

YUNJIA GUANLI

ZHENGCE XIANZHUANG JIEJIAN YU FENXI

运价管理

——政策、现状、借鉴与分析

张光远 张冬生 王伟 著

中国市场出版社

运价管理

——政策、现状、借鉴与分析

张光远 张冬生 王伟 著

中国市场出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

运价管理：政策、现状、借鉴与分析/张光远，张冬生，王伟著．—北京：中国市场出版社，2005.8

ISBN 7-80155-921-5

I. 运… II. ①张… ②张… ③王… III. 运价-管理-中国
IV. F512.5

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2005)第 090193 号

书 名：运价管理——政策、现状、借鉴与分析

著 者：张光远 张冬生 王伟

责任编辑：袁依山

出版发行：中国市场出版社

地 址：北京市西城区月坛北小街 2 号院 3 号楼 (100837)

电 话：编辑部 (010) 68037689 读者服务部 (010) 68022950

发行部 (010) 68021338 68020340 68024335 68033577

经 销：新华书店

印 刷：河北省高碑店市鑫宏源印刷厂

规 格：880×1230 毫米 1/32 9.75 印张 253 千字

版 本：2005 年 9 月第 1 版

印 次：2005 年 9 月第 1 次印刷

书 号：ISBN 7-80155-921-5/F·618

定 价：32.00 元

序

李盛霖

交通运输是国民经济发展的基础和先导产业，对保障国民经济正常运行，满足人民群众生活需要，改善投资环境，促进改革开放都具有重要作用。经过二十多年的改革开放和快速发展，我国交通运输行业的落后状况已得到初步改善，交通运输对国民经济发展的瓶颈制约作用已有所缓解。与此同时，交通运输行业价格改革也取得了显著成绩，国家宏观调控下以市场形成为主的运输价格机制已初步建立。但与成熟的市场经济体制的要求相比，目前的运价管理体制还不够完善。适应国民经济发展和构建和谐社会的要求，需要我们继续积极探索，与时俱进，不断深化价格改革，建立健全运输价格形成机制和管理体制。

本书是作者根据多年的价格管理实践，并结合自身思考撰写而成。通观全书，有几个特点：一是体系完整，内容丰富。全书共八章，既有理论知识，又有实践经验；既有对整个交通运输行业的综述，又有对各种不同运输方式的分述；既有国内政策，又有国际惯例；既有情况介绍和政策说明，又有问题分析和改革取向；既讲价格管理，又讲体制改革。信息量十分丰富。二是结合实际，操作性

2 运 价 管 理

强。作者不仅以自己对我国运价变化过程的观察和理解,从运输在国民经济发展全局中地位的角度,全面、系统、准确地介绍了我国铁路、民航、公路、水运、城市公交等交通运输价格管理的历史过程和当前执行的运价政策,而且还以当事人的亲身感受探讨了我国运价管理存在的问题和矛盾,提出了改进运价管理的思路、途径和方法。政策把握全面,矛盾揭示准确,观点新颖鲜明,理论分析透彻,改革措施到位。三是语言简洁明了,可读性强。本书作者均为多年从事价格工作的同志,对价格工作十分熟悉,对有关法律法规、政策内容的表述确切到位,简洁明了。由于作者亲身经历和直接参与了近年来重大交通运输价格改革工作,对一些问题的理解更加透彻,感触也更加深刻,加上作者掌握大量的数据和事例,进一步增加了该书的可读性和可信度。

建设社会主义市场经济体制是一个前无古人的伟大创举,完善社会主义市场经济体制下的价格管理体制,也需要付出艰苦的努力。作者在繁杂的日常工作之余,不辞劳苦,撰写了这本《运价管理》,这种积极探索精神和勤勉的工作作风是值得充分肯定的。希望广大价格工作者继续发扬积极探索精神,奉献出更多这样的作品,为丰富价格管理理论和实践,做出新的成绩。

谨此为序。

2005年8月2日

目 录

序	李盛霖 (1)
1. 交通运输是国民经济发展的基础和先导	(1)
1.1 交通运输与 GDP 增长的数量关系	(1)
1.1.1 交通运输对 GDP 的直接贡献	(3)
1.1.2 交通运输业增长对 GDP 增长的影响	(4)
1.2 美国的例子	(6)
2. 运输市场：从垄断到竞争	(9)
2.1 运输量增长	(11)
2.2 市场供求变化	(13)
2.2.1 总供求分析	(13)
2.2.2 运输能力增长	(14)
2.2.3 主要运输行业供求分析	(14)
2.3 竞争程度分析	(17)
2.4 以合理比价促进运输一体化	(20)
2.5 供需结构矛盾	(23)
2.6 经营体制变化	(25)
2.7 投资体制	(27)
2.8 改进交通运输价格管理探索	(28)
3. 民航：放松价格管制	(34)
3.1 民航市场从垄断到竞争	(34)
3.1.1 民航管理体制变革	(34)
3.1.2 航空运价国家定价的松动	(39)
3.1.3 松动的国家定价存在的问题	(41)

