

第一篇

新的视域:

港口经济

港口、经济与《港口经济》

——《港口经济》编委笔谈

方 放等

南开大学滕维藻教授编辑《港口经济》杂志要注意有针对性。它不同于一般港口杂志，也不同于一般经济杂志，所以办刊宗旨里要明确这个思想。在组织、编辑文章的时候则要体现这种思想，不能收到一篇介绍港口的文章就发，也不宜刊登那些只谈经济而与港口无关的文章，关键是要体现办刊宗旨和指导思想。

开益国际中心方放教授过去中国搞的是计划经济，那时港口的任务就是装卸，没有与整个国家发展外向型经济相联系，对许多规律性的问题缺乏认识。改革开放初期，1984年天津在国内率先实行了“以港养港”的改革，10年过去了，现在天津港有了很大发展，人们对“港兴城兴”的道理也加深了认识，越来越多的人深切地感到，在社会主义市场经济体制下，港口本身大有文章可以做。所以我支持研究港口经济问题，而且应该把这个问题提高到国家经济发展战略的高度来看待。

创办《港口经济》杂志是一件很有意义的事情，它应该在全国起一个促进研究的作用，研究港口与城市经济发展的关系。杂志一定要面向国际，办出水平。开益国际中心在美洲、欧洲有两个分中心，正在建立亚洲分中心，可以聘一些国外的兼职记者，约他们写文章，也要有国内知名专家的文章，请他们提供国际港口城市的信息，通过不断与国内外高层专家的交往，把杂志办好，把这方面研究的资料工作带起来。将来有条件的时候，可以围绕港口经济问题组织全国性的乃至国际性的研讨会。起步阶段，一定要依靠专家扎扎实实地做工作，把基础打好。

《中国日报》原总编陈砾：研究港口对国内、国际经济的影响是一个

大思路 过去研究宏观的太多、太空 研究领域单一。《港口经济》以新的不同领域之间的关系作为视角，我认为这是很重要的。作为新闻出版界的一员，我看这是中国改革深入发展的需要，是中国及世界经济发展的需要。亚洲贸易在兴起 釜山、高雄、孟买、多伦多都应在我们的视线内。我们国家宏观决策有程序 但微观研究仍要宏观做指导。所以刊物要努力创造向外的条件 利用一切机会 约到港口经济的稿子 与国外著名港口建立联系 立足天津 面向全国 走向世界。随着港口经济涵义的不断深化，内容上要不断突破。还应根据条件与某个大学联合搞一个港口经济研究所，加强理论研究，这也是一个对培养人才的思考。

南开大学谷书堂教授：经济类刊物现在有 1000 多种，趋同的多，25% 是和某种专业结合的。港口经济是一个多学科的概念 作为一个研究领域难度很大。需要有专门的编辑人才 国内少 不容易找 这方面的作者也不现成 但可以组织培养 虽然要付出一些经济代价 也有一定难度 还是可以逐步解决的。栏目设置可以有港口的历史介绍 但重要的是当前的特点 尤其国际上著名的港口 包括中国的港口 应当排一下队 提前一年就把稿子约出去。介绍港口要有评议、有发展趋势的分析。搞一个港口经济研究所 可以先从港口经济研究中心过渡 通过组织信息、组织课题 逐步发展 形成影响。

天津港保税区管委会王海平教授：国内讲港口的杂志不下几十种，但没有一本称作港口经济。国际上把港口与城市经济、国际经济结合起来研究的杂志也不多。天津是港口大城市，不仅有如何发挥港口城市经济作用的问题，而且还有对国际上港口兴衰做出超前反应的任务。

《港口经济》杂志要体现国际化 因为港口经济不是封闭经济。中国改革从沿海开始发展，经济从沿海起飞，这里有许多规律性东西要探讨：港口的建设与城市建设的关系、港口与国内国外两个腹地的关系等都要研究，要有新资料。每个港口的兴起或衰落背后都包含了许多值得研究的问题。所以《港口经济》杂志应包含宏观与微观、长远与近期相结合的研究，包含社会科学与自然科学相结合的研究。

