

D·洛克林著

赵传云译

运输经济学

运 输 经 济 学

(上 册)

[美]伊利诺伊大学教授

D·P·洛克林博士 著

北方交通大学教授 赵传云 译

长沙铁道学院 贾肇谦 校编
王柏江

长沙铁道学院运输系

1985年12月

译者前言

美国伊利诺伊大学教授D·P·洛克林博士所著《运输经济学》，乃运输学界的权威著作。本书自1935年问世以来，迭经修订，广为流传，影响所及，推崇备至。译者不揣谫陋，谨据1977年第七版第七次印刷本全译，献诸同道，以资借鉴。

《运输经济学》一书，从阐明改进运输的经济意义入手，围绕着铁路运价的原理、结构与实务，对运价与物价的关系，运输业与国民经济发展的关系，各种运输方式的特点及其相互关系，作出了多层次的宏观论述与微观剖析，令人信服地论证了运输业作为社会经济生活纽带的不可或缺的作用。诚如书中所述：“制定运价的权力，是使荒野变城市或使城市变荒野的权力。”这一鞭辟入里而又富有哲理的专业格言，使我们更深切地体会到“车水马龙”与经济繁荣的辩证关系。

运输经济学之精义，在于以与运输业相关的诸经济关系经纬于国民经济大系统之中。洛克林教授以近半个世纪的精心研究，惨淡经营，构造了运输经济学的完整体系，在这方面独树一帜。本书既以美国运输体系为中枢，阐述了铁路、公路、水运、航空、管道等五种运输方式的发展过程与业务管理、财务管理；又以铁路为基干，透过铁路管理制度的形成与发展，深刻地揭示了运输业的运输经济效益与社会经济效益的内涵，而不局限于各种运输方式本身的经济利益。这对加速我国运输经济管理体制的改革，发展我国的综合运输体系和提高运输业的综合经济效益，以促进商品经济的发展，提供了典型的历史经验和中肯的理论说明。

本书的一个非常重要的特色是，在对运输业的社会管理方面，突出了法治精神。通过大量的案例分析，阐明了州际商务委员会作为政府的代表对运输业实施间接控制的途径，以立法、司法来规范运输业的发展，使之纳入为公众利益服务和促进社会生产发展的正常轨道。同时，在解释各种运输方式所特有的管理问题及其管理法令与政策的差别的基础上，综论了运输协作与竞争，并进一步指出了运输政策的晚近趋势和各种可供选择的前景。

本书内容丰富，资料翔实，立论精辟，图文并茂，具有高度的理论水平和广泛的适用性，对铁路、公路、水运、航空、管道等系统从事运输经济研究和管理实务的同志，对工业、农业、商业、物资、物价和经济、计划、规划、法制等部门的理论和实际工作者，对高等院校和科研单位相关专业的师生和研究人员，都具有重要的参考价值。对各有关部门、单位的领导同志和广大的企业管理工作者来说，《运输经济学》也从运输经济的角度对搞活运输、搞活流通、搞活经济，提供了重要的指导方针。

本书译稿完成于1982年5月，辗转数载，难于付梓，固然有多方面的原因，而对这部著作的理论价值与实际意义，“仁者见仁，智者见智”，似可视是关键之所在。这是需要由实践与历史来作出回答的。由于译笔磨练不够，缺点、错误不少，尚祈读者批评指正。

北方交通大学 赵传云 谨识

1985年11月

序 言

在《运输经济学》第七版中，作者试图引入最新的事实材料，特别留意于近期的法令，以及管理机构与法院裁决所反映的公众政策的发展。

自本书前一版于1965年出版以来，在立法领域里的发展包括三项主要法令，即：《运输部条例》（1966年），《铁路旅客业务条例》（1970年），以及《航空站与航空线发展条例》（1970年）。

在运输领域里，事件的推演很快，且将一如既往地持续发展下去。所以，益显重要的是了解过去——各种运输方式的发展，它们所产生的问题，通过管理程序处理这些问题的尝试，以及实绩所揭示的成就与失败。

