

★ 服务热线: 400-615-1233
★ 配套精品教学资料包
★ www.huatengedu.com.cn

(第2版)

运输管理实务

YUNSHU GUANLI SHIWU

策划编辑: 张海红
责任编辑: 张海红
封面设计: 刘文东

ISBN 978-7-5635-6239-8



定价: 49.80元

江苏省「十四五」职业教育规划教材

运输管理实务 (第2版)

主编 丁天明

北京邮电大学出版社



X-A

江苏省“十四五”职业教育规划教材



“十三五”江苏省高等学校重点教材

(第2版)

运输管理实务

YUNSHU GUANLI SHIWU

主编 丁天明

特色介绍

按照物流行业项目流程重新设计知识体系, 增加“一带一路”
物流内容和课程思政元素
融入物流管理“1+X证书”制度试点过程中课证融合的
实践, 进一步实现知识传授、能力培养和价值塑造的多元统一
智慧学习平台助力一体化教学, 以二维码的形式植入微视频,
可随时随地观看学习



北京邮电大学出版社
www.buptpress.com



江苏省“十四五”职业教育规划教材

“十三五”江苏省高等学校重点教材（编号：2018-1-127）

（第2版）

运输管理实务

YUNSHU GUANLI SHIWU

主编 丁天明



北京邮电大学出版社
www.buptpress.com

内 容 简 介

本书遵循“产教融合、校企合作”的理念,从物流类专业人才培养目标出发,着眼于运输管理知识的实际运用,凸显理论与实践的融合,依据物流行业企业岗位群需求和物流管理职业技能等级标准,以项目为主线,提炼真实职业活动,在内容设计上营造典型运输环境。全书共分九个项目,围绕运输需求分析、运输方式选择、运输管理决策、运输方案制定与调度管理、运输绩效管理与评价来介绍知识,以理论联系实际的方式培养读者的运输管理实践能力。本书结构清晰,简明扼要,从基础知识到实战应用循序渐进,具有非常强的实用性。

本书可以作为高职高专院校物流类专业学生用书,也可以作为电子商务、快递运营管理、连锁经营管理、国际贸易实务等其他经贸管理类专业的学生用书,还可以作为企事业单位物流从业者的参考用书。

图书在版编目(CIP)数据

运输管理实务/丁天明主编.--2版.--北京:北京邮电大学出版社,2020.10(2023.7重印)

ISBN 978-7-5635-6239-8

I. ①运… II. ①丁… III. ①物流—货物运输—管理—高等教育—教材 IV. ①F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2020)第 208602 号

策划编辑:张海红 责任编辑:张海红 封面设计:刘文东

出版发行:北京邮电大学出版社

社 址:北京市海淀区西土城路 10 号

邮政编码:100876

发 行 部:电话:010-62282185 传真:010-62283578

E-mail: publish@bupt.edu.cn

经 销:各地新华书店

印 刷:三河市骏杰印刷有限公司

开 本:787 mm×1 092 mm 1/16

印 张:17.75

字 数:367 千字

版 次:2020 年 10 月第 2 版

印 次:2023 年 7 月第 4 次印刷

ISBN 978-7-5635-6239-8

定 价:49.80 元

· 如有印装质量问题,请与北京邮电大学出版社发行部联系 ·

服务电话:400-615-1233

第2版前言

PREFACE

物流业是支撑国民经济发展的基础性、战略性、先导性产业,是实体经济的有机组成部分之一,是推动经济高质量发展不可或缺的重要力量,对区域经济和国民经济发展具有重要作用。改革开放 40 余年来,我国物流业从理念到实践进行了许多创新,发生了许多根本性变革,取得了举世瞩目的巨大成就,走出了一条中国特色物流发展道路。运输在其中发挥了“助推器”“压舱石”的重要作用。新技术、新业态、新规范、新职业的不断涌现,给物流运输人才培养提出新要求。物流运输人才的培养与储备已经成为物流企业未来的竞争优势之一。培养高质量的物流运输人才是今后一段时期改善物流产业发展和投资环境的重要抓手,是我国从“物流大国”走向“物流强国”的关键举措之一。

社会在进步,物流在发展。作为教学内容重要体现和人才培养质量基本保证的教材必然要不断更新,才能适应社会变化和人才培养的需要。本教材于 2018 年被江苏省教育厅确定为“十三五”江苏省高等学校重点教材立项建设项目。2019 年 1 月 24 日,国务院印发了《国家职业教育改革实施方案》(简称“职教 20 条”),它是新时代职业教育改革的纲领性文件,是全面深化职业教育改革的顶层设计和施工蓝图。“职教 20 条”明确提出:建设一大批校企“双元”合作开发的国家规划教材,倡导使用新型活页式、工作手册式教材并配套开发信息化资源。每 3 年修订 1 次教材,其中专业教材随信息技术发展和产业升级情况及时动态更新。基于此,本教材编写团队启动教材修订工作。

2 版教材特色主要体现在以下几方面:

1. 弘扬社会主义核心价值观,课程思政贯穿于任务学习全过程

运输管理作为物流企业运营过程中的灵魂,从业者的思想道德、价值取向、法律意识将会极大地影响企业发展。为此,本教材以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导,坚持正确的政治方向,落实立德树人的根本任务。在每个学习单元新增了“思政目标”和“思政园地”栏目,完成知识体系和价值体系的双轨并建,旨在通过知识和技能的学习,培养学生掌握相关岗位技能操作中必备的思政元素,实现学生社会主义核心价值观、职业道德、法律意识与专业素质全方位综合培养。此外,本书还精选相关案例,将先进文化融进教材,践行社会主义核心价值观,实现物流行业知识传授、价值塑造和能力的培养的多元统一,致力于培养更多高素质技术技能人才、能工巧匠、大国工匠。

2. 提炼企业的真实运营场景融入每个学习单元的导入案例中

本教材的修订依托编写团队主持的国家职业教育专业教学资源库课程《物流联通的“一带一路”》。该课程在建设伊始即遵循了产教融合、校企双元开发与设计的做法,课程与教材注重与企业运营实际对接。编者在教材修订过程中,充分吸收了读者和行业

专家建议,按照物流行业项目流程重新设计教材的理论体系,增加了反映物流运输新技术发展和物流运输企业经营管理理念、模式变革等内容,对接岗位需求,新开发了“行业观察”,同步开发数字化教学资源,使学生能够掌握行业亟需的运营技能。

3. 体现 O2O 模式下的“教、学、做一体化”改革

本教材有国家职业教育专业教学资源库课程的支撑,因此能够支持适合新学情的 O2O 混合式教学模式,结合在线讨论、头脑风暴、在线提问、小组 PK、在线测验等环节,线上线下混合教学,实现了以学习者为主体的“教、学、做一体化”。教材内容与在线课程资源结合,能够有效督促、掌控学生的碎片化教学,推动学生学习方式的变革。

4. 实现以教材为主线的“岗、课、赛、训”一体化融合

本教材融入了最新的物流行业运输管理岗位标准和技能要求,结合院校实训教学要求,书中每个任务对应知识点都设置了“实训拓展”,突出了教材实战特色,使学习者在学习理论知识的同时,能够开展实战操作和演练,实现了以教材为主线的“岗、课、赛、训”一体化融合。同时,本教材不但有纸质媒体,而且同步配套了大量的教学资源,包括课件、文档、虚拟仿真(VR)、微课、动画、拓展视频等,扫描教材中的二维码即可访问相关资源。

本次教材修订由江苏经贸职业技术学院丁天明(教授、高级工程师,国家职业教育专业教学库课程《物流联通的“一带一路”》《快递网点运营与管理》课程负责人、首批国家职业教育教师教学创新团队骨干成员、江苏省“333 高层次人才培养工程”中青年学术技术带头人、现代物流管理专业带头人)主持,王春艳(教授,国家职业教育专业教学库课程主讲教师)、祝井亮(副教授,国家精品资源共享课程主讲教师、国家职业教育专业教学库课程主讲教师)、何菲菲(讲师,江苏省高等职业院校技能大赛一等奖指导教师)和南京瑞风物流有限责任公司总经理马达共同完成。

本次修订得到了江苏省现代物流协会、江苏省快递协会及相关物流企业的大力支持和帮助。国家示范(骨干)高职院校重点建设物流管理专业负责人、国家精品资源共享课程《现代物流管理》负责人、江苏省教学名师、江苏省哲学社会科学优秀创新团队主持人钱廷仙教授作为主审,对本次修订的整体设计和编排给予了大力指导。此外,教材修订时参考了大量文献资料,利用了相关网络资源,引用了一些学者的研究成果和一些公司的案例资料,在此一并表示诚挚的谢意。

物流运输的技术正以前所未有的速度发展。加之编者水平有限,疏漏之处在所难免,恳请广大读者批评指正,以使本书日臻完善。

编者

第1版前言

PREFACE

为贯彻落实《国家中长期教育改革和发展规划纲要(2010—2020年)》，推行工学结合、校企合作、产教融合的职业教育人才培养模式，编者以物流企业为依托，以校企合作方式共同开发了这本适合高职院校培养技术技能型物流人才及相关专业从业人员使用的教学用书。

全书以典型工作过程为导向，以实际工作任务为驱动，实现理论与实践的渗透融合；以学生为中心，“学、教、做”一体化，注重对学生创新能力、创业能力的培养；以提高学生岗位工作能力为目的，重实用、强技能，突出实践训练，旨在全面培养学生物流运输操作及综合管理能力，尽可能满足社会对技术技能型现代物流人才的需要。

本书以项目为主线提炼真实职业活动，在内容设计上营造典型物流运输环境，使学生通过体验物流运输管理的全过程，承担项目中的运输管理角色，培养其组织协调能力、团队合作能力和自主学习能力。全书分为10个项目，每个项目以知识目标、能力目标为主线，依托知识结构图、职业标准与岗位要求对任务进行分解。每个任务根据项目任务的分析进行相应知识的学习组织，穿插一些“小贴士”，以帮助学生增强对知识的理解能力。项目后设有知识巩固环节，配有案例讨论和实训拓展，便于学生知识的巩固积累。本书各项目的学时分配建议如下。

项 目	课 时	
	理论课时	实践课时
项目1 物流运输管理概述	2	—
项目2 公路运输管理	8	2
项目3 水路运输管理	4	2
项目4 铁路运输管理	6	2
项目5 航空运输管理	4	2
项目6 管道运输管理	2	0
项目7 集装箱运输管理	4	2
项目8 多式联运管理	2	2
项目9 物流运输决策与优化	4	4
项目10 物流运输法规	2	—
合 计	38	16

本书是江苏经贸职业技术学院国家示范(骨干)高职院校重点建设专业——物流管理专业的一项重要建设成果,是校企合作的结晶,主要编写分工如下:项目1、项目2、项目4、项目9由丁天明和百世物流科技有限公司潘基高编写,项目5、项目7、项目8由丁天明和中外运敦豪无锡分公司陈佳林编写,项目3、项目6由王春艳和通达锦航国际货物运输代理有限公司丁国剑编写,项目10由戴德颐 and 南京瑞风物流有限公司马达编写。丁天明负责全书的总体策划、结构设计和统稿,王春艳、戴德颐负责多媒体课件的设计与制作。

在编写本书的过程中,编者得到了江苏省现代物流协会及江苏省省内外企业领导的大力支持,收到了他们对本书的创作提出的诸多建设性意见;同时,编者参阅了大量的文献资料,引用了国内外众多学者的研究成果和企业案例。此外,国家精品课现代物流管理课程负责人、国家示范(骨干)高职院校重点建设专业——物流管理专业负责人、江苏经贸职业技术学院钱廷仙教授作为主审,对全书的设计和编排进行了指导。在此,本书编者对其一并表示最诚挚的谢意。

本书在编写过程中倾注了编者大量心血,无论在主体编写、内容设计、结构安排和形式表现上都做了大胆尝试,但由于高职教育改革日新月异,基于工作过程导向的校企合作开发模式尚在探索中,加上新的物流运输相关理论和操作方法不断涌现,因此书中难免有疏漏与不足之处,恳请读者、同仁批评指正,以便进一步完善。

编 者

目录

CONTENTS

项目一 运输需求分析

任务一	运输认知	3
任务二	运输系统构成	11
任务三	运输需求与运输供给	19
任务四	运输市场调查	24

项目二 运输方式选择:公路货物运输

任务一	公路货物运输认知	40
任务二	公路整车货物运输管理	51
任务三	公路零担货物运输管理	56
任务四	公路特种货物运输组织	61

项目三 运输方式选择:水路货物运输

任务一	水路货物运输认知	72
任务二	内河货物运输管理	79
任务三	远洋货物运输管理	82

项目四 运输方式选择:铁路货物运输

任务一	铁路货物运输认知	100
任务二	铁路货物运输管理	109
任务三	铁路易腐货物运输管理	118
任务四	铁路危险货物运输管理	120
任务五	铁路超限货物运输管理	127

项目五 运输方式选择:航空货物运输

任务一	航空货物运输认知	136
任务二	国内航空货物运输管理	143
任务三	国际航空货物运输管理	148
任务四	航空货物运输费用核算	157

项目六 运输方式选择:多式联运管理

任务一	多式联合运输	170
任务二	国际多式联运	175
任务三	多式联运费用核算	181

项目七 运输管理决策

任务一	运输管理决策认知	189
任务二	运输方式选择决策	196
任务三	运输工具选择决策	205
任务四	运输路线优化决策	210
任务五	运输服务商选择决策	229

