

交通运输经济管理科学丛书（水路运输）

港口企业经营管理

主编：徐大振 朱秉秋

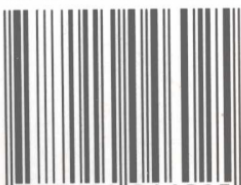
主审：奚志诚

人民交通出版社

交通运输经济管理科学丛书 (水路运输) 书目

- 水运企业发展战略
- 水运企业现代管理理论
方法与应用
- 水运投资与融资
- 水运财务管理
- 水运企业人力资源管理
- 水运价格理论与实践
- 水运市场与航运期货
- 国际航运市场与政策
- 航运经营管理
- 国际集装箱运输实务
- 国际货运代理与业务
- 国际船舶代理业务
- 集装箱码头经营管理
- 港口企业经营管理
- 港口规划
- 现代港口经济学

ISBN 7-114-04602-2



9 787114 046025 >

封面策划、设计:

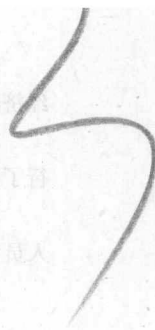
刘同安

韩宝威



要 容 内

交通运输经济管理科学丛书(水路运输)



港口企业经营管理

Gangkou Qiye Jingying Guanli

徐大振 朱秉秋 主编
奚志诚 主审

人民交通出版社

内 容 提 要

本书是由交通运输经济管理科学丛书编委会负责组织编写的《交通运输经济管理科学丛书》(水路运输)中的一本。

本书从实用性、科学性和先进性出发,对港口经营管理所涉及的领域进行了系统的论述,建立了较为完整的港口企业经营管理的理论和应用体系。

本书可作为交通运输高等院校相关专业教学用书,也可供广大港口经营人员和专业人员作为参考用书。

图书在版编目(CIP)数据

港口企业经营管理/徐大振,朱秉秋主编. —北京:
人民交通出版社, 2003
ISBN 7-114-04602-2

I. 港... II. ①徐...②朱... III. 港口-运输企业-
企业管理 IV. F550.6

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2003) 第 012921 号

交通运输经济管理科学丛书(水路运输)

港口企业经营管理

徐大振 朱秉秋 主编

奚志诚 主审

正文设计:王静红 责任校对:戴瑞萍 责任印制:张 恺

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

北京鑫正大印刷有限公司印刷

开本: 850×1168 1/32 印张: 10.375 字数: 270 千

2003 年 5 月 第 1 版

2003 年 5 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数: 0001—2000 册 定价: 35.00 元

ISBN 7-114-04602-2

《港口企业经营管理》编委会人员

主任委员：奚志诚

副主任委员：刘凯军 徐大振 朱秉秋

委 员：孙 宁 施 飞 杨联宏 丁志溪
王 力 封和庆 陈 石 李学志

主 编：徐大振 朱秉秋

主 审：奚志诚

序 言

港口是各种运输方式的汇合点。现代的海港是水路运输、铁路运输、公路运输、管道运输以及航空运输的枢纽。在整个运输系统中,港口占有十分重要的地位。在国民经济中,港口的作用如同人体心脏,各种运输方式如布满肌体的血管,心脏通过血管沟通着整个机体内部的供需关系。港口通过各种运输方式与经济腹地相联系,沟通工业、农业、商业、对外贸易等生产与消费之间的联系。因此,港口不仅是交通运输网的枢纽,而且是经济网络上的重要环节。

