

■陈道军/韦荣敏/主编■

现代汽车运输企业 管理学

□湖南科学技术出版社□



前 言

在社会主义市场经济条件下，汽车运输企业日益成为自主经营、自负盈亏、自我约束、自我发展的经营主体。这个主体面对纷繁复杂的经营环境，如何加强内部管理、深化转机建制，提高企业素质、增强企业活力，重塑社会主义市场经济的微观基础，是摆在汽车运输企业管理理论与实际工作者面前的重要课题，也是各类学校运输管理类专业教学的重要内容。为此，本书作者积多年教学之经验，在广泛搜集资料的基础上编写了《现代汽车运输企业管理学》一书。

本书共分十二章，由长沙交通学院的陈道军同志和柳州市交通学校的韦荣敏同志担任主编，长沙交通学院的王成钢同志和成耀荣同志担任副主编。各章撰稿分工如下：第一、七、八、九章由陈道军同志撰写；第二章由韦荣敏同志撰写；第四、六章及第三章之前三节由王成钢同志撰写；第三章之第四节与第五章之第四节由成耀荣同志撰写；第五章之前三节由雷京同志撰写；第十、十一、十二章分

别由杨文安、赵新玉、易戈扬同志撰写。初稿完成后，王成钢同志对部分章节进行了修改；陈道军、韦荣敏两同志对全书统编定稿；北京交通管理干部学院的李作敏同志担任本书主审。

本书在编写过程中，参考了国内外有关企业管理类和交通运输类的书籍和资料，吸取了国内外许多专家学者的研究成果，在此特表感谢。此外，在书稿抄写阶段，周骞、张先英等同志担负了较多的抄写任务，在此一并致谢。

目前，我国社会主义市场经济体制尚在进一步完善，汽车运输企业管理中的许多问题还有待进一步研究与探索，加上我们水平有限，书中难免存在诸多不妥或错误之处，敬请广大读者批评指正。

编 者

1996年6月于
长沙交通学院

目 录

第一章 汽车运输企业管理导论	(1)
第一节 汽车运输业	(1)
第二节 汽车运输企业	(7)
第三节 汽运企业管理	(14)
第四节 汽运企业管理学	(21)
第二章 汽车运输企业管理基础	(25)
第一节 现代企业制度	(25)
第二节 汽运企业管理机构	(32)
第三节 汽运企业管理基础工作	(38)
第四节 汽运企业管理现代化	(42)
第五节 现代企业文化	(47)
第三章 汽车运输企业经营分析	(56)
第一节 汽运企业经营管理基础	(56)
第二节 汽运企业经营思想与经营目标	(63)
第三节 汽运企业经营方针与经营策略	(69)
第四节 汽运企业经营战略	(76)
第四章 汽车运输企业市场预测	(84)
第一节 汽运企业环境分析	(84)
第二节 汽运企业市场调查	(96)
第三节 汽运企业市场预测(I)	(103)
第四节 汽运企业市场预测(II)	(109)

第五章 汽车运输企业经营决策	(121)
第一节 汽运企业经营决策基础	(121)
第二节 经营决策技术方法 (I)	(128)
第三节 经营决策技术方法 (II)	(138)
第四节 汽运企业风险管理	(145)
第六章 汽车运输企业计划管理	(154)
第一节 汽运企业计划管理概述	(154)
第二节 汽运企业长期经营计划	(161)
第三节 汽运企业年度经营计划	(166)
第四节 汽运企业运输生产计划	(174)
第七章 汽车运输企业车辆运行管理	(180)
第一节 汽运企业车辆运用效率	(180)
第二节 汽运企业车辆运行组织	(188)
第三节 汽运企业车辆运行作业计划	(199)
第四节 汽运企业车辆运行调度工作	(208)
第八章 汽车运输企业运输生产实务	(218)
第一节 汽运企业旅客运输实务	(218)
第二节 汽运企业货物运输实务 (I)	(227)
第三节 汽运企业货物运输实务 (II)	(236)
第四节 汽运企业安全管理实务	(244)
第九章 汽车运输企业技术组织管理	(250)
第一节 汽运企业科技管理	(250)
第二节 汽运企业车辆管理	(258)
第三节 汽运企业物资管理	(272)
第四节 汽运企业劳动管理	(283)

第十章 汽车运输企业质量管理	(291)
第一节 质量管理与全面质量管理	(291)
第二节 汽运企业质量分析	(296)
第三节 质量管理保证体系与工作方法	(303)
第四节 质量管理技术方法	(311)
第十一章 汽车运输企业经济活动分析	(323)
第一节 汽运企业经济活动分析概述	(323)
第二节 汽运企业生产分析	(328)
第三节 汽运企业成本分析	(334)
第四节 汽运企业利润和资金分析	(341)
第十二章 汽车运输企业微机辅助管理	(349)
第一节 汽运企业微机辅助管理基础	(349)
第二节 汽运企业管理信息系统	(355)
第三节 汽运企业微机辅助管理案例	(361)

第一章 汽车运输企业管理导论

第一节 汽车运输业

天下商埠兴衰，视水陆舟车为转移，人类的生存、繁衍、发展与交通运输休戚相关。纵观人类社会发展的历史，无时无刻不伴随着交通运输发展的轨迹：从原始的手提头顶、肩挑背扛，到古代的人力拉拽、风力利用；从苏美尔人最早的牲口拉车，到19世纪末汽车的诞生；从古埃及、古罗马的石砌道路，到中国春秋战国时的“金牛道”；从“秦修驿道、汉通西域”到近代公路的出现等。人类社会借助于交通运输的步履，度过了漫长的岁月，并不断推动交通运输跨上一个新的台阶而进入现代交通运输的时代。在现代交通系统中，汽车运输作为现代道路运输的主要表现形式，在人类生活与经济发展中日益跃居显著地位。

一、汽车运输业的产生与发展

汽车运输的产生源于道路运输业和汽车工业的发展。广义的道路运输是伴随着人类社会的产生与进步而出现和发展的，人工修建道路的历史也可以追溯到很早以前，1890年世界上第一批汽车开始在欧洲大量生产使用，推动了交通史上的一次伟大革命，道路运输自此进入到汽车运输时代，跻身现代化的交通运输体系。

汽车置身于现代交通运输的行列之后，不断创新改进，尤其是在两次世界大战期间，一些资本主义国家把军事工业转为民用工业，汽车制造业迅速发展，道路建设规模不断扩大，使汽车运输的优势逐渐显露出来。第二次世界大战后，科学技术推动汽车工业和道路建筑业大步迈进，汽车运输在经济建设和人民生活中

不断发挥重要作用，地位日益提高，它不仅成为中短途客货运输的主要交通方式，而且在承担铁路运输、水运、航空运输等其他各种运输方式间的衔接运输与集疏运输方面，具有其他各种运输方式不可替代的作用。随着汽车运输优势的不断突出。世界各国都十分重视汽车运输业的发展，被喻为“汽车轮子上的社会”的美国，早在1933年罗斯福总统实施“新政”时，就把由政府筹资组织失业者修建高速公路列入其“新政”的内容之一，引导资金投向交通运输等基础设施。这一政策的实施，为美国经济的腾飞打下了基础，并有力地带动了汽车工业的振兴，时至今日，汽车工业仍为美国三大支柱产业之一。面对今天美国的经济状况，世界著名未来学家托夫勒不无感慨地说：“没有高速公路网就没有今天的美国。”岛国日本近三十年来，也正是依靠发达的汽车运输业大力推动了社会、经济、科技的进步，一跃成为世界超级经济大国，以至于日本人称高速公路为“日本经济的生命线。”

当时代的巨轮驶进本世纪后半叶的时候，汽车运输业的发展更表现出崭新的姿态：新型汽车不断涌现，高速公路迅速延伸联网，大大扩展了汽车运输的范围。特别是世界陆桥运输的发展，使之参与到国际多式联运体系之中，打破了过去远洋运输业独家开展国际贸易运输的格局，给汽车运输业增添了新的生机。

我国是一个具有悠久历史的文明古国，早在公元前2000年前，当地球的大部分还是一片洪荒之时，中国就有“黄帝作车，任重致远”的记载。公元前221年，秦始皇统一中国时就提出“车同轨、书同文”，开创了交通标准化管理的雏形。举世闻名的“丝绸之路”，“栈道千里，无所不通”的蜀道，世界桥梁史上的奇迹赵州桥等等，在世界道路运输史上都占有光辉的一页。但是，漫长的封建社会和随之而来的半封建、半殖民地社会，严重束缚了中国近代生产力的发展，导致汽车运输业明显落后于发达国家的发展水平。