2 运 价 管 理

3.2 民航市场供求结构	(43)
3.2.1 总体上供过于求	(44)
3.2.2 多层次的需求结构	(47)
3.3 国外民航运价管理	(49)
3.3.1 美国民航运价管理	(50)
3.3.2 德国航空运价监管	(52)
3.3.3 巴西航空运价监管	(53)
3.3.4 日本航空运价监管	(55)
3.3.5 收益管理、多级舱位与低成本航空公司	(57)
3.3.6 启示与借鉴	(58)
3.4 2004 年国内航空运输价格改革	(60)
3.4.1 改革的指导思想	(61)
3.4.2 改革方案的主要内容	(62)
3.4.3 国内航空货物运输价格	(66)
3.4.4 市场价格变化和《改革方案》执行情况	(67)
3.4.5 航空运输市场监管	(74)
3.5 进一步改革的思路	(77)
3.6 民航成本监审	(79)
3.6.1 会计成本与定价成本	(80)
3.6.2 民航成本费用构成	(81)
3.6.3 民航成本构成特点	(84)
3.6.4 降低成本可以采取的措施	(85)
3.7 机场收费	(87)
3.7.1 民航机场收费等级分类	(87)
3.7.2 机场收费项目及标准	(87)
3.7.3 机场收费存在的问题及改革设想	(90)
3.7.4 机场管理建设费	(93)
3.8 航线有偿使用和民航发展基金	(94)
4. 铁路：改革任重道远	(96)

4.1 铁路的经济属性和特点	(96)
4.2 铁路运价管理体制	(99)
4.2.1 铁路经营管理体制	(100)
4.2.2 铁路运输价格形式	(101)
4.2.3 铁路运输价格管理权限	(102)
4.3 铁路货物运价结构	(107)
4.3.1 统一运价	(108)
4.3.2 货运电力附加费	(126)
4.3.3 杂费	(127)
4.3.4 其他线路运价	(130)
4.3.5 铁路货物运输延伸服务收费	(131)
4.4 铁路客运票价结构	(135)
4.4.1 铁路客运票价调整过程	(136)
4.4.2 铁路客运票价体系	(137)
4.4.3 铁路旅客运输价格浮动	(142)
4.5 改进铁路运价管理	(146)
4.5.1 铁路运输价格存在的主要问题	(146)
4.5.2 经验借鉴	(150)
4.5.3 完善铁路运价的思考	(152)
4.6 两种价格机制的衔接	(156)
4.6.1 政府定价与市场调节价的衔接	(156)
4.6.2 统一运价政策下的灵活机制	(159)
5. 水路运输：市场调节中的价格监管	(164)
5.1 水路运输的地位和作用	(164)
5.2 水运价格	(168)
5.2.1 水运价格调整	(168)
5.2.2 水运价格放开	(171)
5.2.3 完善价格政策促进水运业发展	(174)
5.3 班轮运输价格	(176)

4 运 价 管 理

5.4 港口收费	(180)
5.4.1 港口收费管理	(181)
5.4.2 港口主要收费项目和标准	(187)
5.4.3 港口收费存在的问题	(196)
5.4.4 港口收费改革	(197)
5.5 WTO 与水运业	(200)
6. 公路运输: 加强价格调控	(202)
6.1 汽车运价管理的发展与现状	(202)
6.1.1 计划经济时期	(202)
6.1.2 市场开放时期	(203)
6.2 国外公路运价管理情况	(205)
6.3 加强和改进公路运价管理	(207)
6.4 治理超限超载与公路运价变化	(211)
6.5 汽车税费政策及燃油税改革	(217)
6.5.1 我国公路筹资体制	(217)
6.5.2 国外汽车税费政策	(219)
6.5.3 国内外汽车税费政策比较分析	(221)
6.5.4 燃油税改革	(222)
6.6 物流业发展	(226)
6.6.1 我国物流业发展现状	(226)
6.6.2 跨国物流企业的进入	(227)
6.6.3 加快发展物流业	(229)
6.7 汽车客运站收费	(230)
7. 收费公路: 经济学分析	(234)
7.1 主要国家收费公路概况	(235)
7.2 我国收费公路的发展	(237)
7.2.1 实践、探索阶段	(237)
7.2.2 快速发展阶段	(238)
7.2.3 规范管理阶段	(239)

