

# 新形势下上海洋山深水港物流发展问题研究

李倩, 贾晓霞

上海理工大学管理学院, 上海  
Email: 18916119343@189.cn

收稿日期: 2021年5月22日; 录用日期: 2021年6月6日; 发布日期: 2021年6月21日

## 摘要

针对目前上海洋山港的竞争优势及建设现状, 论文系统分析了洋山港未来开发过程中存在的超负荷运转、进出口口岸环境需要进一步优化、物流标准化水平低下等问题, 结合国家和上海市地方的规划及政策, 并提出了提高信息化、智能化建设、加强区域协同和制度创新等相应的策略, 这对上海港物流中心的建设以及增强上海国际航运中心综合竞争力具有一定的借鉴意义。

## 关键词

洋山港, 港口物流, 供应链, 自贸区

# Research on Logistics Development of Shanghai Yangshan Deep Water Port under New Situation

Qian Li, Xiaoxia Jia

School of Management, University of Shanghai for Science and Technology, Shanghai  
Email: 18916119343@189.cn

Received: May 22<sup>nd</sup>, 2021; accepted: Jun. 6<sup>th</sup>, 2021; published: Jun. 21<sup>st</sup>, 2021

## Abstract

This paper analyzes the problems existing in the future development process of Yangshan Port systematically such as overload operation, further optimization of import and export port environment, low level of logistics standardization, etc. in view of the current competitive advantages and construction status of Yangshan Port in Shanghai. Then it puts forward some suggestions on improving informatization, intelligent construction and strengthening regional cooperation based

on the national and local planning and policies of Shanghai and system innovation, which has certain reference significance for the construction of Shanghai port logistics center and enhancing the comprehensive competitiveness of Shanghai international shipping center.

## Keywords

Yangshan Port, Port Logistics, Supply Chain, Free Trade Zone

Copyright © 2021 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

## 1. 引言

建设上海国际航运中心是我国的重大战略, 洋山深水港在建设上海国际航运中心的过程中发挥着至关重要的作用。洋山港的建设, 同国际金融, 贸易中心的建设是紧密相连、相互依存、相辅相成的。由于商贸物流产业的不断发展, 港口物流作为其中至关重要的物流形式也处于快速发展之中, 在如今全球经济一体化的时代背景下, 对于港口商贸物流产业的供应链来说也有着更加严苛的要求。洋山港的发展同样也面临着诸多问题, 为了能够有效推动洋山港口物流产业的健康发展, 在供应链管理视角下, 合理制定洋山港口物流发展策略有着重大意义。

## 2. 研究综述

港口物流的发展涉及到政府机构、企业等不同的部门, 在以港口为中心的供应链中, 各国生产的货物和原材料等通过港口, 转运到世界各地, 进行再生产和最终的消费。在这条供应链中, 包括上游和下游的供应链实体, 形态各异的货物流, 同时信息交换和资金流通频繁, 数量巨大。国内外学者从不同的角度研究港口物流的各种问题。

Salomon, A [1]认为应该把港口物流中心作为联运节点, 通过立法, 将集装箱码头的固定连接, 固定在统一的物流网络中。联运物流中心必须具备处理、仓储、标准化等信息交流的技术, 并向不同的客户开放, 这样他们就不会在商品流通和信息流通的道路上设置障碍。Gao, K.X. [2]研究了在集中决策前提下物流服务共生网络在港口供应链中的协调作用和核心企业的定价策略, 提出了基于服务能力的三阶港口供应链协调模型。Ibert 等[3]研究区域和运输基础设施组合的潜力, 以及在 Lahr 中建立多模态节点。分析了 starkLahr 机场和 Business Park Raum Lahr 的多式物流服务中心的框架、增值和影响。Orlic Protega 等[4]提出不同的逻辑方法, 强调了港口一体化在供应链中的重要性, 以及港口和用户之间通过港口物流平台的沟通合作。

