



教育部职业教育与成人教育司推荐教材
三年制中职现代物流管理与电子商务专业教学用书

运输实务

主编 陈志红 主审 李吟龙 武 钧



人民交通出版社
China Communications Press

F50
8

教育部职业教育与成人教育司推荐教材
三年制中职现代物流管理与电子商务专业教材用书

Yunshu Shiwu

运 输 实 务

主编 陈志红
主审 李吟龙
武 钧

人民交通出版社

内 容 提 要

本书是教育部职业教育与成人教育司推荐教材,由交通职业教育教学指导委员会交通运输管理学科委员会组织编写。全书共10章,内容包括运输基础知识、各种运输方式运输业务、道路货物运输、成组运输、运输纠纷及其解决、运输成本、运输决策、装卸搬运组织、运输质量管理、多式联运等。通过本书的学习,能够掌握运输的基础理论和实践操作基本技能。

本书是三年制中职现代物流管理与电子商务专业教学用书,也可作为物流从业人员的学习参考书。

图书在版编目(CIP)数据

运输实务/陈志红主编. —北京:人民交通出版社,

2005.7

ISBN 7-114-05622-2

I. 运… II. 陈… III. 货物运输-基本知识

IV. U

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2005) 第 068367 号

书 名:运输实务

著 作 者:陈志红

责任编辑:吴德心

出版发行:人民交通出版社

地 址:(100011)北京市朝阳区安定门外外馆斜街3号

网 址:<http://www.ccpres.com.cn>

销售电话:(010)85285838, 85285995

总 经 销:北京中交盛世书刊有限公司

经 销:各地新华书店

印 刷:北京牛山世兴印刷厂

开 本:787×1092 1/16

印 张:10.75

字 数:268 千

版 次:2005 年 7 月第 1 版

印 次:2005 年 7 月第 1 版 第 1 次印刷

书 号:ISBN 7-114-05622-2

印 数:0001-3000 册

定 价:14.30 元

(如有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)

交通职业教育教学指导委员会交通运输管理学科委员会

教材编审委员会

- | | | | |
|---------|-----|-----|-----|
| ★ 编审指导 | 谭文莹 | | |
| ★ 主任委员 | 陈志红 | | |
| ★ 副主任委员 | 鲍贤俊 | | |
| ★ 委 员 | 梁世翔 | 施建年 | 贾春雷 |
| | 游金梅 | 李吟龙 | 华志坚 |
| | 顾丽亚 | 阙祖平 | 江锦祥 |
| | 楼伯良 | 武德春 | |



前言

在现代社会经济中,一个高效而快捷的物流系统决定着生产力要素的配置和合理流动,直接制约社会资源的利用程度和经济效益。对于加快企业发展,优化资源配置、提高经济运行质量等,具有十分重要的意义。随着我国现代物流产业的逐步兴起,在经济日益全球化的今天,现代物流正在受到日益广泛的重视,并面临着前所未有的发展机遇。

为了加快对我国物流产业最为紧缺的中等职业技术应用型人才的培养,贯彻《国务院关于大力推进职业教育改革与发展的决定》及全面实施《2003—2007年教育振兴行动计划》中提出的“职业教育与培训创新工程”,积极推进课程改革和教材建设,为职业教育教学和培训提供更加丰富、多样和实用的教材,更好地满足职业教育改革与发展的需要,交通职业教育教学指导委员会交通运输管理学科委员会组织全国交通职业院校的专业教师,按照现代物流管理与电子商务专业教学基本要求,编写了教育部职业教育与成人教育司推荐教材,供中等职业院校三年制现代物流管理与电子商务专业教学使用。

本系列教材根据中职学生的实际水平,在内容上注重与培养目标紧密结合,与岗位实际要求紧密结合,与职业资格标准紧密结合,符合国家对技能型人才培养培训工作的要求,突出体现了以就业为导向、以职业能力为本位的职业教育的特色,满足了高素质的现代物流管理与电子商务专业实用人才培养的需要。

