

对我国交通运输业的再认识

REAPPRAISAL OF CHINA'S COMMUNICATION AND TRANSPORTATION

陈良猷 黄海军 顾昌耀

如果用历史的参照系来衡量，解放后我国的交通运输业确实有较大的增长。但是，随着建设规模的扩大、社会生产力和人民生活的迅速提高，特别是商品生产的发展和经济改革的深化，交通已很不适应国民经济发展。与国际上先进国家乃至某些发展中国家相比，交通运输无论在需求与供给的数量上，还是服务质量上，差距都很大。为此，急需更新观念，重新认识我国交通运输业的现状与性质，真正把它放到国民经济应有的战略地位上，充分发挥它对社会主义现代化建设的推动作用。

一、现状的分析与未来的预测

1. 现状分析

我们对交通现状总的估计是：交通运输业的市场需求与能力供应之间缺口很大；客运、货运全面紧张，矛盾十分尖锐；而且在相当长的一段时间内这种紧张局面难以缓解。目前，若不在价格与投资等方面采取根本性的断然措施，情况还可能会日益恶化。

可以用客运周转量及货运周转量增长分别对于国民收入与工农业总产值增长的弹性系数作为综合量化分析的基础，来说明上述总的估计。

客运周转量增长相对于国民收入增长的弹性系数从1949年到1978年为1.19，而1979~1986年则提高到1.44。造成这种情况的原因有以下几方面：1. 人民收入水平有较大幅度的提高，对旅行的需求提高较快，从1950年每年人均旅行距离43公里到

1980年提高到231公里，近年来增长速度大大加快，1984年增加到350公里，而1986年已达到434公里。与世界上各国比较，还有增长的趋势，如日本1955年人均旅行距离为18.53公里，到1980年增长为5400公里，苏联1940年为560公里，1980年增加到3356公里。2. 商品生产的发展需要加速流通来支持，促进了人流强度的增长。3. 低运价政策对需求的增长起到了推波助澜的作用。4. 需求增长而能力有限，为增加运量，不得不超载运输和降低服务质量，不少路段客运量超载100%以上，个别路段达到300%，全国客运量暴涨就是一个明显的例子。

表1 我国客运周转量对国民收入的弹性系数

| 项目<br>年份                                   | 客运周转量<br>(亿人-公里)      | 国民收入值<br>(以1952年为<br>100,并按可比<br>价格计算) | 弹性系数 |
|--------------------------------------------|-----------------------|----------------------------------------|------|
| 1949年<br>1978年<br>1949-1978<br>年间平均<br>增长率 | 155<br>1743<br>8.7%   | 58.9<br>453.2<br>7.3%                  | 1.19 |
| 1979年<br>1986年<br>1979-1986<br>年间平均<br>增长率 | 1968<br>4590<br>12.9% | 484.9<br>884.1<br>8.96%                | 1.44 |
| 1949-1986<br>年间年均<br>增长率                   | 9.59%                 | 7.6%                                   | 1.26 |

另一方面, 货运周转量增长相对于工农业总产值增长的平均弹性系数, 1949~1978 年间为 1.59, 而 1979~1986 年间有较大幅度下降, 降为 0.797。这又是什么原因呢? 首先是我国产业结构中加工工业发展过快, 作为基础工业的交通运输未能同步发展, 这是前几年经济发展过热, 发展速度过快的反映。其次是由于货车牵引动力等的限制, 货车不象客车那样有超载的余地。当然, 投资过少, 交通设施严重不足, 本应提前和重点投资的交通部门未能得到保证, 且有所下降也是一个原因。例如第六个五年计划交通投资仅占基建投资总额的 13.3%, 1981 年甚至降到 9.3%。由于投资效果的发挥有滞后作用, 近年来弹性系数下降与此十分有关。另外, 长期欠账过多, 缺口过大, 交通与国民经济的发展不相适应, 也是原因之一。

