文章编号:1005-0523(2014)03-0035-07

欧亚三大港口物流发展模式的比较及其启示

——以鹿特丹港、新加坡港、香港港为例

孙建军, 胡 佳

(中共舟山市委党校, 浙江 舟山 316000)

摘要: 经过比较, 鹿特丹港、新加坡港、香港港的港口物流发展模式在产业发展、政策扶持、人才培养引进、港口基础设施建设、拓展增值服务功能等方面存有相同之处, 但在港口管理模式、港口物流运作模式以及港口物流发展的驱动力方面存在差异。浙江舟山群岛新区应借鉴它们的成功经验, 在全力建设国际物流枢纽港过程中, 突出政府的重要作用, 加强专业物流人才的培养引进, 加大港口物流信息化建设力度, 拓展港口现代物流服务功能, 并有效整合港口物流资源。

关键词: 港口物流; 发展模式; 比较研究

中图分类号: F252

文献标志码: A

全球港口发展演变主要经历3个过程:第1个过程,港口主要是海运货物的装卸、仓储中心;第2个过程,港口增加了工业、商业活动,成为具有使货物增值效应的服务中心;第3个过程,港口为了适应国际经济、贸易、航运和物流发展的新变化,^[1]逐步走向国际物流中心。目前,世界大多数港口仍然停留在第2个过程中,但一些主要港口如:鹿特丹、新加坡、香港等港口已经开始向第3个过程转型。^[2]国务院于2011年6月30号,正式批复将浙江舟山群岛新区设立为第四个国家级新区(前3个新区分别为上海的浦东、天津的滨海和重庆的两江)。它的建设将担负着党中央、国务院促进海洋经济发展、创新海岛发展模式的重任,而国际物流枢纽岛建设成为浙江舟山群岛新区建设的核心和重点突破口。比较分析世界典型港口物流的发展模式,充分借鉴其成功经验,将对舟山群岛新区全力建设国际物流枢纽岛具有十分重要的现实意义。

1 世界典型港口发展概况

1.1 鹿特丹港

欧洲第一大港口鹿特丹港位于莱茵河与马斯河河口交汇处,西与北海相连,东与莱茵河、多瑙河相接,与里海相通,濒临世界海运最为繁忙的多佛尔海峡,是西欧水路交通要塞以及荷兰和欧盟的货物集散中心,运往西欧各国的原油、石油制品、煤炭、矿石、谷物和化肥等都经过这里,因此素有“欧洲门户”之称。鹿特丹港凭借其优越的地理位置,始终保持世界大港的地位。

1.2 新加坡港

新加坡港是亚太地区最大的转口港,也是世界最大的集装箱港口之一。该港扼太平洋及印度洋之间的航运要道,已发展成为国际著名的转口港。新加坡港已成为世界上最繁忙的港口,共开辟250多条航线,与世界上80个国家和地区130多家船公司开展往来,平均每12分钟就有一艘船舶进出,一年之内相当于世

收稿日期:2014-03-10

作者简介:孙建军(1977—),男,经济师,博士,研究方向为公告管理和产业经济发展。

界现有货船都在新加坡港停泊了一次,所以新加坡港有“世界利用率最高的港口”之称。

1.3 香港港

香港港三面环海,海岸线绵长曲折,多港湾岛屿,为发展海上交通提供了良好的港湾条件。港湾深阔,屏蔽条件好,港内风平浪静,是世界上三个最优良的深水港之一。背靠中国大陆,地处远东贸易航线的枢纽,是联系韩国、日本、东南亚、大洋洲以及欧洲与美洲各国的重要商埠,也是中国内地对外经济贸易往来的重要门户。同时,香港港还是东亚与东南亚、南亚、欧洲、非洲之间航运的要道和中转站,也是北美、欧洲和日本的经济贸易进入中国南部经济特区和广大腹地的门户。香港港是著名的世界物流中心之一,其国际航运网络四通八达,形成美洲和环球航线、欧洲航线、欧洲和印度以及非洲航线、近海航线、沿海航线为主要线路的网络体系,并且第三方物流、船舶登记、航海服务融资等物流服务业高度发达。香港港是全球供应链条上的主要枢纽港,是全球最为繁忙和最高效率的国际集装箱港口之一。

