

中国民航飞行学院研究生系列教材

ZHONGGUO MINHANG FEIXING XUEYUAN YANJIUSHENG XILIE JIAOCAI

MINHANG YUNSHU
JINGJIXUE

民航运输经济学

主 编 朱志愚

西南交通大学出版社
[Http://press.swjtu.edu.cn](http://press.swjtu.edu.cn)

中国民航飞行学院研究生系列教材

ZHONGGUO MINHANG FEIXING XUEYUAN YANJIUSHENG XILIE JIAOCAI

民航运输经济学

MINHANG YUNSHU

JINGJIXUE

主 编 朱志愚

西南交通大学出版社

· 成都 ·

内 容 提 要

本书在保持运输经济学基本理论体系完整的前提下,着重对与民航运输关系较大的运输市场结构、需求与供给、成本与价格、运输企业经济效益以及运输政策与政府管制等内容进行了分析论述,并结合民航运输的实际进行讨论。本书注重基本理论的系统性,强调实用性,突出民航运输特色。本书将经济问题分析与管理对策的介绍相结合,注重培养学生提出问题、分析问题、解决问题的能力。

本书主要针对交通运输规划与管理专业(航空运输管理方向)硕士研究生而编写,也可作为管理类专业(航空运输管理方向)本科生的教材,以及从事民航运输组织管理工作人员的参考书和培训资料。

图书在版编目(CIP)数据

民航运输经济学 / 朱志愚主编. —成都:西南交通大学出版社, 2012.6
中国民航飞行学院研究生系列教材
ISBN 978-7-5643-1755-3

I. ①民… II. ①朱… III. ①民航运输—运输经济—研究生—教材 IV. ①F56

中国版本图书馆CIP数据核字(2012)第109881号

中国民航飞行学院研究生系列教材

民航运输经济学

朱志愚 主编

*

责任编辑 黄淑文

特邀编辑 周 杨

封面设计 墨创文化

西南交通大学出版社出版发行

(成都二环路北一段111号 邮政编码:610031 发行部电话:028-87600564)

<http://press.swjtu.edu.cn>

成都勤德印务有限公司印刷

*

成品尺寸:170 mm×230 mm 印张:16

字数:287千字

2012年6月第1版 2012年6月第1次印刷

ISBN 978-7-5643-1755-3

定价:38.50元

图书如有印装质量问题 本社负责退换
版权所有 盗版必究 举报电话:028-87600562

前 言

本书主要是针对交通运输规划与管理专业（航空运输管理方向）的硕士研究生和管理类专业（航空运输管理方向）的本科生学习民航运输经济学的需要而编写的，也可作为从事民航运输组织管理工作的人员的参考书和培训教材。在实际教学过程中，应根据具体教学对象对书中的内容进行取舍。

本书是在中国民航飞行学院 2006 年编印的《航空运输经济学》试用教材的基础上修订而成的，吸收了几年来在研究生和本科生教学过程中教师、学生提出的意见和建议。考虑到非经济管理类专业的研究生使用本书的需要，也为了使本书的内容体系更加完整，充实了运输经济学的基本原理和内容，同时更新了民航运输经济方面的内容和资料。

本书选材时，对运输经济学的基本体系与理论的各部分内容有所侧重和取舍，注重基本理论的系统性，强调实用性和突出民航运输特色。在保持运输经济学基本理论体系完整的前提下，着重对与民航运输关系较大的运输市场结构、需求与供给、成本与价格、运输企业经济效益以及运输政策与政府管制等内容进行了分析论述，并结合民航运输的实际进行讨论。本书力求做到基本原理精练、民航特色突出，适当地使用定量分析，以使学生在对运输经济学的基本体系和原理方法有一个较系统全面认识的基础上，对民航运输的经济问题有较深入的理解。本书将经济问题分析与管理对策的介绍相结合，注重培养学生提出问题、分析问题、解决问题的能力。

本书第一章、第三章第 5 节、第五章第 4 节由朱志愚编写，第二章、第三章第 1~4 节由王学林编写，第四章、第五章第 1~3 节由白钊编写，第六章、第七章由杨省贵编写。全书由朱志愚设计总体框架结构，并对内容及文字进行了统一。

