

国外港口物流的发展与启示

Development and Enlightenment of Foreign Port Logistics

庄倩玮, 王 健

ZHUANG Qian-wei, WANG Jian

(福州大学 公共管理学院, 福建 福州 350002)

(School of Public Administration, Fuzhou University, Fuzhou 350002, China)

[摘 要] 比较了世界港口物流的发展特点, 分析了我国港口物流的现状及其问题, 提出了进一步发展我国港口的建议。

[关键词] 港口; 港口物流; 国际物流

[中图分类号] F551 **[文献标识码]** A

[文章编号] 1005-152X (2005) 06-0091-04

Abstract: The paper compares the development features of port logistics worldwide, analyzes the present situation and problems of port logistics in China and puts forward how to develop Chinese port further.

Keywords: port; port logistics; international logistics

港口不仅是货物水陆空运输的中转地, 而且提供了发展转口贸易、自由港和自由贸易区的机会, 在现代国际生产、贸易和运输系统中处于十分重要的战略地位, 发挥着日益重要的作用。现代物流发展过程中, 港口在国际贸易和国际物流方面的作用不断突出, 港口商业化的趋势进一步在增强, 港口物流成为现代物流发展的重要领域。

1 港口在国际物流中的地位和作用

现代物流是市场经济高度发展的必然产物, 通过对运输、仓储、装卸、包装、流通加工和信息等功能要素的有机整合, 最有效地实现产品的时空价值。现代物流已发展成为由节点和线路构成的综合性物流系统, 港口作为物流系统的重要节点, 是水陆空交通的集结点和枢纽, 工农业产品和外贸进出口物资的集散地, 船舶停泊、装卸货物、上下旅客、补充给养的场所。港口按其基本功能可分为商港、渔港、军港和避风港四大类型, 其中, 商港不仅是水陆空运输的枢纽和货物集散地, 而且也是一个巨大的生产单位, 其规模的大小一般是以吞吐量来表示的, 成为国际物流的一个重要载体。

联合国贸易与发展会议在《第三代港口市场和挑战》报告

中强调指出: “贸易港口作为海运转为其他运输方式 (陆运、空运或内河航运) 的必要过渡点的作用逐渐减弱, 作为组织外贸的战略要点的作用日益增强, 成为综合运输链其中的一个主要环节, 是有关区域经济和产业发展的支柱……国家贸易的后勤总站。”港口在现代国际生产、贸易和物流中发挥着重要的战略作用: (1) 货物集结点。港口是整个供应链上最大的集结点, 连接着各种陆路运输方式, 汇聚着内陆运输、水路运输等大量的货物, 世界贸易的 90% 以上是通过港口实现的。(2) 信息中心。在港口地区落户的有货主、货运商、批发商、物流企业、海关、商品检验机构及其他各种有关机构, 汇集了大量的货源信息、技术信息和服务信息, 促使港口成为重要的信息中心。(3) 现代产业中心。港口是生产要素的最佳结合点, 缩小国家之间生产要素的禀赋差异, 优化配置国际生产要素建设工业, 可以节省大量物流成本, 增强国际竞争力。(4) 国际贸易服务基地。港口是国际贸易中重要的服务基地。在物流方面, 港口为船舶、汽车、火车、飞机、货物、集装箱提供中转运输、装卸仓储等综合物流服务; 在商流方面, 为用户提供如代理、保险、融资、货代、船代、通关等商贸和金融服务^[1]。

综上所述, 港口是国际物流的一个重要载体, 开展国际物流的理想角色。随着港口物流功能的不断完善, 港口保税区、临港工业区以及自由港的发展, 港口作为国际物流系统中的重要节点发展成为具有涵盖供应链物流所有环节特点的港口综合服务体系。

2 国内外典型港口物流发展的特点

港口物流 (Port Logistics) 是最近几年才频频出现在学术研讨和各类媒体上的新名词。港口物流是指中心港口城市利用其自身的口岸优势, 以先进的软硬件环境为依托, 强化其对港口周边物流活动的辐射能力, 突出港口集货、存货、配货特长, 以临港产业为基础, 以信息技术为支撑, 以优化港口资源整合为目标, 发展具有涵盖物流产业链所有环节特点的港口综合服务体系。港口物流是特殊形态下的综合物流体系, 是作为物流

