



校企合作优秀教材
普通高等教育“十二五”系列规划教材

总主编 陈端海 刘敏

港口物流管理

GANG KOU WULIU GUANLI

主编 靖麦玲



湖南师范大学出版社



校企合作优秀教材
普通高等教育“十二五”系列规划教材

总主编 陈端海 刘敏

港口物流管理

GANG KOU WULIU GUANLI

主编 靖麦玲



湖南师范大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

港口物流管理 / 陈端海, 刘敏主编. — 长沙 : 湖南师范大学出版社, 2014. 1

ISBN 978-7-5648-0807-5

I. ①港… II. ①陈…②刘… III. ①港口—物流—物资管理—高等学校—教材
IV. ①U695.2

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2012)第 124843 号

港口物流管理

总主编: 王端海 刘 敏

◇全程策划: 刘 伟

◇组稿编辑: 陈永平

◇责任编辑: 欧继华花

◇责任校对: 彭秀红

◇出版发行: 湖南师范大学出版社

地址/长沙市岳麓山 邮编/410081

电话/0731. 88853867 88872751 传真/0731. 88872636

网址/http: //press. hunnu. edu. cn

◇经销: 全国新华书店 北京志远思博文化有限公司

◇印刷: 北京百善印刷厂

◇开本: 787×1092 1/16

◇印张: 14. 5

◇字数: 275 千字

◇版次: 2014 年 1 月第 1 版 2014 年 1 月第 2 次印刷

◇书号: ISBN978-7-5648-0807-5

◇定价: 36.00 元

高等院校教育

教材研究与编审委员会

主 任:陈德怀

常务委员:胡宝华 李 雷 潘力锐 龚 波

夏 巍 丽 平 刘铁明 朱志峰

委 员:(排名不分先后)

江 敏	吴志全	刘庚碧	邓有林	朱长元
黄 海	韩丽莎	刘仁芬	张叶栩	刘志东
阳 源	初秀伟	李以渝	刘建国	徐春桥
禹利萍	周启胜	万智勇	李建宁	熊 婷
刘 涛	高 进	吴志明	郑 晖	叶春辉
李裕民	夏洁云	吴立炎	黄伟祥	钟建坤
喻凤生	侯德宏	武怀军	赵锦权	冯国敏
吴士田	彭继玲	李友云	蔡映红	郑明娥
陈灵仙	丁良南	刘 永	张洪雷	绳传冬
杨中纲	李庆东	田 嘉	李丰雪	张 华
赵海燕	王 军	郭伟伟	刁 俊	吴 坤
郑 涛	杨 耘	齐振东	顾美君	陈华平
张宏旭	姜胜中	霍义平	李志敏	诺 敏
龚云平	李 梅	沈易娟	袁 芬	魏 宁
郑 聪	刘 延	汤伟光	张海彬	李 霞
王志强	彭晓娟	那仁图亚		

前言

现代港口是水陆交通运输的枢纽，是综合物流的中心，对城市经济的发展、区域经济的发展都起着举足轻重的作用。比如说我国的长三角地区，占国家 GDP 总量的 18.6%，长三角地区正是因为有强大的港口群，比如说上海港、宁波港等等。同时，珠三角地区，占国家 GDP 9.9%，它也有一个港口群，比如说广州港、深圳港做支撑。同样在环渤海地区，占全国 GDP 总量的 25%，也是因为有了大连、秦皇岛、天津、烟台、青岛这样的港口，支持着环渤海经济圈的发展。“以港立市，港以城兴”已成为我国多数港口城市的发展战略。

港口物流从传统的装卸搬运功能，逐步演变为集运输、仓储、配送、加工、包装、商检、通关、保险、信息交换等多功能为一体的供应链服务。港口也由传统的货物运输、商业、工业服务中心向国际物流中心转变。港口物流的发展为港口及港口城市的发展提供了前所未有的机遇。

与此相对应的是港口物流人才需求巨大，相关专业蓬勃发展。港口物流管理是物流管理学科体系中的一门新学科，是随着港口物流的迅速发展和港口物流人才培养的需要而产生的。为较为系统的介绍港口物流管理相关理论与业务，我们在前人著作的基础上，结合实践，编写了本书。本书可作为高职高专物流管理及相关专业的教材，也可作为相关从业人员培训学习用书。

