



全国财政职业教育教学指导委员会审定

全国高职高专院校物流管理专业规划教材

物流运输管理

张 军◎主编



中国财政经济出版社



全国财政职业教育教学指导委员会审定
全国高职高专院校物流管理专业规划教材

物流运输管理

张 军 主编

中国财政经济出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

物流运输管理/张军主编. —北京: 中国财政经济出版社, 2007.10

全国高职高专院校物流管理专业规划教材

ISBN 978 - 7 - 5095 - 0197 - 9

I. 物… II. 张… III. 物流 - 货物运输 - 管理 - 高等学校: 技术学校 - 教材 IV. F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2007) 第 136481 号

中国财政经济出版社出版

URL: <http://www.cfeph.cn>

E-mail: cfeph@cfeph.cn

(版权所有 翻印必究)

社址: 北京市海淀区阜成路甲 28 号 邮政编码: 100036

发行处电话: 88190406 财经书店电话: 64033436

北京财经印刷厂印刷 各地新华书店经销

787×1092 毫米 16 开 12.5 印张 258 000 字

2007 年 10 月第 1 版 2007 年 10 月北京第 1 次印刷

印数: 1—3 060 定价: 19.00 元

ISBN 978 - 7 - 5095 - 0197 - 9 / F·0166

(图书出现印装问题, 本社负责调换)

编委会名单

主任 贾 杰

副主任 李乃君

编 委 (以姓氏笔划为序)

尹正年 方成民 张 军 张瑞夫

李玉清 芮桂杰 林玲玲 赵宝芳

谈 慧 曾益坤

序

随着我国经济的蓬勃发展，在国际物流市场迅速发展的大背景下，我国的物流业已经发展成为国民经济的一个新兴产业和新的经济增长点。特别是我国加入 WTO 以后，物流行业和分销服务业向国际市场全面开放，物流市场将会在一个高层次、高起点上展开激烈的竞争。应对物流市场的竞争，加速经济发展，推进全面建设小康社会，迫切需要培养大量的高级物流管理人才和物流技术应用型人才。

物流产业的人才培养是多层次、多样化的教育。为保证物流产业大发展所需要的各类技术和管理类人才的需要，在加强高等学校对高层次物流经营与管理人才培养的同时，更需要通过高等职业技术学院的专业教育，培养造就一大批第一线的物流技术操作和运作实用型人才，这已成为广大物流界同仁的共识。

根据高职专业人才培养特色的要求和以往教学的经验，按照突出职业能力培养的原则，我们组织了部分高职院校长期从事物流管理、物流教学和物流研究一线的专家、教授和专业负责人，立足现代高职教育实际，以科学严谨的体系架构和最新的物流管理理念，按照“理论够用为度，突出实务教学”的原则，并遵循教学规律，编写了这套“全国高职高专院校物流管理专业规划教材”。所编写教材体现了有关高职院校的“教改优质课程”和“精品课程”的知识精华，体现了作者对课程和教学的探索与创新。

本套教材包括：《现代物流概论》、《现代物流企业管理》、《采购与仓储实务》、《物流运输管理》、《供应链管理》、《配送管理》、《第三方物流》、《物流管理信息系统》和《物流企业会计》等九本。为使教材编写尽量适应高职教育的特点及时代发展的新要求，在编写过程中，我们尽可能把最新的研究成果吸收渗透到教材中来，在内容安排、教法选择、编写体例等方面也进行了较多的改革，甚至是新的尝试。本套教材努力在以下几个方面体现特色：

1. 以就业为导向，充分体现课程的基础性和系统性。依据高职高专教育人才培养宗旨和人才培养模式的基本特征，围绕物流职业岗位群的要求，以培养学生物流管理综合能力特别是创新能力和实践能力为主线，兼顾学生的后续发展需要，确立各门课程的内容以“必需、够用”为度，体现知识完整准确、重点概念突出。

