

我国交通运输网建设:现状、问题与对策

Present State and Problems in the Construction of China's Transport Network and Their Solutions

侯邦安

(山西省人民政府经济研究中心, 太原 030001)

改革开放以来,通过深化改革、调整结构、改善布局,我国交通运输业有了很大发展,初步形成了由铁路、公路、水运、民航、管道五种运输方式组成的初具规模的综合运输网。到1994年底,我国交通运输网总里程达233.69万公里,其中铁路营业里程5.40万公里,公路通车里程111.78万公里,内河航道10.27万公里,民航线路104.56万公里,输油气管道1.68万公里。

一、我国交通运输网建设的现状

1. 铁路运输网建设

目前,我国除西藏外的所有省、市、区都通了铁路,在铁路营业里程中,复线里程由1952年的1410公里(占总营业里程的6.1%)增至1994年的15475公里(占总营业里程的28.7%);电气化线路从无到有,由1978年的1000公里(占总营业里程的2.1%)增至1994年的9000公里(占总营业里程的16.66%);电力、内燃机车牵引的运输线路里程从1978年的7580公里(占总营业里程的15.6%)增至1994年的29658公里(占总营业里程的54.93%);安装自动和半自动闭塞的线路由1978年的40740公里(占总营业里程的83.8%)增至1994年的53220公里(占总营业里程的98.47%);无轨缝线路里程由1978年的6530公里(占总营业里程的12.2%)增至1994年的20093公里(占总营业里程的37.22%)。1990年我国第一条运输能力1亿吨的重载铁路大秦铁路全线投入使用。

2. 公路运输网建设

到1994年底,我国除西藏墨脱县外的所有县区,都通了公路,除“老少边穷”地区外的绝大部分乡镇和行政村,也都通了公路,乡镇级的公路通达深度达97%,行政村级的公路通达深度为79%。在公路通车里程中,有路面里程由1952年的55300公里(占公路总里程的43.7%)增至1994年的998077公里(占公路总里程的88.63%);高级和次

高级路面公路里程由1952年的400公里(占公路总里程的0.32%)增至1994年的323465公里(占公路总里程的28.93%)。高速公路从无到有,发展很快,从1991年我国大陆第一条高速公路京津唐高速公路建成通车,至1994年底,已建成近20条高速公路,通车总里程达2000多公里。

3. 水路运输网建设

经过40多年的航道整治和港口建设,内河航道比建国初期增加4万多公里,达到10万多公里。在内河航道里程中,水深1米以上的航道由1952年的2万多公里(占总航道里程的31.1%)增至1994年的6万多公里(占总航道里程的57.95%)。到1994年底,我国最重要的内河运输通道长江的码头长度达196216米,有码头泊位数4631个,其中万吨级以上的码头泊位数42个。我国海岸线长约1.8万公里,沿海水域基本不冻,是进行客货运输的重要通道。至1994年底,我国沿海主要港口的码头长度达173204米,有码头泊位数1282个,其中万吨级以上的359个。

4. 民航运输网建设

我国民用航空已形成以北京为中心,联结国内主要大中城市和重点旅游区的空中运输网。至1994年底,我国共开辟民航航线727条,其中国内航线630条、国际航线84条、地区航线13条;民航航线总里程104.56万公里,其中,国内航线里程67.53万公里,国际航线里程35.19万公里,地区航线里程1.84万公里;民航机场127个,其中能起降波音737以上机型的机场62个。

5. 管道运输网建设

至1994年底,我国共建成输油气管道387条,其中输油管道172条、输气管道215条;输油气管道总长16787公里,其中输油管道8849公里、输气管道7939公里。在输油管道中,有原油输送管道81条,长度为8289公里,成品油输送管道91条,长度为560公里;在输气管道中,有天然气管道192条,长度为7733公里,其它气体管道23条,长度为

