

关于港口发展与现代港口物流中心建设的思考

文/刘博纯

现代物流发展到今天，从真正意义上实现了国际跨越，一切国家或地区的生产与消费都具有世界性。国际化、信息化、流通主体物流化已经成为全球现代物流发展的基本特征。综合物流的时代到来，对在全球物流体系中占有重要地位的港口及其未来发展产生重大影响，同时，以港口发展为基础，推进各级各类现代港口物流中心建设已成为现代物流经济发展的一种必然趋势，因此，科学地把握好港口发展与现代港口物流中心建设的关系，准确定位港口未来发展模式是十分重要的，笔者就此问题谈一点粗浅看法。

一、港口的发展和现代港口物流中心的形成

港口的发展按其所具有的函数的变化可以分为以下三个阶段：第一阶段，我们称之为“运输中心”，其主要功能是运输、转运和仓储。集散大宗的散货与液体货物，港口规模主要依赖港口腹地的资源禀赋状况，货物的丰歉。第二阶段，我们称之为“配送中心”，其主要功能是在运输、转运和仓储基础上再加上管理和加工。在这一阶段，以集装箱运输代替杂货运输是其发展主要特征，并大大地加快了港口的发展速度，集装箱吞吐量成为现代港口功能和地位的主要标志，港口规模不仅依赖港口腹地的资源禀赋、货物的丰歉，而且还依赖腹地的经济发展水平。第三阶段，我们称之为“综合运输物流中心”，其主要功能是在前两个阶段发展基础之上又多了一个信息处理功能，正是这个功能实践了现代港口发展的质的飞跃。

从人类诞生之日起，就开始与信息打交道，语言的产生是第一次信息革命；文字的产生是信息的第二次革命，人们可借助文字跨越历史的空间传递交换信息；第三次信息革命是造纸和印刷术的发明，是人类在存储信息和交流信息方面产生的飞跃；第四次信息革命是以电报、电话、广播以及其他突破性的信息传递技术的发明和应用为标志的，人类迈入了以电子手段远距离、快速度传递信息的时代；第五次信息革命是电子计算机的产生及飞速发展，真正意义的现代流通是在这一次信息革命中形成，不仅原来的商品流分解出商流、物流、资本流和信息流，而且所有进入现代流通的流通物在流通中均以信息为先导。因而在这一阶段的港口实际上已经发展成为以港口为中心，以海运、海陆空联运为特征的现代港口物流中心。港口规模不仅仅依赖上述所说有形的、刚性的、有物质载体的实物，更依赖于现在新出现的无形的、柔性的、没有物质形态的商务、保险、信息、金融等服务。在这一阶段真正实现了港口由一般的水陆交通枢纽到现代综合物流中心的转变，成为国际跨国公司在一定地域内的物流配送、运输、仓储、流通加工、分拨和物流信息处理等全方位的综合服务中心，成为链接世界生产与消费的中心环节，成为信息流、资金流与物流的交汇点，成为一定区域乃至世界性的经济、商贸、金融信息服务中心。

二、几点建议和对策

（一）把握世界现代流通发展特征，明晰我国港口物流中心建设思路

所谓现代流通，就是在社会生产力空前提高、全球范围的分工与交易空前扩大、科学技术特别是信息技术空前发展的阶段，流通从过去局部的、片段的、不连贯的、一国或几国的运动过程，变成了全球范围的运动过程；从过去只有商品货流的流通，变成了包括有形商品和无形商品——服务以及其他无形的要素禀赋的流通；从生产与流通相对分离、相对独立，变成了日益融合的大流通过程。从世界现代流通发展趋势上看，有国际化、社会化、信息化等基本特征。因此，结合我国经济发展和港口发展建设实际情况，笔者认为，建设我国港口物流中心的基本思路是：首先是整合现有港口各种资源，形成结构合理，功能齐全的物资配送体系；其次是建立和完善与世界现代物流中心相匹配的内部信息管理系统和外部电子数据交换系统。再者是拓宽国内外销售渠道，成为国内外市场的代理分销机构，建成国内外生产资源集散的“超级市场”。同时，将港口企业的经营活动全面纳入物流中心框架体系，以物流中心为基础，连接上下游企业，发展港口企业的主导产业链，逐步利用外部信息网络和内部港口物流系统，实现国际商品、信息、资本技术等资源的集散与配置，最终建成我国各级各类的港口物流中心。

（二）提高港口的国际竞争力

国际物流型港口的运输组织方式是在集装箱的多式联运和门到门的运输基础上形成点到点的网络化物流运输，我国港口能否成为国际网络化物流运输中的一个节点，很大程度上取决于港口是否具备完善的物流服务功能。目前，我国港口在区域和国际上的竞争力还较弱，能否抓住国际物流网络形成的有利契机，促使我国一些主要港口成为国际物流网络中的重要节点，是决定我国港口的国际竞争力能否提高的关键因素。港口物流中心提供的换装、分拨、配送、加工、联运等一系列物

