

考试大整理资料：《物流管理》第四章 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/222/2021_2022__E8_80_83_E8_AF_95_E5_A4_A7_E6_c31_222238.htm 《物流管理》第四章 运输 4.1运输在物流系统中是最为重要的构成要素 前边我们已经说过,货物从甲地运到乙地可以产生地点或场所功效,产生这种功效的是运输。运输就是通过运输手段使货物在物流据点之间流动。运输具有扩大市场、稳定价格、促进社会分工、扩大流通范围等社会经济功能。因此,运输对发展经济,提高国民生活水平有着十分巨大的影响,现代的生产和消费,就是靠运输事业的发展来实现的。

4.1.1运输和配送 运输一般分为运输和配送。关于运输和配送的区分,有许多不同的观点,可以这样来说,所有物品的移动都是运输,而配送则专指短距离、小批量的运输。因此,可以说运输是指整体,配送则是指其中的一部分。

4.1.2运输手段 运输指物品在物流据点之间的移动。而用来作为物品在物流据点间移动手段的,有公路、铁路、内航海运、飞机等等,选用何种运输手段,对提高物流效率具有十分重要的意义。首先从结论来说,运输手段必须综合考虑。要权衡运输系统所要求的运输服务和运输成本。可以使用单一运输手段,也可以将两种以上不同的运输手段组合起来使用。在决定运输手段时,应以运输机具的服务特性作为判断的基准。

4.1.3运输机具的服务特点要考虑的因素 (1) 运费--高低 (2) 运输时间--到货时间长短 (3) 频度--可以运配送的次数 (4) 运输能力--运量大小 (5) 货物的安全性--运输途中的破损及污染。 (6) 时间的准确性--到货时间的准确性。 (7) 适用性--是否适合大型货物运

输。（8）伸缩性--是否适合多种运输需要。（9）网络性--和其它运输机具的衔接。（10）信息--货物所在位置的信息。在这些因素中以哪种因素作业重点，必须根据不同的运输需要来确定，一般认为运费和运输时间是最为重要的选择因素，具体进行选择时则应从运输需要的不同角度综合地加以权衡。这里必须注意的是运输服务与运输成本之间；运输成本与其它物流成本之间存在"效益背反"。若要保证运输的安全、可靠、迅速，成本就会增多；若要减低仓储费用而频繁地使用飞机，成本也会增多。因为运输成本与其它物流成本之间也存在"效益背反"关系，所以在选择运输机具时，应当以总体成本作为依据，而不仅只考虑运输成本。当根据运输需要决定运输机具时，应对各种运输机具特点和所存在的问题有所了解。在我们深入探讨这一问题之前，首先让我们看一看日本货物运输的概况。

4.1.4 货运量的变化

从货运量的变化可以看出。（1）60年代经济高速增长时期。货运量与经济发展基本呈同步增长，而且持续了20多年。（2）1973年第一次石油危机以后，日本经济进入低成长时期，产业结构由重厚长大变为轻薄短小，货运量也随之而停止增长。（3）1979年第二次石油危机期间，国内货运量有一个时期甚至出现负增长。（4）1980年后期受扩大内需的影响，消费需求和建设需求同时增加，国内货运量再次大幅度增长。（5）进入90年代，泡沫经济破灭，经济萧条，国内货运量也随之减少。（6）1994年经济缓慢回升，国内货运量增加，增长率超过国内经济增长率。1994年的货运合计为65亿吨、4475吨千米，分别比前一年增长1.1%和2.2%。

4.1.5 运输承运率

各运输手段的运输承运率：（1）以吨为单位。载重汽车为90.3%；内航海

运为8.4%；航空运输为0.0%，呈现增长趋势，铁路继续减少为1.3%。（2）以吨千米为单位。货运汽车增长51.3%、内航海运增长43.8%、航空运输增长0.1%，相反铁路却下降为4.8%。可以看出货运汽车稳步增长，只有铁路出现下降。4.1.6载重汽车有很大发展，国内航运比较稳定，铁路则呈下降趋势。上述数字可以看出铁路以吨为单位的运输承运率为1.3%；以吨千米为单位的承运率为4.8%。载重汽车以吨为单位的为90.3%，非常高；以吨千米为单位的却只为51.3%；内航海运以吨为单位为8.4%；以吨千米为单位则高达43.8%。这表明铁路运输的吨数虽少，长距离的运输却比较多；载重汽车运输吨数虽多，而近距离运输却比较多；内航海运以吨千米为单位要高，说明海路运输的距离比铁路还长。表4-3表明上述情况的具体数字。1993年各种运输手段的平均货运量，铁路为382千米，载重汽车为48千米，国内航运为952千米。