要加强政策出台前的研究工作。江总书记讲过，中国经济要健康

发展。怎么才能健康发展 关键是加强研究工作 内地与沿海、东部与西部这些都涉及港口，国外不少专家提出要增强海洋意识，要研究港口的优势，把海洋上的利益转移到陆地上来。我们尚缺乏这方面的研究。天津港保税区与开益国际中心合作办《港口经济》杂志不求简单地宣传天津，目的在于促进研究，为全国从事港口经济研究的专家 and 实际工作者提供理论阵地。

天津大学陈环教授：应该深入研究港口经济包括的领域。杂志有一个栏目叫港口介绍，简单地介绍港口还不是港口经济，还应当涉及港口的建设。港口经济是一个新概念 在征稿启事上应有一个说明 以便于专家学者为我们写文章。《港口经济》杂志在起步阶段如一个新生婴儿 需要各方面的关照 每期都要有几篇有一定分量的文章 以吸引大家都来研究。我认为港口经济对中国的改革开放、对国际经济发展具有重大意义。办好这个杂志是对中国改革开放的贡献，会有很好的促进发展的作用。

南开大学潘同龙教授 我是研究法律的。市场经济是法制经济 港口经济肯定是市场经济的一部分，一定会有法律问题需要研究，只是港口经济的含义决定其中法律问题的范围大小。我希望《港口经济》在研究港口经济的同时，更能把与港口经济有关的法律问题研究得更加深入。

天津外国语学院唐菊珍教授 办《港口经济》杂志的设想很好 很有特色。天津是港口城市 市委、市政府对天津城市现代化国际大都市的发展规划需要有这方面的研究，全国区域经济的发展也需要这方面的探讨，国外研究中国的经济理论界更需要了解中国。在外语工作中我对此了解得更深切一些。

开益国际中心何钟秀教授 我认为《港口经济》很重要 因为它不仅可以为天津港保税区提供一个阵地，对天津以及类似的港口城市在发展外向型经济方面起到超前探索作用，而且对全国港口经济的发展也可以发挥理论指导的作用。近几年 我国出现“港口热”似乎有个“口”就可以建“港”到处建“港”分散了国家的资金和力量。这里有许多理论问题急需研究解决。

我国在改革开放的实践方面已取得很大成就，但对许多重要的理

论问题还缺乏深入系统的研究。我想《港口经济》可以成为一个无形的关于港口经济的“研究中心”集纳各种不同的见解 逐渐使理论研究得到深化。这是一件很有意义的工作。

开益国际中心喻宗浩研究员：天津作为中国北方的重要港口城市 是靠漕运、海运发展起来的 历史上对中国‘三北’地区经济的发展起过重要作用。新中国成立以后 由于西方资本主义国家的封锁 也由于我们的自身体制的弊端，天津的港口优势没有发挥出来，港口对天津城市经济发展的作用削弱了。在社会主义市场经济体制下，人们对天津作为一个港口城市的优势认识越来越清楚。研究港口经济既是天津自身发展的需要，也是天津作为中国沿海城市的一员、作为国际港口城市的一员应尽的责任。《港口经济》为专家学者和从事实际工作的同志提供了一个阵地 这个阵地周围可以联系一支队伍 有了队伍 港口经济的研究就可以逐步深入下去。

《港口经济》杂志是外向型的。刊物在天津办 由保税区和开益国际中心联合办 但它不局限于天津 把面向全国、面向世界作为自己的着眼点，从中国经济发展和世界经济发展的高度，研究港口经济的问题 这样思路就宽了 容量也更大了。

（发表于 1995 年 4 月）

为港口经济唱赞歌

萧向前

数百年来 人们话说津沽都以“沧海桑田”形容换了人间。可现在，天津要建设滨海新区，要成为现代化的港口城市，更紧密地联系首都北京 更广泛地团结渤海周边各省 而且要立足东亚 面向全世界。这岂能再用“沧海桑田”来形容 而应该是“海陆联运 产业大兴 重新编织东西方文明”。

