

當代中國經濟大辭庫

The Dictionary of Current China Economy

(交通運輸
經濟卷)



中國經濟出版社
China Economy Press

當代中國經濟大辭庫

《当代中国经济大辞库》

交通运输经济卷

主 编

屠由瑞 张有民

中国经济出版社

(北京)

(京)新登字 079 号

责任编辑:卫南平 刘全福

封面设计:国人公司

《当代中国经济大辞库》

交通运输经济卷

主 编

屠由瑞 张有民

中国经济出版社出版

(北京市百万庄北街3号)

新华书店首都发行所发行·各地新华书店经销

北京社会教育促进会计算中心照排·科教印刷厂印刷

787×1092毫米 1/16 24印张 880千字

1993年12月第1版 1993年12月第1次印刷

ISBN7-5017-2603-5/F·1806

印数:00,001-5,000 定价:50.00元

当代中国经济大辞库

王先英



中国经济出版社

当代中国经济大辞库

总编委会

主 任

刘仲藜 王太岚 杨纪琬

编 委

(以姓氏笔画为序)

么培基	王永锡	王佩真	王太岚	白文庆	刘敏学
刘仲藜	刘向东	刘全福	刘鸿儒	孙志强	庄士钦
汪兴益	汤云为	何济海	李晓丹	李达昌	李元江
李克俭	陈虹	陈水文	陈顺恒	杨纪琬	郑天伦
金鑫	赵延年	周玉书	周开迪	周道炯	胡金山
胡乐亭	项怀诚	哈经雄	张塞	张鸿义	张左己
张文学	张为国	张振国	张有民	张秀夫	桂世镛
殷瑞钰	黄可华	崔建民	谈敏	屠由瑞	董久昌
童道友	谢高觉	葛惟熹	韩天雨	傅殷才	戴相龙

当代中国经济大辞库

出版编辑编委会

主 任

韩天雨 刘全福

编 委

(以姓氏笔画为序)

卫南平	马晓玲	王 刚	王顺海	方兴起
庄士钦	刘 佐	刘善良	李 迅	李 捷
李玉书	李显著	李 晓	许希民	朱世武
吴昶	邹 杰	闵 锋	陈 风	宋 来
易景安	周勤业	张 华	张秉国	张 爱
张新国	张学忠	张 为	涂文涛	袁 炳
夏大慰	张 利	戚 东	徐 勇	彭 海
崔新民	蔡良才	缪学刚		

《当代中国经济大辞库》

交通运输经济卷

编委会

主 编

屠由瑞 张有民

常务副主编

么培基 宋来民

副主编

(按姓氏笔画排列)

王金华	王奎中	邓 级	吴昌元
吴绍礼	孟伟良	张永贵	徐锡安

编 委

(按姓氏笔画排列)