我国港口经过 50 多年的建设,已经有了一定的基础。自改革开放以来,随着中国水运、陆路、管道等几种运输方式的发展,作为运输的枢纽,港口的建设成为一个关键问题。伴随着中国经济高速发展和各行业对航运需求的增长,中国加快了沿海和内河大港的建设。进入 90 年代以来,中国将港口列为国民经济基础设施建设重点之一,并在投资政策上制定了一系列优惠政策。港口建设的费用来源改变了过去由国家包揽的局面,变为由国家投资,地方政府和部分货主投资以及外资共同投资。此外,还允许合资建设并经营码头泊位;合资企业经营装卸业务,经营货物堆存、拆装、包装以及相关的公路、水路客货运输;中外合资租赁码头装卸业务;外商独资建设货主专用港区和航道。国家的这些优惠政策进一步促进了中国的港口建设。十五大以后,随着社会主义市场经济的发展,中国加大了港口建设力度。在“九五”期间,中国新增沿海港口泊位 200 多个,增加吞吐能力 3 亿吨;改善内河航道里程 2400 公里,建设内河港口泊位 160 个,新增吞吐能力 4200 万吨。

但与此同时,我们也清醒地认识到:运输环境的飞速发展变化

对港口的经营管理产生了巨大的影响:这些影响体现在:

高新技术的日新月异使港口装卸工艺合理化,港口装卸机械设备自动化、电气化;

全球经济一体化的发展增加了世界各国经济与贸易的相互依赖性。由于技术的进步和运输成本的降低,导致了原材料运量的相对降低,相反,高附加值(中间)产品的运输却在大量增加,这对港口服务的及时性与可靠性提出了更高的要求。

全球经济一体化的发展导致了跨国经营的盛行,引起了对多式联运与综合物流服务需求的增加。多式联运促进了国际货运大联合,极大地提高了运输效率与经济效益,作为专门为货物运输和船舶装卸服务的港口必须适应这种变化。

显而易见,现代港口作为全球综合运输网络的节点,其功能也将更为广泛。传统的港口活动只包括中转与产品分配功能。但随着国际多式联运的发展与综合运输链复杂性的增加,现代港口正朝全方位的增值服务的发展方向发展,成为商品流、资金流、技术流、信息流与人才流汇聚的中心。

为进一步提高港口企业的经营管理水平,顺应时代潮流的发展,迫切需要编写一本既符合环境发展变化,又适合我国港口的实际情况,既有一定理论水平,又能对具体业务进行指导的港口企业经营管理的著作。正是在这样的背景下,由上海海运学院和南京港务局共同合作,编写了这本《港口企业经营管理》。

《港口企业经营管理》对涉及港口企业经营管理的主要内容进行了系统的论述,具有实用性、科学性和先进性,建立了较为完整的港口企业经营管理的理论和应用体系。它可作为交通运输高等院校相关专业教学用书,也可供广大港口经营人员和专业人员作为业务参考。

该书的编写工作,是在《交通运输经济管理科学丛书》(水路运输)编审委员会的具体组织、指导下完成的,是产、学、研的具体体现。希望本书的出版,对广大的港口企业经营管理工作者有所启迪,并在实际工作中有较强的指导作用。

目 录

第一章 港口概论	1
第一节 港口及港口功能.....	1
第二节 港口的组成	17
第三节 港口的生产特点和业务流程	24
第四节 港口口岸管理	28
第二章 港口经营管理体制	32
第一节 概述	32
第二节 现代企业制度的建立及其组织形式	38
第三节 港口民营化初探	57
附录 深圳经济特区港口管理条例	65
第三章 港口市场与营销	74
第一节 港口市场的涵义与特点	74
第二节 港口需求与港口供给	78
第三节 港口市场与竞争	84
第四节 港口市场营销	91
第五节 港口企业市场调查与预测	112
第四章 港口企业经营与管理决策	127
第一节 港口企业经营与管理决策概述	127
第二节 港口企业经营战略与目标的决策	131
第三节 港口企业经营过程的决策	146
第四节 常用的经营决策方法与案例	156
第五章 港口企业经营计划	176
第一节 港口企业经营计划的作用和任务	176
第二节 港口企业经营计划的内容	179

