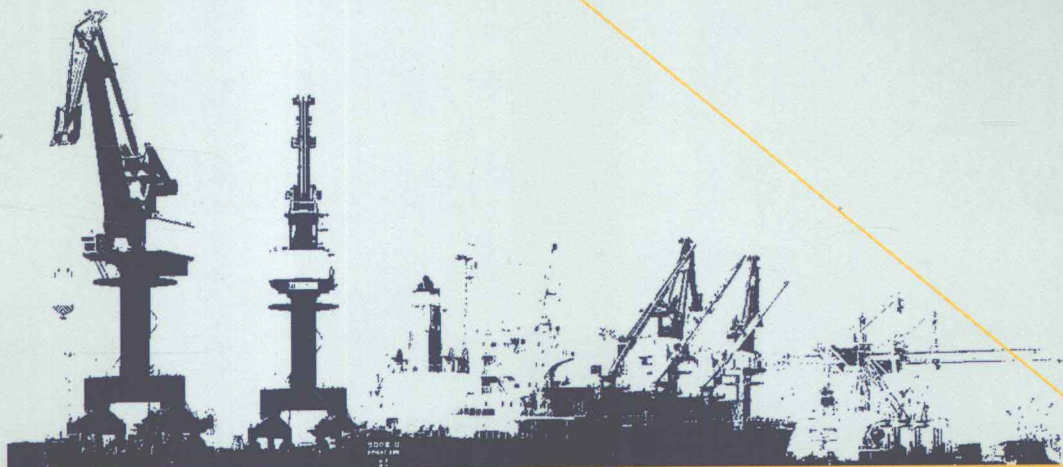




浙江港口物流 可持续发展研究

ZHEJIANG
GANGKOU WULIU
KECHIXUFAZHAN
YANJIU

彭 勃 王晓慧 著



海洋出版社

浙江省社科基金项目（10HZCS04YB）研究成果

浙江省科技计划项目（2010C25021）研究成果

浙江海洋学院学术著作出版基金资助

浙江港口物流可持续发展研究

彭 勃 王晓慧 著

海洋出版社

2013 年 · 北京

图书在版编目 (CIP) 数据

浙江港口物流可持续发展研究 / 彭勃, 王晓慧著.

— 北京: 海洋出版社, 2013. 6

ISBN 978 - 7 - 5027 - 8613 - 7

I. ①浙… II. ①彭… ②王… III. ①港口 - 物流 - 可持续性发展 - 研究 - 浙江省 IV. ①U695. 2

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2013) 第 151751 号

责任编辑: 白 燕 杨传霞

责任印制: 赵麟苏

海洋出版社 出版发行

<http://www.oceanpress.com.cn>

北京市海淀区大慧寺路 8 号 邮编: 100081

北京华正印刷有限公司印刷 新华书店北京发行所经销

2013 年 6 月第 1 版 2013 年 6 月第 1 次印刷

开本: 787 mm × 1092 mm 1/16 印张: 23. 25

字数: 510 千字 定价: 70. 00 元

发行部: 62132549 邮购部: 68038093 专著中心: 62113110

海洋版图书印、装错误可随时退换

前言

物流是经济发展的基础产业，加快现代物流产业的发展，对于优化资源配置，提高区域经济发展质量以及竞争力水平具有重要作用。国家“十一五”规划纲要明确提出“大力发展现代物流业”，中央和地方政府相继建立了推进现代物流业发展的综合协调机制，出台了支持现代物流业发展的规划和政策。港口是国际物流的集散中心，是综合运输体系的重要组成部分，与其他运输方式有着密切联系。据资料显示，国际物流量的90%以上是由海运完成的。港口作为海运的起点和终点，是大量货物的集散点。当需要对货物进行运输、仓储、加工、分拨、包装、信息处理等一系列物流增值服务时，选择在港口这一货物集散点进行，最能取得规模经济效益。

