

深化自然垄断行业改革研究 ——以港口业为例

The Monopolized Industry Reform: Take the Harbor Industry as an Example



经济管理出版社

ECONOMY & MANAGEMENT PUBLISHING HOUSE



• 经济管理学术文库 •

深化自然垄断行业改革研究 ——以港口业为例

The Monopolized Industry Reform:
Take the Harbor Industry as an Example

沈晨光 / 著



经济管理出版社

ECONOMY & MANAGEMENT PUBLISHING HOUSE

图书在版编目 (CIP) 数据

深化自然垄断行业改革研究——以港口业为例/沈晨光著. —北京: 经济管理出版社, 2011.7

ISBN 978-7-5096-1544-7

I. ①深… II. ①沈… III. ①港口—垄断行业—经济体制改革—研究—中国 IV. ①F552

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2011) 第 150835 号

出版发行：经济管理出版社

北京市海淀区北蜂窝 8 号中雅大厦 11 层

电话: (010) 51915602 邮编: 100038

印刷: 北京银祥印刷厂

经销: 新华书店

组稿编辑: 张永美

责任编辑: 张永美

责任印制: 杨国强

责任校对: 超凡

720mm×1000mm/16

19 印张

313 千字

2011 年 8 月第 1 版

2011 年 8 月第 1 次印刷

定价: 49.00 元

书号: ISBN 978-7-5096-1544-7

·版权所有 翻印必究·

凡购本社图书, 如有印装错误, 由本社读者服务部

负责调换。联系地址: 北京阜外月坛北小街 2 号

电话: (010) 68022974 邮编: 100836

序

本书是我主持的国家社会科学基金重大项目《贯彻落实科学发展观与深化垄断行业改革研究》(批准号: 07 & ZD016) 的阶段性成果之一, 按照项目设计和研究框架由我指导的博士生沈晨光独自完成。

自然垄断改革是一个永恒的课题, 20 世纪 70 年代以来, 发达国家和广大发展中国家针对垄断行业的弊端纷纷进行了改革。改革的主题主要是产权民营化、政府放松管制、形成行业竞争模式。美国、英国、日本等发达国家先后对民航、电信、电力、铁路、自来水、燃气、邮政等垄断行业实施了一系列改革措施, 掀起了垄断行业改革浪潮, 之后这一浪潮又波及广大发展中国家。实践证明, 改革打破了行业垄断格局, 引入了竞争机制, 提高了资源配置效率和社会分配效率。

从 20 世纪 90 年代末期开始, 我国在石油、电信、电力、民航等自然垄断行业进行了以引入竞争为主题的改革, 取得了初步成效。但这些所谓的“渐进式”改革缺乏系统性, 在不改变存量的情况下, 一味地追求增量改革, 结果形成了强大的存量利益集团, 反过来严重阻碍了改革的进程和效果。当中国“经济奇迹”遭遇经济危机时, 前期改革所未触及的经济社会问题和隐患陡然显现, 改革不彻底的“被改革”和对旧体制妥协的“伪改革”问题尤为突出。在调整经济结构、转变经济增长方式的大背景下, 那些披着“自然垄断”外衣、打着“履行社会责任”旗号, 实质上是严重行政垄断的行业已经严重干扰着以自由竞争为灵魂的市场经济的发育和完善, 这些行业一直用特权干扰着以平等为灵魂的民主法制建设步伐, 造成经济发展中的不公平、社会发展的不自由、个人发展的不平等。

事实上, 某个行业是否是自然垄断要经过市场竞争的检验才能确定。在没有经过市场竞争检验之前, 无论是经济学家还是政府, 无论是企业还是消费者, 事先都不能准确判定某个产业、环节或业务是否是自然垄断。但是我国的垄断行业不是天生的, 而是人为定义的, 现实经济中的垄断产业、环节



