



世纪高教

物流管理教材系列

港口经济、 政策与管理

编著 [中] 宋炳良 [荷] 德兰根

格致出版社



上海人民出版社

本书获上海海事大学研究生教材建设项目资助

F551
S756

-61

世纪高教
物流管理教材系列

港口经济、 政策与管理

编著 ~~宋炳良~~ [中] 宋炳良 [荷] 德兰根

F551
S756

图书在版编目(CIP)数据

港口经济、政策与管理/宋炳良,(荷)德兰根编著.

上海:格致出版社,2009.9

(世纪高教·物流管理教材系列)

ISBN 978-7-5432-1652-5

I. 港… II. ①宋…②德… III. 港口-运输经济-中国-高等学校-教材 IV. F552

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2009)第 133205 号

责任编辑 易 斌

美术编辑 路 静

本教材配有多媒体课件,教师可向出版社免费索取。

电子邮件:hibooks@hibooks.cn

世纪高教·物流管理教材系列

港口经济、政策与管理

宋炳良 [荷]德兰根 编著

出版 世纪出版集团 格致出版社
www.ewen.cc www.hibooks.cn
上海人民出版社

(200001 上海福建中路193号24层)



编辑部热线 021-63914988

市场部热线 021-63914081

发行 世纪出版集团发行中心

印刷 上海书刊印刷有限公司

开本 787×1092 毫米 1/16

印张 13.75

插页 1

字数 299,000

版次 2009年9月第1版

印次 2009年9月第1次印刷

ISBN 978-7-5432-1652-5/F·204

定价 25.00 元

序

随着世界经济一体化的不断加深和中国改革开放事业的稳步推进,港口基础设施建设和港口服务业发展方兴未艾。上海和鹿特丹作为世界和欧洲吞吐量最大的港口对于国际贸易的增长和世界经济的振兴发挥着越来越重要的作用。同时,处于快速崛起中的中国港口产业亟待知识创新、技术进步和人才培养。然而,值得我们欣慰的是,《港口经济、政策与管理》的顺利出版将有助于我国高等院校造就一大批港口产业的经营人才和管理精英。

《港口经济、政策与管理》一书为上海海事大学教授宋炳良博士和荷兰鹿特丹港务局高级顾问及荷兰埃因霍温科技大学兼职教授彼特·德兰根(Peter De Langen)博士多年合作的结晶。长期以来,宋教授和德兰根教授分别在上海和鹿特丹等地从事港口经济、航运和物流管理方面的教学和研究工作,取得了较为丰硕的学术成果,因而享有相应的学术声誉。本书由浅入深、资料翔实、数据及时,既汇集了当今国际上港口经济管理学科方面的主要学术观点,又在一些专题探讨中提出了作者的独到见解;既有港口历史演变轨迹的回顾,更对港口发展未来作前瞻性的分析。

除了造福于中国海运教育事业和港口研究外,我热忱希望并完全相信,本书的撰写和出版能为加深中国和荷兰两国之间、上海和鹿特丹两大港口之间业已存在的友好合作关系作出新贡献。

上海海事大学副校长、博士生导师,中国物流学会副会长,

教育部高等学校物流类专业教学指导委员会主任委员

黄有方 教授

2009年5月

目 录

第 1 章 港口功能及相关服务	1
1.1 港口定义及其主要功能	1
1.2 港口用户与服务项目	2
1.3 港口企业与管理机构	4
1.4 货物运输企业	6
1.5 中介、物流等其他服务企业	7
第 2 章 港口货物与港口设施	11
2.1 散装货物与准散货	11
2.2 成组化货物及其他货物	13
2.3 港口设施与货物装卸技术	15
第 3 章 港口位置及其腹地联结	19
3.1 港口位置与班轮运输市场	19
3.2 港口结构层次	21
3.3 独占腹地和可竞争腹地	25
3.4 腹地运输方式	26
3.5 港口与腹地之间的运输系统	31
3.6 通达性指数	35
第 4 章 世界重要港口概述	40
4.1 港口规模	40
4.2 世界集装箱运输网络	42
4.3 荷兰港口	44
4.4 中国港口	46
4.5 其他主要港口	51
4.6 国际航运中心	54
第 5 章 港口环境及其供应链	60
5.1 港口环境的分析框架	60
5.2 贸易、物流运输和制造业	61
5.3 港口发展的福特主义和后福特主义	67

