

全国经济专业技术资格考试指定用书

运输经济(公路)

专业知识与实务

(中级) 1996 年版



国际文化出版公司

XAI0110

96
F54
2
2:2

全国经济专业技术资格考试指定用书

公路运输经济专业知识与实务

(中 级)

交通部人事劳动司 编写
人事部人事考试中心



3 0109 2665 1

国际文化出版公司



C

364695

责任编辑 琳达

运输经济(公路)专业知识与实务
(中级)

交通部人事劳动司编写
人事部人事考试中心

国际文化出版公司出版发行

北京安定门内大街40号

邮政编码:100009

河北省〇五印刷厂印刷

787×1092毫米 32开本 13.75印张 320千字

1996年3月第1版 1996年3月第1次印刷

印数:1—8500册

ISBN 7-80105-415-6/F·56 定价:17.00元

全书编审委员会

顾问	黄先耀	何捷	喻汉南
主编	李治国	刘巧生	
副主编	刘钊	施滨	
编委	王义源	王家骅	王福田
	马天山	申少君	

第一部分 运输经济基本理论

主 编	刘巧生		
编写人员	刘巧生	李治国	苏培基
	欧阳晋泰	崔乃昭	王晓惠
	余思勤	唐才进	田间芳

第二部分 公路运输专业知识与实务

主 编	马天山	李治国	
编写人员	王福田	李治国	马天山
	董千里	张周堂	陈引社
	刘乐平	李细平	

前 言

根据人事部颁布的《经济专业技术资格考试暂行规定》，1996年全国经济专业技术资格考试即将在1996年10月20日举行。这促进广大经济专业人员学习专业知识，提高业务至少质和应试能力，并使命题工作有所遵循，在反年指定用书的基础上，我们会同中国工业经济协会、农业部、国内贸易部、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、民航总局、劳动部、邮电部、建设部、旅游局、工商行政管理局和国家计委组织有关专家，根据国家有关制度改革情况，对1995年指定用书分别进行了修订、调整和勘误，并在此基础上重新编辑出版1996年考试指定用书。

现将本套指定用书修订情况说明如下：

一、经济基础和工业、农业、商业、物价、物资、税务、金融、保险、运输、劳动、邮电、房地产、旅游、工商行政管理、建筑专业中、初级考试用书根据国家新近颁布的有关法规、条例和政策，对指定用书内容进行了局部或较大幅度的修改、调整。

二、财政专业因1995年重新编写了指定用书，内容不再进行修订，已在1995年版本的基本上再版。

由于1996年不再重新出版经济专业技术资格考试大纲故原有大纲的内容经调整、修订后已反映在指定用书中，请考生备考以本套书内容为准。

在组织修订这套指定用书时，我们力求使该书能够反映出我国改革开放和社会主义市场经济建设的要求。然而我国社会主义市场经济有一个逐步发展、完善的过程，指定用书也不可能

一成不变,我们欢迎广大考生及从事经济工作的各界人士对其提出批评和指正。

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

人事部人事考试中心

1996年1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.....	(3)
第一节 运输业.....	(3)
第二节 运输供求.....	(6)
第三节 运输市场的特征与管理	(14)
第四节 运输市场调查与预测	(23)
第二章 运输结构与运输布局	(34)
第一节 运输结构的含义与优化	(34)
第二节 运输布局的依据与原则	(36)
第三节 运输布局的基本方法	(40)
第三章 运输价格	(45)
第一节 运价的基本理论	(45)
第二节 运价形式与运价结构	(52)
第三节 货物运价的制定	(55)
第四章 运输投资评估	(60)
第一节 运输投资决策与筹资	(60)
第二节 资金的时间价值	(67)
第三节 运输投资项目的经济评价	(80)
第五章 运输企业管理现代化.....	(102)
第一节 运输企业管理现代化的含义和内容.....	(102)
第二节 现代管理方法.....	(106)

第六章 运输企业财务管理和资产评估	(123)
第一节 运输企业财务制度的改革.....	(123)
第二节 运输企业的财务管理.....	(125)
第三节 运输企业资产评估.....	(134)

第 二 部 分

公路运输专业知识与实务

第七章 公路运输系统	(149)
第一节 路网系统.....	(149)
第二节 场站系统.....	(156)
第三节 车辆系统.....	(162)
第四节 运输管理组织系统.....	(165)
第八章 车辆运用效率指标体系	(170)
第一节 车辆生产率.....	(170)
第二节 车辆运用效率指标.....	(177)
第三节 提高车辆生产率的途径.....	(195)
第九章 公路运输企业计划管理	(204)
第一节 公路运输企业经营计划的内容.....	(204)
第二节 公路运输企业经营计划指标体系.....	(210)
第三节 公路运输企业经营计划的编制.....	(213)
第十章 旅客运输	(235)
第一节 客流及分布特点.....	(235)
第二节 公路客运方式与运行组织.....	(242)
第三节 公路客运站务管理.....	(255)
第四节 城市公共交通.....	(263)

第十一章	公路货物运输	(276)
第一节	货物及货流.....	(276)
第二节	货物运输过程及运输责任.....	(281)
第三节	货物运输组织.....	(292)
第四节	汽车集装箱运输.....	(306)
第十二章	公路运输劳动生产率	(314)
第一节	劳动定额与劳动定员.....	(314)
第二节	劳动组织与劳动生产率.....	(326)
第十三章	车辆技术管理	(335)
第一节	主要技术经济定额和指标.....	(335)
第二节	车辆的选择评价与技术改造.....	(351)
第三节	车辆检测诊断与维修.....	(360)
第十四章	公路运输质量管理	(377)
第一节	公路运输的质量特性.....	(377)
第二节	公路运输质量管理的方法.....	(388)
第三节	公路运输企业的质量保证体系.....	(417)
后记		(428)

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出来并成为国民经济中的独立生产部门,经历了一个长期的发展过程。

运输业成为独立的生产部门,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。现代社会中,交通运输已成为社会生存的必要条件,交通运输已是社会经济的重要纽带和主要基础。交通运输业的发展,使地区性的市场成为全国性市场,进而发展为世界性市场。

交通运输涉及的范围很广,可按不同的标准进行分类。以运输的对象来分,可以分为旅客运输和货物运输;以运输任务完成的主体来分,可以分为旅客或货主利用自己的运输工具完成的自有运输,和由专门从事经营性运输的运输工具完成的公共运输;从事经营性运输的运输业者又可分为国家经营的国营(国营运输)和自私人经营的私营运输;以运输方式分,可以分为铁路、

水路、航空、公路和管道等不同的运输部门；以运输涉及的空间范围来分，可分为市内运输、城市与其腹地间运输、城市间运输和乡村运输；以国界分，又可分为国内运输和国际运输；以生产过程或企事业单位管辖来分，可分为内部运输和外部运输。

运输系统是指由铁路、水路、公路、航空、管道等五种主要现代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、公路、航空、管道等各种现代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。运输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，即进行运输能力买卖的场所。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。主要是农产品及其它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,就不能适应旺季密运输需求,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: