

《交通运输组织学》课程总温习

填空题：

一、现代交通运输系统是由铁路、公路、水运、航空和管道五种运输方式组成的立体化综合系统。

二、五种大体交通运输方式依照其效劳的性质及所效劳的对象不同，大致又可分为城际运输和城市运输两大系统，而城际运输又可分为国内运输与国际运输两个子系统。

3、关于每一个具体的运输需求来讲，一样包括以下六项要素：运输需求量、流向、运输距离、运价、流时和流速、运输需求结构。

4、按预测经济活动的范围，可分为宏观预测和微观预测。

五、按预测的空间层次，可分为国际市场预测和国内市场预测。

六、按预测时刻长短，可分为短时间预测、中期预测和长期预测。

7、按预测方式的归类，可分为定性预测和定量预测。

八、按预测对象的多少，可分为单一预测和复合预测。

九、德尔菲法的具体操作进程为：选择专家、拟定、设计各类调查表、预测进程、

预测结果处置。

10、定量预测方式能够归结为三大类比较经常使用的数学模型：因果关系模型、时刻关系模型、结构关系模型。

1 一、运输需求治理所采纳的要紧手腕能够归纳为四大类：改善运输系统外部环境、价钱手腕、非价钱调剂治理手腕及技术手腕等。

1 二、交通运输的组织治理任务，确实是迅速、快捷、准确地处置运输生产经济活动中的各类问题。

13、运输产品具有三维特性，即空间性、时刻性和数量性。

14、运输产品质量要紧体此刻平安、经济、快捷、方便、舒适五个方面，。

1 五、道路运输组织评判指标大体类型要紧包括有关运输产量，运输质量，运输消耗，运输效率及运输（经济）效益等五个方面。

1 六、车辆利用单项（评判）指标，又包括车辆时刻利用指标、车辆速度利用指标、车辆行程利用指标、车辆载重（客）量利用指标、车辆拖挂能力利用指标等五种。

17、依照货物运输的特点和大体要求，应当尽力遵循负责运输、打算运输、均衡运输、直达运输和合理运输的大体原那么。

1 八、依照特殊货物的不同输送要求，又可再分为危险货物、鲜活货物、超限货物、超长货物、笨重货物。超限货物、超长货物、笨重货物又统称为阔大货物。

1 九、道路货物运输经营许可程序是申请、审查、许可或不准可。

20、国外货物运输普遍向集中化、重载化、集装运输、直达化和快速化方向进展。

2 一、零担货物具有运量零星、批数较多、流向分散、品类繁杂等特点。

2 二、货流是一个经济范围的概念，有五个要素组成：运输货物的类别、数量、方向、距离和时刻。

23、重型、中型载货车辆、半挂车载货高度从地面起不得超过4米。

24、致病微生物属于限运、凭证运输的货物。

2 五、依照车辆运行特点和对装卸组织工作的不同要求，拖挂运输可分为甩挂运输和定挂运输，其中定挂运输是我国目前拖挂运输的要紧形式。

2 六、运输货物的进程要紧包括组织货源货流、办理货物承运、货物保管、装卸、输送、途中作业、抵达货票检查、卸车（船、机）、保管、交付等进程。

27、客运运班要紧包括运行（行驶、航行、飞行）线路、动身时刻、抵达时刻、起迄站点和途中经停站及经停时刻等要素。

2 八、汽车客运班车分为直达班车、普快班车、普客班车和城乡公共汽车四类。

2 九、汽车运输生产打算由运输量打算、车辆打算、车辆运用打算和车辆运行作业打算四部份组成的。

名词说明

一、交通运输 是指运输工具在运输网络上的流动和运输工具上载运的人员与物资在两地之间位移的经济流动的总称。

二、联合运输系统 是指由两种或两种以上运输工具组成，在两地之间对托运人所托运的货物，采纳单一费率或联合计费，而且一起承担输送责任的运输效劳系统。

3、运输组织 是在运输企业的生产和经营实践中进展起来的关于运输资源进行科学、经济、合理配置和利用的理论和技术的。

4、交通运输组织学 是研究交通工具在运输网络上的流动，实现人和物的迅速、平安、经济、方便和准时运输，制造空间效用和时刻效用的科学。属于技术科学的范围。

五、运输需求是在一按时期内，社会经济生活对人与货物的空间位移所提出的有支付能力的需要。

六、德尔菲预测法 又称专家预测法，以专家为索取信息对象，采纳匿名的方式，通过几轮征询，征求专家的意见和观点，然后将他们的意见和观点进行综合整理和归纳，在反馈给各个专家，供他们分析判定、提出新的意见和观点。如此通过量次反复，意见慢慢趋于一致。

7、运输需求治理 通过交通政策等的导向作用，运用必然的治理手腕及技术，通过速度、效劳、费用等因素阻碍交通参与者对运输方式、运输时刻、运输地址、运输线路等的选择行为，使运输需求减少或在时刻、空间上实现均衡化，从而在运输供给和运输需求间维持一种有效的平稳，使交通运输结构日趋合理。

八、轿车合乘是指为了增进小汽车的有效利用，而要求多人共乘的方法。

九、运输的结合部 确实是在运输生产经营活动中，为了一起的目的，由几个系统和系统的几个要素，一起负责、一起治理形成彼此交叉、彼此依存的区域和环节。

10、综合运输计划 指在必然地域范围内（一个国家或地域）对交通

运输系统进行整体战略部署，即依照国民经济进展的要求，从本地具体的自然条件和经济条件动身，通过综合平稳和多方案的比较，确信交通运输进展方向和地域空间散布。

1 一、产品生命周期是指产品从进入市场开始，直到被市场淘汰为止所经历的全数时刻。

生产率是对生产效率的气宇，是指所产出的运输产品数量与生产进程中所花费的资源数量之比。

1 二、技术速度 等于汽车形成的里程与纯运行时刻之比，用以表示车辆行驶的快慢。

13、营运速度 是指车辆在线路上工作时刻内，平均每小时所行驶的里程，用以表示车辆在出车时刻内有效运转的快慢。

14、运输合理化 是指在实现社会产品生产、流通、供给和销售的运输进程中，以社会劳动花费和物流总本钱的最小化为依据，力求使货物的运量、运程、流向和中转环节合理，保证充分有效地和节约地利用运输能力，以最少的运输资源花费，及时、准确、迅速、均衡、质量良好地知足运输需求。

1 五、特殊货物 由于货物本身的性质，在运输进程中，需要采取特殊的输送方法才能保证货物完整和行车平安的，称为特殊货物。

1 六、零担货运 是指托运人一次托运货物不足 3 吨的为零担运输。

17、配载 是指为具体运班（车次、航次、航班）选配货载，即承运人依照货物托运人提出的托运打算，对所属运输工具的具体运班确信应装运的货物品种、数量及体积。

1 八、积载 是指对货物在运输工具上的配置与堆装方式作出合理安排，即在配载的基础上依照装货清单确信货物在各货舱、各层舱或车辆配装的品种、数量与堆码位置及正确的堆装工艺。

1 九、多式联运 联运经营人依照单一的联运合同，利用两种或两种以上的运输方式，负责将货物从指定地址运至交付地址的运输。

20、国际多式联运 是指通过两个或两个以上国家或地域，由一个承运人（运输企业或运输代理企业）负责承运，利用两种或两种以上的运输工具，实行“一次托运，包干费率，一票到底，全程负责”的跨国衔接运输或直通运输。

