

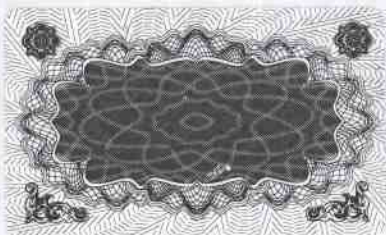


2009年版

全国经济专业技术资格考试用书

运输经济(铁路)

专业知识与实务 【初级】



全国经济专业技术资格考试用书编写委员会 编写
中国人事出版社

全国经济专业技术资格考试用书
(2009年版)

运输经济(铁路) 专业知识与实务

(初 级)

主 编

欧国立

编写人员

刘天善 李明水 宋来民 王晓芳

中国人事出版社

图书在版编目(CIP)数据

运输经济(铁路)专业知识与实务:初级/欧国立主编. —北京:中国人事出版社,2009.5
全国经济专业技术资格考试用书:2009年
ISBN 978-7-80189-818-0

I. 运…

II. 欧…

III. 铁路运输-运输经济-经济师-资格考核-自学参考资料

IV. F53

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2009)第 051473 号

2009 年版全国经济专业技术资格考试用书防伪标识识别方法:

1. 将书平端于眼前,旋转 45°,逆光观看,可清晰看到隐藏在图案中的文字“人事考试”。
2. 用手触摸,有细腻而明显的凹凸手感。

出版发行:中国人事出版社

地 址:北京市朝阳区育慧里 5 号,100101

网 址:www.renshipublish.com

经 销:全国新华书店

印 刷:河北零五印刷厂

版 次:2009 年 5 月第一版

印 次:2009 年 5 月第一次印刷

开 本:787×1092 毫米 1/16

印 张:12.75

字 数:316.8 千字

定 价:42.00 元

人力资源社会保障部人事考试中心举报电话:(010)64401072

中国人事出版社举报电话:(010)84643937

如有印装差错,请与本社联系:(010)84642504

前 言

为做好全国经济专业技术资格考试工作,更好地评价经济专业技术人员的能力和水平,促进经济专业技术人员不断提高业务知识和能力,更好地为经济建设服务,充分体现党的“十七大”和十一届全国人大以来社会经济的发展 and 方针、政策及法律法规的变化,根据原人事部颁布的《经济专业技术资格考试暂行规定》及其《实施办法》(人职发[1993]1号),在认真听取相关单位与应试人员意见的基础上,我们组织专家对全国经济专业技术资格考试大纲进行了重新编写。新版大纲的一个显著变化是,在“考试目的”中说明对知识和能力的要求,对“考试内容”取消了掌握、熟悉、了解的区分。

为更好地为广大应试人员服务,帮助广大应试人员正确理解新版考试大纲的精神,掌握考试的基本内容和要求,我们组织专家根据新版大纲重新编写了经济专业技术资格考试用书,供广大应试人员和有关人员复习参考。

书中疏漏及不足之处,恳请指正。

人力资源和社会保障部

人事考试中心

二〇〇九年四月

考试说明

为帮助广大应试人员熟悉全国经济专业技术资格考试的内容和要求,特作如下说明:

【考试性质】 全国经济专业技术资格考试属标准参照性考试。本考试成绩合格者,获得相应级别的经济专业技术资格,表明其具备担任相应级别的经济专业技术职务的专业水平和能力。本资格全国范围内有效。

【考试方式】 全国经济专业技术资格考试采用笔试。

【考试级别】 全国经济专业技术资格考试设置两个级别:经济专业初级资格和经济专业中级资格。初级资格含经济专业技术职务中经济员和助理经济师任职资格;中级资格指经济专业技术职务中经济师任职资格。

【考试专业】 全国经济专业技术资格考试共分工商管理、农业、商业、财政税收、金融、保险、运输、人力资源管理、邮电、房地产、旅游、建筑 12 个专业。其中运输分公路、水路、铁路、民航 4 个子专业。

【考试科目】 全国经济专业技术资格考试设两个科目:

一、经济基础知识。此科目为公共科目,初级涵盖经济学基础、财政、货币与金融、管理学、市场营销和法律等六部分内容;中级涵盖经济学、财政、货币与金融、统计、会计和法律等六部分内容。