本书的特点是简明扼要、通俗易懂、内容全面、实用性强,在内容取舍、编写、知识结构等方面均有所创新。通过对本书的学习,读者可以掌握运输的基础知识和实践方法。

《运输实务》是现代物流管理与电子商务专业教育部职业教育与成人教育司推荐教材之一,内容包括:运输基础知识、各种运输方式运输业务、道路货物运输、成组运输、运输纠纷及其解决、运输成本、运输决策、装卸搬运组织、运输质量管理、多式联运等。

参加本书编写工作的有:张念立(编写第一章)、王中军(编写第二章)、陈志红(编写第三、七章)、华志坚(编写第四、十章)、熊瑛(编写第五章)、



党海宽(编写第六章)、冷传广(编写第八、九章)。全书由陈志红担任主编,李吟龙、武钧担任主审。

本套教材在编写过程中参阅和引用了国内外有关物流科学的论著和资料,不管文后是否列出,在此,对这些文献的作者均表示诚挚的谢意!

限于编者经历和水平,教材内容难以覆盖全国各地的实际情况,希望各教学单位在积极选用和推广本系列教材的同时,注重总结经验,及时提出修改意见和建议,以便再版修订时改正。

交通职业教育教学指导委员会

交通运输管理学科委员会

二〇〇五年四月



目 录

第一章 运输基础	1
第一节 运输概述	1
第二节 运输市场	7
第三节 物流和运输	12
复习思考题	15
第二章 运输方式	16
第一节 各种运输方式的特性	16
第二节 各种运输方式基础设施和设备	19
第三节 各种运输方式的运输业务	31
复习思考题	39
第三章 道路货物运输	40
第一节 车辆利用效率评价指标	40
第二节 整车货物运输	47
第三节 道路零担货物运输	49
第四节 特殊货物运输	53
复习思考题	60
第四章 成组运输	61
第一节 成组运输概述	61
第二节 集装箱运输	64
第三节 托盘运输	75
复习思考题	79
第五章 运输纠纷及其解决	80
第一节 运输合同	80
第二节 运输责任的划分	83
第三节 运输纠纷及其解决	86
复习思考题	89
第六章 运输成本	91
第一节 运输成本概述	91
第二节 运输价格	94
第三节 运输成本控制	98

复习思考题	103
第七章 运输决策	104
第一节 运输方式选择	104
第二节 运输线路的选择和优化	110
第三节 车辆调度	117
复习思考题	121
第八章 装卸搬运组织	123
第一节 装卸搬运概述	123
第二节 装卸搬运的基本方法	126
第三节 装卸搬运组织	129
复习思考题	135
第九章 运输质量管理	136
第一节 质量概述	136
第二节 全面质量管理的组织	141
第三节 运输质量管理的常用方法	144
复习思考题	149
第十章 多式联运	150
第一节 联合运输概述	150
第二节 国际多式联运	154
第三节 国际多式联运业务	157
复习思考题	163
参考文献	164



第一章 运输基础

学习目标

通过本章学习,了解运输的概念和作用、运输的功能和原理、运输系统的构成和分类,掌握运输市场的概念、特征、构成、分类及运输供给和需求的特点,充分理解物流的概念、功能以及物流与运输的关系。

第一节 运输概述

运输是人类走向文明社会的重要方式,城市的兴衰、环境的变迁、社会的变革、经济的发展无一不与运输及运输方式的变革与发展密切相关。在现代物流系统中,运输是物流业的重要支撑。我们要研究物流,就应首先了解和掌握运输的相关知识。

一、运输的概念和作用

1. 运输的概念

运输是人和物的载运及输送。它是在不同地域范围间,以改变物和人的空间位置为目的的活动。我国国家标准《物流术语》中对运输的定义是: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。运输也是社会生产力的有机组成部分,它将生产和消费所处的不同空间联结起来,实现实物从生产到消费的移动。

在现代社会条件下,物的生产地点与消费地点通常不在一处,人们需求的发生与满足地点也通常不在一处。基于生产和消费的需要,必须克服空间上的距离,实现人或物的位移,因而产生了运输。运输是社会化大生产的产物,它的发展既依存于其他产业部门的发展,又对整个社会经济活动及其规模的扩大具有决定性的作用。今天四通八达的交通运输网以及在天空、水面和陆地上运行的各种现代化的交通工具,是社会生产力发展的结果,也是经济技术水平发展的重要标志。

