

向服务业转型中的综合运输体系的可持续发展

李作敏

(武汉理工大学 经济学院,湖北 武汉 430068)

摘要:在交通运输由传统产业向现代服务业转型的历史阶段,为构建着眼于可持续发展的综合运输体系,采用系统分析的方法对综合运输体系构建框架与途径进行研究。分析认为:可以通过建立统一的行政主管部门、加强统一规划、按照经济区划来布局交通发展和扶持交通运输企业等措施来优化综合运输体系的结构,完善综合运输体系的功能,从而实现综合运输体系的可持续发展。

关键词:交通运输业;服务业;综合运输;可持续发展

中图分类号:F50

文献标志码:A

文章编号:1671-6248(2008)01-0017-03

从世界范围来看,伴随着社会生产力的发展和科学技术的进步,交通运输经历了水上运输阶段(从原始社会到19世纪20年代)、铁路运输发展阶段(19世纪30年代到20世纪30年代)、公路、航空和管道运输发展阶段(20世纪30年代到50年代)、综合运输发展阶段(20世纪50年代以来)^[1]。现阶段,由于运输方式的多样化和运输过程的统一化,各种运输方式朝着分工协作、协调配合、建立综合运输体系的方向发展^[2]。中国综合运输的理论研究起步较晚,但诸多专家学者通过努力,在综合运输内涵^[3]、综合运输战略^[4]、综合运输体系构建^[5]等方面取得了丰硕的成果。在新的历史阶段,党的十七大报告强调,新时期深入贯彻和落实科学发展观,要坚持文明发展道路,建设资源节约、环境友好型社会,实现经济社会可持续发展^[6]。交通运输作为基础性产业和服务性行业,既是经济社会可持续发展的重要条件,又是经济社会可持续发展的重要领域^[7]。交通运输进入新的发展阶段,实现由传统产业向现代服务业转型,需进一步审视并探讨整个运输体系

的可持续发展问题。笔者立足于向现代服务业转型的历史阶段,探讨综合运输体系的可持续发展问题。

一、向现代服务业转型中的交通运输业

服务性是交通的基本属性。马克思在《资本论》中论述:商品在空间上的流通即实际的移动,就是商品的运输,这种位置的变化就是向乘客和货主提供的“服务”。也就是说,服务是运输的本质属性。在现代服务经济形态下,交通运输既要面向国民经济各部门提供生产性服务,又要面向广大社会公众提供消费性服务,与社会生产和人们的生活息息相关,其服务属性日益凸显^[8]。而且,交通运输进入新的发展阶段,面临着向现代服务业转型的良好机遇,《国民经济和社会发展第十一个五年规划纲要》明确把交通运输作为服务业中优先发展的重点领域之一。实现交通由传统产业向现代服务业转型,强化服务意识,改进服务方式,增强服务能力,提

收稿日期:2007-11-01

作者简介:李作敏(1960-),男,河北唐山人,交通部科学研究院教授,武汉理工大学经济学博士研究生。

升服务水平,是新时期、新阶段交通运输业发展的重要导向与核心内容。

现代服务业既是国民经济的重要产业,又是经济发展的增长点。现代服务业不同于传统服务业的基本特征是“三高”和“三新”,即高人力资本含量、高技术含量、高附加价值和新技术、新业态、新方式的发展态势。推进交通由传统产业向现代服务业转型,必须充分体现现代服务业的基本特征和发展内涵。着眼于这一发展要求,需着力改进整个交通运输的组织方式和管理手段,着力提升各种运输方式的协调方式和管理技术,着力构建竞争有序、协调发展的综合运输体系,致力于交通运输的可持续发展。

在现代服务业体系下,交通运输在发展环境、发展动力、组织方式、服务技术等方面与传统交通运输业有着显著差异,这必然要求交通运输业走协调发展、可持续发展之路。为实现协调发展和可持续发展,要求在市场机制充分发挥作用的基础上,通过政府规划和政策引导,形成一个各种运输方式合理分工、密切协作的综合运输体系,最大限度地发挥不同运输方式的比较优势,最大限度地提高综合运输体系的整体效率,最大限度地降低交通发展对资源的占用与消耗,这就构成了交通运输可持续发展的价值取向与重要目标^[9-10]。

二、可持续发展的综合运输体系构建原则与基本构架

(一) 构建原则

按照可持续发展要求,构建综合运输体系要在实现各运输方式充分发展的同时,大力调整综合运输体系内部结构,着力提高综合运输体系的整体效率,形成一个环境友好、资源节约、高效便捷的综合运输体系。因此,构建可持续发展的综合运输体系需坚持以下原则。

(1)继续发展原则。可持续发展的基点是各种运输方式的继续发展。党的十七大提出,中国人均GDP到2020年要比2000年翻两番。交通运输服务于这一战略目标,基础保障能力还很欠缺,交通运输业总体规模还比较小,各种运输方式的数量和规模还不够,综合运输体系的整体效率和服务质量还不高,要改变这一现状仍然需要一个相当长的时期。但是,这种发展不仅仅是总量规模上的增加,而且更要强调发展质量的提升;不仅仅是现阶段的发展,更要强调发展的可持续性。因此,在综合运输体系的