二、专业知识与实务。考生可从前述 12 个专业中任选 1 个专业(或子专业)报考。

【试卷题型题量】 全国经济专业技术资格考试试卷题型题量如下:

经济基础知识(初、中级)试卷题型为单项选择题和多项选择题,各级别题型的题量分布均为:单选 70 题,多选 35 题,试卷总题量为 105 题。

专业知识与实务(初、中级)试卷题型为单项选择题、多项选择题和案例分析题。各级别题型的题量分布均为:单选 60 题,多选 20 题,案例分析 20 题,试卷总题量为 100 题。

【考试时间】 全国经济专业技术资格考试在一天内进行,上午进行专业知识与实务科目考试,下午进行经济基础知识科目考试,时间均为 150 分钟。

目 录

考试大纲	(1)
------------	-------

第一部分 运输经济基础知识

第一章 运输业、运输市场与运输需求	(5)
第一节 运输业概述	(5)
第二节 运输市场	(9)
第三节 运输需求	(12)
第四节 运输市场调查与预测	(14)
第二章 运输价格	(22)
第一节 运价的特点与作用	(22)
第二节 运价的分类	(23)
第三节 制定运价的原则与方法	(25)
第四节 铁路运价	(29)
第三章 运输业投融资分析	(38)
第一节 运输业投融资概述	(38)
第二节 几种典型的融资方式	(41)
第三节 资金的时间价值	(48)
第四节 建设项目经济评价	(51)
第四章 运输企业财务管理	(62)
第一节 财务管理概述	(62)
第二节 财务管理的主要内容	(65)

第二部分 铁路专业知识与实务

第五章 铁路运输管理概述	(86)
第一节 铁路运输业概述	(86)
第二节 铁路主要技术装备	(90)
第三节 铁路局经营业绩考核办法	(101)
第四节 铁路运输安全管理	(104)
第六章 铁路旅客运输基本知识	(112)
第一节 铁路旅客运输概述	(112)
第二节 铁路旅客运输指标及其计算	(116)
第三节 客运机车车辆运用	(121)

第七章 铁路货物运输基本知识	(129)
第一节 铁路货物运输概述	(129)
第二节 铁路货物运输指标及其计算	(134)
第三节 铁路货运机车车辆运用	(138)
第八章 铁路人力资源	(145)
第一节 人力资源概述	(145)
第二节 铁路劳动用工与平均工资	(149)
第三节 铁路劳动定额与工作时间利用	(155)
第九章 铁路运输企业成本费用管理	(162)
第一节 铁路运输成本费用概述	(162)
第二节 铁路运输成本费用核算与计算	(166)
第三节 铁路运输企业成本管理	(170)
第十章 铁路运输企业固定资产管理	(175)
第一节 铁路运输企业固定资产概述	(175)
第二节 铁路固定资产折旧	(180)
第三节 铁路固定资产更新	(186)
第四节 铁路主要运输设备修理	(189)