2. 以案例为先导，应用为目的，围绕应用讲理论，突出技能训练，不追求过深的理论阐述。在技能操作训练中，着力于培养学生物流技术操作和设计解决问题的能力，增强学生主动参与意识和创新意识，提高学习效率。

3. 在重点、扼要、完整论述基本理论的同时，增加图表、案例分析、技能训练等内容的比例，强化了内容的可读性、典型性、普遍性、实用性和可操作性，以启迪学生的思维，开拓视野，促使学生做到理论与实际结合、学习知识与开发智力结合、动脑思考与动手操作

结合，真正体现高等职业教育的特色。

4. 在教材内容的构建上，将学历教育与物流岗位职业技能证书考试相结合，满足学生获得“双证”资格的需求。学生学完本套教材，可直接参加物流师职业资格考试。本书既可作为高职高专物流管理专业教材，又可作为物流从业人员的参考用书。

本套教材无论从体例安排到内容设置，从知识点的归纳到教法的运用，都进行了大胆探索和尝试，希望能为我国高职高专教材的编写与探索尽绵薄之力。

希望这套教材的出版能有力地推动高职高专物流管理专业新课程体系的建立与发展，同时也能高职高专物流管理专业教育带来生机和活力。

全国高职高专院校物流管理专业规划教材

编 审 委 员 会

2007年9月

编写说明

物流运输管理是高等职业院校物流管理专业的必修课之一，也是物流从业人员岗前培训的重要内容之一。本书以物流运输为主线，从物流管理的角度出发，全面系统地介绍了物流运输的基本知识、原理与运作实务。全书共有9章，主要包括物流运输管理概述、物流运输决策、物流运输实务、集装箱运输管理、整车与零担货物运输、国际物流运输与保险、物流运输成本管理、物流运输合同管理、物流运输的组织管理等内容。本教材既有理论深度，又通俗易懂，并注重实际操作性，重点阐述物流运输作业各环节的程序和具体业务以及物流运输方案的制定，突出了以能力培养为本的高职高专教育的特点，充分体现了针对性、创新性和实践性的要求，使学生掌握从事物流运输所需的基本理论、基本知识和基本技能，培养学生具有处理物流运输管理具体业务的基本能力。

物流运输管理是一门应用性很强的物流管理专业课程。为了便于教师和学生明确教学目的，每章分别设计了学习目标，使读者可以清楚地把握整章的知识重点和要点。本教材的特点是形式新颖活泼，每章以“走进现实”的形式作为案例导读，引领各章的主要教学内容。书中采用了大量的案例、图表，设置了“相关链接”、“小字典”和“小看板”等功能模块，增强了教材的可读性、实用性和启发性。通过大量生动具体的案例实例和“相关链接”，使读者了解众多知名企业的操作实践，从而更好地掌握和运用相关技能；通过“小字典”，读者可以轻松地掌握专业术语的含义；而“小看板”的内容将加深学生对特定问题的理解，扩充知识面，激发学生的学习兴趣。章后配置了适量的思考与练习题，便于学生复习和自测。另外，本教材同时配有电子课件，作为任课教师的教学参考。本教材既可满足高职高专院校物流管理专业必修课程的教学要求，也适合作为物流从业人员的岗前和在职培训用书。

本教材由辽东学院张军担任主编，并负责总体框架的设计、修改和定稿，王艳欣、闫贵壮担任副主编，浙江湖州职业技术学院朱颢参与编写，黑龙江农业经济职业技术学院许继英制作电子课件。参加全书编写的人员有：张军（第一、四、六、七章第一、二节）、王艳欣（第二、五章）、闫贵壮（第三、七章第三、四、五节，第八章）、朱颢（第九章）。

本教材在编写过程中，参考了大量的国内外有关文献与资料，谨在此对所有已列出或可能漏列的文献作者表示衷心的感谢。同时，对所有帮助本教材编写和出版的同志表示感谢。由于编写时间仓促，加上编者水平有限，书中难免有不妥之处，恳请广大读者提出宝贵意见。

