

长江经济带战略背景下港口经济发展的思考^{*}

杨建党

(武汉港务集团有限公司,湖北 武汉 430021)

摘 要: 长江经济带战略为港口企业发展提供了难得的机遇,同时也提出了严峻的挑战。长江港口应创新发展思路,变发挥一只手的作用为发挥两只手的作用;创新发展模式,变单一的港口码头发展为建立港口发展的生态系统;创新发展举措,变传统保守的码头专业化发展为创意多元的“港口+”发展。

关键词: 长江经济带;港口经济;“港口+”;港口企业;港口生态系统

DOI: 10.3969/j.issn.1672-9846.2015.04.001

中图分类号: F127

文献标志码: A

文章编号: 1672-9846(2015)04-0001-03

长江经济带战略,为港口企业发展提供了难得的机遇,同时也提出了严峻的挑战。长江港口企业目前不同程度地存在着货源不足、能力过剩;功能交叉、同质竞争;粗放发展、各自为政;污染较重、效益不佳等问题。要改变这种现状,呼应长江经济带战略的发展,囿于传统的思维定式和发展模式,很难走出现有的困境和格局,必须要创新。在发展思路和发展模式上的创新,才能开创港口发展的新局面。

一、长江港口企业转型发展要有新思路

我国在推行市场经济的时候,对国有企业改革有十六个字的描述,即要把企业建成“自主经营、自负盈亏、自我约束、自我发展”的经济实体。这是我国在市场经济条件下对企业的重新认识和定义。所谓“四自”就是要让企业独立,给企业“松绑”,改变由政府“包办”的局面,就是要发挥市场看不见手的作用。这个思路,总体上无疑是正确的,也是企业由计划经济向市场经济转型发展的必然选择。问题是,我们容易把发展方向等同于发展现实,容易形成市场经济条件下的企业一律是“四自”或者一定是“四自”企业的观念。其实,从计划经济转轨到市场经济的过程,是一个

很复杂甚至是很漫长的过程,其间可能存在着中间形态的企业。也就是说,会有一些企业不能完全变身为符合“四自”条件的企业,甚至会有一些企业定格在“四自”和“非四自”企业之间,这样的企业我们不妨称之为“亚企业”。

最常见的公交企业、内河港口企业就属于“亚企业”这一类,这些企业在某种意义上承担了政府在公共交通、公共服务方面的职能。完全让这些企业按市场化规则来运行是有问题的。公交企业就自不必说了,港口企业完全按市场规则运行是没有能力去实现自我投资、自主经营和自我发展的。因为港口是微利企业,它的利润无法支撑其投资回报,港口企业在获取效益的同时,客观上为社会经济发展起着桥梁和纽带作用。它的这种服务社会的功能,决定了它不可能是一个典型的“四自”企业,而是一个“非典型”的“亚企业”。正因如此,对待港口企业需要政府在体制、机制、资源、政策上给予扶持,就应该探索一条政府引导、市场主导,使港口企业良性发展的创新之路,即构建港口发展的生态系统,转变单一发展港口码头的企业形态。这是港口企业社会效益和经济效益兼顾,转型发展和可持续发展并行的必然选择,也

*收稿日期:2015-08-20

作者简介:杨建党(1961-),男,湖北武汉人,武汉港务集团有限公司党委副书记,主要从事企业管理研究。

是内河港口企业转型发展所必须确立的新思路。

二、构建港口发展的生态系统,打造升级版港口经济

升级版的港口经济不同于传统的港口经济,其管理模式、经营模式、盈利模式、思维模式都将有别于过去,甚至是颠覆传统的模式。这种模式与传统模式的本质区别在于,传统模式着眼于经营一个企业,而新的模式着眼于构建一个系统,而这个系统就是通过资源整合、战略谋划、合理布局、科学分工而构建起的港口发展生态系统。

港口生态系统就是培育和形成让港口企业能够“四自”的系统。如果围绕港口码头,建立起具有投融资功能、贸易功能、原材料加工功能、房地产功能等,并且各功能间能够相互补充,相得益彰的生态系统,就可以解决单个港口码头无力解决的投融资问题、产业链(物流链、资金链、利润链)问题、竞争力问题、效益问题等,从而发挥港口的区位优势、资源优势、环境优势,突破港口企业现有的模式和格局。

