

海港城市竞争力评价报告

HAIGANG CHENGSHI JINGZHONGLI PINGJIA BAOGAO

钟昌标 俞立平 编著



经济科学出版社
Economic Science Press

海港城市竞争力评价报告

钟昌标 俞立平 编著

经济科学出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

海港城市竞争力评价报告/钟昌标, 俞立平编著.
—北京: 经济科学出版社, 2014. 3
ISBN 978 - 7 - 5141 - 4277 - 8

I. ①海… II. ①钟…②俞… III. ①城市经济 -
沿海经济 - 竞争力 - 研究报告 - 中国 IV. ①F299.2

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2014) 第 021693 号

责任编辑: 黄双蓉 黎子民
责任校对: 王肖楠
责任印制: 邱 天

海港城市竞争力评价报告

钟昌标 俞立平 编著

经济科学出版社出版、发行 新华书店经销

社址: 北京市海淀区阜成路甲 28 号 邮编: 100142

总编辑部电话: 010 - 88191217 发行部电话: 010 - 88191522

网址: [www. esp. com. cn](http://www.esp.com.cn)

电子邮件: [esp@ esp. com. cn](mailto:esp@esp.com.cn)

天猫网店: 经济科学出版社旗舰店

网址: [http: //jjkxcbs. tmall. com](http://jjkxcbs.tmall.com)

北京万友印刷有限公司印装

710 × 1000 16 开 27.75 印张 470000 字

2014 年 5 月第 1 版 2014 年 5 月第 1 次印刷

ISBN 978 - 7 - 5141 - 4277 - 8 定价: 82.00 元

(图书出现印装问题, 本社负责调换。电话: 010 - 88191502)

(版权所有 翻印必究)

前 言

城市是商品经济发展的产物。没有流通和交通，就没有城市的形成和发展。有人把城市发展的动力分为原生动力和次生动力，原生动力是指由于城市自身固有条件的作用而引起的城市化进程的加速，而影响城市化的原生动力主要有地理位置和天然的交通条件。次生动力是指由于外界条件的作用并通过城市自身的变化而促使城市化发展的动力，主要有政治因素、开埠通商、交通条件。而正是因为海港城市拥有其得天独厚的自然条件和近代独特的历史发展机遇，才使得它们能够成为世界现代化发展进程过程中十分耀眼的一串串明珠。

第二次世界大战后，伴随着世界经济和国际贸易的发展，世界海运业和港口建设也得到了快速发展。全球大部分人口集中在沿海地区，大部分重要城市集中在沿海地区，大部分政治、经济、文化活动发生在沿海地区。世界人口最集中的地区，全世界60%以上的人口生活在这里。各洲的海岸线约有35万公里，其中近万公里为城镇海岸线。一个个沿海城市的发展，形成了一个庞大的沿海城市圈，进而由一个个沿海城市圈连贯而成为一条巨大的沿海城市带。这些巨大的沿海城市带不停地焕发出巨大的能量，推动全球经济向更高的方向前进。人类历史上已经产生了一些对全球经济起着重大影响作用的沿海城市带有：美国东北部大西洋沿岸城市带，该城市带从波士顿到华盛顿，包括波士顿、纽约、费城、巴尔的摩、华盛顿几个大城市，共40个城市（指10万人以上的城市）；美国西南部太平洋东岸城市带，从旧金山、奥克兰、圣何塞，到拉斯维加斯，到洛杉矶、长滩、圣迭戈，构成了美国西部大开发后最辉煌的城市产品系列，其中仅加利福尼亚阳光地带的经济总量就超过了世界上绝大部分国家（包括中国）一国的经济总量；欧洲西北部沿海城市带，这一超级城市带实际上由大巴巴黎地区城市圈、莱茵—鲁尔城市圈、荷兰—比利时城市圈构成。主要城市有巴黎、阿姆斯特丹、鹿特丹、海牙、安特卫普、布鲁塞尔、科隆等。这个城市带10万人口以上的城市有40座，总面积14.5万平方公里，

