

沪江经济学者文库

Cooperation and competition  
— A Study on Coordinated Development Mechanism of  
the Yangtze River Delta Port Cluster

# 合作与竞争

—— 长三角港口群协调发展机制研究

罗芳/著



中国财政经济出版社

沪江经济学者文库

# 合作与竞争

——长三角港口群协调发展机制研究

Cooperation and competition

——A Study on Coordinated Development Mechanism of  
the Yangtze River Delta Port Cluster

罗 芳◎著

中国财政经济出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

合作与竞争: 长三角港口群协调发展机制研究 / 罗芳著. —北京: 中国财政经济出版社, 2014. 12

(沪江经济学者文库)

ISBN 978 - 7 - 5095 - 5941 - 3

I. ①合… II. ①罗… III. ①长江三角洲 - 港口经济 - 协调发展 - 研究 IV. ①F552.75

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2014)第 310060 号

责任编辑: 吕小军 杜 剑

责任校对: 刘 靖

封面设计: 郁 佳

版式设计: 董生平



中国财政经济出版社出版

URL: <http://www.cfeph.cn>

E-mail: [cfeph@cfeph.cn](mailto:cfeph@cfeph.cn)

(版权所有 翻印必究)

社址: 北京市海淀区阜成路甲 28 号 邮政编码: 100142

营销中心电话: 88190406 北京财经书店电话: 64033436 84041336

北京财经印刷厂印刷 各地新华书店经销

787 × 960 毫米 16 开 14.5 印张 232 000 字

2014 年 12 月第 1 版 2014 年 12 月北京第 1 次印刷

定价: 30.00 元

ISBN 978 - 7 - 5095 - 5941 - 3/F · 4785

(图书出现印装问题, 本社负责调换)

打击盗版举报热线: 010 - 88190492、QQ: 634579818

# 总 序

中国经济转轨跨过 30 年，正迈入“经济大国”行列，这得益于我们以学习的态度吸收国外先进的经济理论、方法与政策。但中国经济渐进式改革路径与跨越式发展模式并存所引发的种种现实经济问题，并非简单套用国外经济理论与改革经验就能解决的。现有的国富民穷、经济垄断、分配不公、城乡差距等都凸显出中国亟需经济理论与政策创新，特别是 2008 年以来的国际金融危机更促使人们对传统的经济学理论进行反思。作为经济学人，需立足本国的特殊国情，独立、审慎、严谨地开展经济学问题研究，以不断的创新贡献于经济学理论宝库，指导现实的经济实践。

上海理工大学应用经济学科的发展源于 20 世纪 80 年代。1995 年开始与美国雪城大学（Syracuse University）合作培养研究生，1996 年获得投资经济学（后教育部专业调整为国民经济学）硕士学位授予权，之后又相继获得区域经济学、国际经济与贸易、财政学、产业经济学、金融学、统计学等二级学科硕士点，2006 年获得应用经济学一级学科硕士学位授予权，形成完整的应用经济学本科和硕士研究生人才培养体系。2008 年被列为上海市教委重点学科获得建设支持，以“经济系统运行与调控”作为重点学科建设平台，已形成了三个特色研究方向：

一是经济系统运行理论与政策研究。围绕财政理论与政策、金融危机及其调控等问题展开研究，在地方财政管理体制、基本公共服务均等化、财政科技支出、财政教育支出以及金融危机的演化、传导，货币政策调控有效性等方面形成了一定的研究特色。二是经济系统产业价值链研究。在产业集群与科技创新联动机制、总部经济产业价值链与空间价值链研究、低碳经济产业结构构建等方面，取得了一定的研究成果。三是虚拟经济对经济系统运行影响研究。围绕世界市场的虚拟化与中国国



