

2013年度河北省社会科学基金项目研究成果

学者书屋系列

河北省 产发 展临 新港 论

李南◎著



2013 年度河北省社会科学基金项目研究成果
“河北省临港产业共生系统构建与演进机制研究”
(批准号:HB13JJ047)

河北省临港产业发展新论

李 南 著

内 容 简 介

作为沿海后发地区的河北省近年来也在充分发挥新兴港口优势、大力推进临港产业发展,在省域范围内构筑沿海经济隆起带。特别是2011年底国务院批复《河北沿海地区发展规划》之后,河北省的临港产业发展更是进入了一个更高的平台。本书共分为四个专题板块,第一板块研究的是河北省沿海港口发展问题,第二板块直接指向河北省临港产业共生问题,第三板块聚焦作为河北省代表性海关特殊监管区域的曹妃甸综合保税区,第四板块关注河北省临港产业转型升级的可行性方向。

本书适合作为产业经济学或区域经济学专业的参考用书,也可供关心港口经济、沿海经济发展的人士阅读。

图书在版编目(CIP)数据

河北省临港产业发展新论/李南著. —哈尔滨:
哈尔滨工程大学出版社,2014.4
ISBN 978-7-5661-0794-7

I. ①河… II. ①李… III. ①港口经济-经济发展-研究-河北省 IV. ①F552.722

中国版本图书馆CIP数据核字(2014)第081950号

出版发行 哈尔滨工程大学出版社
社 址 哈尔滨市南岗区东大直街124号
邮政编码 150001
发行电话 0451-82519328
传 真 0451-82519699
经 销 新华书店
印 刷 哈尔滨市石桥印务有限公司
开 本 787mm×1092mm 1/16
印 张 9
字 数 218千字
版 次 2014年4月第1版
印 次 2014年4月第1次印刷
定 价 29.80元
<http://www.hrbeupress.com>
E-mail:heupress@hrbeu.edu.cn

前言

沿海地带以其独特的地缘优势，造就了发达国家的成功，也造就了中国沿海经济的奇迹。不论在发达国家还是发展中国家，沿海地带都是经济发展和社会进步的主流区域。现代港口不仅为工业提供便捷的水运服务，也提供了理想的设立场所。当前，世界经济结构调整和产业转移正在加速进行，滨海区域的投资贸易活动仍位列前沿，以临港产业为代表的港口经济蓬勃发展。港口是发展沿海经济的前沿阵地和重要支撑，全世界 90% 的贸易通过港口及水运方式完成。而且当代港口已不仅是物资交汇的连接点，更是一个综合物流运筹基地。近 30 多年来，港口城市已经成为中国的发展前沿并成长为大型产业基地，沿海地区建起众多依托港口的大型临港经济区，但这些城市也面临着资源环境负荷压力与产业协调问题。在建设生态文明与产业和谐的政策背景下，我国临港产业转型升级迫在眉睫，区域共生成为临港产业发展的新指向。

作为沿海后发地区的河北省近年来也在充分发挥新兴港口优势，大力推进临港产业发展，在省域范围内构筑沿海经济隆起带。特别是 2011 年底国务院批复《河北沿海地区发展规划》之后，河北省的临港产业发展更是进入了一个更高的平台。但是由于本地资源禀赋、产业基础、高端要素瓶颈等多方面原因，河北沿海地区集聚的临港产业大多表现为资源依赖性较强的重化工业，节能减排的压力很大，对渤海海岸带脆弱的生态环境威胁也很大。2012 年 7 月，曹妃甸综合保税区获得批准设立，这是在河北省设立的首个综合保税区，为河北省临港产业发展摆脱原有的路径依赖，开创更高、更开放的升级空间提供了机会。在当前全社会资源和环境觉悟空前提升的大环境下，为河北省临港产业转型升级谋划方向和路径显得非常紧迫。

本书的结构安排共分为四个专题板块，每个板块包括两章：第一板块研究的是河北省沿海港口发展问题，从码头运营商和微观个体培养的视角设计了港口发展主体；第二板块直接指向河北省临港产业共生问题，涵盖了临港产业共生的内涵、架构、特征、模式、演进阶段等各个方面，并强调了集体行动机制的重要意义；第三板块聚焦作为河北省代表性海关特殊监管区域的曹妃甸综合保税区，先后分析了该区的背景环境、发展基础，并重点谋划了产业选择与培育；第四板块关注河北省临港产业转型升级的可行性方向，探讨了电动汽车产业、动漫产业等战略性新兴产业的培育前景和路径。

著 者

2014 年 3 月

目 录

第1章 河北沿海港口发展主体培育	1
1.1 领军运营商主导下的河北沿海港口整合发展模式	1
1.2 河北省港口物流人才供需评价及培养体系构建	10
第2章 河北港口物流的供应链集成与优化	14
2.1 国内外研究现状及发展动态	14
2.2 港口供应链战略的理论溯源	16
2.3 基于全球供应链集成的港口物流模式与经验证明	17
2.4 河北省沿海港口建设的动态轨迹与现实基点	21
2.5 河北省沿海港口物流的供应链集成框架	24
2.6 唐山港曹妃甸港区主导货种供应链设计	28
2.7 河北省沿海港口供应链的风险管理	32
2.8 河北省沿海港口供应链的应急管理	34
2.9 河北省沿海港口供应链一体化的支撑体系	39
第3章 临港产业共生的理论与经验	44
3.1 产业共生理论综述及在临港产业的应用前景	44
3.2 临港产业共生的理论溯源与经验证明	49
第4章 基于集体行动的河北省临港产业共生机理与模式	55
4.1 临港产业共生系统的架构与特征	55
4.2 河北省临港产业的共生模式	57
4.3 基于生命周期的河北省临港产业共生系统动态演进	60
4.4 集体行动框架下的临港产业共生策略	62
第5章 曹妃甸综合保税区的背景与优势	66
5.1 整体背景	66
5.2 国内外研究综述	67
5.3 理论基础与拓展	69
5.4 自由贸易区产业发展的国内外经验	73
5.5 曹妃甸综合保税区发展环境与基础	77
第6章 曹妃甸综合保税区产业选择与发展	81
6.1 曹妃甸综合保税区的产业发展依托	81

