



主编 向仲益
副主编 孙加祺 何永杰

道路运输市场分析



中国商业出版社

内容提要

本书以我国道路运输市场为主题，围绕我国现代道路运输市场建设和运输经济体制改革等重大问题进行系统分析和研究，是一部全面系统探讨我国道路运输市场理论和实践问题的学术专著。

该书是从事道路运输经济管理工作人员的必读之书，也可作为交通院校运输管理、财会、计统等专业的教学用书，同时还是道路运输科研人员的有力助手。

前 言

道路运输市场是道路运输经济一切活动当事人的经济关系的总和，是运输企业生存和发展的环境和企业行为的调节者，是国家实现道路运输经济宏观间接控制的基础和对象。建立和完善道路运输市场体系，是宏观控制和微观搞活高效率配置的最佳结合部。鉴于此，道路运输市场体系的建立和完善，已成了我国道路运输经济理论界和实际工作中的重要课题。

本书是著作者几年来探索和研究的成果。其中的有些观点已在《综合运输》、《汽车运输研究》等杂志相继发表过，并且获得了许多专家和读者的支持和赞同。该书是从从事道路运输经济管理工作人员的有用之书，也可作为交通院校运输管理、财会、计统等专业的教学用书，同时还是道路运输科研人员的有力助手。

自从我国道路运输经济体制改革全面展开以来，我们在推进道路运输市场机制的发育、提高其开放程度方面做了大量的工作。许多企业通过实行各种经营责任制等方面的改革，企业自主权扩大了，运输市场对企业的导向作用大大增强。与此同时，积极推进运输信贷、投资、税收、金融等方面的体制改革。所有这些改革，都有利于道路运输市场的完善和发展，有利于推进道路运输市场体系的发育和道路运输新秩序的建立。

但是，我们必须清醒地看到，这些改革是初步的。总的来说，近几年来，我们在建立现代道路运输市场体系方面的步子过于迟缓，以致严重地影响到深化改革道路运输企业和宏观管理制度的改革，微观搞活与宏观调控都因缺乏一个良好的道路运输市场环境而时时陷入困境，运输市场机制的积极作用没有达到正常发挥，运输企业仍然存在着“双重依赖”：一只眼睛盯着市场，一只眼睛

盯着上级,对宏观道路运输经济的行政控制实际上没有弱化多少,对整个道路运输体制改革未达到预定目标。

以上问题的存在是不奇怪的。运输市场不完备,运价关系不合理,竞争就不会是充分而有效的,运输市场机制的作用,必然受到限制。没有运输市场中介,也无法对运输企业实行间接的经济性控制。人为模拟市场的间接行政控制,只是一种“调节幻觉”,它既不能保证有效的宏观调控,更不能充分发挥运输市场机制的调节作用,往往使运输经济处于混乱状态。因此,搞活企业和改革宏观管理要同道路运输市场的发展和完善有机地结合起来,不能脱离市场而单独推进。笔者认为,在当前,我们要着重有步骤地发展道路运输市场关系,推进运价改革,逐步使各项运输经济活动置于运输市场竞争的压力之下,以此推动整个道路运输经济体制的改革。

公路运输市场的发展,首先必须有市场理论上的指导,但是,由于种种原因,我们对道路运输市场问题研究甚少,知之不多。道路运输市场理论相对来说,是社会主义经济理论中最薄弱的环节之一。为了指导实践,推动整个道路运输经济理论的发展,需要我们下大力气对现代道路运输市场理论进行深入系统地分析,以期对道路运输市场问题有一个明确的认识及进行组织、规划和管理。

本书以建立完善道路运输市场体系和运行机制作为一个整体展开分析和论述,探讨了道路运输市场必须以进一步开放客、货运输商品市场为突破口,从而扩充和发展各专业运输市场等内容。本书在写作过程中吸收和运用了当代系统论、信息论、控制论、协同论、耗散结构理论等,收集和研究了本行业大量实际材料,参考借鉴了国内外运输市场理论的有关文献资料,在此基础上提出了一些拙见。

