

The book cover features a large white five-pointed star on a dark blue background. The title is printed in red across the star. The bottom right corner has horizontal red and white stripes. Collage elements include a yellow taxi in the top right, a red stop sign on the left, a red truck in the bottom left, and a blue car on a green field in the bottom center.

美国的 汽车运输 管理

人民交通出版社

MEIGUO DE QICHE YUNSHU GUANLI

美国的汽车运输管理



0216988

人民交通出版社

483657

内 容 提 要

本书由交通部中国汽车运输管理赴美培训团编撰,是一本介绍美国的汽车运输管理的专著。培训团成员以在国内丰富的汽车运输管理理论及实践为基础,通过在美国两个月的培训,在本书中详细介绍了美国汽车运输的历史沿革,发展现状及趋势,严密的管理制度和成功的经验,尤其是在联系国内汽车运输管理方面存在的问题,对照美国的有关情况所作的分析方面,在对照分析运管政策、策略得失方面,十分精当,很具特色。本书将对运输政策的制订者,运输管理工作的实践者,起到很好的借鉴作用。

美国的汽车运输管理

插图设计:李京辉 正文设计:崔凤莲 责任校对:王秋红

人民交通出版社出版

本社发行

(100013 北京和平里东街10号)

文化艺术印刷厂印刷

开本:787×1092 $\frac{1}{32}$ 印张:4 字数:86千

1991年8月 第1版

1991年8月 第1版 第1次印刷

印数:0001—5000册 定价:3.30元

ISBN7-114-01187-3

U·00784

前 言

在国务院人才引进办公室、中国国际人才交流协会、中国国际人才交流基金会的安排和指导下,中国汽车运输管理培训团于1989年4月24日至6月24日,在美国进行了两个月的理论培训和实地考察。

培训期间,在美国联邦总署的高度重视和周密安排下,培训团全体同志团结互助,努力学习,认真考察,圆满地完成了培训任务,达到了预期目标和要求,全团十名同志都以优异成绩获得美国联邦公路总署颁发的培训毕业证书。通过培训学习,使培训团全体成员对美国汽车运输的历史沿革、发展现状和趋势、管理制度和经验等有了比较深刻的了解,开阔了眼界,增长了知识,时间虽然不长,但留下了深刻的印象,均感收获很大。大家认为,这种培训对有比较和有选择地学习美国汽车运输管理的经验,从而为建设我国现代化的汽车运输系统服务,有着积极的意义。

为借鉴美国汽车运输发展和管理的经验教训,研究我国汽车运输发展和管理问题,培训团诸同志在学习过程中注意了解情况、收集有关资料,回国后分别撰写了专题性的培训汇报材料。此外,又组织了有关同志进行必要的翻译工作。在此基础上,由周有才同志整理成本书,郭生海同志进行了审阅和必要的修改,现公开出版,供领导和运输行业专业人员参考。本资料难免有错漏之处,望批评指正。

中国汽车运输管理培训团

一九九一年春

六、汽车客运面临的问题及所采取的措施.....	69
第五部分 美国汽车运输管理体制	71
一、联邦运输部.....	72
二、州际商务委员会.....	77
三、行业协会.....	79
第六部分 美国汽车运输法制工作	82
一、法律体系.....	82
二、立法.....	84
三、执法.....	85
四、美国以法治运的一些情况.....	86
第七部分 美国汽车运输市场的调控与管理	92
一、美国汽车运输市场的特点.....	92
二、美国汽车运输市场管理的两个不同阶段.....	94
三、美国汽车运输市场调控和管理的组织体系、 政策和方法.....	95
第八部分 体会和建议	101
附录一 美国公路运输大事记.....	105
附录二 1980 年机动车辆运输法要点	108
附录三 1987 年提高汽车运输生产力法规(TPIA 法)要点	115
附录四 美国运输部为中国汽车运输行业代表团讲课人员名 单及单位.....	117

第一部分 培训基本情况

一、培训项目的立项过程

1. 立项的目的

通过培训和考察,了解美国汽车运输的发展过程、历史背景、现行技术、经济政策的决策原则和方法,管理体制、法规制度的建设和实施,市场机制的作用和提高运输效率的方法。据此,结合中国的情况,对汽车运输的发展模式、政策和宏观管理原则、货运系统合理的组织,减少车辆空驶,提高经济效益等提出实施性的建议,以改进中国汽车运输管理工作。

