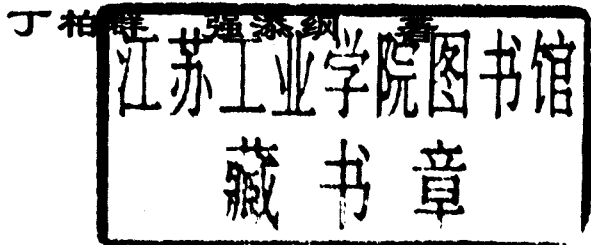


中国入世与 黑龙江省 道路运输业发展

丁柏群 强添纲 著

黑龙江科学技术出版社

中国人世与黑龙江省 道路运输业发展



黑龙江科学技术出版社
中国·哈尔滨

图书在版编目(CIP)数据

中国入世与黑龙江省道路运输业发展/丁柏群,强添
纳著. —哈尔滨:黑龙江科学技术出版社,2005.6

ISBN 7-5388-4929-7

I. 中... II. ①丁...②强... III. 公路运输—运输经
济—经济发展—研究—黑龙江省 IV. F542.835

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2005)第 067895 号

责任编辑 李欣育

封面设计 洪 冰

中国入世与黑龙江省道路运输业发展

ZHONGGUO RUSHIYU HEILONGJIANG

SHENGDAOLU YUNSHUYE FAZHAN

丁柏群 强添纳 著

出 版 黑龙江科学技术出版社

(150001 哈尔滨市南岗区建设街 41 号)

电话 (0451)53642106 电传 53642143(发行部)

印 刷 哈尔滨市工大节能印刷厂

发 行 黑龙江科学技术出版社

开 本 850×1168 1/32

印 张 7.125

字 数 175 000

版 次 2005 年 6 月第 1 版·2005 年 6 月第 1 次印刷

印 数 1-1 000

书 号 ISBN 7-5388-4929-7/E·586

定 价 18.00 元

作者简介

丁柏群,男,1963年出生于黑龙江省齐齐哈尔市。1988年毕业于燕山大学,获工学硕士学位;同年分配到黑龙江省交通科学研究所工作,曾任高级工程师、研究室主任、所副总工程师。现任东北林业大学教授、中国公路学会会员。从事交通运输工程及筑养路机械领域的研究和教学工作。

强添纲,男,1968年出生于内蒙古自治区呼伦贝尔盟。1990年毕业于东北林业大学,先后获得理学学士、工学硕士学位。现任东北林业大学副教授、交通运输工程学院党总支书记。

前 言

中国已于 2001 年 12 月 11 日正式成为世界贸易组织的成员国。这是经过漫长的 19 年,克服了诸多困难,付出了艰苦努力取得的成果。履行多哈组织程序仅仅是中国人世的一个标志,中国进一步融入世界经济一体化洪流并在其中发挥重要作用将是一个过程;要使人世成为推动我国经济发展的巨大动力,我们仍有许多工作要做,仍需付出更艰苦的努力,例如本书就可以看作是这些工作和努力中的一个。

世界贸易组织是以市场经济原则和规则体系为基础、规范缔约方国际贸易行为的经济组织,而且世贸组织成员已经涵盖了世界上广泛的国家和地区,尤其是最主要的经济大国,它已经成为占主导地位的名副其实的世界经济组织,非世贸组织成员在世界经济舞台上的发言权是很有限的。然而,由于长期实行计划经济体制导致的对市场经济观念和运作方式的隔膜,到目前为止我们对世贸组织规则、中国的市场开放承诺、工作组报告等都还存在一些不确切、不清楚的认识,乃至还有误区。

道路运输是关系国计民生、具有战略意义的基础产业,是国民经济的命脉。运输业是特殊的、关联度极高的产业,不仅实现商品和人员的跨地域流动,而且承担着协调产业布局、带动经济落后地区发展、带动上、下游产业发展的任务。运输业按照《服务贸易总协定》附件 1 和国际惯例划分在服务行业,因此是我国加入关税与贸易总协定以及后来的世界贸易组织乌拉圭回合谈判的重要谈判内容之一,我国也就此作出了相应的承诺。加入世贸组织,意味着我国必须遵守服务贸易总协定中的相关规则,并且履行有关开放

