

山东国际海运业竞争优势的培育路径分析 ——钻石模型在国际海运业中的应用

戴 桂 林 张 永 强

(中国海洋大学经济学院, 山东 青岛 266071)

[摘 要] 文章根据波特分析产业竞争力的钻石模型, 结合国际海运业的自身特征, 从模型的4个决定因素和2个重要影响因素出发来分析山东省国际海运业的竞争力态势, 并针对性地提出山东发展国际海运业的战略构想和对策建议, 从而为制定山东省国际海运业的发展战略和选择合理的竞争优势培育路径, 提升山东省国际海运业的国际竞争力提供研究基础。

[关键词] 钻石模型; 国际海运业; 竞争优势; 培育路径

[中图分类号] F551 **[文献标识码]** A **[文章编号]** 1000-971X(2007)06-0137-05

一、迈克尔·波特的产业竞争优势培育理论——钻石模型概述

迈克尔·波特的钻石模型是以四大关键要素和两个辅助要素为支撑点, 彼此相互作用, 组成动态竞争模式。其中四大要素为: 生产要素、需求条件、相关和支持性产业, 以及企业的战略、结构和竞争对手。这些要素创造了企业竞争的一个基本环境, 每个决定因素都会决定产业国际竞争优势的形成。两个辅助要素为: 机遇和政府。

生产要素是一个国家在特定产业竞争中有关生产方面的表现。生产要素包括人力资源、天然资源、知识资源、资本资源和基础设施。需求条件是指市场对该项产业所提供产品或者服务的需求如何。相关产业和支持产业的表现是指这些产业的相关产业和上游产业是否具有国际竞争力。企业的战略、结构和竞争对手是指企业在产业的基础、组织和管理形态, 以及市场竞争对手的体现。机遇在这里是外在因素, 它存在于企业的影响力之外, 绝非企业的影响力所能左右, 比如外国政府的决策等。政府是提高产业的竞争力中所起的作用实际上是通过政府行为影响四个决定因素来实现的。

钻石模型的每个要素都是相互依赖的, 其中任何一项的效果都是建立在其它条件的配合上。它是一个互动的体系, 它内部的每个因素都会强化或改变其它因素的表现。模型各个关键要素之间的关系很复杂, 它们既会相互作用, 又有自我强化效果, 导致因果关系模糊。当钻石体系重新建构时, 原本有利于某类产业的产业环境可能转而而对另一类产业有利。钻石体系是动态的, 产业因此也需要持续进化以回应环境中的改变。

因此有竞争优势的产业通常需要好几种关键要素彼此作用, 才能成为有国际竞争力的产业。迈克尔·波特的这一竞争优势理论在新形势下可以成为山东省国际海运业培育竞争力的理论依据, 对山东省选取有效地培育国际海运业竞争力的路径具有重大的指导作用。

二、山东省国际海运业的钻石模型

根据以上对迈克尔·波特竞争优势理论的论述, 笔者将山东省的国际海运业以钻石模型的方式体现出来, 是为了进一步考察山东省国际海运业如何能够建立持久的竞争优势, 从而对山东省发展国际海运业提供一定的战略指导意义。

图1是山东国际海运业的钻石模型图。

三、山东国际海运业竞争态势的SWOT分析

对山东国际海运业的竞争态势, 我们使用SWOT分析法, 同时结合一些具有典型代表意义的数据表, 通过对表格、数据的分析可将山东省国际海运业的优势、劣势与环境中的机会、威胁进行配对分析, 形成应对环境的战略设想。

(一) 优势分析。

一是地理区位优势。山东沿海港口群处于我国三大经济圈之一的环渤海经济圈, 位于我国东西及南北物资运输的枢纽地带, 是新欧亚大陆桥的东方桥头堡之一。与环渤海其他港口相比, 我省港口与日本、韩国距离更近, 更接近国际主航线。尤其青岛港地理位置适中, 具有发展成为区域性国际航运中心的有利区位优势。我省半面环海这种地理位置的特殊性, 不仅可以发挥与日韩隔海相望的距离优势, 抓住承接日韩产业转移的机遇, 进军日韩开辟航线和市场, 还可以经香港进军东南亚乃至整个亚洲区域, 建立海上航线网络和陆地营销网络, 进而开发环球运输。

