

◎ 新世纪高职高专交通运输管理类规划教材 ◎

道路运输行政管理



 机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS

唐 好 主编

新世纪高职高专交通运输管理类规划教材

道路运输行政管理

主 编 唐 好

参 编 王 毅 周 勇 刘 雁

江胜波 袁宗齐 王世平

主 审 王昆元



机械工业出版社

本书着重论述了政府对道路运输，尤其是对道路运输市场的宏观调控和微观行政管理，强调了对道路运输市场的法规建设及道路运输法律、法规的贯彻和执行，对道路运政机关的行政决定、监督检查等作了较透彻的分析和阐述，系统介绍了道路运输行政管理的业务知识、管理内容、管理手段和管理方法。

本书既可作为全国高职高专交通运输管理类专业教材，也可作为地方交通行政管理人员了解交通运输管理知识的参考读物。

图书在版编目(CIP)数据

道路运输行政管理/唐好主编. —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 7-111-14809-6

I. 道... II. 唐... III. 公路运输—交通运输管理—高等学校: 技术学校—教材 IV. U491

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2004) 第 062399 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: 王海峰

责任印制: 李 妍

北京蓝海印刷有限公司印刷·新华书店北京发行所发行

2004 年 7 月第 1 版第 1 次印刷

1000 mm×1400 mm B5·8.375 印张·303 千字

定价: 22.00 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。

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。该套书既可作为高职高专院校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”之一。本书共 16 章，系统介绍了道路运输行政管理的业务知识、管理内容、管理手段和管理方法。其重点是现代化的管理理论与我国的交通运输实践的结合。

本书由机械工业出版社组织编写，由贵州交通职业技术学院唐好主编，云南职业技术学院王昆元主审。各章编写人员为：第三章、第九章，唐好；第四章、第五章，江胜波；第二章、第八章、第十一章，周勇；第一章、第十章，刘雁；第十二章、第十三章、第十六章，袁宗齐；第十四章、第十五章，王世平；第六章、第七章，王毅。

本书既是全国高职高专教材，也是地方交通行政管理人员了解交通运输管理知识的参考读物。由于地方道路交通行政管理范围存在差异，加之编者能力有限，书中难免存在疏漏和不妥之处，为使该教材不断完善，恳请读者批评指正。

