

高等院校经济学管理学系列教材
GAODENG YUANXIAO JINGJIXUE GUANLIXUE XILIE JIAOCAI

运输经济学

YUNSHU JINGJIXUE

徐剑华 编著

北京大学出版社



运输经济学

YUNSHU JINGJIXUE

徐剑华 编著



北京大学出版社
PEKING UNIVERSITY PRESS

图书在版编目(CIP)数据

运输经济学/徐剑华编著. —北京:北京大学出版社,2009.8

(高等院校经济学管理学系列教材)

ISBN 978-7-301-15269-0

I. 运… II. 徐… III. 运输经济学-高等学校-教材 IV. F50

中国版本图书馆CIP数据核字(2009)第091131号

书 名: 运输经济学

著作责任者: 徐剑华 编著

责任编辑: 华 娜 王业龙

标准书号: ISBN 978-7-301-15269-0/F·2200

出版发行: 北京大学出版社

地 址: 北京市海淀区成府路205号 100871

网 址: <http://www.pup.cn> 电子邮箱: law@pup.pku.edu.cn

电 话: 邮购部 62752015 发行部 62750672 编辑部 62752027

出版部 62754962

印 刷 者: 北京飞达印刷有限责任公司

经 销 者: 新华书店

730毫米×980毫米 16开本 30.5印张 581千字

2009年8月第1版 2009年8月第1次印刷

定 价: 48.00元

未经许可,不得以任何方式复制或抄袭本书之部分或全部内容。

版权所有,侵权必究

举报电话: 010-62752024 电子邮箱: fd@pup.pku.edu.cn

前 言

党的十四大确立社会主义市场经济体制为我国经济体制改革的目标,是建设有中国特色的社会主义理论在经济学领域的重大突破。它开辟了社会主义经济(包括运输经济)研究的崭新的领域,提供了大胆地探索、科学地借鉴国外经验的良好学术氛围,赋予了经济理论和应用研究以艰巨的任务。党的十五大指出要加快国民经济市场化进程,进一步发挥市场对资源配置的基础性作用。党的十六大进一步指出,在更大程度上发挥市场在资源配置中的基础性作用,健全统一、开放、竞争、有序的现代市场体系。党的十七大报告明确指出:“实现未来经济发展目标,关键要在加快转变经济发展方式、完善社会主义市场经济体制方面取得重大进展……要深化对社会主义市场经济规律的认识,从制度上更好地发挥市场在资源配置中的基础性作用。”^①这将指导我国在坚持社会主义市场经济体制下,尽快健全有利于科学发展的市场体系。党的十七大报告在科学把握我国经济发展规律的基础上提出,加快转变经济发展方式,推动产业结构优化升级。用“转变经济发展方式”替代十四届五中全会提出的“转变经济增长方式”,使经济发展更加强调“质”的提高,深刻地体现了科学发展观的基本要求。十七大报告提出加快转变经济发展方式要由主要依靠第二产业带动向依靠第一、第二、第三产业协同带动转变;要大力发展现代服务业,加强基础产业建设。

自20世纪90年代开始,各地出了十几种以运输经济学为研究对象的教材,运输经济学学科走上了健康发展的道路。十七大开创的新形势,赋予了经济理论和应用研究以更为艰巨的任务。进入新阶段的社会主义运输经济研究,应以社会主义市场经济的理论为指导,以运输经济实践和科学研究为基础。本书作者在理清已有研究成果的基础上开展一些新的研究,并将研究成果最终以“高等院校经济学管理学系列教材”之一的《运输经济学》的形式予以综合体现。

本书涉及的主要内容有:运输业的性质、交通运输企业建立现代企业制度、运输企业集团化、运输产业政策、交通运输生产率、运输基础设施投融资体制、运输企业技术进步评价、运输业发展战略、运输企业投资与融资、运输市场的培育和发展、国际运输中心、交通运输大部制改革、运输与可持续发展、运输经济景气指数、交通运输项目经济效益评估等。运输经济业界开展上述问题研究所取得

