

港口经济学

罗正齐 著
学苑出版社



港口经济学

罗正齐 著

学苑出版社出版

北京西四颁赏胡同四号

新华书店北京发行所发行

国防大学第一印刷厂印刷

787×1092 1/32 印张:9.5 字数:213千字:

印数:0001—3000册

1991年1月第1版 1991年1月第1次印刷

ISBN7-5077-0087-9/F·5 定价:5.00元

序

港口是综合交通运输的枢纽，是水陆运输的衔接部位，是旅客和物资集散中转的咽喉。在现代化的交通运输体系中，地位异常重要。由于水运运量大，运价低，可以连通三大洋，到达六大洲，是国际贸易中的主要运输方式。对于有通航河流、有海岸线的国家以及岛国，水运同时是国内运输的动脉。港口的重要性是和水运密切联系着的，是和国内外贸易与国民经济的发展密切联系着的。

正因为港口连通江河湖海，往往形成两个扇面或辐射面：一个面向国外各地，有人称之为“海洋腹地”；一个面向内陆经济腹地；港口则成为两个扇面的结合部。对港口城市的辐射作用和吸引能力的扩大，往往起着重要甚至决定性的作用。

作为城市和交通运输的公共设施和基础设施，港口不单是为水运一种运输方式服务，而且可以为多种运输方式服务，为水陆空运联营联运业务服务，还要为城市经济及地区的发展服务。港为城用，城以港兴。这就为城市周围和港口腹地的开发，提供了有利条件。港口工业区和沿海产业带沿江产业带的兴起，也是利用港口取得原材料、燃料和销售产成品便利的结果。所以港口的功能是多方面的。对客运来说，要负责旅客的安全运送，承担着集散客流的责任；还承担着

发展旅游业，增进人们交往的作用。对货运来说，要提高装卸效率，提供储运场所，促进集散转运及加工包装，在物流中起着“龙头”的作用，对商品的流向和运输方式起着疏导、转换和调节的作用。港口又往往是运输市场的所在地。从经济的角度看，港口需要研究的问题是很多的。

党的十一届三中全会以后，恢复了实事求是的思想路线。改革和开放，作为长期的基本国策确定下来。在发展有计划的商品经济过程中，港口逐步复苏繁荣，而且港口建设的速度也大为加快。港口发展中取得不少新经验，也遇到一些新问题，亟需从理论上加以分析说明和概括总结。这几年理论研讨十分活跃。中国港口协会已组织了两次港城关系讨论会。长江港口协会也前后举行过四次河港讨论会，从不同侧面探讨过港口发展问题。学者专家 and 实际工作者亲密合作，提出过不少调查报告和论文。在这个基础上，作者通过实地考察，收集资料，经过三年多的努力，写出了这本著作。

万事开头难。一门新学科，从创立到完善，需要集体的持久的努力。这本书的优点是：篇幅不长，简明扼要，海港和河港，过去、现状和未来，宏观和微观，都涉及到了；而且是和城市一道来研究港口。港口体制改革，也列出了专章，进行了初步探讨，这也是大家关心的。目前这方面著作还不多，所以这种努力是值得称赞的。有了成果，使人高兴。

科学的细分和综合化的趋势正在加强。有些问题需要从不同角度不同方面进行不断的深入的研究。交叉学科新学科不断出现，这是一件好事。理论的繁荣和改革的推进，是密切相关的。新学科的出现，对于开阔眼界，提高认识，改进

实际工作也是有益的。港口经济学是为港口的改革和发展服务的，是为进一步对外开放服务的。运用经济学的一般原理和分析方法研究航运发展中的种种问题，以建立具有中国特色的航运经济学，并进一步细分研究并建立具有中国特色的港口经济学，现在只能说还处在初期的起步阶段。希望这方面的新学科茁壮成长，希望有更多的研究成果和著作问世。

是为序。

张绍震

一九八九年四月七日

目 录

导言	(1)
一、港口经济学的内容	(1)
二、港口经济学的性质与相关学科	(9)
三、港口经济学的方法	(15)
第一章 港口的形成和发展	(30)
一、古代的城市和港口	(30)
二、近代港口和城市的发展	(43)
三、现代港口和城市的发展	(48)
第二章 我国港口的建设和发展	(58)
一、建立我国港口体系的宏伟任务	(58)
二、我国海港的建设和发展	(68)
三、我国内河航运和河港建设	(75)
四、港口建设中的主要问题和经验教训	(81)
五、我国港口建设的方针政策	(89)
第三章 港口的类型、构成与港址选择	(96)
一、港口的类型	(96)
二、港口的构成	(100)
三、港口工艺和组织的发展与港区的变化	(106)
四、港口的基本条件和港址选择	(114)
五、港口布局 and 规划管理	(120)

