

全国经济专业技术资格考试用书



YUNSHU JINGJI (SHUILU)
ZHUANYE ZHISHI YU SHIWU (ZHONGJI)

QUANGUO JINGJI ZHUANYE JISHU
ZIGE KAOSHI YONGSHU

运输经济（水路） 专业知识与实务

人力资源社会保障部人事考试中心 组织编写

● ● ● ● 登陆<http://rsks.class.com.cn>获取增值服务

2014（中级）

查询网址：rsks.class.com.cn

R

11478999

刮开可见防伪码



中国人事出版社

全国经济专业技术资格考试用书

运输经济(水路)专业 知识与实务(中级)

(2014年版)

人力资源社会保障部人事考试中心 组织编写

主 编

余思勤

编写人员

付新平 孙春阳 张丽娟

余思勤 吕 靖 黄顺泉

中国人事出版社

图书在版编目(CIP)数据

运输经济(水路)专业知识与实务:中级:2014 年版/人力资源社会保障部人事考试中心组编写. —北京:中国人事出版社,2014

全国经济专业技术资格考试用书

ISBN 978-7-5129-0756-0

I. ①运… II. ①人… III. ①水路运输-运输经济-资格考核-自学参考资料 IV. ①F55

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2014)第 074866 号

2014 年版全国经济专业技术资格考试用书防伪轧纹鉴别方法:

封面及封底可以看到形社标及社名英文缩写“CLSSPH”的暗纹,有明显的凹凸感。由于制作工艺的原因,封二、封三可见与封面及封底对应的反向轧纹。

2014 年版全国经济专业技术资格考试用书防伪标识鉴别方法:

1. 防伪印制:防伪标识纸张中有一条开天窗式的金属安全线,底纹中有“RSKS”组成的防伪浮雕文字。

2. 网站防伪查询及增值服务获取:刮开防伪标识中的涂层,获取防伪码。登录中国人事考试图书网(<http://rsks.class.com.cn>),即可按照提示查询真伪,同时还可获得网站提供的增值服务。

3. 粘贴位置:封面左下方。

中国人事出版社出版发行

(北京市惠新东街 1 号 邮政编码:100029)

*

河北省零五印刷厂印刷装订 新华书店经销

787 毫米×1092 毫米 16 开本 16.75 印张 426 千字

2014 年 5 月第 1 版 2014 年 5 月第 1 次印刷

定价:50.00 元

售书网站:中国人事考试图书网

网址:<http://rsks.class.com.cn>

咨询电话:400-606-6496/010-64962347

版权专有 侵权必究

如有印装差错,请与本社联系调换:010-80497374

我社将与版权执法机关配合,大力打击盗印、销售和使用盗版图书活动,敬请广大读者协助举报,经查实将给予举报者奖励。

举报电话:010-64954652



前言

为做好全国经济专业技术资格考试工作,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,根据最新修订的《经济专业技术资格考试大纲》,结合我国的社会经济发展和方针、政策及法律法规的变化,特别是“十二五”规划和党的十八届三中全会有关精神和内容,我们在认真听取专家和应试人员意见的基础上,组织专家对《全国经济专业技术资格考试用书》进行了重新编写,供广大应试人员和有关人员学习参考。

书中疏漏及不足之处,恳请指正。

人力资源社会保障部人事考试中心

2014年5月16日

目 录

第一章 运输结构与运输布局	(1)
第一节 运输结构的含义与优化	(1)
第二节 运输布局的依据与原则	(2)
第三节 运输布局的基本方法	(4)
第四节 综合运输网布局	(6)
第二章 运输价格	(9)
第一节 运价基本理论	(9)
第二节 运价的结构与形式	(14)
第三节 运输价格指数	(17)
第四节 国际航运运价	(18)
第三章 运输投资评价	(31)
第一节 运输投资决策	(31)
第二节 资金的时间价值	(34)
第三节 运输投资项目的经济评价	(39)
第四章 运输企业资产评估	(48)
第一节 运输企业资产评估的概述	(48)
第二节 运输企业资产评估的方法	(52)
第五章 国际航运融资	(60)
第一节 国际航运融资概述	(60)
第二节 债务融资	(61)
第三节 融资租赁	(63)
第四节 股权融资	(67)
第五节 国际航运融资中的风险及其防范	(68)
第六章 港口生产管理原理	(73)
第一节 港口装卸工艺	(73)
第二节 港口通过能力计算	(83)
第七章 港口生产组织与管理	(92)
第一节 港口管理	(92)
第二节 港口生产组织	(100)
第三节 港口企业生产计划	(108)
第四节 港口生产调度	(114)