我国汽车运输业的产生始于1903年，第一批汽车进入上海

从事运输活动之时(1901年我国进口了第一辆汽车,专供慈禧游览颐和园乘坐),最早的汽车运输企业始见于1914年长春商人创办的“华立自动车行”(从事市内运输)和1918年开办的张家库汽车运输公司(经营张家口至乌兰巴托的长途运输)。1919年,孙中山先生发表《建国方略》,促进了我国早期汽车运输业的发展。到1949为止,我国拥有民用汽车7.3万辆。

新中国成立后,尤其是党的十一届三中全会以来,为有效地适应和促进国民经济的发展和人民生活水平的提高,国家把交通运输业列为优先发展的产业,并把重视汽车运输业的发展提到了空前重要的位置。改革开放十几年来,汽车保有量迅速增加,车型结构日趋合理,极大地满足了社会对汽车运输业的需求;公路通车里程不断延长,技术等级逐年提高,高速公路修建速度明显加快,形成了四通八达、布局合理的公路网络;在汽车运输生产经营领域,运输市场全面放开,各部门所属的、各种经济成分的运输生产者并存,汽车运输生产经营活动空前活跃,形成了由旅客运输、货物运输、装卸搬运、工具维修、运输服务五个子市场有机构成的道路运输市场体系;汽车运输企业改革不断深化,通过转机建制增强企业活力,国家按市场经济的法则加强对运输业的宏观管理,统一、开放、竞争、有序的道路运输市场运行机制和宏观调控体系正在培育和完善。到1994年底,我国拥有民用汽车941.95万辆,公路线路里程达111.78万公里,其中,高速公路通车里程为1603公里;全国汽车运输实现客运量95.39亿人、客运周转量4220.3亿人公里,货运量89.49亿吨、货运周转量4486.3亿吨公里(资料来源于《中国交通年鉴:1995》)。

二、汽车运输业的特点

“除了采掘工业、农业和加工工业以外,还存在着第四个物质生产领域……这就是运输业”(马克思《剩余价值论》语),汽车运输业也不例外,它是物质生产在流通领域里的继续,属物

质生产部门。汽车运输业较之其他产业及其他运输方式而言，具有如下重要特点。

1、汽车运输业较之其他产业的特点

汽车运输业作为整个运输业的一个组成部分，与其他产业相比，主要有先行性和服务性较强的特点。先行性表现在汽车运输业是保证国民经济正常运转必须优先发展的产业，是国民经济体系中其他各产业、人民生活、文化交流以及国防事业的先行官，这些行业的发展(提高)也无不依赖于汽车运输业的超前发展。服务性表现在汽车运输活动是一种劳务性生产活动，是由国民经济发展、人民生活、文化交流及国防事业的需要派生出来的。汽车运输生产活动本身不是目的，其根本任务是为其他各行各业提供服务，促进它们的快速发展。

2、汽车运输业较之其他运输方式的特点

在交通运输体系中，汽车运输业有其自身的特点，主要有通达性、快捷性、适应性程度较高的特点。通达性表现在汽车运输机动灵活，能有效地实现门到门运输，空间通达程度高。快捷性表现在由于汽车运输载运量小、装卸作业与运行组织工作简便，运行速度高，因而送达速度快，尤其在鲜活易腐货物、危险货物及快件运输中，表现出良好的快捷性。适应性表现在汽车运输对道路专用性和装卸作业技术程度的基本要求较低，对运行环境要求不高，即使在无路、冰冻、人工装卸等条件下，也可长年开展运输工作，具有较强的工况适应性。

3、汽车运输业在生产活动中的特点

汽车运输业在生产活动中的特点主要反映在运输生产活动中生产要素、生产过程、运输产品、资金流转、运输业务等各个侧面。

第一，在生产要素方面：在运输生产的劳动力、劳动工具和劳动对象三大要素中，汽运企业只能拥有前面两个要素，劳动对象只是它的服务对象，而不是生产资料。当各要素进入运输生产领域时，只能通过劳动力代价的付出和劳动工具的磨损等，为劳

动对象提供运输服务，而劳动对象绝对不可以被消耗或被转化。

第二，在生产过程方面：其一，汽车运输的生产与消费同步进行，对同一运输活动，就汽运企业而言，是生产运输产品，创造使用价值的过程；就运输服务对象而言，则是消费运输产品，获取使用价值的过程。其二，汽车运输生产活动的进行以车辆为基本生产单位，分散并延伸于广博的地域范围，点多面广，流动分散，因而受道路条件、气候环境、客货流分布、运行事故等因素的影响较大。其三，运输生产过程一般由装卸、运行、仓储等多个环节构成，要求各环节紧密配合，保持高度的连续性、协调性和均衡性，运输活动才能圆满完成。