际电子商务发展策略等问题展开研究，取得了一系列研究成果。

经过二十余年的迅速发展，上海理工大学应用经济学科已集聚一批经济理论功底深厚、专业基础扎实、研究特色鲜明、年龄、职称结构合理的高层次经济学研究人才队伍，他们在各自的研究方向和研究领域取得了一系列重要的研究成果。为进一步推动学科出一些精品项目，将团队成员近年的研究成果集结成一批专著出版，冠名为“沪江经济学者文库”，并以此作为上海市教委重点学科“经济系统运行与调控”的阶段性研究成果。之所以如此命名，是因为上海理工大学的应用经济学科的渊源可追溯到20世纪30年代的沪江大学城中区商学院，一则对经济学前辈们表达敬仰之意；二则是勉励中青年学者，希望他们能像前辈那样硕果累累。

“沪江经济学者文库”建设将是一个长期并不断推陈出新的过程，作为这一项目的发起人与组织者，我期望它能成为上海理工大学应用经济学科的特色项目，产生广泛而深远的影响。欢迎更多的优秀作品来充实文库，诚邀国内外的同行加入这一行列。

是为序。

雷良海

2012年10月

本文库出版获得上海市教委第五期重点学科建设资助

## 沪江经济学者文库

主编：雷良海

编委：张永庆 杨坚争 孔刘柳 田 发

刘胜题 刘 芹 罗 芳

# 目 录

绪论 / 1

第一章 港口群协调发展理论基础 / 21

第一节 劳动分工理论 / 21

第二节 区域经济理论 / 24

第三节 合作竞争及协调发展理论 / 29

第四节 市场与政府行为理论 / 34

第五节 劳动分工等理论对长三角港口群协调发展的启示 / 41

第二章 港口及港口群内涵辨析 / 47

第一节 港口和港口经济 / 47

第二节 港口群及其协调发展 / 82

第三章 国内外主要港口群协调发展比较 / 99

第一节 国内主要港口群 / 99

第二节 国外主要港口群协调发展模式 / 103

第三节 国内外港口群协调发展的经验及启示 / 111

第四章 长江三角洲港口群的形成与演化 / 115

第一节 长江三角洲港口群的形成 / 115

第二节 长江三角洲港口群发展现状 / 117

第三节 长江三角洲港口群主要港口 / 121



#### 第四节 实证——基于引力模型的长三角主要港口比较分析 / 131

### 第五章 长三角港口群主要港口的层次布局分析 / 137

#### 第一节 聚类分析法 / 137

#### 第二节 基于聚类分析法对长三角主要港口的实证研究 / 139

#### 第三节 长三角地区主要港口的层次布局和功能定位分析 / 143

### 第六章 长三角港口群的不良竞争现象及治理机制设计 / 152

#### 第一节 长三角港口群不利于协调发展的现象剖析 / 155

#### 第二节 长三角港口群不良竞争产生的主要原因 / 160

#### 第三节 长江三角洲港口群协调发展机制设计 / 164

### 第七章 长三角港口群协调发展的对策建议 / 174

#### 第一节 长三角港口群协调发展的目标和原则 / 174

#### 第二节 科学分工 合理定位 / 179

#### 第三节 利益驱动 统筹平衡 / 181

#### 第四节 组织治理 制度创新 / 183

#### 第五节 理顺关系 协调定位 / 189

### 主要结论 / 199

### 参考文献 / 201



## 一、港口协调发展是必然趋势

进入 21 世纪，港口的现代服务领域已涉及并扩展到国家的经济建设、社会进步、结构调整、劳动就业、内外贸易和国防安全等方方面面，成为一个国家或地区经济有效参与经济全球化并保持在国际竞争中担当主导作用的重要基础设施，对交通运输和经济社会发展具有极其重要的作用。港口攸关城市的经济贸易、金融保险、制造业、服务业，因此一直被看成地区经济和城市经济的增长点，是国民经济发展的基础和先行产业，保障了国民经济的正常运行和人民生活的正常有序。

### （一）经济全球化与港口发展

经济全球化趋势的最大特点就是世界经济日益成为紧密联系的一个整体，越来越多的生产经营活动在全球范围内进行，生产、生活要素在全球范围内合理配置。据统计，跨国公司在经济全球化进程中起着主导作用，海洋运输方式在跨国运输中所占比例高达 60% ~ 70%，其中主要是内部贸易。而国际贸易中的国际运输九成由海洋运输承担。随着经济全球化和跨国公司快速发展，



