

# 第一章 建设秦皇岛市统一的 交通运输体系

交通运输是国民经济和社会发展的基础产业和基础设施。资源的开发利用、区域经济的发展、对内对外开放的扩大和人民生活水平的提高等 都有赖于交通运输的发展。从历史的经验看 世界经济发达国家在工业化过程中 都优先进行交通基础设施建设。就秦皇岛市而言 改善投资环境 加快经济发展 需要发展交通 解决市交通拥挤的问题，方便人民群众工作和生活也迫切需要改善交通条件 贫困地区走开发式扶贫的路子 实现稳定脱贫 更需要首先解决好道路交通问题。交通是全市国民经济的基础产业 也是经济发展的战略重点 应当始终放在优先发展的地位上 坚持以大交通促大发展。

## 第一节 秦皇岛市交通运输网建设的现状

改革开放以来 通过深化改革、调整结构、改善布局 秦皇岛市交通运输业有了很大发展，初步形成了由铁路、公路、海运、民航、管道五种运输方式组成的初具规模的综合运输网。这五种运输方式既要按照技术经济特性合理分工，发挥各自的优势，又要互相衔接 取长补短 发挥综合运输效益。

### 一、交通运输概况

#### (一) 铁路运输

秦皇岛市铁路运输网络四通八达。秦皇岛市境内国铁延展长度已达 248.6 公里。汇经秦皇岛地区的京哈、京秦、大秦三条铁路干线，通过各联络线与港区站相通，仅市区就有秦东、秦南、柳村、秦皇岛站等 6 个国铁作业站，形成了秦皇岛铁路运输枢纽，年接卸能力达 9 000 万吨。与国铁相贯通的秦皇岛地方铁路通车里程 42.9 公里，年接货运能力达 300 万吨。1996 年地方铁路货运量完成 240 万吨。

“北戴河号”快速旅客列车继“先行号”后于 1996 年 7 月 1 日在北京—北戴河正式开行，这是我国既有铁路旅客列车提速工作取得的又一个重要成果。“北戴河号”列车将以往的列车时速 90 多公里/小时提高至 140 公里/小时。北京至北戴河 277 公里区间的运行时间从原来的 3 小时 38 分缩短为 2 小时 30 分，京秦两地的铁路交通更加便捷。

## （二）公路运输

秦皇岛市公路客货运输比较发达。“八五”期末秦皇岛市公路通车里程比“七五”期末增加 415 公里，达到 2 222 公里，公路密度每百平方公里达到 30 公里。比“七五”期末增加 624 公里，大中桥梁达 163 座、13 235 延米，特大桥 2 座、1 433 延米。全市实现乡乡通公路，基本上形成干支相连、纵横交错、四通八达的公路网络。公路的变化促进了客货运输的发展。“八五”期末，全市营运车辆达 11 778 辆，比“七五”期末增加 1.6 倍。其中货车 8 049 辆、34 202 吨位，客车 3 729 辆，客运线路 169 条，特别是出租车发展迅猛，“八五”期末达到 2 398 辆，比“七五”期末提高 5.4 倍。1996 年公路货运量完成 185 万吨。

京秦高速公路征地拆迁工作已经完成，目前正在建设之中，2000 年以前将投入运营，届时两个半小时即可抵达北京。

## （三）水路运输

“八五”期间，秦皇岛港口建设有了长足发展。到“八五”期末，秦皇岛港生产泊位已达到 25 个，吞吐量完成 39 750.5 万吨，比“七五”末吞吐量净增 10 170.9 万吨。1997 年 7 月 1 日秦皇岛港

煤码头四期工程正式交付并投产。它标志秦皇岛港年吞吐能力达到 1.27 亿吨，跻身世界亿吨大港的行列。该工程与大秦铁路亿吨相配套，是国家“八五”“九五”期间的重点建设项目。在此期间，秦皇岛地方港——新港也正在崛起。从 1992 年开始建设至“八五”期末，已建成 4 个 5 000 吨级生产泊位，吞吐量由 1994 年的 30 万吨增加到 1996 年的 142 万吨，生产任务翻了两番。港口的发展，促进了海上航线的开辟，截止到 1995 年底，秦皇岛已与全国 25 个沿海港口城市和长江部分港口通航，并与世界 130 多个国家和地区建立了经常性的运输往来。1996 年，秦皇岛港吞吐量完成 8 312 万吨，秦皇岛新港吞吐量完成 128 万吨。

