

世界交通运输发展战略的演变与中国的选择

Change of Developmental Strategy of World Transportation and China's Option

王稼琼

(北方交通大学经济系, 博士研究生)

提 要 不同经济发展阶段的交通运输需求与供给都有不同的特点, 因而也就决定了发展战略的不同类型, 中国及广大发展中国家交通运输的发展不能简单地以发达国家模式作为追求的目标, 而应切实根据自己的国情与发展阶段确定适当的交通运输发展战略类型。

本文在说明交通运输发展阶段的基础上, 通过分析不同国家在不同发展阶段交通运输发展战略的一般规律和模式特点来论述发展中国家(特别是中国)在现阶段应采取的战略模式。

一、交通运输的发展阶段

交通运输发展阶段的划分目前有两种方法。一是从交通运输发展史的角度, 以现代五种运输方式的形成为依据, 逐次分成水运阶段、铁路阶段、公路、民航、管道阶段以及各种方式综合发展阶段等四个阶段。二是新近出现的从国民经济运输化的角度, 以交通运输与国民经济相互关系的演变为依据所作的划分。这种理论认为, 经济发展的运输化过程受一定客观规律的支配, 各国经济在工业革命发生以前的漫长历史时期, 从原始部落到游牧经济、传统农业社会、手工业和后来的工场手工业阶段, 一直处于“前运输化”状态。与大工业经济对应的是运输化时期, 而运输化本身的特点又在“初步的运输化”和“完善的运输化”这两个分阶段中得到充分发展。随着发达国家逐步向后工业经济转变, 运输化的重要性相对地开始让位于信息化, 从而呈现出一种“后运输化”的趋势。我以为“运输化”的分阶段方法对于交通运输发展战略的研究更为适宜。

二、发达国家交通运输的发展战略

任何国家、任何阶段交通运输发展战略的制定都是以其所处阶段的交通运输和整个经济、社会发展的基本条件和客观态势为依据的。国家运输化的发展变化趋势决定了一国交通运输发展战略的变化趋势。西方发达国家经济经历了从初步运输化阶段过渡到完善的运输化阶段的过程, 最后又出现了后运输化的趋势, 社会经济对运输业的需求从主要表现在量的方面逐渐更多地表现在质的方面, 最终又提出了更为严格的速度与质量方面的运输需求。与之相伴随, 几十年乃至上百年来, 许多发达国家交通运输的发展战略也逐步呈现出从供需适应型到质量效率型的转变。

1. 旨在实现比较完善的运输化的发展战略——供需适应型战略

工业发达国家在实现国家工业化的过程中, 逐步建立起了强大的运输网络, 完成了由初步运输化向比较完善的运输化的过渡。这个期间交通运输业的主要任务是满足社会经济不断增长的运输数量方面的需求, 其发展战略明显地显示出供需适应型的特点, 即迅速建立四通八达的铁路和水运网络, 扩大交通运输基础设施的规模, 提高技术水平, 改善运输装备, 完善管理体制、规章制度, 使运输能力大幅度提高。

在供需适应型战略的总格局下, 由于各个国家工业化进程、历史条件和自然地理条件不同, 其交通运输的发展战略模式又有各自不同的特点。大体有超前型、同步型、滞后型和随后一同步型四

种发展模式。超前型模式以19世纪中叶英国交通运输的发展为典型。同步型模式以工业化初期美国的例子比较突出。而前苏联交通运输的发展又大致属于滞后的类型。这几种模式学术界多有共识。战后日本交通运输的发展属随后一同步型的发展模式。

所谓“随后一同步”型发展模式,即私人生产设备投资先行,交通运输等基础设施随后紧跟,形成经济高速增长与基础结构迅速发展亦步亦趋的态势。也就是说,私人生产设备投资主导型的日本经济的高速增长,为交通运输等基础结构的发展开辟市场和财源;交通运输等基础结构的建设则紧紧跟上,又为经济发展扫清了障碍,开辟了道路。因此对私人固定资产投资来讲,交通运输等基础结构的发展是虽迟而不过晚,虽阻而不过滞。既“保持最低限度的必要量,又对经济的发展不形成阻力”,基本上达到既能促进经济的发展,又能保证国民经济对它的旺盛需求。战后日本的交通运输就是在经济高速增长之后而迅速发展起来的,是在国民经济与基础结构的发展三次阻促交替、失调与均衡的矛盾运动中自发形成同步的。

