

我国综合运输发展的若干思考

刘小丽 曾佑新 苏延民

(经济管理系)

摘要 我国虽已初步形成综合运输网络,但其综合效益未能得到发挥,存在一些需要改进和大力加强的地方.本文着重在这方面进行了探讨,并提出自己的见解,以供有关方面参考.

关键词 综合运输;现状;改革;对策

分类号 U113

0 引言

综合运输是本世纪50年代初为适应现代经济发展而提出的,在短短的几十年里,综合运输在经济发达国家如美、日、西欧等国有了很大发展,它的优越性及其在现代社会经济发展中的作用日益显著,并逐渐成为世界各国交通运输业的发展方向.近年来,我国也制定了以发展综合运输体系为主轴的交通运输业发展战略目标.但是经过这些年的努力,我国综合运输发展仍有许多不尽人意的地方,其综合运输效益未能完全发挥,国内交通运输紧张局面仍在加剧.因此,有必要对我国综合运输现状作全面了解,并对其发展中出现的不足作一探讨.基于上述想法,笔者试图在这方面作些尝试,以供讨论.

1 我国综合运输体系现状

综合运输体系包括铁路、公路、水运、航空、管道五种运输方式.建国以来,我国在这五种运输方式建设上都有了很大发展,在运输能力和布局上都有不同程度的增强和改善,通车、通航里程已由1949年的18.8万公里增加到1993年的248.3万公里,其中:铁路5.8万公里(含地方铁路),公路108万公里,内河10.9万公里,民航122万公里,管道1.6万公里,增大了13.2倍,已初步具备了综合运输网架.但是,从总的方面看,还存在不少问题.

(1) 数量少、运输能力严重不足

长期以来,交通运输业发展仍属缓慢,铁路、公路、港口泊位、机场数量少,运输能力严重不足,不仅同国外主要国家相比较落后,而且以国内人均占有、国土占有量相比也是极不相称的

收稿日期:1995-04-20. 刘小丽,女,1963年生,讲师.

(见表1、表2)。铁路主要干线早已达到饱和,公路普遍拥挤不堪、塞车严重,港口运货进港难(没泊位)、出港难(卸不下来),严重制约经济发展。

表1 1980年几个国家主要运输方式
按面积计算运输网密度比较

国别	铁路	公路	内河
中国	5.58	11.01	11.43
美国	32.7	668	4.39
苏联(原)	6.3	64	6.39
印度	20.4	325	—
日本	56.7	2973	2.4

注:1. 中国为1993年末数字;
2. 本表单位为 $\text{km}/10^3\text{km}^2$ 。

表2 80年代初几个国家按人口
计算的运输网密度比较

国别	铁路	公路
中国	0.046	0.90
美国	1.60	28.02
苏联(原)	0.53	5.42
日本	0.21	9.52

注:1. 中国为1993年末数字;
2. 本表单位为 $\text{km}/10^3$ 人。

(2) 装备水平低、技术落后

我国交通运输设施落后,大体处于世界五十年代水平。以铁路而言,世界上许多国家在50、60年代就以内燃机车和电力机车取代了蒸汽机车,而1992年我国铁路运行的机车中,蒸汽机车仍占四成;铁路货物列车的牵引总重,原苏联1983年为2871吨,美国为3500吨以上,而我国1992年仅为2483吨;从总体上说,汽车、飞机、轮船设备陈旧,构成不合理。以汽车为例,行驶50万公里以上的老旧车占1/5以上,大吨位柴油车、大型客车和轻型车所占比重很小;又如我国内河通航的船舶中,也以陈旧的木质船和水泥船居多。

(3) 运输效率不高、管理水平低

各种运输方式由于设备陈旧、长期吃老本超负荷运转,运输效率不高。如大多数公路实行各种车辆和人畜混合交通,行车时速不高,耗油量较大;管理水平低,主要表现在宏观上五种运输方式四个部门领导,分口管理客观上造成了条块分割、没能充分发挥和合理协调各运输方式的作用;在微观上运输企业管理办法陈旧,远远跟不上改革发展。如铁路部门至今为止仍是政企合一的模式,这种职能不分、责任不明的管理方式使运输企业改革滞后、缺乏活力。

