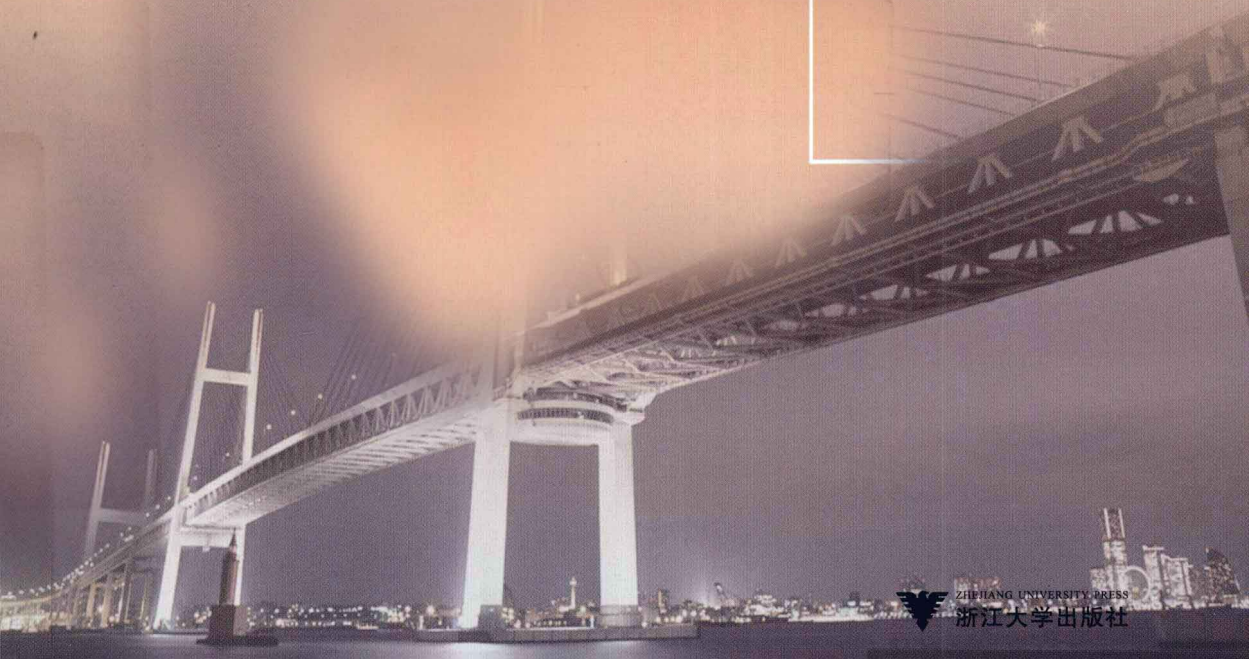




陈洪波
等著

港城关系理论研究



ZHEJIANG UNIVERSITY PRESS
浙江大学出版社

NAL
宁波学术文库
JD10.201010

陈洪波 等著

港城关系理论研究



ZHEJIANG UNIVERSITY PRESS
浙江大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

港城关系理论研究/陈洪波等著. —杭州: 浙江大学出版社, 2011. 6
ISBN 978-7-308-08770-4

I. ①港… II. ①陈… 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 (2011) 第 108771 号

港城关系理论研究

陈洪波 等著

责任编辑 吴伟伟 weiweiwu@zju.edu.cn

封面设计 俞亚彤

出版发行 浙江大学出版社

(杭州市天目山路 148 号 邮政编码 310007)

(网址: <http://www.zjupress.com>)