第三节	港口企业通过能力	184
第四节	港口企业经营计划的编制	188
第五节	港口企业经营计划的实施与控制	198
第六章	物流环境下港口企业的经营领域	210
第一节	物流环境下港口经营的特点	210
第二节	生产领域的经营	218
第三节	技术领域的经营	234
第四节	资金领域的经营	259
第七章	港口企业经营效果评价与风险管理	270
第一节	港口企业经营效果评价	270
第二节	港口企业经营风险管理	289
第八章	可持续发展战略与港口企业经营管理	300
第一节	可持续发展战略的科学内涵	300
第二节	港口和海运产业对环境的影响及其评估	301
第三节	港口可持续发展	307
第四节	ISO 14000 环境管理国际标准	308
后记		320
参考文献		321

第一章 港口概论

第一节 港口及港口功能

一、港口概述

港口是各种运输方式的汇合点。现代的海港是水路运输、铁路运输、公路运输、管道运输以及航空运输的枢纽。在整个运输系统中,港口占有十分重要的地位。它的生产活动主要包括:实现各种运输方式之间的衔接;货物、旅客的集散及其在不同运输方式之间的换装、转乘;货物的临时存储以及为车、船、客、货等提供技术服务活动。

在国民经济中,港口的作用如同人体心脏,各种运输方式如布满肌体的血管,心脏通过血管沟通着整个机体内部的供需关系。港口通过各种运输方式与经济腹地相联系,沟通工业、农业、商业、对外贸易等生产与消费之间的联系。因此,港口不仅是交通运输网的枢纽,而且是经济网络上的重要环节。

港口成为运输的枢纽,经历了一个发展、演变的过程。

古代的港口,只不过是河流、湖泊区域,选择岸坡合适、水流缓慢、避风条件好、水面静稳之处,可以靠系船舶;海港更需要利用天然隐蔽的海湾或河口辟为港口,便于系泊船舶。这样,船舶可以躲避风流,等待有利的风向和天气。当时,由于船舶的尺度小,吃水也很小,数量也不多,同时客、货运量不大,因此,对装卸速度的要求并不是很高。到了15世纪,海上运输才随着造船业的发展、罗盘仪的改造和应用、航海技术的进步以及海上贸易的发展,作为运

输业的一种形式出现。随着船舶数量的增加和规模的扩大,建立了灯塔、码头和简单的海上防护和陆上装卸设备,海港逐渐发展起来了。

18至19世纪,由于铁壳船的出现,特别是蒸汽机在船舶上的应用,海上运输业突破风帆的动力,开始了资本主义兴盛时期。到了19世纪初期,全世界的海船吨位(排水量100吨以上的船舶)已突破了400万吨。

随着造船技术的进步,船舶尺寸的逐渐增大,商业贸易范围的不断扩展,大量的货物在港口的集散,对港口及其设备也提出了多方面的更高的要求。为此,不得不采取人工修建防护建筑物的方法取代或扩展天然的防护,形成深水港湾。为适应货运量增长,便利装卸作业的需要,要求船舶能直接靠岸,相应地,建筑及其装卸设备也逐步完善。

货运量的急剧增长,对岸上设备的要求也发生了变化:仓库设备要求能存储各种不同性质的货物,如粮谷、冷藏食品、液体货物等;公路、铁路运输线路要求能直接通往码头前沿,靠近船边。

随着机械工业的发展,各种各样的起重、装卸、搬运机械逐步取代繁重的人力劳动。因此,港口开始配置动力机械及其相应设备(发电厂、配电站、变电所、机修厂)。由于夜间作业的需要,必须设置电力照明系统;为满足港口、船舶的需要,设置了给排水系统;船舶的航次修理和临时修理,有必要设立航修站、航修服务船队、船台、船坞等修船设施。

港口的生产管理、生产组织与指挥则需要设立相应的管理机构和生产指挥系统以及港口工程维修、港口机械修理厂、通信导航设施、生活福利设施如医院、食堂、浴池、俱乐部、住宅等。

在有利发展工业的区域,开始营造码头、防护建筑物、陆上仓库、装卸设备或者在港口附近水域、陆域范围建设工厂。这样,既有利于利用廉价的水路运输获得燃料、原料及半成品,同时还可以直接从水上输出其生产的成品,形成港口的工业区或者工业港。

