

道路运输业结构调整与

DAOLU YUNSHUYE JIEGOU TIAOZHENG YU GAIGE FAZHAN



改革发展

王盈嘉
著

人民交通出版社

Daolu Yunshuye Jiegou Tiaozheng
道路运输业结构调整

Yu Gaige Fazhan
与改革发展

王盈嘉 著

人民交通出版社

内 容 提 要

本书详细论述了道路运输业发展现状、存在的结构性矛盾以及对结构调整的指导思想、目标和基本原则；阐述了汽车运输企业发展现代物流的途径及对道路运输改革与发展若干问题的思考。

本书可供道路运输行业管理人员、从业人员参考。

图书在版编目 (CIP) 数据

道路运输业结构调整与改革发展/王盈嘉著.-北京:
人民交通出版社, 2002.4
ISBN 7-114-04236-1

I.道… II.王… III.①公路运输-运输经济-
经济结构-调整-中国②公路运输-运输经济-经济体
制改革-中国 IV.F542.3

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2002) 第 020584 号

道路运输业结构调整与改革发展

王 盈 嘉 著

正文设计: 王静红 责任校对: 刘晓方 责任印制: 杨柏力

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街 10 号 010 64216602)

各地新华书店经销

北京牛山世兴印刷厂印刷

开本: 787×1092 1/32 印张: 4.375 字数: 95 千

2002 年 4 月 第 1 版

2002 年 6 月 第 1 版 第 3 次印刷

印数: 13001~19000 册 定价: 10.00 元

ISBN 7-114-04236-1

U · 03102

作者简介



王盈嘉,男,1956年3月23日生于江西省吉安市,祖籍河南省上蔡县,研究生学历,工学硕士,1973年10月参加工作,1983年1月加入中国共产党,现任交通部公路司副司长、山东省交通厅副厅长(挂职)。

主要经历:

1973年10月~1977年1月,在江西省泰和县冠朝人民公社下坑大队第八生产队插队;

1977年2月~1978年12月,在江西省交通学校学习(最后一届工农兵学员);

1978年12月~1980年8月,在江西省汽车运输总公司丰城煤炭汽车运输公司工作,任技术员;

1980年9月~1984年7月,在西安公路学院学习,任班长、系学生会副主席、主席和院学生会主席;

1984年8月~1986年4月,在交通部汽车运输总公司工作,任科长、助理工程师;

1986年5月~1990年2月,在中国汽车运输总公司北京设备技术供应公司工作,任副经理、工程师;

1990年3月~1994年3月,在交通部运输管理司工作,任客运处副处长;

1994年4月~1998年6月,在交通部公路管理司工作,任综合处处长、司长助理、副司长;

1998年7月至今,在交通部公路司工作,任副司长,并于2001年6月起在山东省交通厅挂职任副厅长(1998年9月~2001年期间在西安公路交通大学即现长安大学攻读交通运输规划与管理专业硕士研究生,毕业后获运输管理工学硕士学位)。

序

王盈嘉同志长期从事道路运输管理工作,本书是他的工作总结和归纳。书中全面论述了影响道路运输业持续发展的结构性矛盾,并从国有企业、运力、运输经营、运输组织、运输场站布局和行业队伍等方面阐述了道路运输业结构调整的主要内容。快速运输是运输生产力高层次的体现,作者提出的高密度直达班车和结点班车作为城市间快速客运的主要形式,并在改造零担货运,大力发展快件货运方面提出了具体措施。作者认为应把国有企业先“做大”,再通过调整经营方向,把企业“做强”;应将“放小”与“扶小”相结合,引导中小国有企业向“专、精、特、新”方向发展。书中还针对道路运输业发展过程中的热点和难点问题,提出了许多新的思路。

本世纪最初的十年将是公路国道主干线网络形成和完善的重要时期,公路在不断加强其基础性作用的同时,其主动脉的骨干作用将急剧凸现。运输作为实现道路基础设施效益的最直接载体,将实现持续快速发展,无疑本书将在道路运输业方面对政府决策有重要参考价值,并对实践有重要指导意义。

