

TIELU FAZHAN

国建华 著

铁路·发展



中国铁道出版社

铁路·发展

国建华 著

中国铁道出版社

2004·北京

图书在版目(CIP)数据

铁路·发展/国建华著. —北京:中国铁道出版社,
2004.7

ISBN 7-113-06016-1

I.铁... II.国... III.铁路运输—经济建设—中
国—文集 IV.F532.3-53

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2004)第 059087 号

书 名:铁路·发展

作 者:国建华 著

出版发行:中国铁道出版社(100054,北京市宣武区右安门西街8号)

责任编辑:罗桂英

封面设计:石碧容

印 刷:北京京海印刷厂

开 本:850/1168 1/32 印张:8.625 字数:163 千

版 本:2004 年 7 月第 1 版 2004 年 7 月第 1 次印刷

书 号:ISBN 7-113-06016-1/TU·778

定 价:30.00 元

前 言

铁路——这个诞生于 19 世纪、辉煌于 20 世纪的人类社会的奇迹，应该以怎样的姿态进入 21 世纪？这是每一个铁路人都在思考的问题。

党的十六大确立了全面建设小康社会的宏伟目标。铁路作为国家的重要基础设施、国民经济的大动脉，在全面建设小康社会的伟大历史进程中肩负着繁重而又艰巨的任务。铁路应该如何发展才能担负起这一历史的重任？这是当代铁路人必须面对的问题。

铁道部党组从适应全面建设小康社会的要求出发，针对中国铁路发展的实际情况，审时度势，提出了跨越式发展的战略思路。总体目标是紧紧扭住发展这个第一要务，以提高运输能力和提升技术装备水平为主线，充分利用后发优势，广泛吸收国外铁路的先进经验和成果，努力提升中国铁路的经济技术结构和规模水平，实现运输生产力的超常规发展，到 2020 年基本实现中国铁路现代化。

铁路实现跨越式发展，是全面贯彻落实“三个代表”重要思想和十六大精神的重大举措，充分体现了与时俱进、创新发展的时代精神。

铁路实现跨越式发展，抓住了中国铁路问题的实质，对中国国情、路情进行了透彻的分析，实事求是地肯定了铁路已取得的成绩，客观分析了铁路存在的困难和挑战，深刻地揭示了铁路面临的主要矛盾，抓住了中国铁路发展

的关键之所在。

铁路实现跨越式发展,符合发展经济学的规律,高屋建瓴,充分体现了严谨辩证的逻辑思考、系统全面的科学态度,具有深刻的理论前瞻性和重大的现实指导意义。不仅为中国铁路今后的发展指明了方向,同时也是对我国基础设施领域发展模式的重大战略创新。

铁路实现跨越式发展,是铁路部门落实科学发展观的重大举措。“以人为本”是科学发展观的核心思想,铁路提高运输速度、扩充运输能力、提升装备水平,无疑是“以人为本”思想在运输生产力领域的具体体现;可持续发展是科学发展观的重要组成部分,铁路是我国建设资源节约型和环境保护型交通运输体系的优选方式,大力发展铁路无疑是落实科学发展观、完善我国交通产业组织结构、实现交通运输可持续发展的必由之路。

实现中国铁路现代化,这是几代铁路人的梦想。跨越式发展描绘了中国铁路加快实现现代化的宏伟蓝图,吹响了中国铁路在新世纪前进的号角,令人鼓舞,催人奋进。当前,中国铁路正处在机遇与挑战并存的关键阶段,作为新一代的铁路人,惟有珍惜历史机遇、以强烈的使命感和责任感全身心地投入到中国铁路跨越式发展的伟大事业中去,才能不辱光荣使命、不负历史重托。

2004.6

目 录

中国铁路跨越式发展的经济学思考 (1)

——铁路目前仍然是制约国民经济和社会发展的瓶颈。本文从经济学角度对中国铁路的跨越式发展战略进行了规范分析和实证分析。指出跨越式发展战略的提出是发展经济学理论在基础设施领域的成功应用,是在对铁路行业生命周期准确判断基础上做出的科学抉择。提出跨越式发展战略是符合经济学规律、切合中国铁路实际的正确的战略模式选择。同时分析了中国铁路跨越式发展的两个重要方面:能力跨越和技术跨越。

中国铁路大提速:运输生产力领域的一场革命..... (8)

——分析了世界交通运输发展的高速化趋势和我国国民经济与社会发展的运输需求,指出铁路提速是顺应时代发展的重大战略抉择。在分析了提速所面临的特殊性和复杂性之后,着重提出了铁路提速在运输生产力领域的四个重大战略创新,即铁路大提速是我国运输生产力领域的重大技术创新;铁路大提速是重大运输组织和运输管理创新;铁路大提速是我国运输生产力领域的重大经营创新;铁路大提速实现了运输生产力领域的安全控制创新。指出,铁路大提速是运输生产力领域的一场革命。

