

顾朝林 主编

城市与区域空间研究前沿丛书

中国港口城市的 互动与发展

HUDONG YU FAZHAN

王缉宪 著

东南大学出版社

城市与区域空间研究前沿 丛书

顾朝林 主编

中国港口城市的互动与发展

王缉宪 著

东南大学出版社

• 南京 •

内 容 提 要

本书共分9章,主要内容有:介绍中国沿海城市发展港口的主要动力和相应的政策背景,探讨中国港口城市的四个关系,研究外部因素如何影响个别港口城市的发展,回顾和评论国家政策与体制对于港口城市发展的作用。

本书可供城市规划、城市地理、城市管理人员阅读,也可供相关专业人员学习。

图书在版编目(CIP)数据

中国港口城市的互动与发展 / 王缉宪著. --南京:
东南大学出版社, 2010. 5

(城市与区域空间研究前沿丛书/顾朝林主编)

ISBN 978-7-5641-2275-1

I. ①中… II. ①王… III. ①港湾城市—城市建设—
研究—中国 IV. ①F299. 2

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2010)第 090773 号

出版发行: 东南大学出版社

社 址: 南京市四牌楼 2 号 邮编: 210096

出 版 人: 江 汉

网 址: <http://press.seu.edu.cn>

电子邮箱: press@seu.edu.cn

经 销: 全国各地新华书店

印 刷: 江苏兴化印刷有限责任公司

开 本: 700mm×1000mm 1/16

印 张: 9.25

字 数: 151 千

版 次: 2010 年 5 月第 1 版

印 次: 2010 年 5 月第 1 次印刷

书 号: ISBN 978-7-5641-2275-1

定 价: 29.00 元

本社图书若有印装质量问题,请直接与读者服务部联系。电话(传真):025-83792328

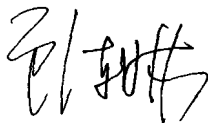
序 言

经过一年的精心策划和准备,呈现于读者面前的《城市与区域空间研究前沿》丛书是东南大学出版社推出的关于空间研究的系列新作,林林总总十多种,代表了当代中国学者关于城市与区域空间研究的前沿性、原创性和综述性的研究成果,内容覆盖城市与区域研究的方方面面。

21 世纪我们的生活什么最离不开——城市和区域。这主要在于:首先,气候变化、能源、生态、人口和环境等问题,这些我们曾在 20 世纪已经预见到的危机,现在一一变成现实,我们将如何面对危机解决这些问题?无疑城市和区域这样的空间研究就变得越来越重要。其次,城市与区域空间是当代人类赖以生存的基本载体,也是人类社会竞争的主要场所,空间利用一方面反映了不同地区人类社会的富裕程度和时空效率,另一方面也彰显了这些城市与区域的文明和价值取向。第三,中国城市和区域是当代变化最快的空间,测度和把握城市与区域发展,离不开城市与区域空间研究。

总之,可以说,在中国盛世巨变的浪潮中,《城市与区域空间研究前沿》丛书应国家发展而生,与城市和区域共成长,以中国研究特色立身,以研究创新选材,以独到空间见解立言,可以成为科学家、规划师和管理工作者共同关注的研究平台。

