

辽宁沿海港口群协调发展的模式选择及对策研究

孙泽华^①

(辽东学院 经济学院, 辽宁 丹东 118001)

摘要: 辽宁共有六个主要港口,是东北三省重要的出海通道和对外开放口岸,对区域经济发展起到重要的推动作用。辽宁沿海经济带建设的深入发展,对港口间的竞争合作提出了更高的要求,而港口间发展不均,重复建设,分工不明,盲目竞争等问题也愈发严重,不仅浪费了资源,也严重阻碍了辽宁沿海经济带的发展。目前,世界上许多地区,尤其是发达国家和地区在港口群建设方面取得了许多成功经验,建立起较为完善的区域性港口群协调发展模式,有效提升了整个港口群的核心竞争力。辽宁港口群以地方政府主导型的港口联盟形式,打破行政壁垒,建立强有力的合作协调机制和高效运行机制,是关系辽宁港口群发展的关键因素,也是推动辽宁沿海经济带建设,甚至促进东北三省经济发展的前提条件。

关键词: 辽宁;港口群;沿海经济带

中图分类号: F552

文献标志码: A

文章编号: 1672-8572(2015)04-0032-05

一、辽宁沿海港口群的基本情况

(一) 港口资源丰富

辽宁港口资源丰富,拥有二千二百多公里长的海岸线,分布着大连港、营口港、锦州港、丹东港、葫芦岛港、盘锦港等四十多个大小不一的港口。辽宁沿海经济带是由辽宁省六个主要的港口城市组成,位于中国东北地区南部,毗邻黄海和渤海,包括大连市、丹东市、营口市、盘锦市、锦州市、葫芦岛市六座沿海城市,总面积为5.65万平方公里,占据辽宁省面积的38%,人口总量占辽宁省人口总量的45%左右,是国家重点发展的区域,也是辽宁省经济发展的主要推动力。辽宁港口的快速发展是实现资源高速流转的前提条件,也是生产要素自由流动的必要保障,而且对区域经济发展形成极大的带动作用,在辽宁经济对外开放和东北老工业基地全面振兴中,扮演着举足轻重的角色^[1]。

(二) 地理位置优越

辽宁港口群位于东北亚经济圈的中心,六个港口自然条件良好,在地理位置上紧密相连,交通便利,形成天然的港口群,发展潜力巨大。辽宁作为东北地区重要的对外门户,承担了东北地区85%以上的海运货物和90%以上的外贸货物进出,对于我国东北三省、俄罗斯、蒙东等内陆地区经济的发展具有重要的支持作用,具备广阔的发展空间。

建设辽宁沿海港口群是发展辽宁经济的现实所需,也是加快振兴东北三省经济的必由之路。

(三) 港口发展迅速

改革开放以来,辽宁沿海港口获得了迅速发展,货物吞吐量 and 外贸吞吐量持续较快增长。2014年,辽宁港口完成吞吐量10.5亿吨,同比增长6.3%,增速虽然有所放缓,略低于2013年的11.4%,但仍高于全国4.8%的平均水平。2013年,辽宁沿海港口外贸货物吞吐量达19781万吨,同比增长12.4%,承担了东北地区90%以上的外贸货物运输(见表1)。近年来,辽宁省港口建设一直保持高强度的投入,港口运输能力不断提高,生产性泊位383个,通过能力达到5.3亿吨,贸易往来涉及一百六十多个国家的三百多个港口城市。

表1 辽宁沿海港口发展情况

年份	货物吞吐量 (亿吨)	同比增长 (%)	集装箱吞吐量 (万箱)	同比增长 (%)
2009	5.6	14.3	812	25.9
2010	6.8	21.4	969	19.3
2011	7.8	14.7	1200	23.9
2012	8.8	12.8	1506	25.5
2013	9.8	11.4	1798	19.4
2014	10.5	6.3	1878	4.4