承诺,运输业面临着考验和挑战。黑龙江省虽然是一个内陆省份,但地处内流终端、外贸前沿,在改革开放中地位重要。中国人世后,道路运输业发展的内在因素和外部环境都要(而且已经)逐渐发生变化,国际运输大市场的形成必将对黑龙江省道路运输业产生深刻影响,这种影响尤其不可能随人世手续的完成而完成。随着国家振兴东北老工业基地战略举措的实施,黑龙江省道路运输业面临着发展生产、体制改革、完善市场环境、带动国民经济发展、适应世贸组织和国际市场规则等多重任务。因此,全面分析黑龙江省道路运输业目前的状况和存在的问题,正确估计黑龙江道路运输市场特点和发展潜力,借鉴国内外先进的管理方法和经验,对世贸组织框架下道路运输管理提出有针对性的措施、建议和应对策略,减轻与国际运输市场接轨的冲击,变被动应付为积极行动,趋利避害,繁荣黑龙江省道路运输行业,都是十分有益、必需而且迫切的。

全书共分六章。第一章简要介绍了世界贸易组织的由来、宗旨和作用,归纳了世贸组织的基本原则、例外和争端解决机制;阐述了《服务贸易总协定》涉及的基本概念、一般义务和特定义务、承诺和例外,着重指出了最惠国待遇、国民待遇、市场准入和例外等在服务贸易领域与货物贸易领域的差异;对中国道路运输业的人世承诺包括公路运输服务、运输辅助服务、货运代理服务、运输工具维修与租赁服务,以及《中国入世议定书》中的相关内容作了详细陈述,澄清了一些关于国民待遇、开放时限等的模糊认识,特别归纳了中国政府入世以后落实部门承诺、开放道路运输领域的有关规定。

第二章研究了国内外道路运输业的发展状况、发展特点,外商进入中国道路运输业的概况,重点阐述了美国、英国、德国、俄罗斯、日本等国家道路运输业的市场政策和管理模式的变迁。

第三章调查了黑龙江省综合交通运输和道路运输的发展状

况,在市场、企业和行业管理层面对行业结构、需求特点、经营方式、管理体制等方面的进行了详细分析,指出了黑龙江省客运、货运、维修、运输服务、口岸运输、企业和行业管理目前存在的突出问题。

第四章阐述了入世对黑龙江省道路运输业产生的有利和不利影响,探讨了外商可能登陆的重点市场领域和方式。

第五章提出了黑龙江省道路运输业在入世以后可采取的应对策略,着重论述了在世贸组织规则与行业发展内在要求相结合的框架下,推进市场化进程、深化管理体制、结构调整、法制建设、发展对俄口岸运输等具体措施和方式。

第六章总结了中国人世和道路运输领域开放承诺的深远意义,指出黑龙江省道路运输业应积极适应形势变化,彻底解放思想,抓住发展机遇、化解不利影响,在入世以后的国际化竞争中把握住生存和发展的主动权。

本书的观点和数据可供黑龙江省道路运输管理部门、道路运输企业以及有兴趣的读者作为参考。

因作者水平和资料、时间所限,书中可能存在一些疏漏和不足乃至错误的地方,恳请专家和读者批评指正。

丁柏群

2004年10月

目 录

第一章 WTO 与中国道路运输业入世承诺	(1)
第一节 世界贸易组织	(1)
一、世贸组织产生及其作用	(1)
二、世贸组织基本原则	(4)
三、争端解决机制	(10)
第二节 服务贸易总协定	(12)
一、国际服务贸易	(12)
二、服务贸易总协定的主要内容、义务、承诺和例外	(15)
三、国际服务贸易壁垒	(23)
第三节 中国道路运输业入世承诺	(24)
一、中国人世议定书的相关内容	(25)
二、工作组报告的相关内容	(27)
三、中国关于服务贸易的承诺	(29)
四、中国关于道路运输服务的承诺	(31)
第四节 中国人世开放道路运输领域的新规定	(34)
一、外商投资道路运输业管理规定	(34)
二、指导外商投资方向规定	(36)
三、进一步对外开放道路运输投资领域的通知	(37)
四、内地与香港、澳门关于开放道路运输服务 和物流服务的安排	(38)

