# 南京市道路交通现状分析与发展建议（五篇材料）

来源：网络 作者：花开彼岸 更新时间：2025-07-05

*第一篇：南京市道路交通现状分析与发展建议南京市道路交通现状分析与发展建议侯志勇10032103710艺术设计（单）环境艺术南京是一座历史悠久的文化名城，风景优美。古称金陵，简称宁。地处长江中下游平原东部苏皖两省交界处，江苏省西南部。东距上...*

**第一篇：南京市道路交通现状分析与发展建议**

南京市道路交通现状分析与发展建议

侯志勇10032103710艺术设计（单）环境艺术

南京是一座历史悠久的文化名城，风景优美。古称金陵，简称宁。地处长江中下游平原东部苏皖两省交界处，江苏省西南部。东距上海市300余公里。东接江苏省镇江市、句容市，西邻安徽省滁州市（来安县、南谯区、全椒县）、巢湖市（和县）、马鞍山市（金家庄区、花山区、雨山区、当涂县），南接安徽宣城市（宣州区、郎溪县）、江苏省溧阳市，北连江苏省仪征市、安徽省天长市。地跨长江两岸，南北最大纵距140余公里，东西最大横距80余公里，辖区总面积6598平方千米。南京市区东接江苏省仪征市、镇江市、句容市，西连安徽省滁州市来安县、南谯区、全椒县，巢湖市和县，马鞍山市金家庄区、花山区、雨山区、当涂县，北邻安徽省天长市。市区面积4844平方千米，建成区面积513平方公里。2025-2025年我市在党中央提出的“树立和落实科学发展观”、“建设和谐社会”的方针指导下，加快了城市交通发展建设，取得了令人瞩目的重大成就。地铁一号线、二号线正式运营，长江四桥很快通车，城市“井”字形快速内环形成等一系列交通建设的完成，为我市的交通发展注入了新的活力。但是，与此同时，南京道路交通建设的问题也同样突出。

一、南京城市交通现状及存在问题

1.城市交通现状

(1)居民出行：居民出行方式变化明显，表现为步行和自行车出行比例与前两年相比有所下降。所有机动车出行方式比例均明显上升，其中出租车的出行比例逐渐上升，私家车的出行比例急剧上升。

(2)机动车拥有量：自行车居首，电动车次之，私家车最后，对外交通客货运输总量平稳增长，客、货运结构比例没有明显变化，客运仍然以公路为主，而货运以公路、水运为主。

(3)交通建设：围绕“一城三区”、重大基础设施、老城环境整治等，完成了以下主要建设项目：玄武湖隧道、赛虹桥立交桥等重点工程竣工；火车站站前广场竣工；地铁一号南延线；长江四桥工程进展顺利；宁杭高速公路南京段一期工程27.5公里竣工。以上项目的建设和完成，优化了南京市的空间布局和路网等级结构，减少了人流与车流相互冲突和干扰，促进了城市交通与土地利用的协调发展。

2.存在的问题

道路系统方面

①.道路功能偏混杂。建国以来，我国城市交通基本定位于混行交通模式，车辆与行人共用一个交通空问。近年来我市不断加快道路建没步伐，新建、拓建了一大批道路，但在路网布局、路网功能区划、道路使用等方面基本维持混行交通的格局，实施的是修建三块扳道路，在道路上设置中心隔离、机非隔离、交叉口信号控制及在一些交叉口修建立交桥等，在同一道路断面上研究解决问题。

混行交通难以解决机动车、非机动车在同一道路断面、同一平面混合行驶和双向行驶时，车辆相互影响的问题。特别是自行车行驶的不稳定性．随机性。造成了交通秩序混乱降低了交通安全系数，导致交通速度降低，交通阻塞增加，通行能力不高。

②.道路结构不合理。南京市的道路结构为主、次干道各占逾四成，而支路只占不到二成。相比而言，国外成熟的道路结构是一支路为主，通过支路连接主次干道，就像人的毛细血管一样，使机动车可以在城市中穿梭自如。我市的主次干道偏多，造成的结果是车辆大量拥挤在主次干道上，车辆行驶不灵活，容易造成大范围的拥堵。

③.城市结构对道路的影响。城市的结构不合理。商业区、工业区、居住区分布太分散，造成相互联系不便捷，使连接各个分区的道路趋于饱和。例如连接河西与主城的七座横跨秦淮和的桥-尤其是靠近市中心的4座，每到早晚高峰都会出现不同程度的拥堵情况。此外还有大厂地区与主城的联系，主城与江宁。

④红绿灯设置不合理。南京在许多外地人眼里是一个红灯特别多的地方。这一点我也深有体会。我上次做公交车，车行驶至解放路金城集团东大门就开始减速，前面排了近300米的车辆。公交车且开且停，直到第三个红灯过后，方才开过解放路和中山东路的路口。司机表示，现在龙蟠中路施工，很多车辆都不走高架，而是改走大明路，从大光路驶入解放路，避免在龙蟠中路上“挤窝子”。这样一来，解放路就开始吃不消了，尤其是解放路与中山南路这个路口，一个红灯105秒，这让急于上班的市民怎能满意！！对此，我们希望有关部门可以出台相关的法律法规，建立具体有效措施，改善南京市的红绿灯设置，尽可能地避免上述现象。

动态交通方面

①．机动车占有量大。截至去年底，我市民用机动车辆（即私家车）已达65.5万辆。车多与路少构成了现在城市交通的主要矛盾。

②.非机动车、行人的影响。目前，自行车仍是市民出行的主要方式，且城区出行率高，流量大，方向性、时候性强。且交通法制不健全，执法力度有待加强，市民的交通法制

意识有待进一步加强。行人违章现象十分严重，对机动车的顺畅通行产生了很大的影响。

③.南京市的公交系统建设的不足。不足之处主要集中在以下三个方面：“等车时间过长，首班末班车不够准时”、“车内过于拥挤”、“市区开往郊区的车辆过少”。对此我们的建议主要是：发展公共交通专用车道系统研究，大力推进公交专用道的建设，推进落实公交优先的政策和技术措施；合理设置公交车单行线，目前南京市内已有单行线20多条，收效显著，不过我们希望有关部门可以清醒地意识到单行线的负面作用，它会使道路之间不再也无法连贯，从而导致道路利用率低下；最后，我们希望可以开展公交票制多元化研究，同时提高公交车服务人员的专业素养，使公交车可以更好地为广大人民服务。

④.施工影响。近年来我市长期处于交通基础设施建设的高峰期，不免的会经常性的有交通管制。特别是近期城东干道和汉中路-中山东路一线两条城市交通主动脉的施工，使通行率锐减，城市交通也因此面临从未有过的巨大挑战。

二、原因分析

1.城市开发。城市快速开发对道路交通的影响。今年以来，市政建设、老城改造对道路影响的范围很大。涉及道路交通的主要工程有：长江路改造、赛虹桥立交工程、草场门大桥拓宽工程等共计48个。占道施工使原本不富余的道路显得更加拥挤，比如龙蟠南路双桥门立交施工，将原由南向北进城的4股车道占用2股，通行能力减少50％，必然造成机动车排长队。再如草场门大桥拓宽改造，也使通行能力减少30％，造成早晚高峰交通通行不畅。

2.地形条件。南京市三面环山，一面临江。过境交通压力十分大。部分城市交通设施不得不承担过境交通压力。对于过江交通，二桥、三桥的建成缓解了过境交通的压力。然而，城市交通的迅速发展使一座长江大桥难以满足城市需要。从这点上看，对于城市内部过江通道的建设迟了，考虑不足，没有预料到发展的迅速。