2. 培训内容

- 1) 了解政府管理汽车运输的职能。通过对美国汽车运输发展的不同阶段和不同管理方法的了解,明确政府对汽车运输的管理职能和方法。要求美方对联邦政府和二至三个州政府及市政府交通运输管理机构的设置、职责、分工、发展规划、立法程序和执法检查以及政府之间管理工作的协调,做比较详细的介绍,并提供有关的文字资料。
- 2) 了解与汽车运输管理有关的部门如商务委员会、警察、税务、银行和协会等在管理汽车运输中的职责和相互关系。
- 3) 与汽车运输经济研究部门、大学、咨询单位和信息中心的专家研究交流汽车运输宏观管理及发展趋势的理论问题,包括对不同观点的探讨。

4)了解和考察汽车运输企业的经营管理情况。对不同规模、不同经营方式如城间客运、普通货运,出租、集装箱、危险货物、快件等运输企业以及非商业性运输单位和货运代理业进行现场考察,并了解其组织体系和经营方法。

5)了解和考察汽车运输设施的现状及其对运输发展的关系,对不同时期的不同等级的道路在汽车运输发展中的作用,以及车站、保养场的建设规模和管理方法。

3. 培训团成员名单

团长:交通部运输管理司副司长 郭生海

副团长:吉林省交通厅副厅长 陈家玉

团员:交通部运输管理司公路运输管理处副处长 周有才

交通部公路科学研究所研究员 吴国庆

西安公路学院管理工程系主任 吴志恒

陕西省交通厅政策研究室主任 冯景光

湖北省公路运输管理局副局长 余正刚

福建省汽车运输总公司总经理 李炳生

翻译:交通部外事司 胡克

交通部公路科学研究所 束明鑫

二、出国前的准备工作

为缩短培训团在国外的培训时间,节约国外培训费用,经我国交通部与美国联邦运输部商定,将美方介绍美国汽车运输行业基本情况的内容,安排在我国国内进行。1989年11月14日至23日,美方派来以联邦运输部公路总署负责汽车运输事务的署长助理兰迪斯先生为首的四人代表团。他们向中国汽车运输管理培训团全体成员及各省、自治区、直辖市公路

运输管理部门领导同志 40 余人,介绍了美国汽车运输行业的发展和管理概况,并同我国交通部原公路局的代表就中国汽车运输管理培训团赴美培训的有关问题,进行了磋商和安排。

通过安排这项活动,不但使我国公路运输管理部门有更多的人,有机会了解美国汽车运输发展和管理情况,而且使培训团全体人员初步了解到美国汽车运输发展,运输企业经营管理,运政管理机构设置和管理制度等情况,并使培训团在制定培训计划,安排培训活动内容等时更有的放矢,为做好出国前的培训准备工作创造了有利的条件。同时,将培训团出国培训的时间,从原中引办批准的三个月缩短为二个月,为国家节约了外汇。

三、在美期间培训活动概况

在美国期间的培训活动,主要分二个阶段。第一阶段为理论课和介绍情况,并配合授课相应地考察了有关单位;第二阶段以现场考察为主,进一步了解和认识美国汽车运输系统和管理状况。

第一阶段中,先后由美国联邦运输部,州际商务委员会等部门负责人、教授、专家 60 余人为培训团讲课,还有多人参加介绍情况。这个阶段共授课 120 余个学时,主要内容有美国运输发展的历史沿革,运输与经济、社会发展的关系,运输系统发展状况,产业政策,法制建设,运政管理体制和经营管理等 30 余个专题。在这个阶段还实地考察了华盛顿哥伦比亚特区及弗吉尼亚州的部分单位。主要有运输部、公路科研所、卡车协会、交通控制中心、交通管理站、公铁联运站和其他运输单位。

