

港·口·经·济·学

● 黄大明 陈福星 编著

● 重庆出版社



港口经济学

黄大明 陈福星 编著

重庆出版社

1990年·重庆

责任编辑 杨亚平
封面设计 吴庆渝
技术设计 刘黎东

黄大明 陈福星 编著
港 口 经 济 学

重庆出版社出版、发行（重庆长江二路205号）
新华书店经销 遂宁市印刷厂印刷

开本787×1092 1/32印张9.375插页 4 字数198千
1990年2月第一版 1990年2月第一版第一次印刷
印数：1—1,000

ISBN 7-5366-1147-1/F·55

定价：3.00元

序 言

港口经济一般指商品经济的航运产业，属于商品流通范畴。

商品流通形成商品交换集散地，有三种基本模式，在内陆以城镇姿态出现，在水陆交汇点以中心城市口岸出现，在陆海交汇处以国际港口城市出现。

港口城市以港口经济为特征，港口经济地理又是港口城市兴起的决定因素。江、河、沿海口岸一般是近洋直接海运型港口，深水编组港一般是国际贸易中转型大港，这两种港口的格局、功能和港口城市功能都是不相同的。

港口格局受自然经济地理的限制，港口功能受港口城市功能的限制，港口城市功能是经济、科技和社会综合发展的产物，实质是港口的基本经济腹地。港口功能的文明水平既来源于城市功能水平又促进城市功能水平发展。

港口经济以经济腹地为发展支柱并促进经济腹地发展，经济腹地通过港口经济功能参与国际生产和分工，实现原材料和工业产品的国际大循环。

港口经济的国际性反映当代商品经济的国际化，也产生港口功能水平的国际竞争。由于全球自然资源分布不平衡，科学技术发展不平衡，产业结构的制造实力更不平衡，因而港口之间的进出口贸易量和港口的经济效益也不平衡，并出现

了国际贸易的保护主义、对销贸易、配额贸易以及项目禁运，等等，这样，港口经济又成为贸易政策的政治经济学范畴、贸易政策的工具。一般是贸易立国或发展国际贸易的战略思想派生相应的港口经济并促进港口经济国际化。

国际金融资本集中于国际港口大城市和国际港口，使之成为经济国际化的资金融通中心。跨国公司、信息产业和科技转让等国际经济活动已高度集中在几个主要国际港口大城市，从而港口经济日益综合化、专业化、系列化、现代化、产业经济实体化，港口经济正在由流通型转变为技术密集型港口产业经济。

港口的广泛适应性、高效率服务性、经济效益优惠性等产生了吸引海运交流的凝聚力，也是港口经济发展的基础。自蒸汽机问世以来，工业革命成果和科学管理方法的综合运用，使港口找到了自己的发展规律，即港口规模和船型吨位的关系中，船型是决定因素；粗货散装和精品集装的发展中，集装是发展主流；浅水直运和深水中转相结合中，中转是核心；进口分流和出口编组相互配合，而编组是中心；在装卸疏运和电脑管理相配置中，电脑保证效率；流通功能和技术密集相互促进，技术促转型；航运效益和海洋资源的关系中，资源是潜力；港口城市和港口产业的发展中，产业促使港、城繁荣。等等。

国境港和自由港是港口经济的两个基本政策。国境港进港即入国境，自由港的港内仍是公海待遇。自由港政策是经济开放的战略决策，它充分体现了港口经济的国际性。它以免税为特征，能够促进港口开发加工出口区，发展自由贸易区，增大港口对商轮的凝聚力，带动港口功能和港口产业经

济大发展。实行经济开放政策国家的港口都应当实行自由港政策。

国际港口发展史是国际商品经济发展史派生的，大体可分三个发展时期：地中海时期、大西洋时期、太平洋时期。总的是，国际港口发展的历史开发于地中海，成熟于大西洋，应用、发展于亚洲、太平洋。