专此赘言,是为序。



2010 年 1 月 12 日于清华园

目 录

- 1 导论:作为全球化界面的沿海港口城市..... 1
 - 1.1 导言 1
 - 1.2 三组基本概念 3
 - 1.3 本书的结构..... 10
- 2 港口城市研究背景与港城关系分析框架..... 11
 - 2.1 港口城市发展的历史背景:贸易格局的演变和海运技术的进步..... 11
 - 2.2 港口城市发展的现实环境:全球经济一体化 12
 - 2.3 港城关系分析框架..... 13
 - 2.4 本章小结..... 16
- 3 港口与城市的经济关系和功能关系..... 18
 - 3.1 港口对所在城市的经济贡献..... 18
 - 3.2 港口与所在城市的功能关系..... 19
 - 3.3 港口与城市的动态经济互动..... 22
 - 3.4 港口—城市功能关系的演变..... 23
 - 3.5 香港案例分析:从加工贸易城市到世界级国际金融与服务业区域中心..... 24
 - 3.6 本章小结..... 28
- 4 港城空间关系..... 30
 - 4.1 引言:从港城的空间规模关系谈起 30
 - 4.2 港口与其所在城市之间的空间分布与演变..... 31
 - 4.3 港口城市的空间尺度..... 40
 - 4.4 城市产业分布与港口区位的相互关系..... 42
 - 4.5 生产贸易物流一体化的工贸港特区..... 45
 - 4.6 港口新城及其规模(scale)..... 52

4.7 本章小结	55
5 中国港口城市的外部网络关系	56
5.1 导言	56
5.2 中国港口对外连接度研究	59
5.3 港口与腹地的关系:福建案例分析	67
5.4 结论	73
6 港口城市的管治关系	75
6.1 港口与其所在城市的管治关系	75
6.2 特定区域内各港口城市之间的关系	78
6.3 本章小结	86
7 特定区域范围内港口城市之间的关系	87
7.1 大珠江三角洲港口的竞争、分工与合作	87
7.2 广西北海、钦州、防城港的关系	98
7.3 本章小结	104
8 全球化下中国沿海多层次港城关系的演变过程及其影响	106
8.1 全球化带来的中国沿海港口城市大发展	106
8.2 中国的多层次经济发展沿海化:过程、特点、原因	108
8.3 中国港口城市间的竞争与分工	112
8.4 港城空间关系重组:相同的跳跃和不同的烦恼	114
8.5 港口—物流—贸易空间一体化形成的“飞地”	117
8.6 沿海化第三阶段	118
8.7 本章小结	120
9 总结与前瞻:中国港口城市迅速发展的原因与前景	124
9.1 总结:中国港口城市互动发展的三大基本特征	124
9.2 中国港口城市未来的问题与前景	127
参考文献	132
后记	140

1 导论：作为全球化界面的沿海港口城市

1.1 导言

一双标价 50 美元的世界名牌运动鞋，从中国的珠江三角洲产地送达美国各大城市的沃尔玛商场的全程运费仅仅 50 美分。人们不得不感叹，近三十年世界海运业的巨大进步和中国改革开放最重要的成果——中国成为全球市场经济圈的一部分，而世界经济也从此得到改观，因为中国是全球化过程的重要一环。这一环不仅仅是物质的交流、政治的摩擦、文化的冲突和渗透，更从此改变了中国参与全球化的地区和城市自身。这些地区和城市主要在沿海，因为过去二十多年外贸的实际产生地和对外交流的渠道都集中在沿海。这种集中度有增无减，到 2007 年为止，沿海省市已经占到全国对外贸易总量的 93%。无论这个沿海化发展是否是一种成功，二十年巨变的本身就已经值得认真总结和探讨。探讨的方式和角度不同，自有不同的认识和体会。笔者是学经济地理出身，认为全球化带来的中国港城关系的发展与演变，应该也可以从运输地理角度得到一个比较完整的解释，所以写这本书，提出自己的看法。

水运是最古老也是最便宜的运输方式。港口城市是在具有这种传统运输方式连接的地点发展出来的人群及其社会经济活动的聚落。自然，这些城市的一个重要共同点，就是可以通过水上通道完成与其他地区和城市的贸易往来，达到经济上的繁荣。不论是中国历史上明代的泉州还是 20 世纪的海、香港，不论是英国的伦敦还是美国的纽约、洛杉矶，不论是东南亚的新加坡还是南非的开普敦，就连内河港口城市芝加哥、曼彻斯特、武汉，也无一不是如此。于是，“以港兴市，以市促港”、“港为城用，城以港兴”近年来经常出现在我国港口城市发展的种种文件、讲话和报道之中，用以描述港城之间的互动关系。交通部也在 2002 年提出港城关系是中国港口界要处理好的五大关系之一^①。不过，当我们深究一层，认真

^① 见张春贤“全国港口管理工作会议上的讲话”，2002 年 12 月 19 日，北京。

地问一问自己,就会发现港城关系问题并不容易回答:究竟如何“以港兴市,以市促港”?港口是不是一定可以“兴市”?城市发展是不是必然会促进港口发展?港口与城市的相互关系到底有哪些层面?

