

论现代港口经济本位论的内涵*

苏 萌 戴桂林 傅秀梅

(中国海洋大学经济学院 青岛 266071)

摘 要 现代港口经济的发展是在从无到有循序渐近中发展起来的,文章首先简单回顾港口经济发展历史;接着就港口经济的发展现状分析,来解释港口经济发展的实际情况,分析导致现代港口经济逐渐成为区域经济发展中心的原因。文章试图阐释在港口经济的不断发展过程中逐渐形成的现代港口经济本位论的过程,即阐释以现代港口经济为基础和中心的区域经济发展态势的形成过程,同时试图为港口经济的未来发展指明方向。

关键词 现代;港口经济;本位论

随着我国经济的发展,中国的经济要素正在向长江三角洲、珠江三角洲和环渤海城市群集聚。然而这部分的国土面积仅占全国总面积的1.61%,人口占10.08%,经济发展水平却远高于全国的平均水平,GDP占全国的50%以上,人均GDP是全国平均水平的3.32倍。进出口总额以及实际利用外资额占全国同类指标总量的70%多,社会消费品零售总额和固定资产投资总额也占到全国的1/3左右,是什么原因导致这三大区域的经济有如此强大的生命力?通过分析三大区域的特点,我们不难看出,具有的共同特征是自北向南分布在我国的东部沿海地区,每一个经济区都分布着优良的港口群,那么是由于港口群的存在才使这些区域经济增长具有巨大的潜力吗?导致沿海地区的经济活力要远远的大于内陆地区的原因又是什么?现代港口经济可以被看作是区域经济发展的引擎吗?其实,这样的情况不仅出现在我国,在世界范围内很多国家和地区也出现了同样的现象。美国经济学家萨可什做了一个统计:全球

GDP的50%产生于距海岸线五十英里的范围内。

任何事物的发展都是一个连续、渐进的过程,现代港口经济的发展也是在从无到有循序渐近中发展起来的,文章首先简单回顾港口经济发展历史;接着就港口经济的发展现状分析,来解释港口经济发展的实际情况,分析导致现代港口经济逐渐成为区域经济发展中心的原因。试图阐释在港口经济的不断发展过程中逐渐形成的现代港口经济本位论的含义,即阐释以现代港口经济为基础和中心的区域经济发展态势的形成过程,同时试图为港口经济的未来发展指明方向。所有部分的发展都受到整体发展的影响,港口作为区域的一部分必然受到区域经济发展的影响,在分析的过程中,笔者将结合区域经济发展阶段理论和区域极化理论就现代港口经济本位论的含义进行解释。

一、港口经济的初期发展回顾

港口通常是由人工建筑而成的,具有完备的

* 本文受“现代海洋经济带建设与我国东部经济圈一极化发展取向研究”国家社会科学基金项目[06BJL074]资助。本文同时受中国海洋大学文科纵向项目[H06YB06]资助。

船舶航行、靠泊条件和一定的客货运设施的区域,它的范围包括水域和陆地两部分。在回顾港口的初期发展的过程中,笔者将港口的早期发展划分成以下两个阶段,分别为港口的形成阶段和初级发展阶段。

(一) 形成阶段

在港口发展的形成阶段区域经济正处于传统社会的发展阶段中,整个地区以农业生产为主,没有或者极少有现代化工业,生产力水平很低。当时区域内存在的只是一些停靠船只的码头,码头也几乎没有人工修建的痕迹。当时的码头分为内河码头和沿海码头,对照上文对港口概念的描述,其定义描述中的港口还没有在实际生活中真正的出现。这个时期人们主要是把码头视作沿海地区与其他内陆地区经济的沟通窗口,所以码头对于地理位置的依赖程度比较高。一些主要的沿海码头,一般出现在河口或者江口处,因为码头与周边地区大宗货物的运输沟通的主要途径是内河运输,所以将码头设置在河口或者江口主要为的是方便与内陆的沟通,而码头与周围内陆区域商品的陆上运输则是通过人力或者牲畜来完成的。码头逐渐形成的同时,成为地区间商品沟通的集散地,周围的商品交易逐渐活跃,为码头周围区域今后经济的发展奠定了基础。这个阶段也是港口发展经历时间比较长的一段,从船只被广泛应用到生产、生活中开始,直到以15世纪末到16世纪初出现的地理大发现和现代化工业的建立为标志的国际间货物沟通的逐渐增多为止。

在这个阶段港口发展具有如下的特点:第一,与码头有经济联系区域的范围比较小,仅限于与江河较近的区域,通过陆运联系的腹地范围更不必多说。第二,码头与周围区域的联系很少。第三,码头与周围区域的沟通途径很少。所以在这阶段码头与周围区域的沟通规模还没有形成,只是初步形成了以港口为枢纽的内陆地区与沿海地区商品的流通。

总之,在这个阶段港口经历了从无到有的发展,可以说是港口发展历史上的一个飞跃,港口在其自身从无到有的发展过程中,同时作为一个新生增长点刺激了所在地区的经济发展,成为区域经济发展的动力。

(二) 初级发展阶段

港口的沟通和联系基本建立以后,港口周边区域社区、市场、交易的存在和发展,科学技术的进步,使得码头不断发展。随着生产力水平的不断提高,区域经济已经从传统社会阶段发展到工业化的初期阶段,根据区域经济发展阶段理论,产业结构由以落后农业为主的传统结构逐步向以现代工业为主的工业化结构转变,走上了工业化的发展道路,人民生活水平不断提高,市场逐渐扩大,生产规模的不断扩大,因此原有的码头规模已经不能适应新的生产力发展要求,扩大规模是码头发展的必然选择。与此同时,随着整个世界科学技术的巨大进步地理大发现和产业革命的相继出现,对港口一区域以后的发展产生了非常重要的影响。十八世纪六十年代开始的第一次产业革命,以蒸汽机的发明和采用为主要标志,利用第一次产业革命的科技成果,美国的富尔敦在1807年制造了“克莱蒙特”号世界上第一艘轮船,并获得了成功,远洋运输以其通过能力大、运费低、运量大等优点,从此轮船成为跨国远距离、大宗货物运输的主角,直到现在。伴随着轮船的推广应用,生产力水平的提高,于是人们对当时的码头进行了改造,扩大了规模以适应新的发展要求,按照本篇开始时给出的港口的定义可以知道,港口是在这个时期出现的。

在这个阶段港口经济发展具有如下的特点。第一,港口与地区间的联系渠道日益通达,使得港口的腹地向各地不断延伸。随着科学技术的发展和推广应用,其他各种运输工具如火车、汽车、飞机的相继出现,以及公路、铁路的修建使港口与周边区域的沟通更加便利,联系渠道增多

而且联系方式多样化,同时与港口周围联系密切区域的范围也随着交通的通达便利逐渐增大。例如,19世纪中叶,美国铁路的修建使得纽约港辐射区域扩大到美国东北部和中西部产业区的14个州。第二,港口的外引内联力度逐步显现,港口在经济发展的作用逐步显现。由于世界市场的形成和世界贸易的扩大,加之港口和周边区域之间联系渠道日益通畅,港口的活动范围有所扩展、服务活动领域不断扩大,港口区内开始出现工业设施如海运、港口装卸、仓储等,此时的港口主要运输与工业相关的机器设备、生产原材料以及产成品等,使得港口有了向周边区域发展和扩充的机会,港口初具内引外联的能力。第三,港口地区在产业结构上、空间布局上开始出现分工和功能上的专门化。港口地区间的经济地域内部分工加深,区域横向经济联系开始密切,各地与港口的联系渠道畅通。初步体现出港口与腹地经济上的“一体化”,形成了合理的内外分工职能。

总之,在这个阶段不难看出,由于区域本身基础设施建设的不断完善,科学技术的不断发展,进一步加快了港口原有的存在和发展的模式,区域经济的发展,迫使港口设施的升级换代和港口相关产业类型的不断增多,港口经济的逐渐显现是在区域经济的刺激下发展起来的。

二、现代港口经济分析

(一)港口经济发展阶段划分原因

通过上一阶段港口经济的发展,初步一体化的形成,为其进一步向纵深发展奠定了基础。笔者之所以将这一部分的论述称之为现代港口经济分析即港口经济现状分析,是笔者试图在推进港口经济发展分析的同时结合现阶段我国港口及其周边区域的当前发展的情况做出的阶段性划分。虽然现阶段我国港口经济发展的情况不尽相同,但是大都处于初级发展阶段向下一阶段过

