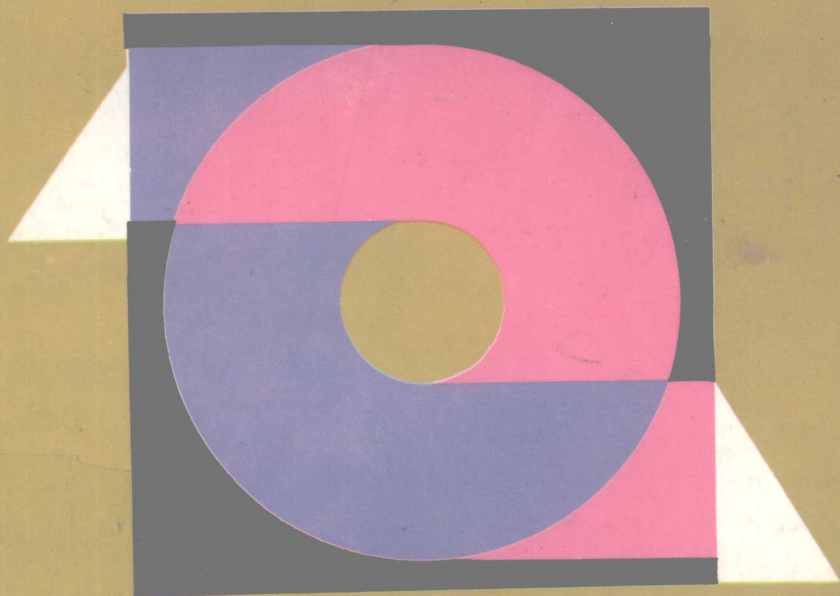


运输供给与运输需求 平衡论

王明志 著



人民交通出版社

运输供给与运输需求平衡论

Yunshu Gongji Yu Yunshu Xuqiu Pingheng Lun

王明志 著

人民交通出版社

运输供给与运输需求平衡论

王明志 著

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街10号)

各地新华书店经销

华北矿专印刷厂印刷

开本:850×1168 1/32 印张:9.875 字数:310千

1996年3月 第1版

1996年3月 第1版 第1次印刷

印数:0001—2240册 定价:18.00元

ISBN 7-114-02289-1

U·C1584

引 言

从我国乃至世界现行经济状况来看,不可能从根本上改变短缺,不可能进行充分的投入来支持经济发展。客观经济现实告诉人们,供给和需求之间往往存在很大的差距。因此,以充分的供给来满足各种需求始终仅仅是一种理想目标。供给和需求是经济发展过程中一对基本矛盾。经济发展的长期状况,一般是供给不足。但是,不可否定在短期内或局部地区又会出现生产过剩,而呈现需求不足的现象。供给和需求相互作用,推动社会生产力的发展,不断调整复杂的生产关系,促进科学技术进步,提高人类整体物质财富、生活水平和文明素质。

不论是供给不足,或者是需求不足,都会造成社会物资的巨大浪费。资本主义世界的经济危机,正是自由市场经济条件下供给和需求之间的不平衡运动形成的。市场力量的本质缺陷,导致供给和需求之间裂痕的弥合常常要经历一个痛苦的漫长过程。因此,围绕供给和需求的均衡问题,经济学家研究了几百年。

古典及近代经济学均衡理论,主要研究对象是微观经济领域内供给和需求的平衡问题,甚至为了简化推导过程和分析难度,而将均衡分析限定在对某一种商品的讨论,并且往往将供给和需求的平衡问题归结为只取决于商品价格这一个变量。事实上,研究宏观经济问题,比研究微观经济问题更为复杂。宏观经济过程涉及面广,可变因素繁多,往往用探测微观经济规律奥秘的眼光难以看出宏观经济现象所掩盖的内在规律。