编者

2007年9月

目 录

(101)	.....	.....	.....
(111)	.....	.....	.....
(118)	.....	.....	.....
(121)	.....	.....	.....
(123)	.....	.....	.....
(128)	.....	.....	.....
(130)	.....	.....	.....
(132)	.....	.....	.....
第一章 物流运输管理概述			(1)
第一节 物流运输概述.....			(2)
第二节 运输与物流的关系.....			(4)
第三节 物流运输节点.....			(9)
第四节 物流运输市场.....			(14)
第五节 运输质量管理.....			(19)
第二章 物流运输决策			(21)
第一节 物流运输方式决策.....			(22)
第二节 物流运输路线决策.....			(26)
第三节 合理选择运输工具.....			(31)
第四节 物流运输商的选择.....			(35)
第五节 物流运输中的优化.....			(39)
第三章 物流运输实务			(47)
第一节 海洋货物运输.....			(48)
第二节 铁路货物运输.....			(55)
第三节 公路货物运输.....			(60)
第四节 航空货物运输.....			(63)
第五节 管道货物运输.....			(71)
第四章 集装箱运输管理			(72)
第一节 集装箱运输概述.....			(73)
第二节 集装箱的装箱与交接方式.....			(77)
第三节 集装箱运输方式的选择.....			(81)
第四节 集装箱运输作业流程及主要单证流转.....			(85)
第五章 整车与零担货物运输			(93)
第一节 货物营运方式概述.....			(94)
第二节 整车货物运输组织与业务.....			(102)

第三节	零担货物运输组织与业务	106
第六章	国际物流运输与保险	117
第一节	国际物流与国际运输	118
第二节	国际物流运输的方式及特点	121
第三节	国际多式联运	123
第四节	大陆桥运输	128
第五节	国际物流运输合理化	130
第六节	国际物流运输保险业务	132
第七章	物流运输成本管理	142
第一节	运输成本概述	143
第二节	运输成本控制原则与方法	147
第三节	目标成本控制方法	150
第四节	运输成本控制策略	153
第五节	运输成本的定量分析	156
第八章	物流运输合同管理	162
第一节	运输合同概述	163
第二节	运输责任的划分	165
第三节	运输合同纠纷的解决	167
第九章	物流运输的组织管理	173
第一节	运输组织概述	174
第二节	运输计划	177
第三节	运输合理化	182
参考文献		189

第一章 物流运输管理概述

学习目标

总目标

1. 对物流运输有一个较全面的认识
2. 掌握运输与其他物流环节的关系

知识目标

1. 了解物流运输在国民经济中的地位、物流运输原则与构成
2. 掌握物流运输的概念和作用

技能目标

1. 掌握运输与其他物流环节的关系
2. 掌握物流运输的分类与特征

能力目标

1. 能够正确理解运输与物流的关系
2. 结合我国的具体情况, 分析目前运输企业主要面临的竞争



走进现实

运输企业转型物流的四种模式

在国内几家比较成功的现代物流企业中, 中国远洋物流公司定位于国际物流服务, 广州宝供物流集团定位于供应链物流, 北京双臣一城快运有限公司定位于快速物流服务。从这几家企业的定位可以看出, 中国远洋物流公司选择国际物流服务是其传统海运服务向现代物流服务业的延伸, 完全是依靠其在海上运输的优势, 加入现代物流理念而形成。广州宝供物流集团定位于供应链物流服务也是最近的事, 其发展初期并没有对物流服务市场进行明确的定位, 其发展采用摸着石头过河的方法。其服务大多集中于生产流通企业的生产、销售环节, 所以, 其定位于供应链物流服务也是顺理成章的事。最值得一提的是北京双臣一城快运有限公司, 这一成立于1994年的公司在当时中国现代物流观念还没有形成的时候, 就立志于挑起中国快运追赶世界水平的目标。这一企业的借鉴意义在于: 一是制定了积极进取的发展型企业战略, 即目标是成为中国快运龙头企业, 公司就是为完成这一战略而设立的。二是选择了以快速物流服务项目为主导的物流推进战略, 公司从成立至今, 自始至终都围绕着快速物流服务不断改进和完善, 以满足顾客需求。三是从零起步, 公司按预定的轨道顺利前进, 已成为我国快运业的佼佼者。

