

中国沿海港口城市

胡序威 杨冠雄 主编

科学出版社

1990

内 容 简 介

本书运用区域发展理论,从对外开放角度分析沿海港口城市的类型和结构,从总体上讨论全国沿海港口城市在历史新时期的发展;分析城市的形成发展历史、基本发展条件和制约因素、现状和基本结构特点及存在问题,逐一讨论沿海各港口城市在历史新时期的发展。本书可供沿海地区、城市的各级领导和计划、城建、规划、国土、经济管理以及有关科研人员和大专学校师生参考;也可供已在或有意在沿海地区投资发展实业的海内外企业家及华侨、港澳和台湾同胞,关心和研究我国对外开放问题的海内外各界人士阅读。

中国沿海港口城市

胡序威 杨冠雄 主编

责任编辑 严梵琰

科学出版社出版

北京东黄城根北街16号

邮政编码: 100707

北京怀柔县黄坎印刷厂印刷

新华书店北京发行所发行 各地新华书店经售

*

1990年6月第一版 开本: 787×1092 1/16

1990年6月第一次印刷 印张: 16 1/4

印数: 0001—1700 * 字数: 274 000

ISBN 7-03-001898-2/P·366

定价: 15.60 元

前 言

当前对我国通常所称的“沿海城市”尚缺乏明确的定义。由于长期以来在习惯上把我国大陆沿海的11个省、市、自治区和海南、台湾等岛屿划为东部沿海地区或沿海地带,有时人们就把这一地区内的城市都称为沿海城市,即把远离海岸的北京、沈阳、石家庄、济南、南京等城市也纳入沿海城市行列。这显然不很恰当,顾名思义,还是称其为“沿海地区城市”比较符合实际。“沿海城市”一般应指位于海岸带或靠近江河入海口的城市。然而,由于对城市概念的理解不一,也给如何区分沿海与非沿海城市带来一定困难。在我国凡在行政区划建制上设市的均称城市。近年来不少市扩大了行政区管辖范围,除市区或市辖区外,还包含若干市辖县。有人把城市的地域概念与市域行政区完全等同起来,因而把诸如唐山这样一些市区离海较远而只有其下辖县临海的城市也列为沿海城市。其实多数市辖县仍属乡村性质,真正具有城市特征的地域还是市中心区、市辖各种功能区和近郊区。周围的市辖县只能看成是与城市联系较密切并直接受其影响的城市经济区域的组成部分。按此理解,在对城市地域尚未有明确、统一的科学划分标准的情况下,似以其市区或市辖区位于海岸带或河口段的建制市定义为沿海城市较为合理。

我国的沿海城市大多是港口城市,城市的形成和发展与港口的兴衰息息相关。但不是所有沿海城市都是港口城市。例如靠近黄河口的东营市和靠近辽河口的盘锦市都是在开发油田的基础上发展起来的新兴石油工业城市,建港条件很差,与沿海港口城市比较,应属于不同的城市类型。又如靠近钱塘江口的杭州市,因不具备建海港条件,亦不属沿海港口城市。截至1985年底,在全国324座建制市中¹⁾,共有32座各种大小规模的沿海港口城市。

沿海港口城市在我国社会经济发展和现代化建设中具有举足轻重的地位。虽然沿海港口城市按其个数只相当于全国城市总数的10%,但按其城市(不包括市辖县)总人口占全国城市总计的16%,非农业人口占20%,工业总产值占28%,社会商品零售总额占25%,出口贸易总额则高达90%。我国东部沿海地区经济相对比较发达,而沿海港口城市又多是沿海地区精华集聚的明珠。全国60%的工业总产值集中在东部沿海各省市,而其中有1/3集中在沿海港口城市,尤其是上海、天津、广州、大连、青岛五大城市。它们不仅是全国重要的工业基地,而且也是位居前列的具有商业、外贸、金融、交通、信息、科技、文化等其他多种功能的强大经济中心。

海运是海港城市的生命线。千余年来的历史表明:海上门户的开放或封闭对沿海城市的发展有很大影响。我国自唐宋至明代前期海上贸易往来已具相当规模,沿海的广州、泉州、明州(宁波)等地曾是世界闻名的贸易港。明代后期及清代以来,由于实行闭关锁国的禁海政策,海港城市的经济地位也随之衰落。以鸦片战争为序幕,帝国主义用炮舰政策迫使腐败的清廷签订一系列丧权辱国的条约,先后强行开辟18处沿海通商

1) 本书所引用的全国性统计数字均未包括台湾和港澳地区。

口岸，并设立拥有治外法权的租界地，使其成为帝国主义侵华的桥头堡。在这个时期兴起的沿海港口城市具有明显的殖民地、半殖民地性质。解放后，由人民当家作主，改变了沿海城市的社会性质，在改造和利用其原有物质技术力量的基础上，城市经济有了较大的发展。在过去的一个时期内，由于国际关系中出现对我施加巨大经济压力的不利形势，我国曾经实行“自力更生为主，争取外援为辅”的方针。但是，后来却将这个正确的方针歪曲成万事不求人和闭关自守，对外经济技术合作和贸易往来受到很大限制，导致沿海城市主要面向国内市场，而不能发挥其作为海上门户的巨大优势。

在党的十一届三中全会上，确立了我国“对外开放”的基本国策。对外开放，就是要采取各种政策措施，鼓励引进外资，引进先进的技术设备和管理方法，改造传统产业，开拓新兴产业；大力发展出口创汇的外向型经济，不断扩大对外贸易；办好中外合资经营、合作经营和外商独资经营企业，保障外国投资者的合法权益；选择有利时机，到国外合资、合作办厂和承包工程，扩大劳务输出；发展国际旅游业，吸收更多的海外游客。总之，要面向国际市场，加强我国同海外的经济、技术、文化交流。

