

交通运输与经济发展

王 辉 刘宏刚 罗 奋◎著

吉林人民出版社

交通运输与经济发展

王 辉 刘宏刚 罗 奋◎著

吉林人民出版社

图书在版编目(CIP)数据

交通运输与经济发展 / 王辉, 刘宏刚, 罗奋著. --
长春: 吉林人民出版社, 2022.3
ISBN 978-7-206-18967-8

I. ①交… II. ①王… ②刘… ③罗… III. ①交通运
输发展-研究-中国 IV. ①F512.3

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2022) 第 036036 号

责任编辑: 金 鑫
封面设计: 周 凡

交通运输与经济发展

JIAOTONG YUNSHU YU JINGJI FAZHAN

著 者: 王 辉 刘宏刚 罗 奋

出版发行: 吉林人民出版社 (长春市人民大街 7548 号 邮政编码: 130022)

咨询电话: 0431-85378007

印 刷: 长春市昌信电脑图文制作有限公司

开 本: 787mm × 1092 mm 1/16

印 张: 8.5 字 数: 160 千字

标准书号: ISBN 978-7-206-18967-8

版 次: 2022 年 3 月第 1 版 印 次: 2022 年 3 月第 1 次印刷

定 价: 56.00 元

如发现印装质量问题, 影响阅读, 请与出版社联系调换。

前 言

现阶段我国经济发展韧性持续显现，在我国市场经济组成中，交通运输经济占据着重要的位置，也是社会经济的重要组成部分。交通运输行业的发展带动了区域经济的发展，对交通运输体系的要求也越来越高。这就需要交通运输经济能够顺应时代的发展，并为社会经济的繁荣注入动力和活力。交通运输部门应与时俱进深入推进经济体制改革工作，完善运输经济体制的内在要求，为社会经济的发展提供强有力的保障，促进我国社会主义市场经济体制健康发展。

交通运输经济作为市场经济的重要组成部分，交通运输所发挥的作用是不可忽略的，建立一套科学完善的交通运输体系，既能够将社会各个领域有机联系起来，又可以形成一个完善的经济体，为经济目标的发展提供保障。交通运输经济的发展能够有效推动各地区之间教育、文化、医疗、投资等多种资源快速流通，对协调我国经济杠杆具有显著的功能和作用，对我国交通运输经济存在的问题与现状和未来的发展方向具有十分重要的经济价值和发展意义。交通运输经济的发展是我国社会经济进步的动力，不仅壮大了我国市场经济的力量，也为我国居民快速出行提供了条件，构成了我国交通网络的核心，促进了我国不同城市与不同地区之间的交流与融合。

交通运输经济的发展会受到多种因素的制约，而这些制约因素也将间接地对我国经济的持续发展产生影响。因此，要促进我国社会经济持续健康发展，必须要给予交通运输经济发展更高的重视，探索促进我国交通运输经济进一步发展的策略，从而达到促进我国社会经济长足发展的目的。

交通运输五年规划是指导我国交通运输未来发展的重要政策文件，由于发展目标战略性调整，我国“十四五”交通运输规划在发展思路和方式上必将进行重大调整，并以改革创新引领交通运输高质量发展，为交通运输、服务经济社会提供新的动力源。

鉴于此，笔者撰写了《交通运输与经济发展》一书。本书共六章：第一章阐述了交通运输业的基础理论；第二章论述了交通运输规划；第三章探究了运输方式与运输设施；第四章对交通运输的经济需求进行了分析；第五章阐述了交通运输企业的管理；第六章探究了交通运输与可持续发展。

笔者在撰写本书的过程中，借鉴了一些专家和学者的研究成果，在此表示衷心感谢。本书研究的课题涉及的内容比较宽泛，尽管笔者在写作过程中力求完美，但仍难免存在疏漏，恳请各位专家批评指正。

