

百·卷·本·经·济·全·书

J J Q S

●顾问:刘国光 高尚全 王梦奎 黄范章 ●主编:胡晓林 龚莉 ●副主编:顾海良 姚开健

交 通 经 济

杨洪年 著



人民出版社

AI · JUAN · BEN · JING · JI · QUAN · SHU

百卷本《经济全书》编辑工作委员会

顾 问：刘国光 高尚全 王梦奎 黄范章

总策划：胡晓林

主 编：胡晓林 龚莉

副主编：顾海良 姚开健

(分卷负责人名单见另页)



百卷本《经济全书》出版工作委员会

总 编 辑：薛德震

终 审：张树相 张惠卿 吴道弘

张作耀 马连儒

策划编辑：方鸣

主持编辑：喻阳

百卷本《经济全书》分卷负责人名单

总负责人:顾海良

市场营销卷:马龙龙

企业经济卷:顾海良

经济管理卷:顾海兵

财政·金融卷:顾海良 王天义

部门经济卷:姚开健

专业经济卷:白景明

世界经济卷:朱立南 徐茂魁

国别·地区经济卷:张雷声

理论经济学卷:姚开健

经济史·经济思想史卷:姚开健

秘书:陈兵

為建至社會主義城市
場經濟機制而努力

為百卷本經濟學全集

鄧永華

一九九三年十月一日

百卷本《经济全书》总序

从现在开始的一、二十年内,是世纪交替之际,既是中国完成从计划经济体制向社会主义市场经济体制过渡的关键时期,也是中国经济持续、快速、健康发展以便把 11 亿人民向小康以至更高水平奋力推进的时期。不言而喻,中国人民在这个时期所要进行的,实际上是要在整个国民经济领域内继续进行一场建国以来最为深刻的革命性的变革,大力发展社会生产力,把建设有中国特色的社会主义伟大事业推向前进。

这场伟大而又艰巨的变革,对经济学界、出版界提出了更高的要求。其中十分重要的,就是要积极研究、阐明在改革与发展过程中中国各个经济领域内出现的复杂现象和新问题,探索新的体制、机制、秩序、法规以及发展道路和模式;传播各经济学科的新理论、新观点和新观念;以使用它们去丰富现有建设者的知识库,提高他们的工作素质,以及培育新一代的建设者。这一工作非常重要,因为一切经济工作,总是要靠人去做;有了高素质的人,才会有高质量、高效益、高效率的经济工作,经济改革与建设任务的加速实现才会有保证。这套百卷本《经济全书》,正是为此目的而组织编撰、出版的。我为此感到高兴。

要使这套百卷本《经济全书》能够发挥应有作用，我认为，至少应该贯彻以下三个结合。一是理论与实践相结合，即在马克思主义指导下，用新学科或各经济领域的专业理论去研究、阐明中国经济中的实际问题，特别是具有中国特色的社会主义市场经济中一系列重大问题。诚然，百卷本《经济全书》中有的会侧重于理论，有的会侧重于实际，有的还会侧重于应用。但只要注意贯彻这一方针，一定能在理论上有所前进，有所突破，并在不同层次上为加快建立社会主义市场经济体制和加速改变中国经济面貌服务。二是中外结合，洋为中用。既积极学习国外一切有用的经济理论和建设经验，吸收国外一切优秀成果，又不盲目照抄照搬，而是从中国的国情和实际需要出发，有所鉴别、借鉴或吸收。三是普及和提高相结合，既注重传播和普及知识，又鼓励密切联系中国国情和学科自身发展的实际，进行创造性的探索，实行知识性与学术性相结合。

