

供应链物流知识：港口物流基本知识大全

产品名称	供应链物流知识：港口物流基本知识大全
公司名称	深圳市红三羊供应链有限公司
价格	.00/件
规格参数	
公司地址	深圳市罗湖区南湖街道东门南路1006号文锦渡口岸综合报关大楼628E
联系电话	0755-25108873 18807550903

产品详情

港口物流概述港口物流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。

典型港口物流模式

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tigao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。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。

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。

鹿特丹港模式

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，是荷兰和欧盟的货物集散中心，有“欧洲门户”之称。目前，该港年吞吐量有超过5亿吨的纪录，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3500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。

安特卫普港模式

安特卫普港位于比利时北部斯海尔德河下游，距北海约80km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，运输量几乎100%是国际运输。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。

(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。

香港港模式

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运物流，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)zhengfu扶持，创造优越的发展软环境

香港zhengfu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，tigao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，tigao港口物流从业人员全员素质，从而提供优质的物流服务。

新加坡港模式

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1500万个集装箱，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tigao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tigao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)zhengfu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zhengfu机构，展开“1997年物流业tisheng及应用计划”，先后推出了“1999年物流业tisheng及应用计划”以及“2001年物流业tisheng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zhengfu启动“贸易网络”系统，实现企业与zhengfu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。

港口物流与中国经济发展

基本结论

- 1.中国拥有1.8万公里海岸线，11万公里内河航道，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。
- 2.2003年，大陆沿海港口与内河港口分别完成货物吞吐量19.8亿吨与6.5亿吨，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3亿吨，成为世界第三大港。
- 3.大陆集装箱吞吐量强劲增长，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%，其中上海、深圳港完成1128亿标箱和1062万标箱，分别列世界集装箱大港第三和第四。香港突破2000万标箱，雄踞全球龙头老大。
- 4.港口下放和港口体制改革，推动了港口发展新一轮热潮，地方zhengfu抓住机遇，纷纷提出“港口兴市”新战略。
- 5.加入WTO，加快了港口国际化、市场化进程，2003年，出台了《中华人民共和国港口法》，成为我国港口发展史上的一个里程碑，标志港口法制建设上了新台阶，港口管理步入了依法行政、依法治港的历史新阶段；将推动港口经济市场化的良性发展，促进港口管理加速与国际接轨。
- 6.按“十五”规划，大陆将建设164个深水泊位，新增吞吐能力3.4万吨，其中集装箱泊位69个，新增能力1940万标箱；新建大型原油和矿石接卸泊位各3个，新增能力各3000万吨；新建与改造内河泊位200个，新增吞吐能力2500万吨。2003年，完成港口投资206亿，同比增长48.8%，沿海港完成中级以上泊位45个，其中深水泊位36个，新增吞吐能力8220万吨。

7.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的建设，加快建设20个枢纽港，提高码头泊位大型化和专业化水平，加快加深长江口等出港航道水深，使港口成为综合运输的核心枢纽。

8.港口已成为我国对外开放的门户和窗口，对外开放的港口已有140多个，中国已与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。

9.主要依托港口与航空港设立的保税区进出口贸易与物流快步增长。到2003年，已设立保税区15个，封关面积43万平方公里，2003年实现进出口货物总值527.8亿美元，增长66%，其中出口185.44亿美元，增长59.7%；进口342.36亿美元，增长69.6%；仓储物流企业进出口总值达到262.12亿美元，增长108.2%；保税区货运总量达1596.28万吨，增长81.6%。保税区已成为区域经济发展的增长极和具有辐射带动作用的重要功能区，并已进入扩区发展的新阶段。

从以上现实分析，可以得出三个基本结论：

第一，改革开放以来，中国的港口建设与港口经济，特别是港口物流有了长足的发展，成为全国经济发展一颗明珠，必将在推动中国经济发展中起到越来越重要的作用，而港口的这种作用是无法替代的。