帝国主义于1840年用炮舰轰开了中国封闭的大门，也轰开了中国通商港口。在当时国际海轮以万吨级为主的年代里，上海港发展为东方大港，当时上海的经济繁荣超过了日本的东京。在后来我们实行闭关锁国的时期，上海因脱离了国际贸易中转港格局，其东方大港地位让位于曾是荒凉渔村的香港，香港综合地吸取了国际贸易中转型港口和自由港政策的开发经验，创造了最有利于国际商品流通的条件，迅速发展成为东南亚的国际金融、贸易、交通和信息中心，香港地区的港口经济是国际贸易中转大港成熟经验的总汇。

历史的经验值得借鉴。社会主义经济仍然是商品经济，在经济国际化和全球两种社会制度并存的商品经济竞争时代，海运交通必然伴随国际商品交流而日趋现代化。因此，现代商品经济国际化促使港口经济学作为部门经济学而产生。

港口经济学在狭义上是研究航运经济的科学；在广义上，它是研究海洋开发的科学，一是发展海洋航运，二是开发海洋水质和海底矿藏资源，前者是经济国际化的桥梁和战略阵地，后者有巨大财富潜力。本书主要探索航运发展状况和对现实世界经济的影响，海洋资源开发不在本书研究之列。

目 次

序言	(1)
第一编 港口经济原理	(1)
第一章 港口经济理论	(1)
一 港口经济的分类	(2)
二 商品经济的海运流通结构	(3)
三 港口的产业经济性质	(4)
第二章 港口经济地理	(6)
一 港口的地理格局	(7)
二 港口流通集散面	(8)
三 港基地质和水文	(9)
四 航道和泊域	(11)
五 风向和风浪	(12)
六 淡水资源	(13)
七 能源条件	(14)
八 港址的选择	(15)
第三章 港口类型	(16)
一 内河口岸和出海口岸	(16)
二 内港和外港	(17)
三 分流港和交流港	(19)
四 中转港	(20)
五 中心港	(23)

六 大陆桥头港.....	(25)
七 航空港.....	(26)
八 组合港.....	(30)
第四章 港口和港口城市.....	(32)
一 港口城市.....	(33)
二 港口城市类型.....	(34)
三 港口和港口城市功能.....	(36)
四 港口吞吐承受力.....	(38)
五 港口城市经济发展的战略意义.....	(40)
第五章 港口经济腹地.....	(42)
一 经济腹地类型.....	(42)
二 中转港和经济腹地.....	(43)
三 海运咽喉港和经济腹地.....	(44)
四 海岛国家港口和经济腹地.....	(44)
五 专业腹地海港.....	(45)
六 冻港和经济腹地.....	(46)
第六章 港口产业结构和规模经济.....	(47)
一 港口发展规模.....	(47)
二 船型和港口规模.....	(48)
三 港口结构和规模.....	(50)
四 港口编组功能.....	(60)
五 港口中转经营.....	(63)
六 港口产业经济.....	(64)
七 港口地产企业.....	(66)
八 港口经济中心.....	(67)
第七章 港口布局原理.....	(69)
一 港口布局效益论.....	(69)
二 港口开放效益论.....	(71)

三 国家港口经济论.....	(74)
四 国际港口经济论.....	(76)
第二编 国际贸易港	(79)
第八章 地中海与大西洋时期国际贸易港的形成与 发展.....	(79)
一 地中海时期.....	(79)
二 大西洋时期.....	(98)
第九章 国际贸易港的发展评述.....	(119)
一 形成与发展的共性.....	(119)
二 地位与港口建设特点.....	(123)
三 发达国家海运与港口的发展.....	(129)
第十章 港口性经济特区.....	(137)
一 形成、发展及其特点.....	(137)
二 设置的基本条件和发展趋势.....	(149)
第三编 亚、太地区的港口发展	(153)
第十一章 亚、太地区国际经贸和港口竞争的态势	(153)
一 世界经济重心转向亚、太地区.....	(153)
二 中国的经济发展战略.....	(157)
三 国际贸易港的竞争态势.....	(160)
四 中国港口的地位、作用、态势.....	(174)
第十二章 太平洋两岸的港口形势.....	(181)
一 太平洋时期中国沿海港口的地位和作用.....	(181)
二 上海港在亚、太地区的地位和作用.....	(187)
三 沪、港两大港城的联合.....	(194)
第四编 中国港口	(197)
第十三章 中国贸易港必须面向世界.....	(197)