在对外开放基本国策的指引下，1979年开始创办深圳、珠海、厦门、汕头等4个经济特区，即在特定的地域范围内，实行特殊的经济政策和特殊的经济管理体制；其经济发展主要依靠利用外资，经济活动以市场调节为主；对前来投资的客商，在税收、土地使用费、出入境管理方面给予特殊的优惠和方便；国家给予比较多的经济活动自主权。上述4个经济特区均设在沿海港口城市内。1984年宣布进一步开放大连、秦皇岛、天津、烟台、青岛、连云港、南通、上海、宁波、温州、福州、广州、湛江、北海等14个沿海港口城市，主要包含两方面的内容：一是扩大这些城市的自主权，让它们有充分的活力去开展对外经济活动；二是对前来投资的外商给予优惠待遇，以利于更好地利用外资和引进技术。多数沿海开放城市还在港区附近兴建经济技术开发区，为吸引外资办企业创造较好的投资环境。1985年又决定把长江三角洲、珠江三角洲和闽南厦（门）漳（州）泉（州）三角地带开辟为沿海经济开放区。这些以沿海港口城市为核心的经济较发达或与海外联系较方便的开放区，利用国内、国外两种资源，按出口贸易的需要发展加工工业，按加工出口的需要发展农业和其他原材料生产，使之成为我国外贸出口的重要基地。近年来沿海经济开放区的地域范围在不断扩大，现已扩大到广东、福建两省的大部分沿海地带，以及山东半岛、辽东半岛等沿海地区。海南岛早已在1984年对外开放，它原为广东省的一个行政区，1988年建为省并设为经济特区，实行更加优惠的特殊政策，在目前，这是我国最大的经济特区。当前我国对外开放的形势发展很快。实行对外开放政策为沿海港口城市的发展赋予了旺盛的生命力。

沿海港口城市不仅是我国对外开放的主要门户和窗口，而且对内陆广大腹地有强大的吸引力和辐射力，在内地与海外的经济技术联系中起桥梁作用，在对内、对外两个市场、两个辐射扇面的交叉中起枢纽作用。我国实行对外开放，是要通过以沿海港口城市为主体的经济特区、开放城市和开放地区，把对外引进和对内联合、把沿海的发展和内地的开发适当地结合起来。即由沿海把从国外引进的先进技术设备加以消化、吸收、创新后向内地转移，某些技术较成熟的传统产业由沿海向内地逐步扩散；把沿海生产的某些高、精、尖新产品和替代进口的产品销往内地，而把内地的某些重要原料和优势产品在沿海进行加工增值或直接经沿海口岸中转出口，销往国际市场。这样既可使沿海城市先

繁荣起来，又可带动整个内地经济的发展。

纵览全球，瞻望未来，世界的经济重心正在由大西洋沿岸向太平洋沿岸转移。在亚太地区已有不少国家和地区经济崛起或正在起飞，其经济增长速度高于世界其他地区。近年来我国的经济增长速度更是处于领先或前列地位。如果不发生战争等特大意外事件，毋庸置疑，在未来的世纪中，位于太平洋西岸的我国沿海地带，将形成拥有强大经济实力的现代化的密集产业带和城市群，对国际市场将产生重大影响。到那时，我国沿海的一些主要港口城市将更为世所瞩目。

尽管我国沿海港口城市均面临着大好的发展形势，都以发展出口创汇的劳动密集型产业和某些能增强国际竞争能力的知识技术密集型产业为其主要方向，但每一个沿海港口城市究竟具体发展什么？应该如何有效地发展？是一个还没有得到妥善解决的问题。现有不少沿海港口城市在规划自己的发展时，不是因地制宜，实事求是，扬长避短，发挥优势，各有侧重，各有特色，而是千篇一律，结构雷同。有些城市不顾客观条件，对一些热门高档消费品都竞相发展，盲目引进，重复建设，造成大量外汇和资金的浪费，不仅影响国家的宏观经济效益，而且也直接影响城市本身的发展。

其实，在我国沿海港口城市之间，除了在位于沿海、拥有港口，并多已对外开放等方面具有共性外，在城市的各种发展条件和已有的社会经济基础方面都各有自己的个性。同为沿海港口，其具体地理位置、港湾自然条件、港口吞吐能力以及经济腹地范围和自然资源的丰度，往往优劣相差悬殊。在不同的地理条件下，经过不同的开发历史过程所形成的城市社会经济基础也必然各不相同。例如，不论以大连市与北海市作比较，或以天津市与厦门市作比较，在反映城市已有基础的城市性质、人口规模、经济水平、产业结构、科技文教、社会服务、海外联系、基础设施、空间结构、环境质量等许多方面，几乎都有明显的差异。上述发展条件和已有基础的各种差异都会在不同程度上影响城市社会经济发展和方向和效益。因此全面了解各沿海港口城市的特点，比较各自的优势和劣势，对于在我国沿海城市从事各种经济活动和开发建设的规划者、经营管理者或投资者来说，均有重要参考价值。

出于以上考虑，我们认为在当前很有必要编写出版《中国沿海港口城市》一书，把重点放在对外开放的城市上，对各个城市的地理条件、历史发展过程、社会经济现状特征、存在问题和今后发展趋势进行全面介绍、系统分析，力求反映各城市发展的客观规律。1985年由中国科学院地理研究所经济地理部向沿海省市的有关地理机构发出编写此书的倡议，很快得到辽宁师范大学地理系、南京大学地理系、华东师范大学西欧北美地理研究所、杭州大学地理系、福建师范大学地理系、广州地理研究所等兄弟单位的响应和支持，后来还得到香港中文大学教务长杨汝万教授的密切合作。参加本书编写的作者共34人，分属8个地理机构。在编写过程中曾进行过多次讨论或书面交换意见，因此本书的出版可视为我国海内外地理界共同协作完成的集体成果。

列入本书的我国大陆和海南岛的沿海港口城市共计22个，对于那些目前港口在城市发展中的作用还不显著的沿海城市（如丹东、锦州等市）以及在1985年尚属县级市的港口城市（如威海、日照、椒江、中山、东莞等市）暂未编入本书。1985年以来沿海增设县级市较多，且已有一些县级市升格为地级市。今后随着我国沿海地带的进一步开发，必然会出现更多的新兴港口城市，有些小型港口城市将有可能发展成为大中城市，这些

