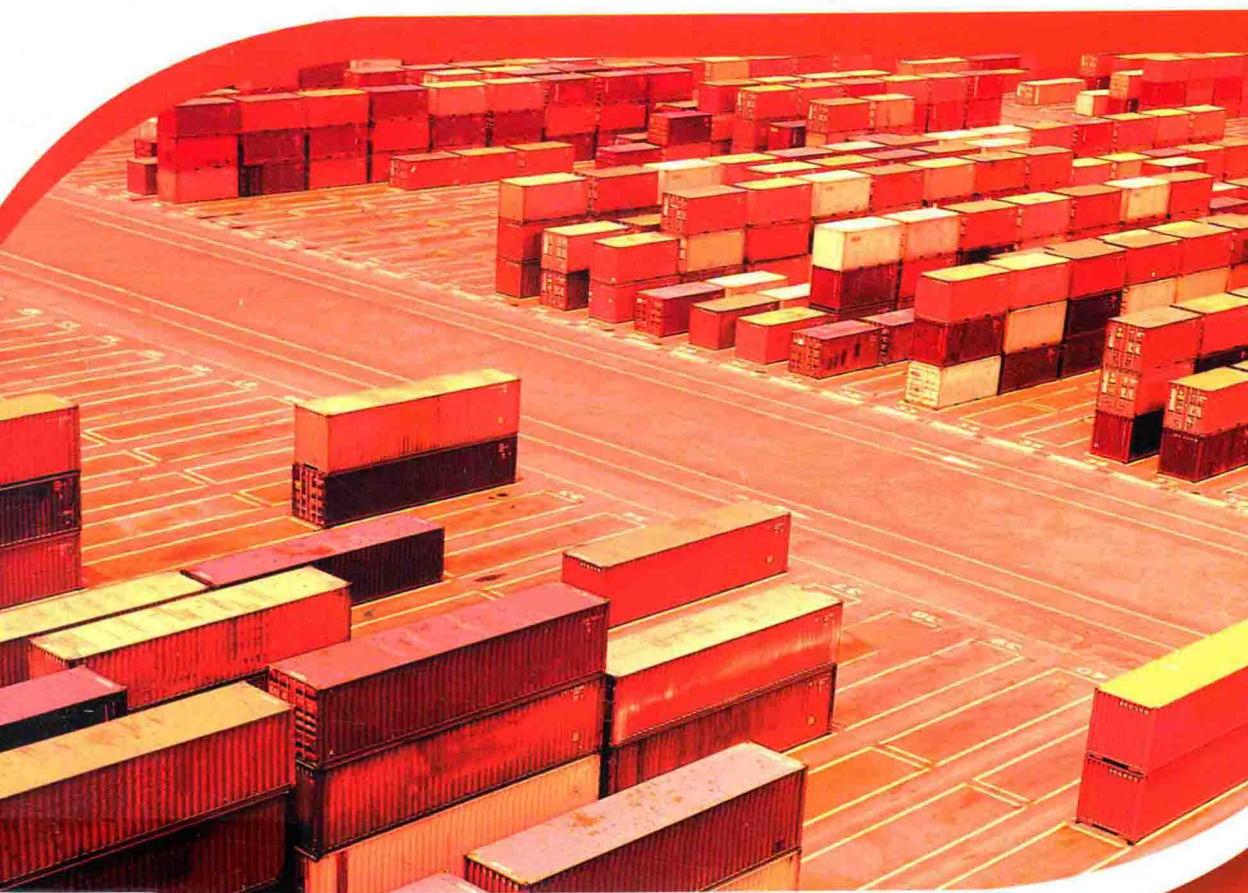




航运 · 货运 · 物流指南系列

国际集装箱码头 实务与法规指南

杨志刚 孙志强 宋 彬 编著



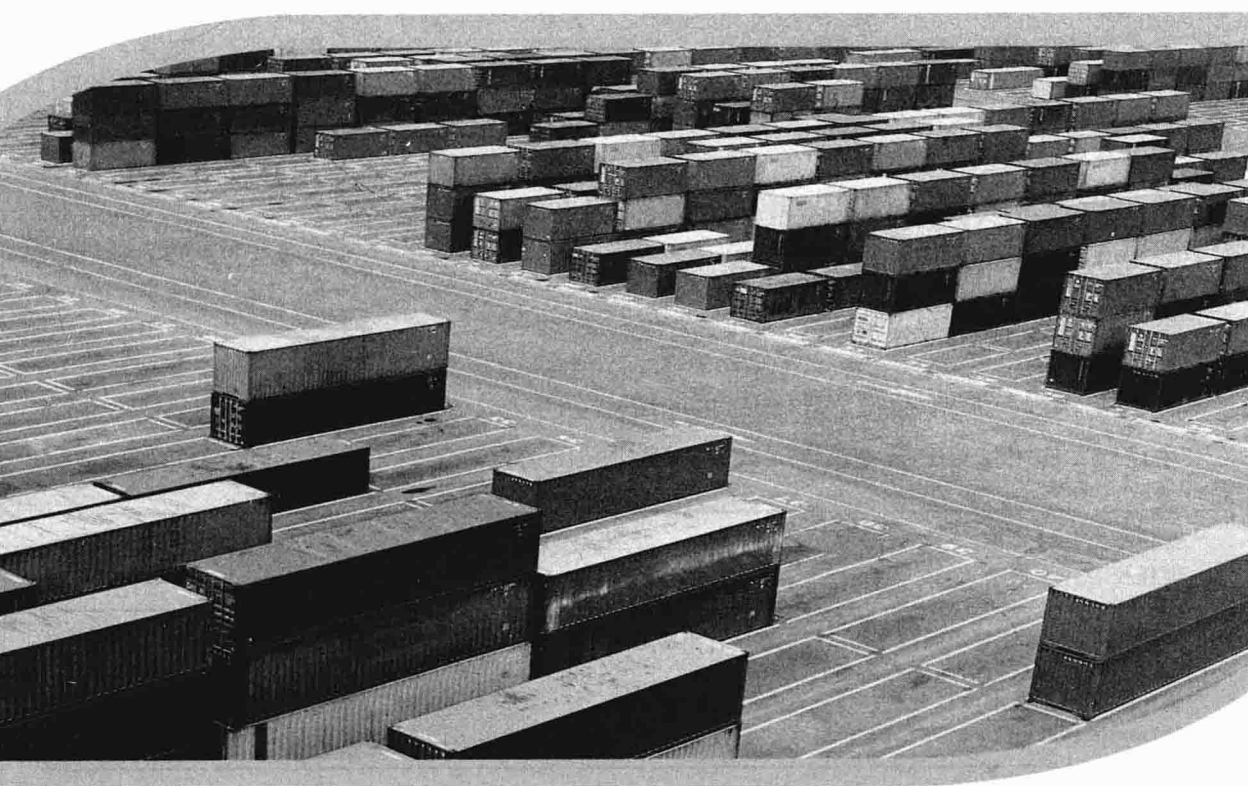
化学工业出版社



航运 · 货运 · 物流指南系列

国际集装箱码头 实务与法规指南

杨志刚 孙志强 宋 彬 编著



化学工业出版社

· 北 京 ·

本书比较详尽地论述了国际集装箱码头实务、法规以及相关案例,对国际集装箱码头的实务运作、法律规范、风险管理做了深入浅出的叙述,主要内容有:港口与码头的经营管理,港口与码头市场营销与客户服务,集装箱码头进出口的实务运作,集装箱的理箱、理货,集装箱码头的风险防范等。本书无论从基础理论还是实务运作、案例应用方面而言,均是国内目前有关国际集装箱码头实务与法规方面较好的一本专著。

本书可用于高等学校国际货物运输、水运管理、物流管理、交通运输管理、对外贸易等专业的教学,也可供从事该行业的专业人员学习参考。

图书在版编目(CIP)数据

国际集装箱码头实务与法规指南/杨志刚,孙志强,
宋彬编著. —北京:化学工业出版社,2014.9
(航运·货运·物流指南系列)
ISBN 978-7-122-21234-4

I. ①国… II. ①杨… ②孙… ③宋… III. ①国际
运输-集装箱码头-管理-指南 IV. ①U656.106-62

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2014) 第 149618 号

责任编辑:董琳
责任校对:徐贞珍

装帧设计:韩飞

出版发行:化学工业出版社(北京市东城区青年湖南街13号 邮政编码100011)
印 刷:北京云浩印刷有限责任公司
装 订:三河市前程装订厂
787mm×1092mm 1/16 印张14½ 字数365千字 2014年10月北京第1版第1次印刷

购书咨询:010-64518888(传真:010-64519686) 售后服务:010-64518899
网 址: <http://www.cip.com.cn>
