

2010

中国高速公路

运输量统计调查分析报告

交通运输部综合规划司
长安大学运输科学研究院



人民交通出版社
China Communications Press

2010

中国高速公路 运输量统计调查分析报告

交通运输部综合规划司
长安大学运输科学研究院



人民交通出版社

内 容 提 要

2010年底,我国高速公路占公路总里程的1.85%,完成了全社会公路营业性货物周转量40%、全社会公路营业性旅客周转量32%的运输任务。本书系统展现了我国高速公路运输总量和结构性数据,并就高速公路与其他运输方式的比较、高速公路运营状况等内容作了进一步分析,为高速公路规划、设计及科研提供了重要的基础资料,为高速公路建设、管理、运营、养护提供决策依据。

通过报告这个窗口介绍高速公路发展的最新情况,便于全社会更好地了解交通、关心交通、支持交通运输的发展。

图书在版编目(CIP)数据

2010 中国高速公路运输量统计调查分析报告/交通运输部综合规划司,长安大学运输科学研究院编. —北京:人民交通出版社, 2011. 10

ISBN 978-7-114-09454-5

I. ①2… II. ①交… ②长… III. ①高速公路—运输量—调查报告—中国—2010 IV. ①U492.2

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2011)第 207233 号

2010 Zhongguo Gao-su Gonglu Yunshuliang Tongji Diaocha Fenxi Baogao
书 名: 2010 中国高速公路运输量统计调查分析报告

著 者: 交通运输部综合规划司 长安大学运输科学研究院

责任编辑: 赵瑞琴

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: 北京市凯鑫彩色印刷有限公司

开 本: 880×1230 1/16

印 张: 11.75

字 数: 336 千

版 次: 2011 年 10 月 第 1 版

印 次: 2011 年 10 月 第 1 次印刷

书 号: ISBN 978-7-114-09454-5

定 价: 68.00 元

(如有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)

目录 *Mulu*

第 1 章 高速公路运输基本概况	1
1.1 高速公路旅客运输分析	1
1.2 高速公路货物运输分析	3
1.3 高速公路运输量的月度波动	5
第 2 章 运输结构指标性数据	8
2.1 高速公路运输与国民经济	8
2.2 高速公路基础设施	8
2.3 高速公路交通状况	8
2.4 高速公路旅客运输	9
2.5 高速公路货物运输	11
2.6 县乡区域发送客货比重	15
2.7 省(区、市)的穿越车流状况	15
第 3 章 部分高速公路干线运输密度	16
3.1 京哈高速公路(G1)运输密度	16
3.2 京沪高速公路(G2)运输密度	18
3.3 京港澳高速(G4)运输密度	20
3.4 京昆高速公路(G5)运输密度	22
3.5 京藏高速公路(G6)运输密度	24
3.6 沈海高速公路(G15)运输密度	26
3.7 青银高速公路(G20)运输密度	30
3.8 连霍高速公路(G30)运输密度	32
3.9 宁洛高速公路(G36)运输密度	34
3.10 沪陕高速公路(G40)运输密度	36
3.11 沪蓉高速公路(G42)运输密度	38
3.12 沪渝高速公路(G50)运输密度	40
3.13 沪昆高速公路(G60)运输密度	42
3.14 包茂高速公路(G65)运输密度	44
3.15 兰海高速公路(G75)运输密度	46
第 4 章 部分省(市)高速公路运输密度	48
4.1 河北省高速公路运输密度	48
4.2 山西省高速公路运输密度	56
4.3 辽宁省高速公路运输密度	64
4.4 上海市高速公路运输密度	70
4.5 江苏省高速公路运输密度	74

4.6	浙江省高速公路运输密度	82
4.7	安徽省高速公路运输密度	88
4.8	福建省高速公路运输密度	94
4.9	江西省高速公路运输密度	102
4.10	山东省高速公路运输密度	110
4.11	河南省高速公路运输密度	118
4.12	湖北省高速公路运输密度	126
4.13	湖南省高速公路运输密度	134
4.14	广东省高速公路运输密度	140
4.15	重庆市高速公路运输密度	144
4.16	四川省高速公路运输密度	152
4.17	陕西省高速公路运输密度	158
附录		166
附录 1	各省(区、市)高速公路收费系统数据库信息类型	166
附录 2	各省(区、市)客车收费车型划分标准	167
附录 3	运输结构指标性数据说明	168

第1章 高速公路运输基本概况

2010年年底,我国高速公路通车里程74 113公里(不含港澳特别行政区和台湾省,下同),同比增长13.92%。

2010年我国高速公路行驶量2 808.29亿车公里,同比增长21.56%。实现货物周转量17 451.81亿吨公里,同比增长29.10%。实现旅客周转量9 292.84亿人公里,同比增长16.48%。

2010年每万元国内生产总值的高速公路货运量2.0933吨,同比增加0.1571吨。2010年我国平均每人在高速公路上乘车次数为7.3565次,同比增加1.1644次。

2010年我国高速公路占公里总里程的1.85%,实现的货物周转量占全社会营业性货车货物周转量的40.22%,同比上升3.87个百分点。高速公路上 ≥ 20 座客车实现的旅客周转量占全社会营业性客车旅客周转量的31.93%,同比上升0.87个百分点。

