

◎ 新世纪高职高专交通运输管理类规划教材 ◎

现代汽车站务管理



新世纪高职高专交通运输管理类规划教材

现代汽车站务管理

主 编 刘长利

副主审 王晓阔 叶剑峰



机械工业出版社

本书主要介绍了我国公路旅客运输业的发展、汽车运输质量与效率、汽车站务作业的作业程序及内容、汽车客运运价、汽车客运调度、汽车旅客运输统计、汽车客运服务规范化、高速公路客运管理等方面的相关理论知识和实际业务操作方法。全书注重站务管理知识的实用性和操作性。

本书是新世纪高职高专交通运输管理类规划教材之一，可作为高职高专相关专业师生的教材和参考用书，也可作为中职中专相关专业师生的参考书，同时可作为从事交通运输管理及相关专业在职人员的培训教材。

图书在版编目（CIP）数据

现代汽车站务管理/刘长利主编. —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 7-111-14786-3

I. 现... II. 刘... III. 汽车站—车站作业—高等学校：技术学校—教材 IV. U492.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字（2004）第 061447 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：孔文梅 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 7 月第 1 版第 1 次印刷

1 000mm×1 400mm B5·9.125 印张·334 千字

定价：24.00 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

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 年，我国交通运输业发生了深刻的变化，交通运输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思想，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：全面树立可持续的发展观，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探索实践中,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适应高职高专教育培养目标和教学特点。

为了适应交通运输事业日益发展对人才的需要,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,也适合作为广交通运输业界人员学习参考用书。

由于行业发展变化快,再有编者水平的限制,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

本书是新世纪高职高专交通运输管理类规划教材系列之一。汽车旅客运输是交通运输体系的重要组成部分,反映了人们在生产、生活和文化中的交往与联系,而汽车站务管理对于如何为旅客提供安全、迅速、及时、便利的运送条件,具有十分重要的意义。

本书主要介绍了我国公路旅客运输业的发展、汽车运输质量与效率、汽车站务作业的作业程序及内容、汽车客运运价、汽车客运调度、汽车旅客运输统计、汽车客运服务规范化、高速公路客运管理等方面的相关理论知识和实际业务操作方法。

根据高职高专以培养适应生产、建设、管理、服务第一线需要的高等技术应用性专门人才的目标,为了突出高职高专教材特色,在编写过程中,尽量突出教材的应用性、通俗性和操作性,使教材不仅适用于高职高专交通及运输管理类专业和相关的学生,而且适合从事实际工作的人员用于参考。

本书由刘长利主编,各章的主要编写人员是:刘长利(辽宁交通高等专科学校):绪论、第一章、第二章、第三章和第十二章;王晓阔(天津交通职业技术学院):第五章、第七章、第八章、第十章、第十一章和附录;叶剑峰(广州市交通学校):第四章、第六章和第九章。全书由刘长利统稿、定稿。

在本书的编写过程中,辽宁交通高等专科学校、天津交通职业技术学院和广州市交通学校的有关部门和老师给予了大力支持,机械工业出版社对本书的出版极为重视,对保证质量、及时出版进行了认真的安排,在此谨向以上同志和单位表示衷心感谢。