总人口 4600 万，是欧洲最重要的沿海城市带；日本太平洋沿岸城市带，又称东海道城市群。一般指从千叶向西，经过东京、横滨、静冈、名古屋，到京都、大阪、神户的范围。该城市群一般分为东京、大阪、名古屋三个城市圈。这个区域面积 3.5 万平方公里，占日本全国的 6%；人口将近 7000 万，占全国总人口的 61%。显然，这个沿海城市带是日本经济的核心命脉区域。

海港作为海陆交通的枢纽，自然在城市发展中具有举足轻重的地位。随着商品经济的发展和对外贸易的日益发达，港口、城市、腹地三者在地域上构成了一个网络系统，即港口的横向区域系统。海港是国与国之间经济贸易的必经之地和舞台。现代经济是全球化经济，现代市场是世界市场。对一个开放的国度而言，海港城市离市场最近，并且本身最先成为世界市场的一部分。超级油轮和巨型原料运输船以及集装箱运输形式的出现，能够大幅度地减少运费，降低产品成本，距离最近意味着交通便利为在条件优越的海港城市建立大型的工业联合企业，提供了十分有利的条件。海岸港口既是生产地，又是消费区，“近水楼台先得月”，许多市场经济信息、国际新技术总是最先得到，这是内地无法比拟的。

中国大陆从东北丹东到西南防城港这片漫长的海岸线地区，相对均匀地密集分布着十几个人口数百万以上的超级大城市以及数以百计的中小城市。在一个国家内部产生如此规模的沿海城市带，这在世界上是绝无仅有的。

这个长长的沿海地区在过去三十多年中，创造了令全世界惊叹的经济发展速度，至今这种奇迹仍然在发生着。当中国面临必须转型升级、明确实施新型城镇化战略作为未来几十年发展引擎时，增长理论告诉我们，TFP 的提高不外乎依靠规模经济、技术进步和改善效率，这三方面都需要人和生产要素的集聚，以及城乡和地区间资源的再配置，我们知道，规模经济与集聚经济是城镇化的本质所在，城镇化通过知识和人力资本的集聚和撞击不但能促进发明创造，而且能强化和加快技术的扩散和应用；当中国各个沿海城市在关注着自己城市的进一步发展时，当中国各个城市圈的人们在思考如何在圈内实施城市间的联合，以应对其他城市圈的竞争时，全世界的目光却更多地关注整个中国，特别是在关注创造出世界经济新奇迹的中国大陆沿海城市带。

宁波大学区域经济与社会发展研究院紧贴地方优势，计划长期专注沿海城市带的研究，本书是研究工作的初步成果之一。

目 录

第一章 海港城市的产生与发展	/	1
第一节 海港城市的产生与功能分类	/	1
第二节 海港城市的贡献	/	16
第二章 海港城市竞争力评价方法	/	53
第一节 海港城市竞争力评价的必要性	/	53
第二节 海港城市评价方法体系	/	54
第三节 一些多属性评价方法	/	57
第四节 海港城市评价方法的选取原则	/	65
第五节 海港城市竞争力的组合评价	/	76
第三章 海港城市港口竞争力评价	/	85
第一节 研究意义	/	85
第二节 评价指标体系构建与数据选取	/	93
第三节 海港城市港口竞争力评价结果	/	99
第四节 海港城市港口竞争力分析	/	141
第四章 港口经济竞争力评价	/	150
第一节 经济竞争力评价意义	/	150
第二节 评价指标与数据选取	/	159
第三节 海港城市经济竞争力评价结果	/	164
第四节 海港城市经济竞争力分析	/	192
第五章 海港城市国际贸易竞争力评价	/	202
第一节 国际贸易竞争力评价的意义	/	202
第二节 评价指标与数据选取	/	213
第三节 海港城市国际贸易竞争力评价结果	/	222
第四节 海港城市国际贸易竞争力分析	/	256

第六章 海港城市科技竞争力评价	/	266
第一节 研究意义	/	266
第二节 评价指标与数据选取	/	276
第三节 海港城市科技竞争力评价结果	/	286
第四节 海港城市科技竞争力分析	/	311
第七章 海港城市生态环境竞争力评价	/	321
第一节 研究意义	/	321
第二节 评价指标与数据选取	/	328
第三节 海港城市生态环境竞争力评价结果	/	336
第四节 海港城市生态环境竞争力分析	/	379
第八章 海港城市综合竞争力评价	/	389
第一节 港口竞争力与其他竞争力的关系	/	389
第二节 海港城市综合竞争力评价体系与方法	/	401
第三节 海港城市综合竞争力评价	/	402
第四节 海港城市综合竞争力的深度分析	/	411
参考文献	/	422

