



全国经济专业技术资格考试用书

2015

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

(初级)

● 登录<http://rsks.class.com.cn>获取增值服务



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(初级)

2015

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:初级:2015/人力资源社会保障部人事考试中心组织编写. —北京:中国人事出版社,2015

全国经济专业技术资格考试用书

ISBN 978-7-5129-0931-1

I. ①运… II. ①人… III. ①水路运输-运输经济-资格考试-自学参考资料 IV. ①F55
中国版本图书馆 CIP 数据核字(2015)第 103570 号

2015 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。防伪标识中央黑色的“RSKS”,在 50℃以上高温下消退,恢复自然温度重新显现。

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://rsk.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 11 印张 279 千字

2015 年 6 月第 1 版 2015 年 6 月第 1 次印刷

定价:55.00 元

售书网站:中国人事考试图书网

网址:<http://rsk.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”规划和党的十八大以来中央有关精神和内容,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

2015年5月16日

目 录

第一章 运输业与运输市场	(1)
第一节 运输业	(1)
第二节 运输市场	(9)
第三节 运输需求分析	(12)
第四节 运输供给分析	(17)
第二章 运输的外部性与可持续发展	(21)
第一节 运输的外部性	(21)
第二节 绿色运输	(23)
第三节 运输与可持续发展	(25)
第三章 运输企业组织与市场营销	(31)
第一节 运输企业建制与运输企业集团	(31)
第二节 运输企业市场营销	(36)
第四章 航运成本	(43)
第一节 航运成本概述	(43)
第二节 航运成本影响因素	(44)
第三节 航运成本分析	(48)
第五章 港口生产组织	(53)
第一节 港口的分类与特点	(53)
第二节 港口企业生产过程	(55)
第三节 单船作业计划	(58)
第四节 船舶装卸作业组织	(60)
第六章 港口装卸工作指标和港口企业生产管理	(64)
第一节 吞吐量及装卸工作量指标	(64)
第二节 装卸效率指标	(67)
第三节 车、船舶在港停留时间指标	(70)
第四节 港口生产设备运用指标	(73)
第七章 船舶运输组织与管理	(78)
第一节 运输船舶和货物概述	(78)
第二节 航运生产过程	(82)
第三节 船舶营运组织	(84)
第四节 船舶航次生产组织与管理	(87)

第五节 航运企业生产作业计划与经营管理	(89)
第八章 集装箱运输	(92)
第一节 集装箱运输概述	(92)
第二节 集装箱货流	(96)
第三节 集装箱货物的交接方式	(97)
第四节 集装箱出口货运程序和主要货运单证	(98)
第五节 集装箱进口货运程序和主要货运单证	(100)
第九章 水路货物运输业务与管理规则	(102)
第一节 水路货物运输的基本业务	(102)
第二节 国内水路货物运输规则	(106)
第三节 港口货物作业规则	(117)
第四节 国内水路运输管理条例和管理规定	(122)
第十章 现代科技在港航中的应用	(126)
第一节 船舶运输控制系统	(126)
第二节 船舶交通管理系统	(126)
第三节 全球卫星定位系统及船舶自动识别系统	(127)
第四节 电子商务	(129)
第五节 计算机管理信息系统	(131)
第六节 互联网和物联网	(131)
第七节 水路交通运输信息化	(133)
第十一章 水路运输质量管理	(138)
第一节 水路运输质量管理概述	(138)
第二节 水路运输质量管理标准	(142)
第三节 水路运输质量管理的常用方法	(146)
运输经济(水路)专业知识与实务(初级)模拟试卷	(162)

第一章 运输业与运输市场

第一节 运输业

一、运输业的形成

运输业是商品经济发展的产物。运输劳动从生产过程中分离出来,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,商品交换与商品运输互为条件,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。

运输业与工农业一样,在其发展中经历了手工业生产、工场手工业生产和机器生产几个阶段。早期的运输发展是很缓慢的,普遍没有受到重视。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。英国工业革命后,对运输工具的发展起到了推动作用。工业化、都市化使人们的来往增多、贸易发展,对运输需要更为迫切,而1765年瓦特蒸汽机的发明,带来了交通运输工具的革命。

1807年,世界上第一艘轮船“克莱蒙特”号(时速7.75公里,由美国罗伯特·富尔顿制造)在北美哈德逊河试航成功,揭开了机械运输的新纪元。其后,各种新型机械运输形式相继出现:1825年,世界第一条铁路——英国斯托克顿到达林顿的铁路正式通车(英国的乔治·史蒂芬森制造了第一辆实用的蒸汽机车,这辆车由33节车皮组成,时速24公里);1865年,世界第一条输油管道在美国宾夕法尼亚州铺设;1886年,世界第一辆以汽油为动力的汽车在德国问世(德国的本茨和戴姆勒分别研制成功了内燃机汽车);1903年,世界第一架以汽油为动力、用螺旋桨推进的飞机在美国上天(由美国莱特兄弟驾驶,成为人类历史上第一次真正的空中飞行)。至此,经历了整整近一个世纪,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、航空及管道五种运输方式所构成的运输业基本格局。