运输是国民经济的一个相对独立的经济部门,它由众多的运输企业、运输对象(货物或旅客)、运输设施(交通路线及港、站、场等)和运输管理部门组成。运输的历史发展过程大体可分为四个阶段:水运阶段;铁路运输阶段;道路、航空、管道运输阶段;综合运输阶段。

1) 水运阶段





水运可以说是大自然提供的“道路”，所以，水上运输是一种历史最悠久的古老的运输方式，同时也是一种现代化的运输方式。我国公元前 2250 年就用木船航行了，在铁路出现以前，由于水运在运输能力和运输成本等方面处于优越地位，所以，早期工业的发展主要依靠水运来运送原料和产品等大宗货物。因此，在运输业早期发展阶段，水运起着主导作用，成为这个阶段的标志。

2) 铁路运输阶段

铁路运输至今已有 170 余年的历史，1825 年英国修建了世界上第一条铁路，从而标志着铁路运输时代的开始。由于铁路能够快速、大量地运送旅客和货物，几乎取代了内河运输，极大地加速了工农业的发展。到 20 世纪 20 年代，许多发达国家的铁路运输在陆地运输中已占垄断地位，使铁路运输在这个发展阶段处于主导地位，成为这个阶段的标志。

3) 汽车、航空、管道运输阶段

20 世纪 30 年代以来，汽车、航空、管道运输相继发展，与铁路运输进行了激烈的竞争，特别是高速公路的兴建，使得汽车运输在许多发达国家成为主要的运输方式。航空运输占有速度快的优势，管道运输虽然运送的货物品种有限，但运输成本低，输送方便，发展也很快。因此，在许多发达国家，汽车、航空、管道运输在运输业中起着日益显著的作用，铁路运输在很多运输业务方面已被它们逐步取代。

4) 综合运输阶段

20 世纪 50 年代以来，世界各国在运输发展的实践中逐渐认识到，必须实行各种运输方式的分工合作，协调发展，不能片面地发展某一种运输方式，应该有计划地进行综合规划，协调各种运输方式之间的关系，充分发挥各种运输方式的优势，以取得最大的社会和经济效益。因此，综合运输已成为现代交通运输发展阶段的主要标志。目前，铁路运输、道路运输、水路运输、航空运输和管道运输五种运输方式都得到了较充分地发展，已形成了现代化的综合运输体系。

2. 运输的特征

1) 运输不生产新的实物形态产品

运输产品是运输对象的空间位移，用旅客公里和货物吨公里计量。运输业劳动对象既可以是物，也可以是人，且劳动对象不必为运输业所有。运输业参与社会总产品的生产和国民收入的创造，但却不增加社会产品实物总量。

