

综合运输体系构建的 基本性问题与“十二五”建设发展

ZONGHE YUNSHU TIXI GOUJIAN DE
JIBENXING WENTI YU SHIERWU JIANSHE FAZHAN

罗仁坚 郭小碚 等著

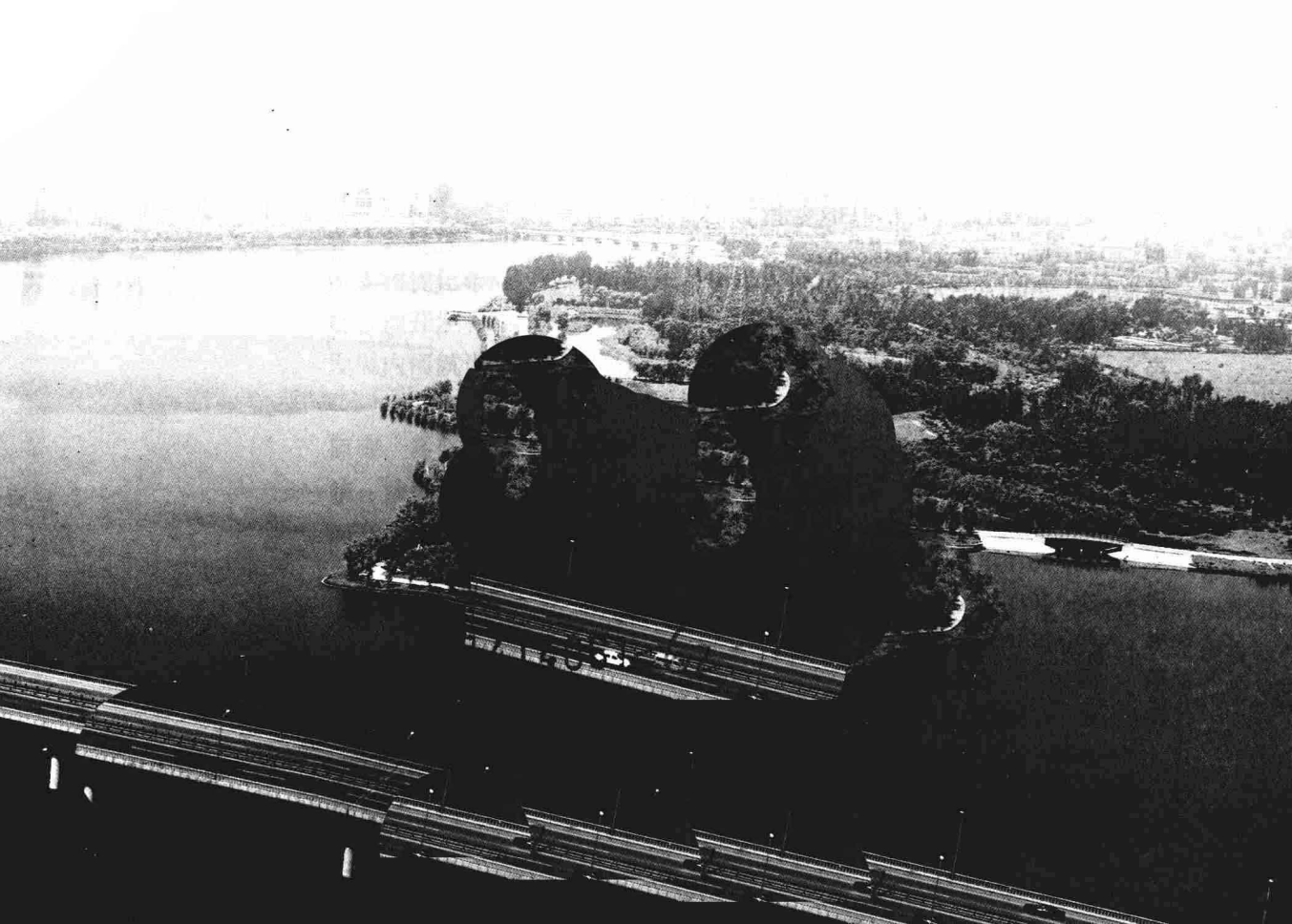


人民交通出版社
China Communications Press

综合运输体系构建的 基本性问题与“十二五”建设发展

ZONGHE YUNSHU TIXI GOUJIAN DE
JIBENXING WENTI YU SHIERWU JIANSHE FAZHAN

罗仁坚 郭小碚 等著



内 容 提 要

本书以综合运输体系构建发展中需要解决的重大问题为导向,突出综合运输体系在交通运输发展中调整关注的侧重点和主要任务,理论性和实践性都非常强。内容包括什么是综合运输体系、综合运输体系与交通运输的异同、我国与发达国家在发展上有哪些不同、当前存在的主要问题和薄弱环节、我国应贯彻什么样的发展价值观、主要交通模式选择等理论部分,以及综合运输体系框架构建设计和长远发展目标的立足点、“十二五”阶段性目标和主要建设发展任务等规划部分,理论指导实践。