凡购买本书,如有缺损质量问题,本社销售中心负责调换。

定 价:56.00元

版权所有 违者必究

现代港口功能的发展与城市经济、地方经济的发展密切相关，因此，现代港口的竞争力已不完全取决于港口自身的条件，更多的是关系到与港口密切相关的产业，如临港产业、航运中心产业等。其发展特点体现在：一是国际化，也就是将世界经济一体化趋势与国际贸易、港口在其中起到的作用提到新的高度；二是社会化，也就是将港口与城市地区建设等同考虑，起到以港兴市的经济化作用；三是综合化，也就是将港口与仓储配送等服务组成一体化模式，起到门到门的服务模式。

本书以港口为中心，并以现代物流相关的业务作为中心点，跨越不同运输方式，将港口作为一个汇合点、枢纽中心，使港口在现代物流中最大的功能提高到增值服务作为第三利润源的重要作用。

本书的第一个特点是：打破传统的单一装卸、堆存港口作业模式，以港口物流为中心，合理地将港口融入到现代物流系统，以达到港口产业利润的最大化。

本书的第二个特点是：在企业经营管理同时强调企业风险防范的重要性，将港口经营人责任减少到最低程度。

本书的第三个特点是：将港口与当事人之间功能、业务衔接提高到新的层面，以达到与客户之间需求的业务变化和实际的需要，提高整体经济效益。

本书的第四个特点是：将港口业务、港口功能、港口管理以及有关与港口的法律规范，以整体相关的知识框架呈现，做到业务运作、经营管理、法律适用的有机匹配。这种知识框架结构不仅能满足相关院校学生的专业学习，也有助于与港口行业相关的业务人员在实务运作中寻求知识点和一旦产生责任纠纷后所适用的法律规范。

本书由杨志刚、孙志强、宋彬编著，并在编著过程中得到了陈扬、孙明、邬丽君、汪媛媛有关书稿内容的支持和帮助，在此表示感谢！

编著者

2014年5月

第一章 港口与码头概述**1**

第一节	港口的组成	1
第二节	港口生产领域的经营活动	5
第三节	港口与码头经营管理分类	8
第四节	现代物流发展与港口经营的特点	11
案例一	深圳港口概况	13
案例二	洋山港和宁波港港口自然条件对比	15
案例三	集装箱港口一体化运输系统建设	16
案例四	我国港口物流竞争力的提升	18

