

试析港口经济与 现代物流的关系

刘光溪 查贵勇

摘 要:港口经济的发展和现代物流的发展相辅相成、互相促进,物流的开展离不开港口的服务功能,而物流的兴起和发展又为港口经济的深入发展创造机遇。本文拟就港口经济和物流业的互相依存关系作一些分析。

关键词:港口经济;现代物流;发展前景

中图分类号:F 259.22 **文献标识码:**A **文章编号:**1006-1894(2003)04-0001-11

港口是连接海陆运输的终结,是船舶、航海、内陆运输、通信、商务贸易和沿海工业的汇集点,其往往成为区域经济发展的主要增长点。各国和地区政府都非常重视港口的发展,其目的不仅在于港口产业自身的繁荣,更在于利用港口的对内对外的通道功能把所在地区的经济发展融入整个世界经济循环之中。而港口经济的发展和现代物流的发展又是相辅相成、互相促进的。物流涉及到综合运输,外贸货物的物流更是以港口为交汇点,港口已成为物流链的重要组成部分。可以说,物流的开展离不开港口的服务功能,而物流的兴起和发展又为港口经济的深入发展创造机遇。本文拟就港口经济和物流业的互相依存关系作一些分析。

一、港口经济和现代物流的概念阐述

港口经济是指以优良港口及临近区域为中心、港口城市为载体、综合运输体系为动脉、港口相关产业为支撑、海陆腹地为依托,展开生产力布局,发展与港口密切相关的特色经济,并实现彼此间相关联系、密切协调、有机结合、共同发展,进而推动区域繁荣的开放型、优选型经济模式。

(1) 港口经济的形成离不开经济中心——港口城市的建设。经济中心是指一定区域范围内经济活动比较集中的地区,其经济活动一般都是以城市为依托的,即经济中心形成的关键在于其所依托的城市的集聚功能和辐射功能。港口城市是物流的配送、集散中心、涉港产业的重要基地、知识和信息的创造与扩散中心、低成本的制造中心。

(2) 港口经济的发展依赖其与广大经济腹地的联动发展。经济腹地是指经济中心辐射

和直接影响的地域范围,其范围受交通条件、运输成本等多种因素的影响。港口经济腹地的大小不仅与港口所在的区位相关,同时和港口与内地之间的贸易和运输联系的紧密度相关,因为其决定了港口过境货物的流量、流向,从而在很大程度上决定了该港口的规模和地位。总之,港口的经济腹地对港口的发展具有决定意义。

(3) 港口经济的发展需要特定港口产业的支撑。大多数港口均位于海、陆、空三位一体运输方式的交汇点上,其商品原材料从开采到生产加工、配送营销直至废物处理可形成一条“典型”的物流供应链。在临海和港口附近建立加工贸易区,对进口的货物进行加工后再出口,或对中转货物进行再增值服务,如再包装、分类、组装等已成为世界主要港口的发展趋势,对于促进港口所在城市和地区的经济发展具有重要作用。

物流是为实现商品价值,使物质实体从生产者到达消费者之间的物理型经济活动,具体包括运输、保管、搬运、包装、流通加工、信息活动等一系列环节,并在此过程中实现价值增值和组织目标。其中运输物流子系统是指承担商品物理位移功能的系统,通过空间变换帮助商品完成市场价值交换并实现商品增值,完成商品由生产者向消费者转移的传递过程,是物流作业系统中最重要的重要组成部分。现代物流是随着运输集装箱化和信息系统化而在传统运输仓储业上结合信息技术而发展起来的,以专业化分工为前提,以信息网络化为基础,为客户提供系统解决方案和与优质便捷的全程配送服务为目标的新兴行业,是对传统产业的一种具有深远战略意义的革命,是一种融合商流、实物流、资金流、信息流等子系统的一体化体系。其作为一种先进的组织方式和管理技术,将运输、仓储、装卸、加工、整理、配送、信息等方面有机结合,形成完整的供应链,为用户提供多功能、一体化的综合服务,是企业在降低成本、提高劳动生产率以外的重要利润源泉,在国民经济和社会发展中发挥着愈来愈重要的作用。

二、国际港口经济发展的实践经验

纵观世界经济和港口与城市的发展情况,人类和江河海洋具有不可分割的关系。据统计,全世界经济总量的20%集聚在离海(江、河)岸线宽度100公里的沿海(江、河)地区。全世界经济发达地区都是与港口结合在一起的,两者共生共荣。在欧洲、地中海、大西洋岸和莱茵河、多瑙河西岸,形成了经济最发达地区,出现了一批著名的港口城市,如伦敦、汉堡、鹿特丹等;在北美东西海岸和五大湖区是经济先行发展地区,形成了如洛杉矶、纽约、旧金山等港口城市;在亚洲,日本东京经济圈和阪神经济带形成了横滨和神户两大港口城市;香港、新加坡更是举世闻名的港口城市。而目前,全世界城市发展又展现出依托大港口群建设大城市群的趋势。如全球已形成的五大国际性特大城市带:以英国伦敦为轴心的伯明翰—利物浦城市带、以法国巴黎为轴心的德国科隆—荷兰鹿特丹跨国城市带、以美国北部五大湖地区的芝加哥为轴心的底特律—圣保罗城市带、以日本东京为轴心的横滨—名古屋—大阪城市带。“城以港兴,港为城用”已简要而形象地概括了港口城市的显著特点。