3.建设资金的制约。政府的财政收入有限。许多工程不能够同步建设，甚至还会分几期来建设，带来的可能是施工浪费，重复建设。

4.车辆增加。车辆增加对道路交通的影响。随着经济快速发展，南京市机动车拥有量持续增长。目前，主城区75％道路接近或达到饱和状态，车流十分密集。

5.历史人文因素的制约。南京市一座历史文化名城，六朝古都。暑去山岗、湖泊和明代城墙的地理位置是路网不可能十分规整。民国时期形成的以浓郁的绿化相间隔的三块版式主干道，也限制了道路的扩宽改造。而出于对城市景观的保护，市区内不能修建大量的高架桥，取而代之的是成本更高、工期更长、对交通影响更大的隧道和地铁。近期，南京市就面临着这样的问题。

三.南京城市交通发展建议

1.道路建设方面

尽快完成“井”字型快速内环。开辟城内过江通道。

就前面所谈的道路结构不合理的情况，在难以增建主城道路的情况下，合理规划公交车道和单行线，使道路合理使用率提高。要高度重视支路网建设，努力大幅提高路网密度。

从历史风貌保护和人居环境的角度，慎重对待旧城区道路的建设和改造。特别是要慎重对待胡同的改造，避免过境车辆的驶入，避免引起新的交通安全和环境问题。坚持“有所为，有所不为”的道路建设方针。

2.公共交通建设

要加快城市轨道交通建设，构筑立体化的公共交通客运体系。在地铁一号线、二号线通车的背景下，进一步优化常规公共交通线路，研究制定与地铁换乘便捷的一体化公共交通系统。推进快速公交系统规划和试点，加快公交智能化的步伐。

要随着南京新城区建设的不断加快，进一步扩大常规公交线网覆盖范围，促进新区的开发建设。继续加快公交后方配套设施建设，建成一批公交停车场和公交综合站点，公交站点500米覆盖率达90%以上，300米覆盖率达50%以上。继续增加并更新一批公交运营车辆，适当提高运营车辆档次，满足不同层次的出行需求。加大支线巴士数量、密度。着手研究营运中巴车“退城进郊”方案，制定合理的限制、疏导办法，在主城区逐步限制其行驶，进一步改善主城区客运秩序，改变中巴车运营管理难、对城市交通秩序带来的不利影响。

3.公共停车设施

第一，拥车者自备泊位，是最终向停车产业循环的一条重要举措。如果每辆机动车都有自己车位的话，那么车辆发生点的泊车问题就完全得到了解决。吸引点的泊车问题，相当一部分也应由配建解决。应当鼓励或者强制配建向社会开放。

第二，鼓励多元化投资，积极建设公共停车场。未来一段时间内，应重点规划和布置在城市新街口、山西路、河西、铁北等中心商业区，外围副中心、城市公共活动中心、对外交通枢纽、旅游景区、外围地铁枢纽站等地区停车设施的建设。充分利用老城改造和河西开发及地铁施工这一契机，适当增加社会停车场的数量和规模。积极动员沿街单位有空闲场地或多余停车泊位的对外开放，方便市民停车，可增泊位2025个左右。建议在本市主城区商业中心、交通枢纽地段设立大型旅游客车停车场。

第三，加大科技投入，实现停车管理信息网络化。逐步建立一套信息系统，通过诱导显示牌方便驾车者寻找停车泊位。在市区部分路内停车场逐步设立咪表系统，并与全市电脑计

时收费停车场实行IC卡联网化。参照北京、上海、广州的做法，最大限度地提高停车场(库)的使用率和科技含量。

4.城市交通管理方面

①.加强交通规则宣传教育。

②.扩展交通控制系统。主要是红绿灯控制，研发新软件，开展“绿波带”工程。③.做好临时交通管制的预案工作。近年来，南京市道路交通施工繁多，且多在交通主动脉上，疏导工作尤为重要。

最后，我们相信，2025年在省委省政府和市委市政府的正确领导下，牢固树立科学发展观，加速推进“两个率先”进程，构筑和谐的交通体系，建设节约型社会。以地铁开通为契机，整合一批公交线路，优先发展城市公共交通，用需求的手段引导小汽车在中心区的使用，努力开创“十二五”发展的良好局面。

**第二篇：南京市融资担保业现状分析与发展建议**

《南京担保》18期 理论探索

南京地区融资担保业现状分析及发展建议

文/胡旷

中小企业的融资问题一直以来是我国经济发展中的问题。中国的社会性质决定了政府对国有企业的重视，对中小企业的扶持力度不够造成中小企业融资难问题。中小企业融资难问题的解决需要各个方面的通力合作，比如政府需要加强扶持力度；建立完善的融资体系；完善法律体系等等。

当今的金融体系是一个信用体系，这种信用的作用在融资领域体现的尤为明显。信用水平的高低直接决定了企业融资的成本，进而决定了企业的利润及其他收入，所以如何能够提高企业的信用，降低融资成本就成为企业在融资方面面临的重要问题。这其中有一种途径就是加快建立信用担保体系。

1993年，国家经贸委和财政部共同发起并经过国务院批准，创办了中国首家全国性专业担保公司。1999年6月，国家经贸委在广泛调研的基础上，发布了《关于建立中小企业信用担保体系试点的指导意见》。据相关资料，2025年拥有担保机构数量966家，而到了2025年末，该数量增长为3729家，同比增长15.5%。2025年担保企业数量仅为4.8万户，而到2025年末，担保企业数量已经达到73.6万户，同比增长94.2%。这其中包括政策性担保机构、商业性担保机构及企业互助型担保机构及担保基金。业务品种涉及贷款担保、票据担保、履约担保、农业担保和下岗职工小额担保等。

发展信用担保体系,发挥其“信用倍增”和“风险防范”功能,对于架起银行与中小企业合作桥梁,更好更快地发展国民经济、促进就业、推进银企和谐发展、维护社会稳定都有着十分重要的现实意义。

南京地区融资性担保行业的现状及存在问题

根据江苏省担保业协会的融资性担保机构监督信息系统的数据显示，截止2025年7月融资性担保机构数量登记在册的共计89家。

按照注册资本分类如图1-1所示：

如图1-1所示，融资性担保机构的公司规模还是主要以2025万~1亿为主，占比超过了一半，但是相对而言小规模担保机构较多，而大规模担保机构还是凤

1毛麟角，这不利于担保机构发挥规模效应，降低运营风险。担保机构的类型以公司制为主，这说明目前的融资性机构已经建立了比较完善的企业治理架构，采取了比较先进的企业组织体系。

融资性担保机构的人员构成如图1-2所示：

如图1-2所示，目前在融资性担保机构中具有本科以上学历的人员占比到达了60%。与目前其他类型企业相比较，担保机构的人员素质相对较高，这是由于担保机构作为金融服务业的属性所决定的。这种对于高素质人员的需求在行业发展的初期已然显现出来，并且这种需求门槛必将在未来逐渐提高。

按照业务类型分类如图1-2所示：

如图1-2所示，目前担保机构的业务主要还是集中在融资性担保业务，而非融资性担保业务以及再担保业务只占很小部分，这一方面说明了，目前的担保行业目前仍处在发展的初期，业务相对比较单一，主要是以融资性为主；另外一方面，在对于担保机构的业务发展发面依然有许多未开垦或者极少进入的“蓝海”即非融资性担保业务和再担保业务等。