机械运输业的产生和发展,极大地推动了生产的发展,缩短了商品流通时间,减少了商品流通费用,开拓了新的商品市场。而商品生产的发展、市场的扩大,又越来越依赖运输条件的改善。机械运输业的形成,最终确立了运输业作为一个独立产业部门的地位,也成为现代化运输业发展的基础。交通运输工具的迅速发展,充分体现了生产与运输的密切关系。商业资本与运输资本合为一体,并随着金融业的发展、都市的出现,使运输成为现代经济系统的一个重要部门。

二、综合运输体系

综合运输体系是指铁路、公路、水路、航空和管道五种运输方式,在社会化的运输范围内和统一的运输过程中,按照各自的技术经济特征,组成的合理分工、有机结合、优势互补、联系贯通的交通运输总体。

(一)水路运输

水路运输简称水运,是指使用船舶、浮囊、排筏或其他浮运工具,在江、河、湖、海、水库、人工水道等航道上运送客、货的一种传统运输方式。按服务对象有客运和货运之分;按航运区域

有海运、河运之分,其中海运又有沿海运输、近洋运输、远洋运输之分。小海湾、小河流的水运,可深入小港小站,对沟通水网地区城乡交流有重要作用。海岛之间和陆岛之间的交通,尤其要依靠水运。在国际贸易大宗物资运输中,水运发挥了十分重要的作用。水路运输的主要特点是:占地少、投资省、运能大、单位能耗小、单位运输成本低。

水路运输因利用天然水道,受水资源分布等自然条件的限制较大,覆盖面窄、通达性差,两端一般都需要其他运输方式集疏,不能实现门到门运输,而且运输速度较慢,准时性较差。

水路运输适于大批量、低价值、远距离的大宗货物运输,以及超大件、超重件货物的运输。从发展趋势看,水路货物运输难以被其他运输方式取代。在现有的水运技术水平条件下,普通的水路旅客运输逐渐萎缩,但是水路旅游客运、陆岛滚装运输仍有很大发展潜力。

(二) 铁路运输

铁路运输是指以铁路作为运输线路,由机械动力牵引车辆运送旅客和货物的运输方式。铁路运输始于1825年,英国在斯托克顿和达林顿之间修建的运输煤炭和旅客的铁路是世界上第一条营业性的公用铁路。紧接着欧美主要工业化国家相继兴修铁路,19世纪下半叶,亚、非、南美和大洋洲许多发展中国家也先后修建铁路,铁路运输成为一种重要的运输方式。中国第一条营业性铁路,是英商1876年在上海修建的、窄轨道的、由上海经江湾至吴淞、长约14.51公里的吴淞铁路,第二年因故拆毁。1897年,清政府出资重建标准轨道的铁路,改名为淞沪铁路,至此中国加入了铁路运输行列。中华人民共和国成立后,大规模修建铁路,现今全国各省市自治区都有铁路。铁路运输在中国交通运输业中仍具有重要地位和作用。铁路运输的主要特点是:运能大、速度较快、成本较低、受气候影响小,适宜长途客运及大宗物资运输。

但铁路建设投资费用大,建设周期长,占用土地多。而且铁路运输覆盖面窄,旅客和货物到离车站均需公路运输集疏,不能实现门到门运输。

(三) 公路运输

公路运输是指使用交通工具将人或物沿公路移动的运输方式。现代公路上使用的交通工具主要是汽车,故一般又称为汽车运输。公路运输分为旅客运输、货物运输、集装箱运输、营业性运输、非营业性运输等。世界公路运输在19世纪末兴起时,只是水路运输和铁路运输的辅助手段,到20世纪初至40年代,才成为短途运物的主要运输方式。之后世界各国公路运输发展迅速,而且在长途运输方面开始同铁路运输和水路运输竞争。中国在清末和北洋政府时期,现代意义上的公路运输才开始萌芽。但在半殖民地半封建的旧中国,公路建设进展很慢,时建时废,往往修筑与破坏交替发生,不仅公路通车里程少,而且分布极不合理。中华人民共和国成立后,随着国民经济的迅速恢复,公路运输管理机构的设立、重要法规的颁布,全面恢复并改善原有的公路,加快了高等级公路的建设。在全国范围,不仅通车里程逐年增加,而且路况质量不断提高。

公路运输是目前普及最广、承担全社会运量最大的一种运输方式。其主要特点是:覆盖面广、适应性强、直达性好、机动灵活、交通工具购置费用少、容易驾驶。

公路运输的缺点是:占地多、交通事故多、对环境的影响大、能耗高、运价也相对较高。

(四) 航空运输

民用航空是指利用各类民用航空器从事除执行军事、海关和警察任务以外的民用航空飞行活动,包括民用航空运输和通用航空。民用航空运输简称航空运输,又称商业航空,是指使用航空器从事定期或不定期地运送旅客、货物、邮件的运输活动。通用航空是指利用民用航空器从事为工业、农业、林业、牧业、渔业生产和国家建设服务的作业飞行,以及从事医疗卫生、抢

险救灾、海洋及环境监测、科学实验、教育培训、文化体育等飞行活动。

现代航空运输主要使用运输机,其次是直升机,其他航空器也有少量应用。它是国民经济中交通运输业的重要组成部分。航空运输适用于较长距离旅行的旅客、高价值并有时间要求的鲜活货物和邮件等,其主要特点是:速度快、机动性好、舒适安全、国际性。