港口经济以港口城市为经济中心是由生产力因素的“趋优分布规律”决定的,即生产力诸因素总是客观地和必然地向着在自然、技术、经济、社会等方面有某种优势的地域空间集聚。随着科学技术的进步、自然资源的节约、新能源新材料的研发,交能运输工具和信息技术的发展,加上国际分工的纵深发展和世界经济一体化,使得生产力布局的区位优势大于资

源优势。特别是连接海陆两个扇面的优良港口,在沟通商品生产地和能源、原材料供应地以及产品消费地具有特殊的地位和作用,已成为现代生产力集聚的最佳区位和人类跨向海洋文明的桥梁。此在众多国家经济高速发展和振兴中得到证明:日本充分利用东京、横滨、神户、大阪等港口优势发展相关产业,带动经济的腾飞;新加坡依靠年吞吐量达 2 亿多吨的世界第二大港,发展成为一个以机械、外贸、运输、服务和旅游为支柱产业的现代化工业经济国;韩国以及中国台湾、香港地区经济的发展在很大程度上也得益于港口的繁荣。

国际港口经济最早起源于自由港。自由港是一种贸易性质的经济特区,以经营商业和贸易为主。1547 年,意大利西北部热那亚湾的里窝那港,正式定名为世界上第一个自由港。17 世纪以后,一些在国际贸易中处于优势地位和航海业发达的欧洲国家,为了扩大对外贸易,陆续把沿海的一些著名港口城市如德国的汉堡和不莱梅、法国的敦刻尔克、丹麦的哥本哈根、直布罗陀、丹吉尔、吉布提、新加坡、香港和澳门等辟为自由港和自由贸易区。20 世纪 50~70 年代港口经济发展成以出口加工区为主要形式。其是在自由港和自由贸易区的基础上演变和发展而来的,主要发展“出口替代”工业,有些出口加工区还发展了对外贸易和转口贸易,发展旅游业,搞综合经营。1959 年在爱尔兰西南部兴建的香农自由贸易区,被认为是世界上首创的第一个出口加工区。

面对全球经济一体化和区域经济集团化的发展趋势,港口建设和国际航运呈现出港口深水化、船舶大型化、运输方式集装箱化、散装化的新潮流。经济全球化引发国际航运和物流的新发展以及主导经济全球化的跨国公司为降低成本、提高效益,开展即时运输和就地生产,引发了对集海、陆、空等运输方式为一体的多式联运的需求。为了适应这种趋势和提高其国际竞争力,各国普遍重视物流在港口及港口经济发展中的作用。

如各国企业为了充分运用大批量运输的规模经济效应,纷纷在港口建立了仓库或物资配送中心,如安特卫普港有美国福特公司、孟山都化学公司的配送中心;鹿特丹港有韩国韩进海运公司、中国香港、印度尼西亚和新加坡的物流中心。为了适应企业对在港口设立仓库和配送中心的需求,世界主要港口都专门开辟特定区域、配备所需设施为企业提供仓储和物流配送所需的全部服务,如鹿特丹港的埃姆海汶、波特莱克和马斯维莱克特物资配送区、新加坡港的开平分拨区和日本横滨的“综合物流码头”。汉堡港借助港口综合区位优势,综合运输便利条件,条件良好的基础设施和配套服务以及发达的临港工业区,因地制宜地发展物流业,兴建物流中心,取得了良好的经济效益,其投入产出比为 1:6。

日本高度重视港口在国际物流业中的作用,将港口划分为重要港口、特定重要港口等。随着区域港口间的竞争日益激烈,日本在东京湾、伊势湾、大阪湾等地修建了 14 个水深 15 米以上的大型深水集装箱泊位,以削减物流成本,提高日本港口的国际竞争力,适应船舶大型化的发展。2000 年 11 月日本修订了《港湾运输事业法》,今后日本的港口运输业将进一步放宽限制,推广使用 EDI,简化港口作业手续,探讨港口 24 小时开放的可行性,进一步提高港口作业效率。

世界各国历来重视港口对国家经济发展的促进作用。多数国家认为:港口及航运业是国家战略的基础行业,是国家发展国际经贸、参与国际经济大循环的支柱。在经济全球化时代,世界各国经济和贸易相互依赖,港口已不仅仅是运输枢纽,而且成为全球化大生产的主要组成部分。因此,许多国家在发展本国港口的指导思想上发生了重大转变:从单一追求港口吞吐量和企业的经济效益最大化转向以实现港口长期价值最大化为主要目标,即利用港口发展国家

经济、增加就业机会,比从投资港口基础上获取直接经济效益更加重要,港口创造的经济增加值以及就业机会已成为发达国家衡量港口对国民经济贡献大小的重要指标。如美国洛杉矶港是美国西海岸重要的贸易港口,对城市经济的影响十分巨大。港口产业创造了几十万的就业机会(每 11 个职位中 1 个与港口业务有关)和以亿计的工资、奖金、州和联邦政府的税收。港口的发展为洛杉矶城市注入了生机和活力,有力地拉动了城市经济的发展;港口产业创造出产值 268 亿美元,洛杉矶市约 70% 的收益和港口有直接或间接的关系。

