

文章编号:1002-980X(2006)09-0010-03

关于客运专线发展模式及其特点的探讨

王 滨¹, 李红昌²

(1. 神华国际贸易有限责任公司 业务五部, 北京 100011; 2. 北京交通大学 经济管理学院, 北京 100044)

摘要: 客运专线发展模式是客运专线经营管理体制设计时必须考虑的重大问题, 本文总结了国内外的经验, 提出了独立发展模式等 4 种客运专线发展模式, 并分析了各种模式的特点。

关键词: 铁路; 客运专线; 经营管理; 发展模式

中图分类号: F5 **文献标志码:** A

一、客运专线发展模式设计的重要性

我国铁路既有线路长期处于超饱和状态,“瓶颈”制约十分突出,已经严重影响了国家和各地区域经济的发展。建设客运专线,实现铁路通道客货分线运输,可以极大释放既有现有铁路的运输能力,有效缓解铁路运输的“瓶颈”制约。同时,建设客运专线,不仅对改善当地的交通状况、促进相关地区经济发展、实施“中部崛起”和“西部大开发”战略具有重要作用,而且对提高整个铁路网运输能力、促进国民经济发展具有十分重要的意义。

为了构建科学合理的客运专线公司经营管理体制,弄清楚客运专线总体的发展模式十分重要。世界各国客运专线发展经验表明,客运专线发展模式在很大程度上受制政府的铁路发展规划,“线运一体”模式、“线运分离”模式的选择,基本都是政府对铁路产业组织规划的结果。从经营管理模式角度来看,德国采取了母子公司模式、西班牙采取了事业部模式、日本采取了区域公司模式但成立了专门的日本铁道建设公团、韩国也采取了线运一体模式。铁路客运专线发展模式从一定程度上决定了客运专线投入运营后的效率和效益,因此客运专线发展模式设计具有十分重要的理论意义和实践意义。

二、客运专线发展模式的类别

高速铁路建设和运营的组织是一项庞大的系统

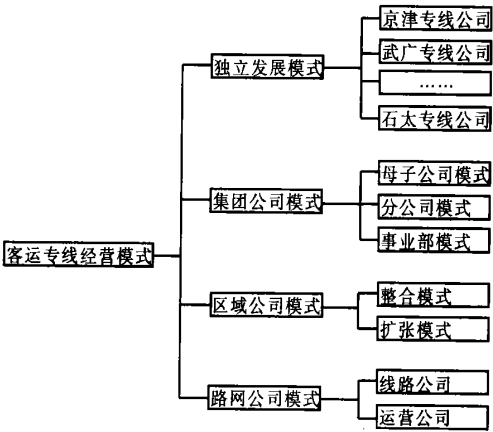
收稿日期:2006—06—20

基金项目:铁道部课题(B05D0020)。

作者简介: 王滨(1971—),男,黑龙江人,神华国际贸易有限责任公司业务五部工程师,主要从事铁路经营管理方面的工作;李红昌(1973—),男,河北成安人,讲师,主要研究方向是运输经济学、管制理论和企业理论等。

工程,按照建设与运营的组织模式,大致可分为两种类型:第一,“建运合一”模式,指由同一个项目法人负责高速铁路筹资、建设,又负责线路维护、运营和还贷。如网运分离改革前的法国和德国以及中国台湾等。第二,“建运分离”模式,指由同一个项目法人负责高速铁路筹资和建设,项目建成后转让或租赁给高速铁路运营公司,由其负责高速铁路运营。如改革后的法国、德国以及日本和韩国等。从总体上看除中国台湾外,其他国家趋向于“建运分离”模式。

国外的经验虽然有利于我国客运专线发展模式的比选工作,但是,由于我国特殊的国情和路情,我们还需要在国外经验借鉴的基础之上,提出适合我国具体情况的客运专线发展模式,如图 1 所示。



