



上海市重点学科建设项目资助 (S30601)

交通运输规划与管理研究系列

不同情景下港口定价 及投资策略研究

BUTONGQINGJINGXIA GANGKOU DINGJIA
JI TOUZI CELÜE YANJIU

周鑫 编著



上海交通大学出版社
SHANGHAI JIAO TONG UNIVERSITY PRESS

上海市重点学科建设项目资助(S30601)

交通运输规划与管理研究系列

不同情景下港口定价及 投资策略研究

周 鑫 编著



NLIC2970801306

上海交通大学出版社

内 容 提 要

本书以产业经济学、博弈论为理论基础,主要运用空间区位模型,针对港口企业在不同情景下的竞争、合作两条主线,较为深入地探讨了港口企业的定价和投资问题。本书分7章:绪论、相关文献综述、港口产业结构分析、基于空间区位模型的港口企业竞争合作的演化策略研究、竞争情景下港口企业定价策略研究、合作情景下港口企业定价及投资策略研究、研究结论与展望。

本书既可以作为高等院校交通运输、港口管理等专业本科生和研究生的教材,也可供从事交通运输、港口管理部门等相关科研及管理工作者参考。

图书在版编目(CIP)数据

不同情景下港口定价及投资策略研究 / 周鑫编著.
—上海:上海交通大学出版社, 2012
(国际航运中心系列)
ISBN 978-7-313-08448-4

I. ①不… II. ①周… III. ①港口企业—定价决策—研究②港口企业—投资决策—研究 IV. ①F550.66

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2012)第 087472 号

不同情景下港口定价及投资策略研究

周 鑫 编著

上海交通大学出版社出版发行

(上海市番禺路 951 号 邮政编码 200030)

电话: 64071208 出版人: 韩建民

上海颀辉印刷厂印刷 全国新华书店经销

开本: 787mm×960mm 1/16 印张: 8 字数: 138 千字

2012 年 5 月第 1 版 2012 年 5 月第 1 次印刷

印数: 1~1 500

ISBN 978-7-313-08448-4/F

定价: 42.00 元

版权所有 侵权必究

告读者: 如发现本书有印装质量问题请与印刷厂质量科联系

联系电话: 021-57602918

前 言

港口具有地域垄断性和不可替代性。港口的传统功能是以提供运输辅助服务为核心,为船舶装卸货物、停靠泊,旅客上下等提供相关的服务。随着物流业的发展,现代港口已从传统的装卸、储存、转运地发展成为集生产、流通、经济、贸易、金融、服务为一体的综合功能辐射中心,并进一步向全球资源配置枢纽转变。同时,港口的发展也带动了城市经济、地区经济的发展。

近几年,我国港口产业进入了一个快速发展的时期,在旺盛的运输需求带动下,货物吞吐量特别是外贸、集装箱吞吐量持续快速增长,港口建设步伐明显加快,形成了投资主体多元化的局面,港口呈现出规模化、集约化、现代化的发展趋势。由于我国外向型经济的特点明显,同时同一区域内面向相同腹地的港口数量较多,加剧了港口之间的竞争。长久以来,我国港口始终采取“远交近攻”的策略,各港口采取各种手段争取货源,例如降低价格、提高服务质量等。然而竞争犹如一把双刃剑,一方面可以促进港口的发展;另一方面却扰乱了正常的市场秩序,同时也干扰了港口的正常运作。近年来,各港口已逐渐意识到竞争并不是占有市场先机的唯一武器,开展有效的合作也能给企业带来可观的利益。因此,港口之间的合作越来越频繁,合作的形式也多种多样。随着港口建设的加速以及各种不确定性因素的影响,港口经营过程中的各种风险也随之产生。事实证明,合作是目前港口解决经营中存在的风险问题的有效途径之一。

本书从微观角度出发,主要运用空间区位模型,针对港口企业在

不同情景下的竞争、合作两条主线,较为深入地探讨了港口企业的定价和投资问题。其中,在竞争情景下运用空间区位模型对港口企业定价问题进行了探讨;在合作情景下运用空间区位模型、优化决策模型对港口企业定价、投资的问题进行了研究。本书的内容如下:

第1部分是绪论和相关文献综述,包括第1章和第2章。

第1章主要介绍了研究背景、研究意义以及总体思路。

第2章是理论支撑部分。通过对国内外相关文献的回顾,找到了研究的理论基础,结合现有研究的结论,在借鉴、改进了相关定量分析模型的基础上,进一步明确了研究重点。首先回顾了港口行业的特点及其服务功能演变的文献,主要对横向竞争合作的相关文献进行了回顾和评述;然后对本书主要使用的理论模型——空间区位模型的相关文献进行了回顾和评述。通过对现有文献的研究和剖析,进一步明确了本书的研究思路和研究方法。

第2部分是对港口产业结构及港口竞争合作策略演化趋势的研究,包括第3章和第4章。

第3章是实证研究部分,是对港口产业结构的总体评述。首先对港口发展的过程进行了归纳,在此基础上总结出港口的发展趋势;然后分析了影响港口发展的主要因素;最后运用市场集中度模型,对我国港口产业的集中度进行了实证分析。研究结果表明,港口产业集中度普遍较高,港口产业整体呈现寡头垄断的特征,进而为后续章节运用空间区位理论对港口企业竞争合作的研究提供理论支持。

第4章是针对竞争、合作两种情景展开研究的总体分析部分,主要运用演化博弈理论对港口企业竞争合作的趋势进行了研究。在空间区位模型的基础上构建了港口企业竞争、合作的四种策略组合,研究了在不同条件下,港口企业采取竞争、合作策略的演化稳定策略。

第3部分分别针对竞争、合作两个不同情景研究港口企业的定价、投资问题,包括第5章和第6章。

第5章研究了竞争条件下港口企业的定价策略。首先运用 Hotelling 模型推导出多个港口企业的均衡价格、市场需求和利润;然后对双垄断港口企业单一定价策略下的均衡价格、市场需求和利润进行了求解,并建立了港口企业歧视定价的模型,分析了港口企业采取歧视定价策略的动因;最后对比了双垄断港口企业在单一定价和歧视定价策略下的市场需求和利润的大小。

第6章研究了港口企业的合作定价及投资策略。首先研究了合作定价策略,并且与竞争条件下港口企业的市场需求、利润进行了对比;然后,通过建立跨期的投资-收益满意度效用函数模型对港口企业合作投资问题进行了研究。

最后一部分是总结与展望,包括第7章。

第7章对全文的研究内容进行了总结,并对后续的研究方向和研究内容进行了展望。

本书以产业组织理论、博弈论、优化决策模型为理论支持,在竞争、合作两种情景下对港口企业的定价、投资策略等问题进行了较深入的研究。

在本书的写作过程中,得到了上海交通大学季建华教授、上海海事大学交通运输学院各位领导、同仁的大力支持,在此表示感谢!另外,作者参考了大量的文献,引用之处由于疏漏未明确标识,敬请见谅,在此对文献作者一并表示感谢!

本书受上海市重点学科建设项目(S30601)、国家自然科学基金项目(71172076)、国家社科基金项目(11CGL077)、交通部应用基础研究项目(2011-329-810-450)、上海海事大学校基金项目(20100079)资助。在此,深表谢意!

主 编

2012年2月

目 录

第 1 章 绪论	1
1.1 研究背景	1
1.1.1 港口发展现状	1
1.1.2 我国港口竞争合作现状	2
1.1.3 港口企业的特征	5
1.2 研究意义	6
1.2.1 研究的现实意义	7
1.2.2 研究的理论意义	7
1.3 研究内容与结构	8
1.4 本章小结	9
第 2 章 相关文献综述	10
2.1 港口服务功能研究综述	10
2.1.1 港口服务功能演变的文献回顾	10
2.1.2 港口竞争合作的文献回顾	11
2.1.3 关于企业竞争合作的演化博弈文献回顾	13
2.1.4 研究文献评述	14
2.2 空间区位模型研究综述	15
2.2.1 空间区位模型研究文献回顾	15
2.2.2 空间区位模型在港口企业竞争中的研究文献回顾	17
2.2.3 研究文献评述	18
2.3 本章小结	18