或业务可能是自然垄断的，也可能根本不是，只是出于部门利益或其他原因，打着自然垄断的幌子，行行政垄断之实。“自然垄断”成为了部门利益集团实行垄断的工具和借口，“履行社会责任、承担经济命脉”成为垄断行业高举的道德旗帜，而所谓的“中国国情”成为了垄断行业不能解释其垄断性的“大口袋”理由（只要解释不通就装进中国国情这个口袋）。试想，又有哪个行业不是国家的经济命脉？哪个行业不解决就业、上缴利税、不承担巨大的社会责任？又有哪个行业不是在“中国国情”的环境下生存和发展？这些堂而皇之的理由是垄断利益集团为了阻碍改革所进行的狡辩，其背后实际上是垄断行业“渐进式”改革的后遗症。

行政垄断外衣下自然垄断行业的存在既损害了经济发展的整体效率，加大了整个经济运行的成本，又以巨大的社会成本为代价，扩大了社会领域的不公平，成为了深化改革的绊脚石，与党中央、国务院倡导的“建设和谐社会，让大多数百姓共享改革成果”的努力方向格格不入。所以，从科学发展观和建设和谐社会出发，加快推进垄断行业改革已经成为全国人民的共同心声，不仅具有重要性，而且更具紧迫性。

我国港口行业的改革与改革开放同步，从中央集权到地方分权，港口行业的改革取得了很大成就，得到了极大发展，但实际上我国港口行业是一个典型的表面自然垄断实质行政垄断的行业。在权力下放、政企分开的改革之后，政府主管部门摇身一变成为了港口企业集团，原先的行政部门堂而皇之地成为了市场主体，不存在同业竞争。企业内部行政化严重，企业领导由“组织部”任命，产权主体缺位严重。政府部门一边喊着“深化改革”的口号，一边紧紧抓住企业的人事权，利用行政手段控制企业。港口业的现实运营模式与以“自由、民主、竞争”为核心的市场经济格格不入，不符合社会主义市场经济的本质。研究港口行业改革的过程，总结经验和教训，必然对其他垄断行业改革具有重要借鉴意义。在这种背景下，沈晨光的专著《深化自然垄断行业改革研究——以港口业为例》得以出版，无疑顺应了时代的需要。

本书在总结和继承前人研究的基础上，以港口业技术特性分析为起点，以自然垄断性质的动态变化为逻辑主线，以提高经济效率为目标，在对国际港口行业改革的经验进行总结和比较的基础上，针对我国港口业的现实问题，采用演绎和归纳、实证和规范、静态和动态相结合的分析方法，从产权模式、治理模式、运营模式、竞争模式、价格模式、监管模式六个方面，对我国港

口业的改革作了系统研究。首先,本书提出了港口行业改革的三阶段路径:先改行业运营模式、竞争模式,使得港口业由垄断转向竞争——至少是可竞争的行业,打破垄断;然后对行业的产权模式和治理模式进行改革,使得港口业产权多元化、治理高效化;对整个行业的价格、监管进行改革,使得政府放松管制,形成有效的价格形成机制。其次,本书立足中国国情和港口行业发展的特定历史阶段,对港口业改革提出针对性的措施,提出了具有操作性的实施步骤和政策建议,对于其他垄断行业改革同样具有借鉴意义。在充分借鉴其他国家在港口行业的改革经验的基础上,紧密结合我国港口业改革的实践,运用科学的研究方法,从六个方面提出了深化我国港口行业改革的一系列政策思路,这对我国加快和深化港口业管理体制改革,推动我国港口业的快速、协调发展具有重要的理论和实践意义。最后,港口业改革的路径在于设计可行的改革方案,使港口业回归到竞争性行业本位,最终实现真正意义上有效率的经济集中垄断结构。港口业的改革就是要走一条以前应该走而没有走、现在不得不走的市场竞争之路,这是不可逆转的历史潮流。由于前期改革的不彻底甚至是停滞不前,目前在政府制度、行业体制、思维观念、企业利益和社会舆论等各个方面,港口业改革都缺乏必需的环境和土壤,面临着巨大的成本。鉴于此,作者以我国国情为出发点,在充分认识到改革的风险和成本的前提下,对港口业改革的产权、治理、运营、竞争、价格、监管六大模式进行了整体、系统的规划和设计,充分考虑到政府、社会、行业、企业等各个层面,注重改革的综合性、系统性和配套性。在设计每一改革模式的具体方案时,作者以理论为指导,同时结合实际,把握住港口业自身的经济技术特征、发展现状和改革中存在的问题,有的放矢,进行了非常细化的分析和研究。