资料来源:辽宁省人民政府公布数据(<http://www.ln.gov.cn>)

① 收稿日期:2015-04-20

基金项目:辽东学院博士科研启动基金项目

作者简介:孙泽华(1977—),女,辽宁丹东人,硕士,讲师,研究方向:国际贸易。

二、辽宁沿海港口群在地区经济发展中的作用

(一) 拉动地区经济增长

港口基础设施的不断扩大和改善,拉动了地区经济和对外贸易的快速发展。地区经济和对外贸易的快速发展,也给沿海港口吞吐量的增长带来了动力。国家统计局数据显示,2014年,辽宁省GDP

达2.86万亿元,沿海港口完成货物吞吐量10.5亿吨,呈现出以港口为中心的多元化发展。港口业作为第三产业,在为国民经济各部门提供支持和服务的同时,也带动了其他的产业部门,对腹地区域的产业结构产生了影响,对区域经济的发展起到了至关重要的作用。

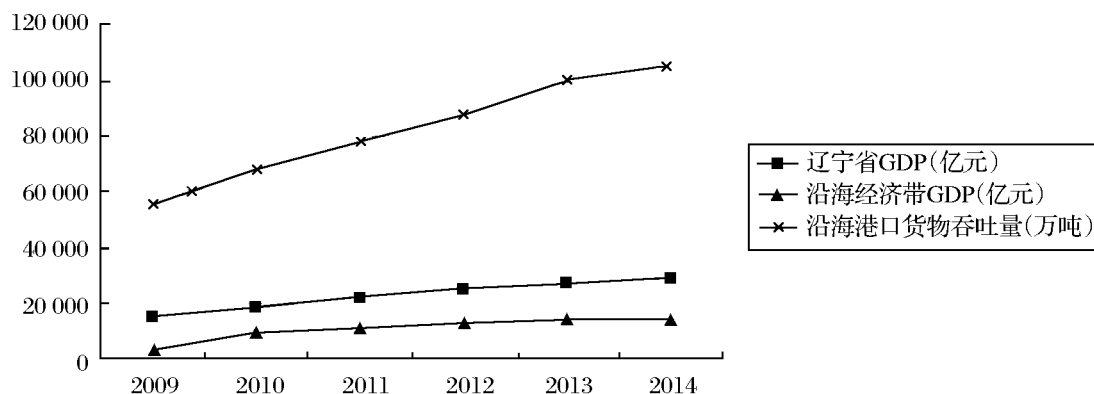


图1 辽宁省GDP、辽宁沿海经济带GDP与辽宁沿海港口吞吐量

资料来源:辽宁省人民政府公布数据 (<http://www.ln.gov.cn>)

(二) 提供就业机会

港口的发展需要船舶维护、周边旅馆餐厅、燃料供给等后勤支持,这些相关行业的共同作用才能保障港口的运输功能、工业功能和贸易功能得以顺利完成。辽宁港口群的发展不仅带动港口建设所需基础设施制造业的就业,也带动了金融业、交通运输业、设备制造业、仓储业、餐饮业、信息业、货代、保险、法律咨询、计算机服务及软件业等多个行业的就业需求。根据数据分析,2011年,整个辽宁港口行业直接和间接提供就业岗位约一百五十六万个,为辽宁沿海地区提供了大量的就业机会。

(三) 促进对外贸易发展

港口是各种运输系统的枢纽站,既能通江入海,又能连接内陆的各种运输工具,为货物提供港内存储与中转。港口运输是贸易的重要环节,众多贸易公司纷纷在港口附近设立了专门的办事机构,带动了相关贸易、商务等产业的发展。据海关统计,2013年,辽宁省进出口贸易总值达1142.8亿美元,同比增长9.8%,其中进口贸易总值为497.4亿美元,同比增长7.8%,外贸顺差额达148亿美元,显示出外向型经济的强劲增长。港口的发展推动城市开放度的提升,促进城市开放型经济的发展,不仅促进了辽宁省对外贸易的发展,也带动了周边省