只能留待以后有机会重编此书时再作补充。

台湾和港澳地区均属我国领土，但由于历史的原因，在那里存在着与大陆完全不同的社会制度，所以我们在本书中将基隆、台中、高雄、香港、澳门等六篇放在大陆各沿海港口城市之后。其中台中、香港、澳门三篇均由香港学者撰稿。对于他们所撰写的文稿，我们除进行某些文字上的加工外，基本上保持原稿的内容和形式，不要求与大陆沿海城市的编写体例相协调。

由于本书的作者较多，各人对论述的重点和深浅掌握不一，各部分完稿的时差较大，加以我们的实际水平有限，书中的缺点或错误之处难以避免，恳请读者批评指正。

胡序威

1988年1月16日

目 录

前言	胡序威	(i)
中国沿海港口城市类型与结构特点分析	杨冠雄	(1)
东北地区的对外开放门户——大连	赵宪尧 梁喜新	(14)
辽东湾畔轻纺工业港城——营口	申维丞	(23)
全国最大能源输出港口城市——秦皇岛	杨廷秀	(30)
华北经济中心——天津	胡序威 孙俊杰	(37)
胶东著名港城——烟台	周世宽	(46)
黄海的明珠——青岛	叶舜赞 周世宽	(53)
陇海铁路沿线广大腹地的出海门户——连云港	郑弘毅 李应明	(63)
以轻纺工业著称的长江口港城——南通	丛淑媛 江 建	(70)
全国最大的经济中心——上海	严重敏 宁越敏	(79)
华东地区新崛起的工业港城——宁波	宋小棣	(92)
浙南经济中心——温州	陈 航	(102)
福建省的政治经济中心——福州	郑训忠	(111)
闽南侨乡历史名城——泉州	郭来喜 赵令勋	(121)
闽南侨乡的经济中心和特区城市——厦门	赵令勋	(128)
粤东侨乡的经济中心和特区城市——汕头	马清裕 蔡人群	(137)
众所瞩目的新兴特区城市——深圳	蔡人群 陈汉欣	(144)
华南经济中心——广州	邓郁友 陈汉欣	(153)
与澳门相邻的特区新城——珠海	钟 英	(170)
南海之滨的著名港城——湛江	杨冠雄	(178)
大西南的新门户——北海	叶舜赞 陈汉欣 郭腾云	(187)
我国热带第一名城——海口	杨冠雄	(194)
正在兴起的热带旅游港市——三亚	杨冠雄	(206)
台湾北部海上门户——基隆	顾朝林 梁华山	(212)
台湾省中部的经济文化中心——台中	朱剑如 杨汝万	(218)
台湾省最大的港口城市——高雄	陈铭勋	(227)
远东第一金融贸易中心——香港	吴仁德 梁 怡	(234)
依靠内地和香港发展起来的特殊城市——澳门	方李慕坤	(245)
后记	编者	(252)

中国沿海港口城市类型 与结构特点分析*

杨冠雄

在改革和对外开放已成为中国社会主义现代化建设基本国策的现阶段,作为全国对外开放前沿地带核心部分的沿海港口城市,如何不失时机地利用其得天独厚的有利经济地理区位,通过充分发掘多种优势潜能,建立和发展一种具有高度拓展活力的社会-经济结构机制,以促进整个国家的社会经济更加迅速的发展,并在进入21世纪以后能以一种战略上的主动态势迎接太平洋时代的到来,这是当前人们十分关注的一个重要问题。在这里,笔者愿就中国沿海港口城市的基本发展条件和规模、功能、布局结构等方面作一些分析,并就有关问题提出一些看法,希望能引起有关方面重视。

一、中国沿海港口城市基本发展条件

城市作为人类社会的一种高级形式的集聚,是由许多不同的要素共同构成的,其发展过程往往要受到多种因素的综合制约¹⁾。沿海港口城市亦不例外,但较之其他类型城市又有其特殊的地方,例如必有自己的或大或小的海港或者河流入海处的河口港作为整个城市的一个主要的或核心的组成部分,它们的构成要素和作用因素也相应地有所不同。因此,这里所讨论的中国沿海港口城市的基本发展条件,主要侧重于诸如地理结构、港口条件和经济腹地等这些对港城发展有重要意义的方面。

中国是一个海陆兼备型的国家。它背负亚欧大陆,面向太平洋。在这种大的地理构架下,东北部、北部、西部和西南部边陲均为陆疆,与12个国家接壤,对外联系受邻国政治经济形势的制约,而且在地形上多为高原和高山,自然条件对发展交通障碍颇大。东部和东南部则是连绵的海疆,地形以平原、台地为主,其次为丘陵和低山,自然条件对发展交通较为有利,经海路可直接与各国各临海国家和地区沟通。就是在这样一种地理结构的基础上,形成了中国沿海港口城市沿着东部和东南部沿海呈扇形布列的阵势(图1)。

我国地理结构的这种特点,导致了我国同世界的经济交流主要地是以东部和东南沿海地带为门户。中国被世人视为太平洋国家,也是这种地理结构造成的。特别是由于在东部和东南沿海形成和发展有一批港口城市,中国作为太平洋国家的作用和地位也大大增强。自从进入20世纪60年代以来,在世界经济空间结构格局中发生了一种引人注目的变

