

桑 恒 康 著

中国的交通运输问题

北京航空航天大学出版社

ISBN 7-81012-271-1/U·001

定 价：6.80元

中国的交通运输问题

桑恒康 著

北京航空航天大学出版社

内 容 简 介

本书简明、深刻、系统地分析了中国交通的过去和现在,并展望了中国交通的未来。在许多问题上,作者大都表明了自己的看法和建议。全书分为十五章:第一、二章对中国交通运输问题的现状和历史进行了概要的叙述;第三、四、五章从宏观的角度分析了中国交通发展与经济发展的关系;第六、七章论述了80年代里中国的体制改革对交通的影响;第八至第十三章详细介绍了中国的铁路、公路、内陆水运、海洋运输、航空与管道等几种交通方式的发展问题;第十四章试图对2000年为实现翻两番的目标而相应的中国交通的需求问题予以预测;最后一章是结论与建议。

本书适合经济领域,特别是交通经济领域内的理论和实际工作者阅读和参考。

中国的交通运输问题

ZHONGGUO DE JIAOTONG YUNSHU WENTI

桑 恒 康 著

责任编辑 李 焯

北京航空航天大学出版社出版发行

小汤山后牛坊胶印厂印装

*

开本:850×1168 1/32 印张7 $\frac{1}{8}$ 字数:173千字

1991年6月第一版 1991年6月第一次印刷 印数:1—5000册

ISBN 7-81012-271-1/U·001

定价: 6.80元

序

中国目前的交通运输不能适应经济建设需要的问题极为严重,这是人所共知的事实。本书对此问题进行了简明、深刻的系统分析。时值“八五”计划伊始,实现本世纪末战略目标的关键时刻,对这一问题的研究显得更为重要。本书的问世,可谓是一部应时之作。

南开大学经济学院于1985年秋季开始设立研究生交通经济专业,从事交通经济领域的教学和科研工作,聘请前联合国高级经济专家桑恒康博士主持这项工作;在本专业的基础上,于1987年成立交通经济研究所,聘请桑博士任所长。本书是桑博士在国内工作期间的研究成果之一。

把交通运输看作是中国经济实体的一个组成部分,又把交通作为人类生活及一切社会活动的必要条件,并在此基础上论述交通与其他社会经济部门的直接的、宏观和微观等不同层次里的供需关系,是本书的特点之一;把交通与经济发展过程密切结合起来,在横的方面,从经济区位、空间布局、人类与自然环境的关系等方面,剖析中国的交通问题,在纵的方面,采用动态发展的观点,对中国交通问题进行研讨,是本书的又一特点;用西方经济学方法分析中国交通运输问题,实事求是,自成一体,不落“洋为中用”之窠臼,是其特点之三。

这本书填补了经济文献中的一项空白。它使我们经济学人阅读之后,恍然明了,在经济学领域内,还有“交通经济”这片常被西

方主流经济学家们忽略的园地,并且大有开发的潜力。

交通活动及其设施是否属于生产性质,国内对此问题曾引起过不少辩论。读完本书,这片疑云将不驱自散。因为书中一再表明,交通是生产力的组成部分,作为生产工具的一个部分,交通设施是社会经济等人类活动的基础结构,是沟通人类和自然的桥梁,其内在的生产性质,自不待言。

本书分析了中国交通的过去和现在,并展望了中国交通的未来。在许多问题上,作者大都表明了自己的看法和建议,其中有不少观点,值得经济领域,特别是交通经济领域内的理论和实际工作者参考。

在本书中,作者对中国交通发展的政策问题提出许多看法。他着重指出,在中国四化建设过程中,交通运输应优先发展,即交通运输力的增加应与生产的增长协调配合。在中国交通发展过程中,软件应先于硬件,即要通过提高管理效率来弥补资金短缺之不足。在处理各种运输方式之间的关系时,要着眼于全局,进行综合协调利用,以比较效益为准绳。在目前的状况下,要对可利用的水运资源优先利用,因为水运具有建设投资少,运行费用低,建设周期短的特点。

书中强调,在中国的体制改革中,人的因素,特别是人才的培养和利用非常重要。只重视体制改革,而忽略了人才培养和使用与之配套,则体制改革的效果就难以发挥,甚至有时出现新瓶旧酒、只走过场的可能。对于这些问题,以及对于中国面临的交通紧张堵塞及其发展前景等问题,作者多次流露出深深的忧虑之情,可谓“一篇之中,三致意焉”。

