



高等院校交通运输类十二五规划教材

丛书主编 田红旗

# 交通运输法 概论

郑国华 主编



AOTONGYUNSHUFA GAILUN

JIAOTONGYUNSHUFA GAILUN

JIAOTONGYUNSHUFA GAILUN



中南大学出版社  
www.csupress.com.cn

# 交通运输法概论

郑国华 主编



中南大学出版社  
[www.csupress.com.cn](http://www.csupress.com.cn)

---

图书在版编目(CIP)数据

交通运输法概论/郑国华主编. —长沙:中南大学出版社,2011. 10  
ISBN 978-7-5487-0408-9

I. 交... II. 郑... III. 交通运输管理 - 法规 - 基本知识 -  
中国 IV. D922. 14

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2011)第 202834 号

---

交通运输法概论

郑国华 主编

- 
- 责任编辑 刘 辉  
责任印制 文桂武  
出版发行 中南大学出版社  
社址:长沙市麓山南路 邮编:410083  
发行科电话:0731-88876770 传真:0731-88710482  
印 装 长沙市华中印刷厂

- 
- 开 本 787 × 1092 1/16 印张 18.5 字数 356 千字  
版 次 2011 年 10 月第 1 版 2011 年 10 月第 1 次印刷  
书 号 ISBN 978-7-5487-0408-9  
定 价 38.00 元
- 

图书出现印装问题,请与出版社调换

## 内 容 简 介

---

.....

本书以现行交通运输法律规范为依据,系统介绍了交通运输领域所涉及的重要法律问题和法律法规,内容涵盖国内运输和国际运输的相关法律问题。编写既注重对交通运输法律规定的法理解释,又结合运输实践中的典型案例进行法理分析,具有较强的实用性。

全书共分8章,主要内容有:交通运输法概述;交通运输企业;运输纠纷的解决;运输合同;运输保险与保价运输;货物运输代理法律规范;多式联运法律规范;国际运输公约概述等。

本书具有理论性与应用性相结合的显著特点。既可作为普通高等院校以及高等职业技术学院相关专业的选用教材,又可适合从事交通运输业、物流业的管理人员、从业人员作为学习参考用书。

高等院校交通运输类十二五规划教材

## 编 审 委 员 会

丛书主编

田红旗

编委会委员

(按姓氏笔画为序)

方晓平	邓连波	叶峻青	史 峰	冯芬玲
朱晓立	杨 岳	李明华	李学苗	张云丽
尚龙文	罗意平	郑国华	姚家林	秦 进
夏伟怀	雷定猷			

# 总序

---

.....

交通运输业是国民经济体系的重要组成部分，也是促进国民经济发展的重要基础产业和推动社会发展的先决条件。在最近的30年里，我国交通运输业整体上取得飞速发展，交通基础设施、现代化运输装备、客货运量总量和规模等都迅猛扩展，大量的新技术、新设备在铁路等交通运输方式中被投入应用。同时，通过大量的交通基础设施建设，特别是近年来我国高速铁路的不断投入使用，使我国的交通供需矛盾得到一定的缓解，我国交通运输网络的结构也得到了明显改善，颇具规模的现代化综合型交通运输网络已经初步形成。

我国交通运输业日新月异的发展，不仅对专业人才提出了迫切的需求，更使其教材建设成为专业建设的重点和难点之一。为解决当前国内高校交通运输类专业教材内容落后于专业与学科科技发展实际的难题，由中南大学出版社组织国内交通运输领域内的一批专家学者，协同编写了这套交通运输类“十二五”规划教材。参与规划和编写这套教材的人员都是长期从事交通运输专业的科研、教学和管理实践的一线专家学者，他们不仅拥有丰富的教学和科研经验，同时还对我国交通运输相关科

