

必须重视和加速国民经济的运输化

ON THE TRANSPORTIZATION OF NATIONAL ECONOMY

荣朝和

关于交通运输的重要性,关于它的性质、地位或作用,已经谈得相当多了,但我们在运输业的发展问题上却总是处理得不够好。是不是在运输与经济发展的关系上,还有更深一层的、带有某种规律性的东西尚未得到应有的认识和尊重呢?本文将在这方面进行一些粗略的探讨。

一、运输化是工业化的重要特征之一

关于工业化的特征,人们一向更多强调的是专业化、规模化、机械化、电气化和科学化等。实际上,经济运输化对于工业化来说,至少与另外几个特征同样重要。经济运输化是工业化区别于它以前经济发展阶段的显著标志之一,运输化与工业化相伴而生,没有运输化就没有工业化。具体来说,国民经济的运输化表现在这样几个方面:

1. 用以矿物燃料(先是煤炭,后是石油)和电为动力的运输工具取代早期运输工具,同时开始大规模地克服自然地理条件对运输造成的限制。人们在各地铺铁道、建港口、修公路、造桥梁、开隧道,甚至利用空中飞行摆脱地面障碍,改变了运输化以前交通运输对自然运输条件的极大依赖性。社会运输能力迅速扩大,运输速度明显提高,而单位运输成本则显著下降。

2. 货运对象从过去以农产品和手工业产品为主,转向以大工业所需的矿物能源、原材料以及半成品和成品为主。其中,煤炭能源的普遍应用是工业化开始的一个重要标志,煤炭的大规模运输也成

为运输化开始的重要标志和内容。在现代运输业的推动下,原料产地、加工区和销售市场日益分离,商业关系急剧扩大,传统的经济地理概念也在不断改变。

3. 社会经济生活中人与货物空间位移的总量急剧增加,并在相当长时期内保持着增长的趋势。整个国家甚至世界范围内经济资源的流动性和移动规模越来越大。

4. 运输占用社会经济资源的数量大为增加。虽然单位位移成本随着运输的进步在下降,但由于位移总量急剧膨胀,运输耗费的社会劳动和其他资源总量一直在迅速增加。运输设施建设、维护和运营所占用的劳动力、能源、钢铁、建筑材料等在整个经济中的比例,从工业化或运输化开始以后就变得相当可观,在交通运输方面花的钱越来越多,运输业的投资超过了绝大多数其他经济部门。交通费用在居民消费支出中的比重,也一直在上升。

5. 交通运输构成了经济增长所依赖的最重要环境和基础结构,运输业及其相关的能源、建筑和机械制造等行业,在国民经济中也成为最庞大和最重要的基础产业群之一。现代运输工具把全国各地以至全世界都越来越紧密地联系在一起,提供了社会化大生产所需要的生产要素自由流动的环境。运输业及其相关产业的增长在这一时期内均高于国民经济的平均增长速度,成为带动经济增长的支柱。

运输化必然伴随工业化发生和发展的原因,不在于工业化造成的是一个以制造业为中心的经济,而现代制造业是以大规模利用矿物燃料为动力,以作

用机械方式对取自自然界的原材料进行加工并大量销售为特色的。工业化还有一个前提,就是大批农民离开世代代耕作的土地,进入城市以做工为生。因此,工业化的发生就必然会引起社会生产和生活中人与物空间移动在规模和速度等方面的需求大幅度增加,要求运输业进行革命性的改造以适应其发展的需要。这样,使人与货物空间位移的规模和能力,用什么手段和什么速度完成这种位移,就成了衡量一个国家工业化水平的重要标志。没有一个经济大国不同时也是一个运输大国;也没有一个国家在进入先进行列的时候,不是同时更新了自己的交通运输体系。在某种程度上,工业文明就是把更多的人和物用更快的速度和更节省的方法投入空间运动。这就是运输化的起因和必然性。

在工业化进程对人与货物空间位移方面提出空前要求的同时,它也提供了实现这些位移的可能性。工业化在每一个阶段都及时地生产出一代又一代足够数量的新型运输工具以满足自己在运输方面的巨大需求;工业化推动的现代科学技术则解决了运输方面遇到的一系列技术问题;更重要的是,工业化把相当一部分本身积累起来的巨大财富用于实现人与货物的位移,推动了人类经济史上空前规模的运输化过程。