本书在编写过程中参考和引用了大量国内外的相关资料和文献，已一一列于参考文献中，在此表示衷心感谢！虽然在试用教材的修订过程中广泛征求意见并进行了修订和完善，但由于编者水平所限，疏漏和不当之处在所难免，恳请各方面专家和读者提出宝贵意见。

编 者

2012 年 3 月

目 录

第一章 运输经济概论	1
第一节 运输业及其发展	1
第二节 运输的意义	8
第三节 民航运输概述	11
第四节 运输经济学研究的对象与内容	19
第二章 运输需求	24
第一节 运输需求的概念	24
第二节 运输需求函数	29
第三节 运输需求弹性	34
第四节 航空运输需求	44
第三章 运输供给	55
第一节 运输供给的概念	55
第二节 运输供给函数	63
第三节 运输供给弹性	70
第四节 运输供给的基本规律	74
第五节 航空运输供给的特点	81
第四章 运输成本	92
第一节 运输成本概述	92
第二节 运输成本分析	101
第三节 航空运输成本分析	110
第五章 运输价格	125
第一节 运输价格的含义及特点	125
第二节 运输价格形成的因素	127
第三节 定价理论	133
第四节 航空运输定价策略分析	144

第六章 运输企业经济效益分析	158
第一节 企业经济效益的概念	158
第二节 运输企业经济效益分析：特点、内容及方法	166
第三节 民航运输企业经济效益分析	194
第七章 运输政策分析	207
第一节 运输政策的特点与职能	207
第二节 运输政策的分类与目标	211
第三节 运输政策的手段	219
第四节 运输的管制与放松管制	224
第五节 航空运输政策	238
参考文献	249



第一章 运输经济概论

现代综合运输体系包括铁路、公路、水运、航空和管道五种方式，民航运输是其重要的组成部分。对民航运输经济的认识，应以运输经济的共性为基础，在此基础上结合民航运输特点进行分析。本章介绍运输业的基本情况、运输经济学的研究对象与内容，并对民航运输的相关内容做了较详细的分析。

第一节 运输业及其发展

一、运输与运输业

(一) 运输的含义及分类

运输是实现人和货物空间位置变化的一种人类活动，运输活动无时不在、无处不在，是人类的基本活动之一。人与物的空间位置移动的普遍性及其涉及领域的复杂性、多样性，使得对运输活动范围的界定变得复杂而困难。可以用排除法来简略说明运输的概念，例如，以下人和物的空间位移不属于通常意义下的运输范围：由独立于交通运输系统的传输系统产生的输电、输水、供暖、供气、电信传输等物质空间位移；作为具体生产过程的有机组成部分的生产内部运输，又称为“厂内运输”或“内部运输”；特种车辆如消防车、吊车、电视转播车、清洁车等的行驶等。

通过对运输活动加以分类，可以进一步明确运输的范围。运输活动的复杂性导致运输有很多不同的分类标准，常用的有如下几种：

- (1) 从运输的对象来看，可以分成旅客运输和货物运输；
- (2) 从经济关系和运输主体来看，可以分成自营运输和公共运输；
- (3) 从运输方式来看，可分成铁路、公路、水运、航空和管道等；



(4) 从运输涉及的经济空间范围看, 可以分成城市内运输、城市郊区之间的运输、城际运输、国内和国际运输等。

运输的复杂性也使得人们对运输设施和运输业概念的认识不完全一致。运输设施一般被认为是构成社会基础结构的固定设施, 如铁路、公路、车站、机场、港口、航道、管道等; 运输业则被认为是拥有和利用车、船、飞机等移动运输设备, 直接提供旅客和货物运输服务的经营部门, 属于社会经济的基础产业。把这两者分开的原因之一是, 运输企业如汽车运输公司、轮船公司、航空公司等普遍只负责移动运输设备的经营活动, 而运输设施大多由国家投资兴建及维护, 属于公共设施。基础设施的性质与经营性的运输企业有所不同, 国家对运输业发展的支持主要体现在基础设施建设上。但有时两者又不能截然分开, 如我国的铁路运输部门, 既要经营, 又要进行固定运输设施的建设和维护。

