

文章编号:1674-0386(2009)02-0039-05

环渤海港口物流竞合态势与区域整合研究

陈晓永, 程桂荣

(河北经贸大学 经济研究所, 河北 石家庄 050061)

摘要:环渤海区域是21世纪中国最具潜力和活力的经济增长区,区域经济一体化趋势逐见端倪,港口群物流合作优势明显,但仍然存在较典型的竞争博弈和区域整合问题。要积极推进区域合作,关键在于创新合作机制,实现统一性和多样性的融合,联盟发展,协同共赢。

关键词:环渤海;港口物流;竞合;共赢

中图分类号:F250.27 **文献标识码:**A

Study on Logistics Co-Operation and Regional Integration in Bohai Sea Port

Chen Xiao-yong, Cheng Gui-rong

(Institute of Economics, Hebei Economics and Trade University, Shijiazhuang 050061, China)

Abstract: Port logistics generally refers to the process with complete supply chain, which is able to provide users with multi-functional and integrated logistics services. With a tendency of regional integration of economy around Bohai Sea, port cluster logistics have obvious advantages in cooperation, but there is still a typical problem of game competition and regional integration. We should actively promote regional cooperation in order to realize the transition from pure competition to cooperation, establish the league of development and achieve the win-win result.

Key words: bohai sea region; port; logistics; cooperation; win-win

环渤海经济圈处于东北亚经济圈的中心地带,是中国欧亚大陆桥的东部起点之一。狭义上指辽东半岛、山东半岛、京津冀为主的环渤海经济带,同时也延伸辐射到山西、河南及内蒙古中东部等地区。这一区域紧邻东北亚经济圈,是中国北方最重要的城市群落,也是我国乃至世界港口群最为密集的地区。依托东北三省和蒙东地区,京津冀等华北地区和山东及山西、河南等中原省市,环渤海地区沿海港口物流服务范围广泛,在国际经济中心向亚太地区转移和打造“中国增长第三极”的大趋势下,加强港口物流合作已远远超出区域范畴,越来越具有全球意义。

一、环境分析:机遇与挑战

(一)环渤海区域正处于历史性战略机

遇期

一是区域一体化发展由认知转入推进阶段。环渤海区域在行政区间合作、市场要素整合等方面存在比较典型的跨省市协调问题,需国家政策支持,加强统筹协调。“京津冀都市圈发展列入规划、京津两大城市的功能区别与重新定位、天津滨海新区和河北曹妃甸循环经济示范区开发建设上升为国家发展战略等一系列国家层面的重大举措,带动环渤海区域一体化由认知转入推进阶段,区域合作氛围已经形成^[2]。

二是区域创新带动产业集群加快发展。环渤海地区本身有较好的重化工业和能源供应基础、发达的现代交通和通讯网络,电子信息、钢铁、石化、汽车制造四大产业集群基础雄厚,沿海港口集

收稿日期:2008-12-10

基金项目:河北省社会科学基金项目(HB08B YJ015)

作者简介:陈晓永(1956-),女,研究员,研究方向:产业经济与区域经济。

群也已形成。北京强大的科研实力、以研发为主的知识型生产性服务优势,为依托创新推动区域增长提供了强有力的技术支持和动力源泉。以北京创新型服务业为中心,融合区域内的制造业产业链,充分利用京津冀都市圈、辽东半岛和山东半岛三大港口群综合物流体系,有利于形成高效低耗的创新型临港产业集群。

三是中日韩自由贸易区的积极推进。随着亚太地区经济持续高速增长,中、日、韩等国都在为推进东北亚区域经济一体化进行积极努力。日本更加注重把国内结构调整与中国华北结合,寻找新的发展机遇,同时把开发西海岸列为本国 21 世纪的战略目标。韩国政府经济上提出的重大举措之一就是要把中国作为它的第二内需市场,同时重点开发与中国邻近的西海岸地区。中、日、韩新的开发计划同时集中于环渤海地区,而区域发展的不平衡性,又使三国的相近城市在经济上存在着垂直分工和水平分工交

叉的依存关系。可以预见,在日本、韩国产业继续向外转移的过程中,由于地缘优势,以京津冀为核心的环渤海地区,将与日本、韩国产业继续向外转移形成互动,其联合趋势将为环渤海经济区提供发展的极大空间。