桑博士早年毕业于清华大学经济系,此后在南开大学经济研究所及哈佛大学钻研经济学理论,后来在联合国长期从事经济发

展研究,曾在许多第三世界国家从事调查研究和顾问工作,积累了丰富的实际经验。近 20 年来,他的主要工作领域是发展中国家的交通运输及其有关的公共部门经济和投资项目评估的方法与实践。1979 年从联合国退休之后,他在美国和中国一些大学里从事教学工作,讲授一些经济理论及经济史的课程。这本书贯注了他多年的一些心得及工作经验,故能深入浅出地从理论出发,研究中国交通的实际问题。

自从桑博士于 1985 年来南开大学工作以来,我一直直接地或间接地参与交通经济研究所的筹划与组织工作,深知本书的写作背景,乐观厥成,故为之作序,并郑重地推荐给读者。

滕维藻

1990 年 12 月 10 日

前 言

中国现代化的规划目标是,到公元 2000 年工农业总产值翻两番,达到 1980 年的 4 倍,亦即平均每年增加 7.2%。为达到这一目标,应该有什么样的交通运输能力,如何进行交通建设,这是一个特别令人关注的问题。

有一些学者,把交通运输看作是经济学以外的事物。事实上,交通是社会经济活动的一部分,是生产、分配、消费的经济大循环的一个中心环节,是一切社会、经济、政治、文化及国防等活动的工具和必要条件。

把交通排除在经济学以外这一观念,可以追溯到西方古典经济学派。西方古典派经济学体系的惯用方法是把少数的经济变数抽象出来,予以数量分析,交通不在其所选变数之内,而在“其他条件不变”的假设之中。这等于把交通看作一个常数给假设掉了。

这个假设,为西方经济学提供了一定的分析便利,并在一定程度上适用于一些经济发达、结构相对稳定的西方资本主义国家。那里的交通设施已经大体上具备完善了,不成为经济秩序的主要变数。在短期内其经济结构不变的假定下,一国国民经济的主要变数是社会投资、生产就业、收入和消费等,这些量项多数可以用数量方法处理。其研究的重点大都在于周期性的经济循环的规律及其影响。

这种看法和分析方法,不适用于发展中国家,发展中国家的经

济发展目标,初期应是社会经济结构的改造与社会经济秩序的建设,其中交通运输业的基础设施是一个极为重要的因素。事实上,大多数发展中国家的发展正受着不同程度的交通落后的限制,交通发展成为急务。在一些地区里,交通设施是资源开发的前提条件,是一个物质上有无移动和搬运工具的问题。在另一些地区里,廉价方便的交通运输是经济进步的配套条件。在所有的国家与地区里,合理的交通运输体系是使国家富裕的必要条件。

把西方经济学的模式,简单地照搬套用在一个发展中国家的经济问题上,无疑是不切实际的,甚至导致错误的结论。如果套用到一个社会制度不同的国家里而不顾现实状况,可能会产生更为严重的后果。中国不但是一个发展中的社会主义国家,而且正在进行大规模的体制改革,正面临着严重的交通问题,如果把西方经济学单纯地套用于中国,其不切实际,自不待言。

又有一些学者,以为交通是非生产性的,或者半生产性的,或者次生产性的。在自然经济占支配地位的情况下,如小农经济,人们自耕而食,自织而衣;或者是一个孤岛式的自给自足经济,一般与外界不相往来,生产是为了当地消费,商品生产与商品交换处于从属地位,自然不必考虑,或者顾不上考虑交换和交通,不重视交通,或者认为交通是非生产性的,那是可以理解的。但在现行的商品经济社会,或者正在扩大商品市场与加强工业化发展的经济社会,生产、交换与消费是一个整体过程,而交通恰是这一过程的动脉,是其关键环节,连接工具,自然不能说它是非生产性的,只能说它不像工农业那样是直接生产实物商品的。从生产性说,它是一种直接或间接生产工具。从交换与流通说,它是一个产业分工、地区分工和市场交换、地区交流的桥梁,它可以创造商品的位移效用,提高商品的市场价值。它又是社会经济一个主要的组成部分和分

工协作的纽带。它的作用与对社会经济的贡献形式,虽不同于工农业,亦不能因之就认为它是非生产性的。

再进一步说,狭义的商品生产是把投入品转化为产品的一个过程,其投入品须从来源地到生产工厂,其产品须运往市场,二者皆以交通为必要条件,而且交通还能对商品生产起反作用,促进或阻碍商品升值。这就是说,从狭义的商品生产来说,交通仍然属于生产性的。

