

高等学校物流工程与物流管理专业系列规划教材

# 物流运输管理

WULIU YUNSHU GUANLI

孙家庆 ■ 编著

大连海事大学出版社  
Dalian Maritime University Press

高等学校物流工程与物流管理专业系列规划教材

# 物流运输管理

孙家庆 编著

大连海事大学出版社

© 孙家庆 2016

图书在版编目(CIP)数据

物流运输管理 / 孙家庆编著. — 大连 : 大连海事  
大学出版社, 2016. 8

高等学校物流工程与物流管理专业系列规划教材  
ISBN 978-7-5632-3365-6

I. ①物… II. ①孙… III. ①物流—货物运输—交通  
运输管理—高等学校—教材 IV. ①F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2016)第 185480 号

大连海事大学出版社出版

地址:大连市凌海路1号 邮编:116026 电话:0411-84728394 传真:0411-84727996

<http://www.dmupress.com> E-mail:cbs@dmupress.com

大连住友彩色印刷有限公司印装

大连海事大学出版社发行

2016年8月第1版

2016年8月第1次印刷

幅面尺寸:185 mm × 260 mm

印张:20.5

字数:500千

印数:1~3000册

出版人:徐华东

责任编辑:张来胜

责任校对:刘长影

封面设计:解瑶瑶

版式设计:解瑶瑶

ISBN 978-7-5632-3365-6 定价:41.00元

# 高等学校物流工程与物流管理专业系列规划教材

## 编委会

### 主任

靳志宏 大连海事大学交通运输管理学院院长,工学博士,二级教授,博士生导师,教育部高等学校物流管理与工程类专业教学指导委员会委员,辽宁省高等学校物流管理与工程类专业教学指导委员会主任委员

### 副主任

杨华龙 唐丽敏 计明军

### 委员

(按姓氏笔画排序)

王 诺	王清斌	朴惠淑	刘进平	刘忠波	刘惠斌
孙 卓	孙家庆	李 娜	李振福	佟士祺	张 赫
张 燕	郑红星	郑建风	徐 奇	郭姝娟	黄肖玲

# 总 序

中国现代物流产业发展的现实基础和未来发展的趋势都充分表明,经过 10 年至 20 年时间的建设和发展,中国将是全球现代物流产业规模最大和物流利润空间最大的国家。现代物流产业的快速发展,物流企业的高速成长,特别是国外跨国物流公司的进入,将使物流人才总量不足和结构失衡成为制约未来中国现代物流产业发展的突出问题。目前,国内物流专业人才尤其是高层管理人才的匮乏已不仅仅局限在数量方面,在质量方面也有很大的差距。因此,有必要加速建设与国际接轨的物流专业教材体系,助推物流人才的教育理论和教学方式改革。

大连海事大学是中国著名的高等航海学府,是交通运输部所属的“211 工程”重点建设大学,是被国际海事组织认定的世界上少数几所“享有国际盛誉”的海事院校之一。大连海事大学物流工程与物流管理专业的历史可追溯到成立于 1953 年的大连海运学院水管系所属的水运管理专业及 1989 年创办的综合运输专业。2002 年大连海事大学在此基础上申办物流工程专业,成为全国首批设立物流专业的 7 所院校之一;2004 年,成为全国首批获得物流工程硕士学位授权的 46 所院校之一,并被确定为东北地区片长单位;2005 年,经国务院学位委员会批准,在交通运输工程一级学科下独立设立“物流工程与管理”二级学科,成为国内最早招收物流工程与管理硕士研究生和博士研究生的院校;2006 年,被辽宁省教育厅确定为物流管理、物流工程专业紧缺本科人才培养基地。2009 年,物流工程专业被确定为辽宁省示范专业;2014 年,物流工程专业被确定为辽宁省普通高等学校本科重点建设(综合改革试点)专业;2015 年,在辽宁省本科专业综合评价中,物流工程和物流管理专业排名分列第一名和第二名。为了进一步满足物流专业教学和企业人员培训的需要,在广泛听取交通、商务、海关、商检、工商、金融等政府管理部门、相关高校和物流企业意见的基础上,我们组织编写了这套“高等学校物流工程与物流管理专业系列规划教材”。

本系列教材既汇集了现代物流实践和研究中已趋成熟的理论、基础知识和技能,又广泛参考了国内外最新研究成果,同时也注重理论联系实际。但由于缺少范式,加之时间有限,教材中仍难免会存在一些缺点或错误,敬请专家、同行和广大读者批评指正,以便再版时修正,以臻完善。



