

SHUILU
JIAOTONG
GUANLI

交通管理实用运作丛书 **2**

水路交通管理

【黄家城 主编】



人民交通出版社

交通管理实用运作丛书②

Shuilu Jiaotong Guanli

水路交通管理

黄家城 主编

人民交通出版社

内 容 提 要

本书是《交通管理实用运作丛书》之二。全书共分五篇,系统地论述了水路运输管理,海事管理,船舶检验,航道、港口、码头管理等水路交通管理的基本理论和基本知识,内容翔实、科学实用、可操作性强,是交通行业管理机构、领导和管理人员及相关行业从业人员的一本必备工具书,也可供高等院校相关专业师生、运输工矿企业管理人员参考。

图书在版编目(C I P)数据

水路交通管理 / 黄家城主编. —北京: 人民交通出版社, 2003.5

(交通管理实用运作丛书)

ISBN 7-114-04691-X

I. 水… II. 黄… III. 水路运输—交通运输管理
IV. U692

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2003) 第 041621 号

交通管理实用运作丛书②

水路交通管理

黄家城 主编

正文设计: 孙立宁 责任校对: 张莹 责任印制: 杨柏力

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街 10 号 010-64216602)

各地新华书店经销

北京明十三陵印刷厂印刷

开本: 850×1168 1/32 印张: 7.5 字数: 190 千

2003 年 6 月 第 1 版

2003 年 6 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数: 0001—3000 册 定价: 14.00 元

ISBN 7-114-04691-X

《交通管理实用运作丛书》

编写委员会

主 编 黄家城

常务副主编 龚国宗

副 主 编 周荣光 覃有恒 覃克铭 林亚胜 张快育
杨子尧 蒋继红

编 委	谭永源	区 捷	倪大虎	邓志星	陆凯平
	陈坚文	李正毅	兰荣林	秦 茹	张翠霞
	丁俊彦	胡涤健	周立宏	刘金星	刘子谦
	蒋东国	夏伍保	潘金山	魏 海	周昌勇
	孟建科	廖仕业	甘瑞玲	王东强	蒋群汕
	李元明	周庆安	庾忠恩	蔡斌连	邵晋西
	李学英	岑少康	尹战国	王先荣	阎英志
	李赫地	朱长川	刘跃光	邓青麟	秦和清
	李国荣	葛双福	陆振群	杨鸣章	周三旺
	刘干纯	伍光德	何志英	李忠余	罗荣富
	谢富荣	邹雄远	胡光模	梁经验	蒲明泽
	王亿群	吕先成	袁 锦	粟代江	秦明生
	李莲娣				

《水路交通管理》

编写人员名单

李学英 覃华昌 蒋亚平 梁 靖 蒋荣松 习仲鄂 钟 贞

罗家辉 张丽萍 陈光荣 朱长川 彭水蛟 钟绍龙 何水望

张裕峰 黄 作 蒋方明 杨胜民 黄 珍 曲柳英

前言

秦修驰道,汉通西域,唐宋以来驿运站所遍及全国,明朝郑和七下西洋,我国勤劳勇敢的各族人民在开拓交通运输方面曾取得过辉煌的成就。交通作为国民经济的基础产业,历来受到国家的高度重视。19世纪60年代,清政府的洋务运动在筹办军事工业和采矿、冶炼、纺织等厂矿企业的同时,开始修筑铁路,中国近代交通建设被逐渐提上议程。民国初期,百废待兴,孙中山以先驱者的远大眼光,致力发展交通建设,提出“世人皆知农、工、商、矿为富国之要图,不知无交通以运输之,则着着皆败。”这一精辟论断,对其后中国交通的建设影响重大。