第三，在运输产品方面：运输生产活动不改变运输对象的形态和属性，只改变其空间位置，它生产的产品是旅客或货物的地域差别效用，可以以吨公里、人公里予以计量。运输业的这种产品是非实物形态的，既不能储存，也不能调拨，产品的功能也是一次性的。为调节运输市场的供求平衡关系，只能通过储备运力的办法才能实现。

第四、在资金流转方面：汽车运输生产的资金回收具有前置性，它不是按“……生产——销售——消费……”的方式在销售活动中回收资金，而是按“……销售——生产并消费……”的方式，先于“生产”取得营运收入的。汽车运输业资金流转方面的特性是由运输活动生产与消费的同步性决定的，与其他经济领域中因期货交易等导致的资金提前回收有本质的区别。

第五，在运输业务方面：汽车运输业务牵涉物资生产的各个部门和人民群众生活的各个方面，汽车运输业必须依靠它们提供客货源，运输活动才能得以展开。因此，汽车运输业对各物资生产部门和广大人民群众具有密切的依赖性，必须与他们建立广泛的联系。

三、汽车运输业的地位与作用

汽车运输生产活动不改变劳动对象的形态与性质，但通过劳动力、劳动工具作用于劳动对象，改变了劳动对象的空间位置，生产出了预期的产品，因此，汽车运输业是一个重要的物质生产部门。随着社会生产力的发展和社会分工的细密化，运输活动已逐步从物质资料的生产过程中分离出来，形成一个独特的物质生产领域——流通领域，因此，汽车运输业是一个独立的物质生产部门。运输生产活动的进行与运输业自身的技术经济特征密切相关，充分表现出与其他物质生产部门的生产活动显然不同的特点，因此，汽车运输业是一个特殊的物质生产部门。汽车运输业作为一个重要的、独立的、特殊的物质生产部门，在社会、政治、经济及人民生活等各个领域，地位不断提高，作用日趋重大。

1. 汽车运输业属社会经济发展的基础结构部门，对社会经济发展起基础保证作用

汽车运输业在国民经济体系中处于基础地位，是由其先行性所决定的。汽车运输业既是保证社会生产、经济生活及其他各领域正常化的基本条件之一，又是促进社会经济及其它各方面快速发展的先决条件，对社会经济的发展起着重要的保障作用。

2. 汽车运输是经济活动的一个重要环节，对国民经济发展起重要的桥梁作用

从宏观经济领域来看，在经济活动的生产、分配、交换、消费四个环节中，汽车运输业是连接这四个环节，并使它们得以连续运转的桥梁，没有运输活动的参与，这四个环节便无法形成整体，经济系统就无法循环运转。从微观经济领域来看，在生产活动的产、供、运、销四个环节中，运输不仅是其中的重要环节之一，而且是产、供、销三个环节得以联系和互为整体的条件，在产、供、销各环节内部，也离不开运输业为之提供有效的服务。

3. 汽车运输是人民生活的组成部分，对人民生活水平和生活质量的提高起重要的推动作用

人民生活的基本要素是衣、食、住、行，“行”列居其基本要素之中。可见运输不仅是人民生活的基本要求，而且是提高“衣、食、住”等要素水平的条件。同时，随着人们生活水平和生活质量的日益提高，对“行”的要求也不断增添新的内容。

4. 汽车运输能产生良好的时空效应，对提高人们生产与生活效率起重要的促进作用

现代汽车运输业的高速发展，能不断缩短时间和空间的“距离”，改变人们的时空观念。发达的汽车运输能大量节省时间和缩小空间，减少在途积压资金，提高人们生产与生活的效率。

5. 汽车运输是形成综合运输体系的基础，在综合运输体系运转中起重要的纽带作用

在现代交通运输体系中，除道路运输外，铁、水、空、管等运输方式均不能实现门到门运输，因此，道路运输的现代形态——汽车运输是提高其他各种运输方式通达程度的执行者。汽车运输承担集运任务，使其他各种运输方式的运输活动得以开始；它承担疏运任务，使其他运输方式的运输活动得以结束；它承担衔接运输任务，使其他各种运输方式的运输活动得以联系贯通，形成运转灵活的综合运输体系。此外，汽车运输业在综合运输体系中还独立承担了越来越多的运输任务，使其地位更加重要，作用更为重大。

