

以兰州交通枢纽为核心的城市物流市场群落分析和构建注册  
建筑师考试 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文  
[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/644/2021\\_2022\\_\\_E4\\_BB\\_A5\\_E5\\_85\\_B0\\_E5\\_B7\\_9E\\_E4\\_c57\\_644863.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/644/2021_2022__E4_BB_A5_E5_85_B0_E5_B7_9E_E4_c57_644863.htm) 经过30年的改革开放，随着国民经济特别是城市经济迅速发展，城市水平得以大幅度提高，以沿海经济发达的大城市群为中心的四大区域性物流圈格局已基本形成，即以北京、天津、沈阳、大连和青岛等城市为中心的环渤海物流圈，以上海、南京、杭州和宁波等城市为中心的长江三角洲物流圈，以厦门和福州两市为中心的环台湾海峡物流圈，以广州和深圳两市为中心的珠江三角洲物流圈。中国内陆腹地，以大城市为中心，以铁路为纽带，形成物流结点，在流通规模上较发达地区尚有距离。与物流发达国家和地区的物流发展水平相比，中国物流业尚处于起步发展初期，还存在不小的差距，概括起来有以下几点：一经营分散；二组织化程度较低；三物流布局不合理；四物流装备技术含量不高；五缺少统一的物流信息化平台；六物流企业横向联合薄弱。近年来，兰州经济的快速发展为物流业的发展提供了良好的基础条件，但是目前兰州物流业的发展尚处于起步阶段，物流规模、物流质量与发展水平极不相称。企业对物流业务的重视和开发也具有很大的局限性，物流企业本身也处于物流低级水平，对现代物流要达到的效率与效益的“双赢”效果还有较大距离。发挥兰州铁路枢纽的区位与交通优势，构建以兰州铁路枢纽为核心的区域物流市场群落，是加快兰州物流业发展，提升兰州区域物流水平，规范兰州物流市场的有效途径。采集者退散《兰州市商务发展第十一个五年计划》划提出，十一五期间，

兰州市将建成八大物流园区和一个枢纽。作为西北五省区之一的甘肃，目前已形成了以兰州为中心的物流市场群落的雏形，具备了进一步发展物流业的基础。兰州自古就是中国东西交流的中转站。西部大开发战略的实施，使兰州成为国内外客商西进东出的桥头堡。1994年被国家确定为第一个商贸中心改革试点城市，兰州市已形成了以4个功能区、10大区域性批发市场、8个繁华商业中心、4条商业街和遍布全市的居民购物中心为重点的多层次市场体系。贸易辐射陕、宁、青、新、藏等省区，去年，分布在四个功能区内的16个大型专业批发市场，年成交额达到130.4亿元。兰州居于西陇海兰新经济带中段的中心，又处于该带与兰青一包兰发展轴线的交汇处，是西北地区发展的战略性节点和西部开发的关键地之一。同时以兰州为中心的都市圈是西北整个发展带的中心支点。兰州市地理位置优越，是我国西北地区重要的交通枢纽，基本形成了以铁路为骨干、公路为基础、民航和黄河水运综合发展的对外交通体系。处于新亚欧大陆桥中心位置的兰州，在陆桥上位于陇海，兰新，包兰，兰青四大铁路干线交汇之处，“东接陕西，北通宁夏，西到青海、新疆、西藏，将西北六省区联为一体，有利的时机和独特的地理位置，为兰州铁路枢纽的发展带来了广阔的前景”。兰州市现有干线公路和县乡道路58条，总里程1952公里。其中国道6条，分别为109、212、213、309、312、和316，总长604.51公里，公路网密度14.64公里/百平方公里。百考试题论坛 兰州中川的二级民用机场是我国西北重要的航空港之一，2006年机场旅客吞吐量完成231万人，完成货邮吞吐量15010吨，成为西北地区第二航空运输枢纽。兰州市黄河航运初具雏形，现有渡口

两处，各类机动船舶73艘，其航道和基础配套设施正在逐步完善。十一五期间，甘肃省将完成交通基础设施建设投资七百亿元人民币，其中包括建设两条国际运输线路，此举意味着地处西北内陆的甘肃省将通过路网建设打通连接国际的通道。兰州地区具有“亚欧大陆桥”的天然优势，建成了较为完善的铁路交通运输网络，亚洲第一长隧道乌梢岭隧道的贯通，使亚欧大陆桥上的最后一个障碍已不复存在。青藏铁路也于2006年7月顺利通车。如此规模的交通建设，使得省会兰州市形成了对甘、宁、青、新、藏快速辐射及经济带动的基本有利条件。兰州在经济、地理、交通枢纽等方面的优势显而易见，如何抓住这一有利时机，把这些优势资源强联合，建立能够迎头赶上东部发达地区、带动西部甘、宁、青、新、藏经济发展，辐射华中、西南等地区的大型信息化管理的区域物流市场群落将更加强化兰州西部商贸物流中心地位，并将会带动物流产业的发展，形成运输、仓储、工业产品、商业贸易等等巨大的市场，对西部地区的发展起到重大作用。国际社会一般以物流成本占GDP的比重来衡量一个国家的物流发展水平，比重越低越先进。欧、美等发达国家这一比重约为10%；中等发达国家，如韩国约为16%，而我国的物流比重指标大约在20%以上，差距十分大。2005年我国GDP约为18.2万亿元人民币，如果物流成本占GDP的比重降低10%就是1.82万亿元人民币，接近我国当年第一产业的增加值2.27亿元。可见，降低物流成本对促进国民经济发展具有至关重要的作用。相关调查资料显示，兰州物流成本在GDP中的比重居高不下，远远高于全国的平均水平，兰州的物流设施、技术应用、经济支持都很薄弱，如何抓住西部大开发的契机