二、运输化的发展阶段

国民经济的运输化是按一定客观规律发展的历史过程,随着工业化的进程而从前运输化阶段转变为初步的运输化,再过渡到比较完善的运输化,最后又出现了后运输化的趋势。各个国家在工业革命发生之前的漫长时期内,从原始游牧部落到农业经济,到后来的工场手工业经济,尽管交通运输也一直不断有所发展,但从运输角度看经济则一直处于“前运输化”阶段。经济在前运输化阶段的主要特征有:运输工具落后,主要凭借人、畜、风和水流等为动力,受自然地理条件的限制很大;运输速度慢,成本高;绝大多数居民的交通需求很少,传统经济中商品交换对货运的需求也相对有限,因而整个经济活动所产生的人与物位移总量都不大;社会的运输设施总量增加缓慢,经济从总体上看对交通运输的依赖比较小。

发达国家工业化从纺织工业到冶金原材料工业、到机电化学工业、到高度加工工业的进程中,运输化经历了一个从发生到发展、到完善的演变。一般说来,当工业化处于纺织工业和冶金原材料工

业发展阶段时,运输化也仅仅是初步的;当工业化发展到机电和化学工业为主的阶段时,运输化也已经开始进入一个比较高的水平,即完善运输化阶段。从初步运输化进入完善运输化阶段的标志,是遍布全国的铁路网基本形成,大宗能源、原材料和主要商品的长距离调运能力已经充分具备,同时以汽车为代表的新一代运输工具开始得到普遍使用。运输化的初步阶段实际上就是工业化的初步阶段。在这一时期,煤炭和钢铁产量的增长幅度超过国民生产总值的增长,货物运输量的增长也超过国民生产总值的增长,社会经济对运输业的需要主要表现在量的方面,要求迅速建成四通八达的铁路和水运网,大规模地提高运输能力。而完善运输化阶段对应的是工业化的较高阶段。在这一时期,货物运输量的增长速度开始放慢,逐渐与国民生产总值的增长变为同步或略低的增长,社会经济对运输的需要则更多地表现在质的方面,即运输需求出现多样化,要求更迅速、更方便、更完善的运输网,以满足多方面的运输需求。

运输化作为工业化的最显著特征之一,也作为从特定角度观察的一个经济历史的发展阶段,它支持了大工业所特有的大规模生产,支持了与大工业相适应的商业扩张,加快了资本周转,提高了经济的运行效率;它改变了传统的经济地理概念,也改变了人们的生活方式。运输化本身在金属、能源和技术等方面提出的巨大需求,也刺激并大大推动了工业与科学技术的发展。运输化成为以制造业为中心的工业化经济的最重要的基础结构,因为制造业是以大规模地对自然物进行加工为特征的,这种生产方式必然要依赖人与货物的大规模位移能力。运输化形成了制造业得以迅速发展的环境,成为最重要的经济资源之一。

发达国家经济在本世纪 70~80 年代开始进入后工业化阶段以后,交通运输业作为经济基础结构的重要性有所下降。这是因为,经济的增长已经从主要依赖对初级原料的加工,转向不断提高加工层次以获得更大的附加价值,转向更多地依赖深度加工、依赖技术、依赖信息,因此,知识和对信息进行收集、加工和传递的信息产业的重要性逐渐超过了运输业。随着后工业化社会的出现,工业化的主要特征之一运输化也就必然会发生被称为“后运输化”的变化。在这一时期,货物运输量的增长幅度已明显低于国民生产总值的增长,或已停止增长,货运总量 70 年代以来在一些发达国家甚至已出现连续下降的情况。当然,信息化的经济对运输业并没有

放松要求,但却表现为在运输质量方面提出了更严格的标准,运输已经融为其物流体系的有机组成部分,必须满足各种小批量灵活多变生产方式及其“零库存”和世界范围生产体系的需要。各类特种运输、集装化运输和门对门一票到底的国际国内多式联运,已经发展到相当完善的水平;航空货运在总运量下降时却一直保持着增长的趋势。客运方面,由于小汽车无限制使用而引起的各种社会、经济、生态等问题,也必须作出必要的调整,发达国家客运能力的增加从过去一向主要依赖私人汽车,开始转向更多地依赖民航、高速铁路等快速公共交通工具。总之,运输业在发达国家最近的一轮经济增长中,也进入了本身发展的一个新阶段。

