

基于 SWOT 分析的环渤海地区港口物流与区域 经济协同发展策略研究

杨琪

(南京林业大学经济管理学院, 江苏 南京 210037)

摘要: 本文以环渤海地区港口为研究对象, 首先介绍了环渤海地区港口物流与区域经济发展现状, 然后用 SWOT 模型对环渤海地区港口物流与区域经济发展的优势、劣势、机遇与威胁进行分析, 最后提出了对策与建议。

关键词: 环渤海地区; 港口物流; 区域经济

中图分类号: [U6-9] **文献标识码:** A **文章编号:** 1006—7973 (2022) 06—0020—03

1 引言

随着“一带一路”建设的持续推进, 港口物流成为城市区域经济发展的重要助推器。中心港口城市利用其口岸优势和先进的软硬件设施, 强化港口周边的物流活动, 利用临港产业和信息技术, 使得港口综合服务体系具有物流产业链所有的环节特点, 从而打造一体化式综合港口物流(冷燃, 2021)^[1]。港口作为腹地的重要资源禀赋, 港口物流的发展能够有效带动区域经济发展, 促进形成区域经济群体, 并且能够为区域经济的发展构建一个良好的平台, 同时区域经济的发展也为港口物流的发展提供了更好的环境, 二者相互促进, 相辅相成(江明光, 2016)^[2]。

环渤海地区自然资源丰富、区位优势十分明显, 环渤海地区坐拥辽宁沿海港口群、京津冀港口群和山东半岛港口群, 拥有天津港、青岛港、大连港等多个发展良好的港口。同时, 环渤海地区为我国经济发展作出了重大贡献, 是我国经济的重要增长极。港口物流与腹地经济协同发展能够更好地促进经济良性循环发展, 因此对环渤海地区的港口物流与腹地经济协同发展面对的机遇与挑战进行分析具有重要意义。

2 环渤海地区港口物流与区域经济发展现状

2.1 环渤海地区区域经济发展现状

环渤海地区包含的主要城市有北京、天津、石家庄、大连、青岛、沈阳、烟台与济南, 是一个复合型经济区, 包括山东半岛圈、京津冀圈和辽东半岛圈在内的三个次级经济区。近年来, 环渤海地区经济发展态势迅猛, 随着经济贸易对外开放的持续扩大, 其综合实力提升显著, 第三产业发展步伐加快, 环渤海地区也成为我国经济的

第三个“增长极”。

目前, 环渤海地区生产总值占到全国的 1/4, 对全国经济增长作出了巨大贡献。同时, 环渤海地区除经济发展水平较好之外, 其社会发展也较为稳健, 其中, 城区人数超过百万的城市已经超过了十个。近 10 年以来, 环渤海地区主要城市生产总值(GDP)逐年稳步增长, 总体呈上升趋势, 经济发展迅速。在 2020 年, 环渤海地区第一产业的增加值为 2940 亿元、第三产业的增加值为 768450 亿元, 经济总量不断扩大, 经济结构也不断完善。

2.2 环渤海地区港口物流发展现状

环渤海地区规划了大连、营口、秦皇岛、天津和烟台等五个“主枢纽港”, 基本形成了环绕京津冀港口群、辽宁港口群和山东港口群的港口布局。其中, 京津冀港口群包括天津港、京唐港、秦皇岛港等; 辽宁港口群包括大连港、丹东港、营口港和锦州港等; 山东港口群包括青岛港、威海港、烟台港、龙口港和日照港等。

环渤海区域沿海港口是我国海上枢纽, 成为华北、东北、华东 13 个省(区)市的重要进出口口岸。同时, 环渤海区域也是我国与日本、韩国等国家进行进出口贸易的重要通道, 同时环渤海地区在地理位置上的优势使区域内很多港口担任路桥上岸的起运港的角色^[3], 在我国港口物流的发展中扮演了重要的角色。

环渤海十大港口货物吞吐量和全国沿海港口货物吞吐量的数据资料来源于中国第三产业统计年鉴(2011—2020)。由下图 1 可以看出, 环渤海十大港口货物吞吐量整体上呈上升趋势, 在 2019 年稍微有一点回落, 但随后在 2020 年又继续上升。环渤海十大港口货物吞吐量占全国沿海港口的比重波动较大, 但总体上

比重都保持在 40% 以上, 在 2011–2014 年间, 比重不断扩大, 在 2014–2018 年间, 比重波动较大。

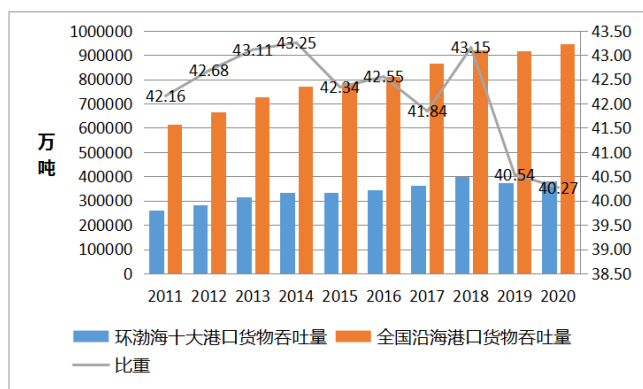


图 1 环渤海十大港口货物吞吐量占全国沿海港口比重

3 环渤海地区港口物流与区域经济发展的 SWOT 分析

SWOT 分析包括优势 (strength) 分析、劣势 (weakness) 分析、机遇 (opportunity) 分析和威胁 (threat) 分析, 本文通过对环渤海地区港口物流和区域经济发展的内部优势和劣势以及外部机遇与威胁的分析, 找出发展中存在的问题, 有利于提出发展建议。