1.1 高速公路旅客运输分析

2010年,高速公路旅客周转量达到9 292.84亿人公里,高于铁路的旅客周转量,相当于铁路旅客周转量的106.06%。从2009年起高速公路旅客周转量增速明显高于铁路,见表1.1和图1.1。

2006~2010年旅客周转量趋势(以2006年为100%)

表 1.1

年份	2006年		2007年		2008年		2009年		2010年	
	亿人公里	%	亿人公里	%	亿人公里	%	亿人公里	%	亿人公里	%
铁路	6 622	100.0	7 217	109.0	7 778	117.5	7 879	119.0	8 762	132.3
高速公路	5 901	100.0	6 591	111.7	6 850	116.1	7 978	135.2	9 293	157.5

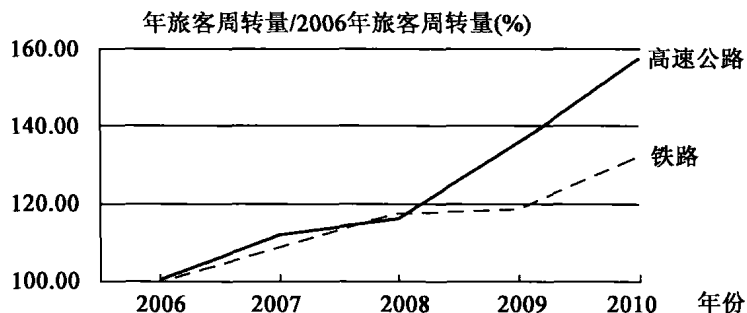


图 1.1 旅客周转量增长趋势

1.1.1 乘用车旅客周转量持续快速增长

2010年高速公路乘用车旅客周转量达到4 190.39亿人公里,同比增长21.30%。占高速公路旅客周转量的比重为45.09%,比2009年增加1.79个百分点。

虽然2010年高速公路 ≥ 20 座客车旅客周转量同比增长13.66%,增幅偏低,由于乘用车客运部分的拉动,2010年高速公路旅客周转量同比增幅仍为16.48%。

乘用车客运比重逐年快速增长态势见表1.2和图1.2。

高速公路客运中≤7座客车客运比重

表 1.2

年 份	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年
旅客周转量比重	29.75%	38.12%	41.01%	43.30%	45.09%
客运量比重	41.07%	46.54%	48.54%	53.94%	56.56%

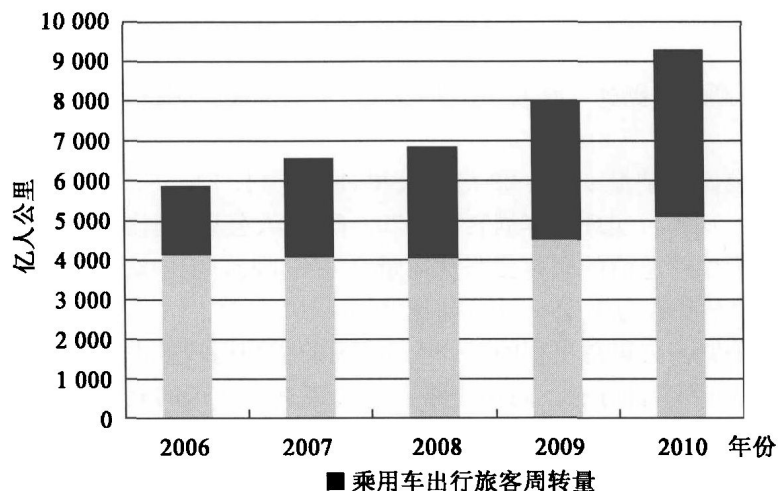


图 1.2 2006~2010 年高速公路旅客周转量

1.1.2 高铁开通对高速公路客运的影响

据《人民铁道》报报道,2009年底高铁通车里程为2319公里;2010年猛增6039公里,达到8358公里,其中时速350公里的2154公里,时速250公里的2995公里,既有铁路提速到时速200公里的3209公里。2010年高铁日均发送旅客80.4万人,占全国铁路旅客日均发送量的17.51%。高铁开通后,与之并行的高速公路客运受到一定的冲击。

高速公路营业性客运受到高铁开通的影响较大,而乘用车客运受到高铁开通的影响较小。

原来没有直通铁路,由高速公路承担主要运输任务的路段,如福厦高速、甬台温高速、合武高速等,高铁开通后高速公路客运受到冲击比较严重。

原来虽有直通铁路,但铁路客运能力不能满足需求的路段,如京港澳高速湖南段、宁沪高速、沪杭高速、石太高速、连霍高速郑洛段等,高铁的开通对高速公路客运的影响也相当大。

上述路段的高速公路营业性客车旅客周转量在高铁开通后比开通前有所下降。在客运企业积极应对后,不少路段的日均旅客周转量已经与开通前持平,见表1.3。

部分与高铁并行的高速公路路段日均旅客周转量的变化

表 1.3

路 段	高铁开通后/高铁开通前(%)		
	乘用车出行	营业性客车	合 计
济南—青岛	135.79	117.81	125.88
福州—温州	132.83	115.67	123.27
武汉—鄂湘界	121.75	119.25	119.64
南昌—九江	118.70	115.56	117.18
合宁高速安徽段	111.64	118.60	116.87
郑州—洛阳	111.36	105.36	108.80
武汉—合肥	113.92	101.20	105.33
宁波—温州	109.30	102.37	104.50
京珠高速湖南段	108.43	100.09	102.24
南京—上海	100.36	88.91	95.67

