

京九铁路运价政策与形式探讨*

刘小丽

(经济管理系)

摘要 京九铁路交付运营后能否发挥它应有的作用,采取何种运价形式是当前国家亟待解决的重要课题,也是有关部门如何更有效管理京九铁路的一个重点。基于这种思考,本文试从分析铁路运价历史与现状出发,提出了在市场经济条件下京九铁路应遵循新的运价定价政策,并视具体经营情况采取灵活多样的运价形式的设想。

关键词 京九铁路; 运价政策; 运价形式

分类号 F530. 52

0 引言

1995年11月16日,举世瞩目的京九铁路全线提前胜利铺通。它的建成填补了赣南、粤东和闽西的路网空白,路网意义十分显著。一是本线建成可分流京广线北段运量,减轻武汉长江大桥运输压力,为广东开辟通往东北、华东、华北的第二通道,增强运输工具的机动灵活性;二是减少省际尤其是相邻省间交流绕道运输,节省运力,缓和运能和运量的矛盾;三是为开发、带动沿线经济发展奠定了基础,为我国社会主义经济建设注入了新的生机和活力,并将产生巨大的、深远的影响与作用。但这种影响和作用能否充分发挥在很大程度上取决于它建成投入使用后采取何种经营管理模式,采取何种运价定价原则和运价形式。这也是国家有效管理京九铁路的一个重点。

基于上述思考,本文作者试就其中运价定价原则等问题作一初浅探讨。

由于京九铁路在全国路网地位特殊,途经九省市,是跨越多个路(分)局的一条南北大通道;且属于多方筹资建设的和目前还处于新线运营的铁路。因而对它采取何种运价政策必须从现行铁路运价的历史与现状出发,全面、慎重考虑以确定它。

1 现行铁路运价的历史与现状

我国铁路运价体系是五十年代以平均成本为基础形成的。几十年来,铁路在国家价格政

策的宏观调控下，为国民经济的发展做出了巨大贡献，随着我国改革开放、尤其是社会主义市场经济体制的建立，这种以全国统一运价为前提的（近年除个别线路、特殊地区外）、高度集中管理的铁路运价机制越来越不适应经济发展的需要，也严重地阻碍和制约了铁路的经营和发展。

（1）铁路运价近年来虽作过几次较大幅度的调整，但是运价决策权高度集中的局面没有改变，铁路运价总体说来仍是指令性计划价格，由中央政府和物价主管部门直接定价，铁路部门无权定价，使铁路难于成为真正意义的“四自”企业。

（2）铁路是市场经济的重要组成部分，而其运价却远离市场，不以市场为导向，不视情况而调整变化，与运输成本相脱节，使运价违背了价值规律的客观要求，严重背离运输价值。一方面难于反映路网中的线路别、季节别、地区别的运输成本差别；另一方面使运价丧失了调节市场供求和优化配置资源的作用，致使运能与运力的矛盾尽管采取了各种各样措施也得不到缓解。

（3）各种运输方式在运价比价上存在不合理，尤其是铁路运价过低（如我国铁路与公路货运比价为1:10），使其它运输方式难以竞争。简单的利益比较原则，驱使人们采用低价位的铁路运输方式，即不利于其他运输方式效益的发挥，也使铁路企业所创造的价值人为地转移到其它使用部门，不仅影响了国家财力的集中，也造成铁路与其他部门在利润上的分配不公，使铁路同其它行业的企业处于不等价交换的地位，不利于市场经济发展。

（4）对于投入运营的新线（如京九线）来说，现行过低的运价势必加大或延长建设资金还本付息的时间（年限），不利于国家及有关部门尽早收回资本金，甚至还可能出现运营收不抵支、入不敷出的不合理状况。

上述对现行运价种种分析表明：现行运价体系已经存在诸多的不合理且又不适应经济发展的需要，其弊端是显然的。因此，必须进行改革，同时应尽力避免新建成的线路在运价上重蹈覆辙。应根据新建铁路的特点，因时因地制宜、实事求是地制定适合新建铁路运输发展和满足国民经济要求的运价定价原则。

2 京九铁路运价原则

笔者认为，由于京九铁路新线性质，其运价确定应使铁路部门获得足够的收入，以抵偿包括基建投资在内的成本即以还本付息的成本来定价，这是市场经济条件下铁路经营发展的必然要求（以往是沿用财务成本，其收入仅能维持铁路简单再生产）。其新价水平应以凝结在运输产品中运输价值为基础，同时综合考虑成本补偿、供求关系、相关政策、货主的承受能力等因素加以确定。

（1）保本盈利的原则

确定京九新线运价考虑的因素应为：京九新线运营的成本（定价的下限）和合理盈利；投入京九线建设的资金本息回收。

（2）运输产品的市场供求原则

制定运价时除考虑上述原则基础外，还要充分考虑运输产品的市场供求状况。价格与供求之间存在着相互制约、相互影响的关系。一般说，商品供过于求，价格就会下降；供不应求

求就会上升。面对京九新线投入运营初期其运量一时上不来实际状况,我们应该考虑运输能力供过于求的现实,采取灵活机动的运价政策,为此,必须打破运价管理权高度统一的格局,给相关铁路企业一定的自主定价权,如有权视情况确定实行浮动运价、协议运价等形式,但由此可能造成的铁路亏损应由国家或上级主管部门进行补贴。

