

Historical Evolution and Cost-Benefit Analysis of China's Ship Visa System (1952-2017)

Susheng Zha

Haining Port and Shipping Administration Department, Haining Zhejiang
Email: zhasusheng@163.com

Received: Sep. 23rd, 2019; accepted: Oct. 8th, 2019; published: Oct. 15th, 2019

Abstract

Since 1952, the China's ship visa system has been implemented for six different stages of development, has resumed and abolished for three times, and has existed for more than half a century. It gradually evolved from an administrative license to a regulatory system. The article sorts out the historical development stage of China's ship visa system, combines the experience in practice, and analyzes the ship visa system by cost-benefit analysis method. It is found that the ship visa system is basically benefited greater than the cost, until the port fee was canceled, the cost was starting gradually greater than the benefit.

Keywords

Ship Visa System, Historical Evolution, The Function, The Cost-Benefit Analysis Method

中国大陆船舶签证制度的历史沿革及其成本 - 收益分析(1952~2017)

查苏生

浙江省海宁市港航管理处, 浙江 海宁
Email: zhasusheng@163.com

收稿日期: 2019年9月23日; 录用日期: 2019年10月8日; 发布日期: 2019年10月15日

摘 要

中国大陆的船舶签证制度自1952年至今, 历经三次存废六个不同的发展阶段, 实施了半个多世纪, 从行

政许可逐步演变成集多项功能于一体的监管制度。文章通过对该签证制度历史发展阶段梳理, 结合实践操作中的经验体会, 运用成本-收益分析法对船舶签证制度进行分析, 发现船舶签证制度基本上是收益大于成本, 直到港航规费取消时成本才逐渐大于收益。

关键词

船舶签证制度, 历史沿革, 功能, 成本-收益分析法

Copyright © 2019 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

1. 引言

根据 2016 年 11 月全国人大常委会第二十四次会议对《海上交通安全法》的修正[1], 2016 年 11 月交通运输部海事局下发了《关于实施国内航行海船进出港报告制度有关事项的通知》, 2017 年 3 月交通运输部海事局下发了《关于实施内河航行船舶进出港报告制度有关事项的通知》[2], 从规范层面, 正式取消了国内航行的海船、内河船的进出港签证制度¹。存在了半个多世纪的船舶签证制度, 如何寻求一个无限接近客观公正的评判, 是一个巨大而艰难的课题。有研究者认为, 船舶签证行为成本高、增加行政相对人的负担、导致航运业的“过度负担”, 属于事实经验层面上“后果不具有正当性”的管制行为。²笔者认为, 对一项制度的评判应当综观其历史、功能、成本和实效, 而不能只看一个时间点, 本文在梳理船舶签证制度的历史沿革的基础上, 尝试运用成本-收益分析法检视该制度的成本与收益, 希望为该制度获得一个客观公正的评判提供基础。

2. 船舶签证制度的历史沿革

2.1. 船舶签证制度的历史渊源

依据现有史料, 船舶签证制度可以追溯到战国时期楚怀王赐给儿子鄂君启的舟、车铜质符节, 该符节称为“鄂君启节”, 其目的是方便鄂君启在楚国域内免税从事水路经商活动[2]。该免税通行凭证, 用铭文错金详细规定了车船数目、行程期限、运载物类等[3], 它是中国历史上最早的行船通行凭证。唐代, 诞生了中国历史上海事管理机构的雏形——“市舶使”, 行使船舶检查之责[4]。宋代(公元 971 年), 正式设立专职海事管理机构——市舶司, 船舶始发港市舶司签发的“公据”或“公屏”, 其内容与今天的《船舶签证簿》³中的内容有较大相似之处。明代由于实行海禁, 市舶司职责发生转变, 主要是辨勘合、禁通番、征私货和平交易四个方面[5]。清代由海关统一掌管, 民国初年由航政局对国内船舶查验签证[2]。

2.2. 变革年代: 初创到短暂废止(1952~1958)

新中国成立后, 在立法层面对海事进行规范始于 1952 年[6], 该年 3 月中央人民政府政务院颁布实施的《国轮进出口暂行管理办法》中规定: “本国轮船应在进口时限内办理进口签证和出港前办理出口签