其实,这些问题在全世界都存在,是半个世纪以来不少运输地理学者关注的内容。中国最早从学术角度以港口城市为单元的研究大概是黄盛璋(1951)。而国外对于现代港口城市的研究,从早期著名的“任意港模型”(Anyport Model)(Bird, 1963,详细介绍见本书第4章)开始吸引更多学者的关注。随着航运技术进步、国际政治经济关系和管治模式转变、物流多式联运化等过程的演变而不断进展。Bird对于英国港口城市演变的研究集中在港口城市互动的空间形态上(topology)。之后十多年,运输地理学者受到发展经济学影响,关注与研究了不少亚洲与非洲殖民地在其宗主国获取自然资源过程中形成的港口城市演变的过程,比较经典的有根据分析非洲国家个案总结的所谓TMG模型(Taaffe, Morrill and Gould 1963),后来Hoyle将其应用在其他非洲国家(Hoyle, 1968),Rimmer对东南亚国家作了类似分析(Rimmer, 1967)。当时港口发展的速度相对缓慢,港口城市空间展开的过程相对有序。随着20世纪70年代集装箱运输方式的崛起,海运和海港出现了迅速的变化。集装箱港口演变出现了阶段性发展的模式(Hayuth, 1987)。世界主要沿海城市地区开始了集装箱枢纽港的竞争。船型不断增大和“轴辐网络型”(Hub and Spoke)区域港口体系的出现,进一步加速了这种枢纽港竞争。自此,学者的研究集中在枢纽港及其体系的演变上。全球港口业非公营化和跨国经营的趋势,带来了全球港口管理上的革命。不少国家包括中国为了进一步将自己的经济融入世界经济和全球供应链与生产链中,允许跨国码头经营商进入自己国家投资和运营集装箱码头。而大型班轮公司也纷纷投资港口甚至陆路物流企业,力图通过纵向整合的物流链经营来提高全球航运市场的占有率和分散航运业本身的风险。这些转变也使学术研究转向了对于港口区域化发展的关注(Notteboom, 2007)。然而,就港口城市和港城关系的研究而言,发达国家对港口城市的研究逐步转向后现代角度,例如关注滨水岸线再开发的种种社会问题等[Hilling and Hoyle, 1984; Hoyle, 1989; Pinder and Slack (eds), 2004]。因为经济全球化带给它们的是制造业生产迁移,多数曾经热火朝天的港口已经进入晚年,只有个别大型区域枢纽如鹿特丹和安特卫普等,仍然极为关注港口—城市关系如何随着扩大的全球贸易而出现的新问题。

尽管发达国家也经过了其“发展中国家”那个阶段,有不少经验值得借鉴,如 Hoyle 和 Pinder 1981 年编辑出版的论文集,其他文章如 Robinson 1985。但今天全球化背景下的发展中国家情况完全不同,特别是中国。当全球海运及港口技术大发展、经营方式改变及管治理念转变时,中国正处在经济迅速崛起并融入世界市场的时期。换言之,中国沿海城市在从封闭的计划经济向开放的市场经济转变的同时,必须迅速调适自己,不断适应最新的国际贸易、运输和物流业发展的新方式和新体系。而中国这二十年演变成为当今世界海运量最大的国家恰恰证明这个调适过程至少从发展速度上说是成功的。然而,承载这个成功的沿海港口城市在到底经历了哪些重要的转变、为什么它们可以顺应这样的转变、这些城市调适自己的过程上或者内容上有什么相同与不同、带来了哪些没有预期的后果、全球化下成长的港口城市与以往全球殖民化时期的差别在哪儿?这些问题至今仍未见有比较系统的回答。究其原因,主要是具体实践的个别港口城市建设和管理的参与者没有关注宏观和整体的比较;而学术界有机会认真参与多个港城关系演变过程的人又相当少,无法将其与现有某些相关理论挂钩并提出整体看法。笔者属于少数有机会参与多个中国港口城市规划的学者,因此有责任把自己了解的故事讲出来,捋清楚,理论化。