三、客运专线几种具体发展模式及其特点

(一) 独立发展模式

独立发展模式是指按照现有的客专公司建设和组织方式,成立若干家相互独立的、分散式发展的客运专线公司,如京津公司、武广公司、石太公司等,它们未来的重新整合完全依靠市场力量完成,不需要铁道部再做过多的规划。该模式有利于根据实际情况不断进行调整,也有利于客专公司建设、运营的试点工作,但不利于未来客专网的重新整合,也不利于调整客专公司与其他利益主体的各种复杂关系。

(二) 集团公司模式

大型企业集团基本上是母子公司制、事业部制甚至直线职能制的混合结构,主要有三种结构:(1) 第一种混合结构:是母公司设立事业部,所有业务都归由事业部经营,事业部的全部或某些业务可以根据需要以子公司的形式存在。这样,母公司的最高管理层并不需要直接管理子公司,而只需要管理、协调和考核事业部。(2) 第二种混合结构:是一部分业务以母公司事业部或者直线职能管理单元的形式存在,而另一部分业务以具有法人地位的子公司形式存在。母公司一般全资拥有子公司或对子公司进行绝对或相对控股。(3) 第三种混合结构:CEO - 超事业部 - 事业部(子公司)。是前两种结构的变形,通常指企业或企业集团在业务非常庞大、多元化非常高、CEO 管理幅度过大导致无法有效管理的情况下,母公司将具有一定类似性的业务、关联的几个事业部或子公司归入一个超事业部之下进行管理的结构。

铁路客运专线按照集团公司模式进行组织,有利于铁道部处理好客专公司、客专公司与既有线、客专公司与客专公司、客专公司与铁道部等各种利益关系,有利于运输资源的优化配置,也有利于集中优势资源上市融资。不利方面主要包括:不利于市场化处理各种利益主体的关系,不利于客专公司自主经营权的确立,不利于铁道部政企分开进程的推进。

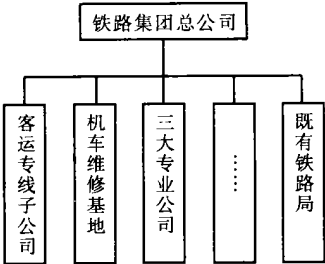


图2 集团公司发展模式

(三) 区域公司模式

区域公司模式是指按照区域客运专线公司的发展规划设计客专公司的发展模式。区域公司模式又可分为整合模式和扩张模式两种类型。(1) 整合模式是指先分别成立若干家独立的客运专线公司,等到专线网发展到一定的时候,再重按照区域整合成一定数量的区域客专公司。(2) 扩张模式是指先设置好不同的区域公司,然后以某一客专公司为核心,通过设立隶属于该公司的子公司、项目法人、分公司、事业部等形式,通过不断积累,滚动发展的方式,形成具有一定规模的区域公司,如图3所示。

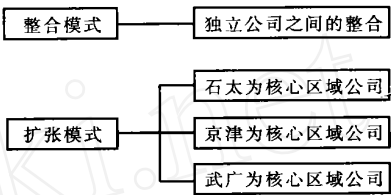


图3 区域公司发展模式示意图

区域公司的优点是,避免了集团公司的较大震荡,同时也避免了单独发展模式的盲目性和分散性,和我国铁路产业发展的阶段性比较匹配,区域公司的另外一个特点是,由于客专公司未来将会形成相对独立的调度指挥、收入清算、客流组织等能力,能够向市场提供相对独立的完整运输产品,因而能够吸引市场投资者在客专公司发展初期就积极参与到其投资、建设与运营中来。该模式的缺点是,区域公司一开始就要受到行政调控的左右,不利于经营者专心于客专公司的经营和发展,同时未来重新组合将会引起多元投资者的反对,实施难度较大。

(四) 路网公司模式

路网公司模式是指按照西方国家的“网运分离”思路,成立独立的路网公司和独立的运营公司。该模式的优点是能够实现公益性和企业性的分离,能够通过运营公司上市融资。该模式的缺点是比较理想化,无法与既有铁路的各种情况相适应。

