

中国:交通运输发展战略与政策

The Strategy and Policy of Transportation System Development in China

黄郁青

(中国科协《中国交通运输发展战略与政策研究》课题专家组成员,研究员)

编者按 由李国豪教授牵头、全国30位学者专家组成专家组进行的“中国交通运输发展战略与政策”课题研究,是中国科协组织的重大决策咨询项目,旨在为国家制定近期、中期、远期交通运输发展战略和总体规划提供决策咨询。研究从1987年开始,已于去年完成,历时3年多。在研究过程中参加讨论和提供意见的专家学者近8 000人。最终向中央提出了共34万字的总报告和分报告。本文是总报告执笔人黄郁青研究员受课题组的委托,专为本刊撰写的。文章概括了研究成果的全部精华,对我国交通运输事业的发展历程和现状作了深刻的分析,对未来的发展战略和总体规划提出了颇有创见的看法和建议。

这次交通运输大课题的研究也是我国专家学者介入国家重大决策系统和决策程序的一次实践和尝试。我们期望汇集了数千名专家、学者(他们中许多人把毕生精力奉献给了我国的交通运输事业)的经验和智慧的这一重大研究成果会得到各级决策部门的重视。

把中国的现代化发展放到世界发展的大背景中去作前瞻性的探讨,是制定我国改革开放重大战略决策必须具有的眼界和胸怀。这项重大决策的研究没有涉及世界交通运输新技术、新成果的动向及其对我国未来的作用和影响,可能是美中不足。希望读者们能关注这方面的动态和信息,来稿,来文参与讨论和补充。

提 要 当前交通运输存在的问题是基础设施严重不足,技术水平低;设备严重失修失养,欠帐甚多;企业缺乏自我改造和发展能力;交通工业不适应发展需求。主要原因是认识上的偏差导致决策上的失误;国家投资结构严重失调;运价政策不当,财政、税收、信贷政策起遏制作用;缺乏统筹规划和安排。2000年的目标选择是客货运输紧张状况有较大的缓和。对策是把交通运输真正放到战略产业地位,采取果断措施,在各项政策上给予大力扶持。

一、交通运输面临的严峻形势

新中国成立,特别是改革十年来,交通运输成就不小:各种运输方式的线路都有了相当规模;交通运输线路的总体布局有了明显改善;交通运输的技术装备数量有了较大增加,技术水平有了显著提高;客货运输量大幅度增长;运输结构开始改

善。改革开放已初见成效,但是,与需要比,已严重滞后。国民经济的发展受制于交通和能源,而能源的发展又受制于交通(所有煤炭基地几乎都是以运定产)。交通已成为国民经济中除农业外第一位的薄弱环节,其严峻程度比之80年代初期我国能源的紧张状况有过之无不及。

1989年下半年以来,经济增长速度下降,市场疲软,铁路客运和部分港口吞吐量有所减少,但

这是暂时现象;实质上,交通运输本身长期积存的深层次问题没有解决,严重滞后状况并未改变,不能认为交通运输已经缓和。当前存在的问题:

一是交通运输的基础设施严重不足,技术水平低。1989年末中央铁路营业里程5.32万km,公路通车里程101万多km,不仅远不如发达国家,每千平方公里铁路、公路密度分别只有印度的26%和19%。1989年铁路里程电气化率只有12%,而经济发达国家在50~60年代就以电力机车(有的以内燃机车)取代了蒸汽机车;公路通车里程中铺有沥青或水泥路面的,中国仅23%,苏联为73.7%,印度也达47%;内河能通航千吨级船舶的深水航道仅占4.8%,而美苏分别为60%和57%;能起降大型飞机的机场少,通信导航设施落后;成品油管道和输煤管道还是空白。目前铁路有1/3区段的能力已经饱和,沿海主要港口吞吐能力,公路实际交通量大都超过设计能力的10%以上。

二是运输设备严重失修失养,欠帐甚多。长期超负荷运转,铁路正线超期使用的钢轨达1万多km,急需大更换轨;路基病害达9万多处;失修的机车、车辆约占30%。公路危桥有4 000多座。内河船舶大多老旧,超期服役。70年代初兴建的东部输油管道,大部分超龄带病运行。这些不仅限制运输能力,而且成为爆发事故的隐患。

