

SHAO RUIQING ZHU

邵瑞庆 著

# 水路交通投融资 政策论

SHANGHAI SANLIAN SHUDIAN

SHULU JIAOTONG TOUTONG ZI  
ZHENGCE LUN



上海三联书店

F552.6

S34

邵瑞庆 著

# 水路交通投融资

## 政策论

SHUILU JIAOTONG TOUTONG ZI

ZHENGCE LUN



上海三联书店

## 图书在版编目 (CIP) 数据

水路交通投融资政策论/邵瑞庆著. - 上海:  
上海三联书店, 2002. 6  
ISBN 7-5426-1688-9

I. 水... II. 邵... III. ①投资-水路运输  
政策-研究-中国②融资-水路运输政策-研究-中国  
IV. F552. 0

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2002) 第 035673 号

## 水路交通投融资政策论

---

---

著 者 / 邵瑞庆

责任编辑 / 陈宁宁

装帧设计 / 范桥青

责任校对 / 陶立新

出版发行 / 上海三联书店

(200235) 中国上海市钦州南路 81 号

Http://www.Sanlianc.com

E-mail / Sanlianc.online.sh.cn

印 刷 / 上海浦东新区文美彩印厂

版 次 / 2002 年 6 月第 1 版

印 刷 / 2002 年 6 月第 1 次印刷

开 本 / 889×1194 1/32

字 数 / 250 千字

印 张 / 9

印 数 / 1-2100

---

---

ISBN7-5426-1688-9

F·356 定价:21.50 元

## 序 言

我国具有 18000 多公里的大陆海岸线,900 多个大小湖泊与 5000 多条天然河流,具有丰富的水路交通自然资源。在国家的交通运输网中,水路交通是重要的组成部分,它在交通运输史上曾有过辉煌的一页。随着其他运输方式的崛起,水路交通的地位与作用受到了挑战,但其固有的优势,在国民经济的发展中,尤其是在对外贸易发展与国家可持续发展战略实施过程中仍然具有不可替代的作用。

水路交通设施主要包括内河航道、沿海进港航道、港口码头泊位、支持系统(包括安全监督、通信、救助打捞)等基础设施与船舶、装卸机械等经营设施,是水路交通的基本物质条件,水路交通的发展与优势的充分利用,关键还在于航道、港口码头等水路交通基础设施与船舶、装卸机械等水路交通经营设施的投资建设。新中国建立以来,党和政府十分重视对交通设施的投资建设,特别是近几年在实行积极的财政政策、扩大内需、带动国民经济的持续增长过程中,进一步加大了对交通基础设施的投资建设。但是,在五种现代运输方式的基础设施投资建设中,水路交通基础设施,尤其是内河航道及其港口码头基础设施的投资建设并没有得到同步的发展,成为了综合交通运输网中相对薄弱的环节。

水路交通设施的投资建设资金需求大、财务收益率低、公用性强,对国家实施可持续发展战略、对外物质交流中的作用又不易被重视等原因,使得一方面建设资金投入不足;另一方面,投资缺乏吸引力,缺乏对一些项目融资新方式应用的研究与尝试,融资渠道比较单一,也造成投入的不足。水路交通基础设施的投资建设与高速发展的国民经济的需求之间,与日新月异的国际航运科技发展的需求之间,与发挥国家交通运输网的综合效益的需求之间,存在着较大的差距。在 2001 年 3 月

15日第九届全国人民代表大会第四次会议批准的《中华人民共和国国民经济和社会发展第十个五年计划纲要》第二篇第七章第二节“健全综合交通体系”中明确了,我国在“十五”期间要“加强沿海主枢纽港口大型集装箱运输系统、专业化散货运输系统及主要港口出海航道建设,建设上海国际航运中心。2005年沿海港口深水泊位达到800个。加强长江、珠江及京杭运河等水运主通道建设,积极发展内河航运”。

在当前国家的财力情况下,要改变我国水路交通基础设施在国家综合交通体系中的薄弱状态,要增强我国在亚太地区的海运竞争力,要实现我国政府确定的第十个五年计划纲要,加快水路交通基础设施的投资建设的重要途径,就是正确地制定未来一个时期的水路交通设施建设的投融资政策。

