

内蒙古 邮电交通运输 经济发展比较

□文/王瑞英 长 青

摘要 本文采用 1980—1997 年样本数据, 研究分析邮电业务总量和交通运输周转量。建立邮电业务总量线性模型, 然后利用模型进行邮电业务总量发展预测; 对所选择的交通运输指标用年平均增长速度进行比较, 找出内蒙古与全国发展水平差距, 提出“九五”期间的增长速度和发展对策。

关键词: 经济 邮电 交通运输 信息

20 多年以前, 内蒙古邮电通信业是内蒙古经济发展的“瓶颈”产业。交通运输业发展的滞缓同样制约了经济的发展。而今天的内蒙古邮电通信业和交通运输业经过十几年的艰苦努力, 取得了十分显著的成绩, 带动和促进了内蒙古经济发展。

1、邮电经济发展比较

自治区的邮电事业是随着国民经济的发展和科学技术的进步而发展起来的, 回顾自治区成立时, 全区仅有邮电局(处) 23 处, 邮路 1160 公里, 长途线路 1400 杆程公里, 邮电通信事业十分落后。经过五十年的建设, 我区的邮电事业已初具规模。当前, 全区邮电局(所) 达到 1804 处, 比解放初增长 78.43 倍; 邮路单程总长度达 6.9 万公里, 比解放初增长 59.48 倍; 农村投递线路单程长度 10.3 万公里。国家一级干线京呼银兰、京沈哈光缆内蒙古段和区内二级光缆干线网已经建成, 光缆长度达到 1.3 万公里, 是全国的十分之一。我区长途业务电路 2186 万条, 市话装机容量已达到 102.9 万门, 长途电话业务量 10421.7 万张, 电报业务量 327.9 万份。全区 12 个盟市所在地和 60 多个旗县所在地都装上了自动电话, 1400 多个乡(苏木) 实现了乡乡通电话, 60% 以上达到了电话交换自动化, 全区每人拥有电话机部数达 2.9 部, 全区市内电话 85.1 万户, 比 1978 年增长 20.82 倍, 市内电话普及率为

每百人 3.6 部, 高于全国平均水平。邮电业务量 1996 年达到 128845.7 万元, 比 1978 年增长 29.98 倍。从发展速度看, 1980—1995 年内蒙古邮电业务总量平均增长速度为 17.95%。1980—1990 年全国邮电业务总量年平均增长速度为 19.86%, 我区同期低于全国 9.92 个百分点。

邮电业务总量指以货币表现的部门用于传递信息和提供其他邮电服务的总量。它综合反映了一定时期邮电工作的总成果, 是研究邮电业务构成和发展趋势的重要指标。本文选择影响邮电业务总量六个主要因素, 即函件、报刊期发数、电报、长途电话、市内电话和农村电话。经过分析, 函件、报刊期发数和电报数量均呈递减态势, 1996 年比 1995 年函件下降 38.57%, 报刊期发数下降 37.17%, 电报下降 26.84%, 长途电话和电话均有明显的增长, 递增了 37.68% 和 30.71%, 长途电话高于电话增长速度, 但是到 1997 年长途电话的增长速度较电话减慢 13.89 个百分点。笔者认为函件、报刊期数、电报和长途电话的发展速度将会逐渐减慢, 使用现代通信手段 E-mail 和 Internet 信息网络的人多起来, 它不仅能够达到与函件、电报和长途电话相同的功能, 而且与世界各地通信联络快捷、方便。电话是现代通信网络发展中不可缺少的因素, 在我区有非常广阔的潜在市场。因此确定与邮电业务总量(YD) 未来发展密切相关的因素是电话(DH) (包括市内、农村电话)。

在 1980—1997 年样本数据基础上进行线性回归计算, 邮电业务总量以 1990 年不变价计算。建立模型如下:

$$YD = -2661.7 + 0.903 YD_{t-1} + 560.657 DH$$

(模型 1)

T 检验值 (3.9790) (2.1280)
 $R=0.9979$ $R=0.9975$ $D-W=1.2680$
 $F=3250.5630$

模型中的经济意义非常明确, YD_{t-1} 表示滞后一年的邮电业务总量, 它与当年电话户数之和表示当年邮电业务总量数额。电话户数每增加一个单位, 对邮电业务总量边际贡献率增加 560 个单位, 这很符合实际, 因为对电话需求的用户越来越多。模型统计量中的 R 达到 0.9979, 说明模型能解释因变量 (YD)99.79% 以上。调整复相关平方系数 0.9975, 也说明解释变量与因变量之间有很好的拟合度。 F 检验值 3250 也表明模型整体解释能力较强。 $D-W=1.268$ 由于回归式中含有滞后的被解释变量, 所以 $D-W$ 是失效的。 T 检验值 $T_{0.05} = 3.979$, $T_{0.05} = 2.128$ 均大于 $T_{0.05} (15) = 1.753$ 表明各变量在模型中的作用是显著的。因此, 模型所选择的解释变量对邮电业务总量有比较强的解释能力。