3.1 优势分析 (strength)

环渤海地区地理位置优越, 向东有日本、韩国和朝鲜等国, 向南有长三角、珠三角、港澳台地区以及东南亚各国, 向北有俄罗斯和蒙古国等国家。区位条件的优势促进了其综合交通体系的建设, 铁、水、公、空全面推进形成了以港口为中心的海陆空立体式交通网络, 环渤海地区也成为了我国交通网络最密集的地区之一。环渤海地区港口群十分密集, 有大连、秦皇岛等重要港口, 在我国外贸进出口中扮演了重要的角色, 近十年来, 环渤海地区十大港口货物吞吐量占全国沿海港口比重高达 40%。除港口运输之外, 环渤海地区铁路网线以北京为中心, 能够高效通向全国各地。此外, 环渤海地区还拥有高密度的公路网络, 航空运输网发展也十分迅速。

环渤海地区较长三角地区还拥有十分丰富的自然资源, 其海洋资源、煤炭资源、海盐资源、矿产资源以及金属储量等资源丰富、分布相对集中、易于开发利用, 能够直接带动产业发展。同时, 环渤海地区还是中国重要的农业基地, 包括华北平原、黄淮海平原和辽河平原, 耕地面积占全国的四分之一之多, 粮食产量是全国的 20% 左右。环渤海地区还有丰富的旅游资源, 包括陆上自然景观、海洋自然景观和自然科学旅游资源, 如北京

的故宫、长城等都是节假日人们最常去旅游的地方; 科技力量先进, 中国两所顶级院校均位于环渤海地区, 其中, 北京地区就有五百多所市级以上的独立科研机构。仅北京和天津两大直辖市的科研院所和高等院校的科技人员就占了全国的四分之一, 是全国科研能力最强的地区。

3.2 劣势分析 (weakness)

在经营环境方面, 由于国有企业占比较高, 使得市场配置资源能力相对较弱; 在企业结构方面, 尽管环渤海地区优秀的企业并不少, 但是整体上来说小企业比重偏低, 使得整体活力较低, 创新能力远远落后于珠江三角洲和长江三角洲; 行政区域利益主体有较强的地方意识, 使得地区间协调成本增加, 资金、人才和技术等重要要素流动效率较低; 港口物流业的发展使得港口之间的竞争更加激烈, 港口之间没有明确分工, 导致出现效率较低、资源浪费等现象, 而在临近港口之间争夺经济腹地 and 出口货源的竞争更加激烈^[4]; 环渤海港口群投资过剩, 造成部分港口债务压力较大; 港口的物流人才比较缺乏, 在岗人员专业素质较低^[5], 服务水平不高。

3.3 机遇分析 (opportunity)

2015 年 4 月, 中共中央政治局审议通过了《京津冀协同发展规划纲要》, 京津冀协同发展成为重大国家战略, 核心是有序疏解北京非首都功能, 推动京津冀交通一体化, 生态环境的保护以及产业省级转移等重点领域率先取得突破^[6]; 石家庄市人民政府在 2016 年发布《石家庄市人民政府关于贯彻落实环渤海地区合作发展纲要的实施意见》, 积极促进石家庄市与环渤海地市互利合作共赢; 唐山市人民政府在 2020 年发布了《推进环渤海地区新型工业化基地建设 40 条支持政策 (修订)》支持环渤海地区的科技创新、企业技术改造、企业做大做强、品牌创建和质量提升、人才引进培育、企业绿色发展。2022 年 1 月 1 日, 区域全面经济伙伴关系协定 (RCEP) 正式生效, 这为环渤海湾区一体化发展提供了重要的战略机遇。

3.4 威胁分析 (threat)

环渤海地区港口群数量多、质量高, 导致群内竞争十分激烈, 从而造成资源配置浪费、港口物流营运效率低下等负面影响。除群内竞争外, 环渤海地区港口发展还面临珠三角、长三角港口群的竞争。同时环渤海地区服务比较单一, 港口服务的专业化与技术水平仍然有待提高, 导致大量货物流向韩国和日本的一些大港口, 使得环渤海地区港口群有成为支线港的危险^[4]; 在环境方

