

珠江三角洲港口群

河海大学出

《区域经济与区域地理丛书》之三

珠江三角洲港口群

执行主编：刘会远 刘志强

作者：罗章仁 郑天祥

河海大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

珠江三角洲港口群/罗章仁,郑天祥主编. —南京:河海大学出版社,2000.12

ISBN 7-5630-1238-9

I.珠... II.①罗...②郑... III.港口-交通运输
经济-研究-珠江三角洲 IV.F552.765

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2000)第 68533 号

书 名 / 珠江三角洲港口群

书 号 / ISBN 7-5630-1238-9/TV·178

责任编辑 / 陈吉平 周启雷

责任校对 / 孙 禹

封面设计 / 张世立

出 版 / 河海大学出版社

地 址 / 南京西康路 1 号(邮编:210098)

电 话 / (025)3737852(总编室) (025)3722833(发行部)

经 销 / 江苏省新华书店

印 刷 / 南京京新印刷厂

开 本 / 850×1168 毫米 1/32 印张 8.125 211 千字

版 次 / 2000 年 12 月第 1 版 2000 年 12 月第 1 次印刷

印 数 / 1~1500 册

定 价 / 18.00 元

《区域经济与区域地理丛书》编委会

顾 问：任美镠 吴传钧 梁 溥

主 编：郑天伦

副主编：查一民 刘会远 吕 勇

编 委：(按姓氏笔画为序)吕 勇 刘会远

李沛然 李梦梅 李蕾蕾

杨允中(澳门) 杨汝万(香港)

罗清和 郑天伦 郑天祥 查一民

龚 俊 韩 彪

丛书总序

改革开放以来,我国经济得到了快速发展。

但是,高速度中潜伏着一些危机,其中盲目引进、重复建设、产业结构趋同便造成了生产力布局的不合理和资源的极大浪费,同时也使许多企业背上了沉重的包袱。那些以为一抓市场经济就什么都灵了的人说:这是旧的计划经济体制的弊端,在改革过程中自然会解决。这种认识上的误区如不及时澄清,将造成严重的后果。

早在1942年,我国地理学界的前辈任美镔便指出:“经济落后的国家,要求产业的加速开发,自必须实行计划经济。实施计划经济的目的,最重要的乃在于‘地尽其力,物尽其用’。我们以有限的人力、财力,从事于千端万绪的经济建设,必须要使各区土地得最适当利用,各种资源得最合理的开发,尤必须求各种事业得遂其平衡的联系的发展,以避免无谓的浪费,不必要的失败,延误了我们经济建设的进步。”^①当然,任先生这里所述的“计划经济”(可读作“用经济地理理论规划和指导的经济”),是一种理想化的经济状态,与“放任经济”(或称经济无政府主义)相对应,他主要强调,在土地利用、资源开发、生产力布局中加强宏观计划与调节的重要性和必要性(以使经济落后的国家得到后发优势),并不是我国后来照搬原苏联的那套条块分割的、与市场经济相对应的、僵化的指令性计划经济。

“30年代和40年代,我国人文地理研究出现了相当繁荣的局面。不幸的是,50年代在苏联地理界的影响之下,人文地理学受到了政治批判……。”^②但即便是在这种情况下,人文地理学的重要

① 原载重庆《大公报》1942年6月8日,转引自《任美镔地理论文选》第28页,商务印书馆1991年版。

② 吴传钧《人文地理学》丛书序言,江苏教育出版社1996年版。

要分支经济地理学依然得到了长足的发展,只是在相当长一段时期内,我国“曾沿用苏联地理协会第二次代表大会的决议,认为经济地理学是研究生产的地理配置,研究不同国家和地区的生产发展的条件和特点的科学”。今天,人们的认识有了新的发展,“一方面,经济地理学的研究领域不能仅限于狭义的生产方面,它应包括生产活动的总过程,即还应把经济活动的交换和消费等方面列入经济地理学的范畴。另一方面,生产布局的理论和实践是多方面的,经济地理学……着重其地域分布方面,分析生产地域布局体系的形成过程、有关条件(包括自然、技术、社会、经济、历史等条件)、类型、区划和发展规律……”^①