^① 胡锦涛:《高举中国特色社会主义伟大旗帜 为夺取全面建设小康社会新胜利而奋斗——在中国共产党第十七次全国代表大会上的报告》,人民出版社2007年版,第21页。

的初步成果,为编写本书提供了一定基础,同时,作者还尽可能收集和吸收了我国经济学界、高等院校、科研单位的有关研究成果,力图在博采众家之长的基础上,编写出一本新的教材。对此,作者谨向为本书所直接或间接引用的研究成果的作者表示深切的谢意。

“运输经济学”是一门尚未成熟、亟待发展的学科。这种状况既为我们提供了很大的探索空间,也增加了研究和编撰教材的难度。根据社会主义市场经济的要求,本书对运输经济学的研究对象、学科体系和内容均作了一些探索。目前,我国社会主义市场经济体制正在建立之中,运输经济实践所能提供的成熟的经验还不多,加上我们主观条件的限制,本书的不足、缺陷甚至错误在所难免。我们不揣冒昧,抛砖引玉,热切期待着与从事运输经济学界理论和实际工作的专家、学者进行探讨和交流,以促进运输经济学学科发展和繁荣,敬祈不吝指正。

本书共分为5篇22章,力图在概括五种运输方式所涉及各领域基础上,以深入浅出的方法,把运输经济学知识介绍给大家。其中有些章节是按逻辑的顺序划分,有些章节则是按运输方式、时间或区域的次序划分。这样的编写方法,有顾及全面的优点,但也有重复交叉的不足,只能尽量在编撰过程中避免不足。

本书的特点是体系结构新颖,内容比较系统完整,理论与实务并重,论述较为严谨,具有运输行业特色。所编写内容一是与我国目前的实际情况有紧密联系,所采用的数据均为最新所收集的;二是对当代国际上有关运输业和运输经济学学科的发展情况作了介绍;三是在许多章节中编录了相应的背景资料,帮助学生理解课本内容。本书可作为高等院校运输经济管理类、交通运输类和物流类专业本科生、研究生的教学用书,亦可供运输企业、物流行业和有关科研机构及运输主管部门的干部或管理人员使用参考,也可以作为培训教材。

参加本书初稿编写或提供帮助的有我的同事(或朋友)林浩、刘娟娟、钱建娣、余廉、汪传旭、吴立扬、郝恩崇、叶自源、张仲言、邹俊善等。研究生沈凤、罗凯、刘万峰、任晓雪、赵喆、陈源丽、冯晓伟、姜明圣、盛平、李鲜苗、高莹、尚丽、宁潇、袁军、邵春、张颖菁、田明琦、李军等参加了本书部分章节的起草或收集资料的工作。特别要感谢我的老师陈贻龙教授,在我整个写作过程中,自始至终给予我热情的鼓励、耐心的指点和莫大的帮助。

由于时间较紧及水平有限,本书难免有不尽如人意之处,恳请读者批评指正。

徐剑华

2009年7月

目 录

绪 论	(1)
-----------	-----

第一篇 运输经济引论

第一章 运输业的发展	(8)
第一节 运输业的形成和作用	(8)
第二节 运输业的发展	(16)
第三节 我国运输业的发展规划前景	(25)
第二章 运输业的性质	(30)
第一节 运输业是物质生产部门	(31)
第二节 运输业属于第三产业	(36)
第三节 运输业是基础设施	(40)
第三章 运输资源配置	(48)
第一节 资源配置理论概述	(48)
第二节 运输资源配置的倾斜与结构	(52)
第三节 不同运输方式之间的资源配置	(56)
第四节 运输资源的空间配置	(62)
第五节 运输资源倾斜配置的实现方式	(68)