5.4	供应链中的港口作用	70
5.5	集装箱港区与物流园区	73
第6章	港口的空间转换与产业集群	77
6.1	港口空间转换概念	77
6.2	港口和城市之间的关系	78
6.3	产业集群概念	81
6.4	港口产业集群的形成	82
6.5	港口产业集群的演变	84
第7章	港口企业行为分析	90
7.1	市场竞争模型	90
7.2	货物装卸业	93
7.3	港口企业的认知结构	94
7.4	港口优势与劣势分析	95
7.5	港务局治理结构和管理模式	99
7.6	港口战略分析	101
第8章	港口定价理论	104
8.1	港口、船舶与成本	104
8.2	港口拥挤及其附加费	108
8.3	不同航运市场下的港口定价	112
8.4	港口的价格歧视策略	119
第9章	港口服务供需关系与港口竞争	125
9.1	港口选择标准	125
9.2	市场细分及需求弹性	126
9.3	港口运营成本结构	129
9.4	港口内部竞争	131
9.5	港口竞争与转移份额分析	133
9.6	港口之间竞争合作关系	135
9.7	港口货运量预测	142
第10章	港口的业绩评估和经济贡献研究	146
10.1	港口业绩指标	146
10.2	港口成本效益分析	152
10.3	港口直接经济贡献衡量	154
10.4	港口间接经济贡献衡量	157
10.5	需求价格弹性与港口经济效果评估	159

第 11 章 港口的公共利益及其保护	164
11.1 公共利益概念	164
11.2 七种港口公共利益	165
11.3 港口公共利益保护	172
第 12 章 港口集群管理者的职能	174
12.1 集群管理者的利益	174
12.2 港口集体行动安排	175
12.3 集群管理者——港务局在制度安排中的定位	177
12.4 港务局对其集群管理者功能的实施	179
第 13 章 港口体制改革与市场开放	181
13.1 港口运营体制	181
13.2 港务局体制变革	183
13.3 港口公平竞争环境	185
13.4 市场准入与进入壁垒	187
13.5 减少进入壁垒的政策	191
第 14 章 港口的利益相关者及其管理	193
14.1 港口利益冲突	194
14.2 港口“包容性”分析	197
14.3 鹿特丹港的包容实践	199
参考文献	201
后记	211

第1章 港口功能及相关服务

本章中,我们将讨论有关港口的定义,港口的功能,以及三种不同类型的港口服务。我们还将简单介绍与港口业务相关的几类主要组织:包括码头运营业、航运业、内陆运输业、运输代理业、物流服务业、其他为港口运营提供服务的企业以及港口管理当局。显然,了解有关这些企业和事业单位的背景知识对港口进行分析研究是十分必要的。

1.1 港口定义及其主要功能

目前不同的专家和学者们对“港口”给出了不同的定义。尽管这些定义各不相同,但仍有其相似之处。一本海运经济学的权威教材,对“港口”的定义是:能够为船舶提供靠泊服务使其能进行货物装卸的某一地域(Stopford, 1997)。这段话仅仅将港口定义为船舶进行货物装卸的场所,显然港口往往还因其大量汇聚货流的优势而吸引众多经济活动。“在线权威百科全书”对港口进行了如下定义:所谓港口,就是进行船舶靠泊、船载货物装卸中转作业的场所,通常位于海边、河口、湖泊沿岸。港口大多具备一定的货物装卸设施,如装卸吊机、叉车等,以进行船舶装卸作业。这类装卸业务有些是营利性的,也有一些是公共服务性的(Wikipedia, 2006)^①。

上述定义给出了港口的两项主要功能:第一个功能(也是最重要功能),港口与机场、火车站等一样是运输链中的重要节点之一;第二个功能,港口是开展与到港船舶和货物有关经济活动的重要场所。

港口作为运输链的重要节点,与机场、火车站等相类似都具备以下几个主要功能:

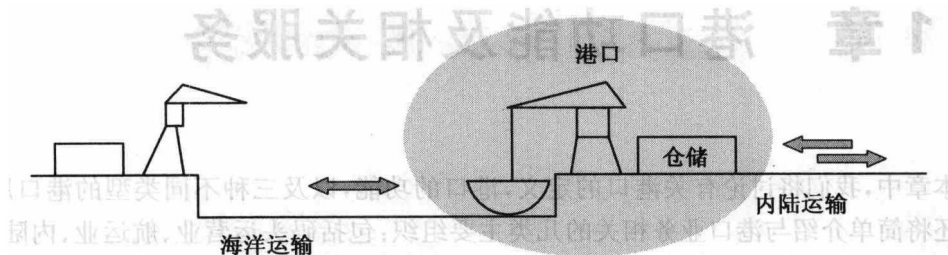
(1) 港口作为运输链的中转点,是不同运输方式客货流的交换地。比如,在港口货物从船舶卸下并转装至卡车上;与此类似,在机场则是旅客从火车或汽车转换到飞机上。高效运行的运输节点有利于提高整个运输链的效率。

(2) 港口是货物暂时储存的缓冲区。运输节点也可以作为一个缓冲区为货物提供暂时存储,供旅客暂时逗留。由于不同运输方式的载负能力不同,中转衔接不畅的问题往往不时地出现。运输节点具有的暂时货物存储和临时旅客逗留的功能正是要解决这一问题。以港

^① Port. Wikipedia. The Free Encyclopedia. //en.wikipedia.org./wiki/port.