206 公里。目前,我国各原油生产基地至炼油厂间都有油、气输送管道相通,原油管道还通向部分海、河港口。

二、我国交通运输网建设的问题

我国运输网建设虽然取得了很大成就,但仍相当滞后,难以适应国民经济和社会发展的需要。

1. 交通运输网规模较小,运输网密度过稀

铁路:我国人口占世界总人口的 21.4%,国土面积占世界的 7.2%,铁路长度却只占世界的 4%,我国的铁路营业里程目前虽列世界第 5 位,但人均铁路密度排在倒数第 8 位,按国土面积平均的铁路密度排在世界第 60 位之后,每百平方公里的铁路密度只有原联邦德国的 1/20、日本的 1/11、美国的 1/6、印度的 1/4。**公路:**我国每百平方公里的公路密度为 11 公里,而原联邦德国为 198 公里、日本为 299 公里、美国为 67 公里、印度为 65 公里。**民用航空:**1994 年我国民航飞机数量仅为美国的 4%、原苏联的 5%,民用机场数量仅为美国的约 2%、原苏联的约 3%、印度的约 40%,且多为较低级的机场。我国土地面积仅超过美国 2.5%,而 1990 年我国铁路营业里程仅为美国 1950 年的 14.7%、1989 年的 26%,公路通车里程仅为美国 1950 年的 19.3%、1989 年的 16.5%。与同我国经济水平大致相当、国情大体相似的印度相比,我国也有较大差距,如 1985 年,我国的铁路通车里程仅为印度的 84.3%,按国土面积平均只及印度的 26%,按人口平均只及印度的 62.5%;我国的公路总里程只及印度的 61.2%,按国土面积平均只及印度的 18.8%,按人口平均只及印度的 44%。

2. 交通运输网的地区布局不尽科学

铁路:建国以来,我国虽然修建了 3 万多公里铁路,搭起了路网骨架,但很多地区还远未成网,铁路基本成网的只有东北和华北的少数地区,华东、中南、华南等重要经济地区,铁路都远未成网;全国 170 多条铁路中,在昆明、成都、兰州以西的只有 3 条,远西部地区铁路过稀,严重影响了当地资源的开发;一些沿海港口尚无铁路通达,沿海运输繁忙地区,干线之间还缺少辐射线、分流线、联络线,以致运量集中在少数几条干线上,机动回旋余地较小;铁路与公路、港口、机场还没有形成紧密衔接配套的联运体系,存在许多相互脱节现象。**公路:**尽管我国目前已有 97% 的乡镇和 79% 的行政村通了公路,但一些“老少边穷”地区的乡村仍未通公路,影响了这些地区的发展。**港口:**布局不够合理,90% 的吞吐量集中在上海、秦皇岛、大连、青岛、广州等 8 个港口,一些具备建港条件的港址开发利用不够;北方装煤港与南方卸煤港的能力不平衡,南方卸煤

能力缺口较大。

3. 交通运输网结构不太合理

公路合理程度和通达深度,是使公路运输方式更好发挥其主动脉和毛细血管作用的重要因素。据国外发达国家的公路结构分析,一般都具有明显的金字塔型结构,或称主动脉和毛细血管网状结构,各类级别的道路具有一定的比例。以国省道为主的干线公路为金字塔塔尖,以县道为塔腰,以乡村道为主的支线公路为塔基,各部分比例一般为塔尖占 5~10%,塔腰占 20~25%,塔基占 70% 左右。目前,我国国省道里程占全国公路总里程的 26%、县道占 37%、乡道占 37%,这样的公路结构明显不是金字塔型结构,国省道比例较大,而乡村道比重太小,致使金字塔型结构比例失调,公路通达深度不够。内河航运只有使用 300 吨级以上船舶时,才有与其它运输方式竞争的能力,在以千吨级船舶为主力时,经济效益才高于其它运输方式,但我国内河道通航里程中,通航 300 吨级以上船舶的航道仅占 11%,通航千吨级以上船舶的航道仅占 5%。我国的输油管道中,成品油管道长度只占全部输油管道长度的 6.3%,成品油管道输送能力只占全部输油管道输送能力的 14.6%,与国外发达国家相比都较低。

4. 交通运输网技术和装备水平较低

我国交通运输从某些装备技术水平,如电力机车、集装箱汽车、远洋船舶等来看已具有较先进水平,但从交通运输的总体技术水平看,只相当于经济发达国家 50~60 年代的水平。