2 一、集装箱多式联运 联运经营人依照单一的联运合同，利用两种或两种以上的运输方式，负责将集装箱从指定地址运至交付地址的运输。

2 二、客运运班 客运工具在特按时刻由始发站依照客运线路通过经停站至终点站作运输运行，称为运班。

23、班车客运 是指有固定线路、固定站点、固定班次和固定班时的营运方式，在线路起讫地及沿途各站点都可上下旅客。

24 旅行客运 是以输送旅行者游览参观为目的，其线路必需有一端位于名胜古迹、风光区等旅行点的一种营运方式。

包车客运是将客车包租给用户安排利用，按行驶里程或包历时刻计费的一种营运方式。

2 五、客运时刻表是运班打算的具体化，表现为一个周期内运班在时刻上、空间位置上的具体安排。

简答：

一、现代交通运输系统的功能

答：现代交通运输系统的功能能够归纳为：实现人流、物流的经济有序流动，知足社会生产和生活中多样化的运输需求，增进人类的活空间和经济空间的形成和拓展。

二、通常，联合运输系统可有哪几种运输组织方式？

答：（1）公路与铁路的联合

（2）公路与水路的联合运输

（3）公路与航空的联合运输

（4）铁路与水路的联合运输

（5）货船与驳船的联合运输

3、交通运输的意义？

答：（1）交通运输的经济意义

在生产方面，交通运输有助于生产本钱降低。

在互换方面，交通运输有助于降低产品价钱。

在消费方面，交通运输有助于减轻消费者的负担。

在分派方面，可增进人口散布转变。

（2）交通运输的国家意义

交通运输令人们得以便利地往来接触，增进彼其间的沟通与了解，并增进派科学文化的进展。

国防是保护国家生存所不能缺少的重要一环。

(3) 交通运输的社会意义

交通运输业的进展将为社会提供就业机会，并进而需用增进旅行的进展。

(4) 交通运输的政治意义

保证政府领导能便利地和他们所管辖的人民接近和交流。

4、运输需求的大体特点？

答：在商品社会，运输需求与商品需求相较，有以下的特殊性：

- (1) 需求的普遍性和普遍性。
- (2) 需求的复杂多样性。
- (3) 需求的派生性。
- (4) 需求的空间特定性。
- (5) 需求的时刻特定性。
- (6) 需求的部份可替代性。

五、货物运输需求产生的来源？

答：货物运输需求产生的来源有以下几点：

(1) 自然资源地域散布不均衡，和经济进展的历史缘故造成的生产力布局与资源产地的分离。

(2) 自然地理环境、社会经济基础不同、地域经济进展水平和产业结构不同造成的生产力与消费群体的分离。

(3) 地域间商品品种、质量、性能、价钱上的不同。

六、阻碍旅客运输需求的要紧因素？

答：阻碍旅客运输需求的要紧因素有：

- (1) 经济进展水平。
- (2) 居民消费水平。
- (3) 人口数量、结构及城市化程度。

(4) 运输效劳的质量和价钱。

(5) 经济体制。

(6) 相关运输线路的开通。

7、阻碍货物运输需求的要紧因素？

答：阻碍货物运输需求的要紧因素有：

(1) 经济进展水平。

(2) 国民经济产业结构和产品结构。

(3) 运输网的数量和质量。

(4) 运价水平的变更。

(5) 国家经济政策和经济体制。

(6) 人口增加与散布。

八、运量预测的内容？

答：(1) 社会总运输量预测

(2) 各类运输方式的运量预测

(3) 地域之间的运量预测

(4) 运输企业在运输市场上的占有率预测

九、德尔菲法最大的优势

答：德尔菲法最大的优势在于：

预测的匿名性，幸免权威阻碍而随大流，能真正表达每一个专家的意见；

预测的反复性，能够有操纵地反复多次征询意见；

预测的收敛性，使意见慢慢趋于一致；

能做出统计评估，使定性分析同定量分析结合起来。

10、运输需求治理需的目标？

答：运输需求治理需要实现以下三个具体目标：

- (1) 减少交通源的发生；
- (2) 较少出行进程中出行时空消耗；
- (3) 力求使路网在时刻上、空间上载荷平稳。

1 一、运输需求治理的大体原那么？

答：进行运输需求治理因遵循以下大体原那么：

- (1) 对运输需求实行有效的调剂。
- (2) 使现有需求被操纵在现有供给能力所能经受的限度内，求得现实的运输供需平稳。
- (3) 抑制需求与增加供给不是彼此矛盾的，而应互为补充、彼此增进。
- (4) 需求治理应与先进的交通运输综合治理有机融合，相辅相成，实行既偏重需求，又偏重供给的双向治理模式。

1 二、运输需求治理的内容？

- 答：(1) 在出行产生时期，尽可能减少出行的产生。
- (2) 在出行散布时期，将出行由交通拥堵的终点向非拥堵的终点转移。
- (3) 在出行方式选择时期，将出行方式由拥堵的方式向非拥堵的方式转移，从而在必然程度上减少出行中的时空消耗。
- (4) 在空间线路选择时期，将出行由交通拥堵的线路向非拥堵的线路转移，从而在空间上均衡路网载荷，并在必然程度上减少了出行的时空损耗。
- (5) 在时刻选择时期，将出行由交通拥堵的时段向非拥堵的时段转移，从而在时刻上均衡路网载荷，并在某种程度上减少了出行中的时空损耗。