项目八 运输方案制定与调度管理

任务一	运输计划制定	240
任务二	运输调度与管理	245

项目九 运输绩效管理评价

任务一	运输绩效管理	257
任务二	运输绩效评价	259
任务三	运输绩效评价指标体系及其构建	263

参考文献		275
------	--	-----

项目实训导读

项目一实训	南京市江宁区运输市场调查	36
项目二实训	公路货物运输路线设计、优化	68
项目三实训	水路货物运输出口托运单填写	96
项目四实训	铁路货物运输业务组织	132
项目五实训	国际航空货物出口流程设计	166
项目六实训	国际多式联运方案设计	185
项目七实训	运输路线设计	235
项目八实训	上海家乐集散中心运输计划编制	252
项目九实训	百世快递南京公司运输绩效评价	273

项目案例导读

项目一案例	雅戈尔的移动仓库	35
项目二案例	“沃尔玛”降低运输成本的学问	66
项目三案例	马士基——世界头号航运巨头	96
项目四案例	重庆融入“一带一路” “超级物流体系”渐成型	131
项目五案例	航空货运包机：逆风下的考验	164
项目六案例	中远美洲公司的业务战略	184
项目七案例	A. J. Stevens 有限公司对运输服务提供商的选择	234
项目八案例	大件货物运输方案实例	250
项目九案例	运输绩效评价	272

项目一 运输需求分析



知识目标

- 了解运输的概念和运输的服务特性；
- 了解运输在物流系统中的地位、功能、作用；
- 掌握运输管理的两种基本原理；
- 掌握各种运输方式的特点；
- 熟悉运输系统的构成要素；
- 掌握不合理运输的形式及运输合理化的措施；
- 掌握运输市场的需求与供给；
- 掌握运输市场调查及数据收集。

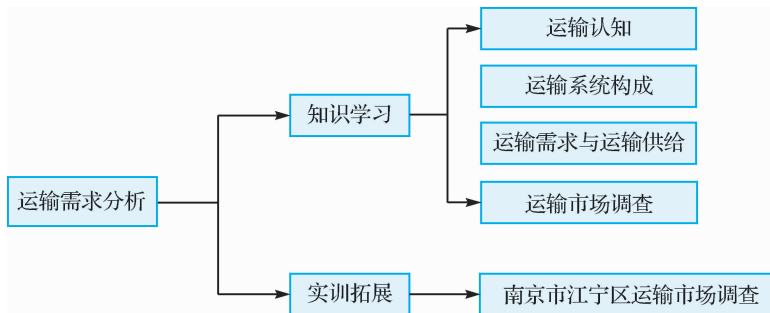
能力目标

- 能从不同角度区分不同的运输方式；
- 能选择正确的运输方式,并进行合理化运输；
- 能分析运输市场的供需关系,提供科学合理的运输服务。

思政目标

- 熟悉《物流术语》(GB/T 18354—2006)相关内容；
- 熟悉中国及“一带一路”沿线国家运输市场行情。

思维导图



职业标准与岗位要求

职业功能	工作内容	技能要求	相关知识
物流运输理论认知	运输理念熟悉	能够熟知运输的概念 能够准确把握运输在物流系统中的地位、功能、作用 能掌握运输管理的两种基本原理	运输概念 运输功能 运输原理
	运输方式了解	能够熟知不同角度区分不同的运输方式 能够正确选择合适的运输方式	运输方式 技术经济特征
	运输合理化设计	能够收集资料并进行数据分析 能够根据实际对运输方案进行合理化设计	运输系统 运输合理化
	运输供需把握	能够熟知运输需求及影响因素 能够熟知运输供给及影响因素	运输需求 运输供给
	运输市场调查	能够开展运输市场调查 能够统计分析运输需求与供给	运输市场 运输市场调查

导入案例

南京快捷物流有限公司是一家专门从事货运的第三方物流公司,成立于2003年,总部设在南京市,分公司设在昆明、上海、大连。该公司物流客户专员李飞在2020年7月15日9:30~10:30间接到两笔运输业务。

业务1:承接了2000件膨化食品的运输业务,要求4天内从南京运到北京,食品外包装尺寸是50 cm×40 cm×30 cm。

业务2:承接了500吨螺纹钢材的运输业务,要求半个月内从上海运往成都,钢材的直径是20 mm。



案例思考

为了完成上述任务,李飞需掌握如下内容或要点。

- ◎ 货物运输的基本原则及注意事项;
- ◎ 运输管理的两种基本原理;
- ◎ 从不同角度区分不同的运输方式;
- ◎ 针对不同货物,选择合适的运输工具;
- ◎ 了解运输系统的构成要素;
- ◎ 了解运输不合理的现象及运输合理化的途径;
- ◎ 熟悉运输需求与运输供给;
- ◎ 能开展运输市场调查,统计分析运输供需。

任务一

运输认知

运输是社会和国民经济体系的主要基础条件,是物流的最基本功能之一,也是物流的核心功能,更是现代物流运作流程不可缺少的一环。运输费用在全部物流费用中占的比例最高,是工商企业取得市场竞争优势的重要手段。物流运输管理是指在一定的环境下,按照现代化的管理思想,运用科学方法,对物流运输活动进行计划、组织、领导、控制,实现运输经营目标的过程。

李飞认为,学习和掌握运输管理实务,认识现代物流运输管理问题,加强现代物流运输活动的研究,都是非常必要的。



知识必备

一、运输的概念

我国的国家标准《物流术语》(GB/T 18354—2006)对运输的定义是:“用运输设备将物品从一地点向另一地点运送。其中包括集货、分配、搬运、中转、装入、卸下、分散等一系列操作。”本书中所讲的运输,专指狭义上的“物”的载运及输送,是以改变“物”的空间位置为目的的活动,即对“物”进行空间位移。广义的运输还包括货物集散、装卸搬运、中转仓储、干线运输、配送等。

运输是一种服务,而不是可以触摸到的有形产品。运输是对购买者和使用者的一种服务,购买这种服务和购买有形产品有相似之处,也有其独特之处。

运输的移动特性包括速度、可靠性和频率,货物运输设备影响运输的准备、运输货物的批量和装卸成本等。

二、运输的原则

随着物流需求的高速发展,多品种、小批量、多批次的物流已成为现代物流的重要特征,对



微课
运输内涵

物品运输的质量要求也越来越高。就运输而言,应体现“准确、及时、经济、安全”的重要原则。

1. 准确性

准确性是要求防止物品短缺、错放等意外事故,保证将物品准确无误地运达目的地。一件物品从企业交货到消费者手中,要经过很多环节,稍有疏忽就容易发生差错。运输的物品不仅要件数准确,而且规格也要准确。由于同一物品的规格不同,价格也相差巨大,发生了差错会给客户造成严重的损失。我国幅员辽阔,如果物品发运的目的地发生了偏差,也会造成无法估量的损失。

2. 及时性

及时性是要求按照客户规定的时间将物品运往客户指定的目的地。缩短运输时间的主要手段是实现运输现代化。除此,还要做好物品在不同运输工具之间的衔接工作。如果衔接不好,就会发生有货而无运输的现象,导致延长物品待运时间,影响物品的及时发运。

3. 经济性

经济性是要求以最经济合理的方法运输物品,以降低运输的总体成本。由于运输费用在物流费用中占据相当大的比例,节省运输费用是降低运输总成本、减少物流费用的最主要方法。节约运输费用的主要途径是开展合理运输,选择最经济合理的运输路线和运输方式,尽量减少运输环节,缩短运输里程,力求用最少的费用将物品运达目的地。

4. 安全性

安全性是要求在运输过程中保证物品的完整和安全。在物品运输过程中,谨防遗失和防火是安全的重点。有相当一部分物品容易发生燃烧,而且还有一部分是易燃危险品,因此必须十分重视防火,严禁夹带危险品运输。同时,还要严格按照装载、搬运操作规范,防止货物破损,保证物品安全。

三、运输的地位

无论是生产企业采购生产资料及销售物品,还是物流企业从生产企业采购物品进行仓储或是将仓储的物品转移到消费者手中,都离不开运输。运输在物流系统中具有极其重要的地位,没有运输就没有物品空间的转移,物品的价值和使用价值也就无法实现,社会再生产也不能正常进行。

1. 运输是物流系统的核心

物流是“物”的物理性运动。这种运动不但改变了物的时间状态,也改变了物的空间状态;而运输承担了改变空间状态的主要任务。运输是改变货物空间状态的主要手段,运输再配以装卸、搬运、配送等活动,就能圆满完成改变货物空间状态的全部任务。在现代物流观念未诞生之前,甚至到今天,仍有不少人将运输等同于物流,其原因是物流中很大一部分职责是由运输承担的。因此,运输是物流的主要部分。

2. 运输是社会物质生产的必要条件之一

运输是国民经济的基础和先行。马克思将运输称为“第四个物质生产部门”,是将运输看作生产过程的继续,这种继续虽然以生产过程为前提,但没有这种继续,生产过程则不能得以完成。所以,虽然运输这种生产活动和一般生产活动不同,它不创造新的物质产品,不

增加社会产品数量,不赋予产品新的使用价值,而只变动其所在的空间位置,但这一变动使生产能够持续,使社会再生产不断推进,所以将其看成一种物质生产部门。

3. 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价值、时间价值和加工价值,为客户提供更多优质的物流服务。运输是物流功能的基础和核心,只有运输合理化才能使物流结构更加合理,物流总体功能得到优化。因此,运输合理化是物流系统合理化的关键。

四、运输的功能

虽然运输过程不产生新的物质产品,但它可以创造货物的“空间效用”和“时间效用”,同时还有短时储存功能。

1. 空间效用

空间效用又称“场所效用”,是指通过运输活动实现物品物理性的位置移动。一般来说,商品的生产与消费的位置是不一致的,即存在位置背离。只有消除这种背离,商品的使用价值才能实现,这就需要运输。另外,物品在不同的位置,其使用价值实现的程度是不同的,即效用价值是不同的。通过运输活动,将物品从效用价值低的地方转移到效用价值高的地方,使物品的使用价值得到更好的实现,即运输创造物品的最佳效用价值。

2. 时间效用

时间效用是指物品处在不同的时刻,其效用价值是不同的。通过储存保管,将物品从效用价值低的时刻延迟到价值高的时刻再推入消费市场,使物品的使用价值得到更好的实现。

3. 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,而在短时间内还需重新转移,装货和卸货的成本也许会超过储存在运输工具中的费用,或在仓库空间有限的情况下,可以采用迂回路径或间接路径运往目的地。尽管使用运输工具储存产品可能是昂贵的,但从总成本或完成任务的角度来看,考虑装卸成本、储存能力的限制等,使用运输工具储存货物有时是合理的,甚至是必要的。只不过在运输过程中物品是移动的,而不是处于闲置状态。

五、运输原理

指导运输管理和运营的两条基本原理是批量经济和距离经济,对这两条基本原理的分析与举例如表 1-1 所示。

表 1-1 运输原理分析与举例

经济形式	存在原因	举 例
批量经济	固定费用可以按整票货物量分摊 享受运价折扣	整车运输的每单位成本低于零担运输 能力较大的运输工具的每单位运输成本要低于能力较小的运输工具

续表

经济形式	存在原因	举 例
距离经济	分摊到每单位距离的装卸费用随距离的增加而减少 费率随距离的增加而减少	在完成相同运输量的运输情况下,一次运输 800 km 的成本要低于两次运输 400 km 的成本

在评估各种运输方案或营运业务时,以上原理是重点考虑的因素。其目的就是使货物装运的批量和距离最大化,同时满足客户的服务期望。

行业观察

“互联网+”与运输服务融合发展^①

落实国家关于“互联网+”便捷交通、“互联网+”高效物流等部署要求,适应移动互联网时代“指尖消费”需求,充分利用社会力量和市场机制,以整合资源、开放共享为重点,以要素移动、泛在互联、全面感知、便捷交互为目标,加快运输服务领域众创、众包、众扶、众筹发展,推动“互联网+”与运输服务融合发展。

推动实现智慧运输服务“一点通”。推广电子运单,实现货物状态全程监控、流程实时可查。推进综合运输服务“移动政务”平台建设,加强政务公共信息向全社会开放,提升政务微博、微信服务水平。主动适应新兴运输服务业态发展,完善有关法规制度,规范引导各类网络平台型企业健康发展,有序推广第三方应用软件(App)服务产品,促进供需信息直通和资源高效整合。充分运用移动互联网时代大数据和信息交互优势,推动建立公众广泛参与、政府资源开放、市场主体建设的信用考核体系。推进智慧港口示范应用,实现港口服务全流程自动化、智能化,提高港口物流效率和智能化水平。

推动实现公共信息服务“一网通”。推动运输服务领域政府数据向社会开放,加强政府信息系统和公共数据互联共享。统筹公众出行信息服务平台建设,支持企业整合多种信息资源,以公众出行服务网站、多媒体查询、移动终端、可变信息板等多种形式,合理引导公众出行。充分利用国家交通运输物流公共信息平台,整合各种货运方式以及海关、检验检疫等信息资源,促进多式联运基础信息互联共享。