六、港口和腹地的关系	(124)
第四章 港口的经济特点和功能作用	(130)
一、现代港口的一般经济特点	(130)
二、现代港口的功能作用	(136)
三、开拓港口功能和提高港口效益	(146)
第五章 港口城市的类型及其发展趋势	(158)
一、港口城市的一般特征和类型	(158)
二、港口城市的发展及与各方面的关系	(165)
三、港口城市的结构转变及发展趋势	(173)
第六章 港口城市的规划与布局	(179)
一、港口城市规划、布局的基本原则	(179)
二、城市发展中的港口布置	(189)
三、港口城市的用地分配和管理	(198)
第七章 科技进步与港口现代化	(203)
一、港口现代化的必要性和紧迫性	(203)
二、科技进步是实现港口现代化的保证	(209)
三、实现港口现代化的步骤和要求	(215)
四、实现港口现代化的途径	(227)
第八章 港口的社会经济效益和营运经济活动分析	(233)
一、港口的社会经济效益	(233)
二、港口营运经济活动分析的意义和方法	(237)
三、港口营运的基本经济指标	(242)
四、港口的费收	(254)
第九章 我国港口管理体制的改革	(266)
一、传统港口管理体制的弊病	(266)
二、港口体制改革的方向和初步成效	(270)

导 言

一、港口经济学的内容

港口是随着商品经济的发展，特别是国内外贸易的兴盛以及水运的繁荣，才成为交通运输的枢纽和城市重要的公用基础设施的。严格地讲，这是近代才开始的进程。

只有到了近代，港口才成为水陆交通的中介和要道，乃至联结各种交通方式的综合交通运输体系的重要环节；同时又成为港口城市的门户和口岸，亦即城市和相关腹地经济的咽喉。换言之，是城市以及与其有密切联系的区域及流域或海域经济的有机组成部分。值得特别强调的是：在生产、消费国际化的过程中，在世界经济一体化的推动下，港口终于成为城市、区域、流域、海域乃至整个国家走向海外，走向世界的通道与要冲。

这样，随着港口的发展和成长壮大，与各方面的联系日益频繁与紧密化，内部与外部有众多的经济关系和复杂的经济问题需要科学处理，港口经济学就应运而生了。

港口经济学是一门新学科。交通运输在人类社会发展的历史进程中，一直是十分重要的问题，但交通运输作为公认的专业也不过是50—60年的事。至于发达国家的航运经济学及其分支港口经济学，则是最近20—30年才成为相对独立的

学科。为了明确这门学科的性质和研究的主要内容，需要对港口经济学探讨的对象——港口，作一点初步的简略的考察。

正象水运可以分为河运和海运一样，港口也可以分为两类：即河港（包括运河港、湖港）和海港（包括河口港、河海兼容港）。它是水路运输的起点和终点，是各类船舶活动的基地和后方，是货物和旅客集中的场所，因而与众多的货主和旅客发生频繁而密切的关系。水上运输要依靠船舶来运输货物和旅客，而货物的装卸和旅客的乘降，都必须通过港口码头才能实现。港口在水上运输中具有特殊的重要性。

港口通过各条航线，与其他的港口和许多城市连结起来。航线愈多，船舶愈多、类型愈复杂，这种联系也愈经常化、多样化、多方面化，其作用愈广泛，其影响愈深远。

近代和现代的港口，都不再是单纯为了沟通江河湖海水路运输的组成部分；同时又是连接铁路、公路，乃至航空、管道等多种运输方式的枢纽，是各种运输工具的结合部和转换衔接的场所。因此不能再用过去那种陈旧的封闭式的小生产者的观点，单纯地把港口看成只是个码头，是货物装卸、旅客往来的地点。而应具有更广阔的视野，从它在国民经济整体和综合交通体系中所发挥的功能效益来考察它的地位和作用。因为它是当今交通枢纽，是多种运输方式的结合部和转换衔接的场所，所以港口又发展成为运输市场以及为交通运输服务的相关行业及各种企业的密集地。运输企业之间、运输企业和货主之间、运输企业货主和为之服务的相关企业之间，也发生频繁而复杂的关系。近代港口还兼营代理货物储存、加工、换装、转口、集装箱装箱、联营、联运、海关检查等各种贸易、金融、物流、商流方面的相关业务。港口的功