考试大纲

第一部分 运输经济基础知识

第一章 运输业、运输市场与运输需求

考试目的

通过本章考试,了解考生对运输业、运输市场和运输需求的性质、特征、运输的分类、运输市场调查与预测等知识内容和方法的掌握程度,检验考生的理论水平和分析能力。

考试内容

(一) 运输业概述

运输业的性质;运输业的特征;运输的意义;运输的分类;运输产品;交通运输网密度。

(二) 运输市场

运输市场的作用;运输市场的特征。

(三) 运输需求

运输需求的含义;运输需求产生的原因及影响因素;运输需求的特征。

(四) 运输市场调查与预测

运输市场调查的概念;运输市场调查的内容;运输市场调查的原则和方法;运输市场预测程序;运输市场预测分类;运输市场预测方法。

第二章 运输价格

考试目的

通过本章考试,了解考生对运输价格特点和作用、运价分类以及制定运价的原则和方法等知识的掌握程度,检验考生对运价理论和相关实际问题的认识能力。

考试内容

(一) 运价的特点与作用

运价的特点;运价的作用;运价的价值构成。

(二) 运价的分类

货物运价的不同种类;旅客运价的不同类型。

(三) 制定运价的原则与方法

制定运价的原则;制定运价的依据;制定运价的方法。

(四) 铁路运价

铁路运价的改革方向;铁路运价的制定。

第三章 运输业投融资分析

考试目的

通过本章考试,了解考生对运输业投融资相关理论、融资方式、资金时间价值以及建设项目经济评价方法与参数等知识的掌握的程度,检验考生运用这些知识解决实际问题

的能力。

考试内容

(一) 运输业投融资概述

融资与投资的概念;投资的特点;投资的类型;投资管理的含义;我国铁路融资方式分析。

(二) 几种典型的融资方式

政府投资;信贷融资;股票融资;债券融资;利用外资;租赁融资;BOT 投资方式。

(三) 资金的时间价值

资金时间价值的相关概念;现值、终值和年金的换算;现金流量与等值计算。

(四) 建设项目经济评价

财务评价和国民经济评价;经济评价应遵循的基本原则;经济评价的内容与方法的选择;建设项目经济评价指标;建设项目的经济评价参数。

第四章 运输企业财务管理

考试目的

通过本章考试,了解考生对财务管理基础知识和财务管理主要内容的掌握程度,检验考生运用这些知识和方法解决实际问题的能力。

考试内容

(一) 财务管理概述

财务管理的内容;财务管理的目标;运输企业财务管理的任务。

(二) 财务管理的主要内容

资金筹集管理:企业筹集资金的动因、资金的筹集渠道、资金的筹集方式、资金成本及其计算、资本结构;资产的管理:流动资产、固定资产、无形资产、其他资产;企业对外投资管理;成本和费用的管理;利润及股利分配;财务会计报告与财务分析。

第二部分 铁路专业知识与实务

第五章 铁路运输管理概述

考试目的

通过本章考试,了解考生对铁路运输业和铁路运输企业以及涉及的运输设备等知识的掌握程度,检验考生运用这些知识解决实际问题的能力。

考试内容

(一) 铁路运输业概述

铁路运输业的特点;铁路运输分类;我国铁路运输管理体制;我国铁路运输的组织结构。

(二) 铁路主要技术装备

铁路主要运输设备:铁路线路设备、铁路车辆、铁路机车、铁路通信信号;高速铁路和重载运输;交通运输的一体化:运输的集装化与多式联运、运输代理制。

(三) 铁路局经营业绩考核办法

铁路局经营业绩考核的含义和原则;铁路局的经营责任;铁路局的经营权利;铁道部的宏观调控与监督;经营业绩考核。

(四) 铁路运输安全管理

铁路运输安全概述;铁路交通事故:铁路交通事故的种类、行车事故考核指标、货运事故、旅客运输安全管理。

第六章 铁路旅客运输基本知识

考试目的

通过本章考试,了解考生对铁路旅客运输合同、携带品、行李、包裹运输、铁路客流及旅客列车种类、客运指标、行李包裹运输指标及其计算和客运机车车辆运用等知识的掌握程度,检验考生运用这些知识、方法解决实际问题的能力。

考试内容

(一) 铁路旅客运输概述

铁路旅客运输;行李、包裹运输;铁路客流及旅客列车种类。

(二) 铁路旅客运输指标及其计算

下列指标的含义及计算:始发旅客人数;发送旅客人数;运送旅客人数;旅客周转量;旅客平均行程;旅客运输密度;行李、包裹件数及重量;行李、包裹周转量;行李、包裹平均运程。

(三) 客运机车车辆运用

客车现有数;机车现有数及分类;客运机车车辆需要量指标;客运机车车辆工作效率指标;综合效益指标。

第七章 铁路货物运输基本知识

考试目的

通过本章考试,了解考生对铁路货物运输设备的构成和类型、铁路货物运输指标及其计算方法、货运机车车辆运用等知识的掌握程度,检验考生在铁路货物运输中解决实际问题的能力。

