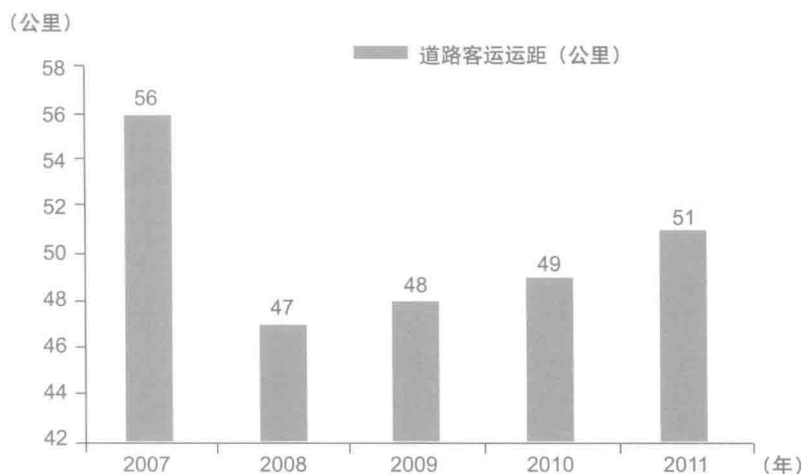


图 1-5 2007 ~ 2011 年全国道路客运平均运距变化情况

2 新农村建设

社会主义新农村建设是当前我国农村经济社会发展的重要战略选择。“十一五”期间,全国农村各项事业取得了显著进步,农民生产条件和生活质量大为改善。据统计,2011年农村居民人均纯收入增长11.4%,随着新农村建设的深入,农村经济逐步繁荣,农村居民出行次数和品质要求快速增加,道路运输在农村经济社会发展中的作用日益显现。

截至2011年年底,全国开通农村客运班线9.1万条,同比增长3.4%;客运车辆35.7万辆,与上年持平;

农村客运站总数达到 21.1 万个, 同比增长 11.1%, 客运班车通镇(乡)、村率分别达 98.1%、91.3%, 分别与上年持平 and 增长 1.2 个百分点。

1.3 政策环境

在道路运输发展的内外部环境建设中, 国家相关政策和行业标准的颁布与实施对行业的健康可持续发展起到了较好的规范、调控、引导和激励作用, 为道路运输业的发展提供了良好的政策环境。

1 国家层面重大政策

2011 年 8 月 2 日, 国务院办公厅发布《关于促进物流业健康发展政策措施的意见》(国办发〔2011〕38 号, 以下简称《意见》), 是在 2009 年《国务院关于印发物流业调整和振兴规划的通知》的基础上, 针对我国物流业发展的实际现状, 从物流业的税收、土地政策、公路收费、物流管理体制、物流设施资源、技术创新和应用、优先发展领域和强化组织等 9 个方面制订的促进物流业发展的新措施, 行业内简称为“物流国九条”。2011 年年底, 国务院办公厅发布了《关于印发贯彻落实促进物流业健康发展政策措施意见部门分工方案的通知》(国办发〔2011〕162 号, 以下简称《分工方案》), 对《意见》规定的各项措施进行了任务分解和部门分工, 明确了各项工作的责任主体, 更有助于各项措施的实施落地。《意见》对困扰当前物流业发展的诸如税收、土地、公路费、基础设施等问题进行了明确规定, 对于现阶段有效降低物流成本、提高物流效率、集聚物流资源、推动我国物流业健康可持续发展具有非常重要的意义。

2011 年 12 月 26 日, 国务院办公厅印发了《关于进一步促进道路运输行业健康稳定发展的通知》(国办发〔2011〕63 号), 这是国务院首次专门就道路运输工作制定出台的一个综合政策性文件, 明确了一系列支持行业发展的重大政策, 重点提出了“清理规范收费, 减轻经营者和从业人员负担; 实施运价油价联动, 消化油价大幅波动影响; 完善落实优惠政策, 支撑行业转型发展; 加强市场动态监测, 完善运力调控机制; 落实企业安全主体责任, 推动道路运输行业安全发展; 关心职工生活, 保障道路运输从业人员合法权益; 加强行业协会建设, 充分发挥行业协会桥梁和纽带作用; 落实工作责任, 有效防范和妥善处置突发事件”8 个方面的政策及要求, 对行业的可持续发展将产生深远的影响。