三是运输企业缺乏自我改造和发展的能力。近几年来,生产资料价格特别是燃料价格倍涨,单位运输成本大幅度上升。而运价偏低,运输企业亏损面扩大。到1989年末,铁路负债额已达170多亿元;国营汽车运输企业的亏损面达20%;在长江、珠江、黑龙江、淮河、京杭运河地区的12个省市的1 156个交通部属及地方航运企业中,亏损面达40%以上。

四是交通工业不适应交通运输发展的需要。交通工业的生产能力不足;产品技术水平较低;产品规格、品种少,应变能力差;生产工艺比较落后,不适应交通运输发展的需要,亟待提高和加强。

展望2000年,运输任务很繁重。据测算,2000年客、货运量将比1988年分别增加1.3倍和0.9倍,约为190亿人次和200亿t;客、货周转量将比1988年分别增长1.2倍和0.8倍,约为1.4万亿人公里和3.2万亿t.km。当前运力已不适应运输的需求,再增加这样巨额的运输任务,交通运输面临的形势是严峻的。

二、交通运输严重滞后的原因分析

交通运输严重滞后有多方面的原因,诸如原有交通基础设施薄弱,经济的过热增长等等。但主要是由于认识上的偏差,导致决策上的失误。

长期以来在发展国民经济的指导思想上,往往是重视产值和速度,轻视效益和流通;重视工业,轻视交通。其原因:一是看到了工业特别是加工工业眼前的、直接经济效益大,看不到或不重视交通运输业有巨大的社会效益和间接经济效益。实际上总认为交通运输建设需要资金多,工期长,效益低,难于收回,不愿把资金投向交通运输建设。近几年来,中央财权下放,分灶吃饭,大部分财政收入归地方后,这种倾向更趋严重。二是对交通运输业的性质及其在国民经济和社会发展中的地位和作用缺乏正确的理解。不明了交通运输是国民经济的重要基础设施,国民经济的发展取决于交通这个基础的承受能力。三是对在物质生产、分配、流通、消费四大领域中,交通运输是再生产过程中的纽带和前提条件认识不足。往往把交通运输业只当作一般经济部门,甚至是工业内部的一个部门,认为工业部门越来越多,交通运输的投资比重不能不下降。其实工业部门越多,增加的运输量也越多,更需要扩大运输能力,增加对交通运输的投入。四是对交通运输供给能力的认识存在很大片面性,认为运输能力的弹性大,不管多紧张,只要压一压、挤一挤就过得去,近几年来工农业年增长百分之十几的速度也过来了。殊不知这是在运输超负荷、拼设备、吃老本、牺牲效益与服务质量的条件下达到的,结果是潜伏了很大的后患。上述种种认识都是十分有害的,其共同点是忽视了交通运输是包括工业在内整个国民经济的基础产业。由于认识上的偏差,必然导致决策上的失误。

尽管中央领导人一再指出过交通运输的重要性,党的十二大和十三大都把交通运输列为经济发展的战略重点之一,国务院也多次提出要加快综合交通运输体系的建设,几十年来特别是改革开放以来也采取了一些有利于发展交通运输的政策和措施,但从总体上看扶持还很不够,有些政策和措施客观上起了限制交通运输业发展的作用。

一是在投资政策上,对交通运输投资与整个国民经济,与工业、能源工业投资之间的比例安排不当,造成投资结构上的严重失调。从1953年到1988年的36年间,交通(含运输和邮电,下同)的基建投资仅占全民所有制单位基建投资的14.2%,其中1953~1978年为15.3%,1979~1988年为13.4%,即改革开放以来,交通运输的投资比重不仅没有提高反而下降了1.9个百分点。经济发达国家的经验表明,在工业化过程中,要大力发展包括能源和原材料等基础工业在内的整个工业,必须先行发展交通运输业,用于发展交通运输的投资占有较高的比重。苏联从第一个五年计划到第三个五年计划头三年(1929~1940年),用于交通运输业的投资占国

