



北京联合经研投资咨询有限公司书库

总编 袁 颍 高振刚

中国行业分析

交通卷

主 编 周 琼

副主编 袁 颍



中国财政经济出版社

China Financial & Economic Publishing House



北京联合经研投资咨询有限公司书库

总编 袁 颀 高振刚

中国行业分析

交通卷

主 编 周 琼

副主编 袁 颀

 **中国财政经济出版社**
China Financial & Economic Publishing House

图书在版编目(CIP)数据

2004 中国行业分析·交通卷/北京联合经研投资咨询有限公司书库.

-北京:财政经济出版社,2005.6

ISBN 7-5005-6892-4

I. 2... II. 中... III. ①企业经济-经济发展-研究-中国-2004②交通运输业

-运输企业-经济发展-研究-中国-2004 IV. F279.2

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2005)第 047333 号

中国行业分析·交通卷

北京联合经研投资咨询有限公司书库

主 编: 周 琼

出版者: 中国财政经济出版社

(北京市海淀区阜成路甲 28 号 邮编:100036)

印刷者: 廊坊市英达印刷有限公司

经销者: 新华书店

开 本: 889×1194 1/16

总印张: 166 总字数: 2 694 000 字

版 次: 2005 年 6 月第 1 版

印 次: 2005 年 6 月第 1 次印刷

定 价: (统一定价) 326.00 元

《中国市场经济信息库》

编委会

顾 问：

李铁映 陈锦华 吴基传

主 编：

彭 森

编 委：

许善衍 朱 焘 谭小为 李致堂

姜湘瑞 梁 舟 杨天赐 张宝和

崔维德 戴 鹰

《中国行业分析》丛书编委会

一、学术顾问

马 洪 龙永图 华庆山 陈佳贵 欧新黔 季绪绮 秦其明

二、学术指导

马力强 马建堂 马荣凯 王 军 王大用

王秉科 王晓齐 王琴华 白荣春 刘丽京

刘迎秋 吕国平 陈小洪 陈四清 陈共炎

苏新刚 杨伟民 张德霖 胡小明 郭培章

曹玉书 董云庭 谢家瑾 熊永根 戴根有

三、总编

袁 飏 高振刚

四、各分卷主编、副主编

食 品 卷	主编：范小兵	副主编：张清辉
纺 织 卷	主编：高振刚	副主编：董 萍
医 药 卷	主编：袁 飏	副主编：李 庆
建 材 卷	主编：高振刚	副主编：唐 鹏
造 纸 卷	主编：袁 飏	副主编：顾 林
石 油 卷	主编：高振刚	副主编：施 珂
化 工 卷	主编：袁 飏	副主编：雷亚丽
煤 炭 卷	主编：袁 飏	副主编：李洪涛
电 力 卷	主编：高振刚	副主编：罗 渭
钢 铁 卷	主编：袁 飏	副主编：陆 晨
机 械 卷	主编：杨 纯	副主编：吴清宝
汽 车 卷	主编：袁 飏	副主编：李洪涛
电 子 卷	主编：高振刚	副主编：崔 哲
房 地 产卷	主编：高振刚	副主编：李德昌
交通运输卷	主编：周 琼	副主编：袁 飏
有色金属卷	主编：高振刚	副主编：王元慧
商业银行风险管理卷	主编：陈四清	副主编：施 惊
行业分析理论与方法卷	主编：汪富亮	副主编：刘 京

序 言

随着经济全球化和区域化步伐的不断加快,中国经济已经进入了一个快速发展的关键时期。从目前的形势看,中国国内生产总值和国际贸易总量都在迅速增长,日益受到世界的瞩目。但是,必须清醒地认识到我国经济转型和结构调整的任务仍然十分艰巨:部分行业和地区盲目投资和低水平重复建设,产业结构局部严重失衡,短期可能会出现经济波动,长此以往势必会影响到国民经济的持续快速协调健康发展。

各行各业的均衡协调发展,不仅需要政府宏观调控的合理引导,而且更需要企业投资行为和经营策略的科学合理,而社会各界对信息掌握的对称性和信息沟通的有效性、及时性是关键因素。