目 录

第一章 交通运输业的基础理论	1
第一节 交通运输业的发展概述	1
第二节 运输的原理与作用	7
第三节 交通运输与经济发展	11
第二章 交通运输规划	20
第一节 交通运输规划的理念与结构	20
第二节 交通运输规划特征与关注重点	22
第三节 交通运输规划经验	26
第四节 综合运输布局与规划	28
第三章 运输方式与运输设施	38
第一节 各种运输方式的运输设施及合理配置	38
第二节 交通基础设施发展经验与完善措施	44
第三节 交通运输基础设施的经营管理	48
第四章 交通运输的经济需求分析	62
第一节 运输需求的基础理论	62
第二节 运输需求的特征与规律	66
第三节 货运需求的影响因素	74
第五章 交通运输企业的管理	77
第一节 交通运输企业管理的含义	77
第二节 运输市场营销管理	83
第三节 交通运输服务质量管理	98
第六章 交通运输与可持续发展	103
第一节 交通运输与社会经济的可持续发展	103
第二节 交通运输可持续发展必须遵循的原则	112
第三节 中国交通运输可持续发展战略与模式选择	115
结束语	123
参考文献	125

第一章 交通运输业的基础理论

第一节 交通运输业的发展概述

一、运输的定义

“运输”一词在日常生活、专业领域等方面应用十分广泛。运输是人和物的载运和输送，即运输是借助于一定运力实现人和物进行空间位移的一种经济活动和社会活动。

运输是人类社会的基本活动之一，是我们每个人生活中的重要组成部分，也是现代社会经济活动中不可缺少的重要内容。人类社会由散乱走向有序，由落后迈向文明，运输发挥了不可估量的重要作用。运输已经渗透到人类社会生活的各个方面，并且成为最受关注的社会经济活动之一。

人类社会发展史中的每一个重要进程或重要事件，几乎都与运输有关。中国古老灿烂的文化与黄河、长江密切相连，水上运输为黄河、长江两岸的经济发展和文化传播奠定了最重要的物质基础。丝绸之路是古老的中国走向世界的一条漫漫长路，它传播了不同国家和地区的商品及文化，成为沟通中国与西方各国的一条重要的纽带。古埃及的强大与尼罗河息息相关，是尼罗河把整个埃及连在一起，为它在商品运输、信息交流、文化传播方面提供了极大方便。世界奇观金字塔的修建，离开了运输是不可想象的。

机械运输业的出现，对经济发展和社会进步产生了更大的影响。

二、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，到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、商品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、专门化和社会化。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，使商品交换成为可能。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品生产者自己完成的，是为交换而运输的。其后，运输活动与商业活动结合在一起，商人主要从事商业而兼搞运输，运输成为实现商品交换的辅助手段，具有明显的依附性质。例如，在海运发展史上，就曾出现过所谓“商人船主时代”。在我国，起源于秦朝的漕运，是大宗长途的粮食水上专业运输，是很特殊的独立的官办运输形式。在封建社会中虽曾出现过船帮、车行，但均是零星和分散的。然而，流通过程中的运输活动从商业中分离出来，并形成独立的产业部门，却是生产力、商品经济发展到一定阶段的产物。这个过程，从世界范围看，大体上是在封建社会解体、资本主义产生的时期完成的。^①

三、运输业的发展

运输业的发展历史在相当大的程度上反映了人类文明的发展史，人类文明的每一次进步都与运输业技术革命分不开。

（一）水路运输的发展

水路运输是最早形成的运输方式之一。早期人类受水中浮物的启发，发明了将圆木挖空的船，即独木舟。随着经验的积累及造船技术的提高，人们建造出了以风力为动力的帆船。到了11世纪左右，出现了可跨洋运输的商船。我国科学家发明的指南针被用于航海，使航海技术得到了飞跃发展。18世纪，帆船上使用了机械动力，使造船技术实现了重大突破。19世纪中期，制造出以烧煤为动力，以螺旋推进器为主要机械装置的轮船。内燃机用于轮船提高了其经济性和机动性。

当代水路运输发展的总趋势是货物运输船舶的专业化、大型化和高效化；水上客运的旅游化、高速化和滚装化；水运管理电子化和航行安全系统电子化。

（二）公路运输的发展

在陆路运输中最早形成的是人类交往与生产过程中产生的天然小道。农业和畜牧业分离，驯养的畜力取代了人力的原始运输。畜力车运输的发展对道路质量提出了新要求，进而产生了人工建造的道路。在古代，我国为统一全国而修建的道路被

^① 沈岳. 我国物流运输业存在的问题与对策 [J]. 山东社会科学, 2012(4): 160—162.

