

WULIU JIDI GUANLI SHIWU

物流基地管理实务



江建达	主 编
詹继兵	副主编
洪理平	主 审
黄 海	

大连海事大学出版社

物流基地管理实务

	江建达	主 编
詹继兵	洪理平	副主编
	黄 海	主 审

大连海事大学出版社

© 江建达 2014

图书在版编目(CIP)数据

物流基地管理实务 / 江建达主编. —大连: 大连海事大学出版社, 2014. 3
ISBN 978-7-5632-2975-8

I. ①物… II. ①江… III. ①物流—物资管理—教材 IV. ①F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2014)第 033131 号

大连海事大学出版社出版

地址:大连市凌海路1号 邮编:116026 电话:0411-84728394 传真:0411-84727996

<http://www.dmupress.com> E-mail: cbs@dmupress.com

大连住友彩色印刷有限公司印装

大连海事大学出版社发行

2014年3月第1版

2014年3月第1次印刷

幅面尺寸:185 mm × 260 mm

印张:10.5

字数:257千

印数:1~1200册

出版人:徐华东

责任编辑:张 慧

责任校对:杨玮璐

封面设计:王 艳

版式设计:解瑶瑶

ISBN 978-7-5632-2975-8 定价:26.00 元

前 言

随着经济发展模式从供给约束型向需求约束型、资源约束型的转变,物流行业从末端产业演化为先导产业,从从属地位上升为支配地位,物流水平已经成为衡量一个地区竞争力的重要指标,成为跨部门、跨行业、跨区域的综合性产业。作为物流业发展的重要载体的物流基地建设,也成为国内外经济学家的重要研究对象,浙江省“大物流”建设方案中明确指出物流基地建设是根本、是抓手。

物流基地作为现代物流活动的空间聚集体,为社会提供多样化、规模化的现代物流服务的同时,也大大降低了运营成本,提高了企业竞争力,改善了区域投资环境,促进了其他产业的迅速发展。在此背景下,浙江交通职业技术学院在进行物流管理专业国家级重点专业建设时,将“交通物流基地运作”课程纳入物流管理专业,并且确定为核心课程。

目前,全国物流基地数量持续增加,结构不断发生变化并开始转型升级,物流基地的建设和管理更侧重规划建设,这些都对高职学生的素质提出了新的要求。为此,编者尝试从物流基地的具体业务角度出发来编写本书,使学生掌握和了解物流基地的基本业务操作,为今后从事物流行业具体岗位奠定基础。

由于对物流基地经营管理的研究在国内尚处于起步阶段,书中难免存在不妥之处,欢迎广大读者批评指正。

编 者

目 录

项目一 物流基地的认知.....	1
任务一 物流基地的认知.....	1
任务二 物流基地的现状认知.....	6
任务三 浙江交通物流基地的认知.....	9
任务四 浙江省物流基地布局方案的认知	12
项目二 物流基地的运营管理	15
任务一 物流基地运营模式的认知	15
任务二 物流基地组织管理架构及主要职能部门职责	27
任务三 物流基地的招商管理	32
任务四 物流基地的运营管理	34
任务五 物流基地的质量管理	44
项目三 物流基地的基础业务管理	51
任务一 物流基地的客户服务管理	51
任务二 物流基地的设备管理	55
任务三 物流基地的仓储配送管理	59
任务四 物流基地的运输管理	63
任务五 物流基地的停车管理	65
任务六 物流基地的车货交易管理	69
项目四 物流基地的国际业务管理	74
任务一 物流基地的国际业务认知	74
任务二 物流基地的保税监管仓库管理	80
任务三 物流基地的集装箱堆场管理	85
任务四 物流基地的空港业务管理	91
项目五 物流基地的增值业务.....	101
任务一 物流基地的信息管理.....	101
任务二 物流基地的流通加工管理.....	113

任务三	物流基地的物流金融业务管理·····	116
任务四	物流基地的商务活动管理·····	122
项目六	农村货运站的运作实务·····	124
任务一	农村货运站的认知·····	124
任务二	农村货运站的运作·····	127
附录	·····	132
附录一	物流基地运营管理需关注的问题和相关建议·····	132
附录二	物流基地的组织管理架构及职责·····	135
附录三	专线型物流基地的运营管理·····	139
附录四	浙江某物流基地车辆出入停放规定及收费标准·····	144
附录五	某物流基地仓库租赁合同样本·····	146
附录六	浙江省交通物流(货运)站场名单·····	148
附录七	浙江某物流中心建设报批程序·····	158
参考文献	·····	160