¹文中为了表述的简洁, 笔者采用“船舶签证制度”予以指称研究对象, 因为引用所出现的船舶进出港口签证、进出口签证、船舶签证等含有签证字眼的术语所指均为同一对象。

²根据笔者在基层地方海事工作中的观察, 自船舶签证制度取消后, 辖区内的事故明显增多, 是否与签证制度取消有关值得深入研究。

³《船舶签证簿》是船舶进出港签证的书面载体, 海事管理机构工作人员作出进出港许可需要在《船舶签证簿》签注, 同时将签证信息录入船舶签证系统, 不同地域、不同属性的海事机构所录入的船舶签证系统并不统一。

证”，从而正式确立了中国籍船舶办理进出港签证的制度，具有开创性价值。然而，为了保证运输的高速度，简化船舶进出港手续[7]，1958年8月，交通部发布《关于废止沿海和内河航行船舶进出口签证，加强船舶安全监督的决定》，废止了船舶签证制度[8]。

2.3. 功能的不可替代性，倒逼签证制度恢复(1961~1966)

船舶进出港签证制度废止后，超载运输情况严重，港航监督部门无法及时了解船舶进出港口动态，船舶安全航行不能保证。因此，交通部在1961年3月出台《关于恢复沿海和内河航行船舶进出港口签证制度的决定》，恢复了船舶进出港签证制度。直至1966年11月，因为“文革”的影响，船舶签证制度第二次被废除[8]。

2.4. 第二次恢复于文革期间，彰显制度强大的生命力(1970~1978)

虽然文革中多数制度受到冲击，但是船舶进出港签证却在水路交通管理实践中“异军突起”。自1970年起，各地陆续恢复了中国籍船舶的进出港签证[7]。1970年1月11日，上海市内河航运管理处革委会发布《关于恢复船舶进出港口签证的通知》，重新恢复内河船舶进出港口的签证管理工作[9]。1971年12月15日，交通部颁布《船舶进出港口管理办法(试行)》，明确规定了除军舰、军用船、体育运动船之外所有船舶必须按照规定持航行签证簿和载货凭证前往港务管理机关办理签证[8]。在那个运输秩序混乱的岁月中，船舶制度却陆续被恢复，从一定程度上证明了该制度存在的必要性和强大的生命力。

2.5. 内河与外海签证规则：从一体走向两分(1979~1991)

1979年3月22日，交通部颁布《船舶进出港口签证管理办法》，明确规定了除军事及公安边防舰艇、体育运动船、港务监督或港航监督机关认为可以免办的船舶外，所有进出港口的船舶必须办理进出港签证。1981年8月31日，交通部颁布《关于我国国际航行船舶在国内港口间航行应办理进出港口签证的通知》。1984年1月1日生效的《海上交通安全法》，规定中国籍国内航行船舶进出港口必须办理进出港签证[8]，这是船舶签证制度史上(1952~2017)唯一一部由全国人大常委会制定的法律，效力层次最高。1991年3月27日，交通部颁布《船舶进出内河港口签证管理规则》(以下简称《91规则》)，《91规则》第二条规定进出中华人民共和国内河各港口的中国籍船舶，应当按照本规则的规定，办理船舶进出港口签证，至此，内河与外海一体的签证规则，正式区分为内河和外海签证规则[2]。

2.6. 内河与外海签证再次合并(1993~2007)

1993年5月17日，交通部颁布《船舶签证管理规则》(以下简称《93规则》)。《93规则》废止了《91规则》，再次将内河与外海的签证规则合并一体[8]。《93规则》实施了14年，船舶签证制度对水路交通管理起到了重要作用。

2.7. 《行政许可法》的出台，船舶签证制度走向精细化立法(2007~2017)

2004年《行政许可法》出台，船舶签证制度在法律属性上属于行政许可，毫无疑问应当受到《行政许可法》的规制。《93规则》被交通部2007年颁布的新《船舶签证管理规则》(以下简称《07规则》)所废止。《07规则》生效于2007年10月1日，它不同于以前任何法律、法规、规章的地方在于：首次明确了船舶签证的性质；准确定义了船舶签证；确定了电子签证的法律地位；明确规定需要办理船舶签证的各种情形；规范船舶签证程序；新建船舶报告制度；新建船舶年度签证制度(未实质广泛实施)；建立

了船舶签证监督检查制度；明确船舶签证的法律责任[8]。在新一轮的简政放权之下，2017年5月23日，交通运输部以第22号令废止《07规则》，自2017年5月23日起施行。至此，走过了半个多世纪的船舶签证制度彻底告别历史舞台。

