

交通技工学校
通用教材

● 汽车驾驶

汽车运输管理知识

马步进 主编
陈鸣雷 主审



CHE YUNSHU
GUANLI ZHISHI

人民交通出版社

7-540.5
M013:1



交通技工学校通用教材

QICHE YUNSHU GUANLI ZHISHI

汽车运输管理知识

(汽车驾驶专业用)

马步进 主编
陈鸣雷 主审

人民交通出版社

图书在版编目(CIP)数据

汽车运输管理知识/马步进主编. —北京:人民交通出版社,1997.5 重印

交通技工学校通用教材

ISBN 7-114-02046-5

I. 汽… II. 马… III. 汽车-公路运输-运输企业-企业管理-技工学校-教材 IV. F540.5

中国版本图书馆 CIP 数据核字(97)第 04887 号

责任印制:孙树田

交通技工学校通用教材

汽车运输管理知识

(汽车驾驶专业用)

马步进 主编 陈鸣雷 主审

插图设计:佘文利 正文设计:崔凤莲 责任校对:梁秀清

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街 10 号)

各地新华书店经销

新世纪印刷厂印刷

开本:787×1092 $\frac{1}{16}$ 印张:7 字数:179 千

1995 年 6 月 第 1 版

1999 年 1 月 第 1 版 第 3 次印刷

印数:70 101-80 200 册 定价:9.20 元

ISBN 7-114-02046-5

U·01374

内 容 提 要

本书是根据交通部 1993 年制订的《汽车运输管理知识教学大纲》编写而成的。全书共分八章,其主要内容包括企业管理概论、汽车运输计划管理、生产管理、质量管理、技术管理、成本管理、技术经济定额管理、汽车运输企业职工全员培训,较系统地阐述了汽车运输企业管理的基础知识。

本书是全国交通技工学校汽车驾驶专业的通用教材之一,也可供汽车驾驶员及从事汽车运输生产的职工、管理人员和技术人员学习与参考。

交通技工学校教材工作领导小组成员

组 长：程景琨
成 员：李家本 沈以华 卢荣林

交通技工学校汽车专业教材编审委员会成员

主任委员：卢荣林
副主任委员：陈鸣雷
委 员：邵佳明 刘奎文 赵 玢 魏 岩 高凤岭
李景秀 李福来 刘洪禧 杨 信 魏自荣
王 彤 张洪源 丁丰荣 阎东坡
秘 书：卢文民 马步进 戴育红

前 言

在交通部 1987 年成立的“交通技工学校教材编审委员会”领导小组下,于 1990 年陆续编审出版了适用于汽车驾驶、汽车修理两个专业十一门课程的配套专业教材,共 22 种。这是建国以来第一轮正式出版的交通技工学校汽车运输类专业教科书,各教材发行量已近二十万册,受到读者的欢迎,满足了各交通技工学校用书和社会各层次读者的需要。

随着改革开放和建设一个具有中国特色的社会主义总方针的进一步深入贯彻,汽车工业正在迅猛发展,汽车车型、结构、工艺、技术和材料也在不断发展。为适应汽车运输生产需要,根据交通部教育司[1993]185 号文件精神,在交通部教育司“交通技工学校教材工作领导小组”领导下,成立了“交通技工学校汽车运输类专业第二轮教材编审委员会”,主要负责五个专业(工种)第二轮教材组织编审工作。编委会对第一轮教材使用中社会反映做了调查工作,并根据 1993 年由交通部重新修订的《汽车驾驶员、汽车修理工教学计划和教学大纲》及新制定的《汽车电工、汽车钣金工、汽车站务教学计划和教学大纲》(试用)组织第二轮教材编写工作。修订再版和新编的教材有《汽车运输职业道德》、《机械识图》、《机械基础》、《汽车材料及金属加工》、《汽车构造》、《汽车电气设备》、《汽车维护与故障排除》、《钳工教学实习》、《汽车驾驶理论》、《汽车驾驶教学实习》、《汽车修理工艺》、《汽车交通安全》、《汽车运输管理知识》、《汽车维修企业管理》以及与各科配套的“实习教材和习题集及习题集答案”共十四门课的教材;其它三个专业的新编教材是《汽车概论》、《汽车车身与附属设备》、《汽车钣金》、《钣金机械设备》、《汽车钣金实习》、《识图》、《汽车电气设备维修》、《汽车电气设备拆装实习》、《汽车电气设备维修实习》、《站务英语》、《交通地理》、《旅客心理学》、《汽车运输企业管理》、《汽车站务业务》、《汽车站务实习》以及配套的“实习教材和习题集及习题集答案”共十五门课的教材。以上教材将陆续出版,其中有些教材适用于不同专业。

编委会根据《交通部教材编审、出版试行办法》和交通部教育司教高字[1993]190 号“关于 1994 年教材交稿计划的通知”精神积极组织教材编写和出版工作。在教材编写中着重注意了交通职业技术教育目的和各专业、各学科的具体任务的要求,做到科学性和思想性相结合,并注意选择最基本的科学知识和理论,使学生获得本门学科的基础知识以及运用的能力。