随着外向型经济的快速发展、跨国公司经营和现代技术进步的迅猛发展、集装箱运输船舶的大型化以及国际班轮公司向全球承运人和全球性联盟的转化,港口在国际经贸和综合物流中的战略意义和枢纽地位日益增强,迫切要求港口拓展其综合物流和信息中心之功能。而随着港口经营外部环境和自身功能的转变,旧的行政管理模式使港口无法适应日益激烈的港口竞争形势,亦不能满足外贸和国民经济发展的需要,因此必须采取各种可行措施实行港口从行政机构到商业实体的转变,如民营化和公司化。1988 年新西兰政府颁布《港埠公司法》,在全国 14 个港口中的 13 个建立港埠公司,从事各类港口相关的商业活动,使港口生产效率大大提高。而目前发达国家又积极探索按港口“地主型”管理模式来运作:港口管理局统一港口码头设施、临港工业以及其他设施的用地管理,拥有很大的经营管理自主权和土地使用权,其已成为当今港口发展的既定方向,如美国纽约港、巴尔的摩港、荷兰鹿特丹港、德国汉堡港和法国马赛港。港口的商业化趋势可使众多港口能够拓宽自主经营范围、改善港口设施以吸引船舶到港,增加货物流量,成为国际物流中最具战略意义的集结点。

总之,综观世界港口的发展趋势,港口功能正在由传统的货物运输中心、商业和工业服务中心向以物流中心为载体,集国际商品、资本、信息、技术等集散于一身的资源配置型港口发展,在服务范围、服务方式等方面不断延展新的领域。国际物流中心已成为第三代港口的基本特征和港口功能拓展的方向。目前,按功能划分,世界主要港口中第二代港口仍是发展主流,但朝向第三代港口的转型已经开始,香港、鹿特丹、新加坡等港口已走在了转型的前列。

三、中国港口经济与现代物流发展的现状及发展前景

我国港口经过几十年的艰辛发展,第二代港口(加工增值型)已初具规模并向第三代港口(综合资源配置型)转化:

首先,我国近 90% 的外贸货物是通过港口完成的,港口已不只是装卸货物的转运地,而且是物流的平台,进出口货物的分拨中心。

其次,我国港口布局的构架已基本形成,一些重要的港口为各自腹地经济的发展都做出了巨大的贡献。如深圳的发展就是得益于港口的兴起和发展。

再次,在国家政策的积极支持和扶持下,我国已经形成主枢纽港、重要港口和一般港口三个层次,我国已经建成三大主枢纽港:以深圳为主的珠江三角洲港,以上海为主的长江三角洲港,以青岛、天津、大连为主的沿渤海湾港。

我国港口虽然吞吐量规模庞大,运输功能发达,但由于管理体制还停留在第一代港口(交通运输枢纽)范围内,即政企合一的港口管理体制使港口企业无法按现代企业制度的要求自主决策,自主经营,从而致使和港口关联的临港工业、商贸业、运输业、港口服务业以及现代物流业尚未得到相应发展,港口功能结构不合理,且较为单一;相关产业发展不均衡,致

使港口产业链短,辐射功能有限。按港口创造的经济增加值和对地区就业贡献率测算,我国港口含金量不高,在对地区和国民经济的促进作用上,与发达国家港口间存在较大差距。其中最为突出的表现就是港口物流业发展的滞后。

港口作为对外开放的窗口和经贸活动的门户,愈来愈成为物流链的重要环节,尤其是根据物流业发展的专业化、规模化、信息化、国际化要求,各国都是依托港口枢纽,才纷纷建设起了一批批具有相当规模和综合服务功能的物流基地和物流园区。但在我国,作为物流重要环节的港口,其物流发展仅处于起步阶段,即最初级发展阶段。具体表现在如下方面:

1. 港口物流收入占其总收入的百分比微乎其微 此与中国进出口贸易 90% 通过港口完成形成巨大反差;国内各港口物流发展水平也存在巨大差距,主要集中在沿海港口,如青岛、上海、天津、广州、深圳、芜湖等。

2. 以港口为依托的现代物流业竞争激烈 随着全球一体化的发展,特别是在中国加入 WTO 的利好影响下,基于现代物流理念的物流服务需求不断增加,目前“物流热”已在全国范围形成,与此同时以港口为依托的物流业竞争格局日趋激烈。以深圳、上海、广州等城市为代表的以港口为依托的中心城市,纷纷提出了发展以港口为依托的物流整体规划,将港口物流业列入城市的支柱产业,重点支持发展;以港口为主业的大型跨国物流公司纷纷抢滩中国,如世界航运旗舰马士基公司成立了专门的物流企业。中国以港口为依托的现代物流业竞争之激烈,可从中略窥一斑。

