

我国建立公路快速货运系统的 时机已经成熟

王明仪 王永超

提要 本文简介了美、日、澳等国公路快速货运系统的概况；从公路零担运输现状的分析，论证了当前我国组建公路快速货运系统的客观需求；从组成该系统的五个主要条件（货源、公路网、货运站、车辆和组织管理）的现状和发展分析，论证了当前我国组建公路快速货运系统的可能性。从需求和可能两个方面综合说明我国组建公路快速货运系统的时机已经成熟。

关键词 公路快速货运系统 客观需求 组成条件 公路零担运输

On the Immediate Realization of Road Express Freight System in China with Fully Developed Preconditions

Wang Mingyi Wang Yongchao

Abstract In this paper, the road express freight systems in the united states, Japan and Australia are briefly reviewed, and the objective demand of road express freight system in China based on the analysis of present less-than-truck-load freight is expounded, the possibility of introducing such a system is exposed in respect of the five major conditions including freight source, road network, terminal facilities, vehicle and administration. Both demand and possibility show that it's time to establish road express freight system in China.

Key words road express freight system objective demand component part
less-than-truck-load freight

经济发达的国家，由于经济和科技的发展，生产与社会活动趋于高效率 and 快节奏，时间价值越来越显得重要，从 70 年代起均开办了货物的快速运输业务。存在着两种形式的快速货运系统：一种是以航空为主的快速运输系统；另一种是以公路运输为主的快速货运系统。

1 国外快速货运简介

1.1 美国

美国被称为“汽车轮子上的社会”，汽车运输高度发达。汽车主要承担加工后的工业品和我国建立公路快速货运系统的时机已经成熟——王明仪等

生活消费品的运输,约有 87%的家俱、电器产品和 80%的食品、橡胶和塑料制品由汽车运输,居民生活中有 2/3 的货物由汽车承运。

美国零担货运主要以快速和优质服务吸引顾主,特别强调在时间效益上取胜,运输时间一般是:

- 运距 800km 以内,当天到达;
- 运距 800~2400km,2 天到达;
- 运距 2400~4800km,3 天到达;
- 运距 4800km 以上,4 天到达。

以美国完成城间零担和小件货运的五种运输方式或形式(汽车零担、公铁联运、铁路、公共汽车和航空)相比较,汽车零担运输营收占总量的比重在 1950~1965 年间是上升的,且在 1965 年达到高峰(76.4%),以后逐渐下降,1987 年为 50%。公铁联运从无到有,并逐年上升,1987 年达到 29%,汽车零担和公铁联运两者相加,1987 年达 79%。铁路运输营收比重从 1950 年的 36.7%下降至 1987 年的 0.7%;公共汽车的小件货物营收趋势大致与汽车零担相同,但其绝对量与所占比重仅在 1~2%之间;航空收入呈逐年上升趋势,1987 年达 20%。由此可以看出,汽车和公铁联运的收入比重已占零担和小件货运的绝对优势。

1.2 日本

日本的小件快速运输叫“小件急运”,(“宅急便”),始创于 1976 年。由于它的诞生适应了产业结构和人们生活方式变化的需求,十余年间小件快运的发展异常迅速,以件数计的运量从 1976 年的 171 万件,增至 1986 年的 6 亿件,预计今后将增长到 10 亿件左右。

日本的小件急运有五大特点:一是快,全国除了北海道、九州等边缘地区第三日送到外,其他地区都能保证“翌日送到”;二是无所不至、无远勿届,建立了覆盖日本全国任何地方的服务网,小件快运每隔 200~300m 就设有受理店,1987 年日本全国这样的代理店已有 16.5 万家;三是优质服务,满足顾客的需求。只需打一个电话,便立即上门取货,次日送到收货人手中;四是保证货运质量,做到无损无失;五是价格适宜,小件快运业开创初期,与铁路小件运输和小件邮包的竞争十分激烈,现已取代了铁路和邮政小件物品运输量的绝大部分。