航空运输的主要缺点是:①营运成本高,货物的体积、重量都受限制。空中飞行能量消耗大,技术装备复杂,人员素质要求高,使航空运输的成本较其他运输方式的成本高出几倍至十几倍。②受到起飞和降落地点的天气或其他自然条件的限制。③不能实现门到门的运输,机场距城市中心都有相当的距离,一般不适于短途运输。

(五)管道运输

管道运输是指用管道长距离输送大宗货物的一种运输方式,即利用输送设备(如泵、压缩机等)增压以驱动流体,通过大多埋设于地下的管道输往目的地。管道运输是随石油和天然气的开发而兴起的。1865年,美国宾夕法尼亚州修建了第一条管径50毫米、长9756米输送原油的管道。20世纪50年代以来,管道运输迅速发展,现已成为独立的技术门类 and 工业体系,已建成不少跨国的油气供应网。当今世界上大部分的石油、绝大部分的天然气是用管道运输的。近二三十年来,已建成多条固体料浆管道,用于输送煤、石灰石、铁矿砂、铜矿砂等;有少数管道输送氢、氮、二氧化碳和液态硫。中国早在公元前200年就有用竹筒连接起来输送卤水的管道。

管道运输的原理是通过压力差,使管内的流体从高压处向低压处流动。管道运输的主要特点是:连续性好,运能和运量大;运费低,能耗少;建设投资相对较小,受地理条件限制少;安全可靠,劳动生产率高。

管道运输的主要缺点是:技术要求高,不如其他运输方式灵活;对于已建成的管道,其最大输送量受泵或压缩机的性能、管道强度的限制;只适用于流向单一、定点、量大的液体、气体货物运输,运用范围受限制。

三、运输业的性质

运输业在整个国民经济体系中具有十分重要的地位,但在相当长的时期内它是制约国民经济发展的一个瓶颈产业。造成这种状况的重要原因之一就在于我们对运输业的性质、特点及其功能缺乏足够的认识。因此,正确认识运输业在整个国民经济中的地位,研究运输业的性质,是运输经济的一个基本问题,也是分析运输经济问题的一个基本出发点。总体来看,我国较为流行的主要有三种理论,即物质生产部门论、第三产业论、基础设施论。这三种理论的立论依据、研究角度和目的各不相同,从不同的方面去阐释运输业的特性,从而加深人们对运输业的地位和作用的认识。从这个意义上讲,运输业有多重属性。实际上,在现实经济生活中,一般也是从上述三个方面来认识运输业的。

总之,运输业既是创造物质财富的生产部门,又为全社会提供服务,是物流服务中重要的环节,是保持社会经济总体运行的基础。全面认识运输业的经济社会性质,对于加快我国运输业的发展具有重大的理论意义和实际意义。

其中,将运输业划归物质生产部门的马克思再生产理论与三次产业理论的基础理论是不同的。马克思的再生产理论认为,社会再生产的要素,仅为劳动力、劳动手段、劳动对象三个要素;全部社会产品和国民收入是由物质生产部门创造的;只有从事生产劳动创造物质产品和增加产品价值的部门才属于物质生产部门,否则属于非物质生产部门。三次产业理论的基础是西方经济学理论。按照这种理论,劳动、资本、土地是一切社会生产所不可缺少的三个要素,社

会产品和国民收入是由这三个生产要素共同作用的结果。它没有区分物质生产与非物质生产、生产劳动与非生产劳动的界限,认为一切产品的生产和劳务的提供都是生产;利润、利息、租金同工资一样都是“要素收入”。这种理论认为,一个国家的所有部门,在一定时期内生产的全部物质产品和提供的劳务,就构成其国民生产总值。

第三产业与基础设施的区别是:首先,第三产业同第一、第二产业一样,都称为独立的产业,它是第一、第二产业的资本和劳动力逐渐转移的产业。而基础设施则是为社会生产和社会生活创造共同条件而提供公共服务的。其次,第三产业作为三次产业的一部分,可以同第一、第二产业共同反映整个国家经济结构的组成状况,因此它常被用来研究经济部类、部门结构及其变化。而基础设施作为与各直接物质生产部门相区别而又为之服务的另一类整体,并不构成部门结构意义上的“部门”。它同国民经济中的其他部分,可以共同反映社会生产力和社会生活服务设施的状况,常被用来研究社会再生产运行的条件和国民经济的全面平衡问题。

四、运输业的作用

交通运输是人类进步、社会发展、经济增长、科技繁荣的基础。没有交通运输就没有人类社会的发展;没有现代化的交通运输也就没有现代物质文明和精神文明。交通运输对国民经济和社会发展的作用可以归结为以下几个方面:

(一) 交通运输是人类社会与经济发展的基础

1. 交通运输构成了人类社会发展的基础

从人类社会发展的进程来看,由于人类社会直接的物质资料生产同运输生产相辅相成,因而交通运输影响着人类的几乎一切活动,并构成了人类社会发展的基础。

2. 交通运输的社会功能

交通运输缩短了旅客和货物在时间和空间上的距离,使不同地区之间的接触和交往不断增加,通过接触、沟通,增进相互间的了解,强化相互间的各种社会联系,并逐渐结为一体。运输对民族的形成、国家的统一、社会的进步、政治制度的完善、文化传统的形成和文化水准的提高,以及国防力量的增强都发挥着重要的作用。

