

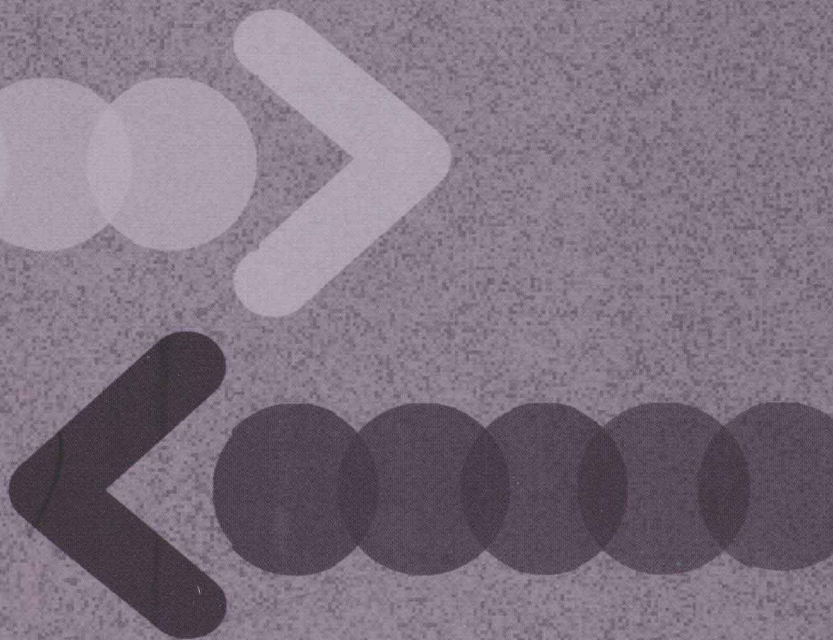
现代物流学术前沿丛书·第一辑

区域综合交通运输一体化

——运作机制与效率

李·毕理克巴图尔 著

ation of Regional Comprehensive Transportation: Operati... and Efficiency



经济管理出版社

ECONOMY & MANAGEMENT PUBLISHING HOUSE

现代物流学术前沿丛书·第一辑

区域综合交通运输一体化

——运作机制与效率

李·毕理克巴图尔 著

图书在版编目 (CIP) 数据

区域综合交通运输一体化: 运作机制与效率/李·毕
理克巴图尔著. —北京: 经济管理出版社, 2012. 1

ISBN 978 - 7 - 5096 - 1751 - 9

I. ①区… II. ①李… III. ①交通运输——一体化—
研究 IV. ①U

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2011)第 269866 号

出版发行: **经济管理出版社**

北京市海淀区北蜂窝 8 号中雅大厦 11 层

电话: (010) 51915602 邮编: 100038

印刷: 北京银祥印刷厂

经销: 新华书店

组稿编辑: 王光艳

责任编辑: 王光艳 叶蓝天

责任印制: 杨国强

责任校对: 蒋方

720mm × 1000mm/16

12.5 印张 157 千字

2012 年 3 月第 1 版

2012 年 3 月第 1 次印刷

定价: 38.00 元

书号: ISBN 978 - 7 - 5096 - 1751 - 9

· 版权所有 翻印必究 ·

凡购本社图书, 如有印装错误, 由本社读者服务部
负责调换。联系地址: 北京阜外月坛北小街 2 号

电话: (010) 68022974

邮编: 100836

前 言

区域综合交通运输是在一定区域内由铁路、公路、水运、航空和管道等各种运输方式构成、相互协调及合理利用、共同完成旅客和货物运输的系统。在目前国内外研究文献所涉及的概念里，区域综合交通运输一体化是指依托现有各种运输资源进行合理配置，使区域综合交通运输运行效率达到最优的行为。区域综合交通运输一体化运作机制不但受到运输基础设施等硬件因素的影响，还受票价机制、清算机制等软件因素的影响。因此，对区域综合交通运输运作的研究必须因地、因时制宜，并结合经济、制度等因素，以运作效率为标准进行选择，以实现区域综合交通运输的高效一体化为最终目标。

如何在社会主义市场经济条件下，实现有效整合和配置交通运输资源，发挥政府宏观调控的作用，确保社会和经济各层面的运输需求都得到充分满足，实现各种运输方式有序竞争、优势互补、协调发展，提高综合交通运输的效率和竞争力，是当前中国国民经济和社会发展中需要研究和解决的重大问题，同时具有重大的理论价值和实践意义。

本书在对国内外综合交通运输理论与实践进行认真梳理与分析的基础上，运用综合交通运输理论，从如何加强综合交通运输的硬连接和软连接方面，对区域综合交通运输运作模式进行了深