项

目一

物流基地的认知

●学习目标

知识目标:掌握物流基地的概念;理解物流基地的特点及作用;了解浙江省物流基地建设现状。

技能目标:灵活运用所学知识,理解有关物流基地经营管理的经济现象;具备运用理论知识进行物流基地分析认知的能力。

任务一

物流基地的认知



一、物流基地的概念

物流基地的概念在国内还没有一个明晰和准确的界定。一般情况下,把它和综合物流中心等而视之。按照《现代汉语词典》的解释,所谓基地,是某项事业建设的基础,或是建设某项事业基础的地方,由此推论,所谓物流基地就是建设物流事业基础的一个特定区域。

在德国乃至整个欧洲,日益激烈的市场竞争迫使各个企业在生产及销售环节尽力降低成本及费用支出。尤其是从订购原材料到向客户分发最终产品的供应链环节,节约成本的强烈要求带来了发展物流产业的巨大机遇。

随着物流产业的兴起,原来相互分割、缺乏合作的仓储、运输、批发等传统企业逐渐走向联合,专业性的物流配送经营实体及基地——货物配送转运中心应运而生。

伴随着物流业的进一步发展,各个企业逐渐意识到配送转运中心分散建设、各自为战会带来极大的资源浪费,各级政府也发现这种方式不利于充分发挥城市的总体规划功能。物流基地作为物流业发展到一定阶段的必然产物,在日本、德国等物流业较为发达的国家和地区相继出现。物流基地在日本称为物流团地(Distribution Park),在德国被称为货运村(Freight Village),虽然名称不同,各国的定义表述也不完全一样,但是它们的建设目的、服务功能是基本相同的。

随着经济的发展和社会的进步,物流领域与生产领域逐步分离,一些大的生产厂家已经很难明确产品的集中生产基地,某一种产品可能有许多不同的零件生产地,出现了分类生产的倾向,为了使物品能在生产基地和部件引进地之间及时及准确地运送,必须要有专业物流基地来支撑。物流基地的产生就是适应了这种社会分工的需求,一般来讲,物流基地的独立专业性体现在以下两个方面:一方面,在物流基地中,原则上不单独发展制造业;另一方面,在物流基地的服务半径内,原则上不应该再发展分散的自用型物流业,在充分发挥物流基地的整体功能的条件下,尽可能地减少重复投资造成的浪费。

物流基地是指在一个区域内综合性较强,同时具有这个大领域的专业性的物流活动场所,一般是衔接干线和支线运输、市内配送、集散运输的主要物流节点;规模较大、处理货物的能力较强;有一定储存能力和调节功能。

在我国,随着传统储运业向市场化及现代物流业方向的发展转变,国家有关主管部门开始制定促进物流基地发展的宏观政策,一些发达地区和省份纷纷开始筹建物流基地。然而,对于物流基地的规划建设和运营管理,目前还缺乏经验,尚未有完善、有效的做法可以借鉴。

二、物流基地的功能

从理论上讲,物流基地应该具备以下几种基本功能:

1. 集约互补功能

所谓物流基地,首先要有量上的集约,要有一批物流企业在此集中经营,从这个意义上讲,物流基地应该可以被视作一个物流产业开发区。

当然,量上的集约并不意味着经营项目上的趋同,而要注重业内的细化。从这方面,可以借鉴日本物流基地的经验,搞仓储的不搞运输,跑长途的不做市内配送,千方百计地把本企业的专业特色显示出来,把本企业的专业运作成本降下来,把规范服务搞上去,以此来增强企业的市场竞争能力,非本企业专业的业务,其运作成本肯定比专业公司高,应该转让给专业公司去做,以实现优劣互补,形成集合优势。

2. 综合运作功能

物流基地在实现集约功能的同时,还应该实现综合功能,物流基地的综合功能还体现在它的衔接作用上,主要表现为实现公路、铁路、海运等多种不同运输形式的有效衔接。如深圳平



湖物流基地的功能定位就是“五位一体”,即以市场信息为基础、以产品配送为主业、以现代仓储为配套、以多式联运为手段、以商品交易为依托,以实现产业运作的配套化、系统化和多式联运的有效衔接。为了更好地发挥平湖南铁路编组站和两条直通盐田港和蛇口港群的铁路专用线的作用,还专门兴建了与编组站接驳的铁路工业站。为弥补公路运输能力的不足,目前正在集中精力兴建城内公路干线。