2016 年 4 月

# 内容提要

本书突破了传统上按运输方式设置各章节内容的惯例,从现代物流的视角系统地阐述了不同运营主体(运输企业、港站企业、运输代理企业、无船承运与多式联运企业、货主企业等)在战略层、操作(组织管理、商务管理)层、基础保障层等不同层面的管理理论与实践。全书由4篇(运输基础篇、运输战略篇、运输组织篇、运输商务篇)11章(运输概述、运输系统概述、运输战略设计、运输组织模式与流程、运输绩效评价指标、运输计划、运输调度、运输商务管理模式与流程、运输单证、运输费用、运输事故)组成。

本书内容翔实,注重理论与实践的紧密结合,可作为高等院校物流管理、物流工程、交通运输、港口管理、国际航运等专业以及其他相关专业本科生、研究生的教材,或用于物流管理、物流技术及物流咨询方面的培训,亦可供港口相关企业管理人员参考。

# 前 言

本书系编者在2004年出版的《物流运输组织与管理》一书的基础上,总结多年教学科研实践经验,并吸收了近年来现代物流与交通运输学科发展的新成果编写而成。此次修订力图体现以下特色:

(1)目标明确。本书立足我国物流市场,从现代物流的视角构建了具有中国特色的运输管理体系,以达到培养掌握现代物流运输管理理论和实践的高端人才的目的。

(2)内容设置科学、合理、全面。本书突破了传统上按运输方式设置各章节内容的惯例,从现代物流的视角,系统地阐述了不同运营主体(运输企业、港站企业、运输代理企业、无船承运与多式联运企业、货主企业等)在战略层、操作(组织管理、商务管理)层、基础保障层等不同层面的管理理论与实践。全书由4篇(运输基础篇、运输战略篇、运输组织篇、运输商务篇)11章(运输概述、运输系统概述、运输战略设计、运输组织模式与流程、运输绩效评价指标、运输计划、运输调度、运输商务管理模式与流程、运输单证、运输费用、运输事故)组成。

(3)操作性强。在编写过程中,编者十分注重实务操作,通过大量的实例、计算和图、表、流程来帮助读者理解相关的基本理论、基本概念和业务操作程序与技术。本书既反映了专家学者对物流运输管理的最新研究成果,又吸收了物流运输企业生产运作的经验和体会,从而将理论性和实用性较好地结合在一起。

在写作本书过程中,编者得到了众多专家学者的指导与帮助,同时,大连海事大学张赫副教授以及孙倩雯、刘路、沙小卜、娄丽杰、张珊珊、臧洋、哈燕飞、宋佳晋、杨莹、张霓等研究生也参与了撰写工作,在此一并向这些专家、老师和研究生致以衷心的感谢。

由于编者水平有限,书中不妥之处在所难免,敬请同行专家和广大读者批评指正,以便共同推动我国现代物流运输学科的发展。

孙家庆

2016年4月于大连海事大学

# 目 录

## 运输基础篇

第一章 运输概述.....	2
第一节 运输的概念与特点.....	2
第二节 运输的种类与功能.....	6
练习题 .....	13
第二章 运输系统概述 .....	14
第一节 运输对象系统 .....	14
第二节 运输供给系统 .....	21
第三节 运输监管系统 .....	39
练习题 .....	50

## 运输战略篇

第三章 运输战略设计 .....	52
第一节 定期运输航线与班期表的设计 .....	52
第二节 运输港站企业发展模式与运营模式设计 .....	75
第三节 运输中间商发展方向与物流转型战略设计 .....	87
第四节 货主企业运输战略设计.....	101
练习题.....	119

## 运输组织篇

第四章 运输组织模式与过程.....	124
第一节 运输组织模式.....	124
第二节 运输组织过程.....	158
练习题.....	175
第五章 运输绩效评价指标.....	176
第一节 概述.....	176
第二节 运输产量指标.....	180
第三节 运输设备利用指标.....	184
第四节 运输生产率指标.....	199
练习题.....	208
第六章 运输计划.....	211
第一节 概述.....	211