2 世界典型港口物流发展模式的异同比较

以鹿特丹港、新加坡港、香港港为代表的世界典型港口物流在其发展的进程中,呈现出很多相同之处,也都有自身特色的发展轨迹。

2.1 相同之处

2.1.1 注重港口物流与腹地临港工业互动发展

一方面,港口物流为腹地临港工业提供便捷、高效和专业的物流服务,有效带动整个地区经济发展,实现港区共荣;另一方面,腹地工业和地区经济繁荣又反过来促进港口物流效益的提高。

鹿特丹港在2010年提出“加强港口工业职能,以大规模的港口工业带动港口物流业的发展”来应对新经济增长下港口物流的进一步繁荣。港口工业发展迅速,已成为鹿特丹港经济的重要构成部分,约有50%的增加值来自于港口工业。而且以炼油、化工、食品为代表的临港工业非常发达,并形成了存储、加工、运输、贸易一条龙的物流链,从而吸引了大量世界著名公司在这里聚集。

新加坡港也十分注重港口和临港加工业互动发展。如在推进港口园区建设过程中,将部分临港土地和泊位出租给跨国公司,专门作为中转基地使用,同时制定出台优惠的政策大力鼓励跨国公司在园区内建设物流中心、配送中心等。这样,一方面使港口为临港工业发展提供专业和高效的物流服务,提升其加工工业水平;另一方面又有利于培育港口物流链,提高港口的经营效益^[3]。

2.1.2 政府为港口物流发展提供良好的政策环境支持

政府良好的政策环境支持主要包括:统一规划、建设、管理港口物流,制定并出台港口产业促进政策,不断创新港口管理模式和体制,真正落实“自由港”政策等。

鹿特丹市港务管理局代表该市政府主管鹿特丹港,对港区内的土地、码头、航道和其他设施统一开发,建设港口和工业园区,实施安全、高效和便捷的船务运输管理。港务管理局积极开放、主动为工业厂商寻求投资机会,以更为弹性的做法满足港口客户的需求。其港口物流的管理模式也在不断创新,由过去的“地主港”模式转变为“港区发展的主导者及协助者”的角色。此外,鹿特丹市港务管理局不断进行功能调整,由先前的港务管理功能向物流链管理功能转变。

新加坡港由政府直接投资,执行自由港政策。为了吸引世界各国船公司,进一步巩固其国际航运中心地位,新加坡政府还出台各种优惠政策,对货物中转过程中产生的仓储费、装卸搬运费和货物管理费等给予减免。不仅如此,新加坡政府还通过打造政务、商务电子信息平台,兼容不同的局域网,实现数据信息资源的高度共享,提高了行政审批的效率,从而实现了港口物流业务各个环节的畅通无阻。

中国发展港口物流业的重大政策性优势是其自由贸易港的体制。这得力于香港政府多年以来对物流

业的高度重视,多策并举、科学谋划试图将香港打造成国际级首屈一指的运输及物流枢纽中心,还成立了两个政府机构(分别为物流发展督导委员会和香港物流发展局,前者提供政策方向,后者负责具体实施,两者相互支援,共同发展),同时注重提升与港口物流相关的服务质量,完善法律制度,优质的金融、保险服务、高效便利的海关通关服务等配套设施,都为香港港口物流的发展提供了一个良好的软环境。

2.1.3 注重高素质港口物流人才的培养、引进和运用

新加坡政府投入巨资帮助新加坡国立大学与美国佐治亚理工大学合作成立亚太物流学院,以培养物流及供应链管理的专业人才,此外,政府还与物流专业机构、协会及商会合作,定期举办物流研讨会,促进国际间的交流与合作。新加坡国立大学和南洋理工大学均开设物流硕士、博士学位点,为新加坡港的发展输送了大批精通港口物流管理与操作的优秀人才。此外,新加坡政府还积极鼓励私立教育机构开办物流专业课程,为在职专业人员提供培训。中国香港也通过与大学、教育机构的合作,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素质,从而提供优质的物流服务。

2.1.4 大力兴建现代化港口基础设施,完善港口综合集疏运体系

集疏运体系被形象地比作为连通港口与腹地的“大动脉”,是港口赖以生存和持续发展的重要硬件基础,世界著名港口在完善综合集疏运体系和兴建现代化港口设施方面的成功经验都值得我们好好学习。

