

物流中心：港口竞争新手段物流师资格考试 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/516/2021_2022__E7_89_A9_E6_B5_81_E4_B8_AD_E5_c31_516679.htm 托运人和承运人选择一个港口不仅基于港口货物搬运服务的能力，而且基于港口能够予以的利益。如果一个港口不能够予以优于其他竞争者提供的利益，那么，港口客户很可能仅仅基于价格选择港口。这个事实提出了一个问题：一个港口如何实现价值差异化。发展路上的变革现在，港口的商业成功或源自一个在传统货物搬运服务方面的生产力优势，或源自增值服务，或源自（主要地来自）经济范围和经济规模两个生产力优势的合并，因此，可以联想到生产力最高的港口将是那些拥有能够搬运大量货物量装备的港口或通过有效管理降低单位成本的港口。在20世纪70年代，几乎每个港口都提供同样基本的包装服务给每个客户。而到了现在，货物搬运这种低层次的服务竞争对于港口而言可谓是苦难深重，在货物搬运服务种类的范围之内，技术已经存在着同质化的现象，这意味着尽管新技术不时地提供一个生产力改进的机会窗口，但是，同样的技术对于竞争者也是可得的。在这种传统功能方面，有效地竞争已不再可能。因而，对于港口而言，需要找到获得竞争优势的新手段。在20世纪80年代后期，人们看到了主要变化的出现，客户开始要求港口提供更多种类的服务。对于港口而言，提供增值服务是建立足以支撑竞争优势的有力方式。托运人和港口客户正在变得愈加苛求，作为它们供应链的一个完整港口，客户现在趋向于寻找增值物流服务。因此，港口必须尝试通过提供差异化的服务满足这些需要，对港口

管理而言，这就形成了一个特殊的挑战。破局之术 研究显示，最成功的港口是那些既在货物搬运服务方面拥有生产力优势，同时还可以提供增值服务的港口。因而，对于港口而言，有几个可以利用的选项予以选择，如在表1中的简单矩阵里显示的那样。在矩阵的底部左下角，提供传统服务的港口是不能区别于它们的竞争者的，对于这样的港口而言，惟一的选项是移动到矩阵的右边，朝着生产力优势领先地位的方向，或者向上移动，朝着增值服务领先地位的方向。我们已经发现，对于港口而言，提供基础的、传统的货物搬运功能继续是一个需要，而且，若继续这样的服务会增加许多客户。或许正是因为这个原因，在发展中国家的许多港口依然全神贯注地改进它们传统港口功能的生产力。然而，未来的港口很少有仅仅在这个领域里繁荣昌盛的典范。更确切地说，较优服务的领袖应该拥有生产力和增值服务两方优势，这一点已经是很清楚的。融合后的共赢 港口能够体验互相促进的利益，这个利益来自物流中心提供的增值服务。对于一个港口而言，成为一个物流中心也是有利的，因为物流中心可以吸引货物并可以通过港口装船，在物流中心的货物流和一些集结在港口的货船之间存在正相关性。换句话说，货吸引船，船吸引货。港口通过增加的收入和创造就业机会受益，港口不仅可以从物流中心本身获利而且可以从增加的通过港口的货物流获利。因而，一个理想的港口应该提供不同范围的高度集成的服务。在世界范围内，主要是由于高度的全球生产和增值物流服务，先进的港口不断地强调物流中心的功能。在国际物流中，这些趋势强烈地表现在联合国亚太经社会（ESCAP）区域中，增值物流的趋势是很可能延伸到未来的

，当开发新港口或改造现有的港口时，一些港口已经在修改仓储功能以便提供增值服务功能。物流中心可以划分为3种不同的类别或阶段（如表2）。它是基于物流业务活动的范围和扩展来划分的。位于港区后面物流中心的物流公司能够完成基本的增值物流服务，同时，也能够完成其他增值物流服务。那就是，物流中心不但提供存货这样传统的业务活动而且提供诸如贴标签、装配、半制造和订制化这样的增值物流服务。在主要的港区中，物流中心有效地合并了物流和工业活动，创造了国家特有的或客户特有的业务活动。当物流中心聚集在一个公共的、专用的区域中时，有时它被称作一个分销园区（Distripark）。所以，一个分销园区是在一个特定区域内的一个大规模的、先进的、增值物流的联合体。分销园区拥有全面的适合于配送运作的设施。为了中转装运，分销园区直接地连接到集装箱港口和多式联运设施，这些分销园区一般都使用最新的信息和通信技术。荷兰的鹿特丹、德国的不来梅和新加坡都是这种布置的实例。集装箱港口通常是建立分销园区的首选，因为它们已经拥有各种内陆运输设施，同时还能提供非常熟练的劳动力。物流中心功能 物流公司和托运人都承认在供应链管理中物流中心的增值服务是非常重要的，而且这种倾向在未来将继续被期望的。表3显示的增值物流服务包括了比现有服务更多的任务和功能。在许多案例中，这些服务或者与第三方服务交迭或者包括第三方服务，如库存管理、检验、贴标签、包装、条形码、订单拣货和逆向物流等。在物流链中，增值物流服务的紧迫感增加了在港区后面建设物流中心的需求。主要的增值物流业务活动是：接受货物，拆箱作业，准备装运，退回空包装。简单的

