



交通经济学

孙明贵 编著

中国物资出版社

交 通 经 济 学

F50

2

孙明贵 编著

中国物资出版社

图书在版编目(CIP)数据

交通经济学/孙明贵编著. —北京:中国物资出版社,
1997. 7

ISBN 7-5047-1295-7

I. 交… II. 孙… III. 交通经济学 IV. F50

中国版本图书馆 CIP 数据核字(97)第 01987 号

中国物资出版社出版发行

新华书店经销

北京市白河印刷厂印刷

开本:850×1168mm 1/32 印张:8.5 字数:228千字

1997年7月第1版 1997年7月第1次印刷

印数:0001—2000册

书号:ISBN7-5047-1295-7/F. 0477

定价:15.50元

前 言

1996年，交通运输业尤其是铁路行业经历了一个不寻常的年份：全国各地高速公路蓬勃兴起，争夺了大量的中短程旅客；铁路部分优质优价列车不得不因乘客不足采取降价措施；全国铁路系统为走出困境和迎接挑战，纷纷出台各种改善服务的措施，承诺便民项目；我国加速试验高速列车，时速达200公里的高速试验已经成功，沪宁线上已行驶了准高速列车；全国铁路优化路网，重新调配，努力实现朝发夕至；城市地铁建设持续升温……。

中国的老百姓已悄悄感受到了发生在自己身边的种种变化：1996年人们感到昔日出行难的情况明显缓解了；车票不仅容易买到而且可以电话订票，送票上门；人们出行的交通工具不再只是火车、汽车，乘坐飞机也并非梦想；人多拥挤、卫生差、服务差的旅行环境也发生着明显的改观……。1996年的种种迹象和变化预示了一个新的交通时代正在来临。

交通是经济发展的先行官，社会进步也离不开交通，交通的重要性促使人们很早就关注交通问题的研究。交通经济学产生于铁路时代，在经济学大家族中并不是一门年轻的学科，事实上西方发达国家曾一度忽视了对交通经济学的研究，但是，本世纪60年代汽车普及化过程所衍生的交通矛盾，促使人们对这门学科又重新重视起来，交通经济学的重要作用得到了充分的肯定。

中国交通经济学的研究，正如中国滞后的交通状况一样，起步是较晚的。建国以后，引进了前苏联的交通经济学用于教学和研究，国内一般称为运输经济学。现在看来以苏联为模式的运输经济学存在不少问题：首先，前苏联的运输经济学是以计划体制为基础的，实质上演变为运输部门产业组织学，重点研究交通运输产业组织中的计划管理、固定资产管理、成本费用管理等内容，

交通经济学的宏观属性并不明显。由于这一缺陷使之不能很好地解答交通发展中的诸多宏观问题；其次，随着交通技术进步和人们对交通的新认识，当代交通出现的很多重大现实问题需要交通经济学加以解决。例如交通拥挤的经济原理和解决途径；交通价格制定的经济学方法；交通市场竞争和政府交通政策等等。以计划体制为基础的传统运输经济学没有对这些问题的表述，因而也不可能从中找到解决问题的途径。

80年代以后，中国交通经济体制发生了深刻变化，市场体制逐步取代了计划体制。我国目前的公路交通和水上交通基本上属于市场调节，即使在计划成分较强的铁路系统，其运输任务的70%也是依赖于市场需求，空中交通的市场竞争也日益剧烈。80年代在交通体制变革的同时，中国也经历着西方国家曾经遇到的各种交通问题，如交通拥挤、交通投资的选择方向、城市公共交通、交通公害等。在交通体制发生深刻变化，新的交通问题层出不穷的背景下，我国交通经济学从体系、结构到内容、观点都需要进行根本的转变。80年代中国一些学者出版的著作明显带有传统运输经济学的烙印。交通经济学理论的落后和保守会对社会经济产生很多不利影响。首先，我们感到依靠传统的运输经济学解决中国当代的交通问题束手无策，因为传统的理论没有告诉我们这些问题产生的原因以及解决的办法；其次，我们感到在相互探讨交通经济问题时缺乏必要的共同语言，如果从事交通问题研究固守在传统的知识体系中就很难接受当代的专业领域里的新知识新概念，从而阻碍研究的进展；最后，由于现代交通经济学在中国远没有得到确认和普及，人们普遍感到交通经济研究缺乏理论指导，从而使对该领域的课题研究只能停留在实证研究、对策研究的层次，而拿不出有远见的、具有宏观决策指导作用的研究成果。