由于编者水平有限,书中定有欠缺与不成熟之处,敬请各位读者批评指正。

编 者

目录

序

前言

绪 论 1

第一节 交通运输的基本概念 1

第二节 公路运输业概况 4

第三节 汽车客运概述 8

复习思考题 14

第一章 汽车运输生产概述 15

第一节 汽车运输生产基本条件 15

第二节 车辆与道路 18

第三节 汽车运输对象 24

第四节 驾驶员与站务人员 30

复习思考题 33

第二章 汽车运输生产过程和客运

市场研究 34

第一节 汽车运输生产过程 34

第二节 客运市场调查 36

第三节 客运市场预测 42

第四节 客运市场研究 50

复习思考题 53

第三章 汽车运输效率与汽车

运输质量 54

第一节 汽车运输生产效率 54

第二节 汽车运输质量 62

第三节 汽车旅客运输质量管理 67

复习思考题 72

第四章 汽车客运站企业 73

第一节 汽车客运站的设置及

分级标准 73

第二节 汽车客运站企业的机构 设置 79

第三节 客运站体制改革及汽车 运输组织管理 83

复习思考题 87

第五章 汽车客运站的作业内容与 程序 89

第一节 服务的概念 89

第二节 汽车客运站站务工作 的内容 89

第三节 汽车客运站站务作业的 基本程序 92

复习思考题 101

第六章 汽车客运站旅客管理作业 102

第一节 旅客服务的内容和服务 岗位的职责 102

第二节 汽车客运常用单证及客 运服务常用术语 114

第三节 售票 117

第四节 服务班工作内容及程序 125

第五节 客运服务礼仪 134

第六节 检票 144

第七节 行包托运 147

第八节 宣传广播 154

复习思考题 158

第七章 汽车客运调度 163

第一节 汽车客运调度 163

VIII

第二节 客运调度员的工作内容与职责	165	“三化”的涵义	206
第三节 客运组织	167	第二节 汽车客运“三优”的基本要求	207
第四节 客运车辆运行计划的编制	169	第三节 汽车客运“三化”的基本要求	211
第五节 现场调度方法与现代化调度手段	172	复习思考题	241
复习思考题	174	第十一章 汽车旅客运输统计	243
第八章 汽车旅客运价管理	176	第一节 汽车旅客运输量统计	243
第一节 概述	176	第二节 客车实有数及运用情况统计	246
第二节 汽车旅客运价执行标准	177	第三节 车站统计工作	250
第三节 公路运价的管理内容	182	复习思考题	252
复习思考题	187	第十二章 高速公路客运	254
第九章 客运站的运输安全管理	189	第一节 高速公路的概念、特点和功能	254
第一节 旅客运输的安全检查常识	189	第二节 高速公路客运	258
第二节 危险品常识	193	第三节 高速公路客运市场管理	262
第三节 交通与运输事故及运输商务责任事件	199	复习思考题	272
复习思考题	205	附录	273
第十章 汽车旅客运输“三优”“三化”规范	206	附录 A 汽车客运站管理规定	273
第一节 汽车旅客运输“三优”		附录 B 全国部级文明客运汽车站评比条件和记分要求	277
		参考文献	283

绪 论

【学习目的】

通过本章学习，了解交通运输的基本概念和运输业的类型；掌握公路运输的特征及功能；了解公路运输的发展趋势；熟练掌握汽车客运的特点、地位及发展汽车客运的意义。

第一节 交通运输的基本概念

一、运输的定义

1. 交通活动与运输服务

在现代社会中，人们常常由于上班、上学、办理公务、参观游览及探访亲友、购物、就医和商品生产等方面的需要而利用各种交通运输工具，如：利用火车、汽车和自行车等地面运输工具，以及水上的船舶和空中的飞机等运输工具。因此，运输工具在社会生产与消费两大经济活动中均已成为必不可少的重要组成部分。

通常将进行人或物的空间场所移动，称为交通或交通活动，而将为实现人和物的移动提供服务所进行的经济活动，称为运输或运输服务。

所谓服务，具有双重含义，既指人们的劳动过程，又指这种劳动过程本身所产生的被人们消费的有用效果。因此，通常将向需求者提供服务的过程称为运输（服务）生产；将运输服务的结果，称为运输产品。

由于在现代社会条件下，物的生产地点与消费地点通常不在一处，人们欲望的产生与满足地点通常也不在一处，基于社会生产与消费的根本需要，必须克服空间上的距离，实现人或物的移动。因此交通是人类意志和行为的产物，离开人的意志和行为支配所发生的人和物的移动，则不具有交通的含义。

为实现人和物的空间场所移动而提供服务的部门，称为交通运输部门。它是进行人类生产与消费活动的一种社会单位，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。

2. 运输距离

运输距离,指运输对象移动场所之间隔,一般包括物理距离与经济距离。其中,物理距离是指以实际行驶里程衡量的距离,其测定方法简便,较常应用;经济距离是根据在运输场所间移动所费时间(时间距离),或需以货币支付的费用(费用距离)衡量的距离。

