# 临淄区现代物流业发展调研报告

来源：网络 作者：海棠云影 更新时间：2024-06-18

*第一篇：临淄区现代物流业发展调研报告临淄区现代物流业发展调研报告现代物流是适应经济一体化和产业化分工需要发展起来的新兴产业，具有涉及领域广、吸纳就业人数多、促进生产和拉动消费作用大的显著特点，是衡量和体现一个地区经济现代化水平的重要标志。...*

**第一篇：临淄区现代物流业发展调研报告**

临淄区现代物流业发展调研报告

现代物流是适应经济一体化和产业化分工需要发展起来的新兴产业，具有涉及领域广、吸纳就业人数多、促进生产和拉动消费作用大的显著特点，是衡量和体现一个地区经济现代化水平的重要标志。近年来，我区物流配送业发展迅速，以交通、仓储、运输为主体的物流企业数量、规模不断扩大，物流业在保证商流顺畅进行、提高商业经济效益和促进国民经济正常健康发展等方面所发挥的重要作用越来越显著，已逐步成长为服务业发展的支柱产业。

一、我区物流业发展基本情况

2024年临淄区服务业增加值为151亿元，同比增长

18.34%，当年实现交通运输、仓储邮政业增加值48.05亿元，占服务业比重31.7%，物流业作为服务业的重要组成部分，成为实现“十二五”期间服务业比重提升的重点行业之一。目前，全区物流企业约170家左右，其中年销售收入过5000万元的物流企业有10家，过亿元的有5家，货物运输车辆超过一万辆(危化品运输车辆3096台，普通货物车辆6767台)，呈现出良好的发展态势。

山东依厂物流是我区近年来快速发展起来的比较成熟的物流龙头企业，目前拥有4家全资控股子公司，有危险化学品运输罐车800多辆，年运输量300万吨。公司业务拓展到除西藏外的所有省份。企业近年来能够快速发展首先是拥有先进的服务管理理念和诚信经营的品牌意识。多年来的发

展，公司秉承“安全健康环保、优质快捷高效”的服务理念，全力打造“依厂物流”品牌形象，积累了丰富的危化品运输服务经验。二是科学周密的管理制度。公司采用现代化管理模式，加强完善一系列行之有效的学习培训、安全等规范、规程和考核制度，保障公司的安全运营。三是先进的信息技术应用。GPS远程监控设备，实现了远程可控管理；与交警部门联网，对危化品运输车辆限定路线，实现互动，及时通知提醒驾驶员注意修正，提醒驾驶员及时换班，避免疲劳驾驶等等，提高车辆运营的安全，降低了事故发生率。四是全时服务的运销网络。运销网络是现代物流业发展的核心内容之一，公司运销网络覆盖全国28个省、市、自治区，与许多国内外知名企业建立了长期的合作关系。五是有胆有识的企业领导层和一个团结实干精诚合作扎实高效的工作团队。所以即使在08年金融危机时期，企业的业务也是大幅提升，到2024年实现业务收入5.6亿元，今年前5个月实现业务收入5亿元，计划全年实现8亿元，争取突破10亿元。

淄博鲁金物流园是在各级开展二三产业分离政策的要求下从南金兆集团分离出来的。公司目前主要是集团公司的运输业务，主要集中在进口矿石、煤炭采购等方面。自二三产业主副分离后,目前公司自有和挂靠的车辆达50辆，联营单位包括龙口港、青岛港、青州、滨州等地的运输队达10余家；2024年实现销售收入2亿元，上交地方税收1126万

元，今年1-7月份，公司实现运费结算收入4782万元，上交地方税收283万元，为我区二三产主副分离提供了成功模板。

今年，区委、区政府围绕“一城三片区”确定了我区物流建设五大重点项目：一是齐鲁现代物流港建设项目(二期)，由齐鲁现代物流有限公司投资兴建，总投资50亿元，年度计划投资10亿元；二是依厂商贸物流建设项目，由山东依厂物流有限公司投资兴建，总投资6亿元，年度计划投资3亿元；该公司力争在3至5年的时间实现物流公司整体打包上市，实现做大做强的目标，全力打造国内知名物流企业；三是10万吨/年仓储物流项目，由山东志博远国际贸易公司投资兴建，总投资3.56亿元，年度计划投资3亿元；四是钢铁物流园项目，由山东万海双涵化工设备有限公司投资兴建，总投资2亿元，年度计划投资8000万元；五是吊装租赁项目，由山东海湾大型设备吊装有限公司投资兴建，总投资1.8亿元，年度投资计划1亿元。这些项目总投资近18亿元，建成投入使用后必将对我区物流业乃至全区工商业的发展起到积极推动作用。

