



港口经济的理论与实践

GANGKOU JINGJI DE LILUN YU SHIJIAN

杨建国 著



海洋出版社

港口经济的理论与实践

杨建国 著

海军出版社

2014年·北京

图书在版编目(CIP)数据

港口经济的理论与实践 / 杨建国著. —北京: 海洋出版社, 2014. 6

ISBN 978 - 7 - 5027 - 8869 - 8

I. ①港… II. ①杨… III. ①港口经济 - 研究 - 中国
IV. ①F552

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2014)第 097815 号

港口经济的理论与实践

GANGKOU JINGJI DE LILUN YU SHIJIAN

责任编辑: 赵 娟

责任印制: 赵麟苏

海洋出版社 出版发行

<http://www.oceanpress.com.cn>

北京市海淀区大慧寺路 8 号 邮编: 100081

北京旺都印务有限公司印刷 新华书店经销

2014 年 6 月第 1 版 2014 年 6 月北京第 1 次印刷

开本: 880 mm × 1230 mm 1/32 印张: 6.25

字数: 160 千字 定价: 32.00 元

发行部: 62132549 邮购部: 68038093 图书中心: 62100038

海洋版图书印、装错误可随时退换

序

Preface 言

港口，是一个国家和地区对外贸易的窗口。作为区域经济增长的引擎，在中外社会经济发展史上的地位举足轻重。众多发达国家的社会经济发展史往往与其港口经济发展相伴随。现今，随着我国的国际经济地位的提
升，我国港口经济也步入发展的黄金时期。如何总结国外港口经济发展与区域经济发展的关系，为我国港口经济以及区域经济发展提供智力参考，是经济学人的职责所在。但令人稍感遗憾的是，目前，经济学界对这一领域进行深入钻研并集大成者少有。

就这一“行情”而言，嘉兴职业技术学院杨建国副教授的尝试难能可贵。

港口经济是一种有着自身特殊规律的产业集群，是开放经济、流量经济。杨老师的著作《港口经济的理论与实践》对港口经济相关理论演进过程进行了梳理，探讨了港口和区域经济的发展规律，认为其是按照自身特有的内在联系互动发展，并不断向外延展、升级演进的，这

种内在联系促使港口—腹地经济系统中各地区、各要素之间的日益整合，从而推动着港口—腹地经济系统的一体化进程。在世界经济一体化和区域经济一体化的背景下，港口—腹地经济的整体开放式发展与外向型经济建设必将日益加强，势必加速港口—腹地经济的一体化进程。

在对中外港口进行实证分析、比较的基础上，著作总结出影响港口经济发展的几个因素：港口城市及其经济腹地的产业结构、集疏运系统、港口货物通关效率、港口经营理念和管理模式等，得出的结论如产业结构的高级化对港口经济会产生抑制作用等，对港口经济发展有较好的实践指导意义。根据有关实证分析的结论，著作还对我国沿海有关省份正在进行的海洋经济建设和上海国际航运中心建设进行了专案研究，提供了研究港口经济的新的视角。

从全书来看，我觉得有几点值得特别关注：

一是港口经济发展所需要的生产要素越来越高级化。传统的港口经济发展对资金有大量需求，现代化的港口经济发展则体现为对资金、技术、人才等高级生产要素的需求。可惜的是当我国这一领域的实践迅猛发展，对相关高级生产要素的需求快速递增时，却由于这一领域长期偏冷，相关高级生产要素的发展先天不足，无法满足这一需求。当前情况下，就政府而言，尽可能的调动

相关资源，尽快提高港口经济发展所需高级生产要素的供给能力是自不待言的；就高校而言，作为社会经济发展的“智库”，则应该反思这一现象背后的深刻教训：为什么我国港口经济发展迅猛，其所需要的专业技术、人才的发展却明显滞后？

二是港口经济发展所涉及的有关制度安排。书中讨论了西方国家普遍采用的“地主港模式”，也关注到了我国的国情，即中国特色。客观地说，我国目前在港口经营过程中，行政化的色彩还是比较浓的。当然，港口作为准公益产品，行政化还是需要的，但港口运营过程中的营利性特征也非常明显，这就需要探索符合我国国情的港口运营管理模式，在我国深化开放、深化改革的今天，上海自贸区将在这方面起到率先垂范的作用，在这方面的研究也应相应跟进。