么培基	王金华	王奎中	邓 级	宋来民	吴昌元
吴绍礼	张永贵	张有民	孟伟良	徐锡安	屠由瑞

分篇主编

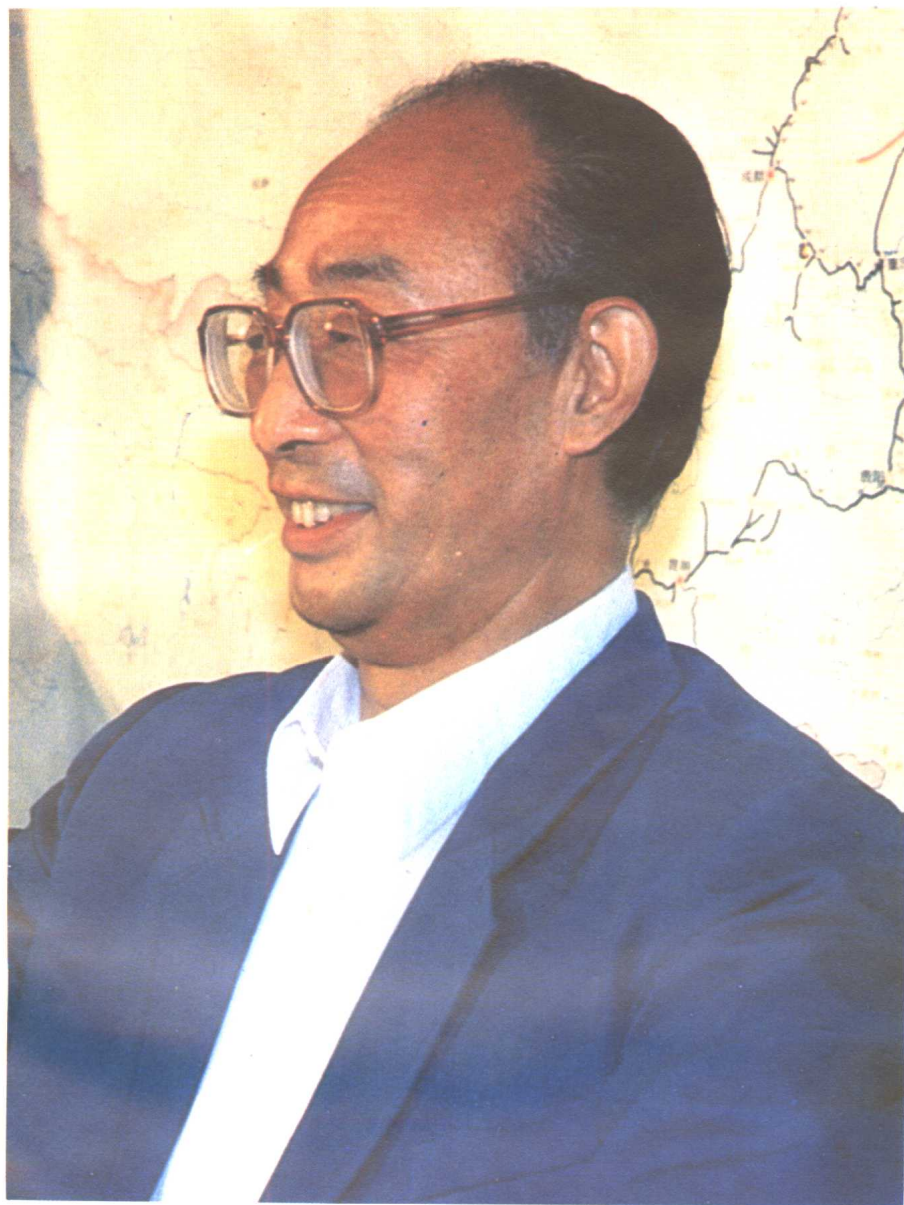
(按篇目先后顺序排列)

方 举	刘鉴玲	宋来民	刘瑞林	林福绵	庞宁生	熊永钧
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

撰稿人

(按姓氏笔画排列)

么培基	方 举	王金华	王奎中	邓 级	刘瑞林	刘鉴玲
宋来民	吴昌元	吴绍礼	张永贵	张有民	庞宁生	林福绵
孟伟良	徐锡安	屠由瑞	谢照胜	董鍾英	蔡馥秋	熊永钧



《当代中国经济大辞库》

交通运输经济卷

主 编

屠由瑞

国家开发银行党组书记、副行长(原铁道部副部长)



《当代中国经济大辞库》

交通运输经济卷

主 编

张有民

铁道部总经济师、高级经济师



《当代中国经济大辞库》
交通运输经济卷
常务副主编
么培基
北方交通大学经济学院院长教授



《当代中国经济大辞库》
交通运输经济卷
常务副主编
宋来民
北方交通大学教授

《当代中国经济大辞库》

交通运输经济卷

副主编



王金华



王奎中



邓 级



吴昌元



吴绍礼



孟伟良



张永贵



徐锡安

《当代中国经济大辞库》

交通运输经济卷

前言

交通运输是人类社会生产和生活活动中一个不可缺少的方面。随着社会的发展,人们对交通运输的需求迅速增长,从而形成了现代的交通运输业。交通运输业是国民经济的重要部门之一,它在整个社会机制中起着纽带作用,是社会经济最重要的基础结构之一。

