

内部资料

经济全球化与我国加入 WTO 后 对公路水路交通的影响及对策

交通部综合规划司编

二〇〇四年八月

经济全球化与我国加入WTO后 对公路水路交通的影响及对策

承担单位：交通部规划研究院

合作单位：对外经济贸易大学国际经贸学院

经济全球化与我国加入WTO后对公路水路交通的影响及对策

研 究 单 位：交通部规划研究院

主 管 院 长： 杨文银

主 管 总 工： 关吕余

部 门 主 管： 关吕余

部门技术主管：金敬东

项 目 负 责 人： 金敬东

参加人员： 李歌清、施华栋、杨文银、关吕余
李善友、李颖

合作单位： 对外经济贸易大学国际经贸学院

主管院长： 赵 忠 秀

主 办 人： 王 晓 东

参加人员： 薛荣久、王强、王炜翰、胡瑞娟

目 录

1. 概 述	1
1.1 研究背景和任务依据	1
1.1.1 研究背景	1
1.1.2 任务依据	2
1.2 研究内容和研究重点	2
1.2.1 研究内容	2
1.2.2 研究重点	3
1.3 研究思路和技术路线	4
1.3.1 研究思路	4
1.3.2 技术路线	4
1.4 研究过程	5
1.5 主要结论	6
2. 经济全球化发展趋势和世界贸易组织的规则	11
2.1 经济全球化的概念、特征及实质	11
2.1.1 经济全球化的概念及特征	12
2.1.2 经济全球化的实质及动因	13
2.2 经济全球化发展趋势及其对未来世界经济发展格局的影响	14
2.2.1 产出与贸易的变化	15
2.2.2 外国直接投资的变化	18
2.2.3 跨国公司性质的变化	25
2.3 世界贸易组织的背景、历史沿革和相关规则	29

2.3.1 世界贸易组织产生的背景	29
2.3.2 世界贸易组织的基本原则	30
2.3.3 世界贸易组织对商业活动的启示	32
3. 经济全球化和入世对未来我国社会经济发展的影响	34
3.1 未来我国社会经济发展的总体态势	34
3.2 经济全球化和入世对我国社会经济发展的影响	38
3.3 经济全球化和入世对我国对外贸易的影响	44
3.3.1 入世一年来我国外贸发展形势分析	44
3.3.2 入世后我国外贸产业发展状况和发展趋势	47
3.3.3 我国外贸货物吞吐量发展趋势	52
3.4 经济全球化和入世对我国服务业的影响	53
3.4.1 从WTO基本原则看入世对我国的影响	53
3.4.2 《服务贸易总协定》与我国的服务业	56
3.4.3 入世与经济全球化对我国服务业的影响	59
4. 经济全球化和入世对交通运输的影响及要求	64
4.1 入世以来公路水运交通运输的变化情况	64
4.1.1 发展环境	64
4.1.2 运输需求	66
4.1.3 运输服务	67
4.2 经济全球化和入世对运输需求及供给的影响	67
4.2.1 对运输需求的影响	68
4.2.2 对运输供给的影响	81
4.3 经济发展格局对公路水运基础设施提出的新要求	85

4.4 经济全球化和入世对交通运输服务业的冲击	87
4.4.1 经济全球化和入世对我国运输服务业的影响	87
4.4.2 经济全球化和入世背景下我国运输市场的总体走向	89
5. 我国现有交通基础设施和运输服务存在的不足	96
5.1 现有交通基础设施的状况及其存在的问题	96
5.1.1 公路水运基础设施的发展现状	96
5.1.2 公路水运基础设施存在的主要问题	100
5.2 交通运输服务业现状及其存在的问题	102
5.2.1 我国交通运输服务业的现状	102
5.2.2 我国运输服务市场及运输服务业面临的主要问题	108
6. 政策与措施	116
6.1 进一步完善运输基础设施以满足经济全球化和入世的需要	116
6.2 强化集装箱运输系统建设应对经济全球化和入世的挑战	117
6.3 协调产业政策加速我国运输服务业的发展	118
7. 案 例	126
7.1 案例一: 中外运集团物流事业部	126
7.2 案例二: 中海集团物流有限公司	133