第一章

海港城市的产生与发展

第一节 海港城市的产生与功能分类

一、城市的产生与分类

城市是社会生产力发展到一定阶段的产物。世界城市的发展史大致可分为四个阶段：城市产生及早期发展阶段；中世纪阶段，即前工业化社会时期；工业化时期；当代或称后工业化社会时期。历史上先是在尼罗河流域，然后是两河流域，出现了人类历史上最早的一批城市。这些早期城市国家是由几个地区围绕一个中心城市联合而成的。古希腊城市是早期城市的典型，其特点是：（1）大多数城市坐落在有利于农业、防御和贸易的地方；（2）城市大多有城墙环绕；（3）宗教在城市布局和社会结构方面占主导地位；（4）城市大多有中心广场，广场四周是宗教和政府的建筑物；（5）城市从中心广场放射出宽阔的林荫道，在市中心的林荫道两侧居住着富人；（6）从富人住宅的周围一直延伸到城墙的地带是其他人居住的地方；（7）商人和工匠住在他们工作的地方，这里称为市；（8）城市统治其周围的农业土地，从农民那里取得粮食，作为回报，城市保护农民不受侵犯。

18 世纪中叶开始的工业革命，迎来了城市发展史上一个崭新的时期。在工业革命的浪潮中，城市发展之快、变化之巨，超过了以往任何时期。

工业革命，结束了城市中工场手工业的生产形式，代之以机器大工业的生产形式，使城市中经济活动的社会化、生产的专业化向着更广的范围发展。工厂企业为寻求协作利益和增强竞争能力，在地域上出现了相对集中的倾向。这种倾向直接影响近代城市内部的扩展形式和城市的区域分布格局。在城市内部，蒸汽机的发明导致城市中铁路和火车的出现，中世纪紧凑的城市出现了向郊区发展的倾向，成片的工业区和工人住宅区也开始出现。在区域范围内，随着资本、工厂、人口向城市的迅速集中，某些地理条件优越的地区人口集中、密度高。特别是在煤田和沿海地区，如英国的兰开夏地区，德国的鲁尔地区，美国的大西洋和五大湖沿岸，都在工业革命中形成城市密集地区，导致城市空间分布严重不平衡。

总之，工业化带动城市化，是近代城市发展中的一个重要特点。

工业革命始于英国，因而英国也是世界上最早开始近代城市化的国家。在工业革命推动下，19世纪英国的城市化进程十分迅速，一大批工业城市，如格拉斯哥、曼彻斯特、伯明翰、利兹、纽卡斯尔等迅速成长起来。从1801年到1851年的半个世纪里，英国5000人以上的城镇由106座增到265座。城镇人口比例由26%增至45%，到1900年上升到75%，成为世界上第一个城市化的国家。

19世纪起，法国、德国、美国、荷兰、比利时等国也相继开始工业革命，城市化的进程在西方国家大幅度铺开。例如，美国1800年时城镇人口仅占全国总人口的6.1%，到1890年则上升到35.1%，城镇数目也由33座激增到1384座。必须指出的是，19世纪开始的以欧洲向南北美洲大规模的移民，是美洲城市化进程的一个不可缺少的因素。从1846年到1939年，欧洲共向外移民5159万人（19世纪前半期约数百万人），其中大部分到美洲，一部分到大洋洲和世界其他地区。这些移民首先在沿海港口登陆，然后向内地推进，故在沿海形成很多著名港口城市，如纽约、费城、巴尔的摩、圣保罗、里约热内卢、布宜诺斯艾利斯、墨尔本、悉尼等。

