

新世纪高职高专交通运输管理类规划教材

运输经济学

Y U N S H U J I N G J I X U E

李永生 黄君麟 主编

第2版



赠电子课件



 **机械工业出版社**
CHINA MACHINE PRESS

新世纪高职高专交通运输管理类规划教材

运输经济学

第2版

主 编 李永生 黄君麟

副主编 陈 京

参 编 龚纲要 高永富 吴吉明 杨冬艳

陈 华 王 峰 杨素梅



机械工业出版社

本书是为了交通运输、物流相关应用型专业所要掌握的经济学基本原理和运输经济基础理论而编写的教科书。全书共分11章,较为浅显地阐述了交通运输微观经济理论、交通运输宏观经济理论和国际交通运输经济的基础理论和运输实务。具体包括:运输经济学概述,运输需求与效用,运输供给与弹性,运输成本,运输价格、收益与价格策略,运输市场竞争和运输定价策略,运输资源配置,交通运输与国民经济,运输政策,国际运输市场,国际运输与服务贸易。

本书作为运输经济的基础教学用书,注重基本原理和理论的阐述,适合用作运输经济、运输管理、交通运输规划类、航运管理、外贸运输、物流管理等应用型专业的专业基础课的教材,也适合用作交通运输行业从业人士了解运输经济基础的学习用书,对进行产业经济学的研究也有一定的参考价值。

图书在版编目(CIP)数据

运输经济学/李永生,黄君麟主编. —2版. —北京:机械工业出版社,2014.1
新世纪高职高专交通运输管理类专业规划教材
ISBN 978-7-111-45212-6

I. ①运… II. ①李… ②黄… III. ①运输经济学—高等职业教育—教材
IV. ①F50

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2013) 第 304447 号

机械工业出版社 (北京市百万庄大街 22 号 邮政编码 100037)

策划编辑:孔文梅 责任编辑:孔文梅

封面设计:马精明 责任校对:黄兴伟

责任印制:刘 岚

北京富生印刷厂印刷

2014 年 3 月第 2 版第 1 次印刷

184mm×260mm·16.25 印张·395 千字

0 001—3 000 册

标准书号:ISBN 978-7-111-45212-6

定价:33.00 元

凡购本书,如有缺页、倒页、脱页,由本社发行部调换

电话服务

网络服务

社服务中心:(010)88361066

教材网:<http://www.cmpedu.com>

销售一部:(010)68326294

机工官网:<http://www.cmpbook.com>

销售二部:(010)88379649

机工官博:<http://weibo.com/cmp1952>

读者购书热线:(010)88379203

封面无防伪标均为盗版

新世纪高职高专交通运输管理类 规划教材编委会

主任委员：陈周钦

副主任委员：唐 好 王进思

秘 书 长：阎子刚

编 委：（排名不分先后）

梁 军 仪玉莉 武德春 黄君麟 邹 敏

袁炎清 薛 威 游金梅 朱新民 莫高兴

程世平 刘 焰 熊 青 祁洪祥 曾 剑

刘德武 孟祥茹 郑文岭 曹前锋 林敏晖

前言

PREFACE

在我国社会主义市场经济建设不断走向深入, 交通运输的市场化建设不断发展的进程中, 将从事交通运输物流行业的相关专业学生必须学习和掌握相应的经济学知识。为了使交通运输各专业学生能够更系统、更全面地了解和掌握交通运输经济的规律和市场行为动机, 准确地分析和研究市场行为和现象, 在机械工业出版社的大力支持之下, 本人主持了本教材的编写, 力图编写出适合要求的教材, 所幸在全体参编人员的努力之下, 本书得以如期付梓。

运输经济学是庞大的经济学的一个分支, 涉及到多数经济学的基本理论, 但也有其自身的内容。目前运输经济学的研究没有与交通运输业的发展同步, 而是远远落后于实践的发展, 只有一些运输经济学家在交通运输的部分领域进行了深入的探索和总结, 还没有形成完整的体系。本书完全按照社会主义市场经济的原则和框架, 以市场经济的规律和交通运输的实践为依据, 试图形成一门运输经济学科的较为全面的入门教材, 当然也只能是较为浅显的读物, 以适应正在发展的高级交通运输应用人才培养的需要。

