

水运经济 与

水运分析

焦明衡 主编

人民交通出版社



水运经济与水运分析

Shuiyun Jingji Yu Shuiyun Fenxi

熊明钧 主编

人民交通出版社

(京)新登字 091号

水运经济与水运分析

熊明钧 主编

正文设计：乔文平 责任校对：周岫岩

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街10号)

各地新华书店经销

密云卫新印刷厂印刷

开本：850×1168 $\frac{1}{32}$ 印张：16 插页：2 字数：430千

1993年2月 第1版

1993年2月 第1版 第1次印刷

印数：0001—1500册 定价：17.00元

ISBN7-114-01516-X

U·01019

内 容 提 要

本书是水运经济专业的书籍，以党和国家水运方面的方针、政策为理论基础，以全国现行的交通会计制度为准绳，采取理论联系实际以实际为主的方针进行编写。全书分上、下两篇，上篇水运经济、下篇水运分析，共18章，在上篇水运经济中编入了深圳蛇口工业区执行的“剩余收益制”，下篇水运分析中附有水运企业经济活动分析实例，供广大经济管理人员参考。本书适于交通和水运部门经济管理人员使用。

谨以此书

献给招商局

成立120周年

序

水上运输是交通运输的重要组成部分。我国发展水运的自然条件十分优越,大陆海岸线长18000多公里,河流50000多条,总长42万多公里,通航里程10万多公里;有大小湖泊900多个。水运事业在党和国家的关怀重视下已有相当的发展,至1990年全国水运货运量占交通运输总货运量的8.3%,货物周转量占44.3%,成为交通运输事业的一支重要力量。

水运经济是国民经济的重要组成部分。水运经济学是研究水运生产发展规律性的科学,是交通运输经济学的一部分。研究水运经济,开展水运经济分析,对加强水运企业(包括港口)管理,提高水运经济效益,适应改革、开放、搞活的政策需要都将起到推动作用。

招商集团财务部驻蛇口代表组高级会计师熊明钧同志,在总结30余年水运企业经济管理工作经验的基础上,编写了这本《水运经济与水运分析》,不仅对蛇口工业区的港、航企业有实践指导意义,对于全国水运企业经济工作人员也有借鉴作用。

水运经济是一门新兴的部门经济学,无论在理论方面,还是在实践方面都处于探索阶段,可能存在不同的看法,需要进一步探讨。希望作者继续努力,集思广益,不断探索,取得新的成就。



1992年2月

加強水邊經濟研究，開展水

邊經濟分析，提高水邊人

邊經濟效益。

朱德勝

九三三

學習水运经济
开展水运分析
提高经济效益

江波

一九九二年四月

前 言

《水运经济与水运分析》编委会名单

主任委员：章秉权

副主任委员：孙 寅、刘昌汉

委 员：陈守白、熊明钧、文重萍、姜世标

《水运经济与水运分析》编写人员名单

主 编：熊明钧

编写人员：熊明钧、姜世标、陈安捷、王庆福

前 言

这本《水运经济与水运分析》是在1985年黑龙江航运管理局、黑龙江省交通厅与哈尔滨工业大学管理学院联合举办的“会计师、经济师研修班”（大专班）试用教材的基础上改写的。当时经过哈尔滨工业大学管理学院吴凤山教授的审阅。1988年笔者来招商集团财务部驻蛇口代表组工作，经过几年来的实践，深感修改这本书很有必要，加之部分省、市水运企业职工又要求将《水运经济活动分析》付印。为此，在原有基础上对本书的结构和内容作了适当修改，并增加了一些新的内容。

1.在结构上，将“水运经济”与“水运分析”合二为一，分上、下篇进行编写。上篇“水运经济”，下篇“水运分析”，并调整了部分章节。

2.在内容上，增加了：剩余收益制、合资企业比率分析与趋势分析方法、资金平衡表和资产负债表的分析、综合经济效益分析、水运企业分析实例等内容。

“水运经济”是一门新兴的部门经济学，目前国内尚未看到统一的教科书。这次采取理论联系实际并以实际为主的方法，参考上海海运学院和全国水运系统水运（港口）管理中等专业学校统一试用教材《水运经济学》的一、二两章进行编写。由于编者水平所限，有不妥之处，请领导和同志们批评指正。

本书在编写过程中得到蛇口工业区总经理乔胜利同志、中国南山开发股份有限公司总经理傅育宁同志以及蛇口工业区总会计师室、中国南山开发总公司财务部的大力支持，赵棣同志为本书提供了部分统计资料，在此一并致谢。