第二，港口管理的体制改革是港口经济发展的强大动力。港口下放、港口开放、政企分开与港区联动是四大杠杆。港口经济特别是港口物流将越来越显现其强大的生命力与发展力。

第三，港口经济特别是港口物流的最大问题是国际化、市场化、现代化程度低，对经济建设与社会发展的适应度不足，且结构性矛盾十分突出。解决这些矛盾是“十五”、“十一五”的主攻方向。

二、对港口物流的五个基本认识

1.实施港口发展战略

港口从本质意义讲就是一个物流基地、物流枢纽、物流结点，是物流企业的集群，主要从事进出口货物的集散。讲港口城市则要延伸到其它功能。

中国港口发展必须以发展为主导，以适应国际化要求为契机、以市场为导向，以改革与科技进步为动力，以结构调整为主线，合理布局，加快建设步伐，最大限度地满足国民经济和社会发展，以及国际航运发展对我国港口的要求。

中国港口发展要加大大元化投资力度，实行港口资源整合，实施港口现代企业制度，加强港口国际化合作，依靠科技进步提高生产效率与管理水平，强化综合运输体系建设，重视港口人才队伍的培育。

中国港口发展要适应全国经济与区域经济发展格局，以中心城市为核心，以大型跨国公司为先导，以产业关系为纽带，国际与国内资源迅速向长江三角洲、珠江三角洲与环渤海地区集中，同时，以市场规模、产业链、企业群、城市群和良性互动为基础的三大区的对外辐射效应也日益增长。而长江三角洲的上海、宁波，珠江三角洲的香港、深圳，环渤海地区的青岛、天津、大连等港口城市其聚集效应十分明显，东南亚自由贸易区与中日韩自由贸易区的积极推进，给港口以巨大竞争压力，也给予了发展的极大空间。

2.大力发展港口生产力

港口生产力主要包括集装箱吞吐能力、港口现代化设施装备能力，电子口岸通关能力，自由贸易区与保税区开发能力，商流、物流、信息化、资金流服务能力，港口现代化管理能力等等。联合国贸易与发展会议秘书处认为，港口的功能升级换代体现在三个方面，一是传统装卸业务；二是工业服务，如增值服务等；三是商务、信息和分运功能。这三个方面除传统装卸业务外，都要求在港区内或毗邻港区建立相应的专门服务区，从而有效地适应来自全球的运输链的各个环节加以整合，成为无缝对接的一体。

3.走港区联动之路

纵观世界港口城市发展，都把港口经济与自由贸易区或保税区的功能加以配套，如香港、新加坡、鹿特丹和釜山都是如此。把港口经济与以提供关税和优惠待遇为基本特征的自由贸易区或保税区，在发展中彼此依存、紧密配合、互相促进，形成息息相关的利益共同体。

2003年12月8日，国务院正式批复海关总署，同意《上海外高桥保税区港区联动试点方案》。12月21日，外高桥保税物流园区正式启动。上海外高桥保税区港区联动试点是指通过设立连接保税区和港区的上海外高桥保税物流园区，充分发挥保税区的政策优势和港区的区位优势，重点发展仓储和物流产业，以进一步拓展国际中转、国际配送、国际caigou中心和国际转口贸易四大功能，从而有力地促进上海港航、仓储和物流产业的联动发展。港区联动是国际上自由贸易区的通行模式，也是中国所有港口要走的必由之路。

4.培育港口文化

港口在沿海沿江，江海之流不断，江海波涛汹涌，必然形成港口特有的文化。这种文化主要体现在以下几个方面：一是科学发展观。要协调发展，要可持续发展，不能为了一时一地的利益而不顾长远和整体利益；二是以人为本。港口要体现人与经济，人与自然的和谐；三是科技创新。不能一成不变、墨守成规，不能高投入、低产出，不能高成本、低效率，港口发展要有一种新的理念，新的发展思路，做到与时俱进。

