

○公路运输 经济学



86
F540
1
}

公路运输经济学

吴志恒 编著

86.25.105

陕西科学技术出版社



B 286189

公路运输经济学

吴志恒 编著

陕西科学技术出版社出版

(西安北大街131号)

陕西省新华书店发行

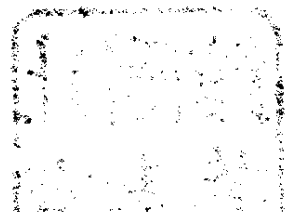
洛阳市印刷四厂排版 宝鸡市人民印刷厂印刷

开本850×1168 1/32 印张13.75 插页4 字数300,000

1985年7月第1版 1985年7月第1次印刷

印数1—13,200

统一书号: 4202·5 定价: (平) 3.20元



081882

代 序

由西安公路学院吴志恒副教授编著的《公路运输经济学》一书决定由陕西科学技术出版社出版，我认为这是我国汽车运输界一件有十分重要意义的事，我乐于为它写这篇序。

关于这本书的由来和编写经过，已由作者在书末作了说明，无需赘述。我要说的是为什么我支持这本书早日出版，以及出版后我们应该怎么办？

建国三十多年来，公路运输战线象其它各条战线和整个国民经济一样，都取得了巨大的成就，作出了重要的贡献，这是毋庸置疑的。但是，如果我们用辩证唯物主义和历史唯物主义的观点，回顾一下这三十多年的历史，那么，有两个问题是需要回答的：第一个是，既然成就是巨大的，贡献是重要的，这些成就和贡献是怎样取得的？它的经验究竟在哪里？有哪些经验值得我们发扬？第二个是，三十多年来的工作有没有问题？如果有，又是哪些问题？应该怎样认识这些问题？有什么教训值得我们记取？特别重要的是：经过了三十多年的实践，我国公路运输业究竟还存在着什么问题？究竟应当怎样看待这些问题？更应当怎样去解决这些问题？

看来，我们既不能抱着过去的成就和贡献而自我陶醉，无视当前存在着的问题；也不能面对当前存在着的问题而束手无策，或者只凭着过去的一点狭隘的经验或理解水平来对待当前，指导今后！如果这样，那就决不是一个马克思主义者的

态度了。

认真地总结好三十多年来的历史经验，实事求是地分析当前存在的问题，正确地指导今后，正是我国公路运输界面临的必须完成而决不可回避或推卸的重大任务。不如此，要想实现四化的宏伟目标只是一句空话。

正因为如此，我从一九八〇年起，尽管那时是在病中，仍然尽自己一点微薄之力，支持吴志恒同志写完这本书；现在，我继续支持这本书的出版，并且，我还要支持这本书的不断修订完善，直至大家认为比较满意，能够起到总结过去，分析现在和指导今后的目的为止。也就是：一定要找出我国公路运输工作的客观规律，使广大公路运输干部思想理论水平有一个大的提高，从而能正确地分析判断现存的各种问题，并且能采取正确的方针和方法，打开新局面，取得新成就，创造新经验，达到符合四化要求的新水平。

要达到这个目标，是有十分有利的条件的。主要是因为粉碎“四人帮”以来，特别是从党的十一届三中全会以来，党对建国三十多年的重大历史事件作出了正确的结论，总结了基本的经验教训，不但在指导思想上完成了拨乱反正的历史任务，而且为我们总结自己战线的经验提供了根本的指导思想和有力的榜样。我们没有理由再不好好总结自己的历史经验，作出自己的结论，不仅在自己的实际工作中继续完成拨乱反正的任务，更要对现在面临的许多新情况新问题作出正确的分析和科学的判断，从而打开通向现代化的新局面。

一九八〇年四月，我在关于开展社会主义汽车运输生产目的性讨论的建议中，曾提出我国公路运输中“矛盾重重，问题成堆”的论断，以后我又加了两句叫“理论贫乏，思想庞杂”。

这是从我们面临的新情况和新问题中概括出来的。我认为，能不能有效地研究和解决这些新情况新问题，这是我们能不能打开通向现代化的新局面的一个关键所在。这就要求我们在马克思主义毛泽东思想的指导下，对我们自己的工作进行周密的系统的深入的（而不是零碎的皮毛的）调查研究，对工作中的成功经验和失败教训，作历史的考察，对广大干部、技术人员和职工在几十年实践中提供的大量的丰富经验，进行科学的概括和总结，提升到理论的高度加以系统化，对三十多年来，在有关公路运输方针、政策、体制、规章制度等等一系列重大问题上，究竟哪些事情做对了，哪些事情做错了，哪些是需要坚持下去的，哪些是需要打破的老框框，从中找出其固有的而不是主观臆造的，不是沿袭过去或抄袭他人的规律，进而制定出我们自己的或中国化的具体的方针政策办法来，克服面临的“矛盾重重，问题成堆，理论贫乏，思想庞杂”的难题，提高新认识，开创新局面，走出新路子，取得新成就。

