

国民经济和社会发展第十个五年计划

综合交通体系发展重点专项规划

前 言

交通运输是国民经济发展的基础，是社会生产、流通、分配、消费各环节正常运转和协调发展的先决条件，对保障国民经济持续健康快速发展、人民生活的改善和促进国防现代化建设具有十分重要的作用。继续加快交通运输建设，是国民经济和社会发展“十五”计划的重要内容。

本规划是国民经济和社会发展“十五”计划的重要组成部分，是落实加快交通基础设施建设、优化运输结构的重点专题规划，是指导和组织 2001 年至 2005 年我国综合交通体系建设和发展的纲领性文件。本规划包括综合交通发展现状和未来形势的分析，“十五”综合交通体系的发展方针和目标、发展重点以及主要的政策措施等内容。

一、发展现状及“十五”面临的形势

（一）综合交通发展成绩显著

改革开放以来，为适应国民经济与社会发展，消除交通运输严重的“瓶颈”制约，国家采取了一系列重大举措，增加投入并加大政策支持力度，推进了交通运输的改革与发展，使长期困扰我国经济发展的交通运输落后被动的局面初步扭转。综合交通发展取得显著成绩，主要有：

1、**基础设施快速发展，运输能力不断增强。**以干线铁路、高速公路、枢纽机场、国际航运中心为重点的运输基础设施建设，极大地改善了交通运输设施条件和装备技术水平，其中高速公路建设和铁路提速成为九十年代交通运输快速发展的形象工程，取得了突破性进展。到 2000 年末，铁路营业里程 6.8 万公里，比 1995 年增加 6000 公里，其中复线里程 2.16 万公里，电气化里程 1.5 万公里，分别比 1995 年增加 4700 公里和 5300 公里；公路通车里程 140 万公里，比 1995 年增加 24 万公里，其中高速公路 1.6 万公里，比 1995 年增加 1.27 万公里，公路已通达 99% 的乡镇和 90% 的行政村，分别比 1995 年提高 1.9 和 10 个百分点；民航机场 129 个，比 1995 年增加 11 个，航线 1120

条，比 1995 年增加 323 条，航线里程 151 万公里，比 1995 年增加 39 万公里；输油（气）管道 2.5 万公里，比 1995 年增加 7800 公里；内河千吨级以上航道 7855 公里，比 1995 年增加 1140 公里；沿海港口万吨级以上泊位 646 个，比 1995 年增加 164 个。基础设施的快速发展，使交通运输在满足运输需求、降低运输成本、节约运输时间、提高运输质量等方面发生了深刻的变化。目前，铁路运输紧张状况有所缓解；公路交通状况明显改善；港口压船压港减少；民航干线运输基本适应需求。2000 年全社会货运总量 135 亿吨，比 1995 年增加 11 亿吨，货物周转量 43359 亿吨公里，比 1995 年增加 7629 亿吨公里；全社会旅客运输总量 146 亿人，比 1995 年增加 29 亿人，旅客周转量 12188 亿人公里，比 1995 年增加 3186 亿人公里。城市交通发展速度加快，目前全国 668 个设市城市中有 613 个城市有公交设施，公共交通工具 21 万辆，地铁线路 120 公里，出租汽车 79.1 万辆；城市道路长度 15 万公里，道路面积 18 亿平方米。总体上，运输紧张状况有较大幅度的缓解。

2、综合运输体系逐步形成，各种运输方式的优势开始得到发挥。从“八五”开始着手建设的全国综合运输大通道骨架已初步形成，由铁路、公路、内河和沿海港口组成的煤炭运输通道，以沿海主要港口为龙头、后方各种运输方式为集疏运的外贸货物运输通道，以沿海和长江港口为重点的原油、铁矿石运输通道运输能力大幅度增加，运输效率不断提高，通过高速公路建设、民航运输发展、特别是铁路的提速，以北京、上海、广州为中心的客运快速通道框架基本形成，服务质量明显改善。经过不断调整和优化，客货运输依赖单一或少数运输方式的运输结构有了很大变化，各种运输方式的优势开始得到较好发挥。2000 年与 1980 年相比，货物周转量中，铁路比重由 48%降为 31.4%，公路比重由 6%上升为 13.8%，水运比重由 42%上升为 53.2%，管道比重仍维持 1.6%左右；旅客周转量中，铁路比重由 60.6%降为 36.8%，公路比重由 32%上升为 54.2%，水运比重由 5.7%降为 0.8%，民航比重由 1.7%上升为 8.2%。公路的基础性作用日益显现，铁路、水运的长距离、大运量的优势得到了较好发挥。

3、交通运输改革取得进展。运输管理体制与企业经营机制改革取得一定进展，铁路全面推行资产经营责任制，提出“网运分离”的改革方案，公路、内河和海上运输基本实现“政企分开”，国有大中型运输企业通过重组、改制，现代企业制度正在建立。交通设施建设的投资主体、投资渠道与投资方式多元化格局正逐步形成。运输价格改革稳妥推进，公路、内河水运等运输方式运价基本与市场接轨。不同行业与多种经济成分参与运输经营，运输市场竞争机制正在建立，运输质量与服务水平不断提高，用户已开始有可能通过运输市场选择经济、合理和服务质量高的运输方式及运输企业。

（二）综合交通发展中急需解决的问题

我国交通运输面貌发生的巨大改变，使“十五”交通运输发展比以往有了更加好的基础，但是，由于我国交通运输的基础脆弱，承受需求波动的弹性小，尤其是当前尚没

有足够的空间改善运输质量，交通运输仍处于国民经济与社会发展的薄弱环节。主要表现在：

1、运输网规模总量不足，地区发展不平衡。我国现有的运网密度低，跨区域干线运输通道不足，现有主要铁路干线运输负荷过重，省际干线公路不成网，运输能力不适应市场需求，西藏自治区仍未通铁路，全国尚有 460 多个乡镇、7 万多个行政村不通公路；西部地区交通基础设施更加落后，运输网的密度只有全国平均水平的三分之一左右，与东部地区相比差距更大；农村交通条件较差，道路等级低、路况差，大部分为砂石路面，严重制约农村经济发展。

2、结构矛盾突出。随着经济结构的不断调整，运输方式之间和运输方式内部的一些结构性矛盾日显突出。在综合运输方面，各种运输方式之间的协调配合、运输设施的统筹规划建设、运输装备的发展以及运输经营管理都尚未形成有机整体，除了部分单一货种的联运系统建设有了一定进展外，具有综合功能的运输枢纽尚未形成，各种运输方式缺乏有效衔接，要建立完善的综合运输体系尚需很长时间。在运输方式内部，铁路网络结构不尽合理，繁忙线路客货混行影响了速度的提高和效率的发挥；民航干支线、大中型与小型飞机比例失调，支线机场和支线飞机数量明显不足；公路虽然加快了国道主干线建设，但广大农村公路交通条件仍然比较落后，中西部及边疆地区公路条件也急需改善；港口集装箱及大型散货泊位能力不足，一般杂货码头利用率下降，主要港口及重要出海口航道水深严重不足；城市道路建设滞后，大中城市交通拥挤严重，路网结构仍不够合理，快速交通路网体系尚未形成，交通结构单一，特大城市缺乏快速大容量的地铁、轻轨等轨道交通方式。

