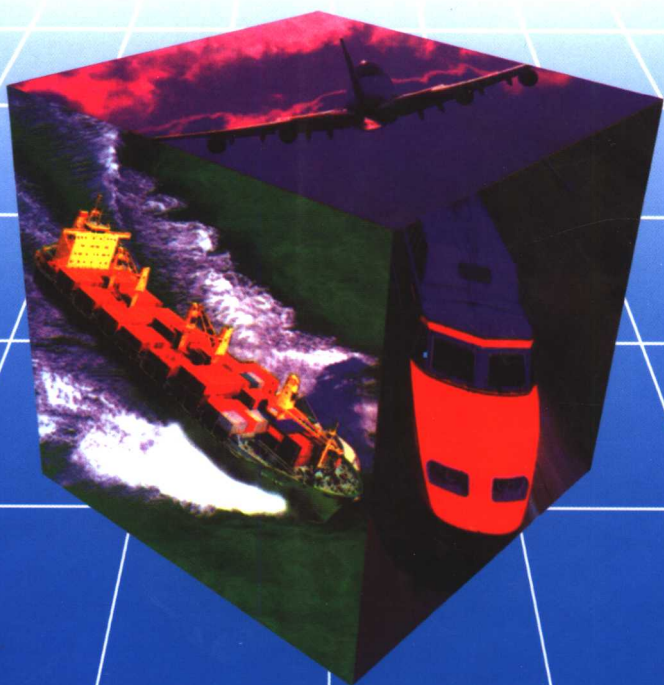


高等学校统编教材

运输经济学

(第2版)

赵锡铎 编著



大连海事大学出版社

高等学校统编教材

运输经济学

(第2版)

赵锡铎 编著

大连海事大学出版社

© 赵锡铎 2006

图书在版编目(CIP)数据

运输经济学 / 赵锡铎编著. —2 版. —大连: 大连海事大学出版社, 2006. 7

ISBN 7-5632-1973-0

I. 运… II. 赵… III. 运输经济学 IV. F50

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2006)第 072728 号

大连海事大学出版社出版

地址: 大连市凌海路 1 号 邮编: 116026 电话: 0411-84728394 传真: 0411-84727996

<http://www.dmupress.com>

E-mail: cbs@dmupress.com

大连天正华延彩色印刷有限公司印装 大连海事大学出版社发行

2006 年 8 月第 2 版 2006 年 8 月第 1 次印刷

幅面尺寸: 140 mm × 203 mm 印张: 15.125

字数: 378 千字 印数: 1 ~ 2000 册

责任编辑: 黎 为 封面设计: 王 艳

定价: 22.00 元

第 1 版前言

改革开放以来,我国经济生活与社会生活经历并继续发生极其巨大而又深刻的变革,运输业当然也不例外。党的十四大选择了社会主义市场经济体制作为我国经济体制改革的总体目标,这就给运输经济学研究和教学提出了一个十分重要而又艰巨的任务:我们需要构建适应社会主义市场经济体制要求、反映我国运输业深刻变革的运输经济学。本书就是为顺应这一客观要求,在总结几年来运输经济学教学改革经验,概括、吸收运输经济研究各方面成果的基础上撰写而成的。

面对我国运输业及运输高等教育正在经历的重大变革,本书在总体结构设计和具体内容的安排上,力求做到突破传统计划经济体制下的教材结构模式,构建一个反映社会主义市场经济体制要求的运输经济学新框架;突破旧体制下由于受条条分割的影响而按不同运输方式编写运输经济学的传统写法,构建未来大一统运输格局所要求的运输经济学新体系;适应我国运输高等教育面向市场、强化基础、拓宽专业、深化改革的要求,以便使我国跨世纪的运输经济管理人才具备跨越各种运输方式的现代交通意识和全局观念。

运输经济学作为经济学大家族中的一员,当然离不开基本经济理论的指导。本书力求以马克思主义经济学的基本理论和方法,尤其是以社会主义市场经济理论及马克思的运输经济理论为基础,吸取西方经济学中的合理成分,努力探索社会主义市场经济条件下的运输经济规律;根据运输经济、交通规划、运输管理各专业教学的实际需要,着重讲述运输经济学的基本概念、基础知识和基本理论,注重基础知识之间的内在联系,为各类后继课程奠定基础;力求贯彻理论和实际相结合的原则,以理论分析为主,宏观分析与微观分析相结合,以宏观分析为主,结合我国运输业向市场经济转轨过程中面临的重大现实问题来阐述基本理论,以便使我国