份对外贸易的发展。

(四) 推动产业集群形成

港口在产业集群的形成过程中发挥了重要作用。跨国公司、高技术产业出于区位、成本等因素,通常会选择在港口城市落户发展,促进了周边区域产业结构的调整,形成产业集群。这种产业布局又带动相关产业发展,使得越来越多的关联企业、跨国公司等相关企业和关联产业聚集在港口周围,推动产业集群的形成和经济总量的增长,进而增强辽宁沿海经济带的整体竞争力。近几年,辽宁沿海经济带以港口带动产业园区,已经形成造船及海洋工程、装备制造、石油化工、港口物流等主导产业,打造临港产业集群^[2,3]。

三、辽宁沿海港口群的发展瓶颈

(一) 各港口间缺乏统一规划

目前,辽宁沿海各港口直接划归各市管理,没有设立统一的管理机构。虽然国家和辽宁省都出台过辽宁沿海港口的发展规划,但是由于行政区划界限,交通运输部门和各市政府的管理职能分散,不同的地方利益主体,为了争取地方利益和促进地方经济发展,都以各港口独自发展为目标,有竞争无合作,忽视了辽宁沿海港口群的整体利益。港口间各自为政,缺乏统一有效的整体规划和相互协调,

必然带来产业同构,重复建设等问题,导致内耗严重,无法有效发挥港口群的整体功能。辽宁沿海港口急需打破行政壁垒,建立强有力的合作协调机制和高效运行机制,以港口群整体发展为目标,根据不断变化的国内外经济形势,统一规划各港口的明确定位,引导港口发展方向,实现港口规划的有效衔接和协调发展,形成功能互补、布局合理的港口群体体系,获得更大的竞争优势。

(二) 港口同质化导致相互竞争

辽宁沿海六个港口功能相近、业务类同、腹地交叉,都将油品、粮食、煤炭、矿石视为主要的经营货种,而且共同分享东北的黑、吉、辽三省及内蒙古东部地区的货源。各港口以自身发展为中心,盲目地投资建设,扩大规模,在港口建设上追求港口吞吐量排名,导致港口产能增速远远大于货源增长幅度,甚至为了争夺货源而压低费率。这种做法不仅导致港口同质化,港口资产闲置,而且明争暗斗的对抗竞争势必带来两败俱伤,降低辽宁沿海港口的整体利益。辽宁沿线港口同质竞争、重复建设是没有任何出路的,只有把港口的发展融入辽宁沿海港口群的整体发展,从一体化角度规划港口建设,才能实现各港口的差异化、特色化,从过度竞争转向协同发展和可持续发展。

(三) 港口群整体竞争力较弱

虽然辽宁省的海岸线资源丰富,但分布很不均衡,而且受自然条件、开发时间等因素的影响,各港口发展水平不平衡。大连市拥有辽宁省80%以上的沿海宜港岸线,大连港的泊位数一直占全省总泊位数的50%以上。大连港与营口港均为超亿吨大港,货物吞吐量占全省港口总货物吞吐量的近80%。2013年大连港货物吞吐量达到3.33亿吨,营口港货物吞吐量为3.30亿吨。2014年,大连港完成货物吞吐量3.51亿吨,在全国港口货物吞吐量排名第八。辽宁沿海其他港口虽然也在不断发展,但港口岸线资源分布相对较少,规模较小,难以形成较强的整体竞争力。因此,辽宁沿海港口不仅要加大投入力度,重视港口发展,还必须加强合作,整合内部资源,提升综合竞争力。

(四) 产权结构复杂,整合难度大

目前辽宁沿海六个港口拥有不同的管理体制,其中大连港集团和营口港务集团是国有独资企业;锦州港股份有限公司和丹东港集团是由多家单位共同出资组建的股份企业;葫芦岛港集团有限公司是民营企业;盘锦港集团有限公司隶属于营口港务集团有限公司。近几年虽然按照政府的规划布局,

