

新兴港城嵌入全球产业物流网络的战略研究——以唐山市为例

李 南

(河北联合大学经济学院, 河北 唐山 063000)

摘 要:在经济一体化框架下,作为后来者的新兴港口如何嵌入全球产业物流网络成为决定港口城市经济发展的关键。本文在阐述经济机理的基础上专门研究了唐山市案例。设计了融合资源型城市转型和开放型经济培育的唐山市产业系统演进整体方案,提出了唐山市嵌入全球产业物流网络的主要策略。

关键词:港口;城市;物流;产业;唐山市

中图分类号:F511.31 **文献标识码:**A **文章编号:**1006-1894(2012)04-0075-06

20世纪90年代中期以来,关于经济地理的全球化及全球生产网络的形成涌现出大批成果,从而加深了我们对70年代以后产业重构进而导致新的空间分工的过程的理解。这一过程可被称作“世界贸易的整合与生产的分散”。虽然都强调将网络作为核心分析单元,但对于世界经济演进的分析仍分化为两个流派,一个是世界城市网络学派(WCN,突出基于公司网络的国际连通性),另一个是全球生产网络学派(GPN,突出全球商品网络的区域植入性)。这也就为我们分析港口城市如何融入世界经济提供了两种维度或将其结合。将港口城市演进与全球产业物流网络统筹考量,已经成为国外运输物流、人文地理和产业经济等研究领域的交叉前沿。Carbone和De Martino(2003)、Hall和Robbins(2007)各自分析了法

国勒阿弗尔港和南非德班港如何参与到雷诺和丰田的国际汽车产业链。^{[1][2]}Wang和Olivier(2006)则开始就港口整合进入全球生产网络进行概念性总体设计。^[3]Jacobs, W等(2010)研究了如何将港口城市整合进全球生产网络,并指出港口城市的优势主要在于其是全球商品流的节点和港航服务业的中心。^[4]

目前,国内学术界虽在港城互动、港口物流等主题上给予了较多关注,但还明显缺乏针对新兴港口城市如何顺利嵌入全球经济体系的专门研究。全球化视角下新兴港口城市的嵌入,涉及原有经济模式的转变,涉及从内陆封闭式发展向沿海开放式发展的变迁,也会涉及国际产业体系分工及利益格局的调整。河北省唐山市是我国近年迅速成长起来的新兴港口城市,正处于摆脱原有资源型经济模式和构建沿海开

收稿日期:2011-11-05。

基金项目:唐山市科技局软科学项目“以唐山为例新兴港口城市嵌入全球产业物流网络的战略研究”(项目编号:10140208A-5);河北省社会科学基金2011年度项目“河北省港口物流的供应链集成与优化研究”(项目编号:HB11YJ016);河北省社科联城乡统筹及一体化研究基地2011年重点项目“河北省沿海经济带加速城镇化的产业支撑问题研究”。

作者简介:李南,男,经济学博士,河北联合大学经济学院副教授、硕士生导师,研究方向:国际物流。

放型经济体系的关键时期,值得研究关注。嵌入全球产业物流网络是唐山基于新兴港口力

量,转变经济发展方式和建立现代产业体系的必然选择。

一、新兴港口城市嵌入全球产业物流网络的经济机理

(一) 理论界域

所谓新兴港口城市是指城市区域本不具有沿海港口特质和传统,但在沿海地域的开发开放版图中,由于特定的货运需求或天然条件而起步,并快速成长为重要的物流结点和大地理范围经济发展的牵动力。新兴港口作为临港产业的龙头和开放发展的窗口,要与全球市场的大背景相结合,有责任将港城乃至腹地嵌入全球框架。

全球产业物流网络是指为实现商品或服务价值而连接生产、销售、回收处理等过程的全球性网络组织,是产业链中的不同经济活动的全球布局。随着全球分工的深化及跨国公司的归核化战略的实施,跨国公司内部开始了垂直整合与模块化解构。将原来集成于企业内部的上下游业务垂直分解,产业组织因而出现纵向分离的趋势。跨国公司将大量非核心、低附加值的业务外包到低成本国家,形成了核心—外围生产系统。制造业生产越来越模块化,将更多的业务环节外包出去,并与生产性服务业嵌套耦合。没有物流网络的发展,全球化下的时空压缩便不能实现,全球产业网络的形成离不开物流网络的支撑。在经济地理图景中,呈现出通过物流、信息流和资金流联结在一起的复杂网络。

