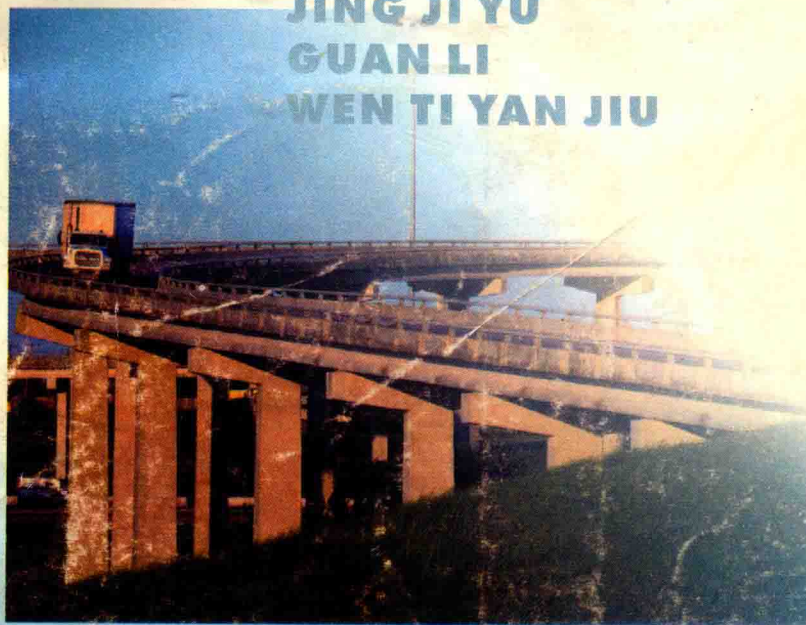


公路交通

经济与管理 问题研究

周国光 徐海成 主编

GONG LU JIAO TONG
JING JI YU
GUAN LI
WEN TI YAN JIU



GONG LU JIAO TONG JING JI YU GUAN LI WEN TI YAN JIU

西北大学出版社

公路交通经济与管理 问 题 研 究

周国光 徐海成 主编

江苏工业学院图书馆
藏书章

西北大学出版社

西 安·

图书在版编目 (CIP) 数据

公路交通经济与管理问题研究/周国光, 徐海成主编.
—西安: 西北大学出版社, 2000.10
ISBN 7-5604-1519-9

I. 公… II. ①周…②徐… III. ①公路运输-运输经济-研究-中国-文集②公路运输-交通运输管理-研究-中国-文集 IV. F542-53

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2000) 第 47242 号

公路交通经济与管理问题研究

周国光 徐海成 主编

西北大学出版社出版发行

(西北大学校内 邮编 710069 电话 8302590)

新华书店经销 西安长安大学印刷厂印刷

850 毫米×1168 毫米 1/32 开本 12 印张 323 千字

2000 年 10 月第 1 版 2000 年 10 月第 1 次印刷

印数: 1—1000

ISBN 7-5604-1519-9/F·187 定价: 21.00 元

前 言

深化改革使公路交通事业得到了较快的发展,到1999年底,我国已建成公路135.17万公里,其中高速公路11605公里,在世界上位居第三,对我国交通运输业的快速发展起到了重要的促进作用。到1999年底,我国道路运输行业共有经营业户392.82万户,从业人员1322.05万人;共有营运车辆537.63万辆,是1978年的29.62倍。其中,客车120.54万辆;货车417.09万辆。我国的公路货运量、货物周转量、公路客运量和公路旅客周转量分别比1978年增加了10.65倍、20.13倍、7.46倍和10.79倍;平均年增长率分别达12.40%、15.64%、10.70%和12.47%。成绩是显著和有目共睹的,但是与国际先进水平和国民经济发展对公路交通事业发展的需要相比,差距仍然较大,公路交通事业发展仍任重道远。

公路交通事业发展滞后,公路交通经济管理水平不够理想是其中的重要影响因素;而公路交通经济管理理论研究的相对滞后则直接影响和制约着经济管理水平的提高。为了尽快提高公路经济管理水平,长安大学经济管理学院全体师生员工重任在肩。

长安大学经济管理学院(前身为西安公路交通大学经济管理学院)长期以来从事我国公路交通领域里交通运输规划与管理、公路工程管理、公路财务会计管理、公路交通统计管理和工商管理学科的教学与科研工作。目前全院共有教职工72人,其中教授5人;副教授25人;具有博士学位的教师4名,具有硕士学位的教师26名。经济管理学院下设运输管理系、工程管理系、会计系和经济信