水路交通投融资政策作为引导水路交通投融资方向的指南,影响水路交通投融资行为的工具,对水路交通设施的投资建设具有决定性的影响。有了正确的水路交通投融资政策,才能保证国家的财政资金投入能够发挥最大的效益,才能调动各方面的积极性来投资建设水路交通设施,而最终达到增加对水路交通建设的投入,加快水路交通建设的目标。这需要加强对未来一个时期我国水路交通投融资政策的研究,以便科学地制定我国未来一个时期水路交通的投融资政策。

本书主要研究了水路交通投融资政策方面的八个问题:

(1)我国水路交通投融资的现状。主要阐明水路交通投融资的特征及其对制定政策的要求,描述我国水路交通投融资的现行体制,分析研究我国水路交通的投资规模、投资结构、资金来源、及其变化,同时对我国水路交通投资与国民经济之间的关系进行揭示。

(2)对我国水路交通投融资政策环境的分析。主要研究影响我国水路交通投资和融资政策制定与实施的环境构成因素及其特征,并对未来一个时期水路交通投融资政策产生重要影响的经济环境、法律环境和社会环境进行了分析估计。

(3)我国水路交通投资和融资政策的演变与启示。主要描述我国

水路交通投资和融资政策的发展变化轨迹,揭示我国水路交通投资和融资政策制定与执行中存在的问题,同时给出对未来水路交通投资和融资政策制定的一些启示。

(4)我国水路交通现行投融资政策及其评价。主要对我国现行的水路交通投融资政策从基本政策、具体政策、利用外资政策与管理政策四个方面进行归纳整理,探索建立水路交通投资和融资政策评价的标准和方法,对我国现行水路交通投融资政策进行全面而系统的评价。

(5)国外典型国家的水路交通投融资政策与借鉴。主要对国外典型国家对港口的投融资政策、对航道的投融资政策、对船舶的投融资政策进行了研究分析,同时提出了对我国制定未来水路交通投资和融资政策可以借鉴的思路。

(6)水路交通的投融资政策制定目标与建议。主要对水路交通投资和融资的政策目标进行明确,提出制定我国水路交通投资和融资政策需要遵守的原则,根据未来一个时期我国水路交通投融资政策的环境,提出我国水路交通投融资的基本政策、具体政策、管理政策和相关配套政策等政策建议。

(7)对水路交通投融资政策建议的实施分析。主要对提出的未来一个时期我国水路交通投融资的基本政策建议、具体政策建议、管理政策建议和相关配套政策建议实施的必要性和可行性进行全面而系统的分析。

(8)未来水路交通投融资政策的实施措施。主要从建立微观约束机制和宏观调控机制两方面进行分析研究,提出保证我国水路交通未来投融资政策实施的有关措施。

本书是笔者两年来对水路交通投融资政策进行研究思考的结果,也反映了笔者对水路交通投融资政策的一些基本认识与思路。政策的制定与实施涉及的问题相当多,虽然笔者试图对水路交通的投融资政策进行全面系统的研究,提出对我国水路交通的建设发展能够起积极作用的政策建议,并被国家的有关部门所采纳实施,但由于笔者掌握的

知识、信息的限制,愿望与结果之间必然存在着较大的差异。但研究与探索永无止境,今天研究与探索的结果,只是明天研究与探索的起点,何况政策的制定与完善是一个与日俱进的课题,这需要同行们不断地去潜心研究和积极探索,以为水路交通的发展贡献我们应有的才智,作出我们应有的贡献。

邵瑞庆

2002年5月1日

于上海海苑大厦

# 目 录

第一章 我国水路交通投融资的现状·····	1
第一节 水路交通投融资的特征·····	1
第二节 我国水路交通目前的投融资体制·····	8
第三节 我国水路交通投资规模、结构及其资金来源·····	17
第四节 我国水路交通投资与国民经济的关系·····	37
第二章 对我国水路交通投融资政策环境的分析·····	44
第一节 水路交通投融资的政策意义及其环境构成·····	44
第二节 对我国水路交通投融资政策经济环境的分析·····	47
第三节 对我国水路交通投融资政策法律环境的分析·····	58
第四节 对我国水路交通投融资政策社会环境的分析·····	65
第五节 我国水路交通的现状与发展规划·····	69
第三章 我国水路交通投融资政策的演变与启示·····	74
第一节 我国水路交通投融资政策的演变轨迹·····	75
第二节 我国水路交通利用外资政策的演变·····	92
第三节 揭示的问题与给予的启示·····	102
第四章 我国现行水路交通投融资政策及其评价·····	106
第一节 我国现行的水路交通的投融资政策·····	106
第二节 对我国水路交通投融资政策评价的标准与方法·····	119
第三节 对我国现行水路交通投融资政策的评价·····	125