(二) 关联框架

伴随世界经济一体化进程的加快,生产活动的分离和整合日益在更大的空间尺度上演。全球价值链的等级体系与各地相匹配的过程就是各个价值环节在全球垂直分离和空间再构的过程。价值链的片断化导致各环节在全球空间上呈现离散分布格局,但是,分离出的各个片段往往具有高度的地理集聚特征。集成后的全球

产业物流模式实际上是将部分生产功能转移到了港口,并利用港口的流通加工功能,在配送之前对货物进行简单加工。港口的增值服务功能可以更好地集成供应链,满足链上主体对货物的个性化需求和选择。^[5]分工、专业化与市场规模,以及物流构成的这一正反馈网络,是推动经济持续发展的动力源。

具备开放性特点的临港产业集群通过发展以大进大出为主要形态的重化工业和加工制造业,吸引相关厂商在特定区域范围内地理集聚。与以前的相对封闭期相比,处于快速成长阶段的沿海港口可以为所在城市带来便捷的贸易通关、完善的金融配套、充裕的人才储备等系列优势。从业务关联的角度观察,港口物流的发展需要配套的金融服务、海商法律、海运保险以及信息、咨询、科教等相关服务业,从而构筑一个集会展、采购、物流、金融、交易等为一体的双向开放平台。于是,新兴港口城市成为优化资源配置、调整区域产业结构的重要力量,也为本地区参与国际竞争提供了高效便捷通道。因此,积极嵌入全球产业物流网络、增强与外部的联系,有利于新兴港口城市打破原有经济范式的闭锁,实现向沿海港口开放型经济的战略转型。全球框架下的新兴港口城市应该基于本地港口平台,积极回应全球市场的变化,与区外经济行为主体灵活互动,创造、保持和捕捉价值,根据自身实际选择目标定位,确定在全球产业物流网络中的嵌入位置和方式。

(三) 港口城市类型及演进方向

图1中的横轴是港口城市在世界城市体系中的地位,纵轴是其在全球产业物流网络中的地位。图中的方形指物流与制造业活动的规模,圆形代表与港口航运相关的生产性服务业。在这4种港口城市类型中,如果横向对比则两

者的方形面积相同,如果纵向对比则两者的圆形面积相同。贯穿装卸中心和服务中心的虚线表征专业化程度,反映在临港工业或高端服务业方面的各自优势;贯穿新兴港城和世界港城的另一条虚线表征集中程度,反映相关活动在港口城市的集聚规模的综合提升。

装卸中心型港城在全球产业物流网络中占有重要地位,这归因于物理基础设施的完备、运输功能的多样性、稳定的船舶挂靠及巨大的货物吞吐量。由于产业活动对原材料进口的依赖,很多港口成为重要的生产制造中心,比如鹿特丹、休斯顿和新加坡聚集了大量的石油化工设施。从空间上讲,港口活动密度的增加所受到的土地和环境约束使得港口设施与城市中心逐渐远离,因为地理隔离或者原城市中心区的锁定,该类型港口城市的集聚经济效应非常有

限。对于服务中心型港城来讲,得益于成功的集聚经济效应而在世界城市网络中凸显,原有的水运优势已不再主导。在这些地方,由于空间紧缺、交通拥堵或环境考量,与商品物理转移相关的功能已经很有限。在新兴港口城市或世界港口城市,港城在相对和谐和相互依赖中共存。从发展方向上考察,新兴港城可能演化为装卸中心、服务中心或世界港口城市,既可通过港口物流规模的壮大吸引临港工业,又可强调对生产性服务业的集聚;既可沿纵轴方向突出其在产业物流网络中的地位,又可沿横轴方向提升其在全球城市体系中的级别,或者两方面并重。新兴港城在经历起步期后,其未来目标定位和路径是多样化的,具体取决于城市的综合禀赋、外部机遇及战略的选取。