20世纪,依赖于科学技术的创新,交通运输工具日益向大型化、高速化、电脑化、自动化的方向发展,交通运输的步伐跨上了一个崭新的阶梯。20世纪80年代以前,由于我国用于交通基础建设的投资占国民经济投资总额的比重偏少,加上长期实行“低廉、稳定、统一”的运价政策,致使交通建设发展缓慢,交通运力不足导致“瓶颈”效应激化,严重束缚了我国经济的发展。80年代中后期,“经济要发展,交通须先行”、“要致富,先修路”等口号逐渐成为全民共识,全国各级政府和民间人士纷纷加大对交通的投资,交通建设迅速成为促进国民经济发展的重要动力。我国的高速公路仅仅花了十几年的功夫,便取得了举世瞩目的成就,目前高速公路总里程位居世界第二,超过了加拿大而仅次于美国,走过了西方国家四五十年所走的漫漫历程。

但由于历史的原因以及受到计划经济传统管理模式的影响,现有部分交通行业管理人员的政治业务素质、文化结构、专业结构

等方面都存在许多不足;交通管理的科学性、规范性亟待提高,手段低层次、程序不透明等问题还比较严重,不能很好地适应经济和社会发展的要求。尤其在加入世贸组织和国家实施西部大开发所带来的各种机遇和挑战面前,面对新世纪、新形势的挑战,如何按照发展社会主义市场经济的要求,实现现行管理理念、体制和制度的变革,理顺交通运输行业的生产关系,推动交通事业逐步走上市场经济的轨道,成为交通人必须不断探索的重要话题。为促进交通行业管理机关不断提高管理水平,推进规范化管理,使管理人员在更新知识、完善知识结构、提高业务水平和拓宽视野的过程中能有一个科学化、规范化的指导教材,有一套行之有效的理论依据,编委会组织编写了这套实用运作丛书。

本丛书依据国家和交通部最新颁布的相关业务管理法规、规范,按照世贸组织的基本规则,结合多年实践证明行之有效的管理办法、实践经验,系统全面地介绍了交通行业各个方面的知识。内容涵盖审批程序、工作程序、业务规范、管理办法、法律法规、应知应会知识、经验总结、典型案例分析、对策措施以及机关运作、行业安全管理、精神文明建设和廉政建设等。本丛书由五卷组成:第一卷,道路运输与规费征稽管理;第二卷,水路交通管理;第三卷,公路桥梁建设设计与质量监督;第四卷,公路路政管理与公路养护;第五卷,交通综合管理。本丛书在编写过程中,力求保证资料权威、内容翔实、科学实用、可操作性强。其实例阐述详细、剖析透彻,是交通行业管理人员及相关行业从业人员的一本必备工具书,也可供高等院校相关专业师生参考阅读。对运输、工矿企业搞好运输车船和安全管理,也具有参考价值。

本丛书依据国家现行法规进行编写,若有新的交通管理法规出台,则以新颁布法规的为准。

由于编者水平及资料所限,缺点和错误在所难免,敬请广大读者不吝赐教。

编 者

2003年2月

目 录

第一篇 水路运输管理

第一章 水路运输市场概述	1
第一节 水路运输市场	1
第二节 水路运输市场结构	3
第三节 运价基本概念	6
第四节 宏观调控	8
第二章 水路运输市场管理	10
第一节 水路运输市场准入、退出审批	10
第二节 航运市场整顿及经营国内船舶运输 企业资质管理	19
第三节 客货、危险货物运输管理	22
第四节 水路运输服务业的管理	23
第五节 统计管理	28
第三章 监督检查	31
第一节 监督检查的法律依据及作用	31
第二节 执法人员必备的业务素质	33
第三节 执法文书及执法程序	34
第四节 定性文书的整理、归档和保管	55
第四章 创建文明行业	58
第一节 精神文明建设的含义及范围	58
第二节 文明行业创建的内容	58

第三节	创建文明航线工作的开展	60
第四节	文明船、站及航线评选办法	61
第五节	航管人员的文明标准和行为规则	77
第六节	加强党对精神文明建设的领导	85