民经济总投资的18.6%。印度在第二个五年计划到第五个五年计划(1955~1956年度到1979~1980年度)期间,用于交通运输业的投资占社会总投资的18.8%,至期末铁路运输的紧张状况仍未根本消除。世界银行对中国经济考察后提出的《中国与国际运输指标的研究》报告中指出:发展中国家为实现工业化,交通运输投资一般应占总投资的20~28%。中国对交通运输业投资比重明显过低,作为交通运输骨干的铁路,其基本建设投资比重更每况愈下,由“一五”的10.05%、“三五”和“四五”的9.77%和9.81%降至“六五”的6.41%,1986年和1987年也只占7.2%和6.47%,从而导致新增铁路营业里程大幅度下降。“一五”至“四五”期间,每年平均增加950km,“五五”期间降为560km,“六五”降为300km,“七五”前三年平均只有216km。

苏联和印度在工业化过程中,交通运输与工业的投资比例是基本协调的,苏联为0.51:1,印度为0.47:1。而中国1953~1988年此比例仅为0.28:1;工业固定资产原值增长了60.8倍,交通运输业固定资产原值只增长13.6倍;交通运输业与工业固定资产比例由1952年末的1.05:1降为1987年末的0.25:1。由于交通运输与工业的投资比例严重失调,以致造成大量的工业企业特别是加工工业的能力闲置,而运输能力严重不足,即使吃老本、拼设备也承受不了工业增长对运输的需求。

能源工业投资比重由“一五”时期的12.4%上升到“六五”时期的20.4%，“七五”前三年又上升为24%，从发展国民经济的需要看，这无疑是必要的。但未相应增大交通运输的投资，从而加剧了交通运输同能源工业的失调程度。交通运输与能源工业的投资比例，由“一五”时期的1.24:1下降为“六五”时期的0.65:1，“七五”前三年更降为0.59:1。这是能源，特别是煤炭运输紧张，严重影响能源工业生产能力的充分发挥，不得不“以运定产”的症结所在。

每次国民经济调整，本来应该加强的交通运输不仅没有得到应有的加强，反而成为压缩的对象，使交通运输滞后状况更加突出，从而加剧了交通运输对下次经济增长的制约程度。

二是运价政策失当。中国长期实行低运价政策。运价增长幅度远远低于物价上涨幅度。运费占社会商品价格的比重大大低于国外。铁路的运价水平与国外运价水平比较，差距甚为悬殊。1989年和1990年先后调整客货运价后，客运票价已基本合理，但货物运价特别是铁路货物运价仍然偏低，各种运输方式的比价不合理，运价管理体制也过于集中。

低运价特别是铁路运价偏低带来了一系列不

良后果。最为严重的是使运输业难以维持简单再生产，更谈不上自我改造和自我发展。铁路运价过低，各种运输方式之间的比价不合理，大量货物都涌向铁路，不仅加重了铁路的负担，而且严重影响其他运输方式发挥其优势，不利于各种运输方式的综合利用和发展综合运输体系。运价占商品价格的比重过低，助长了不合理运输，使运输需求过分膨胀，也不利于生产力的合理分布和资源的合理开发利用。

三是财政、税收、信贷以及燃油供应的某些政策遏制着运输业的发展。世界上所有发达国家在其经济发展和现代化过程中，特别是经济高速增长之前，都对交通运输业采取了特殊政策给予扶持。例如，美国在19世纪60~70年代，为发展经济，加速铁路建设，除吸收大量外资外，联邦政府还实施了一系列优惠政策，大量赠予比铁路建设需要多几倍的土地（无偿拨给的土地达1.3亿英亩），授予“土地征用权”，提供低息或无息贷款，减免捐税，给予财政补贴等。美国联邦政府1887年决定治理河流，渠化内河航道，全部由联邦政府拨款，并资助运河和码头建设。20世纪以来特别是50年代以后，美国联邦政府和州政府出资建设了庞大的公路系统，仅6.8万km的州际高速公路的投资就超过10 000亿美元。各州、市政府拨款修建机场，联邦政府资助建设大型机场，并拨款建立空中管制机构。又如，日本政府在1946~1949年的战后恢复时期和1949~1955年经济发展时期，把运输业的恢复和发展同煤炭和钢铁工业并列为重点的扶持部门；在1956~1973年经济高速增长时期，对交通运输的投资占到国民生产总值的3%以上。