浙江省是中国经济较为发达省份之一，区域面积相对较小，人口密度大，能源和生产资料相对短缺，经济和社会的发展过程中，对能源、原材料从省外输入、工业品向省外输出的需求大。由于自身能源、原材料资源短缺，必须依靠进口，因此港口发挥着对经济和社会极其重要的支撑和保障作用。首先，由于浙江港口区位优势突出，海运资源丰富，沿海港口现代物流的发展有利于降低全省物流成本、节约社会资源和提高经济质量。其次，沿海港口是浙江省沿海产业带的发源地，是浙江省发展外向型经济、融入全球经济的前沿阵地，港口发展现代物流，已成为完善投资环境的重要方面，也成为与国际贸易接轨的必要条件。最后，浙江省正处于第二个经济与社会的发展战略机遇期，富民强省的前提是用科学发展观指导并实现全省经济的跨越式发展，沿海港口正是浙江战略资源的最大优势之一，凭借沿海港口的优势，发展现代物流业正当其时。因此，沿海港口发展现代物流，可以促进综合运输体系的发展，更可以发挥浙江省丰富的水运资源优势，优化水路运输系统，从而实现浙江省水运强省的战略目标。

但是，从目前情况看，浙江港口群总体上仍处于第一代港口功能水平，即“装卸+运输+仓储”，仅有部分港口拥有加工、配送、贸易等增值物流功能。港口物流业与临港工业、旅游业、港航服务业等产业的融合度不高，浙江港口资源的优势、港口的效益还未得到充分发挥，仍然存在港口物流服务功能单一、港口物流环节衔接不畅、港口物流相关经营主体信息系统平台不能实时对接、港口物流中心综合协

调水平低等问题。浙江港口吞吐量的快速增长与港口对浙江社会经济的贡献度之间的联系程度尚不够密切,对本地经济社会发展的带动作用不强。

由此可见,在浙江省大力发展海洋经济、实行“港航强省”的战略和全国大力发展服务业的双重背景下,运用港口物流、供应链、区域经济与产业集群、港口区位势、港口物流绩效评价等理论,基于横向、纵向一体化相结合的空间集聚新模式,提出浙江港口物流产业化增进对策,有助于促进多式联运的发展,有助于信息化和经营、管理、决策水平的提高,有助于拓展港口功能、发掘新的利润源、扩大港口影响力、提高港口竞争力,彻底改变当前浙江省港口群仍以第一代港口为主的现状,实现向第二代、第三代,甚至第四代港口的跨越式发展。

本书得到浙江省科技厅 2010 年软科学基金、浙江省 2010 年哲学社会科学规划基金和浙江海洋学院学术著作出版基金资助,在此表示衷心的感谢!

全书分为九章。

第一章为港口物流发展的理论实践审视。主要界定了港口物流的内涵,探讨了典型港口物流的发展模式,分析了我国港口物流发展现状,阐述了我国港口及运输系统布局,展望了我国港口物流发展趋势,并拓展了港口物流理论。

第二章为浙江港口物流产业对于综合竞争力提升的贡献模式。主要分析了浙江港口发展与综合竞争力提升关联效应的动态特征,深入探讨了浙江港口发展与综合竞争力提升动态关联效应演化的成因机制,并提出了集群式港口物流供应链柔性化运作机制对城市综合竞争力的贡献模式。

第三章为浙江港口区位势及其增长机制。主要提出以区位分析作为制定港口物流发展战略的理论基础,建立了浙江港口区位势的分析模型,并应用模型分析了舟山港、宁波港和上海港的区位势。

第四章为浙江港口物流产业竞合态势。主要基于对上海港、宁波—舟山港集装箱运输合作竞争的博弈分析,探讨了上海港、宁波—舟山港集装箱运输合作发展的对策,研究了供应链战略合作伙伴关系下浙江港口物流企业对客户的定价模型,并对供应链战略合作伙伴关系下浙江港口物流企业服务定价模型进行了实证分析。

第五章为浙江港口物流产业发展模式。主要梳理了港口物流发展模式理论,对港口物流发展模式进行了比较和选择,论证了浙江港口物流产业发展模式,并探讨了舟山国际物流岛的功能定位及发展模式。

第六章为浙江港口物流产业运行效率。主要基于 DEA 模型对浙江沿海规模以上港口物流效率进行了测度评价,并分析了浙江省港口物流发展面临的新形势以及浙江省港口物流未来发展趋势。

第七章为浙江港口物流企业财务评价。本章首先以浙江港口物流上市公司作为

研究对象,采用 AHP 层次分析法,以盈利能力、偿债能力以及发展能力作为评价指标,对企业绩效评价进行实证研究。其次,定量描述了浙江港口物流上市公司杠杆系数,并通过分析经营杠杆系数数据,揭示了浙江港口物流上市公司的行业属性,总结得出了浙江港口物流上市公司的经营理念。

