

# 中国道路运输发展报告



中华人民共和国交通部

# 中国道路运输发展报告

中华人民共和国交通部



人民交通出版社

## 内 容 提 要

本书全面系统地介绍了中国道路运输发展现状,重点讨论了道路运输发展过程中存在的并且交通主管部门所关注或正在研究加以解决的问题,并以道路运输业结构调整为主线,提出了近期道路运输行业管理的工作思路。它对各级交通主管部门和道路运输管理机构制定政策、道路运输企业调整经营决策,以及社会各界全面客观地了解中国道路运输的最新发展和政策导向具有重要的参考作用。

### 图书在版编目(CIP)数据

中国道路运输发展报告/中华人民共和国交通部.  
北京:人民交通出版社,2003.1  
ISBN 7-114-04586-7  
I.中... II.中... III.公路运输-运输经济-经济发展-  
调查报告-中国 IV.F542.3  
中国版本图书馆CIP数据核字(2003)第007456号

责任编辑:黄兴娜

美术编辑:孙立宁

---

### 中国道路运输发展报告

中华人民共和国交通部

责任校对:戴瑞萍 责任印制:张 恺

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街10号 010 64216602)

各地新华书店经销

中国电影出版社印刷厂印刷

开本:889×1194 1/16 印张:11.75 字数:200千

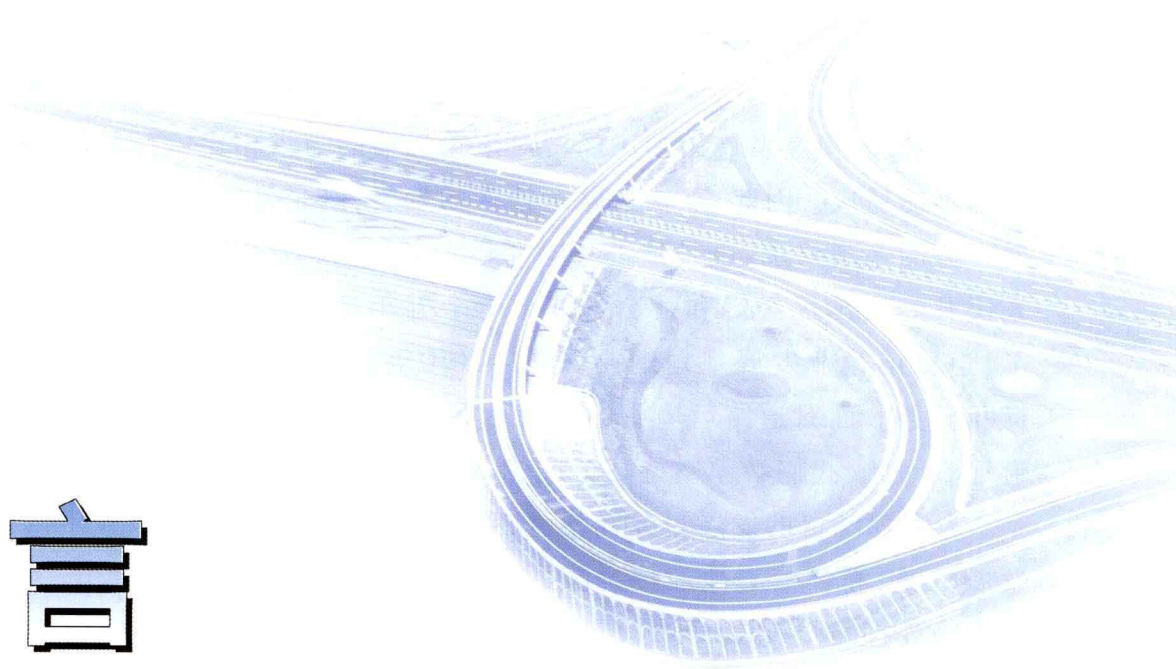
2003年1月 第1版

2003年1月 第1版 第1次印刷

印数:0001~3000册 定价:180.00元

ISBN 7-114-04586-7

---



# 前言

道路运输业是国民经济的基础性行业,是国家综合运输体系的重要组成部分。党的十一届三中全会以来,为尽快改变交通运输对国民经济和社会发展的“瓶颈”制约状况,在改革开放方针指引下,我们从开放、搞活运输起步,打破交通部门独家垄断道路运输的局面,提倡多家经营,鼓励竞争,动员社会各方力量兴办道路运输,解放和发展了道路运输生产力。

建国以来尤其是改革开放以来,道路运输发生了深刻的变革,取得了突飞猛进的发展,成就举世瞩目。至2001年底,全国民用汽车达到1802万辆,其中营业性货车458.5万辆、客车(含出租汽车)137.9万辆;此外,还有400多万辆农用车和拖拉机从事道路运输经营活动。2001年共完成货运量105.6亿吨、货物周转量6330.4亿吨公里、客运量140.3亿人次、旅客周转量7207.1亿人公里,在综合运输体系中所占比例分别为75.4%、13.3%和91.4%、54.8%。同时,道路运输还吸纳、安置了大量城市下岗职工、农村富余劳动力和其他人员,为促进国民经济发展和维护社会稳定做出了较大贡献。随着道路运输改革的逐步深入,多年来存在的“乘车难”、“运货难”等问题已经得到基本解决,到2001年底,全国99.3%的乡镇和91.8%的行政村已经通了客运班车。随着高速公路的发展,原来需要几天才能到达的地方,现在当天就能到达,“一日经济圈”正逐步形成,道路运输在综合运输体系中的基础性作用日趋增强。