但总结经验是一项科学工作，应当避免主观性，片面性和表面性，实行理论与实际结合，领导与群众结合，总结过去和分析当前，导今后结合。在这些方面，没有一个一定过程的艰苦努力是不可能的，正因为如此，我从一九八〇年起就着重想抓这件工作，我希望在我有生之年实现这个愿望。现在，吴志恒同志已经用自己的努力写出了这本书。在本书出版以后，我仍然愿意尽自己的努力，和广大公路运输职工一道，参加这本书的讨论和修改，使之不断充实、提高，完善。具体建议，今后每两年到三年修订一次重新出版，用十年左右时间，完成这本书的定稿工作，使之成为一部比较完满的中国式的公路运输经济书。

我愿与本书作者、读者共同努力，直至生命的最后一息。

潘 琪

一九八二年七月十一日于黑龙江五大连池

一九八三年十一月改于北京

目 录

代序	潘 琪
绪论	(1)
一、公路运输经济学的对象	(1)
二、公路运输经济学的任务	(2)
三、公路运输经济学的方法	(3)
第一章 交通运输业在国民经济中的地位和作用	(1)
一、运输业是一个独立的生产部门	(1)
二、运输业是一个重要的物质生产部门	(5)
三、运输业是一个特殊的物质生产部门	(11)
四、运输业在我国社会主义现代化建设中的作用	(16)
附录一	(20)
第二章 公路运输与其它运输方式的分工与协作	(35)
一、各种运输方式主要技术经济指标分析	(35)
二、各种运输方式的特点及其合理分工	(51)
三、各种运输方式的社会主义协作	(59)
附录二	(66)
第三章 合理运输	(71)
一、合理运输的重要性	(71)
二、合理运输的涵义和要求	(74)
三、不合理运输的表现形式及其产生的原因	(78)

四、消除不合理运输的主要途径及措施·····	(95)
附录三·····	(105)
第四章 我国社会主义公路汽车运输业的建立和	
发展 ·····	(109)
一、旧中国的公路汽车运输·····	(109)
二、我国社会主义公路汽车运输业的建立·····	(114)
三、我国社会主义公路汽车运输业的巩固和	
发展·····	(121)
附录四·····	(135)
第五章 我国社会主义公路运输现代化 ·····	(145)
一、我国社会主义公路运输现代化的必要性	
与可能性·····	(145)
二、我国社会主义公路运输现代化的目标	
和任务·····	(148)
三、我国社会主义公路运输现代化的道路	
和措施·····	(154)
附录五·····	(174)
第六章 公路货物运输 ·····	(180)
一、货物与货物运输·····	(180)
二、货物运输量·····	(185)
三、货物运输质量·····	(200)
四、货流的分布·····	(210)
五、货物运输计划·····	(218)
六、城市汽车货物运输·····	(229)
附录六·····	(233)
第七章 公路旅客运输 ·····	(240)

一、旅客运输过程	(240)
二、旅客运输量	(243)
三、旅客运输质量	(251)
四、客流及其分布	(257)
五、旅客运输计划	(261)
附录七	(266)
第八章 公路运输业的固定资产	(271)
一、固定资产的经济性质	(271)
二、固定资产的分类结构和计价	(274)
三、固定资产的损耗	(278)
四、固定资产的修理和更新	(281)
五、固定资产的价值补偿	(284)
六、固定资产的扩大再生产	(288)
附录八	(302)
第九章 公路运输业的劳动与工资	(310)
一、公路运输业的劳动力	(310)
二、公路运输业的劳动生产率	(319)
三、公路运输业职工的工资	(323)
附录九	(336)
第十章 公路运输业的成本与运价	(344)
一、运输劳务及其经济属性	(344)
二、公路运输成本	(347)
三、公路运价	(357)
附录十	(365)
第十一章 公路运输业的经济效益	(387)
一、公路运输经济效益的涵义	(387)

二、社会主义公路运输经济效益的评价原则……	(389)
三、评价公路运输业经济效益的指标体系……	(392)
四、公路运输业经济效益的影响因素……	(392)
五、提高公路运输业经济效益的途径和措施……	(401)
附录十一……	(412)
后 记 ……	(424)

第一章 交通运输业在国民经济中的地位和作用

交通运输业（以下简称运输业）是专门从事货物和旅客运输活动的生产部门，一般包括铁路、水运（海运、河运）、公路、管道、航空等五种运输方式。它是国民经济的重要组成部分，是社会再生产各个方面（生产、分配、交换、消费）以及地区之间、部门之间、城乡之间、企业之间联系的纽带和物质支柱，是社会再生产及人们正常工作、生活的必要条件和发 展国民经济的一个“先行官”，也是进行国际交往的桥梁，对促进我国社会主义现代化建设起着重要的作用。

一、运输业是一个独立的生产部门

今天世界各国四通八达的交通运输网，以及在天空、水面、陆地上运行的各种现代交通工具，是社会生产力发展的产物和经济技术发展水平的标志，也是促进社会生产力发展的重要手段。

运输业成为国民经济中一个独立的生产部门，经历了一个长期的历史发展过程。在古代社会人类的生活和生产活动中，就进行着大量的运输劳动，如搬运工具和渔猎物等。由于当时生产力水平的极度低下，采用的是最原始的运输方式——人力

搬运，而且运输和生产活动密切不可分离地结合着。当时只有自然分工，即根据性别和年龄分工，从事力所能及的劳动，男的狩猎、捕鱼，女的采摘果实等。随着生产力的发展，出现了第一次社会大分工——畜牧业和农业的分离，后来是手工业与农业的分离，这是第二次社会大分工。在原始社会末期，由于商品生产的发展，又引起了第三次社会大分工，出现了商业，商品交换扩大到更广阔的范围。为了适应生产发展的需要，就逐渐从其它部门中分出并形成了一个独立生产部门——运输业。

运输业跟农业和工业一样，“在自己的发展中，也经历了几个不同的生产阶段，手工业生产阶段，工场手工业阶段，机器生产阶段。”（《马恩全集》第26卷一分册第444页～445页）。机械运输业的产生，是十八世纪后期工业革命的结果。由于资本主义机器大工业的发展和世界市场的扩大，使运输工具的革命成为必要，而蒸汽机在生产中的广泛应用，也为机械运输业的出现提供了物质条件。在此基础上出现了轮船、火车、汽车、飞机等现代运输工具的机械运输业。

水上机械运输业，开始于1807年第一艘轮船在纽约哈尔逊河下水。陆上机械运输业，开始于1825年英国的斯道克顿——达敦间的第一条蒸汽机车铁路办理货运业务。第一条输油管于1865年铺设。第一架飞机于1903年飞上天空。

从十六世纪以来，人们就有了创造自动车辆的设想，并且为了使车辆行驶，曾经用人力、风力和蒸汽等进行多次试验。在内燃机发明和发展之后，才出现了汽车。1886年第一辆四冲程汽油机汽车在德国诞生，在实践中经过不断改进后，第一批汽车于1890年在欧洲大量生产。第一次世界大战时（1914年～

1917年)，由于军事上的需要，汽车得到了相当大的发展和流行，并在实践中证明了这种运输工具突出的优越性：机动、灵活、迅速、方便、直达（“门到门”）。汽车的使用促进了道路的改善，发展形成了交通运输业的一个重要组成部分——公路运输业。随着社会生产力的发展和技术的进步，各种运输工具和交通线路不断改进和完善，新的运输方式将不断涌现以适应社会生产和人们工作、生活等方面的需要。

纵观运输业发展的历史，大体可分为四个阶段：第一阶段属于水运阶段。水运是历史悠久的古老运输方式，早期的工业发展，大多依靠水运。我国在公元前2500年左右已经制造舟楫进行航运了。第二阶段属于铁路阶段。铁路运输已有150年以上的历史，本世纪二十年代在陆上运输中曾居于垄断地位，它所承担的运量占总运量的 $\frac{3}{4}$ 以上，因而被称为铁路的“黄金时代”。铁路运输至今仍在许多国家的运输网中起主导作用。第三阶段属公路、航空、管道发展阶段。这三种运输方式，急起直追，竞相发展。自本世纪三十年代以来，公路运输在全世界范围内得到了突飞猛进的发展。目前，全世界机动车总数已达3.5亿辆，全世界现代交通网中，公路线长度占 $\frac{2}{3}$ ，约达2千万公里，公路运输所完成的货运量占整个货运量的80%左右，货物周转量则占10%。在一些工业发达国家，公路运输不仅货运量，而且其周转量在各种运输方式中均名列前茅。据推算，目前在产品最终成本中，运输费用占10%左右，其中公路运输占一半以上。公路运输在运输业中日益成为一个不可缺少的重要组成部分。管道、航空是较年轻的运输方式，近年来，管道运输的发展速度甚至高于公路。航空客运量近几十年来增长了100倍，货运量也以每年递增20%的速度增长。