第二阶段中,主要考察了迈阿密的瑞德系统公司,萨互那

的汽车拖挂车制造厂,得克萨斯灰狗城间汽车客运公司总部,达拉斯的客运汽车制造厂,芝加哥的联合商务公司,通用汽车公司,福特汽车总装厂和密执安大学运输学院等。通过这个阶段考察,比较广泛地接触了一些州和城市的运输管理官员和运输企业人员,进一步了解到地方政府在交通建设和运输管理中的作用、运输企业的运输设施和技术水平、经营管理状况,对研究美国汽车运输系统的功能和经营管理很有帮助。

在课堂授课和现场实习考察中,培训团成员也向美方人士介绍了中国汽车运输的发展和管理情况,并就各自关心的课题展开讨论、磋商,使美方人员对中国汽车运输情况也有所了解,便于结合实际授课和安排实习考察项目,使培训收到比较好的效果。

为使培训团成员,能够逐步掌握和消化培训课题,并把学习到的东西用文字整理出来,培训团从培训开始,就根据我国汽车运输发展和管理方面需要研究解决的问题,选定了8个题目,采取分工负责,相互配合的方法,撰写培训总结报告。所以,培训团回国后,很快就形成8份培训总结资料。本书就是在这些专题报告基础上,撰写出来的。

四、培训课程

课程内容	主讲人
1. 美国运输业的历史沿革及发展概况、现状	田纳西大学教授 雷·蒙迪博士 约翰·朗雷博士 巴黎先生
2. 美国联邦政府运输管理机构及运输经济规章制度	美国运输部规划及规章总负责人爱德华特·雷斯·达特

3. 美国运输业经济政策及税收制度

4. 美国公路交通安全组织及交通安全规章制度

5. 美国道路运输系统及公路设计标准

6. 美国州政府运输管理机构山的职责和作用

7. 统一运输规章制度工作

8. 美国卡车协会的概况及作用

9. 美国汽车货运结构及专业汽车货运概况

10. 液体散装货物运输

11. 汽车危险品运输技术

12. 重型、大型货物汽车运输技术

13. 运输环境保护机构与措

先生

运输部联邦公路总署政策研究部主任约瑟夫·罗德斯

运输部安全署副处长爱琳娜·乔斯特 联邦卡车协会列车组组长杜思·佩琳

美国联邦公路总署公路信息部主任戴维·麦克爱尔舍纳 美国联邦公路总署规划部主任开文·希努

美国汽车协会常务主任约瑟夫·洛克福特

国家政府官员协会规划部主任罗夫·克罗夫特

美国卡车协会政策和政府事务委员会副理事长拉纳·巴茨

美国卡车协会詹姆斯·舍金斯

卡车协会油罐车专业协会理事长克里福特·哈维逊

军火运输协会经营部主任皮尔·伯恩斯

卡车协会大型货物运输专业委员会常务理事长欧金·伯莱姆

施

14. 汽车运输代理业发展概况及经纪人的作用
15. 集装箱运输技术
16. 公铁联合运输——驼背运输
17. 运输保险及损失、损坏、延误的赔偿规定
18. 自用汽车货物运输的组织管理
19. 汽车货运公司的集资与管理
20. 城间公共汽车运输业发展概况
21. 城间快速汽车客运
22. 汽车货运技术
23. 货运汽车驾驶员培训
24. 汽车货物运输未来发展的研究
25. 公路与公路运输发展战略研究

美国运输经纪人协会理事长
格里格·斯达求拉
美国联邦公路总署政策研究室
威廉·伍德
美国联邦铁路署经济研究室
主任威廉·格尔斯休
美国州际商委会营运部主任
约翰·弗里斯多
国家自用货运汽车理事会常
务理事金·波哥芬
国家财政委员会常务理事山
姆·基尔
美国公共汽车协会副理事长
乔治·施乃德
美国灰狗城间公共汽车运输
公司副理事长伯莱尔·梅雷
尔
美国汽车制造者协会副理事
长彼得·格里斯科维奇
美国职业货车驾驶员学院教
务主任爱德华特·克纳斯敦
联邦公路总署国际合作和研
究开发处雷·格里菲斯
美国运输研究局常务主任达
缅·古拉希

第二部分 美国汽车运输业发展概况

在西方工业发达国家中,美国虽经历了较短的历史,但经济发展很快,如今已成为世界上公认的强国。在美国经济和社会发展过程中,汽车运输具有举足轻重的地位。美国汽车运输业经历了三个主要发展阶段,得到了高度发展,并保持着继续上升的趋势。

一、发展现状

美国是世界上道路里程最长,拥有汽车最多的国家。道路已形成一个以州际高速公路为骨架的现代化道路网络。现有道路里程 620×10^4 千米,其中高速道路 7.2×10^4 千米、干线道路约 57×10^4 千米。道路网络密度大,平均每平方千米国土有 0.65 千米道路。设计标准高,占 1/3 以上的高速和干线道路都是多车道(4~8 个车道)单行线,设备完善配套,标志标线齐全醒目,不少路段配有现代化的交通监测、车辆疏导和通讯联络设备。

在美国的运输系统中,汽车运输是最庞大、最重要的运输方式。它无论在运网长度、工具数量、从业人员、所担负的运输量及营运收入等方面,都占绝对优势。目前,美国的汽车保有量达 18400 万辆,其中:轿车 14200 万辆,载货汽车 4200 万辆,在载货汽车中 40 吨以上的大型载货汽车为 120 万辆,平均每千人占有汽车 736 辆,全国 2.44 亿人口中,有机动车辆

驾驶证的为 1.8 亿人,平均每个国民拥有 4~5 个客车座位。道路运输从业人员为 720 万人,其中从事营业性运输的人员为 116 万人,为铁路运输从业人数的 5 倍,为航空运输从业人数的 3 倍。

美国道路运输在国民经济中占有十分重要的地位。在各种运输方式中,汽车完成的货运量占首位。全国城乡短途运输几乎全部是汽车承担;城间货物运输量中,汽车占 25.1%,铁路占 36.1%,水运占 16.3%,管道占 21.9%,航空占 0.3%。汽车完成的客运量更占绝对优势,占总客运量的 83%,中短途旅客大都由城间公共汽车承担,铁路完成的旅客运输量不到 1%。从各种运输方式承运货物比重看,全部牛、羊、猪等牲畜,80%的水果、蔬菜,90%以上的砂石,80%以上的水泥等都由汽车运送,加工制造部门产品的长途运输约有 60%由汽车完成;至于轿车的运送,运距在 500 千米以内者全由汽车承担运输。美国每年用于运输的费用占国民收入的 20%。从运输营业收入比重看,汽车占 77.6%,铁路占 9.8%,驳船占 6.7%,管道占 2.8%,航空占 2.9%。从以上概略情况可以看出,汽车是美国公民生活和生产中不可缺少的重要因素,汽车运输在美国经济和社会发展中起着重要的保障和促进作用。

美国汽车运输所以得到高度发展,有其深刻的社会、经济、历史根源。从根本上说,是美国经济和社会发展的客观要求和产物,同时又是促进经济和社会发展的条件和前提。商品经济的高度发展,迫切要求加快交通运输的发展,而汽车运输的机动、灵活、快速、方便、可以进行“门到门”运输的特点,非常适应“时间就是金钱,效率就是生命”的商品社会发展的需要。再加上美国已建设成相当现代化的道路系统,以及先进的汽车工业和强大的石油工业,使汽车运输发展具有雄厚的物

质基础和技术条件。

二、历史沿革

美国汽车运输在其发展过程中,大体经历了三个阶段。在不同的发展阶段,联邦政府和各州政府都采取了一系列相应的产业政策和措施。

自 1910 年美国福特汽车公司生产的第一批汽车投入运输,到 1934 年为止是初期发展阶段。在这个阶段国家鼓励向汽车运输业自由投资,对投资方向和规模一般不加干预。1916 年,美国政府着手建设城乡道路,为汽车运输发展提供条件,由于这个阶段汽车数量少,技术状况比较差,经济效益不高,尚不能同铁路、水路运输相抗衡,只是在与马车竞争中处于优势地位。当时政府对这个行业很少干预和约束,开业、停业基本上无须办理什么手续,企业可以自行定价、自由营运。为了防止铁路运输企业的垄断,保护汽车运输的发展,在法律上规定不准铁路企业兼营或兼并汽车运输企业,同时也不允许一个企业同时拥有铁路、道路、水路和航空等两种以上运输方式的经营权。这对保护和促进汽车运输业的发展起到了重要作用。

