

“一带一路”建设中的 港口与港口城市

郑秉文 李文 刘铭贇 著

PORTS AND PORT CITIES IN BUILDING OF THE BELT AND
ROAD INITIATIVE

“一带一路”建设中的 港口与港口城市

郑秉文 李文 刘铭蹊 著

PORTS AND PORT CITIES IN BUILDING OF THE BELT AND
ROAD INITIATIVE

图书在版编目(CIP)数据

“一带一路”建设中的港口与港口城市 / 郑秉文, 李文, 刘铭贇著.
—北京: 中国社会科学出版社, 2016. 10

(国家智库报告)

ISBN 978 - 7 - 5161 - 9111 - 8

I. ①—… II. ①郑…②李…③刘… III. ①港口经济—经济发展—
研究—中国 IV. ①F552. 3

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2016) 第 252847 号

出版人 赵剑英
责任编辑 王茵
特约编辑 喻苗
责任校对 季静
责任印制 李寡寡

出版 中国社会科学出版社
社址 北京鼓楼西大街甲 158 号
邮编 100720
网址 <http://www.csspw.cn>
发行部 010 - 84083685
门市部 010 - 84029450
经销 新华书店及其他书店

印刷装订 北京君升印刷有限公司
版次 2016 年 10 月第 1 版
印次 2016 年 10 月第 1 次印刷

开本 787 × 1092 1/16
印张 11.75
插页 2
字数 121 千字
定价 48.00 元

凡购买中国社会科学出版社图书, 如有质量问题请与本社营销中心联系调换

电话: 010 - 84083683

版权所有 侵权必究

摘要：2013年习近平主席提出“一带一路”倡议以来，我国环渤海港口群的大连与青岛，长三角港口群的上海与宁波，珠三角港口群的泉州、深圳与海口等七大沿海港口和港口城市面对国内国际两个市场科学确定自身在“一带一路”建设中的地位，全面制定发展规划，并根据新的思路采取新的举措，取得了显著成就，也积累了成功经验。这些成就和经验表明，“一带一路”建设为港口和港口城市发展提供了理论创新、制度创新方面的机遇，港口和港口城市的发展为“一带一路”建设提供了实践创新、技术创新方面的保障。

Abstract: Since Chinese President Xi Jinping proposed “Belt & Road Initiative” in 2013, seven ports and port cities including Dalian and Qingdao in Bohai Bay port cluster, Shanghai and Ningbo in the Yangtze River Delta port group, Quanzhou, Shenzhen and Haikou in the Pearl River Delta port group have scientifically redefined their positions facing both the domestic and international markets in building of “Belt & Road Initiative”. On this basis, these ports and port cities made development plans in a comprehensive way, and have taken new measures according to the new mindset, which enables them to make significant achievements and to accumulate precious experiences. These achievements and experiences indicate that “Belt & Road Initiative” provides opportunities in theoretical and institutional innovation for ports and port cities while their development provide guarantee in practice and technological innovation for the building of “Belt & Road Initiative”.

目 录

第一章 绪论：港口与港口城市在“一带一路”	
建设中的地位与作用	(1)
一 港口与港口城市	(1)
二 制度创新与技术进步	(5)
三 “一带一路”与港口城市	(8)
四 三大港口群的定位	(14)
第二章 环渤海港口群	(17)
一 大连	(18)
二 青岛	(38)
第三章 长三角港口群	(62)
一 上海	(63)

2 国家智库报告

二 宁波	(79)
第四章 珠三角港口群	(98)
一 泉州	(99)
二 深圳	(126)
三 海口	(143)
第五章 结论：观点与建议	(157)
一 发展新方向	(158)
二 困难与挑战	(165)
三 政策建议	(172)

第一章 绪论：港口与港口城市 在“一带一路”建设中的 地位与作用

港口是基础设施的一部分，但其战略意义超过其他基础设施。随着经济全球化纵深发展，港口和港口城市的重要性日益显著。“一带一路”建设为港口和港口城市发展提供了制度创新方面的机遇，港口和港口城市的发展为“一带一路”建设提供了技术创新方面的保障。

一 港口与港口城市

港口是水陆交通和物流的枢纽，在经济生活中居于特殊地位，历来有国家“门户”“窗口”，交通“枢纽”

之称。

港口对城市与区域经济的发展都具有强大的拉动作用。据有关资料显示，全球 35 个国际化的城市，其中有 31 个是因为有港口而发展起来的国际化的城市。而且前 10 名的城市几乎都是港口城市。有资料显示，全球财富的 50% 集中在沿海港口城市。

设施联通是城市发展的一个重要条件。港口作为属地城市重要的经济功能设施，是城市经济系统运转的重要物质条件和必要基础，并参与和渗透到经济活动各个领域之中，为整个城市经济的发展创造了更加有利的环境。港口经济能量聚集越多，流动越频繁，越需要对港口城市资源要素进行统一协调和筹划。