我很高兴地知道，上述三个结合，也是百卷本《经济全书》的编者、出版者的共识。诚然，要做到上述三个结合，并不容易，但值得为之努力。我衷心祝愿这套丛书的出版获得成功。

邹家华

1993年9月

百卷本《经济全书》分卷书目

1. 市场
2. 营销
3. 广告
4. 谈判
5. 商品
6. 商标
7. 资金市场
8. 劳动力市场
9. 技术市场
10. 商业心理
11. 公共关系
12. 企业经济
13. 乡镇企业
14. 股份制企业
15. 三资企业
16. 企业管理
17. 企业文化
18. 成本
19. 价格
20. 会计
21. 投资
22. 统计
23. 审计
24. 经济预测
25. 经济控制论
26. 经济系统论
27. 经济运筹学
28. 经济心理学
29. 经济结构
30. 价值工程
31. 投入产出
32. 专利
33. 知识产权
34. 管理科学
35. 工商行政管理
36. 经济法
37. 财政
38. 税收
39. 金融
40. 银行
41. 信贷
42. 债券
43. 保险
44. 工业经济
45. 农业经济
46. 交通经济
47. 能源经济
48. 基本建设经济
49. 物资经济
50. 劳动经济
51. 教育经济
52. 对外贸易
53. 服务经济
54. 消费经济
55. 布局经济
56. 生态经济
57. 环境经济
58. 公害经济
59. 技术经济
60. 信息经济
61. 城市经济
62. 土地经济
63. 区域经济
64. 资源经济
65. 公共经济
66. 人口经济
67. 世界经济
68. 国际经营
69. 国际金融
70. 国际贸易
71. 世界经济组织
72. 世界自由经济区
73. 特区经济
74. 国际区域经济合作
75. 西方市场经济模式
76. 世界经济地理
77. 中国经济地理
78. 欧洲经济共同体
79. 美国经济
80. 日本经济
81. 德国经济
82. 韩国经济
83. 台湾经济
84. 港澳经济
85. 政治经济学
86. 生产力经济学
87. 宏观经济学
88. 微观经济学
89. 增长经济学
90. 发展经济学
91. 福利经济学
92. 经济计量学
93. 比较经济学
94. 未来经济学
95. 世界经济史
96. 中国经济史
97. 西方经济学说史
98. 中国经济思想史
99. 西方当代经济思想
100. 中国当代经济思想

内 容 提 要

本书从经济学角度阐述了交通运输的性质、地位和作用,交通运输业发展战略,综合运输体系,交通运输的结构、价格、固定资产投资和经济效益评价,并结合经济体制改革对现实交通经济问题作了分析和概括。

目 录

交通经济

一、交通运输业的性质、地位和作用	1
1. 交通运输业的性质和特点	2
2. 交通运输业在国民经济中的地位	6
3. 交通运输对经济、社会发展的作用	8
二、交通运输业发展战略	15
1. 交通运输业现状和问题	15
2. 交通运输发展战略目标和发展模式	21
3. 运输大通道战略布局	28
三、综合运输体系	32
1. 综合运输体系概述	32
2. 综合运输体系发展概况与发展原则	36
3. 各种运输方式的技术经济特征及其适用范围	39
4. 发展综合运输体系的途径	45
四、交通运输结构	51
1. 交通运输结构的涵义与内容	51
2. 交通运输与国民经济的比例关系	53
3. 各种运输方式的比例关系	60
4. 运输方式内部构成比例	66

五、交通运输价格	70
1. 运输产品价格及其特点	70
2. 运价职能及其制定原则	72
3. 运输价格现状及存在的问题	76
4. 运价比价关系	80
5. 运价改革	84
六、交通运输固定资产投资	89
1. 交通运输投资比例	89
2. 交通运输投资需求与供给分析	96
3. 交通运输投资政策和集资措施	99
七、交通运输经济效益评价	108
1. 交通运输经济效益涵义、特点及评价原则	108
2. 交通运输经济效益评价体系	114
3. 交通运输建设项目经济评价	123
八、交通运输体制改革	130
1. 交通运输体制改革进入新阶段	130
2. 市场经济与交通运输体制改革	136
3. 交通运输体制改革的目标和任务	140
4. 加快和深化交通运输改革要处理好几个关系	147
参考文献	151

一、交通运输业的性质、 地位和作用

交通运输业包括铁路、公路、水运、航空和管道五种运输方式,是国民经济的基础产业。长期以来,我国交通发展滞后,运输能力不足,客货运输十分紧张,不适应经济、社会发展的需要,不适应改革开放的需要,成为国民经济发展的制约因素。党的十四大提出要建立社会主义市场经济体制,规定 90 年代国民生产总值年平均增长 8—9%。可以预见,国民经济对运输的需求将有更大增长,交通运输的“瓶颈”制约也将会更加突出。因此,研究交通经济问题,探求其发展规律,并采取必要的对策和措施,尽快把交通运输搞上去,以适应国民经济持续、快速、健康发展的需要,适应深化改革、扩大开放的需要,是当前十分重要而又迫切的课题,应引起经济理论界和国家决策部门的重视。