葛颖波[5], 以广东省广州港口物流作为研究对象, 指出政府在港口物流发展中的推动策略的核心作用。余秋林等[6]等阐述了港口供应链的主要发展模式, 港口物流优势, 并分析了基于供应链管理条件下的港口物流运营模式, 用供应链管理将供应商、生产商、仓储、渠道等各个单位进行组织, 降低整个供应链系统的投入成本。胡乃桥等[7]论述在国家大力发展海上丝绸之路的背景下, 港口物流作为现代物流的重要组成部分具有重要发展意义并将其作为推动发展经济的有效途径。杨岩于等[8]立足于常州港口物流与经济发展现状, 运用港口物流和区域经济理论, 研究港口物流对区域经济的影响, 通过分析两者之间的关系, 提出促进常州港口物流发展的对策与建议。郭冬蕾等[9]采用相关——主成分分析法对天津港物流能力与腹地经济复合系统进行评价指标的筛选、采用复合系统协同性评价模型, 对天津港物流能力

与腹地经济的协同性进行评价。曹慧等[10]结合“一带一路”战略以及江苏自贸区建设背景,对连云港港口物流发展状况进行了SWOT分析,并基于供应链理念提出了连云港港口物流的发展策略。沈仁杰、王百华等[11][12]论述港口作为重要的运输节点,在物资的整个供应和接收流程中,承担了储存、运输、装卸、搬运、包装、配送以及信息处理等多项功能。以上海港为例,针对其港口物流发展存在的问题,分析其发展环境,并提出了合理的发展建议。李风雷[13]指出青岛有抓住国际物流网络形成的有利时机,进一步完善青岛港的物流服务功能,使青岛港成为国际物流网络中的一个重要节点,才能有效提高青岛港的国际竞争力。李明[14]等分析自贸区背景下港口物流竞争力提升,提出加强自贸区溢出与辐射效应、加强对自贸区优势的应用、加强对外贸易发展等措施。

从上面可以看出,关于港口物流的研究,前期文献主要集中在宏观政策、环境等方面,或者从港口的储存、运输、装卸、搬运等物流功能,缺少自由贸易对港口物流的影响及关系研究。随着供应链思想的深入,有不少文献都已从供应链的角度来研究港口物流的发展。在自贸区背景下,如何将自贸区的优势,贸易的发展与物流的发展结合起来,研究的文献相对较少。

### 3. 现状及问题分析

2005年12月10日,洋山深水港一期工程建成投产,洋山保税港区同时启用。在业务上属于上海港港区,行政区划属于浙江省舟山市的嵊泗县。洋山港港区规划总面积超过25平方公里,自2002年至2020年分四期建设。2010年,上海港完成集装箱吞吐量2907万TEU,超过了新加坡50万TEU,首次跃居世界第一大集装箱港口,货物总吞吐量达到6.5亿吨左右,保持世界第一水平。2013年中国(上海)自由贸易试验区正式成立;2017年底,上海洋山深水港四期码头开港试运行,目前已经成为全球单体规模最大全自动码头,2018年,洋山港也成为全球最大的智能集装箱码头。2019年8月6日,国务院印发《中国(上海)自由贸易试验区临港新片区总体方案》,小洋山岛被划入了临港新片区范围。2019年11月30日,被评为第二届优秀海洋工程。在多重利好政策的叠加下,在开放的外向型的经济运行体制中,洋山港迎来前所未有的机遇,与此同时也面临一些问题,如何在新形式下抓住机遇,实现更快更好的发展是一个非常重要的问题。

1) 洋山港超负荷运转,拥堵严重。洋山港2017年4月到5月出现了严重的拥堵情况,洋山港船舶平均延误率增长了约40%,特别是4月16至18日,平均延误时间增加了53小时,相比平均上涨了42%。然而仅仅过去三个月,2017年8月洋山港再次出现阻塞,由于洋山三期码头严重拥堵,开封港时间调整频繁,船舶等待时间大大增加,延误船期。为缓解拥堵情况,一些船只不得不改靠外高桥等其他码头完成装卸作业。造成洋山港拥堵的原因有很多,除了THM联盟和新成立的海洋联盟4月开始采用新的航班船期表以及受季节性恶劣天气的影响外,另一个不容忽视的事实就是上海港长期超负荷运作。从数据上来看,上海港从2010年开始其年吞吐量就超过了设计通过能力,并在此后的七年里吞吐量持续增长,在2017年达到最高值4023.3万标箱,超过了设计通过能力也仅有400万标箱,即使后期可达到650万标箱,也不足以完全解决超负荷运转的问题。