渡的发展过程中,或者刚刚完成过渡的下一阶段,所以本文将论述的重点放在现状分析和远景展望这两部分。一方面继续上文对港口经济的发展进行分析,另一方面这样对发展阶段进行划分也使读者更容易把握本文的论述重点,即在通过简短回顾发展历史之后立足于现状,结合区域增长极理论对港口经济的未来发展方向做出预计,使实践者更容易把握本文理论的重点,以便指导实际工作。

(二)区域经济发展阶段分析

随着经济发展的推进,区域经济发展进入工业化中期阶段,根据区域经济发展阶段理论,这一阶段制造业内部由轻工业发展转向重工业的迅速增长,进入重工业化阶段,第三产业开始迅速发展。地区经济得到迅速的发展,城市化水平迅速提高,投资领域不断扩大,像作为支柱产业的重化工业,作为先导产业的机械电子和电子工业,为生活水平不断提高的居民服务的轻工业、耐用消费品工业以及第三产业。与此同时,世界范围内分工合作和各国之间的贸易往来不断增加,对于大宗货物的远洋运输需求也不断增加。我国现有的产业结构特征与工业化中期的产业结构特征基本一致,从经济发展的总体上看,目前我国正处于工业化中期的发展阶段。

(三)港口行业分类

在工业化中期阶段,港口周围各种各样的行业得到了进一步发展,港口的生产活动领域不断扩大,行业种类不断增加,比如海运、港口装卸、仓储、物流、拆造修船、临港工业(石化加工、机械加工等)管理、金融、保险、咨询、商业、旅游、娱乐等。随着港口经济发展时间的推移以及港口经济涉及行业特征的不同,其他研究者对这些在发展过程中先后出现的行业形式进行了分类,当然这些行业中的一部分已经在分析港口经济的初级发展阶段时有所涉及,分类如下:首先出现的是在前文中提到的,由港口的存在直接产生的共生

产业,如海运、港口装卸、仓储等,此时的港口主要运输与工业相关的机器设备、生产原材料以及产成品等。然后随着运送的物品种类数量的增多,以及工业发展对城市经济的促进,还有企业发展本身的需要,港口的规模不断地扩大,产业链的进一步延伸,综合交通环境的不断改善,逐渐的又有其他依赖港口及共生产业而形成和发展起来的依

存产业,如拆造修船、临港工业(石化加工、机械加工等)。此后随着经济的进一步发展,共生产业和依存产业的不断发展,与他们联系紧密的相关服务业,比如金融、保险、信息服务、旅游业、商业、娱乐等都会快速发展,这些产业被称之为港口的关联产业,具体分类如表 1 所示。

港口直接产业具有强大的产业链延伸能力。

表 1 港口产业分类

产业分类		产业特征	主要行业
直接产业	共生产业	由港口的存在而直接产生的行业	海运、港口装卸、仓储、物流
	依存产业	依赖港口和共生产业而形成和发展起来的行业	拆造修船;临港工业(石化加工、机械加工等)
关联产业		与港口直接产业密切相关的产业	管理、金融、保险、咨询、商业、旅游、娱乐等

在直接产业中,共生产业是“基础产业”,围绕共生产业衍生依存产业,而依存产业的出现改变了港口产业在区域经济中的作用,即由原来的单一运输产业功能,转变为集运输和工业为一体的综合产业区。在共生产业和依存产业的共同作用下,直接产业通过上游、下游和横向的产业联系衍生出为港口提供各种服务的第三产业。港口各产业之间相互联系、相互作用,共同形成“港口产业链群”带动周边区域经济的发展。“港口产业链群”,对周边城市和社会生活、就业结构、经济活动、土地利用等产生巨大的带动作用。

在这个阶段,港口随地区经济快速增长,港口产业形式成多样化发展,直接产业与关联产业并存,建立起以港口为龙头的现代化大交通、物流、临港工业和综合服务体系,促进了区域经济的协调发展,同时区域经济实力壮大也支持了港口产业的进一步发展,二者相辅相成,共同发展。其发展呈现出新的特点:第一,港口功能发生了全新的变化,它成为物流配送、运输、存储、港口包装、装卸、流通加工、分拨、物流信息处理等全方位及综合服务中心,是联接世界生产与消费的中心环节,同时也是区域乃至国际性的商务中心,为用户提供方便的运输、商务、保险、金