运输供给和运输需求是宏观经济问题,在古典经济均衡理论中找不到医治运输供给和需求不平衡的秘方。

作为国民经济综合体重要组成部分的交通运输业,一方面,它

是社会生产力的组成部分；另一方面，它又以运输生产过程中所形成的生产关系为其特点。

政治经济学研究社会发展各个阶段的社会生产和分配的一般发展规律并研究人们在历史发展中的生产关系。而运输经济学，则以考虑部门的特殊性为基础来研究经济规律在运输业中的具体表现形式，研究人们在运输体系内部和每种运输方式内部的生产关系，研究在全国运输体系范围内和各种运输方式中的经济运行法则，研究运输业这个特殊物质生产部门发展的规律性。虽然运输业中存在的规律性和现有生产方式的一般规律性之间原则上并无区别，但是运输经济学致力于根据这一经济部门的特点，揭示和研究经济规律在整个运输业中和在每种运输方式中发挥作用的特殊性，以及探索运用这些规律来解决运输经济问题的有效方法。

运输经济学是以发展的观点和同社会经济结构密切相联的观点来看待运输业，研究和确定运输与国民经济其它部门之间、构成全国交通运输体系的各种运输方式之间的发展比例及其相互关系，以及每种运输方式的物质技术基础各部分间的比例。运输经济学基于它对客观经济规律的认识，去确定整个运输体系及其各种运输方式进一步发展的途径。

社会进步和经济发展，客观上要求交通运输业应当最大限度地满足社会对客货运输日益增长的需要。为此，运输业应当不断发展和完善。而运输经济学的任务在于，寻找适当的途径实现以最少的物质和劳动资源消耗、以最少的运输费用，来满足社会对运输的需要。

交通运输业是国民经济中的一个重要部门。无论是西方发达国家经济的快速成长阶段，或是发展中国家建立新经济秩序的经济起飞阶段，都十分重视交通运输业的战略地位。正确处理好交通运输与国民经济发展的关系，有利于搞好交通运输发展水平与国民经济发展速度之间的综合平衡，有利于搞好交通运输业内部五种运输方式之间有效运输需求和运输供给的平衡以及资源利用方面的布局平衡，有利于搞好每种运输方式内部各种经济关系的平

衡。所有这些，都是增强综合国力，加速国民经济腾飞的关键方面。

我国和外国不少运输经济专家认为：国民经济的总体增长，客观上要求制定运输业与整个国民经济及其相关部门必要的发展比例，以及各种运输方式之间的发展比例。国民经济体系中物质部门增长的必要前提是，运输业必须优先而且比其它部门更快地发展，必须建立更大的运输能力和通过能力储备。

发展交通运输，要靠国家对交通运输基础设施建设从物资上、资金上大量投入以及从政策上全面有力地支持。然而，国家对交通运输业发展的投资和各种物资供应，依赖于国民经济实力的强弱，以及国家经济运行过程中总供给和总需求是否均衡。因此，对于国民经济运行中总供给和总需求状态的判定，则是进行交通运输发展战略决策的基本前提。

交通运输业是国民经济建设的基础产业，它的经济投入属于资金密集型。然而，揭示交通运输与国民经济发展之间的供求关系属于供求平衡、需求不足，或是供给不足，是研究最少的资金投放预期取得最大的经济收益，研究运输能力与社会有效运输量之间的平衡发展关系，实现运输资源合理配置，谋取最佳经济效益和社会效益的出发点；也是研究我国交通运输运力发展战略的基本前提。因此，本书从理论和实践的需要出发，选择研究运输供给和运输需求的“平衡”发展问题。

本书所研究的“平衡”，不同于新古典经济学在完善市场和价格条件下的静态均衡，也不同于非均衡理论在不完善市场和价格条件下的动态平衡。本书既尊重并利用前人在经济学平衡理论方面的研究成果，又要在经济学的平衡意义上有所延伸，兼有平衡理论上的名词意义和社会实践中的动词意义，称为动态积极平衡论；并将平衡理论应用到实践中去，发挥人类改造自然的主观能动性，去调整经济运行过程中非平衡的不理想状态，以促使国民经济发展中理想平衡状态的实现；进而，以我国正在发展和培育的市场经济为背景，研究运输需求和运输供给之间的基本状况，研究我国各种运输方式之间的基本结构关系、内在规定性态、资源利用程度、

