



出租汽车 管理概论

中国城市出租汽车协会 编

企业管理出版社

出租汽车管理概论

中国城市出租汽车协会 编

企业管理出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

出租汽车管理概论/中国城市出租汽车协会编. —北京: 企业管理出版社, 1996.12

ISBN 7-80001-801-6

I. 出… II. 中… III. 出租汽车-行业组织-经济管理-概论

IV. F570.71

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (96) 第 23112 号

出租汽车管理概论

中国城市出租汽车协会 编

企业管理出版社出版

(社址: 北京市海淀区紫竹院南路 17 号 100044)

*

新华书店北京发行所发行

北京光华印刷厂印刷

*

850×1168 毫米 32 开 12.625 印张 305 千字

1997 年 1 月第 1 版 1997 年 1 月第 1 次印刷

印数: 12000 册

定价: 19.00 元

ISBN 7-80001-801-6/F·799

《出租汽车管理概论》

编 委 会

顾 问 国家建设部副部长 李振东
国家建设部科技委主任、中国城市出租汽车协会理事长
储传亨
国家建设部城建司司长、中国城市出租汽车协会副理事长
长 林家宁
国家公安部三局副局长、中国城市出租汽车协会常务理事
事 黄本治

主 编 孙健行

副主编 王秀宝 李兆祥

编 委 (以姓氏笔画为序)

万长宝	马连元	王秀宝	王登友	王克伟	王泰鹤
王惠福	卢小良	申淑德	刘东才	刘 信	刘月平
孙健行	孙长林	孙继新	朱旺林	吴炯声	安 宁
安小芬	李启明	李敦贵	李 鸣	李兆祥	李光军
李 军	李振成	李仲章	李海潮	李照会	余 健
岑翠萍	何 凡	汪悚民	张英西	张修元	尚学礼
张同恩	屈仁旺	杨国平	林 浩	孟正伟	陈惠怡
陈崇兴	陈宝宪	杨守荣	杨长海	周永森	施用明
范文斌	徐前进	贾燕翔	顾华康	黄国荣	陆建春
崔树森	崔质能	游洪厚	董庆瑞	窦焕才	裘承业
韩智安	蔡展强				

序 言

在1989年《出租汽车经营管理》出版之时，我曾提出这样的期望：希望作者和行业内的有志之士，能够在不久的将来编写一本具有现代意识、质量更好的出租汽车经营管理专著。现在，由中国城市出租汽车协会组织编写的《出租汽车管理概论》与大家见面了。这本书的问世，反映了我国出租汽车事业的蓬勃发展与兴旺发达。

近几年，我国城市出租汽车又获得进一步发展。现在全国600多个城市中，已拥有出租汽车近50万辆，从业人员近100万人，年客运量达55亿人次。出租汽车行业在各级地方政府领导下，依据多家经营、多种经济成份并存、统一管理的方针，在社会主义初级阶段，率先建立了社会主义市场经济机制，积极调控供求关系，引入价格和竞争机制，逐步提高服务质量，有力地促进了行业的发展与进步。当然，由于行业迅速发展，前进中也出现不少亟待解决的问题，受到了各级政府的重视，并正在逐步解决。现在，出租汽车已经成为城市公共交通的重要组成部分，成为改善投资环境、扩大改革开放、提高市民生活质量的主要基础设施之一，是城市的窗口，既是一项物质文明建设，又是一项精神文明建设，经常成为新闻热点，备受广大群众关注。

《出租汽车管理概论》尽管在编写质量上有待进一步完善，但作为我国出租汽车行业第二本专著，还是基本上符合行业发展与管理现状，内容比较全面，资料比较翔实，既介绍了实践经验，也在理论上有所论述，有一定的实用性和参考价值。因此，我谨向全行业的管理人员和政府主管部门的领导同志推荐这本

书，希望对工作有所帮助，并望提出修改补充意见。

参加此书编辑的工作人员做了大量的收集资料、调查研究和编辑工作，为全行业办了一件有意义的实事，我受国家建设部的委托，并代表中国城市出租汽车协会，对他们的辛勤劳动一并致以谢意。

储传亨
一九九六年十二月

编者的话

本书是由中国城市出租汽车协会组织编写的。纵观全书，关于行业和市场管理部分，较全面地反映了行业现状，对全国各城市将会有普遍性的指导作用。企业经营管理部分，在管理方法的论述上偏重于国有大型企业的实际状况，对各种不同类型的企业特别是中小企业则难以完全适用，仅作为一本资料书，供大家参考。