* 本文讨论的问题仅限于我国大陆和海南岛22座对外开放沿海港口城市。

1) 杨冠雄,我国历史文化名城质因素之分析,中国历史文化名城保护与建设,文物出版社,1987年。

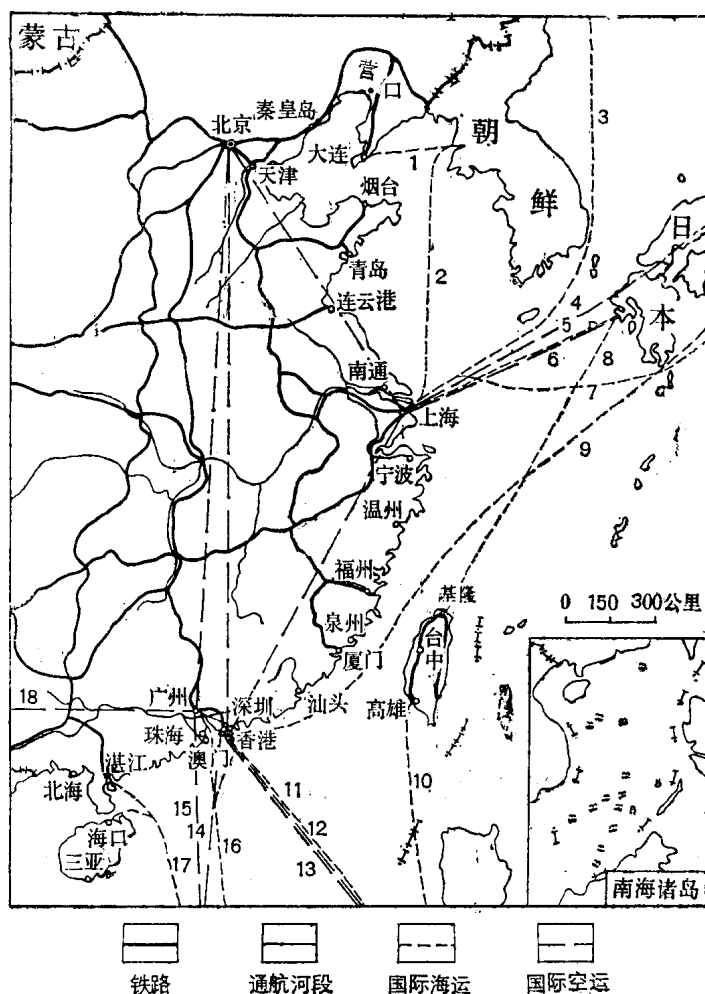


图1 中国沿海港口城市区位结构因素示意图

说明：国际海运和空运的国外终点或中途站按图中阿拉伯数字分别为：1, 2至南浦；3至符拉迪沃斯托克（海参崴）；4至东京、旧金山、洛杉矶；5, 6, 8至长崎；7, 9至横滨、神户；10, 11, 12, 13至马尼拉；14, 15, 16, 17至新加坡；18至曼谷

化。最初是北美地区经济发展较快，以后太平洋西岸的日本，复兴为经济上的强国，尔后又香港、台湾、南朝鲜等地区和新加坡相继在经济上赶上来，现在再加上中国由于实行改革和对外开放政策而在经济上迅速崛起，这样一系列的变化，大大加强了太平洋地区在世界经济结构总图中的地位。因此，在最近的几年中间，人们已经开始预见到太平洋地区进入21世纪以后将成为新的世界经济重心所在，认为那时将是太平洋时代。

港口条件作为一种地理因素是在一定的自然条件下形成的。港口成为港口城市发展的先决条件，同时也是港口城市的一个主要组成部分。因此，港口条件对于港口城市的发展是极其重要的。例如在古代，全国主要的几座著名沿海城市都是由于港口的兴起和发展促成的，它们即广州、福州、明州、苏州、登州和泉州。其中，广州在很长的历史时期中一直居于全国对外贸易港口首位，泉州在南宋和元代也曾成为世界两大商港之一。鸦片战争以后，沿海一批港口被开辟为通商口岸（表1），这对于一批沿海城市的兴起和发展起了很重要的作用。这些著名的沿海城市主要有上海、天津、广州、大连、青

表1 中国近代史上的沿海通商口岸

年份	通 商 口 岸	所据不平等条约
1842	广州、厦门、福州、宁波、上海	南京条约
1858	牛庄（后改名为营口）、登州（后改名为烟台）、台南、淡水、潮州（后改名为汕头）、琼州	天津条约
1860	天 津	北京条约
1876	温州、北海	烟台条约

岛、福州、厦门和汕头等。到了今天，沿海被确定为对外开放地带，其中包括5个经济特区和14个对外开放沿海港口城市等，更是由于具有海港这一主要依托条件的缘故。

中国沿海港口条件，总的说来是比较优越的。主要表现在：

(1) 港口数量比较多，目前总共有158个。

(2) 它们分布的范围，北到北纬 $40^{\circ}20'$ 左右，南及北纬 $18^{\circ}15'$ 附近，纵跨纬度达 20° 以上。自然地带计有暖温带、北亚热带、中亚热带、南亚热带和热带等5个类型，大部分终年不冻，气候等自然条件比较好，适合不同地区发展的需要。

(3) 这种纬向的大跨度同全球大陆与海洋的结构特点比较相适应，有利于沿海各地同世界各洲进行经济文化交流。

(4) 在港口类型结构上，河口型港和海岸型港差不多各占一半（表2）。其中，河口型港对中国古代和近代的沿海城市以及全国的社会经济发展起了十分重要的作用；而海岸型港则对当代的发展起重要作用。

表2 中国沿海港口城市的港口类型

港口类型	数量(个)	所 在 城 市
河 口 型	12	营口、天津、南通、上海、宁波、椒江、温州、福州、深圳、广州、珠海、三亚
海岸内湾型	2	大连、青岛
海岸外湾型	5	秦皇岛、烟台、连云港、海口、威海
海岸狭湾型	4	湛江、汕头、泉州、北海
海岸岛港型	1	厦门

说明：本表引自《现代海港城市规划》（黑龙江人民出版社）一书，笔者略有修改和增补。天津、宁波、海口等为河口型港口与海岸型港口兼而有之，以海岸港为主；广州则是内河型港口与河口型港口兼而有之，以河口港为主；营口目前正在兴建海岸型港口。