投资效果等,并以水路运输为例,通过正视历史的骄傲、昨天的振奋来响应时代的呼唤;通过分析水路运输发展过程中内外部制约因素,剖析其主要运力结构关系,考察水运资源及大宗货源的自然布局,探讨如何利用市场力量和国家宏观调控来实现运力发展和运输需求基本相适应,提出水路运输运力运量平衡发展的基本理论和具体思路。

目 录

引言.....	1
第一章 均衡理论与非均衡理论	1
第一节 “均衡”的涵义及其来源.....	1
一、均衡及平衡概念	1
二、平衡的意义	3
第二节 经济学家论均衡——平衡理论综述.....	5
一、古典政治经济学家关于“均衡”思想的萌芽	5
二、近代经济学家对“均衡”经济理论的建立.....	10
三、对西方经济学家关于平衡论述的评价.....	23
第三节 “非平衡论”	25
一、关于“非平衡”的概念.....	25
二、对于“非平衡”理论的初步认识.....	27
第四节 “平衡论”与“非平衡论”的本质区别	28
本章小结	29
第二章 动态积极平衡理论	32
第一节 多元因素宏观、中观经济平衡理论.....	33
一、平衡理论的基本概念.....	33
二、经济系统的平衡原理.....	36
三、供求关系发展阶段论.....	37
第二节 动态积极平衡理论	38
一、积极平衡公理.....	38
二、积极平衡原理及公式.....	41
第三节 动态积极平衡理论循环运转公式	44
第四节 运输供给和运输需求发展的积极平衡	45
本章小结	47

第三章 国民经济供求状态的判定	49
第一节 国民经济综合平衡的积极含义	49
第二节 宏观经济总量的衡量指标	51
第三节 宏观经济管理与社会经济效益	52
第四节 宏观经济总量平衡问题	54
一、宏观经济总量平衡的内容	54
二、宏观总量平衡的标志	56
三、影响总量平衡的因素	57
第五节 总量平衡实现的途径	58
一、市场经济力量的自行调整	58
二、国家力量的自觉调节	58
第六节 我国国民经济综合平衡现状	59
一、宏观经济运行状态判定方法	60
二、我国宏观经济运行状态的判定	61
第七节 国民经济运行过程控制	65
一、需求管理	66
二、供给管理	67
三、供求管理	68
本章小结	70
✓ 第四章 交通运输与国民经济供求关系的平衡	72
第一节 交通运输与国民经济供求关系判定方法评析	73
一、运输弹性系数法	75
二、运输产值比重法	87
三、运输强度判定法	95
四、非线性系统动力学模型	98
第二节 交通运输与国民经济均衡发展的基本观点	101
本章小结	102
✓ 第五章 交通运输技术经济特性分析	105
第一节 各种运输方式的竞争水平和重要性指标	107
✓ 各种运输方式的基本技术经济特点	108

二、运输方式的竞争水平和重要性	112
第二节 充分利用水运原则	115
第三节 社会需求映射交通运输结构变化纹路	116
第四节 各运输方式技术发展重心的自行调整	117
第五节 交通运输结构性平衡原理	122
一、完善市场条件下的交通运输结构性平衡原理	122
二、非完善市场条件下的交通运输结构性平衡原理	123
本章小结	124
✓第六章 交通运输运量结构分析	127
第一节 交通运输经济中的基本矛盾	127
第二节 交通运输运量结构分析	128
一、货运量构成分析	130
二、货物周转量构成分析	143
三、货物周转量构成突变值分析	148
四、各种运输方式构成值与其重要性指标的对比	150
五、运输方式构成值提高的形势分析	151
本章小结	152
✓第七章 运输资源利用度分析与中美横向对比	155
第一节 关于运输资源的认识	156
第二节 运输资源利用度和运输线路负载率	159
第三节 中美两国交通运输结构对比	161
一、运输资源利用度对比	162
二、运输线路负载率对比	167
本章小结	171
✓第八章 交通运输投资效果分析	176
第一节 我国总体基本建设投资结构	176
第二节 资金投入效果动态评析	177
一、几种交通运输资金投入效果评价概念	178
二、交通运输投资效果数据分析	180
三、交通运输投资效果敏感性分析	184