中国是一个交通大国，随着经济的快速增长，交通供需矛盾十分尖锐，交通紧张成为人们的热门话题，交通经济学在中国热起来也应是情理之中的。但是事实上关于中国交通经济学的专著

资料却非常稀少，在众多的出版物中几乎找不到它。前些年我从事交通经济课题研究中就为此饱受其苦，这也是我准备撰写这本著作的初衷。1994年我有机会赴日本爱知大学进修，曾亲临其境感受日本交通的发达、便利和快速，尤其是新干线 and 四通八达的轨道交通网给我留下了深刻的印象。我深深感到只有把整个国家装在轮子上才有可能成为发达国家。于是，回国后便开始写作此书。

在撰写本书之前，我系统地接触了西方现代交通经济学的内容，对我国目前的运输经济学进行了反思，希望本书确立以下几个基本特点：（1）本书坚决站在市场经济体制的基础上面对交通经济问题，利用市场的眼光看待当代交通经济问题的产生、存在和发展。资本主义国家的交通经济学在市场机制这个问题上不是一成不变的，铁路时代的早期交通经济学比较强调交通管制，二战以后则主张市场化。（2）本书采用了大交通的概念。本书之所以没有完全沿用中国目前流行的运输经济学的原有概念，主要目的是为了把握研究对象防止把交通经济学看成是交通运输行业的经济学。交通经济学是从宏观角度研究交通领域中的各种经济现象，克服部门经济学的局限性。所谓交通领域除了交通运输业之外，还包括个人交通。把个人交通也称为运输显然是不恰当的。（3）本书提高了交通经济学的宏观属性，主要讨论与政府职能有关的诸如交通政策、交通市场、交通公共投资、交通规划、交通组织与管理等，因此本书属于政府经济学范畴。（4）交通经济学既重视理论研究又重视实用性。交通经济学要提供解决交通问题的答案，要发挥对实践的指导作用。因此本书讨论了交通投资的方法，解决交通拥挤的途径，保护交通环境的措施，调控交通市场的对策等。（5）本书试图提供一种比较规范的交通经济学体系，因此在结构设置，内容阐述等方面力求创新、并保持一种简洁的、清晰的风格，以便能够适合各类人士的需求。本书在每章后提供了参考文献和思考问答题，希望有助于读者的使用。

交通问题是一个综合性问题，交通经济学也属于综合学科，因

此有一定的撰写难度。作者虽然力图交给读者一部较理想的著作，但难免存在许多不足之处，比如对交通经济学的体系、结构可能考虑欠周到，阐述的内容和涉及的问题可能不全面、不准确，参考文献资料可能不充分，等等。总之，作者希望读者提出批评意见，待此书有机会再版时加以修订完善。本书在写作中参考了国内外的许多资料，引介了一些观点，这些都在本书后的参考文献中一一注明了，在此向原作者表示衷心的感谢。本书在写作中得到了兰州大学经济系和中国物资出版社的大力支持，作者周围的一些老师、同事和学生也给予了热情的帮助，在此表示谢意。本书的责任编辑李晓春女士热情地关注着本书的写作和出版，付出了巨大的努力和贡献，作者表示特别的感谢！

作者

1997年1月于兰州

目 录

前 言	(1)
绪 论	(1)
第一章 交通与经济发展	(15)
第一节 交通运输发展史论	(15)
第二节 交通运输的功能与特点	(21)
第三节 交通与经济发展的关系	(26)
第二章 交通运输体系	(35)
第一节 交通运输体系的形成与作用	(35)
第二节 交通运输方式的选择	(45)
第三节 我国交通运输体系	(54)
第三章 交通服务	(63)
第一节 交通服务的特征和作用	(63)
第二节 交通服务的需求与生产	(67)
第四章 交通市场	(82)
第一节 交通市场的特性	(82)
第二节 交通市场结构	(89)
第三节 交通市场行为	(97)
第四节 交通市场的现状	(101)
第五章 交通价格	(111)
第一节 交通价格的特性	(111)
第二节 交通定价的理论与方法	(117)
第三节 拥挤价格与拉姆赛价格	(126)
第六章 交通投资	(130)
第一节 交通投资的公共性	(130)