3、技术装备水平与运输质量不高。我国交通运输硬件设施的总体技术水平仍然很低，铁路复线和电气化率不高，机车车辆通信信号等技术装备与世界先进水平差距很大，客运高速和运营管理自动化等尚处于起步阶段，集装箱和冷藏等现代化运输装备不足；公路三级及以下标准的公路比重近 90%，通行条件较差；内河能通行 300 吨级以上船舶的航道里程比重仅占 19.3%，大部分内河港口的装卸设备十分落后；沿海港口缺少大型、深水、高效的专业化泊位，难以适应发展需要；民航空管及通信导航技术装备落后，综合配套与管理水平不高；交通运输工具技术状况参差不齐，运输效率和效益较低，安全性较差。我国交通运输软件建设仍处于较低水平，尚不能为用户提供更为安全、快捷、方便、舒适的服务，突出表现在服务人员素质不高、运输中转衔接不协调、运输信息不及时、客货代理机制不健全、旅客及货物托运人的权益不能得到有效保证和一些行业不正之风依然存在等。在货物运输方面，由于没有完全摆脱运输紧张局面，目前只提供单纯的运输服务，很少涉足物流的其它过程，与国外的货物运输服务已经全面涉足现代物流的全过程相比，运输服务与质量存在很大差距。

4、交通运输改革相对滞后。铁路、民航、港口至今仍未实现真正的“政企分开”，“过于集中”、“统得过死”的弊端未能完全消除；适应交通运输行业特点与市场经济发

展需要的基础设施建设投融资体制尚未健全；运输市场化进程缓慢，国有大中型运输企业，尽管进行了多种改革试点，但现代企业制度的建立仍未到位；市场竞争机制尚不完善，一些运输行业垄断经营的局面未被打破；运输价格的形成机制与管理体制仍不适应市场经济的需要；交通运输法律、法规建设滞后。

（三）“十五”综合交通发展面临的形势

“十五”时期，世界经济呈平稳增长趋势，又是我国实施第三步战略目标的起步阶段，从国内外经济发展态势分析，交通运输的发展机遇将大于挑战。

1、随着经济全球化的日益增强，特别是加入 WTO 后将对我国交通运输带来新的机遇与挑战。我国对外开放进一步扩大，对外贸易将会较快增长，促使交通运输需求持续增长。

2、经济结构的调整，产业与产品结构的优化升级，将使货物运输结构发生较大变化，高附加值产品，特种货物及鲜活货物有较大幅度增加，使单位产值的货运强度有所下降，但货运需求总量仍呈增长态势，“十五”期间货物运输与国民经济增长的弹性系数在 0.5 左右。

3、随着经济的不断发展，人民生活水平的不断提高，人员往来将更加频繁，特别是西部开发战略的实施，国家为扩大内需努力开拓农村市场，客运需求增幅将高于货运需求，“十五”期间旅客运输与国民经济增长的弹性系数在 1.0 左右。

4、改革开放以来，我国各种运输方式承担的运输市场份额发生了较大变化，“十五”期间，随着运输市场竞争机制的进一步完善，不同运输方式、不同运输企业之间在运输市场中所占有的比重将继续发生变化，并日趋合理。

5、城市化战略的实施将促进农村剩余劳动力的转移，增加农民收入，增加内需，将使运输需求的总量、结构与分布格局发生新的变化，对运输资源的合理配置产生直接影响。

6、交通运输发展需要占用和消耗大量的能源、土地及岸线资源，产生大量的交通噪音和空气污染，对自然环境造成很大压力，可持续发展战略的实施对交通运输发展提出了更高的要求。

7、21 世纪初，尽管和平与发展仍是世界的主旋律，但威胁和平的因素依然存在，树立安全意识，保障国家安全是国民经济与社会发展中要倍加重视的问题。“十五”时期，要特别重视国边防交通建设，完善国防交通网络，进一步增强国防交通综合保障能力。

根据需求分析和多种方法测算，“十五”期间，我国货物运输年均增长速度将在 3.5% 左右，其中铁路 2%、公路 5.7%、水运 3.0%、沿海主要港口货物吞吐量 5.5% 左右、航空

货邮 13%左右。旅客运输将以 7%左右的速度增长，其中铁路 4.6%、公路 7.9%、航空 8%—10%；水运旅游、海峡及陆岛间的旅客运输量有一定增长，但客运总量将保持现有水平或略有下降。

预测到 2005 年，我国客货运输需求总水平为：全社会货运总量约 165 亿吨，比 2000 年增加 30 亿吨，货物周转量约 49000 亿吨公里，比 2000 年增加 8000 亿吨公里；全社会旅客运输总量约 210 亿人，比 2000 年增加 64 亿人，旅客周转量约 17000 亿人公里，比 2000 年增加 4770 亿人公里。

二、发展方针和目标

（一）发展方针

为适应国民经济与社会发展，根据交通运输行业现状、存在的问题及所面临的形势，“十五”期间我国交通体系发展指导思想是：以市场经济为导向，深化交通运输改革；以扩展网络为重点，继续加快交通基础设施建设；以适应市场变化为目标，加强结构调整；以科技创新为动力，全面提高交通运输的现代化水平和安全水平；以效益为中心、服务为宗旨，最大限度地满足用户的需求。为此，“十五”综合交通体系发展方针是：深化改革，扩大网络，优化结构，完善系统，提高质量，开发西部。

1、深化改革

深化改革是推动交通运输发展的客观要求。“十五”期间，交通运输改革的重点是推进以“政企分开”为核心的交通运输管理体制和经营机制改革，同时，交通运输投融资体制和价格体制的改革也要取得新的进展。

2、扩大网络

扩大运输网络、增强设施能力是“十五”交通运输发展的一项主要任务。扩大网络要注意新建与改造相结合，并做到因地制宜。扩大网络的重点是：

强化运输骨架，扩大干线通道能力。围绕综合运输骨架网的形成，重点完善既有铁路干线，适当布局建设新的跨区铁路通道，进一步加快公路国道主干线和水运主通道建设，加强干线机场建设和改造，增加油输管道里程，提高运输能力。

扩展覆盖面，提高通达度。建设区域铁路，填补省区铁路空白；加强农村公路建设，把农村公路建设作为实施城镇化战略、启动农村消费市场和加强农业基础地位的重要配套措施；积极推进支线机场特别是中西部地区支线机场建设。

