

主编 马 洪 孙尚清

中国交通运输结构研究

梁中堂 张广柱

中国社会主义
经济结构研究丛书



山西人民出版社
中国社会科学出版社

中国交通运输结构研究

梁中堂 张广柱

*

山西人民出版社 中国社会科学出版社出版

山西省新华书店发行 山西人民印刷厂印刷

*

开本：850×1168 1/32 印张：8.125 字数：200千字

1989年4月第1版 1989年4月太原第1次印刷

印数：1—3,710册

*

ISBN 7-203-01036-8

F·117 定价：3.25元

编 委 会

主 编 马 洪 孙尚清

副主编 周叔莲 张卓元

编 委 (按姓氏笔画为序)

马 洪 王 鹤 袁 禾 林

孙尚清 吴家骏 杜 敬

李伯溪 林森木 张卓元

张泽厚 陆百甫 陈吉元

陈宇华 陈胜昌 周叔莲

赵效民 姚文锦 冒天启

编辑组

组 长 周叔莲

副组长 张卓元 张泽厚

成 员 陈吉元 陈胜昌 冒天启



编 者 的 话

《中国社会主义经济结构研究丛书》是国家国民经济和社会发展第六个五年计划中哲学社会科学部分的重点项目。《中国交通运输结构研究》是这套“丛书”中的一种。

“丛书”的作者主要是经济理论工作者和中央各有关部委的经济工作者，他们大都参加过1979年夏至1980年春原国务院财政经济委员会经济结构小组的调研工作，对我国经济结构问题都有一定的研究。在研究和写作过程中，力图在马克思主义指导下，从中国的国情出发，揭示中国经济结构变化的规律性，在总结历史经验的基础上，探索实现本世纪末经济发展战略目标的经结构对策，并预测我国未来经济结构的发展趋势，以利于建立合理的结构模式。

这套“丛书”具有理论性、实用性、资料性和知识性结合的特点，它与马洪、孙尚清主编的《中国经济结构问题研究》和孙尚清主编的《论经济结构对策》两书有着内在的联系，是上述两部著作对我国经济结构研究的继续、深入和展开。书中使用的某些资料由于来源不同或口径不一，因而不一定十分准确；分析问题的观点也不一定正确，不妥和错误之处，希望读者批评指正。

编 者

目 录

绪 论	(1)
第一章 中国各种运输方式的发展	(14)
第一节 解放前各种运输方式的发展	(14)
第二节 解放后各种运输方式的发展	(33)
第二章 建国后我国交通运输结构的历史演变	(49)
第一节 国民经济恢复时期和“一五”时期的 交通运输结构	(49)
第二节 “大跃进”和经济调整时期的交通运 输结构	(61)
第三节 “文化大革命”时期的交通运输结构	(71)
第四节 “五五”“六五”期间的交通运 输结构	(79)
第三章 中国交通运输结构的现状和问题(上)	(87)
第一节 交通运输内部结构	(87)
第二节 运输布局	(103)
第三节 城市交通结构	(116)
第四节 交通运输技术结构	(124)

第四章 中国交通运输结构的现状和问题(下)..... (141)

第一节 交通运输投资结构..... (141)

第二节 交通运输价格结构..... (150)

第三节 交通运输业管理体制及其改革..... (161)

第五章 完善我国交通运输结构的对策..... (168)

第一节 决定我国交通运输发展的诸因素..... (168)

第二节 改革交通运输业的管理体制..... (181)

第三节 我国主要运输方式的分流问题..... (191)

第四节 加速交通运输业的技术改造..... (196)

第五节 有关运输政策的调整..... (213)

第六节 调整和建设运输布局..... (219)

2000年中国交通运输业展望..... (223)

附录一: 台湾香港交通运输概况..... (228)

附录二: 主要参考论著目录..... (239)

后 记..... (253)

绪 论

(一)

由于运输业表现于形态上的是商品的位置移动，并不改变劳动对象的物质形态，所以往往被人们误解为非生产性的。其实，马克思早就对运输业的本质作过精辟的阐述，明确指出运输业是一个物质生产领域。马克思说：“除了采掘工业、农业和加工工业以外，还存在着第四个物质生产领域……这就是运输业。”（《马克思恩格斯全集》第26卷第2册第444页）