综上所述, 本书讨论的运输范畴和运输业的概念, 是指伴随着工业革命而发展起来的真正意义上的规模、高效和系统化的现代运输。

(二) 运输业的产业特征

运输业在社会经济中起着重要作用, 和其他部门的联系非常广泛, 与社会经济间的关系错综复杂。运输业的产业特征是运输经济学的一个基本问题, 也是分析运输经济问题的一个基本出发点。

1. 运输业属于第三产业, 具有服务特征

根据产业发展顺序和对自然资源的依赖程度提出的三次产业划分方法, 是世界上通用的一种经济统计分类方法。具体的划分方法目前仍然有争论, 国际上比较流行的分类是: 第一产业包括种植业、畜牧业、林业、渔业和狩猎业等; 第二产业包括制造、采矿、煤气、供电、供水等; 第三产业包括第一、第二产业之外的所有行业。

我国《国民经济行业分类和代码》国家标准规定: 第一产业为农业, 包括林业、渔业、牧业等; 第二产业为工业, 包括采矿业、制造业以及供应自来水、电力、蒸汽、热水、煤气等的行业; 第三产业为除第一、第二产业以外的行业。由于第三产业包括的行业多、范围广, 又分为两大部门和四个层次。两大部门: 流通部门和服务部门。四个层次: 第一层次为流通部门(包括交通运输业、邮电通信业、商业饮食业、物资供销和仓储业), 第二层次是为生产和生活服务的部门(包括金融业、保险业、地质勘察业、房地产业、



公用事业、居民服务业、旅游业、资讯信息服务业和各类技术服务业),第三层次是为提高科学文化水平和居民素质服务的部门(包括教育、文化、广播电视、科学研究、卫生、体育和社会福利事业等),第四层次是为社会公共需要服务的部门(包括国家机关、社会团体以及军队和警察等)。这与国际上通行的产业分类大体一致。

从国际流行的和国内采用的产业分类方法来看,运输业应列入第三产业。第三产业又称为服务业,为社会生产和生活服务,是沟通生产与生活的行业。与第一、第二产业不同,第三产业劳动是服务劳动,服务在经济学上又称为劳务,指以劳务活动形式而不是以实物形式提供某种使用价值以满足人们需要的经济活动过程。运输劳务量的大小取决于运输量和运距。运输业的存在和发展水平,要根据社会再生产过程中的需要和人们生活的需要以及对发展的预测来决定,从根本上受到社会生产和消费水平的影响。

2. 运输业具有国民经济基础产业的特征

运输业的基础性表现在:工农业生产、人民生活、国防建设及社会活动诸方面对交通运输业具有普遍的需求性。

国民经济是一个复杂而庞大的系统,是由各部类、各部门、各产业、各地区组成的互相影响的整体。运输业是这个国民经济系统中最为基础的子系统。把运输业视为国民经济的基础产业,是对运输的本质认识,表明了运输业是其他生产部门正常运转、协调发展的前提,是现代化大生产高效率的先决条件,也是使社会再生产得以延续的不可缺少的基本环节。

运输状况在很大程度上会影响社会和经济的运行。随着社会的进步和商品经济的发达,经济的区域化和专业化会进一步发展,社会经济各方面对运输的依赖性会越来越强,运输业的作用也更加突出。许多国家的经验表明,一个经济发达的国家同时具有完善的运输网络,而运输手段越完善,其经济活动的效率和效益也越高。

3. 运输业具有隐形社会贡献的特性

由于运输业在国民经济中的基础性作用,其经济效益除了少部分体现在行业本身上缴国家的利税外,更重要的是通过运输对象产生的间接效益体现出来。在运输关键物资或应付非常事件时,这一特性表现得更为明显。当运力供给大于运输需求时,损失的只是运输部门自身的经济效益;而当运力供给小于运输需求时,则会对社会效益造成损失,且通常是远远大于前者的损失。



运输需求是从其他社会经济活动中派生出来的，运输不是目标，而是实现目标的手段。人们往往在追求目标时忽视了条件和手段，导致基础设施建设投入不够，造成运输资源短缺。

运输对国民经济的影响具有全局性，但其效益往往滞后显现，不容易被客观地认识到，这是因为运输基础设施的建设规模较大，投资大、建设期长，并且建成后需要一段时间才能发挥最大效益。

4. 运输业具有特殊的时空特性

运输业对于空间和时间具有极强的依附性，即不可挪用性。由于运输基础设施在地域上不能挪用，所以运输设施的建设成本具有沉淀性；由于运输能力在时间上不能挪用，所以运输产品具有不可储存性。这一特征决定了运输的发展和国民经济其他生产部门的发展在空间分布和时间序列上有着密切配合的相关性。

由于运输生产和消费的同时性，运能总体上应当保持适当超过运输需求的水平。这是因为运输需求在时间上存在着随机性，适度的运力富裕是随时使需求得到满足的物质基础，从而可以避免给国民经济大系统正常运转造成约束，由此创造出的社会配套综合效益要远远大于因运力浪费所付出的代价，同时又能使整个社会经济系统处于良性循环状态。

5. 运输业具有公共性和企业性的复合性

运输业具有国民经济基础产业的特征，但我们不能因为其公共性特征而将运输产品作为纯粹的公用品对待。在生产经营过程中，运输业还表现出一定的企业性。在国民经济的不同发展阶段中，运输业的公共性和企业性的成分也有不同的变化，此消彼长。这种复合性的判断具有重要意义，尤其对制定运输产业的政策具有指导意义。

（三）运输系统

1. 运输方式的技术经济特征及其评价

现代化的综合运输系统由铁路、公路、水运、航空和管道五种运输方式构成，它们的产品虽然是相同的，但技术性能（包括速度、舒适性、安全性、连续性等）、对地理环境和天气条件的适应程度以及经济指标（包括能耗、投资、运费、劳动生产率等）是不同的。

各种运输方式服务于社会经济的特点，如安全、迅速、经济、便利等，可以通过它们的技术经济特征，按以下几个方面进行考察：

1) 送达速度

送达速度是运载工具的途中运行时间和发到、中转时间的总和。技术速度决定运载工具的途中运行时间，发到和中转时间则取决于运输基础设施的建设水平和运输企业的运营效率。对旅客和货主而言，送达速度具有实际的意义。铁路的送达速度一般高于水运和公路运输，但在短途运输方面要低于公路运输。航空运输的技术速度具有极大的优势，但若将前往机场的路程时间和办理手续、安检等花费的时间一并考虑，在中短程运输中并不具有送达速度上的优势。送达速度还受到运输频率的影响。

2) 投资效益

各种运输方式的技术设备的构成不同，投资总额大小各异，投资期限和初期投资的金额也有很大差别，如铁路技术设备（线路、机车车辆、车站等）需要的投资额大、工期长，而水上运输是利用天然航道进行的，投资主要集中在船舶、码头，远较铁路为低。从经济学的效率角度考虑，分析投资应以投资效率为主，不但要看到投资额，更要看到单位投资产生的效益。

3) 运输成本

一般来说，水运及管道运输成本最低，铁路和公路运输次之，航空运输成本最高。考虑各种运输方式的成本水平，应考虑到成本的构成因素及各因素的比重。若固定成本的比重较大，则单位运输成本水平受总运输周转量的影响也较大；载重量较大的运输工具一般来说单位运输成本较低；运输距离越长，单位运输成本越低等。此外，还可以从能源、机动性、连续性、通用性等方面考察各运输方式的技术经济特性。

2. 运输结构

运输结构指运输业的内部结构，即五种运输方式在运输业内的地位和作用，以及相互之间的比例关系。运输结构与一个国家的经济发展水平、国民人均收入、产业布局、自然资源分布、地理条件、国家的经济与运输政策以及各种运输方式的特点等因素有关。2011 年我国运输结构基本指标如表 1.1 和表 1.2 所示。