但是,与快速发展的国民经济对道路运输的需求相比,道路运输业的发展还远远不能适应。因此,加快道路运输业的发展,既是新时期保持公路交通良好发展态势的客观要求,也是推进我国社会主义现代化建设的重要保证。根据《中华人民共和国国民经济和社会发展第十个五年计划纲要》精神,交通部制定印发了《道路运输业发展规划纲要(2001~2010年)》,明确了今后一段时期的发展目标和任务。面对道路运输业的发展目标,我们深感任务艰巨,时间紧迫,任重而道远。因此,我们必须坚持高标准、高起点、高要求,走跨越式发展的新路子。

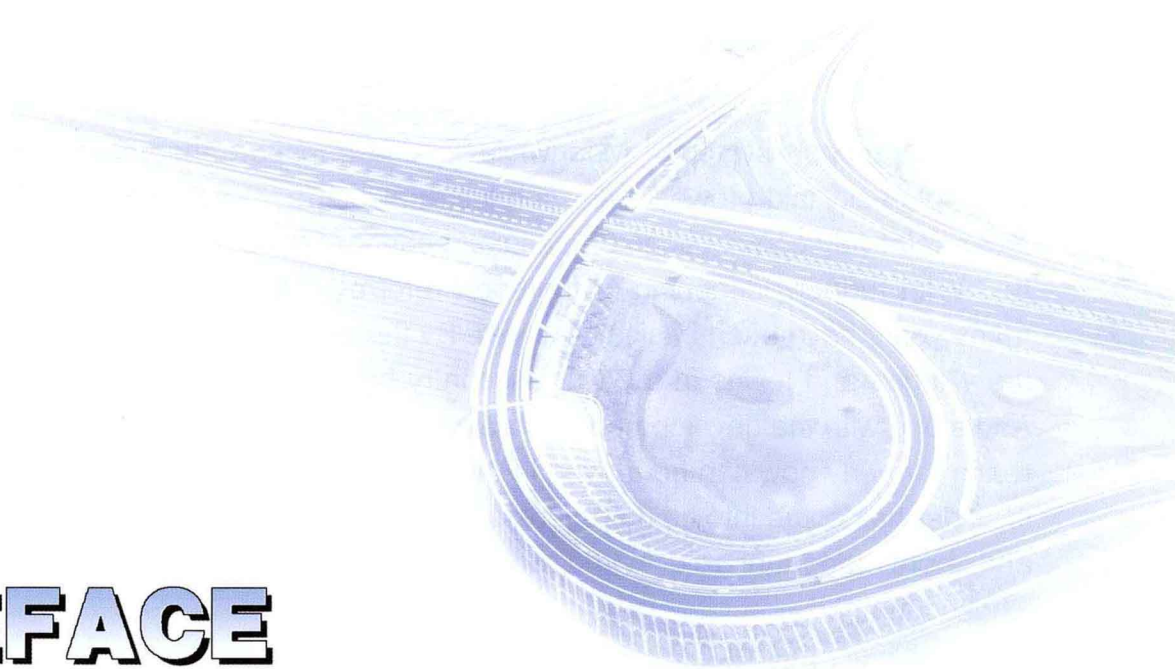
为实现既定的发展目标和任务,我们一定要增强紧迫感和责任感,正确把握发展机遇,满怀信心地迎接挑战,脚踏实地、扎扎实实地努力工作,要认真研究和正确处理新情况、新问题。为了适应新形势下道路运输对各级交通主管部门和道路运输管理机构提出的新要求,交通部公路司组织编制了《中国道路运输发展报告》。这是自建国以来交通部第一次组织编制《中国道路运输发展报告》,具有十分重要的意义。

《中国道路运输发展报告》全面系统地介绍了我国道路运输发展现状,特别是2001年我国道路运输发展形势;重点讨论了道路运输发展过程中存在的并且交通主管部门所关注或正在研究加以解决的问题;提出了近期道路运输行业管理的工作思路。它对各级交通主管部门和道路运输管理机构制定政策、道路运输企业调整经营决策具有重要的参考作用。

定期发布道路运输行业信息,以信息引导行业发展是转变政府职能,对道路运输进行全行业管理的客观需要;编制反映道路运输发展状况的报告,是适应这种全行业管理需要的一种新尝试。我谨对《中国道路运输发展报告》的出版表示祝贺,对为此项工作付出辛勤劳动的同志们表示衷心的感谢,希望它越写越好!

胡志敏

2002年11月11日



# PREFACE

---

Road transport is the basis of national economy, and is an important part of national transportation system as well. Since the Third Session of the Eleventh Central Committee of the Party, to change the bottleneck restrictions of transport on national economy and social development as soon as possible, under "reform and opening to the outside" policy, China began to break the complexion of road monopoly by the transport departments from opening to the outside, invigorating transport, advocating excessive operation, encouraging competition, and mobilizing all-dimensional non-governmental sectors to run road transport, therefore, emancipate and develop road transport productivity.

