

山西“大物流”时代的财富引擎物流师考试 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/645/2021\\_2022\\_\\_E5\\_B1\\_B1\\_E8\\_A5\\_BF\\_E2\\_80\\_9C\\_E5\\_c31\\_645052.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/645/2021_2022__E5_B1_B1_E8_A5_BF_E2_80_9C_E5_c31_645052.htm) id="nnny"

斥资45亿的三晋国际物流城，将成为华北物流的一个核心集散点，最终向南辐射中原，向东牵动鲁冀，向西突进宁陕。这一项目，预计在2011年完工。4月10日，“2009山西现代商贸物流业发展论坛”在太原隆重开幕。论坛传递出一个信息：山西将成为华北物流的一个核心集散点，最终向南辐射中原，向东牵动鲁冀，向西突进宁陕。山西“大物流”选中晋中在晋中市发展物流业，占据着全省各市都无法比拟的优势。“我们曾经考察过无锡市，发现其与晋中的很多方面因素都比较接近，晋中也可以发展成为无锡那样的‘不夜城’。”晋中市经济技术开发区党工委书记申立康表示。晋中经济技术开发区，地处“太原南扩、榆次北进”的核心地段，既是“太榆一体化同城建设”的战略开发区域和政府重点规划的商贸物流枢纽中心，又是“太中银”铁路大动脉的重要中转站，毗邻108国道，距榆次城中心8公里，距太原火车站约15公里，距太原武宿机场约5公里，距北营火车站约8公里，距高速公路出入口2公里，“三小时高速”通达全省，5小时车程辐射石家庄、郑州、内蒙古包头等城市。“铁公机”（铁路、公路、机场）齐备，众专家一致认为发展现代商贸物流不可多得的宝地。“像晋中这样的城际结合部，是现代商贸物流的终极归宿。”晋中市委常委、常务副市长杨随亭说。在太榆城乡结合部建设大商贸中心、大物流枢纽，能够有效助推经济跨越式发展。晋中市经济技术

开发区党工委书记申立康说：“目前，山西传统商贸物流市场无论是规划、布局、经营规模，还是市场辐射，已经不能适应加快的物流需求。太原南扩，榆次北进，是建大物流基地的最好机遇。”在当日的论坛上，中国城市商业网点建设管理联合会专职秘书长董利，也肯定了这一点。45亿元的项目带来千亿商机 随着晋中市各项基础设施建设和城市软环境的完善，晋中市招商引资工作迎来一个令人振奋的大项目，一个占地近千亩的三晋国际物流城，将在晋中落户。据介绍，三晋国际城扼守山西物流中枢，耗资45亿，规划总占地980余亩，建筑面积逾120万平方米。紧扣山西3500万人口消费需求，欲建设三大省级批发市场，即“山西汽配博览交易中心、华北五金矿机工业品博览城、中国北方小商品商贸城”。同时，向北辐射内蒙、向西辐射陕西、宁夏，向南辐射河南，向东辐射河北，形成年交易额逾1000亿元的商贸采购总部，彻底扭转山西每年数百亿批发采购外流的局面。三晋渤海投资有限公司总裁胡燕洲向记者表示，“项目的建成，将吸引15000余家企业和经营户进场经营，每天吸引数万省内外采购商前来采购洽谈。货流、人流、资金流、信息流交相辉映，以120万建筑规模、1000亿交易金额，必将成为山西省又一财富引擎，成为山西省发展现代商贸服务业、促进产业升级的项目。”而目前，三晋国际物流城1期山西汽配博览交易中心即将推出全球租售，目前已引起市场广泛关注。在论坛现场，该项目的相关负责人介绍道，“此项目营造的是大商贸、大物流、大发展、大繁荣的境界。约25万平方米的规模，将成为山西规模最大、品种最多的五金工业品‘一站式’采购交易中心。满足山西煤电铝、煤焦化、煤钢铁、汽车、