第八章 船舶营运组织	(118)
第一节 船舶营运组织概述	(118)
第二节 航线设置和航线配船	(124)
第三节 船舶配载	(126)
第四节 顶推(拖带)船队运输	(138)
第五节 客船及客货船运输	(142)
第九章 船舶工作指标和航运生产调度	(147)
第一节 船舶指标体系	(147)
第二节 船舶营运指标	(148)
第三节 船舶经济指标	(154)
第四节 航运生产调度	(157)
第十章 航运企业经营管理	(160)
第一节 航运企业船舶生产计划与调度	(160)
第二节 航运企业经营策略	(164)
第十一章 国际航运市场	(168)
第一节 国际航运市场的概念及构成	(168)
第二节 干散货船运输市场	(171)
第三节 油船运输市场	(174)
第四节 班轮运输市场	(177)
第十二章 集装箱运输与国际多式联运	(182)
第一节 集装箱码头概述	(182)
第二节 集装箱货物的装载方法	(186)
第三节 集装箱箱务管理	(190)
第四节 国际多式联运	(193)
第十三章 物流与供应链管理	(198)
第一节 物流与供应链管理概述	(198)
第二节 物流合理化和系统化	(202)
第三节 物流服务	(204)
第四节 物流企业分类与评价指标	(207)
第十四章 海上货物运输与合同	(212)
第一节 海上货物运输的基本业务	(212)
第二节 海运提单	(216)
第三节 海上货物运输代理	(223)
第四节 国际船舶代理	(228)
第五节 航次租船合同	(231)
第十五章 国际航运政策	(236)
第一节 国际航运政策概述	(236)

第二节 船舶开放登记	(237)
第三节 港口国监控	(242)
第四节 我国国际航运政策	(243)
运输经济(水路)专业知识与实务(中级)模拟试卷	(250)

第一章 运输结构与运输布局

第一节 运输结构的含义与优化

一、运输结构的含义

运输结构是指各种运输方式内外部的各个方面的构成和联系。内部指各种运输方式内各个环节的构成比例,包括运输工具与运输线路的构成、点与线的协调、投入与产出的比例和运输企业组织结构等。外部指各种运输方式从适合国民经济整体发展角度出发,对提供的运输能力与必须满足的运输需求的分工和协作,包括各种运输方式的构成、各种运输方式的线网规模与地区分布、各种运输方式的运力比例、运量(含种类、批量和距离等)比例。

合理的运输结构可以保证按照各种运输方式的特点和优势来发展运输业,促使各种运输方式扬长避短,达到整体优化组合,用最少的投入取得最大运输综合效益,满足国民经济发展的需要。

二、运输结构的优化

由于运输结构涉及运输业的宏观控制,涉及运输发展的全局优劣,因此,运输结构的优化必须按照运输经济规律和运输科学技术规律的客观要求,来平衡和协调运输业内部各种运输方式之间、运输业同国民经济之间的各种关系,注意在空间上陆、水、空相结合,在时间上长、中、短期相结合,充分发挥各种运输方式的现有和潜在能力,从而形成运输大系统的整体优势。

(一) 运输结构的优化原则

(1) 运输结构的优化要适应产业结构的需求。由于不同的产业结构会导致不同的运输需求,包括不同的运输方式的选择和运输过程中价值目标的指向等。因此,应当根据不同的产业结构来优化运输结构。当产业结构是以资源密集型为主时,运输结构必须考虑运量大,规模大,在运输过程中价值目标成本低,对运输方式的选择要求重载化和大型化;当产业结构是以资金密集型为主时,运输结构必须考虑运量小,批量小,速度快,对运输方式的选择要求小型化、灵活化和快捷化。

(2) 运输结构的优化要适应人民生活水平的需求。随着国民经济的发展和人民生活水平的提高,运输需求,特别是客运需求会朝着快速、方便和舒适发展,因此,应当根据人民生活的实际需求,组建专业运输企业,发展舒适型、豪华型和快速型运输工具以及客、货运输线。

(3) 运输结构的优化要适应实际的需求。由于各种运输方式都有自己的技术经济特点,有各自的优势和劣势。因此,应当根据各地自然地理条件、地区经济特点,因地制宜,扬长避短,使运输结构最大限度地满足实际的需求。

(4) 运输结构的优化要适应经济效益和社会效益的需求。运输结构的优化的最终目标就是争取以最少的投入取得最大的效益,这里的效益是一种广义的效益,包括经济效益和社会效益。

