

物流运输管理实务

LOGISTICS

李卫东 主 编



中央广播电视大学出版社

物流运输管理实务

李卫东 主 编

中央广播电视大学出版社

北 京

内容简介

全书分为八个学习情境：学习情境一介绍了物流运输和物流运输管理的基础知识，学习情境二至学习情境六分别介绍了物流运输中常用的公路物流运输、铁路物流运输、水路物流运输、航空物流运输、集装箱运输与国际多式联运，学习情境七介绍了物流运输的决策与成本管理，学习情境八介绍了物流运输的保险与合同。每个学习情境后均附有拓展阅读和练习思考题，以帮助读者加深理解和掌握相关知识。

图书在版编目（CIP）数据

物流运输管理实务 / 李卫东主编. —北京：中央广播电视大学出版社，2014.1

ISBN 978-7-304-05327-7

I. ①物… II. ①李… III. ①物流—货物运输—管理
IV. ①F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字（2014）第 241223 号

版权所有，翻印必究。

物流运输管理实务

李卫东 主编

出版·发行：中央广播电视大学出版社

电话：营销中心：010-58840200 总编室：010-68182524

网址：<http://www.crtvup.com.cn>

地址：北京市海淀区西四环中路 45 号

邮编：100039

经销：新华书店北京发行所

策划编辑：苏 醒

责任编辑：韩 峰

印刷：北京宏伟双华印刷有限公司

印数：0001~3000

版本：2014 年 1 月第 1 版

2014 年 1 月第 2 次印刷

开本：787×1092 1/16

印张：16.25 字数：375 千字

书号：ISBN 978-7-304-05327-7

定价：42.00 元

（如有缺页或倒装，本社负责退换）

前言

PREFACE

近年来,现代物流对我国区域经济的发展起到了巨大的推动作用,已经成为一个新的经济增长点。作为“第三利润源泉”的物流,正受到越来越多的关注,也面临着前所未有的发展机遇。

运输是物流核心功能之一。《物流运输管理实务》本着“基本知识够用,注重实际运用与操作技能培养”的理念,从物流管理的基础出发,与运输管理理论相结合,并吸收了国内外先进的物流理念和物流技术,将现代管理思想和方法与物流实践相结合,为物流运输管理工作提供了理论基础。

为便于读者的理解和对学习方向的掌握,本书采用了情境教学方式,书中每个情境的内容均以案例为切入点,并为各项学习任务进行能力目标定位,进而展开能力培养所需的相关知识的介绍。同时,为满足读者实际操作技能培训的需要,在每个任务后都配有针对性较强的实训项目,让读者在学中做、做中学,以加深对理论知识的理解,提高实际操作能力。

全书分为八个学习情境:学习情境一介绍了物流运输和物流运输管理的基础知识,学习情境二至学习情境六分别介绍了物流运输中常用的公路物流运输、铁路物流运输、水路物流运输、航空物流运输、集装箱运输与国际多式联运,学习情境七介绍了物流运输的决策与成本管理,学习情境八介绍了物流运输的保险与合同。每个学习情境后均附有拓展阅读和练习思考题,以帮助读者加深理解和掌握相关知识。

由于编者水平有限,书中难免存在不足之处,恳请广大读者和专家给予批评与指正。

编者



目 录

CONTENTS

学习情境一 物流运输基础知识

任务一 认识物流运输系统	2
任务二 运输市场及合理化组织	9
任务三 建立货运代理公司	18
拓展阅读: 沃尔玛通过物流运输的合理化节约成本	21
练习与思考	23

学习情境二 公路货物运输

任务一 认识公路货物运输系统	25
任务二 办理公路货物运输业务	34
任务三 计算公路货物运输费用	41
拓展阅读: 危险货物公路运输的防护	44
练习与思考	45

学习情境三 铁路货物运输

任务一 认识铁路货物运输系统	46
任务二 办理铁路货物运输业务	53
任务三 铁路货物运费计算	64
拓展阅读: 发达国家铁路的经营模式	68
练习与思考	70