排 版 浙江时代出版服务有限公司

印 刷 杭州日报报业集团盛元印务有限公司

开 本 710mm×1000mm 1/16

印 张 16.25

字 数 319 千

版 印 次 2011 年 8 月第 1 版 2011 年 8 月第 1 次印刷

书 号 ISBN 978-7-308-08770-4

定 价 38.00 元

版权所有 翻印必究 印装差错 负责调换

浙江大学出版社发行部邮购电话 (0571) 88925591

目 录

CONTENTS

第一章 港城关系理论概述 / 1

第一节 研究背景分析 / 1

第二节 研究文献综述 / 21

第三节 研究意义与研究方法 / 38

第二章 港城关系的内涵与趋势 / 43

第一节 港城关系的内涵与特征 / 43

第二节 港城关系的发展阶段与发展趋势 / 55

第三节 经验与教训 / 62

第三章 港城互动机理分析 / 76

第一节 港城发展的互动机理 / 76

第二节 港城互动系统分析 / 84

第三节 港城互动机理差异性分析 / 93

第四章 港口影响城市发展指标体系 / 100

第一节 构建港口影响城市发展指标体系的重要意义 / 100

第二节 构建港口影响城市发展指标体系的理论依据 / 105

第三节 港口影响城市发展指标体系的构建 / 115

第五章 城市影响港口发展指标体系 / 127

第一节 构建城市影响港口发展指标体系的重要意义 / 127

第二节 城市对港口发展的影响分析 / 131

第三节 城市影响港口发展指标体系的构建 / 138

第六章 港城互动模型构建 / 146

第一节 港城互动系统动力学模型 / 146

第二节 计算及结果分析 / 162

第七章 宁波港城互动数据采集 / 178

第一节 数据采集的方法与经过 / 178

第二节 宁波港口对城市发展作用的数据采集 / 187

第三节 宁波城市对港口发展作用的数据采集 / 198

第八章 宁波港城互动的发展趋势与推进对策 / 216

第一节 宁波港城互动的历史沿革与演变过程 / 216

第二节 宁波港城互动发展的趋势分析 / 231

第三节 推进宁波港城互动发展的对策 / 241

参考文献 / 248

后记 / 257

第一章

港城关系理论概述

港城关系是港口城市发展的主线,它贯穿港口城市发展始终。随着经济全球化和区域经济一体化进程的不断加快,以及我国对外贸易的快速发展,港口在国民经济中的地位日趋增强,港城关系日益成为理论界研究的热点和重点问题之一。全书侧重以系统动力学原理分析港城关系,本章首先从宏观层面分析港城关系研究的背景条件。从港口区位、港口经济效益、港口与城市空间关系、可持续发展等几方面对国外研究文献进行综述;对 1984 年沿海城市对外开放以来港城关系研究文献进行了全面梳理,并作出适当评价;并对以系统动力学为指导在港城关系中的研究现状作出综述。

2008 年以来,受国际金融危机的影响,我国宏观经济特别是对外贸易遇到了前所未有的困难,外贸进出口面临的国内外环境趋紧,依托港口发展的城市临港产业也面临巨大的影响和挑战。2010 年,随着以希腊为代表的主权债务危机的出现,世界经济在后危机时代的复杂局面展现在大家面前。2010 年 6 月 23 日,国务院批准实施的《长江三角洲地区区域规划》明确提出,宁波将建设成为先进制造业基地和现代物流基地,打造成为国际港口城市,成为长三角的区域中心城市。在这样的背景下,系统、深入地研究港城关系,对于进一步认识宁波现代化国际港口城市的目标内涵、功能定位及建设路径,更好地推进现代化港口城市建设具有重要的价值。

第一节 研究背景分析

对港城关系进行深入的分析和探讨,首先要对影响港城关系的因素进行梳理和分析。总体上来看,当前形势下影响港城关系或港口城市发展的因素主要有以下几个方面。

一、世界经贸发展及格局的变化

世界经贸发展及格局变化直接影响到国际航运业的发展,从而对港城关系产生重要影响。当前世界经贸发展及格局的变化,主要表现在以下几点。

(一) 国际经济复苏前景错综复杂,经济金融格局面临深度调整

历史罕见的国际金融危机对世界经济造成了沉重打击。2009年,世界经济陷入严重衰退。除个别新兴经济体外,主要经济体国内生产总值(GDP)都有不同程度的下降(见表1-1)。据美国商务部经济分析局2010年1月29日发布的美国第四季度及全年的国内生产总值初步统计数据显示,2009年美国现价国内生产总值为142587亿美元,同比名义下降1.3%。按2005年不变价计算,实际国内生产总值为129887亿美元,同比实际下降2.4%,创1946年以来的最大降幅。据日本总务省统计局2010年2月25日发布的2009年GDP第一次速报数据显示,日本2009年名义GDP为4749240亿日元,同比下降6.0%,降幅创下第二次世界大战以来新低。而欧盟统计局于2010年4月8日公布的数据显示,欧元区经济在2009年最后三个月陷入停滞,16个欧元区成员国中有7个国家出现经济下滑。2010年第四季度欧盟27个成员国的GDP总额较第三季度增长0.1%,但较上年同期下滑2.3%。总体上看,2009年欧元区GDP与欧盟GDP分别下滑4.1%和4.2%。

表1-1 2009年世界主要经济体GDP及增长率(IMF数据)

排名	国家	国内生产总值(GDP)(10 亿美元)	增长率(%)
1	美国	14256.27	-2.40
2	日本	5068.06	-5.20
3	中国	4908.98	8.70
4	德国	3352.74	-5.00
5	法国	2675.91	-2.20
6	英国	2183.61	-4.90
7	意大利	2118.26	-5.00
8	巴西	1574.04	-0.20
9	西班牙	1464.04	-3.60
10	加拿大	1336.43	-2.60
11	印度	1235.97	5.70
12	俄罗斯	1229.23	-7.90
13	澳大利亚	997.20	1.40
14	墨西哥	874.90	-6.50
15	韩国	832.51	0.20