7.3 我国收费公路市场结构	(243)
7.3.1 按投资模式区分收费公路	(244)
7.3.2 按技术等级区分收费公路	(245)
7.3.3 以控制交通流量为目的的收费公路	(245)
7.4 收费公路的经济属性分析	(246)
7.4.1 使用者付费	(246)
7.4.2 自然垄断属性	(248)
7.5 收费公路定价机制	(249)
7.6 实践中的探索	(254)
7.6.1 收费公路定价方法	(254)
7.6.2 通行费计收办法	(258)
7.7 改进收费公路价格管理	(262)
8. 城市公交: 价格政策支持优先发展	(267)
8.1 我国城市公交管理体制	(268)
8.1.1 不同公交工具的管理体制	(268)
8.1.2 城市公交线路经营权	(269)
8.1.3 城市公交的竞争状况	(270)
8.1.4 城市公交管理尚不完善	(272)
8.2 城市公交价格管理	(275)
8.2.1 价格管理形式	(275)
8.2.2 价格管理权限	(275)
8.2.3 公交票价形式	(275)
8.2.4 交费方式	(283)
8.2.5 补贴和优惠	(284)
8.2.6 价格管理缺位	(285)
8.3 用价格杠杆促进城市公交优先发展	(287)
8.3.1 经验借鉴	(287)
8.3.2 优先发展城市公交	(288)
8.3.3 加强城市公交价格监管	(291)

6 运 价 管 理

8.3.4 探讨城市公交定价方式	(293)
8.3.5 建立健全法律法规	(295)
8.4 城乡客运一体化	(295)
8.5 停车收费	(298)
后记	(301)

交通运输是国民经济发展的基础和先导

我国经济发展已经进入资本和技术密集型的重化工业化阶段，用发展经济学的术语来表述，就是经济“起飞”阶段。发展经济学通过对若干经济“起飞”国家的考察分析，得出一个明确的结论：一个国家经济能否成功起飞，在很大程度上取决于该国社会先行资本投入情况。所谓先行资本，就是指某些产业对国民经济具有很高的带动度，其他产业的增长在很大程度上由这些产业来带动和支持。这些高带动度产业一般具有投资规模大、建设周期长、产业链长、增长持续时间长等特点，其扩张速度远不及其他产业的扩张速度。如果这些产业不能得到先行投资和增长，整个国民经济发展就会受到制约，形成一个产业结构上的负效应时间差，其他产业的扩张最终会因为高带动度产业的制约而停顿，甚至反向收缩。交通运输业就是这样的高带动度产业之一，它的超前发展对国民经济具有强有力的带动作用。

1.1 交通运输与 GDP 增长的数量关系

交通运输是国民经济的命脉，是经济发展的基本需要和先决条

2 运 价 管 理

件。运输是社会经济生活中人与货物的空间位移。空间位移量的增加与经济发展水平及人民生活质量的提高过程相一致。交通运输的发展促进了不同地区之间人员和产品的流动,促进了各民族人民在语言、观念、习俗等方面的交流,促进了不同地区人民生产、生活方式的互相交融。各国在不同经济发展阶段所提供的使人与物在空间上移动的能力有很大差别,这一方面取决于社会所能提供的物质和技术手段,另一方面也取决于相应的生产和生活方式所提出的运输需求。轮船、火车、管道、汽车和飞机等各种运输工具的出现,使规模更大、效率更高、速度更快捷、质量更优的运输方式满足了这种不断变化的运输需求。现代文明在一定程度上就是把更多的人和物用更有效的方式投入空间移动。交通运输构成社会经济最重要的纽带和基础结构。运输业与各个国民经济部门都紧密地联系着,发达的运输业是实现合理的地理分工、实现企业专业化和协作的必要条件。交通运输改变了资源的分配状况。自然资源在地理上的分布是不均匀的,发达的交通运输可以使资源获得多种用途,将各地的资源更大程度地吸引到全社会的经济循环中来,减轻距离市场的远近对资源的开发及经济价值的影响程度。运输对于国家的政治和经济统一起着重要的作用,通过交通运输,国家才能把中央与地方、沿海与内地、工业与农业、城市与乡村、生产与消费、这一部门与那一部门联结成为一个严密的有机整体。交通运输的发展扩大了中心城市的辐射范围,克服了一定的距离障碍,使得物质资料在更大空间内的交换成为可能,在很大程度上影响到中心地市场的到达范围,进而影响到中心地的规模、居民点之间的空间分布。交通运输的发展既为经济发展开拓了广阔的市场,又因铁路、港口、公路和机场等交通设施的大规模修建,促进了为运输业服务的建筑业、能源工业、钢铁及冶金工业、机车车辆工业、造船工业、汽车工业、航空工业等的发展。交通运输本身构成国民经济的重要部门,发达国家工业革命时运输业在 GDP 中的比例是迅速上升的,美、英、德、法等国家都曾达到或超过 10%,目前发达国家运输