我国恰相反。对交通运输的投资既少，在财政、税收、信贷以及燃油供应等方面实行的政策不仅扶持不够，有不少实质上起了限制发展的作用。对运输业的固定资产折旧率的规定长期偏低，不利于交通运输固定资产的更新。从1983年起，国家开征能源交通重点建设基金，理应从其他产业征收，用于加强能源交通建设，但实际上不仅对运输业同样征收，而且征收的这项基金并未专用于加强交通运输和能源建设。运输业向银行贷款，不但利率偏高，而且不易贷到。对燃料油的供应，运输业与其他行业一样，1982年以后增加的用油一律高价。由于运量逐年增加，实际上等于燃料油年年涨价，这对运输业是莫大负担。

四是对国民经济和交通运输的发展缺乏统筹规划和安排。以往既没有统筹解决交通运输同国民经济之间的协调发展问题，使交通运输长期处于滞后状态；也没有从建设安排上统筹解决好交通运输与能源、原材料工业的同步建设问题，导致

相互间的发展比例严重失调。对各种运输方式的发展也缺乏统筹规划。未能根据全国的自然、地理条件,资源的地区分布,各种运输方式的技术经济特点和各自优势,统筹安排各种运输设施的建设,以致造成一些重复建设,互不衔接,能力不协调配套等,使有限的资金未能发挥应有的效益。对各种运输方式的综合利用缺乏切实可行的措施,分工不合理,未能充分发挥综合运输能力。

三、关于交通运输发展战略目标的设想

1984年在“2000年的中国”研究中,对交通运输发展的战略目标,曾提出到1990年使交通运输紧张状况有所缓和,到2000年基本适应经济社会发展的需要。这几年实践结果,由于对交通的投入不足等原因,运输紧张的局面不仅没有缓和,而且有所加剧。从目前实际和运量预测,设想到2000年有三种目标可供选择:一是基本适应,即综合运输能力基本适应运输量增长的需求;二是较大缓和,即能源、外贸物资和旅客运输的紧张状况有较大缓和,主要运输通道较为畅通;三是继续紧张甚至恶化。经反复论证和定量分析,要做到基本适应,不仅需投入巨额资金,且因交通建设周期长,“九五”末期投入的资金2000年还形不成能力,因此第一目标已难实现。至于第三种目标,后果严重,应力求避免。当前唯一的选择是采取有效政策和果断措施,争取实现较大缓和的战略目标。如仍按目前格局和政策不变,交通运输将继续紧张甚至恶化,严重制约国民经济发展的前景是不可避免的。

经定量分析,要实现2000年有较大缓和的目标,要在依靠技术进步的前提下,加强交通基础设施的建设,其发展规模大致为:全国性铁路营业里程达到6.5万km,电化率26%,复线率30%;公路通车里程达120万km,其中铺有沥青或水泥的三级以上公路,包括少量高速公路在内,应占30%;继续建设沿海、沿江主要港口,深水泊位达到600多个;重点整治开发长江、珠江、黑龙江及湘江等内河航道,提高通航千吨级船舶航道的比重;增建、改扩建民用机场;发展原油、天然气和成品油管道以及输煤管道。

要实现2000年交通运输有较大缓和的战略目标,必须加强综合运输系统的网络建设,特别是主要运输通道的建设,提高综合运输能力。综合运输网的布局,要根据客货流量、流向要求和国防上的特殊需要,根据各种运输方式的技术经济特点和优势,安排好结构合理的运输线路网络;要加强各种运输方式衔接设施的建设,包括运输枢纽中的集装箱中转站、客货中转站、仓储设施和客货服