2) 进出口口岸环境需要进一步优化。洋山港电子通关模式已经运行了已经十多年了,其通关手续和联检效率有了一定程度的提升,但是港口的服务质量和水平仍然停留几年前的水平。根据有关调查显示,对于口岸环境的投诉是所有投诉中最多的一个项目。由于港区内的物流企业规模及实力有限,缺乏现代物流意识,且港口有关规章制度未做到完善,港口物流市场秩序混乱,港口企业向客户提供的服务种类也较为单一,主要就是装卸和运输。如今的自由贸易区已经正式挂牌运营,然后由于我国特殊的政治环境因素,上海自由贸易区仍然不能与国际上其他知名自由贸易港或自贸区比较,各种规章制度有待订立,以便深化港口贸易政策改革,提高港口物流水平。

3) 缺少专业化的物流人才。港口物流这一名词虽然是今年才开始逐渐于物流专业领域中广泛出现, 但是论及它的起源与发展恐怕要追溯到百年之前。众所周知, 港口物流不仅仅是物流专业的范畴, 它还涉及金融、港口运输、管理学、管理信息系统等方面的知识, 因而在港口物流发展方面, 专业人才就显得尤为重要和迫切。尽管如今物流管理专业在各大高校都有开设, 但是却没有精确定位于港口物流, 因而造成如今该方面的专业人才匮乏, 严重制约了上海港口物流的长远发展。

4) 区域港口群整体协调性差, 缺少协作。长江三角洲地区拥有众多港口, 除上海洋山港之外, 还有宁波-舟山港、连云港、南京港等一系列大大小小的港口。由于受到不同地方政府的领导, 各个港口为了谋求自身的发展而开展了无序竞争, 严重削弱了整体发展的动力, 使得协同发展的愿望落空。港口物流业也因此遭遇了强大的阻力, 迟迟得不到明显发展。十年前, 该地区的各个港口的竞争焦点主要集中于经济腹地货源。然后, 现在竞争焦点渐渐转向以现代物流为特征、以吸引船公司和发展多式联运为重点、以信息服务和全程服务为主要手段的综合竞争, 简而言之, 竞争核心由货源变为了物流。除了来自国内港口的竞争压力, 东北亚地区的釜山港、神户港、横滨港都对洋山港的物流发展带来了不小的压力。

5) 物流标准化水平低下。纵观全国各地区, 物流标准化建设都处于起步阶段, 存在着方方面面的问题。比如, 运输方式的装备标准不统一、物流器具标准难以配套、信息技术不能实现自动无缝衔接处理、物流标准推广难等问题, 这些都限制了上海港乃至全国港口的物流发展, 降低了物流效率。

6) 洋山港口发展空间有限。洋山港所处的城市——上海地少人多, 土地资源非常紧张, 要想拓展港口码头和泊位, 必须要有大量闲置的近海土地资源和深水岸线资源。要想港口物流长远发展就必须积极拓展现有的港口空间, 然而现实是残酷的, 能够开发成为港区的土地已经大部分开发完毕, 若是想要扩展目前的港区, 必须继续开发大洋山港区, 上海已经难以找到大量的合适土地资源了。

#### 4. 供应链视角下洋山港物流发展对策

##### 1) 协调口岸单位, 完善供应链服务体系

参与口岸通关的包括船方、船代、港务、货代、理货、货主、报关报检代理、海关、国检等十数个主体, 而这些主体之间的利益目标往往并不完全一致。建议通过整合与协调不同主体间的相同利益诉求, 形成更广泛和长效的利益协调工作机制, 加大信息共享, 实现以上利益主体之间的协同、协调和协作。目前洋山深水港区各口岸单位的业务受理点较为分散, 例如, 海关和检验检疫部门在芦潮港区, 船舶公司放箱点分散在上海市区各处, 陆上运输管理处在外高桥等, 给客户造成操作不便、时间浪费、费用成本增加等诸多不利影响。鉴于此, 应从建设上海国际航运中心的高度出发, 选择适当地点设立“三港三区”的综合口岸服务平台, 集中上海各港区口岸服务单位、船公司、货代和码头的服务窗口, 形成一站式服务体系, 以提升客户办理业务的速度和效率, 增强国际航运中心的资源整合能力。

##### 2) 合理规划洋山港及周边设施

海港作为国际运输的窗口, 不仅能够实现国家之间的商品交换, 也可以是商品流通的中转站。同时, 发达的经济贸易给更多的商品流、资金流、物流提供了发展的平台和条件。上海自贸区临港新片区建设的洋山港物流园区是一个多功能、大规模的物流园区, 距离大小洋山仅约 30 公里, 是洋山港物流发展的主要载体, 随着临港新片区的建设和发展, 未来可以结合大洋山的开发, 东海二桥的建设, 合理规划实现海铁联运的换装, 减少通过集卡在东海二桥运输。大洋山港及东海二桥的建设不仅可以减少航运拥堵, 还可以减少换装次数和污染, 提高效率。同时部分商品如果不在上海中转, 可以在港口物流园区进行加工和存储, 不必运到内陆实现, 进而减少成本。