1.2 三组基本概念

在全面展开对于港城关系的分析之前,首先要和读者在关于港口的一些基本概念上形成一个共识。

第一组基本概念是关于港口及相关单位的定义。中国 2003 年公布的第一部《中华人民共和国港口法》(简称《港口法》)并没有定义什么是港口。联合国贸易和发展会议(UNCTAD)将港口分为四代(参见表 1-1)。

表 1-1 港口的升级换代

分 项	分 代			
	第一代	第二代	第三代	第四代
发展期	20 世纪 60 年代以前	20 世纪 60 年代以后	20 世纪 80 年代以后	20 世纪 90 年代以来
主要货种	件杂货	件杂货与散装货	散装货与成组货 (船型更大、仓容更大)	货物进一步成组化

续表 1-1

分 项	分 代			
	第一代	第二代	第三代	第四代
港口发展的理念与战略	理念保守,港口仅是不同运输方式的换装点	致力于发展,同时成为工商商业中心	商业化经营,致力于发展成多式联运的节点和现代物流中心	比第三代港口更加自动化
港口业务重点	船岸之间的货物界面	货物转换与工业活动增加	物流与信息流畅通并得到充分利用	比第三代港口更加标准化与信息化
港口组织特点	港口中的业务活动是相互分离的,港口同外界的关系是松散的	港口同用户的关系比较密切,港口中各项活动已有比较松散的联系,但港城关系仍是临时建的	各种联系得到加强和统一,私有化提上了日程	港口组织更加全球化,港区更加生态化
港口生产特点	只有货流,很少有增值功能	除货流与货物转换外,提供联合服务和某些增值服务	货流与信息流强化一揽子综合服务,并提供高增值物流服务	着重人员培训与提高港口服务质量(使经营管理更加人性化)
对港口起决定作用的因素	劳动力与资本	资本	技术与技能	信息技术

资料来源:“UNCTAD”(1992),“Beresford et. al”, 2004

第一代港口是指在 20 世纪 60 年代以前,在海洋运输同内陆运输之间形成的界面。处理的主要是件杂货和散货,不同的业务彼此相对独立。第二代港口是指在 1960—1980 年形成的港口。随着世界经济的发展,港口逐步发展成为运输装卸和为工商业服务的场所。1980 年以后,由于国际贸易、集装箱化与多式联运的相互促进与共同发展,国际上形成了第三代港口,逐步成为国际生产与流通网络的枢纽,经营管理更富于主动性。而所谓第四代港口,是指从 1990 年开始,随着港口信息和作业程序标准化,设施和设备自动化,经营管理信息化和全球化,逐步出现的跨国经营发展的大型港航企业。

上述港口定义“代”的演变主要是随着技术进步和全球经济一体化形

成的演变。但正如 Beresford 等人(2004)所批评的,在现实中,这种分类并不是非此即彼,也不一定按照这一代一代地发展。各代港口可能共存。其实,从地理研究的角度来说,万变不离其宗的是港口装卸这个基本功能的含义,是实现货物或人员在运输工具之间转换的界面。不论是船转船的所谓水水中转,还是车船之间的水陆转运,本质上都是利用港口作为界面。这个界面一方面完成了原来不直接匹配的运输环节的联运;另一方面,由于不同运输工具不可能完全在时间上和规模上完美地匹配,造成了运输过程中不得已的地理停顿。而由于这个停顿和转换,这些货物不仅额外增加了装卸费用,还增加了运输时间和临时仓储的成本(见图 1-1)。于是,港口附近成了发展仓储的地方,同时也成为其他物流增值企业选择展开其生产活动的自然地点之一,因为这样做可以避免额外增加新的地理停顿。