在进行工业革命的同时，英、法、葡、德、美等国开始向海外实行殖民主义扩张，通过炮舰政策不断向落后的亚非大陆施行殖民和掠夺。亚洲、非洲众多的沿海城市被殖民主义者选为侵略的桥头堡，而内地的部分区域中心被选为掠夺基地。这些城市在殖民主义刺激下，开始畸形繁荣起来。如非洲的阿克拉、布拉柴维尔、金沙萨、内罗毕、拉各斯等，南亚的卡拉奇、孟买、加尔各答、科伦坡等，东南亚的新加坡、雅加达、曼谷、西贡（今胡志明市）、马尼拉等，我国的香港、上海、天津、大连、青岛

等。尽管这些城市处于殖民地或半殖民地状态下，但所引进的近代工商业对本国的封建经济造成了一定冲击，产生了新兴的资产阶级和无产阶级，加速了社会分化和社会变革的步伐。由于这些城市的兴起，亚非广大国家也开始近代城市化的进程，一元的封建城市体系向封建城市与近代城市并存的二元结构转化。这是近代世界城市化的又一特点。

随着资本的扩张，世界政治经济体系开始建立起来，世界城市体系也逐步形成。

城市作为一种空间结果，是地域经济活动的产物，是由许多要素构成的综合有机体。这些要素中既有工业、商业、交通运输等经济要素，又有基础设施、社会文化、娱乐等非经济要素。世界各国对城市的分类最常见的是按照规模和城市职能分类。比较流行的是美国学者奥隆索提出的城市分类方法。他把城市分为六类，每类中再划分出若干小类。六大类分别是：行政城市、防御城市、文化城市、生产城市、交通运输城市、游览疗养城市。显然按照奥隆索的分类法，港口城市属于交通运输城市的一种。我国城市职能分类受统计资料的限制，基本上属于定性分类。比如同济大学等三校出版的《城市规划原理》一书中，以城市的经济结构和用地结构的定性分析为基础，将我国城市分为五种基本类型：（1）工业城市；（2）交通港口城市；（3）省和地区的中心城市；（4）县镇；（5）特殊职能的城市。

二、海港城市的特征和内涵

海港城市，特色是港口，然后是与港口相关的经济体系，再后是围绕港口的现代化和与港口相对应城市的现代化。所以，我们首先对港口相关的概念和内涵进行比较深入的研究。多年来，港口成为一个约定俗成的概念被人们广泛使用，但对港口一直没有统一的定义。由亚太经济社会组织专家编写的《港口立法指南》将港口定义为：“港口是指具有船舶进出、停泊、靠泊，旅客上下，货物装卸、驳运和储存等功能，有明确界限的水域和陆域构成的区域”。经济学界对港口的普遍定义是：具有一定的水域和陆域，供船舶出入和停泊、货物和旅客集散的场所。由港口所产生的经济，即港口经济。比较流行的提法包括：一是认为港口经济是指以港口为中心，以相关区域和产业为重点的经济形态，是陆地经济和海洋经济的结合，港口经济具有强烈的外向性和开放性；二是认为港口经济是在市场条

件下,按经济、合理的原则,通过港口发挥其辐射和聚集作用,使货物、科技、加工生产等资源实现充分而便捷的交流与配置;三是认为港口经济是以港口为中心、港口城市为载体、综合运输体系为动脉、港口相关产业为支撑、海陆腹地为依托,并实现彼此间相互联系、密切协调、有机结合、共同发展,进而推动区域繁荣的开放型经济。港口经济作为一个复杂的系统,是一个有机的综合体,是由不同作用的多个因素构成的。港口综合运输体系以港口为核心,通过陆路、水路、航空、管道等重要运输方式的配套、衔接和协调,承担着港口及其城市 and 腹地之间货物的集散疏运功能,是港口经济传输的动脉;港口的相关产业,如航运业、仓储业、造船业等,作为港口功能发挥和正常营运的必备条件,成为港口经济强有力的支撑。

港口的形式有天然港和人工港两种。港口的范围包括水域和陆域两部分,如表1-1所示,按照所在地理位置分为海港、河口港、河港、湖港、水库港;按照性质和用途分为商港、工业港、散货港、油港、渔港和军港。