第二章 港口与码头的经营管理**21**

第一节	港口业务运营的特点及内容	21
第二节	集装箱码头应具备的基本条件	23
第三节	集装箱码头作业流程和业务范围	24
第四节	集装箱码头的装卸工艺	30
第五节	集装箱码头的主要装卸机械	34
案例一	鹿特丹港口的业务拓展	36
案例二	新加坡港	38
案例三	集装箱货物码头赔偿纠纷案	39

第三章 港口与码头市场营销和客户管理**42**

第一节	港口与码头市场营销的定义与特点	42
第二节	港口与码头的需求与供给	44
第三节	港口与码头的市场营销策略	48
第四节	港口与码头市场营销预测	51

案例一	港口营销战略——新加坡港	54
案例二	港口码头集装箱货损、货差原因及责任确定	55
案例三	影响货运需求的因素	58

第四章 集装箱货物运输条款交接方式 60

第一节	集装箱货物的分类	60
第二节	集装箱货物的交接方式	63
第三节	集装箱货运程序	63
案例一	集装箱错运目的港损失赔偿案	70
案例二	CY-CY 运输条款下的无单放货案	72
案例三	CY-CY 条款下运输责任的确定	75

第五章 集装箱码头装载货物责任 77

第一节	集装箱货物的装箱准备	77
第二节	集装箱货物装载要求	81
第三节	特殊货物的集装箱装载	83
案例一	茶叶装载集装箱串味	87
案例二	如何正确处理集装箱货损事故	89
案例三	危险货物装载运输的责任问题	92

第六章 集装箱码头出口业务运作 96

第一节	集装箱出口货运程序和单证	96
第二节	与船公司在出口业务上协调运作	101
第三节	集装箱码头出口业务运作	103
第四节	集装箱货运站出口业务运作	104
第五节	与托运人出口业务的协调运作	105
案例一	“集装箱场站收据”的应用	106
案例二	集装箱灭失责任的确定案	108
案例三	集装箱码头堆场及货运站经营人赔偿责任的 确定	111

第七章 集装箱码头进口业务运作 114

第一节	与船公司进口业务上的协调与运作	114
第二节	集装箱码头进口业务运作	115
第三节	集装箱货运站进口业务运作	117
第四节	与收货人进口业务上的协调与运作	118

案例一	集装箱设备交接单的应用	119
案例二	集装箱交货记录的应用	121
案例三	出口货物回运案	123

第八章 集装箱理货与公证业务

125

第一节	集装箱理货特点	125
第二节	集装箱理货单证	127
第三节	集装箱理货业务程序	129
第四节	集装箱积载图内容	136
第五节	集装箱签证与批注效力	139
案例一	商品质量分析	141
案例二	进口集装箱残损鉴定	144
案例三	集装箱配载和检查	145

第九章 集装箱港口收费计算

148

第一节	集装箱港口收费概述	148
第二节	集装箱港口收费的种类	149
案例一	我国港口与集装箱码头收费中存在的问题 分析	153
案例二	中国香港降低港口收费	156

第十章 集装箱码头运营指标与决策

158

第一节	集装箱码头运营指标评价体系	158
第二节	集装箱码头运营统计指标	160
案例	港口综合能力评价	164

第十一章 集装箱码头智能化运营管理系统

168

第一节	集装箱机械设备自动调度系统	168
第二节	集装箱堆场智能堆放系统	170
第三节	集装箱智能道口系统	171
第四节	集装箱码头的核心竞争力	180
第五节	口岸管理与服务	184
案例一	德国汉堡哈拉港的集装箱自动化无人堆场 系统	185
案例二	外高桥二期集装箱码头自动化堆场	186

案例三 上海外高桥港区智能化码头运营系统.....	186
---------------------------	-----

第十二章 集装箱码头风险管理	194
-----------------------	------------

第一节 风险管理概述.....	194
第二节 集装箱码头责任保险.....	198
第三节 集装箱码头与货运站经营者的标准条款.....	202
第四节 集装箱保险理赔.....	211
案例一 集装箱运输中的保险问题.....	216
案例二 投保集装箱联运保险的有关问题.....	219

参考文献	223
-------------	------------

第一章

港口与码头概述

本章对港口的分类、港口经营业务的特点，以及港口的日常活动进行叙述，特别是对现代物流的发展与港口码头经营的特点做了说明，并结合我国比较典型的国际级港口进行比较分析。

第一节 港口的组成

港口是保证水运系统正常工作的重要组成部分，港口在通常的含义下，一般是指商港。现代化商港是具有综合建筑物和各种设备的综合运输枢纽。它保证船舶的平稳停泊，快捷和方便地将货物进行装卸和疏运；保证货物的储存、准备和补给；供应到港船舶的燃料及航程中的必需品，以及进行船舶的维修工作。

现代港口，无论是海港或河港，首先是一个很大的运输枢纽，是陆路和水路交通的连接点，并成为总的综合运输系统的中间转运站。每一个港口虽都具有其不同的特点，但作为一个港口，尤其是一个现代化的港口，除应具有良好的自然地理条件外，还必须具备良好的设施。港口设施是船舶进出和停靠以及港口进行生产业务的必备条件。