入研究，建立了区域综合交通运输一体化的评价指标体系，并结合内蒙古自治区的具体情况，对内蒙古自治区综合交通运输一体化的运作模式与效率进行了实证分析与评价，最后提出了如何提高区域综合交通运输一体化效率的途径及政策建议。

本书的主要创新点有：

(1) 研究视角的创新。本书对区域综合交通运输一体化的运作机制从硬连接和软连接两方面进行了深入分析，从区域综合交通运输一体化研究的内容分析入手，比较不同研究内容所使用的方法，从而为理解综合交通运输的概念逻辑提供帮助。

(2) 综合交通运输一体化机制研究的创新。本书依据理论分析结论和内蒙古自治区在发展综合交通运输过程中的实践经验，从战略、规划、硬连接、软连接四个方面提出了提高区域综合交通运输一体化效率的途径及政策建议。

(3) 区域综合交通运输评价体系的创新。本书采用综合评价方法对区域综合交通运输一体化效率进行评价，并结合内蒙古自治区区域的综合交通运输发展状况进行分析。

(4) 区域综合交通运输规划理念的创新。本书将战略与规划相结合，将逻辑思路理顺，在区域综合交通运输规划上进行创新，结合内蒙古自治区的实际情况为内蒙古自治区综合交通运输的发展提出了战略对策和战略方案。

作者

2011年12月

目 录

第 1 章 绪论	1
1.1 研究背景与问题的提出	1
1.2 研究目的和意义	4
1.3 基本概念	6
1.4 研究方法与技术路线	8
1.5 本书框架	9
第 2 章 相关文献和理论综述	11
2.1 国内外区域综合交通运输相关文献综述	11
2.1.1 国外区域综合交通运输相关文献综述	12
2.1.2 国内区域综合交通运输相关文献综述	17
2.2 交通区位理论综述	27
2.2.1 区位理论的相关研究	27
2.2.2 交通区位的概念	28
2.2.3 交通区位理论分析框架	30
2.3 交通规划理论综述	31
2.3.1 交通规划理论概述	31
2.3.2 交通规划理论的研究对象	32



2.3.3 交通规划理论的研究方法	35
2.4 理论评述与继续研究的空间	37
2.5 本章小结	42
第3章 区域综合交通运输的经济特征分析	43
3.1 区域综合交通运输概述	43
3.1.1 区域的界定	43
3.1.2 区域综合交通运输的界定	45
3.1.3 区域综合交通运输的内涵	49
3.2 区域综合交通运输的经济特征	51
3.2.1 资产专用性	51
3.2.2 规模经济性	53
3.2.3 范围经济性	54
3.2.4 网络经济性	55
3.3 本章小结	57
第4章 区域综合交通运输一体化的运作机制	58
4.1 区域综合交通运输一体化概述	59
4.1.1 区域综合交通运输一体化的内涵	59
4.1.2 区域综合交通运输中各种运输方式的特征	60
4.2 区域综合交通运输一体化的理论分析框架	64
4.2.1 区域综合交通运输节点的连接性	64
4.2.2 区域综合交通运输线路可达性	65
4.2.3 区域综合交通运输一体化的演变	66
4.3 区域综合交通运输节点的连接性分析	70
4.3.1 区域综合交通运输节点的硬连接分析	70
4.3.2 区域综合交通运输节点的软连接分析	74
4.4 区域综合交通运输的线路可达性分析	77

4.4.1	线路可达性的特征	77
4.4.2	区域综合交通运输的线路可达性分析模型	77
4.4.3	内蒙古自治区综合交通运输主要线路分析	79
4.5	区域综合交通运输发展设计与实施	83
4.5.1	区域综合交通运输的硬连接方案设计	84
4.5.2	区域综合交通运输的软连接方案设计	88
4.6	本章小结	94
第5章	区域综合交通运输一体化的效率评价	95
5.1	区域综合交通运输一体化指标体系建立的原则和方法	95
5.1.1	基本原则	96
5.1.2	主要方法	97
5.1.3	效率评价体系	101
5.2	区域综合交通运输一体化的效率评价体系	101
5.2.1	指标选取	101
5.2.2	评价指标说明	102
5.2.3	权重确定	105
5.2.4	评价方法	107
5.3	内蒙古自治区综合交通运输一体化的效率评价	108
5.3.1	确定相关指标的权重	109
5.3.2	计算综合交通运输综合评价值	110
5.3.3	内蒙古自治区综合交通运输发展水平的分析和 有关建议	114
5.4	本章小结	116
第6章	国外区域综合交通运输一体化的实证考察	118
6.1	美国芝加哥综合交通运输一体化的实证考察	118
6.1.1	美国交通运输发展概况	118