第3章 港口产业结构分析	19
3.1 港口的发展过程及发展趋势	19
3.2 港口产业的主要影响因素	23
3.3 港口产业集中度分析	24
3.3.1 影响港口产业集中度的主要因素	25
3.3.2 我国港口产业集中度的实证分析	26
3.4 本章小结	29
第4章 基于空间区位模型的港口企业竞争合作的演化策略研究	30
4.1 港口企业竞争合作的动因	30
4.2 港口企业的竞争合作策略	31
4.2.1 港口企业的竞争策略	31
4.2.2 港口企业的合作策略	32
4.3 港口企业竞争合作的演化稳定策略	33
4.3.1 演化博弈理论	34
4.3.2 基于空间区位模型的港口企业竞争合作策略	35
4.3.3 港口企业竞争合作的演化稳定策略	39
4.4 案例分析	45
4.5 本章小结	47
第5章 竞争情景下港口企业定价策略研究	48
5.1 多港口企业单一定价策略	48
5.1.1 多港口企业单一定价策略的均衡价格	48
5.1.2 多港口企业均衡价格的比较	52
5.1.3 案例分析	54
5.2 双垄断港口企业歧视定价的动因	55
5.2.1 双垄断港口企业的单一定价策略	55
5.2.2 一个港口企业单方面采取歧视定价策略	57
5.2.3 港口企业歧视定价的动因	63

5.2.4 案例分析	67
5.3 双垄断港口企业单一定价策略和歧视定价策略比较	69
5.3.1 双垄断港口企业均采用歧视定价策略	69
5.3.2 两种定价策略下的市场份额、利润的比较	73
5.4 本章小结	78
第6章 合作情景下港口企业定价及投资策略研究	79
6.1 港口企业合作的基本形式	79
6.1.1 港口企业合作形式——“组合港”	79
6.1.2 港口企业合作形式——共同投资	80
6.2 港口企业合作定价策略	81
6.2.1 相邻港口企业合作定价	81
6.2.2 相隔港口企业合作定价	87
6.3 港口企业共同投资策略	90
6.3.1 港口企业共同投资的动机	90
6.3.2 基于满意度效用函数的港口企业投资-收益模型	92
6.4 本章小结	96
第7章 研究结论与展望	97
7.1 研究结论	97
7.2 研究展望	99
参考文献	101

第1章 绪 论

1.1 研究背景

1.1.1 港口发展现状

1) 全球港口发展现状

随着全球经济的快速发展,越来越多的国家和地区意识到港口的发展建设是非常重要的。传统意义上的港口是交通枢纽,是各种交通工具转换的中心。随着社会的进步和各种先进技术的广泛使用,港口的功能也正在发生变化。港口已从传统的交通枢纽和货物集散地逐步转变为全球资源配置中心。同时,港口的发展也带动了城市经济、区域经济的发展。据有关资料显示,全球 35 个国际化的城市中,有 31 个城市是港口城市。另有资料显示,全球财富的 50%集中在沿海港口城市。从我国的情况来看也是如此,我国长三角地区的 GDP 占全国 GDP 总量的 18.6%,源于长三角地区经济发达,港口城市众多,拥有上海港、宁波港等世界级大港。珠三角地区也有广州港、深圳港等港口城市作为地区经济的支撑;同样在环渤海地区,大连港、天津港、青岛港这些大型港口也支持着环渤海经济圈的发展。因此,港口在国家、地区、城市经济的发展中起到举足轻重的作用。

纵观各国港口的发展,基本情况如下:

长期以来,欧美发达国家的港口平稳发展,但近年来经济全球化以及亚洲因素的作用,欧美港口的发展速度放缓。另外,欧美港口的拥堵状况也制约着港口的发展。

亚洲各国港口近年来发展迅速。亚洲各国均在经济发展中将航运业置于重要地位,其主要战略就是大力投资建造新港。日本实行了全国性的港口改革;韩国实施新港开发计划;马来西亚、泰国也采取多种措施加快港口建设,例如使港口私有化,提高港口建设速度,提高和完善港口的配套服务;新加坡、中国香港特别行政区也一直致力于提高港口的服务水平。

2) 我国港口发展现状

中国港口的发展是与我国经济的快速发展分不开的。“十五”期间共有 10

个港口跻身世界亿吨大港行列,其中上海港吞吐量 2005 年首次超过新加坡港,成为名副其实的世界第一大港。“十一五”期间,沿海港口建设投资超过 3 500 亿元,全国规模以上港口集装箱吞吐量 13 060 万标准箱,我国港口吞吐量连续 6 年保持世界第一。