13、各类机动车交通削减政策

答：（1）交通安宁政策

（2）地域禁行

（3）单双号行驶法

（4）限制线路或指定线路

（5）货车交通操纵

14、交通运输的组织治理任务

答：交通运输的组织治理任务，确实是迅速、快捷、准确地处置运输生产经济活动中的各类问题。通过各类手腕和方法去组织交通运输系统的生产活动，和谐各方面的关系，调动各方面的踊跃性和主动性，以实现治理目标，执行治理决策，完成运输打算和任务，增进交通运输生产活动的正常运转。

1 五、变更运输产品种类策略要紧有那些？

答：变更运输产品种类策略有：

（1）扩大产品组合策略

（2）缩减产品组合策略

（3）产品线延伸策略

1 六、车辆运用条件包括哪要紧内容？

答：车辆运用条件包括如下一些要紧内容：

（1）社会经济条件

（2）运输条件

（3）组织与技术条件

（4）气候条件

（5）道路条件

17、降低道路运输本钱的途径？

答（1）提高道路品级是降低道路运输本钱的有效途径

(2) 提高车辆的技术性能，大力进展大吨位汽车，是降低道路运输本钱的有力方法。

(3) 改善经营治理是降低道路运输本钱的重要方法。

1 八、货流图的功用？

答：(1) 能清楚地说明各类货物所需运输的情形，便于别离轻重缓急，合理安排；

(2) 便于检查物资的合理流向，确保物资挑唆的合理性；

(3) 便于依照货流的不同特点来组织车流，促使车辆的合理配置和调度；

(4) 便于编制和检查车辆运行作业打算，踊跃组织合理运输，不断提高运输效率；

(5) 便于确信线路的能过能力和站点的作业能力，为线路和站点的新建、扩建提供必要的资料。

1 九、合理运输的目的？

答：合理运输的目的是，在必然的产销联系条件下，采取有效的运输组织方法，力求货物的运输量、运程、流向和中转环节合理，保证充分、有效和节约地利用运输能力，以最小的运力消耗，最少的费用支出，最快的速度，均衡、及时、质量良好地完成各类物资的运输任务。

20、积配载的大体要求？

答 (1) 充分利用运输工具的装载能力

(2) 确保运输工具的强度不受破坏

(3) 保证运输工具的适度稳性和操纵性

(4) 维持运输工具的合理重心位置

(5) 保证货物的运输质量。

2 一、进展多式联运应具有的条件？

答 （1）成立国际多式联运线路与集装箱货运站

（2）成立国内外联运网点

（3）制定多式联运单一费率

（4）制定国际多式联运单据

（5）成立科学的组织治理制度

2 二、旅客运输的大体特点？

答：（1）在旅客运输进程中，旅客有着较强的自主性，旅客可依照自己的旅行需要自主选择搭车日期、车（班）次、到站和座别，自行购买车票、托运行李，到车站指定地址候车，按时检票上车；当抵达目的地后，旅客自动下车，验票出站，领取行李。