(5) 港口水深条件基本上可以满足全国海运事业发展的需要，但是对不同的沿海城市其影响却不大相同。全国现有海港中，水深条件最好者有宁波和大连，其码头前沿最大水深分别为18.2米和17.5米，最大停泊吨级分别为10万吨矿石船和10万吨油轮；其次是秦皇岛和青岛，其码头前沿最大水深分别有14米和13.5米，最大停泊吨级分别为5万吨煤炭船和5万吨油轮。在全国沿海港口城市中，大连、秦皇岛、天津、烟台、青岛、连云港、南通、上海、宁波、福州、厦门、深圳、广州、珠海、湛江和北海等均拥有万吨级及以上吨位的码头泊位，其总数多达188个。其中，以上海为最多（有45个），其次是大连（23个）、天津（20个）和广州（19个）。详情请参阅表3。

表3 中国沿海港口城市港口条件

城市名称	码头前沿 最大水深 (米)	码头最大 靠泊吨位 (万吨)	万吨级及 以上泊位 (个)	城市名称	码头前沿 最大水深 (米)	码头最大 靠泊吨位 (万吨)	万吨级及 以上泊位 (个)
大 连	17.5	10 (油)	25	福 州	7.6	1	2
营 口		1	1	泉 州	2.0	0.05	—
秦 皇 岛	14.0	5 (煤)	14	厦 门	11.7	5 (粮)	4
天 津	12.5	3.5 (粮)	24	汕 头	7.8	0.5	—
烟 台	9.2	1.5 (货)	3	深 圳		2 (散)	4
青 岛	13.5	5 (油)	16	广 州	12.5	3.5 (粮)	19
连 云 港	9.0	2.5 (货)	5	珠 海		1	1
南 通		1.5	3	湛 江	12.5	5 (油)	13
上 海	10.5	2.5 (货)	45	北 海		1 (货)	2
宁 波	18.2	10 (矿)	7	海 口	6.0	0.5	—
温 州		0.5 (货)	—	三 亚	7.5	0.5	—

说明：1. 本表根据下列资料编制：（1）施存龙，海运大势和“三方大港”的构思，中国海岸带开发与管理研究会成立大会暨学术讨论会文集，1984年11月；（2）交通部海洋运输管理局、内河运输管理局，中国对外开放港口，人民交通出版社，1985年3月。

2. 表中括号内“油”、“煤”、“粮”、“货”、“矿”、“散”等分别为油船、运煤船、运粮船、杂货船、运矿船、散装船的简称。

就现状而论，中国沿海港口城市所拥有的港口条件是相当不错的。目前全世界总共有大小海港9 800多个，其中可供吃水15米的船舶使用者不超过20个，仅占0.2%。在中国，同样的港口有2个，占全国海港总数的1.3%。至于向以海运作为生命线的日本，其港口尽管多达1 085个，可是其中以中小型港居多数，约占88.2%。¹⁾

经济腹地是在地理位置和资源、交通、产品、市场等条件的共同作用下形成的，是在一定地域空间内社会、经济和文化的紧密联系和相互联结的产物，并构成为城市形成的基础和发展的依托。任何一个城市都必须以一定的区域作为它的经济腹地。特别是对于沿海港口城市，其经济腹地的大小及其社会、经济、文化等方面作用的强弱，往往具有更重要的意义。

一般说来，经济腹地与沿海港口城市的关系主要反映在两个层次上：一个是港口城市与其直接依托和吸引区域的关系，这种直接依托和吸引的区域亦即人们通常所指的直接腹地；另一个则是港口城市与其间接依托和吸引的区域的关系，这种间接依托和吸引的区域亦即人们通常所指的间接腹地或后方腹地。

在中国，沿海港口城市直接腹地所覆盖的区域范围通常与该市域行政区的管辖范围相重合，也有的把邻近地区以至高一级行政区的管辖区域包括进来。其相互关系除了表现在经济的相互结合以外，在政治、文化等方面的相互联结也是十分紧密的。间接腹地与沿海港口城市的关系则主要表现在经济上的较强联结上，其影响也多存在于港口方面。间接腹地区域的大小，主要取决于后方集疏运条件的强弱和港口吞吐能力的大小。集疏运条件很好，港口吞吐能力也大，间接腹地区域范围也相应较大，反之则相应较小。

1) 李滋仁，海运漫谈，天津科学技术出版社，1982年。

需要指出：现阶段中国沿海港口城市的间接腹地基本上都属“背负型”一种，即均以内地为其腹地，因位于直接腹地交通的后方，故名。当今经济发达国家和地区的海港城市，其间接腹地固然不乏背负型者，但是又往往发展有新的模式，这里暂且称之为“外向型”间接腹地，即这种腹地不在城市的交通后方，而是已向海外拓展，利用海外的资源来发展其外向型的经济。可以预见，随着不断加强对外开放的程度，中国今后将会有若干富有拓展活力的沿海港口城市逐渐地建立起自己的外向型间接腹地。

根据有关资料¹⁾，目前中国沿海港口城市的间接经济腹地，大体上是如下这样一种格局：

大连——东北三省和内蒙古。

营口——辽宁中南部。

秦皇岛——河北北部，辽宁西部，内蒙古中、西部，宁夏，山西北部，北京，吉林和黑龙江部分地区。

天津——天津、北京两市，河北北部，山西北部，内蒙古中、西部，山东北部。

烟台——山东胶东地区。

青岛——山东，河北中部，山西部分地区。

连云港——江苏北部，山东南部，安徽北部，河南，山西南部，陕西，甘肃，青海，宁夏，新疆。

南通——江苏北部，长江流域部分地区。

上海——江苏，安徽，江西，浙江，湖北，湖南，四川，贵州，云南部分地区。

宁波——浙江宁绍地区和浙东。

温州——浙江台州和丽水地区，福建北部部分地区。

福州——福建建阳、三明和莆田地区，宁德部分地区，浙江西部，江西南部部分地区。

泉州——福建莆田部分地区。

厦门——福建闽南地区，闽西、粤东、江西和浙江部分地区。

汕头——广东粤东和梅县地区，福建西南部。

深圳——广东，湖南、湖北和福建部分地区。

广州——广东（粤西地区除外），湖南和湖北及江西、广西部分地区。

湛江——广东粤西地区，广西北部，云南东部，湖南、贵州和四川南部。

北海——广西部分地区。

海口——海南北、东、中部。

三亚——海南南部。

二、中国沿海港口城市的规模与功能结构

规模和功能结构在衡量城市的地位、作用、结构机制及其活力和发展程度等方面具有十分重要的意义。在研究城市的发展问题时通过对以上这些方面的分析可以比较深刻地揭示城市内在的基本特点及其对城市发展的影响，为解决城市发展中所面临的许多重大问题提供依据。

