

中国旅客运输发展战果研究

中国交通运输协会 编

人民交通出版社

中国旅客运输发展战略研究

中国交通运输协会 编

人民交通出版社

内 容 提 要

本书在介绍我国旅客运输发展现状和存在问题的基础上,全面系统地分析了旅客运输未来环境因素和发展趋势;以提高和改善旅客运输能力和服务质量为目标,提出了适合中国国情的旅客运输发展战略目标、建设规模和建设重点,以及实现这一发展战略目标的有关政策、措施建议。

本书是原国家科委下达的指导性软科学研究计划项目的研究成果。

图书在版编目(CIP)数据

中国旅客运输发展战略研究/中国交通运输协会编. —
北京:人民交通出版社,1999.5

ISBN 7-114-03327-3

I. 中… II. 中… III. 旅客运输-交通运输业-经济发展
-研究-中国 IV. F512.3

中国版本图书馆 CIP 数据核字(1999)第 11465 号

中国旅客运输发展战略研究

中国交通运输协会 编

版式设计:周 园 版式设计:王秋红 责任印制:孙树田

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

北京牛山世兴印刷厂印刷

开本:787×1092 $\frac{1}{16}$ 印张:25.75 字数:643 千

1999 年 8 月 第 1 版

1999 年 8 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数:0001—2000 册 定价:50.00 元

ISBN 7-114-03327-3

U·02379

中国旅客运输发展战畧研究

李洪涛

《中国旅客运输发展战略研究》

编委会

名誉主任：郭洪涛

主任委员：钱永昌

副主任委员：傅志寰 洪善祥 李 钊

李端绅 石定环

委 员：(按姓氏笔画为序)

王德荣 卢希龄 李 军 刘江波 陈锁祥

周翊民 俞国栋 郭 浩 童安炎 雷 汀

主 编：王德荣

副 主 编：萧 哲

编辑组组长：谢文炳

编辑组成员：(按姓氏笔画为序)

王明仪 石宝林 刘万明 刘秉镰 陈自业

陈其华 何 真 何邦模 苏 平 赵鸣九

徐 鹏 曾会欣

前 言

建国以来,我国的旅客运输有了很大发展,但总体水平仍远不能适应国民经济和社会发展的需要。

未来 25 年,是我国建立社会主义现代化强国,实现中华民族伟大复兴的重要时期。随着经济全球化进程的加快,新技术革命的兴起,我国国民经济对外开放的继续扩大,经济体制改革的深入进行,国民经济持续快速稳定的发展,人民生活水平将由目前的温饱型,经过小康阶段,向中等发达国家水平过渡。我国的经济和社会发展将发生重大变化,对交通运输,包括旅客运输和货物运输,必将产生新的需求,包括旅客运输在内的我国交通运输系统,如何由目前的尚不适应、经过逐步改善达到基本适应,最终建立起适应国民经济和社会发展需要的综合运输体系,将是一项急待解决的、繁重的任务。因此,研究目前到 2020 年我国旅客运输发展战略问题,有着重要的意义。

基于上述认识,《中国旅客运输发展战略研究》课题赢得了各有关部门的重视和支持。课题由原国家科委立项,按指导性软科学研究计划项目下达,在国家科委、国家计委领导下,铁道、交通、民航等部门参加,共同组成课题领导小组,委托中国交通运输协会牵头,组织各部门的有关单位成立了五个研究组,一百余位专家学者参加了调查研究工作。从 1995 年下半年开始工作,经过两年半的时间,多次召开课题分析、协调和研讨会,并在中国交通运输协会第四届理事会上广泛征求意见,六易其稿,最后于 1997 年底完成这份成果报告。报告分为六个部分,包括报告摘要、综合报告及附件、四个专题报告及附件以及附录资料等。

