# 交通运输经济学论文

来源：网络 作者：尘埃落定 更新时间：2024-01-01

*交通运输经济是我国流通经济领域的重要组成部分,是国民经济发展的支柱性产业,发挥着极其关键的作用。下面是范文网小编为大家整理的交通运输经济学论文，供大家参考。 交通运输经济学论文范文一：浅谈优化铁路交通运输经济管理 [摘 要]铁路交通运输的...*

交通运输经济是我国流通经济领域的重要组成部分,是国民经济发展的支柱性产业,发挥着极其关键的作用。下面是范文网小编为大家整理的交通运输经济学论文，供大家参考。

交通运输经济学论文范文一：浅谈优化铁路交通运输经济管理

[摘 要]铁路交通运输的市场化建设成为铁路建设中迫在眉睫的任务，在由计划经济逐步过渡到市场经济的进程中，各行各业的国有企业相继改革，而铁路交通运输的改革则是市场经济全面开启的标志。因此铁路交通运输业必须以经济管理着手，提高铁路交通运输管理模式的创新，以此适应市场经济发展的要求，满足人民群众日益增长的对铁路交通运输的现实需求。

[关键词]铁路交通;运输;经济管理

引言

随着时代的发展以及市场经济的不断成熟，人们对于铁路交通运输的要求不断提升。现如铁路交通运输管理直接关系到国民经济的发展，近年来随着国家对交通运输业扶持力度的增强，我国其它形式的交通运输业得到了快速发展，进而在一定程度上影响了铁路运输的发展。今要将加快铁路交通运输的体制作为首要任务，在此基础上不断加快其市场化改革的步伐，并不断开发其扩展行业，完善服务机制，以适应人民群众及世界发展的需求，使铁路交通运输更加完善，在我国的经济发展以及人民群众的生活中发挥最大的作用。

1 优化铁路交通运输经济管理必要性

1.1 从现存的铁路管理体制来看，尽管体制改革取得了重大突破，但是现有的18个铁路局(公司)间仍然存在70多个局间分界日，各个铁路局为完成各自的运输生产经营任务以及优先满足所属省市的运输需求，同时由于统一执行铁道部所下达的年、月、日计划，在动力、运力、能力的运用安排方面，还是存在着较为严重的相互制约，并且内耗还是相当严重的。以沈哈两铁路局为例，作为两个以煤炭、粮食等资源运输为主的铁路局，由于铁路铁道部对两个局的入关方向交车、运用车占用实施总量控制，同时沈阳局服务的辽吉两省、哈尔滨服务的黑龙江省对能源等物资运输也有保证的要求，势必优先考虑本局利益和满足所在省份需求，对有限的铁路运输资源会一定程度上展开争夺，从动力、交车数量上进行自我控制和相互控制。另外，随着铁路大规模建设，成立了大批的铁路合资公司，也与当前国有的铁路局(公司)的管理体制很难相互融合，多种企业管理模式并存，对于铁路企业管理和企业发展来说形成相对较大的制约。

1.2 铁路交通运输经济是我国市场经济的重要组成部分，依托铁路交通运输可以为社会带来巨大的经济效益，但是铁路交通运输管理模式存在着计划经济的色彩，比如铁路运输是为了满足各省市的运输需求，而不是根据市场的现实需要，造成铁路运输资源的浪费，随着市场经济的发展，我国经济生产力的不断提高，铁路交通运输必须要以满足社会经济发展为要求，满足人们日益增长的铁路运输需求。

1.3 这标志着我国铁路改革取得了阶段性的胜利，尤其是政企分开，实现了铁路交通运输的市场化运作，铁路管理的企业化要求，铁路企业必须要是实现经济效益为重点，实现经济效益的有效手段就是围绕市场经济为中心。铁路交通运输经济管理是铁路部门实施企业化管理的具体体现，通过经济管理可以帮助铁路运输企业实现市场化运作。

2 加强铁路交通运输经济管理的具体措施

2.1 铁路体制的改革必须要建立在社会主义市场经济的要求的基础上，再结合其自身的技术特点，改革现有的行政性垄断机制，探索并建立一个高要求、严标准的的铁路交通运输体制及运行环境，使铁路交通运输的技术得到长足的进步，在原有基础上降低成本，并且能够快速发展，大幅度提高服务质量，从而使其不仅为国民发展创造有利的条件，更为其他行业的不断进步创造基础，提高我国在世界上各个行业的国际竞争力，为我国全面建成小康社会奠定基础。综合以往市场经济发展规律和国外发达国家的经验，以及在由计划经济向市场经济转变的过程中吉他行业改革的宝贵经验，逐步消除垄断，提升市场竞争机制是现如今铁路交通运输改革的必要手段，也是最为有利的措施。综上所述，铁路独立市场经营主体的建立是现阶段我国铁路运输体制改革的重要举措。

2.2 强化铁路企业的内部管理，增强管理模式的创新 基于我国铁路管理体制改革的完成，铁路交通运输要从管理模式入手，以市场经济为导向，建立与市场经济发展相适应的铁路交通管理模式。①铁路运输企业要创新营销管理，经过一年多的货运改革，铁路交通运输管理已经由传统的市场主导变身为主动营销的企业个体，我国是一个地域辽阔的大国，随着我国经济的快速发展，我国货物的流动性越来越强，同时我国其它交通运输业的快速发展，分割了铁路交通运输市场份额，传统的铁路交通运输管理模式已经不能使用现代经济发展的要求，因此铁路运输管理部门要深化市场意识，建立以市场为方向的销售策略，深入客户中为客户制定量身化的个性服务;②创新质量管理。基于市场中激烈的交通运输竞争，铁路交通运输行业既要发挥其传统龙头的优势，也要积极以市场为基础，通过引进质量管理体系，提高铁路交通运输企业的质量，具体就是要实施质量咨询认证完善铁路自身质量管理机制，同时铁路运输交通运输企业也要通过制定标准化规范提高铁路员工的质量安全意识和服务意识，提高铁路交通运输的质量管理水平。

2.3信息化管理系统对促进铁路交通运输管理模式，实现铁路交通运输自动化管理具有重要的作用，但是相比国外一些先进国家的铁路交通运输信息化管理还存在不少的问题：一是信息化在铁路交通运输中的应用范围还不广泛;二是铁路车辆的自动化装备技术还不成熟，尤其是高铁综合检测技术在信息化方面还没有达到国际领先水平;三是计算机信息化管理在具体的运输管理中还没有具有全面的普及化，这对这些问题，铁路交通运输部门一定要加强信息化建设，一是要加强关键技术的创新，制定具体的创新措施，构建铁路交通运输管理技术达到世界最新水平;二是要积极与国际先进国家开展深层次地合作，通过合作带动我国铁路交通运输技术的发展，进而提高铁路交通运输能力。

2.4 若干个市场经营主体的组建。在市场经济中，除了存在市场经营主体以外，更重要的是经营主体间的竞争，而要建立有效的竞争，就必须要对零散存在的经营主体进行必要的，合理的合并。在铁路交通运输中，对铁路局按一定规则进行合并就显得尤为必要。在此过程中，按区域进行划分，并且在合并后实行股份制或集团值得公司形式对现有的铁路运输资源进行重新组建。实行机制后，合并后的各个集团铁路公司间就会存在竞争。如此一来，将会出现各公司竭尽全力提升本公司的运输服务路线，提升服务质量，铁路交通运输的整体能力将得到大幅度提升，其中的行业性垄断也有可能就此土崩瓦解，从而各个集团公司进行公平竞争

3 结语

市场经济条件下的铁路交通运输经济管理模式的存在与发展与我国生产力的提高、铁路管理体制改革有着必然的连续性，只要我们不断的完善各项制度、提高铁路运输管理部门的管理能力、构建以市场为导向的现代物流模式就一定会大大提高铁路交通运输经济管理的创新与发展。

参考文献

[1] 铁路施工组织设计经济效果的评价.铁道工程学报 .1986/01.中国期刊全文数据库

[2] 刘永顺，于忠宁.现代铁路运输企业组织管理模式和调度指挥系统构想[A].加入WTO和中国科技与可持续发展――挑战与机遇、责任和对策

[3] 李敏.我国信息产业技术创新体系及政策研究[D].合肥工业大学.202\_年.

交通运输经济学论文范文二：交通运输与区域经济发展

摘 要：随着中国经济的快速发展，以及经济学理论研究的进步，区域经济发展研究变得日益重要起来。从当前理论界的研究来看，关于两者之间关系的研究主要存在三种认识。在笔者看来，交通运输与区域经济的关系可以概括为吸收和辐射两种模式。我们要正确把握交通运输和区域经济发展的关系，使得两者互动发展。

关键词：区域经济;交通运输;吸收：辐射

随着我国经济发展，我国交通运输系统建设有了长足的进步，但与发达国家相比，整体仍然呈现滞后状态。特别是近年来，随着我国工业化和城市化进程的加快，我国经济发展的区域性特征表现得日益显著，交通运输发展问题开始成为区域经济研究的重要课题。然而，受我国综合国力和资源、环境承载力以及交通运输自身发展等制约，交通运输发展目前仍只能按地区、有重点、分阶段地逐步推进。如何按照区域经济发展的内在规律制定有效的交通运输发展策略，则有赖于对交通运输与区域经济发展的准确把握，进而促使两者互动发展。

一、交通运输与区域经济发展关系的理论认知

交通运输与区域经济发展之间的因果关系非常复杂。从当前理论界的研究来看，关于两者之间关系的研究主要存在三种认识，这三种认识也构成了大部分地区制定当前交通运输发展战略和规划的指导思想。