3. 辐射带动功能

作为一个物流基地,它的服务区域不能仅仅按行政区域来划分,而应该靠它自身的辐射带动其周围的半径,这个半径很可能不再局限于某个行政区域,而是一个经济区域。如平湖物流基地的辐射范围包括东南亚、国内的华南地区和京九线沿线地区。

4. 集库功能

集中库存功能,可以通过集中库存,降低库存总量,并且实现有效库存调度。

5. 其他功能

作为一种公共公益事业,物流基地除了承担以上功能之外,还应该在软件建设方面发挥应有的作用。比如,信息系统的构筑,专业人才的培养、培训,产业政策的研究制定,物流理论的研究探讨,等等。目前,平湖物流基地在这些方面也做了一定工作。比如,支持兴办中国物流网;为《国际商报》、《物流时代周刊》等的出版提供一手信息;组织编印《现代物流管理理论丛》,等等。

三、物流基地的作用

1. 降低城市运行成本

城市经济是一个中观集合概念,其运行成本的降低主要是通过微观个体集合来体现,物流降低城市经济运行成本的作用主要表现为降低企业运营成本,这里的企业包括物流基地和其他企业。

对于传统的物流基地而言,它们多作为社会活动中的公益活动,或由国家作为公益事业而投资,或当成企业组织的一部分。它们给人的感觉是投入不讲回报,组织安排不够科学合理,服务水平不高,技术落后,经营方式粗放和效益比较低下。如果在这些领域采用现代物流的组织、管理和技术,可以改变这些企业的经营方式,转换其经营观念,使其作为一种实业,走向市场,参与竞争,采用现代化的技术和设施提高运营效率和效益,成为城市经济新的利润源。

对于其他企业而言,现代物流是企业降低物质消耗、提高劳动生产率以外的重要利润源泉,可以成为企业新的利润增长点。我国企业物流成本压缩的空间十分可观。相比较而言,发达国家的物流成本占 GDP 的 10%,而根据中国物流与采购联合会发布的数据,我国 2011 年的物流成本却占 GDP 的 18.1%。

2. 优化城市产业结构

根据城市产业结构发展演进规律,城市产业结构的发展方向是合理化和高度化。产业结构合理化是以第三产业的发展水平来衡量的。产业结构高度化是指一次产业向二次、三次产业升级演进,由劳动密集型产业向资本、技术密集型产业演进。

建设物流基地的目的就是通过兴建物流业的大型启发市场,培育并集中物流企业,使其发挥整体优势和规模效益,促使城市物流业形成并向专业化、合理化的方向发展。现代物流产业

的本质是第三产业,是现代经济分工和专业化高度发展的产物。物流产业的发展将对第三产业的发展起到积极的促进作用。发达国家的实践还表明,物流中心的发展推动、促进了当地的经济发展,既解决了当地的就业问题,又增加了税收,促进了其他行业的发展。此外,物流基地的建设还将进一步带来商流、资金流、信息流、技术流的集聚,以及交通运输业、商贸业、金融业、信息业和旅游业等多种产业的发展,这些产业都是第三产业发展的新的增长点,是第三产业重要的组成部分。

建设物流基地还有利于对分散的物流进行集中处理,量的集约必然要求利用现代化的物流设施、先进的信息网络进行协调和管理。相对于分散经营、功能单一、技术原始的储运业务,现代物流属于技术密集型和高附加值的高科技产业,具有资产结构高度化、技术结构高度化、劳动力高度化等特征。从这个角度来说,建立物流基地有利于城市产业结构向高度化方向发展。

3. 促进区域市场形成发展

一般来说,城市是商品集散和加工的中心,而且物流设施和基础建设齐全,流通人力资本高,消费集中而且需求量大,交通与信息发达,城市与周围地区存在不对称性,在这种非对称结构中城市扮演着“中心地”或“增长极”的角色,以其为核心枢纽将其他地域“极化”成一个商品流通整体,所以在此意义上讲,物流基地所辐射的经济区域属于法国经济学家布德维尔提出的“极化区域”。