这个生态系统与传统港口企业的区别在于,传统企业像动物园,而港口生态系统如同原始森林。动物园里虽然有狮子、老虎、兔子、狼,包括植物等,但动物园却不是一个生态系统,离开了人工饲养,动物就无法生存,更谈不上繁衍生息。而原始森林就不一样,在那样的环境下,各种野生动植物之间能够形成相互竞争、相互依存,优胜劣汰,动态平衡的一个生物链,是一个可繁衍生息自我循环、自我发育的生态系统。

其实,企业也一样,尤其是港口企业,单靠港口码头自身,重资产、微利润、劳动密集、经济脆弱、独立运行能力差,受宏观经济、大气候、相关产业和企业的影响严重,难以承受市场的冲击,无法进行投资——经营——发展的自我循环,造血能力和扩大再生产的能力较差,同时,它承担着为其他企业、行业,甚至区域经济、流域经济、国民经济提供服务的职能,没有它还不行。让它完全市场化,其实不符合,至少是不完全符合企业的实际。这时候不能只靠一只手,而要发挥两只手的积极作用。政府可以用政府引导和政策倾斜的办法,让港口具备投融资功能、房地产开发功能、保税功能区、自贸区功能等,突破港口企业单一的发展模式,用系统的思维开辟港口发展的空间。如现有的港口码头没有投融资能力,我们在生态系

统中就可构建一个投融资平台,解决投融资和建设发展问题;港口码头只有传统的装卸,没有延伸产业链的能力,我们就构建临港加工业、贸易和物流系统,解决盈利能力不强,处于产业链和利润链末端等问题。这样,我们能逐步使港口摆脱造血和供血功能不足的问题,既通过融资系统找到供血,也通过生产经营、物流贸易系统不断造血,使港口经济彻底摆脱无自主能力、在夹缝中生存、经济发展脆弱的局面,真正走上可持续发展的轨道。

三、打造“港口+”的发展模式,拓展新一代港口发展空间

“港口+”的发展模式应该成为港口发展的新业态、新趋势、新思路和新创意。港口的发展不限于港口本身,应该集港口资源、环境、区位、流域、文化等于一身,通过整合区域内港口资源,形成利益联盟、价值共同体,构建统筹发展、差异化发展、错位发展的格局,改变港口同质化发展、价格化竞争、过渡化建设、粗放化经营的局面。

新一代港口发展,或者说第五代港口(通常以绿色、环保为标志)的发展,要以生态港口建设为目标、以产权为核心、以资产为纽带,以区域内的港口码头统筹协调、资源整合、特色经营、错位发展为重点,力图改变原有的恶性竞争、重复建设、功能交叉、各自为政、效率低下的局面。美国人沃罗科²⁰世纪提出信息资源的概念,马云更明确地强调,互联网时代信息是一种资源,其实互联网时代创意同样是一种资源。“港口+”的发展思路,就是一种充满想象力的创意发展之路。

例如,港口+博览,博览馆不仅可以展示港口过去、现在、未来,可以从港口的发展,看城市发展、国家的发展、经济的发展、历史的发展,甚至世界的发展,而且还可以承办世界各国港口的主题展览,举办与港口相关问题的研讨、论坛和招商交流活动,畅想第五代、第六代港口的未来发展形态,通过这种形式研究港口发展在城市、国家、世界经济发展中的地位和作用,并逐渐将这个平台打造成国家级,甚至世界级港口交流平台,形成像达沃斯、博鳌一样的品牌效应。比如,我国长江上的航运要素齐聚武汉,长江航务管理局、长江航道局、长江海事局、中外运长航集团、武汉港等,这个资源在沿江城市中是独一无二的,将武汉打造成港口博物馆,这无疑是一件很有意义的事情。与此同时,在实体博览馆的基础上,还可建立网上

