

“海洋时代”的渤海新区以互动谋发展

■ 本报记者 汪晓东

从有海无港的困惑,到综合大港的崛起;从实际意义上的“内陆”地区,到名副其实的沿海开放城市,沧州渤海新区实现了“从大运河走向渤海湾”的跨越。

港口实现跨越

纵观沧州发展,港口建设成为一个举足轻重的时代元素。

在过去,虽然拥有130公里海岸线,但是,因为没有港口,沧州沿海区域一度被视为陆地的尽头,成为苦海沿边、贫穷落后的代名词。

1986年8月,河口港建成投运,作为全省第一个地方商港,第二年吞吐量就达12.5万吨,并承担起原煤炭部部分北煤南运的重要任务。4年后,河口港扩建为3000吨级码头。

机遇不期而至。上世纪80年代初,我国在陕西的神木、府谷和内蒙古东胜一带发现储量达2300亿吨的特大优质煤田,年产量达6000万吨,远期年产量可达1亿吨,每年有4500万吨煤炭需要外运。

而原有的大秦铁路作为西煤东运第一通道已达饱和状态,急需在渤海岸边建设一个年吞吐量在



1亿吨左右的大港。黄骅港被列入8个比选港址之一。

拥有港口,意味着拥有更大的发展空间,为此,从河北省到沧州地区,迅速聚合力量,确认了黄骅建港的科学性。

这是带动业界“倒向”黄骅港的一只巨人之手。加之在黄骅建港地理位置适中、战略布局合理。综合比选,建设沧州黄骅港最终赢得了最多“选票”。

作为西煤东运第二条大通道出海口,黄骅港的建设,给沧州、河北乃至全国中西部地区的经济发展带来无限生机,也为沧州广纳四海,实现跨越找到了新的支点。

“港、产、城”互动式发展

港口是龙头,产业是核心,城

市是支撑。早在综合大港谋划之初,坚持港、产、城互动发展的思路已经清晰。

世界港口城市的经验证明,港口发展为产业和城市发展提供坚实基础和优质资源;产业发展为港口和城市发展提供充足的货源和就业岗位;城市的发展又为港口和产业的“进步”集聚起众多人脉。

而更深层次的意义在于,能

快速吸纳各种战略资源,优先获取发达地区资源扩散力的惠及,这必然产生“能量聚集”,从而带动交通、土地、人力资源等优势要素由“静”而“动”、由“散”而“聚”,使经济运动周期呈凝聚性缩短,速度呈几何级数上升。

建设大港口,重要目的之一就是培育临港产业,做大做强临港经济。

经过几年的砥砺奋进,石油化工、装备制造、电力能源和港口物流为主导的四大产业齐头并进,从龙头带动向集群拉动转变的新发展格局业已形成。

在此过程中,通过对资源的优化整合、对优势的认知挖掘,渤海新区编制了循环经济实施方案,围绕油、化、煤、盐、钢、水、电等要素,形成上百个循环链条。已经实施的海水淡化、浓盐水综合利用等一大批循环经济项目,有效地缓解了节能减排、环境保护的压力,构筑起高科技含量、高附加值、高投资密度、低耗能、低污染、有较强自主创新能力的现代制造业体系。

依照“港口带动、港产联动、突出特色、循环发展”的思路,实行“一区多园”模式,实现港、产、城协调联动,2020年,一个百万人口的新兴城市将崛起于渤海之滨。

“一带一路”园区打造“区域共同体”突出产业重心

■ 本报记者 周梦

众所周知,“一带一路”拓展了中国对外开放的内涵,为中国海外利益的增长开拓了新的空间,是中国企业“走出去”进入新阶段的标志。在中国企业“走出去”的同时,如何更好地维系国际关系?如何凸显中国园区及园区内企业优势,走出“中国风”?从而更好地打造“区域共同体”的概念。为此,《中国企业报》记者采访了国际关系学院副院长、中国国际公共关系协会副会长郭惠民。

《中国企业报》:在“一带一路”中,中国部分园区和园区内企业在“走出去”的过程中扮演着怎样的角色?