编 者

目 录

序 前言

第一章 道路运政管理概论 1

第一节 道路运输概述 1

第二节 道路运输市场管理 4

第三节 道路运政管理 9

本章小结 17

复习思考题 18

第二章 道路运政管理机构与职责 ... 19

第一节 道路运政管理 机构设置 19

第二节 道路运政管理职责 21

第三节 道路运政管理 队伍建设 25

本章小结 30

复习思考题 30

第三章 道路运输行政许可管理..... 31

第一节 道路运输市场 准入管理 31

第二节 道路运输变更、 歇（停）业管理 37

本章小结 42

复习思考题 43

第四章 道路运输证牌与票据管理 ... 44

第一节 道路运输经营许可证 44

第二节 道路运输证 46

第三节 道路运输牌照管理 48

第四节 道路运输票据管理 51

本章小结 54

复习思考题 55

第五章 道路运输管理人员

培训管理..... 56

第一节 机动车驾驶员 培训管理 56

第二节 道路运输从业人员 上岗培训管理 64

本章小结 69

复习思考题 70

第六章 道路旅客运输管理 71

第一节 道路旅客运输管理概述 ... 71

第二节 道路客运企业经营 资质管理 73

第三节 道路班车客运管理 80

第四节 道路旅游客运、 包车客运、出租汽车 客运管理 85

第五节 省际道路客运管理 89

第六节 道路客运质量管理 91

本章小结 98

复习思考题 99

第七章 道路货物运输管理 100

第一节 道路货物运输 管理概述 100

VIII

第二节 道路货物运输企业 经营资质管理	103	第三节 车辆改装、改造、更新 和报废的管理	168
第三节 集装箱运输管理	111	本章小结	169
第四节 道路零担货物运输 管理	114	复习思考题	170
第五节 道路危险货物运输 管理	116	第十一章 道路搬运装卸管理	171
第六节 道路大型物件运输 管理	121	第一节 搬运装卸概述	171
本章小结	124	第二节 搬运装卸管理	174
复习思考题	125	本章小结	176
第八章 出入境汽车运输管理	126	复习思考题	176
第一节 出入境汽车运输 概述	126	第十二章 道路运输辅助服务业 管理	177
第二节 出入境汽车运输管理	127	第一节 道路运输辅助服务业 概述	177
第三节 出入境汽车运输单证	131	第二节 道路运输站场功能 与管理	179
本章小结	133	第三节 现代物流管理	183
复习思考题	134	第四节 道路运输辅助服务业 其他项目的管理	187
第九章 汽车维修与检测管理	135	本章小结	189
第一节 汽车维修管理概述	135	复习思考题	189
第二节 汽车维修行业管理	141	第十三章 道路运输价格和税收 管理	190
第三节 汽车维修业开业条件	145	第一节 道路运输价格的分类 及计算	190
第四节 汽车维修合同管理	147	第二节 道路运输价格管理	196
第五节 汽车维修费用结算 管理	150	第三节 道路运输税收管理	202
第六节 汽车维修质量管理	155	本章小结	205
本章小结	160	复习思考题	206
复习思考题	161	第十四章 道路运输规费的征收和 使用管理	207
第十章 道路运输车辆技术管理	162	第一节 道路运输规费的 征收管理	207
第一节 道路运输车辆技术 管理概述	162		
第二节 车辆技术管理的内容 和措施	163		

第二节 道路运输规费的使用管理	213	复习思考题	229
本章小结	219	第十六章 道路运输监督检查	230
复习思考题	220	第一节 道路运输监督检查概述	230
第十五章 道路运输行业统计	221	第二节 道路运输行政处罚	237
第一节 道路运输行业统计概述	221	第三节 道路运输服务质量投诉管理	248
第二节 道路运输行业统计指标分组	222	本章小结	253
第三节 道路运输行业规划	226	复习思考题	254
本章小结	229	参考文献	255

第一章 道路运政管理概论

【学习目的】

1. 了解道路运输的概念。
 2. 了解并掌握道路运输市场机制的构成及特点。
 3. 掌握道路运政管理的涵义、范围及任务。
-

第一节 道路运输概述

一、道路运输概念

道路运输，是对在公共道路上使用汽车或其他车辆从事道路旅客或货物运输及其相关业务活动的总称，具体包括道路旅客运输、道路货物运输、机动车维修与综合性能检测、道路搬运装卸和道路运输辅助服务。准确理解道路运输的概念应注意以下几点：

1. 公共道路所指范围

道路运输作为一个完整的运输生产过程，具有连续作业的特点和要求，因此这里的公共道路泛指城市内、城市间、城乡间、乡村间能行驶汽车和其他车辆的所有道路。

2. 道路运输基本构成

道路运输是一个大的概念，不单指道路旅客运输和道路货物运输，还包括为道路旅客运输、道路货物运输服务的车辆维修、搬运装卸、运输辅助服务等。道路运政管理机构负责对广义上的道路运输实施行政管理。

3. 道路运输分类

道路运输依标准不同，而分类各异。从运输的对象来看，可以分成道路旅客运输和道路货物运输；从服务性质来看，可以分为为社会提供劳务的经营性公用运输和为本单位或个人生产生活提供服务的自用运输，即非经营性运输；从运输工具分，可以分成由汽车、拖拉机、摩托车等构成的机动车运输和由人力板车、三轮车等构成的非机动车运输。

二、道路运输特点

道路运输是综合运输体系中的一部分，目前在综合运输体系中的作用和地位已越来越重要，完成的客运量、旅客周转量、货运量多年以来已居各种运输方式之首，为国民经济的发展和满足人民生活需要做出了巨大贡献，同时由于是劳动密集型产业，因此也为社会就业提供了大量的岗位。与铁路、水运、航空、管道运输方式相比，道路运输的主要特点为：

(1) 机动灵活、运输方便。道路运输在运输时间上，可以随时调度、装车 and 起运，具有较大机动性；在运输空间上，长、短途均可，可以深入到广大的城镇和农村、工厂、车站、码头等地；在批量上，既能满足大宗货物的运输，又能满足零散、小批量的运输；在班次安排上，班次多、密度大，既可满足旅客随到随走，又能根据客流变化随时增开加班车和包车。

(2) 点多面广、流动分散。与航空运输的点与点之间或铁路运输以线为主的运输形式不同，道路运输是一种地区性的“面”上运输。由于目前公路网密布全国城乡，覆盖区域大，全国所有的县城、98%以上的乡镇和 91%以上的行政村通公路，因此道路运输能满足各种需要。

