

中国综合运输体系 发展全书

主编 王德荣

人民交通出版社

中国综合运输体系 发展全书

理论探索集

主 编 王德荣

副主编 万里扬

人民交通出版社

内 容 提 要

《中国综合运输体系发展全书》由中国交通运输协会邀请交通行业各主管部门联合编纂。全书宏观地反映了我国综合交通运输事业的发展历程和各行业、各部门所取得的伟大成就;系统地总结了综合运输体系发展理论;深入地探索了交通运输行业的现状和发展趋势。全书可为各级政府和交通部门科学决策提供参考依据。

《中国综合运输体系发展全书·理论探索集》分为交通运输战略研究、交通运输规划研究、交通运输体制研究、交通运输对策研究四篇,收录了各级政府部门和理论工作者有关交通运输业的文献及理论研究成果 387 篇,约 198 万字。

图书在版编目(CIP)数据

中国综合运输体系发展全书/王德荣主编. - 北京:人民交通出版社,1998.10
ISBN 7-114-03157-2

I. 中… II. 王… III. ①交通运输经济-经济发展-中国 ②交通运输业-基本建设-成就-中国 IV. F512

中国版本图书馆 CIP 数据核字(98)第 29281 号

中国综合运输体系发展全书

ZHONGGUO ZONGHE YUNSHU TAXI FAZHAN QUANSHU

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街 10 号)

各地新华书店经销

北京市大兴县京文印刷装订厂印刷

开本:787×1092 $\frac{1}{16}$ 印张:57.75 字数:1980 千

1998 年 10 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数:0001—1800 套 定价:760.00 元(全套)

ISBN 7-114-03157-2

F·00337

建设统一的交通运输体系

(代 序)

李 鹏

交通是国民经济的基础产业，也是社会发展和人民生活水平提高的基本条件，中国自古以来就把衣食住行列为人们生存的四大基本要素。交通运输的发达程度是衡量一个国家现代化程度的标志之一。

中国是一个发展中国家，过去交通运输业十分落后。新中国成立以来，特别是改革开放以来，交通运输业有了长足的发展。“八五”期间是交通运输业发展速度最快、技术水平提高最快的时期。现在已经初步形成横贯东西、沟通南北、联系世界、水陆空并举的综合运输体系。但是，它的发展仍然不能满足国民经济快速增长的需要。因此，在“九五”计划和十五年远景规划中，仍然把发展交通运输业列为经济建设的重点。

我国的交通运输业应该以铁路为骨干，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交通运输体系。

发展交通运输业任重而道远，要充分发挥中央和地方两个积极性。实行交通运输业体制的转变和运输能力增长方式的转变极为重要，这是交通运输业能否快速健康发展的关键。

一、铁路要发挥骨干作用

这是我国国情所决定的。中国疆域辽阔，人口众多，资源分布不均，经济发展不平衡，需要铁路长途运输大宗货物。现在是西煤东运、北煤南运，北粮南调，南矿北运，西棉东送，都适于铁路运输。由于铁路票价低廉，也适合中途和长途客运，在客运方面仅次于公路的地位。

铁路事业已具备相当规模。“八五”末期，铁路营业里程达到6.26万公里，货物周转量达到12 870亿吨公里，旅客周转量达到3 546亿人公里，分别占全国的36%和39.4%。技术水平也有很大提高，蒸汽机车几乎完全被内燃机车和电气机车所代替，复线率达到27%，电气化率达到15.5%。新建的京九线开辟了贯通南北的又一条大通道，南昆铁路成为连接大西南的出海通道，对国民经济

的发展和相关地区人民脱贫致富，具有重要意义。

不能简单以营业里程来衡量铁路运输的发展程度，同时要考核复线率、自动化和电气化水平，考核铁路的通过能力。一条国家一级标准的铁路，除承担一定的客运量外，单线运行的年货运通过能力为1 500万吨左右，复线使用自动闭塞装置，通过能力可提高到6 000万吨，甚至更高一些。电气化较之内燃机车牵引还可以提高通过能力。对老线进行技术改造是提高通过能力的重要途径，也是转变增长方式在铁路的体现。

