

国内“港产城”融合型城市发展的情况分析

苏頔

天津东疆港城文旅集团有限公司

DOI:10.32629/jpm.v7i8.9023

[摘要] “港产城”融合式发展是依托港口资源，推动港口物流、临港产业与城市功能深度联动，实现“以港兴产、以产定城、以城促港”的良性循环，是沿海城市高质量发展的重要路径。本次报告选取全国6个典型“港产城”融合发展城市（天津、深圳、宁波、日照、太仓、广州），从发展特点、优劣势、当前现状、未来预期等维度展开分析，并通过数据对比呈现发展差异，为各地融合发展提供参考。

[关键词] 港产城；融合发展；港口城市

An Analysis of the Development of Integrated "Port - Industry - City" Model Cities in China

Su Di

Tianjin Dongjiang Port City Cultural and Tourism Group Co., Ltd.

[Abstract] The integrated "Port - Industry - City" development model leverages port resources to foster deep synergy between port logistics, port-adjacent industries, and urban functions, thereby creating a virtuous cycle of "using the port to boost industry, using industry to shape the city, and using the city to enhance the port." This approach represents an important pathway for the high-quality development of coastal cities. This report examines six representative cities across China that exemplify this integrated "Port - Industry - City" development model—Tianjin, Shenzhen, Ningbo, Rizhao, Taicang, and Guangzhou—conducting an in-depth analysis from the perspectives of development characteristics, strengths and weaknesses, current status, and future prospects. By comparing data to highlight developmental disparities, this report provides a reference for promoting integrated development across various regions.

[Key words] Port - Industry - City; Integrated Development; Port Cities

1.全国“港产城”融合发展典型城市选取

选取核心依据：港口能级突出（货物/集装箱吞吐量位居全国前列）、临港产业集聚度高、城市与港口协同发展基础扎实、有明确的“港产城”融合发展规划及实践成果。选取城市涵盖环渤海、长三角、珠三角三大沿海经济带，兼顾综合性大港与特色专业港口，具体包括：天津（北方国际航运枢纽）、

深圳（粤港澳大湾区核心港口城市）、宁波（全球第一大港）、日照（山东半岛港产城融合样板）、太仓（长江干线特色港口城市）、广州（粤港澳大湾区航运核心城市）。

2.典型城市“港产城”融合发展特点对比

各城市依托自身港口资源、区位条件和产业基础，形成了差异化的融合发展模式，核心特点对比如下：

表1

城市	核心发展特点	融合模式	特色产业方向
天津	依托天津港，深度对接京津冀协同发展与“一带一路”，以政策为引领，推动港口从单一装卸向“期货+物流+制造”全链条升级，兼顾文旅融合赋能城市活力	政策驱动+枢纽联动型	航运物流、航空制造、期货交割、邮轮文旅
广州	立足粤港澳大湾区核心定位，以穗港合作为纽带，聚焦航运服务升级与产业协同，推动港口与城市民生、创新资源深度融合	区域协同+服务升级型	航运金融、汽车制造、生物医药、跨境贸易
深圳	以深港合作为主线，依托前海片区，聚焦现代服务业与先进制造业融合，突出规则衔接与国际化，推动港口与城市创新动能深度绑定	创新引领+深港协同型	现代服务业、战略性新兴产业、海洋经济、跨境电商
宁波	以宁波舟山港一体化为核心，依托全球第一货物吞吐量优势，构建“港口+产业园区+城市”联动格局，聚焦临港重工业与物流枢纽建设	港口主导+产业集群型	临港化工、装备制造、集装箱物流、海铁联运
日照	因港而建、依港而兴，以“前港后厂”模式推动港口与钢铁、粮油等产业深度联动，兼顾生态保护与城市品质提升，打造绿色融合样板	产业联动+生态共生型	钢铁制造、粮油加工、高端装备、滨海文旅

太仓	依托长江干线港口优势，以汽车出口为特色，推动“公铁水”多式联运，聚焦物贸产业与临港先进制造业，打造“前港—中区—后城”发展路径	特色枢纽+物贸驱动型	汽车出口、港口物贸、新能源汽车零部件、美妆产业
----	---	------------	-------------------------