融、信息服务。第二,港口与腹地间的联系渠道已实现多样化,并且物流在港口和区域之间通畅无阻。由于区域经济发达,区域通过港口和区外和国外的贸易量大,对外联系相当密切,形成了以港口为纽带的与外部互补性很强的货物、资金、技术、信息和人员的流动。第三,区域内部及其与港口之间分工体系已经发展成熟,内部经济联系很密切,已形成了统一的区内市场。而且港口一区域产业结构和地域布局在已经优化的格局下取得了很好的发展,内部要素形成了高度集约与优化的统一体。

(四) 现代港口经济较以往港口经济的优势

以往港口经济中所依托的产业就上文表 1 所示仅有直接产业中的共生产业如海运、港口装卸、仓储、货物运输和部分的依存产业如拆造修船。

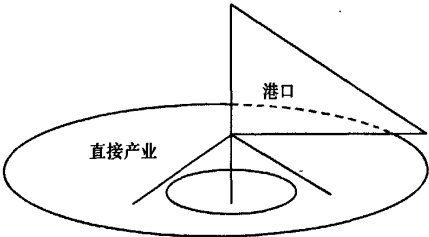


图 1 以往港口经济发展示意图

注:港口经济在港口直接产业的支持下,得到发展

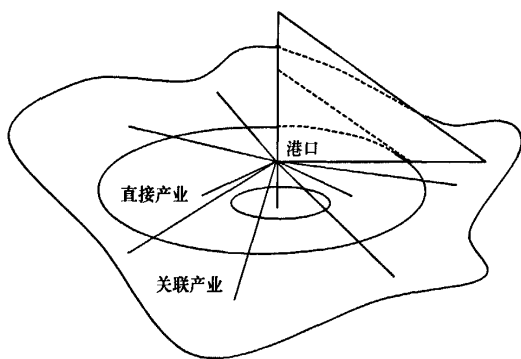


图2 现代港口经济发展示意图

注：港口经济不仅受到港口直接产业的支持，同时受到关联产业的支持，使港口经济作为区域经济增长中心的基础更加稳固

在现代港口经济中不仅包含以往港口经济的全部产业而且又增加了关联产业，而关联产业如表1中所述，主要涉及的是第三产业，这些临港第三产业虽然是在港口经济的发展中才出现的，但是像其他第三产业一样，他们的发展大都是灵活的、不受港口地域的限制，随着临港第三产业的不断成熟，受第三产业带动和辐射的区域面积将不断扩大。港口经济的发展有这些临港第三产业的支持，其作为区域经济发展中心的地位更加稳固，港口经济发展基础也更加坚实，港口经济以更加迅猛的发展势头带动区域经济前进，现代港口经济本位论逐渐形成。

(五) 本阶段港口经济发展特点

这一阶段的主要特点是港口逐渐成为区域发展的基础和中心，是区域内运转、工业和商业的中心。港口是整个区域经济增长最活跃的部分，在它的拉动下地区经济迅速增长，处在这个时期的沿海地区的经济活力远大于内陆地区，成为国家乃至世界经济发展的亮点。

三、在区域极化模式下的港口—区域发展展望

在对港口经济的未来发展进行展望以前，首先从区域经济的发展阶段，港口产业的演变和发展以及区域极化理论方向出发，从理论上逐个分

析港口、区域未来的发展方向，从中找到相似点，归纳出港口经济的未来发展方向。

(一) 区域经济的发展阶段分析

首先分析区域发展的背景，随着经济发展的推进，区域经济进入到工业化后期发展阶段，根据区域经济发展阶段理论这一阶段的主要特征是第三产业开始迅速增长，成为地区经济发展的主要贡献者，其中第三产业中的新兴服务业的发展速度尤为突出，也就意味着港口产业分类中的关联产业在这一阶段将在区域经济发展的大环境中得到迅速的发展。