港口设施是指港口内为港口生产和经营而建造和设置的人工构造物和有关设备，按我国目前的有关规定，分为港口基础性设施和港口经营性设施。

一、港口的基础性设施

1. 港口的水域设施

(1) 港口航道 指为保证船舶安全、便利地进出港口和靠离码头，港内必须要有足够的水深和一定宽度的航道。它可以是天然的，也可以是经过人工开挖的。有的水道虽经过局部工程措施处理，但水流的自然特性基本没有改变，仍然属于天然航道。

(2) 锚地 指专供船舶停泊及进行水上装卸作业用的水域。按锚地的位置和功能可分为外港锚地和内港锚地。外港锚地供船舶候潮、待泊、联检及避风使用，也可用于装卸易燃易爆危险品停泊，有时也进行水上装卸作业。内港锚地供船舶待泊和水上装卸作业用，有的锚地还提供船队进行船舶编解组作业。锚地一般设置系船浮筒、趸船等设施，供船舶靠泊，也

有直接采取锚泊的。

(3) 港口防波堤 指港口水域外围用以防御波浪（也兼防漂沙），以保持水面平稳以及船舶停泊和作业安全的水工建筑物。按平面布置，防波堤可由港池两侧岸向外伸出的双堤组成，或者是由从岸边一侧向外伸出的曲形单堤、与岸线大致平行的离岸单堤组成，或者是由曲形堤和离岸单堤共同组成。

(4) 助航设施 指为了指示船舶进出和保证航行的安全，在航道和水域里所设置的灯塔，航标、导标、浮标和各种灯光设施。

2. 系船设施

(1) 码头泊位 是在港口中设置的供船舶停靠、装卸货物、上下旅客、补给燃料、淡水或进行其他专门业务的水上基础设施。码头前沿岸线通常为港口的生产岸线，它是港口水域与岸域的交接线，一个泊位（即可供一艘船停泊的位置）长度根据所需停靠船舶的船型长度而定，并应留出两船之间的距离，以便系解缆绳。一个码头往往可以同时停泊几艘船，即有几个泊位。为了具体反映靠泊能力的大小，通常按靠泊船舶的最大吨级分类，如能靠 50000 吨级船舶的码头，称 5 万吨级泊位。供万吨级以上船舶停靠的泊位通常称为深水泊位。港口拥有的泊位数量，特别是深水泊位的数量，是衡量港口规模大小和测算港口通过能力的主要依据。

港口码头按用途可分为：客运码头、货运码头、军用码头、轮渡码头、工作船码头、修造船码头等。货运码头又可分为件杂货码头、散货码头、油码头、滚装码头、集装箱码头、多用途码头等。按装卸货物种类可分为专业化码头和综合性码头。专业化码头使用的机械设备专业性强、劳动生产率高，适用于装卸货种比较单一、运量大、货源稳定的港口。综合性码头可为多种货物的装卸服务。按平面布置可分为顺岸式码头、突堤式码头、墩式码头。按断面形式可分为直立式码头、斜坡式码头、半斜坡式码头、浮动式码头。按结构形式可分为重力式码头、板桩式码头、高桩板梁式码头等。

(2) 浮码头（也称趸船）是在港区内用引桥与岸连接，以供客货运输船舶停靠装卸和堆存货物，是一种无动力装置的浮式靠船设施。趸船按其作用可分为货趸和平趸。货趸供内河客货轮靠泊，并储存货物，起着前方仓库作用；平趸一般无上层建筑，在趸船上设有装卸机械，供货驳系靠和装卸货物。常用趸船有钢制趸船和水泥趸船等。

(3) 系船浮筒 是设在港湾或河道中，一般在港口锚地内，专供船舶不靠码头时，系泊用的设备。浮筒体多用金属制成，用粗大钢链系住，链的下端系于沉埋在水底的锚碇物上。船舶系于浮筒上部中央所设的系船环上，较自行抛锚安全省事，且占用停泊面积较小，不妨碍其他船舶在港内的航行。

3. 港口交通和配套设施

(1) 港区道路 是供流动机械运行，并与城市道路和疏港道路相连接的港内通行道路。港内道路一般布置成环行，以便运输车辆通行，并尽可能减少与铁路线交叉或干扰装卸生产作业。如有必要可在作业区域设置停车场，并设立必要的交通标记，以保证港内车辆行驶安全。

(2) 港内铁路 是铺设在港区内部的铁路运输线。包括线路、机车、通信、信号以及其他与铁路运输有关的各种建筑物、设备等。港口铁路是许多港口集疏转运的主要方式。完善的港口铁路系统，一般设有港口车站、分区车站、码头和库场装卸线，以及将这些部分连成整体的港口铁路区间正线、联络线和连接线等。目前我国港区铁路存在着由港口管理或铁路局路网管理两种体制。一般来说，铁路专用线位于码头前沿和库场前后，较好地满足装卸作

业的要求,多采用尽头式布置,设在平直道上,便于取送车辆,与道路系统相协调。港区铁路布置要遵循以下原则:线路短捷、布置紧凑、线路的运输能力同港口各装卸环节相适应,并留有一定的发展余地。铁路专用线长度根据装卸作业量及码头、库场的条件而定,一般应分别等于泊位和库场的长度,若装卸作业量大,可设多条线路。

(3) 港区供电 是为了满足港口的动力、照明和通信设备所需的电力而设置的供电设施,是港区的重要配套设施。一般分为港外供电和港内电力系统。港外供电电源除特殊情况外,一般取自当地地区电网 10~35 千伏的输入电源。港内供电一般有降压变电站,以满足港区接受电源和变电、配电的需要,根据负荷分布和用电设备的情况,在码头和车间附近还可设若干分变电所,以便于进行动力和照明的供电。

