



全国交通运输行业干部培训系列教材

Zonghe Jiaotong Yunshu Tixi Gailun  
**综合交通运输体系概论**

毕艳红 王战权 主 编



人民交通出版社股份有限公司  
China Communications Press Co., Ltd.



全国交通运输行业干部培训系列教材

Zonghe Jiaotong Yunshu Tixi Gailun  
**综合交通运输体系概论**

毕艳红 王战权 主编



人民交通出版社股份有限公司  
China Communications Press Co., Ltd.

## 内 容 提 要

本书为全国交通运输行业干部培训系列教材之一。主要内容包括:综合交通运输体系概述、综合交通运输体系的战略与规划、综合交通运输体系的政策法规与标准、综合交通运输体系建设的重点任务和建设经验与典型案例。

本书可供交通运输行业干部培训使用,也可供交通运输行业相关人员参考。

### 图书在版编目(CIP)数据

综合交通运输体系概论/毕艳红,王战权主编. —

北京:人民交通出版社股份有限公司,2017.1

ISBN 978-7-114-13476-0

I. ①综… II. ①毕… ②王… III. ①综合运输—交  
通运输系统—概论 IV. ①F502

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2016)第 277308 号

书 名:综合交通运输体系概论

著 作 者:毕艳红 王战权

责任编辑:李 斌

出版发行:人民交通出版社股份有限公司

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)59757973

总 经 销:人民交通出版社股份有限公司发行部

经 销:各地新华书店

印 刷:北京市密东印刷有限公司

开 本:787×1092 1/16

印 张:16.5

字 数:340千

版 次:2017年1月 第1版

印 次:2017年1月 第1次印刷

书 号:ISBN 978-7-114-13476-0

定 价:38.00元

(有印刷、装订质量问题的图书由本公司负责调换)

# 前言

## PREFACE

干部教育培训是建设高素质干部队伍的先导性、基础性、战略性工程。交通运输行业干部教育培训是提高交通运输行业干部队伍素质,保障交通运输行业可持续发展的关键。“十三五”及未来一段时期将是交通运输行业贯彻五大发展理念、加强法治政府部门建设、加快供给侧结构性改革、实现行业治理体系和治理能力现代化的重要时期,面临转型升级、结构调整、提质增效、推进综合交通运输体系建设的艰巨任务。交通运输作为经济社会发展的先行官,迫切需要建设一支适应“四个交通”发展的高素质干部队伍。交通运输部党组高度重视干部教育培训工作,强调要通过集中轮训、专题培训、岗位培训、网络培训等方式,突出重点,统筹推进各级各类干部教育培训。目前交通运输行业迫切需要一套体系完整的行业干部教育培训系列教材。

交通运输部管理干部学院按照部党组的要求,贯彻《干部教育培训工作条例》,“适应不同类别干部教育培训的需要,着眼于提高干部综合素质和能力,逐步建立开放的、形式多样的、具有时代特色的干部教育培训教材体系”。学院全面推进正规化建设,高度重视培训教材建设,在部人事教育司的大力指导下,与人民交通出版社签订了战略合作协议,组织开发了全国交通运输行业干部培训系列教材。《综合交通运输体系概论》是系列教材中的一本。

《综合交通运输体系概论》作为综合交通运输方面的干部教育培训教材,坚持由浅入深、循序渐进、易学易懂、重点突出的原则,针对干部教育培训的特点,既有理论方面的基础知识,又有实践方面的案例作为指导,突出综合交通运输发展的实践经验,便于交通运输系统领导干部和从事交通运输相关管理的人员学习。

本教材由张柱庭负责整个教材框架和结构设计,毕艳红负责教材编写过程的组织协调工作,王战权负责整个教材统稿工作。教材共分十七章,其中王战权主要参与第四章、第十四章、第十五章、第十六章、第十七章编写,李风主要参与第二章、第三章、第五章、第十三章编写,李丽丽主要参加第九章、第十章、第十二章编写,李莲莲主要参加第六章、第八章编写,韩国兴主要参加第一章、第十一章编写,陈晖主要参加第七章编写。