本书试图在更广泛的经济学领域内开展运输经济学的论述, 以经济学的基本原理为基础, 以市场经济的规律为核心, 以运输生产的实践为依据, 以发达国家运输发展为借鉴, 针对交通运输的实践所进行的运输经济研究和归纳, 对交通运输市场的微观活动和宏观经济管理、国际运输市场进行分析和阐述, 叙述运输市场的构成、运输经济资源的配置和获得, 运输需求和供给、弹性、边际, 运输成本与收益, 不完全竞争市场, 以及宏观经济与交通运输, 国际经济与交通运输, 国际服务贸易等经济学理论。本书主要内容包括运输经济学概述, 运输需求与效用, 运输供给与弹性, 运输成本, 运输价格、收益与价格策略, 运输市场竞争和运输定价策略, 运输资源配置, 交通运输与国民经济, 运输政策, 国际运输市场, 国际运输与服务贸易等11章。形成较为广泛的运输经济基础理论体系, 使读者能较为系统地了解运输经济学的全貌, 对运输经济有更全面地掌握和了解, 并对经济学的主要内容有所了解, 理解社会经济中的普遍现象。

PREFACE

前言

正如本书在第一章中所说的,运输经济学的研究并没有与运输业的发展相适应,还“只是处于开始阶段”,编写内容较为完整的运输经济学教科书确实具有较大的难度,也给本书的编者带来巨大的压力和挑战。编者希望本书的出版对运输经济学的研究和发展能带来基础性的作用,推动我国运输经济理论的普及和发展。

本书的编写凝聚着参与编写与修改的编者们的满腔心血,对第2版进行修改的分别是:广州航海学院陈京(第二、三章),广州航海学院王峰(第四、五章),广州航海学院杨素梅(第六、七章),广州航海学院龚纲要(第十、十一章),广州航海学院李永生(第一、八、九章)。

本书第1版的编者分别是广州航海学院李永生(第一、七章,第八章第一节、第八章第四节,第十章),天津交通职业学院高永富(第二、六章),福建交通职业技术学院吴吉明(第三章),山西交通职业技术学院杨冬艳(第四章),云南交通职业技术学院黄君麟(第五章第一、三节,第八章第二、三节,第九章),湖南交通职业技术学院陈华(第五章第二、四、五、六节)。全书由李永生统稿。

理论的发展必然具有延续性,本书同样是在本学科的先行者的成果基础上进行继承和延伸的,本书在编写中大量参考和引用了他们的资料和研究成果,借此编者向先进们表示崇高的敬意和衷心的感谢。由于时间仓促,编者的水平有限,书中或许存在着这样或者那样的不足,恳请广大读者批评指正,以促进我们的水平提高。敬请将宝贵意见提交给编者(可发邮件至945379158@qq.com)。

本书配有电子课件,使用本书作为教材的教师或学校可以向出版社索取配套电子课件以及逐步建设的教学资源,联系电话:010-88379375, E-mail: cmpgaozhi@sina.com或945379158@qq.com。

李永生

目录

CONTENT

前言

第一章 运输经济学概述 // 1

- 第一节 运输与运输经济学 // 3
- 第二节 交通运输的性质及其功能 // 11
- 第三节 运输市场 // 15
- 【思考题】// 20
- 【讨论题】// 20

第二章 运输需求与效用 // 21

- 第一节 运输需求 // 22
- 第二节 运输需求的价格弹性 // 29
- 第三节 运输需求效用 // 36
- 第四节 运输需求的替代性 // 41
- 【思考题】// 45
- 【讨论题】// 46

第三章 运输供给与弹性 // 47

- 第一节 运输供给 // 48
- 第二节 运输供给的弹性 // 53
- 第三节 各种运输方式供给的特点 // 56
- 【思考题】// 66
- 【讨论题】// 66