小件快运有一个快速、准确、安全的运输作业系统。日本每个县设置一个以上的中转站点,汽车严格按运行时刻表的时间运行。

小件快运系统中信息管理十分重要。各公司都导入了全国联机的网络系统,货物跟踪系统能随时回答顾客的询问,小件快运车辆上都装有无线电对讲机,可随时与营业所联络,接受指示。

高速公路是公路快件运输赖以发展的基础设施。日本自 1965 年名神高速公路、1969 年东名高速公路相继通车后扩大了隔日送达的区域范围。日本纵向高速公路将日本列岛的时间距离缩短了一半。另外,使用高速公路后改善了货车驾驶员的劳动条件,例如东京——大阪间采用区段对接(docking)的劳动组织方法,使长途驾车的驾驶员可以每天回家休息。

1.3 澳大利亚

TNT 公司是澳大利亚经营货运的最大公司,70 年代中期开始发展公路快速运输。澳大利亚的货物快运是由取送运输和城间(城镇间)运输两部分组成。取送车辆一般采用载质量为 1~4t 的小型短途运输车辆,每天以城市货运站为中心,在一定的区域范围内取送货物;城间运输通常为载质量 8t 以上的重型卡车或载质量 30t 的汽车列车,承担城市或城乡间的中长途运输。澳大利亚的快速货运,1000 公里以内只需 24 小时即可运达;当运距长达数千公里时,

可以在四天之内将货物从发货人送到收货人手中。

2 我国公路零担运输现状

从各国快速货物运输的适运货类看，小批量（或小件物品）、高价值、高时效的货物是其主要构成对象。当前，我国部分零担货物、集装箱货物、商业物资，以及用户要求快运的小件物品客观上对快速运达的需求已很迫切。下面分析一下其中的公路零担运输和果蔬易腐品运输。

我国公路零担运输现状

我国零担运输业务开展较早。80年代初在全国范围内蓬勃发展，增长迅速。由于全国总量统计数据的缺乏，现仅以1986~1989年的数据进行分析，这四年汽车零担货运的主要统计指标实绩如表1所示。由表1可见，汽车零担运输有以下几个特点：

①零担运量增长速度较快，但总体规模尚小。1986~1989年间运量年均增长率为7%左右，周转量年增长率为11%。但其绝对量仍小，例如1988年交通部门完成的零担运量只占其汽车货运量的0.4%，周转量的2%；与铁路零担运量相比，只占铁路零担运量的6%。

②公路零担平均运距较长，并有继续延长的趋势。1986年为230km，1989年延长到261km，大大高于全国汽车运输的平均运距（40~50km），接近于铁路货物平均运距的1/2。这意味着汽车零担运输不仅是短途运输，而且有很大比重的中长途运输，这从表1跨省运输的线路条数也可得到印证。

1986~1989年全国汽车零担货运主要统计指标数值表 表 1

年份	运量	周转量	平均	线路（条）		站点（个）		营运	营运	营运	班次	每车
	（万t）	（万tkm）	运距 （km）	合计	其中：跨省	省地	县乡	车辆 （辆）	收入 （万元）	利润 （万元）	（对）	年利润 （万元/车）
1986	262	60244	230	2200	1100	218	1013	2085	14248	2462	136400	1.18
1987	286	69453	243	3100	1240	221	1178	2690	17058	2954	142800	1.10
1988	290	78115	269	3399	1375	253	1424	2813	19763	3581	148987	1.27
1989	318	83088	261	3528	1412	278	1547	3017	20855	3712	167868	1.23