(二) 环渤海港口群面临的挑战

在国际港口物流竞争中,挑战来自全球经济一体化,要求资源配置提高流速、扩大流量。目前世界港口发展总体上正在经历由低附加值的接卸、仓储和中转等传统物流功能向现代物流服务功能进行转变,包括上海洋山港在内的国际性枢纽大港以国际航运中心为依托的高端航运服务职能越发明显,港口物流功能创新成为港口行业发展的主要方向,环渤海港口群面临着更严峻的挑战。

1. 国内层面的挑战

目前国内比较有竞争实力的区域板块,如表 1 所示。

表 1 中国主要区域的综合竞争力

城市	价格优势排名	GDP 总量排名	人均 GDP 排名	地均 GDP 排名	增长率排名	就业率排名	效率排名	创新排名	开放度排名	综合排名	竞争力指数	平均
澳门	306	220	179	4	87	97	200	428	194	78	0.435 5	0.403 1
深圳	59	36	261	227	20	9	273	33	102	64	0.459 0	
香港	306	7	182	46	226	183	173	213	3	26	0.529 3	
珠海	59	289	267	406	44	22	282	232	352	264	0.228 5	
广州	59	39	263	281	45	29	272	169	63	130	0.363 3	
北京	59	23	277	358	79	14	291	56	7	66	0.457 0	0.305 7
大连	59	158	280	336	26	267	279	231	227	231	0.259 8	
青岛	59	168	288	298	70	226	278	247	262	253	0.240 2	
天津	59	59	299	389	38	200	296	210	191	223	0.265 6	
高雄	247	171	229	80	340	104	230	249	172	227	0.259 8	
台北	247	65	207	57	492	76	211	129	17	112	0.380 9	0.298 2
厦门	59	226	274	340	24	34	274	292	253	237	0.253 9	
杭州	59	98	290	321	41	166	287	203	227	222	0.265 6	
南京	59	104	313	386	46	230	309	199	205	240	0.252 0	
上海	59	12	265	276	74	221	268	47	8	41	0.492 2	
苏州	59	151	271	302	21	280	269	232	262	218	0.269 5	0.217 4
温州	59	279	365	352	36	26	395	296	406	338	0.181 6	
长沙	59	238	305	256	31	194	297	230	299	250	0.244 1	
成都	59	163	355	331	48	82	363	209	115	234	0.253 9	
合肥	59	279	311	288	13	393	313	309	338	266	0.224 6	
西安	59	208	385	412	53	267	381	264	311	330	0.187 5	
郑州	59	266	368	325	60	170	359	301	352	329	0.187 5	
重庆	59	87	373	409	64	294	367	243	253	292	0.207 0	

注:本表根据中国社会科学院全球城市竞争力报告(2007 - 2008 年)整理;表中效率排名是按劳动生产率排名;创新排名是按专利申请数排名;开放度排名是按跨国公司数量排名。



表 1 将我国的中东部区域分为 5 大区域(该项研究的样本集合为全球的 110 个主要城市),这 5 大区域的平均综合竞争力指数排序为:“珠三角”(0.403 1)、海峡两岸(0.298 2)、环渤海(0.305 7)、“长三角”(0.292 2)和“泛中原”(0.217 4)。

由以上分析可以看出:对环渤海区域构成挑战主要是“珠三角”,其次是“长三角”和海峡两岸。以上三个区域,不仅是潜力丰厚的经济带,而且都是沿海区域。环渤海区域由于对外开放程度较晚,经济外向度相对较低,要建立起新型的产业基

地,完成经济增长方式的根本转变和产业结构的升级,进而实现腹地货运量的迅猛增长和货种结构的显著变化,还需要经过较长时间的努力。

2. 国际层面的挑战

物流中心城市在区域物流合作中发挥着主导作用。珠三角物流合作得力于香港的带动;长三角物流合作与上海的龙头作用密不可分。环渤海地区也迫切需要物流中心城市发挥龙头作用。如果以城市为竞争单元,以环渤海首位港口城市天津为样本,可以看到这一区域港口群主要受到来自日本、韩国的挑战。如表 2^[1]所示。

