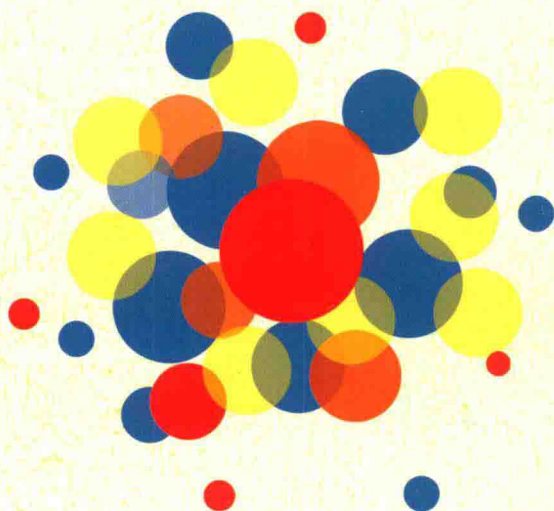


HUOYUN JINGJIXUE

货运经济学

教琳 金鑫◎主编



 **北京理工大学出版社**
BEIJING INSTITUTE OF TECHNOLOGY PRESS

货 运 经 济 学

主 编 教 琳 金 鑫
副主编 严军花 吴景新
谷 峰 张冠凤

内容简介

全书共分为八章,较为浅显地阐述了国际交通运输经济的经济理论和运输实务,全面反映了经济学在货运企业的应用。具体包括:运输业概述,运输市场,运输需求,运输供给,供求变动与均衡,运输成本,运输价格,货运经济学在企业的实践应用。教材在编写的过程中以实用性为基础,突出实践教学环节及特点,把学生引入实际工作环境,强化学生实践能力。

本书对经济学的理论内容进行融合、优化和精练,突出案例教学。可作为国际物流类专业本科学生学习的专业基础课教材,也可作为交通运输行业人士了解运输经济基础的学习用书,并且本书对进行货运经济学研究的人员也有一定的参考价值。

版权专有 侵权必究

图书在版编目(CIP)数据

货运经济学 / 教琳, 金鑫主编. —北京: 北京理工大学出版社, 2015. 7
ISBN 978 - 7 - 5640 - 9936 - 7

I. ①货… II. ①教… ②金… III. ①货物运输—运输经济学 IV. ①F50

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2014) 第 260996 号

出版发行 / 北京理工大学出版社

社 址 / 北京市海淀区中关村南大街 5 号

邮 编 / 100081

电 话 / (010)68914775(总编室) 68944990(批销中心) 68911084(读者服务部)

网 址 / <http://www.bitpress.com.cn>

经 销 / 全国各地新华书店

印 刷 / 三河市天利华印刷装订有限公司

开 本 / 710 毫米 × 1000 毫米 1/16

印 张 / 11.75

字 数 / 220 千字

版 次 / 2015 年 7 月第 1 版 2015 年 7 月第 1 次印刷

责任校对 / 周瑞红

定 价 / 35.00 元

责任印制 / 边心超

图书出现印装质量问题,本社负责调换

前 言

自中国加入 WTO 以来,我国的国际货物运输业与物流管理活动已取得了长足进展,国际货运企业也如雨后春笋般在我国迅速增加。在激烈的市场竞争中,企业对从业人员的需求从质和量两个方面要求越来越高,要求从业人员不仅通晓运输经济的发展规律、了解运输市场的供需变化、会基本的运输成本核算,还要熟练掌握国际货物运输操作的专业技能。为了适应运输业的发展和高校教学的需要,编写一本系统阐述国际交通运输经济的经济理论和运输实务方面的书籍,以满足运输业中高级管理人才的需要是十分必要的。

本书编写的主要思路是体现“问题驱动”教学思想,每章的编写结构以案例驱动教学,通过引入案例,对知识点进行举一反三,以便更好地指导学生对知识点的学习和研究。教材内容的编写以应用为目的,以“理论够用、注重实践”为原则,对经济学的理论内容进行融合、优化和精练,同时还增加了经济学理论在企业的实际应用部分。教材编写过程中充分体现“以行业为导向、以能力为本位、以学生为中心”的发展趋势,更具实用性和前瞻性,与就业市场结合得更加紧密。本书内容精练,形式新颖,具有较强的科学性、系统性、理论性和实用性。

