

中国铁路

走向市场的理论和实践

赵海培 等著
武剑虹

中国铁道出版社

96
F532
5
2

中国铁路走向市场的 理论和实践

赵海培 武剑虹等著

XAH109/12



中国铁道出版社

1995年·北京



C

230967

(京)新登字 063 号

内 容 简 介

本书用新的经济理论,融合国际、国内经验,从历史和现实出发重新认识中国铁路,论述了铁路运输企业走向市场的必要性、运输市场的一般原理和市场特点,总结了这方面的探索和经验,并根据铁路运输市场的主要特征,提出了铁路运输企业公司制改造原理和改造思路、国家在市场经济下对铁路的宏观调控及国家对铁路应采取的政策和建议。该书具有较强的理论性和实践性,对铁路的改革和发展具有参考价值和指导作用,可供铁路决策部门、铁路企业及大专院校的师生参考。

中国铁路走向市场的理论和实践

赵海培 武剑虹等著

*

中国铁道出版社出版

(北京市东单三条14号)

责任编辑 丁国平 封面设计 陈东山

北京市燕山联合印刷厂印刷

开本: 850×1168 毫米 1/32 印张: 5.875 字数: 152 千

1995年5月 第1版 第1次印刷

印数: 1—3000 册

ISBN 7-113-02027-5/U·591

定价: 8 元

迎接新世纪

献 给

为中国铁路改革和发展

而勇敢探索的人们

序

九十年代初发生的几件大事，对中国整个现代化的进程，乃至对全世界的文明进程都将产生重大的、深远的影响。1992年邓小平同志视察南方的谈话中明确指出，计划和市场都是经济手段。社会主义的本质，是解放生产力，发展生产力，消灭剥削，消除两极分化，最终达到共同富裕。1992年党的十四大在总结1978年以来改革开放经验的基础上，提出了建立社会主义市场经济体制的目标。江泽民总书记在十四大的报告中指出，实践表明，市场作用发挥比较充分的地方，经济活力就比较强，发展态势也比较好。我国经济要优化结构，提高效益，加快发展，参与国际竞争，就必须继续强化市场机制的作用。实践的发展和认识的深化，要求我们明确提出，我国经济体制改革的目标是建立社会主义市场经济体制，以利于进一步解放和发展生产力。在1993年第八届全国人大第一次会议上，按照党的十四大精神，对宪法做了修改，宪法规定“国家实行社会主义市场经济”。1993年11月党的十四届三中全会通过了《中共中央关于建立社会主义市场经济体制若干问题的决定》。《决定》把党的十四大确定的经济体制改革的目标和基本原则加以系统化、具体化，是我国建立社会主义市场经济体制的总体规划 and 行动纲领。

1992年和1993年，对全国铁路来说也是很关键的年份。1992年，在全国铁路理论研讨会上，铁道部部长韩怀滨同志在讲话中提出了近养缓解适应，远谋速度超前，创出发展新路的铁路改革和发展战略。为了适应九十年代建立社会主义市场经济新体制和实现国民经济发展的第二步目标，并在21世纪继续向第三步战略目标奋进的需要，铁路要在九十年代实现历史性的大发展，到本世纪末使运输能力基本适应国民经济和社会发展的需要；在此基

基础上，再经过十多年的努力，使铁路运输能力速度超前于经济社会发展的需要，使先行官真正做到先行。十多年改革开放的实践证明，改革开放是我国经济发展的动力，加快铁路的发展必须深化铁路的改革。1993年元月，在全国铁路领导干部会议上，根据党的十四大精神，结合铁路的实际，韩竹滨同志提出了铁路全面走向市场的目标，强调指出，推动铁路运输企业走向市场、实现市场机制对运力资源配置的基础性作用是深化铁路改革的关键。