在行业增长性方面,港口行业处于 1990 年以来的最佳扩张时期。2004 年 1 月 1 日我国《港口法》的实施,鼓励了国内外经济组织、个人对港口的依法投资、经营,拓宽了中国港口投资建设的渠道,为中国港口建设投资、经营主体多元化机制的建立和完善提供了法律的保障。

2006 年 8 月 16 日,国务院总理温家宝主持召开国务院常务会议,审议并原则通过了《全国沿海港口布局规划》(以下简称《规划》)。根据《规划》的要求,2010 年前沿海港口建设目标将主要围绕煤炭、原油、铁矿石、集装箱 4 个运输系统进行,以建设大型、深水、高效的专业化码头为重点,将形成环渤海、长江三角洲、东南沿海、珠江三角洲、西南沿海 5 个规模化、集约化、现代化的港口群体,强化群体内综合性、大型港口的主体作用,并在主要货类的运输上形成煤炭运输、石油运输、铁矿石运输、集装箱运输、粮食运输、商品汽车运输及物流、滚装运输、旅客运输等八大系统。《规划》的发布标志着中国沿海港口建设与发展进入了新的历史阶段。

根据“十一五”规划,中国将逐渐建成上海、天津和大连三大航运中心。随着保税港政策的进一步落实,无疑将使三大航运中心的建设提速。

2008 年,我国港口业遭遇金融风暴的“寒流”后,港口业务除油品外全面减退,港口货物吞吐量增速放缓,外贸货物吞吐量转为负增长。面对需求衰退、船多货少,我国港口企业及时调整经营战略,积极应对。到 2008 年底,我国港口货物吞吐量和集装箱吞吐量依然取得令人瞩目的成绩。

2009 年 4 月,国务院下发的《国务院关于推进上海加快发展现代服务业和先进制造业建设国际金融中心和国际航运中心的意见》意味着上海建设国际金融、航运两个中心的序幕的拉开,到 2020 年上海将基本完成两个中心的建设。

2010 年,全国规模以上港口货物吞吐量 80.2 亿吨。规模以上港口数量为 96 个,港口建设取得显著成效,成为带动临港工业、促进区域经济发展的引擎。

由此可见,我国港口行业已逐步进入“又好又快”的良性发展过程中。

1.1.2 我国港口竞争合作现状

随着国民经济的发展,我国港口产业进入了一个快速发展的时期,在旺盛的运输需求带动下,货物吞吐量特别是外贸、集装箱吞吐量持续快速增长,港口建

设步伐明显加快,投资主体多元化的局面形成,港口呈现出规模化、集约化、现代化的发展趋势。传统上我国港口一直采取“远交近攻”的策略,各港口采取各种手段争夺货源,如降低价格、提高服务质量等。竞争犹如一把双刃剑,一方面可以促进港口的发展,而另一方面却扰乱了正常的市场秩序,同时也干扰了港口的正常运作。近年来,港口企业已逐渐意识到竞争并不是占有市场先机的唯一武器,开展有效的合作也能给企业带来可观的利益。因此,港口之间的合作越来越频繁。从全国范围来看,港口之间存在竞争、合作、竞争-合作并存等多种关系。从竞争合作的主体来看,主要有三个层面:港口群之间、同一港口群内不同港口企业之间、同一港口内不同港口企业之间。

本书主要针对同一区域内面向相同腹地的港口企业之间的竞争合作策略进行研究。

我国港口按地理位置划分分五大港口群,分别为环渤海港口群、长三角港口群、珠三角港口群、东南沿海港口群和西南沿海港口群。

1) 环渤海地区港口竞争合作现状

环渤海地区是我国港口分布最为密集的地区之一,包括天津港、青岛港、大连港、秦皇岛港 4 个亿吨吞吐量大港在内的 60 多个港口,各港口之间的竞争一直很激烈。青岛港自然条件良好,是北方最大的矿石中转港、最大的国际集装箱中转港;天津港陆域面积广阔,背靠京津、辐射中西部;大连港与朝鲜、韩国、日本、俄罗斯远东地区有密切联系,是东北三省和内蒙古东部地区的重要出海口,我国最大的油品转运中心。长期以来,这三大港口之间相互竞争鲜有合作。大连港为了应对竞争,降低费用,将沿海和国际中转的码头装卸费下调 20%,一部分国际集装箱中转免收装卸费;天津港依托滨海新区发展以及国家政策支持,大力发展港口物流、提高港口信息化水平;青岛港借“拥湾发展”战略,整合临港经济区,促进产业升级,加快港口深度发展^[224]。