(二) 运输结构优化的对策

(1) 适应社会主义市场经济的要求。要树立适应社会主义市场经济的现代企业制度的改革观念和合理运输结构观念,要建立健全我国有关合理运输结构的法规和政策,以指导我国运输业朝着正确的方向改革和发展。

(2) 注重先进的经济增长方式。要注重将运输业的经济增长方式由粗放型向集约型转变,建立正确合理的投资政策。一要把好运输业投资与国民经济总投资的比例关系,强调运输先行,避免运输业投资偏低;二要把好运输业内部的投资比例,集中力量加强基础设施的建设,实现生产力要素的合理配置,提高运输业的劳动生产率。

(3) 设立科学管理体制。要设立科学的运输业综合管理体制,避免重叠、繁多的运输管理部门自成体系,各行其是。彼此之间加强协作和配合。

(4) 保持合理的运价体系。保持合理的运价体系。运价的制定要适应市场经济的发展需求,应有一个科学合理的测算依据,避免运价过分集中管理,建立合理的运输差价和比价关系,最终形成合理的运价体系。

第二节 运输布局的依据与原则

一、运输布局的依据

运输布局是指研究各种运输方式的合理分布和合理配备以及发展规律。从宏观上说,是根据国家或地区的自然条件、资源分布、生产力水平、人口分布、消费地点设置和农业现代化程度等来配置运输资源。从微观上说,是把某种运输设施如运输线路、运输站点、运输网络等落实到专门的地区,按照可能发生的客货流和固定设施的通过能力,来配置活动设施(车、船和飞机等),并同其他运输方式、其他生产部门发生联系,形成各部门的协调发展。

运输布局的主要依据有:

(一) 国民经济的发展水平

国民经济的发展水平主要包括:工业布局、农业布局、城镇与人口分布和生产组织形式等。

工业布局要考虑其是否合理,是否同生产配套,工业生产规模的大小是否合适等,要有利于资源的开发利用,减少运量,节省运费,降低成本。同时,对某些大规模工业生产而引起的必要运输需求,应尽量注意合理布局,以充分节约和利用运输能力。

农业是国民经济的基础。农业结构、农业生产力布局、农产品的商品率的提高、农产品生产和消费的季节性,都对运输布局提出了新的要求。

城镇与人口分布对确定交通运输枢纽、集散客货源有很大影响。因此在运输布局时,要考虑生产与生活的方便,保持运输畅通。

要根据符合社会大生产发展要求的生产组织形式、生产专业化的提高程度,来组织安排运输布局。如生产的联合化和综合化可以缩短资源产地和消费地的距离,可以减少运输量以取得较好的经济效益,如坑口发电等。

(二) 自然条件

自然条件主要包括地形、地质、气候和水文条件等。

地形是制约铁路和公路建设发展的主要因素。地形好坏会产生反差很大的建设工程量和造价、建设技术要求、牵引等运输工具的磨损以及燃料消耗等。

地质因素是指在运输建设时要避开岩溶、冻土、矿石区域、滑坡带等。

气候因素是指浓雾、大雪、烈风和暴雨等影响运输正常运行的诸因素。

(三) 科学技术条件

科学技术条件主要包括与运输业发展相配套的条件、科学技术水平是否已经得到突破,如高速铁路需要的大功率的先进牵引机车;大型客机需要抗压、承重量大的长跑道;管道运煤需

要煤浆脱水、干燥等先进技术。这些都是制约运输发展和运输布局的重要因素。

(四) 国防、旅游和环境保护

国防上要注意平时和战时相结合,要居安思危,考虑到战时对运输的特别需求。

旅游对运输的需求是舒适、安全、迅速和方便。

可持续发展是我国的基本国策之一。因此,在发展运输业时,要防止和减少噪声、废气和污水对自然环境的影响。

二、运输布局的原则

(一) 运输通道原则

运输通道是指在某一长条地域内,存在流向相同的密集交通流量,有多种运输方式为其服务。运输通道内包括有运输基础设施的用地范围和客货流赖以发生的经济区域等。

运输通道的形成是客观经济规律发展的必然结果。随着规模经济的发展,地区间物资交流的增加,会出现两个集约化趋势:一是客货流的发生地和目的地的运量集约化;二是运输路径的集约化。这种由生产力布局而形成各大经济地域所形成的“点”和以各种运输方式将它们连接起来的“线”,就是运输通道形成的条件和进行建设的基础。

运输通道的布局要根据地理条件,近期、远期客货流的流量、流向、流时,货种结构,平均运距,市场变化和运价等多种因素综合考虑。运输通道形成的前提是流量大和效率高。流量大指运输通道内有密集的客货流;效率高指运输通道内能节约运输时间,降低运输成本。