铁路运输企业走向市场，既是一个重大的理论问题，也是一个亟待深入实践的现实问题。自1978年党的十一届三中全会以来我国进行的经济体制改革，其方向是以市场为取向的改革。核心问题就是要改变传统的过度集中的计划经济体制和运行机制，充分发挥市场机制的积极作用。随着改革的深入，市场机制不断深入，作用的幅度不断扩大，力度不断增强。中华人民共和国成立后，我国铁路的体制是以中长铁路为样板建立起来的，是传统计划经济体制的典型形态。这一体制是完全排斥市场机制的，造成了铁路改革特殊的困难。十多年来铁路进行了艰苦的改革探索，市场机制不断进入铁路企业的各个领域。现在，市场机制对铁路的投资结构、客货运输结构、客货服务结构、经济结构、经营结构、运价结构等都产生着重要的影响。但是，还必须看到，同全国市场机制的发育程度相比，同其它行业特别是与铁路性质类似的一些基础产业和基础设施部门市场化的程度相比，铁路的差距还较大。铁路必须大力推进改革、加快改革。要加快改革的步伐，必须进一步解放思想，更新观念，突破传统计划经济旧观念的束缚，确立社会主义市场经济的新思想、新观念。正基于此，我们这一批中青年理论工作者和实际工作者聚集到一起，在学习邓小平同志建设有中国特色社会主义理论的过程中，总结中国铁路改革开放的实践经验，借鉴世界发达国家铁路发展、衰落和复兴的经验教训，在此基础上撰写了《中国铁路走向市场的理论和实践》一书。愿以此书献给中华民族历史上这一最伟大的年代，献给关心铁路改革与发展的广大理论工作者和实际工作者，为深化铁路改

革, 走向新的世纪献上一份心、尽到一份微薄之力。

全书共11章。第1章提出了用新的经济理论认识中国铁路, 并简要介绍了主要的新观点。第2章从市场经济发展的客观要求论述了铁路运输企业走向市场的必要性。第3章从社会主义市场经济新观念出发, 对一些传统观念进行了新的认识。第4章总结了改革开放以来铁路企业走向市场的探索与实践。第5章介绍了世界发达国家利用市场机制发展铁路的经验教训。第6章介绍了改革开放以来, 我国一些基础产业运用市场机制加快发展的经验。第7章阐述了运输市场的一般原理。第8章论述了我国铁路运输市场的主要特征和进入策略。第9章简述了铁路运价改革的情况, 阐述了社会主义市场经济下铁路运价原理和运价政策。第10章论述了我国铁路运输企业公司制改造的原理和改造的思路。第11章介绍了世界发达国家的运输政策, 提出了在社会主义市场经济条件下国家对铁路采取的政策建议。

本书是集体研究的成果, 由赵海培构思提纲, 经集体讨论后分工撰写。先后参加写作的有(按姓氏笔画为序): 文力(第2章)、王雪峰(第8章)、刘玉香(第3章)、刘宜勤(第4章)、武剑虹(第5、6、11章)、赵海培(第1、3、9、10章)、荣朝和(第7、8、11章)。初稿写出后, 由赵海培、武剑虹、刘宜勤总撰。

作者

1995年2月

目 录

第一章 一个全新的命题

——用市场经济理论认识中国铁路 (1)

- 一、用市场经济理论认识铁路的要点 (3)
- 二、本书主要的新观点 (7)
- 三、对铁路走向市场难点的新认识 (11)

第二章 铁路走向市场是市场经济发展的客观要求 (13)

- 一、市场经济的本质特征 (13)
- 二、铁路运力资源配置的市场化 (15)
- 三、铁路走向市场是克服铁路发展滞后、运力短缺痼疾的有效途径 (19)

第三章 解放思想更新观念是推动铁路走向

市场的关键 (23)

- 一、铁路运输生产过程的两个基本特征：运输调度指挥的高度集中和运输组织作业的高度分散 (24)
- 二、铁路运输企业的企业效益与社会效益的关系：企业效益是社会效益的基础和前提 (26)
- 三、企业是计划和市场两种手段结合的产物，不存在确立企业地位就否定运输统一指挥的逻辑 (28)
- 四、铁路主要是国家宏观调控的对象 (30)
- 五、目前我国的运输市场是垄断和竞争并存 (32)

第四章 改革开放以来铁路走向市场的探索与实践…………… (35)

- 一、实行行业经济承包，铁路企业迈出市场取向
改革的重要一步…………… (35)
- 二、铁路投资、融资走向市场的探索…………… (37)
- 三、铁路支线客货运输走向市场的实践…………… (41)
- 四、积极进行运价改革，发挥市场机制在铁路
运价中的作用…………… (42)
- 五、大力发展多种经营，使铁路企业经营结构适应
市场经济的发展…………… (44)
- 六、党的十四大后铁路全面走向市场的实践…………… (46)