考试内容

(一) 铁路货物运输概述

货运站的分类;货运站作业内容;货场的分类;车站货运作业受理和承运、装卸车、途中作业、到达交付的全过程;整车、零担货物运输;集装箱运输货物的优点。

(二) 铁路货物运输指标及其计算

有关货物重量指标的含义及计算;货运量指标间的关系;货物周转量的含义及计算;货物平均运程的含义及计算;货物运输密度的含义及计算。

(三) 铁路货运机车车辆运用

机车车辆运用的主要指标;货车运用效率指标;机车运用效率指标。

第八章 铁路人力资源

考试目的

通过本章考试,了解考生对人力资源的特征与管理、铁路从业人员的定义和范围、期末人数和平均人数、平均工资及其分析以及铁路劳动定额与工作时间利用相关知识的掌握程度,检验考生解决实际问题的能力。

考试内容

(一) 人力资源概述

铁路人力资源的特点;人力资源的特征;企业定员的制定方法。

(二) 铁路劳动用工与平均工资

从业人员的定义、范围;期末人数和平均人数;平均工资及分析。

(三) 铁路劳动定额与工作时间利用

劳动定额的含义;劳动统计分析的方法;工人工时利用情况及计算。

第九章 铁路运输企业成本费用管理

考试目的

通过本章考试,了解考生对铁路运输成本费用含义、特点和划分范围,铁路运输成本费用计算,铁路运输成本费用的分析、预测和控制方面理论知识等的掌握程度,以提高考生在相关方面分析问题的能力。

考试内容

(一) 铁路运输成本费用概述

铁路运输成本费用的含义;铁路运输成本费用的作用;铁路运输成本费用的特点;铁路运输成本费用的范围。

(二) 铁路运输成本费用核算与计算

铁路运输成本费用核算;铁路运输成本费用计算。

(三) 铁路运输企业成本管理

铁路运输成本费用计划的编制依据和内容;铁路运输企业成本费用控制的体制与方法;铁路成本费用管理责任制。

第十章 铁路运输企业固定资产管理

考试目的

通过本章考试,了解考生对铁路运输企业固定资产基础理论和方法的掌握程度,检验考生运用这些知识和方法解决实际问题的能力。

考试内容

(一) 铁路运输企业固定资产概述

铁路运输企业固定资产的概念、特点、范围和分类;铁路固定资产的初始计量;铁路固定资产的后续支出和减值;高价互换配件的管理;铁路固定资产的管理权限和责任。

(二) 铁路固定资产折旧

固定资产折旧的概念;计算固定资产折旧的依据;铁路固定资产计提折旧的范围;计算固定资产折旧的方法。

(三) 铁路固定资产更新

固定资产更新的概念;设备的寿命;铁路固定资产更新的依据;设备更新的经济分析方法。

(四) 铁路主要运输设备修理

设备修理的概念和种类;铁路固定资产的修理制度;铁路主要设备的修理;铁路固定资产大修计划。

第一部分 运输经济基础知识

第一章 运输业、运输市场与运输需求

第一节 运输业概述

一、运输业的性质

交通运输业是国民经济的有机组成部分,它具有多重属性。运输过程是运输职工使用运输工具使运输对象(旅客及货物)改变其空间位置,从而满足社会需要的过程。从流通过程分析,运输过程是社会生产过程(生产、交换、分配、消费)在流通领域的继续和重要联系环节。运输劳动是物质生产劳动,交通运输业是物质生产部门。

交通运输业是国民经济的重要基础之一。社会和国民经济发展的规模与速度在很大程度上是以交通运输业的发展为前提条件的。交通运输业又是流通领域的支柱,它是沟通工农业、城乡、地区、企业之间经济活动的纽带,是面向全社会为公众服务的公用事业,是对国民经济和社会发展具有全局性、先行性影响的基础性行业。因而,各国政府对交通运输业的建设、运营与发展都给予高度重视并实行有效的管制与监督。

二、运输业的特征

交通运输业的生产活动不同于一般物质生产活动,相对于其他行业和部门来说,运输业有其明显的特征。

1. 运输业是一个不产生新的实物形态产品的物质生产部门。

运输业的产品是运输对象的空间位移,其计量单位是旅客“人公里”或货物“吨公里”。运输业的劳动对象既可以是人,也可以是物,且劳动对象本身不为运输业所有。运输业参与社会总产品的生产和国民收入的创造,但不增加社会产品实物总量。