本书仅作为招商集团120周年诞辰的献礼！

编 者

1992年2月

目 录

上篇 水运经济

第一章 水运经济概论	(1)
第一节 水运经济学的研究对象、任务和方法.....	(1)
第二节 运输业是特殊的物质生产部门.....	(3)
第三节 各种运输方式的技术经济特征.....	(5)
第四节 水运业在国民经济中的地位和作用.....	(10)
第五节 我国水运业的发展概况.....	(12)
第六节 国外内河水运的发展概况.....	(21)
第二章 货流及其变动规律	(25)
第一节 货流的形成及其影响诸因素.....	(25)
第二节 货流变动的一般规律.....	(30)
第三节 货物运输的均衡性.....	(37)
第四节 货物运输的合理性.....	(39)
第三章 水运企业资金	(53)
第一节 资金的构成及来源.....	(53)
第二节 资金的分类.....	(58)
第三节 资金平衡和资金运动.....	(62)
第四节 资金的筹集渠道和时间价值.....	(65)
第四章 水运经济技术指标	(76)
第一节 考核主要经济技术指标的意义.....	(76)
第二节 主要经济技术指标的内容和计算方法.....	(78)
第三节 经济技术指标的分解分管.....	(101)
第五章 水运经济调查	(102)
第一节 水运经济调查的意义和任务.....	(102)

第二节	水运经济调查的内容和要求	(103)
第三节	水运经济调查的方法和步骤	(105)
第四节	水运经济调查的准备工作实例	(106)
第六章	水运经济计划	(118)
第一节	计划的任务和原则	(118)
第二节	计划的内容、编制依据和程序	(120)
第三节	计划的考核指标	(126)
第四节	计划的综合平衡	(128)
第五节	水运生产计划	(133)
第六节	港口生产计划	(141)
第七节	劳动工资计划	(148)
第八节	运输成本计划	(149)
第九节	财务计划	(151)
第七章	水运经济核算	(165)
第一节	经济核算和经济核算制	(165)
第二节	经济核算的内容和形式	(170)
第三节	全面经济核算	(174)
第四节	单船经济核算	(183)
第五节	单机(班组)经济核算	(193)
第八章	水运承包经营责任制	(198)
第一节	实行承包经营责任制的意义和原则	(198)
第二节	承包经营责任制的形式	(200)
第三节	承包经营责任制指标的确定	(223)
第四节	承包经营责任制的奖励	(228)
第五节	承包经营责任制的考核	(233)
第六节	承包经营责任制和经济改革	(244)
第七节	机关经济责任制	(247)
第八节	个人岗位经济责任制	(262)
第九章	剩余收益制	(270)
第一节	剩余收益制的意义和内容	(270)

第二节 试点的初步成效.....(276)

第三节 实行剩余收益制的案例.....(280)

下篇 水运分析

第十章 水运经济活动分析的意义、任务和方法.....(284)

第一节 水运经济活动分析的意义、种类和分工.....(284)

第二节 水运经济活动分析的对象、任务和步骤.....(286)

第三节 经济活动分析的方法.....(287)

第十一章 资金平衡表和资产负债表的分析.....(301)

第一节 资金平衡表的分析.....(301)

第二节 资产负债表的分析.....(312)

第十二章 水运生产计划完成情况分析.....(325)

第一节 水运生产计划分析的意义和任务.....(325)

第二节 客、货运输计划执行情况分析.....(326)

第三节 客、货流及货物种类计划完成情况分析.....(329)

第十三章 船舶运用情况的分析.....(337)

第一节 分析的内容及影响船舶效率的主要因素.....(337)

第二节 船舶运用效率的分析.....(338)

第三节 船舶在港停泊时间分析.....(355)

第十四章 港口生产计划完成情况分析.....(358)

第一节 港口生产计划完成情况分析的任务和内容.....(358)

第二节 港口生产计划完成情况分析.....(359)

第十五章 运输质量及劳动生产率的分析.....(367)

第一节 运输质量的分析.....(367)

第二节 劳动生产率的分析.....(374)

第十六章 运输成本计划完成情况分析.....(377)

第一节 运输成本计划完成情况分析的内容.....(377)

第二节 运输成本计划完成情况的分析.....(379)

第十七章 收入和利润计划完成情况分析.....(395)

第一节 运输收入计划完成情况的分析.....(395)

第二节	利润计划完成情况的分析.....	(400)
第十八章	水运综合经济效益的分析.....	(405)
第一节	水运综合经济效益分析的意义和内容.....	(405)
第二节	水运综合经济效益的分析.....	(406)
附录:	水运经济活动分析的实例.....	(415)
实例一	实行全面经济活动分析提高经济效益.....	(415)
实例二	怎样做好经济活动分析工作.....	(421)
实例三	黑山白水航运局大幅度亏损的原因何在.....	(427)
实例四	1981年的水运经济形势分析.....	(430)
实例五	1982年上半年生产财务计划完成情况分析.....	(433)
实例六	1983年生产财务计划完成情况	
	及1984年的任务	
	措施.....	(446)
实例七	直属水运企业成本分析.....	(453)
实例八	250人位客船的营运经济效果分析.....	(463)
实例九	一个面临亏损边缘的港口企业.....	(464)
实例十	关于运输效率的调查分析.....	(469)
实例十一	关于提高水运经济效益争取财政状况根本	
	好转的调查分析.....	(473)
实例十二	白山黑水水运经济效果分析.....	(480)