过程中的一个无可替代的重要节点,完成整个供应链物流系统中基本的物流服务和衍生的增值服务。

随着人们对现代物流理论的研究不断深入与成熟,发展中国城市的港口物流已经越来越引起物流学术界、产业界以及政府部门的高度重视,港口物流取得迅速发展^[2]。据统计,全球国际贸易海港约有 2 500 多个,位于世界各海洋的要道,其中吞吐量超过 1 000 万 t 的有 100 多个,5 000 万 t 以上的有 20 多个。目前,世界上吞吐量在千万吨以上的大港有 80% 以上集中在发达国家,它们往往也是大工业中心。发展中国家的港口,多是原料出口港,工业不够发达。

世界港口的发展大体经历了三代,第一代港口功能定位为纯粹的“运输中心”,主要提供船舶停靠、海运货物的装卸、转运和仓储等;第二代港口功能定位为“运输中心+服务中心”,除了提供货物的装卸仓储等,还增加了工业和商业活动,使港口具有了货物的增值功能;第三代港口功能定位为“国际物流中心”,除了作为海运的必经通道在国际贸易中继续保持有形商品的强大集散功能并进一步提高有形商品的集散效率之外,还具有集有形商品、技术、资本、信息的集散于一体的物流功能。第三代港口处理的主要货物是集装箱,服务的主要对象是班轮公司联盟,是国际海陆间物流通道的重要枢纽和节点、是区域性乃至国际性的商务中心、是区域性的信息中心。目前,世界主要港口中第二代港口仍是发展的主流,但随着经济全球化、市场国际化和信息网络化,一些大型港口已经开始向第三代港口转型。

2.1 鹿特丹港

鹿特丹港位于莱茵河和马斯河入海的三角洲,濒临世界海运最繁忙的多佛尔海峡,是西欧水陆交通的要塞,是荷兰和欧盟的货物集散中心,运入西欧各国的原油、石油制品、谷物、煤炭、矿石等都经过这里,有“欧洲门户”之称。目前,该港年吞吐量有超过 5 亿 t 的纪录,当之无愧地占据着世界第一大港的地位。鹿特丹港口物流的发展经验与模式分析如下:(1)多样化的集装箱运输形式。鹿特丹港是欧洲最大的集装箱码头,它的装卸过程完全用电脑控制,集装箱装卸量已超过 320 万箱。鹿特丹的集装箱运输形式主要有公路集装箱运输、铁路集装箱运输和驳船集装箱运输。(2)港城一体化的国际城市。鹿特丹作为重要的国际贸易中心和工业基地,在港区内实行“比自由港还自由”的政策,是一个典型的港城一体化的国际城市,拥有大约 3 500 家国际贸易公司,拥有一条包括炼油、石油化工、船舶修造、港口机械、食品等部门的临海沿河工业带。(3)现代化的港口建设。鹿特丹港以新航道为主轴,港池多采用挖入式,雁列于主航道两侧,按功能分设干散货、集装箱、滚装船、液货及原油等专用和多用码头,实行“保税仓库区”制度,构成由港口铁路、公路、内河、管道和城市交通系统及机场连接的集疏运系统。(4)功能齐全的配送园区。鹿特丹港在离货物码头和联运设施附近大力规划建设物流园区,其主要功能有拆装箱、仓储、再包装、组装、贴标、分拣、测试、报关、集装箱堆存修理以及向欧洲各收货点配送等,发挥港口物流功能,提供一体化服务。(5)不断创新的管理机制。鹿特丹港务管理局不断在进行功能