由于编写水平有限,存在不足之处,敬请谅解。

编者

2016年10月

# 目 录

## CONTENTS

### 第一篇 综合交通运输体系概述

第一章 交通运输发展概述 .....	2
第一节 世界交通运输发展的历程及特征 .....	2
第二节 我国交通运输发展历程 .....	5
第三节 交通运输发展的主要经验和问题 .....	10
第二章 综合交通运输的内涵及发展趋势 .....	15
第一节 综合交通运输的内涵与特征 .....	15
第二节 综合交通运输的发展趋势 .....	17
第三章 综合交通运输体系的构建与行政管理 .....	20
第一节 综合交通运输体系的内涵 .....	20
第二节 综合交通运输体系的构建 .....	21
第三节 综合交通运输的行政管理体制 .....	26

### 第二篇 综合交通运输体系的战略与规划

第四章 综合交通运输体系发展战略 .....	34
第一节 战略思想 .....	34
第二节 战略目标 .....	37
第三节 战略方案 .....	38
第四节 战略保障 .....	42
第五章 综合交通运输体系发展规划 .....	44
第一节 综合交通运输体系发展规划的内涵 .....	44
第二节 综合交通运输体系发展规划的方法 .....	47
第三节 综合交通运输体系发展规划的评价方法 .....	51

## 第三篇 综合交通运输体系的政策法规与标准

第六章 综合交通运输体系的政策	56
第一节 综合交通运输体系的政策概述	56
第二节 综合交通运输体系的政策内容	59
第七章 综合交通运输体系的法律法规	65
第一节 综合交通运输现有法律制度	65
第二节 综合交通运输法律制度发展趋势	73
第八章 综合交通运输体系的标准	79
第一节 综合交通运输体系的标准	79
第二节 综合交通运输标准体系内容	81

## 第四篇 综合交通运输体系建设的重点任务

第九章 综合交通运输体系的通道建设	90
第一节 综合交通运输体系的通道特征	90
第二节 综合交通运输体系通道的建设内容	99
第十章 综合交通运输的枢纽建设	108
第一节 综合交通运输体系的枢纽特征	108
第二节 综合交通运输枢纽的建设内容	111
第十一章 综合交通运输体系的装备发展	120
第一节 综合交通运输体系的装备要求	120
第二节 综合交通运输体系装备发展趋势	123
第十二章 综合交通运输体系的技术支撑	132
第一节 综合交通运输体系的技术支撑	132
第二节 综合交通运输体系技术支撑建设的主要任务	136
第十三章 综合交通运输体系信息化的支撑	149
第一节 综合交通运输体系的信息化	149
第二节 综合交通运输体系信息化建设的主要内容	149
第十四章 货物多式联运	154
第一节 货物多式联运的概念与分类	154
第二节 货物多式联运的发展历程	163
第三节 货物多式联运的意义和重点	167

第四节	货物多式联运组织与实施 .....	172
第五节	国内外货物多式联运典型案例 .....	181
<b>第十五章</b>	<b>旅客联程联运 .....</b>	<b>185</b>
第一节	旅客联程联运 .....	185
第二节	旅客联程联运组织与实施 .....	189
第三节	国内外旅客联程联运典型案例 .....	193

## 第五篇 建设经验与典型案例

<b>第十六章</b>	<b>国外综合交通运输体系的建设与实践 .....</b>	<b>198</b>
第一节	国外综合交通运输体系建设经验 .....	198
第二节	国外综合交通运输体系建设典型案例 .....	209
<b>第十七章</b>	<b>我国综合交通运输体系建设与实践 .....</b>	<b>215</b>
第一节	“十二五”综合交通运输体系规划 .....	215
第二节	综合运输服务“十三五”发展规划 .....	225
第三节	杭州市域综合交通运输协调发展规划 .....	231
第四节	上海虹桥综合交通枢纽总体规划设计 .....	243
<b>参考文献</b>	.....	<b>255</b>

# 第一篇

## 综合交通运输体系概述



船舶成为新型生产工具。由于利用天然航道而构成水路运输,投资少、成本低、占用土地少、运输能力大,很快成为各个海洋和内河条件好的国家积极发展的运输方式。从19世纪初期到中期,大部分欧美国家都经历了一次水运大发展和运河大建设时期,极大地促进了这些国家社会经济的高速发展。