第二节	铁路货物列车编组计划	219
第三节	运输作业计划	223
练习题		230
<b>第七章</b>	<b>运输调度</b>	<b>232</b>
第一节	概述	232
第二节	运输调度机构与职责	237
第三节	运输生产日常工作组织与管理	242
练习题		243
<b>运输商务篇</b>		
<b>第八章</b>	<b>运输商务管理模式与流程</b>	<b>246</b>
第一节	运输商务管理模式	246
第二节	运输商务管理流程	247
练习题		255
<b>第九章</b>	<b>运输单证</b>	<b>256</b>
第一节	提单与运单	256
第二节	其他运输单证	264
练习题		268
<b>第十章</b>	<b>运输费用</b>	<b>269</b>
第一节	概述	269
第二节	水路运输费用	270
第三节	铁路运输费用	277
第四节	公路运输费用	285
第五节	航空运输费用	288
第六节	多式联运费用	295
练习题		297
<b>第十一章</b>	<b>运输事故</b>	<b>299</b>
第一节	概述	299
第二节	运输事故责任划分	300
第三节	运输事故处理	303
练习题		312
<b>参考文献</b>		<b>314</b>



# 运输基础篇



# 第一章 运输概述

## 第一节 运输的概念与特点

### 一、运输的概念

根据我国国家标准《物流术语》(GB/T 18354—2006)的解释,运输是指“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”。

显然,与一般的运输相比,物流中的运输具有两个特点:

一是其载运对象,仅仅是指物品,不包括人员;

二是其工作范围,既包括流通领域的运输,也包括生产领域的运输(或称为厂内运输),而一般运输通常是指流通领域的运输。

#### 1. 物流运输与旅客运输的区别

与物流运输相对应的是旅客运输。由于载运的对象分别是“物品”和“乘客”,因而二者在组织与管理上也具有不同的特点。

(1) 营运组织方式。货运,视货源丰歉情况,可采取定期运输的方式经营,也可采取不定期运输的方式经营。客运,多采取定期运输的方式经营,而且往返的次数相同。

(2) 运输设备。客运设备的种类和应用较为简单,而货运的范围则复杂得多。因货物的种类、性质、尺寸、重量等差异,货物运输必须运用不同的运输工具、装卸设备、检查设备、接送设备和储存设备,因而货运设备的种类与应用较为复杂。

(3) 人员。在客运中,通常只是涉及旅客、运输企业和客运站(码头)等有关方。在货运中,一般要涉及发货人、收货人、承运人、货运站(港)、仓储站等多个参与方。

(4) 运输单证。货物运输所涉及的运输单证较为复杂,而旅客运输的运输单证较为简单。

(5) 运杂费。客运,通常按不同的船型和舱位等级核收不同的运费,并不考虑旅客的种类等。货运,通常按货物价值、性质、数量的不同而收取不同的运费。

(6) 运输路线的选择。货运,在通常情况下,货主一般要求货物按时到达,对运输路线无具体的要求。客运,原则上不能改变航班和运输路线。

(7) 客户监督。客运,旅客是具有自由活动特性的个体,既是被运输(生产)的对象,又是运输合同的缔约方,因而,更有机会随时对运输经营者的运输服务质量进行监督并提出要求。货运,货主只能对发送和到达作业进行监督,但对于运行作业无法进行有效监督。

(8) 其他方面。旅客候船及乘降时间等在站(港)时间相对较短。货物运输,在港口进行



储存、配载、装卸、中转与交付等环节所花费时间相对较长。

## 2. 运输与搬运、配送的区别

运输、搬运、配送,虽都产生空间位置活动,但有其本质的区别:

(1)搬运的“运”与运输的“运”,区别之处在于,搬运是在同一地域的小范围内发生的,而运输则是在较大范围内发生的,二者是量变到质变的关系,因而,二者服务的范围与所采用的设备和设施有很大的不同。

(2)配送不是单纯的运输或输送,而是运输与其他活动共同构成的有机体。配送中所包含的那一部分运输活动在整个输送过程中处于“二次输送”“支线输送”“末端输送”的位置,其起止点是物流节点至用户。表 1-1 显示了运输与配送、搬运的主要区别。

表 1-1 运输与配送、搬运的主要区别

对比指标	运输	配送	搬运
地域范围	干线运输	支线运输、末端运输	运输节点或工厂内的位移活动
设备与设施	车、船、飞机等运输工具	小型货车(国际配送可采用小型船舶)	叉车、跨运车等装卸搬运工具
货物品种与批量	以少品种、大批量为主	以多品种、小批量为主	适应各类品种、批量
管理重点	效率优先	服务优先	效率优先
附属功能	装卸、捆包等	装卸、保管、包装、分拣、流通加工、订单处理等	保管、捆包等