第二篇 运输市场

第四章 运输市场的一般分析	(70)
第一节 运输市场概述	(70)
第二节 运输市场的特征和功能	(72)
第三节 运输市场的结构	(77)
第四节 运输市场的运行	(82)
第五章 运输需求与运输供给	(85)
第一节 运输需求的概念及特征	(85)
第二节 运输需求函数分析与预测	(88)
第三节 运输供给的概念及特征	(104)

第四节	运输供给分析	(106)
第五节	运输供需状态分析	(114)
第六章	运输价格	(121)
第一节	运输价格及其特点	(121)
第二节	运输价格的形成因素	(123)
第三节	运输价格的制定理论	(126)
第四节	运输价格的分类及其结构形式	(133)
第五节	运输价格管理	(140)
第七章	国内运输市场	(146)
第一节	水路运输市场	(146)
第二节	公路运输市场	(150)
第三节	铁路运输市场	(153)
第四节	航空运输市场	(156)
第五节	运输市场的培育与发展	(159)
第八章	国际运输市场	(162)
第一节	国际航运市场	(162)
第二节	国际航空市场	(180)
第三节	国际运输中心	(183)
第四节	国际铁路运输市场	(190)

第三篇 运输企业

第九章	运输企业建制	(194)
第一节	现代企业制度概述	(194)
第二节	现代企业法人制度	(200)
第三节	我国运输企业概况	(205)
第四节	运输企业建立现代企业制度试点	(211)
第十章	运输企业集团	(219)
第一节	运输企业集团及其特征	(219)
第二节	运输企业集团形成的动因	(223)
第三节	运输企业集团的组建与重组	(228)
第四节	运输企业集团的规模扩张	(238)

第十一章 运输企业投资	(240)
第一节 投资体制改革	(240)
第二节 运输企业投资概述	(245)
第三节 运输企业投资决策	(251)
第四节 运输企业投资项目评价的不确定性分析与风险分析	(258)
第十二章 运输企业融资	(267)
第一节 运输企业融资及其基本要求	(267)
第二节 运输企业的权益融资和债务融资	(269)
第三节 运输企业融资渠道	(278)
第四节 资金成本和融资风险	(283)
第五节 运输企业的资本结构	(291)
第十三章 运输企业技术进步与技术改造	(295)
第一节 运输企业技术改造及其内容	(295)
第二节 建立运输企业自主创新的技术进步机制	(297)
第三节 运输企业技术改造项目的评估	(299)
第四节 运输企业技术进步的评价方法	(306)

第四篇 宏观调控

第十四章 政府宏观调控概述	(310)
第一节 宏观调控的涵义和方法	(310)
第二节 运输规划	(316)
第十五章 运输业管理体制	(327)
第一节 运输业管理体制改革历程	(327)
第二节 公路运输管理体制	(331)
第三节 水路运输管理体制	(335)
第四节 交通运输大部制改革及前景	(338)
第十六章 运输政策	(342)
第一节 运输政策的职能	(342)
第二节 运输投资政策	(346)
第三节 运输财政政策	(350)
第四节 运输价格政策	(354)
第五节 运输政策倾向	(358)

第十七章 运输基础设施建设投资与融资	(364)
第一节 运输基础设施建设投资与融资体制	(364)
第二节 运输基础设施特许经营	(372)
第三节 公路经营权有偿转让	(375)
第四节 我国港口建设投资与融资	(379)

第五篇 运输与社会经济发展

第十八章 运输与经济发展	(388)
第一节 运输与经济发展关系概述	(388)
第二节 运输与工业发展	(391)
第三节 运输与农业和农村发展	(394)
第四节 运输与国际贸易发展	(396)
第五节 运输与现代物流发展	(399)
第十九章 运输与可持续发展	(404)
第一节 可持续发展思想	(404)
第二节 运输与环境	(406)
第三节 运输与能源	(413)
第二十章 运输经济景气指数	(418)
第一节 经济景气指数概述	(418)
第二节 铁路运输经济景气指数	(427)
第三节 水运经济景气指数	(430)
第二十一章 交通运输项目经济效益的评估	(438)
第一节 交通运输项目经济效益概述	(438)
第二节 运输项目经济效益的微观经济分析	(442)
第三节 运输项目经济效益的宏观经济分析	(452)
第四节 运输项目经济效益的区域经济分析	(463)
第五节 运输项目经济效益的系统分析	(470)
主要参考文献	(480)