本书分为 8 章，内容包括港口物流管理绪论、港口物流经济、货物通关实务、港口集装箱业务、船舶理货业务、装箱箱务实务、港口生产经营管理、港口保税物流管理。本教材由陈端海、刘敏担任总主编，靖麦玲担任主编，教材的编写大纲由主编、副主编提出。本书由各位作者分工合作完成，具体分工如下：第 1 章，马常智；第 2、7 章，汤霞、靖麦玲；第 3 章，欧阳双喜；第 4、6 章，倪志敏；第 5 章，陈端海；第 8 章，冯希。最后，由主编、副主编修改定稿。

本书的编写和出版得到了湖南师范大学出版社、首都经济贸易大学中国市场学会市场

营销教育中心、校企合作单位——苏州恒润进出口有限公司的大力协助，中国市场学会市场营销教育中心孙栋老师、许薇薇老师、邓昌部老师，苏州恒润进出口有限公司张海军经理对教材的编写思路提出了大量宝贵意见，在编写过程中还借鉴和吸收了国内外专家和学者的研究成果，在此一并表示感谢。

编者虽尽力减少谬误，但限于时间仓促、水平有限，不足之处在所难免，恳望读者不吝赐教指正。

编者

2014 年 1 月

第一章 绪论

第一节 国际贸易概述

一、国际贸易的概念

二、国际贸易的分类

三、国际贸易的发展

第二节 国际贸易理论

一、绝对优势理论

二、比较优势理论

三、要素禀赋理论

第三节 国际贸易政策

一、贸易保护主义

二、自由贸易主义

三、贸易自由化

第四节 国际贸易实务

一、国际贸易术语

二、国际贸易支付方式

三、国际贸易运输

四、国际贸易保险

五、国际贸易纠纷的解决

参考文献

附录

索引

后记

目 录

第1章 绪论	1
1.1 港口	2
1.2 港口物流	10
1.3 国际港口物流的发展现状及趋势	17
第2章 港口物流经济	27
2.1 港口与经济发展	28
2.2 港口与物流发展	31
2.3 港口物流与经济发展	34
第3章 港口货物通关实务	43
3.1 报关和外贸管制措施	44
3.2 一般进出口货物的报关程序	50
3.3 其他货物报关程序	61
第4章 港口集装箱业务	86
4.1 集装箱的定义	88
4.2 集装箱类型	89
4.3 集装箱标记和代码	93
4.4 港口集装箱业务流程	99
第5章 理货基本知识	107
5.1 概 论	108
5.2 理货单证	112
5.3 分票和理数	119
5.4 溢短货物	123
5.5 理残	127
5.6 签证和批注	132
5.7 理货工作程序	135
第6章 装箱箱务实务	147

6.1	装箱基本要求	148
6.2	装箱与标识	151
6.3	装箱方法与步骤	157
6.4	不同货物的装箱操作	162
6.5	集装箱装箱作业的注意事项	166
第7章	港口生产经营管理	172
7.1	港口生产经营概念与内容	173
7.2	港口生产计划	175
7.3	港口生产调度管理	180
7.4	港口生产经营管理活动评价	188
第8章	保税港区	199
8.1	保税区	201
8.2	保税物流	204
8.3	港口与保税区的关系	211
8.4	保税物流园区与保税港区	213
参考文献		224