5.要有大的港口经营商

香港能成为全球航运中心，即物流中心，有四个原因，一是香港作为亚洲金融中心，满足了资金需求量极大的外贸业务的需要，给予了极大的信贷和结算支持与便利；二是香港集装箱码头经过许多年的精心建设与经营，形成了高效率、高质量、高信用度的服务流程，以其地理优势与服务优势取胜；三是香港是一个自由贸易港，从事进出口贸易与物流业具有竞争力的软环境，减少了交易与运营成本；四是有卓有成效的港口经营商。“和记黄埔”1977年成立后，一直将货柜码头作为其业务发展的重头戏，1991年收购了英国最繁忙的港口菲力斯杜港，之后数年里，“和黄”将其业务拓展到中国内地、东南亚、中东、非洲、欧洲和美洲15个国家与地区，目前“和黄”经营着全球30个港口，共169个泊位，港口业务的经营利润已占“和黄”经营利润总额的30%。招商局国际有限公司的核心支柱产业也是港口业务，已在香港、深圳、厦门、宁波、青岛、天津投资与运营53个泊位。中国港口有其自身的优势，是外国港口无法比拟的，正如联合国亚太经济和社会委员会运输、交通、旅游和基础设施发展部提供的“海运规划模式”文件中指出的那样“拥有巨大中国内地市场背景的东亚区域的上海港将在全球航线投放超级大型集装箱越来越多的氛围中大幅度tigao港口集装箱吞吐量”，“到2011年上海港将在激烈的国际港口市场的竞争中壮大成为东亚区域规模最大、集装箱港口吞吐量最高的枢纽港。”但中国缺少大的港口投资商与经营商，这是我们应当急起直追的。

三、中国经济发展离不开港口物流

1. 改革开放以来，中国经济快速增长，2003年GDP达到11.67万亿元，同比增长9.1%；进出口总额8512亿美元，居世界第四位。不断增长的巨大经济总量使物流需求与物liuliang快速增长。2003年由工业品物流总值、农产品物流总值、进口货物物流总值、再生资源物流总值构成的社会物流总值达到29.5万亿元，同比增长27%，而港口是承担社会物流的主要集散地，特别是进出口物流的主要载体。

2. 2003年，中国社会物流总成本为24974亿元，同比增长17.6%。社会物流总成本占GDP的比重为21.4%。比发达市场经济国家高出一倍，反映中国物流仍处于十分落后的状态，物流成本过高，而港口物流处于同样的状态，港口的运输成本、仓储成本、管理成本均达不到国际港口的先进水平，港口物流的水平往往是一国物流总水平的主要标志。

3. 目前，国际上许多大型港口都在向第三代港口发展，建成全球货物贸易集散中心和综合物流服务基地。许多发达国家已把港口作为发展物流的突破口，通过港口物流的发展带动临港加工业的发展，并辐射周边地区，带动进出口贸易，而这些反过来又促进港口物流的发展，实现良性循环。

传统港口物流实现的是“港到港”，而现代物流要求的是“门到门”服务。这就要求构筑与港口物流业发展配套的现代综合运输网络与腹地市场体系，进一步拓展港口物流业务。总之，港口物流带动港口经济，港口经济带动区域经济，而区域经济带动全国经济。所以，港口物流举足轻重。

4. 中国加入WTO以后，许多领域将逐步放开，包括物流服务，国外物流企业进入陆海空货运、商品分销、仓储服务等，而港口物流是竞争十分激烈的一个场所，对港口的制控权在某种意义上讲也就取得了某种经济的制控权。加入WTO，既给港口物流的发展带来了极大的机遇与空间，也带来了巨大的压力与挑战。港口作为一个国家的战略资源，是一种客观存在，关键是如何能物尽其用，真正起到经济发展的核心作用。

中国的港口物流任重道远，前程似锦，在zhengfu、企业、中介组织的共同努力下，一定能成为中国物流业的一个亮点，也一定能成为中国经济发展的一个亮点。

港口物流发展对策

港口作为全球综合运输网络的节点，其功能不断拓宽，在发展现代物流中扮演着越来越重要的角色：港口以复合优势实现现代物流中心的功能、港口的多重身份在国际物流中具有战略地位、港口通过物流系统提供增值服务。为顺应经济全球化的需要，现代港口需要不断完善其物流职能，所以研究现代港口物流功能完善的策略十分必要：总体上应建立起港口物流中心、从健全港口现代物流模式入手完善其职能、加快物流信息化建设、强化港口物流的服务理念、发展港口的第三方物流优势、在促进协调发展和完善管理系统的同时加强政策引导等。

