

国外物流园区运营管理经验及借鉴

□文 / 芦 阳

(中州大学经济贸易学院 河南·郑州)

[提要] 本文通过借鉴国外物流园区建设先进经验,针对我国物流园区运营管理中存在的问题,提出明确政府的作用、引入市场化机制和拓展服务领域等对策,以促进我国物流园区良性发展。

关键词 物流园区 运营管理

中图分类号 F127 文献标识码 A

收录日期 2013年3月12日

物流园区是为了实现物流设施集约化和物流运作共同化,或者出于城市物流设施空间布局合理化的目的而在城市周边等各区域,集中建设的物流设施群与众多物流业者在地域上的物理集结地。物流园区的运营管理模式是指对物流园区开发、建设及运营过程进行管理的方式和方法,为达到物流园区开发建设的预期目标而采取的组织、管理、决策形式。由于物流园区的开发建设中涉及物流园区的开发主体、运营管理方(一般为开发主体或其聘用的第三方)、入驻企业、园区外的物流服务需求者以及政府等多方的利益,因此物流园区运营管理的本质就是协调物流园区各主体之间的利益关系,实现各方的利益诉求。

一、国外物流园区运营管理的实践

由于发达国家的物流园区建设起步较早,经过多年的探索,已经形成了稳定有效的运营管理模式。目前,政府和地方企业共同参与运营的方式在国外比较常见,政府负责物流园区项目的规划协调、政策支持等,企业则负责物流园区的经营。这其中,以日本和德国的物流园区运营管理活动最为典型。

1、日本物流园区运营管理实践。在日本,物流园区被称作物流团地,于上世纪六十年代开始发展起来。由于日本国土面积有限,人口密集,为了缓解土地资源匮乏、交通拥堵、缓解污染等状况,也为了减

少物流成本,日本政府便开始规划建设物流园区。目前,日本在全国范围内已建设了20多个大型物流园区,将物流企业的各项功能有机地结合起来,大大提高了物流设施设备的利用率,保证了物流运作的低成本、高效率,改善了交通状况,优化了城市布局,取得了良好的经济和社会效益。

日本的物流园区是建立在政府对物流体制规划布局的基础上的。政府对于物流园区的规划有着清晰的定位,根据人口、经济总量、运输总量、区域交通条件确定物流园区的位置、数量和规模,以避免盲目建设;同时,政府充分发挥宏观调控的作用,在土地政策、融资政策、税收政策和配套基础设施建设等方面对物流园区的发展予以足够的政策保障支持。物流园区的土地由国家以较低的价格直接出售或出租给团体和私营企业,如物流行业协会,然后由协会以股份制形式向其会员企业融资,用来购买土地和兴建物流设施,不足的部分由政府提供低息贷款,通过这种方式将企业、协会和政府结成利益共同体。政府同时为大部分基础设施建设(如周边交通设施的修建等)提供资金。

在物流园区的运营管理方面,主要采用“官民协力”的方式,包括协同组合方式、半官半民方式、共同出资方式、个别方式等。政府并不干预物流园区具体的经营管理,物流园区一般都是由私人集团和株式会社经营,如东京的4家物流园区的经营管理主体是东京团地仓库株式会社,该公司成立于1966年,主要从事土地的购置和租赁、仓储业、装卸业务、设施设备的租赁以及相关附属业务。但是,对于涉及国民生活的物流园区,政府会委派专人或地方政府长官担任管理人员,如东京都的筑地物流配送中心由政府委派官员担任市场董事长,指导、监督经营。

经过多年的发展,日本已经建成了覆盖全国的发达的交通网络和信息网络,形成了以各城市的物流团地为核心,以各种配送中心、物流中心为节点,循环配送线路所组成的物流体系。

2、德国物流园区运营管理实践。德国是世界上较早建设物流园区的国家之一,其物流园区的收效最为显著,自成体系的物流园区运营管理模式,是近年来很多国家比较推崇的物流园区的发展模式,为全世界物流园区的建设提供了宝贵的经验。德国政府在20世纪八十年代开始在全国规划了40个物流园区,目前已有30多个物流园区建成并投入运营。物流园区是德国大力倡导、扶持发展的集约化运输组织的基本依托。它背靠经济区域,以可供选择的多重运输方式、快捷的运输网络、周到的运输服务,把传统上多为分散的运输企业及运输服务企业吸引到一起,达到集约化的运输目的。