表 1.1 2011 年各种运输方式完成货物运输量及其增长速度

指 标	单 位	绝对数	比上年增长 (%)
货物运输总量	亿吨	368.5	13.7
铁 路	亿吨	39.3	8.0
公 路	亿吨	281.3	14.9
水 运	亿吨	42.3	11.7
民 航	万吨	552.8	- 1.8
管 道	亿吨	5.4	9.0
货物运输周转量	亿吨公里	159 014.1	12.1
铁 路	亿吨公里	29 465.8	6.6
公 路	亿吨公里	51 333.2	18.3
水 运	亿吨公里	75 196.2	9.9
民 航	亿吨公里	171.7	- 4.0
管 道	亿吨公里	2 847.2	29.6

资料来源：国家统计局 2011 年年度统计公报。

表 1.2 2011 年各种运输方式完成旅客运输量及其增长速度

指 标	单 位	绝对数	比上年增长 (%)
旅客运输总量	亿人	351.8	7.6
铁 路	亿人	18.6	11.1
公 路	亿人	327.9	7.4
水 运	亿人	2.4	8.6
民 航	亿人	2.9	9.2
旅客运输周转量	亿人公里	30 935.8	10.9
铁 路	亿人公里	9 612.3	9.7
公 路	亿人公里	16 732.6	11.4
水 运	亿人公里	74.2	2.6
民 航	亿人公里	4 516.7	11.8

资料来源：国家统计局 2011 年年度统计公报。



由表 1.1 和 1.2 中数据可知,民航货物运输量在 2011 年各种运输方式完成的货物运输量中所占比重仅为 0.001 5%,民航货物运输周转量占货物运输总周转量的比重为 0.11%;民航旅客运输量在 2011 年各种运输方式完成的旅客运输量中所占比重为 0.82%,民航旅客运输周转量占旅客运输总周转量的比重为 14.60%。因此,不论是按载运量还是周转量计算,民航运输在综合交通运输体系中所占的比重都很小,特别是货物运输量、货物运输周转量和旅客运输量等几项指标。据预测,到 2020 年,民航在国家综合交通运输体系中的比重将由目前的 13% 提升到 25% 以上;年运输总周转量、旅客运输量将分别达到 1 400 亿吨公里和 7 亿人次,是现在的 3.5 倍,超越美国成为世界第一,发展空间十分广阔。

二、运输业的发展

(一) 运输业的形成

运输业是商品经济发展的产物,运输业的形成与商品生产、商品流通的发展密切相关。运输劳动从生产过程中分离,到形成一个独立的产业部门,经历了漫长的历史过程。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、专门化和社会化。在人类社会的发展中,三次社会大分工推动了商品经济的发展,使商品生产和交换的规模有所扩大,但自给自足的自然经济在人类社会的长期发展中居于统治地位,商品经济发展缓慢,运输活动长期由商品生产者自己完成或是依附于商业活动。海运发展史上的“商业船主时代”,我国起源于秦朝的漕运,封建社会中曾出现过的船帮、车行都不完全具备现代运输业的属性。流通过程中的运输活动从商业中分离出来,形成独立的产业部门,是生产力、商品经济发展到一定阶段的产物。

(二) 运输业的发展

运输业的发展反映了人类文明的发展,运输业的每一次技术革命都推动着人类文明的进步。从世界范围内考察近代机器生产以来的运输业发展历程,可以将运输的发展分为四个阶段:水运为主阶段,铁路为主阶段,公路、航空和管道运输发展阶段,以及综合运输体系发展阶段。



水运为主的阶段大约在 18 世纪中叶到 19 世纪初。为适应产业革命时期日益增长的商品运输,尤其是煤炭运输的需要,首先在英国出现了开凿运河的热潮,到 1830 年,英国就形成了全国性的水路运输网。1807 年,美国制造了世界第一艘轮船,英国在 1811 年仿造成功,并在内河和沿海贸易中广泛使用,使英国的运输业进入一个新时代。1824 年,美国开始大规模改造内河和修建运河航道,逐渐形成了美国第一个近代的水路运输系统。