(二) 港口行业发展趋势分析

从港口产业的演变在不同的发展阶段中也能得到和上段类似的结论。随着港口产业的不断发展，在地域空间上表示为，围绕核心港口呈现类似同心圆一样的波浪式扩张，从里到外依次为共生产业、依存产业、和关联产业，而且不同产业的空间扩张能力是不同的，与港口的关系越密切的产业对港口的依赖性越强，摆脱港口的空间扩张能力就越弱。一般来说，关联产业的扩张能力要大于共生产业和依存产业。由此得到结论，当港口带动经济发展到一定程度，直接产业得到一定的发展以后，关联产业必然进入迅速发展阶段。而且在关联产业逐渐成熟以后，港口经济引擎逐渐由港口向港口的关联产业进行过渡，同时随着关联产业的不断壮大港口辐射区域的范围也将不断地

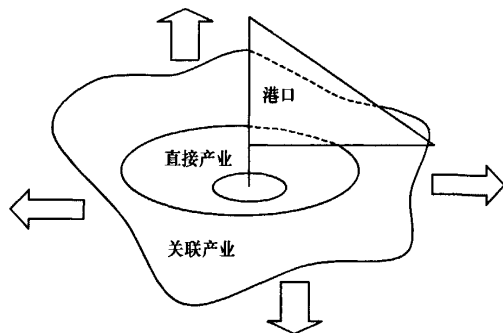


图3 港口产业发展示意图

扩大。

(三) 区域极化理论分析港口经济未来发展趋势

按照区域极化理论所述,在地区经济发展之初,应该选择一些基础较好的区域优先发展,将公共投资适当的集中于此,通过其他各种政策的制定,鼓励和扶持该区域的发展。随着经济的发展,港口所在区域逐渐成为了区域经济发展的中心,起到了带动区域经济发展的作用。但是由于港口这一增长极的出现,必然使区域经济的发展形成一个二元的空间结构,即将经济系统空间分为受到港口辐射的区域和受不到港口增长极拉动的区域,受到辐射的区域发展条件好,经济效益高,处于经济发展的支配地位,而受不到辐射的区域发展条件较差,经济效益较低,处于被支配地位。而经济发展必然伴随着各种生产要素由发展条件不好的区域向发展条件好的区域发生转移,那么在经济发展之初,这种单极拉动的二元经济发展结构将十分的明显。这在经济学家威廉姆逊(J.G.Wilamson)在 1965 年提出的倒 U 模型也可以得到理论支持。

经济学家威廉姆逊(J.G.Wilamson)通过收集 1950 年 24 个国家的区域所得、人口资料计算后研究提出了的倒“U”模型,即区域的差异程度随一国的经济发展水平提高而成倒 U 型变化。倒“U”模型认为:区域经济发展之初,区域成长的差异将会扩大,地区倾向不平衡成长。之后随着经济成长,区域不平衡程度将趋于稳定;当发展成熟之后,区域成长差异逐渐缩小,趋于均衡发展。

在经济发展期间区域间的不均衡和均衡是通过两种效应实现的,分别是:扩散效应和回流(吸收)效应又被称作渗透效应和极化效应。扩散效应或渗透效应是指所有那些导致发展刺激向空间扩散的机制,它对相邻的区域形成积极的推动,把发展的刺激在空间上向外扩散。相反,回流(吸收)效应或极化效应指积极的发展刺激本身对它的周边施加了消极的影响,区域的中心地区更加

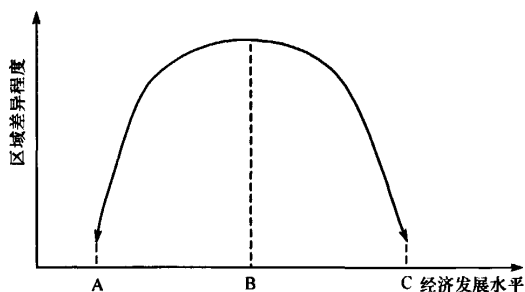


图 4 不同发展阶段的区域差异程度

繁荣,吸引了周边地区的竞争要素,使周边地区的发展遭到破坏,强化了区域间的发展差距。当扩散效应小于回流效应时,区域差距拉大,出现了非均衡的发展情况;当渗透效应大于极化效应时,区域差距就会缩小,发展也进入均衡状态。