第一种认识主要认为交通运输是区域经济发展的引致需求，交通运输的发展就是要满足区域经济活动引发的交通运输需求;认为交通运输的发展能够促进区域经济的发展，良好的交通设施必然能够促进产业结构的优化，以及区域优势的发挥，同时吸引大量投资。

第二种认识则认为交通运输的发展能促进区域经济发展，强调并突出交通运输在区域经济发展中的作用;认为交通运输的发展是伴随着区域经济的发展而发展的，即区域经济发展引致交通运输的发展，交通运输能力是为了符合区域经济的发展而发展的。

第三种认识是对前两种认识的综合，认为交通运输既是区域经济发展的原因，也是区域经济发展的结果。认为区域经济的发展促进交通运输能力的提高，反过来亦为交通运输的发展所带动。

应该讲，上述三种认识都部分地反映了交通运输与区域经济发展的因果关系。但由于这些认识基本上都停留在定性判断的认识上，因此更多地是对经验的总结和归纳，缺乏在实践中的验证。

二、交通运输与区域经济互动发展建议

通过上述对两者关系的思考，提出解决当前我国区域经济发展中交通运输发展的建议。

(1)制定区域交通运输战略。区域交通运输战略，即交通运输发展的区域性差别战略，指的是交通运输发展战略的制定要按照宏观区域经济发展的客观必然要求，在充分了解并掌握各地区交通运输与区域经济发展的相关关系基础上，通过交通运输基础设施的差别发展，使交通运输的发展能够实现与区域经济活动的有效对接，充分发挥交通运输对区域经济运行的正面效应，最终促成交通运输与区域经济的互动发展。

交通运输本身发展的内在规律性，使得当前交通运输基础设施的提供往往由技术决定，方式的选择、线路的安排等相对纯粹的技术因素对整体网络的构成和完善影响非常大，从而造成部分地区交通运输的提供并没有充分反映区域经济的客观要求。可以断定，交通运输的发展成为区域经济发展的原因是有相应条件约束的，只有在交通运输发展的规划和战略中充分反映区域经济发展的差别性特征，才有可能最大限度地发挥交通运输促进经济发展的作用。因此，在未来交通运输发展的过程中，必须要重点强调区域交通运输的战略。

(2)推行区域交通运输与区域经济发展的一体化规划。交通运输与区域经济发展的一体化规划就是指要实现交通运输规划与区域经济规划从实质到内容上的一体化。规划的基础要充分反映规划区域内交通运输与经济社会发展状况的拟合程度。这个拟合程度既包括交通运输总量与经济发展的适应性，也包括交通运输结构与区域经济活动特点的适应性，同时还包括交通运输的空间布局与区域经济活动、区域空间结构的合理配置。

目前，交通运输发展规划仍然局限在范围相对狭小的行业规划中，这就限制了交通运输与区域经济发展在规划上的充分协调。只有做到了相对准确地把握区域内交通运输与经济社会发展的现行组织状况，才有可能实现区域交通运输资源在时间和空间上的最优配置，充分吸收交通运输在区域经济发展中的重要作用。

(3)形成区域交通运输合理分工机制。在我国，区域经济发展是以地方政府分权体制为基础的，这种特定的制度安排导致经济组织间经济活动横向协调的成本过高，以致分工协作费用明显地高于组织费用，外部横向协调费用超过内部纵向协调费用，直接导致区域分工的割裂式发展、雷同化发展。

要想形成真正的区域交通运输合理分工机制，就必须要按照交通运输与区域经济发展的客观要求，对各级政府在区域交通运输系统中的地位和作用进行清晰的辨别，在充分保证区域各方整理、利用交通运输资源以达成区域经济的可持续发展的前提下建立良性区域交通运输合理分工机制。

(4)充分利用区域外交通运输资源。交通运输的发展是城市之间、城乡之间、地区之间等经常出现空间冲突的重要内容，各方对交通运输资源的争夺往往会导致交通运输空间布局的不合理和低效率。在既有的行业规划难以充分发挥其协调作用时，就有必要充分利用区域外交通运输资源。将区域外交通运输资源与区域内交通运输资源相结合，这就需要在有关部门和机构中建立一致的交通运输区域协调发展的理念和治理框架，逐步形成一个完善的泛区域的交通运输资源网络。

这种泛区域的交通运输资源网络可以用于支持不同类型的合作方式促进区域经济的发展。当然，这一协调发展的框架是一种不具有法律和行政约束的合作体，在框架内，城市与城市、地区与地区之间不是以传统的上下级关系进行协调、合作，且这种合作中参加的各行政单位不应当受大小的限制，如果将区域外交通运输资源简单地理解为某个区域经济圈的附属联系网络，那么这种泛区域的交通运输资源网络就很难发挥作用。

本DOCX文档由 www.zciku.com/中词库网 生成，海量范文文档任你选，，为你的工作锦上添花,祝你一臂之力！