

交通运输大类专业平台课程系列教材



运输经济学

Transportation Economics

秦四平 主编



中国铁道出版社

CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

交通运输大类专业平台课程系列教材

运输经济学

Transportation Economics

秦四平 主编
王奎中 主审

中国铁道出版社

2004年·北京

内 容 简 介

本书是一本兼顾运输经济理论与生产实际,集铁路、公路、水运、航空几种运输方式于一体的运输经济学教材,是为适应交通运输类专业培养“宽口径、高素质”专业人才的需要而编写的。

全书共分为十一章,主要内容有:绪论、交通运输与国民经济的关系、运输需求、运输供给、运输成本、运输固定资产折旧、运载设备运用效果分析、运输业人力资源管理、运输价格、运输企业经济效益分析、运输政策分析等。

本书的使用对象是交通运输类专业本科生,也可供物流管理专业本科生、交通运输业和物流业的管理人员与市场营销人员参考。

图书在版编目(CIP)数据

运输经济学/秦四平主编. —北京:中国铁道出版社,2004.6

(交通运输大类专业平台课程系列教材)

ISBN 7-113-05955-4

I. 运… II. 秦… III. 运输经济学—高等学校—教材

IV. F50

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2004)第 047031 号

书 名:运输经济学

作 者:秦四平 主编

出版发行:中国铁道出版社(100054,北京市宣武区右安门西街8号)

责任编辑:金 锋

封面设计:冯龙彬

印 刷:北京市彩桥印刷厂

开 本:787×960 1/16 印张:17.75 字数:373千

版 本:2004年6月第1版 2004年6月第1次印刷

印 数:1~3 000册

书 号:ISBN 7-113-05955-4/U·1663

定 价:25.50元

版权所有 侵权必究

凡购买铁道版的图书,如有缺页、倒页、脱页者,请与本社发行部调换。

编辑部电话:(010)51873134 发行部电话:(010)51873170

总 序

交通运输是国民经济的基础设施和支柱产业,也是伴随现代经济和社会发展成为成长起来的综合交叉学科。在我国,由于交通运输的传统产业性质和行业管理特点,其专业课程建设长期带有按交通行业和交通方式分别设置的特点,形成了行业特征非常鲜明的多个专业课程体系。在既有的专业课程体系中,不仅有关综合交通运输的内容相当单薄,而且有关交通运输规划和管理共性的内容没有得到充分的凝炼和体现。这种情况不符合交通运输科学发展的内在规律,不能适应人才市场对交通运输大类专业人才的要求。

世行贷款 21 世纪初高等教育教学改革项目“交通运输类专业宽口径高素质人才培养模式的研究与实践”(项目编号:1282B12041)在对国内外交通运输课程体系比较分析的基础上,根据交通运输科学发展和交通运输工程实践的普遍规律,人们的认知规律,以及这些规律对大学本科专业教育“宽口径、厚基础、大平台”人才培养的内在要求,以凝练交通运输规划、设计、组织和管理的基本原理为主线,重新设计了交通运输大类专业平台课程体系,并在此基础上进行了相应的系列教材建设工作,其中 7 门平台课程教材为:

(1) 交通运输设备,对铁路、公路、水运、航空和管道五种交通运输的固定设备和移动设备技术原理的全面阐述。

(2) 交通规划原理,对城市、区域不同范畴的交通需求预测和综合交通运输系统规划的共同原理、步骤和方法的提炼。

(3) 交通港站与枢纽,对运输结点,即运输技术作业过程的设备配置原理,以及各种运输方式的结合部,即综合交通枢纽的结构和功能系统设计理论和方法的融合。

(4) 运输组织学,在一定运输市场环境下,对运输生产的规划、组织、计划、指挥和管理理论与方法的综合和集成,是对运输需求组织管理和运输资源的优化利用的理论和方法。

(5) 运输商务,对运输市场营销与运输商务过程的理论和实务的概括和总结。

(6) 运输经济学, 经济管理理论方法与交通运输系统的有机结合。

(7) 交通安全工程, 交通安全基本理论、交通安全分析和评价方法、交通安全技术和交通安全管理理论和方法的有机结合。

该系列教材按照“大交通”、“大融合”形成具有原创性教材的编写思路, 分别从传统的按照铁路、公路、水路、航空、城市交通等划分的有关交通体系中提取共性的、规律性的内容, 抽象出原理性的内容编著而成。在教材编写过程中, 通过网络手段收集了大量国内外资料, 研究分析了相关教材结构和组成, 对教材内容进行了反复讨论、整合和提炼, 打破了过去按交通方式划分章节的教材编写形式, 构建了全新的教材框架。通过这些努力, 在编写的 7 门交通运输大类专业平台课程的教材中, 有 5 门列入普通高等教育“十五”国家级规划教材, 6 门列入北京市高等教育精品教材立项项目。

教学改革是一项复杂、艰巨的系统工程。交通运输大类专业平台课程的体系构建和知识整合, 是一项前所未有的开创性的工作, 难度很大。受我们的理论、知识和水平所限, 目前的改革成果仅仅是万里长征的第一步, 教材建设的实际水平同我们的预期还有一定差距, 不同程度地存在传统教材体系和内容的某些痕迹, 还需要在今后的改革和建设实践中不断地改进和完善。因此, 我们衷心地欢迎交通运输界学者、专家、同行以及广大师生的批评指正。

《交通运输大类专业宽口径高素质人才培养模式的研究与实践》课题组

2003 年 11 月

前 言

运输经济学是运用经济学的理论与方法研究与运输生产活动有关的各种经济问题的一门学科。它研究如何根据运输市场需求有效地在运输和其他经济活动之间分配资源,以及如何有效地利用已经用于运输部门的资源。

到目前为止,国内运输经济学教材可大致分为两类:一类偏向于运输经济理论,较少或不涉及运输生产中的实际操作问题;另一类与之相反,只讲运输生产中的实际操作,不涉及运输经济理论,且全部是针对某一种运输方式的。这两类教材不能满足交通运输类专业本科生既需要一定的运输经济理论、又需要有运输生产中实际操作知识的需要。另外,近年来物流业在我国发展很快,运输企业需要借鉴物流管理的一些理念,为客户提供更为方便、经济、全方位的运输服务,各种运输方式的联合与优势互补势在必行。因此,编写一本集不同运输方式于一体的、兼顾理论与实际操作的教材,对于交通运输类专业培养“宽口径、厚基础、大平台”专业人才,是非常必要的。本书就是试图满足这种需要而编写的。

全书共分为十一章,主要内容有:绪论、交通运输与国民经济的关系、运输需求、运输供给、运输成本、运输固定资产折旧、运载设备运用效果分析、运输业人力资源管理、运输价格、运输企业经济效益分析、运输政策分析等。

本书具有以下特色:

1. 集铁路、公路、水运、航空几种运输方式于一体,以运输生产过程为主线分析、讲授运输活动中的经济问题,而不是分别按不同运输方式进行。

2. 以运输企业生产活动的经济分析与计算为教材重点,兼顾运输经济理论,突出实用性。

本书的使用对象是交通运输类专业本科生,也可供物流管理专业本科生、交

通运输业和物流业的管理人员与市场营销人员参考。

本书由北京交通大学秦四平主编,铁道部原总经济师王奎中高级工程师主审。编写分工如下:第一、三、六、七、九、十、十一章由秦四平编写,第二、四章由秦璐编写,第五、八章由冯林祥、何宇强编写。