在德国,物流园区初期的土地购买是通过政府来完成的,其他的基础设施投资与收益及其日后的运营收入都是由企业来执行。在规划物流园区时,德国一般采取联邦政府统筹规划,州政府、市政府扶持建设,公司化经营管理,入驻企业自主经营的发展模式。联邦政府在统筹考虑交通干线、运输枢纽规划的基础上,在全国范围内对物流园区的布局、用地规模与未来发展进行合理科学的规划,对符合规划的物流基地给予资助或提供贷款担保。各州、市政府按照统一规划扶持建设物流园区,并承担主要的投资项目。政府作为投资人,委托负责管理物流园区的企业开展土地购买、基础设施及配套建设以及建成后的地产出售、租赁、物业管理和信息服务等活动。政府虽然采取注入资金等直接投资方式,但并不介入干预物流园区的经营,而是成立公益管理公司,进行特

许经营,负责物流园区的建设、经营、组织管理以及其他基础设施的开发与维护,进行市场化运作。物流园区的运营管理方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。

二、国外物流园区运营管理经验

1、物流园区规划建设需要政府的支持和引导。在日本和德国的物流园区规划建设中,都有政府的积极参与和规划引导。一方面政府对物流园区的布局有着整体的规划和设计,根据地区特点、交通状况和经济发展的需求开展物流园区选址,从而避免盲目建设、重复建设的情况;另一方面政府对于物流园区建设给予政策、资金、土地、税收、金融等多方面的支持,通过出台优惠政策,完善相关的法律法规,来保持物流园区的市场化运作和公平竞争。此外,政府承担主要的基础性、公益性的物流设施建设,以帮助物流园区获得良好的外部资源支持。

2、物流园区实施市场化运营管理。物流园区的核心功能在于物流业务的整合发展,因此,物流园区作为市场化运作的产业形式,其核心竞争力在于吸引和集聚各种物流资源,将其进行整合配置,在市场作用的调节下,提供高水平的物流服务。同时,物流园区产业链的各个组成要素,包括物流园区开发企业、运营管理方、入驻企业、物流客户等,都有相应的利益要求,所追求的都是经济利益的最大化,而政府在追求物流园区的社会效益的同时,也要考虑物流园区所能带来的税收及土地增值等方面的经济效益。这不仅是物流园区公益性的要求,也是市场化的要求。这就要求在物流园区的运营管理中引入市场化机制,采取市场化的经营方式和企业管理制度,保障物流园区产业链各参与方经济利益的实现,增强其对物流园区价值创造活动的认可和依赖,进而更愿意在物流园区进行投资、开展业务,使物流园区步入良性发展的市场化轨道。

3、物流园区的盈利模式应当向提供增值服务方向发展。仓储和运输服务是大部分物流园区传统的服务项目,但是在提高物流园区的吸引力和服务水平方面,仅局限于传统服务显然无法满足物流客户对于物流运作一体化的要求。因此,近

年来,开发整合各类物流增值服务成为国外物流园区业务发展的一个重要方向。德国的物流园区内除了有现代化的高架仓库、数字化管理的专业化仓库、可以进行加工包装的仓库外,还有冷藏集装箱堆场、危险品箱堆场、特种箱堆场以及修箱等物流设施和大型的货运代理、联运公司、计算机应用系统开发公司,甚至海关、金融、保险等部门机构的工作点,能够为客户提供包括加工、交易、转运、海关报关以及金融物流、代采代售、信息发布等全方位的物流增值性服务,其功能更加专业化、多样化,不仅扩展了物流园区的服务对象,提高了服务水平,更加强了物流园区的辐射力和竞争力,保证了物流园区的经济效益和社会效益的实现,从而推动物流园区的长期稳定经营。