南京地区融资性担保机构的发展建议

一、政府搭台，各方唱戏

融资性担保机构在支持中小企业发展方面若要产生更大的作用必须有一个良好的政策环境，这就需要政府部门从制度和政策方面给予更大的倾斜和帮助。目前从中央到地方，各级政府部门已经制定和出台了各种政策法规。

在规范业务发展方面，国务院于2025年6月21日发布了《国务院办公厅转发银监会发展改革委等部门关于促进融资性担保行业规范发展意见的通知》的文件，银监会于2025年3月8日发布了《融资性担保公司管理暂行办法》。这些文件的出台，给融资性担保行业发展指明了道路。

在地方政府方面，江苏省人民政府出资16亿元作为控股股东于2025年12月21日成立了江苏省信用再担保有限公司按照“政策性导向、市场化运作、公司化管理”的原则，开展为省内担保机构提供再担保、为中小企业融资拓宽渠道以及金融领域的各类相关业务。“江苏模式”再担保体系建设对全国有一定的借鉴意义，体系内担保机构200多家，合作银行24家，再担保分公司11家。于今年五月省再担保公司也在我南京市增设了分公司，从而为加强了银担合作搭建了一个很好的平台，使得中小企业在融资方面的障碍减少了，融资更加方便和容易。为进一步促使南京地区担保业的健康发展，我们迫切希望地方政府有更多的扶持优惠政策出台。

担保行业在我国起步较晚，虽然近几年来各地的担保行业发展较快，但仍有不少商业银行相关业务人员对同担保公司业务合作持观望甚至轻视和排斥态度，其认识有待于提高，尤其是我们南京地区担保行业发展的现状还有待于进一步改善。各金融机构尤其是商业银行应对融资性担保机构授信政策进行认真的检查，尽可能取消不合理的门槛，切实降低融资性担保机构的保证金缴存比例，适度承担一定比例的担保责任，让贷款风险真实暴露，营造良好的金融生态，加强信息交流、推进信息对称，有利于增强金融机构与融资性担保机构合作的信心，促进银担合作的深化和可持续。

二、企业自强，唱好演好

同样的，仅仅是政府提供的良好的发展环境是远远不够的，融资性担保机构在自身完善方面依然有许多地方需要改进和优化。

首先是人员的素质。作为一个金融服务行业，人才是根本，人的成长和发展才是最重要的。前面对于现状的分析中可以看到，即使是发展的初期，南京的担保行业已经具备了相当高的人员素质，那么在今后的发展中如何引导员工的发展，帮助员工的成长就成了至关重要的任务。

一方面通过业务的磨练来提高从业人员对于业务的熟练程度，熟能生巧从而提高自己的业务能力；虽然相关的人员组成已经可以适应目前行业的发展，但是在实际的项目操作之中，根据具体企业的实际状况，融资担保机构必然要对其所有的产品进行调整组合以及再造，这对于从业人员的业务水平提出了更高的要求。随着行业的快速发展以及金融生态形势的快速变化，相应的人员素质要求必然会提高。另外一方面，对员工的工作生活学习等方面予以全方位关注和关怀，帮助员工工作好，生活好，成长好。构建和谐健康的企业文化氛围。

其次是产品和业务的创新。目前南京市的担保机构的业务依然比较单一，集中在融资性担保方面，如票据担保、履约担保、农业担保和下岗职工小额担保等产品种类仍然很少，目前在新业务方面主要是由江苏省信用再担保有限公司在进

行，随着市场和行业的发展，企业面临的着竞争的压力，同时这些领域会产生更多种类各异的产品和业务需要，企业的产品和业务必然需要进行创新和补充。

再次就是笔者认为很重要的一个方面，就是担保机构的信用评级。如下图所示：

由上图显示可以看到，评级为A及以上的融资性担保机构占比只有29%，这说明目前南京市融资性担保行业的整体信用水平并不高。

中小企业融资难的原因主要是重要企业的信用等级不够，无法以比较低的利息得到融资，担保机构的一个重要功能就是“信用倍增”，但是目前南京市融资性担保机构的自身信用水平整体是不高的，那么这种信用倍增的作用就无法得到发挥，这也是行业发展的一个阻碍。因此，在未来的企业发展中，增强自身信用的等级将成为企业发展的一个至关重要的任务。

最后是风险控制，根据江苏省担保业协会的融资性担保机构监督信息系统的“融资性担保公司的融资性担保责任余额不得超过其净资产的10倍”的规定的倍数，这说明目前南京市融资性担保机构的风险处于可控范围之内，整个业务的风险依然较小。代偿回收率偏低说明风险控制能力存在不足，最理想的状态是100%回收率，但在实际操作中是不可能达到，而8.94%不足十分之一的回收率依然有待提高。

南京地区融资性担保行业依然处于发展的初级阶段，行业的未来发展前景是光明的。为了南京地区融资性担保行业的发展，各担保公司应该从自身出发，修炼内功，做大做强。通过自身的发展为南京的中小企业的发展提供不竭的融资支持。

（作者单位：南京大学经济学院）

**第三篇：西部内河航运现状分析与发展建议**

西部内河航运现状分析与发展建议

一、西部地区内河航运的发展优势分析

1.内河航运在实施西部大开发，促进沿江、沿河经济带的建设，实现我国经济发展由东向西的战略转移中将发挥重要的作用。西部地区具有能源、资源优势。随着西部的开发以及经济发展向西推进，沿江经济带的建设必然向西辐射。加快内河航运的发展必将促进西部地区资源开发和沿江经济带的形成，促进我国经济由东向西的战略转移。

2.西部地区内河航运具有开发和利用的优势。内河航运占地少、能耗低、运输成本低、运量大，尤其是内河航运基础设施建设投资相对较低。西部地区山岭纵横，生态环境脆弱，铁路、公路建设难度大，投资高，因而内河航运具有开发的潜在优势，具备可持续发展的条件。

3.建设西部地区通江达海、沟通东部的水运主通道的条件已经具备。长江、珠江干线自西向东，其上游及主要支流深入西部地区的云、贵、川、渝、陕、桂等省(市、区)，下游与江苏、上海、广东等经济发达的东部相连，是西部地区与东部地区物资交流的水路运输大通道。目前，长江干线宜宾以下、珠江南宁至广州均已达到三级以上航道标准。其为加快西部地区内河航运发展奠定了基础，建设西部地区通江达海、沟通东部的水运主通道条件已具备。

4.西部地区江河水资源的综合开发和合理利用，为发展内河航运创造了条件。内河航运是一种节能、省地、环保的运输方式。西部地区地形复杂，植被覆盖少，水土流失严重，生态环境脆弱，发展内河航运具有更强的生命力和发展潜力，有利于节约土地资源，保护生态环境，减少交通污染，符合可持续发展的基本要求。

二、西部地区内河航运的现状分析

1.西部地区航道现状分析

航道是内河航运发展的基础，是振兴内河航运的重要条件。截至2025年底，西部地区航道里程为2.28万千米，占全国的18.6%。但是航道多数处于自然状态，通航能力低，水系之间不能沟通，干支不能直达。内河航运的建设资金投入不够，是造成航道发展缓慢的主要原因。长期以来，国家仅对长江、西江等干线航道工程进行投资，一般的内河及支流航道的开发建设基本上靠地方政府。由于运输市场的竞争、地区产业布局不尽合理、内河航运设施落后等因素制约，内河航运运量大、成本低的优势得不到充分发挥，部分地方政府对发展内河航运的积极性不高。

