

CHANGJIANG GANGKOU WULIU FUWU GONGYINGLIAN
ROUXING GOUJIAN WENTI YANJIU

长江物流服务供应链 港口柔性构建问题研究

高 飞 著



合肥工业大学出版社
HEFEI UNIVERSITY OF TECHNOLOGY PRESS



长江港口物流服务供应链 柔性构建问题研究

高 飞 著

合肥工业大学出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

长江港口物流服务供应链柔性构建问题研究/高飞著. —合肥: 合肥工业大学出版社, 2015. 12

ISBN 978 - 7 - 5650 - 2577 - 8

I. ①长… II. ①高… III. ①长江—港口—物流—供应链—研究
IV. ①U695. 2

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2015) 第 311675 号

长江港口物流服务供应链柔性构建问题研究

高 飞 著

责任编辑 王钱超

出 版	合肥工业大学出版社	版 次	2015 年 12 月第 1 版
地 址	合肥市屯溪路 193 号	印 次	2016 年 3 月第 1 次印刷
邮 编	230009	开 本	710 毫米×1010 毫米 1/16
电 话	人文编辑部: 0551 - 62903205	印 张	10.5
	市场营销部: 0551 - 62903198	字 数	158 千字
网 址	www. hfutpress. com. cn	印 刷	合肥星光印务有限责任公司
E-mail	hfutpress@ 163. com	发 行	全国新华书店

ISBN 978 - 7 - 5650 - 2577 - 8

定价: 28.00 元

如果有影响阅读的印装质量问题, 请与出版社市场营销部联系调换。

前 言

随着社会经济和现代物流业的快速发展,市场对长江港口物流服务能力的要求将越来越高,企业为增强核心能力和提升运营能力,更加希望物流服务供应商能提供一体化和个性化的物流服务。所以,长江港口联合相关物流节点企业有效融合为一体,形成高效的港口物流服务供应链,是其发展必然之路。同时为适应市场需求和环境变化,物流服务供应链如何实现柔性运作,为经济快速发展提供定制物流服务以满足客户需求,也是长江港口物流服务供应链可否持续发展的决定因素之一。因此,探索新一代长江港口的功能特征,揭示港口发展的新规律,提升港口的竞争能力,已经成为热点问题。本书具体内容如下:

一是长江港口物流发展现状。重点分析长江港口物流发展现状与趋势,并深入透析长江港口物流发展中存在的问题及其原因。

二是长江港口物流发展模式。通过分析世界典型港口物流发展模式,总结经验,揭发启示,进而对我国长江港口物流发展模式的构建进行设想,分析构建措施,最后以芜湖港为例进行实证探讨。

三是现代港口物流服务供应链理论。从服务供应链的内涵、特征及关键问题的理解到港口物流服务供应链的内涵、特征等基本理论进行阐述与探讨。

四是物流服务供应链结构体系。以物流服务供应链的发展理论为基础,分析港口物流服务供应链系统及其参与成员,探讨港口物流服务供应链结构体系和管理活动问题。

五是港口物流服务任务分配。根据任务分配理论和方法,借鉴任务分配的研究现状,对港口服务供应链任务的内涵及特征进行界定,并对具体任务进行描述。在深入探讨港口服务供应链任务分配机制与原则的基础上,初步构建港口服务供应链任务分配模型。

六是港口物流服务供应商选择,通过对港口物流服务供应商的理论分析,进而深入探讨港口物流服务供应商的选择标准、选择评价及应考虑的重要因素和优化步骤。

七是长江港口物流服务供应链柔性构建。根据柔性设计理论,深入探讨长江港口物流服务供应链柔性构建的思路,并提出构建步骤、原则、框架以及措施等。

八是长江港口物流服务供应链绩效评价。根据物流服务供应链的协同理论,深入探讨绩效评价的必要性和设立原则,在此基础上构建长江港口物流服务供应链绩效评价指标体系。

目 录

第一章	长江港口物流发展现状	(001)
第二章	长江港口物流发展模式	(010)
第三章	现代港口物流服务供应链理论	(037)
第四章	物流服务供应链结构体系	(057)
第五章	港口物流服务任务分配	(071)
第六章	港口物流服务供应商选择	(091)
第七章	长江港口物流服务供应链柔性构建	(109)
第八章	长江港口物流服务供应链绩效评价	(131)
参考文献		(148)