表 1-1 港口的分类及其内涵特征

分类	内涵特征
海港	在自然条件和水文气象方面具有海洋性质的港口。进一步分为:①海岸港:位于有掩护的或平直的海岸上。属于前者大都位于海湾中或海岸前有天然掩护,宁波的北仑港属于此类;后者属于天然掩护不够,需要加筑外堤防护,如烟台港。②河口港:位于入海河流河口段,历史悠久的著名大港多属于这一类
河港	位于河流沿岸,且有河流水文特征的港口称为河港。我国长江沿岸的南京、武汉、重庆等都属于河港。河港直接受河道径流的影响,天然河道的上游港口落差较大,装卸作业比较困难;中、下游港口一般有冲刷或淤积的问题,常需护岸或导治
水库港	建于大型水库沿岸的港口。水库港受风浪影响较大,常建于有天然掩护的地区。水位受工农业用水和河道流量调节等因素的影响,变化较大
湖港	位于湖泊沿岸或江河入湖处的港口。一般水位落差不大,水面比较平稳,水域宽阔,水深较大,是内河、湖泊运输和湖上各种活动的基地
商港	以一般商船和客货运输为服务对象的港口。具有停泊船舶、上下客货、供应燃(物)料和修理船舶等所需的各种设施和条件,是水陆运输的枢纽。我国沿海的港口基本属于此类

续表

分类	内涵特征
工业港	为邻近江、河、湖、海的大型工矿企业直接运输原材料及输出制成品而设置的港口
散货港	专门装卸大宗矿石、煤炭、粮食和砂石料等散货的港口。这类港口一般都配置大型专门装卸设备，效率高，成本低
油港	专门装卸原油或成品油的港口。出于安全考虑油港距离居民区有一定的距离，由于近代海上油轮越建越大，现代海上油港也随之向深水发展
渔港	供渔船停泊、鱼货装卸、鱼货保鲜、冷藏加工、修补渔网和渔船生产及生活物资补给的港口
军港	供舰艇停泊并取得补给的港口

港口城市是城市的一种特殊类型，是依托港口发展起来的城市，它是港口和城市的有机结合，是陆地经济和海洋经济的有机结合。因此它除了具有一般性城市的共性外，还有不少特殊性，主要表现在：（1）港口城市具有强烈的外向性和开放性；（2）港口与城市在形成和发展过程中有着密切的相互促进、相互依赖关系；（3）港口在城市职能中有重要地位，港口城市往往以现代海港为主要组成部分形成对内对外交通枢纽，城市的经济中心功能依赖于海港职能的充分发挥；（4）依赖于港口、海洋、水域条件的港口工业、外贸工业、外贸加工业在城市工业结构中通常占有很大比重；（5）港口城市一般是物资集散、海运基地、外贸口岸和贸易中心的功能。港口作为海陆交通的枢纽，在城市发展中具有举足轻重的地位。当今国际港口已经从以往单纯的运输中心转变为推动港口城市经济高速发展的中心枢纽，同时体现出对内陆腹地经济巨大的辐射力和集聚力。

港口和城市的功能具有多元性和发展性的特点。所谓多元性是指港口在经济运行过程中的许多方面都发挥作用；所谓发展性是指港口所具有的功能不是一成不变的，随着经济运行方式的日趋复杂和世界科学技术水平不断提高，港口的功能也由少变多，由简单变复杂。国际上对港口功能的这种发展存在着一种普遍的说法，认为在 20 世纪 60 年代以前，港口的基本功能只体现在交通运输中，主要是提供货物装卸和旅客上下船舶及相应的服务，功能较为单一，为第一代港口；20 世纪 60 年代后，由于生产加工工业集聚于港口，港口的功能拓宽了领域，扩大了服务范围，从而出现

了第二代港口；20 世纪 80 年代以来，港口功能进一步拓宽，服务范围更加广泛，港口发展成为政治、经济、社会各方面功能较为齐全的社区，成为第三代港口；进入 21 世纪以来，伴随着信息化和现代物流的迅猛发展，又出现了第四代港口的提法。但无论港口如何发展，其交通运输的功能仍是港口最基本的功能，缺少了这一功能港口就不是港口了，而港口其他方面的功能，无论是作为生产加工区、经济开发区、保税区乃至全面发展的社区，都不是港口所特有的功能，随着时间的推移，这些功能会不断地变化。