第二节	交通投资的种类和形态	(139)
第三节	交通公共投资的分析方法	(143)
第七章	交通劳动	(149)
第一节	劳动力市场和交通劳动	(149)
第二节	日本的交通劳动	(153)
第八章	交通政策	(158)
第一节	交通政策的本质与内容	(158)
第二节	交通市场政策	(162)
第三节	交通调整政策	(166)
第四节	交通投资政策	(170)
第五节	交通补助政策	(172)
第六节	地方交通政策	(176)
第九章	交通与环境保护	(179)
第一节	交通公害产生的原因及特性	(179)
第二节	交通公害的现状	(186)
第三节	交通公害的管制	(190)
第十章	城市交通	(199)
第一节	城市与交通	(199)
第二节	城市交通的发展与现状	(209)
第三节	城市公共交通	(217)
第十一章	交通运输组织与管理	(234)
第一节	交通运输管理体制与组织机构	(234)
第二节	交通运输规划	(240)
第三节	交通运输宏观调控与管理	(245)
第十二章	交通经济效益	(253)
第一节	交通经济活动的投入与产出	(253)
第二节	交通经济效益的内容	(258)
参考资料		(262)

绪 论

交通运输与人民日常生活和国民经济发展存在紧密的联系,交通运输业是国民经济重要的产业门类之一。交通运输的普遍性和重要性促使人们很早就关注交通运输经济的理论研究。交通经济学发展为一门体系完备,内容丰富的独立学科是一种历史的必然。学习交通经济学必须首先了解交通经济的一般概念和基础理论。

一、交通经济学的形成与发展

交通运输作为一种古老的人类活动虽然起源很早,但是对交通运输活动的理论探讨却出现在 18 世纪以后,这与整个科学发展的起点,特别是与经济学发展的起步是吻合的。

经济学对交通运输问题的关注由来已久,1776 年亚当·斯密在《国富论》中就已论述了交通运输问题,他指出“一切改良中,以交通改良为最有实效”。亚当·斯密重点阐述了交通运输对城市和地区经济发展的促进作用,由此可见,经济学家对交通问题的研究一开始就把焦点集中到了交通运输与国民经济的关系这类核心问题上。19 世纪 40 年代,德国经济学中的历史学派创始人李斯特从振兴资本主义工商业的角度,探讨了交通运输与国民生产力的关系等问题。

交通经济学的显著发展与铁路的兴起有着直接关系。在铁路运输出现之前,由于运输工具极其原始简单,运输动力以自然力为主,因而交通运输的数量和质量都受到限制。铁路出现后,高效率、大功率的运输手段对经济发展的影响力越来越明显,这就促使许多学者把目光投入到交通经济研究中去,因此,19 世纪中期以后,有关交通经济研究的成果大幅度增加。1850 年,在铁路的发源地英国,拉德那出版了《铁路经济》一书,该书的副标题是“论一种运

输新技术,它的管理与展望,并通过铁路在英国、欧洲及美洲的运营结果说明它与商业、金融及社会的各种关系”。1853年,德国的克尼斯出版了《铁道经营与作用》一书。1878年,奥地利人萨克斯出版了《国民经济中的运输工具》一书。19世纪中叶到第二次世界大战之前,交通运输中铁路运输占支配地位,因而这一时期,经济学家在讨论运输问题时,自然集中到铁路经济研究上。德国经济学家李斯特在1841年出版的《政治经济学的国民体系》一书中对铁路赞赏不已,他认为“只有借助于德国的铁路组织,德国的国民经济才能获得普遍地提高”,李斯特认为德国经济发展要依赖于两个方面,其一是结成德国关税同盟,其二是建设德国的铁路网。与李斯特同属历史学派的经济学家克尼斯也充分论述了铁路的作用,他认为铁路最本质的作用是提高速度和降低运费,他指出“作为低廉化的结果是大量运输手段的出现而不是相反”。

在铁路经济研究为主的时代,交通经济学的发展尚处在初期阶段。原因有两个:第一是早期的交通经济理论尚未形成一个完整的体系,交通经济学尚未形成一门独立的学科。一些学者是站在经济学的角度研究交通现象,因此往往把交通经济研究包容在经济学、财政学或者工程学的体系之中。对交通经济学的理论揭示远远不足,交通经济研究的领域和问题也比较狭窄;第二,早期的交通经济研究仅仅关注铁路这种交通手段,而且往往是用铁路经济理论来代替一般交通经济理论。萨克斯在《国民经济中的运输工具》一书中,虽然试图从运输的总体现象中研究交通运输的社会作用,但是毕竟只是开创之作,还不能视为成熟的交通经济学著作。