第1章 绪论



学习目标

知识目标

掌握港口及港口功能概念。

了解中国港口物流的发展。

掌握国际港口物流的发展经验，了解港口物流发展的国际趋势。

能力目标

能从理论与实践相结合的基础上，熟知港口概念、掌握港口布局等相关知识，明确此门课程的学习要求。



案例引入

天津港港口物流

天津港地处渤海湾西端，位于海河下游及其入海口处，是环渤海中与华北、西北等内陆地区距离最短的港口，是首都北京的海上门户，也是亚欧大陆桥最短的东端起点。天津港是我国华北西北和京津地区的重要水路交通枢纽，对外交通十分发达，已形成了颇具规模的立体交通集疏运体系。目前天津港拥有各类泊位140余个，其中公共泊位94个。万吨级以上泊位55个，其中30万吨级泊位1个，20万吨级泊位1个，10万吨级泊位2个，7万吨级和5万吨级泊位11个。公共泊位岸线总长21.5公里。2003年，天津港货物吞吐量完成1.62亿吨，实现一年净增3000万吨的历史性突破，吞吐量在全国沿海港口排名中均位居第四位，吞吐量在中国北方居第一位，跻身世界港口20强。2004年货物吞吐总量达到2亿吨，实现一年净增4000万吨的跨越式发展，2010年突破4亿吨。天津港是中国内地最早开展国际集装箱运输业务的港口。1973年9月，天津港成功开辟了我国第一条国际集装箱航线。1980年，天津港建成中国第一个集装箱码头。在国内港口集装箱运输快速

发展的大背景下,天津港的集装箱运输也取得了不俗的发展业绩,从1992—2002年,集装箱吞吐量从不足40万TEU标准箱(系集装箱运量统计单位,以长20英尺的集装箱为标准)发展到240.8万TEU,10年净增200万TEU,平均增长速度达到20%。2003年集装箱完成301.5万TEU,2004年集装箱吞吐量达382万TEU。目前已突破800万TEU。随着腹地经济的发展,天津港应具备运输组织、装卸仓储、中转换装、临港工业、现代物流、口岸商贸、保税加工及配送、航运及市场信息、综合服务等功能,并将逐步发展成为设施先进、功能完善、运行高效、文明环保的现代化、多功能的综合性港口。

1.1 港口

港口是具有水陆联运设备和条件,供船舶安全进出和停泊的运输枢纽。是水陆交通的集结点和枢纽,工农业产品和外贸进出口物资的集散地,船舶停泊、装卸货物、上下旅客、补充给养的场所。由于港口是联系内陆腹地和海洋运输(国际航空运输)的一个天然界面,因此,人们也把港口作为国际物流的一个特殊结点。

1.1.1 港口的概念

港口是位于海洋、江河、湖泊沿岸,具有一定设备和条件,为舰船停泊、避风、维修、补给和转换客货运输方式的场所。在中国,沿海港口建设重点围绕煤炭、集装箱、进口铁矿石、粮食、陆岛滚装、深水出海航道等运输系统进行,特别加强了集装箱运输系统的建设。政府集中力量在大连、天津、青岛、上海、宁波、厦门和深圳等多个港口建设了一批深水集装箱码头,为中国集装箱枢纽港的形成奠定了基础;煤炭运输系统建设进一步加强,新建成一批煤炭装卸船码头。同时,改建、扩建了一批进口原油、铁矿石码头。到2004年底,沿海港口共有中级以上泊位2500多个,其中万吨级泊位650多个;全年完成集装箱吞吐量6150万标准箱,跃居世界第一位。一些大港口年总吞吐量超过亿吨,上海港、深圳港、青岛港、天津港、广州港、厦门港、宁波港、大连港八个港口已进入集装箱港口世界50强。目前不同的专家和学者们对“港口”给出了不同的定义。尽管这些定义各不相同,但仍有其相似之处。一本海运经济学的权威教材,对“港口”的定义是:能够为船舶提供靠泊服务使其能进行货物装卸的某一地域。这段话仅仅将港口定义为船舶进行货物装卸的场所,显然港口往往还因其大量汇聚货流的优势而吸引众多经济活动。

本书对港口进行了如下定义：所谓港口，就是进行船舶靠泊、船载货物装卸中转作业的场所，通常位于海边、河口、湖泊沿岸。港口大多具备一定的货物装卸设施，如装卸吊机、叉车等，以进行船舶装卸作业。这类装卸业务有些是营利性的，也有一些是公共服务性的。