2) 运输产品是劳动对象的位移

运输业的劳动对象是旅客和货物，运输业不改变劳动对象的属性或形态，只改变它的空间位置。运输业提供的是一种运输服务，它对劳动对象只有生产权（运输权），不具有所有权。

3) 运输是社会生产过程在流通领域内的继续

产品在完成了生产过程后，必然要从生产领域进入到消费领域，这就需要运输。运输与流通是紧密相连的，运输是社会生产过程在流通领域内的继续。

4) 运输生产和运输消费具有同一性

运输业的产品不能储存，不能调配，生产出来的产品如果不及时消费就会被浪费。生产过程开始，消费过程也就开始，生产过程结束，消费过程也就结束。

5) 运输具有“网络型产业”特征





运输的生产具有“网状”特征,它的场所遍及广阔空间。运输的网络性生产特征决定了运输内部各个环节以及各种运输方式相互间密切协调的重要性。

3. 运输的地位和作用

1) 国民经济发展的保证

运输是促进社会和国民经济发展的动力,国民经济各部门内部的空间与时间联系,必须依赖运输的功能才能实现,国民经济越发达,社会生产对运输的依赖性就越大,运输在国民经济中的作用也就越重要;运输是国民经济的大动脉,是生产、分配、交换、消费各环节和沟通城乡、各地区和各部门的纽带,对发展市场经济,保证市场供应,满足生产建设起着重要的作用;运输是国民经济的先行官,一方面通过不断扩大空间位移的规模和速度来刺激流通,另一方面,运输业本身规模的扩大,又带动其他部门的发展。铁路、港口、公路、机场的大规模新建和扩建,促进了建筑业的兴旺;运输业巨大的能源消耗,促使煤炭和石油工业扩大;运输机械对钢铁的需求,增加了采矿、冶金和钢铁工业发展的动力;运输工具、运输设备的大量生产,极大地推动了机械加工工业的发展。正是因为交通运输在各方面的无限需求,强有力地带动国民经济其他部门的发展,形成国民经济各部门间的良性循环。

2) 社会物质生产的必要条件

运输是生产过程的继续,没有运输,生产过程就不能最后完成。虽然运输不创造新的物质产品,不增加社会产品数量,不赋予产品以新的使用价值,而只变动空间位置,但空间位置的变动使社会再生产不断推进,所以运输是社会物质生产的必要条件。这表现在两个方面,一方面在生产过程中,运输是生产的直接组成部分,没有运输,生产内部的各环节就无法联结;再就是社会上,运输是生产过程的继续,这一活动联结生产与再生产,生产与消费的环节,联结国民经济各部门、各企业,联结着城乡,联结着不同国家和地区。

3) 运输是“第三个利润源”的主要源泉

(1) 运输是运动中的活动,它和静止的保管不同,要靠大量的动力消耗才能实现这一活动,而运输又承担大跨度空间转移之任务,所以活动的时间长、距离长、消耗也大。消耗的绝对数量大,其节约的潜力也就大。

(2) 从运费来看,运费在全部物流费用中所占比例最高,一般综合分析计算社会物流费用,其中运输费的比例接近占 50%,有些产品运费高于产品的生产费用。因此,其节约的潜力很大。

(3) 由于运输总里程大,运输总量巨大,通过体制改革和运输合理化可大大缩短运输吨公里数,从而获得比较大的节约。

4) 产品价值的确定因素

产品价值的实现和确定源于运输的时间效应和空间效应。空间效应是指高效率的运输系统使产品的单位运输成本降低,从而运输总成本附加于产品后产品的价格仍低于需求的愿意支付的价格,这样产品就有可能在这里销售以实现其商品的属性。且在需求相同(愿意支付的价格相同)、运输条件相同的情况下,产品还可以向距产地更远的地方即边际运输距离以内范围的任何地方运输,产品在这里都可以转化为商品被出售,这个空间范围的大小决定于运输的效率。产品的时间效应是指有些产品在特定的时间内才产生需求。那么,高效的运输就可以实现产品“在需要的时候出现在需要的地方”,这样就创造了时间价值。运输的时间效应还





表现在运输的速度和运输的质量上。如保鲜运输需要快捷,以防产品变质;易燃易爆易碎品需保证运输产品的完好无损等。

5) 实现产品的增值效应

运输可以增加产品的效应。高效的运输方式可以导致地域分工专业化、大规模生产、竞争加剧和土地价格的升值。

(1) 地区分工专业化。由于自然资源的不同和生产加工水平的不同,使得任何一个地方都不可能生产所有需要的产品。为了满足不同地区的需求,这就需要运输来完成。这样运输就在两地间形成“比较优势”。如在 A 地生产一种产品优势十分明显,通过运输,该产品可以辐射到 B 地, A 地生产的产品运输到 B 地后要比在 B 地生产更经济。反之亦然。由于在不同地点生产同种商品的成本不同,这就使运输有了辐射的空间,在这个空间内生产该产品最经济,从而使产业的分工成为可能。

(2) 刺激大规模生产。大规模生产可以大幅度降低生产成本,这有利于专业化分工。但若生产的产品没有需求或需求有限,生产者就不可能投入大规模生产。在低成本下,运输具有空间效应,高效的运输方式,可以使产品辐射到更远更大的范围,以开发更大的需求。因而,高效运输可以刺激大规模生产。同时,大规模生产需要更多的来自不同产地的原材料,高效的运输可以实现这一需求,使大规模生产成为可能。