第二节 汽车运输企业

一、汽运企业的性质与任务

汽车运输企业是指以国有资产为主体，拥有一定数量的装运工具、劳动力、资金等要素，主要从事汽车运输生产经营活动，具有法人地位，能自主经营、自负盈亏、自我约束、自我发展的社会经济组织。理解汽车运输企业的含义，必须掌握五个基本要点，即汽运企业是一个经济组织，是开展经济活动的实体单位；它具有法人地位，是法人，能以自己的名义独立进行民事活动；

它必须能自主经营、自负盈亏，具有自我约束、自我发展的能力；它必须拥有一定的生产要素；它必须承担一定的社会责任，为社会提供运输劳务。

1. 汽运企业的要素与企业活动

汽运企业一般具有六大要素，即人、财、物、能源、信息、环境，其中人、财、物是最基本的要素。人是汽运企业的主体，由广大劳动者构成；财是指汽运企业拥有的各种固定资产、流动资金等；物对工业企业而言是指加工对象，对汽运企业而言是指运行中消耗的各类物资，如燃料、轮胎等；能源是指各种动力来源，汽车运输生产活动的实质是能量的转换过程；信息是指从汽运企业内部或外部(运输市场)中搜集到的各种资料、情报；环境是汽运企业赖以生存的各种条件因素，主要包括社会、政治、经济、生态等环境。

汽运企业的各个要素相互作用构成了现实的企业活动——汽运企业生产经营活动，这种活动是以物资流、资金流、信息流表现出来的。① 物资流：从物质形态上看，汽运企业生产经营活动的过程，实质上是运输装卸工具、运行消耗物资等运动的过程，这一过程虽然没有创造实物形态的产品，但在对运输产品的生产与消费过程中，都是上述各类物资的运动构成了企业活动的全过程。② 资金流：从价值形态上看，汽运企业生产经营活动的过程是资金运转的过程，即通过各类资金的投入、占用，资金以各种形式在各生产环节中流转，最后以营运收入的形式回收资金。③ 信息流：从信息形态上看，汽运企业首先必须获得客货源、客货流信息及劳动力、劳动工具信息等，然后发布运输生产与经营活动信息，最后反馈企业活动成效信息。这一信息搜集、加工、整理、利用的过程，伴随着运输生产经营活动的始终，构成了企业活动的信息流。

2. 汽运企业的性质

汽运企业是一定生产力和生产关系的统一体，它既是社会生产力的承担者，又是特定生产关系的体现者。汽运企业的生产力

决定了其经济属性，生产关系决定了其政治属性，这两个属性全面反映了汽运企业的性质。

政治属性又叫社会属性。社会主义汽运企业是社会主义制度下的一个社会细胞，必须依赖社会主义制度得以生存，并在社会主义政治环境中发展壮大。社会主义汽运企业以国有资产为主体，表明它是以社会主义公有制为基础的，并沿着社会主义方向健康发展。同时，社会主义汽运企业的生产目的是有阶级性的，它公然为社会主义建设事业的兴旺发达服务，以其优质的运输劳务促进我国社会经济的发展 and 人民生活水平的提高，巩固我国的社会主义制度。经济属性又称自然属性。汽运企业又是社会主义市场经济体制下的一个基本经济单元，它必须遵循市场经济的客观规律与运行机制的调遣而运作，并在市场竞争中立足市场，不断提高市场占有率。汽运企业是建立在先进的科学技术基础之上的现代企业，其劳动分工细密，协作关系紧密，属典型的社会化大机器生产组织。汽运企业必须讲求经济效益，并通过社会效益的不断提高获取最佳的经济效果，汽车运输自身的特点决定了它对社会的依赖性与服务性，为社会提供优质的运输服务是汽运企业获取经济盈利的前提，只有通过社会效益和经济效益的综合提高，才能从根本上保证其长远、最佳经济效益的取得。

3. 汽运企业的任务

汽运企业既是国民经济的细胞，也是国民经济活动的基础，在社会、政治、经济、科技、人民生活等各领域，肩负着重要的历史使命。汽运企业的总任务是：全面贯彻执行国家运输经济政治与法规，有效运用运输资源，最大限度地为社会提供安全、快捷、舒适、价廉的运输劳务，努力推动国民经济的发展和人类社会的进步。