续上表

路 段	高铁开通后/高铁开通前(%)		
	乘用车出行	营业性客车	合 计
太原—旧关	100.86	85.49	95.09
福州—厦门	84.39	84.04	84.15
杭州—上海	73.81	46.82	59.32

高速公路客运受到高铁开通影响的程度还与高铁的票价、客车开行时点和频次、停靠站点的选择、高铁客站到市区交通的便捷性等因素有关。

1.2 高速公路货物运输分析

1.2.1 高速公路货运周转量持续快速增长

货物周转量反映了货物运输生产的总成果,也是交通运输业发展中与经济增长关系最为密切的指标之一。2010年,高速公路里程增长13.92%,而货物周转量同比增长29.10%。高速公路货物周转量增速继续高于铁路和沿海内河水运。

2010年铁路里程增长6.6%,货物周转量同比增长9.5%。2010年内河和沿海水运货物周转量同比增长24.39%。

2010年度,我国高速公路货物周转量占全社会营业性货车货物周转量的40.22%。相当于铁路货物周转量的63.13%;相当于内河和沿海水运货物周转量的77.81%。

2006~2010年货物周转量变化趋势如表1.4和图1.3所示。

2006~2010年货物周转量趋势(以2006年为100%)

表 1.4

运输方式	2006年		2007年		2008年		2009年		2010年	
	亿吨公里	%	亿吨公里	%	亿吨公里	%	亿吨公里	%	亿吨公里	%
铁路	21 954	100.0	24 214	110.3	25 106	114.4	25 239	115.0	27 644	125.9
内河和沿海水运	12 908	100.0	15 599	120.8	17 413	134.9	18 031	139.7	22 428	173.8
高速公路	7 458	100.0	9 970	133.7	11 981	160.6	13 517	181.2	17 452	234.0

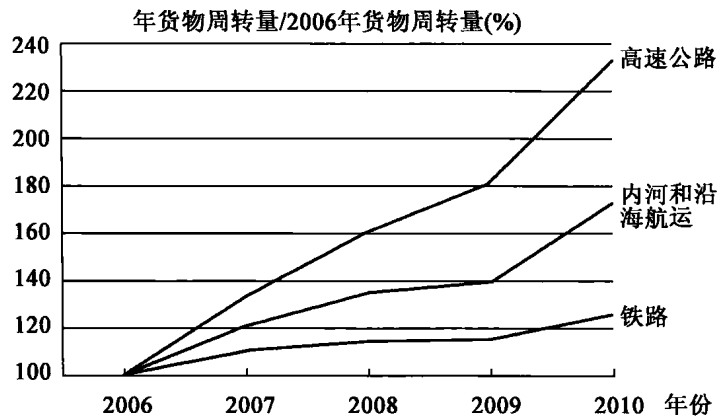


图 1.3 货物周转量增长趋势

1.2.2 玉树地震和舟曲泥石流灾害中的高速公路货运

2010年4月14日玉树发生地震。

救灾车辆经京藏高速(G6)青海段转西宁—倒淌河一级公路和G214国道转往玉树灾区。铁路运送的救灾物资到西宁站后在京藏高速韵家口收费站转入京藏高速后转西宁—倒淌河一级公路和G214国

道到玉树灾区。

4月14日至5月14日,经京藏高速运送救灾物资共计约90 000吨,其中外省经高速公路抵达的物资36 800吨;铁路西宁站转运的物资约47 200吨。

2010年8月7日舟曲发生特大泥石流灾害。

救灾车辆经多条路径到达舟曲:集结于兰州的救灾车辆经兰州—临洮高速(G75 兰海高速的一段)到临洮后转G212国道、S313省道到达舟曲;来自东部各省的大部分救灾车辆经连霍高速(G30)集结于天水,转G316国道、S205省道、G212国道、S313省道到达舟曲;来自四川方向的救灾车辆经京昆高速(G5)到广元、昭化、剑门关等收费站转G212国道、S313省道到达舟曲。

8月7日至8月30日,甘肃省高等级公路累计通过救灾车辆7 831辆,车队通过的救灾车辆未计在内。

1.2.3 世博保障

上海世博会2010年5月1日开幕后对入沪车辆采取了有效的监管。入沪货车车流平稳,见表1.5、图1.4。

2010年4~9月入沪货车数

表 1.5

载质量	4月		5月		6月		7月		8月		9月	
	车数	%	车数	%	车数	%	车数	%	车数	%	车数	%
≤5吨	478 799	100.00	446 543	93.26	462 863	96.97	496 057	103.60	486 208	101.55	517 443	108.07
>5吨	432 801	100.00	409 708	94.66	412 222	95.25	433 826	100.24	421 541	97.40	439 157	101.47
合计	911 600	100.00	856 251	93.93	875 085	95.99	929 883	102.01	907 749	99.58	956 600	104.94