运输通道形成后,又会产生综合交通效应,可以促进土地的综合开发和利用,促进新资源的开发,促进不发达地区的经济发展,促进生产布局的相对均衡分布,并最终促进国民经济的持续发展。

(二) 综合运输原则

综合运输是指各种运输方式有机结合、相互协作、连接贯通、分布合理的综合运输体。综合运输就是从国民经济发展的全局出发,综合运用现代经济理论、系统科学理论和运输科学理论,研究包括铁路、公路、水路、航空和管道等运输方式的整个运输系统布局、生产、发展的规律。由于各种运输方式都存在独立的运输线路和运输工具,在此基础上,形成了各自的技术运营特点、经济性和合理适用范围。我国幅员辽阔,各地区的自然条件和经济条件不尽相同,各种运输方式要适应这些不同情况。随着国民经济的发展,科学技术的进步,运输方式由单一向多样化发展,运输工具由简陋向现代化发展。因此运输生产发展的本身要求把多种运输方式组合起来,形成统一的运输过程,这样各种运输方式在各有分工基础上又优势互补,协作配合,就形成了各种优势方式的有机结合,在各个优势环节上的连接贯通,各种运输网和运输工具设备的合理布局。我们在规划国民经济与运输业的协调发展时,要充分考虑各种运输方式的优劣势和适用条件。结合国民经济综合开发规划和生产力布局,实行合理分工与协作。根据各地自然条件和经济条件特点,因地制宜,形成完整的运输体系,发挥运输系统的整体功能。

(三) 运输效益原则

运输效益是指运输业的投入和产出的比例结果。运输效益是综合效益,可以划分为经济效益和社会效益;微观效益和宏观效益;短期效益和长期效益;定量效益和定性效益。

由于运输业的投入是人、财、物等各种资源,运输业的产出是人和物的“位移”,可以表现为“有形”的成果,如一定的运量、周转量、吞吐量、营业收入和利润等,但也可以表现为“无形”的成果,如运输业发展对国民经济和人民生活的直接和间接影响等。因此,在评价运输效益时,应该以满足国民经济和人民生活对运输的需求、以最小的综合投入获取最大的综合产出作

为总目标。在这个总目标下,各种运输方式都有各自的子目标,但并非追求每种运输方式的最大效益,而是追求每种运输方式都在相应的社会需求下得到最合理的协调发展,从而使整个运输系统取得最大综合效益。

第三节 运输布局的基本方法

一、运输发展四阶段法

运输发展四阶段法是由美国运输地理学家伊塔费在研究运输网的空间布局及其随时间变化的规律时所提出的经典方法。如图1—1到图1—4所示。



图1—1 “点”阶段

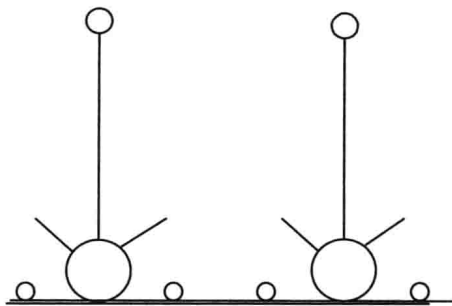


图1—2 “线”阶段

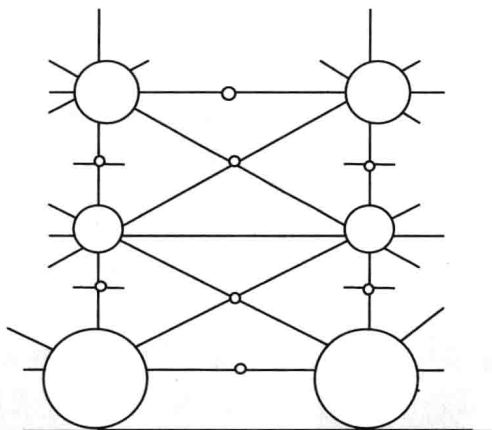


图1—3 “网”阶段

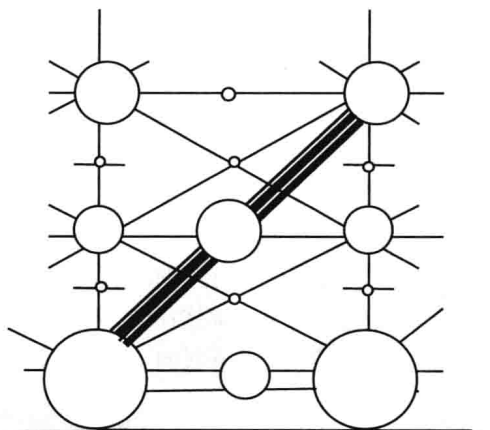


图1—4 高度优先连接阶段

图1—1为“点”阶段,这一阶段的间接发展主要处于自给自足,对外联系极少的封闭经济时期。这时,相对发达地区在沿海等地发展形成了港口。这些港口只是一些孤立的“点”,缺少同内地的联系,港口运输仅仅为港口各自小范围的腹地服务。