二、港口的经营性设施

港口的经营性设施是指港口码头提供货物装卸、存储等生产经营及其有关服务的设施,主要分为装卸生产设施和货物仓储设施等。按国际国内惯例,这部分设施通常由港口经营者承担添置和经营。

(1) 装卸设施 装卸设施主要是指港口为船舶、车辆装卸货物和港区内货物搬运所用的装卸、搬运机械。港口装卸机械的种类和数量根据港口所要装卸的货物种类、吞吐能力和装卸工艺确定。港口装卸机械设备是港口系统的重要组成部分,可分为起重机械、搬运机械、输送机械以及各类装卸专用机械等。

(2) 港口库场 港口库场是港区仓库、货棚、堆场的统称。为货物在装船前、卸船后提供短期存放的港口设施。它是由仓库和堆场两部分构成。港口库场是货物的主要集散场所,在货物装卸转运过程中起储备、调剂、整理和缓冲的作用。仓库主要用于存放不宜日晒雨淋的货物和易于散失的贵重货物,它可分为前方仓库和后方仓库,前方仓库用于短期存放货物,以达到加快车船、货周转为目的;后方仓库可供货物较长时间储存,以服务于货主储存待时的目的。堆场主要用于存放不怕雨淋、日晒和气温变化影响的货物,如煤炭、矿石、砂石砖瓦等建筑材料。货棚是指仅有棚顶遮盖而四周无掩蔽的堆场,供临时堆放不宜日晒雨淋的货物。

港口设施分为基础性设施和经营性设施对港口建设和管理具有重要意义,通常而言,各级地方政府的港口拨款,国家政策性贷款和国家批准发行的港口建设债券等都可用于港口的基础性设施建设;而港口经营性设施的建设和维护的资金要由企业自筹。

三、港口总体布置的一般原则

港口是水陆联运的交通枢纽,大量不同种类的货物通过各种运输手段运到港口集散。为使各种运输工具和设施在港口高效和安全地运转,经济地完成运输任务,就必须把港口各种设施和建筑物进行合理的布置。港口总体布置是一项十分重要、涉及多种专业的综合性工作,总体布置不当。不仅会增加工程投资和装卸成本,而且会给港口管理和未来的发展造成许多困难,甚至会成为所在城市的负担。

港口总体布置工作的主要内容是:确定港口各主要组成部分的规模,平面布置形式,码头尺度和泊位设计。这些工作是在货运量规划、船型车型的选择,装卸工艺设计及设备选型的基础上进行的,最后画出总平面布置图和写出设计说明书。一般来说,港口总体布置设计贯穿于从港址选择、作业区域划分到工程的初步设计的全过程。

港口总体布置的一般原则要求如下。

(1) 统一规划 远近结合、合理布局和分期建设的原则。要正确处理与国民经济其他部门（工农业生产，水利、渔业等）和国防建设的关系，要与整个交通运输系统的布局和发展相协调，要充分发挥港口的社会效益和经济效益，同时要有利于尽快形成生产能力。

(2) 总体设计应充分体现港口对船舶服务的功能 要有良好的水域条件，保证船舶进出港、锚泊、靠离码头及装卸作业的方便和安全。

(3) 港口陆域的装卸、储存和疏运三大系统有机地结合起来进行合理布局 要保证货物安全转运，减少装卸环节，降低装卸成本。要加速船、车周转。各作业系统要配套，通过能力要相互适应和协调，不应存在薄弱环节。

(4) 港口总体布置应与城市规划相协调，充分发挥港口对城市经济繁荣的促进作用 港口布置不应影响城市环境和交通布局，要合理地分配和使用岸线。

(5) 节约工程投资和营运管理费用 要合理利用岸线和地形条件，做到深水深用、浅水浅用，要避免大量的土石方工程，选取施工方便、施工快的布置方案。同时也应是投产后便于维护管理，管理费用低的方案。

四、港口作业区域的划分和布置

现代综合性港口对不同货种用不同的装卸工艺和专门设备进行装卸作业。这可提高装卸效率，加速船、车周转，取得较好的经济效益，同时，又能提高装卸质量，方便管理，有利于港口安全生产和环境保护。港口通常是按专业货种划分作业区域。在进行港址选择的同时，就应考虑专业作业区域的布置问题。

港口作业区域的划分应按照货物的性质、流向、建港地区的地形、水文、气象等条件，来选择各作业区域的适当位置。一般应从以下几个方面来研究作业区域的划分和布置问题。

(1) 根据不同货种及其吞吐量的大小、装卸特点及泊位分工等条件合理划分作业区域。这是划分作业区域的基本出发点。

(2) 根据不同船型所需要的水深和不同货物所需要的陆域场地条件，建造前布置作业区域，以减少港池开挖、陆域挖填工程量等所需的建设费用。例如停靠装载石油，散货的大型船舶的码头应设在深水区，而大宗散货，集装箱需要较大的堆场，应布置在陆域平坦、开阔的地区。

(3) 作业区域的划分及布置要充分考虑到港口的生产安全和区域安全。易燃、易爆及其他危险品应单独设置作业区域，并应保证一定的距离。

(4) 要解决好港区及城市的环境保护问题。有粉尘、气味和噪声污染的货物装卸作业区域不应与其他作业区域连片在一起，同时应与城市居民区保持一定距离。要考虑风向和水流方向的影响，尽可能将这类作业区域布置在下方，城区以外或边缘。