三、我国物流园区运营管理中的问题

相比国外物流园区的发展状况,我国的物流园区的运营管理一直存在着管理机制不清晰、政策支持不到位、服务领域有限等问题。

1、物流园区管理运营缺乏明确的市场化机制。在我国,目前很多物流园区是政府主导进行开发建设的。由于政府在物流园区开发中发挥了主导作用,为其制定了物流园区的发展规划,审批物流园区的开发项目,并提供土地资源,因此政府往往选择有政府背景的企业作为开发主体。在运营管理中,政府型的管理模式或公益事业型的管理体制极为常见,企业化、市场化的运营机制难以落到实处,导致组织机构设置上的混乱,管理效率低下。

2、物流园区建设政策支持不统一。在各地物流园区的建设过程中,当地政府都会为其提供各类优惠政策。但是,由于国家没有出台全国性的物流园区发展政策,因此不同地区的政府在土地、融资、税费优惠等方面的政策不统一,造成了物流园区之间以及物流园区与其他企业之间的公平竞争难以实现,影响了物流园区的长期稳定发展。同时,物流园区周边的基础设施,包括道路交通、水电、生活服务等需要政府预先为其提供,但是往往难以落实,这不仅加大了物流园区运营管理的难度,对未来物流园区土地增值也产生了负面影响。

3、物流园区服务缺乏创新。目前,我国的物流园区的盈利方式主要集中在设施、设备的租用和仓储、运输等物流基本功能的服务方面,劳动密集型特征显著,价格竞争激烈。而具有较高盈利能力的增值服务项目,如物流策划、组织及深入到企业生产领域进行供应链全程的物流服务等则较少涉及,这不仅影响了物流园区服务的专业化、纵深化和一体化发展,而且限制了物流园区的利润空间。同时,物流园区内的企业在缺乏统一信息平台的支持下,资源共享程度低,整合能力有限,无法实现物流的协同运作,这也极大地限制了物流园区整体功能的发挥,使物流园区价值链的整合优势停留在规划中,无法真正落到实处。

四、我国物流园区运营管理的对策

1、政府要在物流园区开发和运营管理中发挥应有的作用。在开发物流园区之前,政府应当在对地区经济发展进行整体把握的基础上进行规划,充分考量本地区建设物流园区的必要性和可行性,评估物流园区建设所应具备的基本条件是否成熟,如是否具备较发达的外向型区域经济,是否具有相应规模的物流需求,是否具有较强大的物流载体和信息载体,区域内的交通条件是否能够支持物流园区的长期发展等,因地制宜地规划开发物流园区。在物流园区选址开发过程中,政府应当积极为物流园区的开发企业创造必要的初期基础条件,如周边的交通设施建设、环保等,同时要出台必要的政策,如土地、税收、融资、招商等,对物流园区的建设给予足够的支持。在物流园区的运营过程中,政府应当帮助园区维护良好的市场运作机制,如协助成立行业协会、制定行业管理准则,使物流园区内的企业能够在公平有序的环境下开展业务,维护物流园区的运营环境。

2、在物流园区运营管理中引入市场化机制。无论物流园区采取何种开发模式,是政府主导还是企业自发建设或是政企联合,在物流园区运营过程中,都应当采取市场化运作机制。物流园区的运营管理方拥有自主决策权,根据市场需求状况制定相应的发展规划,负责物流园区的日常经营管理的各项工作,并为物流园区内

人民币国际化面临的风险及对策

□文 / 李 瑾 刘朝圆
(河北经贸大学 河北·石家庄)

[提要] 改革开放以来,随着我国经济实力的大增,人民币国际化也开始备受关注。本文立足于人民币国际化现状,分析人民币国际化所面临的风险,并找出应对风险的对策。

关键词:人民币国际化;风险;对策
中图分类号:F12 文献标识码:A
收录日期:2013年3月6日

一、人民币国际化发展现状

改革开放30多年来,我国经济综合实力得到大幅提升,对外贸易实现快速增长,一举成为世界第一大出口国。人民币作为交易媒介在与我国相邻的国家和地区已经逐渐发展成熟。在我国与越南、缅甸等边境国家的边境贸易中,人民币被当作硬通货使用。在老挝,人民币基本上可以完全替代本币流通。在蒙古,境内流通的人民币占到其总流通量的将近一半,在蒙古边境的人民币流通量占比更高。在朝鲜,各种商品、服务以及货款的结算都在使用人民币,并且当地居民也将人民币作为硬通货的选择之一。在俄罗斯,中俄两国《关于边境地区银行间贸易结算协议》的实施使得人民币在边境线上的沿途地