交通经济学的真正独立和完善是在本世纪50年代。首先,运输方式的不断发展,促使交通经济研究走向综合性、一般性。二战前后,西方国家的运输方式走向多样化,特别是汽车工业的发展使汽车运输向铁路运输发起了挑战。在这种情况下,交通经济学的研究视角日益扩大了。1940年,美国人约翰逊等人出版了《交通运输:经济原理与应用》一书,该书全面讨论了铁路、水运、公路、航空和管道等运输方式的经济问题。其次,50年代西方经济发展比较

迅速,国民经济进入大量生产、大量消费时代,这就要求交通运输有一个较快的发展,促使交通经济学的地位有所提高,逐渐使之脱离了对其他学科的依附,走向独立发展的道路。这一变化突出表现在50年代有关交通经济学的著作层出不穷。1946年毕格海姆出版了《交通运输:原理与问题》;1950年费尔出版了《运输经济学》;1958年迈耶出版了《运输业中的竞争经济学》。这些著作所涉猎的领域已明显超出了早期交通经济研究的范围,它既研究交通运输的宏观管理,产业政策,行业竞争,又研究运输业的经营管理和运输价格等问题。

60年代,交通经济学已初具规模并形成了较完整的体系,路克林出版的《运输经济学》被认为是交通经济学发展的里程碑。这一时期交通经济学主要研究交通供求关系,运输成本与运输价格等内容。70年代以后,西方交通经济学除了出版了一些综合性著作,如桑普森的《运输经济——实践、理论与政策》、哈帕尔的《美国运输:使用者、运送者和政府》、布特恩的《运输经济学》和斯特伯斯的《运输经济学》之外,还出版了一些专门性的,如航空经济、海运经济、城市交通等著作。这一时期大量的专题研究推动了交通经济学的深入发展,例如,70年代中期美国经济学家库普曼斯提出了最优运输计划模式。此外,很多学者还涉及到运输与能源、土地利用,运输需求分析和运输政策分析等问题。80年代以后新技术革命和信息化对交通经济学的发展产生了重大影响,道路经济学、航空经济学、海运经济学等相继从交通经济学中分离出来,而交通经济学逐步向多学科方向发展。

二、交通经济学的基本现状

自50年代以来,交通经济学的发展逐渐趋向成熟化和规范化,在最近几十年的发展中,西方国家的交通经济学表现出以下特点:

1. 研究范围扩大,学科的影响力得到提高

60年代以后,由于西方工业化国家经济高速发展,现代化的交通工具和运输方式不断涌现,人们对交通经济学的关切日益提高。

交通经济学的研究领域不断扩展,既有宏观政策性研究,又有微观经营性研究,交通经济学研究的广度和深度都有所提高。60年代以来,西方各国的交通经济研究机构也不断涌现,如牛津大学、哈佛大学、麻省理工学院、伯克利加州大学等世界著名学府都成立了交通经济研究所或研究中心,每年都发表很多研究报告、论文和著作。交通经济学的国际研究组织也十分活跃,例如每三年举行一次的世界运输研究大会具有全球性影响。1990年7月在日本横浜召开第五届大会时有来自65个国家的1100名专家出席,宣读各种论文450篇,所讨论的问题涉及数学模型,发展中国家的交通问题以及空运的管理等诸多问题。一些国家为了有效地制定交通经济政策还组建实证性的研究机构,如设在法国里昂的交通经济实验室,是法国科学研究中心的一个联合机构,由吕米埃—里昂第二大学和国立公共工程专业学校共同建立。另外,法国还有国家运输与安全研究所等研究机构。英国则有运输研究公路实验室等研究单位。日本像神奈川大学也有交通经济学研究的组织。