一 历代对外交通和港口的变迁·····	(198)
二 长江沿岸重要港口·····	(204)
三 沿海港口及其作用比较·····	(220)
四 国际贸易港的三大门格局·····	(236)
五 港口与旅游资源·····	(240)
第十四章 太平洋西岸的中心——上海港·····	(244)
一 发展简史和现状·····	(244)
二 港口功能、主要矛盾及港口改造·····	(247)
三 新港方案探讨·····	(251)
四 国际贸易大港的选址问题·····	(255)
五 辟建自由港刍议·····	(261)
第十五章 港口改革和资金·····	(264)
一 港口改革中的若干关系问题·····	(264)
二 港口下放后的新形势和新问题·····	(267)
三 港口的体制改革·····	(272)
四 港口的资金问题·····	(274)
附录 世界贸易港口简表·····	(282)
后记·····	(290)

第一编 港口经济原理

第一章 港口经济理论

当代世界经济以社会主义经济和资本主义经济相峙并存，发达国家、发展中国家和不发达国家的经济发展不平衡为特征；全球自然经济地理以资源分布不平衡，国际分工性的生产和市场交流发展为特征。社会制度的差异不能阻止商品经济的流通，商品经济国际化是经济发展的必然趋势。

资本主义国家的商品经济凭借金融资本势力和跨国公司，以全球战略姿态激烈地争夺着市场。资本主义国家对社会主义国家，有商品禁运的一面，也有非禁运一面；资本主义国家内部，有维护金融市场、共同市场的同一性，也有贸易保护主义、贸易平衡以及各自在发展中国家、不发达国家开发三资企业的竞争，社会主义国家，既有经互会型的流通格局，也有支援经济落后国家并参与国际分工的经济发展战略。总之，商品输出、资本输出、技术输出是国际商品经济流通大趋势中的三个主项。随着商品经济国际化的大发展，港口经济也必将趋于现代化、国际化。

商品的水运、海运流通发展提出了港口效益问题。海运流通的主要组织效能是促进商品经济国际化，因此，有必要系统地认识、总结和运用港口经济发展规律。

一 港口经济的分类

港口经济有两大基本形态，即直接流通和中转流通。前者具有商品流通过程中的环节性质，直接联系产与销；后者具有港口产业经济性质，涉及与中转相关联的各种服务。

直接流通表现为口岸间单一性的运输交接，实质是联结生产和销售的运输行为，港口的使用价值是单一的。中转流通由于商品就港编组、加工和交易等行为系统化、专业化、规模经济化，港口具有了综合服务的产业经济性质。港口的中转流通业务形成港口产业经济，这是当代国际贸易中转港的普遍特征，它要完成编组五湖四海货运、成万吨地分流和中转，港口的使用价值是合成的，港口具有中转价值。

直接流通主要是河运，即内陆江河口岸的商品交流，商品集散量较小，多由工厂或商店直接接收，随即进入消费领域。中转流通主要是海运，口岸大多为中心城市并多兼有两重性，即河运与海运并存，直接流通与中转流通并存。商品运入中心口岸城市后部分直接进入生产或消费领域，大量的则由水、陆运输向他地转出。

国内、国际贸易的发展促使中转流通港口日益专业化，形成了港口服务性企业体系。这种港口所在地本身的流通需要，已处于次要地位，而为国际贸易海运需要服务的操作、补给和社会生活等则占主要地位，并逐步走向服务项目的专业分工，形成适应海运中转的产业结构。港口由简单性向合成性转化、由直接流通港向国际贸易中转港发展，是国家经济国际化派生出的港口经济国际化。