3. 以港口为依托的现代物流业信息化建设相对滞后 我国物流产业最为关键的是构建一个与我国经济发展和改革开放实际相适应的覆盖全国、功能完备、反应迅速、经济高效的现代物流中心。但目前我国各港口物流还处于各自为战、封闭发展阶段,还没有实现信息共享、网络连接的现代信息化。

4. 以港口为依托的现代物流业规模化、专业化程度有待提高 我国中小型散杂货码头在港口码头总数中占绝大多数。据统计,万吨以上的大型码头仅占约 2%,集装箱码头的建设除在沿海一些港口发展较快外,因受港口水深条件、后方堆场能力和公路集疏运系统的限制,集装箱大型化在许多地区暂时难以实行。港口建设缺乏统一的规划,重复投资和盲目投资现象屡禁不止,港口资源配置的不平衡导致了需求和限制的共生以及竞争的无序和低下。加之航道、通信导航等基础设施建设滞后,导致以港口为依托的现代物流的规模化、专业化程度低。

5. 缺少以港口为依托的现代化物流基地 我国港口还缺少能提供物流一体化、全方位服务,与港口功能相配套的现代化物流基地。统一报关、结算、储存、配送、拆拼箱、流通增值服务物流作业能力较低,没有立体的高层物流中心和相应的管理信息系统。从管理角度看,存在体制上的分割,缺乏系统的协调管理,缺乏对组成物流系统的不同领域的综合、统筹的协调管理。

中国入世以后,外贸进出口必然会有一个大程度的提高,而世界外贸进出口的 80% 以上都是通过海运实现的。所以中国海运业将面临着大好的发展机遇。而港口凭借它在航运中的特殊地位,自然也就占据了发展中有利的位置。

1. 入世将促进国外资本进入中国市场,促进我国进出口贸易更大的增长,为中国港口运输提供更大市场需求 由于进出口贸易的 90% 以上是通过海运实现的,因此我国港口行业与对外贸易发展关系密切,特别是我国集装箱业务与外贸发展相关性很强,具有相同的增

长周期,且集装箱增长速度高于外贸的发展速度。据分析,1991~2000年间,我国港口集装箱业务平均增长速度为27.7%,1994~2000年港口集装箱业务与我国对外贸易业务的相关系数为0.8。因此,我国外贸的增长必将带来港口吞吐量的增加。根据预测,我国入世后到2005年,外国在华投资总额近1 000亿美元,集装箱吞吐量也将达到6 000万标箱,年平均增长速度保持在20%以上,是所有贸易大国中增速最大的国家。可预计,入世将给发展港口运输业务带来巨大的增长空间。

2. 入世后,我国与WTO成员国间商品交流自由度加大 国外进口商品如计算机、通信器材、建材、仪器和仪表及工业零配件等和我国出口商品如纺织品、服装、手工艺品和土特产品等大多为适箱货,从而增加了中国与国际间的箱流量,将使挂靠我国港口集装箱班轮数量、集装箱船舶运量、港口集装箱吞吐量、集装箱场站处理量、集装箱多式联运量、物流企业的集装箱物流量、船运代理业的货箱代理量、货运代理业的集装箱货物代理量、集装箱综合修理服务业的修理量和集装箱租赁业的集装箱租量等极大增加,为我国集装箱运输提供广阔的市场空间,将积极推动我国集装箱运输业的发展,给我国水运经济带来新的增长点。

3. 入世后,根据规则,我国将向WTO所有成员国开放港口业市场 我国与港口业有关的人世承诺主要包括:国际海上运输,包括货运和客运,允许外商设立合营船公司,但外资比例不得超过49%,合营企业享受国民待遇;允许外商设立合营企业从事船舶代理服务,允许外商控股的合营企业从事货物装卸和集装箱场站服务;外商船舶可以使用我国港口。WTO正式实施3年后,我国仓储行业可允许外商独资经营;WTO正式实施4年后,船舶检验行业将允许外商独资经营。在此期间,我国水运基础设施建设行业也将有条件地允许外商独资企业承揽工程。随着外资的进入,会带来先进的技术、管理经验和管理理念,从而促进我国港口业的发展,特别是适应世界经济发展潮流的现代物流业在港口业中的发展,从而为我国港口现代物流的发展提供了良好的机遇;而国内企业为了应付激烈的竞争,并于竞争中胜出,获得生存空间,亦必须加速其综合物流服务功能,从而促进我国港口现代物流的发展。

4. 入世将促进我国专业物流业的发展 港口作为物流分配中心将进一步扩大功能。经济全球化迅速发展,全球采购、全球销售与本土化生产的趋势越来越明显,物流业的专业化既是社会分工的必然结果,也是市场经济的必然要求。中国经济的市场化必定会带动专业物流业的飞速发展。据统计,1999年,我国独立核算工业企业资本年周转速度为1.2次,而发达国家为15~18次,2000年我国全社会流通费用约1.79万亿元,约占GDP的20%,而发达国家物流产业产值占GDP的10%。此说明我国物流业水平还较低,降低成本、提高效率的潜力还很大。入世对中国物流水平将会提出更高要求,我国港口企业发展现代物流还处于起步阶段,急需应用现代物流理念和先进的运作方式,提高物流服务水平,应对物流市场的国际化竞争。