绪 论

一、运输经济学学科发展简述

运输是实现人和物空间位置变化的活动,与人类的生产和生活息息相关。因此,可以说运输的历史与人类的历史同样悠久。然而,运输业的出现则要晚得多。最早注意到运输经济问题的是 18 世纪中叶的英国古典政治经济学家。在此后的近两个世纪中,运输业起先经历了由旧式运输工具到机械运输工具的根本性变革,形成由五种运输方式构成运输业的基本格局,继而演进到现代各种运输方式综合发展的新阶段。在运输业发展的进程中,相对于其不同的发展阶段,为反映和解决当时的运输经济问题,出现了许多有关运输经济的思想或有代表性的运输经济学论著,其中不少具有普遍性和规律性的东西,是宝贵的运输经济理论遗产,应予深入研究和继承发扬,以推动运输经济学学科的发展。

早在 18 世纪中叶,运输业还处在发达的工场手工业阶段,经济学家就研究了它与经济发展的关系。1776 年,亚当·斯密在其标志着“政治经济学已发展为某种整体”的《国民财富的性质和原因的研究》中,论述了运输业(主要是帆船和马车运输)对社会分工、对外贸易、促进城市和地区繁荣等方面所起的重要作用。19 世纪中叶,德国经济学家李斯特在《政治经济学的国民体系》(1841 年)中,为了对抗英国古典学派的自由贸易和价值理论,提出了发展国民生产力的理论,认为生产财富的能力,即一国的生产力比财富本身重要得多。他把交通运输作为国民生产力的一个构成因素加以研究。

在经典经济学家中,马克思是对运输经济理论做出重大贡献的第一人。他在《资本论》和其他著作中,对运输问题进行了深入的分析研究,其运输经济思想十分丰富。如关于运输业性质的思想、关于运输工具革命对社会经济发展影响的思想、关于运输业对资本主义大工业和商品经济发展影响的思想、关于运输业投资的思想等等,是宝贵的理论财富,直到今天仍然具有重要指导作用。

在西方经济学的发展过程中,具体地说,对公共产品的成本—收益分析做出贡献的是法国工程师朱勒·杜普伊(Jules Dupuit)。他于 1844 年发表在《土木工程年刊》上的论文——《关于公用事业的效用测度》,主要是论证如何评价桥梁工程和其他公用事业的经济收益和效用问题,后人据此把杜普伊称为“现代福利经济学的有智慧的奠基人”。

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,他出版了《国民经济中的运输工具》,在书中讨论了一般的运输政策论和运输业营运活动的经营论。在其后一段时期里,运输经济理论的主要内容沿着政策论和经营论这两个方面发展,直到后来经营论中的运输财务、会计、统计等内容因学科的分化与发展而逐一分离出去,形成相互独立的应用经济学科。

在运输经济学宏观部分——政策论的发展中做出贡献的是20世纪50年代约翰·梅耶等人出版的《运输业的竞争经济学》。他们的政策主张是放松对运输业已持续百余年的严格的政府控制,代之以鼓励竞争,充分发挥运输市场的作用,在当时具有代表性。

在运输经济学学科的一个半世纪发展中,尽管出现了不少有关运输经济问题的论著,但是,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。在国外,一般认为,运输经济学稍具规模并有较为显著的发展,不过是20世纪50年代以后的事。有的学者甚至断言,运输经济学这门学科尚处在它的发展前期。这是一个值得深入研究的问题。