在本书编写过程中,参考了大量的文献,在此向作者表示衷心的感谢,并向对本书的编写给予支持和帮助的杨肇夏教授、杨浩教授等及负责此书出版的单位及有关人员表示感谢。

由于编者水平所限,书中谬误与不足在所难免,敬请读者批评指正。

编 者

2004年3月


目 录

第一章 绪 论	1
第一节 运输业生产的特点	2
第二节 运输经济学研究的对象与内容	15
复习思考题	20
第二章 交通运输与国民经济发展的关系	21
第一节 交通运输对国民经济的影响	22
第二节 交通运输与区域经济	24
复习思考题	30
第三章 运输需求	31
第一节 运输需求及其特征	32
第二节 运输需求的影响因素	40
第三节 运输需求弹性与运输需求函数	51
复习思考题	59
第四章 运输供给	61
第一节 运输供给的概念与特点	62
第二节 运输供给函数分析	64
第三节 各种运输方式的技术经济特征	66
第四节 运输供给的规模经济、密度经济与范围经济	70
复习思考题	72
第五章 运输成本	73
第一节 运输成本概述	74
第二节 运输成本计算	78
第三节 运输成本分析	87
复习思考题	92
第六章 运输固定资产折旧	93
第一节 运输固定资产的分类与构成	94
第二节 运输固定资产投资	95

第三节	运输固定资产的损耗	97
第四节	运输固定资产的折旧	99
复习思考题		106
第七章	运载设备运用效果分析	107
第一节	提高运载设备运用效果的意义	108
第二节	运载设备运用计划	109
第三节	运载设备运用指标及其计算	112
第四节	运载设备运用经济效果评价	131
复习思考题		152
第八章	运输业人力资源管理	153
第一节	运输业人力资源管理概述	154
第二节	运输业劳动定额	160
第三节	运输业劳动工资	167
第四节	运输业劳动生产率	175
第五节	运输业人力资源管理	179
复习思考题		186
第九章	运输价格	187
第一节	运输价格及其特点	188
第二节	运输价格制定理论	193
第三节	运输基础设施定价原理	207
第四节	运输价格形成机制	212
复习思考题		221
第十章	运输企业经济效益分析	223
第一节	运输企业经济效益的概念	224
第二节	运输企业的收入	225
第三节	运输工作量与成本及运输收入间的关系	235
第四节	运输企业成本效益分析	237
复习思考题		254
第十一章	运输政策分析	255
第一节	运输政策的职能	256
第二节	运输政策的目标	257
第三节	运输政策的手段	259
第四节	运输管制	262
复习思考题		272
参考文献		273

第一章

绪论



运输是实现人和货物空间位置变化的一种人类活动。人类从事运输以克服空间距离的阻隔,这项活动无时不在、无处不在,因此运输是人类的基本活动之一。运输业的发展水平在很大程度上促进或制约着国民经济发展的规模和速度,在国民经济中占有重要地位。运输经济学是研究运输经济规律的一门学科,建立在现代运输生产和发展的基础之上,为运输生产服务,同时又促进运输业的发展。本章概要介绍运输业的性质及运输生产的特点、运输经济学的研究对象。



第一节

☞ 运输业生产的特点

一、运输的含义及其分类

本书所讨论的运输,是在一定范围内的人与物的空间位移。但运输是一项范围非常广泛的经济活动,并不是所有的人与物的位移都属于运输。社会生活中发生的人与物在空间位置上的移动几乎无所不在,然而要在所有的人与物的位移里面划清楚属于运输的界限,却不是一件容易的事,在这里只能大致地划分出属于运输的人与物的位移,以便明确讨论的范围。

首先,经济活动引起的物质移动有很多种,除了一般意义上的货物运输,还有输电、输水、供暖、供气以及邮政部门投递信函邮件和电信部门传输信息等等。这些活动也产生物质在空间的位移,在一定意义上说与货物的位移并没有什么本质上的区别。但是,由于输电、输水、供暖、供气和电信传输都各自拥有独立于交通运输体系的传输系统,它们完成的物质位移不再依赖于人们一般所理解的交通运输工具,因此这些形式的物质位移不包括在我们讨论的运输领域中。当然,我们不能轻视这些物质位移,它们与运输一起构成了现代社会运行无法缺少的基础设施,但它们不属于我们讨论的范围。