第八章为浙江港口物流信息化建设构想。主要阐述了港口物流信息化的技术基础,提出了港口物流信息化建设目标规划、总体结构以及港口物流信息系统一站式服务的模式,分析了舟山市港口信息化建设现状,预测了舟山市港口物流信息化发展态势,并设计了舟山市港口物流信息系统总体结构。

第九章为浙江港口物流产业化增进对策。从国际视野、战略高度,系统分析、研讨浙江港口物流产业的发展路径,提出了推进浙江港口物流产业化发展的措施,既有助于浙江港口物流产业发展上一个新台阶,成为全国港口物流发展的战略高地,更有助于浙江港口物流产业的协同、高效推进及港口物流产业的转型升级。

作 者

2013 年 2 月 24 日于舟山

目 录

第一章	港口物流发展的理论实践审视	1
第一节	港口物流理论及认识	1
一、	物流的理论界定	2
二、	港口发展的历史沿革	5
三、	港口物流的内涵	7
四、	港口物流理论拓展	17
第二节	国外港口物流发展检视	28
一、	国外港口物流发展的主要阶段	29
二、	国外港口物流的发展趋势	30
三、	典型港口物流的发展模式	31
四、	鹿特丹港、汉堡港和釜山港的物流发展概况	32
五、	国外港口物流发展启示	39
第三节	我国港口物流发展透视	41
一、	我国港口及运输系统布局	43
二、	我国港口物流发展现状	51
三、	我国港口物流发展趋势	55
第二章	浙江港口物流产业对于综合竞争力提升的贡献模式	57
第一节	港口与腹地互动发展的基本理论	57
第二节	浙江港口发展与综合竞争力提升关联效应的动态特征	58
一、	浙江港口与综合竞争力关联体系构建	58
二、	基于模糊层次分析法的浙江综合竞争力指标体系影响程度分析	61
三、	浙江港口发展与综合竞争力提升关联度分析	62
第三节	浙江港口发展与综合竞争力提升动态关联效应演化的成因机制	67

	一、港口集群化的演变·····	67
	二、港口物流需求结构的变动·····	67
	三、周边其他港口的激烈竞争·····	68
	第四节 集群式港口物流供应链柔性化运作机制对城市综合竞争 力的贡献模式·····	68
	一、港口物流直接贡献·····	70
	二、港口物流间接贡献·····	70
	三、港口物流波及贡献·····	71
第三章	浙江港口区位优势及其增长机制·····	72
	第一节 区位理论·····	72
	一、四大古典区位理论的梳理·····	72
	二、区位理论政府行为学派的初创·····	77
	三、区位理论的分化和政府行为学派的发展·····	78
	四、小结·····	81
	第二节 港口区位优势理论·····	82
	一、港口区位优势理论简评·····	83
	二、港口区位优势基本内涵及影响因子体系·····	84
	三、港口区位优势创造路径与方向·····	85
	四、结论与亟待解决的问题·····	88
	第三节 国外港口区位条件的演变及其原因探讨·····	88
	一、国外学者对物流系统与港口区位要素的界定·····	88
	二、国外港口区位优势供求关系的新突变·····	90
	第四节 浙江港口区位优势及其增长机制·····	93
	一、区位优势界定·····	93
	二、浙江港口区位优势概念及模型·····	94
	三、浙江港口区位优势增长机制·····	95
	四、舟山群岛新区港口区位优势实证分析·····	100
第四章	浙江港口物流产业竞合态势·····	108
	第一节 浙江港口物流产业竞合发展战略与策略·····	108
	一、浙江港区联动一体化发展·····	108
	二、浙江港口物流产业竞合发展战略·····	113
	三、浙江港口物流系统发展策略·····	118

第二节 沪、甬两港竞合关系	123
一、上海港、宁波—舟山港简况	123
二、舟山、杭州湾跨海大桥对上海港、宁波—舟山港集装箱 运输的影响	124
三、上海港、宁波—舟山港集装箱运输合作竞争的博弈分析	126
四、上海港、宁波—舟山港集装箱运输合作发展的对策探讨	129
五、结束语	131
第三节 浙江港口物流企业竞合定价	132
一、引言	132
二、港口物流企业与客户的供应链战略合作伙伴关系	134
三、基于供应链战略合作伙伴关系的浙江港口物流企业对 客户的定价模型研究	136
四、基于供应链战略合作伙伴关系的浙江港口物流企业服务 定价模型的实证分析	140
五、结论	146
第五章 浙江港口物流产业发展模式	148
第一节 港口物流发展模式的理论依据	148
一、规模经济理论	148
二、集聚—扩散理论	149
三、要素禀赋理论	149
四、后发优势理论	150
五、差异化理论	150
六、梯度转移理论	151
第二节 港口物流发展模式的选择	151
一、国际航运中心模式	151
二、港口区域物流体系模式	153
三、虚拟供应链联盟模式	153
第三节 港口物流发展模式的比较和选择	155
一、几种港口物流模式的比较	155
二、影响港口物流发展模式选择的因素	155

	第四节 浙江港口物流产业发展模式	157
	一、浙江港口物流产业发展环境	157
	二、浙江发展港口物流产业的基础条件	164
	三、浙江港口物流产业的市场需求分析	178
	四、浙江港口物流需求总量预测	183
	五、浙江港口物流产业发展模式的选择	187
	第五节 创建舟山群岛新区国际物流岛发展模式	192
	一、舟山群岛新区现代国际物流岛的内涵	192
	二、舟山建设国际物流岛的 SWOT 分析	195
	三、舟山国际物流岛货物吞吐量预测	201
	四、舟山国际物流岛的功能定位	205
	五、舟山国际物流岛发展模式	206
第六章	浙江港口物流产业运行效率	212
	第一节 浙江港口物流发展分析	212
	一、浙江港口物流发展现状	212
	二、浙江港口物流发展瓶颈	213
	第二节 浙江港口物流产业运行效率测度	215
	一、港口效率评价方法	215
	二、基于 DEA 模型对浙江沿海规模以上港口物流效率测度的 实证研究	222
	三、结论	233
	第三节 浙江港口物流发展态势	233
	一、浙江港口物流发展面临的新形势	233
	二、浙江港口物流未来发展趋势	234
第七章	浙江港口物流企业财务评价	237
	第一节 浙江港口物流上市公司绩效评价	237
	一、企业绩效评价概述	238
	二、港口企业绩效评价现状	238
	三、港口业物流上市公司绩效评价指标的设计	240
	四、浙江港口物流上市公司实证研究	247
	第二节 浙江港口物流企业财务杠杆效应	252
	一、港口行业营运特征及风险	252

	二、港口类上市公司基本状况	254
	三、港口类上市公司的财务杠杆计算	255
	四、港口类上市公司财务杠杆数据分析	259
	五、港口类上市公司财务杠杆效应的利用	261
	六、结束语	262
第八章	浙江港口物流信息化建设构想	263
	第一节 港口物流信息化概述	263
	一、国外研究现状	265
	二、国内研究现状	267
	三、港口物流信息化的内涵	268
	四、发达国家港口物流信息化的发展及启示	269
	第二节 港口物流信息化的技术基础	280
	一、条形码技术	280
	二、射频识别技术	280
	三、GPS 全球定位系统	281
	四、EDI 电子数据交换技术	282
	五、电子商务技术	283
	第三节 港口物流信息化建设	285
	一、目标规划	285
	二、总体结构	289
	三、基础设施建设	291
	四、港口物流业务应用平台建设	300
	五、港口物流信息系统一站式服务的模式	305
	六、系统的搭建	306
	七、设计思路	309
	第四节 实例分析	310
	一、舟山港口信息化建设现状	310
	二、舟山港口物流信息化发展态势	315
	三、舟山港口物流业务需求分析	317
	四、舟山港口物流信息系统总体结构	319
	五、舟山港口物流信息系统的建设	323
	第五节 舟山港口物流信息化建设的保障措施	330

	一、组织保障	330
	二、人员保障	330
	三、资金保障	331
	四、信息安全保障	331
第九章	浙江港口物流产业化增进对策	332
	第一节 浙江港口物流产业化发展的路径分析	332
	一、浙江港口物流产业的社会化	332
	二、浙江港口物流产业的专业化	333
	三、浙江港口物流产业的规模化	334
	四、浙江港口物流产业的标准化	334
	第二节 浙江港口物流产业化发展的保障措施	336
	一、强化现代物流理念	336
	二、加强组织领导，完善政策体系	338
	三、优化发展环境，吸引更多货源	341
	四、建设现代港口物流园区，培育港口物流产业集群	342
	五、夯实浙江沿海港口物流集群式供应链纵向环节	345
	六、夯实浙江沿海港口物流集群式供应链横向环节	349
	七、加强物流技术创新，保障港口物流集群式供应链运作	350
参考文献		353
后 记		360