本书适合于交通运输相关专业大学本科以上的学生、教师、科研人员、交通领域的管理工作者的使用。

图书在版编目(CIP)数据

综合运输体系构建的基本性问题与“十二五”建设发展 / 罗仁坚等著. —北京:人民交通出版社, 2011.5
ISBN 978-7-114-09065-3

I. ①综… II. ①罗… III. ①综合运输—研究—中国
IV. ①F512.4

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2011)第 076508 号

书 名:综合运输体系构建的基本性问题与“十二五”建设发展

著 者:罗仁坚 郭小碚 等

责任编辑:张征宇 郭红蕊

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:北京鑫正大印刷有限公司

开 本:787×980 1/16

印 张:14.75

字 数:302千

版 次:2011年5月 第1版

印 次:2011年5月 第1次印刷

书 号:ISBN 978-7-114-09065-3

印 数:0001—2000册

定 价:42.00元

(如有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)

前 言

《综合运输体系构建的基本性问题与“十二五”建设发展》是以综合运输体系构建发展中需要解决的重大问题为导向，突出综合运输体系在交通运输发展中调整关注的侧重面和主要任务，进行关于体系方面的较系统性研究，区别于一般的交通规划。

建设便捷、安全、高效的综合运输体系是我国交通运输发展的目标，但是具体的架构形态、结构模式和政策导向并不明确，基本上是各种运输方式自我发展后的被动结果。虽然交通运输的发展和需求有着自身的规律，但是，综合运输体系在结构上没有统一的模式，它受国情、发展理念、国家经济战略、交通投资政策和消费政策导向等的影响，掌握着交通规划权和绝大多数交通资源支配权的政府在构建什么样的综合运输体系的架构设计和建设发展过程中有着很大的主观能动性及其决定性影响力。因此，可以说，综合运输体系归根到底是体现主流价值观发展理念和与这种理念相配合的交通运输发展战略及政策的执行结果，是交通运输发展从国家整体利益和战略角度追求的理想目标。综合运输体系的定义可以概括为：**体现国家经济社会发展战略，充分发挥各种运输方式比较优势，一体化组合协调发展，布局合理，结构优化，系统完善，有效满足客货运输需求的安全、便捷、高效的交通运输有机整体。**

综合运输体系是一项复杂的系统工程，参与的因素多，逻辑关系复杂，体系结构的能动性很强，没有范型的模式，要达到比较理想的优化，不仅需要在建设发展过程中控制，更需要前置性的设计控制。因此，需要抽象出其本质，研究其概念和期望目标，才能进行有效的架构设计和任务的逻辑展开。为此，本书从综合运输体系的定义、交通运输发展的价值观、期望目标等基本性问题着手，结合当前实际发展状况和问题，研究了综合运输体系构建发展的基本方针、交通模式选择、建设发展进程、“十二五”阶段性目标和建设发展任务，提出了相关发展问题的立足点、架构设计的方针和原则、任务实施的主要途径和措施等。综合运输体系架构设计和建设有两大任务，一个是体系结构的优化，其关系到在资源约束条件下交通运输的发展和能力供给能否满足客货运输需求；另一个是一体化的交通衔接和运输服务，其关系到效率和服务质量。本书对结构优化、一体化综合运输服务系统建设以及“十二五”交通基础设施网络的建设发展进行了重点研究，提出了建设性观点和建议。

本书由罗仁坚领导的研究团队在多个课题研究成果的基础上集体编著，罗仁坚为组长和总执笔人，参加编写的人员有郭小碚、吴文化、程世东、赵丽珍、谢雨蓉、向爱兵、宿

凤鸣、田园、陈小鸿。他们尽自己的专业知识和经验，力求高质量，期望能为主管部门决策和社会各界较全面了解认识我国综合运输体系的构建发展提供有价值的参考。在附录（案例）《浙江省“十二五”综合运输发展规划思路》研究中贯彻体现了本书部分思想。

综合运输体系构建发展涉及的内容和范围很广，一个课题、一本书不可能涵盖所有问题，对其认识上也是一个随实践发展不断深化和与时俱进的过程，书中肯定会存在诸多不足和争议性观点，敬请行业内外专家和领导批评指正。