本版仍沿用以前各版的一般体例。许多增添的和变更的材料被散置于上一版的结构中，以致不能一眼看出。为了容纳新的材料，有必要对较陈旧的材料作一些删减和压缩。

本书在结构上仅作了少量的变动。关于公路、管道、水运和航空的一般叙述材料，已从后面各章移至第二章，俾使读者及早了解运输体系的全貌。另一主要变动是增置了最末一章，论述运输政策的晚近趋势和各种可供选择的前景，并略论各种做法可能发生的问题。以前各版的铁路国有一章业已删去，而将其若干观点纳入最后一章。

关于本书的结构还有一点需要加以说明。专叙水运的仅两章，公路运输四章，航空运输三章，管道一章，而其余各章则主要是关于铁路运输及其管理的。这一事实，不可推论为过于重视铁路运输而轻视其它运输方式。当学生获知铁路运价原理、运价结构和运价制订实践，研究了铁路管理制度的形成和发展，以及铁路管理的一些主要问题和管理机构所制定的政策时，对其它运输方式的叙述不妨简略一些，以使重复减至最低限度。各种运输方式与铁路的相似之处可以简要地述及，显著不同之处应予强调，某种运输方式所特有的问题则应着重论述。同样，管理法令与管理政策的差别应予指出，各种运输方式特有的管理问题则应特别加以注意。这就是本书所采用的计划。

尚须指出，本书开始各章是关于一般运输的叙述，并未论及所用之运输方式，而结尾各章则专门论述运输协作和各种运输方式之间的关系，并且也考虑到整个运输政策。

作者谨向自己的同事哈伯逊（Robert W. Harbeson）教授志谢，感谢他为在运输领域里讨论相互关心的问题所给予的鼓励。与以前几版一样，在编写本版时作者得到妻子安·洛克林（Anne Littlefield Locklin）的帮助，她在编写的各个阶段细心地阅读了手稿。

D·菲利浦 洛克林

1972年5月

目 录

第一章 改进运输的经济意义	(1)
运输与货物的可获性	(1)
物价稳定与平衡	(1)
运输与土地价值的关系	(2)
运输与物价	(3)
劳动的地区分工	(4)
运输与大规模生产	(5)
运输与竞争	(5)
运输与城市化	(5)
为公众利益的低运价	(6)
货物运价降低的限制	(6)
美国货物运价的动向	(6)
运输企业的大小	(8)
运输是浪费的吗?	(8)
运输费用与其它生产费用	(9)
运输与经济发展	(9)
运输体系的选择	(10)
第二章 美国的运输体系	(11)
五种运输方式	(11)
运输体系	(14)
铁路体系	(14)
公路体系	(19)
内陆水道体系	(23)
航空运输体系: 航空线和航空站	(25)
管道	(26)
五种运输方式的发展史	(27)
不同运输方式的组织	(28)
公众提供运输设备的经济结果	(28)
第三章 货物运价与物价	(31)
货物运费是生产成本的一部份	(31)
货物运价增加的影响	(32)

货物运价与物价的比例	(35)
货物运价与个别生产者	(36)
价格地理	(37)
运价增加的形式及其影响	(39)

第四章 货物运价与工业和市场中心的配置 (41)

(1) 采掘工业的配置	(41)
(1) 制造工业的配置	(41)
(1) 市场与原料的相对重要性	(42)
(2) 货物运价结构的影响	(44)
(2) 市场中心的配置	(46)
(3) 市场范围	(47)
(3) 工业价格政策的影响	(50)
(3) 货物运价与农业生产	(51)
(3) 货物运价与经济政策	(52)

第五章 铁路问世以前的运输 (53)

(1) 早期的河流运输	(53)
(3) 轮船	(54)
(3) 运河	(56)
(4) 早期小路与驮马运输时代	(60)
(4) 车辆道路	(60)
(10) 收费公路	(60)
(11) 木板路	(61)
(11) 有篷大货车	(62)

第六章 铁路建筑时代 (63)

(1) 早期的铁路	(63)
(1) 机车的发明	(63)
(2) 铁路网的发展	(64)
(2) 1830~1910年铁路扩展的过程	(65)
(3) 近似收通行税公路的铁路	(66)
(7) 既得利益集团的反对	(71)
(8) 现存运输机构的保护	(71)
(8) 政府所有的铁路	(72)
(8) 铁路与土地征用权	(73)
(18) 资金来源	(74)
(18) 一般铁路公司组织法	(74)
(20) 对铁路的地方补助	(75)

州的补助	(76)
联帮补助	(77)
土地授予	(78)
铁路补助的总结	(80)
建筑公司	(80)

第七章 铁路运价原理 (83)

竞争不是运价水平的调节者	(83)
固定费用和可变费用	(83)
铁路和报酬递增定律	(85)
差别待遇	(85)
灾难性的竞争	(87)
控制竞争对差别对待的重要性	(88)
不同业务的需要价格必须是无关的	(89)
运价原理的简短小结	(89)
对运输业务的需要	(89)
“运输负担能力”	(92)
旅客票价的差别对待	(93)
优惠运价是其它运输的负担吗?	(93)
独占利润	(93)
对特定货物和运输的高运价	(94)
成本分配和运价制定	(94)
未用能力的假设能成立吗?	(95)
铁路成本是大部分固定吗?	(95)
运价原理与其它运输方式	(96)

第八章 铁路运价结构 (97)

货物分等表	(97)
货物特价	(101)
货物运价表	(102)
制定运价的权力	(103)
运价系统	(103)
运价地区	(108)
距离运价系统	(109)
铁路竞争	(115)
成组运价系统	(117)
基点及相关运价的调整	(120)
旅客票价结构	(122)

第九章 铁路管理的开始	(123)
许可证的管理	(123)
早期的委员会	(123)
农民运动	(123)
农民法律	(125)
农民案件	(126)
第十章 1887—1920年的联邦立法	(129)
温道姆报告	(129)
库劳姆报告	(129)
瓦巴什案件	(130)
1887年的商务管理条例	(130)
1903年的爱尔京斯条例	(132)
1906年的亥波伯恩条例	(133)
1910年的曼—爱尔京斯条例	(136)
1913年的估值条例	(137)
1917年的委员会分组条例	(137)
大战期间	(138)
第十一章 1920年的运输条例	(139)
法规的不完备	(139)
法规体系肯定的缺点	(139)
1920年运输条例的规定	(141)
条例的实施结果	(145)
第十二章 1920年以后的铁路法规	(147)
霍奇—史密斯决议	(147)
1926年的铁路劳工条例	(148)
破产条例的第77节	(149)
1933年的紧急运输条例	(150)
1940年的运输条例	(152)
1948年的铁路修正条例	(154)
1948年的里德—布尔文喀尔条例	(154)
1958年的运输条例	(155)
1964年的城市群众运输条例	(157)
1966年的运输部条例	(157)
1970年的铁路旅客业务条例	(157)
管理制度发展的摘要复述	(159)

对管理制度发展的一些看法	(159)
近来对管理变更的建议	(160)
第十三章 施行控制的机构	(161)
州政府与联邦政府间权力的划分	(161)
对运价控制的争执	(162)
委员会与政府其它机构权力的划分	(164)
民用航空局与联邦海运委员会	(171)
委员会管理的危险与缺点	(171)
将委员会置于总统控制下的努力	(172)
运输部	(173)
第十四章 铁路竞争及其控制	(175)
毁灭性的竞争	(175)
反对无限制运价竞争的理由	(175)
限制竞争及其法律地位	(176)
对竞争政策的修正	(182)
对竞争的规章限制	(183)
当今的铁路竞争	(184)
州际商务委员会对竞争的政策	(184)
对铁路竞争政策的总结	(187)
第十五章 铁路运价水平	(189)
铁路收入的来源	(189)
铁路费用	(190)
利润因素	(192)
作为一个经济问题的运价水平	(192)
宪法的限制——合理的司法标准	(194)
法令的标准	(199)
运价水平的管理中的问题	(201)
运价水平案件的历史	(205)
对运价水平控制的批评	(207)
第十六章 公平价值与报酬率	(209)
公平价值与市场价值	(209)
价值的因素	(210)
法院的态度	(213)
州际商务委员会与其它委员会的评值	(217)
合理报酬率	(218)