流服务，能够保证将货物以最经济、快捷、准确、安全的方式送达下一级配送中心或是直接用户手中，发挥物流运输节点的作用。这是提高港口国际竞争力的必要条件。

（三）加强港口与腹地的联系

港口是国际物流与国内物流的交汇点，随着港口交叉腹地范围的扩大，港口吸引腹地的重点已经从地理位置，集疏运条件、传统的装卸和储存服务水平扩大到为产品提供增值服务的水平。港口以现代物流为纽带加强与腹地的联系，可以推动综合运输的发展，加强现代物流网络化场站的建设，为西部大开发提供有利保障，推动内河运输及亚欧大陆桥运输的发展。反过来促进现代物流在更广的范围和更高的层次上发展。

（四）处理好港口之间的分工和协作

在经济全球化的形势下，现代物流已成为国际运输中最为经济合理的综合服务方式，港口作为国际运输系统的重要节点，通过建立物流中心，积极发挥推动现代物流发展的作用，不仅可以提高港口的国际竞争力，获得不断增长的货运量和利润回报，而且能够利用物流中心的聚集效应和扩散效应，带动港口城市的物流及其相关行业的发展，增强经济的开放度。在港口物流中心建设过程当中，还应该注意解决好港口之间的分工和协作问题，以免造成重复建设和资源浪费，这是一个不容忽视的重要问题。现在我国许多港口城市都提出了要建设区域性物流中心的发展目标，如环渤海经济圈的天津、大连和青岛三市，三市都提出了要建设北方最大的区域性国际物流中心的目標，如此趋同的发展定位是不利于整个物流产业的发展的，必须解决三者的分工协作与错位经营，才能实现区域物流和区域经济协调发展。但也有在这一方面作得比较好的例子，如辽宁沿海六大港口的定位与分工就体现了错位经营和差别发展原则。大连港是整个东北乃至东北亚地区区域物流中心，建设规模和层次是一流

的，具有国际性；辽东地区的丹东港、辽西地区的锦州港、盘锦港和葫芦岛港以及辽中南的营口港则定位于次区域范围内的物流中心，并根据各自位置的特殊性确定服务范围和重点。像丹东港地处中朝边界，从而确定重点发展中韩、中朝、中日贸易。丹东市城市发展定位于中国东北东部现代化港口城市。

（五）政府从政策上引导与规划港口物流中心发展

将港口建设成为现代化港口物流中心，离不开当地政府的发展规划和政策引导，这也是国外物流中心建设成功的经验。与世界发达国家相比，我国物流行业的发展尚处于初级阶段，经济发展水平和市场化程度与国外相比还存在较大差距，再加上我国各地区经济发展水平不同。因此，各地区港口业发展不可能都处于一个水平，在向现代化物流中心建设过程中不可能搞一个模式。为此，各级政府部门除了消除各种形式地方保护主义，协调好各地区、各部门之间利益以外，还要有针对性地开展部门和行业协调。在产业政策、市场培育、资金和技术等方面予以引导和扶持。特别是以法律为保障，保持市场均衡，维护市场秩序，促进公平有效的市场竞争。此外，关于物流活动的安全性、物流对环境的影响等问题都应列入市场准入的控制原则之中，特别是要以相关法律作为保障，加大监管力度，使我国的物流产业的发展更加规范，港口物流中心建设更加与国际接轨。

（六）完善港口城市的信息服务功能

现代物流是信息时代的产物。港口建立物流中心，有利于推动以港口为中心的信息交流从目前的分散状态转变为集中、增值的过程。现代化的信息服务系统是港口现代化发展的重要组成部分，能否为客户提供实时追踪查询的有统一标准数据接口的电子信息平台，实现信息的“桌到桌”交换，将成为未来港口的竞争焦点。借助建设国际化、网络化、信息化物流中心的有利时机，提高港口及港口城市的信息化水平，以便港口在未来竞争中占据有利地位（作者系武汉理工大学产业经济学专业博士研究生）

相关链接

保险业在国家公共安全事件应急机制中的作用探讨
关于港口发展与现代港口物流中心建设的思考
中国直饮水机市场体系现状及完善对策
纺织服装业新增FDI情况及原因分析
环保建材及可持续发展的研究
强化招投标过程监督管理规范建筑市场探讨
东风零部件出口营销初探
发展保险业, 促进和谐社会建设
会计职业风险规避与稳健性原则
网络广告的发展现状及对策分析

本网站为集团经济研究杂志社唯一网站，所刊登的集团经济研究各种新闻、信息和各种专题专栏资料，均为集团经济研究版权所有。

地址：北京市朝阳区关东店甲1号106室 邮编：100020 电话/传真：（010）65015547/ 65015546

制作单位：集团经济研究网络中心