第五章 市场经济与铁路发展的实证分析…………… (53)

- 一、世界各国铁路，特别是发达国家铁路由
兴到衰，再由衰到兴的螺旋式发展过程，
从正反两方面充分表明市场经济是发展
铁路的必由之路…………… (53)
- 二、旧中国铁路的发展运用了市场机制…………… (81)

第六章 改革开放以来，我国一些基础产业运用市场 机制加快发展的经验…………… (88)

- 一、一些基础产业运用市场机制加快
发展的主要做法…………… (88)
- 二、一些基础产业通过市场取向的改革取得的
主要成效…………… (98)

第七章 运输市场的一般原理…………… (101)

- 一、运输市场的概念和主要特征…………… (101)
- 二、运输市场的分类和结构…………… (104)
- 三、运输市场的运行环境和规则…………… (106)

四、运输市场中的垄断、竞争与协作·····	(108)
五、我国运输市场的建立与完善·····	(113)
第八章 我国铁路运输市场的主要特征和分类 及进入策略·····	(117)
一、目前铁路运输市场的主要特征·····	(117)
二、铁路运输市场的细分和目标市场的选择·····	(122)
三、铁路进入市场的策略·····	(127)
第九章 铁路运价改革和运价原理及运价政策·····	(130)
一、改革开放以来,我国价格改革的历史进程·····	(130)
二、价格的“惩罚作用”、铁路运价决定的特殊性 和运价政策·····	(137)
第十章 铁路运输企业的公司制改造·····	(145)
一、两种体制下企业的本质区别·····	(146)
二、公司制改造要着重把握的几个问题·····	(148)
三、怎样把铁路运输企业改造为现代公司·····	(151)
第十一章 国家运输政策和市场经济下政府对 铁路的宏观调控·····	(161)
一、运输政策的内容和制订运输政策的必要性·····	(161)
二、各国在放松运输管制方面的变化·····	(165)
三、各国在运输政策其他方面的动向·····	(169)
四、我国制订运输政策应注意的问题·····	(170)
五、市场经济条件下政府对铁路的宏观调控政策·····	(173)

第一章 一个全新的命题 ——用市场经济理论认识中国铁路

长期以来,我们都是用传统计划经济的理论来看待中国铁路、认识中国铁路,形成了与此相适应的一系列观念。在改革开放的进程中,在市场取向的改革实践中,这些思想、观念总是与不断发展变化的新情况相抵触,成为铁路深化改革的严重障碍。改革的每一步深化,首先是对传统观念的突破,只有突破国有必须国营的观念,才会有铁路全行业的承包;只有突破全国铁路是一个“大工厂”、铁路运输指挥必须全部集中的观念,才会有铁路局、铁路分局、铁路公司等单位运输企业地位的确立;只有突破铁路是国家的基础设施、只能由中央进行建设的观念,才会有中央、部门、地方和企业合资建设铁路的局面,促进了铁路网的较大发展;只有突破行业垄断、地区封锁的观念,才会有铁路多种经营、集体经济的大发展;只有突破铁路企业经济效益与社会效益相互矛盾的观念,才会逐步打破全国铁路大一统的运价体系;只有打破闭关锁国的封闭观念,才会有中国铁路对外开放、利用外资、外商直接投资的新局面。事实证明,在传统计划经济体制下形成的大量传统观念,很不适应改革开放新形势的要求,只有破除铁路传统的计划经济观念,才会推动中国铁路走向市场的实践,形成中国铁路走向市场的理论。

实践的坚定性,来源于理论的坚定性。某一个传统计划经济观念的突破,只是认识过程中的包含着小部分质变的量变;这种量变只有发展到大的质变,形成新的理论体系,才会在更广泛的领域、更高的层次、更大的规模上推动实践活动的进展。党的十四大在总结我国改革开放十五年实践经验的基础上,提出了在我国建立社会主义市场经济体制的目标。这一目标后来又写进了党