世界经济结构和产业结构发生重大变化，国际贸易量显著增长，在 1991 ~ 2000 年间，集装箱运输量年均增长约为 10.5%，增幅相比较世界国内生产总值的 2.5%、国际贸易的 6.5% 和 2.1% 高出很多。

国际航运市场和港口业也呈现出新特点：其一，世界各类贸易活动中，大约四分之三的经营活动与大的世界性跨国公司有直接关系。各国在工业化的进程中，在一定时期内运输业的发展都会伴随工业化进程实现跨越，特别是对于国际贸易和跨国经营来说，国际贸易发展的同时港口基础设施的建设和船队建设都会达到鼎盛，港口充分发挥物流系统的运转作用，为社会提供物资和运输保障。因此，经济大国的港口营运能力和航海运输能力都位居国际前列。其二，全球经济一体化的深入和世界经济的扩张发展组成新的全球性贸易链和运输体系，并涉及世界上每一个国家。

面对经济全球化导致的经济结构和贸易格局的发展变化，在现代社会经济发展中，港口的社会作用与经济地位已发生了深刻变化，港口已经不只局限于装卸、仓储功能，作为维系城市与外部世界交往的纽带，支持城市的发展，越来越成为全球经济一体化的桥梁和国际资源的配置枢纽，其汇集了人才流、资金流、货物流和信息流，成为实现资源重新配置的最为活跃的市场。而世界各主要港口为争夺国际航运中心和物流中心的地位展开了激烈的竞争。

## （二）城市经济与港口发展

国内外大型城市经济区的形成与发展，与港口经济的作用紧密相关。当今世界绝大部分经济中心城市因海而生，而发达的沿海城市也无一例外都是国际、区际乃至洲际枢纽港口，港口与城市、地区经济的发展相伴相存、相互促进。发达国家的经济几乎都是以城市群形成的，世界五大城市群均兼有不同功能的港口或港口群。如美国以纽约为中心的东海岸城市群、以洛杉矶为中心的西海岸城市群，以巴黎、阿姆斯特丹、鹿特丹、安特卫普等组成的欧洲西北部城市群、英国以伦敦为中心的城市群、日本由东京—横滨等构成的东京湾经济区和大阪—神户等构成的濑户内海经济区等“三湾一海”（东京湾、伊势湾、大阪湾、濑户内海——“三湾一海”）沿岸地区。日本的“三湾一海”区域面积 3.5 万平方公里，占日本国土的 6%，人口将近 7 000 万人，占全国总人口的 61%，工业产值占全国的 65%。国际、国内港口城市经济发展的规律证实：与一般城市相比，港口



城市可以提供更多的就业机会。以日本所做的调查为例,由港口而产生的就业机会可以超过港口城市总就业人数的20%,最高可达26.7%。几乎所有的国家在工业化过程中,都伴随有一个交通运输发展的高潮。尤其是发展国际贸易、实现跨国经营,必须伴随港口建设和船队投资的高潮,实现港口作为社会提供物资运输的换装平台的功能,使全社会的物流系统运转起来。所以,一些经济大国往往也是港口大国和航运大国,经济依靠港口、航运、交通的辐射作用而扩展,港口也是经济、贸易、金融、市场的信息中心。