港口城市的核心问题是港口与城市的关系。这种关系可以概括为：港为城用、城以港兴、港城一体化发展。城以港兴、港城共荣是世界港口城市发展壮大的普遍规律。综观世界沿海城市的经济发展史可以发现，当今世界上最发达的城市几乎都是港口经济型的城市，这些著名港口城市的迅速崛起，都是同城市经济的发展密切相关的。其内涵包括：

(1) 港口发展与城市发展的一致性。港口是城市形成和发展的最基本条件，城市的发展也必将成为港口发展的有力依托，港口与城市是呈对应共生、同步发展的关系，港口规模越大，所依托的港口城市就越大。

(2) 港口与城市建设规划的统一布局，港口规划要考虑综合开发和城市发展，城市规划要包括港口规划，协调好港口与产业基础设施的建设。

(3) 从城市职能上看，港口职能和区域经济中心只能是相互依赖，密不可分。中国海港城市的发展已经表明，具有区域经济中心和海港双重职能的海港城市，港与城往往能够有机结合，保持旺盛的生命力。

一般认为，港区经济发展的阶段划分以港口功能的演化为主要依据。港区经济发展史表明，港口发展大体经历了四个阶段：第一代港口主要功能为单纯的“运输中心”，港口主要提供船舶停靠、海运货物的装卸、转运和仓储等业务。第二代港口的主要功能为“运输中心 + 服务中心”，除了提供货物的装卸仓储等，还增加了工业和商业活动，使港口具有了货物的增值功能。第三代港口的功能为“国际物流中心”，港口除了在国际贸易中继续保持有形商品的强大集散功能，还具有集商品、技术、资本、信息的集散于一体的物流功能。第四代港口的概念于 20 世纪末在联合国贸易发展大会上提出，主要是指全球经济一体化驱使港城与经济腹地发展融为一体，使港口逐步跳出被动地提供后勤服务的传统框架，更加具有综合性，逐步成为主动参与国际经贸决策和组织各类经济活动的前方调度总站。也就是说，在整个供应链与需求链的网络中，港口已不仅仅是物资交

汇之处，而且是一个具有积极主动意义的综合运筹和处理物流的调度站，港口具备将生产、销售与运输等生产环节整合在一起的综合性功能。

第二次世界大战后，伴随着世界经济和国际贸易的发展，世界海运业和港口建设也得到了快速发展。船舶的大型化，海港的深水化与现代化带来了极其廉价的水上运输，从而改变了世界工业布局及城镇布局的模式，传统的原料指向、市场指向模式已在一定程度上失去了意义，代之以临海型工业区出现，并推动了沿海地区城市化的发展。在这同时，建立在部门布局优化基础上的区位论，向着追求区域整体优化发展的区域经济学方向发展。西方学者对海港的研究，已不局限于单个港口，而侧重研究港口类型、港口多功能化与地区开发和区域规划的联系，以及地区、国家之间港口的综合比较分析。如《海港系统与空间变化》、《城市港口工业化与区域开发》、《港口的开发及其评价方法》等论著，都反映了世界海港研究的趋势，即从区域综合的角度研究港口。

首先，港口是一个孕育着多功能的经济区域。港口从腹地范围内看是一个有特殊区位的点，但从城市和其内部来看，港口是一个区域，由水域和陆域两部分组成，其构成要素较多，既包括地质、地貌、水文、气候等自然要素，也包括技术装备、劳动力、基础设施等社会经济技术要素。港口的自然结构在现代经济技术条件下，对港口的发展仍有强烈的制约作用。港口作为区域应有明确的界限与范围，但由于港城关系的复杂性和密切性，使得港口与城市的界限在经济地域上都难于截然分开。港口是一个区域，港口的多功能就是港口区域的多功能。港口的管理机构、基础设施及有关部门、企业集中的地区是港口的区域范围。世界经济、国际贸易的广泛发展和港口区域特性决定了港口孕育着多种经济功能。

一是运输功能。港口的交通运输枢纽功能，是港口的基本功能。安全优质、高速地完成货物和旅客的空间位移，缩短货物在流通环节的时间，是港口所需满足的社会经济系统的基本要求。现代港口不仅要有大、中、小及各种类型的泊位和优质高效的管理，而且要有强大的集疏运系统。在港口竞争日趋激烈的形势下，“泊位非船”已公认为港口生存的黄金法则，码头泊位要超前规划和建设。随着国际贸易的发展和港口多功能的开发，港口的交通运输枢纽功能日益强化。