运输经济学学科的这种发展状况,是由多种因素决定的。其中最主要的有两个因素:一是运输业的发展水平;二是运输经济基础理论的发展状况。

第一,直到20世纪30年代以后,运输业才开始在发达国家成为最现代化的部门,或者说各种运输方式才开始竞相发展,形成发达完善的交通运输体系。30年代小汽车风行,两次世界大战期间运输工具显著进步,尤其是二战后飞机于40年代中期从事民航运输,而且由于汽车的广泛使用,严重影响了铁路的发展,并造成都市交通的拥挤等,运输问题逐渐成为众所瞩目的问题。二战后,对发展中国家的援助贷款中有一大部分用于港口、铁路和公路等基础设施建设,从而促进了运输工程项目的经济效益分析的发展。

第二,西方经济学者认为,运输经济学的理论基础是福利经济学。他们认为运输业是提供公共产品的行业。在相当长一段时间内,公路、江河、运河等都是政府兴建,或是自然界所提供,使用者不必付费,运输基本上属于外部经济,存在着外在性,其理论有待于基础理论的发展。有的学者认为,1844年法国工程师朱勒·杜普伊发表的题为《关于公用事业的效用测度》一文是福利经济学的开端,直到20世纪20年代,庇古(A. C. Pigou)的《福利经济学》出版,专门研究了包括运输业提供的公共产品具有外在性以后,运输经济的理论基础才最终奠定,从而促进了运输经济学学科的发展。

早在20世纪20年代,福利经济学就对外在性问题提出了应该用集体干预来纠正市场缺陷的主张。然而,战后西方经济的发展表明,在国家和公共经济的各部门,以至于整个社会经济中,国家的干预并非总像干预理论所想象的那样有效。这种情况推动了以公共产品的生产和消费为研究对象的公共选择理论的兴

起和发展,进而影响到运输经济学学科的发展。

在我国,运输经济学学科的建立可以追溯到20世纪30年代。新中国成立后,20世纪50年代学习苏联,出版了不少运输经济学教材或专著,但这些著作存在着两个不足:其一是按运输方式开展研究,尚未出现以运输业作为一个整体加以研究的运输经济学著作;其二是带有很深的时代印记,即高度集中的计划经济体制的特征。20世纪90年代以后,我国有些运输经济专著提出了运输经济学学科的新体系,给人以有益的启示。当前如何根据新形势的要求,建立起符合我国国情的新的运输经济学,是一项十分紧迫而艰巨的任务。

二、运输经济学的研究对象

运输经济学是以作为产业部门的运输业为研究领域的应用经济学科。运输经济学作为经济学的一个分支,其研究对象总体上说应为经济学的研究对象所涵盖,尽管它有自己的特殊性。然而,在社会主义市场经济条件下,运输经济学的研究对象是什么,它包括哪些基本内容,其结构体系如何等等,是新形势所提出的新问题,也是需要不断探索研究才能做出正确回答的问题。

一般地说,对社会主义经济,其中包括运输经济,至少可以从经济制度和经济体制两个不同的层次加以研究。经济制度是人类社会发展一定阶段上占统治地位的生产关系,是该发展阶段的社会形态的经济基础。而经济体制则是生产关系的具体实现形式,是组织、管理、协调国民经济的体系、制度、方式和方法。经济制度和经济体制两者之间既密切联系,又相互区别。经济制度的研究对象是某一社会形态的生产关系,以及由这种生产关系所决定的社会阶级关系。经济体制的研究对象是某一社会形态的经济运行,以及实现这种经济运行的各种经济机制。在经济学领域内,对社会主义经济的研究,长期以来主要限于纯经济制度研究,所关注的是社会主义生产关系,而对社会主义经济体制的研究却远远不够。随着我国经济体制从计划经济向市场经济转变,开展这种研究尤其显得紧迫和必要。因此,从经济体制的角度,也就是从社会资源配置方式的角度,对社会主义经济问题,包括对运输经济问题进行研究,具有重要的实践价值和现实意义。