1996 年 4 月 29 日，秦皇岛“新世纪”号高速客轮满载着 236 名旅客驶向大连。秦皇岛—大连—烟台航线正式开通。秦皇岛至大连，坐火车需要 12.5 个小时，而坐船只需 3.5 个小时；秦皇岛至烟台，坐火车需要近 20 个小时，而坐船只需 7 个小时。这条航线的开通，扩大了秦皇岛的知名度，便利了冀、鲁、辽三省之间的经济文化往来，缓解了陆路运输的压力，提高了社会效益。

#### （四）航空运输

秦皇岛市民用航空事业是 1985 年 4 月开辟并通航的。经过对机场的两次技术改造，机场能力已达 4C 级标准，由只能起降运七等小型客机上升到起降波音 737、麦道 82 等大中型客机。客中航线已达 14 条，每周航班达 40 多架次，目前已同广州、昆明、上海等 10 多个城市通航。1996 年全年起降各类飞机 2 243 架次，旅客吞吐量 6.6 万人次，货物行李吞吐量 390 吨。

#### （五）管道运输

秦皇岛管道运输中输油管线有：秦皇岛—滦河 91 公里、秦皇岛—北丘河 17 公里、秦皇岛—油港 24.1 公里。输氨管线有卢龙县化肥厂—中阿化肥有限公司磷氨厂全长 82 公里。

## 二、秦皇岛市交通运输业的基础

当今世界范围内经济贸易和资金、技术流动加快，各国经济和

市场相互开放、依存、融合 以经济、科技为主的综合国力的竞争更加激烈。而市场竞争的法则 不仅是数量上的较量 更是质量、效率和效益的较量。在这种形势下 我们一方面要扩大交通领域的对外开放 引进吸收国外的资金、技术和先进管理经验 发展壮大自己；另一方面 随着国内市场与国际市场的接轨 公路运输、海运和交通建设市场的开放程度也将越来越大，作为市场竞争主体的秦皇岛市交通企业将面临严峻挑战。因此，必须实行两个根本性转变，大幅度提高秦皇岛市交通运输业的产业素质和总体发展水平。

1. 交通基础设施建设由普及向提高转变，为国民经济和社会发展服务的适应程度逐步提高

在“统筹规划、条块结合、分层负责、联合建设”方针的指导下，交通基础设施建设由部门行为开始转变为政府行为，由行业行为开始转变为社会行为 形成了投资多渠道、投资结构多元化的新机制 使交通基础设施建设的投入增加 速度加快。在港口建设中实行“大、中、小并举 新建与改造相结合”。交通部秦皇岛港务局 1996 年完成固定资产投资 4.67 亿元。其中老港固定资产投资完成 1.62 亿元。国家重点工程煤四期建设达到了计划进度，实现了重载联动试车。秦皇岛新港先后与中煤公司、大同铁路分局及香港悦富集团以合资、合作方式发展壮大。在公路建设中 实行“普及与提高相结合，以提高为主”，重要干线的通过能力大大提高。1996 年对 102 国道线进行改造 修建了石门立交桥 去北京路程时间可节约 1 小时。京秦高速公路利用亚行贷款 多方筹资 现已进入施工阶段。

2. 交通运输由传统产业向现代产业转变，交通事业的发展开始转向依靠科技进步和提高劳动者素质的轨道

交通是一个传统产业 长期以来基本依靠传统的技术构成 发展较为缓慢。改革开放后 交通部门把交通科技教育摆在交通发展的突出位置 增加了科教投入 加大了工作力度 通过软科学研究、科技攻关、工业性试验、重大装备开发、成果推广应用、国际合作与交流等多种形式，为交通发展提供了先进适用的成套技术和装备。

山海关桥梁厂生产的 12 号提速道岔是铁路提速的关键。在北京—北戴河的铁路上 将大厂、三平、三河、段家岭 蓟县南 5 个站的正线通过道岔全部更换为新型 12 号可动心轨提速道岔，使列车直向通过道岔时不限速。开行快速列车直接涉及到机车、车辆、工务、电务、运输、劳动人事等部门的设备和管理工作的工程 是一个较大的系统工程 它要求一大批具有现代科技知识的技术队伍 高水平的操纵驾驶员 车辆检修、工务维修及电务维修人员 乘务员需具备一定的英语会话能力。所以，它需要进行系统配套。