图1—2为“线”阶段,这一阶段的经济的发展速度加快,港口与内地的联系大大加强。为了加快内地经济开发,运输不断向内地延伸,必须建设一些延伸线路与对应选择的港口连接起来,使原来港口的腹地范围扩大,逐渐形成中心港口。而这些运输线路的周围,就形成了一些具有运输集散作用的城镇中心。

图1—3为“网”阶段,这一阶段的经济的发展达到相当高度,网形成区域经济。随着运输线路的扩散和辐射作用形成了运输。这种运输网把互不联结的腹地互相联结起来,形成内地中

心。当位于运输网的战略枢纽点时就发展成中心城市,由此向外扩展联系范围,又形成新的产业带和城镇带。

图1—4为高度优先连接阶段。这一阶段是在运网内某些长条地域内,出现了密集的交通流量,需要优先发展这里的连接运输线。因此,使重要港口城市、内地中心城市之间的联系继续加强。重要中心城市不断扩大其腹地,成为大交通流的发生地,导致它们之间联系集中程度越加明显,运输通道(图中阴线部分)就因此而产生。

二、最小生长树规划法

最小生长树规划法的原理类似运输发展四阶段法。规划步骤如图1—5到图1—8所示。

图1—5 需要连接的地理点,是一些有空间运输需求的孤立的“点”。

图1—6 把有空间运输需求的最近的点连接起来,成为部分的“线”。

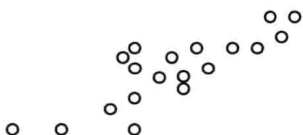


图1—5 “点”

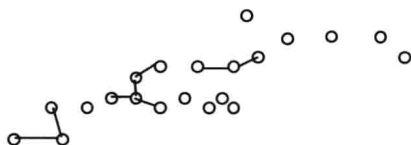


图1—6 “线”

图1—7 把最近距离的各“点”之间联系的线连接起来就成为“网”。

图1—8 按各路段交通流量的大小和紧密程度,形成了网内主通道。

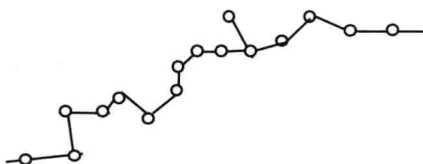


图1—7 “网”

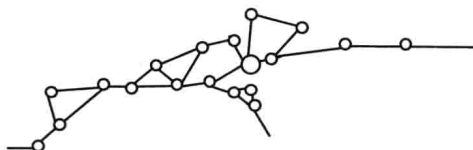


图1—8 网内主通道

三、空间运输联系定量分析法

(一) 运输联系强度的计算

运输联系强度是利用O-D流分析方法,分析中心城市间相互作用强弱的一个指标,用以确定通道中节点的地位,其计算公式如下:

$$H_{ij} = a_i \left(\frac{O_{ij}}{O_i} + \frac{D_{ij}}{D_i} \right) + a_j \left(\frac{O_{ji}}{O_j} + \frac{D_{ji}}{D_j} \right) \quad (\text{式1—1})$$

(i, j = 1, 2, 3, \dots, n)

式中 H_{ij} ——中心城市 i, j 间的运输联系强度;

O_{ij} —— $i \rightarrow j$ 的运输量;

D_{ij} —— $j \rightarrow i$ 的运输量;

O_i, O_j —— i 与 j 的输出量;

D_i, D_j —— i 与 j 的输入量;

α ——标准化系数;

i, j ——中心城市标号,包含其腹地。

α 可以表示各中心城市在整个运输通道系统中的地位,实际上是权数。 α 的计算公式为:

$$\alpha_i = \frac{V_i}{V}; \quad \alpha_j = \frac{V_j}{V} \quad (\text{式1—2, 式1—3})$$

式中 V ——运输通道范围内的 GDP(国内生产总值);