(3) 送达迅捷，可实现“门到门”的直达运输。道路运输可以做到取货（接客）上门，送货（送客）到家，是综合运输体系中惟一可以实现“门到门”直达运输的方式，可减少中转环节和装卸次数，送达速度快。

(4) 可达性与可靠性高，服务能力强。道路运输既可为其他运输方式提供集疏运服务，也可以自成体系，独立地完成运输任务。

(5) 原始投资少，资金周转快，回收期短。道路运输准入成本较低，原始投资回收期短，运输资本周转快。

(6) 运量小，单位运输成本相对较高。

表 1-1 为各种运输方式服务特性相对优势的比较，从服务特性角度，列出了道路、铁路、水运、航空、管道五种运输方式在成本、运达时间、可靠性、服务能力、可达性、安全性等方面的相对优势。

表 1-1 各种运输方式服务特性相对优势的比较

运输方式 服务特性	道路	铁路	水运	航空	管道
成本	4	3	2	5	1
运达时间	2	3	4	1	—
可靠性	1	3	4	3	—
服务能力	1	2	4	3	5
可达性	1	2	4	3	—
安全性	2	3	4	1	—

注：1 表示最好，5 表示最差。

三、道路运输的地位和作用

道路运输是交通运输的重要组成部分，是国民经济的基础产业，也是社会生产、流通、分配、消费各环节正常运转和协调发展的先决条件，对保障国民经济持续快速发展、改善人民生活 and 促进国防现代化等具有十分重要的作用。

1. 促进农业的发展

道路运输是我国广大农村地区最基本的运输方式。道路运输的发展为农村地区农副产品的流通、城乡物资交流、商品经济的发展、人员的流动和社会的文明进步创造了物质条件。道路运输是我国广大农村地区社会经济发展最重要的基础条件之一。

2. 促进工业的发展

道路运输是工业企业能源、原材料得以及时输入，销售产品能够及时输出的必要条件。便利的交通为现代企业降低了流通成本，通畅的运输加速了资金周转，为企业创造了利润，高效的物流服务提高了企业的市场竞争能力。我国的乡镇企业已在我国现代化建设中具有重要的地位，其发展更是离不开道路运输。在我国乡镇企业发达的长江三角洲、珠江三角洲地区，各种经济成分的企业竞相沿公路向纵深发展，公路已成为企业发展的载体，公路的走向成为企业群体布局的方向，而道路运输则成为确保这些企业生产所需的原材料输入以及产成品输出的首选运输方式。

3. 促进第三产业的发展

道路运输特别是以高速公路为代表的快速客、货运输，相对缩短了人员交往和商品流通的时空距离，为人与物的流动创造了有利条件，因而促进了商业、旅游业等第三产业的发展。道路运输使商品流通在更大的空间进行得以实现，扩大了市场的范围；同时公路会带来沿线地区商业的繁荣，促进各类大小集贸中心的形成。道路运输也为沿线旅游业提供了便利的条件，促进旅游景点向纵深拓展并提高旅游业的综合服务水平。

4. 在国防和战争中的作用

国防建设离不开现代化的交通运输系统，现代化的道路运输也是形成快速可靠的军事后勤保障体系的一种主要运输方式，会极大地提高军队快速反应和军需供给的能力，有力地保障国家安全，保证战争的胜利和边防的巩固。

第二节 道路运输市场管理

一、道路运输市场的概念及功能

1. 道路运输市场的概念

市场是社会分工和商品生产发展的产物。市场概念的理解有广义和狭义之分。从广义上讲,市场是商品交换关系的总和,是独立的经营主体之间经济关系的体现。在这种意义下,只要发生了供求关系即形成了市场,这种市场不一定是具有实体的市场设施。道路运输市场包括道路运输活动各方在交易所产生的经济活动和经济关系的总和,即不仅包括运输营业场地、运输代理机构等各种提供客位和货位的场所,也包括运输产品的经营者与消费者之间、运输能力供给和运输需求之间、运输部门与其他部门之间的经济关系。它反映了供给和需求之间、生产者和消费者之间、买方和卖方之间、国民经济各部门之间广泛的经济联系。从狭义上讲,市场是指商品买卖的场所,如生产资料市场、消费资料市场等具体的市场形式。就道路运输而言,专门设置的供货、运双方进行交易活动的场所即为有形市场。

2. 市场经济的基本特征

市场经济是区别于传统的计划经济的资源调控方式,它是指市场在国家宏观调控下对资源配置起基础性作用的经济运行形式。市场经济一般具有以下特征:

(1) 经济关系市场化。与传统的计划经济条件下,资源由政府行政命令调配不同,市场经济条件下一切经济活动都直接或间接地处于市场关系之中,市场机制是推动生产要素流动和资源优化配置的基本力量。经济活动根据市场提供的价格信号和其他参数配置社会资源,在追求自身利益的驱动下决定生产什么、生产多少、如何生产、为谁生产。

(2) 企业行为自主化。企业是市场竞争的主体,各类企业都具有商品生产经营所具有的全部权利,都自主地面向市场,所需各类生产要素按照等价交换的原则从市场取得,所生产产品直接向市场提供,通过公平的竞争,实现优胜劣汰。

(3) 宏观调控间接化。市场经济并不是放任自流,不要国家任何干预,政府的宏观调控仍是必不可少的。但政府宏观调控的目的与方式都与传统计划经济条件下的宏观调控有很大区别。市场经济条件下的政府宏观调控的主要目的是通过调控总供给与总需求的总量平衡与结构平衡以实现社会资源的

充分利用。调控的主要方式是调节利率、汇率、价格等市场信号,通过市场信号间接调控企业行为,即“政府调控市场,市场引导企业”。政府不应也不得直接干预企业的生产经营活动。

(4) 市场秩序法制化。市场经济在一定意义上就是法制经济。维护市场经济正常运转的各项游戏规则将通过法律形式予以确认和保护。企业的生产经营活动和政府的宏观调控都要以法律、法规、规章为依据,都要置于法律、法规、规章的监督之下。

3. 道路运输市场的功能

道路运输市场是市场体系中的重要组成部分。道路运输市场的主要功能是配置社会运输资源,在这一过程中实现道路运输经营者与消费者,买方与卖方的经济结合,实现运输商品(劳务)的价值和使用价值,通过市场机制调节道路运输行业与国民经济其他行业及道路运输行业内部的经济关系和行为,实现道路运输供给总量及结构的基本平衡,最终实现道路运输资源的优化配置。

二、道路运输市场机制

市场运行要靠市场机制的作用来实现。坚持市场取向的改革,其实质在于变行政命令配置资源为市场机制配置资源。只有市场机制作用得到充分发挥,企业才有可能在公平竞争的环境中,自主地根据市场价格决定产出结构,安排购销关系和作出投资决策。也只有建立了市场机制,政府的宏观调节手段和经济政策导向才能够有效地发挥作用。因此,建立和完善道路运输市场机制是道路运输市场的客观要求。

1. 道路运输市场机制的概念

“机制”一词最早源于希腊文,意思是指机器的构造与动作机理。具体说,它是指机器运转过程中各个零部件之间的互相连接关系及运转方式。后来它被用于经济学中说明经济机体的运行,称做经济运行机制。

市场机制作为一种经济运行机制,是指市场机体内的供求、价格、竞争、风险等要素之间的相互关系及作用机理。道路运输市场机制则是指道路运输市场上供求、价格、竞争、风险等要素之间的相互关系及作用机理。

2. 道路运输市场机制的构成

道路运输市场机制主要包括价格机制、供求机制、风险机制和竞争机制等。

(1) 价格机制。价格机制是指道路运输的供给与需求同价格的有机联系和运动。供求对比变化,引起价格变化,价格变动又引起供求变化。

正是在这种联系和波动中,供求趋向一致。价格机制可以促使不同运输产品的经营者调整生产方向;可以促使道路运输经营者调整车辆结构和加快

技术进步；价格机制又是宏观调控的重要手段；价格对于消费者是选择和改变需求结构的信号。

(2) 供求机制。供求机制是供求双方矛盾运动的平衡机制，价格和竞争机制的作用离开供求关系均不复存在。供求关系与价格的内在联系：一是供求关系的变化导致市场价格的涨落，而市场价格涨落又刺激供求的增减；二是供求都是变量，它们的变动受很多因素影响；三是供求平衡是相对的和暂时的，不平衡则是经常发生的。

(3) 竞争机制。竞争机制是道路运输市场的动力机制，其核心是追求利润的最大化。竞争机制的作用不是独立的，它同价格机制、供求机制相互作用、相互影响。竞争的主要手段有价格竞争与质量竞争。竞争机制充分发挥作用的结果是优胜劣汰。因此，竞争机制是市场机制的基本要素和重要组成部分；没有竞争，市场机制就难于发挥作用。