陈荫三

2002年2月13日于长安大学

目 录

第一篇 道路运输业结构调整的研究	1
第一章 绪论	1
第二章 道路运输业发展现状	5
第三章 道路运输业存在的结构性矛盾及分析	8
一、经营业户多,企业规模小,行业集中度低	8
二、车型结构和运力布局不合理	11
三、道路运输站场基础设施建设滞后,功能配置和布局很不完善	14
四、重客运、轻货运和重干线运输、轻支线运输的思想普遍存在,导致国有汽车运输企业的客货运输经营业务发展很不平衡	16
五、道路客货运输生产组织落后,形式单一,运输效率低,服务质量和服务水平不高	19
六、从业队伍和行业管理队伍人员素质参差不齐,尤其是高素质的经营管理人才匮乏	20
第四章 道路运输业结构调整的指导思想、目标和基本原则	23
一、道路运输业结构调整的指导思想、目标	23
二、道路运输业结构调整的基本原则	24
第五章 道路运输业结构调整的主要内容	25
一、国有汽车运输企业结构调整	25
二、运力结构调整	32

三、运输经营结构调整	36
四、运输组织结构调整	43
五、运输站场基础设施布局调整	47
六、行业队伍人员结构调整	50
第六章 道路运输业结构调整的政策措施	52
一、统一思想、提高认识	53
二、抓紧制定道路运输业“十五”至 2010 年发展 规划	53
三、加强道路运输市场宏观调控	54
四、继续深化国有汽车运输企业改革	55
五、转变职能,改善道路运输行业管理	56
六、加快道路运输法制建设	56
七、加强道路运输经济理论和政策研究	58
八、依靠科技进步,大力推进道路运输现代化 进程	59
第七章 结束语	60
致谢	62
参考文献	62
第二篇 汽车运输企业发展现代物流的途径	64
第三篇 大力发展快速汽车客货运输,适应经济社会 新的运输需求	72
一、以高速公路为依托,大力发展城市间快速汽车 客运	72
二、以汽车零担货运为基础,积极发展城乡间快件 货运	75
第四篇 继续深化国有汽车运输企业改革	79
第五篇 浅析“站运分离”	85
第六篇 道路运输改革与发展若干问题的思考	92

一、关于国有汽车运输企业改革	93
二、关于道路旅客运输发展	95
三、关于道路货物运输发展	98
四、关于现代物流业发展	103
五、关于“站运分离”与站场建设	104
六、关于运输线路经营权有偿使用和经营期限限制	108
第七篇 浅谈高速公路企业的经营业务开发	113
一、加强和改善通行费收费管理	114
二、大力发展物流配送和快件货运	116
三、积极开发客运和旅游业务	118
四、进一步加大服务区经济开发的力度	118
五、稳步发展通讯信息业务	120
第八篇 转变职能 改进作风 为加快道路运输业 发展保驾护航	122

第一篇 道路运输业结构调整的研究

(硕士学位论文)

2001 年 11 月

摘 要

本文是在对我国道路运输业及运输市场发展现状进行调整研究和部分发达国家道路运输业考察的基础上,按照中央提出的“十五”期间要以发展为主题,以结构调整为主线,以改革开放和科技进步为动力,以提高人民群众生活水平为根本出发点的原则要求,运用比较分析的方法,通过对目前国内道路运输业存在的结构性矛盾进行分析,从汽车运输企业组织结构、运力结构、运输经营结构、运输组织结构、运输站场布局结构、行业队伍人员结构六个方面提出了道路运输业结构调整的基本原则、指导思想、目标和主要途径、方法,并从加强道路运输市场宏观调控、改善行业管理和加快道路运输法制建设等方面提出了政策保障措施建议,以确保道路运输业结构调整顺利进行,为促进国民经济和社会发展作出更大的贡献。