二、存在的问题

与物流业发达地区相比，我区物流业的发展规模、发展层次等，与经济发展水平还不相称。当前存在的主要问题是：一是缺乏统一管理。目前我区物流业的发展缺少统一调度，只对重点项目进行了监督管理。政策的制约和不配套，执行尺度不同，亦造成不公平竞争，影响了企业的运作。二是统计信息不全。物流企业信息统计的准确性不足，缺乏基础资料。大企业从自身的长远发展考虑，愿意提供企业经营信息，并期望能从地方获取政策支持，但部分规模较小的企业由于认识不足不愿意提供相关信息。三是企业规模小。多数物流企业“小、散、差、弱”，采用传统运作方式，内部物流信息管理和技术手段落后，真正能提供多品种、大批量货物运输的企业不多，有的甚至还停留在“一间房子、一张桌子、几台车子”的层次上。四是部分物流企业财政贡献较少，许多车辆注册地不在本区，存在税收外流的问题，由于当地危化品手续难办，单车费用较高，加重了物流企业的税费负担，造成有些车辆在外地落户。五是因为现在油价上涨及交通运输收费较多，物流企业普遍利润下滑。六是服务相对滞后。缺少行业总体规划和组织领导，目前我区还没有统一的管理服务机构，也没有行业协会等社会自律组织，发展环境还需进一步改善。

三、下一步工作措施及建议

(一)完善政策，优化环境。进一步优化企业发展环境，规范税费征收和经济检查行为，清理整顿各种乱收费、乱罚款现象，对反应强烈的问题进行曝光处理。区政府将出台针对扶持物流企业发展的优惠政策，在企业建设用地及税收等

方面予以扶持，营造良好的发展环境，吸引雄厚的民间资本投入到现代物流业发展上来。尽快明确管理机构，理顺管理体制，建立跨部门的协调沟通机制，适时成立现代物流业行业协会，实行行业自律，加强与政府部门的沟通，共同推进现代物流业健康规范发展。

(二)培育企业，壮大龙头。目前，我区上规模的物流企业偏少，行业聚集度不高。对发展潜力和后劲大的物流企业，应加大培育扶持力度，支持推进行业整合，引导物流企业之间、物流企业与信息咨询企业之间进行多样化联合和兼并重组，加快打造一批大型综合现代物流企业集团。大力推进工业企业服务业务剥离工作，鼓励具备一定物流服务专长和基础的大型企业加速物流业务剥离和外包，培育一批适应现代制造业物流需求的第三方物流企业，提升物流业为制造业服务的能力和水平，实现制造业与物流业的联动发展。

(三)抓好项目，增添后劲。重点抓好齐鲁现代物流港二期、三期工程建设，建设好综合服务功能区及相关配套设施，推动保险、工商、税务等部门进驻提供“一条龙”服务，落实保税功能，积极发展多式联运，争取港口输油管线终端节点，努力建成北方重要的化工原料及产品交易中心、信息价格中心。抓好今年区政府确定的五大物流发展项目的建设，增强物流业的集聚辐射作用和带动能力。

(四)加快物流信息平台建设。加快整合物流信息资源，借助

卓创、隆众石化等信息资讯企业的平台优势，搭建公共物流电子政务系统和电子商务系统，建设以条形码、电子订货系统、电子数据交换、货物跟踪系统、自动分拣系统等为基础的物流信息系统，加快企业物流信息技术的运用，实现货物运输信息的快速传递、加工和管理，以彻底解决物流信息平台建设的整合及滞后问题，积极推进临淄区现代物流业的健康快速规范发展临淄区统计局 单卫

**第二篇：加快发展现代物流业调研**

加快发展现代物流业

2024-01-30 01:26来源：大江网-江西日报作者：蔡雪芳

物流是经济运行的“血脉”。物流业发展状况和物流成本的高低，是区域发展环境好坏的重要标志。现代物流业是生产性服务业的重要组成部分，是促进产业结构优化升级、提高经济运行效率的重要领域，是提高产业层次和水平、增强区域核心竞争力的重要手段。当今区域竞争很大程度上是物流环境的竞争

步入后国际金融危机时代，传统的高投入、高消耗、高污染、低效益的经济增长模式已难以为继，区域间的竞争更趋激烈。在全国的土地、劳动力等生产要素成本逐渐趋同的情况下，能否做到集约化生产，降低其他生产环节的成本，提高供应链的供应效率，促进产业发展由低附加值向高附加值环节转移，就显得至关重要。

现代物流是产业经济的“加速器”，具有很强的产业联系效应，是国民经济运行的重要纽带，是促进企业竞争优势形成的关键因素，被誉为继降低物质消耗、提高劳动生产率之后企业的“第三利润源泉”。

现代物流业发展水平是衡量一个区域综合实力的重要标志。物流业越发达，各类要素资源、生产产品的流动就越频繁，区域经济发展速度就越快。随着经济的快速发展，物流成本占一个国家国内生产总值的比重和企业销售总额的比重越来越大，这使得越来越多的企业将竞争的焦点转向压缩物流成本和挖掘利润上来。美国著名的供应链管理专家克里斯多夫认为，21世纪的竞争不是企业与企业之间的竞争，而是供应链与供应链之间的竞争，企业必须与其他环节最强的企业联系起来，组成有竞争力的供应链，才有实力去参与竞争。由于企业竞争和商业竞争越来越激烈，商家对发生在每一个环节上的成本都不敢小视。国际市场行情瞬息万变，产品生命周期越来越短，迫使企业尽量缩短组织生产、产品面市、市场反馈等过程的时间，在高度关注物流成本的同时，更关注物流的时效。以国际市场竞争最为激烈的信息产业为例，生产商从美国市场上拿到订单，到将生产的成品交付到美国市场，平均周期只有4天至7天。否则，委托加工方将由于市场行情发生变化而蒙受损失。