跨世纪的运输经济管理人才更多地具备面向现实的理性思维能力。

本书编写大纲于1995年10月由本人提出,经交通部高等学校交通运输与经济专业教学指导委员会专家组审定并认可。1996年5月本人又前往我国惟一的运输经济重点学科点——北方交通大学经济学院,就学科建设、教材编写等向博士生导师许庆斌教授请教,此后又就编写大纲征求了许教授的意见;成书后许教授还在百忙之中对全部书稿进行了审阅,并提出了宝贵意见。撰写本书时参阅了大量的中外文献,但给我们以更多启发和借鉴的是许教授及其学子们呕心沥血、辛勤探索而取得的丰硕成果,许教授等撰写的《运输经济学导论》,荣朝和博士、韩彪博士、王稼琼博士、王明志博士、王际祥博士、曹钟勇博士的运输经济专著使我们获益匪浅。台湾义守大学企业管理系主任、管理科学研究所所长刘廷扬博士提供的台湾成功大学交通管理科学系张有恒博士的《运输经济学》专著,也给我们很大的帮助。在本书出版之际,谨向许庆斌教授和他的学子们表示诚挚的谢意,向刘廷扬博士、张有恒博士表示诚挚的谢意;也向本书所参阅的所有文献的作者表示感谢。

本书的撰写得到本教研室两位同志的合作与帮助,教研室主任吕靖同志参与了大纲的讨论和修订,并且在百忙之中为本书的第五、六、七章提供了初稿,于艳丽同志为本书第八章提供了初稿。在本书出版之际,谨向二位表示感谢。

撰写一本适应我国运输业及运输高等教育向市场经济转轨所需要的运输经济学,实在是一项很繁重的任务,因个人才疏学浅,能力有限,运输经济体制改革的实践尚在深入进行之中,许多新的问题尚需要探索。鉴于上述情况,书中错误与不足在所难免,敬请读者不吝赐教。

赵锡铎

1998年4月

第2版前言

光阴似箭,日月如梭。1998年9月出版的《运输经济学》快要过8周岁生日了。8年来,该书经历了3次重印,时至今日,不少内容已经显得陈旧了。因为这8年,我国经济社会发生了很大变化;同样,我国运输业与运输经济研究领域也发生了很大的变化。

修订工作历时一年,大量的工作是对第1版的体系、框架进行了完善,增加了当时没想写和想写又因各种原因而没能写的内容。修订版对原书的篇章结构进行了较大幅度的调整,将原书的8章改写为12章,并分为上、下两篇:上篇为总论,围绕着运输业与经济社会发展的关系这一运输经济学的永恒主题而展开;下篇为分论,围绕着运输经济分析及其运行来展开。在上篇中,将原书的第1章分写成两章,补充了运输与物流方面的内容;增写了第3章;第4、5章进行少量增减;第6章中补充了运输业可持续发展及信息化建设等方面的内容。在下篇中,增写了第7章运输业投融资;将原书的运输成本与运价分写成两章,并增加了运输成本特殊分类方面的内容;还对最后3章的逻辑顺序进行了调整。

修订版为运输经济学的基本理论建设做出了一定的努力:

首先在运输业的基本经济属性的论述方面对原书的观点进行了补充和完善,对于在运输经济学教学与研究中经常遇到的垄断和竞争问题、公益性与经营性问题,第2版从马克思主义哲学的高度,首次提出“运输业是既有垄断性又有竞争性、既有公益性又有经营性的产业”这一理论概括(见第2版第40页)。这一论断可以成为政府制定运输政策、深化运输业改革的指导思想和理论基础,而且对于运输业以外的所有网络型基础产业同样适用。若干年前,人们十分关注在运输业存在的“市场失灵”问题,因而强调政府管制;可是后来又发现这里还存在“政府失灵”,所以又转而求助于市场。实践在发展,理论也在进步,运输经济研究领域还是

要坚持马克思主义的哲学思想,不能从一个极端跳入另一个极端。运输业需要一只“看不见的手”,也需要一只“看得见的手”,二者不能偏废。最重要的也是最困难的是将两只手恰到好处地结合起来。

