

国际交通发展

—— 现状和趋势



俞国栋 卢希龄

岗 森 合编

姚亚山 咸同庆

人民交通出版社

Guoji Jiaotong Fazhan Xianzhuang He Qushi

国际交通发展现状和趋势

俞国栋 卢希龄 岗 森
姚亚山 咸同庆 合编

人民交通出版社

(京)新登字 091 号

国际交通发展现状和趋势

俞国栋 卢希龄 岗 森 合编
姚亚山 咸同庆

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街 10 号)

各地新华书店经售

王史山印刷厂印刷

开本: 787×192 $\frac{1}{32}$ 印张: 13.75 字数: 303 千

1993 年 4 月 第 1 版

1993 年 4 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数: 0001-7000 册 定价: 12.00 元

ISBN7-114-01596-8

F·00182

内 容 提 要

本书全面探讨了当代国际交通发展的现状和主要趋势,以及一些经济发达国家和地区在采用先进的科学技术和经营管理方面所取得的经验,同时联系我国实际,在交通投资政策、运价改革、发展高速运输体系、成品油管道运输和国际集装箱运输等方面提出了相应的建议,并对加速我国电信、交通工业、国防交通现代化建设,以及交通运输管理体制改革等问题进行了专题探讨。

本书可供经贸、交通等有关部门的管理干部、专家学者和大专院校师生,以及基层单位的业务人员阅读和研究。

前 言

当前,全国都在认真贯彻落实党中央政治局会议和邓小平同志南巡重要谈话的精神,进一步解放思想,加快改革,扩大开放,集中力量搞好经济建设,促使我国经济隔几年上一个新台阶。这是顺应历史潮流,符合全国人民愿望的重大战略决策。

作为国民经济和社会重要基础产业和先行行业的交通运输和邮电通信,由于长时期以来发展滞后,虽经过巨大努力,取得了成绩,但就整体而言,交通产业发展同国民经济发展之间的比例关系失调的问题尚未得到妥善解决,整个交通产业仍然处于滞后状态,形势十分严峻。

最近,党中央、国务院把加快交通基础设施建设列入重要议事日程,这是完全正确的,非常必要的,而要真正予以落实,必须抓住 90 年代这个有利时机,进一步更新观念,解放思想,深化改革,扩大开放,从各个方面采取果断措施,加快交通建设步伐,大幅度提高综合运输能力和通信能力。

由于世界经济日益向国际化发展,交通产业在国际贸易和国际交往中的纽带作用显得更加重要。综观国外情况,不论发达国家还是发展中国家,无不把发展交通列为社会经济发展的前提条件,不断扩大对交通建设的资金投入,采用先进的技术装备和现代化的管理方法。因此,结合我国国情,学习和

借鉴国外发展交通的有益经验,为我所用,以利于加快我国国民经济的发展,这是在改革开放过程中的一项重要任务。编辑出版本书的目的也在于此。

为本书撰文的作者,大多是从事铁路、公路、水运、民航、管道、综合运输和邮政、电信,以及国防交通、交通工业等方面科技情报研究工作的专家、学者。他们本着“立足国情,放眼世界,联系实际,洋为中用”的原则,对不同国家发展交通产业所采取的政策和措施、运输网的建设和综合利用、高新技术装备和现代化管理的应用和实施、交通管理体制的改革,以及对不同国家在发展交通过程中所走过的道路和所取得的经验教训及今后的发展趋势等等,分别作了论述。同时,结合我国情况,从实际出发,提出了相应的对策建议。由于思路比较开阔,资料比较翔实,论述比较客观,因而具有一定的高度和深度,希望能对本书读者有所帮助。