港口给所在城市社会发展注入活力。一方面，港口所处的城市地理区位优势、交通发达、经济繁荣、人口集中、信息流通、公共设施齐全，有利于实现地区的有效控制和管理；另一方面，港口是生产力发展的引领者。一般说来，港口每增加万吨吞吐量就能为当地拉动 200 万元人民币的 GDP，创造约 12 个就业岗位。随着科技、教育、文化在经济竞争中先导作用的加强，港口城市作为文化交流和科技教育中心的地位日益突出。

港口是一个经济能量高度聚集的区域空间，这种能量对周边区域，特别是对腹地经济发展的方向、速度、结构、规模等具有很强的吸引力和辐射力。港口对其直接腹地和间接腹地的发展具有依托和牵动的作用。港口是一个开放的社会实体，港口作用的范围大于港口城市行政区划的范围。港口城市的发展需要直接腹地和间接腹地的市场和经济要素的支持和联系，而直接腹地和间接腹地也需要港口城市作为自己的发展依托。直接腹地和间接腹地发展市场经济，就必须充分利用港口城市的交通和市场功能配置资源，以保证社会再生产顺利进行。港口城市在为其腹地经济发展提供资源配置通道的同时，也向直接腹地和间接腹地进行功能扩散与经济辐射，从而带动区域经济整体发展。

港口作为资源配置的空间载体，对优化整合国内国外两种资源、国内国际两个市场具有重要作用。港口能够通过各种渠道对其所涉及国家和地区的经济运行和发展产生影响。港口城市可利用跨区域贸易中心，采用灵活多样的方式，把辐射国家的生产、流通、消费各个环节直接联系起来，减少中间环节，实现再生产过程的良性循环和产业结构优化。

随着经济全球化和区域经济一体化的快速发展，港口和港口城市的功能与作用也在不断扩展，尤其是在资源配置和物资流通中发挥着越来越重要的作用。经济全球化的一个重要标志是国际贸易的迅速增长，而国际贸易运输量的90%是通过海上运输完成的。

从世界航运史来看，城市的兴衰与国际经济中心、贸易中心的位移息息相关。世界上工业发达与经济繁荣的城市兴起，几乎都与周围建立了大型港口有关；许多港口城市经济在较短的时间内以持续的高速度增长，迅速发展成为世界著名的经济贸易中心，其主要原因就在于港口生长点效应。当今世界上纽约、东京、鹿特丹、阿姆斯特丹等35个国际化大都市，有31个是因港口而形成独特的城市功能、形成强大的辐射力而兴旺起来的。而在中国历史上，许多城市的兴起也与港口的兴起和发展息息相关，如香港、上海、宁波、深圳、日照等，这些城市都因港口的带动而获得快速发展，而泉州、扬州这些曾在宋元时代赫赫有名的港口城市则因后来港口的没落而渐渐衰退。

在一个历史时期总存在一个世界性的航运中心，在国际航运活动中起着积极和重要作用。国际航运中心不

是固定的，而是漂移的。20 世纪初美国国务卿海约翰说，“地中海是过去之洋，大西洋是现在之洋，太平洋是未来之洋”。从 19 世纪末到 20 世纪 70 年代，国际航运中心的漂移经历了伦敦、纽约、东京三个阶段。20 世纪 80 年代以来，随着亚洲太平洋地区（主要指东亚地区，即亚洲的环太平洋地区）经济的迅猛崛起，在东京逐步形成和走向国际经济中心的同时，这一地区又出现了一系列经济中心城市和重要的国际港口，如香港、新加坡、大阪、高雄和釜山等。

第二次世界大战后，随着经济全球化的深入发展，世界经济的重心向沿海不断移动。全世界经济总量多半集中在沿海岸带 300 公里之内的地区。美国、日本、欧洲等发达经济体皆是如此，中国改革开放以后，沿海地区发展特别快，这背后有其内在规律，是开放发展的必然结果。

二 制度创新与技术进步

全球化的进步，将越来越多的国家和地区带入快速发展行列。全球化的发展有两个重要动力：一是来源于

制度方面，即不断通过自由化和便利化，将阻碍商品和资本流动的各种制度性障碍逐步减少直至消除；二是源于技术方面，即科技进步对产业转型和经济增长具有巨大推动作用。在开放的环境中，港口城市富有科技创新的活力，从而能够引领新产业发展，打破原有产业格局，带动经济的新增长。

第二次世界大战前，亚洲国家被纳入世界资本主义市场体系，某种程度上也可以说得自于资本主义的制度创新。在西方列强凭借武力迫使亚洲国家对外开放市场后，和当时以西方为主的世界资本主义市场经济体系的“合理调整”下，一些国家和地区由于过早地被纳入国际分工体系而较早地获得发展，而那些远离世界资本主义中心的边缘国家地区，则由于没有或很少被整合入世界资本主义市场经济体系而陷于落后或停滞。在19世纪中叶伴随着“合作的”（cooperative）帝国主义的出现，欧洲列强及美国纷纷以武力为后盾，强迫东亚国家与自己签订港口通商条约。在接连发生的贸易浪潮的推动下，对新的港口竞争日趋激烈，从而奠定了所谓的“条约港口体系”的基础，并以香港、马尼拉、上海、新加坡等大型港口为媒介形成了广泛的贸易区。“条约港口体系”