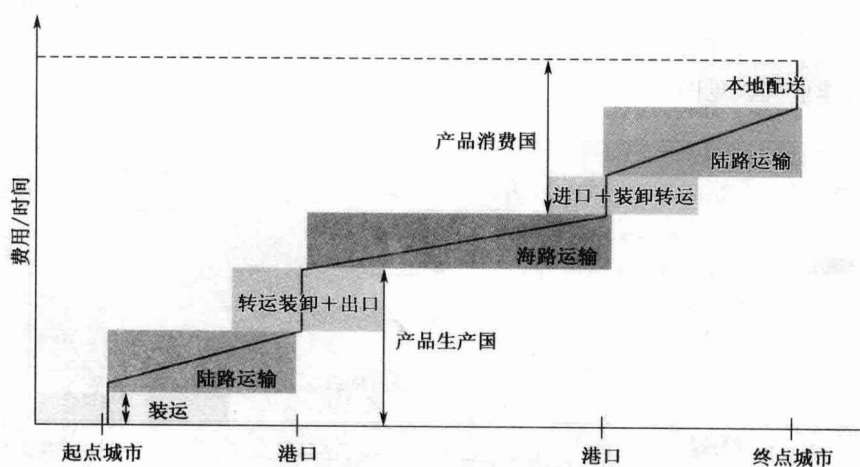


图 1-1 跨国产品供应链中的港口

关于港口活动的业务范围和物理范围的确定主要是与如何处理相关的资源和政府、相关企业的活动有关。作为一个普通百姓,我们眼中的海港仅仅是有船只停靠、装卸和出入的海湾。我们并不清楚,比如,上海港的范围在哪里,香港的“维多利亚港”到底是不是港口,等等。但是,作为国家政府,“岸线”是公共资源的一种,而港口则是占有和使用这种资源的一个特定范围。同时,港口作为运输的一个环节,又在功能上和相关业务及相关空间有紧密的联系。因此,从管理角度来说,港口必须清楚界

定。我们特别需要注意,港口的界定还涉及下面三个基本操作单位:泊位(Berth)、码头(Pier)、作业区(Terminal)。泊位比较简单,是指每个为挂靠船只停泊而划定的一定长度的岸线操作单元。码头往往只处理某一类(如煤炭、石油、集装箱)货物或者客运的一组泊位及相应的岸上设施。同时,在中文里,码头和港口一样,是意义很泛的词汇,往往泛指港口陆地上操作的所有地方。港口经营词汇中,还有一个在英语中称为 Terminal 的单元,中文比较准确的译法应该是“作业区”,但有时也译作“码头”或者“港区”。码头经营商往往在自己公司的名字上用复数 Terminals 表示其经营多个码头作业区。

为了说明上述的情况,我们这里以香港为例。香港的集装箱处理主要集中在葵涌—青衣地区,习惯上称为葵涌货柜码头。图 1-2 显示,那里共有五个码头经营商(见左上角的颜色分类图例)、九个作业区(CT1-CT9)、24 个大型集装箱船舶泊位(图中以船型标出)。另外,在葵涌港以外的地区香港还有其他作业区,包括内河码头和在水中的锚地,即所谓“中流作业”区(见图 1-3)。