上篇 水运经济

第一章 水运经济概论

第一节 水运经济学的研究对象、 任务和方法

一、为什么要学习水运经济学

水运经济学是研究水运经济发展规律性的科学，水运经济是国民经济总体的组成部分。国民经济是指一个国家生产、分配、交换和消费各方面经济活动的总体，由各个经济部门，包括工业、农业、建筑业、运输和邮电业、林业、商业贸易、金融、服务以及对外经济贸易等构成。

水运业是交通运输业的重要组成部分，研究水运经济，促进水运业的发展，必将促进交通运输和整个国民经济的发展。

水运部门的职工，无论从事政治、生产、技术或经济工作，不懂得水运业的性质，物质生产特征，在国民经济的地位和作用以及发展规律等等是无法作好工作的，因此，必须学习水运经济学。

二、水运经济学的研究对象、任务和方法

1. 研究对象。水运经济学是研究水运经济发展中的规律性和经济效益问题，也就是研究如何用现代科学管理理论，合理组织生产力，不断地完善生产关系，适时地调整上层建筑，以适应生产力的需要，从而取得最大的经济效益。换句话说，水运经济学

的目的，也就在于研究如何获得水运最大经济效益的理论和方
法。

由于水运经济学是研究水运经济发展中规律性的科学和经济
效果问题，它是以政治经济学所揭示的一些经济规律为出发点，
阐明人们的社会生产关系即经济关系，因此，水运经济学的研究
对象可以作如下解释：第一，水运经济学是研究水运生产关系即
经济关系的，而不是研究生产力的，如研究经济计划、经济效
益、经济情报等，而不研究船舶、港机、航道设施等生产工具，
但是船舶、港机、航道设施运用的经济效益，也是水运经济研究
的范围；第二，水运经济学是研究水运生产中的经济方面的，如
经济技术指标、经济核算、经济责任制、经济分析等，而不是研
究水运生产的技术问题，如船舶、港机技术状态，技术性能，技
术进步等；第三，水运经济学是研究如何组织、协调和管理水运
生产，使之取得较大的经济效益，而不是研究具体的管理方法，
如生产调度管理、商务管理、技术管理、财务、劳资管理等等，
这些管理方法则是水运管理研究的范围。所以包含在水运经济学
研究对象内的一切问题，都是从生产关系即经济关系的角度来进
行研究的。

2. 研究任务。水运经济学的基本任务是：研究水运业中多种
经济规律的作用、条件和表现形式；研究合理组织水运生产力的
原则和方法；研究如何从实际出发，综合利用和发展水运生产及
交通运输。具体任务如下：

(1) 根据客观经济规律的要求和水运生产实际，确定水运在
各个时期的发展战略目标和措施，并组织实施；

(2) 组织制定水运发展规划和计划，综合利用人力、财力、
物力和科学技术，使水运的发展，符合国民经济发展的需要；

(3) 不断改革和完善水运经济体制和管理方法，加强经济核
算，实行严格的经济责任制，促进水运生产发展，提高水运经济
效益；

(4) 研究影响水运发展的各种因素，协调水运同国民经济各

部门的关系，提高水运的社会经济效益。

3.研究方法。水运经济学是运用辩证唯物主义的方法来研究水运经济，坚持辩证唯物主义观点，从实际出发，深入调查研究，详细占有材料，对事物的发展过程加以去粗取精，去伪存真，由表及里的科学分析和综合研究，以透过复杂经济现象的外表，探索其内在联系，找出其发展变化的客观规律性。

水运经济学是马克思主义经济科学的组成部分，政治经济学是研究一般经济规律的科学，水运经济学则是研究水运经济发展规律的科学，它们之间的关系是以其共同性相联系，又以其特殊性相区别，因此，我们还必须学好政治经济学来指导我们的实践活动。

第二节 运输业是特殊的物质生产部门

一、什么是物质生产和物质生产部门

物质资料的生产是人类存在和发展的基础，物质资料的生产活动是人类最基本的实践活动。物质资料的生产是人们借助于劳动手段对劳动对象进行加工变化，使之适合自己的需要的有目的的活动，在物质资料的生产中由于劳动对象变化有多种形态，如磁石冶炼成金属发生化学的变化，钢铁加工成机械发生形态的变化，煤和油的热能发电产生电力的变化等等，由于这些变化而形成不同的物质生产部门，如采掘工业、农业、加工工业等部门。而交通运输业则是另一种物质生产部门，是实现劳动对象在空间上的转移的物质生产部门，是物质生产过程中有机的组成部分。交通运输业的物质变化则是劳动对象空间位置的变化。不论是客运还是货运，它的价值都作为追加价值转移到商品本身中去。马克思把交通运输业称为第四物质生产领域。

二、特殊的物质生产部门——交通运输部门的特点

交通运输业所具有的物质生产特征，使它成为一个物质生产部门，与其他物质生产部门有着同一的一面；但另一方面它又以