3. 交通运输格局由封闭式向开放式转变 统一开放、竞争有序的交通市场正在培育和发展

首先是打破了单一经济模式和交通部门包办公用运输的封闭性，允许和鼓励各种经济成分、社会各界参与交通运输业的劳动，形成了多形式、多层次、多渠道办运输的新格局；二是改革高度集中的计划运输管理体制 取消了“三统”打破了地区和航区的限制 并在缩小计划运输范围的同时 逐步扩大了市场调节份额；三是交通企业积极开发国内外两个市场，许多交通企业到世界各地从事揽货运输、劳务输出。市航运公司为摆脱国际国内形势所造成的经济滑坡给公司带来的困境 适时地扩大了航区 开辟了印度—中国航线 货类也增加了第三国货物运输 缓解了国内市场船多货少的局面，保证了公司生产经营的正常进行。

4. 国有交通企业由生产型向经营型转变，企业管理水平和对市场的适应能力不断增强

大多数交通企业在走向市场以后，经营观念和经营方法发生了深刻变化，一业为主 多种经营得到发展。同时 从改善企业管理 提高企业素质入手 强化了各项基础性工作 使企业的管理水平有了提高。秦皇岛新港通过改革、改组、改造 加强管理 从而实现战略式重组，1996 年与市水产供销公司合并 实现规模经营 与此同时，积极推动港口关联产业和港口依存产业等第三产业的发展。

### 三、秦皇岛市交通运输业面临的形势和问题

“九五”时期是秦皇岛市经济发展承前启后、继往开来的重要时期。交通运输必须与全市国民经济发展要求相适应。当前面临的形势是：首先，交通运输尤其是交通基础设施需要保持较快的发展速度和规模扩张，资金供需矛盾将更加突出，必须通过深化交通投资体制改革，讲究投入产出比，提高资金利用率和投资效益。在保护环境和节约资源的同时，实施可持续发展战略。其次，随着经济的发展，科学技术的进步，多种多样的高附加值和保鲜活商品的大量出现，对运输的速度提出了更高的要求，交通基础设施不仅要上规模而且更要上档次，动力结构不仅要调整优化更要升级换代。第三，随着居民人均收入的上升，城乡人民消费选择性增强，运输需求将由数量型向质量型转变。

从秦皇岛市的实际情况来看，构成综合交通运输网络体系的五种运输方式是具备的，应该说已经形成了综合交通运输网络的雏型。但从交通的质量上看，还有待于进一步提高。目前存在的主要问题：一是海运集装箱发展不快。秦港的集装箱吞吐量多年来始终在 5 000~6 000 箱之间徘徊，主要是港口腹地货源竞争激烈，很多临近港口争夺货源致使海上集装箱运输难以形成定期班轮运输或间隔时间过长，造成港口吸引力减弱。二是秦皇岛市作为沿海开放城市，到现在还没有开通国际航班，这与秦皇岛市的地位是不相适应的。同时客源不够稳定问题也是影响国内民航发展的一个不利因素。三是铁路运能分配不均，铁路为地方服务能力不适应，在 9 000 万吨的接卸能力中，为秦皇岛地方服务的能力不足 1 500 万吨，仅占 1/6。四是公路技术等级亟待提高。上述问题的存在，固然有基础差、底子薄、欠帐多的历史原因，但从根本上讲，是由交通运输粗放型的增长方式造成的。因而，对交通运输来说，实行两个根本性转变，既是实现跨世纪宏伟蓝图的根本途径，也是其内在要求。

## 第二节 秦皇岛市交通运输的发展与对策

秦皇岛市“九五”期间国民经济和社会发展总的目标是初步建立起社会主义市场经济体制，确保国内生产总值比 1980 年翻三番半以上，人均国内生产总值及主要经济技术指标增幅走在全省前列。建设外向型、高科技、大规模的现代化工业港口城市，迈出决定性步伐。初步建成全省两个文明最好、人民生活质量最高的花园式城市，跨入经济强市和精神文明强市行列。

为了实现这个宏伟目标，秦皇岛市的交通运输将在数量、质量、运输结构、运输方式等方面进行创新和发展。

### 一、交通运输发展的战略目标和指导方针

秦皇岛市未来发展交通运输的战略目标是：通过加快交通设施建设，优化运网布局，改善运输结构，改进技术装备，提高运输服务质量，初步建立起适合秦皇岛市情况的现代化综合交通运输系统。运输能力在总体上适应国民经济和社会发展的需要。

