

文章编号: 1005-0523(2002)03-0098-03

入世对我国铁路运输业的影响与对策

吴玉雄

(深圳大学 经济学院, 广东 深圳, 518060)

摘要:介绍了入世给我国铁路运输业带来的挑战,然后再给出入世后可能带来的机遇,最后针对上述挑战和机遇,在两大方面提出几点相应的对策,以供参考。

关键词:入世;铁路运输业;影响;对策

中图分类号:F512

文献标识码:A

1 入世给我国铁路运输业带来的挑战

1.1 我国铁路运输业现状

铁路运输业由于管理体制等等方面的诸多原因,使得其和公路、航空运输业相比而言,利润不高,形势严峻。1998年,全路运输固定资产净值3457.9亿元,但却运营亏损26.1亿元,1999年压缩成本,减员提效后,也只实现利润0.25亿元,这样低的利润自然使得铁路运输业本已存在的不利地位更加不利。78年改革开放发展市场经济以来,我国铁路运输业的市场占有份额逐年减少,而其他运输方式大都呈大幅度增长势头。以1978年至1998年的统计资料看,全社会的货运周转量,民航从0.08%升至1%,水运从38.4%升至51.3%,公路运输从2.8%升至14.5%,铁路则从54.4%下降至32.5%。全社会的客运周转量,民航从1.6%升至7.6%,水运从5.8%降至1.1%,公路运输从29.9%升至56.3%,铁路运输则从62.7%降至35.9%。铁路运输业如果想用降价来夺回市场占有份额,则价格应是较高的,在利润中有降价的可能,降价所减少的利润可以通过规模效益来补偿。但实际上,铁路运价一直是较低的,几乎没有多少利润而言。以目前的运价而言,自然没有多少可降空间。反过来用

提价来提高利润,则需要运价有可提空间。不然,价格的上调引起运量的下滑,也是得不偿失的。铁路运价原本较低,确有可调空间,但这几年经过几次调价,铁路运价已接近市场容许度,由于调价已造成了部分客流货流的分流。在这种情况下,单纯地进行提价,效果肯定不会好。尽管近年来,铁路运输业实行资产经营责任制,大力开展市场营销,使得这种下滑趋势有所遏制,如2000年实现盈利有所增加,约为5亿元左右。但是我们仍然应该清醒地认识到,铁路运输业入世以后的形势将十分严峻,必将会遇到种种挑战。

1.2 来自公路运输方面的挑战

随着公路运输的逐步开放,国外一些大的跨国公司以及一些雄厚的资本势必参与中国的公路网建设,尤其是高等级公路的建设,从而使中国高等级公路的营业里程迅速增加,公路运输的速度大幅度提高。另外,中国加入WTO五年后,汽车的整体关税要从80%—100%降至25%,并将取消配额管理。从而使中国的汽车业失去了关税与非关税壁垒的双重保护。国外的汽车业非常清楚地看到这一点,再加上近年来国际汽车市场很不景气,产能过剩,销售停滞,老市场逐渐萎缩,新市场尚未显见。国外汽车业的巨头们手里握着雄厚的资本,正苦苦寻找新的市场。中国这个潜在的大市场便成为他们虎视眈

收稿日期:2002-01-07

中国期刊网 <http://www.cnki.net> 吴玉雄,男,安徽合肥人,硕士研究生。

耽的目标.外国的小轿车、豪华的大客车及高档的货车都将纷纷涌入.可以预期公路运输必将迅速崛起,竞争力迅速增强,从而对铁路形成巨大威胁.

1.3 来自航空运输方面的挑战

入世后,国内航空也将逐步开放,中国必须逐步向国外航空公司开放更多的航线.中航与外航之间的竞争将会白热化.这必然使国内航空公司员工素质普遍提高,服务更加规范,设施更趋优良.铁路在与之争夺市场份额中,运输质量便成为取胜的法宝.更为严峻的是从当前看,国内干线航空运输市场已基本饱和.无论是从国家政策上,还是未来我国航线布局上,都能看出支线航空将异军突起.如今外国航空巨头们也都纷纷把眼光盯在了支线航空市场上.所谓支线航空运输就是指短距离(即600公里—1200公里),小城市之间的非主航线的运输.而目前500公里以上的旅客运输,铁路占80%左右的市场份额.看来支线航空的突起直接威胁的就是铁路.