综上所述,所谓港口就是根据一定程序划定的具有明确的水

域、陆域界线,拥有水、陆工程等相应设施,为船舶进出港、锚泊等技术作业,为货物装卸、储存、驳运及相关服务,为旅客乘船服务等需要的水陆建筑工程综合体。

二、港口在国民经济中的作用

港口是运输业的一个独立的物质生产部门,它是生产在流通过程中的继续。人类的经济活动(工农业生产、贸易等)和社会活动(政治、军事、文化、旅游等)在空间从一个场所向另一个场所转移,都要靠运输业来完成。因此,从生产领域到消费领域的运输活动,也是生产活动,它是整个社会再生产活动(生产、分配、流通、消费)不可缺少的环节。随着生产规模的扩大和经济发展的需要,国家间、地区间及其部门经济联系的日益密切,流通领域中的交换行为和运输需求就更为重要与强烈,港口作为流通领域的中间环节的作用和地位日益突出。

港口也是物质生产部门,它具有工农业、采掘业等生产部门的一般特征:

1. 港口业随着整个运输业的发展也经历了手工业生产、工场手工业、大机器生产和现代化生产等阶段。
2. 港口具备的生产力要素,也是以一定的生产关系联系起来的具有劳动技能的人们使用基础设施、劳动工具、能源和其他装卸运输技术装备、劳动对象(车、船、旅客和货物)进行生产。
3. 港口也生产产品,即旅客和货物在空间的局部位移并创造价值和使用价值。
4. 港口也是创造剩余价值的一个特殊的生产领域。在市场经济条件下,它创造剩余价值,并且为社会提供积累。

港口业按其社会再生产中的地位,港口生产过程和产品的属性与工农业生产部门比较,又有很大的差别,它是一个特殊的物质生产部门,具有下列特点:

1. 联系的广泛性。港口生产是一些经济部门生产过程的延续,它是运输过程的中间环节,联系各种运输方式,通过不同运输

方式之间的换装,把原材料、燃料等运送到生产地,又把产品运往消费区,因此,港口业和其他部门的联系要比其他生产部门更为广泛,它几乎和国内外企业都发生直接或间接的联系。港口畅通与否,对企业的连续生产,充分发挥生产资金的作用,以及加速商品的流通,都具有极其重要的影响。在港口的布局与资源的配置中,必须研究整个国民经济的发展和人民生活水平提高对运输业的需要,预测运量的增长速度,使港口通过能力与运量之间相适应,从而使港口布局同国民经济布局相适应。

2. 港口不创造新产品。港口的产品只是旅客和货物在空间上的局部位移。港口生产虽然也创造使用价值与价值,但对客运来讲,其产品直接被旅客所消费;对货物来说,它把价值追加到被运输的货物上,实现货物场所的变更。因此,在港口布局中,充分考虑运输与装卸工作量的节约,降低成本就具有重要意义。

3. 产品的非实体性。港口产品的特征看不见、摸不着,是与被运输的实体产品结合在一起的,它的生产和消费是合而为一的,在空间和时间上是紧密结合的,既不能储存,又不能调拨,只有在能力上保有一定的储备量,才能满足运输量的波动和特殊的需要。从这个意义上,港口建设不仅要先行,而且要有足够的储备能力,没有储备能力,也就谈不上先行。同时,由于港口建设过程需要相当长的时间,它的生产能力是为了满足未来的需求,因此,必须超前建设。

另外,港口在生产过程中不需要原料。因而,也就不需要原料储备和半成品、成品的储备,与其他工业部门相比,在生产资金构成中,它的固定资产占的比重巨大,这就决定了港口的生产资金和成本的构成具有特殊性。特别是固定资产的折旧费,在成本中占有很大比重,属于资本密集型产业。因此,充分发挥基础设施及固定设备的作用,对于降低港口成本和节省营运费用都具有重要的意义。