为了实现以上目标，我们必须坚持以下指导方针：

(1) 树立交通先行的战略思想。按照统筹规划、合理布局、突出重点、注重效益的原则，发挥各方面的积极性，加快交通基础设施建设。

(2) 以建设运输大通道为重点，充分发挥各种运输方式的优势和潜力，发展和完善综合运输体系。

(3) 依靠科技进步，借鉴世界各国发展交通运输的先进管理经验，提高秦皇岛市交通运输现代化水平。

(4) 帮助贫困地区建设交通设施，改善交通条件，加快经济和社会发展。

### 二、在本世纪内秦皇岛市交通基础设施建设的重点

一般来讲，运输需求是经济和社会发展的结果，运输是为经济

和社会生活服务的，经济与社会的发展决定运输需求的增长和运输业的发展。但在一定的条件下 运输业反过来影响经济和社会的发展 有时会成为促进或制约经济发展的关键因素。因此 运输业作为国民经济先行业往往需要超前发展，至少要与经济协调发展。

由于各种运输方式发展不平衡 目前居民收入水平较低 人们对各种运输方式偏爱程度较大及各种运输方式的经营灵活程度不同等原因 各种运输方式的供求关系差异较大。总的来讲 公路、水路运输受需求因素制约 而铁路运输则受供给能力制约。当经济高速发展、社会经济活动活跃 运输需求迅速增加时 公路、水运会随运输需求的增加而相应增加运力，从而满足社会及经济发展的需求。同时公路、水运本身亦可得到长足的发展。两者相互促进、相互发展的作用十分明显。而铁路运输由于受供给能力不足、建设周期长、投资量大及运营体制僵化等原因 当运输需求增长时 运输能力不能作出及时调整 因而对经济的增长产生不利影响 同时自身也缺少发展的动力。

从运输业的供求关系和秦皇岛市的实际出发，“九五”期间秦皇岛市交通运输基础设施建设的重点：

### （一）港口和水运

港口建设的目标是 促进港口向全方位、多功能的综合大港发展。继续建设秦皇岛港煤四期工程 争取建设戊己码头工程 集中力量加快东港区液体化工码头和危险品码头建设。加速地方港建设，山海关港重点建设 1 个 1.5 万吨级泊位，1 个 3.5 万吨级泊位 新开河港重点建设 1 个 5 000 吨级客货泊位，2 个 1 万吨级杂货泊位。到“九五”末 全市生产性泊位达到 46 个 货物通过能力达到 1.4 亿吨 其中 杂货能力 1 200 万吨，秦皇岛港和地方港口将发展成大中小泊位配置合理 东西港区“黑白分家”的能源输出港，具有较高现代化管理水平的全方位开放的多功能的综合性港口。大力加强地方船队建设 沟通南北海上航运 力争开辟去日本、韩国定期班轮，扩大对外贸易往来。

#### 1. 港口运输面临的难题

目前秦皇岛港是 80 年代以来煤炭运输形势最为严峻的时期，同时原油油源稳中有降，杂货货源日趋减少。主要困难有：一是煤炭市场供大于求，煤炭需求不旺；二是周边港口迅速崛起，挤占煤炭运输市场；三是由于秦皇岛港受场地和费率的限制，缺乏竞争优势；四是铁路调进不解，满足港口生产的需要；五是港口内部从思想观念到管理制度以及作业方式还滞后于形势的发展，还没有完全适应市场。

从港口费收与水运运价比价关系来看，目前在整个水运过程中，存在的主要问题是港口装卸费用与水运运价比价不合理的问题。据有关专家估计，500 公里以内，两港费用要高于运费，1000 公里两者持平。过港费用偏高是影响水运发展、导致铁水联运高于铁路直达运输的主要原因。港口装卸过程与运输距离无关。1984 年港口体制改革以前，港航一家，港口与水运只存在内部清算问题。所以，港口费用占水运全程费用应该有一个适应的比例。如果不解决港航费用内部比价的问题，航运将无法与铁路、公路运输展开竞争。

## 2. 秦皇岛水运市场的特点

在水运市场分析中，我们可以看到以下几个特点：

### 1) 秦皇岛市水运市场的竞争性已基本形成

传统的高度集中统一的水路货运计划管理模式已被打破，除少数重点物资仍实行计划运输外，大部分货物已进入市场运输。实际上，交通部直属航运企业通过水运市场自揽货运或通过代理揽货的运输量约占整个运输量的 70%，港口企业已高达 90% 以上。同时，交通部对重点物资运输的管理方式也正由直接管理向制订运输组织原则和监控运行状况等为主要内容的间接管理过渡。水运市场已面向全社会开放，实行了“有水大家行船”和“港口谁投资谁受益”等开放政策，从而形成了多层次、多渠道、多种经济成份和经营形式并存的市场结构。以国有水运企业为主体的多种经济成份共同发展、相互竞争的局面不仅已经形成，而且在某些航区或航线竞争程度还相当激烈。航运企业之间的竞争不仅表现在国内同

