



中国城市发展网 >> 城市发展 >> 城市建设 >> 内容阅读

河北省现代物流园区建设探析

作者：杨莉 来源：中国论文下载中心 添加日期：09年06月22日

1 物流园区的定义

物流园区建设始于日本，随后在欧洲一些国家得到迅速发展，我国的物流园区建设始于20世纪90年代。在《物流术语》(GB/T18354)中对其解释为：为了实现物流设施集约化和物流运作共同化，或者出于城市物流设施空间布局合理化的目的而在城市周边各区域，集中建设的物流设施群于众多物流业者在地域上的物流集结地。

物流园区是一个涵盖了运输中心、仓储中心、配送中心等物流节点的大规模集成型物流节点，是各种物流设施和大型物流企业聚集的场所。通过在郊区或城乡边缘带主要交通干道附近辟出专业用地来吸引大型物流(配送)中心在此地聚集，并提供一定的优惠政策，实现物流产业发展的规模效益，降低物流成本，对于推动本地经济发展、保持产业凝聚力、提升城市的综合竞争能力，减轻产业对环境压力等方面有着显著的作用。

2 河北省建设现代物流园区的重要战略意义

(1) 发挥产业集聚功能，整合优化省内产业结构。

产业集群是指经营同一种产业的企业群体在地理上的集中，它既包括同一类企业集聚，也包括其上下游产业链和相关支持性服务行业的集聚。产业集群这一系统不仅存在着资源和产品的“大进大出”，还需要系统内部不同企业物流的协调一致。物流系统的服务效率和成本在很大程度上决定了集群的市场规模和竞争力。特别是针对产业集群特点的增值物流服务的支持。可使产业集群的发展进一步优化本产业结构，促进区域经济的整体发展。

物流园区是有多家物流企业和相关单位在空间上集中布局的场所，具有多功能、高层次、强集散、广辐射等特点，物流园区作为一种极具特色的企业空间组织形态，以交通运输枢纽设施(如港口、机场、铁路货运站、公路枢纽等)为依托，以第三方物流企业为核心，通过运输、仓储、包装、加工配送、信息服务等相关企业在空间上的集聚现象。充分发挥其整合资源的优势，将产业发展链条中的采购、供应、会展、销售、客户服务以及交易结算、物流、信息反馈等各项功能集中在一起，不仅可以使单独的企业综合竞争力得以提升，最终使各个产业链条在产业集聚过程当中得以整合和优化。

目前河北省以传统优势产业和特色产业为基础，以中小企业为主体的产业集群有了较快发展，产业集群已经成为全省经济发展的重要增长点。据统计，2004年底，河北省初步形成年营业收入5亿元以上的各类产业集群139个，其中，年营业收入10亿元以上的产业集群90个，50亿元以上产业集群25个，100亿元以上的产业集群7个。2004年，全省5亿元以上产业集群实现营业收入5977.2亿元，占全省民营经济营业收入总量的40.3%；完成增加值1588亿元，占全省民营经济增加值的39.9%；完成出口产品交货值244亿元，实现利润414亿元，上交税金91.2亿元，分别占全省

推荐专题



和谐发展城市巡



成都中国内陆投



世博会—城市最佳



和谐发展城市巡

城市案例

- 泰宁城市营销之旅游城市
- 云南石屏县城市策划案例分析
- 中国衡山城市策划案例分析
- 设“城市最佳实践区”匠心独具
- 娄底市城市营销企划案
- 营销思维指导下的城市形象定位——
- 泰山大汉文化城策划案例分析
- 解析滨水城市水文化形象的构造与

