

◎ 新世纪高职高专交通运输管理类规划教材 ◎

高速公路服务区管理



新世纪高职高专交通运输管理类规划教材

高速公路服务区管理

主 编 孟祥茹

副主编 王明远

江苏工业学院图书馆
藏书章



机械工业出版社

本书是全面介绍高速公路服务区管理的教材。本书系统地介绍了高速公路服务区、高速公路服务区的规划与建设、高速公路服务区的服务设施、高速公路服务区的环境保护、高速公路的经营开发、高速公路服务区的绿化管理以及高速公路的可持续发展等内容。本书内容全面、新颖、通俗易懂。本书为高职高专交通运输管理类规划教材之一,也可供高速公路服务区管理人员和工程技术人员作为工作中的参考。

图书在版编目(CIP)数据

高速公路服务区管理/孟祥茹主编. —北京:机械工业出版社, 2004.7

新世纪高职高专交通运输管理类规划教材

ISBN 7-111-14902-5

I. 高... II. 孟... III. 高速公路—服务设施—交通运输管理 IV. ①F540.5 ②U491

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2004)第 068355 号

机械工业出版社(北京市百万庄大街 22 号 邮政编码 100037)

策划编辑:蓝伙金 孔文梅

责任编辑:徐永杰

责任印制:闫 焱

保定市印刷厂印刷·新华书店北京发行所发行

2004 年 8 月第 1 版第 1 次印刷

1 000mm×1 400mm B5·5.875 印张·213 千字

定价:16.00 元

凡购本书,如有缺页、倒页、脱页,由本社发行部调换

本社购书热线电话(010) 68993821、88379646

封面无防伪标均为盗版

新世纪高职高专交通运输管理类规划教材编委会

主任委员：陈周钦

副主任委员：唐 好 王进思

秘书长：阎子刚

编委：（排名不分先后）

梁 军 仪玉莉 武德春 黄君麟 邹 敏

袁炎清 薛 威 游金梅 朱新民 莫高兴

程世平 刘 焰 熊 青 祁洪祥 曾 剑

刘德武 孟祥茹 郑文岭 曹前锋 林敏晖



交通运输行业是促进国民经济和社会发展的基础，是社会发展的先决条件，是国民经济发展的先导型行业。改革开放以来，尤其是 20 世纪 90 年代初以来，我国交通基础设施、运输装备和客货运输总量规模迅速扩展，质量水平大幅提高，整体结构明显改善，颇具规模的现代交通运输系统网络已初步形成。经过改革开放的 20 多年，我国交通运输业发生了深刻的变化，交通运输行业从过去的封闭和垄断走向开放和竞争，运输方式之间、运输方式内部的竞争局面开始形成，乘客和货主对运输方式和运输工具有了更大的选择余地，竞争也使运输服务质量有了明显提高，多种经济成分和多种经营方式共办交通的繁荣局面已经形成，专业运输部门积极更新经营理念，改善经营行为，为顾客着想，在客运方面开展吃、住、行一条龙服务，在货运方面推行产、运、销一条龙服务。

但因长期以来交通运输滞后于国民经济发展，欠账过多，运输市场仍满足不了经济建设和社会市场经济发展的需要。这主要体现在：运输组织管理水平不高，公路运输企业的经济规模不够，产业经营理念落后，缺乏专业化程度高和跨区经营的骨干运输企业，现有的运输设施及设备仍然满足不了国民经济高速发展的需要，主干线运能不足的矛盾仍十分突出，运输安全保障薄弱，运输服务质量不能令人满意。

近期，国家提出了交通实现新的跨越式发展的主要目标，到 2010 年使交通对国民经济的制约状况得到全面改善，到 2020 年基本适应国民经济和社会发展需要。发展的基本思路是：全面树立可持续发展的观念，正确把握发展度、协调度、可持续度三者的关系，正确处理局部与全局、眼前与长远的关系，正确处理发展与人口、资源、环境的关系，保持交通运输健康、稳定的发展态势，认真解决好发展速度与建设质量、规模扩张与质量效益、经济发展与生态环境保护、建设改造与养护管理等诸多矛盾，实现质量型、效益型、功能型和可持续的跨越式发展。

