

铁路在综合运输结构中的地位和作用

彭 同 炎

王 火 保

(浙江冶金经济专科学校)

(经济管理系)

摘 要

文章对建国以来铁路发展的状况进行了客观的分析,指出了铁路发展严重滞后的原因及不利结果。又通过多方论证,肯定了铁路在国民经济综合运输结构中的骨干地位和作用。针对目前有计划的商品经济的发展,各种运输方式都能力不足的状况,提出了以铁路为主、共同发展,相互协调,全面提高综合运输能力的构想。

铁路是我国国民经济的大动脉,是经济发展战略的重点。它既为工农业生产流通服务,又为地区的物资交流和人民生活做贡献。我国是幅员辽阔的国家,人口众多,资源布局分散。在当前社会主义初级阶段、在深化改革和对外开放搞活经济的情况下,交通运输,特别是铁路运输处于举足轻重的重要地位。然而,由于我们对交通运输的发展没有给予足够重视,因而使交通运输、尤其是铁路运输日益成为国民经济发展中突出的薄弱环节,严重制约着国民经济的发展。李鹏同志在七届人大二次会议上指出:“要积极发展以铁路为重点的综合运输体系。”^①明确指明了我国交通运输体系以铁路为骨干,以铁路为重点。本文拟就此问题谈些管见。

一、对我国铁路薄弱滞后的反思

新中国建立以来,交通运输在极为薄弱的基础上取得了较大的发展,运输线路明显增加,形成了初具规模的运输网络,但仍远远落后于经济和社会的需要。就铁路而言,主要表现为:一些主要干线的货运只能满足社会需要的50~70%;山西、内蒙、宁夏每年有大量的煤炭积压待运,而华东、中南地区电厂因煤供应不足而告急;客运不仅买票难、乘车难,有不少旅客列车超员70—100%。它不仅给人民生活带来了不便,而且给工农业生产造成严重损失。据有关部门测算,铁路向华东地区增运1000万吨电厂用煤,就可以多创造150亿工业产值,增加利润和税金30亿元。^②

造成上述局面原因甚多,笔者认为最根本的一条是长期以来对铁路投资的严重不足。何以见得,以数为证,见表1。

本文于1991年4月1日收到

(一) 铁路营业里程的增长速度远远落后于工农业总产值和铁路完成的工作量的增长速度。1990年与1952年相比,工农业总产值增长37.6倍,其中工业总产值增长67.3倍;铁路旅客周转量增长26.9倍,铁路货物周转量增长42.7倍,而铁路营业里程仅增长1.3倍。

表 1

年 份	全国工农业总产值 (亿元)	全国工业总产值 (亿元)	铁路旅客周转量 (亿人公里)	铁路货物周转量 (亿吨公里)	铁路营业里程 (万公里)
1952年	810	349	201	602	2.29
1990年	31,233	23,851	5,612	26,322	5.33

资料来源: (1) 国家统计局颁布的关于1990年国民经济和社会发展的统计公报 经济日报 1991年2月23日 (2) 《1987年中国经济年鉴》 经济管理出版社

(二) 运输设备数量少,技术装备水平低。我国的铁路运输设备和技术装备与发达国家相比,显然差距很大,就是与发展中国家——印度相比,差距也不小。1986年,我国铁路营业里程为52,487公里,每亿人口拥有铁路5,584公里,印度为61,836公里,每亿人口拥有铁路8,136公里,我国的铁路里程为印度的84.9%;我国复线里程为10,613公里,印度为13,520公里,我国为印度的78.5%;我国的电气化铁路为4,430公里,印度为6,517公里,我国为印度的68%;我国拥有的机车12,266台,印度为9,920台,我国的内燃、电力机车占总台数38.5%,印度占43.8%;我国货车为31.5万辆,印度为34.8万辆,我国为印度的90.5%;我国客车为2.2万辆,印度为3.1万辆,我国为印度的70.9%;我国的运输密度为2,219万换算吨公里/公里,印度为707万换算吨公里/公里,我国为印度的3.1倍。③由此可见,我国铁路主要设备数量和技术装备尽管不如印度,但我国铁路每公里所承担的货物周转量却大大超过印度,无疑说明了我国铁路在超负荷运转。

(三) 失修严重。长期以来,我国对铁路实行低折旧、高税收的政策,使铁路成为国家财政收入的一个重要部门。从而导致铁路简单再生产难以维持。如目前我国有1万多公里线路上的钢轨不合标准,超过负荷,影响运输效率,危及行车安全。