四、小结

随着京津客运专线即将于2008年完工投入运营,客运专线经营管理体制成为铁道部和社会各界日益关注的重要问题,而客运专线经营管理体制设计的核心环节又是客运专线发展模式的设计问题。从总体上说,客运专线总体发展模式一共有四种:独立发展模式、集团公司模式、区域公司模式、路网公司模式等,每种模式都有其优缺点。

参考文献

[1] 李红昌. 铁路管制的契约分析[M]. 北京: 经济科学出版

社, 2005: 25 - 27.

[2] 北京交通大学课题组. 铁路客运专线经营管理体制研究
[R]. 北京: 北京交通大学, 2005: 61 - 70.

Study on the Development Modes of High-Speed Passenger Rail ways in China

WANG Bin¹, LI Hong-chang²

(1. Shenghua International Trade Co. Ltd. Department 5, Beijing 100011, China; 2. Beijing Jiaotong University, Beijing 100044, China)

Abstract : We have to take the development modes of high-speed passenger railways into consideration if we try to establish a sound management system and promising future for Chinese railways. The author summarized the experiences of foreign countries, and proposed 4 high-speed passenger railways development modes including independent development mode, and analyzed their advantages and disadvantages separately.

Key words : railway; high-speed passenger railways; operation and management; development modes

(上接第 5 页)

Researching Mechanism About Economic Game in Profit
Distribution of Supply Chain Cooperation

WANG Li^{1,2}, HAN Yu-qi¹, LU Ji², LI Long-zhu²

(1. School of Economics and Management, Nanjing University of Science & Technology, Nanjing 210094, China;

2. School of Economics and Management, Jiangsu University of Science & Technology, Zhenjiang Jiangsu 212003, China)

Abstract : This article suggested that only by the cooperation relations as the mechanism for supply chain profit distribution is neither a rational belief with the sharing principle, nor a practical thing. Based on the dialectical relations between structural factor and operation factor which should be included in the mechanism of the cooperation profit distribution, this paper has set up the mathematical model of a factory and a supply chain cooperative profit distribution mechanism. Through solving this model, the merchant and the channel profit mathematical expression had been determined, "the hardware" and "the software" relations between the structural factor and operation factor been quantificationally described, their change region to various decision variable and on the profit influence degree been analyzed, and the application on the present returned coefficient been discussed. Therefore, one kind of more effective mechanism for the supply chain cooperation profit distribution is suggested.

Key words : profit distribution mechanism; structural factor; operation factor; whole section returns to profit; supply chain management

(上接第 9 页)

[5] 安纳利·萨克森宁. 地区优势—硅谷和 128 公路的文化与竞争[M]. 上海: 上海远东出版社, 1999.

[6] 王缉慈. 关于发展创新型产业集群的政策建议[J]. 经济地理, 2004(4).

[7] 李植斌. 浙江省产业集群区的创新环境与持续发展[J]. 浙江学刊, 2003(3).

[8] 张平. 政府在产业集群科技创新中的作用[J]. 科研管理研究, 2005(4).

[9] 盖文启. 创新网络—区域经济发展新思维[M]. 北京: 北京大学出版社, 2002.

A Study of Industrial Cluster Based on the View Point of Region Innovation

WANG Ze-qiang

(Department of Economics, CCP School of Anhui Province, Hefei 230022, China)

Abstract : Industrial cluster can improve the lasting innovation ability of enterprises in the cluster region greatly and become the innovation birthplace. Industrial cluster's gathering effect can also produce to display each kind of resources conformity ability. In the same time, it has region innovation ability and presents the competitive advantage in region competition. And so how to cultivate the cluster's region competitive advantage is becoming more and more important to each place of our country.

Key words : region innovation; industrial cluster; competitive advantage