本书编入的有关行业政策、法规部分，如有与政府文件相矛盾之处，请以政府文件为准。

由于出租汽车行业的企业文化建设还是在初期阶段。本书第五章只就企业文化建设的概念和主要内容作了一般性介绍。企业文化建设的理论与实践还在发展，拟在本书再版时加以补充。

在本书中反映的一些行业发展数值，是由中国城市出租汽车协会提供的。其中有些是通过行业调查得来的，有些则是通过抽样调查计算出来的。

在本书编写过程中，中国市长协会、上海强生经济发展（集团）公司，上海大众出租汽车股份有限公司、石家庄市出租汽车公司、天津出租汽车协会等单位提供了大量的宝贵资料，在此一并致以谢意。

由于我们的水平有限，在理论阐述和资料编辑等方面一定会有不少错误和不足之处，敬希读者批评指正和提出修改建议，以便将来再版时订正充实。

一九九六年十二月

目 录

第一章 我国出租汽车概况	(1)
第一节 我国出租汽车的沿革	(1)
第二节 我国出租汽车的行业属性	(5)
第三节 我国出租汽车现状和发展远景	(11)
第二章 出租汽车市场	(18)
第一节 出租汽车市场的形成及其特征	(18)
第二节 出租汽车市场机制	(22)
第三节 出租汽车市场规划	(37)
第三章 出租汽车行业管理	(48)
第一节 出租汽车行业管理的沿革和原则	(48)
第二节 出租汽车行业管理的基本任务	(53)
第三节 出租汽车市场管理	(59)
第四节 对出租汽车经营者的管理	(63)
第五节 对车辆租赁服务业务的管理	(68)
第六节 发挥行业协会在行业管理中的作用	(73)
第四章 出租汽车行业治安管理	(76)
第一节 加强出租汽车行业治安管理的重要意义	(76)
第二节 出租汽车治安管理工作的主要内容	(78)
第三节 抢劫出租汽车犯罪分子的作案特点	(79)

第四节	加强出租汽车治安管理的手段和途径	(84)
第五章	出租汽车行业精神文明建设	(92)
第一节	出租汽车行业加强精神文明建设的必要性 ...	(92)
第二节	加强思想政治工作	(94)
第三节	职业道德建设	(96)
第四节	企业文化建设	(124)
第六章	出租汽车企业类型	(133)
第一节	全民所有制企业	(133)
第二节	集体所有制企业	(135)
第三节	合资企业	(136)
第四节	国有独资公司	(138)
第五节	有限责任公司	(140)
第六节	股份有限公司	(142)
第七节	企业集团	(144)
第八节	股份合作制企业	(145)
第九节	私营企业	(147)
第十节	个体工商户	(148)
第七章	出租汽车企业经营管理概述	(151)
第一节	出租汽车企业加强经营管理的必要性	(151)
第二节	出租汽车企业标准体系	(154)
第三节	出租汽车企业经营战略	(157)
第四节	出租汽车企业的管理机构 与管理工作规范	(164)
第五节	出租汽车企业公共关系	(174)

第八章 出租汽车企业各项专业管理 (180)

第一节 营运服务管理.....	(180)
第二节 行车安全管理.....	(193)
第三节 计划管理.....	(205)
第四节 财务成本管理.....	(245)
第五节 车辆技术管理.....	(265)
第六节 劳动人事管理.....	(278)

附 录

一、中华人民共和国国家标准	
国民经济行业分类与代码 (摘录)	(302)
二、城市出租汽车管理暂行办法.....	(303)
三、关于加强城市个体出租汽车管理工作的通知.....	(309)
四、出租汽车司机服务规范.....	(312)
五、出租汽车行业行规行约.....	(313)
六、深圳经济特区出租小汽车管理条例.....	(317)
七、上海市出租汽车管理条例.....	(330)
八、北京市出租汽车管理办法.....	(341)
九、上海市出租汽车个体工商户	
委托管理若干规定.....	(352)
十、中国城市出租汽车协会简介.....	(355)
十一、我国各城市出租汽车拥有量统计表.....	(357)

