

# 第一章 港口物流与湾区经济

## 第一节 港口物流概述

港口物流是一个复合概念，要对其内涵进行完整准确的阐述，必须从港口发展历史，港口物流活动的内容、基本要素、基本特点以及港口物流服务平台等不同维度进行全面阐释。

### 一、基于港口发展历史的维度

1992年联合国贸易和发展会议在《港口的发展和改善港口的现代化管理和组织原则》的研究报告中把港口的发展分为第一代港口、第二代港口和第三代港口。20世纪90年代以后，随着全球经济一体化的不断发展，港口向第四代港口发展。港口的功能从单一货运生产到综合物流服务汇集，从传统货流到集成货流、商流、金融流、技术流、信息流全面一体的大流通，运输方式也从车船换装到联合运输、联合经营，从传统装卸工艺到以国际集装箱门到门多式联运为主要特征的现代运输方式转变。现代物流中心建设成为港口新的发展目标。现代港口除了国际多式联运的枢纽功能外，还扮演着区域性或国际性的商贸中心、金融中心、信息中心的多元化角色。总之，从港口发展的历史过程来看，现代港口物流是货流、信息流、资金流的汇集地，各种物流作业的集中地，也是多种物流设施和服务功能的集合地。

## 二、基于港口物流活动内容的维度

港口物流活动主要包括装卸、运输、仓储、流通加工、信息处理活动以及各种辅助活动。从港口物流活动内容来分析，港口现代物流是将运输、仓储、装卸搬运、代理、包装加工、配送、信息处理等各物流环节有机结合而形成的完整供应链，是能为用户提供多功能、一体化的综合物流服务体系。

## 三、基于港口物流基本要素的维度

港口物流活动必须具备 3 个基本要素，分别是流体、载体和流向。流体是指经过港口的货物。载体是指流体借以流动的设施和设备。流向是指港内流体从起点到止点的流动方向。基于上述港口物流的 3 个基本要素来分析，港口物流是提供优质载体、合理安排流体流动顺序，使流体按科学的流向流动的整个过程。

## 四、基于港口物流基本特点的维度

现代港口物流是特殊形态的物流类别，与传统的港口生产和服务及其他类别的物流相比有全新的特点，包括国际化、多功能化、信息化、标准化、定制化、聚散效应、整合效应等特点。为了适应全球经济一体化的发展趋势，港口物流也日益凸显“一体化”，且正在为不断适应现代物流发展需要而形成新型产业系统。

## 五、基于港口物流服务平台的维度

港口物流平台结构包含环境层、供给层和需求层 3 个层次。环境层由港口所在地区及其腹地的经济结构、政府职能部门（如港务管理局、海关等）的政策和法规，以及港口的物流设施（如

码头、仓库、道路、机械等)构成。供给层和需求层则分别由物流服务提供方和物流服务需求方组成。因此,从港口物流服务平台来看,港口现代物流是指依托港口这个节点所形成的服务平台所进行的物流活动的总和。

### 六、基于港口在物流体系中独特地位的维度

港口在整个物流链中具有独特的地位,主要体现在以下方面:第一,港口是整个水陆运输的枢纽,是整个运输链中最大量货物的集结点,具有十分重要的地位;第二,港口拥有先进的设备、码头岸线资源、后方陆域面积较大的堆场、仓库以及良好的集疏运系统,这些硬件设施为港口从事现代物流服务奠定了比其他一般物流业更加良好的设施基础;第三,现代港口物流应成为具备生产要素整合功能的平台。港口作为人流、货流、商流、资金流、技术流、信息流的聚集区域,具有发展物流生产要素、整合平台资源优势,能够发挥“1+1>2”的外溢效应。因此,港口是现代物流网络链中发挥高效整合生产要素功能的大平台。从这个意义上说,现代港口物流是依托港口这个在整个物流链中具有独特地位的平台所形成的现代物流系统。

## 第二节 湾区经济概述

### 一、湾区经济的起源

“湾区经济”一词最早产生于美国旧金山湾区。该湾区是全球著名的人才、科技、创新、资本等各类优质要素的集聚中心。经过多年的持续发展,美国旧金山湾区已经形成了以硅谷为产业发