在附录中我们还收入了1992年6月中国交通运输协会科技情报委员会第三届国际交通发展问题研讨会会议纪要,供研究参考。

本书由俞国栋、卢希龄、岗森、姚亚山、戚同庆五人主编,姚亚山、戚同庆兼任交稿前责任编辑。由于水平所限,错误和不当之处在所难免,敬祈读者批评指正。

编 者

1992年8月

目 录

- 增加资金投入 加快交通建设速度…………… 王余卿(1)
- 未来三十年我国交通运输发展问题初探 …… 石友服(17)
- 日本运输省管理体制的变革与启示 …… 张甲雄(31)
- 日本推进多式联运发展的政策和措施 …… 宋玉春(44)
- 国外运输通道与我国交通的发展 …… 成圣复(66)
- 我国国际集装箱运输现状及设备系统分析 ……
…………… 冯房柱 黄 海(72)
- 汽车工业述评 …… 石 律(89)
- 关于世界航运中造船业的发展趋势及对策 ……
…………… 栾学志 李国强 程天柱(100)
- 海湾战争中交通运输的一些特点…… 方吉祥 张武英(111)
-
- 国外铁路的高速化趋势与我国的发展时机…… 闵耀兴(118)
- 关于在我国发展高速铁路的思考…………… 刘砚珠(129)
- 对我国高速铁路行车和调度控制系统的一些思考 ……
…………… 闵耀兴(143)
- 原苏联交通运输结构与铁路的发展…………… 刘重庆(152)
- 苏联解体后的铁路运输…………… 刘重庆(165)
- 美国政府对铁路的扶植政策及其对铁路发展的影响 ……
…………… 黄俊武(175)

对发展高速公路问题的探讨·····	唐 杰(185)
高速公路政策研究·····	束明鑫(202)
几个发达国家公路建设资金的来源·····	咸同庆(216)
世界航运发展和我国海运发展对策·····	····· 费维军 聂嘉玉(227)
国外经验与我国内河运输网布局·····	岳丽亭(238)
借鉴国外经验 发展我国港口·····	唐 杰(250)
世界港口的发展及其对我国港口发展的启示·····	····· 李浩涛(268)
借鉴国外经验 加快港口建设·····	刘金兰 郑金条(280)
汽车运输和汽车生产的地位和作用·····	沈希瑾(289)
确立科学的空运发展速度观·····	刘功仕(294)
美国航空客运发展的现状、经验和问题·····	张 晶(310)
略论英国民航业近年来发展的一些情况·····	冯浩琪(329)
日本航空运输发展初探·····	刘 平(346)
当前国外管道运输的发展特点·····	孙守业 刘淑荣(362)
世界电信水平与我国的差距·····	谭淑贞(382)
我国通信大发展的主要战略问题·····	张同济(397)
附录:中国交通运输协会科技情报委员会第三届国际交通发展问题研讨会会议纪要(1992年6月)·····	(417)

增加资金投入 加快交通建设速度

王余卿

一、改革开放以来交通运输发展概况

1979年是我国提出实行改革开放政策的第一年,全国交通运输线营业里程共为120.25万公里,到1990年,已增至171.36万公里。在10年多的过程中,全国交通运输线营业里程净增51.11万公里。其中铁路营业里程净增3600多公里;公路里程净增15万多公里;民航通航里程则剧增34万多公里;输油管线增长6800公里。近几年,除民用航空通航里程有了较大幅度的增长外,其它运输方式的发展速度都比较缓

全国运输线长度变化简明表(单位:万公里) 表1

年	铁路营业		公路 里程	内河通 航里程	民用航空通航		输油(气) 管道
	里程	电气化 里程			里程	国际航 线里程	
1979年	4.98	0.10	87.58	10.78	16.00	5.13	0.91
1990年	5.34	0.69	102.83	10.92	50.68	16.64	1.59
净增数	0.36	0.59	15.25	0.14	34.68	11.51	0.68

注:表中数字均取自《1991年中国交通年鉴》

慢。全国运输线长度变化见表 1。

二、交通运输的滞后局面亟待改变

在我国 960 万平方公里的土地上,资源分布、产业配置、人口疏密、国土开发、经济发展均处于极不平衡的状态:地下矿藏大多位于地广人稀的内陆、西北地区及边陲地带;而工业企业和众多的人口则密集在东部地区和东南沿海一带。这就要求我国必须尽快地建成适合我国经济发展特点和人民生活需要的、并能充分发挥各种运输方式技术经济特征的综合交通运输体系。