第一章 我国出租汽车概况

第一节 我国出租汽车的沿革

19 世纪末叶，我国城市居民的代步交通工具，主要是轿子、独轮小车、马车和人力车。20 世纪初，在北京、上海、哈尔滨、广州等大城市，开始出现出租小汽车，主要为城市官僚、巨商等特殊阶层服务。据史料记载，1912 年，我国各大城市已进口外国汽车 116 辆。相传北京第一辆小汽车是慈禧太后乘坐的。它是德国杜依尔汽车公司的产品，大约是 1886 年至 1898 年之间生产的，输入我国大约是 1902 年。北京有汽车行，约在 1913 年，是由法国人开设的飞燕马汽车行。其后两三年在王府井大街设有天津、复兴等汽车行。到 1919 年北京城内营业汽车行已发展到 15 家，营业汽车约 30 余辆。上海市于 1901 年由匈牙利人李恩时输入汽车 2 辆，1904 年出租汽车发展到 19 辆。以后逐年增加，到 1913 年增至 342 辆。哈尔滨市于 1903 年前后，出现出租汽车在市内运行营业，称为“营业小汽车”，但车数不足 10 辆。这一时期是我国大城市出租汽车的初创阶段。

20 世纪二三十年代，是我国城市出租汽车业的兴盛时期。到 1921 年，北京自用及营业汽车有 1231 辆，营业汽车行有 51 家。上海市在 20 年代后，成为我国最大商埠，称为“冒险家的乐园”。该市 1933 ~ 1934 年间，出租汽车行发展至 91 家，营业站有 153 处，营运车数最多时达到 1151 辆，较大汽车行有华商祥生汽车公司，中国公用黄汽车公司等 10 家。20 年代后，哈尔

滨市外国侨民聚增，1934 年侨居哈尔滨市的外国人多达 30 多个国家，人数约 10 万人左右，占当时哈尔滨市人口的 21%。为适应外国人生活习惯的需要，出租汽车逐渐增多，达到 500 余辆。

1939 ~ 1942 年间，北京市有出租汽车行 48 家，营运车数约 446 辆。但以后逐渐走向萧条，至 1946 年仅余 303 辆。上海市在此期间由于汽油紧张，私人汽车寥寥无几，出租汽车行仅存 30 家，到 1948 年解放前夕，出租汽车行也只有 51 家，车数减少到 705 辆。1946 年解放前夕的哈尔滨市，拥有出租小汽车 615 辆。

中华人民共和国成立初期，出租汽车经营仍操在私人手中，由于服务对象发生变化，客流量下降。再加上车辆难以更新，营业车数日趋减少。如 1956 年社会主义改造高潮前的北京市，出租汽车行仅剩 30 家，拥有小汽车 50 辆。

建国后，各省市人民政府为了接待外宾来访和重要会议的需要，曾在市政府和外办系统领导下，组建出租汽车公司或车队，属于事业单位。50 年代末至 60 年代初，国家旅游总局为适应旅游事业发展的需要，也先后在各地组建了旅游汽车队。城建系统下属各城市的出租汽车公司，有的经公私合营组建成立，有的由人力三轮车或机动三轮车过渡为出租汽车，车辆老旧，数量不多，主要担负城市居民生活用车的任务。在“文革”时期，乘出租汽车又作为“四旧”遭到批判，车辆大量停驶，出租汽车行业处于奄奄一息状态。作为首都的北京市，仅有民用出租汽车 200 多辆，其它大中城市的出租汽车也为数不多，主要依靠人力三轮车和机动三轮车解决市民急需乘车。

党的十一届三中全会以后，国家实行改革、开放政策，外事、外贸和旅游活动日益频繁，城乡经济繁荣，市场活跃，人民生活水平不断提高。当时几个大城市仅有的 3000 多辆出租汽车已远远不能满足需求，从而促进了城市出租汽车事业的新发展。1979 年至 1981 年期间，广州市与港商合作经营的白云、五羊等