息系等四个专业教学系,并拥有运输经济研究所、运输优化模拟实验室、会计统计模拟实验室等科研实验机构。经济管理学院目前负责“会计学”、“统计学”、“工程管理”、“交通运输”和“工商管理”等五个大学本科专业的教学工作,参与“交通运输规划与管理”学科的硕士研究生的培养与管理工。到2000年新生入校后,全院共有在读本科学生1100余人,在读硕士研究生70余人。

通过多年的努力,经济管理学院在交通运输管理、公路工程管理、财务会计、统计等领域内享有较高的声誉。目前,经济管理学院的教师在有关学术团体中的主要任职情况为:中国公路学会汽车运输学会副理事长;中国交通会计学会副会长;全国交通运输高等学校经济管理学会副理事长;交通部部属高等学校交通运输与经济类教学指导委员会副理事长;中国交通运输协会常务理事;陕西省成本研究会常务理事;陕西省交通会计学会常务理事;西安市道路运输协会副会长;等等。

经济管理学院在科研方面成绩斐然。近年来主持或参与省部级重点科研课题多项,许多科研成果经评审达到了国内领先或者国内先进水平,共获交通部科技进步三等奖两项;陕西省科技进步二等奖和三等奖各一项;陕西省交通厅科技进步奖、陕西省教委科技进步奖、江苏省交通厅科技进步奖、新疆交通厅科技进步奖、河南省交通厅科技进步奖等若干项。出版教材、专著50多部;在《中国公路学报》、《会计研究》、《统计研究》、《道路运输管理》、《交通财会》、《西安公路交通大学学报》、《汽车运输研究》等重要刊物上发表学术论文400多篇,在国内公路交通领域产生了重要的影响。

为了反映我院教职工在学术研究方面所取得的成绩,为我国西部大开发战略的实施和加入世贸组织在公路交通经济管理方面出谋划策,特组织部分具有较高学术水平的教师,在我国公路交通行业从事经济管理工作的毕业生以及个别硕士研究生撰写学术文集共70余篇,在严格评审的基础上,选择其中41篇编辑成论文集

正式出版。希望本论文集的出版发行能够对我国公路交通领域里的经济管理学科研究起一定的学术参考作用,并有助于公路交通经济理论的完善与发展。

我们应当抓住西部大开发战略实施和入世的机遇,深入进行经济管理理论的研究,力争多出成果,早出成果,为建立与不断完善具有中国特色的社会主义市场经济条件下的公路交通经济管理理论体系,促进我国公路交通事业的快速与健康发展做出应有的贡献。

周国光 徐海成

2000年9月

目 录

经济全球化及加入“WTO”对我国道路运输业的

影响和对策研究·····	周国光(1)
收费公路资产特性分析·····	徐海成(13)
第三方物流形成理论及实践的基础研究·····	董千里(23)
解决资源冲突的一种有效方法·····	石勇民(34)
公路债务风险的测度与评价·····	郝恩崇 杜荣春(43)
公路运输业增加值核算问题研究·····	左庆乐(56)
关于汽运企业多元化经营格局的思考·····	解俊贤(64)
公路资产产权交易问题研究·····	吴文往 徐海成(70)
德国、日本燃油税制度比较及我国政策选择·····	张乃侠(78)
道路货运企业发展第三方物流服务经营领域的确定 ·····	王新云(85)
对公路项目法人负责制的探讨·····	李海斌 石勇民(94)
高速公路交通事故规律与对策研究·····	马 骏(101)
高速公路资产经营机制研究·····	王亚玲 李祥义(110)
公路交通外部性问题研究·····	李 丽(122)
广西钦州港集装箱货运站业务量预测及发展对策 ·····	马银波(131)
公路运输系统规划重在严肃科学·····	任科社(141)
公路运输业改革发展的关键在于管理创新·····	云 虹(149)
试论城市客运交通的合理结构·····	何公定(159)
加入 WTO:道路货运业面临挑战·····	解俊贤(167)

