

综合运输市场的理性培育与协调发展

Rational Growth and Coordinate Development in the Comprehensive Transport Market

陈荫三 李纪治 吴群琪 王怡民

(西安公路交通大学 西安 710064)

经过 10 多年的改革,特别是明确市场经济以来的“理性”改革,我国交通运输业取得了长足的发展,在一定程度上缓解了“瓶颈”状态。但是,应当清醒地看到,交通运输业的发展与其在社会经济、人民生活中具有的基础结构的地位和作用仍有较大差距。因此,研究我国综合运输市场的理性培育和交通运输业的协调发展就成为一个重要课题。这项研究将为各种运输方式的科学定位,为综合运能资源的充分利用,提供科学依据,这项研究也是交通运输业实现“两个根本性转变”的必然要求。

理性培育的实质需求与运能的综合、和谐

综合运输市场的理性培育和交通运输业协调发展是我国社会主义市场经济发展的本质要求,即在培育和发展交通运输市场时应合理地使用计划和市场两种手段,使得运输市场需求和运能供给之间达成高度和谐的效果,以获取最佳的社会经济效益。研究综合运输市场应先从交通运输体系开始。在我国大陆 960 万平方公里的国土中,东西跨越约 5 400 公里,南北相距约 5 200 公里。东部地区经济发达且人口稠密,但资源不足,东北地区是重工业与农业基地,西北地区拥有丰富的原材料和能源。在这种经济发展、资源分布和工业布局不平衡的条件下,只有靠发达的交通运输体系才能满足旅客和货物的位移交流,促进社会经济的发展。

各种运输方式的技术经济特征决定了各自在综合运输市场中的基本位置:铁路运输具有运能大、运距长、全天候、安全性高、成本低的优势。到 1995 年底,铁路营业里程达 5.46 万公里。从铁路货运情况分析,主要是西煤东运、北粮南运、西棉东运和北油南运所形成的四大运输线。铁路货物运输对象多为初级产品,价值低但重量大、体积大。铁路客运则主要承担铁路沿线各城市间的旅客运输。一般公路运输,除了独自完成客货运输外,还为铁路、高速公路、水路、航空的各类港站集散旅客和货物运

输服务。与其他运输方式相比,公路网的通达深度与覆盖面最广,与其他运输方式联系最密切。到 1996 年底,公路线路里程达 118 万公里,其中高速公路和汽车专用路已超过 1.9 万公里,民用汽车已超过 1 100 万辆。随着高速公路建设速度加快、通车里程增加,公路运输的技术经济特征开始向两个层次发展,除了常规公路运输外,代表现代交通运输的高速公路运输与铁路、民航一起直接形成我国交通大通道的构成部分。随着高速公路网络化进程的发展,其运能大、通道畅、速度快、运距长、效果好的特点,使高速公路运输成为交通运输的骨干力量之一。水路运输是受自然条件影响最大的运输方式,具有运能大、速度低、成本低的特点。水运货物主要是低价值量的初级产品和建材等,水运旅客运输则主要集中在内河的旅游区和沿海诸城市之间。到 1995 年底,内河航道里程达 11.06 万公里,主要港口码头泊位数达 6 530 个,其中沿海港口泊位数达 1 519 个。航空运输具有送达速度快、运送距离长、舒适性高、运输成本高的特点。主要承担中远距离城市间的旅客运输和贵重、急需的中小批量货物运输。我国民用航空已建成以北京为中心、联结国内重要大中城市和旅游地区的空中运输网。到 1995 年底,民用航线里程达 112.9 万公里,航线达 797 条,各类民用飞机 720 架,各类民用机场 139 个。管道运输只适应于液体、气体以及微粒化的固体类货物运输,安全性强,成本低。到 1995 年底,管道线路达 1.72 万公里,其中输气管道 0.83 万公里,输油管道 0.89 万公里。1996 年各种运输方式完成的运输量及其所占比重如下页列表所示。

以需求为导向,发挥各路特长,有指导地优化综合结构

为了适应和满足运输市场需求总量以及需求差异所形成的结构量,各种运输方式在提供运输能力时首先应发挥各自独特的优势。同时,要及时适应社会经济、产业结构的大改组和大调整,适应运