出租小汽车公司相继开业，引进有冷气空调、计费器、无线电对讲机等先进设备且外形美观、乘坐舒适的小汽车 350 辆。自 70 年代末至 80 年代初，建设部每年都进口数千辆波兰产小车，分配给大中城市中的城建系统所属出租汽车企业投入营运。与此同时，国家旅游局也相继组织进口了部分高档大客车和小轿车，并先后在旅游开放城市组建了旅游汽车公司或旅游车队。1984 年下半年，北京市出租汽车公司与中国国际信托投资公司合资经营了国内第一家合作出租汽车企业——中北汽车公司，投入营运车 500 辆。嗣后在荣毅仁副委员长的关怀支持下，中国国际信托投资公司又投入 1000 多辆进口小车，先后在南京、成都、无锡、淮阴、杭州等城市合作经营了十家中北汽车公司，为我国出租汽车的发展做出了巨大的贡献。在同年下半年，北京市首都汽车公司与香港中国光大集团有限公司也成立了合作经营 500 辆小车的首都光大汽车公司。进入 1985 年以后，各城市人民政府认真贯彻国务院 59 号文件，国营、集体、个人一起上，掀起了一个大办出租汽车的高潮。北起哈尔滨、南至广州以及沿海开放城市和旅游热点城市，通过贷款、租赁、合资等多种渠道，从国外进口车辆约两万多辆。据不完全统计，至 1986 年底，全国出租汽车行业已拥有营运车六万多辆，经营出租汽车的企业和单位达两千多家。在经营方式上，改变了以往坐门等客的官商作风，实行沿途招手上车，就近下车，并开辟定点定线的小公共汽车和旅游专线车。在此期间，不少城市开放了出租汽车市场，打破了原有的业务分工界限。同时，在营运车上安装里程计费器、租价标志等服务设施，方便乘客租车。为了适应出租汽车迅速发展的需要，经 36 位经理提议，并经原国家经委批准，按照一个行业只准成立一个协会的原则，于 1986 年 12 月成立了中国城市出租汽车协会。几年来，中国城市出租汽车协会在建设部指导下，在开展技术培训、组织进口车配件国产化、交流信息、反映行业要求

等方面，为会员企业提供了服务。至 1989 年下半年，北京、天津、上海、广州、哈尔滨、西安、成都、重庆、南京、贵阳等城市也先后成立了地方出租汽车协会。为加强出租汽车行业管理，自 1985 年以来，全国有近百个大中城市在地方政府领导下成立了客运管理处或出租汽车管理处，认真执行了“多家经营、统一管理”的政策，在制定法规、统筹规划、监督管理、协调服务等方面做了大量工作，使出租汽车的经营规模和服务质量，发生了显著变化。我们相信，在党的十四届五中全会精神指导下，随着我国改革、开放政策的进一步深入发展，城市出租汽车事业将会有一个更加广阔的发展前景。

以下是我国几个大城市历年来出租汽车数统计表，从中可以看出我国出租汽车业的发展概貌。

我国五城市历年出租汽车数量统计表

年 份	北京	上海	哈尔滨	广州	天津	合计
1902 ~ 1903 年	1	2	10			13
1911 ~ 1919 年	30	342				372
20 年代	200			40		240
30 年代	566	1151	500			2217
40 年代	303	705	645			1653
1949 ~ 1950 年	180	370	460	35	47	1092
1956 年	50	185	120	300	57	712
1978 年	2000	1600	120	880	235	3723
1983 年	4000	2900	170	2080	596	9746
1984 年	4800	3500	400	4100	687	13487
1985 年	12000	7010	872	3100	1673	29655
1987 年	14030	9506	1673	6614	1883	33711
1989 年	11893	10582	2615	9340	2200	36630

总之，我国城市出租汽车已有近百年的历史，其发展是缓慢而曲折的。旧社会的车行业主，多属小本经济，独资经营，规模不大，虽有盈利，但受时局影响，时盛时衰，很不稳定。建国初期，城市交通以发展公共汽车、电车为主，出租汽车基本处于停滞状态。直至 80 年代，随着政治经济形势的变化，出租汽车才得到突飞猛进的发展。出租汽车在我国是伴随着实行改革开放政策而迅速发展的一个新兴行业的这一论断，是十分科学的。

以上是我国出租汽车行业近一个世纪来的发展概貌。

第二节 我国出租汽车的行业属性

一、出租汽车的定义

出租汽车的定义是：充分满足乘客和用户意愿而被雇用的营业汽车。出租汽车分为按照乘客和用户意愿提供客运服务或者车辆租赁服务两大类。客运服务是为乘客提供运送服务，并且按照里程和时间收费的出租汽车经营活动。车辆租赁服务是指向用户出租不配备驾驶员的客运车辆，并且按照时间收费的出租汽车经营活动。最近几年，在我国部分城市中，已相继经营车辆租赁业务，并已纳入城市出租汽车管理范围之内。