1. 概 述

1.1 研究背景和任务依据

1.1.1 研究背景

随着世界经济的快速发展,特别是 20 世纪 90 年代以来,以信息技术革命为中心的高新技术迅猛发展,世界范围内的经济联系不仅冲破了国界,而且缩小了各国和各地的距离,使世界经济越来越融为整体,经济全球化已逐步成为世界经济发展不可逆转的历史潮流。经济全球化对世界及各国具有广泛、复杂而深刻的影响。对于发展中国家而言,经济全球化是一把“双刃剑”。它在推动全球生产力大发展,加速世界经济增长,为少数发展中国家追赶发达国家提供了一个难得的历史机遇的同时,也加剧了国际竞争,增加了国际风险,并对国家主权和发展中国家民族工业造成了严重冲击。同样,经济全球化也对我国提出了严峻挑战。2001 年 11 月,在经历了长达 15 年之久的不懈努力之后,我国终于跨入了 W T O (世界经济贸易组织)的门槛,这是我国顺应经济全球化趋势、应对经济全球化挑战而做出的重大战略举措。

在经济全球化和我国加入世界贸易组织的时代背景下,我国的交通运输业如何保障和促进国民经济的可持续发展,实现我国现代化建设两步走的第二阶段目标,是一个带有战略性的问题。众所周知,运输需求是典型的衍生需求,它和经济发展水平,和经济、产业结构、人民生活水平等因素密切相关,因此经济全球化和入世将对我国经济的这些影响都在间接地对交通运输服务的需求产生影响。在新的市场环境下,客货运输需求的规模、流向、需求的结构、对运输服务的要求都在不断调整、变化,都将对交通系统提出了

更高的要求。当前,我们只有深刻把握经济全球化、入世与国民经济和交通运输的发展关系,才能真正认识随之而来的新一轮开放的深度和广度。因此,探讨这些变化对交通运输需求的影响,调整思路,矫正目标,制定战略,在“十一五”计划期间实现基础设施建设和交通运输业的快速发展,以此为依据制订行业发展的战略目标,就显得至关重要。

1.1.2 任务依据

基于本项研究课题的重要性,交通部将本课题作为“十一五”重大课题进行专题研究,并通过招标的方式委托交通部规划研究院和对外经济贸易大学合作研究。

1.2 研究内容和研究重点

1.2.1 研究内容

根据招标文件的规定,本课题的研究目标是,调查、分析经济全球化和加入WTO对我国经济的影响和交通运输的需求变化情况,研究交通运输服务业不适应的主要环节;通过典型案例的剖析并参照国外成功经验,在深入研究WTO规则的基础上,就加快基础设施建设和提高国内交通运输企业竞争力提出措施和对策。

本课题的主要研究内容有以下几个方面:

1. 世界经济全球化的发展趋势和世界贸易组织的规则。探讨经济全球化的主要特征、实质和世界经济格局的新变化以及世贸组织的背景及相关规则;

2. 在分析我国国民经济发展的总体趋势的基础上,分析经济全球化和入

世对我国未来社会经济发展的总体影响；

3. 分析经济全球化和入世对未来我国公路水运交通的影响。分析经济全球化和入世对交通运输产业的冲击、影响运输需求的经济因素及其发展变化以及世界贸易组织的相关原则对运输产业政策、规制的影响；

4. 分析经济全球化和入世背景下我国交通基础设施和运输服务业的不足和不适应的环节，研究经济全球化和入世对运输基础设施和运输服务提出的新要求；

5. 分析研究公路水运交通应对经济全球化和入世应采取的对策和措施。

1.2.2 研究重点

归纳前述的研究内容，可以将本课题的研究重点概括为五个方面：

1. 在对经济全球化和我国加入WTO后社会经济发展趋势总体分析和判断的基础上，分析未来我国进出口贸易的发展格局及其对公路水路交通的影响及要求；

2. 在对经济全球化和我国加入WTO后社会经济发展趋势总体分析和判断的基础上，分析未来我国产业布局的发展特点及其对公路水路交通的影响及要求；

3. 从经济全球化背景下定单经济、物流、快速运输蓬勃发展的角度，分析未来交通需求的发展变化趋势，并分析其对公路水路交通的影响及要求；

4. 从经济全球化发展趋势和世贸组织规则的角度分析我国公路水路运输服务企业不适应的主要环节，并提出提高国内交通运输行业竞争力的措施和对策；

5. 分析公路水路交通基础设施不适应的主要环节,提出加快基础设施建设的政策与措施。

1.3 研究思路和技术路线

1.3.1 研究思路

本课题研究的关键是全面准确掌握经济全球化的特征和我国加入世界贸易组织所带来的新变化,以及由这种变化对我国公路水路交通所产生的重大影响,应当如何采取措施和对策适应这种变化,消除不利的影响。

