

全国经济专业技术资格考试指定用书

运输经济(公路类) 专业知识与实务

中 级



交通部职称改革领导小组办公室 组织编写
人事部全国考试指导中心

法律出版社

全国经济专业技术资格考试指定用书

运输经济(公路类) 专业知识与实务 (中级)

交通部职称改革领导小组办公室
人事部全国职称考试指导中心

组织编写

法律出版社

(京)新登字 080 号

运输经济(公路类)
专业知识与实务(中级)

喻漠南 主编

*

法律出版社出版
北京朝阳东华印刷厂印刷

*

787×1092 毫米 32 开本 12.5 印张 274 千字

1993 年 10 月第 1 版 1993 年 10 月第 1 次印刷

印数: 00,001—10,000

ISBN7-5036-1440-4/F·53

定 价: 11.50 元

运输经济全书编审委员会

顾	问	黄先耀	齐德堂	董永昌
主	编	喻漠南		
常务副主编		李治国	宋来民	马名时
副主	编	施 滨	温继武	党 扣
编	委	(按姓氏笔划排列)		
		丁万志	王义源	王家骅
		王福田	申少君	冯林祥
		朱 沛	刘巧生	汪厚基
		陈志刚	唐治凤	

第一部分

运输经济基本理论

主编 刘巧生
编写人员 刘巧生 王福田 苏培基
欧阳晋泰 李治国 崔乃昭
王晓惠

第二部分

运输经济(公路类)专业知识与实务

主编 王福田 李治国
编写人员 王福田 李治国

前 言

根据人事部颁布的《经济专业技术资格考试暂行规定》，在全国实行统一的经济专业技术资格考试。为了提高广大经济专业人员的业务素质和应考能力，并使命题工作有所遵循，我们会同工业经济协会、农业部、国内贸易部（原商业部、物资部）、财政部、税务总局、中国人民银行、中国人民保险公司、交通部、铁道部、民航局、劳动部、邮电部、建设部、旅游局、物价局共同组织有关院所的专家编写了这套教材。

本套教材是全国经济专业技术资格考试指定用书，共 36 册，即经济基础和十三个经济专业，其中，运输经济专业分为公路、水路、铁道、民航四类，财政专业分为财政和税务二类，每专业（类）均分为初、中级两册。本套教材旨在使考生全面了解和掌握经济基础知识和各经济专业知识与技能。考生可根据实际情况，选择相应级别的经济基础和各专业考试用书。

在组织编写这套教材时，我们集中了有关部门、院所造诣较深、具有丰富实践经验的专家，力求在编写工作中反映我国改革开放和社会主义市场经济的要求与内容。然而我国社会主义市场经济有一个逐步完善的过程，也由于我们组织的水平能力有限，时间仓促，教材可能还存在一些偏差，我们热切希望广大从事经济理论研究和从事实际经济工作的各界人士对这套教材的不足之处给予批评和指正。

在本套书出版之际，我们谨向参与组织、编定工作的有关部门和专家学者，表示诚挚的谢意！

人事部全国职称考试指导中心

一九九三年七月

目 录

第一部分 运输经济基本理论

第一章 运输业与运输市场	(2)
第一节 运输业	(2)
第二节 运输供求	(4)
第三节 运输市场的发展与管理	(13)
第四节 运输市场调查与预测	(21)
第二章 运输生产力的配置	(35)
第一节 运输生产力配置的基本概念	(35)
第二节 综合运输	(41)
第三章 运价理论	(50)
第一节 运价的基本理论	(50)
第二节 制定运价的依据和方法	(58)
第三节 运价改革	(62)
第四章 运输投资评估	(64)
第一节 运输投资决策	(64)
第二节 资金的时间价值	(70)
第三节 运输投资的经济评价	(80)
第五章 运输企业管理现代化	(106)
第一节 企业管理现代化的意义和内容	(106)
第二节 现代管理方法	(113)

第六章 运输企业财务管理	(129)
第一节 运输企业财务制度的重大改革	(129)
第二节 运输企业财务制度的主要内容	(131)