本次课题研究在借鉴国内外研究和实践的基础上,重点分析了我国旅客运输的现状、主要问题和造成我国旅客运输严重不适应需要的原因;分析了我国旅客运输系统面临的社会经济环境和未来客运需求的变化特点;采取客运总量和周转量直接预测,按运输方式分别预测和分析比较并经专家判断的技术路线,运用多种预测方法,预测了 2000 年、2010 年两个目标年度和 2020 年展望年度的客运量和旅客周转量,分析和预测了我国六条主要客运通道典型路段的客运量分布,对我国未来 25 年的客运结构变化趋势进行了预测;研究中提出了我国旅客运输发展战略目标设计的 4 个方案,通过对 4 种运输方式的投资规模和资金来源的可行性分析,选择了三个目标、分三阶段实施的战略目标:即 2000 年达到有所改善或较大改善,2010 年达到基本适应,2020 年达到或提前达到适应;按照所选择的战略目标,对预测年度内组成我国旅客运输系统的 5 个子系统及其涵盖的 4 种运输方式的建设布局、主要运输通道、运输工具和服务设施等进行了定量分析;为实现上述战略目标,提出了 8 项政策措施和建议。铁路、公路、水运、民航研究组提出了各自的旅客运输发展战略研究报告,并拟定出操作性较强的战略措施。由于城市客运相对独立,需要单独立题研究,因而未纳入本次研究范围。

旅客运输问题是一个涉及面广泛而庞大的课题。在我国也是首次对旅客运输发展战略进

行跨部门、跨运输方式的综合研究。它不仅涉及面广、组织工作量大、时间跨度大,而且也缺乏经验,这个报告只能是全面研究旅客运输问题的一个开端,不妥之处在所难免,恳请读者给予批评指正。

编 者

1999年元月

目 次

中国旅客运输发展战略研究(摘要).....	(1)
中国旅客运输发展战略研究总报告.....	(9)
附件一:中国社会经济发展趋势和旅客运输需求预测研究	(85)
附件二:中国旅客运输系统需求规模分析	(129)
专题报告	(145)
一、我国铁路旅客运输的发展战略	(145)
附件一:国外铁路旅客运输的发展趋势及对我国铁路客运的启示	(183)
附件二:铁路旅客运输需求预测	(195)
附件三:居民旅行支付能力分析 with 预测.....	(211)
附件四:铁路旅客运输的发展对策	(235)
二、中国公路旅客运输发展战略的研究.....	(245)
附件:我国小轿车发展前景分析与预测.....	(301)
三、中国水路旅客运输发展战略研究	(319)
四、中国民航旅客运输发展战略研究	(367)
附录资料	
1. 关于“我国铁路旅客运输的发展战略”使用意见	(393)
2. 交通部公路管理司证明书.....	(394)
3. 《中国水路旅客运输发展战略研究》用户意见	(395)
4. 关于《中国民航旅客运输发展战略研究》课题应用情况的函.....	(397)
5. 国家科委对《中国旅客运输发展战略研究》课题的评审意见.....	(398)
6. 《中国旅客运输发展战略研究》课题组名单.....	(399)

中国旅客运输发展战略研究(摘要)

未来 25 年是我国建立社会主义现代化强国,实现中华民族伟大复兴的重要时期。当前,交通产业仍是制约国民经济和社会发展的“瓶颈”,旅客运输更是各界人士关注的焦点。因此,研究 1996~2020 年我国旅客运输发展战略问题具有现实与长远双重意义。

一、我国旅客运输系统面临的社会经济环境

1. 未来 25 年,我国经济将继续保持持续、快速、健康增长,进入一个逐步工业化的高速发展阶段,并向中等发达水平迈进。我国客运需求必将与经济高速增长趋势同步,处于快速增长阶段,保持旺盛的客运需求。

2. 我国的经济战略布局和产业结构将有所变化。交通运输作为长期滞后发展的“瓶颈”产业,必将在未来产业结构调整中得到较快发展,其运输量在从“制约”到“诱发”的转变中将会有较大幅度的增长。