从国外企业来看, 日本大和运输株式会社是以道路货运为主的运输公司, 1973年日本陷入第一次石油危机, 企业委托的货物非常少, 这对完全依赖于承运大宗货物的大和运

输来说无疑是一大打击。对此,大和运输提出了“小宗化”的经营方向,1976年开通了“宅急便”业务,即户到户特快递送服务,经过20年的发展,到1995年,成为占日本快递业最大市场份额的企业。

【问题】

1. 试根据以上四个企业的情况总结一下道路运输企业向现代物流企业转型的模式。
2. 分析运输与物流之间的关系。

第一节 物流运输概述

运输是国民经济的基础和先行,是物流最基本的功能。现代物流的发展,逐渐使运输从物流的主导地位变成其不断发展的支撑因素。随着经济的不断发展,物流逐渐成为“第三个利润源”,而运费在全部物流费用中占的比例最高,成为这一利润源的主要源泉。因此,合理快速地发展运输业是加快我国经济发展的重要突破口。

一、物流运输的概念及其地位

(一) 物流运输的概念

中华人民共和国国家标准《物流术语》(GB/T 18354—2001)对物流运输的定义是“用设备和工具,将物品从一地点向另一地点运送的物流活动。其中包括集货、分配、搬运、中转、装入、卸下、分散等一系列操作。”

社会产品的生产和需求之间不可避免地存在着空间和时间上的差异。由于生产力布局和各地区经济发展的不平衡,会导致产品此地有余而彼地不足;由于有些产品的生产或消费存在着时间上的差异,会导致产品此时有余而彼时不足。这些就要靠流通过程加以调节,需要现代化的运输规划和合理的仓储来保证。运输和仓储在物流的诸多环节中是两个主要环节,特别是运输占有中心地位:它们虽然不产生新的物质产品,但却能实现物品空间的转移或时间上的转移,创造物品的空间效用和时间效用。

(二) 物流运输的地位

在整个国民经济中,专门从事货物和旅客运营的运输业是一个独立的经济部门,它在整个国民经济中的地位表现在以下几个方面:

1. 运输是生产过程在流通领域内的继续。交通运输是国民经济的基础设施,是社会再生产得以顺利进行的必要条件。马克思将运输称为“第四个物质生产部门”,将运输看成是生产过程的继续,这个继续虽然以生产过程为前提,但如果没有这个继续,生产过程则不能最后完成。所以,为了促使物质产品的使用价值最终实现,必须有运输这种追加劳动,它表现为一种生产性劳动,是生产过程在流通领域内的继续。

提示:

运输是物流过程中最主要的增值活动,具有十分重要的地位。

2. 运输是联结产销、沟通城乡的纽带。交通运输在整个国民经济中是一个极为重要的部门，是国民经济的大动脉，是社会发展的一个重要条件，起着联结生产、分配、交换、消费各环节和沟通城乡、各地区和各部门的纽带和桥梁作用。社会再生产过程的循环是通过交通运输这条纽带把各环节构成一个统一的整体，使整个社会经济活动得以正常地转动和顺利地进行。

3. 运输是加快和促进社会再生产连续不断进行的条件。交通运输业的生产目的是保证最大限度地满足国民经济发展对运输的需要。因此，交通运输作为一个独立的经济部门，在社会再生产过程中处于“先行”的战略地位，只有通过运输业的活动，才能使社会经济活动得以顺利进行。

4. 运输是保证市场供应、满足生产建设、实现社会生产目的的基本条件。运输业作为国民经济的物质生产部门来讲，它并不增加物质产品的使用价值，却增加物质产品的价值。物质产品使用价值的最终实现要通过运输才能完成。运输是满足生产建设、实现社会主义生产目的的一个基本条件。