[作者简介] 戴桂林(1964-), 男, 山东蓬莱人, 中国海洋大学经济学院副院长、教授、博士。主要研究方向: 贸易经济、海洋经济。

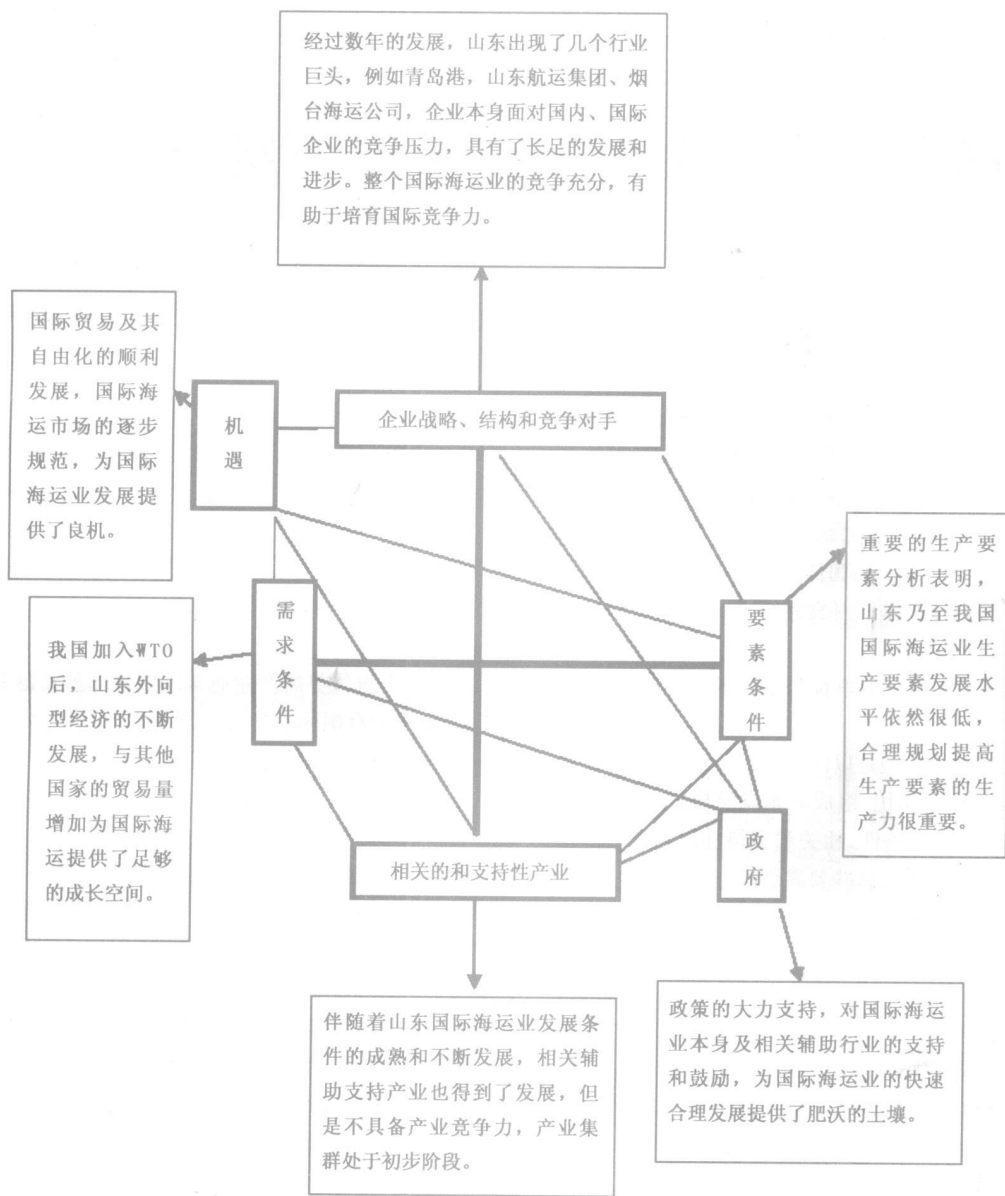


图1 山东国际海运业钻石模型图

表1 山东国际海运业的SWOT分析表

优势 Strengths	地理区位优势,港口资源与规模优势,集疏运优势,腹地经济优势
劣势 Weakness	外贸海运企业少,港口发展劣势,海运规模小与船舶老化
机会 Opportunities	世界经济一体化与贸易自由化趋势,政府建设规划,半岛制造业基地的发展
威胁 Threats	外资进入,港口发展面临的国内国际挑战

二是港口资源与规模优势。我省拥有丰富的港口资源和良好的建港条件。大陆海岸线长3122公里,占全国海岸线总长度的1/6,居全国第二位。青岛、日照、烟台、威海四市海域水文、地质条件适宜建设大型深水良港。目前我省沿海港口已初具规模,整体实力在环渤海三省一市港口群中最