上述定义给出了港口的两项主要功能：第一个功能（也是最重要功能），港口与机场、火车站等一样是运输链中的重要节点之一；第二个功能，港口是开展与到港船舶和货物有关经济活动的重要场所。最原始的港口是天然港口，有天然掩护的海湾、水湾、河口等场所供船舶停泊。随着商业和航运业的发展，天然港口已不能满足经济发展的需要，须兴建具有码头、防波堤和装卸机具设备的人工港口，这是港口工程建设的开端。19世纪初出现了以蒸汽机为动力的船舶，于是船舶的吨位、尺度和吃水日益增大，为建造人工深水港池和进港航道需要采用挖泥机具以后，现代港口工程建设才发展起来。陆上交通尤其是铁路运输将大量货物运抵和运离港口，大大促进了港口建设的发展。

1.1.2 港口的分类

根据划分标准不同，港口可分为多种类型。

1. 按性质分类

按性质分类，港口可分为基本港与非基本港。

(1) 基本港 (Base Port)：是运价表现基本固定，班轮公司的船一般要定期挂靠的港口。大多数为位于中心的较大口岸，港口设备条件比较好，货载多而稳定。规定为基本港口就不再限制货量。运往基本港口的货物一般均为直达运输，无需中途转船。但有时也因货量太少，船方决定中途转运，由船方自行安排，承担转船费用。按基本港口运费率向货方收取运费，不得加收转船附加费或直航附加费。并应签发直达提单。



图 1-1 繁忙的港口

(2) 非基本港 (Non-Base Port): 凡基本港口以外的港口都称为非基本港口。非基本港口一般除按基本港口收费外, 还需另外加收转船附加费。达到一定货量时则改为加收直航附加费。例如新几内亚航线的侯尼阿腊港 (HONIARA), 便是所罗门群岛的基本港口; 而基埃塔港 (KIETA), 则是非基本港口。运往基埃塔港口的货物运费率要在侯尼阿腊运费率的基础上增加转船附加费 43.00 美元 (USD) /FT。

2. 按用途分类

按港口的用途分类, 有商港、军港、渔港、避风港。

(1) 商港是供客货运输用的港口, 也称贸易港。

(2) 军港专供海军舰艇使用。

(3) 渔港供渔船停泊, 卸下捕获物和进行补给修理。

(4) 避风港是为游艇停泊和上岸保管使用。

此教材所指港口主要指货物运输的商港。

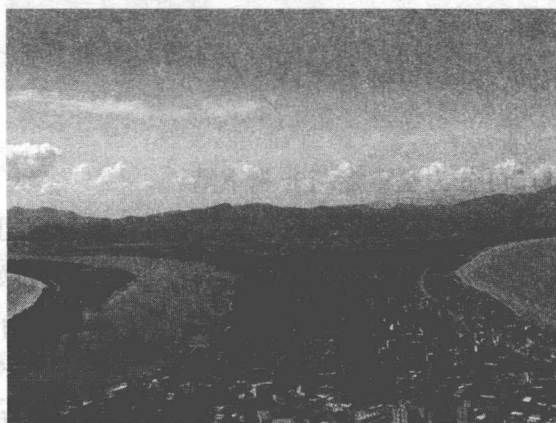


图 1-2 港口镇

3. 按所处位置分

按港口所处位置分类, 有河口港、海港和河港等。

(1) 河口港位于河流入海口或受潮汐影响的河口段内, 可兼为海船和河船服务。一般有大城市作依托, 水陆交通便利, 内河水道往往深入内地广阔的经济腹地, 承担大量的货流量, 故世界上许多大港都建在河口附近, 如鹿特丹港、伦敦港、纽约港、列宁格勒港、上海港等。河口港的特点是, 码头设施沿河岸布置, 离海不远而又不需建防波堤, 如岸线长度不够, 可增设挖入式港池。

(2) 海港位于海岸、海湾或泻湖内, 也有离开海岸建在深水海面上的。位于开敞海面岸边或天然掩护不足的海湾内的港口, 通常须修建相当规模的防波

堤,如大连港、青岛港、连云港、基隆港、意大利的热那亚港等。供巨型油轮或矿石船靠泊的单点或多点系泊码头和岛式码头属于无掩护的外海海港,如利比亚的卜拉加港、黎巴嫩的西顿港等。泻湖被天然沙嘴完全或部分隔开,开挖运河或拓宽、浚深航道后,可在泻湖岸边建港,如广西北海港。也有完全靠天然掩护的大型海港,如东京港、香港港、澳大利亚的悉尼港等。

