# 交通运输

来源：网络 作者：岁月静好 更新时间：2024-09-15

*第一篇：交通运输交通运输专业研究如何高效地在地区之间进行人员和物资的流通道路、铁路、航空、水运、管道、等各种交通方式和汽车、火车、飞机等交通工具所构成的一个巨大的系统，就是交通运输的研究对象。交通系统怎样才能既满足经济发展的要求，又考虑到...*

**第一篇：交通运输**

交通运输专业

研究如何高效地在地区之间进行人员和物资的流通

道路、铁路、航空、水运、管道、等各种交通方式和汽车、火车、飞机等交通工具所构成的一个巨大的系统，就是交通运输的研究对象。交通系统怎样才能既满足经济发展的要求，又考虑到有限的资源制约，以及对自然生态及居住环境产生的影响，使这门学科需要解决的问题。因此，需要进行有效的交通系统规划、工程建设、运行管理。近期，主要的研究方向有客运高速化、货运物流化、交通管理与运输组织技术的变革等；比较流行的研究课题有信息化公交系统、城市轻轨交通系统的构建等。

可选择一个专业研究方向进行学习

这是一个大的专业类别，你可以选择学习交通运输、交通工程、油气储运工程、飞行技术、航海技术、轮机工程等方面的基本理论和基本知识。学习中会有大量的汽车驾驶与检测、工程制图、测量实习、港站实习、飞行训练、船舶驾驶模拟试验等实践机会，一般实习安排12周。在实习过程中，可以深入铁路级公路的客货运现场，了解运输组织及行车组织方法，熟悉客货运和行车组织管理过程等。

从事与交通运输有关的一切工作

在道路交通运输系统、汽车运输部门、公安交通管理部门、城市建设系统、大型企业运输部门、研究单位和高等院校从事道路交通运输或交通工程领域的设计、生产、管理、科研和教学方面的工作。

在机动车安检线管理部门、汽车生产企业及城市交通规划部门从事规划、管理、科研等工作。

相关专业

有关联的其它专业：船舶与海洋工程。

交通运输类中内设有六个专业：交通运输、交通工程、油气储运工程、飞行技术、航海技术、轮机工程。

**第二篇：交通运输**

我国交通运输政策取向

1.树立科学的交通发展观，转变交通增长方式

交通运输必须树立科学的发展观，转变传统的发展方式，从单一的数量、规模、速度型变为速度、规模、效益相统一;从单纯重视交通经济效益转向经济社会效益和环境效益相统一;从资源粗放消耗型变为资源集约使用型;由各方式各自发展向协调发展转变;向生态、环保、安全型转变。

2.制定统一的交通运输发展规划

根据国民经济发展的总体规划制定综合运输发展规划，使各种运输方式的部门规划成为综合运输发展规划的一个有机组成部分，防止各种运输方式或部门以自我为中心，各自规划、各自建设、自成体系。综合运输发展规划必须充分体现政府统筹发展各种运输方式的思路和重点，从宏观上、战略上、全局性的高度，突出交通运输与经济社会的协调发展，以及各种运输方式彼此的协调发展等问题。

3.建立与市场经济发展相适应的交通运输管理体制

充分发挥政府在交通运输发展中的推进与引导作用，加快交通特别是铁路改革步伐，构建新型交通运输管理体制、调控机制与监管体系。加强对交通基础设施建设和运营活动的监管力度，积极稳妥地推进基础设施投融资和建设与运营机制的改革，确保为经济和运输服务业发展提供足够的交通公共设施。改革交通运输行业的价格管理制度，构建合理的市场价格形成机制，提高交通运输行业的整体运行效率。

4.加快技术进步，提高运输工具和运输管理的技术水平

发展节约能源、排放量小、技术先进的铁、公、民航和水运运输工具。加快发展高速、重载技术，集装箱多式联运技术和现代物流技术，推广运输技术与装备的标准化与国际化。积极采用先进现代信息和通讯技术，重点发展交通运输综合管理信息系统、城市交通诱导系统、高速公路收费系统、车载路径导航系统、交通信息系统等智能交通系统。提高运输管理组织技术，以充分利用基础设施的能力，发挥运输工具的使用效率、降低资源损耗。

5.发展现代化的运输服务系统

重点建设由高速铁路、高速公路、民用航空组成的快速客运系统，以及由铁路干线和公路干线组成的快速货运系统。发展国际航运中心港口群及集装箱运输系统、散装运输系统、特种货物运输系统。建设散装货物、集装箱货物的联合运输系统。建设换乘便捷的旅客联合运输系统。发展公交优先的城市运输系统。实现运输组织的信息化、智能化