章和宪法。这既是对十多年来我国改革开放实践经验的总结，也是对改革开放前 28 年我国社会主义现代化建设的经验总结。在传统计划经济体制下，是完全排斥市场机制的，在经济活动中只要存在一点自由活动的成份，就要当成资本主义的尾巴来割。改革开放以来，对社会主义经济中市场机制的认识不断进步、不断深化。改革初期，我们破除了把社会主义与市场调节对立起来，把指令性计划等同于计划经济的观念；党的十二大提出计划经济为主，市场调节为辅的原则；党的十二届三中全会通过的《关于经济体制改革的决定》指出，社会主义经济是建立在公有制基础上的有计划的商品经济，并随之提出了我国经济体制改革的重要任务之一就是逐步完善市场体系，使改革逐步深化；党的十三大在总结改革开放经验的基础上，明确提出了社会主义经济体制中计划与市场都是覆盖全社会的论断，“国家调控市场，市场引导企业”，使市场机制在社会主义经济中的功能大大增强。进入九十年代，随着改革的深化，我们党对计划与市场关系的认识进一步成熟和深化，看到了在社会主义条件下以市场作为资源配置的基础的重要性。这就为党的十四大提出我国经济体制改革的目标是建立社会主义市场经济体制提供了坚实的思想和理论基础。

在社会主义市场经济的目标确立以后，就面临着用新的理论观点全面更新运输经济理论的任务。铁路是我国交通运输体系中的骨干力量，是国民经济的大动脉，铁路经济理论是整个运输经济理论的重要部分。运输经济理论的更新既关系到运输系统改革的深化，也关系到全国社会主义市场经济新体制的建立。新的形势、新的需要呼唤着新的理论，这是对有志于献身运输系统的改革开放、建立新的体制的理论工作者和实际工作者的挑战。正是在这种迫切需要的形势下，在学习建设有中国特色社会主义理论的时候，在推动铁路改革开放的实践中，我们撰写了《中国铁路走向市场的理论和实践》，力求用市场经济的理论研究铁路改革开放和建立新体制等方面的重大问题。

一、用市场经济理论认识铁路的要点

1. 从优化配置资源的角度认识中国铁路走向市场。按照经济学的观点，资源都是相对稀缺的，研究稀缺资源的优化配置、有效利用，是经济学的首要任务。经济体制的优劣主要也是看能否做到资源的优化配置和有效利用。当今世界上的经济体制主要有两种，一个是计划经济，另一个是市场经济。这两种体制的区别就在于资源配置的方式不同，以计划机制作为资源主要配置手段的属于计划经济；以市场机制作为资源主要配置手段的属于市场经济。经济发展的实践证明，在国家的宏观调控下以市场机制作为资源配置的基础性手段，能够达到资源的优化配置，使得经济发展做到高效益、高效率。市场经济所以优于计划经济，能够达到资源优化配置的目的，这是因为，市场经济是自主的经济，在市场中活动的各个经济主体具有独立的经济利益，为了获得自己的最大经济利益而独立作出生产、经营决策，并对自己决策的后果负责。市场经济中的这种自主性质不仅是经济活力与效率的保证，而且是整个现代文明社会的基石。还有市场经济是自动调节的经济，它依靠货币、价格来组织和协调整个经济的运行过程，配置经济资源。而货币和价格制度是人们的经济联系、交换关系本身发展的产物。市场经济愈发展，它自行创造的组织工具与技术——集中表现为货币与价格制度——也就愈发展，从而市场经济的自我组织能力与组织效率也随之不断提高。所以，市场经济的不断成长也同时意味着其调节系统的不断健全，其中重要的一个方面就是国家宏观调控的完善。市场组织方式的发展，自行成长出相当完备的组织工具与技术，使有效的现代意义上的政府宏观调控成为可能，国家的宏观调控正是市场经济本身充分发展的结果。而在传统计划经济体制下，企业缺乏独立的经济利益，没有自主决策的权力，在经济活动中也不承担相应的决策后果。在这样的经济体制中，作为经济细胞的企业缺乏生机和活力。由于企业的一切活动听命于行政上级，形成了依附性很强的行政性的纵