3.典型城市“港产城”融合发展优劣势对比

结合各城市资源禀赋与发展实践，其“港产城”融合发展的优势与劣势具体对比如下，同时融入核心数据支撑，增强分析针对性：

城市	核心优势	主要劣势
天津	1. 港口硬件优越：航道水深达-22 米，每月 550 余班集装箱航班，2024 年货物吞吐量 5.79 亿吨、集装箱吞吐量 2329 万标箱；2. 政策支撑强劲：有《港产城融合发展行动方案》及滨海新区、金融支持等专项政策；3. 腹地广阔：辐射京津冀及中西部 14 个省区市，占全国总面积 52%；4. 文旅与产业协同初显，2025 年前 5 个月接待国际邮轮 33 艘次、旅客 11.2 万人次，居北方首位。	1. 产业结构有待优化，曾存在“有港口、缺少高端产业”“有吞吐量、缺少价值量”的问题；2. 港城功能协同不够充分，部分区域存在港产配套脱节现象；3. 高端人才集聚不足，与一线城市相比创新动能差距明显。
深圳	1. 创新资源密集：“深圳—香港—广州”创新集群指数居全球第一，2024 年前海高新技术企业数量较 2021 年底增长 120%；2. 深港协同优势突出：前海实现 26 类港澳专业人士便捷执业，2024 年前海实际使用外资较成立之初增长 117 倍；3. 产业高端化程度高，2024 年前海现代服务业增加值达 1884.4 亿元，占 GDP 比重 63%。	1. 港口腹地相对有限，主要依赖珠三角区域；2. 土地资源紧张，临港产业发展空间受限；3. 港口与城市发展存在局部脱节，部分临港区域配套不完善。
宁波	1. 港口规模全球领先：2024 年货物吞吐量 13.8 亿吨，连续 16 年蝉联世界首位，集装箱吞吐量 3930.1 万标箱，居全球第三；2. 集疏运体系完善：拥有万吨级及以上泊位 119 个，海铁联运线路超 100 条；3. 临港产业基础雄厚，形成化工、装备制造等千亿级产业集群。	1. 产业结构偏重传统重工业，新兴产业占比偏低；2. 港城融合深度不足，港口与城市功能割裂现象仍存在；3. 生态环保压力较大，临港工业污染治理任务艰巨。
日照	1. 政策支持专属：山东省出台专项政策支持其建设港产城融合样板；2. 产业联动紧密：形成“铁矿砂进口—冶炼—深加工”完整产业链，2021-2024 年铁矿砂累计进口 1326.3 亿元；3. 生态优势明显，拥有全国首个“退港还海”工程，生态与产业协同发展。	1. 港口能级相对较低，集装箱吞吐量与沿海大港差距较大；2. 产业附加值偏低，钢铁产业以中间产品为主，高端加工能力不足；3. 城市服务功能不完善，高端人才与现代服务业集聚不足。
太仓	1. 特色产业突出：2025 年 1-10 月汽车出口近 70 万辆，同比增长超 75%，拥有长江干线最大最专业的汽车滚装码头；2. 物贸产业集聚：沿江集聚 4800 多家服务业企业，形成千亿级港产物贸基地；3. 多式联运优势明显，“公铁水”协同高效。	1. 港口辐射范围有限，主要聚焦长江流域；2. 产业结构相对单一，过度依赖汽车出口与物贸产业；3. 城市能级较低，对高端产业与人才的吸引力不足。
广州	1. 区位优势显著：粤港澳大湾区核心城市，穗港合作紧密，2025 年香港对广州实际投资 30 亿美元，同比增长 12%；2. 产业基础雄厚，汽车制造、生物医药等产业发达，港资企业超 2000 家；3. 航运服务完善，大湾区航运联合交易中心实现“广州—香港”双平台运营。	1. 港口竞争力不及深圳、宁波，集装箱吞吐量差距明显；2. 临港产业与城市融合不够深入，产业升级速度较慢；3. 创新动能不足，与深圳相比高端产业研发能力有待提升。

4.典型城市“港产城”融合发展现状（2023–2024 年核心数据对比）

核心发展指标（港口吞吐量、临港产业产值、城市配套完善度）呈现差异化发展态势，具体数据对比如下：

当前，各城市“港产城”融合发展均处于稳步推进阶段，

4.1 核心港口指标对比

城市	2024 年货物吞吐量（亿吨）	2024 年集装箱吞吐量（万标箱）	重点航线数量（条）	多式联运占比（%）
天津	5.79	2329	69（“一带一路”相关）	28
深圳	3.72	3760	220+	32
宁波	13.8	3930.1	305（其中远洋干线 148 条）	35
日照	5.2	580	80+	22
太仓	2.3	750	45+（含长江内支线）	40
广州	4.8	2480	150+	25

4.2 临港产业与城市发展指标对比

城市	2024 年临港产业产值（亿元）	临港产业占 GDP 比重（%）	城市建成区与港口联动覆盖率（%）	2024 年进出口总额（亿元）
天津	8900	38	65	8300
深圳	12500	42	78	37000
宁波	11200	45	70	12800
日照	3200	40	58	1279
太仓	1800	35	62	1500
广州	9500	32	72	10800