# 第一章 我国水路交通投融资的现状

本章首先阐明水路交通投融资的概念,特征及其我国水路交通目前的投融资体制;然后对我国水路交通投资规模、结构及其资金来源进行回顾分析;进而分析我国水路交通投资与国民经济的关系。本章论述的作用是为我国现行水路交通投融资政策的评价与提出未来一个时期水路交通投融资政策建议提供依据。

## 第一节 水路交通投融资的特征

水路交通投融资既有一般投融资活动的共性,也有其行业性质决定的个性。明确水路交通投融资的特征与我国的现行体制,对于评价与制定未来交通投融资政策是至关重要的。

### 一、水路交通投融资的概念

水路交通也即水路运输,简称水运,是指利用船舶、排筏和其他浮运工具,在江、河、湖泊、水库、人工水道和海上运送旅客和货物的一种运输方式。<sup>①</sup> 水路交通是综合交通中的重要组成部分,具有鲜明的技术经济特征。我国有漫长的海岸线和众多的河流、湖泊,充分利用海洋、江河、湖泊,大力发展水路交通是国家长期以来确定的发展交通产业、促进国民经济发展的重大方针。

---

<sup>①</sup> 《水运技术词典》编委会:《水运技术词典》,人民交通出版社 2000 年版,第 351 页。

水路交通行业的设施按其功能,通常分为水路交通的基础设施、水路交通的经营设施与水路交通的支持系统设施三大类。水路交通的基础设施主要有航道与构成港口设施的码头泊位、防波堤、护岸、港池、锚地、航标、道路等;水路交通的经营设施主要有与航运有关的船舶、与港口有关的库场、装卸机械、驳运船舶等;水路交通的支持系统设施主要有安全监督、通信、救助打捞、公安消防等设施。

一般来说,投资是指为了获取经济效益(广义的经济效益,是经济、社会、环境效益的统一)而投放货币或其他资源于某种经济活动的行为。<sup>①</sup>这一投资定义隐含的涵义是,投资是由投资主体进行的一种有意识的经济活动,投资活动的目的是为了获取一定的预期效益,以一定量的货币资金或其他资源投入作为投资的手段和方式,投资是一个包括投资的实施、使用与回收的行为过程。

进行投资必须要有一定的投资来源,为此而产生了融资的概念。融资是根据投资的需要,通过一定的渠道、采用一定的方式筹措一定量的货币或其他资源的一种经济活动行为。

水路交通投资是指为了获取经济效益而将一定数量的货币或其他资源投放于水路交通行业经济活动的行为。这里的投资对象主要是航道、码头泊位等水路交通基础设施,船舶、装卸机械等水路交通经营设施,以及安全监督、通信、救助打捞等水路交通支持系统设施。因此,通常所称的水路交通投资属于一种直接投资。水路交通融资是为了水路交通的投资而通过一定的渠道、采用一定的方式筹措一定量的货币或其他资源的经济活动行为。

可以看出,融资决定于投资,而融资又制约着投资。通常将投资与融资合称为投融资,在本书中,如果没有特指,投融资既指投资,又指融资。

<sup>①</sup> 胡建平编著:《投资》,中信出版社1998年版,第1-9页。

### 二、水路交通投融资的特征

水路交通行业的投融资既有经济产业投融资的一般特征,又有其行业特征决定的个性。明确水路交通行业投融资的特征对于国家正确制定水路交通投融资政策具有十分重要的意义。水路交通行业的投融资的特征表现在以下几个方面<sup>①</sup>。

#### 1. 水路交通投融资从总体上说属于国家基础性产业的投融资

基础性产业是指那些不是为特定部门提供产品或劳务,而是为社会所有或大部分部门提供产品或劳务的产业,如交通、电力、通讯、供水、市政建设等产业。基础性产业具有项目投资规模大、建设周期长、自然垄断性强、建成后对其他产业的产品需求量相对较小、其产品或劳务数量和价格变化对国民经济其他产业影响相对较大等特征。<sup>②</sup> 尽管水路交通设施可以分为三大类,在社会经济活动中的功能存在着差别,但由这三类设施构成的水路交通本身就是交通产业的一个重要组成部分,完全符合基础产业的特征。