物质资料的生产,是人类生活及社会发展的基础;运输则是人们生活和生产活动中一个不可缺少的方面。与社会生产密切相关的运输活动,从生产过程来看,可以分成两类:一是作为具体生产过程的有机组成部分的生产内部运输,一是作为物质生产部门的运输业所从事的运输活动。前者一般不在我们通常所说的运输范围之内。但社会上有很多车辆主要负责工厂或联合企业内部的短距离的运输工作,有些大型企业甚至在厂区内铺设了专用铁路,可见企业内部运输量也可能相当大。这些运输(主要是原材料和半成品在不同生产环节之间的搬运或出入库)产生人与物的位移,但一般被认为是生产领域的人与物的位移,因此又被称作“厂内运输”或“内部运输”,以区别于一般所说的生产领域之外的运输。有些内部运输是利用传送带、叉车、电瓶车或内部输送管道等完成的。厂内运输和一般运输有时不容易分得很清楚,例如有些企业自备车辆既负责内部运输,又负责外部运输;随着企业的扩大、联合或兼并,一些过去属于内部的运输可能变成外部运输,而另一些外部运输则又可能转化成内部运输。内部运输也不一定都发生在生产领域以内,例如物资部门或商业部门的大型仓库中也会产生一些不属于一般运输的“内部运输”。另外,现代物流理论也正在把内部运输、外部运输、装卸、搬运、仓储以及订货、销售等各个环节加以综合性的考虑和管理,运输被视为整个物流系统的一个组成部分。

第二,即便是由火车、轮船、汽车、飞机和管道这些运输工具所完成的人与物的位移,也并



不完全属于我们讨论的范围。一般来讲,在家里、工作单位和其他各种建筑物内的人的空间移动,以及在娱乐场所的室外移动(如人在公园或游乐场内的活动、水上运动、空中旅游等),不属于运输;室外的人身移动如果是由室外性质的工作直接引起的,一般不属于运输。还有一些改作它用的运输工具本身已成为所安装的主要设备的附属物,例如消防车、吊车、电视转播车、扫路车、洒水车、环境监测车、高空作业车、工程救险车等,这些运输工具尽管也利用公共运输线路,但它们的行驶所引起的人与物的位移,是完成某项特定工作的必要组成部分,不属于一般的运输范畴。

第三,在有的时候和有的情况下,不是由火车、船舶、飞机、汽车、管道这些现代运输工具完成的人与物的位移,有的却属于一般运输并包括在我们讨论的范围内。就是说,运输统计的范围与实际运输概念并不是一回事。目前各国的运输统计一般都只统计几种现代运输方式完成的客货运输量,有的西方运输经济文献甚至要把所有非机械化工具所实现的人与物的位移,包括步行、自行车、人力与畜力完成的货物位移,都排除在运输概念之外。但这些并不表明用现代运输工具以外的方式完成的人与货物位移,就不属于一般的交通运输。首先,现代交通运输是伴随火车、轮船的出现而形成的,但交通运输在火车、轮船出现之前就已经有了漫长的历史,那时候人类主要依靠人力、畜力和风力等完成所需要的人与物的空间位移。其次,即使现代运输已经可以代表发达国家的全部运输,但世界上很多发展中国家还保留着一部分传统运输方式,畜力、风力甚至人力仍在实现人与物的位移中起着很大作用。这样,仅用现代运输就概括不了这些国家的运输现状。

为进一步明确运输的范围,有必要对运输活动加以分类。由于运输涉及范围很广,因此运输活动有相当复杂的分类,有很多不同的分类标准。例如从运输的对象来看,可以分成旅客运输和货物运输;从经济关系和运输任务完成的主体来看,可以分成旅客或货主利用自己的运输工具完成的自营运输和由专门从事经营性运输的企业完成的公共运输;经营性运输又可分成由国家兴办或经营的公营运输和由私人兴办或经营的私营运输;从运输方式看,运输可以分成铁路、公路、水运、航空和管道等不同的运输方式;从运输涉及的经济空间范围看,又可以分成城市内运输、城市与其郊区之间的运输、城市间运输和乡村运输以及国内运输和国际运输。