可以说,原苏联和我国经济地理学说的发展轨迹是清晰的,今天的理论是对过去的发展,过去或嫌不够全面,或是政治运动及长官意志(条子工程、首长工程等)干扰了学术研究和经济运作,但是单就经济地理理论而言,绝不存在什么根本性的弊端。我国改革开放前计划经济的最后一次大规模引进,是宝钢成套设备和武钢的1.7米轧机等项目,有人指责规模大了,称之为“洋跃进”,但这并不存在盲目引进、重复建设的问题。这些项目建成后,为我国经济发展发挥了重要作用。而周恩来总理亲自抓的第一个五年计划由原苏联援建的156个项目不但为我国奠定了初步的工业基础,而且其中不少成功的项目已成为区域经济学和经济地理学进行研究和教学的重要案例。^②

勿庸讳言,计划经济时的生产力布局有一些败笔,比如“60年代我国基本上按一省一个大化肥厂和一省一个中型钢铁厂部署工业。有的行政区缺乏必要的资源条件,勉强建立工厂后经济效果

① 张小林等《人文地理学》第4~5页,江苏教育出版社1996年版。

② 例如:一五计划的项目大多依靠城市这个载体(或者说是与城市化同步进行的),这些项目的完成使西安、兰州、包头等区域中心城市的功能得到了完善,为区域发展发挥了重要作用。这与60年代末70年代初一些忽视了城市化的项目建设形成了对比。

并不理想”^①。这可能是中央政府向地方政府让步或照顾的结果亦或备战的需要,是政治军事因素压倒了经济因素,并不是经济地理理论使然。改革开放前,中国的整体经济规模不大,那时一些政治因素造成的不合理的投资并没有带来很严重的危害。

而今天产生盲目引进和重复建设的一个重要原因,是中央向地方放权的过程(制度变迁的初始阶段)中,地方领导缺乏经济学和经济地理学方面的理论准备,即不懂得在市场经济中政府的作用应该是维护配置资源的交易秩序,又不具备计划经济中全国一盘棋合理配置资源的宏观意识。而地方的政策研究部门亦缺乏对区域地理和区域经济方面的研究。同时,国家价格体制的改革又没有跟上(由于价格的不合理使原料生产利润少甚至赔本,而加工业利润较高,对各省产生较大诱惑)。加上所谓地方利益的驱动和各省的互相攀比、企业的追求升级以及国有单位缺乏投资的风险机制和约束机制等等原因,才造成了一时相对混乱的局面。使科尔奈在《短缺经济学》一书中所分析的计划经济国家容易出现的一种通病——“投资饥渴症”一度变得更为严重。中央的放权却造成了地方政府的不适当扩张,这不能不认为是制度变迁过程中的一段弯路。著名经济学家董辅初 1995 年 12 月出版的著作《改革与发展——论大转变中的中国经济》(中华工商联出版社)深刻分析了这种“改革产生的负效应”。他指出:“估计已经建成而未发挥作用或未充分发挥作用的国有资产达五千亿元人民币(下同)至六千亿元。”

为了改变这种状况,除了采取经济学家们的建议加快改革,建立与市场经济相适应的投资体制外,对各级地方领导强化区域经济及经济地理专业方面的教育也是很必要的。

同时,我国经济地理学界在开放过程中又出现了另一种偏颇,就是大批学术骨干力量直接瞄准西方最流行的理论。我国一些重

① 胡兆量等《地理环境概述》第 115 页,科学出版社 1994 年版。

点大学的地理系改名为“城市与环境学系”便是一例。

其实,西方地理学今天的成果是近、现代几代地理工作者和学者作了大量基础研究,并且形成多种流派后互相碰撞、磨合的结果。例如,近代地理学的奠基人洪堡、李特尔都以区域研究为基础,写了大量区域著作来论述极其广大的地区。

我们担心,无论是基础研究还是经济基础都还薄弱的我国,直接照搬西方最流行的理论并忽视基础研究,可能会使我们重蹈当年照搬苏联理论的覆辙。而且我国地理学界还存在着“专论地理与区域地理绝对分割”、“自然地理与人文地理绝对分割”的约束。^①