当前可以用“少、慢、偏、低、差”来概括我国交通运输业存在的主要问题。

少——表现为运输线路不足, 运网规模小。

慢——与国民经济发展相比, 交通运输业的发展速度缓慢, 尤其在第二个五年计划后更为突出。我国运输能力的增长速度大大滞后于运量的增长速度。

偏——全国运输网布局偏向东部。运输结构上也未能发挥各种运输方式的优势, 以形成综合运输体系。

低——表现为技术水平低, 管理水平低和人员素质低。

差——经济效益差。从百元资金利税率来看, 轻工业为 27.46 元, 重工业为 17.23 元, 而交通运输仅为 11.95 元, 在全国各行业中是倒数第四位。当然, 上述数字有一定程度的扭曲现象, 交通运输业的投资效益主要并非由本部门产生, 而是主要反映在整个国民经济效益与社会效益上。例如在有的城市公路网中, 关键紧张路段新建公路的投资两年就可从使用公路客户产生的效益中回收。

产生上述问题的原因, 一是与我国的交通运输业先天不足, 解放前的底子薄很有关系。其次是后天失调, 对交通运输的基础性、先行性, 基础设施需要国家投资而且难以从运输业的赢利中回收等特点认识不足, 因而投资严重不足。据估计, 需要长期保持占国民经济总基建投资的 20% 左右, 交通运输紧张状况始能有所缓和, 但我国过去长期来投资未能满足这一比例。运输价格背离价值, 运价平均水平过低, 运输成本上升, 也严重影响交通运输业自我改造和发展的活力。在管理体制上, 各部门分

口管理, 未形成合理的综合运输结构, 行政干与过多, 宏观规划不善, 在财政、信贷、能源和税收上更缺乏对交通运输的扶植政策。

## 2. 客货运预测和运输结构变动趋势分析

我们用经济计量模型对我国客、货运量和运输周转量进行了初步预测。不仅考虑了市场对运输的强大需求, 同时也考虑到运输业 2000 年前能力供应的可能。所以这实际上是一种市场需求受压抑的预测结果。如果没有能力的限制, 预测值将要高得多。

表 2 我国货运周转量对工农业总产值的弹性系数

| 项目<br>年份                  | 货运周转量<br>(亿吨·公里) | 工农业总产值(以 1952 年为 100, 按可比价格计算) | 弹性系数  |
|---------------------------|------------------|--------------------------------|-------|
| 1949 年                    | 255.0            | 56.3                           | 1.59  |
| 1978 年                    | 982.9            | 77.0                           |       |
| 1949-1978<br>年间平均<br>增长率  | 15.1             | 9.48%                          |       |
| 1979 年                    | 11386            | 845.2                          | 0.797 |
| 1986 年                    | 19777            | 1678.9                         |       |
| 1979-1986<br>年间年平均<br>增长率 | 8.21%            | 10.3%                          |       |
| 1949-1986<br>年间年平均<br>增长率 | 12.48%           | 9.6%                           | 1.3   |

从表 3 的分析中可以看出: 1. 公路运输无论是客、货运量和客、货运周转量都将以较大的速度发展。其旅客运输的运量增长速度高于周转量增长速度, 说明公路旅客运输发展将以短途为主。其货运周转量增长速度高于运量的增长速度, 说明平均货运距将有延长的趋势, 起着对铁路分流的作用。2. 由于开放政策和旅游事业的发展, 客运中时间价值发挥作用, 民航将发挥它在长途客运中的优势, 仍将出现快速增长的局面。3. 水运的发展速度也很快, 且周转量的增长快于运量的增长。

再从各种运输方式之间进行比较, 这就是运输结构问题。我国运输结构的变化趋势与世界各国发展趋势大体相似。运输结构变化主要取决于各种运输方式技术经济优势的发挥程度, 也受到外部环境的影响, 诸如科学技术水平、产业结构、居民消费水平等因素的影响, 也与各国的自然地理环境密切相关。总的趋势是: 铁路运输在总周转量中的比重将有下降趋势; 公路运输作为一支新生力量异军突

