

物流园区如何摆脱“圈地”之嫌 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/249/2021_2022__E7_89_A9_E6_B5_81_E5_9B_AD_E5_c31_249381.htm 在近日召开的2007中国物流发展报告会暨第13次中国物流专家论坛上公布的《全国物流园区发展调查报告》显示，我国规划、在建以及运营在内的物流园区已经达到207个，其中正在规划建设的占45%，在建的占31%，已经运营的占24%。这其中保税物流园区共有8个，由于其涉及到保税物流，入区退税，成品内销，港口功能等政策，所以需要经过国务院严格审批通过。因此，无论从园区内部规划，还是建成后的经营策略，以及与港口，保税区等之间的互补共赢，保税物流园区都充分发挥了自身的功能与作用，如：深圳盐田保税物流园区，大连保税物流园区等。但是，非保税物流园区由于其主要面向国内开展物流业务，它的起点较低，主要涉及国内货物运输，仓储，国内配送，城市配送，流通加工，物流信息等服务，一般由当地政府规划审批通过即可，少数由省级政府审批通过，所以就造成了国内非保税物流园区跟前几年的经济开发区一样大量的泛滥，其经营状况就可想而知了。大部分非保税物流园区经营不到位，物流园区出现低效率运转，甚至有的不死不活。中国物流园区绝大部分主营业务收入来源于库房及货场租金、配套设施租金与管理费、物业管理费、办公楼租金这四个方面，只有极少数园区从物流信息服务、仓储和配送等增值服务中获利。还有少数园区的赢利来自于国家拨款、税收优惠及土地升值后出租或出售所得。种种迹象为国内非保税物流园区蒙上了一层变相“圈地”的嫌疑。该如何摆脱

此种境地呢？第一是弱化园区房地产开发功能，优化和创新更多的推进园区的配套设施，尤其是园区的信息化程度；第二是对外的功能效应发散和对内的整合低成本，高服务质量优势。解决好上面两个问题，才能摘掉“圈地”的帽子。首先，在规划与建设一个非保税物流园区时，最重要的一个需求就是增加货物在网络中转点的效率，而网络中转效率的提高和物流园区的集中规模效益，一般通过园区的公共基础设施来体现，比如：铁路专用线，码头，道路基础设施，货物处理设备和装卸设备，园区信息系统等。为了发展地方经济，提高物流服务综合效率，政府及企业对物流园区的建设非常重视，往往会不惜投入巨资建设物流园区，动辄投入几个亿的资金，所以园区的基础硬件设施以及配套设施通常都较容易实现。但是，在完善了园区基础及配套设施的同时，确忽略了或者根本没有重视园区信息系统的规划与建设，现代物流的核心很大程度上体现在其信息化处理能力的强与弱上，如果把园区基础硬件设施比作人体的骨骼肌肉系统，那么园区信息系统就好比人体的血脉组织网络，没有它，园区就将失去生命力，在无所作为中慢慢消亡。这里着重说明一下如何建设非保税物流园区的信息平台。应该先弄清楚园区可能涉及到的物流信息有哪些？大体有以下四大类：物流市场信息：物流源点分布，产销分布信息，用户产品信息，用户信誉度，需求预测 物流径路信息：运输方式报价信息，时刻表信息，有效运力信息，货物在途信息，货物流向跟踪，线路信息，运输线路优化信息 物流中转信息：库存定时信息，进出记录的查询，补货通知，配载信息，辅助性作业信息，联运衔接信息，联运运力匹配信息等 EDI传输信息：货运通

知，订单确认，电子发票，海关申报单，进出口许可证等弄清楚了园区内需要传输的信息流，然后分析清楚每一个信息的上下游节点，信息价值，传输路径，信息权限等，再将所有信息归类整合，然后选择合适的硬件设备及网络就可以实现一个园区的信息系统了。国内能够提供物流信息解决方案的主要供应商，如：易网通电子网络系统（深圳）有限公司，华东信息科技（昆山）有限公司等。图：易网通 - 物流园区信息平台功能架构方案

其次，实际运营中的非保税物流园区却是相对独立的，其主要对本地市场产生影响，因为独立的节点无法形成有效的规模优势，所以也就无法发挥出供应链节点的战略作用。因此，政府和企业还需要紧密合作，合理的规划与建设一个城市的物流网络，使各个园区根据自身的定位与优势，各尽所能，各展所长，形成一个真正意义上的城市物流网络。规划初期应该根据当地地理，交通等因素，综合分析各个物流园区的功能与定位，确定其核心竞争力和经营策略，使得各园区形成一个有机的物流网络，各展所长，优势互补，和谐发展，这样才能更有效的促进货物流通和体现物流园区整合资源的核心能力，这将是非保税物流园区发展的必然趋势。通常，一个城市中的非保税物流园区形态有航空型物流园区，公路型物流园区，铁路型物流园区，水路型物流园区（内路），商贸型物流园区等，它们的主要功能与定位各有侧重，分别依托航空网络，公路交通枢纽，铁路，工业园区等提供国内货物运输，仓储，国内配送，城市配送，流通加工，物流信息等物流服务，它们的主营业务互不相同，但又互相有着错综复杂的交叉，这其中有积极的，也有消极的。积极的方面有，比如发展迅速并得到政府及

行业普遍重视的多式联运物流业务，已出台了一些多式联运物流业务的规范制度，此举为充分整合各个物流园区的优势资源提供了方便快捷诚信的保证；物流企业可以根据货主的物流需求，提供最快，最省钱，最优的物流服务。消极的方面有，比如一个城市的各个园区，各有其主营业务，也有确实能够优化本地周边市场的辅助性物流业务。本来是B园区可以提供最优势的物流服务，但是此单业务却被A园区的辅助性物流服务执行了，这就势必造成资源的严重浪费，过高的物流成本，过低的物流效率。这就要求各园区一定要形成自身的优势服务，并且大力宣传拓展，树立良好的行业市场口碑，加之政府的政策支持，这样就会逐渐的使相应的货源能够尽可能的汇集到最优的物流节点上，形成各自区域物流服务的规模优势与核心竞争力，从而降低物流成本，提升物流综合竞争力。一个定位准确，具备核心服务优势，拥有强势竞争力的物流园区。一个布局合理，具备良好统筹协调能力，能够互补和谐发展的城市物流网络。这样一个物流园区，这样一个园区和谐发展多赢的局面，又怎会让人联想到其有“圈地”之嫌呢？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