郭惠民:在全球经济危机背景下,世界经济动荡加剧,面对国际上不同国家间的发展不平衡,国内不同阶层、群体间的贫富差距日益加大,越来越多的人开始反思曾经受到热烈追捧的全球化浪潮,民粹主义、贸易保护主义抬头,新一轮“逆全球化”浪潮袭来。

从目前的数据来看,“一带一路”沿线国家占整体中国海外投资金额比例仍有很大的增长空

间。伴随着“一带一路”的实施和亚投行的成立,中国企业大规模“走出去”已成为一种“必然”。

现阶段,中国企业的国际化正由初期的以能源及矿产为主导的资源驱动型,转变为多元化技术及服务型驱动。并购行业重心也发生转移,由初期的以能源及矿产为主导的资源驱动型并购,转变为多元化的技术及服务型并购。

《中国企业报》:在这样的情况下,园区和园区内企业“走出去”面临哪些风险?

郭惠民:“一带一路”沿线各国的发展水平、商业规则、社会制度、宗教文化、法律体系各不相同,许多国家都处于敏感地带,内外矛盾交加,政局动荡,战争不断,这些因素都将对“一带一路”的推进产生影响,使得该战略的实施充满挑战与风险。

在这样的现状下,我们需要对沿线国家的政治、经济、文化等各个方面的现状进行综合考察与分析,深入了解中国企业在“一带一路”建设中“走出去”所面临的风险并重视防范,未雨绸缪,进行有效规避。

据我了解和分析,当下已经出现和未来可能出现的风险有:

各国文化差异显著;中国品牌在国外的认知度低;国外公众对中国品牌的偏好度低;中国政治体制与意识形态不被西方认可而导致国外媒体及公众对中国企业的负面态度;企业甚少与国外媒体的有效沟通机制和主动沟通意识;没有与国外媒体打交道的经验与技巧;缺乏专门从事相关工作的专业人才;不善与外籍员工的沟通;可用于指导实践的相关理论体系严重匮乏;在海外进行危机管理风险更大、经验不足。进一步研究表明,最突出的三个方面风险可归纳总结为:地缘政治经济风险、商业游戏规则风险、文化差异风险。

《中国企业报》:面对最突出的三方面风险,你认为可以通过哪些有效的途径进行“规避”?

郭惠民:在全球化时代,当今的国际关系都是地缘政治经济关系,中国企业在“走出去”过程中必定会遭遇相应的地缘政治经济风险。在“一带一路”途经的沿线国家之中,中国与一些国家存在战略利益问题,甚至有一定程度的冲突。其诱因包括来自国际层面的大国博弈、世界经济震荡等原因,也包括东道国层面的政治、经济和法制原因。市场风险是任

何一种直接投资都会随时面临的

风险。在“一带一路”建设中,中国企业面对的国家发展水平不同,一些国家政治、经济、社会状况不稳定,可能存在财政赤字和债务危机,所以市场风险也相对较大。

近年来,我国“走出去”的有些企业因不尊重当地风俗习惯而遭到所在国居民抗议抵制,因员工不同文化背景沟通不畅,产生争议和隔阂,因内外部发展环境、经营理念、管理方式发生变化,对文化差异认识不足,无法很好整合企业文化,导致投资失败,经营困难,各类问题频显。

我认为,若想更好地实施“一带一路”,需要避免与其他大国产生冲突,建立相互之间的信任关系。“一带一路”相关国家的多元文化,差异的存在是必然,中国企业在海外经营活动中必将遭遇文化差异冲突的问题。中国企业在“一带一路”中若想要真正“走出去”,甚至“走进”去,跨文化管理能力是对其一大考验,这对于企业可持续发展具有重大意义。

《中国企业报》:你经常在活动、论坛和授课中讲述“区域共同

体”的概念,你认为中国园区及企业“走出去”该如何更好地打造“区域共同体”?

郭惠民:从最初来说,工业园区的构建是一个“相对集中体”,打通生产过程的上下游产业链,很重要一点是“群居效应”,工业园区在沿线国家的布局中一般与当地政府和企业合作,等于有个集体的“通道”,便于更好地与当地政府和企业合作沟通,它是一个“抱团取暖”的过程,可以更好地抵御和防范风险。

当下的国际政治更多地会回归到地缘政治的概念,“区域经济”按照地缘政治的概念来说是一条线,实际上它是有助于新一轮全球化的很重要的一个“模式”。

除此以外,提及“一带一路”,我们听到更多的是“命运共同体”的概念。世界多元的文化,彼此差异的存在是必然,而管理文化差异,降低冲突风险,应加强文化传播交流,大力倡导对话主义,通过对话沟通解决矛盾和摩擦,增进人与人之间、社群之间、民族国家之间的对话和协同,以凝聚最大共识,创建积极信任,构建合作共赢的良好国际关系生态和人类命运共同体。