四、物流基地的区位选择和空间布局

物流基地的功能和服务特性决定了物流基地大都布局在城市边缘、交通条件较好、用地充足的地方。为吸引配送转运中心等物流基地在此集聚,物流基地在空间布局时还需考虑物流市场需求、地价、交通设施、劳动力成本、环境等经济、社会、自然条件因素。德国在全国范围内布置“货运村”时主要考虑以下四方面因素:一是至少可以实现两种以上运输方式连接,特别是公路和铁路两种方式;二是选择交通枢纽中心地带,使物流基地网络与运输枢纽网络相适应;三是经济合理性,包括较低的地价区位,数量充足、素质较高的劳动力条件等,以实现成员企业的利益追求;四是符合环境保护与生态平衡的要求。

物流基地的占地规模较大,一般以仓储、运输、加工等用地为主,同时还包括一定的与之配套的信息、咨询、维修、综合服务等设施用地。日本是最早建立物流基地的国家,从1965年至今已建成20个大规模的物流基地,平均占地74公顷;荷兰统计的14个物流基地,平均占地44.8公顷;比利时的Cargovil物流基地占地75公顷;德国的一些物流基地的占地规模较大,如不来梅的货运村占地在100公顷以上。

五、物流基地的建设和经营

物流基地的建设在日本的历史稍长,而在西方国家属于最近10年才发展起来的新事物,它作为现代物流业发展的一个新趋势,目前仍处于迅猛发展阶段。

建设较早的日本东京物流基地是以缓解城市交通压力为主要目的而兴建的,建设中采取了如下措施:



(1)政府牵头确定市政规划,在城市的市郊边缘带、内环线外或城市之间的主要干道附近,规划有利于未来具体配套设施建设的地块作为物流基地。

(2)将基地内的地块以生地价格出售给不同类型的物流行业协会,这些协会再以股份制的形式在其内部会员中招募资金,用来购买土地和建造物流设施,若资金不足,政府可提供长期低息贷款。

(3)政府对已确定的物流基地积极加快交通设施的配套建设,在促进物流基地发展的同时,促使物流基地的地价和房产升值,使投资者得到回报。

与日本的建设方针和经验不同,在德国,政府对“货运村”这类物流基地的规划和建设遵循联邦政府统筹规划,州政府、市政府扶持建设,企业化经营管理,入驻企业自主经营的发展模式,具体内容如下:

(1)联邦政府统筹规划。联邦政府在统筹考虑交通干线、主枢纽规划的基础上,通过广泛调查生产力布局、物流分布现状,根据各种运输方式衔接的可能,在全国范围内规划物流基地的空间布局、用地规模与未来发展。为引导各州按统一规划建设物流基地,德国交通主管部门还对符合规划的物流基地给予资助或提供贷款担保。

(2)州政府、市政府扶持建设。物流基地对地区经济有明显的带动和促进作用,作为政府总是希望这类地区能充分实现其公共服务职能,而并非追求单纯的盈利目的。因此,在物流基地的建设和运营过程中,州及地方市政府扮演了主要投资人的角色。例如,位于德国中部图林根州州府爱尔福特市郊的图林根物流基地,其建设投资比例为市政府占 42.5%,州经济开发部占 35.5%,联邦铁路占 14.7%,行业协会占 7.3%。

(3)企业化经营管理。物流基地的运营管理经历了由公益组织管理到有限公司管理两个阶段。在德国,一般认为企业化的管理方式比行政化的管理方式更为有效。负责管理物流基地的有限公司受投资人的共同委托,负责基地的生地购买,基础设施及配套设施建设,以及基地建成后的地产出售、租赁、物业管理和信息服务等。由于基地的投资人主要是政府或政府经济组织,所以公司的经营方针不以盈利为主要目标,而主要侧重于平衡资金,实现管理和服务职能。图林根物流基地的管理有限公司由 4 人组成,公司的业务包括销售、宣传和物业管理三大块,公司还负责代表企业与政府打交道,负责兴建综合服务中心、维修保养厂、加油站、清洗站等公共服务设施,为成员企业提供信息、咨询、维修服务等。基地内的道路、下水等市政工程的维修、养护由市政公司负责,享受与普通市区同等的公共服务并缴纳相关费用。

(4)入驻企业自主经营。入驻企业自主经营、照章纳税,依据自身经营需要建设相应的库房、堆场、车间、转运站,配备相关的机械设备和辅助设施。

六、物流基地的建设主体

物流基地的开发建设离不开政府和物流基地这两大主体,作为两大主体,政府和物流基地在物流基地的开发建设中各尽其职,各取所需。

从政府方面看,政府在物流基地的开发建设中应该扮演好这样两个角色:一是基础条件的创造者,二是运作秩序的维护者。

物流基地的建设需要大量的资金来投资。以平湖物流基地为例,按照预算,仅一期建设的基础性投资就需要 5 亿多元人民币,除了引资、融资之外,绝大部分需要政府的支持。平湖物

流基地目前的开发资金主要来自两个渠道,一是政府财政,二是土地转让基金投入再开发。今后还将寻求由政府支持银行提供的低息长期贷款。不论从理论上还是实践上讲,作为一项带有公共公益特性的基础性建设,政府的投入都是合理的和必需的。

作为一种以降低社会总成本为终极目的的基础产业,政府在给予必需的资金支持的同时,还需要在政策的制定、秩序的建立和维护方面发挥不可取代的作用。作为开发主体,政府从物流基地的建设中得到的利益有以下三个方面:

- (1) 拉动相关产业的发展,降低社会生产总成本。
- (2) 解决城市功能紊乱,缓解城市交通拥挤,合理规划调整产业布局。
- (3) 带动制造业和零售业的发展,在基地服务辐射半径内创造更好的投资环境。

物流企业在物流基地内也可以得到许多利益。

首先,可以得到政府提供的多方面的政策优惠。

其次,基地内的物流企业可以在彼此间形成低成本的经营互补,实现整体优势效益。

再次,基地内的企业可以在政府的支持和影响下形成一个公平竞争的环境,创造一个良好的市场经营秩序。

任务二

物流基地的现状认知

一、物流基地的基本类型

根据中华人民共和国国家标准《物流基地分类与基本要求》中给出的物流基地类型进行分析,具体分为货运服务型、生产服务型、商贸服务型、综合服务型四类物流基地。根据《2008年全国物流基地调查报告》,如图1-1所示,目前我国物流基地类型中,综合服务型物流基地数量最多,占75%,其余依次是货运服务型物流基地,占18%;生产服务型物流基地,占3%;商贸服务型物流基地,占2%;其他选项,占2%。

二、物流基地内的入驻企业和实体企业的类型

根据《2008年全国物流基地调查报告》,目前我国物流基地内入驻企业和实体企业的类型主要分为物流公司、货代公司、商贸企业、生产企业、运输企业、快递公司、银行等服务机构和其他机构等八类。

问卷调查表明,入驻物流基地内的企业和实体中,物流公司和商贸企业的数量较多,且相对持平;生产企业、快递公司、银行等服务机构以及其他机构的数量相对较少;部分海港型物流基地中货代公司的数量较多。

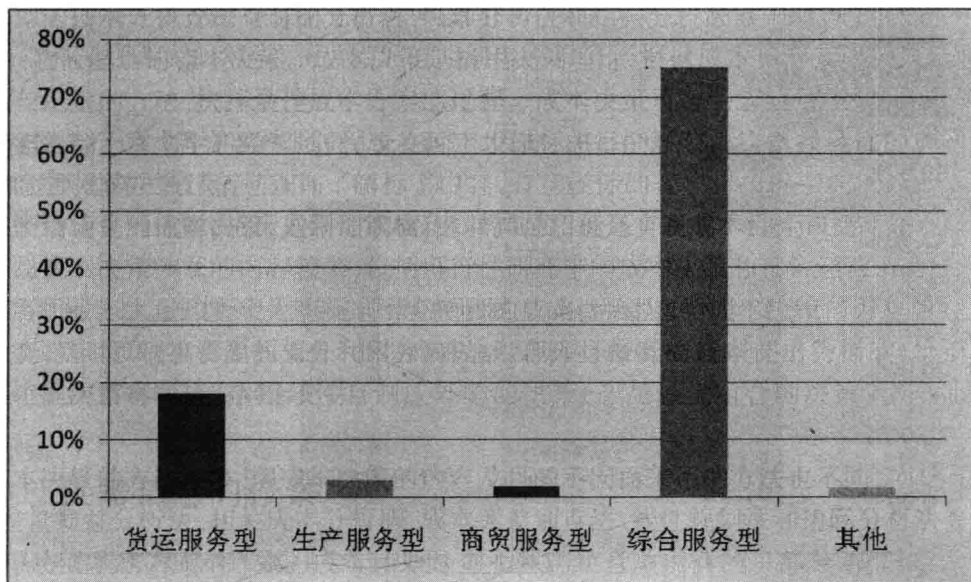


图 1-1 物流基地类型占比分析

三、对物流基地发展的基本评价

目前,我国物流基地总量大,地域差别明显。在全国范围内,由于物流基地给区域经济带来的拉动作用和对社会效益的促进作用,各地、各级政府对它的认识不断深入,建设热情逐步提高。目前我国物流基地的数量规模比较大,分布比较广。