2. 后运输化经济的产物——速度效率型发展战略

美、日、英等西方发达国家在本世纪70、80年代开始进入后工业化阶段,产业结构呈现出“软经济化”的趋势。主要表现在产业结构的服务经济化、知识密集化与产品的高附加值化倾向。产业结构的这种变化导致产品结构由重厚长大型转为轻薄短小型,产业要素由劳动密集型转为信息、知识密集型。经济的增长更多地依赖深度加工,依赖技术,依赖信息。而交通运输业作为主要满足人和物“位置移动”的数量要求的基础结构的重要性相对下降,但在运输质量方面提出了更为严格的要求。如建立高速化交通体系,加速信息化进程。又如产业结构的高附加值化和产品结构的轻薄短小化提高了产品对运费的承受能力,导致货运的航空化和产业布局的“临空化”(近机场布局)。另外要求各类特种运输、集装化运输和“门到门”的国际国内多式联运更加完善等等。以上这些后运输化趋势的不断发展促使发达国家的交通运输发展战略发生质的变化,由供需适应型转化为速度效率型。

日本《第四次全国综合开发计划》提出了“多极分散”的国土开发战略,旨在在东京圈和全国形成“多极多圈域”的中枢功能分散配置格局。为此,该计划提出了在全国建设高速“交流网络”,借以避免出现因分散而导致信息闭塞和业务交流不畅的局面。因此,建立以高速综合交通体系为中心的“交流网络”对正在推行“多极分散”战略和向信息社会过渡的日本来讲就显得特别重要。

日本人把机场、高速公路和新干线看成是出门赚钱的三种“神器”。垄断资本及其政府正是以这“三种神器”为中心构筑日本列岛21世纪“交流网络”来迎接“信息化社会”的。

第一,形成总长14 000公里的全国高速公路网。在日本的交通总量中公路交通担负着客运量的60%、货运量的50%,因此全国高速公路网建设已成为今后日本高速交通体系建设的核心。

《第四次全国综合开发计划》要求到21世纪初实现“全国一日交通圈”,即全国地方城市都能能在1小时内进入高速交通设施,全国各主要城市间3小时内可以到达。

第二,建成纵贯日本列岛的新高速铁路干线。新高速铁路干线是重要的客运交通工具。日本政府计划再新修5条自北海道到九州南端的纵贯日本列岛的新高速铁路干线。它的建成将大大缩短日本列岛的时间距离。从北海道的札幌到九州南端的鹿儿岛将由27小时缩短到13小时。由于超导技术的进步,日本政府提出了建设磁浮列车新干线的设想,即利用超导磁铁开发时速为500公里的磁浮列车,这样由东京到大板的时间距离可缩短到1小时。

第三,航空运输将有长足发展。航空运输是近年来在交通需求中增长最快的。估计在向信息社会过渡的日本,这种趋势会持续下去。因此《第四次全国综合开发计划》也把机场建设放在重要位置。计划将使全国15个机场设有国际定期航班,地方机场将增达82个,其中49个实现喷气机场化。各地方中心城市凡是一小时内不能到达机场者则要建设小型机场。包括直升飞机机场在内的这种小型机场将在全国新建50到70个。届时包括原有的机场,全国将形成比较完备的县县相连的航空交通网络。

法国政府为力争2000年继续成为欧洲政治和经济的“心脏”,使巴黎的位置不被柏林取代,决心进一步发展现代化交通运输,特别是高速公路和高速铁路。法国现已建成高速公路9 500多公里。根据交通部新近提出的发展计划,在今后的10年内要将高速公路再延长3 700公里,争取下个世纪初叶建成全国高速公路网,使法国领土上的任何一个地方距高速公路的汽车行程不超过30分钟。新计划要弥补各地区之间缺少横向干线的缺点,一方面减轻巴黎、里昂等大城市的压力,另一方面也为活跃中小城市创造条件。高速公路如今已在法国运输业中占有极其重要的位置,仅货运一项就占全国运量的70%,同铁路相比已占上风。法国在研制和使用高速铁路方面起步较早,建设速度也快,并拥有相当雄厚的技术实力。法国政府1990年提出的修建高速铁路网的计划包括13条

线路,投资1 900亿法郎,其特色是旅客穿行法国可不经巴黎(法国现在的公路和铁路都以巴黎为中心呈放射状),而与邻国的干线接通,形成四通八达的欧洲铁路网,法国位于网络的轴心。为增强竞争力,法国不断提高高速列车的速度和安全系数,近来法国列车多次刷新列车行驶速度的世界纪录,最高速度达每小时515公里。

如果说日本、法国以及英国等的交通运输的建设有力争高速度的特点,美国在近些年则来则以组织高效率的重载运输和以集装化运输为主的货物联运而著称于世。

美国在运输领域里广泛开展铁路单元列车、内河分节驳大型顶推船队和汽车拖挂运输,这在广义上统称为“重载运输”。此外,美国各种“门到门”一票到底的国际国内多式联运发展已相当完善。为了进一步提高运输效率,近十年来,美国在大力发展“驼背运输”——通过铁路集装箱列车和铁路挂装集装箱列车实现水铁和公铁联运。

表 1 美国铁路装车数中“驼背运输”的比重

年度	总装车数(辆)	其中“驼背运输”(辆)	%
1970	27,160,247	1,449,519	5.3
1975	23,217,158	1,307,520	5.6
1980	22,597,816	1,687,121	7.5
1982	18,550,199	1,920,377	10.4
1983	18,800,172	2,330,527	12.4
1984	20,217,661	2,688,949	13.3

从表1中可以看出,“驼背运输”比重逐年上升,特别是在1980年以后,铁路总装车数逐年递减,而“驼背运输”装车数仍连年增加。为了适应“驼背运输”日益增长的需要,1984年4月美国“总统”轮船公司提供了一项新业务——在洛杉矶和芝加哥之间开行双层叠载集装箱列车,经济效益极佳。1985年各大班轮公司也纷纷与铁路公司签定中长期合作协定,开展双层叠载集装箱运输,当时的美国运输部长认为,这将是推动美国陆上运输的一次革命。

三、供需适应型仍是中国及广大发展中国家交通运输战略的基本态势和必然选择

国民经济的运输化在广大发展中国家的发生与发展则另有一些共同的特点。发展中国家的运输化一般是在外来军事和政治的侵略下被迫开始的,因为殖民地运输化是帝国主义宗主国经济运输化的附属物,是适应其剥削当地劳动力,掠夺自然资源和倾销商品的需要的。由于真正的国家工业化一般开始很晚,因此初步运输化阶段拖得特

别长,扩大运输能力适应经济发展的需要一直是发展中国家在工业化过程中试图解决而往往又未能解决好的问题。

经过战后几十年的发展,目前发展中国家与发达国家交通运输状况的主要差别主要并不体现在基本运输设施的绝对数量方面,更多地体现在拥有现代化水平的、能有效满足经济发展大规模位移需要的高质量的设施的数量方面。

先以铁路机车拥有量为例,80年代中期中国拥有1.2万台左右,印度拥有1.1万台,巴西拥有2 000台,而发达国家中,美国拥有2.8万台,日本拥有3 900台,英国拥有4 000台,法国拥有6 000台。从绝对数量上看,中印两国甚至比除美国以外的其他发达国家拥有更多的铁路机车。但从机车型式上看,差距就明显了,目前发达国家机车主要是内燃、电力机车,蒸汽机车早已淘汰,而中、印两国应用中的蒸汽机车仍占总机车数的一半以上。另外从机车相对国土面积和国民人口的平均值来看也相差很大,这是发展中国家铁路运输落后的主要标志之一。另外,发达国家已大量发展了高速铁路,而印度、巴西等发展中国家许多地区铁路轨距尚未统一,对高速铁路一般只能望尘莫及。

再看公路运输。近20年来,中、印、巴西等发展中国家公路里程数量都有大幅度提高,发达国家公路里程增加量却不大。这主要是因为发达国家原先的公路密度就已经很大,这30多年来公路建设的主要任务是提高路面级别,提高通过能力,新建公路大多为高速公路。而中、印、巴西等国虽数量增加快,但公路质量与发达国家相比则大相径庭。巴西80%以上的公路是简易的乡间路,铺面公路仅11.6万公里,占全路总长的8%,仅为美国铺路面公路里程的2.4%。中国公路铺面里程占公路总长的23.1%(1988年数据),印度是47%。

而对于反映一个国家经济发达程度及国民消费水平和质量的民用飞机拥有量及其客货周转量等指标,两者的差别就更明显了(见表2)。

表 2 1985 年有关民航运输的数据
(吨公司人公里)

国家	中	美	日	法	英	巴西	印度
民用机拥有量 (架)	404	25 万	1504	6916	5563	200	658
货运周转量 (亿吨公里)	4.15	118.7	29.4	28.9	16.5	6.9	5.8
客运周转量 (亿人公里)	117	4471	614	451	385	115	149

由上述可见,广大发展中国家在向完善的运
(下转第50页)

突发性的扰动。这类扰动使对系统的调控平添诸多麻烦。

3. 内在矛盾的新暴露。

对象自身本质未变而只不过是内在潜伏的矛盾在现象上暴露了出来。例如,带有计算机病毒的软件,或者带有处于潜伏期传染病的人口群体等,其内在矛盾早已存在,只不过在现象上尚未暴露出来,而在处理这类系统的过程中,一旦暴露,犹如雪上加霜,增加了处理原问题的难度。又如,改革开放人心所向,即使人们潜在的观念、观点有些相左,一般尚能相容;但随着改革开放的进展、深化,利益势必发生冲突,不同的观念、观点必被激活,矛盾迅速激化,改革必然要经过一个步履维艰的阶段。

4. “先易后难”之后的“难上难”。

一个复杂系统所需要解决的问题很多,而一般都采用先易后难的处理方法。这样,愈到后期遗留下来的问题往往愈困难。这等效于难度自增殖。例如人类长期受到疾病的困扰,但一般的病痛都已被一一攻克,已毋庸担忧,而最难攻克的心血管病和癌症遗留了下来,突出出来,至今未能解除其威胁,同时,爱滋病却又威慑着人类的安全。

5. 任务要求的提高导致难度的增大。

例如自动控制系统的可靠性,可以采取很多措施去提高。从50%提高到80%,也许是件容易的事情,从80%提高到95%就会显得困难重重,从95%再提高,为了增加每一个百分点,甚至每一个千分点,就要付出高昂的代价。

四、结 语

总之,不论在社会系统、工程技术系统或生命系统之中,都可以找到很多难度自增殖系统。在开放复杂巨系统中更不罕见。

当今改革开放是国际间的大难题。回顾这十余年来的改革开放进程,它所面对的系统正是一个典型的难度自增殖系统。为了处理好这么一个复杂的系统,大家都应认识到它是一个难度自增殖系统。如果人们能够自觉地应用相应的方法论,去面对,去化解难题,更多的人将对我国的改革开放事业作出更大的贡献。

(责任编辑 蔡德诚)

(上接第59页)

运输化阶段推进的过程中,仍有很长的一段路要走。有效地满足国民经济发展在位移量方面不断扩大的需求依然是今后较长时期内,发展中国家应努力实现的目标。因此,在实现完善的运输化之前,“供需适应型”战略将反映着中国等发展中国

家发展战略的基本态势。

至于说在“供需适应型”战略的总格局下,具体实施超前型、同步型、随后一同步型以及滞后型中的哪种模式,进入90年代后一些发展中国家如巴西、“亚洲四小龙”、中东石油国家等经过70~80年代经济的高速增长,国民收入已达到很高的水平,资本积累也达到了相当富足的程度,因此在未来经济发展过程中,它们有条件采用超前型或同步型的战略模式,将大比例的资金投向交通运输等基础产业,以期彻底摆脱交通运输的落后局面,进入完善的运输化阶段,为经济的高效益发展打下坚实的基础。而众多的发展中国家在今后的发展中,确实依然面临着高速发展与资金、技术、人才不足的矛盾,因此如何确定基本生产部门固定资产投资与交通运输等基础结构投资的比例、顺次等,仍将是制定经济发展战略的一个重要问题。

至于我国的情况,国务院最近在《关于加快发展第三产业的决定》中提出将对国民经济发展具有全局性、先导性影响的基础行业,主要是交通运输业,邮电通讯业等作为发展第三产业的重点。这一方面表明中央政府对交通运输基础设施重要性认识的进一步深化和必须使交通运输等第三产业“有一个全面、快速的发展”的决心;另一方面也显示出尽管十多年来交通运输业有了长足的进步,但制约国民经济发展的状况仍没能得到有效的改变。纵然交通运输设施建设周期长、见效迟,但笔者认为,更主要的是我们在制定交通运输发展战略及步骤、措施时,时常简单地对比西方发达国家交通运输业的发展现状,并以与他们的差距作为我们目前发展的目标和方向,而忽视了对整个经济和交通运输业历史发展特点的研究,忽视了我与发达国家在工业化与运输化方面都处在不同的发展阶段这一基本事实,甚至忽视了我国的自然地理、资源与生产力布局等一些基本国情。这使得我们的发展战略更多地关注于速度、完善服务,以及各种方式的均衡,发展这些一般是高度的运输化或后运输化阶段才显现出来的特点。而基本的能源、原材料及初级产品大宗远程运输在数量方面的需求却未能较好地得到满足,有限的资金过于分散,投资效益明显不高。这些都是制定发展战略过程中应该记取的经验教训。在笔者看来,战后日本所实际采用的“随后一同步”型发展模式是一种比较符合中国国情又能最大限度地提高投资综合效益的可资选择的模式。但这要求决策者把握好限度,一则不至于由于基础设施的过量投入而影响其它生产部门的正常发展,二则更重要的是不至于再次忽视交通运输等基础设施的投资而滑向“滞后型”模式。

(责任编辑 蔡德诚)