教材的内容翔实,反映了最新科技成就,其针对性、实用性较强。并以国产东风 EQ1092、解放 CA1092、东风 HZ1110G(柴)和解放 CA1091K8(柴)等新型汽车为主,适当介绍了轿车的新结构。同时介绍了国内外的新工艺、新结构、新技术、新材料以及传统的和先进的工艺。突出技工学校特点,加强基本技能训练,并注意教学内容的系统性,同时注意到各门学科之间的联系性。文字精炼,通俗易懂,图文并茂。

本教材是根据《汽车运输管理知识教学大纲》编写而成的,本课程是汽车驾驶员的专业技术课。通过本教材的教学可使学生熟悉汽车运输管理常识和汽车营运的业务知识,为从事汽车运输工作打好基础。在教学过程中,应贯彻理论联系实际的原则,根据本地汽车运输生产实际,结合教材内容组织一些必要的运输企业现场调查,以当地运输业务的实例讲解教材中的概念、

术语和业务知识,以便学生理解和掌握所学的业务知识。

本教材(包括习题集、习题集答案)由浙江汽车技工学校马步进担任主编。其中第一、六、七、八章由马步进编写,第二、三章由山东交通技工学校孟宪沐编写,第四、五章由苏州城建技工学校张天雨编写。由常州市交通技工学校陈鸣雷担任主审。

本系列教材在编写中参考了第一轮教材的有关部分,并得到很多兄弟技工学校、科研单位和有关工厂企业的关怀和大力支持,许多同志提供了丰富的资料和经验,并提出了不少宝贵意见,同时还引用了前辈们已取得的众多成果,使本教材更为丰富、充实,在此致以深切谢意。但由于编写时间仓促,加之编者水平有限,定有不少缺点和错误,诚望读者批评指正。

交通技工学校汽车专业教材编审委员会

1994年5月

目 录

第一章 概论	1
第一节 企业管理基本概念、内容和发展	1
第二节 社会主义企业管理和汽车运输业的特征	5
第三节 我国汽车运输发展概况	8
第四节 我国汽车运输企业领导制度与管理机构	11
第二章 汽车运输计划管理	14
第一节 计划管理的意义和原则	14
第二节 计划的种类和编制方法	15
第三节 汽车运输生产计划	18
第三章 汽车运输生产管理	24
第一节 汽车运输生产过程的合理组织	24
第二节 旅客运输	27
第三节 货物运输	33
第四节 车辆运输生产率	45
第四章 汽车运输质量管理	51
第一节 汽车运输质量管理的内容和概念	51
第二节 汽车运输质量管理的重要性和组织机构	53
第三节 全面质量管理	55
第五章 汽车运输技术管理	61
第一节 车辆设备管理	61
第二节 车辆运行材料的管理和使用	66
第三节 汽车技术维护和修理制度	71
第六章 汽车运输成本管理	75
第一节 汽车运输成本	75
第二节 单车成本核算	79
第三节 降低汽车运输成本的途径	81
第七章 汽车运输技术经济定额管理	85
第一节 制定技术经济定额的原则和要求	85
第二节 平均先进定额的制定	86
第三节 汽车运输技术经济定额种类和考核指标	88
第八章 汽车运输企业职工全员培训	95
第一节 职工全员培训的意义	95
第二节 职工全员培训的任务和组织	96
附录 1 货物包装储运指示标志	99
附录 2 汽车运输危险货物包装标志	100
主要参考文献	102

第一章 概 论

第一节 企业管理基本概念、内容和发展

一、企业管理的概念

企业是个历史概念,它是生产力发展到一定水平的产物,即出现商品生产和商品交换之后的产物,随着商品生产的发展而发展。企业以其本身的、有预定目标的生产经营活动,推动和促进整个社会生产的发展。作为以生产资料公有制为基础的社会主义经济机体的组成部分,企业必须接受国家的统一领导和统一的指导。作为国民经济的细胞,企业又是一个独立和相对独立的商品生产者和经营者,具有经济上的独立性和自主权,具有自己独立的经济权力、经济责任和经济利益。因此,企业必须实行独立的经济核算和自负盈亏,对外是一个经济法人,企业之间的经济关系必须建立在等价交换的基础上。

现代生产力的发展水平,决定了企业是社会经济活动的基本单位。社会经济生活的状况,即生产、交换、分配、消费的状况,在很大程度上取决于企业的生产经营状况。以社会主义企业来说,具体表现:其一,在生产领域,企业是生产的现场。劳动力与劳动资料的直接结合并生产出产品,是由企业实现的。企业通过合理组织生产力,使企业的人力、物力和财力得到有效的利用。其二,在交换领域,企业是实现交换的基本环节。每个企业,要同原材料和生产设备的供应者、产品用户、运输单位、设计科研单位等形成各式各样的交换关系。这些关系通过销售和经济合同联系起来。企业能否全面完成销售任务和经济合同,是保证社会生产和再生产顺利进行的重要条件。其三,在分配领域,企业起着“劳动者——企业——国家”这一链条的中间环节作用。