为了适应大宗物资运输和地区经济发展的需要，“九五”期间还要建设一批新的铁路，如西北煤炭外运的新通道——神（木）黄（骅）线，连接西北和西南的安康线和内昆线，横跨琼州海峡和渤海湾的轮渡，以及发展民族经济的南疆铁路等。现在各地对新建铁路的呼声很高，但往往对新线能否达到必要的运输量缺少具体分析。一条铁路如果长期达不到设计规定的运输能力，就不会有效益。我们实行社会主义市场经济，建设铁路必须考虑它的可行性，严格按建设程序办事，减少盲目性。

“九五”期间铁路将以建设大能力客货运输通道，打通主要限制口，强化路网结构为目标，实行技术改造与新线建设同时并举的方针。预计将新建铁路6 000多公里，增建复线3 000多公里，电气化改造4 000多公里。2000年，铁路总营业里程将达到6.8万公里，技术水平将有明显提高，复线率达到34%，电气化率达到27%，铁路货物周转量，达到15 300亿吨公里，旅客周转量达到4 700亿人公里。

铁路建设需要大量资金。“八五”期间采取设立铁路建设基金的办法，也就是从铁路货运每吨公里价格中增加2.7分钱，作为建设基金，财政列收列支，几年逐步到位，监督使用。现在每年已有300亿元左右，以后还会有所增加，可以作为铁路建设的资本金。再加上使用银行贷款和发行债券，铁路建设资金就有了稳定的来源。从铁路运价中提取建设基金，会增加铁路用户的负担，特别是发电、钢铁以及民用煤的成本，并转嫁到各行各业的成本和人民生活费用上去。因此，增加铁路建设基金必须量力而行，考虑各方面的承受能力，不可操之过急。应该看到，中国铁路货运的价格，与水运和公路运价相比还是偏低的，以致产生了货物向铁路集中，长江黄金水道和一些公路不能充分发挥作用的不合理状况。

短途运输应该发挥公路的优势。办法是提高铁路短途运输价格，关闭一些货运量和客流量很少的车站。这样不但可以支持公路运输发展，也有利于提高铁路运行速度，降低运输成本，对铁路公路双方都有好处。

随着人民生活水平的提高和双休日的实施，旅游事业迅速发展起来。铁路要抓住机遇，积极为客运服务。现已实施的双层列车、快速列车和“夕发朝至”

列车，都是有益的探索，受到旅客的欢迎。

安全、正点运行和优质服务是铁路运营应该长期坚持的方针。自动化水平的提高无疑会为铁路带来效益的增长，对铁路人员素质也提出更加严格的要求。必须建立一支讲政治、精通业务、纪律严明、责任心强、有为顾客服务思想的铁路运行队伍。

铁路建设队伍是一支能打硬仗的队伍。他们克服艰难险阻，逢山凿洞，遇水搭桥，在罕见的复杂地质条件下建成了许多山区铁路。今后要进一步增强市场意识，提高技术装备和科学施工管理水平。要立足铁路，面向全国，进入国际，参与有关工程项目的竞争，在承包工程中不断壮大自己。

铁路装备制造业是一个很大的行业，生产能力能够满足我国铁路建设的要求，能够伴随承包国外工程进入国际市场。国家铁路管理部门要按照政企分开的原则，给制造企业更多的自主权，使它们真正成为市场主体。

铁路管理体制改革总的方向是向企业集团发展，保持铁路营运的全国统一调度。铁路是国家的经济命脉，主要干线建设以国家投资为主，某些干线和支线可以实行中央和地方共同投资建设，也可以适当吸收外资。

二、公路要发挥基础作用

公路是交通运输行业的基础，也是人们最普遍使用的交通运输方式。“要想富，先修路”，这一句致富名言，最初的意思就是指兴修公路。“八五”末期，全国公路通车里程达到 116 万公里。全国公路网已经形成，实现了县县通公路，97% 的行政乡镇、80% 的行政村通公路。昔日牛车、马车和人力车大多已被各种类型的机动车所代替。公路运输业也存在不足和落后的地方，高等级公路不多，县、乡公路大多等级很低，还不能满足经济发展和人民生活水平提高的需要。