第一章 长江港口物流发展现状

一、长江港口物流发展现状

(一) 长江港口物流发展现状

近年来,随着长江经济带腹地经济的蓬勃发展,长江黄金水道航道条件的进一步改善,长江各主要港口吞吐量飙升,港口建设取得重大进展,机械化、规模化水平明显提高,港口的功能在传统的装卸、转运业务基础上开始向包装、加工、仓储、配送、提供信息服务等高附加值综合物流功能拓展。长江干流沿线已形成一批大中小港口相结合,以主要港口为骨干、地区性重要港口为辅、其他港口互为补充、分层次的港口布局,构成三峡库区、长江中游和长江三角洲区域性港口群,基本涵盖整个长江流域,形成了以石化、煤炭、矿石、集装箱和通用件杂货等大宗货物运输为主体的运输系统格局。

1. 沿口港口及运输工具概况

长江干线有港点 220 余个,共有 15 个一类开放港口口岸,初步形成了以重庆、宜昌、城陵矶、武汉、九江、芜湖、南京、镇江等大中城市为依托、大中小型港口相结合,铁水、公水、江海河联运的港口体系。长江水系省际运输船舶约 8.1 万艘、1970 万载重吨,船舶平均吨位达 244 吨。机动驳比重不断上升,一些新型专用船舶如化学品船、液化气船、汽车滚装船、散装水泥船从无到有,已初具规模。

2. 基础设施及运输船舶概况

长江干线水富—长江口航道里程计 2838 公里,水富至宜昌 1074 公里。

可通航 500 ~ 3000 吨级内河船舶；宜昌至武汉 624 公里可通航 1000 ~ 3000 吨级内河船舶及组成的船队；武汉至长江口 11400 公里可通航 3000 ~ 5000 吨级内河船舶及其组成的船队。武汉以下可通航 5000 吨级海船，南京以下常年通航 3 万吨级海船，5 万吨级海船可乘潮到南京。

3. 市场主体发展概况

长江干线主要港口企业有上海国际港务（集团）股份有限公司、南京港口集团、芜湖港口集团、武汉港务集团有限公司、宜昌港口集团、重庆港口集团等，随着长江流域经济的持续稳定发展，港口企业呈现码头泊位深水化、运输集装箱化、高科技化和港口经营多样化等特点。长江水系从事省际运输的航运企业主要有中国远洋物流有限公司、中海集团物流有限公司、长航集团和长安民生等。长江流域主要货运代理企业有中远、中外运、长航集团和民生等，分别在不同区域占据主要市场份额。

4. 货运量及主要货类的市场前景分析

长江干线 2010 年货运量就达到 5.9 亿吨，与 2003 年比年均增长率为 7.1%，2020 年货运量将达到 8.0 亿吨，2010 ~ 2020 年年均增长率为 3.1%。未来一段时间液体化工散货市场中原油运输格局将发生较大变化，但长江水运在长江流域地区的原油运输市场中仍占一定的市场份额，成品油及其石油制品运输市场格局变化不大。干散货市场中煤炭运输的需求近期将保持较快增长，远期受“西电东送”“西气东输”“一路一带”及长江地区能源结构调整的影响增幅放缓。金属矿石需求增加，矿石将是长江港口吞吐量增长的动力之一。各种金属矿石有许多不进入社会流通领域，以企业内部物流较多。非金属矿石受资源条件的影响，增幅有限，但随着钢铁工业和水泥工业的发展，建材用矿和冶金辅料的需求旺盛，是非金属矿石运输的主要增长因素。矿建材料主要集中在黄砂开采集中地（湖北、江西、安徽）的长江区间运输和下行运往长江三角洲地区，需求不断上升。件杂货市场中钢材外贸进出口呈较快增长态势。长江水泥产业带将建成我国建材工业的外贸出口基地之一，集装箱市场随着外贸规模的不断扩大而持续快速增长。

5. 长江港口发展的战略机遇

近年来，国际产业和资本加速向长江流域大规模转移，特别是国际资

本的转移以加工制造业为主,这些都须以发达的现代物流为重要条件。因为作为投资方,对资本与制造业的承接地的关注,已经不只是停留在其单方面的产业竞争优势,同时也更为注重产业的集聚配套服务,特别是现代制造业的中间环节的分离和两端的延伸。所以随着国际资本技术密集型产业向长江三角洲转移的不断加快,区域竞争制高点的抢占,已经转变为建设先进制造业基地以及港口物流的抢占。另外,随着国际服务业向我国转移步伐的加快,各地都形成了加速发展现代服务业的共识。这些都必将给长江港口企业带来巨大的发展空间,是长江港口企业一个千载难逢的机遇,同时也是长江地区加快发展、提高区域竞争力的重要机遇,必须牢牢把握。