(071)	州际商务委员会与合理报酬率	(222)
(081)	第十七章 弱路与强路问题	(223)
(181)	较高的运价水平	(223)
(101)	差别对待的运价	(223)
(321)	联合运费的分配	(224)
(121)	归公条款	(225)
(171)	合并	(226)
(131)	政府所有与经营	(229)
(371)	联营	(229)
(371)	结论	(230)
(111)	第十八章 个别货物运价的合理性	(231)
(371)	合理报酬原则不适用	(231)
(271)	运价与全部分摊成本	(231)
(371)	直接费用	(232)
(321)	合理性的比较标准	(233)
(331)	类似的货物	(233)
(121)	相对的运输成本	(233)
(131)	导致成本差别的主要因素	(233)
(371)	需求因素	(237)
(371)	公众政策	(242)
(371)	制定运价在于判断	(243)
(111)	第十九章 个别地点间运价的合理性	(245)
(081)	限制运输的运价	(245)
(321)	鼓励创立企业的运价能有延续实行的必要吗?	(245)
(101)	直接费用	(246)
(081)	运输成本	(246)
(101)	运价比较	(246)
(301)	一些特殊的运价比较	(248)
(301)	需要因素	(249)
(301)	公众福利	(252)
(001)	第二十章 对人的差别待遇	(253)
(101)	差别待遇的原因	(253)
(311)	对人差别待遇的缺点	(253)
(311)	对人差别待遇的形式	(254)
(311)	差别对待的运价表运价	(257)

反对对人差别待遇的法规	(259)
铁路竞争能使对托运人的不平等待遇合理吗?	(261)
现今的对人差别待遇	(263)
第二十一章 长程与短程运输的差别待遇	(265)
长程与短程运输差别待遇的定义	(265)
长程与短程运输差别待遇的动机	(266)
对长短程运输差别待遇的反对	(266)
合理与不合理的差别待遇	(266)
长短程运输条款的历史及实施	(270)
对第4节的抨击	(275)
其它运输方式的长短程运输差别待遇	(276)
第二十二章 地方间与货物间的差别待遇	(277)
地方差待遇的定义	(277)
第4节对第3节的关系	(277)
合理运价可成为不适应的歧视	(277)
差别待遇是指同一铁路的不同等对待	(278)
只有“不适当”和“不合理”的优惠被禁止	(279)
竞争与差别待遇	(283)
竞争作为差别待遇的理由的分析	(285)
货物间的差别待遇	(287)
其它运输方式的地方与货物差别待遇	(290)
第二十三章 帐目和会计管理	(291)
会计管理的必要性	(291)
会计管理的附带利益	(291)
规定帐目体系的要素	(291)
会计管理的历史	(292)
平衡表帐目	(293)
进款报告	(293)
折旧会计	(294)
客运与货运费用的划分	(296)
第二十四章 铁路财务与财务管理	(299)
投资对运价和业务的关系	(299)
投资过多的原因	(300)
证券管理的发展	(301)
投资过多	(302)

(305)	股票掺水	(304)
(305)	公开拍卖出售证券	(306)
(305)	铁路债务	(306)
(305)	委员会在改组案件中的政策	(308)
(305)	流动资金的筹措	(311)
(305)	铁路“联合”与铁路财务	(312)
(305)	其它运输方式的财务管理	(312)
(305)	第二十五章 铁路业务与业务管理	(313)
(310)	业务的责任	(313)
(310)	不予运输的货物	(313)
(310)	个别货物托运的拒绝	(314)
(310)	车辆供应与车辆业务	(314)
(310)	终点设备及业务	(316)
(310)	终点站的联合使用	(318)
(310)	同其它铁路的交换设备	(319)
(310)	直达径路与联合运价	(319)
(310)	铁路的废弃	(320)
(310)	旅客列车的停开	(321)
(310)	强制修建	(322)
(310)	一些特殊业务	(323)
(310)	业务管理与其它运输方式	(324)
(310)	第二十六章 管道	(325)
(310)	输油管道的历史发展	(325)
(310)	管道运输的成本特征	(326)
(310)	管道运价	(326)
(310)	管道运价与成本的关系	(326)
(310)	管理的需要	(327)
(310)	管理模式	(329)
(310)	管道与石油企业的分离	(330)
(310)	第二十七章 公路财政	(333)
(310)	为公路提供资金的方法	(333)
(310)	普通税收	(333)
(310)	使用者税	(333)
(310)	公路使用者税的理论基础	(334)
(310)	使用者基础的例外	(334)
(310)	通行税筹集资金	(336)