国家经济发展中的交通运输问题是多方面、多层次的,其中包括着宏观交通与微观交通的问题。如国家经济总体发展的交通问题、交通体系的建立、协作与利用问题和交通企业的经营管理问题等。各层次都有很多的侧面,如行政的、立法的、经济的、财务的以及技术工程方面的问题。

中国是一个发展中国家,正致力于现代化建设。10年来所推行的体制改革与开放政策,又大大促进了社会经济的变化,这就要求在交通方面有相应的和合理的安排、规划与发展、利用。

但在目前中国的交通运输体系里,许多交通设备存在着“慢、偏、低、差”的状况,在不少地区,物流和人流正受到日渐加剧的交通不畅的影响,这就严重地妨碍着工农业生产、商品交换和社会活动的开展,成了经济工作中的一个迫切问题。

本书试图对于上述问题,予以简明地介绍和分析,以求有助于交通工作者的理解和决策。同时,在有限的范围内,也试图探索个别问题的解决途径,以提出某些建议。

本书分为十五章,第一、二章对于中国交通运输问题的现状和历史发展作一概要的叙述。第三、四、五章从宏观的角度分析中国交通发展与经济发展的关系。第六、七章论述80年代里中国的体制改革对于交通的影响。第八至第十三章详介中国的铁路、公路、

内陆水运、海洋运输、航空与管道等几种交通方式的发展问题。第十四章试图对于 2000 年实现翻两番的目标而相应的中国交通的需求问题予以预测。其中对世界银行的预测和国务院技术经济研究中心的研究报告的预测,提出了不同意见,并在这两个研究报告的基础上予以调整。最后一章是全书的结论和建言,认为中国交通问题,软件重于硬件,交通工作虽然千头万绪,但以培养人才、使用人才为第一要务。

本书之作,受到国家自然科学基金会的资助,在此谨致谢忱。在出版过程中,承蒙中国民用航空局第一研究所所长莫及同志、顾问曾仲端同志全力支持,使之尽早得以与读者见面,实深心感,特此致谢。又蒙国家计委综合运输研究所顾迪生和葛新治同志、民航局第一研究所李煊和民航局徐冯嘉同志对书稿进行仔细的修订审校,南开大学交通经济研究所青年讲师刘秉镰、王稼琼、董岩等同志多方搜集资料并整理稿件。对于他们的辛劳,在此亦深表谢意。

作者

1990 年 12 月于南开大学

目 录

第一章 中国交通运输的现状与问题

- 1.1 社会主义的交通体制 2
- 1.2 交通设施的发展与不足 8
- 1.3 落后的交通技术水平 14
- 1.4 中国交通运输面临的主要问题 17

第二章 中国交通简史

- 2.1 引言 19
- 2.2 车的发明与道路的开辟 20
- 2.3 国际间的丝绸之路 21
- 2.4 内陆水上交通 21
- 2.5 运河的开凿和演变 23
- 2.6 航海技术的发明与使用 24
- 2.7 被动地进入机械化交通时代 25
- 2.8 铁路建筑与帝国主义掠夺 26
- 2.9 公路、河运与航空 31
- 2.10 结语 33

第三章 中国的交通建设与经济发展

- 3.1 交通与经济的关系 35
- 3.2 世界交通工具的演变与中国交通的发展 38
- 3.3 40 年来交通建设与经济发展 41
- 3.4 交通运输的技术与装备 48
- 3.5 交通线路的空间布局 50

3.6	交通工业的发展	51
3.7	结语	52
第四章 交通政策与经济政策		
4.1	引言	54
4.2	中国交通政策的变化	55
4.3	交通建设的方向	56
4.4	铁道、重工业与中西部开发	58
4.5	其他交通方式的发展	59
4.6	现阶段的交通政策	61
第五章 计划经济与交通规划		
5.1	计划经济与交通体制	67
5.2	交通在总投资中的比重	69
5.3	各交通方式间的分工与协作	71
5.4	交通协调的手段	73
5.5	集装箱的发展与利用	77
5.6	结语	78
第六章 体制改革与交通运输		
6.1	中国体制改革的目的和步骤	81
6.2	农业体制改革与交通运输	83
6.3	城市体制改革	85
6.4	经济特区与经济技术开发区	86
6.5	政治体制改革	87
6.6	体制改革与交通堵塞	88
6.7	交通运输业的体制改革	88
第七章 交通的组织与管理体制		
7.1	中国交通的决策权	93
7.2	交通的协调	95
7.3	交通企业的公有与国营	97