为了协助政府有关部门、企业、金融机构和研究单位,更加全面系统准确地把握一些主要行业的运行现状、发展前景、投资机会和风险评估,实现科学决策和民主决策,北京联合经研投资咨询有限公司利用多年积累的丰富的信息资源和智力资源,选取食品、纺织、医药、建材、造纸、石油、化工、煤炭、电力、钢铁、有色金属、机械、汽车、电子信息、交通、房地产等16个国民经济的主要行业作为研究对象,从行业的整体运行状况、产业分布分析、产业结构变动、相关政策影响、企业竞争态势、市场营销策略等方面进行分析研究,推出了《中国行业分析》系列丛书。为了便于金融业与工商业的沟通,特别增加了一卷《商业银行风险管理》,加上总论卷,全套丛书共18卷。

《中国行业分析》丛书研究方法科学规范,主要采用SWOT分析、波特五种竞争力分析、生命周期分析、数学因素分析等现代分析方法,深入分析了各行业的供求状况、比例结构和发展趋势,扼要介绍了国家产业政策及其调整方向,客观评价了各行业的投资机会和商业前景,对于风险控制和收益对比情况的分析具有较大的科学价值。

运用现代分析方法的意義主要在于:首先,通过市场行为分析,回避投资风险。投资者选择投资,是为了获得预期收益,但这种预期收益是要以承担一定的风险为前提的,而且风险与收益之间是成正比例关系的,也就是说预期收益越高,所要承担的风险可能就越大;预期收益越低,所要承担的风险也就会越小。不同区域、不同行业、不同产品的特性不同,因此市场风险也会有所差异,风险与收益之间的关系也就存在差别。因此,投资者首先要考虑的就是如何识别风险与收益的关系问题。运用现代分析方法,通过对市场行为的研究和分析,就可以确定风险与收益的相应关系。然后,投资者就可以从中选择那些风险相对较小的行业和区域、回报相对较高的项目进行投资。其次,现代分析方法是投资决策的重要依据和前提。市场经济环境中风险与收益

的关系并非一成不变的。市场环境发生了变化，风险与收益的关系也会随之发生变化。就某一个行业而言，不同时期也会有所变化，某一时期可能风险较高，另一个时期风险可能会有所下降。不同投资者，由于其投资偏好不同、知识背景不同、社会经验不同，对风险的识别和控制上也会有差异。

《中国行业分析》丛书是在充分占有各类基本信息素材的基础上，结合国家有关部委、行业协会、重点企业提供的重要基础数据、政策研究成果，由一批政策研究专家、行业分析专家、市场调查专家以及管理专家共同研究撰写而成的。该套丛书全面系统地运用现代行业分析理论和方法，对中国的工业行业进行科学分析和研究，具有较强的开创性、独家性、权威性和系统性特点。对我国各级政府部门的政策设计、国内外投融资机构选择投资机会、商业银行控制信贷风险以及各行各业的持续快速健康发展，都具有一定的参考价值和借鉴意义。

目 录

第一章 绪论.....	1
第二章 交通行业综述.....	2
第一节 交通行业的定义及分类.....	2
第二节 交通行业在国民经济中的地位与作用.....	2
第三节 交通行业发展的经济环境.....	5
第四节 交通行业的技术、经济特征.....	11
第五节 中国交通行业发展简史.....	20
第三章 2003 年我国交通行业生产情况分析.....	23
第一节 交通行业运行概况.....	23
第二节 交通行业规模分析.....	43
第三节 交通行业效益分析.....	45
第四节 交通行业成本分析.....	46
第五节 交通行业综合财务分析.....	48
第六节 交通行业的波特 (PORTER) 竞争矩阵分析.....	49
第七节 交通行业的优势、弱势、机会与风险 (SWOT) 分析.....	50
第四章 2003 年我国交通行业市场与消费分析.....	52
第一节 我国交通市场的供求关系分析.....	52
第二节 我国交通市场消费结构及其变化趋势.....	54
第五章 我国交通行业产业组织分析.....	56
第一节 交通行业的重点企业市场行为分析.....	56
第二节 交通行业的企业竞争与外资进入.....	61
第三节 交通行业的进入-退出壁垒研究.....	70
第六章 我国交通行业主要企业研究.....	79
第一节 交通行业主要企业的战略分析.....	79
第二节 交通行业主要企业的财务分析.....	86
第七章 我国交通行业主要产品分析.....	95
第一节 交通行业主要产品生命周期研究.....	95
第二节 交通行业主要产品结构的波士顿 (RBOSTON) 方法分析.....	97
第八章 我国交通行业的发展趋势预测.....	100
第一节 交通运输结构合理性趋势.....	100
第二节 中国交通的走向分析.....	103
第三节 交通运输市场走势向好.....	106
第四节 未来国内各种运输方式的地位以及综合运输的发展趋势.....	107
第五节 交通信息化的发展取向.....	110
第九章 我国交通行业的投融资分析.....	112

第一节 民间资本开始入注交通建设项目	112
第二节 基础设施项目投融资特点及风险管理	114
第三节 近期国家对交通的投资动态	116
第四节 部分地区交通行业投资动态	117
第十章 国际交通行业的发展及其对我国的影响	121
第一节 国际交通行业的发展趋势	121
第二节 国际交通行业的发展对我国的影响	126
主要参考文献	129

第一章 绪论

20世纪90年代以来,我国交通运输业有了长足的发展,对国民经济发展的“瓶颈”制约基本消除,运输结构正朝着适应市场需求的方向调整。

在1993年前后,交通运输不适应国民经济和社会发展需要的矛盾十分突出。从1995年开始,运输紧张状况有所改善。目前,交通运输从总体上基本可以满足经济发展的需要,除铁路货运以及节假日客运供需矛盾仍然存在外,供求基本平衡,甚至有部分时段、方向和运输方式出现了运力投放超过需求增长的情况。

进入2003年以来,国民经济进入景气回升期,对交通运输需求的增长相应加快,运输业形势好于上年。但总体上除铁路货运不能满足需求外,其它运输方式仍然供求平衡甚至供大于求,运输业发展的主要问题是铁路、公路路网建设滞后。

第二章 交通行业综述

作为起步,界定研究的对象和范围,将有关问题预为交代。

第一节 交通行业的定义及分类

运输是人类社会的一种必需,可以说衣食住行是人们生存的四大基本要素。人类社会出现后,随着社会生产力的发展,出现了畜牧业和农业的分工,开始了产品交换,也产生了小量运输,后来,社会分工越来越细,逐渐形成了专门的运输业。运输从古代使用人力到今天的航空航天运输,经历了漫长的道路。

古代的人们大都沿河而居,为适应捕鱼和渡河的需要便创造出最早的水上交通工具——独木舟。它的制造成功地扩大了人们的活动范围,促进了生产的进一步发展。后来,木船出现,航海业逐渐兴盛。18世纪下半叶蒸汽机发明并相继应用于船舶和铁路上,从此,开辟了近代运输的新纪元。19世纪末到20世纪初,汽车和飞机也相继诞生。1885年德国人卡尔·本茨制成用内燃机作动力的汽车,1903年美国莱特兄弟制造的“飞行者1号”飞行成功,不久,汽车和飞机也成为人类运输的主要运输工具。

如今,交通运输不仅已成为人类社会生产活动的必需,也是人们生活不可缺少的内容。交通运输是生产过程在流通过程中的继续,是独立的物质生产部门,参与社会物质财富的创造。运输生产的产品不是改变劳动对象的性质和形态,而只是改变其在空间的位置——位移。

交通运输是国家的基础设施,对国家社会经济的正常运行和发展具有举足轻重的作用和全局性的作用,是维护国家的团结统一与社会安定。保证社会经济正常运行、建立合理的产业结构的保证,这是交通运输业区别于其他行业和部门的最重要的特征。交通运输业同时又服务于公众,其所创造的社会效益远远大于其自身的经济效益,对社会经济的发展和公众的影响比其他部门更为广泛,更为直接。可以说,交通运输业又是一个兼有商业服务性质的部门。

现代化交通运输主要包括铁路、水路、公路、航空和管道五种运输方式,它们各有其不同的技术经济特征与使用范围。随着科学技术进步和社会需求的变化,各种运输方式的技术装备和组织工作不断更新,技术经济性能和使用范围也在不断变化。各种运输方式必须综合协调发展,充分发挥各种运输方式的优势,扬长避短,从而最大限度地节省运输建设投资和运输费用,为各种运输方式的加速发展,不断更新技术和提高服务质量提供条件。

第二节 交通行业在国民经济中的地位与作用

一、交通业要适应国民经济发展需要

党的十三届四中全会以来,我国交通实现了跨越式发展,特别是高速公路建设得到了社会各界的公认,国外也给予了积极评价。

专家分析,以发展的眼光看现状,我国公路、水路交通总体仍然是落后的。一是运

输紧张状况的缓解是初步的、低水平的,也是不稳定的,是相对经济社会发展水平和运输需求水平还比较低而言的。二是交通基础设施的数量和质量还落后于经济社会的发展需求,这个矛盾在相当长的时期内是交通发展的主要矛盾。发达国家高等级公路都有一个集中快速发展的历史阶段,大约需 40-50 年时间。从我国的现状来看,今后 10-20 年非常关键,交通基础设施建设没有一定的速度是满足不了需要的。三是运输的组织、服务和管理水平落后于基础设施的发展水平,成为影响运输整体功能发挥和整体效率提高的制约因素。

专家认为,用发展的眼光看未来,我国的交通业与全面建设小康社会的需求相比,与发达国家的先进水平相比,都存在着较大的差距。

一是工业化进程加快,需要交通运输提供安全、便捷、快速、可靠的保障,将生产分工与合作、资源与市场更紧密地联系起来。目前,我国高速公路按国土和人口分摊的综合密度为 0.17,是美国的 1/10,是日本的 1/5;高级的次高级路面里程占总里程的 39.6%,远低于美国的 58.8%和日本的 74.9%的水平。我国国道网平均车速为每小时 46 公里,东部地区国道平均拥挤度指标大大高于正常水平,部分地区路网已呈堵塞状态。我国仍处于高等级公路规模数量不足、供给短缺的阶段,处于规模扩张与质量提高并重的发展阶段。

二是我国城镇化率要达到 50%,交通基础设施不仅要在规模上满足要求,而且要在服务水平和质量上与之适应。目前,我国公路密度为每万人 13.1 公里、每平方公里 18.3 公里,分别为美国的 5.8%和 26.9%,日本的 14.3%和 5.8%。日本高速公路已经连通了所有 10 万人口以上的城市,任何城镇与乡村可以在 1 小时内到达高等级干线公路网。而我国目前一些人口和经济总量已达到相当规模的地级城市和省会城市间还不通高速公路。

三是我国对外开放的水平将得到全面提高,必须加快沿海港口建设,加快发展综合运输和集装箱运输,降低运输成本,提高运输效率,为扩大国际贸易、提高我国企业和产品的国际竞争力创造更为有利的条件。

四是人民生活水平进一步提高,轿车逐步进入家庭,人们的出行频率、出行种类、出行方式、出行要求将更加多样化和个性化。目前,我国年人均出行里程为 556 公里,只有美国的 2.3%。日本的 7.4%;每千人小客车拥有量为 6.6 辆,是美国的 1.4%,日本的 1.3%。可以预见,今后我国公路旅客运输的增量。小客车的增量将是持续而明显的,对公路基础设施的数量、质量的要求也将随之提高。

分析现状,研究未来,专家向我们描绘了新阶段交通新的跨越式发展的宏伟蓝图:到 2010 年,我国公路水路交通的紧张状况将全面缓解,其对国民经济的制约状况将得到全面改善;到 2020 年基本适应国民经济和社会发展的需要,为全面建设小康社会、适应人民群众出行的需求提供更畅通、更安全、更便捷的交通运输条件。

二、我国国民经济和社会发展对交通运输将产生更大更高的要求

(一) 国内外经济发展对交通运输提出的持续增长的需求。

随着经济的发展,社会的进步和人民生活水平的提高,交通运输的地位和作用也在不断变化。交通运输成为人类生活的必要条件、活络经济发展的循环系统、国家安全的重要保障、社会进步的重要标志。经济全球化要求以先进发达的交通运输业支撑,为人员、货物的移动提供高效、快速、安全的全球性服务;我国在完成工业化进程中,制造业和加工业的发展还将持续相当长时期,原材料运输需求还将保持稳定增长;同时高新技术产业的发展,使批量小、重量轻、价值高、时效性强的产品运输需求增加;城市化进程的加快,要求运输系统相应地扩张总体能力;人民生活水平的提高和消费需求的增长以及旅游业的发展,要求提供更加快速、安全、舒适的优质运输服务,满足人们对出行方式的多层次、高层次选择的需要,是交通客运面临的艰巨任务。

(二) 经济和产业结构调整引发运输结构的调整。

随着经济结构和产业结构的调整和优化,市场需求量大、产业关联度高、科技含量高、服务性强的产业和产品将得到较快的发展,高技术产业、环保产业、建筑建材业、设备制造业、汽车工业等成为经济发展的热点。信息技术的应用和现代网络的发展,使进一步提高经济效益、降低成本成为可能,一种新的集生产、仓储、营销、运输、配送为一体的现代物流服务业将得到蓬勃发展,我国交通运输业必须适应这一发展趋势,加快信息化、网络化进程,大幅度提高提供现代物流服务能力。

