

公路交通枢纽如何实现升级发展物流师资格考试 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/515/2021_2022__E5_85_AC_E8_B7_AF_E4_BA_A4_E9_c31_515111.htm 近期，本报连续做了几期关于公路港的报道。试图揭示物流市场升级变革中的公路港目前的生态，并集纳各方思路，探讨如何使之成为传统公路物流向现代物流转变的有力推手。在调查采访过程中，我们发现了一些独具特色的公路港模式，并在推动着一方物流业的崛起；同时，也同样发现一些先天不足公路物流港：或规划不科学，或建设与当地经济脱节，或者制度建设不足等问题……诸多因素影响这些公路物流港的发展。发现问题意在解决问题，在我们和企业沟通中，部分公路港企业认识到自身的先天不足，醒悟了革新思路；但还有部分企业，依然缺乏对现代物流服务等认识，这些企业急需在取长补短中进步。

公路港：凤台待筑 随着公路港如火如荼地建设，更多地被冠名于地方发展的“螺旋桨”和“直升机”，不仅大大缩减了物流运输成本，更提高了物流运营效率。近年来在油价不断高涨和银根紧缩的背景下，传化公路港创新模式的推行，在2007年为传化带来30亿元的收入。其他的公路港建设也成为当地重要的纳税者，成为当地的主要利润来源之一。但不容置疑的是，由于我国公路物流港从一开始建设，就存在一些非市场化的因素，加之区域经济的差异化等制约因素，导致部分公路港的成长中出现先天不足。尚需规范

据2008年的《郑州市城市综合交通近期建设规划》指出：要构筑公路港、铁路港、航空港、信息港“四港联动”的大交通格局。郑州作为我国内陆第一个建立公路港的城市，对公

路港的运营模式的探索已有不少经验可供业内借鉴。而此次的“四港联动”，其实是对公路港多式联运的另一种探索。这种大交通格局，可以满足车辆快速进出市区的交通需求，以构筑与国家综合交通枢纽和现代物流基地相适应的战略性交通格局。不过，公路港的建设在不同地区呈现出不同的版本：目前，上海、保定等城市也加强对公路港的重视。各地由于隶属区域不同、经济发展程度不等以及对外开放度的差异等要求其公路港建设具备其自身的运营模式和特点。对石家庄的公路港建设，有学者指出，石家庄当前的公路建设和公路物流运转站的建设不相配套。非空载车并未实现满意的载货量，欠载量不必说，超载的还危害公路安全。公路港建设后，通过公路港的调配，在实现车辆的满意载量的同时，还可增加高附加值货物的运输量。这样，减小了能源消耗，提高了运输价值，强化了公路运输的经济效益。而这些具体问题的背后是，区域公路网建设中缺乏对服务现代物流的枢纽平台规划。专家指出，在公路港建设上必须有相关的法规进行规制，相关政府部门也应对其进行管理和监督。不过，应结合当地发展的真实需求，进行调研分析，使所建公路港规模、模式、管理等适合其发展。而不能一味为了地方形象，引进和筹备公路港项目，注重实现其社会效益最大化和经济利益最大化的统一。业内人士指出，单从国内的公路运输上比较，我国仍处于相对落后的水平，存在一系列的不足：市场发展不完善，市场化程度不高；传统的管理模式，管理效率偏低；功能单一，服务落后；网络化协同效应较低等。公路港的建设，从某种程度弥补了以上的不足之处。实现了规模化运营、网络化协同，效率较高，管理模式比较先进。

四川现代物流协会副秘书长汪元友指出，对公路港建设，需正面推进，具体到它的容量、服务功能，这是市场化发展的必然。它应在保持社会稳定的前提下，运用市场手段层层推进。信息快轨公路港的建设工作，从国家交通运输部到地方相关政府部门的相关领导多次进行现场考察，关注重点主要集中在物流业务和信息网络平台。业务乃公路港生存之本，信息化平台的建设“桥梁”作用同样不能小觑，它存在于公路港每个产业链环节，使公路港的管理和运营从传统模式发展为智能化模式。其中，河南公路港务局从传统仓储物流业向现代物流业转型的发展态势，被业内视为信息化建设的典型。它采用电子信息系统工程集成服务，与全国物流信息网结盟。并且采用的手机WAP功能应用于物流行业，在全国尚属首例。业内人士指出，河南公路港物流信息平台的建设和推广，有利于实现管理科学化、作业自动化、信息网络化，将为河南物流产业的规模发展、建立货运市场的良好秩序和规范的运营体制，提供有力保障。在构建信息化平台建设时，在实际操作中，物流、信息流、资金流必须得到有效的统一。而公路港要建设现代物流体系，必须具备一定的自我发展能力，要求不断拓展市场发展空间及信息平台容量，以最大程度降低物流流通成本，整合社会资源，提高运营效率，增强企业核心竞争力。近日，交通运输部决定把陕西省建成全国高速公路枢纽省。这被业内称为公路网络建设又一重要决策。这一物流服务枢纽，将过去简单的传统物流服务升级为集成化的物流服务。这将成为公路物流港信息化平台建设的又一探索。集约创新 据北京交通大学的一项研究指出，我国目前公路物流政策的主要问题有：运输网规模总量不足，

地区发展不平衡；技术装备水平与运输质量不高，公路物流基础设施的总体技术水平仍然很低，高速化和运营管理自动化等尚处于起步阶段；运输市场化进程缓慢……业内人士分析指出，公路港建设必须结合具体区域进行考察分析，在基础设施建设、功能定位、运营等方面，确定其发展方向，并制定出工程的具体规划。公路港作为大型投资项目，建设周期长，具体到其总体规划和细节性规划都必须有明确的定位。如果规划不合理和定位不准确，会造成基础设施和配套服务“供不应求”或“供大于求”的情况出现。目前，我国的公路港建设开始运用高标准运营模式。通过设置相关配套设施、信息化模式等来吸引大规模企业进驻，从而实现其规模效益。虽然，大多公路港采取的是集约型的运营模式，但实际运营中粗放型运营的结构矛盾依然突出。比如，只重视和大规模企业的合作，而忽视了中小企业的诉求，缺乏大中小型结构的合理配置；过于重视当地的运营发展，在和对外的港口合作中，不能实现同等的效率；重客轻货的固有理念还在一定程度上制约着其发展。专家指出，目前我国还缺乏国际性的港口，在公路港建设上，要求公路、铁路、航空等实现多式联运。这就必须进一步完善公路港的系统建设，协调政府、企业、银行等的矛盾，才能不断推动其发展。此外，我国在进行大规模项目建设时，政府的参与起着引导和推动的作用，在推进公路港建设的同时，也容易引发政企之间的矛盾。这就要求政府在用权和放权间保持一个度，在宏观调控的同时，应走市场化、国际化路线，提高其运营效率。事实上，政企矛盾一直存在于公路港建设中，使公路港的管理和运营上都带有浓重的行政干预色彩，从而导致其市场

体系发展缓慢、市场化管理水平跟不上及缺乏稳定的资金来源，存在一定的投资风险。专家指出，政企矛盾解决的关键是分工明确，以避免重复管理。公路港的建设，不能用来标榜政府的业绩，相关政府部门应明确公路物流港建设的意义。在和企业的合作中，应具备市场化观念，更要具备经营意识。此外，公路港的建设不仅要与空港、港口、火车站的建设，所构成的国家立体运输网络和谐发展上加以规划，还要置于国家和地区的总体经济发展布局中，置于一定的国际经济圈的大环境大布局中，由有关国家政府部门和地方政府共同论证、设计规划和实施。百考试题收集整理"#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