## 二、运输的特点

与其他行业相比,运输具有自身独特的特点。

### 1. 运输服务的公共性

运输服务的公共性是指运输服务在全社会范围内与公众有利害关系,其主要表现如下:

#### (1)为社会物资在生产和流通过程中提供运输服务

由于社会物资包括生产过程中的原材料、半成品、成品以及流通过程中的商品、生活必需品等,涉及企业的生产和人们的日常生活,因而运输服务的需求非常广泛。

#### (2)为人们在生产和生活过程中的出行需要提供运输服务

在现代生活中,人们不可能在同一地点工作、学习和接受教育,因此,出行是人们日常生活中所必需的活动,这必然带来相应物品的运输服务需求。

### 2. 运输产品的特殊性

#### (1)产品效用的同一性

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。由于运输产品的这一特性,因而,有时存在着同一运输对象的空间位移可分别由几种运输方式的多个运输生产者来完成,于是这些运输供给方式之间存在着可替代性。这种替代性构成了运输企业之间竞争的基础。在同一地区内,同一运输方式之间,以及不同运输方式之间,彼此互为代替的可能性相当大。因此,最易引起彼此间的激烈竞争,而且导致竞争的因素可能很多。例如,



设备的更新、服务的变动、运价的调整等,都会激发各运输企业的激烈竞争。

### (2) 运输产品的多维性

运输业提供的产品是非实物、无形的产品,即“位移”,但这种产品并不是任何抽象、笼统的位移,而是要受到具体条件和规格(包括始发地、到达地、时间、安全性、准确性等)的要求和约束,并且要由用户加以检测、评判。因而,运输产品具有时间上的规定性,空间上的方向性、数量性,对运输工具的适应性以及对运输服务的经济性、方便程度的要求等多维特性。运输产品的多维特性使得不同运输方式或同一运输方式中竞争替代性受到限制,这种限制又使得不同运输方式之间或同一运输方式中具有差别的运输服务都可能在某领域的运输供给上形成一定程度的垄断。

由此可见,在一定的条件下,运输业的高度竞争替代性和某些领域的不可替代的独占经营性是同时存在的。

### (3) 产品的计量单位通常是一个复合单位

运输产品虽然是无形产品,但却是可以计量的。由于运输产品具有空间性与数量性特征,运输产品的计量单位应该是一个复合单位。它是一定的位移量(即运输数量,简称运量,旅客运输以人为单位,货物运输以吨为单位)与一定的运输距离(简称运距,以公里或海里为单位)相乘而得的人公里和吨公里(通常称为客运周转量或货运周转量)。这一计量单位正是表征运输业产品与其他物质生产部门的实物形态产品相区别的一个特点。

### (4) 产销计量单位的不一致性

运输业的生产成本是根据所提供的服务量而定的,但销售收入却根据使用者的实际使用量而定。比如,一辆汽车开出后,不管是空车还是满载,其成本几乎可以说是固定的,但收入多少则完全取决于乘坐率或装载率,而后者变动性非常大。这一特性使交通运输业财务问题显得较为特殊,且使得定价变得复杂、不易处理。根据运价理论,成本是定价的重要考虑要素,然而产品计量单位为座位公里或车公里,但销售的计量单位却是人公里或吨公里,二者因乘坐率或装载率经常变动而难得一致。因此,费率与成本之间也难有固定不变的关系。通常为了实际定价使用方便起见,一般还是以人公里或吨公里为计量单位,应当说这是一种折中的办法。

### (5) 产品质量具有特殊性

运输产品为无形产品,一方面,由于运输产品不可以被感知,运输企业无法制定明确的质量标准来衡量生产的质量;另一方面,由于运输产品的生产过程与消费过程同时进行,运输企业不可能通过控制生产过程减少操作上的失误,以保证产品的质量符合既定的质量标准。换言之,一方面,运输产品质量较有形产品的质量更难被客户所评价,客户对运输产品质量的评价不但要考虑生产的结果,而且涉及运输生产的全过程;另一方面,客户对运输产品质量的认识取决于他们预期的同实际所感受到的服务水平的对比。

### (6) 产品无法存储、调拨性

由于运输生产与消费同时进行,因此,运输产品既不能存储,也不能调拨。运输产品的这一特性,使得运输供需无法平衡在运输企业成为必然且无法避免的现象。运输企业只有储备一定数量的生产能力,并在必要时调动一部分生产能力,比如,调拨一定数量的运输工具,才能满足运输需求的波动和特殊的运输需要。