(4) 各种运输普遍存在“先天不足、后天失调”

所谓“先天不足”即底子薄。解放初期我国交通运输中,铁路不仅数量少,而且分布偏,多在华东、东北地区;公路通车里程只有8万公里,不通公路的县占全国1/3以上;内河则几乎处于未开垦状态,交通运输基础十分薄弱。所谓“后天失调”则主要是经济决策部门对交通运输部门的地位和作用认识不足,造成重生产、轻流通,决策失误加剧了交通运输的薄弱。具体失误表现在:一是交通运输投资长期不足,比例又呈下降趋势;二是交通运价水平总体低,各运输方式间及其各自内部比价不合理。

2 我国综合运输体系中的改革

针对上述种种问题和现状,结合我国经济形势的发展,交通运输部门近年来在各自部门的政策上作了较大的调整,如在各种运输方式内部加大投资力度;进行技术挖潜革新;引进先进设备等。已实施或正实施如下改革:

(1) 铁路运输改革. 以提高货物列车的牵引重量和行车密度, 增加旅客列车编组为目的; 在牵引动力上, 用内燃机车特别是电力机车逐步代替蒸汽机车; 主要干线上采用或更换重型钢轨, 延长站线长度, 大力推广信集闭技术和计算机技术, 实行车指挥和调车作业的自动化; 同时, 加快一批新线建设等等。

(2) 公路运输改革. 在线路上提高现有主要公路干线的技术等级为重点, 大力发展沥青路面公路; 在车辆类型上, 发展大吨位货车、和集装箱、散装、汽藏等专用车; 在运输组织上, 推广拖挂、半拖挂运输。

(3) 水运(主要指内河、沿海)改革. 在航道上, 重点是提高长江及其主要支线的航道等级, 并使通航里程增多; 在港口上, 以建设专用码头、提高装卸机械水平为重点, 如建设一批集装箱码头、散装货物以及笨重货物码头等; 在运输工具上, 以建造性能先进的专用船、多用船为主, 推广顶推运输。

(4) 民航改革. 从场地建设上, 朝起降大型飞机的机场发展, 从指挥系统上, 朝现代化的通讯导航迈进; 从维修技术上向先进看齐。

(5) 管道运输改革. 采用先进的加温、清管和遥控技术。

(6) 城市交通改革. 在道路上, 加快了对城市道路改造和建设, 少量大城市已出现了立体交通; 在车辆使用上, 多种类型相结合, 如公共汽车、出租汽车、无轨电车、地下铁道等。

3 我国综合运输发展改革存在问题及对策

上述改革, 有一个共同的特性, 那就是都只在改善交通运输业内各自的硬环境(条件上)下了功夫, 却忽视了各自的软环境改革或与之相适应的软环境改革滞后而延误了改革进程. 各运输方式至今仍有不合理运输与布局, 盲目挤、争投资, 只顾本部门利益的短期行为时有发生, 降低了运输体系的综合运输效益. 因此, 今后综合运输的发展必须充分考虑我国国情, 走既注重软、硬环境的配套建设, 又注重各种运输方式的综合协调共同发展的道路. 我国的国情是

第一, 我国是人口众多、幅度辽阔的大陆国家, 现已超过 12 亿人, 预计到 2020 年将超过 15 亿. 随着国民经济的发展, 人民生活水平的提高和旅游事业的发展, 各地之间的商品运输和人员往来将大幅度增加, 不仅要产生大量的短途运输, 而这又需要汽车运输来完成; 汽车运输具有灵活、机动, 可以实行“门到门”运输, 便于深入广大农村、城镇; 而且更多的是增加大量的中、长途运输, 而这又恰恰是铁路运输的技术经济优势所在, 铁路运输运量大、连续性强, 适于中、长途运输。