输需求的总量的增加和需求结构量对交通运输结构相应变化的要求。为此,交通运输业常常是被迫做出必要的改组和调整。应当承认,运输市场在相当长的一段时间里,运输能力的提供量小于运输需求量,形成卖方市场,因此,交通运输业对社会进步和经济发展带来的运输市场需求变化关注度严重不足,总是“以不变应万变”,被社会各界称之为社会经济发展中的“瓶颈”。也就在这种被扭曲的运输供求关系环境下,交通运输业长期来既不关心运输需求市场的培育,更谈不上“理性”培育。改革开放给我国社会经济带来了前所未有的发展机遇,思想解放、观念更新推动了交通运输业的大发展、结构的大改良。以高速公路建设所代表的快速运输为先导拉开了我国交通运输业整体改良的序幕。据交通部官员预计,在“九五”期间乃至更长一些时间,以高速公路及汽车专用路为代表的高等级公路将以每年1 500~2 000公里的幅度递增,且大部分分布在经济发达的东部地区和经济特区,将强有力地推进快速运输系统的发展。与此同时,铁路运输通过提速试验,率先在广深段上开行了准高速旅客列车,随后又在京广、京沪、京哈线上推出夕发朝至的提速旅客列车,以及定点定线发出的客车运行式的货运列车。航空运输则通过增加机场数量,扩充空港吞吐能力,配置性能优良的先进机型,加大民航的运输能力和质量,以适应急剧增长的市场需求。水路运输也由于在长江等水系的高速船舶的试运行所展示的良好前景,重视和制定了高速水运规划,在不久的将来,在部分长江水系以及可以通航的其他水系航道上将开始经营快速船舶客运。综上所述,交通运输业通过自身建设,运能得到加强,为适应运输市场需求增长奠定了必要的技术准备。此外,交通运输网更合理的布局,运输能力较大幅度的提高,以提高运输服务质量为先导来增加运输市场的占有率等等努力也为理性地培育运输市场提供了有利条件。

理性培育运输市场的几项原则

运输市场的理性培育须注意以下几个方面的原则。其一,在综合运输现行的技术装备情况下,铁路运输、公路运输、民航之间既要适度竞争,又要协调发展,这对各方都有利。各种运输方式都有各自的经济运距以达到尽可能加大纯运行时间在整个运输过程中的比重。在一般情况下,按经济运距为标准科学合理地安排线路班次,可获取较理想的效益。为此,铁道部在1996年推出并在1997年4月实施的铁路新运行图方案中集中将旅客列车运行距离安排在1 000~1 500公里之间,同时关闭了集散量有限的铁路沿线小站。将这部分运输量转交由一般性的公路运输承担,显然是明智之举。为了获取最大效益,交通运输各部门应进一步按“理性”方式在全线全面推行优势互补、协调发展的总方针,这方面还有很多工作须继续努力加以落实。

其二,对已受到消费者好评和欢迎的快速公路客运,要注意总结其规律,在力求高速公路客运稳定运输服务质量的同时,提高服务档次,提高服务功能。

其三,各种运输方式在进一步完善自身结构、提高服务质量时,还要注意经济规模以及与其它运输方式间的协调问题,以求与运输竞争对手共获“双赢”,甚至“多赢”的效果。据报载,由于荷兰鹿特丹港巨大吞吐能力以及优良的服务功能可以覆盖德国的重点港口城市汉堡,因此德国政府并没有在本国的汉堡再修建一个海港,而一直使用荷兰鹿特丹港。该举措并设有影响德国汉堡及其腹部诸地区经济的发展,相反将建港所需的巨额资金投向其他领域,使之得到更快的发展。两国之间尚且谋求“双赢”,更何况同一国家呢?我国四川成渝高速公路的建成通车,使成都和重庆两地的机场重新调整了航班、航线,并且利用成渝高速公路,协调两个机场的降落计划,同样收到了良好的效果,而没有像我国有些地方已出现的情况那样,由于机场建设数量过多,相距太近,又没有恰当地利用其他运输方式,使各方面均无法达到经济规模,造成各家机场经济效益均欠佳的结果。

其四,各种运输方式的港站建设应纳入统一规划、统一布置的轨道,充分体现交通运输系统与内外之间的衔接。交通运输与外部的衔接指港站建设要与需求点之间以及城市建设之间协调好相互关系,以期尽可能降低和减少旅客(货物)从始端到最终目的地之间的程序、时间及其他方面的耗费。交通运输内部间的衔接则指不同运输方式之间的衔接,这类衔接的质量会直接影响到与外部间的衔接质量。据铁道部官员测算,铁路运输每年完成的大

交通运输业完成的运输量 (1996年)

	旅客周转量(亿人公里)			货物周转量(亿吨公里)		
	数量	比重(%)	比上年增长(%)	数量	比重(%)	比上年增长(%)
合计	9 337	100	3.7	36 271	100	1.5
铁路	3 357	35.95	-9.4	12 895	35.55	0.5
公路	5 060	54.19	9.9	5 000	13.79	6.5
水运	168	1.80	-2.3	17 760	48.96	1.2
民航	752	8.06	10.4	25	0.07	13.6
管道	—	—	—	591	1.63	-1.2

