

# 长江港口企业市场集中度研究

周欣

(武汉理工大学国际教育学院, 湖北 武汉 430000)

**摘要:** 本文基于市场集中度基础理论, 通过运用赫芬达尔·赫希曼指数法对长江港口市场集中度进行测算与分析, 实施长江干线港口企业市场集中度测算及分析。并根据相关测算指标, 指出了长江干线港口企业市场集中度形成原因, 提出促进长江干线港口市场良性竞争和企业健康发展的相关对策及建议。

**关键词:** 长江; 市场集中度; 港口企业

**中图分类号:** [U6-9]      **文献标识码:** A      **文章编号:** 1006—7973 (2022) 02—0014—03

2020年尽管受到新冠肺炎疫情的严重冲击, 我国经济运行仍逐步恢复常态。国家尤其重视市场供给侧结构性改革的持续深化。与宏观经济形势大体一致, 长江港口企业也进入了加快转型、全面提升服务质量和水平的关键期。良好的市场环境是长江港口企业健康发展和服务水平提升的重要基础条件, 而市场集中度是反映行业市场结构的重要指标, 并一定程度上影响企业经营效益和服务水平。开展长江港口企业市场集中度研究, 探索改善长江港口市场环境的对策措施, 是加快长江港口转型升级, 提升服务质量和水平的重要举措, 有利于进一步发挥其在服务长江经济带高质量发展建设全局中的重要作用。

## 1 市场集中度理论

市场集中度又称产业集中度, 是产业组织理论中的概念。从1980年马歇尔(Alfred Marshall)的《经济学原理》到张伯伦(E.H.Chamberlin)、加尔布雷斯(Galbraith, John Kenneth)的经济理论以及新产业组织理论等, 均把产业集中度作为产业组织理论的基础和核心内容。

经过多年的理论研究和实践, 市场集中度已经形成了国际通用的衡量指标。其中, 赫芬达尔—赫希曼指数(HHI)有明显的优势。第一, HHI包含了所有企业的规模信息, 能够反映出其它集中度所无法反映的集中差别; 第二, 由于“平方和”计算的放大性, HHI对规模最大的前几个企业的市场的变化反映特别敏感, 能够较为真实地反映市场中企业之间规模的差距大小。因此, HHI目前也是国际上通用的计算市场集中度方式。

本文因此采用赫芬达尔·赫希曼指数对长江港口

市场集中度进行计算分析。赫芬达尔—赫希曼指数是由经济学家赫芬达尔(Herfindahl)和赫希曼(Hirschman)各自独立提出来的, 该指数的计算公式见(1):

$$HHI = \sum_{i=1}^n (x_i / X)^2 = \sum_{i=1}^n (S_i)^2 \quad (\text{公式 1})$$

式中: X——某一产业市场的总规模;

$X_i$ ——某一产业中第*i*位企业的市场份额;

$S_i$ ——某一产业中第*i*位企业的市场占有率;

*n*——某一产业中的企业总数。

HHI值越大, 表明市场集中度越高, 当市场处于完全垄断时,  $HHI=1$ ; 当市场上有许多企业, 且规模都相同时,  $HHI=1/n$ , *n*趋向无穷大, HHI就趋向于0, 即HHI值界于0与1之间。但通常的表示方法是将其值乘上10000而予以放大, 故HHI应界于0到10000之间。美国司法部(Department of Justice)利用HHI作为评估某一产业集中度的指标, 并且制订出下列标准, 见表1:

表1 以HHI值为基准的市场结构分类

市场结构	过度集中	高度集中	比较分散	极其分散
HHI值	$HHI \geq 1800$	$1800 > HHI \geq 1000$	$1000 > HHI \geq 500$	$500 < HHI$
市场特点	高度集中, 少数厂商垄断市场, 甚至出现独占	集中度较高, 企业市场有一定控制力。	集中度低, 厂商数量很多。	无明显集中现象, 近乎完全竞争市场。

鉴于长江港口市场的特殊性, 港口企业能力及吞吐量的集中度按照现有分类标准区分度不大, 并不能完整体现行业的集中度水平, 因此我们提出  $800 > HHI \geq 500$  为市场比较分散,  $1200 > HHI \geq 800$  为市场适度集中,  $1800 > HHI \geq 1200$  为市场高度集中, 并在后面的分析中予以说明。

## 2 长江港口企业市场集中度分析

表 2 2020 年长江干线港口企业分货种和分区域的市场集中度

货种	吞吐能力				吞吐量			
	合计	上游	中游	下游	合计	上游	中游	下游
总量	77	2385	92	83	62	703	60	106
干散货	32	85	41	87	58	177	52	117
件杂货	-	-	480	159	-	-	407	144
液体散货	830	916	2146	924	464	1833	1832	645
集装箱	748	3403	4090	1151	656	3938	1809	1081
滚装车辆	631	2212	483	4030	1380	3227	2665	5007