After nation foundation especially after the "reform and opening to the outside", road transport has taken great changes and achieved rapid progress, which is well-known all over the world. By the end of 2001, the country has possessed 18.02 million civil automobiles, within which 4.585 million are operational cargo vehicles, and 1.379 million are passenger vehicles (including taxis); besides, more than 4 million agricultural vehicles and tractors are engaged in road transport operations. The whole industry owns 14.15 million persons, and completed a total cargo transport volume of 10.56 billion tons and a cargo turnover volume of 633.04 billion ton-kms; and a total passenger transport volume of 14.03 billion person-times, and a passenger turnover volume of 720.71 billion person-kms, which occupies 75.4%, 13.3%, 91.4%, and 54.8% in whole compre-

hensive transport system. Meanwhile, road transport absorbs and allocates a great lot of city laid-off workers, surplus rural labors, and other people, so that make relatively contributions on national economy development and social stability. With further deepening of transport reform, several problems existent for many years have been basically solved. By the end of 2001, 99.3% and 91.8% of the villages and towns in the whole country have been available for regular bus. And along with the development of freeways, the place which needs a few days to reach formerly now can be arrived in the same day. Moreover, "one-day economic circle" has come into being progressively, and road transport is playing a more and more important role in the whole comprehensive transport system of the whole country.

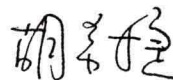
However, the road transport industry still cannot meet the demand of national economic development. It is not only an objective requirement of keeping good developing situation but also an important guarantee to accelerate our country's modernization procedures for quickening road transport development. According to the connotation of "The Outline of National Economy and Social Development for the Tenth Five-Year, People's Republic of China", MOC issued "The Outline of Road Transport Industry Development Layout (2001-2010)", delimiting the development objectives and tasks in the near future. Confronting the development aims, we have deeply sensed that there is still a long way for us to go to accomplish this arduous and urgent task. We must follow the way of "great-leap-forward development" according to the guidelines of "high standards, high jumping-off points, high requirements" strictly.

To realize the set development objectives and missions, under earnest research and dealing with new situations and new problems, we need to intensify our sense of urgency and responsibility, to grasp the development opportunities to receive the challenges with our down-to-earth and step-by-step work. The Department of Highways, for the first time, organized to edit "China's Road Transport Development Report" to meet new requirements upon the road transport administrative departments and agencies at all levels under the new situations. Meanwhile, it is the first time for the government to edit "China's Road Transport Development Report"; hence, it is of great importance.

The report systematically introduces the current situation, esp. the road transport development situation in our country in the year of 2001. It puts forward work arrangement of the trade administration in the near future after discussing the existing problems which were under focus and research by our administrative departments, and plays an important consulting role in decision makings, policy

establishments of road transport administrative departments and agencies at all levels.

It is an objective demand to publish trade information periodically, so that to shift the government functions through information leading the trade development and carry out administration over the total trade; besides, it is also an attempt to edit this report to meet total-trade administration demands. I would like to express my sincere congratulations on the publication of this report, and pay my hearty thanks to those hard-working comrades engaged in this job. In the end, I hope it can be written better and better!



2002 4 11/5 11 A

Xijie Hu

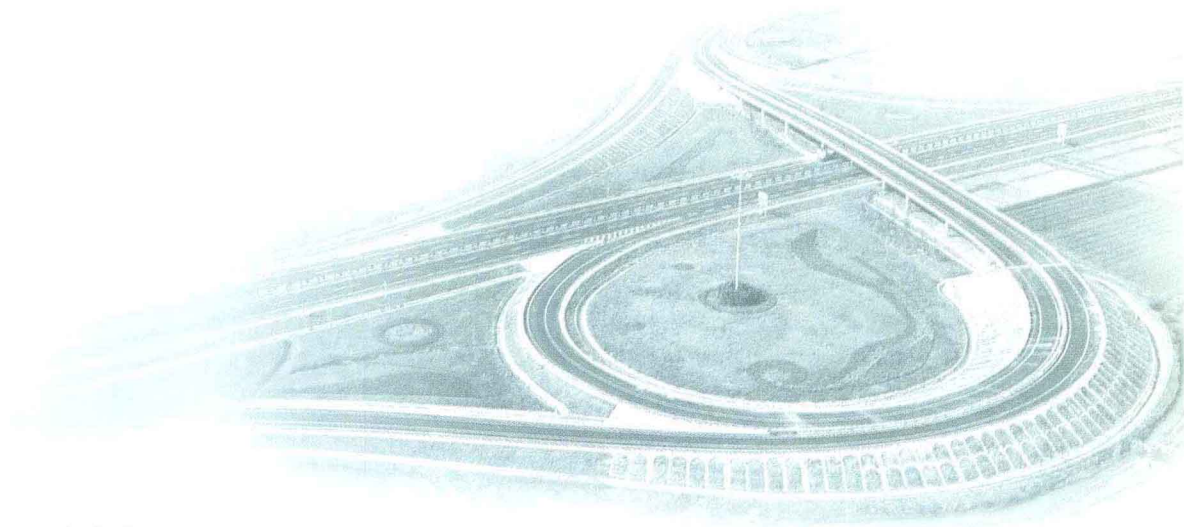
Vice minister, Ministry of Communications

## ● 编写领导小组

|     |     |                    |
|-----|-----|--------------------|
| 组 长 | 冯正霖 | (交通部公路司司长)         |
| 副组长 | 周 伟 | (交通部科学研究院院长)       |
|     | 王盈嘉 | (交通部公路司副司长)        |
|     | 李彦武 | (交通部公路司副司长)        |
|     | 陈毕伍 | (交通部科技教育司副司长)      |
| 成 员 | 翁 垒 | (交通部公路司运政管理处处长)    |
|     | 邹 力 | (交通部科技教育司信息管理处副处长) |
|     | 谢家举 | (交通部公路司道路运输管理处处长)  |
|     | 王水平 | (交通部公路司车辆管理处处长)    |
|     | 岑晏青 | (交通部科学研究院统计信息中心主任) |