(3) 河港是位于天然河流或人工运河上的港口,包括湖泊港和水库港。湖泊港和水库港水面宽阔,有时风浪较大,因此同海港有许多相似处,如往往须修建防波堤等。苏联古比雪夫、齐姆良斯克等大型水库上的港口和中国洪泽湖上的小型港口均属此类。

1.1.3 港口能力

港口能力包括港口通过能力和货物吞吐量。

1. 港口通过能力

港口通过能力是指一年时间在既定的设备条件和劳动力下,在一定的组织管理条件下,港口各生产要素在得到合理程度的利用所能装卸的一定结构的货物自然吨数。

港口通过能力标志着港口通过货物能力,包括航行作业系统、装卸作业系统、存储分运作业系统、集疏运系统和信息与商务系统的通过能力,任何一个作业系统发生“瓶颈”现象,都将抑制港口的通过能力。

2. 货物吞吐量

货物吞吐量是港口行业重要统计指标。是指报告期内经由水路进、出港区范围并经过装卸的货物数量。包括邮件、办理托运手续的行李、包裹以及补给运输船舶的燃料、物料和淡水。统计单位为吨。

货物吞吐量计算方法:

(1) 由水路运进港口卸下的货物,计算一次进港吞吐量;自本港装船运出港口的货物,计算一次出港吞吐量;

(2) 由水路运进港口,经装卸又从水路运出港口的转口货物,分别按进港和出港各计算一次吞吐量。

(3) 货物吞吐量必须以该船在本港装卸的货物全部装卸完毕,并且办理交接手续后一次进行计算。

(4) 牲畜、家禽、轻泡等无法取得实际重量的货物重量按系数进行换算。

下列情况不能计算货物吞吐量:

(1) 同一船舶运载进港,未经装卸又运载出港的货物(包括原驳船换拖)。

(2) 由同一船舶卸下,随后又装上同一船舶运出港口的货物,或装船未运出,

又卸回本港的货物。

(3) 港区范围内的轮渡、短途运输货物, 以及为运输船舶装卸服务和各码头之间的驳运量。

(4) 港口进行疏浚, 运出港外抛弃的泥沙。

(5) 在港区内装船运至港区以外倒入海中的废弃物。

1.1.4 港口功能

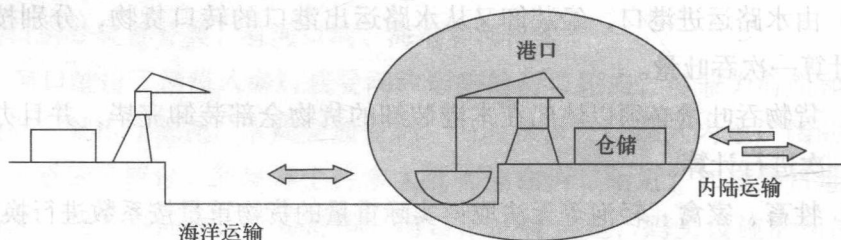
港口具有两项主要功能: 第一个功能 (也是最重要功能), 港口与机场、火车站等一样是运输链中的重要节点之一; 第二个功能, 港口是开展与到港船舶和货物有关经济活动的重要场所。

港口作为运输链的重要节点, 与机场、火车站等相类似都具备以下几个主要功能:

(1) 港口作为运输链的中转点, 是不同运输方式客货流的交换地。比如, 在港口货物从船舶卸下并转装至卡车上; 与此类似, 在机场则是旅客从火车或汽车转换到飞机上。高效运行的运输节点有利于提高整个运输链的效率。

(2) 港口是货物暂时储存的缓冲区。运输节点也可以作为一个缓冲区为货物提供暂时存储, 供旅客暂时逗留。由于不同运输方式的载负能力不同, 中转衔接不畅的问题往往不时地出现。运输节点具有的暂时货物存储和临时旅客逗留的功能正是要解决这一问题。以港口为例, 一艘船舶一次可装载 30 万吨的货物, 而进行二程运输的运输工具, 例如卡车、驳船和火车等往往只能一次装载很小的货量。因而, 在这种情况下, 暂时存储功能必不可少。