(1) 运输是国家统一、政治进步的首要条件。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。运输业对于民族国家所产生的凝聚力,以及在国家政治进步的过程中发挥的作用不可忽视。各个民族国家通过运输,加强了地区间的贸易往来和经济上的交流,打破了彼此的孤立和封闭,增进了相互的依赖和了解,促进发展。国家在运输建设上,包括线路(铁路、公路)设计、港口建设等,都需要政府参与。如美国政府批准并支持修筑的第一条横贯铁路,在很大程度上促成了国内战争时期加利福尼亚留在联邦内部;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。运输业的发展,有效地支撑着民族国家的统一和有效的管理。

(2) 运输是文化进步、国民素质提高的重要保证。人类文明起源和进步与运输业的发展息息相关。不同地域的生存条件,会产生不同的人类文明。文化是人类生活方式中的重要内容。从古代的文化起源到现代文化的发展,无不和交通运输紧密相连。人类历史上的“流域文化”,就是人们傍水而居,通过水道进行交往而产生的,如埃及文化起源于尼罗河、印度文化起源于恒河、中国文化起源于黄河。便利发达的交通会增进文化和科技事业的发展,促进不同地域、不同民族、不同国家之间的科技、教育和文化的交流。因此,运输对一个国家的文化进步和国民素质的提高发挥着重要的作用。

(3) 运输是国防事业、现代战争的有效保障。运输的状况对国家的国防事业有着深刻的

影响。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,今天很大一部分运输设施仍是出于政治和军事需要。运输既是一种武器,也是一种威慑力量。战争中人员的运送、装备的补充、给养的保障均离不开快速的运输。现代战争中兴起的特种反应部队,也主要是依赖于运输的快捷和迅速。即使是核武器的战争,同样离不开运输的作用。所以,运输业的发展壮大是国防力量增强的重要保障。

(4) 运输是国际交往、经济文化交流的重要桥梁。当今的世界,是一个开放的世界,世界经济全球化的趋势和区域经济集团化在同时向前发展,在国家与国家之间、地区与地区之间的国际交往中,国际运输发挥着越来越大的作用。现代化的运输,缩短了国家之间在时空上的距离,促进了世界的国际交往和经济交流。国际运输的发展必将进一步推动世界经济全球化和经济生活国际化的进程。

3. 交通运输的经济作用

运输生产是一切经济部门生产过程的延续。没有运输,生产过程就无法延续,产品就无法送到市场,消费也就无法进行。因而运输业和其他产业部门的联系要比其他部门更为广泛,它几乎和所有企业都发生直接或间接的联系。

交通运输不仅是国民经济中的重要部门之一,而且它的存在和发展还可以诱导经济的发展。运输的发展包括运输业务、服务水平和服务质量的改进,运输费用的降低或运输速度的提高。运输有助于新资源的开发,发展落后地区经济,降低社会生产成本,最终促进社会生产的发展和有助于社会的繁荣。运输业是保证社会生产和生活有序运行的必要条件。

随着不同运输方式之间联运的迅速发展,运输业已起到了补充、协调、增强整体配合的作用,并结成了高效率的运输链,实现了高效率运输服务。现代运输业已融入物流体系之中,是其发展进入新阶段的一个重要标志,将进一步促进社会经济的发展。现代物流是指为客户提供从生产地到消费地的原材料、中间产品和制成品的运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送以及信息服务的全过程。运输作为现代物流中的一个重要环节,对物流活动的顺利开展有着重要的作用。

(二) 交通运输是形成城市的重要因素

城市的形成基本上有三个因素,即政治的需要、商品生产和交换的需要,以及交通便利的条件。历史事实证明,城市往往建设在交通方便的地方,如大路边、河边、海边特别是水陆交通枢纽、两河汇合处或者海港附近。交通方便的地方起初一般是商品的集散地。其后,商品生产也搬到商品集散地来,这样,原来的商品集散地形成了商品的生产地。商品生产和交换的集中地最终发展成为城市。不仅手工业、商业、运输业兴盛起来,而且出现教育、科技、信息、建筑、城市管理、公共设施等部门和行业。随着商品经济的不断发展,城市不断地出现。特别是发展到资本主义社会以后,随着第一次产业革命、第二次科技革命和第三次科技革命的实现,农村人口不断被工业吸引,城市人口占了总人口的70%~80%,发达的资本主义国家终于完成城市化的过程。

在以上三个因素中,第二、第三个因素是主要的,第一个因素将随着第二、第三个因素的变化而变化。如吉林省省会从吉林市迁往长春市,河南省省会从开封市迁往郑州市,河北省省会从保定市迁往石家庄市等,都是工商大城市兴起之后,将政治中心迁往交通比较方便的地方,便于对工业、农业、商业、政治、经济和文化进行管理。由此可以看出,交通运输在城市化进程中起到重要的作用。特别是现代都市,一般都以现代交通为基础,没有现代交通就不可能有现代城市。当今城市兴起的地区,除了工矿区以外,一般都出现在高速公路立交桥附近,铁路沿