公认为世界上最早公路的雏形；为进行国际交往而形成的丝绸之路更成为世界陆路交通中具有划时代意义的里程碑。现代公路的雏形取决于汽车的产生和使用，以汽油机为动力的汽车对公路的标准及质量都提出了更严格的要求。大批量的汽车投入使用，极大地推进了公路建设的发展。当代公路运输的主要发展趋势是干线公路高等级化，汽车运输高效化。此外，公路运输技术发展的趋势还有公路设计、交通指挥控制管理和车辆诊断自动化，以及公路工程作业机械化等。

（三）铁路运输的发展

人类在陆路上最早的非人力运输是以牲畜为直接动力的畜力车运输。由于有一定的载荷，原始状态下形成的路面无法承受，出现了车辙，影响道路运输的畅通。后来人们在圆木制成的车轮行驶的地方铺设了以石料为主的硬化路面，或铺上木板，以减少行车阻力，这就是铁路的雏形。16世纪前后，世界上首先在矿山采用了轨道，并使用了有轮缘车轮的车辆。钢铁工业的发展为铁轨和铁车轮的使用提供了条件。具有现代色彩的铁路运输是随着蒸汽机车的发明和锻铁铁轨的出现，于19世纪初开始在上世界上投入使用的。由于铁路运输能高速、大量地运输旅客和货物，因而铁路建设得到了很快的发展。到了19世纪后半期，全球各大洲都大量建造铁路，使铁路成为陆路交通的主要运输工具。

当代铁路运输发展的总趋势是牵引动力内燃化、电气化，铁路客运高速化，大宗散货运输重载化，信息技术电子化。

（四）航空运输的发展

航空运输是人类最向往的运输方式，也是实现较晚的运输方式。人类第一次离开地球在空中飞行用的飞行器是热气球，当时无法控制飞行速度和方向。以蒸汽机为动力的热气球是飞艇的雏形，直到汽油发动机的采用，才使滑翔机的螺旋桨式飞机成为现实。航空发动机技能的改进，增强了运输能力，延长了航程，提高了速度。20世纪中期喷气飞机的出现，较大幅度地增加了航行距离和飞行速度，航空运输已成为中远距离旅客运输的主要方式。

当代航空运输发展的趋势主要有：干线飞机巨型化、超高速化，安全性、舒适性进一步提高；安全保证系统自动化；空中交通管制现代化。

（五）管道运输的发展

从管道发展史来说，中国是最早使用管道输送流体的国家。约在公元前200年，我国秦汉时期就已经出现了用打通的竹子连接起来输送卤水的管道。

现代管道始于19世纪。1861年，美国开始出现世界上第一条运输原油的管道，长57公里。1880年和1893年相继出现100毫米管径的成品油管道和天然气管道。第二次世界大战期间，美国在国内用2年多时间修建了长2158公里的原油管道和长2745公里的成品油管道里，自此以后，各种油气管道技术达到成熟阶段。无论从工程规模、经济效益还是从技术水平来看，管道运输都已达到同其他运输方式相同的水平。

当今世界上总共约有200多万公里的油气管道。由于石油资源经过一个多世纪的开发，易于开发的地区已经进入低产期，所以石油开发的趋势是走向边远地区，修建管道的工程规模越来越庞大且艰巨，技术要求也越来越高。

从世界管道运输的发展来看，原油管道发展缓慢，成品油管道发展趋势明显。这一趋势是因各国原油产量衰减而转为进口中东和南美的原油。原油进口主要依靠海运，因此原油管道建设较少，但市场对成品油的需求正在增加，这也促进了成品油管道的建设。

除了油气管道以外，还有固体浆液管道，主要用于输送煤、赤铁矿、铝矾土和石灰岩等。目前，正在运行的世界著名的煤浆管道是从美国亚利桑那州北部里梅萨地区的露天煤矿到内华达州的英哈电厂的输煤管道。近年来，一些国家正在进行实际应用试验，在煤浆中加入添加剂，减少掺水量，以达到可以直接用于锅炉燃料燃烧。现在还有学者对真空管道进行研究，相信不久也可以问世。