我国经济体制改革的目标模式是社会主义市场经济体制。社会主义市场经济体制的基本特征包括两个方面:其一,它是与社会主义基本经济制度结合在一起的市场经济体制;其二,它是在宏观调控下市场机制在资源配置中起基础性作用的市场经济体制。

第一,强调社会主义市场经济是与基本经济制度结合在一起的市场经济体制,是为了将它与资本主义市场经济相区别。

社会主义与资本主义是两种不同的社会基本经济制度。这包含着劳动者与

生产资料所有者之间不同的基本利益关系,即使它们都采取市场经济体制,这种基本利益取向的区别仍是存在的(无论是否存在政府调节,情况都是如此)。社会主义市场经济和资本主义市场经济这种基本利益取向的区别,反映在生产资料所有制及其结构、收入分配制度、政府宏观调控的利益出发点等方面。社会主义经济制度与社会主义市场经济体制的关系,主要是社会主义所有制在市场经济体制上的体现。社会主义市场经济是从计划经济的基础上转变过来的,而西方现代市场经济则是由早期市场经济发展而来的,两者的起点是不同的。

应该指出的是,在市场经济体制下,不管社会基本经济制度被赋予何种基本利益取向,都不会在企业制度形式、资源配置方式、宏观调控机制,以及政府、企业、居民之间的关系方面有什么根本区别。

第二,强调社会主义市场经济是在宏观调控下市场机制在资源配置中起基础性作用的市场经济体制,实质上是强调它是有政府干预的市场经济,即现代市场经济。这是为了区别于传统的计划经济,也是为了区别于完全自由放任的市场经济,或称早期市场经济。

比较传统的计划经济体制与正在建立的社会主义市场经济体制,两者的主要区别是计划机制在资源配置中起基础性作用,还是市场机制在资源配置中起基础性作用。而它们两者最重要的共同点,是政府在经济活动中仍然具有举足轻重的作用,政府干预经济的职能依然存在,所不同的只是干预经济的方式由直接干预转变为间接调控。

比较早期市场经济与现代市场经济,两者的主要区别在于政府在经济生活中的地位与职能不同。现代市场经济是20世纪30年代之后在资本主义经济中逐步形成的。现代市场经济萌生的根本原因是西方资本主义国家1929—1933年爆发的世界性经济危机,它宣告了市场机制万能的神话的破产,代之而起的是有国家干预的市场经济理论的兴起及其在经济实践中的广泛应用,从而推动了现代市场经济的发展。在现代市场经济中,政府作为社会总体利益(不同社会形态有不同的社会总体利益)的代表,与企业、居民并列为三大经济行为主体。市场在社会资源配置中起着基础性的作用(而非无所不能),作为对市场机制作用的有限性的弥补,政府对宏观经济活动进行干预,对微观经济活动施加影响,从而形成市场机制的作用与政府的调控在社会经济生活中的分工与互补。无论是政府的宏观调控,还是市场机制的作用,都必须以企业作为整个经济的微观基础。当代资本主义经济正是采取这种现代市场经济形式。而强调社会主义市场经济是有宏观调控的,就是说社会主义市场经济不是早期市场经济,而只能是现代市场经济。

如果抽去社会主义市场经济和资本主义市场经济的经济制度的属性,作为现代市场经济的共性就是以企业独立为条件,以市场关系为基础,对社会资源配

置,市场机制与政府调控共存并共同发挥作用。在这里,市场经济主要由市场、企业和政府三个方面构成。从经济体制角度研究经济问题,就是研究市场、企业、政府各自的地位、作用、行为方式,尤其是它们三者之间的结合方式对社会资源配置的影响。这三者之间不同的结合方式会给整个经济活动带来不同的运行方式和规律,也会导致经济活动的主体——企业采取不同的行为和方式,形成不同的市场结构、不同的产业组织形式和产业结构,因此,最终会产生不同的市场绩效。总之,经济学研究对象之一就是现代市场经济条件下社会资源配置的方式。