学习情境四 水路货物运输

任务一 认识水路货物运输系统	73
任务二 办理班轮运输业务	80
任务三 办理租船运输业务	94
任务四 计算班轮货物运输费用	100

拓展阅读: 海运中如何预防货物损坏?	106
练习与思考	109

学习情境五 航空货物运输

任务一 认识航空货运系统及相关法律法规	110
任务二 办理航空货物运输业务	120
任务三 计算航空货物运输运费	130
拓展阅读: 东航: 打造专业航空物流服务链	136
练习与思考	138

学习情境六 集装箱运输与国际多式联运

任务一 认识集装箱运输的基本活动	141
任务二 办理集装箱货物进出口运输业务	150
任务三 办理国际多式联运业务	157
拓展阅读: 无水港的发展	167
练习与思考	168

学习情境七 物流运输的决策与成本管理

任务一 物流运输活动的计划与决策	171
任务二 物流运输成本管理与控制	191
任务三 物流运输绩效评价	199
拓展阅读: 丰田的物流成本控制	210
练习与思考	212

学习情境八 物流运输保险与合同

任务一 办理物流运输保险	215
任务二 物流运输合同管理	230
拓展阅读: 指示提单背书交付的法律效力	247
练习与思考	249

参考文献	251
------------	-----

学习情境一 物流运输基础知识

运输是现代物流的核心功能，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得比例最高，成为这一利润源的主要源泉。因此，合理地发展运输业是加快我国经济发展的重要突破口。

案例导入



绿色物流是指在物流过程中抑制物流对环境造成危害的同时，实现对物流环境的净化，使物流资源得到最充分合理的利用。现阶段，由于环境问题的日益突出以及与环境的关系，在处理社会物流与企业物流时必须考虑环境问题。尤其是在原材料的取得和产品分销中，运输作为主要的物流活动，对环境可能会产生一系列的影响，而且废弃物品如何合理回收，减少对环境的污染或最大可能地再利用也是物流管理所需考虑的内容。

例1：船舶运输是贝克啤酒出口业务的最重要运输方式。贝克啤酒厂毗邻不来梅港，是其采取海运的最大优势。凭借全自动化设备，标准集装箱可在8分钟内罐满啤酒，15分钟内完成一切发运手续。每年，贝克啤酒通过海运方式发往美国一地的啤酒就达9 000标准箱（TEU）。之所以选择铁路运输和海运方式，贝克啤酒解释为两个字：环保。欧洲乃至世界范围陆运运输的堵塞和污染日益严重，贝克啤酒选择环保的方式不仅节约了运输成本，还为自己贴上了环保的金色印记。

例2：建立专业的地下物流系统是荷兰发展城市地下物流系统的显著特点。在荷兰首都阿姆斯特丹有着世界上最大的花卉供应市场，往返在机场和花卉市场的货物供应与配送完全依靠公路，对于一些时间性很高的货物（如空运货物、鲜花、水果等），拥挤的公路交通将是巨大的威胁，供应和配送的滞期会严重影响货物的质量（鲜花耽搁1天贬值15%）。因此，人们计划在机场和花卉市场之间建立一个专业的地下物流系统，整个花卉的运输过程全部在地下进行，只在目的地才露出地面，以期达到快捷、安全的运输效果。它的特点是服务对象明确，针对性强，因此要求系统设计、构建和运行等过程必须全部按照货物质量要求的标准来规划；其局限性在于建造费用高，工程量大。

讨论与思考

1. 描述运输在物流系统中的地位。
2. 物流有哪些运输方式，影响这些运输方式的选择因素又有哪些？

任务一 认识物流运输系统

任务目标



1. **知识目标:**了解运输的地位和运输的功能;了解各种运输方式的特点;了解影响运输方式选择的因素。

2. **技能目标:**能根据货物特性和货主要求,选择适当的运输方式。

知识链接



一、物流运输概述

(一) 运输的概念

运输是实现人和物空间位置变化的活动,与人类的生产和生活息息相关。运输的产生与发展,经历了漫长的历史过程,它是伴随着社会生产力的发展和科学技术的进步而产生、发展的。它促进了社会、政治、经济和文化的进步,是人类文明的车轮,是人类社会进步的动力。