为公路提供资金的实践	(336)
公路收入来源	(336)
联邦对公路的补助	(338)
公路使用者税的转变	(339)
不同车辆类型间公路费用的分配	(339)
通行税道路	(340)
通行税道路发展的因素	(340)
通行税公路的一些特点	(341)
通行税公路的缺点	(343)
通行税公路的未来	(343)
拥挤通行税	(344)
第二十八章 公路运输	(347)
公路运输的重要性	(347)
公路货物运输的一些特点	(347)
卡车运程的长度	(347)
运输的构成	(348)
汽车运输业的分类	(348)
私用卡车运输	(348)
公用及合同运输业	(349)
汽车运输业企业的一些特点	(349)
卡车运输是小规模企业	(349)
公共汽车企业的规模	(350)
规模大小的经济问题	(350)
汽车运输企业的所有权	(350)
汽车运输企业的资金需要	(350)
汽车运输业与铁路的营业比率	(351)
为汽车运输企业提供资金	(351)
固定成本与可变成本	(352)
易于从事经营及其后果	(353)
铁路与卡车运输成本的比较	(353)
汽车运输业运价	(353)
汽车运输业货物分等	(354)
汽车运输业运价和铁路运价	(354)
铁路距离对公路距离的关系	(354)
“重量划分”	(355)
大批量起码重量	(355)
起码运价“截止点”	(355)
汽车运输发展的一些影响	(356)

运输从铁路转移	(356)
铁路线的废弃	(357)
铁路客运业务的消失	(357)
铁路零担业务的下降	(357)
铁路运价的降低	(357)
铁路业务的一般改进	(358)
平车装载拖车业务和“集装箱化”	(358)
第二十九章 汽车运输业管理的发展	(359)
保护公路的管理	(359)
安全管理	(360)
对待雇运输业的管理	(360)
管理是必要的吗?	(360)
汽车运输业的管理目标	(361)
运价稳定	(361)
防止差别对待	(361)
财务责任	(362)
可靠的业务	(362)
合理运价	(362)
财务的稳定性	(362)
运输协作	(363)
州的管理	(363)
各州与合同运输业	(363)
联邦立法的需要	(364)
汽车运输业条例	(364)
条例的豁免	(365)
受管理的运输机构	(365)
公用运输业	(366)
合同运输业	(366)
私有运输	(367)
运输经纪人	(367)
联合委员会的采用	(367)
铁路与汽车运输业管理的差别	(368)
条例的执行	(368)
第三十章 汽车运输管理的问题和政策	(369)
区别私有运输与待雇运输	(369)
合同运输业或公用运输业	(370)
农业的豁免	(371)

(100)	农业合作社的豁免	(373)
(105)	“祖父条款案件”	(374)
(106)	新经营权的证明书和许可证	(375)
(107)	保护既有运输业抵制竞争	(376)
(108)	交替线路权	(377)
(109)	州际公路系统的使用	(378)
(110)	私有运输业的待雇业务	(378)
(111)	双重经营	(379)
(112)	证明书的撤销和停止	(379)
(113)	合并、控制权的取得与购买	(379)
(114)	独占与竞争	(379)
(115)	合并对连接运输业的影响	(380)
(116)	暂停利用的经营权的出售	(380)
(117)	运价水平案件	(381)
(118)	营业比率标准	(381)
(119)	收入能力的不平衡	(382)
(120)	毁灭性竞争与起码运价	(382)
(121)	个别种类货物和各种运输的运价合理性	(383)
(122)	回程运输的运价	(383)
(123)	不合理运价与补偿	(384)
(124)	合同运输业运价与公用运输业运价间的关系	(385)
(125)	业务管理	(385)
(126)	对汽车运输业管理的评论	(386)
(127)	第三十一章 水路运输	(387)
(128)	沿海运输与海岸间运输	(387)
(129)	沿海和海岸间运输的沿革	(387)
(130)	内河运输	(388)
(131)	内河发展的历史	(389)
(132)	水路政策的发展	(389)
(133)	水路的经费	(390)
(134)	联邦驳船航线的试验	(390)
(135)	水路运输的一些特点	(390)
(136)	政府对水路的改善和维修	(391)
(137)	水路类似于公用公路	(391)
(138)	水路经营的分类	(391)
(139)	水路的免费使用	(392)
(140)	水路的运输成本	(392)
(141)	水路运输的缺点	(393)