二、物流运输的功能

在物流管理过程中，运输主要提供以下两大功能：

1. 物品移动。运输的主要目的就是以最短的时间、最低的成本将物品转移到规定地点。无论物品处于什么形式，是材料、零部件、装配件、在制品、半成品，还是成品，不管是在制造过程中将被移到下一阶段，还是接近终端的顾客，运输都是必不可少的。运输的主要功能就是产品在价值链中实现位移，通过改变货物的地点与位置而创造出价值，这是空间效用。运输还能使货物在需要的时间内到达目的地，这是时间效用。运输的主要职能就是以最少的时间将货物从原产地转移到目的地，完成产品的运输任务。

2. 短时储存。运输的另一大功能就是对物品在运输期间进行短时储存，也就是说将运输工具（车辆、船舶、飞机、管道等）作为临时的储存设施。如果转移中的物品需要储存，而在短时间内（例如几天后）还需重新转移，那么该产品在仓库卸下来和再装上去的成本也许会超过储存在运输工具中每天支付的费用。在仓库空间有限的情况下，利用运输车辆储存也许不失为一种可行性的选择。尽管使用运输工具储存产品可能是昂贵的，但如果从总成本或完成任务的角度来看，考虑装卸成本、仓库储存能力的限制等，使用运输工具储存货物有时往往是合理的，甚至有时是必要的。在本质上，这种运输车辆被用做一种临时储存设施，而不是处于闲置状态。

物流运输的原则

运输工作要遵循“及时、准确、经济、安全”的原则，做到加速商品流通，降低商品流通费用，提高货运质量，多、快、好、省地完成商品运输任务。

“及时、准确、经济、安全”也被称为物流运输的“四原则”。这四个方面是辩证地统一，必须进行综合考虑，忽视或片面强调任何一个方面都是不应该的。

第二节 运输与物流的关系



物流是若干领域经济活动系统的、集成的、一体的现代概念。它的基本含义可以理解为按用户要求，将物的实体从供给地向需求地转移的过程。这个过程涉及到运输储存、保管、搬运、装卸、货物检选、包装、流通加工、信息处理等许多相关活动。物流就是这些独立、但又有某种联系的相关活动集成的，一体化的系统。

一、运输与物流的区别

物流是指为满足用户需要而进行的原材料、中间库存、最终产品及相关信息从起点到终点间的有效流动，以及实现这一流动而进行的计划、管理、控制过程。物流过程包括包装、装卸、运输、储存、流通加工、配送和信息处理等内容。运输在物流过程中承担了改变空间状态的主要任务，它是改变物品空间状态的主要手段。运输配以搬运、配送等活动，就能圆满地完成改变物品空间状态的全部任务。从概念中可以看出，运输只是物流过程中的一个组成部分。

现代物流具有系统性、综合性和总成本控制的思想。它将市场经济活动中的所有供应、生产、销售、运输、库存及相关的信息流动等活动视为一个具有动态性的系统总体，关心的是整个系统的运行效率和效益，物流的效率与效益是整个物流过程的综合反映。另外，物流突出了市场服务的观点，一切从客户的需要出发。专业物流企业通过不断提高服务水平来取得竞争优势，争得市场份额。

物流与运输的主要区别表现在以下几个方面：

1. 物流在时间上的刚性约束。物流的仓储、运输、配送是以企业的生产、销售计划为前提的。生产的精益化组织要求物流服务时间上的精确化，因此产品的实物流动快或慢、接取送达的早或晚都是不合理的。物流管理与运输的最大区别就在于全过程是否用精确的时间进行控制和组织。

2. 物流服务在时间上的弹性调整。物流的作业应当有高度的计划性，但这种计划的本质要求服从企业的生产、销售节奏，一旦生产、销售节奏发生变化，再合理的物流计划也要不厌其烦地进行调整和补救。物流作业计划不像运输计划那样可以作为与用户争执责任的把柄，其随生产变化的灵活性是服务水准的体现。