运输业作为一个与采掘业、农业和加工工业不同的物质生产领域，有这样几个特点。第一，运输生产不是发生在直接的生产过程，而是处于直接的生产过程和消费过程之间即流通过程。运输是产品生产在流通过程中的继续。企业把产品生产出来之后，即完成了产品的直接生产过程。然后，经过运输业的生产即运输，才能使产品的消费成为可能（不言而喻，这里的消费既包括生活的消费，又包括生产的消费）。第二，运输生产不同于其他生产过程，会以自己特有的生产方式改变产品的物理的或化学的性质和表现形态。运输生产不改变劳动对象即产品的性质和形态，而只使运输对象发生空间位置的改变。第三，运输业是一个基础结构部门，它在总产品和国民收入中占的比重相对地来说不大，但在生产资源比如固定资产、生产投资、劳动资源等方面的消费往往却占有较大的比重。第四，运输业与国民经济的其他部

门关系十分密切，它往往是解决许多经济问题、社会问题、生态问题、教育和科学技术等社会发展问题的决定性因素。不少涉及社会发展的問題虽然并不一定表现为运输方面，但只要解决了交通运输方面的问题，这些问题就可以随之消失。第五，货物和旅客的运送本身构成运输产品，所以，运输业产品不能保存和积累，要求相当大的运输对象能力后备。

在商品生产条件下，运输生产作为一种特殊的商品生产领域，其劳动过程也照样会创造价值和使用价值。在运输业的劳动过程中，劳动的对象即商品发生了位置的变化，从而使其使用价值发生了变化，该商品的使用价值由原来可能的使用价值变为现实的和直接的使用价值。同时，由于运输劳动过程消耗了劳动量，原来商品的价值量扩大了，交换价值增加了。经过运输劳动的商品增加的价值量等于使该商品的使用价值发生这种位置变化所需的劳动量。马克思指出：“这个劳动量，一部分决定于不变资本的消耗，即加入商品的物化劳动量，另一部分决定于活劳动量，这同其他一切商品的价值增殖过程的情况是一样的。”（《马克思恩格斯全集》第26卷第2册第445页）所以，商品一经运到终点，尽管实在劳动在使用价值上没留下一点痕迹，可是这个劳动已经实现在这个物质产品的交换过程中；这一生产的变化就表现为商品的交换价值提高上，商品变贵了。可见，作为一种商品生产过程，凡是适用于其他一切物质生产领域的，同样适用于运输业；在这个领域里，劳动也体现在商品中，虽然它的劳动在商品的使用价值上并不留下任何可见的痕迹。

（二）

人们往往把运输业当作近、现代工业之后才发展起来的一项产业，其实，运输业是一门古老的生产行业，甚至是最古老的行

业之一。原始农业出现之后，人类开始定居生活。从事原始农业生产的人就必须将种子由居住地运往种植地，并将收获物由种植地运往住地。也许原始人的居住地距离种植地并不算很远，但是，这两种运输活动显然是必不可少的。随着生产的发展，运输业同生产规模和生产的深度成正比例地得到了发展。

运输业作为国民经济的主要基础之一，是直接由运输生产固有的特点决定的。运输生产过程是在流通领域内，通过产品从生产者向消费者的运动来实现的。社会生产是生产和消费的辩证统一。没有生产就没有消费。反过来也是这样，没有消费就无所谓生产。生产的目的就是消费。消费是生产的进一步肯定和实现。运输业把生产和消费联系起来，使生产过程在流通领域延续，把再生产过程的各个阶段联合成为生产一定产品的统一整体。社会生产愈发达，运输业就愈益重要。因为没有运输业，各个地区、各个部门、各个生产单位的经济联系被割断，就不成其为社会生产了。正如列宁深刻地指出的那样：“运输是我们整个经济的主要基础，也许是最主要的基础之一。”（《列宁全集》第33卷第125页）。

