



中央民族大学“985工程”中国民族地区经济社会发展
与公共管理哲学社会科学创新基地学术出版物

改革开放 30 年 中国港口经济发展

◎ 张丽君 王玉芬 主编



中国经济出版社
CHINA ECONOMIC PUBLISHING HOUSE

改革开放 30 年 中国港口经济发展

◎张丽君 王玉芬 主编



中国经济出版社

CHINA ECONOMIC PUBLISHING HOUSE

北 京

图书在版编目 (CIP) 数据

改革开放 30 年中国港口经济发展 / 张丽君, 王玉芬编著. —北京:
中国经济出版社, 2008. 9

ISBN 978 - 7 - 5017 - 8797 - 5

I. 改… II. ①张…②王… III. 港口—运输经济—经济发展—
概况—中国 IV. F552. 3

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2008) 第 148346 号

出版发行: 中国经济出版社 (100037 · 北京市西城区百万庄北街 3 号)

网 址: www.economyph.com

责任编辑: 孙 岩 (电话: 010 - 68359418)

责任印制: 常 毅

封面设计: 高 远

经 销: 各地新华书店

承 印: 北京金华印刷有限公司

开 本: A5

印张: 19.75 字数: 430 千字

版 次: 2008 年 10 月第 1 版

印 次: 2008 年 10 月第 1 次印刷

印 数: 3000 册

书 号: ISBN 978 - 7 - 5017 - 8797 - 5/F · 7765 定价: 45.00 元

版权所有 盗版必究 举报电话: 68359418 68319282

服务热线: 68344225 68369586 68346406 68309176

中央民族大学“985 工程”中国民族地区经济社会发展与公共管理哲学社会科学创新基地

学术出版物 编委会

主 任 刘永佺

委 员 李俊清 张丽君 李克强
杨思远 党秀云

主 编 刘永佺

本书主编：张丽君 王玉芬

参加撰写成员：张国华 聂晓玲 刘佳骏
刘 毅 林 新 呼 和
李惠娟 张小溪 王 曦
李兴媛 于千鹤 孙 妍

序

物质世界中，水是无机物转化为有机物的关键，一切生物都因水而生存和演化。水是生命的要素，也是生命的条件。认知水，利用水，是作为理性生物的人生存和发展的重要内容，人类的发展程度，甚至可以用对水的利用程度来标志。运用水的特性及其在地球表面的广泛存在相互交往，是人类经济和社会进步的必要环节。航海运输，无疑是工业生产和商业经济发展的契机，中国人发明的指南针和工业革命起始成果蒸汽机的结合，形成了近现代的航运业，它既是经济交往的条件，也是重要的经济部门，在“全球化”的今天，其地位和作用日益突出。港口是航运的起点和归结点，也是航运业的枢纽，航运业的发展促成了港口经济。

中国虽然发明了指南针并很早就掌握了造船和航海技术，但在集权官僚制下，满足于小农经济的自产自消，并未展开大规模的航海贸易。我在《中国文化现代化》中曾说过：明朝初年中国人已有了最先进的造船和航海技术，但却没有商品经济意识，“以至派郑和这位宦官率领当时世界上最大的船队，远航西洋，去做不带经济目的的‘政治广告’。”（河北大学出版社1997年版，第290页）就是到鸦片战争前夕，连林则徐这位当时最开明的钦差大臣，还抱着“天朝无物不有”的观念，在奏请于广州等地开口岸与“夷人”贸易，以禁其鸦片走私的奏折中，写道：“茶叶大黄，外国所不可一日