当然,本书还存在一些不足,一些观点有待于实践检验,论证过程有待于深入,部分结论有待于细化。希望沈晨光以此为起点,把包括港口业在内的垄断行业改革问题研究不断推向深入,为中国自然垄断行业改革与发展继续贡献智慧,在今后的学习和工作中取得更大成绩。

戚聿东

2011年4月11日

目 录

第一章 导论	1
第一节 研究的背景	1
第二节 研究的意义	7
第三节 研究方法	13
第四节 相关文献综述	14
第五节 本书的基本框架和主要内容	21
第二章 港口业的技术经济特征	27
第一节 港口业的界定及其基本构成	27
第二节 影响港口经济发展的基本条件分析	35
第三节 港口市场结构分析	40
第四节 港口业的技术经济特征	50
第三章 港口业改革的国际经验	57
第一节 港口民营化, 国有产权比例逐渐降低、退出	57
第二节 政府放松规制, 引入竞争	63
第三节 制度先行, 法律法规的完善是改革的依据	66
第四节 港口与区域经济一体化是国际港口业改革发展的趋势	69
第五节 港口的竞争与合作	71
第四章 我国港口业改革的初始条件及其动因	81
第一节 我国港口业改革的初始条件	81
第二节 我国港口业改革的动因	100



第五章 我国港口业改革的历史演变	111
第一节 我国港口业改革的历史发展进程	111
第二节 港口权限下放改革的经验和教训	114
第三节 我国港口业发展中存在的现实问题	117
第六章 港口业改革的指导思想和总体思路	121
第一节 港口业改革的指导理论综述	121
第二节 我国港口业改革的总体思路	129
第七章 港口业改革的产权模式	135
第一节 产权的相关概念和功能	135
第二节 港口产权改革的动因	140
第三节 我国港口产权制度的现状	142
第四节 我国港口业改革产权模式的类型选择及其实现方式	144
第八章 港口业改革的治理模式	153
第一节 公司治理的一般理论	153
第二节 我国港口业公司治理现状	158
第三节 港口业改革治理模式的思路	165
第九章 港口业改革的运营模式	171
第一节 垄断行业运营模式的类型	171
第二节 我国港口业运营模式现状	178
第三节 我国港口业开放式运营模式的建立	183
第十章 我国港口业改革的竞争模式	193
第一节 可竞争市场理论	193
第二节 港口业竞争的经济特征分析	195
第三节 港口业的竞争内容和竞争层次分析	200
第四节 我国港口业现行竞争模式存在的问题	204
第五节 我国港口业改革的竞争模式	206

第十一章 我国港口业改革的价格模式	217
第一节 垄断行业价格规制的理论依据和基本方式	217
第二节 我国港口业价格模式现状分析	225
第三节 港口业定价因素分析	232
第四节 我国港口业价格模式改革的框架	238
第十二章 港口业改革的监管模式	245
第一节 港口业放松监管的理论依据	245
第二节 现代港口监管的主要模式	250
第三节 我国港口业监管体制的现状	255
第四节 我国港口业监管模式改革的主要方针	258
第十三章 港口业改革的路径选择	267
第一节 我国港口业改革的原则	267
第二节 我国港口业改革的具体路径选择	269
第十四章 港口业改革的风险与控制	275
第一节 港口业改革面临的风险类型	275
第二节 港口业改革的风险控制	279
主要参考文献	283
后 记	295