第一章

港口物流发展的理论实践审视

伴随着 21 世纪经济全球化和区域化进程的加速,港口面临着提供增值服务和拓展功能的新历史使命。作为国际运输的枢纽接口和国际经贸的支撑平台,港口参与经济腹域资源要素配置综合物流配送的作用正在凸显出来,具有海陆两大辐射面的港口不仅已成为链接世界性与区域性生产贸易和消费的中心纽带,而且开始成为主动策划和积极参与上述经济活动的操作基地。

浙江位于长江三角洲南部,是我国沿海经济发达地区和外向型经济发展活跃地区。浙江具备长江三角洲最丰富的深水港资源,港口不仅是本省经济发展和对外开放的重要依托,也是长江三角洲和长江沿线地区物资转运的重要枢纽。基于客户服务及物流、资金流、信息流“三流合一”的思想,结合港口物流内涵、产业特性对浙江港口物流发展的理论实践等问题进行研究,对进一步加快发展沿海港口,有效利用港口资源,促使港口在更广领域、更深层次参与全球经济合作与竞争,促进“海洋经济强省”建设和区域经济社会发展,具有重要的现实意义。

第一节 港口物流理论及认识

随着经济全球化和国际分工专业化趋势的不断增强,我国对外贸易的飞速发展引致了对交通和物流更广泛的需求,由此激增的国际贸易货运量中通过海上运输完成的占 90% 以上。沿海港口作为全球综合运输网络的重要节点,为顺应世界船舶大型化和集装箱化的发展趋势,功能也在不断拓展延伸。发展和完善现代港口物流,已成为了各大港口企业建设的目标和重点,在惠及企业自身的同时,对港口腹地的制造业、贸易和经济发展起到了巨大的推动作用。

港口物流属于生产性服务业,通过运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等一系列流程,为其他各行业提供基础性服务,支撑着经济的发展;同时,港口物流的各个环节涉及国民经济的多个方面,是一个跨部门、跨行业、跨地区的综合性服务性产业,具有极强的产业联动和经济带动效应,发挥着“增长极”的作用。

研究港口物流产业,首先要理解和把握物流以及港口物流的内涵。对于物流以及港口物流的内涵,虽然国内众多专家、学者通过长期的理论研究和实践考察,分别从不同角度进行了界定,但港口物流产业作为一个较新的领域是随着港口物流实践的发展而不断发展的,因而对港口物流的理解和认识也是在不断地深入和完善。

一、物流的理论界定

物流一词起源于第二次世界大战期间美国的军事应用,日本将其定义为物流。“二战”以后,物流在企业界得到应用和发展,因此出现了“物资管理”、“配送工程”、“企业后勤”、“市场供应”、“物流管理”等词语来描述物流的内涵。目前,对于物流的定义有很多种,学界较为普遍认可的是联合国物流委员会对物流的阐释。联合国物流委员会根据物流发展的现状,对物流提出了全新的界定,即:物流是为了满足消费者需要而进行的从起点到终点的原材料、中间过程库存、最终产品和相关信息有效流动和储存计划、实现和控制管理的过程。欧洲物流协会(European Logistics Association, ELA)在1994年发表的《物流术语》(Terminology in Logistics)中定义的物流为:物流是一个在系统内对人员或商品的运输、安排及与此相关的支持活动的计划、执行与控制,以达到特定的目的。

结合物流未来发展方向及我国物流发展现状,我国出台的《中华人民共和国国家标准物流术语》,其中也给出了物流的定义,即:物流就是物品从供应地向接收地的实体的移动过程中,将运输、储存、装卸、搬运、包装、加工、配送、信息处理等过程的功能有机整合和优化管理从而满足物主要求的过程。根据实际需要,物流将运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、回收、信息处理等基本功能实施有机结合。