城市的规模与功能结构取决于多种不同的结构性因素，其中最重要的是人口、政

1) 交通部海洋运输管理局、内河运输管理局，中国对外开放港口，人民交通出版社，1985年3月。

治、经济、交通和文化等，它们或者构成城市的主体和核心组成部分，或者构成城市运转机制的神经中枢，或者构成城市存在和发展的物质基础。这些结构性因素，一方面从不同的层面对城市的规模和功能结构产生影响，另一方面则又相互结合在一起形成一种综合性的作用。

有关中国各沿海港口城市的规模和功能结构问题，在本书的其他各章中都已分别作了分析。这里侧重于从总体上对沿海港口城市的规模和功能结构进行分析和探讨。

(一) 关于城市规模结构

中国沿海港口城市在城市规模方面主要具有以下两大特点：

(1) 沿海港口城市作为全国城市体系的一个类型，虽然数量并不很多，在全国所占比重较小，但是从整体规模来看却相当突出，在全国占有相当高的比重。例如，本书所收入的22座城市，其数量在全国324座城市中仅占6.8%，但却拥有城市人口2 149.3万人，在全国城市人口总计中所占比重高达18.2%，显见其地位之举足轻重。

(2) 在沿海港口城市群体内部，城市规模结构以城市人口100万以上的特大城市系列居于最突出的地位，其次是城市人口20—50万的中等城市。据统计，沿海港口特大城市系列拥有的城市人口为1 618.4万人，在22座沿海港口城市中所占比例高达75.3%，而在全中国特大城市中也占34.1%；沿海港口中等城市系列拥有城市人口为334.8万人，占22座沿海港口城市的15.6%，而在全中国中等城市中也占11.5%；与上述两种城市系列比较，沿海港口大城市（50—100万人）和小城市（20万人以下）所占比重却小得多（表4）。

表4 中国城市体系中的沿海港口城市

项 别	单 位	总 计	特大城市	大城市	中等城市	小城市
全国城市	城市数量 (个)	324	22	30	94	178
	城市人口 (万人)	11 825.0	4 747.2	2 191.8	2 899.2	1 987.7
沿海港口城市	城市数量 (个)	22	5	2	10	5
	城市人口 (万人)	2 149.3	1 618.4	133.7	334.8	62.5
沿海港口城市在全 国城市中的比重	城市数量 (%)	6.8	22.7	6.7	10.6	2.8
	城市人口 (%)	18.2	34.1	6.1	11.5	3.1

说明：1. 本表根据《中国城市统计年鉴（1986）》编制；

2. 沿海港口城市仅限于本书收入的22座城市。

(二) 关于城市功能结构

作为沿海港口城市，其城市功能毫无疑问是以港口交通最为突出。在中国的具体情况下，这种功能常常又成为一种主导性的因素，使对外贸易成为沿海港口城市的一种主要城市功能，同时又促成其他城市功能如工业、商业和科技文化等的发展，并最终形成整座城市的综合性功能结构。

就沿海港口城市整体来看，其城市功能在全国城市中所占地位，以港口运输和对外

贸易居于最高层次，如沿海港口货物吞吐量占98.2%（若包括内河港口货物吞吐量在内则占63.9%），外贸收购总额占43%，外贸口岸出口总额占88.9%；其次为工业和商业，如工业总产值占26%，社会商品零售总额占22.8%。这些主要城市功能同时还促成了沿海港口城市在其他许多方面也取得较为突出的地位。例如：沿海港口城市拥有的科技人员占全国城市总计的22.3%；沿海港口城市在吸收外资实绩上占全国城市的63.5%。现将主要城市功能指标的比较列于表5。

表5 沿海港口城市与全国城市主要城市功能指标比较

项 别	工业总产值 (亿元)	社会商品 零售总额 (亿元)	外贸收购 总额 (亿元)	外贸口岸 出口总额 (亿美元)	利用外资 实 绩 (亿美元)	港口货物 吞吐量 (亿吨)	科技人员 (万人)
全 国 城 市	5 779.8	1 847.0	472.2	261.2	16.0	5.7 (3.3)	689.8
沿海港口城市	1 504.3	421.0	203.1	232.3	10.2	4.5 (3.2)	153.6
沿海港口城市占全国 城市的比重(%)	26.0	22.8	43.0	88.9	63.5	63.9 (98.2)	22.3

说明：1.本表根据《中国城市统计年鉴（1986）》编制；2.沿海港口城市仅限于本书所收入的22个城市；
3.港口货物吞吐量包括沿海和内河两部分，其中带括号的数字为沿海港口货物吞吐量；4.科技人员包括自然科学人员和社会科学人员。

在沿海港口城市中，不同等级规模的城市在城市功能结构及其地位等方面存在着明显的差别。其中最突出的是特大城市系列。这一城市系列主要有以下的特点：第一，它们享有较高的政治地位，是较高层次上的一批政治中心城市，例如天津和上海为中央直辖市，广州为省会城市，大连和青岛为省辖市，后三市均享有计划单列的省级经济管理权限；第二，它们在工业和商业方面基础雄厚，属于全国发展水平最高之列；第三，它们在海洋运输上构成为全国的主力，在对外贸易上也均属最大的一批口岸；第四，它们的科技力量也很强。表6给出了主要比较指标，可供参考。