(3) 平稳物价,加剧竞争。竞争可以给消费者带来好处。如果没有运输,消费者只能使用当地的商品,这样当地的生产商就可以随意定价,且对产品质量漠不关心。有了运输,外地同类商品就可以进来,这就迫使本地生产厂商提高其产品质量,并降低价格,否则外地竞争者就会占领该地市场。

(4) 对土地的效应。运输对土地有双重效应。一是便捷的运输可以使周围土地增值;二是运输产生噪声和污染,噪声和污染严重的地区会导致土地价格贬值。

二、运输的原理和功能

1. 运输原理

指导运输管理的经济学原理主要有规模经济和距离经济。

1) 规模经济

规模经济的特点是指运输规模越大,单位重量商品的运输成本越低。例如,整车运输的单位重量商品的运输成本低于零担运输的单位重量商品的运输成本。此外,像铁路或水路这类运输能力较大的运输工具,其单位重量商品的运输成本要低于汽车或飞机等运输能力较小的运输工具。运输规模经济之所以存在,是由于运输规模越大,分摊到单位重量商品上的固定成本越少,而单位重量商品的变动成本则保持不变,从而使单位重量商品的运输成本越低。

2) 距离经济

距离经济的特点是指每单位距离的运输成本随运输距离的增加而减少。例如,运输工具装卸所发生的相对固定的费用必须分摊每单位距离的变动费用。距离越长,可以使固定费用分摊给更多的公里,导致每公里支付的总费用更低。距离经济的合理性类似于规模经济,也是随着运输距离的增加,平均分摊到单位距离的固定成本逐渐减少。距离经济的原理要求尽可





能发展直达运输,减少运输过程的中转。

2. 运输功能

运输功能表现在两个方面,即物品位移和物品储存。

1) 物品位移

无论物品的形式如何,要实现其使用价值,都离不开运输。运输的主要功能就是物品在空间上的位移,即将物品从原来所处的地点转移到规定的地点。运输要利用时间资源、财务资源和环境资源,只有当它确实提高了物品的价值,该物品的移动才有意义。

运输之所以涉及到利用时间资源,是因为物品在运输过程中要消耗时间,从而占有产品转移的在途资金;运输之所以要使用财务资源,是因为商业运输或公共运输需要费用开支。这些费用主要用于劳动报酬、运输工具的运行费用以及需要分摊的各项费用。此外,还要考虑因物品灭失损坏而必须弥补、赔偿的费用;运输直接和间接地使用环境资源。在直接使用环境资源方面,运输是能源的最主要消费者之一。尽管采取节能措施使燃料消耗水平不断下降,但随着经济的发展,货物运输量的增长,运输能源的消耗量难以降低;在间接使用环境资源方面,由于运输造成拥挤、空气污染和噪声污染,以致产生了环境费用。

所以,运输的主要目的就是要以合理的时间、最少的费用和最小的环境资源成本,保质保量地完成运输任务。

2) 物品储存

运输还可以实现对物品进行临时储存的职能。如果运输中的物品需要储运,而在短时间内又将再次运输,卸货和装货的费用可能会超过储存在运输工具(如汽车)中的费用时,就可考虑将运输工具作为物品暂时的储存地点。另外,当仓库空间有限时,也可考虑选择利用运输工具作为物品暂时的储存地点。可以采取的一种方法是,将物品装到运输车辆上去,然后采用迂回线路或间接线路运往其目的地。对于迂回线路来说,运输时间将大于直达线路的时间,当起始地或目的地仓库的储存能力受到限制时,这样做是合情合理的。尽管用运输工具作为物品的储存地点的成本较高,但如果考虑了装卸成本或储存能力的限制或根据需要,则从总的物流成本或达到目的的角度来看,可以合理地利用运输子系统来完成物品短期库存的任务。

三、运输系统构成和分类

1. 运输系统构成

现代运输系统包括运输线路、运输工具、通信设备和运输站点等基础设施设备,他们在商品运输的过程中发挥各自的作用,形成有机整体,共同完成运输任务。

1) 运输线路

运输线路又称运输通路。通路是指在运输网络中,连接运输始发地、到达地,供运输工具安全、便捷运行的线路。按其形成可分为自然形成和人工建设而成。自然形成的线路是依靠自然条件而形成的,如空中航线、水运的江河湖泊、海洋的航路;人工建设的线路是专门经过人员施工建设而成的,如铁路、公路、运河、管道等。运输线路一般分为陆路、水路和空路。