现代物流业是重要的新兴产业，更是重要的投资环境。如果说过去外商比较看重土地、劳动力成本相对低廉和各种减免优惠政策，那么今后外向型经济的发展则更多地取决于区域的物流环境。物流是经济运行的“血脉”，掌握了物流，就意味着在对外开放和参与国际经济合作分工中占得先机；掌握了物流，就可以充分利用国际国内两个市场、两种资源。物流业发展状况和物流成本的高低，对区域经济发展、承接产业转移有重要影响，其意义已经远远超越物流产业发展本身，是一个地区投资环境好坏的重要标志。

现代物流业发展相对滞后，制约着我省有效承接产业转移

进入新世纪以来，我省实施以工业化为核心的大开放主战略，紧紧抓住国际、国内产业转移的历史性机遇，把工业园区作为培育产业集聚、发挥产业集群效应和规模经济效益的重要平台，使工业园区成为我省经济新的增长极。经济的快速发展对物流需求也不断扩大。特

别是国际金融危机以后，随着土地、能源、资金约束加剧，工业园区企业生产成本、用工成本大幅攀升，对降低物流成本、改善物流环境的需求更为迫切。

从产业转移的成因看，最主要的驱动因素还是成本倒逼，而加工贸易企业对成本和时效又具有很强的敏感性。近年来，由于油价和人力成本的增加，不少企业反映运价已上涨了20%以上。我省过去拥有的土地、劳动力等要素成本相对低廉的优势，正逐步被物流成本、生产成本的上升所抵消。尽管近年来我省物流业有了较快的发展，各地都相继出台了促进物流业发展的政策措施，对物流的作用、地位的认知度有了显著提高，但总体而言，物流对经济的推动力还不强。现代物流业发展相对滞后，势必影响外商选择产业转移地的决策，影响外来资本的有效进入。

目前造成我省物流成本偏高的主要因素有以下几个方面：

一是经济发展相对落后，货源支撑相对不足。现代物流业的发展与大交通、大市场、大产业的发展相辅相成、相互促进，物流发展离不开产业基础。一方面，我省是经济欠发达省份，县域经济发展相对滞后，商品、货物进出量有限，社会物流需求总体相对不足。不少企业反映，造成物流成本高的一个重要因素是本地经济不发达，购买力有限，产业总体规模较小，拉出去的产品多，运回来的货物少，返程有时甚至放空，运费自然高。另一方面，企业重生产、轻物流，重自给、轻外协的思想比较严重，普遍存在“求人不如求己”的观念，没有将物流管理从企业的核心业务中剥离出来，不少企业产品输出基本上是派专人跟送，既困住了资金，又增加了流通环节的成本。

二是产业集聚度低，产品配套能力较弱。产业集聚度高低与物流成本密切相关，产业集聚度越高，物流成本越低。比如，黎川工业园区现有陶瓷企业30多家，耐热陶瓷煲占了全国市场的60%；鞋服纺织企业36家，原料和产品销售地主要都集中在福建、广东、浙江等地。由于这两大产业集聚度相对较高，货物量大且比较稳定，主要围绕这两大产业服务的第三方物流发展也相对比较成熟，已初步形成了黎川南昌、黎川广东、黎川福建三条专线，每天都有二班至三班车固定发往这几个地方。而同在黎川工业园区的一家生产毛毯的企业则不同，企业从广东佛山转移过来，“两头在外”。但由于整个黎川只有这一家毛毯企业，产量较小，且受季节影响，企业无法与物流公司签订长期合作协议，只能临时找车、找司机，因此物流成本很高。我省一些地方由于缺乏具有强大辐射带动能力的大企业、大公司，产业与产业之间、企业与企业之间关联性不强，未形成完善的配套体系，生产原材料大多从全国乃至全球采购，而生产的产品也大多出口或销往国内各地。正是在这“一进一出”之中，耗费了较多的生产时间与物流成本。

三是运输手段单一，多式联运的大通关体系没有真正形成。据了解，目前我省大多数企业货物运输主要还是靠汽运。一方面，是因为我省高速公路条件好，可以实现“门对门”的直接运输，时效性较强；另一方面，是因为我省铁路路网规模不足、通货能力有限，内河航道等级偏低、港口设施较落后，沿江口岸优势没有充分发挥，空港物流发展相对缓慢，以铁海联运为主的多式联运没有真正形成。由于远离沿海港口，出海路程较远，加上港口、铁路搬运、装卸等服务收费较高，物流成本明显较许多地区高。

四是物流市场发育程度和专业化物流服务水平较低。我省物流企业服务水平普遍不高，多停留在传统的运输、仓储等单一服务上，没有完善的物流网络，缺乏实力强、规模大、功能全、水平高的龙头企业，物流主体呈“散、小、多、弱”的特点。目前我省大部分繁荣工业园区物流企业偏少，企业规模偏小，形式单一，且局限于整个流程的某一段，缺乏一体化服务供应商，没有形成社会化供应链，企业产品货物运输与市场物流运输业脱节的现象较严重。加快现代物流业发展，有效改善我省物流环境