数据来源:中国经济网。

尽管从2009年第四季度开始,世界经济出现了缓慢的复苏,但复苏前景依然错综复杂,主要体现在以下几个方面:

第一,债务危机风险加剧,很大程度上延缓了经济复苏的步伐。2010年以来,葡萄牙、意大利、希腊、西班牙等欧洲国家相继爆发主权债务危机,整个欧盟负债高达近万亿欧元。英国国家统计局于2010年7月13日公布的国债状况显示,英国国债的实际数字比此前承认的高出3倍,达到4万亿英镑。美国、日本也面临巨大的债务风险,美国统计局2010年6月3日公布的数据显示,截至2010年6月1日,美国联邦政府负债总额已突破13万亿美元大关,较贝拉克·奥巴马2009年年初就任美国总统时增加了2.3万亿美元,全球金融市场再次出现大幅震荡。而日本专家则表示,2010年日本政府的负债规模已达600万亿(6兆)日元,大约是国家GDP的1.89倍,已接近第二次世界大战结束时日本的负债水平。为了应对债务危机,欧元区各国联手开展金融危机爆发以来最大规模的金融救助计划。同时,美、欧、日各国不同程度地推行增税和削减公共开支等财政紧缩政策。这些政策措施势必会导致消费紧缩,使经济复苏进程更为艰难漫长。

第二,世界经济复苏冷热不均,世界经济多极化发展的势头日趋加强。整体来看,与发达国家的消费不足、经济低迷相比,新兴市场国家和发展中国家的经济发展势头总体良好,成为经济复苏的积极力量,世界经济多极化趋势进一步增强。中国国家统计局于2010年1月21日公布的数据显示,初步核算,2009年国内生产总值(GDP)335353亿元,按可比价格计算,比上年同比增长8.7%;印度中央统计委员会于2010年2月26日发布的数据则显示,2009年印度实际国内生产总值为466944.7亿卢比,同比实际增长5.7%;新兴市场的经济复苏趋势明显,已经开始触底反弹(见表1-1、表1-2)。从世界各主要经济体发展的不平衡性可以发现,美国的一强独霸的地位进一步削弱,其下行的趋势已不可逆转,世界各国对美国的信任度也开始严重下降;欧盟和欧元面临挑战,欧盟内部的协调性、政策的统一性、经济发展的均衡性等问题,都给欧盟的进一步发展带来了巨大的挑战;日本长期深陷衰退,发展势头明显受到抑制,发展后劲不足;国际金融格局将从美元垄断向多种主要货币相互制衡演变。现在,很多国家提出了要改革当前国际货币体系的要求,气候、环境、贸易争端等问题,也都增添了全球经济复苏和稳定增长的复杂性和不确定性。中国成为世界经济发展中的重要力量,在抵抗本次金融危机的过程中,中国通过实施“保增长、保民生、保稳定”的基本方略,通过城市化、工业化的推进,辅以4万亿元的经济刺激政策,极大地抵消了出口减速的影响,努力实现投资、消费、出口“三驾马车”共同发展,率先实现了经济复苏,并抓住机遇,努力在国际金融格局中发挥更大的作用,在世界银行的投票权得到了增长,与东盟等国际组织和亚洲、拉美等地的一些国家先后就实施经济互助达成了协议,中国经济的发展力和影

响力得到了较大的提升。这都说明世界经济多极化的趋势不可逆转。

表 1-2 金砖四国 2009 年 GDP 和增长率

国 家	GDP(10 亿美元)	增长率(%)
巴 西	1574.04	-0.20
俄罗斯	1229.23	-7.90
印 度	1235.97	5.70
中 国	4908.98	8.70

数据来源:中国经济网。

(二) 世界贸易企稳回升

1. 世界贸易进入恢复增长

经历了 2008 年下半年和 2009 年上半年初的衰退之后,世界贸易已从低谷反弹,开始恢复增长。在经济刺激政策和国际合作的推动下,2010 年上半年世界贸易实现了强劲回升。新兴市场回升势头突出,亚洲的增势非常明显。依靠规模庞大的财政刺激措施,中国不仅推动了本国经济增长,也提振了亚洲地区的贸易。

国际金融危机爆发以来,2009 年世界经济全面下滑,特别是发达国家经济在 2009 年上半年经历了 20 世纪 30 年代以来最为严重的衰退(见表 1-3)。全球经济衰退导致国际市场需求骤减,贸易保护措施增加,世界贸易明显下降。据世界贸易组织(WTO)统计,2009 年全球货物贸易额下降 23%,跌至 12.15 万亿美元,世界贸易量下降 12.2%,为 70 多年来的最大降幅。其中美国出口额下降 13.9%,欧盟下降 14.8%,日本下降 24.9%,均高于世界平均降幅。