### 3. 运输生产的特殊性

#### (1) 运输生产的广袤性

运输生产的广袤性表现为运输生产具有多环节、多功能、超区域的特点。首先,运输生产表现为多环节的联合作业,如货物运输的装车(船)、运输、卸车(船),而且各环节之间应相互协调;其次,运输生产除了实现空间位移的功能外,还具有循环功能、城市功能、工业功能以及国防功能等,因而,完成运输生产就意味着要实现运输的多种功能;最后,一般工业企业都是在一定的区域内进行生产,而运输系统的生产则没有区域的界限。货物由发送地到到达地是根据运输的具体要求确定的,它们没有区域的界限,更不能限制在一个城市或地区,有时甚至要超出国家的界限,如国际航空运输、国际铁路联运以及远洋运输等。运输生产的不固定性与随时性,大大增加了生产经营上的复杂性和市场管理的难度,因此,运输企业应正确处理好集中与分散的关系。

#### (2) 运输生产的网络性

运输生产的网络性表现为运输生产不仅仅是列车在轨道、汽车在道路上移动,而且还在运输网(包括铁路网、公路网、水运网、航空网等)上运动。运输生产不仅要求有一个干支相连、相互衔接的交通运输网络与之相适应,在科学合理的交通运输网上,还要求各种运输方式之间相互协作、相互配合形成综合运输服务,以满足交通运输的需要。

#### (3) 运输生产的稳定性较差而动态性较强

运输生产与一般工业生产的重大区别在于,一般工业生产按照固定的产品、固定的生产方式连续或不连续地生产,少有变化,系统稳定的时间较长。而运输生产,总是联结多个生产和用户,随着需求、供应、渠道、价格的变化,系统内的要素及系统的运行也经常发生变化,难以长期保持稳定。

运输生产的动态性表现在两个方面,即:一方面运输系统是国民经济大系统的组成部分,国民经济大系统随着时间变化而变化,从而使运输任务也随着时间变化而变化。比如,运输需求在运输时间上的规律性、在运输方向上的单向性、个别运输需求对运输工具的适应性等导致回程运力消费;又比如,为了实现供需时空结合,运输企业需要付出空载行驶的代价等。这种由于供给与需求之间在时间、空间的差异性所造成的生产与消费的差异使运输企业必须承担运力损失、空载行驶(航行)等经济上的风险;另一方面是运输系统本身的动态性,即运输系统中的人流、车流、船流以及飞机流等本身就经常处在一个流动的状况。

运输生产的稳定性差、动态性强带来的主要问题是要求运输系统有足够的灵活性和可改变性,这就增加了系统管理和运行的难度。因此,要求运输企业掌握市场信息,做好生产的组织与调整,运用科学的管理方法提高经营管理水平。

#### (4) 运输生产的规模化特性

目前,在运输业,尤其是海上航运业和民用航空业,随着运力过剩和载运工具现代化,运输业投资巨大、回收期长和专业化程度高的特点表现得更加突出,日趋激烈的市场竞争使运输业越来越成为巨型企业之间角逐的场所。因此,运输企业,特别是海上航运业和民用航空业的企业,朝着优势组合的大型化规模经营和跨国化全球竞争的趋势日益显著。

#### (5) 运输劳动对象的不可控制性

在运输业的生产力中,劳动力、劳动工具和劳动场所是属于运输业所有的,而劳动对象是不可控制的。因此,运输企业的生产与经营必然受制于它们,运输企业必须市场上竭尽全力



寻找和组织货源,即劳动对象是运输企业竞争的焦点。

#### (6) 运输销售先于运输生产

由于市场竞争激烈,现代企业产品的生产取决于市场的调查和预测,许多销售工作发生在产品生产之前,过去那种先生产后销售的做法已不适应变化多端的市场经济。但对工业产品而言,无论产品生产前市场工作做得怎样好,总有一个产品生产出来后进行推销的环节,因而,工业企业首先必须拥有一流的产品设计开发人员,才能最终在市场竞争中取胜。而运输企业只要揽到货或售出客票,销售工作就基本结束了,不存在位移生产之后才去销售的环节。运输生产的这一特性,一方面,使得在运输企业中产品销售部门具有极为重要的地位;另一方面,使得很多本身不拥有运输工具和场站设施的运输中间商也可以通过转包(外包)的方式成为“运输生产者”,即揽到货物后,委托实际承运人或场站经营人从事具体的运输生产活动。