19 世纪 30 年代到 20 世纪 30 年代是铁路为主的阶段。1825 年,英国修建了第一条铁路并投入公共客货运输,标志着铁路时代的开始。铁路运输的高速度和大容量极大地改变了陆上运输的面貌,为经济的发展提供了新的、强有力的交通运输方式。从此,工业布局摆脱了对水上运输的依赖,在内陆腹地加快了工农业的发展。

20 世纪 30 年代至 50 年代,公路、航空和管道运输相继发展,与铁路运输展开了激烈的竞争。汽车工业的发展和公路网的扩展,使公路运输能充分发挥其机动灵活、迅速方便的优势;科学技术的进步和社会经济的发展促使人们对时间价值日益重视,航空运输在速度上的优势,不仅在长途旅客运输方面占有重要地位,而且在货运方面也发展很快;这一时期石油和天然气开采迅速发展,各油气生产国开始大规模兴建油气输送管道,管道运输也初具规模。这三种运输方式与铁路的竞争成为交通运输发展第三阶段的特征。

20 世纪 50 年代以来,人们开始认识到,在交通运输的发展过程中,水运、铁路、公路、航空和管道这五种运输方式是相互协调、竞争和互补的关系。因此,需要进行综合考虑,协调各种运输方式之间的关系,构建现代化的综合运输体系,重点是在整体上合理进行五种运输方式之间的分工,发挥各种运输方式的优势。

第二节 运输的意义

一、运输的一般意义

交通运输最初主要服务于政治,高效的运输使广阔区域的政治统一成为可能,交通运输的发展是世界上许多国家实现统一的物质基础之一。交通运输是国家重要的国防后备力量,平时服务于经济建设,战时成为必备



的军事设施和手段。在突发事件（地震、洪水、火灾等）降临之时，交通运输是关系生死存亡、挽救人民生命财产的命脉，是恢复社会正常秩序的必备条件。

社会和文化在很大程度上是建立在发达运输的基础之上的。交通运输的发展增加了人与货物的流动性，相伴而来的是资金的流动、信息的交流、文化的传播、知识的增长，促进了地域、民族之间的融合、理解，有利于社会进步和人类和平。尼罗河和黄河、长江使古埃及和中国在很多世纪以前就达到了高度的文明；古罗马的建立则应归功于它早期形成的公路系统；运输的发展也在美国、澳大利亚等一些移民国家的建立和开发中扮演了关键性的角色。

交通运输是全球化的载体和依托。在经济、贸易、金融等全球化的过程中，交通运输首当其冲，只有运输实现了一体化，经济、贸易、金融的一体化才有可靠的载体。当今世界已进入网络时代，网络世界的通畅加快了世界经济体系的形成，更激发了人们对高速、安全、高效运输体系的需求。

二、运输的经济意义

经济与运输的关系大致经历了两个阶段：以自给自足为主要特征的自然经济状态下的自然运输发展阶段和以市场配置资源为主要特征的现代经济状态下的非自然运输发展阶段。在自然经济的发展状态下，人类的生产活动主要集中在农业，具有不稳定、非持续和强自然依赖性的特点，江河、人工运河及海洋成为这一阶段运输的基础。现代交通运输以铁路的出现为标志，之后公路、航空、管道迅速崛起，运输与经济发展之间的关系成为了运输经济研究的主要内容之一。

（一）运输促进了市场范围的扩大和生产力的合理布局

有形的经济增长需要多种基本要素的支持，其中，最重要的是具有发达的运输系统、适应性强的能源动力系统和现代通讯系统。

运输是生产与分配不可缺少的组成部分。经济发展的内在机制是广义分工，包括企业内部分工合理化和社会分工合理化。劳动分工受市场范围的限制，交换成本越低，市场范围越大。市场范围决定了经济活动的时间和空间限度，决定了劳动分工和专业化程度。运输成本是交换成本的重要组成部分，运输的发展、运输成本的降低成为市场范围扩大的直接诱因。市场范围的扩