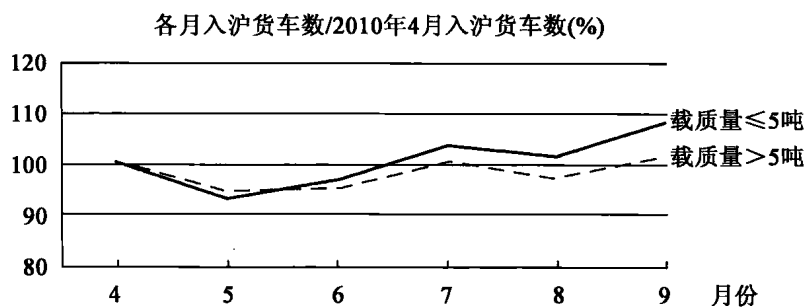


图 1.4 入沪货车车数变化(以4月份车数为100.00%)

1.2.4 京藏高速堵车

近年来,因山西省煤炭行业整顿,内蒙古煤炭出省运量持续猛增。铁路部门修建内蒙古煤炭东向出省大能力煤运通道尚需时日,内蒙古大量煤炭经京藏高速(G6)东运,在北京延庆段形成瓶颈,车辆拥堵时有发生。2010年6月和8月两次大拥堵,成为社会关注的公共事件。

京藏高速河北段从蒙冀界到京冀界178公里,正常情况下向东行驶的货车全程耗时4~6小时。而8月份耗时15小时以上的占到10天;6月份耗时15小时以上的占17天,其中有两天天耗时竟长达48小时,见表1.6。

2010年6~8月京藏高速货车平均行驶耗时

表 1.6

耗 时		4~6小时	7~10小时	11~14小时	15~24小时	>24小时
天数	6月份	9	4	0	7	10
	7月份	17	11	3	0	0
	8月份	2	4	15	10	0

近期,张家口—化稍营—蔚县—涞源—涿州高速公路有望完工,涿州—廊坊高速公路已经接通。北京大外环高速公路也已列入规划。上述环北京的高速公路网建成后,现在穿越北京的货车可以从环北

京通道通过。另外增加两条内蒙古经河北省进京的高速公路通道：京蔚高速从河北蔚县抵达北京门头沟区；京尚高速从内蒙兴和经河北省抵达北京昌平区。随着上述高速公路的陆续完工，京藏高速拥堵状况将得到缓解。

必须指出，中长途煤炭运输任务是应由铁路承担的。大能力货运通道建设已列入铁路“十二五”建设重点，相关的大能力煤运铁路通道建成后，内蒙古煤炭出省运输需求才能完全满足。

1.3 高速公路运输量的月度波动

1.3.1 货运月度波动

2010年货物发送量、货物周转量和货物平均运程的月度波动如图1.5、图1.6、图1.7和表1.7、表1.8、表1.9所示。

2010年货物发送量月度波动(以月均货物发送量为100.00%)

表 1.7

货物发送量(%)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
高速公路	87.22	44.16	91.41	101.62	105.76	102.64	106.70	106.87	111.22	115.76	117.07	109.56
铁路	100.90	91.79	103.75	95.82	101.35	98.71	102.09	101.80	98.62	103.42	100.57	101.18

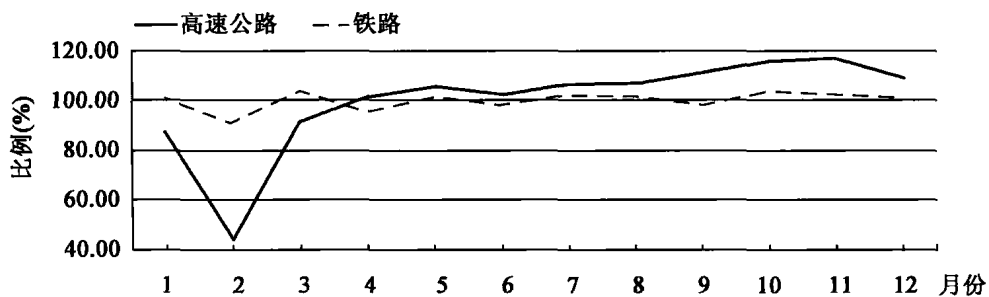


图 1.5 2010年高速公路与铁路货物发送量月度波动(以月均值为100%)

2010年货物周转量月度波动(以月均货物周转量为100.00%)

表 1.8

货物周转量(%)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
高速公路	92.33	45.85	94.77	102.27	103.89	97.43	102.02	104.05	110.25	115.74	117.67	113.74
铁路	101.41	87.16	101.22	101.17	103.17	98.05	99.06	101.26	96.27	103.13	104.64	103.46