5.典型城市“港产城”融合发展未来预期（2025– 2030 年）

结合各城市发展规划与资源禀赋，未来 5-10 年，全国“港产城”融合发展将呈现“头部引领、区域协同、特色突破”的

态势，各典型城市的发展预期及核心目标如下：

5.1 各城市未来发展预期及核心目标

城市	发展定位	2035 年核心目标（预期）	关键发展举措
天津	北方国际航运枢纽、京津冀港产城融合核心城市	2035 年港口集装箱吞吐能力可达 3500 万标准箱；规划五条航道，最高通航等级达 30 万吨级；构建通达全球的海运网络，完善“六横四纵”公路集疏运体系、巩固“一环六射”铁路集疏运体系，打造我国北方地区联通国内国际双循环的重要战略支点。 ^①	1. 打造我国北方地区联通国内国际双循环的重要战略支点，加快建设世界一流智慧绿色枢纽港口深化港口；2. 加强集疏运体系建设，拓展远洋干线，完善国内沿海运输网络，提升中欧（亚）班列发展水平。3. 一体谋划港航贸产，发展船舶制造维修、粮油和冷冻品加工等临港产业，做强矿石、油气等大宗货物和冷链、汽车等贸易。4. 建设新时代生态、智慧、港产城融合的宜居宜业宜游宜乐美丽“滨城”。 ^②
深圳	粤港澳大湾区国际航运中心、全球创新型港产城融合标杆	到 2035 年，力争集装箱年吞吐量增至 4100 万标箱，LNG 年接卸量达到 2400 万吨，汽车年运输量达 200 万辆；总计开通 30 个以上内陆港；全面提升粤港澳大湾区港口群综合竞争力。 ^③	1. 提升国际航运枢纽地位。推动深港航运服务业合作，强化航运高端资源配置能力。提升粤港澳大湾区港口群的整体国际竞争力。2. 优化港口功能布局。结合港口及城市发展，加强东部港区与周边港口的协同发展。3. 完善港口集疏运体系。缓解港城发展矛盾。 ^④
宁波	全球一流港口城市、长三角港产城融合核心	货物吞吐量稳定在 15 亿吨以上，集装箱吞吐量突破 5000 万标箱；临港产业产值突破 1.8 万亿元，新兴产业占比达 35%；生态环保水平显著提升，港城融合深度进一步加强	1. 推进宁波舟山港一体化升级，完善集疏运体系；2. 推动临港产业转型升级，降低传统重工业占比；3. 加强生态治理，推动港口与城市生态协同发展
日照	山东半岛港产城融合样板、绿色临港产业基地	货物吞吐量突破 6 亿吨，集装箱吞吐量突破 1000 万标箱；临港产业产值突破 5000 亿元，高端加工转化率提升至 60%；城市服务功能显著完善，生态宜居水平进一步提升	1. 提升港口能级，拓展集装箱航线；2. 推动钢铁产业延链补链，发展高端装备制造；3. 深化“五共融合”，完善城市民生配套
太仓	长江干线汽车出口枢纽、长三角物贸产业高地	货物吞吐量突破 3 亿吨，汽车出口量突破 150 万辆/年；临港产业产值突破 3000 亿元，物贸产业规模达 2000 亿元；多式联运占比提升至 50%	1. 扩建汽车滚装码头，拓展国际汽车出口航线；2. 培育新能源汽车零部件、低空经济等新兴产业；3. 完善“前港—中区—后城”布局，提升城市配套水平
广州	粤港澳大湾区航运服务中心、穗港协同发展核心城市	货物吞吐量突破 6 亿吨，集装箱吞吐量突破 3000 万标箱；临港产业产值突破 1.2 万亿元，航运服务业产值占比达 25%；穗港产业协同水平显著提升	1. 升级港口设施，深化与香港航运合作；2. 推动汽车制造、生物医药等产业升级，培育航运金融等高端服务业；3. 完善城市与港口联动，提升人才集聚能力

5.2 整体发展趋势预期

1. 智慧化、绿色化成为融合发展核心方向：各城市将加快港口智能化改造，推动人工智能、数字孪生等技术应用，同时强化生态环保，打造零碳码头、低碳港区，实现“港产城”绿色协同发展；2. 区域协同进一步深化：京津冀、长三角、粤港澳大湾区将形成各自的“港产城”融合发展集群，加强城市间联动，实现资源共享、优势互补。

6. 结论

全国“港产城”融合发展已进入稳步推进阶段，形成了以宁波、深圳为引领，天津、广州为支撑，日照、太仓等特色城市为补充的发展格局。各城市依托自身港口资源与区位优势，形成了差异化的融合模式，但均面临港产配套脱节、产业结构不均衡、城市与港口协同不足等共性问题。未来，随着智慧化、绿色化转型加速，区域协同深化，“港产城”融合将呈现更高质量的发展态势，成为沿海城市高质量发展的核心引擎。

[参考文献]

[1]吴军.抢抓重大历史机遇全力做好服务保障加快建设港产城融合发展的滨海型城市：廖立勇出席并讲话[N].南宁日

报,2022-08-23(001).

[2]张美芳.港产城融合视角下低效用地开发建议——以黄埔临港经济区为例[J].城市建筑,2025,22(16):75-78+86.

[3]丁金学.新时代我国港产城融合发展问题、形势与建议[J].当代经济管理,2023,45(12):74-80.

[4]吴晓磊,刘健,王嘉琦.港产城融合发展关键问题研究[J].水运工程,2022,(2):70-75+111.

[5]朱善庆,吴晓磊,刘健,等.“多规合一”背景下临港经济区规划探索[J].水运工程,2016,(10):28-33+45.

注释：

①《天津港总体规划（2024-2035 年）》

②《中共天津市委关于制定天津市国民经济和社会发展的第十五个五年规划的建议》

③《深圳市综合立体交通网规划方案（2024—2035 年）》

④《深圳市国土空间总体规划（2021—2035 年）》