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、搬运、中转、装入、卸下和分散等一系列操作。运输用于消除物品在供应者与消费者之间的空间间隔,创造物品的空间效益,实现物品的使用价值,满足消费者的需求。当实体因从一个地方转移到另一个地方时,空间上位置改变了,时间上使用价值也得到了延续,从而创造了实体的空间价值和时间价值。运输和搬运的区别在于:运输是较大空间范围的活动,而搬运是在同一地域之内的活动。运输作为社会生产力的有机组成部分,主要是通过完成物品的空间位移表现出来的,即将生产和消费所处的不同空间连接起来,实现物品在不同地点之间的移动。

现代大生产要求按时供应大量的原料、燃料和材料,并从生产地输出成品到消费区去。生产、分配、交换和消费,必须通过运输的纽带才能得到有机的结合。生产的社会化程度越高,商品经济越发达;生产对流通的依赖性愈大,运输在再生产中的作用愈重要。运输是物流的核心业务,是物流运作与管理不可缺少的一环。在许多场合,人们甚至把它作为整个物流的代名词。组织者应该选择技术、经济效果最好的运输方式或联运组合,合理地确定输送路线,以满足运输的安全、迅速、准时和低成本的要求。

(二) 运输的功能

运输的功能是指通过运输,克服产品在生产与需求之间存在的空间和时间上的差异,或者通过运输,对产品进行临时储存。

1. 产品的转移功能

运输的主要功能就是克服产品在生产与需求之间存在的空间和时间上的差异,使产品在价值链中来回移动,即通过改变产品的地点与位置,消除产品的生产与消费之间的空间位置上的背离,或将产品从效用价值低的地方转移到效用价值高的地方,创造出产品的空间效用。运输的主要目的就是要以最少的时间和费用完成物品的运输任务。同时,产品转移所采用的方式必须能满足顾客的要求,产品遗失和损坏必须降低到最低的水平。通过位置移动,运输对产品进行了增值,创造出产品的时间效用。

2. 产品的储存功能

如果转移中的产品需要储存,而短时间内产品又将重新转移的话,卸货和装货的成本也许会超过储存在运输工具中的费用,这时,将运输工具暂时当作储存工具是可行的。当交付的货物处在转移之中,而原始的装运目的被改变时,产品也需要临时的储存。因此,对产品的储存也是运输的功能之一。

(三) 运输的原理

指导运输管理和营运的两个基本原理分别是规模经济和距离经济。

1. 规模经济

规模经济的特点是随着装运规模的增长,使每单位重量或体积的运输成本下降。运输规模经济之所以存在,是因为与转移一票货物有关的固定费用可以按整票货物的重量分摊。因而,一票货物越重,就越能“摊薄”成本,由此使每单位重量的成本更低。与货物转移有关的固定费用中包括接收运输订单的行政管理费用、定位运输工具装卸的时间、开票以及设备费用等。这些费用之所以被认为是固定的,是因为它们不随装运的数量而变化。

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距离的增加而减少。运输的距离经济又称为递减原理,因为费率或费用随距离的增加而逐渐减少。距离经济的合理性类似于规模经济。尤其是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距离(千米),导致每千米支付的总费用更低。在评估各种运输战略方案或营运业务时,这些原理就是重点考虑因素。其目的是要使装运的规模和距离最大化,同时仍要满足顾客的服务期望。

(四) 运输的地位

在现代生产中,生产的专门化、集中化,生产与消费被分割的状态越来越严重,被分隔的距离亦越来越大。运输如今被人们称为“经济的动脉”,其地位体现在以下两点:

1. 运输在国民经济中的地位

(1) 运输是社会物质生产的必要条件之一。运输是生产过程的继续,是国民经济的基础和先行,是社会再生产得以顺利进行的必要条件。虽然运输这种生产活动与一般生产活动不同,它不创造产品价值和使用价值,而只变动其所在的空间位置,但这一变动则使生产能继续下去,使社会再生产不断推进,所以将其看成一个物质生产部门。如果没有运

输,生产内部的各个环节便无法连接。

(2) 运输是连接产销、沟通城乡的纽带。国民经济是由农业、工业、建筑业、运输业、商业等部门组成,各部门之间既相互促进,又相互制约;既相互独立,又相互联系。而运输是国民经济的大动脉,作为社会物质生产的必要条件,联结着生产与再生产、生产与消费的环节,联结着国民经济各部门、各企业,联结着城乡,联结着不同国家和地区。运输功能的发挥扩大了国民经济活动的范围,缩小了物质交流的空间,实现了在此范围内价值的平均化和合理化。因此运输使整个国民经济活动得以正常运行。

2. 运输在物流系统中的地位

(1) 运输是物流成本中的重要构成。从运费来看,运费在全部物流费中所占比例最高,因此节约的空间是很大的;运输是运动中的活动,承担大跨度空间转移的任务,所以活动时间长、距离长、消耗也大。消耗的绝对数量大,其节约的潜力也就大。由于运输总里程长,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千米数,从而获得比较大的节约。因此,在物流各环节中,合理地组织运输,不断地降低物流运输费用,对于提高物流经济效益和社会效益都起着重要作用。

(2) 运输是物流系统功能要素的核心。随着经济的全球化、一体化,通过运输实现物品的空间效用呈现出越来越明显的强化趋势,通过储存保管实现物品的时间效用则呈现出弱化走势。这种趋势带来的直接影响就是对物流业,特别是运输业务越来越大的需求,这在客观上就无形地突出了运输功能的主导作用。通过强化运输和其他物流功能,降低或消除储存功能的作用,使得传统物流系统中为了避免随机因素的干扰而设置的“安全库存”量大大降低,甚至有可能使理想状态的“零库存”变为现实。运输功能的主导地位和要素核心作用也日益明显,成为物流系统最关键的核心理功能要素。

(3) 运输是实现物流合理化的关键。物流的合理化是指在各物流子系统合理化基础上形成的最优物流系统总体功能。而运输是物流系统中的关键因素,它的合理与否直接影响到其他物流子系统的构成,而且运输是创造物流空间效用的主要功能要素,在物流系统整体功能中发挥着中心环节的作用。因此,物流的合理化在很大程度上取决于运输的合理化。只有运输的合理化,才能使物流系统结构更加合理,结构功能更强,系统总体功能更优。

二、物流运输的方式

(一) 运输的基本特征

运输过程是运输组织者使用运输设施、设备和工具作用于物品实体本身,改变物品实体的空间位置的过程,因此相对于物流的其他过程来说,运输有其明显的特征。

1. 运输是社会生产过程在流通领域内的继续

产品在生产过程完成后,必然要从生产领域进入到消费领域,只有通过运输产品才能变成消费品,所以运输与流通是紧密相连的,是社会生产过程在流通领域内的继续。

2. 运输不产生新的实物形态产品

运输的劳动对象是实体,它只改变实体的空间位移,但却不增加社会产品的实物总

量,不产生新的实物形态产品。

3. 运输消费和运输生产是同一过程

运输产品的效用是和运输生产过程密不可分的,只能在生产过程中被消费。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。这一特点要求运输一方面应留有足够的运输能力储备,以避免由于能力不足而影响消费者需求;另一方面应对运输过程进行周密的规划和管理,因为运输过程中出现的任何差错都无法通过对运输产品的“修复”而使消费者免受侵害或影响。