2 入世给我国铁路运输业带来的机遇

2.1 入世给我国铁路运输业的货运 客运量带来的机遇

中国入世将促进国家宏观经济的发展,国内的生产、投资、贸易等活动将更加繁荣,货物运输市场业务将大为增加;同时,由于入世将促进人民生活水平的提高,国内出行的旅客流量也将大为增加,这给铁路客货运输业的发展带来了机遇.

据一些国际组织测算,中国加入WTO,每年国内生产总值GDP将提高近3个百分点.经济的增长,即意味着生产规模、投资规模、贸易规模等扩大,也就是意味着货物流量的大大增加,这给铁路货运带来了发展的机遇;与此同时,由于入世将促进国内人民生活水平的提高,这将使国内出行的旅客流量随之增加,因为有资料分析表明,一国居民出行的比例是与其生活水平成正比关系的,这显然也将有利于铁路客运的发展.但需要指出的是,中国入世后无论物流或客流的增加,对中国铁路来说都还只是潜在的机遇.铁路只有主动、积极地采取行动,抓住机遇,提高自身竞争力,才能在与公路、水运、航空等其他运输部门的竞争中,夺取其应有的市场份额,使自身进一步地发展、壮大.

2.2 入世给我国铁路运输业从国内外融资带来的机遇

根据中国加入世贸组织的各项协议规定,中国入世后将大力开放国内金融市场,允许外国银行进入中国2年后,就可以与中国企业开展人民币业务,5年后就可以从事零售业务.外国银行进入中国享有国民待遇,其经营地域限制和客户限制都将在5年内彻底取消.这样,外资银行在中国的业务必将大大扩展.外资银行资金雄厚,资产质量优良,服务更方便、全面,效率更高,为国内建设提供金融服务的能力更强,当然也将为铁路运输业的基础建设和技术改造所需的巨额资金提供更多的融资渠道和更全面、更高效的金融服务.像花旗集团一家的总资产就高达7000亿美元以上,相当于我国四大国有商业银行资产的总和,这正好与铁路运输业往往需要巨额资金的要求相适应.而且,外资银行都是真正的商业银行,真正把贷款的安全性和利润的最大化放在第一位,这就决定了铁路一类的具有垄断性质、能够获取垄断利润的企业,必将成为他们首先要争取的客户目标.这对铁路来说,当然也是有利的.此外,入世以后,适应金融自由化的要求,我国的外汇管制政策必将进一步放松,人民币必将由现在的可部分自由兑换走向进一步的可自由兑换.这样,铁路过去在进行技术改造、引进国外先进技术和设备时所遇到的外汇管制问题,将逐步得到解决,这必将促进铁路的技术改造工作,加快铁路现代化进程.

2.3 入世给我国铁路运输业获取国内外专业服务带来的机遇

按照世贸组织关于开放服务市场的要求,中国入世后将逐步开放自己的专业服务市场,国外一些著名的律师事务所、会计师事务所、管理咨询公司、技术咨询公司、市场调研公司等中介服务机构将进入中国.在国内,这类专业性中介服务机构由于起步较晚,发展时间不长,故其服务水准普遍较低,无法满足社会的需要.而国外一些类似的著名机构则起步早,发展时间长,人员素质高,经验也丰富,因此一般来说他们提供的服务都是非常有效的.就铁路运输业来说,在法律、财务、管理咨询、技术咨询、市场调研等方面,如果能够充分利用这些外国公司提供的高质量服务,则各相关方面的工作必将获益不小.比如市场调研,它是铁路营销工作中一个非常重要的环节,但我们自己这方面的知识、人才却非常缺乏,社会上这方面的服务机构不仅数量少而且质量也不高,而国外一些著名的市场调研机构,其经验非常丰富,调研结果也相当科学、有效,如果能利用它们为铁路运输业做市场

调研工作,则对我们开展市场营销、搞好运输工作必然大有益处.