线的车站群中,或者河港、海港、航空港的附近。因此,交通运输是实现城市化的重要条件。

(三) 交通运输促进社会分工、大工业和规模经济的实现

1. 交通运输能引起劳动的地区分工

从社会生产过程来看,运输的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。劳动的地区分工是指每一地理区域专门生产一种或有限的几种货物的生产体系。这样的地区分工对国民经济发展的好处是明显的,如果每一地区专门从事其最适合的行业活动,就可以用较少资金和劳动支出取得较多的产品。如果有运输做保证,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。

A、B 两地区对某一货物来说,A 地区的生产费用高于 B 地区。如果运输此种货物的费用(从 B 到 A)加上 B 地区生产这种货物的费用低于 A 地区的生产费用,则由 B 地区来专门生产这种货物显然是合算的。当然实际情况要比这复杂得多,这里存在一个广泛应用的“比较利益”原则。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作用。

经济发展与工业化进程密切相关。大工业按其本性来说是力求超出一切空间界限的。运输改善导致速度提高和运输时间节约,而节约出的时间又可以进一步扩大资本所能达到的空间范围。马克思称此为“用时间去更多地消灭空间”。近代及现代交通运输业的发展,加速瓦解了小生产的生产方式,促使大工业的经济体系全面形成,特别是包括能量和信息传递的广义交通运输,更是构筑了全国的能源供给和信息传播系统,使各个地区之间煤炭、石油、电力的输送问题和信息联系问题得到解决。交通运输越发达,能够发挥地区优势的生产专业化就越有可能。近代运输工具促进了各国统一市场的形成,第二次世界大战后现代运输工具的全面发展更使得全球性的统一世界市场得以形成。超级油船、大型散货船、高速集装箱船、大型喷气式飞机、国际高速铁路和高速公路,以及把多种运输方式有机地连接成为一体的国际多式联运,已基本上克服了国际经济交往的地理限制,满足了全球生产体系的需要,给现代国际分工与国际贸易提供了空间广大的世界舞台。

2. 交通运输促进产业带的形成

从空间结构变化看,工业化是按照点—轴—带的顺序逐渐演进的。即大工业首先聚集在个别城市,然后沿交通干线,特别是水运航道和其他重要基础设施轴线发展,继而向周围地区辐射扩散,经过相当长时期的开发建设,在一国内形成拥有若干人口、各类城市、工业和经济活动密集的重要带状集聚区——产业带。交通运输加强了原料地、加工地和消费区三者之间的地域联系,工业的空间分布也就从集中于某个地点,逐渐变为沿交通线向新的、更广的地域扩散,形成了沿交通干线分布的带状产业密集区。

产业带的形成是经济较为发达的空间结构标志,也是经济技术获得进一步发展的有利空间结构形式。这种“点—轴—带”式的演变规律已被各国工业化的进程证实。目前,世界上已经形成的著名工业集聚带有美国东北部沿海城市带和密西西比河沿岸地带,德国莱茵河地区,西欧环北海地区,日本太平洋带状工业地带,苏联伏尔加河沿岸地区等,这些产业带都是所在国家或跨区域的工业和经济重心地区。现代大经济通过这种“点—轴—带”式的渐进发展,从点到线到面进行空间扩散和推移,使各地区的国土资源获得充分和相对均衡的开发利用。我国珠江三角洲、长江三角洲、环渤海湾和沪宁铁路沿线、京津唐地区、沈大铁路、胶济铁路和其他一些交通干线周围,已经形成若干比较密集的城市和工业区,整个沿海和长江地区在开发

过程中也正在形成最重要的国家级产业聚集带。产业带的开发需要建立发达的基础设施,其中包括交通、能源、通信、金融、贸易和流通体系等。特别是重要产业带的形成需要有强大的束状交通运输体系作为基础条件。经济越发展,运输需求越多样化,越需要各种运输方式去满足多种需要。因此,在重点产业带的开发过程中,沿水运干线修建铁路以及沿铁路线修建高等级公路,以形成强大高效的束状运输通道,是完全必要的。例如,我国从20世纪80年代末起最先开始修建的沈大、京津唐、济青、沪宁和广深珠等几条高速公路和汽车专用公路,都是在交通比较发达的产业带形成地区,与既有铁路平行修建的。而我国沿海和沿长江这两条最主要的开发轴线上至今还没有形成贯通的铁路线,这对产业带的开发已形成不利影响。