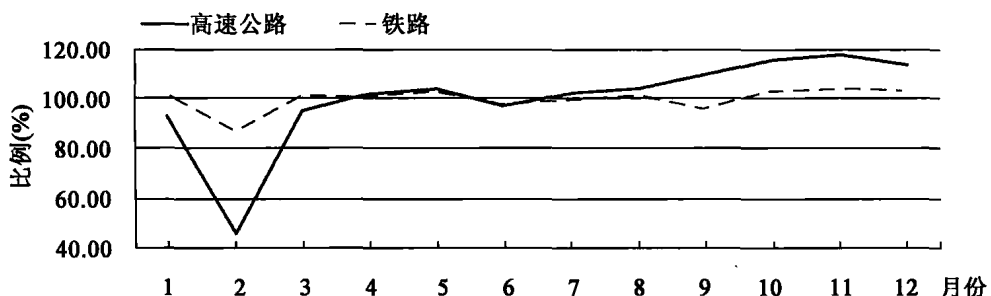


图 1.6 2010年高速公路与铁路货物周转量月度波动(以月均值为100%)

2010年货物平均运程月度波动(以月均货物平均运距为100.00%)

表 1.9

货物平均运程(%)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
高速公路	105.54	103.51	103.37	100.35	97.94	94.64	95.33	97.07	98.83	99.69	100.22	103.50
铁路	100.52	94.97	97.57	105.60	101.80	99.34	97.04	99.48	97.62	99.72	104.06	102.27

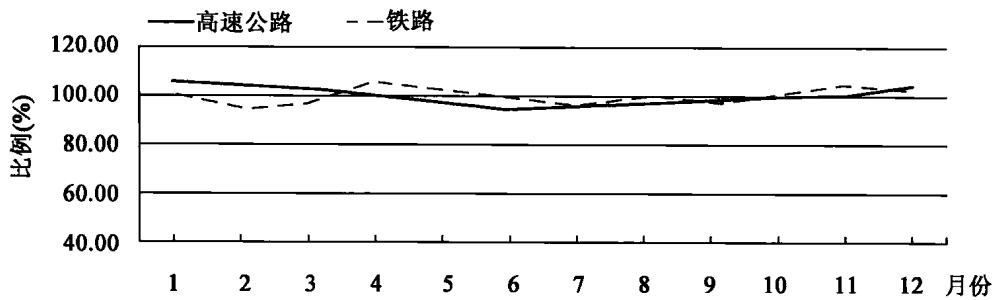


图 1.7 2010 年高速公路与铁路货物平均运程月度波动(以月均值为 100%)

高速公路货物发送量的月度波动曲线在 2 月份有明显低谷,2 月份货物发送量仅为月度平均货物发送量的 44.16%。随后货物发送量逐月扶摇走高,在 11 月份达到最高值,11 月份的货物发送量为月度平均货物发送量的 117.07%。

高速公路货物运程全年波动不大,局限在月度平均运程的 94.64%~105.54%范围内。因此,高速公路货物周转量的月度波动曲线走势与货物发送量的月度波动曲线相似。2 月份货物周转量仅为月度平均货物周转量的 45.85%;而后扶摇走高,11 月份的货物周转量为月度平均货物周转量的 117.67%,是 2 月份的 2.56 倍。

铁路货物运程月度波动范围为月度平均运程的 94.97%~105.60%。但铁路货物周转量月度波动曲线比较平稳。2 月份货物周转量为月度平均货物周转量的 87.16%;11 月份为月度平均货物周转量的 104.64%,是 2 月份的 1.20 倍。

1.3.2 客运月度波动

2010 年旅客发送量、旅客周转量和旅客平均行程的月度波动如图 1.8、图 1.9、图 1.10 和表 1.10、表 1.11、表 1.12 所示。

2010 年旅客发送量月度波动(以月均旅客发送量为 100.00%)

表 1.10

旅客发送量(%)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
高速公路	87.64	97.07	94.55	98.45	100.67	97.46	106.56	107.72	104.53	112.96	97.30	95.10
铁路	91.10	109.29	98.72	89.21	100.66	91.79	117.95	116.60	99.56	114.58	80.69	89.84

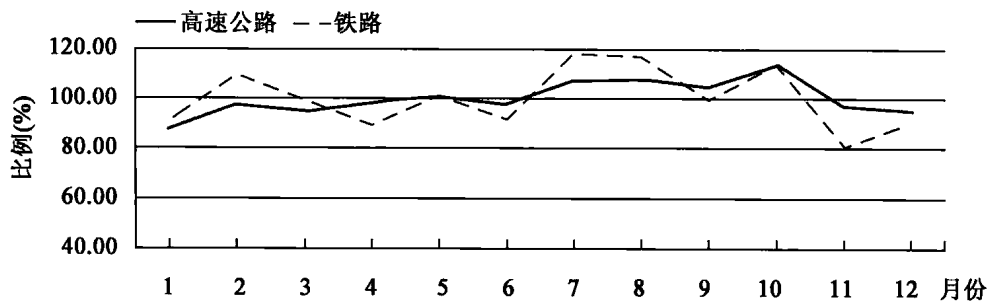


图 1.8 2010 年高速公路与铁路旅客发送量月度波动(以月均值为 100%)

2010 年旅客周转量月度波动(以月均旅客周转量为 100.00%)