2.4 入世给我国铁路运输业加入跨国经营带来的机遇

开放交通运输市场,是世贸组织推动服务贸易自由化的一个重要方面.由于出于保护幼稚产业和涉及国家安全利益的基础产业等战略性考虑,中国目前暂时还没有承诺开放铁路运输市场,因此,铁路运输业暂时还没有因对外开放铁路运输市场而带来的直接压力,但另一方面,只要我们的铁路运输业有足够竞争能力,就完全可以进入发达国家的铁路运输市场;可以在对方承诺的条件和限制下进入发展中国家的铁路运输市场.发展中国家的铁路运输市场是有条件逐步开放的,在对方做出开放承诺的情况下,我国铁路运输业就可以进入该国铁路运输市场,比如内蒙古和东北地区、西北地区、西南地区的铁路运输业就分别可与东北亚、中亚、东南亚等国在达成协议的情况下进入这些地区的铁路运输市场.

3 我国铁路运输业的对策

3.1 深化改革 促进机制和体制的创新

第一,在运输企业内继续全面推行资产经营责任制,努力确立铁道部各个铁路局市场主体的地位,充分调动企业面向市场、开拓经营的积极性;

第二,确定以“网运分离”为基本模式的铁路运输管理体制改革思路.组建各个铁路局的客运公司;

第三,脱钩重组原属铁道部的铁路工程、铁道建筑、机车车辆、通信信号和土木工程等五大非运输企业,另外继续把原属铁道部的普通高校及中专、技校、成人教育学校等教育机构逐步移交教育部或地方管理;

第四,加快企业结构和生产布局调整,撤销、撤并不再适应入世后情形的铁路分局和独立站段;

第五,积极实施减员增效和再就业工程;六是改革劳动人事制度,建立工人竞争上岗、干部能上能下、收入能升能降的机制,激发企业的内在动力和活力.

3.2 提高铁路运输质量

第一,运输质量提高,缩短铁路与其它运输方式的质量差距,铁路运输的吸引力自然会有所增强.

第二,国家鼓励运输企业采用新技术,提高运输质量.

第三,提高运输质量,是广大旅客货主的需求.具体做法有:

第一,增开铁路客运上效益最好的精品列车,像优质优价列车、旅游列车、高速、准高速和快速列车、城际列车、周末列车、夕发朝至列车等.

第二,大力发展网上业务,如网上订票等,打出名声,争取走在其他方式运输业前面.

第三,铁路的客运、旅游及营销各部门要加强合作,搞好广告宣传,提高服务质量,吸引入世后将增加的旅游业潜在客源.

第四,利用入世后金融业开放使得从国内外融资更加便利的机遇,大力进行基础建设、技术设备改造和引进.

第五,充分利用国外服务机构在法律、财务、管理咨询、技术咨询、市场调研等方面提供的高质量服务,帮助铁路完善各相关方面的工作,提高各方面的工作质量.

第六,铁路货运部门要充分利用自身的优势,加强与各海港、空港的合作,大力发展海陆联运、空陆联运业务,降低运输成本,提高服务质量,积极与公路货运开展竞争,努力夺取这一部分市场.

第七,在综合提高自身实力的基础上,推行国际化战略,增强国际市场竞争力,争取走出国门,到其他国家去开拓铁路运输业务.

参考文献:

- [1] 李然. WTO 拥抱中国 [M]. 沈阳: 辽宁画报出版社, 2000.
- [2] 夏华胜. 世纪谈判: 中国加入世贸组织的台前幕后 [M]. 成都: 四川人民出版社, 1999.
- [3] 周志新. 入世手册 [M]. 北京: 中国华侨出版社, 2000.
- [4] 黄先锋. 加入 WTO 对中国铁路的影响 [J]. 理论学习与探索, 2000, (3): 66~68.
- [5] 吴艳娟. 提高运输质量, 迎接 WTO 的挑战 [J]. 理论学习与探索, 2000, (5): 68~69.
- [6] 刘慧英, 陈志涛. 中国加入 WTO 对东北铁路的挑战 [J]. 铁道技术监督, 2000, (7): 25~26.
- [7] 马卫锋. 银行对铁道系统各类企业的贷款分析 [J]. 城市金融论坛, 1998, (3): 27~31.
- [8] 王政. 铁道部长傅志寰: 铁路今年分流 80 万 预计盈利 5 亿 [EB/OL]. <http://www.sina.com.cn>, 2000~12~22.
- [9] 中华人民共和国铁道部 [EB/OL]. <http://www.chinamor.cn.net>.