在写作过程中,受到了中国交通企业管理协会秘书长、中国运输经济研究会副秘书长、高级经济师何坚,西安公路学院运输

管理工程系主任吴志恒教授，山东省交通职工中等专业学校邓志涛老师的大力支持和帮助。另外，四川省交通干部中等专业学校校长蒋志安，四川省交通厅教育处，四川省交通厅生产处罗开学、唐代华、程静，四川省交通厅公路运输管理局赵曙光，交通部电视中等专业学校四川分校，四川交通干部学校等单位 and 同志也给予了热情关怀和支持。在此，向有关单位、专家、领导和同志们表示诚挚的谢意！

本书是一部系统探讨我国道路运输市场体系理论的专著。由于对这项历史性系统工程进行全面结构性分析和阐明带有超前性，难免有许多疏漏甚至错误，恳请各方面的专家和广大读者批评赐教。

编著者

1990年8月

目 录

前言

第一章 道路运输市场原理.....	1
第一节 道路运输市场的建立	1
第二节 道路运输市场体系	5
第三节 道路运输市场体系的条件	9
第四节 道路运输市场体系的地位	12
第五节 道路运输市场的管理	16
第二章 道路运输市场的深层基础	22
第一节 道路运输市场的分工基础	22
第二节 道路运输市场的所有制基础	32
第三节 道路运输市场的法律基础	41
第四节 道路运输市场的文化基础	49
第三章 道路运输市场的立体结构	61
第一节 道路运输市场的主体结构	61
第二节 道路运输市场的客体结构	71
第三节 道路运输市场的时间结构	85
第四节 道路运输市场的空间结构	88
第五节 道路运输市场新秩序	94
第四章 道路运输市场的核心机制.....	102
第一节 运价体系与市场体系	102
第二节 运价体系与市场的运行	108
第三节 运价改革与市场的完善	114
第四节 运价改革的方向	122
第五章 道路运输市场的动力机制.....	125
第一节 道路运输市场和经济利益	125
第二节 道路运输市场动力机制的构成	132
第三节 道路运输市场经济主体的利益结构	141

第四节	道路运输市场动力机制的强化	151
第六章	道路运输市场的传导机制	161
第一节	道路运输市场信息流的传导	161
第二节	道路运输市场信息系统模型	165
第三节	道路运输市场信息流的有效性	171
第四节	健全道路运输市场信息系统	174
第五节	国外道路运输信息业的发展	176
第七章	道路运输市场的应变机制	179
第一节	道路运输市场的生命力	179
第二节	道路运输市场的应变能力	187
第三节	道路运输市场应变机制的途径	199
第八章	道路运输市场的发展态势	206
第一节	道路运输市场的选择主权	206
第二节	道路运输市场的选择强度	218
第三节	道路运输市场的选择偏好	227
第九章	道路运输市场的功能效率	234
第一节	道路运输市场的常规功能	234
第二节	道路运输市场的功能放大	238
第三节	道路运输市场的功效评测	245
第十章	道路运输市场的计划调控	256
第一节	道路运输市场调控模式	256
第二节	道路运输市场调控目标	265
第三节	道路运输市场的调控手段	278
第四节	加强道路运输市场宏观调控	283
第十一章	道路运输市场的监督机制	287
第一节	道路运输市场监督的客观性	287
第二节	道路运输市场监督部门及其内容	293
第三节	道路运输市场监督的程序	298
第十二章	道路运输市场体系的演化	299
第一节	道路运输市场演化的前提条件	299
第二节	道路运输市场演化的自组织过程	309
第三节	道路运输市场演化的自组织控制	317

第一章 道路运输市场原理

现代道路运输市场是各种运输经济一切活动当事人的经济关系的总和，是运输企业生存和发展的环境和行为的调节者，是国家实现运输经济宏观间接控制的客观基础和直接对象。在现代道路运输业的建设和发展中，建立和完善道路运输市场体系问题，已日益突出地摆到我们面前，成为改革的重大课题。因此，从理论和实际结合上研究和阐明社会主义道路运输市场体系，就成为理论工作者的紧迫任务。如果我们不仅仅把道路运输市场体系看作客运市场、货运市场、运输资金市场、运输车辆维修技术服务业市场、运输信息技术服务业等市场的经济活动和经济关系，而是把它当作一个系统，那么，对社会主义道路运输市场体系的研究，事实上也就成为对社会主义道路运输经济系统的分析。本书就是从从这个角度，展开对道路运输市场体系论述的。