第二, 我国是一个资源分布比较集中的国家, 这是无法改变的客观存在. 我国煤炭、石油、金属矿石等大部分在北部和西部, 特别是占运量很大比重的煤炭大多分布在北方地区, 它们离水运都较远, 北煤南调、西煤东运都需要首先通过铁路运至我国的东、南部(这些地区资源相对缺乏, 而加工制造能力较强), 这种批量大、距离长的陆上运输主要靠铁路来完成。

第三, 我国是一个自然地形复杂、山多、平原少的国家, 山地、高原、丘陵共约占全国总面积的 69.27%, 海拔 500 米以下的地域占 25.18%, 不少地区交通困难, 这就要求我们不可忽视空中民航运输的发展. 空中运输不仅时间省, 旅客乘务条件好, 而且可克服地形、地势所带来的不便. 虽然, 我国有不少山川、河流、大江, 但多数属自然状态, 也有不少河流水位落差大, 水利水

电闸堤断航,影响了水运能力的发挥,而要整治其难度非常大,故决定了水运优势在相当时期内难以体现出来。

第四,从我国广大人民消费能力和消费倾向看,长途坐飞机在蓝天上翱翔;短途坐卧车在高速公路上奔驰,舒适方便人皆向往。但是,我国国情决定了在相当长的时期内,我们不可能大规模地实现这个愿望。1992年我国农民人均纯收入为1826.1元人民币。请问这些收入除用于生活之外,能坐几次飞机、享受几次小卧车?再者从广大人民消费倾向看,据有关研究者进行旅客调查,有七成以上的被调查旅客回答是首选火车作为交通工具。这种受经济条件约束的消费倾向,也是不可忽视的国情,因而,铁路责无旁贷的成为客运主力军。

第五,尽管铁路运输具有运能大、能耗省等特点,是符合我国国情、民情的主要运输方式。但总体说来,由于历史等原因,我国铁路数量有限,其运力远远不能满足需求。为此,首先必须大力发展铁路、加快铁路建设步伐,鼓励采取多种投资方式,并协调它们之间的关系。宜汽车运输的仍应提倡汽车运输,但切不可盲目提倡公路为铁路分流,而不顾有无分流的必要和条件;同理,有水运的地方还要利用水运,正确划分合理的经济运距范围,发展联运事业。各运输方式切不可只顾眼前、局部利益而忽视了长远和全局利益,使综合效益难以发挥,应进一步认识到:在我国现有条件下,铁路、公路、水运等方式间既存在可替代的一面,又存在不可替代的一面,它们之间主要是互相依存、互相配合、协调发展的关系。

我们不妨对上述情况进行归纳总结,很容易得出二个必然结论:一是目前,我国的运输远远超出某一单纯运输种类能完成的范围,而应由多种运输协同、配合共同完成任务,即必须提倡综合运输;二是我国国情决定了在今后相当长的时期内我国必须走“以铁路为主、综合发展”的道路,才能从根本上解决运输紧张问题。

目前,在综合运输体系发展中不仅需要加强和强化硬环境的建设,更需要有软环境的配套改革。笔者认为:我国综合运输软环境改革重点主要应在以下三个方面:

(1) 从管理体制上,我国交通运输长期以来实行的是多家管理体制,其弊端是各运输方式往往各自为政,缺乏协调,运输的综合性难以体现。因此,应及时改革现有管理体制,建立统一的行业管理部门。只有这样,才能做到:一方面使人们摒弃传统的部门之见,从大局出发以有利于我国综合运输的健康发展;另一方面由于我国仍处于社会主义初级阶段,不仅资金缺乏,而且商品、技术等都处于有限阶段,这也要求我们交通运输建设不能搞大洋全、小洋全,而应注重少投入、多产出,使有限资金投入能获得最大的社会效益和运输经济效益,以避免运输部门由于缺乏运输统一发展规划和协调,导致盲目混乱、挤占资金,最终阻碍国民经济发展,使市场经济进程延缓。为此,笔者认为我国应尽快成立国家运输委员会,并赋予其必要的权力,担当起协调、管理、规划、发展各运输方式的职责,可相应的设立四个下属机构:一是运输行业规划发展部,负责各运输方式的长远规划发展;二是运输行业法规部,负责协调、研究和制定各运输方式的法规政策;三是运输行业运输指挥部,负责客、货运输技术管理和指导;四是运输业设备装备部,负责各运输方式的工业制造、设备配备和基建管理。