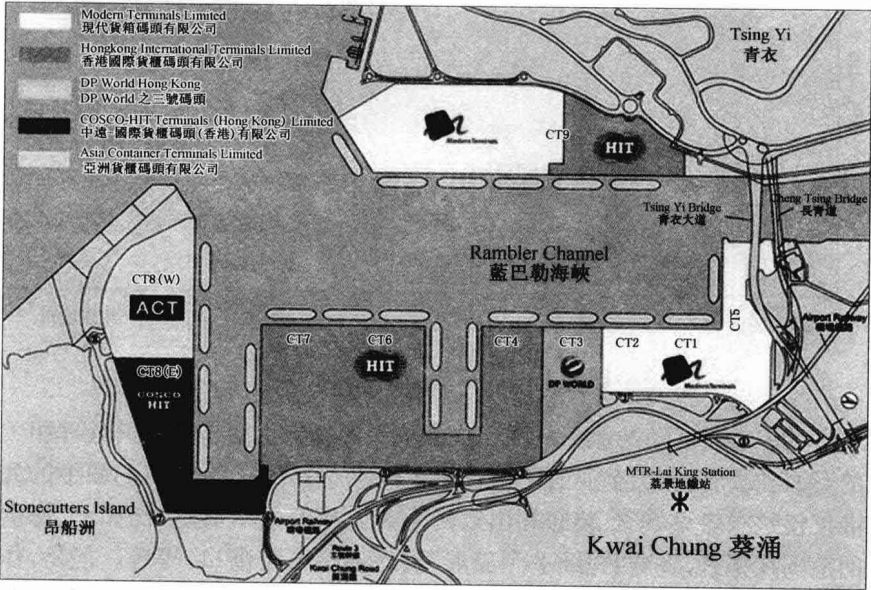


图 1-2 香港葵涌集装箱码头示意图

资料来源:香港货柜码头商会

我们在这里花笔墨去介绍和解释港口、码头和作业区这些概念,原因有二。第一,从实际港口的泊位、码头、作业区的分布可以知道,“港口”的空间组成往往是相当分散的,可以是连续的(如上海港的浦江沿岸),也可以是不连续的。因此,所谓“港口”,从物理形态上可以不是一个整体。第二,从管理的角度考察,虽然在海关、领航、航道管理等方面的服务和设施往往适宜以港口为单位进行,但码头的基本作业则是以作业区为单位进行的。在某些时候,一个空间上独立的作业区也被称为港口(如盐田港,美国和加拿大的一些货主甚至不知道有深圳港这个词)。因此,无论从物理实体还是管理实体看,“港口”并不是唯一反映其核心功能的统计或者行政单位。这一点直接涉及下面对第二组基本概念即关于港口城市本身的定义。

望文生义,港口城市当然就是有港口的城市。不过,有两点值得我们注意:第一,英文文献中有两个关于港口城市的词:portcity和cityport。前者和中文的港口城市相近,指有港口功能的城市;而後者的意思是以港口为成长基因的城市,比如鹿特丹、勒阿弗尔(Le Havre)。第二,由于城市范围的界定往往是行政上的,因此,一个大城市可能有几个港口,但统计上往往算为一个。更重要的是,因为同属一个城市,这多个港口(区)的本身或者相关基础设施的资金或者政府补贴的来源可能直接与所在城市的能力有关。更有甚者,有些港口虽然距离不远,但由于分属不同国家,受到各自国家的支持而发展成为港口城市群。而在中国,由于个别主要城市实行了“市带县”,一个在过去的县级市里建立的港口往往跟着变为该主要城市港口的一部分。例如位于福建省福清的江阴港,由于福清成了福州的一部分,江阴港也自然成为福州港的一个外海港区。这样的个案提醒我们,城市的界限及其变化可能改变港口的选址和发展机会。

第三组基本概念是关于港口资源的概念。随着经济的全球化,港口越来越被看作是一种资源。投资者也逐渐把港口看作投资对象,因为它能提供稳定的经济回报。那么究竟它是一种什么样的资源,为什么可以产生较好的回报呢?首先,港口占有岸线,配有航道。深水岸线和深水航道两者配合在一起就组成了一种特殊的、具有地理垄断性的“贸易界面资源”。尽管是否可以将机会变为现实还要有其他的条件,但拥有这种资源的城市就有了更多的机会成为世界贸易体系的一部分。然而,以当今的技术,深水航道和深水码头是有可能人为改造而成的,关键在投入的成本。因此,港口城市可能因为天赋资源和财力条件的不同,发展机会各异:

(1) 曾经通商世界的港口城市如英国的曼彻斯特和我国的广州,也

可能随着船只变大、水深要求变高,造成这种贸易界面资源在其管辖的市域范围内逐步失去。结果,它们或者以支线驳接其他国际枢纽港的方式进行国际贸易,或者挖掘深水航道,从技术上改造现有港口(如天津),或者在附近境外寻求跨行政区域建设深水港的方式(如上海在舟山建设洋山港)解决问题。更特殊的是在城市行政地域范围调整扩大以后,该资源重现。

(2) 第二类城市(如青岛、大连)虽然在其既有港址水深不足,但由于行政范围内其他地点有优良深水资源,于是出现空间跳跃式的发展(如青岛前湾、大连大窑湾的发展)。

(3) 第三类城市是得天独厚的贸易界面资源就在城市境内(如香港、深圳、新加坡),加上其他发展条件的配合,成为理想的国际大港。

(4) 第四类的沿海(沿江)城市是那些具有极好深水港口条件而其他条件不充分的地点(如福建湄洲湾、广东湛江)。随着中国的国际参与程度的提高,在这些地点开发这种“界面资源”的要求便被提上了日程。

(5) 不少沿海或者沿江城市虽然拥有自己的港口多年,但其水深等条件并不符合或者不再符合“贸易界面资源”要求,而又无法在财政和技术许可的条件下从根本上解决这个问题(如美国的曼彻斯特、利物浦,我国福建的泉州湾)。近 30 年来船只的大型化(见图 1-4)是港口向深水岸线发展的主因。

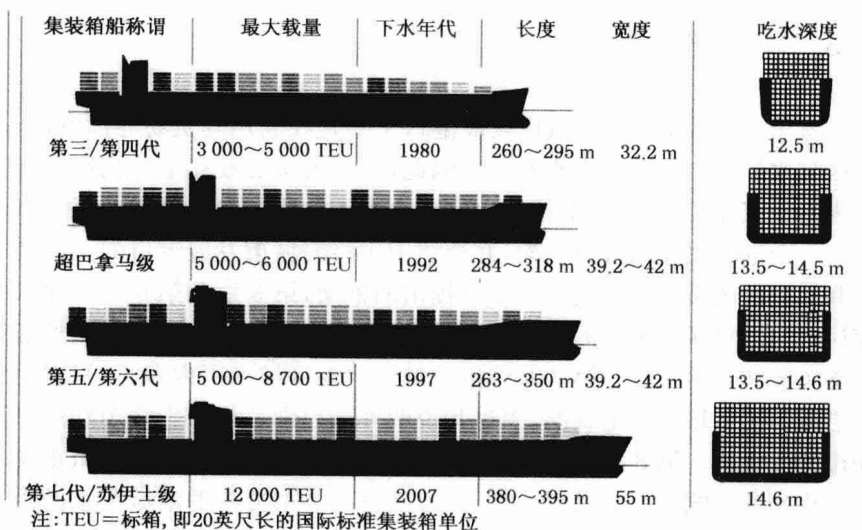


图 1-4 海运船只规模的演变:集装箱船的“代”