第二篇 海事管理

第一章	综述	88
第一节	海事行政管理的地位和性质	88
第二节	海事行政管理的主要职责	89
第三节	海事行政管理相对人的权利和义务	95
第二章	海事行政管理	97
第一节	海事行政处罚概念、程序及依据	97
第二节	行政复议的程序及依据	99
第三节	海事纠纷调解程序及依据	100
第四节	水上交通事故调查处理	102
第五节	航行警(通)告发布	104
第六节	水上水下施工作业审批	104
第七节	海事签证	109
第三章	船舶秩序管理	110
第一节	船舶登记	110
第二节	船舶安全检查	120
第三节	船舶签证	122
第四章	船舶防污管理及船员管理	127
第一节	船舶防止污染管理	127
第二节	船员管理	138

第三篇 船舶检验

第一章	概况	144
第一节	船舶检验的发展概况	144
第二节	船舶检验性质和任务	144

第三节 内河船舶检验规章和规范	145
第二章 法定检验与相关证书	147
第一节 法定检验	147
第二节 法定证书	147
第三节 船舶检验种类	148
第三章 船舶检验的实施	151
第一节 内河航区分级	151
第二节 构造	151
第三节 吨位丈量	153
第四节 稳性	153
第五节 载重线	154
第六节 消防与救生设备	154
第七节 航行与信号设备	155
第八节 船舶防污染设备	155
第九节 乘客定额与舱室设备	156

第四篇 航道、码头基础知识

第一章 航道管理基础知识	157
第一节 基本常识	158
第二节 内河航道设施	161
第三节 内河航道维护技术标准与管理规定	166
第四节 航道保护	172
第二章 码头管理基础知识	176
第一节 港址选择	176
第二节 港口主要建设规模的确定	177
第三节 码头结构型式及选定	178
第四节 码头设计	180

第五篇 桂林漓江旅游管理

第一章 漓江游览“四统一”管理概述	183
--------------------------------	------------

第一节	漓江游船实行“四统一”管理前的基本状况	183
第二节	漓江航区“四统一”体制的形成	185
第二章	调度、售票的工作内容	188
第一节	磨盘山至阳朔航线船舶调度和售票	188
第二节	阳朔水上游航线船舶调度和售票	192
第三节	市区水上游船舶调度和售票	195
第四节	竹江至阳朔航线游船调度和售票	197
第五节	“黄金周”期间的船舶调度和售票	201
第六节	船舶调度、售票应急措施	212
第七节	旅游旺季磨盘山码头船舶开航和停泊 管理制度	215
第三章	统一票证、结算及开航前验票的工作内容	218
第一节	统一票证的工作内容	218
第二节	统一结算的工作内容	219
第三节	开航前查验票的工作内容	220
第四章	“四统一”管理产生的社会效益和经济效益	223
第一节	社会效益	223
第二节	经济效益	225
第三节	“四统一”管理今后工作思路	226

第一篇 水路运输管理

第一章 水路运输市场概述

由于独木舟的出现,古代的运输方式在牲畜驮运之后又出现了简单舟楫运输,这就进一步拓展了产品的集散空间,为商品的流通开辟了新的前景。在交通不发达的古代,人们总在道路与江河的交会处择地而居,牲畜驮运和舟楫的水路运输,形成了当时较为完整的运输体系,促进了道路与江河交会处人群和商品的聚集,产品生产也同时向这些地方靠拢。这就是当时商埠港口的雏形。港口除了其最基本的“中转”或“流通”功能以外,它还在城市经济的发展中发挥着重要作用,使商品的集散地形成了商品的生产地。商品生产和交换的集中地最终发展成为城市,形成了港为城用、城以港兴的依赖关系。这就是水路运输为经济、社会的发展所显示的作用。也就是说在公路、铁路、航空等运输方式还没出现之前,水路运输对于当时的经济、社会发展充当了“发动机”的作用。

随着人们对客观世界认识的不断深入和经验的积累,使得造船技术得以不断改进和提高,从而扩大了人与物空间位移的规模,刺激了流通;另一方面,水路运输自身发展的需求增加,又刺激造船工业和其他部门生产的扩大,推动了工业和科技的进步。

第一节 水路运输市场

从狭义的角度看,商品交换的场所或商品买卖的地方称之为市场。它为人们提供了一个特定的空间地域范围。因此,狭义的市场是从形态上看得见摸得着的场所,如百货商场、集市贸易、航