社会主义国民经济是由一个个企业所组成的统一整体。作为社会活动的一个基本经济单位——企业,犹如人体的细胞,它是一个有生命力的、能自行增殖的有机体。国民经济的发展速度,不仅取决于企业的数量和规模,而且更重要的取决于每个企业的素质。

作为生产单位 and 经济单位的统一体,企业不仅要生产一定种类的物质产品或提供一定的劳务,而且必须以收抵支,取得赢利。因此,企业必须以生产经营活动作为自己的中心工作和主要任务,企业的一切工作都应围绕这一中心展开。

综上所述,企业是从事生产、流通以及服务性等经济活动,为满足社会需要并获取盈利,进行自主经营,实行独立经济核算,具有法人资格的基本经济单位。

企业管理是对企业整个生产经营活动所进行的计划、预测、组织、指挥、监督和调节的总称。它是社会化大生产的产物。在现代工业、交通及其它企业中,采用的生产技术日趋复杂,各生产环节、各工种之间的协作程度和时间的衔接方面日益紧凑,企业与企业、企业与社会之间的联系也更为密切、更为广泛。因此,企业管理必然成为一项不可缺少的重要活动。

二、企业管理的主要内容

企业管理具有两重性。它一方面是共同劳动所引起的一种职能,由生产力的发展状况所决

定;另一方面又为生产关系所制约,反映生产关系的性质。

在阶级社会中,对企业的管理,总是由生产资料占有者按照自己的意志和利益来进行的。马克思说过,“资本家的管理不仅是一种由社会劳动过程的性质产生并属于社会劳动过程的特殊职能,它同时也是剥削社会劳动过程的职能”(《马克思恩格斯全集》第23卷第368页)。

社会主义企业的生产是社会化的大生产,以生产资料公有制为基础的企业管理,体现着生产过程中人与人之间的互助合作关系。合理地组织生产活动,实行严格的经济核算,以取得最佳的经济效益(企业效益和社会效益),是社会主义企业管理的根本任务。其主要内容包括:计划管理、生产管理、质量管理、技术管理、物资管理、劳动管理和财务管理等。

依靠广大职工群众当家作主管好企业,是社会主义企业管理应遵循的基本原则。目前,我国推行的企业领导制度是厂长(或经理)负责制和职工代表大会制。职工代表大会是职工群众对企业实行民主管理的基本形式。

三、企业管理的发展阶段

1. 资本主义企业管理的发展阶段

企业管理的发展史,公认为是自传统管理至科学管理,进而发展到现代管理的历史。

1) 传统管理阶段(1776年工业革命~第一次世界大战),也称因袭管理阶段

传统管理阶段的主要特点,是凭个人的经验进行生产和管理。资本家十分重视管理,但只能凭个人经验来管理企业,工人也只能凭自己的经验来操作。工人和管理人员的培养,还是采用师傅带徒弟的方法,没有摆脱小生产的传统。没有系统的管理制度和精确的成本核算,劳动生产率不高。

2) 科学管理阶段(第一次世界大战~第二次世界大战)

这一时期的主要特点,是在过去资本家根据个人的经验进行管理的基础上,总结提高,使其向科学化、系统化、标准化发展。最初的代表人物是美国的泰罗。他编著了《科学管理》一书,该书主要内容是在生产领域内探索人和设备的潜在能力,如何在最有利的条件下进行充分地利用,使其发挥最高效率,从而减少企业在生产产品时人力的消耗,增强市场竞争能力,达到获取更高利润的目的。并提出了在资本主义社会中至今未衰的“管理四项原则”,资本主义经济学界称泰罗为“科学管理之父”。后来,又有一些人对科学管理理论的建设作出了贡献。泰罗等倡导的科学管理对以后的管理理论和管理实践有很大的影响。科学管理本身是有两重性的,正如列宁指出的,它一方面是为资产阶级服务的,是榨取工人血汗的“科学”制度,另一方面又是一系列最丰富的科学成就。

3) 现代管理阶段(第二次世界大战以后直到现在的资本主义企业管理)

资本主义社会的管理科学家所提出的现代管理学说,主要研究的是人群关系和分析系统工程,它强调任何一个人都不是孤立的,应该重视社会心理对他们的影响,激发他们的积极性和创造性,并用运筹学和其它科学的方法,对与管理对象有关的所有方面进行系统、整体地分析,使管理人员据此做出适当地决策,并通过计划、组织、控制等过程,解决生产和经营等问题。现代管理与科学管理比较,有下列突出的特点:

(1)在科学管理的基础上突出经营决策,注重战略发展的研究和预测。在资本主义竞争异常激烈的情况下,这是关系企业命运的头等管理问题。

(2)推广使用电子计算机等现代化管理手段与工具,运筹学、数学、统计学等原理和方法在管理上的广泛应用。与此同时,控制论、自动化和管理信息系统等现代管理制度和方法也得到

相应的发展。

(3)十分重视行为科学在企业管理中的推广应用,强调从人的本性中去激动力,提高效率。

(4)系统管理理论的出现。由于生产社会化程度不断提高,许多复杂的产品和大型工程建设项目往往需要广泛协作,并进行精细的管理与控制,促进了系统管理理论的发展。由于它在工程和管理上的广泛应用,形成了系统工程这门新的学科。

(5)重视职工培训,强调智力开发,以适应科技进步和市场变化的要求。

(6)企业管理趋向于“集权与分权”并存。明智的经营者和管理科学家都主张总公司只是在各分公司的奋斗目标、财务要求以及其他必不可少的规定之外,授予各分公司(或独立经营的机构)以更多的主动权,使各分公司的领导层能对市场信息作出更为及时和灵活的反应,使企业有更大的竞争能力。

总之,现代企业管理是在科学管理不断发展的基础上,以电子计算机为手段,应用运筹学和系统理论的方法,结合行为科学理论,把企业看成是由人和物所组成的完整系统而进行的综合管理。

2. 我国企业管理的发展阶段

1) 我国解放前企业管理概况

我国历史上曾经产生过伟大的巨型工程(如驰名中外的万里长城、南北大运河等),其设计和建造都是使用千万万劳动力,凭借人力和畜力进行的。在生产力还相当落后的时期,要圆满地完成如此艰巨的工程,就必须在管理和组织工作方面作出更大的努力。几千年的封建制度,统治阶级对各行各业一直是按“士、农、工、商”的次序划定尊卑等级,工业技术生产管理一直认为是“豪末之技”,不能“登大雅之堂”,因此,一直未能得到应有的发展。

19世纪末叶,帝国主义为了掠夺资源,开始在我国建办工厂,资本主义的工业生产技术才缓慢地输入。但是在工业企业管理中,却一直沿用封建把头式的方法,工人是以工业奴隶的身份从事非人劳动,在帝国主义、官僚买办开设的工业企业内,工人没有任何“人的权利”,企业主任意延长工人劳动时间,工资报酬极度低廉。在这种廉价劳动的条件下,即使采用最落后的技术,同样可以获得较高的利润,以致新技术、新设备、新的管理方法,在旧中国都是属于“非必需品”而被搁置。

2) 我国社会主义企业管理的发展阶段

我国社会主义企业管理的发展历史,大体可以概括为三个阶段、两个转变。三个阶段即指:实践、学习、创新。两个转变即指:企业管理由传统管理转为科学管理和现代管理,由生产管理型转变为经营开拓型。

(1) 实践阶段(1927年~1949年)

从第二次国内革命战争开始,我们党为了战胜敌人封锁,在江西中央苏区建立了一定数量的工业企业。20世纪30年代在陕甘宁边区和其他解放区也相继建立了若干工业企业,生产了大量急需的军用品和生活必需品,在企业管理和生产组织方面也积累了一定的经验。虽然当时的生产技术落后,产量和企业的规模也很小,以现在企业的标准衡量,甚至可以不认为是工业企业。但是当时积累的管理经验都是非常宝贵的,某些经验直到现在仍然具有重要的实际意义。这些经验概括起来主要有:

①生产的目标明确。

②坚持自力更生办企业的方针。

③党的领导作用突出,深入地做好思想政治工作;充分发动群众,调动广大群众的积极性。

④坚持走群众路线,实行民主管理。

但是这一阶段不重视经营管理,搞单一的生产型企业,不注意企业的分工协作和经济核算。

(2)学习阶段(1950年~1958年)

中华人民共和国诞生以后,中共中央提出了过渡时期的总路线,中华人民共和国政府对民族资本主义经济,采取从低级到高级的各级形式,把它们逐步改造成为社会主义经济。

解放初,在建立了人民民主专政和没收官僚资本、掌握国民经济命脉的条件下,根据中国民族资产阶级的特点,国家对资本主义工商业采取“利用、限制、改造”和“赎买”政策,进行和平改造。分两个步骤:先将民族资本主义经济改造为国家资本主义经济,再使之转变为社会主义国营经济。1954年公布的《中华人民共和国宪法》中规定:“利用资本主义工商业有利于国计民生的积极作用,限制它们不利于国计民生的消极作用,鼓励和指导它们转变为各种不同形式的国家资本主义经济,逐步以全民所有制代替资本家所有制”。

中国原来是个半殖民地半封建的国家,资本主义很不发达。中华人民共和国成立后,虽然没收了官僚资本企业为国营企业,但在原官僚资本企业和民族资本企业中还存在压迫工人的封建买办性的管理制度,严重地妨碍生产力的发展。党中央为了巩固解放战争的成果和发展生产力,在这些企业中成立了军事管制委员会。在企业内部开展了民主改革和生产改革两大运动,废除了压迫、奴役、歧视工人的规章制度,废除了企业内的封建把头制,依靠工人阶级,团结了业务技术人员。逐步建立了工厂管理委员会和职工代表大会,并切实解决了广大工人群众生活上的困难,充分调动了群众当家作主的积极性,使企业的生产得以迅速恢复和发展。