第一章 导 论

第一节 研究的背景

目前，中国垄断行业的改革已经进入“深水区”，如何进一步地深化和推进改革成为学术界、政府界和企业界都密切关注的焦点问题。从中国 30 多年垄断行业改革的实践来看，我们在改革的过程中犯了一些错误，走了一些弯路，很多时候是为改革而改革，为反垄断而反垄断，没有明确的改革思路、目标和模式，也缺乏系统的规划和设计。在这一背景下，本书选取在国民经济和社会发展中具有重要地位的港口行业进行研究，从港口业的技术经济特征及其历史演变脉络的分析入手，以港口行业改革的国际经验为借鉴，探讨港口业改革的目标与模式，研究改革的产权模式、治理模式、运营模式、竞争模式、价格模式及监管模式，规划和设计港口行业改革“三阶段”的渐进式与激进式并举的路径，提出改革风险控制的政策建议，具有十分重要的实践意义和理论意义。

一、中国港口行业发展现状

改革开放 30 年以来，中国的港口事业和港口经济发生了翻天覆地的变化，从小到大、由弱到强，中国已经初步形成了码头种类齐全、布局日趋合理的总体格局。

（一）初步形成五大港口群

目前，我国沿海已初步形成五大港口群，分别是环渤海地区港口群体、长江三角洲地区港口群体、东南沿海地区港口群体、珠江三角洲地区港口群体、西南沿海地区港口群体。港口群的形成及港口资源的整合，使港口群内



部和港口群之间实现了分工合理、优势互补、相互协作、竞争有序，增强了为腹地经济服务的能力。一些大型港口已经发展成为区域性国际航运物流中心，成为在港口群中起重要作用的综合性主体地位的枢纽港。见表 1-1 及图 1-1。

环渤海地区港口群体由辽宁、津冀和山东沿海港口群组成，服务于我国北方沿海和内陆地区的社会经济发展。其中，辽宁沿海港口群以大连东北亚国际航运中心和营口港为主，津冀沿海港口群以天津北方国际航运中心和秦皇岛港为主，山东沿海港口群以青岛、烟台、日照港为主。

长江三角洲地区港口群体依托上海国际航运中心，以上海、宁波、连云港港为主，充分发挥舟山、温州、南京、镇江、南通、苏州等沿海和长江下游港口的作用，服务于长江三角洲以及长江沿线地区的经济社会发展。

东南沿海地区港口群体以厦门、福州港为主，由泉州、莆田、漳州等港口组成，服务于福建省和江西省等内陆省份部分地区的经济社会发展和对台“三通”的需要。

珠江三角洲地区港口群体由粤东和珠江三角洲地区港口组成，依托香港地区经济、贸易、金融、信息和国际航运中心的优势，在巩固香港国际航运中心地位的同时，以广州、深圳、珠海、汕头港为主，相应发展汕尾、惠州、虎门、茂名、阳江等港口，服务于华南、西南部分地区，加强广东省和内陆地区与港澳地区的交流。

西南沿海地区港口群体由粤西、广西沿海和海南省的港口组成，以湛江、防城、海口港为主，相应发展北海、钦州、洋浦、八所、三亚等港口，服务于西部地区开发，为海南省扩大与岛外的物资交流提供运输保障。

表 1-1 中国五大港口群及辐射地区

港口群	代表港口	包括的港口	经济腹地
环渤海	天津港，大连港	天津港、大连港、唐山港、青岛港、秦皇岛港、日照港、威海港、锦州港、烟台港、丹东港	东北三省、内蒙古、河北、北京、山东、山西
长三角	上海港、宁波港	上海港、宁波港、舟山港、温州港、南京港、镇江港、连云港、南通港、张家港	江苏、浙江、上海、南京等地
东南沿海	厦门	厦门港、福州港、泉州港	福建
珠三角	深圳港、广东港	深圳港、广州港、汕头港、湛江港	广东、广西、江西、湖南、湖北
西南沿海	北海港	三亚港、涠洲港、防城港、北海港	广东、广西、海南、云南