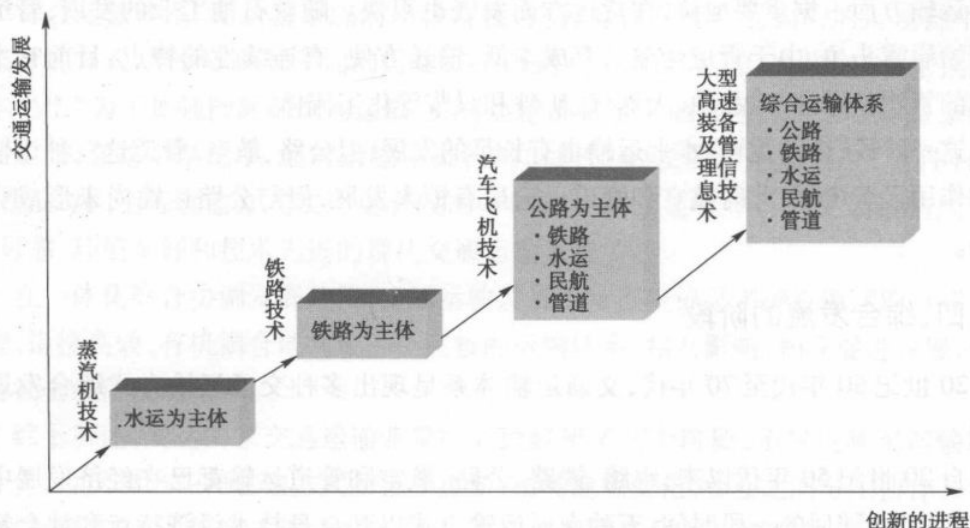


图 1-1 交通运输发展过程

## 二、铁路运输为主的发展阶段及特征

交通运输以铁路运输为主的发展阶段是从19世纪30年代至20世纪30年代。

19世纪初蒸汽机车的发明,将铁路运输方式的广泛应用带入到一个新的时期。1825年9月27日,世界上第一条行驶蒸汽机车的永久性公用运输设施——英国斯托克顿—达灵顿的铁路,正式通车运营,并投入公共客货运输,揭开了铁路运输的新纪元。铁路以其迅速、便利、经济等优点,深受人们的重视,西欧各国和美国都进入了铁路建设的高潮,横贯美国大陆的铁路就是在这个时期建成的。此后的100多年间,世界铁路运输进入高速发展阶段。欧美各国不断掀起筑路高潮,到20世纪40年代,仅美国的铁路里程就达到了40万km,由于铁路运输速度快,运输能力大、可全天候运行,所以在相当长的时期内,几乎垄断了陆上的客货运输任务。铁路的修建促进了沿线经济社会的发展,打破了单纯依赖沿江、沿河进行产业布局的限制,带动了国土开发。时至今日,铁路运输仍在交通运输中占有十分重要的地位,尤其是发展中国家,铁路运输仍为陆上运输的主要方式。

## 三、公路、航空、管道运输发展的阶段

20世纪30年代至50年代公路运输、航空运输和管道运输相继出现,成为继水路运输、铁路运输之后的新型运输方式。

19世纪末,德国人本茨发明了汽车,在铁路运输发展的同时,随着汽车工业的发

展,公路运输悄然兴起。由于公路运输机动灵活、迅速方便,不仅在短途运输方面显示出优越性,而且随着大载重专用货车、各种完善的长途客车和高速公路的出现以及路网规模的迅速扩展,使公路运输在中、长途运输中与水路、铁路运输展开竞争。

世界航空产生于19世纪末至20世纪初,由于航空运输在速度上的优势,不仅在旅客运输方面占据重要地位,在货运方面发展也很快。随着石油工业的发展,管道运输开始崭露头角,由于管道运输具有成本低、输送方便、有连续性的特点,目前它主要运输的货物是原油、成品油、天然气、矿砂和煤浆等化工流体。

这一阶段,铁路运输、水上运输也有长足的发展,但公路、航空、管道这三种运输发挥的作用显著增强,此时航空和管道运输虽有惊人发展,但与公路运输尚未形成竞争态势。

### 四、综合发展的阶段

20世纪50年代至70年代,交通运输体系呈现出多种交通运输方式综合发展的局面。

自20世纪50年代以来,水路、铁路、公路、航空和管道运输都已在经济发展中占有一席之地,随后的一段时间,五种交通运输方式以其自身技术经济特点和社会经济发展的需要,继续在国民经济中发挥着作用,出现了多种交通运输方式共同服务于社会经济发展的局面,也就是交通运输综合发展的阶段。但是,由于资本主义社会运输业发展的盲目性,各种运输方式没有形成合理的分工,造成运输企业间竞争激烈,从而造成极大的重复和浪费。