运输能力落后于公路建设，重建设轻管理，重效益轻服务是当前交通运输行业的突出现象，交通运输未来可持续发展的潜在障碍之一是缺乏现代服务理念好、素质高、技能熟练的人才。

截至 2003 年年底，全国高速公路通车里程已突破 3 万 km，到 2007 年，全国高速公路通车里程将达 7 万 km。随着全国高速公路规模的逐渐扩大和网

络的逐步形成,高速公路的专业化运营与管理已经提到了交通部门的议事日程上来,全国各地对高速公路运营管理人才将有较大的需求。

我国的职业类交通运输管理教育始于 20 世纪 80 年代初的中专教育。在 20 多年的交通运输管理职业教育的探索 and 实践中,积累了相当丰富的智力和知识资源,全国各交通中专学校在 2000 年前后陆续转制为以高中后职业教育为主的高等职业技术学院。伴随我国社会主义市场经济制度的逐步确立和改革开放力度的进一步加大,尤其是我国加入 WTO 后,交通运输行业业态、管理体制和市场机制较原来也发生了翻天覆地的变化,交通运输行业不可避免地要面对全球化的市场竞争,原来各学校采用的教材和教学资料明显不再适应高职高专教育的培养目标和教学特点。

为了适应交通运输事业发展对人才的需要,解决各高职高专院校当前交通运输管理类专业教材紧缺的现状,由机械工业出版社组织全国交通系统 22 所高职高专院校的专家学者,协同规划了这套“新世纪高职高专交通运输管理类规划教材”,并成立了“新世纪高职高专交通运输管理类规划教材编委会”,这是一件可喜可贺的好事。参与这套教材规划和编写的人员大多是长期从事交通运输管理实践、教学和研究的一线专家学者。这套教材较为系统地介绍了客货运输企业经营与管理、交通运输行业管理、高等级公路维护与运营管理等方面的理论知识与理念、行业法律法规和标准、经营与运作管理方法和工具等,吸收了国内外业界最新的实践和理论成果,配以大量的实操性案例和习题,突出实用性和操作性,适合高职高专的培养目标和教学特点,是国内目前第一套较为系统和完整的高职高专交通运输管理类规划教材。这套书既可作为高职高专交通运输管理类专业课程的教材,又可作为各类、各层次学历教育和短期培训的选用教材,也适合作为广大交通运输业界人员的学习参考用书。

由于行业发展变化快,再有编者水平有限,书中难免有不足之处,恳请广大读者提出宝贵意见,以期保持这套教材的时代性和实用性,使其和高职高专的交通运输管理专业教育与时俱进。

新世纪高职高专交通运输
管理类规划教材编委会

前言

高速公路上设置的服务区，是高速公路的重要组成部分，作用是为高速公路全封闭、高速行车提供保障。它既为行车提供物质供应服务，也为旅客及驾驶人员、公路管理部门人员提供生产生活服务。服务区管理是高速公路管理部门及服务经营部门对高速公路服务区的有关服务设施、停车设施、辅助设施等进行的规划、投资、建设和经营活动的总称。服务区管理的目的是为高速公路的使用者提供各种优质服务，保证高速公路运营工作正常进行，最终实现高速公路的多功能、高效率与高效益。

服务区的管理原则由服务区的性质及其管理目的决定，坚持用户至上、服务第一、注重效益的原则。服务区的管理内容主要包括：服务区设施的优化布置、合理使用，经常性维护与修缮；保证全部设施正常发挥作用，不断提高其完好率、利用率，获得最佳效益；建立健全各类设施管理制度与责任制度，确保服务水平、服务质量不断提高。

高速公路服务区的社会公益性和商品性导致了服务区的双重性。一方面服务设施作为高速公路设施的一部分，一切产权归国家所有，服务区的生产、经营、服务活动要注重道路使用者的利益，它的规划建设、管理由国家交通主管机关及高速公路管理机构统一领导，体现了服务区管理属于事业性管理的特点；另一方面，由于高速公路服务区的有偿使用，它要用价值规律的一般原则调节自己的生产、经营服务活动，遵循“产权明晰、权责分明、政企分开、管理科学”的管理原则进行生产服务活动，通过有偿服务实现服务区设施的价值补偿和实物补偿，因此，它具备企业管理的属性。与高速公路相比，服务区的管理活动更偏向企业性经营管理。