世界上无论哪个国家,无论其政治经济制度存在什么差异,只要想保持经济的持续发展,就不能不注重宏观产业结构的优化和各种比例关系的协调。这实际上是社会资源合理配置问题。中国是发展中国家,经济起飞要求有较高的初始速度,但有限资源的约束往往也是不容忽视的现实条件,因此更应重视资源配置的协调性和有效性。交通运输是社会经济运行的基础条件,经济发展的根本前提,无疑是产业序列中应予优先发展的部门,并应随其它产业部门的发展而保持相应的增长速度、恰当的投资比重、合理的价格比例。

现代化交通运输方式一般系指铁路、公路、水运、民航和管道五种运输。

党中央和国务院对交通运输的发展十分重视。邓小平同志早在 1989 年就指出“要多搞一点电,多搞一点铁路、公路、航运,能办很多事情。”新中国成立以来,我国现代化运输取得了举世瞩目的成就:

新中国成立时,铁路运营里程只有 2.18 万公里,现在已达 5.36 万公里;机车保有量 1.5 万多台,其中内燃机车 6 千多台,电力机车 2 千多台;货车保有量 37 万多辆;客车保有量近 3 万辆。地方铁路正线里程 4 千多公里;机车近 4 百台,客、货车 4 千余辆。

1949 年公路只有 8 万公里,现在,我国公路通车里程达 102.8 万公里,包括高速公路在内,高等级公路建设已经起步,到 1993 年底我国大陆已有高速公路 1293 公里。民用汽车保有量已达 550 多万辆。除边远的西藏墨脱县未通公路外,全国 2200 多个县(市)、96% 的乡镇、74% 的行政村都已通了汽车。

目前全国从事水路运输的各类机动船舶已达 45 万艘,3700 多万载重吨,100 多万个客位;沿

海和长江干线主要港口已拥有大中小泊位 1400 多个(其中万吨级以上深水泊位 312 个),年吞吐能力达到 6 亿多吨。我国远洋船队已航行于世界 150 多个国家和地区的 1100 多个港口,船舶载重吨位居世界前 10 位,是我国外贸物资运输的主力军。沿海和长江干线水路运输是国家能源、原材料等重点物资运输的重要渠道。

民航运输也有较大发展,特别是近几年,民航所完成的客、货周转量,年增长率超过 20%,1993 年民航完成的旅客周转量为 515 亿人公里,占全年各运输方式完成总量的 6.6%。

管道运输从无到有,目前原油运输总量的 60%以上由管道承担。

我国交通运输业虽然取得可喜的成就,但仍然不能满足国民经济快速增长对运输的巨大需求,乃至成为国民经济发展的薄弱环节,铁路则成为国民经济发展的“瓶颈”。

一、我国旅客、货物运输的特点

(一)旅客运输

旅客运输是运输业的重要任务之一,也是运输业的重要产品。旅客运输对保证社会扩大再生产的顺利进行,促进国民经济发展,满足人们物质文化生活的需要,加强城乡间的联系,增进各民族的团结和扩大国际交往等方面,都具有重大意义。安全、迅速、准确、便利地输送旅客和行李、包裹、邮件,尽可能提供舒适的旅行条件和良好的服务,竭力满足广大乘客在旅行中的需要,是运输业旅客运输的基本任务。

新中国成立后,随着工农业生产的发展,经济建设规模日益扩大,人民群众物质文化生活水平不断提高以及进一步对外开放,旅客运输取得长足的进步。我国每年人均出行公里数从 1949 年的 31 公里增加到 1988 年的 566 公里。居民平均旅行次数也从 1949 年的 0.274 次上升到 1988 年的 7.4 次。但与世界上其他国家相比,我国人民的流动性水平还是相当低的。