(四) 铁路是现代工业的前驱。世界许多经济发达国家在工业化初期都曾密集投资建设铁路,将其列为优先发展目标。美国在历史上曾有过“筑路高潮”,1880—1890年间,每年平均修建铁路12,000公里,1916年美国铁路总长度已达408,700公里,它对美国工业化进程起到了促进作用;日本从1957年开始形成运输紧张局面,为此,日本政府于1959年起把包括铁路在内的交通建设投资从占全国总投资的19%提高到30%左右,其中1964—1968年用于运输的投资高达47%,促成了交通运输业的大发展,这就为日本70年代、80年代的经济“起飞”提供了可靠的物质基础。世界各国工业化历史证明了交通部门超前发展的必要性。长期以来,由于我国对交通运输不够重视,突出反应在,国家建设资金集中于发展产值高、周期短,见效快的工业。而对交通运输未作相应的密集投资和超前建设,就铁路而言,不但长期投资偏低,而且铁路基建投资在全国基建投资中的比重呈下降趋势。1950—1952年为14.5%,“一五”时期为10.7%，“六五”时期为6.6%,1986—1988年分别为5.4%、5.2%和4.5%。交付运营的新线由“三五”和“四五”时期的每年近千公里,下降到近几年的300余公里。这种生产超前,运输拖后的现象,加剧了运能与运量之间的矛盾,若不迅速采取有力措施,扭

转交通运输严重滞后的局面，则国民经济持续、稳定、协调发展将遇到重大障碍。有关部门应对建国以来，尤其是近十改年来革开放中，对交通运输所执行的政策进行深刻的反思，以期正确总结经验和教训。我们认为，我国应从现在开始，把交通运输建设，尤其是铁路建设作为重点产业来抓，把本世纪九十年代和下世纪初列为铁路振兴时期。

二、铁路是我国综合运输体系中的骨干，是国民经济的大动脉

现代运输业的各种运输方式有干有支，相辅相成，构成一个完整的运输体系。各种运输方式各有其适应范围和局限性，它们的地位和作用不可相提并论，等量齐观。根据我国国情，在今后相当长的时期内，铁路是发展国民经济的“大动脉”、“先行官”，它也是我国综合运输体系中的骨干，因为：

(一) 是由铁路本身的特点和性质所决定的。

各种运输方式具有不同的技术经济特点，适应着各种不同的运输需要和自然地理条件。我国五种运输方式的主要技术经济指标如表2、表3所示。

铁路、公路、民航客运主要技术经济指标

表2

运输方式	运输成本 (元/千人公里)	单位运能投资* (元/千人公里)	能耗(成品油) (公斤/千人公里)	速度 (公里/小时)
铁 路	10.8	150~220	3.5	40—80
公 路	10~12	50~70	3.3—4.0	40
民 航	56~68	150	56—65	500—900

* 单位运能投资按扩大指标计算，具体地区和线路可能有一定出入。

铁路、水运、管道货运主要技术经济指标

表3

运输方式	运输成本 (元/千吨公里)	单位运能投资* (元/千吨公里)	能耗(成品油) (公斤/千吨公里)	速度 (公里/小时)
铁 路	9.3	90—110	4.5	30—40
沿 海	3—4.5	60—70	2.5—4.4	20—30
长 江	5—10	50—60	4.3—4.5	12—18
管 道	7—10	50—80	5.0	—

* 投资中包括运输工具购置费；沿海和长江投资按1000公里运距框算

表2、表3资料来源：李京文主编《中国交通运输要览》，北京：经济科学出版社，1989年第20页

表2、表3所列数字是全国的平均指标，可以看出各种运输方式的一个大概水平。在我国综合运输体系中，铁路与其他几种运输方式相比较，具有运能大、耗能少、连续性强、通用性好、劳动生产率高、污染轻、占地少、受自然环境影响小，是大宗货物和中长途客货运输的

主力等技术优势。如1988年200公里以上铁路的客货运输分别占客、货周转量的83.7%和96.5%，500公里以上的客货运量分别占64.7 %和82.2 %；铁路货物平均运程近700 公里，旅客平均运程达265 公里。随着国土资源的开发和地区间专业协作水平的推进，客、货平均运程将呈延长趋势。

(二) 是由我国的自然地理条件所决定的。

我国是大陆国家，疆域辽阔，南北方向的运输，除沿海靠水运外，主要靠陆路运输；东西方向的运输，水运干线主要是长江，但由于江轮不能出海，大吨位江轮受水位限制不能全江通航，故东西方向同样主要靠陆路运输，这就决定了我国运输以陆路为主的格局。由于公路运能小、成本高、能耗大等特点，决定了它的主要作用是铁路集散旅客和货物；由于水运（远洋运输除外）的作用在我们这样的大陆国家内主要利用沿海和江河之利为铁路搞接力运输。很显然，我国交通运输业的重任必然由铁路运输来承担。尽管现有的5.33万公里营业铁路占我国综合运输网总线的3.5 %，但它却贯通全国大陆（除西藏外）各省、市、自治区的首府和主要经济据点，形成网络各经济区的交通枢纽和运输通路。同时它也起到了把整个国家和国民经济联结成一个有机整体的作用。不难设想，如果京广、京沪两大铁路通道中断，全国必将陷于瘫痪；如果横贯东西3600公里的陇海、兰新两大干线受阻，沿线十一个省、区（总面积占全国三分之一以上）的社会、经济生活必将严重受损。这一切充分显示了铁路在我国国民经济中的重要地位和作用。