由于运输服务是经济活动,因此经济距离在运输组织与经济分析中较常应用。在运输服务过程中,时间问题即速度问题;速度既决定于运输手段的技术能力,又与运输场所间物理距离有关。速度的提高,即意味着运到时间的缩短,因为被节约的时间上可以有效用于其他方面,而且对于运输服务本身则产生加速运输设施与设备周转效率的结果。

二、运输业的类型

现代化的运输业通常可有下列分类:

1. 按运输对象分类

(1) 旅客运输 它以人为运输对象,简称客运。

(2) 货物运输 它以物为运输对象,简称货运。

2. 按服务性质分类

(1) 营业性的共用运输 它是为社会性需求提供服务、发生各种方式费用结算的运输。

(2) 非营业性的自用运输 它是为本单位工作、生产、生活服务,不发生费用结算的运输。

3. 按服务区域分类

(1) 城市运输 其服务区域为城市市区与郊区。

(2) 城间运输 其服务区域为城市间广大地区。

4. 按运输方式分类

(1) 铁路运输 它以铁路轨道为移动通路,以火车为移动工具。

(2) 公路运输 它以城间公路及城市道路为移动通路,以汽车为主要移动工具,所以也称为汽车运输。

(3) 水路运输 它以水路(江、河、湖、海等)为移动通路,以船舶为主要移动工具。

(4) 航空运输 它以天空为移动通路,以飞机为主要移动工具。

(5) 管道运输 它以管路为移动通路。

所谓现代化运输方式,即泛指上述五种运输方式。

5. 按运输目的分类

- (1) 通勤运输 它是为职工上下班服务的。
- (2) 通学运输 它是为学生上下学服务的。
- (3) 公务运输 它是为广大职工联系公务服务的。
- (4) 旅游运输 它是为观光游览服务的。
- (5) 生活运输 它是为购物、就医、探望亲友等服务的。
- (6) 物质运输 它是各种货物的运输。

进行上述分类的目的,是为了便于研究与管理运输服务,使之更好的为社会生产与消费服务。

三、运输业的地位和作用

国民经济各部门所包括的物质生产部门和非物质生产部门,统称为“产业”部门。为社会提供初级产品,满足人类最基本的食品需要的农业为第一产业;为社会提供加工产品和建筑物,满足人类更进一步生活需要的工业、采掘业、水电业、建筑业等为第二产业;为人类提供满足物质需要以外更高级需要的其他行业和部门为第三产业。由于第三产业包括的行业多,范围广,在我国,又将第三产业划分为流通部门和服务部门两大部分,并将运输业列入第三产业的流通部门。

1. 运输业的特点

运输的目的是实现旅客和货物空间的位移,运输生产是社会再生产过程中的重要环节,运输业又是一个特殊的产业部门。作为生产单位外部的运输,按其社会再生产中的地位、运输生产过程和产品的属性,它和其他产业部门有很大区别。其主要特点为:

(1) 运输生产是在流通过程中进行的,是为满足把产品从生产地运往下一个生产地或消费地的运输需要。因而,就整个社会生产过程来说,运输生产是在流通领域内继续进行的生产过程。

(2) 运输生产过程不像工农业生产那样改变劳动对象的物理、化学性质和形态,而只改变运输对象(客、货)的空间位置,但并不创造新的产品。对旅客来说,其产品直接被人们所消费;对货物运输来说,它把价值追加到被运输的货物身上。所以,在满足社会运输需要的条件下,多余的运输产品和运输支出,对社会是一种浪费。

(3) 在运输生产过程中,劳动工具(运输工具)和劳动对象(客货)是同时运动的,它创造的产品(客、货在空间上的位移)不具有物质实体,并在运输生产过程中同时被消费掉。因此,运输产品既不能储备,也不能调拨,只有在运输能力上保有后备,才能满足运输量的波动和特殊的运输需要。

(4) 人和物的运输过程往往要由几种运输方式共同完成,旅客旅行的起讫点、货物的始发地和终到地遍及全国。因此,必须有一个干支相连、互相衔接的交通运输网与之相适应。同时,运输业的生产场所分布在有运输联系的广阔的空间里,而不像工农业生产那样可以在比较有限的地区范围内完成它们的生产过程。由此可见,如何保证运输生产的连续性,以及根据运输需要,按方向、按分工形成综合运输服务,具有重要意义。