要继续大力发展公路运输，特别注重质量的提高，通过对现有公路的改造，提高公路的等级，实现公路运输能力增长方式的转变。同时新建一批新的公路，包括高速公路和高等级公路。预计“九五”期间新增加公路里程约 11 万公里，其中高速公路 6 000 公里。新建公路 60% 在中西部地区。要通过新建和改造，形成以高等级公路为骨架，纵横全国的国家级干线道路。主要是进行三纵两横和两条干线的建设。三纵，一是同江至三亚的公路，即从黑龙江的同江开始，贯穿东北地区，在大连跨海至烟台，沿东南部海岸直至广东湛江，再跨琼州海峡至海口，到终点三亚，这条线路“十五”才能完成；二是北京至珠海的公路，途经京冀豫鄂湘粤六省市，是一条贯穿南北的干线；三是从重庆开始，途经贵州至广西北海，是大西南通向出海口的通道。两横，一是连云港至新疆霍尔果斯的公路，与欧亚铁路大陆桥走向基本一致，贯穿中原和西北地区，直达中哈边界，对缩小东西部差距和发展民族经济具有重大意义；二是上海至成都的公

路，穿越苏皖鄂三省，经过三峡库区到重庆，再经成渝高速公路至成都。两条干线，一是北京经天津、济南到上海，一是北京经山海关到沈阳。

建设高等级公路要认真进行可行性研究，严格按建设程序办事。要重视现有公路的改造，发挥现有公路的通行能力。尚未通车的乡镇和行政村要积极修建公路，但也要看经济效益，不能单纯追求通公路的百分比。公路上存在的乱设卡、乱收费、乱摊派现象，虽经专项治理有所好转，但仍未完全杜绝，仍有再度蔓延的可能。交通部门要把加强管理，依法治路，坚持不懈地抓下去，以保证路畅其流。

在公路上用拖拉机跑运输，消耗燃料多，损害路面严重，降低公路车辆速度，应逐步淘汰。在拖拉机基础上发展起来的农用柴油车，性能虽然比拖拉机好一些，但也存在这种缺点，不宜继续发展。农村是广阔的市场，生产价格比较低、客货兼用的农用汽车是大有可为的。

建设和改造公路需要大量资金。这要依靠中央和地方两个积极性，依靠广大人民群众的支持。现在公路建设基金是由车辆购置附加费和养路费的一部分组成的，对公路发展起到了重要作用。今后要继续收好、管好、用好，财政列收列支，由审计部门监督使用。对其他的公路收费，应该整顿和取消。从购买汽油和柴油费中征收公路维修和建设基金是合理的，已在海南省试行，要在总结经验的基础上逐步推广。

公路和其他运输方式应合理分工。公路适合短途和中途运输，具有客货运输机动灵活、从门到门、中间环节少的优势。运送时鲜蔬菜果品和其他一些特殊商品，公路甚至优于铁路。一般说，在 800 公里半径之内，公路的经济性可以与铁路竞争。发挥各种不同运输方式的优势，主要依靠价格调节。根据各方面的承受能力，对铁路运输和大宗货物水运实行国家定价，公路则完全按市场需求调节运输价格。

城市交通以公路为主，有它的特殊性。公路干线途经市镇的路段不宜穿越市区，以避免交通堵塞和影响行车速度。在大城市和特大城市，可以在外围建设环路、高架公路和立交桥，以缓解交通的压力。地下铁路对于特大城市是一种方便的交通工具，但造价甚高，只能量力而行。城市铁路应采取地下与地上相结合的方式，只在人口特别稠密和交通量特别大的区段使用地下铁路，以降低造价。根据目前消费水平，城市应以公共交通为主，小汽车只能作为补充。像自行车这样传统的交通工具还应该保留，并开辟专门的自行车路线。但自行车速度慢，占用路面大，也不宜过分发展。