6.2	曹妃甸综合保税区产业选择定位	83
6.3	曹妃甸综合保税区重点产业的发展方向及策略	89
6.4	曹妃甸综合保税区产业发展保障体系	91
第7章	河北沿海地区战略性新兴产业培育:唐山市电动汽车产业	94
7.1	唐山市培育电动汽车产业的战略意义与基本框架	95
7.2	唐山市电动汽车产业发展战略定位	98
7.3	唐山市电动汽车产业战略目标、原则与时序安排	107
7.4	唐山市电动汽车产业发展的技术创新模式	110
第8章	河北沿海地区战略性新兴产业培育:动漫产业集群	117
8.1	动漫产业集群的现状与特征	117
8.2	动漫产业集群发展的国际经验检视	119
8.3	河北沿海地区动漫产业集群发展的背景与环境	124
8.4	河北沿海地区动漫产业集群的培育机理	126
8.5	构建河北沿海地区动漫产业集群的公共政策	127
参考文献		130
后记		134

第1章 河北沿海港口发展主体培育

港口是连接内陆的纽带、走向海洋的桥梁、对外开放的门户、产业集聚的平台，是带动区域经济发展的核心战略资源。港口运营商作为网络控制者，有条件发展成未来供应链的系统集成商。依托港口资源做大做强沿海经济，进而带动腹地发展，是低成本配置资源、交换产品、嵌入世界经济的最佳路径。近些年来，河北省的港口资源正以前所未有的速度扩展。作为重工业立省的河北，港口职能一直以煤炭、铁矿石、钢铁等货物的吞吐为主，但也提出了建设综合性大港、提高经济外向性的宏大计划。“河北沿海地区发展规划”上升为国家战略，对河北省港口发展意味着重大机遇。面对邻近港口的激烈竞争和资源整合带来的实力提升，作为市场新兴力量的河北省沿海港口需要依据自身优势进行科学分工和定位，通过资源整合与协同发展来提高综合竞争力。另外，河北省提出的建设沿海强省的宏伟目标，为河北省港口航运产业及相关专业教育提供了战略机遇，同时也提出了重大课题。近年来河北省港航物流业的快速发展对高水平专业人才提出了迫切需求，港航物流教育也将得到相应发展。下面将围绕着河北沿海港口发展主体来进行探讨，分别从培育港口运营商和培养人才这两个方面展开。

1.1 领军运营商主导下的河北沿海港口整合发展模式

中共河北省第八次党代会提出，要举全省之力打造曹妃甸新区和渤海新区两大增长极。港口部门有责任在打造河北“两大增长极”过程中担当龙头，发挥重要作用。河北省委八届五次全会指出的四大攻坚战中的第一大攻坚战就是全力打造沿海地区率先发展的增长极，要把沿海地区开发开放作为河北省实现由大转强的突破口和支撑点。特别强调必须集中力量发展临港产业，这就实际赋予了河北省港口建设的优先地位和先导作用。

1.1.1 河北沿海港口发展现状及主要运营商情况

近年来，河北省沿海港口快速发展，最明显的特征就是港口基础设施规模不断扩大，通过能力和货物吞吐量实现高速增长。河北沿海港口群的功能定位是：河北省加快临港产业发展的重要依托，国家“北煤南运”大通道的装船主体，京津冀都市圈和内陆纵深腹地对外开放，在更大范围、更广领域、更高层次参与经济全球化的战略资源。但与国内先进港口相比，河北省港口发展还存在功能单一，货种层次较低，对地方经济的带动作用不突出等多方面问题。地理邻近的河北各个港口在腹地、业务和发展定位方面存在重叠，单纯的规模扩张必然导致过度竞争和内部消耗。因此必须在资源整合的基础上，加快塑造具备更强竞争力的领军运营商，展开投资合作和跨区经营。

目前，河北省沿海港口码头分散，运营主体高度不统一、各自为政，不能形成合力。比如在曹妃甸港区，过多的投资主体使得不同码头项目之间缺乏沟通协作，难以统筹。要改变这一状况，必须协调谋划，破除体制障碍，实施有效整合，使省内港口运营商形成合力，避免过度竞争。当前，国内港口部门迅速扩张的宽松宏观环境已经转化，调整

结构比扩张产能更紧迫。为此急需推进港口运营商优化整合,加快转变发展方式,保证各港可持续发展。通过领军运营商的主导,可以统筹规划三地港口资源的开发利用,强化对港口业的宏观调控能力,理顺港口投融资体制,实施多港区联动,发挥港口资源在区域经济中的龙头带动作用。

目前,河北港口“领域”迎来多路资本角逐,尤其是唐山港曹妃甸港区分布着一大批码头运营商,股权结构纷繁复杂。经营矿石码头一期、二期的曹妃甸实业港务公司的股比结构为:河北港口集团 35%,首钢集团 30%,河北钢铁集团 15%,河北省建投 10%,唐山港口实业集团 10%。曹妃甸港区煤码头一期项目合资公司由国投交通公司、河北省建投、秦皇岛港务集团、广东珠江投资有限公司和唐山市建投分别按 51%、20%、15%、10% 和 4% 的比例出资组建。上市公司盐田港 2011 年投资 13.55 亿元收购了该公司三分之一股权。在曹妃甸港区煤码头二期项目的 8 家股东中,河北港口集团的秦皇岛港股份公司持股 51%。除此之外,还有中石化码头、首钢码头、华电码头、文丰木材码头、弘毅码头、综合保税区码头等各类码头及相应的独立建设运营机构。由于在开发起步期的特殊需求及阶段性政策导向等原因,曹妃甸港区的码头布局较为分散,分期建成一个码头即成立一个独立的新公司,导致较短岸线即对应一个独立的子公司,单体公司规模较小,港口资源不能得到充分利用,不利于整体实力的提升。