行之间 而且在外贸运输方面还面临着境外航运企业的竞争。在港口方面 竞争局面也已开始形成 它不仅表现在同一经济腹地内港口之间的竞争 而且在同一港口内各港埠公司之间 货主码头与公用码头之间都存在竞争 有时甚至还很激烈。但是由于水运市场法规体系不健全或建设滞后 水运执法机构设置不完善 统一、开放、竞争、有序的水运市场体系尚未形成 市场竞争条件不公平 有的企业经营行为不规范，水运市场竞争的公开性和规范性亟待改进。

### 2) 水运市场供求决定价格的市场机制已初步形成

运价在一定程度上已成为反映市场供求关系，企业决策的重要信息 水运企业实质上已基本拥有自主定价权。例如 在远洋运输中 运价已全部放开 实行市场运价 在沿海和内河运输市场上，价格管理虽未完成放开 实行国家定价、国家指导价和市场调节价等三种形式 但是 市场调节价已占主导地位。港口价格表面上国家定价和指导价占一定比重，但实质上港口企业实行包干费等形式 定价十分灵活 基本等于企业自主定价。但当前在处于货方市场的情况下，水运企业杀价竞争，使行业利益受损较为突出。

从水运生产组织来看，在保护部分重点和救灾抢险物资运输的前提下 航运企业有运力高度权 港口企业有指泊权。港航企业可以根据市场变化、企业生产经营目标及时迅速地组织生产 确保经营目标的实现 提高市场竞争能力。

在水运市场准入方面 国家从宏观上调控运力发展规模 调整运力地区布局，航运企业更新船舶和在一定范围内买卖船舶不再纳入额度管理。在规定的经营范围內可自行决定租进租出船舶开展运输业务等。但目前部分企业在投资决策、市场进入、价格决策等方面带有明显的短期行为特征。国有大中型港航企业经营机制不灵活、困难和问题较多、市场竞争力不强等现象较为普遍。

### 3) 水路运输代理市场已经放开

凡是符合条件的经营者都可以从事水运船舶代理和货运代理业务。目前水运代理等中介服务体系不发达 缺乏有效的管理 水运代理机构行为不规范 信誉不高等 将会影响水运市场的进一步

发展。

所以，今后要大力发展水运代理业、行业协会等中介服务体系，以充分发育和活跃水运市场。同时加强对水运中介服务体系的统一管理，促进中介服务体系在协调政府与企业关系、水运行业的自律和自我保护、水运市场有序竞争等方面发挥重要作用。

### 3. 加快秦皇岛港口和水运市场的发展

#### 1) 发展集装箱运输 扩大集装箱吞吐能力

集装箱化是世界海运贸易的一个主要发展方向。秦皇岛地处环渤海区的中心位置，港口与水陆组成了四通八达的海、陆、空交通网络，是我国北方的交通运输枢纽之一。几年来，秦皇岛港的集装箱吞吐量始终在 5 000~6 000 箱之间徘徊，主要是港口腹地货源竞争激烈，很多临近港口争夺货源，致使海上集装箱运输难以形成定期班轮运输，或间隔时间过长，造成港口吸引力减弱。目前，秦皇岛市的部分集装箱经天津中转，这样一方面导致较高的运输成本和作业费用，另一方面延长了转运时间，因此，这种转运的局面必须尽快扭转。秦皇岛港和新港是秦皇岛市及周边腹地进出口最便捷的通道，港口发展方向关联着我市对外开放层次和发展模式，我们必须采取切实可行的措施巩固和发展港口这方面的优势，加速建设步伐，重点建设集装箱码头。

首先要拓宽货源渠道。货源是集装箱运输生存和发展的关键。随着京秦高速公路建设以及腹地地区集装箱货运中转站的建立和远洋及沿海的干支线班轮航线的开辟，秦皇岛港的海陆集装箱联运系统已初步形成。当前要积极与路、航、贸等单位兴办一些与集装箱运输有关的合资、合作经营项目，加强与内陆货运中转站的联系，实现船、车、港、贸四位一体，海关、检验等部门密切配合的运输体系。同时，要根据不同运输方式的合理运输考虑，中远程距离的集装箱运输，铁路运输较经济合理。尤其是秦皇岛腹地纵深广泛，通过铁路运输，有利于山西、内蒙、东北三省部分腹地货源的合理运输。因此积极与铁路及有关部门加强协作，发挥铁路运输的优势，并且以海铁联运为重点，开展集装箱陆桥运输和多式联运，形