2014年9月22日起,长三角三省一市的上海、南京、杭州、宁波、合肥海关率先全面展开长江经济带海关区域通关一体化改革,这种“多地通关,如同一关”的通关一体化,将是改革开放以来海关最具革命性的变革,将通过建立区域通关中心,打造统一的申报平台、风险防控平台、专业审单平台和现场作业平台,实现区域内企业自主选择报关纳税和货物验放地点。随着区域通关一体化改革的推进,长江经济带的通关成本、管理成本将得以精简,从而实现经济效益和社会效益的叠加。以一个40呎进口海运集装箱(不查验)从上海外港运输到苏州地区为例,选择一体化通关作业模式的通关费用明显比其他通关模式的费用要低,比最高值下降约27.49%,长江港口将迎来新的发展机遇。

(二) 长江港口物流发展趋势

现代物流业的发展拓展了长江沿线港口的发展空间,为港口加快产业升级,向更大的发展空间和更高的发展层次跃升提供了机遇。随着长江流域经济发展及对长江航运需求的增长和变化,长江沿线港口发展进一步加快,并呈现新的变化。

1. 长江沿线港口吞吐量继续保持高速增长

长江经济带作为我国重要的经济带,具有较为优良的区位优势和相当的经济实力。从其所在区域的经济综合实力来看,由于有长江黄金水道、铁路干线和高速公路干线的带动,沿江城市经济发展较快,沿江城市的集聚与扩散作用发挥明显。从发展趋势分析,随着沿江地区经济发展目标的

逐步实现,以及区域内综合运输网络与国家综合运输网络的逐步融合与完善,未来长江经济带的物流服务将超出腹地的地理范围;以沿江中心城市为中心服务枢纽的物流需求分布将日趋广泛,不仅将涵盖整个长江经济带,还将随着经济带及周边经济交流规模的不断扩大和长江经济带经济实力增长带来的辐射能力增强,延伸到包括周边省市的广大区域,物流需求分布的外延性开始增强。“十二五”期间,随着长江流域经济的增长,长江沿线港口吞吐量继续保持增长态势。

2. 码头靠泊吨级加大

《长江干流航道发展规划》明确提出,到2020年将大幅提高干流航道特别是长江中上游航道等级,实现重庆—城陵矶航道维护水深3.2米、城陵矶—武汉3.7米、武汉—铜陵4.5米、铜陵—南石6.0米、南京—浏河口12.5米的建设标准。为充分利用这一有利形势,长江沿线各港在建设新泊位和老泊位改造时,纷纷将提高靠泊等级作为发展方向。例如,重庆港在九龙坡和寸滩集装箱码头建设中,靠泊等级提高到144TEU集装箱船,武汉国际集装箱转运中心码头吨级提高到5000吨江海轮,南京以下码头绝大多数都是按2.5~3万吨级建设,南通港更建设了内河第一座10万吨级码头。码头大型化发展是长江港口建设的一大趋势。

3. 专业化码头建设方兴未艾

随着长江经济带的经济发展,钢铁、建材、化工、电力、汽车工业纷纷依托长江水道迅速发展。由于这些工业所需的原料及其产成品必须由水路运输,所以,未来一段时间,长江干流与之配套已建成并将继续建设大量专业化码头。《长江航运“十二五”发展规划》已明确将沿线港口发展重心放在集装箱、煤炭、矿产、汽车滚装、石化产品等专业化港口的建设上,并鼓励各港口建设物流园区。

4. 以港口为中心的物流网络不断扩展

长江沿线集装箱港口正在以枢纽港为基础,建立起港口区域性的物流服务中心,同时配合喂给港、支线港联动,形成具有长江水系特色的现代物流服务体系。例如,武汉市政府对于港口物流发展已明确定位:充分利用长江、汉江黄金水道,发挥武汉港作为我国内陆枢纽大港的有利地位和阳逻深水港区发展集装箱货运的潜在优势,大力发展水上运输,使武汉成