运输业不仅以运输生产把国民经济各个部门有机地联系起来，使国民经济的生产和再生产得以顺利进行。而且因为运输业是物质生产的基本领域之一，作为社会生产的基础和支柱，其自身的发展总是推动着国民经济的发展。在近现代世界经济中，汽轮对于英国、铁路对于美国、汽车对于日本，都起到了推动其经济迅猛发展的作用。而这种作用不仅仅表现为汽轮促进了英国的海外殖民贸易、铁路贯通了美国南北和东西的运输、汽车出口为日本带来巨额外汇，还有一个常常被人忽略了的事实是，汽船、机车车辆以及汽车的制造，直接促成了冶金、机器制造等行业的发展。200多年以来，正是冶金工业和机器制造业在执近代世界经济的牛耳。

运输业同能源工业总是息息相关。一方面，运输是传统能源生产的重要制约因素，据苏联经济学家统计，以价值计算，苏联运输业中燃料运输大约占货运总值的25%。1985年，我国铁路货运量的45.2%被煤炭和石油占有。能源是当代世界普遍紧张的问题之一，除了政治和价格因素外，比如在我国，运输成了阻碍煤炭能源生产的主要因素。另一方面，交通运输又是能源消耗的最大户。在苏联，运输业的燃料消耗量在燃料总消耗量中所占的比重平均达到20%，而在一般的发展中国家都要达20—40%。

对外贸易直接同运输业相联系。世界贸易就是世界运输的同义反复。一个国家的对外贸易量总是与其海外运输相适应的。没有发达的运输能力，长久的对外贸易的繁荣是不可能的。在这方面最具有典型意义的要算日本了。日本每天用数十万吨的油轮从中东买回原油，再从澳大利亚、东南亚、中国、苏联买回各种矿石原料，经过几番加工，又生产出汽车、家用电器等各种制成品，远销世界各地，日本成了现代世界的如工工场。但是，日本能以如此，也还有赖于它由海上和空中向世界各地幅射出的数百条交通线。可见，没有发达的交通运输线，就没有发达的世界贸易。

运输业同国民经济的联系十分密切，同人民群众的生活也息息相关。衣、食、住、行，谓之人类生存的基本需求。而衣、食、住都必须依靠“行”才能使其得到满足。社会愈是发展，居民生活愈为开放，交通问题就显得愈为重要。在自然经济条件下，不仅妇女足不出户，就是大多数男子终生也被禁锢在数十里以内的土地上。商品贸易使人们的视野拓宽了，活动的范围扩大了，交通的活动半径也在不断扩大。在现代城市里，交通是每一个居民工作和生活的方面之一。

(三)

没有适当的运输,经济增长和社会发展是不可能的。特别是发展的初期,运输紧张是带有普遍性的现象。一般地说,当一个国家处于经济起飞的前期,运输的需求,特别是客运方面的需求,其增长速度往往比国民生产总值增长的速度快。据世界银行的研究报告,70年代,低收入的发展中国家的国民生产总值货运和客运的年增长率分别为3.6%、4.0%和5.7%,中等收入的发展中国家分别为5.7%、6.8%、9.0%,而经济合作与发展组织这些发达国家的国民生产总值、货运及客运的增长率仅分别为3.2%、2.6%和3.2%。相比之下,发展中国家的运输需求即运输问题就显得严重得多。

经济起飞初期运输紧张的一个重要原因,在于运输的基础设施和其他行业基本特点的差异。对于一般的采掘业、加工工业来说,形成生产能力所需要的资金少、时间短。所以,对于新出现的社会需求,采掘业或加工工业能很快得到满足。特别是在市场机制比较健全的商品经济条件下,新的需求都归结为一个价格问题,社会供给会依据市场价格发展的指示,及时地得到解决。但运输需求则不然。运输基础设施和设备要经过较长时间的连续投入,而且成本很高。所以,当市场早已显示出需求的趋势,尽管社会经过很大的和持久的努力,可能在还未能形成新的运输力的时候,运输需求却又有了新的积累和增长。