资料来源：交通部运输管理司公路运输管理处

③公路零担运输的网络已初具规模。全国已形成与大行政区大体一致的片区网络，但片区网络之间的联系有待加强。4年来，站点个数共增加594个。

④零担运输的经济效益比普通货物运输好。全国交通部门零担运输单车年利润为1.2万元左右（见表1），高于一般货车创利水平。在我们调查的沪宁杭地区，零担车辆年创利更高于全国零担车平均水平，例如杭州长途汽车运输公司1987年东风半挂厢式零担车年利润为4.06万元。经济效益最高的是杭温和杭甬两线的东风半挂集装箱专用车，年利润达6.6~6.8万元。

零担运输目前存在的主要问题：2一是运达速度慢，不能满足货主的要求，虽有定期定向班线，但有时由于货源不足，班期得不到保证；二是服务尚不尽人意，还未能做到按用户的要求上门取货和送货上门。上海市长途运输公司为提高公路零担货运市场占有率，不久前创办了“信誉运输”，决定在沪广深、沪津京、沪常宁、沪杭甬、沪榕等班线上的9个班点实行限期运达，受理承运货物时，向货主发出运达期限的信誉卡。如有误期，客户可凭信誉卡按每延误一天返还10%运费，延误10天可得到免费运输的赔偿，这可认为是快速货运的雏形，我国建立公路快速货运系统的时机已经成熟——王明仪等

该地区开展快速货运的时机已经成熟了。

我国果蔬易腐品的贮藏和运输设施不足,技术也较为落后,致使这类产品在贮运过程中变质腐烂,损失十分惊人。例如我国鲜果蔬菜产量丰富,但用于果蔬贮藏的冷库能力仅 30 万 t,而贮果品只占产量的 1/60。1987 年的山东苹果就烂掉 5 万 t。1985 年全国水果烂掉 20 万 t,损失达 1 亿元以上。另据统计,1985 年我国水果的损耗率高达 25%,蔬菜的损耗率则高达 45%。海南岛的香蕉由于贮藏和运输问题而烂掉的就超过总产量的一半;北方的大白菜,其损耗率就占产量的 1/3。

根据商业部的资料,由于冷藏与保温汽车的不足,鲜活易腐品的汽车运量只占易腐货物总运量的 5~10%,后者 1980 年为 800 万 t,1985 年为 1000 万 t。采用综合保鲜车辆运输果蔬等物品,能收到十分显著的经济效益。例如新疆商业运输公司 1991 年派出 10 辆冷藏车,装载吐鲁番新鲜葡萄 100t,经甘肃、陕西、河南、湖北、湖南、广东等省,行程 5600 多公里,只用了 8 天时间到达深圳,当天又从深圳转运到香港。由于时间快,没有中途的转运、装卸等环节,100t 葡萄完好保鲜,开辟了新疆至内地最长的公路运输线。这类货品对快速运输的需求十分迫切。

3 我国建立公路快速货运系统的可能性

快速货运系指在适当短的期限内,保证货物从发货人运到收货人。根据我国目前的具体情况,可以将快速货运定义为:

运距 500km 以内,于托运的第二天运达;运距每增加 600km,运达时限增加 24 小时,依此类推。以上为站到站运输时间。如果在货运站以外的代理点托运,则需增加一天时间以完成集运作业。送货作业可根据用户的需求送货上门,或由用户自取。建立快速货运系统,必须具备五个主要条件,即货源条件,公路条件,站场条件,车辆条件和组织管理条件。当前这些条件已初步具备,现分别论证如下。

3.1 货源条件

如前所述,快速货运是商品经济发展对货物运输产生的需求。建立这种货运系统必须有充足的、稳定的、对运输时间要求迫切的货源,这种货源首先是零担、鲜活易腐品和其他商业物资。下面对 2000 年我国公路零担运量作一预测。

3.1.1 2000 年公路零担运量的预测

根据 1986~1989 年全国公路零担运量(表 1),用百分比增长率法求得 2000 年运量如表 2。

用灰色控制系统的 GM (1.1) 模型对 2000 年的零担运量和运输周转量进行预测,其公式分别如下:

$$X_{(1)}(t+1) = 5058e^{0.05421t} - 4796 \quad (\text{万 t})$$
$$X_{(2)}(t+2) = 763819e^{0.08790t} - 703575 \quad (\text{万 tkm})$$