由此，为国际海运中转服务的港口产业经济已在全球范

国内形成许多中转性商品流通枢纽。对港口经济的分类，有助于在开发港口的实践中充分发挥港口的经济效益。

二 商品经济的海运流通结构

国内商品流通以陆运、水运联运和沿海运输为主要方式。其中，只有大江、大河和沿海运输才以口岸港为起迄点，国际商品流通则完全依靠海岸港口和通海航的江、河港口。港口是海洋运输的起迄点。

海洋运输在全球交通运输中的比重很大。国与国之间，依靠陆运比重较小；航空运输因运价高，故以装载精细产品为主。因此，原材料、粗制品、散装产品和大型机械设备等只能依靠海洋运输。这一运输格局，将会长期持续下去。

原油、煤、矿石、粮食、化肥、建筑材料等粗制商品的海洋运输，必须依靠大吨位远洋轮和大型深水港进行。农副产品和轻、重工业的大类产品，也要依靠大型海港和海洋运输进行。海岛和资源缺乏国家，其港口运输是经济发展的命脉，如日本；资源出口国，港口经济是国家收入的重要孔道，如澳大利亚和非洲国家。因此，全球性的港口和海洋航线将永远是国际商品流通的动脉性结构。

海运流通结构由三部分组成，即港口、航线、航班。港口是海洋运输基点，航线组成海洋交通运输网，航班是航线密度的基础，由它联结港口并在此基础上形成航线的海运企业，三者组合形成国际商品经济的海运流通网络结构。港口以西欧、北美地区和日本最密集，航线在北大西洋最集中。

航班是海运流通中最活跃的因素。没有航班就没有航

线，港口就是死港。港口是吸引航班的基础设施，但港口的吞吐承受力大小又是航班规模的抉择目标，航班的发展已形成远洋海轮定期开航的班次。

航班次数多寡标志着港口国际流通地位的高低。航班有直达航班和中转航班之分，直达航班吨位小，一般为5000—10000吨左右，短程较多，所以，近距离航运多为直达航班，中转航班吨位大、收益好，但运输时间长。远洋海运中转航班多，货运来自四面八方，航期长，能适应多国港口需要，并能满载进口或回头货。

由此可见，海运流通结构的三个组成部分是互相依存和影响的，港口是海运企业的基础，它的规模决定组织商品流通的承受力；航线联结海运流通市场；航班是港口经济的生命线，它体现航轮的直接或中转运输效益。

三 港口的产业经济性质

港口设施的经济效益和铁路不同。铁路是独立、专业、系统的客货运设施，建成即可投入营运。港口设施的建成，只具备了进行航运的条件之一，如无操作、服务企业相应地配套投产，又缺乏吸引船商集聚的能力，便不能产生为商品流通服务的营运价值。

港口必须有综合性的多种服务企业配合才能实现直接或中转海运效益。除港口泊位这一基本企业外，还必须具备装卸企业、疏运企业、仓储企业、加工企业、船舶检修企业、物资补给企业以及货币兑换、外汇结算、邮电服务、空港联运、海员度假和旅游服务等企业。总之，港口经济是基础企业与相关服务企业综合而成的经济统一体，这是港口产业经

济的实质。各经济部门既独立又关联，在生产经营上各自独立，在专业协作上相互关联，港口效益的取得依赖于各部门的高效率配合。

港口城市经济由城市经济与港口产业经济两部分组成，与之相适应，企业可划分为两大类：为城市经济发展服务的企业群体和为港口产业经济发展服务的企业群体。由于港口产业经济带有国际经济活动的特殊效益，故其经济效益往往大于城市经济，即外向型产业效益大于内向型产业效益，因此，港口产业经济有助于壮大港口城市经济。港口城市经济的突出特征是具有港口产业经济系统结构和企业实体，第三产业发达，甚至整个港口城市的第三产业总产值大于一、二产业的全部产值，如不相应地发展港口产业经济，港口城市经济则名不符实，丧失了经济地理给予的优势，丧失了港口城市应有的国际战略地位，丧失了开发国际商品经济流通、参加国际分工的国际港口枢纽地位，这是港口产业经济的重大战略意义。