的产生，确实一定程度上将东亚地区初步连接成一个现代经济体系，然而在客观上也拉开了体系内的国家接近港口的地区和远离港口的地区之间的经济差距。例如，1949年前，中国经济的70%以上的工业集中于占国土面积12%的东部沿海地区，广大内地特别是边疆少数民族地区几乎没有近代工业。

冷战结束后，各种区域化合作机制对全球化的推进起到重要作用。许多区域合作平台，如欧盟、中国—东盟自贸区、东盟十国发起的区域全面经济伙伴关系（RCEP）等，都在世界经济发展扮演了重要角色。

全球化的另一动力来源于技术进步。对于港口和港口城市而言，最重要的技术元素有三个：其一是设施联通，尤其是港口建设。其二是远洋运输的技术，特别是集装箱运输技术的进步。两者都能有效降低运输成本，使得相关国家能够参与到全球分工中来，能够充分发挥出各自的比较优势。因此，海运技术的发展是推动全球化的一个关键力量。其三是信息技术的进步，使得信息流动尤其是跨境流动的成本大大降低。

三 “一带一路”与港口城市

现今世界占主导地位的制度和体系，主要是西方国家创设和主导的。无论是条约港口体系、WTO 还是 TPP，都是西方资本主义主导下的制度创新，其突出特征是具有有一定的歧视性与排他性。“一带一路”建设也是以推动开放的区域合作来推进贸易自由化和便利化，但“一带一路”是社会主义的制度创新，其特点是开放性和公正性，强调“共商、共建、共赢”。

中国通过改革开放，主动融入全球化进程中。在改革开放过程中，港口地区一直处在前沿地带。如 1980 年 3 月，中共中央和国务院决定将深圳、珠海、汕头和厦门这四个出口特区改称为经济特区，在此基础上，1984 年，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，被国务院批准为全国第一批沿海对外开放城市，此后又有诸多沿海港口城市加入到此行列当中。这些经济特区和沿海开放城市在改革开放过程中不仅实现了自身飞跃式的发展，而且也极大地带动了国民经济的整体发展，尤其是

与这些开放城市地区临近的相关区域更是受益匪浅。

随着对外开放的不断深入，中国经济发展取得了巨大成就，迅速崛起为世界第二大经济体和第一大货物贸易的出口国。2008 年全球金融危机爆发以来，欧美经济恢复一直乏力，国际贸易增长速度持续减缓，中国经济发展也进入“新常态”，由高速增长进入中高速增长阶段，经济增长压力有所加大，新一轮的改革开放势在必行，而新一轮改革开放主要通过“一带一路”获得实现。

在“一带一路”建设中，港口和港口城市作为设施联通的最重要的构成，其重要性不言自明。“一带一路”是制度设计，也是港口建设的物质保障。进入 21 世纪，全球经济增长的中心区域将日益转移到“一带一路”沿线国家，从而带来世界城市格局的深刻变化。“一带一路”涵盖中亚、南亚、西亚、东南亚和中东欧等国家和地区，沿线 65 个国家。沿线区域主要是新兴经济体和发展中国家，这些地区总人口约 44 亿，经济总量约 21 万亿美元，分别约占全球的 63% 和 29%，是目前全球贸易和跨境投资增长最快的地区之一。而随着“一带一路”建设的全面展开，全球港口城市的版图发生变化。即世

界航运的重心开始出现的由西方向东方移动的速度将进一步加快。这既给中国沿海众多的港口地区的发展提供了难得的历史机遇，也给与此港口紧密相关的区域发展带来了新契机。

基础设施互联互通是“一带一路”建设的优先领域，海上运输是“21世纪海上丝绸之路”最为重要的环节。作为陆地与海洋的对接处、海上贸易活动发生的中心，港口是“海上丝绸之路”的重要节点。随着“一带一路”建设向落地生根、深耕细作、持久发展的阶段迈进，港口合作正在成为我国与港口所在国家交往的一种重要方式。

我国是一个高度依赖海上贸易的国家，海洋是我国社会经济发展的关键性战略通道，海洋运输在我国对外贸易中的地位日益重要。作为世界海运需求总量、集装箱运量、铁矿石进口量最大的国家，第二大原油进口国，最大的锰矿、铜矿和铬矿进出口国，我国与“一带一路”沿线国家的港口保持互连互通，对于保证经贸发展和进出口战略物资的运输，防止国际风云变幻对外贸运输的影响具有重要意义。海洋运输业是我国参与国际分工，形成国际竞争优势的重要组成部分，是支持我国参