3. 在社会主义市场经济体制逐步建立与完善的过程中,随着现代企业制度的建立,政府职能的转变,各经济主体之间关系的重新调整,各种生产要素(资本、劳动力、技术、信息等)的优化和重组,将不仅给我国经济增加新的活力,使人们的工作方式和生活方式产生诸多变化,也将为客运业的发展提供新契机。

4. 随着我国居民收入水平逐步提高,消费结构和观念变化,城乡居民人均交通费占生活费的比重将大幅度增加,对客运也会提出更高的要求。

5. 未来 25 年,我国人口数量进一步增加,人口结构有所改变,必然引起人口流动趋势的新变化:老龄人口的增加、“双休日”的实施已经和还将继续引发“旅游热”;劳动力人口增加,特别是剩余劳动力增加,将导致劳动力向高收入地区流动,农村人口向城镇流动,经济落后地区人口向发达地区流动,各经济中心之间劳动力互移等,人口流量将会有较大幅度增加。

6. 随着我国对外开放格局的进一步形成和完善,中国经济日益与世界经济融为一体。我国现实和潜在的巨大市场、充满活力的经济发展以及对外开放方针的贯彻执行,为我国积极参与国际分工和交换,密切与国际经济互接互补关系提供了日益坚实的基础和可靠保障,也必然促进国际间和国内区域间人员交往的增多。这是未来客运需求旺盛的重要因素之一。

7. 从我国居民生活水平仍较低、人均耕地少、煤多油少等国情出发,以及从环保角度考虑,今后我国旅客运输仍会以发展能耗低、占地少、成本低、效率高、容量大、污染少的公共旅客运输系统为主。

8. 运输业的发展离不开科技进步。新运输方式的出现,运输技术装备的改善和运输结构的演变,科学技术起着决定性的推动作用。从我国科技进步对经济增长的贡献率稳步增长的情况看,科技进步无疑将对客运业的发展产生越来越大的影响。

上述社会经济环境条件,都是促进客运量上升、质量需求提高并向多元化需求发展的重要因素。当然,随着地区间差距的缩小,人员就地从业比例会有所增加;通信业的发展和现代化进

程加快,有可能减少不必要的出行。这证明使客运量减少的因素也是存在的,必须统筹考虑。

二、未来我国旅客运输需求变化特点

1. 经济持续、快速、健康发展,将促使客运需求总量快速增长。我国客运量的增长速度将会继续高于货运,人均出行次数将大幅度增加。

2. 客运主通道上(即地区间繁忙运输方向或运输走廊)的运量保持大幅度增长。如京广、津沪杭、京沈、哈大、陇海、浙赣六大铁路干线只占全路营业里程的 15.4%,却承担全路 45%的客运量和 56%的旅客周转量。

3. 随着我国经济发展、人民生活水平提高及人口和消费结构的变化,客流构成中出行目的发生了明显变化。自费旅游、求职、探亲及私人经营活动等旅客比重不断增加(约占近 70%)。

4. 旅游业迅速发展,不仅使客运量迅速增长,而且对旅行质量也提出全新要求。

5. 随着人民生活水平由温饱向小康和富裕的转变,旅客对旅行质量(包括安全、省时、舒适、方便等)提出越来越高的要求,希望能提供多层次、多元化的服务和功能。

6. 随着国内外、地区间交往增多,人们的生活空间逐步扩大,旅行距离呈现增加趋势。

三、我国旅客运输需求预测

1. 客运总量预测结论

在综合分析和考虑上述环境因素和需求变化特点的基础上,本次研究采取对旅客运输总量和周转量进行直接预测和按运输方式分别预测,并经过专家评判,得出最终推荐值的技术路线,各年度预测推荐值列于表 1。

表 1 各年度旅客运输总量推荐值

年 份	1995	2000	2010	2020
客运量(亿人)	117.3	162~170	322	530
客运量年均增长率(%)		6.67~7.70	6.60	5.11
旅客周转量(亿人公里)	9135.3	12900~14100	27100	44500
旅客周转量年均增长率(%)		7.15~9.07	6.75	5.08
平均运距(公里)	78	80~83	84	84
人均出行次数(次)	9.68	13.3	22.9	34.5