荀子曰:“天有其时,地有其财,人有其治,夫是之谓能参。”^②管子曰:“地者政之本也,辨于土而民可富。”^③我国古代虽没有产生系统的人文地理著作,但天人相关、因地制宜等思想却源远流长,既有哲学上的底蕴,又与农业、交通、军事等方面的实践紧密联系。

目前,经济全球化和区域化的浪潮势不可当,我们编辑本丛书的目的在于,鼓励整个经济学界、地理学界及水利、运输等相关行业和学科(而不仅仅局限于经济地理学)汲取古今国内外地理理论和区域科学理论的精华,对我国及其周边国家和相关国家的广大地区进行系统的基础研究,找出我国和国内各地区发展经济的区位优势 and 潜力。

本丛书的发起单位是深圳大学区域经济研究所。该所近期组织合作、协作或独立完成的《黄河明清故道考察研究》、《澳门与中国的对外开放》、《珠江三角洲港口群》、《中国第三条横向发展轴线:珠江——南昆线经济带》、《水利建设中的地理思考》等几本书

① 参阅韩湘丰等《区域地理理论与方法》,陕西师范大学出版社1993年版。

② 《荀子·天论篇》。

③ 《管子·地员篇》。

均体现了上述编辑思想。

近代人文地理学的奠基人之一、法国地理界的一代宗师维达尔·白兰士说过：“地理科学不是单纯可以从书堆里求得的科学。”而我国伟大的地理学家和旅行家徐霞客，因他的地理旅游具有科学考察的性质，他的游记成为重要的地理著作。换句话说，他的书是考察和“走”出来的。本丛书鼓励继承国内外地理学界注重实践的优良传统，读者可以从我们首批出版的书中发现这一特点。

李旭旦教授 1979 年在广州举行的中国地理学会第四届代表大会上提出：目前在中国复兴区域地理学的同时，更应复兴全面的人文地理学。之后，由吴传钧主编、江苏教育出版社出版的《人文地理学丛书》十余本首次系统地对人文地理学各个重要领域的基本内容作了比较深入的理论探讨和研究。而本丛书则比较注重调查，注重个案研究和战略研究。

丛书编委会以深圳大学的专家、学者为主体（其中有四位中青年博士），并聘请江苏、广东及港澳等地的专家参加，力求对中央和北京的权威研究机构在生产布局的战略研究方面作一些拾遗补缺的工作。