四、交通运输投资效果敏感性分析结论的可靠性	189
五、资金投入效果动态评析简要总结	193
本章小结	193
第九章 中国水路运输业发展历程和前景	197
第一节 我国水运发展的历史轨迹	197
一、中国古近代水运史略——历史的骄傲	198
二、1949 年以来水路运输发展追踪——昨天的振奋	201
第二节 我国水路运输发展的时代呼唤	205
一、水运自然资源及其基本布局	205
二、大宗货源集中地区	206
三、水路运输发展的客观必要性	207
四、其它运输方式发展受到多种因素制约	208
第三节 水路运输发展前途	209
一、水路运输发展面临的问题	209
二、综合运输体系建设的需要	211
三、交通运输合理发展的总体意义	213
四、我国水路运输发展前景	214
第四节 水路运输系统平衡发展的可能路径	215
本章小结	216
第十章 水路运输市场环境及内部力量分析	219
第一节 我国运输市场特点及发育状况分析	219
一、运输市场的基本特征	219
二、我国运输市场的发育完善状况	220
第二节 水路运输市场环境分析	224
一、水路运输市场制约因素分析——外部不利环境	224
二、水路运输市场机制分析——内部环境及均衡力量	228
第三节 水路运输市场特点及市场发展的不平衡性	232
一、水路运输市场的特点	232
二、我国水路运输市场发育特征	236
三、水路运输市场发展的不平衡性	239

第四节 实现非平衡水路运输系统走向平衡发展的有效途径	241
一、平衡目标的选择	241
二、积极综合平衡	242
本章小结.....	243
第十一章 水路运输运力结构分析	245
第一节 水路运输基本供求关系	246
第二节 水路运输运力结构分析	248
一、船舶运输能力,港口、航道通过能力基本结构	248
二、吨船运量变化趋势及运输能力的组织弹性	253
三、分航区船舶运输能力变化情况察看	256
第三节 水路运输运力基本结构状态的判断	259
本章小结.....	262
第十二章 水路运输积极平衡实证分析	264
第一节 年度运输能力与实际运量的积极平衡	266
第二节 五年运输供给与运输需求的动态积极平衡	266
一、对于运输需求预测的基本思想	266
二、潜在运量的计算	267
三、市场力度的衡量和市场调节份额	269
四、水路运输市场平衡点的确定	270
五、资金差额估算	270
六、实施动态积极平衡分析步骤	272
第三节 十年运输供给与运输需求的动态积极平衡	272
本章小结.....	272
第十三章 水路运输运力运量积极平衡发展战略	274
第一节 水路运输货运量需求预测与情景分析	275
第二节 水路运输发展战略目标	276
一、长远积极平衡发展战略目标	277
二、长期积极平衡发展战略目标	277
三、中期积极平衡发展战略目标	278

四、短期积极平衡发展战略目标	278
第三节 水路运输运力与运量平衡发展战略	278
一、水路运输运力与运量平衡方法	279
二、水路运输运力与运量平衡发展战略	279
三、水路运输地区平衡方案	282
第四节 水路运输发展战略措施	283
一、国家层次战略措施	284
二、部门层次战略措施	286
三、企业层次战略措施	287
本章小结	288
第十四章 研究说明与后续工作	290
本章小结	295
主要参考文献	296
致谢	302