根据我国社会经济特点,可预测出我国旅客运输需求将有较快增长。

首先,我国处于社会主义初级阶段,社会两元结构状况将有所变化。在农业劳动生产率提高的前提下,将有部分农业人口逐步向非农业转移,我国城镇人口将从 1987 年的 2.1 亿人增加到 2000 年的 4.1 亿人,即净增 2 亿人,这些新增城镇人口多为成年就业人口,他们因公务或私务需要而发生旅行的频率约为纯农业人口的 3 倍。1987 年我国人民采用现代化公用运输(不含市内)工具旅行人均 504 公里,农民人均约 360 公里,城镇居民人均约 1080 公里,即使照这个基数不变,仅因城镇人口增加就会使旅行需求增加约 1440 亿人公里。

其次,我国人口数量仍将持续增加。目前我国人均采用公用现代化运输工具旅行不到 600 公里,还是很低的水平。今后,随着交通运输条件的改善,被抑制的旅行需求将会缓解,即使按 1978 年至 1983 年期间每年人均旅行增加 38.5 公里计算,到 2000 年时,人均旅行也将超过 1000 公里。这一不算高的人均旅行公里数再乘以我国庞大的人口基数,必将对旅客运输提出更大需求。

第三,国民经济持续快速发展。根据资源优化配置和有效利用的原则,合理布局生产力,积极促进地区经济的合理分工和协调发展。以铁路为骨架的路网的延伸,都将引起地区间人口的移动,增加新定居民点与原籍的生活联系,同时也增加新地区与全国其他地区的联系,所有这些都为旅客运输量增长提供了条件。

第四,随着生产的发展,人们物质文化生活水平的提高,对运输的需求将相应增加。当生产力及人们的生活水平处于一种较低水平,人们仅能维持基本生存条件,属于温饱型消费阶段,不可能也没有财力支付大量的旅行消费需求。我国城乡居民平均生活费支出中,交通费所占比重 1986

年仅为 1.05%，而发达国家已经超过 10%。我国到 2000 年，人民生活将从温饱达到小康。随着生产力的发展，收入水平提高，人们的温饱问题已经解决，将进入发展型消费阶段，消费者对旅行等文化生活需求将逐渐增加，并且增加的速度越来越快。

(二) 货物运输

货物运输是通过对货物位置的转移，实现工农业之间、城乡之间、各地区之间、国民经济各部门、各企业之间的经济联系的一种方式，是生产和消费之间物质联系的纽带，把社会再生产的各个环节联结成为一个有机整体。在促进国民经济发展、加速社会主义建设、加强民族团结、巩固国防和扩大对外经济技术交流与合作等方面有着重要意义。

我国货物周转量已从 1949 年的 255 亿吨公里增加到 1993 年的 30405 亿吨公里，增长了 118 倍。

货物周转量构成，反映了一个国家的经济发展水平和运输结构特点。

中、俄、印度、美国是大陆性国家，铁路的货物周转量居首位。但不同的经济发展阶段各种运输方式构成不同。美国铁路、公路、水运、管道比较均衡协调地分担着货物运输任务。日本由 1950 年以铁路为主(占 52.3%)的运输结构转变为 1987 年的公路水路并重的运输结构。这与日本是国土面积较小的岛国和其工业发达有关。

对比我国的货物周转量构成，铁路所占比重虽有所下降：由解决初期占 80% 左右下降到 80 年代后期的 70% 左右，但仍高于俄、美、印度等国。我国以铁路为主导的货物运输结构，在相当长的时期内是不会改变的。