强,港口货物吞吐量、集装箱吞吐量和外贸吞吐量指标在北方沿海各省市中名列第一。2004年全省沿海港口完成吞吐量3.05亿吨,居全国沿海各省市的第4位,其中:外贸吞吐量完成1.8亿吨,集装箱吞吐量完成581万TEU,分居全国沿海各省市的第2位和第3位。这是促进山东外向型经济快速发展非常重要的支撑点。如表2所示。

2004年山东省主要港口和国内其他

表2 主要港口货物吞吐量比较

港口	青岛	日照	烟台	龙口	天津	宁波	上海
吞吐量 (亿吨)	1.6265	0.5103	0.7124	0.1189	2.0169	2.2585	3.7969

数据来源:中国港口杂志和山东交通厅2005年调研材料。

三是集疏运优势。我省沿海港口海上实现了航线全球通,后方集疏运通道比较畅通。全省公路建设在全国名列前茅,基本建成了干支相连、四通八达、快速便捷的公路网络。胶济、蓝烟、兖石国家铁路干线直接将我省三个主枢纽港与内陆腹地连通,坪岚、桃威等地方铁路对几个区域港口发展起到重要的支持作用。

四是腹地经济优势。我省经济的持续高速增长,“海上山东”、“半岛城市群”、“胶东半岛制造业基地”建设,直接拉动港口生产发展。国家中、西部地区大开发战略的实施,将极大地促进我省港口群间接经济腹地的发展,带动能源、矿石等港口大宗货物运输量的大幅增长。

(二) 劣势分析。

一是外贸海运企业少。目前承担山东半岛外贸运输的主要是国外的海运跨国公司以及中远、中海等“国”字号企业。而半岛当地能形成规模的海运企业则寥寥无几。青岛、烟台、日照、威海、东营五市,在港航管理部门登记的海运企业数量虽然过百,但却普遍规模小,海运能力较低,自有的船舶总共只有 66 万载重吨,其中能够兼营国际海运与国内海运的船舶不足 20 万载重吨,其余船舶大都只能在小宗散货运输上与日韩船舶公司竞争。

二是港口发展方面的劣势。与沿海其他省市相比,港口的建设发展缺乏政策指导和扶持,在港口建设用地、海域使用、税收等方面优惠政策不多;港口腹地经济与长江三角洲、珠江三角洲有一定的差距,中西部腹地经济发展尚待时日,区域经济对港口的支持度相对不高;港口泊位结构不合理,虽然我省港口数量较多,但港口基础设施总量不足,结构性矛盾较为突出,而且港口深水泊位、专用泊位少,航道等级低,不能适应海运船舶大型化发展、未来经济发展对超大型深水码头的需要。

国际船舶代理企业在中国主要城市

表 3 分布情况统计表(截至 2005 年 12 月底)

城市	青 岛	上 海	大 连	广 州	深 圳	天 津	连 云 港	宁 波	日 照	厦 门	泰 皇 岛	烟 台	营 口	北 京	防 城	福 州	南 通	南 京	汕 头
数量	70	69	53	49	42	38	34	33	31	29	26	23	21	20	20	19	18	18	15

数据来源:根据交通部网站 2005 年 12 月 7 日公布的国际船舶代理企业名单整理。

三是海上运力规模小,船舶老化,技术落后,跟不上船型变化和发展的步伐,不适应远洋国际运输和现代化运输发展的需要。

(三) 机会分析。

一是世界经济一体化,贸易自由化趋势。全球经济一体化进程的加快和外贸物资运输的大幅度增长,对海上运输规模化、大型化、专业化发展提出了更新更高的要求,这给我省的国际海运业带来难得的发展机遇——贸易运输需求和港口货物吞吐量将会明显增加,为国际海运业提供充足的货源和支撑保证;我国海运业尤其是国际海运业市场化进程加快,促进市场竞争机制不断完善,有利于我国国际海运业整

体服务水平的提高。

二是政府建设规划。国家交通部 2004 年提出要掀起新一轮港口建设高潮,重点加快沿海 20 个枢纽港建设和改造的计划,我省的青岛港、烟台港、日照港都名列其中。我省又在此环境背景下决定将实施以建设现代化制造业强省和半岛城市群发展战略为基础的青岛国际航运中心战略,建设青岛港为核心,烟台、日照港为骨干,半岛港口群为基础的,国际集装箱运输在世界范围内占有重要地位的区域性国际航运主枢纽。