在代表现代运输发展方向的集装箱业务方面,目前河北省的运营情况如下:秦皇岛港、黄骅港综合港区分别由河北港口集团下属的新港湾集装箱码头公司和沧州渤海港务有限公司运营;唐山港京唐港区和曹妃甸港区则分别由京唐港国际集装箱码头有限公司和唐山曹妃甸港口有限公司运营。横向比较的话,河北省在港口集装箱运输板块上非常落后,仍处于起步培育阶段,港口集装箱运输功能在全国沿海省份中是最弱的。秦皇岛港在前些年发展过程中,由于管理体制及分工定位的原因,在集装箱业务拓展上错过了先机。省内各港的集装箱业务由于起步晚、规模小、航线少,无法与已经形成规模的天津港相抗衡,而规模效应和航班密度又是集装箱码头运营的典型特征和必备条件。现在省内的四个集装箱经营公司、三个实际运营主体,形不成合力,制约了河北省开放型经济的发展和产业结构的优化升级。

为了解决河北省现有港口经营主体多、小、散、弱,投资比较分散的问题,河北省在近几年已经由实力相对雄厚的秦皇岛港牵头组建河北港口集团,在领军型港口运营商的培育方面取得了初步进展。河北港口集团的主体秦皇岛港是我国北煤南运的主枢纽港之一,近年来该集团战略布局“秦唐沧”,致力于改变赢利点过于单一的现状,业务经营实现了由点到面的跨越。2013 年 5 月,唐山市人民政府与河北港口集团签署战略合作框架协议。为支持唐山实施依海强市、以港兴市战略,加快推进曹妃甸开发建设,河北港口集团将总部从石家庄迁至曹妃甸^①。唐山市则同意以河北港口集团为主导建设曹妃甸港区后续码头,参与整合曹妃甸港区、京唐港区存量港口资源。

1.1.2 港口运营商集中度的经济机理

港口的规模经济和范围经济、地理位置的垄断性、资产的地点专属性和沉淀性是构成与维护港口产业自然垄断特征的理由。正是出于这样的理论认识,大多数国家都对港

^① 2013 年底,河北港口集团的总部已经迁至唐山市曹妃甸区的临港商务区,新办公大楼已启用。

口产业施加了较多的微观干预,具体方式可以是财政投资、公共企业垄断经营,也可以是赋予私人企业经营权但伴随着严格的经济规制。受特定地理环境和市场条件的影响,港口产业既可能出现区域垄断,也可能存在过度竞争。港口运营商在某个地理区域内具有一定的垄断性,这有利于规模经济的获取和对稀缺资源的利用,但由此诱发的市场势力却会导致福利和效率损失。区域内相邻港口之间或者某一港口内部多个运营商之间的直接竞争虽然可以刺激效率提高及产生竞争活力,但若过度分散则会干扰规模经济效应,也可能造成资源浪费。在港口产业的改革与发展中,如何从社会整体效率的角度出发,正视港口本身的经济特征、实现港口规模型竞争便成为重要问题。

适度集中型产业组织形式在促进生产效率提高、节约交易费用和推动技术进步等方面能够发挥积极作用。科学的做法应该是寻求竞争和集中的某种均衡,选择一种超越高度集中和过度竞争的有效产业组织模式,把适度集中的优势同竞争优势结合起来,进而获得规模经济与竞争活力的双赢效果。规模型竞争要求有足够的港口运营商数量和竞争强度,但也不能过于损害规模效应,需要防止因港口布局太密集而引致的重复建设和过度竞争。目前环渤海地区港口布局已经较为密集,经济腹地大量交叉,港口之间的竞争比较激烈,多数港口没有明显的市场势力。如果同一区域内的各码头运营商在缺乏沟通与合作的情况下进行单独扩张和纯粹竞争,容易诱发能力过剩,损害港口物流系统的整体效率。有的地方政府对港口发展方向存在认识偏差,以港兴市的城市发展战略往往缺乏差异化的内容,其结果不仅会导致码头产能过剩,更严重的是导致布局与结构的不合理。受行政区划和产权特征限制,港口运营商的兼并重组并不容易,激烈的价格竞争未能有效实现市场集中度的提高。

因此,虽然港口运营商之间的竞争可以提高物流效率和服务水平,有利于提高港口项目开发和运营管理水平,有利于运输市场开拓和技术进步。但港口作为基础产业,投资额巨大且回收期较长,一旦形成重复投资,损失将很重。目前,河北沿海港口各码头运营商的分散发展虽然暂时地被局部港口运输紧张的压力掩盖着,但潜在形成重复投资的风险较大。港口产业的基础地位和岸线资源的稀缺特征决定了港口发展不能通过普遍意义上的竞争体制完成,而需依赖统筹协调,保持港口市场集中度的基本稳定并适度提高。

1.1.3 国外港口运营商整合情况:以日本为例

近年来,港口产业出现的水平一体化趋势的重要结果便是市场集中度的提高和处于主导地位的领军型码头运营商的出现。这就会有少数运营商拥有或控制某一地区的沿岸各港,从而在区域水平上确立主导地位,这一趋势可以从全球主要码头运营商的市场占有率增长情况反映出来。主要码头运营商在全球化时代发现了商业机会,其广泛分布的港口网络被认为是实现规模经济和优化功能的有效方式。目前,世界前五大集装箱码头运营商分别为新加坡港务集团、香港和记黄埔、阿联酋迪拜世界港口、丹麦马士基码头和中远太平洋。

尽管面临匮乏的自然资源禀赋,日本却基于其拥有的优良港口海运条件而创造经济奇迹。日本以贸易立国、建立了原材料依靠进口、市场面向海外的开放型经济体系,实现了经济崛起。但是近年来在其他东亚港口集装箱处理量激增的背景中,曾经为经济起飞发挥基础作用的日本港口的世界排名却持续下滑,日本港口业被边缘化的趋势逐渐强

化,这与日本集装箱港口力量分散、缺少全球性航运枢纽有密切关系。为此,日本近年来推出了以港口资源整合为核心内容的改革重组计划,以求提高集装箱港口的效率和国际竞争力,抑制日本产业空洞化的趋势。

1. 日本集装箱港口的边缘化:东北亚港口竞争视角

20世纪90年代以来,全球范围内港口竞争日益激烈,日本集装箱港口的竞争力相对下降,码头装卸能力低下与本国制造业迁徙两大问题导致许多码头经营困顿。过去10多年,日本有越来越多的货物先转运到东亚地区枢纽港后再行出口,这种模式既抬高了成本又延长了发货时间。据统计,2003年日本出口货物中转运货物的比例由1993年的2.1%上升到了15.5%。近年来,日本主要港口装卸的集装箱数量已处于停滞状态,增速呈总体下降趋势,远低于亚洲的其他许多港口。

2. 日本集装箱港口竞争力缺失的原因解析

为何日本港口在东北亚港口物流竞争中处于弱势,至少包括以下主要原因:第一,对外直接投资的扩张压缩了日本本土的国际物流规模。国际产业梯度转移使得日本的工业品出口减少,从而改变了上述物流模式。第二,日本集装箱港口的枢纽功能已被邻近的其他亚洲港口所取代,后者在成本方面平均有30%的优势、在货物前置期方面有2~3天的优势,而且这一趋势由于关西大地震对神户港造成的损害而得到加速。虽然神户港的基础设施在两年后恢复到了震前水平,但集装箱运量仍停滞不前。第三,在全球竞争环境中,日本政府在2002年前仍主要将稀缺资源投入因日本经济低迷而艰难前行的地方经济,从而导致地方中小型集装箱港口数目的增长。这使得日本5家主要集装箱港口(东京、横滨、名古屋、大阪、神户)的市场份额持续下降,过多的港口数量使得力量明显分散,不利于集装箱枢纽港的打造和演进。就这样,内部和外部经济条件对日本集装箱港口的共同负面影响逐渐累积。

3. 资源整合导向的日本集装箱港口改革重组方案

作为对日本集装箱港口国际竞争力下降的警醒,日本在2004年7月启动了一项旨在改善港口效率的长期方案。面对在国际集装箱港口领域日渐式微的地位,甚至沦为支线港或喂给港的危险,日本政府调整了以前的港际竞争政策,资金被密集投向主要集装箱港口,新政策定名为“超级核心港”政策,包括整合建设大型集装箱码头以通过规模经济降低成本等主要内容。此外,日本国内八百多处地方港湾将减为一百处左右,部分港湾将不再获得新投资。这一重组计划是当前日本港口经济的重大变革和核心主题。

第一,超级核心港的选取。虽然日本有60多家集装箱港口,但这一计划只定位于扶助三个核心区域的大型港口群,即提高东京-横滨、名古屋-四日市、大阪-神户这3大港群的规模与效率。超级核心港是指集装箱吞吐量至少400万标箱和很快即能达到上述指标的单一港口或某一港湾内的港口设施集合。由于日本的集装箱港口均无法单独符合该标准,于是新政策要求相邻的主要集装箱港口联合运营。

第二,改革重组方案的具体安排。为了促进超级核心港的联合运营,日本主要集装箱港口的所有码头运营商都被要求整合形成新的一体化组织,促进码头运营商间的合作。具体目标设定为将货物卸载、通关的时间从原来的3天左右减短至1天,达到与新加坡相仿的水平。码头装卸成本则要降低30%,争取与韩国釜山和中国台湾高雄持平。另外,日本还致力解决集装箱码头水深不足的瓶颈,在东京港新建3个吃水超过15米的泊位,以满足大型船舶的挂靠需要。

4. 对河北省沿海港口资源整合的启示

尽管全球经济逐渐回暖让集装箱运输业复苏,然而由于境内中低端制造业的海外迁移,日本未来的港口物流容量增速将比较有限。在这种情况下,为保证规模经济效应实现,加快推进资源整合导向的集装箱港口改革重组,打造类似荷兰鹿特丹、韩国釜山性质的主导港口,成为日本的必然选择。由于日本的港口新政实施时间较短,多项一体化措施仍在渐进推动中,基于目前的时点还很难做出改革重组效果的全方位评价。但可以确信的是,资源整合将对日本集装箱港口在国际竞争平台的复兴发挥重要的支撑作用,并可对其他国家类似的密集港口改革重组提供借鉴。

在过去的十多年中,中国港口集装箱吞吐量一直保持了强劲增长,但同时也存在国际港口竞争日趋激烈、集装箱港口布局较为分散等问题,日本在港口资源整合、改革重组方面的经验教训可以为我们提供诸多启示。邻近港口间的联合发展、推进港口物流联盟等多种形式的一体化,应成为集装箱港口发展的重要导向。建立在资源整合及战略协同基础上的长期一体化发展是港口间实现多赢目标的战略选择,可以规避过度竞争,并通过伙伴关系强化整体实力。实际上,近年来国内很多沿海省份已开始加大港口资源整合力度,基于对战略一致性和业务互补性的识别,培育跨区域经营的大型港口运营商。在河北沿海,必须尽量避免类似日本集装箱港口由于布局过于分散、重心不突出所造成的港口群集体衰落,将基于资源整合的一体化重组作为港口群发展的关键指向。现阶段可考虑借鉴日本的实践经验,鼓励河北港口集团、唐山港集团等港口企业,互相参与码头建设运营,塑造实力雄厚的大型运营商。