总之,入世为我国港口经济和现代物流的发展带来了前所未有的广阔机遇,我国必须采取各种可行措施促进港口经济和现代物流业的发展,将其间的互动作用发挥至极致,从而带动整个区域乃至全国经济的发展。

四、港口经济对城市功能建设和周边经济的辐射功能

1. 中心城市的发展将带动所在区域经济的发展

如上所述,经济中心形成的关键在

于其所依托的城市的集聚功能和辐射功能,而城市集聚功能和辐射功能的产生要依托城市的优势环境和条件(区位、经济实力、交通和基础设施、服务功能和创新功能等),并通过其吸引众多机构和企业到城市集聚,产生城市集聚效应,从而对各资源要素产生强大吸引力,继而进一步增强其集聚功能,使城市成为资源转化中心、价值增值中心、物资集散和转运中心、资金配置中心、信息交换中心、人才集聚中心等,即使城市成为主要的经济活动中心——经济中心。而城市集聚功能的形成,又使城市具有扩散其优势的功能(如技术、资金、信息、观念、加工体系等),构筑更加协调的经济协作关系,提高和带动周边地区的经济发展能力和水平,发挥其辐射功能,我们可以用增长极理论^①来概括之。港口城市特有的区位优势降低了物流成本,为其所依托的周边地区提供了发展商贸流通和加工工业的基础平台,其作为水陆运输的连接点,在交通运输网络中起着极其重要的作用。在开放经济条件下,港口城市凭借区位优势从事生产和贸易活动,从而发挥其比较优势;而物流业的发展,进一步降低企业的生产成本,增强城市的比较优势。在此基础上,优化城市的投资结构,促使要素流动,逐步形成规模效应,有效带动优势产业增长,继而通过乘数效应拉动城市及周边地区的经济发展。现代城市型的物流中心应该是区域型的物流中心,不仅是整个区域物流的枢纽,而且还应对区域经济具有广泛的示范和带动使用。区域经济的发展会推动区域型物流中心城市的发展,强化其物流枢纽作用;区域性物流中心城市的发展会带动整个区域经济的发展。

2. 港口经济的发展依赖于经济腹地的发展,但由于腹地的有限性和交叉性,引发了港口间的竞争 港口间的竞争主要表现在对货源的争夺上,可以分为腹地货流和中转货流。港口竞争主要可分为3个层次:不同港口群间的竞争、同一港口群内不同港口间的竞争以及同一港口内不同港口企业间的竞争,其中竞争最为激烈的领域是第二层次的竞争。影响港口竞争优势的因素主要表现在两方面:(1)地理位置,此主要影响港口对中转货物^②的争夺上,如香港和新加坡的发展就得益于其优越的地理位置;(2)港口与其陆向腹地的联系,即经济网线的发达程度,其决定了经济中心和广大腹地间的动态联系和经济往来,具体表现在以下3点:1)港口与陆向腹地之间是否有合适的交通方式相联系,是否具有通畅的货运渠道和充足的货运能力;2)港口对海上远、近洋航线、沿海支线及内河供给线的开发和组成;3)运输、通关等服务的水平和价格,及港口提供快捷、高效、经济的现代物流服务的功能。港口及其所依附的港口城市是否具有强大的运输、仓储等物流服务功能将决定其在港口竞争中的命运和发展前途。如宁波港具有良好的水深条件,其应与上海港之间具有良好的互补作用。但由于其与内陆腹地间的联系渠道不通畅,加之运输成本较高,使得其在近几年内难与上海港遥相呼应。而运输正是物流所包含的最为基本和重要的环节,运输网线的发展离不开整体物流的发展,而运输网线势必会促进物流的发展。

经济腹地的发展会增加港口吞吐量并优化其结构,而发挥港口吞吐量增长及其结构空间潜力是港口现代物流战略发展现实切入点,因为港口吞吐量是支持港口现代物流业有效需求的集中体现,而分货种分运输方式的物流量统计则是港口现代物流业发展定位的基本依据。因此经济腹地的发展和货源的增加会促进港口现代物流业的发展。而港口现代物流业的发展又会加快经济腹地原料和产品的运输,降低其成本,进一步推动经济腹地的发展。

港口具有双向腹地,是连接国内物流和国外物流的枢纽,在此枢纽点完成部分物流增值服务并进入下一个物流过程,是整个物流过程顺畅的保证。而现代物流会加强港口与腹地的联系,推动腹地综合运输的发展,加强腹地与国际市场的联系,推动区域经济的发展,又为

港口城市和港口经济的发展创造更具支持力的经济腹地。没有发达的经济腹地的支持,港口经济的发展就缺乏良好的载体和足够的市场,港口经济的发展就缺乏动力和活力;而港口经济发展的滞缓,又会进一步延缓经济腹地的发展。