1953年,我国进入了大规模、有计划的社会主义经济建设时期,开始执行发展国民经济的第一个五年计划。客观情况要求尽快地建立一套适应现代化大生产的企业管理制度。当时我国的工业基础薄弱,缺乏管理现代化大工业生产的经验,因此,就系统地学习和引进前苏联的工业企业管理制度和办法,在企业内建立了一整套计划、技术、劳力、工艺、财务等制度。实行了计划管理和技术管理,实行经济核算和按劳分配,开展劳动竞赛。在这段时期内,我国积累了一些宝贵的经验,培训了一大批企业管理干部,胜利地完成了当时大规模经济建设的任务。

但是,在学习前苏联企业管理的同时,我们也走了一些弯路,那就是不顾我国的实际情况,不研究具体条件,全盘照搬照抄前苏联的方式,以致企业内命令主义和个人独断专行的倾向大量滋长。

1956年,党中央经过深入地调查研究,批判了盲目和机械照搬的错误作法,决定在工业企业中试行和推广党委集体领导下经理(厂长)负责制。1957年,党中央又在党的八届三中全会上决定在工交企业中广泛推行党委领导下的职工代表大会或职工大会制,从而在企业管理体制方面作出了重大改进。

(3)创新阶段(1958年至今)

1958年,工交战线上的广大职工在社会主义建设总路线的激励下,积极性和劳动热情空前高涨,在企业管理工作方面也进行了研究和探索。但是,在“左”的倾向影响下,片面地夸大精神的作用,不尊重客观规律,否定了原来合理的规章制度,提出了一些不切实际的高指标,出现了瞎指挥、乱操作、不讲经济效益、不顾产品质量、不进行设备维修等现象,在经济上造成了巨大的浪费和损失,初步建立起来的企业生产程序也大多被破除。

1961年,党中央制定了“调整、巩固、充实、提高”的八字方针,颁发了《国营工业企业工作

条例》，从而又推动了企业管理工作的改进和提高，企业的生产也得到了迅速的恢复和发展。

在1966年~1976年的“文革”中，由于建国以来一些理论问题并未真正弄清，以致造成林彪、“四人帮”之流利用了理论上的紊乱，别有用心地走向“左”的极端，否定建国17年来的全部成果，把大批工业企业的领导人划为“走资本主义道路的当权派”，将企业历来行之有效的规章制度说成是“管、卡、压”，否定科学管理，否定按劳分配，甚至于荒谬地提出建立起一个“不要规章制度，不要岗位责任制的工业企业”，造成绝大多数企业陷入瘫痪和混乱。这一场浩劫，不仅使国家和人民在政治和经济上蒙受了重大损失，使国民经济濒临崩溃的边缘，而且在理论上和思想上造成了极大的混乱。

粉碎“四人帮”后，党中央为了拨乱反正，做了大量的工作，在工交企业的整顿和管理改革方面做了大量的工作。

1978年，在党的十一届三中全会后，提出了要按照客观经济规律办事，强调加强企业管理，制定了“调整、整顿、改革、提高”八字方针之后，才使我国国民经济建设出现了新的转机。在这一段时期内，我国的经济工作部门和经济工作人员，也在发扬和继承我国企业管理优良传统的基础上，不断吸取国外经济管理和企业管理的有益成分，作了大量的工作，并取得了一定的成就。

为了尽快地实现四个现代化的宏图，党中央、国务院分别在1981年颁发了《国营工业企业职工代表大会暂行条例》，在工交企业中实行经济责任制；1982年颁发了《中国共产党工业企业基层组织工作暂行条例》、《国营工厂厂长工作暂行条例》、《企业职工奖惩条例》；1983年又颁布了《国营工业企业暂行条例》，使我国工交企业管理工作逐步走向有章可循、有法可依的轨道。

在党的十二次代表大会以后，党和国家提出对外开放、对内搞活的新经济政策，在农村实施改革取得突破性的成就后，又有计划、有步骤地在城市进行经济体制改革。这一项改革遇到了相当多的困难，但也取得了相当的成就和经验，为经济体制的进一步改革，完成本世纪末实现工农业总产值“翻两番”的宏图奠定了一定的物质基础。

1986年7月，国务院又作出了《关于加强工业企业管理若干问题的决定》，要求全国工交、商业、邮电、服务、建筑等各个行业“抓管理、上等级，提高企业素质”，并明确提出特级企业、一级企业、二级企业、省（自治区、直辖市）级先进企业的主要标准。在《决定》中，具体提出基础工作和财务管理工作；在企业管理制度方面，要求普遍推行厂长负责制，同时要健全职工民主管理制度，加强企业的思想政治工作，使我国所有企业，在不断提高管理水平的基础上，全面提高素质，跟上时代前进的步伐。