(878)	铁路对水路运输的阻挠	(393)
(878)	对水路政策的分析	(393)
(878)	水路运输比较低廉吗?	(394)
(878)	缓和铁路拥挤的水路	(394)
(776)	水路是铁路运价的调节者	(394)
(878)	有补助的竞争	(395)
(878)	水路对全民都有利吗?	(395)
(878)	对水路使用应征收使用税或其它费用吗?	(396)
(878)	水路运输业的运价	(397)
(878)	铁路与水路运价的相互作用	(398)
	第三十二章 水路运输的管理	(399)
(880)	1940年前的管理历史	(399)
(188)	1887年条例	(399)
(188)	1912年巴拿马运河条例	(399)
(888)	1916年航运条例	(399)
(888)	协商会议议定书与航运条例	(400)
(888)	航运条例及不公正竞争的做法	(400)
(888)	保护托运人的法规	(401)
(188)	航运委员会及其继承机构	(401)
(888)	1933年海岸间航运条例	(402)
(888)	为什么要管理水路运输业?	(402)
(888)	进一步管理的需要	(403)
	1940年运输条例	(403)
(788)	适用于水路运输业的州际商务条例第一部分的条款	(404)
(788)	州际商务条例第三部份	(404)
(788)	豁免	(404)
(888)	公用运输业的管理	(405)
(888)	公众便利和需要证明书	(405)
(888)	对水路公用运输业的管理与铁路管理间的差别	(405)
(888)	合同运输业的管理	(406)
(888)	双重经营	(406)
(888)	为保护铁路的水路运输业的管理	(406)
(188)	条例第三部分的执行	(407)
(188)	公用或合同运输业	(407)
(888)	“祖父条款”	(407)
(888)	为新经营者颁发证明书和许可证	(408)
(888)	证明书的撤销	(408)
(888)	私有运输业及待雇业务	(408)

(281)	公用运输业的业务责任	(409)
(281)	运价管理	(409)
(281)	航运条例及有关条例的执行	(409)
(281)	协商会议议定书	(409)
(281)	双重运价制	(410)
(281)	运价水平案件	(411)
(281)	第三十三章 航空运输	(413)
(181)	航空运输发展史	(413)
(181)	航空线及其资金供给	(414)
(281)	1970年航空站与航空线发展条例	(414)
(281)	航空站	(415)
(281)	对建筑航空站的联邦补助	(415)
(281)	航空站与航空站及航空线发展条例	(416)
(281)	对航空站联邦补助的展望	(416)
(281)	航空站的收入与支出	(417)
(281)	航空站的拥挤与航空站的满足需要	(417)
(181)	航空承运人的分类	(418)
(181)	执照线路承运人	(418)
(181)	辅助的航空承运人	(419)
(181)	空中出租汽车经营者	(419)
(181)	间接航空承运人	(420)
(181)	航空运输的一些特点	(420)
(181)	速度	(420)
(181)	对遥远和居民稀少地区的便利	(420)
(181)	高成本和高运价	(421)
(181)	风险	(421)
(181)	航空旅客业务	(421)
(181)	航空运输的形式	(422)
(181)	“普通”与“头等”业务	(422)
(181)	鼓励票价	(422)
(181)	航空捷运业务	(423)
(181)	捷运合同的修订	(423)
(181)	航空货运业务	(424)
(181)	航空货运与捷运的特点	(423)
(181)	航空货运与捷运运价	(424)
(181)	货物分等	(424)
(181)	随运量递减的运价	(425)
(181)	递远递减原则	(425)