3. 物流服务在范围上的延展性。物流对用户应追求高质量的水准，要理解质量有标准，但没有极限。在服务过程中，凡是用户不满意的地方都应加以改进，这些改进和附加的工作往往会形成新的服务项目或服务产品，为企业带来更多的商机和更高的回报。

4. 物流服务是为企业营销进行的创造性设计。物流企业要加强营销争取用

户，但这种营销不是传统运输的报价和一笔合同的签订，而是为用户设计一整套最优化、最经济的产品物流方案，因此营销的成败往往取决于是否有一支既懂运输又精通生产、销售和财务管理的人才队伍，取决于他们的创造性的应变和设计能力。

5. 物流服务在实力上须有长期性伙伴关系。物流服务与运输的明显不同之处在于高度重视、选择那些能长期合作的用户，与他们建立一荣共荣、一损共损的伙伴性关系。这种伙伴性关系的实力体现在与具有各种运输方式的协作伙伴关系是否巩固、网络化支撑是否强大，因此，具备多式联运功能也是物流企业不可或缺的手段。

二、运输与物流其他环节的关系

1. 运输与包装的关系。货物的包装材料、包装规格、包装方法等都不同程度地影响着物流运输。货物包装的外廓尺寸应该充分与运输车辆的内廓尺寸相吻合，当构成可约倍数时，车辆的容积才可以得到最充分的利用。这对于提高货物的装载率有着重要意义，将给物流效率的提高带来巨大影响。

2. 运输与装卸的关系。物流运输活动必然伴随装卸活动。一般来说，物流运输发生一次，往往伴随两次装卸活动，即物流运输前后的装卸作业。货物在运输前的装车、装船等活动是完成物流运输的先决条件，此时装卸质量的好坏将对物流运输产生巨大的影响。装卸工作组织得力，装卸活动开展顺利，可以使物流运输工作顺利进行。当货物通过运输到达目的地后，装卸是为最终完成运输任务所做的补充劳动，使物流运输的目的最终完成。装卸还是各种运输方式的衔接手段。

3. 运输与储存的关系。储存保管是货物暂时停滞的状态，是货物投入消费前的准备。货物的储存量虽然直接决定于需要量，但货物的运输也会给储存带来重大影响。当仓库中储存一定数量的货物而消费领域又对其急需时，运输就成为关键。这时，运输活动组织不善或运输工具不得力，就会无端增大货物储存量，而且还会造成货物损耗增大。

4. 运输与配送的关系。在企业的物流活动中，将货物大批量、长距离地从生产工厂直接送达客户或配送中心称为运输；货物再从配送中心就近发送到地区内各客户手中称为配送。两者的区别如表1-1所示。

表 1-1 企业物流运输和配送的区别

运 输	配 送
长距离、大量货物的移动	短距离、少量货物的移动
物流据点间的移动	企业送交客户
地区间货物的移动	地区内部货物的移动
一次向一地单独运送	一次向多处运送，每处只获得少量货物

三、运输在物流中的作用

1. **运输是物流系统功能的核心。**物流系统具有创造物品的空间效用、时间效用、形质效用三大效用（或称三大功能）。空间效用通过运输来实现，时间效用主要由仓储活动来实现，形质效用由流通加工业务来实现。运输是物流系统重要的组成部分，运输将物流的各环节有机地联系起来，使物流的目标得以实现。物流系统的三大功能是主体功能，其他功能（装卸、搬运和信息处理等）是从属功能。主体功能中的运输功能是所有功能的核心，稳定可靠、灵活快捷的运输是物流系统成功运作的**关键**。