2) 运输工具

运输工具的功能是运送和保护运输的物品。早期的运输工具有人、牛、马、骆驼等,现代化的运输工具则是汽车、火车、轮船、飞机等。在这些运输工具中,有的运输工具与动力完全分





离,如铁路的货车、海上的驳船、集装箱拖车等,有的则与动力同体,如汽车、飞机、轮船等。理想的运输工具应具备较好的动力性、安全性、可靠性,且有容量大、能源消耗少、对环境污染少等特性。

3) 运输场站

场站是指运输工具出发、经过和到达的地点,是为运输工具到发停留,货物集散装卸,运输工具维修管理,以及运输过程中转连接的场所,如火车站、港口、机场及公路货运站等。运输场站具有衔接功能,它将运输线路联结成一个系统,使各个线路通过站场变得更为贯通,并且通过转换使运输更好地衔接在一起。运输场站必须建设仓库、货场、运输工具维修、通信设施等为运输服务的相关设施。理想的场站应地位适中、设备齐全、交通便利、场地宽广。

4) 通信设备

现代化运输方式的特点是运输量大,运输速度快,同时需要安装通信设备来传递、收集、处理、发送各类信息,以加强运输工具与线路、站场及相关部门的联系。通信设备的功能在于运输管理部门及营运企业能迅速确实掌握运输服务的进展情况,处理各类突发事件,确保运输安全,提高运输服务质量与运输效率。良好的运输通信设备应具备优良、迅速、操作简便的特点。

2. 运输分类

1) 按运输设备及运输工具分类

- (1) 道路运输。主要使用汽车在道路上进行客货运输的一种方式。
- (2) 铁路运输。是使用铁路列车运送客货的一种运输方式。
- (3) 水路运输。是使用船舶运送客货的一种运输方式。
- (4) 航空运输。是使用飞机或其他航空器进行运输的一种形式。
- (5) 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。

2) 按运输的范畴分类

(1) 干线运输。是利用道路、铁路的干线、大型船舶的固定航线进行的长距离、大数量的运输,是进行远距离空间位置转移的重要运输形式。干线运输一般速度较同种工具的其他运输要快,成本也较低。干线运输是运输的主体。

(2) 支线运输。是与干线相接的分支线路上的运输。支线运输是干线运输与收、发货地点之间的补充性运输形式,路程较短,运输量相对较小。支线的建设水平往往低于干线,运输工具水平也往往低于干线,因而速度较慢。

(3) 二次运输。是一种补充性的运输形式,是指干线、支线运输到站后,站与用户仓库或指定接货地点之间的运输。由于是单个单位的需要,所以运量也较小,路程较短。

(4) 厂内运输。在工业企业范围内,直接为生产过程服务的运输。一般在车间与车间之间、车间与仓库之间进行。小企业中的这种运输及大企业车间内部、仓库内部则不称为“运输”,而称“搬运”。

3) 按运输的作用分类

(1) 集货运输。是将分散的货物集中运输的一种运输形式。一般是短距离、小批量的运输,货物集中后才能利用干线运输形式进行远距离及大批量运输,因此集货运输是干线运输的一种补充形式。

(2) 配送运输。是将结点中已按要求配好的货物分送给各个用户的运输。配送运输一般





是短距离、小批量的运输,是对干线运输的一种补充和完善。

4) 按运输的协作程度分类

(1) 一般运输。指孤立地采用不同运输工具或同类运输工具而没有形成有机协作关系的运输。

(2) 多式联运(简称联运)。是使用同一运送凭证、由不同运输方式或不同运输企业进行有机衔接,并利用各种运输手段的优势以充分发挥不同运输工具效率的一种运输形式。采用多式联运,可以简化托运手续,方便用户,同时可以加快运输速度,有利于节省运费。