铁路:世界上许多工业发达国家的铁路牵引动力在 50~60 年代就以内燃或电力机车取代了蒸气机车,印度从 1971 年停止生产蒸气机车,而我国 1988 年才停止生产蒸汽机车。铁路主要干线铺设的钢轨重量,原苏联和美国都在 65 公斤/米以上,我国绝大部分仍为 50 公斤/米;铁路站线的有效长度,原苏联为 850~1 050 米,美国为 900~2 500 米,我国多为 650~850 米。货运列车的平均牵引重量,原苏联 1987 年为 3 085 吨,美国 1986 年为 4 567 吨,我国 1994 年仅 2 559 吨。原苏联和美国等一些陆域辽阔的国家,50~60 年代就在煤炭、矿石、建材等大宗物资集中的铁路运输线上开行重载列车和组合列车,我国从 80 年代才开始试验。目前我国列车时速大多只有 70~90 公里,而美国、原苏联等国家列车时速多在 160 公里左右;我国每百公里铁路需要修理人员 175 人,而美国只需 13 人。

公路:我国公路从总体上看,技术标准低、且路况差。在现有的 110 多万公里公路中,技术标准为一、二级的公路仅占 3.0%,技术标准为低级和无路面的公路占 40.1%;铺有沥青和水泥路面的公路只占 23.1%,而原苏联为 73.7%,印度也达近 50%。

由于近年来我国汽车数量猛增,1994年末已达900多万辆,大多数干线公路的交通流量已大大超过设计能力,加之各种车辆和人畜力车混行,经常造成公路阻塞,全国平均行车时速尚不足30公里,不及经济时速的一半。国产汽车的技术性能近几年来虽有较大提高,但与发达国家相比仍很落后。在汽车保有量构成中,载重4吨、5吨的中型汽车较多,重型柴油车和轻型车辆较少。专业运输部门超期服役的老旧车占营运总车辆数的比重超过了30%。

水路:我国内河航道多数仍处于自然状态,水系互不联通,航道水浅多弯,滩多流急,通航标准低。在内河通航里程中,水深不足1米的航道占43.1%,能通航300吨级驳船的航道不足10%,能通航千吨级驳船的航道不足5%。内河港口基础设施落后,除长江上的一些大港外,多数内河港口仍处于60年代的水平,设备简陋,工艺落后,不少港口仍保留着肩挑人抬的低效率装卸水平。1994年,我国内河船舶的平均吨位为115吨,而美国、原苏联、原西德在1980年就已分别达到1400吨、1283吨、1392吨。我国内河运输船舶技术状况落后,在现有船舶中,钢质船仅占65%,还有35%左右的是木质船和水泥壳船,现代化的标准顶推驳船队数量很少。

航空:我国航空运输近几年来尽管发展较快,但由于基础差、底子薄,在基础设施、运载能力、管理制度、服务水平等方面与世界发达国家相比还有较大差距。在我国127个机场中,可起降波音737以上机型的机场不足50%,其中能起降波音747以上机型的仅有北京、上海、广州、西安等少数几个机场。民用机场的通讯导航设施也比较落后,不具备全天候起降条件。

管道:管道运输系统通常由大型钢管、泵站、加压设备以及附设的供电与通信系统等组成,我国目前在原油管道输送中的加温、清管、管内检测、遥控技术以及高难地段的施工等方面还比较落后。

5. 交通运输网建设资金严重不足

根据一些经济发达国家的经验,在经济起飞时期,交通运输投资的比重都相当大,一般占国民生产总值的5%左右,即使在交通运输与经济社会发展基本适应的情况下,每年对交通运输的投资仍占其国民生产总值的2~3%。我国交通运输投资占国民生产总值的比重,“七五”时期仅为1.4%，“八五”时期也不超过1.5%，投资比重严重不足。根据建国以来的经验,交通运输建设投资占基本建设总投资的比重,以不低于18%为宜,但实际上国家对交通运输(包括邮电通讯)的投资比重,“一五”时期为15.3%、“二五”时期为13.5%、“三五”时期为15.4%、“四五”时期为17.9%、“五五”时期为12.9%“六五”时期13.3%、“七五”时期为13%、

“八五”计划只有12.3%，始终未达到应有的投资水平。一方面是交通运输的建设资金不足,另一方面是平均造价在不断上升,以铁路为例,其平均公里造价,50年代在平原、丘陵地区为42.5万元,60年代为53.2万元,70年代为103.3万元,80年代初为310万元,80年代末为500万元,90年代以来,已突破1000万元,由于建设资金严重短缺,造价又不断提高,使每年新增铁路营业里程增长幅度相当缓慢,铁路面临着新线建不起、老线改不起的严峻局面,迫使一些牵涉运输全局的重大建设项目,特别是宝中、衡商、南昆等沟通经济区域,分担现有繁忙干线任务的路网性新干线建设进度受到严重影响,工期大为推迟。