## 港口物流与湾区经济发展研究

展中心的湾区模式，早已成为世界各国临海港口城市纷纷效仿的榜样。

目前，围绕生态、经济、社会发展等多维度的建设，世界上基本形成了旧金山湾、纽约湾、东京湾、悉尼双水湾、中国香港浅水湾、新西兰霍克湾、马来西亚布拉湾以及布里斯班鲁沙湾等 8 个著名湾区。其中，东京湾区、纽约湾区、旧金山湾区是最具影响力的 3 大湾，它们文化开放、产业发达、区域协同，代表着国际上成熟湾区经济的发展方向。

国际上湾区经济的相关研究最早可以追溯到 1990 年纽约—新泽西港务公司发表的《港口产业对纽约—新泽西都市地区的经济影响》。之后，Tetsuya Akiyama 构建了土地利用模型，对东京湾区政府的规划工作进行了回归和检验分析；Volberding 研究了全球化背景下旧金山湾区与中国经济崛起之间的关系，认为在过去的 10 年间，港口、高新技术以及绿色科技在两者关系中占有重要地位；Alex Schafran 采用多尺度来衡量人口、政策、资本等 3 个相互关联的因素如何影响旧金山湾区的经济发展；Jelmer W Eerkens 采用结构模型捕获航空公司的决策变量，分析旧金山湾区的航空—机场协定对航空公司行为和机场拥堵的影响。总体上，国外学者对湾区经济的研究局限于某个特定区域，本质上并未将“湾区经济”作为一个一般化的区域经济学的概念或者发展模式，并利用经济学原理进行分析。

国内最早提出的“湾区经济”可以追溯至 1997 年前后，香港地区的学者吴家玮、田长霖等根据旧金山湾区的经验，提出建设沿香港海域的“香港湾区”设想。随着全球湾区的研究成果越来越多，“湾区经济”越来越趋向于成为一个一般化的区域经济学的概念。国内学者围绕湾区经济的形成，结合对国际湾区经济发展的横向比较，逐渐揭示了一些湾区经济的属性特征。但是对“湾区经济”的内涵和外延界定并不十分清晰，对湾区经济的具体历程和演进机制尚缺乏一个一般化的理论框架。一般认为，湾区是

由一个海湾或相连的若干个海湾、港湾、邻近岛屿共同组成的区域，而该区域内衍生的经济效应统称为“湾区经济”。湾区经济是一种基于共享湾区的区域经济高级形态，具有港口密集性、产业聚焦性、城市群集性等基本特征。

## 二、湾区经济的形成

据不完全统计，目前全世界大约有 60 个湾区经济体，主要分布在以发达国家为主体的 36 个国家，如美国、英国、日本、澳大利亚等发达国家都有比较优越的湾区经济资源，湾区经济比较发达。尽管世界上湾区的数量众多，仅中国境内就约有 200 个湾区（面积为 5 平方千米以上），但并非所有的湾区都能够发展并形成湾区经济。湾区经济的产生和形成需要特定的条件。

第一，共享湾区资源是湾区经济形成的基础条件。

只有围绕共享湾区资源才能建设港口群，并通过港口群带动形成产业群和城市群。共享湾区资源主要是指湾区经济的形成必须围绕一个湾区来展开。从目前世界湾区经济的发展状况来看，大部分城市群都是围绕湾区形成的，最典型的例子是旧金山湾区。该湾区位于加州北部，最早发源地是旧金山，然后是奥克兰市和圣何赛市，湾区经济发展和城市布局主要围绕旧金山湾区展开。

第二，优良的地理位置是湾区经济形成的重要条件。

一般而言，湾区往往位于国家的入海口区域，具有建设多个深水港口的条件。湾区水曲要足够大且能够让大货轮通行，否则难以形成湾区经济。例如墨西哥的加利福尼亚湾虽然水深各方面条件都比较优越，区域位置也相当好，但由于海湾的南北两部分距离比较狭窄，海潮汹涌，到目前也没有形成湾区经济。