表 2 亚洲主要城市的竞争力排名情况

综合排名	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
城市	纽约	伦敦	东京	巴黎	华盛顿	洛杉矶	斯德哥尔摩	新加坡	旧金山	芝加哥
国家/ 地区	美国	英国	日本	法国	美国	美国	瑞典	新加坡	美国	美国
综合指数	1.000 0	0.945 3	0.791	0.759 8	0.697 3	0.669 9	0.648 4	0.646 5	0.642 6	0.630 9

综合排名	12	56	57	67	101	137	203	215	221	223	243
城市	首尔	名古屋	横滨	大阪	京都	神户	大田	滨松	仁川	天津	釜山
国家/ 地区	韩国	日本	日本	日本	日本	日本	韩国	日本	韩国	中国	韩国
综合指数	0.617 2	0.470 7	0.468 8	0.457	0.398 4	0.351 6	0.285 2	0.274 3	0.267 6	0.265 6	0.250 0

注:本表根据中国社会科学院《全球城市竞争力报告(2007 - 2008 年)》整理。

该项研究的样本集合为全球的 500 个主要城市。从表 2 中可以看出:一是排名 1~10 位的城市主要集中在欧美,由于地理位置的关系,对天津的挑战相对要小一些;二是对天津的挑战主要来自东北亚地区的日韩港口,渤海周边的日韩几大港口,除韩国釜山竞争力排名低于天津外,日本神户、东京、横滨、大阪及韩国仁川等港口的综合竞争力均高于天津;三是天津在全球 500 个主要城市排名中,排名比较靠后,综合竞争力排在 223 位,表明天津在经济总量、产业级次、城市功能等方面的辐射和带动作用,与所担负的建设东北亚国际航运中心的任务还有一定的差距。

二、区域内港口竞争态势分析

目前,在我国五大港口群中,环渤海港口密度最大、竞争也最为激烈。根据空间分布状况,这一区域港口大致可分为三大子港口群:一是东北港口群,以大连港为核心,葫芦岛、锦州港、营口港、丹东港为主要支线港;二是山东港口群,以青岛港为核心,以龙口港、威海港和烟台港为主要支线港;三是津冀港口群,以天津港为核心,以曹妃甸

港、秦皇岛港、唐山港、黄骅港为主要支线港。区域内港口物流竞争有四个突出特点:一是与韩国釜山港及日本太平洋沿岸港口群之间的竞争激烈。韩国正在打造以釜山港为中心的“东北亚物流中心”。日本一方面大力发展东京湾三大港口,壮大单个港口的实力,另一方面,又采取港口合并政策,增强港群的整体竞争力。在此背景下,如果周边的国际大型港口整合为区域性的龙头港口,环渤海港口群将面临着成为日韩港口支线港的危险。二是彼此实力相差不大。在改革开放后,中国北方各省经济逐步发展,各自环境虽有所不同但地域相近沟通便利,相互间的经济政策具有一定相似性,导致港口发展彼此拉不开距离,三大干线集装箱港青岛港、天津港、大连港从三港自身条件看,彼此实力相当,基本属于同一层次共同发展,但滨海新区开发开放上升为国家总体发展战略后,无疑给天津港的发展带来重大发展机遇。三是政府支持举足轻重。天津、青岛、大连三大主枢纽港(航运中心)在地方政府支持下,在规划、项目、地位等方面竞争激烈,都在不断加大港口投资,建设深水泊位,完善配套设施,相似或雷同的

定位带有浓厚的地方行政色彩。四是在一些区域性港口、机场、跨地区高速公路和城际快速通道建设中,缺乏必要的统筹安排,产能过剩趋势开始显现。如河北省港口在铁矿石进口、煤炭输出等问题上与天津、日照等港口的恶性竞争已初现端倪。再从地理位置来看,曹妃甸港距天津港仅 38 海里,黄骅港距天津港也只有 60 海里,在距离不到 100 海里的范围内集中着三大港口,再加上秦皇岛港,到 2020 年将形成每年近 4 亿吨的煤炭“下海”能力,供给过剩在所难免,港口产能的结构性过剩局面可能会提前到来。