1.1.4 国内代表性港口运营商整合开发情况

根据港口整合发展的推进主体,可分为政府主导型和运营商主导型两种。前者的优势在于政府可以进行宏观控制,为港口发展提供良好的外部环境,如日本东京湾港口组合。运营商主导型指联合行为完全属于企业决策,其优势在于反应迅速、变化灵活。如在香港-深圳港口的联合中,和记黄埔集团发挥了关键的纽带作用。在日趋激烈的港口竞争环境下,近年来国内很多沿海省份也纷纷加大港口资源整合力度,推进港口物流战略联盟、横向一体化等多种形式的一体化发展。比如山东鼓励港口企业以股权合作为纽带实施紧密型资源整合,培植山东港口整体优势,突出枢纽港的优势。广西积极整合防城、钦州、北海三大港口资源,努力建设大型组合港,组建了广西北部湾开发投资公司和北部湾国际港务集团,实现了港口体制的重大突破。

1. 国内港务集团主导开发新港区的情况

在国际航运部门的演进变迁中,为应对船舶大型化及航道深水化的趋势,原来坐落于河流入海口位置、与城市融合的河口港逐步迁往远离市区的外海区域,建设新的主力港区。从新港区的开发建设主体来看,往往是由长期主导该港口发展、由原港务局改制而来的港务集团牵头负责,各外来的多元化投资者担负参与角色,这是国内各港口的通行惯例。如果舍弃本土现有港口运营商而主要依赖外源厂商,很可能弱化规划建设的主导权、弱化资源协同的统筹力、弱化长期发展的持续性。

比如在上海港,洋山深水港区由三部分组成,分别是港区、连接内陆的东海大桥和南汇芦潮港地区的辅助配套区,其中港区分三期建设。担当上海国际航运中心主力军的上港集团一直是洋山港区最大的赢家。一期工程由上港集团独自经营,二期采用了合资

运营模式,由上港集团、和记黄埔等5家中外巨头共同投资运作。洋山港三期一阶段的运营机构为上港集团、新加坡港务集团、中海集团及法国达飞轮船公司,由上港集团控股。这些安排有利于洋山港区资源的优化配置,通过发挥源自于上海港务局的上港集团整体运营洋山港区的规模优势及与上海港其他港区之间的协同效应,可以提高运营效率,充分发挥洋山港区的深水港和枢纽港效应,助力上海国际航运中心建设。

在我国其他港口,也通常是由原地方性港口集团领衔新港区的开发建设。在珠三角,广州港南沙港区一期工程由广州港集装箱综合发展有限公司、中海码头发展有限公司和广州南沙资产经营有限公司联合经营。南沙港区三期工程计划2015年建成投产,由广州港集团、招商局集团、丹麦马士基集团合资经营。在大连港新开发的大窑湾港区三期集装箱码头,大连港集装箱与中海码头发展、中海码头发展(香港)及日本邮船分别拥有合资公司40%、30%、10%及20%的股权。在天津港新建的南疆港区煤炭码头,中煤能源和华能能源各占24.5%股权,天津港以其拥有的煤码头分公司资产和现金投入,占股51%。

2. 青岛港口资源整合历程剖析:以集装箱码头为例

青岛港始建于1892年,由青岛老港区、黄岛油港区、前湾新港区和董家口港区等四大港区组成。2013年,青岛港货物吞吐量名列世界第七,集装箱吞吐量名列第八。青岛港集装箱码头资源的整合,经过了漫长的历程。探寻其发展规律,总结经验,对于河北港口发展具有重要的借鉴意义。

青岛港集团曾经一统青岛老港区和前湾港区的经营。2000年,青岛港集团与当时的世界第二大航运公司英国铁行集团共同投资,成立青岛前湾集装箱码头有限责任公司(QQCT),合资经营前湾二期集装箱码头,从此拉开了集装箱业务开放发展的序幕。特别是2003年青岛市政府提出建设“万国码头”,促进港口投资主体多元化,希望以此促进竞争。在市政府主导下,各路港航业巨头开始参与前湾港区的建设。2003年,丹麦马士基集团和中远集团加盟QQCT,四方共同投资8.87亿美元,联合经营位于前湾港区北岸的二、三期集装箱码头,岸线总长达3400余米。各方持股比例分别为青岛港31%、中远20%、迪拜世界港务29%、马士基20%。与此同时,美国环球货柜公司和香港招商局集团先后与青岛市政府签约,各投资5亿美元,在前湾建设集装箱码头,与QQCT形成竞争。

当时青岛引进这种多元化投资主体主要是基于防止出现“一家独大”的现象,有效解决国有港口企业垄断的问题,实现良性竞争,推动青岛港口的快速发展。然而事与愿违,各码头运营商争抢货源,造成青岛港泊位紧张而招商局码头无船可靠、一直亏损的局面。作为青岛港的传统运营商,青岛港集团的码头业务客户稳定,但招商局由于缺少业务基础,生意惨淡。在竞争不利的情况下,招商局码头开始压价,于是前湾港区出现“有的码头超负荷运作,有的码头无船可靠”的无序竞争状态。招商局的码头在前湾地区连续亏损,难以为继。

2007年,QQCT与香港泛亚集团共同投资14亿美元成立青岛新前湾集装箱码头有限责任公司(QQCTN),由“三国五方”共同开发建设和经营管理前湾四期集装箱码头的10个深水泊位,QQCT和泛亚分别持股80%和20%。世界航运巨头的再介入,使青岛港的集装箱作业再次强化竞争程度。于是2009年底,在山东省和青岛市的干预下,各方开始谈判商讨码头整合事宜。最终“三国六方”合兵一处,合资设立新公司,命名为“青

岛前湾联合集装箱码头有限责任公司（QQCTU）”，统一经营前湾港区的集装箱码头。至此，长达十多年的前湾港口割据和“万国码头”终告结束。青岛港历时多年终于完成了前湾港区集装箱码头的整合，结束了原来各独立运营商混杂的局面，形成了统一规划、统一管理、统一运营的新格局，大大提升了青岛港的竞争力。