存货，配送，订单拣货。本地化，订制品，补充配件和手册。装配，维修，逆向物流。质量控制，产品测试。安装和操作指南。产品售前培训。其中：装配：“装配”被经常引用为在港区后面的物流中心的半制造功能。由于在工厂和仓库之间进行频率的减少，托运人在装配活动方面的兴趣似乎相当平稳地增加。为了支持这个趋势，一个新型的、被称作“制造型仓库”的物流中心正在出现并遍及世界。这种“制造型仓库”为客户发送的货物提供装配设施。包装：物流中心已经引进了包装功能。本地化和定制化：在国际物流中，托运人不仅更加强调货物的质量而且更加强调客户需要和国家（国别的、地区的）需求。认识到这个托运人的订制品需要，一些物流中心已经采取手段，通过独特的合约提供这些服务。安装和操作指南：最近，安装和操作指南服务已经作为物流中心的重要功能出现。在物流中心，或通过独自的方式，或通过联合的方式，客户已经在仓库中指定一些空间用以安装他们接受的来自供应商的货物。一些物流中心已经关注教育和培训方面的服务，使自己变成类似为终端客户的客户服务中心。质量控制和产品测试：最近，除装配服务外，物流中心已经在提供质量控制和产品测试服务。质量控制和产品测试服务预期在全球和国内都能得到蓬勃发展。产品售前培训：客户正在越来越多地要求物流中心提供产品售前培训，这个趋势特别是在电子企业的案例中值得注意，客户正在使用物流中心提供更加弹性的服务和减少人员培训的成本。保税展览：为了增加配送功能，特别是对于保税产品，港务局应该调查建造展览设施的可能性。应该说，无论如何，展览应该被系统地安排以避免由于仓库设施缺少保税功能而带

来的烦恼。在亚太经社会区域中的许多港口中，已经建造了不同类型的物流中心。其中，新加坡港口是经常被引用的典范。由于贸易量的增加和始终增长的转载货物，物流中心的角色和功能似乎都倾向于纯粹的物流功能，如存货，装配，贴标签，展览等等。但除了这些纯粹的物流功能外，在新加坡，大规模的物流中心已被允许提供有限的（限制或限定在一定范围之内）制造功能运作以满足客户需求，比如，它们可以配备大规模仓库、存货设施以及提供装配加工服务。最近，韩国港口也已引用这种类型的物流中心。同时，由于认识到在技术和贸易扩展方面新的重要性，中国的一些保税区也在积极采取手段，瞄准目标，试图通过提供制造、贸易、物流和配送吸引处于前沿的技术和外国投资。目前，中国的许多港口和中国台湾高雄港已经被允许在靠近港口的保税区区域中提供生产和制造功能。在日本，港区的增值服务设施的使用已经处于迅速的增长阶段，并以其卓越和普遍的港口开发模式形成独有的特色。它开始于20世纪70年代后期，当港口岛屿在神户港开发时，物流中心的开发在亚太经社会区域的其他国家也广泛地展开。自20世纪80年代中期以来，由于对国际物流场所增长的需求，中国在港区后面已经建造了物流中心，以应付常规港口遇到的困难。尽管在亚太经社会区域的港口中提供服务的水平和物流中心规模可能有些不同，但是，新的迹象表明，这个趋势在获得越来越多的推进力。比如，在丹戎帕拉帕斯港、中国台湾的高雄港和菲律宾苏比克湾自由港，物流中心的开发已经赢得了有关方面的巨大关注。表5比较了在亚太经社会区域选择的经济体中港口物流中心完成的主要物流业务活动。百考试题编辑整理

。"#F8F8F8" 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