## ● 编写组

|     |     |     |     |     |     |     |     |  |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|--|
| 组 长 | 周 伟 |     |     |     |     |     |     |  |
| 副组长 | 翁 垒 | 岑晏青 |     |     |     |     |     |  |
| 成 员 | 曹 沫 | 张若旗 | 刘美银 | 蔡团结 | 谢家举 | 王华春 | 战榆林 |  |
|     | 孟 秋 | 王水平 | 聂育仁 | 段 新 | 司淑云 | 武瑞利 | 骆艳文 |  |
|     | 凌 方 |     |     |     |     |     |     |  |



# 编写说明

本书是在冯正霖、周伟、王盈嘉、李彦武和陈毕伍的领导下,由交通部公路司官员、交通部科学研究院专家组成的编写小组完成的。交通部科学研究院统计信息中心承担了具体的编写组织工作。

各章的撰稿人如下:第一章,周伟、岑晏青、曹沫、张若旗、刘美银;第二章,谢家举、张若旗;第三章,谢家举、王华春、曹沫;第四章,孟秋、蔡团结、曹沫;第五章,张若旗、段新、聂育仁;第六、七、十章,翁垒、刘美银;第八章,谢家举、王华春、张若旗;第九章,索沪生、战榆林;第十一章,徐亚华、翁垒、刘美银;第十二、十三章,张若旗;专栏与附录由张若旗、段新、司淑云整理与编写。全书由王盈嘉、翁垒、岑晏青统稿。

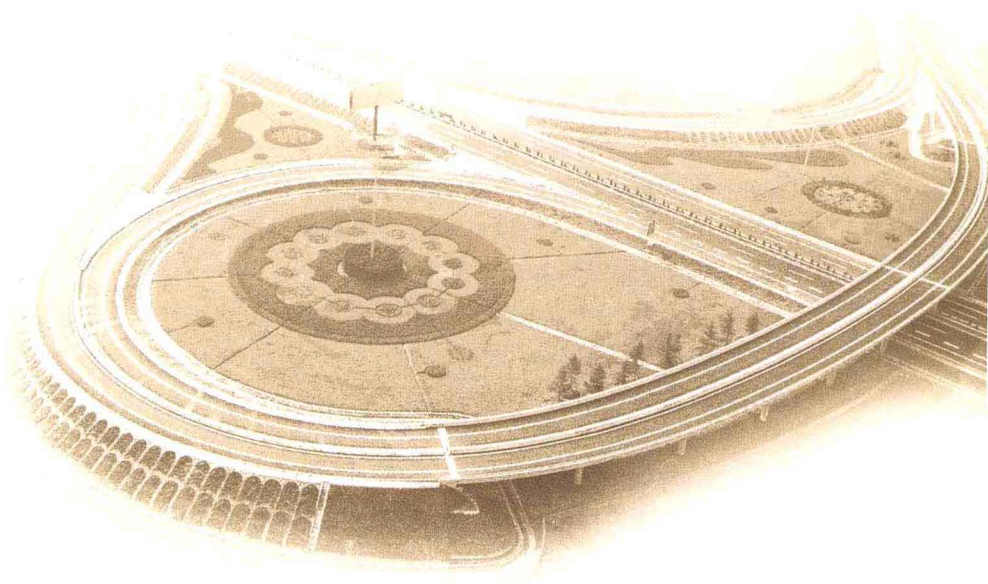
王水平、孟秋、孔凡国、薛超敏、李作敏审读了本书初稿,并提出意见和建议。武瑞利、骆艳文、凌方为本书提供了部分数据。

本书英文翻译由聂育仁完成,并经美国 Macrosys 研究与咨询公司高级经济师、美国运输部运输统计局高级咨询专家方炳松(Bingsong Fang)博士审定。

除特别注明之外,本书所使用的统计数据均来源于《1949~2001 年全国交通统计摘要》和公路司历年道路运输有关统计资料。全国性统计数据均未包括香港和澳门特别行政区以及台湾省的数据。

本书各表中的符号“—”表示没有该项数据。

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 政策的阐释,只能作为了解中国道路运输政策的线索。建议公众在必要时使用相关的政府文件。



# 目 录

|                          |    |
|--------------------------|----|
| 第一章 中国道路运输:2001 年回顾及发展展望 | 1  |
| 1.1 旅客运输                 | 1  |
| 1.2 货物运输                 | 4  |
| 1.3 车辆维修与检测              | 7  |
| 1.4 道路运输场站与辅助服务          | 9  |
| 1.5 道路运输市场秩序整顿           | 10 |
| 1.6 道路运输业结构调整            | 10 |
| 1.7 出入境汽车运输              | 12 |
| 1.8 道路运输与 WTO            | 14 |
| 1.9 道路运输可持续发展            | 15 |
| 1.10 道路运输发展展望            | 15 |
| 1.11 近期道路运输业管理要略         | 16 |
| 第二章 旅客运输                 | 41 |
| 2.1 中国道路旅客运输的发展          | 41 |
| 2.2 2001 年道路旅客运输发展       | 48 |
| 2.3 道路旅客运输发展展望           | 55 |
| 第三章 货物运输                 | 57 |
| 3.1 中国道路货物运输的发展          | 57 |
| 3.2 2001 年道路货物运输发展概况     | 68 |
| 3.3 道路货物运输发展展望           | 74 |
| 第四章 车辆维修与检测              | 77 |
| 4.1 中国汽车维修的发展            | 77 |
| 4.2 2001 年中国汽车维修发展概况     | 80 |
| 4.3 中国汽车维修行业发展展望         | 84 |