罗仁坚
2011 年 2 月

目 录

第一章 综合运输体系基础理论	1
第一节 为什么要构建和发展综合运输体系	1
第二节 综合运输体系的概念定义和内涵	3
第三节 综合运输体系名称的规范表述	6
第四节 综合运输体系与交通运输的异同及任务侧重	9
第五节 我国发展综合运输体系与发达国家的不同之处	12
第二章 发展综合运输的思想和政策所发挥的作用	15
第一节 对加快交通基础改善和总能力提高的促进作用	16
第二节 对协调发展和结构优化的促进作用	29
第三节 对一体化运输服务系统建设的促进作用	39
第三章 我国综合运输体系发展现状和主要薄弱环节	45
第一节 我国综合运输体系发展现状和存在的主要问题	45
第二节 当前我国综合运输体系发展的主要薄弱环节	51
第四章 我国综合运输体系构建发展的基本性问题和方针	58
第一节 我国应倡导的交通运输主流价值观	58
第二节 我国综合运输体系发展应坚持的基本方针	62
第三节 我国综合运输体系的结构模式选择	67
第四节 综合运输体系构建的推进方式与进程	78
第五节 综合运输体系构建发展中政府与市场的作用	90
第五章 未来我国交通运输需求发展趋势分析	93
第一节 经济社会发展总体趋势和对交通运输需求的影响	93
第二节 中远期旅客运输需求发展趋势和主要结构特征	101
第三节 中远期货物运输需求规模和主要结构特征	106
第四节 “十二五”交通运输需求预测和主要增长特征	113
第六章 我国综合运输体系的建设发展目标	125
第一节 我国综合运输体系目标制订的立足点	125
第二节 我国综合运输体系的长远期目标	127
第三节 “十二五”综合运输体系发展的指导思想和目标	129

第七章 “十二五”综合运输体系构建发展的主要任务	134
第一节 综合运输体系总体框架的系统性构建设计	134
第二节 综合运输体系基础设施网络建设发展	137
第三节 综合运输体系的结构优化和绿色交通发展	145
第四节 一体化衔接和综合运输服务系统建设	153
第五节 主要保障措施	160
第八章 发达国家综合运输发展的主要经验借鉴	165
第一节 发达国家交通运输发展思想的演变过程	165
第二节 发达国家发展综合运输的战略背景和政策设计	168
第三节 发达国家综合运输体系建设的主要内容	175
第四节 发达国家综合运输体系发展的实施保障	190
第五节 国外综合运输体系发展的经验与启示	205
附录(案例) 浙江省“十二五”综合运输发展规划思路	208

第一章 >>

综合运输体系基础理论

内容提要：虽然我们都在讲综合运输体系，但由于没有明确的定义和具体目标描述，常被当作一种口号或各种运输方式叠加汇总的行业代名词。综合运输体系归根到底是体现主流价值观发展理念和与这种理念相配合的交通运输发展战略及政策的执行结果，是科学发展的符合国情和交通发展规律的交通运输体系。我国构建综合运输体系是在五种运输方式技术都日趋成熟和有他国经验可供借鉴的情况下进行建设发展的，可以也应该作出更佳的组合模式选择。

第一节 为什么要构建和发展综合运输体系

现代交通运输有铁路、公路、水运、航空、管道等多种运输方式，在运输模式上有公共运输（交通）、私人交通。各种运输方式由于在技术特性、经济特性、网络布局特性、功能特性等方面存在着较大的差异，对于不同区域范围、不同运量水平、不同的运输服务要求有着各自的比较优势或劣势，完成同一运输需求不仅在资源占用、建造成本、运营成本、能源种类及消耗上差别很大，而且在满足时间速度、舒适性、安全性、便捷性要求方面也存在显著差别；此外，不同的运输方式需要彼此间的相互衔接配合，才能完成整个运输过程。因此，在交通运输网络布局与系统构建中，根据与国民经济之间的关系和本身的功能及目标要求，客观上存在着资源合理利用，各种运输方式合理发展规模，不同运输方式间的合理分工、比例结构、布局组合等最佳选择问题，以及各种运输方式之间无缝衔接的一体化系统构建问题。这实质上就是为什么要发展综合运输体系。发展综合运输体系就是要解决以上问题，是针对以上问题制定发展战略和采取的行动，是交通运输按照科学发展观要求的发展方式。

（一）构建和发展综合运输体系是为了促进各种运输方式协调快速发展，适应国民经济发展要求

交通基础设施和交通运输业是社会、经济活动赖以进行的重要基础设施和服务性行业，其发展水平和运行状况直接关系到国民经济的发展和竞争能力以及人们的生活质量。构建和发展综合运输体系可以促进各种运输方式共同发展、协调发展，加快交通基础设施网络布局建设，增加总体运输能力供给，尽快改善交通运输紧张、网络不足的落后局面，使交通运输的发展适应国民经济发展要求，为我国的工业化、城镇化的发展以及现代化宏伟蓝图的实现提供有力的交通运输保障。

