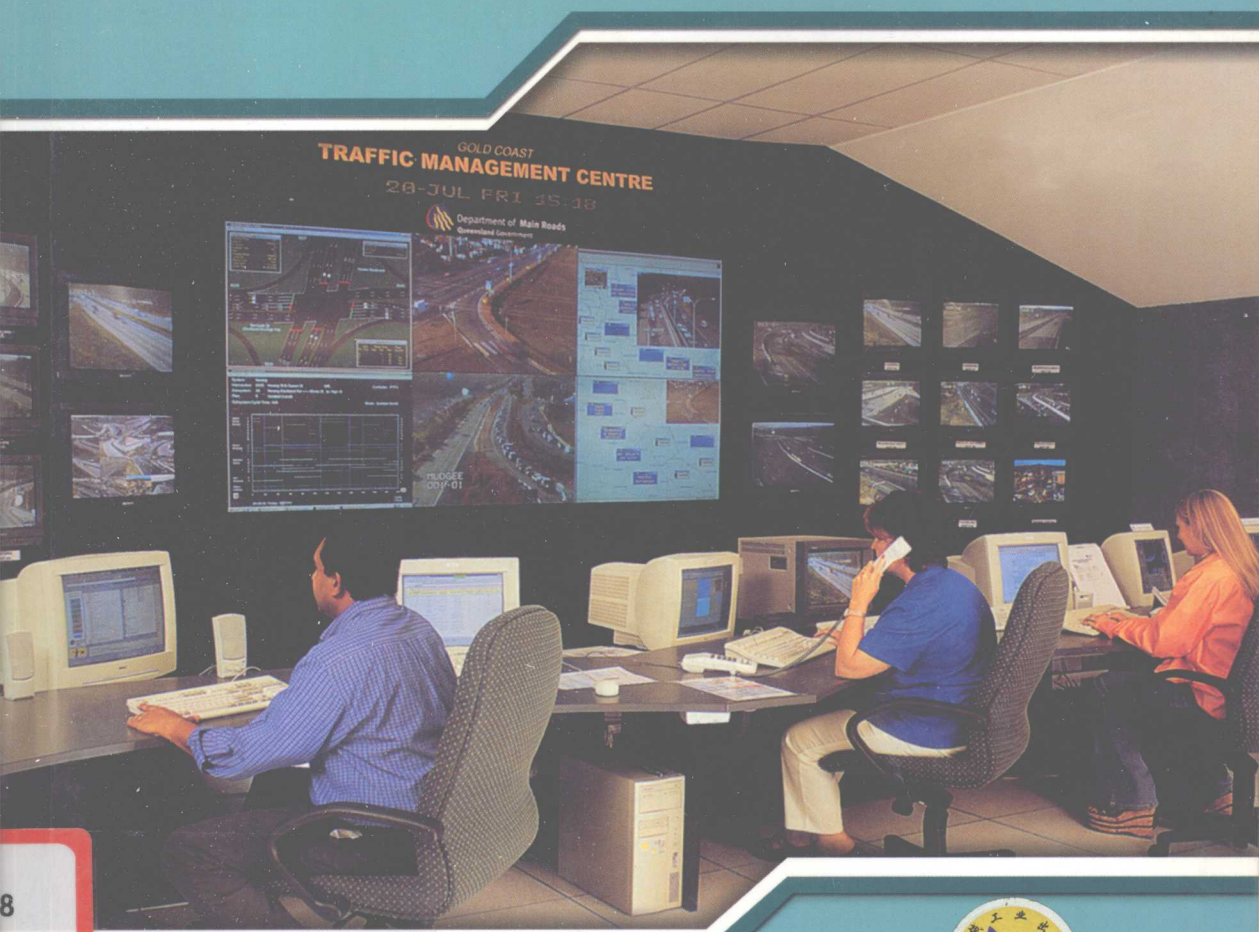


◎ 新世纪高职高专交通运输管理类规划教材 ◎

运输企业财务管理



8



机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS



邹敏 主编

新世纪高职高专交通运输管理类规划教材

运输企业财务管理

主 编 邹 敏

副主编 袁厚坤 朱卫红

熊正平



机械工业出版社

本书以现代交通运输企业财务管理的基本理论为主要理论框架,重视实务问题的研究,对运输企业财务管理中面临的重难点问题,结合相关案例进行了深入的剖析。全书从运输企业财务管理基础入手,综合研究了交通运输企业财务管理的全部内容,系统地阐述了运输企业财务管理的基本理论和基本方法,对交通运输企业的筹资管理、流动资产管理、固定资产投资管理、对外投资管理、成本管理、利润管理、财务分析、企业并购与破产清算等方面进行了专门的论述。另外,各章附有学习目的,以及思考题,便于读者参考。

本书可作为高职高专交通运输管理类专业教材,也可作为高职高专学校经济类和管理类专业教材和参考书,还可以为企业财务人员和管理人员提供借鉴、指导。

图书在版编目(CIP)数据

运输企业财务管理/邹敏主编. —北京:机械工业出版社,
2004.8

新世纪高职高专交通运输管理类规划教材

ISBN 7-111-15149-6

I. 运... II. 邹... III. 公路运输—运输企业—财务管理—高等学校:技术学校—教材 IV. F540.58

中国版本图书馆CIP数据核字(2004)第085477号

机械工业出版社(北京市百万庄大街22号 邮政编码100037)

策划编辑:蓝伙金 孔文梅

责任编辑:孔文梅

封面设计:饶薇 责任印制:李妍

北京蓝海印刷有限公司印刷·新华书店北京发行所发行

2004年9月第1版第1次印刷

1000mm×1400mm B5·12印张·439千字

定价:31.00元

凡购本书,如有缺页、倒页、脱页,由本社发行部调换
本社购书热线电话(010)68993821、88379646

封面无防伪标均为盗版



交通运输行业是促进国民经济和社会发展的基础，是社会发展的先决条件，是国民经济发展的先导型行业。改革开放以来，尤其是 20 世纪 90 年代初以来，我国交通基础设施、运输装备和客货运输总量规模迅速扩展，质量水平大幅提高，整体结构明显改善，颇具规模的现代交通运输系统网络已初步形成。经过改革开放的 20 多年，我国交通运输业发生了深刻的变化，交通运输行业从过去的封闭和垄断走向开放和竞争，运输方式之间、运输方式内部的竞争局面开始形成，乘客和货主对运输方式和运输工具有了更大的选择余地，竞争也使运输服务质量有了明显提高，多种经济成分和多种经营方式共办交通的繁荣局面已经形成，专业运输部门积极更新经营理念，改善经营行为，为顾客着想，在客运方面开展吃、住、行一条龙服务，在货运方面推行产、运、销一条龙服务。

但因长期以来交通运输滞后于国民经济发展，欠账过多，运输市场仍满足不了经济建设和社会市场经济发展的需要。这主要体现在：运输组织管理水平不高，公路运输企业的经济规模不够，产业经营理念落后，缺乏专业化程度高和跨区经营的骨干运输企业，现有的运输设施及设备仍然满足不了国民经济高速发展的需要，主干线运能不足的矛盾仍十分突出，运输安全保障薄弱，运输服务质量不能令人满意。

近期，国家提出了交通实现新的跨越式发展的主要目标，到 2010 年使交通对国民经济的制约状况得到全面改善；到 2020 年基本适应国民经济和社会发展需要。发展的基本思路是：全面树立可持续的发展观，正确把握发展度、协调度、可持续度三者的关系，正确处理局部与全局、眼前与长远的关系，正确处理发展与人口、资源、环境的关系，保持交通健康、稳定的发展态势，认真解决好发展速度与建设质量、规模扩张与质量效益、经济发展与生态环境保护、建设改造与养护管理等诸多矛盾，实现质量型、效益型、功能型和可持续的跨越式发展。

运输能力落后于公路建设、重建设轻管理、重效益轻服务是当前交通运输行业的突出现象，交通运输未来可持续发展的潜在障碍之一是缺乏现代服务理念好、素质高、技能熟练的人才。

截至 2003 年年底，全国高速公路通车里程已突破 3 万公里，到 2007 年，全国高速公路通车里程将达 7 万公里。随着全国高速公路规模的逐渐扩大和网

络的逐步形成,高速公路的专业化运营与管理已经提到了交通部门的议事日程上来,全国各地对高速公路运营管理人才将有较大的需求。

我国的职业类交通运输管理教育始于 20 世纪 80 年代初的中专教育。在 20 多年的交通运输管理职业教育的探索 and 实践中,积累了相当丰富的智力和知识资源。全国各交通中专学校在 2000 年前后陆续转制为以高中后职业教育为主的高等职业技术学院。伴随我国社会主义市场经济制度的逐步确立和改革开放力度的进一步加大,尤其是我国加入 WTO 后,交通运输行业业态、管理体制和市场机制较原来也发生了翻天覆地的变化,交通运输行业不可避免地要面对全球化的市场竞争,原来各学校采用的教材和教学资料明显不再适应高职高专教育的培养目标和教学特点。

为了适应交通运输事业发展对人才的需要,解决各高职高专院校当前交通运输管理类专业教材紧缺的现状,由机械工业出版社组织全国交通系统 22 所高职高专院校的专家学者,协同规划了这套“新世纪高职高专交通运输管理类规划教材”,并成立了“新世纪高职高专交通运输管理类规划教材编委会”,这是一件可喜可贺的好事。参与这套教材规划和编写的人员大多是长期从事交通运输管理实践、教学和研究的一线专家学者。这套教材较为系统地介绍了客货运输企业经营与管理、交通运输行业管理、高等级公路维护与运营管理等方面的理论知识与理念、行业法律法规和标准、经营与运作管理方法和工具等,吸收了国内外业界最新的实践和理论成果,配以大量的实操性案例和思考题,突出实用性和操作性,适应高职高专的培养目标和教学特点,是国内目前第一套较为系统和完整的高职高专交通管理类规划教材。这套书既可作为高职高专交通运输管理类专业课程的教材,又可作为各类、各层次学历教育和短期培训的选用教材,也适合作为广大交通运输业界人员的学习参考用书。

由于行业发展变化快,再有受编者水平限制,书中难免有不足之处,恳请广大读者提出宝贵意见,以期保持这套教材的时代性和实用性,使其和高职高专的交通运输管理专业教育与时俱进。

新世纪高职高专交通运输
管理类专业规划教材编委会

前言

随着中国经济建设的飞速发展以及加入 WTO, 全球经济一体化对中国经济发展的影响日趋增强, 企业面临的竞争环境更为复杂, 尤其是交通运输企业更是如此。这些对企业的经营管理均提出了更高的要求, 企业的经营管理必须国际化, 企业必须具备全局的、长远的发展战略和策略, 在管理方面必须具有更大的弹性和适应性, 使管理方法和技术随着经济环境的变化而改进和创新。财务管理作为经济管理学科中年轻而又生机勃勃的学科之一, 在经济发展和企业管理中的作用日渐突出。财务管理是一门集理论与实务于一体的学科, 也是现代企业管理中的核心内容之一。

根据交通运输管理类高职高专教育的培养目标, 结合财务管理学的新发展, 考虑市场对高职高专大学生人才的需求, 特编写了本书。本书是以现代交通运输企业财务管理的基本理论为主要理论框架, 重视实务问题的研究, 特别是运输企业财务管理中面临的重难点问题, 结合相关案例进行了深入的剖析。全书从运输企业财务管理基础入手, 综合研究了交通运输企业财务管理的全部内容, 系统地阐述了运输企业财务管理的基本理论和基本方法。对交通运输企业的筹资管理、流动资产管理、固定资产投资管理、对外投资管理、成本管理、利润管理、财务分析、企业并购与破产清算等方面进行了专门的论述。各章附有学习目的以及思考题, 便于学习者参考。建议教学课时为 60 课时。

本书在编写过程中力求体现以下原则: 第一, 侧重于基本概念、基本理论和基本方法的介绍, 并通过实例着重培养读者分析问题、解决问题的能力。第二, 充分体现我国《企业财务通则》和有关财务制度的基本要求, 尽可能借鉴和吸收国内外财务管理理论与实践发展的新内容, 使本书更具实用性和新颖性。第三, 在体现现代财务管理规律的客观要求的同时, 在内容安排上尽量符合财务管理工作的进程, 由浅入深、通俗易懂, 并附有思考题, 便于读者理解和掌握。

本书由邹敏任主编, 袁厚坤、朱卫红、熊正平任副主编。其中第一、七章由广东交通职业技术学院朱卫红编写, 第二章由吉林交通职业技术学院李凤莲编写, 第三章由湖南交通职业技术学院袁厚坤编写, 第四、五章由湖南交通职业技术学院邹敏编写, 第六、十章由云南交通职业技术学院熊正平编

写，第八章由山西交通职业技术学院张彩花编写，第九章由广西交通职业技术学院唐晓编写。由云南交通职业技术学院黄君麟担任主审。

本书在编写过程中，参考了部分同类教材的章节内容，并得到了湖南交通职业技术学院领导、同仁的关心和鼎力支持，在此谨向各位表示衷心地感谢。对参与和支持本书出版的所有同志表示我们的谢意。

由于时间仓促，编者水平有限，书中难免有疏漏及不妥之处，恳请读者批评指正。

编 者

新世纪高职高专交通运输管理类规划教材编委会

主任委员：陈周钦

副主任委员：唐 好 王进思

秘 书 长：阎子刚

编 委：（排名不分先后）

梁 军 仪玉莉 武德春 黄君麟 邹 敏

袁炎清 薛 威 游金梅 朱新民 莫高兴

程世平 刘 焰 熊 青 祁洪祥 曾 剑

刘德武 孟祥茹 郑文岭 曹前锋 林敏晖

目录

序 前 言

第一章 总论	1
第一节 运输企业财务管理的概念	1
第二节 运输企业财务管理目标	12
第三节 运输企业财务管理环境	20
本章小结	29
思考题	29
第二章 运输企业财务管理 的价值观念	32
第一节 资金的时间价值	32
第二节 风险与报酬	46
本章小结	55
案例	55
思考题	57
第三章 运输企业筹资管理	61
第一节 筹资管理概述	61
第二节 权益资金筹集	71
第三节 负债资金筹集	78
第四节 资金成本	88
第五节 杠杆原理	94
第六节 资金结构	100
本章小结	107
案例	108
思考题	110
第四章 运输企业流动资产管理	114
第一节 流动资产管理概述	114

第二节 现金管理	117
第三节 应收账款管理	126
第四节 存货管理	135
本章小结	143
案例	144
思考题	145

第五章 运输企业固定资产投资 管理

第一节 固定资产管理概述	148
第二节 固定资产投资管理	153
本章小结	186
案例	186
思考题	190

第六章 运输企业对外投资管理

第一节 对外投资概述	194
第二节 对外证券投资管理	199
第三节 对外直接投资	224
本章小结	230
案例	231
思考题	232

第七章 运输企业成本管理

第一节 运输企业成本管理 概述	236
第二节 成本——利润分析	242
第三节 成本控制	255
本章小结	263

案例	264	第四节 营运能力分析	322
思考题	265	第五节 盈利能力分析	328
第八章 利润管理	270	第六节 综合财务分析	334
第一节 利润管理概述	270	本章小结	339
第二节 利润预测和利润 计划	275	案例	339
第三节 利润分配管理	283	思考题	340
本章小结	298	第十章 运输企业并购与破产 清算	346
案例	298	第一节 运输企业并购	346
思考题	299	第二节 运输企业破产清算	358
第九章 财务分析	303	本章小结	365
第一节 财务分析概述	303	思考题	365
第二节 财务分析的方法	306	附录	368
第三节 偿债能力分析	314	参考文献	372

第一章 总 论

【学习目的】

本章主要阐述运输企业财务管理的概念、内容、特点、目标和环境等财务管理的基本理论问题。通过本章的学习，要求了解运输企业财务活动的过程和运输企业的财务关系，明确财务管理的总目标及具体目标，对运输企业财务管理有一个总括的认识，为学习以后各章打下良好的理论基础。

第一节 运输企业财务管理的概念

一、运输企业财务活动

运输企业是指设立在中国境内、行政上具有独立的组织机构，经济上实行独立核算、自负盈亏，主要从事运送旅客和货物等经营活动的物质生产企业。包括从事远洋、沿海、内河、公路运输企业，海河港口、仓储企业，外轮代理，以及城市公共汽（电）车、出租汽车、轮渡、地铁等企业。运输企业是国民经济的基础产业之一，是第三产业的一个重要组成部分。

拥有一定数量的资金是企业进行生产经营活动的前提。企业为了进行生产，必须取得生产经营资金，用于购置生产资料 and 支付职工的劳动报酬，以及支付各种需要的货币周转资金。企业通过组织生产，以营收形式收回资金，再购置必要的材料物资投入再生产，同时向国家上交税金。这样周而复始地循环，构成了企业的资金运动。

运输企业的生产过程分为供应和运输两个过程，没有产品销售过程，其生产过程与销售过程是同时产生与消失的，它们统一在运输过程中完成。由于运输生产过程不创造出新的具有实物形态的物质产品，运输生产的成果是使旅客和货物发生空间位置的转移，因而运输企业没有产成品，也没有销售过程，在资金周转过程中，也就没有成品资金形态。运输企业的运输收入一般是采用先售票（客票和货票）后载运的办法，营收进款的绝大部分在运输生产过程开始前已经取得，也就是收入在前、消耗在后，这一部分资金由储备资金和货币资金形态在尚未转化为生产资金形态时就直接恢复为货币资金形态，这一部分资金常被占用在各营业站点向企业解缴营业收入这个环节上，

形成了一个特殊的资金占用形态——在途资金；其次还有一些递延性的消耗物资，如运输企业营运车辆的车装轮胎，属于车辆的组成部分，但由于轮胎的使用寿命短，在车辆全部使用期间内，需要多次更换和翻新，在轮胎翻新和修补时，要用周转轮胎替换，其周转轮胎的价值损耗又类似固定资产。这些就是运输企业资金运动。

运输企业的资金运动如图 1-1 所示。

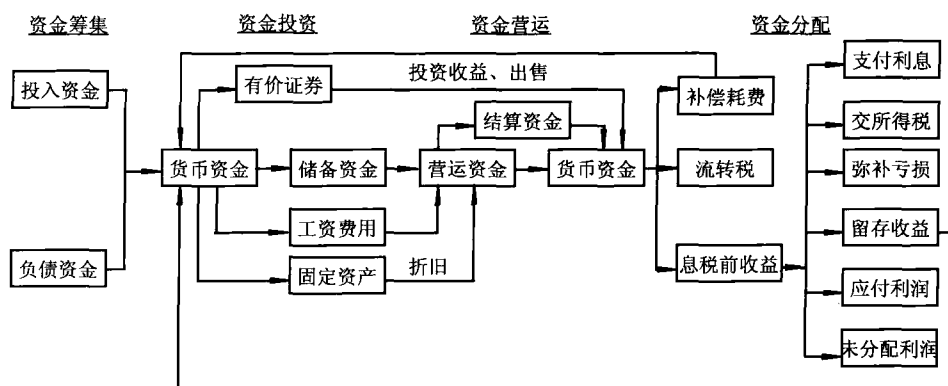


图 1-1 运输企业资金运动过程

运输企业财务活动是企业资金运动的总称，或者说，运输企业的资金运动是通过财务活动来实现的。运输企业的财务活动包括资金的筹集、投资、营运和分配等方面。

（一）筹资活动

运输企业组织营运生产，必须以占有或能够支配一定数额的资金为前提。也就是说，企业从各种渠道以各种形式筹集资金，是资金运动的起点。所谓筹资是指企业为了满足投资和用资的需要，筹措和集中所需资金的过程。

企业通过筹资可以形成两种不同性质的资金来源：一是企业自有资金，企业可以通过向投资者吸收直接投资、发行股票、企业内部留存收益等方式取得，其投资者包括国家、法人、外商、个人等；二是企业债务资金，企业可以通过从银行贷款、发行债券、利用商业信用在结算中形成等方式取得。企业筹集资金，表现为企业资金的流入。企业偿还借款、支付利息、股利以及付出各种筹资费用等，则表现为企业资金的流出。这种因为资金筹集而产生的资金收支，便是由企业筹资而引起的财务活动，是企业财务管理的主要内容之一。

（二）投资活动

运输企业取得资金后，必须将资金投入使用，以谋求最大的经济效益；否则，筹资就失去了目的和效用。企业投资可以分为广义的投资和狭义的投资两种。广义的投资是指企业将筹集的资金投入使用的过程，包括企业内部使用资金的过程（如购置流动资产、固定资产、无形资产等）和对外投放资金的过程（如投资购买其他企业的股票、债券或与其他企业联营等）。狭义的投资仅指对外投资。无论企业购买内部所需资产，还是购买各种证券，都需要支付资金。而当企业变卖其对内投资形成的各种资产或收回其对外投资时，则会形成资金的收入。这种因企业投资而发生的资金的收付，便是由投资而引起的财务活动。

（三）资金营运活动

运输企业在日常生产经营过程中，会发生一系列的资金收付。首先，企业要采购物资，以便从事生产和销售活动，同时，还要支付工资和其他营运费用；其次，当企业把旅客和货物送到目的地后，便可取得收入，收回资金；第三，如果企业现有资金不能满足企业经营的需要，还要采取短期借款方式来筹集所需资金。上述各方面都会产生企业资金的收付。这就是因企业经营而引起的财务活动，也称为资金营运活动。

企业的营运资金，主要是为满足企业日常营运活动的需要而垫支的资金，营运资金的周转与生产经营周期具有一致性。在一定时期内，资金周转越快，资金的利用效率就越高，就可能取得更多的收入，获得更多的报酬。

（四）分配活动

运输企业通过投资（或资金营运活动）应当取得收入，并相应实现资金的增值。企业必须对取得的各种收入依据现行法规及规章作出分配，以全面实现财务目标。所以，广义地说，分配是指对企业各种收入进行分割和分派的过程；而狭义的分配仅指对利润尤其是净利润的分配。

运输企业通过投资取得的营运收入，首先要用以弥补营运生产耗费，缴纳流转税，其余部分成为企业的营运利润；而营运利润和投资净收益、营业外收支净额等构成企业的利润总额。利润总额首先要按国家规定缴纳所得税，净利润要提取公积金和公益金，分别用于扩大积累、弥补亏损和改善职工集体福利设施，其余利润作为投资者的收益分配给投资者或暂时留存企业或作为投资者的追加投资。值得说明的是：企业筹集的资金归结为所有者权益和负债两个方面，在对这两种资金分配报酬时，前者是通过利润分配的形式进行的，属于税后分配；后者是通过将利息等计入成本费用的形式进行分配的，属于税前分配。另外，随着分配过程的进行，资金或者退出或者留存企业，

它必然会影响企业的资金运动，这不仅表现在资金运动的规模上，而且表现在资金运动的结构上，如筹资结构。

上述财务活动的四个方面，不是相互割裂、互不相关的，而是相互联系、相互依存的。资金筹集是企业资金运动的起点和条件；资金的投资是资金筹集的目的和运用；而资金的营运表明资金运用的日常控制，资金的分配则反映了企业资金运动状况及其最终成果。正是上述互相联系又有一定区别的四个方面，构成了完整的企业财务活动，这四个方面也就是企业财务管理的基本内容。

二、运输企业的财务关系

运输企业在资金的筹集、投资、营运和分配过程中，会与企业内外相关各方面之间发生关系。运输企业的财务关系是指企业在组织财务活动过程中与有关各方面发生的经济利益关系。

1. 企业与投资者、被投资人之间的财务关系

企业与投资者之间的财务关系主要是指企业的投资者向企业投入资金，企业向其投资者支付投资报酬所形成的经济关系。运输企业的所有者主要包括国家、法人和个人。企业的所有者要按照投资合同、协议、章程的约定履行出资义务，以便及时形成企业的资本。企业利用资本进行营运，实现利润后，应该按照出资比例或合同、章程的规定，向其所有者支付报酬。一般而言，所有者的出资不同，他们各自对企业承担的责任也不同，相应对企业享有的权利和利益也不相同。而企业与被投资者之间的财务关系则是指在资金条件允许的情况下，企业也可以将部分资金以购买股票或直接投资的形式向其他企业投资，被投资者按规定向投资者分配报酬所形成的经济关系。随着市场经济的不断深入发展，企业经营规模和经营范围的不断扩大，这种关系将会越来越广泛。企业与投资者、被投资者之间的关系，是投资和分享投资收益的关系，在性质上属于所有权关系。处理这种财务关系，必须明确划分产权关系，维护投资者的合法权益，明确各自的权利、义务。