青岛港集装箱码头早期遵循分期建设、分步实施的原则，建成投产一期码头即成立公司来运营管理，在后续建设中并未再成立独立新公司，而是在公司的基础上叠加加盟者组建公司，保持由一个公司来运营集装箱码头，实现了资源的合理配置。后来基于多元化投资理念，青岛市政府引进招商局等战略伙伴投资建设码头，运营商的分散化和业务的同质化导致出现一定程度的无序竞争。最终，为避免恶性竞争，多家运营商握手言和，结束了割据纷争的局面，避免了各自为政的内耗，消除了“万国码头”的积弊，实现了沿海港口的整合发展。青岛港集装箱码头运营商的数量从少到多再到少、市场集中度从集中到分散再到集中的整个周期，展现了港口发展各影响因素的角逐，清晰地验证了运营商垄断竞争的经济关系，说明了主要基于本土力量构建领军型港口运营商的重要意义和现实需要。

1.1.5 以领军运营商主导河北沿海港口整合发展的基本思路

以沿海港口为核心的物流链如何有效整合是地区政治经济的重大议题。河北省487千米海岸线资源中适合建港的仅有100多千米，能满足深水泊位要求的区段更是有限，所以必须按照科学利用的原则，正确处理港口发展与岸线保护和储备的关系。河北省委八届五次全会指出，要科学确定三港四区的功能定位，加快培育全国知名大港，努力形成布局合理、分工明确、优势互补的港群体系。因此，各沿海港口要立足自身核心优势，构建具有不同层次和时序关系的集成化系统。

目前，港口产业正经历由快速发展到整合发展的过程。在港口竞争加剧和产能相对过剩的情况下，港口发展由过去的港城竞争扩大到更广范围的腹地竞争，运营商正通过多式联运、投资喂给港、建设内陆无水港等途径，集成各种运输方式和物流服务。码头运营商通过利用港口及相关供应链主体的控制力，促进港口与供应链各环节的融合，从而成为一个协调者和集成者。在港口产业中，区域性运营商或中小型运营商仅掌握个别要素，在全球物流网络中的话语权较低；而大型码头运营商对要素资源的掌控更为全面，有助于港口发挥网络效应。所以，遵循港口运营商集中度提高的经济规律和国际趋势，参考借鉴国内代表性港口在资源整合方面的经验教训，培育综合实力强、市场影响大、统筹范围广的领军型本土港口运营商应成为当前河北沿海港口整合发展的第一要义。

1. 培育领军运营商

在沿海港口整合发展的框架中，资源集约高效利用是基本原则，增强港口整体赢利能力是根本目的，深化体制机制改革是必要手段。运营商之间的并购是未来港口合作的主要形式和载体。积极培育大型港口运营商，支持其实现跨区经营，是沿海港口整合发展的基本方式。塑造领军型码头运营商并不与港口投资主体多元化相矛盾，产权纽带可以使河北各港口之间结成稳固的合作关系，实现优势互补，取得协同效应。

由一两个建设主体统筹开发省内港口资源，有利于推动全省形成合理分工、持续发展、有效利用港口资源的总体局面，有利于提升全省港口布局规划的执行力，有利于强化政府对港口行业的宏观调控能力。组建领军型港口运营商将进一步发挥港口集群对现

代工业的集聚作用,大力发展临港产业;将通过提升港口服务功能,调整货类结构,延伸产业链条,带动区域经济结构的优化调整;将进一步增强河北省的对外开放程度,把地方经济融入到国际分工格局中。

促进河北省港口企业由能源运输集团到综合性港口物流集团的转变,由码头经营为主向提供综合物流服务转变,由以生产经营为主到资本运营为主的转变,由拉动一地一市经济到带动沿海区域乃至全省经济协调发展的转变,打造河北及整个中国北方经济带的出海口。以干散货港口经营优势为依托,积极探索走出去战略,推进河北港口运营商的国际化进程。把港口运营商规模做大、功能做全、能力做强、效益做优,把领军运营商打造成为公司制度完善、竞争优势强劲、经济效益领先的港口资本运营商、港口资源开发商、码头运营商和综合物流服务商。

2. 依靠本土运营商

作为河北沿海港口最直接和强大的竞争者,天津港集团已经成为我国北方最大的港口企业,总资产超过1 000亿元,拥有员工4万人,包括上海和香港两家上市公司,连续12年入选中国500强企业。面对强力且紧邻的天津港集团公司,河北省必须抓紧选取和培育自己的领军型港口运营商,以提升自身的制衡力和竞争力。黄万铁路的开通以及天津港神华煤炭码头的建成,使从天津港下水的神华煤炭达到每年数万吨。这在某种程度上意味着港口运营商的迁移或者多点布局,港口门户的选择是综合性因素考量的结果。可见,相对于神华、国投等中央企业,本土港口运营商的根植性和稳定性更佳,会一直把河北省沿海港口的运营作为核心基地。在与周边港口和大型运营商的长期竞争中,本土港口运营商更值得信任和依赖。

推进港口运营商在公平市场环境下的重组,跨区建设经营港口散杂货、集装箱码头,全力打造实力雄厚、竞争力强、兼顾各方利益的大型港务集团。在领军型运营商的统一框架下,各港口确立不同的发展侧重点,均衡功能布局和货类结构,形成布局合理、结构优化、层次分明、功能完善的现代化港群体系。要力促优势港口企业凭借资产、品牌和管理优势,以参股、控股或托管等方式,在一定程度上打破省内行政界限,统筹规划港口发展。通过对港口资源的整合和一体化管理,提高河北沿海港口的行业话语权。