这一时期交通运输发展的特点是五种交通运输方式并存但无序,各种交通运输的优势没能得到充分发挥。

### 五、一体化综合协调发展的阶段

交通运输的一体化综合协调发展阶段始于20世纪70年代。

交通运输发展到20世纪70年代,各种方式的交通运输都已经取得了较大发展。与此同时,人们开始认识到在交通运输业各种运输方式的优势与不足,以及五种运输方式是相互制约、相互影响的关系,许多国家开始有计划地进行交通运输方式的综合规划,协调各种运输方式之间的关系,其重点是进行铁路、公路、航空和管道运输之间的合理分工与协调发展,发挥各种运输方式的优势,各显其能,开展联运,构建海、陆、空立体交通的综合运输体系。在欧美等发达国家,城市化之后的郊区化现象使得机动车运输有了很大发展,私家车的广泛普及引发了越来越多的社会经济问题,诸如交通安全、拥堵、土地资源紧张、环境污染、全球气候变暖、能源消耗过多等,使交通问题一时成为制约社会发展的棘手问题,为大家所诟病。在此背景下,一些发达国家相继提出交通一体化综合协调发展的战略思想。

到20世纪末,美国已经明确规划发展一体化交通运输,并将交通运输一体化作为

一项运输政策提交美国国会。1991年,美国国会通过《陆上综合运输体系效益法案》,明确提出“美国的运输政策是:发展经济高效、环境友善、为国家参与全球竞争奠定基础、以较高的能源效率运送旅客和货物的国家综合交通运输体系系统。”1997年,欧盟在其有关综合运输体系的政策文件中对综合运输体系的定义做了全面、系统的阐释说明:“综合运输体系”是运输系统的一种特性,这种运输系统在门到门的运输链中,按照整合的方式,至少使两种不同的运输方式得到利用。此外,自20世纪90年代以来日本提出“为了加强国际和国内运输网络,运输部将坚定地推进综合运输体系系统的开发建设,在这个系统中,通过运输基础机构(硬件)的发展和运输服务(软件)的改善,使陆、海、空各运输方式实现更有效的一体化。目标是引导日本交通运输成为安全、可靠、环境友好和技术先进的现代交通运输系统。”

在一体化综合协调发展阶段,交通运输发展的特点应该是多种交通运输方式分工合理、衔接高效、有机耦合地构成一个完整的运输体系,相互影响,相互促进发展,更好地为社会经济发展服务。

综上所述,发达国家交通运输业发展大致经历了三个阶段,不仅反映出运输结构的变化,也反映出各种运输方式的技术更新、市场地位变化、相互之间分工协作关系以及与国民经济工业化的关系的演变;不仅是一个发展阶段逐步更替的过程,同时也是发展模式转变的过程(见图1-2)。