第二部分

运输经济(公路类)专业知识与实务

第一章	公路运输生产过程组织	(142)
第一节	生产过程组织的原则和机构.....	(143)
第二节	公路运输生产的劳动组织.....	(149)
第二章	车辆运用效率指标体系	(156)
第一节	反映车辆利用程度的指标.....	(157)
第二节	车辆生产率.....	(172)
第三节	车辆运用效率指标体系.....	(179)
第三章	公路运输企业计划管理	(182)
第一节	公路运输企业计划管理的意义与任务	(182)
第二节	公路运输企业经营计划的内容和计划 指标体系.....	(187)
第三节	公路运输企业生产计划的构成与编制	(196)
第四节	车辆维修计划.....	(213)
第四章	公路运输企业生产作业计划	(221)
第一节	车辆运行作业计划的编制.....	(221)
第二节	车辆维修作业计划.....	(234)

第五章	公路旅客运输组织	(239)
第一节	营运客车的分类与选型.....	(239)
第二节	车站的职责、分级、分类及管理.....	(246)
第三节	客运营运方式和运行组织.....	(253)
第六章	公路货物运输组织	(265)
第一节	货物分类及运输类别.....	(265)
第二节	货物的托运与承运.....	(273)
第三节	货物装卸、交接与运输责任	(279)
第四节	零担货物运输.....	(285)
第五节	集装箱运输组织.....	(289)
第七章	公路运输企业车辆管理	(296)
第一节	车辆管理的意义和任务.....	(296)
第二节	车辆购进的管理.....	(299)
第三节	车辆装备、技术档案和技术等级	(301)
第四节	车辆的使用.....	(306)
第五节	车辆调拨、停放、行驶、封存、报废、 改装、技术改造	(311)
第六节	节能工作.....	(316)
第八章	公路运输质量管理	(321)
第一节	公路运输的质量特性.....	(321)
第二节	公路运输质量管理的方法.....	(333)
第三节	质量管理案例.....	(356)
第四节	公路运输企业的质量保证体系.....	(372)
后记		(383)

第 一 部 分

运输经济基本理论

第一章 运输业与运输市场

第一节 运输业

一、运输业与运输系统

运输业是国民经济中从事旅客和货物运输的物质生产部门。它包括铁路运输、水路运输、航空运输、公路运输、管道运输等五种主要运输方式。运输业作为一个独立的物质生产部门,是商品经济发展的产物。从整个社会来看,运输业从生产过程中分离并成为国民经济中的独立的物质生产部门,是经历了一个漫长的历史发展过程的。

运输业成为独立的物质生产部门,运输劳动的专门化、社会化,是社会进步的一个标志,它极大地提高了运输生产效率,加速了商品流通,减少了商品流通费用、降低了产品成本,扩大了商品销售范围,促进了社会经济的发展。运输业的发展,使地区性市场逐渐发展成为全国性市场,进而发展为世界性市场。

运输系统,是指由铁路、水路、航空、公路、管道等五种主要现代化运输方式构成的运输统一体。在这个统一体中,将使运输结构协调,线路和枢纽布局合理,技术先进、点线配套、能力平衡,内外相联、四通八达,各种运输方式的优势得到充分

发挥,形成一个既保持相对独立又彼此相互依存的运输网络。

一个国家和地区的运输系统,是和它的经济系统紧密相关的,运输系统通常会对社会经济发展和变革产生影响;反之,社会经济的变化也会引起运输系统的变化。因此,根据中国的国情,必须建设以铁路为主干,包括水路、航空、公路、管道等各种现代化运输方式在内的统一运输系统,使整个运输业与国民经济在整体上及空间布局上保持适当的比例,统筹规划,协调发展,做到投入少、产出多,从而取得最大的社会效益。

二、运输业的特点

运输是人们借助于运输工具实现运输对象空间位置变化的有目的的活动,运输业既是国民经济中的物质生产部门,又与工农业物质生产部门有区别,它有着与工农业生产不同的特点。这些特点主要表现为:

1. 运输业不生产新的实物形态的产品,运输业的生产过程是运输对象的空间位移。因此,在运输生产过程中没有形成产品实体的原材料,也没有产品的积压,反映在运输成本结构中和流动资金结构中的组成与工业显著不同。