服务区的经营理念已经发展到提供一体化多功能服务的综合服务中心，服务区 24h 开放，配置有消防、治安、医疗等救护中心，可以有效解决高速公路治安、消防、医疗的需要，服务区还设置汽车修理厂、商务中心，提供传真、宽带网等服务。建立健全各项规章制度，完善服务设施，加强科学管理，提高服务质量，增强市场竞争能力，争创一流的管理、一流的服务、一流的效益。要以建立现代企业制度为目标，明确发展思路，完善发展规划，拓宽经营领域，建立高效、灵活的经营机制，为全国高速公路服务区建设、管理、经营闯出一条新路子。要牢固树立“以人为本、以车为本”的新观念，增强服务意识，把服务区建设成展示交通行业文明形象的“窗口”。

编写过程中我们力求将高速公路服务区管理的基本概念、基本理论以及服务区管理的前沿成果反映到教材之中。充分注意有利于学生自学能力的发挥,使学生在学完这门课程后,对高速公路服务区管理各方面知识有全面、系统、深入的了解。

本教材编写人员分工为第一、二、六章由山东交通学院孟祥茹编写,第三章由广东交通职业技术学院吴毅洲编写。第四、七章由山东省环境保护局王明远编写,第五章由广东交通职业技术学院李滨编写,全书由孟祥茹拟定写作计划并总定稿,担任主编,王明远担任副主编。

本书在写作过程中,参考了不少资料,作者已尽可能详细地在参考文献中列出,在此对这些专家学者表示深深的谢意。也有可能有些资料引用了而由于疏忽没有指出出处,若有这种情况发生,在此表示万分歉意。

由于作者水平有限,资料掌握不全,因此,缺点和错误在所难免,敬请专家、同行和广大读者批评指正。

编 者

目录

序

前言

第一章 高速公路服务区 1

第一节 高速公路服务区概述 1

第二节 高速公路服务区管理概述 6

第三节 高速公路服务区的经营管理 13

第四节 国内外高速公路服务区发展简介 22

本章小结 25

思考题 26

第二章 高速公路服务区的规划与建设 27

第一节 高速公路服务区规划 27

第二节 高速公路服务区建设与管理 35

第三节 高速公路服务区建设的施工组织 38

第四节 服务区规划设计案例分析 46

本章小结 47

思考题 47

第三章 高速公路服务区的服务设施 49

第一节 高速公路服务区的形式 49

第二节 高速公路服务区的构成 57

第三节 高速公路服务区服务

设施的规模 67

第四节 高速公路服务区规模

的设计及计算案例分析 74

本章小结 78

思考题 78

第四章 高速公路服务区的环境

保护 79

第一节 高速公路服务区的环境影响因素分析 79

第二节 高速公路服务区对环境影响的预测评价 86

第三节 绿色服务区 91

第四节 高速公路服务区环境保护采取的对策 96

本章小结 104

思考题 105

第五章 高速公路的经营开发 106

第一节 高速公路非路产业的经营开发 106

第二节 高速公路特许经营 110

第三节 高速公路经营开发内容 116

第四节 高速公路经营开发的实施 124

第五节 高速公路经营开发案例 分析	131	本章小结	153
本章小结	132	思考题	153
思考题	133		
第六章 高速公路服务区绿化管理	134	第七章 高速公路的可持续发展	155
第一节 高速公路绿化	134	第一节 可持续发展概述	156
第二节 高速公路绿化设计	139	第二节 高速公路对环境 的影响	163
第三节 高速公路绿化改造	145	第三节 高速公路的环境保护 与可持续发展	168
第四节 高速公路服务区绿化	148	本章小结	175
第五节 高速公路绿化设计 的案例分折	150	思考题	176
		参考文献	177