一、问题的提出和研究意义

运输是物流的主要载体，随着世界经济一体化，物流的内涵正在逐渐扩大，港口作为全球综合运输网络的节点，其功能也在不断拓宽。港口在发展现代物流中，扮演着越来越重要的角色。从历史看世界港口从其发展过程看历经了三代：海运货物的装卸和仓储中心 货物增值效应的服务中心 国际物流中心。

现代化港口既是货物海陆联运的枢纽，又是国际商品储存、集散的分拨中心，集物流服务中心、商务中心、信息服务中心和人员服务中心为一体。新时期的港口物流呈现出以下一些新特点：大物流。经济一体化促使港口物流必须向国际化、规模化、系统化发展，港口物流产业内部通过联合规划与作业形成高度整合的供应链通道关系；一体化。依托港口附近的物流园区开展一体化的物流服务，提供货物在港口、海运及其他运输过程中的最佳物流解决方案，包括腹地运输、报关、报验、包装、库存管理、提供金融、保险方面整合服务；虚拟链。港口物流必须是建立在港口物流信息平台的基础上的高效虚拟供应链，供应链的任何一环都能达到资源、信息共享，实现总体功能最优化的物流服务目标，依托虚拟链形成覆盖全球的虚拟港。这些新特点对传统的港口物流运转模式提出了新要求，为顺应经济全球化的需要，现代港口需要不断完善其物流职能，研究现代港口物流功能完善的策略就具有非常重要的意义。

二、港口在现代物流产业发展中的功能地位

现代港口的功能主要体现在以港口的运输和中转功能为依托，建立强大的现代物流系统，继而发展仓储、配送、加工改装、包装等产业，带动整个临港产业带的发展。现代物流业是临港产业发展的重要支柱产业之一。

1. 港口以复合优势实现现代物流中心的功能：国际货运正由孤立从业者的零打碎敲向现代物流系统加速发展，以更好地满足不同客户的个性化需要。因此，要求港口在现代物流体系中发挥更为积极的作用。传统的港口活动仅为中转与产品分配功能。随着国际多式联运的发展与综合运输链复杂性的增加，港口作为全球综合运输网络的节点，其功能也将更为广泛。现代港口功能在不断地以港口为中心向内陆扩展，为客户提供方便的运输、商业和金融服务。现代物流是以运输为主要环节的综合服务系统。港口作为全球综合运输网络的节点，其港口功能也正朝着提供全方位的增值服务方向发展。港口功能的拓展不仅是现代物流发展的要求，而且是港口推动现代物流发展作用的体现。

港口发展现代物流具有以下优势：现代港口是综合物流供应链的龙头。现代港口作为物流分拨配送中心，不但负责储存、分拣、理货、分放、倒装、分装、装卸搬运、加工送货等职能，它还负责整个供应链的情报工作。现代港口是生产要素的最佳结合点。由于港口运输优势，世界许多最重要的港口都有“前港口，后工厂”的布局设置，许多有实力的企业也选择港口城市作为发展之地，世界重要港口基本上都是重要的工业基地。现代港口有力地推动了区域经济的发展 and 汇集了最佳的人力、物力、财力，成为区域乃至国际性的商务中心。现代港口是最重要的信息中心。对国际贸易来说，港口作为国际物流链中的技术节点，是船舶、航海、内陆运输、通讯、经济、技术汇集点。在港口地区落户的有货主、货运代理、船东、船舶代理、商品批发零售、包装公司、陆上运输公司、海关商品检查机构等。现代港口已从纯粹的运输中心，经由配送中心发展为今天的物流中心。随着国际多式联运与全球综合物流服务的发展，现代港口作为全球运输网络的节点，将朝着全方位的增值服务方向发展，成为商品流、资金流、技术流与信息流的汇集中心。现代港口是综合物流供应链中最大货物的集结点。港口是水陆运输的枢纽，是水运货物的集散地、远洋运输的起点和终点。综合物流不仅在海上形成了枢纽港的分离，而且在陆上形成以港口端点，以内陆的物流中心为集散点，以不同运输方式的多式联运为运输通道的内陆网络体系，因此，港口也是最大货物的集结点。