(3) 港口具有集成整合的功能。在运输节点, 货物或旅客需要进行集成和组合, 以实现规模效应, 提高运输效率。就港口来说, 集成功能表现为不同的货物可以被装载在同一艘船舶, 例如同一艘船舶可以同时运送木材和集装箱。图 1-3 显示了港口作为运输链节点的各项功能。



货物在港口的暂时存储是必要的, 因为不同运输方式 (如船舶卡车之间) 的运输规模存在明显的差异。

图 1-3 作为运输节点的港口功能

这里所涉及的研究港口的技术方法也同样适用于内河港和湖泊港,但存在着以下两点区别:第一,内河和湖泊港口接纳船舶的载重吨数与海港相比小得多,因此内河和湖泊港口本身的规模也相对较小。欧洲最大的内河港口——德国杜伊斯堡港的年吞吐量仅为3 000万吨左右,不到欧洲最大的海港——鹿特丹港年吞吐量的十分之一。第二,大部分内河和湖泊港口还不具备海港那样完善的服务功能,诸如拖轮、引航、报关等。

尽管机场、港口、火车站、内河港口等运输节点在某些方面有其相似之处,但大多研究都认为应对这些节点进行区别分析。总的来说,港口在以下两个方面与其他运输节点有本质上的区别:第一,相比其他运输节点,港口货物装卸工艺更为复杂。这是由于各种不同形态的货物(如铁矿石、水果、汽车等)需要各种专用装卸设施、存储场所和设备。第二,由于大批量货物在港口进行装卸和暂时存储,因而随之产生许多不同类型的经济活动。

1.1.5 港口陆域与水域

1. 港口陆域

港口陆域(land area of port)是指港界线以内的陆地区域。一般包括装箱作业地带和辅助作业地带两部分,并包括一定的预留发展地。装卸作业地带布置有仓库、货场、铁路、道路、站场、通道等设施;辅助作业地带布置有车库、工具房、变(配)电站、机具修理场、作业区办公室、消防站等设施。

港口陆域纵深通常指码头前沿线(突堤码头自根部起算)至后方港界线的平均宽度。港口陆域纵深主要受地形、地物的限制,在确定时一般考虑吞吐量、货种、装卸工艺要求、港口平面布置、铁路分区车场形式、港口的可能发展余地等多种因素的要求。目前我国沿海港口的件杂货港区一般在200~400米。

2. 港口水域

港口水域(water area of port)是指港界以内的水域。包括进港航道、制动水域、回旋水域、码头前停泊水域、港池、连接水域及港内航道、锚地等。

港池一般指码头附近的水域。它需要有足够深度与宽广的水域,供船舶停靠驶离时使用。对于河港或与海连通的河港,一般不需要修筑防浪堤坝,如上海黄浦江内的各港区和天津海河口的港口。对于开敞式海岸港口,如烟台、青岛、大连等,为了阻挡海上风浪与泥沙的影响,保持港内水面的平静与水深,必须修筑防波堤。防波堤的形状与位置,可根据港口的自然环境来确定。

1.1.6 港口腹地

1. 概念

港口腹地(harbor hinterland)是指港口吞吐货物和旅客集散所及的地区范围。

港口腹地又称港口吸引范围,即港口集散旅客和货物的地区范围。其大小受自然、社会、经济因素的影响。港口与内陆地区联系的交通运输网络越发达,港口腹地越小,反之亦然。此外还与港口的性质有直接关系。利用有关交通运输网络资料和费率标准,根据最小费用原则(计算由起始点到目的地的最小费用路径),并参考港口及其周围地区的具体条件,可划分出港口的吸引范围。时现有港口,还可通过对其客货流集散的 actual 数量,进行调查分析并确定实际吸引范围。港口腹地的划分有助于了解腹地内的资源状况和经济潜力,是确定港口合理分工、进行港口布局和规划的基本依据。港口腹地与港口间存在着相互依存、相互作用的关系:腹地经济越发达,对外经济联系越频繁,对港口的运输需求也越大,由此推动港口规模扩大和结构演进;港口的发展又为腹地经济发展创造条件,可促使港口腹地范围的进一步扩展。港口和其腹地间的这种相互作用关系,对以港口为中心的区域经济发展具有重要意义。腹地有直接腹地(单纯腹地)和混合腹地(重叠腹地)之分。直接腹地指一港独有的腹地,该区域内所需水运的货物都经由本港;混合腹地指两个或两个以上的港口共同拥有的腹地,即数港吸引范围相互重叠的部分。