无也，中国若靳其利而不恤其害，则夷人何以为生？……外来之物皆不过以供玩好，可有可无，既非中国所需，何难闭关绝市？乃天朝于茶丝诸货悉任其贩运流通，绝不靳惜，无他，利与天下公之也。”（《林文忠公政书》乙集，卷四）然而，以英国为首的“夷人”却不仅仅是为了茶叶、大黄和丝绸才远渡重洋，以坚船利炮向“老大天朝”开战的。已经产业革命的资本必须向全世界扩张才能获取利润，“资本人格化”的资产阶级受资本增殖逻辑的驱使，不避艰难险阻，将中国变成其资源产地和商业市场。腐朽的明清王朝被迫开港口任由夷人掠夺资源、倾销商品。鸦片战争后的一百余年，官僚资产阶级作为外国资本的买办，为其开了越来越多的港口，但中国并未因此而工业化，港口经济只是外国资本控制、掠夺中国经济的必要环节。

中华人民共和国成立，中国人有了主权，有了自己的主体经济，也有了自己的港口经济。建国以后，努力突破外国垄断资本财团的封锁，加强对外贸易，港口起了相当重要的作用。京剧《海港》形象地表现了这一点。20世纪80年代以来的对外开放，加速了港口建设，促进了港口经济发展。由南而北的海岸线，遍布大中小各类港口，而每个港口又都是一个经济实体，既承接着国内国际的商业贸易，又牵引着本地经济。港口经济已成现代中国经济必不可少的环节。

港口经济是中国最先出现而且一直处于领先地位的现代经济体，然而，相比其他行业 and 部门经济来说，中国人对港口经济的研究却是滞后的，这显然与港口经济的作用是不相称。张丽君、王玉芬两位教授主持写作了此书，探讨了中国港口经济的发展历程及其在中国经济中的重要地位，并从理论上对港口经济的主要范畴及其存在的问题进行了分析，具有明显的探索性和开拓性。书成先阅，乐为之序。

劉永佶

2008年8月15日

引 言

中国的改革开放已经走过了 30 个年头。改革开放 30 年来，中国政府坚持对外开放这一基本国策，以开放促进发展，逐步走向全方位多层次宽领域的开放格局。经过 30 年的积极探索与奋力推进，中国从一个相对封闭的经济体变成世界上最开放的发展中的经济体之一，成为国际产业转移的主要承接地，也成为具备全球竞争优势的低成本制造大国。

回顾中国改革开放的历程，大致经历了以下三个阶段：

第一阶段（起步阶段）1979 年至 1991 年

这一时期，中国建立了经济特区、经济技术开发区，实施了沿海沿江开放战略，建立了浦东新区等，推出了一系列重大决策，逐步建立了多层次、宽领域的开放格局。中国在利用外资、扩大出口方面开展的积极探索，取得了初步成效。

第二阶段（深化阶段）1992 年至 2001 年

1992 年，中国确立了社会主义市场经济体制，完善了对外开放的基础，邓小平同志南巡讲话将中国对外开放推向了新的高度。在此阶段，中国进一步完善特区、经济开发区，建立了保税区、出口加工区、边境技术合作区等，对外开放向内陆地区推进，在中西部

地区建立起国家级经济开发区，成为对外开放的领头羊。

第三阶段（高速增长阶段）2002 年至现在

这一时期，发达国家将已经发展成熟的资本密集、技术密集如家用电器、汽车等产业，向中国东部沿海地区大规模转移，国际服务业向中国的转移也明显加快，房地产、租赁、交通运输、批发零售等服务也吸引了较多的外资。此外，很多跨国公司还在中国设立了研发中心、采购中心和地区总部。

回顾 30 年的发展进程，中国的对外开放一直沿着开放型经济方向，在发展中推进，在推进中突破，同时应对了各种风险，取得了巨大成绩。现在的中国，社会主义市场经济体制逐步建立，综合国力日益增强，人民生活水平大大提高，取得了举世瞩目的成就。