大连港集团参股锦州港,营口港在丹东海洋红港区、葫芦岛绥中港区等地进行多种形式的战略合作,港口资源整合也取得了可喜的进展,但是复杂的产权结构仍是港口资源整合的主要困难,很难实现多方利益主体的利益平衡,导致整合进程一拖再拖,难以落实。

四、辽宁沿海港口群协调发展的模式选择

(一) 国外主要港口群的发展模式

1. 国家主导型

日本东京湾港口群属于国家主导型,港口间的联合是在政府的主导下完成的。日本东京湾港口密集,分布着东京、川崎、横滨、横须贺、木更津以及千叶六大港口。1967年,日本政府把东京湾沿岸各港口整合成了一个分工不同的港口群。运输省制定港口群的发展规划,确定各港口的职能,并进行宏观调控和审查。港口管理权下放给地方的港口管理机构,六大港口独立经营,但对外共同揽货,整体宣传,形成统一品牌。日本东京湾港口群从国家层面进行了统一的管理和协调,避免了各港口间的恶性竞争,实现了东京湾港口的共同发展。

2. 地方主导型

美国纽约——新泽西港口群属于地方主导型,是在港口间建立共同的管理机构,实现统一规划、开发和管理。纽约港和新泽西港由于分属不同的行政区域,而且都位于纽约湾沿岸,经常发生利益冲突,两州出于地方保护,竞争日益加剧。1921年,纽约和新泽西州打破了行政区划,联合成立港务局,负责港口的经营、规划、发展等问题。这一模式不仅实现了资源互补,而且提升了整体的竞争实体,促进了区域经济的持续发展。

3. 协会主导型

欧洲港口群属于协会主导型,是通过协商的方式使港口间的利益达成一致。欧盟为了阻止港口间的无序竞争,于1993年成立了欧洲海港组织。该组织由欧盟各港口当局、港口协会和港口行政管理部门代表组成,其主要职能包括参与欧盟海运政策的制定,搭建一个有效平台,共同商讨重要问题,协调国家机关与地方港口管理部门,避免无序竞争。欧洲海港组织实现了各层次港口分工合作,推动了欧洲港口的一体化建设和管理。

4. 企业主导型

企业主导型通过竞争港口间的合资合作,增强整体竞争力。美国西雅图港和塔科马港,德国汉堡港和不来梅港都属于这种模式。这些港口原本是同

一区域的竞争对手，为了增强本地区的港口整体竞争力，通过合资、合作等方式，整合资源，共同投资，协调建设，实现快速发展，提升整体竞争力^[4]。

（二）辽宁港口群协调发展的模式选择

目前辽宁沿海港口已经尝试了“资本渗透”模式，通过市场来调节港口间的发展和利益，但效果并不明显。2009年，大连港参股锦州港目前是锦州港第二大股东，成为锦州港第一大股东的愿望虽几经努力，仍未能如愿以偿。2010年，大连港集团与丹东市政府签署协议成立合资公司，共同建设丹东海洋红港区。但是由于多种原因，2012年，该项目转交营口港务集团。营口港务集团又与葫芦岛市政府、绥中县政府联合建设葫芦岛港绥中港区。显然企业主导型的合作模式并不适合当前辽宁沿海港口群的现实情况，还可能造成重复建设、资源过剩、竞争加剧等不利影响。

借鉴国内外成功的港口集群合作模式，辽宁沿海港口可以根据自身特点和发展阶段，通过地方政府主导型的港口联盟形式实现港口间的资源整合与合作竞争，促进各方持续、快速、健康发展。由政府牵头，成立专门的港口管理机构，港口所在地主要领导参加港口群领导小组，建立港口企业高层领导参与的协调对话机制，共同承担港口建设和发展，实现资源的有效配置，提升港口的服务水平，构建互补互助的战略联盟。