起；航空运输将以特有的优势，迅速从空中覆盖长途客运网；水运将充分利用我国海岸线长、内河资源丰富的特点继续发挥作用，特别是海上散装货物运输上能发挥其独特的功能；管道运输目前虽然

还很薄弱，但它在石油与天然气运输上有投资省、建设周期短、占地少、运量大、受条件影响小的特点，将成为石油、天然气运输的主力。

但时至今日，没有哪一种运输方式能够完全代替其他运输方式，发展的总趋势是综合利用各种运输方式在技术经济上的优势，并在此基础上建立合理的综合交通运输结构体系。

对照国内外发展交通运输的经验和教训，有必要认真分析我国目前运输结构中不合理的因素，以明确调整的方向。我们认为：铁路负担过重，未能发挥它在中、长途货运和中途客运中的优势；没有充分发挥水运在内河与沿海中、长途散装货物运输上的优势；未能充分发挥民航在长途客运、长途高值保鲜货物运输上的优势；需要加快开发管道在油、气运输方面的潜力；目前虽然汽车保有量急剧上升，但道路投资少，道路拥挤，各种车辆和人、畜力车混流，既不安全又降低了运输的速度。社会车辆增长快，但效率低，空驶率达到 48.9%，急需进行合理调整。

## 二、对交通运输业基本性质的研究

交通运输业是一个不创造新的可见物质产品的生产部门，运输业为社会提供的产品不具有实物形态，其生产活动只是实现旅客和货物的时、空位移。正因为如此，对交通运输业的性质产生了认识上的差异。马克思把运输业视为除了农业、加工业、采矿业之外的第四个物质生产部门，他从运输业的物质生产属性上考察了运输业的性质，指出运输是生产过程在流通领域的延续。当然，社会发展至今天，对运输业性质的认识不能只停留在物质生产属性上，还需要在社会生产层次和关系上从时间、空间的动态特性，从交通运输对国民经济发展的直接与间接关系，从交通运输需求的短暂性、普遍性、多样复杂性、可替代性、难以储存性和先行性上研究它与其他产业的不同之处，提高到规律性上来认识。

美国经济学家西蒙·库兹涅茨将国民经济划分为农业、工业与服务业三个部门，而将运输业归属于工业部门。他认为运输业的主要活动，尤其是货运，是有形物质生产过程的组成部分。当前国际性合作生产发展迅速，零、部件分包生产，自备运输工具把零、部件运入国内进行装配，以充分利用国外廉价的劳动力与其他资源，更加强了运输活动是生产活动内容之一的看法。运输费用也直接计

表 3 客、货运量和运输周转量预测结果

| 运输方式 | 1990 年 |        |       |        | 1995 年 |        |       |       | 2000 年 |      |       |       | 1985 年—2000 年回平均增长率 |       |     |      |
|------|--------|--------|-------|--------|--------|--------|-------|-------|--------|------|-------|-------|---------------------|-------|-----|------|
|      | 客运     |        | 货运    |        | 客运     |        | 货运    |       | 客运     |      | 货运    |       | 客运                  |       | 货运  |      |
|      | 运量(1)  | 周转量(2) | 运量(3) | 周转量(4) | 运量     | 周转量    | 运量    | 周转量   | 运量     | 周转量  | 运量    | 周转量   | 运量%                 | 周转量%  | 运量% | 周转量% |
| 铁路   | 14.3   | 3086   | 15.2  | 10700  | 18.2   | 3928.7 | 17.8  | 8900  | 23.2   | 5006 | 21    | 16400 | 4.79                | 4.98  | 3.2 | 4.79 |
| 公路   | 48.9   | 2100   | 79.4  | 2415   | 89.6   | 3345   | 112.6 | 5609  | 172.0  | 5429 | 159.7 | 6080  | 9.7                 | 7.01  | 6.2 | 8.57 |
| 水运   | 3.91   | 208.6  | 9.64  | 12500  | 4.31   | 270.5  | 11~12 | 13900 | 4.53   | 352  | 14~15 | 24100 | 3.5                 | 4.81  | 7.6 | 8.01 |
| 民航   | 0.13   | 250    |       |        | 0.23   | 450    |       |       | 0.53   | 725  |       |       | 13.9                | 12.93 |     |      |
| 管道   |        |        |       |        |        |        |       |       |        |      |       |       |                     |       |     |      |