第四章 运输成本 // 67

- 第一节 运输成本概念 // 68
- 第二节 短期成本分析 // 72

CONTENT

目录

- 第三节 长期成本分析 // 76
- 第四节 运输规模化 // 78
- 第五节 运输成本的外部性控制 // 81
- 【思考题】// 88

第五章 运输价格、收益与价格策略 // 89

- 第一节 运输价格 // 90
- 第二节 均衡价格 // 93
- 第三节 公共产品定价理论 // 101
- 第四节 边际成本定价 // 106
- 第五节 运输收益与利润最大化 // 107
- 第六节 运价的制定方法 // 110
- 【思考题】// 112

第六章 运输市场竞争和运输定价策略 // 113

- 第一节 运输完全竞争市场的均衡 // 115
- 第二节 运输完全垄断市场 // 120
- 第三节 运输垄断竞争市场 // 127
- 第四节 运输寡头市场 // 130
- 【思考题】// 134

第七章 运输资源配置 // 135

- 第一节 运输生产要素的使用 // 136
- 第二节 工资与劳动力 // 140
- 第三节 利息与资金 // 144
- 第四节 土地与地租、租金 // 147
- 第五节 利润 // 150
- 【思考题】// 152

目录

CONTENT

第八章 交通运输与国民经济 // 153

- 第一节 国民经济核算与交通运输 // 154
- 第二节 运输业与经济增长的分析 // 159
- 第三节 交通运输对经济发展的作用 // 164
- 第四节 运输业与就业 // 174
- 【思考题】// 178

第九章 运输政策 // 179

- 第一节 货币、通货膨胀和经济周期 // 180
- 第二节 宏观经济政策对运输业的影响 // 184
- 第三节 运输规划和运输基础设施建设 // 188
- 第四节 运输管理政策 // 194
- 【思考题】// 204

第十章 国际运输市场 // 205

- 第一节 国际运输方式 // 207
- 第二节 国际运输市场及其供求分析 // 213
- 第三节 国际运输价格与汇率 // 219
- 【思考题】// 224

第十一章 国际运输与服务贸易 // 225

- 第一节 服务贸易与运输服务贸易 // 227
- 第二节 运输服务贸易壁垒与运输自由化 // 230
- 第三节 WTO与运输服务贸易 // 238
- 【思考题】// 248

参考文献 // 249

第一章

Chapter 1

运输经济学概述

【学习目标】

了解交通运输和经济学的基本知识，运输经济学内涵及其发展，运输经济学研究的基本方法；掌握交通运输的经济学性质和运输产品的特性；熟悉运输市场及其特征、功能和市场主体；了解各类运输市场的主要特征。

【导读案例】经济学及其基本原理

人类社会已经历了几千年的商品经济时代，这个时代的一项最重要的特点就是“商品——交换——效用”，也就是人们生产产品——把自己不需要的产品作为商品进行交换——获得自己的需要的商品，或者直接提供劳务获得商品，满足效用。在此过程中产生了资源配置、市场交易、市场失灵与干预等经济行为。处在这个时代的每一个人都是经济人，都得参与到各种各样的经济活动之中，经济成为了社会的基础。经济与人如此密切相关，自然成为人们重视和研究的重要问题。人们要发现经济规律，预测未来的变化，为经济决策寻找依据，同时统治阶级也需要建立适合其需要的意识形态和理论基础，进而形成了“经济学”学科。可以说经济学是关于经济发展规律的科学，用来研究经济问题，解释经济现象和人的经济行为，更重要的是进行内在逻辑分析，对经济问题和结果作出预测。

同时经济学也是一门研究人的行为规律的学科。普适的经济学原理，不仅被用来分析包罗万象的社会现象，而且也可应用到其他许多社会学科和领域，作为研究方法和依据，深刻地影响了历史学、社会学、政治学和法学等相关学科的研究方法。

经济学科一般被分为“微观经济学”“宏观经济学”“国际经济学”三个层面，分别研究个人和企业的经济关系、国家和组织的经济政策、国家与国家之间的经济关系。此外还出现了众多特殊领域的经济学，如“产业经济学”“政治经济学”“社会经济学”“技术经济学”等。