三、环渤海港口群从竞争走向竞合的对策建议

由于港口群地域相近、干线相同,腹地叠加以及相互间的经济政策具有一定相似性等因素,环渤海区域港口业务结构单一,物流联盟程度低,同质竞争激烈,港口物流的效益和竞争力受到削弱。

以上问题的深层次原因在于地方政府成为港口竞争中的重要因素。在“以港兴市”甚至“以港兴省”的思路影响下,各地政府纷纷加大对港口建设的投入力度,期望在未来的市场中占据有利地位。中国改革开放 30 年的经验教训告诉我们:“寻求地方行政区域边界内的垄断利益最大化是万恶之源”。尤其是在解决“有没有”的问题时,往往是高速发展掩盖管理问题。当供给一旦能够满足需求时,“好不好”的问题就显现出来。“有数据表明,在由地方政府主导的港口投资冲动下,我国沿海港口到 2010 年总体供需状况才能实现基本平衡。具体到环渤海,由于本区域包括三省两市(辽、冀、京、津、鲁)共五个省级行政单元,地区政府对资源控制能力强,政府对企业干预较大,在行政区间合作、市场要素整合等方面都存在更强烈的“行政区经济”属性,问题将更为严峻。只有突破行政区划界限,加快资源整合,区域内各港口才能从单纯的竞争走向竞合,发挥优势,实现共同发展。^[3]在行政区划挑战难有大动作的情况下,应尽快运用市场经济手段对这 4 个港口的建设进行协调。只有这样,才能避免重复建设造成的浪费,最大限度地发挥各个港口的优势,降低管理成本,使整个渤海湾港口群发挥出最大的经济效益^[4]。

在路径选择上,应在以下三个方面着力推进、重点突破:

一是强化区域整体意识,科学制定物流规划,

建立有效的物流协调机制。港口物流规划有战略性、全局性和地域性的特点。没有一个统一的整体战略思想,很容易造成重复建设(如盲目上马大型物流项目、开发物流园区)等问题,浪费大量的人力、财力、物力。这就要求环渤海三省两市之间要进行积极有效的协调对话,加强合作,而且应有专题研究。在国际上,相近的港口之间建立协调沟通机制有很多先例。例如美国纽约港与新泽西港之间、德国的不莱梅港与汉堡港之间都较早地建立了港口协调机构,相关做法有力地促进了港口之间的优势合作。我国长三角地区港口职能部门协调竞合模式也可借鉴(见图 1)。近期国家制定的《全国沿海港口布局规划》,为环渤海港口之间的物流合作创造了一个良好开端。当前可利用滨海新区先试先行的政策优势,以物流业为

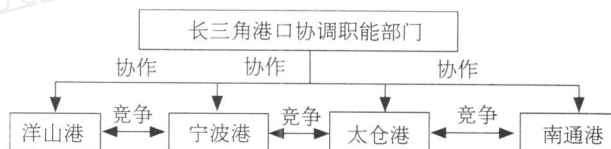


图 1 长三角港口职能部门协调竞合模式

对象建立三级发展协调会议机制。第一级是指中央已经设立的 13 个部委联席会议制度,可建议中央在该联席会议办公室单设环渤海区域性物流运行协调小组,重点解决部门和中央政府对环渤海地区物流产业发展的政策支持;第二级是指建立环渤海三省两市的主管省(市)长物流工作协调机制,重点解决跨省市物流业务协调、定价、转关、信息交换、企业网络开发等问题;第三级是指三省两市建立委办局联席会议制度,通过有效的协调制度,清理阻碍区域内物流市场发展的行政性法规、规章和文件,调整和理顺各行业部门的关系,为物流业创造宽松的发展环境。

二是错位发展,互惠共赢,防止因过度竞争而导致集体衰落。港口的竞争,实质上是港口腹地及货源的竞争。在环渤海港口群中,天津、青岛、大连 3 大港各有特点,具有合作的基础,应在良性竞争中实现互惠共赢。天津港作为区域内的龙头,要实现国务院确定的发展定位,必须协调与山东半岛、辽东半岛和京津冀周边省市的关系,承担起带动中国北方参与国际竞争与合作的历史重任。滨海新区东疆港口的建设,将显著提升天津港的深水吞吐优势,而且随着采购、生产和销售的全球化,保税功