7.4	交通体系的二元性	98
7.5	铁道系统的组织与管理	100
7.6	交通部系统的组织与管理	103
7.7	结语	105
第八章 中国的铁道		
8.1	铁道的发展	106
8.2	线路与装备	107
8.3	铁道运量	110
8.4	铁道的技术效率	112
8.5	隐患与危机	114
第九章 公路运输		
9.1	公路运输的优势与限度	119
9.2	公路网的发展	121
9.3	公路汽车运量	124
9.4	公路运输在全国运量中的比重	125
第十章 内陆水运		
10.1	中国的水网	129
10.2	内陆水运的发展	130
10.3	河道整治与闸坝碍航	131
10.4	河港与助航设施	134
10.5	河船的归属与经营	135
10.6	内陆水运体制与市场管理	137
10.7	内陆水运的运费率	138
10.8	内陆水运的充分利用	139
第十一章 海港与海洋运输		
11.1	海港建设	142
11.2	海港吞吐能力的扩大	142
11.3	集装箱码头与集装箱运输	145

11.4	沿海海运	147
11.5	远洋运输	150
11.6	结语	153
第十二章 民用航空		
12.1	中国民用航空的发展	155
12.2	民用航空线路的扩展	156
12.3	民用航空人才的培养与专业服务	158
12.4	民用航空的体制改革	159
12.5	民用航空面临的问题	160
第十三章 管道运输		
13.1	管道的技术与经济优势	163
13.2	管道运输的发展	164
13.3	管道系统发展的问题	167
第十四章 2000 年的中国交通		
14.1	《世界银行报告》交通部分的介绍与分析	171
14.2	《2000 年中国的交通运输》的介绍与分析	177
14.3	适当的交通运输	183
第十五章 总结与建言		
附录一~附录二十七		189

第一章

中国交通运输的现状与问题

交通是人与物移动位置的工具。有了交通才能有经济运转、社会活动以至于一切文化生活。交通是国家经济发展的组成部分，它与经济发展有互为因果的关系。无交通则无工农业产品的生产、流通与分配以及社会分工。如果交通能力不足，则货不畅流，物不尽用，经济难以发展，这道理是人所共知的，但在实践中，人们往往忽视或低估交通问题的重要性。

从宏观上讲，交通体系是运输能力的供应者，而其他经济、社会部门是运力的需要者，供需双方必须平衡，才可能使经济与社会的发展顺利进行。但在社会经济发展的过程中，运力的供求，时常发生矛盾，经常需要调整，一个理想状态是把这种矛盾的时期和数量减至最低度，亦即把交通效益提高到最高度，而其社会成本降到相应的最低度。这也是计划经济的目标，计划经济要求高度准确的预测和对未来发展的协调规划。在交通方面是这样，在其他经济社会部门也是这样。更好地计划未来，也是一切科学技术以至于人类文明智力发展的目的。从这一点说，一国的交通问题不能不予以高

度重视和深入的研究,以期获得最大可能的社会生产效率和最大的人民福利。精细的研究是交通工作中的优先任务。

中国正在进行四化建设,四化的进展,处处需要交通与之配套。交通又是其组成部分。中国正在进行体制改革,体制改革所引起的经济结构的变化与生产的增长,需要交通发展与之协调或同步。中国正在执行对外开放、对内搞活的政策,而开放与搞活所引起的贸易与交换的扩大,都需要相应的交通载运其物流与人流。以上诸多方面的发展,都以交通需求相适应为条件。总之,经济发展离不开交通,全国经济是一个整体,交通是其一部分,一个方面,一个大动脉。在现阶段里,交通恰是中国经济结构里的十分薄弱的一环,是多年认识不足、投资不足的结果。交通落后成为经济建设的绊脚石和桎梏。以下将对这些问题作一个系统简要的叙述与分析。

1.1 社会主义的交通体制

新中国的主要交通工具和企业单位都属于国有国营。社会主义制度的原则之一是主要生产资料公有制。交通运输的基础设施和运输工具是社会生产资料,所以也就大都属于公有,即全民所有或集体所有。私人所有的只限于自行车和少数汽车、船舶,以及在中国的外商外资企业自有的交通工具。旧中国时代,铁道、公路、航空、水道和港湾等设施,大都原则上也是国有国营,或公有公营,但其中不少为外国资本、官僚资本或少数民族资本所控制。新中国成立后,在社会主义制度下,交通的国有国营或公有公营在实施上更加彻底广泛,其生产活动和工业一样,大都在集中计划和全面管制下运行(最初是仿照苏联的模式),但在集中控制的程度和范围上,交通尤甚于工业,这主要是因为: