

关于我国物流园区的发展问题浅析

文/田凤权

1 引言

随着社会的进步和经济的发展,城市功能紊乱、交通拥挤、物流车辆对环境的副作用相继产生,为实现“物资的畅通流通”,政府在郊区或城乡结合部专门规划区域而将物流中心、配送中心、仓储、运输等企业招商近来,形成产业集群效应。这个区域即物流园区最早出现于1965年日本东京,随后在世界一些国家开始出现,并得到了大的发展。

在我国物流已成为制约经济发展的重要瓶颈,各级政府也在加大物流行业的发展力度,于是“物流园区热”在全国轰轰烈烈地开展起来,目前我国20多个省40多个中心城市在物流发展规划中都提出了建设物流园区的设想和规划,并已有许多建成或已经在建设中。但我国的物流园区在规划发展过程中,遇到了许多问题,缺乏经验、园区空缺率高,资源浪费等问题使物流园区的发展未达到理想效果,本文对此进行探讨分析,试图为我国物流事业的发展尽微薄之力。

2 物流园区的含义及功能

物流园区同工业园区、经济开发区、高新技术区、保税区等一样都是一个空间概念,物流园区的含义在我国国家标准《物流术语》中并没有明确提出,根据物流园区的产生背景及其作用等,我们可以将其理解为:物流园区(Logistics Park)依托公路主枢纽、铁路、港口等优势,将多家物流企业、物流中心、配送中心、货场、站场等聚集在某一划定区域,能够提供多品种、大规模、高水平的综合物流服务功能的物流集结点。物流园区及其内的企业间相互协作、互为补充、共同利用相关的物流服务设施、降低成本、提高效率。物流园区的功能及作用可以概括如下:

2.1 实现物流各子功能的协同运作,提高物流运作效率

通过物流园区的建设和发展,实现园区内各企业间的相互协作,充分发挥仓储、配送、装卸搬运、包装、流通加工等功能,更好适应末端消费需要、节约运输资源、提高物流运作效率、减少物资损耗、保证产品性能和质量,实现资源的共享和发展战略的一体化。

2.2 实现多式联运功能

物流园区常常是几种运输方式的交汇处,实现了多种运输方式间的衔接,有效解决了干线运输和支线运输的关系。

2.3 有效进行物流信息的控制

物流信息是物流园区系统运作的中枢神经,是沟通物流网络体系运行的血脉,也是进行物流过程调控的前提与基础,物流园区的信息中心负责信息的收集、整理、处理、传递等,为物流企业提供信息咨询、求车、求货、车辆调度、法律法规等服务。

2.4 发挥综合辅助服务功能

物流园区负责园区的整体发展规划、宣传推广、组织监督、物业管理、紧急调运疏导协调工作,另外物流园区内的工商、税务、海关、检验检疫、交警等职能部门的进驻,既为企业提供一条龙服务,又能实现依法经营、规范运作的目标。

2.5 缓解城市交通压力,有利于环境保护

物流园区的规划建设,理顺城市客运、货运、商贸功能,减轻城市交通,实现合理配载、共同配送,减少环境污染,美化城市环境。

3 我国物流园区发展中存在的问题

3.1 缺乏科学合理的规划、论证

全国已建成和在建的大小物流园区近千个,占地面积多数在200亩到30平方公里之间,规划和实际的投资大多都在亿元以上甚至百亿元,物流园区的大规模投资往往又包括了商贸、生产制造等项目的投资,这种盲目追求大规模、大投资、高起点、高标准的规划建设与本地的经济发展水平严重脱节,使我国物流园区平均空置率达到60%以上。

缺乏科学合理规划、论证的原因较多,一方面政府的出发点与现实市场经济不符,政府想依靠物流园区促进当地物流业的发展,从而带动整体经济的发展,而物流企业考虑运输、配送、顾客及时性、服务成本等市场因素,不能迁移到遥远的郊区;另一方面许多物流园区成为政府的形象工程,过分强调了物流园区的规划建设是城市规划建设的一部分,随着城市化进程的加快,客观上要求政府对原有产业结构布局进行调整,于是对物流园区进行不切实际的新建、扩建、强制性迁移,园区建成后的经营管理没有按市场化运作,达不到预期的效果。

3.2 物流园区管理体制混乱

政府对物流园区的干预过度,在整个的规划建设和运营中,政府始终充当着双重身份,即

“规划建设所有者”和“经营者”，而政府的各职能部门又不能相互协调，现阶段分割管理的体制弊端，使得各方缺乏必要的机制联系，彼此的信息沟通不畅，矛盾的相互冲突，导致各地物流园区重复建设，既浪费资源又抑制物流业的顺利发展。

3.3 缺乏科学的需求分析

建不建园区，建什么样规模的园区，地点在哪，功能定位是什么，关键在于市场的需求，企业的需要。政府热情高涨、满怀信心地建各种规模的物流园，企业并不领情，物流园区的设计规划没有科学地分析当地的经济水平，忽视了物流市场需求的培育。目前我国第三方物流的需求水平还很低，许多生产制造企业鉴于各种原因仍从事企业内物流，导致物流园区内第三方物流需求少，众多的大规模物流园区与较弱的物流企业形成了鲜明的对比。

3.4 部分物流企业进驻园区别有用心

很多省市的物流园区匆匆上马建设，投资浩大、占地面积多、距离客户远，导致园区进驻率低，为了招商引资，政府采取了各种优惠政策吸引企业进驻，部分物流企业以低价进入，但主要的业务和精力不是放在物流上，转而投入房地产这样高利润、增值快的项目，助长了“圈地运动”之风，失去了物流园区建设的意义。

4 对我国物流园区规划发展的建议

4.1 统筹规划

4.1.1 采用科学方法进行物流调研、需求预测，确定投资规模、占地面积

在建设物流园区之前，相关部门要对物流需求状况、当地的经济水平、所建物流园区周围的产业分布情况、各行业企业的发展状况及对仓储、配送的要求、对物流各种运输方式的货物运输需求量、设施设备的需求特性等，采用定性与定量相结合等方法，预测园区短期和长期的投资规模、占地面积、所需的交通基础设施、物流基础设施和设备等。物流园区的规划要充分考虑到园区内外的产业集聚性、协同性，同时也要考虑省市间各物流园区、交通干线、运输枢纽、各物流节点、顾客等之间的关系。

4.1.2 科学选址

在物流园区选址时应注意以下几个方面：一是考虑郊区或城乡结合处与城市中心过远带来的配送成本、服务及时性的矛盾；二是园区内各种运输方式间的衔接；三是物流园区的选址与绿色环保、减轻交通压力的关系；四是园区与主要工农重点企业和服务业的供应链一体化问题。在选址过程中，要成立专家小组，对各种因素充分论证，拿出最佳的可行方案，保证选址的科学性、经济性、长远性。

4.1.3 循序渐进、分阶段改革发展

物流园区的建设不能贪大求洋、好大喜功，不切实际规划建设先进、超前的物流园区和物流设施、设备，应采取分阶段、分步骤、根据物流需求状况不断建设、完善物流园区，包括园区的占地、设施设备、信息条件、交通等，避免一下子“求大、求全、求新”而陷入“高空置率”或“尾巴工程”。

4.1.4 明确园区投资、经营的各种关系

在园区规划建设过程中，参考国内外成功运作的例子，可采取不同的投资、治理结构模式，根据政府、企业等多方事先确定好的股份化关系，明确职责，对物流园区共同开发建设，共担风险。

4.1.5 构建科学的规划体系

通过建立、健全有效的监督机制和监督机构，对物流园区的规划、建设过程进行监督、审核，通过建立风险评估体系，分阶段进行考核总结，确保园区的规划建设得以实现。

4.2 物流园区的市场化运作

我国物流园区的规划建设和经营管理主要有两种方式：一是以政府为主体直接投资进行规划建设方式。二是企业间的合资、合作的规划建设方式。不论哪种方式，政府只能是统一规划、指导协调、转变职能、保障服务、统一市场竞争秩序、放松管制、减少审批事项、实施优惠政策，具体的园区经营运作要完全遵照市场经济模式，如成立物流行业协会、投资管理公司、投标招商多元化经营，园区的投资按照市场经济规律通过土地增值、物业增值、土地与物业转让或出租收入、配套服务等形式回收。入驻企业自主经营，自负盈亏、照章纳税，依法经营，充分发挥市场的低成本资源配置的作用。

4.3 加强基础设施的整合

根据政府各部门的统计调查，我国仓储、配送、流通加工、交通等基础资源位置好、交通便利、数量多，但质量差、分布分散，新建的物流园区又强调资源的“新、多、高、洋”，目标是一步到位。实际上我们应该走基础设施的内涵式发展，除了部分高新技术物流设施、道路建设、通信通讯技术、港口的建设、物流的标准化技术等需要新建外，许多分散在政府各部门的旧仓储、配送设施只要进行重新改造、技术升级完全适应目前的发展需要，避免了资源的浪费与重复建设。

4.5 提高政府工作效率，通过各种优惠政策吸引企业进驻园区

由于物流园区的规划建设、经营运作涉及政府的多个部门，要求政府本着共同的目标，加强职能、地域间的协作、沟通，明确各自的责、权。同时为规范物流园区的经营秩序，提高第三方物流企业的积极性，政府实施统一的土地、财税、筹融资的鼓励优惠政策，通过对工商企业物流外包或委托物流、强化主业观念的灌输，加上各种政策的刺激，增加这些企业对第三方物流的需求，扩大物流货源，增强企业的核心竞争力，促进物流园区的快速健康发展，实现物流园区、物流企业、工商企业多赢的局面。

4.6 充分整合信息资源

物流信息资源内容广泛、意义重大，物流园区应积极加大物流信息平台的建设，为整个园区众多企业提供统一操作的标准化信息操作技术，利用该平台即实现企业内数据的输入、处理、汇总、输出、传递的高效率，又能实现与园区内外供应链信息的传递与共享，提高工作效率、降低信息成本、加强行业间的协调与沟通、减少重复投资。

（作者单位：沈阳工程学院管理工程系）

相关链接

知识产权法对软件业的保护
旅游业安全管理对策研究
传媒购买的发展及其影响
加快我国物流服务贸易的发展——金融物流
关于我国物流园区的发展问题浅析
论现代服务业的作用及发展对策
转型时期中国电影发行业市场结构分析与改革重点
村级公路建设管理和质量控制的探讨

本网站为集团经济研究杂志社唯一网站，所刊登的集团经济研究各种新闻、信息和各种专题专栏资料，均为集团经济研究版权所有。

地址：北京市朝阳区关东店甲1号106室 邮编：100020 电话/传真：（010）65015547/ 65015546

制作单位：集团经济研究网络中心