鹿特丹港的基础设施最强调集疏运系统,不仅包括其服务腹地的运输网络,还包括港口本身内部的运输系统。整个港区建设以新航道为主轴,由上游向下游、由北向南、由东向西、由近市区向大海延伸,港池多采用挖入式,位于主航道两侧。按功能分为集装箱、石油化工、煤炭、矿石、农产品、滚装船等专用和多用码头,构成由港口铁路、海运、公路、内河、管道和城市交通系统及机场连接的集疏运系统。此外,鹿特丹港还为客户提供个性化运输和中转服务与多式联运相结合。不仅如此,鹿特丹港的配套基础设施也十分完备,码头、堆场、仓库、道路、环保设施和支持保障系统均非常完善;管理设备和操作手段高度现代化,如EDI服务系统除了传统的信息传送功能外,其子系统“INTIS”已成功推广了“电子商务网络”。

新加坡兴建了一批世界一流的物流基础设施,其中最具有代表性的要数樟宜国际机场和集装箱码头。樟宜国际机场是一个24小时不间断运作的自由贸易区,所有用来装卸航空货物所需的设备应有尽有,而且功能强大,效率颇高,货物从飞机卸下一小时之内即可送到收货人手中。此外,新加坡利用其得天独厚的深水港条件,兴建了四个集装箱码头,每年可装卸集装箱超过1 500万个。

中国香港作为世界上最大的集装箱港口,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,其物流的运作速度和管理水平也是首屈一指。经过几十年的发展,航运交易市场、运输市场、租船市场、金融保险市场和航运信息市场都发育成熟,机构运作效率高。

2.1.5 建设大型临港物流园区,拓展港口物流的增值服务功能

依托临港物流园区的发展,对港口及区域物流资源进行整合,优化传统港口物流服务,带动物流保险、物流咨询、物流金融等创新型的第三方物流服务产品的发展,完善港口综合服务功能,并建立运作规范、公正独立的专业化港口物流高端服务市场。物流园区的建立,能极大地促进入驻园区企业以及周边城市的发展,从而提高经济效益和社会效益^[4]。

鹿特丹港在货运码头和联运设施附近大力规划建设物流园区,其主要目的:引导和鼓励到港货物进入物流园区,开展增值物流服务,而不是快速转运离港。物流园区的功能主要有拆装箱、仓储、再包装、组装、贴标签、分拣、测试、报关、集装箱堆存与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。而且,这些物流园区规模庞大,功能齐全,设备先进,专业化程度高。如主要为大宗产品木材、钢材等提供储存和配送服务的埃姆物流园区,以及石油、化工产品的专业配送中心——博特莱克物流园区。

新加坡港物流分工明确,集约经营。港区内设有三个配送中心:Pasir Panjang、Sembawang Wharves 和

Keppel Distripark。其中Keppel Distripark是港区内最为便捷的集装箱配送中心,主要提供拆拼箱、运输以及货物测量、贴牌和包装等服务,先进的KDnet系统帮助货主实时了解货物在集装箱堆场内的详细存放情况;Sembawang Wharves为散货分拨中心,主要处理汽车、钢材和重型设备等货物;Pasir Panjang则为专业的汽车转运中心。

2.2 不同之处

港口物流在不断的发展过程中,主要在港口管理模式、港口物流运作模式以及港口物流发展的驱动力三个方面表现不同。

2.2.1 港口管理模式不同

1) 以新加坡港口为代表的各方共同管理模式。各方共同管理模式是世界上最普遍的港口管理模式,是实行政府和国有企业管理模式的港口改革发展的方向,亦可称为港口的民营化。在该种模式下,政府、国有企业、私人企业共同进行港口的投资建设和经营管理,其特点是打破了原先由国家或政府单独管理港口的模式,能有效克服政府直接参与港口管理的种种弊端,提高港口的运行效率。1997年以前,新加坡港一直实行的是政企合一的港口管理体制,97年开始新加坡对这一不合理的港口管理体制进行了改革,取而代之的是港口股份制。原来的港务局一分为二,分成新加坡海运与港口局(主要负责处理港口和海运相关的管制和技术问题)以及新加坡港务集团(承担港口投资及经营职能)。港口股份制改革极大地带动了新加坡港口的发展:港口企业员工的服务意识增强,服务质量提高;企业集团加强了国外的投资力度;港口运行效率得到了提高并降低了成本。新加坡港口的股份制和政府投资制度、中央管理制度、自由港政策一起共同巩固了新加坡港的国际航运中心地位。

