



# 构筑新世纪 港口经济发

# 海洋经济与 发展的新体系

业发展的经济问题,是海洋经济的一个重要组成部分。利用港口这一基础设施发展相关产业(交通运输业、造船业、货代业及船代业等服务业等),由此产生

有关港口资源利用的经济问题。本文分析的是海洋经济与港口经济的互动发展关系,因为港口经济所描述的主体就是海港,由此港口经济就具有了与海洋经济相似的特点,两者最主要的联系就是海洋经济的发展必须尽可能地利用港口来实现,而港口经济的发展也有赖于海洋充当运输介质。

5 000 亿元。其发展速度远高于国民经济年平均增长率,也高于经济发展最快的沿海地区经济的年平均增长值,已经成为国民经济新的增长点。虽然我国海洋经济的产值有了很大的提高,但在国民生产总值中的比重却还是比较低的,2000 年该比重只有 3%,而一些发达国家的比重已在 10% 以上,且有些国家的经济观念已向海陆综合经济观念转变,海洋经济的发展速度还在加快,因此我国海洋经济必须有一个更大的发展。

海洋经济是关于海洋资源的经济问题,即为了满足人们对海洋资源产品的需要,如何协调开发与管理、利用与保护、改造与培育的经济问题。海洋经济所有的活动与海洋有着直接的关系,是由海洋产业组成的,而海洋产业是人类利用和开发海洋、海岸带资源所进行的生产和服务活动,是涉海性的人类经济活动。同时海洋经济不是单一的部门经济或行业经济,是人类所有涉海经济活动的总和。现代海洋经济包括为开发海洋资源和依赖海洋空间而进行的生产活动,以及直接或间接为开发海洋资源及空间的相关服务性产业活动,这样一些产业活动而形成的经济集合均被视为现代海洋经济范畴。

港口经济就是有关港口产

生有关港口资源利用的经济问题。本文分析的是海洋经济与港口经济的互动发展关系,因为港口经济所描述的主体就是海港,由此港口经济就具有了与海洋经济相似的特点,两者最主要的联系就是海洋经济的发展必须尽可能地利用港口来实现,而港口经济的发展也有赖于海洋充当运输介质。

## 一、我国海洋经济与港口经济的发展现状

### 1. 海洋经济的发展现状

近年来,随着国民海洋意识的提高以及国家对海洋资源开发重视程度的加强,我国海洋经济得以快速发展:全国海洋产业总产值从 1979 年的 64 亿元增长到 1990 年的 439 亿元,1995 年达到 2 464 亿元,1998 年为 3 270 亿元,平均每年增长将近 25%,2000 年达到

### 2. 港口经济的发展现状

从 1978 年掀起海港建设高潮到 2000 年为止,我国沿海港口的建设有了快速发展,我国大陆已经成长为海运大国和集装箱运输大国。到 2000 年末,我国已基本形成了大中小港配套,综合港、专业港、渔港与军港协调发展,传统码头与集装箱码头并举的港口体系。沿海港口已拥有中级以上生产性泊位 2 416 个,其中深水泊位 646 个,总吞吐能力 12 亿 t,完成货物吞吐量 13 亿 t,居美国、日本之后列居第三位,外贸吞吐量达 5.24 亿 t,并已经

形成1 800 万 TEU 的集装箱进出口量，是全球集装箱运输增长最快的国家。港口相关产业稳步发展，其产值也有了很大的增加。

以深圳港为例，该港的集装箱吞吐量一直以高于 60% 的增长率增长，2000 年集装箱吞吐量为 399.4 万 TEU，其中国际班轮航线数量和航班密度位

居全国第一。1998 年全市港口企业、港口配套服务业和主要相关企业的直接经济效益达到 118 亿元，以港口为主的物流业产值占当年全市 GDP 比重达到 8% 以上。但与港口业发达的国际先进地区相比，深圳以港口为主的物流业产值不高，表明未来发展空间还很大。如香港港口及相关产业产值占 GDP 比

重达到 20%，就业人数占总就业人数的 20%；日本名古屋、神户两大港口及相关产业产值分别占所在地区 GDP 的 40% 和 32%。

### 3. 海洋经济与港口经济的发展关系

表 1 是沿海省市海洋资源的开发利用情况（海港也是海洋资源的一种）。

表 1 沿海省市海洋资源概况

| 地 区 | 岸线长度<br>(KM) | 人均 GDP<br>(元) | 海港货物吞<br>吐量<br>(万 t) | 海洋产业<br>总产值<br>(亿元) | 地区 GDP<br>总值<br>(亿元) | 海洋产业占<br>GDP 的比<br>重(%) | 每公里海岸<br>线海洋产值<br>(亿元/KM) |
|-----|--------------|---------------|----------------------|---------------------|----------------------|-------------------------|---------------------------|
| 江 苏 | 953          | 10 221        | 1775.8               | 171.24              | 7199.95              | 2.4                     | 0.18                      |
| 山 东 | 3 122        | 8 128         | 10 749.2             | 676.86              | 7 162.2              | 9.4                     | 0.22                      |
| 福 建 | 3 051        | 10 121        | 3 046.7              | 326.39              | 3 330.2              | 9.8                     | 0.11                      |
| 辽 宁 | 1 972        | 9 176         | 10 536.4             | 275.5               | 6 805.6              | 7.2                     | 0.14                      |
| 上 海 | 172          | 28 236        | 16 400               | 384.26              | 3 688.2              | 10.4                    | 2.2                       |
| 广 东 | 3 368        | 11 184        | 15 966.6             | 791.3               | 7 937.2              | 10.0                    | 0.23                      |
| 浙 江 | 2 250        | 11 202        | 11 404               | 345.98              | 4 980.0              | 6.9                     | 0.19                      |
| 广 西 | 1 083        |               | 1 105.2              | 92.81               | 1 903.04             | 4.9                     | 0.086                     |
| 海 南 | 1 740        |               | 1 257.77             | 53.03               | 438.92               | 12.1                    | 0.03                      |

注：1. 江苏省资料来源《江苏省海洋统计年报 1998》、《江苏省统计年鉴 1999》。其他各省资料来源于《中国统计年鉴 1999》、《中国海洋统计年鉴 1999》并经计算而来。海港货物吞吐量资料由《中国港口年鉴》计算得来。2. 所用价格为 1998 年当年价。

从表中可以看出各省市之间的海洋资源及其开发利用程度相差很大，海岸线最长的是广东省，海洋产业的产值居全国第一（主要是深圳市港口物流产业的发展较快），占 GDP 的比重与上海市相当，其海港货物吞吐量也仅次于上海港排在第二位。除了广东省与上海市之外，山东省及浙江省海洋产值的发展也还可以，主要是两省对海洋经济的发展都非常重视，其他省市近几年也都在加快海洋经济的发展。通过对江苏省海洋经济产业的投入产出

分析（详见参考文献[2]），可以得出结论：港口交通运输业及与港口有关的服务业（简称港口产业）的产值在江苏省海洋经济总产值中所占的比重是相对比较大的，且与海洋其他产业的关联度系数较大，因此把港口产业作为江苏省海洋经济支柱产业群之一。由此可以表明，江苏省海洋经济与港口经济的发展之间存在着相辅相成的联系，进而推广到其他省市，也应能得到相同的结论。

### 二、构筑新世纪海洋经济与港口经济的新体系

#### 1. 新世纪对海洋经济与港口经济发展的新要求

从现状可以看出，我国对海洋资源的开发利用程度还不是很高，海洋经济的产值在国民经济总产值中的比重还远远没有达到发达国家的水平。而港口经济的发展也只是局限在粗放经营阶段，即只有港口吞吐量的增长，而港口相关产业的发展还只停留在发展初期，没有形成有效的一体化物流发展模式，没有形成集约化经营的气候，由此使得港口经济的发展远远跟不上地区经济的发

展。而社会经济的发展已对两者的发展提出了新要求。

(1) 全国经济的发展趋势要求加快发展海洋经济与港口经济

经济发展是由许多因素综合决定的,而商品的交换、市场的扩大、交通的便捷、技术的交流、信息的传递等无疑是决定经济发展的重要因素,这些因素是经济赖以发展的必要前提和条件,而沿海恰好具备了这些前提和条件,因此沿海就成为经济聚集与成长的核心地带。我国沿海开放地带外向型经济发展战略的主要考虑就是充分利用沿海地区经济地理区位优势 and 海岸带资源优势,加快外向型经济发展,辐射内陆地区,梯次带动全国,为实现国民经济发展的战略目标服务。因此随着新世纪我国经济的发展步入稳步前进阶段以及西部开发战略的实施,必然要求加快沿海经济对内陆经济的带动作用,而沿海经济的发展需要海洋经济与港口经济(物流业)强有力的支撑与带动,由此加快发展海洋经济与港口经济也就提到了重要议事日程。在发展海洋产业与港口产业时,要对产业进行合理规划布局,在选择主导产业时,保持沿海地区与内陆地区产业之间的适当梯度(产业势能),并以科技为依托才能更好地发挥沿海地区“发展核”的扩散与联动作用。海洋经济、港口经济与国民经济的联系可以通过产业关联模型来分析(见参考文献[2])。

(2) “经略海洋世纪”的到来要求加快海洋经济的可持

发展

随着《联合国海洋法公约》的实施,新的国际海洋秩序得以建立:①是规定了12海里领海制度;②是建立了200海里专属经济区制度;③是确立了国家管辖海域以外的国际海底及其资源由人类共同继承财产的原则。海洋新秩序的建立使当今世界管辖海域“国土化”趋势进一步加强,且由于陆地资源的减少,各国纷纷开始大规模经略海洋,向海洋索取其丰富的资源,以使海洋经济成为各国经济新的增长点。由此21世纪成为人类所谓的“经略海洋世纪”。

为了保证海洋资源得到合理开发和利用,以使海洋经济成为可持续发展的经济,必须要求在发展海洋经济的过程中维持海洋经济的特性。海洋产业与陆域产业之间有着较强的相互依存性,随着改革开放的推进,海洋经济的对外开放度在提高,海洋作为国土边缘的地缘优势日益显现,海陆地理位置的依存性和资源的互补性使海洋产业结构演进、产业关联更加与国民经济产业结构相融合,因此只有保持海洋经济与国民经济的协同发展,共同参与国际竞争,才能提高海洋经济的宏观、微观效应,也才能更好地发展国民经济。

(3) 加入WTO要求港口经济发挥其应有的带动海洋经济及区域经济发展的作用

中国特定的经济格局、资源禀赋等地理自然条件,凸现了沿海港口在中国经济发展中重要的战略地位:①是国民经

济和对外贸易发展的基础支撑。改革开放以来,港口总吞吐量增长与GDP增长的相关系数达到0.99;②保障了沿海地区经济发展对能源的需求。“北煤南运”、“北油南运”、外贸进口原油和铁矿石等一直是沿海港口重要的运输任务;③对外贸易发展和外向型经济发展的主要依托,成为吸引国际资源向我国沿海地区调动配置的先决条件;④沿海主枢纽港大多位于全国综合运输主骨架交汇点,是综合运输体系中的重要枢纽和多式联运的组织中心。而随着中国加入WTO的实现和人类大规模经略海洋时代的到来,以及沿海港口具有对海洋经济和区域经济的支撑带动作用,可以更好地发挥沿海经济对内陆经济的辐射等作用,更要求沿海港口的建设与发展充分保证这些战略地位的实现。

## 2. 构筑海洋经济与港口经济的互动发展模式

(1) 依托海港发展海洋经济并带动地区经济的发展

海洋资源优势要转化为经济优势,必须依托大港口,海港是海洋经济的核心基地,进行港口开发和发展港口经济,进而全面开发海岸带,向海洋进军,是今后各沿海省市经济发展的战略举措。作为海洋经济的产物——海港,是在世界经济交往中发展起来的,并成为国际间生产活动和经济联系的主要枢纽。国际贸易货运量绝大部分是由海运承担,如我国海运进出口运量占全国外贸进出口货运量的90%以上。因此