面,环渤海地区大规模的经济建设,给环境带来了非常大的影响,同时,环渤海地区还面临着海洋灾害的严重威胁。

4 对策与建议

4.1 引进物流相关人才

针对港口的物流人才比较缺乏的问题,环渤海地区港口群可以引进和培养相关方面人才,政府可以出台一些政策对环渤海地区院校相关专业的课程加以引导,使学生对环渤海地区港口物流发展情况有更深入的了解,定期让相关专业学生去港口企业进行观摩学习,实现理论与实践的结合。同时,企业也要学习国际上先进的物流技术与管理经验,汲取他们的优势之处,并结合环渤海地区港口物流的特点进行改善,不断应用实践,最后找到一个适合环渤海地区港口物流发展的技术,对于引进的人才,企业还要为他们创造一个良好的科研环境,建立相应的激励、竞争和淘汰机制,完善相应政策,形成一种尊重知识、鼓励创新的良好氛围^[7],政府对于这些物流人才也应当制定相应的政策,如人才落户政策、廉租房政策等,吸引人才流入。

4.2 加强港口群合作

针对港口群之间竞争激烈,从而导致资源浪费、效率低下的问题,环渤海地区港口群之间应当加强合作,明确各港口的功能定位:如营口港的重点在于铁矿石、集装箱、石油和钢材运输,大连港的重点在于集装箱干线运输,青岛港的重点在于国际集装箱运输等。环渤海地区港口群要以“合作共赢”为核心,优势互补,增加总体竞争力。政府应当制定针对性优势政策,对不正当竞争的行为强化调查,避免环渤海地区港口群之间的恶性竞争和资源的分散^[5]。环渤海地区各地政府要增强合作意识,从而使得地区间协调成本降低,增加资金、人才和技术等重要因素的流动效率,为环渤海地区港口群的发展提供一个公平的竞争环境。可以由中央政府设立一个专门的机构来管理环渤海地区港口群,对它们的发展进行统一战略统筹规划^[8]。

4.3 加强港口物流基础设施建设与服务意识

目前环渤海地区物流还存在着各种各样的问题,阻碍了港口物流的进一步发展,因此,环渤海地区港口群应当加强港口物流基础设施建设,查找发展过程中存在的问题并不断改善。同时,港口的服务水平也是港口物流发展的一个重要因素,对于一个企业来说,仅仅拥有一个好的产品的是远远不够的,如果不能拥有一个好的服务水平,会导致企业口碑和业绩的下滑,对于一个企

业的发展来说是非常不利的,这对于港口发展也同样适用。上海海事大学林国龙教授认为,港口物流的核心竞争力从成本差异演变到质量竞争,再到现在的服务竞争^[9]。因此,环渤海地区港口群更应该注重服务水平的提升,定期对他们展开培训,加强港口服务人员的服务意识和素质,为环渤海地区港口物流和区域经济发展打下坚实的基础^[2]。

4.4 发展港口智慧物流与绿色物流

环渤海地区港口群应当积极探索港口物流向数字化和智能化转型,加快人工智能、互联网+、大数据等新兴技术的融合,打造智慧物流平台,提高生产效率,降低运营成本。自改革开放以来,我国经济高速发展,人民生活水平也有了很大的提升,但同时,由于人类不正确或者过多地利用自然资源而对大自然造成的伤害也不容小觑,人类对自然资源的过度消耗已经对环境造成了不可逆转的影响,绿色物流已经成为了港口物流发展的必然趋势,因此,环渤海地区港口群应大力发展港口绿色物流,在发展过程中应时刻保持环保意识,进行技术研发,学习国内外先进的环保技术,地区政府也应当加强监管力度,鼓励港口企业发展、使用环保技术和材料,对于环保模范企业可以实施税收优惠政策。

参考文献:

- [1] 冷燃. “一带一路”背景下港口物流的发展策略研究 [J]. 中国市场, 2021, (15): 173-174.
- [2] 江明光. 区域经济和港口物流的协同发展 [J]. 经贸实践, 2016(13): 47+49.
- [3] 李东嵘. 环渤海地区沿海港口物流地域差异研究 [D]. 辽宁师范大学, 2016.
- [4] 孟秀娟. 环渤海地区港口群竞争与合作关系的研究 [D]. 福州大学, 2011.
- [5] 华艳. 京津冀协同发展背景下河北港口物流发展策略研究 [J]. 商场现代化, 2019(19): 45-47. DOI:10.14013/j.cnki.scxdh.2019.19.021.
- [6] 刘良. 改革开放以来环渤海地区的政府间合作: 历史、绩效与挑战 [J]. 华北电力大学学报(社会科学版), 2017(02): 59-70. DOI:10.14092/j.cnki.cn11-3956/c.2017.02.009.
- [7] 张茜. 基于区域经济一体化的环渤海物流网络发展研究 [D]. 天津师范大学, 2013.
- [8] 何炯. 环渤海经济圈港口物流协同发展研究 [D]. 武汉理工大学, 2010.
- [9] 任伟, 阚连合, 张忠鹏. 河北港口物流与区域经济协同发展浅析 [J]. 物流技术, 2013, 32(01): 166-168+217.