第一节 道路运输市场的建立

道路运输市场是道路运输商品经济系统的范畴。马克思指出：“生产劳动的分工，使它各自的产品互相成为商品、互相成为等价物，使它们互相成为市场。”⁽¹⁾列宁也指出：“哪里有社会分工和商品生产，哪里就有市场。”⁽²⁾道路运输市场系统和道路运输商品经济是相互联系制约的。

一、运输市场的形成

从历史看，运输市场的形成，经历了一个漫长的发展过程。现代化的运输手段起源于西方资本主义国家，运输市场的兴起和发

展是社会生产和分工不断扩展的结果。在资本主义以前，在相当长的一段历史时期，受当时的生产力水平的限制，运输市场只能依靠驮畜、畜力车、人力车、机帆船等运输工具从事运输市场活动。随着社会生产和商品交换的发展，社会经济中的运输需求与日俱增，逐渐出现了以运输工具作为生产手段的小生产者。

西方资产阶级产业革命以后，大机器工业推动下的经济活动具有庞大的生产规模和很高的生产速度，越来越多的商品投入到流通领域，新开辟的远方市场代替了本地市场，生产和交换的频繁进行，生产地与消费地的距离等导致了运输需求在运量和运距等方面均迅速地增长起来。手工业时期传下来的运输手段日益成为资本主义大生产的桎梏，从而促使了交通运输手段的变革。同时，只有依靠大机器生产和现代科学技术，才能为交通运输工具的革命和运输市场的发展提供强大的物质技术基础和劳动力资源。

运输市场的机械运输工具的出现，可以追溯到1807年第一艘轮船“克莱蒙特号”在纽约哈德逊河下水，而英国斯道克顿—达灵顿之间的第一条蒸汽牵引铁路于1825年通车却是现代运输工具问世的基本标志。它是第一次工业革命的直接产物，从整个世界范围看，运输市场的形成大致可以分为四个阶段：水路运输市场。十八至十九世纪，资本主义各国的工业对水运市场的依赖性很大。二、铁路运输市场。从1825年英国的第一条铁路诞生至本世纪二十年末，铁路基本上垄断了西方各国的陆上运输。三、各种运输方式兴起的多种运输客体市场。二十世纪三十年代之后，汽车、航空、管道运输相继崛起，各类运输工具的发展十分迅速，多种运输市场健全、活跃。四、铁路、公路、水路、航空、管道运输的客体运输市场体系。本世纪五十年代以后，世界各国开始重视对各种不同运输方式特点的比较研究，致力于建立合理的综合运输的客体运输市场体系，其重点在于调整铁路、公路、水路、管道、航空等运输市场的运输方式的分工配合，形成均衡、协调的

现代化综合运输网。这些运输市场的发展是同某个国家的整个社会政治、经济制度紧密相联的。目前已由综合运输向交通综合化方向发展。

旧中国的运输市场，呈现出半封建、半殖民地性质，运输业的一切生产资料，无一不仰伏帝国主义鼻息。帝国主义破旧机车、汽车、轮船、飞机、配件、石油制品、机具修理设备，充塞市场。他们用垄断价格牟取暴利，大发横财，各帝国主义与官僚资本勾结，运用反动政权的政治、军事力量，以各种强制手段，通过它们的运输机构，垄断了全国性运输市场，霸占了主要铁路、公路干线、大宗货物运输，一些私营民族资本的大小运输行，一方面，要通过各种途径，以惊人的价格去购汽车、买油料、备配件；另一方面，则同其他小资本家进行竞争，为了在运输市场上能保持一席之地，封建性的行会、行帮也就相应地产生了。

二、社会主义道路运输市场的建立

社会主义的道路运输市场，是我国社会主义市场的一个重组组织部分，它既不同于旧中国的半殖民地、半封建性质的道路运输市场，也不同于以生产资料私有制为基础的资本主义道路运输市场，而是有计划的运输商品经济的社会主义道路运输市场。

党的十一届三中全会以后，道路运输“商品经济”的意识逐渐增强，多种经济成分、多层次、多部门、多种工具结构的道路运输商品市场已经形成，道路运输市场机制正在发育，道路运输市场体系正在建立和完善。

社会主义道路运输市场的特征，从宏观方面看大致有：（一）该种市场是以生产资料公有制为基础的市场，是以满足社会生产、“生产者消费”（马克思语）和人们对运输消费需要为目的，因而也是为全社会、人民服务的市场，它体现了道路运输企业与其它企业之间、工人与农民之间、与其它劳动人民之间新型合作关系。（二）这个市场是计划的运输商品交换场所，是社会主义道路运输