总体而言,环渤海地区大型港口之间仍以竞争为主。

2) 长三角地区港口竞争合作现状

长三角地区是我国经济最发达的地区之一,长三角地区的港口群也是我国沿海五个港口群中港口分布最为密集、吞吐量最大的港口群之一,拥有 8 个沿海主要港口、26 个内河规模以上港口。目前已形成了以上海为中心,长江沿江港口、浙江、江苏的沿海港口为两翼的“一体两翼”格局。长三角地区拥有我国目前发展最快、吞吐量较大的多个港口,例如上海港、宁波-舟山港、南京港、镇江港、南通港等,各港口间竞争较为激烈。例如,上海港和宁波-舟山港作为长三角地区的两大港口,共用海域,共用国际航道,竞争不可避免。而其他各港口由于长

三角地区城市之间经济结构雷同而导致港口之间竞争的动力加强。

虽然长三角地区港口之间的竞争一直存在,但近年来,长三角地区港口之间的合作也比较频繁。目前长三角区域内局部港口合作已初现端倪,如宁波港、舟山港合并,形成宁波-舟山组合港;苏州也推进港口一体化战略,把张家港港、太仓港和常熟港整合起来。此外,各港口通过资本纽带的合作形式也越来越多,例如,近年来上海与宁波、武汉、芜湖、重庆、南通、南京等港口企业共同投资开展码头经营,成立合资物流公司。

因此,在长三角地区各港口之间竞争和合作是并存的。

3) 珠三角地区港口竞争合作现状

珠三角地区港口的地理位置相对比较集中,港口超过 60 个,各港口的功能定位在规划建设之初虽没有相互重叠,但是由于各港口相距很近,各港口的竞争也比较激烈。

珠三角港口竞争既包括了群内不同港口之间的竞争,也包括了同一港口内不同港口企业之间的竞争。前者如广州港、深圳港之间的竞争,后者如深圳港盐田国际货柜码头、赤湾凯丰码头、蛇口集装箱码头之间的竞争。而港口的合作方式还比较单一,主要表现为资本方面的投入和部分企业业务层面的合作,在合作方式上面还有待扩大。

总体而言,珠三角地区各港口之间以竞争为主。

4) 东南沿海地区港口竞争合作现状

东南沿海地区港口群以厦门港、福州港为主,包括泉州、莆田、漳州等港口。福建沿海地区港口群煤炭专业化接卸设施布局以沿海大型电厂建设为主;进口石油、天然气接卸储运系统以泉州港为主;集装箱运输系统布局以厦门港为干线港,相应布局福州、泉州、莆田、漳州等支线港;粮食中转储运设施布局由福州、厦门和莆田等港口组成,布局宁德、福州、厦门、泉州、莆田、漳州等港口的陆岛滚装运输系统;以厦门港为主布局国内、外旅客中转运输设施。

东南沿海群港口数量相对较少,其中厦门港、福州港、泉州港相对而言吞吐量较大,但是从全国范围来看,它们仅是中型港口,并且东南沿海港口职能分工较为明确,因而港口群内部的竞争相对而言没有其他港口群内部竞争激烈。

5) 西南沿海地区港口竞争合作现状

西南沿海地区港口群由粤西、广西沿海和海南省的港口组成。该地区港口的布局以湛江港、防城港、海口港为主,相应发展北海、钦州、洋浦、八所、三亚等港口。其中,湛江港与防城港的竞争较为激烈。

综上,不同港口群港口竞争合作的情况稍有不同,但总体的态势仍是以竞争

为主,合作为辅。

1.1.3 港口企业的特征

港口企业是指以提供货运码头服务和管理活动为主要收入来源的企业。装卸搬运、储存是港口企业完成的最基本物流功能,也是其传统的核心业务。

港口企业具有鲜明的行业特性,具体表现为港口企业资源的有限性、生产的规模经济性和专业服务性、投资不可分性等特征。

1) 资源的有限性

港口企业资源依赖于地理条件与空间条件。港口企业的供给能力受其可利用岸线资源和陆向服务空间的限制,可利用的岸线资源指港口企业可供船舶停靠的泊位数量,陆向服务空间指港口企业的堆场、仓库等储存保管进出港货物的场所。港口企业的需求也与其地理条件和空间条件有关。港口的地理位置就决定了港口企业的位置,从而在空间上大体划定了某一港口企业的腹地范围。