推动实现政务管理服务“一站通”。整合综合运输服务政务资源,探索建立基于一个门户网站的“一站式”网上政务大厅和行政审批运行模式,集中受理、办理行政许可和其他公共事务。强化政务信息公开,推进运输行政管理集中、透明、便民、高效,方便社会监督。强化运输管理政务信息系统建设,推动跨方式、跨部门、跨区域信息互查与诚信共管。推进部、省、市三级道路运政管理信息系统互联互通,推动实现运政管理与执法信息的跨区域协调联动,加强与车辆超限管理信息系统联网管理与信息共享。综合运用各类信息资源,加强综合运输服务能力与运行动态监测分析,研究发布综合运输服务公众评议指数、社会贡献指数、市场景气指数、安全指数、价格指数、信用指数等。

^① 中华人民共和国交通运输部. 综合运输服务“十三五”发展规划[EB/OL]. http://xxgk.mot.gov.cn/jigou/zhghs/201703/t20170314_2976494.html

六、运输方式

按照不同的划分标准,可以将运输方式划分为不同的种类,如表 1-2 所示。

表 1-2 运输方式的划分

分类标准	运输方式	特 点
运输范围	干线运输	速度比同种运输工具的其他运输方式快,成本低,是运输的主体
	支线运输	是收货地、发货地之间的补充性运输,距离短,运输量小
	二次运输	经过干线与支线运输到站的货物,需再次从车站运往仓库、工厂或集贸市场等指定地点交货
	厂内运输	一般在车间与车间、车间与仓库之间进行
运营主体	自营运输	多限于公路运输,以汽车为主要运输工具,多以近距离、小批量货物的运输为主
	经营性运输	是运输业的发展方向,多见于公路、铁路、水路、航空等运输业务
	公共运输	这种体系的构筑投资相当大,回收期长,风险大,与国民经济的发展息息相关,是一种基础性系统。在我国一般没有相应的企业投资经营
运输协作程度	一般运输	运输工具及服务方式单一,运输服务的适应性不强
	联合运输	简化托运手续,方便客户;缩短货物的在途运输时间,提高运输速度,节约运费,提高运输工具的利用率
	多式联运	比一般的联合运输规模大,且反复使用多种运输方式,以实现运输的最优化
中途是否换装	直达运输	缩短运输时间,加快车船周转,减少运输费用
	中转运输	化整为零,集零为整,提高运输效率,方便用户
运输设备及运输工具	公路货物运输	具有很强的灵活性,主要承担近距离、小批量的货物运输
	铁路货物运输	主要用于长距离、大批量的货物运输及没有水运条件地区的货物运输
	水路货物运输	承担大批量、长距离的货物运输,并在内河及沿海担任补充及衔接大批量干线运输
	航空货物运输	主要用于对时效性要求高的附加值高的货物运输
	管道货物运输	主要用于大宗流体货物的运输,如石油、天然气、煤浆、矿石浆体等

(一) 按运输范围分类

1. 干线运输

干线运输是利用铁路、公路的干线及大型船舶的固定航线进行的长距离、大批量的运输,是进行长距离空间位置转移的重要运输形式。干线运输的速度一般较同种工具的其他运输方式快,成本也较低。干线运输是运输的主体。

2. 支线运输

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,其路程较短,运输量相对较小。

3. 二次运输

二次运输是一种补充性的运输形式,是指经过干线、支线运输到站后,站与用户仓库或指定地点之间的运输。由于二次运输的货物一般为某个单位所需要,一般运量较小。

4. 厂内运输

厂内运输是指在工业企业范围内,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。但小企业内以及大企业车间内部、仓库内部的这种货物转移不称为“运输”,而称为搬运。

(二) 按运营主体分类

1. 自营运输

自营运输是指货主自己经营运输业务,即自备车辆、自行承担运输责任,从事货物的运输活动。自营运输多见于公路运输,水路运输中也有少部分属于自营运输,而航空、铁路这种需要巨大投资的运输方式,自营运输无法开展。自营运输的特点是:主要是以汽车为主要运输工具;其在总运量中所占的比重大;多为近距离(单程 100 km 以下)、小批量货物的运输为主。

2. 经营性运输

经营性运输是以运输服务作为经营对象,为他人提供货物运输服务,并收取运输费用的一种运输运营方式。经营性运输是与自营运输相对应的,它可以在公路、铁路、水路、航空等运输业中广泛开展,是运输业的发展方向。

3. 公共运输

公共运输是指由政府投资或主导经营的各种运输工具(如飞机、火车等)以及相关的基础设施(如公路、铁路、港口、机场以及相关信息系统等)组成的统一体系。由于其涉及因素相当多,因此又称为综合运输体系。这种体系的构筑投资大、回收期长、风险大,与国民经济的发展息息相关,是一种基础性系统。在我国一般没有相应的企业投资经营公共运输。

(三) 按运输协作程度分类

1. 一般运输

孤立地采用不同的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为一般运输,如汽车运输、火车运输等。

2. 联合运输

联合运输简称联运,是将两种或两种以上运输方式或运输工具连接起来,实行多环节、多区段相互衔接的接力式运输。它利用每种运输方式的优势,充分发挥各自的效率,是一种综合性的运输形式。采用联合运输,可以缩短货物的在途运输时间,加快运输速度,节省运费,提高运输工具的利用率,同时可以简化托运手续,方便用户。

3. 多式联运

多式联运是联合运输的一种现代形式。一般的联合运输,规模较小。在国内大范围物流和国际物流领域,往往需要反复地使用多种运输手段进行运输。在这种情况下,进行复杂的运输方式衔接,使之具有联合运输优势的运输,称为多式联运。

(四) 按运输中途是否换装分类

1. 直达运输

直达运输是指在组织货物运输时,利用一种运输工具从起运站、港一直到目的站、港,中途不经换装,中途不入库储存的运输形式。直达运输可以避免中途换装所出现的运输速度减缓、货损增加、费用增加等一系列弊端,从而能缩短运输时间,加快车船周转,降低运输费用。

2. 中转运输

在组织货物运输时,在货物运往目的地的过程中,在途中的车站、港口、仓库进行转运换装,称为中转运输。中转运输可以将干线、支线运输有效地衔接,可以化整为零或集零为整,从而方便用户,提高运输效率。

(五) 按运输设备及运输工具分类

1. 公路货物运输

公路运输是主要使用汽车和其他辅助车辆在公路上进行货物运输的一种方式。公路运输主要承担近距离、小批量的货物运输,水路、铁路运输难以到达地区的长途大批量货物运输,铁路、水路优势难以发挥作用的短途运输。由于公路运输有很强的灵活性,近年来,在铁路、水路运输较发达的地区,长途的大批量运输也开始使用公路运输方式。

2. 铁路货物运输

铁路运输是使用铁路列车运送货物的一种运输方式。铁路运输主要承担长距离、大批量的货物运输。在没有水运条件的地区,几乎所有大批量货物的运输都是依靠铁路完成。所以,铁路运输是在干线运输中起主力运输作用的运输形式。

3. 水路货物运输

水路运输是指利用船舶、排筏和其他浮运工具,在江、河、湖泊、人工水道以及海洋上运送货物的一种运输方式。水运主要承担大批量、长距离的运输,是在干线运输中起主力作用的运输形式。在内河及沿海,水路运输也常作为小型运输工具使用,承担补充及衔接大批量干线运输的任务。

4. 航空货物运输

航空运输是使用飞机或其他航空器进行运输的一种形式,是一种安全、迅速的运输方式。与其他运输方式相比,航空运输具有速度快、机动性大、安全准确、建设周期短及投资少等特点。航空运输适合价值高、运量小、时间紧、运费负担能力强的货物运输。

5. 管道货物运输

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序移动实现的;和其他运输方式的重要区别在于,管道运输的管

道设备是静止不动的。

不同的运输方式对技术经济指标的满足程度不同,表 1-3 是各种运输方式技术经济特征的比较。

表 1-3 各种运输方式技术经济特征比较

运输方式	技术性								经济性						适合运输距离	
	运行速度	运输能力		通用性	受自然环境影响	安全性	准时性	灵活性		运输成本		基础设施成本	设备单价	能耗		投资
		总运量	单位运力					门到门	紧急运输	近距	远距					
公路	较快	小	小	好	小	好	较好	可以	可以	低	较高	低	低	大	较小	近距
铁路	快	大	较大	好	小	好	好	不可	不可	高	低	高	高	较小	大	远距
水路	最慢	最大	最大	好	大	差	差	不可	不可	高	最低	低	高	小	小	远距
航空	最快	最小	大	好	大	好	好	不可	不可	高	最高	高	最高	最大	大	远距

思政园地

打通“大动脉” 畅通“微循环”当好“先行官”^①

2020年,新冠肺炎疫情突如其来,席卷全球。以习近平同志为核心的党中央带领全国人民众志成城、英勇抗疫,统筹推进疫情防控和经济社会发展,这场伟大的人民战争、总体战、阻击战取得战略性成果,令世界瞩目。交通运输特别是道路运输,全力守护疫情防控“生命线”、全力当好复工复产的“先行官”,打通“大动脉”,畅通“微循环”,向祖国和人民交出了优异的答卷。

随着抗疫常态化,为了促进经济社会稳定发展,“新基建”规划奔腾而出,各行各业都希望搭上新的经济发展列车。交通运输更是厚积薄发,智慧运输势在必行。

抗疫保运是命令,是责任,道路运输挺起抗疫保运的脊梁。随着全国进入一级应急响应,道路运输凭借四通八达、进村入户的运输网络,依靠敢战善战的人员队伍,日夜不停、争分夺秒抢运抗疫和生活物资,输运医疗救护人员,把希望送到医院和家家户户。据交通运输部权威公布,抗疫高峰期,道路运输累计向湖北运送医疗酒精、消毒液、医疗器械、口罩、测温仪、应急帐篷、防护服等疫情防控物资及相关生活物资50余万吨,还有更多的生活保障等物资和人员运输通过道路运输完成,在对鄂援助和保障全国人民基本生活中起到了决定性作用。与此同时,铁路累积装运防疫物品4.56万吨,民航累计运送1.28万吨。

^① 中国道路运输. 道路运输业:作用不能忽视 发展不可漠视[EB/OL]. (2020-06-08)[2020-08-04]. <http://www.crt.a.org.cn/details.html?id=11&contentId=2394>

与世界其他国家运输保障相比,我国道路运输的保障作用更加凸显。2020年4月初,受新冠肺炎疫情影响,在运输物流领域,美国甚至出现防疫救灾物资抵达机场却无法运抵各州的情况。自3月中旬欧洲各国宣布封锁边境以来,有近10%的货运无法交付。

任务二

运输系统构成

在物流系统中,运输通过转移货物的空间位置,创造了空间效用,是最重要的物流功能要素之一。运输合理化是人们广泛关注的问题,也是实现物流系统优化的关键问题,而物流的合理化在很大程度上依赖于运输的合理化。因此,李飞认为在进行物流系统设计和管理工作时,实现运输合理化是一项最基本的任务。



知识必备

一、运输系统

(一) 运输系统的概念及分类

运输系统作为物流系统的最基本的系统,是指由与运输活动相关的各种要素组成的一个整体。运输作为物流系统的动脉,在物流系统的整个运作过程中发挥着不可替代的作用。为了更好地实现准确、安全并且以最低的成本运输货物的目的,企业应用系统化的观点,通过分析研究,建立适合企业发展的运输系统。

按照所处领域划分,运输系统可分为生产领域的运输系统和流通领域的运输系统两类。按照运输方式划分,运输系统可分为公路运输系统、铁路运输系统、水路运输系统、航空运输系统、管道运输系统等。按运输的性质划分,运输系统可分为自营运输系统、营业运输系统、公共运输系统等。

(二) 运输系统的构成要素

1. 运输节点

所谓运输节点,是指以连接不同运输方式为主要职能,处于运输线路上的,承担货物的集散、运输业务的办理、运输工具的保养和维修的基地与场所。运输节点是物流节点中的一种类型,属于转运性节点。一般而言,由于运输节点处于运输线路上,又以转运为主,所以货物在运输节点上停滞的时间较短。例如,不同运输方式之间的转运站、终点站,公路运输线路上的停车场(库)、货运站,铁道运输线路上的中间站、编组站、区段站、货运站,水运线路上的港口、码头,空运线路上的空港,管道运输线路上的管道站等,都属于运输节点。

2. 运输线路

运输线路是供运输工具定向移动的通道,也是运输工具赖以运行的基础设施,是构成运

输系统最重要的要素。在现代运输系统中,主要的运输线路有公路、铁路、航线和管道,其中航线分为水运航线和空运航线。

近年来,虽然我国运输线路建设增长迅速,但是,相对于我国国土面积和人口数量来说,运输线路的发展水平不仅远远落后于经济发达的欧美国家,而且与印度、巴西等发展中国家相比也有较大差距。

3. 运输工具

运输工具是指在运输线路上用于装载货物并使其发生位移的各种设备装置,是保证运输能够进行的基础设备。根据从事运送活动的独立程度,运输工具可以分为三类:仅提供动力,不具有装载货物容器的运输工具,如铁路机车、牵引车、拖船等;没有动力,但具有装载货物容器的从动运输工具,如车皮、挂车、驳船等;既提供动力,又具有装载货物容器的独立运输工具,如轮船、汽车、飞机等。

管道运输是一种相对独特的运输方式,它的动力装置设备与载货容器的组合较为特殊,即载货容器为干管,动力装置设备为泵(热)站。因此,管道运输设备总是固定在特定的空间内,不像其他运输工具那样可以凭借自身的移动带动货物移动,故可将泵(热)站视为运输工具,甚至可以连同干管都视为运输工具。