考虑到我国运输能力和运输服务供给从质量和数量上在短时期内都不可能完全满足人们的出行需要,预计一部分运输需求将受客观条件的抑制,这种情况可能延续到下世纪初。因此,对 2000 年的客运需求,预测中提出低限和高限两组数据。低限从现实和可能角度考虑的较多,而高限基本上能反映当时的社会需求。

2. 我国主要客运通道的客运需求分析

根据现有已形成的运输繁忙方向和今后区域的社会和国民经济发展需求以及未来运网的发展,确定了以下 6 条主要客运通道。

(1) 进出关通道:连接东北与京津冀地区。

(2) 南北沿海通道(京沪沿线):连接京津冀地区和长江三角洲地区。

(3) 南北中部通道(京广沿线):连接京津冀地区与珠江三角洲地区,并经由以郑州为中心

的中原地区、以武汉为中心的江汉平原地区等经济发达地区。

(4)中部东西通道(陇海沿线):连接华北、华东与西北广大地区。

(5)西南地区东北通道:连接华北、长江三角洲地区与西南地区。

(6)西南地区东南通道:连接珠江三角洲地区与西南地区。

六条主要客运通道确定的断面客流量预测结果见表 2。

表 2 各通道标准区段断面客运量预测值(万人/年)

通道名称	1994	2000	2010	2020
进出关	5071.83	7915.15	14857.82	25379.30
南北沿海	6967.61	10934.44	20525.45	35060.43
南北中部	5002.88	7592.56	14252.28	24344.95
中部东西	3049.93	4577.12	8196.92	13351.92
西南(东北向)	3338.86	5495.61	9125.46	14864.41
西南(东南向)	2080.78	3140.24	5623.69	9160.40

四、各种运输方式在客运量构成中的发展变化趋势

1. 引起客运量构成比例(即各种运输方式的客运市场占有率)变化的因素

外在因素包括:人民生活水平、消费结构、工作和生活方式、旅客运输需求。内在因素包括:不同客运方式的技术进步、新型运输工具的使用。在未来几十年内,我国高速公路和高等级公路的发展,既有铁路提速,改善运输服务,建设高速铁路,民航的迅速发展和高速客船的使用等,都将使各种运输方式在客运量构成中的比例继续发生重大变化。研究这种变化趋势,确定各种运输方式在旅客运输系统中的地位和作用,对用较少投资和社会支出逐步实现我国客运系统的现代化并满足客运需求有着重要作用。

2. 对各种运输方式在客运量构成中发展趋势的定量分析预测

在研究中建立了客运方式选择模型,对不同收入水平的旅客在不同距离和运输方式条件下,综合考虑运价、旅行速度、方便性、舒适性、可得性等随机因素,计算出对不同运输方式的选择概率。分析这些计算结果表明,随着人们收入水平的提高,人们更偏重选择舒适、快捷的运输方式。但在公费出行仍占一定比例条件下,选择高运价方式的概率可能比实际支付能力略有提高。另外,新的运输工具的出现也会影响人们的选择行为:高速公路将会进一步延长公路的经济运距,高速铁路的运营将会使铁路产生更大吸引力。

在对各种运输方式、运量发展趋势预测分析的基础上,提出了各种运输方式在客运总量构成中可能占有的份额,见表 3。

从表 3 看出,在运量中,公路运输所占比例继续增长,从 1994 年的 87.29% 增加到 2000 年的 89.4%,到 2020 年市场份额在 90.6% 左右;而铁路的市场占有率则缓慢下降,2000 年为 8.3%,2020 年为 8.1%。水运和民航的变化幅度则比较明显:水运将由 1994 年的 2.39% 下降到 2000 年的 1.6% 和 2020 年的 0.5%;在旅客周转量中,铁路将逐步下降,但仍占有 30% 以上的市场份额;公路基本稳定在 50% 左右;水运和民航所占比重较小,前者逐步下降,但后者迅速增加。