(三) 是由我国的自然资源和生产布局状况所决定的。

我国的自然资源分布和生产布局极不平衡，决定了必须以铁路作为输送大宗长途货物的通路。在我国能源结构中煤炭占70 %，这在相当长的时期内不会有多大的变化，但煤炭资源主要分布于华北和西部，而工业基地多在东南沿海，从而决定了西煤东运、北煤南调的格局；石油主要分布在东北、华东和华北，决定了北油南运；粮食作物主要分布在南方，长期以来形成南粮北调；森林资源主要分布在东北和南方，形成南北方向中间调运的格局。我国的产业结构以重型工业和基础工业为主，占相当比例的长、大、重物资，也必然由铁路承运。再从我国的工业发展来看，2000年预计煤炭产量为14—15亿吨，钢产量为0.85—1.0 亿吨。根据我国历年来的统计资料表明，每生产一万吨煤，铁路就有0.7万吨的运量；每生产一万吨钢，铁路就有6—7万吨运量；每生产一亿度电，铁路约产生0.7万吨运量。据此推算，仅煤和钢两项物资生产到本世纪末就需要铁路承担16亿吨左右的货运量任务。由于肩负的重任，就显示出铁路对整个国民经济发展的巨大影响。

(四) 从旅客运输结构分析。

在社会主义商品经济迅速发展，人民生活不断提高的条件下，客运量逐年大幅度增长；再则我国是一个人口众多，城镇化趋势正在加速的国家，据推算，到2000年，我国城镇人口将从1987年的2.1亿人增加到4.1亿人，这决定了旅客运量基数大，增长势头猛的基本势态。但由于我国当前仍是一个发展中国家，经济力量薄弱，无论是社会和个人都无法承受交通运输的高消费，这就决定了短期内不可能实现长途靠飞机、中短途靠汽车（小汽车）的客运结构，在我国，这只能是遥远未来的蓝图。目前人民寄希望于运价低廉的铁路运输是符合我国国情的。1988年七、八两月，中央社会调查所对因公、因私旅行的近5,000 名旅客进行调查显示，76 %以上的人都选择火车旅行，这就是一个很好的证明。所以在相当长的时期内，铁路还要担负较多的中长途客运任务。

三、充分发挥铁路骨干作用，大力发展以为铁路主的交通运输业

邓小平同志曾多次指出：“……多搞一点铁路、公路、航运，能办很多事情。”“……要加强这方面的投资，要坚持十到二十年，宁肯欠债，也要加强。”④这是我们坚定不移的战略性目标。

当前我国交通运输业的各种运输方式都能力不足，因此，都要设法大力加强。我们强调铁路是综合运输体系的骨干，这丝毫也不意味着轻视或抹煞其它运输方式的作用，或者说要以铁路取代其他运输方式，由铁路来唱独角戏，若以此来理解铁路是运输体系的骨干显然是错误的。各种运输方式各具优势，各有其适用范围，应从国家整体利益出发和衷共济，各施其长，相互协调，共同发展，全面提高综合运输能力，以求适应有计划商品经济的要求。但是以此同时，我们也应看到，铁路运输比其他运输方式更有明显优越性的特点，铁路在国民经济中具有大动脉、大联动机的作用。特别是在我们这样一个内陆腹地广阔，运输距离长的国家更是如此。所以我们应从我国国情出发，应该充分发挥铁路运输方式的优点，我们认为我国当前应对铁路采取大力优先发展，超前建设，在国家政策上真正体现铁路的主导地位和骨干作用，在今后一定时间内对铁路实行扶植政策，包括新的税率、折旧和运价政策，密集投资等，使本世纪末和下世纪初成为铁路运输业的大发展时期，以适应国民经济发展和对外开放的需要。

参 考 文 献

- (1) 李京文·中国交通运输要览·北京：经济科学出版社，1989年
- (2) 中国人民大学书报资料中心·交通运输经济、邮电经济·1990年5—11期
- (3) 铁道部计划统计局·铁路主要指标手册
- (4) 国家统计局·关于1990年国民经济和社会发展的统计公报·北京：经济日报社，1991年2月23日
- (5) 各年度中国经济年鉴·北京：经济管理出版社

注 释：

- ①国家计委综合运输研究所·综合运输·1991；(5)：11
- ②、③铁路经济论文集·北京：中国铁道出版社，1989；120、59
- ④中国人民大学书报资料中心·交通运输经济、邮电经济，1989；(11)：27