

基于协同竞争的 曹妃甸港区战略定位研究

□ 刘嘉娜

由于历史原因,作为沿海城市的唐山在港口及临港产业的发展方面,与国内很多沿海城市相比曾长期处于滞后状态,在环渤海地区也处于劣势。近些年,随着唐山港、特别是曹妃甸港区的相继建设和迅速壮大,唐山市的港口资源正以前所未有的速度扩展。2004年底,曹妃甸港区的建设被国家列入《渤海湾地区港口建设规划》。2005年初,首钢搬迁至唐山曹妃甸地区的方案得到国务院批准,曹妃甸进口矿石专业码头项目也于同年3月由国家发改委核准。这些最终促成曹妃甸港区建设进入大规模的实质性开发阶段,首个矿石码头也于2005年底投产。唐山港曹妃甸深水港区的建设与以此为战略依托的大规模工业开发,成为唐山市经济社会跨越式发展的关键标志。在“以港兴市”的战略框架下,曹妃甸港区的发展便成了唐山市实现更快更好发展的基础内容和关键支撑。

同时,曹妃甸港区所处的环渤海区域是我国港口较为集中的地区,密集分布着天津、秦皇岛、大连、青岛等传统大港和数量更多、发展迅猛的中型港口。在作为我国三大港口群之一的环渤海地区,河北省沿海的秦唐沧三市都依据各自的要素禀赋和产业基础确定了港口发展的主导方向。陆向经济腹地的交叉,使得邻近各港必须清晰辨识港口区域垄断与竞争的关系,并将对抗性竞争演进至合作性竞争,以提高区域港口群的综合竞争力。目前环渤海地区的港口竞争格局仍不够明朗,各港的定位处于不断变化调整中。唐山港曹妃甸港区作为市场的新进入者,迫切需要依据自身条件进行准确的战略定位。本文将研究唐山港曹妃甸港区的发展环境、战略定位,并基于协同竞争理论探讨曹妃甸港区与周边港口或港区的分工合作。

一、港口协同竞争的理论与经验

竞争是经济主体的市场行为,是特定环境下的互动关

系;竞争本身也是不断演进的,表现为一种进化的过程,纯粹竞争逐渐向协同竞争转化。在经济全球化背景下,世界各国都根据其地理和经济区位条件,加紧港口扩建和改造,加强港口间合作与分工,港口在一定区域内的联合协调发展已成共识。协同竞争是竞争与合作的组合,是处于相同或相似市场的厂商之间实现双赢目标的战略选择。协同竞争既可避免港口之间的破坏性竞争,并可通过战略伙伴关系强化参与各方的力量,这种双重特性正是协同竞争的关键理念。对于港口运营商来讲,把竞争与合作结合作为公司战略将成为能够产生竞争优势的关键选择。美国的纽约/新泽西港、德国的汉堡/不来梅港等许多国外港口均形成了以协同为主的竞争形式。各港口间通过不同形式的联合发展,也将成为我国沿海港口发展的重要趋势。如香港和深圳之间、宁波和舟山之间等都以多种形式结成了包含合作与竞争的伙伴关系。

在理论研究方面,港口协同竞争问题正成为学者关注的新的热点。宋东旭(2003)开创性地系统研究了港口协同竞争的概念与实践,并于2004年调查了1998~2003年间,深港两地码头运营商建立某种程度协同竞争的各种可能性在《劳埃德日报》等主要海运杂志中被提及的次数,从而得出了构建协同竞争关系的各项动机的相对重要性。目前国内各港口也纷纷开展面向新环境的发展战略研究,为港口分工、定位与发展提供决策依据。

二、曹妃甸港区的港际竞争与协调

曹妃甸港区优越的自然条件为大型深水港和临港工业的开发建设提供了得天独厚的条件,经过长期论证正以首钢搬迁为契机进入大规模建设阶段。曹妃甸港区的规划设计涵盖了铁矿石、煤炭、原油、件杂货运输等多种功能,一些投资规模巨大的临港重化工业项目也相继取得实质性进展。为了能在日趋激烈的港口竞争中获得持续优势,

必须对曹妃甸港区的比较优势和潜在能量进行客观评估,并按照宏观、产业和微观的逻辑顺序对其发展环境进行分层面、多维度的系统考察,确立制定发展战略的基础,明确长远的战略定位。

市场需求的增长使环渤海地区港口市场的自然垄断性得以弱化,其成本劣加性的本质特征已不再明显。在广阔共有腹地的支撑下,曹妃甸港区与周边港口的竞争将使市场面临多样化的选择,关键是各港形成良性发展格局,共同组成多层次、专业化的营运网络。曹妃甸港区完全可以与周边各港合理定位与分工,实现协同竞争与统筹发展。此外,还应立足于中国所处工业化中期的阶段特征及曹妃甸地区的现实条件,全方位扫描曹妃甸港区发展中的制约因素和各种不确定性,研究旨在规避潜在风险的政策措施。