口为例,一艘船舶一次可装载 30 万吨的货物,而进行二程运输的运输工具,例如卡车、驳船和火车等往往只能一次装载很小的货量。因而,在这种情况下,暂时存储功能必不可少。

(3) 港口具有集成整合的功能。在运输节点,货物或旅客需要进行集成和组合,以实现规模效应,提高运输效率。就港口来说,集成功能表现为不同的货物可以被装载在同一艘船舶,例如同一艘船舶可以同时运送木材和集装箱。图 1.1 显示了港口作为运输链节点的各项功能。



货物在港口的暂时存储是必要的,因为不同运输方式(如船舶与卡车之间)的运输规模存在明显的差异。

图 1.1 作为运输节点的港口功能

这里所涉及的研究港口的技术方法也同样适用于内河港和湖泊港,但存在着以下两点区别:第一,内河和湖泊港口接纳船舶的载重吨数与海港相比小得多,因此内河和湖泊港口本身的规模也相对较小。欧洲最大的内河港口——德国杜伊斯堡港的年吞吐量仅为 3 000 万吨左右,不到欧洲最大的海港——鹿特丹港年吞吐量的十分之一。第二,大部分内河和湖泊港口还不具备海港那样完善的服务功能,诸如拖轮、引航、报关等。

尽管机场、港口、火车站、内河港口等运输节点在某些方面有其相似之处,但大多研究都认为应对这些节点进行区别分析。颇具代表性观点的学者有 Slack(1999) 以及 Hesse 和 Rodrigue(2004)。总的来说,港口在以下两个方面与其他运输节点有本质上的区别:第一,相比其他运输节点,港口货物装卸工艺更为复杂。这是由于各种不同形态的货物(如铁矿石、水果、汽车等)需要各种专用装卸设施、存储场所和设备。第二,由于大批量货物在港口进行装卸和暂时存储,因而随之产生许多不同类型的经济活动。

1.2 港口用户与服务项目

港口往往提供多项服务,综合来看可以将其划分为以下三类:第一类,货物装卸服务,包括与船舶装卸相关的所有业务。这一服务最重要的用户是航运公司。第二类,物流服务,包括与货物在港存储相关的所有业务,如再包装、分检、贴标签等。该服务最重要的用户是物流企业以及进出口公司。第三类,港口加工制造服务,包括为产品加工制造提供场地和其他设施。该服务最重要的客户是在港区投资生产的加工制造企业。

上述三项港口服务因主要客户群的不同及其客户选择港口标准上的不同而呈现明显的差别。港口有可能在货物装卸服务上具有优势,而在物流服务上较为薄弱。表 1.1 总结了三项港口服务的一些重要的特点。

表 1.1 港口各项服务的重要特点

特 点	货物装卸服务	物流服务	加工制造服务
该服务涉及的相关企业	码头装卸企业、拖轮公司、引航站、理货公司	物流企业、运输企业、货运代理企业	港务局(港口投资方)、为加工制造业提供公共服务的部门,如供水、供电、供能机构等
竞争者	其他周边邻近港口	其他港区内的物流园区或在内陆的配送和中转中心	其他适合引入加工制造业的区域
港口选择意向标准	港口吞吐量、船舶在港待泊时等	因物流服务带来的增值效应、集聚的物流企业的数量	港区加工制造业产值及投资规模
主要客户群	航运公司、进出口企业、货运代理	进出口企业、物流企业、物流设施投资方	与港口相关的制造加工产业
与其他港口服务的关系	优质的运输服务会增强港口其他服务对客户的影响力	优质的物流服务能导致更大的运输需求产生,也会促进加工制造功能的发展	优质的加工制造服务能为其他港口服务带来更大需求