人类的发展 文明的进步 靠的是不停的流动 走出去 请进来。人流带物流 物流又促人流 流速越来越快 流程越来越远。要走出国门，海上的这条腿比在陆上的要长些。近年来有了高速远航的飞机，虽然更增大了人流的威力 但是大量的物流仍然靠海运。所以一个国家、一个地区的发展，不能没有港口。500 年来西方国家的工业发展说明，从地中海经大西洋到太平洋星罗棋布的港口发挥着重要作用。自古以来中华文明的大发展同样也是靠同外界的交流。但是两千多年来，我国主要靠的是陆路，“丝绸之路”成为东西往来的主要通道 尽管我们非常赞扬它的辉煌成就，但比起海路它是缓慢的。陆上交通在古代相对容易 但由于各种原因频频受阻 若断若续 终于未成大气候。海路当初在我国也不是没有发展，而且曾居先进，但偏偏在郑和率巨型船队大举下西洋之后 西方以航海通商开辟新的生产、文化之时 中国反而实行了锁国 停止了外航 造成严重的倒退落后 直到被动挨打、受辱数百年。这段历史的曲折是应该认真总结的。以史为鉴 我们在振兴中华、迈向现代化之时 强调港口的作用 十分重要。

二

第二次世界大战以后，东亚的发展引人注目。日本在战败后似乎因祸得福，又重新从经济上取得了进展。20世纪的后半叶，世界性的经济发展进程显著加快。经过二三十年，西太平洋沿海出现了从日本到东南亚一系列的新兴工业国家和地区，其特点是自北向南发展了一系列的港口和城市，首先从东京、横滨、神户、大阪、经釜山、仁川、台北、高雄到香港、新加坡，然后延及曼谷、吉隆坡、巴生、马尼拉等地。这些港口不仅带动了城市，而且辐射了更深更广的地方，使东南亚很快兴旺起来。从20世纪80年代开始，我国实行了改革开放，开始也是顺理成章地从沿海发展。首先在毗邻香港的深圳、珠海建立特区，促使珠江三角洲直到广州得到快速的发展，经过十多年在中国的南方建成了以香港、澳门、深圳、珠海、广州和珠江三角洲的一连串港口和城市群，形成了一个外联、内引的新兴工业地带。自20世纪90年代开始，机遇逐渐北移，以上海为中心，长江三角洲（包括江苏、浙江两省的主要部分）乃至整个长江流域逐渐发展为华东工业区并向纵深发展。估计到20世纪末，这里将成为中国第二大的港口和城市群，其实力要超过华南，上海可能成为继香港之后东方金融、贸易、航运中心，同东京、香港并驾齐驱。与此同时，按世界经济发展规律，到21世纪之初，以北京、天津为中心，以山东半岛、辽东半岛为两翼的环渤海地区将在中国北方兴起。事实上，自从继广东之后，上海迎来第二个机遇之时，外商投资已逐渐北移。在华北和东北不仅土地和工资比较便宜，而且基础设施和人才条件的优势也特别显著。现在即将进入90年代的后半期，中国的国民经济正沿着持续、快速、健康的轨道向前发展。按照社会主义市场经济配置资源，加强内外交流已是大势所趋。环渤海的广大港口群和城市群要迎接的第三个机遇已是呼之欲出，只待这里的人们勇敢地将其抓住，努力促成经济建设的新高潮。

三

环渤海次经济区应该把黄海也加进去，要从长江以北的旧黄河口算起。因为苏北按经济地理应划归黄河流域。这样，环黄渤海的港口非

常壮观。中国除上海为全国第一大港之外，名列前茅的大港如大连、天津、秦皇岛、青岛都在这里，正向着大港迈进的还有日照港、连云港、营口、锦州、烟台、威海等，而开始建港又颇有前景的，从苏北算起有中山港、大东港、东营、黄骅、京唐各港。同这些港口相连的 100 万人口以上的大城市有北京、天津、石家庄、沈阳、鞍山、大连、济南、青岛等十多个。这里集聚了各级行政官员和科技人才数百万，而且有在工业、交通、通信等企事业中从事各种工作的职工数千万。这里将形成一套日益完整的交通网络和卫星城市。特别是高速公路将从现在的京津、沈大、青济三条基线扩大延长，行将把环渤海、黄海大小城市连成‘门到门’的运输网。这种形势一定会创造更多的中小城市和工交地带，像现在珠江三角洲和苏、锡、常一带那样繁荣的景象，很快就将在华北、山东和辽宁看到。到那时，由于经济的国际化和跨国公司的巨大作用，世界的形势将使港口的作用更大地得以发挥。