（二）构建和发展综合运输体系是为了充分发挥各种运输方式的优势，实现资源综合利用与节约，是可持续发展的要求

交通运输是占用资源较多、投资巨大的一个行业部门，不同的交通网络结构组合以及运输市场制度构架，不仅构成对资源占用/消耗的不同需求量[例如：（第一种方式 $1000 * 2 +$ 第二方式 $4000 * 2 =$ 总供给 10000 ）与（第一种方式 $1000 * (2 + 4) +$ 第二方式 $4000 * (2 - 1) =$ 总供给 10000 ），虽然总供给不变，但与前一式子相比，后一个式子中第一种方式数量加二倍、第二种方式数量减一半，它们对资源的总占用需求差别很大]，而且直接关系和影响系统对总体需求的能力适应性以及效率和服务水平，并且对交通运输发展的整体水平和未来在经济合理的代价下可提升的空间产生决定性的影响。构建和发展综合运输体系可以根据运输方式的技术经济特征和自然资源条件进行网络合理规划配置、资源综合利用、相关基础设施整合与共享共用，从而达到综合运输能力的有效供给和资源的节约。

（三）构建和发展综合运输体系是为了提升系统整体功能和效率以及满足全程运输服务需要

水运、铁路、公路、航空、管道等运输方式各有特点和经济适用范围，构建和发展综合运输体系通过对它们合理组合形成的整体，无论在交通运输保障性上，还是在功能、效率以及经济性上都将大大强于单一的运输方式，而且有多种运输方式组成的一体化衔接、分工协作的综合运输系统服务可以更有效率、更加便捷地满足全程“一站式”的服务要求。

（四）构建和发展综合运输体系是为了满足多样化的运输需求

运输活动和服务范围分布的广泛性，需求的多样性，决定了在一个大区域或相对较大区域内以及区域与外部之间单一的运输方式难以经济、高效地满足各种各样的运输需求，需要布局建设多种运输方式，形成比较合理的布局配置和组合，构成各种运输方式功能分工明确、紧密衔接的统一有机系统，才有可能有效适应和满足多种多样的运输需求。此外，随着经济的快速发展和人们生活水平的不断提高，对运输和出行交通多样化的选择有着越来越强烈的需求。构建和发展综合运输体系就是为了在资源、环境条件约束下，通过

各种运输方式的合理发展以及有效的需求引导,较好地满足不断增长以及多样化的交通运输需求。

(五) 构建和发展综合运输体系是为了增强经济发展的保障能力和参与国际竞争的能力

不同的运输方式有着不同的功能作用和成本代价,能够适应的自然条件和气候条件有着很大的差别,安全保障性也不同,构建和发展综合运输体系,促进各种运输方式的合理发展和综合运输大通道的布局建设,可以较大程度地提高交通运输的保障性和应对突发事件的机动运输能力。同时,为了适应经济全球化、提高国际竞争能力,既需要通过国内运输系统的优化组合,降低运输成本,也需要有较强的多种运输方式的发展能力以及建立多种运输方式的国际运输通路,才能为我国的产品和所需进口资源提供有力的运输保障。

第二节 综合运输体系的概念定义和内涵

(一) 综合运输的提出及理论研究

我国综合运输的提出始于20世纪50年代中后期,在1956年国务院颁布的《国家科学发展十二年规划》中的交通运输方面第1项(3501)提出了开展综合运输研究,其主要任务就是进行综合运输网发展规划研究;在1959年正式成立了综合运输研究所,研究综合运输网布局规划和综合运输发展问题。

我国早期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,虽然提出了综合利用、综合发展的思想,但是受交通运输整体基础水平低、建设投资严重不足所限,实践推动缓慢,直到20世纪80年代初期,对综合运输的理解还处于非常粗浅的阶段,也未形成比较系统性的理论。

我国较大规模地开展综合运输理论的研究和实践主要始于20世纪80年代中后期,在围绕着加快交通运输的发展、改善交通运输与国民经济快速发展的适应关系的理论研究与实践中,决策层和理论研究者越来越深刻地认识到各种运输方式共同发展、合理分工、结构优化、协调配合的必要性和重要性,由此极大地推动了综合运输理论的研究和实践的开展,“综合运输体系”这一概念逐步被业界认同并被政府采纳。尽管“综合运输体系”还没有一个被普遍公认的确切定义,但已被我国作为交通运输发展目标的蓝图描述用语。

对于综合运输体系的认识和理解以及研究是一个逐步深入、与时俱进的发展过程,具有阶段性。随着交通运输发展水平的不断提高和实践效果的不断显现,研究得以不断深化,认识层次不断提高。总体上,由于综合运输发展没有成熟的理论作指导,在我国现行

的决策体制和执行机制下，基本上重要实践在先、系统性理论研究在后，往往是在某一提法被政府肯定或某一事项由领导人决策后，才会被重视和支持开展相应的研究，对其找理由、找论据式的研究较多。随着综合运输理论基础的不断丰富以及开展这方面的研究受到越来越多的重视和支持，比较系统性的理论有望较快形成，也有条件对一些重大问题研究方向性、前瞻性的研究，为指导实践和科学决策提供依据。