注 (1) 客运运量单位为亿人次；(2) 客运周转量单位为亿人-公里；(3) 货运运量单位为亿吨，公路中未含社会车辆完成部分；(4) 货运周转量单位为亿吨-公里，含社会车辆完成部分。

入产品成本,更支持了这种观点。

目前,还有不少国家将运输业划入第三产业。其理由是:运输业无实物产品,运输对象并不属于运输业所有,它仅仅是服务者,与第三产业性质相符。

我们认为以上观点都有一定道理,只不过不同时期和不同环境强调的重点有所不同。在工业化初期,运输业尚未完全独立,与生产活动结合成一体时,或者在某些发达的资本主义国家中物质生产的组织,自己拥有运输工具或修建交通运输设施的情况下,或者在需求与供给差距巨大时,第一种观点更适合于表现它的本质。当运输业已成为一个与生产活动有明显区别的独立部门和行业,并几乎垄断了所有运输活动,且已形成供给大于需求时,则强调服务性更确切一些。

现代运输业实质上具有多重属性,它既是物质生产部门,又是公共服务业,也是国民经济的重要基础结构之一。每一种属性分别反映了运输业的某一侧面。第一种物质生产属性强调运输在创造物质产品的价值和使用价值,以及在降低成本等方面的作用;第二种公共服务属性是强调运输在为社会生产服务和为消费者服务方面的作用;第三种基础结构属性强调运输是现代社会和社会化大生产的先决条件,强调运输业建设必须与经济发展水平相适应,对经济发展起保证作用。

目前,把我国的交通运输业看作为国民经济的基础结构也许更有利于说明问题。商品生产的发展中,运输是生产和供销中的主要环节。社会系统的有效性是由其人流、物流、能源流、信息流和资金流等的速度和质量决定的。而社会基础结构正是这些流的载体,是社会得以存在和发展的基础。它的规模与质量决定社会经济规模的规模与极限。新的产业结构的形成取决于社会基础结构的根本变革,而其中满足人、物、信息流动的交通运输业起着相当大的作用。用基础结构的观点在我国同样能更好地解释和概括物质生产和服务性这两个属性。

有人问,为什么交通全面紧张,而工农业生产还是能以每年百分之十几的速度增长?殊不知,作为基础结构的交通运输虽然不畅,但工农业生产还能正常进行,是以牺牲经济效益为代价的,是靠企业、物资、外贸、商业部门建立起来的高储备支持着的,是高库存量在起缓冲作用。据统计,我国工业目前占有流动资金约3600亿元,企业平均流动资金周转天数为89天,而且还有增长的势头,有的企业甚至一年只能周转一次。这种资金的积压是最

大的、不易为人们看见的潜在浪费。也是浪费型经济的最本质的特征。现在商品经济要求用最快的速度 and 最节约的方式利用资金。这也是整个国民经济虽然发展速度不慢,但财政收入和经济效益却难以提高的真正内在的原因之一。

认识了交通具有基础结构性,就需要增加投资与调整运价。经济的发展规律表明,国民经济中最薄弱的环节也是投资效益最高、最有效的环节。我国运输能力严重不足,就需要运用经济杠杆发挥价值规律的作用,调整运价,以增加运输部门收益,加强自我发展的活力,也可以节约运输能力避免浪费。由于我国运价大大低于世界平均水平,节约运输能力的愿望与不断产生的运输需求的高涨的矛盾难以平衡。低的运价则必然会造成低值货物不合理的长距离运输,造成运输能力的浪费,从而更加重了交通运输的负担。仅以中、苏、美、印、巴西1981年的统计数字来比较,这五个国家每1美元国民生产总值所引起的货运周转量分别为3.10、4.32、1.81、1.67和1.46吨-公里。这是运价不合理,难以抑制需求和浪费运输行为的必然结果。