5) 按运输中途是否换载分类

(1) 直达运输。是利用一种运输工具从起运站、港一直运送到到达站、港,中途不经过换载、不入库储存的运输形式。直达运输的作用在于避免中途换载所出现的运输速度减缓、货损增加、费用增加,从而缩短运输时间、加快车船周转、降低运输费用。

(2) 中转运输。是指组织货物运输时,在途中的车站、港口、仓库进行转运换装的运输,其中转运换装包括同种运输工具不同运输路线的转运换装,以及不同运输工具之间的转运换装。通过中转,可以将干线、支线运输进行有效的衔接,可以化整为零或集零为整,从而方便用户,提高运输效率;可以充分发挥不同运输工具在不同路段上的最佳水平,从而获得效益,也有助于加快运输速度。中转运输方式的缺点是在换载时会出现低速度、高货损、增加费用支出。

第二节 运输市场

一、概念与构成

1. 概念

随着市场经济的发展,市场已渗透到人们生产、生活的各个领域。概括地说,市场是商品交换的场所和领域,是社会分工和商品生产的产物。

市场是联系生产者与消费者的桥梁和纽带,哪里有商品生产和商品交换,哪里就有市场。市场将随着社会分工的发展而不断扩大和细化。市场上的基本关系是商品供求关系,其基本活动是商品交换活动。

运输市场随运输需求和供给而产生。运输市场是一个具有多重含义的概念,从不同的角度去理解,它有不同的含义。

1) 从狭义的角度理解

运输市场是运输生产者和运输需求者进行运输产品交换的场所和领域,亦即买卖双方发生联系和作用的地点。这里谈到的运输市场是一个地理概念,通常被看成是一个交易场所。

2) 从广义的角度理解

运输市场是运输产品交换关系的总和。从这个角度来认识运输市场,它是由买方和卖方、运输能力与运输对象、经营者与消费者、资金、技术、信息等多种因素构成的经济复合体。运输市场存在着为满足运输需求而提供的设施和劳务,因此运输市场表现为在相当广阔的空间里,在一定时间的推移中实现运力的需求和供给。

3) 从经营理念的角度去理解





运输市场是在一定时空条件下对运输产品需求(现实需求和潜在需求)的总和。商品的需求总和是消费者群体在一定时间和空间条件下表现出来的需求总量,所以,市场是由具有现实需求和潜在需求的消费者所组成。运输企业必须树立正确的经营理念,以市场为导向,即以消费需求为导向,做好各项经营活动。

2. 构成

运输市场是一个多层次、多因素的集合体,由多项要素所构成。构成运输市场的要素主要包括:

1) 运输需求者

这是具有运输需求的单位、组织和个人。运输需求者是构成运输市场的重要因素。运输需求者的总体数量及需求状况决定运输市场的总体需求规模。运输市场上的需求方构成比较复杂,包括工业、农业、商业、矿产业、建筑业等不同行业及各类部门和个人。这些需求者在运输需求的质量、数量等方面存在较大差异,客观上形成了不同层次、不同类型的运输需求。

2) 运输供给者

这是提供各种客货运输服务,满足需求者空间位移要求的各类运输者。运输供给者是市场上的卖方,向市场上提供各类运输产品。运输供给者的构成同样比较复杂,是由具有不同经济性质的企业和不同的经营者组成。

3) 运输中介

这是为客货运输需求与供给牵线搭桥,提供各种客货运输服务信息及运输代理业务的企业或经纪人。随着经济不断的发展,市场上各种信息也越来越多,对于消费者来说,获得有关信息是进行购买的前提和基础。随着运输市场的不断发展,运输中介已经成为市场中的一个不可缺少的阶层和集团。由于专门从事中介活动,运输中介服务成本相对较低,在扩大市场范围、促进运输交易发展方面也发挥着越来越明显的作用。