2. 学科的体系不断演变和发展,分支学科系统基本建立

交通经济学的发展是由不成熟向成熟逐步过渡的,交通经济学的学科体系建设更体现了这一点。从交通经济学的发展历程上看有一个从专业到综合然后再分化的过程。在铁路时代,铁路经济基本上就是交通经济的代名词,由于研究的运输方式十分集中,因而带有专业性特点。以后由于各种运输方式的涌现,交通经济学逐步成为研究各种运输方式的综合学科。80年代以后交通经济学的分支学科逐步分离,出现了学科专业化现象。在整个学科体系中,宏观交通经济学和微观交通经济学的界限越来越清晰。萨克斯在1878年的《国民经济中的运输工具》一书中最早把交通经济学划分为宏观问题和微观问题。他指出宏观部分主要研究运输业的作用和对国民经济的影响;微观部分讨论运输企业的经营问题。后来人们把宏观部分称为政策论;微观部分称为经营论。现在的交通经济学基本上继承了政策论的线索,它在讨论微观问题时基本上属于西方经济学的微观分析理论,主要是对交通需求与供给、运输成

本和价格进行抽象理论分析。原来的经营论的内容已发展为运输企业管理学,它已经不属于经济学的范畴了。

3. 研究方法多样化,多学科的相互渗透日益加强

最近几十年来,由于交通运输的高技术化和复杂化,仅靠交通经济学自身解决交通问题是远远不够的,因此,交通经济研究不断地吸收各种学科的知识和方法。交叉的学科包括经济学、管理学、地理学、农学、城市规划、建筑工程、环境科学、法律、数学和计算机应用等十几个学科。由于多学科的介入使交通经济学的研究方法多样化,包括定性研究、定量研究、历史研究、逻辑研究、理论研究、实证研究、个案研究、规范研究、模拟研究、比较研究等等。特别是随着统计学和计算机技术的应用,使交通经济学利用大量的交通运输信息进行更复杂的研究成为可能,因而当今西方交通经济学特别重视计量分析和研究。

4. 研究课题和内容发生变化,学科的重要性有被忽视的倾向

如上所述,经济学对运输问题的关注是很早的,在早期经济学研究中如果不涉及交通问题是很难想象的。早期的经济学家,如亚当·斯密、马克思、李斯特、庇古、马歇尔等都对交通运输问题展开过讨论。交通经济研究在西方经济学中曾具有十分显著的位置。但是,70年代以来,西方发达国家交通运输的制约性已被解除,用吨或吨公里衡量的货运周转量已不再增加,铁路运输甚至出现严重的衰败。在这种情况下,西方经济学家关心的重点已从交通问题上转移,一些曾开设交通经济学课程的大学也有不少已经停办。对交通运输问题的研究便从经济学的角度向工程学的角度转移。在当今西方发达国家,交通经济学的研究课题和内容也与传统交通经济学有很大区别,他们关心的焦点已从供求、成本、投资等这些经济领域向交通与环境保护、交通安全与人类性、交通与社会发展等这些非经济化方向转变。

三、交通经济学的研究对象与研究课题

学科的研究对象是界定学科属性的基本依据。研究课题是研究对象具体的展开形式,是构筑学科体系和学科内容的指导思想。

1. 交通经济学的研究对象

交通经济学的研究对象是什么？这是经常引起人们争议的一个问题。现在比较一致的看法认为交通经济学的研究对象是“交通运输经济发展的客观规律和交通运输与国民经济的相互关系”。科学的作用在于探索世界的一般规律，目的在于指导实践活动。交通经济学也不例外。要清楚地认识交通经济学的研究对象首先必须搞清交通运输经济规律的准确涵义。

交通运输业是有目的地改变人和物的空间位置的产业，马克思把它称为“引起位置变动的工业”。交通运输的功能是发生位移，对交通运输所引发的位移现象可以从许多方面进行研究。例如实现人或物品的位移必须借助于一定技术物质装备，换言之在组织位移时交通运输存在一定的技术规律，交通工学则主要揭示这方面的规律。除此之外，人们还可以从经济学的角度研究交通运输的经济现象，因为在实现位移的过程中要发生大量的投资、成本、供求、竞争、收益等经济问题，交通经济学所揭示的客观规律主要集中在经济领域。

作为一种经济部门，交通运输的经济规律表现在两个方面：即内生规律和外生规律。

交通运输作为一种独立产业具有自身发展的客观规律，这种规律是交通运输内生的。交通运输业内生的经济规律表现在多种方面，比如交通运输业有投资规律，与其他产业相比，交通运输投资额大、周期长、资金回收慢，以政府和公共投资为主等；再如运输方式之间的替代规律，一般而言技术经济性能好的运输方式会取代技术经济性能差的运输方式。马克思在《资本论》中讲到：“近50年来，交通方面发生了革命，只有18世纪下半叶的工业革命才能与这一革命相比。在陆地上，碎石路已经被铁路排挤到次要地位，在海上，缓慢的不定期的帆船已经被迅速的定期的轮船航线挤到次要地位”。交通运输在定价、经营等方面也有许多经济规律。