2) 生产的规模经济性和专业服务性

港口属于资本密集型产业,港口企业生产的是无形产品,它要在提高设备使用率以及增强服务手段上降低成本,而不是像一般制造企业那样通过材料的节约降低成本。要充分发挥港口的规模经济以及范围经济,意味着其要尽可能增加吞吐量。港口又属于运输服务部门,是派生产业,存在要素与产品流转的需求才会产生对港口的需求。

3) 投资不可分性

港口投资的不可分性是指港口基础设施及其他港口资产是资本密集型的,具有整体性大量投资的特征,零星的投资往往无效或者不经济。港口基础设施的建造成本非常高昂,并且具有不可分性,也就是说不能以连续方式扩大港口规模。港口基础设施的建设一般都有最小规模的限制,并且直接受港口所在地区海岸特征的影响。港口资本单元如泊位、航道、门机设备等不能以无限细分的方式进行投资,只能按照生产特征的要求整体投资。港口设施存续的寿命周期很长,需要相当长的时间来折旧。同时由于港口基础设施和机械设备的专业化水平较高,难以用作别的用途。巨额沉淀成本意味着投资一旦沉淀,转移成本将相当高,即使市场中出现供大于求,港口企业利润率下降,甚至无利可图的情况下,企业也不愿退出^[154]。

在港口企业生产经营的过程中,地理位置和货物自由度不能为港口企业方所控制。同时,硬件条件是各港口企业参与竞争的必要条件。港口企业方能够有效控制和使用的竞争手段就是港口的费率水平和营运服务效率,营运服务效

率除了和港口自身因素相关外,还和硬件条件和相关政策相关。这样,港口费率和营运服务效率就将成为主要的竞争点,在费率上的竞争更加激烈。

由于多个港口企业服务于相同的腹地,价格战已成为相邻港口企业间主要的竞争策略。在港口企业尚未积累足够的市场创新能力时,主要依赖于价格竞争手段。港口企业之间过度价格竞争的后果就是使得装卸费率严重偏低,不能在一个合理的价格体系中为客户服务,以致严重损害企业利益。长远看来,杀价竞争并不能增加货源总量,只能导致企业效益下降,从而影响港口企业的可持续发展。

港群内港口企业的过度竞争将削弱其整体竞争力,并流失货源至其他运输方式,因而各港口企业由自然独立形态走向一定程度的联合成为必然趋势。区位相近、定位类似的港口企业通过物流联盟等形式推进资源整合,可以有效避免区域内过度价格竞争。相关研究表明,港口企业组成物流联盟后不仅能提高价格,更能增加利润,港口物流联盟是企业应对挑战的有效手段。基于信息互通和契约的联盟可以保证每一成员获得收益大于非合作时期,从而摆脱价格战的“囚徒困境”,实施资源共享的稳定联盟战略是港口物流企业应对价格战的理性策略和战略选择。

正是由于港口企业具有与其他类型的企业所不同的一些特征,从而导致港口企业尤其注重在竞争、合作中更加有效地利用价格策略和采取各种合作联盟的手段。

随着我国港口经营政企分开,港口之间的竞争合作实际上就是不同的港口企业之间的竞争合作。本书就是在这样一个背景下,深入探讨港口企业的竞争与合作问题。

1.2 研究意义

我国港口众多,因此面对相同腹地的同一区域内的港口就存在激烈的竞争。一方面竞争是市场经济行为的必然产物,是提高服务水平的有力手段;另一方面恶性竞争的后果必然导致资源浪费,使社会总体经济水平下降。因此,竞争是把双刃剑,对于港口企业而言,就要利用好这把双刃剑,提高自身的能力和服务水平。