4. 生产的连续性。港口的生产过程是一个经常变动的场所完成的。它的空间范围包括港口的码头、泊区、仓库、堆场,而且旅

客和货物运输是在具有不同运输规律的几种运输方式之间转乘或换装。因此,在港口布局中如何保证生产的连续性,以及根据作业需要按港区和货类形成综合生产能力,具有重要意义。

综合以上几个方面,港口在国民经济中的作用,主要表现为:

1. 保证作用

港口与运输业一样作为社会生产的必要条件,是保证国民经济建设和国内外贸易正常进行的重要环节。在通常情况下,可以说没有运输业就不能进行生产活动;没有港口就难于进行海运贸易。尤其是随着现代化大生产的发展,在生产的社会化、世界经济一体化的加强,各地区之间的经济联系与贸易关系更加广泛和密切,这就需要为原料、燃料、半成品、各种产品的及时安全地运输、中转、仓储、分拨、加工等提供保证。

2. 凝聚作用

港口为不同生产要素在空间与时间上的结合上提供了可能与方便,使产品在国际市场上取得巨大的成本优势,因而,促进了城市经济、临港工业的发展,例如产品运量巨大的钢铁工业、石油化工工业等。由于资源分布在不同大陆之间,或者相隔海洋的国家(地区)之间,生产要素方面存在较大差异,只有通过海洋运输实现结合,才能生产。同时,消耗钢铁产品的汽车、造船、机械等工业,消耗“石化”产品的化肥、塑料、纺织工业等也相继得到发展。这样,港口的凝聚作用,形成了港口工业区或临港工业经济区,既为国际贸易提供了优良的市场环境,又为布局经济的研究提出了新课题。

3. 辐射作用

港口通过运输网的展开,不仅沟通了国内外的腹地,而且为产、销之间提供了方便的运输条件,因此,对“双向”腹地、“两个市场”产生强烈的辐射作用,几乎所有的国家在工业化过程中,都伴随着有一个交通运输发展的高潮。尤其是发展国际贸易、实现跨国经营,必须伴随有港口建设与船队投资的高潮。所以,一些经济大国往往也是港口大国和航运大国,经济依靠港口、航运、交通的

辐射作用而扩展。港口还是经济、贸易、金融、市场的信息中心。如何发挥信息的辐射作用,将成为第三代港口经济增长的关键。

4. 调节作用

港口既是不同运输方式的结合部,也是市场的结合部。在运输系统中,一方面,通过仓储功能调节不同运输方式之间的衔接,另一方面,通过物流分拨,使各种运输方式都能发挥效能。在商贸系统中,港口既是运输市场的所在地,又为商业、贸易提供良好的市场环境。第三代港口都把策划商品展销、贸易洽谈、商务服务等活动作为开发港口的新功能。

为了开发条件好的资源,有时虽然增加港口及运输建设投资,或者长距离运输产品,增加了社会运输费用,但是这种资源的开发一般投资省、成本低,在一定条件下,可能是有利的。另外,港口担负着商品分拨的任务。发达的现代化港口,可以减少车、船及货物在港口的积压,缩短车、船及商品在港时间,减少运力及物资储备,从而减少了车、船及商品在流通过程中的数量,大大节省了固定资金和流动资金。优良的运输条件和良好的服务能减少货物损耗并保证安全,实际上也相当于增加了社会财富。可见,社会投资和生产费用,在港口建设、运输业和国民经济其他部门之间,在一定条件下是可以通过调节选择的,也就是在一定的历史条件下,制定不同的港口和工农业生产布局方案,把现有的人力、物力、财力、技术等按不同的比例分配给港口、运输和国民经济其他部门,会出现不同的经济效果。所以,对港口的作用,不能只从完成的吞吐量或运输收入的多少来衡量,必须从整个社会的综合经济来全面评价,才能得出正确的结论。总之,通过港口的调节作用,推动城市和区域经济结构、产业结构的布局调整。

5. 驱动作用

港口通过各种运输方式沟通了国内外之间的产销联系,运输网相当于分布于国民经济机体的“血管”,港口相当于“心脏”。它的不断“跳动”,驱动了腹地资源的开发,促进了落后的地区经济的发展,扩大了原料供应范围和市场规模,推动了社会生产和消费的