除了“贸易界面资源”之外,发达国家的港口城市,如澳大利亚的悉尼、英国的利物浦、法国的马赛、意大利的威尼斯、美国的费城和巴尔的摩、亚洲的中国香港和新加坡等,都出现了另一个普遍的趋势——将原有的港口地区转型为滨水商业/住宅/旅游区,一般统称为“滨水岸线重建”(waterfront redevelopment)。形成这个趋势的背后有两个核心要素:一个是前面所说的码头作业向深水处外移,造成了原有的港区衰落;另一个是城市本身对于市区滨水岸线资源的渴求。上海近来用上百亿元人民币的投资,改造黄浦江两岸,说明这种滨水岸线重建的趋势正在进入中国。与“贸易界面资源”相辅相成,市区滨水岸线资源是通过本地特色加强本地吸引力的手段。与贸易界面资源强调与国际海运贸易直接交流而扩大港口功能正相反,市区滨水岸线资源恰恰是强调滨水岸线的“体验经济”和土地价值。换言之,它强调的是海岸线或者其他滨水岸线对于居住、旅游、休闲活动的商业价值。对于著名的港口城市而言,由于城市的发展往往是围绕老港区展开,老港区本身不仅成了市中心的一部分,还常常被历史古迹所环绕,这就更提高了该港区的非港口功能的价值。从某种意义上说,一个城市在历史上作为通商口岸越有名气,其老港区发展高增值滨水岸线项目的价值就越大。不过,并不是每个港口岸线都可以转化出上述的滨水岸线资源,因为它在本质上与当年发展港口时的“卖点”不同了。

1.3 本书的结构

鉴于大多数中国沿海城市发展港口主要是在利用其贸易界面资源,市区滨水岸线的再开发刚刚开始。因此,本书的核心放在全球化影响下中国港城互动关系上,这个核心决定了全书的结构。我将首先在第2章提出一个港城关系的分析框架,并介绍中国沿海城市发展港口的主要动力和相应的政策背景。按照第2章提出的框架,第3章到第6章将深入探讨中国港口城市关系的四个方面:经济功能关系、地理形态关系、外部网络关系和管治关系。第7章将港口城市放在区域范围内考察,根据中国沿海不同区域的特定状况,探讨和说明外部因素是如何影响个别港口城市的发展的。第8章回顾和评论中国国家政策和体制对于港口城市发展的作用和影响。而在最后一章,一方面总结本书分析的港城关系的内容,同时会进一步提出一些关于中国沿海港口城市这样发展下去可能产生的宏观效果和影响。

2 港口城市研究背景与港城关系分析框架

2.1 港口城市发展的历史背景:贸易格局的演变和海运技术的进步

港口城市的形成有很多原因。这些原因大体上可以分为四类,并相应形成不同的港口城市。第一类是由本土经济自发、主动发展,而逐步走向国际贸易的港口,如我国长江沿岸的港口城市,英国、荷兰、日本和韩国的诸多港口城市;第二类是对于非本土的新大陆的探索、移居和开发,如美国纽约、加拿大的蒙特利尔、澳大利亚的悉尼;第三类是对于其他大陆资源的殖民地式掠夺及开发,如南非的开普顿和我国的香港;第四类是海运技术上必需的中途站或通道,如中美洲的巴拿马和马六甲海峡附近的新加坡。

一个港口城市无论最初形成的动因是什么,一旦进入了国际经济的圈子,它的兴衰都受到后来世界贸易的格局和海洋运输的技术进步以及经营组织方式的影响。首先是国际贸易格局的变化。这个格局指的不仅仅是哪个国家与哪个国家的来往,它一方面体现贸易关系背后的国际关系,另一方面涉及世界经济发展与技术进步的不平衡。20世纪以前以及20世纪初期,封建帝国、殖民扩张、资源掠夺等非市场甚至非经济手段的全球拓展往往比正常的市场贸易有更大的话语权。因此,不仅典型的殖民地国家的港口城市的生成和演变与宗主国港口城市的发展相当不同,各国家或地区之间的贸易往来也与他们的外交关系有关。同时,正是由于资源分布和产品生产水平分布的动态不平衡,造成了互补供求空间关系的不断变化。

在上述双重的关系下,英国的原材料进口以及工业品出口往往限于当年英联邦国家及殖民地之间,而位于工业革命中心的曼彻斯特的工业品的出口和非洲殖民地原材料的进口造就了利物浦这样的位于英国西部的城市,使其成为当时欧洲首屈一指的港口。视海外资源甚至国土为未来的荷兰、法国等欧洲工业国家,也不仅在它们的本土,而且在它们世界