表 1-3 2005—2010 年全球贸易总额及增长率

年份	全球贸易总额(万亿美元)	增长率(%)	说明
2005	14.82	16.4	
2006	16.07	8.5	
2007	15.19	-5.5	
2008	15.8	4.0	
2009	13.9	-12.0	
2010	15.22	9.5	

注:1. 全球贸易总额数据来自世界贸易组织网站。2. 全球贸易增长率数据来自荷兰经济政策分析局。

进入 2009 年第四季度以来,世界经济出现了复苏增长的势头。以“金砖四国”为代表的新兴市场率先复苏,表现良好;发达经济体也出现明显复苏迹象。进入 2010 年,随着世界经济缓慢恢复,主要经济体对外贸易出现恢复性增长,第一季度比上年第四季度同比增长 5.3%(见表 1-4)。2010 年前两个月,美国进、出口同比分别增长 16%和 14.8%,欧元区分别增长 3%和 7%。3 月份,日本进、出口分别增长 20.7%和 43.5%。中国、巴西等新兴经济体贸易增长更为显著。

表 1-4 2010 年前三个月全球贸易额增长变化情况(环比数据)

单位: %

时 间	2010 年 1 月	2010 年 2 月	2010 年 3 月
增长率	-0.5	+1.7	+3.5

注:数据均来源于荷兰经济政策分析局。

据国家统计局数据显示,进入 2010 年以来,我国对外贸易恢复较快,贸易顺差明显减少。全年货物进出口总额 29728 亿美元,比上年增长 34.7%。其中,货物出口 15779 亿美元,增长 31.3%;货物进口 13948 亿美元,增长 38.7%。进出口差额(出口减进口)1831 亿美元,比上年减少 126 亿美元,对外贸易增长态势良好。

全球贸易企稳回升的势头,对承担贸易集运重要功能的港口城市而言,无疑具有非常重要的指标意义。

2. 国际航运业明显复苏

丹麦的 AP 穆勒-马士基集团(AP Moller-Maersk)和迪拜世界港口公司(DP World)这两家全球集装箱航运业最重要的公司于 2010 年 8 月 18 日发布的报告显示,被视为全球经济晴雨表的船运集装箱使用量 2009 年大幅攀升,甚至已超过 2008 年的历史最高水平。报告显示,2009 年上半年,该公司船只运载的远程集装箱货运量同比上涨了 13%。其中,亚洲与北美之间的跨洋货运量增长 11%,而拉美地区的集装箱吞吐量增长了 18%。2010 年上半年,迪拜世界港口公司各港口的集装箱吞吐量同比增长 7%,其中,澳大利亚和美洲(包括拉美地区)港口的吞吐量同比增长达 31%。新加坡东方海皇集团(Neptune Orient Lines)同期的报告也显示,截至 2010 年 7 月 23 日,该公司集装箱吞吐量较 2009 年同期增长了 35%。需求量的增加还推高了集装箱费率,由此提升了各航运公司的利润。

中国远洋 2010 年 4 月 30 日的报告显示,2010 年首季中国进出口总额分别较 2009 年同期及 2008 年同期上升 44.1%和 8.1%,已超过了 2008 年金融危机爆发前的同期水平,并认为国际航运需求将大幅增加。

上海国际航运研究中心 2010 年 4 月发布了首期中国航运景气报告。报告指

出,2010年第一季度,中国航运业保持平稳增长,中国航运业发展态势转好,各航运企业信心得到进一步提升。中国航运景气指数为112.77点,较上期上升9.19点;中国航运信心指数为118.56点,较上期上升26.66点。航运企业家信心迅速增长,由不景气区间直接跨入景气区间。中国航运景气状况也从不景气区间进入景气区间。

2010年第二季度中国航运景气指数为113.90点,中国航运信心指数为120.93点,各航运企业将继续保持良好的增长态势,行业整体运行状况继续改善。其中,船舶运输企业景气指数为114.21点,港口企业为115.43点,航运服务企业为111.65点,都处于景气区间。各航运企业的营运成本等观察指标相较本期都有所上升,但总体上大部分观察指标将继续改善,企业总体经营状况会继续好转。各航运企业将继续保持良好的增长态势,行业整体运行状况继续改善。

由此可以看出,随着世界经济的复苏,特别是亚太地区及中国经济的快速发展,全球沿海港口尤其是亚太地区港口发展仍然处于快速发展之中,这为港口城市的发展提供了新的机遇。

二、海洋经济时代到来

21世纪是海洋的世纪,海洋是人类可持续发展的宝贵财富和战略空间,海洋问题日益得到国际社会的普遍重视,已经成为国际政治、经济和军事斗争的重要舞台。

(一) 世界迈入“海洋经济时代”