关键词:道路运输 结构 调整

第一章 绪 论

2001 年 3 月 15 日,第九届全国人民代表大会第四次会议

批准了国务院根据《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十个五年计划的建议》精神制定的《中华人民共和国国民经济和社会发展第十个五年计划纲要》，朱镕基总理代表国务院在会上作了《关于国民经济和社会发展第十个五年计划纲要的报告》。朱总理在回顾“九五”时期国民经济和社会发展时指出，过去五年，我国的国民经济持续快速健康发展，综合国力进一步增强，人均国民生产总值比1980年翻两番的任务已经超额完成。生产力水平迈上了一个大台阶，商品短缺状况基本结束。经济体制改革全面推进，社会主义市场经济体制初步建立，国家宏观调控体系进一步健全。对外开放水平不断提高，全方位对外开放格局基本形成。人民生活继续改善，总体上达到了小康水平。科技、教育加快发展，社会事业全面进步。随着“九五”计划的完成，我们实现了现代化建设第二步战略目标。从新世纪开始，我国将进入全面建设小康社会、加快推进现代化的新的发展阶段。他在总结和归纳了“九五”积累的经验、充分肯定经济建设所取得的成绩后指出，要清醒地看到，当前经济和社会生活中还存在着产业结构不合理、地区经济发展不协调、国民经济整体素质不高、国际竞争不强、社会主义市场经济体制尚不完善、阻碍生产力发展的体制因素仍很突出等不少问题，必须高度重视并进一步采取措施，努力加以解决。他指出，“十五”计划《纲要》体现了坚持把发展作为主题、坚持把结构调整作为主线、坚持把改革开放和科技进步作为动力、坚持把提高人民生活水平作为根本出发点、坚持把经济和社会发展结合起来这五条重要指导方针。同时，他特别强调指出，我国经济已经到了不调整就不能发展的时候，按原有结构和粗放增长方式发展经济，不仅产品没有市场，资源、环境也难以承受，必须在发展中调整结构，在结构调整中保持较快发展；今后五年要着力调整产业结构、地区结构

和城乡结构,特别要把产业结构调整作为关键。

根据“十五”计划《纲要》,“十五”期间我国结构变动的预期目标是:到 2005 年,第一、二、三产业增加值占 GDP 的比重由 1999 年的 17.7%、49.3% 和 33.0% 分别调整到 13%、51% 和 36%,即第一产业下降了 4.7 个百分点,第二、三产业要分别上升 1.7 和 3 个百分点;第一、二、三产业的就业比重也要由 1999 年的 50.1%、23.0% 和 26.9% 分别调整到 44%、23% 和 33%,即第一产业下降了 6.1 个百分点,第二产业保持不变,第三产业要上升 6.1 个百分点。由此可见,“十五”期间经济增长和就业增加的出路在第三产业,这也符合经济发展和结构变动的普遍规律。

从历史的情况来看,新中国成立以来,我国已进行三次大的结构调整。第一次是 20 世纪 60 年代为纠正“大跃进”带来的比例失衡所进行的调整,以调整、巩固、充实、提高为主要内容;第二次是 20 世纪 80 年代初期进行的大规模调整,以重点支持发展农业和轻纺工业为主要内容;第三次是 20 世纪 80 年代末、90 年代初进行的以治理整顿为主的调整,重点支持发展能源、交通、通信等基础工业和基础设施建设。与前三次大的调整不同的是,前三次大的调整都是在短缺的条件下进行的,调整的目的在于要加快短线产业的发展。而“十五”期间要进行的经济结构调整,是在许多商品出现低水平过剩情况下的调整,是市场需求导向型的调整,使社会生产适应国内外市场需求的变化,要通过调整供给结构,创造新的需求,寻求经济增长新的领域和空间。因此,对经济结构进行战略性调整,不仅是“十五”期间必须解决好的重大课题,而且是我们早日实现现代化建设第三步战略目标的客观需要。