就经济全球化和我国加入世界贸易组织问题的研究,拟通过课题组成员的学术联系和所在单位的科研条件,广泛吸收国内外的研究成果,将立足点放在和交通运输业的关联上,提出自己独立的见解。

1.3.2 技术路线

本课题的研究将以经济全球化、世界贸易组织规则、我国入世承诺为切入点,以公路运输和水上运输两种运输货运方式为核心,深入分析上述因素对我国交通运输服务的供给、需求,对产业竞争政策、规制政策的直接或间接影响,探讨入世后新经济环境对我国交通运输基础设施、运输服务企业提出的新的要求,并有针对性地提出政策建议。

对于我国公路、水路交通设施状况及相关运输企业竞争力的研究,课题组拟广泛征询专家和典型单位意见,调查分析已积累的资料和研究成果,采用案例研究等方法,在明确战略目标的前提下提出运营层面的对策措施。

1.4 研究过程

该课题是交通部“十一五”交通发展重大研究课题。去年年底交通部规划研究院和对外经济贸易大学以投标方式中标。今年年初,课题组与交通部有关部门对本课题的研究内容、范围和重点交换了意见,并达成了共识,形成了备忘录,进一步明确了本课题的研究内容。2003年3月完成了开题报告,并通过专家评审。

2003年3月至4月,课题组先后到上海、浙江、宁波等地进行了实地调研,通过座谈和实地考察方式分别对交通部门、经贸部门、运输公司等管理部门和企业进行了调研。与此同时,课题组采用了问卷调查的方式,对全国各地区的运输(物流)企业进行了广泛调查。此次调查共发出调查问卷200多份,收回调查问卷105份,课题组对调查问卷进行了细致的分析和整理,将成果汇总至本报告。为了进行更深入细致的分析,课题组还深入走访了多家运输(物流)企业,并选择了中外运集团物流事业部和中海集团物流有限公司作为本课题研究的案例。

2002年5月至6月进行了系统的内业分析研究工作,形成了初步研究成果后,进行了专家咨询和院内审查,此后课题组根据专家意见对初步成果做了修改与完善,于2003年8月完成了中间报告。

2003年10月,由交通部综合规划司主持召开了本课题的中间成果审查会,邀请有关专家与会指导,会后课题组根据专家意见做了进一步的修改与完善,形成了研究报告。

2004年2月,交通部综合规划司主持召开了本课题的成果验收会,课题组在验收意见的基础上进行了完善,形成了本报告。

1.5 主要结论

1. 经济全球化就是各国经济突破距离、语言文化、政治经济制度而不断融合的趋势，其主要表现就是市场的全球化和生产的全球化。市场和生产的全球化意味着一方面市场竞争更加激烈，另一方面企业可以在世界范围内进行资源的优化配置，提高经营效率。而生产与市场的空间分布变化将导致运输需求空间分布的变化；经济区域中厂商的竞争能力及其发展变化成为影响运输服务需求数量、水平和结构的重要因素。同时，竞争的压力也迫使厂商为了提高竞争力进一步对运输服务提出快捷、高效、低成本的要求。因此，当前条件下，在作为衍生需求的运输服务市场竞争压力主要表现为运输需求空间地理结构的变化和运输服务质量的提高，以及可能的服务价格水平的降低。

2. 随着经济全球化的发展逐渐走向深入，美国在世界经济中的主导地位受到削弱，多极化已经成为不争的事实，90年代后以中国为代表的新兴国家的崛起成为世界经济发展中的亮点，在全球经济中的地位日益受到重视。在中国内部，经济全球化的影响愈发显著，走在改革开放前列的珠江三角洲、长江三角洲和环渤海地区逐渐成为我国对外贸易和吸引外资的主导力量（进出口贸易额占全国的90%以上、外商直接投资占全国的80%以上），也是交通需求最高的地区。与此同时，更多小型跨国公司的出现也对交通运输服务业提出新的要求。

3. 经济全球化和入世对我国未来服务业的影响主要表现为：将促进服务业的快速发展，强化其在国民经济中的地位；将促进我国服务业内部结构的调整；短期内可能扩大服务贸易逆差，长期将扩大出口；加速国内服务市场与国际市场的融合，对政府的行业管理和国家的法律、法规体系造成冲击；

