

<<中国交通运输发展改革之路>>

图书基本信息

书名：<<中国交通运输发展改革之路>>

13位ISBN编号：9787113100476

10位ISBN编号：7113100473

出版时间：2009-6

出版时间：中国铁道出版社

作者：国家发展和改革委员会综合运输研究所

页数：276

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：<http://www.tushu007.com>

<<中国交通运输发展改革之路>>

前言

1978年12月，党的十一届三中全会的召开是我国经济社会发展的一次伟大转折。从此，我国走上了以改革开放为特征的具有中国特色社会主义的发展道路，经济体制从传统的计划经济体制到“计划经济为主、市场调节为辅”，然后过渡到有计划的商品经济，并进一步到社会主义市场经济体制的形成与完善。

伴随着经济体制的改革，对外开放的深度与广度不断扩大，从沿海经济特区的设立到全面对外开放一路走来，2001年底加入WTO标志着我国全面融入全球经济体系之中。

改革开放30年来，在经济体制不断改革完善与对外开放的推动下，社会生产力获得前所未有的解放，经济总量不断提高，经济结构日趋完善，人民生活水平显著提高，我国创造了30年国内生产总值年均9.8%的增长奇迹。

交通运输业作为国民经济的基础性、服务性产业，是维护经济运行与社会正常运转和协调发展的基本条件，同时，经济社会的快速发展带动了巨大的交通运输需求。

交通运输与经济社会相互推动，围绕发展这个主题，在改革中探索出了一条与经济体制相适应并符合中国国情的交通运输发展道路。

改革开放30年来，在国家政策的强有力支持下，我国交通运输业取得了突飞猛进的发展，无论在交通基础设施规模、质量、技术装备等方面，还是在发展理念转变、交通体制创新、运输市场化发展等方面，都取得了前所未有的成就。

1978年至2007年，交通运输基础设施网络规模与结构都取得了显著的提高与优化，其中铁路营业里程增长了57%，公路通车里程、民航航线里程与输油气管道里程分别增长了3倍、13.6倍和5倍。

反映在运输量上，同期全社会旅客周转量和货物周转量分别年均增长9.1%和8.4%，基本保持与国民经济同步增长的态势。

交通运输从改革开放初期制约国民经济发展的“瓶颈”产业到目前基本与经济社会发展要求相适应，在我国经济社会发展中发挥着重要的基础性和先导性作用。

<<中国交通运输发展改革之路>>

内容概要

值改革开放30年之际，国家发展和改革委员会综合运输研究所研究人员，从综合运输体系建设与发展角度，系统地回顾了我国交通基础设施建设；交通运输管理体制改革、交通投融资模式的演变、运输市场化与管理政策的变革，以及运输价格改革、物流业发展、城市交通发展、交通运输信息化以及运输装备发展等方面取得的成就，总结相关经验教训，并对各领域的发展趋势进行展望，以期为我国交通运输又好又快发展，加快建设和完善综合运输体系提供理论指导与实践借鉴。

<<中国交通运输发展改革之路>>

书籍目录

第1章 综合运输体系建设发展思路与理论演进第2章 交通运输发展改革的历程与成就第3章 交通运输管理体制与政策回顾第4章 交通运输发展经验与教训总结第5章 未来交通运输发展改革展望改革开放30年综合运输体系建设发展回顾专题研究 1 我国经济社会环境变迁与交通运输发展 2 我国交通运输发展理论的发展 3 交通基础设施网络建设回顾 4 体制改革是交通运输发展的根本动力 5 交通运输的战略定位、融资创新与市场培育 6 我国交通投资政策回顾 7 中国交通投融资模式沿革及其发展趋势 8 改革开放推动运输市场繁荣发展 9 我国交通运输价格改革及其发展趋向 10 中国旅客运输发展 11 我国交通运输枢纽建设发展回顾 12 探索中起步前行的中国物流业 13 我国城市交通发展回顾 14 交通运输信息化发展回顾 15 我国运输装备发展回顾附录 : 1978-2008年交通运输发展大事记

<<中国交通运输发展改革之路>>

章节摘录

1.1.2 主要研究通路布局和联运组织 我国在的计划经济时期，各种运输方式按照计划经济的模式发展，铁路、机场、主要港口由国家投资建设，公路由地方政府负责投资建设，铁路的发展和运输占绝对主导地位，运输企业基本上为国营企业，公路、水路少数企业为集体企业。

总体上，交通运输整个行业基础非常薄弱，网络基础设施规模小、密度低，运输装备数量不足、技术落后，整体发展水平低下。

交通运输发展的主要任务是增加数量、扩大覆盖面、支持工业布局开展和巩固国防需要，除少数干线外，主要以通达为目标，线路技术等级普遍比较低。

由于这一时期的经济基础和实力弱，各行各业都急需发展，交通运输又被归属于非物质生产部门，投资严重不足，交通运输的发展与国民经济和社会发展的需要差距很大，尽管线网里程有较大幅度增长，但因原有累积基础少，覆盖率远远不足，而且相当数量的公路是以民工投工投劳、民办公助的方式建设起来的，道路状况普遍很差，加之汽车工业等发展落后，载运工具保有量少，至20世纪70年代末，肩挑背扛、畜力车运输仍为普遍现象，相当多的人没出过远门、没见过火车。

这一时期的综合运输研究工作，理论基础非常薄弱，主要是进行调查，对交通建设和运输生产组织提出建议。

在闭关锁国政策下，与国外交流和对国外情况了解极少，且在文化大革命期间研究工作基本中断。

由于交通运输总体落后，各种运输方式的交通基础设施都严重短缺，运输格局以铁路为骨干，运输生产按计划经济模式进行，基本上不存在竞争和替代关系，各种运输方式的地位作用以及分工的界线都非常明确。

因此，在发展过程中，基本不存在结构优化和结构比例问题，而是在于哪些项目更急迫以及如何布局更合理一些。

研究工作基本上是按各种运输方式分别进行，研究的重点主要是线路布局和通路建设，以及旨在节约运输能力、提高运输效率和解决运输衔接的大宗货物合理（径路）运输、铁水联运等，对全国性、大区域性的交通运输整体规划研究很少，对交通运输与国民经济的关系虽有所研究，但很薄弱，综合运输网的研究主要侧重在某些主要通路各种运输方式的协调配套建设。

<<中国交通运输发展改革之路>>

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:<http://www.tushu007.com>