向关系，横向经济联系被切断，必然窒息市场交换关系的发展，作为组织和协调整个经济运行的一系列工具与技术——集中表现为价格和货币制度——也就难以发展起来。正因为如此，计划经济即使通过模拟市场均衡价格的形成过程来制定计划价格，也不能指导资源的优化配置，因为作为计划经济基础的经济细胞的企业，由于缺乏独立的经济利益和决策权力，不可能对价格信号作出合理的反映，模拟市场最多只能做到对市场信号的功能模拟，却无法实现信号与动力的内在统一，无法从利益动力上保证生产单位对调节信号的合理反应。

2. 从市场经济与现代化发育过程逻辑的一致性来认识中国铁路走向市场。传统计划经济模式在工业化初期阶段起过积极的作用。当生产规模小，经济水平低，产业结构简单，发展目标比较集中、单一，生产和消费的需求易于掌握，由国家集中控制人力、物力和财力发展经济是比较有利的。然而，初步工业化实现以后，经济的进一步发展，规模扩大，结构复杂，技术进步加快，分工愈来愈细，社会化程度愈来愈高，生产和消费的需求多种多样且变化迅速，集中控制的传统计划经济体制就失灵了。为了适应生产力发展的要求，必须从传统计划经济向现代市场经济转变。现代市场经济是经济发展中不可逾越的阶段，是经济发展中不以人们意志为转移的客观规律。发展市场经济是实现现代化的必由之路，由市场化而现代化，人类文明进程的这一内在逻辑是普遍存在，不可抗拒的。现代化只有靠现代化的组织方式才能实现，而市场经济则由于它与现代化进程之间高度的逻辑一致性成为这种唯一的、不可替代的现代化方式。生产力的巨大发展是在社会分工的不断深化和拓展中实现的。人们物质和精神生活的多样性使他们因社会分工而形成的相互独立、相互分离必须由他们之间全面的相互依赖、相互交换关系来补足。这种关系就是市场关系。市场是社会分工体系的表现形式或实现形式，是人类在社会分工条件下最普遍、最一般的经济联系方式。人类社会的经济活动不断市场化的过程就是社会经济不断发展，日益繁荣，人类经济文明

不断进步的过程。近代工业文明的产生和迅猛发展，归根结底，来自富有效率的市场组织制度的作用。全面的经济现代化是在市场化过程中，在市场经济充分发展的条件下实现的，这是迄今为止人类社会史上的一个基本事实。从落后的农业国向先进的工业国转变、从分散的小生产向社会化大生产转变、从封闭的自然经济向全面开放的市场经济转变，即构成经济现代化的不可分割的整体过程。

3. 从世界发达国家铁路改革的潮流认识中国铁路走向市场。铁路属于社会先行资本。这种先行性体现在两个方面，其一是表现为市场经济发展的基础性、先决性条件，由于发达国家在工业化初期首先各自建成了强大的铁路运输网，以至西方多数的经济学家都把经济运动的空间实现作为既有条件，作为考虑经济运动规律的现存背景，从理论上抽象掉。但是，当我们研究发展中国家经济问题的时候，由于这些国家根本不存在现成的完备的运输系统，运输往往成为经济发展的制约因素，正是在这种情况下，运输作为社会先行资本的性质越来越引起了广泛重视；其二，运输作为社会先行资本，随着运输产业规模的扩大，在各国的现代化进程中，对市场经济的发展和成熟，起到了关键性的推动作用。马克思称铁路为现代实业之冠，我们理解，它包含了生产力和生产关系两个方面的内涵。十九世纪中叶的大规模修筑铁路的高潮，大大推动了西方国家工业化的进程，如著名经济学家 W. W. 罗斯托总结到：“美国起飞的产生主要是铁路化的工业结果而不是农业的结果”。同时，铁路产业的发展大大推动了市场经济制度成熟和走向现代化。在这方面，最突出的是铁路的发展对现代公司制度的形成，对现代金融市场的发育所起的巨大作用。公司制这种企业形式，至今已有 400 多年的历史，但是真正形成现代公司的则始于铁路公司。这是由铁路的产业特点所决定的，铁路建设需要大量资本，必须通过公司这种形式在短期内进行大量筹集；铁路专业性强，需要有一批专门管理人才，公司制这种企业组织形式，有利于企业家阶层的形成。铁路产业的发展对现代金融市场的成

