

## 转变发展方式 推动交通先行

时间:2009年06月29日 15时36分 来源:《求是》 作者:张茅

字号: [ 大字体 中字体 小字体 ]

党的十七大报告明确指出,加快转变经济发展方式,推动产业结构优化升级,是关系国民经济全局紧迫而重大的战略任务。这一重要论断指明了我国经济发展的新方向,即从单纯强调转变增长方式向强调转变发展方式转型。发展方式在本质上是指国家、地区和企业发展的推动力构成以及这些推动力发挥作用的形式。转变交通运输发展方式,就是要以科学发展观为指导,满足和适应经济和社会发展的需要,改变交通运输发展的推动力及其构成和它们发挥作用的形式,逐步建立高效、便捷、统一、可及、可持续发展的现代化交通运输系统。

现代交通运输主要包括铁路、公路、水路、航空、管道五种方式,为国民经济提供生产性运输和旅客运输及相关服务,沟通生产和消费环节,是经济正常运转和社会和谐发展的基本保障,是国民经济的基础产业。交通运输发展作为一个有效地满足经济社会发展对人和货物空间位移需要的过程,不仅是一个数量的扩张过程,而且还包括交通运输结构和布局的不断优化,交通运输技术、体制和管理的不断创新,交通运输质量和效益的不断提高等多方面的发展过程。

新中国交通运输基本上是在一穷二白的基础上发展起来的。建国以来,我国交通运输业固定资产投资呈现逐年增长趋势,累计已超过4万亿元。上世纪90年代中期后,交通运输投资增长尤为明显,“十五”期间达到历史最高,为2.2万亿元,超过1949年以来51年的投资总额。

高投入使我国交通运输得以快速发展。首先,交通基础设施规模不断扩大,到2006年末,全国铁路营业里程达到7.7万公里,其中复线里程2.64万公里,电气化里程2.44万公里;全国公路通车总里程达345.7万公里,其中高速公路通车里程4.5万公里;港口泊位总数为3.5万个,其中万吨级及以上泊位达到1200个;民航机场为147个。其次,交通运输装备取得突破性发展,铁路已具备世界先进水平的生产能力;公路运输正在推进货运厢式化,集中发展集装箱车、厢式货车、特种专用车辆和重型柴油货车;水运船舶继续向大型化、国际化发展,专业化运输船舶也逐渐得到发展;民航飞机数量2006年底已达到1455架。第三,交通运输量快速增长。2006年,全社会货运周转量分别比建国初期和1978年增长了116倍和9倍,客运周转量分别比建国初期和1978年增长了77倍和11倍。其中,铁路货物周转量年均增长6.9%,旅客周转量年均增长6.9%;公路货物周转量年均增长12.8%,旅客周转量年均增长12%;水运货物周转量年均增长11.6%;民航货物周转量年均增长13.7%,旅客周转量年均增长18.6%。交通运输各种方式客货周转量的迅速提高,有力地支撑了我国经济的持续快速发展。

近年来,虽然我国交通运输业发展很快,但仍不能适应经济社会发展的需要,这是由交通运输自身发展规律、经济社会发展要求、资源环境等外部约束所决定的。与发达国家相比,我国在交通网络的密度、通达度、服务水平等方面都存在相当大的差距。从交通网络密度来看,我国国土面积比美国略大,而铁路里程仅为美国的1/3,公路里程只有美国的28%,机场数量仅为美国的1/38。从交通基础设施布局来看,我国铁路、公路、机场、管道等尚未形成基本完善的网络布局,公路平均间距14公里,铁路平均间距300多公里,平均7万多平方公里才有一个机

### 求是重点文章

- 李长春: 正确认识和处理好文化建设发展中
- 张庆黎: 奋力推进西藏跨越式发展和长治久安提供强
- 为推进新疆跨越式发展和长治久安提供强
- 秋 石: 坚定不移地走中国特色社会主义
- 不断深化对中国特色社会主义文化发展规
- 魏礼群: 转变政府职能 为加快经济发展
- 刘亚洲: 加强国防和军队现代化建设战略
- 朱之鑫: 坚定信心 迎难而上 扎实推进

### 红旗文稿推荐

- 程恩富 杨斌: 国际金融危机对资本主义
- 于祖尧: 汇率制度改革必须维护货币主权
- 毛 胜 王 兵: 重温“马克思主义少
- 赵 曜: 小康社会思想的形成与发展
- 张树华: 英国前首相撒切尔夫人谈瓦解苏
- 梅宁华: 旗帜鲜明地反对历史虚无主义