公路建设利用外资三种方式的分析与评价·····	石勇民(175)
会计电算化的发展与对策·····	张 云(186)
开辟公路经营权二级交易市场的思考·····	刘 杰(195)、
中国城市客运交通可持续发展的构想·····	何公定(201)
论路网收费额分配的理论要求·····	丁岳维 李育森(211)
汽车运输企业货物运输量抽样调查方法研究 ·····	张永志 左庆乐(220)
西部公路建设中的国家投资·····	解俊贤(230)、
公路运输外部成本分析·····	刘早春(237)
论新形势下公路养护资金的筹集渠道与管理 ·····	李祥义 云 虹(244)
生产企业与专项货运企业的经济关联分析 ·····	张红红 王健伟(256)
关于物流理念的思考 ·····	马 暎(263)、
ABS 融资技术与我国公路运输 ·····	夏明学(268)
收费公路资产产权流动与市场结构的完善·····	徐海成(276)
运输企业介入供应链管理的策略研究·····	董千里(284)
高速公路沿线开发管理的探讨·····	王亚玲 李祥义(293)
中国汽车产业规模经济问题研究·····	张乃侠(302)
公路运输行业政策的系统评价方法研究·····	马银波(311)
构建公路交通可持续发展评估指标体系问题的探讨 ·····	高 博(321)
西部交通项目投融资研究·····	陈传德(331)
高速公路可持续发展探讨·····	王国清(338)
我国公路债务风险问题研究·····	郝恩崇 郭少山(347)
公路客运线路经营权价值评估问题研究 ·····	吴泽民 徐海成(364)

经济全球化及加入“WTO”对我国道路运输业的影响和对策研究

周国光 教授

内容摘要 入世不仅给道路运输业带来发展的良好机遇,也使道路运输业面临严峻的国际挑战。道路运输业只会在经济全球化进程中得以发展和壮大。道路运输业应注重加快道路运输市场化和法制化的建设,使行业管理适应入世的需要;公路运输企业应通过建立现代企业制度和实施资本以市场为导向、实行投资多样化和经营多角化作为企业改革发展的理想选择。

关键词 经济全球化;入世;道路运输业;公路运输企业;资本经营

中美、中欧关于中国入世双边协议的达成,标志着中国在2000年内入世已成定局。随着入世的临近,在我国道路运输领域掀起了一片“狼来了”的呼声。对我国道路运输业来说,入世是利大于弊还是弊大于利?入世将为我国道路运输业带来哪些机遇和风险?我国应当采取哪些对策?本文试图对以上问题作一浅析。

一、改革开放以来我国道路运输业对外开放、引进外资的发展进程

20多年来,我国的道路运输行业通过深化改革得到了较快的发展。我国1978年民用汽车只有135.84万辆;其中货车100.17

万辆;客车 25.90 万辆。到 1998 年底,我国民用汽车保有量为 1319.3 万辆,其中货车为 627.8 万辆;客车为 655 万辆。货车增加 6.27 倍,年平均增长率为 9.61%;客车增加 25.29 倍,年平均增长率为 17.53%;民用车辆增加 9.71 倍,平均年增长率为 12.04%。1999 年全社会公路货运量 99 亿吨,比上年增长 1.4%;全社会公路货物周转量 5 793 亿吨公里,比上年增长 5.6%。1999 年全社会公路客运量 126 亿人次,比上年增长 0.8%;全社会公路旅客周转量 6 145 亿人/公里,比上年增长 3.4%。1999 年客货运量和周转量分别为 1978 年的 8.45 倍、11.79 倍、11.62 倍和 21.13 倍;在各种运输方式中所占比重分别为 91.3%、56.3%、77.2%和 14.5%。

到 1999 年底为止,我国已建成公路 135.17 万公里,其中高速公路 11 605 公里,在世界上位居第三,对我国道路运输业的快速发展发挥了重要的促进作用。

改革开放以来,我国道路运输经营业发展迅速。到 1999 年底为止,我国道路运输行业共有经营业户 392.82 万户,从业人员 1322.05 万人;共有营运车辆 537.63 万辆,是 1978 年的 29.62 倍。其中,客车 120.54 万辆;货车 417.09 万辆。

从 1988 年起,我国在道路运输领域实行适度开放的政策,允许国外投资者在我国开办合作、合资汽车运输企业和维修企业。到 1999 年 11 月为止,共有美国、俄罗斯、日本、韩国、新加坡、泰国、西班牙、台湾、香港、澳门等国家和地区在我国开办的合作、合资汽车运输企业和维修企业 984 家,其中客运企业 225 家;货运企业 441 家;汽车维修企业 318 家。客运合资企业以经营高速客运为主;物流合资企业主要为在我国的“三资”企业提供物流服务;集装箱运输以大陆与香港地区出入境运输为主;汽车修理主要以国外进口车辆的特约维修服务为主。