经济学的基本原理

经济学是研究有限资源的社会配置，实现社会效益或经济利益最大化的学科。与其他学科一样，经济学也有一些基本原理，是构成经济学的基础，也是运输经济学研究中所要遵循的基本原理。

1. 资源使用的交替关系原理

稀缺的社会资源在经济生产活动中的总量是有限的、固定的，当一种资源在某一方面被增加使用时，其他方面就会减少该资源的使用量。经济学教科书常用“大炮和黄油”的例子来说明，要制造更多的大炮时，就要减少黄油的生产，如图1-1所示。如果居民花更多的时间工作挣钱，就会减少闲暇的时间，也是同样的原理。

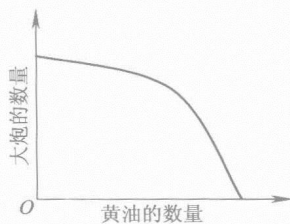


图 1-1 资源的交替关系

2. 机会成本原理

正如俗语所说的，当你得到一种东西时就意味着失去了另一种东西。这种你失去东西的价值就是你得到的东西的成本，经济学家将之称为机会成本。体育明星年轻时从事职业运动，能够得到巨额的收入，对他们来说，这时去读大学的机会成本很高，所以他们在退役之后才去读大学。

3. 边际决策原理

经济学的边际指的是经济要素增加或减少一个单位而引起的变化。边际决策是指人们对计划的增加或减少所进行的分析，而不从总量上进行决策的方法。厂商重视边际产量和边际

成本、资源利用的边际效率，通过边际成本确定价格；而消费者注意边际效用；政府关心货币的增加和减少、就业率的增减。边际分析是经济研究的最基本思路和方法，能够进行断面分析，以避开了总量分析的困难。

4. 激励产生反应的原理

经济学认为参与经济活动的任何人都是理性的经济人，在经济活动中按照利益的驱动而行动，人们对激励会做出反应，遇到损失时会回避，降低激励时会减少反应。对激励不能产生反应的现象，则无法用经济学进行分析。

5. 比较优势原理

当两种利益进行比较时，有优势的利益会被选择，无优势的利益会被放弃。在市场中进行交易会使得交易双方的状态得到改善，如果其中有一方不能改善，则不会参与交易。比较优势可以在相对的对象中进行，而绝对优势就要在整体中确定，否则就会“一山还比一山高”了。

6. “看不见的手”原理

市场中会形成价格、交易数量的确定、社会资源向某一方面流动、实现均衡等现象，虽然说都是市场主体的分散决策而形成社会的共同决策的后果，这些决策犹如有一支“手”在进行控制。这只“看不见的手”就是每一个主体都在追求自身的利益，最后汇集成社会的共同利益。这就是市场经济的核心——市场行为。

7. 生产率差异原理

生产率是指使用生产要素能够生产产品数量的能力，生产力的发展有众多的影响因素并且经过复杂的过程。经济学家认为各国各地、不同的企业总是存在着生产力水平的差别。生产率的差别会使得资源投入的标准不一样。

8. 收益递减原理

在其他条件不变的情况下，随着某一种生产要素投入的增加，每个要素所创造的产品数量不断减少。该原理也称为边际收益递减规律。

9. “看得见的手”原理

当市场机制失灵、市场波动过激或者经由市场解决问题代价太高时，政府必然也必须要对市场进行干预。这是现代经济学研究的目的之一，即政府如何管理好经济，是宏观经济学存在的基础。而在交通运输经济活动中，政府这只“看得见的手”更是始终存在。