(一) 现代物流的特征

现代物流是在传统物流的基础上发展起来的,通常认为,现代物流与传统物流的根本区别在于:现代物流强调系统整体优化,即以现代信息技术为基础,对物流系统内运输、包装、搬运、装卸、流通加工、配送、存储等各个子系统进行优化整合,因此出现诸如核心业务管理协调、供应链一体化管理、全程物流等理念;现代物流一定有完善的物流信息系统和信息网络的支持,其决策、运作过程与管理都离不开信息系统的支撑;现代物流应该具有先进的物流科学技术。现代物流正成为全球经济发展的一个重要热点和新的经济增长点,并已成为一个国家或地区经济综合实力的重要标志之一。现代物流因与现代经济发展、交通及信息技术进步的紧密结合,在国民经济中的地位不断提高。从物流发达国家的经验分析,现代物流发展主

要呈现以下特征。

1. 物流发展是经济发展水平的直接反映

经济的全球化,使得地区间与国家间经济的交往与依存日益密切,大批跨国经营的大型企业和集团的全球化发展目标的实施,使物流的组织打破了地区和国家的界限,在一个开放的大系统、大格局中运作,呈现出全球化、网络化和标准化特征。与此同时,依托现代先进信息手段和交通运输手段,如 EDI、国际集装箱多式联运等,物流服务趋于使用统一的技术标准和装备。

2. 物流发展与科技进步紧密相关

计算机及网络技术的突飞猛进,使物流企业可以在更大的范围内组织和管理物流活动,并提高物流经营与管理的效率,物流企业与生产企业、商业企业之间的联系更加紧密,物流管理方法和手段更加成熟,适应不同物流服务对象和企业生产经营特点的物流管理方法相继出现。如“零库存”、“及时供货”和“供应链管理”等。

3. 物流具有更大的国民经济意义

物流服务的广泛采用,使物流相关行业得以相互衔接、协调发展,加之物流总体规模的扩大,使得物流的产业化程度提高,物流活动已超出其自身范围,对国民经济其他产业具有更广、更大的波及作用,逐渐形成很高的国民经济价值。不仅仅是物流业本身产值正在日益增加,进一步提高了其在国民经济中的地位和作用,而且,物流业还带动了其他众多产业的增值和就业的增长,大大提高了对国民经济的贡献率。

(二) 现代物流的发展趋势

现代物流业在发达国家已进入成熟阶段,进一步的发展主要着力于内涵的拓展、过程的延伸、覆盖面的扩大以及管理的专业化、标准化和信息化,呈现以下发展趋势。

1. 服务范围不断扩大,效率不断提高

物流服务范围的扩大缘自企业生产、经营方式改变和对效率、效益提高的要求。现代大型企业已实现或朝着原料采购、生产加工、产品销售“三地分离”的方向发展。为获取更廉价的原材料、实现最低加工成本、获得最佳销售利润,“三地分离”的趋势愈来愈明显,这就使物流活动的范围以超常速度拓展;与此同时,现代科技在交通运输领域、信息领域大规模应用,极大地提高了物资转移过程的沟通能力与信息交流能力。一方面支持了物流范围的不断拓展,另一方面使物流活动的效率越

来越高。最初的物流服务只解决运输问题，后来逐步将装卸、搬运、仓储、保管乃至报关、通关、保险、商检、卫检、动植物检、中转、保税等业务吸纳进来，把商品流通的全过程作为一个完整的领域进行统筹考虑。近年来，由于信息技术的发展和比较成本优势的驱动，产品异地加工、装配、包装、标志、分拨、配送、销售、转让等增值服务，也逐渐涵盖进来。

2. 物流服务的功能不断增加，创造价值的领域不断丰富

物流与运输的关系密切。早期物流的服务功能较单一，一般只解决运输问题。到了20世纪80年代及90年代初期，物流服务虽然逐步将搬运装卸、仓储、通关、保险等纳入进来，但还是围绕运输而展开的。20世纪90年代中期以来，计算机和网络技术发展很快，物流活动开始与现代信息技术融合，其功能呈现不断增加的趋势，逐渐出现了产品的异地简单加工、组装、包装和标志印刷等流通加工功能，以及配送、代销、分拨等以物流中心（配送中心）为依托的新功能；由于功能的不断增加，货物流与商流、信息流、资金流融为一体，创造的价值不断丰富，不仅继续创造着与运输直接相关的价值，而且还创造着与生产、流通相关的增值价值。