(三) 基础设施建设仍是交通运输发展的重要任务。

我国交通基础设施总量还不能满足国民经济和社会发展的需求,仍需加快发展。“十五”期间,国家将继续采取扩大内需。加大交通基础设施建设的方针,加快基础设施建设,为提前10年建成公路国道主干线系统奠定基础;主枢纽港通过能力有了较大的增长,水运主通道通航条件进一步改善;西部地区交通建设取得明显进展。实现安全可靠的运送、建立高效通达的网络、活络经济和促进贸易、节约能源、保护资源和环境、较高的应变和储备能力等成为交通运输发展的战略任务。

(四) 我国西部大开发战略的实施,要求交通运输必须先行。

加快西部地区交通基础设施建设,尽快建成符合地区特色的发达的运输网络,改变交通基础设施落后的面貌,为西部地区的经济腾飞提供基础保障,是交通运输面临的迫切而重要的任务。

(五) 实施可持续发展战略,对交通运输提出更高更新的需求。

交通运输在加大基础设施建设、开发利用各种运输装备和施工运营中,除满足运输需求外,还必须同时减小占地多、耗能高、污染环境等负面影响,实施可持续发展。

(六) 提供安全可靠的运输服务,是交通运输业的根本任务。

交通运输的一个基本要求就是安全可靠。交通运输必须下大力气解决当前事故

多、社会形象不好的紧迫问题。从改善基础设施、运输装备的安全性能,增强事故预警能力,完善运输管理等方面,建立完备的交通安全防范体系,保证人民生命和财产的安全,保持社会稳定。

(七) 交通运输必须适应国防战备的需求。

交通运输既是国民经济、社会发展的运输线,也是巩固国防的“生命线”。现代交通运输必须同时保障运输、抢修、防护一体化,保证各种运输方式有效衔接和协调发展。

科技进步与创新是发展运输生产力的决定因素,也是实现交通运输现代化的关键,我们必须适应形势,抓住机遇,迎接挑战,加快交通科技进步的步伐,在一些重大技术和重点领域取得突破,实现技术跨越,加快交通运输现代化的历史进程。

第三节 交通行业发展的经济环境

一、对当前经济形势的判断和展望

(一) 中国当前经济运行中存在的问题

1. 投资增长过快,盲目投资和能力扩张势头加剧。

2003 年一季度,固定资产投资在去年同期增长百分之二十七的基础上又增长百分之四十三,增幅达到近年同期少见的高水平。从在建规模看,去年已高达十六万亿元人民币以上,相当于三年的工作量,2003 年进一步增加。

发改委认为,去年已经呈现过热趋势的部分行业投资增长进一步加快。钢铁行业投资同比增长百分之一百零七点二,水泥行业投资增长超过一倍,电解铝行业投资增速虽然有所减缓,仍达到近四成的较快水平。

2. 煤电油运紧张状况加剧。

一季度,煤电油运的生产均保持在近年来最高水平,但仍难以满足需求的过快增长。煤炭供应持续紧张,直供电厂存煤可用天数由年初的十天左右下降到不足八天,远低于正常库存水平。电力紧张局面没有改变,部分工矿企业出现“停三开四”甚至“停一开一”情况。成品油供求关系绷得很紧,铁路运输紧张程度日益加剧,水运船舶和沿海港口也出现了多年未见的运力紧张及货物压船压港状况。

3. 生产资料价格持续上涨,通货膨胀压力加大。

生产资料价格居高不下和粮食价格涨幅较大的趋势持续下去,将不可避免地加大通货膨胀压力。

4. 亏损企业亏损额有所上升,企业产成品资金和应收账款增长较快。

2003 年前两个月,规模以上工业亏损企业亏损额二百九十三亿元,与去年同期相比由降转升,增长百分之六。

为此,发改委提出,要采取果断措施,坚决控制固定资产投资的过度膨胀,严格控制新开工项目,认真清理在建项目,加强用地管理和信贷管理,对违规企业和项目依法

予以处理。

此外,要搞好经济运行调节,努力缓解煤电油运的瓶颈制约;抑制价格总水平过快上涨。

(二)我国产业结构面临重大调整

专家认为:从发展中国家的情况看,人均GDP达到了1000美元以后,产业结构必然会面临重大调整。否则,那么经济运行将会面临这样一个问题:虽然投资带动需求增长的势头会继续存在,但消费对需求增长的带动效应会进一步减弱,出现这种情况对于整个经济发展来讲是不利的。