问题与思考：你身边有哪些经济问题你觉得需要进行理论分析和研究，与哪些经济学原理有关系？对这些问题的研究对你有意义吗？

第一节 运输与运输经济学

一、交通运输和运输经济学

（一）交通运输的地位

交通运输是指通过使用运输工具和设备，有目的地将人和货物从一个地方转换到另一个

地方,实现空间场所变动的载运和输送活动。

交通运输是一项古老的活动,与人类的生产和生活历史息息相关,与人类社会的发展同步发展和变化,并且不断利用人类发明的各种技术和文明。同时,在交通运输过程中还产生了各种先进的方法和技术,它们也促进了交通运输的不断发展。从最古老的人力搬运、驯化动物驮运的畜力运输、荡桨划船和利用风力的帆船运输,到蒸汽机机车和船舶运输,再到内燃机船舶和车辆运输、电力机车、喷气飞机运输,充分体现了人类文明和科学技术在交通运输领域的发展轨迹。

随着生产的发展和商品经济的形成,运输从生产活动和商业活动中分离出来,形成独立的行业。这个行业具有其专用的生产工具和特有的生产技术及特点,具有与一般生产不同的生产产品,因而不同于一般的生产,它所进行的是特殊的物质生产。随着运输能力的不断增长和运输规模的扩大,形成了有别于其他生产和商业活动的交通运输业。正如伟大的思想家和经济学家马克思所论述的:“除了采矿工业、农业和加工制造业以外,还有第四个物质生产部门,它也经过手工业劳动、工场手工业劳动和机器生产三个不同的阶段。这就是运输业,不论它是客运还是货运。”(马克思《剩余价值理论》)。马克思在指出运输业是一个物质生产部门时,强调了运输过程的生产性质,并说明运输是投入生产要素的生产过程,具有产品生产的一般性质。

而在运输进入机器生产阶段的过程中,也经历了四个不同的发展时期。

1. 以水运为主的时期(18世纪中叶~19世纪初)

在产业革命后,商品生产得到大规模的发展,运输规模大幅增加,尤其是煤炭运输的需要,使人们将目光转向了运输效率远远高过马车运输的船舶运输。在英国兴起了开凿运河的热潮,形成大规模的水运网,并在欧洲大陆和美国成为共识,兴起了运河开凿的热潮,促进了内河运输的发展。1807年美国人富尔顿制造了世界上第一艘轮船“克莱门”号,1838年英国轮船“南阿斯”号和“大西洋”号横渡大西洋成功,这些事件都促进了水运的兴起。这一阶段内河水运和跨洋海运得到大规模的发展,水运成为运输的主要形式。

2. 以铁路为主的时期(19世纪30年代~20世纪30年代)

1814年斯蒂芬森发明了机车;1825年世界第一条铁路在英国的斯托克顿至达林顿通车,从此在西方各国兴起了铁路运输的陆地运输方式。至此在一百年的运输史上,铁路运输成为陆上运输的核心。

3. 公路、管道、航空运输大发展时期(20世纪30年代~50年代)

1886年世界第一辆汽车在德国诞生,起初汽车只是辅助运输工具,第一次世界大战结束后,随着汽车制造能力的提高,公路网的广泛建设,汽车运输机动性的优点得以充分发挥,汽车运输成为运输体系中的基本组成部分。20世纪30年代起,随着石油运输的需要,管道运输成为建设的热点,得到较大的发展。1903年第一架飞机在美国上天,道格拉斯飞机制造厂开始规模化制造飞机,人类的飞行梦想成为了现实,现在航空运输已成为旅客运输最重要的运输方式。

4. 建立综合运输体系的时期(20世纪50年代以来)

经过几百年的发展,水运、铁路、公路、管道、航空运输都得到了充分的发展,在运输

体系中形成了各自特有的运输作用。自20世纪60年代之后,随着信息化的发展,集装箱运输的普遍使用,运输管理水平的不断提升,各种运输方式以其各自的优势在运输体系中重新分工。为了满足不同运输的需要,将不同运输方式的优势进行组合,形成相互配合、互相联合的综合运输体系,建立起了现代运输的综合体系。

在长期的发展中,运输业成为独立的生产部门,使得运输业本身的专业化程度大幅提高,极大地提高了运输的生产效率,进而加速了商品的流通速度、扩大了商品的销售范围、促进了生产的效率和生产速度、实现了生产的专业化发展,对社会经济发展起到了巨大的促进作用。在现代社会中,交通运输已成为社会和经济的重要纽带和基础,成为带动地区经济发展的动力,是实现全国性统一市场的基础,也是国际经济发展和国际经济一体化的先决条件。