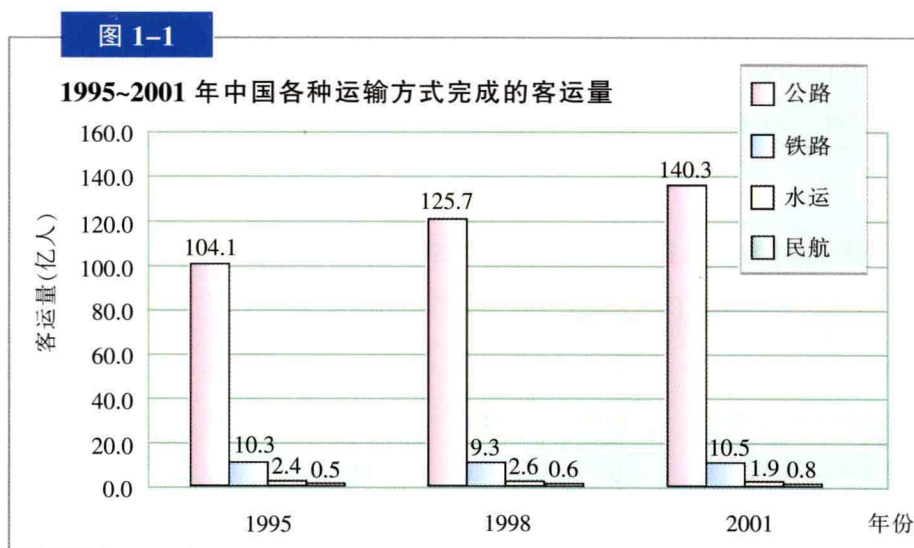
|             |                                 |            |
|-------------|---------------------------------|------------|
| 4.4         | 中国汽车检测的发展                       | 85         |
| 4.5         | 中国汽车检测行业发展展望                    | 87         |
| 4.6         | 中国汽车维修检测设备制造行业发展历程及现状           | 88         |
| 4.7         | 中国汽车维修检测设备制造行业发展方向              | 88         |
| <b>第五章</b>  | <b>道路运输站场和辅助服务</b>              | <b>91</b>  |
| 5.1         | 2001 年中国道路运输站场发展概况              | 91         |
| 5.2         | 中国道路运输站场发展展望                    | 96         |
| 5.3         | 道路运输辅助服务发展概况                    | 98         |
| 5.4         | 驾驶员培训                           | 99         |
| <b>第六章</b>  | <b>道路运输价格管理</b>                 | <b>101</b> |
| 6.1         | 道路运输价格形成机制现状                    | 101        |
| 6.2         | 完善道路运输价格形成机制的政策和措施              | 102        |
| <b>第七章</b>  | <b>道路运输市场秩序整顿</b>               | <b>105</b> |
| 7.1         | 整顿和规范道路运输市场秩序的重要性和必要性           | 105        |
| 7.2         | 整顿工作的内容和措施                      | 107        |
| <b>第八章</b>  | <b>道路运输业结构调整</b>                | <b>111</b> |
| 8.1         | 道路运输业结构现状和存在的问题                 | 111        |
| 8.2         | 道路运输业结构调整的主要内容                  | 115        |
| 8.3         | 道路运输业结构调整的保障措施                  | 120        |
| <b>第九章</b>  | <b>出入境汽车运输</b>                  | <b>123</b> |
| 9.1         | 2001 年中国出入境汽车运输概况               | 123        |
| 9.2         | 中国出入境汽车运输发展展望                   | 125        |
| <b>第十章</b>  | <b>道路运输行政管理</b>                 | <b>127</b> |
| 10.1        | 道路运输行政管理机构                      | 127        |
| 10.2        | 道路运输法制建设                        | 128        |
| 10.3        | 道路运输行政审批制度改革                    | 131        |
| 10.4        | 道路运输证件改革                        | 134        |
| <b>第十一章</b> | <b>中国道路运输与 WTO</b>              | <b>137</b> |
| 11.1        | 外商投资中国道路运输业的发展概况                | 137        |
| 11.2        | 我国政府关于开放道路运输市场的承诺               | 139        |
| 11.3        | 入世对我国道路运输业发展的机遇与挑战              | 140        |
| <b>第十二章</b> | <b>道路运输精神文明建设</b>               | <b>143</b> |
| 12.1        | 道路运输行业精神文明建设                    | 143        |
| 12.2        | 道路运输精神文明建设的成效                   | 144        |
| 12.3        | 道路运输精神文明建设的长期性                  | 145        |
| <b>第十三章</b> | <b>道路运输可持续发展</b>                | <b>147</b> |
| 13.1        | 道路运输可持续发展中遇到的问题                 | 147        |
| 13.2        | 道路运输业可持续发展的措施                   | 148        |
| <b>附录一</b>  | <b>2001 年中国交通十大新闻</b>           | <b>157</b> |
| <b>附录二</b>  | <b>2001 年道路运输主要规章及文件</b>        | <b>160</b> |
| <b>附录三</b>  | <b>2000~2001 年度全国道路运输系统文明单位</b> | <b>163</b> |