市场开放将引发激烈的人才竞争。

4. 从经济学的角度看,对货运服务的需求是典型的衍生需求,服务的需求方希望通过商品所处空间位置的变换实现商品的价值增值,因此从根本上讲,对货物运输的需求来源于用户对非本地商品的消费需求或是将本地商品销往外部市场的经营需求,任何对这两方面活动产生影响的经济因素都将影响运输需求。(1)生产的全球化意味着生产企业的空间分布更加广泛,也意味着形成最终产品的生产流程各阶段不再局限在狭小的空间范围之内;

(2)市场的全球化则从两个方面表现出来,一方面企业的采购出现全球化的趋势,即运输成本的降低使得远距离采购的交易成本更低,企业的采购空间更加广阔;另一方面,企业销售的市场也同样扩展到全球,这两方面都将促使贸易量的增长。而从运输服务的角度来看就理解为货物运量和运距的增加,并形成更加强劲的运输服务需求;(3)不论是生产全球化还是市场全球化都不可避免地会对运输服务带来影响:首先就表现为由于运输量和运输距离的大大增加,全球范围内的运输量必然大为增加,从而带来运输需求数量的增长;不止于此,为了实现全球化的生产和经营,更好地利用资源最优配置带来的效益和效率的提高,全球经济体系对运输系统服务质量的要求会进一步提高,需要有更廉价、更快速、更便捷,多样化的运输服务以更好地支持企业物流体系的要求。

5. 经济全球化也带来了世界经济格局的变化,即所谓经济无国界化,企业的国籍不再明显,各国之间的经济互相渗透,你中有我,我中有你,作为世界经济交流的基础结构的运输服务业也将因此加速发展。从弹性系数来看,对外贸易对水运的影响尤其显著(对水运货物周转量的弹性系数为0.09747),对公路运输的影响程度(对公路货物周转量的弹性系数为0.068523)也高于对总体运输水平(对全社会货物周转量的弹性系数为

0.066384) 的影响。外商投资对货运需求的影响主要是间接的,主要是通过
对工业产品需求的影响间接对运输产生影响,而这种间接影响在本模型中很
难充分反映出来。另一方面,外商直接投资额增加意味着外商企业更多地进
入中国生产领域,并对中国整个经济的结构等方面产生深远影响,对运输服
务的重要影响,将不仅仅是需求数量的增加,更多地表现在对运输服务的质
量和运输结构的内在影响。

6. 经济全球化和入世对运输服务企业的影响:从需求方面来看,经济全
球化与入世对中国的运输服务业的影响可以说不仅是外延上的扩大,更多的
是对运输服务内涵方面的要求。一方面,国内运输市场的总体规模会因为中
国对外贸易与世界经济交往增加和进一步融合而迅速扩张;另一方面,中国
经济与世界经济的融合,中国经济质量提高和制造企业管理国际化将导致企
业对运输服务质量的要求更高;同时,经济全球化会促进对国际运输服务、
一体化运输服务或运输延伸服务的需求增加,国内运输企业将不仅面临国内
市场而且面临更为广阔和复杂的全球运输市场。

7. 我国公路水运基础设施建设发展迅速,公路网技术等级有很大提高,
港口体系初步形成。基础设施的不足主要表现在各种运输方式相互衔接以及单
一运输方式基础设施的有效使用上。面对日益增长的交通需求,公路特别是
干线公路运输能力还需进一步扩大。沿海港口能力总量与需求仍有差距。港
口中专业化泊位缺乏,深水泊位不足。早期建设的港口无法适应发展需要,
改建工作难度较大。

8. “十一五”及未来我国运输服务市场的主要特点将表现为:(1)一
段时间内,在华投资的外国公司(尤其是跨国公司)的运输及相关业务将主
要由外资(合资)运输物流公司占据;(2)在相当一段时间内,外资运输

公司还将在高端的一体化运输市场、专业或特种运输市场占据主导地位；（3）一部分内资大型运输企业将凭借本土作业以及价格方面的优势获得以国内大型制造企业为主要客户的运输服务；（4）以单纯运输为主业的基础运输企业将面临最大的冲击与挑战；（5）预计在较短的时间内有可能会涌现运输企业和物流企业之间的大规模并购；（6）如何维护基础运输市场的有序竞争，建立统一、有序的运输服务市场将成为政府机构面临的重要挑战。