为了确定邮电业务量的预测值, 需对解释变量 DH 估计预测。为此建立 (DH 电话预测自回归模型。得到模型如下:

$$DH_t = -0.899 + 1.311 DH_{t-1} \quad (\text{模型 2})$$

T 统计量 (32.407)
 $R=0.9860$ $R=0.9850$ $D-W=0.8800$
 $F=1052.2260$

模型其统计拟合性优良, 将 1997 年实际值代入模型 2, 得到 DH 预测值, 再代入模型 1, 得到 YD 预测值, 经过计算得到 1998—2000 年的邮电业务总量 (YD) 的预测值。其计算结果如表 1。

表 1 1996—2000 年邮电业务总量 (万元)

年度	电话 (DH) 万户	邮电业务总量 (YD) 万元
1996 (实际)	86.01	14348.8
1997 (实际)	105.64	174000.7
1998	137.60	231607.33
1999	179.49	307112.04
2000	234.42	406089.68

模型预测到本世纪末邮电业务总量达到 40 亿元 (¥) 比计划部门预测多 4 亿元。笔者分析, 计划部门的预测值是根据当时的情况做出本世纪末达到的目标, 近两年来, 我区各行业、各部门现代通讯网络迅速发展, 电子邮件 E-mail 和 Internet 网络使用者日益增多。到本世纪末邮电业务总量有望达到 40 亿元。

当前我区邮电业务发展中, 继续保持同 66 个国家和地区已开通的国际特快专递邮件业务, 保持同国内 160 多个城市已开通特快专递邮件业务。充分利用邮电部门四通八达、遍及城乡各地的邮递网, 市内电话和农村牧区电话在现有交换机总容量的基础上发展用户, 特别要为农村牧区的经济建设

和人民生活多提供方便条件。要发挥好从西德西门子公司引进的目前世界上最新型的市话 EWSD 型 1.2 万门存储程序控制交换机的潜力。不断提高邮电业务服务质量和水平, 尽快缩短我区与国内和国际先进水平的差距。

2. 交通运输经济发展比较

本文在交通运输业中选择了货物 (旅客) 运输周转量为主要参数。货物 (旅客) 运输周转量指在一定时间内, 由各种运输工具运送的货物 (旅客) 数量与其相应运输距离的乘积之总和, 是反映运输业生产总成果的重要指标。交通运输包括公路、铁路和航空。民用汽车包括营运汽车和其他汽车。下面分别进行分析比较。

内蒙古自治区成立时, 全区公路通车里程仅有 1974 公里, 民用汽车 86 辆, 营业里程 1021 公里, 汽车客运班车线路只有 256 公里。内蒙古交通十分落后。而今, 以自治区省府为中心, 盟市所在地为枢纽, 旗县、乡镇 (苏木) 为结点, 辐射广大城乡, 干线相连, 四通八达的运输网络已初步形成。到 1996 年, 全区公路通车里程达到 45744 公里, 比 1947 年增长约 23 倍, 全区民用汽车达到 20 多万辆, 比 1947 年增长 2000 多倍, 公路运输承担自治区全社会客运量的 83.6% 和货运量的 74.5%, 处于主体地位。1996 年公路客运量达到 1.5 万人次, 旅客周转量达到 90.86 亿人公里, 比 1978 年增长约 10 倍; 货运量 2.5 万吨, 货物周转量达到 170.11 亿吨公里, 比 1978 年增长 17.7 倍。公路客运中干线乘车难问题基本得到解决, 支线乘车难问题进一步得



到缓解。边远山区、农牧区乘车难的状况也有所改善。公路货物沿线基本实现了货畅其流。

1947年我区共有8条铁路,长度为1893公里。到1989年全区拥有干支线26条,营业里程4997.6公里,正线延长里程5546.4公里。铁路客运在自治区境内铁路线上,每天开行各类旅客列车62列,发出客车602列。1996年客运量2563万人,旅客周转量达到167.10亿人公里,比1978年增长4.25倍。铁路货运是铁路运输的主要任务,1996年货运量为9435万吨,货物周转量832.66亿吨公里,比1978年增长2.71倍。