改革开放的 30 年，中国的港口事业和港口经济也发生了翻天覆地的深刻变化，从小到大、由弱到强。

30 年来，中国港口已初步形成了码头种类齐全、布局日趋合理的总体格局。一是部分海港的技术装备和管理水平总体上已接近世界先进水平，河港达到发达国家 20 世纪 80 年代水平；二是港口功能已由以装卸、集散货物为主的运输功能逐步扩展到仓储、加工和商贸等多个领域；三是海运船队运力规模不断扩大，从改革初期的 1600 多万载重吨世界 40 多位，发展到 2007 年的 1.19 亿载重吨世界第 4 位；^①四是港口数量不断增加，货物吞吐能力不断提高。到 2007 年底，全国已拥有港口 46 个，吞吐量由 1978 年的 2.8 亿吨增长到 2007 年的 64 亿吨，增长了 23 倍，港口外贸货物吞吐量由 1978 年的 5000 多万吨增长到 2007 年的 18.5 亿吨，增长了 37 倍，8 个港

^① 中远集团船舶总运力跃居世界第二位，中远、中海集装箱船队运力位居世界十强 [M]。

口进入世界港口货物吞吐量排名前 20 位, 5 个港口进入世界前 10 位;^① 五是集装箱运输发展速度明显。改革开放之初, 中国的集装箱班轮运输仅仅刚起步, 世界港口集装箱吞吐量前 100 位排名中, 中国大陆无一港口入围, 也没有专业的集装箱码头, 集装箱装卸作业效率很低。据统计, 1978 年全国港口集装箱吞吐量只有 10 万标准箱, 而到 2007 年全国港口集装箱吞吐量突破了 1 亿标准箱, 达到了 1.127 亿标准箱。截至到 2007 年底, 中国大陆有 6 个港口集装箱吞吐量进入世界前 20 位, 3 个进入前 10 位, 主要集装箱港口达到世界先进水平。^②

纵观中国港口经济发展的历程, 我们认为主要有以下明显的特点:

一是港口行业着力建设公平竞争的港口经济市场体系。改革开放初期, 中国政府就出台了一系列鼓励民营企业和个人从事船舶运输发展的政策,^③ 使民营港口企业迅速发展壮大。统一开放、竞争有序的港口经济市场体系基本建立。

二是港口行业以积极的姿态坚持对外开放。加入世贸组织以后,

① 中国连续 10 届当选为国际海事组织 A 类理事国, 在世界海运界的地位明显提升, 已成为世界海运发展的主要推动力。

② 纵观中国集装箱运输的发展历程, 自 1973 年从零开始到现在的 100 万标箱用了 16 年时间, 由 100 万标箱到 1000 万标箱用了 9 年, 由 1000 万标箱到 5000 万标箱用了 6 年, 而由 5000 万标箱到 1 亿标箱仅用了 3 年, 实现了跨越式发展。集装箱相关产业也得到了迅猛发展, 中国集装箱产量占全球的比重高达 90%。

③ 按照市场经济的要求和运作规则, 积极推进港口投资和经营主体多元化, 建立公平准入和竞争秩序, 全面放开国内港口运输价格和港口内贸货物装卸作业价格, 打破地区和部门封锁, 在国际船舶代理、理货等服务领域引入竞争机制, 深化管理体制改, 实行政企分开, 推进国企改革, 建立现代企业制度, 实行规范的法人治理。

中国港口业发展在认真履行 WTO 承诺的同时，还拓展了对外开放的领域和程度；取消了货载保留政策；鼓励外国资本投资建设和经营港口业，港口开放程度已达到相当高的水平。中国港口行业积极参与世贸组织、国际海事组织等多边活动，与世界主要海运国家和地区签订海运协定，连续 10 届当选国际海事组织 A 类理事国，组织开展船舶和港口设施保安的履约工作，树立良好的国际形象。随着港口海运行业对外开放水平的不断提升，境外航运公司在中国远洋班轮、干散货、原油运输市场的市场份额已超过 70%，中外合资集装箱码头的市场份额达 63%。

三是港口行业坚持科学、优质、高效的发展理念。改革开放初期，中国港口行业基础设施和装备相对落后，服务效率低下。经过 30 年的快速发展，中国港口运输服务效率显著提升，配套设施不断完善，现代化水平明显提高，主要集装箱港口的装卸效率屡创世界新高，部分主要港口已达到世界先进水平。在世界海运事业快速发展，全球部分港口能力紧张的状态下，中国主要港口始终提供了高效、便捷、通畅的服务。