上述关于港口三项服务的特点区分将应用于随后的论述和分析中。其中,货物装卸一直是港口最核心的功能,因而受到的关注也最大。

中国港口服务业概况

2007年中国(大陆)港口货物吞吐量完成64亿多吨,年增长达15.1%;上亿吨级大港共计14个,其中沿海港口11个,内河港口3个。集装箱吞吐量首次突破一亿箱,达到1.14亿TEU,年增长22.3%;集装箱吞吐量连续6年位居世界第一位。大陆沿海十大港口累计完成货物吞吐量28.1亿吨,较上年增长13.8%,占沿海规模以上港口总吞吐量的72.3%,其排名顺序如表1.2所示。

表 1.2 2007年中国大陆沿海港口货物吞吐量前十位

位 次	港 口	货物吞吐量(万吨)	年增长率(%)	占沿海总量比重(%)
1	上 海	49 227	4.6	12.7
2	宁波—舟山	47 336	11.7	12.2
3	广 州	34 325	13.4	8.8
4	天 津	30 946	20.1	8.0
5	青 岛	26 502	18.2	6.8
6	秦皇岛	24 893	21.5	6.4
7	大 连	22 286	11.2	5.7
8	深 圳	19 994	13.6	5.2
9	日 照	13 063	18.7	3.4
10	营 口	12 207	28.8	3.1

资料来源:中国交通运输部,《2007中国航运发展报告》,人民交通出版社2008年版。

中国大陆港口集装箱运输自 20 世纪 70 年代起步发展,达到 100 万 TEU 用了 16 年时间,从 100 万 TEU 到 1 000 万 TEU 用了 9 年时间,从 1 000 万 TEU 到 5 000 万 TEU 用了 6 年时间,而从 5 000 万 TEU 到 1 亿 TEU 则仅仅用了 3 年时间。至 2007 年,上海、深圳、青岛、宁波—舟山、广州、天津等 6 个港口集装箱吞吐量都进入世界前 20 位。

据不完全统计,截至 2007 年底全大陆共有港口经营企业 1.1 万多家,其中码头运营商 7 000 多家;危险品作业经营人 1 700 多家。2007 年,共有引航机构 43 家,期间共引领船舶 29.84 万艘次,年增长 9.4%。

1.3 港口企业与管理机构

1.3.1 码头运营公司

码头装卸公司,也称为码头运营公司(terminal operating company),主要负责货物装、卸船舶业务。目前码头运营公司主要可分为两大类:有些码头运营公司在世界许多不同港口都设有分支并开展业务,而其他一些码头运营公司则仅仅在某一港口设有分支机构开展业务。一般来说,某一码头企业仅负责一种货物的装卸(如集装箱、汽车、铁矿石及油品)。这是因为每种货物有不同的装卸工艺,如果一个泊位同时装卸多种货物,码头运作会非常困难,甚至在某些情况下几乎无法进行。

码头装卸服务从本质来说是一种间接派生需求,必须适合整个运输链的需求。只有在运输链中某一段成本优势能够抵消高昂的码头装卸成本时,整个运输链才是经济的。实践中,经常会出现以降低货物内陆集疏运成本来抵消码头装卸成本上扬。因此,在分析某一码头的竞争力或市场潜力时,应重点考虑其在整个运输链中的地位和作用。

码头运营公司至少拥有两类目标客户:一类是航运公司,另一类是进出口企业,其他企业诸如贸易公司、货运代理企业等也可能成为其客户,但并不是固定目标客户。在一些行业里,能否得到廉价、可靠稳定的港口装卸服务是决定贸易商竞争力强弱的重要因素之一,因此这些企业往往会选择实施纵向一体化战略,投资建设自己的专用码头。这些码头就被称为货主码头或专用码头。在某些情况下,贸易商也会选择与其他贸易商一起合资建设专用码头,尤其是投资建造一些油品和铁矿石码头。

总的来说,码头业逐渐呈现全球化的趋势。跨国码头运营商和国际码头运营商不断涌现。这一趋势产生的一个重要原因在于,如今多数港口允许运营商进入的门槛大幅度降低。过去,大部分港务局热衷于自己参与港口的运营,或者仅允许国有企业参与港口运营。然而,在最近的 20 年里,港口运营的市场化进程日趋明显,这使得一些效益好、进取心强的码头运营公司开始步入了国际化扩张的阶段。但限于业务能力的限制和雄厚资本实力的要求,只有少数码头运营公司能成为真正的国际码头运营商。相对来说,集装箱码头市场出现的国际码头运营商较多,主要因为集装箱运输市场成长最快,国际化扩张机会也较多。