1982年,《联合国海洋法公约》(以下简称《公约》)诞生,并于1994年第60个国家签署后生效。《公约》对有关“群岛”定义、专属经济区、大陆架、海床资源归属、海洋科研以及争端仲裁等都作了规定。随着《公约》的生效和实施,海洋资源日益受到世界各国的重视,包括海域(海洋空间)资源、海洋生物资源、海洋能源、海洋矿产资源、海洋旅游资源、海水资源等海洋空间和资源对人类生存和各国经济发展的重要性日益显现,专属经济区对沿海国家的意义也越来越重要。各国对海洋资源的开发,已经从最初的开发渔业资源拓展到对专属经济区的综合利用,如资源开发、航运以及军事利用等,并形成了多产业组成的海洋经济体系。美国经济学家萨可什作了一个统计:全球GDP的50%产生于距离海岸线50英里的范围内,《公约》的正式实施,使世界各国加快了发展海洋经济的步伐。

沿海各国出于本国政治、经济战略利益的考虑,纷纷对过去的海洋政策进行重新审视,并着手制定新的海洋发展战略。美国于1998年和2000年两次召开全国海洋工作会议,其中2000年的美国国会第106届第二次会议通过了《2000海洋法

令》，为拟定新海洋政策提供了法律保障，依据该法令第三条设立的国家海洋政策委员会，重新制定了美国新的海洋战略。加拿大 1997 年出台了《海洋法》，并制定了以拓展加拿大未来疆界，建设安全、健康、富饶和完整的加拿大海洋等为目的的《世纪海洋战略开发规划》。澳大利亚 1998 年出台了《澳大利亚海洋政策》，它以综合利用和可持续开发澳大利亚海洋资源为中心，为规划和管理海洋开发利用提供战略依据。欧盟在德国汉堡召开的“欧洲海洋 2000”大会上，阐明了未来 10 年欧洲国家在重视和追求资源环境可持续发展的基础上开发海洋的战略计划。日本的中心目标就是在 21 世纪成为海洋强国。我国的周边国家，特别是南海周边国家也都把海洋管理提到了国家战略的高度，都在强化海洋管理和执法能力，加快了对南海岛礁的占领和开发。世界开始迈向“海洋经济时代”。

（二）中国启动海洋经济战略

我国濒临西北太平洋，拥有 1.8 万公里的大陆岸线，面积在 500 平方米以上的岛屿有 6500 多个，管辖海域面积约 300 万平方公里，其中内水和领海主权海域面积为 38 万平方公里。此外，我国在国际海底区域还获得了 7.5 万平方公里专属勘探开发区。发展海洋经济，不仅有助于缓解我国的资源瓶颈制约，使海洋在拓展发展空间、保障能源和食品供给、解决沿海地区淡水短缺、提供优质生活和休闲场所等方面发挥更重要的作用，也有利于通过海洋经济增长极的培育，推进海洋产业集群化、规模化，带动区域经济发展。

1996 年 5 月，第八届全国人民代表大会第十九次会议通过决定，批准我国成为《公约》的缔约国。1996 年 7 月，《公约》开始对我国生效。之后，我国相继颁布了有关海洋权益和使用的法律法规。1996 年，公布了大陆领海的部分基线和西沙群岛的领海基线，进一步明确了我国领海的范围；1998 年颁布了《专属经济区和大陆架法》。此后，我国还对原有的一些法律法规，如《海洋环境保护法》和《渔业法》进行了重大修改，颁布了《海域使用管理法》，以期更加有效地维护海洋权益，促进海洋的可持续利用和发展。随着涉海法律法规的完善和对外开放格局的进一步深化，我国的海洋经济尤其是港口经济发展迅速，发展增速明显高于同期国内生产总值（见表 1-5、图 1-1）。

表 1-5 国内生产总值与海洋经济产值增长对比

年 份	国内生产总值(GDP)		海洋生产总值	
	总量(亿元)	增速(%)	总量(亿元)	增速(%)
2000	99214.6			
2001	109655.2	8.3	9518.4	
2002	120332.7	9.1	11270.5	19.8
2003	135822.8	10.0	11952.3	4.2
2004	159878.3	10.1	14662.0	16.9
2005	183217.4	10.4	17665.6	16.3
2006	211923.5	11.6	21260.4	16.8
2007	257305.6	13.0	25073.0	14.2
2008	300670.0	9.0	29662.3	11.0
2009	335353	8.7	31 964	8.6
2010	397983	10.3	38 439	12.8