2 行业层面重大政策

● 客货运方面

2011 年 9 月 21 日, 交通运输部印发了《关于积极推进城乡道路客运一体化发展的意见》(交运发〔2011〕490 号), 明确了“加快完善城乡道路客运一体化法规 and 标准规范体系; 加快建设城乡道路客运服务保障网络; 加快落实城市公共交通优先发展战略; 加快提升农村客运普遍服务能力; 加快推进道路客运经营结构调整; 加强城乡道路客运安全管理; 建立科学合理的城乡道路客运票制票价体系”七项主要任务及“加强组织领导; 完善体制机制; 增加资金投入; 实施考核评价”四项保障措施。力争用 5 年时间, 全国城乡道路客运一体化发展取得重要突破, 城乡道路客运发展更加协调、网络衔接更加顺畅、政策保障更加到位, 服务广度和深度逐步提升, 服务质量显著改善, 可持续发展能力明显增强。

2011 年 9 月 17 日, 交通运输部印发了《关于对苏浙沪省际毗邻地区开展客运班线公交化运行工作意见》, 明确苏浙沪省际毗邻地区可借鉴城市公交运行服务方式, 对省际客运班线的运营进行适当调整, 引导毗邻地区客运班线公交化改造, 有效覆盖沿途乡镇, 逐步实现客运线网跨市、跨区融合; 《意见》还明确了线路模式、票价政策和安全管理等政策措施, 支持苏浙沪省际毗邻地区开展客运班线公交化运行。

2011年4月27日,交通运输部印发了《关于进一步加强道路运输市场诚信体系建设的意见》(交运发〔2011〕157号),明确了“加快建立完善道路运输市场诚信体系建设法规制度;完善诚信考核指标体系,建立诚信评价机制;加快诚信信息征集和披露体系建设;建立诚信奖惩机制,营造诚信经营环境;落实责任,形成合力”五项主要任务和“加强组织领导;加大资金投入;发挥信息平台作用;推进道路运政管理规范化;加大宣传力度;坚持试点先行”六项保障措施,进一步规范了道路运输市场秩序,对于促进道路运输企业守法经营、诚信服务,保护消费者正当权益,推动道路运输行业全面协调可持续发展起到了重要的作用。

● 机动车维修方面

2011年10月8日,交通运输部颁布了《机动车维修服务规范》(JT/T 816—2011),这一行业标准的颁布,对加强机动车维修及检测从业人员职业资格管理、开展绿色维修示范试点工作、推动机动车维修绿色、健康发展起到规范和引导作用。

● 汽车租赁方面

2011年4月27日,交通运输部下发了《关于促进汽车租赁业健康发展的通知》(交运发〔2011〕147号),明确了今后5年至10年汽车租赁业的发展方向、目标,提出了“建立健全汽车租赁法规体系;加快制定汽车租赁业发展规划;引导规模化、网络化、品牌化发展;加强汽车租赁管理;创新汽车租赁服务模式;创造良好的发展环境;加强汽车租赁市场监管”七大促进汽车租赁业健康发展的政策措施。

● 国际道路运输方面

2011年,我国进一步扩大运输领域的开放,分别与俄罗斯、蒙古国、越南、朝鲜等国进行了更深层次的交流与合作。

经过多轮谈判,与蒙古国政府签署了《中蒙汽车运输协定》、《中蒙两国交通运输部关于实施〈中蒙汽车运输协定〉的协议书》;与越南签署了《中越两国政府关于修订〈中越汽车运输协定〉的协定书》及其实施认定书;与越南交通运输部商定了《关于实行国际汽车运输行车许可证制度的协议》;与俄罗斯联邦运输部举行了汽车运输事务级会议和中俄运输分委会汽车运输和公路组第十五次会议,推动实施《中国东北地区与俄罗斯远东及西伯利亚地区合作纲要(2009—2018)》;与朝鲜陆海运省相互交换了《中朝两国政府关于实施〈中朝汽车运输协定〉的协议书(草案)》。