为改善西部地区水运基础设施建设的落后状况，巩固西部地区内河运输的优势，90年代以来，我国对内河航运尤其是航道建设进行了巨大的投入。主要整治工程有西江二期、嘉陵江四级航道渠化工程16个梯级中的马回和东西关两座枢纽工程、乌江河段大乌江至龚滩264千米五级航道整治、岷江河段宜宾至乐山162千米航道整治、澜沧江景洪至中缅243号界桩71千米航道续建和曼厅大沙坝浅滩9千米航道整治、黄河兰州市河38千米航道整治工程等。

2.西部地区港口现状分析

西部地区现有内河港口泊位3 350多个，占全国的11.1%，年综合通过能力1.5亿吨，占全国的10.3%。西部地区内河港口的状况主要受地区经济发展水平以及自然条件的限制，普遍存在以下几个方面的问题。

(1)港口规模较小，吞吐量不足。西部地区港口现有万吨级泊位少，港口设计年吞吐能力小，根本不能适应快速增长的货运量的需求。

(2)港口码头基础技术状况较差，装卸设备和工艺陈旧落后。西部港口很多处于自然状态，四无现象(无泊位、无货场、无仓库、无机械)普遍存在。很多港口仍采用原始的人力装卸方式，20%的吞吐量仍是利用自然岸坡且靠人力完成。后方集疏运条件差，压港现象严重。

(3)港口功能不齐全。西部地区各港口目前已基本具备装卸、仓储、中转、联运等多种功能，基本走出一条港、运、贸一体化的路子。但各港口目前所具有的功能还不够完善，最突出的问题是集装箱泊位不足，航班少，业务量比重小。从整体功能来看，港口企业业务比较单一，经营范围较窄，港口服务体系不够完善，一条龙服务不能全面到位。

(4)信息技术应用水平较低。目前，我国西部地区港口几乎没有应用信息技术来为港口作业服务，普遍存在信息收集、加工、处理方法和手段落后，不能进行信息及时采集、处理和传递等现象。

(5)港口运营机制不够完善，运行效率低。从整体看，西部地区港口改革未完全到位，激励机制不够健全完善；人事制度改革有较大的局限性，未达到规范化、科学化管理要求，在很大程度上影响了运行效率的提高。

3.西部地区内河船舶现状分析

近20年来，我国西部地区内河船舶的技术状况和船型有了一定的发展。主要表现在：随着航道条件的改善。船舶平均吨位有较大增长；传统的内河长途客船因速度慢，已不适应市场需求，呈逐步淘汰之势，中高档旅游船和短途高速客船在一些航区呈发展态势；内河货运船舶的机动船比例在明显上升。但是，内河船舶还是普遍存在船型杂乱、平均吨位小、安全性能差、能耗高、污染严重等问题。

在船舶的标准化方面，西部内河船舶标准制订与执行的状况与国内外总体船舶标准现状及趋势相比还存在很大的差距，甚至落后于西部航运整体的水平。内河船舶标准制订与国际先进水平差距主要表现在：标准总量太少；标准制订时间太久，采用国际标准几乎处于空白；标准结构不尽合理，体系不够完善；标准的实用性不强；对标准化工作重视程度不够。

三、西部内河航运发展建议

1.航道建设方面

(1)加快航道整治工程建设

国家应加大航道建设资金的投入，系统地开发内河航道，改变天然航道那种水深不

一、等级不

一、通过能力小的自然状况，建设千吨级航道。应充分认识到为发电而修建的通航闸坝工程有利于改善通航条件，提高航道等级。而航道整治工程也有利于恢复和扩大航道泄洪能力，航道整治应该纳入水资源综合利用规划。

(2)重视西部内河航道网络化建设

欧美内河航运发达国家的一条重要成功经验是，内河运输的经济性取决于内河航运的网络化和渠化。我国内河航运始终没有摆脱恶性循环的境况，其根本原因之一是始终没有一个完整的航道网络作为支撑。航道等级低，造成内河船舶平均吨位偏低，运输成本增加，最终导致货源流失，内河航运逐渐萎缩。在西部地区，航道渠化和网络化尚处于规划设想阶段。实施西部大开发战略，是西部内河航运难得的历史发展机遇。应该充分利用这一时机，统一规划，以西南出海通道建设为中心，兼顾航道和港口建设，逐步形成干支直达、长江水系与珠江水系相连的内河航运网和出海通道。

(3)多渠道地筹集内河航道建设、维护资金

航道的建设必须由政府作为投资主体从资金和政策上予以倾斜和保证。政府应拨出一定数额的资金，专款用于西部地区内河航运基础设施的建设。还可以通过航电结合，将交通建设资金按一定比例用于航道建设，国家实行的“以工代赈”扶贫资金按比例用于贫困地区航道建设，水电费收入中加收航道建设基金，积极利用国际金融组织和外国政府贷款，优先安排具有效益的西部地区内河航运基础设施的建设，积极依靠省、地各级政府提供优惠政策，如航道、码头建设征地、拆迁，实行低价征地和补偿，或通过免征土地征用费等渠道来筹集航道建设、维护资金，并且通过立法来保证航道建设投资资金的来源。

2.港口建设方面

(1)做好港口规划，扩大枢纽港或重点港港口规模，提高港口吞吐能力。无论是从国家和地方经济发展战略出发，还是从企业自身的生存着想，加快港口建设，扩大港口规模，提高港口吞吐能力，是西部港口发展的根本出路。但是，要避免港口低水平重复建设，国家要对枢纽港或重点港口建设给予政策扶持。要扩大这些港口码头泊位的建设，特别是集装箱专业泊位的建设。

(2)完善港口功能，实施港口与物流协调发展战略。港口是物流网络的结点，是水陆交通综合运输体系的枢纽，应该充分发挥其优势，建设港口物流中心，确保港口物流顺畅有效，提高港口效率，降低港口营运成本，改善服务。同时，要在原有基础上强化港口的功能，即进一步完善集散、生产、管理、服务和创新，加快集装箱码头建设的步伐，进一步加强散货、件杂货、滚装货物、石化产品码头建设，大力拓展联运业务，打破行业界限，广泛开展横向经济联合，构建海陆联运并举的经营格局，增强市场综合竞争力。

(3)完善经营机制，提高管理水平。各港口要进一步完善经营机制，提高管理水平，在市场竞争中走出一条自我发展、自我完善、自主经营、自负盈亏的发展之路。一是实行政企分开，切实转换经营机制。二是坚持以公有制为主体，走投资多元化的道路。三是进一步完善企业内部管理机制。科学合理设置机构和岗位，按照精干高效的原则，择优选聘上岗。四是搞好企业调整和改组，积极开展各种形式的经济联合，开发港铁联运业务，以更实惠的价格和优质的服务吸引更多的货主。五是改变经营思路，积极开辟货主码头、专用码头的建设，推进多元运输市场的发展。

(4)更新设备，提高自动化程度，加快信息技术的开发和应用。目前，西部各港装卸作业的现代化、专业化、自动化程度还不高，主要原因是港口装卸工艺落后，设备老化、残旧。因此必须更新那些过时的、老化的设备，提高设备的自动化程度。同时要利用网络技术、智能技术、地理信息技术、电子数据交换等建立统一的集装箱、货物、航线与商务等信息服务中心，建立与其他港口、代理、货主以及海关、银行、保险、商检等部门之间的横向网络系统，为货主提供方便快捷的信息服务。

3.船舶建设方面

(1)在船舶的结构上，实现船舶的大吨位化。西部地区内河航道建设通过整治或渠化后，通航条件有较大的改善，要逐步提高内河运输船舶的平均吨位。特别是西部地区的内河水运主通道将建设成为五级～三级的航道，应该发展300～1 000吨级的船舶，有利于降低内河船舶的单位运输成本，实行干支直达，提高内河运输的竞争力。

(2)采用新型船舶，优化船队结构。西部地区除三峡枢纽建成后的长江上游干流及少数湖区、库区外，多为内河典型限制航道，即浅水航道和狭窄航道。西部地区船型的结构受航道特点的限制，除一般的安全性与经济性要求外，还要求有十分良好的限制航道水动力性能，主要是良好的浅水快速性及浅水操纵性。因此，西部地区船型在主要干线和支流上，发展针对稳定大宗货源的分节驳顶推船队；在水网地区，积极发展适合不同水域和不同货源特点的、多层次的机动驳系列；鼓励发展内河集装箱运输船、散粮运输船、多用途船以及成品油船、化学品运输船、液化气运输船、商品汽车运输船、散装水泥船等特种货物运输船；有条件的应建造系列江海直达船；加速更新常规客船，适度发展内河高(快)速客船和旅游船。

(3)大力推进内河船型标准化进程，提高内河运输效率和效益。随着航道基础设施的改善，船舶标准化、规范化已成为十分紧迫的问题。鼓励内河运输采用简统选优和标准化、系列化的优良船舶，加强对我国内河船舶技术规范、标准的研究，鼓励开发研制经济、高效的替代船型，促进船队结构优化和升级。

西部地区内河航运发展规划纲要

实施西部大开发，加快中西部地区的发展，是我国经济、社会发展到新的历史阶段，党中央做出的重大战略决策。交通运输是国民经济的基础设施和基础产业，西部大开发，交通要先行，有条件的地区要进一步加快发展内河航运，全面推进西部地区综合运输体系的建立。

一、抓住契机，加快发展

西部地区交通基础设施落后，是制约西部地区经济发展的“瓶颈”，加快交通基础设施建设是西部大开发的先决条件。中央已明确将交通基础设施建设和水资源综合开发及合理利用放到重要的位置，并提出“加快基础设施建设是西部大开发的重要基础，必须从战略眼光出发，下更大的决心，以更大的投入，先行建设，适当超前”。西部地区交通基础设施建设应加快打通西部地区与中部和东部地区、西南和西北地区、通江达海，连接周边的运输大通道，建设综合运输体系。

内河航运是综合运输体系的重要组成部分，是水资源合理开发和综合利用的主要内容之一。我国西部的云、贵、川、渝、陕、桂等省（市、区）水资源较为丰富，具有发展内河航运的条件。我国长江、珠江水系横贯东西、沟通南北，打通西部地区沟通东部地区通江达海的水运通道，充分发挥内河航运在西部大开发中的作用和优势，对加快西部地区资源开发，促进西部与东部的物资交流和人民脱贫致富，完善综合运输体系，推进西部地区现代化建设进程具有重要的现实意义。

我国加入WTO后，对外开放程度进一步扩大，与国际间的交流更加密切和频繁，特别是随着社会主义市场经济体制的初步建立和逐步完善，运用市场配置资源在内河航运发展中的作用越来越显著，并将逐步形成开放、公平、竞争、有序的航运市场，内河航运发展面临新的机遇和挑战。必须抓住西部大开发的有利契机，坚持从实际出发，讲求效益，突出重点，加快发展西部地区内河航运。

二、西部地区内河航运发展现状及基本评价

我国水资源区域间分布不均衡，东、中、西部地区自然条件和经济发展水平不同，导致了区域间内河航运发展水平差距很大。目前，全国内河航道通航里程为11.65万公里，其中西部地区航道里程为2.28万公里，占全国的19.6%。1999年，西部地区完成内河货运量0.55亿吨，货运周转量180亿吨公里，完成客运量0.67亿人次，客运周转量40亿人公里，分别占全国内河货运量的8.2%，货运周转量的12.7%，客运量的47.6%，客运周转量的55%。西部地区拥有内河泊位3350多个，占全国内河泊位总数的11.1%，年综合通过能力1.5亿吨，占全国的10.3%。经过几十年的建设，西部地区内河航运已具有相当规模，虽然西部地区内河航运发展水平较低，却有较大的发展潜力，特别在客运方面具有独特的优势。

全国内河水运主通道的布局规划是“一纵三横”，由20条河流组成的约15000公里航道，分布在西部地区的有长江干线、西江干线和嘉陵江、汉江、右江、柳江、黔江、北盘江及红水河，规划里程为4060公里，占全国内河水运主通道里程的27.7%，其中已达到规划标准的仅有1568公里，占西部地区水运主通道里程的38.6%，低于全国平均水平。

建国50年来，西部地区内河航运得到一定发展，已初步形成西部地区与中、东部地区以及与国外相连的水上运输通道，并与其他运输方式共同构成了西部地区综合运输体系，促进了流域经济的发展，带动了当地人民群众脱贫致富。由于西部地区内河航运受自然条件影响较大、运输速度较慢、服务范围有限等，加之重视不够，多年来对航运基础设施投入少，在水资源开发中未能兼顾航运的要求等原因，造成水运基础设施差，闸坝碍航，航运装备技术水平落后，对水运市场管理的机制不健全、管理不到位，内河航运仍然是西部地区综合运输体系中最薄弱的环节。

三、西部地区内河航运的优势

抓住西部大开发的机遇，加快建设西部地区内河航运基础设施，必须准确把握西部地区内河航运的优势。

——内河航运在实施西部大开发，促进沿江、沿河经济带的建设，实现我国经济发展由东向西的战略转移中将发挥重要的作用西部地区具有能源、资源优势，西部大开发战略的实施，将带动西部地区开发优势资源，发展特色产业，建设产业基地。

目前我国长江、珠江中下游地区已形成电力、冶金、石化等基础产业密集带，产业沿江布局的格局已经形成。随着西部的开发，在沿江地区还将逐步形成新的产业带，这些无疑对西部资源的开发和利用提供了广阔的市场需求。同时，随着我国经济发展向西推进，沿江经济带的建设必然向西辐射，加快内河航运的发展，将促进西部地区资源开发和沿江经济带的形成，促进我国经济由东向西的战略转移。——西部地区内河航运具有开发和利用的优势

内河航运具有占地少、能耗低、运输成本低和运量大的特点。一般兴建1公里高速公路需占地60-80亩，建１公里铁路需占地30亩左右，而航道建设基本不占用或很少占用土地；内河航运借水行舟，能源消耗少，单位运输能耗与铁路基本持平，仅为公路的8%；内河航运

运输成本低，平均成本为铁路的一半，不足公路的10%；内河航运基础设施建设投资相对较低，尤其是西部地区山岭纵横，生态环境脆弱，铁路、公路建设难度大、投资高，相对来讲内河航运具有开发的潜在优势，且具备可持续发展的条件。

——建设西部地区通江达海、沟通东部的水运主通道的条件已经具备

长江、西江干线自西向东，其上游及主要支流深入西部地区的云、贵、川、渝、陕、桂等省（市、区），下游与江苏、上海、广东等经济发达的东部地区相连，是西部地区与东部地区物资交流的水路运输大通道。经过多年的建设，目前长江干线宜宾以下，西江南宁至广州均已达到三级以上航道标准，为加快西部地区内河航运发展奠定了基础，建设西部地区通江达海、沟通东部的水运主通道的条件已经具备。