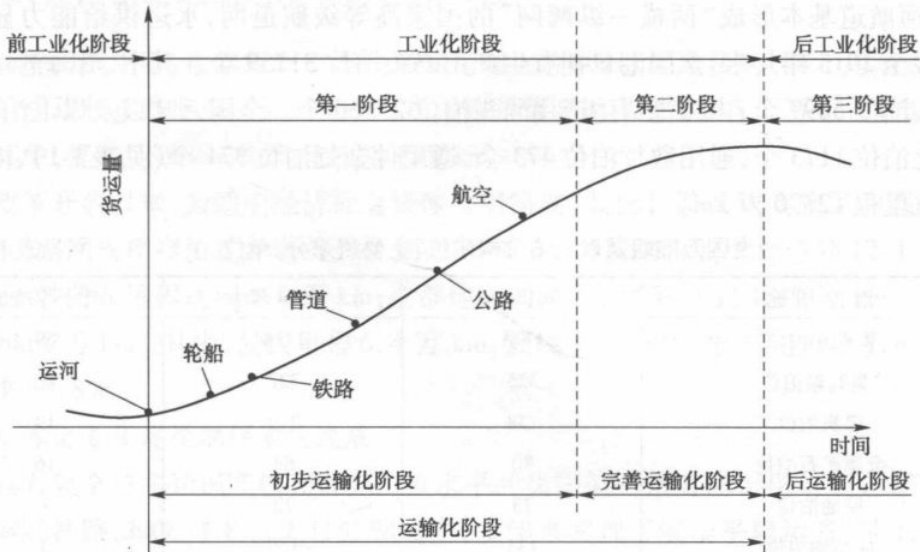


图 1-2 交通发展阶段与经济发展阶段的关系

## 第二节 我国交通运输发展历程

我国交通运输发展的近60年中,以铁路为骨干,公路、水运、民用航空和管道组成的综合运输网基本形成。交通运输建设成效显著,不仅满足了持续快速增长的经济发展的需要,也大大方便了人民群众的生活。铁路营业里程由1949年的2.18万km增

加到 2015 年末的 12.1 万 km。公路里程由 1949 年的 8.07 万 km 增加到 457.73 万 km;特别是高速公路从无到有,迅速发展,2015 年末已达到 12.35 万 km。内河航道通航里程由 1949 年的 7.36 万 km 增加到 12.70 万 km。输油(气)管道里程由 1958 年的 0.02 万 km 增加到 12 万 km。

## 一、我国水路运输的发展历程及特征

我国是世界上水路运输发展较早的国家之一。公元前 2500 年已经制造了舟楫,商代就有了帆船。公元前 500 年前后中国开始开凿运河。唐代对外运输丝绸及其他货物的船舶直达波斯湾和红海之滨,其航线被誉为海上丝绸之路。明代航海家郑和率领巨大船队七下西洋,历经亚洲、非洲 30 多个国家和地区。

新中国成立以后,经过 60 多年,特别是改革开放 30 多年的努力,中国水运事业取得了较大的发展。

### 1. 水运基础设施建设成效显著

改革开放以来,我国先后批准实施了《全国沿海港口布局规划》、《全国内河航道与港口布局规划》、《国家水上交通安全监管和救助系统布局规划》、《长江三角洲、珠江三角洲、渤海湾三区域沿海港口建设规划》等水运规划,形成了布局合理、层次分明、功能齐全、优势互补的港口体系。沿海港口基本建成煤、矿、油、箱、粮五大运输系统,内河航道基本形成“两横一纵两网”的国家高等级航道网,水运供给能力显著提高。截至 2015 年年末,全国港口拥有生产用码头泊位 31259 个。其中,沿海港口生产用码头泊位 5899 个;内河港口生产用码头泊位 25360 个。全国万吨级及以上泊位中,专业化泊位 1173 个,通用散货泊位 473 个,通用件杂货泊位 371 个(见表 1-1),内河航道通航里程 12.70 万 km。

全国万吨级及以上泊位构成(按主要用途分,单位:个)

表 1-1

泊位用途	2015 年	2014 年	比上年增加
专业化泊位	1173	1114	59
*集装箱泊位	325	322	3
煤炭泊位	238	219	19
金属矿石泊位	80	64	16
原油泊位	73	72	1
成品油泊位	133	130	3
液体化工泊位	184	172	12
散装粮食泊位	38	36	2
通用散货泊位	473	441	32
通用件杂货泊位	371	360	11

### 2. 水路运输保持快速增长

截至“十二五”末,我国拥有海运船队运力规模达 1.6 亿载重吨,位居世界第三。全国完成水路客运量 2.71 亿人、旅客周转量 73.08 亿人 km,平均运距 27.00km。全

国完成水路货运量 61.36 亿 t、货物周转量 91772.45 亿 t·km,平均运距 1495.72km。在全国水路货运中,内河运输完成货运量 34.59 亿 t、货物周转量 13312.41 亿 t·km;沿海运输完成货运量 19.30 亿 t、货物周转量 24223.94 亿 t·km;远洋运输完成货运量 7.47 亿 t、货物周转量 54236.09 亿 t·km。港口货物吞吐量已达 127.50 亿 t。集装箱吞吐量达到 2.12 亿 TEU。