(5) 作业区域的划分和布置应与城市的交通，工业布局、岸线使用相协调，客运站最好位于交通便利的地带。大宗过境中转货物的作业区域则应布置在城区外围，以避免货流穿过市区影响城市交通。

(6) 作业区域的划分要注意各作业区域运量饱和程度和进、出口平衡的可能性，并应减少船舶在港内的调动和移泊作业。

(7) 在满足上述要求的前提下，应使整个港区布置紧凑、相对集中，节约用地和方便管理。



第二节

港口生产领域的经营活动

港口的运输功能是指港口货物在港口的换装运输工具过程中提供的服务。港口的运输功能是港口最基本、最原始的功能，也是港口企业最基本的经营活动。任一企业只有从事了与港口服务有关的经营活动才能确认其为港口企业。同时在讨论港口企业生产领域经营活动的认识上，也必须突破现有港口企业管理体制、现有港口经营领域和有关法规规定来认识。不论现行港口企业管理体制、现行港口经营领域和有关法规如何，客观地说是与为货物在港口的换装运输工具过程提供服务有关的活动，均是基于港口运输功能的经营活动，这些经营活动构成了港口企业生产领域内经营活动的主体。

一、码头货物装卸业的经营活动

码头货物装卸业的经营活动是港口企业最根本的经营活动。港口企业的一切其他经营活动都是直接或间接服务于码头货物装卸业和运输的。港口企业从事码头货物装卸业经营活动的最基本的任务就是在国家方针、政策和计划的指导下，面向国内外运输市场充分发挥本企业的优势，以最有利的条件迅速、安全、优质、价廉地将抵达港口货物运送出港，从而实现最佳的宏观经济效益和港口企业的最佳微观经济效益。

根据港口腹地国民经济发展情况和货物的流量、流向情况，编制港口企业运输发展规划，建设新泊位，也是港口企业在生产领域内重要的经营任务之一。

港口企业经营人从事的码头装卸业的经营活动，始于港口腹地运输市场的调查，而终于货物出港。由此构成一个不断周而复始的经营活动进程。在这一不断循环的经营活动进程中，港口企业必须密切关注其腹地内国民经济的发展状况和物流情况。

二、代理业的经营活动

船、货代理业务目前国内各港口情况不一，在某些港口，港口企业有权经营（主要是海港），而有些港口，企业都无权经营。但是不管目前现状如何，船、货代理业本身是直接服务于港口货物装卸中转运输的，并且是由于货物运输本身而派生的，究其本质来说，应属于港口企业生产经营范畴。

1. 国际货运代理业的经营

“货运代理”一词，国际上虽没有公认的、统一的定义，但一些权威机构和工具书以及一些“标准交易条件”中都有一定的解释。

联合国亚太经社会组织对此的解释是：货运代理代表其客户取得运输，而本人并不起承运人的作用。货运代理在不同的国家有着不同的名称，如：关税行代理人、清关代理人、关税经营、海运与发运代理人等。

国际货运代理协会联合会“对‘货运代理’下的定义是：货运代理是根据客户的指示，并为客户的利益而提取货物运输的人，其本人并不是承运人，货运代理也可以依据这些条件，从事与运送合同有关的活动，如储货、报关、验收、收款。

从传统上讲，货运代理通常是充当代理的角色。他们替发货人或货主安排货物的运输，代收代付运费、保险费、包装费、海关税等，然后收取代理费，所有的成本开支由客户承担。但近几年来，货运代理有时已经充当了合同的当事人，并且以货运代理人的

名义来安排属于发货人或委托人的货物运输，尤其当货运代理执行多式联运合同时，作为货运代理的“标准交易条件”就不再适应了，它的契约义务受它所签发的多式联运单证条款的制约。

国际货运代理人所从事的业务活动主要有：为发货人服务；为海关服务；为承运人服务；为航空公司服务；为班轮公司服务；提供拼箱服务。提供多式联运服务等。

2. 船舶代理业的经营

船舶代理是指船舶代理机构或代理人接受船舶所有人即船舶经营人、承租人或货主的委托，在授权范围内代表委托人办理与在港船舶有关的业务、提供有关的服务或进行与在港船舶有关的其他法律行为的代理行为。而接受委托人的授权，代表委托人办理与在港船舶有关业务和服务，则是船舶代理人。