### 图片资讯



场,还有0.5%的乡镇和7.9%的建制村不通公路。从区域发展来看,不仅跨区域交通运输能力不足、运输成本高、运输服务质量低,制约了市场交换的规模和范围,而且区域内部交通基础设施的通达度、网络密度不够,总体质量等级低,不能便捷地满足货物运输和人员出行需要。从运输方式来看,具有综合交通功能的枢纽尚不发达,综合运输大通道缺少必要的能力储备,承受需求波动的弹性较小。加之近年来随着煤炭、石油、粮食、集装箱、钢铁、水泥、“三农”物资等货运需求大幅增长,交通运输供求矛盾更为加剧,运能短缺再次成为全社会关注的焦点。

现阶段,我们必须全面贯彻落实科学发展观,按照便捷统一、改善效益、永续发展、公平可及的目标,促进交通运输发展方式转变,实现交通运输的科学发展。

从经济效益型向经济、社会、环境效益相统一转变。不同经济发展阶段的产业结构、生产力布局和人们的生活方式都决定了运输需求的数量与质量。交通运输作为最主要的基础产业,其发展不仅要适应不断扩大的运输需求,而且要顺应时代要求及时转变发展方式。我国正处于工业化、城市化、区域经济一体化加速发展阶段。在此阶段发展基础工业,一方面需要大量的原材料和能源,另一方面又产出大量的初级产品,加上我国资源分布不均匀,运输需求持续快速增长。在经济运行中,社会物流费用越低,经济运行的模式就越合理。我国目前的社会物流费用比欧美等发达国家同口径相比高一倍。要减少我国的社会物流费用,关键是要优化交通运输结构,提高综合运输效率。另外,随着人们生活水平的提高,外出旅行次数的增加,对交通运输的质量也提出了更高的要求,发展安全、舒适、便捷的交通是未来交通运输发展的基本要求。还有,交通运输在促进经济社会发展的同时,也产生了巨大的环境压力,环境容量的稀缺制约着交通运输的发展。因此,随着国家整个经济和产业结构的调整以及资源配置的不断优化,交通运输发展方式不能仅仅依靠单一的外延式扩张,应在进一步扩大网络规模的同时,更加注重运输质量和效率。交通发展方式从单纯经济效益型向经济、社会、环境效益相统一的转变就成为必然选择。

从资源消耗型向资源节约型转变。当前,我国交通运输发展全要素生产率较低,粗放型发展方式特征明显,主要依靠土地等资源高投入。据测算,我国双线电气化铁路每公里占用土地约90亩,高速公路四车道每公里占地约110亩(六车道每公里占地约120亩)。在能源消耗方面,交通运输是目前我国能源消耗量最大,也是能源消耗增长最快的一个部门。2000年我国交通运输业能源消耗量为9721万吨标准煤,2006年迅速上升到18223万吨标准煤,年均增长11%,占全社会能源消耗总量的7.4%,比2005年增长12%。据预测,如果全行业采用节能运输模式,到2010年全国公路运输行业营业性车辆汽柴油综合单耗将降低10%,每年可节约燃油800万吨左右。由于土地、能源等资源的紧缺性和有限性,我国要想满足不断增长的运输需求,单纯依靠资源投入的粗放型发展方式是不可持续的。交通运输的发展现实,要求我们必须处理好交通运输发展与有效利用有限资源的关系。当前,制约交通运输发展方式转变的一个重要因素是资源价格偏低,运输价格中没有充分考虑交通的外部成本,如为鼓励交通运输发展,我国在土地利用上实行价格优惠政策,在一定程度上鼓励了多用土地的倾向。因此,围绕理顺交通运输价格改革,使人们选择对环境、生态、卫生、安全影响较小的交通方式,以较低的成本提供安全、高效、便捷的运输服务,是促进交通运输发展方式转变的关键。

从环境污染型向环境友好型转变。交通运输在建设过程中会对生态环境产生负面影响。交通运输基础设施建设会对区域的水土、植被、动物生存环境及人们的居住、生活环境与人文景观带来影响;施工、运输过程产生的废渣、废气、噪音等,会造成水污染、大气污染、噪声污染,影响人们的生活质量。在我国,汽车尾气排放已成为大中城市的主要污染源,如北京市汽车排放的碳氢化合物、碳氢化合物、氮氧化合物已占总排放量的40%—75%。在对环境的污染方面,不同交通运输方式也不同。有关研究表明,客运(人公里)对环境造成的污染强度,公路