4.2 各种运输手段的运输特点和存在的问题

4.2.1 铁路

从图4-1可以看出铁路货运量从1965年至1993年期间，吨单位平均增长为负4.1%，吨千米单位增长率为负2.9%；运输承运率吨单位由9.6%下降到1.3%；吨千米单位由30.7%下降到4.8%，下降幅度很大。其下降的原因是服务水平低，运费上升，运输所需要的时间长，罢工多等等。

4.2.1.1 铁路运输分为车皮运输和集装箱运输

车皮运输

租用适合货物的数量和形状的车皮（同一品种的货物直接运输货物破损少），适合运送大宗货物。但货车难以往返利用，运输效率低，运费亏损集中而且需要有专用搬运设施和机器。主要用来运送水泥、石灰等无需承担高额运费的大宗货物，并须有专用铁路通往收发货地点。近来日本铁路实行车皮集约化和集装箱化，车皮的使用日趋

减少。集装箱运输。集装箱运输是铁路和公路联运的一种复合型直达运输，其特征是送货到门，可以由一个据点直达另一据点。适用于化工产品、食品、农产品等许多货种的运输。"日本铁路"的货运现在正进行集装箱化，今后集装箱运输可望增长。

4.2.1.2 铁路货运的特点

(1) 优点： 不受天气影响，稳定、安全。 具有定时性。 中长距离运货运费低廉。 可以大批量运输。 可以高速运输。 可以按计划运行。 网络遍布全国，可以运往各地。 节能。

(2) 不足之处： 短距离货运,运费昂贵。 货车编组，转轨需要时间。 运费没有伸缩性。 不能采取门对门服务。 车站固定，不能随处停车。 货物滞留时间长。 不适宜紧急运输。

4.2.1.3 铁路运输的问题

没有自营的货运专线，不能随意修改车次增加行车，卸货站设施不完备，日本铁路投资不足，不能实现满意的运输服务，运费缺乏伸缩性。铁路运输竞争不过公路运输，有其自身的问题。但从成本、环保等方面考虑，今后铁路货运有望占有重要地位。为此，铁路货运应在提高运输服务，采用具有伸缩性的运费措施，提高运送能力和运送效率，向综合物流服务业转轨并向扩充货运车站机能，增加货运车站，货运专用新线，大规模进行车站设施建设等方面发展。

4.2.2 卡车

卡车的货运量吨单位年平均增长3.5%；吨千米单位年平均增长6.4%；运输承运率也大幅度增长,吨单位由83.5%增长到90.3%；吨千米由26.0%增长到51.3%。卡车运货得以大幅度增长,是由于 汽车普及,高速公路开通，汽车可以直接开展门对门服务，送货到家非常方便。 具有价格竞争优势。 汽车性能提高。 大型货车增多。

4.2.2.1 卡车

又分为自用卡车运输和营业性卡车运输。自用载重货运汽

车。载重汽车的所有者用自己的汽车运载自己的货物为自用载生汽车。实际出车率和实际载货率均不如营业用卡车高。但其拥有数却占90%。吨单位自用卡车约占60%，而吨千米单位却只占30%。这是因为自用卡车大多在限定范围内运行的缘故。无论吨单位，还是吨千米单位均有减少趋势。营业用卡车。为别人运送货物并收取费用的卡车为营业用卡车，营业用卡车数只占货运汽车总数的10%。货运量吨单位占40%，吨千米单位占70%。这是因为营业用货运汽车，除同一种货物整车运输外还包括长距离多品种货物运输，营业用卡车今后将会有进一步的发展。 100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com