首先，必须发挥省政府和有关部门的主导和推动作用。港口联盟建设涉及多方利益，需要省政府做出资源整合的战略决策，统一规划管理能够实现港口的合理分工和资源整合，避免不必要的竞争。可以考虑成立一个省级的港口管理机构，在行政层面行使统一规划权力，负责港口的发展战略、规划，明确目标、步骤，及港口联盟发展的重点，确保港口重大投资方向符合地区发展的需求，指导港口联盟有序推进。

其次，发挥港口协会的协调作用。辽宁省港口协会成立于2006年，由辽宁省境内港口及相关行业的企事业单位及个人自愿参加，以服务全省港口行业发展为主要任务。但是辽宁省港口协会在辽宁港口群的建设发展过程中，并没有起到真正的协调港口发展的作用。辽宁港口群要想建立港口联盟，需要在政府主导的前提下，吸引多方参与，形成多形式的合作。这就要求港口协会真正发挥其协调沟通作用，逐步建立起协商自律机制，使各港口相互约束，彼此监督，共同对外，避免内耗。通过港口

协会召开联席会议，形成多方对话机制，促进港口间交流，落实政府规划，引导和协调各港口以有利于港口群的整体发展为努力方向，实现优势互补。同时，港口协会也应发挥其交流平台的作用，促进信息共享，为港口间的合作提供机会和条件，使各港口形成长期规律的有效联系。

第三，发挥港口企业自身的积极性和主动性。建立港口联盟并不是要剥夺港口的经营权，而是在各港口保持独立的情况下，实现有效竞争，共同发展。因此，鼓励各港口在统一规划前提下，依据自身特点，发挥自身优势仍然是非常必要的。政府在统一规划的前提下，应给予港口企业相应的自主权，允许港口寻找适合自身的经营方式，通过承包、合资、入股等多种方式推进资本合作，推进辽宁省港口资源整合，建立更加紧密的联盟关系，提升港口群的综合实力。

五、辽宁沿海港口群协调发展的对策建议

（一）推进港口分层次布局，明确各港口的发展定位

辽宁沿海港口应改变以往节点式发展的模式，走集群式发展的道路。目前，大连港枢纽港地位受到了一系列的冲击和挑战，但大连港仍具备发展成为东北亚航运中心的雄厚基础。因此，推动大连港与营口港深度合作，互补共赢共建东北亚航运中心，逐渐形成一个中心内的两个不同功能区之间的分工和合作不失为合理选择。大连港以外贸为主，内贸为辅，建立更广阔的海向腹地为目标。在对外竞争上，争夺更多的外贸航线和更高的政策地位，将釜山港的中转箱量更多的转移到大连港来，加强大连港集装箱枢纽港地位，提高港口国际中转吸引力。营口港发挥其东北内陆最近出海口的优势，以内贸箱为主，为东北及内蒙古东部地区带来了更便捷的物流通道，为腹地的经济建设和对外开放服务^[5]。

政府可根据各港口在区位、优势产业、发展规模和发展水平的不同特点，科学制定各港口的发展定位，逐步引导和推进辽宁沿海港口形成分层次布局，实现各港口错位发展。通过分层次布局，将大连港建设为东北亚国际航运中心的主港口，营口港作为辅助港，其他港口作为多点补充支持，使港口群立足于为地方经济发展服务，实现港口功能和服务的差异化，避免同质化建设带来恶性竞争。