(四) 交通运输构成国民经济的重要比例关系

国民经济的比例关系,如积累和消费的比例;农业、轻工业、重工业的比例;第一部类和第二部类的比例等都是重要的比例关系,历来都很被重视。而交通运输和社会经济发展的比例关系,相对来说,重视不够。一个合理的产业结构和经济结构,应当在多大规模上,用多少资源去实现人和物的空间位移,是社会经济最基本的比例关系之一。如果忽视这种比例关系,就必然导致交通运输与国民经济的比例失调,制约国民经济发展的规模和速度。西方发达国家在工业化初期,都曾把相当大比例的投资用于修建铁路,在其后的运输网更新中又继续投入巨额资金。一般在经济进入高速发展前后,交通运输投资在总投资中的比例会超过20%,有些甚至高达40%~50%。在经济起飞时期,不少发达国家交通运输和其他基础设施投资占国民生产总值的比例竟高达10%。美、英、德、法等国在工业革命时运输业在国民生产总值中的比例迅速上升,都曾达到或超过10%。目前,发达国家运输邮电业在国民生产总值中的比重一般仍为6%~7%。如果不计邮电,运输业都超过其本国农业的比重。从事运输业及其相关产业的劳动力,在经济发达国家劳动力总数中的比例也相当高,如美国为11%,苏联为10%,法国甚至宣称以运输业为生的人约占全国人口的1/7。运输业同时又是能源和物资的重要消费部门。发达国家的运输能耗要占总能耗的15%~25%,如美国约25%,原联邦德国20%,日本14%,法国16.4%,原民主德国约15%,苏联10%。此外,运输业一向是钢铁、机械、电子、水泥、橡胶等工业品的最大消耗行业之一。在居民平均生活费支出中,交通费所占的比重在发达国家中已普遍接近或超过10%。根据世界银行按各国人均收入分组,交通费所占比重最低的也有5.5%。据统计,美国每年支出的客货运费总额相当于其国民生产总值的20%以上,运输以及与运输有关的各类资产总值约占到美国国民财富的1/3,其他发达国家的情况也基本与美国类似。

(五) 交通运输是现代工业的先驱

交通运输对工业社会的促进作用是双重的:一方面,它通过不断扩大人与物空间位移的规模刺激流通,使自己成为现代社会生存的基础;另一方面,它通过本身提出的巨大需求,又刺激其他部门生产的扩大,推动了工业和科技的进步。发展运输就是发展工业。一百多年来,西方国家不断地扩大和更新已有的运输工具和运输设施。铁路、港口、公路和机场的大规模修建和更新,促进了建筑业的崛起;运输业的巨大能源消耗,促进了煤炭和石油工业的兴旺;铁路和运输机械对金属的需求,是采矿和冶金工业取得迅猛发展的基本动因之一;而各种运输工具的大量生产,则无疑极其有力地推动了机械制造工业的发展。运输业还是各种成熟技术应用的广阔市场,在吸收新技术方面有着巨大潜力。交通运输业就是这样以其多种多样的巨大需求,强有力地推动了资本主义大工业的发展。为运输业提供技术装备、能源和运输设施的建筑业、煤炭工业、石油工业、钢铁及冶金工业、机车车辆工业、造船工业、汽车工业、航空工业等,无一不

发展成为工业国家在不同时期的支柱产业。这是交通运输在支持和促进流通以外,从另一方面对工业化做出的贡献。

以工业化过程中最为重要的产业部门之一的机械工业为例,运输机械制造业一直是发达国家机械工业中发展最快、比例最高、出口地位最重要的部分。在铁路高潮时期的1907年,美国一年就生产了7362台机车、352辆客车和27.5万辆货车。可以想象,如此巨大的生产规模对美国当年的工业产生了多么巨大的影响。随后,强大的造船、汽车、航空工业又相继发展起来,在各工业国中占有举足轻重的地位。据统计,在很长一段时期内,各西方发达国家的运输设备产值在全部制造业中的比例一直名列前茅,占到10%以上。而且,运输设备的出口能力也一直被作为一个国家工业水平的标志。值得注意的是,新兴工业国家的机械和运输设备生产与出口增长都很快。例如,自20世纪70年代以来,巴西、韩国等国家在汽车工业和造船工业等方面迅速崛起,而以美国、日本为代表的主要工业国家则进一步实行产业更新,转向技术更密集、加工程度和附加价值更高的航空工业。

(六) 交通运输促进资源的合理分配

生产力布局在很大程度上是一个空间运输状况的概念。一定的资源和生存空间在不同的交通运输系统支持下,其可承受的经济总量是不同的。交通运输系统越强大,经济规模也就越大。某一区域的经济可达性一旦提高,就可以促使其资源和空间得到充分利用。对全社会来说,经济可达性的提高可以促使各地的资源和空间更大程度地吸引到全社会和经济循环中来。经济学家早就指出了运输与土地利用及土地价格之间的关系。优良的运输可以使土地获得多种用途,而土地产出的价值又决定于它在给定市场上的价格,这在很大程度上也建立在运输的基础上。

运输扩展了为市场进行有利生产的地域范围,如农业,如果没有运输将产品运往远方市场,许多土地将对农业生产是不利的,同样对于开发自然资源也是不可能的。在铁路修筑以前,美国中西部许多肥沃土地几乎没有什么价值,而在铁路建成时,土地价值发生了剧烈变化,农业生产在西部大量增加,因此造成的谷物价格下降(下降40%~50%),连英国都能感觉到,给英国的农民和地主造成了很大困难。