（二）综合运输体系的概念定义

在我国，对综合运输体系有各种各样的描述，有的把其当作各种运输方式的汇集，作为整个运输业的代名词，如许多地区性的综合运输体系规划等；有的把其理解为集各种运输方式的综合体，其中强调了各种运输方式的合理分工、连接贯通；有的将其看成是一种现代交通运输的组织形式，将各种运输方式作为一个有机整体进行系统研究、系统规划、系统建设而形成的综合系统；有的将其视为是实现一体化交通运输的设施、技术、经济和制度系统。

在分析总结国外、国内对综合运输体系的各种各样的理解和研究认识的基础上，结合在综合运输体系理论研究与建设实践过程中遇到的具体问题，罗仁坚通过长期深入的系统性思考和研究，认为：**综合运输体系归根到底是体现主流价值观发展理念和与这种理念相配合的交通运输发展战略及政策的执行结果，是交通运输发展从国家整体利益和战略角度追求的理想目标。**综合运输体系主要是从全国整体而言，全国各个地区除了发展水平上存在差异以外，在发展理念以及主体框架性规划设计上应该是一致的，不应存在各自发展理念、自成一体的综合运输体系；综合运输体系的发展战略与政策主要是在国家层面进行研究和制定，地方主要是落实、执行，是在国家相关战略和政策的指导下，结合本区域的实际情况和发展要求以及国家主干网络布局规划，编制本区域交通运输发展的整体规划和对批准通过的规划进行实施。也就是说，综合运输体系的发展思想是自上而下进行指导的，是交通运输每一个部门以及交通运输发展密切相关的部门要在行动中贯彻实施的；综合运输体系建设不是某一个部门的责任，也不是某一部门单独能够实现的，需要各个部门方向性一致的整体努力和行动。

建设综合运输体系(或叫发展综合运输)的目的，实质上是要根据社会进步和可持续发展的要求，以各种运输方式的技术经济特性和满足多样化的运输需求为基础，在结构优化、节约资源的思想指导下，合理发展各种运输方式和建设一体化的交通运输系统，同时通过供给结构引导、提高系统整体效率等方式增加有效供给，满足不断增长的客货运输需求，使交通运输的发展适应国民经济发展和人们生活水平提高的需要，并与资源、环境相协调。

综合运输体系的定义可以概括为：**体现国家经济社会发展战略，充分发挥各种运输方式比较优势，一体化组合协调发展，布局分理，结构优化，系统完善，有效满足客货运输**

需求的安全、便捷、高效的交通运输有机整体。它有三个层面的要求，第一个层面是构建和发展的综合运输体系要与国家经济社会发展的战略方向相一致，对国家经济社会发展战略的有效贯彻实施提供有力的支持和保障，有效满足经济社会发展需要和客货运输需求；第二层面是要根据各种运输方式的现代技术经济特征和社会对资源消耗、建造成本、运行成本的可承担能力等约束条件，充分发挥各种运输方式的优势，按照功能组合、优势互补、结构优化、技术先进、合理竞争、资源节约的原则进行网络化布局、组合协调发展；第三层面是要建设完善的综合运输服务系统，各种运输方式一体化紧密衔接，运行使用上安全、便捷、高效。

(1) 有效满足客货运输需求，指要根据各种运输方式的现代技术经济特征和社会对资源消耗、建造成本、运行成本的可承担能力，从全社会可持续发展的角度，构建满足人们生活质量提高、节约资源的交通运输模式，通过供给和相关政策引导人们对交通运输方式的选择。

(2) 结构优化，指以体系框架结构优化为目标进行各种运输方式的组合配置以及各种运输方式自身网络的完善，发挥组合优势、组合效率。

(3) 一体化紧密衔接，指在物理上实现基础设施网络的一体化衔接，逻辑上实现运输环节的无缝衔接和良好的信息化服务。

(4) 交通运输有机整体，是指根据交通运输行业特性和系统要求，统一组成的各种运输方式相互联动、相互作用、协同配合、整体性强的功能体。其包括综合运输基础设施网络系统、综合运输运行与服务系统两个层面，以及市场机制和管理体制等内容。

综合运输基础设施网络系统，是交通运输工具得以运行的基础，其发展水平以及各部分的连接关系直接影响着交通运输工具的通达和运输组织方式，其各部分物理上的一体化连接是构建一体化交通运输系统和进行一体化运输组织的基础条件。构建综合运输体系在该层面主要有两大任务，一个是根据功能需求和各种运输方式的优势进行优化组合，解决结构比例问题；另一个就是促进各种运输方式协调发展、有效衔接，基础设施网络各组成部分物理上的一体化连接正是其主要内容。

综合运输运行与服务系统，是交通运输发挥功用、为人类服务以及效率效益产出的系统，是综合运输体系最终成果和效率的体现，其各部分和环节的一体化逻辑衔接是实施连续、无缝的一体化运输组织和服务的关键，也是提高交通运输效率和服务水平最具有效力手段。构建综合运输体系在该层面的任务，就是要在制度、机制以及市场构架和规则上消除各种障碍和进行相应的建设，促进各种运输方式分工协作、紧密配合，提供一体化的全程运输服务。