我们分析和论证交通运输业的性质、地位和作用,目的在于树立一种科学的思想 and 正确的观点,为制定经济发展战略,加强交通运输建设,提供理论和实践上的依据。如果我们只对现实的运输紧张状况有所认识,而

不能把握运输业的性质和生产特点,不能充分认识它在国民经济中的重要地位和积极作用,也就是不能提高到理性认识阶段,就很难树立起交通运输建设应坚持不懈、长期作战的思想。当国民经济发生周波变动,或者进行经济调整,运量的增长比较平缓的时候,可能误认为运输问题已经解决,或基本适应国民经济需要了,从而放松交通建设,使运力总量供给增长停滞。这种情况在我国经济发展过程中曾经出现过,致使运输需求与运力供给的差距愈拉愈大,运输紧张状况也日益加剧。这当然有多方面的原因,但与对交通运输的性质、地位和作用认识不足,也有着相当密切的关系。因此,研究交通运输经济,制定发展战略和政策,对这个问题进行分析和论证是很必要的,既有理论意义,也有现实意义。

1. 交通运输业的性质和特点

(1) 运输活动是生产活动

交通运输业按其生产活动的性质来讲,它是一个物质生产部门。运输生产活动是人们使用运输工具(如铁路、公路、车辆、船舶和飞机)作用于劳动对象(货物或旅客),改变劳动对象的地理位置的活动,也就是实现货物或旅客在地理位置上的转移。改变物品场所的运输活动,与改变物品的形状、结构、性质的产品加工活动一样,也创造价值和使用价值。我国交通运输业参预创造

国民生产总值的情况,见表 1—1。

表 1—1 国民生产总值部门构成(单位:%)

年份	农业	工业	建筑业	交通运输业	商业
1980	30.41	44.66	4.37	4.59	4.78
1985	29.70	40.30	4.88	4.76	6.74
1990	28.35	38.76	4.86	6.89	4.73

从表 1—1 可以看出,交通运输业创造国民生产总值所占比重,1980 年占 4.59%,1990 年提高到 6.89%,呈稳步增长的趋势。这是在运输需求受到抑制、运价偏低的情况下的统计数据,如果运力供给充足,运输需求得到满足,运价能够反映价值规律和市场供求规律,据估算,交通运输业占国民生产总值的比重大约要提高二三个百分点。

交通运输业是社会生产力的重要组成部分,处于社会生产的上游,又在流通领域中活动,除了直接创造价值外,对国民经济还产生很强的带动效应,间接的贡献率就更大。因此应该改变长期留存于人们头脑中的“重生产、轻流通”,“重工业、轻交通”的观念,把交通运输放到社会化大生产过程中来考察。建国以来无数事实证明,如果交通发生阻塞或中断,社会生产就无法正常进行,整个经济和社会活动就受阻滞,甚至停顿。因此,大力加强交通,保证运输畅通,就成为关系全局的大事,应

予高度重视。

①运输生产的特点。交通运输业是一个不产生新的实物形态产品的生产部门。它参预社会总产值和国民收入的创造,但社会产品实物量并不因运输而增加。社会产品变为商品进入流通领域,进而进入消费领域,都要通过运输过程。也就是说,运输是社会的生产过程在流通领域内的继续。所以交通运输与各部门、各地区的联系最为广泛,各部门、各地区的纵向和横向联系也要靠交通运输作为纽带。目前,我国出现了以运输通道为联系的产业带和经济走廊,就是运输生产的特点所起的作用。

②运输“产品”的特点。交通运输业所生产的产品或提供的效用,不具备新的实物形态,而是货物或旅客所处场所的定向变动,所以运输业能够提供给社会的“产品”就是“位移”,而衡量这种“位移”产品的度量单位是“吨公里”和“人公里”,它是运输业生产成果的指标。由于国民经济统计中使用了这个指标,人们往往把运输产品看作“吨公里”和“人公里”,这是把运输产品和它的计量单位混淆了。