2. 运输业的劳动对象是旅客和货物,运输业不改变劳动对象的属性或形态,只改变它的空间位置。

运输业提供的是一种运输服务,它对劳动对象只有生产权(运输权),没有所有权。

3. 运输是社会生产过程在流通领域内的继续。

产品在完成了生产过程后,必然要从生产领域进入到消费领域,这就需要运输。产品只有完成这个运动过程,才能变成消费品,运输与流通是紧密相连的,是社会生产过程在流通领域内的继续。

4. 运输生产和运输消费在时间和空间上是同一过程。

运输产品不能调拨,不能储存,只能满足当时当地的运输需求。因此,运输业以固定性生产设施的合理分布、运输能力的足够储备以及科学合理的运输生产组织工作来适应客货流在空间和时间上的波动。

5. 运输活动具有网络性、过程性、连续性等特点。

运输业的生产具有“网状”特征,运输活动本身也具有过程性、连续性等特点。这些特点对运输业如何安全、迅速、准确、便利、经济地完成运输活动提出了特殊要求。

6. 运输业的资本结构有其特殊性,其固定资本比重大,流动资本比重小,资本的周转速度相对较慢。

三、运输的含义、意义和分类

(一) 运输的含义

运输是一项范围广泛的经济活动,但并不是所有的位移都是运输。生活当中的位移现象很多,如货物空间位置的变动。另外,输电、输水、供暖、供气等活动也都产生物质移动,但是,由于输电、输水、供暖、供气等都具有自己独立的体系或系统,它们在完成位移过程中不依赖于交通运输工具,所以这些活动不被列入交通运输范畴。

另外,即使由一些运输工具完成的位移也不都列入通常意义上的交通运输范畴,如在家里、工作单位或娱乐场所内完成的位移。

(二) 运输的意义

1. 运输的经济意义

(1) 运输是经济发展的基本物质保证。在影响经济发展的诸多因素中,运输的作用是十分明显的。一个完善的交通运输体系在维系和支持经济运行与发展方面是不可缺少的。马克思充分肯定了运输业的物质生产性,他说:“除了开采业、农业和加工制造业,还有第四个物质生产部门……这就是运输业。”(《马克思恩格斯全集》第26卷1分册,第444页)交通运输业的物质生产性,为经济的发展提供了物质保证。世界各国的经济发展史向我们诠释了交通运输在经济发展中的作用。仅以铁路为例,19世纪中叶大规模的筑路高潮,极大地推动了西方国家的工业化进程和经济发展。著名经济学家 W. W. 罗斯托认为:美国起飞主要是铁路化的工业结果而不是农业结果。环视当今世界各国不难发现,经济愈是发达的国家,其交通运输系统愈是完备。应当说,完备的交通运输体系为经济发展提供了基本的支持。正如美国运输经济学家罗依·桑普森在其《运输经济——实践、理论与政策》中所述:“经过多少年艰苦努力,美国今天有幸拥有一个世界上最为发达的运输系统。这个系统……帮助我们为经济增长打下了基础。”而在另外一些国家,由于运输发展的滞后而影响和阻碍经济发展的事实同样十分明显。

(2) 运输是社会生产过程的重要组成部分。运输最基本的效用就是改变物体的地点或位置。古典经济学家把运输能够通过改变物体位置而创造价值的特性称为运输的空间效用。从整个社会生产过程来看,除非把原料、材料及其他生产要素运到需要的地方,否则它们毫无价值。因此,运输是生产过程的重要组成部分。从这个意义上讲,运输可分为四种类型:①厂内运输。它所完成的是“在每一个生产过程中,劳动对象的位置变化”。例如,汽车零件由生产车间被运往组装车间。②产品从一个生产场所被运到另一个相隔很远的生产场所。这时的运输已经不再是内部运输,而是生产过程中的“流通运输”,是脱离生产过程而独立存在的商品交换的经济活动。③产品从生产领域被运到消费领域。这种运输将使产品进入消费领域,“产品只有完成这个活动,才是现成的消费品”。(《资本论》第二卷,第168页)④产品从消费领域被运到生产领域。这一点是被多数人忽视的,然而,在现代市场经济条件下,这类运输却大量存在。其主要原因,或者是产品不能满足消费者需要,出现质量问题;或者是因交易、政策方面的问题,迫使产品重新加工、生产。

不难看出,正是由于运输的存在,才使社会生产和消费得以正常进行。运输使得不同商品的使用价值得以充分体现,所以,运输劳动像一般生产领域的劳动一样,能够增加商品的价值。马克思认为:运输业是“商品生产过程在生产领域本身之外,即在流通领域的延长”,是“生产过程在流通领域内的继续”。(《资本论》第二卷,第167~170页)

运输在参与社会生产活动中,还以其本身具有的“时间效用”创造价值。由于运输,生产要素能够顺利送达生产地,保证生产不间断进行;由于运输,各种商品可以在不同地区自由交换,实现其价值。很明显,运输对生产和消费在时间方面所起的正面效用能够创造价值。

从社会生产过程来看,运输的另外一个重要作用就是促进劳动分工和地区专业化。由于不同地区在自然资源、环境、资本、劳动力、气候、文化等方面具有不同特点,所以每个地区的生产力、生产特点都会有别于其他地区。如果有运输作保证,各地区就会生产自己有优势、对自己有利的产品,从而形成不同地区的劳动分工和生产专业化。运输在大规模生产和地区分工方面的作用,也决定了它在社会生产力布局方面具有不可替代的影响。

(3)运输是产品销售的必要条件。生产是为了消费,大规模的社会化生产,必须配备行之有效的销售体系。在市场经济条件下,产品如果卖不出去,生产就不再有意义。实现产品顺利销售的必备条件之一是充足完善的运输系统。运输能够把不同商品运到需要的地方,实现商品本身的价值。运输也能“开拓市场”,创造更大的市场空间和社会需求。

(4)运输能够平衡和降低社会物价水平。运输使得货物从一地运往另一地变得简单,因此,也就能平衡不同地区的物价。如前所述,不同地区有其各自的生产特点和产品特征。如果没有运输,每个市场就只能依靠本地产品供应。多数产品的生产在一年中是不均衡的,农产品尤其是如此。在地区封闭或运输不足的情况下,这些产品在收获期价格会很低,而收获期一过,价格就变得高起来。而运输可以使其他地区产品参加该市场竞争。在当地货源不足的情况下,外地货源可以通过运输满足该市场需要;而本地产品相对过剩时,亦可以运往其他市场销售。由此,在运输行为的作用下,不同地区的商品价格会保持相对平衡。

除此之外,运输系统的存在能够允许更多的产品生产者参与市场竞争。通常情况下,产品生产成本最低的地区以其产品成本加上相关运输费用作为商品的售价,市场上其他同类产品的出售者也要参照进行定价,否则可能会失去应有的市场份额。所以,地区专业化使得产品的市场价格可能由远方的供应者所决定。没有运输,市场上就没有那么多竞争者,商品价格就会升高。因此,运输有利于降低商品价格。

运输在平衡和降低商品价格的同时,能够使土地价值发生变化。完善的运输可以使土地获得多种用途,从而使它和它周围的资源变得有用甚至是必需。运输条件的改善能使附近地区和得到运输服务的地区的地价增值,并促进该地区的社会经济发展。交通便利了,土地的使用价值和价值自然就高了。

2. 运输的政治意义

运输的政治意义是非常重要的,很多情况下,运输系统的建设和维护要靠政府。一个国家在交通运输建设上,包括线路(铁路、公路)设计、港口建设等,都需要政府参与。从历史和现实情况看,有效的运输使广阔地理区域上的政治统一成为可能。美国政府批准并支持修筑的第一条横贯铁路,在很大程度上促使加利福尼亚在国内战争时期留在联邦内部;澳大利亚在澳洲大陆上修建穿越沙漠地区的铁路,保证了国家在政治上的统一。当然,也有为政治目的而故意增加交通运输难度的案例。例如,有的国家将铁路定为宽轨;旧中国山西军阀阎锡山将山西境内铁路建成窄轨等。这些都从另外一个角度说明了交通运输的政治意义。

运输的政治意义还与它在国防中的重要作用紧密相连。历史上很多交通运输设施和道路的建设都是出于军事目的。对于运输在政治、军事上的作用,丘吉尔曾一语中的:“如果胜利是美丽、鲜艳的花朵,那么运输就是花梗,没有它,就开不了花。”今天,很大一部分运输设施仍是出于政治和军事需要。运输政策的制定不仅仅是体现经济上的要求,运输系统带来的利益也超出经济范畴。

3. 运输的社会意义

社会和文化的发展在很大程度上依赖于充足和完善的运输。运输在实现不同地区产品交换的同时,也促进了区域间的社会文化交流。随着运输体系的不断发展和完善,城际、国际的客货运输量不断增加。运输打破了地区间的隔绝状态,减少了孤立封闭的倾向,不同的社会文化相互渗透、共同发展。

(三) 运输的分类

运输活动是一项广泛存在的经济活动,其本身可以进行更详细的分类。概括起来,运输可进行如下分类:

表 1-1 运输的分类

划分标准	运输类型
营业性质	公营运输、私营运输
运输对象	旅客运输、货物运输
运输主体	自有运输、公共运输(受雇运输)
运输方式	铁路、公路、水运、航空、管道
运输范围	城市、城际、乡村运输、国内运输、国际运输
生产过程	厂内运输(内部运输)、社会运输(外部运输)

四、运输产品

运输业的产品是旅客和货物的空间位移,运输产品的计算单位是旅客“人公里”或货物“吨公里”。运输产品具有三维属性,即空间性、时间性和数量性。

运输产品的空间特性反映了运输产品的完成要跨越空间障碍,克服距离因素。时间特性反映了完成位移所需支付的时间代价。而数量特性则反映了产品数量的多少、规模的大小,它是一种复合计量单位,用周转量(旅客周转量和货物周转量)反映。

由运输产品的三维特性可以认识到,运输产品的效用在于它的空间性和时间性,这是运输产品克服空间障碍的能力以及为克服空间障碍所需付出的时间代价。今天来分析运输产品,它的使用价值就在于克服空间障碍的能力和所需付出的时间代价。在一定意义上,运输产品的性能、质量越好,它克服空间障碍的能力就越强,同时所需付出的时间代价越小。

五、交通运输网密度

交通运输网密度的大小在很大程度上能够反映一个国家在一定时期内的交通发展水平。不同的国家由于国情不同,经济社会条件、产业结构、人民生活水平不同,不同运输方式在社会生产和经济生活中的作用不同,对交通运输的需求程度也不尽相同。交通运输网密度在很大程度上反映一国交通运输的发展状况和发展水平。

影响国家或地区交通运输网密度的因素非常多,其中主要有:地区经济发展水平,生产地域专门化程度,一定的自然条件(如天然河道网、地质地形条件等),人口的密度和城市的集中

程度,国土的大小等等。

交通运输网密度有两个衡量指标:

一是按国土面积计算,表示单位土地面积所拥有的交通运输线路长度。

如以 L 代表交通运输线路长度(公里), S 代表土地面积(万平方公里),则运输网密度为:

$$D = \frac{L}{S}$$

二是按人口计算,如以 L 代表交通运输线路长度(公里), P 代表人口数量(人),则人均拥有的交通运输线路长度为:

$$D' = \frac{L}{P}$$

这两个指标从不同侧面反映了一个国家或地区的运输网发展水平。数值越大,则说明该国家或地区的运输网越发达。一个国家或地区的运输网密度对该国家或地区的运输负荷有很大的影响。在运输周转量一定的条件下,一个国家或地区的运输网越发达,则运输密度就越小,运输负荷越低。

为了综合考虑人口数量和国土面积的因素,可以用下式计算运输网密度:

$$D = \sqrt{\frac{L}{S} \cdot \frac{L}{P}} = \frac{L}{\sqrt{SP}}$$

由于公式中 S 、 P 两项的单位不同,因此,在计算运输网密度时不采用算术平均值,而采用几何平均值。

如果考虑到线路的利用程度(仅就货物而言),则可通过下式计算运输网密度:

$$D = \sqrt[3]{\frac{L}{S} \cdot \frac{L}{P} \cdot \frac{L}{t}} = \frac{L}{\sqrt[3]{SPt}}$$

式中, t 表示运输货运总量,其他各项如前所示。

第二节 运输市场

一、运输市场的作用

健全的宏观市场体系是市场经济制度正常运行的基本条件。市场具有不同的类型,各类市场及市场要素所形成的有机整体构成了市场体系。对于健全与完善的市场体系来说,要保证其正常运行,不仅需要各类市场齐全,同时要求它们之间相互协调、相互补充。

运输市场是宏观市场体系的重要组成部分,在国民经济发展中具有十分重要的作用。

1. 运输市场是宏观市场体系的重要基础结构

运输业是国民经济发展的基础行业,是经济社会发展的基本物质条件。运输生产是社会生产在流通领域内的继续,并且为了流通过程而继续。社会生产以消费为终结,运输是连接生产与消费的纽带。生产资料和生活资料以怎样的速度进入生产消费和生活消费,在很大程度上取决于运输业的发展和运输市场的完善程度。作为国民经济的基础结构,运输业的发展影响和制约其他行业的发展;作为宏观市场体系的重要组成部分,运输市场的正常运行影响整个市场体系的正常运行。

2. 运输市场是有效配置运输资源的手段和方式

在市场经济条件下,市场是占主导地位的资源配置方式,它通过市场机制的作用,实现资

源的优化配置和利用。在市场配置条件下,产品的稀缺程度、资源的调剂分布主要通过市场价格来反映。

在市场经济条件下,运输市场是运输资源配置的主要手段和方式。在运输市场中,运输企业是独立的市场主体,具有经营决策权和资源配置权。在资源配置方面,各决策主体根据市场规定和资源配置效用最大化原则决定资源的使用和配置,他们的决策决定了运输市场上的供给与需求,并以此为基础形成了经济活动体系和资源配置体系。在运输市场上,不同经济主体拥有各自财产的所有权和控制权,从自身的利益出发,他们将极力寻求资源配置效用的最大化,动力机制十分明显。

在市场配置条件下,运输资源要素的流动和分布由市场供求决定,显示供求情况信号的是运输价格。运输业需要根据市场供求情况决定把有限的资源投放到最有用的地方,使其产生最大效益。在市场机制的作用下,不同经济主体尽力实现资源的有效配置和生产要素的最佳组合。

3. 运输市场能够调节一定的经济比例关系

在国民经济发展中,不同行业间以及行业内部客观上存在着合理的比例关系。经济制度、环境和政策的变化会影响上述比例关系的变化,这些变化可在市场关系中得以反映。运输市场调节经济比例关系主要表现在:

(1)在宏观方面,运输市场能够调节运输业与国民经济其他行业的比例关系。当全社会运输需求增大时,客观上可以刺激投资流向运输部门,从而使运输供给得以增大;当运输需求减少、运输供给过大时,又会使资源流向其他行业。

(2)在运输业内部,运输市场调节着不同运输方式在市场中的合理比例关系。不同运输方式具有不同的技术经济特征,在市场上表现出不同的特点和竞争力。在市场的作用下,它们会相互补充,并逐渐形成适应宏观经济发展、适应社会需要的比例关系,使整个运输系统达到低成本、高效率。

4. 运输市场能够刺激运输业的发展

运输市场客观上能够强化运输企业参与市场竞争,从而推动运输业向前发展。有市场就有竞争,市场竞争能够促进运输企业提高效率、降低成本。市场竞争的结果是优胜劣汰,那些不断提高运输系统效率并注重降低成本的运输企业在竞争中必定会战胜那些效率低、投入大回报小的运输企业,使运输业在竞争中实现发展与完善。国内外运输业的发展历史证明了运输市场在促进运输业的技术进步和运输体系整体发展方面的重要作用。

二、运输市场的特征

运输市场作为整个国民经济市场体系中的有机组成部分,既有一般市场的共性,同时也有其自身的特性。运输市场的特征主要表现在以下几个方面:

1. 运输业是国民经济的基础产业,以运输生产经营活动为主要内容的运输市场是国民经济市场体系中的基础部分。

运输是人类社会生产活动的基本形式之一。在很多情况下,运输是商品能够实现交换的基本物质条件之一。随着社会分工和专业化生产的发展,商品的区域间交流愈来愈多,也愈来愈得到强化。因此,作为交换位移这种特殊产品的运输市场就成为很多商品完成交换的前提和基础。运输市场及其机制的健全与完善与否成为影响商品交换的一项重要因素。

2. 运输产品的生产和消费在时间上和空间上处于同一过程,生产和销售同处于市场监督之下。