1999 年 2 月,美国在我国加入世贸组织谈判中,在分销服务项下,提出开放道路运输市场的要求。我国政府承诺:对外商从事

跨境运输无限制;允许外商在华设立中外合资企业,外资比例不大于49%;不晚于2001年1月1日其允许外商控股;不晚于2003年1月1日其允许外商独资。仓储和货运代理服务承诺的时间表与此类似。这意味着,加入WTO后不久,我国内资企业将与外资企业在道路运输市场上平等竞争。

二、经济全球化的发展对我国公路运输业的影响

(一)经济全球化发展对我国国民经济发展影响

什么是经济全球化?经济全球化,简而言之,就是各国经济活动向全球的扩展,包括生产全球化、贸易全球化、金融全球化等。生产全球化意味着跨国公司在全球范围内进行资源配置和生产要素的优化组合,使企业的成本达到最小化和利润达到最大化。金融全球化是经济全球化的核心,这不仅意味着金融交易活动的全球化,而且还意味着金融风险的全球化。金融全球化带给发展中国家的不仅有机遇,更多的是挑战。

我国20年对外开放,中国经济已深深地融于全球经济之中。如今我国的外商投资企业已多达34万家,累计投资总额3000亿美元。1978年,中国的外贸依存度仅为9.8%,1994年高达43.6%,1998年仍保持在33.8%。无论人们怀着怎样的心态看待全球化,有一点是无疑的,中国经济的发展已离不开世界,全球化也不能没有中国。

中国产业在与外商的竞争中增强了实力,得到了快速的发展与壮大。例如,1983年中国彩电市场开放的时候,国产彩电的市场占有率是15%,还主要是低档产品。到1999年,经过16年的竞争,中国的彩电事业发展起来了,市场占有率达到80%,还实现了出口。

与此同时,中国的商品同样打入国际市场。我们的家电已经出口到187个国家和地区。据2000年3月的统计,现在可以在世界

上的 87 个国家和地区的商店买到海尔电器;可以在 60 多个国家和地区买到格力空调;在 40 多个国家和地区买到小天鹅洗衣机。

中国加入世贸组织后,意味着中华民族开始拥有与整个世界竞争和合作的权利,民族产业受到外商的冲击是不可避免的,但可以肯定的是,中国经济的发展决不会因入世而逆转。世贸组织的 135 个成员国没有一个因入世而搞垮了经济;中国经济无疑也只会竞争和冲击中发展成熟和不断壮大。

(二)加入世贸组织对我国公路运输业的影响

据分析,“入世”以后,外商可能进入道路运输业的重点市场领域主要是道路运输业中技术含量高、附加价值高、市场潜力大的业务领域,也是我国道路运输业今后的发展重点和方向。这些领域包括:

1. 高速客运。高速客运以高速公路为依托,是一种经济效益较为理想的道路运输业务。我国高速公路的快速发展为高速客运业务的发展创造了良好的条件。随着我国加入世贸组织,必然会有越来越多的外商进入高速客运经营领域与我国的高速客运公司争夺客运市场。

2. 物流服务。物流是用系统的思想来优化企业在原料、产品的运输、仓储、配送等环节的资源配置,以达到降低成本、提高效益而产生的一种经营管理模式。在发达国家,物流是社会再生产过程中不可缺少的重要产业部门。随着我国加入世贸组织,外资企业规模的扩大,由外资企业生产经营活动而产生的物流市场必将迅速发展,并逐渐向我国工商企业渗透。因此,物流是一个极具发展潜力的市场。

3. 快件运输。随着经济的发展,由于商品生产的多样化、小批量化,产品生产周期的缩短,货主对运输速度、时间的要求越来越高。快速运输正是适应了现代经济发展的这一客观要求,使道路运输快速、方便,门到门的优势得以充分发挥,为道路运输发展提供

了机遇和良好的发展空间。国际上一些重要的运输集团在世界范围内已经建立了快件运输网络。他们普遍认为,中国大陆是世界上最后一个重要的、尚未开发的潜在运输市场。随着经济全球化的发展和中国成功“入世”,他们必定将这种世界性的运输网络延伸到中国,并进一步占领中国快运市场。