此外,人们对运输设施与运输业概念的认识也不完全一致。运输设施一般被认为是构成社会基础结构的固定设施,如铁路、公路、车站、机场、港口、航道、管道等;而运输业则是指拥有和利用车辆、船舶、飞机等移动运输设备,直接提供旅客和货物运输服务的经营部门,被认为属于社会经济的基础产业。进行这种区分的原因之一,是汽车运输公司、轮船公司、航空公司等运输企业普遍只负责移动运输设备的经营,而公路、港口、航道和机场等运输设施大多由国家投资兴建及维护,属于公共设施。基础设施的性质与经营性的运输企业有所不同,国家对运输业发展的支持主要体现在加快基础设施建设方面。但有时候两部分内容并不能截然分开,因为有些运输行业的业务范围包括固定运输设施的建设和维护,如我国的铁路运输部门。



二、运输业的性质

运输业在社会经济中起着重要的作用。首先,运输生产是一切经济部门生产过程的延续。没有运输,不能把原材料、燃料等送达生产地,生产过程无法延续,产品无法送到市场,消费也无法进行。因此,运输业和其他部门的联系非常广泛,几乎和所有企业都发生直接或间接的联系。运输畅通与否,对企业的连续生产、充分发挥生产资金的作用以及加速商品流通,都具有极其深远的影响。

其次,运输业是保证社会生产和生活有序进行的必要条件。它不仅是国民经济中的重要部门之一,它的存在和发展还可以诱导经济的发展,对促进经济乃至整个社会的发展具有广泛而深远的经济意义。运输业的发展包括运输业服务水平和质量的改进、运输费用的降低和运输速度的提高,有助于开发新资源、发展落后地区的经济、扩大原料供应范围和销售市场、改进工农业的布局、增进社会福利、抑制通货膨胀、降低社会生产成本,最终促进社会生产的发展和繁荣。

第三,良好的运输业可以促进资源的开发和合理的配置。例如,为了开发条件好的资源,有时需要增加建设投资或者长距离运输产品,虽然增加了运输费用,但这种资源的开发一般投资省、成本低、在一定条件可能是有利的;发达的运输业,可以减少在途物资数量,缩短商品的流通时间,减少物资储备,从而减少商品在流通过程中的数量,节省流通资金;质量良好的运输条件能减少货物的损耗。

正是由于运输业与社会经济间的复杂关系,认识运输业的性质,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,等等。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。目前,在我国较为流行的主要有三种理论:

1. 物质生产部门论

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: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,把与物质资料实物形式和运动相联系的活动列入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。

(1) 运输业的物质生产特征

物质资料的生产,是人们借助于劳动工具,对劳动对象进行物质的变化,使之适合于自己需要的有目的的活动。劳动对象的物质变化有各种形态:金属冶炼使矿石产生化学成分的变化



化,机械加工使工件发生形状的变化,而发电则是将煤或油等的热能转变为电能。劳动对象这种化学的、物理的变化是物质的变化,是冶金、机械、电力等工业的生产特征。此外,还有一种物质的变化,就是劳动对象空间位置的变化。运输业的劳动对象就是如此。运输本是物质生产过程中的有机组成部分,表现为生产内部运输。生产和分工的发展,商品经济的发展,出现了流通领域中的社会化运输,不过,它只是在更大的规模上表示着与生产内部运输同样的现象。其实,还有就其本质来说是运输的工业部门,如采掘业。天然矿产资源的开采,除了从矿体上分离的作业,基本上是运输活动;采掘工业区别于加工工业的就是它的本质是运输。与采掘工业比较,运输业则纯粹是实现劳动对象在空间上转移的物质生产部门。

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,但商品生产和消费存在着地域上的分隔,运输成为实现商品在空间上流通的必要条件,因此有必要将运输归属为生产过程。运输的物质生产特征还表现在:

第一,运输改变商品的使用状态,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状态,使其由潜在状态进入可消费状态。商品作为产品离开生产过程以后,进入流通过程,一般都需要经过运输,才能变成消费品。

第二,运输业所出售的产品,是人和物在空间场所的变动。运输所产生的效用和其他商品是完全一样的。如果由个人消费,运输产品的价值就和消费一起消失;如果由生产消费,运输产品本身就是处于运输中的商品的一个生产阶段,它的价值就作为追加价值转移到商品中去。这种追加价值的数量等于使商品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,使商品的使用状态进入可消费状态,被消费者以购买的方式予以承认,实现其价值。因此,运输产品也是商品,具有价值和使用价值。

总之,运输业既具有物质生产的共性,又具有区别于一般物质生产的特性,运输业是生产过程在流通过程内的继续,属于物质生产领域。

(2) 运输业生产的社会经济性质

运输业的生产活动,同工业、农业等部门的生产活动一样,都是受社会生产方式制约的。运输业既是社会化大生产的一般条件,又是产业资本的一个重要投资领域。运输业所出售的人与货物场所的变更,也是一种商品。就人的运输而言,运输只是一种服务,这种服务的买者与卖者的关系,和普通商品是一样的。就货物的运输而言,商品的交换价值将视其使用场所变更所需要的劳动量而不同程度地增加,这种物化劳动的转移和活劳动的价值创造过程,和其他商品是一样的。

资本主义生产资料私人占有和生产社会化这个基本矛盾的发展,导致周期性经济危机的产生,严重地阻碍着社会生产力的发展。从货物运输的情况来看,一方面由于经济危机的冲击和各种运输方式的剧烈竞争,形成运输业的不景气和货运量的不合理分配,迫使各种运输方式畸形发展,不能协调、配合地发挥应有的作用;另一方面,由于日益以远地市场代替当地



市场,运输业的规模盲目扩大,超过了社会生产的真实需要,造成流通领域供过于求和用于运输的社会劳动的大量浪费,又反过来促成资本主义生产循环的破坏和经济危机的爆发。

社会主义生产资料公有制为主的条件,为各种运输方式组成统一运输网开拓了广阔的道路。我国的各种运输方式从事运输活动的共同目的是:通过实现乘客和待运货物的场所变更,为工农业生产、人民生活和国防建设服务。在国民经济发展计划的统一指导下,各种运输方式分工协作,衔接配合,共同完成国家物资流转的运输任务,从而实现企业之间、部门之间、城乡之间、地区之间的经济联系,把社会的生产、流通、消费贯通在一起,把全国各地和国民经济各部门联结成为一个有机整体。国民经济的运输需要,推动着运输业的发展;各种运输方式的发展规模和速度、技术装备的水平与运输能力的储备以及所完成的运输周转量,又受到国民经济发展水平的制约,并且要求保持恰当的比例关系。

2. 第三产业论

运输业被列入第三产业,源于三次产业理论。三次产业是第一产业、第二产业、第三产业的总称。第一产业、第二产业这两个经济学名词最早出现在20世纪20年代。1935年新西兰经济学家阿·费希尔在《安全与进步的冲突》一书中,提出了第三产业的概念。1940年英国经济统计学家C·C·克拉克在《经济进步的条件》一书中发展了费希尔的理论,明确提出了三次产业的划分方法,并通过实证研究,揭示了经济发展同产业结构变化之间的规律,从而开拓了产业结构理论应用性研究的领域。20世纪50年代后期,三次产业分类法便成为世界上通用的一种经济统计分类方法。