2. **运输影响着物流的其他构成因素。**物流过程的其他各项活动，诸如包装、装卸搬运、物流信息情报等，都是围绕着运输进行的。例如，运输方式的选择决定着装运货物的包装要求；使用不同类型的运输工具决定其配套使用的装卸搬运设备以及接收和发车站台的设计；企业库存储备量的大小直接受运输状况的影响，发达的运输系统能比较适量、快速和可靠地补充库存，以降低必要的储备水平。

3. **运输费用在物流费用中占有很大比重。**在物流过程中，直接耗费的活劳动和物化劳动所支付的直接费用主要有运输费、保管费、包装费、装卸搬运费和物流过程中的损耗等。其中，运输费用所占的比重最大，是影响物流费用的一项重要因素。表 1-2 是美国、加拿大公司 2001 年物流成本构成情况，从表中可以看出，运输成本超过了总物流成本的 1/3。因此，在物流的各环节中，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，而且还会影响到物流费用的高低。不断降低物流运输费用，对于提高物流经济效益和社会效益都起着重要的作用。所谓物流是企业的“第三利润源”，其意义也在于此。

4. **运输合理化是物流系统合理化的关键。**物流合理化是指在各物流子系统合理化的基础上形成的最优物流系统总体功能，即系统以尽可能低的成本创造更多的空间效用、时间效用、形质效用。或者从物流承担的主体来说，以最低的成本为用户提供更多优质的物流服务。运输是各功能的基础与核心，直接影响着物流子系统，只有运输合理化，才能使物流结构更加合理，总体功能更优，因此，**运输合理化是物流系统合理化的关键**。

表 1-2

美国、加拿大公司 2001 年物流成本构成情况

单位：%

成本内容	美国公司	加拿大公司
客户服务/订单清关	8	8
仓储	25	25
运输	37	36
管理	9	8
库存搬运	21	23

数据来源：《中国港务周刊》，总第 427 期，第 6 页。

■四、物流运输的构成

(一) 物流运输的参与者

运输交易与一般的商品交易不同，一般的商品交易只涉及买方和卖方，而运输交易受到多方的影响，他们是托运人（起始地）、收货人（目的地）、承运人、政府和公众。

1. **托运人和收货人。**托运人和收货人的共同目的就是要在规定的时间内，以最低的成本将货物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、预计运输时间、货物损失率以及精确、适时的交换装运信息和签发凭证。

2. **承运人。**承运人作为中间环节，期望以最低的成本完成所要完成的运输任务，同时获得最大的运输收入。因此，承运人希望按托运人（或收货人）愿意支付的最高费率收取运费，从而使转移货物所需的劳动、燃料和运输工具成本最低，并且期望在提取和交付时间上有灵活性，以便能够使个别的装运整合成经济运输批量。

3. **政府。**政府期望形成稳定而有效率的运输环境，促使经济持续增长；使产品有效地转移到全国各地市场，并以合理的成本获得产品。为此，许多政府比一般企业要更多地干预承运人的活动，这种干预往往采取规章制度、政策促进、拥有承运人等形式。政府通过限制承运人所能服务的市场或确定他们所能收取的价格来规范他们的行为；通过支持研究开发或提供诸如公路、航空交通控制系统之类的通行权来促进承运人发展。

4. **公众。**公众关注运输的可达性、费用和效果以及环境上和标准上的标准。公众按合理价格产生对周围商品的需求并最终确定运输需求。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是需要考虑的。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做出判断和决策。

各方的参与使运输关系变得很复杂，运输决策也很复杂。这种复杂性要求运输管理需要考虑多方面的因素，顾及各个方面的利益。

(二) 运输服务的提供者

运输服务是由各种提供者综合提供的，主要包括单一方式经营人、专业承运人、联运经营人和非作业性质的中间商。

1. **单一方式经营人。**最基本的承运人类型是仅利用一种运输方式提供服务的单一方式经营人，这种集中程度使承运人经营高度专业化，有足够的能力和高效率。航空公司就是单一方式的货运或客运承运人的例子，他们只提供机场至机场的服务，托运人或旅客必须自己前往机场和离开机场。