其次,修订版在运输供给的构成上对原书进行了重大修正。第1版只是按传统说法提出“上部”、“下部”两部分,第2版提出了“上部”、“下部”之外的将两部分有效结合的“第三部分”,即支持保障部分,并指出随着运输业现代化步伐的加快,支持保障部分的作用会日益重要。这一观点对于我国运输业的现代化建设,尤其是加快运输业的信息化、智能化建设具有重要的理论意义和实际意义。

第三,作为一部理论与实际相结合的教科书,第2版理应将近8年来国内外运输经济研究的最新成果吸收进来,然而这是一项十分繁重的任务。回忆8年前第1版教科书写作时,国内可以找到的参考资料十分有限,不得不求助于我国台湾和日本的学者,而8年后的今天,国内可以利用的参考资料可以说是浩如烟海,仅北京交通大学荣朝和教授和国家发改委综合运输研究所董焰研究员为我提供的参考书籍就有十四本之多,篇幅最短的也在16万字以上,还有众多的期刊、杂志。面对这些丰富的研究成果,笔者除了为我国运输经济研究的快速发展而兴奋不已之外,又显得力不从心。因为时间不容人,许多东西来不及细细咀嚼。但笔者还是尽自己最大努力,把那些自认为最重要的研究成果尽可能地吸收进来。如第2版的第3章是在荣朝和教授的专著《论运输化》的基础上加以精选并改写而成的,个别地方作了一点发挥,这是第1版教材编写时想做而没能做的,这回算是如愿以偿了;第2版的第8章中增写的运输成本特殊分类方面的内容,是在荣朝和教授的《西方运输经济学》一书中的第6、7、8章的基础上加以压缩、改写而成的。此外,当前运输经济研究领域已经公认的或流行的理论观点和术语,如“网络型基础产业”、“运输产品的完整性”、运输业的“网络经济特征”、“综合运输新理念”、“运输业的可持续发

展”、“信息化”、“智能交通系统”，等等，也尽量吸收进来了。

第四，在“运输企业”一章中，笔者对我国运输企业的深化改革提出了自己的看法和主张：如，产权的明晰化；中央国有资产、地方国有资产和运输企业部分产权的划分；公益性国有资产与经营性国有资产的划分；对铁路行业、管道行业深化改革的模式选择；对“破碎式”港口改革的分析和评价等等，谨供读者参考。

此外，第2版还尽可能对第1版的统计数据、图表等进行了刷新。

在第2版即将付梓之际，谨向所有参考文献的作者，尤其是向我提供真诚帮助的两位挚友——荣朝和教授、董焰研究员，表示最衷心的感谢。

因为时间有限，作为修订版的教科书，还有不少不尽如人意之处；加上本人的水平、能力有限，错误和不足之处在所难免，诚望读者批评指正。

赵锡铎

2006年5月于大连

目 录

绪论	(1)
第一节 运输业的产生与发展	(1)
一、运输业的产生	(1)
二、运输业的发展	(2)
第二节 运输经济学的由来与发展	(7)
一、西方经济学家的思想与早期论著	(7)
二、马克思的运输经济理论	(12)
三、运输经济学在当代	(19)
第三节 运输经济学的对象与方法	(25)
一、运输经济学的研究范围	(25)
二、运输经济学的对象与任务	(27)
三、运输经济学与其他学科的关系	(30)
四、运输经济学的研究方法	(32)

上篇 运输与经济、社会发展

第一章 运输业的性质和特点	(37)
第一节 运输业的性质	(37)
一、运输业属于物质生产部门	(37)
二、运输业属于第三产业	(38)
三、运输业是网络型的基础产业之一	(39)
四、对垄断性和竞争性、公益性和经营性的认识	(40)
第二节 运输业的特点	(42)
一、运输劳动并不生产有形产品	(42)
二、运输过程是生产过程和消费过程同时进行的	(42)
三、运输劳动对自然条件的依赖很大	(43)
四、运输业具有资本密集型特征	(43)
五、运输业具有网络经济特征	(44)