学技术的发展和变革也有深入的了解和掌握。这套教材比较全面、系统地介绍了目前国内交通运输领域尤其是高速铁路的客货运输管理、运营技术、车站设计、载运工具、交通信息与控制、道路与铁道工程等方面的内容，在编写时也注意吸收了国内外业界最新的实践和理论成果，突出了实用性和操作性，适合大中专院校交通运输类以及相关专业的培养目标和教学需求，是较为系统和完整的交通运输类系列教材。该套教材不仅可以作为普通高校交通运输专业课程的教材，同时还可以作为各类、各层次学历教育和短期培训的首选教材，也比较适合作为广泛交通运输从业人员的学习参考用书。

由于我们的水平和经验所限，这套教材的编写也有不尽如人意的地方，敬请读者朋友不吝赐教。编者在一定时期之后会根据读者意见以及学科发展和教学等的实际需要，再对教材进行认真的修订，以期保持这套教材的时代性和实用性。

最后衷心感谢参加这套教材编写的全体同仁，正是由于他们的辛勤劳动，编写工作才得以顺利完成。我们还应该真诚感谢中南大学出版社的领导和同志们，正是由于他们的大力支持和认真督促，这套教材才能够如期与读者见面。

## 前 言

交通运输法是指国家立法机关为了加强交通运输管理、规范交通运输活动、维护运输活动当事人合法权益而颁布的相关法律、法规和规章，是集行政法、民法和经济法为一体的调整交通运输关系的法律规范的总称。

交通运输活动衔接生产、流通、分配和消费，在社会生活中具有特殊重要的地位。由于交通运输对国家的政治、经济、文化和国防建设具有特殊重要的意义，因此，需要有专门的法律制度和特定的规则来对其加以规范和制约，通过法制的健全和完善来维护交通运输秩序，保障社会公共利益和公民、法人及其他社会组织的合法权益，规范运输市场的竞争秩序，促进交通运输业的健康有序发展。

近年来，我国交通运输领域得到了前所未有的大发展，特别是加入 WTO 以后，在经济全球化、运输一体化的背景下，运输市场的全面开放对我国交通运输领域提出了更高的要求、更大的挑战，交通运输企业面临国际、国内两个市场的竞争压力，迫切需把各种复杂的运输关系纳入到法制化管理的轨道，以促进运输行为规范化、运输市场秩序化、运输活动国际化。因此，本书的编写出版对于全面、系统地学习和了解交通运输领域重要的法律知识具有重要的意义。

本书编者多年来从事物流与交通运输管理和物流与交通运输法规的教学、科研工作。本书也是在编者编写的其他相关教材和从事教学工作的基础上，结合交通运输领域最新的法律规定和运输管理实际需要组织编写的。

本书共分八章。编写的具体分工为：第一章、第二章、第四章、第五章由郑国华编写；第三章、第六章由黄骅编写；第七章由李艺编写、第八章由李欧阳编写；最后全书由郑国华总纂定稿。

本书的编写出版，得到了中南大学交通运输工程学院和中南大学出版社的大力支持，在此表示衷心的感谢。

在编写过程中，参考了许多专家、学者的专著和研究成果。谨对本书所有参考文献的作者致以诚挚的谢意。

由于编者水平有限，本书的内容可能有疏漏和不规范之处，敬请读者批评指正。

编 者  
2011 年 9 月



## 目 录

<b>第一章 交通运输法概述</b> .....	(1)
第一节 交通运输概述 .....	(1)
第二节 交通运输法律关系 .....	(13)
第三节 交通运输法概述 .....	(26)
第四节 交通运输法的现状与发展 .....	(33)
<b>第二章 交通运输企业</b> .....	(42)
第一节 交通运输企业概述 .....	(42)
第二节 运输企业的市场准入 .....	(45)
第三节 运输企业的赔偿责任 .....	(61)
第四节 运输企业的行政责任 .....	(70)
<b>第三章 运输纠纷的解决</b> .....	(72)
第一节 运输纠纷 .....	(72)
第二节 运输纠纷的仲裁解决 .....	(73)
第三节 运输纠纷的行政复议解决 .....	(78)
第四节 运输纠纷的诉讼解决 .....	(81)
<b>第四章 运输合同</b> .....	(87)
第一节 运输合同概述 .....	(87)
第二节 运输合同的订立 .....	(93)
第三节 运输合同的履行 .....	(100)
第四节 运输合同的担保 .....	(113)
第五节 运输合同的变更、解除、转让与终止 .....	(124)
第六节 无效运输合同 .....	(131)
第七节 违反运输合同的责任 .....	(137)
<b>第五章 运输保险与保价运输</b> .....	(149)
第一节 保险及保险合同 .....	(149)