2. **专业承运人。**由于小批量货物装运和交付在运输中存在很多问题，主要是公共承运人很难提供价格合理的小批量装运服务，而且服务质量较低。于是那些提供专门化服务的公司就乘机进入小批量装运服务市场或包裹递送服务市场，如国外的 UPS 公司、联邦快递、DHL 等，我国的中国邮政、EMS 和一些快递公司。

相关链接

美国联合包裹运送服务公司 (UPS)

UPS 是一家大型的国际快递公司, 主要从事信函、文件及包裹快速传递业务。它在世界各国和地区均取得了进出航空权。它除了自身拥有百架货物运输飞机外, 还租用了几百架货物运输飞机, 每天运输量达 1000 多万件。UPS 在全世界建立了 10 多个航空运输的中转中心, 在 200 多个国家和地区建立了几万个快递中心。UPS 公司的员工达到几十万人, 年营业额可达到几百亿美元, 在世界快递行业中享有较高的声誉。

UPS 在中国已经建立了许多快递中心。2001 年 4 月它获得了直航中国大陆的许可, 当年第二季度在中国的业务量同比猛增了 25%。2001 年 8 月下旬开始, UPS 在上海安装了上百台速递资料收集器, 取代了传统的纸上传递纪录。2001 年 9 月初, UPS 开始在上海浦东机场快件中心大仓库启用包裹处理流水线。

UPS 公司的业务在世界各地发展迅速, 效益显著上升。UPS 公司之所以能够取得如此可观的成果, 这与它的特点有关, 那就是它能够真正做到将遍布在世界各地的快递物品迅速、安全地送达目的地。UPS 公司能够实现国际快件 3 日到达、国内快件 1 小时取件和 24 小时下个航班到达的承诺。同时, UPS 公司能够实现每天 1 万多人的网上文件跟踪查询、每天 2 万人的电话文件跟踪查询, 满足了迅速、安全的高服务标准。

UPS 公司之所以能够达到上述服务标准, 原因在于: (1) 公司对内具有严格的管理制度和规范的业务处理流程; (2) 公司充分运用了高科技手段, 在互联网上建立了快递文件跟踪系统, 同时建立了快递文件数据汇总的数据中心, 实现了快递档案的高效管理; (3) 建立了 EDI 等系统。

3. 联运经营人。联运经营人使用多种运输方式, 在最低的成本条件下提供综合性服务, 组成托运人眼中的“一站式”服务。对于每一种多式联运的组合, 其目的都是综合各种运输方式的优点, 以实现最优化的绩效。

4. 中间商。运输服务的中间商通常不拥有或经营运输设备, 但向其他厂商提供经纪服务, 他们的职能类似于营销渠道中的批发商。中间商通常向托运人提供的费率在相应的装运批量上低于专业承运人的费率, 中间商的利润是向托运人收取的费率和向承运人购买的运输服务成本的差额。货运中间商可以使托运人和承运人有机结合起来, 既方便了小型托运人的托运活动, 同时也简化了承运人的作业行为, 并且可以通过合理安排运输方式来避免物流运输的浪费。运输服务中间商主要有货运代理人、经纪人以及托运人协会。

(1) 货运代理人 (简称货代)。货运代理人把来自各种顾客手中的小批量装运整合成大批量装载, 然后利用专业承运人进行运输。在目的地, 货运代理人把大批量装载再拆成原来的小批量装运。货运代理人的主要优势在于大批量的装运可以获得较低的费率, 而且在很多时候可以使小批量装运的速度快于个别托运人直接和专业承运人打交道的速度。货运代理人是社会分工的产物, 具有以下优点: 一是使专业承运人的规模经济效益提高, 货代可以使小批量货物集中到达发运地, 便于整合运输; 二是缩短专业承运人发出货物的时间, 减少货物在专业承运人处的储存时间, 提高作业效率; 三是使托运人的发货时间缩短, 货代收集的大量货物可以让专业承运人快速发货而不必等待集货发运; 四是货代收集的大量