农业的级差地租理论表明,距离城市越近的土地,地租越高。这是因为在这样的土地上生产的农产品,用不着花多少运费就可以送到市场上去进行交换。而同样肥沃的土地,如果远离城市,远离现代化的交通运输线,则要付更高的运费才能将产品运到市场,结果可能无利可图。因此,距离城市越近的土地,其价值也越高。但是,自从有了先进的交通工具以后,产地和销地的距离相对缩小了,商品交换的地域范围扩大了,市场距离不如从前那么重要了。假定人力、畜力运输的市场半径是100公里,则轮船、火车、汽车和飞机运输的市场半径就可能达到500公里,甚至1000公里以上。凡是在现代交通运输网辐射的地域内,其土地价值必然大大提高。如一条高速公路建成前后的土地价值必然有明显的差别。由此可见,运输是影响土地价值的重要因素。

上述原理,对于其他自然资源的开发与价值实现也同样适用。自然资源在地理上的分布是不均匀的。交通运输状况和距离市场的远近对资源的开发及经济价值,往往具有决定性的影响。例如,煤炭的大规模开发和使用与近代运河和铁路的出现是紧密联系在一起;特大型矿石运输船则对澳大利亚和南美等地的铁矿石进入洲际贸易起了决定性的作用;水电资源的开发也都是由交通比较便利的发达地区和靠近耗能中心的位置向边远地区依次推进。现代运输可以改变传统的经济地理概念,即扭转由自然力量规定的资源分配状况,使缺少资源的国家

和地区处于使用资源的优越地位,日本就是一个典型的实例。我国广大国土上的经济空间和自然资源的利用还很不充分。要逐步减缓经济空间结构的不平衡,其途径是加强区域性基础设施建设,提高欠发达地区的可通达性。要通过运输网的建设与完善,减少运输短缺对经济带来的不利影响,促进社会经济资源的合理配置。

(七) 交通运输有利于降低和稳定物价

数百年来,交通运输在运费低廉化方面的持续进展,使得社会经济分工进一步深化、生产布局进一步合理和社会生产规模进一步扩大成为可能。工业化首先是依靠不断降低原来昂贵的运输费用,从而把越来越多的人和物投入空间运动才发展起来的。与畜力运输相比,水运与铁路运输的绝对费用下降了;与水运和铁路运输相比,汽车运输和航空运输的单位运费绝对数上升了,但由于运输质量的提高,由于在时间、损耗和包装等方面的节约,以及由于工业产品加工程度的深化、附加价值的增大和人均收入的提高,其相对费用仍是下降的。

运输的改善有利于价格的降低。这是因为运输的改善允许更多的生产者进入市场参与价格竞争。产品成本最低的生产者将其生产成本加上运费作为自己商品的定价基础,其他卖主也就必须以此为基准制定相应的价格,以避免在竞争中失利。由于地区专门化的作用,市场价格可能实际上是由远方的低成本供应者决定的,更多竞争者的参与也避免了价格的不适当提高。因此,一般而言,充足的运输鼓励商品市场上的竞争和较低的价格。

运输的改善还有助于保持价格的稳定。很多产品的生产在一年中是不均衡的,农产品在这方面特别明显。在运输不足的情况下,地区市场只能自产自销,这些产品在收获期的价格会跌得很厉害,而在其他时间价格就会上涨。但是,运输的改善却允许地区之间参与某一地区市场的竞争。在当地供过于求的情况下,产品可以运出;而在供给不足时,外地货源又可以运来满足市场需求,这样,该产品的价格就有可能保持稳定。在市场经济条件下,运输的时效作用有助于稳定物价。

(八) 交通运输增加外汇收入和国民收入创造

现代化的运输为社会化大生产提供了各种生产要素自由流动的载体,它缩短了世界各国的距离,密切了联系,构成了全球经济运行的庞大网络。国际运输与对外贸易密切相关。随着对外贸易总额的增長,外贸货运总量也随之增长。外贸总额的增長和外贸产品结构的升级,对外贸运输提出了更高的要求。国际运输(包括国际航运和国际航空运输)以无形贸易的方式为国家创收外汇。这是因为,国际运输的运费是用国际货币支付的,本国运输工具承揽国外货物时可以赚取外汇,本国运输工具运输本国货时,可以节省外汇支出。国际运输所创收的外汇净额,可以纳入国家收入的总平衡,增强国家的国际支付能力。同时运输业创造新价值,即国民收入,为国家积累资金。

第二节 运输市场

一、运输市场的含义

运输市场是市场的一种特定存在形式,是多层次、多要素的集合体,是在一定时间和空间条件下运输产品供求关系的总和;其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。

广义的运输市场包括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

输市场不仅是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。

二、运输市场的构成

运输市场同样由市场主体和市场客体组成。运输市场主体就是运输市场活动的参与者,运输市场客体是指运输服务交易的对象。运输市场因素主要包括:

(一)运输需求方

运输需求方属于运输市场上的买方。运输需求方是由具有现实或潜在需求的单位、组织和个人组成的,包括各种经济成分的旅客、货物运输需求者如居民、企业、军队等。这些需求方在运输需求的质量、数量等方面存在较大差异,客观上形成了不同层次、不同类型的运输需求。