“十一五”规划期间山东省主要港口

表 4 投资额与期末吞吐量目标量表

港口	青 岛	日 照	烟 台	龙 口	威 海
投资额(亿元)	212	138	146	60	30
期末吞吐量目标量(亿吨)	2.6	1.5	1.0	0.5	0.3

数据来源:山东省交通厅 2005 年港口调研资料。

三是山东半岛制造业基地的快速发展与大规模承接日韩产业转移带来的机遇。

(四) 威胁分析。

一是外资进入。加入 WTO 后,随着外资可以进行海运服务和港口服务,这对我国港口和有关海运企业的冲击将是明显的,同时外资的进入也会影响我国港口乃至我省港口之间的竞争格局。特别值得注意的是跨国公司可以利用我们港口之间的竞争来实施它的投资和经营战略。

二是港口发展面临的挑战。我省沿海港口主要竞争对手是围绕争夺东北亚区域内国际航运中心地位的日、韩港口和环渤海地区的辽宁、天津港口。为应对中国港口的发展,韩国政府成立了“中国海洋产业对策小组”,提出了“建设 21 世纪环太平洋中心港”的战略目标,全力加快釜山港建设。目前釜山港投资 60 亿美元,加紧开发建设集装箱新港区。同时,新建光阳港,扩建仁川港,以组团方式建设国际航运中心,并以中国北方为其争夺货源的主要战场,力图使我国沿海北方各港成为其支线港。日本政府为重新夺回本国港口在亚洲的优势,明确提出要把神户港建设成为“亚洲母港”,加大对神户港建设的投资力度,整合东京、横滨等 9 个港口,提供更加高效快捷的口岸服务,竞争力明显增强。另外上海等地的港口海运企业发展非常快,以空前的力度投入港口建设,政策比较灵活,我省沿海港口发展面临着严峻挑战。

四、基于波特钻石模型的竞争对策——发展山东国际海运业的战略对策和建议

关于国际海运业的发展战略乃至竞争优势的培育上,不少学者往往会简单地提出“给政策、引技术、配资金”等建议,这本身并没有错,但应当看到培育产业竞争的内涵要比这些建议复杂和深刻得多,至少波特钻石体系模型中的四个核心因素和两个辅助因素的相互作用表明了这一点。事实上我国国际海运业的竞争优势与日韩等其他海运发达国家相比存在的差距,正是由于我国上述六种因素尤其是四种核心因

素的全力作用没有得以充分发挥的结果。

(一) 港口建设方面。

港口作为海运产业竞争中的要素条件,在波特钻石竞争体系中具有举足轻重的作用。港口是山东的比较优势和核心战略资源,是山东发展国际海运业的基础和核心。港口的建设发展,要从有利于发挥各自优势、有利于提升整体国际竞争力、有利于促进区域经济发展出发,处理好区域性与地方性、综合港与专业港的关系,利用国内外两个市场和两种资源战略,以联合增优势,竞争促提高,创新求发展。建成结构合理、层次分明、功能完备、信息畅通、优质安全、便捷高效、文明环保的山东沿海港口群。

1. 审视港口发展面临的机遇和挑战,制定合适的港口发展创新战略。

首先,应将港口作为核心战略资源,充分认识港口建设对于外向型经济建设的重要战略性意义,抓住机遇,应对挑战,提升港口的国内国际地位和竞争力。其次,正确处理好山东港口同国外东北亚港口,国内环渤海港口和省内各港口之间的竞争合作关系,联合参与东北亚及全球航运市场竞争。第三,运用全局化的思维,发展全球化的战略,山东各港建设应适应山东参与国际竞争要求,满足区域现代化建设的需要,促进山东外向型经济发展,实现城市一港口一全省的互动发展。

2. 深化港口体制改革,充分利用外资、民营资本等社会资本,积极探索投资体制改革新思路。

目前加速发展沿海港口的最大制约因素就是资金短缺。而现在山东省乃至全国港口建设和经营的主要融资渠道仍然是财政拨款和自筹资金。随着沿海各港发展速度的不断加快,这种单一的融资方式已经越来越不能满足港口在现代国际海运发展态势下的竞争战略需要,因此在港口融资管理模式上应拓宽投资渠道,深化投资体制改革,加大招商引资力度,允许并鼓励民间社会资本参与港口基础设施建设,港口装卸、仓储等经营性设施向民间资本全面开放,培育多元化的港口投资和经营主体,建立新型的港口经营制度和投融资体制。大中型国有港口企业或集团要尽快建立完善的现代企业制度,建立规范的法人治理结构,实现投资主体多元化。小型港口企业可实施民营化改制,国有资本可部分或全部退出,将腾出的国有资本投入重点港口基础设施建设。