2) 以中国香港港口为代表的私人企业管理模式。世界上完全由私人企业经营管理的港口并不多见,香港港是比较有代表性的。私人企业港口管理模式顾名思义,就是指由私人企业来投资建设港口的基础设施并对港口进行管理的模式。香港港所有的集装箱码头都遵循自由港政策,港口基础设施几乎全部由私人企业投资建设,由私人企业经营管理。其中葵涌货柜码头是香港最主要的货柜(集装箱)物流处理中心,同时也是世界上第二大吞吐量的货柜港口,它的19个集装箱泊位,分别由和记黄埔、美国海陆、韩国现代和中远(与和记黄埔合营)四家企业所经营。香港港私人企业的业务经营极少受到政府的行政干预,完全可以自由定价。私人经营管理港口模式的重要特点是经营管理市场化、高效率,它的形成与香港港发达的私人经济密切相关。但受制于私人企业有限的资本规模,从长远来看,会制约港口的进一步发展。

2.2.2 港口物流运作模式不同

1) 鹿特丹港口物流运作模式——“地主港”物流中心模式。“地主港”物流中心模式最先由鹿特丹港创造并发展,所以亦称鹿特丹港物流运作模式。其主要特点有:第一,政府统一规划,企业自主经营;第二,与港口腹地工业形成物流链;第三,物流中心规模化、专业化;第四,配套设施齐全,高运作效率;第五,港口运作模式凸显柔性化^[5]。

2) 新加坡港口物流运作模式——供应链型与联合型物流中心模式。供应链型物流中心模式的含义是:由港口物流企业和航运物流企业共同组建成物流中心,利用各自在供应链不同位置的优势,分工合作,共同投资建成紧密型物流集团或者由同一大型集团公司同时经营物流和航运两个供应链环节。联合型物流中心模式的含义是:由港口和保税区或者与所在城市共同组建的物流中心来进行经营。^[6]由于供应链型与联合型物流中心模式最先是新加坡港创造和发展的,所以亦称新加坡港物流运作模式。该模式主要有以下几个特点:第一,实行自由港政策;第二,政府负责港口基础设施的建设;第三,物流分工明晰,集约经营;第四,积极培育港口物流链;第五,物流运作和管理高度现代化;第六,物流服务形式多样化。

3) 香港港口物流运作模式——独立型物流中心模式。该模式最先由香港港提出,所以亦称香港港物

流运作模式,指的是由港口企业自行组建的专业化物流中心,依托港口的基础设施、人力和上下游业务关系开展物流业务。这种模式主要有以下几个特点:第一,物流企业实行一条龙经营和一体化服务;第二,物流自动化水平高;第三,物流信息化水平高;第四,围绕主业提供各种增值服务^[7-8]。

2.2.3 港口物流发展的驱动力不同

1) 鹿特丹港——综合型港口物流。鹿特丹港港口天然条件优越,港深水阔,地理位置良好,不仅是货物周转的口岸,还是国际贸易中心以及工业基地,属于典型的综合型港口物流类型。具有广阔的腹地与丰富的货源,企业类型齐全,物流企业多,发达的腹地经济为其港口物流的发展提供强大的支撑。多式联运体系健全,各种运输方式或直接与集装箱码头相连,或在码头附近,并有铁路服务中心以及班列提供便捷的铁路运输。在硬件设施方面,具备完善的配套设施,码头、堆场、仓库、道路和环保设施十分齐全,支持保障系统健全。在服务特色方面,服务措施完备,生产效率高,操作系统、管理软件先进。