运交易所等,这些特定的场所都是有形的市场。

随着商品生产的扩大和科学技术的发展,市场的涵义有了更深的扩展。经济活动中各种经济关系的总和称之为广义的市场,它包含买卖双方和商业中间人之间的关系以及在商品交换中发挥作用的一切机构、部门与商品交换者之间的关系。有些商品交换活动,并没有固定的交易场所,而是通过广告、传媒、网络信息、中间商或其他方式,沟通买卖双方达成交易的。这种商品交换活动本身是无形的市场,它也是市场的一部分,例如房地产市场以及某些技术市场等。

在现代市场经济中,市场概念又用来表示实现社会资源配置的机制,由此看,广义的市场概念包含三层涵义:一是指商品交换场所;二是指商品交换活动;三是指实现资源配置的手段。

一、水路运输市场的概念

狭义的水路运输市场是指水路运输供求双方进行水运产品(劳务)交换的场所或区域。

广义的水路运输市场是指进行水路运输产品(劳务)交换所反映的各种经济关系和经济活动现象的总和。

水路运输市场的形成同样具备市场的基本构成要素,一是存在水运产品的买方和卖方——运输企业和货主或旅客;二是可供交换的商品(劳务)——客、货的“位移”;三是有买卖双方都能接受的交换条件——合理的运价和运输质量的要求等。

二、水路运输市场的参与者

运输市场的参与者可以概括为以下四个方面:

1.需求方

包括各种经济成份的客、货运输需求者,如:居民、企业、单位、机关、团体。

2.供给方

包括各种运输方式的运输业者以及运输业者的行业组织。运

输者可以分为部属运输企业,如铁路运输局、中国远洋运输公司等;地方国有运输企业,如公路运输公司、地方海运公司等;集体运输企业,外贸运输企业,个体运输户等。

3.中间方

包括在运输需求和供给双方之间,以中间人的身份提供各种与运输相关的服务的货运代理公司、经纪人、信息咨询公司等。

4.政府方

包括政府有关机构和各级交通运输管理部门。它们代表国家,即一般公众利益对运输市场进行监督、管理、调控的部门。这些部门主要有财政、金融、税务、海关、城建、环保、工商、物价、商检、标准计量、经贸委、仲裁等机构,以及铁道部、交通部、民航总局、省交通厅以及市、县交通局等各级交通运输主管部门。

在运输市场交易活动中,需求方、供给方、中间方直接参与从事客、货运输生产和交换活动,他们是市场行为的主体。政府方以管理、监督、调控者的身份出现,不参与市场主体决策过程,主要通过经济手段和必要的行政手段,制定运输市场运行的一般准则,规范运输市场上不同主体的运行,约束运输市场主体的行为,使运输市场运行有序化。

第二节 水路运输市场结构

水路运输市场结构是指水路运输市场经济活动中各组成部分之间的构成及其相互关系。它反映市场的性质和组织特征。

一、水路运输市场的需求结构

运输市场的需求结构分为旅客运输结构和货物运输结构两大类。它们分别包含运输需求的空间分布、时间分布和运输类别结构等。

1.旅客运输需求结构

旅客对运输产生需求,来源于旅客为何旅行——旅行目的。

旅客运输需求结构具体体现为各地域之间在各种运输线上的客流分布,主要有以下三种:

(1)公务客流。主要是政府机关、企事业单位职工因公出差、外出考察的客流。

(2)旅游客流。包括与文化、人文风情有关的旅行以及与旅客健身有关的旅行或为满足个人某种爱好的旅行等所形成的客流。

(3)节假日和季节性客流。多为职工、学生探亲、访友和利用公假旅游或外出打工群体所形成的客流。

2. 货物运输需求结构

货物运输需求本质上是一种派生需求,即运输本身不是货主所追求的目的,只是在一定时间内将货物运到目的地的一种手段。其与一个国家(或地区)经济活动的总体水平密切相关,除非生产力布局发生重大变化,或者因为运价变动致使生产者与经营者无利可图而影响货物运输需求。否则,在正常情况下,其需求是与社会经济发展相同步的。