表 1.11

旅客周转量(%)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
高速公路	86.14	133.87	103.05	92.58	94.09	92.60	106.39	107.51	98.03	112.47	87.58	85.69
铁路	94.81	122.59	106.17	94.11	88.84	86.43	119.62	126.76	106.20	103.90	70.84	79.71

高速公路旅客发送量在 1 月份最低,为月度平均旅客发送量的 87.64%;10 月份最高,为月度平均旅客发送量的 112.96%。

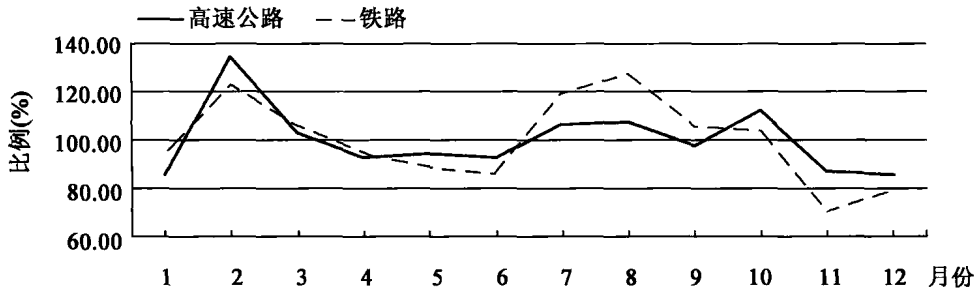


图 1.9 2010 年高速公路与铁路旅客周转量月度波动(以月均值为 100%)

2010 年旅客平均行程月度波动(以月均旅客平均行程为 100.00%)

表 1.12

旅客平均行程(%)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
高速公路	98.30	137.90	109.00	94.04	93.46	95.01	99.84	99.80	93.79	99.57	90.01	90.10
铁路	104.08	112.17	107.55	105.49	88.26	94.16	101.42	108.71	106.66	90.68	87.79	88.72

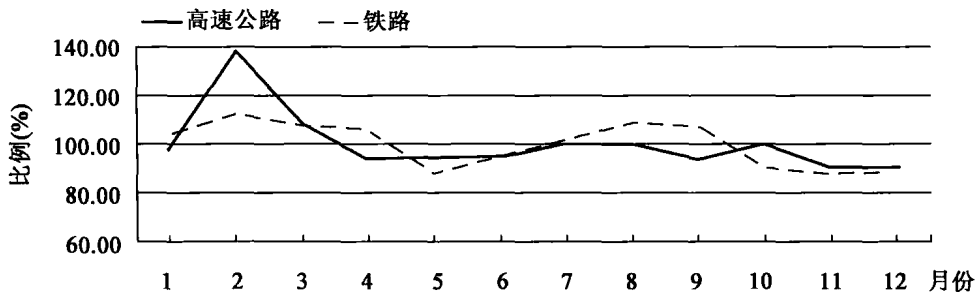


图 1.10 2010 年高速公路与铁路旅客平均行程月度波动(以月均值为 100%)

高速公路旅客行程在 2 月份有明显峰值,达到月度平均旅客行程的 137.90%。随后回落并在 90%~100%间变动。

高速公路旅客周转量的峰值出现在 2 月份,2 月份旅客周转量为月度平均旅客周转量的 133.87%。7~10 月旅客周转量也明显偏高。

铁路旅客发送量、旅客行程和旅客周转量三者都呈现两个峰值。2 月份和 8 月份旅客周转量分别为月度平均旅客周转量的 122.59%和 126.76%。

春运所在的 2 月份,由于中长途探亲客流集中,高速公路旅客行程高出月度平均值 37.90%。而铁路 2 月份旅客行程虽然也有所增加,但因为铁路平均行程较长,所以仅比月度平均值高 12.17%。

高速公路客运在 2 月份春运期间旅客发送量的增加是平稳的,而因为行程达到峰值,拉动旅客周转量猛增达到峰值。

第2章 运输结构指标性数据

2.1 高速公路运输与国民经济

- (1)每万元国内生产总值(按现价计算)的高速公路货运量 2.093 3 吨。
- (2)每万元国内生产总值(按现价计算)的高速公路货物周转量 434.988 1 吨公里。
- (3)全国平均每人高速公路乘车次数 7.356 5 次。
- (4)全国平均每人高速公路乘行距离 692.978 4 公里。

2.2 高速公路基础设施

- (1)通车里程:74 113 公里。
- (2)车道里程:328 642 公里。
- (3)平均车道数:4.434 3 条。

2010 年部分省(市)高速公路平均车道数见表 2.1。

2010 年部分省(市)高速公路平均车道数

表 2.1

省(市)	平均车道数(条)	省(市)	平均车道数(条)
上海	5.736 8	广东	4.896 9
天津	5.177 2	辽宁	4.764 8
北京	5.070 8	浙江	4.661 5
河南	5.022 3	河北	4.624 1
江苏	4.951 5	云南	4.471 3

2.3 高速公路交通状况

(1)行驶量 2 808.29 亿车公里,同比增长 21.56%(表 2.2)。2010 年各省(区、市)高速公路行驶量见表 2.2。

(2)货车在行驶量中比重 40.92%,同比增加 1.28 个百分点。

2010 年各省(区、市)高速公路行驶量(亿车公里)