③运输消费的特点。运输生产过程和消费过程是同时进行的,不能在时间上和空间上分离开来。例如,从山西往上海运送煤炭,对铁路部门来说是生产活动,但同时也满足了用煤单位的运输消费,也就是说运输的效用在生产过程中即同时被消费。由于运输是边生产、边消

费,所以运输产品不能像工农业产品那样,可以储存起来,以供需要时消费。运输业所能够储存的只有运输能力,所以运输能力必须大于运输需求,也就是建立起足够的运输能力储备,这是运输生产和消费的特点所决定的。另一方面,运输产品还是一种非贸易性产品,不能依靠国外市场,不能进口运输产品供本国消费。虽然可以向国外购买车、船、飞机等运输工具,但运输基础设施必须建在本国土地上,形成运输能力,才能为我所用,进行运输生产活动。从我国交通运输业的实际情况来看,就是因为运输能力储备不足,交通运输才一直供不应求,处于紧张状态。

④运输生产场所的特点。工厂和农场生产的场所集中于一点,而运输生产的场所是一条线和广阔的空间。运输生产绵延几十公里、几百公里,甚至几千公里、几万公里,整个运输过程又经过各个运输环节、通过各种运输方式才能实现。因此,保证运输的连续性,各个运输环节和各种运输方式的协调性就特别重要。

(2) 运输活动的服务性

从运输活动的社会功能看,它所提供的效用是服务,为工业、农业和建筑业的生产服务,为商业流通服务,为人们生活服务,也为国防军事服务。社会主义市场经济愈发展,人类社会愈进步,运输业的服务功能愈能产生巨大的经济效益和巨大的社会效益。从运输生产的

特点看,把它列为工业、农业、建筑业外的物质生产部门即第四物质生产部门;从运输的社会功能看,把它看作服务性行业,列为第三产业。一身而二任焉。实际上这二者是不矛盾的,只不过看问题的角度不同罢了。

2. 交通运输业在国民经济中的地位

(1) 交通运输是国民经济的基础结构

交通运输业为全社会提供运输服务,它处于国民经济的基础地位。从经济结构和各产业相互关联的观点看,交通运输属于基础结构,交通运输设施是基础设施。列宁曾经说过:“运输是我们整个经济的主要基础,也许是最主要的基础之一”。(《列宁全集》第33卷第125页)我国经济发展的实践证明了这一结论的正确性。我国东部沿海地区,运输基础设施较好,交通便利,经济发展就快,人民生活水平就较高,而西部内陆地区,运输基础设施较差,交通不便,经济发展就相对缓慢,人民生活水平也较低。许多地方总结正反两方面的经验,用“要想富、先修路”这样朴素的语言,表达了交通运输是经济的基础这样深刻的道理。

(2) 交通运输在经济发展进程中处于先行地位

国内外经验证明,经济要发展,要实现工业化,交通

运输必须先行。19 世纪末到 20 世纪初,西方许多国家曾掀起筑路高潮,铁路成为工业化的先驱。美国最突出,在工业化之前大搞铁路建设,使之成为工商业大发展的开路先锋。新中国成立以后,我国从经济恢复和建设的实践中,总结出“路、电先行”的经验,并形象地把交通运输叫做“先行官”。交通运输作为国民经济的“先行官”,在建设时间上应该是超前的。我国建设社会主义现代化经济大厦,就要首先打好现代化的交通运输基础。同时,运输基础要有足够强大的承载能力,才能支撑经济的快速发展。因此,加强基础,交通先行,这是经济发展的客观规律。

(3) 交通运输是流通的物质支柱

发展商品生产,搞活商品流通,必须有交通运输作为它的物质支柱。交通发达,运输通畅,就可以减少商品在流通过程中的时间,节约流通费用。如果交通运输不发达,商品流通就会受阻,造成商品积压,影响整个经济的发展。许多地方既抓流通,又抓交通,利用“两通”促进经济起飞,取得显著的成效。所以发展商品经济,搞活流通,就必须加强交通运输这个物质支柱。