交通运输业本身就在创造着社会价值,是国民经济的重要组成部分,并在国民经济体系中占有相当重要的比例。在我国,运输业占国内生产总值的比例相当大,见表1-1。

表1-1 国内生产总值与交通运输统计表

年度	1978	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2009
GDP/亿元	3 624.1	4 517.8	10 202	18 548	58 261	89 404	182 321	335 353
交通邮电业等/亿元	172.8	205.0	406.9	1 147.5	3 236.5	4 919	13 805	17 058
所占比例	20%	20%	16%	20%	18%	5.5%	7.5%	5.1%

在居民消费中,也有大约10%以上的花费用在运输上(1989年:英国15%,意大利12.9%,荷兰11.3%)。在工业生产上,对运输就更加依赖,从表1-2的2005年统计可见,每1元工业增加值就会有超过1.2吨公里的货运量。

表1-2 工业增加值与货物运输量的比例(2005年)

地 区	工业增加值/亿元	货物运输量		平均每亿元工业增加值的运输量	
		货运量/万吨	货物周转量/亿吨公里	货运量/万吨	货物周转量/万吨公里
全国总计	66 425.2	1 862 066	80 258.1	28.03	12 082.48

我国是一个拥有960万平方公里国土的国家,具有广阔的国土面积,大陆地区实行统一的经济制度。为了建设成为统一的大市场,实现均衡发展,必须具有现代化的国内运输体系。表1-3反映了全国货运周转量及其构成,表1-4反映了我国运输线路的情况。

表1-3 全国货物周转量及其构成

年份	货物周转量/亿吨公里						构成(%)				
	合计	铁路	公路	水运	民航	管道	铁路	公路	水运	民航	管道
1990	26 208	10 622.4	3 358.1	11 591.9	8.2	627	40.5	12.8	44.2	0.03	2.4
1995	35 730	12 870.3	4 694.9	17 552.2	22.3	590	36.0	13.14	49.1	0.06	1.7
2000	43 359	13 624	5 973	23 061	48.5	652.5	31.4	13.8	53.2	0.11	1.5
2005	78 329.8	20 730.5	8 573.8	48 057.6	78.9	889	26.47	10.95	61.35	0.10	1.13
2010	137 329	27 644.1	43 005.4	64 305.3	176.6	2 197.6	20.13	31.32	46.83	0.13	1.6
	运输总量/亿吨										
2010	320.3	36.4	242.5	36.4	0.0557	4.9	11.36	75.71	11.36	0.02	1.53

(资料来源:历年国民经济和社会发展统计公报)

表1-4 全国运输线路长度

年份	运输线路里程/（万公里）							
	铁路	其中：电气化	公路	其中：高速公路	内河	民航	其中：国际航线	管道
1980	5.33	0.17	88.83	0	10.85	19.53	8.12	0.87
1990	5.79	0.69	102.83	0.05	10.92	50.68	16.64	1.59
1995	6.24	0.97	115.70	0.21	11.06	112.90	34.82	1.72
2000	6.87	1.49	140.27	1.63	11.93	150.29	50.84	2.47
2005	7.54	1.94	334.52	4.10	12.33	199.85	85.59	4.40
2010	9.12	3.27	400.8	7.41	12.42	276.51	107.02	7.85

（资料来源：中国统计年鉴2011）

我国东、南临海，从南到北滨邻北部湾、南海、台湾海峡、东海、黄海、渤海，有10万公里长的海岸线。陆地上江河纵横、湖泊众多，由长江、珠江、黑龙江、京杭大运河组成的“一纵三横”内河水运网，全年通航的内河有5 600多条、近12万公里，为内陆航运体系提供了便利和安全的运输条件。

在中华人民共和国成立之后，我国政府将铁路建设作为首要工作，大规模发展铁路运输，并不断加大电气化改造、复线建设、提速等改造和建设的力度，进行高速铁路建设，加大铁路线密度，使我国的铁路运输不断发展，成为国内运输体系的核心运输方式，铁路运输成为促进全国各地的经济和人员交流、带动中西部地区发展的基础条件。