汽运企业的总任务可以分解为六个方面的基本任务：①合理组织运力，主动适应市场经济的发展，最大限度地为社会主义经济建设服务和满足广大人民群众对运输的需求；②强化企业的社会主义性质，突出运输业的基础地位与先行作用，通过树立

良好的企业形象和提供优质的运输服务，增进社会主义物质文明和精神文明建设，促进社会稳定；③ 深化企业管理，增强企业活力，提高生产效率，促进国民经济大系统的良性运转；④ 加强科学研究、技术开发与技术改造，不断研制、引进、推广新的科技成果和经营管理方法，把汽运企业建立在先进的科学技术和现代化管理的基础之上，推动社会科技水平和管理水平的提高；⑤ 发挥汽车运输业自身的优势，主动开展横向经济联合，积极参与联合运输，促进交通运输分工协作体系的形成和各种运输方式的综合发展；⑥ 在必要的情况下，根据政府部门的总体部署，无条件地完成抢险、救灾、国防等特种运输任务。

二、汽运企业素质与活力

优良的企业素质与生机盎然的企业活力是完善企业功能、完成企业任务的保证，是企业发展壮大必备条件。提高企业素质，增强企业活力，是汽运企业生存发展的客观需要。

1. 企业素质

企业素质是指企业为进行生产经营活动所必需的各基本要素的健康水平以及各基本要素有机结合形成的要素体系的功能强弱程度。汽运企业素质由企业的人员素质、技术素质和管理素质三个方面的内容构成。

(1) 人员素质。人员素质是指汽运企业全体职工在社会生产与生活中表现出的基本素养，它包括人员个体素质与人员整体素质两个方面。人员个体素质即汽运企业人员中各个体的政治素质、技术素质、业务素质、思想素质和文化素质等，政治素质是指企业人员的政治观念、政策水平、政治敏锐性与洞察力以及为社会主义建设和共产主义事业而奋斗的基本信念；技术素质是指企业人员的知识水平、技术专长，在工作中掌握、开发和应用现代科学技术成果的积极性、创造力和智慧；业务素质是指企业人员在自己的工作岗位上，熟练地完成本职工作，正确处理本职工作与相关岗位业务之间关系的操作处理能力；思想素质是指企业人员的世界

观、伦理观、价值判断准则、道德水准以及乐业敬业与效忠企业的精神风貌；文化素质是指企业职工对社会科学、人文科学、自然科学、文学艺术等多方面的基本知识、技能及鉴赏能力等。人员整体素质即企业全体人员相互关联共同表现出的人员结构、人员作风等，人员结构是指企业全体人员在年龄、知识水准（如学历、职称）、知识种类或技术专长、工种等方面，表现出的比例关系；人员作风是指企业全体人员团结协作、共同进取与共建企业文化的风范与氛围。

(2) 技术素质。技术素质是指汽运企业在技术经济活动中表现出的先进程度与发展水平，它由企业的生产装备的技术状况、生产工艺的先进性、运输产品的技术含量及企业技术进步能力

（企业人员的技术素质也是企业技术素质的重要组成部分，在此不再赘述）等要素构成。生产装备的技术状况是指企业生产设备在同行业中的领先程度、各类生产设备的配套性及其与企业技术经济活动的适应性；生产工艺的先进性是指企业据以开展生产活动的工艺流程、处理手段、操作方法等的科学化程度；运输产品的技术含量是指企业生产活动中技术密集性的高低及现代科学技术的应用程度；企业技术进步能力是指企业大力开展技术开发、技术改造的条件、能力，促进企业技术水平全面提高的后劲。

(3) 管理素质。管理素质是指汽运企业合理组织生产力各要素，正确维护与改进生产关系的效能。企业管理素质的高低一般通过管理思想、管理组织、管理方法和管理手段的现代化程度予以表征（详见第二章第四节）。

2. 企业活力

企业活力是指汽运企业依靠自身素质的提高，充分利用外部条件，有效地开展生产与经营活动的能力。企业活力的基本内容是企业的生存能力和发展能力，为了确保这两种能力得以发挥，企业为求生存，必须要求自己具备必要的应变能力；企业为图发展，必须要求自己具备良好的竞争能力、创新能力和盈利能力。由此，生存能力、应变能力、竞争能力、盈利能力、创新能力和