除了市场扩张外,码头运营公司往往会开展除了货物装卸等核心业务外的其他附加业务。由于具有提供附加业务的优势,码头企业在为客户提供增值服务方面大多得心应手。例如,货物到港后多数会暂时在港区贮存,这使得港口成为货物加工和再包装的合适场所。港口在整个运输链中不仅仅只作为一个货物“转运点”,还是物流业务开展的重要场所。从码头企业的功能定位的变化和提供的物流服务类型两个维度来分析,荷兰码头运营公司的地位变化呈现三个特征:第一,绝大多数的码头运营公司的经营范围仍限于港区范围;第二,很大一部分码头运营公司已开展附加业务服务,而不仅仅局限于货物装卸;第三,码头运营公司未来发展的趋势是地理范围的扩张和多项增值附加业务的开展。

绝大多数港口服务开展存在明显的规模经济效应。因此,码头运营公司在雇员人数和资本规模上都相对较大。此外,码头作业能力增长非常迅速。但这并不意味着港口人力资本规模也相应增大,因为即便港口的吞吐量大幅增加,港口产能的提高在很大程度上是由于货物装卸工艺技术的提高,而不取决于人力资本规模的增大。

码头运营公司的主要成本是人力成本、设备成本和土地租赁和维护成本。后一项成本只在码头运营向实施“地主港”模式的港务局租赁港区用地时才发生。

1.3.2 港口行政管理及其机构

港口行政管理模式大致可分为“地主港”模式、工具型港口模式或者服务型港口模式、私营港口模式等(World Bank, 2001)。在某些国家,特别如英国,所有港口均采用私营型港口模式,实行全盘私有化经营,任何公共机构不会充当港口基础设施的拥有者。此外,专用码头在大多数国家均为私有和私营(如南非、巴西、荷兰和美国等)。新加坡港以及改革前的中国港口属于“服务型”模式,其码头设施和运营企业都为国有和国营。港务局担任港口行政管理部门和企业实体的双重职责,集港口的运营和管理功能于一身。

“地主港”(landlord port)模式,就是指政府委托特许经营机构(港务局)代表国家拥有港区及后方一定范围的土地、岸线及基础设施的产权,对该范围内的土地、岸线、航道等进行统一开发,并以租赁方式把港口码头租给国内外港口经营企业或船公司经营,实行产权和经营权分离,特许经营机构收取一定租金,用于港口建设的滚动发展。

与工具港模式和服务港模式不同的是,实行“地主港”模式的港务局并不参与码头运营,也不投资港口辅助设施(如装卸桥和仓库等)。港务局仅向码头运营商提供土地和基本的基础设施,其余业务都由运营商负责(World Bank, 2001)。“地主港”模式越来越被视为合理的港口管理模式,因为这一模式避免港务局干涉码头运营商的商业事务,诸如码头日常运营或码头设备的投资。(Baird, 2002)

目前,世界上最大的100个集装箱码头(港口)中的大部分都是按“地主港”模式的原则来管理的,这种模式代表着当今世界港口发展的方向。实施“地主港”模式的港务局负有以下两方面的职责:首先,保证港口的航行安全。这一职责往往由港务局负责,即便如此,也需其他一些国家机构参与航行安全的监督、管理活动。其次,制定港口发展规划。港务局有责任制定港口发展规划;制定和向码头运营商、航运公司收取港口税费和土地租金;进行港口营销活动,即向港口有关方,如当地居民、社会团体及学生发布信息。

“地主港”模式的优点有：

第一，适应国际港口管理的发展趋势。港口加快民营化和国际化进程，与国际流行的港口管理方式接轨，改善国际物流作业流程，吸收学习国外同行的先进经验，从而促进港口的进一步发展。

第二，提高港口效率。在“地主港”模式下，港口经营者可以摆脱政治和官僚作风的约束，树立商业化的经营理念，创造相对自由的业务环境，对用户的需求反应快捷，服务周到。因此，运营效率会有大幅度的提升。

第三，兼顾政府和企业的利益。政府减轻了财政负担，减少了日常事务的缠绕，可以集中精力搞好港口的总体规划、实施港口法规，保证港口作业安全。另外，企业参与港口基础设施及服务可带来新的资金来源，也就提供了风险分散的机会。

第四，各种港航资源可通过市场整合、优化，减少重复投资。在“地主港”模式下，现有的和以后与港口相关的各类资源也可通过市场运作来整合。通过资本嫁接、企业兼并、收购等方式，促进邻近港口资源、临港生产资源、综合交通资源及与省内外甚至境外港航资源的整合。从而，避免了新的投资和资本浪费，促进港口能力的充分利用，降低服务费用。