区被更广泛地用于贸易结算。

从我国政府出台的一系列政策来看,人民币国际化还处于结算的初级的阶段。例如,2009年中国人民银行正式公布《跨境贸易人民币结算试点管理办法》,批准上海、广州、深圳、珠海和东莞五个城市作为国内跨境贸易人民币结算试点,海外试点的范围包括香港、澳门和东盟十国;2010年6月,国家进一步将试点的区域扩大至20个省、市、自治区,海外试点范围则由香港、澳门、东盟扩展至全球,试点业务范围则由原来的货物贸易人民币结算拓展到服务贸易和其他经常项目的结算。但是,从整体来看,人民币结算功能虽然有所发展,但是各种政策仍然处于试用阶段,人民币的结算功能还有待于进一步发展。

二、人民币国际化面临的风险

人民币国际化是中国经济持续增长和综合国力不断提高的必然趋势和要求。但是,随着人民币国际化程度的加深,资本账户的开放进程加快,人民币国际化过程中就可能产生一些不确定性因素,从而会对我国的经济金融稳定性构成干扰。人民币国际化过程中遇到的风险主要有以

下三个方面:

(一)面临国际社会的政治压力。目前,美元和欧元是国际市场上流通的两种主要国际货币,世界市场上的很多交易都是以美元和欧元计价的。一国货币的国际化可以为本国带来铸币收益,也可以扩大本国在国际社会中的影响力。目前,美元是国际社会中的主导货币,美国在全球范围内都享有铸币收益,而且美国在国际金融体系中拥有很大的话语权。因此,人民币国际化程度的加深,就可能影响到美国在世界货币体系中的既得利益,美元的国际货币主导地位就会受到一定程度的削弱。所以,人民币在国际化进程中很可能面临来自美国方面的政治压力。

从亚洲区域来看,日本推行的日元国际化和我国的人民币国际化可能产生相互的压力。欧元成功面世以后,日本政府开始着力于推动“日元的亚洲化战略”,期望日元首先能在亚洲实现区域化发展。同时,人民币的国际化也要把亚洲作为起点,以亚洲为中心,最终辐射全球。所以,亚洲也是我们国家首选的区域货币的实现地。这样一来,人民币的国际化就可能面临来自日元区域化的压力。

的企业提供服务,通过提供物流设施租赁、配套的物流服务以及商业地产开发来实现盈利,物流园区内的入驻企业根据物流需求信息来获得客户,借助物流园区提供的设施服务客户,获得收益。通过这种市场化的运营管理机制,物流企业、物流园区和政府之间的利益关系能够按照市场化运作的规则得到有效的协调、管理,从而保证物流园区的长期稳定运营。

3、基于物流园区价值链拓展服务领域。物流园区对物流企业的吸引力,不仅体现在地理位置上,更应当体现在资源整

合上。通过整合信息资源,能够为物流企业提供信息发布、物流交易、物流载配、物流跟踪、远程车辆监控等服务,通过整合基础设施资源,能够形成更大的运输配置、仓库管理、流通加工、包装储运等一体化物流网络服务体系;通过整合供应链,能够形成一个综合的生产、物流、销售的供应链解决方案。因此,其资源整合的功能越强,吸引企业集聚的效应就越大,带动的物流需求也就越大,经济效益就会越显著。对于物流园区的开发企业和运营管理企业来说,必须将物流增值服务的开发

能力放在首位,通过发展新业态带动物流园区功能升级和服务提升,为物流园区的各利益相关者带来更大的价值和回报。

主要参考文献:

- [1]张道臣.物流园区运营模式研究[D].北京交通大学硕士学位论文,2009.
- [2]周正柱,邵兴东.国内外物流园区发展的现状及启示[J].物流技术,2005.2.
- [3]朱明建,鲍青峰,邵建春.国外物流园区的发展对我国物流园区建设的启示[J].商业研究,2007.7.