#### (7) 运输生产与运输商务相互交织

与有形产品的生产活动与商务活动相互分离不同,由于运输生产具有较强的开放性,加之运输生产与消费同步进行,因而,运输生产过程与运输商务过程相互交织在一起,在生产“产品”的过程中,客户可以介入其中,倘若在运输生产过程中针对货物产生争议,比如,发生货损、货差,则必将会涉及商务处理。由于运输生产与商务相互交织,从而会大大增加运输生产的透明度与管理难度。

## 第二节 运输的种类与功能

### 一、运输的种类

按不同分类标准,运输有不同的种类。以下仅介绍部分分类,至于其他分类,将在后续章节中予以说明。

#### 1. 按运输设备与设施不同分为五种运输方式

水路运输、铁路运输、公路运输、航空运输和管道运输的优缺点及适用范围如表 1-2 所示。

实际上,根据不同的需要,每一种运输方式还可做进一步细分。以水路运输为例,水路运输(Water Transport),是指以船舶为运输工具、以港口或港站为运输基地、以水域(海洋、河、湖)为运输活动范围,将货物从一个港口运送至另一港口的运输方式。按航行水域性质和船舶运营方式的不同,水路运输可细分为内河运输与海上运输。

##### (1) 内河运输

内河运输(Inland Water Transportation),也称江河运输,是指使用中小型船舶或其他水运工具,在江、河、湖泊、水库等天然或人工水道运送货物的一种运输方式。

中国内河水域丰富,流域面积在 100 平方公里以上的河流就有 5 万多条,总里程 43 万多公里,大小湖泊 900 多个,全国内河航道通行里程 12.3 万公里。

内河航运以其高效、经济、绿色等特色,长期以来为地区经济和社会发展发挥着积极作用,其优势主要体现在占地少、运能大、成本低、节能环保、安全可靠。随着我国内河航道、港口基础设施的逐步完善,内河水运的优势将得到进一步发挥,发展的潜力和空间都会很大。





表 1-2 各种运输方式的特点及适用范围

运输方式	优点	缺点	主要运输对象
水路运输	1. 运量大 2. 成本低 3. 适于超长、超宽、笨重货物的运输	1. 运输速度慢 2. 港口装卸费用较高 3. 航行受天气影响较大 4. 运输正确性和安全性较差	主要是长途的低价值、高密度的大宗货物,比如矿产品、大宗散货、化工产品、远洋集装箱等
铁路运输	1. 大批量货物能一次性有效运送 2. 运费负担小 3. 轨道运输,事故相对少、安全 4. 铁路运输网完善,可运达各地 5. 受自然和天气影响小,运输准时性较高	1. 近距离运输费用高 2. 不适合紧急运输要求 3. 由于需要配车编组,中途停留时间较长 4. 非沿线目的地需汽车转运 5. 装卸次数多,货损率较高	长途的大量、低价、高密度商品,比如采掘工业产品、重工业产品及原料、制造业产品及原料、农产品等
公路运输	1. 可以进行门到门运输 2. 适合于近距离运输,较经济 3. 使用灵活,可以满足多种需要 4. 输送时包装简单、经济	1. 装载量小,不适合大量运输 2. 长距离运输运费较高 3. 环境污染较严重 4. 燃料消耗大	中短距离的具有高价值的加工制造产品和日用消费品,比如纺织和皮革制品、橡胶和塑料制品、润滑金属产品、通信产品、零部件、影像设备等
航空运输	1. 运输速度快 2. 安全性高	1. 运费高 2. 重量和体积受限制 3. 可达性差 4. 受气候条件限制	通常适用于长距离的高价、易腐烂或急需的商品
管道运输	1. 运量大 2. 运输安全可靠 3. 连续性强	1. 灵活性差 2. 仅适用特定货物	中长距离的大批量的石油、天然气、煤浆等