至于运输化在广大发展中国家的发生和发展,则有另外一些共同特点:运输化一般是在外来军事和经济的侵略下被强迫开始的,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时间拖得特别长,运输的空间布局不平衡,一部分现代运输方式与相当部分的传统运输方式在长时间内处于并存状态。这些特点是由发展中国的经济历史决定的。由于发达国家运输化的示范效应和它们一向把运输工具作为向不发达国家出口的重要商品,所以不同运输工具的使用,在不少情况下已不能作为判别发展中国家运输化各个阶段,特别是从初步运输化向完善化转变的主要标志。又由于汽车经济运输距离的增加,一些面积较小的发展中国家可以更多地依靠公路运输解决自己的陆地运输问题,而不一定非要建立全国的铁路网。另外,由于各种高技术 and 信息革命的提前冲击,发展中国家工业化过程中经济结构的变化也必然出现一些新的特点,对现代通讯等设施的需要也会提前。但无论怎样,所有发展中国家的当务之急都是要尽快改造自己的传统农业经济,尽快改善自己的交通运输状况。摆脱闭塞和隔绝,提高社会经济生活中人与货物的流动性,对任何一个发展中国家都是绝对必要的。也就是说,运输化对发展中国家的工业化或经济发展来说,仍旧是一个首要的、无法回避、无法逾越也无法替代的前提。

三、我国经济目前所处的运输化阶段

如果从1881年唐山一胥各庄第一条运煤铁路建成算起,运输化在中国从开始到今天已经有100多年了。但从总体来看,运输化没有得到足够发展。

虽然与发达国家当年的初步运输化相比,我们今天拥有更多的汽车、飞机和集装箱等,运输需求和运量结构也更多样化一些,但从总体上看还没能超出初步运输化的水平。今天,工业和国民经济发展在人与货物位移方面提出的要求,主要地还类似于发达国家当年冶金原材料工业发展时期,即更多地还是在位移量方面的需求,要求迅速扩大运输能力。这可以从这样几个方面说明:

1. 能源运输,特别是煤炭运输,仍然是国家经济发展的巨大制约因素。我国煤炭资源丰富,但全国很多地区的工业生产长期因能源电力不足不能正常开工,而能源、电力的困难在很大程度上是运输困难造成的。煤炭能源的大规模调运作为运输化的首要标志和内容,它的满足程度也说明了运输化的水平。

2. 运输网密度不够,若干干线能力严重不足,这也是初步运输化阶段的问题。特别是我国铁路里程过少,大片地区路网过稀,结果造成以铁路为骨干的整个运输网缺少必要的能力储备和弹性,无法满足运输需求。

3. 客运压力非常巨大。买票难、乘车难、车船超员、市内交通拥挤等都成了呼声很大的社会问题,而我们平均每人每年的出行距离按国际水平看还是很低的。我国经济发展从“温饱型”到“小康型”的转变过程中,客运供求之间将形成长期的尖锐矛盾。

4. 国民经济中运输业的比例一直很低。运输业比例在初步运输化阶段一般都有一个明显的上升,很多发达国家当年都曾接近甚至超过国民生产总值的10%,而我国40年来一直维持在社会总产值的3%上下。这也说明我国运输化一直没有发展到必要的程度。

5. 运输装备工业没有得到应有的发展。运输业一直没有得到民族运输机械工业的应有武装,铁路、公路、民航等部门的各种运输工具有些我们还不能生产,有些则在数量或质量上不能满足需求。这既是一个工业化水平的问题,也是一个运输化水平的问题。

运输化的滞后会对工业化过程产生延迟作用。运输紧张制约了国民经济的持续、稳定和协调发展,初步运输化的水平规定了目前我国经济发展规模的极限。我们在40年中每一次经济的过热增长,都被发育不足的基础结构毫不留情地拉了下来,其中运输能力的限制是重要的一环。忽视运输化这一工业化重要特征,其后果必然是运输化落后于工业

化, 最终工业化的实现也要被长期延滞。

四、尽快制订明确和坚定的国家运输政策

在西方国家, 工业化的历史就是运输化的历史, 运输业的超前发展几乎已经成为工商业不断扩张的一个不言而喻的背景环境。但在我们这样一个小农经济根深蒂固, 基础薄弱的大国和穷国来说, 实现现代化过程中的运输问题就更至关重要。现代化的主要问题, 实际上是一个合适的基础结构生成的问题。社会经济在传递方面的基础结构随着发展可以分成四个层次: 第一层是交通运输设施, 用以输送人与货物; 第二层是动力设施, 包括电力网和煤气管道等, 用以传递动能; 第三层是通信设施, 包括电报、电话、广播和电视等, 用以传送音象信息; 第四层是计算机网络, 用以把各种各样的数字信息系统联接起来。不同层次的基础结构是在不同的经济发展阶段里生成的, 但每一新的层次形成并不会导致以前的层次消失, 新的基础结构是要叠盖在原先层次的表面上, 在去掉一些旧特征的同时, 又增厚了作为一个整体的基础结构的质地。从基础结构的这四个层次我们也可以看出, 它们的发展会使得经济的运转效率不断加快; 而随着社会经济的发展, 人类对基础结构的依赖程度也愈益增加。每一新的层次生成, 都使得社会生产和生活获得了一个新的、与前大不相同的发展环境, 从而促进经济发生一次新的跃进。新的经济结构的形成显然取决于社会基础结构的根本变革, 其中, 满足人与物流动的交通运输起着相当大的作用。当然, 基础结构的规模和质量也必然决定着社会经济规模的和极限, 要想超越它的限制去取得加工部门等的奇迹般发展, 就违反了规律和常识。

我们 40 年里每一次大的经济调整, 实际都暗含着一次对已被破坏的运输与经济发展合理比例的强制性恢复。这种大起大落的强制性调整, 对本来就比较薄弱的经济往往打击很大, 浪费的资源也无以数计, 但国家只能忍受这种对我们急于求成、违反规律的惩罚。问题在于我们的经济决策机关不能等到每次经济高涨、运输矛盾尖锐突出的时候才重视运输滞后的问题, 才忙于寻找近期应急的解决办法; 而一到调整时期, 比例有所恢复, 压力不那么大了, 就又把从根本解决运输问题放诸脑后。这

种经济建设指导方针上的短期化行为, 已经浪费了太多的资源, 也多次耽误了我们宝贵的发展时机。

必须重视国民经济的运输化问题, 而且显然有必要采取强有力措施, 加快步伐, 尽快走完初步运输化的路程, 才能使我国的经济建设真正进入一个新的发展阶段。也许我们不得不把运输业的合理发展纳入法制轨道。我认为必须根据我国的实际情况, 认真研究运输业在未来几十年中必要的发展规模, 提出铁路、公路、水运、民航和管道运输的中、长期发展规划。对实现该规划所需资金的来源和具体的负责机构, 特别是规划中, 具有全局性影响的难点, 例如铁路网应有的建设都要用法律的形式严格规定下来, 作到有法可依, 依法办事, 对法律规定的任何推诿、拖延、干扰或执行不力都应受到追究。只有这样才能彻底避免议而不决, 决而不行, 或长官意志的旧病。这实际上也是多数工业化国家历史上能够建立优良运输基础的一条基本经验。

国家用法律手段管理交通运输大体上可以分为三个方面或层次: 第一是对运输设备、安全和交通秩序的管理, 包括禁止破坏或盗窃运输设施和设备; 第二是对运输企业经营的管理, 包括保证服务质量、合理竞争、禁止歧视性的运价或乱收费, 也要禁止到处设卡乱收买路钱; 第三是国家运输发展政策的指导, 保证形成一个有潜力裕度的国家运输体系。这三个方面的法制建设都需要加强。从目前正在讨论的铁路法等的情况看, 运输部门似乎更注意以上的第一个方面, 审议时社会各方面反映最强烈的多是第二个方面。这些当然都是重要的, 但我认为对解决国家运输业发展问题目前更重要的在于第三个方面, 而到现在为止它尚未得到应有的重视。大家都说运输业创造巨大的社会效益, 这不错, 但仅凭运输业的社会效益, 投资不会自然发生。我们需要明确、坚定, 并能坚持始终的国家运输发展政策, 下决心集中必要的财力物力, 扎扎实实地搞几十年交通运输基础建设, 才能保证经济真正走上持续、稳定、协调发展的轨道。

本文作者荣朝和 (Rong Chaohe) 系北方交通大学经济学博士。

(责任编辑 冷远猷)