# 第一章 中国道路运输:2001年回顾及发展展望

2001年中国克服了复杂多变的国际政治经济环境的不利影响,国内生产总值(GDP,按可比价格计算)同比上年增长7.3%<sup>[1]</sup>,国民经济继续保持持续健康发展势头。在坚持扩大内需的宏观经济政策指导下,与道路运输业密切相关的工业、建筑业、商业、旅游业等得到了快速发展,有力地推动了作为基础产业的道路运输业的稳步发展。

## 1.1 旅客运输

2001年中国道路运输完成的客运量、旅客周转量分别达到140.3亿人次和7207.1亿人公里,同比上年分别增长4.1%和8.3%。道路客运量、旅客周转量在综合运输体系中所占比重已分别达到了91.5%和54.8%,道路旅客运输在中国旅客运输市场中占有举足轻重的地位。



1 资料来源:中华人民共和国 2001 年国民经济和社会发展统计公报,国家统计局,2002。

图 1-2

1995~2001 年中国各种运输方式完成的旅客周转量

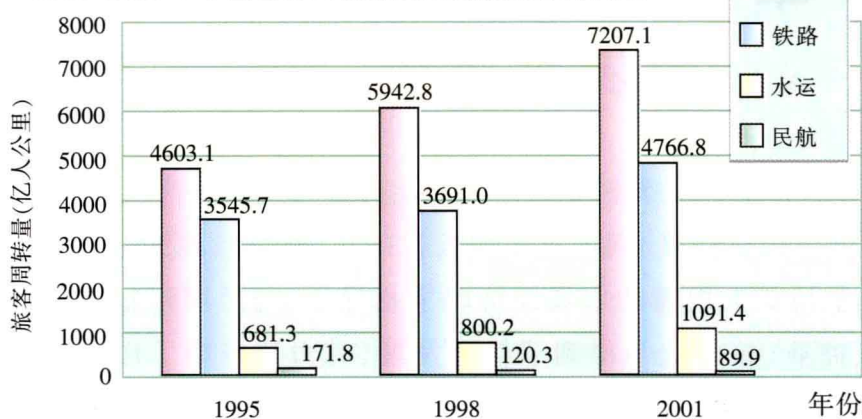


表 1-1 1995~2001 年中国各种运输方式完成的客运量及比例构成

| 年份   | 客运量(万人) |           |        |       | 比例(%) |      |     |     |
|------|---------|-----------|--------|-------|-------|------|-----|-----|
|      | 铁路      | 公路        | 水运     | 民航    | 铁路    | 公路   | 水运  | 民航  |
| 1995 | 102 745 | 1 040 810 | 23 924 | 5 117 | 8.8   | 88.8 | 2.0 | 0.4 |
| 1996 | 94 162  | 1 122 110 | 22 895 | 5 555 | 7.6   | 90.1 | 1.8 | 0.5 |
| 1997 | 92 578  | 1 204 583 | 22 573 | 5 630 | 7.0   | 90.9 | 1.7 | 0.4 |
| 1998 | 92 991  | 1 257 332 | 20 545 | 5 755 | 6.8   | 91.3 | 1.5 | 0.4 |
| 1999 | 98 253  | 1 269 004 | 19 151 | 6 094 | 7.1   | 91.1 | 1.4 | 0.4 |
| 2000 | 103 171 | 1 347 392 | 19 386 | 6 722 | 7.0   | 91.2 | 1.3 | 0.5 |
| 2001 | 105 200 | 1 402 800 | 18 600 | 7 500 | 6.8   | 91.5 | 1.2 | 0.5 |