4. 运输的服务性

运输提供的是一种劳务服务,运输业对劳动对象只有运输权,只能改变劳动对象的空间位置,对物资实体不具有所有权。

5. 运输的资本结构有其特殊性

运输的固定资本比重大,流动资本比重小,资本的周转速度相对较慢。

6. 运输具有“网络型产业”特征

运输生产的场所遍及广阔,具有“网状”特征。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。

(二) 各种运输方式的技术经济特点

运输业是国民经济的命脉,是经济发展的基本需要和先决条件。在现代社会中,运输业的发展水平已经成为一个国家发达水平和人类文明的标志之一。它作为物质生产部门与其他物质生产部门一样,经历了不同的发展时期,同时,为了满足社会各种需要,形成了多种运输方式。

现代交通运输包括铁路、公路、水路、航空和管道5种运输方式。这五种运输方式在满足人或物的空间位移的要求上具有同一性,但它们所采用的技术手段、运输工具和组织形式等都不相同。

下面对各种运输方式的优缺点做简单介绍,见表1-1。

表1-1 各种运输方式组成部分以及优缺点的比较

运输方式	系统组成部分	优点	缺点
铁路运输	线路、机车车辆、信号设备和车站	动量大,速度快,成本低,不太受自然条件限制,全天候,准时	基建投资较大,灵活性差,运输范围受铁路限制
公路运输	道路、车辆和车站	机动灵活,可实现“门到门”运输,公路建设周期短,投资较低,不需反复搬运,是其他运输方式完成集疏运的手段	容易受气候和道路条件的制约,准时性差,货物安全性较低,对环境污染较大
水路运输	船舶、港口和航道	载运量大,运距长,运输成本低,对环境污染小	速度慢,受港口、水位、季节、气候等因素影响大

续表

运输方式	系统组成部分	优点	缺点
航空运输	航空港、航空线网和机群	速度极快，范围广，不受地形限制，货物比较安全	运量小，成本极高，站点密度小，需要公路运输方式配合，受气候因素影响
管道运输	管线和管线上的各个站点	运量大，运费低，能耗少，较安全可靠，一般受气候环境影响，劳动生产率高，货物零损耗，不污染环境	只适用于输送原油、天然气、煤浆等货，通用性差

现代交通运输的五种运输方式产生的历史不同，其技术经济性能指标各异，运输生产过程也各有其不同的特点，形成了各自的适用范围，见表1-2。

表1-2 各种运输方式的技术经济特征

运输方式	铁路运输	公路运输	水路运输	航空运输	管道运输
运输成本	成本低于公路	成本高于铁路、水路和管道运输，仅比航空运输成本低	运输成本一般较铁路低	成本最高	成本与水运接近
速度	长途快于公路运输，短途慢于公路运输		速度较慢	速度极快	
能耗	能耗低于公路和航空运输	能耗高于铁路和水路运输	能耗低，船舶单位能耗低于铁路，更低于公路	能耗极高	能耗最小，在大批量运输时与水运接近
便利性	机动性差，需要其他运输方式的配合和衔接，实现“门-门”的运输	机动灵活，能够进行“门-门”运输	需要其他运输方式的配合和衔接，才能实现“门-门”运输	难以实现“门-门”运输，必须借助其他运输工具进行集疏运	运送货物种类单一，且管线固定，运输灵活性差
投资	投资额大、建设周期长	投资小，投资回收期短	投资少	投资大	建设费用比铁路低60%左右
运输能力	能力大，仅次于水路（经济半径在200千米以上）	载重量不高，运送大件货物较为困难（经济半径为200千米以内）	运输能力最大	只能承运小批量、体积小的货物	运输量大
对环境的影响	占地多	占地多，环境污染严重	土地占用少		占用的土地少，对环境无污染
适用范围	大宗低值货物的中、长距离运输，也适用于大批量、时间性强、可靠性要求高的一般货物和特种货物的运输	近距离、小批量的货运或是水运、铁路难以到达地区的长途、大批量货运	运距长，运量大，对送达时间要求不高的大宗货物运输，也适合集装箱运输	价值高、体积小、送达时效要求高的特殊货物	单向、定点、量大的流体状且连续不断货物的运输