调整,由先前的港务管理功能向物流链管理功能转变,继续扩大港口区域,尝试使用近海运输、驳船和铁路等方式,来促进对物流专家的教育和培训,建设信息港,发展增值物流。

2.2 安特卫普港

安特卫普港位于比利时北部斯海尔德河下游,距北海约 80 km 处,是欧洲第二大港、世界第四大港,港口接近于欧洲主要生产和消费中心,吞吐量的一半为转口贸易,是欧洲汽车、纸张、新鲜水果等产品的分拨中心,港口运输量几乎 100% 是国际运输,建设成为强有力的国际物流中心。其港口物流发展的经验与模式分析如下:(1)完善的交通网络。安特卫普港与世界上 100 多个国家和地区建立了贸易关系,拥有 300 多条班轮航线与世界上 800 多个港口相连,水运与密集的高速公路、铁路为核心的陆运相衔接,形成完善的交通运输网络,保证商品运输的畅通。(2)良好的硬件设施。安特卫普港拥有汽车、钢材、煤炭、水果、粮食、木材、化肥、纸张、集装箱等专业码头,备有各式仓库和专用设备,建有炼油、化工、石化、汽车装备和船舶修理等工业开发区。(3)现代化的信息服务。安特卫普港拥有现代化的 EDI 信息控制和电子数据交换系统,使用“安特卫普信息控制系统 (APICS)”。私营行业还建立了“安特卫普电子数据交换信息系统 (SEAGHA)”,并与海关使用的“SADMEL 系统”以及比利时铁路公司使用的“中央电脑系统”等其它电子数据交换网相连。

2.3 香港

香港连续 7 年保持世界第一繁忙货柜港的美誉,是世界最大的港口物流中心。其港口物流发展的经验与模式分析如下:(1)发挥自身特点,利用独特的地理优势。香港以中国内地特别是经济发达的珠江三角洲为腹地发挥自身特点,依托中国大陆,连接欧美,面向东南亚,重点做好占其港口吞吐量 83% 以上的转口贸易中的中转货物流,把香港建设成为虚拟供应链控制中心,使香港物流业的覆盖面遍及整个内地。(2)建设基础设施,提供良好的发展条件。香港是世界最大的集装箱港口,其港口物流的基础设施建设投入大、起点高,先进的港口设备堪称世界一流,其物流运作的速度和效率也是首屈一指。(3)政府扶持,创造优越的发展软环境。香港政府一直重视物流业的发展,提出要把香港建成国际及地区首选的运输及物流枢纽中心,香港成立了物流发展督导委员会和香港物流发展局,强化与港口物流相匹配的服务功能,健全法律制度,提供金融与保险等一系列物流援助或服务、快捷高效的海关通关服务等。(4)重视人才,提高物流管理水平。香港与大学和教育机构合作,培养一流的港口物流操作管理人才,同时通过建立全球公认的公务员廉洁制度,提高港口物流从业人员全员素质,从而提供优质的物流服务。

2.4 新加坡港

新加坡不仅有优良的深水港,还兴建了 4 个集装箱码头,每年可装卸超过 1 500 万个集装箱,是世界上第二大集装箱枢纽港。新加坡的远景目标是把该国发展成为集海、陆、空、仓储为一体的全方位综合物流枢纽中心。新加坡港口采取了一系列新举措实现这一目标:一方面,调整港口管理策略并制定新措

施,准备开放港口允许船舶公司以合资方式拥有自营码头,并欢迎国际上的港口经营集团到新加坡投资发展码头。另一方面,注重技术改造,通过挖掘内部潜力来提高生产力。2002年3月,新加坡海事及港务管理局进行了一项试验性计划,在新加坡海港采用自动识别系统,避免船舶相撞并提高港口航行的安全。其港口物流发展的经验与模式分析如下:(1)政府支持“一条龙”发展物流。1997年7月,新加坡物流倡导委员会制定发展纲领,同年新加坡贸易发展局联合13个政府机构,展开“1997年物流业提升及应用计划”,先后推出了“1999年物流业提升及应用计划”以及“2001年物流业提升及应用计划”,成功地将运输、仓储、配送等物流环节整合成“一条龙”服务。(2)物流与高科技的结合。新加坡物流公司基本实现了整个运作过程的自动化,新加坡政府启动“贸易网络”系统,实现企业与政府部门之间的在线信息交换,物流企业都先后斥资建成了电脑技术平台。(3)专业性强,服务周全。新加坡境内的物流公司专业化、社会化程度高,可以为某一行业的企业提供全方位的物流服务,也可以为各行业的客户提供某一环节的物流服务,物流企业以满足客户需要为出发点和最终归宿点,由物流公司和客户共同研究选择出一种或几种最理想的服务方式,最终找出能最大限度为客户提供低成本的解决方案。