第三，对外开放是湾区经济形成的前提条件。

湾区经济是一种外向型经济，必须要以开放为前提；否则，再好的湾区条件也不可能形成湾区经济。历史上，英国之所以成

## 港口物流与湾区经济发展研究

为湾区经济的发源地，是因为它作为一个海洋国家，在 18 世纪就开始推行工业革命，使国际贸易迅速发展，这种国际贸易规模的扩大对港口运输存在着巨大需求，要求其充分利用自己优越的港口资源。据统计，随着英国的工业化和国际贸易的扩大，英国形成了 7 个湾区经济体，各港口在国际贸易中发挥了重要作用，其中，伦敦湾区、利物浦湾区和布里斯托尔湾区的作用最显著。这充分说明对外开放对于英国湾区经济的形成发挥了较大作用。如果一个国家处于封闭状态，再好的地理优势也很难形成湾区经济。

第四，区域合作是湾区经济形成的实现条件。

湾区经济除了上述条件外，还必然需要区域合作作为实现条件。区域合作主要包括两个方面：一是湾区内部的合作，包括区域内港口、产业、交通、文化、政策等各方面的协同合作。二是湾区与周边腹地的合作。如果湾区港口群的经营者不能相互配合，而是彼此展开恶性竞争，则难以形成“1+1>2”的湾区经济效应。东京湾是区域合作的成功典范，一方面，他们加强东京湾内部的通力合作，借助港口建设大力发展外向型经济，推动工业发展和城市扩展，同时加强内部交通基础设施改善，强化轨道交通通勤，促使东京湾城市之间合作的进一步加深。另一方面，东京湾加强对外辐射，通过产业链分工与合作，推动形成了由东京到横滨宽 5~6 千米、长 60 余千米，工业产值占日本全国 40% 的带状海湾区域。可见，东京湾区正是通过区域融合发展成为世界一流湾区的。

### 第三节 港口物流与湾区经济的关系

港口物流是多种物资、交通运输、服务的集合，即港口物流是货流、信息流、资金流的汇集地，是各种物流作业的集中地，

也是多种物流设施和服务功能的集合地。从纵向看，港口物流涉及运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理以及为以上环节提供装备和配套服务的诸多领域；从横向看，港口物流服务是跨行业、跨部门、跨地区的基础性产业，具有强大的经济渗透力和带动效应。由此可见，港口物流的发展必然会对湾区的经济发展起到积极的促进作用。港口物流对湾区经济的贡献可以分为直接经济贡献和间接经济贡献两个方面。

### 一、港口物流对湾区经济的直接贡献

港口物流对湾区经济的直接贡献主要是指港口生产所直接获得的经济效益。港口作为生产部门，与其他行业一样，不仅产生国内生产总值和国民收入，还产生就业机会和税收。港口物流的发展将直接推动湾区内的基础设施建设。研究表明，湾区产出受道路、机场和港口等基础设施的影响显著，湾区经济发展与基础设施之间存在正相关关系。港口经济的发展直接导致对道路、港口等公共设施需求的增加，吸引大量外来投资，推动有关基础设施及相关配套设施建设，进一步促进城市建设与湾区经济发展的良性互动。另外，港口物流的发展带动着关联行业的发展。港口物流是由仓储、运输、物流、加工、贸易、金融、保险、代理、信息、口岸相关服务等共同构成的全产业链体系，它们相互依托、共同发展。

### 二、港口物流对湾区经济的间接贡献

港口的间接贡献指为直接经济活动提供劳务与产品的组织与公司所产生的效益，即由于港口的生产和发展促进或带动了其他部门的发展而产生的那部分效益。它包括以港口生产为中间产品的其他部门的发展而带来的经济效益；由于港口发展使货物得以

## 港口物流与湾区经济发展研究

及时运送而获得的生产效益与市场效益，以及由于港口发展减少了客运时间而创造的时间价值；增加就业人员及就业人员工资带来的消费的增长，从而促进了湾区经济的增长。也就是说，港口除了核心活动以外，还有部分扩展经济活动，正是这部分活动产生了港口对湾区经济发展的间接影响。这部分活动中最典型的包括对外贸易、临港工业以及基于港口服务业的大发展。

值得注意的是，港口物流对湾区经济发展起到较大的推动作用的同时，也会产生一定的负面效应，如运输体系的快速发展加重了环境污染等。因此，在评价港口物流对湾区经济的贡献时，还应考虑与湾区环境保护有关的指标，如能源、污染、拥挤、噪音和社会福利等。