6.1.2	美国芝加哥地区的综合交通发展	120
6.1.3	美国区域综合交通运输一体化带来的启示	124
6.2	德国柏林综合交通运输一体化的实证考察	126
6.2.1	德国柏林中央车站概况	126
6.2.2	德国柏林中央车站对节点连接性的提升	129
6.2.3	德国区域综合交通运输一体化带来的启示	130
6.3	日本综合交通运输一体化的实证考察	133
6.3.1	日本综合交通运输一体化案例	134
6.3.2	日本区域综合交通运输一体化带来的启示	135
6.4	国外区域综合交通运输一体化发展带来的启示	135
6.4.1	国外综合运输枢纽特征	136
6.4.2	综合枢纽规划应考虑的问题	136
6.5	本章小结	138
第7章 内蒙古自治区综合交通运输一体化政策分析		139
7.1	内蒙古自治区综合交通运输发展现状及趋势	139
7.1.1	内蒙古自治区综合交通运输发展现状	140
7.1.2	内蒙古自治区综合交通运输发展存在的问题	142
7.2	内蒙古自治区经济和社会发展对综合交通运输一体化的需求分析	145
7.2.1	交通运输需求预测方法	145
7.2.2	内蒙古自治区交通运输需求预测	150
7.3	内蒙古自治区综合交通运输节点的连接性分析	154
7.3.1	内蒙古自治区综合交通运输的硬连接分析	154
7.3.2	内蒙古自治区综合交通运输的软连接分析	156
7.4	内蒙古自治区综合交通运输一体化分析——以公、铁运输一体化为例	158
7.4.1	公、铁运输一体化发展	158

7.4.2	影响公、铁运输结构合理配置的因素	162
7.4.3	公、铁运输一体化程度的评价指标	163
7.5	内蒙古自治区综合交通运输发展建议	166
7.5.1	关于综合交通运输总体框架的设想	166
7.5.2	内蒙古自治区综合交通运输发展的战略方案	167
7.5.3	内蒙古自治区综合交通运输发展的战略对策	170
7.6	本章小节	172
8	结论与展望	173
8.1	主要研究结论	173
8.2	主要创新之处	174
8.3	有待进一步研究的问题	176
	参考文献	177
	后记	188

第1章 绪论

交通运输是人类进步与社会发展的基础，是社会生产、流通、分配、消费各环节正常运转和协调发展的先决条件，对保障国民经济持续健康快速发展，人民生活改善和促进国防现代化建设具有十分重要的作用。实践证明，一个国家或地区的交通运输业发展，很大程度上反映了该国家或地区的文明水平，也决定了该国家或地区的经济、政治、社会和文化生活等各个方面的发展程度。在综合交通运输研究中，不但需要考虑传统工业化国家的历史经验，更重要的是需要考虑信息化条件下综合交通运输构建的深层次问题。

1.1 研究背景与问题的提出

区域综合交通运输是在一定区域内由各种运输方式构成、相互协调、合理利用、共同完成旅客和货物运输的系统。在目前国内外研究文献所涉及的概念里，区域综合交通运输运作是指依托现有各种运输资源进行合理配置，使区域综合交通运输运行效率达到最优的行为。如何实现在社会主义市场经济条件下，有效整



合和配置交通运输资源，发挥政府宏观调控的作用，确保社会和经济各层面的运输需求都得到充分满足，实现各种运输方式有序竞争、优势互补、协调发展，提高综合交通运输的效率和竞争力，是当前中国国民经济和社会发展中需要研究和解决的重大问题。

(1) 大部制改革为综合交通运输一体化提供契机。多年以来综合交通运输研究由于体制上的限制，使得客观上的许多综合交通运输研究只能在几种运输方式之间比选分析。2008年3月中国进行了行政管理体制改革，“大交通运输部”的构想正逐步实现，这在本质上契合了综合交通运输应当服务于交通运输资源在时间与空间范围配置的发展趋势。综合交通运输运作模式研究的重点之一，就是突破以往强调运输方式的综合交通运输研究范式的影响，而构建一个基于时空资源最优配置的综合交通运输运作模式的基本框架。