我国生产力布局与资源分布的地域错位，是大量长途运量产生的根源。

我国各地区经济发展的不平衡性主要表现在我国经济发展水平和产业结构的东西差异和南北差异上。由于自然地理环境和社会经济基础的差异，客观上形成了梯度明显的东、中、西三个经济地带。东部地带工业发达，实力雄厚，资金和资产存量较大，经济增长能力和总体生产能力较强，经济效益较高。在今后几十年内仍将以快于中、西部的速度发展，保持着工业重心的地位。但是，东部地带原料、燃料不能自给，特别是能源短缺更为突出。例如 1978 年以来，通过铁路运往东北和东部沿海的山西煤炭，每年以 1000 万吨的递增量增长。

中部地带，资源优势明显，特别是煤炭，其探明储量约占全国总量的 79%。该地带工业基础已初步形成，今后几十年内，其资源将得到重点开发。并将建成以山西、陕西、内蒙西部和宁夏为中心的能源和重化工业基地。

西部地带蕴藏着丰富的黑色金属、有色金属、非金属矿和远景可观的能源资源。目前受到资金、运输及经济等各种条件的限制，下个世纪将成为开发重点。

就南北方而言，存在着明显的工业结构的差异。南方轻工业发达，其产值占南方工业总产值的 56.9%；北方重工业发达，其产值占北方工业总产值的 55.9%。但从资源分析，南方除淡水资源外，各种矿产资源明显劣于北方。特别是能源短缺矛盾最为突出。

工业布局与资源产地的不协调状况，短期内不会有根本的改变。1989 年由山西、陕西和内蒙西部的能源基地调出煤炭 2.03 亿吨，其中铁路外运 1.734 亿吨，占全部外运量的 85.4%。全年铁路运煤为 6.08 亿吨，占全年全部货运量的 41.5%。到 2000 年时，全国产煤将达 14 亿吨，届时由能源基地经铁路外运煤炭将达 4 亿吨。这对铁路运输业提出了严峻挑战，任务十分繁重、艰巨。我国目前铁路运输全面紧张的局面在今后相当长的时间内仍将继续。

KA298/04

二、改革与发展

党的十一届三中全会确定全党的工作以经济建设为中心,并制定了改革开放政策,全国出现一派生机勃勃的景象。国民经济持续发展,给交通运输行业提供了机遇,同时也带来了严峻的挑战。因此,交通运输业必须坚定不移地贯彻改革开放的方针政策,采取有一定力度的深化改革和扩大开放的举措。

(一)深化改革。我国交通运输面临着两个不适应:一个是运输能力严重短缺,不适应国民经济快速发展的需求,即在数量上的不适应;另一个是管理体制上不适应市场经济体制的运行要求,即在运行机制上的不适应。正如国务院负责人在1992年1月16日全国铁路领导干部会议上讲话指出的:“现在的问题是长期形成的,不是一朝一夕形成的。为什么没有有效地解决,有更深层的经营机制和管理体制问题。”我国交通运输业的确面临许多深层次问题,简单地靠放权让利已无济于事,必须进一步解放思想、更新观点,按照市场经济体制和运行机制的要求,深化交通运输企业改革,转换经营机制,建立交通运输企业现代企业制度。

1. 促进政企分开。目前,我国交通运输企业很多是政企合一的,政府直接经营管理企业。政企不分,企业难活,这是改革以来的重要经验,铁路运输更是如此。政企分开,一是政府职能和企业职能分开,二是政府职能转变

2. 重构交通运输微观经济基础。在政企分开的基础上,按照市场经济运行的通行原则理顺产权关系,对现行运输企业进行改组,以利于转换经营机制和建立现代企业制度。

3. 进行公司制、股份制试点。以公司制为主要形式的现代企业制度是我国国有企业改革的方向。西方国家工业化进程无不是从交通、能源等基础产业开始的,而这些产业的发展又大都借助了公司制、股份制这种现代企业制度。正如马克思所说:“假如必须等待积累去使某些单个资本增长到能够修建铁路的程度,那恐怕直到今天世界上还没铁路。但是集中通过股份公司,转瞬之间就把这件事完成了。”近十几年来,西方发达国家国铁商业化、民营化改造的成功,给我国提供了不少可资借鉴的经验。因此,我们应抓住机遇,积极进行公司制、股份制的试点,努力探索我国交通运输深化改革的新路。