••••• 交通运输法概论

---

第二节	运输保险	(153)
第三节	保价运输	(162)
第四节	铁路货运保险与保价	(164)
第五节	公路货运保险与保价	(175)
第六节	水路货运保险与保价	(179)
第七节	海上货运保险	(183)
第八节	航空货运保险与保价	(190)
<b>第六章</b>	<b>货物运输代理法律规范</b>	<b>(199)</b>
第一节	货运代理概述	(199)
第二节	货运代理的责任	(209)
第三节	货运代理中的单据效力	(211)
第四节	货代放货原则	(215)
第五节	船舶代理	(218)
<b>第七章</b>	<b>多式联运法律规范</b>	<b>(225)</b>
第一节	多式联运概述	(225)
第二节	多式联运合同	(230)
第三节	国际货物多式联运	(246)
<b>第八章</b>	<b>国际运输公约概述</b>	<b>(259)</b>
第一节	国际铁路运输公约	(259)
第二节	国际公路货物运输公约	(265)
第三节	国际航空货物运输公约	(269)
第四节	国际海上货物运输公约	(275)
<b>参考文献</b>		<b>(283)</b>

# 第一章 交通运输法概述

## 第一节 交通运输概述

### 一、交通运输的内涵

交通运输是人和物借助交通工具的载运，在一定范围内产生有目的的空间位移。交通运输是人类社会生产、经济、生活中一个不可缺少的重要环节，它在衔接生产、流通、分配和消费，以及保证人们在政治、经济、文化、军事等的联系交往方面起着重要的作用。交通运输系统由铁路、公路、水运、航空和管道 5 种基本运输方式所组成。

#### (一) 交通运输系统的构成要素

##### 1. 运输结构

运输结构是指由不同运输方式形成的运力结构。由于 5 种基本运输方式在运载工具、线路设备和运营方式等方面各不相同，且具有不同的技术经济特征，因而各种运输方式各有其不同的适用范围。

纵观交通运输发展史，从世界范围内交通运输发展的侧重点和起作用的角度考察，可将交通运输的发展历程划分为四个阶段：水路运输阶段；铁路运输阶段；铁路、公路、航空和管道运输阶段以及综合运输发展阶段。在不同国家，由于地理环境、经济发达程度、科学技术水平和运输化发展程度不同，交通运输发展状况是不一样的，而且随着这些因素的变化，交通运输的结构也会发生变化。

在我国客运系统的构成中，铁路、公路运输为主要运输方式，特别是近年来，随着高速铁路、高速公路的大建设、大发展，铁路和公路运输得到了相当快速而稳定的发展，铁路、公路客运在总体结构中的比重不断增加；水运由于受航线固定和速度缓慢等因素的制约，比重较小，并呈逐年下降的趋势；民航客运呈现快速发展的趋势。在我国货运系统的构成中，铁路、水运、公路为主要运输方式。铁路货运比重总体呈下降的趋势，公路货运比重呈上升趋势；水运中的远洋运输发展速度较快，所占的比重也较大；管道运输起步较晚，但发展较快；民航在货运中所占比重较小，但随着人们对快捷化物流需求的增长，民航货运发展持续增长。