2. 港口的多重身份在国际物流中具有战略地位：按照现代物流的观点，港口在现代生产、贸易和运输中处于十分重要的战略地位，这主要因为：港口是水陆运输的枢纽，又是水运货物的集散地、远洋运输的起点与终点。无论是集装箱货还是散装货，远洋运输总是承担着其中最大的运量，因而港口在整个运输链上总是最大量货物的集结点。港口是全球生产要素的最佳结合点。要把两个国家之间有着巨大禀赋差异的生产要素以最有利的方式结合，港口往往是最合乎逻辑的选址。世界主要港口基本上都是重要的工业基地。在国际贸易中，港口一直是不同运输方式汇集的最大、最重要的节点。在港口地区落户的有货主、货运代理行、船东、船舶代理行、商品批发部、零售商、包装公司、陆上运输公司、海关、商品检验机构以及其他各种有关机构。随着地区国际贸易的发展，物流中心的计算机系统必须与上述单位的计算机系统联网，将有关商流、物流、装卸运输、仓储信息及时汇集到港口和物流中心。因此港口在现代物流体系中居于核心战略地位。

3. 港口通过物流系统提供增值服务：从现代物流服务的内容来看，港口具有十分突出的区位优势。在现代物流不断发展的进程中，港口不但可提供货物中转、装卸和仓储等现代物流服务，港口还可利用其信息与通讯以及EDI网络，为用户提供所需市场与决策信息。港口也是一个人员服务中心，提供贸易谈判条件、人才供应和海员服务等，并提供舒适的生活娱乐空间，强化港城一体化关系。现代港口通过其自身区位优势和由此衍生出来的诸多功能，可简化贸易和物流过程，使港口在现代物流节点上提供最少的间断和最大的增值。

三、我国港口物流业面临的新要求和发展对策

(一) 港口物流运营环境的新要求新的经济背景下，港口物流需要在不断完善其传统智能，但就目前我国港口物流的运营状况看，在服务理念、技术操作、战略设想等方面与现实需求还存在着一定的差距。

现代物流需要港口物流树立全新的服务理念。我国港口物流业大多还处于利润理念阶段，服务意识淡薄。一般而言港口物流的发展过程就是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。物流服务理念除追求商品自然流通的效率和费用外还要强化客户本位服务意识，切实转换经营和管理方式，按现代物流的要求进行整合；现代港口物流需要以高新技术作为其产业运营的支撑。现代港口业发展过程中普遍运用高新技术，体现在运营管理、装卸工艺等诸多方面。港口为了提高运作效率将广泛运用电子数据交换技术和信息自动集成技术，信息交换能力的强弱将成为未来港口间的竞争焦点和日常管理的重要关键；经济全球化背景要求港口物流有全新的战略意识。物流全球一体化表现为国际多式联运，各大航运公司将运输能力从海上向内陆和空中延伸，从传统的海运承运人向提供综合物流服务的一体化承运人方向发展，以追求运输系统内部的延续性、稳定性和可跟踪性，航运公司逐渐成为港口的投资主体；航运联营体要求港口物流有被淘汰的危机意识。近年来全球各大航运公司为提高港口运营效率纷纷组建战略联营体将联营范围从港口延伸到陆上设施，这种国际航运公司全球战略联盟的发展将促进港口两极分化。因为大型船舶的营运成本很高，为降低运营成本，其接卸港口必须具备全天候进出、快速装卸、通关、集疏储运与配送等综合能力，所以全球战略联盟对停靠港口和使用码头的选择将更趋集中，拥有良好地理位置和充沛运营能力的港口将吸引到更多的航运联营体，港口两极分化的趋势将更为明显。