是空运的1—2倍，是铁路的10倍左右；货运（吨公里）对环境造成的污染强度，公路是铁路的10倍左右。目前，能耗，土地占用，大气、水资源和噪声等环境污染，成为影响我国交通可持续发展的主要因素。我国交通可持续发展的核心问题是有限资源的合理利用和环境容量的可扩展性。因此，尽可能防止和减少交通建设和运输对生态环境的不利影响，使交通运输发展与生态环境相协调，就必须转变交通运输发展方式。这就需要尽快建立交通可持续发展的科学评价指标体系，用以评价和考核交通规划和交通系统的可持续发展能力，并为交通运输政策的制定提供支持，使交通可持续发展战略具有可操作性，真正做到交通运输与生态环境协调发展。

从投资驱动型向创新驱动型转变。我国交通运输技术进步明显落后于国际先进水平，总体科技含量不高，新技术、新材料、新工艺的开发应用不足，智能交通技术应用还处于探索阶段，与发达国家相比，交通现代化技术和管理水平还存在较大差距。铁路技术装备水平总体上仅相当于发达国家20世纪80年代水平；公路总体技术标准偏低，抗灾能力弱，交通管理手段和交通安全设施落后；内河航道高等级深水航道比重小，目前五级以上航道里程仅占通航里程的18.4%，一些主要海港通海航道水深不足，难以适应船舶大型化、现代化发展的需要。我国交通运输基于高新技术和信息化技术的现代管理技术应用才刚刚起步，特别是在大城市，交通控制管理和交通安全管理的现代化设施应用程度还很低。我们要抓住建设创新型国家的机遇，采用新材料、新工艺、新技术提高交通运输设备的设计制造水平，加快淘汰车型老、能耗高的车辆和老旧船舶，提高运输设备的能源利用率；应用新材料和新技术，采用高效柴油添加剂和各种节油技术及装置，提高运输设备的燃油经济性；推进交通运输信息化，应用智能交通技术，提高交通运输运营水平和管理水平。

从相对分散发展向综合运输转变。长期以来，我国各种运输方式和运输枢纽分散发展，缺乏统筹协调、相互配合、有机衔接、一体运作，导致联运效率降低，影响了综合交通体系的形成。各种运输方式都有自己的比较优势。促进交通发展方式转变，就是要充分发挥各种运输方式的比较优势，做到“宜路则路、宜水则水、宜空则空”，这是交通发展的最基本规律。只有遵循这一规律，才能获取各种运输方式的最高效率，提高整个运输网络的整体效率，最大限度地降低社会物流成本。我们必须坚持统筹规划，完善各种运输的基础设施网络，优化运输结构，提高运输装备和管理水平，并且使各种运输方式紧密衔接，着力促进交通网络规模扩张向综合集成转变，形成布局合理、适应经济社会发展要求的现代综合交通体系。

从政企不分的行业垄断型管理体制向与市场经济相适应的现代管理体制转变。深化交通运输管理体制的改革，是转变交通运输发展方式的关键。近年来，我国交通运输领域的改革虽然不断深入，但就整个交通行业的改革而言，还存在着政企不分、行业垄断和各自为政等体制性障碍。交通运输的多头分权管理体制造成各种运输方式在网络形成过程中的排他性，不同运输方式之间难以衔接和协调，严重制约着我国交通运输在市场经济条件下运输系统一体化的形成，束缚着交通运输业的制度创新和技术创新，难以适应交通运输发展方式转变的要求。各种运输方式协调发展是实现交通运输发展方式转变的重要内容，而统一的交通运输管理体制则是实现交通运输结构优化、提高交通运输资源配置效率，从而实现交通运输发展方式转变的重要保障。因此，当前必须加快交通运输管理体制和运营机制改革，理顺政府与市场的关系，充分发挥市场配置交通资源的作用，进一步完善交通运输企业的运行机制，合理引导企业按市场经济规律生产经营，注重交通基础设施的建设、经营、管理全过程，促进各种运输方式协调发展和全行业的科学发展。

（作者：国家发展和改革委员会副主任）

### 发表评论

(评论仅代表评论者个人观点,不代表求是理论网立场和观点。)

- 1、发言人应遵守国家有关法律法规,并承担一切因您的言论而直接或间接引起的法律责任。
- 2、发表言论时请注意文明用语,所有评论经审核后发布,字数在1000字内。
- 3、本网拥有管理留言的一切权利。

名字:  验证码:  2877

匿名发表

### 网友留言

[查看更多留言>>](#)

[【《求是》简介】](#) [【关于我们】](#) [【联系方式】](#) [【招聘英才】](#) [【投稿《求是》】](#) [【投稿本网】](#) [【意见反馈】](#) [【网站声明】](#) [【红旗文稿】](#)

Copyright © 2009 qstheory.cn all rights reserved

求是杂志社版权所有 ICP备案编号:05083839

浏览本网主页,建议将电脑显示屏的分辨率调为1024\*768