三是港口的错位竞争问题。书中针对我国港口经济腹地重叠共用、竞争激烈的现象，对国外港口联盟的实践进行了重点探讨。其实，如果单纯从企业管理的视角，这一问题不难解决，但正如上文所言，我国港口的经营管理行政化色彩较为浓厚，因此，探索建立中国特色的港口联盟，实现错位竞争，也将是这一领域研究的重要课题。

总体来说，杨建国老师在港口经济这样一个“冷”的领域进行了一次“集大成”的尝试，既有理论的总结梳理，

也有不同视角的案例分析和实证分析，得出的结论、观点独到新颖，提出的对策建议有针对性和可行性，希望对后续的研究能起到“抛砖引玉”的作用。作为经济学人，我更期待我国学界掀起对港口经济研究的热潮。

浙江大学经济学院教授、博导



2014年5月于杭州

目次

Contents

引 言	1
第一章 港口经济相关理论研究	3
第一节 四代港口理论的演进	3
第二节 港口经济辐射理论辨析	16
第三节 港口理论与港口经济辐射理论演进综述	31
第二章 中外港口经济案例分析	35
第一节 中外港口发展案例	35
第二节 中外港口经济影响因素分析	79
第三章 区域视角：浙江省港口经济发展实证分析	122
第一节 产业视角：港口航运产业体系的实证分析	123
第二节 空间视角：临港工业体系的实证分析	152

第四章 产业链视角：上海国际航运中心发展实证分析	159
第一节 国际航运中心的理论述评	159
第二节 上海国际航运中心建设的实证分析	166
参考文献	183
后 记	188

引言

随着我国经济的发展,环境、能源、资源等陆域资源的瓶颈日益凸显,海洋成为社会经济发展的新领域。党的十八大报告明确提出,我国要发展海洋经济,建设海洋强国。我国国民经济与社会发展“十二五”规划首次以整章(第十四章:推进海洋经济发展)篇幅对我国海洋经济发展进行了详细规划,显示了党和政府对海洋经济发展的重视程度是前所未有的。规划强调要“深化港口岸线资源整合和优化港口布局。制定实施海洋主体功能区规划,优化海洋经济空间布局”。山东、浙江、福建等沿海省份先后提出了海洋经济发展规划并上升为国家战略。

在各国发展海洋经济的实践中,港口作为以陆域经济向海洋延伸的支点,其作用备受关注。港口的发展带动港城乃至腹地经济发展的实践案例屡见不鲜。近年来,随着我国经济的不断发展,国际经济地位的提升,我国港口货物吞吐量逐年攀升,港口产业也得到迅猛发展。如图 0-1 所示:

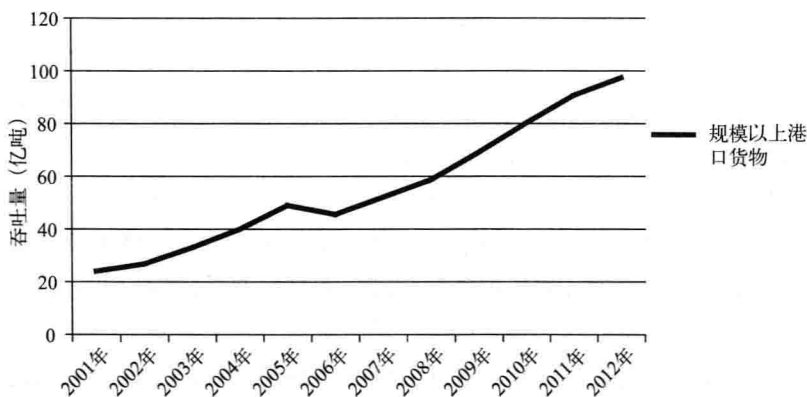


图 0-1 2001 年以来我国港口吞吐量发展情况①

① 数据来自国家统计局网站。

据中国港口协会统计,2011—2013年,按照货物吞吐量排名的世界前十名的港口中,我国港口从2011年的7席,增至2013年的8席,其中第一、第二的位置连续三年被我国港口占据。宁波—舟山港于2013年成为全球首个货物吞吐量超8亿吨的大港。我国港口在全球港口中的地位可见一斑,具体如表0-1所示:

表 0-1 2011—2013 年全球港口吞吐量前十名

港口	货物吞吐量排名(2013)	货物吞吐量排名(2012)	货物吞吐量排名(2011)
宁波—舟山	1	1	2
上海	2	2	1
新加坡	3	3	3
天津	4	4	4
广州	5	6	6
苏州	6		
青岛	7	7	7
唐山	8	9	9
鹿特丹	9	5	5
大连	10	8	8
釜山		10	10

港口是海陆联动集疏运网络的枢纽,在发展海洋经济过程中,港口经济的发展及对陆域经济的辐射作用,对于陆海统筹、发展海洋经济,乃至实施海洋强国战略,均具有十分重要的意义。

鉴于我国发展海洋经济的政策背景及我国港口在全球的突出地位,本书试图对四代港口理论的演进、港口经济的内涵以及港口经济辐射等理论进行述评的基础上,对欧美等发达国家及我国港口经济发展案例进行比较分析,进而分别对全球前两名的宁波—舟山港和上海港各自所在区域港口经济发展的新的实践背景——浙江海洋经济发展和上海国际航运中心建设进行实证分析,最后提出我国港口经济发展的对策建议。

第一章 港口经济相关理论研究

港口的形成源于货物贸易对运输的需求。因而港口形成、发展的实践既与经济理论有关，也与交通理论有关。本着这一认识，本书对港口理论、港口经济辐射理论和港口经济腹地理论进行梳理和辨析。港口理论主要研究四代港口功能的发展演进，港口经济辐射理论主要研究港口对内陆的辐射机制和辐射作用，港口经济腹地理论从交通区位的角度则关注港口内陆腹地的划分。毫无疑问，这三方面关于港口经济的理论研究在内容上和形成发展过程中应该是有内在关联的。首先，港口经济发展过程是上述理论的实践基础；其次，既然港口作为港口经济发展的引擎，港口理论应成为港口经济相关理论的基础理论，对其他的理论研究应该有基础性的指导作用；第三，其他理论的发展对于港口理论也起着促进和补充作用。

第一节 四代港口理论的演进

港口不同于港湾。港湾是指自然形成的一片水域，具有掩护避风、船舶停泊的作用。而港口则是人工建造的一个空间范围，包括水域范围和陆域范围两部分。其船舶停泊、航行及相关设施设备齐全完善，并有相关机构进行经营管理的区域。

港口作为一个国家和地区连接世界的窗口，在社会经济发展中的地位历来受到高度重视。物流加快了全球经济一体化的步伐，而港口是国际物流中的重要节点。欧美等发达国家和地区都利用岸线资源建成了具有完善功能的港口。在我国社会经济发展过程中，对港口具备的功能、作用和地位进行准确把握，从理论上、实践上适

时进行总结，能使港口在国民经济发展中更充分的发挥作用。

溯源港口形成的历史，有两个基本因素：一是地理，即港口所处地区区位优势明显，往往是河口地区，有发展航运所需的较为密集的航道；二为经济，即该地区经济的繁荣发展，引致对外贸易、运输的需求，进而引致对港口运输的需求。

河口地区河网密布，航运生产要素密集，这种独特优势促进了贸易、运输的发展，从而促使古代河口港的形成和近代港口的发展，近代经济也往往发源于河口地区。与其他运输方式相比，水运所需技术原始、简陋，不像公路、铁路、航空运输需要近现代的技术才能发展，因而水运是最古老的一种运输方式。这就是为什么近现代河口地区对外贸易、经济发达的原因，而河口港的兴起就是为了满足当时该地区商贸发达引致的对运输的需求。

随着现代港航科学技术的进步和全球经济一体化步伐加快，当初的河口港较小的吞吐能力早已不能满足其广大经济腹地发展对外贸易的需求，近代河口港地区的繁荣早已风光不再，传统河口港的泊位、航道等设施设备反倒阻碍了现代枢纽港的建设发展。为了发展地区经济，国际上通用两种方法加以解决：一是花费巨大代价疏浚内河航道，挖深航道和港口，提高港口航道的等级，如“欧洲门户”——荷兰的鹿特丹港，其经济腹地为莱茵河流域，流域内有关国家和地区对莱茵河水系经过上百年的全面整治，将航道水深疏浚至18米以上。二是“另辟蹊径”，即把原来的河口港延伸或迁移到海边水深处，传统的河口港得以逐渐演变为深水海港。如近代的广州河口港区，在发展成为现代大港的过程中，首先是将河口港延伸到黄埔港区，再建设南沙港区；上海则先是将沿黄浦江的港区迁移到外高桥港区，再建成洋山深水港区；再如宁波从老港到镇海港区，乃至北仑港区；营口港则经历了从老港区、鲅鱼圈港区、到仙人岛港区的发展历程，大体都是一个从河口港到深水海港的发展历程，实现了港口吞吐能力、为货物运输服务功能的升级转型，增强了港口的国际竞争力，这也是港口发展的必然趋势。