有一种情况是,在经济增长初期,可能因为生产布局的不合理,更加重了运输的需求。类似我们国家这种情况,由于历史的原因,我国生产布局具有其殖民地半殖民地痕迹。东南沿海缺乏能源和原料,但工业的主要力量却集中在这里。这就形成北煤南运、西油东运,然后又将东南沿海的制成品分输全国各地的局

面。需要指出的是，发展中国家往往会由此不断陷入恶性循环之中，从而加剧运输紧张局势：生产布局不合理，工业布局远离能源和原料产地，但政府急于发展居民所需的日用品和得到较多的财政收入，则在压低交通运输业投资的同时，在运输及能源等方面采取低价格或补贴政策，鼓励缺少能源和原料的地区扩大传统生产，进而加剧了交通运输的压力。

因为经济起飞初期运输系统的设施大都处于尚待形成中，所以尽管这时的社会总产值较小，但运输投资却占比例很大。在发展中国家，运输部门的产值平均约占发展中国家国民生产总值的5—6%，其投资额通常占年投资总额中的最大份额则达到15—25%。在当前世界各国中，发展中国家的运输的投资额占总投资的比重比发达国家高50%以上，其主要原因是发展中国家的运输系统正在建立中，而发达国家的运输系统则基本上已经形成。

正因为运输业对于经济起飞所具有的十分重要的作用，许多国家在其经济发展的初期都给予交通运输业以巨大的支持。19世纪60年代到本世纪初，是美国由自由资本主义进入到垄断即帝国主义时期，也是美国铁路等运输业得到巨大发展的时期。为了支持铁路的发展，美国国会通过议案特许铁路公司许多权利。比如1862年，国会特许联邦太平洋铁路公司修筑一条从内布拉斯加向西通往加利福尼亚的铁路，并组织中央太平洋铁路公司从太平洋沿岸向东修筑一条连接联邦太平洋铁路公司的铁路。国会授予这两个私营公司大量的土地，并提供每英里高达48000美元的贷款用于建筑铁路。1964年，国会给予北太平洋铁路的援助甚至更为慷慨。该公司修筑的这条铁路不仅得到穿过联邦土地的权力，而且接受了约4500万英亩赠予土地，在铁路沿线从宽80英里到120英里长的狭长地带内选用。据该铁路创办人估计，他们从国会所得援助的价值达16500万到55000万美元之间。据美国历史学家的资料，除了州、县的支援外，这一个时期，仅美国政府赠予的土地的价

值占中央太平洋铁路投资的26%，占联邦太平洋铁路投资的34%。正是政府的这些优惠政策促进了铁路的迅速发展，从而适应了美国经济发展初期阶段所日益增长的客货运量。

(四)

我国现代交通运输业是在鸦片战争之后逐渐开始的，同我国近现代经济一样，旧中国的运输结构和运输布局带有殖民地色彩，其主要表现是：第一，各种运输方式发展很落后。1949年，全国铁路营业里程仅2.18万公里，公路里程8.07万公里，内河航道里程7.36万公里，国内民用航线里程0.8万公里。第二，交通运输布局不合理。很少的运输线路主要分布于东北和京广线铁路以东的少数地区。以铁路为例，1948年，东北地区就集中了我国铁路总里程的43.1%，而占国土面积70%左右的西南、西北地区仅占6.8%。第三，运输设备陈旧，运输效率低。不少路段或因战争、或因经营不善，处于瘫痪状态。

解放后的交通运输业总的说发展是快的。1985年，各种运输线路的长度都有了较大增长，其中铁路增加到5.21万公里，公路94.24万公里，内河航道10.91万公里，民用航空航线27.72万公里（国内17.12万公里，国际航线10.60万公里），输油管道由无到有，1.18万公里。1986年，全国货运周转量达到18178亿吨公里，其中铁路货物周转量8760亿吨公里，公路379亿吨公里，水运8420亿吨公里，空运5亿吨公里，输油输气管道614亿吨公里；全国旅客周转量4573亿人公里，铁路2587亿人公里，公路1672亿人公里，水运170亿人公里，空运144亿人公里。同年，沿海主要港口货物吞吐量已达37798万吨。