(4) 风险机制。它是指在市场经济条件下，任何一个经济主体都面临盈利、亏损、破产的可能，都必须承担相应的利益风险。风险是以利益的诱力和破坏的压力作用于道路运输经营者，道路运输经营者一旦没有利益风险，也就失去了动力和压力。因此，风险机制是极为重要的市场机制。在市场经济条件下，只有按照道路运输市场需要安排生产经营活动，通过风险机制的作用迫使道路运输经营者改进管理，提高质量，才能获得较好的经济效益和社会效益。

下面用图 1-1 来说明价格机制、供求机制、风险机制和竞争机制之间的关系。

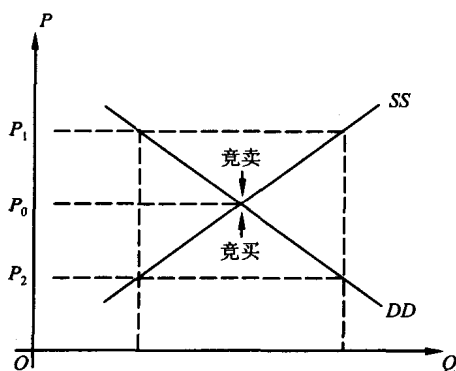


图 1-1 价格机制、供求机制、风险机制和竞争机制之间的关系

图 1-1 中横轴表示市场供给量与需求量，纵轴表示市场价格，DD 曲线表示市场需求状况，SS 曲线表示市场的供给状况。在 P_1 价格时，供给大于需求，此时生产者将竞相降价以卖出产品，这样价格将下跌，价格下跌的结果是供

给减少,需求增加。在 P_2 价格时,需求大于供给,此时消费者将竞相提价购买商品,因此价格将攀升,价格攀升的结果是需求减少,供给增加。而这一切之所以发生,就是因为无论消费者还是生产者都是风险的承担者,他们的行为是出于自身利益的考虑,而这也是经济学分析问题的根本基石。

3. 道路运输市场机制的特点

(1) 关联性。道路运输市场内每一个机制的作用,都会波及其他机制发生连锁反应,并要求其他机制协调配合。例如,车辆多、货源少,必然导致价格下浮;价格下浮又会导致利润减少;利润下降又会引起资源配置方向变化;资源配置方向变化又引起车辆和货源的变化。所有这些又与市场信息传递密切相关。如此循环往复,使市场在失衡—平衡一再失衡一再平衡中运动发展。

(2) 制约性。它是通过对进入市场的各个经济主体的经济利益产生影响而发挥作用的。例如竞争机制使道路运输经营者随时感受到获取利益的动力和被淘汰的压力,从而努力改善经营,提高运输质量,选择先进车型设备,采用先进技术,提高效率,降低成本,增加效益,以求在市场竞争中处于优势地位。

(3) 客观性。每一种机制作用的发挥,都要受到一定客观条件的制约,不具备一定的客观条件就不能发挥作用。例如,市场机制要发挥作用,主要条件是推进企业产权制度改革以使企业成为追逐自身利益的风险承担者,这个条件不具备,则市场机制就不可能建立起来。

(4) 动态性。市场机制的要素是在不断变化中发生作用的,只有及时根据道路运输市场变化来调控市场机制作用的方向,才能保持道路运输市场协调发展。例如,在放开搞活之后,不少个体运输涌到城市和干线,使城市运力供大于求,货源紧缺,而广大乡镇却在一定程度上存在有货有客无车的现象。有的地区采取鼓励个体运力“车头向下”,采取调整价格、税率、费率的办法,实行乡镇短途运输高运价、低税费,城间干线高税费、低运价,促使大批农村个体运力自动返回本乡镇经营,既提高了道路运输经营者收入,又缓解了城市和农村运输市场出现的矛盾。

4. 建立道路运输市场运行机制的途径和方法

建立道路运输市场运行机制的途径和方法主要有以下几个方面:

(1) 构筑道路运输市场的法律基础。道路运输市场是一种社会关系,为了保持这种社会关系的经常性、稳定性,就要借助于法律手段使之制度化和规范化。

(2) 转变政府职能,改进宏观调控。市场经济条件下,政府职能主要是加强市场监管,进行宏观调控,而不是直接管理企业的内部事务;建立进入、退出运输市场的机制,建立和完善道路运输企业资质管理和定期审验制度。