为华中地区的物流中心。此外,一些港口利用区位优势和长期积累的服务特色优势,向物流转运中心发展,其服务区域半径不断延伸。例如,张家港港区已成为华东地区最大的木材转运中心和销售中心,常熟港区正逐步成为华东地区最大的钢材集散地。

5. 外资和国内非港口企业资本投资码头的力度进一步加大

以港口为平台的大物流的发展,突出了港口城市在区域中的口岸优势和中心城市核心价值,港口城市的发展已处于重要战略机遇期。“港为城用,城以港兴”又在新的发展战略层面赋予了新的内涵。目前,长江面临新一轮建港热潮,加入 WTO 后,外资进入港口行业的速度进一步加快。随着港口管理体制改革的顺利进行以及港口民营化发展,国内外各种资本快速流向前景看好的长江港口建设,投资港口建设持续升温。

(三) 长江港口物流发展模式现状

发展模式的选择是长江港口发展现代物流的关键,能否有效地选择适合自身发展的模式将关系企业物流发展的成败。从国内外港口企业发展现代物流的历程看,大型港口多以自建、改建为主,中小型港口以联建为主,由于我国物流条块分割、地区分割、部门分割的现状,根据企业利用资源的角度来分,目前长江港口企业结合自身情况主要选择了以下几种发展模式:

1. 改革改进型

按现代物流理念,改造港口业务流程和管理方式,整合现有物流资源,使港口管理及运营方式向一体化、信息化、网络化、专业化方向转变,逐步将传统企业改造成现代物流企业。改革改造的重点:一是按一体化运营思路,改变现有管理服务方式,由组货、代理、运输、仓储堆存、装卸等环节各自为政、分头对外,变为“一条龙”服务;二是有效整合港口内部和社会物流资源,简化业务流程,提高作业效率,降低综合物流成本;三是按照现代物流标准,对现有服务设施进行改造,提高物流设施、设备技术水平;四是以信息化为龙头,改造企业现有业务网络、信息网络,实现与客户在信息资源上的共享。此种模式进行的工作基本属于港口内部事务,不需要大的投资,对长江港口企业而言,简单易行,具有较强的可操作性。

2. 政府促动型

将港口物流纳入所在地城市物流建设之中,充分利用政府在推进物流发展中的作用和给予优惠政策,充分发挥港口在物流链中的核心作用,在政府宏观规划物流发展过程中获得港口物流的发展。

3. 筑巢引凤型

港口利用自身区位、库场、后方土地资源等优势,搭建物流平台,吸引社会物流企业进入,促进港口物流发展。在港区周围发展大型商贸中心,有条件的长江港口企业可以利用现有库场设施,吸引社会物流企业进入,由此推动港口物流的发展。

4. 业务拓展型

突破装卸、堆存等传统港口业务的范围,与运输、代理等企业合作,根据用户需求在港区开展加工、分包装等延伸服务,争取为客户提供全方位的第三方物流服务。业务延伸不仅可以为客户提供更加周到的服务,同时可以有效地增强港口竞争力,提高企业效益。据了解,目前许多长江港口企业都在积极拓展相关延伸服务,争取为港口创造更大的发展空间,这也是长江港口企业近年来服务功能变化的共同特点,是可行的、有效的,可以为港口开展更高层次的物流发展打下基础。

5. 跟随型

目前许多中心城市、大型港口已规划建设了物流园区,长江港口企业可以积极参与,争取成为大型物流园区的一部分,在参与过程中提升物流服务水平,获得在物流发展中的应有地位,以免被排斥在物流发展大潮之外。此种模式适用于与大型物流园区、物流中心邻近的长江港口企业。

总体而言,目前许多长江港口企业本着调结构、强效益的原则,坚持以市场为主导,正在加快推进物流发展模式的转变和转型升级。努力发展规模化、集约化、网络化物流体系,努力构建干支直达、江海联运,为加快形成集装箱、铁矿石、煤炭、滚装汽车、石油及液体化工综合物流体系而奋进。但是长江港口企业基础相对薄弱,物流发展模式的不成熟,无法满足长江经济社会发展日益增高的物流需求,严重制约了长江经济发展。

二、长江港口物流发展存在的主要问题及原因分析

目前长江港口企业物流发展模式的内外资源仍存在一些的问题,影响

其充分发挥,从总体来看,长江港口企业现代物流处在刚起步阶段,发展水平比较低。这一方面是由经济发展水平所决定的,另一更为重要的方面是还存在着许多影响和制约现代物流发展的因素。主要表现在:

1. 港口管理体制障碍

由于历史原因,港口建设和管理体制比较复杂,导致港口建设走不出自我积累、自我发展的小圈子,缺乏建设的大手笔,丧失了一些加快发展的机遇。缺乏大规模的面向境外和全国的市场支撑,使得运输(特别是国际运输)的需求相对不足。

2. 专业化港口建设滞后

一般来说大多数港口吞吐量中煤炭、原油、杂件占了很大的比重,而体现国际航运物流主流的集装箱吞吐量所占比重很小;港口建设仍停留于传统的货物仓储、装卸、中转层次,不适应现代物流业发展的需要。

3. 港口后方产业缺乏整体规划

港口后方产业都制订了扩容升级的新规划。但有的规划起点不高,视界不宽,前瞻性不强,各项专业规划彼此衔接不够,没有从整体上考虑并安排落实产业与港口联动发展。因而在实施过程中,基础设施衔接水平不高,集多种运输方式于一体的综合性物流枢纽发展较为滞后,条块分割、资源分散,难以形成整体,不利于长远发展。

4. 物流要素发展不平衡

不同地区物流要素发展是不平衡的,在一定程度上影响了物流服务的效率,主要表现为:长江港口企业物流基础设施尚不完善,尤其是信息化程度不高;部分设施功能尚未充分发挥,特别是物流人才缺乏等。对经营网络、多种运输方式联动的控制力相对较弱,经营业务分散,产业社会化、组织化程度低,仓储布局不尽合理,物流技术含量不高,难以满足工商企业日益精细化、差别化物流服务的需求。

5. 港口物流的信息系统利用率不高

尽管长江港口企业的信息化投入较大,信息化建设已经初见成效,但是信息化服务水平还较低。港口物流信息系统没有形成统一标准,还不能适应发展要求,导致一些单位和部门之间建立的信息数据库不能相互沟通,形成信息“孤岛”;物流作业各环节之间没有较好衔接,数据交换和

信息共享实现困难,物流活动难以顺畅进行,客户需求不能得到满足,专业化物流服务的方式有限。

6. 物流标准化水平低

中国物流标准化建设处于起步阶段,还存在着方方面面的问题。比如各类运输方式间装备标准不一致、物流器具标准不配套、信息技术不能实现自动无缝衔接与处理、物流标准的应用推广难等问题,这些都限制了长江港口物流的发展,降低了物流效率。由于标准不统一,信息系统不能互联互通,影响了公共物流信息和技术服务平台的发展,反过来又影响了各信息系统的使用价值。

7. 政企不分的现象依然存在,不利于港口物流业的建设和发展

中国长江港口的管理体制仍存在“政企合一”的现象,港口企业无法按现代企业制度实现自主决策、自主经营,致使与港口关联的临港工业、商贸业、运输业、港口服务业以及现代物流得不到相应发展。港口功能结构不合理,且较为单一。

8. 缺乏高素质的现代物流人才

现代港口物流作业过程环节复杂,信息量大,对技术需求高,各种物流信息具有不确定性、难以捕捉的特点。因此,现代港口物流企业应属于人才密集型企业,而中国港口物流的专业人才极其匮乏,普遍缺乏现代物流意识,特别是地区经济不太发达的长江港口企业。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。

9. 物流联盟程度低

港口物流的信息系统利用率不高,各港口物流业基本上处在无序竞争状态。码头前方装卸与后方仓储、运输不协调。尤其是后方仓储,运输业规模小,多数仍为粗放式经营,物流信息管理和技术手段较为落后。

综上所述,尽管长江港口还面临许多问题与挑战,但我们更应该看到国家仍处于发展的重要战略机遇期,长江港口企业仍处在大建设大发展时期,长江港口企业发展的基本态势没有改变。首先,为应对经济新常态,中央果断实施“产业转型、调整结构”政策,国家和长江省市采取了一系列扭转经济下滑的政策措施,长江流域经济有望保持平稳较快发展。其次,交通运输部已将长江黄金水道列为今明两年国家扩大内需加快交通运