物流服务的过程经历了“港—港”、“门—门”和“货架—货架”等几个阶段，其过程在逐步延伸，可以将产品从生产线终端送到消费者手中。后来，由于生产企业需要实行“即时供货（JIT）”和“零库存（ZI）”以加速资金与物资的周转利用，物流业将生产以前的采购也包括在自己的服务范围之内，使服务过程向前延伸。此外，环保法规的日益严格，消费后的废弃物处理和回收利用，对某些物资来说，也是需要考虑的问题，从而使物流服务过程向消费后延伸。

3. 专业化物流服务的范围与规模不断扩大

现代物流服务的发展，是从提供相对较少服务项目的短期合作的传统物流服务，向提供综合服务及着眼长期伙伴型关系的现代第三方物流服务方向发展的渐进过程。在这个过程中，物流服务的专业化和客户服务的个性化愈来愈得到加强。现代物流企业与传统运输企业的不同之处在于，物流服务企业在货物的实际移动过程中并不是一个独立的参与者，而是代表发货人或收货人来执行，以期实现物流运营的专业化、科学化，并使物流企业与物流需求者之间建立更紧密、有效的联系。因此，随着第三方物流商的服务内容与服务模式的日趋完善，专业化物流服务的范围与规模将不断扩大。

因此，越来越多当前与潜在的物流需求者意识到，可以依靠现代第三方物流提供的专家和知识获得竞争优势。据我国仓储协会近期对我国部分工商企业的一项调查，在90多家被调查的企业中，将全部物流业务委托给第三方办理的占26.96%，

部分物流业务委托给第三方的占 58.90%。随着对现代物流认识的不断加深,我国工商企业必将摒弃“大而全、小而全”的经营方式,转而依靠第三方的物流服务。

二、港口发展的历史沿革

港口是位于江河湖海具有一定设施和条件,供船舶进行作业及在恶劣气候条件下靠泊、旅客上下、货物装卸、生活资料供应等作业的地方。按其所在地理位置分为海港、河港、湖港和水库港。传统而言,港口就是用来接送旅客和装卸货物的,因而其功能属于运输范畴。经过长期的发展,现代港口具有了更为丰富的内容:港口成为了各种交通方式,包括航空、公路、铁路、河运、海运甚至管道汇集的重要枢纽;港口是构成港口的构筑物、各种建筑物、设备如码头、外堤、航道、起重机械、交通线路、港池、仓库等的复杂综合体;港口是港口城市的不可或缺的组成部分。港口对港口城市的基础设施建设和经济职能的形成起着非常重要的作用。港口不再仅仅是装卸货物的转运地,而且成为货物的分拨中心和综合的物流平台。

随着港口经济的不断发展,港口也经历了许多发展过程,但是没有一种权威机构来区分这种发展过程,直到 1992 年,联合国贸易发展委员会在《港口的发展和改善港口的现代化管理和组织原则》的研究报告中把港口的发展分为第一代、第二代和第三代,20 世纪 90 年代后港口向第四代发展。

第一代港口是传统港口,形成于 19 世纪初,直到 20 世纪 50 年代。第一代港口属于航运中转型,其功能是水运货物的转运、临时储存、发货等。第一代港口与城市的对外商品交易紧密联系。港口着重其在件杂货装卸、运输方面的功能。

第二代港口起于 20 世纪 50 年代至 80 年代。港口增加了工业功能,装卸业务开始为临港工业服务,并形成了部分专为临海工业服务的港区及工业港,港口对城市经济 GDP 的贡献十分明显。此阶段是港口规模扩大最快的时期,码头专业化、深水化进展明显,但装卸仍是港口的主业,港口的散货作业比重增加,且散货成为有些港口的主要货种。港口地区形成了自己独立的工业区,港口除与运输、贸易的关系十分密切外,港区工业在国民经济中的比重明显加大,港口为工业服务的功能十分突出。

第三代港口形成于 20 世纪 80 年代以后,此时集装箱运输逐步成熟,港口成为各种运输方式的联运中心。许多港口以发展集装运输为重点,力争吸引国际中转货成为国际或地区性枢纽港,此阶段集装箱吞吐量已成为港口发展水平的重要标志。港口的信息中心地位确立,此阶段的港口设施发展特点之一是集装箱码头的大型化。第三代港口虽然成为各种运输方式的交汇中心,但只是联运中心,大多数港口还不是物流中心。货物装卸、储存、分运仍是港口的主体功能。