铁路与我国交通运输的可持续发展····· (26)

——可持续发展是科学发展观的重要组成部分。本文从科学发展观和国家交通产业政策的角度,分析了我国交通运输的可持续发展模式。指出铁路是建设我国资源节约型和环境保护型交通运输体系的优选方式;发展公共交通和轨道交通是我国城市交通发展的主导方向。

扩大筹资规模,拓宽融资渠道,推进铁路投融资

体制创新····· (44)

——当前我国铁路投资主体单一、融资渠道狭窄、建设资金短缺的状况已经成为制约铁路发展的障碍之一,铁路应适应市场经济发展和国家投融资体制改革的要求,充分利用资本市场,强化自身的多元化自主融资能力。本文分析了铁路建设资金主要来源渠道的现状,提出了铁路建设资金的渠道创新探索,分析了利用资本市场和利用外资的具体融资方式。

现代物流与铁路运输····· (63)

——现代物流作为一种先进的组织方式和管理技术,被广泛认为是企业在降低物资消耗和提高劳动生产率以外的重要利润源;同时,由于物流业在整个产业供应链过程中的核心主导地位,现代物流将成为我国未来产业和经济整合的切入点,物流产业将是我国经济结构调整的重要支撑条件。本文针对现代物流的发展趋势,分析了物流在

微观经济运行和宏观经济发展两方面的特殊地位与作用。提出第三方物流是铁路货物运输的未来发展方向。分析了铁路货运向第三方物流发展的可能性与必要性,并提出具体的实施步骤。

“春运”呼唤铁路跨越式发展…………… (77)

——我国铁路运能运力的紧张状况以及铁路运输能力供给与社会经济发展需求之间的矛盾在春运当中表现得尤为突出。透过春运现象,可以引发我们对铁路发展更深一层的思考:第一,我国铁路急需跨越对经济增长制约的“门槛”;第二,我国特定的国情决定了需要大力发展铁路以支持国民经济的持续快速协调健康发展;第三,铁路实现跨越式发展是全面建设小康社会的客观要求。

基础产业资本形成与铁路的资本形成…………… (86)

——资本形成是一国经济增长和经济发展的核心问题之一,资本形成理论更是一个全球性经济发展的重大课题。本文分析了基础产业资本形成方式的基本特征,总结和提出了铁路的资本形成方式和资本形成特点。

中国铁路资本形成的切入点——资本市场…………… (97)

——中国铁路迄今在资本营运方面仍基本处于缺位状态。本文首先分析了资本市场对铁路资本形成的意义,然后深入分析了中国铁路资本营运的制度障碍以及铁路

资本营运缺位所带来的多重负效应,提出改变既有制度安排、确立新的非正式制度和正式制度安排是铁路资本营运的前提条件。

铁路专业运输公司发展的两个重要方向 (123)

——业务经营与资本经营是现代企业的两条腿,缺一不可。集装箱、行邮、特货公司组建后,作为现代化的大型运输企业,业务经营和资本经营应该是其发展的两个重要方向:一是应充分发挥既有专业运输系统和铁路网络的优势,努力向现代化大型物流企业的方向发展;二是专业运输公司应确立包括上市在内的资本运营目标,努力按照现代企业制度的要求来进行公司的组建和运行。

加快高速铁路建设步伐,构建我国陆上快速交通

体系 (125)

——高速铁路与其他运输方式相比在技术经济方面具有明显的优势,在综合交通运输体系中具有不可替代的重要地位和作用。发展高速铁路对解决跨区域大通道运力不足、促进经济的可持续发展具有不可替代的重要作用,将对中国的经济建设和现代化进程产生巨大而深远的战略影响。

政企分开是中国铁路改革的关键问题 (135)

——在计划经济体制下,我国铁路实行的是仿照前苏

联模式建立起来的政企合一的管理体制。随着我们国家市场经济体制的确立和改革开放的不断深化,铁路必须按照国家宏观制度安排的要求,尽快实现政企分开。本文分析了铁路政企不分的主要表现,提出了政企分开、政资分开、政监分开的“三分开”原则和铁路政企分开的框架设想。同时还阐述了竞争的问题,指出铁路行业内部的竞争将主要是一种弱竞争。

关于大交通体制和综合运输发展的一些思考 …… (152)

——综合交通体系是市场经济发展到一定阶段,在科技创新和制度创新的作用下产生的一种现代交通运输的组织形式。各种运输方式的能力之和并不能代表综合运输能力,各个单一运输方式的最优化之和也不等于整个运输系统的最优化。指出当前对各种运输方式进行统筹规划、系统管理的必要性愈显突出,并对未来大交通的组织体制与运行机制进行初步探讨。

货代与全程运输——现代运输组织的基本要求 … (157)