三、进一步加强水运建设

水运在我国有悠久历史，并不因为铁路、高速公路和航空等运输方式的发展而降低它的作用。远洋运输和沿海运输是水运发展的重点，它承担着我国相

当数量的煤炭、矿石、粮食、化肥、原油和成品油等大宗货物以及集装箱和杂货的运输任务。90%以上的外贸物资是由远洋运输完成的。“八五”末期，沿海港口已建成万吨级以上深水泊位438个，吞吐能力达到7亿吨，其中集装箱达550万标准箱。过去港口长期存在的压船、压港的被动局面已经初步改变，港口设施进一步向现代化方向迈进，使用了大能力起重设备、计算机控制系统，吞吐能力明显提高。

海洋运输任务是繁重的。深水泊位的吞吐能力需要进一步扩大。“九五”期间计划新建万吨级以上的泊位100个，新增吞吐能力2亿多吨。煤炭是沿海运输的重点，为适应西煤东运、北煤南运的需要，将重点扩大秦皇岛、天津等港的装船能力，新建河北的黄骅港。到“九五”末期，煤炭装船能力将达到1.8亿吨。为满足东南沿海对煤炭的需求，将由货主建设自用码头，地方建设公用卸煤码头。为了缓解煤炭运输与港口装卸能力不平衡的矛盾，在大型煤港附近建立煤炭储运基地和销售中心。现在流通领域的中间环节太多，有一批以倒卖煤炭牟取暴利的公司，增加了用户的负担。提倡煤矿和大用户直接定货，实行水陆联运、产销联营，以减少中间环节，降低售价。集装箱运输很有发展前途。“九五”期间准备新建和改建集装箱泊位30个，使全国港口集装箱的吞吐能力达到1000万标准箱。为进一步扩大铁矿石卸船能力，拟在青岛、宁波、舟山等港建设深水泊位，新增接卸能力3000万吨；在远洋航线上，逐步采用20~30万吨级大型船舶，以大幅度降低运输成本。我国粮食供应基本立足国内，也需要在国际间进行品种调剂，在沿海港口，进口粮食的接卸和仓储能力已基本形成。为了适应东北玉米南运和出口的需要，将在大连和营口新增粮食装卸泊位。为适应原油和成品油进口的需求，要相应增加油港的吞吐能力。

南方有丰富的内河水运资源。随着上海浦东新区开发和长江三峡工程的建设，长江黄金水道将更加显示出它的魅力。三峡水库形成后，万吨级船队可以沿江直达重庆。通过长江出海口的整治，第一期工程将使航道水深达到8.5米，3.5万吨级船舶可进出上海港，也将使长江下游港口进一步发挥作用。上海国际航运中心的建设和组合港的形成，以及上海航运交易所的成立，将会促进长江航运的发展。内河航运，除大力开发长江及其支流外，建设重点放在西江、京杭运河以及江南水网和珠江水网的建设。内河港口要采用先进设施，干线航道要采用标准化船舶，以提高运输效益。为适应客运和旅游事业的发展，要制造一些舒适、快速的新型船舶。“九五”期间，预计改善内河航道2400公里，新建泊位160个，新增加吞吐能力4200万吨。整治内河航道和建设泊位的资金，一方面依靠国家和地方政府的投入，一方面建立内河航运建设基金。水运基本实行国家宏观调控下的市场定价体系。

远洋运输对扩大对外开放、加强国际经济技术交流与合作，具有举足轻重

的作用。2000年,我国进出口总额将达到4 000亿美元,远洋运输任务艰巨。现在,我国从事国际航运的船舶总量已达2 350万载重吨。中国远洋运输集团所拥有的船舶总量已达1 609万载重吨,是世界最大的航运企业之一。目前国际远洋运输能力过剩,我国远洋运输企业必须提高经营管理水平,改进技术装备,提供优质服务,增强竞争能力。开辟远洋班轮是招揽客户的有效手段,除巩固原有的班轮航线外,还要建立和增加对拉丁美洲和非洲的班轮航线,以促进我国与这些地区的贸易和经济技术合作。