能对国际物流的影响越来越大。综观鹿特丹、汉堡、香港、迪拜和新加坡等区域物流中心,自由贸易区或自由港政策是其成功的必备要素。应在理顺天津港保税区与东疆保税港区相互关系的基础上,积极推动天津港向自由贸易区/自由港方向发展。山东半岛港口群依托青岛、烟台、日照三大港口,占据对日韩港口的地缘优势。应以青岛港为干线港,烟台港、日照港为支线港,龙口港、威海港、蓬莱港等为喂给港,形成整体优势,建设以青岛为节点的中日韩区域物流中心,发展东南亚、欧洲、北美国际物流。东北作为老工业基地,有足够的技术储备,知识储备和人才储备,这些优势极为深厚,也极为独特。以大连为中心的辽东半岛应更加突出自身作为东北老工业基地主要出海口的优势条件,发展成为北方地区航运中心、物流中心。河北省几大港口从地理位置、腹地和功能上,与天津港都是不可分割的整体。虽然天津港目前仍然作为国家主枢纽港,但是天津港却存在一些先天不足,如航道水深仅为15米,难以满足巨型船舶进出港口的要求,泥沙淤积严重,港口维护运行成本高等,而曹妃甸作为环渤海地区最大的天然深水良港,正好可以弥补天津港的劣势。河北省有关部门应高度重视,精心谋划,积极推进与天津港资源的整合,探索天津港与曹妃甸港两港共建的可能性,力争将天津——曹妃甸组合港打造成为中国北方的国际航运中心。在曹妃甸的拉动下,河北港口群发展的总体定位应是继续巩固中国北方能源主枢纽港群地位,逐步确立中国北方矿石主枢纽港群地位,而这又可能加剧与天津港的竞争。解决这一矛盾的前提是,深入研究每个港口在功能上的细分定位,寻求差异发展、合作共赢的可能性,使河北成为天津物流供应链的

一个主要环节。

三是完善区域交通基础设施,尽快形成互联式、一体化交通网络体系。现代物流中的核心思想之一,就是要实现不同流转环节之间的高效率无缝衔接。但目前环渤海的公路、铁路、水路等物流网络不能很好地适应区域经济的快速发展,瓶颈效应明显。为打造以环渤海港口群为基础的东北亚国际航运中心,三省两市要从整体上规划区域交通设施的战略布局,推进区域的支线运输,疏港公路实现零距离对接。首先要突破行政区域界限,大力推动区域交通一体化,实现三省两市之间的高速公路直通,形成与京津冀都市圈、胶东半岛、辽东半岛、中原经济区和西北地区之间的便捷通道,以拓展沿海港口腹地。同时,进一步加快铁路、公路等通道建设,搞好路港对接,正在规划中的天津物流中心建设应充分考虑到北京铁路交通枢纽的作用,将首都机场、京津、京石城际高速铁路和其他高速公路纳入规划中,从而实现优势互补。总之,一体化是环渤海区域综合交通体系建设的重要原则。应在充分发挥比较优势的基础上,按照国家港口发展总体规划布局,加强港口与港口、港口与腹地之间的分工与协作;加强整合力度,鼓励联合建港用港;实现沿海重点港口之间的高速连接,联动发展,重点解决路、港无缝衔接、流经优化与高效集疏问题。从长远看,环渤海港口群特别是天津、青岛和大连这三个综合性枢纽大港,应当尽快转换经营思路,超前规划和发展港口现代物流业与高端航运服务业的对接,加快实现从低层次、低水平服务向高端航运服务的协调发展,未来更要致力于全球供应链下高端航运服务及现代物流服务功能的对接和拓展。

参考文献:

- [1] 吴良镛. 京津冀地区城乡空间发展规划研究二期报告[M]. 北京:清华大学出版社,2006:28.
- [2] 王侃. 基于环渤海经济发展的瓶颈与行政区域自治的劣势谈几点对策[C]. 民进三省两市环渤海区域发展研讨会论文集,2007:16.
- [3] 于刃刚. 京津冀区域经济协作与发展——基于河北视角的研究[M]. 北京:中国市场出版社,2006:256.
- [4] 王小平,李素喜. 工业化与服务业发展[M]. 北京:人民出版社,2008:224.