根据长江干线港口企业分货种和分区域的市场集中度测算结果，长江港口企业市场集中度总体呈如下特点：

第一，长江干线港口企业市场整体集中度水平低。从总量数据来看，港口企业吞吐能力的 HHI 为 77，港口吞吐量的 HHI 为 62，其市场结构 HHI 值无论是港口吞吐能力还是港口吞吐量，均处于近乎完全竞争状态。因此长江干线港口企业市场主体极其分散。长江干线港口企业市场集中度处于较低的水平。

第二，分货种市场集中度参差不齐。干散货市场的市场集中度值无论处于长江上游，中游或下游，其集中度数都位列最低；另一方面，液体散货、集装箱和滚装车辆等专业化市场的集中度较高。这是因为长江作为承担大宗散货运输主要干线，而且干散货装卸市场准入门槛低，因此，在过去的几十年里出现了一批小、散、杂码头，港口企业同质化竞争严重，发展后劲不足，这使得这些小型港口企业经营效益呈逐年下滑态势；相对而言，液体散货、集装箱和汽车滚装装卸市场对专业化装卸要求较高，由于在初期企业投入资金较大，因而此类企业数量较少，所以市场相对集中，企业经济效益普遍较好。

第三，长江流域不同区段市场的集中度差异明显。长江上游港口企业市场集中度相对较高，企业效益普遍较好，这主要是因为长江上游多采取政府主导型港口资源整合战略，由于政府统筹港口功能和能力布局，有效遏制了市场恶性竞争，保证了货源优势，而且提高了议价能力，保障了企业盈利水平。这也说明上游港口企业规模经济特征越明显，市场的进入壁垒越高，其市场容量也就越小。长江中游港口企业市场集中度相对较低，处于这一区域的岸线码头林立，码头企业小而散，由于市场竞争加剧，这些小型企业纷纷采取压价竞争的方式抢抓货源、抢占市场，港口之间很难站在同等水平，更无法站在资源整合及深入合作的高度开展业务。长江下

游区域市场由于自然禀赋较优，其区位和水深条件较中上游好，而且长江水路运输航道主要集中在下游地区，因此，长江下游各大型港口企业呈相对均衡发展态势，这导致其市场集中度不高，港口企业之间的竞争也比较激烈。

## 3 港口市场集中度形成原因分析

目前，长江干线港口企业无论是吞吐能力还是吞吐量，均处于市场主体十分分散的状态。2020 年，长江干线排名前 10 位的港口企业集中分布在长江下游，吞吐能力所占比重为 24.72%，港口企业吞吐能力的 HHI 为 77。长江干线港口完成货物吞吐量 338359.35 万吨，也主要由长江下游港口完成，市场份额排名前 10 位的港口企业吞吐量占比为 23.61%，港口吞吐量的 HHI 为 62。长江干线港口企业分货种和分区域的市场集中度情况如表 3 所示。

表 3 长江干线港口企业分货种和分区域的市场集中度

货种	吞吐能力				吞吐量			
	合计	上游	中游	下游	合计	上游	中游	下游
总量	极度分散	过度集中	极度分散	极度分散	极度分散	比较分散	极度分散	极度分散
干散货	极度分散	极度分散	极度分散	极度分散	极度分散	极度分散	极度分散	极度分散
件杂货	-	-	极度分散	极度分散	-	-	极度分散	极度分散
液体散货	适度集中	适度集中	过度集中	适度集中	极度分散	过度集中	过度集中	比较分散
集装箱	比较分散	过度集中	过度集中	适度集中	比较分散	过度集中	过度集中	适度集中
滚装车辆	比较分散	过度集中	极度分散	过度集中	高度集中	过度集中	过度集中	过度集中

长江港口企业市场集中度总体上呈现出如下特点：市场整体集中度水平低；分货种市场集中度参差不齐。不同区域市场集中度差异较大。

根据以上长江干线港口市场集中度的差异特点，经过分析，形成长江港口企业集中度现状的原因主要有以下几个方面：

一是长江港口企业自身因素。长江港口市场主体服务功能和管理水平尚未完全向现代港口企业转型。由于大部分长江港口企业盈利仍主要依赖传统装卸服务，与欧美的大型现代化港口企业对比，长江港口企业的服务功能明显过于单一。由于过分依赖政府投资和政策引导，港口企业综合物流等高附加值的港口延伸服务规模难以形成，这也导致其服务及管理水平与海港港口相比存在一定差距。

二是体制机制及市场管理因素。长江港口企业由以前的双重领导变为下放地方政府管辖，这导致各地将

港口岸线作为招商引资的筹码随意审批,使得长江沿线小码头迅速滋生,严重扰乱了市场秩序,造成了市场的无序竞争。这种经营“逆淘汰”的不正常社会现象,导致规模大、手续齐全、管理规范的大型港口企业往往无法与无牌无证、成本低廉的小公司公平竞争,从而造成了一些大型骨干港口企业市场集中度不高的原因。