增强国际运输能力和国际竞争力。为适应我国加入 WTO 后国际贸易运输增加和国际运输竞争加剧的趋势，加强对外贸易运输设施和设备的建设。重点是加强以上海国际航运中心集装箱深水港为主的沿海大型枢纽港口建设，增强与周边国家和地区的竞争能

力；加强远洋船队建设，优化结构，增强适应国际航运发展趋势的能力；加强海、陆、空口岸设施与通道建设，增强国际运输能力。

建立与区域经济发展相适应的运输梯次格局。进一步优化运输网络的区域布局，在扩大运输设施规模和提高运输设施质量方面，根据各地区的不同特点和要求，有重点地展开。东部地区重点提高运输网络的质量，中西部地区扩大网络与提高质量相结合，使各地区运输网络的规模和质量更贴近经济发展阶段的要求。

3、优化结构

优化运输网络结构。根据新时期交通运输面临的形势与任务，以及客货运输市场的变化调整好运输网络结构，充分发挥铁路、公路、水运、民航以及管道等运输方式各自的优势，使各种运输方式的交通设施规模与布局更为合理。

优化设施与装备的技术结构。一是加快高速铁路、高速公路、高等级航道、港口大型专用泊位尤其是大型集装箱专用泊位等现代化设施的建设，增加高等级设施与装备的比重。二是坚持高标准、高起点方针，结合各地区客货运输市场特点，选定合理的技术标准，使整体技术结构进一步优化。

优化客货运输产品结构。运输产品要适应多极化、不同层次客货运输用户的要求。货物运输要满足集装运输、冷藏运输、散货运输等专业化的运输需要，实行货物运输组织的“客运化”。旅客运输要根据客运需求的特点与变化，不断调整运输产品结构，为不同层次与不同需要的旅客提供相应的运输服务。优化城市道路网络与公交线路网络，调整各种公交车辆的结构比例，为城市居民提供方便、安全、快捷、准点的城市公共交通服务，最大限度的满足乘客的出行需求。

4、完善系统

城间旅客快速运输系统。一是建立以北京、上海、广州等中心城市为核心，连接主要省会城市的城间旅客快速运输系统。积极发挥铁路、航空和公路运输各自的优势，通过对既有干线铁路全面提速以及加快高速铁路和客运专线、高速公路和省际干线公路、大型枢纽机场和省会机场的建设，初步形成城市间的旅客快速运输系统。二是建立城市群间的旅客快速运输系统。以高速公路和城间铁路干线为重点，加强京津唐、沪宁杭以及广珠深等城市群客运系统的建设。三是重视城市客运枢纽的建设，特别是大城市、特大城市的市内运输与城间运输的配套衔接工程。

大城市和市郊旅客运输系统。为改善大城市交通拥挤状况，减少交通对城市环境的污染，拓展城市郊区功能的开发，“十五”期间要加快大城市和市郊旅客运输系统的建设。大城市、特大城市客运交通要发展以轨道交通为骨干、道路交通为主体的公共交通系统。

集装箱运输系统。充分发挥各种运输方式优势，加强协调配合，建立多式联运系统。

注重集装箱运输场站、运输装备以及集装箱运输管理信息系统建设，实施全程运输实时跟踪，全面提高集装箱运输系统的效率、效益与服务水平。

国际集装箱运输重点加强以大连、天津、青岛、上海、厦门和深圳等沿海主要集装箱港及后方铁路、公路和内河集疏运通道组成的集装箱运输链。

集装箱运输系统建设，要注意加快长江三角洲地区集装箱深水港区的建设，这是我国华东地区以及全国集装箱运输系统建设的重中之重。

内贸集装箱运输要搞好系统的规划、建设，沿海港口通过泊位的结构调整与内贸集装箱泊位的新建，逐步形成沿海内贸集装箱运输系统和铁路、公路、内河等组成的内陆内贸集装箱运输系统。

大宗物资运输系统。大宗物资运输系统是现代物流的重要组成部分。目前我国煤炭、石油、铁矿石虽然初步形成以水陆联运为主的运输系统，但在衔接配套、能力协调方面还存在一些问题。“十五”期间，调整、完善煤炭运输系统进行，充分发挥已建成设施的能力，提高运输效益。石油运输系统要协调好与大型石化企业集团之间的关系，重点改造现有设施，并新建沿海大型原油泊位，适应原油进口增长的需要。铁矿石运输系统，要改进运输组织，减少中转次数，降低运输费用，提高运输系统效率和效益，继续完善以宁波—舟山海域为主的进口中转基地，适应上海及长江沿岸钢铁企业进口铁矿石的运输需求，建设北方沿海进口铁矿石运输设施，满足东北、华北地区钢铁企业进口铁矿石的运输需求。

“十五”期间，在建设完善大宗物资运输系统时，还应注重运输装备、仓储设施以及现代信息技术与管理体的建设，为推进现代物流系统的形成奠定基础。

特种货物运输系统。推进货物运输向专业化、集约化方向以及最终建成现代物流系统的方向发展，“十五”期间要重视冷藏货物、危险货物、滚装运输等特种货物运输系统的建设。

——冷藏运输。加快发展冷藏运输，使鲜活、易腐等货物充分利用冷藏专业运输；增加冷藏车船数量和设备，建立多式联运冷藏链，逐步形成完整的冷藏运输系统，改变针对目前我国冷藏运输薄弱的状况。

——危险货物运输。对易燃、易爆、腐蚀性强及放射性物质等危险货物的运输，应积极组建专业运输公司，实行专业化规模经营。加强危险货物分类、检测、包装标准和储存运输规则的制订，逐步与国际标准接轨，在统一规划、合理布局的基础上建设专用设施，配备专用船舶车辆等运输工具，逐步建立完善的危险货物运输系统。

——滚装运输。加强陆岛、海峡间轮渡滚装运输系统建设。为沟通沿海通道，进一步改善陆岛、海峡之间的交通条件，重点在大连烟台间、沪甬舟间、琼洲海峡间和渤海湾、杭州湾、北部湾内增设轮渡设施，发展滚装运输船队，形成布局合理、竞争有序的

车渡滚装运输系统。为适应汽车工业发展，满足商品汽车运输需求，重点在长江干流及沿海港口增建滚装码头。

5、提高质量

在继续扩大交通基础设施建设规模的同时，积极采用高新技术与现代化经营管理手段，保证运输安全，提高运输质量与效益。在综合运输体系的规划、建设中积极开发、应用高新技术，紧紧追踪国际先进水平。铁路以高速铁路与快速铁路网建设为重点，搞好成套技术的研究开发；建立以现代信息技术为基础的高度智能化的列车实时追踪系统，自动化管理系统，行车安全监控系统；公路以加快新材料和新工艺的开发与应用，推进新技术、新产品在公路建设和养护中的应用，建立智能化的高速公路交通运输综合信息服务系统、高效的公路运输管理系统、货物动态跟踪系统。水运以提高沿海主枢纽港现代化装备水平，实现内河水运主要水系干支与江海直达运输，建设以电子商务系统为核心的集装箱综合管理系统，加强海事、救助等支持系统的建设；民航运输以提高安全保障能力和通航能力为目标，建立安全高效的信息网络服务系统；城市交通以提高公共交通服务质量和水平为宗旨，应用新技术，开发和先进的设备，提高公共交通的装备水平和服务水平，建立高效的智能化车辆调度系统、快捷的信息反馈系统和安全的救援保障系统。

在提高运输速度的同时，加强交通安全设施的建设，提高交通安全管理的整体水平，减少交通事故，确保旅客与货物运输安全；增强服务意识，全方位提高服务水平，充分利用现代化的管理设施，落实服务质量责任制，加强服务质量管理，建立高效、快捷、安全、舒适、便利的服务体系。

6、开发西部

西部地区综合交通建设是长期艰巨的任务。在全国综合交通规划的大框架下，“十五”期间西部地区综合交通建设重点是：

首先，尽快打通西部地区连接中、东部地区的运输大通道。通过对现有铁路、公路、内河、民航、管道等运输设施的改扩建与新线的建设，使综合运输大通道的建设有实质性进展。

其次，加强西南、西北地区间的运输通道、西部地区内的干线运输网络以及交通枢纽的建设，同时，加强国边防公路与农村公路建设。

第三，尽快打通通江达海与口岸运输通道。要改变目前西部地区对周边国家运输通道数量过少的状况，开辟通往周边国家的国际运输通道，改善口岸运输条件，以满足西部地区对外开放的需要。

（二）“十五”发展目标

我国交通运输发展的长期战略目标是：以市场经济为导向，以可持续发展为前提，建立客运快速化、货运物流化的智能型综合交通运输体系。

为实现这一长期目标，“十五”期间的阶段性目标为：通过深化改革，基本建立比较完善的交通运输市场体系；综合运输能力继续增强，结构进一步趋于合理，运输质量明显提高；初步形成大城市间的快速客运系统、多种运输方式协调配套的集装箱运输系统、大宗散货运输系统和特种物资运输系统；以信息化、网络化为基础，加快智能型交通的发展，在市场机制较完善、交通基础设施较发达的地区，推进现代物流系统的形成。

到 2005 年，铁路营业里程达到 7.5 万公里，其中复线里程 2.5 万公里，电气化里程 2 万公里；公路通车里程 160 万公里左右，其中高速公路 2.6 万公里；沿海主要港口深水泊位 800 个；内河通航里程 11 万公里，其中千吨级以上航道 8800 公里；通航机场 150 个左右；输油（气）管道里程 4 万公里；城市道路长度 18 万公里，城市道路面积 26 亿平方米，城市公共交通工具 30 万辆，出租汽车 100 万辆。

到 2005 年，运输服务质量明显提高，旅客运输的安全、快捷、舒适、方便性进一步增强，各种运输方式的衔接更加紧密；货物运输更好地满足用户的需求，更加安全、及时、便捷，并向现代物流方向发展。

到 2005 年，运输领域中建设和经营的市场化机制基本形成，各种运输方式面向市场化的改革取得更大的进展，交通运输建设与经营的市场准入、运输市场的规范及法律、法规建设等方面迈出更大步伐。

（三）2010 年发展设想

21 世纪的前 10 年是实现我国第三步战略目标与交通运输发展战略目标的重要阶段。到 2010 年，我国交通运输的改革与发展将取得更大进展，比较完善的交通运输市场体系基本形成，综合交通路网整体骨架布局趋于合理。铁路网规模达到 8 万公里，其中高速铁路和客运专线预计达 5000 公里，复线铁路 3.5 万公里，电气化铁路 3 万公里，基本形成布局合理、干支协调的路网整体骨架，高速客运网初具规模，货运重载网全面完善，基本形成快捷的运输系统；公路通车里程 180 万公里，其中：高速公路 3.6 万公里，基本建成国道主干线系统；沿海港口深水泊位 850 个，吞吐能力 17 亿吨，建成高效、完善的集装箱、大宗散货和滚装运输系统；内河航运建成长江、珠江、京杭运河、淮河及黑龙江等 1.5 万公里的水运主通道，配套建成内河主枢纽港口，形成完善的内河航运体系；民航形成以大城市为中心的快速、安全的客运系统和快捷、方便的货运系统。快速客运系统和货运物流系统初步形成，使我国交通运输的总体能力、服务质量、市场化进程等基本适应国民经济发展和社会进步的需要，为建成智能型综合运输体系奠定坚实的基础。

三、“十五”综合交通建设重点

“十五”期间要紧紧围绕交通运输发展的重点任务和建立综合运输系统的要求，加强交通设施建设，全面实现“十五”综合交通发展目标。具体建设重点是：

（一）铁路

东部地区重点调整结构，繁忙干线逐步实行客货分线，建设客运专线与高速铁路，补充必要的支线与联络线，加大既有线技术改造，特别是电气化改造的力度。中部地区，配合西部大开发战略，以加快承东启西运输干线和能源外运干线建设为重点，扩展网络，形成大能力的运输通道。西部地区，重点建设连结中部、东部地区的运输通道，完善内部运输网络，开辟新的国际运输通道，从根本上解决西南、西北地区对外通道能力受限制的问题。

“十五”期间，国家铁路和合资铁路建设规模为：新线 6000 公里，既有线复线 3000 公里，既有线电气化 5000 公里，地方铁路建设规模为 1000 公里左右。