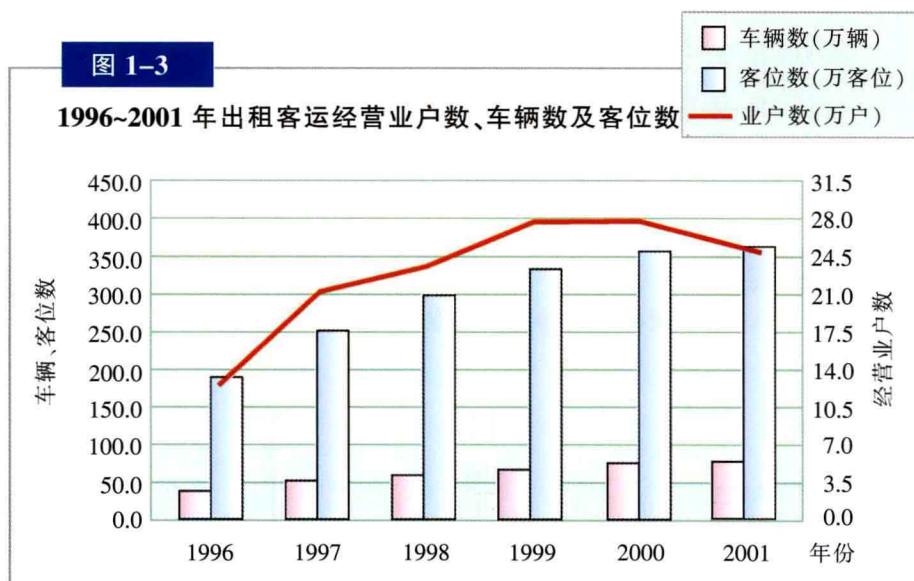
表 1-2 1995~2001 年中国各种运输方式完成的旅客周转量及比例构成

| 年份   | 旅客周转量(亿人公里) |       |     |       | 比例(%) |      |     |     |
|------|-------------|-------|-----|-------|-------|------|-----|-----|
|      | 铁路          | 公路    | 水运  | 民航    | 铁路    | 公路   | 水运  | 民航  |
| 1995 | 3 546       | 4 603 | 172 | 681   | 39.4  | 51.1 | 1.9 | 7.6 |
| 1996 | 3 325       | 4 909 | 161 | 748   | 36.3  | 53.7 | 1.8 | 8.2 |
| 1997 | 3 548       | 5 541 | 156 | 774   | 35.4  | 55.3 | 1.6 | 7.7 |
| 1998 | 3 691       | 5 943 | 120 | 800   | 35.0  | 56.3 | 1.1 | 7.6 |
| 1999 | 4 051       | 6 199 | 107 | 857   | 36.1  | 55.3 | 1.0 | 7.6 |
| 2000 | 4 533       | 6 657 | 101 | 971   | 37.0  | 54.3 | 0.8 | 7.9 |
| 2001 | 4 767       | 7 207 | 90  | 1 091 | 36.2  | 54.8 | 0.7 | 8.3 |

截至 2001 年底,中国从事班车客运业务的道路运输经营业户达到 20 多万户,开行的客运班线达 13.9 万条,客运班线年平均日发班次 103.7 万班次,黄金周等客运高峰期间平均日发班次高达 130 万班次。全国乡镇通班车率达到 99.3%,行政村通班车率达到 91.8%,道路客运站总量达到 1 万余个。初步形成辐射广大城乡、干支线相连、长短途结合、分工合理的以省会(自治区首府)、地市(州)所在地和县城为中心的三级客运班车运输网络体系。

出租客运业是中国道路旅客运输的重要组成部分。截止 2001 年底,中国具有出租客运业务的城市(含县城)上千个,经营业户达到 25 万户,占道路旅客运输经营业户总数的 45.2%;拥有出租客车 75 万辆、361 万个客位,分别占营运载客汽车总车辆和总客位的 54.4%和 21.3%。与上年相比,出租客运企业经营业户数减少了 8.0%,而出租车辆总数却增加了 5.2%,由此可见,中国出租客运业开始向集约化、规模化方向发展。与此同时,出租汽车的服务区域和服务对象也在不断扩大。

随着人民生活水平的提高和贯穿地区中心城市高速公路大通道的快速发展,道路快客运输已经成为道路旅客运输市场新的增长点。并且,随着技术先进、性能良好的高等级客车的投入和先进经营管理模式的引进,道路快客运输逐渐成为引导中国道路旅客运输走集约化经营、规范化服务道路的突破口。



2001 年是大力整顿和规范道路旅客运输市场秩序,加强道路旅客运力结构调整的一年。交通部在道路旅客运输行业全面开展道路客运企业经营资质等级评定工作,鼓励道路客运企业做大、做强,促进道路客运企业结构调整,通过资

产重组、兼并、联合途径,组建了一批新的汽车运输集团公司。由于在道路客运企业资质标准中对高级客车拥有数量做出了明确规定,有力地推动了道路客运企业更新和新增高级客车。据不完全统计,2001 年新增高级客车 8000 余辆,高级客车占营运客车总数的比例从 2000 年的约 3% 提高到 5.2%。

## 1.2 货物运输

2001 年中国道路运输完成的货运量、货物周转量分别达到 105.6 亿吨和 6330.4 亿吨公里,同比上年分别增长 1.6% 和 3.3%。道路货运量、货物周转量在综合运输体系中所占比重已分别达到了 75.4% 和 13.3%, 道路货物运输是中国短途货运市场的主力。