4. 运输参与者

运输是物流活动,活动的主体就是参与者,活动作用的对象是货物客体。货物属于参与者,也可能不属于参与者。运输必须由货主和运输参与者共同参与才能进行。

(1) 货主。货主是货物的所有者,包括托运人(或委托人)和收货人,有时托运人和收货人是同一主体,有时不是同一主体。不管是托运人托运货物,还是收货人收到货物,他们均希望在规定的时间内,在无丢失、损坏且能方便获取货物运输信息的条件下,支付最少的费用将货物从托运地转移到指定的收货地点。

(2) 承运人。承运人是指进行运输活动的承担者。承运人可能是铁路货运公司、航运公司、运输公司、物流公司以及个体运输业者。承运人受托运人或收货人的委托,按委托人的意愿以最低的成本完成委托人委托的运输任务,同时获得运输收入。承运人根据委托人的要求,在不影响委托人要求的前提下,合理地组织运输和配送,包括选择运输方式、确定运输路线、进行配货配载等,降低运输成本,尽可能多地获得利润。

(3) 货运代理人。货运代理人是指根据用户要求,为获得代理费用而招揽货物、组织运输和配送的人。货运代理人本人不是承运人,他们只负责将来自各客户手中的小批量货物进行合理组织,装运整合成大批量装载,然后利用承运人进行运输,送达目的地后,再把该大批量装载货物拆分成原来的小批量送往收货人。货运代理人属于非作业中间商,因此被称为无船承运人。

(4) 运输经纪人。运输经纪人是指替托运人、收货人和承运人协调运输安排的中间商,协调的内容包括装运装载、费率谈判、结账和跟踪管理。经纪人也属于非作业中间商。

(5) 政府。运输作为一种特殊的服务商品,涉及面广,难以控制。为形成稳定而有效率的运输环境,促使经济持续增长,常需要政府的干预,政府成为运输市场中一个重要角色。政府代表国家公众利益对运输市场进行调控,包括工商、财政、税务、物价、公安、仲裁等机构和各级交通运输部门。

(6) 公众。公众关注运输的可达性、费用和效果以及环境和安全标准。公众按合理价格产生对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,但与环境与安全标准有关的交易代价也需要加以考虑。

显然,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者需要考虑多方面的因素,顾及各方的利益。他们之间的关系如图 1-1 所示。

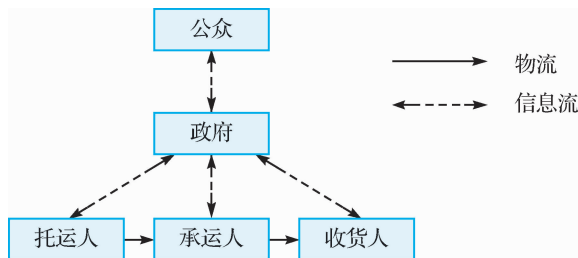


图 1-1 运输参与者之间的关系

(三) 运输系统现代化

运输系统现代化就是采用当代先进适用的科学技术和运输设备设施,运用现代管理科学方法,组织、协调运输系统各组成要素之间的关系,达到充分发挥运输功能和作用的目的。

运输系统的现代化,使运输系统结构发生了以下根本性的改变。

(1) 由单一的运输系统结构转向多种方式联合运输的系统结构,如汽车—船舶—汽车、汽车—火车—汽车、汽车—飞机—汽车、船舶—火车—汽车等不同的联合运输系统。

(2) 建立了适用于矿石、石油、肥料、水泥、煤炭等大宗货物的专用运输系统。

(3) 集包装、装卸、运输一体化,使运输系统向托盘化与集装箱化方向发展。

(4) 顺应全球经济的发展需要,一些发达国家陆续开发了一些新的交通系统、收发货物系统等,如铁路传送带运输机械、筒状容器管道系统、城市中无人操纵收发货物系统等,不同程度上解决了日益增大的物流量而引发的交通运输能力不足的问题。

二、不合理运输的表现形式

不合理运输是相对合理运输而言的。不合理运输是违反客观经济效果,违反商品合理流向和各种动力的合理分工,在现有条件下可以达到的运输水平而未达到,从而造成了运力浪费、运输时间增加、运费超支等问题的运输形式。目前,我国存在的不合理运输形式主要有以下几种。

(一) 返程或起程空驶

空车无货载行驶是最典型的不合理运输形式。在实际运输组织中,有时候必须调运空车,从管理上不能将其看成不合理运输。但是,因调运不当、货源计划不周、不采用运输社会化而形成的空驶,是不合理运输的表现。造成空驶的不合理运输主要有以下几种原因。

(1) 能利用社会化的运输体系而不利用,却依靠自备车送货、提货,这往往出现单程车,单程空驶是不合理运输的表现形式。

(2) 由于工作失误或计划不周,造成货源不实,车辆空去空回,形成双程空驶。

(3) 由于车辆过分专用,无法搭运回程货,只能单程实车、单程空回周转。



微课
不合理运输

(二) 对流运输

对流运输亦称“相向运输”或“交错运输”，是指同一种货物在同一线路上或平行线路上做相对方向的运送，而与对方行程的全部或部分发生重叠交错的运输。对流运输是不合理运输中最突出、最普遍的一种。对流运输有明显对流和隐含对流两种表现形式。

(1) 明显对流，是指同类或可以相互代替的货物沿着同一线路相向运输。

(2) 隐含对流，是指同类或可以相互代替的货物以不同运输方式在平行路线上或不同时间进行相向运输。

(三) 倒流运输

倒流运输是对流运输的一种派生形式，是指货物从销地或中转地向产地或起运地回流的一种运输现象。倒流运输的不合理程度要甚于对流运输，其原因在于，往返两程的运输都是不必要的，形成了双程的浪费。

(四) 迂回运输

迂回运输是舍近求远的一种运输，是可以选取短距离却选择路程较长路线进行运输的一种不合理形式。迂回运输有一定复杂性，不能简单处理。只有因计划不周、地理不熟、组织不当而发生的迂回，才属于不合理运输。如果最短距离有交通阻塞、道路情况不佳，或有对噪声、排气等特殊限制而不能使用时发生的迂回，不能称为不合理运输。

(五) 过远运输

过远运输是指选择供货单位时，不就地就近获取某种商品或物资，而舍近求远从外地或远处运来同种商品或物资的运输。过远运输占用运力时间长，运输工具周转慢，物资占压资金时间长，远距离自然条件相差大。此外，过远运输又易出现货损，增加了费用支出。

(六) 重复运输

本来可以直接将货物运到目的地，但是在未达目的地之处或目的地之外的其他场所将货物卸下，再重复装运送达目的地，这是重复运输的一种形式。另一种形式是，同品种货物在同一地点一边运进，同时又向外运出。重复运输虽未增加运输距离，但增加了非必要的中间环节，延缓了流通速度，延长了货物在途时间，增加了装卸搬运用费，增大了货损的可能。

(七) 运输方式选择不当

运输方式选择不当是未考虑各种运输工具的优势，而利用不合适的运输工具造成的运输不合理现象，常见的有以下几种形式。

1. 弃水走陆

在可以同时利用水运及陆运时，不利用成本较低的水运或水陆联运，而选择成本较高的公路运输或铁路运输。

2. 铁路、大型船舶的过近运输

在非铁路及大型船舶的经济运行里程内，利用铁路和大型船舶进行运输。

(八) 运输工具承载能力选择不当

未按承运货物数量及重量选择运输工具，造成超载或实载率不高的现象。超载运输可能造成运输工具的损坏或交通事故的发生，实载率不高会因装载量不足而造成运力的浪费。

（九）托运方式选择不当

托运方式选择不当是指可以选择最有利的托运方式而未选择,造成运力浪费及费用支出加大的现象。例如,应选择整车而未选择,反而采取零担托运;应当直达而选择了中转运输;应当中转运输而选择了直达运输等,都属于这一类型的不合理运输。

上述的各种不合理运输形式都是在特定条件下表现出来的,在进行判断时必须注意其不合理的前提条件,否则就容易出现判断的失误。例如,如果同一种产品,商标不同,价格不同,所发生的对流运输不能绝对地看成不合理运输,因为其中存在着市场机制引导的竞争和优胜劣汰。如果强调因为表面的对流而不允许运输,就会产生保护落后、阻碍竞争甚至助长地区封锁的不良作用。

三、运输合理化

（一）运输合理化的概念

物流合理化是指在一定的条件下以最少的物流运作成本而获得最大的效率和效益。物流合理化是一个动态过程,其趋势是从合理到更加合理。由于运输是物流系统最重要的功能要素之一,因此,在现代物流的合理化中,运输合理化占据非常重要的地位。

运输合理化是从物流系统的总体目标出发,按照货物流通的规律,运用系统理论和系统工程原理和方法,合理利用各种运输方式,选择合理的运输路线和运输工具,以最短路径、最少环节、最快速度和最少劳动力消耗组织货物的运输。

（二）运输合理化的影响因素

运输合理化的影响因素有很多,起决定性作用的有五个方面的因素:运输距离、运输环节、运输工具、运输时间和运输费用,称作“合理运输的五要素”。其中,运输时间和运输费用,是衡量合理运输的两个主要因素,它们集中体现了运输的经济效益。

小贴士

运输距离原理

运输工具装卸所发生的相对固定费用必须分摊到每单位距离。距离越长,可以使固定费用分摊给更多的里程,在每单位距离的变动费用保持不变的情况下,导致每公里所支付的总费用更低。一般情况下,可以依照以下原则选择运输方式:运输里程在 300 km 以内,选择公路运输;300~500 km 之间,选择铁路运输;500 km 以上,选择铁路运输或水路运输。

（三）运输合理化的实现途径

运输合理化是一个系统分析过程,常采用定性和定量相结合的方法。可通过对运输的各个环节和总体进行分析研究,以实现运输合理化,主要方法有以下几种。

1. 提高运输工具实载率

实载率有两个含义:一是单车实际载重与运距之乘积和标定载重与行驶里程之乘积的比率,在安排单车、单船运输时,这是作为判断装载合理与否的重要指标;二是车船的统计指标,即一定时期内车船实际完成的货物周转量(以吨·千米计)占车船标定载重吨位与行驶

公里之乘积的百分比。

提高实载率的意义在于:充分利用运输工具的额定能力,减少车船空驶和不满载行驶的时间,减少浪费,从而求得运输的合理化。

2. 发展直达运输

直达运输是追求运输合理化的重要形式,其对合理化的追求要点是通过减少中转过载换载,从而提高运输速度,省去装卸费用,降低中转货损。直达的优势,尤其是在一次运输批量和用户一次需求量达到一整车时表现得最为突出。此外,在生产资料、生活资料运输中,通过直达,建立稳定的产销关系和运输系统,也有利于提高运输的计划水平;考虑用最有效的技术来实现这种稳定运输,提高了运输效率。

近年来,直达运输的比重逐渐增加,它为减少物流中间环节创造了条件。需要特别说明的是,如同其他合理化措施一样,直达运输的合理化也是只在一定条件下才会有所表现,不能绝对认为直达一定优于中转,要从物流总体出发做综合判断。如果从用户需要量看,批量大到一定程度时,直达是合理的;批量较小时,中转是合理的。

3. 发展配载运输

配载运输是充分利用运输工具载重量和容积,合理安排装载的货物及载运方法以求得合理化的一种运输方式。配载运输也是提高运输工具实载率的一种有效形式。

配载运输往往是轻重商品的混合配载,即在以重质货物运输为主的情况下,同时搭载一些轻泡货物。例如,海运矿石、黄沙等重质货物,在舱面捎运木材、毛竹等,在基本不增加运力投入、基本不减少重质货物运输的情况下,解决了轻泡货的搭运。

4. “四就”直拨运输

“四就”直拨运输是通过预先筹划,减少中转运输环节,就厂、就站(码头)、就库、就车(船)将货物分送给用户,力求以最少的中转次数完成运输任务的一种形式,如表 1-4 所示。

表 1-4 “四就”直拨运输的具体形式

主要形式	含 义	具体形式
就厂直拨	物流部门从工厂收购产品,在经厂验收后,不经过中间仓库和不必要的转换环节,直接调给销售部门或直接送到车站、码头运往目的地的方式	厂厂直拨 厂店直拨 用工厂专用线、码头直接发运
就站(码头)直拨	物流部门对外地到达车站的货物,在交通运输部门允许占有货位的时间内,经交接验收后,直接分拨或送交各销售部门	直接运往市内各销售部门 直接运往市外订货单位
就库直拨	在货物发货时越过逐级的层层调拨,省略不必要的中间环节,直接从仓库拨给销售部门	对需要报关的货物就仓库直拨 对需要更新库存的货物就仓库直拨 对常年生产、常年销售的货物就仓库直拨
就车(船)直拨	对外地用车、船运达的货物,经交接验收后,不在码头或车站停放,不入库报关,随即通过其他运输工具换装直接运往销售部门	就火车直装汽车 就船直装火车或汽车 就大船过驳小船

5. 实施托盘化运输

托盘运输是货物按一定要求组装在一个标准托盘上组合成为一个运输单位,并便于利用叉车或升降机进行装卸、搬运和堆存的一种方式。

6. 减少动力投入,增加运输能力

运输的投入主要是能耗和基础设施的建设,在设施建设已定型和完成的情况下,尽量减少能源投入,从而大大节约运费,降低单位货物的运输成本,达到合理化的目的。国内外在这方面实行的有效措施如下。