港口经济产业化又必然推动港口的社会建设，为港口服务的加工工业区、商业区、生活居住区、文化娱乐场所以及国际旅游设施等建设都将随之兴起。产业化和社会化是港口产业经济的必然格局，如比利时的安特卫普国际大港，城市面积为109平方公里，港口面积为93平方公里，二者面积几乎相等；香港地区的经济、社会、生活区也由本岛扩展到九龙、新界。

从规模经济的要求出发，港口的开发设计必须把港口产业经济的发展需要考虑在内，无论开发新港或扩展老港都不能只考虑建成多少个万吨级泊位，更要考虑这些泊位投产后

所需的配套企业。江、河、沿海口岸港，由于以地区性进出口流通为主，开发设计中可把港口的社会建设依附岸上陆域解决。国际贸易中转港由于港口的企业群体具有系列化、专业化的特点，泊位、货场、仓库、后勤、陆上疏运和水上驳运都需要场地；粮食、矿石、工业品等的疏运设备亦各不相同，因而只有通过大规模深水岸线和岸陆设施的专业分工来解决。所以，对江、河、沿海口岸港而言，城市和港口是一个整体，城市就是港口管理组织；而国际贸易中转港则要求港口经济和港口社会同时发展，港口产业经济带动形成港口社会。

港口经济发展为产业经济形态是商品经济国际化的结果。国际贸易中转港常常是国际金融资本投资的“桥头堡”，它的产业经济大都带有国际性和开发型的色彩并给港口城市带来国际金融中心的发展条件，如像伦敦、纽约、东京、香港和新加坡等国际贸易中转港就是如此。

港口产业经济的国际化要求在港口开发中必须以经济效益为轴心，慎重地、科学地处理一般口岸港和国际贸易中转港的同一性（直接流通）与特殊性（中转流通），认真区别深水岸线的长短、港口陆域的大小、配套产业的分工协作、是口岸港条件还是中转港条件等等，按经济规律的要求，运用现代化科学技术，实事求是地制定港口开发的目标模式。

第二章 港口经济地理

世界国际贸易海港现约2000余个（不含地方小港），其

中,吞吐量不足百万吨的占3/4;超过千万吨的有百余个;5000万吨以上的有20多个;亿吨以上的仅10个:鹿特丹、神户、千叶、纽约、安特卫普、上海、横滨、休斯敦、马赛、名古屋。千万吨以上的大港往往同时是大工业中心,甚至是金融中心,它们80%集中在发达国家。发展中国家因工业相对落后,港口多是原料输出港。

港口经济的形成条件中经济地理是首要的决定性条件。

港口经济地理有两方面内容:水运条件与商品流通量,而水运条件又是决定商品流通量的基本因素,但也有商品流通量起决定性作用的,如鹿特丹、纽约和上海港;或有人工通航条件起决定作用的,如大阪、神户的人工岛,香港地区的填海工程,鹿特丹的海岛长堤。

对经济地理的范畴试作如下探讨。

一 港口的经济地理格局

水运条件是港口的主要地理格局。

水运交汇点是商品通过船舶运输进行流通的集聚点,水运航线越多集聚商品的能力就越大,在江、河、沿海形成口岸或港口,在国际海运流通中心则形成国际贸易中转港。如:美国的芝加哥城本是内陆城市,伊利诺斯运河同密西西比河的沟通使之成为水运与陆运结合的中心流通城市;保加利亚的维丁渡口同内陆若干城市通航,集装箱驳船可以沿多瑙河上行抵达布达佩斯、维也纳等5个大流通港口;联邦德国的汉堡既为易北河、阿尔斯特河和比勒河的汇合点,又是深水海口,故成为国际贸易中转大港。在中国,沿大运河一线