

图书基本信息

书名：<<中国港口费率，投资和差异化规制研究>>

13位ISBN编号：9787313065278

10位ISBN编号：7313065272

出版时间：2011-1

出版时间：上海交大

作者：郑士源

页数：150

字数：186000

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：<http://www.tushu007.com>

## 前言

为实现由教学型大学向教学研究型大学转变的目标，上海海事大学一直将学科建设作为学校工作的重中之重，从体制、机制和投入三方面予以支持，以便更好地为国家交通事业的发展和上海国际航运中心建设服务。

交通运输规划与管理学科作为交通部重点学科和学校的传统优势学科，目前设有1个博士点（交通运输规划与管理），3个硕士点（交通运输规划与管理、交通运输工程、港口海岸及近海工程），2个中外合作研究生培养项目（国际航运与物流工程、物流工程与管理）。

长期以来，交通运输规划与管理学科坚持以水路运输为特色，围绕交通运输战略与规划、交通运输现代化管理、海事信息与控制领域中的重大理论、技术和管理问题，注重学科建设和科学研究，取得了一定的学术成果。

《交通运输规划与管理研究系列》丛书收录的学术专著均源自交通运输规划与管理学科的教师近年来所完成的科研成果，从整体上代表了该学科的学术水平。

这些专著作者，既有在学术上已卓有成就的资深学科带头人，也有正在快速成长的中青年学科带头人和学术带头人，其中还不乏初出茅庐的青年才俊，还充分显示了交通运输规划与管理学科雄厚的学科人才梯队。

更值得一提的是：此次出版的丛书涉及了交通运输领域的方方面面，既有基础理论领域的探索，也有技术层面的应用创新，这表明了交通运输规划与管理学科的发展正逐渐呈现出多学科交叉的特色和优势。

《交通运输规划与管理研究系列》丛书的顺利出版，标志着交通运输规划与管理学科建设又达到了一个新的高度。

在此衷心希望交通运输规划与管理学科团队继续振奋精神，努力创新开拓，坚持“理论上有一个高度，应用上有一个落脚点”的发展模式，在理论研究层面能密切跟踪当前国际学术发展前沿动态，并与之相接轨；在应用研究领域，能与海事领域具体应用密切结合，切实解决重大海事管理与规划问题，力争成为国内海事规划与管理领域不可或缺的思想库、专家库、技术库和成果库。

## 内容概要

近年来随着港口产业的飞速发展，我国港口的规制模式也经历从中央规制到地方规制的改变，对我国港口、国民经济乃至整个社会的发展产生了深远的影响。

对此，本书在总结这两种港口规制模式特点的基础上建立了港口规制的分析模型，对港口费率、投资和经营差异化这三方面的规制进行研究。

本书可作为港口管理和投资分析人员的参考用书。

书籍目录

第1章 绪论 1.1 研究背景及意义 1.2 港口的规制模式 1.3 结构体系及创新点第2章 规制理论综述 2.1 政府规制的内涵和定义 2.2 政府规制的必要性 2.3 政府规制的分类 2.4 规制理论研究 2.5 政府规制的目标 2.6 政府规制的手段 2.7 交通运输行业的规制研究第3章 港口产业的相关研究综述 3.1 港口定价 3.2 港口投资 3.3 港口的差异化竞争 3.4 上述研究的评述第4章 港口费率规制 4.1 模型建立 4.2 中央规制模式 4.3 地方规制模式 4.4 规制模式的比较 4.5 本章小结第5章 港口投资规制 5.1 港口投资的表示 5.2 中央规制 5.3 地方规制 5.4 规制模式的比较 5.5 本章小结第6章 港口经营差异化规制 6.1 港口经营差异化程度的表示 6.2 中央规制 6.3 地方规制 6.4 规制模式的比较 6.5 本章小结第7章 规制模式改变对我国港口及社会福利影响的实证分析 7.1 港口规制模式改变对港口费率的影响 7.2 港口规制模式改变对港口投资的影响 7.3 港口规制模式改变对港口差异化程度的影响 7.4 港口规制模式改变对港口服务需求量的影响 7.5 港口规制模式改变对社会福利的影响 7.6 本章小结第8章 结论与展望 8.1 主要工作和结论 8.2 进一步研究工作的展望附录A 实证分析中的统计数据附录B 文中相关计算的程序附录C 文中相关变量表参考文献后记

## 章节摘录

从20世纪50年代起到80年代的中后期，我国港口一直由中央的交通部管理，实行“政企合一，港航一体”的管理体制。

但随着我国经济贸易的迅速发展，这种中央管理模式越来越不能适应新的形势。

从80年代中期起，港口在不改变所属关系的前提下开始了港口管理模式的改革。

1.2.3.2地方和中央双重领导，地方为主的管理模式20世纪80年代中期开始，除秦皇岛外，沿海14个大型港口全部下放地方，实行“地方和中央双重领导，以地方为主”的管理模式。

为保障港口建设有资金渠道，港口实行“以港养港”的财务体制。

港口管理体制的下放，有利于港口的发展，有利于港口为所在地服务，有利于港口与地区经济的融合。

体制改革后，交通部负责统一制定、修改和颁发全国性的港口管理法规、规费，并对执行的情况进行监督和检查。

而地方主要负责编制港口生产建设的长期规划、中期计划和年度生产经营综合计划，编制港口基建计划和大中型技术措施计划，报国家计委和交通部审批后，由地方组织实施，并领导港口及各下属单位的行政业务、生产和安全质量工作。

1.2.3.3地方管理模式2001年11月23日，国务院办公厅发布了《关于深化中央直属和双重领导港口管理体制改革的意见》，指出港口管理体制改革的核​​心内容是港口管理权下放地方和政企分开。

至2003年上半年，所有下放到地方的港口成立相应的行政管理机构，实施政企分开，为引进不同的经营形式和投资主体、培育有效的竞争机制、建立新的管理体制创造了良好基础。

新的港口管理体制将原有的港务局一分为二，分设为港务管理局和港口企业集团公司两部分。

港务管理局进入政府序列，作为所在地人民政府单独设置的专司港口行政管理的职能部门，负责港口的监督管理工作，以及港口公共基础设施的建设、维护和管理。

港口企业集团按照建立现代企业制度的要求组成一个或几个港口集团公司，只从事港口装卸、仓储等生产经营活动。

同时，通过吸引外资和民营资本的加入，增加港口的建设资金和经营效率。

与国际相比较，我国港口管理模式变化的一个鲜明特征是以引进外资（主要是中外合资）的方式使私人部门参与公共港口的投资与经营（见表1-5）。

投资重点集中在市场规模大和投资回报率高的集装箱码头上。

投资主体主要分为两类，一类是专门从事港口投资和经营的独立跨国港口企业，如和记黄埔、新加坡港务集团等，另一类是大型的跨国班轮公司，如马士基等。

此外，中国港口管理模式变化的另一个重要特征就是地方的参与。

虽然产权仍有集体性质，不能算严格意义上的民营化，但体制下放后的服务形式显然与传统的国家垄断经营不同，地方占据港口建设的主导地位。

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:<http://www.tushu007.com>