从另外一个角度看,国内各港口企业已逐渐意识到竞争的同时还要合作。在当前的市场环境中,任何一个企业仅凭自身的能力不可能独善其身,各港口企

业应充分结合自身的实际情况,用合作的态度去谋求发展,从而能够应对各种不确定因素带来的冲击。

本书的研究对港口企业的有序竞争、有效合作具有重要的意义。

1.2.1 研究的现实意义

首先,鉴于港口在经济发展中的重要作用,研究港口企业的竞争合作问题有助于推动经济发展。

对港口企业竞争合作问题的研究,已成为许多港口企业在知识经济和全球化背景下获取国际竞争力的战略武器。港口的发展不仅能够带动城市的发展,也可以带动临港产业的发展,增强港口辐射能力,促进区域经济发展。历史上许多国家和地区港口发展的事实证明,港口对经济的发展起到重要的推动作用,如中国香港自由港、纽约-新泽西组合港、欧洲港口群等。这些港口都充分利用其物流服务的特性,促进社会经济的发展。

其次,研究港口企业的竞争合作问题有利于提高港口的内涵建设,做好港口的战略规划和内外部的协调发展。

将先进的管理思想运用于港口的管理实践,可以改变港口管理模式,降低港口的总成本,满足客户的需求,增强港口的竞争力。尤其是我国港口发展的现状表明,我国港口企业目前还存在一些与经济发展环境不协调的地方,如港口功能定位不合理,重复建设问题严重,港口资源浪费严重;我国港口资源的开发和利用长期处于各自为政的状态,未能体现科学合理的原则;沿海港口的布局不尽合理,没有形成有机的全国港口网络,区域港口群整体协同效应不明显。这些问题是与港口所处的环境不相适应的。由于我国港口众多,协调起来是有一定难度的。因此,就需要从外部和内部两个角度入手研究港口服务的特性,从节约资源和发展循环经济的角度对港口进行规划,提高港口内部的高效运作。

1.2.2 研究的理论意义

首先,研究港口企业的竞争合作问题是对港口经济理论的补充。

港口经济理论本身就融合多学科的基本理论,包括国际贸易学、经济学、政治经济学、管理学、统计学、运筹学等。港口经济的基本理论既是派生的,也是不断发展变化的。当然,这与港口自身的发展、社会经济的发展、社会需求的变化都是紧密相关的。各学科所产生的新理论、新方法对研究港口经济起到促进作用;反之,港口在发展过程中产生的各种新问题也需要运用各种理论方法去解决。因此,用先进的管理思想和方法去解决港口企业发展中的问题是对港口经

济理论的有力补充。

其次,研究港口企业的竞争合作问题是将港口经济理论和管理学理论的有益结合。

任何一个学科的发展都离不开其他学科的发展,它们之间是相互影响、相互促进的,这是人类社会发展中总结出来的客观规律。当某个学科的理论应用在另一个学科中,往往会产生新的火花。这也是当前学术界所提倡的理论创新和学科交叉。同样,将港口经济理论和管理学、经济学理论结合在一起研究是非常有价值的。

1.3 研究内容与结构

从竞争合作的角度来研究港口企业,对港口的发展和提升港口服务都是非常有意义的,本书基于这一目的,对港口企业的竞争合作问题进行了深入的探讨。具体研究的内容包括以下几方面:

1) 港口产业结构分析

与港口产业相关的是多方面的经济主体,本书首先对相关的影响因素进行了归纳总结。然后,运用产业组织理论中对市场结构的划分的基本理论,对港口产业的市场集中度进行了实证分析,从而得出港口产业呈现寡头垄断的特征,为后续章节中借鉴空间区位模型研究港口企业的竞争合作提供了实证支持。

2) 港口企业竞争合作的演化策略研究

产业系统是由诸多相互作用的经济元组成的动态演化系统,其主体要素是各产业部门。产业系统的演化意味着系统内各产业部门之间比例关系的变化。由于产业系统的开放性、层次性和非线性,必须从动态意义上去理解产业系统的状态变量^[199]。本书在改进的空间区位模型——Hotelling 模型的基础上构建了港口企业的竞争-竞争、竞争-合作、合作-竞争、合作-合作四种不同的策略组合,研究了在不同条件下的港口企业的演化稳定策略。

3) 竞争情景下的港口企业定价策略研究

在分析港口企业竞争合作的演化稳定策略的基础上,对竞争条件下港口企业的均衡定价进行了推演。首先推导了多个港口企业竞争的均衡价格,分析了在不同服务水平下,港口的位、服务水平差异对港口均衡价格的影响。然后以双垄断港口企业为例探讨了港口企业的单一定价策略和歧视定价策略。