全书共八章,较为浅显地阐述了国际交通运输经济的经济理论和运输实务,全面反映了经济学在货运企业的应用。具体包括:运输业概述,运输市场,运输需求,运输供给,供求变动与均衡,运输成本,运输价格,货运经济学在企业的实践应用。本书可作为国际物流类专业本科学生学习的专业基础课教材,也可作为交通运输行业人士了解运输经济基础的学习用书,并对进行货运经济学研究的人员也有一定的参考价值。

本书由天津滨海职业学院教琳、金鑫担任主编,邯郸职业技术学院严军花、唐山学院吴景新和谷峰、吉林电子信息职业技术学院张冠凤担任副主编。参与本书各章编写的有关人员分工如下:第1章、第2章,吴景新、谷峰;第3章、第4章,教琳;第5章、第6章,严军花、张冠凤;第7章、第8章,金鑫。

在编写过程中,我们参考了国内许多专家、学者的有关著述,在此深表谢意,同时对北京理工大学出版社给予的关心和支持表示衷心的感谢。由于作者的水平有限,书中尚有疏漏和不足之处,恳请广大师生和读者批评指正。

编 者

目 录

第1章 运输业概述	1
第一节 运输业的产生与发展	1
一、运输业的产生	1
二、运输业的发展	2
第二节 运输业的性质和特点	4
一、运输业的性质	4
二、运输业的特点	6
第2章 运输市场	8
第一节 运输市场概述	8
一、运输市场及其体系	8
二、运输市场的特点	10
三、运输市场的地位与功能	12
第二节 运输市场结构	15
一、运输领域里的垄断和市场操纵力	15
二、上下一体化的运输经营者	18
三、基本上不拥有固定设施的运输经营者	20
四、拥有部分固定设施的运输经营者	22
五、定期运输服务涉及的市场势力	23
第3章 运输需求	27
第一节 运输需求及其特征	27
一、运输需求概念	28
二、运输需求类型	29
三、运输需求特征	31
第二节 运输需求的影响因素	36
一、消费者的选择问题	36

二、旅客运输需求	42
三、货物运输需求	46
四、运输时间对运输需求量的影响	52
第三节 运输需求弹性与运输需求函数	53
一、运输需求弹性	53
二、运输需求函数	59
三、运输需求曲线	60
第4章 运输供给	62
第一节 运输供给的概念和特点	62
一、运输供给的概念	62
二、运输供给的特点	63
第二节 运输供给函数分析	65
一、运输供给函数	65
二、影响运输供给的因素分析	65
三、运输供给曲线	66
第三节 各种运输方式的技术经济特征	67
一、运输的技术经济特征	67
二、公路运输的技术经济特征	67
三、水路运输的技术经济特征	68
四、航空运输的技术经济特征	69
五、管道运输的技术经济特征	70
第四节 运输供给的规模经济、密度经济与范围经济	71
一、运输供给的规模经济、密度经济和范围经济的概念	71
二、规模经济、范围经济与密度经济的关系	72
三、基于规模经济和范围经济的运输供给分类	73
第5章 供求变动与均衡	74
第一节 供求的局部变动与均衡	75
一、运输需求的局部变动	75
二、运输供给的局部变动	80
三、供给与需求的局部平衡	82
第二节 供求的总体变动与均衡	85
一、运输需求的总体变动	85
二、供给方式的总体变动	90
三、需求与供给间的相互作用	93
四、总供给与总需求之间的相对均衡	94

第6章 运输成本	98
第一节 运输成本概述	99
一、运输成本的一般概念及其构成	99
二、运输成本的分类	100
三、运输成本的特点	105
四、影响运输成本的基本因素	106
第二节 运营成本	108
一、水运的运营成本	109
二、铁路的运营成本	110
三、货运卡车的运营成本	111
四、航空公司的运营成本	112
五、公交车辆的运营成本	113
六、小汽车的运行成本	113
第三节 运营成本分析	114
一、短期运输成本分析	114
二、长期运输成本分析	117
三、规模报酬	119
第7章 运输价格	121
第一节 运输价格概述	122
一、运输价格的定义及其特点	122
二、运价的种类与结构	123
三、运价的形式	132
四、运价的功能	133
第二节 运输定价	134
一、定价原则	134
二、定价理论	134
三、定价方法	135
四、我国运价的制定	138
第8章 货运经济学在企业中的应用	142
第一节 运输成本核算方法企业中的实践应用	143
一、在企业中运输成本核算的基本思路	143
二、运输成本在物流企业内的应用	143
第二节 货物运输费用在公路运输中的实践应用	148
一、公路货物运价分类	148
二、公路货运计价标准	150

三、公路货物运费计算	151
第三节 货物运输费用在铁路运输中的实践应用	152
一、货物运价的种类	152
二、铁路货物运价的核收依据	153
三、货物运价里程确定	154
四、货物运价号与运价率的确定	154
五、货物运费计算	155
六、其他费用计算	156
第四节 货物运输费用在水路运输中的实践应用	157
一、运价与运费	157
二、班轮运价原理	157
三、运费结构与计费标准	159
四、运费计算应用	161
五、运费的支付	165
第五节 货物运输费用在航空运输中的实践应用	165
一、运价	165
二、空运运费的计费重量	167
三、声明价值附加费	168
四、其他费用	169
五、航空运价的应用计算	170
参考文献	179

第1章

运输业概述

本章学习目标

了解运输业的产生过程和发展历程，熟悉运输业的性质和特点。

必备知识

运输业是社会的基础行业，又是国民经济中的基础产业。从原始的运输到现代化的运输，经历了漫长的历史发展过程。18 世纪产业革命后兴起并发展起来的机械运输方式，根本改变了原有的运输状况，奠定了由五种运输方式构成现代运输业的基本格局，揭开了现代化运输的序幕。

第一节 运输业的产生与发展

一、运输业的产生

运输是人和物的载运及输送。它是在不同地域范围间（如两个城市、两个工厂之间），以改变货物的空间位置为目的的活动，并对货物进行空间位移。

运输业是商品经济发展的产物。从整个人类社会看，运输劳动从生产过程中分离到独立，再到形成一个独立的产业部门，经历了漫长的历史过程。运输业的形成与商品生产、商品流通的发展密切相关。流通领域中的运输需求直接来源于商品交换的需要，商品交换和商品运输互为条件，相辅相成。商品交换规模和范围的扩大，引起运输规模和范围的扩大，客观上要求运输劳动独立化、专门化和社会化。在人类社会的发展中，第一次社会大分工——畜牧业同农业的分离，使经常的交换即商品交换成为可能。手工业同农业分离是第二次社会大分工，出现了直接以交换为目的的商品生产。第三次社会大分工，出现了专门从事商品交换

的商人,使商品经济进一步发展,商品交换的规模有所扩大。然而,在以后人类社会的长期发展中,自给自足的自然经济、商品经济发展缓慢,商品交换的规模和范围都受到限制。起初,由商品交换而产生的运输活动是由商品生产者自己完成的,是为交换而运输的。其后,运输活动与商业活动结合在一起,商人主要从事商业而兼搞运输,运输成为实现商品交换的辅助手段,具有明显的依附性质。

运输业和工业、农业一样,经历了手工业生产、工场手工业生产和机器生产三个阶段。18 世纪开始的欧洲产业革命,标志着以手工劳动为基础的工场手工业生产转变为机器生产。资本主义大工业的兴起,生产规模的扩大,要求扩大商品销售和原材料的供应范围;地方性市场发展为全国市场,进而发展为世界性市场。旧有的运输工具不能适应经济的迅猛发展和市场急剧扩大的要求。工业和农业生产方式的革命,使社会生产的一般条件即运输业的革命成为必要。作为新型动力的蒸汽机在生产中广泛应用,为机械运输业的出现提供了物质条件,促成了旧式水陆交通工具的根本性变革。

经历了 20 世纪整整一个世纪,五种新型机械运输工具相继问世,并以它们为运输手段逐渐奠定了铁路、公路、水路、民航及管道五种运输方式所构成的运输业的基本格局。

二、 运输业的发展

运输业的发展历史在相当大的程度上反映了人类文明的发展历史,人类文明的每一次进步都与运输业技术革命分不开。

1. 水路运输的发展

水路运输是最早形成的运输方式之一,水路运输工具的发展具体如下:

- (1) 早期人类发明了独木舟;
- (2) 随着经验的积累及造船技术的提高,建造出了以风力为动力的帆船;
- (3) 到了 11 世纪左右,出现了可跨洋运输的商船;
- (4) 我国科学家发明的指南针被用于航海,使航海技术得到了飞跃发展;
- (5) 18 世纪,在帆船上使用了机械动力,使造船技术实现了重大突破;
- (6) 在 19 世纪中期又制造出以烧煤为动力,以螺旋推进器为主要机械装置的轮船;
- (7) 内燃机用于轮船提高了其经济性和机动性。

当代水路运输发展的总趋势是货物运输船舶的专业化、大型化和高效化;水上客运的旅游化、高速化和滚装化;以及水运管理电子化和航行安全系统电子化。

2. 铁路运输的发展

- (1) 人类在陆路上最早的非人力运输是以牲畜为直接动力的畜力车运输。

由于有一定的载荷,原始状态下形成的路面无法承受,出现了车辙,从而影响了道路运输的畅通。后来人们在圆木制成的车轮行驶的地方铺设以石料为主的硬路面或铺上木板,以减少行车阻力,这就是铁路的最初形式。

(2) 16 世纪前后,世界上首先在矿山采用了轨道,并使用了有轮缘车轮的车辆。钢铁工业的发展为铁轨和铁车轮的使用提供了条件。

(3) 19 世纪初,随着蒸汽机车的发明和锻铁铁轨的出现,具有现代色彩的铁路运输开始在上世界上投入使用。由于铁路运输能高速、大量地运输旅客和货物,因而铁路建设得到了很快的发展。

(4) 19 世纪后半期,全球各大洲都大量建造铁路,使铁路成为陆路交通的主要运输工具。

当代铁路运输发展的总趋势是牵引动力内燃化、电气化;铁路客运高速化;大宗散货运输重载化;信息技术电子化。

3. 公路运输的发展

在陆路运输中最早形成的是人类交往与生产过程中产生的天然小道。农业和畜牧业分离,驯养的畜力取代了人力的原始运输。畜力车运输的发展对道路质量提出了新要求,进而产生了人工建造的道路。在古代中国为统一全国而修建的道路被公认为世界上最早的公路的雏形;为进行国际交往而形成的丝绸之路更成为世界陆路交通中具有划时代意义的里程碑。现代公路的雏形取决于汽车的产生和使用,以汽油机为动力的汽车对公路的标准及质量都提出了更严格的要求。大批量的汽车投入使用又极大地推进了公路建设的发展。

当代公路运输发展的主要趋向是:干线公路高等级化、汽车运输高效化。

4. 航空运输的发展

航空运输是人类最向往的运输方式,也是实现较晚的运输方式。人类第一次离开地球在空中飞行用的飞行器是气球,当时无法控制飞行速度和方向。以蒸汽机为动力的气球是飞艇的雏形,直到汽油发动机的采用,才使滑翔机的螺旋桨式飞机成为现实。航空发动机技能的改进,增强了运输能力,延长了航程,提高了速度。20 世纪中期喷气飞机的出现,较大幅度增加了航行距离和飞行速度。航空运输已成为中远距离旅客运输的主要方式。

当代航空运输发展的趋势主要是:干线飞机巨型化、超高速化、安全性、舒适性进一步提高;安全保证系统自动化;空中交通管制现代化。

5. 管道运输的发展

从管道发展史来说,中国是最早使用管子输送流体的国家。约在公元前 200 年左右,我国秦汉时期就已经出现用打通的竹子连接起来输送卤水的管道。

现代管道始于 19 世纪。1861 年美国开始出现世界第一条运输原油的管道,长 57 公里。1880 年和 1893 年相继出现 100 毫米管径的成品油管道和天然气管道。第二次世界大战期间,美国在国内用两年多时间修建了原油管道 2 158 千米,

成品油管道 2 745 千米。自此以后,各种油气管道技术已经达到成熟的阶段。无论从工程规模、经济效益或技术水平来看,管道运输都已达到同其他运输方式相同的水平。

当今世界上总共约有 200 多万千米的油气管道。由于石油资源经一个多世纪的开发,易于开发的地区已经进入低产期,所以石油开发的趋势是走向边远地区。修建管道的工程规模越来越庞大而艰巨,技术要求越来越高。

从世界管道运输的发展来看,原油管道建设发展缓慢,成品油管道建设发展趋势明显。这一趋势是因各国原油产量衰减而转为进口中东和南美的原油。原油进口主要依靠海运,因此原油管道建设较少,根据市场情况对成品油的需求不断增加,这也促进了成品油管道的建设。

