

物流师案例分析：国外港口物流的发展与借鉴物流师考试

PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/641/2021_2022__E7_89_A9_E6_B5_81_E5_B8_88_E6_c31_641410.htm

把物流师站点加入收藏夹

欢迎进入：2009年物流师课程免费试听 更多信息请访问

：百考试题物流师论坛 欢迎免费体验：百考试题物流师在线

考试中心 世界港口业迅猛发展，其成长已经历了三代，有的

学者提出了第四代港口的概念并且开始了研究，伴随着港口

业的发展，港口的功能已从单一货运生产发展到提供综合物

流服务的阶段。近几年来，随着经济全球化进程的不断加快

，国际贸易量显著增长，我国港口物流业迎来了快速发展的

机遇。但与国外港口物流业发展相比，还有较大的差距。国

外港口物流发展方式 国外港口物流发展大致经历了传统物流

阶段、配送物流阶段、综合物流阶段，而今进入到港口供应

链物流阶段。国外港口吞吐量较大的几个港口，在港口物流

建设上，也走在了世界港口物流业发展的前列。他们发展港

口物流的主要方式有：建立“配送园区”、“分拨中心”等

物流设施。荷兰的鹿特丹港在提供物流设施方面处于世界领

先地位；比利时的安特卫普则将投资对象主要集中在港口设

施，投入大批土地用于各项配送设施的基本建设；法国的勒

哈佛尔、马赛，西班牙的巴塞罗那，美国的诸多港口，意大

利的热那亚、里窝那等都兴建了物流中心或物流园区，新加

坡在20世纪90年代建成了东南亚商品销售分配中心。拓展装

卸主业以外的相关产业，特别是延伸内陆运输。鹿特丹参与

铁路等内陆集疏运以及内陆码头建设；汉堡港在波茨格铁路

公司拥有40%股份，还和匈牙利铁路公司等合资经营集装箱

快邮公司和内陆货运站；有的港口在港区内建立木材加工企业或参加欧洲环境技术中心的回收利用项目等。合资组建第三方物流企业。如新加坡港务有限公司与中国招商集团共同组建“招商新加坡港务物流有限公司”，提供全程物流服务，从库场管理到配送，并在中国各地组建了几个地区性配送中心。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。港口进军物流业的主要目标在于，增强竞争能力，保护已有业务，巩固和扩大现有货源，挖掘新货源。港口在提升主业的同时，积极从事非装卸领域的业务，港埠企业以合资或合营方式，经营储存、加工、包装、配送服务或内陆运输业务，也可以与其他企业合资建立第三方物流公司，提供全程物流服务，将港口传统业务到融合进了现代物流业务。

我国港口物流的发展现状

我国拥有1.8万km海岸线，11万km内河航道，承担着9%左右的国内贸易运输和85%以上的外贸货物运输。到2007年底，全国港口拥有生产用码头泊位3500多个，其中万吨级及以上泊位1200多个。2007年，全国港口完成货物吞吐量64.1亿吨，同比增长15.1%。有上海港、宁波港、广州港、深圳港、天津港、秦皇岛港、青岛港、大连港、苏州港、南京港、日照港、南通港、烟台港、营口港等14个亿吨大港。至此，在世界排名前20位的国际港口中，我国已占有10席位置。与此同时，集装箱吞吐量成为我国港口经济的最大亮点，2007年港口集装箱年吞吐量突破1亿标准箱，达到1.127亿标准箱，同比增长20.4%，居世界第一位。专家预测到2010年，我国港口年吞

吐量将达到81亿吨,集装箱年吞吐量将达到1.4亿标准箱。我国已经成为世界上港口吞吐量和集装箱吞吐量最大的国家。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。2006年9月,交通部为进一步优化沿海港口布局,合理有序开发和利用港口岸线资源,加强国家对港口规划和建设的管理,颁布了《全国沿海港口布局规划》,标志着中国沿海港口建设与发展进入了新的发展阶段。同时,港口下放、区港联动和港口体制改革,推动了港口发展新一轮热潮。各地方政府正抓住机遇,纷纷提出以港兴市的发展战略。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。我国港口物流发展存在的问题 我国港口物流,取得了长足的发展。已经成为国民经济发展的重要组成部分,并在推动国民经济发展中起到越来越重要的作用。但与国外港口相比,不论在物流意识还是在物流软、硬环境上,都有不小的差距。其存在的问题如下:港口物流业目前存在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。如:2007年,我国社会物流总成本为45406亿元,同比增长18.2%。社会物流总成本占GDP的比重为18.4%,比发达市场经济国家高出近一倍,反映出我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。港口的基础设施薄弱,结构性矛盾比较突出。主要

表现在：一是港口的集疏运网络与发达国家相比还有很大差距。发达国家集装箱铁路运输占全国铁路货运量的比重在30%-50%。而我国集装箱铁路发送量2005年仅占2.2%，2006年为2.6%。发达国家海铁联运的比重达20%-40%，而我国海铁联运比重仅占全国港口集装箱吞吐量的1.5%左右。铁路集装箱运输已经成为港口集疏运的瓶颈。二是深水航道、大型码头不足，已不能满足船舶大型化发展的需要。信息化服务水平较低。我国沿海港口和大型港口的信息化投入较高，但是信息化服务水平不高，难以满足客户需求，特别是国际客户需求。港口物流信息系统的功能在港口物流所涉及的相关行业部门中缺乏协调性和共享性。港口间发展缺乏协调性，联盟程度低。各港口之间缺乏沟通和联系，不能及时互相了解最新的港口物流知识和理念，限制了自身的发展。另一方面，也降低了区域整体物流实力，减弱了竞争力。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有待提高。

发展我国港口物流的建议和措施 在总结国外港口物流发展经验的基础上，结合我国港口物流发展的实际情况，提出如下建议和措施：用科学发展观指导港口现代物流的发展。我国港口现代物流发展的制约因素不是孤立存在的，它涉及到社会各个领域，每一种现象只是冰山一角，因此用科学发展观来指导我国港口现代物流的发展，解除存在的制约因素，寻求全面、协调、可持续港口现代物流发展的最优化十分必要，具有现实和长远的战略意义。加强港口的信息化建设，提高服务水平。利用条码技术、数据库技术、电子订货系统、电子数据交换、快速

反应及资源管理系统等信息技术，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、港口与承运商相互连接的有机整体。拓展港口物流业国内外战略联盟。战略联盟是企业间利用股权参与或契约方式形成的一种新的组织形式，具有市场和企业的双重优势。可以采用多种方式进行港口物流战略联盟，如横向联盟（包括港港联盟、航航联盟等）和纵向联盟（包括港货联盟、港航联盟等）。港口企业可以通过市场运作、兼并、并购股权和投资等手段，扶持和发展一批有经济实力、能按照国际惯例进行运作、网络结构合理的物流企业、物流园区和配送中心，加速物流网点建设。加强港口物流人才的培养。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。一方面积极开展对港口管理人员的培训工作。既要培养熟悉港口物流管理理论的中高级物流人才，也要培养各项具体工作的操作人。另一方面要实行柔性的用人机制，多渠道、全方位地引进人才为港口物流的发展奠定坚实的基础。最后还要调动社会各方面力量，有针对性的对企业员工进行继续教育和职业培训。加强软环境建设。主要从四方面入手。一是最大限度地争取保税港政策。二是加强口岸协调力度，深化港口物流的服务理念。三是优化口岸政策法规环境。四是实施优惠的税收政策和宽松的航运管理政策吸引船公司。 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