在社会主义市场经济条件下,运输经济学主要研究中观和微观层次上运输资源的配置方式。具体地说,运输经济学根据运输业的性质和特点,从运输市场、运输企业和政府(包括运输主管部门)宏观调控三个层面,分别研究其地位、作用和运行方式,及对运输资源配置产生的影响和效果,揭示运输业发展变化的规律性;研究运输业作为一个整体与经济社会发展的相互关系;探索解决运输资源的稀缺性和运输资源利用的有效性之间的矛盾的方法和途径,旨在使有限的运输资源达到较合理的配置,获得尽可能大的经济效益和社会效益。

三、运输经济学的体系结构

运输经济学的学科体系是按照社会主义市场经济,即现代市场经济运行的模式构建的。这一模式具有以下几个特点:

第一,企业是国民经济的基本细胞,是独立自主、自负盈亏、充满生机和活力的市场主体,构成社会主义市场经济的微观基础。企业以经济效益最大化为基本目标,按照市场经济规律和市场规则参与市场的经济活动,以实现资源的初次优化配置。

第二,市场是经济主体从事经济活动的舞台。市场机制是经济调节的基本机制,也是一种竞争机制。在竞争的条件下,价格信号将指挥企业行为,企业为了自身利益就必须对价格信号作出灵敏反应,积极而迅速地调整自己的生产经营活动,以便投入到能获得最大经济利益的地方去。企业在完成这种调整的过程中,客观上也调整了社会资源流向,以达到其合理配置。

第三,政府作为社会总体利益的代表,是市场的管理者和宏观经济调节者。行政协调机制主要用于弥补市场机制的失灵,通过间接调控手段,纠正微观市场主体配置资源的不足或空缺,最终实现资源的优化配置。

运输业是国民经济中的基础产业,运输经济的运行也遵从社会主义市场经济运行的一般规律。根据这一认识,本书包括下述相互联系的五个部分:以在运输经济引论中所阐明的理论为导向,以运输市场、运输企业和政府宏观调控为核心内容,以运输与经济社会发展为依存关系的学科体系结构。

（一）运输经济引论

本部分主要阐明对全书具有导向性质的三个基本问题,即运输业的发展、运输业的性质和运输资源配置。(1)关于运输业的发展。该部分简要叙述了运输的形成过程,详细分析了现代化运输在现代社会中的重要作用,并对我国运输业现状及发展前景作了概略的描述。(2)关于运输业的性质。这是一个日常使用频率很高,而又难以说清的一个基本理论问题,也是分析运输经济问题的一个基本出发点。对于目前在我国广为流行的关于运输业性质的三种理论,即认为运输业是物质生产部门的“物质生产部门论”、运输业属于第三产业的“第三产业论”和运输业是社会基础设施的“基础设施论”,进行了初步的阐释和探讨。(3)关于运输资源配置。这是运输经济学的题中应有之义。长期以来,对社会主义经济问题,包括对运输经济问题的研究,限于纯经济制度即生产关系的研究。为适应我国经济体制由计划经济向市场经济转变,从经济体制即社会资源配置方式的角度开展研究,就可以更贴近经济改革的实际,具有重要的现实意义。该部分简要介绍了关于社会资源配置的各种理论,讨论了运输资源配置的倾斜与结构,进一步具体分析了运输资源在不同运输方式之间、不同地域(空间)的配置,初步探讨了运输资源倾斜配置的实现方式。