可持续发展中,继续加快各种运输方式的发展是构建综合运输体系的首要原则。

(2)协调发展原则。综合运输体系与传统交通运输发展的显著区别在于各种运输方式在发展进程中注重不同运输方式间的协调,通过在不同运输方式之间科学地配置运输资源,形成合理的综合运输体系结构。因此,在综合运输体系构建过程中应优化整体综合运输体系的目标,充分研究不同阶段的交通运输发展特点,在把握各种运输方式发展的趋势和前景的基础上,对不同运输方式在综合运输体系中的地位、潜力进行合理评价,把握不同运输方式的比较优势和目标市场,从而实现综合运输体系下各种运输方式的协调发展。

(3)有效竞争原则。综合运输体系整体效率的提高取决于构成综合运输体系的每种运输方式及其相关要素效率的提高。市场经济发展的历史经验表明,竞争是提高要素效率的有效手段。因此,在构建综合运输体系的过程中,要使不同运输方式的服务功能得以充分发挥,必须坚持有效竞争原则。通过竞争,获得效率和效益,实现技术进步,以便最大限度地提高综合运输体系的总体效率和经济效益。

(二) 基本构架

基于上述原则,构建一个符合可持续发展要求的综合运输体系,其基本框架应是:加快各种运输方式的全面发展,优化综合运输体系的结构,完善综合运输体系的功能,形成一个各种运输方式优势互补、功能完善、有序竞争和协调发展的综合运输体系。着眼于这一框架的构建,工作的着力点是发挥不同运输方式之间的比较优势,促进各种运输方式的协调发展。

(1)充分发挥铁路的大通道作用。从铁路运输的比较优势和中国未来社会经济发展对铁路运输的需求来看,由于中国幅员辽阔,资源分布不均衡,资源禀赋性差异明显,人口与城市空间布局不均衡,铁路在未来的国民经济增长与社会发展中,尤其是跨区域的中长途旅客和货物运输中起主导作用。因此,在构建可持续发展的综合运输体系中,需继续强化铁路运输在中国综合运输体系中的大通道作用。

(2)充分发挥公路运输的主骨架和重点方向上的主通道作用。随着经济全球化与区域经济一体化的发展态势,中国工业化进程加快,产业结构优化升级,货物运输呈现越来越明显的小批量、多批次、高时效性、高附加值等特点,而旅客运输则呈现出行总量大、分布复杂、出行频繁等特点。基于这一特点,

从中国交通运输的未来发展看,应继续大力发展以高速公路为重点的公路交通运输,大力发挥高速公路在综合运输体系中的主通道作用,充分发挥普通公路运输在中短途旅客运输、货物集散运输、直达运输中的主力军作用。

(3)开发利用现有的水力资源,稳定水路运输。内河水运在一国综合运输体系中的地位及作用主要取决于水运资源分布以及产业结构变化导致的货物结构。海洋运输在一国综合运输体系中的地位,不仅取决于一国的地形特征,更主要地取决于一国国际贸易的总量及由此产生的货物运输需求量。

由于中国水路运输的技术经济特征独特和相对优势明显,内河运输仍将在中国货物运输中发挥重要作用;而随着国际贸易的进一步扩大,以外贸货物运输为主的海洋运输在中国运输体系中的地位会进一步提高。因此,在综合运输体系中应开发利用现有的水运资源,着力发展水路运输。

(4)发挥航空运输在长途旅客运输和长途快速货运中的作用。航空运输虽然具有运输成本高、运输能力小等弱势,但具有快速、舒适的独特优势。从经济的快速发展及其对航空运输的需求看,应有一个跨越发展时期。因此,应大力发展航空运输,发挥其在长途旅客运输和长途快速货运中的作用,提高航空运输在中国综合运输体系中的地位。

三、构建可持续发展的综合运输体系途径

构建可持续发展的综合运输体系,须统筹规划,通盘考虑,尤其要重视并加强宏观性、战略性研究。笔者认为,可以从以下方面构建综合运输体系。

(1)建立统一的行政主管部门,加强全行业的宏观调控。方案之一是,整合目前存在的国家多个交通主管部门,在国务院下设置“综合交通管理部门”,其下内设铁路管理、公路管理、航空管理、航运管理、城市交通管理等业务司(局),统一全国交通发展的总体布局,彻底解决深层次体制性问题。地方政府按此对口设置机构,统筹协调各种运输方式的发展。方案之二是,采取逐步过渡方式,在整合交通主管部门之前,先按运输方式解决现存问题,待条件成熟后再建立起各交通主管部门间的协调关系,通过过渡将各种运输方式管理逐步整合起来,最后按照综合交通管理体制的职能运行。