（2）客流流量和流向既是基于个人旅行活动的需要而自然形成的，又受一系列社会因素的阻碍，其转变的随机性比较大。

（3）旅客运输需求的时空不均衡性。

（4）旅客运输在准确性、平安性、靠得住性和方便性上的要求远比货物运输严格。

（5）客运站的位置要方便旅客乘降，专门是铁路车站、公路客运站要紧靠城市，而且与市内运输及其他各类交通工具具有紧密的衔接。

（6）由于旅客的需求层次不同，旅行目的和支付能力不同，各类运输方式应该依照客流结构提供多种层次的旅客运输效劳。

23、在安排客运班次时应考虑的因素？

答：（1）依照旅客流向及其转变规律，确信班次的起讫点和半途停泊站点，兼顾始发站及各半途站旅客搭车的需要。

（2）安排班次的多少，取决于客流量的大小，碰到节假日及

集会等流量猛增时，要及时增加班车或组织专车，提供包车等借以疏导客流。

(3) 依照旅客流时规律来安排班次时刻。

(4) 安排班次时刻，应考虑车辆运行时刻，旅客半途膳宿地址，驾驶员作息时刻和有关站务作业安排。

24、道路快速客运的大体特点？

答：(1) 客流量大，发车密度高。

(2) 良好的道路通行条件。

(3) 高速客车。

(4) 优质的输送效劳。

2 五、汽车及挂车运用情形统计指标的含义与计算方式

1、数量指标

总车日 是指公路运输企业在报告期内天天实际在用的营运车辆的累计数。其计算单位为：车日。

车日的计算方式：一辆营运车辆，不管其技术状况是完好仍是在修理或待修，是工作仍是停驶，只要企业在用一天，即计为一个车日。在车辆发生增减变更时，新增车辆，自交通监理部门查验合格并发给牌照及行驶执照之日起计算；报废车辆，自主管机关批准之日起，再也不计算；调入、调出车辆，以两边交接车辆之日为期，调入单位开始计算，调出单位再也不计算。完好车日 是指在总车日中，车辆技术状况完好，没必要进行修理或保养即能参加运输的车日。包括实际参加运输的和由于各类非技术性缘故此停驶的车日。

完好车日应按以下公式计算求得：

完好车日 = 总车日 - 非完好车日

工作车日 是指在完好车日中，实际进行工作的车日。一辆营运

车辆，只要当天出过车（以签发行车路单为依据），不管其出车时刻长短，出车班次多少和完成运输量多少，也不管是不是发生过保养、修理、停驶或半途抛锚等情形，均应算为一个工作车日。

为调车和其他工作而出车，应算为工作车日。为进行试车而出车，不算工作车日。

工作车班 是指按企业规定的多班制工作制度出车运行的车班数。一辆营运车在一个工作日内，出车运行一班，计为一个工作车班；日夜两班出车运行，计为两个工作车班。

停驶车日 是指在完好车日中，由于以下缘故此整日未进行工作的车日。

（1）无客、货停驶车日：是指由于客、货源不足而停驶的车日。

（2）缺燃料停驶车日：是指由于缺乏行车燃料而停驶的车日。包括：装有代用燃料设备的车辆，由于缺乏代用燃料而停驶的车日。

（3）缺司机停驶车日：是指无驾驶员操纵而停驶的车日。

（4）缺轮胎停驶车日：是指机务技术状况完好的车辆，因缺轮胎而造成的停驶车日。

（5）线路阻碍停驶车日：是指营运线路翻浆、塌方、桥断、路毁、渡口不通等而停驶的车日。

（6）气候阻碍停驶车日：是指由于风、雾、雨、雪及其它气候方面的阻碍而停驶的车日。

（7）其它缘故停驶车日：是指由于上述之外的缘故此停驶的车日。

在划分各项停驶车日时，犹如一辆车有两种以上缘故，应按其要紧缘故计算。

非完好车日 是指在总车日中，由于车辆技术状况不行而不能进行运输生产的车日。

非完好车日中，包括：成天进行修理、保养或待修的车日；当天虽不是成天修理、保养，但在修理、保养完竣后未参加营运的车日；为进行保养、修理进出厂而成天未参加工作的车日；未经主管机关批准的待报废车辆的车日。不包括：车辆技术完好，能参加运输，但由于缺少轮胎或修理内、外胎而停驶的车日。

各项车日应依照“营运汽车、营运挂车动态记录”整理计算。

总车吨（客）位日 是公路运输企业在报告期内天天实际在用的营运车辆的吨位或客位的累计数。载货汽车、载货挂车用“车吨位日”表示；载客汽车、载客挂车用“车客位日”表示。

车吨位日、车客位日的计算方式，以每辆车的车日别离乘其规定载重量（吨位或客位），加总求得。

吨位或客位的计算标准；应按“公路运输工具实有数”中的吨位客位指标的有关规定进行计算。

总行程 又称总车千米。是指车辆在实际工作进程中，所行驶的总里程数。

总行程中包括：重车行程及空车行程，不包括：为进行保养、修理而进出保修厂（场）及试车的行程。

车辆的行程，应依照行车路单上行程记录整理计算。行程的记录，以营运线路的测定里程为准。无测定里程者，那么能够路码表记录的里程代替。其计算单位为：车千米。

在计算行程方面几个具体问题的处置方式：

因故绕道或循环运输，其行程一概按实际行驶的里程数计算。

出车后未抵达装、卸货地址，半途因故返回，其来回行程应全数

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/365124001100012010>