### 3. 水运市场蓬勃发展

首先是集装箱水路运输的快速发展。随着全球经济一体化和产业结构的调整,我国正逐步发展成为世界制造业中心,集装箱运输以其快速、门到门运输的特性发挥着越来越重要的作用;其次是水运在进口原油运输中发挥着重要的作用,对保障国内原油的供应发挥了主导作用;第三进口矿石运输也是水运的突出优势。国家持续实施扩大内需的积极财政政策,推动了基础设施、房地产及汽车等各类机械工业的快速发展,钢铁需求持续快速大幅增长。

近年来,外贸铁矿石进口量猛增,对全球矿石运输结构和国内钢铁原料供应产生了重大影响;水运在能源原材料和产成品的中长距离运输中发挥着重要的作用。中国进出口贸易货运量每年 10 亿 t,占全世界总贸易货运量的 1/6,年增长率为 10%~20%,仅中国因素,带动世界海运量 2%~3% 的增长率。

## 二、我国铁路运输的发展历程及特征

新中国成立后,在修复旧中国铁路的基础上,我国以沟通西南、西北为重点,修建了大量线路和铁路枢纽。到 1978 年,我国铁路营业里程增加到 5.2 万 km,增长了 1.4 倍。其中,复线 7630km,电气化铁路 1030km。

改革开放以来,为适应经济社会快速发展需要,我国铁路组织实施了一系列建设大会战,路网规模和质量显著提升。到 2015 年,全国铁路营业里程达到 12.1 万 km,其中,高铁营业里程达到 1.9 万 km;西部地区铁路营业里程达到 4.49 万 km。路网密度 126km/万 km<sup>2</sup>,其中,复线里程 6.4 万 km,复线率 52.9%;电气化里程 7.4 万 km,电化率 60.8%。

### 1. 客运专线建设取得重大进展

具有完全自主知识产权和世界一流水平的我国第一条时速 350km 高速铁路——京津城际铁路,2008 年 8 月 1 日胜利通车,多年来实现了安全平稳运营,带来了京津两地的“同城效应”。2014 年底,铁路建设取得创纪录的成绩,完成投资 8238 亿元,新线投产 9531km,创历史最高纪录。

### 2. 既有线改造成效显著

以提速、扩能和电气化为重点,采用先进技术对既有线路进行了大规模技术改造。2003 年以来,以北京至上海、天津至沈阳、石家庄至德州、青岛至济南、大同至包头、包头至惠农、杭州至株洲、萧山至宁波电气化改造和大同至太原北、武汉至安康、武昌至九江西、宣城至乔司、宝鸡至兰州、兰州至武威、兰州西至西宁复线建设为重点,全路投



2014年年底,仅黄河上已建和在建的大桥已达228座,长江上达到162座。到2015年年底,全国已建和在建公路桥梁77.92万座、4592.77万m,其中,特大桥梁3894座、690.42万m,大桥79512座、2060.85万m。全国公路隧道为14006处、1268.39万m,其中,特长隧道744处、329.98万m,长隧道3138处、537.68万m。我国建成的悬索桥、斜拉桥、拱桥和梁桥这四类桥梁的跨径均已居世界同类桥梁跨径的前列。

#### 5. 港航基础设施建设取得重大进展

我国港航基础设施建设由于长期投入严重不足,港口吞吐能力较弱、压船压货现象时有发生。20世纪90年代以来,港航基础设施建设进入了快速发展期,初步建成中国特色的港口体系,拥有16个亿吨大港,港口数量、规模、专业技术和管理水平位列世界前列。截至2015年末,全国港口拥有生产用码头泊位31259个,全国港口拥有万吨级及以上泊位2221个。内河通航里程达到12.70万km。

#### 6. 运输能力大幅度提升

到2015年年底,全国营运汽车发展到1473.12万辆,比上年末减少4.2%。全国营业性客运车辆完成公路客运量161.91亿人、旅客周转量10742.66亿人km,全国营业性货运车辆完成货运量315.00亿t、货物周转量57955.72亿t·km。特别是在1998年抗洪抢险、2003年抗击“非典”、2008年抗击低温雨雪冰冻灾害和四川汶川大地震,以及电煤运输等紧急时刻,公路水路交通在道路抢通保通、物资抢运等方面发挥了重要作用。