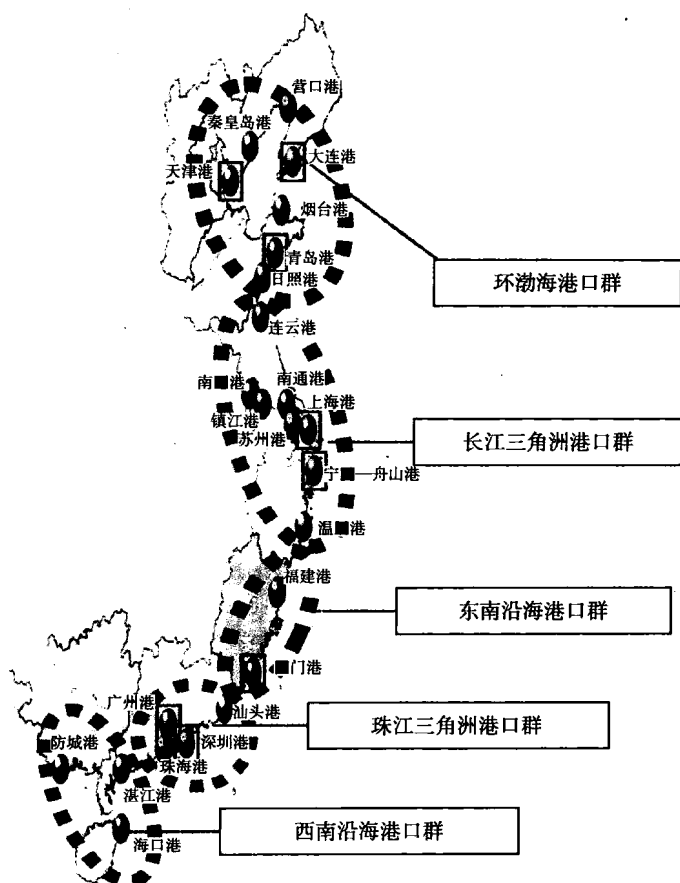


图 1-1 五大港口群布局

(二) 全面发展八大国际航运物流中心

配合港口群的资源整合，八大国际航运物流中心也逐步形成。包括：

(1) 以大连港为核心，以辽东半岛及辽宁沿海的营口港、锦州港、丹东港、长兴岛港为两翼的大连港国际航运中心。它是东北亚地区重要的区域性国际航运中心。

(2) 以天津港为核心，以秦皇岛港、黄骅港、唐山港（含曹妃甸港区）为两翼的天津港国际航运中心。作为以腹地服务型 and 以环渤海地区为服务网络、以煤炭能源输出的大港，天津港国际航运中心是中国北方重要的区域性国际航运中心。



(3) 以青岛港为核心,以日照港、烟台港、龙口港、威海港等为两翼、辐射华北地区和西北的青岛港国际航运中心。青岛港国际航运中心是以东北亚国际集装箱货物中转和腹地出海货物中转为服务对象,是中国北方重要的区域性国际航运中心。

(4) 以长三角地区覆盖江苏、浙江、福建沿海及长江中下游港口的上海港国际航运中心。这也是中国乃至世界的国际航运中心之一。

(5) 以宁波港为核心,主要服务于浙江及周边地区的宁波区域性航运中心,是上海国际航运中心的重要支撑部分。

(6) 以厦门港为核心,以福州港、泉州港为两翼的厦门港国际航运物流中心,是海峡西岸国际航运物流中心,也是上海国际航运中心的重要组成部分。

(7) 以深圳港为核心的深圳港国际航运物流中心,是华南物流的重要中转集散地,也是香港国际航运中心的重要支撑。

(8) 以珠江流域和珠江三角洲地区的主枢纽港广州港为核心的国际航运物流中心,也是香港国际航运中心的重要支撑。

(三) 发展现状

中国部分海港的技术装备和管理水平总体上接近世界先进水平,港口功能由装卸、集散货物为主的运输功能逐步扩大到仓储、加工和商贸多个领域,同时,港口数量不断增加。2009 年底,全国港口拥有生产用码头泊位 31429 个,其中万吨级及以上泊位 1554 个,比上年底分别增加 379 个和 138 个。全国沿海港口拥有生产用码头泊位 5320 个,其中万吨级及以上泊位 1261 个,比上年底分别增加 201 个和 104 个;内河港口拥有生产用码头泊位 26109 个,其中万吨级及以上泊位 293 个,比上年底分别增加 178 个和 34 个。港口码头泊位大型化、专业化程度进一步提升。全国港口万吨级及以上泊位中,1 万~3 万吨级(不含 3 万吨级)泊位 682 个,3 万~5 万吨级(不含 5 万吨级)泊位 276 个,5 万~10 万吨级(不含 10 万吨级)泊位 427 个,10 万吨级以上泊位 169 个,比 2008 年底分别增加 26 个、24 个、61 个和 27 个。其中,沿海港口万吨级及以上泊位中,1 万~3 万吨级、3 万~5 万吨级、5 万~10 万吨级、10 万吨级以上泊位分别为 533 个、193 个、371 个和 164 个,比 2008 年底分别增加 16 个、16 个、47 个和 25 个;内河港口万吨级及以上泊位中,1 万~3 万吨级、3 万~5 万吨级、5 万~10 万吨级、10 万吨级以上泊位分别为 149 个、83 个、56 个和 5 个,比 2008 年底分别增加 10 个、8 个、14 个和 2 个。全国



万吨级及以上泊位中,通用散货泊位 274 个,通用件杂货泊位 284 个,专业化泊位 863 个,比 2008 年底分别增加 22 个、12 个和 85 个。专业化泊位中,集装箱泊位 280 个,煤炭泊位 168 个,金属矿石泊位 44 个,原油泊位 66 个,成品油泊位 108 个,散装粮食泊位 24 个。2010 年港口生产势头良好。上半年,规模以上港口完成货物吞吐量 39.0 亿吨,同比增长 18.9%。其中,外贸货物吞吐量 12.3 亿吨,同比增长 21.1%。集装箱吞吐量 6870.2 万标准箱,同比增长 22.3%,其中 5 月达 1260.5 万标准箱,创出月度新高,但 6 月环比下降 2.7%。主要货物吞吐量高位运行但增速放缓。受西南干旱引发火力发电量高速增长以及国内外煤炭价格趋向平衡等因素的影响,港口煤炭月度吞吐量 4 月、5 月连创新高,6 月环比略有下降。上半年,规模以上港口煤炭及制品吞吐量同比增长 28.6%,其中外贸进港吞吐量同比增长 83.2%。原油吞吐量继续保持高位,上半年原油吞吐量同比增长 21.1%,月度吞吐量均保持在 3100 万吨以上,其中外贸进港吞吐量同比增长 29.1%。受国家房地产等相关政策调控影响,国内市场钢材价格出现下跌,铁矿石吞吐量增速逐月放缓,上半年铁矿石吞吐量同比增长 17.4%。月度增速由 1 月的 41.6% 放缓至 6 月的 7.9%,其中 5 月和 6 月外贸进港吞吐量同比减少 7.0% 和 3.8%。^①