表 2.2

省(区、市)	行驶量	省(区、市)	行驶量
北京	96.496 8	河南	134.556 3
天津	40.301 7	湖北	76.778 9
河北	181.511 0	湖南	82.851 9
山西	80.601 9	广东	316.582 3
内蒙古	74.045 8	广西	73.090 9
辽宁	100.258 7	海南	29.585 3

续上表

省(区、市)	行 驶 量	省(区、市)	行 驶 量
吉林	24.895 2	陕西	98.620 3
黑龙江	28.828 3	甘肃	37.835 0
上海	57.595 6	宁夏	16.775 3
江苏	223.713 9	青海	7.594 2
浙江	206.138 0	新疆	14.072 6
安徽	103.046 5	重庆	61.297 8
江西	78.992 3	四川	123.404 0
山东	188.061 9	贵州	37.651 1
福建	68.338 5	云南	144.763 9

2.4 高速公路旅客运输

(1) 客运量 98.65 亿人次, 同比增长 19.27%。2010 年部分省(区、市)高速公路客运量见表 2.3。

2009 年部分省(区、市)高速公路客运量(万人次)

表 2.3

省(区、市)	穿越旅客数	进省旅客数	出省旅客数	省内旅客数	合 计
河北	4 369	7 870	7 671	24 959	44 869
山西	119	1 250	1 160	18 972	21 501
辽宁	534	947	932	25 385	27 798
吉林	323	560	603	5 490	6 976
黑龙江	0	274	264	9 945	10 483
上海	0	13 077	13 779	42 964	69 820
江苏	6 385	17 588	21 036	36 664	81 673
浙江	1 770	10 462	10 603	76 670	99 505
安徽	2 724	5 554	5 559	15 492	29 329
福建	95	1 793	1 828	24 145	27 861
江西	750	3 292	3 324	18 834	26 200
山东	542	3 172	3 143	37 204	44 061
河南	918	3 783	3 928	36 402	45 031
湖北	1 195	2 417	2 446	28 092	34 150
湖南	1 254	3 154	3 092	22 198	29 698
广西	48	2 667	2 932	33 274	38 921
重庆	273	3 047	3 105	53 098	59 523
四川	107	3 196	3 183	63 280	69 766
贵州	233	1 627	1 585	19 091	22 536
陕西	232	1 628	1 616	27 708	31 184
甘肃	28	548	552	12 244	13 372
宁夏	139	435	538	5 214	6 326
青海	0	613	623	3 047	4 283

注: 陕西省不含铜川—西安路段, 河北省不含京津塘过境路段, 江苏省为联网路段, 湖南省不含长沙—张家界路段。

2010中国高速公路运输量统计调查分析报告

2010 Zhongguo Gaoasu Gonglu Yunshuliang Tongji Diaocha Fenxi Baogao

(2)旅客周转量 9 292.84 亿人公里,同比增长 16.48%。2010 年各省(区、市)高速公路旅客周转量见表 2.4。

2010 年各省(区、市)高速公路旅客周转量(亿人公里)

表 2.4

省(区、市)	旅客周转量	省(区、市)	旅客周转量
北京	307.81	河南	436.87
天津	118.37	湖北	325.44
河北	385.97	湖南	429.90
山西	176.49	广东	1 136.68
内蒙古	126.07	广西	428.90
辽宁	250.29	海南	218.00
吉林	61.14	重庆	183.72
黑龙江	105.96	四川	434.83
上海	184.08	贵州	189.43
江苏	730.66	云南	334.16
浙江	788.18	陕西	244.07
安徽	375.07	甘肃	125.14
江西	338.15	宁夏	41.09
福建	246.45	青海	18.84
山东	499.57	新疆	51.51

(3)客运密度 1 253.87 万人公里/公里,同比增长 2.25%。

(4)旅客平均行程 94.20 公里,同比下降 2.33%。

(5)省(区、市)内旅客平均行程 66.63 公里,同比下降 2.92%。

(6)跨省(区、市)的旅客平均行程 283.73 公里,同比增长 0.75%。

(7)客车平均速度 89.70 公里/小时,同比略有上升。

2010 年各车型客车平均速度见表 2.5。

2010 年各车型客车平均速度

表 2.5

车 型	座 位 数	平均速度(公里/小时)	样本数(万辆)
I	≤7	90.47	94 434
II	8~19	82.48	3 595
III	20~39	82.46	4 558
IV	≥40	84.22	2 607

与 2009 年相比,I 型客车平均速度略有上升,II 型、III 型和 IV 型客车平均速度略有下降。

(8)高速公路客运结构分析如下:

①≤7 座客运车辆在客车车数中的比重为 89.85%,同比上升 0.57 个百分点;

②乘坐≤7 座客运车辆人数在客运量中的比重为 55.38%,同比上升 1.44 个百分点;

③≤7 座客运车辆完成的周转量在旅客周转量中的比重为 45.09%,同比上升 1.79 个百分点;

④客运车辆平均座位数和乘坐率见表 2.6;