## 2. 现代运输系统的构成要素

现代运输系统主要由运输线路、运输工具、物主与运输参与者等要素组成。

(1) 运输线路。运输线路是运输的基础设施,是构成运输系统最重要的要素。近年来,我国交通运输网络结构逐步完善,各种运输方式的运输线路长度持续快速增长。其中:我国铁路营业总里程在“十一五”末已达到 9.1 万 km,“十二五”期间,每年投产的铁路新线都在 8000 km 左右,预计到 2012 年底,我国铁路营业里程将达到 11 万 km 以上,其中,客运专线和城际铁路将达到 1.3 万 km,建成新客站 800 多座。“十一五”期间,全国公路网总里程达到 398.4 万 km,其中农村公路总里程达到 345 万 km,高速公路通车里程达到 7.4 万 km。

(2) 运输工具。运输工具是运输的主要手段,包括铁路机车车辆、公路机动车、船舶、飞机等。近年来,我国各类型的运输工具,特别是公路机动车的增长速度很快,为我国交通运输业的发展提供了重要的物质条件。

(3) 物主与运输参与者。作为运输活动的主体,运输活动必须由物主和运输参与者共同参与才能顺利进行。具体包括物主、承运人、政府、货运代理人、运输经纪人和公众等。

①物主。即货物的所有者,包括托运人和收货人。

②承运人。是指提供运输服务的当事人,即运输活动的承担者,包括运输企业以及从事运输服务的个人。

③政府。政府对运输活动和运输发展起着重要的影响作用。一般来说,政府总是期望创造一种稳定而有效的运输环境,以使经济能持续增长,因此,政府通常采用多种方式来干预和影响运输市场。

④货运代理人。是指根据用户的指示,并为用户的利益而揽取货物运输业务的人,其本人不是承运人。

⑤运输经纪人。是指替托运人、收货人和承运人协调运输事宜的中间商,协调的内容包括装运装载、费率谈判、结账和跟踪管理等。经纪人也属非作业中间商,在一定程度上,运输经纪人和货运代理人的功能和作用是相同的。

⑥公众。作为直接参与者的公众关注运输的可得性、费用和效果,而没有直接参与的公众也关心环境和安全问题。随着公众环保意识的增强,消费者不仅要求最大限度地降低成本,而且密切关注与环境与安全标准有关的交易代价,因为这些都和消费者的切身利益相关。

## (二) 交通运输方式概述

### 1. 公路运输

公路运输是指经公路将货物或旅客从一地运送到另一地,以完成旅客或货物位移的陆路运输。公路运输在第二次世界大战以后开始迅速发展,是一种具有机动灵活、方便直达特点的运输方式,但受地面条件影响大,风险也相对较大。

公路运输的特点：方便、灵活，可以实现门到门运输；货损货差少，安全性不断提高；送达速度快；投资少、资金周转快、回收期短。主要缺点是运输成本较高；污染环境等。在市场需求水平逐步提高的情况下，公路运输正愈益扮演着重要的角色，不仅在中短途运输中居于主导地位，而且在长途运输中的地位也日趋重要。

根据不同的划分方法，公路运输主要有以下若干种类：

(1)以运输对象划分，可分为公路货物运输和公路旅客运输。

(2)以其承担的交通量、任务及性质等划分，可分为高速公路、一级公路、二级公路、三级公路和四级公路。

(3)以管理公路的主体或者行政等级划分，可分为国家干线公路(以下简称国道)，省、自治区、直辖市干线公路(以下简称省道)，县公路(以下简称县道)，乡公路(以下简称乡道)和专用公路。

(4)以是否营利为目的划分，可以分为营业性运输和非营业性运输两种。其中，营业性运输是指为社会公众服务、发生各种方式费用结算的公路运输，在西方国家也常被称做“公共运输”，或“受雇(待雇)运输”；非营业性运输是指专为本单位内部生产、生活服务，不发生费用结算的公路运输，它也被称为“自有运输”。

(5)以运输主体划分，可以分为单位运输和个体(或联户)运输。也可以按从事经营性运输的运输业者划分为由国家兴办或经营的“公营运输”和由私人兴办或经营的“私营运输”。