第二章 运输业的功能	(45)
第一节 运输业的经济功能	(45)
一、运输与资源开发和利用	(45)
二、运输与分工	(46)
三、运输与生产	(47)
四、运输与销售	(48)
五、运输与价格	(48)
六、运输与现代工业	(50)
七、运输与城市化	(52)
八、运输与物流	(53)
第二节 运输业的社会功能	(54)
一、运输与民族国家	(55)
二、运输与文化	(56)
三、运输与国防	(56)
四、运输与人的流动	(56)
五、运输与全球化	(57)
第三章 运输化理论及其启示	(59)
第一节 运输化理论的由来、发展及其理论要点	(59)
一、运输化理论的由来和发展	(59)
二、运输化的主要表现	(61)
三、运输化理论的基本要点	(62)
第二节 运输化发展的历史过程	(64)
一、前运输化时期	(64)
二、运输化时期	(66)
三、后运输化时期	(70)
第三节 运输化理论给我们的启示	(73)
一、正确认识我国运输化的发展水平和所处的阶段	(73)
二、跨越式发展加协调发展,加速实现运输化	(75)
三、以信息化带动运输化	(79)

第四章 运输需求	(81)
第一节 运输需求概述	(81)
一、运输需求及其分类	(81)
二、运输需求的基本特征	(84)
第二节 影响运输需求的因素	(87)
一、影响货运需求的因素	(87)
二、影响客运需求的因素	(91)
第三节 运输需求规律	(95)
一、运输需求的生成规律	(96)
二、运输需求的分布规律	(101)
三、运输需求的增长规律	(106)
第四节 运输需求预测	(112)
一、运输需求量预测与运量预测	(112)
二、运输需求总量预测与结构预测	(113)
三、运输需求预测的分类	(114)
四、运输需求预测的基本方法	(116)
第五章 运输供给	(120)
第一节 运输供给概述	(120)
一、运输供给的分类与构成	(120)
二、运输供给的特点	(123)
三、影响运输供给的因素	(127)
第二节 运输供给结构及其体系	(130)
一、各种供给方式的技术经济特征	(131)
二、各种供给方式间的基本关系	(139)
三、协作系统中的各供给方式	(143)
四、运输供给体系	(146)
第三节 综合运输网规划与布局	(154)
一、综合运输网规划的指导思想	(155)
二、运输布局的基本原则	(156)
三、综合运输网布局的实施	(161)

第六章 供求变动与均衡	(171)
第一节 供求的局部变动与均衡	(171)
一、运输需求的局部变动	(171)
二、运输供给的局部变动	(179)
三、供给与需求的局部均衡	(182)
第二节 供求的总体变动与均衡	(187)
一、供给方式演进的基本规律	(187)
二、需求与供给间的相互作用	(193)
三、总供给与总需求之间的相对均衡	(200)
第三节 运输发展战略	(204)
一、经济社会发展战略与运输发展战略	(204)
二、运输发展战略的类型	(206)
三、我国运输发展战略类型的选择	(210)
四、运输业的可持续发展	(218)
五、运输业的信息化建设	(220)

下篇 运输经济分析及其运行

第七章 运输业投融资	(225)
第一节 运输业投资概述	(225)
一、运输业投资的概念	(225)
二、运输业投资的分类	(227)
三、运输业的投资规模和投资结构	(231)
四、运输业投资的作用	(234)
第二节 运输基础设施的项目投资	(237)
一、项目投资在运输业投资活动中的地位	(237)
二、运输业项目投资的特征	(238)
三、运输业投资项目的决策	(239)
第三节 运输企业的产权投资	(240)
一、产权的含义及其特点	(240)
二、运输企业产权投资的含义及形式	(242)

三、运输企业产权投资的主要方式	(243)
四、产权投资的意义	(245)
第四节 运输基础设施建设融资	(247)
一、运输基础设施建设融资的特点	(247)
二、运输基础设施建设的融资方式	(249)
第五节 BOT 方式与项目投融资的市场化	(253)
一、BOT 方式	(253)
二、项目投融资市场化需注意的几个问题	(256)
第八章 运输成本	(260)
第一节 运输成本概述	(260)
一、运输成本的一般概念及其含义	(260)
二、运输成本的特殊分类	(266)
三、运输成本的特点及作用	(268)
四、影响运输成本的基本因素	(270)
第二节 固定设施成本	(275)
一、水运基础设施	(275)
二、铁路基础设施	(277)
三、公路基础设施	(278)
四、航空基础设施	(280)
五、管道设施	(282)
第三节 载运工具成本	(284)
一、水运船舶	(285)
二、铁路机车和车辆	(286)
三、飞机	(287)
四、货运卡车	(287)
五、城市公共交通工具	(288)
六、小汽车	(289)
第四节 运营成本	(290)
一、水运的运营成本	(291)
二、铁路的运营成本	(293)