所以在经济发展之初二元经济发展结构显著的现象符合倒 U 模型中的论述,即在经济发展初期地区间不平衡差异将会被拉大。

随着经济进入起飞阶段,而且注意到区域经济发展的最终目标不是两极化差距的加大,而是趋于均衡,这种发展趋势可以从倒 U 模型中找到理论依据,即随着区域经济发展成熟以后,成长差异逐渐缩小,经济趋于稳定发展。在经济趋于成熟期间政府必然会通过政策的干预,来控制影响差距大小的扩散效应和回流效应,通过扩大扩散效应和减小回流效应实现均衡的发展目标。而且这种由开始时的不均衡增长向均衡增长的转变,在区域经济发展理论的倒 U 模型中也通过实证研究证实。如何实现扩大扩散效应减少回流效应,政府在指定政策的过程中必然要结合地区经济发展的具体情况,在区域发展进入工业化后期发展阶段后,第三产业进入高速发展阶段,成为区域经济增长的主要贡献者,而且第三产业的发展不像港口的发展那样受到地域的限制,结合政府缩小由港口单极拉动形成的二元结构之间的差距的政策导向,必然也会鼓励和扶持第三产业的发展,使第三产业成熟后打破原来的单极发展模式形成以第三产业多种行业为主导的多

极拉动模式。

(四)总结并预测港口经济发展方向

因此,综合上述观点可以得出,关联产业的迅速增长,将使其最终取代港口在上一阶段增长中心的位置,成为区域发展的新引擎。同时,容易看到,港口的关联产业成为新的经济发展动力后,并不像港口一样受到地域的发展限制,关联产业大都属于第三产业的范畴,产业内部行业形式的多样化和其发展地点选择的灵活性,使其辐射能力不断增强,辐射范围也会更为广阔,并且将使原来的由港口发展带动其他产业的单极拉动的增长模式变为由第三产业承担的多极发展格局。特别是随着区域经济的进一步发展,进入后工业化社会阶段,制造业内部由资本密集型向技术密集型产业为主导转变,第三产业增长对地区经济的拉动作用将更加显著。结合实际发展情况可以从日本和美国的一些港口城市的发展可以看出,港口经济并不是世界上最发达的经济类型,即世界上最发达的城市不一定是港口城市,即使在国土经济分布受到沿海平原和港口最大约束的日本,“大进大出”的沿海港口工业已经开始让位于技术创新能力更强的制造业部门和服务业。

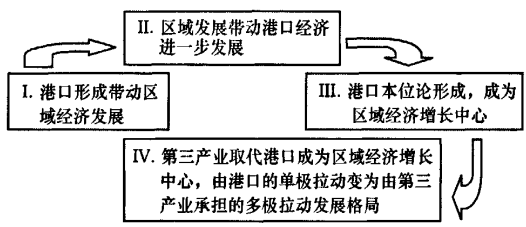


图 5 港口发展方向示意图

这样港口在区域经济发展中的作用也随着区域经济发展阶段的不断推进发生着改变,由港口作为区域经济发展的增长中心,逐渐被港口关联产业的崛起所替代,最终发展为第三产业成为区域经济增长的多极拉动发展模式的一

个过渡。

(五)对我国港口经济发展管理规划带来一些启示

通过上述研究,以期对我国港口经济发展管理规划带来一些启示,虽然在一定发展阶段港口对区域经济的发展起到了拉动作用,但是在制定地区发展政策时不宜过分强调港口在区域发展中的作用,过于重视扶持港口发展,忽视了临港第三产业的发展,这种做法是不符合可持续发展战略的。首先在现阶段临港第三产业是支撑港口经济作为区域经济增长点的重要基础,其次随着港口经济的进一步发展,第三产业将接过港口作为区域经济增长中心的接力棒,代替港口成为区域经济新的增长点,而且第三产业将不再受到区域地理条件的限制,以星火燎原之势带动更加广阔的地域经济的发展。

因此港口的发展不过是为关联产业乃至周边区域的第三产业的发展做铺垫,在工业化中级阶段港口作为区域的增长极拉动港口直接产业和关联产业的发展,为工业化后期阶段的第三产业的腾飞做准备,而且这也符合区域经济增长阶段论中,工业化后期以第三产业为主的经济增长方式。现阶段中港口起到的增长极作用不过是整个区域经济发展的一个阶段而已,随着工业化中期阶段的结束,港口作为区域经济增长极的使命也将结束,区域经济也将由港口作为单极拉动向第三产业崛起后的多极化模式转变。

参考文献

1 陈秀山,张可云.区域经济学理论.[M].北京:商务印书馆,2003
2 王海平.港口是滨海新区发展的核心战略资源.港口经济,2005 (1)