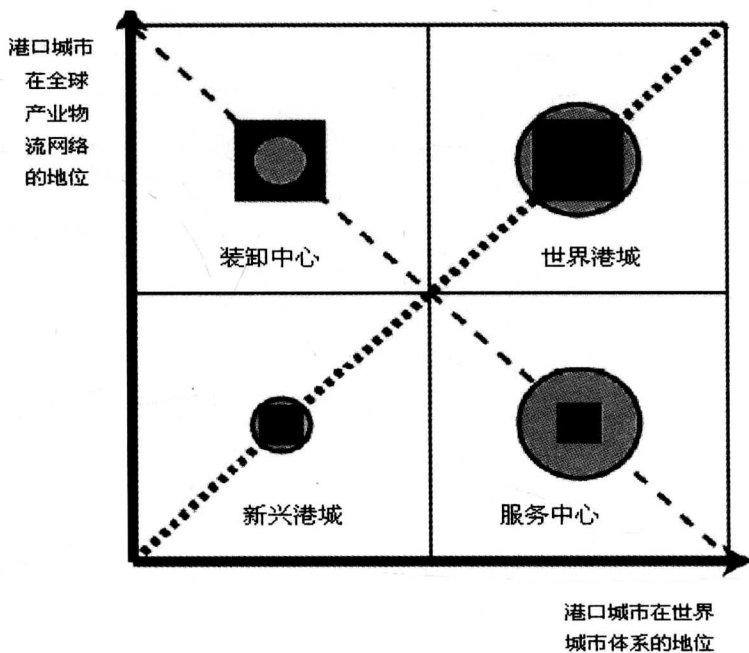


图1 港口城市类型及演进方向

二、唐山嵌入全球产业物流网络的综合方案

（一）全球指向的新兴港城发展：唐山样本的意义

从实证角度观察,国内外均有依托新兴港

口优势、成功嵌入全球产业物流网络的范例,比如迪拜作为7个阿拉伯联合酋长国之一,最初只有一些简单的珍珠、捕鱼和贸易活动,1968年石油的发现使迪拜得以快速发展,但却并未

成为经济支柱。在多元化过程中,1972年建成的Rashid港和1983年建成的JebelAli港成为里程碑。^[6]如今迪拜已经成为海湾地区的门户和全球性商业都会。在迪拜,自由贸易区和港口建设为城市融入全球产业物流网络提供了硬件保障,区港之间的共生联动使迪拜顺应了全球外包的趋势,逐步参与到全球网络中。迪拜近年来的快速发展,正是充分发挥了新兴港口优势,使之与全球产业物流网络相融合,将渔村转化成为区域经贸中心。

在开放经济条件下,区域产业体系的国际竞争力将决定未来的成长空间,积极将产业集群融入全球架构是经济成长的重要方向。全球产业物流网络的聚散是城市经济开放前行的外部环境,港口是旨在嵌入全球产业物流网络的出口导向集群的代表,港口优势的爆发是实现城市转型的战略依托。长期以来,河北省唐山市传统重工业发达,资源依赖型经济特征明显,经济开放度较低。随着近年来经济的快速增长,自然资源储备难以满足需求,发展空间受到限制。但同时,唐山市的港口发展快速跨越,成为国内的新兴港口城市。2011年唐山港货物吞吐量突破3亿吨,位居全国沿海港口第八名。唐山港两个港区(京唐港区和曹妃甸港区)的先后建设和近年来的突飞猛进,使唐山拓展了资源型城市转型的空间,具备了大规模融入世界经济体系的窗口和平台。基于新兴港口优势,唐山可充分发挥本地企业的比较优势,积极承接国际产业转移,深度融入国际分工合作,把生产过程的各种要素和环节放到全球范围内综合考虑。唐山既是传统资源型城市,又是新兴的沿海港口城市;既要积极嵌入全球产业物流网络,又要推进对原有产业的转型升级;既具备了工业化的相当基础,又处于港口城市建设的后发位置。因此,在判别唐山市的复杂性和综合性背景的基础上,筹划新兴港口城市嵌入全球产业物流网络的个案战略,从而实现经济发展方式转变和开放型产业体系构建,具