成铁路与公路的合理分工，将大幅度降低内陆集装箱运输成本。

第二 加强集装箱中转站的建设。集装箱中转站是承担集装箱装卸以及集装箱装货、卸货、储存、保管及办理报关手续等项业务的重要环节。在集装箱运输系统中，加强内陆中转站系统的联系，可与各船公司、代理公司、铁路和内陆腹地合作 扩大中转站的辐射能力 促进港口的功能加快向内陆延伸 这是‘门到门’运输系统建设的关键步骤。

第三 加强运输支线的建设。要增加通往世界和国内各地航线的数量 增加班期的密度 提供更方便的服务 改变秦皇岛港口大量集装箱流向其他港口的局面。

第四 加快 EDI 中心建设步伐。EDI 按照通讯协议，通过电子数据通讯网络，自动交换和处理具有一定结构特性的标准信息，EDI 已成为国际集装箱运输的必要条件而进入 90 年代。美、澳及新加坡等国家先后宣布，凡进港船舶都需以 EDI 方式报关或提供船图等 否则 因此延误而造成的损失一律由船方负责。因此 要加快 EDI 服务中心的建设，真正把秦皇岛港建设成区域性 EDI 服务中心的港口。

第五 通过新建泊位和对现有泊位的挖潜和改造 实现泊位通过能力的综合优化 加速港口集装箱码头建设 从外延型向效益型逐步转变 努力提高集装箱码头经济增长中的科技含量 不断向国际先进水平推进。此外 还要重视对现有集装箱码头进行工艺设备的更新与改造 为集装箱码头配备最先进的技术装备 为大幅度提高装卸效率提供保证。同时 应加强技术培训 提高装卸工艺技术与水平，使现有泊位通过能力在原有基础上有较大幅度的提高。

#### ② 加强港口企业管理体系建设

港口管理思想要从传统的管理思想转变为现代化管理思想；从生产型管理转变为经营决策型；从传统的经验型管理方式转变为科学的管理方式。管理内容的转变重点抓好以下三个方面：

首先 抓好港口发展战略决策层。在这个层次上 管理者根据国家 and 秦皇岛市的发展规划对港口进行定位，研究港口发展面临

的长期的、全局性的战略决策问题。主要有 港口市场预测与对策；港口与港口城市的关系及发展战略；与其他运输方式的利益分析与竞争策略 港口社会经济效益测算及港口效益回报研究 港口战略与其他运输方式的利益分析与竞争策略 港口社会经济效益测算及港口效益回报研究 港口战略目标及实现条件 未来港口模式研究 国家政策研究 其他重大决策问题。

第二，抓好港口宏观分析和决策层，以港口系统最优为目标，对港口进行宏观分析 对港口的合理的资源配置 组织结构、运行机制、效率、效益和其他决策问题进行研究。随着秦皇岛市社会经济的发展，港口不仅要具有运输生产功能，而且日益成为具有工业、商业、社会服务等多种功能的实体。因此 在港口系统内的运输部门与非运输部门之间 在各运输公司之间 在运输公司内部的装卸、仓储、运输等环节之间 都存在着科学管理、寻求最优资源配置与最佳效益问题。这个层次研究的主要问题有 生产要素的合理配置 资金筹措 资产经营与管理 投资分析 成本分析 价格分析 效益、效率分析 组织结构研究与设计 人事管理 包括激励制度、约束制度、竞争机制等 )信息管理 运输生产与多种经营的关系及合理规模 技术进步 包括新技术的引入及效益分析 )其他宏观决策问题。

第三 抓好企业微观分析。对港口运营的具体项目与环节进行分析与决策。主要有 合理的泊位数 合理的航道规模 机械设备的最佳配置 生产线成本效益分析 装卸工艺优化 其他局部性项目的决策问题。

## (二) 公路运输

公路建设的目标 重点是增加数量 提高等级 改善路况 打通断头路 改建‘卡脖’路 解决城市出口不畅的问题 完善市内交通与国家水运、铁路和公路交通干线衔接 形成‘运输链’的综合能力。“九五”期间 保京秦高速公路建成通车 与此相策应 搞好我市配套建设 利用这一新优势 促进区域经济发展 形成以京秦高速公路为轴心的‘七横三纵’的公路框架。坚持人民公路人民建的方向。