预测结果列入表 3

用 GM (1.1) 模型预测的未来零担运量增长率较低,年均递增率为 6%;而周转量年均增长率为 9%。

表 2

年份	年递增率 (%)	运量 (万 t)	平均运距 (km)	周转量 (万 tkm)	备注
1989	—	318	261	83088	实际
2000	6	603.66	280	169025	预测
	7	669.34	280	187415	预测
	8	741.46	280	207609	预测
	9	820.58	280	229762	预测

如前所述,公路零担运输总体规模尚小,只占交通部门汽车货运量的 0.4%,那么是不是适宜于公路运输的零担运量只有这么多呢?答案是否定的。下面我们分析一下目前公路零担运量偏小的原因。首先,我们分析一下公路零担运量与一些相关经济指标的关系。这些经济指标是轻工业产值、社会商品

零售总额和城镇个体及合作经营工业产值,并以上海市长途运输公司 1986 年分线路的零担运量作为分析的实例。1986 年上海市长途运输公司上海至各地的零担运量统计数据如表 4。

2000 年公路零担运输预测量 表 3

年份	运量 (万 t)	年均递 增率(%)	周转量 (tkm)	年均递 增率(%)	平均运距 (km)
1990	332	6	91320	10	275
1995	435	6	141642	9	326
2000	570	6	219693	9	385

1986 年上海市长途运输公司零担运量

表 4

地区	零担运量 (t)		地区	零担运量 (t)	
	上海→	→上海		上海→	→上海
杭 州	4232	4472	南 昌	2173	287
宁 波	3688	3391	上 饶	676	75
衢 州	572	10	柳 州	564 *	52 *
温 州	1706	329	长 沙	1017	84
徐 州	1683	188	沈 阳	394 *	134 *
连云港	519	57	济 南	993	12
南 京	3962	187	临 沂	679	90
无 锡	3190	1953	潍 坊	453	50
扬 州	2552	1541	烟 台	640	149
南 通	1556	1004	青 岛	561	40
福 州	1075	242	广 州	861	639
厦 门	495 *	117 *	深 圳	746 *	188 *
南 平	377	225	韶 关	215	6
郑 州	745	60	芜 湖	1472	212
洛 阳	353	26	安 庆	975	103
武 汉	527	105	蚌 埠	1490	166
襄 樊	206 *	24 *	石 家 庄	427	38
太 原	213	42	北 京	932	257
西 安	381	27	天 津	1074	204
合 肥	2516	433			

注:带*号者为 1987 年数据,因为这些线路是 1986 年新开辟的,1986 年属试运行,运量较少。

相关分析采用的经济指标同样为 1986 年数据,引自《中国城市统计年鉴》1987,用下列符号表示:

- X_1 ——地区(包括市辖县)轻工业产值;
- X_2 ——市区(不包括市辖县)轻工业产值;
- X_3 ——地区社会商品零售总额;
- X_4 ——市区社会商品零售总额;

X_5 ——地区城镇个体及城镇合作经营工业总产值；

X_6 ——市区城镇个体及城镇合作经营工业总产值；

X_7 ——地区村及村以下办工业总产值；

X_8 ——市区村及村以下办工业总产值；

X_9 —— $X_5 + X_7$ ；

X_{10} —— $X_6 + X_8$ ；

(以上数据均按 1980 年不变价格计算，单位：万元)