公路是短途运输的主要方式，对区域经济发展起着重要的作用。近年来通过大规模的高速公路和高等级公路的建设，已基本形成了全国高速公路网的格局，使各经济中心的辐射力大幅度增加，带动农村偏远地区经济的发展。

（二）运输经济学的发展

交通运输不仅本身就是经济活动，而且对社会经济具有极大的影响。运输经济自然成为经济研究的组成部分，并逐步发展成为具有独立内容的经济学分支学科——运输经济学。运输经济学的发展与其他经济学分支的发展一样，从经济学本身的问题开始，经济学家们利用对交通运输的认识研究经济问题，用交通运输的实践阐述微观和宏观经济学的理论，交通运输成为实证经济学的组成部分。而交通运输在得到大规模发展之后，对于交通运输本身的问题成为部分经济学家关心的问题，他们以经济学的基本原理和规律研究交通运输中的微观和宏观问题，研究运输的经济价值，探讨如何将有限的资源进行更大利益的配置，形成独立的交通运输经济学分支。而伴随着数量经济学的发展，数量经济学的研究方法也在交通运输经济学中广泛使用，促进交通运输经济学的进一步发展，使得交通运输经济学更加丰富。但即使如此，运输经济学还没有形成完整的体系，仍未达到一门完整学科的程度。正如陈貽龙、邵振一所著《运输经济学》（2001）绪论中所说的：迄今为止，即使在运输系统高度发达的西方国家，运输经济学也未能发展成为一门成熟的学科。运输经济学这门学科尚处在其发展的前期。

1. 西方经济学家的运输经济思想

（1）亚当·斯密的运输经济思想 亚当·斯密（1723—1790）是英国著名的经济学家，

现代经济学的奠基人，在其1776年出版的代表作《国富论》中从多方面论述了交通运输对经济发展的促进作用。

1) 运输是经济发展的基本条件。在《国富论》中亚当·斯密通过分析世界当时较为发达地区的发展原因时认为，地中海沿岸的古代国民，可以认为是最早文明的国民，他们得益于地中海的海运条件。由于尼罗河发达的水系，能连通城市和乡村，获得水运交通的便利，他认为这种内陆水运的广泛和安全，是埃及发达最早的主要原因之一。他总结出古代的埃及人、印度人、中国人之所以富裕，均得益于内河航运的便利。

2) 运输影响分工和交换。亚当·斯密与其他古典经济学家都以生产力的发展作为经济发展的表现，生产力的提高就意味着经济发展。而生产力发展来源于分工。他指出：分工起因于交换能力，因此分工的程度总要受到交换能力大小的限制。良好的道路、运河或可通航河流，由于减少了运输费用可以促使人们开拓更大的市场，因而推动了劳动分工的发展，于是他得出了在一切改良中，以交通改良为最有实效的论断。

3) 运输影响资源开发和对外贸易。亚当·斯密认为便利的交通运输是矿产资源得以开发的基本条件。他列举了苏格兰的煤矿不能开采是因为缺少陆运和水运；苏格兰高地的木材只利用了树皮，而任由树木腐烂，是因为无法运输；而因为金属的价值很高，能够承担长距离的运输费用，因而金属市场并不限于矿山附近的各国，而扩及全世界。他认为制成品体积小、价值大，可以用较少的运费运到远方，所以在任何国家它们都是对外贸易的主要目的物。

4) 运输与贸易的规模受该国经济发展水平的制约。运输设施和运输设备的建设都受到资本数量的限制，但必须随着其每年物产的增加而增加。

(2) 李斯特对交通运输的论述 李斯特(1789—1846)是德国早期资产阶级经济学家。在他所处的时代，英国已完成了工业革命，法国和美国的工业革命也有很大程度的发展。英美等国已进入了以铁路和轮船为代表的机械化运输时代，而德国远远落后于该三国。他在周游了许多当初比较繁荣的国家之后，对各国的发展原因和德国发展方法进行了大量的研究和分析，其《政治经济学的国民体系》(1841)一书，在农业、工业革命、交通运输、国际贸易、宏观政策等众多领域进行了细致的经济学分析。他认为：运输是经济发展的重要条件，英国的发展依赖于运输的改良，美国的运输发展不仅在经济，而且在人民精神生活方面都产生了重大的影响；运输既是工业和贸易发展的原因，又是工业和贸易发展的结果；运输业的发展需要国家力量积极地干预和鼓励，包括立法、税收、保护等措施，积极发展铁路运输，特别是在殖民地贸易中，要实行运输保护。

(3) 其他早期西方经济学家对交通运输的研究 1850年伦敦大学教授D·拉德那的著作《铁路经济》比较详细地讨论了运输进步的历史及其对经济和社会生活的影响，也讨论了铁路的各种运输管理以及成本、利润、运费等基本运输问题。经济学家马歇尔称赞该书为近代铁路运输经济科学奠定了基础。

对运输经济学学科体系的最初形成起着奠基作用的，是奥地利经济学家E·萨克斯(E

Sax)。1878年他的《国民经济中的运输工具》一书较系统地讨论了运输政策和运输经营,讨论了国家在运输方面的宏观问题,也探讨了个别运输方式经营活动的微观经济问题。

2. 马克思的运输经济理论

在经济学研究中,马克思极为重视交通运输的问题,在其《资本论》中,用了大量的篇幅对运输与资本主义生产和流通的关系进行了深入的分析,提出了非常丰富而又极其深刻的运输经济思想和理论。其观点可以归纳为以下几方面:

- 1) 运输是商品交换的重要手段。
- 2) 运输是社会经济存在的基本形式。
- 3) 运输是生产过程在流通领域里的延续。
- 4) 运输业属于物质生产部门。
- 5) 运输影响资本的周转。
- 6) 运输业影响资本主义经济。

马克思的运输经济理论不仅总结了前人对运输经济的研究,并以劳动价值论为核心思想发展了运输经济理论,揭示了运输生产的一般规律,较为系统地归纳了运输对经济社会的影响及对生产方式改变的推动、对工业化的促进。马克思与其同时代或之前的经济学家一样,不是完整系统地专门研究交通运输经济,更多的是通过交通问题研究社会经济现象和发展。但这些研究和总结,为运输经济学的发展奠定了坚实的基础,是我们进行交通运输经济学习和研究的宝贵财富,可以不断从中吸取营养,也敦促我们沿着他们的轨迹前进,不懈地探索。

3. 当代运输经济学的发展

交通运输曾经作为经济学研究的重要内容,促进了经济学的重大发展,但到了本世纪初,基于运输的战略功能被高度强化,交通运输国有化,受国家的高度干预和管制,使交通运输经济学的研究大为停滞。

按照英国人肯尼思·巴顿《运输经济学》(2001,商务印书馆)第1章中所用的话说:“(在20世纪70年代)以运输为专业的经济学家,几乎可以靠两只手数出来”。从20世纪20年代以来,这一领域已基本上处于半休眠状态。但从70年代起,情况有所改变,现今对该领域感兴趣的热烈程度是几十年来所未曾见过的。但是与许多其他经济研究领域相比较,运输经济学仍是相对地被忽视的。自20世纪60年代以后对运输经济学研究的兴起,人们在新的形势下又重视起运输经济学的研究,拉科夫斯基(Rakowski, 1976)将其归纳为:①运输实际分布问题以及称为商业后勤学(物流管理)新领域的发展问题;②对城市运输所有方面扩大的兴趣(社会福利);③对发展中国家运输领域的大量研究。此外还有将运输与土地利用相结合的研究,以及国家干预的撤销和运输市场化程度的深入发展,使得交通运输学的研究具有更为广阔的空间。国际运输和运输福利、第三世界运输投资效应继续成为人们关心的对象,计量经济技术、成本投资分析成为促进运输经济学发展的新手段。

按照赵锡铎编著《运输经济学》(1998)的总结:在第二次世界大战之后,出现的一系