熟的作用也是不可估量的，由于铁路需要的资本量大，必须通过多种渠道筹集，铁路公司传统上一直是国际股票市场、债券市场上的主要发行者，对国际上一些金融中心的形成、对金融工具的现代化都起到了巨大的推动作用。

西方发达国家，在铁路产业发展到一定程度后，由于认识上的失误，以及政治和军事上的原因，对铁路采取了过严的控制措施，这种控制违背了市场经济的基本原则，使铁路在与其它运输方式的竞争中处于十分不利的地位，导致铁路日益衰落，对市场经济的正常运行产生十分不利的影响。正是在这种情况下，世界发达国家铁路在经历过这一段弯路后，又先后走上了市场经济之路，并取得了初步的成果。社会再生产的进行，既是生产力的再生产，也是生产关系的再生产。关于铁路产业对整个社会经济发展的作用，以往我们从铁路发展滞后、能力不足，成为“瓶颈”制约因素认识得多，而对铁路产业在生产关系发展中的作用认识不深，进而对加快和深化铁路改革的必要性、紧迫性认识不足，这是应该引起高度重视的。

4. 从其它基础产业的发展来认识中国铁路走向市场。改革开放以来，许多基础产业，如电力、公路、邮电等获得了较快的发展。这些基础产业的较快发展，并不是国家预算内投资增加的结果，而是运用市场机制，吸收社会资金进行建设，实现了跳跃性的发展。投资是经济发展的第一推动力。在运用市场机制吸收社会资金的同时，促进了投资体制的改革和企业经营机制的转换。即吸收社会资金，实现了投资主体的多元化，投资主体的多元化突破了传统体制下行业垄断，地区分割的部门管理模式，加之由于投资是以盈利为目的或者资金是有偿使用的，促使企业转向经营以效益最大化为目标。经营机制的转换增加了企业积累和吸收社会资金的能力，使企业走上了自我发展的道路。以吸收社会资金作为起点，在改革投资体制的同时，改革企业的经营体制，企业走上了“借鸡生蛋，蛋生鸡，鸡生蛋”的良性循环。在国家直接投资没有增加的情况下，这些基础产业获得了大的发展。“发展是

硬道理”。这些基础产业的较快发展，在三个方面发挥了积极的作用：一是满足经济和社会发展的需要，促进了国民经济的发展；二是推动了全国改革的深化，促进了全国社会主义市场经济新体制的建立；三是从市场中获得了巨大的收益，为本系统和企业职工带来了巨大的利益。改革开放以来，在吸收社会资金投入铁路建设方面，也进行了一些探索和努力，在集资建设客站、货场，发展地方铁路和合资铁路方面积累了初步的经验。但是，从投资来源渠道来看，传统的单一的投资主体的状况没有从根本上得到改变，“一方建路、八方用路”的格局没有改变。传统投资体制，在造成投资的大量浪费、效益低下的同时，使得企业经营机制难以转换，企业缺乏自我积累，自我发展的能力，这样就堵住了企业进入市场，吸收社会资金加快发展的路子。在经济和社会发展很快，国家难以集中大量财力投向铁路建设，而铁路企业又难以通过市场获得发展的资源的条件下，铁路必然会陷入内外夹攻的困境，成为国民经济和社会发展的薄弱环节。十五年来，改革开放的实践证明，铁路传统的体制已成为铁路发展的桎梏。传统管理体制，其主要弊端是：经济管理的权力高度集中，经济动力基本上是国家自上而下的指令性计划；行业垄断、条块分割，割断了铁路与地区经济发展的内在联系；政企不分；国家对企业统得过死，企业缺乏应有的自主权；分配上的平均主义，企业吃国家的“大锅饭”，职工吃企业的“大锅饭”，严重地影响了广大群众和基层的积极性、主动性和创造性。经济体制上的弊端，既影响着社会主义基本制度优越性的发挥，又影响着生产力的发展。不打破僵化体制，不积极进行改革，企业就没有生机和活力，铁路“瓶颈”制约地位就难以改变。改革是中国的第二次革命，改革的核心问题，是从根本上改变束缚生产力发展的原有经济体制，建立适应社会主义市场经济的铁路新体制。

二、本书主要的新观点

本书以邓小平同志建设有中国特色社会主义理论为指导，在