V_i, V_j —— i 和 j 中心城市的 GDP。

(二) 运输通道规划的操作方法

H_{ij} 值越大,则表明中心城市间相互作用程度越强。按以上公式分别计算出每个中心城市对其他 $n-1$ 个中心城市的运输联系潜力值,根据运输通道规划的层次、规模 and 需要,确定出符合某一要求的运输潜力值。所有运输潜力值大于或等于此确定值的中心城市便可确定为运输通道节点,将这些主要节点连接起来,便成为该经济区域或跨区域的运输主通道。

(三) 对运输通道节点的要求

- (1) 该节点既是区域经济活动中心,也是集散中心。
- (2) 该节点必须是运输干线上的主要运输枢纽。
- (3) 节点必须同属一个规划层次。

第四节 综合运输网布局

一、综合运输网的含义

综合运输网是指在一定空间范围内(国家或地区),由几种运输方式的固定技术设备,按一定历史条件下的经济、政治和国防等社会运输要求组成的运输线路和运输枢纽的综合体。综合运输网布局就是综合运输网的各种固定技术设备,按一定规律在空间上进行分布与组合。综合运输网布局,实质上就是建立综合运输体系。

综合运输网按其空间范围,可划分为国家运输网和地区运输网。根据各地区的自然地理条件和运输需要,可以形成由两种运输方式组成的综合运输网,如铁路和公路、公路和水运、公路和民航等;也可以形成由几种运输方式组成的综合运输网,如铁路、公路、水运、民航和管道等。

综合运输网主要由运输线路和运输枢纽组成,在综合运输网布局中要十分重视运输线路和运输枢纽的布局。

二、运输线路的布局

运输线路的布局:运输线路包括铁路、公路、内河航道、海上船舶航行的一定海域、航空线路和管道,它是运输生产的主要场所。由于它在空间上固定在一定的地理位置,从一定意义上说,它体现和决定着运输生产的布局。

有三个要素影响运输线路的布局:运输线路的走向、运输线路的类型和运输线路的技术标准。科学地确定三个要素,对于减少运输建设投资,节省运输费用,提高社会效益具有重要作用。

(一) 确定运输线路的走向

运输需求决定着各条运输线路的始终点,但运输需求是多种多样的。运输线路沿线生产的产品品种数量各异,自然地理条件各有不同,因此,这不仅要求按运输需求的主要集中地确定始终点,还必须考虑运输线路所经过地区的运输需求和自然地理条件,确定始终点间运输线路的具体布局。此外,当运输方向上已有运输线路时,还要考虑充分利用现有运输线路的可能性。

(二) 正确选择运输线路的类型

运输需求是多种多样的。在客运方面,旅客的职业不同,各地人民的消费水平不同,旅客

旅行距离不同,出行次数不同,则对运输速度、舒适程度、客流量要求不同;在货运方面,线路沿途的经济发展程度不同,生产产品不同,从而引起货流的构成不同,对装卸条件、运送速度、运输质量、运输数量的要求不同,因此,应根据社会运输需求、自然条件、各种运输方式的技术经济特征以及国家的财力、物力的可能,来选择运输线路的类型。

在一般情况下,运输线路类型的选择应当是:

(1)对于数量大、价值低、距离长的大宗物资,在有水运条件的地方,应充分利用水运,在没有水运的地方,则使用铁路运输。

(2)对于运输量小、运距短的客货运输,应选择公路运输。

(3)对于运距长的旅客运输,或贵重货物或地形条件很差的地方,可考虑使用民航运输。

(4)对于石油及其制品或天然气,应尽量使用管道运输。

(三)选择运输线路的技术标准

运输线路的技术标准,是指运输线路必须达到的技术要求。不同的运输方式其技术标准不同,应根据所选择的运输类型、运输需求量及国防、政治和经济发展的远景预测来选择不同的技术标准。

三、运输枢纽的布局

(一)运输枢纽的类型

运输枢纽是指在两种以上干线运输方式的衔接地区,共同为办理长途、短途、城市和企业客货运输所需要的各种运输技术设备的综合体。在运输枢纽内,完成着复杂的运输作业,包括各种运输方式的客货到发,同一运输方式间客货中转,不同运输方式的客货联运以及相应的运输工具的技术作业。

运输枢纽按其运输方式的组成,主要有三种类型:铁路—水运—公路枢纽;铁路—公路枢纽;水运—公路枢纽。

(1)铁路—水运—公路枢纽。这种枢纽位于水运、铁路干线的交汇处,在运输网中居重要地位。这些枢纽主要是水陆联运的换装点,又是铁路、水运两种运输方式的结合部。水运有海运和河运之分。因此,铁路—水运—公路枢纽又可分为铁路—海运—公路枢纽和铁路—河运—公路枢纽两种。