但是，就我国国民经济的发展对运输业的需求来说，我国运输业长期以来处于不适应状态。其主要表现是运输能力的增长小

于运输量的增长，而运输量的增长又小于工农业生产的增长。现在，运输紧张并不限于某一地区和某一种运输方式，运输全面紧张，在铁路运输上，全国每年有一亿多旅客靠超员运输。过去说每年春节前后运输吃紧，现在铁路是每天“过春节”。大多数路段每天超员30—50%，不少干线上每天超员70—100%。铁路客货运输每天只能完成所报计划的70%，每年大约有1.5亿吨货物积压待运。在公路运输方面，因为全国90%以上的路况很差，特别是路面铺设很差，汽车不能以应有的速度行驶，不仅耗油量增加，而且严重影响公路运输力的发挥。所以，相同的运输量，由于速度慢，公路运输需要更多的汽车才能完成。据国外统计，公路客运车辆往往实载率不高于70—80%，1984年，我国公路旅客运输车的实载率达86.3%。内河航运里程比解放初期还有减少，南方水运没有很好发挥，而北方水运几近息绝。港口压船压货问题很严重，1985年以前平均每天压船200艘。1985年最严重时一天压船达541艘。压船时间一般都在半个月左右。民航运输近几年有不少发展，但因为起点很低，我国民航在总运输量中所占比例极少。1986年，全国生产的1.3亿吨原油有70%左右是通过地下管道输送的。但是，到1987年，输油管道也仅有1.3万多公里，同美国1984年的36.3万公里比较不仅少得可怜，而且因为我国能源运输的主要量是煤炭，管道输煤方面，我们还是个空白。

造成我国运输业紧张和结构不合理的因素是极为复杂的。究其原因，第一，旧中国殖民地半殖民地经济和交通运输的布局不可能在短时间内得到纠正。第二，建国以后长期在指导思想上没有把运输放在应有的地位，认为运输业不属于物质生产部门，并由此决定了后面几个连续的失误。第三，投资政策的失误。长期以来运输未列入国民经济的主要部门，运输业特别是公路及水运业的发展得不到应有的投资。据计算，我国的运输业年度投资大约占国民生产总值的1.1%左右，比世界上大多数国家都低，大约相当

于印度等国。发展中国家每年运输投资占投资总额15—25%，而我国除了“一五”、“三五”、“四五”期间分别达到15.3%，15.4%，18%外，其他各计划期间都比较低，其中“二五”为13.5%，三年调整期间为12.7%，“五五”期间为12.9%。我们在“六五”计划前就发现了交通运输落后的状况，并被确认是今后战略发展的重点，但投资率不仅没有提高，反而下降到10.01%。长期投资不足，必然造成运输能力的增长不稳定和缺少后劲。第四，缺少一系列社会政策的鼓励和必要的立法手段。此外，还有管理体制上的僵化，也是造成我国交通运输紧张和综合运输结构不合理的重要原因。

(五)

为能从根本上改变我国交通运输业长期落后的局面，首先要解决的就是投资问题。据粗略计算，从现在起到2000年，除公路车辆、船舶、内河航道和民用航空等方面的投资外，铁路、公路和港口的每年投资总计需要150—170亿元。以上所有方面的投资，约占国民生产总值的2%以上。据世界银行的考察报告认为，这个比例是与其他国家相当的，也是比较合理的。而这就意味着，投资比例要比现在提高一倍。这么大的投资额，除了国家直接投资外，还要制定适当的政策鼓励社会各个方面，包括个人以及外资，积极投资运输业。

在交通运输发展战略上要树立大运输业或综合运输的思想，去掉过去“恋铁路”、轻公路、轻水运和轻民航的旧观念。中国地域宽阔，各种运输资源分布不平衡。在发展运输业上不能单纯强调一种运输方式，也不应片面强调建设“铁路网”、“公路网”、“水运网”。应该建设综合运输网，根据各地的历史发展和经济状况、地理环境和地理资源，宜铁路则铁路，宜公路则公