在各地物流基地建设蓬勃发展的同时,我国物流基地的发展也呈现出明显的地域差别。东部、南部和北部三大沿海经济区的物流基地总量为 260 个,占全国物流基地总量的 54.7%。其中,运营的物流基地有 79 个,占全国运营中的物流基地的 64.8%;在建的物流基地有 101 个,占全国建设中的物流基地的 46.1%;规划中的物流基地有 80 个,占全国规划中的物流基地的 59.7%。而且,运营效果相对较好的物流基地也主要集中在三大沿海经济区域,如图 1-2 所示。

四、浙江省交通物流基地的建设现状

物流基地作为长线投资的基础设施型项目,一般具有建设规模大和经营范围广等特点,根据浙江省物流基地运营经验,其毛利润大约占营业收入的 25% 以上才能维持正常的运转,其中包含银行利息 7%,上缴税款 4%,职工福利 5%,投入再生产 6%~8%,风险预留 3%。

浙江省物流基地是以企业为主体的市场化运作,基本模式为政府统筹规划—企业/政府(企业与政府联合)投资开发建设—公司化经营管理/入驻企业自主经营。目前物流基地的盈利主要通过土地增值回报、设施投资回报和服务投资回报等实现。

根据《物流基地分类与基本要求》(GB/T21334—2008)和浙江省物流基地的现实基础和业务运营特点,从宏观规划和实际建设运营层面,将物流基地分为货运服务型、生产服务型、商

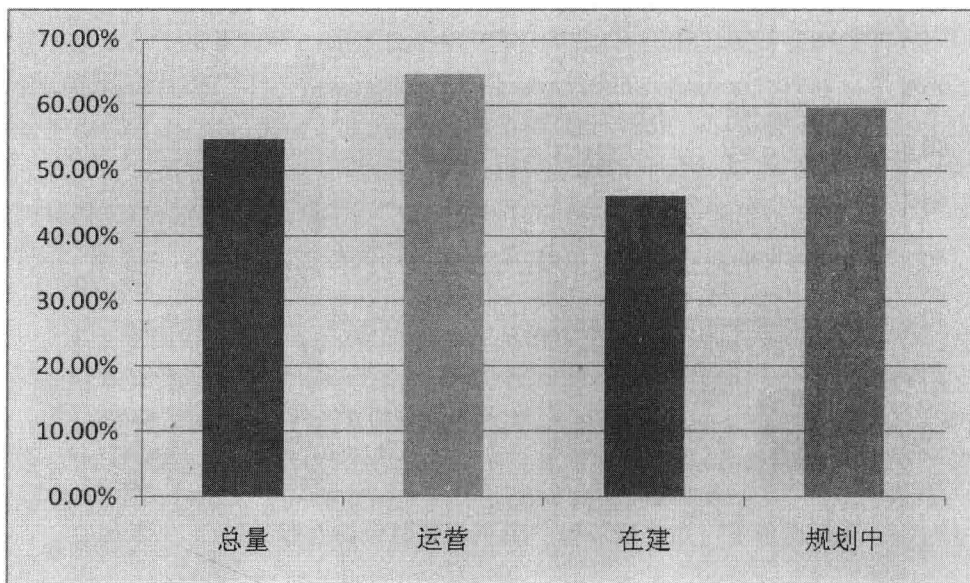


图 1-2 三大沿海经济区物流基地数量在同类中占比分析

贸服务型 and 综合服务型四种基本类型。

货运服务型物流基地是指依托空运或海运或陆运枢纽而规划的物流基地,这种类型的物流基地至少需要实现两种不同的运输形式衔接,主要提供大批量货物转换的配套设施,主要服务于国际性或区域性的物流运输及转换。

典型代表:宁波梅山保税港区物流基地、宁波空港物流中心、兰溪嘉宝物流中心和嘉兴内河港物流中心。

生产服务型物流基地是指依托经济开发区、高新技术园区等制造产业园区而规划的物流基地,这种类型的物流基地主要提供制造型企业一体化的物流服务,主要服务于生产制造业的物料供应与产品销售。