3. 船舶签证制度：内容、操作、功能与实效

通过上文可以看出，1952年确立的船舶签证制度经历了三次存废，这其中有特定历史原因造成，也有适应社会新需求新变革等原因所致。但不论是哪个阶段，船舶签证制度都在海事管理中发挥了一定功能，至于这个功能实现的成本和带来的收益，二者是否均衡等问题，需要深入研究。而在对这些问题弄清楚之前，首先需要回到船舶签证制度本身：船舶签证制度是什么？船舶签证制度具体做了什么？船舶签证制度实施取得了什么实效？

(一) 船舶签证的内容及其操作

《07规则》第二条第三款规定：船舶签证，是指海事管理机构根据船舶或者其经营人的申请，经依法审查，对符合船舶签证条件的，准予其航行的行政许可行为。该规定从法律角度分析，至少表明两点：船舶签证行为是依申请的行政行为，而不是依职权的行政行为，海事管理机构并无主动作为的义务，只有被动作为的义务；第二，船舶签证行为的法律属性是行政许可，应当受到《行政许可法》的调整。

船舶签证的载体由两部分构成，一是纸质本，即国家海事局监制的《船舶签证簿》；二是电子系统，由不同层次、不同地区的船舶签证录入系统构成。船舶签证分为航次签证和定期签证，定期签证限定特定的航区或航线，而航次签证不限，二者具体操作不同，以浙北干线内河船舶签证为例：

当船舶或者其经营人(以下简称申请人)向海事管理机构提出申请时，如果是航次签证，首先应当填写好《航次船舶签证申请单》中的以下内容：船名、停泊地点、申请日期、进港还是出港、上(下)港(泊位)名称、实际载运客货的名称和数量、本港装卸的客货名称和数量、本港装卸的危险货物种类编码、名称和数量、船舶吃水深度、船舶实际配员姓名、在船总人数、船长或经营人签字或盖章、联系电话；由海事管理机构工作人员(以下简称海事人员)作出是否受理(办理)进港(出港)签证的行政许可，同时签署签证人员执法证编号、写明批准时间并盖海事管理机构印章。在电子系统录入方面，有两个独立系统，一是浙江港航船舶综合监管系统(以下简称省系统)，这个是浙江省内联网系统，单击该系统右上角的“船舶监管”，输入船名，联网核查以下信息：船舶基本信息、证书检查、港航规费检查、签证检查、航次检查、长三角签证、船舶报告检查、违章检查、重点跟踪船舶检查、吃水检查、RFID读头读取记录、套牌检查，当上述信息并无异常的情况下才进行“船舶签证”信息录入。当该系统输入完毕，还需要在所在地级市的海事报港系统(以下简称市系统)中录入“船舶签证”信息，省系统与市系统的信息录入大同小异。

定期签证目的是为了给申请人提供便利，1次签证的有效期较长，实践中1个月较为常见。定期签证应当填写《船舶定期签证批准单》中的以下内容：船名、申请有效期、航线/作业区域、进出港报告方式、签证地海事管理机构名称。海事人员的作为义务与航次签证相同，唯一不同的是省系统和市系统所录入的信息需作相应调整。

(二) 船舶签证的功能与实效

船舶签证制度从设计到实施，充分考虑了基层地方海事机构的监管需求。以浙北干线为例，航道及内河船舶具有以下几大特性：一是航道普遍等级不高，航道复杂、桥区较多；二是船舶吨位较小，夫妻船、个体户较多，船舶管理水平普遍较低；三是水路运输行业不景气，加上内河船员整体素质不高，船舶配员不足问题较为突出；四是内河船舶违法违章行为较多，海事监管对象复杂，监管难度大。面对海事监管中的这些具体情况，船舶签证制度在实践中逐步由最初的行政许可演变为监管制度，其具体发挥的功能可从以下几个方面予以归纳[10]：

1) 船舶签证制度的基本功能是保证船舶的适航。通过船员填写船舶航行信息,海事人员当面与船员沟通核实,审查船舶船员证书文书、是否存在违法违规、装载情况等,对航次安全进行全面把关[11]。

2) 船舶签证制度附带强化了海事监管的能力。如在日常海事监管中,黑名单对于船员而言具有相当大的威慑力,它通过将涉嫌肇事或违法违规船舶信息录入签证系统,实现对嫌疑船舶的跟踪和协查。

3) 船舶签证制度附带提供了窗口服务职能。包括向船员提供航道施工、水上水下活动、水上交通管制等安全、监管信息。

4) 船舶签证制度附带提供了其他诸多辅助功能。包括船舶载运危险货物申报情况、港航规费征收、获取船舶动、静态信息等。以浙北干线为例,2017年7月1日以前征收浙北干线航道通行费,⁴虽然船舶签证与港航规费征收并非一回事,但实践中基层地方海事机构的普遍做法是签证的同时征收港航规费,船舶签证所附带的港航规费征收职能被视为收缴港航规费的最有效手段[12]。

4. 运用成本-收益分析法对船舶签证制度进行分析

(一) 什么是成本-收益分析法?

成本-收益分析法最初是经济学术语,是指以货币单位为基础对投入与产出进行估算和衡量的方法[13]。随着学科交叉,该术语被广泛应用到其他社会科学领域,指的是所需损耗与所得权益之间的衡量,它的目标是实现效用最大化,保持“收益” $\geq$ “成本”,二者之比最低可接受的底线是均衡,即“成本”=“收益”。一旦出现“成本” $>$ “收益”,则制度的科学性和合理性将面临质疑。

根据笔者在基层地方海事机构的经历与认知,2014年上半年在浙江省J市水路交通行政处罚中试行的调查与处罚分离机制(简称查处分离机制)就涉嫌“成本” $>$ “收益”。具体行使调查取证权的地方海事所(港航管理检查站)基本位于市区周边的乡镇,而行使处罚决定权的违法处理中心位于市区,这两地之间有一定的空间距离,在行政处罚的目的、功能、实效未变的条件下,直接造成行政相对人的时间、费用和精力的大幅增加[14]。但是,船舶签证制度是否出现过成本大于收益的情形?如果是,该情形又是何时开始出现的?

(二) 船舶签证制度成本大于收益吗?

《中国社会科学》2018年第4期发表了朱新力教授、余军教授《行政法视域下权力清单制度的重构》一文,该文针对现有权力清单制度存在的问题,提出通过三阶段依次推进权力清单制度的解决方案:首先完成政府权力的正当性考量,然后进行权责配置,最后是遴选最佳管制工具。最佳管制工具的遴选必须满足最后一道“筛选”机制——狭义比例原则,而对该原则进行举例论证时,两位教授将“船舶签证”管制措施作为论据,他们以中国港口网查询的船舶进出港数据为起点,论证的逻辑是这样的:“船舶签证”管制措施所带来的损害(成本的一部分)方面,2014年我国港口船舶进出港总数比2000年增加了13.5倍,它导致海事管理机构受理的“船舶签证”业务也增加了13.5倍,因此导致整个航运业为此付出的金钱、时间、人力上的成本亦提高13.5倍,用示意图表示为:

船舶进出港总数增加13.5倍 $\rightarrow$ “船舶签证”业务增加13.5倍 $\rightarrow$ 金钱、时间、人力上的成本提高13.5倍;

而“船舶签证”管制措施所带来的收益方面,收集船舶真实信息、通过“适航性检查”实现安全保障的功能大幅度丧失;于是得出结论:“船舶签证”措施在整体上导致了航运业的“过度负担”,极大地增加了交易成本,属于典型的事实经验层面上“后果不具有正当性”的管制行为[15]。

朱教授、余教授认为船舶签证制度成本大于收益,而笔者认为,这里面存在较大的讨论空间。

⁴ 根据《浙江省财政厅 浙江省物价局关于清理规范一批行政事业性收费有关政策的通知》(浙财综[2017]19号)文件,自2017年7月1日起取消浙北干线航道通行费,由于该项收费是浙北内河航道所有港航规费中的最后一项收费,因此它的取消标志着船舶签证制度附带的港航规费征收功能彻底丧失。

首先,在数据统计上,根据两位教授论文脚注中的网址,只能在中国港口网查询到 2014 年中国港口进出港船舶总数及排名,⁵而 2000 年的数据来源并未列明。

其次,在论证逻辑上,“船舶签证”业务增加 13.5 倍并不能直接推断出金钱、时间、人力上的成本就提高 13.5 倍。根据笔者基层海事工作经验事实来看,金钱、时间、人力上的成本应该是小于 13.5 倍的,原因相当复杂,例如船员之间委托代理、船队的委派以及多名船员拼车前去办理签证等。当 1 名船员接受多人委托,以及一个船队委派 1 名船员时,金钱、时间、人力上的成本是否大幅节省?当多名船员选择拼车时金钱成本是否节省?因此,上述关于船舶签证成本增加的论证过程不完全符合社会生活中的经验事实。

最后,对于收集船舶真实信息、通过“适航性检查”实现安全保障的功能大幅度丧失并未提供任何论据的支撑。

此外,船舶签证制度的损益之比是一个变量,两位教授的论文中将 2000 年与 2014 年的数据进行比较,是否可以认为 2014 年是时间拐点,2014 年及其之后船舶签证制度带来的损害大于收益,2013 年及其之前船舶签证制度带来的损害小于收益?如果都不是,那是(大致是)什么时候损害与收益之间开始逐渐发生倾斜变化的呢?