船舶代理业务是一项综合性的业务。其范围相当广泛。按照《中国外轮代理公司业务章程》的规定，船舶代理业务范围包括下列各项业务：

- (1) 办理船舶进出港口和水域的申报手续，联系安排引航、泊位；
- (2) 办理进出口货物的申报手续，联系安排装卸、堆存、理货、公估、衡量、熏蒸、监装、监卸货物与货舱检验；
- (3) 组织货载、洽谈舱位；
- (4) 办理货物报关、接运、仓储、中转及投保；
- (5) 承接散装灌包和其他运输包装业务；
- (6) 经营多式联运，提供门到门运输服务；
- (7) 联系安排邮件、行李、展品及其他物品的装卸、代办报关、运送；
- (8) 代办货物查询、理赔、溢卸货物处理；
- (9) 洽办船舶检验、修理、熏舱、洗舱、扫舱以及资料、淡水、饮食、物料等的供应；
- (10) 办理集装箱的进出口申报手续，联系安排装卸、堆存、运输，拆箱、装箱、清洗、熏蒸、检疫；
- (11) 洽办集装箱的建造、修理、检验；
- (12) 办理集装箱的租赁、买卖、交接、转运、收箱、发箱、盘存、签发集装箱交接单证；
- (13) 代售国际海运客源，联系安排旅客上下船、参观游览；
- (14) 经办船舶租赁、买卖、交接工作，代签租船和买卖船公司；
- (15) 代洽提单及运输契约，代签船舶速遣滞期协议；
- (16) 代算运费，代收代付款项，办理船舶速遣费与滞期费的计算与结算；
- (17) 联系海上救助，洽办海事处理；
- (18) 代聘船员并代签合同，代办船员护照、代领签证、联系申请海员证书，安排船员就医、调换、遣返、参观游览；
- (19) 代购和转递船用备件、物料、海图等；
- (20) 提供业务咨询和信件服务；
- (21) 经营承办其他业务。

船舶代理一般分为长期代理和航次代理。在船舶代理经营中，应注意根据代理人不为委托人垫付任何款项的原则，一旦代理关系建立代理人应及时索汇备用金，指定专人掌握备用金使用和及时结算备用金。

3. 船舶供应和服务

对于港口来说,船舶供应和服务业的经营也是港口企业重要的经营活动之一。港口企业在船舶供应和服务的经营上主要有以下工作:

- (1) 为船舶提供供油、供水服务;
- (2) 为船舶提供物料补给服务;
- (3) 为船舶提供简易修理服务;
- (4) 为船舶提供交通服务;
- (5) 为船舶提供靠离码头泊位服务;
- (6) 为船舶(驳轮)提供港内拖带服务;
- (7) 为船舶提供通信服务;
- (8) 为船舶提供垃圾处理服务;
- (9) 为船舶提供生活、娱乐和服务设施;
- (10) 为船舶提供锚泊设施服务。

三、港口运输业的经营

港口运输业的经营,也是港口企业重要经营活动之一。港口运输业的经营也包括水路航运、公路运输和铁路运输等方面的经营活动。

首先,水路航运业的经营是港口企业利用其特有的优势,进行兼营的首选项目,港口企业的水路航运经营活动包括为港内运输和出港运输两方面内容。港内水上运输主要是进行大船至小船或者相反的过驳作业运输和为港内临水企业提供的短距离运输服务,而出港运输则是港口企业利用自己的富余运力所进行的长途运输经营活动。随着市场经济的确立和发展,港口企业综合经营水路航运,应是港口企业谋求生存发展的重要途径之一。

公路运输也是港口企业进行综合经营的优势项目。凡是与港口集拼与疏散有关的地方物资均可能成为港口公路运输的对象。港口企业进行公路运输有双重意义。一是可以提高港口企业为货主服务的质量,促进货源增加;二是公路运输的本身可以提高企业的经营效益。例如在集装箱运输上,开展门到门运输并在港腹地范围内设立集装箱转运站,是港口企业竞争的重要手段之一。

铁路运输是港口装卸货物重要的集拼途径,有条件的港口企业同时也可以经营铁路运输,如我国的秦皇岛港,自备列车就参加了山西煤炭至该港的运输业务,既保证了该港的煤炭出口需要,也增加了企业的经济效益。随着现代企业制度的建立和铁路运输体制的改革,从事综合运输的港口企业不断涌现。

四、港口引航业的经营

港口引航除体现国家主权,确保船舶和港口设施安全的作用外,其本质上是向航运企业提供一种服务,不管现行体制如何,港口引航是带有经营性质的。港口引航企业的引航职责主要有以下几点。

- (1) 执行有关引航工作的法律、法规、规章以及上级主管机关的命令;
- (2) 制订和实施引航计划,做好引航生产调度工作;
- (3) 制订和完善引航措施和制度;参与引航事故和事故隐患调查研究;
- (4) 制订和实施引航员的培训计划;
- (5) 负责计收引航费的工作。



第三节 港口与码头经营管理分类

一、港口经营分类

港口功能的实现完全是以各项港口经营的运作为基础的，港口经营的范围也就根据港口的功能来确定。

由于港口是一片特定的区域，从不同的角度观察港口，会发现港口在社会、经济生活中的方方面面都发挥着一些作用。作为水路运输的枢纽，港口主要在交通运输中发挥作用，而港口在交通运输中作用的发挥，使之成为经济运行中的重要环节，特别是一些重要的港口，成为各种经济关系的中心，现代物流的集散地。另一方面由于港口地理位置的优越，大大提高了经济效益、降低了生产成本，港口附近加工工业不断壮大。港口附近加工工业的发展要求提供相配套的高效、便捷的金融、贸易服务，于是相配套的金融、贸易服务也在港口附近设立。相应地，又有要求教育、科研、文化、生活、娱乐、医疗等方面的配套功能。

港口不仅在社会、经济运行过程中的许多方面或多或少地发挥着一些作用，同时港口的作用也不是一成不变的，随着社会、经济运行方式的复杂和世界科学技术水平的不断提高，港口的功能也由少而变多，由简单而变复杂。因而全面、准确、及时地把握港口的功能并不是一件十分简单的事情。《港口法》作为一项国家立法，并不是对港口功能进行全面研究和阐述的教科书或法规，鉴于我国港口大小不一，功能差异较大，国家在管理上方方面的分工和立法上稳定性的要求，《港口法》只需对港口的基本功能予以确认就可以了。于是《港口法》第三条对港口的定义中，只将港口的功能确认为：“船舶进出、停泊、靠泊，旅客上下，货物装卸、驳运、储存等”。相应地，港口经营的范围也就局限在实现港口上述功能的有关活动中。