(5) 各种运输方式虽然使用不同的技术装备,具有不同的技术经济性能,但生产的是同一的产品,它对社会具有同样的效用。而工农业生产部门工艺不同,其产品有很大差异。

2. 运输业的地位和作用

运输业是社会生产的必要条件,而且它不是消极地、静止地为社会生产服务。运输网的展开,方便的运输条件,将有助于开发新的资源,发展落后地区的经济、扩大原料供应范围和产品销售市场,从而促进社会生产的发展。运输费用在生产费用中占很大比重,在生产布局中,如何考虑运输因素,最大限度地节省运输成本,不断降低运输费用,是节省社会生产费用,提高社会劳动生产率的重要因素。

运输业担负着社会产品和商品流通的任务。缩短流通时间,就可减少社会产品和商品在流通过程中的数量。缩短流通时间的重要手段就是发展运输业。我国目前国有工业企业流动资金周转时间较长,如果流动资金的周转时间缩短 10%,就可以节省流动资金 100 多亿元,这是一个很大的潜力。因此,加快运输业的发展,建设一个发达的交通运输体系,不仅可以满足国民经济和人民生活对运输的需要,也将促进生产发展和缩短流通时间,加速资金周转,最终将促进社会劳动生产率的提高。

运输业在平时为经济建设服务,战时为军事服务。在战争中,它是联系前方和后方、机动部队运送武器弹药和粮食等物质的保证。因此,交通运输业具有半军事性质,是国家战斗力的组成部分。

总之,运输业的发展影响着社会生产、流通、分配和消费的各个环节,对人民生活、政治和国防建设都有重要作用。

第二节 公路运输业概况

一、公路运输的概念及类型

公路运输的概念有广义和狭义之分。从广义来说,公路运输是指利用一定载运工具(汽车、拖拉机、畜力车、人力车等)沿公路实现旅客或货物空

间位移的过程。从狭义来说,公路运输就是指汽车运输。

目前,在发达国家中汽车已取代了拖拉机、畜力车和人力车等低效率运输工具。在我国,虽然这些低效率运输工具仍不同程度存在着,但无论从完成的运输量,还是从对社会经济的影响方面,汽车已成为公路运输的主要运载工具。因此,现代公路运输主要指汽车运输。

公路运输的种类很多,总体可以分为汽车客运和货运两大类。其中汽车客运可以分为公共汽车运输、出租汽车运输、长途汽车运输、自用汽车运输;汽车货运可以分为普通货物运输、特种货物运输、零担货物运输、集装箱运输等。

二、汽车运输的特征及功能

1. 特征

公路汽车运输在所有的运输方式中是影响面最广泛的一种运输方式,其特征是:

(1) 全行程速度快 公路运输可实现“门到门”运输,对于旅客来说,可减少转换运输工具所需要的等待时间与步行时间,对于限时运送货物,或为适应市场临时急需货物,公路运输服务优于其他运输工具,尤其是短途运输,其整个运输过程的速度,较任何其他运输工具都迅速、方便。

据国外资料统计,运距在 200km 以内,汽车货运的实际运送速度比铁路运输快 4~6 倍,比水路运输快 2~3 倍。运送速度快,不仅可以加快资金周转、提高货币的时间价值,而且还有利于保持货物质量不变和提高客、货的时间价值。这一点对于运输高档工业品、贵重物品、鲜货及需要紧急运输的人员等特别重要。

(2) 运用灵活 公路运输因富于活动性,可随时调拨,不受时间限制,且到处可停,富于弹性及适应性,故运用灵活。

(3) 受地形气候限制相对小 汽车的行驶,受地形限制较小,遇到恶劣气候,也影响较小。

(4) 载运量小 汽车载运量,小汽车只不过三四人,大型客车也仅能载数十人,货运汽车最大载重量约 200t 左右,比火车、轮船小得多。

(5) 安全性较差 公路运输,由于车种复杂、道路不良、驾驶人员疏忽失误等因素,交通事故较多,故安全性较差。

2. 功能

基于上述特征,汽车运输主要有以下述功能:

(1) 主要担负中、短途运输 短途运输,通常运距为 50km 以内;中途运

输, 约指运距为 50km~200km 左右。

(2) 衔接其他运输方式的运输 即由其他运输方式(如铁路、水路或空运)担任主要(长途)运输时, 由汽车运输担任其起、终点处的客货集散运输。

(3) 独立担负长途运输 即当汽车运输的经济运距超过 200km 以上时, 或者其经济运距虽短, 但基于国家或地区的政治与经济建设等方面需要, 也常由汽车担负长途运输, 如对边远地区或少数民族地区的长途运输, 或因救灾工作的紧急需要而组织的长途运输, 以及公路超限货物的门到门长途直达运输等。

三、汽车运输的发展趋势

目前世界各国公路汽车运输总的发展趋势是它在各种运输方式中所占比重越来越大, 许多国家已打破了一个多世纪以来以铁路为中心的局面, 使汽车运输发展成为各种运输方式的主要力量, 引起了运输结构的根本改变。综观西方发达国家和新兴工业化国家汽车运输业的发展, 表现出以下趋势:

(1) 公路建设的加快, 特别是高速公路的迅速发展, 使汽车运输不但是中、短途客货运输的主要力量, 而且成为长途客货运输的重要力量。

许多发达国家, 近些年来运输结构发生了根本变化, 汽车运输所完成的客货运量及周转量均超过铁路运输, 主要原因是发达国家的汽车工业和公路建设得到迅速发展, 四通八达的高速公路网的建立, 使汽车运输在长途客货运输中超过铁路运输, 成为一支重要力量。以美国为例, 高速公路总长度为 8.9 万 km 约占全世界高速公路的 2/3。高速公路虽只占美国总里程的 1.4%, 却承担了全国运输任务的 21%以上, 起着运输主通道作用。

我国的公路建设近几年来虽然发展很快, 但和发达国家相比还有很大差距, 汽车运输, 特别是长途汽车运输还不发达。2000 年我国公路总里程为 140 万 km, 约占世界公路总里程的 6%, 而美国占 30%, 我国的公路网密度每百平方公里只有公路 14.6km。高速公路只有 1.5 万 km, 干线公路网技术等级偏低, 二级及以上标准的公路里程为 18.5 万 km, 只占总里程的 13%, 多数为三、四级公路和等外公路。

(2) 大力提高汽车的技术性能, 调整汽车吨位构成, 提高重型车、轻型车、柴油车比重, 积极发展各种变型车和专用车, 进一步发展拖挂运输, 向汽车列车化方向发展。

国外经济发达国家公路货运汽车有向大型化和小型化两端发展, 中型车比重下降的趋势。所谓大型车一般是指载质量 8t 以上的重型汽车, 小型车一般是指载质量 2t 以下的汽车。许多发达国家为适应各种货物的不同运输条件

和装卸条件,最大限度减少装卸时间和提高货运质量,均大力发展专用车量,如美国 4.5t 以上载货汽车中,约有 80%是专用车,原联邦德国载货汽车中专用车占 61.7%,日本占 50%。许多国家还在大力推行汽车运输列车化,目前,一车一挂的汽车列车总重一般为 32~42t,一车二挂或三挂以上的汽车列车总重达到 60t 以上。近些年来,我国汽车生产缺重少轻的现象虽然有较大改变,但是汽车吨位构成与发达国家相比还不够合理。

(3) 广泛采用先进的运输经营方式和组织形式。在汽车运输经营方式方面,许多发达国家汽车运输企业都有从分散经营走向联合经营,实行集中统一管理的发展趋势。美国和西欧等国,汽车运输企业中拥有少量汽车的小企业占绝大多数,但少数大企业起着主导作用。这种主导作用不仅表现在其完成的运输量所占的比重大,而且还表现在一些大型企业通过运输枢纽站或客、货运输中心将小型企业和个体运输经营者吸引在其周围,作为他们自身运力的补充和后备,为之提供相应协助,组织他们参加营运,从而在运输服务中起主导作用。