第一章 高速公路服务区

【学习目的】

通过本章学习，了解高速公路服务区的基本涵义；了解高速公路服务区设置的必要性；掌握高速公路服务区管理的涵义；掌握服务区的管理内容、管理模式、内部管理、卫生管理、物价管理、员工的管理与培训、安全保卫管理等内容；熟练掌握高速公路服务区的经营管理。

随着人民生活水平的提高和高速公路的快速发展，人们对漫长旅途过程中休息的需要以及必需品的购置，促进了高速公路服务区的发展。我国高速公路服务区的建设和管理，是在我国高速公路大发展和借鉴国外先进经验的基础上而兴起的。随着高速公路服务区的建设，高速公路服务区的运营管理将在整个高速公路运营管理体系中发挥着越来越重要的作用，这一新事物也正受到社会的关注和重视。

本章将重点介绍高速公路服务区经营管理方面的内容，包括服务区经营管理、服务区目标管理、服务区财务管理等具体内容。

第一节 高速公路服务区概述

高速公路是现代化的公路，由于它是采用全封闭、全立交的管理原则，严格控制车辆出入，车辆驶入高速公路后，除在互通式立交处允许上下外，基本上是与外界隔离的。因此，为了给旅客尤其是长途旅行运输的旅客，在生活上提供食宿方便，补充一些日常用品，以及与路外亲友联系；对驾驶员提供油燃料、汽车零配件以及车辆故障的检修、上水、清洗等各项服务，路侧服务区的设置应运而生。这也是高速公路不同于一般公路的特点之一，也是现代化公路的一个标志。

在一般公路两侧有众多的饭店、修理站、加油站等服务场所，而全封闭的高速公路只有靠高速公路管理部门解决。为了确保高速公路行车安全舒适、快速经济，对驾乘人员心理上、生理上的过度疲劳有所缓和，在建设全封闭高速公路的同时，必须在沿线建设休息服务设施。

一、高速公路服务区的涵义

1. 定义

高速公路服务区(Service Area 以下简称为 SA),是指设置在高速公路上,主要为车辆、驾乘人员和旅客提供服务的设施,它包括休息、停车和辅助设施三部分,是专门为人、车服务的场所和建筑设施范围的称谓。高速公路服务区在高速公路运营中起到了重要的行车保障作用,为过往的车辆和驾乘人员提供了维修、休息、恢复精力的场所。服务项目少的称为停车区(Parking Area 以下简称为 PA),总体也可称服务区。

2. 服务区在高速公路管理系统中的地位

服务区是高速公路的附属设施,在高速公路管理系统中占有重要地位。它直接向司乘人员提供生活服务和工作方便,是路与人联系的纽带,是车辆持续安全行驶的“加油站”,对吸引人们在高速公路行驶具有显著作用。

由于高速公路在选定方案时,已经考虑到要通过文化名胜、文物古迹和风景区,因此又可以使人们不仅完成旅行运输任务,同时也给人们提供休闲娱乐场所。加之高速公路具备快捷、安全、舒适的行车条件,会使人们乐于利用高速公路去旅游观光。

1995年“五一”节以后,我国实行双休日,又为人们提供了一些宽松的休闲时光。长住城镇的居民,为了安排郊游,也会选择高速公路作为通道,领略田园风光,呼吸新鲜空气,消除疲劳,恢复精力,以利于投入以后的劳动、工作和学习中。而优美设计的服务区,也可以为他们提供出行的住地。

3. 高速公路服务区的性质

高速公路服务区,是高速公路的组成部分,它的功能作用是为高速公路全封闭、高速行车提供保障条件。它既为行车提供物质供应服务,也为旅客及驾驶员、公路管理部门人员提供生产生活服务,因此可以说,服务区具有公益性,属事业性质。同时,该项公益事业具有商品经济的属性,服务区通过向公路使用者提供商品和服务来完成自己的经营活动,获取自身利益,服务区的生产劳动是社会劳动的一部分,因而它也具有经营性质。