从以上四大港口发展的状况和措施可以看出,向国际化、规模化、系统化发展形成高度整合的“大物流”、进一步拓展服务功能的“增值物流”、打造技术密集型的“智能港”以及发展“虚拟物流链控制中心”是当前港口物流发展的主要特点和趋势。在港口物流发展过程中,港口物流发展轨迹是一个由成本理念到利润理念再到综合物流服务理念的过程。成本理念追求的是降低物流总成本,利润理念追求的是获取最大利润,而综合物流服务理念则除追求商品自然流通的效率和费用外,还要强化客户服务意识,切实转换经营和管理方式,按现代物流的要求进行整合,以客户为中心进行管理和控制,提供完善的物流服务^[6]。

3 加快我国港口物流发展的思路

3.1 我国港口物流发展的现状

我国拥有1.8万km海岸线,11万km内河航道,承担着9%的国内贸易运输和85%以上的外贸货物运输,沿海沿江有1460多个商港。2003年,大陆沿海港口和内河港口分别完成货物吞吐量19.8亿t与6.5亿t,比2002年增长18.6%和14.7%,上海、大连、秦皇岛、天津、宁波、青岛、广州、深圳等八大港口货物吞吐量均超过亿吨,加上香港、高雄,我国亿吨大港口已占世界亿吨大港半壁江山,其中上海港超过3亿t,成为世界第三大港。与此同时,集装箱吞吐量成为我国港口经济的最大亮点,2003年完成4800万标箱,跃居世界第一,比2002年增长31%。其中,香港突破2000万标箱,雄踞全球龙头老大,上海、深圳港完成1128万标箱和1062万标箱,分别位列世界集装箱第三和第四大港^[7]。

2003年出台的《中华人民共和国港口法》标志着我国港

口管理步入了以法行政、以法治港、港口管理迅速与国际接轨的历史新阶段;同时,港口下放和港口体制改革推动了港口发展新一轮热潮,各地方政府抓住机遇,纷纷提出“港口兴市”新战略。例如,大连将“西拓北进、产业强市、港口兴市”作为其“大大连”发展目标的重要举措;连云港提出走“以工兴港、以港兴市、以市带农”之路;上海正通过港口兴市、贸易兴市、金融兴市、技术兴市共同拉动,增强上海的总体实力和经济规模;汕头以港口兴市,大力发展临港工业,建设集运输、储存、加工、物流配送于一体的现代港口城市;湛江正积极实施“港口兴市、工业强市”战略;深圳早于前几年已雄心勃勃地开始实施它的港口兴市战略;福建省的厦门、漳州、莆田、宁德等地市也纷纷提出“港口兴市”战略。

目前,港口已成为我国对外开放的门户和窗口。我国对外开放的港口已有140多个,已与50多个国家签订了海运协定,已有30多个国家近百家境外航运公司获准在中国港口开辟集装箱班轮航线。按2010、2020中长期港口发展规划,对长三角、环渤海、华南和东南沿海、西南沿海四大区域经济的港口货源进行整合,加快上海国际航运中心、20个枢纽港的建设,提高码头泊位大型化和专业化水平,增添长江口等出港航道水深,促使港口成为国际物流的核心枢纽。

3.2 我国港口物流发展中的问题

近年来,我国的港口物流虽已取得了长足的进步,但仍有许多方面还处于传统物流状态,无论是在物流意识上还是在物流硬件设施上,与国外先进的现代物流相比还存在较大的差距。中国港口含金量不高,在对地区发展和国民经济的促进作用上,与发达国家港口间存在较大差距,其中最为突出的表现是港口物流发展的滞后,国际化、市场化、现代化程度低,对经济社会发展的适应度不足,结构性矛盾突出^[8]。