由于水路交通投融资在总体上所具有的国家基础产业投融资特征,无论在投融资决策方式上,还是在投资资金筹措方式上,或是在投资资金使用方式上具有特定的要求。<sup>③</sup>

#### 2. 水路交通投融资具有隐性社会贡献

水路交通的经济效益除了少部分体现在行业本身创造的利税外,更重要的是蕴含在运输对象所有者身上。这一点在运送关键物资或应付非常事件时,更为突出。当运力供给大于运量时,损失的只是水路交通行业自身的经济效益;而当运力供给小于运量时,则对社会效益造成了损失,而后者往往大于前者。并且,对水路交通的需求是从其他社会

<sup>①</sup> 邵瑞庆:《水路交通投融资的特征及政策导向》,《中国水运》,2001年第10期,2001年10月。

<sup>②</sup> 扬文进编著:《投资经济学》,中国财政经济出版社1998年版,第83—88页。

<sup>③</sup> 姚振炎等主编:《中国投资体制改革》,中国财政经济出版社1994年版,第36—40页。

经济活动中派生出来的。运输只是其实现目标的手段,而非最终目标。由于人们注意追求目标,忽视条件和手段,往往导致忽视水路交通项目这种基础性建设投资,这不能不说是导致运输短缺的原因之一。再则,水路交通对国民经济的影响具有全局性,但其效益具有滞后性且不容易被客观地认识到。显然,水路交通效益的这种特性是从其基础性产业特征派生出来的。

在国家确定产业投融资导向时,在投融资主体进行水路交通项目投融资效益评价时应该考虑水路交通投融资具有的隐性社会贡献。

### 3. 水路交通投融资需要遵从交通产业的时空特性

交通产业的时空特性是指其对于空间、地域和时间具有极强的依附性,即不可挪用性。<sup>①</sup>一方面,航道、码头泊位等基础设施在空间和地域上不能挪用;另一方面,运输能力在时间上不能挪用。前者表明水路交通设施的投资成本具有沉淀性;后者则说明由于运输产品的即时性(产品的生产与消费同时进行),运输能力不能像其他行业的产品那样可以储备。为此,在交通经济界认为,交通建设要符合交通运输时间组合规律,即在交通运输与社会经济发展时序安排上,交通建设要超前发展的规律。<sup>②</sup>由于运输生产和消费在时间上的重合,要求运输能力应当保持适度超过运输需求。因为除了大宗货物外,各行业对运输的需求在时间上存在着随机性。适度的运力富裕是随时使需求得到满足的物质基础,从而可以缓解和避免给国民经济大系统正常运转造成约束。由此而创造出的社会综合效益要远远大于因运力浪费所付出的代价,同时又能使整个社会经济系统处于良性循环状态。

遵从交通产业的时空特性,一方面对水路交通的投融资在时序安排上应优先于其他产业;另一方面,对水路交通的投融资在数量安排上

① 王惠臣著:《论运输管制公共性与企业性的悖论》,高等教育出版社1997年版,第38—39页。

② 乔乐中著:《运输经济学》,成都科技大学出版社1993年版,第250—259页。

应相对富裕于其他产业。

#### 4. 水路交通投融资具有公共性和企业性的复合特性

交通运输业具有公共性的性质已为经济学家所认识。然而,交通运输产品非但不能作为纯粹的公共物品由社会提供,而且在生产经营过程中,交通运输业还表现出一定的企业性。<sup>①</sup>更进一步地,从各国的经济史资料中可以发现,在每个国家的不同发展阶段中,交通运输业的公共性和企业性的表征也有强弱变化,而且是互为“余数”。