经过 10 多年的改革开放,我国交通运输业的面貌在某些方面虽已发生了较明显的变化:各种运输方式的营业里程都有不同程度的增长,技术装备的现代化水平亦有不同程度的提高。但是,我国“交通运输仍是国民经济中的薄弱环节,交通堵塞,客运爆满,货运告急”等反映运输能力不足的呼声并未减弱,然而它的滞后状态并没有根本改变。究其原因,主要是由于建国以来,交通运输长期实行低投资政策,建设投资主要依赖国家拨款,致使交通运输部门长期处于缺乏实力、经济拮据的境地,不能根据运输发展的需要从事建设和技术改造。即使千方百计地扩大运输能力,但客货运输量的增长速度仍一直高于运输能力的增长速度。目前,交通运输部门已初步改变单纯依靠国家预算拨款的状况,资金来源增多。但若要从根本上改变长期落后的面貌,则必须加强交通运输建设,完善交通运输体制。

三、资金不足是发展交通业的最大障碍

资金长期投入不足,是目前我国加快交通发展的最大障碍。资金投入不足又与投资体制和资金来源渠道有关。据世界银行统计,经济发达国家对交通运输的投资,一般占国家总投资的10~14%;发展中国家对交通运输的投资约占总投资的20~28%。新中国建立已经42年,除国民经济恢复时期外,多年来国家对这方面投资的比重,从未超过18%。从50年代初至今30余年,交通运输的投资比重呈逐年下降的趋势。第一个五年计划和第二个五年计划期间,交通运输建设投资占基建总投资的比重分别为15.3%和13.5%;60年代三年调整期间投资比重下降到12.7%,其绝对值只为“二五”期间的三分之一左右;第三个五年计划和第四个五年计划的投资比重有较大回升,分别占15.4%和18%;第五个五年计划和第六个五年计划期间,投资比重又下降为12.9%和13.3%。长期的资金不足,导致交通运输部门困难重重,很难根据客货运量的增长速度来完善本部门的运输工作和对设备进行及时的更新改造,致使全国交通运输紧张和滞后的局面旷日持久地延续下来。

国家对交通运输业投资比重的持续偏低,还表现在交通运输部门固定资产发展迟缓上。1952~1983年间国营企业固定资产平均增长率为11.1%,能源部门为11.7%,工业部门为12.4%,而交通运输(包括邮电部门)的固定资产平均增长率只有7.2%,和几个相关部门相比是最低的。

战后一些国家也发生过运力不足、运输紧张现象。但经过

增加投资、改善管理,很快便扭转了局面。如日本战后经济崩溃,百业凋零,但它作为一个战败国家,能在较短时期内从“废墟”上重新崛起、并成为世界经济、科技大国,这与其在经济恢复时期对交通运输的重视是分不开的。1953年日本的经济已发展已超过战前水平,1957年出现运力告急和运输全面紧张的情况:铁路干线能力饱和,货物积压;港口码头泊位不足,严重压货压船;国道、地方公路的行车量超过设计能力,道路堵塞、事故增多。日本政府对此迅速作出反应,在60年代中长期经济发展计划中,把加快发展现代交通运输列为头等重要任务,大幅度增加交通运输建设投资,以满足国民经济发展和人民生活水准提高的需要。1953~1958年间,日本政府用于公路、港湾的投资占同期公共投资的19.2%,1959~1963年提高到29.5%;1964~1968年更提高到47%,从而促使交通运输业迅速改变面貌,为日本经济的高速发展提供了有效保证。

战后,韩国于50年代也出现交通运输严重制约国民经济发展的局面。韩国政府于60年代初果断地将公共总投资的60%投于交通运输建设,使交通面貌迅速改变,从而为韩国的经济起飞铺平了道路。

美国为适应经济发展和政治上的需要,在交通建设上真正做到了交通先行。在铁路建设初期,政府在投资、土地、运价、税收等多方面给与扶持。仅土地一项,各铁路公司即受益300多亿美元。尽管美国的铁路营业里程最高曾发展到40多万公里,运输能力超过运输量,并先后拆除铁路10余万公里,但美国的铁路毕竟为它发展成为头号经济大国做出了贡献。对于公路建设,美国的重视程度毫不逊于铁路建设。在1921~1945年间,美国国内生产总值仅增长94%,年均递增率仅