能多样化了，港口性质以及内部外部诸方面的关系也日趋复杂化多样化。

国际间经济交往增多以后，不少国家和地区都在港口设立自由贸易区，以吸引外商，发展对外贸易；自由贸易区后来又发展为多种类型的出口加工区、科学园区，港口的性质和功能再次发生新的变化。与贸易、加工、转口等业务相联系的广告、包装、金融、汇兑、保险、信息、游乐等等产业逐渐兴起。港口不再是弹丸之地，有的形容它是“国中之国”，成为现代社会的缩影。从这个橱窗，可以看到一个国家或地区文化、科学、技术、艺术、建筑等方面的成就和进步，它展示的是人类文明的精华，是人类社会交往进入国际化新阶段的产物。

这样，关于港口这个概念，也就有狭义和广义的区别。所谓狭义的港口，即指某个具体的进行船舶停靠、货物装卸作业和旅客上下等项业务活动的场所。而广义的港口则指一个国家或一个地区范围内港口区域的总称，包括与港口有密切依存关系各种产业所在的区域，包括自由贸易区、出口加工区等等。我们认为，港口经济学，这两个方面都是研究的内容，特别是人们易于忽略的广义港口，尤其应成为研究的一个重点。

这时，港口不再是城市的一般组成，而是其中很重要的特殊组成。从历史上看，除了渔港、军港、避风港有其独特的形成条件和特殊的功能以外（近代有些渔港、军港，也发展成为城市，或利用一般商港及工业港，即港口城市基础设施）；一般港口往往和城市同时出现或同步发展的。它们和城市及腹地的经济发展，工商业的繁荣兴盛，是互相依存、

互相促进的。城以港兴，港为城用，这是城市和港口一道兴起、共同前进的一般规律。不仅如此，有些港口还进一步成为带动一个地区乃至整个国家兴盛和前进的基地。这种事例在开放性的商品经济时代，在世界经济一体化而国际贸易具有特殊重要意义的时代，已经是屡见不鲜了。

交通运输本来就是以城市为依托为中心并使区域经济乃至整个国民经济联结成为统一机体的脉络，又是生产力布局进一步展开的经济轴线。城市吸引、辐射和服务功能的发挥，城市与城市之间、城乡之间、城市与各地区之间密切频繁的经济联系，都需要以便利的交通运输为条件。凡是靠海有海岸线的国家，凡是河流众多通航条件优异的国家，港口城市发展速度和规模都超过了一般城市。因为逐水而居，是人类经济发展的一般趋势；而现代工矿事业大发展，更使得水运和水资源综合利用的优势成为不可取代或难于替代的。大规模社会化的生产。要求充分利用江河湖海；而现代科学技术进步的同时，又使得综合利用和开发治理江河湖海成为可能。而港口城市经济力量的增长和综合功能的发挥，对这一切是起推动和促进作用的。港口城市在新的条件下的振兴和繁荣，就必须充分发挥利用港口的作用。城市是港口的基地和依托；港口是城市经济活动的重要支柱。港口和城市在功能多样化的过程中是互相依存、互相促进的。今日港口的重要性，在促进国民经济发展和现代化中的地位作用，和过去比，是完全不能同日而语了。

经济进步与科学技术发展也是互相影响的。港口发展既要适应经济增长的要求，又要利用科学技术发展的成就，更好满足多方面的需要。而这又首先表现在船舶工业的进步，

装卸机械发展，以及集装箱的采用等等，对港口的重大影响上。第二次世界大战后，船舶容量扩大，适宜各种货物类型的船舶增多。除了50万吨级油轮外，相继出现大型干散货船、液化气船、散装化学品船、散装水泥或矿产品船，以及集装箱船等，导致港口及码头泊位向大型化和专业化发展。综合运输网络扩大了港口和经济腹地的联系，港口和城市吸引力增强，辐射范围增大，服务功能也进一步齐全完善。而工业港和外贸港对国家经济振兴和人类文明进步中的作用，则更是巨大的。

以上的简略介绍告诉我们，只有把港口放在商品经济发展和城市化的总进程中，放在生产、消费国际化，世界经济一体化的历史背景下，才能真正理解港口在现代经济生活中的重要性，才能充分认识现代港口的地位，从而有效发挥其功能和作用。

这样来看，港口经济学的出现，是实际经济生活中提出来的迫切需要。

作为一门新兴学科或知识体系，需要分析研究的问题很多。重点的选择，框架结构的形成，取决于人们研究的角度、要求和目标。但是，必须从实际需要出发，从社会主义现代化的总任务出发，并且具备本国的特点，形成自己的特色。

我们原来是一个古老而落后的国家，又是一个情况差异复杂的大国，走上社会主义现代化的道路，只有短短几十年的历史。社会主义初级阶段的中心任务是发展生产力。港口建设，不仅是发展水上运输的条件，同时是发展商品经济，振兴国内外贸易的关键。摆在我们面前，老港的改造、新港的建设，任务都十分繁重。这就需要做好港口布局和规划工

作。规划本身就是对一个复杂系统进行的管理和控制。有充分而确切根据的科学规划，才能使港口的发展演变符合人们确定的方向，并且使其未来的发展变化，不偏离总的目标，至少也是在可允许的限度以内。在港口方面有许多事情待办，但一定时期内，资金总是有限的。怎样分配好，使用好，少花钱，多办事，不浪费，效益好，这也是一篇大文章。这就涉及投资决策和投资管理。从长远发展看，港口岸线也是一种有限的极其宝贵的资源，这种资源的开发利用，与地理条件、环境位置如何，关系十分密切，这就格外需要宏观上统筹安排，有计划地节约地合理地加以开发使用，并进行有效的管理。为了达到这个目的，为了合理开发并充分利用有限的水域和陆域，航道、码头、泊位、锚地等都有科学配置的问题，并且使之适应当前及未来的吞吐需求；岸线的分配、港口与商业区、工业区和生活居住区的分工和配合，与城市及腹地的联系，也有科学配置的问题。小而至于一个港口甚至一个码头的建设设计和安排，大而至于一个中心城市不同港区组成的群体，甚至一个区域由许多港口和城市组成的体系，都有布局设计和规划管理的问题。这既关系到港口本身的使用率和运转效率，又关系到综合运输体系和整个国民经济的总体效益和综合效益。这是一个方面的考虑。另一方面，港口的布局与功能分工，又与城市的布局与功能分工密切相关，双方需要配合与协调。港口的性质总是和城市的性质相互制约相互依存的。象我们这样发展中的国家，这些问题还需要在生产商品化、社会化、专业化的过程中，在国内分工和国际分工逐步深化的过程中，才能逐渐形成并明确起来；要运用动态观点，通过长期的建设和改造，

进行经常性的补充和调整。

这就是说，在港口经济学的研究中，一方面需要有宏观的考虑，即从港口与航运的关系、港口与各种运输方式的关系，从港口与港口的关系，港口与城市的关系，港口与腹地的关系等，换言之，即从港口与外部环境的诸种关系中，来分析探讨种种经济问题。另一方面又需要有微观的考虑，既从港口的内部的结构，从港口本身互相联结互相作用的层次和部位来研究各种经济问题，即从港口的组成、种类、性质、功能、作用的分析开始，研究港口的运行机制和经营管理，研究港口的投资分配与管理，资金的形成和运转，港口经营成本和费用，设备的折旧和提成，各种费率的收取标准的确定与调整，财务管理，港口自我积累、自我改造和自我发展能力的形成与提高，运输市场的组织和管理，港口企业（或称为港埠企业）的发展方向和行业管理等等。一句话，港口经济涉及的方面是相当广泛的，需要研究的问题是相当众多的。

我们国家从农村到城市正在进行经济管理体制，包括经济运行机制和方式在内的广泛而又深入的改革。改革的中心是推动原有的带自然经济和供给制色彩的产品经济模式加快向有计划的商品经济模式转换或过渡。引进市场机制并且和计划经济结合是一个关键。与此相适应，航运、交通等各种管理体制也在深化改革的过程中。港口、港口企业应该采用什么样的管理体制，它们的运行机制和方式应该采用什么模式，朝什么方向努力，这也是一个十分重要的研究课题，直接关系到港口活力的提高和功能作用的进一步发挥。而人们观念的改变，则是新的港口体制建立和有效运转的前提。

以上只是择要而言。从这些初步分析中，就可以看出：港口经济学，既需要分门别类，按不同层次进行具体的研究，也需要组成若干单元，进行综合的系统研究。内容不断开拓，深度必然会逐步提高。港口种种经济问题，提高到理论的高度，科学地给以解决，不仅会提高港口的效益和功能，推动港口和城市的进步和发展，而且会从总体上推动国土资源的合理开发与充分利用，促进整个国民经济效益和社会效益的提高。研究港口经济学的目的是加快我国港口的建设和发展，实现港口的现代化。港口现代化是交通运输现代化和城市现代化的重要组成内容；同时又与农业、工业、科技和国防现代化事业息息相关，不能分割。总之，国民经济的发展，各方面的实际需要，包括港口本身建设发展的需要，都迫切盼望着早日建立这门新的学科。

港口经济学这门新学科的出现，同时是经济科学不断细分又高度综合的产物。国外这方面的论文和专著不少。国内这方面的论文和调查资料，这几年也逐渐多起来。但总的说来，作为一门独立的新学科，与航运经济学一样，这还是一片亟待人们努力开垦的处女地。

由于是新学科，必然有个探索的过程，好似破土而出的幼芽一般，稚嫩、不成熟都是不可避免的。同时，人们对这门学科的性质和内容存在不同的理解和认识，这也是可以理解的。切磋琢磨，质疑问难，许多问题会逐步明确起来。只要大家齐心抚育，襁褓中的幼儿终究会长大成为少年青年和壮年。在大家共同关心和努力下，具有中国特色的港口经济学，一定可以很快建立起来，并且不断取得新的进展。

二、港口经济学的性质与相关学科

经济科学是个开放体系，内容不断扩展延伸，包括的新学科越来越多。港口经济学在经济科学体系中，属于具体经济学科和应用经济学科的范围。

具体经济学科包括的内容也很广泛，结构比较复杂。可以根据不同特征进一步进行区分。

例如可以根据空间地域的特征，根据地区范围的大小加以区分。如城市经济学、区域经济学、流域经济学、国土经济学、国民经济学、世界经济学等。当然，以上学科还可以细分，例如城市经济学或国土经济学就可以以内容具体分为城区、郊县、村镇、乃至农村经济学等或者从平原、湖泊、河流、丘陵、山区、海洋等加以研究。经济地理是以上各学科的共同基础。

还可以根据部门的特征，划分出不同的具体经济学科。如工业经济学、农业经济学、林业经济学、水产经济学、畜牧业经济学、运输经济学、航运经济学、建筑经济学、商业经济学、能源经济学、服务经济学，非生产领域经济学等。当然上述学科也还可以进一步细分为不同的学科。

可以根据职能的特征划分出新的具体经济学科。如劳动经济学、人口经济学、消费经济学、金融学、财政学、国家及地方税收、企业经营管理学、市场销售学、广告学等。

港口经济学既具有空间地域的特征，又具有部门的特征，同时也带有职能的特征，因此可以从不同的角度去进行研究。并且与其他不同具体经济学科保持或近或远的联系。

由于现代科学技术的发展，加上科学整体化系统化的趋势加强，经济科学与其他人文科学、自然科学、工程技术科学等交叉融合渗透，由此而产生一系列新兴的经济学科。如海洋经济学、卫生经济学、环境经济学、生态经济学、工程经济学、教育经济学、体育经济学、科学经济学、发展经济学等。跨学科的及综合性的边缘学科还在不断出现。不少新兴学科的性质和归属还没有完全解决。港口经济学也属于交叉的边缘新学科的一种。它可以归结到运输经济学或航运经济学，作为其中的分枝；也可以归结到城市经济学中，作为其中的分枝。

以上这些具体经济学科，都是以理论经济学科为基础的。理论经济学科中，最重要的是政治经济学和生产力经济学，两者虽然有密切的联系，而且有重合或交叉的部分，但两者研究的立足点和侧重点是不同的。

同时，由于实际的需要，有些经济科学采用一些技术性和方法性的手段，使一些原理具体化数量化，以便具体应用。这些应用经济学科，一般是由经济学与数学、信息论、控制论等有关科学相结合而形成的。包括区域经济学、布局经济学、会计学、财务管理学、经济计量学、经济统计学、信息经济学、经济控制论及经济数学模拟论、投入产出学等。这些学科可以帮助人们描述概括经济活动空间积聚及面上展开以及复杂的现实经济过程，进行定性和定量的分析。特别是复杂系统的管理和控制，仅仅凭借经验是不够的，必须借助模型的帮助。模型不但有助于规划的制定，同时也有助于规划的实施及管理，可以预测未来的各种变化。例如对投资巨大的大型港口工程必须采取慎重态度，必须利用模