三、曹妃甸港区的货种发展战略

煤炭、铁矿石、钢材、石油等关系国计民生的能源和原材料运输,在目前及未来都是曹妃甸及周边港口的主导货种,也是拉动各港吞吐量持续增长的核心动力。必须指出,无论从经济腹地还是从基础货源方面考察,邻近范围内的主要港口都存在着重叠和交叉,因而竞争关系不可避免。同时,这些主要港口相互邻近、交通便捷,具有开展物流合作的地缘优势。在协同竞争和分工合作已成为港口竞争主要演进方向的产业环境中,曹妃甸港区与周边港口应在维护共同利益的基础上,拓展覆盖空间,增加新的动态腹地,提升整体竞争力。曹妃甸港区作为唐山港规模扩张的主力港区,将成为环渤海地区的散货中转枢纽。在曹妃甸港区与京唐港区的功能定位方面,应充分发挥前者的深水资源优势和后者的基础设施优势,在两个港区之间科学分工,并以此确定唐山港远程集疏运网络的布局。

对曹妃甸港区的铁矿石、原油、煤炭三大主导货种要分别制定发展战略,通过识别主要货种的世界运输格局及国内海运需求,提出各自具有针对性的经营指向和差异化的策略体系。铁矿石方面,在曹妃甸港区主要布局建设25万吨级及以上的进口矿石码头,而在京唐港区建设7万吨级左右的矿石泊位。因为根据我国铁矿石进口来源情况,原产于印度的铁矿石所占比例不断提高,并占据相当的市场份额,而且由于运距较近、印度装船港的能力条件不很先进,所以适宜船型为巴拿马型。该船型与京唐港区的航道条件和码头靠泊能力相匹配,可以结合成一体化的矿石运输系统。在唐山港的两个港区建设吨位等级不同的铁矿石专用码头,可以做到合理定位分工,接卸来自不同国家、不同吨级的矿石船舶,改善华北地区矿石接卸港口的布

局。同时还可以推动进口矿源的多元化,做到各种矿石合理配比使用,满足北方钢铁企业的要求。

曹妃甸港区在经过铁矿石码头的初期开发以后,其优越的深水条件可以进一步与日渐增长的石油进口需求相结合,投资建设30万吨级的原油泊位。由于原油泊位以及储罐等相应配套设施的资产专用性较强,为避免投资风险,最好选择中石油、中石化或中海油等企业作为合作伙伴来共同投资。同时为满足经济发展和居民生活对清洁能源的需求,还应积极加快LPG和LNG专用码头的建设速度。此外,为了稳固石油运输的货源基础,还需积极促成大型临港石化工业在曹妃甸工业区的建设,并争取将曹妃甸港区纳入正在建立的石油战略储备体系。

在煤炭运输方面,首先应大力开展配煤业务。配煤既可以为生产商打开市场销路,又为用户降低采购成本,还使经销商有利可图,从而可以为港口在煤炭运输中掌握主动权起到重要作用。比如在2003年,秦皇岛港配煤吞吐量已占到煤炭运输总量的36%。鉴于配煤已成为港口争取市场份额的重要手段,曹妃甸港区应按照客户和市场细分的要求,大力开展配煤等各项增值业务,利用场地优势开发适合市场需求的煤炭二次产品。其次,将来在稳定发展国内沿海煤炭运输的同时,还应积极开拓海外市场,拓展海向腹地。因此曹妃甸港区应该将出口煤炭作为重要的目标市场来进行扩展。不管煤炭出口退税政策如何调整、国内外煤炭市场价如何变动,都应积极扶持外贸煤炭这一战略增长点。

四、结束语

中央及省市级政府越来越重视唐山港在国民经济发展中的作用,区域经济的快速发展对唐山港的需求也更加强烈。河北省提出“加快发展中间一线,积极推进南北两厢”的战略设想,要求作为中间一线的唐山市要在加快河北发展的总体战略中发挥更大的作用,努力走在全省最前列,并把曹妃甸建设作为“河北一号工程”。唐山市也进一步明确了“以港兴市”的战略构想,提出充分发挥港口优势,加快产业布局向沿海推进,加速形成沿海经济隆起带,建设现代化沿海大城市。曹妃甸的实质性开发标志着河北省港口及临港产业发展的提速和升级,并成为整个环渤海地区经济发展的强劲动力源。对于曹妃甸深水港区,应在京津冀一体化的新空间视域下,探寻与周边港口或港区分工与合作的方式和途径,尽量实现错位发展和协同竞争,使曹妃甸港区在推动唐山市以科学发展观为指导实现更快更好发展的进程中发挥更重要的作用。

(作者单位:河北理工大学)