(6)以参加的运输方式多少划分，可分为公路单式运输和公路多式联运。其中，公路单式运输是指仅有公路这一种运输方式的运输；公路多式联运是指公路与铁路、水路、航空等运输方式的联合运输。

(7)以货物多少和载运方法为依据，可分为整车运输、零担运输和集装箱运输。这是货物运输基本的划分方法之一。

除上述划分外，还可以按其他方式对公路运输加以划分，如以是否为公众服务，可分为民用公路运输和军用公路运输等；以对车辆是否拥有所有权，可分为自有车辆运输和租赁车辆运输等。

## 2. 铁路运输

铁路运输是利用铁路线路、机车、车辆等运输设施和运输设备，通过将火车车辆编组成列车在铁路上载运旅客、货物的一种运输方式。它是陆路运输的方式之一。

铁路运输的优点是运行速度较快，运输能力大，很少受自然条件的限制，适宜各种货物的运输，运输的安全性和运输时间的准确性较高，远距离铁路运输的成本较低。缺点是受铁轨和站点的限制，受运行时刻、配车、编列、中途编组等

因素的影响,不能适应用户的紧急需要,近距离的运输费用较高。

铁路运输可以根据不同的方法划分为若干种类,主要有:

(1)以运输对象为依据,可将铁路运输分为铁路旅客运输和铁路货物运输。

(2)以是否以营利为目的为依据,可将铁路运输分为铁路营业性运输和铁路非营业性运输。其中,营业性运输是指为社会服务、发生各种方式运输费用结算的运输。非营业性运输是指为本单位服务、不发生各种方式运输费用结算的运输,主要适用于专用铁路。

(3)以铁路的管理权限为依据,可将铁路运输分为国家铁路、地方铁路、专用铁路、铁路专用线、合资铁路以及中外合资铁路运输及铁路联运。

(4)以运输方式多少为依据,铁路运输可分为铁路单一方式运输和铁路多式联运。其中,铁路多式联运也应包括国内铁路与国际公路、国际航空或国际海上相互间的联运。

(5)以是否民用为依据,铁路运输可分为铁路民用运输和铁路军事运输。

除上述划分外,还可以其他方式将铁路运输进行划分,如以营运方式为依据可分为班列运输和租车运输、单位自备车辆运输等。

### 3. 水路运输

水路运输,又称水上运输,有广义和狭义之分。我国的水路运输从广义上讲,是指一切可通航水域的水上运输,包括我国水域港口之间的国内水路运输和我国境内港口与境外港口(含香港、澳门、台湾地区)之间的国际海上运输。由于国内水路运输与国际海上运输不同,难以用统一的法律来调整,因此,我国目前仍把它们作为两种运输,用不同的法律规范来进行调整。本书所称水路运输,是指狭义上的国内水路运输,即在中华人民共和国沿海、江河、湖泊以及其他通航水域中一切营业性的水路货物运输,内河拖航视为水路货物运输。

水路运输可以依据不同标准,从不同角度进行划分,主要有以下几种:

(1)以水域来划分,主要分为沿海运输、江河运输、湖泊运输、运河运输。

(2)以运输对象划分,可分为水路货物运输和水路旅客运输。

(3)以是否以营利为目的划分,可以分为水路营业性运输和水路非营业性运输。其中,根据《中华人民共和国水路运输管理条例》及其实施细则的规定,营业性运输,是指为社会服务、发生各种方式运费结算的旅客运输(含旅游运输和渡船运输)和货物运输,包括使用常规运输票据结算以及将运输费用计入货价内的运销结合、产运销结合、取送货制度等各种结算方式的运输业务在内;非营业性运输,是指为本单位或本身服务,不发生各种方式运费结算的运输,如自己运输自己的货物、运输本单位的职工等。