资料来源:《中国海洋统计年鉴(2009)》、《2010 年国民经济和社会发展统计公报》和《2010 年中国海洋经济统计公报》。

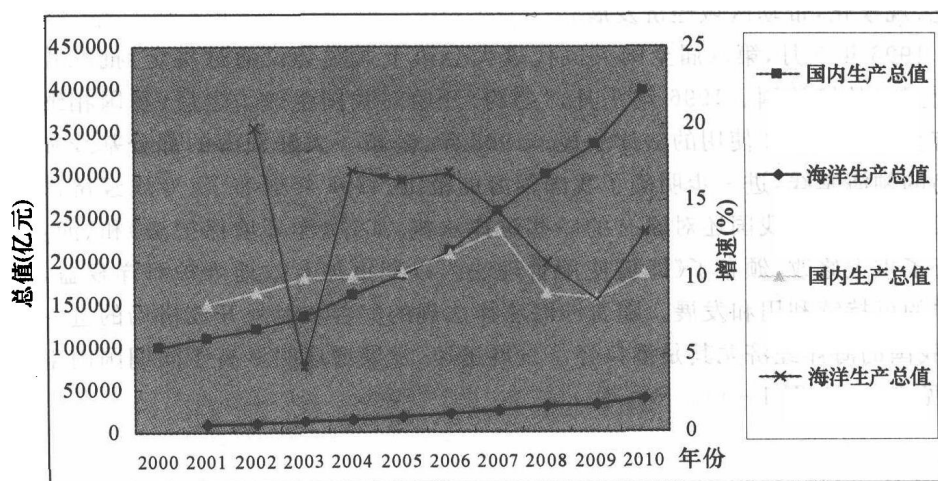


图 1-1 国内生产总值与海洋生产总值增速对比

资料来源:《中国海洋统计年鉴(2009)》、《2010 年国民经济和社会发展统计公报》和《2010 年中国海洋经济统计公报》。

近年来,东部沿海地区已经成为我国整个国民经济快速增长的发动机,其中尤其以长江三角洲、珠江三角洲和环渤海经济圈为代表。这三个地区以大型港口为中心,依托沿海地区形成三大城市带,三大城市带的国土面积仅占全国总面积的1.61%,人口仅占10.08%,经济发展水平却远高于全国的平均水平,GDP占全国的50%以上,人均GDP是全国平均水平的3.32倍,进出口总额以及实际利用外资额占全国同类指标总量的70%以上,社会消费品零售总额和固定资产总额也占到全国的三分之一强,上述三个地区发挥着引领我国经济发展的重要作用。

在我国沿海地区经济快速发展的过程中,港口起到了非常重要的作用,逐渐形成了三大港口群。目前,我国正兴起新一轮的港口建设热潮,由此带动了当地及其辐射区域系列产业链的发展,而这种辐射正形成一种“港口经济”效应。

作为全球贸易发展的关键措施,港口在世界经济发展中发挥着积极的作用,港口经济已经成为世界各国经济发展的推动力。改革开放以来,我国一直把港口作为国民经济发展的重点。“十五”期间,我国沿海港口实际新增千吨级以上泊位583个,其中万吨级以上泊位344个,新增通过能力10.4亿吨。“十一五”期间,我国沿海港口建设投资超过3500亿元,建成深水泊位661个,达到1774个,新增通过能力30亿吨,达到55.1亿吨,基本建成煤、油、矿、箱、粮五大专业化运输系统。我国港口的基础设施规模明显扩大、生产能力显著增强,港口布局日趋合理、结构不断优化升级、功能逐步拓展,港口的服务能力和水平明显提高。2010年我国沿海主要港口完成货物吞吐量达到54.64亿吨,其中外贸货物吞吐量达到24.60亿吨。我国港口吞吐量已经连续6年保持世界第一。港口建设取得显著成效,成为带动临港工业、促进区域经济发展的引擎。

自1984年上海港货物吞吐量首次超过亿吨开始,中国沿海港口竞相发展,连续突破亿吨大关,其中1999年,广州港全港货物吞吐量突破亿吨大关,成为中国大陆第二个跨入世界亿吨大港的港口。2000年超过亿吨的港口是宁波港,2001年分别是天津港、秦皇岛港、青岛港、大连港,2003年是深圳港,2006年是舟山港、日照港,2007年分别是烟台港、营口港,2008年则是唐山港和连云港,2009年为湛江港、厦门港。到2010年末,我国沿海年吞吐量超过亿吨的港口达到16个(不含内河港),是世界上拥有亿吨港口最多的国家(见表1-6、图1-2、图1-3)。