##### 3) 物流标准化、信息化、智能化与标准化

世界上发展较早的港口都已经转型成为现代物流中心且物流日趋标准化, 电子化和信息化, 如鹿特



丹港口和香港港口。港口物流效率要想实现高效率、规模化,就必须向现代物流的方向进化。在这个方面,港务局和大型物流公司应当要发挥龙头作用。上海港务局可以与港口内的各大物流公司建立协商制度,共同商讨物流标准的制定和物流设施设备的标准化流程。商品包装的规格化、系列化,物流信息条码化,装卸、运输、储存作业的集装单元化,托盘、集装箱、卡车车厢尺寸的标准等,都是实现物流标准化的必要因素,这些标准的制定最好与国际通用标准接轨,不仅与国际通用,对内推广之后也能减少在物流设备的浪费,对于规范物流市场和推动物流行业健康向上发展百利而无一害。

进一步加大信息技术创新和应用,推动口岸信息集成化。随着互联网技术的逐步普及,口岸主要主体间大部分已经实现了信息的互联互通,然而仍然存在由于缺乏统一的信息交换平台、信息流单向不可逆、信息共享范围小等问题,需要通过打造统一化的口岸信息前端服务平台,提升上海口岸信息集中度,实现通关信息的全透明,形成更具竞争力的港航物流生态圈,探索区块链理念和技术应用的突破方向,加大口岸生态圈各参与方的信息互联互通,解决信息不对称、环节和手续繁杂等口岸痛点、难点问题,如船公司箱子套用、集卡双重运输、空箱调运等问题,进一步推进口岸流程再造,实现物流链和价值链升值升级。智能物流最终将协调所有参与方(进口商、出口商、航运公司、港务局等)的利益,改善港口运营,使物流流程不仅更加高效,而且对生态系统产生影响。在未来,数字化供应链转型将为企业带来新的商业模式、商业流程和商业战略。然而,数字化供应链转型是一场自上而下的努力,且需要整个企业各部门的理解和介入。不仅如此,企业与外部(包括上游供应商、下游客户)的深度合作关系——而不是仅仅关注自身的利润最大化,是敏捷平稳应对市场波动的关键。任何在港口的过长停留都是一个巨大的成本负担。数字化转型使得港口可以提供更多具有附加值的物流服务,从而增加地区贸易量,促进地方经济发展。

#### 4) 以制度创新,加大自贸区新片区贸易便利化自由化突破

自贸区新片区建设为优化营商环境带来了重大机遇,当务之急应以洋山特殊综合保税区为抓手,落实高标准的贸易自由化便利化制度,以业务需求为导向,进一步推进口岸监管模式创新,提升贸易自由化便利化程度,真正使投资自由、贸易自由、资金自由、运输自由、人员从业自由“五个自由”落地生根,在时效、成本和便捷性方面形成具有国际竞争力的口岸服务。实施高度开放的国际运输管理,积极推动沿海捎带政策落地,加快试点,支持班轮公司提升舱位,提高转运效率,切实降低进出口货物的综合物流成本,惠及实体经济,尽快释放政策红利。二是进一步提升支线服务营商环境,优化支线转关监管模式,提高支线转关便利性,提升江海联运效率。三是依托长三角一体化发展国家战略,加快自贸区与江苏、浙江自贸试验区对接和协同,推进上海与周边地区口岸通关便利化合作,实现监管互任,提高通关时效。四是加大中央事权的口岸便利化制度突破。目前,部分法律法规已经不适应口岸监管要求,需要对相关进出口单证进行梳理,部分单证的取消或无纸化需要修改相关法律法规,如法检目录、关税税率、进出口许可证管理制度等,这些制度创新在现有法律法规框架下和依靠地方事权已很难突破,需要依托自贸区加快中央事权的改革步伐,解决“卡脖子”问题,根据需要暂停或调整部分法律法规。