货物运输需求结构的货流分布主要有以下几种:

(1)因自然资源和生产力布局上的要求形成的货流。如煤炭85%以上集中在秦岭、淮河以北地区。而我国东南沿海省市多为工业发达地区,用煤量大,客观决定了我国煤炭为北向南、西向东的运输格局。

(2)因经济发展和社会分工的发展形成的货流。

(3)为实现社会商品的效用,商品从社会效用较低的地区流向社会效用较高的地区形成的货源。

二、运输市场的供给结构

运输市场的供给结构的构成,是向社会提供若干运输设施及形成的能力,包括一定走向的航线(线路),相应的运输工具,港站以及与运输相配套的服务设施等。

1. 水路运输的设施

当前我国水路干线网由“三江两河”(长江、珠江、黑龙江、淮

河、京杭大运河)五大水系构成横贯东西的内河主要航线(除京杭大运河是南北走向外);沿海航线自北向南,把沿海各地和大陆上主要东西干线连结起来,形成我国最东部的一条运输通道;由南向北的湘江水系以及由北向南流入南海的珠江水系。在两千多年前,秦始皇为了统一中国开辟了灵渠,沟通了湘江和桂江,在中国历史进程中对社会经济发展发挥了突出的作用。

2. 运输对象的运输设施

(1)货物运输设施。具体为水路运输为各种货物提供的仓储及运输通道。

(2)旅客运输设施。大致分为普通定班客轮、旅游旅客班轮和临时客班轮。此外,还有沿河(库)各村的圩客船。

(3)客货混合运输设施。这种设施主要是为了适应大多数的客、货混合运输的需要。

三、运输市场的竞争结构

根据运输市场的竞争程度可分为完全竞争的运输市场、完全垄断的运输市场、垄断竞争的运输市场等。

(1)完全竞争的运输市场。是指运输企业和货主对运输市场价格均不能产生任何影响,双方只能接受市场价格,价格的高低完全取决于供求关系。

(2)完全垄断的运输市场。是指某一运输市场完全被一个或少数几个运输企业所控制,而不存在任何市场竞争的市场结构。

(3)垄断竞争运输市场。是一种垄断、竞争并存的市场结构,其条件和特点为市场上买、卖者数量较多,每个生产者为独立的、没有占明显优势的供给者,市场竞争激烈,不同运输企业提供的运输产品质量上差异较大,而某些运输企业由于存在某种优势而产生了一定范围的垄断,但运输产品的技术可替代性又引起了运输企业间的竞争。这种垄断和竞争并存的市场模式是运输市场中普遍存在的。

第三节 运价基本概念

一、运输价格的涵义

运输价格,是指运输企业对特定货物或旅客所提供的运输劳务的价格。

运输价格能有效地促进运输产业的优化配置。运输企业对运输价格尤为敏感。如果市场上运输价格上扬,运输企业认为有利可图,就会增加运输能力的投入;反之,则会减少运输能力的投入,甚至退出运输市场。通过运输价格对运输企业结构进行调整,其结果将有利于促进各种运输方式的合理分工。

运输价格能有效地调节各种运输方式的运输需求。在总体运能基本不变的情况下,运价的变动导致运输需求的变化,有时运输价格的变动对于某一运输方式的需求调节是十分明显的。

运价在国民经济各部门收入分配中起重要影响作用。它的高低,直接关系到运输企业的收入水平。运价的调节作用,可以使其他生产部门将生产要素投入到效益好的领域,从而达到资源的优化配置。

二、运输价格的特点

1. 运输价格是一种劳务价格

运输企业为社会提供的效用不是实物形态的产品,而是通过运输工具实现货物或旅客在空间位置上的移动。在整个运输过程中,运输企业为货物或旅客提供了运输劳务,因此,运价是运输劳务产品价格。

2. 货物运输价格是商品销售价格的组成部分

社会生产过程不仅表现为劳动对象形态的改变,还包括劳动对象的空间转移。商品生产地在空间上是与消费者相隔离的,这就必须经过运输才能满足消费者对商品的实际需要。在这个过程