

物流振兴 “ 振兴 ” 园区建设热物流师考试 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__E7_89_A9_E6_B5_81_E6_8C_AF_E5_c31_645234.htm id="nny"

class="mami"> 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 振兴规划让园区建设热升温 在新闻网络搜索引擎中输入“物流园区”，能搜出成千上万条相关信息，如“湖南省重点建设八大物流园区”、“浙江2020年将建100个物流中心”等等。近几年来，从口岸城市到内地城市，从大城市到中小城市，从商贸、加工、物流一体化综合园区到各类专业物流园区，物流园区的投资建设持续升温。“物流园区作为我国现代物流业发展中出现的新型业态，经过十多年的发展已初具规模。”中国物流与采购联合会会长陆江日前表示，“根据我们去年的调查，我国物流园区（基地）已经发展到475个，其中122个已经建成运营。”今年上半年，《物流业调整和振兴规划》（以下简称《规划》）出台，无疑又让这股投资建设热更加升温。目前很多省市都在根据本地实际情况部署规划的实施工作。作为物流基础设施的重要一项，物流园区的规划建设成为贯彻全国规划的一个落点。《规划》中指出，虽然我国物流基础设施条件逐步完善，物流园区建设开始起步，仓储、配送设施现代化水平不断提高，一批区域性物流中心正在形成。但是物流基础设施能力不足，尚未建立布局合理、衔接顺畅、能力充分、高效便捷的综合交通运输体系，物流园区、物流技术装备等能力有待加强。因此，物流园区工程此次成

为了《规划》的九大重点工程之一。《规划》要求，在重要物流节点城市、制造业基地和综合交通枢纽，在土地利用总体规划、城市总体规划确定的城镇建设用地区域内，按照符合城市发展规划、城乡规划的要求，充分利用已有运输场站、仓储基地等基础设施，统筹规划建设一批以布局集中、用地节约、产业集聚、功能集成、经营集约为特征的物流园区。另外，《规划》表示，要重点发展九大物流区域，建设十大物流通道和一批物流节点城市，优化物流业的区域布局。其中，物流节点城市分为全国性、区域性和地区性三级。全国性和区域性物流节点城市由国家确定，数量分别是21个和17个，地区性物流节点城市由地方确定。在近两个月举办的“物流万里行”活动以及第七次全国物流园区交流研讨会中，记者看到不少地方政府通过举办投融资考察活动、推介会等各种方式大力为自己的物流园区项目宣传造势，从中不难感受到地方政府发展物流业的迫切心态。虽然没有被列入《规划》公布的全国性和区域性物流节点城市之中，但成为地区性物流节点城市却被很多城市认为是可以尝试并值得努力的目标。“围绕打造重要的区域性综合物流枢纽城市为目标，加快建成一批功能完备的物流基地（园区），培育一批第三方物流企业品牌，实施一批带动作用大、社会经济效益好的重点物流项目，推动物流发展水平整体提升。”在近期徐州市举办的一次物流项目投资推介会上，该市经济贸易委员会主任洪涛如是阐述了徐州市物流业的总体发展思路。到2011年，徐州市将基本完成物流基地（园区）、物流中心、物流配送三级物流体系构架，重点打造五大专业物流基地。为更好地招商引资，徐州市推出了一系列配套的政策措施，

如在土地上，投资在1亿元以上的大型物流项目，用地可以实行评估价（或基准价）带项目挂牌出让，也可以根据实际情况由市政府实行“一事一议”确定出让价格；在资金上，市政府每年从财政列支2000万元设立商贸物流专项引导资金，重点扶持复合物流产业发展规划的重点项目等。从更宏观的层面来看，徐州作为物流枢纽城市的定位从属于江苏省贯彻《规划》的物流布局战略。这一战略对江苏省内的物流区域空间布局、区域性物流城市以及重点物流基地（园区）做了规定，是《规划》的进一步细化。政府主导作用很关键 去年发布的《第二次全国物流园区（基地）调查报告》显示，从开发方式看，政府规划、企业主导开发的园区占60.8%，政府规划、工业地产商主导开发的占24.2%，企业自主开发的占15%。由此可以看出在物流园区建设上政府的主导核心地位。的确，由于物流园区（基地）不仅有利于促进地方经济和GDP增长，促进流通业特别是连锁商业与电子商务的发展，改善投资环境以更好地吸引投资，并且还能实现增加就业机会、推动城市化建设，优化城市居住和创业环境等社会和经济效益，所以各级政府都在推动物流园区建设上不遗余力，形成了政府主导发展的局面。但是，政府并不是万能的。市长们的诸多困惑其实很有代表性，看似已经“遍地开花”的物流园区在国内实际上还算一个新兴事物，起步晚，发展快，其规划、建设和运营的规律都处于摸索过程中。虽然有国外园区和国内先行者的成功经验可供借鉴，但毕竟园区的成功与否与当地的经济生态、物流基础息息相关，不能照搬照抄。目前来看，国内物流园区的总体运营并不理想，一些地方出现了定位不准、规划不明、经营不善、管理不力，

甚至盲目发展、重复建设的问题。一方面，很难满足物流园区的产业积聚和成本集约的需求，经济运行中的物流成本居高不下；另一方面，物流园区定位不明、物流设施不配套、服务功能不健全的情况十分突出。因此，《规划》中明确要求物流园区建设要严格按规划进行，充分发挥铁路运输优势，综合利用已有、规划和在建的物流基础设施，完善配套设施，防止盲目投资和重复建设。由于《规划》是指导整个物流业发展的纲要性文件，推进落实需要进一步制订专项规划和区域发展规划。目前物流园区的专项规划正在制订中，中国物流与采购联合会研究室主任贺登才表示，年内会形成初稿，将制订出更为详细、操作性和针对性更强的发展目标 and 政策措施。此外，去年8月1日，推荐性国家标准《物流园区分类与基本要求》开始实施。该标准是我国物流标准化建设中急需制定的基础性管理标准之一。它给出了我国物流园区的分类类型与基本要求，将物流园区划分为货运服务型、生产服务型、商贸服务型和综合服务型四种类型，并对每种类型的主要业务范围及功能作了具体界定；从规划与评审、交通影响评价与规划、环境影响评价与建设、基础设施建设、信息化设施建设等五个方面对物流园区基本要求；给出了物流园区的推荐性指标——投资强度和物流规模强度。标准制定部门表示，该标准适用于政府主管部门对物流园区的界定，也可以作为对物流园区进行规划、设计、建设与规范管理的依据。物流园区建设要把握好火候，不仅在前期的规划上有要求，在管理经营体制上也要有所为，有所不为。一般来说，物流园区的起步阶段——从政府规划、征地动迁、设施完善、招商引资、项目建设到企业运营等需要5~8年

时间。有物流专家认为，这个阶段关键的问题来自于体制保障上。体制问题的核心是政府、企业和行业协会各自应履行的义务、享有的权利和权益的划分。由于物流园区的建设需要巨额投资和大量土地，如何做好政府部门以及条块之间的协调，运用良好的市场调节机制，达到整合各种物流资源的目的，对于建立一个现代化的、科学的物流园区经营管理体制显得十分重要。另外，物流园区的体制建设应把握分阶段实施和健康过渡的方法，在“搭台期”充分发挥政府宏观调控和统一协调的作用，采用“政府搭台”或“政企联合搭台”的方法比较有利，在园区的“经营期”，政府职能和资金要退出，完全按市场经济和企业经营管理的模式运营，做到计划经济和市场经济的健康过渡、政府行为与企业运作的有机结合。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