1、铁路主通道建设

“十五”期间重点建设和强化改造“八纵八横”（约 34000 公里）铁路主通道：

京哈通道。建成秦沈客运专线，改造京秦铁路，贯通京沈客运快速铁路；完成哈大铁路电气化改造，进行天津至沈阳段电气化改造。

东部沿海通道。建成大连至烟台铁路轮渡、兰村至烟台铁路复线、兰村至新沂铁路、新沂至长兴铁路，建设温州至福州铁路。

京沪通道。主要是实现客货分线运营，开工建设京沪高速铁路，对既有京沪线进行电气化改造；建成蚌埠枢纽复线工程。

京九通道。建成龙川至东莞东段复线，完成全线提速改造。

京广通道。建成武广段电气化工程，实现全线电气化，开工建设武汉长江铁路二桥。

大湛通道。建成北同蒲线太原至朔州段复线，进行焦柳线洛阳至襄樊段电气化改造，建成益阳至永州铁路和粤海通道，建设永州至玉林（或茂名）铁路。

包柳通道。建成神木北至延安北铁路，完成西安至延安铁路扩能改造，建成西安至安康铁路新线，完成襄渝线襄樊至达县段扩能改造。

兰昆通道。完成成昆线电气化改造。

京兰通道。完成包兰线包头至石嘴山段复线工程和石嘴山至兰州电气化改造工程，同时对京包线进行提速改造。

煤运北通道。建成朔州至黄骅重载铁路新线。

煤运南通道。进行胶济铁路的电气化改造，完成新月线电气化改造和菏兖石铁路复线建设。

陆桥通道。建成陇海线宝鸡至兰州段复线，完成陇海线郑州至宝鸡段提速改造、完成徐州至郑州、武威至张掖段电气化改造工程。进行兰州至武威及北疆铁路扩能改造。

宁西通道。建设西安至南京铁路和南京至启东铁路南京至海安段。

沿江通道。进行宁芜铁路、武汉至九江铁路扩能改造，建设铜陵至九江铁路新线、枝城至万县铁路新线，建成长江埠至荆门铁路。

沪昆（成）通道。建成贵昆线昆明至沾益段、株州至六盘水铁路复线，进行浙赣线、沪杭线电气化改造，开工建设沪杭铁路客运专线。

西南出海通道。建设广深线第四线，对南昆铁路进行扩能改造。

在对路网主骨架进行建设强化的同时，继续加强区域内铁路建设，完善路网布局。建成芜湖长江大桥、阳涉铁路、锡桑铁路、天津港 1000 万吨煤炭下海铁路工程，完成外福铁路、石门至怀化铁路电气化改造和邯长铁路扩能改造，建设赣州至龙岩铁路、合浦至河唇铁路。

2、铁路既有线技术改造

铁路既有线改造重点是提高主要干线的装备水平，形成通畅的大能力主通道。抓紧建成一批电气化改造项目。东北地区的重要铁路干线围绕提速、安全、降低运营成本等要求，改善线路技术条件，整治路基、桥隧等病害。华北、华东、中南地区铁路干线按照客运提速要求，改造、提高线路质量，更换提速道岔，完成道口平交改立交工程等。西南、西北地区加强线路病害整治，围绕保障行车安全、适度提高行车速度等进行系统改造。

3、西部地区铁路网建设

除加强陆桥通道、京兰通道、沪昆通道、沿江通道、西南出海通道、宁西通道建设外，重点建设遂宁经重庆至怀化铁路；建成内江至昆明、水城至柏果、达川至万州铁路，完成内宜、盘西线电气化改造；规划建设新的西北至华北铁路和进藏铁路；加快新的西北至西南铁路、中吉乌铁路和泛亚铁路的前期研究工作，条件成熟即开工建设。

4、地方铁路建设

继续加快发展地方铁路，续建沙蔚铁路、德龙烟铁路大莱龙段、惠澳线等项目；同时做好保定至霸州铁路、赤峰至大板铁路、登封至阜阳铁路等项目前期工作，并力争开工建设。

（二）公路

“十五”期间公路建设以“五纵七横”国道主干线和西部地区公路建设为重点，进一步完善省际高等级公路网，强化路网建设与改造，提高技术水平，充分发挥公路运输的基础性和主通道作用。

“十五”中期，全面贯通“三纵两横两条重要路段”国道主干线，初步实现联网，在全国形成数条横连东西、纵贯南北的高等级公路运输大通道。

“十五”期间，全国公路新增公路通车里程 20 万公里，其中高速公路 1 万公里。到 2005 年，全国公路通车里程达到 160 万公里，其中：高速公路达到 2.5 万公里，二级以上高等级公路比重达 18%，通达公路的乡（镇）和行政村比重分别达到 99.5%和 93%左右。

1、“五纵七横”国道主干线建设

——“三纵两横”主干线

同江至三亚国道主干线。建成哈尔滨至长春、莱西至汾水、宁波至温州、温州至福州、漳州至诏安、开平至电白等高速公路。

北京至珠海国道主干线。建成驻马店至信阳、信阳至武汉、武汉至长沙、长沙至湘潭、小塘至广州等高速公路和郑州黄河大桥。

重庆至湛江国道主干线。建成贵阳至新寨、雷神店至崇溪河、崇溪河至遵义、水任至南宁、山口至湛江等高等级公路。

上海至成都国道主干线。建成合肥至高河埠、万县至长寿、成都至南充等高等级公路。

连云港至霍尔果斯国道主干线。建成连云港至徐州、徐州至商丘、洛阳至三门峡、天水至忠和、奎屯至赛里木湖高等级公路。

——其他主干线

北京至福州国道主干线。续建泰安至徐州，新建福州至三明、三明至南昌等高等级公路。

二连浩特至河口国道主干线。续建祁县至临汾，新建丰镇至原平、阎良至禹门口等高等级公路。

绥芬河至满洲里国道主干线。新建齐齐哈尔至甘南、博克图至满洲里等高等级公路。

丹东至拉萨国道主干线。续建丹东至本溪、怀来至宣化、麻黄沟至中宁，新建呼和浩特至老爷庙等高等级公路。

青岛至银川国道主干线。续建古窑子至王圈梁，新建济南至石家庄等高等级公路。

上海至瑞丽国道主干线。续建杭州至衢州、麻江至凯里、大理至保山、湘潭至邵阳，

新建梨园至温家圳等高等级公路。

衡阳至昆明国道主干线。续建衡阳至枣木铺，新建罗村口至砚山等高等级公路。

2、西部开发公路建设

在继续实施现有规划的国道主干线基础上，规划并起步建设八条新的通道：

兰州至云南磨憨口岸。连接西北、西南及对外通道；

阿荣旗至北海。连接西北、西南的南北出海通道；

阿勒泰至红其拉甫口岸。连接南北疆及对外通道；

银川至武汉。连接西北与中部及通达长江的公路通道；

西安至合肥。连接西北与华东地区的公路通道；

长沙至重庆。连接中西部的公路通道；

西宁至库尔勒。西北地区横向公路通道；

成都至西藏樟木口岸。与上海至成都国道主干线连通，是西藏通向四川及我国中、东部地区以及对外口岸的主要通道。

西部地区干线路网改造的重点为国道 214 线西宁至打洛段、国道 215 线敦煌至格尔木段、国道 216 线阿拉泰至乌鲁木齐段、国道 312 线兰州至平凉段、国道 317 线成都至那曲段，国道 326 线秀山至曲靖段、国道 315 线西宁至喀什段、国道 212 线兰州至重庆段等。