(三) 综合运输体系的主要内涵

综合运输体系，不是五种运输方式各自发展简单的叠加，是一个有明确目标，在政府

引导下构建形成的有机组合整体，有着深刻的内涵，应体现以下几个发展方向和效果：

(1) 发挥比较优势、优化组合、合理利用资源、引导运输需求。不同运输方式具有不同的技术经济特征和适应不同层次的需求，交通运输的发展应根据资源条件和需求引导的要求，充分发挥各种运输方式的比较优势，进行规划布局和优化组合，在有效满足运输需求的情况下，实现资源的最合理利用和节约。

(2) 各种运输方式之间、基础设施与使用系统之间协调发展和有机配合。各种运输方式在布局和能力衔接上要协调发展，同时各种运输方式的运行使用系统与交通网络供给系统要形成有机匹配，实现系统整体高效用和高效率。

(3) 连续、无缝衔接和一体化运输服务。交通基础网络在物理上要形成一体化连接，运行使用系统在运输服务、市场开放、经营合作、技术标准、运营规则、运输价格、清算机制、信息以及票据等方面要形成一体化的逻辑连接，运输全过程实现一体化的运输组织和服务。

(4) 现代先进技术的应用，信息化、智能化。以先进技术、信息化、智能化提高系统整体发展水平和管理及服务水平，实现能力供给增加、安全保障性提高以及经济、环保等。

(5) 提高人们生活质量与统筹协调、可持续发展的平衡。一方面，要建立发达的、完善的现代化交通运输系统，适应经济发展和人们生活质量提高的需要；另一方面，综合运输体系的发展结构和规模要坚持和贯彻可持续发展的理念和战略，与经济、社会、环境发展相协调，要通过供给系统和使用政策以及宣传教育等引导人们树立更加注重资源节约的交通消费观念和交通行为。

第三节 综合运输体系名称的规范表述

发展综合运输、建设综合运输体系是我国交通运输发展的方向和目标，但是，“综合运输体系”、“综合交通体系”、“综合交通运输体系”的不同叫法和在不同文件中的不同表述，不仅造成概念名称混乱和含义区别不清，也影响任务范围和工作重点的界定以及对实践的指导。当然，世界上也很少有关于“综合运输”或“综合运输体系”的统一叫法，但是，根据技术经济特征和资源条件综合发展不同的运输方式，促进各种运输方式紧密衔接和多式联运的发展，提高客货运输效率和便捷性的发展方向是一致的。

(一) 概念名称沿用要有连贯性、规范性

我国最早提出“综合运输”是 20 世纪 50 年代中后期，当时的主要任务是进行综合运输

网发展规划研究。1987年党的“十三大”报告中正式采用了“综合运输体系”的表述，此后，在党和国家政府的重要文件中都采用“综合运输体系”这一概念。1988年政府工作报告中的表述是“积极发展综合运输”，1991年《国民经济和社会发展十年规划和第八个五年计划纲要》的表述是“搞好综合运输体系的建设”，1996年《国民经济和社会发展“九五”计划和2010年远景目标纲要》的表述是“加快综合运输体系的建设”，2001年《国民经济和社会发展第十个五年计划纲要》的表述是“建立健全畅通、安全、便捷的现代综合运输体系”，2006年《国民经济和社会发展第十一个五年计划纲要》的表述是“建设便捷、畅通、高效、安全的综合运输体系”，2007年党的“十七大”报告的表述是“加快发展现代能源产业和综合运输体系”。

在国家发展改革委和地方政府的交通运输主要规划文件中，有用“综合运输体系”的，有用“综合交通体系”的，规划的重点主要是交通网络布局和重大项目建设，对于运输生产和服务、运输市场等方面内容涉及很少；目前，也有规划用“综合交通运输体系”的。但是，对于这些不同的叫法，在含义和内容上到底有哪些实质性的差别，哪一种更符合我们构建发展的出发点和目的，以及更具系统逻辑性、与其他概念名称不冲突，并没有在这方面深入研究，大部分是一种意会理解。

（二）“交通”与“运输”在所指和含义上有区别

按照词义，“交通”的主要含义是指通行、往来，“运输”的主要含义是指运送、搬运，前者主要是对于交通（载运）工具的运行而言，后者主要是对于人和物的位移而言，它们既有区别，又是紧密联系的。前者运行的目的是为了完成后者的任务和为后者服务的，后者必须依靠前者才能产出“位移”的产品，它们在“位移”产品生产的主体过程中是统一的、一体的。二者的差别主要在于侧重的对象不同，包含的内容范围不完全一致。