有重要的现实意义。

(二) 唐山城市产业系统的演进

国外学者针对德国鲁尔区的多项研究均认为,老工业基地存在的“路径依赖”导致了衰退,这种模式锁定状态在我国也普遍存在。如欲摆脱原有锁定和依赖,必须找寻强有力的突破口和契机。具备了沿海港口这一大多数资源型城市所不能拥有的独特优势,唐山市要想突破资源型经济的束缚,就应打造开放型经济架构,借助多种形式完成对全球产业物流网络的嵌入。港口优势的迅速凸显既为唐山推进资源型城市转型提供了独特条件,又为其嵌入全球产业物流网络创造了战略平台。兼具资源型城市和新兴港口城市双重特征的唐山市,需要基于全球网络实现与外部主体的有效互动,使区域经济接轨国际市场,克服地方发展锁定,通过制定综合方案来统筹资源型城市转型和构建开放型现代产业体系。

以典型的资源型城市为逻辑和现实起点,唐山市经过城市产业系统的多阶段转型之后,将转变为一座高开放性的港口城市。这会是一个综合性的过程,转型的构成要素既包括物质性的,也包括功能性的。具体实施内容既涵盖旨在限制和压缩资源型产业的各种消失性安排,也有用以改善城市基础环境条件的持续性安排,还有旨在提高产业开放度的增强性安排,从而共同构成了唐山市从封闭走向开放、从内陆走向远海、从本地走向全球的整套布局(见图2)。其中,消失性安排包括资源型产品价格改革、节能减排门槛提升、技术要求的修正、落后产能的压缩等;持续性安排包括基础设施的完善、市场秩序的治理规范、港口口岸环境的优化等;增强性安排包括对境外直接投资的有效利用、战略性新兴产业的培育、滨海服务贸易的扩展、技术研发强度增加、对传统产业资本再创业的扶持等。

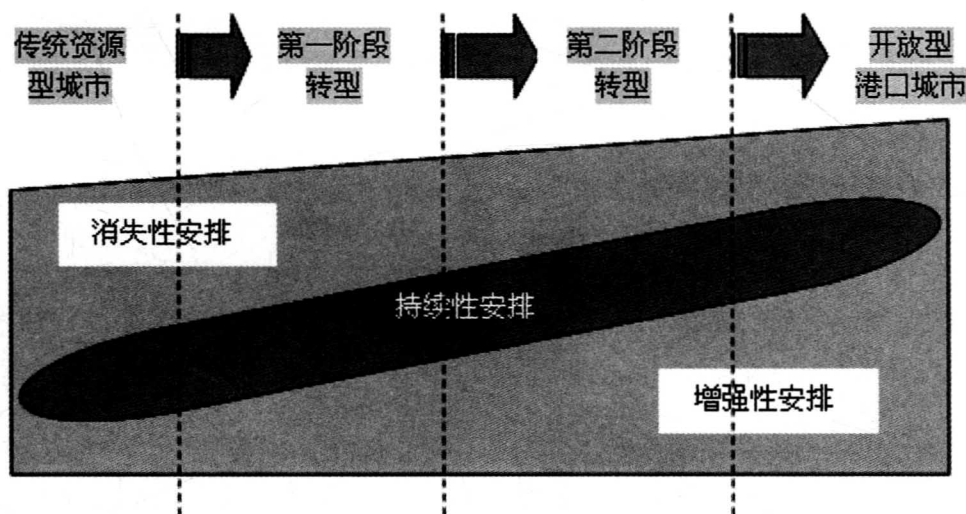


图2 唐山城市产业系统转型路径

三、唐山市嵌入全球产业物流网络的主要策略

从资源型城市到开放型港口城市的转型是唐山市的必然选择,进而需要对港口城市的目标类型做出甄别和定位。虽然吸引高级生产者服务业是港口城市的理想战略,但与港口相关的高级生产者服务业(APS)的布局模式主要遵循城市级别而不是港口吞吐量的级别,伦敦、纽约等国际航运中心的形成均缘于其特定的历史背景。因此,作为中等城市的唐山市应将目标定位于图1中所示的装卸中心型港口城市,谋求在物流规模和临港工业集聚方面取得进一步突破,主要沿全球产业物流网络方向嵌入和提升。具体实施过程中的主要策略如下:

(一) 比较和选择恰当的嵌入方式

嵌入全球产业物流网络的主要方式有科层嵌入、市场嵌入、网络嵌入和准科层嵌入等。钢铁、建材、装备制造、医药化工等唐山市主要临港产业模块应基于自身情况和行业态势,从上述嵌入方式进行精心比选,找准适用方式,并且将嵌入过程划分为初涉、融入和控制3个阶段,从孤岛嵌入到成链嵌入,形成清晰的路线图,以通过战略性合作分享全球市场利益。