尽管《港口法》对港口功能的确认局限在港口和水路交通运输中所发挥的作用，因而港口经营的范围相对狭窄和简单，但港口经营仍然是一系列种类多而复杂的活动。对这一系列活动进行适当的分类，有利于港口的正常运作，更是对港口经营进行法律调整所必需的。

既然港口经营的范围是根据港口的功能来确定的，对港口经营进行分类的最直接也是最有办法就是根据港口的各种功能，将实现港口某一方面功能的活动归为一类。《港口法》第三条将港口的功能认定为“船舶进出、停泊、靠泊，旅客上下，货物装卸、驳运、储存”三个方面，因此港口经营也就大致分为提供港口设施、为运送货物提供的服务、为旅客上下船舶提供的服务三类。

将港口经营划分为三类是从大的方面规范的，但实际上还存在着另外一种港口经营，即港口理货。理货业务的实质是由专门的理货人员在货物交接过程中对交接货物的数量和表面状况进行清点和检查，因此，理货业务和港口货物作业是密不可分的。但是，理货业务与其他港口业务相比却有一个十分重要的区别，即其他港口业务与船舶靠泊、运送货物和旅客的关系较为直接，而理货业务则是间接的。无论是为船舶提供港口设施还是拖带、货物装卸、储存、驳运及为旅客候船和上下船舶提供的服务，其直接目的都是为了使船舶停靠、运送货物和旅客得以实现，而理货则是在上述港口业务进行过程中产生的一种需要，也就是理货业务存在的直接目的是保证港口业务得以顺利进行，而间接地为船舶停靠、运送货物服务。由于理货是为了保证其他港口业务顺利进行的另外一个层次上的服务，理货实际上不是一种独

立的港口业务，是附着在港口业务上的一种特定服务。这一特点决定了理货与其他港口业务有很大的区别。

二、码头的经营分类

1. 专用码头的概念

按照传统的说法，港口中有所谓公用码头和专用码头（货主码头、企业码头等）之分。国家经委、交通部于1984年1月9日发布的《企业专用码头建设和管理试行办法》（[84]交海字17号文）第一条规定：“沿海、沿江、沿河的企业，具备通航条件的，应该充分利用水运。根据‘谁建、谁管、谁受益’的原则，积极建设企业专用码头，以满足本企业运输的需要。”第二条规定：“企业专用码头专门从事本企业生产所需的原材料以及产品的装卸业务。在保证完成本企业运输装卸任务的基础上，可与港务管理部门协商，由港务管理部门统一安排，从事营业性装卸业务。”

专用码头大致可以分为两类：一是生产性企业建设的专用码头，主要包括电厂建设的煤炭、燃油和燃气接卸码头，炼油厂建设的原油接卸码头和成品油及液化石油气装船码头，钢厂建设的矿石、焦炭接卸码头和钢铁产品装船码头，以及其他各类加工企业（如粮食、饲料、食用油、水泥厂等）建设的专用码头；二是商贸和储运企业建设的专用码头，主要包括销售成品油、液化气、液体化工产品的商贸企业自建的专用码头和粮食购销及储运企业建设的粮食专用码头。

根据以上情况可以归纳总结出专用码头的两个主要特征：第一，投资渠道不同：专用码头是由专用单位自己所有的，而不是港务局的；第二，服务对象不同：专用码头主要用来满足专用单位自身需要，只有在能力富余的情况下，才同时向社会提供经营性服务，发挥公用码头的功能。

专用码头的作用主要表现为为本企业生产所需的原材料以及产品的装卸服务。在保证完成本企业运输装卸任务的基础上，也可以从事营业性装卸业务。专用码头的存在，一方面可以缓解在计划经济时代交通系统单一投资渠道的不足；另一方面也可以满足生产、工贸企业对码头的专业性要求。而且，在能力富余的情况下，通过从事营业性装卸业务，还在一定程度上缓解了公用码头紧张的状况。相对于公用码头，专用码头的特殊性主要表现为投资渠道不同和服务对象不同两个方面。从经营方面看，专用码头相对于公用码头来说，还具有服务对象单一、货源确定、码头效益可与主体项目效益综合核算等特点。

一般情况下，在港口总体规划中包含有关临港工业岸线及相应水陆区域的规划，但由于在港口总体规划阶段，无法确定临港工业的投资人和具体建设项目，以及相应的专用码头建设规模及平面布置方案，因此专用码头使用岸线及其水陆区域界限的确定，只能在项目审批阶段进行。一些在港口总体规划范围以外建设的工业和储运项目及相应建设的专用码头，其岸线及水陆区域界限的确定，也只能在项目审批阶段进行。

专用码头与公用码头之间，在规划方面，政府通过规划对资源实行有效管理和合理利用，无论是公用码头还是专用码头，均应纳入统一的规划管理；在建设方面，无论是公用码头还是专用码头，其建设均应执行国家基本建设项目程序；在管理方面，无论是公用码头还是专用码头，均应服从港口行政管理机构的统一管理；在收费方面，无论是公用码头还是专用码头，均应执行国家法律和行政法规规定收取的行政性费用；在经营方面，专用码头在有能力的条件下，经港口管理部门同意也可以同时接受他人的委托，从事公用码头的装卸、储存业务。