2. 运输业是处在流通过程中的生产部门,运输生产表现为生产过程在流通领域内的继续。运输业虽具有物质生产的一般性质,但它是在流通过程内进行的。流通过程由两种不同性质的活动构成,一种活动是买卖行为,表现为商品所有权的转移,即实现商品的价值和剩余价值的行为;另一种活动被称为事实行为,即商品在空间上发生位置变化的运输行为。前者是纯粹的流通行为,它所产生的费用是纯粹的流通费用;后者是在流通过程中追加的生产性活动,是创造价值的生产性活

动。商业活动和运输活动的结合,才能顺利地完成商品的流通过程。运输业的这一特点,说明运输业与流通的发展有着密切的关系,在社会化大生产的条件下,运输业作为社会生产过程的一般条件具有先行性。

3. 运输产品的生产和消费是同一过程,在空间上和时间上是结合在一起的。工农业产品的生产和消费,表现为在空间上和时间上相分离的两种行为,产品作为成品离开生产过程之后,就成为与生产过程相分离的产成品,而运输的生产过程和消费过程则是合二为一的。生产的产品在生产的同时就消费掉了。因此,运输产品有非储存性。

4. 运输产品的同一性。各种运输方式具有不同的技术经济特征,使用不同的运输工具承载运输对象在不同的运输线路上运行。但是,运输生产活动,不论运输对象是人还是物,也不论货物种类如何繁多,各种运输方式都是生产着同一产品,即运输对象的位移(吨公里,人公里),它对社会具有同样的效用;而工农业生产则不同,其产品是多种多样,各具不同的效用。运输产品的这一特点,决定了在一定条件下各种运输方式的可替代性,使综合利用各种运输方式,建立统一运输网成为可能。

认识运输业的特点,对于研究运输业的发展规律,指导运输业的发展和运输企业经营管理有着重要的意义。

第二节 运输供求

一、运输市场

运输市场是我国市场的一个组成部分,是整个市场体系

中的重要子市场,它是运输生产者和运输需求者之间进行运输产品交易的场所和领域。运输市场同样是在价值规律作用下运行的,价值规律实现形式在运输市场中同样起作用。

运输市场是运输活动的客观反映。狭义的运输市场指的是运输承运人提供运输设施和运输服务,来满足旅客或货主对运输需要的活动场所,即进行运力买卖的场所。广义的运输市场,是指一定地区对运输需求和供给的协调与组织,包括一定的交易场所,较大范围的营业区域和各种直观或隐蔽的业务活动。

运输市场的形成是客观上存在对运输的需要,有了合适的运输工具及有可供运输工具运行的铁路、公路、航道和港站等,即存在着为满足运输需求可提供的设施和劳务。因此运输市场表现为在相当广阔的空间里,在一定时间的推移中实现运力的需求和供给,从而完成客货位移。运输市场随运输需求和供给而产生。它的作用通过市场机制的调节得以发挥,它的运行在价值规律作用下进行。

二、运输需求与运输供给分析

运输市场是实现运输需求与运输供给相结合的场所,对运输市场的分析是从研究市场供需的因素入手的。

1. 运输需求的特征及影响运输需求的主要因素

运输需求的特征主要是:

(1)运输需求的派生性。市场需求有本源需求与派生需求。本源需求就是消费者对最终产品的需求;而派生需求则是由于对某一最终产品的需求而引起的对生产它的某一生产要素的需求。运输活动是产品生产过程在流通领域的继续,它与产品的调配和交易活动紧密相联,因此,运输业是工农业生产

活动中派生出来的派生需求。

(2)个别需求的异质性。就整个市场而言,对运输总体的需求是由性质不同,要求各异的个别需求构成的。这些个别需求,即运输对象在重量上,容积上,形状上,包装上以及质量管理上的不同,在运输过程中必须采取相应的措施,才能适应这些个别需求的各种要求。它们在经济方面的要求也各不相同,有的要求运输速度很高,有的要求运价低廉。个别需求是多方面的且各具特点。因此,掌握和研究这些需求的异质性,是搞好运输市场经营的重要条件。