4. 高速公路服务区的预告标志

高速公路服务区的预告标志用于预告高速公路服务区的位置。分别设在距离服务区 2km、1km 减速车道起点及服务区入口处,如图 1-1 所示。

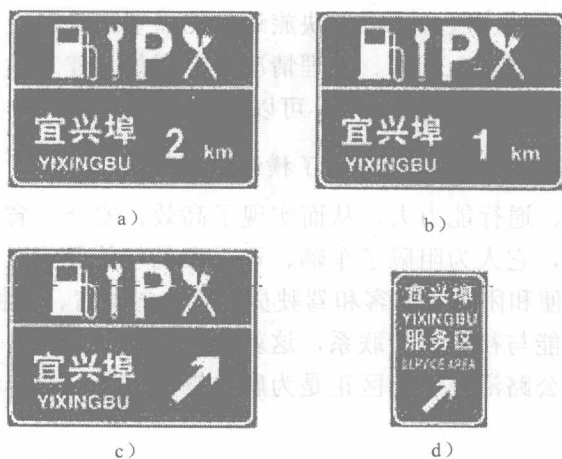


图 1-1 服务区预告

二、高速公路服务区设置的原则

驾驶员一旦进入高速公路，就与外界“隔绝”，到达目的地之前要在高速公路上行驶很长时间。高速公路的行车道是严禁随意停车的，如果因为疲劳而在路肩等非休息的地方贸然停车休息，则可能招致严重车祸。因此在高速公路上必须相隔一定距离设供驾驶员和旅客休息的场所。高速公路服务区设置的原则如下。

(1) 驾驶员连续驾驶的原则 在高速公路上能够连续、安全驾驶的时间长短因人而异，平均来说在 1~1.5h 之内，驾驶员尚能保证安全有效地驾驶车辆。

(2) 车辆连续用油的原则 汽车油表指示在设计中一般在燃油警告灯亮时仍可行驶 10~20min，以平均车速 90km/h 计算，可行驶 15~30km，因此服务区最大间隔不能超过 30km。

(3) 交通流量原则 交通量小时，车行驶速度快，间隔可大些；交通量大时，车行速度慢，间隔可小些。

总之服务区设置要因地制宜，大小间设，以方便司机安全驾驶，减少车辆在主干道停留为原则。

三、高速公路服务区设置的必要性

服务区一般相距 50~60km 设置一处，根据地理环境和需要，可设计成各种形式。高速公路的全封闭隔断了使用者与外界的联系，服务区的设立为司乘人员提供休息场所，有助于缓解司乘人员的疲劳，有利于行车安全；服务区通常为高速公路的使用者提供餐饮、住宿、购物、休息、娱乐和通信，并

提供加油和零配件供应服务,以解决旅途中的需要。除此之外,服务区还可提供各种信息,如路况、天气、地理情况等。另外,建筑及周围环境有特色的服务区也是高速公路的一处景点,可以起到点缀作用。

1. 高速公路的“封闭性”保证了横向无干扰

行车速度快、通行能力大,从而实现了高效、安全、省时、舒适的优势性,但另一方面,它人为阻隔了车辆、司乘人员与外界的联系,给部分旅客和车辆带来了不便和困难。旅客和驾驶员在旅途中食宿、购物、通信、加油、维修车辆等都不能与社会直接联系,这就要借助高速公路内部的有关服务设施来提供。高速公路沿线服务区正是为解决以上问题,给车辆和旅客提供服务而修建的。

2. 高速公路运行的重要特点是车辆能够持续高速行驶

驾驶员必须保持精力的高度集中,因此,容易造成精神上的疲劳;同时,由于线路线型的单调,也易引起驾驶能力的降低。据观察,车辆行驶越快,驾驶员精神越紧张,大脑皮层兴奋性增强,促使心跳加快。如果车速在 80km/h 以上时,驾驶员心律会增至每分钟 100~110 次,甚至更快。为解除连续行驶的疲劳和紧张,满足驾驶员生理上的需求,设置服务区,在保证安全上是很必要的。一般地说,在高速公路上,当连续行驶 2~3h,至少应休息 15min 以上。