**第三篇：交通运输**

我国交通运输业发展现状及未来发展情况预测

据国家统计局４日发布的数据，“十一五”时期，在大规模投资的带动下，我国交通运输的线路网络和客货运量均快速增长，对国民经济发展的支撑作用明显增强。

５年来，我国铁路迎来了史无前例的高速、跨越式发展，铁路运输达到国际先进水平。我国铁路基本建设投资完成１．９８万亿元，是“十五”投资的６．３倍。

根据国家统计局发布的数据，２０１０年底，全国铁路营业里程达到９．１０万公里，居世界第二，比２００５年底增加了１．５６万公里，增长了２０．７％。截至去年年底，我国电气化铁路里程达到４．２万公里，跃居世界第二。去年，全国铁路客运量达１６．７６亿人，比２００５年增长４５．０％。

５年来，我国铁路建设加速实现了客货分线运输，使铁路货运能力大幅提升。我国企业系统掌握了大功率电力、内燃机车和重载货车的核心技术，形成了具有自主知识产权的大功率机车系列产品。

去年底，我国高铁投入运营里程达８３５８公里，高速铁路运营里程高居世界第一。目前，我国高速铁路在建规模超过１万公里。到２０１２年新建高速铁路总规模将达到１．３万公里，我国已成为世界上高速铁路发展最快、系统技术最全、集成能力最强、运营里程最长、运营速度最高、在建规模最大的国家。

同期，我国高速公路网络进一步完善，农村公路建设步伐继续加快。截至“十一五”末，我国高速公路里程达到７．４１万公里，居世界第二位，比“十五”末增加了３．３１万公里，增长８０．７％，年均增长１２．６％。

此外，“十一五”期间，我国港口的基础设施规模明显扩大、生产能力显著增强，港口布局日趋合理。我国民航基础设施５年来投资２５００亿元，相当于前２５年民航建设资金的总和。

２０１０年底，我国运输机场达到１７５个，初步形成了规模适当、功能完善的机场体系。这些机场覆盖了全国９１％的经济总量、７６％的人口和７０％的县级行政单元。

1．物流运输成本高

运输成本在物流总成本中占较大的比例。即便是在欧洲发达国家，运输成本一般也要占到物流总成本的三分之一以上。而我国的物流运输成本更是一直居高不下。根据中国物流与采购联合会对2024年全国物流运行情况的统计核算，2024年，全国社会物流总费用为29 114亿元，物流总费用相当于GDP的21．3％，比发达国家的平均水平高出1倍，其中运输费用为16 558亿元，占社会物流总费用的56．9％。目前，我国很多的商业企业要比美国的商业企业多花费高达40％～50％的成本用于物流运输。2024年，意大利调查机构“亚洲观察家”组织开展的一项调查显示，中国是世界物流运输成本最高的国家之一，每年用在物流运输上的资金高达2 000亿美元，是美国的两倍。

2．物流运输时间长，资金周转率低

据统计，近年来我国制造企业用在物流上的时间约占90％。而生产只占10％左右。运输时间较长导致我国流动资金周转率较低，我国流动资金周转率分布从国有工业企业的1．2到国有商业企业的2．3不等，美国平均为15～20，一些大型跨国企业可以实现30。

3．物流运输企业运作水平不高

目前我国的大多数物流运输企业都是由传统的仓储、运输企业转型而来，在管理水平、技术力量及服务范围上尚没有质的提高，此外，从整体上看，我国的物流企业普遍存在着经营规模小，市场份额少，服务功能单

一、运作经验不足、信息化程度低、高素质人才缺乏等现象，企业的整体运作水平较低，缺乏先进的管理理念和模式。

通过上述分析，可以看出我国的物流运输业与一些发达国家相比，整体成本高、效率低。要解决这一问题，首先必须对影响我国物流运输效率的因素进行分析。

1、我国交通运输业发展研究的背景

作为一个发展中国家,交通运输对我国经济、社会发展起着显著的前导性作用。工农业生产、人民生活以及国防建设的诸多方面都和交通运输业的发展有着紧密的关系。据调查,凡是发展迅速的地区都是交通运输条件较好的地区,一个地区的发展速度和水平与该地区的基础设施尤其是交通运输业的发展水平呈正相关。近年来，交通运输业的重要性得到了政府重视，“要致富，先修路”的思想深入人心，在国家西部大开发战略的推动下，交通运输业取得了长足发展，路网逐渐完善，布局也更加合理。但是，目前我国交通运输业与发达国家相比还有差距，在新形势下，我国应结合自身实际情况尽快制定相应策略，推动我国交通运输业向更高层次发展。可见，交通运输业发展研究，对于促进我国交通运输业的发展，推动国民经济增长具有重要的现实及战略意义