二、国际背景

经济全球化在推动世界经济结构全面调整的同时,促进了国际航运市场结构和港口功能的重大变革。随着世界经济的发展和海上运输方式的变革,港口的经营环境和基本功能都发生了重大变化。港口已经从一个传统的地域性货物中转基地逐步转型为全球性资源配置枢纽。在这种情况下,如何处理与协调现代港口与国际航运市场、现代港口与区域经济关系以及现代港口与周边港口之间的相互关系等一系列港口发展的实践对港口理论提出了新的需求。

一方面,在经济全球化推动下,世界上许多国家或地区的国际贸易港口在不到 10 年的时间里已经完成了从交通基础性功能设施向国际市场资源配置枢纽的转型,成为全球性国际贸易与运输链中的重要环节。以国际集装箱化为特征的现代运输方式不仅促进了世界产业结构和经济格局重大调整,同时也推动了全球范围内新一轮港口的发展热潮。全球范围内出现了争夺国际航

^① 资料来源:中华人民共和国交通部。



运中心和区域性国际集装箱枢纽港地位的激烈竞争。经济全球化在推动世界经济结构全面调整的同时,促进了国际航运市场结构和港口功能的重大变革。

另一方面,以国际集装箱运输为代表的现代运输方式促进了世界各国传统运输产业结构的重大变革,同时也带来了新一轮全球性国际航运中心以及区域性国际集装箱枢纽港地位的激烈竞争。在诸多竞争因素中,深水航道及深水码头泊位是港口具有国际竞争力的基本条件。因此,人们已充分认识到加快集装箱深水泊位、集装箱码头深水航道以及集装箱港口集疏运快速通道等基础设施建设的重要性。进入 20 世纪 90 年代以来,在全球范围内出现了争夺国际航运中心地位和区域性国际集装箱枢纽港地位的激烈竞争,其竞争性质已经超越了港航企业的经营行为范畴并越来越明显地带有政府的行政行为色彩。许多港口国家通过强化立法和加大多元化投资力度等行政措施和经济手段,加快港口及其关联基础设施的建设,积极营造港口市场环境,努力维护或积极争夺本国或本地区港口在全球性贸易与运输链中的国际枢纽港的地位。

20 世纪 70 年代以来,港口低效率、高成本问题在世界范围内逐渐突显,引发了理论及实践界的广泛关注,而对此问题的批评则主要集中于港口公有公营的制度安排上。人们普遍认为:①国有企业或政府部门是港口的垄断性提供者,其行为导致了缺乏竞争的市场结构;②提供港口服务的企业很少拥有经营和财务自主权,也很少对其工作负责,总是通过增加预算拨款来补偿低效率带来的损失;③港口服务的价格由政府制定,不能反映港口成本,港口客户不能通过价格机制来引导投资和生产。正如弗里德曼在分析了主要国家公有企业的形态与时代变化后所指出的,公有企业完成了那个时代的作用,它就面临被整理、合并、改组的命运。然而,公有企业的整理、合并、改组不单单是因为它完成了那个时代的使命,而且是由公有企业固有的特性——非效率性这一因素往往决定了其命运,这就决定了港口行业改革是大势所趋。