自改革开放以来，我国加快了运输业建设，已初步形成了横贯东西、沟通南北、联系世界的水、陆、空并举的综合运输体系。但是，从总体水平分析，中国的交通运输业仍不能完全满足国民经济和社会发展的需要。根据我国地域辽阔、资源有限、人口众多、发展不均衡的社会经济条件，我国的交通运输业发展的总方针应确定为：以铁路为骨干、公路为基础，充分发挥水运，包括内河、沿海和远洋航运的作用，积极发展航空运输，适当发展管道运输，建设全国统一的综合运输体系。发展统一的交通运输业应发挥中央和地方、内资和外资等各方面的积极性，以市场经济规律为指导，在建设交通运输业中，实行交通运输业体制的转变和运输能力增长方式的转变是交通运输业快速、持续、健康发展的关键。

随着国民经济的持续、快速、健康发展，交通运输业进入了一个新的发展时期。公路、铁路、水路、民航及管道运输都有广阔的发展前景，各种运输方式应该发挥各自的经济技术特长，优势互补，在国家宏观调控下，运用市场机制，形成全国统一和开放的综合运输体系，为我国社会发展和经济增长发挥更大的作用。

四、运输业的性质

运输业是从事旅客和货物运输的物质生产部门，也是公共服务业，属于第三产业。

1. 物质生产性。运输生产活动是运输生产者使用劳动工具作用于劳动对象，改变劳动对象空间位置的过程。实现劳动对象的空间位移成为运输的基本效用和功能，通过改变劳动对象的空间位置，其价值和使用价值发生了变化。

2. 公共服务性。运输业尤其是运输基础设施，必须以服务作为前提向全社会提供运输产品，必须公平地为社会所有成员服务，不能单纯或过分突出以最大盈利为根本目标。

3. 政府干预性。由于运输业公共安全性的特点而导致政府对运输业的运价、运输工具、运输范围等进行高度管制，世界各国大多如此。政府的干预应尽量避免对运输均衡产生干扰，而影响市场机制的作用。

4. 系统性。在经济、贸易、金融等全球化的今天，交通的全球化首当其冲，而且是一切全球化的载体之一。系统性不仅要求国内的运输网成为一个大系统，而且要求与国际运输网交接，运输经济学称之为“空间效用”。

五、运输业的经济特征

运输业与一般的工业部门相比较具有明显的特征，主要表现在以下几个方面：

(一) 运输业生产的是无形产品，不能储存也不能转移

运输生产过程的效用，是于安全、无损条件下改变旅客或待运产品的空间位置。由这一特征所决定，在运输过程中对质量要求显得异常重要和突出，在客货运输中，必须贯彻“安全第一、质量第一”的方针，确保旅客的人身安全和货物、行包的完好无损。由于运输劳动是空间位置的变化，所以运输过程基本是在自然条件中进行，受自然环境影响很大，其设备、场所、人员流动分散，点多面广，经营管理不同于其他工农业生产部门。

(二) 运输生产具有时间和空间上的不可替代性

运输生产过程和消费过程是同时进行的。该特点决定了运输生产只能在生产过程中被消费，运输生产越多，消费就越多。一个地区一段时间内多余的运力，不能补充另一地区在某段时期内运输能力的不足。如果运输需求不足，运输供给就应相应减少，否则就会造成严重的浪费。科学的综合运输规划是指导运输生产的重要依据，为此必须加强运输的科学预测和运量调查。

(三) 运输是国民经济的基础结构

运输是国民经济的基础结构，是扩大再生产的最重要条件之一，运输规模是社会经济的基本比例之一。

1. 某种运输方式一旦建成，就会产生交通（运输）效应。交通（运输）效应是指交通行为作用于社会和国民经济各部门所产生的社会经济变化。它包括物质传输效应、集聚诱发效应、时空效应、经济连锁循环效应和社会（国家）管理效应，即引起国民经济各部门生产要素的集聚，从而形成社会生产力；诱发潜在生产能力的发挥，扩大社会再生产；实现国民经济各部门的商品生产和交换，完成其再生产过程；缩小地域空间；相对延长工作和休息时间；增加社会再就业，产生生产和消费的经济连锁循环递增现象；实现社会（国家）的行政管理和巩固国防；促进信息传递、文化交流和人员往来等，从而为整个社会经济的发展奠定基础。