**第四篇：交通运输**

近来，咱们定安县塔岭新区各楼盘都是迅速拔起，小区住户也是越来越多了，这都说生活嘛讲究的是衣食住行，咱们就说说这“行”。

据一些小区住户反映，他们从外地来，买房子在这边，可是呀这交通实在太不方便，上来塔岭新区的公交车只有一路车，而且有时候还是不按点，早上买菜、出门都太不方便了，住的离买菜的地方又远，只能搭风采车，有时候甚至连风采车都搭不到。

某小区住户还反映：有时候搭风采车乱要价，从县城下面上塔岭尽然要到了8，9块，少都不走，而且风采车的司机都是一样，都是那一个价，少一分都不走。

还有些市民反映：说有时候一些风采车司机听口音是外地的就乱开价。

这个交通运输的不方便确实给我们一些住户造成了出行难的问题，可是这风采车的价格是由谁订的呢，是风采车司机自己订的，还是有相关部门的规定，我们来听听这些风采车司机是怎么说的？

采访：风采车司机看来呀，这油价是涨了，可是这油价涨了，也不能乱要价呀，漫天开价显然是不对的。那相关部门有没有一个统一的标准，一个定价体系呢？我们来看看XXX相关职能部门是怎么回答的。

采访：XX相关职能部门

看来。。。。。

那在街上跑得这些风采车是不是有相关的营运许可证呢？，我们来看看现场。采访：风采车司机

看来呀大家是都不容易，为了养家糊口，是个摩托车改一下就可以载人赚钱了，但是这些交通运输工具到底规不规范呢？我们来听一下相关部门的说法；

采访：XXX相关部门《是有的，有一些风采车是有牌照的，有一些没有》

看来呀，要提醒一下广大市民了，我们坐车还是要看好了，没有牌照的一定是黑车了，要谨慎选择。说了这么多，那我们的政府是不是可以给塔岭新区多派一些交通运输工具，方便市民的出行呢，同时也希望政府相关职能部门可不可以制定一个规范的交通运输体系，让我们的市民可以坐的放心，坐的明白。

**第五篇：交通运输**

013年，全省完成交通建设投资711.5亿元，超过“十二五”前两年的总和。今年全省除铁路之外的交通基础设施建设领域的投资预期仍将达到600亿元，确保池州长江公路大桥，广德至宁国、滁州至淮南高速公路等重点工程开工，力争合宁、合芜、合安等三条高速公路主通道拓宽改造工程启动。

省交通运输厅厅长梅劲介绍，2024年，全国交通建设投资有所下滑。由于我省深入推进交通领域特别是国省干线建设投融资体制改革，创新交通重点项目建设推进机制，交通建设投资实现逆势上扬，全年完成投资量超过计划42.3%，全年在建高速公路里程达1272公里，创历年之最。马鞍山长江大桥及接线、北沿江高速马巢段等6个项目建成通车，高速公路新增通车里程311公里，突破3500公里。新改建国省干线公路5453公里，一级公路达2280公里。

今年，我省力争高速公路通车里程突破3750公里，确保蚌淮高速凤阳延伸段、徐州至明光高速安徽段、宁国至绩溪高速公路建成通车，郑蒲港区一期工程、合肥港综合码头二期主体工程建成运营，力争建成济祁高速砀山段、东至至九江高速公路安徽段、蚌埠新港二期工程，加快推进济祁高速合肥至枞阳段、江淮运河前期工作。

国省干线建设仍将是全省交通大建设的“主战场”，全省将新改建一级公路2500公里。今年我省将实施农村公路危桥改造民生工程1000座和县乡公路升级改造工程2024公里。蚌埠、亳州、芜宣等民航机场将加快推进前期工作，力争早日开工，今年还计划开通宁国通用机场，推进庐江等通用机场选址、建设。

据了解，《国家公路网规划(2024年-2024年)》中，德州至上饶高速公路、盐城至洛阳高速公路、溧阳至宁德高速公路、上海至武汉高速公路等4条新规划建设的高速公路都将经过我省，同时，我省还有15条普通国道被列入规划。(记者胡旭)

本文档由站牛网zhann.net收集整理，更多优质范文文档请移步zhann.net站内查找