第四阶段属建立综合运输体系阶段。世界各国在运输业发展的实践中，充分认识到不能片面地发展某一种运输方式，而应该实行各种运输方式的分工合作和协调发展，这不仅有利于运输业的发展，而且有利于促进整个国民经济的发展。因此，如何根据各国的具体情况，适时地调整各种运输方式的合理分工，建立既平衡又协调的现代交通运输体系，是各国经济发展中必须解决的重大课题。

从运输业产生的历史可见，正是由于社会生产力的发展和社会分工扩大的需要，才使得物质生产过程中原先密切结合在一起的生产活动和运输活动，不仅有必要而且有可能实行分离，把运输活动专门交给一个职能部门承担，形成了一个新的、独立的生产部门——运输业。

运输业成为一个独立的生产部门，运输劳动专门化、社会化，这是一切国家经济发展的必然结果，也是社会进步的标志。

由于运输劳动的专门化，大大地提高了运输生产效率。据有关部门对汽车运用情况的调查表明：我国交通部门营运货运汽车运输生产效率一般为机关企事业单位自备货运汽车的三倍左右，而其单位运输成本及燃料消耗量却比机关企事业单位低的多。在一些工业发达的资本主义国家，除了一些大型专业汽车运输企业外，还存在许多中、小型汽车运输企业，自车自驾经营者以及厂矿企业自备运输车辆等，但从经济效果看，那些规模较大的汽车运输企业运输效率高，成本低，仍然在经营上占据着优势地位。马克思说：“因交通工具的发展，运输集中，规模巨大之故，减少了单个商品的运输费用。”（《资本论》二卷第147页）

运输专门化，运输生产效率的提高，加速了商品流转，减少了流通费用，节约了流动资金，降低了产品成本，扩大了销售范围，促进了生产的发展。公路运输业作为运输业的一个重要组成部分，也应是一个从事专业化运输的生产部门，才能有效地发挥它的作用。

运输业是一个独立的生产部门，在社会主义条件下必须保证其运力有计划地增长、高效率地使用，以不断满足社会日益增长的运输需要。为此，必须坚持计划经济为主，市场调节为辅的原则，使运输部门汽车数量有大幅度的增长，并使车型、吨位构成适宜，装卸机具配套，以充分发挥其先行作用。

在国家投资安排上，必须考虑运输业作为一个独立生产部门的需要。我国第一个五年计划期间，国家基本建设投资中，运输业占17.4%，使运力的增长适应了当时社会运输需要，从而促进了国民经济的发展。此后，国家对运输业投资逐步减少，从而使运输业成了国民经济中的薄弱环节。为此必须摆正运输业在国民经济中应有地位。坚持马克思主义关于运输业是国民经济中独立生产部门的原理，有计划地发展运输业。

二、运输业是一个重要的物质生产部门

马克思说：“在每一个生产过程中，劳动对象位置的变化，以及这种变化所必须的劳动资料和劳动力——例如，棉花由梳棉车间运到纺纱车间，煤炭由井下运到地面——都起着重要作用。完成的产品作为完成的商品从一个独立的生产场所移到相隔很远的另一个生产场所，只是在较大规模上表示出同样的现象。在产品从一个生产场所运到另一个生产场所以后，接

着还有完成的产品从生产领域运到消费领域。产品只有完成这个运动，才是现成的消费品。”（《马恩全集》第24卷第168页）

马克思的论述，深刻地阐明了生产过程运输和流通过程运输的关系，阐明了运输的生产性质及其重要性。

（一）它为产、供、销服务，是社会再生产过程的必要条件和生产力的组成部分。

运输活动贯穿于社会再生产的全过程之中，为生产、分配、交换、消费服务。生产过程运输——传送带、起重机、车间轨道、厂内专用铁道、汽车路以及其它运输设备，是生产得以进行的条件，某些生产部门如煤炭、石油、建筑材料及其它矿物采掘等，其生产过程在很大程度上就是进行运输。公路运输企业通常采取包运（租车）等方式参加生产过程运输。生产过程运输直接从事于物质资料的生产，参与了使用价值的创造。

流通过程运输——是生产过程的继续和完成。公用运输业在其中发挥着重要作用。产品从生产过程出来，必须通过运输而经分配、交换才到达消费领域（生产消费和个人消费），实现价值补偿和实物补偿，再生产出生产资料和劳动力，周而复始地进行再生产。流通过程运输是社会生产和消费之间的桥梁和纽带。因此，流通过程运输同样也是参与了物质资料的生产和使用价值的创造。它使使用价值起了变化，改变了位置，满足了社会对它的需要，成为一个现实的可供消费的产品，最终完成其生产过程。

由此可见，生产以运输为起点，以运输为纽带，又以运输为终结。没有运输就不可能有物质资料的生产。随着交通运输的发展，征服了空间，节约了时间，提高了人们改造自然、改造社会的能力，促进了社会生产力的发展。