(4)以运输主体划分,可分为单位运输和个人(或联户)运输。前者主要指专门的水路运输企业从事的运输和其他单位从事的水路运输;后者指个体船民(或

联户)从事的水路运输。

(5)以参加的运输方式多少划分,可分为水路单一方式运输和水路多式联运。其中,水路多式联运是指有多种运输方式参加,其中至少有一种是水路运输方式的运输。

(6)以营运方式划分,可分为班轮运输和航次租船运输。班轮运输是指在特定的航线上按照预定的船期和挂港从事有规律水上货物运输的运输形式,它是定期定航线的运输,其航行日期、航线等事先已由承运人按照有关规定确立,不能由有关当事人自由协商,且班轮运送众多人的货物或众多不相关的旅客。航次租船运输是指船舶出租人向承租人提供船舶的全部或者部分舱位,装运约定的货物,从一港运至另一港的运输形式,它是不定期不定航线的运输,其航行期限、航线等由船舶出租人和承租人自由协商。

#### 4. 海上运输

包括海上货物运输和海上旅客运输,它是指使用船舶经过海路或与海路相通的可航水域,将货物或旅客从一个港口运送到另一个港口的运输方式。根据《中华人民共和国海商法》(以下简称《海商法》)第2条第1款规定,《海商法》所称海上运输,包括海江之间、江海之间的直达运输。这里所说的“海”,既包括我国沿海,也包括与海相通、可航行的内河水域,如大江、大河等。

所谓海江或江海之间的直达运输,是指以海所在的港口为起运港,以江所在的港口为目的港;或者以江所在的港口为起运港,以海所在的港口为目的港的直达运输。

海上运输以港口所在国划分可分为两类:

一是我国港口同国外港口之间的国际海上运输,包括国际海上货物运输和国际海上旅客运输。《海商法》中所称的海上货物运输即是指国际海上货物运输,即我国港口与国外港口之间的海上货物运输。

二是我国港口之间的沿海运输。适用《海商法》的只是沿海旅客运输,不包括我国港口之间的海上货物运输。即《海商法》所调整的海上运输主要是国际间的,并且限于商业行为。我国港口之间的海上货物运输不由该法调整。

#### 5. 航空运输

航空运输是指公共航空运输企业(即承运人)利用航空器(飞机)经空中将货物或旅客(含其行李)从一地运送到另一地的运输方式。作为一种现代化的运输方式,它利用天空通道航行的便利,受地面条件限制少,运输速度快,航行时间短,比较安全。但它的不足之处在于一次运量少,且运费较高。

航空运输有民用航空运输和非民用航空运输两大类。本书所称航空运输主要指民用航空运输。

航空运输可以不同的方法划分为若干种类,主要有:

(1)以运输对象划分,可以分为航空旅客运输和航空货物运输。

(2)以营运方式划分,可以分为航班运输(又称为班机运输)和不定期运输。其中,航班运输是定时、定点、定线的运输,可运送众多的旅客或众多人托运的货物;不定期运输主要指包机运输,其飞行时间、经停地点、航线由双方当事人协商,运送的旅客或货物是特定的(即包机人或其货物)。

(3)以是否以营利为目的划分,可分为航空经营性运输和非经营性运输。前者是指为社会公众服务、发生各种费用结算的航空运输,后者则主要是指拥有航空器的单位为自己服务、不发生运输费用结算的运输。

(4)以运输的出发地点、目的地点和经停地点是否在国内划分,可分为国内航空运输和国际航空运输。根据《中华人民共和国民用航空法》(以下简称《民用航空法》)第一百零七条规定,前者是指运输的出发地点、约定的经停地点(即中途停留的地点)和目的地点均在我国境内的运输;后者是指无论运输有无间断或者有无转运,运输的出发地点、经停地点和目的地点之一不在我国境内的运输。

(5)以参加的运输方式多少划分,可分为航空单式运输和航空多式联运。航空单式运输是指仅以航空这一种运输方式的运输,包括飞机与飞机之间(含国与国之间)的联合运输;多式联运是指航空与铁路、公路、水路等运输方式之间的联合运输。