运输需求方是构成运输市场的重要因素。运输需求方的总体数量以及单个运输需求者的需求状况决定运输市场的总体需求规模。

(二)运输供给方

运输供给方属于运输市场上的卖方,是指提供各种客货运输服务,满足运输需求者空间位移要求的各类运输者。运输供给方的构成比较复杂,包括各种运输方式的运输提供者以及运输业者的行业组织。我国运输业者可以分为国务院国有资产监督管理委员会所属的大型运输企业,如中国远洋运输集团公司等;地方国有运输企业;外资运输企业;合资运输企业;私营运输者等。

运输供给有三层含义:一是由于资源的稀缺性,运输供给在一定条件下是有限的;二是运输供给在不同的时空条件下是可以变化的,它具有一定弹性;三是随着生产能力的提高和科技进步的加快,运输供给表现出不断扩大的趋势。每个运输供给者所提供的运输产品数量和质量,决定于他们所拥有的相关运输资源的数量和质量。

(三)运输中介方

运输中介方是指在运输需求和供给双方之间,以中间人的身份为客货运输需求与供给牵线搭桥,提供各种与运输相关服务的企业或个人,包括运输代理企业、经纪人、运输服务信息咨询公司等。

随着运输市场的不断发展,运输中介已经成为市场中的一个不可缺少的阶层或集团。由于运输中介方是专门负责从事专业化中介服务的,运输中介服务成本相对较低,其工作效率相对更高。运输需求者和供给者都乐于通过这个专业化的中介机构以减少市场交易成本。因此,在扩大市场范围、促进运输交易发展方面,运输中介方发挥着越来越明显的作用。

(四)政府方

政府方是代表国家,即一般公众利益对运输市场进行监督、管理、调控的部门,包括政府有关机构和各级交通运输管理部门。如国家发展与改革委员会、交通运输部、国家铁路局,省交通厅,市、县交通局等各级交通运输主管部门。

在现代市场经济条件下,政府在经济活动中具有一定的地位和作用,这种作用是其他经济主体不可替代的。在运输市场中,政府对经济的干预是必要的。在运输业方面,运输市场的特点决定了它在某个时期或某些地方有时是极端的垄断,而在另一个时期或在另一些地方又极富竞争性。过度的垄断和竞争对运输市场都是不利的。如果仅仅依靠市场本身来调节运输供求,决定运输业的发展是不够的,因为运输市场不能解决所有问题,所以政府需要在运输市场中发挥必要的作用。

在运输市场交易活动中,需求方、供给方、中介方直接从事着客货运输生产经营和交换活动,属于运输市场行为主体。政府方以管理、监督、调控者身份出现,不参与市场主体的决策过程,主要通过经济手段、法律手段、必要的行政手段,制定运输市场运行的一般准则,规范运输市场上不同主体的运行,约束市场主体的行为,使运输市场运行有序化。

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,可以把运输市场看作要素市场之一,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。

三、运输市场的特征

运输市场是以商品交换为主要内容的经济联系形式。作为整个国民经济市场体系中的有机组成部分,运输市场既有一般商品市场所具有的特征、属性和共性,同时由于运输业本身的特点,也有其自身的特征。

(一)一般特征

运输市场是市场经济的组成部分,必然在有关社会制度、价值规律、企业主体、价格机制、竞争机制、市场统一开放性、政府宏观调控作用等方面具有市场经济共同的特点。主要表现在:

(1) 运输市场的经济体制与社会主义的基本经济制度要求相一致,发展运输市场经济的目的与发展社会主义市场经济的目的相一致。

(2) 价值规律是运输市场经济中起基础作用的经济规律。

(3) 运输企业作为市场主体,以利润最大化作为经营目的。企业自主经营、自负盈亏,与政府没有行政依附关系。

(4) 价格是配置资源的主要参数。市场决定价格是运价的主要形式,运价水平主要由供需变动决定,并反映供需关系变化。

(5) 竞争是运输市场体制最重要的特征。通过竞争,提高运输经济运行的整体效率和产业素质。各种经济成分具有平等竞争地位,政府一般不采取限制平等竞争的政策歧视。

(6) 市场经济要求建立统一的国内市场,打破任何形式的地区封锁和部门分割。生产要素根据市场价格信号的变动,进出市场,实现方向、数量上的自由流动。

(7) 加强宏观调控是建立社会主义市场经济的基本要求之一,这在运输业也要得到具体的体现。

(二)行业特征

从运输业的产业性质、运输生产活动领域和运输业投融资来看,运输市场具有的行业特征是:

(1) 运输业是国家基础产业,也属于服务业,具有公益性和竞争性双重特征。例如,车站、码头、机场、铁路、公路、航道基础设施、海岛交通以社会公益性为主;港埠装卸、航运、汽车运输以营利为主要经营目的,属于竞争性领域。

(2) 运输生产运行领域。国家主要通过产业政策来影响运输供求,进而影响运输企业的经营行为。为使供求机制朝着有利于经济发展的方向起作用,运输市场应是供给略大于需求的买方型市场。这时,竞争机制得以充分展开。供给略大于需求时,运输业平均资金利润率会略低于社会平均值,国家以实现产业政策为目标进行扶持。

(3) 运输投融资领域。港埠装卸、航运业等竞争性领域以企业作为投资主体,允许国内外企业和个人进行投资。公益性基础设施以国家作为投资主体,采取各种政策鼓励民间投入。因此,运输业表现出投资来源多元化、融资渠道多样化的特点。