其一，加速产业集聚，最大限度地释放我省制造业物流需求。物流业发展离不开产业基础，现代物流业与产业集群相伴而生、相互促进。当产业集聚达到一定规模时，作为生产性服务业的现代物流业会大量出现，产业集聚区也会成为物流服务需求最集中的区域。物流企业集聚产生规模经济效应而带来的物流成本下降，又是导致产业集聚的重要因素。经过多年发展，我省产业发展方向更加清晰，已有近三分之一的工业园区形成了产业集群雏形。但总体而言，还需要从省级层面上加大全省产业整合力度，合理规划区域产业布局，在全省工业园区集中培育一批独具特色、链条完整、竞争力强的产业集群，加速产业集聚，以有效促使物流企业进一步集聚、物流市场进一步发育。

同时，要密切物流业与制造业之间的协作，大力发展第三方物流。一方面，引导中小企业转变观念，把物流业务从核心业务中分离出来，实行业务外包或与物流企业建立长期合作伙伴关系，摆脱繁杂的运输、仓储事务，集中精力抓企业发展和市场竞争；鼓励部分大企业按照现代物流理念和技术改造现有采购、仓储、运输、配送等业务流程，优化企业物流供应链管理，剥离低效的物流部门，逐步实现制造业物流活动的社会化，最大限度地释放园区制造业企业的物流需求，为现代物流业发展提供稳定的货源支撑。另一方面，根据不同类型的产业集群，采取不同的物流发展策略。比如，有的产业集群由众多中小企业共同组成，单个企业物流活动批量小、批次多，且绝大多数都有自己的仓储和配送设施，物流活动较为分散，物流规模化和集约化程度低，物流品种多样化，但在原材料的采购、运输和成品销售配送等物流环节上具有较强的相似性，就可由龙头物流企业或引进省内外大型物流公司，对这些企业资源进行整合，通过共同采购与配送提高物流效率。

其二，科学规划物流园区建设，完善工业园区物流配送体系。现代物流园区，对提高物流的组织水平和集约化程度，为企业提供集成化、专业化的物流服务，提高区域物流服务水平，形成规模和集聚效应具有重要作用。物流园区的规模、运营模式、服务方式都要从产业需要出发。政府在进行物流产业规划时，应充分考虑周边的物流需求及应有的规模标准，科学规划物流园区的辐射半径和服务范围。物流基础设施的布局应注意产业配套和物流效率原则，综合考虑区域产业集群的特点、物流总量以及企业物流成本，根据区位特点和交通条件，协调好各类物流基础设施发展的规划，划分物流节点，努力实现布局结构合理化、服务区域最大化、经济效益最佳化，以体现资源的共享和提高资源的使用效率，达到降低社会物流成本的目的。

其三，加快水运发展，重点突破“航道”和“港口”两大瓶颈。我省水资源非常丰富，北临长江黄金水道，中部赣江等五河汇入鄱阳湖，再经湖口注入长江，形成了一个以鄱阳湖为中

心的可出江入海的天然水运网络。我省应充分发挥水资源优势，提高水路运输在综合运输中的比重，形成以九江为“龙头”，以鄱阳湖水系航道为“脉络”的干支直达、江海联运的水运网络。航道等级偏低和港口设施落后，是制约我省水运发展的两大瓶颈。要加快高等级航道建设，特别是加快赣江、鄱阳湖高等级航道建设，使水运主通道长江（江西段）、赣江、信江全部达到三级以上航道标准，形成干支畅通、区域成网的航道体系。要充分重视铁路、公路对水运口岸物流的集疏运作用，加快与港口物流业发展相配套的公路主枢纽系统建设。要提高水运运能，大力发展大型专用码头，统筹航道、港口、船舶、运输的发展，搞好物流规划与城区、港区、园区、口岸规划的衔接，抓好一批货物仓储、专线铁路、专用管网建设。水运建设投资大、回收慢，具有基础性、先导性、公益性、服务性等特点，企业积极性有限，需要政府投资引导和带动。建议政府部门给予水运企业适当的减免税、贴息贷款等优惠政策，并借鉴邻省“以电养航”和“以陆补水”等做法，给予水运企业一定的资金补贴。

其四，整合社会物流资源，畅通大物流通道。对全省分散在工业、商贸、物资、交通、邮政等部门的物流资源，通过联合、兼并、拍卖、撤销等多种形式进行整合，改造提高，完善功能，发挥效益。对不同运输方式之间和同一种运输方式内部，通过协调，形成合理分工。鼓励联合经营、合作经营，发展多式联运，实现优势互补，提高综合效率，形成多种运输方式相互协调衔接的物流运输平台。积极推进海铁联运、公铁联运，畅通水运物流，发展长江和鄱阳湖航运，发展各种运输方式多式联运、集装箱运输、城市配送等，努力降低社会综合运输成本，提高运输的可靠性和效率，提高各种运输方式对物流基础设施的支持能力。其五，加强公共物流信息平台建设。信息是现代物流的核心要素，物流信息的畅通流动，对提高工业园区物流运作效率至关重要。搭建物流信息平台可以把供应商、制造商、分销商、零售商和最终用户紧密地联系在一起，形成高效的物流服务体系。现代物流公共信息平台要满足物流系统中政府管理部门、物流企业、工商企业等不同层次的参与者的信息需求。我省工业园区的公共物流信息平台的基本功能应该定位为综合信息服务、数据交换、物流业务交易支持、货物跟踪等。主要包括客户企业的物流服务需求信息，即运输、仓储、配送、加工、装卸需求等；物流业务运作管理，即物流电子数据交换、物流交易管理、电子报关、税收和资金结算等；物流基础设施信息，即公路车站、港口水运、机场航空、交通状况、道路设施等方面的信息；物流市场供给信息，即物流供应商的资料；政府管理部门要求物流公共信息平台提供区域物流系统运行的基础数据，即物流业务种类、货运量、物流成交合同总金额等，以便为物流预测、物流规划设计、物流统计等活动提供支持。