（三）影响运输方式选择的因素

1. 外包运输还是自行运输

（1）企业选择自行运输的主要原因

①企业内部的自行运输体现了组织的总体采购战略，便于控制，但是实施低成本、高效率的自行运输需要企业内部各部门之间的广泛合作和沟通。

②企业之所以会自行运输，最主要的原因是考虑到承运人不一定能达到自己所需要的服务水平。通常而言，企业用自己车队的原因如下：

- a. 服务的可靠性。
- b. 订货提前期较短。
- c. 意外事件反应能力强。
- d. 与客户的合作关系。

③企业通过在运输工具上喷印公司的名称和图片，可以起到广告作用。

（2）企业选择外包运输的主要原因

①外包运输减轻了企业的压力，可以使企业集中精力于新产品的开发和产品的生产。但是，另一方面，委托运输需要处理与企业外部的承运商之间的关系，增加了交易成本，也增加了对运输控制的难度。

②出于成本的考虑。关于外包运输还是自行运输的决策不仅是运输决策，更是财务决策。

2. 选择运输方式时的主要考虑因素

一般来讲，运输方式的选择受运输物品的种类、运输量、运输距离、运输时间、运输成本5个方面因素的影响。当然这些条件不是互相独立的，而是紧密相连、互为决定的。运输企业可以根据所需运输服务的要求，参考不同运输方式的不同营运特征进行正确的选择。一般来说主要考虑以下7个方面的因素：

（1）运输费用

企业要开展商品运输工作，必然要支出一定的人力、物力和财力，因此企业进行运输决策时，要受其经济实力以及运输费用的制约。

（2）商品性能

一般来讲，水果、蔬菜、鲜花等鲜活商品，电子产品、宝石以及节令性商品等宜选择航空运输；粮食、煤炭等大宗货物适宜选择水路运输；石油、天然气、碎煤浆等适宜选择管道运输。

（3）运输速度和路程

运输速度的快慢，运输路程的远近决定了货物运送时间的长短。通常情况下，批量大、价值低、运距长的商品适宜选择水路或铁路运输；而批量小、价值高、运距长的商品适宜选择航空运输；批量小、距离近的适宜选择公路运输。

（4）运输的服务和质量属性

运输质量来之不易，它是经仔细计划，并得到培训、全面衡量和不断改善支持的产物。对质量来说，关键是要精确地衡量运输可得性和一致性，这样才有可能确定总的运输

服务质量是否达到所期望的服务目标。运输企业如要持续不断地满足顾客的期望,最基本的是承诺的不断改善。

(5) 运输的可得性

不同运输方式的运输可得性也有很大差异,公路运输最可得,其次是铁路运输,水路运输与航空运输只有在港口城市与航空港所在地才可得。

(6) 运输的一致性

指在若干次装运中履行某一特定的运次所需的时间与原定时间或与前N次运输所需时间的一致性,它是运输可靠性的反映。近年来,托运方已把一致性看作是高质量运输的最重要的指标。如果运输缺乏一致性,就需要安全储备存货,以防预料不到的服务故障。运输一致性还会影响买卖双方承担的存货义务和有关风险。

(7) 市场需求的缓急程度

在某些情况下,市场需求的缓急程度也决定着企业应当选择何种运输工具。市场急需的商品须选择速度快的运输工具,如航空或汽车直达运输,以免错过时机;反之则可选择成本较低而速度较慢的运输工具。

(四) 不同运输方式特征比较

不同运输方式特征比较见表1-3。

表1-3 不同运输方式特征比较

项目	铁路	公路	水路	航空	管道
成本	中	中	低	高	很低
速度	快	快	慢	很快	很慢
频率	高	很高	有限	高	连续
可靠性	很好	好	有限	好	很好
可用性	广泛	有限	很有限	有限	专业化
距离	长	中、短	很长	很长	长
规模	大	小	大	小	大
能力	强	强	最强	弱	最弱