4. 集装箱联运。随着我国进出口贸易的迅速发展,国际上一些主要的航运集团将在我国发展集装箱多式联运,将其业务从海上延伸到陆地上,实现门到门的集装箱运输。

5. 汽车维修。外商主要从事进口车辆的特约维修,融汽车维修、销售、零配件销售于一体,今后也有可能将汽车租赁业务融于其中。

(三)加入世贸组织面临的机遇和挑战

加入世贸组织可带来的机遇有:(1)引进我国道路运输发展所需的资金;(2)引进我国道路运输发展所需的高科技;(3)为推动我国道路运输管理体制改革、加快道路运输市场化、法制化和建立现代企业制度的进程发挥重要作用;为企业经营管理和政府部门管理带来新思想、新观念、新方式和新方法。

加入世贸组织所面临的风险和挑战有:(1)由于市场体系不完备、法制化程度较低等所引起的公路运输行业管理上的不适应;(2)企业由于体制的制约以及资金短缺、技术落后、包袱沉重、经营困难、思想观念和管理手段陈旧等所导致的市场竞争能力较差。

总的来看,加入世贸组织对道路运输业来说是有利的。在政企分开的大前提下,如果我们着眼于道路运输全行业的发展而并非是国有道路运输企业的生存与发展,那么可以认为,入世只会有利于道路运输业的发展。外国商品进入我国市场有可能导致国内同行业企业倒闭,工人失业;与此不同,作为服务业的重要组成部分,外商在中国注册道路运输企业只能在国内雇用劳动力,并在提供高质量运输服务的同时使员工的业务素质和管理水平得到提高;

并且通过引进企业管理上的新思想和新方法使内资企业的发展获益匪浅。至于一些缺乏市场竞争能力的企业会因此而倒闭,这对国民经济的健康发展来说也许决非坏事。

三、公路运输业适应经济全球化发展和加入世贸组织的对策研究

站在国家宏观管理的角度来看,为适应入世的需要需注重抓好以下工作:

1. 加快公路运输市场化、法制化建设,完善道路运输法规体系,使行业管理适应“入世”的需要。现代市场经济是政府干预下的市场经济。在市场经济条件下,政府干预经济的作用之一是为了保护竞争,防止或控制由于经济垄断所可能导致的经济资源的低效率使用;或者是根据国民经济整体发展的需要有计划地鼓励或者限制一些行业或者经济成分的发展。主要做法是通过颁布有关法规来限制、调整或者规范经济组织的经济行为。

在我国,道路运输业具有公用型和竞争性两大特征。根据其公用型的特征,在现行条件下国家需要通过颁布有关法规或者政策有计划地扶持国有大中型公路运输企业,充分发挥其在公路运输市场上的主导作用;根据其竞争性的特征,国家需要维护市场的公正性,保证各类公路运输组织在市场面前平等竞争。

我国为什么要建立社会主义市场经济体制?经济全球化进程加快,是当今世界经济的一个显著特点和必然趋势。近20年来,尤其是冷战结束之后,世界上绝大多数国家,虽然社会制度、意识形态、发展水平有很大的差异,但都相继选择走上了不同社会制度下的市场经济之路。这生动地表明了市场经济的充分发展是人类社会经济发展不可逾越的阶段,是实现现代化的必要条件。而市场经济的发展必然要求冲破地域界限,从形成统一的国内市场逐步走向全球大市场。

我国应通过改进公路运输市场管理,完善公路运输市场体系;加强法制建设,抓紧时间出台“道路运输管理条例”,并在此基础上制定“道路运输法”;抓紧时间修改“外商投资道路运输业审批办法”,适应入世后加大对外开放力度的需要,不断完善和发展道路运输法规体系。

2. 加快国有公路运输企业建立现代企业制度的步伐。国有公路运输企业建立现代企业制度是社会主义市场经济发展的客观需要。可以认为,现代企业制度是符合社会化大生产特点、适应社会主义市场经济体制需要、真正体现企业是法人实体和市场竞争主体要求的一种企业制度;是符合中国国情,具有中国特色,并与国际惯例和通行做法相结合的一种企业制度。建立现代企业制度是国有企业改革与发展的目标。

现代企业制度是一种高度规范化、法制化的企业内部秩序。它的高度规范化、法制化,首先在于明确了参与经济活动的人们或群体之间的权责利的关系及其内容和限度,规范了企业经济活动中最基本的权利关系。参与经济活动的人们基本上可以分为三部分:投资者、经营者、劳动者,他们构成经济实体内的最基本关系,因此,界定这三者的权利并使之相互制衡,各行其道,各得其所,也就是现代企业制度的核心问题。离开经济权利的制衡就不会有企业内部稳定、持久、合理的秩序,诸如法人制度、会计制度、人事制度等,都只能是建立在三权明晰与制衡的基础之上的。中国企业内部秩序混乱,关键就在于没有这种三权制衡,现代企业制度建立应从其核心构造开始。