其六，加快培育现代物流龙头企业。物流企业是现代物流业发展的主体，要坚持培育和引进相结合，扶持壮大一批现代物流企业。应通过主辅分离发展一批，切实抓好工业企业分离发展服务业工作，鼓励引导一批生产企业将采购、运输、整理、仓储、配送等物流业务剥离出去，组建独立运作、专业经营的第三方物流企业；通过整合重组壮大一批，整合利用现有物流资源，鼓励传统运输仓储企业通过兼并、联合等形式进行资产重组和业务整合，完善服务功能，健全服务网络，逐渐形成一批主业突出、核心竞争力强的大型物流企业；通过招商引资引进一批，积极引进一批国内外知名的现代化、规模化、专业化的第三方物流企业集团，鼓励国内外大型物流企业到我省设立采购中心、区域分拨中心和配送中心，对发展思路

清晰、基础条件较好的企业特别是省重点物流企业，从税收、规费、融资等方面给予重点扶持。

蔡雪芳

**第三篇：关于我市发展现代物流业的调研报告**

关于我市发展现代物流业的调研报告

加快发展现代物流业,是我市经济发展的客观要求,对于优化经济结构，提升城市综合竞争力，提高城市经济的市场化、信息化、国际化水平,具有十分重要的意义。

一、我市物流业发展现状

市委七届二次全会提出了“主攻项目，决战‘三区’，凸现特色，实现跨越”的总体要求，把物流产业作为鹰潭经济发展的“三篇文章”之一。今年以来，我市一批物流项目相继落户动工，物流园区建设快速推进，货运产业稳步增长，为我市发展物流产业打下了坚实基础。

（一）厚积薄发，物流业规模不断扩大。全市现有物流企业240家，其中规模以上物流企业33家，全部通过ISO9001质量管理体系认证。营业收入由2024年的2.08亿元发展到2024年71.07亿元，年均增长141.8%；税收由2024年0.26亿元发展到2024年3.1亿元，年均增长85.8%。发展速度居全省之首。营业收入超亿元物流企业由2024年的1家发展到现在的31家，税收超百万元的由2024年的1家发展到现在的30家，物流产业占全市地方税收的比例由2024年的3.4%上升到现在的16.2%。

（二）筑巢引凤，平台建设成果显著。现代物流园项目。规划面积893公顷，定位于提供仓储、中转分拨、配送、流通加工、商品展示交易、集各种运输方式及信息服务等综合物流服务的现代化物流集聚区。园区控制性规划已通过市规划委员会审批，两条主干道工程进展顺利。投资1.2亿元的江西广甸8个品牌4S店项目已开工建设；投资10亿元的汽配家居市场项目和投资1.8亿元的大三江农副产品仓储冷链物流项目已正式签约。国际商贸物流园项目。规划占地约12000亩，一期启动项目用地分别为南部国际眼镜城400亩、流通加工区约350亩、北部汽车城用地600亩和建材家居城500亩等。目前，控制性详细规划通过专家评审，向市规划委员会报批，各项目前期工作正在有序开展。

（三）通江达海，口岸建设不断推进。鹰潭铜产业循环基地拆解加工区进口原料试行“上海—九江—鹰潭”水陆联运转关通关模式，属国内首创。鹰潭国际物流中心（无水港）2024年初建成并投入运营。鹰潭海关、检验检疫局已立项在建，至宁波的“五定班列”正式开通运行，进出口业务日益活跃，对外开放程度不断提高。

二、存在的问题

（一）物流服务水平亟待提升。一是物流企业规模小、档次低。能够开展综合性物流服务的企业没有几家，能够提供特色服务的物流企业则更少，尤其缺乏大型现代物流企业；多数物流企业服务内容大多停留在仓储、运输、搬运、货物代理等低层次服务上，与真正意义上的现代物流企业相差较远。二是市场竞争不规范。物流业务仍处于分散、无序、不规范的状态，物流企业参差不齐，物流低端市场经营秩序较乱，不同程度存在压价竞争、偷漏税、超载超限等现象。

（二）物流信息管理和技术手段落后。尚未形成一个集市场信息、现代仓储、专业配送、多式联运和市场展示及交易为一体的物流功能平台，难以做到资源共享、数据共用、信息互通，影响了企业运作效率和行业整体竞争力的提高。

（三）物流项目开发建设资金不足。以物流园区为例，园区建设采取“资金自筹、封闭运行、自求平衡”的办法运作，征地、拆迁和“三通一平”等基础设施建设需要大量资金投入，园区没有任何资产可以抵押，融资十分困难。解决资金不足困难是园区开发建设的当务之急。

三、对策与建议

随着越来越多的知名企业落户我市，他们在带来资金、先进技术和科学的管理方法的同时，也带来了现代物流管理理念，并对物流服务提出了更高的要求。我们要把贯彻落实《关于加快现代物流业发展的若干意见》作为工作主线，积极转变经济发展方式，加快物流产业的专业化、规模化和现代化建设，提高物流服务质量，改善物流服务环境，推进物流网络、企业、信息三大体系建设，最大限度地降低社会物流总成本，发挥区位优势，大力发展现代物流产业，确保我市经济又好又快发展。