四是港口经济发展更加注重生态文明。国家曾提出良好的生态环境也是竞争力，要把港口发展中的生态环境建设摆在更加重要的位置上。30 年来，沿海各港口城市积极注重发挥港口海岸线资源优势，不断加大投入力度，加快发展港口产业；大力推进临港工业、港口渔业、港口交通运输业、海洋旅游业建设，提高港口经济对国民经济的拉动作用；积极协调海洋资源开发和陆域产业发展的关系，积极解决港口水产业、港口建设、临港工业发展中的矛盾，科学、合理和充分利用岸线资源，扩大港口产业的发展规模，增加港口经济总量，以此提高港口经济综合竞争力。同时各港口城市都优先保证港口和临港工业建设的需要，加大海洋资源与环境保护和治理的力度，积极推行临海工业全过程清洁生产，严格控制陆源污染物排

放；建设港口环境监测系统，加强对港口海洋环境的监测。

经过 30 年的快速发展，中国已经成为港口大国，但离港口强国还有一定差距，表现在：一是中国至今没有形成世界级国际集装箱枢纽港，这与中国的综合国力和航运大国地位极不相称。目前中国港口集装箱化率仅为 60%，与世界级国际集装箱枢纽港 90% 以上的集装箱化率相比，差距还很大；二是内河港口的落后面貌还未得到根本改变。

因此，中国港口经济的进一步发展，首先从宏观战略上要立足于大力提高竞争能力，特别要提高国际集装箱枢纽港口的竞争能力。港口建设的方针要从港口码头泊位的数量转向质量；港口发展的重点要从以建设为主转向现代化管理；港口发展的核心要从传统技术转向信息技术和人才开发。其次在发展中必须始终坚持科学发展观，做到四个“统筹”。即一要统筹港口与港口之间的发展。目前，中国沿海各省开发港口的积极性都很高，各地区都在强调自己所在港湾条件的优越，都强调要“高起点”建设，都希望把自己的港湾建成“枢纽港”。在这种情况下，科学制定全国港口发展规划显得尤其重要。要从全国大局出发，按照区域经济发展规律、生产要素聚集程度和物流流向统筹考虑确定各港口的发展时序和功能定位，规划一旦确立，就必须维护其权威性，严格防止各自为政和重复建设；二要统筹港口建设与腹地工业发展。港口所在腹地的工业是港口发展的基础，而港口则是腹地工业对外联接的窗口。中国相当一部分港湾适合于发展临海工业，其港口发展应按照腹地工业项目建设的需要，量体裁衣，确定港口相应的规模与功能。在发展中宜走“项目兴港”与“滚动发展”之路，切忌一厢情愿，“筑巢引凤”，防止港口建成后“晒太阳”，造成巨大浪费；三要统筹港口建设与城市建设。港口发展带动工业发展进而带动城市发展，但这并不是单向的，城市服务业的发展对于工业和港口建设会产生巨大的反作用力；四

是统筹港口建设与岸线生态资源保护。中国港口资源比较丰富，但要克服急功近利思想，严格防止“深水泊位、浅度开发”等大马拉小车现象。同时在引进项目、发展港口工业与运输业时，要坚持生态文明，进一步做好海湾生态环境保护，切实保护海湾环境，确保港口经济可持续发展。

目 录

序	(1)
引 言	(1)
第一章 港口经济的基本规定	(1)
第一节 港口与经济	(2)
一、港口及港口的特性	(2)
二、经济全球化下的港口角色定位	(6)
三、港口与国民经济发展	(10)
第二节 港口经济的概念	(14)
一、港口经济的概念	(15)
二、港口经济的发展与现代化	(17)
第三节 港口经济的基本特征	(19)
一、港口经济的基本特性	(19)
二、港口经济的发展趋势	(23)
第四节 港口经济的基本构成	(26)
一、港口	(26)
二、城市依托	(28)
三、经济腹地	(29)
四、综合运输体系	(30)