——西部地区江河水资源的综合开发和合理利用，为发展内河航运创造了条件

西部地区多为山区河流，梯级渠化是提高内河航道标准的有效手段。右江百色、红水河龙滩、澜沧江小湾、岷江紫坪铺、嘉陵江亭子口等大中型水利、水电枢纽工程的实施，为内河航运的发展创造了条件。内河航运是江河水资源综合利用的重要组成部分，从水资源综合利用的总体效益和国家长远利益出发，在水利水电枢纽建设的同时，对具备通航条件的河流应充分考虑航运发展需求，同步建设通航设施，为内河航运的发展创造必要条件。

——内河航运具有实施可持续发展战略的优势

实施可持续发展战略，是关系中华民族生存和发展的长远大计。内河航运是一种节能、省地、环保的运输方式，西部地区地形复杂，植被覆盖少，水土流失严重，生态环境脆弱，发展内河航运具有更强的生命力和发展潜力，有利于节约土地资源，保护生态环境，减少交通污染，符合可持续发展的基本要求。

四、加快西部地区内河航运发展的指导思想和基本原则

加快西部地区内河航运发展的指导思想是：以邓小平同志关于地区经济协调发展“两个大局”的战略思想为指针，按照国家实施西部大开发的统一部署，贯彻江河水资源综合开发和利用的方针，坚持以发展综合运输体系为主轴，加快西部地区内河航运开发步伐；走可持续发展的路子，实现西部地区内河航运通江达海的目标，推动流域经济的发展。

加快西部地区内河航运发展的基本原则是：

——贯彻综合开发和利用江河水资源方针，鼓励水利、水电、航运等部门联合开发、共同建设，加快建设西部地区水运主通道——坚持发展综合运输的方针，“宜水则水，宜陆则陆”，充分发挥各种运输方式的优势

——坚持“统筹规划，条块结合，分层负责，联合建设”的基本方针，调动各方面的积极性，加快西部地区内河航运基础设施建设——坚持“统筹兼顾，着眼未来，立足当前，突出重点”，有计划、分步骤推进

——坚持以满足西部地区开发需求为基本出发点，正确处理需要与可能的关系，因地制宜，量力而行，注重效益，分类指导——坚持“科教兴交”战略，依靠科技进步，走可持续发展的路子

五、西部地区内河航运发展的总体目标和建设重点

西部地区内河航运发展的总体目标是：用20年左右的时间，基本建成西部地区通江达海的水运主通道，开发建设主要支流航道及港口设施，形成配套的内河航运服务体系，使西部地区内河航运面貌发生根本性变化，基本适应西部地区经济发展的需要。到21世纪中叶，实现以水运主通道为骨架、干支相通、水陆联运、设施配套、功能完善、优质服务的现代化内河航运体系。

西部地区内河航运建设的重点是：水运主通道和主枢纽港口的建设；与水运主通道相连接的重要支流航道的建设；与其他运输方式相比具有运输优势的河流（段），效益显著的库区水运设施及地区重要港口的建设。相应建设航运支持保障系统。

在布局规划上按三个层次考虑：

第一层次是水运主通道和主枢纽港口

水运主通道：强化长江干线、西江干线航运基础设施建设，加快与干线相连的嘉陵江、汉江、右江、柳江及黔江、北盘江及红水河的建设，规划航道总里程4060公里，目前已建成并达到规划标准的有1568公里，在建的有350公里，需新改建2142公里。

主枢纽港口：重点建设宜宾港、重庆港、南宁港、贵港港、梧州港五个内河主枢纽港口，扩大港口吞吐能力，拓展港口功能。第二层次是与水运主通道相连接的重要支流和重要的地区性河流的航道以及地区重要港口

重要支流：包括长江水系的渠江、赤水河、乌江、岷江；珠江水系的南盘江、都柳江、左江；重要的地区性河流有澜沧江等。规划航道总里程为2545公里，目前已建成746公里，在建186公里，需新改建1613公里。

地区重要港口：建设水富港、泸州港、涪陵港、万州港、南充港等一批港口。

第三层次是其它支流航道和效益显著的区间通航河流（段）及库(湖)区

主要有其它支流航道及金沙江、黄河等区段及库区、湖区的航运基础设施建设，整治航道，配套建设港口设施，以满足旅游的需要和交通闭塞地区人民群众基本的交通运输需求。

相应建设先进的支持保障系统，运用现代信息技术，建设水运交通管理自动化系统，提高内河航运生产效率，保证航行安全。

在干线和主要支流上，针对稳定大宗货源，继续发展分节驳顶推船队，研制适宜内河运输的集装箱船、散装水泥船、液化气船等专用船型，建立严格的市场准入制度，从根本上改变内河船舶的落后面貌，实现内河船型标准化和现代化。

为实现上述目标，拟按三个阶段组织实施：

第一阶段，至2025年，这是实现西部地区内河航运发展总体目标的关键时期，要重点建设西部地区水运主通道，初步改变西部地区内河航运的落后面貌。

——长江水系：完成三峡库区水运设施淹没复建工程；初步治理长江干线水富至宜宾航道，整治汉江上中游航道，实现嘉陵江南充以下河段的渠化，加快南充以上梯级建设。完成渠江渠化工程，实施岷江、乌江、赤水河等主要支流航道整治工程，提高通航标准。改善金沙江等河流区段通航条件。相应建设宜宾、重庆主枢纽港口及涪陵、万州、南充等地区重要港口，扩大港口通过能力。

——珠江水系：建设西南水运出海通道。南线右江，结合百色水利枢纽建设，实施那吉枢纽工程及航道整治工程，提高航道等级；中线红水河，抓紧建设大化和百龙滩枢纽过船建筑物，实施北盘江和红水河航道整治工程，实现红水河全线通航；改善柳江、黔江、南盘江、都柳江及左江的通航条件。重点建设南宁港、贵港港及地区重要港口设施，扩大能力。

此外，还将改善国际通航河流澜沧江的通航条件；建设黄河区段、库区、部分湖区航运设施；相应建设一批内河港口码头。

规划改善航道里程3700公里，其中三级航道76公里，四级航道695公里，五级航道2025公里。共建成内河港口泊位175个，形成吞吐能力2260万吨、3700万人次，其中三峡库区港口复建泊位95个，恢复吞吐能力1060万吨、3530万人次。

第二阶段，到2025年，结合水利、水电枢纽的建设，建成西部地区通江达海的水运主通道。基本形成配套的内河航运服务体系，使西部地区内河航运面貌发生根本性变化，基本满足西部地区经济社会发展的需要。

——长江水系：以水利、水电、航运联合开发的方式，建成嘉陵江枢纽工程，实现全线渠化；完成汉江安康至丹江口渠化工程；结合向家坝枢纽建设，整治金沙江新市镇至水富航道；提高乌江、赤水河等航道通航标准；配套建设港口设施。

——珠江水系：继续渠化右江航道，提高航道等级；结合龙滩水电枢纽的建设，改造已建通航建筑物，整治航道，全面提高北盘江及红水河的航道标准；结合大藤峡枢纽建设，提高柳江及黔江航道等级；配套建设内河港口。

继续建设其它有效益的河流和库区及湖区的航运设施。

规划改善航道里程3300公里，其中三级航道745公里，四级航道1900公里，五级航道110公里；新建主要港口泊位70个，新增吞吐能力900万吨、50万人次。

第三阶段，到2025年，西部地区内河航道等级普遍提高，通航条件极大改善，形成以水运主通道为骨架、干支相通、水陆联运、设施配套、功能完善、优质服务的现代化内河航运体系。

六、加快西部地区内河航运发展的政策、措施和建议

各级交通主管部门要认真贯彻、落实《国务院关于实施西部大开发若干政策措施的通知》（国发[2025]33号）的内容，结合西部地区内河航运的实际，制定加快内河航运发展的措施。