3、完善公路网络

加快公路网的建设与改造，提高路网技术水平，改善通行条件。东部地区基本建立通达地市级城市的快速公路网，通县级城市的公路达到二级以上标准；中西部地区大部分通地市级城市的公路达到二级以上标准及通县级城市的公路达到三级以上标准，并继续扩展覆盖面和通达度。建设主要铁路场站、公路主枢纽场站、主要港口以及机场的客货集疏运公路和省会城市的环城公路，提高运输枢纽的集疏运能力。

4、农村公路建设

公路是农村地区的主要交通方式，农村公路建设要坚持从农村社会经济发展需要出发，与当地山、水、田、林综合治理、小城镇建设及资源利用相结合。重点抓好通往经济中心、交通中心，以及连接国省干线公路的“出口路”建设；抓好资源开发、旅游、贫困地区联片开发的“经济路”建设；抓好通往不通公路的乡镇、行政村的“通达路”建设。到 2005 年，公路交通制约农村经济发展的状况得到初步缓解。

5、国边防公路和口岸公路建设

重点加强东南沿海、西部边境战备公路及进藏公路的建设，完善配套边境口岸公路

设施。

（三）沿海港口

以优化港口布局和调整泊位结构为主，通过新建与改造，重点完善沿海港口集装箱运输系统、大宗散货运输系统。加快港口设施的技术进步，提高技术装备的现代化水平，实现由数量增长型向质量提高型、由管理粗放型向集约经营型的两个转化。

“十五”期间，沿海港口建设深水泊位 140 个，新增吞吐能力 2、6 亿吨。其中：集装箱泊位 50 个，吞吐能力 1650 万标准箱；大型原油接卸泊位 3 个，吞吐能力 3000 万吨；大型矿石接卸泊位 3 个，吞吐能力 3000 万吨。

1、集装箱运输

“十五”期间，重点建设上海国际航运中心集装箱深水港和能靠泊第四代以上集装箱船舶的干线港，相应发展支线港、喂给港，促进我国形成布局合理、层次清晰、干支衔接、功能完善、管理高效的国际集装箱运输系统和我国大陆沿海具有 1000 万标箱以上的集装箱枢纽港。

北方地区。重点建设大连、天津、青岛三个集装箱干线港和营口、秦皇岛、烟台、连云港四个支线港。

华东地区。重点建设上海集装箱枢纽港，相应发展江浙两翼的宁波、太仓两个干线港，及南京、镇江、张家港、南通和温州等支线港。

华南地区。在保持香港国际航运中心地位的同时，重点建设深圳港，相应发展广州、厦门两个干线港，及福州、汕头、珠海、湛江、防城、海口等支线港。

“十五”期间，内贸集装箱运输重点改造利用现有件杂货泊位，新建部分必要的码头泊位，以满足迅速增长的内贸集装箱运输需求。

2、散货运输

进口铁矿石运输。“十五”期间，我国仍需要增加进口高品位铁矿石数量，需建设 20 万吨级以上大型深水专用泊位及转运系统设施，以满足东北、华北、华东及长江中下游大型钢铁企业的需要。

在北方地区，择点建设矿石接卸码头，新增接卸能力 1600—2000 万吨。

进口原油运输。“十五”期间，我国原油进口量将继续增加，为配合石化工业的发展与原油战略储备的需要，需增加大型原油泊位的接卸能力。我国北方地区与华东地区是建设大型原油接卸泊位的重点地区。

3、老港口挖潜改造与结构调整

“十五”期间，有重点地对大连、青岛、上海、广州等港口老港区的泊位功能进行调

整、改造和动迁，以适应运输需求和城市发展需要。

4、改善主要出海口航道及主要枢纽港口进出港航道通航条件

整治长江口深水航道，建设广州港出海航道二期工程、深圳铜鼓航道工程，有计划地安排天津、烟台、营口、连云港、温州、厦门、汕头、湛江、深圳、防城港等枢纽港口航道的升级和疏浚。

5、海上搜巡救助系统

提高海上运输安全保障能力，加大海事、救助装备的更新力度，建立海上立体搜寻救生体系。

（四）内河航运

加强长江、珠江水系及京杭运河等水运主通道及长江三角洲、珠江三角洲水网密集地区骨干航道与内河主枢纽港的建设，提高航道等级，调整优化港口与内河运力结构，重点发展集装箱、大宗散货与滚装运输，完成三峡库区重点水运设施淹没复建工程，继续解决内河碍航闸坝问题。鼓励航电结合，以电养航。

“十五”期间，内河航运建设的规模为：改善内河航道里程 3350 公里，其中三级航道 950 公里，增加内河港口吞吐能力 2500 万吨。

1、水运主通道和水网航道建设

长江水系主通道。长江干流重点整治中、下游武穴航道、碾子湾河段、张南及东流水道等碍航河段；结合长江口航道治理工程，综合治理下游航道；上游重点做好三峡库区航运复建工程。主要支流，按四级航道标准，重点梯级渠化嘉陵江航道，开发江汉平原、洞庭湖区等航道网及汉江、赣江航道等。

珠江水系主通道。加快西江航运干流向上游延伸工程，为云、贵等西部省区打通出海航道，重点建设柳黔江、红水河和右江三条出海通道。

京杭运河、淮河主通道。京杭运河重点改善北段航行条件，提高船舶吨级和航道管理水平。

长江三角洲江南航道网。按四、五级航道标准，改善江南航道网通航条件，完善航运网络，重点建设苏申内港线、申张线、长湖申线、苏申外港线、平申线、芜太运河等跨省市干线航道。

珠江三角洲航道网。按三级航道标准，逐步完善该地区航道网，重点整治小揽、陈村、劳龙虎水道等航道。

为实施西部开发战略，西部地区内河重点建设长江、西江两条出海通道、澜沧江跨境运输航道以及相应的区域性航道。

2、内河港口集装箱、大宗散货、汽车滚装运输设施建设

集装箱运输。重点在长江水系和珠江水系形成国际集装箱支线运输网络。

大宗货物运输。重点完善煤炭、矿石、原油、成品油等大宗散货的港口装卸系统。

汽车滚装运输。重点在长江沿线汽车工业主要生产基地和消费地，建设商品汽车滚装码头，逐步形成内河汽车滚装运输系统。

（五）民航

实施航空枢纽工程建设，合理安排机队配置，加强支线航空，强化空中交通管制系统建设，改造和完善配套系统，全面增强航空运输能力。

1、机场建设

按照枢纽辐射航线网络布局的原则，建设枢纽机场，完善干线机场，增加支线机场。重点加快西部地区机场建设。

枢纽机场。重点建设北京、上海、广州机场，使其成为功能完善、设施配套、运行高效和管理一流的全国航空枢纽。

干线机场。重点扩建天津、沈阳、大连、宁波、济南、青岛、成都、重庆、昆明、西宁、西安、拉萨、兰州等机场，迁建和新建汕头、长春机场和乌鲁木齐备降机场等。

支线机场。新建和改扩建敦煌、黑河、达川、格尔木、万州、九寨沟、佳木斯、兴义、荔波、黎平等 40 个支线机场。

2、机队配置

适应市场和航线结构需求，控制远程宽体飞机，适当增加干线飞机，大力提高支线飞机的比重。飞机的增加要与生产增长相适应，充分发挥现有运力作用，调整机队结构，重视飞机的经济效益。积极支持国产支线飞机发展。购租飞机实行多元化战略。