3.2.1 港口物流基础设施薄弱、港口装备参差不齐。近年来建设的港口,如矿石中转港北仑港区、煤炭装船港秦皇岛和石臼港,及大连、天津、青岛、上海、黄埔港的集装箱码头等,相当于发达国家八十年代的水平,大连、青岛等港的原油装船码头等的港区装备水平仅相当于发达国家六、七十年代的水平。港口物流设施和装备的标准化程度较低,各种运输方式之间装备标准不统一。

3.2.2 港口结构性矛盾较为突出,港口码头泊位少,特别是大型专业化深水泊位更少,集疏运条件差,中转储存能力低。港口航道水深不适应船舶大型化的发展要求,老港区与城市发展的矛盾日益突出,新港区开发建设任务繁重。

3.2.3 政企不分的现象依然存在,不利于港口物流业的发展和建设。我国港口的管理体制仍存在“政企合一”的现象,使港口企业无法按现代企业制度的要求自主决策、自主经营,致使与港口关联的临港工业、商贸业、运输业、港口服务业以及现代物流得不到相应发展,港口功能结构不合理,且较为单一。

3.2.4 物流联盟程度低,港口物流的信息系统利用率不高。各港口物流业基本上处在无序竞争状态,码头前方装卸与后方仓储、运输不协调。尤其是后方仓储,运输业规模小,多数仍为粗放式经营,物流信息管理和技术手段较为落后。

3.2.5 物流标准化水平低。我国物流标准化建设还只是处于起步阶段,还存在着方方面面的问题。比如,各类运输方式间装备标准不一致、物流器具标准不配套、信息技术不能实现自动无缝衔接与处理、物流标准的应用推广难等问题,这些都限制了我国港口物流的发展,降低了物流效率。

3.2.6 港口物流的专业人才匮乏。港口物流的专业人才极其匮乏,而且普遍缺乏现代物流意识,这同时导致了专业化物流服务方式有限,物流企业的经营管理水平亟待提高。

3.3 进一步发展我国港口物流的建议

在现代物流理念下,传统港口将成为货物转运、聚集、增值、拼装和配送的中心,并且控制着货物的及时流转。港口质量高低已经不再是仅决定于船只进出的速度、码头处理货物的速度和质量,而是越来越取决于与腹地联系的质量、增值服务的质量,如物流和信息等。在这种形势下,我国港口物流业任重道远,应立足实际,抓住机遇,从各方面提升我国港口物流的核心竞争能力:

3.3.1 加强政府政策引导。政府通过政策引导、体制建设等手段,积极为我国港口物流的发展提供的良好宏观环境。首先,把握国际集装箱运输与国际多式联运的发展趋势,对港口进行正确定位,制定港口物流发展政策,实现国土、财税、工商、城管等各个管理工作、环节的有机结合和有效衔接;其次,调整优化港口结构,重视各部门之间的协作,促进物流联盟的形成,提供高质量的综合物流服务。

3.3.2 增强基础设施能力。首先,整合港口现有的条件,对港口的配套设施进行技术改造,完善港口集疏运设施,合理安排作业流程,提高设备利用率,增强港口通过能力,缩短船舶货物在港停留时间;其次,加强包括集装箱码头数量、装卸能力、码头堆场、航道水深等在内的港口基础设施建设,为物流服务供应商提供大型现代化仓库,为客户创造“零仓储”。

3.3.3 建设公用物流信息平台。利用条码技术、数据库技术、电子订货系统(EOS)、电子数据交换(EDI)、快速反应(QR)及有效的客户反馈(ECR)、资源管理系统(ERP)等信息技术,建立覆盖港区生产流通和仓储运输企业的网络平台,使港口具备物流信息港的功能,实现各企业、客户和有关管理机构的信息充分互联,形成港口与港口、港口与海关、港口与货主、港口与承运商连接的有机整体。