4) 政府主管部门

随着市场经济的发展,政府在经济活动中的地位和作用越来越明显,这种作用是其他经济主体不能替代的。在运输市场中,没有政府的参与就无法实现市场的正常运转。由于运输市场的特点决定了它在某个时期和某些地点能形成运输业的极端垄断,而在另一时期和另一些地点又具有较强的竞争性,而过度的垄断和竞争对运输市场是不利的,有时甚至是灾难性的。因此仅仅依靠市场本身来调节运输供求,决定运输业的发展是不够的。运输市场不能解决所有问题,这就需要政府主管部门在运输市场中发挥必要的作用。政府作为运输市场的组成部分之一,不直接参与企业的具体经营活动,而是通过制定有关法规、法律、政策来规范和影响运输市场,达到宏观调控的目的。

二、特征和分类

1. 运输市场的特征

1) 运输市场具有较强的空间性和时间性

运输业本身的特点决定了它所遍及的空间十分广泛。人类发展到今天,除个别地区外,现代运输方式几乎遍及所有人类存在的地方。运输市场表现出了极强的空间性与时间性。

(1) 运输市场的空间特征。有人类生存的地方就有运输需求,运输需求的大小依赖于当





地的社会、经济、文化、科技等方面的发展水平。在不同的国家或同一个国家的不同地方,运输需求具有很强的区域不平衡性(空间上的不平衡性),甚至在同一条运输线路的不同方向上,运输需求也具有明显的差异性。运输需求空间分布的特性决定了运输市场的空间分布特征。

(2) 运输市场的时间特征。无论是旅客运输还是货物运输,往往都与季节变化有着特定的关系。在不同的时间和季节当中,运输需求在数量、内容、结构等方面存在明显的差异。运输需求的季节性变动,使运输生产的时间特征十分明显。由于各种因素的影响,运输市场在空间和时间方面都存在着不均衡性。平衡运输需求,实现均衡运输是运输管理者的管理目标。

2) 运输需求是一种派生需求

一般情况下,当一种商品或劳务的需求是由另一种或几种商品或劳务的需求衍生出来时,这种需求就称为派生需求;衍生派生需求的那种需求则称为本源需求。派生需求是运输需求的一个重要特征。在多数情况下人与货物在空间上的位移不是目的而是手段,是为实现生产或生活中的某种其他目的而必须完成的一种中间过程。运输需求的派生性决定了运输需求的大小与社会经济的发展、居民生活的改善、企业生产经营状况以及不同地区间的经济联系等紧密相关。

3) 运输市场上出售的是非实物性商品

运输业不像工农业那样改变劳动对象的性质和形态,它只是改变它的空间位置,因此运输业的产品是运输对象的空间位移。运输市场上出售的商品(位移)实际上也是一种运输劳务,它具有以下特征:

(1) 不可感知性。运输商品本身是无形无质的,无法用触摸或肉眼感知其存在。消费者在消费这种商品之前,无法用预先的“观察”和其他手段了解它的性能和质量。

(2) 不可分离性。实物商品从生产、流通到最终消费要经过一系列的中间环节,生产与消费相互分离,并存在一定的时间间隔。相比之下,运输的生产具有一定的特殊性,运输的生产与消费过程在时间上完全融合在一起,无法分离。

(3) 不可储存性。运输商品的无形性以及生产与消费同时进行的特点,决定了运输商品具有不可储存性。生产者无法将产品预先生产好,储存起来,以备将来出售;消费者也无法将产品购回,慢慢使用。然而,运输供给者总是要将运力提前准备好,以备市场需要时使用。对于运输供给者来说,如何解决运输商品供给不平衡是十分重要的问题。

4) 供求关系的不易平衡性

运输市场中,供需双方都是由多层次、多渠道、多种经济成分、多种运输方式和多种货物品类及形形色色的旅客组成的复杂结合体,在地域分布上也存在很大的不平衡性,形成了市场经济关系的时合时分,时紧时松,经常处于波动变化的状态之中;另外其他产业的兴衰对运输经济随时发生作用,这些产业供求关系的平衡或不平衡也直接影响到运输市场的平衡或不平衡。这两种情况,使运输供求关系经常处于不易平衡之中。

2. 运输市场的分类

1) 按行业分类

可分为铁路运输市场、水路运输市场、公路运输市场、航空运输市场、管道运输市场。这种分类有利于研究不同运输市场间的关系,如综合运输、运价体系和各种运输方式之间的竞争等。

2) 按运输对象分类