(1)“满载超轴”。其中,“超轴”的含义就是在机车能力允许情况下,多加挂车皮。我国在动力紧张时,采取加长列车、多挂车皮的办法,在不增加机车的情况下增加运输量。

(2)水运拖排和拖带法。竹、木等物资的运输,利用竹、木本身浮力,不用运输工具载运,采取拖带法运输,可省去运输工具本身的动力消耗,从而求得合理化;将无动力驳船编成一定队形,一般是“纵列”,用拖轮拖带行驶,有比船舶载乘运输运量更大的优点,从而求得合理化。

(3)顶推法。顶推法是我国内河货运采取的一种有效方法,是将内河驳船编成一定队形,由机动船顶推前进的航行方法。其优点是航行阻力小,顶推量大,速度较快,运输成本很低。

(4)汽车挂车。汽车挂车的原理和船舶拖带、火车加挂基本相同,都是在充分利用动力能力的基础上,增加运输能力。

7. 发展社会化的运输体系

运输社会化的含义是发展运输的大生产优势,实行专业分工,打破物流企业自成运输体系的状况。单个物流公司车辆自有,自我服务,不能形成规模,且运量需求有限,难以自我调剂,因而经常容易出现空驶、运力选择不当、不能满载等浪费现象,且配套的接货发货设施、装卸搬运设施也很难有效地运行,所以浪费颇大。实行运输社会化,可以统一安排运输工具,避免对流、倒流、空驶、运力不当等多种不合理运输形式,不但可以追求组织效益,而且可以追求规模效益,所以发展社会化的运输体系是实现运输合理化的重要措施。

当前,我国火车运输的社会化运输体系已经较完善;而在公路运输中,小生产的运输生产方式非常普遍,因此公路运输是建立社会化运输体系的重点。

8. 开展中短距离铁路公路分流,“以公代铁”的运输

在公路运输经济里程范围内,或者经过论证,超出通常平均经济里程范围,也尽量利用公路运输。这种运输合理化的表现主要有两点:一是对于比较紧张的铁路运输,用公路分流后,可以得到一定程度的缓解,从而加大这一区段的运输通过能力;二是充分利用公路门到门和在中途运输中速度快且灵活机动的优势,实现铁路运输服务难以达到的水平。

目前,我国“以公代铁”在杂货、日用百货运输及煤炭运输中较为普遍。一般认为,公路经济里程为200~500 km,随着高速公路网的形成,新型与特殊货车的出现,公路的经济里程有时可达1 000 km以上。

9. 发展先进运输技术和运输工具

利用先进的科学技术来实现运输合理化。例如,专用散装罐车解决了粉状、液状物运输损耗大、安全性差等问题;袋鼠式车皮、大型半挂车解决了大型设备整体运输问题;“滚装船”解决了车载货的运输问题,集装箱高速直达车船加快了运输速度,增加了运输量。

10. 强化流通加工

有不少产品,由于产品本身形态及特性问题,很难实现运输的合理化,只要对其进行适当加工,就能够有效解决合理运输问题。例如,将造纸材料在产地预先加工成干纸浆,然后压缩体积运输,就能解决造纸材料运输不满载的问题;轻泡货物预先捆紧包装成规定尺寸,装车时就容易提高装载量;水产品及肉类预先冷冻,就可提高车辆装载率并降低运输损耗等。

思政园地

TIR 运输车辆首次从中蒙最大陆路口岸出境^①

据呼和浩特海关 2020 年 1 月 9 日对外消息称,TIR 运输车辆日前首次从中蒙最大陆路口岸——二连口岸出境。

2020 年 1 月 7 日,一辆悬挂着醒目“TIR”标识的厢式货车缓缓驶过二连海关货运监管智能卡口,这是二连口岸首辆出境的 TIR 运输车辆。车辆载运货物为包装材料、塑料制品等,经二连口岸启运后,途经蒙古国、俄罗斯、白俄罗斯等国家,最终抵达波兰华沙,境外运输段全程 8 167 公里,预计运输时间 9~10 天。

TIR 系统即国际公路运输系统,是建立在联合国《国际公路运输公约》(《TIR 公约》)基础上的国际货物运输领域的全球性海关通关运输系统,设立距今已有 70 年历史。目前全球共有 73 个缔约国加入了《TIR 公约》,大多数位于“丝绸之路经济带”沿线重要地区。

TIR 运输模式下,货物从启运国的发货仓库到运抵国的收货仓库,全程只需要一次装货、施封,沿途无须缴纳过境担保费用,且过境海关原则上不查验,不开箱,通关效率高,运输十分便捷。

据二连海关统计,自 2019 年 7 月 19 日首批 TIR 运输货物运抵二连公路口岸以来,二连海关 2019 年全年共办理 TIR 运输业务 40 单(次),货物总重 860 余吨,货物价值为 1 443 万元,全部为来自白俄罗斯的优质冷冻牛肉。

“积极推进 TIR 运输的实施,可以充分发挥国际道路运输的灵活优势,填补铁路运输覆盖不到国家和城市区域,将来 TIR 运输方式可以为国内企业出口贸易提供新的便捷方式,也会为国内民众带来更多物美价廉的欧洲产品。”二连海关工作人员介绍道。

^① 李爱平. TIR 运输车辆首次从中蒙最大陆路口岸出境[EB/OL]. (2020-01-10)[2020-08-04]. <https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/gnxw/115045.htm>

任务三

运输需求与运输供给

运输就是通过运输工具使货物在运输节点之间流动,以改变“物”的空间位置为目的的活动。运输市场是随着运输需求和运输供给的出现而产生的,它的作用通过市场机制的调节得以发挥,它的运行在价值规律作用下进行。因此,李飞认为必须要了解运输市场的运输需求和供给,才能提供更好的运输服务。

一、运输需求

(一) 运输需求的概念

运输需求也称货物运输需求,泛指社会经济活动提出的货物空间位移需要。货物运输需求产生于人类生活和社会生产的各个环节,个人、企业、部门、区域或国家都有可能提出空间位移的需要。

运输市场是十分复杂的,运输需求分析的难度也很大。现实中可以存在着各种各样从很小到非常大的运输服务组织,因此,运输市场的种类几乎是没有穷尽的。

(二) 运输需求的特点

与其他商品的需求相比,运输需求主要具有以下特点。

1. 派生性

运输需求总体上是一种派生性需求,而非本源性需求,这是运输需求的一个重要特点。所谓派生性需求,是指一种商品或服务的需求是由另一种或几种商品或服务需求派生而来的,是由社会经济中的其他活动所引发出来的一种需求。货主提出位移要求的最终目的往往不是位移本身,而是为了实现其生产、生活中的其他需求,完成空间位移只是中间的一个必不可少的环节。

以矿石运输为例,A地是矿石产地,B地是矿石销售地,如图1-2所示。这是一个最简单的运输供求关系,即只有唯一的货物种类——矿石,同时也只有唯一的货运始发地和唯一的到达地,两地之间有矿石经销商把A地生产的矿石运到B地销售,图中的价格和供求数量都是象征性的。

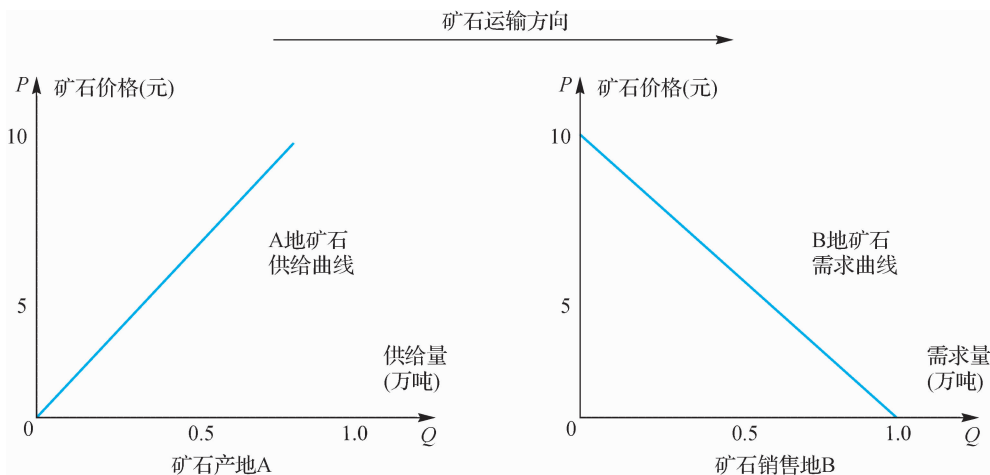


图 1-2 产销两地的矿石供应

图 1-2 中的产地 A 的矿石供给曲线、销售地 B 的矿石需求曲线(用最简单的直线形式表示,实际生活中可能不完全是直线形式),表示供给量随价格的上升而增加、需求量随价格的上升而增加。

由于 A、B 两地是分离的,A 地的矿石供给要变成 B 地的矿石消费,必须依靠矿石运输。上面给出的 A 地矿石产地价格中不包含矿石运输的价格,而 B 地的矿石销售地价格中理应包含了矿石的运输价格。因此,A 地和 B 地之间存在着一个矿石的价格差。假定该价格差仅仅是由于矿石运输造成的。可以想象出,在产销地供求曲线已经分别确定的情况下,从 A 地运往 B 地的矿石数量,取决于矿石的运输价格。运价越低,两地间的矿石价格差越小,相对较高的产地收购价可以鼓励产地的厂商多生产矿石。而较低的销售地价格则鼓励消费地的客户多消费矿石;当运输价格为零的时候,两地的矿石价格完全相同,此时矿石的运输数量是最大的。而运价越高,则意味着消费者必须要承担较高的销地价格。而生产者则必须接受较低的产地价格,这显然不鼓励产品的消费与生产,因而运输需求也较小;运输价格水平高到一定程度以上,该产品的运销就不再具有经济性,运输就不会发生,地区之间则处于隔绝状态。

因此,很容易得出这样的结论,即随着交通运输条件的改善,运价不断降低会鼓励不同地区之间的货物流动,而由于运输条件落后,过高的运输价格则阻碍地区之间的货物流动。

2. 广泛性

运输需求产生于人类活动和社会生产的各个角落,运输业作为一个独立的产业部门,任何社会活动都不可能脱离它而独立存在。因此,与其他商品和服务的需求相比,运输需求具有广泛性,是一种带有普遍性的需求。

3. 多样性

货物运输服务提供者面对的是种类繁多的货物。承运的货物由于在重量、体积、形状、性质、包装上有所不同,因而对运输条件的要求也不同。在运输过程中,必须采取相应不同的技术措施。

4. 空间特定性

运输需求是对位移的要求,而且这种位移是运输消费者指定的两点之间带有方向性的位移,也就是说运输需求具有空间特定性。

例如,农产品产地在 A 地,而销售市场在 B 地,这就决定了农产品的运输需求必然是从 A 地到 B 地,带有确定的空间要求。

特别是一些受区域分布影响的大宗货物,运输需求在方向上的不平衡性更为明显。如煤炭、石油、矿石等,都有明显的高峰方向,这就造成货物运输量在方向上不平衡的主要原因。需要注意的是,在这种会随着时间变化的运输需求面前,运输供给常常难以及时做出反应,而在短期内表现得完全无弹性,但它又需要尽可能地去满足需求。所以在运输需求量急剧增加之时,只好以大幅度地降低运输质量去适应需求,求得均衡;而在运输需求大幅度减少之时,又只得靠闲置设备去求得均衡。

5. 时间特定性

货物运输需求在发生的时间上有一定的规律性。例如,蔬菜和瓜果的收获季节,也是这些货物的运输繁忙期。这些反应在对运输需求的要求上,就是时间的特定性。运输需求在

时间上的不平衡,引起运输生产在时间上的不均衡。

时间特定性的另一层含义,是对运输速度的要求。货物运输需求带有很强的时间限制,即运输消费者对运输服务的起运和到达时间有各自特定的要求。从货物运输需求看,由于商品市场千变万化,货主对起止的时间要求各不相同,各种货物对运输速度的要求相差很大。

6. 部分可替代性

不同的运输需求之间,一般来讲是不能互相替代的。例如,运大豆不能代替运水果,因为这明显是不同的运输需求。但是,在另一些情况下,人们却可以对某些不同的物质位移做出替代性的安排。例如,电煤的运输可以被长距离高压输电线路的输电替代;在工业生产方面,当原料产地和产品市场分离时,人们可以通过生产力布局的确定在运送原料还是运送生产成品或半成品之间做出选择。

此外,运输需求还具有流量、流向、流程、流时、流速 5 个物理特征和可靠性、便利性、安全性等结构性特征。

(三) 影响运输需求的因素

1. 运价水平

(1) 货物的运价弹性。对运输市场进行需求分析的意图之一,是确定某一种或几种运输方式的运输需求对于运输价格变化的弹性。在现实中,运输企业需要根据对运输需求弹性的分析,决定自己在运输市场上的价格水平;政府也需要了解和掌握诸如社会运输需求对提高燃油税措施的反应程度等动向。

还有,当某一条特定运输线路的运价水平发生变动,它所影响的可能不只是该线路上的运输量,所有有关的产品供给地都会重新调整自己最合适的运输终到地点。也就是说,所有可能的始发地、到达地的产品供给曲线和需求曲线都会对新的运输均衡产生影响。