希望广大的地理工作者、经济工作者和其他读者给予支持，并不吝批评指正。

《区域经济与区域地理丛书》编委会

刘会远 执笔

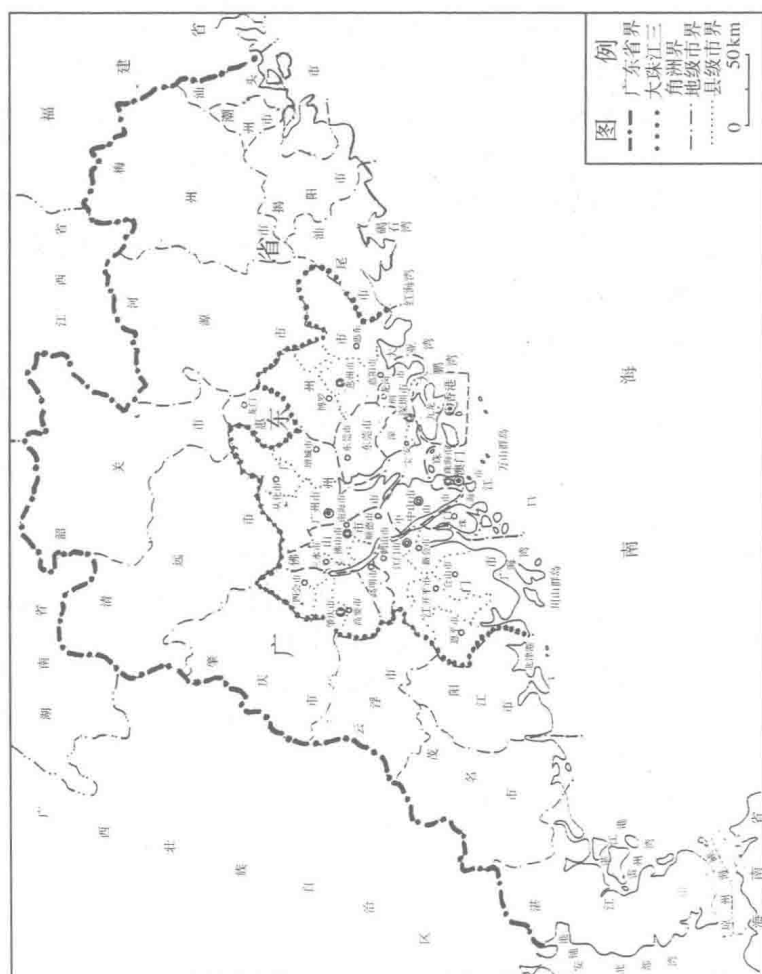
1997 年 12 月初稿

2000 年 5 月略作修改

前言

珠江三角洲和港口是近年来两个较为热门的名词。自 80 年代以来,珠江三角洲以新崛起的经济区的面貌而引起世人瞩目;同时,作为经济区重要的基础设施的珠江三角洲港口群也发生了重大的变化。1999 年,珠江三角洲港口群货物吞吐量超过 3.3 亿 t,集装箱处理量约 1 800 万 TEU。珠江三角洲港口群已经初步向世人展示了其在中国乃至世界港口行业中的重要地位。珠江三角洲港口同样成为热门的话题。

可是,到目前为止,还没有一本比较全面地介绍珠江三角洲港口群的书。原因是多方面的。一是由于在香港和澳门回归祖国之前,珠江三角洲区域分属三国政府所管辖,即中国中央人民政府管辖下的广东省的广州、深圳、珠海、佛山、江门、中山、东莞和惠州市的惠城区、惠阳、惠东、博罗,肇庆的端州区、鼎湖区、高要、四会市等珠江三角洲经济区,面积为 $41\,596\text{ km}^2$,1996 年人口 2 170.4 万人;香港政府管辖的香港区域,面积为 $1\,095\text{ km}^2$,1996 年人口 630 万;葡萄牙澳门政府管辖的澳门区域,1997 年面积为 23.5 km^2 ,人口 41.5 万(附图)。上述三地有关学者和港口行业有关人员研究港口问题,都习惯于只以本区的港口为主,很少从全区角度进行研究。二是资料收集非常困难。三是影响本区港口发展的因素颇为复杂。但是,珠江三角洲区域的香港、澳门已回归祖国,这样珠江三角洲区域将由三部分组成,即广东省珠江三角洲经济区、香港特别行政区和澳门特别行政区,可称为大珠江三角洲地区,面积约 4.27 万 km^2 ,人口 2 842 万人(1996 年)。今后三地的港口合作与协调发展更为迫切。同时,珠江三角洲港口发展的成就包含着丰富的经验与深刻的教训,需要总结并进行理论上的探索,以便有助于港口群合理地发展。在港口业界有关人士和学者的鼓励和帮助



附图 大珠江三角洲经济区位置

下,在中山大学珠江三角洲经济发展与管理研究中心顾问黄焕秋教授的关心与支持下,几经徘徊,才草拟成本书,希冀能起抛砖引玉的作用。

本书是中山大学珠江三角洲经济发展与管理研究中心资助项目的研究成果,深圳大学区域经济研究所给予了极大支持并将此书纳入了该所与河海大学出版社联合出版的《区域经济与区域地理丛书》系列。这本身亦说明了兄弟大学的地理学者之间“区域意识”、“系统意识”及合作精神的加强。本书由香江集团全资赞助出版。在此一并表示衷心的感谢。

本书分上下两篇共九章。上篇总论一至四章论述珠江三角洲港口建设发展的自然条件、社会经济条件、港口现状及港口群发展的重要问题;下篇港口分论五至九章专章论述香港、广州、深圳港口和专节论述其他 15 个重要港口,分别讨论各个港口的发展条件、现状、发展潜力与前景、存在问题及其发展的区域意义。本书在讨论各港口时,尽量从整个港口群的发展和运作考虑,因此,许多观点和结论与各个港口的发展的规划有许多不同之处,如有不妥,敬请读者指正。