典型代表:德清临杭物流基地、金华国际物流基地、湖州长运祥瑞物流中心。

商贸服务型物流基地是指依托各类大型商品贸易现货市场、专业市场而规划的物流基地,这种类型的物流基地为商贸市场服务,主要提供商品的集散、运输、配送、仓储、信息处理、流通加工等物流服务,主要服务于商贸流通业的商品集散。

典型代表:义乌物流基地、中国轻纺城现代物流基地和临海市江南物流中心。

综合服务型物流基地是指位于主要区域或城市的交通枢纽,依托城市配送、生产制造业、商贸流通业等多元对象而规划的物流基地,这种类型的物流基地主要提供综合物流功能服务,主要服务于城市配送与区域运输。

典型代表:嘉兴现代综合物流基地、浙江萧山传化物流中心、长兴综合物流基地和衢州大华物流中心。



任务三

浙江交通物流基地的认知

一、产生背景

2007年12月的浙江省经济工作会议将“三大建设”(即建设大港口、大路网、大物流)作为今后一段时期交通工作的重点,浙江省委省政府主要领导对交通部门有关负责人也提出了明确的工作要求。浙江省政府2008年下发的《关于进一步加快发展现代物流业的若干意见》的文件中还明确提出:“要形成若干集聚辐射功能较强的港口物流枢纽、航空物流枢纽和综合交通物流枢纽。”按照上述要求,浙江省交通厅对“三大建设”做了一系列工作部署,2008年9月印发了《现代交通三大建设实施意见》,其中《大物流建设实施意见》要求“编制浙江省物流基地布局规划”,并出台配套政策,作为大物流建设的重要抓手。

加快物流基地建设是构建现代物流体系的重要内涵。物流基地是现代物流体系的重要组成部分,在整个物流供应链条和运作体系中发挥着核心的组织功能。物流基地具有优越的交通区位和功能集结(仓储、运输、分拣、加工、配送)优势,能够有效实现物流基地、物流设施、物流信息等各类物流资源的集聚,并通过专业化、规模化、集约化的经营,实现资源的优化整合,发挥物流运作的规模效应和集约效应(土地、设施设备、辅助服务),提升整体物流运作效率。因此,发达国家在构建社会化、现代化的物流系统时,都将物流基地作为重要的组成部分。目前浙江省物流发展正处于从粗放走向集约、从传统走向现代的关键时期,迫切需要具有较强组织集约功能的物流基地的有力支撑。

交通部在2007年下发的《关于加快发展现代交通业的若干意见》中提出,要“进一步做好港口、运输站场等物流节点的布局规划,重视中心城市、口岸和物资集散地物流基地的规划工作,促进区域物流网络的形成”;同时,2009年国务院原则通过物流业调整振兴规划,将加大对多式联运和转运设施、物流基地、城市配送、大宗商品和农村物流等在内的物流基础设施的投入和建设。在这一大背景下,浙江交通“大物流”建设的关键,在于充分发挥交通的资源优势,构建一个布局合理、结构优良的现代物流设施体系。目前,有关行业部门和地方政府相继出台了一系列物流发展规划,但这些规划大都缺乏对整个浙江省的统筹和协调,因此,有必要站在科学发展的高度来进一步整合以形成合力。

二、交通物流基地的概念

交通物流基地是指依托交通枢纽(港口、机场、公路货运场站、邮政网点及其他综合交通枢纽),集聚各种物流要素,充分利用交通区位优势,以交通运输为助推器和载体,服务于第三

方物流的公共综合型物流基地。交通物流基地的四大业态是指物流园区、物流中心、配送中心和农村物流站点。建设浙江省交通物流基地就是要构建包括以上四层次节点的浙江省物流基地框架体系。

物流园区是物流基地体系的最高功能层次,是具有较强物流资源集聚功能的特定区域,也是实现物流设施集约化和物流运作一体化的骨干物流节点。

物流中心是从事物流组织及服务并具有完善信息网络的交易市场,是物流基地有效运转的重要支撑。

配送中心处于物流体系末端,是根据客户要求,对物品进行必要的流通加工并按时送达指定地点的场所。

农村物流站点(含农村邮政物流网点)是沟通城乡流通的最末端物流节点(包括广大的农村邮政物流网点),单纯服务于广大农村地区的农副产品、农村手工或小作坊产品的流通需求。