1.1.6 培育扶持河北港口领军运营商的具体方案

港口整合发展从本质上说是一种利益关系的调整,及时妥善处理好各方利益关系是确保实现港口资源整合和有序健康发展的重要基础。政府部门在规划引导港口资源整合的过程中,必然涉及不同港口企业间的合作机制和利益平衡,如何分配资源整合的效率收益是实践操作的关键和难点。在领军运营商主导下推动河北沿海港口整合发展要兼顾各方股东利益,实现互利共赢。

不同港口货种领域应分别选取不同数量的领军型运营商,这主要是出于以下两个主要原因。第一,市场容量因素。从经济机理角度考察,港口部门的自然垄断程度取决于市场容量与规模经济的对比。如果市场容量和业务规模较小,则只能安排一家主要运营商,否则必然导致对规模经济效益的损害。如果市场容量和业务规模较大,更好地选择便是引入多家运营商。散杂货业务特别是煤炭、铁矿石等干散货运输是河北沿海港口的绝对主体,在国内港口中占据较大的市场份额,完全可以容纳多于一家的领军型运营商。这样的安排既可以发挥领军型港口运营商的规模优势,又能激发一定的竞争活力和自由

度。第二, 航运类型因素。国际航运市场的经营方式分为不定期船和班轮两种, 其中散杂货运输主要对应不定期船方式, 集装箱运输主要对应班轮运输方式。不定期船的常规性相对较弱, 主要使用点到点的租船线路, 对港口运营商的规模和网络要求并不明显。而集装箱班轮运输要求必须有足够的适箱货量支撑、有足够密集的各类航线、有足够开阔的海向腹地网络, 因此最好对应综合实力强的大型专业化运营商。根据河北沿海港口的发展历史、现实状态和以上经济分析, 本书认为河北港口应在散杂货领域和集装箱领域分别培育两家和一家领军型运营商。

1. 两家散杂货业务领军运营商

在河北省沿海港口的业务板块, 重点培育两家散杂货领军运营商, 即河北港口集团和唐山港集团。河北港口集团是河北省第一家省域港口集团, 2013 年货物吞吐量超过 3 亿吨。其根基秦皇岛港是世界最大的煤炭输出港, 由秦港股份公司直接经营。在唐山港曹妃甸港区, 河北港口集团建设经营矿石码头一期、二期工程、煤炭码头二期工程, 由秦港股份公司控股的曹妃甸实业港务有限公司具体承担。在沧州黄骅港, 河北港口集团主导开发建设了综合港区一期工程, 由秦港股份公司控股的沧州渤海港务有限公司具体经营。改制于原京唐港务局的唐山港集团作为河北唯一上市的港口码头运营商, 是目前在京唐港区的主导力量^①, 是省内的第二大综合运营商, 并且在曹妃甸港区的早期谋划、运作和初创阶段发挥了独一无二的专业作用^②。

关于两家领军型港口运营商的具体部署, 除了各自现有领地继续维持稳定外, 从河北沿海港口未来的主要增长点——曹妃甸港区来看, 河北港口集团和唐山港集团均应在现有不同程度介入的基础上继续加大投入。由于河北港口份额地位的此消彼长, 目前唐山港的货物吞吐量已经明显超过省内秦沧两家的总和, 并将进一步拉大差距。如果曹妃甸港区的整合事务完全依靠源自秦皇岛港的河北港口集团, 很可能干扰地方层面的积极性, 也难以形成竞争环境。因此, 除了河北港口集团将在曹妃甸港区的中长期成长中牵头推进, 也要将唐山港集团建设成名副其实的唐山境内港口的领军运营商。

2. 统一的集装箱业务运营商

由于河北省港口腹地重叠, 特别是秦唐两港的集装箱业务已经产生明显的箱源竞争。两地政府为扶持本地港口集装箱业务的发展, 相继出台了有关优惠政策。但这种零和博弈的情况并不会使得全省港口集装箱吞吐量有所增加, 一地集装箱业务的增长很可能是以另一地的业务萎缩为代价的。目前, 河北省集装箱货物运输仍然要转向外省港口, 特别是天津港。

要摆脱集装箱港口运输低位徘徊的困境, 必须创新港口投资和经营模式, 避免分散力量, 在充分考虑利益相关者合理需求的基础上统一经营主体, 改变目前河北省集装箱港口经营相对分散的局面, 考虑组建一家专业公司, 负责运营河北省境内所有港口的集装箱业务, 全面统筹各港口集装箱运输。通过这个统一的集装箱业务平台, 实现港口之间的相互喂给或者航线共享, 提升港口集装箱运输的箱量水平和综合服务能力。

具体步骤可以设计为: 第一阶段, 集装箱业务分区整合。唐山港两个港区之间相距较近, 货源腹地相同, 完全可以进行集装箱业务的先期整合, 由相对成熟的京唐港国际

① 2013 年京唐港区货物吞吐量超过 2 亿吨。

② 最早主持或参与了曹妃甸港区的构想、研讨、勘察、设计、宣传、通路工程等全方位工作。

集装箱码头公司统合运营,避免唐山地区的内部竞争^①。同时,河北港口集团内部推进黄骅港综合港区和秦皇岛港集装箱业务的整合,由一家集装箱码头公司统一运营,初步改善与天津港竞争的被动局面。第二阶段,积极稳妥地实现全省港口集装箱业务的整合。视合并后的两家公司的实际经营情况,可从中选优或合资组建河北省港口集装箱业务的唯一运营商,通过资本纽带整合集装箱货种,增加适箱货源,挽回流失箱源,形成涵盖河北省三港四区、接近天津港集装箱综合发展水平的领军型运营商。进而合理划分货源腹地,统一规划各港集装箱航线,开创河北省港口集装箱业务拓展的崭新时代。