交通运输是国民经济的基础产业之一,是第三产业的重要组成部分,而以汽车为主要载运工具的道路运输业又是综

合运输体系的基础,自 20 世纪 80 年代初道路运输市场向社会全面开放以来,运输生产力即供给总量快速发展,营业性客货运输车辆保有量持续增加,年完成的客货运输量也持续增长,到 2000 年底,道路运输年完成的客运量、货运量和旅客周转量已连续 11 年在五种运输方式完成的旅客、货物运输量中均列第一位,在综合运输体系中发挥了重要的基础性作用,并且在国民经济尤其是地区经济中占有重要的地位,同时,道路运输还是五种运输方式中营业收入最高、为经济社会发展创造就业机会最多的一种运输方式,发展道路运输业不仅不需要太多的投资,而且可以吸纳大批的劳动力,既可对国民经济的持续快速健康发展起到较大的促进作用,又有利于维护社会的稳定。尽管改革开放以来道路运输得到了较快的发展,并使计划经济时期长期存在的“乘车难”和“运货难”的紧张局面得到了基本缓解,运输市场的供求关系也发生了根本性的变化,但我们应该看到,这种发展主要是靠运输生产力“量”的增长而取得的,是一种低水平的发展,这也与目前我国在社会主义市场经济条件下出现的低水平过剩类似,亟待通过行业结构调整,使其由“量”的增长来实现发展转变为通过“质”的提高来促进并实现持续快速健康发展。“十五”计划《纲要》提出了要建立健全畅通、安全、便捷的现代综合运输体系的目标,因此,在大力推进我国经济结构战略性调整的同时,加快道路运输业的结构调整,既是实现我国交通运输现代化、适应加入世界贸易组织、开拓市场、推动经济结构调整的客观需要,又是充分发挥道路运输的优势和特点、提高道路运输行业的竞争力、进一步加快道路运输业的发展和促进综合运输体系协调发展的必然要求。本文是在对国内道路运输业及运输市场发展现状进行深入细致调查研究和对部分发达国家道路运输发展现状进行考察的基础上,运用比较分析的方法,通过

对道路运输业存在的结构性矛盾的利弊分析,结合本人多年从事道路运输工作的实践和行业发展实际,参考借鉴发达国家的一些成功做法,实事求是地提出道路运输业结构调整的内容和途径,以供国内同行参考。

第二章 道路运输业发展现状

建国以来,我国的道路运输业的发展大体上可划分为两个大的发展阶段。第一阶段是从 1949 年建国时算起至党的十一届三中全会召开前的 1978 年,时间跨度约为 29 年。建国初期,即到 1949 年底,我国的民用汽车保有量仅为 5.09 万辆,其中营业性道路运输车辆 2.59 万辆(客车 0.31 万辆,货车 2.28 万辆),且无一辆国产汽车;公路通车里程仅为 8.07 万公里,且基本上均是三级以下无路面的砂石公路;在用汽车车型之杂、之落后,被世人喻为是“万国汽车博览会”,公路通车条件之差、之恶劣,被世人喻为是“搓板路”,因此,新中国的道路运输完全可以说是在旧中国留下的一个一穷二白、既原始又落后的基础上开始起步的,同时,由于建国之后我国实行的是严格的计划经济体制,道路运输基本上全部是由交通部门独家经营,政企合一,企业完全没有经营自主权,并且由于国家在交通运输领域的工作重点是铁路运输,所以尽管道路运输业在此阶段较新中国成立之初有了较大的发展,但发展速度十分缓慢,到 1978 年时,“乘车难”和“运货难”的问题仍然十分突出,从而严重地制约了国民经济和社会的发展。第二阶段是从 1978 年党的十一届三中全会召开后算起至今,70 年代末、80 年代初,交通部党组按照党的十一届三中全会关于改革开放的方针政策的要求,先是制定并出台了允许拖拉机从事道路货物运输的政策,随后又提出了“有路大家行车,

有水大家行船”的口号,在综合运输体系中率先向全社会开放了道路运输市场,从而极大地调动了全社会投资兴办道路运输的积极性,道路运输生产力得到迅速发展,营业性客货运输车辆保有量逐年增加,年完成的客货运输量 20 多年来也始终保持了以较高的速度持续增长的较好发展势头,到 2000 年年底,计划经济时期长期存在的“乘车难”、“运货难”并严重制约国民经济和社会发展的矛盾得到了基本缓解,为加快经济发展起到了积极的促进作用。1949 年、1978 年和 2000 年道路运输营运车辆拥有量见表一、当年完成的客货运输量和在综合运输体系中所占比重分别见表二、表三。