6. 交通运输网的运能严重不足

我国交通运输能力长期以来都比较紧张,其中以铁路和沿海港口尤为严重。铁路方面,在全国现有的近500个铁路区段中,有1/3的区段超负荷使用;其中能力利用率达到90%以上、已处于饱和状态的约占1/4,且大多集中在京广、京包、京哈、津沪、陇海、哈大、宝成、焦枝、鹰厦、兰新等主要干线上;在38个主要编组站中有20多个超负荷运转,其中主要干线上的哈尔滨、山海关、丰台西、徐州、衡阳等12个大编组站的通过和改编能力已达饱和状态。由于主要铁路干线上的区段通过能力和主要编组站的改编能力的限制,全国铁路的卡脖子区段达20多个,通过这些区段的能力只能满足运输需求的60%左右,个别区段只能满足40%,这种状况严重影响了煤炭等重点物资的运输,对山西、陕西、宁夏、内蒙古、贵州的煤炭生产和华东、中南、东北地区的电力生产形成了极大制约。港口方面,由于近几年来经济的快速发展,内外贸海运量迅速增加,港口吞吐能力很难适应需要。1994年与1978年相比,沿海主要港口的货物吞吐能力增加了2.75倍,而同期码头岸线长度只增加了不足1倍,从而导致沿海地区物资运输尤其是外贸物资转运长期紧张,压船、压港、压货现象时常发生。旅客运输方面,也长期处于紧张状态,行路难已成为中国严重的社会问题,不仅买票困难,上了车船更是拥挤不堪,铁路客车一般超负荷30%,有时高达80%;长江和沿海的客轮超载20%以上,某些航线的客轮有时超载50%以上;民用航空的某些国内航线客运也比较紧张。

7. 交通运输网失修失养相当严重

由于交通运输基础设施少,运输能力严重不足,维修资金短缺,长期靠拼设备、吃老本来支撑超负荷的客货运输,使交通运输设施和设备严重失修失养。铁路运输方面,1988年,我国铁路每公里的客货运换算运输密度为2486万吨公里,是美国的4.3倍,日本的2.5倍,仅次于原苏联居世界第二

位,而我国铁路的装备水平,包括双线率、电气化率、电力和内燃机车所占比重,以及通信信号设施等远落后于原苏联,更落后于日本和美国,之所以达到这样高的运输密度,许多是靠拼设备、吃老本,硬压出来的。运输部门面对巨大的运输压力,不得不竭泽而渔,吃储备能力,挤维修时间,超负荷运转。目前全国铁路有1/3的区段和近2/3的主要编组站在超负荷运转,正线超期使用的钢轨占正线总长度的24%,超负荷使用的低强度钢轨达1.6万公里,铁路路基病害达9万多处,失修的桥梁占18.4%,失修的隧道占50%,行车安全的隐患堪忧。公路运输方面,有不少路段养护状况很差,行车比较困难,目前,全国有公路危桥4000多座,公路与铁路平交路口达36000多处,对行人和行车安全威胁严重。水路运输方面,内河港口设施和设备老化严重,半数以上为50~60年代的设备,急需更新。管道运输方面,70年代初兴建的东部输油管道,大部分超龄带病运转。交通运输设施设备的严重失修失养,对运输安全构成潜在的隐患和巨大的威胁,同时也严重影响着交通运输网整体水平的提高。

三、我国交通运输网建设和发展的对策建议

1. 多渠道筹集资金,加快交通运输网的建设

交通运输是资金密集程度较高的行业,特别是交通运输基础设施的建设,资金需求量大,建设周期长,资金回收慢,必须有足量而且稳定的资金来源。据对“九五”计划和2010年长远规划基本目标的初步研究,要改变我国目前交通运输发展建设滞后的状况,到2000年至少需要约6000亿元的资金。如果按照传统的资金筹集方式,主要靠国家财政投资是难以办到的,为此必须拓宽资金来源渠道,多方筹集建设资金。

(1)扩大国家对交通运输投资的预算资金。中央财政和地方财政对交通运输等重点产业须实行倾斜投资政策,发挥投资主体作用。把改善投资结构作为改善产业结构的重要手段,加快交通运输基础设施的建设。据世界银行研究,交通运输投资占国家经济建设总投资的比重,发展中国家应该达到20~28%。根据我国实际情况并借鉴国外经验,我国交通运输的投资应占国家财政预算投资的18%。1993年,我国交通运输投资占国有单位投资的比重为14.1%,这一比重尽管是80年代以来最高的一年,但仍未能达到应有的投资比重,今后必须逐年增加,争取在2000年以前达到18%这一应有的比重。

(2)建立健全各项交通运输发展专项基金。为加快交通运输网的建设,国家和一些地方政府从

“六五”后期开始,先后批准了一些交通发展专项基金和一些类似基金的筹资方式,如铁路货运中加收的铁路发展基金,公路的车辆购置附加费,水运的港口建设费,民航的机场建设附加费,这些基金在加快交通运输网建设方面发挥了一定的作用,但目前无论征收方面,还是使用管理方面都不太规范和完善,今后须根据我国交通运输产业发展的客观需要,逐步使各项基金制度化和规范化。

(3)增加交通运输的信贷投资比重。目前,在交通运输基本建设投资的各种资金来源中,国内银行贷款所占的比重不足15%,不仅低于社会平均水平,也低于能源、原材料等其它基础产业。今后为加快交通运输业的发展,应增加信贷融资在交通运输网建设投资中的比重,国家要加快金融体制的改革,充分发挥政策性金融的扶持作用,开辟并扩大交通运输建设资金来源的主渠道。

(4)扩大利用外资规模。在引进外资进行交通运输建设方面,今后除了争取更多的世界银行、国际货币基金组织、亚洲开发银行以及国外政府的贷款外,应进一步放宽政策,采取更加灵活的方式直接或间接地吸收境外资金。

(5)利用股份制方式广泛吸收社会各方面资金。股份制是筹集资金的一种好方式。从国外发达国家的发展经验看,股份制对各国现代交通运输体系的形成和发展起了重要的作用。我国应在试点的基础上,逐步扩大实施范围。

2. 依靠科技进步,提高交通运输网的现代化水平

要提高交通运输网的现代化水平,必须依靠科技进步,要逐步推广和采用微电子技术、自动化技术、新型材料及新工艺,从而提高交通运输网的综合运输能力。

(1)铁路:加快牵引动力改革,提高电力和内燃牵引比重,减少蒸汽牵引比重,逐步用电力和内燃牵引代替蒸汽牵引;采用重载货车,延长车站股道,以提高列车重量和扩大编组能力;采用先进的联锁、信号、闭塞装置,以保证行车安全和行车密度;大力应用电子计算机技术,实行行车指挥和调度作业自动化,提高运输生产效率。

(2)公路:主要是改善现有公路的技术状况,提高公路等级。据测算,将三、四级公路改为二级公路,行车能力可增加1~3倍;汽车在沥青路面上行驶比在砂石路面上行驶可节省汽油12~20%,运输成本可下降18~20%。我国现有货运汽车是缺重少轻,既不适应长途运输需要,也难以满足城乡各方面需求。今后在干线公路上要大力发展8吨以上的大型柴油车和集装、散装、冷藏等专用车辆,发展小型载货汽车用于城市内和农村运输,并积极发展各种专用车、扩大使用半拖拉和全拖拉方式,以提高

运输效率。

(3)水运:提高港口吞吐能力,建立专用码头和泊位,大力发展水上过驳作业;采用技术先进的装卸工艺和专用装卸设备,增加集疏运能力;加速内河航道的治理,提高航道等级,并随航道条件的改善,不断提高驳船的平均吨位;根据货物构成选用先进的专用船、多用船和自卸船,在有条件的内河航道,要推广分节驳船、顶推船队和自航驳船,增加现代化的专用船舶。

(4)航空:应不断采用大型和新型客机,增加能起降大中型飞机的机场,实现导航设备的现代化,国际机场应尽快达到国际先进标准;改进机务维修方法和手段,提高维修能力尤其是进口客机的维修能力,改善地面设施并完善地面设备;运用电子计算机技术和自动化技术,逐步建立旅客自动定座系统,提高货物装卸机械化程度。