针 本着自修自养和民办公助的原则 积极发展地方道路。形成政府办交通、全民办交通的局面。

### 1. 公路运输在秦皇岛市经济系统中的功能

公路的发达某种程度上可以反映一个地区和城市的现代化经济发展水平和经济运行情况。因此 公路尤其是高速公路可以称为现代经济的连接器、加速器、调节器 是现代文明的传播机。

(1)在市场经济中 企业生产所需的设备、原材料、能源和劳动力 都依赖于运输 发达的公路网 能保证企业所需物资能及时运进来 产品能及时运出去。生产的正常进行 道路运输条件是前提。

(2)现代经济是高度社会化生产。社会化的程度受交通运输条件特别是道路运输条件的制约 生产社会化水平越高 意味着社会分工越发达 社会生产的经济联系越广泛越扩大 受道路运输的制约越大。

(3)现代经济系统是一个极其复杂的不断扩散又不断集中的结构系统。在市场经济条件下 现代经济系统的运行 引起大量高速的人流、物流、资金流和信息流 这些都造成交通运输的压力 促进高速公路的发展。在现代经济条件下，以城市为经济发展中心。城市的建立和兴起，发达的公路系统在很大程度上起决定作用。

(4)市场经济是以世界市场为主要活动空间的经济。从整个世界范围来看 任何国家的国内市场都属于世界市场的一部分。商品经济的发展使一切国家的商品生产冲破地方市场和国内市场的局限性 纳入世界市场的商品经济循环中。这种经济循环运动的决定因素之一是公路运输条件。

(5)公路运输在现代经济系统的运行过程中，起着调节器的作用。由于经济发展的不平衡 各个地区对人力资源、物资资源、技术设备等方面存在着需求差异 如果没有发达的道路设施网络 这些资源很难优化配置。另外 发达公路网络的形成可以淡化人们的乡土观念，加速人才等资源的流动。

2. 京津高速公路的建设为秦皇岛市的发展带来了新的契机  
高速公路建成后 秦皇岛市加强与京津、与环渤海地区的经济

技术交流与合作将面临着更好的条件，其积极效应是巨大的。首先 将进一步改善秦皇岛市的投资环境。特别是由于北京、天津拥有航空港 而且客源稳定 秦皇岛市在开通国际航班条件尚不具备的情况下 借助京、津空港的力量是比较现实的选择。其次 将对秦皇岛市的旅游业、房地产业为行业的发展起到直接的推动作用。第三 有利于北京真正把秦皇岛市作为出海口 进一步发展和扩大秦皇岛市的海运业。第四，有利于发挥京津对秦皇岛市的辐射作用。秦皇岛市的企业与京津的企业攀亲结缘共同发展，京津在产业结构升级过程中，适宜秦皇岛市发展的产业能够尽快实现向秦皇岛市转移 科技、文化、旅游、信息等行业与秦皇岛市的交流与合作将缩短时间 扩大空间。

### 3. 加快国有公路货运企业的改革

运输企业的生产经营方式不同于一般的工矿企业那样整体的社会化大生产。公路货运的生产方式 运输生产者个人独立使用车辆设备 在进行着区域性的流动运作。生产者集人、货、车、路四大生产要素于一身 在时间和空间上都具有极大的自由度 同资产的拥有者——企业往往呈游离状态。而公路客运则同货运又不完全一样 它按照定人、定车、定线、定班、站点形成网络。根据这一特点 企业在转制过程中要注意两个标准：一是企业的经济运营活动是否符合本行业的特点 得以最大限度的发挥自身的最佳优势 在特定的经济领域中运作自如；二是在广泛的社会主义市场经济中是否找准了企业的坐标点 确定了自己发展的方位 形成了壮大自己、发展自己的主客观条件。

为了作好转制工作，货运企业必须下决心放掉那些没有货源基地、没有特色可言的一般常规运输、普通运输。让那些‘你能搞、我能搞、大家都能搞’的简单运输工具通过抵押、租赁、转让、挂靠等多种形式，让运输生产者以车辆拥有者和生产经营者的身份千方百计打入市场、占领阵地 自寻门路 自找饭吃。同时下决心抓好优势组合和内部管理。优势组合即指通过市场调研和科学预测 用各方筹措的有限资金添置有一定技术含量、有垄断潜力、有高附加