四、民航要以新的姿态迎接大的发展

航空运输是先进的交通运输方式,有着广阔的发展前途。“八五”期间民航事业得到快速发展,客运量年均增长25%,1995年旅客起降达到5 100万人次。预计2000年旅客将达到1亿人次。一向不为人们所重视的航空货运业,也将会有较大发展。

经过近十年的努力,我国干线机场布局已经基本完成。各直辖市、省会城市和自治区首府,大都建设了专供民航使用的大、中型机场,有的承担了国际航线的任务。

多年来,军民合用机场为民航运输的发展发挥了重要作用。随着民航运量的增加,需要在重点城市建设民用机场。当然,在个别经济欠发达地区,旅客不多,军民合用机场仍不失为有益的补充。“九五”,民航建设的重点,主要是北京、广州、上海浦东三大机场,省会、自治区首府和旅游发达城市的机场,以及航管工程和人员培训。有的省、区地域辽阔,交通不便,适当发展省、区范围内的支线航空是必要的,但要量力而行,不可一哄而起。

民航系统进行了政企分开的改革,国际航空公司和其余五个骨干航空公司已经成为自主经营、自负盈亏的航空企业。在飞行航线上,既为各公司划分了一定范围,又彼此有所交叉,这有利于展开竞争,促进经济效益和服务质量的提高。

我国民航事业发展很快,大中型飞机可以用租赁的方式引进。我国自行生产的运7型、运12型中小型客机也飞行在国内若干支线上。最近中国航空工业公司与欧洲空客公司协议建立合资公司,共同生产100~120座的国内干线飞机。民航要加快飞行人员的培养,使他们精通业务、忠于职守、能加强现代化飞机全天候飞行,这是民航的当务之急。

空中交通管理体制的改革正在进行。在民航实施管理的航路,对军用飞机执行任务和飞行训练要给予保障和方便。在民用航空飞行次数不多的地区,航线可仍由军队管理,不必强求一致。空管系统要配备现代化的通讯导航设备,以拓展飞行航路,降低飞行的高度层间隔,最大限度地利用空域资源。

机场建设资金由中央和地方共同解决。国家已决定把机场费作为建设机场

的资本金。现在许多机场还没有摆脱经营亏损的状况,除加强管理、精简机构以节省开支外,还要利用机场的优势,开展多种经营,逐步扭亏为盈。

民航的经营方针是“安全第一,正常飞行,优质服务”。不论在国际市场或在国内市场,民航公司都面临着激烈的竞争,只有执行这个方针,并在价格上具有竞争力,才能立于不败之地。在诸多因素中,飞行安全是第一位的。

民航管理体制的改革,把行政、机场和航空公司三者分开,方向是对的。行政部门要进一步精简机构,减少管理层次,加强空中交通管制的职能。在现阶段,中央与地方联合建设和管理机场可以更好地发挥中央和地方两个积极性。重要的枢纽机场由中央管理,其他机场原则上可以由地方管理。现在一些地方和部门成立了独立的航空公司,飞机不多,规模偏小,缺乏飞行补充作用,从长远看是难以为继的。地方航空公司与国家骨干航空公司按平等自愿的原则进行联合,组成航空集团,是发展的必然趋势。

五、适当发展管道运输,开辟新的运输方式

管道是运输石油、天然气等流体货物的重要运输方式,也是一个国家能源运输现代化程度的标志。到1996年底,我国共建成原油天然气管道19 000多公里,包括海上天然气管道900多公里。

“九五”期间要重点调整运输管道的网络结构。随着我国石油天然气生产能力的提高,还要新建一批管道。东部现有的管道要进行改造,调整原油流向和满足进口的要求。配合西部油田的开发,要重点建设新疆至内地的输油管道。正在建设的陕北天然气至北京输气管线将与华北天然气管网连接,这对缓解北京乃至华北地区供气紧张状况,改善环境,都将发挥重要作用。随着四川盆地和海南岛气田的开发,还要建设相应的输气管路。