## (2) 海上运输

海上运输,是指使用船舶等水运工具经海上航道运送货物的一种运输方式。

按照海上航行水域的性质,海上货物运输可分为沿海运输与海洋运输,海洋运输在实际工作中有近洋运输与远洋运输之分。

①沿海运输(Coastal Traffic),是指海运企业的船舶在近海航行,往来于国内各沿海港口之间,负责运送货物的一种运输形式。显然,按照上述定义,在一国港口之间为国际集装箱班轮提供喂给服务的支线运输,国际集装箱班轮在一国港口之间的“捎带”运输,都是沿海运输。因而,沿海运输有两种表现形式:一是国内贸易货物在一国港口之间的运输,如货物在中国大连港、天津港和上海港之间的运输,在美国本土与夏威夷或者关岛之间的运输等;二是国际贸易货物在一国港口之间发生的二次运输,例如,从神户运往旧金山的货物,在神户装船,运到横滨卸船,再装上其他船舶运往旧金山,构成沿海运输。

②近洋运输,也称近海运输,是指使用船舶通过大陆邻近国家海上航道运送货物的一种运输形式。显然,沿海运输和近海运输的区别在于前者是指一国境内不同港口之间的运输,后者是指相邻不同国家港口之间的运输,比如,我国至朝鲜、日本、东南亚等地区进行的海上货物运输。





③远洋运输(Ocean Shipping),是指使用船舶跨越大洋的长途运输形式,主要依靠运量大、的大型船舶。

以上只是从地理及所用水域的角度予以分类,如果从是否涉外的角度分类,内河运输与沿海运输属于国内运输,因为这是发生在一国境内不同港口之间的运输;而近洋运输、远洋运输是以船舶为工具,从事本国港口与外国港口之间的货物的运输,因而属于国际运输,通常称为国际海上货物运输(International Carriage of Cargos by Sea),或者称为国际航运(International Shipping)。

## 2. 按是否以营利为目的划分为经营性运输与非经营性运输

经营性运输,是指以营利为目的,为社会提供服务,发生各种费用结算或者获取报酬的运输。

非经营性运输,是指不以营利为目的,仅为本单位的生产、生活服务,不发生费用结算或不收取报酬的运输。

在管理上,凡参加经营性道路运输的经营业户都应持有交通主管部门颁发的道路运输经营许可证,营运车辆持有道路营运证,驾驶员需要取得从业资格证,并按国家有关规定,向车籍所在地道路运政管理机构交纳运营费;非经营性运输通常情况下无须办理这些证件及交纳运营费,但从事危险品运输除外。非经营性运输单位从事道路危险货物运输,则须事前向当地道路运政管理机构提出书面申请,经审查,符合规定运输基本条件的报地(市)级运政管理机构批准,发给道路危险货物非营业运输证,方可进行运输作业。从事一次性道路危险货物运输,须报县级运政管理机构审查核准,发给道路危险货物临时运输证方可进行运输作业。此外,如果非经营性运输单位从事经营性运输,交通运输主管部门及其所属的道路运输管理机构、交通运输监察机构可以以行为人未经许可擅自从事道路货运经营为由实施行政处罚。

由此可见,在实践中对这两类运输予以准确识别极为重要。一般而言,作为经营性运输活动,首先应该是运输活动,同时要满足公共性和商业性两大条件。也就是说,具备以下三个条件的运输活动,才属于经营性运输活动。

### (1) 经营性运输首先应当是运输活动

运输活动的经营性或者非经营性区别,针对的是运输活动。如果不是运输活动,也就根本谈不上经营性运输。值得注意的是,并非车辆一行驶就是道路运输活动。比如,驾驶员自行驾驶车辆到某地,没有运送旅客或者运货,“自己运输自己”,这时车辆只是代步工具;还有,驾驶员开着新车从汽车制造厂到汽车销售店或者用户单位,这也不属于道路运输活动。同时,当今的车辆可以有多种用途,如利用车辆做宣传、表演、竞技等。尽管车辆被用于经营活动,但由于不是以货物或旅客的空间位移为目的,因此都不是道路运输活动,当然也就不是经营性道路运输活动。此外,企业仓库里的叉车、管线作业中使用的吊车以及土木施工中的铲车(装载机)等作业车辆虽然在从事经营性活动,但由于这些车辆并非道路运输车辆,其作业并不属道路运输活动,最多是有些在货运站场参与了道路运输的相关业务。

### (2) 经营性运输是具有公共性质的运输

经营性运输的公共性,表现在为不特定的对象提供运输服务,具体有外部性、广泛性和公开性。

一是外部性,指服务对象为他人,不包括行为人自己。这里的“自己”,是指运输者本人、同属于一个法人或其他组织。经营性运输活动的服务对象不能是自己,也就是说经营性客运