2. 港口腹地经济发展与港口竞争力的关系

腹地是指一个港口所能辐射的范围,腹地越大,港口竞争力越强。以鹿特丹为例,鹿特丹是欧洲莱茵河的出海口,而莱茵河流经了世界上大部分经济最发达的地区,且流域广阔,所以鹿特丹成了世界第一大港口,可以使港口腹地经济发展决定港口竞争力。

3. 港口腹地的分类

所谓港口腹地,是指那些有物资(或旅客)经过某港运输的地区,或者港口货物运来货运区的地区。腹地范围是根据港口地理位置及其与腹地交通运输情况而划分的,其大小受自然、社会、经济因素的影响。通过对其客货流集散的 actual 数量,进行调查分析并确定实际腹地范围。港口腹地的划分有助于了解腹地内的资源状况和经济潜力,是确定港口合理分工、进行港口布局和规划的基本依据。

(1) 按港口之间的腹地关系,腹地可以分为单纯腹地和混合腹地。单纯腹地指一港独有的腹地,该区域内所需水运的货物都经由本港。混合腹地指两个或两个以上的港口共同拥有的腹地,即数个港口吸引范围相互重叠的部分。

(2) 按运输到达性质腹地可分为直接腹地、中转腹地和通过腹地三类。直接腹地是指运输工具可以直达的地区范围, 直接为港口所在地区内生产、消费服务; 中转腹地指经过港口中转的货物所到达的地区范围; 通过腹地指甲地运往丙地的物资通过乙港而不在乙港进行装卸作业, 只在港内进行编组的通过运量, 甲地为乙港的通过腹地, 常见于河港中。

港口腹地的分类见下表 1-1。

表 1-1 港口腹地的分类

分类依据	腹地类型	腹地特点
港口之间腹地关系	单纯腹地	一港独有
	混合腹地	多个港口共有
运输到达性质	直接腹地	运输工具可以直达地
	中转腹地	经港口中转货物所到达地
	通过腹地	不在本港口作业的货物到达地

因港口经济腹地的大小不仅受其区位条件、交通条件等多种因素的影响, 而且, 港口对外的贸易和运输联系也会决定港口物流的流量和流向, 从而在很大程度上决定了港口的规模和地位。但一个港口的腹地范围不是静止的, 而是随着社会经济和物流的发展而不断变化的。通常来说, 影响港口腹地范围的主要因素如下表 1-2。

表 1-2 影响港口腹地范围的主要因素

因素	内容
港口的硬件条件	基础设施、港口布局、特殊设备、仓储条件、信息平台等
港口的软环境	装卸质量、口岸环境、港口服务范围、船舶等候时间等
内陆集疏运条件	内陆运输距离、运输道路条件、陆路运输设备情况等
外部经济规模及结构	港口潜在服务区的经济发展、对外经贸情况、产业结构等
竞争情况	上述四点的差距从根本上决定了一个港口的竞争力
货物类型	不同类型货物的特性、包装、适宜的运输工具、运输距离等

港口腹地与港口之间存在着相互依存、相互作用的关系 (见图 1-4): 腹地经济越发达, 对外经济联系越频繁, 对港口的运输需求也越大, 由此推动港口规模扩大和结构演进; 港口的发展又为腹地经济发展创造条件, 可促使港口腹地范围的进一步扩展。港口和其腹地间的这种相互作用的关系, 对以港口为中心的区域经济发展具有重要意义。港口腹地对港口经济而言, 其重要性毋庸置疑。无论是