经过几年的改革实践，党中央、国务院对《国营工业企业职工代表大会暂行条例》、《中国共产党工业企业基层组织工作暂行条例》、《国营工厂厂长工作暂行条例》作了补充和修改，于1987年1月以正式条例发布执行，从而进一步完善了现有规章制度。1988年1月9日中华人民共和国《全民所有制工业企业法》（草案）颁布，中共中央于1988年4月28日发出了执行《全民所有制工业企业法》的通知。使我国社会主义企业管理有章可循、有法可依了。

第二节 社会主义企业管理和汽车运输业的特征

一、社会主义企业管理的特征

社会主义市场经济体制决定了社会主义企业管理的特征。在所有制结构上，以公有制包括

全民所有制和集体所有制经济为主体,个体经济、私营经济、外资经济为补充,多种经济成分长期共同发展,不同经济成分还可以自愿实行多种形式的联合经营。国有企业、集体企业和其他企业都进入市场,通过平等竞争发挥国有企业的主导作用。在分配制度上,以按劳分配为主体,其他分配方式为补充,兼顾效率与公平。国家运用包括市场在内的各种调节手段,既鼓励先进,促进效率,合理拉开收入差距,又防止两极分化,逐步实现共同富裕。在宏观调控上,国家把人民的当前利益和长远利益、局部利益与整体利益结合起来,更好地发挥计划和市场两种手段的长处。

在1993年11月14日中国共产党第十四届三中全会通过的《中共中央关于建立社会主义市场经济体制若干问题的决定》中,强调转换国有企业经营机制,建立现代企业制度。《决定》指出:建立现代企业制度,是发展社会化大生产和市场经济的必然要求,是我国国有企业改革的方向。其基本特征,一是产权关系明晰,企业中的国有资产所有权属于国家,企业拥有包括国家在内的出资者投资形成的全部法人财产权,成为享有民事权利、承担民事责任的法人实体;二是企业以其全部法人财产,依法自主经营,自负盈亏,照章纳税,对出资者承担资产保值增值的责任;三是出资者按投入企业的资本额享有所有者的权益,即资产受益、重大决策和选择管理者等权利。企业破产时,出资者只以投入企业的资本额对企业债务负有限责任;四是企业按照市场需求组织生产经营,以提高劳动生产率和经济效益为目的,政府不直接干预企业的生产经营活动。企业在市场竞争中优胜劣汰,长期亏损、资不抵债的应依法破产;五是建立科学的企业领导体制和组织管理制度,调节所有者、经营者和职工之间的关系,形成激励和约束相结合的经营机制。所有企业都要向这个方向努力。

建立现代企业制度是一项艰巨复杂的任务,必须积累经验,创造条件,逐步推进。当前,要继续贯彻《全民所有制工业企业法》和《全民所有制工业企业转换经营机制条例》,把企业的各项权利和责任不折不扣地落到实处;加强国有企业财产的监督管理,实现企业国有资产保值增值;加快转换国有企业经济机制和企业组织结构调整的步伐;坚决制止向企业乱集资、乱摊派、乱收费;减轻企业的负担;有步骤地清产核资、界定产权、清理债权债务、评估资产、核实企业法人财产占用量。从各方面为国有企业稳步地向现代企业制度转变创造条件。

由此可见,继续深化企业改革,必须解决深层次矛盾,着力进行企业制度的创新,进一步解放和发展生产力,充分发挥社会主义制度的优越性。社会主义企业管理的特征取决于社会主义市场经济体制,其主要特征是:

(1)企业的生产资料和经营的产品归全民所有或各个劳动群众集体所有。

(2)企业的经营目的是按照社会主义基本经济规律的要求确定的。企业的根本任务是在不断提高技术、劳动生产率和经济效益的基础上,为社会提供产品和劳务,为社会积累资金,为满足人民物质文化生活需要作出贡献。

(3)在国家计划指导和市场调节作用下,企业成为自主经营、自负盈亏、自我发展、自我约束的法人实体和市场竞争的主体。并承担国有资产保值增值的责任。

(4)职工是企业的主人,他们之间的关系是平等的互助合作关系,实行职工群众当家作主的民主管理制度。

(5)在分配关系上,正确处理国家、企业、个人三者的利益关系。在发展生产、增加积累的基础上提高人民的生活水平;实行以按劳分配为主体,其他分配方式为补充,兼顾效率与公平的分配原则。