### 四、我国航空运输的发展历程及特征

我国最早的民航航线是北京到天津,1920年4月试航,载运旅客和邮件;同年5月正式开航。1921年7月,又开辟了北京至济南段,同时开办了航空邮政。

建国初期,我国航空运输规模很小。1950年,运输总周转量、旅客运输量、货邮运输量分别仅为157万t·km、1万人和767t。到1978年,运输总周转量、旅客运输量、货邮运输量分别为2.99亿t·km、230万人、6.38万t,航空运输总周转量世界排名为第37位。经过改革开放之后30多年的持续快速增长,截至2015年,全年全国民航完成旅客运输量4.36亿人次,旅客周转量7270.66亿人·km。完成货邮运输量625.3万t,货邮周转量207.27亿t·km。

目前,我国已拥有大、中、小各种类型飞机及配套的机群,新建了北京、上海、广州等一批国际机场。我国现今的航空国际运量位居世界第二位,仅次于美国。

### 五、我国管道运输的发展历程及特征

新中国成立以后,随着石油和天然气生产的发展,管道运输也得到了发展。20世纪50年代初,首先在甘肃玉门油矿铺设了一些短距离的输油管道。1958年我国修建了从克拉玛依油田到独子山炼油厂的第一条原油干线管道,揭开了我国长距离管道运输的历史。但是大规模的油气管道建设,则是在70年代以后随着石油工业的大发展

而修建的。

从1970年8月3日的“八三会战”开始,中国石油天然气管道局就伴随着中国管道运输业的诞生、发展,从稚嫩走向成熟,成长壮大为我国管道建设的主力军。管道运输业从大庆起步,1970年开始抢建东北输油管道。建设长距离、大口径的输油管道在我国尚属首创,一系列技术问题均无章可循,材料设备必须从零开始。靠人拉肩扛和气吞山河的军民大会战,完成了北起黑龙江大庆、南达辽宁抚顺的中国第一条千里油龙的建设。1973年4月16日,中国石油天然气管道局在河北廊坊诞生。这就意味着,继铁路、海运、公路、航空之后,一个新兴的运输行业——管道运输业的兴起。1975年9月,管道建设者又完成了大庆至铁岭、铁岭至大连、铁岭至秦皇岛、抚顺至四平、抚顺至鞍山、盘山至锦西和中朝输油管道,这8条管道,编织成了东北输油管网。到1990年底,全国已建成长距离输油(气)管道1.60万km,管道运输量和周转量分别为1.57亿t和627亿吨km,大大提高了管道运输在我国运输体系中所占的地位。截至2014年,中国已建成天然气管道8.5万km,形成了以陕京一线、陕京二线、陕京三线、西气东输一线、西气东输二线、川气东送等为主干线,以冀宁线、淮武线、兰银线、中贵线等为联络线的国家基管网,干线管网总输气能力超过2000亿m<sup>3</sup>/年。近十年内,中国天然气管道长度年均增长约0.5万km,进入2015年,天然气管道业仍保持快速发展势头。

### 第三节 交通运输发展的主要经验和问题

交通运输是社会经济发展的关键因素之一。从各国交通运输发展的历程可以看出:交通运输行业的发展总是要受到生产力和生产关系决定的经济基础上产生的市场需求的影响;同时,也受到上层建筑中政府政策和法规制度的影响。

事实上,政府的交通运输政策和法规是在解决单个运输方式所面临的各类问题的基础上发展起来的。在很长一段时期内,政府的政策与法规主要注重于经济和社会问题,偏重于解决个别运输方式的发展问题。随着时间的推移,越来越多的问题表现为:经济 and 环境的无效率;交通拥挤和事故损失;运输设施和服务的价格缺乏透明度;燃油资源的匮乏;温室气体排放和其他污染;资金筹集的机制不能满足基础设施基本建设和维护成本的需要;边远地区和弱势群体的运输服务问题;交通运输目前的发展格局对健康和环境的影响等。这些问题最终归结为经济、社会和环境的可持续发展的

问题。

现在越来越多的国家正在采取积极的政策制定和实施可持续交通运输发展战略,这也是基于与交通运输有关的经济、社会和环境可持续发展历史经验和教训的一种共识。本章试图总结各国为达到可持续交通运输发展战略的目标拟采取的措施和政策,以及发达国家和发展中国家某些共同的经验和教训,作为我国可持续交通运输发展战略决策的参考。