发展。

港口是货主、船东、航运与货运代理商、货物的仓储、分拨转运、包装商等的聚集地,也是银行、保险、商检、船检、海关等服务部门的驻足地,这里货流集中、信息集中。因此,如何利用资金、人才、住处等资源密集的优势,发挥其在国民经济中的保证作用、凝聚作用、辐射作用、调节作用,对国民经济、区域经济乃至世界经济和国际贸易的驱动,具有重要的战略意义。这也正是许多经济发达国家和发展中国家进行大规模港口建设的动因。

三、港口企业

港口是一个整体的概念,通常是由行政管理部门、生产经营管理部门组合而成的,即所谓政企合一的港务管理局。我国港口管理组织形式是历史延续下来的,尤其是那些主要港口的组织形式(深圳港除外),类似于“一个公法要领下的独立实体,系依据特别法律建立的港口当局”(所谓公法下的独立实体即是政企合一的港务局,集生产经营和行政管理于一体,独立存在)。港口的组成形式应该由法律确定。

《港口法》(草案)则根本上否定了政企合一的组织形式,将港口传统的组织形式一分为二,实行政企分开。因此,港口是由两部分组合的综合体,一部分是行政管理机构,代表政府部门行使国家的法律、法规等行政管理职权,并承担为公共服务的必要义务;另一部分则是由各自独立的港口业务经营人组成的企业经营港口业务。《港口法》(草案)所确认的港口组织形式反映了在社会主义市场经济条件下对港口的认识,如果通过,将成为国家的意志。

《港口法》(草案)中的港口企业是指主营港口业务的企业,即港埠企业(或港埠公司或港务公司)。港口业务是指在港口内为运送货物、旅客,向船舶、货主和旅客提供的服务,包括船舶进出港、靠离码头、装卸作业、船舶供应等服务;货物的装卸、搬运、储存、理货等以及与货运有关服务;旅客候船、上下船舶及其旅行所需要提供的服务。

如深圳港是我国所有港口中率先实行政企分立的管理组织形式的港口。深圳在改革开放之初,首先建立港口企业:蛇口港务公司、赤湾港务公司等,而港口行政管理部门——港务管理局是在港口企业之后建立的。1994年3月,李岚清副总理在《深圳港口及口岸管理体制改革的会议纪要》上批示“深圳是我国最早的改革开放窗口,口岸管理体制的改革,要吸取国际上的行之有效的经验,按照国际第一流、高效率、科学管理的目标,认真把这件事抓好,望各部门以这个大局为重,密切配合,共同推进”。

四、港口的功能

1. 运输、中转的功能

港口是运输链上的一个环节,运输网络上的枢纽。运输和中转是港口的首要功能。货物到达港口并不是终点,而只为了继续运输而集中存贮、分流、分配等作业环节的完成,这都是运输过程的继续。为了实现运输过程的继续,港口必须完成货物在不同运输方式之间的换装和转载,这就是中转的功能,中转的实现依赖于运输方式的衔接,因此,港口运输、中转功能的重要标志是车、船、货的港停留时间。运输方式衔接得好,货物换装得速度快,车、船、货在港停留时间就短。这一方面取决于港口具备的能力大小,另一方面取决于港口功能的发挥。

货物在时间上位移——送达速度是运输企业的重要指标之一。送达速度包括办理托运手续、装卸时间、堆存保管时间和运输货物的时间(即从发货人发货时起到收货人收到货为止的时间),其中,装卸与保管(包括货物在港口集中,等候船舶到达以及部分仓库作业)是在港口进行。所以,运达速度的提高,不仅决定于船舶直接运输货物的时间,更决定于港口如何提高装卸速度、缩短堆存期和船舶作业时间,从而尽可能缩短船舶在港的停泊时间。与此同时,使车、船、货的加速周转得到统一。

由此可以看出,从运输功能的角度上讲,港口的基本任务体现在: