

全国经济专业技术资格考试指定用书

运输经济(公路)

专业知识与实务

(初级) 1996 年版



国际文化出版公司

XA101109

97
F54
2
2:1

全国经济专业技术资格考试指定用书

公路运输经济专业知识与实务

(初 级)

交通部人事劳动司 编写
人事部人事考试中心



国际文化出版公司



C

364653

责任编辑 琳达

运输经济(公路)专业知识与实务

(初级)

交通部人事劳动司编写
人事部人事考试中心

国际文化出版公司出版发行

北京安定门内大街40号

邮政编码:100009

河北省〇五印刷厂印刷

787×1092毫米 32开本 10.25印张 240千字

1996年3月第1版 1996年3月第1次印刷

印数:1—9000册

ISBN 7-80105-414-8/F·55 定价:13.00元

全书编审委员会

顾问	黄先耀	何捷	喻漠南
主编	李治国	刘巧生	
副主编	刘钊	施滨	
编委	王义源	王家骅	王福田
	马天山	申少君	

第一部分 运输经济基本理论

主 编	刘巧生		
编写人员	刘巧生	李治国	苏培基
	欧阳晋泰	崔乃昭	王晓惠
	余思勤	唐才进	田间芳

第二部分 公路运输专业知识与实务

主 编	马天山	李治国	
编写人员	王福田	李治国	马天山
	董千里	张周堂	陈引社
	刘乐平	李细平	

前 言

组别：重刊《说文解字》

我们欢迎广大考生及从事经济工作的各界人士提出批评和指正。

在本套书出版之际,我们谨向参与组织、编写工作的有关部门和专家学者,表示诚挚的谢意!

人事部人事考试中心

1996年1月

目 录

第一部分 运输经济基础知识

第一章 运输业.....	(3)
第一节 运输业的特征.....	(3)
第二节 运输方式.....	(5)
第三节 运输业与国民经济	(10)
第二章 运输市场	(13)
第一节 运输市场概述	(13)
第二节 客货流	(15)
第三节 运输市场调查	(26)
第四节 运输市场的预测	(29)
第三章 综合运输与运输合理化	(38)
第一节 综合运输体系	(38)
第二节 各种运输方式的技术经济特征	(45)
第三节 运输合理化	(50)
第四节 联合运输	(56)
第四章 运价	(61)
第一节 运价的特点与作用	(61)
第二节 制定运价的原则与基本方法	(63)
第五章 运输企业改制与管理现代化	(67)
第一节 现代企业制度与运输企业改制	(67)
第二节 运输企业管理现代化	(72)
第六章 运输企业财务管理	(82)

第一节 运输企业财务管理概述	(82)
第二节 运输成本费用管理	(85)
第三节 营运收入、利润及其分配	(88)

第二部分 公路运输专业知识与实务

第七章 公路运输生产管理与生产过程组织	(95)
第一节 公路运输企业生产管理	(95)
第二节 公路运输生产过程组织	(103)
第八章 车辆及车辆的利用程度	(109)
第一节 营运车辆及车辆完好率	(109)
第二节 营运车辆的利用程度	(118)
第九章 公路运输企业生产计划	(141)
第一节 公路运输企业生产计划的内容	(141)
第二节 公路运输企业生产计划的编制	(148)
第十章 公路客运工作	(164)
第一节 客运站的职责与类别	(164)
第二节 客运营运方式及特点	(168)
第三节 客运站务工作	(178)
第十一章 公路货运工作	(185)
第一节 货物及货物运输	(185)
第二节 运输变更与运输责任	(197)
第三节 货物运输组织	(204)
第四节 公路零担货物运输	(214)
第十二章 公路运输车辆管理	(221)
第一节 车辆的基础性管理	(221)
第二节 车辆的使用与维修	(234)

第十三章 公路运输质量管理	(251)
第一节 公路运输的质量特性.....	(251)
第二节 公路运输质量管理常用方法.....	(258)
第三节 质量管理小组活动.....	(273)
第四节 质量管理案例.....	(283)
第十四章 公路运输行业管理	(294)
第一节 行业管理的职能与内容.....	(294)
第二节 行业管理的手段与目标.....	(301)

第一部分

运输经济基础知识

第一章 运输业

第一节 运输业的特征

一、运输业的产生

运输业是国民经济中从事旅客和货物运输的生产部门,它包括铁路运输、水路运输、公路运输、航空运输、管道运输等五种主要运输方式。

运输业的出现,是商品经济发展的必然产物。在商品经济中,生产出来的产品,只有通过流通领域,依靠运输才能到达消费者手中。随着商品经济的发展,商品交换的范围和规模越来越大,商品流通的时间要求越来越短,在客观上要求运输劳动从生产过程中分离出来,实现专门化和社会化。运输业成为一个独立的生产部门,经历了一个漫长的阶段。直至近代新式的机械运输工具的出现,并且以它们为主要运输手段,才逐渐形成了以铁路、公路、水路、民航及管道等五种主要运输方式,才真正确立了运输业作为一个独立的生产部门在国民经济中的地位。

运输业成为独立的生产部门,使运输劳动专门化、社会化,是社会进步的标志。它极大的推动了社会生产的发展,提高了运输生产的效率,降低了产品成本,缩短了商品流通时间,减少了商品流通费用,扩大了商品销售范围,促进了国民经济的发展。

二、运输业的基本特征

运输业是国民经济中一个重要的生产部门,但由于运输生产的特殊性,它与工农业生产部门相比较,具有自己的特征,这

些特征主要表现为：

1. 运输不生产新的实物形态产品。运输的生产过程是运输对象的空间位移。运输对象的空间位移，即场所的变动，并没有使运输对象发生质的变化，也不会增加产品的总量，更不会改变运输对象本身的使用价值，但商品的价值和使用价值的实现却依赖于运输。

由于运输不生产新的实物形态的产品，运输的对象即货物本身，又是工农业生产部门的产品，那么在运输货物上所耗费的运输劳务，实质上是在流通领域内对产品社会生产费用的一种追加。从节约产品的全部社会劳动消耗的要求看，运输过程中的这种追加愈小愈好。

2. 运输生产表现为生产过程在流通领域内的继续。运输具有物质生产的一般性质，直接同一般商品生产过程相结合，但它却是在流通领域内进行的，即是在实现商品实体从生产地向消费地转移的过程中完成的。因此，运输是直接构成流通过程得以进行的物质条件和重要组成部分。运输是一切生产部门生产过程的延续，它和其他部门有广泛的联系，是实现社会生产的一般共同条件，具有先行性。

3. 运输产品的生产和消费是同一过程。工农业产品的生产和消费，在时间上和空间上表现为相分离的两种行为，产品作为成品离开生产过程后，才作为商品转入流通和消费。运输产品则不同，运输产品的生产和消费这两种行为是合二为一的，在时间和空间上是结合在一起的。即运输产品在生产过程中被消费而且在它被生产的同一瞬间被消费。

运输产品的生产和消费的同一过程，反映了运输产品的非实体性和非储存性。为了调节运输需求和运输生产之间的矛盾，保证运输业满足国民经济发展和人民生活水平提高的需要，只

能在运输能力上保留储备,来满足运输的波动和特殊的运输需求。

4. 运输产品具有同一性。运输生产活动中,各种运输方式,尽管使用不同的运输工具,承运不同的对象,在不同的运输线路上运行,但是生产着同一产品,即运输对象的位移(吨公里,人公里),它对社会具有同样的效用。

运输产品的同一性这一特征,决定了在一定条件下各种运输方式的可替代性,使综合利用各种运输方式,建立统一运输网成为可能。

认识运输业的特点,对于研究运输业的发展规律,指导运输业的发展和运输企业经营管理有着重要的意义。

第二节 运输方式

铁路运输、水路运输、公路运输、航空运输、管道运输等五种运输方式,是在一定的自然地理条件、经济环境和运输需求下发展起来的。各种运输方式的运载工具和运输条件不同,且具有不同的特点。分析和认识这些特点,对于搞好各种运输方式间的协调发展,有着重要意义。

一、铁路运输

铁路运输是一种现代化的重要的陆上运输方式,是交通运输的主力。它是一种以机车为牵引动力、客车或货车为运载工具,沿着轨道运输客和货物的运输方式。铁路运输的特点是:

1. 运输能力大,能承担大宗的货物运输和大量的旅客运输。一台机车牵引一列货车,一般可牵引 50 节左右车皮,载运货物 2000~2500 吨,载运旅客 1000 人左右。火车在单线干线上,每昼夜可通行 40 对列车,年货物运输力可达到 1500~2000 万吨;

而双线铁路每昼夜可运行 100 多对列车,年货运能力可达到 4000~5000 万吨。

2. 运行速度快、计划性强,安全、准时。火车运行速度一般在 100km/h 左右,高于轮船和汽车。火车在运行中,其安全程度较高,按所完成的客运人公里和货运吨公里计算的事故率,在各种运输方式中,铁路最低。

3. 单位运输成本和单位运量的能耗低。铁路运输成本中,固定资产折旧以及列车的装卸、编组和解体支出占的比重较大。因而铁路在运送货物时运量愈大,运距愈长,单位运输成本就愈低。铁路机车车辆与轨道间的摩擦阻力小于汽车与地面间的摩擦力,所以铁路单位运量的能耗也比公路和航空运输少。

4. 不受气候、自然条件的影响,能保证运行的经常性和持续性。火车在轨道上运行,除遇特大风雪、大雾等恶劣天气外,一般都能保证一年四季、昼夜不停的正常运转,因此,铁路运输具有较强的经常性和持续性。

铁路运输的特点表明它适用于运送量大的、中长距离的旅客和货物。但铁路运输方式在始建时的投资大,兴建的周期长,一旦停止营运不易转让或回收。灵活性较差,必须有其它运输方式为其集散货物。但铁路运输可以长期发挥作用。

二、水路运输

水路运输主要由港口、航道和船舶三部分组成。水路运输包括内河运输、沿海运输和远洋运输。内河运输指利用船舶、排筏和其它浮运工具,在国内江河、湖泊、水库及人工水道运送货物及旅客;沿海运输指利用船舶在本国沿海区域,包括岛屿之间以及岛屿与大陆之间运送旅客和货物;远洋运输指利用船舶在海洋上进行国际间或地区间运送旅客和货物。水路运输的特点有:

1. 单位运输工具的载重量大。海上运输小的有几千吨的轮

船,最大的有 50~60 万吨级的远洋油轮。一般万吨级轮船的载运量相当于 200~300 节车皮的运量,等于 5~6 列火车。沿海巨轮的载重量相当于十几列火车的载重量。

2. 能耗少,成本低。在各种运输方式中,水运是能源消耗较低的运输方式。能耗低则运输成本也低,除管道运输外,水路运输成本低于其他的几种运输方式。

3. 投资省,建设及维护费用较低。水运最大的特点是利用天然河道,不占用农田,航道的建设及维护费用较低,建设与扩建容易。在有条件的地方,应充分利用水运,可大大节省运输建设投资和运输费用。

4. 持续性强,是进行远距离国际运输的主要途径。远洋运输可以无偿地利用国际航道进行运输,发展国际贸易。

水路运输适宜于中长途大宗散货的运输,在能源和矿产运输中占有重要地位,在对外贸易中有明显优势。但水运的航速低,货物送达时间较长,运输的中转环节多,易发生货损货差。如能加强宏观上的调控和微观上的管理,可以大大发挥水路运输的优势。

三、公路运输

公路运输主要是利用汽车作为运输工具,在公路上运送旅客和货物的一种运输方式。公路运输由道路和汽车两部分组成。它的特点是:

1. 机动灵活、适应性强。汽车作为公路运输的载运工具,能适应不同的自然条件,空间活动灵活性大,特别是在短途和中距离运输中,占有明显的优势。它对道路条件要求不高,可以直接深入广大地区,适应多方面的运输需要。

2. 方便迅捷,便于实行“门到门”运输。公路运输为铁路、水路、航空等运输方式集散或接运客货,并可以做到“取货(接客)

上门、送货(送客)到家”,不需中途换装,方便直达。可加速物资周转,提高效率。

3. 运输成本较高,一般是铁路 7~8 倍,但采用大型柴油汽车,运输生产效率高,运输成本低。在运距大于 2 公里时,载重 16 吨以上的汽车比载重量 4 吨的汽车运输成本低 80% 左右。

4. 公路运输的始建投资少,回收期短,除高速公路外,一般公路造价低于铁路。公路的施工建设容易,较易兴办,资金、设施的转移自由度大。

公路运输主要适用于短距离的客货运输。在货运方面,汽车对木材、水泥、钢材、建材等货物运输的经济运距大约为 50~100 公里;对高档和零担货物的运距大约为 180~300 公里;对鲜活易腐货物的经济运距甚至可达到 1000 公里。在客运方面,汽车的合理运距大约在 200~300 公里。随着高速公路的建设,汽车技术经济性能的提高,公路的适用范围会更大。公路运输的不足在于载重量较小,燃料消耗量大,对环境有一定的影响。

四、航空运输

航空运输是使用航空器运送旅客、货物、邮件的一种运输方式。现代航空运输使用的航空器主要是飞机,其次是直升飞机。航空运输的主要特点是:

1. 远距离运输的速度最快。现代喷气运输机时速一般在 900 公里左右,而且运输时效性、舒适性好,它特别适合于远距离的,对时间性要求高的旅客以及急需、贵重和时间性较强的货物运输。

2. 航线建设投资少。除了在机场、跑道需要投资外,空中航线基本不需投资。从长远的经济效益和社会效益看,国民经济的增长,对航空运输的需求越来越大。

3. 能克服地形障碍与限制而取最短的运输距离。航空运输