表 1-6 我国沿海主要港口货物吞吐量统计

(单位:万吨)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
我国沿海主要港口货物吞吐量合计	142634	166628	201126	246074	300900	342191	388200	429599	475481	546464
其中,外贸货物吞吐量	66000	78000	97000	115500	136700	161400	184900	198600	199400	246000
大连货物吞吐量	10047	10851	12602	14516	17085	20046	22286	24588	27203	31399
营口货物吞吐量	2520	3127	4009	5978	7537	9477	12207	15085	17603	22579
秦皇岛货物吞吐量	11302	11167	12562	15037	16900	20489	24893	25231	24942	25877
唐山货物吞吐量	1098	1465	2083	2602	3365	5170	6758	10853	17559	25000
天津货物吞吐量	11369	12906	16182	20619	24069	25760	30946	35593	38111	41325
烟台货物吞吐量	2190	2689	2936	3431	4506	6076	10129	11189	12351	20852
青岛货物吞吐量	10398	12213	14090	16265	18678	22415	26502	30029	31546	35012
日照货物吞吐量	2933	3136	4507	5108	8421	11007	13063	15102	18131	22700
连云港货物吞吐量	3058	3316	3752	4352	6016	7232	8507	10060	10843	13506
上海货物吞吐量	22099	26384	31621	37896	44317	47040	49227	50808	49467	65339
宁波—舟山货物吞吐量	12852	15398	18543	22586	26881	42387	47336	52048	57684	62915
厦门货物吞吐量	2099	2735	3404	4261	4771	7219	8117	9702	10999.9	13930
广州货物吞吐量	12823	15324	17187	21520	12823	25036	30282	34325	34700	42341
深圳货物吞吐量	6643	8767	11220	13537	15351	17598	19994	21125	19365	22097
湛江货物吞吐量	2205	2627	2866	3780	4647	5664	6075	6682	11838	13638