1．制定西部地区综合运输网规划和水资源综合利用规划，注重发挥内河航运优势

——为建立西部地区综合运输体系，推进交通运输的结构性调整，合理配置运输资源，充分发挥内河航运的优势，建议国家有关部门尽快组织制定西部地区综合运输发展规划。

——为确保西部江河水资源的合理开发和有效利用，并为内河航运的进一步发展创造有利条件，建议国家有关部门尽快制定西部地区水资源综合利用规划。

——各省（区、市）交通部门要抓紧编制内河航运发展规划，加强对建设项目前期工作的技术指导，确保前期工作质量，加快前期工作进度，适当超前，为内河航运的开发建设留有项目储备。积极配合水利水电部门开展有关航运设施的科研及前期工作，抓紧协调工作，确保同步建设通航设施。

2．拓宽建设资金渠道，加大对西部地区内河航运建设的投资力度

——内河航道是国家重要的公益性基础设施，应以政府投入为主。经国务院批准，在“九五”计划期间建立了内河航运建设基金，结

合国家实施的西部开发战略，建议国家在“十五”期及以后继续实施这一政策，以保证内河航运建设有稳定的资金来源。

——结合国家投融资体制改革及“费改税”，进一步理顺内河航运建设的投资关系，在国家增加预算内非经营基金的基础上，建议从预算内（有关税收）、特种税收（燃油税）中划拨出一定数额的资金，专款用于西部地区内河航运基础设施建设。

——地方交通主管部门应进一步加强宏观调控力度，在交通建设资金中划出一定数额的资金作为内河航运建设专项基金，用于航运设施建设。

——如今后国家继续发行财政债券，建议将部分债券用于西部地区内河航运基础设施建设。

——积极利用国际金融组织和外国政府贷款，优先安排具有效益的西部地区内河航运基础设施的建设；积极争取国内银行低息或贴息贷款，用于航运设施建设和船舶建造。

——研究修订我部“九五”内河航运建设基金安排标准，提高对西部地区内河航运建设的部投资安排比例，进一步加大对西部地区的支持和倾斜力度。

3．坚持水资源综合利用，探索水资源综合开发新路子

——西部地区内河航运规划的实现，与水利、水电规划的实施密切相关，内河航运建设必须与水利、水电建设相结合。建议国家综合部门加强对水资源综合开发的协调工作，选择有条件的河流作为试点，成立由水利、航运、水电等有关部门参加的江河水资源开发建设公司，全面负责对该河流的水资源进行综合开发，国家应投入一定的启动资金，由该公司滚动发展。

——对已造成闸坝碍航、甚至断航的河流，经论证，确有复航必要的，要采取有效、果断的措施恢复通航，为西部地区内河航运的健康发展创造有利条件。

4．加强政策引导，争取各级政府支持

——积极争取各级政府对西部地区内河航运建设在投资、征地、税收等方面提供更广泛的政策支持，积极争取与内河航运建设有关的水利、电力、土地、环保等部门的支持和帮助。

——西部地区港口建设应以市场为导向，以效益为中心，联合货主、工矿、航运、旅游等企业共同建设。

——加强对航运市场准入的管理力度，制定行政法规，规范航运市场行为，调整航运内部结构，提高航运竞争力。

5．提高科技含量，注重人才培养

——坚持“科教兴交”的发展战略，重视科学技术在西部内河航运开发建设中的作用。借鉴国外建设和管理经验，依靠科技创新，加强港、航、船各专业的装备研制和技术引进；大力发展集装箱、大宗散货、危险品等专业化运输体系，加快淘汰内河老旧船舶，推进船舶标准化、现代化进程；运用现代信息技术和网络技术，加快航运管理和支持保障系统的建设，提高西部地区内河航运的整体水平，实现跨越式发展。

——加强西部地区航运专业人才的培养，开展多层次的技术培训，提高从业人员素质；研究西部吸纳技术人才的政策，引导和有计划的安排部属及有关单位帮助西部地区航运部门开展技术设计及项目前期工作，协助培养人才；鼓励科技人员赴西部创业，提高西部地区内河航运建设、养护和管理水平。

**第四篇：led现状分析及发展建议**

由于当今城市化进程的发展和都市生活方式的变化，驱使了户外广告载体由固定的喷绘广告大牌向LED户外显示屏的转变。而经过市场竞争的洗礼，真正有实效并贴近消费终端，能够提供深度客户价值的户外LED显示屏必将获得长足的发展，成为强势媒体。原因很简单，客户对LED大屏的第一联想无疑是这样的：这个大屏好，像个大的户外电视机一样，可以不停的播放电视广告，受众广，有气势，能提升品牌形象。随之而来的是LED大屏广告媒体的大幅升值，也使得大量公司开始投资LED户外大屏。

但是今年市场大环境的低迷，导致LED户外大屏变得食之无味，弃之可惜。客户发现看似优势的LED大屏媒体广告并没有想象中的优越，反而浪费了不少广告预算。而受户外广告审批的新政策的影响（政府城管部门要求市中心不再建设固定喷绘广告牌）和众多广告公司对LED广告牌的前景的看好，开始趋之若鹜的建设、代理LED大屏，使其价值不断被拉伸。但是客户对待LED大屏却越来越不确定的心态，就使得原本优越的LED大屏一步步走向尴尬的地步。由于LED大屏的境遇越来越尴尬，户外广告媒体平台的发展开起了历史的倒车，客户开始宁愿高价投放点位日渐稀少的固定喷绘大牌也不愿意以稍低的价格投放城市LED大屏广告。以地产客户为例，这个客户群体是户外媒体广告投放的主力军，通过他们的投放经验，他们认为，LED大屏广告虽然好看，但基本上都是被浪费了。广告效果上反而不如固定喷绘广告牌。为什么会被浪费呢？我个人觉得有如下几点：

1，广告片与播放环境的错位

现在客户在LED大屏上投放的广告片多是客户从自己在电视上投放的长篇广告片中剪辑出来的，受众在接受LED大屏广告信息时所处的环境和心境已经和电视机前的他截然不同。当受众处在户外的时候，受众所处的环境是嘈杂、无序的，受众的心境是紧张、焦虑的，而客户花费大价钱请专业的策划、导演、拍摄团队来制作这条广告片，一条完美的广告片甚至可以让受众觉得像看过一部大片一样，但是这个广告片是需要受众安静的坐在电视机前用放松的心情下来接受这条广告信息。而在人群集中，嘈杂、紧张的户外，首先极少会有受众安静的停下来观看广告片，即使能够停下来观看，因为一个完整的广告片被剪辑成一个15秒的，失去了声效的快餐广告片，在LED大屏上播放的时候，也难让行色匆匆的受众在抬眼的一刹那（1秒左右，最多3秒）之内了解到LED大屏正在传播怎样的信息。

所以，这是广告片与播放环境的错位。

2，LED大屏广告主要是流媒体

流媒体，顾名思义是流动的媒体。假设客户在某块日均人流量50万的城市中心区域投播了一条15秒的广告片，每天播放120次。合计1800秒，仅仅折合半小时的时间。而这半小时内经过LED大屏的受众约3万人，15秒广告片中真正传播产品、品牌信息的时间不超过10秒，有效受众仅为2万人左右，而这2万人中又有多少人关注了LED大屏所播放的信息，这样折算下来，无疑是一个相对于高额的广告费用小得可怜的有效受众数量。难怪会有很多地产客户向我反馈，按照经验，与其投一个30秒的LED大屏广告每天播放180次，还不如花更多的钱在LED大屏附近发布一个月产品固定喷绘广告。因为，固定广告牌是24小时内容不变化，传播信息直接、简单，甚至让受众产生地标感的有效广告形式。所以，LED大屏广告被浪费是因为受众的流动，也因为LED大屏广告内容的流动，传播的信息太多，受众只知道某处有一块LED大屏整天在播放各种信息。而根本不可能产生记忆。