一、四代港口理论的演进

18 世纪以来的几个世纪,世界经济重心经历了几次大迁移。相应的,港口功能、作用的演变也经历了几个发展时期。根据 1992 年联合国贸易与发展会议在题为《港口的发展和改善港口的现代管理和组织原则》的研究报告中的分类,港口的性质按发展阶段可分为四代。

(一)第一代港口

第一代港口是处于 20 世纪 50 年代以前,欧美等发达国家重工业化阶段的港口。重工业在国民经济中地位突出,因而港口吞吐的货物主要是大宗货物和液体化工品等,港口主要是承担货物的海上运输及其与公路、铁路等其他运输方式之间的衔接,主要提供船舶停靠、货物装卸、储存转运等;作业的空间仅限港口码头,这一时期港口主要提供运输功能。因而,第一代港口可以定位为纯粹的“运输中心”。

(二)第二代港口

第二代港口是指 20 世纪 50—80 年代期间,处于发达国家从重工业向第三产业和商业转型时期的港口。欧美等发达国家和地区的港口除了强化第一代港口的运输功能、提高港口吞吐能力以外,还凭借港口城市是区域经济增长极的先发优势,实现产业升级转型,以港口运输业务为产业基础,将业务领域扩展到港口运输相关服务行业、商贸流通、临港工业等,港口提供的功能已不止是货物的运输、装卸和储存,而是以此为基础,对抵港货物进行流通加工等增值业务,港口因而形成“前港后厂”型的格局,港口与城市经济的融合日益密切,港口运输、装卸与临港工业紧密结合,港口的服务业务、范围不断扩大且延展到周边地区。在货物进出境方面,发达国家还设立自由港、自贸区等“境内关外”性质的特殊区域,利用政策的优势,吸引货源和船舶停靠。这一时期,集装箱的出现使运输方

式发生了一次革新，航运效率大幅提高，运输成本明显下降，港口以运输功能为基础，综合物流服务和工业功能得到了迅速延展。

（三）第三代港口

第三代港口指 20 世纪 80 年代以后。这一时期，信息技术等科技发展加快，促使经济全球化步伐加快，对港口的功能提出了更多、更高的要求。经济全球化要求以客户的需求为起点，为客户提供从原材料、产品储存、配送以及对相关信息有效处理的全程服务。于是，西方发达国家的大型或较大型的港口在现代物流服务和港口产业升级转型的基础上，把港口的业务范围迅速拓展到交通、金融、信息等领域，港口与经济腹地、港口与货物相关之间的联系更加密切。港口不仅提供运输功能、工业功能，还增加了信息、商业和现代物流综合服务体系的功能，这一时期的港口以信息技术为依托，可以在世界范围内进行资源、要素的配置。

港口功能的多元化发展促使第三代港口的迅速形成，联合国贸易和发展会议将第三代港口定义为：居区域经济技术中心，高度现代化、商业化、信息化的国际贸易大港。建设经营第三代港口需要以技术、管理、信息等生产要素为基础，以建成国际商贸后勤基地和全程运输服务中心为重点，使得港口的综合优势充分发挥，与城市经济协同发展，逐步成为融经贸、工业、信息、物流于一体的现代化港口城市。这一时期，国际知名大港的港口概念已经突破传统的运输、装卸货物的藩篱，从空间范围、功能多元化、港口与腹地经济产业结构的协同发展等方面，全面地提升和更新了传统港口的内涵。尤其是在港口服务空间方面，第三代港口通过信息网络将陆向腹地和海向腹地联接起来，更新了传统港口直接腹地和间接腹地的概念，乃至将港口服务的空间延伸到无限，大大拓展了港口的服务范围。