(2) 在综合运输发展政策上,要有以下变革。

1) 调整投资结构,提高铁路投资比重

从我国出发,发展综合运输要求铁路首先进行大发展。而铁路又属于资金密集型基础设施,需要大量资金投入。据有关部门资料:根据我国经济发展所制定的我国铁路发展规模,据

1990年不变价格测算,1991~2000年,铁路建设资金约需3300亿元,2010~2020年约需7000~8000亿元.如此巨额投入,在发展中不对铁路采取投资倾斜是不行的,必须提高铁路比重.

2) 改革投资体制,建立投资导向机制

面对交通发展需要大规模投入的现实,单靠国家或某部门是难以办到的.根本出路在于调动各方建路积极性,鼓励地方、企业、个人参与交通投资,同时也应积极合理利用外资建路(但必须制定相应的配套政策),保护各方投资主体的利益.

3) 必要时可向国内、国外发行交通运输建设债券以筹集资金弥补运输建设资金的不足.

除上述改革外,还务必加强其他相关政策研究,如财政、税收、配套的行政法规研究尤其是运价政策的研究,在现阶段必须首先进行.

(3) 理顺各运输方式运价关系

长期以来,我国交通运输运价体系存在的突出问题,一是运价水平偏低,尤以铁路运价水平过低;二是各种运输方式比价、结构上不合理.这不仅影响各运输方式的关系协调,也严重制约运输业的自我改造、自我发展能力.

运价水平偏低,尤以铁路运价过低而严重背离了其运输价值,制约了铁路本身的发展,也不利于发挥其他运输方式的作用,使宜公路、宜水运、宜航空的运输转移到铁路上来,甚至既使在1985年铁路短途200公里以内增加短途附加费后,仍有不少货物舍近求远到200公里以外去找货源,造成铁路运力浪费而其他运输方式闲置.

如果说运价水平对运输业的影响在过去不明显,那么在国家实施了一系列价格结构调整和改革的今天,其影响和作用是谁也无法准确衡量出来的.运价水平的高低,已成为交通运输尤其是铁路运输自身积累和发展的关键因素.过低的价格水平已给铁路乃至整个交通运输业带来了严重影响,“以运定产、以运定装”现象大量发生,铁路要车皮计划只能满足70%,晋煤每年大量滞留等早已成为事实.特别是近两年来,随着国民经济其价格体系的放开,运输所需的原材料、钢材、石油等生产资料价格放开或一定比例上调,运输行业的低运价对高物价、死运价对活物价,必然导致运输行业出现普遍亏损的局面,所以,提高运价水平已成为当务之急!

在提高运价水平的同时,还必须注意理顺各种运输方式内部和相互之间的运价比价关系.各运输方式内部,在客运方面应根据服务种类、服务设备质量、服务设施以及旅行速度的不同拉开档次,实行优质优价;在货运方面应区别不同里程区段、不同类别货物、不同运输条件和运输类别的差别运价制;在各运输方式之间,应保持恰当的比价关系,如我国现行铁路与公路运价比价基本保持在1:8~1:10,而世界同行的比价一般在1:3~1:5,我国显然应予以调整,以保证各运输方式相互协调,其运输的综合效益得以正常发挥,使其走上良性循环发展的轨道!

参 考 文 献

- 1 苏敬之.发展以铁路为骨干的综合运输体系.北方交通大学学报,1989,(1):23~28
- 2 铁道部课题组.我国交通运输业发展综合问题研究(下).中国铁路,1993,(1):3~5
- 3 章茂哉.关于交通运输发展战略和技术政策有关的几个问题.中国科协专题研究汇编第四集,1988,(6):81~86
- 4 刘福长.论综合运输.中国科协专题研究汇编第四集,1988,(6):110~116
- 5 中国统计年鉴1993,北京:中国统计出版社,1994