输基础设施建设的重点之一。近年来，交通运输部连续批准了一批长江干线航道整治及支持保障系统建设项目，涉及投资近 50 亿元。第三，自 2005 年成功拉开了合力建设长江黄金水道的序幕以来，国家和沿长江省市的投资和政策扶持力度不断加大，发展现代长江航运，加快综合运输体系建设已经成为长江流域经济社会科学发展的客观需要。第四，近年来，随着信息化的发展，长江航运各级网上办公平台逐步建立，全长 2425 公里的重庆至上海光纤电路全线贯通，数字航道、智能航运建设加快了步伐，信息化发展正逐步走向统一标准、协同共享、综合服务的新阶段，将带给长江港口企业更深层次的变革，向着现代化的方向迈进。

第二章 长江港口物流发展模式

一、世界典型港口物流发展模式及启示

常言道：“它山之石，可以攻玉”。为了发展我国的长江港口物流，首先要积极学习国外典型港口物流发展模式的先进经验。国外先进典型港口物流发展模式的经验对我们具有重要的启示和借鉴意义。

（一）国外典型港口物流发展模式

1. 鹿特丹港的物流发展概况及发展模式

鹿特丹港位于荷兰西南沿海莱茵河和马斯河入海的三角洲上，临近世界海运最繁忙的多佛尔海峡，是国际水陆空交通重要枢纽，素有“欧洲门户”之称。

鹿特丹港不仅货物吞吐量大，而且由于国有和私营企业对不同种类市场都进行大额投资，其装卸货种也十分繁多，可以称其为化学品港、铁矿港、（液体）散货港、汽车港、件杂货港、冷冻货港和集装箱港。鹿特丹是荷兰的交通枢纽，铁路、公路纵贯南北，火车、汽车往来如梭，铁路及公路均通往西欧各国各主要大城市，水陆交通融为一体，确保了鹿特丹的重要地位。

鹿特丹港的物流发展模式简单说来可以称之为地主型物流中心模式。具体运作是：港口管理局拥有很大的经营管理自主权和土地使用权，由其统一港口地区的码头设施和临港工业以及其他设施的用地管理。通常港口管理局拿出一部分仓库和堆场开辟为公共型港口物流中心，仅负责管理和提供基础设施和配套服务，本身不直接参与物流中心的经营。当物流中心

建成后再由港口管理局有重点地选择业务基础牢固、信誉好的物流经营方加盟,逐步吸纳工商企业加入物流中心,并将原材料采购、配送等职能交由物流中心负责,参与供应链管理。地主型物流中心的管理模式代表着当今世界港口物流发展的一个主要方向,除鹿特丹港之外,目前美国的纽约新泽西港、巴尔的摩港、德国的汉堡港和法国的马赛港等世界著名港口均采用了这种经营管理模式。具体说来鹿特丹港物流发展模式主要有以下几个特点:

(1) 政府统一规划,企业自主经营。鹿特丹港的土地,岸线和基础设施的所有权属于鹿特丹市政府,市政府下设港务局,负责港口的开发建设和日常管理工作。港务局对港区内的土地、码头、航道和其他设施统一规划和投资开发,在港区内开辟专门的物流中心,重点引进和布局与港口相关的产业。参与经营的私人企业以租赁方式进行,一般只需投资码头上部份的机械设备、库场及其他一些辅助配套设施,从而使更多的企业能参与港口的经营。

(2) 配套设施完备,运作效率高。鹿特丹港配套设施完备,并拥有电子数据交换系统和自动化导航系统,港口管理设备和操作手段高度现代化。畅通快捷的海关服务确保港口货物的及时发送,同时完善的水陆空交通运输网使得货物能快速地送达目的地。

(3) 物流中心专业化、规模化。鹿特丹港成功的一个关键就在于在有限的港口资源条件下建立和发展物流中心,早在1998年该港就建立了“配送园区”,发展专业化的物流服务,从而成为世界各港纷纷仿效的范例。目前鹿特丹港区及腹地设有 Eemhaven、Botlek 和 Maasvlakte 三个专业化的大型物流中心。Eemhaven 物流中心面积为 35 万平方米,主要提供大宗产品如木材、钢材等的储存和配送服务;Botlek 物流中心面积约 86 万平方米,是石油、化工产品专业配送中心;Maasvlakte 物流中心面积约 125 万平方米,该中心入驻许多计划在欧洲建立配送中心和加强供应链控制的大型企业。这些物流中心采用最先进的通信和信息技术,并拥有充足、熟练、专业的劳动力,可提供各项增值服务以及海关的现场办公服务。

(4) 港城一体化的国际城市以及现代化的港口建设。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,