注:1. 从 2006 年起,宁波—舟山港包括原宁波港和舟山港,以往年度数据为原宁波港数据。

2. 从 2007 年起,烟台港包括原烟台港和龙口港,以往年度数据为原烟台港数据。

资料来源:《中国统计年鉴(2010)》及各城市统计公报。

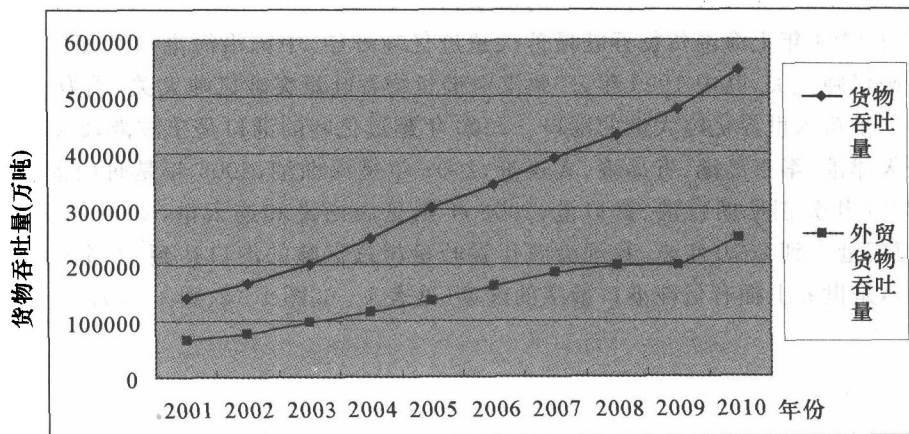


图 1-2 沿海主要港口货物吞吐量、外贸货物吞吐量增长

资料来源:各城市统计年鉴及统计公报。

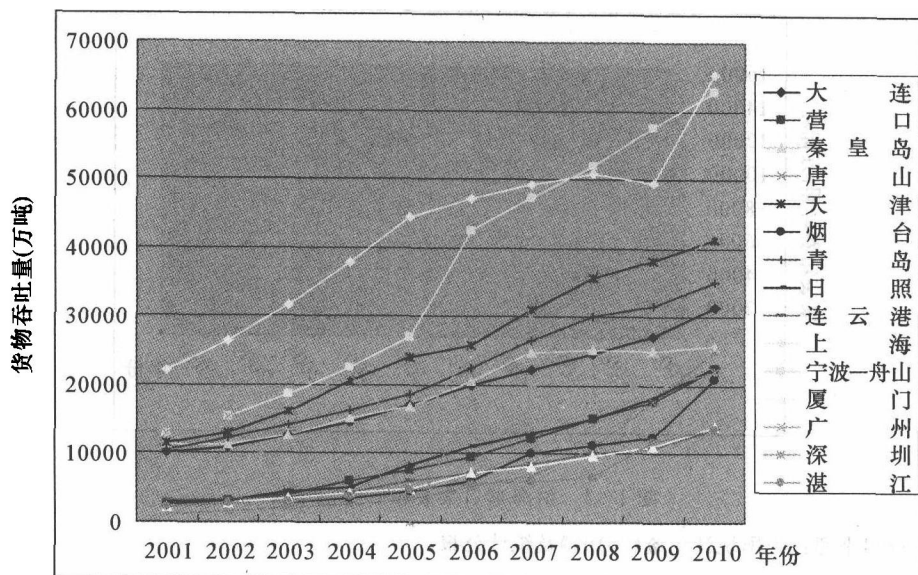


图 1-3 沿海主要港口货物吞吐量增长

资料来源:各城市统计年鉴及统计公报。

与此同时,沿海港口集装箱吞吐量逐年呈几何级数增长,2001 年我国沿海集装箱吞吐量为 2748 万标箱,至 2010 年达到 14500 万标箱,2010 年与 2001 年相比增长 428%。2010 年上海港集装箱吞吐量达到 2906.9 万标箱,首次超过新加坡港(2768 万个标准集装箱),成为世界第一大港。海洋运输附加值增长迅速,2001 年海洋交通运输业增加值为 1316.4 亿元,至 2010 年达 3816 亿元(见表 1-7、图 1-4、图 1-5)。

表 1-7 我国沿海港口集装箱吞吐量统计

(单位:万标箱)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
我国沿海集装箱吞吐量合计	2748	3721	4867	6160	7564	9361	11400	12800	12200	14500
其中:大连	122	135	167	221	269	321	381	452.55	457.65	526.2
天津	201	241	302	382	480	595	710	850.27	870.35	1008
青岛	264	341	424	514	631	770	946	1000.44	1026.24	1201.2
上海	634	861	1128	1455	1808	2172	2615	2800.64	2500.23	2906.9
宁波-舟山	121	186	277	401	521	714	943	1093.37	1050.33	1314.4
厦门	129	175	233	287	334	401	463	503.46	468.04	582
广州	174	217	277	330	468	666	926	1100.14	1119.99	1255
深圳	508	762	1065	1366	1620	1874	2110	2141.64	1825.01	2250.94

资料来源:《中国统计年鉴(2010)》及各城市统计公报。

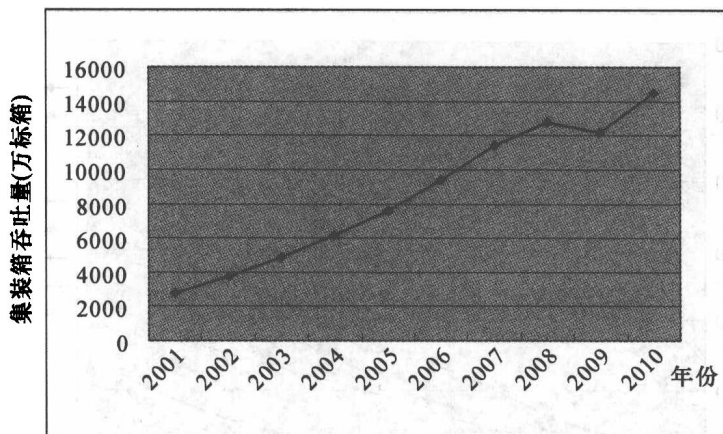


图 1-4 沿海港口集装箱吞吐量增长

资料来源:《中国统计年鉴(2010)》及统计公报。

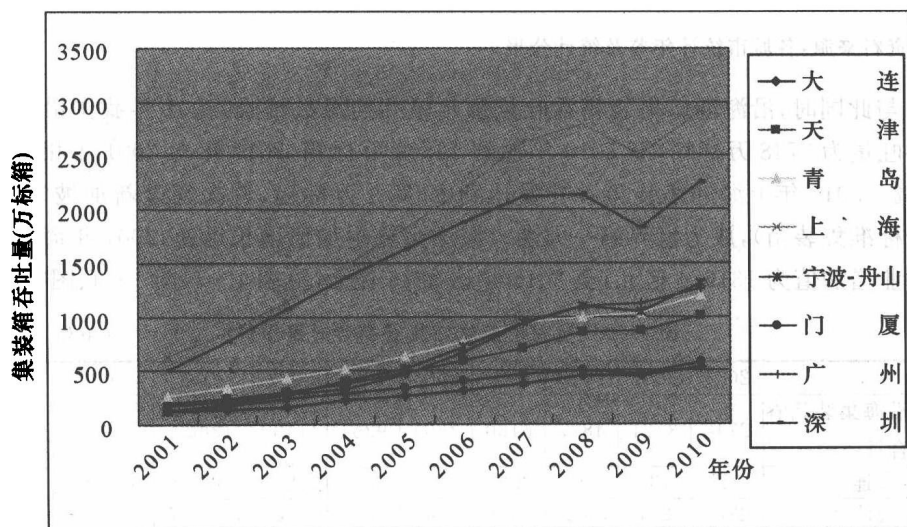


图 1-5 沿海主要港口集装箱吞吐量增长

资料来源:各城市统计年鉴及统计公报。