（一）培植龙头物流企业。各级政府要引导和鼓励交通运输、仓储配送、货运代理、批发代理企业整合物流资源，延伸服务功能，逐步从运输、仓储、配送等环节向供应链管理的各个环节渗透，加快向第三方现代物流转型，可选择有一定规模和发展潜力的物流企业，依托现有场地、人才和比较先进的管理经验，组建联合经营集团或现代物流企业集团，尽快形成1—2个功能齐全、设施完善、服务规范的龙头物流企业。同时，要进一步加大对外开放步伐，积极承接国内外物流业的转移，逐步引进国内外知名物流企业来鹰落户，用其先进理念、经营方式、科技手段，影响和带动我市物流业向信息化、网络化、规范化、规模化发展，提升经济运行质量，引领带动和快速提升我市物流业发展水平。

（二）建立健全考核机制。按照《江西省人民政府办公厅关于江西省服务业发展目标任务考核暂行办法的通知》要求，建议制定鹰潭市物流业发展目标任务考核办法，进一步明确和落实部门职责，全面客观地反映和评价物流业发展情况，强化绩效考核。同时，将考核结果纳入县（市、区）政府考核评价体系之中。

（三）搭建物流信息平台。鼓励企业加强对自身管理信息系统的健全与完善，并积极推进与客户企业的供应链信息整合，改变已建信息化系统功能局限于企业内部事务性管理的现状。同时，依托市信息办网络资源，搭建全市物流信息平台，并和全国、全省物流信息平台联网，互联互通，及时统一、规范发布我市物流信息。

（四）积极拓宽融资渠道。进一步解放思想，千方百计通过采取BT模式、项目主体垫资、信托金融融资等方式解决制约园区基础设施建设的资金瓶颈。

（五）继续优化发展环境。要积极贯彻落实已出台的政策措施，完善绿色通道服务的操作办法，帮助物流企业开拓市场，引导现有物流企业做大做强，引进一批有实力的大型货运企业，确保全年货运产业实现营业收入100亿元，税收3.5亿元，力争达到5亿元。

（六）培育物流协会与中介组织。物流行业协会是物流业发展到一定阶段的必然产物。要积极支持我市物流行业协会的建立和发展，充分发挥行业协会在普及行业管理规范、推广技术标准、交流行业发展信息、沟通和联系行业内企业等方面的作用，进一步完善管理机制，明确物流行业协会的管理权限和工作职责，促进我市现代物流业有序发展。

（七）加快物流人才培养。采取多种形式加快我市物流人才的培养，加强高职类物流专业学历教育。以鹰潭职业技术学院、各县（市、区）职业高中为重点，通过采取物流人才定单式培养的方式，开展物流专业培训和职业认证；以先进适应的现代物流知识为主，有针对性地培训行业内能够统筹规划和服务于物流管理的专业人才。鼓励企业和学校之间合作，支持企业为大学生实习提供方便，增强大学生就业的适应能力。

**第四篇：现代物流业发展情况调研报告（共）**

现代物流业发展情况调研报告

为了解我县现代物流产业发展现状，查找现代物流产业面临的问题与困难，分析制约物流业发展的症结所在，提出加快推进物流业发展的建议和对策。2024年7月上旬，对我县现代物流业发展情况进行了专项调研。

一、我县现代物流业发展现状和现实基础

1、日益凸显的区位优势为现代物流业发展创造了良好条件。

2、逐步壮大的行业规模为现代物流业发展奠定坚实基础。

截止2024年6月底，全县在工商部门注册登记的物流业95户，注册资金11907万元。

3、充满活力的区域经济对物流需求规模不断增大。

一是商贸流通繁荣有序。截止目前，全县商贸网点数量已达14346户，二是工业发展提速增效。现已形成以三个开发区为主体，胜利、龙泉工业集中区为补充的工业发展平台。

4、社会各界的广泛关注为现代物流业营造了发展氛围。

县委、县政府围绕加快现代流通体系建设，出台了支持服务业发展的实施意见。明确了“建立与长三角和中西部地区相连接的区域物流集散和分拨、配送中心。加快港口物流和保税物流发展，依托长江港口优势，构建口岸物流、制造业物流和城市配送物流相结合的现代物流体系。加快建设大渡口、东流、香口物流园区和查桥火车站仓储物流园区，鼓励引进大型物流公司和船舶公司进驻东至。积极发展第三方物流，培育一批现代物流企业。”的指导思想。县经济社会的快速发展，工业化、城镇化建设进程的不断推进。生产力水平的不断提升，消费需求持续增长，对发展物流业的呼声逐步增强，加快推进现代物流业发展逐步成为近年来社会各界关注的热点，推进物流业发展已成共识。