“交通”和“运输”分别都有广义和狭义的含义，广义上都包括线路基础设施、交通（载运）工具、运行状况及管理、服务等。狭义上，“运输”是指在既有交通基础设施网络上通过使用各类载运工具和装卸设备等完成人和物目的地位移的整个生产过程和服务；“交通”主要是指在实现人和物位移过程中某类载运工具在路网中的整体运行形态，对应不同种类的“交通”实现的位移，除了部分“门到门”的全程位移外，并不都是目的地的全程位移，而是分段位移居多；如果从生产角度，相对于“运输”的全生产和服务，“交通”是对应本方式的纯位移生产。但是，在现实的口语化习惯性表述中，并没有严格按着二者含义的差别进行区分，比较混乱。在口语化习惯性表述中，将旅客在出行时间、班次选择中拥有更大自由度以及各种服务自助程度较高的运输方式用“交通”方式表述；交通的涵盖范围被扩大，不仅指交通（载运）工具流，如公路交通、水上交通、铁路交通、空中交通，而且将本属于运输范畴的客运出行载运生产方式也用“交通方式”表述，如私人交通、城市公共交通、城际交通，将关注的重点从运输生产（如城市公共旅客运输、城际旅客运输）转向到了

载运工具提供和运行组织本身；而其他旅客载运方式和货运仍然用“运输方式”表述，如铁路旅客运输、航空运输、公路班线运输、水路旅客运输，即使是自货自运、城市货运也不被包含在“私人交通”、“城市公共交通”内。

“运输”是针对完成人、货物的位移而言，完成各种各样的位移可以选择或被引导选择不同的运输方式以及公共运输或私人交通/运输，由此对各种运输方式的通行/运输能力、基础设施网络的配置形成相应的要求。“运输”除了要通过载运工具在相应的交通基础设施网络上运行来实现以外，还需要有相应的运输设施、运输装备、运输组织系统、运输服务系统等，研究的对象是整个运输生产的完整体系。“交通”主要是指用某种交通(载运)工具实现位移的运行过程，它是运输生产的主体部分，但不是运输的全部，在研究交通问题时，虽然也要研究需求和需求结构对各种交通的影响，但更加侧重于交通(载运)工具运行的整体状态和汇集形成的流量与网络能力的匹配，与运输不同，某种运输方式的交通(载运)工具和交通流只能与该种运输方式的基础设施网络匹配，无法使用其他运输方式的基础设施网络。也就是说，可以通过不同运输方式的能力供给和使用政策以及联运的组织方式，引导、调整各种运输方式的运输需求结构，进而影响、调整交通结构；但是，不同运输方式间的基础设施是不通用的，不能直接以在运行的交通(载运)工具及其形成的交通流为对象进行不同运输方式间交通结构的调整。

(三) “交通运输”的含义和所指

“交通运输”虽然是由“交通”和“运输”两个词叠加组成，但是，词义并不是“交通”和“运输”各自含义的合成汇总，如在国民经济部门分类中的“交通运输业”。“交通运输”所指的是一个行业或部门，即从事旅客和货物运送的生产和服务部门。作为产业部门常用发展规模、发展水平、产值、在国民经济中的地位作用等指标来评价衡量。因此，“交通运输”应作为一个整词来理解和解释，是行业的代名词，指的是包括交通基础设施、交通(载运)工具等技术装备、运输生产和服务以及行业管理等的整个行业。当然，在一般口语中也可以是指该行业的物质内容，如同银行、通信、电力一样，既用于泛指行业，又用于指行业的设施或物质。

(四) 不同概念名称的逻辑问题

(1) 综合运输体系。综合运输体系是以完成人和货物的位移可以选择不同的运输方式或多种方式组合来实现为基本出发点，从构建一种体现社会目标、适应这种行业特性和需求特点的较理想的运输生产组织与服务模式的角度(即综合运输的思想)，对各种要素和子系统进行有机组合，构成有机整体和完整的运行与保障体系来说的。它是从运输生产组织与服务的模式出发，分析各类运输需求，进而对各类交通基础设施网络的布局和能力提出相应的发展要求，同时也对运输设施、运输装备、运输组织系统、运输服务系统等提出要

求，是整个交通运输的完整体系。

(2) 综合交通体系。“交通”的侧重点在于交通流和交通(载运)工具的运行，交通(载运)工具和交通流只能与本身对应的基础设施网络匹配，不能在不同的运输方式网络上运行和调节，相应地，讲“综合”主要是“汇总”和供给结构，但是，合理有效的供给结构必须以运输需求结构为基础，运输需求结构又受运输生产组织与服务的模式以及各种引导性使用政策的影响，因此，问题又回到了综合运输上。而且，如果在交通流层面分析需求，往往受趋势型影响较大。