(三) 成本—收益分析法下的船舶签证制度

船舶签证的应有功能是开航前适航性检查,本身是一种程序性控制。从操作内容来看,主要是形式审查;从管理角度讲,完全体现了预防为主的管理思想[16]。

1958 年废止船舶签证造成失范现象,导致交通部及时恢复船舶签证。而 1966 年开始的“文革”中船舶签证再次中断,这次恢复却出现奇特现象:上次是国家交通部自上而下通过规范予以恢复,而这次居然是地方实务操作部门各自在自己的辖区重启船舶签证。如 1970 年 1 月 11 日,上海市内河航运管理处革委会发布《关于恢复船舶进出港口签证的通知》,重新恢复内河船舶进出港口的签证管理工作[8]。通过这两次废与立可以看出,船舶进出港签证制度本身的职能在当时特定环境下无法替代,而且制度本身也具有强大的生命力。

伴随着规则的增减与更新,船舶签证种类也在发生变化,如《93 规则》新增了定期签证制度,同时伴随着省、市签证系统的运用,船舶签证不再只是简单的适航性审查,而是将证书检查、港航规费征收、违章记录、重点跟踪船舶等信息集中到一起,通过与其他工作内容的集中,实现了海事的集约化管理。“签证”按钮一按下,就集约完成适航性检查、证照核查、港航规费征收、违章监管等诸多工作。

上述内容为宏观层面的职能分析,下面从微观层面来看:以湖北宜昌市为例,据宜昌航政分局 1978~1987 年船舶签证十年统计表载,1978 年办理船舶签证 1560 艘次,1980 年办理船舶签证 2930 艘次,1985 年办理船舶签证 4446 艘次,1987 年办理船舶签证 7842 艘次;以广东省为例,1991~2000 年,广东辖区船舶进出港签证达 13,347,667 艘次,总吨位 4,486,067,401 吨,载货吨 2,602,869,642 吨,载客量 305,864,140 人。⁶

通过文革后的船舶签证数据来看,船舶签证数量总体呈现逐年增加态势,功能明显。但是该制度本身确实存在缺陷,有学者认为在《07 规则》之后,航次签证管理模式粗放、针对性不强、成本高、资源消耗大、效率低、增加行政相对人负担等弊端凸显[8]。笔者认为船舶签证制度所需的成本是自变量,成本与收益之比这个因变量一直处于变化之中,当船舶签证的边际成本未变而附着功能却逐渐减少(尤其是港航规费征收)的情况下,“成本” > “收益”是必然的。笔者认为,在诸多附带功能中,征收港航规

⁵ 其论文中数据的来源仅列明网址: <http://www.chinaports.com/portspnews/003DC76DC7B54CD19C8C673BA2B80D6C/view>, 该网址 2018 年 7 月 15 日依然可以查询,显示为中国港口网,内容为 2014 年中国港口进出港船舶总数及排名。

⁶ 笔者并未找到全国进出港签证总数据,因此只能通过典型的地方数据作为论据。参见宜昌市水运志编纂委员会.宜昌市水运志[M]. 2006(08): 239; 广东省志编纂委员会.广东省志(1979~2000) 11·交通卷[M]. 北京: 方志出版社, 2015(08): 811.

费是最重要且难以替代的功能,原因至少有以下几方面:

首先,港航规费是一个可量化的工作,通过量化考核(奖惩)指标,其地位突出。以浙北干线航道通行费为例,自2005年11月1日起,凡通过浙江省浙北干线航道(杭州三堡船闸以北)的船舶均需缴纳航道通行费[17]。开征仅5日,杭嘉湖三个航区就征收浙北干线航道通行费730万元。

其次,港航规费的征收上级部门及相关领导非常重视,在科层制的官僚体系中通过压力的“层层传导”,实际征缴部门不得不重视。我国民间口头语“黑头不如红头,红头不如笔头,笔头不如口头”[18]非常形象的表明了这种现状。以2005年11月1日浙北干线航道通行费开征为例,为了征收工作顺利实施,各级领导十分重视:省厅局官员多次召集杭嘉湖三局的主要领导、分管领导和有关部门负责人召开专题会议[19]。