港口作为一种重要的资源——国家经济发展中的战略性资源,它的重大作用就在于它对国民经济发展的促进作用。从世界经济的发展情况看,经济比较发达和活跃的地区一般都在距离海岸线200公里左右,我国东部沿海地区一些经济较为发达的城市或地区境况相类,主要是因其便利的交通条件和运输条件使大型工业区和重工业区在选址布局时会率先考虑这一因素。所以,港口资源是经济发展和对外贸易的先机。有资料表明,当今世界的35个国际化大都市中,有31个是以港兴市发展起来的,其中世界10大经济中心都是以靠海、靠江而兴盛起来的<sup>①</sup>。在沿海城市中,港口特别是枢纽港作为城市的特殊组成部分,与全球物流体系直接发生关联,是承载国际经济循环的重要地域组合<sup>②</sup>，“港为城用,城以港兴,港城互动,共同发展”已成为港口城市经济发展的共识。在发达的港口城市,港口及相关产业的产值一般占城市GDP的20%~30%<sup>③</sup>。第二次世界大战后,德国、日本利用港口优势,在港口周边建设钢铁、石油等大型工业基地,经济迅速崛起。20世纪60~80年代,经济高速增长的新加坡、中国香港特区、中国台湾、韩国被誉为亚洲“四小龙”,一个共同点就是都拥有世界一流的港口。据统计,中国香港特区港口业务及其相关的工业约占本地生产总值(GDP)的20%,其直接贡献与间接贡献之比高达1:37.8<sup>④</sup>。这些枢纽港口的联动效应带动了次一级支链港口发展的同时,也促进了港口城市服务业、加工业、金融投资、地产业及其他相关产业的发展,还为城市提供了广泛的就业机会。目前已基本形成世界性的港口网络,以这些港口

① 王淑娟：“积极推进冀东城市群建设加快实现沿海经济社会强省目标”，《环渤海经济瞭望》2007年第7期。

② 蔡涛：“我国港口与国民经济发展的相关性”，《水运管理》2005年第10期，第12~14页。

③ 杨华：“浅论港口发展的十大关系”，《中国港口》2003年第1期。

④ 曹红阳等：“以港口业合作促进东北亚区域经济一体化”，《东北亚论坛》2007年第2期。



为基本构架的网络体系，构成全球各地区港口城市的经济发展乃至国家与地区经济发展的平台。

### （三）港口竞争趋势

多年来，全球贸易基本锁定在欧盟、美洲、亚洲三大贸易区，近年来随着亚太地区经济的快速发展，我国已成为世界制造业基地，国际贸易的重心已从欧美转向亚美、欧亚。随着全球贸易量的急剧增长，各地区间贸易量的竞争日趋激烈，国际运输业面临严峻考验。制造业扩张对港口经济发展的机遇使海运和港口业产生了巨大的需求，商品竞争力的关键已经由生产成本转变为货物的长途运输成本，而在主要的越洋运输方式仍是海运的情况下，国家或地区经济发展和繁荣的关键就在于港口是否能有效运作，物流基础设施效率的高低也已成为经济增长的一个重要方面。近几年，我国制成品进出口的高速增长带动了集装箱吞吐量的高速增长，港口泊位超负荷运作，港口业具有很大的扩展空间，港口的建设对资源和环境的需求量都很大，就资源整合而言，港口群要想提高整体竞争力，需要发挥整合优势以求适应快速发展的经济形势，同时对产业布局进行调整，提高我国国际竞争力的重要基础。另一方面，港口经济发展也面临着挑战，我国在加入 WTO 后已经取消了合资港口的中方控股规定，某种程度上而言，外来资金的注入、跨国公司的介入都会对港口的发展和经济效益带来冲击，或者改变港口的竞争局面。一方面很多原来发展慢的港口，利用外资，可以加快发展；另一方面港口之间为了争夺海运的需求，竞争会更加激烈。

### （四）我国港口群协调发展面临的形势

从国内来看，我国是一个贸易大国，也是航运大国，航运为国际经济与贸易的发展提供了重要保证。随着经济全球化和全面建设小康社会的深入，工业化进程不断加快，带动我国沿海港口高速发展。近几年来，由于经济发展的需要，港口发展加快。“以港兴市”已成为沿海城市普遍的发展战略。如 2010 年，我国社会物资运输总量大约为 245 亿吨，这其中有近 38 亿吨是水路运输，占比将近 16%。水路运输对港口的依赖更大，仅在装卸环节的吞吐量就超过 89 亿吨，其中沿海超过 56 亿吨，所占份额大于 63%，因此，港口作为国家重要的基础设施和物资转运中心，其最核心最直接的作用便是为运输提供转运装卸的平台，使社会的物资能高效运转，



以此保障国家经济发展。事实也是如此，我国经济发展基础较好、前景较好的环渤海、长三角、珠三角三大经济区在拥有强大的港口群的同时，还能发挥各自的优势，并推动外向型经济的发展。