1.4 货物运输企业

1.4.1 航运公司

航运公司(shipping company)负责船舶运营和提供水上船运服务。航运公司又分为定船、定船期、定航线的班轮运输企业，以及不定船、不定船期和不定航线的租船运输企业。班轮运输企业主要从事集装箱、滚装汽车运输，而租船运输企业则主要从事油品、铁矿石等散货运输。这两类航运市场形成的原因在于货主所托运货物的种类和批量的多少不同。租船运输适合于货量较大，货种单一，即整船大宗货运输；而大多数班轮运输则更适合于种类繁多，且同类货物量相对较小的件杂货或集装箱运输。

航运公司负责水上船舶运营并为托运人提供货物运输服务，但并不一定自己拥有船舶。在很多情况下，专业的船舶融资机构和船东能向航运公司长期出租船舶。航运公司的主要业务只是向运输市场提供运力，其主要目标客户有两类：一类是有国际货物运输需求的贸易商；而另一类为其他间接货主。后一类货主并不直接与航运公司洽谈，而是将货物运输，甚至把对合适承运人的挑选工作都外包给一些中介机构。在这些中介机构中，最重要的是专门从事货物运输和物流业务的货运代理企业。

航运业经营存在着相当明显的规模经济效应。特别是对于班轮运输企业来说，规模越大越有优势，因为企业拥有的船舶越多，意味着其航线范围覆盖的港口越多，也就意味着能向货主提供更多的服务选择，其运输质量也更优质。此外，船舶大型化也会带来成本优势。例如，大型航运公司对港口的议价能力较强，因而能够获得更低廉的港口费用报价。正因为具有这一规模经济效应，航运业才会朝集中化方向稳步推进，班轮运输市场尤其明显。

航运公司的主要成本是船舶成本、燃料成本、船员工资报酬和港口费用。总的来说,成本和运输时间是货主选择承运人的两个重要因素,因此想方设法降低运输成本对航运公司来说是非常重要的。

与码头运营公司一样,航运公司也同样需要确立其在整个运输链中的竞争地位。影响其竞争地位的一个重要因素是,航运公司是提供“门到门”还是“港到港”运输服务。如果航运公司只提供“港到港”服务,那么它在整个运输链上必然受制于其他的企业,这就会导致整个运输链的效率低下,原因在于许多不同公司的参与会造成成本的上升,相互间的协调也会降低效率。因此,如今航运公司往往选择提供“门到门”服务。这也就意味着航运公司还从事相关的内陆运输。此外,航运公司也频繁地提供其他附加服务,如仓储及配送等。

1.4.2 内陆运输企业

港口不仅是海上运输的节点,也是内陆运输与海上运输的结合部,港口功能确保货物能顺利地从水路运输转至内陆运输。一般来说,内陆运输方式包括:公路运输、铁路运输、内河运输和管道运输。在大多数国家,某一企业专门从事某项内陆运输业务,而并不是由一家企业提供所有的内陆集疏运服务。

提供公路运输服务的企业称为公路集疏运企业。公路集疏运企业的规模往往参差不齐,有些规模非常大,而也有一些企业却只拥有一辆集卡。如果内河水运网络及其相关港口设施条件完善的话,内河运输是一种重要的、有效的集疏运方式。例如,上海港、鹿特丹港和新泽西港便是很好的例子。过去从事内河运输的企业往往是小型的民营企业。尽管现在这种情况有所改变,但内河运输企业相对于其他内陆集疏运企业来说规模较为分散。

铁路运输市场的结构在很大程度上取决于政府在铁路运输业上的作用。在某些国家,如美国,铁路运输企业不仅拥有铁路车辆,还可以拥有铁道线路。而在其他一些国家,铁路基础设施为国家所有。国家政策将在一定程度上影响铁路运输市场的结构。在运营商拥有自己铁道线路的国家,市场集中程度相对较高,因为运营商需要投入大量资金形成自己的铁路运输网络;而在一些仅仅允许铁路运输运营商参与部分铁路基础设施建设的国家,铁路运输商的企业规模则会相对较小,而企业之间的竞争也更为激烈。这些从事内陆集疏运的企业需面临的一个共同问题是,它们大部分没有与码头运营企业订立合同关系。尽管如此,其业务仍然依赖于码头运营商,它们往往会直接与码头接触。由于内陆运输企业与码头运营商并无长期稳定的合同关系,所以两者之间的协调非常困难,最后往往导致货物等待时间长以及各运输方式之间标准不一、转运衔接不畅的困难局面。