水路交通作为既古老又年轻的一种重要运输方式,对这种复合特性的判断具有重要的意义,对国家制定水路交通的投融资政策具有指导价值。

#### 5. 水路交通投融资在可持续发展中具有特定效应

可持续发展是指既能满足当代人的需要,又不损害后代人满足需要的能力的发展。<sup>②</sup>为了兼顾当代和后代利益,人类必须遵循新的发展战略——可持续发展,它是 21 世纪正确处理和协调人口、资源、环境、生态、经济、社会相互关系的共同发展战略,是人类生存与发展的必由之路,也是我国现代化前途所在。我国政府在《中国 21 世纪议程》中明确提出要走可持续发展的道路。由于交通产业对环境和资源的影响非常大,在交通领域中实施可持续发展战略,水路交通具有突出的优势。首先,铁路交通与公路交通的建设以占用大量的土地资源为代价,而水路交通的发展通常不占或少用土地资源,有时伴随水路交通设施的建设通过吹填造地而扩大土地资源;其次,我国漫长的海岸线和纵横交错的河流与星罗棋布的湖泊,是一种自然交通资源,较小的投入可得到较大的交通能力;其三,交通运输业在其发挥作用的同时,成为对人类生存环境造成严重损害的重要污染源,但在五种现代运输方式中,水

① 王惠臣著:《论运输管制公共性与企业性的悖论》,高等教育出版社 1997 年版,第 48—69 页。

② 世界环境发展委员会专题报告:《我们共同的未来》(1987 年),转引自朱启贵著:《可持续发展评估》,上海财经大学出版社 1999 年版,第 19 页。

路交通对环境造成的污染相对最小；其四，在水路交通的建设中，可以通过疏浚整治河道，综合利用与开发水资源，可兼收防洪、发电和灌溉等收益，可以带动沿海、沿江河流域的经济发展。

显然，在国家的可持续发展战略中，必须考虑水路交通投融资的这种特定效应。

6. 水路交通投融资资本的密集性、投资成本的沉没性与投资项目的不可分性

水路交通的建设需要巨额的资金投入，特别是水路交通航道、港口等基础设施的建设与远洋船舶的建造需要投入的资金尤其巨大，投融资具有显著的资本密集特征。并且，航道、港口等水路交通的基础设施一旦进行投资建设，就很难移作他用，可以说其残值极低。为此，水路交通的基础设施投资后，一定要按原设定的用途用下去，若作他用，则难以收回投资，这反映了水路交通投融资所具有的投资成本沉没性的特征。<sup>①</sup> 除此之外，水路交通项目（如港口、航道等）必须进行一次性大规模投资，零星的投资往往无效或者不经济，也就具有投资项目的不可分性特征。<sup>②</sup>

从这一特征出发，水路交通投资主体应该多元化、融资方式多样化，对任何投融资决策的作出必须加倍地谨慎。

7. 水路交通投融资在国家对外开放、参与国际市场竞争中具有特定的作用

作为水路交通主要组成部分的港口与国际航运船舶在国家的对外开放中起着重要的作用，因为港口是国家对外开放的门户，国际航运船舶是国家对外开放的桥梁。目前，在我国沿海港口的吞吐量中外贸货物吞吐量占了相当大的比重，在我国对外贸易量中，绝大部分是由船舶

<sup>①</sup> 黄新民：《交通运输业的特征及其管理特点》，《武汉交通管理干部学院学报》，2000年第3期，2000年3月。

<sup>②</sup> 王辰著：《基础产业发展论》，上海远东出版社1996年版，第37—39页。

承运的。由于国际航运中的外汇结算,无论是港口还是国际航运船舶所取得的外汇收入在国家的国际收支平衡、保持本国货币的稳定中具有重要的影响。国际航运市场竞争的加剧、各国临近港口之间竞争的出现,这不能不说是一些海运大国通过各自的投融资政策扶持本国船队、扶持本国的一些港口建设成为国际性或洲际性枢纽港的重要目的。

对外开放已成为我国的一项基本国策,在国家的对外开放、参与国际市场竞争中,不能忽视水路交通投融资的作用。

8. 水路交通投融资在国防和捍卫国家领土完整中具有特定的意义

从一些强大的濒海国家看,往往把拥有良好的港口设施和商船队不仅仅从发展社会经济的需要来考虑的,而且从国防的需要来考虑的;再从历史上看,各国的港口设施和商船队在战争中发挥了重要的作用。我国具有漫长的海岸线和广阔的海域,需要有良好的港口设施和一支强大的商船船队来满足发生突发情况下国防的需要。并且,台湾尚未回归,实现两岸的统一也需要进行相应港口和船队的建设。

为了捍卫国家领土的完整和早日实现台湾海峡两岸的统一,应重视水路交通投融资的特定意义。

综观上述特征,可以引出三点重要的结论:

(1)水路交通作为一种基础产业,是整个社会经济活动的基础,其发展需要有适度的超前性;