第二节 研究的意义

一、实践意义

(一) 港口对经济发展的推动作用

(1) 港口能够推动城市崛起、对腹地工业产生集聚作用,并对区域经济发展具有辐射作用。世界上 35 个主要国际化大都市中的 31 个是以港口为依托发展起来的,尤其是世界 10 大经济中心都是以靠海、靠江而兴盛起来的。例如,第二次世界大战后日本利用港口的贸易优势,在其周边建设大型钢铁工业基地、石油化工基地,仅用 15 年左右的时间就完成了欧美国家半个世纪甚至一个世纪的经济发展历程。资料表明,目前世界上集装箱年吞吐量超过 200 万标准箱的港口所依托的城市都是经济发达、充满活力的城市,甚至是地区性、国际性的经济中心、运输中心、商业中心和工业中心。由此可见,港口发展对城市崛起具有重要的推动作用。港口城市所在地区已成为各个国家和地区经济发展的先行地区,例如西欧、美国的沿海工业带,日本的太平洋工业带和韩国的东南沿海工业区等。相同的或不同产业组织依托港口而建立,形成临港工业的“集聚体”,单个企业都从优良的环境获得效益。分析可知,集聚系统的总体效益大于其各个组成部分效益之和,超出部分称为“集聚效益”。显然,港口企业的集聚规模和便利的运输条件导致单位产品成本降低,改善了企业生产所需的协作条件,从而吸引远离港口的工业企业产品向港口流动、集聚,促进了整个区域经济的发展。港口生产企业规模扩大促进相关产业组织发展,从而使得产品、技术、资金、人员信息等各种经济要素从集中的发达区向相对较远的落后区流动,产生强烈的辐射作用。港口经济的辐射主要体现为邻域扩散和等级扩散两种形式。所谓邻域扩散,是指经济要素从中心极核点(地带)向周边地区逐渐铺开,依次扩散。例如,香港地区的“三来一补加工”在珠三角是邻域扩散。所谓等级扩散,是指经济要素从中心极核点(地带)优先向下一级中心极核点(地带)扩散。例如,微电子技术从美国向日本扩散是等级扩散。

(2) 港口是综合运输的枢纽,是现代物流的中心。我国岸线资源有 18400



公里,广东省海岸线长 3372 公里,占全国的 18.3%,岛屿海岸线 1696 公里,其中珠江三角洲地区为 1039 公里,占全省的 31%,是对外进出货物的主要通道。根据经济重力引力模型可知,地区间运量是与两地间距离成反比,与经济总量成正比,完善的铁路、水运、公路、管道、航空等综合运输布局可以对货物运输路线进行优化。因此,条件优越的港口同时也是综合交通运输的枢纽。港口城市一般沿着中转商贸型、工业主导型、现代服务型的规律演进。通过依托大港口,加强现代物流系统、信息服务系统和口岸查验服务系统建设,促进港口城市经济快速增长。现代很多港口城市都以建设现代化物流中心为目标,强化港口的中转贸易、货物集散功能,着力发展外向型、远程集散型商贸流通业。同时,围绕港口综合运输和贸易服务,快速发展电子商务,积极探索发展第三方物流业,建成以港口为端点,以内陆的物流中心为集散点的与国际接轨的综合流通网络。

(二) 我国港口行业发展存在的问题

(1) 港口规划建设无序。

港口业的迅猛发展使得部分港口盲目开发和建设,而各港口的管理机构与市、行政区域间缺乏必要的沟通和协调。这使得沿海多数港口在规划和发展定位上较为雷同,港口功能追求大而全,临港产业结构也趋同。许多邻域的港口经济腹地 and 货源大体相似,使竞争加大,造成港口间的无序竞争和港口资源浪费。部分地区港口重复建设和功能重叠现象严重,不利于推进港口的规模化、专业化和现代化。

(2) 港口扶持政策尚不完善。

虽然各地都开始施行“以港兴市”、“以工兴港”等政策,各省政府对港口的开发与投资的扶持力度不尽相同,部分地区如山东、浙江、福建、广东、辽宁等沿海省份在税收规费等方面为港口制定了优惠的政策,以鼓励各类资本进入港口开发。但也有不少省份,港口的扶持政策尚不完善,扶持力度尚不够大。如江苏省近年来在港口开发方面的政策力度尚不够,在临近的山东、浙江等省份纷纷出台集装箱公路收费、税收、通关等方面的优惠政策同时,未采取积极有效的应对措施,扶持政策尚不多。虽然省内太仓港、连云港港等有一些优惠政策,其优惠幅度亦不如山东和浙江,使得江苏省其他港口吸引货源的能力下降,导致货物外流,制约了港口的发展。

(3) 港口管理体制不顺,行政垄断严重。

近年来,我国港口管理体制改革在不断深化,但同时“政出多门”的现