——随着现代运输专业分工的细化,运输业务组织方式已经由货主直接托运制向运输代理制逐渐转变,货代业的产生和发展是现代运输组织发展的必然产物,货代企业与承运企业之间是一种互补的关系。货代已经成为现代运输不可缺少的重要组成部分。

加入 WTO 后中国铁路的对外开放和市场准入…… (161)

——加入 WTO 对于中国铁路来说既是挑战也是机遇。本文从战略高度分析了入世后我国铁路改革和发展面临的重大机遇,指出当前我国开放铁路市场面临的主要障碍,最后着重研究中国铁路迎接入世需要解决的问题和需要采取的主要措施。

中国铁路究竟是不是垄断行业 …………… (181)

——在我国五种主要交通运输方式中,铁路是仍被国家实施较为严格管制的部门。国家对铁路进行政府管制的主要原因之一是基于这样一种经济学判断:铁路运输产品是公共物品,我国铁路行业是垄断行业。本文通过对铁路行业性质的经济学规范分析和实证分析,指出铁路不是公共物品,在中国的运输市场中也不存在铁路运输方式的垄断问题,国家应该放松对铁路的管制。

铁路分类发展模式研究 …………… (191)

——我国铁路客观上存在着不同的类型。在国民经济由计划经济向市场经济转变的条件下,我国铁路已明显区分为商业性和公益性两个范畴。铁路实行分类发展,是理清铁路与国家关系的基本途径;同时也是铁路行业转变经济增长方式、优化增量、盘活存量的基本前提条件。

关于放松铁路运价管制问题的研究 …………… (206)

——运价管制是国家对铁路实行管制的主要内容。本文结合我国铁路实际,研究放松管制的必要性与可行性,指出放松管制将获得促进铁路发展和满足社会福利最大化的双重收益,不会导致铁路运价的无节制上升。最后提出了放松管制应采取的主要措施。

铁路运价的市场化改革 (213)

——以高度集中的国家定价为主要特征的我国传统的价格管理体制是与传统的计划经济体制相适应的。我国铁路运价的不合理性主要表现为两个方面:一是运价总水平偏低,二是运价形成机制不合理。本文提出了我国铁路运价改革的原则、目标和我国铁路运价改革的实施步骤。

中国铁路的公司化 (223)

公司化是中国铁路运输企业改制的目标模式,而股份制是中国铁路公司化的必由之路:首先,股份制具备现代企业制度的基本特征,是国有铁路建立现代企业制度的最佳形式;其次,股份制是我国铁路实现结构调整、资本流动和资产重组的重要出路。本文分析了铁路现代公司的模式选择,提出了我国铁路现代公司的四种具体实现形式:即区域型现代公司、业务型现代公司、线路型现代公司和项目型现代公司。

构筑具有中国特色的铁路国有资本管理体系 …… (232)

——在铁路行业总的资本结构中,国有资本占据主导地位,因此需要构建适应市场经济体制要求、符合铁路行业特点的铁路国有资本管理体系。本文分析了现行铁路国有资本管理体制的弊端,阐述了构建铁路国有资本管理体系的目标、要求、基本原则和指导思想。

Third Party Logistics

——Key to Rail Freight Development in China … (241)

——In light of the development trend in logistics today, this article analyzes the special role and functions of logistics from both the micro - economic and macro - economic points of view, pointing out that third - party logistics is the key to China's rail freight development in the future. The article examines the feasibility of and necessity for transportation outsourcing for China's rail freight transport and outlines a concrete plan for its realization.

中国铁路跨越式发展的经济学思考

摘要:铁路目前仍然是制约国民经济和社会发展的瓶颈。本文从经济学角度对中国铁路的跨越式发展战略进行了规范分析和实证分析。指出跨越式发展战略的提出是发展经济学理论在基础设施领域的成功应用,是在对铁路行业生命周期准确判断基础上做出的科学抉择。提出跨越式发展战略是符合经济学规律、切合中国铁路实际的正确的战略模式选择。同时分析了中国铁路跨越式发展的两个重要方面:能力跨越和技术跨越。

一、后发优势与“跨越式发展”模式

后发优势是发展中国家在实现工业化、现代化过程中所拥有的特殊优势。后起国家在实现现代化的进程中,可以充分吸收和借鉴先发国家在其漫长的发展进程中积累的先进技术和经验,大量引进发达国家先进的科学技术装备,充分利用发达国家成熟的智力资源和丰富的资金资源,缩短发展进程,用较短的时间走完发达国家曾经走过的漫长的发展道路,从而较快实现现代化的目标。

跨越式发展是自工业革命以来生产力发展的一种重要方式。所谓跨越式发展,一般是指技术和生产力发展水平较低的国家,充分利用新技术革命的机遇,发挥后发优势,通过加快发展和应用高新技术,跨越发达国家技术和生产力发展的一些阶段,达到发达国家技术和生产力先进水平的一种发展方式。跨越式发展的实质是通过技术创