#### 5) 周边港口协调发展,化竞争为合作

长江沿岸港口众多,经济潜力巨大,不如效仿欧洲海港组织,成立一个类似的协会,协调构建长江沿岸港口群,抱团发展<sup>[15]</sup>。由于长江沿岸港口分布于七省二市,经营独立性较大,而且出于地方保护主义的政策,深度合作就需要港口所属地区的政府部门参与到长江沿岸港口组织的建设中,各地方政府派出代表常驻组织,联合成员港口和港口物流企业,共同协商讨论制定市场运营规则,既可以避免单纯的行政行为对市场的过度干扰,又可增加市场主体的参与度,维护港口物流企业的合法权益。由于有政府的参与,使得港口组织制定的章程和规定上升为法律法规,具有行政执行力,保证各个成员港口遵守组织规章制度。实际上,港口组织内部的成员港口有大有小,规模不一,当以整体利益考虑时,一些小港

口的利益容易遭受损失, 为了平衡损失与收益, 可以采取港口之间互相参股的形式, 使港口组织成为一个完整的利益集团, 港口一体化的过程使得所有成员都能够从中收益, 你中有我, 我中有你的关系也能加强组织的紧密型。根据组织内各港口的地理位置和实力背景, 以重庆为中心的港口群可充当长江上游的原料运输港口群, 以武汉为中心的港口群可建设成为长江中游的重工业产品运输港口群, 而以上海和宁波-舟山为中心的港口群可以发展为加工贸易港口群, 在一个整体内又有各自明确的分工, 形成强有力的港口群, 发挥巨大的经济效应的同时, 亦能够带动整个长江沿岸港口物流业的快速发展。

## 参考文献

- [1] Salomon, A. (2013) Chosen Problems of Financing of the Logistic Centers in Polish Seaports. *Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, **156**, 231-264.
- [2] Gao, K.X., Yu, S.Q., Liu, W.B. and Wang, K. (2016) Research on Coordination Strategy of Port Supply Chain with Logistic Service Symbiotic Networks Involved. *Journal of Mechanical Engineering Research and Developments*, **39**, 11-18.
- [3] Ibert, M. and Halter, D. (2015) On the Way to a Better Interoperability in the Upper Rhine: Results of a Feasibility Study for a Logistics Service Centre Lahr. In: Drewello, H. and Scholl, B., Eds., *Integrated Spatial and Transport Infrastructure Development, Contributions to Economics*, Springer, Cham, 245-259.  
[https://doi.org/10.1007/978-3-319-15708-5\\_14](https://doi.org/10.1007/978-3-319-15708-5_14)
- [4] Orlic Protega, A., Rogic, K. and Vrdoljak, J. (2011) Logistic Approaches to Port Management System. *Annals of DAAAM and Proceedings of the International DAAAM Symposium*, **25**, 1053-1054.
- [5] 葛颖波. 港口物流发展战略中的政府推动策略研究——以广东广州港为例[J]. 船舶物资与市场, 2019(7): 86-88
- [6] 余秋林, 张引. 基于供应链管理的港口物流运营模式研究[J]. 工程技术研究, 2020, 5(4): 275-276.
- [7] 胡乃桥. 上海港港口物流发展战略研究[J]. 石油石化物资采购, 2018(33): 123-124.
- [8] 杨岩, 于忠霞. 港口物流对常州市经济发展影响研究[J]. 现代商业, 2020(3): 189-190.
- [9] 郭冬蕾, 刘佳琴. 港口物流能力与腹地经济协同性评价——以天津港为例[J]. 中国储运, 2020(3): 130-131.
- [10] 曹慧, 郑琰. 江苏主要港口物流现状及发展策略分析[J]. 物流工程与管理, 2020, 42(2): 17-18, 65.
- [11] 沈仁杰, 孙丹. 上海港港口物流发展问题研究[J]. 中国管理信息, 2017, 20(10): 115-116.
- [12] 王百华. 自贸区政策下天津港发展战略研究[D]: [硕士学位论文]. 大连: 大连海事大学, 2017: 62.
- [13] 李风雷. 基于供应链视角的青岛港发展战略研究[J]. 中阿科技论坛(中英文), 2020(10): 1-3.
- [14] 李明. 浅析自贸区背景下港口物流竞争力提升[J]. 中国物流与采购, 2020(3): 55-56.
- [15] 包起帆, 江霞. 上海港发展面临的问题和未来空间拓展研究[J]. 水运工程, 2013(3): 15-21.