综上所述,预计在未来 25 年内,中国的客运方式仍以公共交通为主,中、长途客运将以铁路和航空为主。随着人民收入的增加,航空网扩大,民航在长途运输中的比重将会不断增加。铁

路将是中途客运的主力。高速铁路建成后,将会吸引更多的旅客。公路将是短途客运的主力。随着高速公路的增加和网络的形成,将吸引部分的中程旅客。陆岛间、海湾内、河口、湖泊和水网地区,客船特别是高速客船将发挥重要作用。在偏远地区,将由民航和公路承担客运任务。

表 3 各种运输方式占有客运量份额表

项 目		铁 路	公 路	水 运	航 空
年 份					
2000	客 运 量	8.3	89.40	1.60	0.60
	旅客周转量	39.10	50.00	1.30	9.60
2010	客 运 量	8.20	90.10	0.90	0.80
	旅客周转量	36.70	49.40	0.70	13.30
2020	客 运 量	8.10	90.60	0.50	0.81
	旅客周转量	35.20	50.30	0.40	14.10

五、旅客运输战略目标的选择

1. 可供选择的目标

对我国旅客运输系统的发展而言,有以下四个可选目标:适应、基本适应、有所改善、继续不适应。这些目标在不同历史时期具有不同的内涵,即其含义是与当时的运输需求相对应的。不同时期对数量和质量都有不同的要求水平。例如,2000年达到适应目标,与2010年达到适应目标两者无论在数量还是质量方面的含义都不相同。

2. 影响目标选择的主要因素

旅客运输系统从不适应或基本适应这一转变过程,需要大量生产要素投入才能实现。因而选择战略目标受到诸多因素的约束。首先是建设资金的约束,其次是时间的约束,第三是受交通工业整体发展和技术水平的约束。此外,选择旅客运输发展战略目标,还必须符合国家宏观经济政策,与国家经济和社会发展的总体发展战略保持同步。

上述各种因素并非完全独立,它们在一定程度上相互影响和制约,在选择战略目标时,应综合加以考虑。

3. 目标的定性选择

对影响目标选择诸因素进行综合分析后,舍去继续不适应的目标,选择其余3个目标分为3个阶段实施,即:2000年达到有所改善或有较大改善,2010年达到基本适应,2020年达到或提前达到适应。

可以设想,2020年我国旅客运输系统将进入与国民经济和社会发展相适应的新时期,届时,将在全国范围内形成一个能力适应需要、方便、快捷、服务质量良好、能满足居民各种旅行活动要求的旅客运输系统。这个系统涵盖铁路、公路、水运、民航四种运输方式,至少应由五个子系统组成:

- 由高速铁路、高速公路和民用航空组成的连接各大中城市的全国高速客运系统;
- 由铁路、高等级公路和民用航空组成的连接各城市的畅通的旅客运输系统;
- 以公路运输为主的连接广大城乡和以公路、民航为主连接偏远地区的客运系统;
- 以高速船舶运输为主,在海湾、陆岛间、大湖泊内以及水网发达地区,形成水上快速客

运系统；

——设施完善、功能齐全的现代化管理、服务系统(包括港站候车设施,中转换乘设施,调度指挥系统,售票及信息服务系统等)。

4. 对选择目标的定量分析

为使目标选择更具科学性、可行性和时效性,在定性分析的基础上,相应进行了定量分析。鉴于大多数影响因素都与资金有关,使投资成为决定性因素。通过建立相应的数学模型和统计模型,并测算各个时期各种运输方式资金供给的可能规模,见表4。