● 行业队伍建设方面

2011年8月31日,交通运输部制定印发了《关于加强道路运输管理队伍建设的指导意见》(交运发〔2011〕468号),从深化体制机制改革、提升队伍素质和形象、完善和落实保障措施等方面提出了加强道路运输管理队伍建设的19条指导意见和工作措施。《指导意见》的出台实施,对于加快建立一支业务精湛、作风过硬、负责有为、保障有力、人民满意的道路运输管理队伍,更好地服务和保障现代交通运输业发展,产生了重要推动作用。11月2日,在重庆市召开了全国各省(自治区、直辖市)交通运输厅分管领导、道路运输局局长参加的道路运输管理队伍建设工作座谈会,对指导意见进行了宣贯,行业上下引起了强烈反响。

第二章 道路运输业发展概述

2011年,我国道路运输业继续保持了“十一五”以来平稳较快发展的良好势头:运输结构不断优化,服务水平稳步提升,节能减排持续深化,安全形势保持稳定,为服务经济社会发展和人民群众安全快捷出行以及节约能源保护环境等方面作出了积极贡献,在现代道路运输业发展进程中又迈出了坚实的一步。

2.1 客货运输

2011年全国全年道路货运量、货物周转量、客运量、旅客周转量分别完成282亿吨、51374.7亿吨公里、328.6亿人、16760.3亿人公里,为国民经济平稳较快发展提供了有力的运输服务保障。

1 道路客货运量增速

2011年,道路货运量、道路货物周转量、客运量、旅客周转量相比上年均有较大幅度的增加,增速分别增加15.2%、18.4%、7.6%、11.6%。

2011年货运量增速比上年略有上升,提高0.2个百分点,保持在15.2%的增幅;客运量的增速放缓,比上年低2.3个百分点;货物周转量和旅客周转量增幅超过上年1.6和0.4个百分点,总体呈现出平稳较快发展态势。2007~2011年全国道路客货运量及周转量增长率比较见图2-1。

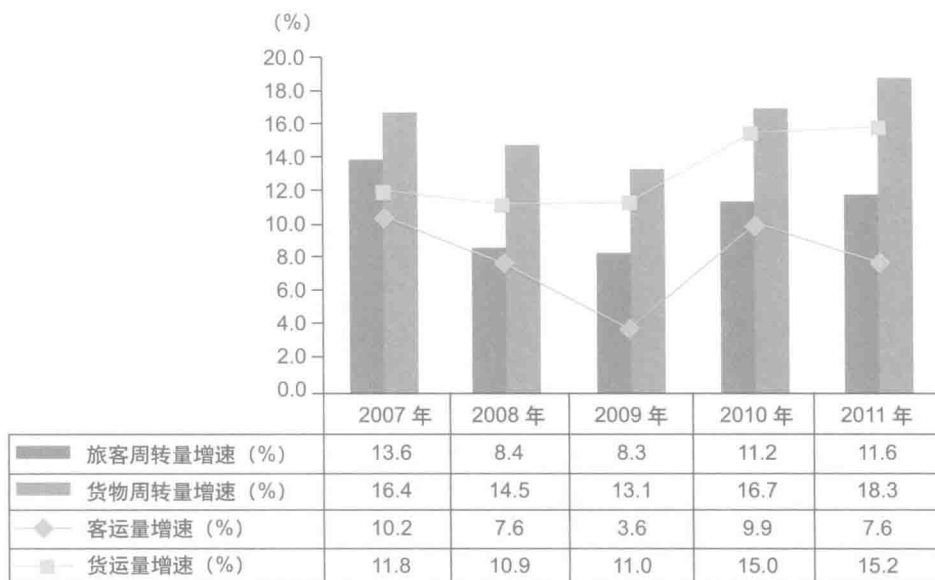


图 2-1 2007 ~ 2011 年全国道路客货运量及周转量增长率比较

2 道路运输在综合运输体系中的比重

2011年,道路客运量、旅客周转量在综合运输体系中所占比重分别为93.2%和54.1%,分别同上年持平 and 上升了0.3个百分点;道路货运量和货物周转量在综合运输体系中所占比重分别为76.3%和32.3%,