三、浙江物流环境

1. 四大综合运输通道

目前浙江省基本形成了四大综合运输通道,如表 1-1 所示。

表 1-1 四大综合运输通道

综合运输通道		构成	服务对象
环杭州湾通道	沪杭甬通道	沪杭甬高速、G320—G104—G329、沪杭—萧甬铁路	连接上海、嘉兴、湖州、杭州、绍兴、宁波
	杭州湾跨海通道	杭州湾跨海大桥	
	杭湖通道	杭宁高速、G104、铁路宣杭线	
杭金衢通道		杭金衢高速、G320、浙赣铁路、沪杭铁路杭新景—建龙高速、甬金高速、杭申线	连接杭州、金华、衢州
金丽温通道		金丽温高速、G330、金温铁路、龙丽高速	连接金华、丽水、温州
甬台温通道		甬台温高速、G104	连接宁波、台州、温州

2. 三大物流圈

国际物流圈:以宁—舟港为龙头,以杭州萧山、宁波栎社国际机场为补充,以金华—义乌、温州、湖州、嘉兴、绍兴、台州、衢州等内陆无水港、保税仓储为区域主要节点,以公路、铁路、海运为主要纽带,形成辐射浙江省乃至长三角地区的国际物流圈。

区域物流圈:以杭州、宁波、温州、金华—义乌为主要中转枢纽,以公路、铁路、水运为主要纽带,形成辐射全国各大城市的区域物流圈,服务于浙江省与国内各区域间的经济交流。

区内物流圈:以“杭、甬、温、金”四大中心城市为主要中转枢纽,以绍兴、嘉兴、台州、衢州、湖州为主要衔接枢纽,以道路运输为主要纽带,形成辐射浙江省各地、衔接各级节点的省内物流圈,服务于省内各区域间及区域内部的物流及配送需求。



3. 六大物流走廊

以浙江省三大层次的物流需求为基础,依托“两纵三横”的综合运输大通道,结合对“三带三圈一群两区”的城镇布局和对三大产业带的空间布局的分析,未来浙江省物流将主要集中在“两纵四横”的六大物流走廊上。

两纵:

沪—甬—台—温—闽沿海物流走廊(含甬台温海上走廊):贯穿浙江省重要的沿海纵向物流走廊,主要承载温台产业带各类轻工产品国际和区域物流需求。

沪—嘉(宁—湖)—杭—金—衢—闽赣物流走廊:浙江省重要的西部纵向物流走廊,主要承载环杭州湾、金衢丽产业带各类原材料、产成品大进大出的区域物流需求。

四横:

杭—绍—甬物流走廊:承载杭州湾地区高新技术、电子、医药、纺织服装等产品的国际物流需求。

金—义—绍—甬物流走廊:承载金衢丽产业带各类日用小商品、五金、电子、汽车零部件等产品的国际物流需求。

沪—嘉—湖—杭—苏皖浙北物流走廊:主要承载环杭州湾产业带各类产品和原材料的区域物流需求。

赣—衢—金—丽—温浙南物流走廊:浙江省重要的内陆横向物流走廊,主要承载通道沿线产品以及原材料的区域物流需求。

4. 四大物流聚集中心

杭州、宁波—舟山、温州、金华—义乌四大综合交通枢纽,利用其优越的交通区位和经济区位,成为承载浙江省物流需求的集聚中心。

杭州:利用省会城市、交通区位、高新技术产业集聚区的综合优势,有效衔接苏、皖、沪周边省份,并与全国各地实现全面对接,形成以城市配送物流、中转物流和航空物流为特色的浙江省重要的综合物流枢纽。

宁波—舟山:利用其沿海深水良港、保税港区、空港的综合优势,加快完善港口集疏运和物流体系,有效整合各类物流资源,成为浙江省以及长三角地区重要的国际物流枢纽。

温州:依托发达的轻工制造业基础、商品市场和海陆空交通网络,充分发挥体制机制和区位优势,发展成为浙南闽东北重要的区域物流枢纽。

金华—义乌:依托其发达的交通网络和专业市场的优势,加强与沿海港口的合作,加快形成浙中区域物流枢纽。

四、物流基地体系

在浙江省规划建设物流园区、物流中心、配送中心和农村物流站点(含农村邮政物流网点)四大层次和类型的物流基地,逐步形成“以物流园区为核心,物流中心为骨干,配送中心为基础,农村物流站点为补充”的物流基地体系。

1. 物流园区

物流园区为大型、公共性物流节点,交通区位显著,集聚力强,功能齐全,是辐射浙江省和全国、对接全球的重要物流枢纽。物流园区是浙江省物流基地体系的核心。浙江省物流园区