技能训练



【实训任务】

对我国物流运输业发展状况的调查。

【实训目的】

通过对我国物流运输业发展现状的调查,了解我国物流运输业的构成及其发展变化趋势,深刻认识物流运输在国民经济建设中的地位和作用。

【实训内容】

- (1) 调查我国近几年各种运输方式货运量和货物周转量的完成情况。
- (2) 调查我国近几年交通运输业基础设施建设发展状况。

(3) 调查我国物流运输系统结构的发展现状及其变化趋势。

【实训要求】

- (1) 将学生分成若干学习小组，每组4~5人。
- (2) 设计调查方案。确定调查目的、调查对象、调查内容、调查方式、任务分工等工作。
- (3) 统计、整理、分析调查数据和各项统计指标。
- (4) 撰写调查报告。结合调查的结果，阐述我国物流运输业的发展状况，并完成小组之间的学习交流。

任务二 运输市场及合理化组织

任务目标



1. **知识目标：**了解运输市场的概念及特征；掌握运输合理化的有效措施。
2. **技能目标：**了解物流运输市场的规律和特征，能够结合当前运输市场形势，分析运输供求关系的影响因素；能够针对不合理的运输现象，提出合理的改进建议。

知识链接



一、运输需求与运输供给

(一) 运输需求

1. 运输需求的含义

运输需求是指在一定时期、一定价格水平的前提下，社会经济生活在货物与旅客空间位移方面所提供的具有支付能力的需要。从定义中可以看出运输需求必须具备两个条件：具有实现位移的愿望和具有支付能力，两者缺一不可。

2. 运输需求的特征

(1) 需求的复杂多样性。随着经济的发展，运输业面对的是品类日益繁多的货物和各种不同身份和出行目的的人群。对于运输的需求不仅表现在数量上，而且对于安全、速度、方便、舒适等质量上的要求也越来越受到重视。

(2) 需求的普遍性和广泛性。运输业作为现代社会独立的物质生产部门，是任何经济社会活动赖以存在的基础，任何经济社会活动都不可能脱离运输而独立存在。由于经济活动的空间独立性及其相互关联性的存在，以及生产与消费、供给与需求的普遍存在与相互分离，从而决定了运输需求的普遍性和广泛性。

(3) 个别需求的异质性。从整个市场而言，性质不同、要求各异的个别需求构

成了对运输总体的需求。因此在运输过程中必须采取相应的措施,才能适应这些个别需求。

(4) 需求的时间特定性。经过分析了解到,运输需求在时间的统计特征上也呈现一定的规律性,货运需求的产生时间一般受各种社会生产活动规律的制约,客运需求的产生时间主要受人们的工作和生活节律的支配,引起运输生产在时间上的波动性和不均衡性。

(5) 需求的空间特定性。运输需求的空间特定性是指运输需求对货物或旅客进行空间位移的要求,而且这种位移是在运输消费者指定的两点之间带有一定方向性的需求。空间特定性主要是因为资源分布、地区经济发展水平、生产力布局、运输网络布局等不平衡造成的。

(6) 总体需求的规律性。对于运输企业而言,不但要掌握和研究个别需求的异质性,而且要研究总体需求的规律性,如货流的规律性和市场需求变化的规律性。

(7) 需求的派生性。市场需求有本源需求和派生需求两种。本源需求是消费者对最终产品的需求,而派生需求则是由于对某一种最终产品的需求而引起的对其他某一生产要素的需求。运输需求是社会经济活动的需求派生出来的,因为货主或旅客提出位移要求的目的并不是位移本身,而是为实现生产或生活的目的,完成空间位移只是其实现真正目的的一个必不可少的环节。因此,相对运输需求而言,运输活动是产品生产过程的流通领域的继续,它与产品的调配和交易活动紧密相连,所以,社会经济活动是本源需求,运输需求是派生需求。研究运输需求要以社会经济活动为基础。