(2) 货物运输的非价格成本。运输的非价格成本或非价格的运输成本,称之为附加的用户成本,是必须考虑的影响因素。运输的非价格成本本身不是运输价格的组成部分,但是一旦发生这种成本并且其水平达到某种高度,那么它所起的作用和提高运价水平是相似的,也会减少运输需求。运输的非价格成本越高,运输需求就越受到限制。例如,某种品牌苹果的产地价格是每千克 9 元,销售地价格是每千克 10 元,两地之间的正常运输费用是每千克 0.5 元。在这种情况下,可能就会有经销商愿为获得平均每千克 0.5 元的利润,而将该产品从产地运到销售地去销售。但是,如果出现每千克平均为 0.6 元的额外非价格运输成本,那么产地价格加上运费和非价格运输成本的总计就会超过销售地价格,经销商则无疑会对该产品的运销失去兴趣,结果是该品牌苹果的运输需求下降。

2. 经济发展水平与产业结构

(1) 经济发展水平与运输需求。货物运输需求是派生需求,这种需求的大小决定于经济发展水平。各国在不同经济发展阶段对运输需求在数量和质量上有很大区别。对产业结构而言,亦会因为消费者消费取向的不同而有所转变;在产业结构应经济发展而改变时,会出现货物种类和运输服务特性的改变,从而使运输需求发生变化。

(2) 运输需求的地区不平衡性。我国运输需求层次地区分布的不均衡性,也是一个主要方面。首先,我国幅员辽阔,地区资源分布不均,比如中西部主要是大量能源、原材料的产地,而东南部主要集中的是产品的加工生产地,这就使得我国各地区由于货物产品的不同,

拥有着不同的运输需求层次。同时,区域经济发展不平衡带来运输需求层次地区分布不均。比如,西部地区的经济发展落后于东部沿海地区,人民消费水平也比较低,产品的生产及需求不如东部地区多样,使得西部的货物运输需求层次也比较单一,而东部就相对要复杂得多。

(3) 消费者对运输方式、载运工具的选择。运输消费者对运输方式、载运工具的选择,也会影响运输需求。比较可靠的运输方式被用户青睐,而对那些运输组织环节复杂、时常出现运输延误的运输方式,其运输需求就可能下降。

此外,发货人对运输企业的要求、运输服务质量高低,都会影响运输需求。还有一种现象,一部分生产企业保留的自备运输车队,也在一定程度上影响专业运输企业的运输需求。

二、运输供给

(一) 运输供给的概念

运输供给是指运输生产者在某一时刻,在各种可能的运输价格水平上,愿意并能够提供的各种运输产品的数量。

与一般商品的供给相比,运输供给的特点在于其涵盖的范围很广:运输供给包括了运输基础设施的供给、载运工具的供给以及它们共同提供的运输服务供给。运输供给在市场上的实现要同时具备两个条件:一是运输供给者有出售运输服务的愿望;二是运输供给者有提供运输服务的能力。

(二) 运输供给的特点

1. 运输服务的不可储存性

运输市场出售的不是实物产品,而是不具有实物形态、不能储存、不能调拨的运输服务。消费者在运输市场中的购买,不是为了直接占有运输产品,而是通过运输实现货物的位移。运输业并不会改变货物本身的性质和形态,而只是改变货物在空间上和时间上的存在状态。具体体现在空间位置的移动,即“位移”。但位移并不是任何抽象的、笼统的位移或运输,而是有具体条件的,包括目的地、时间等要求和规定的场所变动,它的数量和质量都要受到用户的检验。

运输服务的供给过程和运输服务的消费过程融合在一起,二者不可从时空上进行分离。同时运输服务具有矢量的特征,不同的起始点和目的地之间的运输形成了不同的运输产品,它们之间不能相互替代,即使是相同起始点和目的地之间的运输。因此,不存在任何可以存储、转移或调拨的运输“产成品”,运输服务的供给只能以提高运输效率和新增运力来适应不断增长的运输市场需求。即使这样,当面对变幻莫测的运输需求时,运输服务的不可储存性带来的困难仍然难以克服。

运输产品的这种特性,使得运输市场上对运输质量的要求应该更加严格,特别是在事前对运输业者提供服务的监督和检查比在其他市场上更为重要,以切实保护运输消费者的利益。

2. 运输供给的分散性

运输市场既有空间上的广泛性,又有具体位移的特定性。运输产品进行交换的场所,是纵横交错、遍布各地的运输线路和节点。哪里有货物运输需求,哪里就会有形成货运交易场所的动力。只有相同的货物在相同的时间、相同起运终到地点的运输才是相同的运输产品。

甚至在同一运输线上,不同方向的运输也是完全不同的运输产品。然而,同一组运输产品可以由不同的运输方式提供,并行的几种运输工具可以提供相同但质量(比如运输速度、方便性、舒适程度等)上有差别的运输产品。在具体的运输市场上,不同运输生产者的竞争,不仅发生在同一部门内部的不同企业之间,也发生在不同的运输方式之间。可以互相替代的运输工具共同组成运输市场上的供给方,它们之间存在着合作、竞争关系。因此,虽然某些运输线路或节点的流量很大,但从更大的区域范围来看,运输供给仍然是极为分散的,并不存在大系统层面上的一致性。

3. 运输供给的部分可替代性

现代运输市场中有铁路、公路、水运、管道、航空多种运输方式及多个运输供给者存在,有时几种运输方式或多个运输供给者都能完成同一运输对象的空间位移,于是这些运输供给之间存在一定程度的可替代性,这种可替代性构成了运输方式之间竞争的基础。

当然,由于运输产品具有时间上的规定性和空间上的方向性,因此不同运输供给方式的替代性受到限制;各种运输方式的技术经济特征、发展水平、运输费用和在运输网中的分工也不同,所以运输方式之间的替代是有一定条件的。

运输费用、运输速度、方便程度是选择运输方式的依据,因此,各种运输方式之间存在着既不是异功能的协同关系,也不是同功能的竞争关系,而是在某些区间为同功能、某些区间为异功能的一种相互有弱可替代性的关系,反映到综合运输系统中,这种关系有时就呈现竞争性、有时又为协同性。此外,运输服务的消费者通常还拥有其他的选择权力,决定是否改变他们的生产方式和生产地点,所以运输本身也是在与不同形式的人类活动进行竞争。

4. “有效”供给范围较大

公路、铁路、航空等很多运输方式的特征之一是资本密集度高,造成运输业单位产值占用资金的数量明显高于其他生产和服务部门。资本密集度高往往意味着在总成本中固定成本比变动成本的比重较大,这使得很多运输方式的短期成本曲线较为平坦,就是说与那些变动成本很大的产业相比,运输成本曲线的U字形不明显。运输供给者还可以通过运输服务质量的下降在一定程度上抵消成本变动的不利影响。因此,“有效供给”对运输生产者来说,就有一个较大的范围,换句话说,其经济运能是一个较大的范围。

5. 运输供给的规模经济性

运输供给的规模经济是指随着运输总产出的扩大,平均运输成本不断下降的现象。运输业的范围经济,是指与分别生产每一种运输产品相比较,共同生产多种运输产品的平均成本可以更低,这可以是指某一运输企业的情况,也可以是指某些运输网络或载运工具(如线路节点车辆和车队等)的情况。

(三) 影响运输供给的因素

1. 运输价格

运输服务的价格,又称运价,是影响运输供给的最重要的因素。在其他因素不变的情况下,商品价格与供给量呈同增同减的变动关系。但由于运输业的商品价格在许多运输对象和运输范围内受到政府的严格管制,使得对于运输供给弹性的实证分析变得较为复杂。

2. 运输成本

运输供给者提供运输服务目的是追求利润,因此,决定运输供给的一个关键因素便是运

输成本。相对于运输市场价格而言,当某种运输服务的成本较低时,运输供给者大量提供该运输服务就会有利可图。当运输成本相对于市场价格而言比较高的时候,运输供给者就会提供比较少的服务数量,而转向其他地区甚至退出该行业。运输成本的影响因素很多,但主要取决于投入品价格和技术进步。劳动、能源或设备等投入品的价格显然会对既定产出水平的运输成本产生重大的影响。

3. 相关物品或服务的价格

运输成本并非运输供给曲线的唯一决定因素,运输供给也受相关物品价格的影响,特别是那些能够轻易地进行替代的相关物品的价格。

4. 政府政策

出于环境、能源或安全等方面的考虑,政府会鼓励或限制某些运输方式,而税收和财政补贴会影响运输投入品的价格。政府的运输管制对于竞争企业的数量和它们的运输产品价格都会产生影响。

5. 特殊因素

一些特殊因素也会影响运输供给。例如,气候条件对公路货物运输和航空货物运输有着重要的影响。而对未来政府政策和市场状况的预期,通常也会对运输供给决策产生重大的影响。如果运输企业对未来的经济持乐观态度,则会增加供给;如果企业对未来的经济持悲观态度,则可能减少供给。

影响公路货运供给的重要因素如表 1-5 所示。

表 1-5 影响公路货物运输的因素

影响因素	具体内容
技术	信息技术进步,降低了运输组织成本并增加了供给
投入品价格	油价的下跌降低了运输成本,增加了供给
相关物品价格	如果铁路的运价上升,卡车的供给就会增加
政府政策	取消对卡车的交通管制,会增加供给
特殊因素	对政府未来路桥通行费政策放宽的预期,会增加供给

任务四

运输市场调查

运输市场是运输活动的客观反映,是运输提供者和运输需求者之间进行运输产品交易的场所和领域,是多种运输服务的集合体。因此,李飞认为只有进行全面的运输市场调查,了解货主的运输市场需求及潜在的市场需求,才能更好地提供相匹配的运输供给,提高运输服务质量。

 知识必备

一、运输市场

(一) 运输市场的概念

运输市场是指运输提供者和运输需求者之间进行运输产品交易的场所和领域,是运输活动的客观反映。狭义的运输市场是指运输承运人提供运输工具和运输服务来满足货主对运输需要的交易活动场所,即进行运输能力买卖的场所。广义的运输市场,则包括运输参与各方在交易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,而且还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。

(二) 运输市场的分类

按照不同的标准,运输市场可以有多种分类方式。

(1) 按运输市场的行业划分,运输市场可分为公路货物运输市场、铁路货物运输市场、水路货物运输市场、航空货物运输市场、管道货物运输市场。这种分类可以用于研究不同运输方式之间的竞争,如综合运输、运价体系和各种运输方式之间的竞争等。

(2) 按运输的距离划分,运输市场可分为短途货物运输市场、中途货物运输市场、长途货物运输市场。

(3) 按货物运输的范围划分,运输市场可分为国内运输市场(如铁路货物运输市场、公路货物运输市场)和国际运输市场(如远洋货物运输市场、国际航空货物运输市场等)。

(4) 按运输市场的供求关系划分,运输市场可分为买方运输市场和卖方运输市场。在供不应求时,货主的需要常常得不到满足,以运定产的现象经常发生,迫切需要扩大运输生产能力。而供过于求时,又会有大量的运力闲置而得不到充分利用。买方与卖方市场的经营环境不同,运输企业所采取的经营管理策略也不同。

(5) 按运输需求的弹性划分,运输市场可分为富有弹性的运输市场和缺乏弹性的运输市场。在富有弹性的运输市场中,运价的变动对运输量的影响较大,运价是调整运输市场平衡的有力工具。

(6) 按运输市场的竞争性划分,运输市场可分为完全竞争市场、垄断市场、寡头市场和垄断竞争市场。

(7) 按运输市场的空间结构划分,运输市场可分为区域性的地方运输市场(如城市运输市场、城间运输市场、农村运输市场、城乡运输市场,以及南方运输市场、北方运输市场)、全国统一的运输市场、国际运输市场。例如,“一带一路”沿线国家的运输市场。

小贴士

“一带一路”是世界机遇之路

2013年9月和10月,中国国家主席习近平先后提出共建“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”(简称“一带一路”)倡议,得到国际社会的高度关注和有关国家的积极响

应。共建“一带一路”倡议借用古丝绸之路的历史符号,融入了新的时代内涵,既是维护开放型世界经济体系,实现多元、自主、平衡和可持续发展的中国方案;也是深化区域合作,加强文明交流互鉴,维护世界和平稳定的中国主张;更体现了中国作为最大的发展中国家和全球第二大经济体,对推动国际经济治理体系朝着公平、公正、合理方向发展的责任担当。

“一带一路”沿线包括中亚、东盟、南亚、中东欧、西非、北非等65个国家,44亿人口。“一带一路”旨在实现“一带一路”沿线国家的互联互通,为世界经济增长开辟新空间,为国际贸易和投资搭建新平台,为完善全球经济治理拓展新实践。“一带一路”是世界的机遇之路、繁荣之路。

“六廊六路多国多港”是共建“一带一路”的主体框架,为各国参与“一带一路”合作提供了清晰的导向。其中,“六廊”即新亚欧大陆桥、中蒙俄、中国—中亚—西亚、中国—中南半岛、中巴和孟中印缅六大国际经济合作走廊。

(8) 按运输市场的时间结构划分,运输市场可分为现货交易市场、期货交易市场。现货交易市场是指运输市场上出售运输劳务与货币转移是同时进行的,因而也称即期交易。它反映市场主体和交换对象的运动在时间上的同步性。期货交易市场是指在交易所当中进行的,通过签定标准化的运输期货交易合同而成交的运输交易市场。在运输期货交易活动中,是先签订期货交易合同,然后在某一特定时间交割。市场主体之间对运输劳务所有权的转让与货物位移在时间上是分离的,两者不具有同步性,因此与现货交易有很大的不同。

