

我国海洋运输业集群的实证分析及政策建议

陈雪玫 蔡 婕

(上海海事大学 上海 200135)

摘 要 随着我国海洋运输业的发展,产业集群特征愈发显现。文章探讨了我国海洋运输业集群的特点,运用主成分分析法对我国海洋运输业的集群状况进行了实证分析,得到了我国海洋运输业集聚程度的排序,提出了发挥我国海洋运输业集群优势的政策建议。

关键词 海洋运输;产业集群;实证分析

一、我国海洋运输业集群的特点

海洋运输业集群以港航企业为中心、港口开放城市为载体、综合运输体系为动脉、海洋运输及相关产业为支撑、海陆腹地经济为依托,实现各个层面彼此间相互联系、有机结合、共同发展,进而推动区域的繁荣发展。我国海洋运输业集群有其自身的特点,通常都是以地区性的港口、交通枢纽为中心扩散出来。

以上海为例,上海海洋运输集群由航运公司(上海及周边港口营运的国内外航运公司,国内企业主要有中远集团、中海集团、锦江航运、中国外运等企业)、航运相关公司(船代、货代、物流及第三方物流公司)、港口(上海港及周边港口)、港口运营机构和相关产业(上海国际港务集团、中国港湾建设集团总公司、上海振华港机以及提供理货、装卸、仓库等码头服务公司)、利益集团和协会(中国港口协会、中国船舶工业行业协会、中国船舶代理行业协会、中国国际货运代理协会、中国集装箱工业协会、上海市物资流通行业协会等)、公共部门(上海市政府、交通部、大学院校和科研机构)、相关领域(为企业提供财务服务、金融服务等的机构)、修船和造船厂(中国船舶工业集团)、造修船厂配套厂(船舶零部件

厂)九大领域构成。在上海范围的海洋运输业集群中,航运公司、相关物流配送公司依托上海港口运营状况的发展,修船和造船厂及配套企业依托航运公司的发展。各种企业相互紧密配合形成一个整体,企业间相互影响,相互促进。

二、我国海洋运输业集群的实证分析

整个海洋运输系统分为5个部分:大型船舶运输企业、大型物流企业、港口能力、制造及维修企业、科研机构。使用7个指标:(1)无船承运企业数;(2)国际班轮业务经营企业数;(3)排名前一百的物流公司数;(4)港口货物吞吐量吨数;(5)港口集装箱吞吐量吨数;(6)造船厂、航运相关机械设备制造厂、船舶修理厂数;(7)科研机构及专业院校数。其中地区内无船承运企业和国际班轮业务经营企业数反映了这个地区大型航运企业的集中程度;排名前一百的物流公司个数反映了该地区港口或航运资源与内部其他资源相结合的能力;港口货物吞吐量表示该地区港口货物周转能力的大小;港口集装箱吞吐吨数表明该地区的港航企业的集装箱化程度;造船厂、海洋运输相关机械设备制造厂、船舶修理厂数表明航运辅助行业支撑能力的大小;科研机构及专业院校个数表明该地区技术进步和开发能力的强

弱。选择直接参与海洋运输及其辅助领域的省份 24 个，得到我国海洋运输及相关企业和机构分布情况如表 1 所示。

按照海洋运输及相关企业的密集程度排序，上海是密集程度最高的城市，而且远远高于位于第二的广东省；排在第三位和第四位的分别是江苏省和浙江省。按照资本密集型与劳动密集型企业的相对差异排序，资本最为密集的是江苏省和湖北省，广东省和山东省在海洋运输业中劳动密集型远多于资本密集型企业。因此我国海洋

运输业中的重要企业在地域分布上是比较集中的，主要集中在东部及南部沿海省市。我国海洋运输业无论在企业集中程度，还是在发展潜力上最有影响力的地区是以上海为首的华东地区。