作 者

2000 年 6 月

序

港口是沿海地区经济发展重要的基础设施,随着经济的发展而发展。港口的发展促进了区域经济的发展。历史上,广州港作为水上丝绸之路的起点,促进了珠江三角洲经济的发展。改革开放政策实施后,珠江三角洲港口随着区域经济的发展而得到迅速发展,取得了世人瞩目的成就,其中有宝贵的经验,亦有深刻的教训。为了总结港口建设的经验教训并进行理论探讨,中山大学珠江三角洲经济与管理研究中心资助“珠江三角洲港口群”课题的研究。课题成果纳入深圳大学区域经济研究所主编的《区域经济与区域地理丛书》公开发表,反映其具有重要的理论与实践意义。

《珠江三角洲港口群》是珠江三角洲区域第一本港口专著。该书具有显著的综合性、系统性、及时性与预见性,理论与实践相结合,既重点论述本区港口历史和港口现状,又介绍世界和中国其它区域港口的发展历史和现代港口的发展现状,还对港口发展趋势进行分析。然而,由于资料收集的难度大及其它的原因,关于港口发展等有关的理论问题还有待进一步深入研究。

《珠江三角洲港口群》一书的出版是“珠江三角洲港口群”研究成果公开发表的良好开端,祈望今后有更多的同类成果发表,为珠江三角洲港口和经济进一步发展作出贡献。

黄焕秋

2000年5月

目 录

上篇 总 论

第一章 大珠江三角洲港口资源	(3)
第一节 珠江三角洲港口资源类型	(3)
第二节 港口资源类型分述	(6)
第二章 大珠江三角洲港口群发展的经济背景	(42)
第一节 大珠江三角洲经济现状	(42)
第二节 大珠江三角洲经济发展	(49)
第三章 珠江三角洲港口群现状	(58)
第一节 港口设施	(58)
第二节 港口群货物吞吐量	(70)
第四章 大珠江三角洲港口体系	(76)
第一节 港口体系的影响因素	(76)
第二节 港口的区位、腹地与需求	(85)
第三节 港口性质、规模、层次及可持续发展	(90)
第四节 港口与港口城市	(92)
第五节 集装箱港	(95)
第六节 珠江三角洲港口体系	(102)

下篇 港口分论

第五章 香港港	(109)
第一节 地理位置与交通运输网	(109)
第二节 香港港口资源	(115)
第三节 香港港口发展的综合环境、设施和港口运作	(118)
第四节 港口与香港城市的关系	(136)
第五节 港口的区域意义及发展前景	(141)

第六章 广州港	(151)
第一节 地理位置与交通运输网	(151)
第二节 港口资源	(154)
第三节 港口设施与港口运作	(159)
第四节 港口与城市的关系	(166)
第五节 港口的区域意义及发展前景	(170)
第七章 深圳港	(178)
第一节 地理位置与交通运输网	(178)
第二节 赤湾港	(189)
第三节 蛇口港	(193)
第四节 盐田港	(196)
第八章 珠海港、虎门港、惠州港、南沙港、新会港、澳门港	(202)
第一节 珠海港	(202)
第二节 虎门港	(208)
第三节 惠州港	(216)
第四节 南沙港	(218)
第五节 新会港	(220)
第六节 澳门港	(223)
第九章 部分中小港口	(227)
第一节 佛山新港与南海三山港	(227)
第二节 中山港	(229)
第三节 容奇港	(232)
第四节 江门港	(234)
第五节 肇庆港	(237)
第六节 三水港	(239)

上篇 总 论

珠江三角洲港口群,是我国最大的港口群之一,是我国南方也是太平洋西岸东亚和东南亚重要的港口群,1999年集装箱处理量达1 800万 TEU,居全球首位,货物吞吐量超过3.3亿 t。本港口群的重要性还表现于充满发展活力。如:80年代以来,货物吞吐量年均增长速率9.2%,比世界增长率高30%多,集装箱处理量年均增长率为14.8%,为世界同期年均增长率的1.5倍;90年代前9年,集装箱处理量年均增长率提高到17.0%,为世界同期的1.7倍。探索珠江三角洲港口群发展的资源与社会经济条件、港口群体的内在联系及合理布局,将有助于珠江三角洲港口的合理发展,为珠江三角洲社会经济发展作出较大的贡献。