(2) 综合交通运输构建上不合理。跨省、跨市的交通运输干线的修建往往是在中央政府主导下完成，所动用的资金也以政府财政投入与银行贷款为主。自1998年实行扩大内需政策后，资金层面的压力并不突出，也因此遮蔽了资金使用在结构上的矛盾。跨省国道主干线与城际间的交通运输基础设施投入相对充足，而城市内部交通运输的投入则明显不足。在现有中央政府与地方政府（主要省一级的人民政府）之间财政安排的机制下，城市内与城市之间的基础设施建设安排往往由省一级与市一级人民政府协调解决。而这两级政府之间在财权与事权上却无法统一，省一级政府通常具有财权，而市一级政府具有事权。财权与事权的不对称带来综合交通运输构建上的不合理，以至于国道与之匹配的省道如同主动脉建设效果比较明显，而各条支线等毛细血管却很难与之相适应。在历经大规模的建设之后，优化中国交通运输的结构，实现不同运输方式之间的综合协调、统一发展，

就成为主要的政策目标。

(3) 制定综合交通一体化发展战略是区域综合交通运输发展的关键。交通建设要统筹规划,合理安排,扩大网络,优化结构,完善系统,推进改革,建立健全、通畅、安全、便捷的现代综合交通运输。区域综合交通运输的运作不但受到运输基础设施等硬件因素的影响,还受管理方式、管理体制、管理机制等软件因素的影响。综合交通一体化逐渐成为综合交通运输构建中的重点。制定和实施科学、正确的区域综合交通运输发展战略,是促进区域综合交通运输快速发展的关键,也是中国交通运输业未来一段历史时期内发展的基本纲领。

目前,中国各种运输方式的规模总量都已进入世界前列且仍在竞相加快发展,但另一方面,资源、环境以及城市交通拥堵的压力越来越大,因此推动综合交通运输快速发展是国家和区域发展的重要战略之一。综合交通运输是一国经济、社会和交通运输发展到一定阶段的必然产物。是防止不同运输方式间过度垄断和竞争,避免重复建设和不合理利用而导致运输资源的巨大浪费,是适应经济发展的基本趋势。综合交通运输是铁路、公路、水运、航空和管道等多种运输方式优势互补、协调发展、相互配套、紧密衔接形成的一体化运输系统。区域综合交通运输运作模式是指在特定的运输基础设施条件下,由社会条件、运输需求、运输方式等特性共同决定的,符合特定地区区域综合交通运输运作的方式与方法。因此,区域综合交通运输的相关研究必须因地、因时制宜,并结合经济、制度等因素,以运作效率为标准进行选择。由此建立起来的区域综合交通运输,才不会仅仅是多种运输方式的简单叠加。

区域综合交通运输发展战略不仅关系到区域综合交通运输发展全局,而且关系到国民经济和社会发展全局,因而它需要政府行为加以认定和推行,以增加其制定的科学性、权威性以及可执



行性。区域综合交通运输从宏观上理解，可以是不同运输方式之间的优化配置，也可以是在不同时空条件局限下的一体化。

本书提出的经济学问题就是：区域综合交通运输一体化的运作机制是什么以及区域综合交通运输效率如何评价？本书将沿着核心问题展开研究，运用交通区位理论和交通规划理论将问题剖析清楚。

1.2 研究目的和意义

如前所述，综合交通运输是区域经济、社会和交通运输发展到一定阶段的必然产物，是防止不同运输方式间过度垄断和竞争，避免重复建设和不合理利用导致运输资源的巨大浪费，是适应经济发展的基本趋势。本书抓住区域综合交通运输的网络性这一特征，试图研究区域综合交通的一体化运作机制，以促进区域一体化的实现。

(1) 有利于区域综合交通运输战略的制定。制定和实施科学、正确的区域综合交通运输发展战略，是促进区域综合交通运输快速发展的关键。区域综合交通运输发展战略关系着区域综合交通运输发展全局乃至国民经济和社会发展的全局，必须以政府行为加以认定和推行，以增加其制定的科学性、权威性和可执行性。由于交通运输基础设施的网络特性及运输协作的系统性，每一种运输方式的运行都会对其他运输方式形成波动影响。因此，区域综合交通运输的建立不是一个孤立的问题，在实施之前必须经过充分的调查论证和理论研究。从总体上看，运输化不同阶段对区域政府的政策制定和行政能力提出了不同要求。在运输化的较初级阶段，相对简单的系统状态只需要相对简单的政策体系和



行政管理体制。而在运输化的较高级阶段，运输系统所具有的综合性和复杂性使得政府必须在更高层次上制定综合交通运输政策，并设立综合性的运输主管机构。因此，研究区域综合交通运输一体化运作机制可以为区域综合交通运输战略制定提供理论支撑。