五、2004 年重新修订的“两个目录”	(39)
第二章 道路运输业发展及其管理	(41)
第一节 国外道路运输业	(41)
一、国际道路货物运输公约和协定	(41)
二、国外道路运输概况	(42)
三、国外道路运输市场发展特点	(45)
四、国外道路运输政策的演变	(46)
五、国外道路运输管理模式	(48)
第二节 中国道路运输业	(55)
一、中国大陆道路运输业发展	(55)
二、道路运输管理体制	(56)
三、外商进入中国道路运输业概况	(57)
第三章 黑龙江省道路运输现状和问题	(60)
第一节 社会经济	(60)
第二节 综合运输	(61)
第三节 道路运输	(75)
一、概况	(75)
二、旅客运输	(77)
三、货物运输	(85)
四、车辆维修	(92)
五、运输服务	(96)
六、口岸运输	(99)
七、运输管理	(101)

第四章 中国加入 WTO 对黑龙江省道路运输业的影响 … (109)

第一节 外商可能进入道路运输业的重点市场领域和方式

…………… (110)

一、重点市场领域 …………… (110)

二、进入方式 …………… (111)

第二节 入世为黑龙江省道路运输业带来的机遇 …………… (111)

一、推动管理体制和观念的转变 …………… (111)

二、促进法制建设 …………… (112)

三、促进结构调整 …………… (113)

四、推动运输市场规范化 …………… (114)

五、促进企业改革 …………… (114)

六、推动行业技术进步 …………… (115)

七、为企业进入国际市场提供契机 …………… (115)

第三节 入世后黑龙江省道路运输业面临的冲击 …………… (115)

一、管理理念和管理方式面临冲击 …………… (116)

二、竞争压力增大 …………… (117)

三、人才面临流失 …………… (118)

四、新的经济生长点可能被抢占 …………… (118)

第四节 若干认识误区 …………… (119)

第五章 黑龙江省道路运输业应对入世的策略 …………… (122)

第一节 推进道路运输市场化进程 …………… (123)

一、进一步发挥道路运输市场的基础作用 …………… (123)

二、建立统一的经济性地方运输市场 …………… (125)

三、营造适度的买方市场 …………… (127)

四、完善道路运输市场主体结构	(130)
五、提高道路运输市场的规范化程度	(130)
六、积极发展道路运输市场现代化中介组织	(132)
第二节 深化道路运输管理体制改革的	(133)
一、转变行业管理观念	(133)
二、放松道路运输业管制	(134)
三、适度宏观调控	(135)
四、改善行业管理方式	(136)
五、改革和理顺运价管理	(141)
六、促进综合运输管理体制的形成	(145)
第三节 调整道路运输业结构	(148)
一、调整企业规模结构	(148)
二、优化经营结构	(150)
三、调整运力结构	(157)
四、调整企业所有制结构	(160)
五、调整基础设施布局结构	(163)
第四节 加速建立现代企业制度	(164)
一、营造现代企业制度良好的运行发展外部环境	(165)
二、实行规范的企业治理结构及其运行机制	(167)
三、探索适合省情的现代企业制度形式	(170)
第五节 强化道路运输法制建设	(172)
第六节 推动行业技术改造和科技进步	(174)
第七节 加大招商引资力度	(178)
一、营造良好的投资环境	(179)
二、采取多种投融资方式,扩大资金来源	(180)

第八节 积极发展对俄口岸运输	(183)
一、协调好口岸运输过程中的各种关系	(184)
二、积极发展出入境汽车运输代理和服务	(185)
三、做大、做强涉外运输企业	(186)
第六章 结束语	(188)
主要参考文献	(190)
附录一 WTO 服务部门分类与联合国《中心产品分类》(CPC) 对照表	(195)
附录二 中国入世后实行价格管制的产品和服务(部分)	(204)
附录三 《外商投资产业指导目录(2004 年修订)》中关于 交通运输等领域的政策规定	(206)
附录四 《中西部地区外商投资优势产业目录》2004 年版 与 2000 年版内容(节选)对照表	(209)
附录五 内地与香港、澳门关于建立更紧密经贸关系 的安排(节选, 交通运输部分)	(214)

第一章 WTO 与中国道路运输业人世承诺

第一节 世界贸易组织

一、世贸组织产生及其作用

世界贸易组织(World Trade Organization,简称 WTO)是致力于监督世界贸易和推动世界贸易自由化的国际组织,它与国际货币基金组织(IMF)和世界银行(WB)一起构成当代世界经济体系的三个重要支柱。WTO 是世界上最大的多边贸易组织,截至 2002 年 1 月,已经拥有 144 个成员。其前身为关税及贸易总协定(General Agreement on Tariffs and Trade,简称 GATT),总部设在日内瓦。