2. 商品经济越发达，生产对流通的依赖性越大，铁路等运输行业的作用也越突出，应优先超前发展。在国家工业化初级阶段，单位产值要求的运输量大，大宗、长距离的原料、燃料和半成品运输构成了货运的主体，此时期铁路的较大发展不可避免。

对于生产领域的农业来讲，美国和德国的调查表明，在农业的产外作业中，运输量占一半以上；对林业采伐作业来讲，80%以上是运输作业；对采掘业来讲，基本靠运输作业，因为该行业的本质是运输业；对加工工业来讲，只有依靠运输才能进行生产、输入原材料、输出制成品。对流通领域的国内和国际贸易来讲，更是依靠运输，我国商品流通过费中1/3是运输费用，经济发达国家商品流通过费中运输费用一般在1/2以上。上述事实证明，国民经济各部门之间和部门内部的空间与时间联系，完全依赖于运输业的功能才能实现。所以，运输业在国民经济中的地位犹如农业在社会和国民经济中的地位一样，是国民经济的主要基础之一。

3. 国民经济的比例关系。比较传统的内容是积累和消费的比例，农业、轻工业和重工业的比例等，而很少研究和确认交通运输与社会经济发展的比例关系。一个合理的产业结构或社会生产结构，在多大规模上用多少资源去实现人和物的空间位移，应当是我们社会生产结构研究的主要内容之一，如果忽视这种研究，必然导致交通运输与国民经济的比例失调，必然制约我国国民经济发展的规模和速度。现在社会生产实践向我们提出：交通运输与社会经济发展的比例关系，应当是社会生产结构的基本比例关系之一。

按一般国际水平，一个国家在经济高速增长之前，交通运输投资在总投资中的比例都应超过20%，例如，韩国在20世纪60年代末曾占到27%以上。世界各国特

别是发达国家的经验证明：经济起飞的基础之一是发达的交通运输，必须做到超前发展。如果说20世纪初美国的40多万公里铁路，是使它成为世界经济强国的基石，那么现在7万多公里的高速公路和600多万公里的一般公路就是它继续发展的翅膀。我国交通运输投资占投资总额的比例不断提高，2021年全年完成交通运输固定资产投资约3.58万亿元，同比增长3.1%，既为巩固我国经济基本盘贡献重要力量，也有效服务保障了民生领域。

（四）运输生产既创造价值，也创造使用价值

在理论上，对于运输业不仅要强调它的物质生产属性，还应重视它的服务属性及国防功能。运输产品的非实体性和非储备性，使得运输业为社会提供的不是新的物质产品，而是在物质商品的使用价值上并不留下任何可见痕迹的“效用”，这种效用既可供个人消费，又可以将其追加价值转移到商品本身上去，促使物质使用价值的形成以及新环境中使用价值的实现。

第二节 运输的原理与作用

一、运输的基本原理

（一）规模经济

规模经济的特点是装运规模的增长使每单位的运输成本下降。运输规模经济之所以存在，是因为有关的固定费用可以按整批货物的重量分担。有关的固定费用包括运输订单的行政管理费用、运输工具投资以及装卸费用等。规模经济使得货物的批量运输显得合理。

（二）距离经济

距离经济的特点是每单位距离的运输成本随运输距离的增加而减少。距离经济的合理性类似于规模经济，尤其体现在运输装卸费用的分摊上。距离越长，可使固定费用分摊后的值越小，导致每单位距离支付的总费用很小。

（三）运输作业的关键因素

从企业物流管理的角度来说，成本、速度和一致性是运输作业的三个至关重要的

因素。

1. 运输成本。运输成本是指为两个地理位置间的运输所支付的款项以及管理和维持转移中存货的有关费用。物流系统的设计应该利用能把系统总成本降低到最低限度的运输，这意味着最低费用的运输并不一定导致最低的物流总成本。

2. 运输速度。运输速度是指为完成特定的运输作业所花费的时间。运输速度和成本的关系，主要表现在两个方面：首先，运输商提供的服务越是快速，他实际需要收取的费用也就越高。其次，运输服务越快，转移中的存货就越少，可利用的运输间隔时间越短。在选择最合理的运输方式时，至关重要的问题就是如何平衡其服务的速度和成本。