我国各类汽车运输企业也有明显的联合经营趋势。如交通部直属大型企业“中国汽车运输总公司”已由 20 世纪 70 年代的 3~4 个直属企业发展成为目前包括 20 多家地方大件运输企业和集装箱运输企业的全国性的汽车运输企业集团。

在汽车运输组织形式方面主要是积极开展快速直达运输。所谓快速直达运输,通常指日营运速度达 800~1500km 门到门直达运输。由于社会经济的迅速发展,小批量货物和对运输时间要求较高的货物数量越来越多,因此,汽车快速直达运输受到运输经营者的普遍重视,并得到迅速发展。例如在日本,自 1976 年出现利用高速公路网的第一家快速运输公司,即宅配便运输公司,至 20 世纪 80 年代后期,快速运输公司总数已达 17 万家。这种宅配便运输的突出特点就是运达速度“快”,它实行门到门服务,并在全中国形成网络,货主只要打一个电话就可以在国内大部分地区实现要运的货物“翌日送到”。这种快速直达货运形式在发达国家均已得到迅速发展。

汽车快速客运组织形式,主要是依托高速公路开办长途客运班车,运输车辆采用大型豪华空调车,车上设有彩电、可倾式座位或卧铺、小卫生间及电冰箱等,班车夜间行驶,并按旅客生活时序提供相关服务,旅客可于夜间在车上休息,白天旅游、观赏、办事。如美国灰狗公司开办的往返美国东西海岸客运班车,我国辽宁省虎跃快速客运公司开办的往返沈阳到北京的客运班车等。快速直达汽车运输组织形式,可以充分发挥汽车运输机动灵活、迅速高效和“门到门”直达的特殊优势。

(4) 采用先进的科学技术,实现运输管理现代化。在运输管理领域采用

全球定位技术 (GPS)、移动通信技术 (MCS) 和计算机信息管理技术 (CMS) 等。

全球定位技术, 可在全球范围内向任何用户提供车辆定位和服务导向。汽车驾驶员可通过装置在车辆上的 GPS 接收机和电子地图等选择最佳行车路线及获取车速、行程、油耗等车辆行驶信息。运输经营单位的生产调度人员可通过 GPS 接收机对运输车辆进行跟踪和监控等。

移动通信技术已在国内外汽车运输产业被广泛应用, 未来陆地通信系统将 与卫星移动通信系统结合起来, 形成全球移动通信系统 (即 GMCS)。汽车运输可利用 GMCS 技术, 实现运输车辆相互之间、车辆与客货运站之间、运输场站相互之间以及运输企业与用户之间的运输生产组织通信联系。

计算机信息管理技术是运输企业用于其内部管理的计算机信息系统, 主要包括运输市场分析系统、车辆管理系统、运输生产调度系统、运输成本分析系统以及运输场站管理系统等。目前, 计算机信息管理技术已在发达国家的汽车运输企业中普遍应用, 并在向专家系统方向发展。

第三节 汽车客运概述

一、汽车客运的地位及特点

1. 地位

汽车客运是我国公路运输基本生产活动之一, 直接为广大城乡人民服务, 联结城乡往来, 支援城乡建设, 搞好公路汽车客运, 对促进我国现代化建设, 促进改革开放, 提高人民的物质文化生活水平, 有极其重要的作用。

近几年来, 由于我国重视和发展公路的建设, 特别是修建了高速公路, 以及汽车工业的发展和技术水平的提高, 带来了汽车客运事业的振兴, 有力地促进了我国商品经济的发展, 促进了社会生产力的提高。因此, 要发展商品生产, 提高社会生产力, 就必须积极发展交通运输, 特别是要发展汽车客运生产。

(1) 促进地区 (包括城乡)、部门、行业间的经济联系, 通过经济联系, 实行互通有无, 确保它们之间分工协作, 共同发展。

(2) 改善人民群众的旅行条件, 促进地区、城乡之间的信息交流和人员往来, 提高人民的物质文化生活水平。汽车客运是人们赖以生存和发展经济的重要保证。

(3) 促进各兄弟民族地区经济和文化繁荣, 加强各兄弟民族间的交流和团结, 巩固国家政权。