

《区域综合交通运输一体化》

图书基本信息

书名：《区域综合交通运输一体化》

13位ISBN编号：9787509617519

10位ISBN编号：7509617510

出版时间：2012-3

出版社：经济管理出版社

作者：李·毕理克巴图尔

页数：188

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介以及在线试读，请支持正版图书。

更多资源请访问：www.tushu000.com

《区域综合交通运输一体化》

内容概要

《区域综合交通运输一体化:运作机制与效率》在对国内外综合交通运输理论与实践进行认真梳理与分析的基础上,运用综合交通运输理论,从如何加强综合交通运输的硬连接和软连接方面,对区域综合交通运输运作模式进行了深入研究,建立了区域综合交通运输一体化的评价指标体系,并结合内蒙古自治区的具体情况,对内蒙古自治区综合交通运输一体化的运作模式与效率进行了实证分析与评价,最后提出了如何提高区域综合交通运输一体化效率的途径及政策建议。

《区域综合交通运输一体化》

作者简介

李·毕理克巴图尔，汉名姜革锋，1954年8月出生，蒙古族。1982年1月毕业于南开大学中文系。2010年于北京交通大学获得经济学博士学位。现任内蒙古自治区交通厅党组成员、巡视员。长期从事交通运输政策理论与行政管理工作，主要研究方向为运输经济理论与政策。近年来在国内外公开发表论文十几篇，主持和参与省部级课题及重大科研项目5项，领导开展了数十项交通运输科技项目的研究。

书籍目录

第1章 绪论

- 1.1 研究背景与问题的提出
- 1.2 研究目的和意义
- 1.3 基本概念
- 1.4 研究方法与技术路线
- 1.5 本书框架

第2章 相关文献和理论综述

- 2.1 国内外区域综合交通运输相关文献综述
 - 2.1.1 国外区域综合交通运输相关文献综述
 - 2.1.2 国内区域综合交通运输相关文献综述
- 2.2 交通区位理论综述
 - 2.2.1 区位理论的相关研究
 - 2.2.2 交通区位的概念
 - 2.2.3 交通区位理论分析框架
- 2.3 交通规划理论综述
 - 2.3.1 交通规划理论概述
 - 2.3.2 交通规划理论的研究对象
 - 2.3.3 交通规划理论的研究方法
- 2.4 理论评述与继续研究的空间
- 2.5 本章小结

第3章 区域综合交通运输的经济特征分析

- 3.1 区域综合交通运输概述
 - 3.1.1 区域的界定
 - 3.1.2 区域综合交通运输的界定
 - 3.1.3 区域综合交通运输的内涵
- 3.2 区域综合交通运输的经济特征
 - 3.2.1 资产专用性
 - 3.2.2 规模经济性
 - 3.2.3 范围经济性
 - 3.2.4 网络经济性
- 3.3 本章小结

第4章 区域综合交通运输一体化的运作机制

- 4.1 区域综合交通运输一体化概述
 - 4.1.1 区域综合交通运输一体化的内涵
 - 4.1.2 区域综合交通运输中各种运输方式的特征
- 4.2 区域综合交通运输一体化的理论分析框架
 - 4.2.1 区域综合交通运输节点的连接性
 - 4.2.2 区域综合交通运输线路可达性
 - 4.2.3 区域综合交通运输一体化的演变
- 4.3 区域综合交通运输节点的连接性分析
 - 4.3.1 区域综合交通运输节点的硬连接分析
 - 4.3.2 区域综合交通运输节点的软连接分析
- 4.4 区域综合交通运输的线路可达性分析

.....

第5章 区域综合交通运输一体化的效率评价

第6章 国外区域综合交通运输一体化的实证考察

第7章 内蒙古自治区综合交通运输一体化政策分析

第8章 结论与展望
参考文献
后记

章节摘录

运输成本是最重要的物流成本，它与产品的种类、装运的规模以及距离直接相关，国际先进物流企业一般采用多式联运来降低成本，针对产品的特殊性采用不同的装运方式、采取多种运输的联合，通过运输的规模和距离经济性实现降低成本的目的。内蒙古自治区受制于其地理条件，必须通过发展联运来提高运输效率，目前自治区内蒙古地区外贸出口不多，整体集装箱的情况比较少，需要在综合运输体系时空组织和协调中重视零担运输之间的衔接。凡同一托运人依次托运货物的计费重量不足3吨者，称为零担货物。针对小批量，多批次的货运需求，西方发达国家普遍采用零担货物运输这种方式为顾客服务。而道路零担货物运输客观上要求实行规模经营，只有营运区域达到一定范围，具备以场站为节点的运输网络和多功能服务体系，实现了货物运输的全程服务，才能取得良好的经营效果。

7.3.1.3 部分客运枢纽换乘距离过长 换乘距离有换乘时间距离和换乘空间距离之分，乘客关心的是时间距离。乘客在客运枢纽换乘主要是步行，枢纽区内乘客步行的距离是由其平面及竖向布置决定的，如果步行距离太长，出行的总时间也会增长。影响了乘客换乘的效率。此外，枢纽区内步行距离太长，必然使大量客流长时间停留于枢纽区内，管理范围增大，工作压力增加，枢纽区内乘客由于疲劳也产生厌烦情绪。据统计，乘客能接受的最大步行距离一般为不超过500米。内蒙古自治区现已开发的客运枢纽对此重视不足，缺乏对规划布局和内部管理的合理设计。

《区域综合交通运输一体化》

精彩短评

1、应该是博士论文出的书

《区域综合交通运输一体化》

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:www.tushu000.com