3. 运输的一致性。运输的一致性是指在若干次装运中履行某一特定的运输所需的时间与原定时间或与前几次运输所需时间的一致性。运输一致性是运输可靠性的反映。多年来，运输经理已把一致性看作高质量运输的最重要特征。运输的一致性会影响买卖双方承担的存货义务和有关风险。

二、运输的作用

(一) 运输有利于开拓市场

早期的商品交易往往被选择在人口相对密集、交通比较便利的地方。在依靠人力和畜力进行运输的年代，市场位置的确定在很大程度上受人和货物可及性的影响。一般来说，交通相对便利、人和货物比较容易到达的地方会被视为较好的商品交换场所。久而久之，这个地方就会变成一个相对固定的市场。当市场交换达到一定规模后，人们就会对相关的运输条件进行改进，运输费用将不断降低。运输费用降低，会使得市场的吸引力范围扩大，由此，运输系统的改善既扩大了市场区域范围，又加大了市场本身的交换规模，运输经济学称之为“空间效用”。

运输在开拓市场过程中不仅能创造出明显的“空间效用”，也具有明显的“空间效用”。高效率的运输能够保证商品在市场需要的时间内适时运到，从而创造出一种“空间效用”，繁荣市场。按照拉德纳定律，潜在的市场范围的扩大为运距或速度扩大倍数的平方。

(二) 运输有利于刺激市场竞争

运输费用是所有商品市场价格的重要组成部分，商品市场价格的高低在很大程度上取决于它所含运输费用的多少。运输系统的改革和运输效率的提高，有利于降低运输费用，从而降低商品价格。运输费用的降低可以使更多的产品生产者进入市

场参与竞争，也可以使消费者得到竞争带来的好处。另外，运输与土地运用和土地价格之间存在密切的关系。运输条件的改善可以使运输延伸到的地区的土地价格增值，从而促进该地区的市场繁荣和经济发展。

(三) 运输有利于资源优化配置

根据比较优势原则，运输能够促进生产劳动的地区分工，促使资源在各地区间优化配置。在劳动的地区分工出现后，市场专业化的趋势也会逐渐显露，这就使某一个地区的市场在产品的销售上更加集中在某一类或某几类产品上。市场专业化将大大减少买卖双方 in 收集信息、管理等方面的成本支出，减少市场交易费用。

(四) 运输有利于劳动的地区分工和市场专业化

运输有利于生产劳动的地区分工，一个较为简单的情形是：假设 A、B 两地各生产某种产品 (a 和 b)，A 地生产产品 a 的成本较低，因此价格低廉，而 B 地生产产品 b 的耗费也相对较低，同样能以较低的价格出售。在这种情况下，每一地区生产它最适宜生产 (劳动耗费低) 的货物并相互交换是对双方都有利的事情。但如果 A、B 间的运输费用非常高，以至于抵消了专门从事该种产品的生产和交换所能得到的利益，那么两地间的交换就不会发生，结果是 A、B 两地都必须拿出一部分土地、劳动力和资金来投入到对方生产成本较低的那种产品的生产中。这时，运输就成了地区劳动分工和贸易的障碍。然而，当 A、B 两地间存在高效、廉价的运输后，这个障碍就会被解除。由此，根据比较利益原则，运输能够促进生产劳动的地区分工。

三、运输在物流中的地位

运输是物流的支柱。一说到物流，人们就会认为“那是运输产业”。物流过程中的其他各项活动，诸如包装、装卸搬运、物流信息情报等，都是围绕着运输而进行的。运输是物流过程中各项业务活动的中心活动。可以说，在科学技术不断进步、生产的社会化和专业化程度不断提高的今天，一切物质产品的生产和消费都离不开运输。物流合理化，在很大的程度上取决于运输的合理化问题。在物流过程的各项业务活动中，运输是关键，起着举足轻重的作用。一是运输成为物流的动脉系统；二是运输是创造物流空间效用的环节；三是运输降低了物流费用，提高物流速度，成为发挥物流系统整体功能的中心、环节；四是运输加快了资金周转速度，降低了资金占用时间，是提高物流经济效益和社会效益的重点所在。