为 2.8%；同期公路建设投资却增长 188%，年均递增率达 4.5%，公路建设速度大大超过国民经济的发展速度。20 世纪 50 年代，美国联邦政府和各州政府对遍布全国的公路网倍加重视，仅对六万多公里的州际高速公路的投资即达 1 000 亿美元。美国对水资源的综合利用已有多年历史。自 19 世纪起，联邦政府便承担航道网建设的全部投资，所拨款项全部由陆军工程兵掌握使用。从上世纪至今，100 余年美国用于航道建设资金达百亿美元。近年这方面的投资，每年都在 2.5 亿美元以上。经过连续不断的长期投资，目前美国内河已拥有水深超过 2.7 米的航道 2.5 万公里，水深超过 12 米的航到达 4.6 万公里。美国的民航事业发展更为迅速，拥有一流的现代化设备，也是与政府的大力扶持分不开的。一般，各州、市政府拨款修建机场，联邦政府则资助建设大型机场，包括建设空中管制机构的拨款等。总之，美国今日拥有如此庞大而现代化的交通运输体系，是多年来坚持持续投资、长期建设、精心管理的结果。

根据各国交通建设经验，具有普遍意义的共性问题：本国社会的发展，经济的腾飞必须有完备的交通运输作为基础，而交通运输的进一步发展，又依赖于经济的支持和促进。两者相互依赖，彼此促进，共同发展。

四、总结经验，重视效益

我国在“三·五”期间国家决定把交通运输部门投资比重提高到 15.4%，比“二·五”期间增长将近两个百分点。第四个五年计划期间，这一指标再次提高到 18%。但是，遗憾的是

60年代以后,由于“战备”观念在交通运输建设中成为决策的前提条件,致使建设资金没能取得更好的经济效益。

1. 铁路建设

60年代我国交通运输的发展,明显地偏重于铁路建设,特别是地广人稀的“三线”铁路建设。在第三、第四两个五年计划期间,总共460亿元的投资绝大部分用于内地的“三线”铁路建设。当时新线与旧线投资比例为6:1。

众所周知,“三线”地区地广人稀,地形复杂,人口少,运量小,在这里修建铁路投资大,周期长,资金回收慢。在建设资金不足的情况下,把投资过多地用于“三线”铁路建设,短期内很难取得经济效益。自1966年以来先后投入运营的30多条铁路新线,其长度总和已占全国铁路运营里程五分之一以上,其固定资产总值也占全国铁路的三分之一多,但30多条新线铁路承担的客货周转量只有全国铁路总周转量的十分之一,从而造成连年亏损的局面。据统计,60年代以后建成的19条干线铁路,每年共亏损7亿多元。在京广铁路以东地区,集中了全国75%的大中型企业,创造的工业产值占全国的65%;这里集居的人口占全国的76%,承担的运量占全路的80%。据统计,华东地区平均每万人仅拥有铁路0.25公里,相当于全国平均值的二分之一。但当时并未认识到应在华东地区建设足够的铁路新线,也没有对旧线进行必要的技术改造。直到实行改革开放政策之后,这种状态才开始改变。

2. 公路建设

公路是发展工农业必不可少的运输设施。但在60年代我国却将公路的建设下放给各地方政府,除对少数国防、边防公路建设拨款外,对经济干线公路的发展建设,国家几乎不再过

问。而各地方政府对本地区的公路建设,完全取决于财政情况。总的说,各地方政府对公路的建设虽然比较重视,但普遍财源不足,加上能源紧张,汽车工业落后以及某些运输政策不尽合理,导致全国公路建设和公路运输发展缓慢。直到 80 年代中期,国家对公路建设作出三项决策:一是提高养路费征收标准;二是开征车辆购置附加费;三是允许集资和贷款修建的公路和桥梁征收通行费。这三项决定在一定程度上给公路建设增添了活力,改变了过去公路建设资金无来源的状态。但是,就公路建设而言,这样的资金来源毕竟有限。在每年征收的养路费中,除用于经常性的公路养护和大修费用外,能用在公路建设的只占 20% 左右,即每年约 20 亿元左右。若给各个省、市平均分摊,所得就寥寥无几了。长期的资金不足,导致我国公路数量少、技术条件差、运输车辆和配套设施不足,整个公路运输能力低、成本高,由于路况差,给车辆及能源也造成浪费。这些均与当前经济发展不相适应,改变公路运输的现状实属当务之急。