9. “十一五”及未来我国公路水运交通运输服务面临的主要问题是：（1）运输服务企业数量众多，但总体素质较低，市场竞争扭曲，危及运输服务业的结构调整和供给水平的提升；（2）各部门、各地方法规存在矛盾和分歧，不利于全国统一、有序市场的形成；（3）运输配套设施不足，不同运输方式之间的衔接设施不够，一体化和多式联运的优势难以发挥；（4）公路过路费缺乏统一、规范的标准，定价方式不够合理；（5）高新技术的应用较少，而且未能充分发挥作用；（6）合格人才缺乏，人才竞争激烈。

10. 本报告建议在“十一五”期间进一步完善运输基础设施以满足经济全球化和入世需要。（1）“十一五”期间应继续加强主要公路通道、航道和主要港口、枢纽站场的基础设施建设。为满足未来日益增长的运输需求，公路方面应以确保本届政府任期内完成国道主干线系统和起步构筑国家高速公路网为目标，加强主要公路通道和重要物流节点之间的公路基础设施建设；水运方面应在调整全国主要港口布局的基础上，继续加强主要港口和航道的基础设施建设。（2）注重不同运输方式基础设施之间的相互衔接。在“十五”期间充分重视高速公路与八大集装箱干线港相互衔接的基础上，“十一五”期间应重点加强高速公路与主要港口之间的相互衔接。（3）针对经济全球化和入世的挑战，建议在充分研究的基础上，“十一五”期间可尝试调整基础设施的建设思路，将基础设施的配套设施和信息系统的建设纳入投资

范畴，并扩大其投资规模。

11. 建议强化集装箱运输及快速客运系统的建设应对经济全球化和入世的挑战。(1) “十一五”期间，应重点针对集装箱运输系统和快速客运系统加强硬件基础设施的建设；(2) 从运输政策上扶持和引导集装箱运输和快速客运系统的发展，以促进公路水运运输结构的优化升级。建议在充分调研的基础上，考虑在全国范围内统一降低集装箱运输和快速客运的税费标准，以降低集装箱运输和快速客运的运输成本，促进其快速发展。

12. 建议协调产业政策加速我国运输服务业的发展。(1) 改善法律法规制定体系，增加法规透明度，加强监管力度，保障公平竞争；(2) 加强在硬件设施方面的提供和协调作用；(3) 加强人才培养、促进先进管理思路形成和应用；(4) 推动相关领域的学术研究，掌握全球发展动态；(5) 推动科学技术在企业的应用，为中小企业设立信息网络平台；(6) 协调税收政策、统一技术标准以促进行业的健康发展。

2. 经济全球化发展趋势和世界贸易组织的规则

2.1 经济全球化的概念、特征及实质

随着世界经济的快速发展,特别是20世纪90年代以来,以信息技术革命为中心的高新技术迅猛发展,世界范围内的经济联系不仅冲破了国界,而且缩小了各国和各地的距离,使世界经济越来越融为整体,经济全球化已逐步成为世界经济发展不可逆转的历史潮流,这主要表现在:(1)国际贸易增长迅猛,贸易呈现自由化的态势。国际贸易的自由化态势表现为各国间贸易障碍的减少,包括关税的不断降低和非关税壁垒取消,这使得世界贸易高速增长,世界各国的贸易联系得以加深和多样化,各国经济相互依赖达到了前所未有的程度。(2)跨国公司空前活跃,生产呈现跨国化的态势。生产的国际化是由于跨国公司全球投资发展导致生产国际分工的深化,跨国化生产成为当代世界生产的主要形式。目前,跨国公司每年海外直接投资占其当年直接投资的90%，“国际化”程度不断提高,使世界经济的各个部分进一步交织在一起。(3)国际资本流动速度明显加快,金融呈现国际化的态势。金融国际化表现为各类国际性金融市场的形成和各种国际性金融机构的迅速发展。生产要素在全球范围内的流动以及全球范围的资源配置,必然要求资本在全球范围内的大规模流动。信息技术的高速发展,为国际金融业的发展注入了活力。国际资本市场的迅速发展,已成为推动经济全球化的一支巨大力量。

从以上经济全球化的表现形式可以看出,世界上任何一个国家、地区与企业在经济生活方面的相互依存与联系已发展到前所未有的水平,各个国家、地区集团的经济部门与经济环节均已成为世界经济体系不可分割的组成