行业观察

全力以赴推进运输结构调整^①

2020年7月27日,全国运输结构调整工作电视电话会在交通运输部召开。李小鹏强调,要统筹谋划“十四五”相关工作,全力以赴推进运输结构调整取得新的更大突破,更好服务“六稳”工作和“六保”任务。

一要大力推动基础设施建设。全力推进铁路专用线建设,加快水运基础设施建设,加快推进多式联运枢纽站场和集疏运体系建设。

二要充分发挥铁路和水路的比较优势。持续提升铁路运输服务水平,进一步优化水路运输组织,加快形成合理比价关系。

三要进一步优化营商环境。深入了解政策诉求,持续加强政策创新,深入推进“放管服”改革,充分发挥港口和大型工矿企业的骨干作用。

四要深挖运输结构调整的市场潜能。继续深挖铁路货运增量潜能,全面提升多式联运服务水平。

^① 李小鹏在全国运输结构调整工作电视电话会上强调:加快推进落实运输结构调整三年行动目标任务凝心聚力为打好污染防治攻坚战提供有力支撑[EB/OL]. (2020-07-27)[2020-08-04]. http://www.mot.gov.cn/buzhangwangye/lixiaopeng/zhongyaohuodonghejianghua/202007/t20200728_3439083.html

五要千方百计解决好货车司机的实际困难,统筹处理好各方面的关系,及时防范化解风险隐患。

六要加强督导考核和绩效评估,组织第三方机构对三年行动计划执行情况开展效果评估。

李小鹏强调,要面向加快建设交通强国,厘清发展思路,高质量谋划好“十四五”及今后一个时期运输结构调整工作,努力做到由主要依靠行政手段向更多发挥市场作用转变、由重点突破向全面推进转变,以实实在在的举措确保运输结构调整工作取得新的更大成效。

(三) 运输市场的特征

运输市场是整个市场体系中的重要市场。它是运输提供者与需求者之间进行商品交换的场所和领域。运输市场具有第三产业服务性市场的特征,主要体现在以下几方面。

(1) 运输市场是一个典型的劳务市场。运输企业主要为社会提供没有实物形态的运输劳务。运输劳务是一种看不见、摸不着的服务产品,既不能储存也不能调拨,而且它的生产与消费具有同步性,它的所有权具有不可转移性。

(2) 运输市场是一个劳动密集型市场。与工业相比,运输业技术构成相对较低,特别是公路货物运输。运输业用人较多,每位就业人员占有的固定资产额较低,在企业劳动成果中,活劳动所占比重较大。

(3) 运输市场的区域性较强。在市场的空间布局上存在着不同程度的自然垄断。运输市场具有一定的服务半径,超出这个半径范围,企业的经济效益就会急剧下降。

(4) 运输市场波动性较强。由于运输劳务没有实物形态,运输市场受各种因素影响后变动较大,因此波动性较强。

(5) 运输市场受到企业自给自足运输力量的潜在威胁。许多企事业单位都组建自己的运输队伍,有的甚至还拥有自己的铁路线和机车车辆,这些运输力量平时主要为本企业的生产服务。但是,它们随时都可能进入运输市场参与竞争,是一支不可忽视的经济力量。

随着市场机制的不断发育和完善,运输市场将会呈现出更加激烈的争夺。在各种竞争中,运输企业所面临的竞争更具有其特殊性,它不仅要参与不同运输方式和同类运输方式之间的运输市场竞争,还要投入多元经济市场的竞争,即它是在“两个市场”中展开的竞争。运输竞争能力是指运输企业争取用户、争取市场的能力,它由运能、质量、价格、信誉、服务五个要素构成,其中价格和服务因素构成运输市场提升竞争优势的两个重要因素。

二、运输市场调查

运输市场调查是指以运输市场为对象,采用科学的方法,系统地收集和整理有关某个区域内运输市场的运输需求和运输供给等信息和资料,为市场预测和企业营销决策提供依据的一系列活动。

道路运输市场信用评价

道路运输市场信用评价指标建立应遵循以下基本原则。

(1) 科学性:指标内容包括影响信用评价对象信用的主要因素,能够反映其诚信状况;

(2) 客观性:指标之间有机配合,结构合理,避免重复和矛盾;

(3) 实用性:各项指标便于理解、采集和使用。

道路运输市场信用评价实行扣分制,评价基准分为100分,每个评分项目根据实际发生情况可重复扣分,扣完即止。若评价对象出现严重失信行为,则按照评价办法,直接评为D级。以每一自然年度为周期,对道路运输市场评价主体的信用等级进行评价考核和分级。

道路运输企业或道路运输驾驶员在各从业省份的信用综合评分计算公式表示为:

$$S=100-\sum_{i=1}^n F_i$$

式中:

S ——企业在某省的信用综合评分;

F_i ——企业在某省的某一次失信行为被扣分数;

n ——企业在某省内从业的失信行为总数。

(一) 运输市场调查的内容

运输市场调查是为了获取有关影响运输市场变化等因素的信息资料,为运输企业经营决策提供科学依据。公路货物运输生产点多、线长、分布面广、流动分散的特点及其与社会联系面宽而复杂的特性,决定了公路货物运输市场调查的内容多而复杂。凡是直接或间接影响运输市场变化的一切信息、资料都属于调查之列。具体的运输市场调查内容,取决于调查的目的和任务。

1. 运输市场供给调查

市场供给调查就是调查运输劳务的供应情况,包括调查本地公路、铁路、航空、水路等各种运输方式的运力规模、运输量及运输质量;同时,要了解本企业的市场地位和市场占有率等。

2. 运输市场需求调查

运输市场需求调查是市场调查的重要内容,包括市场需求调查和潜在需求调查。

(1) 市场需求调查。市场需求调查包括货源调查和运输需求者行为调查。货源调查主要调查货物的流量、流向、流时、流距、种类及其变化趋势。其调查内容大体包括如下方面。

① 重点厂矿企业、商品经销、物资供应等部门的生产经营规模、分布、货运量及主要商品、原材料来源地、产品发往地的品种和数量等;

② 主要港、站的货物到达量和发运量,主要农副产品的调运季节、数量等;

③ 整个经济腹地内的基本建设规模、工程类型、投资总额、各种建筑材料的需求量以及



微课
运输市场需求

基本建设发展规划等；

④ 不同种类货物的流量、流向、流时、运距等资料；运量波动程度和季节性变化规律及特殊情况(大规模的交易会、展销会等)对运输的要求；

⑤ 货主对运输质量的要求等。

(2) 潜在需求调查。运输市场需求有两种：一种是现实需求，即消费者自己已意识到并具有购买能力，也准备购买这种需求，了解现实需求的目的是掌握市场对运输服务的容量；另一种需求是潜在需求，研究市场潜在需求就是为了了解把这种潜在需求变为现实需求的可能性，以及这种可能实现的程度。

3. 运输市场环境调查

(1) 政治环境调查，主要调查党和国家的方针、政策、法律及相关部门的法令、条例等。如国家对公路货物运输发展政策、税收、信贷、燃油税、利率、燃料价格等方面的政策性调整。

(2) 经济环境调查，主要调查本地区的经济形势、产业结构、国民收入分配状况等。经济形势调查的内容包括本地区主要产业部门的生产情况以及部门间协调、稳定发展情况；市场商品的供应与流通状况；物价波动状况；人民生活水平状况等。产业结构的状况反映了一个国家或地区人民生活的总体水平和需求层次。国民收入不仅与产业结构有关，而且也受到社会经济制度和政治制度的影响。不同的国民收入类型，对运输需求有明显的不同。

(3) 技术环境调查，主要调查运输行业的科学技术水平、科技政策和新产品、新技术、新工艺和新材料的开发能力、发展速度、变化趋势以及汽车工业新产品的开发投放等。

(4) 生产环境调查，主要包括两方面的内容：一是与运输生产直接相关的燃料、配件供应，主要营运线路、新开辟营运线路的道路交通条件(含道路线型、特殊路段的通车条件、交通量、道路通行能力、运输水平、安全运输条件等)；二是本地区运力、运量的现状及发展趋势，公路运输市场竞争的形势，其他运输经营者的经营策略和运输服务质量。

(5) 交通基础设施环境调查，主要包括本地区道路的密度及等级条件、场站设置及其网络系统、运输信息服务等。基础设施的完善程度不仅是交通运输现代化的重要标志，而且是投资环境和运输市场环境的主要内容。基础设施完善与优劣程度是确定运输发展方向的重要依据。

(6) 社会和文化环境调查。运输市场广阔，各地区文化背景、风俗习惯、价值观念等均存在着很大的差异。家庭结构和人员流动趋向，人们对日用品品种、规格、数量的需求，当地土特产品种等，均决定对运输结构的特定需求。

4. 运输市场经营行为调查

市场经营行为调查包括运输经营者的经营资格、职业道德、服务质量、运输价格、缴纳税费等。

5. 运输市场竞争状况调查

在运输市场中，价值规律和服务水平对市场的调节作用，通过市场价值的变动和服务水平的优劣及竞争来实现。市场竞争状态调查的内容主要包括以下几方面。

(1) 竞争对手总体情况调查。竞争对手总体情况调查主要调查运输经营者的数量、分布、经营状况、运营效率、运价水平、生产总规模、可提供运输服务的总水平、满足和货主需要的总程度等。

(2) 竞争对手竞争能力调查。竞争对手竞争能力表现在：拥有资产的状况；企业规模；

包括企业总规模和提供某种运输服务的规模;技术水平,包括职工的技术素质、经营管理水平、服务质量状况、交通工业的工艺水平和新产品开发能力等;技术装备水平,包括拥有运力数量、类型、技术状况以及精良情况;运输服务项目,包括其服务设施的基本情况;市场占有率,包括各个竞争对手的各项运输服务在市场总容量中所占的比重等。

(3) 竞争对手开设新的运输服务项目的动向调查。竞争对手开设新的运输服务项目的动向调查包括服务项目的发展方向、特征、进程以及运用的措施与手段,预测这些新的服务项目进入市场后,将形成的竞争形势等。

(4) 潜在竞争对手调查。在对竞争对手的调查中,除了要对现有的运输经营者进行调查外,还要对那些待办理运输服务的经营者和将要出现的,或有可能从事运输服务的经营者进行调查,以便制订的市场管理法规更加符合市场发展规律,使经营决策的风险程度降至最低。

6. 运输经营者微观环境调查

运输经营者微观环境调查,是经营者确定经营方向,制订经营战略,提高经营效率的重要手段。其调查内容主要包括各运输经营者的经营指导思想,以及在市场上各种运输业务的供求情况和发展趋势;经营者的货源组织情况即争取用户的措施;拥有的资金、技术、设施、设备情况;各项税费负担情况等。

7. 运输市场组货效果调查

市场组货效果调查,主要调查通过市场组货的数量和组货过程中劳动消耗之比,从而分析各种方式、各种组货措施的效果。影响组货效果的因素包括:组货时间和地点、组货策略和方式、组货人员的数量和素质、组货地区的工农业生产发展状况、人口密度及职业特点等。市场组货效果调查的主要内容包括如下方面。

- (1) 调查组货网点的数量、规模及网点附近工农业分布状况、人口密度、职业特点等;
- (2) 调查组货的服务态度、服务方式和付款形式等;
- (3) 调查组货量、市场占有率;
- (4) 调查组货人员的素质、数量、服务水平等;
- (5) 调查组货过程中不同的信息传递渠道、传递手段的效果。

(二) 运输市场调查的原则

运输市场调查一般要遵循以下六个方面原则。

(1) 准确性原则。准确性原则,即所收集的信息、资料必须是准确和可靠的。这就要求对市场中的大量信息、情报要进行分析 and 筛选,保证收集的信息能客观真实地反映运输市场的实际情况。只有这样,才能保证运输企业决策的科学和正确。

(2) 及时性原则。由于运输市场的变化受多方面的影响,且运输市场的信息和资料有很强的时间性,而过时的信息、资料会导致运输决策的失误。因此,为运输企业提供的市场信息和资料是最新的、及时的,才不会为企业决策贻误战机。

(3) 系统性原则。系统性原则要求市场调查的资料必须是全面和系统的。因此,要对调查的信息资料进行整理,使之条理化、类别化和系统化,找出其内在的规律性,使运输企业的经营活动与市场的变化相适应。

(4) 针对性原则。市场调查的范围广泛、规模庞大、信息纷杂,因此对市场调查的内容要有的放矢,收集到的信息资料应尽量避免人、财、物方面的无谓浪费。

(5) 经济合理性原则。运输市场调查的最终目的,是为运输企业做出正确的经营策略,提高经济效益。因此,在进行市场调查时,一定要用最快的速度、最短的时间,采用科学的调查方法,完成调查过程。

(6) 科学性与客观性原则。调查人员自始至终均应保持客观的态度去寻求反映事物真实状态的准确信息,去正视事实,接受调查的结果。不允许带有任何个人主观的意愿或偏见,也不应受任何人或管理部门的影响或“压力”去从事调查活动。“寻找事物的本来面目,说出事物的本来面目”。市场调查的客观性还强调了职业道德的重要性。