交通运输业是国民经济的基础产业，它与国民经济的发展及其他产业发展之间也存在彼此相互适应的规律，这些规律是外生的。

交通运输业不能独立地生存,它要依赖于国民经济的发展水平,两者之间存在相互依存,相互促进的关系。交通经济学要把揭示这些规律作为己任,从而为制定交通经济发展政策提供科学依据。

明确了交通经济学的研究对象,也就容易界定交通经济学的学科属性。交通经济学的学科属性可以从以下几个方面来认识:

(1) 交通经济学是一门部门经济学。

交通经济学是一门把经济学理论应用到交通运输领域的部门经济学。经济学除了要从国民经济的一般角度进行研究之外,还必须深入研究国民经济各部门的经济规律。在现代产业结构中,交通运输业与农业、工业、建筑业、商业、金融业等具有同等的地位,因此,交通经济学与农业经济学、工业经济学和商业经济学等部门经济学有着相同的学科属性。

(2) 交通经济学是一门宏观经济学。

交通经济学在研究交通运输经济规律的过程中主要立足于宏观角度。交通经济学不是研究个别运输企业的经营问题,而是从交通运输的经济现象上探讨交通运输业的作用及其与国民经济的关系,它是宏观经济学的专业化、部门化体现,重点研究政府在交通运输经济发展中应履行什么样的职责,要做什么样的工作的问题。

(3) 交通经济学是一门应用经济学。

交通经济学的宏观属性决定了交通经济学非常重视一般理论、数学模型等理论研究,但这并不等于说交通经济学忽视应用性。交通经济学要为政府制定交通经济政策提供依据,因而必须立足于交通经济的实际状况,必须关注研究成果的可操作性。西方交通经济学重视实证分析和计量分析,也从另一方面证实了交通经济学向应用性发展的必要。

(4) 交通经济学是一门第三产业经济学。

交通运输业的产业属性决定着交通经济学的学科属性。马克思把交通运输业看成是物质生产部门,他指出“除了开采业、农业和加工制造业,还有第四个物质生产部门,……这就是运输业。那或是运输人,或是运输商品”。马克思之所以把交通运输业视为物

质生产部门,主要是他从哲学概念上来理解物质。西方国家大多数把交通运输业划入第三产业,因为交通运输业符合第三产业的特征。1985年3月,我国明确规定交通运输业属于第三产业,划入第三产业的流通部门。我们认为,交通经济学是第三产业经济学中的重要组成部分。

2. 与相关学科的关系

交通经济学不是一门孤立的学科。在交通经济学发展的初期,它与地理学和经济学的联系非常紧密,特别是经济地理学和区域经济学。早期交通经济学甚至与福利经济学也存在密切关系。后来交通经济学逐渐与其他学科进行交叉渗透,与管理学、环境科学、交通工学、城市规划等学科发生了紧密联系。

(1) 与经济地理学的关系。

交通经济学与经济地理学存在紧密联系,经济地理学对交通运输问题的讨论是比较早的。交通运输至少从三个方面对经济地理学的研究产生直接影响:①交通运输本身就是一种经济地理现象。交通的基础设施,如铁路线路、公路、机场、港口等固定在某一地理位置上,这些交通设施的建设、变革和革新不仅仅表明交通条件本身的变化,而且引起经济地理内容的变化;②交通运输是经济地理研究的一个重要的外生变量。经济地理学在研究自然资源分布与开发,厂址选择与生产力布局等诸多问题时不能忽略交通这一变量,因为交通运输的成本和效率直接影响到经济活动空间格局的变化;③交通运输技术革新和效率提高将从动态上对经济地理研究产生影响。交通运输不是静态的,随着技术进步和管理科学化,交通运输会有质的飞跃,经济地理学在研究经济活动空间分布规律时不能不考虑这一动态变化所产生的影响。交通经济学对经济地理学产生影响,反过来经济地理学对交通经济学的影响也是多方面的:①经济空间的内容和结构是交通运输能力安排的重要依据。交通运输能力的安排必须考虑需求状况,经济空间分布密度是决定交通需求的最重要因素之一;②经济空间格局的调整以及重大变化都会引起交通运输本身的相应调整 and 变化。例如探