(5)管道:应采用先进的加温输油技术、常温输油技术、自动程序控制调节技术、自动检测技术以及管理施工新技术,提高管道输送的质量和效率;对现有管道运输系统应以节能为中心,改革工艺流程,使能源消耗达到国外先进水平。

3. 改革交通运输体制,促进交通运输网的发展

交通运输管理体制对交通运输业的发展和交通运输基础设施的建设具有重大影响,为改变我国交通运输网建设的落后局面,必须改革我国交通运输管理体制,主要有如下几个方面:

(1)交通运输行政管理体制改革。现行的交通运输行政管理体制是按运输方式分部门管理。从美、日、德等市场经济发达国家的交通运输行政管理职能来看,随着本国经济形势变化不断调整和变革,基本上都采取由分散到集中,由集中到统一的管理体制和管理机构。借鉴国外经验,根据我国交通运输行政管理体制现状和发展前景,在各方面条件基本成熟时,应考虑合并现有的交通管理部门,设立一个统一管理交通运输的国家交通部或运输部,并在本质上实行职能转变,从管理单一运输方式转变为管理五种运输方式,从直接管理交通运输企业转变为间接管理交通运输企业,从管理专业运输经营者转变为管理全社会运输经营者。

(2)交通运输企业经营机制和组织结构的改革。针对运输企业生产空间跨度大、连续性强的特点,在政企分开后,为实现企业的自主经营和市场化经营,运输企业的组织结构应作相应的改革。一是改变旧的区域点阵式企业组织,建立跨地区的运输企业组织体系,形成全国性或区域性的运输企业集团;二是改革现有运输企业构成,大力发展综合型运输代理企业,形成由网络体系为中心的运输代理与拥有车船机械等工具的运输公司相结合

的运输企业组织系统;三是在组建运输企业集团和实行运输代理制的基础上,加快建立适合我国国情的适应市场经济需要的运输企业组织体系。

(3)交通运输投资体制的改革。改革的方向和重点是:纵向改统为分,即交通投资既要有政府投资,还要有社会各方面投资;横向改分为统,即由各运输方式的主管部门分散投资变为由中央和地方的交通投资公司统一投资;无偿投资应当逐步减少,有偿投资应逐渐增加,在目前,高等级公路、专用铁路(如旅游专线)、港口、车站等交通基础设施可先试行;投资主体分层次下移,建设资金分层次筹集,即全国性的或跨大区的骨干线路和交通枢纽,由国家作为投资主体筹资建设,主要为地方经济服务的一般干线或支线,应主要由地方投资修建,国家可以给予适当补助,为部门或企业服务的支线或专用线,应由部门或企业作为投资主体。这样做既可使投资决策权利和责任、风险、效益相结合,又可以吸收地方政府、企业和社会各方面资金,以解决单靠国家财力不足的问题。

(4)交通运输价格体制的改革。改革现行的运价体制主要是要建立以市场价格为主体,兼由国家宏观调控的运价形成机制,近期要逐步实行计划价格与市场机制相结合的浮动价格体制,国家规定和调整计划运价水平和上下浮动幅度,在规定的幅度内,由运输企业根据不同的运输对象、时间、速度、质量等要求,自主定价,鼓励承运与托运双方在自愿互利的基础上签订合同运价,允许各运输方式、运输企业之间展开合理竞争。新的价格机制,要能体现优质优价,对提供快速、安全、舒适和完好的运输服务,以及新型豪华运输工具等,运价应该高一些;要能反映不同地区、不同供求的紧张程度,紧张的地区和运输线路运价要适当高些;要能反映季节性差别,旺季价格可高一些,淡季可低些;要能合理反映出不同种类运输的差别率。考虑到交通运输的特殊性,以下三类运输可执行计划运价:抢险救灾、战备等紧急货运物资;煤炭、石油、化肥、粮食等计划大宗货物;春节、国庆等主要节假日客运。

(5)交通运输规划和研究体制的改革。改革的方向是:在中央政府尚未建立统一交通运输主管部门之前,将分别属于交通、铁道、民航、石油等主管部门的各运输方式的规划与研究机构划出,合并组建国家综合运输规划研究院,先直属国家计委,以后移交到新的交通部或运输部,摆脱单一运输方式的束缚,统一规划交通运输网,统一研究制定促进各种运输方式协调发展的交通产业政策,为综合运输体系的形成和发展创造必要条件。

(责任编辑 冷远猷)