X_{11} ——两地之间的距离(单位：km，一般采用铁路距离，当铁路有较大迂回或不通铁路时采用公路距离)。

采用逐步回归法，分析上述 12 项因素中哪些因素对零担运量的影响较大，首先取零担发运量为因变量 (y_1)，逐步回归结果如下：

$$\ln y_1 = 9.404 - 0.9528 \ln X_{11} + 0.3195 \ln X_4$$

F 检验： 68.97 13.93

T 检验： -8.30 3.73

$$DW = 1.966 \quad R^2 = 0.662 \quad \overline{R}^2 = 0.644$$

总体 F 检验：35.3。

其次取零担到达量为因变量 (y_2)，逐步回归结果如下：

$$\ln y_2 = 11.626 - 1.3681 \ln X_{11} + 0.3785 \ln X_6$$

F 检验： 31.32 10.61

T 检验： -5.60 3.26

$$DW = 1.936 \quad R^2 = 0.501 \quad \overline{R}^2 = 0.473$$

总体 F 检验：18.40。

最后取零担总运量 y ($y = y_1 + y_2$) 为因变量，逐步回归的结果如下：

$$\ln y = 10.153 - 1.0934 \ln X_{11} + 0.1019 \ln X_6 + 0.2966 \ln X_4$$

F 检验： 82.98 2.52 8.21

T 检验： -9.11 1.59 2.87

$$DW = 1.75 \quad R_2 = 0.713 \quad \overline{R}^2 = 0.688$$

总体 F 检验：33.29

将以上回归方程进行变换得：

$$y_1 = 12137 \cdot X_4^{0.3195} / X_{11}^{0.9528}$$

$$y_2 = 111971 \cdot X_6^{0.3785} / X_{11}^{1.3681}$$

$$y = 25668 \cdot X_6^{0.1019} \cdot X_4^{0.2966} / X_{11}^{1.0934}$$

上述结果表明，某一地区到上海的零担发运量，与该地区的市区城镇个体及城镇合作经营工业总产值成正比，与两地之间的距离成反比；某一地区由上海发来的零担到达量与该地区的市区社会商品零售总额成正比，与两地间的距离成反比；而两地间的零担总运量，与两地的社会商品零售总额和城镇个体及合作经营工业总产值成正比，与两地间距离成反比。这就说明，目前我国公路零担运输主要服务于零售商业和市区的城镇个体及合作经营工业；城市和地区的轻工业有自货自运的车队，广大的农村工业目前还很少利用交通部门的公路零担运输。这一结果和我们在沪宁杭甬地区进行的调查结果是一致的。据杭州长途汽车货运站

1989 年的一次抽样调查，该站每发运 1000t 零担货物的构成为：供应城乡市场吃、穿、用生活消费品及乡镇企业产品和原材料占 79.8%，工矿企业生产资料占 9.5%；支农物资占 7.4%，课本、刊物和文娱用品占 1.7%，其它占 1.6%。

如果公路零担运输能在现有的基础上将技术装备和管理水平大大提高一步，确保快速直达，提高服务质量，实行一票到底，提高受理点网络密度，满足货主对运输的各种需求，运输价格又合理，公路零担运输将会吸引很大一部分铁路零担运量。公路零担运输有着广阔的潜在市场和发展前景。

3.1.2 铁路零担转移量的分析。

1987 和 1988 年铁路零担货物发运量占全路货物发送量的比例如表 5。

表 5

年 份	全路货物发送量 (万 t)	零担货物发送量 (万 t)	零担占总量的 百分比 (%)	上海局货物发送量 (万 t)	上海局零担占总量 百分比 (%)
1987	136949	4101	3	900	9
1988	140553	4746	3	977	7

资料来源：铁道部统计资料汇编，1987，1988。

由表 5 可见，1987 与 1988 两年铁路零担货物发送量分别为 4101 万 t 与 4746 万 t，占全路货物发送量的 3%。其中上海铁路局零担发送量占全局货物发送量的比重为 9%与 7%，大大高于全国铁路的水平。