(2)水路交通项目的投资规模大、建设周期长,需要社会多方面协调行动,政府应通过政策来对其投资应进行一定的干预与引导;

(3)水路交通具有与其他交通方式不同的技术经济特征,需要采用不同的投融资政策来促进其发展。

由水路交通投融资特征所得出的这三个推断对于分析评价我国水路交通现行的投融资政策、研究制定未来水路交通的投融资政策将是十分重要的依据,是本书分析研究的逻辑起点。

### 第二节 我国水路交通目前的投融资体制

投融资体制是经济体制的一个重要组成部分,与计划体制、财政体制、金融体制、企业体制等相互联系、相互制约<sup>①</sup>。在我国,投融资体制一般是指固定资产投资和融资活动运行机制和管理制度的总称,主要包括投资主体行为、资金筹措途径、投资使用方式、项目决策程序、建设实施管理和宏观调控制度等内容。我国水路交通投融资体制随着国家投融资体制的变化而变化,先后经历了计划经济时期的拨款投资、改革初期的贷款投资、现阶段的投资主体多元化与融资方式多样化格局。

#### 一、投资主体

投资主体是指担负固定资产投资职能,具有资金来源和投资决策权的经济实体。它是投资活动的发动者、决策者和投资资金的筹措者,是投资运行的起点。投资主体是投资权力体、投资责任体和投资利益体的内在统一,构成投资主体应具有三方面的基本要素:一是拥有投资经济活动的决策权;二是承担相应的投资风险或责任;三是占有和支配投资利益。<sup>②</sup>目前水路交通设施投资主体的划分仍以计划管理体制的划分为依据<sup>③</sup>。

##### 1. 航道

内河航道按现行计划管理体制分为中央和地方管理,原中央管理的航道为长江干线(宜宾—上海)和松花江、黑龙江界河。现根据中央关于部属企业与原行政部门脱钩的决定,松花江和黑龙江界河航道由地方政府管理。因此,长江干线航道的投资主体仍在交通部,地方航道

① 杨书剑著:《中国投资制度创新研究》,中国经济出版社1998年版,第16—17页。

② 强莹编著:《投资经济学》,南京大学出版社1997年版,第24—25页。

③ 交通部综合规划司投资处编:《交通投融资体制现状与改革(培训讲座教材)》,1999年6月。



的投资主体在地方交通部门。沿海航道在管理上分为两类,一类是港区内的航道现由各港务局管理,另一类是港区外的,如长江口、珠江口航道,现由中央和地方政府作为投资主体投资。

### 2. 港口

港口设施较为特殊,既有公益性设施,如防波堤、护岸、港池、锚地、航标、道路等公共的非经营性设施,也有码头、库场、机械等经营设施。1984年以前,全国38个主要港口(沿海13个港、长江25个港)均由交通部直接管理,其中长江25个港与中国长江轮船总公司为港航一体化的部属企业。1987年以后,除沿海的秦皇岛为交通部直属港口外,其他均改为“交通部与地方政府双重领导,以地方管理为主”的港口管理体制,长江港航管理体制从原来的港航合一转变为港航分管。这样就有中央政府港口、交通部和地方政府“双重领导”港口和地方政府领导港口(有1000多个)三种类型。其中“双重领导”港口体制是我国港口的主要管理模式,这种模式对我国港口在数量上和规模上的迅速发展起到了积极的推动作用。但由于外部经济环境以及港口管理等许多方面因素都发生了变化,“双重领导”港口的现行体制已不适应社会主义市场经济的要求,根据国务院办公厅转发的交通部等5部委《关于深化中央直属和双重领导港口管理体制改革的意见》,于2002年3月底前,完成将由中央管理的秦皇岛港以及中央与地方政府双重领导的港口全部下放地方管理。<sup>①</sup>港口下放后,实行政企分开,港口企业不再承担行政管理职能,并按照建立现代企业制度的要求,进一步深化企业内部改革,成为自主经营、自负盈亏的法人实体。同时,港口现行的计划、财务管理体制也进行相应的改革,其中计划管理将由现行中央计划管理改为地方管理,财务管理则由“以港养港、以收抵支”改为“收支两条线”,取消港口企业定额上缴、以收抵支的办法,同时按照国家税收管理有关

<sup>①</sup> 翟淑英:《深化港口体制改革启幕,所有港口下放地方管理》,《中国交通报》,2001年12月14日。