3. 港口经济的发展需要特定港口产业的支撑 大多数港口均位于海、陆、空三位一体运输方式的交汇点上,其商品原材料从开采到生产加工、配送营销直至废物处理可形成一条“典型”的物流供应链。在临海和港口附近建立加工贸易区,对进口的货物进行加工后再出口,或对中转货物进行再增值服务,如再包装、分类、组装等已成为世界主要港口的发展趋势,对于促进港口所在城市和地区的经济发展具有重要作用。此在纽约港、洛杉矶港、鹿特丹港、大阪港和神户港等港口的发展过程中得到了充分的验证:日本横滨利用港口优势大力发展临港工业,在横滨至东京湾西岸的狭长地带,先后建起了千人以上大企业 200 余家,创造的年产值已占全国总量的 40%;新加坡依托港口优势率先发展修造船业及炼油石化业,用十多年时间就完全淘汰了传统的低附加值产业。因此,在港口产业的建立中,要注重突出港口的物流地位,以促进临港产业的发展,特别要以建设临港工业^③基地为重点,吸引企业依海建厂、依厂建港,加快发展以工业园区为依托的临港产业群。因为产业在地理上的集聚,可以通过提高企业劳动生产率、企业创新能力和企业竞争能力,而对产业的发展产生广泛而积极的影响,即产业集聚具有创新因素集聚和竞争力放大的效应,如硅谷、底特律和好莱坞。为了适应扩大开放的新形势和创建更能在开放经济中发挥先导作用、桥梁和辐射作用的特殊区域,中国借鉴实际经济自由区的经验,结合自己的情况,与上世纪 90 年代初在沿海重要港口地区先后兴办了一批保税区和出口加工区,有效推动了港口经济的发展亦是实证。港口工业的发展提出了发展“第三利润源”——现代物流的迫切要求,而现代物流的发展又会降低港口工业企业的成本,增强其竞争力,进一步吸引众多企业集聚于港口,增加港口城市的集聚功能,为其辐射功能的发挥奠定强大的物质和经济基础。因为临港工业是港口现代物流市场的重要主体,对其持续、快速、健康发展具有不可替代的作用;大规模临港工业不仅为港口物流发展提供稳定的市场需求,其所需要的包装、加工、存储、配送、分拨等服务亦为港口物流增值服务增加了巨大商机和空间。临港工业是港口现代物流发展不可或缺的依据和基础,而港口物流业的发展又为港口工业的深度发展创造条件。

4. 发展现代物流是结构调整、技术创新和对外开放相结合的体现,是港口竞争力和生命力的体现 现代物流已形成网络化发展的特征,我国港口能否成为国际网络化物流运输链中的结点,取决于结构调整、信息化建设的水平以及物流服务功能的完善程度。为了适应世界经济一体化、贸易全球化以及跨国集团在全球范围内组织分工、生产、销售的需要,集装箱运输已从传统的港至港运输转向综合利用各种运输方式,实现门到门运输。能否大力开展集装箱多式联运已成为各港口能否成为国际枢纽港重要的保证。而集装箱多式联运的开展就需要仓储、货代、船代、分拼箱等综合物流服务的发展。现代物流服务系统是国际多式联运发展的必然趋势,成为国际多式联运的第二次革命,现代物流的发展将使集装箱运输真正做到合理、高效、便捷和具有竞争力。

众所周知,交通运输是物流供应链中的主要组成部分,国际海上运输沟通国际和国内两个市场。港口、海运代理和多式联运企业具有广泛的国际、国内货物运输网络,具有一定规模的运输、仓储、堆存、装卸、加工基础设施及国际化的人才优势。物流发展的过程充分表明,国际航运在推动世界物流发展过程中起着重要的作用。深水码头的兴建、港口基础设施

的改善以及海运货源的增加必将吸引世界级的航运公司开辟到达本港的航线,从而促进本港及本港物流业的发展;港口和港口物流业的发展又会对航运公司产生更大的吸引力,从而产生互相促进、互相交替发展的良性循环。

5. 世界经济中心城市的形成和发展亦证明中心城市经济和现代物流的发展紧密相联,密不可分 据世界大都市资料统计,在40个国际化大都市的就业结构中,服务业劳动力所占比重在70%以上的有22个城市,其中纽约、费城、利马、福冈及我国台北都高于80%,正是凭借发达和完善的服务业优势使经济中心城市在本国乃至世界经济中发挥着重要作用。其服务业在为自身经济发展服务的同时,通过技术的扩散、资本的融通、产品的覆盖和示范作用等方式缩小生产者和消费者之间的空间距离,促进了物流、信息流、资金流的合理流动,促进知识技术的传播,提高实物商品价值,发挥中心城市的高度辐射作用,推动了区域经济的发展。此外,国际上的经济中心城市都通过产业的关联和互补形成一定范围的经济圈,依托强大的经济腹地,通过资金、产品、服务、人才的交流,建设以经济中心城市为增长极的都市圈。在形成合理有效的产业梯度的同时,增大经济腹地乃至国内经济对经济中心城市产品和服务的需求,提升经济中心城市的集聚和辐射能力,发挥经济腹地对经济中心城市带动作用的“纤夫效应”,借势增强经济中心城市的增长潜力。在上述过程中,都离不开商流、资金流、信息流和技术流的畅通和便捷,这就迫切要求其加速发展,这就为综合上述各种物质流动的现代物流的发展提供了广阔的市场需求,而现代物流的发展又会保证上述各种效应的正常发挥,促进经济中心城市和经济腹地的发展。