(3) “综合交通运输体系”。交通运输指的是一个行业部门或行业的物质内容，从行业上可以说建立交通运输体系，如“工业体系”。体系是指若干有关事物互相联系、互相制约而构成的整体。交通运输体系包括了各种运输方式以及各层面的关系，如果再加“综合”将是重复，而且也无法界定与“交通运输体系”的区别，如有“现代工业体系”的表述，但没有“综合工业体系”的表述。“综合交通运输”又不是一个行业，也不能从行业角度上叫“综合交通运输”体系。

综合以上分析，“综合运输体系”叫法更为确切，词义上更符合所要体现的意思，所包含的内容更为完整，逻辑性、系统性更强，它不是指各种交通方式的汇总，是指从运输需求(位移)的源头着手，构建各种运输方式综合发展、结构优化、一体化运输服务的完整发展体系，既包含了运输生产的运输组织、运输服务和需求结构引导等，也包含了交通所指的所有内容。

第四节 综合运输体系与交通运输的 异同及任务侧重

由于对综合运输、综合运输体系没有一个非常明确的定义和内容描述与范围界定，包括专业研究人员在内的大多数人对其理解基本上处于一种意会的状态水平，而没有形成比较全面、系统的本质性理解。因此，在研究分析和规划过程中，经常把它与交通运输相混淆，难以把针对的对象、内容、重点的不同点区分开来。例如，在很多情况下，经常把仅是汇总铁路、公路、水运、航空、管道等多种运输方式的大行业规划称为综合运输发展规划或综合运输体系发展规划，而不称之为交通运输发展规划；在分析问题、制定发展目标和规划时，对二者的范畴差别，哪些是对交通运输而言，哪些是属于综合运输体系的内容，很难界定清楚，针对的问题和任务不明确，把综合运输体系规划编制成为各种运输方式规划的汇总或任务大全。

（一）综合运输体系与交通运输的异同

现代交通运输有铁路、公路、水运、航空、管道五种主要运输方式，城市交通运输除了道路交通外，还有地铁、轻轨等轨道交通方式，它们为社会提供“交通”和“运输生产与服务”的特性共同构成整个交通运输行业，从各种运输方式的基础设施到运输生产和服务以及管理等都是属于交通运输范畴的内容。综合运输体系也是基于这些运输方式和要素进行构建，发展的是同一个行业里的内容，提供的产品也是“交通”和“运输生产与服务”。综合运输体系与交通运输的异同主要表现在以下几个方面：

首先，综合运输体系与交通运输是同一事业，基本生产要素和产品类型相同，从功能作用和产品角度分析，综合运输体系也是交通运输。主要区别在于交通运输是总称、一般所指，既可以是指单一的运输方式，也可以是指多种运输方式的集合，系统内各要素，尤其是各种运输方式间的结构，也许是集合，也可能是体系，也可能是整体，也可能是相互分割，其结果取决于采取什么样的发展方式，一般笼统地讲交通运输发展，可能会是扁平化的；而综合运输体系是要求按照一定的发展理念和发展方向，从整体发展角度对生产要素进行合理配置和促进相应的生产组织与服务模式的发展，并将各部分组成有机整体，包含了结构优化、一体化等更多的具体内涵，不是一般意义上所指的交通运输。就如同房屋和盖成什么样子的房屋的关系，“房屋”可以指任何形式和种类的房屋，但如果说要盖成占用土地资源少的“高层公寓式房屋”，就是有特定方向和目标要求所指的“房屋”；又如，如果一个人说“给我买一匹马”，可以是任何种类的马，是马就行，但是如果说“给我买一匹能跑得非常快的马”，就不是指一般的马，而是有具体目标和条件要求的马，需要按照一定的标准和方式去挑选、购买的“良驹”。

按照系统论的观点，要素在群体中的存在形式可分为三种，一是堆积，即诸多要素在系统中没有条理地、杂乱地堆在一起。诸多要素间缺乏联系中介，要素之间布局零乱、形态散乱，难以形成固定结构。二是集合，即具有某种特性要素的全体构成的集。集合中，诸多要素只是根据某种特性进行了分类归属，类属诸要素之间仅仅有了划分边界，未存在实际的相互作用，这种集合有相当的宽泛性。三是体系，即诸多要素相互作用、相互联系组成的集合，是事物内部要素按照共同特性和目的组成有序统一的组织。“体系”与“整体”密不可分，整体是由各部分组成的系统，是各个部分和要素以特定关系相互联结、相互作用而结成的统一体。相对应地，交通运输所代表的系统内各要素，尤其是各种运输方式间的结构，也许是集合，也可能是体系，也可能是整体，也可能是相互分割，其结果取决于采取什么样的发展方式；而综合运输体系则是要求按照系统框架目标和结构优化、一体化的发展方向将交通运输的各组成部分组成有机整体。

第二，现代化综合运输体系是交通运输行业向最佳结果发展的方向和目标，但交通运输中没有统筹的各种运输方式自身的发展及结果并不一定就是综合运输体系的发展，即不