(8) 需求的部分可替代性。通常,不同的运输需求之间是不能替代的,但是在某些情况下,从本性需求功效的同一性出发,可以对实现本性需求所需的客货位移作出替代性的安排。比如,对参加会议的旅客运输可用现代通讯手段如电视会议来替代。

(二) 运输供给

1. 运输供给的含义

运输供给是指在一定时期、一定价格水平的前提下,运输生产者愿意而且能够提供的运输服务的数量。运输供给也必须具备两个条件:运输生产者出售服务的愿望和生产运输服务的能力,两者缺少任一条件,都不能形成有效的运输供给。

2. 运输供给的特征

(1) 要有合理的运力。规模运输在时间上有旺季和淡季之分,在需求旺季时,运价呈上升趋势,运输企业大量购买和建造运输工具,使得运力不断增加,市场可能达到饱和甚至超饱和。相反,运力过剩和运价长期处于低落状况,必然使运输业处于不景气状态。因此,保持合理的运力规模是提高运输工具利用率和满足运输市场需求的必要条件。

(2) 必须储存运输能力。由于运输产品不能储存,运输企业一般以储存运输能力来适应市场变化。按淡季准备运力就不能满足旺季的需求,按旺季准备运力在淡季又会造成运力的浪费。这一不平衡性使得运输能力的储存更加复杂化。

二、运输市场的概念与特征

(一) 运输市场的概念

运输市场由供给和需求两方面构成,它是整个市场体系中的重要部分,是运输生产者与需求者之间进行商品交换的场所和领域。运输市场有狭义和广义之分。狭义的运输市场是指运输劳务交换的场所,该场所为旅客、货主、运输业者、运输代理者提供交易空间。广义的运输市场包括运输参与各方在交易中所产生的经济活动和经济关系的总和,即运输市场不仅是运输劳务交换的场所,而且包括运输活动的参与者之间、运输部门与其他部门之间的经济关系。

运输市场是多层次、多要素的集合体。运输市场的参与者有如下4种:

- (1) 供给方——提供客、货运输服务的运输业者。
- (2) 需求方——客、货运输的需求者。
- (3) 中介方——提供各种与运输服务相关的货运代理公司、经纪人和信息咨询公司等。
- (4) 政府方——政府有关机构和各级交通运输管理部门。

(二) 运输市场的特征

我国运输市场是社会主义市场经济的组成部分,除具有第三产业服务性市场的特征,还具有社会主义市场经济共同的特点,而它作为市场体系中的一个专业市场,又有以下6个特征。

1. 运输市场是一个典型的劳务市场

社会上的运输企业主要为社会提供没有实物形态的运输劳务。所提供的劳务既不能储存也不能调拨。而且劳务生产与劳务消费具有同时性,即运输商品的生产过程和消费过程是融合在一起的。在运输生产过程中,劳动者主要不是作用于运输对象,而是运输工具。旅客和货物与运输工具是一起运行的,并且随交通工具的场所变动而改变所在的位置。它们无论在时间上还是在空间上都是不可分离的。

2. 运输市场是劳动密集型市场

运输业技术构成相对较低,用人较多,每位就业人员占有的固定资产较低,在企业劳动成果中,活劳动所占比重较大,因此属于劳动密集型市场。

3. 运输市场的非固定性

运输市场所提供的运输产品具有运输服务性。运输活动在开始提供时只是一种“承诺”,即以客票、货票或运输合同等作为契约保证,但随着运输生产过程的开始,通过一定的时间和空间延伸,在运输生产结束时才将客、货位移的实现所带来的运输劳务全部提供给运输需求者。整个市场交换行为,并不局限于一时一地,而是具有较强的广泛性、连续性和区域性。

4. 运输市场波动性较强

由于运输劳力没有实物形态,因此运输市场受各种因素影响变动较大。而运输需求者的经济条件、需求习惯、需求方向等多方面存在较大的差异,必然会对运输劳务或运输