与 1949 年和 1978 年相比,到 2000 年底,道路运输业营运车辆保有量分别是 1949 年的 220 倍和 1978 年的 31 倍,完成的客运量分别是 1949 年的 744 倍和 1978 年的 9 倍,完成的货运量分别是 1949 年的 98 倍和 1978 年的 7 倍,完成的旅客周转量分别是 1949 年的 832 倍和 1978 年的 13 倍,完成的货物周转量分别是 1949 年的 610 倍和 1978 年的 17 倍,并且,除货物周转量外,道路运输 2000 年完成的客运量、货运量和旅客周转量在综合运输体系中均列第一位。另据统计资料,截止到 2000 年底,道路运输全行业共有企业及经营业户 420.16 万户,共有从业人员 1354.34 万人,并且据测算,2000 年道路运输全行业的营业收入约为 4010 亿元,约占当年国内生产总值的 4.49%。由此可见,道路运输是五种运输方式中年完成客货运输量最大、年营业收入最高、吸纳安置劳动力最多的一种运输方式,在综合运输体系中不仅发挥了重要的基础性作用,而且在部分其他运输方式不发达的地区以及在旅客运输领域中还起到了重要的骨干作用。道路运输的发展之所以能取得如此巨大的成绩,主要是得益于改革开放的政策,与其他几种运输方式相比,道路运输市场开放的最早,市场开放的深

度和广度最大、最彻底,正是由于道路运输市场的全面开放,充分调动了社会各行各业的积极性,不仅使道路运输生产力从计划经济的束缚中得以解放出来,而且极大地促进了道路运输生产力的发展,同时还使道路运输的发展实现了由部门行为向社会行为转化的升华,为国民经济和社会发展作出了巨大的贡献。

1949 年、1978 年和 2000 年营业性道路

运输车辆拥有量

表一

年份	营运汽车总计(万辆)	营运载客汽车(万辆)	营运载货汽车(万辆)
1949	2.59	0.31	2.28
1978	18.15	3.34	14.81
2000	570.13	129.66	440.47

1949 年、1978 年和 2000 年道路客货运输量

表二

年份	客运量 (亿人次)	货运量 (亿吨)	旅客周转量 (亿人公里)	货物周转量 (亿吨公里)
1949	0.181	1.06	8.0	10.05
1978	14.92	15.16	521.3	350.3
2000	134.7	103.9	6657.4	6129.4

1949 年、1978 年和 2000 年道路客货运输量

在综合运输体系中所占比重

表三

年 份	客运量	货运量	旅客周转量	货物周转量
1949	13.2%	56.5%	5.1%	4.1%
1978	58.8%	47.5%	29.9%	3.5%
2000	91.3%	76.7%	54.3%	13.8%

第三章 道路运输业存在的结构性矛盾及分析

交通运输业的结构是指道路、水路、铁路、航空、管道五种运输方式即五个组成部分的搭配或组合。同样,道路运输业的结构则是指客运、货运、汽车维修、货物搬运装卸和运输服务五个子行业及各种所有制经济所占比例构成情况的总称。尽管建国以来特别是改革开放以来道路运输业的发展取得了较大的成绩,但在发展过程中与其他行业一样也存在着结构不合理等不少问题,严重地影响了运输效率的提高并制约了行业的发展。具体表现在以下几个方面:

一、经营业户多,企业规模小,行业集中度低

表四、表五、表六、表七分别为截止到 2000 年底道路客货运输经营业户和企业及从业人员、车辆保有量有关数据一览表。

2000 年道路客货运经营业户和企业数量 表四

	客货兼营(户)	客运(户)	货运(户)	合计(户)
全行业	7079	225951	3269905	3502935
国有企业	2123	9488	315812	327423

2000 年道路客货运输企业和经营业户从业人数 表五

	客货兼营(人)	客运(人)	货运(人)	合计(人)
全行业	417668	1171212	7517847	9108727
国有企业	277839	439266	1822575	2539680