钢铁、房地产、建材、机械、电子等高增长行业的巨大采购需求，和山西工业产品流通全国的销售需求。”下一目标：汽车生产基地 三晋国际物流城建成后，下一个目标便是汽车生产基地。“山西还没有一个属于自己的汽车生产基地。”一位参会人员表示。依托太榆结合部交通大动脉、物流大中枢的地缘优势和辐射优势，历经多年发展，山西汽车及后市场已经形成以太榆沿线为轴心的汽车、汽配产业集聚地，初步形成从“整车生产-整车销售-二手车交易-零配件生产-零配件交易”等完善的产业链。随着三晋国际物流城1期--山西汽配博览交易中心的建成，晋中拟打造成为山西最大的汽配商贸集散中心和采购服务基地。据介绍，吉利汽车集团初步确定在晋中榆次区建设4000亩新能源汽车生产基地，项目投产后将成为山西汽车产业龙头，吸聚汽车产业上下游行业落户晋中，打造山西省最重要的汽车产业基地。此外，在三晋国际城2公里半径内的太榆路沿线，聚集了奔驰、宝马、柯达、广州本田、沃尔沃、东风标致、长安马自达、江淮轿车、广州丰田等数十家汽车4S店集群，充分依托山西钢铁、能源、人力资源的优势，吸引江浙省份汽配生产企业积聚汽贸园区，成为华北重要的汽配产业转移目的地。山西物流成本损失很大 晋中市经济技术开发区党工委书记申立康说，“由于山西传统商贸物流市场多以太原市区为核心自发形成，缺乏政策和产业导向，普遍存在规划落后、布局分散、经营粗放、配套匮乏、交通不畅、安全隐患等发展障碍，同时，由于集中在城市中心地段，完全不能适应现代商贸物流的发展趋势。因此，向城际结合部拆、迁、移已是必然的结局。”以下一系列数字，最能够反映山西商贸物流业急待发展。刘峰介

绍，“2006年，山西省物流总成本占GDP的28%，而全国来看，这个数字是18.3%，在一些发达国家，这个成本还要小，仅占到10%至12%。山西省的物流总成本要多支出500亿元，造成的损失很大。”中国物流学会副秘书长王国文表示，“实际上，山西对物流的需求并不小，只是由于一些原因都流失掉了。”显然，山西决策层已经意识到这个问题。刘峰说，“到2010年，山西省的物流总成本占GDP比重要从28%降至23%左右，要建5至10个现代物流企业，物流业增加值要达到1500亿元。”中国社科院工业经济研究所所长曹建海表示，在金融危机背景下，山西产业结构的调整与商贸物流业关系非常密切。提升物流业在GDP中的比重 山西省发改委副主任刘峰说：“山西经济，一直处于快速发展阶段，越是这样，越是突出流通不畅问题。”“山西在物流上是薄弱环节，我们必须及早行动起来，学习江苏、浙江的先进经验，逐步在城际结合部形成高度统一、高度集聚的大商贸、大物流集散中心。”晋中市委常委、常务副市长杨随亭表示。“发展商贸物流是山西产业结构调整的重要突破口。”杨随亭在论坛致辞中指出：“山西要在新一轮改革开放中实现跨越式发展，就必须转变经济增长方式和发展模式，突破‘单一资源型’的产业结构和‘消耗型、粗放型’的经济发展方式。”据悉，《山西省现代物流“十一五”发展规划》指出：全省将建设太原、大同、运城、临汾、晋城五大物流基地，重点培育“一轴两翼”物流带。依托高速公路主骨架，合理规划物流业空间布局，构筑山西现代商贸物流枢纽中心。争取到2010年，全省物流业增加值达到1500亿元，第三方物流实现500亿元，现代物流业对GDP和财政收入的贡献率达到20%

。“大力发展现代商贸物流业，不仅已成为山西经济全面协调和可持续发展的必然要求，更是山西崛起中部，从‘资源大省’到‘商贸物流大省’的必由之路。”上述人士表示。

把物流师站点加入收藏夹 欢迎进入：2009年物流师课程免费试听 更多信息请访问：百考试题物流师论坛 欢迎免费体验：百考试题物流师在线考试中心 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)