随着外向经济的大发展，环黄、渤海相邻区域的港口经济将在竞争中逐渐发展各自的优势，实行适当的分工。比如大连可能是能源、散货和集装箱都有的综合大港，秦皇岛则主要是能源港，青岛是能源和集装箱港，而天津则将是集装箱为主加上散货船的现代化大港。集装箱港是有代表性的先进港口，它要求的条件特别严格，一般的港口是难于做到或大面积经营的。将来的中国，香港和上海是东亚乃至世界的主要大集装箱港，而在中国北方，天津将排在前头，因为京津塘高速公路及其延长，一直把河北、山西、内蒙古和河南一部分都连起来，其两侧将形成多个高科技工业园区和各种加工制造业的广阔地带，天津港与这块广阔腹地联系最为方便，远比其他各港优越。天津成为北方的航运中心，围绕着外向经济构成商业服务、金融保险、旅游购物的中心的可能是最大的。问题是，天津必须做好成为此等中心服务功能，应使各方满意的准备，而且需要做得越快越好。

四

20 世纪 90 年代之初，京津塘之间建成的高速公路，使首都北京和港口天津必然地形成一体。即将到来的环黄、渤海的发展机遇，要求这个地区有一个核心，这个核心也只有北京和天津的联合优势才能承

担。现在处于两翼的山东半岛和辽东半岛的经济建设成绩突出，已经捷足先登，而作为主体的北京、天津、河北的联合优势尚未发挥。首先是京、津、冀的联合，然后是环渤海及其广阔腹地的联合。作为港口城市的天津有其独特的优势。要运用‘优势互补’的原则，抓住中国改革开放之后的第三个机遇，把环黄、渤海的经济真正发展起来。天津应该向香港、上海学习，在服务行业，即第三产业和第四产业上狠下功夫。更要抓住咨询产业，使之成为环渤海及东北亚地区内引、外联，立足国内、面向海外的智囊，提供从宏观到微观，从系统到单项的各种知识和建议，给经济建设的组织者——企业家们当好参谋，提供相应的服务，即要为华北经济同国际经济接轨服务。这就要求有一整套与国际接轨的人才，实行从政策、法律、财务、会计、税收、金融到商业、贸易、仓储、运输、管理等等的全面或一条龙式的服务。港口经济是五花八门的，要求培养大量能经营港口经济的有国内、国际经济及相关知识的专门人才。为了迎接第三个机遇的到来，早抓各方面的人才培养至关重要，在做好各项准备工作的时候，要把挑选和培养人才放在首要地位，才能收事半功倍之效。

（发表于 1995 年 4 月）

港口经济管见

郭信昌

鉴于港口经济的基础在于港口的机能与作用，港口与经济的现代化也离不开港口机能的发挥与发展，因而本文将分别对港口的机能和作用、港口腹地的层次、港口经济的现代化等问题作尝试性粗略探索，以就教于同仁。

—

水是人类社会生存和发展的必要条件，而水运则是工业和城乡发展的重要条件。港口是依水而立、借水而兴的人工构筑物综合体，其作为区域或国家的门户，在对外交往中发挥着十分重要的作用，并已经成为现代经济运行体制的中心。港口的这种重要地位，是凭借其怎样的机能、作用而确立的？

首先，港口的机能有直接机能与间接机能之分。直接机能是指港口自身所产生的机能，主要是集疏运，即属于现今港口的局部然而又相当重要的功能。例如，专供往来船只停靠和货物装卸之用以及为船上所需淡水、食品、能源进行补给的泊位和码头设施。港口的这些直接机能可称为港务机能和生产机能，它们显然处于初级阶段，但在落后的科学技术和生产力制约下，在水上运输的漫长历程中占据了极长时期的统治地位。而港口的间接机能，主要是指由直接机能派生并影响或作用于其他对象而发挥的功能。例如，港口的地区开发性机能、信息机能、国际交流机能等。显然，这些机能不是上述港务及生产机能的扩大与完善，而是反映了近、现代港口的发展和进步，因而势将对港口本

身及经济的发展产生巨大促进作用。这就是说，此时的港口既具有水运、陆运、空运等交通手段的结合性质，又是人们进行经济、文化交流的口岸。正是港口上述直接、间接机能的发挥，形成了港口的作用。

其次，港口的作用有经济与社会作用之别。不同的作用取决于客观存在的不同港口。作为“狭义”的港口发挥的效能称为经济作用即港口具有的流通效能和生产效能；而其中直接连接生产与消费的流通效能，对于促进经济循环和实现社会再生产发挥着极明显的作用。作为“广义”的港口发挥的效能称为社会作用即港口的直接机能导致并波及到的间接效能。具体说，港口的社会作用，不只限于港口区域的开发，还要将港口的的水运与铁路、公路等陆上运输连接起来，发挥经济、社会、文化的传递功能，实现向内陆腹地、首先是港口城市开发的作用。可见，任何谋求现代化的港口，既要重视港口自身的开发及充分发挥港口的经济作用，更要强调并注重开发港口的间接效能，积极拓展和切实发挥港口的社会作用，才能使港口投资及其形成的港口机能得以充分释放，并做到最大限度地有益于社会。正是基于这样的认识，很多国家在建设港口的同时，也加速从事相关的陆上交通建设，规划和实施陆桥（即以铁路作为连接港口间的陆上交通桥梁）运输的建设与开通。

二

如上所述，港口的作用因港口涵义的不同，而区分为狭义港口的经济作用与广义港口的社会作用。如此，自然会引致一个至关重要的问题，即港口与其腹地的关系。港口发展的史实证明，港口的形成及发展程度，与其腹地的规模和经济状况成正相关；腹地的规模越大、经济实力越强，港口的发展潜力越大，前景越广阔，而腹地的规模越小、经济越弱，则港口的发展潜力缺乏，前景也暗淡。那么，港口所依托的腹地，客观上是怎样的一种状况，或者说应该如何科学划分港口腹地的层次，便成为我们研究港口及其经济发展不可回避的一个关键问题。一般说来，按对于港口发展的历史阶段及重要程度可将腹地依次作如下划分。

首先，以港口城市为核心的腹地。该腹地层次表明了港口与城市的密切关系——“港为城用”、“城以港兴”。因而在港口与腹地的关系中，最为直接和首要的便是港口依托于城市。世界上很多著名大城市，以及

我国的上海、天津、广州等城市 都以港口作为主要因素而发展成为“港口城市”并且获得了工业、商贸、金融、运输等诸业的巨大发展。

其次，以临近城乡作依托的腹地。该层次腹地，虽较港口城市稍差，却预示着或显示了港口对于临近地区商品的集疏运作用，以及这些地区经济发展对于港口效能充分发挥的促进作用。天津港的该层次腹地经济主要是由北京、唐山、保定、廊坊等市及京津和河北东、中部地区乡村组成的。这一地区的工业基础较好，农副土特产品及其加工能力较强 外向经济发展迅速 进出口规模日益增加 为天津港带来了充足的货源。与此同时 天津港定期通往世界各地的直达班轮 又可使地区进出口货物减少运费，提高了出口商品的竞争能力，降低了进口货物的费用，因而很少采取外埠转口。

再次 以内河、陆上运输手段延至的广阔腹地。这一层次腹地对港口的影响，一般在港口的早期不太重要 但随着交通运输的发展 必将具有深远的意义。例如 长期以来 天津港主要以铁路运输 直通河北、河南、山东、山西、陕西、甘肃、宁夏、新疆、内蒙及东北等省区 这些地区的进出口或经海运进行南北交换的货物，大都通过天津港中转。随着津欧陆桥运输的全线开通，天津港的这一陆上腹地将不限于目前的蒙古国 还将延伸和扩大到原苏联地区、中东、西欧 进一步成为跨国货运的重要枢纽。

最后，以海上运输手段联系的腹地。这一层次腹地范围的大小与港口的区位及航线开辟水平相关。世界上美国的纽约、荷兰的鹿特丹、新加坡、我国的香港等著名大港 以及我国内地的上海、天津、广州等港口 由于内陆腹地广大、货源充足 拥有远洋船直泊码头和通往世界的定期班轮，因而，已经将三大洋、五大洲的众多港口作为海上腹地。鉴于我国港口并不具有世界海运的明显区位优势，因此应积极利用一切条件 继续打开和扩大这一层次的腹地 以更大步伐走向世界。

三

在人类历史上、尤其是在现代社会，港口的水上运输在推动经济和社会发展中，发挥了举足轻重的积极作用。为了进一步发挥港口的这一优势 必须大力推进港口经济现代化。为此 首先要打破仅限于集

疏运三个基本功能的传统港口观念，牢固树立起发展港口多功能新观念。这主要是指全面发展港口的运输功能、商业功能、工业功能和服务功能等。其次要将关于港口的概念从一个企业或管理机构扩大到经济地域，即使港口的概念不仅包括由港池、锚地、航道、船闸等组成的水域和由码头、货场、仓库、装卸运输机械组成的陆域，还要包括加工、能源、运输机具等工业以及由各类代理公司、商场、银行、保险、通信等组成的商贸金融服务业。上述港口的多功能化，势必要求突破原有行业间的界限，并使港口发展成为一个涵盖多层次的综合性工业商业贸易中心和海陆空联结的交通枢纽；而港口多功能充分发挥，又将促成港口经济的扩大，并实现以港口为核心的水域、陆域、工业及商贸金融服务业的一体化，进而促进港口经济的现代化。

为了促进港口经济的现代化，目前有必要着重采取如下一些措施：(1)继续改善港口依托城市的投资环境。诚然，随着沿海对外开放的扩大，港口城市的投资环境已有了明显的改观。然而，在其经济及体制、基础设施、社会秩序、金融保险、文化教育等方面都还有一定的差距，有待通过深化改革和加强建设，使之进一步完善。(2)进一步搞好港航及港城管理体制改革。这主要是指为适应港口的多功能化，扩大港务局在生产、经营、管理等方面的多项自主权，理顺港城关系，加强港城一体化的进程，促进港城共兴共荣。(3)切实加强港口及交通建设。制定完善的港口建设和发展规划，包括吸引外商合资建港、加强港口设施的技术改造，制定海、陆、空多种层次的综合交通运输网规划方案，借以促进港口的多功能化，实现立体运输服务一体化。(4)适应发展社会主义市场经济的要求，组建与港口多功能化相匹配的多层次、全功能企业集团。

(发表于 1995 年 4 月)

从技术经济角度 谈港口经济发展

马 阳

我从技术经济角度、从港口工作的外部条件谈几点看法。由于现在各部门都在编制 1995~2010 年的 15 年发展规划，我们这次研讨的话题实际是研究跨世纪的港口发展战略和临海区域发展战略问题。

第一点，谈谈港口的产业地位。港口工作是交通运输的重要环节，应作为基础产业来对待。第三产业在发达国家一般占 60%~80% 我国第三产业比较薄弱 尤其交通、金融是最薄弱的环节。记得朱镕基副总理在一次会上讲过，交通运输有失误，改革开放以来，80 年代 交通运输投入、交通运输先行不够。交通运输发展与国民经济发展之比的弹性系数应大于一。因为交通运输不能适应国民经济发展需要，就会严重制约国民经济的发展。按说 运输能力到了 75% 就应扩建了。我们往往超负荷运输。作为基础产业 运输发展应先于国民经济。发达国家运输力过剩 他们投入小于一 我们运输力不足 投入应大于一。因此在作跨世纪规划时，在交通运输基建和港口建设上，投资比例应该给以倾斜 这是正确选择 应该呼吁。

第二点，谈谈港口的效益问题。港口建设的社会效益远远大于直接经济效益。从技术经济学角度看，港口自身建设投入得到的利益只有 5% 左右 而 95% 是间接效益。这 95% 又分几个层次。港口的用户 船主、装卸、仓储是直接受益者。由于港口吞吐量增加 等待时间减少 货物周转时间压缩 装卸、仓储直接受益。这些 港务局是拿不到的。还有波及效益 比如港口周转量增加 带来金融、旅店、劳务等业务增加 还有港口基本建设扩大带来的水、电的需要 这些都属波及效益。此外就

是扩波效益。什么叫扩波效益？上述旅店、金融以及水、电效益都会用于扩大再生产，扩大再生产效益不会小于 30%。因此，港口建设的投入，港务局本身只能拿到 5%，95% 是会给城市的其他产业带来效益的。所以应这样来理解港口建设，把港口建设和城市建设有机地结合在一起。20 世纪 80 年代起，一些港口放给城市，由城市或区域管理，就是因为港口建设给城市、区域带来的效益很大。如果我们忽视这个问题，在港口决策上会带来失误，或叫短见、短视。

第三点，谈谈港口开发依靠科技第一生产力问题。港口发展和综合国力发展是同步的，应走上依靠科技、提高劳动者素质的轨道。从中世纪开始，从资本主义初期阶段，港口运输和海运就很发达了。于是，作为传统工业，人们便把它放在“夕阳工业”之内，实际它不是“夕阳工业”，而是继续朝气蓬勃发展的国民经济的“先行官”。关键在于吸收高科技，从而成为高科技和传统结合的支柱产业。港口设施现代化，必须依靠高科技。不能用传统方式，应用高科技手段，依靠技术改造，从内涵发展来改造港口。这个题目很大，特别是在资金短缺情况下，怎样能够在大量效益被社会拿走的情况下解决投入、产出问题，这要靠社会调节，社会经济杠杆调节来使港口发展。在这一点上，同样需要大家共同呼吁和争取。

第四点，谈谈港口优势和市场优势有机结合的问题。港口发展遵循两个规律：一是社会主义市场经济发展规律，一是港口建设自身发展规律。这两个规律如何结合好，我想就是“优势互补”。因为港口建设发展优势如果没有社会主义市场优势结合，港口就是孤立的港口，上面说的扩波效益、波及效益就得不到发挥，反过来还会制约港口发展。因此两者结合的途径应是优势互补。比如，有的港口城市，由于港口发达，带来城市中心化发展，这是两者优势互补得好的例子；有的港口城市，虽有悠久的历史，但发展迟缓，没有形成现代化的中心城市，不能带动区域性经济发展，我相信这是城市区域经济发展和港口发展两者优势结合得不够好的缘故。

从上海、天津、广州、大连这四个城市的发展，可以看出区域经济建设建设和港口建设都很快。这是由于社会主义市场经济发展，积累资金，港口建设发展，反过来促进城市发展，这是相辅相成的关系。这种关系

处理不好 港口、城市、区域经济都会发展很慢。说是这样说 具体运作要靠城市和港口的发展规划。如果不重视这个问题，不能使优势互补，而使劣势互相制约，这就后果严重了。

还有一点是临海经济区域联合问题。临海经济区和港口是天然的依托关系。但临海经济区域能否成功发展 离不开经济联合、区域联合。任何区域在封闭中不可能快速发展。借助外部力量搞横向的技术、资金、人才、物资的联合、协作 才能大发展。临海经济区域开发协作一定要走经济联合、经济协作之路。

现在有十几个城市都提出要搞国际化大都市的展望，最容易接近国际化大都市目标是港口城市。比如香港、新加坡的港口都非常发达。香港、新加坡集装箱年周转量 1000 万标准箱，中国大陆几个大港口集装箱年周转量加在一起才 300 万标准箱，还达不到香港或新加坡的二分之一。因此 建设国际化大都市 港口要发展 吞吐量要上去 吞吐量上不去是不可能的。搞航运需要配套的条件 比如集装箱 就需要公路、铁路、航空配合 这些都不能搞封闭 封闭是搞不上去的。

京津轴心的问题。京津不联合 燕南、燕北协作区就开发不了、互补不了 天津也就没有雄厚的腹地。北京到唐山去搞港 可能有两个原因 一个是北京认为天津要价太高 另一个是北京以京老大自居 不买天津的账 找小兄弟听话 就成了这个状态。现在北京形势有变化 天津可趁机搞好关系 尔后把河北、山西的腹地用上 否则 建设国际化大都市将成为遥远的事。天津这两年的劲头儿比较足，在北京的同志明显感到天津的发展 如何把旺盛的发展劲头和现实结合 横向联合是很重要的问题。我总以为协作生产具有无限的潜力。

现在，在港口经济发展中有明显的竞争。广州位居珠江三角洲的龙头地位 能不能发挥 还要看情况。深圳要搞大港口 和香港联合 珠海在珠海西区搞大港口，还要和香港联合搞跨海大桥。这都对广州造成严峻的竞争形势。这种形势只能在市场竞争中发展解决，用行政手段、专家建议恐怕都阻止不了。广州如何在城市群中发挥龙头作用 处理好和其他城市的关系，将是至关重要的。

大连开发区魄力很大。大窑湾又要造一个大连，规模大，后劲足，它的腹地是东三省。但是渤海湾内优势没有发展起来，内部的交通运