在物流过程中，直接耗费劳动和物化劳动等这些劳动的综合称为物流总成本。物流总成本主要由运输成本、保管成本和管理成本构成。其中，运输成本所占的比

重最大，是影响物流成本的一项重要因素。在物流各环节中，如何搞好运输工作，开展合理运输，不仅关系到物流时间占用的多少，而且会影响到物流费用的高低。不断降低物流运输成本，对于提高物流经济效益和社会效益，都起着重要的作用。所谓物流的“第三个利润的源泉”，其意义也在于此。

四、运输决策的参与者

运输决策的参与者除了托运人(起始地)、收货人(目的地)和承运人以外，还有政府与公众。

(一) 托运人与收货人

托运人(一般是货物的卖方)和收货人(一般是买方)关心的是在规定的时间内以最低的成本将货物安全地从起始地转移到目的地。运输服务中应包括具体的提取货物和交付货物的时间、预计转移的时间、零灭失损失以及精确和合时地交换装运信息和签发单证。

(二) 承运人

承运人作为中间人，其目的与托运人和收货人多少有点区别，他期望以最低的成本完成所需的运输任务，同时获得最大的运输收入。这种观念表明，承运人想要按托运人(或收货人)愿意支付的最高费率收取运费，使转移货物所需要的劳动、燃料和运输工具成本最低。要实现这一目标，承运人就必须在提取和交付时间上有灵活性，以便于能够使个别的装运整合成经济运输批量。

(三) 政府

由于运输对经济的影响，所以政府要维持交易中的高利率水平。政府期望一种稳定而有效率的运输环境，以使经济能够持续增长。运输能够使产品有效地转移到全国各市场中去，并促使产品按合理的成本获得。

稳定而有效率的商品经济需要承运人提供有竞争力的服务，同时有利可图。与其他商品企业相比，许多政府更多地干预了承运人的活动，这种干预往往采取规章、促使或拥有等形式。政府通过限制承运人所能服务的市场或确定他们所能采取的价格来规范他们的行为；政府通过支持研究开发或提供诸如公路或航空交通控制系统之类的通行权来激发承运人的积极性。在西方一些发达国家，某些承运人为政府所拥有，政府对市场、服务和费率保持绝对的控制，这种控制权使政府对地区、行业或厂商的经济成功具有举足轻重的影响。

(四) 公众

公众是最后的参与者，关注运输的可达性、费用和效果以及环境和安全上的标准。公众通过合理价格产生的对周围的商品需求最终确定运输需求。尽管最大限度地降低成本对于消费者来说是重要的，但与环境和安全标准有关的交易代价也需要加以考虑。既然要把降低环境风险或运输工具事故的成本转嫁到消费者身上，那么他们必然会共同参与对运输的安全感做出判断。

显然，由于各方之间的相互作用，使得运输关系很复杂，而这种复杂性会导致托运人、收货人和承运人之间频繁的冲突。

第三节 交通运输与经济发展

一、运输业的一般意义与影响

运输业负责完成社会经济生活中人与货物的空间位移，它具有多方面的意义和影响。空间位移量的增加与人类自身的完善和成熟，与经济水平及生活质量的提高过程是一致的。交通运输的发展促进了不同地区之间人员和物质的流动，有助于促进在语言、观念、习俗等方面差异很大的各民族打破各自的隔绝状态，进行文化交流，从而鼓励在饮食、卫生、教育、艺术、科技和一般生活方式上的互相交融，推进社会进步。

在政治方面，良好的交通运输条件使广阔地理区域上的政治统一成为可能。历史学家认为，是尼罗河的航运使古埃及在很多世纪以前就已经达到高度的文明；古罗马的建立则应归功于它早期形成的公路系统。

人类始终在不遗余力地扩大、提高和完善在空间位移方面的本领，人与货物空间位移的水平一向反映着人类克服自然阻力的能力。交通运输有力地推动了技术进步，在不断提高人与物位移能力的斗争中，运输进一步联系和代表着未来的各种新技术、新能源、新材料。有人总结说，历史上任何具有革命性的现代运输技术，都是依靠世界上最强大的经济力量支持才出现的。例如，近年超导研究上取得了一些突破性进展，人们马上指出，超导技术可以用来建设高速低耗的轨道系统，提高运输效率；又如，实现星际之间人与物位移的航天技术已经成为各国发展高技术的重点。现代科技的大量成果都被很快地应用到交通运输领域，人类文明的成果一次又一次体现在交通运输上。