第一,过去我们具有劳动力成本低廉的竞争优势,这一竞争优势正在逐渐丧失。

因此,为了保证我们的竞争优势,有些部门必然要尽早地进行技术创新和产业升级,来提高自己的知识与技术的密集度,这样做才能够保持我们的持续竞争力。

第二,当人均GDP达到了1000美元以后,必然会遇到人们的需求多样化问题,随之也必然会面临消费结构如何升级的问题,而正是消费结构的升级成为拉动经济增长的动力。譬如说,在人均GDP达到1000美元后,人们的消费要求提高了,不再是一般的家用电器了,而是想拥有小轿车,由此产生了人们对汽车的消费需求;同样,对住房要求的提高,也产生了对住房的消费需求。在这种情况下,如果产业结构不能顺应消费结构的变化,就面临运做上的危机。

第三,在人均GDP达到1000美元之后,经济与社会如何协调发展的问题会变得越来越迫切。这一点是非常明确的。因为,人们对公共教育、公共卫生、环境保护和休闲旅游等方面的需求将会大大增加。

二、我国正在进入新的重化工业阶段

如果把2002年下半年以来的经济增长仅仅看成是宏观经济指标的回升,那就大大低估了中国经济正在经历的变化。对于一个依然处在快速增长期的经济来说,结构变化往往比总量变化更重要。结构变化的引人瞩目之处,是出现了一批新的高增长的主导产业。理解这些产业的特征和增长机制,对理解某些新的宏观经济现象有着特殊意义。本报告的一个基本观点是,中国经济正在进入新的重化工业阶段,这个阶段表现出与以往不同的增长特征,对此不宜简单地套用历史经验来解释。相应地,政府在产业发展和宏观经济方面的政策也应有必要加以调整。

(一)进入新的重化工业阶段的依据和特征

2002年下半年开始的新一轮经济增长,主要依赖于一批新的高增长产业的带动。其中处在“龙头”位置上的是住宅、汽车、电子通讯和基础设施建设等行业;这些行业拉动了一批中间投资品性质的行业,主要包括钢铁、有色金属、机械、建材、化工等行业;以上两个方面又拉动了电力、煤炭、石油等能源行业的增长。在这种增长格局中,快速增长的行业大多数属于重化工业。作为其结果,2003年前3季度重工业的

增长速度显著高于轻工业的增长速度,重工业增加值占工业增加值的比重达到 64.37%,比 2002 年全年水平 60.95%提高 3.42 个百分点。这样的变动幅度为多年来所未有。

以重化工业为主的这批新的主导产业的快速增长,对 2003 年以来宏观经济取得好成绩起到了至关重要的作用。在对产业和宏观经济增长相互关系的研究中,可以观察到一个很有意义的结果。2003 年 1-8 月,产业增长景气指数居前的机械、汽车、钢铁和电子 4 个行业对工业增长的贡献率达到 48%,占工业销售收入的比重达到 38%,而这两个比率在 2000 年只是 33%和 32%。假定维持在 2000 年的比率,2003 年 1-8 月的工业增长率将至少降低 2.5 个百分点,并相应降低 GDP 增长率 1-1.3 个百分点。也就是说,2003 年前 3 季度的增长率很可能在 7.5%以下,而不是已经实现了的 8.5%。

以上现象表明,中国经济正在进入重化工业发挥特殊重要作用的阶段,这样的特征并不是随机和短期的,而是具有中长期意义。从中国经济发展所处的阶段来看,本国经济发展进入新的重化工业阶段的判断也是合乎逻辑的。同国际经验显示的一样,中国经济的快速增长与经济结构的剧烈变动密切相关,其典型形态是在不同时期有不同的主导产业为经济增长提供动力。上世纪 80 年代起主导作用的是轻工、纺织等行业,在 90 年代初中期,高增长行业转为基础产业和基础设施。1997 年以后经济增长速度放慢,实际上也就是上世纪 90 年代初期发展起来的高增长行业开始乏力,而新的主导行业又没有出现,形成了主导产业的“断档期”。这种局面直到 2002 年下半年才发生了实质性的变化。