第二节 运输业的性质和特点

一、运输业的性质

运输业的性质,是运输经济学的一个基本问题,也是分析运输经济问题的一个基本出发点。问题的实质在于如何认识运输活动的性质,将运输业划归何种部门、产业或领域。对这个问题如何回答,关系到如何认识运输业在社会经济生活中的地位和作用,如何处理运输业与其他部门或产业之间的关系,以及如何对运输业及其内部进行管理。然而,不同的经济学理论,由于其研究问题的角度和目的不同,对上述问题的回答也不相同。

在马克思主义的政治经济学体系中,国民经济被划分为两大门类,即物质生产部门和非物质生产部门。这种分类,旨在研究与区分国民收入的创造和国民收入的分配,研究与区分经济基础和上层建筑。按照这种划分,物质生产部门是指从事物质资料生产的部门,例如生产粮食的农业,生产机器的机械制造业,生产矿石的采掘业等。马克思还将物质生产部门的范围扩大到那些直接为物质资料生产服务的部门。例如,那些与物质资料实物形式和运动相联系的活动也被归为物质生产部门的范畴。对于运输业,马克思认为应划归物质生产部门,而且阐明了它的特殊性。

在市场经济条件下,商品价值的实现及使用价值的变换,要求商品实现从所有者到使用者的转移;然而,由于商品生产和消费存在着地域上的距离,使得实现商品从生产领域向消费领域的空间上的流通即商品运输成为必要,从而使承担商品运输职能的运输业的追加生产过程成为必要。运输的物质生产特征主要表现为:

(1) 运输改变商品的使用价值状态,完成消费的准备。运输使商品的空间位置发生变化,虽不改变其自身的使用价值,却改变了商品的使用价值的状态,

就是使其由潜在状态进入可消费的现实状态。商品在作为完成的产品离开生产过程以后,进入流通过程,一般都必须经过运输,产品只有完成这个运动,才是现成的消费品。

(2) 运输业所出售的东西,就是场所的变动。运输所产生的效用是和其他商品完全一样的。如果它是个人消费的,那么,它的价值就和消费一起消失;如果它是生产消费的,那么它本身就是处于运输中的商品一个生产阶段,那么,它的价值就作为追加价值转移到商品本身中去。这种追加价值的数量等于使商品的使用价值发生位置改变所需要的劳动量:它一部分决定于生产资料的耗费,即转入商品的物化劳动量,另一部分决定于活劳动量。运输劳动的追加使得商品的生产 and 消费在空间上的矛盾得以解决,使商品的使用价值进入现实的可消费状态,为消费者以购买的方式予以承认,实现其价值。因此,凡是适用于其他一切物质生产领域的,同样适用于运输业。在这个领域里,劳动也体现在商品中,虽然它在商品的使用价值上并不留下任何可见的痕迹。运输产品也是商品,具有价值和使用价值。但是,从严格的科学意义上说,并不是所有的运输活动都可以划归为物质生产活动,例如,个人出行需求而产生的旅客运输,其生产过程中所消耗的生产资料价值和运输工人劳动所创造的价值就不构成物质产品的生产费用,而是伴随着客运过程的结束而消失。这种旅客运输的效用只是满足了个人出行的需求,实现了其出行的目的,如探亲、访友、旅游等。显然,它们不能被视为是物质生产活动。因此,这一类旅客运输活动应归于非物质生产部门。

运输生产的特殊性主要表现在运输生产活动所处的领域、运输生产过程和运输产品都具有自己的特点,从而使运输业成为一个特殊的物质生产部门。

认识运输业的物质生产特征,尤其是它的特殊性,对于运输经济管理工作有着重要的意义。

(1) 运输需求的多重性要求建立各种比例关系,要求经济管理方式的多样性,以保证运输业与其他部门协调发展。运输需求具有普遍性、派生性和可替代性等多重特征。运输是社会生产和生活的一般共同条件,运输需求几乎是所有经济主体的普遍需求,生产决定流通,运输业是生产过程在流通过程中的继续,本性需求决定派生需求,运输产品的同一性决定着在一定时空范围内各种运输方式相互间的可替代性。这些特点客观上要求运输业与国民经济各个部门之间、各种运输方式之间以及每种运输方式内部各环节之间必须保持一定的比例关系。在社会主义市场经济条件下,要结合运输业的技术装备和经济管理水平、运输经济结构等情况,采取多种调节方式,通过计划调节和市场调节,并引入竞争机制,以促进各种运输方式的择优发展和与其他部门比例关系的实现。

(2) 运输的先行性和运输产品的非储存性要求运输建设超前和留有后备,以便能及时调整供求关系,满足运输需要。运输需求的增长要求有相应的运输能力的增长来满足,而运输能力无论是外延扩大还是内涵提高,运输项目从兴建或

改造到形成运输能力，一般都有较长的周期，还需要相关建设的配合。因此，对运输建设必须以科学的调查和预测为基础，做好可行性研究，统筹规划，适当超前建设，力避运输建设滞后，阻碍国民经济发展。运输产品不以实物形态而独立存在，决定运输储备不能采取产品的形式，而只能采取运输能力的形式，这就要求运输能力的建设应留有适当的后备，以调节运输供求矛盾。运输活动是在广阔的空间内进行的，运输线路和港站一经建立，就不能作地区间的调剂，因此，对于运输能力在地域上的分布，应力求与客货流的分布相适应。

(3) 运输生产及其产品的特殊性决定了运输产品的特性，并对质量管理提出了特殊要求。运输的效用仅仅在于改变运输对象的空间位置。因此，必须以保证旅客的安全和货物的完好无损为基本前提。运输生产是在流通领域中进行的，运输时间构成了商品流通时间的主要部分，保证社会再生产的顺利进行要求运输及时，在时间上和空间上准确无误。运输货物所耗费的社会劳动，实质上是在流通领域内对产品社会生产费用的一种追加，因此要求这种追加劳动量最大限度地节约。所有这些决定了运输产品的主要质量特性——安全性、准确性、及时性和经济性。

(4) 运输是不生产新的实物形态的产品，使运输生产资本结构和运输成本结构独具特点，因而提出对其管理的特殊要求。在运输生产资本中，由于流动资金中没有原料和成品储备资金，使固定资金比重相对高；在运输成本结构中没有原料费用这个项目，而与固定资产有关的费用，如折旧、修理、燃料等费用则占有很大的比重。这些特点，要求在资本和成本管理中，要重视固定资产的管理，安排好固定资产的再生产，提高资本使用效率，降低运输成本，提高经济效益。

二、运输业的特点

运输业是国民经济的动脉。运输业连接着国民经济的各个环节，其技术的进步与发展是决定国民经济生产规模和产业结构变化的重要因素。

运输业是社会物质生产中必不可少的条件之一。运输是生产过程在流通领域内的继续，是特殊的生产和流通的部门。在整个社会生产过程中，运输是为了满足商品从起始地到目的地的位移需要。这种位置移动是实现社会物质生产必不可少的条件之一，是实现商品流通的基础。离开了运输，社会生产过程便无法实现。

运输业的生产不改变劳动对象的属性或形态。运输业的产品只是“空间位移”，并不创造新的物质产品，通过改变商品的空间位置，在转移商品价值的同时，创造新的价值，从而使商品的交换价值增大，即创造商品的空间价值。运输业的生产不改变运输对象的形态和物理化学属性，社会产品的总量不会因为运输而增大。对个人消费者来说，其价值直接会与消费同时消灭；而对货物运输来说，其价值会追加到货物本身。所以，运输费用是一种生产费用，在满足运输需

要的前提下，应提倡合理运输，减少运输成本，降低社会资源浪费。

运输产品的生产过程和消费过程同时进行。运输在实现产品的“空间位移”生产过程中，生产过程和消费过程是同步进行的，运输产品不作为独立的产品存在于运输生产过程之外，正是由于运输产品不具有实物形态，其生产与消费是同一过程，所以运输产品既不能储存，也不能调拨，运输企业只能根据市场需求，科学地组织运输生产，储备一定的运输能力，以满足运输市场的需求波动。

运输业的系统性。随着运输需求的多样化（更快、更省），运输的技术发展使运输业分解为更多的分支，从而出现了多种运输方式并存的局面。尽管每种运输方式使用不同技术经济性能的运输工具，但生产的是同一产品，因而对社会产生相同的效应。由于生产过程跨越空间广阔，地理因素复杂，运输生产过程往往要经过几种运输方式相互衔接，共同完成，而运输业的生产场所分布在广阔的地域空间，在人和商品的运输过程中要由集中运输方式共同完成，因此必须要有一个干支相连、互相衔接的交通运输体系与之相适应。

思考题

1. 运输业发展的种类有哪些？
2. 运输业的性质？
3. 运输业的特点？
4. 运输业五大领域发展的主要趋势各是什么？

第2章

运 输 市 场

本章学习目标

了解市场、运输市场、运输市场体系的概念，熟悉运输市场的特点、运输市场的地位和功能，熟悉运输市场结构的特点及规律。

必备知识

第一节 运输市场概述

一、运输市场及其体系

1. 市场

市场是社会生产力发展到一定阶段的产物，是实现社会分工和商品生产的必需。列宁曾经说过：“哪里有社会分工和商品生产，哪里就有市场。”从狭义的角度看，市场是商品交换的场所或商品买卖的地方，它为人们提供一个特定的空间地域范围。所以，狭义的市场是从形态上看得到、摸得着的场所。例如，百货商场、集市贸易、航运交易所等，这些特定的场所都是有形的市场。

随着商品生产的扩大和科学技术的发展，市场的含义有了更深的扩展。广义的市场是指经济活动中各种经济关系的总和，它不仅包含买卖双方进行商品交换的场所，而且，市场还体现着买方、卖方和商业中间人之间的关系以及在商品交换中发挥作用的一切机构、部门与商品交换者之间的关系。有些商品交换活动，并没有固定的交易场所，而是通过广告、中间商或其他方式，沟通买卖双方并达成交易的。这种商品交换活动本身，是无形的市场，它也是市场的一部分，例如房地产市场、某些技术市场等。

现代市场经济中,市场概念又用来表示实现社会资源配置的机制。由此,广义的市场概念包含三层含义:一是指商品交换场所;二是指商品交换活动;三是指实现资源配置的手段。

2. 市场体系

市场体系是各种类别市场组成的统一体,在这个统一体中各类别市场互相联系、互相制约、互相影响,形成完整的市场体系。在市场体系的组成中,有商品市场,它包括消费商品市场和生产资料商品市场;还有资本市场、劳动力市场、技术市场、信息市场以及房地产市场等生产要素市场。在市场体系中,商品交换是其最基本的内容,所以,商品市场在市场体系中处于基础的地位,其他的市场在某种程度上是为商品市场服务的。资本市场(或称金融市场)在市场体系中占有极重要的地位,因为在现代市场经济中,货币是所有资源的一般代表形式,资源的分配,首先表现为资金的分配。劳动力市场是劳动力投入要素的交易和分配场所,劳动力是所有投入要素中最能动的生产要素。所以,商品市场、资本市场和劳动力市场是市场体系中最主要的市场类别,被称为市场体系的三大支柱。

在市场体系内,各类别市场之间存在着相互关联、相互制约、相互影响的关系。如果某一类市场发育不全,或者发育滞后,就会影响其他市场的发育和功能,从而影响市场体系的整体效率。市场体系还必须具有统一性和开放性。市场体系的统一性是指各类别市场在一个国家地域里是一个整体,不应存在相互封闭或行政分割。部门或局部地区对市场的分割,会缩小市场规模,限制资源的自由流动,从而降低市场效率。市场体系的开放性不仅对国内开放,而且对国外开放,使国内市场与国际市场接轨,尽可能参与国际分工和国际竞争。

运输市场的概念也有狭义和广义之分。

狭义的运输市场是指运输劳务交换的场所,该场所为旅客、货主、运输业者或他们的代理者提供交易的空间。

广义的运输市场是运输参与各方在交易中所产生的经济活动和经济关系的总和,即运输市场不仅包括运输劳务交换的场所,而且还包括运输活动参与者之间、运输部门与其他部门之间的经济关系。此外,运输市场作为整个市场体系中的一部分,同样包含资源配置手段这一深层含义。

3. 运输市场

运输市场是重要的专业市场之一,它和其他各类专业市场相互关联、相互制约、共同参与社会经济的运行。由于运输业对国民经济发展至关重要,所以,可以把运输市场看做要素市场之一,和资金市场、技术市场、房地产市场等要素市场一样,构成市场体系的重要组成部分,并在市场体系中占据特殊的地位。运输市场在市场体系中的地位和作用表现在以下几个方面:

第一,运输市场是市场体系的基础。

运输活动是为一定的商品生产、商品交换而开展的,运输是社会再生产得以