2) 新加坡港——交通枢纽型港口物流。新加坡港处于国际航线的交通枢纽地位,方便为国内外各地区的经济联系及运输服务,得天独厚的区位优势,大大拉动了新加坡港口物流的发展,属于典型的交通枢纽型港口物流类型。由服务型企业、加工型企业、第三方物流企业所构成的腹地经济发达。具有便捷的对外交通条件,有畅通的公路网连接港口,有高效的海运铁路联运网,有四通八达的航线网,能直接把集装箱运往内陆城市。在硬件设施方面,具备完善的港口硬件设施,有大型的集装箱码头,有良好的技术装备,有专供货物装卸、存储、中转的起重和运输设施工具、仓库和货场;在服务特色方面,新加坡港提供了良好的通关条件、优质的服务体系以及国际接轨的政策氛围^[9]。

3) 香港港——商业拉动型港口物流。香港港口物流发展主要是由商业、贸易的发展而带动起来的,其主要功能是为发展国内外贸易服务的。具备很强的腹地经济消费能力。便捷的交通条件,有公路、铁路、航空、管道以及水运航道,便于和腹地及需要联系的城市、地区联结。在硬件设施方面,除了具备良好的技术装备,有专业存储和运输设施工具以外,还提供旅客上下休息的客运码头等。在服务特色方面,商业、金融业尤其是银行业与证券交易空前活跃^[10-11]。

3 世界典型港口物流发展成功经验对舟山群岛新区的借鉴

借鉴世界典型港口物流发展的成功经验,将有助于国际物流枢纽岛建设,加快推进浙江舟山群岛新区建设。

3.1 突出政府在港口物流发展中的重要作用

在鹿特丹港、新加坡港、香港港的港口物流发展过程中,政府在港口物流的发展中扮演着很重要的角色,有力地推动了港口物流业的不断发展。政府承担的职责主要体现在五个方面:第一,加强整体规划。包括产业发展规划、行业发展规划和区域发展规划等。第二,制定政策法规。努力争取国家和浙江省的支持,在金融、财税、土地、外汇、贸易和投资等方面出台优惠政策,形成“洼地效应”,吸引知名物流企业来舟发展。在此基础上,规范和引导行业健康发展,整顿和维护市场秩序。第三,投资建设基础设施。相对来说,港口基础设施建设具有投资金额大、回报周期长、见效速度慢和利润回报低等特点,很难吸引企业去投资,所以只有依靠政府财政的大力支持。第四,优化政务环境。以深化行政审批制度改革为突破口,切实改善审批环境,解决多头多层审批、审核问题,加快“新区速度”。第五,理顺港口物流管理体制。坚持“政企分开”,引入市场竞争机制,推进港口管理体制改革,实现港口投资多元化,融资渠道多样化,维护管理社会化。推进“大通关”建设,实现口岸管理“一条龙”服务^[12]。

3.2 注重专业港口物流人才的培养与引进

人才是港口物流发展的核心和关键,新加坡港和香港港在港口物流发展的过程中,曾采取各种措施多

管齐下,多策并举培养优秀、专业的高素质港口物流人才,这方面的宝贵经验值得我们学习与借鉴。具体可以从以下四个方面加以努力:一是通过与浙江海洋学院、浙江国际海运职业技术学院等本土高校合作,设置与港口物流相关的专业,培养一批优秀的港口物流操作管理人才,为舟山港口物流的大发展输送新鲜血液。二是在举办赴新加坡港口物流专题研讨班的基础上,制定舟山市港口物流行业人力资源中长期规划。三是积极面向全国和全世界引进高素质港口物流人才尤其是精通国际物流的复合型人才,如港口物流企业经理、物流部门经理、物流策划人员和物流信息系统开发经理。四是鼓励港口物流企业采取“请进来”和“走出去”的方式,对现有经营管理人员和广大员工进行现代物流基础知识和专业知识的教育和培训。

3.3 提高港口物流信息化建设水平

信息化是港口物流发展到供应链物流阶段的必然要求^[13]。鹿特丹港多年以前就已经能提供集装箱电子扫描等海关服务;新加坡港凭借其先进高级的网络系统已经能成功实现政府部门、货运代理、船东和航运公司之间的无纸化沟通;香港港的中转物流占整港业务的83%,并正在致力于构建虚拟供应链控制中心^[14]。舟山应紧紧围绕畅通物流业务、降低物流成本和提高通关效率三个重点,加快电子口岸平台、公共信息平台 and 物流企业信息系统的建设。整合现有的物流信息网络,建成海关、工商、质检、交通管理、银行、商务、税务等部门共享的综合物流信息平台,建立公路、海运、铁路、航空等运输物流服务信息网络,并逐步实现行业间的信息资源共享。