(二) 把握辽宁沿海经济带发展契机, 拓展经济腹地

辽宁沿海经济带建设上升为国家战略, 成为国家及省重点发展和支持区域, 带来了一系列优惠政策。辽宁沿海港口群应抓住机遇, 将拓展经济腹地作为重要发展项目, 强化东北三省区域合作, 推动港口腹地联动, 实现港口群之间的内陆集疏运体系顺畅连接。首先, 完善陆路交通网, 加强港口与腹地的联系。在公路和铁路建设、港口、物流等规划中, 将东北三省区域纳入其中统筹考虑, 实现更大范围的区域交通一体化建设, 加强与黑龙江省和吉林省的经济联系。其次, 积极开辟航线数量, 合理规划内外航线。根据市场需求状况, 内贸以增加航班密度为重点, 外贸以拓展航线为重点, 逐步优化航线网络结构。第三, 提高港口辐射能力, 积极拓展港口经济腹地。通过与周边省份实现交通网络的无缝衔接, 增强辽宁港口对周边省份的辐射作用, 构建一体化的多式联运体系。此外, 大连市也应积极申报自贸区, 争取早日获批。2013年以来, 大连市启动了申报自贸区工作, 并开展和落实了多项改革措施, 为自贸区的设立创造条件。自贸区建设

将带动港口、金融、物流、贸易等四大领域的发展, 不仅能够推动辽宁港口群的进一步发展, 也会促进辽宁的对外贸易发展, 辐射东北地区新一轮振兴。

(三) 实现多元化合作, 提升港口群的整体竞争力

通过资本和行政两方面的整合, 以市场和资本为纽带促进港口间广泛合作。在港口建设投融资方面, 创造多元化的港口投融资机制, 吸引国有、民营资产和外资多方参与合作。在港口发展方面, 利用港口联盟的形式, 统一规划, 引导辽宁沿海港口群的协调发展, 实现港口间的互利共赢。在市场运作上, 以市场为调控手段, 以辽宁沿海港口群的形式对外整体宣传, 提高港口群的知名度。辽宁沿海港口不仅要加大对港口运输体系的建设力度, 还要提升港口的服务功能。加快港口信息化建设, 搭建辽宁沿海港口群信息服务平台, 各港口共享数据。提高环境保护意识, 加强交流与协作, 共同维护水域的生态环境。提高港口科技含量, 简化商船进港手续, 降低港口收费, 提升港口群的综合实力, 从而实现辽宁沿海经济带的跨越式发展。

参考文献:

- [1] 张馨. 辽宁港口群资源整合的对策分析 [J]. 经济研究导刊, 2013 (23): 83-85.
- [2] 王刚, 牛似虎. 辽宁沿海经济带港口联动发展策略研究 [J]. 物流技术, 2013 (7): 5-8.
- [3] 王丹, 张浩. 辽宁沿海港口协调发展的现状与对策 [J]. 航运经济与管理, 2013 (7): 1-5.
- [4] 王任祥, 赵亚鹏, 傅海威. 区域经济一体化背景下港口联盟建设的模式研究 [J]. 经济地理, 2010 (3): 420-425.
- [5] 张敏. 辽宁省沿海港口竞争与合作研究 [D]. 长春: 东北师范大学, 2012.

(责任编辑: 游媛媛)

Mode and Measures for Coordinated Development of Coastal Port Group in Liaoning Province

SUN Ze-hua

(College of Economics, Eastern Liaoning University, Dandong 118001, China)

Abstract: There are six main ports in Liaoning province of China. As important access to the sea and ports open to outside the three provinces in the northeast of China, these ports play crucial role in promoting economy of the area. Presently, problems such as the unbalanced development, repeated construction, unidentified work division and blind competition of the ports are increasingly serious, severely hindering the development of the coastal economic belt in Liaoning province. On the other hand, many areas abroad especially the developed countries and areas have gained successful experience in port group construction. By building a comparatively perfect coordinated development mode of port group, they effectively improve the core competitiveness of the port groups. The key to development of the port group in Liaoning province is to break administrative barriers and build a powerful cooperative and coordinated mechanism and an effective operation mechanism in a government-led alliance form. This is also the prerequisite for promoting the development of the coastal economic belt and even the development of the three provinces in the northeast of China.

Key words: Liaoning; port group; coastal economic belt