3、空中交通管制系统建设

东部地区以实现雷达管制为目标，建设通信、导航、航管、航行情报等设施。建设北京、上海、广州三个区域管制中心，完成航路二期的改造工程，在部分主要航路上实现雷达管制；西部地区实施航路自动相关监视系统、卫星导航航路监视系统、卫星导航精密进近系统。

4、维修设施建设

重点建设和完善北京、上海、广州、成都等飞机维修基地和北京、广州、成都发动机维修基地，提高修理能力和技术水平，特别要加大发动机修理深度，努力使各型飞机、发动机立足国内检查和修理。

5、航空信息系统建设

重点建设和完善空管通信网和商务数据网，增加网络服务功能，积极推进航空公司和机场的信息系统建设，实现集中信息系统互联。

6、航油供应

重点建设北京、上海、广州机场和其他干线机场供油的基础设施，适应航空运输发展的需要。提高供油设备设施自动化水平，缩短储油周期，使航油的购、运、储、注的管理水平有较大幅度提高。

（六）管道

继续加强既有输油气干线运输系统配套设施的建设，提高现有输油气管道运输能力，结合国内油气资源的开发与进口油气的需要，规划、建设新的输油气管道，完善全国输油气干线运输网络。“十五”期间输油气管道规划建设重点是：

- 1、新疆塔里木轮南至上海的西气东输工程。
- 2、青海柴达木盆地至西宁、兰州输气管道。
- 3、重庆忠县至湖北武汉输气管道。
- 4、长庆气田至内蒙呼和浩特输气管道。
- 5、兰州至成都成品油管道。
- 6、深圳秤头角 LNG 接收站至佛山输气干线。
- 7、长江三角洲与长江中下游地区进口原油接卸系统的管道运网工程。
- 8、海气登陆工程。

（七）城市交通

优先发展公共交通，特大城市规划建设地铁、轻轨等轨道交通，大城市建立地面准快速公共交通优先网络系统，提高公共交通的运输能力，完善和发挥城市交通的功能。“十五”期间城市交通规划建设重点是：

- 1、城市道路、桥梁和停车场的规划建设，发挥交通枢纽作用。
- 2、城市公共交通工具的更新改造和场站建设。
- 3、北京、上海、天津、长春、哈尔滨、广州、深圳、海口、西安、乌鲁木齐、重庆、成都及川中地区的清洁燃料公共交通工具示范工程。
- 4、北京、上海、广州、深圳、南京、武汉、重庆、成都、沈阳、天津、长春、青岛、大连、西安等大城市的地铁、轻轨和城市铁路的建设。

- 5、城市智能交通系统的示范工程。
- 6、大城市地面准快速公共交通优先网络系统。

四、“十五”综合交通发展的主要政策和措施

交通运输在相当长的时间内仍然是我国社会和经济发展的战略重点之一，国家应在政策上予以扶持，以保证其在 21 世纪实现综合运输系统的现代化，适应经济和社会发展的需要。

（一）进一步深化改革，建立比较完善的交通运输市场体系

1、积极推进管理体制变革，实现“政企分开”，建立现代企业制度，全面建立“市场准入”机制，切实转变政府职能

“政企分开”是建立交通运输市场机制的基础，“十五”期间，铁路、民航、港口是实行“政企分开”的重点，要取得实质性进展，同时完善公路、水运管理体制。

铁路运输体制改革的基本模式是“网运分离”，把具有自然垄断性的国家铁路网基础设施管理与具有竞争性的铁路客货运输经营分开，组建国家铁路网公司及若干个客、货运公司，实行分类管理。政府铁路主管部门的职能转向宏观管理和行业管理，不再干预铁路企业的日常生产经营活动。“十五”期间的主要任务是：落实铁路企业的市场主体地位，完善资产经营责任制。实现政企分开、社企分开、事企分开和减员增效，组建客运公司及专业货运公司等；民航以“政企分开”为前提，建立投资多元化、充分发挥各方积极性的机场管理体制。航空公司成为独立的经营实体，实行集团化管理，增强竞争能力；港口要加快管理体制变革，将现有中央与地方双重领导的港口移交地方政府，同时实行“政企分开”。按照“一城一港一政”的原则设置港口行政管理机构，港口企业成为独立经营实体；公路和水运，在进一步完善运输市场的基础上，健全建设体制的市场化；城市交通，加快城市公共客运交通改革的进程，增强科技开发、市场竞争和抵御风险的能力，提高经济效益。

在“政企分开”的基础上，对国有大中型运输企业进行规范的公司制改革，建立有效激励、严格约束、责权利相统一的法人治理机构。除少数国有大型骨干运输企业保持国有控制力外，大部分企业要通过联合经营、兼并、中外合资、股份置换、上市、股份合作制、托管、租赁等形式，进行产权制度改革，逐步实现股权多元化。在运输企业改制过程中，要引入市场竞争机制，遵循客观经济规律，以企业为主体，以资本为纽带，通过市场机制，在竞争中形成。

“市场准入”是建立市场体制的条件，只有在“政企分开”的同时建立公开、公平、有序的“市场准入”机制，才有可能建立比较完善的交通运输市场体系。各种运输方式

在投资建设和运输经营方面都要建立科学的“市场准入”标准和要求，凡是符合标准和要求的企业都可以进入投资领域和运输市场。进一步打破行业垄断，继续鼓励不同经济成份、不同行业的企业从事运输经营，放宽外资企业进入运输市场的条件，引进竞争机制，开展公平竞争。改革运输领域的审批制度，将审批制改为登记备案制。要鼓励运输市场的合理竞争，保持适度的市场竞争规模，合理划分适度竞争与低水平重复建设的界限，要通过市场规律淘汰经营效益低下的运输企业。

各级交通行政主管部门要切实转变职能，退出直接参与的经营活动，着重做好行业管理，研究制定交通发展战略和规划；负责安全生产的监督和管理；制定市场准入标准，规范市场运作规则，对市场实施监督，发布各类交通信息等。要转变行业管理的方式和方法，扶植中介机构，发挥行业协会的作用，为企业创造公平、公正、公开的竞争环境。