第一章 均衡理论与非平衡理论

“均衡”二字，最早来源于物理学，从杠杆原理到衡器的产生，逐步为社会所接受，进而，成为一个非常活跃的字眼，被政治、经济、军事、文学、艺术、心理、教育、化学、统计等各种学科、各行各业在表述两种对立事物的一种微妙状态时广泛应用。为了迸发新的运输经济思想火花，不妨追踪均衡概念的来源，考察政治、经济等领域对均衡以及平衡的理解和界定。

第一节 “均衡”的涵义及其来源

翻开近、现代任何一本经济学理论书籍，都会发现“均衡”、“平衡”之说；阅读各国政府经济部门工作会议文件，都会看到要搞好“平衡”之类的精句和提法。在社会经济生活当中应用相当广泛的均衡和平衡两者涵义是否一致，有无区别？这一在日常用语中无须细察的问题，在严密的科学体系中是值得推敲的。试问“均衡”、“平衡”的真正涵义是什么？

一、均衡及平衡概念

根据英国经济学家马歇尔在他的著作《经济学原理》中的解释：所谓均衡，就是相反力量的均势，犹如处在一个盘子里的若干圆球静止的均势。

美国经济学家丹尼斯·梅多斯等在《增长的极限》中写道：“平衡意味着各种相对力量之间的一种均势或者相等的状态。”

马克思把平衡与协调看成一个意思，认为“平衡是经常不断地消除经常的不协调”而建立起来的。

恩格斯说：“相对静止即平衡”。他在《自然辩证法》中说：“在地球上，运动分化为运动和平衡的交替：个别运动趋向于平衡，而整体运动又破坏个别平衡。岩石进入了静止状况，但是分化、海浪、河流、冰川的作用不断地破坏这个平衡。”

列宁认为：“我坦率地说，平衡（或适应）是理论上假定的，事实上它经常被破坏着”。“经常地、自觉地保持平衡，实际上就是计划性。”看来，他是指适应和有计划发展问题。

曾被列宁称为党内最宝贵和最大理论家的布哈林认为：“由互相联系的各个部分（要素）组成的某种整体中，存在着作用相反的力量，他们在例外场合，在某一时刻相互平衡，这就是静止状态，此时实际的斗争隐藏着。任何社会，任何经济形态，只要存在着，就有一定的平衡。政治平衡的基础是经济平衡。”

《汉书·律历志·上》：“准正，则平衡而钧权矣”，引申为几方面在数量上或质量上均等或大致均等。

毛泽东从哲学的角度说：“所谓平衡，就是矛盾的暂时的相对的统一。”

虽然，毛泽东对“平衡理论”没有进行深入研究，但是，他对“平衡”的认识是十分深刻的，他对“平衡”的看法同对于世界其他事物的认识一样，则是采取辩证态度，既肯定，又否定。在《矛盾论》中他曾多次谈到“平衡”：“无论什么事物的运动都采取两种状态，相对地静止的状态和显著地变动的状态。我们在日常生活中所看见的统一、团结、联合、调和、均势、相持、僵局、静止、有常、平衡、凝聚、吸引等等，都是事物处在量变状态中所显现的面貌。而统一物的分解，团结、联合、调和、均势、相持、僵局、静止、有常、平衡、凝聚、吸引等等状态的破坏，变到相反的状态，便都是事物处在质变状态中、在一种过程过渡到他种过程的变化中所显现的面貌。事物总是不断地由第一种状态转化为第二种状态，而矛盾的斗争则存在于两种状态中，并经过第二种状态而达到矛盾的解决。所以说，对立的统一是有条件的、暂时的、相对的，而对立的互相排除的斗争则是绝对的。”并说：“世界上没有绝对地平衡发展的东西，我们

必须反对平衡论或均衡论。”