用管道输送水煤浆是一种运送发电用煤的有效方式,在国外已有一些成熟的经验,在我国也可以进行这方面的尝试。

随着国民经济的持续增长,交通运输业进入一个新的发展时期,无论铁路、公路、水运、航空和管道运输都有广阔的发展前景。各种交通运输方式应该发挥各自的特长,优势互补,在国家的宏观调控下,运用市场机制,形成全国统一的综合交通运输体系。

中国综合运输体系发展全书·理论探索集

目 录

第一篇 交通运输战略研究

第一部分 综合交通运输战略研究

中国交通运输的协调发展与管理研究报告

..... 总报告执笔人：闵耀兴 石友服 崔 俊 (3)

交通运输与发展国民经济的关系 黄镇东 (16)

深化投资体制改革 促进交通运输发展 李居昌 (18)

中国公路、水运交通基础设施的发展与投资政策 刘 镔 (20)

论交通运输与经济发展 马继列 (23)

浅论综合运输 张富强 (29)

对当前交通运输体系的分析 周 敬 (31)

关于加快我国西部地区交通发展的建议 西部交通发展研讨会专家组 (34)

1996 年广州市交通运输形势的分析预测 邵 坚 (36)

邓小平关于交通发展的战略 梁 勇 (39)

第二部分 铁路运输战略研究

实施科教兴路战略 把我国铁路现代化建设推向新阶段 韩杼滨 (42)

建设大能力铁路通道 发展具有中国特点的铁路技术体系 傅志寰 (46)

中国铁路改革与发展战略 孙永福 (51)

我国交通运输发展战略的理性选择

——21 世纪全面发展中国的轨道运输 周翊民 (53)

高速铁路发展战略建议 华允璋 (58)

长江下游铁路建设方略 刘建民 (61)

强化东北西部大通道建设 发挥通辽枢纽在路网中的重要作用	肖百魁 (63)
铁路要当好西南出海通道的主角	张佳俊 (64)
西安南京铁路研究工作的启示	林民富 (66)
铁路机车车辆工业开展国际经营的必要性及战略	赵 滨 (69)
强化现代意识 推进基础管理	
——对加强机车车辆工业企业基础管理工作的思索	阎志硕 (71)
冶金铁道车辆的发展和走向 2000 年的设想	张洪坤 (73)

第三部分 公路运输战略研究

把公路建设作为重中之重抓上去	卢万里 (75)
思路·目标·对策	
——陕西农村公路发展战略论	乌小健 杨云峰 冯明怀 周 伟 白宗孝 (77)
加快发展青海公路交通的必要性和发展战略	徐惠成 臧恩穆 (82)
实现交通扶贫的基本思路	龚明福 (86)
论青海省公路建设基本思路	赵国丰 (87)

第四部分 水路运输战略研究

迈向 21 世纪的长江航运	钱永昌 (89)
未来中国国际航运市场谁主沉浮?	
——关于中国水运发展战略若干问题的思考	董玖丰 (92)
发挥港口优势 为北方经济服务	王恩德 (97)
江苏交通暨长江航运发展战略构思	高鸿建 (99)
建立上海国际航运中心的研究	顾家骏 任慈杰 顾虎良 (103)
关于把上海建成国际航运中心若干问题的探讨	梅方盘 (106)
上海国际航运中心与国际集装箱枢纽港	田佐臣 (108)
发展我国内河航运的基本思路	报告执笔人: 郭 云 王景棉 (111)
长江航运跨世纪发展战略与对策	万晓文 (116)
试论长江口深水航道的建设与我国经济发展的关系	张定邦 冯房柱 (117)
加强宏观调控 促进长江客运市场健康发展	王玉田 (120)
发挥长江航运优势 促进长江经济开发	罗友稼 (123)
依托长江 加快发展	
——关于南京长江水道利用的思考	张延东 王思聪 (125)