务设施等的建设;要改善大陆周边地区的交通条件;要强化地区间主要运输通道的建设,这些通道畅通了,交通运输在全局上就有了主动权。

中国大陆东面临海,地域辽阔,主要工业原料、燃料资源分布在北部和西部,加工工业大量集中在东部沿海及相邻地区,地区间将形成强大的货流。随着改革开放政策的深入贯彻,外向型经济的发展,进出口贸易将大幅度增加。因此,地区之间和进出口运输通道的建设在综合运输网建设中占有主导地位。根据地理和经济布局特点,地区间的主要运输通道有:能源基地煤炭外运,进出山海关,东部地区南北向,中部地区东西向,西南和西北地区通道,以及承担90%以上进出口任务的沿海主要港口及其后方集疏运输通道。在运输通道的建设中,要合理运用铁路、公路、水运、民航、管道等各种运输方式,全面提高综合运输能力。

四、加快发展交通运输的对策

要改变交通运输严重滞后的状况,到2000年时,使运输能力与运输需求的矛盾有较大缓和,促进国民经济持续、稳定、协调发展,确保国民经济第二步战略目标的实现,必须在指导思想上把交通运输真正放到战略产业地位,采取果断措施,在经济等政策上给予大力扶持。

最根本的是要重新认识交通运输的重要性。交通运输是国民经济不可缺少的基础。国内外的大量实践均证明:国土资源的开发,城乡经济的发展,国防的巩固,以及内外开放、旅游的开拓等等,无不植根于交通运输的发展,特别是商品经济的发展必须依靠交通加速流通。交通建设必须先行,这是不以人们意志为转移的客观规律。要摒弃那些忽视交通运输是国民经济基础产业的观点,明确树立商品经济观念,遵循交通先行规律,下决心加快发展交通运输。

发展交通运输有巨大的间接经济效益。近几年,由于交通运输影响煤炭、电力供应,据估算一年减少产值约4 000亿元,减少利税500亿元。如交通条件改善,以流动资金节约10%计,一年可节省约500亿元。由于交通限制,不能有效地发挥地区经济优势,不能大量发展专业化生产。交通运输滞后是宏观经济效益低的一个十分重要的原因。

当前治理整顿,是调整产业结构,把交通提到优先发展的基础产业的有利时机。要象重视农业一样,重视交通运输业;要象扶持能源工业一样,扶持交通运输业。在治理整顿、深化改革期间,以及在第八个和第九个五年计划期间,下决心把发展交通运输置于工业交通的首要位置,优先发展。为此,应采取如下扶持政策和果断措施。

一是多渠道筹集资金, 增大对交通运输基础设施建设的投入。交通运输基础设施建设, 资金密集, 周期较长, 要实现上述建设规模, 从1991年至2000年, 需投入资金数千亿元。为数虽较大, 但只要下决心, 大力削减非生产性的和重复的建设项目, 压缩一般加工工业, 截长补短, 加上政策扶持, 还是可以达到的。为此建议:

增大国家预算资金投入。包括中央和地方政府预算内交通运输建设资金应占全民所有制基建投资的20%。

建立交通建设基金。其来源: 1. 将征收的能源交通重点建设基金的一半作为固定的交通建设基金。如一时难以完全办到, 第一步应将从全国公路养路费、内河航道养护费和民航企业及交通装备工业征收的这项基金, 分别返还给中央主管部门调剂使用。2. 对预算外建设项目开征交通配套建设附加费。因为所有建设项目都需要建设配套的交通设施, 开征这项附加费还有利于限制预算外建设规模。除基础产业建设项目外, 可按非生产性、一般工业和其他建设项目采用1~3%的不同费率。3. 对内河和铁路建设建立专项基金。内河按“一度水电一分钱”向用户征收航道建设费, 用以补贴碍航闸坝复航及河流渠化的通航设施, 可先从长江、珠江水系试点。铁路可按货物周转量每吨公里加收1分钱作为新线建设基金。对经济特区可推广广深铁路公司模式(运价比国家定价提高50%)。

建立投资导向机制, 吸引地方、部门、企业资金合资办交通。这是解决资金来源的一个关键问题。对具有全国意义的项目, 用中央资金采取参股、补贴、贴息等办法, 与之合建铁路公路干线、江海港口、航道和机场等。采取税种和利税分开等办法, 使其资金投入后有利可得。支持地方自办铁路、民航, 鼓励旅游部门与民航部门合办航空公司和建设机场。建议国家指定金融机构发行交通建设债券, 用交通建设基金保值贴息, 引导社会资金流向交通产业。