3.3.4 制定物流标准体系。尽快建立与国际物流标准相一致的物流国家标准体系,在物流管理术语、物流安全管理技术系统、集装技术系统、物流成本核算方法、物流单证体系、商品信息编码体系、物流管理信息平台以及物流基础设施建设等方面提高标准化程度,做到商品包装规格化、系列化,物流信息条码化,装卸、运输、储存作业集装单元化,托盘、集装箱、卡车间尺寸标准化。

3.3.5 建设自有特色的港口物流。任何一个港口的经营目标和市场定位都不相同,物流服务的范围和重点也不一致。我国港口必须因港制宜建设各有特色的港口物流。比如,枢纽港充分利用自己的技术和实力优势,向物流中心方向发展,具备物流集散、货物存储分拨配送物流服务和市场交易、信息管理、

服务咨询增值性服务等功能;中小型港口则应根据业务范围,选择与大型港口联营等方式找准物流服务的切入点。

3.3.6 拓宽港口物流服务功能。港口物流服务分为三个层次:一是以货物装卸为主的核心服务;二是在特定的货场完成货物装卸、运输、堆码、储存的辅助服务;三是向货主提供优质、便捷的货物交接的延伸服务。我国港口必须通过提供多元化服务来挖掘“第三利润源泉”,开发包装、流通加工、储运、配送、免税自由贸易等物流功能,提供融资、报关、商检、货物保险、风险规避、信息交流、专业人员培训等增值服务,提高综合物流效率。

3.3.7 发展港区联动的模式。港区联动是国际上自由贸易区的通行模式,也是我国主要港口加快发展的必由之路。充分发挥保税区的政策优势和港口的区位优势,形成“前港后区”格局,实现港口经济与自由贸易区或保税区彼此依存、紧密配合、互相促进,形成息息相关的利益共同体,紧密联系区域经济。

3.3.8 加强人才培训和教育工作。我国港口十分缺乏物流方面的专业经营管理人才,这种状况不利于发展港口综合物流服务产业。因此,必须采用多种途径培养和引进具有良好货物和货运知识、掌握现代物流经营管理技术方法尤其是电子信息技术的物流经营管理专业人才,加快我国港口物流发展。

【参考文献】

- [1]王之泰. 现代物流学[M]. 北京:中国物资出版社,1995.
- [2]鲍尔索克斯. 物流管理[M]. 北京:机械工业出版社,1999.
- [3]白雪洁. 推动现代物流发展建立港口物流中心的战略意义[J]. 水运管理,2001,(8).
- [4]陶武成. 港口物流化中的企业制度创新[J]. 中国港口,2001,(8).
- [5]杨占林. 国际货物运输操作规程[M]. 北京:中国对外经济贸易出版社,2002.
- [6]王灿明、严新平. 我国港口物流业的发展战略研究[J]. 湖北商业高等专科学校学报,2002,(12).
- [7]丁俊发. 中国物流[M]. 北京:中国物资出版社,2003.
- [8]杨长春、顾永才. 国际物流[M]. 北京:首都经济贸易大学出版社,2003.
- [9]王健. 试析物流内涵的演进[J]. 福州大学学报,2003,(2).
- [10]王健. 现代流通中心的系统化构建[J]. 中国流通经济,2003,(12).
- [11]唐渊. 国际物流学[M]. 北京:中国物资出版社,2004.
- [12]许培星. 把握港口物流的发展机遇 提升上海港的国际竞争力[J]. 上海海运学院学报,2004,(2).
- [13]丁俊发. 港口物流与中国经济发展[J]. 港口经济,2004,(6).
- [14]陈柳钦. 发展我国现代港口物流业研究[EB/OL]. <http://www.56net.com>.

【收稿日期】2005-03-22

【项目基金】本文是福建省教育厅研究项目“福建省现代物流网络体系的构建”(重点项目,批号JA04059S)的阶段性研究成果。

【作者简介】庄倩玮(1981-),女,福建福州人,福州大学公共管理学院研究生,研究方向为现代物流。

王健(1959-),男,福建福州人,福州大学公共管理学院教授、博士后,主要研究方向为政府经济学、现代物流。