城市图说



流光溢彩的上海



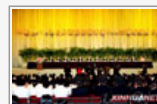
汶川·重生



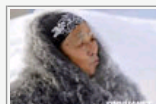
广州实名制火车



北京街头的幸福



上海世博会倒计



新疆零下40摄氏

城事声音

- 资阳应该如何经营和营销城市？

民营经济出口产品交货值、实现利润、上交税金的46.4%、36.8%和28.6%。因而，大力发展现代物流园区，未来将会在更大程度上推动我省经济的快速发展。

(2)整合区域物流资源，推动区域经济一体化发展。

众所周知，京津冀环渤海地区是我国继“珠三角”、“长三角”之后重要的经济增长极，是我国重要的政治、经济、贸易、金融、科技和航运中心。但是，长期以来，京津冀地区缺乏统一规划，各城市间经济联系淡薄，无序竞争问题突出，在一定程度上降低了区域整体竞争力。并且北京的发展日益受到水土资源和能源的制约，人口与环境压力不断加大；天津雄厚的工业基础却难以更好地发挥作用；河北作为京津的腹地，在全国范围内看，算不上经济强省，经济尤需大力发展。而两市一省地域相邻，人缘相亲，经济互补，各方面联系密切。因此，加强两市一省的物流交流与合作，实行区域物流的一体化，构建我国最具国际竞争力的现代物流网络，发挥京津冀物流枢纽优势，必将大大提高京津冀区域整体竞争能力。

通过物流园区的建设和新型物流服务的开发，可以将分散的物流资源整合在园区内，采用统一发展的模式，有效整合现有的物流资源，同时唤起中小工业、加工企业潜在的物流需求，有利于促进现代物流业的形成。现代物流业的快速充分发展，能够充分发挥河北省在环京津、环渤海区域的集散和辐射功能，顺利实现和北京、天津经济的对接，最终形成京津冀区域经济协调一体化发展的良好局面。

3 河北现代物流园区的规划和建设问题

3.1 园区的规划与建设

日本是最早建立物流园区的国家，从日本物流园区建设的经验来看，政府在其中扮演了极为重要的角色，由政府牵头来确定市政规划；给予优惠的土地使用和政府投资政策；提供良好的市政设施配套及投资环境，为物流园区的发展打下良好的政策和市场环境基础。我省的物流园区建设也应由政府牵头，制定政策法规，为园区建设营造大的政策扶持环境，具体在基础设施、金融、信息平台建设、相关产业的发展等方面，给予较大范围的政策税收优惠。另外，在实际建设当中，政府还应充分发挥其监督管理职能，避免在物流园区建成后，由于对园区招商、运营管理经验缺乏，导致建成后的物流园区硬件设施优越，而软件却不是理想，影响了物流园区效益的发挥，也不利于物流需求的满足。

另外，物流园区的规划建设是一项系统工程，具有活动范围广阔，流程复杂，涉及面广等特点。其规划的成败关键在于体制。我国偏重于铁路网或是公路网等物流线路的建设，而往往忽视物流园区这样的节点工程，导致在干线物流和城市物流之间没有一个良好的交接环节。所以，我省物流物流园区设计建设中要协同各方，才能有效提高物流园区的效益和效能发挥。

3.2 选址问题

(1)关于物流园区的功能定位。

由于物流园区的主体及在各自的区域范围进行建设和发展不同，服务对象和所在区域物流组织特点不同，其功能定位各不相同。主要分为区域物流组织型园区、商贸型物流园区、运输枢纽型物流园区、综合型物流园区四种类型。明确功能之后，才能定出相应的物流设施规划方案和辅助设施规划方案两部分。并依据主要设备、设施选型、运作流程和停车场规划的理论原则，来确定功能中各个要素的数量、容量等特征。同时，也是依托相关物流服务设施来降低物流成本、提高物流运作效率和改善企业服务有关的流通加工、原材料采购和便于与消费地直接联系的生产等活动。最终实现物流园区对物流组织管理节点进行相对集中建设与发展的具有经济开发性质的城市物流功能区域和具有产业发展性质的经济功能区。可见，物流园区的功能定位对园区的成功规划建设至关重要。

(2)选址条件。

物流园区的功能能否有效地发挥首先取决于其选址的科学性。迄今为止我们对物流园区的选址并没有相关规定。综合考察物流园区建设比较成功的日德国家的选址经验。我省物流园区建设的选址也应重点考虑以下几方面：

- 一个城市的温暖
- 百姓肚子，何时才能重于城市面子？
- 大城市小城市 人生何处起航
- 大雪来临找准城市管理者的位置
- 城市能否让拆迁更美好
- 外墙太脏 谁来维护城市“面孔”？
- 谁来给深圳农民工“作证”？