如何让我们公司的LED大屏扬长避短？

就目前的状况而言，回避LED大屏的短处很容易就是不再在LED大屏上漫无目的的播放电视广告片。为了解决这个问题，最根本要思考的就是在人群众多嘈杂、无序的环境中，在受众紧张、焦虑的心境下，LED大屏究竟应该播放什么。首先应该不再把LED大屏定义为大的电视屏，要让LED的生动性和高品质性得以发挥，同时因为其传播的信息更简单，更容易让受众在无声状况下一瞬间接受广告信息，以此来回避流动性的短处。其次，LED大屏播放的内容绝不应该是某个产品的电视广告片，而是有专门的策划、导演、制作团队为某块屏特制的广告片，这种广告片通常不以音效、配音为要素，而是利用极简单、有传播力的画面让15秒或30秒时间不等的广告片中的每一帧都可以简单的传递出广告信息。公司可以在后期适当的招揽一些这方面的专才，提升给客户服务的能力。

**第五篇：关于南京市道路交通建设的分析报告**

“点击南京”社会调研报告

--关于南京市道路交通建设

08金融4班08050430周吟月

一、调研选题介绍

南京是一座历史悠久的文化名城，风景优美。我市在党中央提出的“树立和落实科学发展观”、“建设和谐社会”的方针指导下，加快了城市交通发展建设，取得了令人瞩目的重大成就。长江三桥正式通车，地铁一号线、二号线正式运营，城市“井”字形快速内环形成等一系列交通建设的完成，为我市的交通发展注入了新的活力。但是，与此同时，南京道路交通建设的问题也同样突出，因而为了对南京市道路交通建设规划中一些不合理的地方提出建议，我对南京市的道路交通建设进行了调查研究。

二、调研的具体情况

（一）调查问卷结果

对当前南京市道路交通现状评价，调查结果显示，40.8%的市民表示满意，46.67%的市民认为一般。这体现出了市民对城市道路交通建设的肯定和对出行环境进一步改善的渴望。根据我们的调查，市民对交通不满意的原因主要集中在三个方面，分别为“早晚高峰私家车过多导致交通堵塞”、“公交车难等且司机的服务态度较差”、“红绿灯设置过多且不合理”，所占比例分别为31.3%、30.7%和29.2%。而在对当前城市交通需要改善方面的问卷中，有近1/3的居民认为改善交通的最重要的是大力发展公交水平，有1/5的市民则认为新建更多的立交桥的改善当前城市交通最为重要。在我们调查过程中，很多出租车司机向我们诉苦，这几年南京城市机动车数量增长额居高不下，致使我们南京城区内的道路堵塞日益严重。经研究发现，我市民用机动车辆（即私家车）一直呈持续加速上升趋势。相应的市区道路交通量也呈高增长态势，平均增幅超过15％，道路交通量中私家车比重已接近15％。如此高速的私家车和道路交通量增长，远远超出道路设施可能的增长速度。南京道路交通状况正进入高度脆弱的敏感期。这一点在早晚高峰期间表现的尤为明显。早晨8：00我们顺着龙蟠中路方向到珠江路小营路口，往中山东路西华巷口行进，即使我们步行，依旧感觉到车多拥挤。8：15，龙蟠中路附近的大光路、白下路单行线及解放路、中山东路甚至北京东路各大要道为巨流波及，交通紧张，碰擦增多，车行速度一度迟缓。监控视频显示，路段上虽然车辆行驶速度迟缓，但路口车辆通行始终有序，而与此同时，周边包括大光路在内的由东往西方向的路段，快到光华路路口一线车流开始猛增，这其中很多是绕行车辆；中山东路一线在西华巷路口的分流下，车流放缓；甚至解放南路上，因为小碰擦事故的发生，让本来顺畅的车流也开始迟滞。对此，我们建议有关部门成立专门机构，充分发挥调控作用，出台具体规定，对私家车车辆加以一定控制，并对早晚高峰的车辆进行分流；同时加快推进主城内环系统建设，保持核心老城区的运行质量；最后，合理新建多条道路，避免出现过多车辆绕行所带来的负面影响。

（二）南京市道路交通建设存在的问题

1.道路系统方面：道路功能偏混杂；道路结构不合理；城市结构对道路的影响；红绿

灯设置不合理

2.动态交通方面：机动车占有量大；非机动车、行人的影响；南京市的公交系统建设的不足；施工影响。

3.静态交通方面：停车难。

（三）原因分析：

1.地形条件

2.城市结构的制约。

3.建设资金的制约

4.历史人文因素的制约。

三、对策及建议

（一）道路建设方面

1.完善路网格局。

2.调整路网结构。

（二）公共交通建设方面

尽管南京市机动车保有量逐年攀升，良好的公共交通可以减少人们工作日小汽车的使用率，从而减轻城市交通压力。南京21世纪的城市客运交通体系要充分体现人性化和一体化的目标要求。增强南京的整体活力和吸引力。为此，必须逐步建立起以交通为主体、快速轨道交通为骨干、融个体交通(步行、自行车小汽车等)为一体的、多元化协调发展的综合客运体系，并具有多平面、多方式间良好的换乘系统。优先发展公共交通是2l世纪南京城市交通发展一条根本性的战略。为了满足现代化城市居民出行需要，真正确立公共交通的主体地位，城市公共交通必须做到高效、便捷、准点、舒适，对绝大多数出行者具有吸引力和竞争力。具体而言，要达到如下目标要求：

高密度——主城轨道间距2～2 5 km，公交线网密度3～4 km／km80％居民到达公交(地铁)站的距离小于300 m。

高效率——主要客运走廊近中期保证地面公交优先通行，中远期引入地铁、轻轨和市郊铁路等轨道交通。

高速度——地面公交平均运营车速大于2。km／h，轨道交通运行速度可达36 km／h。

高频率——高峰小时主要公交优先走廊发车频率不超过3 mm，一般线路平均发车频率不超过8min。

高质量——采用先进的、环保的交通工具，营造舒适的乘车环境和优质服务，乘客满意度大于90％。

高科技——建立智能化公交信息系统，为乘客提供及时可靠的公交运行信息，提高公交运能资源的利用率。

根据南京城市公共交通系统发展目标和客流分布构成特征，不同区域可采用不同的公交优先组合策略：

·中心区：地铁+优质公交+常规公交。

·主要走廊：轨道十优质公交或常规公交。

·次要走廊：优质公交+常规公交。

·市区非中心区部分：常规公交+中巴、出租车。

·近郊交通枢纽和重点新区：轨道或优质公交等。

实施公交优先战略，继续加大力度建设地铁等轨道交通。

（三）公共停车设施规划方面

1.严格执行拥车者自备车位，鼓励配建公共化

2.开发形式灵活多样。停车形式多样化

3.对城市核心区停车作适当限制，对城市中心地区停车不作鼓励

（四）城市交通管理方面

1.扩展交通控制系统。

2.加强交通规则宣传教育。

3.做好临时交通管制的预案工作。

本DOCX文档由 www.zciku.com/中词库网 生成，海量范文文档任你选，，为你的工作锦上添花,祝你一臂之力！