五、发展港口经济带物流业发展的建议

现代港口经济是以现代物流业为主导,因此要发展港口经济,充分发挥其集聚和辐射功能就必须大力发展物流、商流和贸易设施,积极培育现代物流、航运交易、船舶修造、物流增值服务等港口综合服务业。

1. 大力发展深水港口 我国是发展国际航运最早的国家之一,也是港口最多的国家,但能够停泊超大型船舶和接卸特殊物资的港口却屈指可数,就是排名在全国吞吐量第一位的上海港口,港池水深大多不超过13米。而目前,世界港口都在向大型深水化方向发展,没有深水码头的港口已被国际航运淘汰出局。世界上的经济大国莫不是拥有大型港口的国家,国际外贸枢纽港都是有深水码头的大港。总之,大型化、深水化是世界港口发展的新潮流。因此我国具有条件的港口应大力发展深水港口,以便在世界航运市场的竞争中胜出,为港口经济的发展争取广阔的海向腹地和需求市场,从而对现代物流的发展产生巨大的内在要求和动力。为此,我国港口龙头上海港正在实施两大战役,力争把上海港建成国际深水大港:一是在2004年之前投资155亿元整治长江口航道,由负7米浚深至负12.5米,此工程的实施将有力地促进外高桥港区的建设;二是开发建设洋山港区,建水深20多米的深水泊位50个,以适应港口深水化的发展潮流,为港口经济的发展建立其经济中心——优良港口。此措施将适应集装箱运输船舶大型化的趋势,从根本上解决上海港受长江口航道水深限制、缺乏深水港区的发展制约,增强上海港的国际竞争力,特别是在东亚地区的竞争力。

2. 避免低级、重复建设和相互竞争,形成组合港管理机制 经济全球化条件下,区域经济既竞争又融合的态势更加明显,增强区域整体竞争力,错位竞争,互动发展是必然趋势,

如世界五大港口城市群的形成。因此我国港口城市的建设必须避免低级、重复建设和相互竞争,而应呈现出中心城市和层次性。根据上海的区位条件及社会经济基础,以及考虑到港口间竞争的内容特点,上海国际航运中心必须建设成以上海为中心,洋山深水港为枢纽,浙江和江苏两省的沿海沿江港为两翼的组合港,即上海国际航运中心的建设必须基于各港功能互补、合理分工的基础上,形成组合港管理机制。在城市群的孕育、发展,需要通过经济网线而使整个区域(包括腹地)的经济能量在各城市间合理安排,以促进资源的合理配置和城市群的协调发展。因此,应加快上海和其腹地(长江三角洲地区)的综合运输交通基础的建设,加速各港口城市间物资的流动,实现长江三角洲地区的协调发展,此亦符合区域经济一体化对建立合作联动区位层次体系的要求。鉴于目前我国各大港口集装箱货源的集聚和分散都依靠公路集疏运,且在相当时期内此格局都不会改变,因此须研究和解决疏港公路与市内交通相干扰的问题;充分发挥既有水道和铁路的规模运输优势,筹建铁路集装箱中转站,结合货流开展海铁公联运,以解决深入内陆的集装箱运输,发挥港口经济对经济腹地,特别是内陆腹地的辐射作用。

3. 建立国际化综合物流运作区域 为适应我国入世后物流业发展的需要以及国际港口经济发展的趋势,发挥港口在临港工业带建设中的运输枢纽作用,应建立以港口主业为依托,以保税功能为条件,以信息网络为手段的国际化综合物流运作区域。物流园区主要功能应包括装卸、运输、仓储、分拨、交易、加工、展示、信息处理、金融服务、货运代理、船舶代理等。并建立专门机构负责协调港口物流产业的宏观管理,指导、协调物流产业在运输平台功能研究和相关信息平台的规划建设。因此保税区的发展和升级以及向自由贸易区转型都必须坚持以高起点的规划为指导,以先行先试为动力,以国际物流园区为载体,以深水港、航空港和信息港为依托,健全物流服务体系,将保税园区建成跨国互联网销售企业的分销园区和国际集装箱多式联运的中转园区,形成保税转口特色的物流园区。

4. 增强服务意识,建立适应国际航运市场竞争的内部运行机制 面对国际航运市场的日趋开放和竞争的日益激烈,我国应进一步增强服务意识,提高服务质量;以市场为导向,调整运力结构,大力发展集装箱运输,积极参与国际航运竞争和开展对外合作,进一步降低营运成本;加速转变企业经营机制,加快与国际航运规则接轨的步伐,完善航运法规,引导大型企业集团实行跨国经营和跨行业经营,建立全国性的海运协会组织,保护国内企业的利益。企业要面向市场,按市场经济运作要求进行经营管理,逐步建立适应国际航运市场竞争的内部运行机制;交通主管部门要采取改组、联合、兼并、租赁、承包经营、股份合作制、出售等形式,加快放开搞活国有小型航运企业的步伐,将海运经济活动纳入市场经济运行轨道。提高航运代理业的服务质量,提高服务的科技含量和专业水平;扩展服务的范围和层次,适应客户对航运代理服务更广泛、更深入的需求趋势,提供增值服务;建立完善的市场信息机制;降低服务成本,让客户以较少的投入得到满意的服务;行业主管部门和行业协会有应对行业内企业的资格有规范统一的标准;对行业内的竞争要进行协调管理。