(2)加强统一规划。协调发展要加强综合运输

体系的统一规划,要将可持续发展理念贯穿于交通发展规划中,按照各种运输方式的特点、比较优势及市场需求,确定其发展的规模和速度。

(3)打破行政区划界限,按照经济区划来确立交通发展布局。现行交通发展规划主要是按照行政区划来制定的,地域性色彩很浓。这种行政区划与经济区划不尽相同,导致交通发展与经济发展不能很好地吻合,很多交通基础设施布局不合理,甚至重复建设、低层次开发,资源浪费极为严重。要改变这种状况,必须打破地区界限,按照区域经济确立交通发展布局,提高资源配置效率。

(4)扶持运输企业发展。在综合运输体系的建设过程中,政府从全局上进行整个交通运输体系的规划,为国民经济的健康发展提供可靠保障,而运输服务的提供需要运输企业的配合和实施。特别是对于能够提供多式联运的物流企业更应予以扶植。这不仅能够为客户提供实际的或间接的运输服务,而且在各种运输方式之间还起着重要的衔接作用,是国家综合运输体系投入使用的先行者。

四、结 语

交通运输业作为社会经济发展的基础性产业和服务性行业,在现代经济体系中面临着向现代服务业转型的重大机遇。实现综合运输体系的可持续发展,不仅是交通运输系统自身发展的战略选择,而且是落实中央精神,实现整个经济社会可持续发展的客观要求。在实现交通由传统产业向现代服务业转型的过程中,需从行政管理、规划与市场多方面协调合作,促进综合运输体系的可持续发展。

参考文献:

- [1] 吴群琪,孙启鹏.综合运输规划理论的基点[J].交通工程学报,2006,6(3):122-126.
- [2] 胡思继.综合运输工程学[M].北京:清华大学出版社,2005.
- [3] 邹海波,吴群琪.对综合运输及相关问题的再认识[J].铁道运输与经济,2007,29(5):8-10.
- [4] 董延丹,肖秋兰.我国综合运输体系发展战略研究[J].经济视角,2006,12(9):41-43.
- [5] 屈平,胡思继.综合运输发展回顾及促进措施[J].交通与运输,2004,20(6):20-21.
- [6] 胡锦涛.高举中国特色社会主义伟大旗帜,为夺取全面建设小康社会新胜利而奋斗[M].北京:人民出版社,2007.

(下转第24页)

- [7] 王爱武. 我国企业物流成本测算方式及降低途径研究[J]. 物流技术, 2005, 25(1): 38-40.
- [8] 王 华, 邓明然. 降低物流成本的有效途径的研究[J]. 物流技术与应用, 2002, 7(5): 50-54.

- [9] 菊池康也. 物流管理[M]. 丁立言, 译. 北京: 清华大学出版社, 1999.
- [10] Stefan Seuring, Maria Goldbach. 供应链成本管理[M]. 郭晓飞, 译. 北京: 清华大学出版社, 2004.

Enterprise logistic cost budget based on operation cost

WANG Ai-dong

(School of Economics and Management, China Petroleum University, Dongying 257061, Shandong, China)

Abstract: In order to improve the management level for enterprise logistic cost and effectively control the logistic cost, the author in this paper uses operation cost method to the logistic cost budget management. Through building a basic model of logistic cost budget for operation cost, it is easy to calculate the standard value and practical value of the logistic cost so that the differences in it can be used to evaluate it and improve the management level of logistic cost.

Key words: enterprise management; logistic cost; operation cost method; budget management

(上接第 19 页)

- [7] 周 伟. 新时期中国可持续交通发展战略与政策选择[J]. 长安大学学报: 社会科学版, 2007, 9(2): 1-7.
- [8] 李盛霖. 努力做好“三个服务”, 推进交通事业又好又快发展——在 2007 年全国交通工作会议上的讲话[EB/OL]. [2007-01-12]. [http://www.moc.gov.cn/06buzhangwy/lishenglb/buzhangjh/200701/t20070112_](http://www.moc.gov.cn/06buzhangwy/lishenglb/buzhangjh/200701/t20070112_158774.html)

158774.html.

- [9] 张生瑞, 邵春福, 严 海. 公路交通可持续发展评价指标及评价方法研究[J]. 中国公路学报, 2005, 18(2): 74-78.
- [10] 周 伟, 王花兰. 基于马尔可夫链的交通发展与社会分工关系模型[J]. 长安大学学报: 社会科学版, 2006, 8(3): 1-3.

Sustainable development of integrated transport system under service industry

LI Zuo-min

(School of Economics, Wuhan University of Technology, Wuhan 430068, Hubei, China)

Abstract: In the historical stage that transport transform from traditional industry to modern service industry, the construction of resource conservation, environment friendly transportation comes to transportation development's subject. This article focuses on the sustainable development of integrated transport system, uses the method of system analysis to conduct the research on integrated transport system construction frame and the way, proposes that optimize integrated transport system's structure, consummates the integrated transport system's function, unified plan, support enterprise and so on, so to advance integrated transport system's sustainable development.

Key words: transport industry; service industry; integrated transport; sustainable development