但是，毛泽东在《论十大关系》一文中也曾几次提及“平衡”：“在处理重工业和轻工业、农业的关系上，我们没有犯原则性的错误。我们比苏联和一些国家做得好些。……，象苏联的粮食产量长期达不到革命前的最高水平问题，象一些东欧国家由于轻重工业发展不太平衡而产生的严重问题，我们这里是不存在的。”“沿海的工业基地必须充分利用，但是，为了平衡工业发展的布局，内地工业必须大力发展。”“新的工业大部分应当摆在内地，使工业布局逐步平衡，并且利于备战，这是毫无疑问的。但是沿海也可以建立一些新的厂矿，有些也可以是大型的。……好好地利用和发展沿海工业的老底子，可以使我们更有力量来发展和支持内地工业。”

毛泽东在《矛盾论》中所反对的是静止观点的“绝对平衡”，在《论十大关系》中倡导“平衡工业发展的布局”，努力实现“工业布局逐步平衡”，所赞赏的是经济工作上保持农业、轻重工业协调发展意义上的“平衡”。这种观点是强调发挥主观能动作用的积极动态平衡。

周恩来在1954年《政府工作报告》中曾经提到“我国原有的工业究竟是非常落后的、零散的、不平衡的，……”“由于人民消费力增长的速度超过了消费品生产发展的速度，形成了供应和需要之间的不平衡。”“必须根据社会购买力和社会商品之间的平衡，……，决定社会产品的流转计划，……”“国家财政的收支平衡，是在收入和支出都有了很大增长的情况下取得的。”

周恩来所谈的平衡是所指事物协调发展或相反数量对等的一种理想状态。

二、平衡的意义

从上述定义和描述中可见：作为名词，“平衡”是指一类对立事物的一种整体状态，依赖于各方力量（或数量）的综合效应，在相互制衡、相互僵持、相互作用的环境里达到相对静止和谐共处，也就是经济学中的“均衡”意义；作为动词，“平衡”是指活动主体对居于

统一体中一类相互影响、相互对抗、相互促进的事物各方力量(或数量)的积极调整,以求达到理想的协调状态。

把作为名词的平衡(即均衡)概念应用于经济学,出现两大依赖于对市场形态假定的经济学研究方向:

一是研究在完善市场和灵敏价格体系条件下需求与供给的均衡问题。分别提出均衡价格论,货币均衡论,一般均衡论,讨论各种均衡态产生的条件,以及如何对供求双方进行协调,以便促使均衡态的产生等;强调自由竞争环境中市场价格机制的自动调节作用,断言自由市场经济可以自行实现所谓充分就业的均衡。

二是研究在市场不完善、价格体系不灵敏条件下需求与供给的均衡问题。认为市场调节的自发作用不能保证资源的使用达到充分就业的水平。因此,国家必须干预经济生活,以便“解决”在市场不完善,不存在灵敏价格体系条件下的供求关系的均衡问题。这种方向的研究结果,分别提出在失业现象存在条件下的供求均衡论,宏观经济理论,国家干预经济理论,以及近年来新提出的非均衡论。

把作为动词的平衡概念用来描述经济学理论的研究和应用,则出现两大不太规则的经济研究分支。

其一,侧重于对国民经济中各个部门各个行业之间的协调发展问题进行研究,形成宏观政治经济学思想和理论;

其二,注重研究国家政府对国民经济发展的调整和控制作用及对经济生活的干预方法和措施,形成宏观经济政策学理论。

然而,实际上,对国民经济中各个部门各个行业之间的协调发展问题进行研究之后,必然要提出国家政府对经济发展的调整政策措施;研究国家政府对国民经济发展的调整和控制作用及对经济生活的干预方法和措施,必然要对国民经济各部门之间的经济利益关系进行分析,必然要判定其相互关系是否协调。因而,两大经济研究分支之间不存在绝对的分界。要说差异,只能是他们研究的出发点、侧重点、研究内容和研究方法有所区别。

本书的研究内容,将注意力集中于对交通运输经济活动中“运