大促进了分工和专业化程度的提高,推动了经济的发展。

没有运输就没有地区专业化或地区劳动分工。由于资源、气候、文化、技能的差别,不同地区的生产能力自然会有差异。如果有足够的运输,每一个地区都会生产对自己有利的产品,这就是经济学中的比较利益原理。但这一原理只有在运输充足的条件下才是可行的,否则各地区的生产就只能满足自己的需要。

由于运输在大规模生产和地区分工方面的作用,使它成了生产力布局方面的决定性因素。通过运输促进生产过程,帮助确定合理的生产地点,鼓励生产的大规模集中,不断形成人口密集的新兴工业区、矿区和农牧业生产基地。

(二) 运输创造了空间和时间效用

从生产角度看,除非把原材料运到所需要的地方,否则它们就没有价值。运输通过改变人和物的位置使生产得以进行,通过改变位置来创造价值,即空间效用。大批量生产包括对不同来源的零配件进行组装,而并不是所有的零配件都能在同一时间到达。保证各种零配件的及时供应是使生产连续、均衡进行的必要条件,因而适量的储备(一种使用上的延误)经常是需要的,这样可以用较少的必备部件的储备延误去避免由于它们的短缺而造成的更大延误。这种对生产过程起正面作用的时间延误就是时间效用。运输需要花费时间,将运输时间与生产计划合理衔接起来,运输的时间效用就能得到实现。

(三) 运输是销售的重要组成部分

在市场经济条件下,产品需要运到需要它的地方去,才能实现其价值。空间位移产生价值,供货及时也非常重要,空间和时间效用在这里也发挥着作用。大规模的生产要有效运转,要求有一个大规模的销售系统及时、高效地把产品分配出去,充足的运输系统为大规模销售提供了条件。

地区专业化和劳动分工也需要靠运输来支持,运输提供了销售生产成果的手段,良好的运输可以大大增加商品的可供性。运输费用可以决定运输布局,也可能是某种产品市场分布的决定因素。如果运费较高,对当地产品就形成了一种保护,起到了与关税或进口配额一样的作用。运输是销售决策中的一个主要因素。运输也是一种销售成本,是销售费用的重要组成部分,会影响大多数商品的价格。



(四) 运输影响价格

运输费用是商品价格的组成部分,但运输对商品价格还有其他的影响。运输对保持价格的稳定性具有一定的作用,在运输不足的情况下,商品的产地价格或收获期价格会降得很低,甚至卖不出去。充足的运输允许其他地区参与本地市场的竞争,在当地供给过剩或供给不足的情况下,外地市场或货源可以起到平衡需求和供给的作用,不至于使价格升得过高或降得过低。从理论上讲,任何市场上本地供给的价格都受到外地货源的总成本(生产成本+运输成本+储备成本)的制约。实际上,由于地区专业化和劳动分工的经济性,若供应地的生产成本很低,即使加上运输和储备成本,在交通发达地区也是合算的。

由于运输为更多的生产者进入市场参与价格竞争提供了条件,还会刺激价格的进一步降低。生产成本最低的地区把这一成本加上运输的费用作为自己商品的售价,逼迫其他厂商制订相应的价格,以保住自己的市场份额。由于地区专业化的作用,市场价格实际上可能是由远方供应者决定。一般而言,发展运输有利于鼓励竞争、平抑价格。

通畅的运输条件还能决定自然资源的价格,如能改善土地的区位特征,同时又能使土地获得多种用途,提高生产力,从而有效提升土地的价格。城市土地的区位更是其土地价格的决定因素,交通方便往往会使地价有巨大的上升空间。

第三节 民航运输概述

民航运输是现代交通运输体系的重要组成部分,随着国民经济的快速发展和全球经济一体化的深入,我国民航运输发展迅速,在综合交通运输体系中的比重逐年增加。根据现在的发展趋势预测,到2020年,我国通航的运输机场数量将达到240个以上,在地面交通100公里或1.5小时的车程范围内,全国80%以上的县级行政单元能较方便地得到航空服务,届时,中国民航的客货总周转量将超过美国,居世界第一。

民航运输具有各种运输方式的共性,也有区别于其他运输方式的特点,构成自己独特的运输优势和适用条件。