一是依托枢纽港口机场、铁路货站城、公路运输枢纽进行布局。物流园区通常位于两种或两种以上交通方式的衔接处或者一种交通方式几条干线交叉口附近以便最大限度地利用运输组织枢纽在货源集中和运输便利上的优势减少装卸和搬运作业环节、降低费用、提高物流作业效率。

二是依托制造业基地进行布局在经济开发区、工业开发区、产业园区、保税区等产业集中地的内部或其附近进行布局以便为其内部企业及时提供原材料采购、产品生产、产成品销售等环节的物流服务。

三是依托商贸市场或专业市场进行布局。物流园区可以获得大货源，并给这些货物集散地的商贸相关方提供配送、仓储等物流服务。此类物流园区大多数是先有商贸市场或专业市场后进行有序规划如深圳笋岗一清水源物流园区，但也有个别的物流园区是与商贸市场专业市场同步规划，后者的政府导向性痕迹明显。

3.3 运营管理

在运营管理方面，日本政府采用“官民协力”的方式，宏观上统筹调控，微观上自由放开，物流团地用地由政府收购，以低价转让给物流协会或类似的中间团体，组成管理委员会进行经营管理、改造更新。其中，涉及国民生活的食品类团地，则由农林省委派专人或地方政府长官担任管理机构董事长。目前我国已有的物流园区运营现状不容乐观，由于没有真正掌握实权的职能部门把关，园区的用地审批，在地方政府出于拉动政绩的考虑下，现在许多地方搞所谓的物流园区其实是借物流之名圈地。不可避免地出现了许多不干物流的物流园区。在我省的物流园区的运营管理上，借鉴日本经验的基础上。首先应在管理体制上下功夫，可以成立物流园区管理公司，该公司必须是物流园区企业认可的且运作状况良好，其性质是一个中立机构，在政府公共事业部门与企业、私人之间起到了协调沟通的作用。其主要负责的工作包括：一是物流园区的总体管理，负责物流园区从筹建到运营全过程的指导；二是物流园区的经营管理；三是负责物流园区的营销、推广工作；四是迁入园区的企业提供所需要的各种服务。其次，采取市场化运作，保证入园企业之间的公平竞争。物流园区是一个交易平台，是管理服务的场所，应该是一个打破部门分割，面向社会的产业形式。它的生命力在于以资源整合为手段完善服务功能，吸引和积聚各种物流资源，通过市场化运作，提供物流服务。

4 结语

另外，人才也是制约我省物流园区发展的因素之一。我国现阶段物流人才短缺尤其是物流园区的管理人才。应加大物流人才培养的教育投入和外来先进物流园区管理人才的积极引进。随着各类物流园区的兴建，信息化的作用越来越得以体现。通过信息化连接物流企业、社会车辆、物流资源，集聚各类物流信息和资源，发挥资源整合效应。因此，无论是规划建设物流园区还是实际运营的物流园区，都应该高度关注信息化的实际运作，真正发挥信息化的整合协同作用。

参考文献

- [1] 聂小平.谈城市物流园区及其聚集经济特征 [J].商业时代, 2008, (18).
- [2] 傅岚.我国城市物流园区建设问题探析 [J].中国物流与采购, 2008, (7).
- [3] 王红敏, 杨蕾.日德经验对河北物流园区规划建设的启示 [J].商业时代, 2008, (14).
- [4] 姚文通.物流园区发展的几点建议 [J].中国物流采购与联合会, 2008, (8).

录入：宋宝良 责编：宋宝良

免责声明： 本文系转载相关媒体，仅代表作者个人观点，与中国城市发展网无关。其原创性以及文中陈述文字和内容未经本站证实，文章仅供参考。本站对其真实性、完整性、及时性不作任何保证或承诺。

相关内容

联系电话：010-64462852 传真：010-64462856 邮箱：ccyb1102@163.com

版权所有·中国城市发展研究会 京ICP备05086808号

Copyright?2006-2009 All Rights Reserved