2. 企业与债权人、债务人之间的财务关系

企业与债权人之间的财务关系是指企业向债权人借入资金，并按借款合同的规定按时支付本息，以及在购买活动中由于延期付款等而与其他单位发生商业信用形成的经济利益关系。企业除利用资本进行经营活动外，为降低企业资金成本，扩大经营规模，还要借入一定数量的资金。企业的债权人主要有债券持有人、贷款机构、商业信用提供者、其他出借资金给企业的单位和个人。企业利用债权人的资金，要按约定的利息率，及时向债权人支付利

息, 债务到期时, 要合理调度资金, 按时向债权人归还本金。而企业与债务人之间的财务关系主要是指运输企业将其资金以购买债券、提供融资或商业信用等形式出借给其他单位所形成的经济关系。企业将资金借出后, 也同样有权要求其债务人按约定的条件支付利息和归还本金。企业与债权人、债务人之间的财务关系在性质上属于债权债务关系。处理这种财务关系, 必须明确各方权利、义务, 有效保障各方的权益。

3. 企业与国家之间的财务关系

企业与国家之间的财务关系主要是指企业按照税法规定向国家财政缴纳营业税、所得税等税金的关系。依法经营、照章纳税, 是每个企业的义务。国家作为社会管理组织者, 要行使它的行政权: 一方面要保护企业的合法权益, 一方面有权向企业征税。因此, 企业与国家之间的财务关系, 是国家对企业行使行政权力在经济上的具体表现, 也是国家参与企业的一种强制和无偿的分配关系。企业及时足额地缴纳税款, 是生产经营者对国家应尽的义务, 必须认真履行此项义务。

4. 企业内部各单位之间的财务关系

企业内部各单位之间的财务关系主要是指运输企业内部各单位之间在营运生产各环节中相互提供产品或劳务等所形成的经济关系。企业内部各职能部门和营运单位既分工又合作, 共同形成一个企业系统。在企业实行内部经济核算和经营责任制的条件下, 企业各职能部门以及各个营运单位之间, 相互提供劳务和产品也要计价结算, 也会发生资金结算关系。这种在企业内部形成的资金结算关系, 体现了企业内部各单位之间的利益关系。处理这种财务关系, 要严格分清有关方面的经济责任, 以便有效地发挥激励机制和约束机制的作用。

5. 企业与职工之间的财务关系

企业与职工之间的财务关系是指运输企业向职工支付劳动报酬过程中所形成的经济关系。职工以自身提供的劳动作为参加企业分配的依据。企业根据劳动者的劳动数量和劳动质量, 向职工支付工资、津贴和奖金, 并按规定提取应付福利费、公益金等, 体现着职工个人和集体在劳动成果上的分配关系。企业与职工的分配关系还将直接影响企业利润, 并由此而影响所有者权益, 因此职工分配最终会导致所有者权益的变动。

由上述可看出, 运输企业的资金运动, 从表面上看是钱与物、钱与钱的增减变动。其实, 钱与物、钱与钱的增减变动只是资金运动的表象, 而它所体现的人与人之间的关系, 才是资金运动的本质。运输企业要财务管理工作,

必须根据运输企业资金运动的规律，正确处理企业与各方面的财务关系。

三、运输企业财务管理的内容和特点

（一）运输企业财务管理的概念

运输企业财务管理是运用货币表现的价值形式，根据企业资金运动的规律，正确组织企业财务活动，处理企业同各方面财务关系，对运输生产经营活动进行综合性的管理和监督的一项经济管理活动。搞好运输企业财务管理对于改善企业经营管理、提高企业经济效益具有独特的作用。