计划经济在市场上的反映。我国是一个发展中的国家，运输生产力还很不发达，应该在计划经济为主的基础上，充分重视市场机制，重视价值规律对运输生产和运输消费的调节作用。（三）我国的道路运输市场是独立自主的市场，无论是运输业的生产资料方面，还是道路运输市场的经营方面，都不受帝国主义垄断和支配的，是独立自主、自力更生为基础的市场。在实行对外开放政策中，我国与资本主义发达国家之间在平等互利的基础上，引进国外先进技术、车辆和装备、学习国外先进管理经验，这是推进我国道路运输业发展所必须的。

我国对于社会主义道路运输市场理论研究探索起步较晚。近几年来，我国道路运输学界对运输业的发展和运输市场理论等问题，发表了一些文章，提出了一些见解。特别是一九九〇年三月，由山东人民出版社出版的邓志浩同志编著的《公路运输市场学》一书问世，填补了我国道路运输市场理论的空白，对我国道路运输市场具有一定的指导作用。但对建立和完善道路运输市场体系理论的问题，还要亟需我们进一步去研究。道路运输市场的形成和发展，有它独立运动的规律，它“是一个自然史的过程。”⁽³⁾这是不以人们主观意志为转移的客观规律，客观地需要我们去探讨。社会主义现代道路运输市场理论的研究已是刻不容缓。

三、建立“道路运输市场学”

社会主义道路运输市场建立以后，必须逐渐完善，逐步缩小指令性计划，扩大指导性计划和市场调节部分，不断完善道路运输市场协调机制。各运输企业都要面向市场，把自己的立足点都放到市场活动和市场竞争方面来。在这种情况下，一门研究道路运输市场客观规律的学科——道路运输市场学将应运而生。

道路运输市场可分为狭义的道路运输市场和广义的道路运输市场概念。所谓狭义的道路运输市场是指为完成客货的空间“位移”而提供的吨位和客位场所。所谓广义的道路运输市场，是指

道路运输经济一切活动当事人的经济关系的总和。它不仅提供吨位和客位的场所，还包括无形的经济联系；不仅包容直接的运输经济活动，而且包容间接地参与运输经济活动；不仅是孤立的、静止的、被动的，而且是与国民经济大市场和其它市场广泛联系的、处于动态之中的、对运输经济活动具有较大反作用的体系。道路运输市场学研究的主要领域正是广义的道路运输市场。

我国道路运输市场具有如下一般相同的基本特征。第一，是在国家计划指导下的。首先，重点物资的调运计划是由国家计划的，有的列入指令性计划，有的列入指导性计划的综合平衡，即使我国生产资料市场发育和建立后，这种计划的指导和调节也是必须的。第二，国家通过多种手段实现对运输市场的宏观调控管理，包括道路运输的统一规划、建设项目的审批、道路运价等有关经济政策的制定等等，从而使道路运输市场的调节成为政府运用市场机制的自觉行动。第三，道路运输市场是由多种运输工具、多种经济形式参加活动的市场，并进一步向多层次、多形式、多渠道的全方位开放型转化。

为此，道路运输市场学研究的主要内容有：1. 弄清道路运输市场供需规律；2. 道路运输市场规划与管理；3. 道路运输市场的结营结构（特别是当前治理整顿运输市场中要调整建立合理的经营结构）；4. 产品政策和价格政策、运价与其它产品的比价关系；5. 道路运输市场的深层基础建设（包括法律、法制、运输市场文化基础等）当前和今后都非常重要，本书第二章作了专门研究；6. 运输市场的经营与策略等。

第二节 道路运输市场体系

对经济实行调控，是任何一个国家都必须解决的一个基本问题。欧洲一些社会主义国家，为了克服计划体制中出现的弊端，

在改革中采取计划市场体制，力求把计划职能与市场职能结合起来，对经济实行调控管理。

我国在经济调控这一重大问题上，与市场经济的国家有着本质的区别，不可简单化比拟；与苏联、匈牙利等社会主义国家也有许多不同的特点，不可照搬他们的做法。但是，必须深刻认识市场和市场机制是客观存在的，在商品经济发展阶段具有重要的调控职能。在道路运输领域建立和完善道路运输市场体系，就成为形势发展的必然了。