邮电业的比重一般仍在 6% ~ 7% 之间, 如果不计邮电, 它们的运输业都超过或接近本国的农业的比重。运输业同时又是能源等生产资料的消耗大户, 发达国家的运输能耗要占总能耗的 15% ~ 25%。交通运输与国民经济增长存在极为密切的关系。

1.1.1 交通运输对 GDP 的直接贡献

如果从直接贡献来看, 运输业增加值在 GDP 中的比重并不高, 如表 1.1 所示^①, 交通运输业增加值占 GDP 的比重 1992 年为 5.6%, 到 2004 年, 下降到 3.6%。运输业增加值在 GDP 中比重降低, 说明经济发展过程中物质消耗量和实物转移程度在下降, 产品附加价值在提高, 是经济结构、生产力布局趋向合理的反映, 是经济发展过程中的必然现象。

表 1.1 我国交通运输业与 GDP 关系

年份	当年价格			可比价格		
	国内生产总值 (亿元)	交通运输业 增加值(亿元)	比重 (%)	国内生产总值 (%)	货物运输周转 量(亿吨公里)	旅客运输周转 量(亿人公里)
1992	26638.1	1488.0	5.6	351.4	29218	6949
1993	34634.4	1823.5	5.3	398.8	30510	7858
1994	46759.4	2204.3	4.7	449.3	33261	8591
1995	58478.1	2378.0	4.1	496.5	35730	9002
1996	67884.6	2626.6	3.9	544.1	36454	9143
1997	74462.6	2689.6	3.6	592.2	38368	10055
1998	78345.2	2886.2	3.7	638.5	30846	10636
1999	82067.5	3058.1	3.7	684.1	40496	11300
2000	89442.2	3413.3	3.8	738.5	44452	12261
2001	95933.3	3597.9	3.8	792.4	47591	13155
2002	102397.9	3762.2	3.7	855.8	50867	14126
2003	117390.2	4233.0	3.6	933.8	53859	13811
2004	136875.9	4928.0	3.6	1022.4	69442	16309

注: 2003、2004 年交通运输业增加值是预测数

① 引自历年统计资料, GDP 增长以 1978 年为 100。

4 运 价 管 理

2004 年与 1992 年相比, 我国 GDP 增加了 1.9 倍, 年均增长 9.3%; 全社会货物运输周转量增长 1.4 倍, 年均递增 7.1%; 旅客运输周转量增长 1.3 倍, 年均递增 7.4%。

1.1.2 交通运输业增长对 GDP 增长的影响

交通运输业对经济增长的贡献更重要的表现在国民经济的基础地位和先行作用, 交通运输的增长是国民经济增长的基础。客货运输周转量的增长反映出随着国民经济发展, 全社会物资、人员流动更加活跃, 对交通运输提出了更高的需求; 客货运输周转量增长速度低于 GDP 增速, 体现了国民经济结构调整和产业升级, 体积小、重量轻、价值高的高端产品比重增加。

交通运输与国民经济增长之间的数量关系, 可以用运输增长与 GDP 增长的弹性系数, 即客货运输增长率与 GDP 增长率之比来表示。见表 1.2。

表 1.2 运输增长的弹性系数

年份	GDP 增长率 (%)	货运量增长		客运量增长	
		增长率 (%)	弹性系数	增长率 (%)	弹性系数
1980	7.8	1.68	0.22	16.00	2.05
1985	13.5	4.03	0.30	12.65	0.94
1990	3.8	-1.80	-0.47	-2.36	-0.62
1995	10.5	4.62	0.44	7.29	0.69
2000	8.0	5.07	0.63	6.04	0.76
2001	7.5	3.17	0.42	3.76	0.50
2002	8.3	5.82	0.70	4.83	0.58
2003	9.5	5.26	0.55	-1.28	-0.14
2004	9.5	4.66	0.49	6.31	0.66