3. 水运建设

自实行开放政策以来,我国的水运事业一直呈发展趋势。目前已有 1 500 艘货船,总载重量达 1 900 万吨。我国的商船航行在全球 150 多个国家 600 多个港口之间。原来全国只有一个远洋运输总公司和几家航运公司。今天已拥有 130 家国际航运公司,它们已与 65 个国家港口开辟定期航线。我国水运的发展也经历了坎坷不平的道路。据统计,“三五”和“四五”期间,用于港口、码头建设的资金仅占水运投资的 18% 左右,而用于船舶方面的费用则占 48%。这种偏重运输工具的发展和相对忽视基础设施的发展必然导致水运发展的不平

衡,因而也不能构成强大的运力,其后果是沿海港口吞吐能力不足,造成压货、压船、压车现象,直接影响我国对外贸易的发展。近年,这种现象已趋于好转,港口的吞吐能力不断发展,现有60个大、中港口,其中已有26个港口的吞吐能力达到100万吨以上,预计在第八个五年计划期间港口建设将进一步加强。

五、多渠道集资给交通建设注入活力

过去,我国长期奉行计划经济,全力投入国家工业化建设,重点发展重工业和军事工业。建设资金主要用于全民所有制的基本建设,资金来源主要靠国家财政预算拨款。国家按预算拨款,计划性强,对投资规模、方向、结构既实行高度集中的统一管理,又能坚持建设项目的审批制度。但其缺陷和不足之处是:国家拨款,投资的决策和实施完全靠行政命令,在执行过程中因项目众多和内容复杂,难免造成决策失误和投资不当;其次,投资由国家拨款,必然引起各地区、各部门纷纷向国家伸手要钱要物,争投资、争项目。更不容忽视的是国家拨款,因投资缺少应有的经济责任制,不论投资效果如何,无人承担责任,特别是无人承担法律责任。所以,有些项目的经济效益很差。

自改革开放以来,“多渠道、多层次筹集资金”作为一项有见地的合理化建议已由专家、学者向有关部门呼吁多年,并得到社会各界的广泛支持。因此,建设资金由国家预算拨款为
、银行、集体、个人、外资等多层次、多形式
要建设资金的部门、企业能通过各个不

同渠道和方式筹集所需建设资金。这样既减轻了国家财政部门的压力,又满足了各部门资金的需求。

目前,随着财政体制与拨款制度改革的日趋深入,多渠道、多层次集资活动已经在经济领域全面开展。在单纯依靠国家财政拨款时,决策部门在投资计划安排中,更多追求的往往是产值,更加重视的是发展速度。交通运输部门的社会效益虽好,在建设投资方面却得不到充分保证。如今,多年的传统局面开始改变,资金来源渠道增多,国家拨款比重减少,各种运输方式的建设项目不断增多,这主要是集资渠道增多的结果。

1. 铁路建设方兴未艾

铁路部门仅 1990 年一年就投入资金 60 亿元,比前一年增多 6.7 亿元,这是集资渠道增多、资金比较充裕的表现。为了把更多的煤炭由产地运往转口海港,先后建设的大秦铁路复线和兖石铁路,以及衡广铁路复线和郑州至宝鸡电气化铁路改造工程,都是利用外资——日本海外协力基金(DECFF)贷款进行的。修建新乡至菏泽铁路和川黔线、鹰厦线、北同蒲线、京广线郑州至武昌段电气化工程所用资金,则是利用部分世界银行贷款。

中央与地方合资共建的铁路项目与日俱增,如南宁至防城铁路、三水至腰古线、西安至延安的坡底秦家川段、乌鲁木齐至乌苏线、益都至羊口等十一条铁路线均属于这类合资修建的项目。

地方自行筹集资金修建铁路的热潮业已兴起。仅华东地区就自行集资 4.5 亿元兴建连接新沂、淮阴、盐城、南通的苏北铁路,合肥至九江铁路、南京至扬州铁路均已获准立项。温州至金华、南京至温州、漳州至泉州、宜兴至无锡等线均在积