依照市场经济规律，完善交通运输法律法规，规范交通运输的建设与经营行为。“十五”期间，推动《港口法》、《运输市场准入条例》、《管道法》、《城市公共交通管理条例》等法律法规出台和《铁路法》、《公路法》、《民航法》等法律法规的修订。

2、积极推进交通建设投融资体制改革，实施投资分类管理，培育、完善交通建设市场

通过改革，实行交通运输投资主体、投资渠道与投资方式多元化政策，以筹措建设资金和推动运输经营主体多元化、市场化进程；建立和完善宏观调控体系，发挥市场对投资活动的调节作用，形成投资主体风险约束机制。

交通运输设施建设与经营按性质可分为经营性、公益性和既有公益性又有经营性三类。各类交通基础设施建设，都要采取市场竞争的办法，进行建设和运营管理。经营性建设项目，可以进入市场，直接招标，择优选择投资者；既有公益性、又有经营性的建设项目，政府应给予必要的资助或特许条件，招标选择投资和经营者；完全公益性的建设项目，在政府明确其承担投资并提出有关条件后，通过市场招标，择优选择建设者。对于交通设施的维护，也要采用市场办法。

在国家宏观调控指导下，逐步完善交通建设的市场管理机制。实行交通建设项目投资主体、项目法人以及项目设计、评估、施工建设全过程的招投标。建立必要的制度，强化交通建设项目管理，对交通项目建设全过程进行监督，确保建设质量。

（二）广开资金渠道，加快交通基础设施建设

1、建立政府投资调节机制

在交通基础设施建设中，各级政府应承担其相应的责任。完全公益性的基础设施建设，由政府承担投资；对于既有公益性、又有经营性的基础设施建设，政府承担必要的投资。政府投资的主要来源是预算内投资、政府性建设基金、政府财政债券等。“十五”期间，要完善政府基金制，通过实施费改税，确立政府基金的稳定性。要避免在交通运

输紧张状况有所缓解的情况下，削弱政府基金；费税改革后，要保证用于交通设施建设和养护的资金，并应有稳定的增长。要继续扩大“以工代赈”方式，加大贫困地区农村公路建设力度，发行必要的财政债券，用于西部地区和农村地区交通设施建设。

充分发挥政府资金的调控作用，各类政府基金要纳入各级政府计划管理，按照发展规划、区域布局和建设重点，进行必要的调节，组织好建设项目的实施。中央政府投资主要用于中西部地区和农村地区交通设施建设，对于具有竞争力的建设项目，政府不再投资或给予资金补助。

2、积极利用国内外资金参与交通设施的建设与运营

在继续增加利用国际金融组织贷款、国外政府贷款以及国内金融机构贷款建设交通设施的同时，采取更为灵活的优惠政策，吸引国内外资金参加交通基础设施的建设与经营。“十五”期间，改革外商投资的有关规定，扩大外商直接投资的范围，调整外商投资股比的限制，采取积极的引资政策，增加交通项目建设的直接投融资比重。同时，建立相应的反垄断机制，以保证经济安全。

3、建立交通产业投资基金，发行中长期建设债券

建立产业投资基金和发行中长期建设债券，吸引社会资金和居民手持现金用于交通设施建设。对于产业投资基金投资，可以享受与外商投资相同的政策，对产业投资基金投向经济效益较差的项目，政府可以给予定额补助或设定可控上限的回报率。

（三）交通价格改革

交通价格改革的目的是建立符合运输市场体制的运价形成机制。改革的思路是，以市场形成价格为主，政府指导价格相结合，分类指导，分类管理。对于竞争性运输价格，由运输企业根据市场自行确定；对于垄断性运输价格，由政府价格部门发布指导运价或最高限价，具体价格水平由企业根据市场确定。收费价格，如收费公路的收费标准等，由政府价格部门确定最高限价，允许企业向下浮动。运输企业要充分利用市场机制，建立多种价格形式组成的价格结构。在客运价格方面，可以实行多种形式的浮动价、折扣价。

以市场形成为主的价格形成机制建立后，政府要加强监督和管理，制定反不正当竞争的具体措施，规范价格行为，创造公平竞争的环境。为了更好地发挥价格机制的作用和有效管理，政府可以把一些监督工作委托相应的行业协会等组织承担。

（四）推进交通运输技术进步

1、推广应用当代国内外先进、实用的交通运输技术

铁路要着手建设时速在 300 公里的高速铁路，积极推进上海浦东磁悬浮铁路试验项

目，掌握相关的设计、制造和建设技术；要应用信息技术，实现铁路信息化，发展行车安全保障技术，建立安全监控网络；公路要发展中高档客车，集装箱拖挂车及大型专用货车，全面提高公路运输车辆性能；运输船舶要重点发展远洋第四代以上集装箱运输船、大型散货船，沿海集装箱船、滚装船和特种专业船，以及推进内河船舶标准化；继续增加技术经济性能先进的运输飞机，重视使用国产新型支线飞机，积极采用当代最新飞机维修技术，增加安全可靠；城市交通的发展要广泛采用新技术、新工艺，大力推进技术进步。

积极推进交通运输智能化进程，目前重点做好电子商务在交通运输中的应用和 IC 卡、GPS 在公共交通系统的应用以及不停车电子收费系统的应用，加快港口口岸 EDI 系统的建设，建成长江沿线的 EDI 系统。

2、紧紧追踪国内外交通运输发展的新趋势、新动向

“十五”期间要引进、开发涵盖交通基础设施规划、建设与运营全过程的信息技术、网络技术、智能交通等当代最先进的交通运输技术，以及现代物流系统中成熟先进的技术，引进、开发当代最新科技，加速综合运输体系现代化建设。

3、重视交通运输技术装备国产化

经过 20 多年的努力，我国交通科技已有了很大进步，一些科技成果已达到或接近国际先进水平，在引进国外最新技术的同时，必须加强国内科技成果的转化，推动技术装备国产化。

（五）扶持西部地区交通发展

交通是西部开发的基础和保障。西部交通设施建设要综合考虑经济效益、社会效益和开发效益，但也要因地制宜，少花钱多办事。为扶持西部地区交通运输发展，需要采取与其他地区交通建设有所差别的特殊政策。

1、增加国家财政资金与政策性贷款向西部地区的投入，支持西部地区交通设施建设。

2、采取更为灵活的政策，吸引国内外投资参与西部地区交通建设。在西部地区放开中外合资、合作建设交通基础设施与经营项目的股比限制；对投资者予以土地开发、或利用其它资源开发的特许经营权，进行投资效益综合补偿；政府对投资者给予必要的投资回报补贴。

3、放宽西部收费政策的限制。如放宽西部地区公路收费标准限制等。

4、东部地区交通设施建设以扩大市场调节能力和范围为主，鼓励东部地区向西部地区投入。西部地区可通过加强与东中部地区的资源优势互补，加快交通基础设施建设。