三是自然环境因素。长江属于横跨东西的天然水域,上、中、下游自然环境、航道条件、腹地经济等因素的影响导致差异较大,造成了在长江流域不同区段的港口企业在建设难度、船舶靠泊吨级、装卸货种、货物吞吐量及流量流向等方面的差异,因此这也是不同长江区段港口企业市场集中度水平差异较大的原因。

#### 4 促进港口市场健康发展的对策建议

总体上看,长江港口企业呈“弱、小、散、软”的发展特点,企业粗放型发展,市场供求总量富余,能力结构不合理,局部市场同质化恶性竞争激烈,这是当前长江港口市场面临的主要问题,也是影响和制约长江港口服务质量提升的薄弱环节。

在国家经济发展进入新常态以及“一路一带”和“长江经济带”核心战略全面实施的新形势下,长江港口在国家经济发展格局中的作用更加重要,在促进流域经济协调发展中的地位更加突出。同时,在我国供给侧改革的背景下,管理决策部门基于长江港口市场集中度的认识角度来制定引导政策、规范市场及发布信息具有较好的参考意义。建议从以下方面加大力度改善长江港口市场环境,适度提高长江航运市场集中度,为进一步提升长江港口服务水平奠定坚实基础。

(1) 加快结构调整步伐,提升市场主体规模化和集约化水平。采取“政府引导、市场运作”方式,引导和促进港航企业特别是干散货运输企业主体结构调整,打破地方保护和行业界限,加大资源整合力度,提高市场竞争能力和抗市场风险能力,发挥大型企业集团和企业合力维护市场秩序作用。

(2) 完善市场准入和退出机制,着力营造引导、监管有力的市场环境。依法加强市场监管,完善市场监管法规体系,推进市场监管制度化、规范化、程序化,完善监管服务手段,积极引导和助推优势产能的发展,鼓励落后产能的退出,促进诚信守法,维护市场秩序。

(3) 加大政策扶持力度,助推港航企业转型升级和创新发展。在用好用足国家层面已有政策的基础上,

积极拓展新的政策领域和空间,促进港航企业功能拓展,改变传统的以装卸、运输为主的发展模式,延伸服务产业链,开展多元化经营,由单一功能向综合服务功能转型。

(4) 应用现代信息技术,增强服务长江航运市场发展的能力。充分依托移动互联网、云计算、大数据、物联网等现代信息技术手段,将互联网产业与长江航运市场进行有效渗透与融合,推动“互联网+航运市场”的新业态,全面增强运用信息化服务长江航运市场发展的能力。

参考文献:

- [1] 李颖灏, 王建明. 解析我国零售业市场集中度问题 [J]. 商业时代. 2006, (24).
- [2] 周昂, 方琼. 对我国零售业市场集中度的分析 [J]. 时代经贸 (中旬刊). 2008, (S1).
- [3] 解京淑. 物流产业市场集中度分析 [J]. 商业时代. 2012, (36): 28-29.
- [4] 李上康, 顾茜. “黄金时代”背景下长江航运发展的现状、问题及对策 [J]. 南通航运职业技术学院学报, 2010.9.
- [5] 姚育胜. 长江干线港口发展现状解析 [J]. 武汉交通职业学院学报, 2012.3.
- [6] 冯琪. 基于组合量化方法的长江航运与长江经济带经济相关性研究 [J]. 物流技术. 2016.4.
- [7] 严治. 港口的经济适应性评价研究 [D]. 武汉: 武汉理工大学. 硕士论文, 2012.
- [8] 邓静媛. 2010年长江干线主要港口企业运行状况 [J]. 中国港口. 2011.4.
- [9] 朱丽萍, 徐琴. 长江港口物流增值业务现状与对策研究 [J]. 价值工程. 2017(25).
- [10] 郭君. 长江干线主要港口企业2016年生产经营情况 [J]. 中国港口. 2017(3).
- [11] 王柏玲, 李慧, 许欣. 我国港口资源整合的困境及对策 [J]. 经济纵横. 2017(4).
- [12] 交通运输部长江航务管理局. 2020长江航运发展报告 [R]. 2020.
- [13] 赵瑜颖, 魏路阁. 中国上市港口企业发展评述 [J]. 港口经济. 2016(6).
- [14] 欧阳帆, 董鸿瑜. 长江港航企业发展现代物流的实践和对策 [J]. 交通企业管理. 2013.9.024.
- [15] 李雯, 陈征. 我国港口企业能效管理体系的构建 [J]. 水运管理. 2016 (1).
- [16] 齐鹰飞, 张瑞. 市场集中度与产能过剩 [J]. 财经问题研究. 2015(10).
- [17] 孟德. 我国行业市场集中度研究—基于国有及大型企业数据的分析 [D]. 上海: 复旦大学. 硕士论文, 2013.