据我们对南京市的调查，南京铁路局零担发送量中批量在 3t 以下的约占 70%，运距在 400km 以内的约占总量的 50%以上。假设这些典型调查数据适用于全路，则铁路零担发运量中有可能的转移量（1988 年）为 $4746 \times 0.7 \times 0.50 = 1661.1$ 万 t，1981~1988 年铁路货物发送量的年均增长率为 4.43%，假设 1988~2000 年的年均增长率为 4%，则 2000 年此量将增长为 2660 万 t。假定 2000 年这部分铁路零担运量能实现 30%转移，则为 800 万 t。2000 年公路零担总运量约为 1400 万 t，平均运距若为 300km，则公路零担周转量为 42 亿 tkm。

综上所述，建立公路快速货运系统的货源条件是十分充足的。

3.2 公路条件

公路是公路运输的基础设施。快速货运要求具备能实现汽车快速行驶的基础设施条件。如前所述，美、日、澳等国快速货运的蓬勃发展无一不是与高速公路的建设进程同步，以高速公路网为依托的。建国 40 年来，我国公路建设有了长足的发展。到 1989 年底已达 101 万 km，并实现了大陆上高速公路零的突破，1990 年底已建成高速公路 524 公里。混合交通是我国公路交通的突出矛盾。1988 年我国公路网和国道网的混合交通中非汽车交通分别占 35%和 30%，致使我国国道网和公路网汽车平均车速只有 37km/h 和 36km/h。公路快速货运系统必须由较高的汽车运达速度和行驶速度来保证。而未来 30 年我国公路建设将使公路网有一个突破性的发展，为实现这一条件提供保证。交通部“三主一支持”的长远规划要建设 3 万 km 左右的国道主干线系统。该系统主要由汽车专用公路所组成。预计国道主干线上的汽车行驶速度较现在公路网的平均速度将提高一倍。“八·五”和“九·五”期间我国计划新建约 2000km 高速公路，约 9000km 汽车专用公路，1991~2020 年我国公路的发展和国道主干线系统的建设将为实现公路快速货运提供十分有利的条件。

3.3 货运站条件

货运站是快速货运系统必不可少的基础设施和组织快速运输的中心。它是受理业务、组织我国建立公路快速货运系统的时机已经成熟——王明仪等

织货物集散和换装的基地,货物存贮的仓库;还可能兼有车辆配载、停放、维修与加油设施,以及为司乘人员服务的生活设施等。对于公路快速货运系统而言,货运站的作用举足轻重。一次货物快运中一般需经两次货运站作业,第一次是货物在起始点集运站的受理、分拣、贮存和按线路班期装车发运;第二次是车辆到达目的地货运站的卸车、分堆贮存和分送。地理位置适中,宽敞的堆场和仓库,装卸搬运设备齐全、先进,工艺路线合理、管理科学的货运站是公路快速货运得以顺利开展的物质基础和可靠保证。我国的公路货运站设施过去非常不足,设备简陋。经济改革十年来货运站建设有了发展,各地兴建了一批零担货运站和集装箱中转站。自1986年起交通部从每年征收的车辆购置附加费中拨出一部分资金,有重点地对全国各省的汽车站建设进行投资补助。1990年起这种投资补助的重点又从客运站转到货运站上来。1990年是我国交通站场设施建设具有历史意义的一年。在这一年中交通部开始进行港站主枢纽的规划编制工作。部计划司初步确定先选27个公路主枢纽城市编制公路主枢纽布局规划,作为“八·五”和“九·五”建设项目的重点,至1990年底已有北京、天津、上海、郑州、沈阳、广州、深圳、南京、汕头、长春、长沙、徐州、合肥、厦门等城市编制了主枢纽规划。这类主枢纽城市是公路主骨架、水运主通道和交通运输综合运输网络的结点。主枢纽系统包括若干个客货运站及其附属设施和通信支持系统。公路快速货运系统可利用现有的货运站和“八·五”、“九·五”期间即将兴建的主枢纽货运站。