这里需要指出的是：同样是为乘客服务的营业汽车，公共汽车的定义则是“有固定的线路和车站，供公众乘用的汽车”。能否“充分满足”乘客意愿和有无固定线路和车站，就是出租汽车和公共汽车的主要区别。因此我们可以说，出租汽车是一种不定线路、不定车站、以计程或计时方式营业、为乘用者提供门到门服务的较高层次的公共交通工具。

出租汽车企业是服务性的经营型企业。这里所说的“服务性”，系指其具有公用事业的行业属性而言，这就必然确定了出租汽车企业是以社会效益为主的微利型企业。

出租汽车对乘客提供的服务，不是以实物形式而是以满足乘客的空间位移这一特殊需要所提供的劳务。出租汽车为乘客提供的劳务或服务，是在营运过程中消耗的物化劳动和活劳动所构成的。服务作为一种商品，理应计算价值与成本，在提高服务质量的前提下，出租汽车企业追求合理的利润，为社会主义建设完成积累资金的任务是必要的。

二、出租汽车是城市公共交通业的重要组成部分

明确出租汽车的行业属性，对于有关行政主管部门、经济政策的决策机关和出租汽车经营者而言，是一个十分重要的问题。

1985年11月发布的我国国家标准 GB5655-85《城市公共交通常用名词术语》中，确认了出租汽车属于“公共交通工具”。1994年8月，国家统计局发布的《国民经济行业分类与代码》中，明确规定出租汽车业属于社会服务业（门类）中的公共设施服务业（大类）中的城市公共交通业（中类）。1993年12月9日，经国务院批准的建设部职能配置、内设机构和人员编制方案中明确规定：由建设部指导全国城市供水、燃气热力、公共客运交通、市政设施、园林、绿化、市容和环境卫生工作……。

国务院将出租汽车行业归属于城市公共交通业，并由建设部门主管，这是因为：

（1）出租汽车主要在城市为乘客提供空间位移服务，其工作性质与基本任务是与公共电汽车相同的。所不同的是使用的车辆和载客量的差异。

（2）城市公共交通是城市社会化大生产的先行官，是城市功能运行的大动脉，是城市物质文明建设和精神文明建设的重要窗口。由公共电汽车、出租汽车、地铁、轻轨、轮渡等组成市内公共交通体系，是一个整体，各有分工，互为补充，缺一不可。因此必须统一规划，协调发展，才能完成城市公共交通业所承担的整体任务。

(三) 建设部是国务院综合管理建设事业(包括城市建设)的职能部门,主管市内公共交通是责无旁贷的,而且在历史上已形成事实。同时,城市公共交通业的发展,包括出租汽车的发展规模、营业站点和停车场的设置也应与城市建设的整体规划、道路建设和其它基础设施建设相适应。

三、出租汽车在城市建设中的地位和作用

(一) 出租汽车在现代化城市建设中的重要地位

出租汽车是我国实行改革开放政策后的一个新兴行业,也是现代化城市赖以生存的重要基础设施之一。它处于推进城市改革开放具有先导性和改善投资环境的重要地位,同时出租汽车的发达程度,还从一个侧面反映了一个城市的经济发展水平和市民生活质量水平,甚至也反映了一个城市的现代化总体水平。

国务院和各级地方人民政府十分重视出租汽车事业的发展,规定了国有、集体、个体一起上的发展政策,在车辆供应和税收方面实行了若干优惠政策,有不少城市的市长或主管副市长亲自抓对出租汽车的整顿与管理,这是我国出租汽车近几年来能得到迅速发展的主要原因。

(二) 出租汽车在现代化城市建设中的作用

1. 出租汽车是城市功能运行的大动脉

现代化城市是政治、经济、金融、科技、文化、信息的中心,城市实现其功能时,每时每刻都在出现人群、物资、资金、信息的大流通。出租汽车和其它城市公共交通一起,为城市人群的流动,提供着高效优质的服务,使城市的功能机制充分、有效地进行。特别是出租汽车方便、快捷的优势,更适应现代城市快节奏运行的特点,其作用将日益突出。

2. 出租汽车是推行改革开放政策和国际交往的纽带

现代化城市是国际交往中心与外来人口的聚散地。随着我国改革开放事业的进一步发展,国际地位的不断提高,以及旅游业