二、现代物流业发展中存在的问题

（一）组织化程度低，服务功能亟待提高。

1、企业规模小。

2、服务水平低

3、信息沟通不畅

（二）辐射能力弱，物流基础设施建设滞后

1.、城市功能未充分发挥

2、货物中转能力有待提升。一是园区货物承载能力不强，造成本地车辆不能满足市场需求。二是港口周转能力弱。.3、商贸仓储容小价高

（三）缺乏协调统一，推进物流业发展的合力不强

1、各自为阵，协同性不强

2、职责交叉，责任划分不清。现代物流业融合运输、储存、装卸、包转、流通加工、配送和物流信息管理等行业的现代复合型产业，管理涉及多个与经济发展密切相关的部门，个部门之间职责交叉，部门之间缺乏协作及有效引导，在推进现代物流业建设进程中缺少合力，最终形成了我县所谓的物流企业小、散、乱、弱、真正意义上的现代物流企业我县还是空白。

三、发展现代物流业的趋势

（一）顺势而为，将加快物流业发展摆上重要议事日程

1、完善组织体系，为物流业发展提供基础保障

2、加大产业引导，为物流业发展提供政策支持

3、规划引领，着力优化物流产业空间布局

（二）布点扩面，为现代物流业发展提供夯实基础

加快大渡口物流园区建设，奋力跻身粤赣皖苏物流大通道甩挂运输节点

（三）搭建平台，促进物流资源的优化整合（四）培育扶持和招商引入并重，加快第三方物流企业的发展

1、整合本地物流资源发展物流

2、全县共拥有各类普通货物车辆2736辆，其中：甩挂车辆56辆，危货车辆48辆。要积极引导、鼓励我县有条件的大型物资、运输等传统企业向现代物流企业方向转变，如：桂明工贸、华尔泰车队、尧渡车队等龙头企业可以联合起来，将物流资源进行有效整合，将自身的“网络”社会化。利用品牌优势，组建物流公司，从事第三方物流，使东至迅速崛起有品牌、有竞争力的现代物流企业，快速、低成本的为工业企业提供减耗增值服务，提高工业经济活力。

**第五篇：临武县发展现代物流业调研报告**

临武县发展现代物流业调研报告

作者：临武统计局 文章来源：本站原创 更新时间：2024-10-31

一、临武县物流业现状

1.临武县物流业基本情况。据调查，目前我县物流企业主要有零担货运公司和快递公司。全县零担货运经营户有源顺货运、金马车物流、湘运二部、顺兴物流、黎民物流、顺恒货运、老兵运输等7家，共拥有各类零担货车20辆，主要从事货运代办、信息咨询、货运配载等基础物流业务，货运线路主要有临武-郴州、临武-长沙、临武-广州-佛山-珠三角、临武-顺德-乐丛、临武-邵阳-邵东等专线，运输的货物主要有建材、家具、家电、食品、药品、生活用品及县内重点企业生产所需的原材料。快递公司有邮政属地物流公司临武营业部、申通、圆通、天天、创

一、宅急送等6家，主要经营邮件、包裹寄送等业务。我县现有的物流供给基本能够满足当前经济社会发展的需要，但是，随着舜华鸭业、小徐瓜瓜等重点企业的发展壮大，工业园重点项目的引进与实施，以及建材市场、农贸市场、家具家电市场、购物超市等几大市场的兴起，我县的物流需求和发展空间将不断扩大，物流供给将明显不足。

2.临武县物流需求现状分析。据统计，2024年，临武县的GDP为58.86亿元，完成社会消费品零售总额149093万元，其中批发零售贸易业136834万元，已经构成了庞大的物流需求量。此外其他物流需求比较大的有以下几个方面：①工业企业物流：第二产业(工业与建筑业)增加值从2024年的206052万元增加到2024年的288863万元，按20%的物流成本推测，2024年有57773万元物流成本。②流通企业物流：社会消费品零售总额从2024年的123000万元增加到2024年的149093万元，增长21.2%。③农林牧副产品物

流：粮食产量12.9万吨，经济作物6942吨，蔬菜、水果236566吨，肉类总产量29992吨。其中，重点农产品加工企业临武鸭出笼910万羽，小徐瓜瓜年产1200吨。④运输物流：2024年，全县有营运货车4582辆，完成道路货运量1018万吨，货运周转量379900万吨/公里。

二、临武县物流业发展存在的问题

我县物流业正处于起步阶段，总体水平偏低，产业规模、基础设施条件、服务功能、管理模式等方面均滞后于我县经济社会发展的步伐，离现代物流产业的发展还有较大的差距，存在着一些问题，主要表现在以下几个方面。

1.物流基础设施比较落后。一是物流企业的交通运输装备和工具门类不齐全，更新周期长，数量和质量都达不到要求。二是物流企业的各类仓储设施落后，容量小，大都是租用简陋的门面作为临时存储货物的仓库。三是无物流服务园区。我县目前尚无大型物流园区及货运周转站，物流企业零散分布在县城各街道，空间布局不合理不规范。由于没有货运周转站，相当一部分零担车辆就在县城街道旁卸货，这样既容易造成交通拥堵，影响城区交通秩序，又影响市容市貌。