新,实现社会生产力的超常规快速发展。

二、铁路跨越式发展战略思路的提出

“跨越式发展”模式不仅是发展中国家追赶发达国家的必由之路,更是制定产业发展政策的基本依据。铁路是国家的重要基础设施,是国民经济的重要基础产业部门,是综合交通运输体系的骨干。长期以来,铁路发展的相对滞后,在一定程度上影响和制约了国民经济的快速增长,成为经济发展的“瓶颈”。针对中国铁路发展的实际情况,铁道部党组提出了“跨越式发展”的战略思路,总体目标是紧紧扭住发展这个第一要务,以提高运输能力和提升技术装备水平为主线,充分利用后发优势,广泛吸收国外铁路的先进经验和成果,努力提升中国铁路的经济技术结构和规模水平,实现运输生产力的超常规发展,到2020年基本实现中国铁路现代化。

铁路跨越式发展充分体现了与时俱进、创新发展的时代精神,是铁路全面贯彻落实“三个代表”重要思想和十六大精神的重大举措,从适应全面建设小康社会要求的高度,以强烈的历史使命感和责任感,规划了新世纪中国铁路跨越式发展的伟大工程,绘制了中国铁路加快实现现代化的宏伟蓝图。

三、“跨越式发展”是发展经济学理论在基础设施领域的成功应用

“跨越式发展”战略思路的提出,洞悉了中国铁路问题的实质,抓住了中国铁路发展的关键之所在,符合发

展经济学的规律，高屋建瓴，具有深刻的理论前瞻性和重大的现实指导意义。不仅为中国铁路今后的发展指明了方向，同时也是对我国基础设施领域发展模式的重大战略创新。

当一个国家进入经济起飞阶段时，不应采用平推式资本投入，而应首先形成一个社会先行资本投入期。所谓社会先行资本，是指某些产业具有很高的感应度与带动度，其他产业的生长与发展在很大程度上由这些产业来支持。如果这些产业不足以支持其他产业的存在和发展，整个国民经济增长的极限值会降低。这些高感应度和带动度的产业具有投入高、建设周期长等特点，在经济起飞时，这些产业如果与其他产业在同一起点上起步，它们的扩张速度，远不及其他产业的扩张速度，就会形成一个产业结构上的负效应时间差。而其他产业的扩张最终会因这些产业的滞后而停顿下来，甚至会反弹为收缩状态。因此，在时间序列上应优先对这些高感应度与带动度的产业进行资本投入，这种投入的资本，即为社会先行资本。铁路作为国家重要的基础设施，是社会先行资本的重要组成部分之一。世界各国经济发展的一个共同规律是，当一个国家处于经济起飞阶段时，铁路对于经济增长往往具有先导性的带动作用，铁路在历史上都有过明显的大发展时期。德国和美国是发达国家的后来者，它们之所以能在 19 世纪末 20 世纪初后来居上，一个很重要的原因是它们在当时对作为社会先行资本的铁路进行高投入，从而带动和支持了其他产业的大幅度发展，促进了经济的快速增长。历史经验充分证明了铁路超前发展战略对这些国家经济增长的

强有力带动作用。

非平衡经济增长理论分析了各经济部门的发展之间的关系。在一段时间内,各部门的增长率是不一致的。所谓发展,就是通过经济主要部门的成长来带动其他部门的成长、由一个行业的成长来引导其他行业的成长而进行的。投资分为收敛性投资和发散性投资,发散性投资的部门在发展过程中主要为其他部门创造经济效益,具有更大的社会公益性。铁路建设投资就是一种发散性投资,社会的各个部门、企业和个人从铁路运输业所产生的效益中直接或间接受益,铁路运输业所创造的社会效益远大于其自身的经济效益。铁路的适度超前发展是一个国家经济增长所必需的前提条件之一。

四、“跨越式发展”是在对铁路行业生命周期准确判断基础上做出的正确的战略模式选择

管理学认为,一个行业在其生命周期的不同阶段,应该采取不同的战略发展模式。行业生命周期分为启蒙期、成长上升期、成熟发展期、衰退期。曾经有一种观点认为,铁路是夕阳产业,已处于行业发展的衰退期,其实无论从我国铁路与经济发展和实际情况考察、还是从西方铁路复苏的国际比较考察、抑或是从交通运输可持续发展的角度考察,铁路都是需要大发展的重要交通运输方式,它正处于行业的成熟发展期。例如,从国外铁路近年来的发展动态看,在欧洲大陆,上世纪 70 和 80 年代许多国家用于公路建设的投资比铁路高出数倍,而现在的投资比例正在趋于持平。西欧 12 国决定投入 760 亿美元巨资,通过新建