无论沿海地区或是国家通过拓展区域经济获取国民经济和外向型经济的增长,必然要求与港口发展有机结合。

“21 世纪是海洋全面开发的时代”,港口经济开发作为发展海洋经济的重要内容,越来越受到沿海国家和地区的重视。以发展海洋产业为宗旨,以海港为核心基地,依靠港口开发和发展港口经济尤其是港口工业、结合商业服务业和外经贸的大发展,从而推进一国或一地区的工业化进程,拓展与加强第三产业,逐步完善产业结构,保持经济持续稳定高效发展。港口海运业既是发展海洋经济的基础产业,同时又是重要的支柱产业,港口海运业的发展程度直接关系到工业、贸易和整个区域经济的发展。根据“基础先行”的原则,必须科学、合理地开发优越的港口资源,优先发展港口海运业,带动临港工业及加工贸易和转口贸易的发展,从而推动地区经济的发展。

#### (2) 构筑海洋、港口与环境的新型关系

随着世界经济全球化趋势的日益强劲,与之连动的 IT 化影响到社会经济活动的各个方面。这种状况对港口影响的最大特点是亚洲地区的经济发展使我国和亚洲的经济活动产生连动,形成一体化。于是原来国内各区域间贸易的相关工业品、食品和家电产品等生活消费品的运输就转变成对亚洲的运输,产生使港口作为始发地的新的国内运输,即“对亚洲运输的准国内运输化”,由此促进

港口必须具有进口产品与国产品混装和流通加工等的高功能。而随着国际产业结构调整 and 港口工业的合理化重组,外资企业也开始在港口建立制造与流通基地。另外,随着“对亚洲运输的准国内运输化”及“生活与船舶融合”发生连动,港口的销售商品和商业结集增加,以城市港口为中心的临海工业区正在向商业区转变。在这样快速发展的世界经济全球化的大潮中,各省市对利用海洋与港口“与国外连接,搞活地方经济”寄予了极大的希望。

海洋经济与港口经济的发展对构筑海洋、港口与环境之间的新型关系提出了要求:以地球环境问题为标志,全世界对资源和环境的有限性认识都在提高。对海洋环境也不例外,21 世纪不能象 20 世纪那样只追求产业的发展,否则就会恶化环境,使人们远离港口海洋,21 世纪要把海洋变成美丽的海洋,使“海洋环境和市民接近”。另外,在保护自然环境的同时,还需要有好的居住环境,这也需要作为居住环境背景的港口与海洋发生变化。21 世纪的港口应是恢复海洋生态、环境优美的港口;21 世纪的港口应是可以移动的多用途港口;要开发具有能在外海使用的很高的抗波浪技术和高速移动技术,并具有住宿、医疗等功能;21 世纪的港口应是海洋资源开发的基地。为了充分利用海洋资源,保护地球环境,积极支援开发利用风力、海浪、太阳能等自然能源发电,用于港区绿地、港口设施和疏港公路等的照

明。

虽然海洋的充分利用和保障与外国连接这一港口的作用没有变,但在新世纪,考虑港口作用的出发点应从过去的以工业为中心向国民生活方面扩展,这就要求把港口摆在国民生活与海洋及世界连接装置的地位上,制定新世纪的港口发展政策;港口要向广域网化的方向发展——要确保与世界竞争和协调关系下的产业发展及生活消费品,有效并稳定地搞活地区经济,港口必须信息化,而且要与陆上交通网连接,才能从整体上提高具有国际竞争力的、高质量的物流服务,使港口网络化;要成为开放地区和市民自己的港口——对过去以工业为中心的港口产业进行重组的同时,还要充分利用海边的有利条件兴建多种产业,包括外资企业,为搞活地方经济、恢复海洋环境、防止海洋灾害、充分利用海洋资源来丰富人们的教育、文化生活作贡献。

#### 参考文献

[1] 杨承新.《以港口为核心,发展深圳现代物流业得探讨》[J]. 水运管理,1999,(5): 2~4.

[2] 《江苏省海洋经济支柱产业选择及其发展研究》报告,河海大学出版社,2000 年。

(作者单位 河海大学交通与海洋工程学院)