1.2 河北省港口物流人才供需评价及培养体系构建

河北省沿海港口发展不缺区位条件、不缺优惠政策、不缺自然禀赋,最需要的是专业的高级人才。这些微观个体是推动河北省沿海港口发展的基础力量。开展针对河北省港口物流人才供需评价和培养体系构建的研究,不但能为政府部门对港口物流人才培养的决策提供依据,能为从事港口物流人才培养工作的各类高等院校制订学科发展和改革方案确立基础,还可以成为港口物流企业开发人力资源的重要参考。下面首先分析河北省港口物流相关专业群的发展背景,对河北省港口物流人才培养的供求平衡预测与控制进行研究,进而提出港口物流人才培养体系的建设目标和具体措施。

1.2.1 河北省港口物流相关专业群的区域和产业背景

河北是我国 11 个沿海省份之一,东临渤海,拥有丰富的海洋资源,是华北、西北地区的重要出海门户。随着东亚经济的崛起,渤海湾的区位优势更加明显,河北成为极具发展潜力的港航大省。作为拥有 487 千米海岸线的沿海省份,河北提出建设沿海强省的战略目标及打造沿海经济隆起带的重大举措,是河北省经济社会发展的历史选择。近些年,随着秦皇岛港的属地化管理、唐山港及黄骅港的相继建设,河北省的港口货物吞吐量呈爆发式增长态势。曹妃甸的大规模开发已成为河北临港产业跨越式发展的关键标志。河北省具备加速发展港口物流产业的独特优势、时机、资源和基础,河北将在国内外对沿海地区新一轮的开发热潮中充分发挥港口龙头作用,带动腹地经济的全面腾飞。

经国务院批准的《曹妃甸循环经济示范区产业发展总体规划》明确提出要依托深水大港和国内国际两种资源、两个市场,建立以现代港口物流、钢铁、石化、装备制造四大产业为主导的产业体系。发展重化工业的战略布局使物流在经济活动中占据重要地位,这种“大进大出”的工业发展模式使得发展港口航运物流产业具备了基本条件。发挥区位和交通的比较优势,曹妃甸将大力发展转口贸易,建设国际贸易和航运服务中心。着眼于建设我国北方重要的战略资源和原材料流通配送中心的目标,曹妃甸正加快仓储、运输、配送、信息等现代物流基础设施和服务体系建设。随着曹妃甸综合保税区的获批和验收通过,将不断拓展物流领域,广泛吸纳大型物流企业参与现代物流园区建设,共同构建一体化的港口航运依托型现代物流体系。同时以河北远洋运输公司为代表的航运企业也得到迅猛发展,水运运力大幅提升。港航业务量的攀升直接产生了对物流人才的大量需求,雄厚广阔产业背景和区位优势为高水平港口物流人才的重点培养创造了空

^① 由于 2013 年西班牙德加德斯公司等外方股东的撤出,京唐港国际集装箱码头公司的地方独立性和决策力将更强。

前机遇。

1.2.2 河北省港口物流人才需求态势预测

1. 数量需求预测

区域产业结构调整决定人才需求方向的变迁,开发蓝色国土迫切呼唤海洋专业人才,大力促进河北省港口物流教育发展的目的正是为了推动港口航运物流产业的跨越式发展。因此可以把对港口物流教育的“投入”理解成学校“毕业生总数、教师总数和校舍面积等主要指标”的增加,把港口物流产业的“产出”视为“沿海港口物流规模和港口劳动生产率等指标”的提高。按照目前河北省港口年货物吞吐量与全省港航部门就业人数比例进行大致推算,未来几年还将有数万人就业于港航相关产业,使得港口航运物流人才呈现强大的社会需求。

2. 结构需求预测

目前,河北省港口物流人才不仅在数量上缺口较大,质量和结构方面也不能满足产业发展需要,同时存在总量性与结构性人力资源供给不足。现有从业人员存在“两低一差”现象,即学历低,专业对口率低,综合能力较差,特别是熟悉供应链整合的高端人才极其缺乏。随着河北省港航经济发展的结构变化,港口物流人才主要包括港口商务、港口装卸、船舶代理、货运代理、船舶经纪、外轮理货、集装箱业务等具体方向,其中以港口商务、货运代理与报关、船舶代理人员的需求量较大。

3. 素质需求预测

随着学科融合的趋势加速,港航物流产业发展对高层次人才的多样性、适应性和复合型需求日益增强。传统人才培养的主要功能是传授知识,但是知识本身具有不断更新的特性,过去那种侧重于传授知识的培养体系已不能适应新的形势,港口物流系统需要的是学习型、综合型人才。除了具有一定的专业知识基础,更重要的是要具有不断获取知识的意识和潜力。德国最大的私人教育机构 Dekra 就“具备什么素质的物流人才最受欢迎”这一问题作了调查,总结出5项最重要的素质要求:良好的团队精神、进取精神、对雇主忠心、专业知识和外语能力。因此,河北省的港口物流人才培养体系还必须满足综合素质和能力的要求。

1.2.3 河北省港口物流人才供给状况评估

与沿海发达省份相比,河北港航物流产业发展相对落后,还有较大差距。主要原因除了海岸线较短、大规模港口建设起步较晚外,还包括港口航运技术人才和管理人才的短缺。据我国的现状来看,港口物流人才的培养主要通过两个途径,即高校培养和社会培训。目前,社会培训途径主要侧重于职业资格认证等辅助性环节,高校培养才是系统供给港口物流人才的主导途径。国内其他沿海省份一般都有在国内有一定影响力的港口航运物流人才培养单位,比如辽宁省有大连海事大学、天津市有天津大学和南开大学、山东省有中国海洋大学和青岛远洋船员学院、江苏省有河海大学、上海市有上海海事大学、浙江省有宁波大学海运学院和浙江海洋学院、福建省有集美大学航海学院、广东省有广东海洋大学。相比而言,目前河北省港口物流教育明显滞后,错过了20世纪90年代的重要机遇期,省内院校的相关专业仍处于起步期,与港口物流活动的快速拓展对高端人才的大量需求不相协调。河北省港口物流人才的培养量很小,无论从数量还是质量上