5. 树立全球发展战略,实施全球营销一体化 我国集装箱运输业应调整并制定有关航运政策,在创造公平竞争环境的基础上,合理保护本国的航运企业;加强法规建设,按国际惯例,健全和发挥行业协会及航运交易所的作用,维护公平竞争的航运秩序;加速深化改革港口和航运管理体制,建立现代企业制度;航运企业和港口企业应树立全球发展战略,积极主动地参与第三国的货物运输。针对我国现有的 100 多个国际班轮运输企业进行战略性调

整,优化资源配置,实现战略性重组,建立和完善大型集装箱班轮运输企事业集团和大型班轮运输企业,形成企业规模实力,担当全球承运人,完善全球运输网络,实施全球营销一体化战略。

6. 加速建设内陆集装箱集疏运中心 随着中西部地区经济的崛起,国际集装箱运输量必将猛增。由于我国港口与内陆的集疏运距离长,所以有必要采取措施加速建设内陆集装箱集疏运中心和以公路、铁路、水路支线为主的东西向运输通道,使之与港口迅速相配套,协调整个多式联运系统和国民经济的发展。在此方面上海已走在了全国的前列:开发开放浦东,以浦东为龙头带动长江经济带的开发和开放,以“黄金水道”为纽带,加速推进由东向西的梯度发展战略。在此方面可以借鉴美国纽约港的成功经验:纽约港约 85% 的到港货物需分拨到港口周围地带,为了提高服务市场的效率,该港决定将到港的大部分货物运至位于港口区域的货物集散中心;而出港货物也在此集散中心进行必要的包装、加工和拼箱。

综上所述,港口发展已成为推动经济和社会发展的切入点,港口经济的发展必须依托港口的现代化来实现;加快港口建设,提高运输能力,完善港口基础设施与功能,建设现代化枢纽港,增强港口的产业集聚功能和对全市、甚至整个区域经济的辐射作用;围绕完善港口功能,培育发展中心城区功能,提高金融、保险、船代、货代、咨询评估、工商、法律、信息等综合服务水平;中心城区产业选择与布局、基础设施建设都要围绕港口建设和发展来进行,港口建设和发展要以城市建设与发展为目标,形成“港为城用、城以港兴、港城互动”的良好城市规划架构,以港口的快速发展,促进新兴产业形成,带动区域经济的整体发展。

港口在未来的发展中,须依托港口城市和经济腹地巨大的货源,加强对现代物流业的规划和开发,创造提供更便捷、更合理、更有特色的全方位港口服务,吸纳国内外更广泛的港口、航运界及生产、流通领域的企业参与物流业发展,在现代信息技术平台上,运用现代组织和管理方式,延伸港口产业链,拓展港口业务新的市场和空间,将港口建设成为集运输、贸易、商业、物流、工业和服务功能于一身的综合性现代化国际港口,充分发挥其对港口城市经济、区域经济的集聚和辐射功能,成为区域性经济中心。

(作者单位:上海对外贸易学院)

参考文献:

- [1] 邹俊善. 现代港口经济学[M]北京:人民交通出版社,1998.
- [2] 许开端. 现代化港口城市的建设和发展[M]. 人民出版社,1998.
- [3] 王子训. 我国外贸运输和国际物流问题[M]. 北京:对外经贸大学出版社,2001.
- [4] 赵金涛. 加入 WTO 对港口发展的影响[J]. 山东对外经贸,2001.8.
- [5] 丁 仪. 上海城市建设对经济发展贡献研究[J]. 上海城市发展,2003.1.
- [6] 王 方. 上海港的国际竞争力状况分析[J]. 港口经济,2003.1.
- [7] 柯 东. 依托港口优势,发展港口物流[N]. 中国企业报,2001.11.
- [8] 倪前龙. 龙头作用和长三角经济发展[J]. 上海经济,2001.9.
- [9] 陈受之. 跨国公司采购中心在华的区位选择[J]. 上海经济研究,2002.8.
- [10] 许长乐. “十五”期间上海和长江三角洲的一体化联动发展[J]上海经济,2001.3.

注释:

- ① 增长极理论最早由法国经济学家普劳克斯于 20 世纪 50 年代提出。其通过对实际经济活动的观察,认为“增长并非同时出现在所有地方,而是以不同强度首先出现在一些增长点或增长极上,然后通过不同的渠道向外扩散,并对整个经济产生不同的影响。
- ② 中转货物主要指那些经过某港口,但并不以该港所在城市或区域为最终目的港而须继续运输的货物。该类港口一般称作中转港,如香港、新加坡。
- ③ 临港工业分为两种:依靠港口深水条件并服务于航运业的工业,如造船、修船、港口工程等;原材料和产成品大量依靠船舶运输的工业,如冶金、石油、汽车工业等。