(二) 培育国际性产业集群

产业集群作为区域经济发展的一种载体,正快速嵌入全球产业物流网络。一方面要通过整合提升,形成内生力量主导的国际性产业集群,继续强化本土加工制造优势,并向研发、营销、品牌等多方面优势扩展,集聚国内外先进要素资源,打造以全球市场为目标国际性产业集群。另一方面,要利用当前国际产业转移的聚落特点,集群式引进外商投资企业,带动本地配套企业的成长。新兴港口城市要避免腹地企业在全局分工中被低端锁定,在更大范围、更高层次上延展上下游产业链。

(三) 取得国际经济组织的指导和支持

联合国工业发展组织的商业伙伴方案是地方产业集群嵌入全球产业物流网络的一个值得关注的有效渠道。联合国工发组织启动的一系列项目都取得了良好效果,例如,印度和南非的汽车工业项目以及布基纳法索奶品价值链的发展等。^[7]商业伙伴关系已成为联合国刺激发展

中国工业化的重要载体。因此,唐山市应谋求加强与有关国际经济机构的联系,积极争取电动汽车等新兴项目的引进。

(四) 申请设立海关特殊监管区域

跨国公司在选择投资区域时,往往把物流水平、特别是保税物流设施作为重要考察要素。^[8]现在唐山市界内还没有保税区、保税港区、出口加工区等海关特殊监管区域。如果能在曹妃甸设立保税港区,可使港口功能适应全球产业物流网络的要求,促进专业码头与工业基地形成“前港后厂”式的物流程序,在环渤海地区重化工业与国际市场的衔接中起到桥梁作用,这将强力推动唐山城市产业系统的演进,提升港口城市的综合竞争力和国际知名度。

(五) 打造品牌开发区

各种类型的沿海开发区是引进外资和对外开放的重要载体。唐山市目前缺乏在全国乃至全世界有较强竞争力和品牌效应的开发区,难以大量承接国际和南资北移的产业。因此,要扩大开放,由内循环经济走向外循环经济,必须集中力量把开发区搞好,营造局部良好的投资环境。在归并整合现有开发区的基础上,集中力量重点建设投资环境优、带动效应强的大型

临港开发区,使之成为承接国际产业转移和参与区域竞争的主体。

参考文献:

- [1] Carbone, V. and De Martino, M. The Changing Role of Ports in Supply-chain Management: An Empirical Analysis[J]. Maritime Policy and Management, 2003, 30(4).
- [2] Hall, P. V. and Robbins, G. Which Link in Which Chain? Inserting Durban into Global Automotive Chains, in Wang, J. J. Olivier, D. et al. Inserting Port Cities in Global Supply Chains[M]. Aldershot: Ashgate, 2007.
- [3] Wang, J. J. and Olivier, D. Port - FEZ Bundles as Spaces of Global Articulation: The Case of Tianjin, China[J]. Environment and Planning A, 2006, 38(8).
- [4] Jacobs, W., Ducruet, C. and De Langen, P. W. Integrating World Cities into Production Networks: The Case of Port Cities[J]. Global Networks, 2010, 10(1).
- [5] 余兴源. 基于全球供应链管理模式的港口功能拓展[J]. 中国港口, 2002, (12).
- [6] 杨静蕾等. 港口城市嵌入全球产业网络的战略研究——来自迪拜的启示[J]. 港口经济, 2010, (4).
- [7] 王立军. 嵌入全球价值链与产业集群升级研究[J]. 中共浙江省委党校学报, 2007, (1).
- [8] 陈珉, 李友新. 全球价值链视角下港口经济转型发展的探讨[J]. 商业时代, 2011, (7).

The Strategy of How to Embed the Global Industrial and Logistics Network for a Rising Port City: A Case of Tangshan City

LI Nan

Abstract: Under the framework of economic integration, the scheme of how to embed the global industrial and logistics network becomes the determinant power of a rising port city. Based on its economic mechanism, this paper presents a case study of Tangshan city. It also puts forward a proposed scheme for developing Tangshan city into a port city featuring an integration of resource - based and outward economy.

Key words: port; city; logistics; industry; Tangshan city