自治区成立时航运仅有4个小型简易军用飞机场,而且已破败不堪。而今民用航空干线17条,其中区内7条,通航7个城市,区外10条,1996年国内航线达到7.61万公里,航空货运量1.15万吨;客运量118万人次,旅客周转量12.6亿人公里,比1981年增长84.2倍。

从发展速度看,1980—1995年期间的年平均发展速度,表2所示,我区货物周转总量与全国相比略高3个百分点,人均量略高3.02个百分点;旅客周转量与全国相比基本持平;民用汽车拥有总量与全国相比低2.39个百分点,人均量低2.35个百分点。近两年来,交通运输行业的发展速度有较大的提高,1996年较1995年旅客周转量提高55.77%,货物周转量提高27.72%,交通运输的发展对拉动我区经济发展有着十分重要意义。

表2 1980—1995年平均增长速度比较(%)

	货物周转		旅客周转		民用汽车拥有	
	总量	人均量	总量	人均量	总量	人均量
内蒙古	10.53	9.09	9.72	8.28	10.09	8.64
全国	7.53	6.07	9.58	8.10	12.48	10.99
差距	3	3.02	0.14	0.18	-2.39	-2.35

资料来源:《改革开放十七年的中国地区经济》1997年

全区公路运输市场预测,“九五”期间,旅客运输周转量年平均增长5.96%;货物运输周转总量年平均增长速度为14.62%;营运汽车拥有辆平均增长速度为7601%。到本世纪末客运量和旅客周转量

分别达到1.9亿人次和120亿公里;货运量和货物周转量将分别达到3.5亿吨和200亿吨公里;营运汽车发展到12万辆,其中长途客车8000辆,出租客车12000辆,货车10万辆。基本上达到运力结构、运输结构趋于合理。

全区铁路运输市场包括呼市、包头、临河、乌海市、集宁西部段)“八五”期间,铁路旅客运输周转总量年平均增长速度为4.58%;铁路货物运输周转量年平均增长速度为3.79%。到本世纪末,客运量达到1570万人次,货运量达到6530万吨。

全区航空运输周转总量当前已达到1.2亿吨公里,根据市场的需求预测,在“九五”期间航空客运年平均增长速度为10.07%。到本世纪末航空运输周转总量将达到1.5亿吨公里,其中货物和客运比例分配为5%和95%,航空客运的市场需求远大于货运需求。

“九五”期间道路运输市场发展重点在客运方面,支持交通运输企业发展超长途旅客运输,开发适于边远山区、农牧区道路条件的客车,调整运力结构,发展出租车客运。货运方面,发展集装箱和零担货物运输,加速货运有形市场建设等。要进一步加强道路运输法规建设,加强道路运输宏观调控体系的建立,加快汽车运输站(场)建设步伐,稳步推进国有汽车运输企业建立现代企业制度,转换企业经营机制,促进个体、私营运输业的发展。为振兴内蒙古经济做出更大的贡献。

参考文献

1. 内蒙古自治区统计局编《内蒙古自治区统计年鉴》内蒙古人民出版社,1980—1997
2. 内蒙古邮电管理局编《八五期间邮电统计资料》内蒙古邮电出版社,1996
3. 韦胜章主编《内蒙古公路交通史》远方出版社,1997
4. 庞皓主编《经济计量学》四川:西南财经大学出版社,1990

(作者单位:内蒙古科技信息所
内蒙古工业大学管理系)

(上接第13页)1996年,在全省工业总产值中,个体私营企业占32.4%,“三资”企业占8.7%。1997年个体私营企业的产值达2579.4亿元。浙江省的非公有制经济起步较早,其发展总数及规模一直名列全国榜首,也因此成为全国人均国内生产总值最高的省份。我国目前东、西部差距,在相当程度上是由于所有制结构的差距。发展非国有经济,特别是发展非公有制经济,是改变西部地区落后面貌的有效选择。非公有制经济和市场经济之间,存在着一种

天然的联系,结下不解之缘。这是一部分人对社会主义市场经济的提法之所以迟迟不能接受的重要原因。国内外的实践经验告诉我们,现代经济的运行,撇开市场和市场经济,是不可思议的。社会主义如果没有市场和市场经济,就会失去生机与活力。我们只有站在这样的高度来认识非公有制经济是我国社会主义市场经济的重要组成部分,才能全面把握科学社会主义的本质。

(作者系厦门大学经济系教授、博士生导师)