图 1-4

1995~2001 年中国各种运输方式完成的货运量

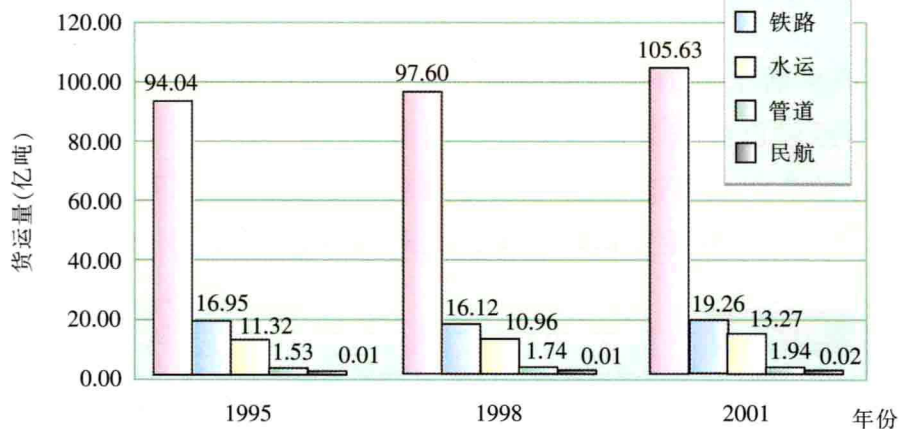


图 1-5

1995~2001 年中国各种运输方式完成的货物周转量

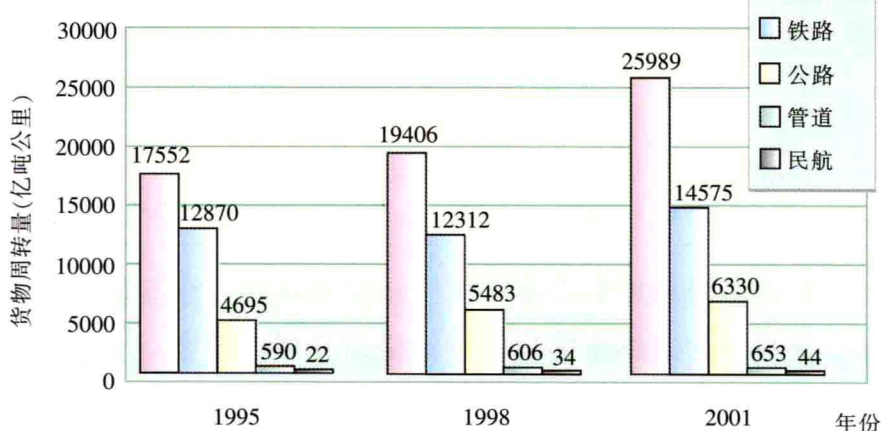


表 1-3 1995~2001 年中国各种运输方式完成的货运量及比例构成

| 年份   | 货 运 量(万吨) |           |         |     |        | 比 例(%) |      |     |      |     |
|------|-----------|-----------|---------|-----|--------|--------|------|-----|------|-----|
|      | 铁路        | 公路        | 水运      | 民航  | 管道     | 铁路     | 公路   | 水运  | 民航   | 管道  |
| 1995 | 165 855   | 940 387   | 113 194 | 101 | 15 274 | 13.4   | 76.2 | 9.2 | 0.01 | 1.2 |
| 1996 | 168 803   | 983 860   | 127 430 | 115 | 15 992 | 13.0   | 75.9 | 9.8 | 0.01 | 1.2 |
| 1997 | 169 734   | 976 536   | 113 406 | 124 | 16 002 | 13.3   | 76.5 | 8.9 | 0.01 | 1.3 |
| 1998 | 161 243   | 976 004   | 109 555 | 140 | 17 419 | 12.8   | 77.2 | 8.7 | 0.01 | 1.4 |
| 1999 | 164 177   | 990 444   | 114 608 | 170 | 20 232 | 12.7   | 76.8 | 8.9 | 0.01 | 1.6 |
| 2000 | 174 400   | 1 038 800 | 122 400 | 200 | 18 700 | 12.9   | 76.7 | 9.0 | 0.01 | 1.4 |
| 2001 | 192 600   | 1 056 300 | 132 700 | 200 | 19 400 | 13.7   | 77.2 | 9.5 | 0.01 | 1.4 |

表 1-4 1995~2001 年中国各种运输方式完成的货物周转量及比例构成

| 年份   | 货物周转量(亿吨公里) |       |        |    |     | 比 例(%) |      |      |      |     |
|------|-------------|-------|--------|----|-----|--------|------|------|------|-----|
|      | 铁路          | 公路    | 水运     | 民航 | 管道  | 铁路     | 公路   | 水运   | 民航   | 管道  |
| 1995 | 12 870      | 4 695 | 17 552 | 22 | 590 | 36.0   | 13.1 | 49.1 | 0.06 | 1.7 |
| 1996 | 12 971      | 5 011 | 17 863 | 25 | 585 | 35.6   | 13.7 | 49.0 | 0.07 | 1.6 |
| 1997 | 13 097      | 5 272 | 19 235 | 29 | 579 | 34.3   | 13.8 | 50.3 | 0.08 | 1.5 |
| 1998 | 12 312      | 5 483 | 19 406 | 34 | 606 | 32.5   | 14.5 | 51.3 | 0.09 | 1.6 |
| 1999 | 12 616      | 5 724 | 21 263 | 42 | 628 | 31.3   | 14.2 | 52.8 | 0.11 | 1.6 |
| 2000 | 13 902      | 6 129 | 23 734 | 50 | 636 | 31.3   | 13.8 | 53.4 | 0.11 | 1.4 |
| 2001 | 14 575      | 6 330 | 25 989 | 44 | 653 | 30.6   | 13.6 | 54.6 | 0.09 | 1.4 |

2001 年共完成道路货运量 105.6 亿吨,其中以散装或包装固体原材料为主。目前,在中国道路货物运输市场中,对这类货物采用的主要运输方式仍是整车运输,因此普通货物整车运输是中国道路货物运输的主要运输方式。然而,随着海运国际集装箱和国内铁路集装箱运输的逐步发展,集装箱集疏运网络初步在沿海和内河主要外贸港口、重点铁路枢纽站以及中心城市形成。截止 2001 年底,道路集装箱车辆达到 2.6 万辆,道路集装箱运输共完成 1115.6 万 TEU 的国际标准集装箱和 130.2 万箱的国内集装箱。但是,内贸集装箱运输,特别是深入内陆地区的集装箱运输有待进一步发展。

零担货物运输是中国道路货物运输中亟待发展的领域。在计划经济体制下建立起来的零担货物运输网络体系,由于其运行机制不适应道路货物运输市场发展而逐步萎缩,而适应市场需求的新型运输网络尚未建立起来。道路零