(1) 运输业属于第三产业

三次产业的分类,实际上是根据产业发展顺序、需求、结构的变化和对自然资源的依赖程度等所作的一种经济统计分类。按照克拉克的分类方法,第一产业以农业为主,包括畜牧业、狩猎业、渔业、林业等;第二产业以制造业为主,包括采矿业;其他各业为第三产业。关于三次产业的具体划分问题,经济学界仍有不同看法,主要分歧是:采矿业属于第一产业还是第二产业;建筑、运输、邮电、煤气、电力、自来水等行业,属于第二产业还是第三产业。如对三次产业结构演变规律的研究做出杰出理论贡献而荣获诺贝尔经济学奖的美国经济学家库兹涅茨把运输业列入第二产业。国际上比较流行的分类是,第一产业包括种植业、畜牧业、林业、渔业和狩猎业等;第二产业包括采矿、制造业、煤气、供电、供水等;第三产业包括一、二产业以外的所有行业。

1985年我国制定的《国民经济行业分类和代码》国家标准,规定第一产业为农业(包括林业、牧业、渔业等),第二产业为工业(包括采矿业、制造业及供应自来水、电力、蒸汽、热水、煤气的行业等)和建筑业;第三产业为除第一、第二产业以外的其他各业。鉴于第三产业包括的行业多、范围广,根据我国的实际情况又将其分为两大部门:一是流通部门,二是服务部门。二者又分为四个层次:第一层次为流通部门,包括交通运输业、邮电通信业、商业饮食业及物资供销和仓储业;第二层次是为生产和生活服务的部门包括金融业、保险业、地质勘察业、房



地产业、公用事业、居民服务业、旅游业、咨询信息服务业和各类技术服务业；第三层次是为提高科学文化水平和居民素质服务的部门，包括教育、文化、广播电视、科学研究、卫生、体育和社会福利事业等；第四层次是为社会公共需要服务的部门，包括国家机关、社会团体以及军队和警察等。这种产业分类，与国际上通行的产业分类大体一致。

按照目前国际上比较流行的和我国采用的产业分类方法，运输业应列入第三产业。

(2) 第三产业的服务特性

第三产业又称服务业。按其服务对象分为两大类，即为生产服务的部门和为生活服务的部门。为生产服务的部门包括交通运输、通信、批发商业、金融、保险、不动产业、信息服务、科学研究等部门；为社会生活服务的部门包括文化、教育、卫生保健、饮食业、旅游业、住宅和公用事业、个人服务、社会保障服务等部门。事实上很多行业都既为生产服务，也为生活服务，是沟通生产与生活的行业。上述划分只是从该行业以哪一方面为主来确定的。第三产业还可按其服务功能来划分，如流通服务、知识服务、信息服务、生活服务等。

与第一产业和第二产业劳动不同，第三产业劳动是服务劳动，其共同特征表现为服务性。经济学上的“服务”又称为“劳务”，是指以劳务活动形式，而不是以实物形式提供某种使用价值满足人们需要的经济活动过程。

服务劳动的特殊性，主要表现在以下几个方面：

第一，服务业劳动者所提供的劳动不是去制造物质产品，而是通过提供服务直接地去满足人们某种需要。

第二，服务同样是使用价值和价值的统一物。服务产品的使用价值同其他任何有形产品一样，是能够满足人们某种需要，其价值也是由生产服务产品所需要的劳务支出的社会平均必要劳动时间所决定的。因此，服务与商品相交换，或不同种类的服务产品之间的交换，都以商品交换的同一尺度和流通手段为前提。不过，其特殊性表现为劳务活动与货币的交换。

第三，服务业劳动者付出劳动形成服务产品的过程，在一般情况下与需要者消费这种服务产品的过程同时进行，服务劳动所创造的特殊使用价值和价值，是在消费过程中同时表现出来的。