二是工业功能。随着现代大工业的兴起和国际贸易的发展，在某种意义上说，靠近港口就是靠近资源和市场，而资源和市场正是现代工业发展必不可少的前提条件。港口所具有的这种区位优势在发展大运量的工业方

面体现得更为突出。许多进口原料出口产品的工厂，纷纷在海港附近建设，工业布局与码头设置有机结合，港口既是港区又是工业区，大大降低了工业投资和运输费用。20世纪60年代以后不少国家都推行了港口工业化的政策，形成了所谓“临海工业开发区”。

三是服务产业功能。港口运输功能的强化，工业功能的开发，物流、价值流的同时出现，客观上决定了港口具有商贸服务等第三产业功能。商贸功能主要表现在港口设立商业机构，或利用港口集散疏运、货物代理等业务渠道，开展对外商业贸易活动。在港区发展商贸业往往具有运费低、储存费少、交货期短等优势。港口服务功能主要是指在运、工、贸综合开发的基础上，发展以信息、金融保险业、港口开发技术咨询业、旅游服务业、运输服务业为主的第三产业。城市是一定地域范围的经济、政治、文化中心，就城市内部结构来看，它又是一个具有经济结构、社会结构、自然结构的网络系统。港口城市是指那些依托港口而发展起来的城市，是城市的一种特殊类型。海港城市除具有一般城市的共性外，还有其特殊性，主要表现在：（1）港口与城市在形成和发展过程中有着密切的相互促进、相互依赖关系；（2）海港在城市职能中占有重要地位，海港城市往往是以现代海港为主要组成部分的对外交通枢纽，城市的经济中心功能依赖于海港职能的充分发挥；（3）依赖于港口、海洋、水域条件的港口工业、外贸工业、外贸加工业在城市工业结构中通常占有很大比重；（4）海港城市一般还有物资集散、海运基地、外贸口岸和贸易中心的功能；（5）随着海港的日益现代化（如电脑化、集装箱化）和港口多功能的开发，港口与城市和区域经济的关系得到强化。

城市是商品经济发展的产物。没有流通和交通，就没有城市的形成和发展。港口作为海陆交通的枢纽，自然在城市发展中具有举足轻重的地位。现代港口的多功能开发，对于海港城市的形成和发展具有决定性的意义：开发港口工业功能，建立港城工业体系；利用港口运输功能，搞活城市流通；利用港口这一组带，发展横向经济联合；利用港口开放，建立外向型经济结构。港口功能的综合开发，将有利于建立以港口城市为依托的合理而高效的经济网络，发挥城市的中心作用。反之，城市经济的发展、规模的扩大以及功能的完善，又要求港口进一步增强其功能，并为港口建设提供资金、技术、综合服务等多方面的依托，进一步促进港口的发展。当今世界，港口竞争、城市竞争越来越激烈，港城一体化也成为港城发展与立足于国家和世界港城体系的需要。