最后,船舶签证被视为港航规费征收的“抓手”,由实际征缴部门(主要是基层站点)在办理船舶签证的同时征收港航规费,船舶签证一旦取消,影响极大。以浙北航区港航规费征收为例,征收方式分航次缴费和月度定额,月度定额方式由于按月缴费而便于监管;而航次缴费则比较复杂,尤其是外港船进出港自由,时间不固定,它们采用航次缴费又较多,一旦取消船舶签证,漏缴、逃缴等极有可能激增,这对于基层征缴部门而言是严峻的挑战[12]。

因此,因此笔者将港航规费征收取消的时间点(段)定为成本与收益之比这个因变量发生倾斜的拐点,该时间点(段)后“成本” > “收益”。在浙北航区,以浙北干线航道通行费的取消为拐点,由于2017年3月国家规范层面上正式取消了船舶签证制度,而浙北干线航道通行费是2017年7月1日才正式取消,因此可以认为船舶签证制度在浙北航区从未出现过这个拐点。而在其他省级地区,由于港航规费征收的政策规定不同,取消的时间点不同,因此没有一个统一的拐点。

5. 结语

船舶签证制度自1952年至今,历经三次存废六个不同的发展阶段,实施了半个多世纪。它从行政许可可逐步演变成监管制度,其功能从单一的适航性审查逐步集聚港航规费征收、违章监管、宣传服务等多位功能。当然,它在带来收益的同时,成本也是同样存在的。纵然今日有学者认为船舶签证制度作为管制工具,已经成本大于收益。笔者并不否定该结论,相反,笔者认为对此应该有更加深入的研究。笔者通过“成本-收益”分析法,初步判定船舶签证制度基本上是收益大于成本,直到港航规费取消后成本开始逐渐大于收益。

致 谢

本文在写作过程中得到常州工学院徐进博士的修改建议,在此表示感谢!

参考文献

- [1] 王海潮. 船舶报告制: 海事监管“新变革”[J]. 中国海事, 2018(4): 14-17.
- [2] 王海潮. 船舶签证的历史沿革[J]. 中国海事, 2018(4): 12-13.
- [3] 王巍. 中国考古学大辞典[M]. 上海: 上海辞书出版社, 2014: 67.
- [4] 周海. 公据——两宋时期的“船舶签证”[J]. 中国海事, 2012(9): 74.
- [5] 张振. 明朝市舶制度研究[D]: [硕士学位论文]. 济南: 山东大学, 2010: 10.
- [6] 梁才通. 我国海事管理的回顾与思考[J]. 中国航海, 1991(1): 24.
- [7] 刘启闽. 福建航运史·现代部分[M]. 北京: 人民交通出版社, 2001.
- [8] 王兆怀. 船舶进出港口审批改革可行性研究和船舶签证的法律渊源[M]. 大连: 大连海事大学出版社, 2014.
- [9] 《南汇交通志》编纂委员会. 南汇交通志[M]. 北京: 方志出版社, 2011.

-
- [10] 吴同飞, 赵晓博, 陈昌. 取消内河船舶签证后基层监管模式探究[J]. 中国海事, 2018(4): 12.
- [11] 张桥. 取消船舶签证后海事现场监管模式创新与信息化建设需求初探[J]. 中国水运, 2017, 38(7): 38-39.
- [12] 黄鹏. 取消船舶签证后, 对浙江省内河航区港航规费征收的影响及对策[J]. 珠江水运, 2016(23): 79-80.
- [13] 赵忠令, 周荣华. 成本-收益分析: 探视道德行为的新视角[J]. 苏州大学学报(哲学社会科学版), 2000(2): 32-37.
- [14] 查苏生. 查处分离机制在港航执法中的困境及其解决路径[J]. 交通运输部管理干部学院学报, 2017(3): 20.
- [15] 朱新力, 余军. 行政法视域下权力清单制度的重构[J]. 中国社会科学, 2018(4): 130.
- [16] 郑中义. 船舶与船员管理[M]. 大连: 大连海事大学出版社, 2014: 84.
- [17] 潘捷军. 蓬勃发展的进程纪实: 浙江 60 年大事记[M]. 杭州: 浙江人民出版社, 2009: 595.
- [18] 吕尚敏. 行政执法人员的行动逻辑——以 W 河道管理局为样本的法社会学考察[D]: [博士学位论文]. 苏州: 苏州大学, 2012: 32.
- [19] 长江航运年鉴总编室. 长江航运年鉴 2006[M]. 武汉: 中国航海史研究会长江片委员会, 2007: 692.