从 1935 年至 1979 年的 40 年,是汽车运输迅速发展的中期阶段。1936 年美国建立道路建设信用基金制度,开始规划和建设全国州际道路网络系统,这是促进美国汽车运输发展的关键措施。目前,美国联邦政府掌握的道路建设信用基金,每年已高达 140 亿美元,主要用于全国州际干线道路建设,其中 10% 用于扶持道路运输业的发展。在这个阶段中,汽车运输在美国经济和社会发展中的作用日益重要,同社会生活各方面的联系逐渐广泛密切,行业内部各种关系也渐趋复杂,客

观上要求政府对这一迅速发展壮大的重要行业加强调控和管理。政府为保护已有经营者的利益,对新投资经营汽车运输者进行严格控制。批准新开业的经营者须征得经营区域内有关企业的同意,以不影响原有的经营者为前提。1935年联邦政府发布了《商务运输法》,对开业、停业、经营范围,市场行为及运输价格等都作了比较严格的规定。开业或停业必须经政府主管机关批准,领取经营许可证。对营业性运输,除专营农产品和期刊报纸的运输外,其他运输的经营范围、项目、规模、线路、价格等都进行严格管制。从事州际运输时,必须经过州际商务管理委员会批准,并遵守联邦政府和州政府的有关规定。经批准的营运线路有专营权;批准的运价不准自行变动;非营业性车辆不准从事营业性运输,不准铁路、水运、民航等企业兼营汽车运输。通过实施《商务运输法》及一系列配套规章制度,对建立运输经营规范和运输市场行为规范,保护合法经营,维护运输秩序,引导和促进汽车运输的健康发展起到了重要作用。

1980年《机动车辆运输法》的颁布,标志着汽车运输进入日臻完善的发展阶段。随着经济发展和综合运输体系的形成,《商务运输法》中有碍平等自由竞争、运输质量提高、影响用户利益、客观上保护落后的规定已不能适应需要,因此通过《机动车辆运输法》,解除了州际运输营运和经营行为管得过严过死的一些规定,鼓励自由投资和资金转移,放宽经营条件和简化审批手续,新投资者只要具备基本从业条件,一般都能获准并取得经营执照;取消了线路专营,允许自由进入或退出经营;汽车运输企业扩大规模和经营项目不再受到限制;非营业车辆履行简单审批手续即可以从事营业性运输;汽车运价只要承托双方协商一致,报州际商务管理委员会公布即可执行;

运输企业自订运价,报备后也可执行;铁路、水运,航空、邮电部门亦可以经营汽车等等。这些规定的调整,在美国这样一个商品经济高度发展,市场机制发育健全的国家,应该说是适宜的、积极的措施。它有利于经营者在平等条件下开展竞争,增强企业活力,提高运输服务质量、降低运输成本、完善经营机制和提高运输经济效益。

美国对营业性运输,特别是公用型的营业性运输,采取了多方面的扶持和鼓励发展的政策。主要有:对营业车辆和非营业车辆实行基本相等的税费负担政策,除营运车辆每年多缴纳少量的营业税外,燃油税、轮船税、车辆重量税、车辆购置税等税目税率都一样,这样的措施有利于公用型营业运输的发展;大力扶持公共汽车客运,国家采取退返燃油税款和按年拨款等办法对城市公共汽车运输企业营运费用实行补贴,对学生专用公共汽车则实行全额补贴,将公路建设信用基金的10%(每年约140亿美元),用于扶持汽车运输行业的发展,而且国家每年还专项拨款,用于开展道路运输系统的科学研究及有关法规的制订和实施工作。

三、发展趋势

美国已经建立起相当先进、现代化的汽车运输系统。随着经济、社会发展及国民生活水平不断提高,客观上对汽车运输进一步的发展提出更高的要求,而且汽车运输在发展中也面临着不少问题和挑战。从美国汽车运输业研究解决上述问题的思路,可以看出汽车运输业的大体发展趋势。

在道路建设方面,在全国已经建成发达的道路网络系统的基础上,当前至关重要是解决车辆运行安全,车流合理导向,旧路旧桥的改造及环境保护等问题。美国从70年代开