3.4 车辆条件

公路快速货运需要采用适应货种要求的厢式车、冷藏车和其他专用车辆。为了提高运输经济效益,公路运输一般采用半挂汽车列车。目前国产汽车技术性能较差,如目前大量使用的东风EQ140和解放CA141货车,时速80km以上时操纵稳定性和制动稳定性不好,若用于快速运输尚需改进,要提高车辆高速行驶时的操纵稳定性和制动稳定性。对厢式车而言,重点是提高车厢使用寿命、密封性、减轻自重和降低制造成本。总质量14t级单轴厢式半挂车和总质量32t级双轴厢式半挂车是目前公路零担运输中的主要车型,应下大力气使其质量、技术水平上一个台阶,加速更新换代。

经营快速货运的企业为确保快速运达的目的,必须采用先进的管理手段,实现管理现代化。诸如在货源信息管理、货流与车流管理(货物跟踪、车辆跟踪)、车辆配载与调度管理,运行车辆与货运站之间的通讯联系等,仓库管理以及为用户服务等方面,都需要采用通讯设备、数据库与计算机联机网络,以保证信息灵通、高效的运输组织、管理科学、及时和准确的服务。

3.5 组织管理条件

主要包括两个因素:一是管理体制;二是管理现代化。公路快速货运主要发生在城市之间,中长途运输是其发展方向,因此它要求能顺畅贯通全国公路网络的管理体制,需要突破目前跨省运输班车对开的形式。在获得政府主管部门批准经营公路快速货运的公司,可以在批准线路上经营跨省公路快速货运。这种公司可以是独营的,也可以是沿线有关省份运输公司合营的;可以是国内合资的,也可以是中外合资的。但无论何种形式,它必须是独立的经济实体,才能取得好的经济效果。

综上所述,本文提出以下几条结论和建议:

①根据国外公路快速货运发展的规律和我国经济改革十余年来公路货运发展的态势,公路快速货运的组建不但势在必行,而且时机已经成熟。

②组建公路快速货运系统必须具备5个条件。以我国目前的具体情况而论,经济发达地

区的大中城市之间的货源是充足的,其他必要条件也已初步具备。这些条件在今后 30 年中将逐步趋向完备。今后 30 年中我国将重点建设公路主骨架和港站主枢纽,将为公路快速货运创造必要的条件。公路快速货运系统将与此些条件同步发展,经历一个从无到有,从小到大的发展过程。

③公路快速货运的适宜货种目前最有可能首先从零担和鲜活易腐品开始,其次是部分商业物资,集装箱和报刊杂志邮件等。随着生产力发展水平和时间价值的提高,公路运输技术装备的完善,其适宜货种范围将逐步扩大到大部分吃穿用商品、家庭与企业托运的小件物品,甚至高时效货物的较大批量运输。

④我国经济发达的有九大经济区(长江三角洲、京津塘地区、辽中南地区、珠江三角洲、以武汉为中心的长江中游区、胶东半岛、川中南地区、以郑州为中心的京广线中部地区和闽南三角洲等),公路快速货运业务将最先在这些经济区内大中城市之间,和各大经济区之间的大中城市间的线路上开展。随着干线公路的完善和国道干线系统的建设,公路快速货运系统的网络密度将稠化,深入到中小城镇,业务将推向全国。

⑤建议交通部运输管理司扶持组建这种货运系统。从目前情况看,可能有两种组建形式。一种是新建快速货运企业,专营公路快速业务,它可以是有关省市联营的,也可以是吸收外资中外合资经营的;另一种形式是在现有零担运输网络的基础上,改善其站场设施和车辆设备,开辟大城市间快速货运路线,在原有经营一般货运业务的同时,兼营快速货运。

参考文献

- [1] 田端元秋,“宅配便道路整備”,《道路》1987—3。
- [2] 冯景光“访美札记之五”《公路运输管理》1990,7。
- [3] 交通部公路规划设计院《国道主干线公路系统规划》,1990,9。
- [4] 张寿、于清文《计量经济学》,上海交通大学出版社,1984。
- [5] 新民晚报,1990,12.5。
- [6] 《旅游》1991,6月号。