（二）运输市场

在社会主义市场经济条件下,市场是配置运输资源的基础性手段。这部分以对运输市场的一般分析为基础,重点探讨运输需求与运输供给的特征、变动规律,以及供需状态均衡;讨论运输价格的特点、形成因素、制定理论和运输价格的管理。同时,进一步讨论了国内运输市场和国际运输市场,它们两者相互联系,而又各具特点。国内运输市场按不同运输方式加以论述,而国际运输市场则主要研究了国际航运市场、国际航空市场、国际运输中心及铁路国际运输市场。

（三）运输企业

企业是市场机制发挥配置资源作用的一个基本前提,而且在一定条件下又可成为部分市场机制的替代物,它构成整个经济运行的微观基础,起着经济增长动力源的作用。这一部分研究了现代工商企业起源于铁路的原因及其成长过程,阐释了马克思关于企业的学说和西方企业理论,研究了企业制度形式及其对塑造市场主体、对社会资源配置的作用;结合我国经济体制改革的实际,研究了我国运输企业建立现代企业制度及其试点、运输企业集团的问题;探索在社会主义市场经济条件下,运输企业投资和融资问题;还对运输企业技术进步和技术改造进行了研究。

（四）宏观调控

政府宏观调控是现代市场经济的一般特征,它是弥补市场的失灵和不足,实现资源优化配置的重要方式。这部分探讨了政府对运输业的宏观调控的一般原

理、调控方法,以及作为重要调控手段的运输规划;研究运输业管理体制,重点讨论了公路运输和水路运输的管理体制;研究了国家对运输业实施宏观调控的重要手段——运输政策,分别讨论了运输投资政策、运输财政政策和运输价格政策,以及运输政策的倾向;专门研究了运输基础设施建设投资与融资,这是因为它既不同于竞争性项目投资,也有别于公益性项目投资,而是属于基础性项目投资,具有自己的特点。

(五) 运输与经济社会发展

这部分是探讨运输业作为一个整体与经济和社会发展的关系。具体讨论了运输业与经济,包括与工业、农业和农村、国际贸易等的关系;讨论了运输业发展和社会经济可持续发展的关系,主要是运输与环境、运输与能源的关系所引致的可持续发展的问题;讨论了交通运输项目经济效益评估,主要是从定量的角度分析论证交通运输项目的微观、宏观、区域、系统经济效益。

第一篇 运输经济引论

第一章 运输业的发展

运输业是社会的基础设施,又是国民经济中的基础产业。从原始运输到现代化运输的发展,经历了漫长的历史过程。18世纪产业革命后兴起并发展起来的机械运输方式,从根本上改变了旧有运输状况,奠定了由五种运输方式构成运输业的基本格局,揭开了现代运输业的序幕。现代化运输在现代社会的作用与日俱增。从发展看,我国现代化交通运输体系初具规模,但仍不适应社会经济发展和社会主义现代化建设的需求,与发达国家相比尚有较大差距。因此,建设适合我国国情的现代化综合运输体系,是一项重要的战略任务。

第一节 运输业的形成和作用

一、运输业的形成

运输业是商品经济发展的产物。从整个人类社会看,运输劳动从生产过程中分离而独立,形成一个独立的产业部门,经历了漫长的历史过程。运输业的形成与商品生产、流通的发展密切相关。流通领域中的运输需求直接来源于商品交换的需要,商品交换与商品运输互为条件,相辅相成。商品交换规模和范围的扩大,引起运输规模和范围的扩大,客观上要求运输劳动独立化、专门化和专业化。在人类社会的发展中,第一次社会大分工——畜牧业同农业的分离的出现,使得商品交换成为可能。手工业同农业分离是第二次社会大分工,出现了直接以交换为目的的商品生产。第三次社会大分工,出现了专门从事商品交换的商人,使商品经济进一步发展,商品交换的规模有所扩大。然而,在以后人类社会的长期发展中,居于统治地位的是自给自足的自然经济,商品经济发展缓慢,商品交换的规模和范围都受到限制。起初,由商品交换而产生的运输活动是由商