(二)扩大对外开放。既要抓好交通自身的对外开放,又要为我国对外开放服务。因此,我们要采取积极主动的态度做好各项工作:一是积极充分地利用外资,引进新技术、新设备,大胆吸收和借鉴当今世界各国包括西方发达国家在交通运输方面的先进管理方式和经营方式,加速我国交通运输现代化。二是积极开展同周边国家、发展中国家以及其他国家的运输合作关系。三是积极做好同关贸总协定服务贸易项目有关的准备工作。四是积极贯彻落实中央关于开发浦东的决策,帮助搞好交通基础设施建设。五是配合我国外向型经济的发展,积极支持、促成有条件的港口建立保税区或保税仓库。六是积极开展国际劳务合作,扩大劳务输出。总之,交通行业本身是一个开放的行业,只要我们的胆子大一些,在扩大对外开放方面是大有作为的。

我国铁路运输生产和建设虽然取得了巨大成就,但是,铁路尚未摆脱制约国民经济发展“瓶颈”的被动格局。

中国铁路“欠债”太多。仅从数量上说,53600多公里营业线与960万平方公里国土、11.8亿人口太不相称。这当然有先天不足的历史原因,但不能不反省建国后宏观决策错误所造成的后天失调。铁路建设规模大、投资多、周期长、见效慢的自身成长规律,要求国家必须给予重点扶持,早作长期充裕的准备。而我国从1952年到1990年,社会基建总投资增长39.1倍,交通运输仅增长

了 28.1 倍,其中铁路增长 11.1 倍;50~80 年代,铁路投资占全国总投资的 10.48%,1990 年则下降到 6.6%。投资比例长期失调,使铁路发展不仅未能先行,且严重滞后。就其对经济的适应度而言,运输弹性系数固然会因经济结构的转换、技术与管理的进步而变化,但弹性系数过早过猛地下降,则违背了现阶段我国经济运行客观规律,势必形成今天先行官拖后腿的局面。

90 年代是我国现代化建设进程中非常关键的时期。铁路作为国民经济的大动脉,商品流通的运输主渠道,对加速国民经济发展和建立社会主义市场经济体制,具有至关重要的作用,负有重大的历史责任。

当前,铁路面临着运能紧张、资金短缺、建设提前、成本上升、稳定队伍等多方面的困难和考验,同时肩负着运输和建设、改革和发展的重担。社会主义市场经济的发展,向铁路提出了严峻挑战,也给铁路加快发展带来机遇。党的十四大把加快交通运输等基础设施的建设作为加快经济发展、增强后劲的重要条件,摆在了突出的战略地位。把铁路改革和发展推向一个新阶段。

加快铁路改革与发展,必须以社会主义市场经济理论为指导,在宏观经济改革的大潮中运作。铁路不可能游离于社会主义市场经济体系之外。市场以流通为前提,流通以运输为基础。大流通、大市场的形成,迫切需要铁路提供足够的运力支持,迫切需要形成与之相适应的运输市场;而铁路也迫切需要利用市场机制,解放运输生产力,加快建设发展。铁路的产品也是商品,同样应该进入市场,等价交换、公平竞争;运输能力也是一种社会资源,同样应该发挥市场机制的基础性作用,优化配置、提高效益。铁路若不积极走向市场,不仅发展长期滞后,简单再生产也难以继。大胆破除传统的计划经济体制,积极推动运输市场的发育完善,是社会主义市场经济发展的内在要求,是铁路改革的核心所在。改革的基本思路是:以发展社会主义市场经济为导向,以“三个有利于”为标准,转变观念,转变职能,转换机制,实现政企分开、宏观调控、多元经营、集团发展、强路富民,建立有中国特色的铁路新型管理体制和运行机制。