表中数据是从历年统计资料计算得出的, 是实际增长情况的反

映。2003 年的客运增长率是负数，主要是受“非典”的影响，不具有代表性。无论从客运还是从货运来看，运输增长与 GDP 增长都有很大的相关性，特别是货运量增长，从长期看，弹性系数是一个稳定提高的趋势。逐年间有波动，是经济增长波动的正常表现。

还有两个数据可以说明交通运输与 GDP 的关系。

一个是铁路货运量与工业产值之间增长的弹性系数。国际上一般认为，工业产值每增长 1%，铁路货运量应增长 0.5%，即二者之比为 1:0.5 时，铁路运输比较能适应国民经济发展需要。据分析，我国这一弹性系数基本上达不到这个标准，多数情况下是 1:0.4，最低时只有 1:0.2。当然，这只是对铁路而言，如果按各种交通工具全面考察，情况可能会不大一样，因为我国公路交通发展速度比铁路快得多。目前，我国铁路货物周转量增速与 GDP 增长率的相关度为 0.62。近十年来，铁路在我国货物周转量中的比重有所下降，但是，作为近似值，大致可以说明交通运输与经济增长的数量关系^①。

另一个是民航。图 1.1 说明民航运输与 GDP 增长相关关系^②。

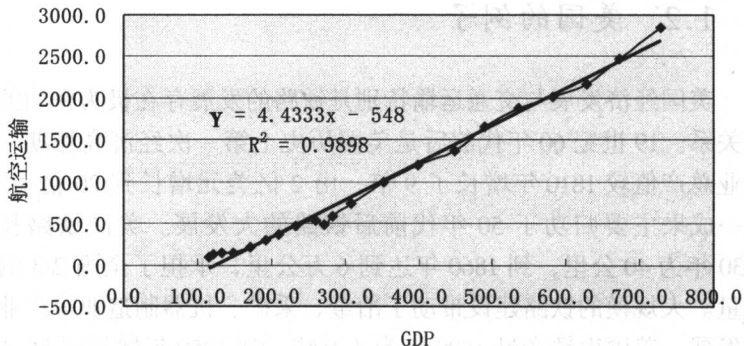


图 1.1 GDP 与空运周转量关系的数量分析

① 参见《人民日报》2003 年 11 月 7 日，《综合运输参考资料》2003 年第 18 期。

② 引自国内航空运价改革方案听证会背景材料及相关资料。

图中 X 指国内生产总值增长情况, Y 指航空运输周转量增长情况, 均以 1980 年为基点。各点为实际数值, 直线反映模拟计算的变化趋势。 R^2 反映 X 与 Y 的相关程度, 数值在 0~1 之间, 数值越大, 则相关度越高。图 1.1 中 $R^2 = 0.9898$, 相关度极高。

没有高效率的交通运输体系, 是不可能实现工业化的。有了先行发达的交通运输网, 就可以充分合理利用国家各种自然资源, 发挥各地专业化优势, 将资源优势转化为经济优势。考察世界各国交通运输业发展与国民经济发展的关系, 大致可以得出这样的结论: 交通运输大发展与经济高速增长呈正相关关系。交通运输发展对其他产业有极大的带动作用, 运输在更大的空间上将各个经济区域连接起来, 极大地促进了全国统一市场的形成, 促使更多的经济主体加入到社会分工体系中, 促进生产布局更加合理, 发挥各地比较优势。交通运输发展的意义还不仅限于经济方面, 它打破农村的孤立状态, 在联结城市与乡村和边远地区的利益关系所产生的社会意义方面的价值是无法估量的。

1.2 美国的例子

美国经济发展与交通运输特别是铁路的发展存在极为密切的相互关系。19 世纪 60 年代前后是美国历史上第一次经济高涨期, 其工业总产值较 1810 年增长了 9 倍, 由 2 亿美元增长到 20 亿美元。这一成果主要归功于 50 年代前后铁路的大发展。美国铁路长度 1830 年为 40 公里, 到 1860 年达到 6 万公里, 承担了全国 2/3 的货运量。大规模的铁路建设带动了冶金、采矿、机器制造业等产业的大发展。美国生铁产量 1800 年为 4 万吨, 到 1850 年增长到 56.4 万吨, 增长了 13 倍。采煤量从 1820 年的 30 万吨增长到 1860 年的 1820 万吨, 增长了近 60 倍。

1900 年前后是美国经济第二次增长高潮时期, 而 19 世纪下半叶到 20 世纪 20 年代, 是美国铁路大发展的“黄金时期”, 铁路在