随着商品经济的发展和对外贸易的日益发达,港口、城市、腹地三者在地域上构成了一个网络系统,即港口的横向区域系统。我国海港城市的发展已经表明,具有区域经济中心和海港双重职能的海港城市,港与城往往能有机结合,保持旺盛的生命力,如上海、广州、天津、大连、青岛等城市,不仅是我国著名的海港,同时又分别是长江流域、华南地区、华北地区、辽宁省、山东省的经济中心。相反,有些海港城市,港城关系失调,发展较为缓慢,如连云港市,因港城脱节,最终没能建立起以区域港口优势为基础的经济体系,没能成为苏北的经济中心。港城关系的失调,至今制约着连云港的开放与开发。海港吸引经济腹地,可分为直接腹地和间接腹地。所谓直接腹地即为一港独有的腹地,本区域客货物流由该港到达最为经济合理。间接腹地指两个以上的港口共同拥有的腹地。海港城市作为地区经济中心的引力范围,按经济联系的强度可分为直接引力范围和间接引力范围。所谓直接引力范围是指海港城市经济活动直接影响的地区,表现在货物运输上,该区域范围内的到港货物,大部分被海港城市的工商业加以吸收转化。间接引力范围是指海港城市经济活动间接影响的地区,该区域范围内的物资主要是通过港口中转,直进直出。直接与间接引力范围的差别关键在于城市吸引转化与直接中转的比较,两者之间存在着过渡性。由于城市经济功能的多样性,引力范围确定有一定的难度。多功能的大型港口城市,城市引力范围,或大于港口腹地范围(如上海、天津)或与港口腹地范围相当(如大连)以港口中转为主要职能的海港城市,港口腹地范围要比城市引力范围大(如秦皇岛、连云港),这类海港城市的成长,关键是利用港口功能和区位优势,壮大经济实力,将港口腹地转化为城市的引力范围。海港城市与区域经济两者互相促进,相得益彰,在制定港城发展规划时,有必要对其腹地进行系统分析,以位港城和腹地在规模、结构等方面相互适应。一般来讲,港城越大,腹地越广,两者规模大体一致。同时,处于不同发展阶段的地区,对港城功能和经济结构的要求也不同。纵观世界发达国家的现代化过程,大致经历了三个阶段:(1)工业化准备阶段,以农业、矿产开发为主要特征。港城主要为运输中心、简单的商品交换中心,以适应地区经济发展。(2)工业化阶段,主要是重化工业开发。港城工业体系得以建立,港城作为运输枢纽,是原料和市场的中心区位,港口工业得到开发,港城工业体系得以建立,港城成为区域的运输枢纽、工业中心、商业中心。(3)后工业化阶段,港城面向海洋和内陆两大腹地。由于石油危机,西方经济“滞胀”,同时人们对

环境效益、社会效益逐渐重视,港口城市是有机的不可分割的系统,即港口—城市—腹地系统,也就是以海港城市为龙头的经济区。在我国以海港城市为龙头的经济区已客观存在,如以大连为龙头,沈阳为腹地经济中心,哈大线为主轴的东北经济区;以青岛为龙头,济南为腹地中心,胶济线为主轴的山东经济区。改革开放政策的实施,促使海港城市率先发展外向型经济,走向国际市场,参与世界经济的交换,开拓海向腹地,海港城市已成为联系世界经济的桥梁,带动陆向经济腹地发展的作用得到进一步加强。在我国经济发展的现阶段,对海港城市进行重点开发,利用港城的特殊优势,组建各种企业集团和经济联合体,构筑以海港城市为龙头、充分利用港口功能运行一致的经济区,对于发挥区域整体优势,促进区域经济一体化(包括经济规划一体化、经济协作一体化、市场一体化和城乡一体化)的发展,取得良好的宏观经济效益具有重要的意义。

三、世界海港城市产业带的形成与发展

全球大部分人口集中在沿海地区,大部分重要城市集中在沿海地区,大部分政治、经济、文化活动发生在沿海地区。世界人口最集中的地区,约占全世界60%以上的人口生活在这里。各洲的海岸线约有35万公里,其中近万公里为城镇海岸线。一个个沿海城市的发展,形成了一个庞大的沿海城市圈,进而由一个个沿海城市圈连贯而成为一条条巨大的沿海城市带。这些巨大的沿海城市带不停地焕发出巨大的能量,推动全球经济向更高的方向前进。人类历史上已经产生了一些对全球经济起着重大影响作用的沿海城市带有:

第一,美国东北部大西洋沿岸城市带,该城市带从波士顿到华盛顿,包括波士顿、纽约、费城、巴尔的摩、华盛顿几个大城市,共40个城市(指10万人以上的城市)。该城市带长965公里,宽48到160公里,面积13.8万平方公里,占美国面积的1.5%。该区人口6500万,占美国总人口的20%,城市化水平达到90%以上,是美国最重要的政治、经济、文化中心地带。

第二,美国西南部太平洋东岸城市带,从旧金山、奥克兰、圣何塞,到拉斯维加斯,到洛杉矶、长滩、圣迭戈,构成了美国西部大开发后最辉煌的城市产品系列,其中仅加利福尼亚阳光地带的经济总量就超过了世界