(三) 运输市场调查的类型

1. 全面调查

全面调查是指道路运输企业根据调查目的和任务要求,向全部调查对象进行同一内容的调查方式,如对货源情况的调查。由于每个货源单位可提供的货源数量不同,就可以对所有单位设置统一表格,按表格中所列指标由每个货源单位填写。

全面调查的优点是能够掌握全面情况,缺点是工作量大、成本高,花费的时间长。

2. 抽样调查

抽样调查是指运输企业按照随机原则,从调查对象总体中抽出一部分样本单位进行调查,借以推算全部调查对象总体情况的方法。抽样调查的组织方式有简单随机抽样、等距抽样、类型抽样、整群抽样。抽样调查的误差可以事先计算和控制,并且抽样调查具有可推断性,所以在实际工作中应用很广。道路运输经济成分复杂,车辆较多,范围较广,抽样调查可以省时省力,节约人力、物力、财力,保证调查的时效性。

3. 重点调查

重点调查也叫作个别调查或专题调查,主要是针对重点的或个别的调查对象的特殊问题进行深入细致的专门调查,如实载率问题的专题调查等。

4. 典型调查

典型调查是道路运输企业根据调查目的和要求,在全面分析之后,有意识地从选取少数具有代表性的单位进行深入调查研究的一种非全面调查。运用典型材料,解剖同类问题,提出改进建议。

优点是机动灵活,省时、省力,有利于提高工作效率,既可以搜集有关数字资料,又可以掌握具体、生动的情况,研究事物发生、发展过程和结果,有利于探索事物变化的规律性。

缺点是不太精确。典型调查的成效,很大程度上取决于所选择的典型调查对象的代表性怎样。

(四) 运输市场调查目标及对象

运输市场调查是为了更好地制定运输决策而进行的系统的数据收集、分类和分析。虽然运输市场调查作为制定决策的一个不可少的部分,但是过去许多企业都忽略了。如果能按有组织的方式进行运输市场调查,会极大地改进运输决策。运输市场调查是运输营销整个领域中的一个重要元素。运输市场调查要明确所需的信息,设计收集信息的方法,监测和执行数据收集的过程,分析结果,并把调查中发现的问题提供给相关部门。

运输是靠提供顾客满意的服务来获取收益的。运输市场调查不仅包括传统的定量调

查、定性调查、媒体和广告调查、用户和供应商调查,更重要的是对顾客满意度调查。满意的客户会给运输企业带来广阔的前景,可以增加收入,降低经营成本。

通过运输市场调查,可以达到以下目标。

- 了解顾客要求和期望;
- 制定服务标准;
- 衡量满意度;
- 识别发展趋势;
- 与竞争者比较。

运输市场调查的对象是相关区域内的运输公司、制造业、流通企业、社会中介(如银行、咨询公司、媒体等)。

(五) 运输市场调查技术

运输市场调查的技术是指搜集资料的具体方法和技巧。常用的资料搜集方法有直接观察法、采访法、实验法、资料研究法等。

1. 直接观察法

直接观察法是调查人员亲自到现场,对被调查的现实情况和数量进行清点、测定、计量和记录,以取得第一手资料的方法。例如,调查人员亲赴托运单位、主要站点、港口或参加订货会、工矿企业生产计划制订会议等,观察了解运输质量、运输价格、运输速度及货物运输的需求情况。

2. 采访法

采访法是当面或通过电话、书面向被调查者提问,根据被调查者的答复来搜集统计资料的一种方法。采访法又可以分为个别访问和开调查会两种。例如,召集被调查者开座谈会,个别面谈了解,让被调查者填写调查表以及通过电话询问等都属于采访法。这种把调查对象请进来或调查者走出去的方法,可以全面了解各方面的情况,搜集所需信息。

3. 实验法

实验法是运输市场调查中用途广泛的方法。凡是货运班线的开辟或延伸、零担运输的开展、办理公路快运等等,都可以采用此方法作小规模的运输实验,以了解用户和市场的反应,从而决定本企业的经营策略。

4. 资料研究法

资料研究法是间接调查的方法。它是利用已有的市场统计资料对调查的内容进行分析研究,以获得市场情况。

小贴士

问 卷 星

问卷星是一个专业的在线问卷调查、测评、投票平台,专注于为用户提供功能强大、人性化的在线设计问卷、采集数据、自定义报表、调查结果分析系列服务。与传统调查方式和其他网站调查系统相比,问卷星具有快捷、易用、低成本的明显优势,已经被大量企业和个人使用。

（六）运输市场调查程序

运输市场情况复杂,调查的内容多,范围广,难度大。因此,必须针对调查任务和调查对象的具体情况,根据现有条件,按照科学的程序进行。

运输市场调查一般分为三个阶段、八个步骤。

1. 准备阶段

运输市场调查首先必须明确调查目的。例如,目的是了解运输市场对运力的需求情况,那么就要明确目前市场的供给和需求情况怎样(包括总量构成、经济结构、技术结构、经营结构、类型结构和用途结构等),造成这种供需现状的原因是什么,这种需求是否有进一步扩大的趋势,等等。为了确定原因所在,通常可先进行情况分析和非正式调查。

(1) 情况分析。调查人员首先应搜索分析掌握的有关情报资料。情况分析的目的是帮助调查人员搜索问题和对问题有所认识,并从中发现其因果关系。所以,情况分析所用的资料可以粗略一些,只要重点搜集对所研究分析的问题有直接参考价值的资料即可。

(2) 非正式调查。非正式调查也称为“探索性调查”,一般由调查人员直接访问有关专家以及精通所调查问题的人员,征询他们的意见和评价。

2. 调查阶段

调查阶段包括确定调查方法、准备调查表、抽样设计、现场实地调查四个步骤。

(1) 确定调查方法。调查者确定向被调查者搜集有关资料的方法。

(2) 准备调查表。根据调查要求设计调查表,设计的调查表一定要符合调查要求,这是运输市场调查成败的关键。

(3) 抽样设计。一般是采用抽样的原理进行调查,即选择一部分具有代表性的样本进行调查,样本的选择是调查工作成功的重要一环。

(4) 现场实地调查。对某些重要的细节问题,要深入运输市场进行调查,即选择一部分具有代表性的样本进行调查。样本的选择是调查工作成功的重要一环。

3. 分析阶段

分析阶段包括整理分析资料和编写调查报告两个阶段。

(1) 整理分析资料。整理分析资料就是对调查搜集到的各类资料进行整理、统计和分析,去粗取精,去伪存真。

(2) 编写调查报告。调查报告一般有两种形式:一种是专门调查报告,其内容要求详细、明确、针对性强;另一种是一般报告,其内容要求简洁明了。调查报告大体包括以下内容:调查题目、调查目的、调查简要、调查范围、调查方法和步骤、调查结果、结论和建议、附件(包括调查搜集的原始资料、统计报表等)。



资料
2020年6月
中国沿海(散货)运输市场
分析报告



项目小结

本项目主要讲述了运输管理的相关理论,介绍了运输的概念、原则、地位、功能和原理,阐述了各种运输方式的分类标准及特点、运输系统的现代化和合理化,侧重介绍了我国运输中的不合理现象及运输合理化的有效措施,最后阐述了运输市场的概念、结构、分类及运输市场调查。

重点概念:运输、批量经济、距离经济、运输合理化、运输市场、运输市场调查。



知识巩固

一、选择题

- 公路货物运输主要承担的货运的特点是()。
 - 远距离、大批量
 - 近距离、大批量
 - 近距离、小批量
 - 远距离、小批量
- 下列各项中,()不属于运输系统的构成要素。
 - 运输经济状况
 - 运输节点
 - 货主与运输参与者
 - 运输线路
- 整车运输的每单位成本()零担运输。
 - 低于
 - 高于
 - 不低于
 - 不高于
- 运输市场是具有多侧面、多重规定性的经济范畴,主要分为空间结构与()。
 - 时间结构
 - 市场结构
 - 地缘结构
 - 经济结构
- 运输市场调查阶段包括确定调查方法、准备调查表、()和现场实地调查共四个步骤。
 - 抽样设计
 - 方案设计
 - 编写调查报告
 - 数据分析

二、判断题

- 按运输中途是否换装,可将运输分为直达运输和中转运输两类。()
- 运输的基本原则是准确、及时、经济、方便。()
- 按运营主体不同,运输可以分成自营运输、经营性运输、公共运输三类。()
- 在运输活动中,货运代理人属非作业中间商,因此被称为无船承运人。()
- 采访法就是当面或通过电话、书面向被调查者提问,根据被调查者的答复来搜集统计资料的一种方法。()

三、简答题

- 运输的功能体现在哪些方面?

2. 运输方式有哪些分类方法? 各种分类方法中有哪些运输方式?
3. 运输系统的构成要素有哪些? 为什么公众也是运输参与者?
4. 我国存在的不合理运输形式主要有哪些?
5. 运输合理化的有效措施有哪些?
6. 作为运输企业,在“双 11”和“6·18”期间,如何提供与货物运输需求相匹配的运输供给?
7. 作为运输企业,为什么要进行运输市场调查?



案例讨论

雅戈尔的移动仓库

雅戈尔集团创建于 1979 年,总部位于东海之滨的浙江省宁波市,是全国纺织服装行业龙头企业。经过 41 年的发展,雅戈尔已形成以品牌发展为核心,多元并进、专业化发展的综合性国际化企业集团,下设服装控股、服装制造科技、纺织控股、置业控股、康旅控股、金融投资和中基集团七个板块。企业现有员工 5 万余名,以服装制造和营销为主业,以房地产、贸易为两翼,集团下辖几十家企业,其中雅戈尔集团股份有限公司(Youngor Group Co., LTD)是一家在上海证券交易所挂牌的上市公司。雅戈尔集团的服装主业从设计、生产到销售全部在雅戈尔集团股份有限公司中进行。2020 年 5 月 10 日,“2020 中国品牌 500 强”排行榜发布,雅戈尔排名第 241 位。

雅戈尔每年的积压产品损失都在亿元左右,如何将损失降到最小一直是困扰企业发展的难题。1999 年春节,雅戈尔总裁李如成访问了美国最大的服装销售企业 Penney, Penney 有 4 个仓储地,通过计算机网络的监考调拨,真正实现了无仓库管理。从根本上解决高库存问题,需要的是经营模式的彻底改变。雅戈尔从传统的以生产为中心向以销售为中心转变,捷径是学习先进行业的经验,如德国服务业的同行,将 2/3 的库存转移到高速公路的运输线上。

雅戈尔利用供应链管理的理念,重新梳理了企业的销售、财务、供应、储运、生产厂商、分公司、专卖店等环节,力图打造一个以订货为导向的生产模式。这瓶“新酒”用“旧瓶”已经是装不下了,须用新的“透明酒杯”来装。在雅戈尔的信息化当中,做得最好的是量身定制业务,在营业厅把客户的身体尺寸数据通过网络传输到生产地,生产地根据这些数据资料再进行加工。

现在雅戈尔在宁波总部办公室的计算机上就能清楚地跟踪监控每一件衬衫、西装的生产和销售情况,也可清楚地看到每家卖场的具体销售数据,配送部门则可以根据计算机的监控控制发货。

思考题

1. 以生产为中心转向以销售为中心,雅戈尔为实现无库存管理做了哪些努力?
2. 结合运输的功能,怎样理解“库存转移到高速公路的运输线上”这句话?

实训拓展

南京市江宁区运输市场调查

【项目情景】

南京市江宁区位于南京市东南部,是南京十一区之一。其地处长江下游南岸,江苏省西南部苏皖交界地带,东与栖霞区及句容市接壤,东南与溧水区毗邻,南、西南分别与安徽省当涂县、马鞍山市相交,北、东北分别与雨花台区、秦淮区相邻。江宁区域总面积 1 561 平方公里,水域面积 186 平方公里,是国家重要的科教中心和创新基地,国家东部地区先进制造业基地、交通物流枢纽和空港枢纽。江宁从东西南三面环抱南京主城,航空、航运、铁路、公路交通体系汇聚,是南京对外沟通的重要枢纽。

【实训目标】

通过实训,学生能够熟悉运输市场的分类、特征,掌握运输市场调查的方法和技术,能够进行科学系统的调查数据分析、汇总,得出南京市江宁区运输市场供需关系。

【实训准备】

- (1) 熟悉南京市江宁区的区划范围。
- (2) 了解南京市江宁区运输市场构成。
- (3) 了解南京市江宁区周边的主要道路交通状况。

【实训步骤】

- (1) 自由组合成小组,每组 5 人。
- (2) 明确每个人的职责,并熟悉运输市场分类、特征及运输市场环境、市场供给等。
- (3) 明确运输市场调查方法,商讨运输市场调查方案。
- (4) 形成运输市场调查报告,全班共享。

【实训评价】

教师对各组的设计方案做出综合评价,如表 1-6 所示。

表 1-6 项目一评分表

考评人	被考评人		
考评地点			
考评内容	南京市江宁区运输市场调查		
考评标准	具体内容	分值	实际得分
	运输市场分类	10	
	运输市场环境调查	10	
	运输市场供给调查	10	
	运输市场调查方法选择	20	
	运输市场调查方案撰写	20	
	运输市场调查报告	30	
合计		100	



学生总结

项目一 运输需求分析

问 题	回 答
你学习本项目最大的收获是什么	
你认为本项目最有价值的内容是什么	
哪些内容(问题)你需要进一步了解	
为使你的学习更有效,你对本项目的教学内容安排有何建议	

学生签字:

年 月 日