关于长江口深水航道开发的看法	乐嘉钻 (127)
依靠科技进步 振兴内河航运	唐冠武 (129)
山西黄河航运开发的思路与前景	李 灵 宋 伟 (131)
云南水运发展战略与实施方案探索	刘大清 (135)
水运在四川立体交通中的地位及发展探讨	雷鸣浩 (147)
我国高速客运发展战略若干问题的探讨	张德洪 聂嘉玉 (149)
南京~浏河口深水海轮航道建设与前期工作初步设想	周行特 (154)
建设上海深水新港区的设想	马正平 (155)
把秦皇岛港建设成为世界性大港	王阳洋 (157)
浅谈建立大连集装箱枢纽港的发展战略	张利军 (159)
发挥湛江港在西南出海大通道中的龙头港作用	朱祖石 (160)
环北部湾经济区的崛起与港航营运市场的探讨	林明厚 (162)
中外集装箱运输发展概势	杨首宪 (163)
国内水路集装箱运输发展战略研究	黄 勇 (166)
温州经济发展的战略选择——港口产业经济	傅祝华 (167)
上海在液化石油气 (LPG) 船舶运输中应占的地位和作用	张定国 (168)
世界 VLCC 发展概况和中国开发 VLCC 前景展望	孙振烈 林克斌 (170)

第五部分 航空运输战略研究

关于加速发展我国航空运输业的政策建议	柯德铭 (172)
在改革中加快发展我国的航空运输	李 军 (175)
确立航空运输市场发展战略 保证“良性循环”战略顺利实施	冯 刚 (177)
论华东地区民航气象发展战略	庄卫方 (179)
大力发展福州民航运输	任建国 (181)
未来航行系统展望	徐奇长 刘 强 (184)
适应民用航空运输发展需要 加速实现空中交通管制现代化	侯景彪 (185)
关于筹建民航货物学实验室的有关设想	马名时 (187)
民航医学研究方向与发展战略探讨	
——在中国民用航空医学研究室成立 10 周年大会上的报告	葛盛秋 (188)

第六部分 汽车工业战略研究

- 我国汽车工业与城市交通运输协调发展的研究…………… 报告执笔人：王述芳（190）
- 我国重型汽车“九五”期间发展重点…………… 佟成秋 潘瑞红（202）
- 我国汽车保有量的分析与预测…………… 胡水华 潘世荣 王 波（203）
- 中国的轿车工业是走中国之路还是走福特之路…………… 朱建瓴（206）

第二篇 交通运输规划研究

第一部分 综合交通运输规划研究

- 我国交通建设的合理规模与发展速度…………… 报告执笔人：王德生（209）
- 发挥各种运输方式优势 搞好综合交通合理布局…………… 报告执笔人：陈元龙（223）
- 公路、水运交通科技发展“九五”计划和2010年长期规划纲要…………… 交通部科技司（231）
- 交通教育远景规划…………… 陈永宽（238）
- 天津市交通邮电发展远景…………… 天津市交通委员会（242）
- 面向21世纪的湖南交通…………… 李 安（245）
- 四川交通“九五”发展展望…………… 刘中山（248）
- 九万里风正起
- 大步迈向21世纪的内蒙古交通…………… 郝继业（249）
- 深圳交通邮电发展的瑰丽前景…………… 王文贵（252）
- 综合运输网规划理论与实践…………… 符冠华 何显慈 何 惠（254）
- 福建省综合运输网布局与结构的研究…………… 吴 红（259）
- 物流系统化的组织设计研究…………… 董千里 郭究生（261）
- 总图运输专业的由来及其前景…………… 周 琛（263）

第二部分 铁路运输规划研究

- 铁路科技发展“九五”计划和2010年长期规划纲要…………… 铁道部科技司（266）
- 铁路发展合理布局问题研究…………… 王德生（273）
- 抓住机遇 迎接“九五”铁路无线通信的新局面…………… 尹福康（281）
- 我国西南地区四大铁路枢纽发展设想…………… 张润棠 高著田（285）
- 西南地区北部大能力通路方案的选择及修建时序…………… 李泽民 张淑华（288）
- 关于新建吉林客技站问题的探讨…………… 张守忠（289）