(6)把企业职工逐渐培养成为有理想、有道德、有文化、守纪律的新型劳动者,在建设社会

主义高度物质文明的同时,建设高度的社会主义精神文明。

二、汽车运输业的特征

汽车运输业是交通运输业的一个重要组成部分。汽车,作为其他运输方式的集散工具,对于促进社会主义市场经济的发展,尤其是对于促进工农商业的发展和城乡经济文化交流、巩固国防、发展对外贸易有着重要的意义。它可以扩大原材料供应范围和产品销售市场,使资源得到充分利用;加速商品周转,使产品及时迅速到达消费者手中;它有利于调节物资分配和生产力的布局,可以减少库存物资和在途物资积压,减少流动资金占用量,方便群众生活,促进旅游业的发展等。

汽车运输业具有与其他行业所不同的特点,其主要特征是:

1. 汽车运输业的生产具有生产与服务两重性

汽车运输生产是一个生产与销售同过程进行的生产,它靠提供劳务来满足社会需要。这就决定了汽车运输企业既是一个生产性的企业,又是一个带有商业服务性的企业。因此,汽车运输企业必须一手抓生产,一手抓经营,提高服务质量。

2. 汽车运输业是一个特殊的物质生产部门

汽车运输生产与消费合一的产出方式,其产品的产出与消费是同时进行的。它的实现客、货位移的过程,既是运输的生产过程,又是运输产品的消费过程,同时也作为商品以货币媒介进行了交换。这一个特征决定了运输能力的利用程度愈高,运输的经济效益愈好。汽车运输业的发展速度和规模,取决于工农业生产的发展速度和人民生活的改善状况对运输的要求。此外,汽车运输生产还将受到公路建设、汽车制造、燃料等国民经济有关部门的制约。因此,汽车运输企业在确定发展规模时,应从整个国民经济的全局和人民生活的状况以及与汽车运输生产紧密相关的部门的实际出发。

3. 安全生产问题是汽车运输生产的首要问题

汽车运输生产既不创造新的实物形态,又不创造新的使用价值;若在生产过程中不注意安全质量,就会改变原有的实物形态,降低原来的使用价值,甚至会造成车毁人亡。因此,安全质量问题是汽车运输企业管理中的首要问题。

4. 汽车运输是各种运输方式的纽带和桥梁

汽车运输业不仅是社会生产和消费领域的中介,而且还是各种运输方式的纽带和桥梁。通过汽车运输的输送接转,把铁路、水路、航空、管道等运输方式连接起来,形成综合运输能力,发挥综合运输的作用。汽车运输生产流动分散、点多面广,可以实现“门对门”运输。在五种运输方式中,汽车运输有着其它运输方式无可比拟的机动性和灵活性,在服务能量上要大得多,在服务对象上要广泛得多,能够满足社会各个层次、各个方面的不同运输要求。

根据各方面研究,目前一般物资的汽车经济运距为100km,高档和零担物资为200km至300km,个别货类如新鲜水果、鲜活水产、新鲜蔬菜的经济运距可达1000km。在客运方面,根据公路与铁路路径平行与否等不同条件,汽车运输的适宜运距约为100~300km。目前,沿海大、中城市长途客运已达500km左右,如北京—大名、徐州—武汉等,直接运送,很受旅客欢迎。公路可以深入农村、山区、垦区、矿区、林区和古迹名胜、风景旅游点。对于没有铁路和没有水运条件的地区,或者由于地形条件复杂,限于财力暂时还不能修建铁路的地区,发展公路运输尤为有利。铁路、水运等运输工具比较发达的地区,公路运输更是不可缺少的集散工具。

三、汽车运输企业的经营决策

所谓经营,是指企业为了自己的生存、发展和实现长远目标所进行的决策,以及为实现这种决策而从各方面所作的努力。这种努力包括使企业的生产技术经济活动与企业的外部环境达成动态均衡的一系列有组织的活动。企业的经营问题是与企业命运紧密相关的战略性问题。

1. 经营决策的内容

在汽车运输企业中,进行运输经营决策是对客观情况进行周密的调查研究之后,按照预计的经营目标和企业的实际可能,设计出若干可行方案,而对每一种可行方案又可以设计出若干种可行措施,再按各项措施预计出所需的人力、物力和资金,以及可以获得的经济效益,对企业和社会产生的影响等,权衡其利弊得失,择出令人满意的方案,作为企业经营活动的具体方案。

汽车运输企业经营决策的主要内容可概括为以下三个方面:

(1)根据国家和当地政府制定的总体发展规划,通过对运输市场的调查,在预测基础上制定汽车运输企业的发展方向和经营目标,以及达到这一目标的各种方针和具体措施,并加以实施。

(2)对影响实现本企业经营目标的各种条件和因素,进行深入细致的分析研究,制定出有效的对策。

(3)最大限度地利用企业的一切资源,全面筹划整个汽车运输生产过程的全部活动,力争获得最佳的经济效益。

2. 经营决策的基本要求

企业的经营决策,实质是解决企业外部环境、企业内部条件、企业经营目标三者之间的动态平衡问题。上述三者无论出现哪一种不平衡,都会影响企业的生存和发展。因此对汽车运输企业的最基本要求是,尽可能使汽车运输企业外部环境、内部条件和经营目标三者达到平衡。对汽车运输企业经营决策的要求主要有以下几点:

(1)汽车运输企业内部条件要服从和适应市场的需要,主动适应企业外部环境状况的要求。对企业而言,外部环境和社会这个大系统是其不可控制的因素,又是它必须赖以生存的必要条件。所以,企业的一切活动必须按社会主义市场经济的要求进行,企业必须适应社会为它的生存和发展提供的条件,必须遵守社会所规定的各种限制。

(2)汽车运输企业经营目标的制定要正确反映国家、用户、企业和职工等各方面的利益和要求。企业的经营目标对企业生产经营活动具有直接指导作用。因此,企业经营目标必须体现先进合理,符合实际需要与可能,反映各方面的利益和要求。特别要妥善处理经济效益与发展速度的关系。

(3)汽车运输企业要通过改变内部条件来努力实现所制定的经营目标。即按照企业经营目标的要求来改变本企业的内部条件,并充分发挥企业内部条件的作用来保证经营目标的实现,从而达到满足社会环境的要求,跟上外部环境和运输市场行情的变化。

第三节 我国汽车运输发展概况

一、旧中国汽车运输概况

汽车运输在我国起步较晚。1901年进口第一辆汽车,1906年修建第一条公路——广西镇

南关至龙州。第一个专业汽车运输公司,是1918年资本家在华北设立的张库(即现在的乌兰巴托)汽车运输公司,经营张家口至乌兰巴托间的长途汽车运输。

资本主义国家和中国旧政权相勾结,利用他们所控制的机械运输业,把商品资本输入中国,并掠夺我国廉价原材料,攫取高额利润。因此在旧中国半殖民地半封建社会的政治、经济条件下,产生并缓慢发展起来的汽车运输业,也带有明显的半殖民地、半封建性质,其主要表现在:

1. 旧中国的汽车运输业是帝国主义和统治阶级压迫和剥削人民的重要工具

据统计,1928~1934年间,国民党因军事等需要,汽车运输和公路建设发展较快,在此期间客、货汽车的进口数量,平均每年为4000~5000辆。1922年,全国通车里程为1185km,其中有路面的约占35%。通过公路运输的物资,所谓“军工物资”和“统制物资”竟占全部货运量的90%以上,人民生活必需的粮食一项,只占2%左右。

2. 旧中国的汽车运输业,对帝国主义国家有着较强的依赖性

旧中国没有自己的汽车工业,从车辆、配件、轮胎、燃料到维修机具设备全部依赖资本主义国家供应,使这些国家的垄断资本家获取了高额利润。

旧中国的半殖民地半封建性质的生产关系,成了公路汽车运输业发展的桎梏,使之长期呈现极端落后和残破不堪的状态,主要表现在:

(1)数量少。从1903年开始修公路,到1949年旧政权崩溃的四十七年间,全国只修了13万km左右的公路。据1948年6月统计,当时全国公私汽车(包括客货车和轻便车)仅有74899辆。

(2)质量差。在修成的13万km公路中,能通车的只占58%。

(3)配置不合理。由于帝国主义势力的侵入,大部分公路均修筑在沿海地区,广阔的西北等内地,公路很少。汽车分布也极不合理,绝大部分集中在沿海地区的大城市。据1934年有关资料统计,仅上海一地的汽车数量,就占全国总数的1/3。

(4)车辆配件型号复杂,运输生产效率很低。

(5)管理及运输市场混乱。车辆大多失修失养,处于“开得动就跑,跑坏了就拼(凑),拼不成就拆了卖零件”的状况。为牟取暴利,各运输单位争夺货源,旺季抬高运价,淡季竞相压价,“大鱼吃小鱼,小鱼吃虾米”。运输市场极为混乱。

如此残破不堪的汽车运输业,在全国解放前夕,又遭到溃退的国民党军队的严重破坏。炸毁许多桥梁、渡口及主要路线路基,公路干线破坏更为严重,如福州、厦门公路上211座桥梁大都炸毁;湘桂公路沿线桥梁全部被毁,大批车辆及主要维修机具设备都遭到破坏或运往台湾。私营汽车运输业,在旧政府的强迫征用、苛捐杂税和通货膨胀等压力下,纷纷破产倒闭,整个公路汽车运输业千疮百孔,濒于绝境。

二、我国社会主义汽车运输发展概况

全国解放以后,没收了官僚资本家的公路汽车运输企业,并对中、小资本家的公路汽车运输企业进行了社会主义改造,建立和发展了我国社会主义公路汽车运输业。

1. 我国社会主义汽车运输业的发展过程

生产资料社会主义公有制的建立,为我国公路汽车运输业的发展开拓了广阔的前景。但社会主义生产关系的产生,跟任何新生事物一样,需要一个不断巩固和完善的过程。

建国后,我国汽车运输部门在运用解放区办企业的经验的基础上,吸收了他国的企业管理的经验,加强了汽车运输企业管理工作,经营管理水平不断提高。但由于在运用解放区办企业