3. 推广组合港发展模式,合理确定港口功能定位,有效整合港口资源,进一步增强港口综合竞争实力。

组合港模式是指经济区域内的各港作为一个港口群统筹规划,优势互补,层次分明,功能明确。它是站在全省乃至更大范围的整体战略上对整个经济区域进行协调,综合各种因素包括各港优势、规模、运输条件等进行港口的分工,还要与当地经济发展水平和管理水平相一致,做到科学合理。组合港发展模式有两点好处:其一是避免重复建设,其二是防止无序竞争。我国长三角地区的尝试,是对组合港发展模式的大胆实践,可作为山东乃至整个环渤海地区的战略参考。

港口资源整合的原则是:以市场为导向,综合运用市场

和行政手段,坚持双赢、多赢原则,实施多种形式的资源整合,坚持对各港口的差别化政策,根据山东的外向型经济发展需要、经济结构转变来予以功能定位,使之协调发展,各得其所,形成重点突出、层次分明、布局合理、优势互补、协同发展的现代化沿海港口集群,实现港口生产要素的最优配置,提升整体竞争力。

一是鼓励各港口企业,以资产为纽带,以项目为切入点,以合资合作为主要实现形式,实施紧密型资源整合,培植山东港口整体优势。鼓励组建跨行业、跨所有制、跨省甚至跨国经营的大型港口企业集团,实现规模经营。积极推动各市港口以组建组合港、建立战略联盟等形式,进行跨行政区划、跨行业的松散型资源整合。

二是鼓励开展与环渤海地区各港口之间的合作,联手参与东北亚地区及全球航运市场竞争。支持港口与铁路、公路企业进行资产重组与整合,推进港口与铁路、公路联合建设、经营的运作模式,全面提升综合竞争能力。

三是支持以青岛港为核心,整合全省乃至东北亚地区集装箱资源,避免重复建设和无序竞争。鼓励青岛港通过资本运作等方式,参与省外、境外集装箱码头经营,或通过引进省外、境外大型跨国码头经营公司,构筑以青岛港为枢纽的航线网络,从而实现资源互补,建立环渤海地区乃至整个东北亚地区港口战略联盟,把青岛港建成环渤海地区最大的集装箱枢纽港、东北亚地区主要的集装箱枢纽港、国际集装箱中转枢纽港之一。把日照港、烟台港建成山东沿海重要的集装箱支线港,把龙口港、威海港建成青岛港重要的喂给港。

(二) 大力发展海运产业的人力资源建设。

人力资源作为波特钻石体系中的又一生产要素竞争条件,对山东国际海运产业竞争力的提升起着支撑和可持续发展的动力。海运产业人力资源建设的基本思路是树立“人才资本优先发展”的战略指导思想,搞好培训和继续教育,建设学习型行业,改善海运从业人员的知识结构。建立灵活的人才吸纳机制,千方百计吸引人才。创新使用机制,构筑科学的政策体系,营造人才脱颖而出的用人环境。根据山东国际海运发展需要,着力建设国际海运管理人才、专业技术人才和高级技能人才三支队伍。大力培养和引进一批高层次、复合型的国际海运管理人才,培养和引进一批港口规划建设人才、港口现代物流人才和法律人才。

(三) 航运企业的战略整合。

1. 航运企业的积极整合。

所谓企业整合,是指企业充分利用自身优势,与其它具有优势互补关系的企业,通过有效的股权重组和业务重组,形成更高层次的优势主体或优势经营联盟,从而提高综合竞争能力和生存发展空间的一种社会资源再配置方式。企业整合不仅对企业本身,对整个航运业的现实意义都十分重大。

(1)中小航运企业之间通过资源优势互补的整合,相互取长补短,形成更高层次的优势企业或业务联盟,必然大大提高其综合经济实力和竞争能力。

(2)通过企业整合将分散在各企业的人力、物力、财力资源集中组织起来优化配置,达到总资产规模的扩大和资产优化的目的,为企业的进一步发展和船队的更新提供了财力保证。

(3)企业的整合过程,本质上也是各个企业市场竞争力的—种综合表现,能够成功整合的企业,优势必然更加明显,企业这种自觉的微观优化过程,必然促进强者更强、弱者更弱、优胜劣汰的市场法则的加速实现,从而必然推动航运业在宏观上的良性有序发展。