大连铁路枢纽主要编组站位置选择	古洪达 (290)
北京西客站站址选择及其布局设计	康学东 (292)

第三部分 公路运输规划研究

公路建设远景规划	张之强 (295)
我国公路建设合理布局问题研究	王东明 (295)
关于做好“九五”交通建设前期工作的意见	庄才庆 (303)
对修建高速公路与改造国、省道若干问题的思考	牛和恩 陈冠雄 (306)
光明的未来——陕西公路交通发展展望	乌小健 (307)
广东省公路网合理密度的研究	王富民 (308)
广州公路 15 年发展规划及其对策	陈水军 唐文光 翁 文 (310)
陕西省公路网规划中预测技术的应用	杨云峰 (313)
昆明交通运输业发展的现状、问题及前景	王惠如 (315)
惠州市公路网规划的理论与实践	王富民 连奕辉 张 琼 (317)
重要结点城市国道主干线过境方案规划思路	张宝祥 何培檀 (319)
浅论如何加快江武公路建设步伐	王瀛海 (321)
浅谈高等级公路起讫点的确定	陈胜营 (323)
山岭区高速公路线形设计初探	温学钧 黎国泰 (324)
上海市省市际客运站的现状及规划发展的若干原则	马占魁 (326)

第四部分 水路运输规划研究

水运交通基础设施合理布局问题研究	报告执笔人: 陈元龙 (328)
中国船检事业发展规划	交通部船舶检验局 (333)
交通部黑龙江航运管理局“九五”计划及 2010 年远景发展目标	张 超 (335)
长江航运(集团)公司发展远景	中国长江航运(集团)总公司 (337)
面向未来 迎接挑战	王全东 (340)
营口港的未来发展思路及规划设想	黄恩元 (342)
加快珠江航运建设	赖定荣 (343)
珠江水运主通道规划与建设	张文爽 (346)
珠江水系内河建设资金的筹集正从单一化向多元化转变	王培荣 (347)
加快西江出海航道建设 促进外向型经济发展	周美华 李文舟 (348)
对珠江河口横门北汊与洪奇门汇合延伸段“一主一支”治导规划方案的意见	

.....	伍宏业 (350)
江苏省航道现状与发展规划	张建康 (351)
广东水运产业技术现代化研究报告	许迪才 (353)
论建立长江口国际航运中心	袁 锋 (360)
长江内支线集装箱中转运输系统的优化研究	季红星 胡国强 吴亚春 (364)
开发京杭运河 造福子孙后代	
——论山东段运河的巨大综合效益	何为刚 (367)
南水北调中线工程应实施调水与通航同步建设	刘翰民 马殿君 孙柏万 (369)
刍议开发新汴河航运	徐南军 (372)
香港回归后对我国航运业的影响	孙忠平 李晓蓬 (374)
关于振兴山东水运的几点认识	刘凤琴 (375)
发展旅游客运 振兴万县水运	阮人和 (376)
加快上海枢纽港建设 促进城市经济的发展	顾亚竹 袁章新 (378)
天津港南疆港区开发与散货物流和产业布局	陈晓明 (380)
宁波港口发展战略构思	徐国光 (383)
建立内引外联的综合运输体系	曾绍萍 (385)
清江隔河岩库区港口建设方案的研究	王志明 (386)

第五部分 航空运输规划研究

民航机场合理布局问题研究	报告执笔人: 罗仁坚 (389)
加强宏观调控 优化民航资源配置	施美君 (393)
浅析机场布局与地区经济发展的关系	庄明国 (396)
天津滨海国际机场发展前景展望	李志刚 (397)

第六部分 城市交通规划研究

论建立城市交通规划的技术保障体系	曾静康 王静霞 陈晓鸿 (400)
论上海既有铁路枢纽在城市快速有轨交通路网中的地位和作用	王开桂 (403)
南京地铁一期工程与轨道交通规划	彭长生 (405)
城市客运轨道交通系统的展望	张 唯 (407)