建立现代企业制度是为了解决道路运输企业在运输市场上的定位问题,并为建立强有力的所有权约束机制、促使公路运输企业经济效益的不断提高创造条件;也是为了使国有公路运输企业通过改制解脱后勤服务、职工医疗、职工住房等社会负担,轻装上阵,增强企业的市场竞争能力。

3. 继续加大对公路交通基础设施建设的投资力度,不断完善和发展包括公路主枢纽在内的公路运输网络。随着社会主义市场经济的发展以及外商进入运输市场所带来的新的经营观念,本文认为,国家今后应主要抓公路网的建设和维护,而将公路主枢纽的建设与营运管理任务交给企业来完成。

站在国有公路运输企业的角度来看,为适应入世后企业的发展应注重做好以下工作:

1. 加大企业结构调整力度,走规模化、集团化发展的路子。建立像美国货运业的联邦快运公司(UPS)、客运业的灰狗公司、瑞典的 ASG 公司、澳大利亚的 TNT 公司那样的大公司集团。目前,我国公路运输企业规模较小,力量较为分散,经营结构雷同,经营方向接近,整个行业缺乏对市场有重要影响力的大型企业,是当前我国公路运输行业发展中的突出问题之一。发展企业集团,应当以现有的国有大中型企业为基础,通过联合、兼并、股份制改造等途径,在较大区域范围内进行资产重组和结构优化,逐步走向规模化经营的发展道路。只有这样,我国公路运输企业才能在市场竞争中提高竞争能力,不断发展和壮大。

2. 加快发展物流业。我国的公路货物运输企业,长期以来只从事单一货物运输业务,这只是物流供应链中的一个环节。单纯承担运输业务,已成为运输企业经营效益低下、阻碍运输企业快速发展的一个重要原因。据北京市交通局对该市九家物流企业的调查表明,这些物流企业为客户提供全过程的综合物流服务,物流经营的附加值比较高,平均每吨物流业务量营业收入为 284.03 元。其中,运输收入占 42%;仓储收入占 20%;物流加工等其他收入占 38%。相比较之下,普通货物运输平均每吨货物的收入金为 14.07 元,为物流经营收入的 5%。由此可见,物流业效益非常可观。目前,我国要利用自己的优势,包括仓储、运输站场等条件,积极开拓,有所作为。

3. 加快发展快件运输业务。可以认为,快速运输代表了现代运输的发展方向。经济越发展,时间越重要,客户对快件运输业务的需求也就越迫切。高速公路网的形成,为公路运输业提供快件运输服务创造了条件。但这还不够,还必须在车型选择、运输组织与管理、货站设立与分布等方面加大研究的力度,认真学习西方国家在快件运输方面的成功经验,充分挖掘潜在的快件运输市场客户,快件运输业务的发展很有希望。

4. 加快发展集装箱联运和特种货物运输。随着我国同世界各国经济贸易的发展,集装箱运输和国际多式联运将大发展。发展集装箱多式联运,方便货主,实现门到门运输,道路运输仍发挥着基础性的作用。特种货物运输,包括冷冻货物、冷藏保鲜货物、鲜活货物、危险货物、成套设备以及大件货物运输等,有广阔的市场发展前景。

5. 加快技术进步,提高服务质量。与民航运输和铁路运输相比,公路运输的服务质量尚属薄弱环节,有待进一步提高。相比较而言,客运服务质量不高的问题较为突出。目前我国的旅客运输除了高速客运服务质量较为理想之外,其他方面的客运仅仅解决了“走得了”问题,离“走得好”尚有较大的差距。这方面的问题不注重解决,刚刚争取到的运输市场份额有可能再次丢掉。“入世”为我们带来了学习国外先进经验、提高客运服务质量的良好机遇;也增加了不提高就无法生存的紧迫压力。

6. 在公路运输企业推行资本化经营策略。计划经济条件下企业从事的是产品生产,赚的是“血汗钱”;改革开放以来倡导的是商品经营,企业靠销售商品赚钱;市场经济要求企业树立资本经营的思想,靠资本流动获利。企业资本化经营的基本思想是:企业的生命是资本;企业的活力在于资本流动。

本文认为,公路运输企业资本化经营的基本思路可概括如下:

1. 投资主体多元化。坚持“投资主体多元化”的改革方向,意味