就港口产业来说，第三代港口构建了多元化港口产业体系。这种多元化港口产业体系以港口的资源禀赋为基础，包括区位优势、

基础设施、港口陆域空间、港口机械设备等资源和要素，对此加以充分利用，进而形成较长的港口产业链，这一时期学术界对港口多元化产业体系也进行了归纳分类，一般认为，港口产业体系如图 1-1 所示。

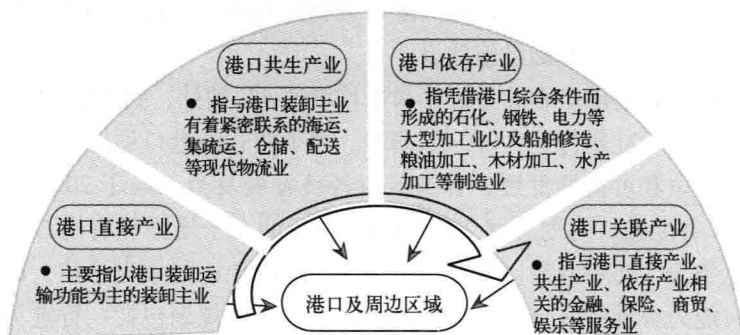


图 1-1 港口多元化产业体系示意图

如图 1-1 所示，港口产业体系包括港口直接产业、港口共生产业、港口依存产业和港口关联产业，这种港口产业集群的形成，使得港口的生存和发展能力得到显著提高。如美国纽约—新泽西港，在货物运输、装卸以外，增加了银行、保险、房地产、交通等业务内容，这些业务收入来源的增加，使得传统装卸主业的收入在全港口收入中的比重下降到 10% 以下。一定程度上来讲，在这一时期，像纽约—新泽西这样的港口，已经形成港口城市的雏形了。

以下是第三代港口的典型案例：

1. 高效率的中国香港

(1) 港口运营概况

香港是国际知名大港，也是国际集装箱港，其吞吐量和作业效率在全球名列前茅。抵港货物 80% 经由港口处理。港口产业也是香港特区的经济命脉之一。作为全球供应链上的主干枢纽港，在 2000 年前后，香港的吞吐量曾排名第一，2011 年，香港处理的集装箱达 2 440 万标准箱 (TEU)，在世界集装箱港中排名第三。

香港港口集装箱处理主要以葵涌货柜港为主,处理量占 60% 左右。

香港港口装卸效率之高是世界闻名的,其设施均由私营公司投资、使用和经营,作为国际化港口,经营商积极引进国际先进的装卸机械和货物管理技术,提高港口货物处理效率。政府则主要负责制订长远规划和基础设施建设。

按照香港港口吞吐量近年来平均增速 4% 预计,到 2020 年,香港集装箱吞吐量将达 4 050 万 TEU。为了使香港港口适应全球范围内的竞争和可持续发展,香港政府经济发展及劳工局于 2004 年制定了“香港港口规划总纲 2020 研究”,目的在于增强现有港口资产的竞争力,使香港港口服务方面保持在华南地区的领先地位,确保港口能为香港特区带来可持续的经济利益。该规划包括:香港为先计划;港口提升计划,着眼于提高香港港口(尤其是葵涌货柜港)的生产力;港口整合计划等。

(2) 物流运作模式

香港港口物流产业关联度高,能为货主提供“一条龙”服务和其他相关增值服务。一些国际行业巨擘纷纷进驻,环球货柜有限公司的子公司亚洲货柜物流中心(ATL)在香港设有 4 个子公司,分别经营 ATL 的出租、葵涌港 3 号码头、集装箱运输和新业务的拓展。4 个分公司业务相互补充,形成有机整体,将本来较为零散的码头装卸、堆场、货运站、储存、运输、包装等各个港口物流环节的分散经营集中为港口物流“一条龙”,整体竞争优势得到充分体现。ATL 还以主业为基础,开展多种增值服务,包括机车维修、写字楼甚至娱乐等设施和服务以及卡板包、纸板包等包装材料和公证验货等多种增值服务。

港口物流自动化水平高,装卸作业可进行弹性处理。国际集装箱堆场的业务操作都使用自动化系统实施计划、协调和监督,自动化系统里存有每个集装箱的详细信息,可为货主及经营商提供查询、分析报告和多种分析工具,协助管理集装箱业务。该自动化系统联接着