新的重化工业阶段并不仅仅表现为重工业比重的上升,增长机制的变化有着更深刻的意义。

第一,作为高增长产业群龙头产业的住宅和汽车产业,近年来其产品的 80%-90%由居民个人购买。也就是说,居民个人已经成为这一批高增长行业的最终消费主体。由此引出了几个具有重要意义的结果:增长的出发点和归宿点具有较为可靠的市场导向基础;大众消费使相关产业能够形成显著的规模经济效应,从而成为具有现实意义的主导产业,例如,汽车产业作为主导产业已经有许多年,但从 2002 年才真正开始发挥主导作用;以居民大众消费作支撑,不排除局部的和短期的泡沫,但出现大范围、长时间的泡沫的可能性较小。

第二,这批高增长产业基本上形成了国有和国有控股企业、中外合资或外商独资、民营企业三足鼎立的格局。尽管不同行业存在着差异,如汽车行业的合资企业为主,钢铁行业的国有控股企业为主,但资料分析表明,2002 年开始的新一轮增长中,增长最快的是“三资”企业,较快的是民营企业,国有和国有控股企业相当于平均水平,而集体企业则低于平均水平。总的趋势是非国有企业和混合经济企业成为增长的主要力量。以机械行业为例,目前民营和三资企业在行业销售收入中占到 8 成,利润则占到 9

成。民营企业已在微小型轴承、低压电器、摩托车、中低压泵阀、汽车配件、民用仪表水表、电度表、煤气表等日益增多的行业中占有优势。企业的投资和生产行为与过去相比已有了较大的变化。

第三,以若干龙头产业为先导,按照投入产出的关联关系,相应形成了几个高增长产业群。如汽车高增长产业群,包括合成材料工业,轮胎制造业,钢铁工业,机床工业。2002年我国钢铁产品的新增部分中,65%以上用于房地产行业、建材工业、装饰装修行业,及物业管理、社区服务等相关服务业。

此外,还有机械制造高增长产业群、消费品高增长产业群等。

第四,按照可借鉴的国际经验,一个大国在进入汽车大众消费阶段后,汽车产业将会保持20-30年的快速增长;根据有关方面的研究,居民消费结构升级和城市化进程加快,将会使我国的住宅产业保持20年左右的快速增长。住宅、汽车是国民经济中带动力最强的行业,这两个产业在经济增长中龙头或主导地位的确立,将为我国在今后相当长的一个时期,如10-20年,保持较快的增长速度,比如7%-8%搭建基础平台。尽管其他短中期因素会使经济有一定的波动,但其基本的增长力量比较确定。

以上几点表明,我国经济增长出现了一些以往不存在或不突出的特征,也出现了不少新现象,仅靠过去的经验难以解释,需要在研究的基础上做出新的概括。一个可供讨论的判断是:我国开始进入一个适应居民消费结构升级需要、以市场为基础、技术含量和附加价值逐步提高、可持续性较强的新的重化工业发展阶段。之所以强调“新”的重化工业阶段,是因为上个世纪50年代曾有过重工业优先发展时期。显然,目前的重化工业快速增长与那个时期的重工业优先发展有实质性的区别。那个时期没有搞市场经济,重工业发展基本上没有居民消费基础。目前的重化工业主导的快速增长与上世纪90年代的初中期的高增长也不同,那时的房地产增长与居民的住宅消费关系不大,市场起作用的程度也明显地低。既然目前是新阶段,就应当关注可能出现的新的规律和特点,在观察和分析问题的思路上应有必要的调整,既要重视历史经验,也要防止被历史经验所欺骗。

(二)重化工业的另一些特点及其宏观经济变量的影响

一个时期以来,就业、投资、能源消耗、价格等方面出现了某些新情况,这些新情况在一定程度上与重化工业自身的一些特点有关。

一是重化工业资本有机构成较高,同样的投资吸收的劳动力相对较少。一个可供参考的数据是,在以轻工业为主的阶段,GDP每增长一个百分点能安置300万人就业,而在重化工业阶段,则降为70万人。这可以部分地解释近一两年来增长较快但就业压力仍然很大的现象。

二是重工业主要生产投资品,同时也产生了对投资品的需求,例如,钢产量增加需要电,而电产量增加需要发电设备,发电设备增加又需要钢。这样一种增长格局在宏观