三、货运卡车的运营成本	(294)
四、航空公司的运营成本	(296)
五、公交车辆的运营成本	(298)
六、小汽车的运行成本	(298)
第五节 运营成本分析	(299)
一、运输总成本、平均成本、边际成本	(299)
二、运输成本函数	(300)
三、短期运输成本曲线	(302)
四、长期运输成本曲线	(304)
第九章 运输价格	(307)
第一节 运输价格概述	(307)
一、运价及其特点	(307)
二、运价的种类与结构	(309)
三、运价的功能	(313)
第二节 运输定价	(314)
一、定价主体与定价目标	(314)
二、定价理论	(316)
三、定价原则	(319)
四、定价方法	(321)
第三节 运价体系的改革	(325)
一、运价改革的进程	(325)
二、深化运价改革的必要性及意义	(328)
三、深化运价改革的基本要点	(331)
第十章 运输市场	(336)
第一节 运输市场概述	(336)
一、运输市场及其体系	(336)
二、运输市场的特点	(342)
三、运输市场的地位与功能	(345)
第二节 运输市场的运行机制	(347)
一、运输市场机制的含义	(347)

二、运输市场机制的内容·····	(348)
三、运输市场机制的特点·····	(354)
第三节 价值规律在运输市场中的作用·····	(355)
一、价值规律的基本内容·····	(355)
二、价值规律对运输市场的调节作用·····	(358)
第四节 我国运输市场的建设、管理与对外开放·····	(361)
一、我国运输市场的建设·····	(361)
二、我国运输市场的管理·····	(368)
三、我国运输市场的对外开放·····	(372)
第十一章 运输企业·····	(375)
第一节 运输企业的市场主体地位·····	(375)
一、多元市场主体的出现与发展·····	(375)
二、国有运输企业的改革进程·····	(377)
三、国有运输企业的市场主体地位·····	(379)
第二节 运输企业的经营机制和经营原则·····	(381)
一、运输企业的经营机制·····	(381)
二、运输企业的经营原则·····	(387)
三、转换国有运输企业的经营机制·····	(389)
第三节 国有运输企业的产权改革与制度创新·····	(392)
一、现代企业制度及其特点·····	(392)
二、国有运输企业的公司化·····	(400)
第四节 运输管理体制的改革·····	(411)
一、由政企合一走向政企分开·····	(412)
二、由分治走向统一·····	(415)
第十二章 运输业与政府·····	(420)
第一节 运输业中的政府行为·····	(420)
一、经济活动需要政府·····	(420)
二、运输业需要政府·····	(422)
三、中国运输业更需要政府·····	(425)
第二节 政府对运输业的管制·····	(426)

一、运输管制的分类.....	(426)
二、强化与放松管制.....	(434)
三、放松经济管制的根据.....	(438)
第三节 政府对运输业的宏观管理	(441)
一、运输发展战略的制定	(441)
二、运输发展规划的制定	(442)
三、运输业的计划管理	(445)
四、运输业的投资管理	(449)
五、运输政策与法制建设	(454)
参考文献	(463)

绪 论

第一节 运输业的产生与发展

一、运输业的产生

运输过程是将人或货物从一地送往另一地的劳动过程,它与人类的生产和生活,与社会的进步有着十分密切的关系,因此运输业的历史,也就是人类社会存在和发展的历史。

在远古时代,生产力水平十分低下,原始人的生产和生活方式十分简单,但那时就已伴随着人的劳动而产生了最古老的运输方式——人力搬运,如将采集的食物、狩猎之所获用人力背、挑、抬、扛等办法运回居住地。当时运输与生产活动是结合在一起的。其后,人们将猎取的野兽,如野牛、野马等加以驯化,经过长时间的繁衍、培育和改良,成为最早代替人力的运输工具,于是也就有了比人力运输更进步的运输方式——畜力运输。以上两种古老的运输方式,至今已流传了几万年。现在,在中国偏僻落后的山区,畜力运输依然是主要的运输方式,即使在经济发达的城市,在人们的日常生活中,那种肩背人扛的运输劳动,仍依稀可见。

运输劳动与生产活动相分离,则是在人类社会出现了脱离农业、畜牧业和手工业的商业和商人之后,商品交换的数量、范围大幅度增长,以至出现了区域性的商品市场,这就使运输成为一个专门为商品交换服务的行业,随着运送的商品越来越多,距离越来越长,运输工具也日趋进步,于是运输就从商业中逐渐分离出来,成为一个独立的行业。