表4 不同年度各种运输方式所需投资及可能规模

运输方式	2000年		2010年		2020年		总计	
	所需投资	可能规模	所需投资	可能规模	所需投资	可能规模	所需投资	可能规模
铁路	4400	3100	11200	12000	13000	22100	28600	37200
公路	5100	3300	14000	12800	17540	23600	36640	39700
民航	2750	1570	9310	6000	10490	11000	22550	18570
水运	750	520	2000	2000	2300	3700	5050	6220
总计	13000	8490	36510	32800	43330	60400	92840	101600

六、我国旅客运输系统的建设布局和规模

1. 2000年(按达到有所改善的目标考虑)

铁路通车里程达到6.8万公里,双线率达34%,电气化率达27%;力争建成京沈客运专线秦沈段,京沪高速铁路建设起步,并相应新建和改建一批客运站。公路通车里程达到125万公里,其中高速公路0.8万公里,一、二级汽车专用公路2万公里;全国建成等级汽车客运站2.1万个,面向社会服务的公用型客运站达到80%左右。全国航班机场约达160个左右。

铁路机车保有量要达到2万台左右,客车保有量约达到4万辆,新型客车(25型)比重力争达到50%,开行旅客列车对数增加到1250对左右。公路运输部门营运客车约16万辆,高档次客车的比重达到30%以上。民航运输飞机达到730架左右。全国民用运输船舶约达30万艘,其中交通部门约8.2万艘,提供约60万客位。同时,计算机售票和查询等新技术在主要线路和站点得到应用。

2. 2010年(按达到基本适应的目标考虑)

全国铁路通车里程达9万公里,双线率达36%,电气化率达30%,建成京沪和京广客运专线;公路通车里程约达135万公里,其中高速、汽车专用等高等级公路约达8万公里;全国航班运输机场达到180个左右。

铁路机车保有量可能达3万台,具有较高性能的各种铁路客车约7.3万辆。公路运输部门营运客车约37万辆,高档次客车的比重达到90%以上。民航运输机队总规模约达1600架,基本形成结构较为合理的运输机队。水上短距离的旅游船将得到极大发展,满足人们旅行和旅游的需要。

全国相应建立起布局合理、候车方便的换乘站点以及计算机售票系统、查询服务系统和计算机管理系统。

3. 2020年(按达到适应的目标考虑)

铁路通车里程达到11万公里以上,其中双线率达到40%左右,目前全国铁路近300个干

线区段约 3.7 万公里的铁路线路全部实现双线运行；电气化率约达 34%；京广、京沈和陇海铁路徐州——西安段客运专线向高速铁路的过渡已经完成，并与京沪高速铁路共同构成我国铁路旅客快速运输网络系统的主体框架。全国公路通车里程达到 150 万公里，其中高速公路、汽车专用公路等高等级公路约达 15 万公里，建成以国道主干线公路为骨干，公路主枢纽及其它公路客运站场为依托，联接全国 50 万人口以上城市，具有多种服务形式的城市间快速公路客运系统。全国航班运输机场达到 300 个左右，形成机场设施完善、国际机场和国内干支线机场结合的、布局合理的现代化航空运输网络。全国水运主通道系统更加完善。

铁路机车保有量约 4 万台，牵引动力实现电气化、内燃化；客车保有量可达到 12 万辆。公路运输部门营运客车约 75 万辆，全部采用高档次豪华型客车。民航运输机队总规模约 2900 架，形成远、中、短程和大、中、小型飞机合理配置的运输机队。水上客运船舶将继续向快速化和豪华型方向发展，满足人们对水上运输的需求。

城市化地带，如环渤海湾地区、山东半岛、长江三角洲和珠江三角洲地区应建成以大城市为中心，联系城乡及卫星城的，轨道运输、高速铁路、高速公路相配合的区域性地面快速客运系统。

各种运输方式之间有良好的衔接，最大限度地满足旅客在短时间内完成中转换乘过程；站（港）、车（飞机、船）采用先进的引导设备，方便旅客乘降；全国 50 万人口以上城市的铁路车站、公路主枢纽、港口、机场，实现旅客电话自动查询和计算机联网售票。

七、实现战略目标的政策措施建议

1. 解决认识问题

继续宣传和加深对交通必须先行的战略地位的认识。特别要对客运问题的紧迫性加强认识，把解决旅客运输问题作为实现我国经济和社会发展“九五”计划和 2010 年宏伟战略目标的基础之一，加以重视和解决。此外，还要看到，交通产业既是国民经济的基础产业，又是一个服务行业。特别是旅客运输，既有经营性质，更具有较强的公益服务性质。从其公益性出发，旅客运输的基础性设施应以国家为主投入，社会资金、企业自筹等为辅；考虑其经营性，应能使其在社会主义市场经济条件，按照价值规律实现价格调节，实现保本有利，并有能力对经营性设施进行更新改造，以利扩大再生产。

2. 解决资金问题

要多渠道、多方式筹措资金。从表 4 的定量分析中可以看出，3 个目标年度中按现有政策渠道和投资力度所测算的可筹集资金数量，与 3 个目标年度所需要资金数量之间，还有一定差距。这就需要在继续坚持已有的、行之有效的政策和筹资渠道的同时，研究开辟新的集资政策和渠道。

在中国经济社会“九五”计划和 2010 年远景目标纲要中提出，今后基本建设项目实行“……基础性项目主要由政府集中必要的资金进行建设，并引导社会资金、企业资金和外资参与投资。公益性项目主要由各级政府用财政资金安排建设”的原则。交通项目是基础性项目，又是公益性项目，旅客运输更应以公益性为主，根据“八五”的经验并按上述原则，今后应实行：

(1) 国家加大对交通建设，特别是交通基础设施的投入力度，包括优先给交通事业提供优惠贷款；

(2) 继续实行已有集资政策，征好、管好、用好各项基金；

(3)扩大利用外资范围,除继续利用国外政府贷款、国际金融组织贷款外,要制定交通运输领域对外开放的具体政策措施,放松有关管制,改善投资环境,允许和吸引外商以合资、项目融资、租赁、BOT等多种形式将资金直接投入到交通基础设施建设和运输领域。还要积极创造条件,使我国交通企业股票、债券到境外上市,直接吸收利用外资;

(4)继续实行“统筹规划,条块结合,分层负责,联合建设”的方针,还要贯彻“联合投资、有偿使用、投资分利、照章纳税”的有关规定,继续调动中央、地方、部门、企业合资建设交通基础设施的积极性;

(5)发行债券股票,实行社会筹资。

3. 要结合经济体制转换,从建立我国综合旅客运输体系出发,加强宏观协调和统筹规划力度。

着重于各种客运方式间的合理分工、综合协调;主通道建设的统筹规划协调;系统内线路布局与站点布局的协调;中心城市和枢纽地区的客运站点应形成各种客运方式的综合部,应强调多功能性和综合性,建成综合性的客运枢纽,以及信息服务系统间的衔接和协调等。

4. 积极推进技术进步,加快现代化建设步伐,提高旅客运输系统整体水平

着重采取以下措施:加大对客运科技投入;建立有利于科技进步的管理体制和运行机制;坚持自主研究、开发和引进相结合的原则。促进旅客运输技术进步要以提高速度为龙头(包括建设高速铁路、高速公路,修建铁路客运专线,发展高速船舶等),用以带动科研、基础设施建设、运营管理、装备工业、人才培养等各方面的进步。

5. 要深化旅客运输价格体制改革

通过改革,逐步改变客运价格水平低、集中管理较多、价格形式单一、比价关系不尽合理的局面,建立能够根据市场供求关系和提供服务质量的优劣自行调节运价、合理使用运输能力、提高客运企业效率的价格体系,使客运企业能在经营中增强自我积累、自我发展的能力。

此外,还要重视信息管理系统建设,逐步实现经营管理和客运服务手段的现代化,提高整体服务水平,并通过不同方式,培养一支适应客运现代化需要的高水平的职工队伍。

中国旅客运输发展战略研究总报告