(2) 有利于区域经济的发展。社会经济在交通运输领域消耗的资源数量是极其巨大的，交通运输结构反过来会对一个区域的能源消耗结构、地区经济分工、国际化水平、城市功能区的布局以及城市群的形成，产生长远的决定性影响。作为最重要基础设施的交通运输关系着每一个地区、行业和社会群体。交通成本也是地区、城市与国家竞争能力的决定性因素之一。很多交通建设具有明显的路径依赖特性，一旦做出并施行了决策，其影响和过程就是不可逆的，如果形成了一种不好的结构体系，那么后期调整或修改体系的高昂代价往往令社会难以承受。目前经济和运输业发展的水平和状况，都已经到了必须从更高层次制定运输政策的阶段，即不仅考虑每种运输方式各自的系统效率，更要同时考虑综合交通运输、高效物流体系、城市化、全球化和可持续发展层面的问题。因此，本书的研究有利于促进区域经济发展。

(3) 有利于政府管理体制转变。在当前和未来一段历史时期中，我国的交通建设应当统筹规划、合理安排、扩大网络、优化结构、完善系统、推进改革，建立健全通畅、安全、便捷的现代综合交通运输。这就需要在社会主义市场经济条件下，发挥政府宏观调控的作用，有效整合和配置交通运输资源，实现各种运输方式有序竞争、优势互补、协调发展，提高综合交通运输的效率和竞争力，确保社会和经济各层面的运输需求都得到充分满足。实现上述目标，必然要求从更高层次上制定运输政策，有更高级别的综合管理部门发挥主导作用。运输业发展阶段性的转变已经提出尽快对政府管理体制进行相应调整、制定综合性运输政策与



规划、促进运输业协调健康发展的强烈需要，这对于全面贯彻科学发展观、提高国际竞争力和保障国家经济安全，都是尤为重要的。因此，区域综合交通运输一体化问题的研究，对于运输管理体制的改革具有重大理论价值。

1.3 基本概念

对本书中所涉及的基本概念做如下界定：

1.3.1 综合交通运输

综合交通运输尚无精确的定义，但已经形成一些基本的共识。综合交通运输系统，就是各种运输方式在社会化的运输范围内和统一的运输过程中，按其技术的经济特点组成分工协作、有机结合、连接贯通、布局合理的交通运输综合体。综合交通运输是指灵活运用不同运输形式，具有交通运输特性，综合组织成为能满足运输需求、节省能源和保护环境的可持续的运输系统，是运输生产和建设的一种形式。

1.3.2 一体化

一体化是指，由若干国家（或地区）打破国界（或行政区划）进行国家（或地区）间紧密联系和合作，并逐渐建立国际（或跨地区）组织机构及其运转机制的过程。它具有如下四个特点：①地域相近性。也就是说一体化一般都在地理上相互毗邻、接近、有密切地缘政治、地缘经济联系的国家或地区进行。②集团化效应。一个区域中的若干国家或地区一旦实行一体化，作为一个整体，它的作用和功能与以前有着显著不同。一般来说，一

体化程度越高，集团化效应也越强。③个体独立性和整体协调性相统一。实行一体化的地区内，各国家或区域是相对独立的个体，有其自身的发展目标和方向，同时彼此之间必须有统一的发展目标和对一体化的共同认识。任何一个成员不支持、不配合或是个体发展目标与整体的目标不一致，都很难在真正意义上实现区域一体化。④存在显著的机构变革。随着一体化的深入，必然形成在各国间或区域之上的“共同机构或组织”，以保证各项政策、方针的制定和执行。它是一体化过程的结果，又是保证一体化在更高层次上不断发展、完善的重要手段。

1.3.3 区域综合交通运输一体化

区域综合交通运输一体化指的是地区为了适应其经济地理要求，打破行政区划，进行地区间紧密联系和合作，并逐渐建立跨地区组织机构及其运转机制，在规划、建设、管理及运营上实现区域交通有效衔接，并联合制定有关政策、法规，实现政策一体化。现代化交通由五种运输方式组成，它们各自适应于一定的条件，任何片面强调某一种运输方式的作用都是错误的。所以，就运输方式而言，区域综合交通运输一体化还应该包括促进各种运输方式之间分工协作、优势互补，采用现代先进技术在物理上和逻辑上实现交通资源的“整合”、“集成”以及运输的“无缝”、“连续”的过程，考虑诸多运输方式的协调和均衡发展。就运输组织来说，区域交通运输一体化既包括各种运输方式的“一体化”，如多式联运等，还包括运输行业的集约化、规模化，如打破行政区域界限的道路运输一体化。

综合起来，区域综合交通运输一体化的概念主要包括以下几方面内容：①区域内各行政区域的多重性、平等性和包容性，淡化了行政区域的概念，形成一个统一的整体，促进区域内的协调统一，加强区域内的开放联系。②各组成运输方式的基础设