大力发展兰州的物流业，是业内人士普遍思考和探索的一个迫切需要解决的问题。目前，兰州的物流企业可以归纳为四种：一是以仓储分拨为主的物流服务企业。这类企业主要集中在原商业、物资、外贸粮食等系统内，兰州市内近年来一些大型生产企业的仓储用地和设施面向社会开放，也逐渐融入物流功能；二是以铁路运输部门为主，开办的三产物流企业，主要开展“门对门”运输业务，其业务范围在不断扩大，在物流市场上占据了一定的市场份额；三是以全省交通运输和航空运输部门所属企业与有关企业联合形成的物流配送企业，这类企业的物流配送组织多为商业、物流、外贸、粮食等贸易或生产型企业，物流配送的承担者则为这类企业，它们在物流市场上所占份额不算太大；四是以私营、个人等形成的物流零散业为主，这在兰州物流业中是一个较大的队伍，在物流中也发挥着重要的作用，但缺少统一、高效的管理。

采集者退散 兰州城市物流市场规划根据《兰州市现代物流业发展规划》，十一五期间，兰州市将全面构建“大兰州、大开放、大商贸、大市场、大流通、大服务”的商务发展格局。兰州市将建成八大物流园区和一个枢纽，即：依托铁路集装箱中心站等，建成兰州石化物流产业园区；依托铁路西站货场，整合、培育西部生产资料物流园区；依托雁滩商品贸易区等，建成东部科教论

坛ConsumeGuideTechnologyForum200物处理方面的责任和义务等。哥伦比亚2007年6月29日公布了新的技术法规，对服装制品及纺织材料的标签要求作了更明确的新规定。要求在所涉及货物的产品包装的显著位置上必须加贴清晰、耐用的标签。连服装尺寸、纺织材料的语言和度量单位注明都作了明

细的规定。以上这些都对我国产品出口提出了新的更高的要求。面对欧美国家频繁发起的纺织品壁垒，由于技术壁垒本身的突发性和不透明性，市场主体--企业缺乏应对能力。中国要从源头有效解决出口受阻，需要政府、行业和企业共同努力。

百考试题 - 全国最大教育类网站(100test.com) (一) 加强对我国企业出口壁垒研究，建立完善的预警机制政府要建立从国家到地方完整的预警系统，定期收集、实时监控壁垒信息，综合评价、定性分析后，为行业和企业提供详实、科学的预警评析和宏观导向。行业要制定长期的发展规划，组织行业内和相关行业进行技术交流，充分利用行业协会的中介作用，加快新技术推介，举办境内境外学术论坛活动。

(二) 立足技术创新，提升产品质量是我国纺织业发展突破口现代纺织技术的高速发展，催生出功能型、高附加值的纺织产品，企业要不断改进生产工艺，加大技术创新投入，产学研联手加大有毒物质的替代产品研发。四川丝绸进出口集团和四川大学联合开发的桑皮纤维系列混纺纱线技术，是利用废弃桑树枝（皮）资源，通过科学方法开发出的具有高附加值的纯天然桑皮纤维纱线及制品，不仅提升了传统纺织丝绸领域的产品质量，冲破了国际纺织品贸易中的绿色壁垒。重要的是为国内纺织服装业创新提供了发展思路：充分利用本国比较优势，开发质量高、成本低、具有自主知识产权的绿色环保纺织产品，以保证我国纺织业出口可持续发展。

(三) 加强国内技术法规建设，健全标准体系认证机制，主动与国际规则接轨我国应加强新材料标准、新材料的产品质量指标、生态纺织品标准等的研究制定工作，开展纺织品中有害物质含量检测方法、可降解性产品试验方法研究，形成相关

检测、控制和评价标准；结合纺织业未来“十一五”科技攻关方向，研究和制定功能性纺织产品配套的试验方法及其功能性指标的评价标准；加强环保、节能、节水印染新技术配套标准的研究制定，积极开展ISO和生态标准体系的推广和认证，进一步提高纺织行业采用国际标准和国外先进标准的比率。在丝绸、亚麻、羊绒等我国特有的传统产业和优势资源方面，提出国际标准工作项目，促进我国优势行业标准国际化。相关推荐：园墙在中国古建中的价值 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](http://www.100test.com)