表6 沿海港口特大城市主要城市功能指标的位势值

项 别	工业总产值	社会商品 零售总额	外贸口岸 出口总额	沿海港口货 物吞吐量	科技人员
在全国城市中的比重(%)	21.4	16.2	59.9	66.9	18.3
在沿海港口城市中的比重(%)	82.3	71.0	67.4	68.1	82.3

说明：1.本表根据《中国城市统计年鉴（1986）》编制；2.沿海港口城市仅限于本书收入的22座；3.科技人员包括自然科学和社会科学人员在內。

根据到1985年为止的统计资料，沿海港口城市的主要城市功能指标可以分别划分成以下四种不同的规模档次，详见表7：

表7 沿海港口城市主要城市功能指标的规模分级

规模等级	工业总产值 (亿元)	社会商品零售总额 (亿元)	海港吞吐量 (万吨)	外贸口岸出口总额 (亿美元)
第一级(I)	>500	>100	>10 000	>50
第二级(II)	100—500	50—100	5 000—10 000	10—50
第三级(III)	50—100	10—50	1 000—5 000	1—10
第四级(IV)	<50	<10	<1 000	<1

依照表7所给出的规模档次,目前全国沿海港口城市的主要城市功能结构大致形成如下的基本组合格局,即表8所列:

表8 中国沿海港口城市主要城市功能结构组合格局

城 市	工业	商业	港口	外贸	城 市	工业	商业	港口	外贸
上海	I	I	I	I	营口	IV	IV	IV	—
天津	I	I	II	I	温州	IV	IV	IV	—
广州	I	I	II	I	汕头	IV	IV	IV	II
大连	II	II	II	I	湛江	IV	IV	II	II
青岛	II	II	II	I	连云港	IV	IV	IV	IV
宁波	IV	II	II	II	秦皇岛	IV	IV	II	I
福州	IV	II	IV	II	珠海	IV	IV	IV	II
深圳	IV	II	IV	II	泉州	IV	IV	IV	IV
南通	IV	IV	II	IV	海口	IV	IV	IV	IV
厦门	IV	IV	IV	II	北海	IV	IV	IV	IV
烟台	IV	IV	IV	II	三亚	IV	IV	IV	—

说明:表内罗马数字表示的意义见于表7。

表8作为全国沿海港口城市主要城市功能结构组合现状的反映,在一定程度上揭示了沿海港口城市这个群体的内在差异性。其中有许多方面是颇有价值的,因为它们可以为加强对沿海港口城市的宏观管理并制订其总体发展战略和规划提供信息或依据。这里仅就几个主要特点作一些分析。

(1) 根据主要城市功能结构情况,目前全国沿海港口城市清楚地存在着四个不同的层次。其中,最高层次有一个城市,即上海;第二层次有两个城市,即天津和广州;第三层次也有两个城市,即大连和青岛;最低层次则将其余十七个城市包括在内。

(2) 上海作为最高层次的城市,是建立在具有巨大活动能量的多重性城市功能的基础上。它的工业总产值占全国城市的11.3%,社会商品零售总额占全国城市的7.3%,海港货物吞吐量占全国城市的34.4%,均居全国第一位;外贸口岸出口总额占全国城市的18.8%,居全国第二位。正是凭借着发达的工商业、交通运输业以及文化教育、科学技术方面的优势,上海成了当今中国最大的综合性经济中心,同时也成为世界著名的国际海港城市。上海作为全国最大的综合性工业基地,它在轻纺、冶金、化工和机械等方面都拥有雄厚的基础,在发展新材料、新技术和高技术产业方面也有较强的实力。同时,在国内外商业贸易方面经验丰富和联系渠道众多,优势条件十分突出。由于多方面条件都很优越,上海在发展开拓型和外向型经济机制方面前景非常好。

(3) 天津和广州位居第二层次,也在于它们拥有强大活动能量的多重性城市功能。在全国城市中,天津的工业居第三位,商业居第四位,港口居第五位,外贸出口居第六位;广州的工业居第五位,商业居第三位,港口居第六位,外贸居第五位。显然,它们均属于全国性的综合经济中心。不过,它们也有各自的特点。天津是华北地区的经济中心和重要的对外贸易口岸,也是首都北京的海上门户。天津作为全国的一个综合性工业基地,在拓展新兴产业上也具有较强的实力,这对于建立开拓型和外向型的经济是有利的。广州是华南地区的最大城市和门户。其工业以轻工业为主,居全国第四位。在商业贸易方面,广州是全国最富有活力的城市之一,近年来发展很迅速。例如其国内商业在

1984年居全国第四位，到1985年便跃升为第三位。广州地近港澳，向来同海外联系十分紧密。如今实行改革和对外开放政策，它更是如鱼得水，经济上的空前大发展非常令人瞩目。广州在发展开拓型和外向型经济方面也属条件最好的城市之列。

(4) 大连和青岛同属第三层次，是大区域性的综合经济中心。大连的工业居东北第三位、全国第十位，商业居东北第三位、全国第十二位，海港居全国第三位，外贸出口居全国第一位。青岛的工业居山东第一位、全国第十三位，商业居全省第二位、全国第十七位，海港居全国第四位，外贸居全国第三位。两座城市都是全国重要的工业中心，但其工业构成各有侧重。大连以重工业为主，约占67.6%。青岛则以轻工业居于主要地位，约占63.8%。两座城市工业基础比较好，又有优越的港口条件，对外贸易相当发达，具备建立开拓型和外向型经济的基本条件。其中，大连在造船和海洋开发方面尤其突出，而青岛则在轻纺和海洋科技开发方面见长。