(二) 港口物流的发展对策实现港口物流化，将功能单一的传统港口发展成为物流园区或物流中心。是现代港口建设和发展的一个重要方向。所谓港口物流化是指港口地区根据自身的地理位置优势、所处的经济环境特点，运用现代物流理念，通过有计划、有目标的发展，形成一个以港区及广泛辐射地域为服务对象的综合物流网络。物流化的港口不再只有货物装卸的简单功能，由于采用现代化的通讯技术和自动化运输、仓储技术，将各种现代化运输方式汇集到港口，以便将货物转运到海外和内陆的广阔腹地去，这时港口成为交通运输枢纽，发挥着转运功能。然后以现代化的运输为主线，将仓储、包装、配送、加工、信息服务等多种物流功能集成化，使港口从交通枢纽转变为内涵更广、层次更高的物流网络节点。货物不仅能在物流网络上畅通流动，而且可根据顾客的需求，在为顾客服务的同时，开展流通加工服务，通过加工服务使货物在港口转运过程中增值，从而达到提升港口功能的目的。

1. 总体发展方向是建立港口物流中心：港口物流中心的基本形态一般有三种全能型的物流中心，兼具商流、物流、信息流、资金流的流通功能，并配备完善的服务基础设施；基础设施型的物流中心，主要提供物流、信息流和资金流等流通所需的基础设施；商流型的物流中心，它只具有商流功能。港口物流中心是以最大限度地满足客户需求为至高目标。为实现物流中心的目标，港口物流中心应具备物流集散、货物存储分拨配送、国际物流服务、市场交易、信息管理、服务咨询和增值性服务等功能。这突破了原有港口作为单一交通枢纽基础设施的设计理念。根据现代物流的功能要求对港口资源进行重新整合，通过功能多元化、标准国际化、布局合理化、管理现代化和运行高效化的改造，使港口功能适应未来国际集装箱多式联运和国际物流网络节点的要求，以全面提升港口竞争力。

2. 从健全港口现代物流模式入手完善其职能：从港口物流的发展模式看，可以分为内向型和外向型两种。内向型发展模式主要是从充分优化港口内部的存量资源着手，重新整合和优化配置内部资源，在各种资源高效利用的基础上健全港口的物流功能，其运营理念侧重于管理。从分析港口物流发展状况，需要

采取的改造策略应该是：改造主业，系统剥离。经济全球化背景下港口之间的竞争正在逐步演变为物流链之间的竞争。改造主业成为一种必然选择，所谓改造主业就是运用现代物流的理念和运营模式，改造港口现有的经营机制和组织模式，把tigao货物通港效率作为港口建设和运营的主要指标，以tigao港口所在物流链的核心竞争力。系统剥离则是将港口系统的自理物流作业剥离出来，集中起来形成一个物流部门独立运作，在向利润中心逐渐转变的过程中逐渐变为完全独立的以提供“供应物流服务”为主的第三方物流服务。外向型发展模式主要是从港口涉及的关系对象着手，充分重视港口物流发展过程中的纵向联系和横向联系，即通过纵深发展港口物流所处的外部环境来实现港口物流的持续发展，其运营理念侧重于经营。港口纵向协作包括：港口企业让渡出部分码头、仓库、堆场给拥有物流链的企业，让其在港区内从事企业物流；与航运、公路、铁路等运输企业共同构筑物流链；港口企业与生产要素市场和消费市场资源整合等多种方式。横向协作主要表现为港口群的协同发展，枢纽港与喂给港之间需要建立稳定的战略联盟，以共同的业务、共同的利益进行联合。

3. 加快物流信息化建设：现代化的港口应建立覆盖辐射区内的所有商业流通和仓储运输企业的网络平台，实现各企业、客户和有关管理机构的信息充分互联；建立物流发布系统，实现信息资源的充共享和交换；建立资源交换系统，包括资源供求的发布和自动交易功能的实现等。港口物流业的发展应充分利用条码技术、数据库技术、电子订货系统、电子数据交换等信息技术，不断完善港口物流信息系统。同时，要扩大业务合作，建立国际物流系统的网络运作，实现现代港口物流质的飞跃。完善高性能的公用物流信息平台。利用EDI、INTERNET等信息技术，将港口与港口、港口与海关、港口与货主、港口与承运商连接起来，形成一个开放的有机整体，提供诸如货主跟踪涉及货物状态、货物交接单证、办理和管理提单、通关、联运、仓储储存情况、船期预告、泊位使用情况、货运市场行情等信息，扩大业务合作，建立国际物流，使港口具备物流信息港的功能，提供高效、周全优质的物流服务。