3. 服务区设施对车辆进行维护与修理

在高速公路上,长时间、长距离、高速行驶的车辆很容易出现故障,尤其是国产汽车车况较差,故障率较高,利用服务区设施对车辆进行维护与修理十分必要。据观测,在我国,车况中等的货车平均 7900km 左右就有一次中途抛锚,车况差的货车则平均 850km 就抛锚一次。据统计,西安——临潼高速公路(无服务设施)交通事故中有 70%以上与疲劳驾驶和精力分散有关,机械故障占 24%。随着今后高速公路网的形成与完善,公路客货运距大幅度增加,高速公路服务区的作用就更加突出。

4. 高速公路服务区增加了道路使用者的安全感和舒适感

高速公路服务区的设置消除了旅客和驾驶员的后顾之忧,增加了道路使用者的安全感和舒适感。良好的服务区,能够吸引车辆利用高速公路,发挥高速公路的社会效益和经济效益。高速公路服务区作为高速公路现代化设施的一部分,可改善高速公路景观,更为重要的是,高速公路服务区的设施和管理具备了一定的水平,其收入相当可观。据日韩等国家资料显示,服务区

的营业收入占整个收费收入的 3%~5%。

四、高速公路服务区服务的特点及发展趋势

1. 高速公路服务区服务的特点

高速公路服务区与一般城镇服务相比,具有以下特点:

(1) 服务对象的唯一性 服务区的服务对象一般为通过高速公路的司乘人员,单纯到服务区为目的的顾客较少,因而服务对象单一。

(2) 服务对象的流动性 过往司乘人员的流动性很大,住宿一般不超过一宿,“回头客”、“常住客”少,这点与一般宾馆、饭店有明显不同之处,从而增加了服务的难度。

(3) 服务要求的多样性 过往司乘人员的需求层次不一样,消费水平也不一样,客观上要求服务区在设施和服务上能够满足不同层次人员的需求,这就给服务区的经营提出更高的要求。

(4) 服务效益的不稳定性 由于服务区所处位置及客流情况不一,使得各服务区服务内容相差很大。另外,客流的变化很不稳定,具有突发性,这些都造成服务效益的不稳定性。

总之,服务区是高速公路管理体系中的重要一环,它具有自己的规律特点和管理模式,管理好服务区既是高速公路管理体系的自身要求,更是广大司乘人员的迫切愿望,它将随着高速公路的不断发展而逐渐显示出其重要性。

2. 高速公路服务区的发展趋势

我国高速公路开始仅在少数几个省、市建成通车,但随着公路建设的发展,今后全国各省市将会路路相连,以至连片成网,因此高速公路的服务区也会在这种形势下,数量增多,内容充实,如目前已从以下几个方面看到其发展趋势。

(1) 在餐饮方面,不仅有顿餐、快餐和围桌合餐等种类,而且还会有当地风味饭菜、名优小吃,甚至对那些信奉伊斯兰教的客人可供应清真佳肴和清真食品。

(2) 在商贸方面,不仅有日用百货,而且还备有高档衣物,当地拳头食品、饰物,以及面向妇女、儿童的用品和文化书刊,还会开展银行和邮政业务。

(3) 环境方面,除有一般绿化园地外,逐渐会有更多的庭院式的建筑和休息场所。有条件的地方还可开发海滨浴场、狩猎场、摄影点等多种经营业务;在文娱方面设有卡拉 OK 厅,举行歌舞、音乐会,并备有轻快乐器等,这些举措是指日可待的。

(4) 在较长的高速公路上,还宜设有长途公共汽车停靠站,除主线始终点外,有的还在高速公路两侧服务区边缘,互通立交处设置。汽车站的间距

一般在乘客多的地方间距可短些,还应注意要与市区公共汽车总站相联系,以方便乘客换乘。

(5) 设在主干线两侧的公共汽车停靠站,要用外缘分隔带与主线分开,公共汽车由加减速车道进出站台和高速公路,而设在互通式立交处的公共汽车停靠站,应靠近支线,以方便乘客换乘。对于设在服务区的停靠站,一般在其边缘设置,目的也是方便乘客出入。广深高速公路最近开通客运,由流花宾馆——深圳火车站,长150km,每天通行15h,每半小时一趟对开行程需2h。

第二节 高速公路服务区管理概述

高速公路服务区的社会公益性和商品性导致了服务区的双重性。一方面服务设施作为高速公路设施的一部分,一切产权归国家所有,服务区的生产、经营、服务活动要注重道路使用者的利益,它的规划建设、管理由国家交通主管机关及高速公路管理机构统一领导,体现了服务区管理属于事业性管理的特点;另一方面,由于高速公路服务区的有偿使用,它要用价值规律的一般原则调节自己的生产、经营服务活动,遵循“产权明晰、权责分明、政企分开、管理科学”的管理原则,进行生产服务活动通过有偿服务实现服务区设施的价值补偿和实物补偿,因此,它也具备企业管理的属性。与高速公路相比,服务区的管理活动更偏向企业性经营管理。

一、高速公路服务区管理涵义

1. 服务区管理的定义

服务区管理是高速公路管理部门及服务区经营部门对高速公路服务区的有关服务设施、停车设施、辅助设施等进行的规划、投资、建设和经营活动的总称。服务区管理的目的,是为高速公路的使用者提供各种优质服务,保证高速公路运营工作正常运行,最终实现高速公路的多功能、高效率与高效益。

2. 服务区的管理原则

由于服务区依附于高速公路的特性,所以无论何种管理模式,无论何时何地,都应该有一个共同的行为准则作为管理者决策的指针。服务区的管理原则由服务区的性质及其管理目的决定,坚持用户至上、服务第一、注重效益。服务区管理应掌握以下几方面原则。

(1) 以服务为主的原则 服务区是在全封闭高速公路内供司乘人员旅途生活而设置的,因此,必须坚持以服务为主的原则。

(2) 统一规划的原则 在建设和管理上,为了实现服务于高速公路的目标和提高管理水平,对于资金的投入和使用,对于物资的调配,对于物价、卫生、服务等方面的标准和要求,都应实行统一的规划和管理。

(3) 自主经营、独立核算的原则 为了提高服务水平,应建立一支专业化的管理队伍,所以,服务区必须坚持自主经营和独立核算。

(4) 不断发展的原则 人们的需求层次在不断地提高,人类的物质文明和精神文明在不断地发展,服务区的设施、管理、服务等方面也应随着时代的发展而进步。

二、服务区管理体制与机构

1. 服务区管理体制

我国高速公路建设投融资体制改革取得了巨大的成绩,多层次、多渠道、多形式的投融资体制为高速公路大发展筹集了大量的资金。在今后相当长的一段时间内,我国的大多数高速公路要走收费经营有偿使用的道路,而服务区的管理是高速公路管理的一个组成部分,与高速公路管理体制问题一样,建立科学合理的服务区管理体制是很关键的问题。要建立高产的管理体制,首先应做到政企、事企分开,产权明晰,权责分明。其次,这种体制必须服从全路的整体管理目标,以整个高速公路网的高效、安全运营为出发点。最后,这种体制还能够随着高速公路的发展和各种社会经济因素的变化做适应性改革和调整。根据宏观上管理、微观上搞活的指导思想,高速公路行政主管部门或管理机构应统一负责对辖区内高速公路网的服务区规划、设计和建设,负责对其产权进行监督、检查,并协调高速公路各有关经营主体的关系。服务区经营企业具体负责生产经营服务活动的运转,负责国有资产保值增值,提高服务水平和效益,并接受高速公路管理机构的监督指导。

高速公路实业总公司具有法人资格,对高速公路沿线服务区实行统一领导、分级管理,各服务区实行自主经营,独立核算,自负盈亏的原则。总公司确定各服务区实行目标经营管理责任制,服务区依照总公司制定的各项指标,全面开展经营管理活动。

(1) 高速公路实业总公司经理的职责 自觉执行党和国家有关的方针、政策、法规、法令;在高速公路管理局的领导下,对总公司实行经营管理;组织和考核各服务区经理、副经理的工作并决定任免;组织测算各服务区的经营管理指标;建立和健全企业各项规章制度,并监督执行,负责对国有资产的保全和增值;完成上级部门下达的利润指标。副总经理是在总经理领导下开展工作,创造性地完成总经理交给的各项工作任务。

(2) 高速公路实业总公司各部门职责 办公室负责总公司的行政事务及