(5) 第四层次包括的城市多达十七个，其中可划分出省域经济中心、经济特区、省下方经济中心以及以海港、旅游为主的经济中心等不同的类型。

省域经济中心城市有宁波和福州两个。其中宁波目前除了港口和外贸外，其经济实力比起省会杭州尚有较大的差距，如工业仅及杭州的53.6%，商业也仅及杭州的50.3%。但是它具有海港城市发展的优越条件，同海外的联系相当紧密，目前已出现了空前迅速发展的良好势头，今后将会逐渐赶上杭州的发展水平，成为全省最大的经济中心。福州是福建省的省会和第一大城市，目前也是省内首屈一指的经济、文化中心。福州同海外联系比较紧密，这对于加快其发展步伐和建立外向型经济是一种有利的条件。

经济特区城市目前有4个，即深圳、珠海、汕头和厦门。海南成为全国最大的经济特区后，海口和三亚也应属此列。深圳和珠海最大的特点是紧挨着香港和澳门，在吸引港澳资金以及通过港澳引进海外资金和先进技术设备上占有得天独厚的条件。其中特别是深圳，它自1979年设市，1980年开办经济特区以来，已成为全国建设和发展最快的城市。现在，深圳已是全国工商业经营规模最大、外向型比重较高的经济特区城市。珠海也是1979年设市，1980年开办经济特区，但在1984年以前以发展第三产业为主，从1984年才开始转入全面的开发。因此，目前它仍然是以商业为主的经济中心，商业规模大约是工业的2.3倍。汕头的情况比较特殊，其主要市区不包括在经济特区之内，这同其他经济特区城市不一样。汕头市区是整个市域的行政中心，也是粤东地区的经济中心和通海门户及对外贸易口岸，其工商业具有一定的基础。厦门是福建省的第二大城市和闽南、闽西的经济中心，其工、商业均仅次于省会福州。厦门港口条件优越，同海外联系密切，在历史上同台湾关系也很紧密。自从1980年设立经济特区以来，通过引进资金和先进技术、设备和管理经验，厦门发展速度很快，特别是在新材料和高技术产业方面的发展颇引人注目。

属于省以下地方经济中心类型的城市主要有南通、烟台、营口、温州等。南通是江苏省苏北地区的重要经济中心，居于长江内河与海洋运输的交接处，水运条件优越。营口是辽南的海上门户和经济中心，其港口兼具大连港的分流功能。烟台是山东省北部的海上门户和胶东地区的经济中心，近年来在工农业上的迅速发展引人注目。温州是浙江省南部地区的海上门户和经济中心。这四座城市，由于受到一些条件的制约，其后方腹地都比较小，但是在开放的体制下，它们的经济却显得富有活力，能够比较充分地

用自己的许多有利条件，加快发展步伐。

属于以海港为主的经济中心类型城市，计有秦皇岛、连云港、湛江和北海等4个。这4个城市中，秦皇岛以港口功能最突出，其货物吞吐量居全国第二位。它由于地处华北与东北的结合部而成为它们的重要门户，每年都大量输出大庆的原油和山西的煤炭，是全国最大的能源输出港。连云港由于通过陇海铁路同中原和大西北相联结而成为它们的海上门户，素有“陇汧东去四千里，淮海东来第一城”之称，但是由于大西北目前尚未进入全面大规模开发阶段，连云港市的现有经济基础尚较弱，所接受的货物中转任务也相应较小，其海港货物吞吐量仅居全国第九位。湛江是华南和西南部分地区的重要海上门户，其港口货物吞吐量居全国第七位。湛江还是粤西地区的综合性经济中心和南海西部油田的基地城市。其工商业均有一定的基础。北海目前城市功能规模很小，但是今后南宁至昆明的铁路修通后，它将成为西南地区的一个重要门户。

以旅游为主要城市功能的的城市类型，目前只有三亚一个城市。三亚长期来都是海防要地，其城市经济的发展受到限制，目前工商业和商港基础仍然相当薄弱。近年来，在实行对外开放政策以后，三亚才受到人们的重视而被确定为热带避寒旅游城市，正在加紧开发建设中。其他沿海港口城市大多也兼具有旅游功能，其中比较重要者有大连、秦皇岛、烟台、青岛、上海、福州、泉州、厦门、深圳、广州、珠海、海口等。

最后，还有一种沿海港口城市类型应当提及，这就是侨乡中心城市或者侨乡进出口岸城市。属于这类城市者主要有泉州、厦门、汕头、深圳、广州、珠海和海口等。不过，由于这些城市同时还具有其他多重的主要城市功能，它们已经属于不同层次的经济中心的范围，为避免重复，这里没有另划出一个单独的类型来。然而，对这类城市所具有的这种特殊性质应当十分重视，因为由于历史的原因，它们同海外一直保持着十分紧密的多方面联系，而这些联系对于这些城市的发展也一直起着十分重要的作用。特别是在实行对外开放政策的现阶段，这种特殊性质就更加成为这些城市发展的重要优势条件，对建立开拓型和外向型的经济大有帮助。

三、中国沿海港口城市的布局结构

城市的布局结构，一般包括两个不同的层面：一个是城市的宏观布局结构，或称大布局结构；另一个是城市的微观布局结构，或称小布局结构。下面就从这两个不同的层面来讨论中国沿海港口城市的布局结构问题。

首先，从宏观布局结构来看，全国沿海港口城市主要有以下的特点：

(1) 全国沿海地区所有省份和两个直辖市均有沿海港口城市，但是数量的多寡却不尽一致。例如在本书所收入的22座城市中，辽宁省2个（大连和营口），河北省1个（秦皇岛），天津市1个，山东省2个（烟台和青岛），江苏省2个（连云港和南通），上海市1个，浙江省2个（宁波和温州），福建省3个（福州、泉州和厦门），广东省5个（汕头、深圳、广州、珠海和湛江），海南省2个，广西区1个（北海）。这种分布特点说明：至少每个省份都有1个海上门户，西部地区大多数省份均可借助它们通向海洋。

(2) 沿海港口城市分布的疏密程度在各个不同地带差异比较明显。其中以长江和珠江的河口最为密集，如珠江河口有3个（深圳、广州和珠海），长江河口（含钱塘江河