路，宜水运则水运。特别是要充分利用水运资源，发挥水运投资少、耗能少、占用土地面积少和运输方便等优势。

在运输布局上要注意遵循以下几个原则，即交通建设要着眼于国民经济建设的全局，从我国的交通运输资源及运输业的整体和现状出发，逐步建成一个技术先进、网路布局和运输结构合理的综合运输体系。综合运输网建设的重点要放在大力提高能源运输、旅客运输和外贸物资运输能力上。特别是根据我国目前经济布局和客货流量的分布，要加强东北地区与关内地区，以山西为中心的华北和进出西北、西南地区的运输通路；提高南北方向的运输能力和西部、中部地区与东部沿海地区之间的东西方向的运输能力。在具体布局上，东部地区以水运、铁路、公路并重发展，西部地区以公路、铁路为主。在各经济区的划分上，东北地区以铁路、公路运输为主，辅之一定的水运。华北以铁路和公路为主。华东、华中、华南地区铁路、公路、水运并重发展。西南以公路、水路为主。西北以铁路、公路并重发展。要充分发挥我国海岸线长的优势，在沿海港口和长江主干道上，要多建造深水泊位码头。铁路、公路、水上航线等交通线网要通过大中城市相互衔接。如铁路枢纽一样，各大中城市要充分发挥铁路、公路、水运等综合交通枢纽作用。制定相应的科学政策促成各种运输方式的具体分工：中长距离的旅客和大宗货物运输，主要由铁路承担，以发挥其“长、大、重”的优势；沿海、沿江各大中城市之间的运输，应充分发挥海运及内河航运的优势；短途客货运输以公路运输为主，有水运条件则应充分利用水运资源；高价、鲜活、长距则运用汽车直达和飞机航空运输；航空要承担较多的客运任务；原油、气及煤运应多筑建管道。

从现在起到2000年，各种运输方式的建设要有所侧重。铁路的投资和建设要集中在东北和京广线以东的堵塞线路上，在这些路段修建复线和电气化线路是增加运输能力和缓解运输压力的最

有效的途径。同过去的战略比较,要减少在西部地区建设新线路的比重。在既有线路的改造方面首先应加快牵引动力的改革,以电气化为发展方向,适当发展内燃牵引,提高电力和内燃牵引的比重,逐步改造和减少蒸汽机车;发展重载运输,增加列车载重量和扩大编组;采用先进信号、联锁、闭塞设备和电子计算机技术,实现行车指挥自动化和调车作业自动化,提高行车密度。公路要做到提高旧线和修建新线并重。全国大多数地区仍然迫切需要发展公路。据资料统计,印度农村公路有90万公里,巴西120万公里,而中国仅30—50万公里。说明公路建设在我国仍是较薄弱的环节。要特别重视东部经济发达地区既有公路的改善,提高公路等级。要改善汽车性能,发展大吨位的柴油和集装、散装、冷藏等专用车辆。水运要以提高港口吞吐能力为主;内河航运要以整治内河航道和修建码头并重。要多建设专用码头、泊位,有条件的港口要积极发展水上过驳作业,采用技术先进的装卸工艺和专用装卸设备,改造现有泊位,增加库场堆存能力和集疏运能力。要根据货物构成调整船队结构,增加先进的专用船、多用船和自卸船。在内河推广分节驳船顶推和驳船自航,增加现代化专用船舶。民航要以发展大型、新型飞机为主。同时要改造现有大型机场设备,加强航管设备现代化建设,使机场设备和陆上设施适应现代化飞机航行的需要。管道运输要进一步增加成品油输送管路的铺设。要把水煤浆运输技术的试验列入重点课题研究,积极推行管道输煤。

要努力发展以机车车辆制造业、汽车工业、造船工业、航空工业等为主的交通运输制造业。这是我国交通运输业得以发展的支柱。我国是一个地域广阔的国家,需要各种现代运输方式的全面发展。所以,象国外有些小国家那样仅仅需要一个汽车制造或造船工业还不足以支撑起我国的国民经济。必须建立起独立的强大的交通运输制造业体系。在一定时期内,除了相应的投资