2. 航运企业的多元化经营策略。

航运业是一个高风险行业,因其本身投资巨大,专业性强,且易受各种因素的影响,波动频繁,若没有其他业务活动作为利润补充的话,当航运市场不景气时,航运业必须承担利润锐减的损失。“不要把所有的鸡蛋放在同一个篮子里”,因此中小型航运应视自身实力,在立足核心产业的同时适当开展与海运有关的多元化经营:比如承办船舶的托管业务,代管船舶业务,船舶买卖业务,船舶和货运代理业务,船舶保险业务等等。但要明白多元化经营对中小航运企业来说,只是一种辅助手段,主要目的还是实现航运业的专业化和规模化,而多元化只是分担航运的经营风险,补充航运业经营收入,也可以为中小企业带来新的经济增长点。

(四) 大力发展国际海运配套相关产业。

国际海运业的产业链涉及面非常广,涉及环节有造船业、海上保险业、海运经纪业、船舶和货运代理业等等,因此国际海运产业竞争力形成必须有一群相关产业的强力支撑。

造船业是一个资本、技术、劳动力三密集,产业联动性很强的行业。充分发挥山东沿海及主要岛屿船坞条件优、零部件加工制造能力强的优势,把船舶工业发展成为有特色、有实力的重要海洋产业;加强规划协调和政策引导,合理分工,优化布局,重点把青岛和威海建设成为全国重要的船舶工业基地,并支持其他有条件的地区发展船舶修造业。

海运辅助业主要包括海上保险业、海运经纪业、船舶和货运代理业、海事法律咨询业、海事海商咨询业等等。门类齐全、服务优良的发达海运辅助业对航运业竞争力的培养非常重要。因此有必要学习发达海运国的经验:即需要在上述的某个或某些领域形成鲜明的特点和较强的优势。伦敦的海上保险业、海事咨询业,香港的货运代理业,新加坡的船舶修造业,纽约的海运经纪业就是它们跻身国际航运中心的举足轻重的因素。

(五)政府在完善政策法规等软环境支持系统方面的作用。

政府在钻石模型中属于有重要影响力的因素。即使是在市场经济条件下,政府的政策、规划、管理体制对产业国际竞争力的形成也是不可忽视的。政府对国际海运业的大力扶持,是国际海运业发展强有力的后盾。

1. 政府在政策环境建设方面所应遵循的原则。

政府的国际海运政策应与国际管理接轨,遵循国际公法和双边或多边等方面的法律规范;依照国家的法律政策规

定,结合山东发展的具体情况和国际贸易的实际需要,充分发挥区位优势,制定出一整套体系完善,功能完备的具有省域特色的政策法规;正确处理港口管理部门,航运企业及相关企业之间的关系,积极采取鼓励和扶持国际海运业健康发展的政策。

2. 加强海运政策、法规的实施管理和监督。

海运立法固然重要,海运执法更加需要加强。我国目前航运业虽然有些领域还是无法可依,但更多的情况则是有法不依和执法不严。加强法规政策的实施管理和监督,是保障制定的法律法规能得到有效贯彻的关键。

3. 政府给予中小航运企业金融服务,以鼓励和扶持其发展。

特别是根据我国目前中小企业融资难的现状,政府应给予中小航运企业更大的融资支持。根据国家产业政策的要求,进一步完善中小航运企业的间接融资体系,要加大国有商业银行对中小航运企业的支持力度,扶持一批符合交通部航运业结构调整政策、有市场、有技术、有潜力的社会服务型的中小型航运企业。国有商业银行对于符合国家有关政策要求的中小航运企业,要开通贷款“绿色通道”,提高服务效率,为其提供优质的服务,对发展前景好、信用水平高、经营稳健的中小航运企业要实行倾斜政策。

参考文献:

- [1] 迈克尔·波特. 国家竞争优势[M]. 北京:华夏出版社, 2002.
- [2] 许长新. 港航经济系统论[M]. 北京:海洋出版社, 2004.
- [3] 张良. 树动态竞争理念、奠定网络经营基础——论航运企业经营战略[J]. 港口经济, 2001, (01).
- [4] 田萌. 组合港模式引发关注[N]. 经济参考报, 2004-02-18.
- [5] 李超, 王宁. 港口合作竞争战略分析[J]. 港口经济, 2004, (07).
- [6] 李树良. 我国中小航运企业的发展战略研究[D]. 中国海洋大学, 2005.