(3) 社会承受能力的原则

考虑社会对运价变化的承受能力通常从以下两方面考虑

① 铁路运价增长幅度和物价上涨幅度的比较

以1955年为100,到1993年全国零售物价指数为290.0,铁路货运运价指数为173.3,铁路客运运价指数为307.8,而城镇居民消费价格指数为345.2,可见,铁路运价增长幅度远低于物价上涨幅度。

从运输收入购买能力看,以1955年和1990年两年相比较:1955年每万吨公里货运收入可买原煤14.9吨、生铁1.15吨、原木2.95立方米、焦炭3.37吨、柴油0.75吨,而1990年按市场平均价格计算,只能买到原煤3.87吨、生铁0.37吨、原木1.13立方米、焦炭0.93吨、柴油0.43吨,不难看出,1990年运输收入购买能力大大降低,运价与物价相比较差距继续拉大,因而,铁路运价的调整对社会不会带来大的波动影响。

② 铁路运费占工农业产品销售价格比重

据国务院原价格研究中心测算:在225类主要商品中,铁路运费在商品销售成本中的比重不到1%的有161类占71.6%;运费比重在1%~2%的占12.4%;运费比重在2%~5%的占11.6%;运费比重在5%以上的仅有10类,占4.4%。因此,对商品生产及销售者来说,铁路运费在其生产成本中是很低的,而且由于运价增长幅度远低于物价上涨指数,运费在商品生产成本或销售地市场价格中所占比例愈来愈小,所以,运价的调整是在社会承受能力范围之内,对货主的经济效益或地方经济影响极小,也不会引起大的波动。

(4) 贯彻国家的相关政策原则

① 考虑到社会的承受能力,京九新线运价水平可控制在当地公路运价的50%以内。

② 当投入京九新线的铁路建设资金的借款本息已通过规定期限收回部分,应在新线运价中将此部分扣除。

③ 当铁路所用生产资料价格上涨幅度较大时,京九新线运价也应作相应调整,以实现运价与物价的联动。

④ 京九运价中不包括铁路建设基金部分,因此在执行中应照常征收铁路建设基金。

⑤ 京九线(指江西境内段)横穿赣南北十余县市,其中多属贫困地区,具有开发、扶持、带动该沿线地区经济发展性质,如仍采用低水平的全路统一运价,其引起的铁路亏损应由国家补贴。

3 与定价原则相适应的运价形式

上述定价原则可知,京九铁路必须打破全路统一运价几十年不变制,实行一种适合于市场经济发展要求,有利于资源合理利用、有利于提高铁路经营管理水平、有利于多种运输方式全面发展的新线运价机制。在这个新线运价机制中,根据该线不同区域、不同时期、不同

季节、不同服务对象、不同的经济条件采取灵活多样的多元化运价形式。

(1) 区域运价：该线沿途跨越九省市，地域辽阔，各地地理条件和经济发展水平不同，应因地制宜实行地区别的运价，比如该线可实行阜阳以北和阜阳以南两个区域运价。

(2) 新线新价：无论采用何种运价形式，新线在使用初期制定运价都必须考虑还本付息、投资回收期大小等因素。

(3) 浮动运价：由于受企业生产波动或旅游淡旺季的影响，有可能导致该线产生运货忙闲不均，则可分别视情况实行运价上浮或下浮的浮动运价，并给出上浮的最高限和下浮的最低限。一般说，最低限应以该线长期变动成本为依据（若低于此将导致铁路亏损），最高限应根据运输市场竞争状况和国家宏观调控需要而确定。

(4) 合同运价：即由铁路部门与大货主分别商定运价，一般此运价也有一个最低界限——变动成本，又有一个最高界限，这要视铁路部门提供的服务和市场竞争情况来确定。

(5) 定期（季、年）按成本调整指数调整运价水平，这种运价形式的优点是可以消除通货膨胀对运价的冲击，保证铁路获得合法的利益；体现出在调整运价方面铁路有一定的自主权，建立起该线运价与物价联动机制。

(6) 考虑该线途经地区多属开发、扶持性质或初期运量一时上不来这一可能事实，该线可实行全路统一低运价形式，但由此而可能产生的铁路亏损由政府给予补贴或该线低运价期内实行减免营业税的政策。

上述京九运价分析不一定全，还可能产生其他运价形式，但无论哪种形式，最终都应以维持铁路企业基本盈利为目的，这是市场经济发展与完善的需要。

参 考 文 献

- 1 刘小丽，铁路运价改革之探讨，华东交通大学学报，1995，（2）72~75
- 2 马瑞芳，关于运价改革的彼岸思维，铁道经济研究，1993，（4）：32~33
- 3 张乃湛，范秀君，论我国铁路的新路新价措施，铁道运输与经济，1995，（2）：34~35
- 4 于川，范秀君，关于铁路运价改革基本原则的思考，铁道财会通讯，1994，（4）：3~5