由于作为基础结构的客运全面紧张,作为生活和生产基本条件的旅客的运输难以满足。被视为改革目的的社会和企业的高效率、高效益运转的要求,因为难以得到交通运输的有力保证和支持,也很难达到。另外,服务质量的降低和恶化,使交通问题已越出了单纯经济问题的范畴,而成为社会和政治上不稳定的因素。

因此,大力发展交通运输,就是发展生产力,它是实现工业化和生产商品化、社会化和现代化的基本条件。

### 三、对交通运输业地位和作用的研究

应该在认识上把交通运输放在战略的地位,才能有战略性的政策和改革措施,才能使我国的运输业有一个战略性的转变。

1. 交通运输与经济、社会的关系是双向作用的。良好协调的关系可以互相推动发展,反之将互拖后腿。

运输网的扩大使人、物在空间位移上的规模扩大,并刺激流通,扩大市场,加速流通,从这种意义上讲,没有交通就没有工业,发展交通就是发展工业。

让交通运输先行发展,促进其他工业发展并提高经济效益,是国民经济进入良性循环的前提条件

和标志。

发展交通需要大量投资，这种投资是对国家财富的一种扣除。但这种投资使人们能在更大的空间和更短的时间内自由流动，本身就是一种财富。让货物顺畅流动来克服资源布局上的不平衡，会给国家带来更多的财富。相比之下，与其让运力不足给经济上造成的损失超过原来应给交通运输业的投资，还不如一开始就舍得化大投资打基础，为日后经济腾飞铺平道路。

长期以来，有两种思想严重影响运输业的合理发展。一是希望尽可能缩小交通投资，而把资金投到功利大，收效迅速的行业，这是一种功利主义的短期行为。二是希望用牺牲运输业的办法来增加社会经济效益，表现为低运价政策，以保证其他行业较高的赢利率，这实际上是将交通运输业创造的商品增值部分不合理地转移到其他行业，从而损害了发展交通运输业的积极性。

2. 交通运输业与国民经济其他部门有着密切关系。纵观世界各国的历史，为运输业服务的建筑业、煤炭和石油工业、冶金工业、汽车制造业、航空工业等都在交通运输业发展的带动下成为不同时期的支柱工业。另外，运输业的发展也促进了农业、商品流通业、旅游事业的发展。

3. 交通运输业在加速商品、资金周转中有重要作用。据估计我国铁路在途运输的货物流动资金占用，每年为 540 亿元。如采取措施压缩运输周期

1/4，每周转一次就可以节约资金 135 亿元，按我国流动资金平均利润率折算，可多为国家创利 40 亿元。各国还一致公认，运输经济效益的 70~80% 是由于时间价值的节约来体现的。

4. 运输对促进落后地区的发展有促进作用。事实证明，运输线路延伸到哪里，就把文明带到哪里，把财富带到哪里。有人说“若要富，先修路”，就是一个最好的总结。交通运输影响着各地区经济文化生活，是提高整个民族的工作和生活节奏的前提，随着商品生产的蓬勃发展，人们的时间价值观念、工作与生活的节拍在急剧变化。另外，交通是促进对外开放政策的实现，吸引外资的主要条件之一，同时也是与世界各国人民交往的桥梁和巩固国防的重要基本设施。

据估计到 2000 年时，中国人口流动量将比现在增长 5 倍。如不立即“通筋活络”，国民经济机体将会偏瘫，经济发展受阻，并会波及社会秩序的正常化。如果说今天我国交通严重紧张是过去认识上、决策上和政策上失误的反映，那么今天我们再不采取果断坚决的措施，扭转这个局面，今后历史对我们的惩罚就再也不会象过去那样地宽容了。

本文作者陈良猷 (Chen Liangyou) 顾昌耀 (Gu Changyao) 系北京航空航天大学教授。

黄海军 (Huang Haijun) 系北京航空航天大学助教。