铁路是国家基础设施、社会公益性事业、多类型企业群体,具有不同于一般工业企业的多重属性,而且传统观念的束缚更为严重,计划体制的特征更为突出,经营管理的方式更为封闭。这种情况更加重了铁路企业走向市场的复杂性和艰巨性。我们要积极探索社会主义市场经济的抽象原则在铁路的具体实现形式,既不能因铁路的特殊性而否定改革的市场取向,又不能不顾铁路的特点,完全照搬其他企业的一般做法。铁路具有基础性和公益性,这并不简单地否定市场作用,关键是要正确处理社会效益与企业效益的关系。铁路的发展与国民经济发展具有“双向效应”。社会效益是企业效益能够存在的前提。重视社会效益,才能得到社会对企业的支持,有利于企业的经营与发展。企业效益是社会效益得以实现的依托。忽视企业效益,不仅影响企业的发展,也削弱了为社会服务的能力。

当前深化铁路改革的关键,在于解决运输企业走向市场的问题。运输企业按照市场经济规则处理与其他经济单位的相互关系,并不排斥运输生产上的集中统一指挥。在运输生产上实行集中统一指挥,是合理组织生产力的客观要求,它与企业成为市场主体所反映的社会经济关系属于两个不同的范畴。加强运输集中统一指挥,能够更好地发挥铁路基本功能,提高运输效率,适应市场需要,也有利于进一步增强运输企业的经营活力。

运输企业走向市场,最重要的是利用市场机制,发展运输生产力。要面向市场,掌握商务信息,研究营销策略,调整运输结构,提高服务水平;要改革运输计划体制,逐步减少指令性计划;改革运输计划提报审批办法,逐步增强对市场的应变能力;探索运用市场机制配置运力资源的途径

和办法,逐步加大市场调节的幅度和力度,满足市场紧迫的运输需求。

三、交通运输经济卷的主要内容

本卷由七篇组成。

(一)运输经济学

本篇主要论述了运输业的属性、特点、地位和作用;运输体系的组成、运输结构、网络、各种运输方式的分工与协作;运输成本与运价;运输质量的有关指标及保证体系;运输市场;运输网规划与经济勘察、经济选线、和运输建设项目的经济评价。

(二)交通运输财务会计

本篇主要论述了交通运输财务与管理;铁路会计;水运会计;公路会计;民航运输会计;财务报告与财务评价等。

(三)交通运输计划管理

本篇主要论述了交通运输计划管理的意义和作用、计划的内容;中长期计划的内容与编制、运量预测;铁路运输计划的内容与编制;公路运输计划管理;水运计划管理;民航计划管理;管道运输;运输计划执行情况的检查与分析。

(四)交通运输统计

本篇主要论述了运输统计的内容、任务;运输量与运输产品统计;运输设备统计;运输业劳动工资统计;运输业产品质量与工作效率统计;运输业经济效益与财务指标。

(五)交通运输劳动管理

本篇主要论述了运输业劳动管理的意义和任务;交通运输业职工的招收;劳动组织;劳动定额;劳动定员;工资分配;社会保险与职工福利;劳动保护;劳动生产率;劳动工资计划等。

(六)交通运输审计

本篇主要论述了交通运输审计的基本理论;交通运输财务收支审计;交通运输收入审计;交通运输财产物资审计;专用基金、借款和决算审计;财经法纪审计;经济效益审计;外国审计发展的新词目;计算机审计等。

(七)国外运输经济

本篇主要论述了国外运输与经济发展;国外运输经济政策;国外运输的发展与选择;国外运输的经营与管理等。

由于我们水平所限,成书仓促,书中难免有不妥之处,恳请读者批评指正。

《当代中国经济大辞库》

交通运输经济卷

编委会

一九九三年十二月