(2)铁路—公路枢纽。这种枢纽是主要由两条以上铁路干线汇合而成,并有公路与铁路衔接的运输枢纽。铁路运输在枢纽中起骨干作用,公路一般担负集疏客货的任务。这种枢纽,很多属于大中型铁路枢纽,在全国铁路运输中起着重要作用。

(3)水运—公路枢纽。这种枢纽是在海港或河港没有铁路相通的地方,形成了水运—公路枢纽。在海运—公路枢纽内,公路担负为海港集疏客货的任务。在河运—公路枢纽中,内河和公路的作用,要根据具体情况而定。

(二)运输枢纽在运输网中的布局

运输枢纽是运输线路的交汇处,不仅运输线路的布局影响着运输枢纽的形成和发展,运输枢纽在运输网上的布局,对运输线路布局,能否保证运输系统畅通和运输建设投资的节省以及运行时运输费用的降低都有很大的影响。因此,运输枢纽在运输网中的布局,除遵循运输布局的一般原则外,还有其具体的布局原则:

(1)保证旅客和货物有最短的运输路径,花费最少的运输费用。

(2)与运输线路协调发展,以最小的投资进行运输网的建设。

(3)有利于促进各种运输方式的综合发展。

(4)与大型工矿企业布局及城市布局相适应。

(5)在能力上要与运输线路相协调。

(6)大、中、小型运输枢纽要协调发展。

(三)运输枢纽内各种运输设备的布局

运输枢纽内完成着大量的客货运输及运输工具的技术作业和技术服务作业,主要有:

(1)客运作业,包括旅客到发和换乘。

(2)货运作业,包括货物到发和换乘。

(3)运输工具的技术作业,包括铁路车辆的取送,列车到发、会让与编解,更换机车,船队编解、驳运以及相应的技术服务作业,如车辆修理、清洗等。

要完成这些复杂的作业,需要相应的技术设备。铁路有客运站、货运站、编组站、中间站、机务段、车辆段、客技站以及各种线路,如正线、联络线、专用线等。水运有港口、货主码头、航道、修船设施以及相应的通信导航设施。公路有客运站、货运站、停车场以及相应的修理设施。民航有机场、飞机库以及空中控制设施。管道有管线、泵站和储油库以及城市的管线网等。

运输枢纽使用庞大的运输设施,完成大量的复杂作业,除了有科学的管理外,各种运输设施的合理布局,是提高运输效率、节省运输建设投资和运输费用,满足运输网及城市运输需要的主要途径之一。

第二章 运输价格

第一节 运价基本理论

一、运输价值与运价

运输价值是凝结在运输产品中的一般人类劳动,是运输劳动者在实现商品位移过程中所耗费的物化劳动和活劳动的总和。与这两部分劳动相适应,运输价值由两部分组成:一是过去劳动创造的价值,即已消耗的生产资料价值,也叫转移价值;二是活劳动创造的价值,即新创造的价值。活劳动创造的价值又可分为两部分:一是生产者个人所创造的劳动价值;二是生产者为社会所创造的劳动价值。因此,运输价值一共由以下三部分组成:①运输生产过程中转移的物化劳动价值 C ;②运输生产者为自己所创造的劳动价值 V ;③运输生产者为社会所创造的劳动价值 M 。

运输价值是运输价格的基础,运输价格是运输价值的货币表现。由于市场供求关系的变化,运输价格并不总是等于运输价值,而是围绕运输价值上下波动。运输价格与运输价值之间在量上的不一致现象是客观存在的,因为在运输生产过程中,劳动耗费经常变动,而要求作为运输价值表现形态的运价随时变动是不可能的,同时,运价的形成也受运输市场供求关系变化、国家宏观价格政策等因素的影响,所以,在一段时间内运价与运输价值不等是正常的。当然,运价背离运输价值不应当是长期的,它应当是价值规律自觉作用的结果。从总体上看,运输价值与运价一致是客观经济发展的一般趋势。

运输业产品价值的构成和实现,与工农业生产相比有其特点:一是运输业的产品不具有实物形态,只是货物和人在空间位置上的转移,构成运输产品价值(运输价值)的材料,不是用于制造产品本身,而是用于设备的维修和养护;二是运输生产的特点决定了对运输设备的投资比较大,因此,固定资产损耗的价值补偿对运输价值影响较大;三是运输产品的生产过程也同时是消费过程,因此,运输价值的创造过程也就是运输价值的实现过程。