五、政策环境	(31)
第五节 港口经济存在和发展的内在机理	(32)
一、港口经济存在的理论依据	(32)
二、现代港口经济发展的内在机理	(43)
第二章 世界典型港口经济	(55)
第一节 世界典型港口经济的基本状况	(56)
一、鹿特丹港	(56)
二、新加坡港	(61)
三、鹿特丹港与新加坡港港口经济成功 因素分析	(67)
第二节 世界典型港口的经营管理模式	(69)
一、港口经营管理的一般模式	(69)
二、港口管理的具体方式	(71)
三、世界典型港口的管理模式	(72)
第三节 地主港模式	(78)
一、地主港模式的概念	(78)
二、地主港模式的形式	(79)
三、地主港模式的特点	(80)
四、地主港模式的优点	(81)
五、中国发展地主港模式的条件	(83)
六、中国发展地主港模式可能存在的困难	(84)
第四节 世界典型港口经济发展的启示	(87)
一、政府在港口发展中的作用不可替代	(87)
二、实现港口现代化是必然选择	(89)
三、充分发挥港口作为物流链节点的作用	(90)
四、集装箱港口建设需要因地制宜	(92)

五、现代港口经济发展必须走可持续发展之路·····	(93)
第三章 港口经济在中国经济社会发展中的地位·····	(95)
第一节 中国港口经济发展史综述·····	(95)
一、新中国成立之前中国港口经济的发展轨迹·····	(96)
二、新中国成立之后中国港口经济的蓬勃发展·····	(98)
第二节 港口经济伴随着中国改革开放 30 年·····	(104)
一、改革开放之前中国港口经济的情况·····	(105)
二、改革开放至今中国港口经济的发展状况·····	(105)
三、中国港口经济在改革开放 30 年间发挥的 作用·····	(111)
四、中国港口经济在改革开放 30 年内出现的 问题和对策·····	(114)
五、中国港口经济“十一五”期间发展展望·····	(119)
第三节 中国主要沿海港口的动态效率评析·····	(123)
一、港口绩效评价方法演进·····	(124)
二、港口绩效研究方法以及工具·····	(125)
三、港口绩效实证分析·····	(127)
四、港口绩效分析得出的结论·····	(136)
第四节 影响港口经济发展的基本条件分析·····	(137)
一、自然条件·····	(137)
二、社会条件·····	(140)
第四章 中国港口经济发展环境分析·····	(146)
第一节 港口经济发展的经济环境·····	(146)
一、国际环境·····	(147)
二、国内环境·····	(149)

第二节	港口经济发展的政治环境	(161)
一、政策环境		(162)
二、体制环境——从“双重领导”到地方 管理		(170)
第三节	港口经济发展的社会环境	(173)
一、教育与人力资源环境		(173)
二、文化环境		(181)
第四节	港口经济发展的腹地环境	(184)
一、港口腹地及其类型		(185)
二、中国港口腹地环境分析		(188)
 第五章	 中国沿海港口群现状分析	 (212)
第一节	中国沿海港口群发展概况	(212)
一、港口群概念及其划分		(213)
二、中国沿海港口群		(216)
三、中国沿海港口群效应分析		(229)
第二节	中国沿海港口吞吐量分析	(232)
一、中国沿海港口吞吐量概述		(232)
二、1978 年以来中国沿海港口吞吐量分布 及发展现状分析		(236)
三、影响未来中国沿海港口吞吐量发展的 外部因素		(243)
第三节	中国沿海港口吞吐量内在影响因素提取—基于 上海港的实证分析	(246)
一、影响沿海港口吞吐量因素的必要性分析 ..		(246)
二、沿海港口吞吐量影响机理分析		(248)
三、影响中国沿海港口吞吐量的实证分析		(251)