关于第三产业的服务特性，一种观点认为，劳务分为生产性劳务和非生产性劳务。前者，如运输、邮电通信、修理等部门提供的劳务，创造价值；后者，如流通领域的金融业、保险业、广告业等提供的劳务，不创造价值，这些行业的劳务收入属于派生性收入。另一种观点认为，第三产业包括五类劳务：一是商品的包装、保管、储存、运输、分发、售后服务以及通信等，二是科学研究开发、软件编制、设计规划、信息咨询、经营管理信息服务、法律会计咨询服务、环境保护和生态平衡服务等，三是饮食、沐浴、理发、洗衣、住宅维护和日用修理、家庭生活咨询服务等，四是教育、体育、卫生保健、文化娱乐等，五是商业、金融业、保险业、广告业等。各类劳务由于其参与社会再生产过程和促成物质财富或精神财富增进的范围、程度和方式不同，它们的价值采取了不同的形式，因而计入国民收入的方式也不同。前三类劳务的价值，由于劳务



的使用价值直接同有形商品的生产有关,能够追加或转移到相关商品的价值中去。后两类劳务,虽然有助于社会物质财富和精神财富的增加,但它们的使用价值同有形商品的生产过程的关系没有那么直接和密切,很难从个别有形商品上表现出来。因此,它们所形成的价值,应该直接加入到国民收入中去,构成全社会所创造的新价值的组成部分。还有一种观点认为,讨论服务劳动性质问题时,必然要涉及第三产业问题。第三产业的概念应该是指以提供劳务或服务来满足人们物质消费(生产的和生活的)需要为活动目标的行业和经济部门。这样来规定第三产业的内涵,才便于消除西方第三产业概念中存在的种种混淆,在实践中不至于把属于上层建筑的国家机构、司法机构等划入第三产业之中,也可以把它同满足人们精神需要的文化、艺术活动等区别开来;才便于同社会生产两大部类的划分和农业、轻工业、重工业的划分结合起来,更有利于人们认识和掌握社会化大生产条件下的整个经济系统的运行过程,研究协调和平衡国民经济的各种比例关系,从而有利于第三产业自身的健康发展。

(3) 运输业在第三产业中的作用

在长期的经济发展过程中,三次产业结构的变动呈现阶段性,而其中第三产业自身的发展也呈现阶段性。发达国家第三产业发展经历了初步形成、服务功能增强和广泛发展三个阶段。这三个阶段是伴随着生产力发展、科技进步、服务部门增多及功能增强等相继出现的。而运输业则是第三产业的先行行业和重要基础。

在市场经济中,第三产业发挥着基础产业的作用。市场经济是商品经济的高级形态。商品的价值是通过需求与供给的结合来实现的,它的实现形式是交换,它不仅包括物质产品的交换,还包括资金、人才、技术、知识、信息的交换。在所有这些交换中,交通运输业起着特殊的作用。第一、第二产业的生产越是以交换为基础,交通运输对于生产和流通的作用就越重要。运输在很大程度上决定着商品生产的发展和产品的商品化程度。运输对于商品的流通规模、范围、速度和效益,均有着重要的影响。运输业的状况,直接决定着作为商品生产前提的市场销售条件。运输线路的开辟,运输工具的改善和运输效率的提高,可以大大地拓展市场,增加市场容量,扩大商品销售范围,从而为第一、第二产业生产规模的扩大提供市场基础。交通运输业不仅为第一、第二产业的发展创造条件,其自身也是创造国民收入的部门。

3. 基础设施论

基础设施是国家为发展生产和保证生活供应创造共同条件及提供公共服务的部门、设施和机构的总称,包括公共设施(电力、通信、自来水、卫生设施、污水排放设施、垃圾收集与处理设施、管道煤气供给设施等)、公共工程(运输设施、为灌溉和泄洪而建设的大坝和运河工程设施等),其中运输设施包括道路、铁路、车站、港口与航道、机场等。

虽然经济学者对基础设施的实质、内容、职能和分类有不尽相同的认识,但是因为运输业具有同一的服务职能和服务的公共性特点,将运输业纳入基础设施却是一致的看法,并且把它划为直接为物质生产过程服务的生产性基础设施。

(1) 运输基础设施的特点