(一) 关贸总协定与 WTO

20 世纪两次世界大战,使正常的国际经济活动和国际贸易体系受到毁灭性破坏。二战结束以后,世界各国普遍面临空前的经济衰退,为缓解国际收支困难,各国纷纷奉行高度的贸易保护政策,实行高关税、外汇管制和资本流出的限制政策,导致正常的国际经济活动难以开展,经济恢复和发展受到严重妨碍。为创建并维持一个相对自由的经济体系,重建战后国际经济秩序,在美、英等国策划下,联合国召开了一系列国际会议。1944 年在美国召开的联合国货币与金融会议上,筹备建立一个处理国际贸易与关税的专门组织——国际贸易组织(International Trade Organization,简称

为 ITO),以扭转日益盛行的贸易保护主义,促进国际贸易的自由化和高速增长;但由于 ITO 宪章中有些规定与美国国内立法有矛盾,美国国会未予批准,ITO 筹建以失败告终。

在 ITO 筹备期间,许多国家签定了一些双边的关税减让协议。为了保护已取得的成果,这些国家决定将双边关税减让协议与 ITO 宪章中商业政策的内容合并,称为关税与贸易总协定。1947 年 10 月,包括中国在内的 23 个缔约方签定了《关税与贸易总协定》(GATT1947),并宣布在 1948 年 1 月 1 日开始实施。

尽管 GATT 是作为一个临时性协议实施的,但实际上相当于一个准国际组织。从 1948 ~ 1995 年的 48 年里,GATT 发起和主持了 8 轮多边贸易谈判,形成了一系列管理政府贸易行为的多边国际贸易规则,使缔约方之间关税和非关税贸易壁垒的水平大幅度下降,为全球稳定的贸易自由化进程提供了一个有效的框架,推动了全球贸易的自由化进程,促进了国际贸易和世界经济的发展,并缓和了缔约方之间的贸易矛盾。

与前 7 轮谈判相比,历时 8 年的第 8 轮谈判即“乌拉圭回合”谈判时间最长、参加方最多、议题最广泛,谈判重心已经全面转向非关税壁垒、三个新议题和总协定的体制和作用上来。三个新议题是服务贸易,与贸易有关的知识产权问题和与贸易有关的投资问题。

当 1986 年乌拉圭回合多边贸易谈判开始时,其中的 15 个议题并未包括建立世界贸易组织问题,只是设立了一个关于修改和完善关税与贸易总协定体制职能的谈判组,但是在新议题中已涉及到货物贸易以外的问题,如服务贸易、知识产权等这些非货物贸易,很难在关贸总协定的旧框架内谈判,有必要创立一个正式的国际贸易组织来分别谈判解决。因此,在 1990 年初,欧共体主席首先提出建立一个“多边贸易组织”(Multilateral Trade Organization,简称为 MTO)的倡议,得到美国、加拿大等主要西方大国的支持。经

过一年的紧张谈判,1991年12月形成了一份“关于建立多边贸易组织协定草案”,以当时关贸总干事邓克尔的名义形成“邓克尔最后案文”。1993年,美国、欧共体、日本、加拿大就关税和市场准入的谈判取得了实质性进展,根据美国提议,决定将“多边贸易组织”易名为“世界贸易组织”。1994年4月在摩洛哥马拉喀什举行的关贸总协定部长级会议正式决定成立世界贸易组织,1995年1月1日“WTO协定”生效,世贸组织正式成立;关贸总协定不再作为一个独立组织而存在,被并入世贸组织。

(二) WTO的宗旨和作用

世贸组织与关贸总协定有着内在的历史继承性,WTO继承了GATT的合理内核,包括其宗旨、职能、基本原则及规则等,《关税与贸易总协定》仍然是WTO的重要组成部分。但WTO并非是GATT的简单扩大和延伸,WTO是具有法人地位的国际组织,与其前身关贸总协定相比,WTO在调解成员间争端方面具有更高的权威性和有效性;管辖范围也由货物贸易扩展到服务贸易和与贸易有关的知识产权;争端解决机制的效率也更高。