运输价值是运输价格形成的客观经济基础。运输价格作为运输价值的货币表现,可以分为三个组成部分:①物化劳动的消耗支出,表现为设备的磨耗(固定资产折旧),材料、燃料、油脂等方面支出;②劳动报酬(工资)支出,即为自己劳动所创造价值的货币表现;③盈利,是为社会劳动所创造价值的货币表现,如利润。

二、运价的意义

在商品经济条件下,价格是实现再生产过程的重要因素之一,任何商品的交易都不可能没有价格。从企业营销角度出发,定价策略是企业市场营销组合的重要因素之一,也是企业可控因素当中最难以确定的因素。商品价格的变化直接影响顾客的购买行为和商品的销售及利润。现代市场营销环境日益复杂多变,企业定价既要考虑成本的补偿,又要考虑消费者对价格的接受能力,这使得商品的价格问题日益变得敏感和微妙,要求企业更加重视商品的价格决策工作。

定价的重要性是由价格因素在交换中所处的重要地位决定的。

定价水平往往成为商品交换成功的关键,交换条件由企业提供,由消费者进行选择。交换条件一般由商品功能、商品质量、商品类型、交货期限、销售服务、商品价格组成。交换条件的整体优劣由企业市场营销组合的水平决定。从整体上看,不同的产品、交货期限及服务项目必然伴随不同的价格水平。各方面统一交换条件才能增强交换条件的整体吸引力。在市场营销组合中,定价策略与其他策略相互配合的关系最为紧密,因而,定价在营销活动中始终居于重要地位。

从消费者的购买行为考察,上述六个方面的交换条件一般不可能同时都满足消费者的需要,通常情况下,只要满足了消费者侧重关心的主要方面,交易就能成功。不同的时间、地点,不同的购买对象,往往对各个因素的评价取舍很不一致,有些因素可能被排除在外。但是,价格作为影响交易成败的关键则是普遍的情况,与其他因素相比,价格的影响最为直接。

总之,价格通常是影响产品销售的关键因素,定价的重要意义在于使价格在表现商品价值的同时,成为促进销售的有效手段。

同其他商品的价格一样,运输产品价格对于运输需求以及消费者购买行为有着极其重要的影响。运输的意义不仅表现在运输业内部,更多地表现在它与国民经济发展以及与其他部门物价相互联动的关系上。

在我国社会主义市场经济条件下,运价具有以下几方面职能:

(1) 运输收入分配职能。①运价能够调节运输业与国民经济其他行业间的收入分配。运价是社会综合价格体系的重要组成部分,运价的变化会引起运输需求的相应变化,从而决定社会收入从运输消费者手中转向运输供给者手中的比例,也就是说,运价的高低决定了国民生产总值和国民收入在运输业与其他行业之间的分配比例。②运价能够调节运输业内部不同运输方式、企业的收入分配比例。运价的任何一次变动,都会引起运输需求的相应变动,引起运量的变化。一种运输方式或一个运输企业改变运价,必然引起不同运输方式、不同运输企业间运量结构和运量比例的变化,从而引起各自运输收入的变动。因此,运价的局部调整就意味着运输收入在运输业内部的重新调整。

(2) 社会收入再分配的职能。这里所说的社会收入再分配是指运价对不同的运输需求者收入分配的调节作用。每个运输需求者都要以运价为基础计算并向运输供给者支付费用,同样的运输,如果对不同的运输需求者制定不同的运价,就意味着对他们社会收入分配的调节,亦即对他们社会收入的再分配。例如,客运部门的各种优惠票价,货运部门对长期固定客户的运价优惠等。

(3) 运输资源分配的职能。运输资源分配的职能是指运价对运输业与其他行业以及运输业内部各种运输方式之间资源分配与调节的功能。市场是调节资源分配的有效手段,市场在调节资源分配过程中,很大程度上取决于市场上的价格因素。经济资源是有限的,有限的资源在各生产部门的分配取决于投资报酬率。投资报酬率高,会导致较多经济资源的注入;反之,投资报酬率低,会使经济资源投入减少。运输业的投资报酬率在很大程度上取决于运价与运输需求量的乘积,运输需求量通常又随运价的变动而变动。因此,运价具有分配运输资源的职能。运价在一定程度上决定社会对运输业投资的积极性,决定对各种运输设备的利用程度。

(4) 促进企业加强经济核算、提高经济效益的职能。加强运价管理是强化经济核算的重要内容,也是提高经济效益的基础。在市场经济条件下,最高运价未必就是最优运价,运价本身也应随运输需求变化而相应变化,这就需要建立灵活的运价机制,使运价能够随市场的变化而变化,从而保证运输企业经济效益最大化。