3.4 拓展港口现代物流服务功能

依托现代物流园区建设,结合临港工业的发展要求,对港口及区域物流资源进行整合,优化港口传统物流服务,延伸港口传统服务形成物流链,完善港口综合服务功能,以提升港口核心竞争力,拓展港口现代物流服务。鹿特丹港在货运码头大力兴建专业化物流园区,引导货主进园开展增值服务,能有效拉长产业链,其在拓展港口物流增值服务功能方面的成功经验值得我们学习和借鉴。

3.5 加大港口物流资源的整合力度

当前,我市存在岸线利用粗放、公用码头超负荷运转,私人码头利用率低等问题,港口物流资源亟待进一步整合。我们可以借鉴新加坡港的成功经验,新加坡港对港口岸线资源采用管理高度集中,经营充分市场化的方法,对隶属于不同投资主体的码头以及仓储区实行统一规划、充分利用,统一对外、各自经营的做法,并在业务及腹地利用等方面积极合作。随着中国舟山大宗商品交易中心的正式建立,势必会带动港口物流的飞速发展,因此,我市应积极调整优化现有码头的功能和布局,加强对物流园区的规划建设,提高对深水海岸线资源的综合利用效率,为我市港口物流的高速发展奠定良好的基础。

参考文献:

- [1] 马强,郭庆祝.港口在推动建立现代国际物流中心中的战略意义[J].港口科技动态,2006(3): 2.
- [2] 蔡福勇.福州港江阴港区发展的战略分析[D]. 厦门:厦门大学,2008.
- [3] 岳巧红,张家华.国内外港口物流发展经验借鉴[J].水运管理,2006(7):15-16.
- [4] 郭捷,王来军,魏亮等.我国物流园区发展现状及政策浅析[J].华东交通大学学报,2012,29(1):17-120.
- [5] 段伟堂,段雪霖,刘凯.港口物流的发展策略与发展模式[J].中外物流,2006(7):38-39.
- [6] 宋丽霞.南通港口物流系统分析与发展模式研究[D].镇江:江苏大学,2006.
- [7] 赵毅,郑文含.香港港口物流发展初探[J].江苏城市规划,2006,143(10):36-38.

- [8] 杨明明.香港的港口服务型供应链[J].采购与供应链,2006(10):56-58.
- [9] 高刚,黄敬前,郝梅玲.典型港口物流发展类型比较研究——对厦门港口物流发展的启示[J].商品储运与养护,2006,28(3):34-36.
- [10] 汪长江.世界典型港口物流发展模式分析与启示[J].经济社会体制比较,2012(1):218-223.
- [11] 林靖靖,黄敬前.典型港口物流发展类型比较研究——对厦门港口物流发展的启示[J].物流科技,2007(2):5-8.
- [12] 杜新,韦刚强等.新加坡构建遍及全球的国际化物流网络启示[J].广西经济,2011(10):19-20.
- [13] 王友顺,刘阳.我国物流信息化发展思考[J].华东交通大学学报,2002,19(4):105-107.
- [14] 信息化激活无水港[J].中国新通信,2009(16):77-78.

Comparative Study on Development Models of Port Logistics in the World

——Exemplified by Port of Rotterdam, Port of Singapore and Port of Hong Kong

Sun Jianjun, Hu Jia

(The communist party of zhoushan municipal party committee party school, ZheJiang Province, Zhou Shan City, 316000, China)

Abstract: The development models of port logistics in Rotterdam, Singapore and Hong Kong share similarities regarding industry development, policy support, introduction of talents, infrastructure construction and expansion of added value service after comparison, and differ each other in respect of port management models, port logistics operation models and port logistics development drive. Zhejiang Zhoushan Archipelago New District should borrow their successful experience. During the process of constructing international logistics hub in full efforts, it should accentuate the significant function of government, foster and introduce more professional logistics talents, improve the construction of port logistics information system, expand service functions of modern port logistics and effectively integrate port logistics resources.

Key words: port logistics, development models, comparative study