1.5 中介、物流等其他服务企业

1.5.1 运输中介和代理商

运输市场有各种形式的中介机构,这些中介机构自身并不拥有经营运输业务所需的实际资产(例如船舶),但却作为承运人和托运人之间的牵线搭桥者起到非常重要的作用。

如今中介机构在港口业发展中的地位已经发生了改变。Verhoeff (1981)和 Haezendonck (2001) 指出,中介机构也是影响港口核心竞争力的重要因素之一。至少有以下三种中介机构在港口运营中起到非常重要的作用。

(1) 货运代理人(freight forwarder),一般为托运人和承运人之间的中间人。货运代理人可能是港口运营中最重要的中介机构,代表托运人向承运人订舱。托运人对运输价格并不敏感,而货运代理人则对运输价格较为敏感,因为货运代理人的盈利与否至少一部分取决于他向承运人的议价能力,也就是降低成本的能力。为此,运输企业更愿意直接与货主进行交易。

(2) 船舶经纪人(shipbroker),一般为周旋于船东和承运人之间的中间商。船舶经纪人先向船东购置一部分船舶运力,并转售给客户。它们的客户可能是进出口商也可能是航运公司。

(3) 船务代理人(shipping agent),一般为航运公司在港口的代表。船务代理人负责管理船舶在港成本,安排引航、驳船拖带以及代表航运公司从事的一切其他服务。其中,包括商务代理业务,例如代表航运公司处理与运输有关的一些事故。航运公司之所以愿意与船务代理人合作是因为相比在港口设立自己的代表机构,这种合作成本更低。船务代理人的地位如今日益受到先进通讯技术和运输链成本透明度提高的威胁。

货运代理人 and 船务代理人是托运人和承运人之间的重要中介人,而托运人与承运人之间也可以直接进行交易。以集装箱运输为例,有好几种可能的运输组织形式。图 1.2 中所示的运输组织形式都能在实际业务中找到。

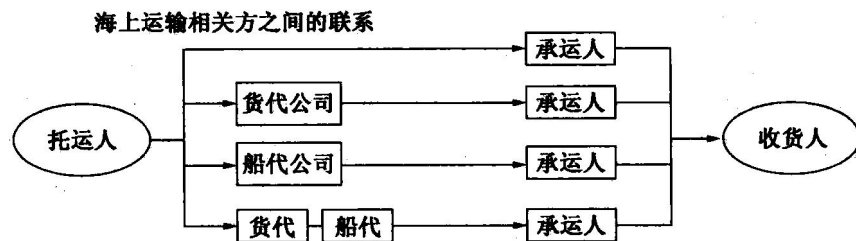


图 1.2 海洋运输可能的组织形式

影响运输组织形式的因素包括:托运人的运量大小和承运人的企业规模。托运的运量越大,托运人议价能力则越强。在托运量达到一定的规模时,托运人有资格直接与承运人洽谈业务,以获得较低的运费率。另一方面,承运人企业规模也是非常重要的影响因素,因为规模效应使承运人有能力设立自己的机构而无需借助其他代理机构。

1.5.2 物流服务企业及相关服务提供商

如上所述,港口是物流链中的一个重要环节。运输只是物流链中的一部分,仓储和其他增值服务在物流链中也非常重要。物流是一个相对较新的领域,而物流服务市场也是在最近几十年中发展起来的。随着物流产业的发展,许多企业将自己定位于物流服务提

供商。如今航运公司,特别是在集装箱运输市场经营的一些航运公司,已经开展了准点到小时的运输服务,同时货运代理和码头运营企业也同样开展相关的物流服务。一些公路运输企业也不断拓展自身业务,力求承担起物流服务供应商的职责。这些企业往往会与同样提供物流服务业务的仓储、配送和快递企业形成竞争。

在港口还有许多提供相关服务的企业,这些服务主要是保证港口各项功能的正常运行。例如,引航员为进港船舶引航。传统意义上的引航服务站为公共机构,因为引航是保证港口船舶航运安全的关键环节。然而,随着安全标准精确程度的提高,引航服务私营化的趋势也正逐渐显现。拖轮企业为在港船舶提供驳船、拖带服务,例如拖轮公司会为进港船舶的调头等提供拖带服务,许多港口往往对进港船舶实行强制拖带政策。负责系泊服务的企业则负责将进港船舶安全系于指定泊位的职责。系泊服务需要专业技术,往往由专业公司承担。燃料供应由船舶燃料供应公司负责或者其他物料供应商负责。当港口作为进出口贸易的门户时,海关等机构则会负有通关和检验检疫的职责。除了上述主要的港口服务企业,一些大型的港口还拥有船舶融资企业、贸易金融企业、船舶管理企业、船舶租赁企业、船舶评级部门和海事法律部门等相关机构。