一、建立道路运输市场体系，是按照有计划的商品经济方针发展运输业

长期以来，我们在理论和实践上，没有正确处理计划经济与商品经济的关系，甚至把两者视为互不相容、互相排斥的，忽视价值规律在社会主义经济中仍然具有重大作用这一客观事实，否认市场机制的存在，以行政命令统办经济。这种典型的高度集中型计划体制，严重抑制了生产发展。有计划的商品经济，是对旧体制的重大变革，重点是健全宏观调控体系和深化企业改革，核心问题是发展公有制基础上的有计划商品经济，要继续推进以市场为取向的改革，争取尽快理顺价格和消除市场的地域分割现象，加强和完善计划的调控和引导，使改革沿着计划和市场有机结合的方向前进。建立的完善运输市场体系，就是要使计划经济与市场调节有机结合，必须双管齐下。从当前情况看，运输市场体系发育不良的状况较为突出。我们要通过治理整顿，继续深化改革，加强对市场调控管理，建立健全运输市场法律规范体系、运输市场文化基础，校正市场经营行为，培育市场机制，发展市场关系，这是适应生产力发展客观要求的。商品是市场范畴，没有市场，就无所谓商品，启动市场的重要环节是搞活流通。搞活流通最主要的是健全的运输市场体系，这是我国大力发展商品经济的前提和必备条件。

二、完善道路运输市场体系，是深化道路运输体制改革的必由之路

1984年以来，我国道路运输体制改革迈出了重大步骤，政府部门实行“两个转变”，减少了直接的不利于经济发展的行政干预，确定了掌管“方针政策、统筹协调、宏观控制、监督服务”的职能方向。然而，切实实现这一职能，在改革开放的形势下，必须将复杂的、处于变化中的道路运输微观经济活动，转向主要由市场调节。现有地区、市政府交通部门，已从直接指挥企业的具体生产经营活动，转向重要的宏观方面对道路运输进行全行业的大交通管理和宏观控制。1988年中央交通部门抓了典型的公路交通一级部门的机构改革和企业内部经营机制方面的改革，有了突破性的进展。但是，目前道路运输行业管理上仍处于“立规管让”的低层次上，还没有进入有效调控的高层次管理阶段。目前由于有关管理条例之间存在矛盾，使交通、公安部门纠纷迭起，也就是说管理体制不适应，改革难度大，出现的政出多门，难以实现统一协调的有效管理。交通、公安、城建、农机、旅游等部门，缺乏合理分工，“有权大家争，有利大家收，有责大家推，出了问题谁也不负责”。因此道路交通运输行业管理，地方则要理顺管理体制加强调控职能。随着经济体制改革的深化和交通体制改革的逐步推行，所建交通体制五花八门，管理体系各地不一，为此建立多层次、一体化的大交通体制是当务之急。

三、建立和完善道路运输市场体系，是运输生产力发展的要求

随着“放宽、搞活”政策的推行，运输生产、基础设施建设、技术开发等方面的道路运输经济活动日趋活跃，调节、控制的任务十分繁重。同时，我们还必须看到并深刻反省这样的基本状况：一方面道路运输落后于国民经济的发展，仍然是国民经济的薄弱环节，欠帐较多；另一方面又存在着惊人的浪费。诸如：道路运

输空驶率达 48%，个别地区高达 50% 以上；道路运输企业一亏再亏而难以抑制；社会各厂矿、企事业单位的车辆盲目增长，运力失控，效率低。其根本原因，就是道路运输市场体系远未形成，运输市场调节运输经济活动的功能远未得到发挥，运输经济活动当事人责权利关系处于离散状态，缺乏必需的竞争机制、风险机制以及自我发展和自我约束机制等，而政府履行管理职能，又不可能根据必须由市场传输的信号及时作出反映。因此，我们说，要在商品经济方针下加速运输体系的发展，运输市场体系必须加快建立和培育，增强市场调节机制的重要职能。我国深化经济体制改革和市场改革是最终解决市场疲软和市场问题的根本出路。