试行股份制。目前国家资金紧缺, 而民间握有大量资金。建议采用股份制吸引一部分用于交通基础设施建设, 先在有条件的一两条新建铁路试点, 取得经验再推广。

进一步放宽政策, 争取多使用外资。除尽可能多地使用世行、亚行等长期低息贷款外, 要取消某些限制, 建议从沿海开放区试点, 允许合资建铁路、修机场、办民航等, 不会影响主权, 并可共担风险。有些交通项目, 外商愿全部投资, 要求在一定范围内的土地有优先使用权, 经国家批准亦可接受。

二是继续调整运价, 增强交通运输业生存与

发展的能力。1989年和1990年客货运输相继调整价格, 取得了良好效果。说明在治理整顿、深化改革, 尤其是当前市场状况下, 调整运价是有利时机。现行货物运价, 特别是铁路货物运价仍偏低。按运输成本计算, 铁路从1993年起将发生亏损。因此, 提高铁路货物运价是调整运价的关键所在。建议继续调整货物运价。运价属于基础性价格, 是社会商品价格的重要组成部分, 优先调整运价, 可为理顺国民经济价格体系创造必要条件, 并为一系列经济决策提供信息。运价与物价变动应保持同步。

在调整铁路货物运价的同时, 要相应调整水运、公路和管道货运价格, 逐步理顺各种运输方式的比价, 为建立交通运输合理的价格体系打下基础。

改革过分集中的运价管理体制, 建立有利于宏观调控、微观搞活的运价管理体制。建议客货运价总水平由国家控制; 逐步扩大交通运输主管部门的运价管理权限, 允许其在一定价格水平内, 对不同货类、不同地区、不同时间的运价做适当调整。国际远洋运输和民航国际航线运价应随国际市场运价变动而及时调整, 灵活掌握。

经国家批准提高运价所增收的运费, 除按规定缴纳税费, 弥补运输企业经营亏损外, 应全部或大部归交通运输部门作为基本建设资金, 纳入年度投资计划。

三是依靠技术进步。这是全面提高运输能力和运输效益的有效途径。在投资有限的情况下, 尤其要积极采用先进适用的新技术改造和建设新的交通运输基础设施和运输装备; 大力推广现代化的科学方法管理交通运输业。依靠技术进步要有重点, 在关键部位优先采用先进适用的新技术, 而且要成龙配套, 提高综合能力和效率。

交通运输建设要改造与新建并举。在2000年前, 现有交通运输设施仍担负着主要的运输任务, 要加快技术改造, 充分发挥运输能力。同时, 要建设必要的新的交通运输基础设施, 特别是客流和货流密集的运输通道, 更要扩大建设规模, 增加运输能力。

运输装备要逐步现代化。铁路运输应以发展重载运输为中心, 推进技术进步。在运煤专线开行万吨级单元重载列车, 繁忙干线开行5 000吨、6 000吨级重载列车及组合列车。汽车运输要向大型化、拖带化发展。河运在有条件的地方要大力推广顶推运输。

积极发展电力牵引。从我国能源实际出发, 凡是能用电力运输的方式应采用电力驱动, 努力压缩用油。铁路牵引动力应以电力为发展方向, 逐步实现铁路主要繁忙干线的电气化。大城市特别是

特大城市客流集中的干线,应发展地下电气化铁路和快速轨道交通;市郊应发展电动车组。

要改善旅客运输技术装备。研制开发联运装备、专用运输工具和配套设施,促进联运、集装、散装和冷藏运输的发展。要逐步发展管道输煤。

积极利用信息技术管理交通运输业。运输管理要强化通信手段,重点应用计算机技术,重视应用软件的研究、开发工作,尽量做到通用化、标准化、模块化。

要建立依靠技术进步的运行机制。对交通运输部门及运输企业的技术引进、技术改造以及设备更新、工艺改革等,要实行目标责任制。对引进项目应规定消化、吸收、创新、替代进口等要求。建立技术进步经济评价的指标体系。尤其是要建立宏观监督、调控机制,计划、金融、财政部门对符合技术政策和技术进步的项目才予以投资、贷款和税收优惠,否则予以限制。