上海港口管理局和中国“地主港”建设

作为市政府负责港口和航运管理工作的职能部门,上海港口管理局将对整个上海的港口规划发展、港口的功能和服务、水路运输管理、港政等实施统一管理。新的港口管理局将不干预企业的生产经营,而是为企业创造一个公开、公平和公正的市场环境,推动上海港加速发展。港口局同时挂上海国际航运中心上海地区领导小组办公室的牌子,努力实现“一中心两翼”(即上海港为中心,苏、浙港口为两翼)的联动,全力发挥长江三角洲国际航运中心的聚集和辐射作用,参与亚太地区的航运事业竞争。

上海市港口管理局的主要职责^①为:(1)贯彻执行有关港口、航运工作的法律、法规、规章和方针政策;研究起草港口和航运的地方性法规、规章草案和政策,制定港口章程;组织并监督港口水运行业执法工作。(2)编制上海港口(含洋山新港区)的总体规划;对港口的岸线、陆域、水域依法实施行政管理。(3)负责属于地方政府管理权限的国际海上运输、沿海运输量和长江运输的行业管理工作;负责沿海、国际航线的备案受理工作。(4)负责上海港口和水运的行业管理工作;对上海港口和水路运输的经营秩序、安全生产,以及所辖通航水域的卫生防疫、环境保护等实施监督和管理;对上海口岸内属于地方政府管理权限的海事、航道等依法实施管理;组织处置辖区内重大突发事件、重大灾害事故和重大供应事故。(5)负责上海港口的基础设施、内河航道的规划和管理;负责协调推进港口和水运的科学技术工作。(6)负责征缴、代征国家和上海市规定的涉及港口和航运的有关规费及其他费收;会同有关部门对上海港口和水路运输企业经营性收费项目和价格实施监督和管理。

^① 许培星:《2003年上海市港口与航运发展报告》,上海人民出版社2004年版。

随着中国经济体制改革的不断深入,中国的港口政策也由传统的单一投融资方式向多元化方向演变,港口土地和岸线资源也向市场化推进,因此逐步具备了建立地主港模式的条件:

(1) 国家重视港口建设,政策上给予支持。中国已经实现了政企分开,管理权已下放到地方政府;交通部已经把港口设施分为非经营性基础设施、经营性基础设施和经营性设施三类。对各种设施的投资主体进一步明确,为租赁、BOT等融资创造了条件;另外,《港口法》的颁布和实施也使港口管理进入了法制化。

(2) 中国经济持续高速增长和对水运基础设施的巨大需求。中国正在成为世界上一个主要的产品制造地区,加工贸易的迅速增长促进了制成品的出口,而同时急剧增加的国内市场需求刺激了原材料和能源的进口。这些都为国内外投资者提供了众多的投资机会,中国经济体制向市场经济过渡和逐步与国际接轨为国内外投资者提供了优越的市场条件。

(3) 在改革开放的政策指导下,中国港口建设发展速度很快,同时也积累了丰富的融资、管理、经营的经验:如深圳港是全国最早实行政企分开运作的港口,现在港口实行多元化经营,对于不同体制的港口企业管理具有非常丰富的经验。

(4) 中国拥有众多自然条件优良的国际性港口,这些港口地理位置优越,经济腹地条件好,拥有良好的集疏运系统,能够吸引国际班轮挂靠,有利于“地主港”模式的推行。

随着中国经济的发展和与国际接轨的程度越来越高,“地主港”模式已在国内初步得到应用,如南通吕码头。福建省将选择条件较好的8个待建、新建港口实行此模式建港,转让经营权。大连大窑湾北岸也采取“地主港”模式建港,规划总投资100亿元。目前,“地主港”模式已引起国内各地方政府的重视。

“地主港”模式在国内推进,一定程度上还存在问题。

首先是观念问题。从政府角度看,港口是具有重大社会功能的公共设施,关系到国计民生和国防安全。如果港口经营权放到企业特别是外资企业手里,政府担心会对港口公共服务功能产生影响,对其管理职能是否会削弱有顾虑;从企业层面说,目前中国主要港口大多是国有大型港务集团处于相对垄断地位。“地主港”模式将港口交给别的企业经营,当地港务集团担心其强大的经营地位受到挑战。其次,目前港口规划受行政分割影响。如果港口规划不科学,投资企业会对投资效果产生疑虑。再者,目前中国政府对“地主港”模式还无政策和法规方面的具体规定,客观上影响“地主港”模式的大范围推行。

思考题

1. 港口服务大致有几类? 其特点如何?
2. 港口用户主要有哪几类企业?