（二）运输企业财务管理的内容

运输企业财务活动的四个方面，就是财务管理的内容。

1. 筹资活动的管理

在筹资过程中，企业一方面要确定筹资的总规模，以保证投资所需要的资金；另一方面要通过筹资渠道、筹资方式的选择，合理确定筹资结构，以降低筹资成本和风险，提高筹资效益。

2. 投资活动的管理

企业在投资过程中，必须选择合理的投资规模、投资方向和投资方式，确定合理的投资结构，以提高投资效益，降低投资风险。

3. 资金营运活动的管理

加速资金周转，提高资金利用效果，是资金营运管理的主要内容之一。另外，还需合理配置资金，妥善安排流动资产和流动负债的比例关系，既要防止流动资产的闲置，又要保证有足够的偿债能力。

4. 分配活动的管理

财务活动中的收益分配首先要执行有关的法律、政策、制度及事先确定的分配程序；另一方面，由于收益分配活动的复杂性以及收益分配活动对企业资金流转的重要影响，收益分配时必须注重处理好企业内外各利益主体之间、收益分配与企业融资及企业长远发展之间的辩证关系。

（三）运输企业财务管理的特点

现代运输产业，一般涉及到铁路运输、公路运输、水路运输、航空运输和管道运输五种运输方式，正是这五种运输方式联合组成了一个国家的综合运输。

1. 运输企业的特点

运输企业是国民经济中的一个必不可少的组成部分，并且具有不可替代性，

这就使它一定具有区别于其他一些国民经济组成部分的特征。正是由于运输业具有不可替代性，它才能成为组成国民经济系统的多个不同经济功能的子系统中的一个。下面以汽车运输企业为主来讲述其特点。

(1) 运输企业的生产具有生产与服务两重性。运输生产是一个生产与销售同过程进行的生产，它靠提供劳务来满足社会需要。这就决定了运输企业既是一个生产性的企业，又是一个带有商业服务性的企业。因此，运输企业必须一手抓生产，以保证生产过程的顺利进行；一手抓经营，提高服务质量。而着眼点还必须放在提高服务质量，搞好经营，增加营运收入上。就是说，经营范围要广，服务质量要高，企业才有信誉。只有这样，才能满足社会和人民对于运输的需要，才能促进企业的生产发展，从而保证企业的经济效果。因此，企业的站、队设置，营运线路开辟，班期安排，运力增减，以及其他生产活动，都要从适应货物和旅客的流量、流向、流时和如何方便货主、旅客的需要出发。企业满足社会需要和获得经济效益是相辅相成、辩证统一的。

(2) 运输企业是一个特殊的物质生产部门。运输企业是一个不产生新的实物形态产品的生产部门。运输生产与消耗合一的产出方式，其产品的产出与消耗是同时进行的。它的实现客、货位移的过程，既是运输的生产过程，又是运输产品的消耗过程，同时也作为商品以货币媒介进行了交换。这一个特征决定了运输能力的利用程度愈高，运输的经济效益愈好。运输业的发展速度和规模，取决于工农业生产的发展速度和人民生活的改善状况对运输的要求。此外，运输生产还将受到公路（航道等）建设、汽车（轮船等）制造、燃料等国民经济有关部门的制约。因此，运输企业在确定发展规模时，应从整个国民经济的全局和人民生活的状况以及与运输生产紧密相关部门的实际出发。它的发展速度和规模，其中包括运力的多少、装备的水平的高低、运量的构成、站点的设置等，都取决于工农业生产的发展速度、人民生活的改善状况及其对运输的要求。

(3) 安全生产问题是运输生产的首要问题。运输生产既不创造新的实物形态，又不创造新的使用价值，若在生产过程中不注意安全质量，就会改变原有的实物形态，降低原来的使用价值，甚至会造成车（船等）毁人亡。运输安全质量，不仅是一个经济问题，而且是一个关系人民生命财产安全、影响企业信誉的政治问题。因此，安全质量问题是运输企业经营管理中的首要问题。

(4) 运输“产品”具有特殊性。运输企业所生产的产品或提供的效用，不具备新的实物形态，而是货物或旅客所处场所的位移，所以运输业能够提供给社会的“产品”就是“位移”，而衡量这种“位移”产品的度量单位是一个复式单位，即“吨公里”和“人公里”，它是运输业生产成果的指标。由于