贸易规模扩大的直接结果就是带动港口的快速发展，使我国港口货物吞吐量由新中国成立初期不到 1 000 万吨增长到 2010 年的 89.32 亿吨，连续 7 年位居世界第一<sup>①</sup>；2011 年我国规模以上港口货物吞吐量达 91 亿吨，同比增长 12.3%，其中集装箱吞吐量为 1.63 亿标准箱（TEU），增长 11.8%，连续 9 年保持世界第一，近 10 年年均增长率达 30%；全国完成外贸货物吞吐量 24.6 亿吨，同比增长 13.8%，较上年又提高了 5.8 个百分点。全国货物吞吐量超过亿吨的港口由 20 个上升为 22 个，新增加的两个港口是镇江港和北部湾港；2010 年世界排名前 20 位的亿吨大港和集装箱大港，我国大陆分别占 12 个和 9 个，且位次不断提前。我国干、散货船队规模位居世界第一，船队规模位列第 4，每年集装箱吞吐量占到世界的 55%<sup>②</sup>。港口的经营与发展正成为增强地区经济竞争力的直接和有效的手段。2011 年上海港集装箱吞吐量一举突破 3 000 万标准箱大关，创下全球港口集装箱运输史上的最高纪录。

2001 年，我国启动新一轮港口管理体制改革。2003 年，《中华人民共和国港口法》颁布。10 年时间里，我国港口企业借助经济和贸易的快速发展而起飞，规模不断壮大。作为世界上集装箱和港口吞吐量最大同时增长速度最快的国家<sup>③</sup>，我国大型集装箱港口在推动经济的发展中起到了非常重要的作用。“十一五”期间，我国制定并颁布了《全国沿海港口布局规划》、《全国内河航道与港口布局规划》，加上之前的《长江三角洲、珠江三角洲、渤海湾区域沿海港口建设规划》、《长江三角洲地区现代化公路水路交通规划纲要》等，从货类布局上，已建成涵盖石油、煤炭、铁矿和集装箱四大类货物的运输系统。就规划而言，还会形成覆盖环渤海、长三角、东南沿海、珠三角、西南沿海等 5 个规模化、集约化、现代化的港口群体。

---

① 张明香、王明志：“2010 年长三角地区港口经济运行情况及 2011 年形势预测”《港口经济》2011 年第 3 期，第 32~35 页。

② 於世成：“一项提升我国国际竞争力的国家战略——谈上海国际航运中心建设”，《红旗文稿》2009 年第 13 期。

③ 袁立：“浅谈港口经济对区域经济的效应分析”，《珠江水运》2010 年第 6 期。



## 二、港口协调发展的理论和现实意义

### (一) 理论意义

区域经济协调发展既是经济问题也是系统问题，自提出以来一直是理论界研究的热点，多数学者争论的焦点大多围绕从什么角度来看区域协调发展，是均衡还是非均衡？并且这些争论都以政府行为恰当为前提进行的。由于政府在资源配置中的特殊地位，在将区域经济学引进我国时，便将其定位于企业、产业在空间布局的“区域决策性科学”，为各级政府提供科学的决策依据，前提当然要求政府这只“看得见的手”行为恰当。它的典型代表就是基于均衡—非均衡角度对区域协调发展加以关注。其实，区域之间单论均衡或非均衡，都容易导致政府物质投入和数量增长的片面追求，忽视自然分工、商品交换和要素流动的内在市场经济关系及其运行规律，区域经济发展很容易落入“均衡—非均衡”往复循环的怪圈，带来粗放的经营方式，资源环境付出高昂代价，各地区之间难以形成协调的发展关系，区域经济发展所面临的其他问题得不到根本解决，还有可能加剧经济发展同生态环境、自然资源的矛盾，地方保护主义盛行，造成低水平重复建设、产业结构趋同、地区间非市场性竞争的现象难以消除。自20世纪90年代我国逐步推行社会主义市场经济体制以来，市场力量逐步强大，从政府计划经济向依靠市场自发力量实现经济发展过渡。但是，在这个转轨过程中，出现了一些政治、经济、社会等复杂问题，延缓了市场发育进程，限制了市场主体在资源配置中作用的发挥，资源配置以政府为主导的状况并没有得到根本性改变，普遍缺乏激励机制和约束机制。这些皆表明尚未建立起区域间的协调机制。

区域经济协调发展必然要求区域内各相关产业的协调，交通运输体系作为经济发展的基础性产业和先导性产业，加强了各地区之间的交流与沟通，发达的交通运输还可以增强地区间的分工与合作，引领区域经济总体协调发展。港口位于交通综合运输体系的枢纽和物流节点上，吸引着各种生产要素向其及周边聚集，拓宽了区域交通运输体系的关联性发展。港口群之间的协调发展对地区交通运输和经济发展提出了更高要求，港口群对



促进区域内贸易的增长,物流网络的形成,物流成本的降低都有重要作用<sup>①</sup>。

要对区域港口协调发展这个问题深入研究,必须建立一个包含区域经济学、产业经济学、城市经济学、新经济地理学、政府规制经济学、系统科学等多门学科,涉及非均衡发展理论、产业集聚理论、港口空间体系演化理论、政府行为理论等的综合分析框架。法国地理学家早在20世纪50年代就曾预测中国长江三角洲地区将形成世界第六大城市群,大多数实践证明,城市群要走向世界,发展成世界级城市群,离不开世界级港口群的强力支撑。长三角地区的港口群目前已是我国最重要的港口群之一,在我国沿海五大港口群中分布最密集、吞吐量最大,在我国港口经济和社会发展中占有举足轻重的地位。

## (二) 现实意义

由江苏省、浙江省、上海市两省一市组成的长三角地区,是我国经济最发达的地区之一。长三角地区以全国2%的面积、1/10的人口,每年创造了全国超过20%的GDP和25%的财税收入,全国每年超过1/3的进出口额和引进外资额由长三角地区贡献。长三角地区凭借得天独厚的区位优势 and 经济发展基础,逐步形成以上海为龙头,江浙沪为一体,东西连通长江,南北贯通沿海的巨型经济圈,在我国生产力布局及城市群、港口群的发展中,战略地位的重要性和辐射带动作用已无可替代。同时,长三角地区产业基础较好,产业与科技结合紧密,更重要的是该地区的市场化程度高、经济体制灵活,为长三角地区经济发展搭建了一个宽广结实的平台。长三角港口群经济的发展和港口间的相互协调发展一方面借力于长三角地区经济的发展水平和结构调整,另一方面,众多港口的迅猛发展,也决定着各港口的经济发展水平,从而影响着整个长三角地区经济的发展水平和产业布局。因此,建立长三角港口群协调发展机制和模式,在金融危机阴霾未散、全球航运重蹈低谷之时,长三角港口群能否领衔我国港口从逆势中突围,无论对国家和地区,还是对港口行业和港口企业都具有重大的政治意义和经济社会效益。

### 1. 长三角港口群协调发展拓宽中西部地区运输通道

<sup>①</sup> 真虹:“在上海国际航运中心建设中努力建立长三角港口群协调发展机制”,《科学发展》2010年第3期。



港口发展在长三角区域发展中具有非常重要的地位，在“十二五”新的发展阶段，长三角地区将承担起更加重要的历史责任。长三角经济从根本属性上讲，就是以港口为依托的外向型经济。近年长江三角洲地区持续、稳定、协调发展的外向型经济推动了港口建设，先后新建、扩建和改建了一大批港口，又反哺了地区经济的发展。2010年，长三角港口群实际完成的港口吞吐量占全国的38.5%，在全国五个港口群中最大，说明长江三角洲地区和长江流域地区在我国经济社会发展中的地位和作用。对外，长三角位于北太平洋西海岸的中点，向北通过黄海可以和东北亚的两大经济强国——日本和韩国舟楫往来，越过东海、南海，又可与东南亚众多国家及东太平洋、印度洋诸国互通有无。<sup>①</sup>对内，长三角港口群处于我国重要的经济区域的长江和沿海的结合位置，是长江流域对外交流，参与国际、国内竞争的桥梁和纽带，是实施国家中部崛起、西部大开发等区域经济发展战略的重要基础设施，不仅海上运输需求巨大，同时，长江“黄金水道”自西向东连接了重庆、湖北、湖南、江西、安徽、江苏、上海等七省市，贯穿我国东、中、西地区，拓展了长三角港口群的服务方向和范围，长三角港口群独特的地理位置正是长江流域地区出海口。无论是西部开发还是向中西部地区产业转移，都将生成数额庞大的散货源及箱源，广大中西部地区通过长江黄金水道和陇海铁路，汇聚长三角出海平台，长三角港口群客观上担负着保障实施东部率先、中部崛起和西部开发战略的重要使命。广袤腹地的经济和运输需求的持续增长，为长三角港口群的快速发展提供了必要条件。

## 2. 长三角港口群协调发展是国家战略的需要

1996年，国家在已确立的上海“三个中心”（经济中心、贸易中心和金融中心）建设的基础上，又提出建设上海国际航运中心的任务。2009年3月25日，由国务院总理温家宝同志亲自主持召开的国务院常务会议，审议并原则通过了《关于推进上海加快发展现代服务业和先进制造业、建设国际金融中心和国际航运中心的意见》（以下简称《意见》），将上海“四个中心”建设提升为国家战略。《意见》提出，到2020年，将上海基本建成具有全球航运资源配置能力的国际航运中心。目前，全球排名前20位的航运巨头全部落户上海，大大提升了上海在国际航运领域的能级。2010年

<sup>①</sup> 何一峰：《2008年和谐长三角（长三角蓝皮书）》，社会文献出版社2008年版。





上海港装运了2 906.9万TEU,同比增长16.3%,超越新加坡港首次成为全球货物吞吐量和集装箱吞吐量的“双料状元”。

在《全国沿海港口布局规划》中,明确提出大陆沿海建设三个国际航运中心,即大连——东北亚国际航运中心、天津——北方国际航运中心、上海——具有全球航运资源配置能力的国际航运中心。大连和天津的目标是区域性的国际航运中心,上海提升到具有全球影响力和竞争力的国际航运中心,这对于我国确立航运大国的地位十分必要。随着长江三角洲地区经济和贸易的持续发展,长三角地区港口物流业相应得到发展,同时带来该地区港口建设的飞速发展。长三角地区港口之间的协调发展已是大势所趋,为了解决长三角地区港口布局尚存在结构上的不合理性和重复建设、无序竞争问题,体现上海国际航运中心的带头作用,促进长三角地区港口群整体效应的发挥和港口群整体国际竞争力的提高,上海应加强与长三角地区以及国内其他地区或中心城市的协作和相互支持,加强与珠三角港口群、环渤海港口群的优势互补和战略合作,形成分工合理、相互促进、共同发展的格局。

### 3. 长三角港口群协调发展是合作竞争战略的升华

经济的快速发展,经济全球化和航运联盟的趋势,对交通建设提出了相应的要求,区域港口间建立竞争与合作联盟已迫在眉睫。但由于历史和行政区划的原因,长三角港口群的市场分割和联系弱化现象一定程度上仍存在,阻碍了区域港口资源的合理配置和港口效能的充分发挥。自改革开放初期至今,各类港口工程争相上马,各地都出现不同程度的重复建设现象。2002年12月5日《南方周末》以近乎4个版面的内容刊登了《“大上海”核聚变》系列深度报道,对长江三角洲两省一市在经济一体化背景下因行政区域分割导致的诸多弊端做了详尽的描述,并对长江三角洲不同层级城市政府之间的合作方式提出了种种构想,其中一个引人注目的观点就是通过建立都市联盟,统一行使两省一市的跨界职能,来促进彼此之间的有效合作,进而达到加快推进长江三角洲地区经济一体化进程的目的。

经济全球化促使不同区域港口间竞争日趋激烈,要求港口协调发展的愿望更强烈。不仅要加强我国港口群之间的合作,而且更要加强长三角港口群内部的合作,实现长三角地区港口资源的合理配置和港口功能的合理