

辅导经济全球化与港口三方物流发展战略 PDF转换可能丢失
图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/63/2021_2022__E8_BE_85_E5_AF_BC_E7_BB_8F_E6_c40_63920.htm

经济全球化发展以后，港口物流业迎来了快速发展的机遇，港口将从传统的运输中心转变为物流中心。本文从港口物流发展的趋势出发，认为在传统业务利润空间不断减小的情况下，第三方物流是港口发展的新方向，并提出了相关政策建议。

1 经济全球化推动港口第三方物流发展

1.1 经济全球化要求港口扩大物流服务领域

随着全球经济一体化进程的不断加快，国际贸易数量显著增长，港口物流业迎来了快速发展的机遇。现代港口作为远洋运输的起点和终点、各种生产要素的结合点和重要信息的交汇点，集商品流、信息流、资金流和人才流于一体，正在由“运输中心”向“物流中心”发展。港口将发展成为集运输、转运、储存、配送、装拆箱、加工、货物装卸、仓储管理、多式联运及信息处理等功能于一体的第三方物流提供者。当前，为争夺国际航运中心和物流中心的地位，世界各主要港口展开了激烈的竞争。各个港口为在竞争中占据有利地位，不断拓展新的服务领域，提高服务质量。例如，鹿特丹港和铁行渣华公司合作积极开展物流服务，不仅为客户提供提供了装卸、仓储、配送、货物代理、货物中转等服务，而且具有产品修理、简易加工等功能，这是生产工厂在运输过程中的延伸。可以预计，伴随着经济和贸易全球化程度的进一步深入，港口将会对进出港货物提供更多的增值物流服务。

1.2 供需双方的压力促使港口发展第三方物流

从需求方面看，在经济全球化环境下，生产企业和销售企业面对的市场竞

争更加激烈，物流外包倾向不断加大，它们选择物流供应商的标准主要有两条：一是能提供“多批次、少批量、多品种、少库存”的服务；二是要能够提供“门到门”的物流服务。港口物流的发展必须要适应这种变化。从港口方面看，传统服务功能的利润空间不断下降，促使港口开展具有更高附加值的第三方物流业务。港口作为交通运输的枢纽，具有开展现代物流业务的先天优势；计算机软、硬件和通讯的快速发展，为港口开展第三方物流提供了技术条件。

2 港口发展第三方物流的战略措施

2.1 改革管理体制、实现政企分开

在政企合一的港口管理体制下，港务局扮演运动员和裁判员的双重角色，造成权责不明确，导致工作效率低下。改革管理体制，就是要实现政企分开，达到“政府搭台，企业唱戏”的效果。国外的港口管理体制改革经验值得借鉴。新加坡港在1996年实行政企分开，将原港务局从事行政管理的部门与交通部的海事局及海事委员会合并，成立新加坡海事和港务局（MPA）。原港务局实行企业化管理，改名为新加坡港务集团公司（PSA），负责港口生产经营，不再行使港口管理的职能，并逐步推行了股份制和私有化改造。又比如鹿特丹港，政府部门只负责制订规章制度、法规和部门远景规划，并对企业进行有效的检查和监督，形成了一种国家建设、市政府管理、私人公司经营的港口管理体制。国内港口也加紧了管理体制改革的步伐。2003年2月底，上海港口管理局和上海国际港务（集团）有限公司同时挂牌成立，迈出了港口体制改革的关键一步，也是上海争取国际航运中心的重要一步。但是由于长期受计划经济体制的影响，国内港口在体制改革这方面，还有很长的路要走。

2.2 规划物流园区、完善配套

功能港口是货物集散中心，这就要求在港口内或临近地区规划物流园区，投资建设各类库场和配送设施，完善船代、货代、信息、陆上运输等配套功能，吸引第三方物流企业租用中心内的各种设施开展物流业务，为货主提供方便快捷的物流服务。政府部门在港口物流园区建设过程中应在用地、用电等方面提供优惠政策，对园区建设作出合理的规划，并在园区建成后对入驻企业进行监督和管理。100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com