资料来源:1996年国民经济和社会发展统计公报,经济日报,1997年4月5日;中国统计年鉴,1996

部分客货运量,都是与一般性公路与船舶运输的相互衔接、贯通分不开的。其他运输方式的旅客运输也无一例外地靠公路运输实现从港站到家门段的运输。因此,公路站场布局和规模应当与其他运输方式的港站布局直接相接。另外,公路运输还须与城建部门协调解决好汽车站场与高速公路入口之间城市道路的设计与建设问题,以疏通城市出入口的通道。据报载,建设部为适应 90 年代以来城市化和城市的迅猛发展,正在抓紧进行新一轮城市总体规划的修编工作,以及跨世纪全国城镇体系规划工作。应该借鉴国内外先进经验,以发展眼光解决好城市出入口的通道问题。显然,各种运输方式之间理性衔接的程度也就表现为在整个运输市场中不同的需求结构层次之间的满足程度。

其五,随着科技水平的提高,新材料、新工艺、新产品的开发和使用,各种运输方式都加大了科技含量,以推动其自身的发展,进而使交通运输业结构优势也相应地发生了变化。但是,以提高运输速度为首选目标的交通运输业,一方面为社会经济发展注入了新的活力。但另一方面,运行通道、运行工具质量的提高所带来的运输速度的加快,并未减少整个运输过程中其他环节中时间的耗费与设备的占用等。因此,提速后的运输方式更要注意合理安排各自运行距离,更应注意与其他运输方式之间的配合,协调发展。此外,各种运输方式速度的提高,线路的增加往往会诱发出“额外”的运输量需求,对这类新“培育”出的运输量,由于运输供应方式的多元化,需求方自然会自己进行“理性”的选择。近年来的实践已证明,在各种运输方式快速发展中,局部范围内转移运输量后并没有影响交通运输市场需求结构的总格局。

全局观念与统筹配合

为了理性地培育综合运输市场,在宏观导向性政策方面以及具体实施项目安排上要把握好以下几个方面的工作。首先,应牢固树立全国、全局的“大交通”的观点和意识,彻底破除“部门”的局部利益思想。尤其是制定政策和安排项目的关键部门,应该始终最大限度地利用交通运能整体资源,及时调整和完善交通运输网整体布局和匹配功能,以“大通道”建设为先导,实现运输市场的理性培育。

其次,恰当加大市场调配功能的作用。在计划经济体制下,单纯靠所谓“理想的操作方式”来推行严格的经济计划,在经济落后、生产力水平不高的条件下只能产生出“短缺经济”的必然结果。运能短

缺情况下的“运输生产高效率”,是以牺牲社会经济正常(更不用说快速)发展为代价的。一般地讲,运能资源的配备应适当超前,要有一定的运能储备,以满足运输市场需求总量及结构量变化的需要。在运能资源配备中应发挥市场调配的功能。从资本流动的一般规律分析,资金流动始终向高回报率的领域倾斜。这样,政府就应因势利导,将政府控制的投资转向战略性领域或战略性区域以培育新的运输市场。而对于较规范的运输市场则可以完全交由市场去调节。为此,经营市场和资本市场的协调和配合是一个重要条件,若不建立并开放统一规范的资本市场,是很难实现计划和市场配置运能资源的功能和效果的。再次,制定科学的运价以及运价体系是理性培育运输市场,促使交通运输业协调发展的一项重要举措和手段。在运能供给量小于运输市场需求量的情况下,我国基本上采取成本定价法来制定各种运输方式的运价和运价体系。这在协调运输业发展、确定各种运输方式的运输区域、维护运输市场中生产和消费双方正当利益等方面都起到了积极的作用。在交通运输业有较快发展的今天,由于仍然未能达到超前发展的状况,因此,对于各种运输方式沿用成本定价的基本原则是可以理解的。但是在具体操作中要注意运价水平要和运输市场理性培育的基本要求相吻合,比如铁路运输成本要低于汽车运输的运输成本,自然铁路运价应低于公路汽车运价。若使铁路获取较理想的社会经济效益,铁路部门完全可以利用运价手段来达到此目的。在行政手段上铁路部门可以关闭运量不大的一些小站。此外,在运价上还应该突破“成本定价”的限制,将一定区域内(指不合理运距区域)的铁路运价定位到汽车运价水准(甚至可以高出汽车运价),为理性的运输市场选择提供科学的信息导向,促使铁路运能转向经济运距区域内运营。其他运输方式之间也可以参照这种定价思路去处理不合理、不经济的运输业务,使运价及运价体系起到调节功能。此外,为使运价及运价体系能配合运输市场发展战略的实现,适当降低运价中成本水平以外的盈利空间部分,可使相当数量的运输经营者将经营管理的重点从“粗放式经营”转向“集约化经营”,靠高质量的服务、科学的管理来获取经营效益。

综合运输市场的培育和交通运输业发展是相辅相成、相互促进、相互发展的。在运能配备上我们应该注意借鉴国际交通运输业的新发展,结合我国的特殊情况,采取“跨越技术”,少走弯路,以促使我国的交通运输业在“两个转变”中获得快速有效的发展。

(责任编辑 蔡德诚)