⑤轿车平均乘坐人数 2.50 人。

各型客车平均座位数和乘坐率

表 2.6

车 型	座 位 数	平均座位数	乘 坐 率
I	≤7	5.25	48.76%
II	8~19	11.07	51.67%
III	20~39	34.32	78.85%
IV	≥40	49.57	70.18%

2.5 高速公路货物运输

(1) 货运量 83.98 亿吨, 同比增长 27.91%。其中部分省(区、市)高速公路货运量见表 2.7。

2010 年部分省(区、市)高速公路货运量(万吨)

表 2.7

省 区 市	穿越货物量	进省货物量	出省货物量	省内货物量	合 计
河北	35 661	37 021	39 434	49 419	161 535
山西	1 570	10 115	9 051	27 393	48 129
辽宁	3 064	7 604	7 944	24 209	42 821
吉林	2 729	2 100	2 168	7 670	14 667
黑龙江	0	2 610	3 019	11 530	17 159
上海	0	9 590	8 233	29 960	47 783
江苏	19 026	20 761	22 055	20 562	82 404
浙江	3 119	11 859	9 254	27 464	51 696
安徽	8 637	9 078	8 406	15 688	41 809
福建	489	4 471	5 298	16 867	27 125
江西	2 937	6 772	7 325	14 777	31 811
山东	6 924	22 544	22 660	54 446	106 574
河南	8 376	13 586	13 247	24 611	59 820
湖北	8 422	7 079	6 696	14 949	37 146
湖南	5 796	4 620	4 527	8 005	22 948
广西	279	3 928	5 043	22 827	32 077
重庆	549	3 446	3 185	18 787	25 967
四川	278	4 860	4 031	30 682	39 851
贵州	1 054	1 382	1 663	5 881	9 980
陕西	5 190	10 766	14 909	25 403	56 268
甘肃	628	2 057	2 006	11 036	15 727
宁夏	886	4 439	4 208	6 179	15 712
青海	0	1 787	1 443	1 873	5 103

注:陕西省不含铜川—西安路段,河北省不含京津塘过境路段,江苏省为联网路段;湖南省不含长沙—张家界路段。

(2) 货物周转量 17 451.81 亿吨公里, 同比增长 29.10%。其中各省(区、市)高速公路货物周转量见表 2.8。

2010 年各省(区、市)高速公路货物周转量(亿吨公里)

表 2.8

省(区、市)	货物周转量	省(区、市)	货物周转量
北京	301.19	河南	1 078.31
天津	352.86	湖北	610.95
河北	1 809.84	湖南	627.28
山西	523.30	广东	1 111.70
内蒙古	822.34	广西	386.02
辽宁	873.59	海南	102.79
吉林	201.27	重庆	131.07
黑龙江	204.08	四川	411.49
上海	180.56	贵州	157.57
江苏	1 071.67	云南	333.64

2010中国高速公路运输量统计调查分析报告

2010 Zhongguo Gaosu Gonglu Yunshuliang Tongji Diaocha Fenxi Baogao

续上表

省(区、市)	货物周转量	省(区、市)	货物周转量
浙江	1 022.70	陕西	985.17
安徽	715.68	甘肃	323.17
江西	797.23	宁夏	119.70
福建	371.62	青海	43.65
山东	1 725.10	新疆	56.27

(3) 货运密度 2 354.76 万吨公里/公里, 同比上升 13.32%。

(4) 货物平均运程 207.80 公里, 同比增加 0.93%。

(5) 省(区、市)内货物平均运程 88.30 公里, 同比下降 0.84%。

(6) 跨省(区、市)货物平均运程 480.85 公里, 同比增加 1.87%。

(7) 货车平均速度 59.44 公里/小时, 同比下降 0.20%。

2010 年各型货车平均速度见表 2.9。与 2009 年相比, 3 轴和 4 轴单车以及半挂列车平均速度略有下降, 2 轴单车平均速度均略有上升。

2010 年各型货车平均速度

表 2.9

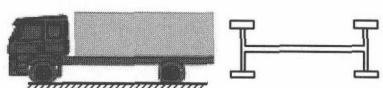
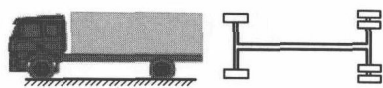
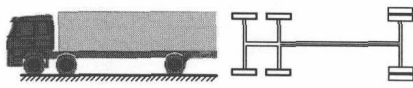
车 型	轴 型	平均速度(公里/小时)	样本数(万辆)
单车	2 轴 4 胎	68.66	5 519
单车	2 轴 6 胎	61.97	15 285
单车	3 轴和 4 轴	57.03	7 617
半挂列车	3~6 轴	56.05	20 967

(8) 高速公路路网货运分析如下:

① 货车轴型构成如表 2.10 所示。

2010 年高速公路货车主要轴型

表 2.10

轴 型	车数比重(%)	行驶量比重(%)	周转量比重(%)
2 轴 4 胎 	11.43	6.84	0.78
2 轴 6 胎 	31.00	22.62	5.83
3 轴、4 轴 单车 	5.35	5.74	3.52
	2.96	2.32	1.39
	7.45	7.48	7.53