以GATT为代表的世贸组织以前的体系有时被称为“富人俱乐部”,因为人们认为它主要是为发达国家利益服务的,只有很少的发展中国家对关贸总协定的工作有兴趣并在日内瓦设常驻代表团。然而在乌拉圭回合启动后,形势发生了巨大变化,到GATT并入世界贸易组织时,参加谈判和讨论的发展中国家数量大大增加,许多经济转轨国家也在申请成员资格。导致这种变化的原因主要有三。第一,国际贸易和外国直接投资迅速发展,世界经济一体化速度加快,交通运输和通信的便利使企业经营日益国际化。第二,各国经济对国际贸易的进一步依赖,促进了大多数国家经济和贸易政策的变化,政府曾经严格控制生产和国际贸易的一些国家,逐渐采取了以市场为导向的政策。第三,鼓励外国直接投资的自由

开放的贸易政策和措施,促使跨国公司在费用低廉的国家采购甚至生产零部件和中间产品。由于对国际贸易的日益依赖,政府和企业都意识到多边贸易体系在保护贸易利益过程中的重大作用,以规则为基础的 WTO 体系使贸易过程更可靠,提供可预见、有保障的外国市场进入权利,企业能够有计划地发展进出口生产和服务,而不致因为提高关税、实施禁令或进口限制之类的政府措施突然终止。

另一方面, WTO 的宗旨在于提高生活水平,保证充分就业,大幅度地稳定和增加实际收入和有效需求,扩大货物和服务的生产与贸易,按照可持续发展的目的,优化运用世界资源,保护环境,并以不同经济发展水平下各自需要的方式,加强采取各种相应的措施,积极努力,确保发展中国家尤其是最不发达国家,在国际贸易增长中占有与其经济发展需要相适应的份额。这与 GATT 相比有明显的进步, WTO 对发展中国家给予了更多的关注。

WTO 的目标是建立一个完整的、更具活力和永久性的多边贸易体制,巩固原来的关贸总协定为贸易自由化所作的努力,巩固乌拉圭回合多边贸易谈判的所有成果,促使各成员通过互惠互利安排,切实降低关税和其他贸易壁垒,在国际贸易中消除歧视性待遇。

二、世贸组织基本原则

世贸组织的基本原则是在继承关贸总协定基本原则的基础上,进行必要的补充和修改形成的。它们源自 1994 年的 GATT、服务贸易总协定和历次多边贸易谈判所达成的一系列协议。世贸组织的基本原则主要有 6 类:非歧视原则、自由贸易原则、透明度原则、公平贸易原则、例外和保障措施原则、发展中国家优惠待遇原则等。其中,前四类原则反映了其规则的普适性,而允许例外和保障措施原则、发展中国家优惠待遇原则则反映了其规则的灵活性。

(一) 非歧视原则

非歧视原则(Principle of nondiscrimination)又叫无差别待遇原则,是 WTO 最重要的原则之一。非歧视原则包括最惠国待遇原则和国民待遇原则。

1. 最惠国待遇原则

最惠国待遇(Most-favored-nation treatment)是指“给惠国给予受惠国或者与该受惠国有确定关系的人或物的优惠,不低于该给惠国给予第三国或者与该第三国有同样关系的人或物的待遇。”最惠国待遇可分无条件最惠国待遇和有条件最惠国待遇。无条件指一国现在或将来给予第三国的一切优惠,应无条件地、无补偿地、自动地适用于其他国家;有条件指一国现在或将来给予第三国的优惠,另一国家必须提供对等补偿,才能享受。

WTO 适用的是无条件最惠国待遇。在 WTO 体系内,上述原则简言之即为:一缔约方现在或将来在货物贸易、服务贸易和与贸易有关的知识产权领域给予另一缔约方通商、关税、公民法律地位等方面的优惠、特权或豁免待遇,应立即和无条件地给予其他所有缔约方。这一原则意味着 WTO 成员之间必须提供最惠国待遇,即相互间不歧视,也不给予一个成员较另一个成员更优惠的待遇。

最惠国待遇原则在 WTO 缔约国之间具有自动性、同一性、相互性和普遍性,但非 WTO 缔约国则不能自动享受最惠国待遇。

2. 国民待遇原则

国民待遇(National treatment)是指一个国家(进口成员方)给予在其境内的外国公民、企业和商船民事权利方面的待遇不低于本国内公民、企业、商船享有的待遇。国民待遇专指民商事方面而非政治方面的权利;“不低于国内……待遇”则是指两者享有同等的待遇,但若进口成员方给予其他成员方的产品、服务及服务提供者、知识产权所有者及持有者以更高待遇,并不违背国民待遇原