四、我国生产资料市场的形成发展急需道路运输市场体系的建立和发展

我国生产资料市场的发育和形成尚处于雏形。近年来，我国生产资料的建立和发展的步子过于迟缓，市场机制不发育，以致严重影响了整个企业改革和宏观管理体制的改革，微观搞活与宏观调控都因缺乏一个良好的市场环境而时时陷入困境。如果没有一个充分发育的生产资料市场，在物资流通领域中就很难谈到计划与市场调节相结合的问题。因此，必须培育生产资料市场的建立，尽快建立国家调控下的生产资料市场，必须建立有组织、有计划的生产资料市场，实行国家从大的方面调控经济的功能。这种国家调控下的生产资料市场，既是统一的、又是分层次的。而且要大力发展期货市场，试办生产资料期货市场，不仅能发挥其固有的“预期价格导向”、“套期保值”和“风险分散”功能，而且期货市场可以成为国家经济管理机关观察市场供求变动趋势的理想窗口，调控物资流通过程的最佳着力点。

在发展生产资料市场形成过程中，道路运输市场体系的建立完善始终是在走在最前列，具有超前性。因为生产资料市场规模的发展和体系完善，直接取决于道路运输市场体系的完善，这

两者之间存在着十分显著的相关效应。道路运输市场是协调生产资料生产与消费的纽带。启动市场的重点在于启动最终市场，终点市场商品能正常地离开流通领域而进入消费领域，必须借助于运输市场这个中介才能完成。可见，建立和完善道路运输市场体系，具有保证物流的高效率流动，便利商品交易之功能。

第三节 道路运输市场体系的条件

道路运输市场体系是指社会主义运输商品经济条件下的道路运输市场结构及其运行机制的统一。从运输市场结构方面看，它是运输商品市场与运输生产要素市场在相互联系、相互依存中所形成的有机体系；从运行机制方面看，它是运价、资金利率、汇率、工资等在相互联系、相互制约、相互依存中所形成的有机体系。具体地讲，社会主义道路运输市场体系应包括以下几层含义。

一、各类运输市场要完整配套

从道路运输市场主体结构上看，有所有权市场、占有权市场和使用权市场；从运输市场客体结构上看，有运输商品市场、运输资金市场、运输信业市场、运输技术市场、车辆维修市场等等；从道路运输市场时间结构上看，有现货（吨位）市场、期货（吨位）市场、运输货款交易市场等；从道路运输市场空间结构上看，有地区运输市场、全国运输市场、国际运输市场。作为完善社会主义道路运输市场体系，各种类型运输市场都应齐备、完整、配套。

二、运输市场机制在自我运行过程中决定

所谓运输市场机制是指：在运输商品交换活动中，各种运输市场因素如运价、竞争、供求等运行中互为因果、相互制约的联系和作用。如运价机制是在运输市场竞争过程中，运价变动与运

输市场供求变动之间相互制约的联系和作用；运输利息率机制是在运输市场竞争过程中，利息率变动与运输信贷资金供求变动之间的相互制约的联系和作用；工资机制是在运输市场竞争过程中工资变动与运输劳动力供求之间相互制约的联系和作用。这些多种机制的相互联系和作用，构成道路运输市场机制体系，在其运动中调节着社会运输生产和运输消费。在这里，不论是运价机制、运输利率机制、或者是工资机制，它们都是在竞争过程中，在供求关系变动中，在彼此相互作用中形成的。没有供求不平衡，就不会有运价变动，没有运价变动，就不会引起利率和工资变动。只有在运行过程中形成的运输市场机制，才能对运输生产和运输活动起调节作用。

三、道路运输市场体系是一个开放性运动着的大系统

运输市场始终是在价值规律支配下进行运动的，又是价值规律要求实现的场所。价值是无差别人类劳动的凝洁，具有广泛的等质性。因此，运输市场体系具有广泛的开放性，是一个开放性的运动着的大系统。随着运输生产力的发展，社会化程度的提高，发展各种形式的横向经济联合，打破在运输商品运行中的条块分割、城乡分割和人为分割的地区封锁，相互禁运等障碍，打破地区保护主义和部门所有制，冲破划地为牢、闭关锁国壁垒，各地区、各部门在道路运输商品经济发展的基础上形成没有关卡、四通八达、畅通无阻、相互联系、相互依存、相互作用的统一的交通、大运输市场系统。

四、道路运输市场要有健全和强有力的监督系统

道路运输市场是运输企业——各个运输市场主体追求利润的大舞台，不论竞争的形式如何，竞争的根本目的都是为了实现更大的利润。因此，在各种运输交易活动中都会存在交换双方之间、以及交换双方和社会之间利益上的矛盾与摩擦，不可避免地带有