(3)总体需求的规律性。对运输企业来说,不但要掌握和研究个别需求的异质性,而且要研究总体需求的规律性。不同货物的运输要求虽然千差万别,但就总体来说还是具有一定规律性的。如货流的规律性,市场需求变化的规律性,等等。

影响运输需求的主要因素是:

(1)工农业生产的发展。一个国家的主要任务是发展国民经济,而发展国民经济的主要内容,则是发展工农业生产。工农业生产发展了,“中间需要”和“最终需要”会随之增加,自然会引起运输需求的增加。

(2)国际,国内贸易的增加。工农业生产的发展,促进了商品经济的繁荣。伴随着商品经济的繁荣,国际,国内贸易的增加,必然会产生对运输的需求。

(3)国家的经济政策。国家经济政策对运输需求的影响,主要表现在政府对经济的扶持与干预上。例如,国家为了发展某一产业,对该产业采取扶持的政策,放宽贷款限制、降低贷款利率或减免税收;又例如,国家可以防止经济过热,压缩基本建设投资等等,这些都会影响运输需求。

(4)自然因素。主要是农产品及其他季节性产品对运输的需求,随季节的不同而有所变化。

(5)地理因素。由于资源的地理分布不平衡,为了适应生产和消费的需要,必然产生在地理位置上的运输需求。

(6)社会交流和文化旅游活动。随着社会交流的发展和人民生活水平的提高,因经济活动、访友和旅游的需要,必然引起运输需求。

2. 运输供给的特征及影响运输供给的主要因素

运输供给是指在运输市场上,拥有一定运力的供给者,在不同的运输条件下所需提供的运力数量。运输供给具有如下特征:

(1)必须储存运输能力。由于运输产品不能储存,一般以储存运输能力来适应市场变化。但运输能力的贮存相当复杂,贮存不当会造成巨大损失。而运输在时间和空间上的不平衡性使这一问题更加复杂。运输有旺、淡季之分,按淡季准备运力,就不能适应旺季的运输需求,反之,按旺季准备运力,在淡季又会造成运力的浪费。同时,运输活动还有往返方向上的不平衡性,若按重载方向准备运力,则有较多的回空浪费。

(2)要有合理的运力规模。在需求旺盛、运价呈上升趋势时,运输企业会大量购买、建造运输工具,使运力不断增加,市场可能达到饱和。相反,运力过剩和运价长期处于低落状况,必使运输业处于不景气状态。因此,保持合理的运力规模,是提高运输工具利用率和满足运输市场需要的必要条件。

运输能力的提供即运输供给量的变化,主要受以下几个主要因素影响:

(1)国家经济发展状况。一个国家的经济发展状况,必然

会影响到它对运输工具的要求。国家工农业发展迅速,经济建设处于起飞时期,那么运输的需求会增加,相应的运输供给量也会增加。

(2)政策的倾斜方向。国家以能源、交通为重点,这对我国的运输业是十分有利的,但相应的措施未跟上,以致运输业,特别是铁路运输业,与国民经济的发展极不适应,仍为国民经济的薄弱环节。

(3)运输工具造价与科技发展。由于机车车辆制造业、造船业与汽车工业以及航空工业的技术进步,使运输工具成本更低,技术更精、质量更好,必然会吸引大量订单。运输工具的增加,如果成本高,则从经济利益考虑,势必减少订购量。这也是影响运输供给的主要因素。

(4)军事需要。包括铁路车辆、商船和民航飞机在内的各种运输工具都是一国战时军事力量的补充。一个国家在平时必会花费巨资维持其运输工具的发展,以备战时需要,所以军事因素也影响着运输的供给。

除此之外,货物运输的季节性需求,农业收成的好坏,金融业对运输的兴趣等等也影响运输供给的变化。

三、运输需求与运输供给弹性

1. 运输需求弹性

货物运输市场需求是以拥有一定货运量的全体需求者为对象,并表示其各种可能的运价与全体需求者间对运输工具需求量的关系。只要在每一运价条件下,求出各需求者需求量的总和即得市场总需求量。

现列出需求表,并写出需求函数。