4. 强化港口物流的服务理念：港口服务水平的高低是衡量港口物流的标准之一。抓好服务，就等于抓住了港口物流的精髓，也是港口物流的最大的利润源。应该从从业人员的素质着手，强化。港口服务分为三个层次：一是以货物装卸为主的核心服务；二是利用不同的装卸机械、运输工具，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。港口企业应以客户需求为中心，规范服务，tigao核心服务质量，增强服务的特色，树立超出一般的品牌形象，赢得客户信任，建立竞争优势。物流服务意识：加快港口物流园区的建设，提供各种物流增值服务；不断开发港口物流服务创新品种；服务要具有柔性化，以满足客户的需求为目标，并随时根据客户需求的变化而改变。

5. 发展港口的第三方物流优势：传统观念认为，港口是现代物流业的重要环节，港口只需围绕现代物流业开展服务即可。但是，深圳招商物流集团管理层却认为，港口应直接开展第三方物流服务。港口的功能主要包括装卸运输、货物集散、贸易、信息、拆装箱包装以及旅游。这些功能和各地纷纷兴建的物流园区的功能相差无几。这说明港口业是一个重要的环节；港口目前对物流的作用和zhengfu相似，区别在于zhengfu在提供低价优惠政策上比企业更自由；港区只要往前迈出一步，哪怕一小步，就会变成一个功能完善的园区，但是物流园区想要变成港区是绝对不可能的。所以，凡有港口的城市，zhengfu就应该把兴办物流园区的土地资源和优惠政策向港口倾斜，支持港口物流的健康发展。围绕自身集疏运的主要货种，组建提供国内物流服务的第三方物流公司，港口可在市场竞争中获取优势。考虑到港口以外物流资源的丰富性，公司不需在港口以外投资构建自己的运输和仓储资源，而只需为客户提供多式联运的解决方案并去有效执行。很多仓储、运输公司都是以港口业务为核心来开展自己的业务的，所以港口完全可以利用自己的特殊地位来约束外包者。正是港口在一个地区的稀缺性和港口与外围物流企业的利益相关性，使得港口企业在中国组建第三方物流企业时具有得天独厚的优势。

6. 加强政策引导、促进协调发展和完善管理系统：zhengfu有关部门应通过政策引导、规范市场等手段，为实现现代港口物流的发展营造公平、开放、有序竞争的宏观环境，制定现代物流业发展规划，理顺现有港口体制，特别应研究建立鼓励港口发展现代物流业的激励机制。港口物流的开展，不可避免地将港口与航运企业联系在一起，只有港航加强合作，才能满足港口物流的形成与运行，港口与航运企业才能在发展物流中真正发挥自己的特点和优势。只有这样，现代物流系统才能得以顺利发展。随着全球现代物流时代的到来，为适应现代运输技术的发展，尤其是船舶大型化对港口自然条件和设备要求的tigao，港口建设应在港口基础设施方面加强建设，包括集装箱码头数量、装卸能力、码头堆场、航道水深等的

建设，满足国际集装箱船舶大型化、超大型化的需求。在以上措施的基础上还还需要完善港口的现代物流管理系统：首先各类型的流通业内部流程设计要系统化，使物流过程处于一个稳定协调的系统中；其次各类型物流业组合系统化，使港口物流在完成传统作业的基础上，还可以开展货物精选、加工、包装等业务，使进出口业务增值，以及根据市场发展和货主的需求，为客户提供报检、报关、接货、集疏港、流通加工等多功能服务，形成一个开放型、互通型的物流服务平台。