值的工具设备 以硬件的绝对优势 塑造行业的主力军形象。优势组合也可以同货源大户联合、同行业相关部门联手组建集团性质的经济实体 扬长避短 优势互补。另一方面 通过管理实现资源最佳配置和劳动优化组合。通过管理改制实现以人为本以心为本的氛围 使员工认认真真、扎扎实实将劳动热情和创造智慧注入生产经营的过程 融入运输产品 提高投入产出率。搞好服务 降低成本 保证运输产品赢得市场、赢得用户。

### (三) 铁路运输

“九五”期间 铁路建设的目标 重点是继续进行龙家营车站改造和货场的建设；建设秦皇岛西站。到 2000 年地方铁路货运量达到 500 万吨。积极谋划地方铁路青龙山神庙一刀欠登的延伸工程。

#### 1. 铁路走向市场中面临的挑战

##### 1) 面临转换经营机制的挑战

长期以来 铁路受传统计划经济的影响 在管理机制、运作手段上都存在着很多不适应的地方，形成了种种制约我们发展的弊端。如在收支上 缺少一个适应市场变化的营销机制。一方面货源不足 客车虚糜 而另一方面却是运货难、买票难；一方面资金短缺 周转不畅 另一方面却是经营不善造成浪费。在货源组织上 问题比较集中的是日计划兑现困难 不确定性大 不适应货主对走货的期限要求；有些规定限制过死，不适应运输市场变化的要求等。

##### 2) 面临兄弟行业的挑战

目前 公路、航空、水运迅猛发展 铁路占领市场的份额不断下降 加之铁路全行业亏损 运营和建设资金严重短缺 铁路运输生产经营十分艰难。据有关资料统计。从 1985~1995 年铁路旅客周转量占全社会周转量的比重由 54.1% 下降到 39.4%，10 年减少 14.7 个百分点 货运周转量的比重由 44.2% 下降到 36.4%，下降近 8 个百分点。1995 年全路旅客发送量比上年减少 5.5% 的基础上，1996 年继续下降 比上年减 12.3%。日发送量最少的一天跌到 201 万人次，1996 年 6 月份全路客运一天的能力是 235 万个座位，该月下旬客流最低时仅有 215 万人，当天等于有 20 万个座位虚

置相当于一天有 150 列旅客空跑。1996 年铁路的亏损额度已接近当年运输收入 756.2 亿元的一半，由此可以想象铁路经营的艰难境地。

### 3) 面临大力推进文明优质服务的挑战

铁路作为社会主义精神文明建设“窗口”行业，不仅要当好国民经济的“先行官”，也要当好精神文明建设的“火车头”。特别是秦皇岛铁路各单位，地处美丽的海滨城市，又是全国著名的旅游避暑胜地，做好文明优质服务工作更是尤为重要。改革开放十多年来，运输系统封闭、半封闭的管理格局没有大的改观，一系列计划经济体制下形成的服务规范，还没有按市场经济的要求调整补充修订。服务工作中偏离标准，有章不循，不按章作业的问题还比较突出。说话生、冷、硬、顶、蛮横无理的事情也常见。以车、以票谋私、乱收费、乱加价等方面的问题还时有发生，这些都严重损害了铁路的声誉和形象，赶走了不少旅客和货主。原因很简单，就是过去铁路长期处于卖方市场，旅客都得求铁路，渐渐养成了一种优越感，最后形成了“铁老大”的思想。

### 2. 高速铁路是我国交通发展的新起点

1996 年 7 月 1 日，“北戴河号”快速列车在晨曦中驶离北京站，以 140 公里/小时的速度奔向目的地。这个时速比过去提高了 50 公里，使北京至秦皇岛之间的全程运行时间从 3 小时 38 分缩短为 2 小时 30 分。

“北戴河号”快速列车是我国铁路史上的第二列快速列车。第一列为 1996 年 4 月 1 日在沪宁线上开行的“先行号”，行驶速度也是 140 公里/小时。此前，我国已有一条准高速铁路——广深线，列车行驶速度为 160 公里/小时。

开行“北戴河号”快速列车，是我国铁路建设总体发展战略中的一个重要组成部分。我国有 5 万多公里的铁路，承担着全国 53% 的客运任务和 70% 的货运任务。随着人民生活水平的提高和经济的发展，社会上普遍感到买票难、乘车难、货运难，铁路运力紧张在一定程度上制约了我国经济社会的发展。与此同时，我国当前