博览平台,常态化地对港口相关信息进行发布和交流,促进世界港口业的发展。

港口+旅游,港口是一个独具旅游价值的空间体,它与公路、铁路、航空港不同,它本身与周边环境即构成独具特色的旅游资源。港口旅游具有集自然景观、生态旅游、休闲旅游、工业景观旅游、码头文化旅游、历史景观旅游于一身的特点,可与城市旅游相衔接、相补充,可以开发出带有港口特色的港区旅游项目,开发与港区相关的宾馆、游乐场、风情园等,开发出休闲式、疗养式、参与式、互动式、体验式港区旅游项目,可以开展邮轮旅游、游艇旅游、城市两岸风景游(日景、夜景)、江滩游、博览游、水上休闲游、舰船游以及开发出与之相关的旅游产品等,还可举办港口旅游节、渡江节、芦花节、掠影节、码头文化节、水上婚典等特色品牌活动。

港口+金融,港口金融决不是要建港口银行,而是要解决在建设港口生态系统和实施“港口+”项目中的融资问题,单靠港口自身盈利能力来实现投资建设是远远不够的,而港口金融就是搭建一个具有融资能力的平台。如通过政府的政策扶持,利用土地、港区、岸线等进行融资,通过合资合作吸引投资,通过互联网融资、众筹、债券、置换、风投、上市等多元渠道融资,为港口生态系统和“港口+”发展提供资金保障。

港口+地产,港口工业园区建设、港口旅游、港区宾馆建设、港口码头建设、港口写字楼、商品房建设等都是港口地产的重要内容,要将有限的、不可再生的土地、水域、岸线等资源存量转化为资产增量,统筹规划、综合开发,创新港口发展业态、发展模式和发展愿景,形成集港口城市公园、港口湿地、港口江滩、港口码头文化、智能港口、花园港区等于一体的生态港区。

港口+大数据,建立港口数据库、港口云计算服务中心,打造“信息港口”。开发港口信息资源,将实体港口与虚拟港口同步建设,将大数据和云计算运用到全程物流、港口的智能化管理,创新港口发展模式和构建港口未来发展愿景上。将港口发展与自然生态、与城市发展、与行业运行、与长江经济带、与国民经济等相协调。充分发挥两

只手,即市场之手、数据之手,两个脑,即人脑和电脑的作用,使港口发展创意化、智能化、生态化、科学化、现代化。

港口+制造业,港口制造业可以是在港区周边建立港机建造基地,也可以通过与原有的港机厂商进行合资合作、参股参商,实现产方与用方的直接对接,提高港机设备的性能和质量,港口制造业还可与港口地产、港口智能化、港口运输物质的深加工、港口大数据云计算等深度融合和对接,使港口制造业成为港口生态系统的有机组成部分和“港口+”的重要内容。

港口+智能化,以建设港口自动化、智能化、数据化系统为目标,逐步建立港口管理自动化系统、港口装卸智能化系统、港口物流数据化系统等,不仅在本港或者区域性港口实现自动化、智能化、数据化,且实现资源输出,为其他港口提供生态系统和“港口+”解决方案,推动整个港口业运行模式、管理模式、盈利模式、发展模式变革。

港口+定制,港口的生态化和智能化,使港口的规模效应和私人定制融合发展成为可能,按传统观点和模式,港口不得不在规模效应和私人定制上作出选择。传统港口更适合规模化、集约化经营,而小量化、个性化的私人定制是其短板,但是随着港口智能化、自动化水平的不断提高,私人定制将更能体现港口的能力和水平,也更能满足客户的个性化需求,因此,港口定制将成为港口发展的趋势和潮流。

港口+互联网,真正实现港口的资源共享和创意发展,就应该建立一个更加自由的港口信息、资源、资金、货物等的网络交易平台,即 P2P(港与港)网络平台,并与互联网 B2B 平台对接,优化港口资源配置、降低港口管理成本和物流交易成本、交换港口的信息资源。实现在实体经济条件下无法实现的信息全对称、交易全公开、竞争全自由的运行模式。这种新型的网络交易平台和模式无异于网上市场经济,这种网上市场经济的建设将改变整个市场经济的模样,市场经济的正能量将通过网络平台得到充分释放,这样的平台会使得港口企业获得更广阔的发展空间。