大力加强科学研究,包括软科学研究。通过科学研究和规划,不断开发、推广适用的新技术;严格按照科学化及民主化程序办事,力求避免交通建设决策失误。

四是坚持发展综合运输体系,实现各种运输方式的优势组合,以较少投入取得较大的运输能力和效益。对各种运输方式的发展要统筹规划。应根据各地区经济和自然条件,作出全国的综合运输网发展规划和区域的或地区的综合运输网发展规划。全国综合运输网要以铁路干线、沿海、长江为主骨架,其他交通线路相互连结,形成南北和东西贯通,周边和内地紧密衔接,具有良好的直通和各种运输方式联运能力的网络体系。在今后一定时期内,铁路仍是建设的重点;同时要加快公路、水运、民航、管道的建设;内河最为薄弱,成品油管道基本上是空白,尤应给予重视,使各种运输方式得以协调发展,形成综合运输能力。

对各种运输方式的利用,要按照客货运输的流量、流向和各种运输方式的技术经济特点与优势,合理分工,使之各得其所。要大力组织各种运输方式之间的联运。建议对煤炭等大宗物资逐步实行运输代理制,先从实行山西煤炭运销代理制入手,逐步扩大范围,以改变现有多部门、多环节、多层次的管理体制,有效地改善煤炭供应工作,提高经济和社会效益。

五是加强交通工业。交通工业是交通运输业技术改造的主导,不同于一般加工工业,与支农工业一样为基础产业服务,利润极低,应与交通运输基础产业一样得到扶持。应抓紧研制150座以上的干线飞机;振兴造船工业,提高国轮国产比重,扩大出口;汽车工业要控制总装厂数量,十分强调规模经济,增加大型柴油车的生产;铁路工业尤其是

电力机车和客货车辆工业要有个大的发展。

六是节约运力。当前运力严重不足,浪费运力现象也严重。狠抓节约运力,首先在生产布局上应严格按国土规划纲要以沿海、长江沿岸这个“T”型结构为主轴原则布置加工工业;提高煤、矿石的洗选和就地加工比重;合理组织物流,特别是要搞好煤炭等大宗物资的综合平衡和调拨工作;综合优化利用水资源,在大力发展水利、水电的同时,开发内河航运;积极开发内蒙古东部煤田,就地发电输往东北地区,减少关内煤炭长距离往东北地区运输;在水源充足的煤田地区应尽可能就地发电外输。要发展现代通信,加快综合信息传播系统的建设,使运输和通信互补、互促与互替。

七是深化改革。这是发展交通运输的重要途径。在进行上述改革交通建设投资体制,调整运输价格,推行运输代理制以及整顿和加强对运输市场管理的同时,从方向上应着重抓好交通运输业管理体制的改革,加强政府对综合运输的宏观管理。当前要加强国家计委综合管理交通的职能,更好地发挥综合运输研究机构和协调机构的作用。

我们认为,只要真正认识交通运输的重要性,对交通运输业采取扶持政策和果断措施,交通运输就能得到较快的发展,综合运输能力将有较大的提高。到本世纪末,保证国民生产总值比1980年翻两番、人民物质和文化生活达到小康水平对运输的需求,交通运输能力严重不足的矛盾得到缓和和这一目标,也一定能够达到。

(责任编辑 蔡德诚)

(上接第41页)

四、结语:跟上时代,加强支持

“脑的十年”这个决议受到了国际脑研究组织的欢迎和支持,它已变成全世界先进国家加强神经科学研究的行动。苏联正着手在列宁格勒建立脑研究中心,英国要建立跨学科的神经科学中心,德国在马德堡建立了神经生物学和脑研究所。我国学术界和公众也应对此有所了解,政府也应予以重视,加强对神经科学研究的支持,跟上现代科学的发展步伐。

(责任编辑 朱世南)