三、发挥我国海洋运输业集群优势的政策建议

集群作为一个系统也存在系统失灵，需要政府的扶持和干预。集群系统失灵分为多个方面，包括市场功能失效、信息失灵、创新行为者相互

表 1 我国海洋运输及相关企业和机构分布

省份 (市)	无船承 运企业 数	国际班 轮业务 经营企 业数	中国排名 前一百的 物流公司 数	港口货 物吞吐 量 /万吨	港口集 装箱吞 吐量 /万 TEU	造船厂、船运 相关机械设备 制造厂、船舶 修理厂数	科研机构 及专业院 校数
安徽	2	0	0	0	0	3	0
北京	70	1	6	0	0	0	2
福建	91	5	4	1647	34.86	0	0
广东	324	1	15	4 695	195.34	10	0
广西	3	1	0	0	0	1	0
贵州	1	0	0	0	0	0	0
海南	3	0	5	0	0	0	0
河北	1	1	0	1 503	0	2	1
河南	1	0	0	0	0	2	2
湖北	4	0	3	373	1.92	3	6
湖南	5	0	4	0	0	0	0
吉林	0	1	0	0	0	0	0
江苏	48	6	7	3 555	15.75	20	5
江西	0	0	0	0	0.13	0	0
辽宁	3	5	3	2 232	23	11	3
内蒙古	1	0	0	0	0	0	0
山东	140	8	9	3 235	58.67	2	0
陕西	5	0	1	0	0	0	3
上海	482	12	18	3 640	162	12	5
四川	3	0	4	0	0	2	0
天津	110	5	1	2 007	42.74	1	2
云南	5	0	0	0	0	0	1
浙江	127	2	10	4 306	54.89	8	1
重庆	11	2	1	0	0	2	0
合计	1 440	50	91	27 218	589.3	79	31

数据来源: <http://www.moc.gov.cn>; <http://www.moc.gov.cn>; www.resource.emagecompany.com; <http://www.moc.gov.cn>; <http://www.ceiceo.cn>

作用有限,公共基础设施与市场需求不匹配。我国海洋运输业集群中普遍存在创新效率低下等问题,需要采用相应政策来克服问题,培育和发挥我国海洋运输业的集群优势。

1. 健全市场机制

在知识经济的国际环境中,我国海洋运输集群创新效率低下问题的根本原因是市场发育的不健全。为推动我国产业集群创新的发展,提高整体创新能力,促进经济增长,我国政府需要不断完善有利于激励创新的良好市场环境。我国应重视航运、物流以及相关制造行业市场的制度和法律建设,规范市场行为准则,消除不利于市场经济发展的各种条块分割现象和各种老化思想,为企业的发展创造一个公正、公开、公平的竞争环境,使市场对创新的需求能直接反馈到企业的经营活动中,从而产生企业技术进步的动力,切实提高企业对科技进步的需求。

2. 强化集群中各因素间的联系

产业集群的创新能力不仅取决于知识技能的存量,更取决于知识技能在产业区的扩散与学习效应,而这些效应则依赖于产业集群中各主体间的联系和相互作用程度。政府要促进企业与企业间的联系,充分利用产业集群内相关企业的竞争与合作的动力机制,发挥政府的中间网络代理作用,提供建设性对话平台,设定优良的产业研究合作机构,促进产学研结合。政府一方面要大力促进创新支撑机构的建立,另一方面要规范中介组织、科技创业服务中心、技术转移机构和人才交流机构等行为,使其效率得到充分发挥,真正起到促进科技成果转化,培育高新技术成果,加强企业间技术联盟等作用,从而促进知识网络的相互作用并推动技术创新。

3. 提供财政和融资支持

政府要规范和促进各种融资渠道的发展,为创新提供有效的金融政策支持,通过政府的直接投资和社会投资建立可以支撑创新可持续发展

的基础研究设施及教育培训机构。造船业是资本投入量极大的产业,融资方法和政策对这一行业有着至关重要的影响。我国航运业税制、融资政策的科学性较世界其他航运国家还有一段差距。为提高我国海洋运输企业的国际竞争力,需要建立一支适应我国对外贸易发展的海洋运输船队,保证国家对海洋运输船队的控制能力,给海洋运输业的发展提供良好的环境。应及时对现有的金融、财政政策进行调整,使之内外部协调,并适度向发展我国海洋运输业的方向倾斜,这是国家宏观调控机构促进集群升级应该努力的方向。

4. 促进行业协会作用的发挥

对产业集群的管理,除了通过政府的调节以外,行业协会也会发挥重要作用。行业协会不仅协调不同行业间的利益责任关系,促进成员企业的对话和对外交流;同时也是企业寻求更广泛企业网络的工具。此外有些企业也会通过集群管理机构投资教育项目,从更广泛的程度影响整个集群。我国的海洋运输行业协会的作用应该得到更多的重视,使之真正成为行业间良好的对话机构和利益协调机构,使企业衔接得更加紧密,为行业的基础性教育和培训做出更大贡献。

参考文献

- [1] Michael E Porter. Clusters and the new economics of competition. Harvard Business Review, 1998.
- [2] Fisher Associates. The Future of London's Maritime Services Cluster: A Call for Action. Corporation of London, 2004.
- [3] 黄泰岩, 杨万东. 国外经济热点前沿——产业集群研究的新进展[M]. 北京: 经济科学出版社, 2004.
- [4] 陈剑峰, 唐振鹏. 国外产业集群研究综述. 外国经济与管理, 2002.
- [5] Michael Allbu. Technological Learning and Innovation in Industrial Clusters in the South. SPRU Electronic Working Papers Series, 1997.