(6)以飞机的大小划分,可分为大型飞机运输、中型飞机运输和小型飞机运输。

(7)以对飞机是否拥有所有权划分,可分为自有飞机运输和租赁飞机运输。前者是指以自己拥有所有权的飞机的运输,后者是指通过租赁使用他人飞机的运输。

除了上述划分外,还可以其他方式将航空运输进行划分,如以管理主体划分,可分为国家航空运输和地方航空运输等。

## 6. 管道运输

管道运输是利用管道输送气体、液体和粉状固体的一种运输方式,其运输形式是靠物体在管道内顺着压力方向循环移动实现的。

管道运输的特点:运输费用低、能耗少;运量大、劳动生产率高;投资省、占地少;受外界影响小、安全可靠。

### 管道运输分类:

(1)输油管道。输油管又分为等温输油管和热油输油管。主要由两部分组成,一是输油站,沿管道干线为输送油品而建立的各种站场,包括首站、中间站、末站。二是管线,包括管道、沿线阀室、穿越设备、管道防腐保护措施、供电和通信设施等。

(2)输气管道。输气管道由矿场集气管网、干线输气管道(网)、城市配气管



网、相关站场等组成。

(3) 固体浆料管道。固体浆料管道系统由三部分组成。一是固体浆料管道运输：将待运输的固体物质破碎成粉粒状，用适量的液体配制成可输送的浆液，通过长输管道输送浆液到目的地，再将固体和液体分离后送给用户。二是主要输送物：煤、铁矿石、磷矿石、铜矿石、铝矾土、石灰石等；三是配制浆液：主要是水、还有少量的燃料油和甲醇等。

## 二、交通运输业的特点

交通运输业是指由各种运输方式所组成的专门从事运输业务的各类型企业的总称，作为一个特殊的产业部门，在我国被列入第三产业的流通部门。它是国民经济的重要部门之一，在整个社会机制中起着纽带作用，发挥着重要的功能。

交通运输业的生产过程是以一定的生产关系联系起来的具有劳动技能的人们使用劳动工具(如交通线路、车、船和飞机等运载工具及其他主要技术装备)和劳动对象(货物和旅客)进行生产，并创造产品(客、货位移)的生产过程。运输业的产品，对旅客运输来说，是人的位移，并以运输的旅客人数(客运量)和人公里数(旅客周转量)为计量单位；对货物运输来说，是物的位移，并以运输的货物吨数(货运量)和货物吨公里数(货物周转量)为计量单位。

交通运输业在社会再生产中的地位、生产过程和产品属性与其他产业部门相比有较大的区别，其主要特点有：

(1) 运输生产是在流通过程中进行的。运输活动是生产过程的组成部分，就整个社会生产过程而言，运输生产是在流通领域内继续进行的生产过程。

(2) 运输生产过程不会改变劳动对象的理化属性和形态，而只改变运输对象(旅客、货物)的空间位置。对旅客来说，其产品直接被人们所消费；对货物运输来说，它把价值追加到所运输的货物身上。

(3) 在运输生产过程中，劳动工具(运输工具)和劳动对象(客、货)是同时运动的，它创造的产品(客、货在空间上的位移)不具有物质实体，并在运输生产过程中同时被消费掉，因此，运输产品既不能储备，也不能调拨，只能在运输能力上保有后备，以满足运输量的波动和特殊的运输需要。

(4) 人和物的运输过程往往要由几种运输方式共同完成，旅客旅行的起讫点、货物的始发地和终到地遍及全国，因此，必须有一个干支相连、互相衔接的交通运输网与之相适应。同时，运输业的生产场所不是一个点，而是一个面或一条线，即生产场所分布在有运输联系的广阔的空间里。

(5) 各种运输方式虽然使用不同的技术装备，具有不同的技术经济性能，但生产的是同一的产品，它对社会具有同样的效用。而工农业生产部门工艺不同，其产品有很大差异，这是运输生产的又一特征。