2.物流企业经营方式粗放。一是物流企业规模较小，大多为个体运输户，租用门面、挂块牌子就称为“物流公司”或“货运公司”，规模和实力都比较小，平均每个物流公司拥有的运营车辆仅为3台。二是物流服务水平偏低。目前，我县的物流公司只能提供简单的货物运输和仓储服务，而相关的包装、加工、货物配送等增值服务业务难以开展，无法满足客户的个性化需求。例如，我县冷链物流还是空白，所有物流企业都不具备冷藏设施，目前冷冻食品运输供应均由外地冷链物流公司承担。三是现代物流技术应用程度不高。物流公司缺乏现代化的物流信息技术处理平台，仅靠电话联系业务，信息渠道单一，导致经常出现有车无货装、有货无车装的现象。另外，物流公司物流作业技术水平低，缺乏现代化的设施设备，装卸、搬运等物流作业还是靠落后的手工操作方式进行。四是行业发展无序。物流企业之间缺乏协作机制，各自为阵，信息不能互通，资源不能互动，力量不能整合，价格不能统一，服务得不到提升。

3.物流市场空间还未完全挖掘出来。目前，我县许多企业仍然沿袭着传统的经营组织模式，从原材料采购到产品销售过程中的一系列物流活动主要依靠企业自身完成，如香锡公司、湘桂锡业等矿产品加工企业都有自己的运输队，舜华鸭业等加工型企业都自设冷冻仓库。据调查，在工业企业中，原材料采购物流的90%由企业自身和供应商配送承担，由第三方物流承担的仅为10%;商贸企业中，由企业自理和供货方承担的物流运输所占比重高达94%。这说明我县的物流市场空间还未完全挖掘出来，同时，企业以自我服务为主的这种传统管理模式，很大程度上限制了对专业化、社会化现代物流的需求，制约了第三方物流的迅速发展。

4.专业物流人才严重缺乏。我县物流企业大多是传统货运经营模式，专业型物流管理和技术人才严重缺乏。目前，全县物流从业人员中无大中专院校毕业的专业管理人员。人才匮乏已成为阻碍现代物流企业管理模式创新、物流设备及技术推广应用的主要因素，不利于我县物流企业由传统货运向现代物流业转型。

三、制约临武县物流业发展的原因分析

1.交通网络尚未形成。我县地处偏远，交通条件很差，未建立高效便捷的综合交通运输网络，县内无机场、铁路和和港口，货物运输全部依赖公路。而桂武高速、临嘉二级公路、临宜公路和临连公路仍在建设当中，对外通道仅有临桂二级公路。这是目前制约我县物流业发展的首要因素。

2.运出货源严重不足。我县物流公司的运营主要是由县外输入货物为主，输入的货物主要有建材、家具、家电、食品、生活用品以及县内企业生产所需要的各种原材料，而从县内运出的货物仅有舜华鸭业、小徐瓜瓜、金福薯业、有君婚厂等几家加工型企业生产的产品。由于这几家企业生产规模不大，外销的产品数量有限，导致我县物流公司外运的货源严重不足，车辆单程空驶率达50%以上。虽然我县有丰富的煤炭、有色矿、农产品等资源，但煤炭和矿产品的运输主要依靠个体户货运车辆，而小水果等农产品以县内自销为主。因此，运出货源严重不足也是制约我县物流业发展的重要因素之一。

3.政策体系不够完善。一是规划引导滞后。由于相关职能部门重视不够，迄今为止，全县缺乏系统、完善的物流发展总体规划，对于建设物流园、发展现代物流业只停留在“纸上谈兵”阶段，无实质性进展，致使物流园的建设在规划用地、资金投入、招商引资等方面都存在着诸多问题和矛盾。如工业园管委会提出在工业园区内规划建设47公顷的物流园，但物流园区的规划用地超出了我县城市发展总体规划范围，造成了物流园用地报批十分困难。二是缺乏政策支持。由于我县物流业刚刚起步，物流业的发展基本处于自发状态，政府还未出台完善的物流政策和法规体系，难以对物流业进行有效地规范和调控。三是缺乏统一协调的管理机构。现代物流产业已发展成为一个跨部门、跨行业、跨区域的新型服务系统，涉及交通、工商、税收、信息等不同部门的管理，需要政府职能部门和行业管理部门组成统一协调的管理机构，但目前我县缺乏统一协调的管理机构，各相关职能部门之间衔接不到位，规划用地、税收、融资、交通管理等方面缺乏统筹安排，存在部门和区域分割等体制问题。这些现实问题也阻碍我县物流业的发展。

四、临武县发展现代物流产业的对策与建议

在经济全球化和区域经济一体化的趋势下，现代物流产业的发展已经从过去的企业战略层面提升到了当前的社会经济战略层面，从“产业支柱”的地位提升到了“支柱产业”的地位。如何加快发展现代物流产业，发挥物流在经济发展中的推动作用和杠杆效应，需要县委、县政府及相关部门重点关注和大力支持。

1.准确把握定位，抢抓物流产业发展机遇。我县发展现代物流业应以打造“湘南粤北”物流中心为战略目标，依托我县产业和区位优势，建设以矿产品和农产品精深加工为主的优势产业综合物流中心。要实现这个目标，当前要重点把握两大机遇。一是抢抓国家和省出台《物流业调整和振兴规划》的重大历史机遇。为了支持物流产业快速发展，目前国家商务、财政、发改、交通等部委出台了一系列的政策措施，相关职能部门要抢抓政策机遇，积极筛选、论证物流领域重点发展项目，争取国家政策性资金扶持。发改局要认真研究国家物流产业政策和项目，结合我县实际，积极组织申报农产品冷链物流项目、物流配送工程项目、制造业与物流业联动发展项目、物流新技术推广应用项目和物流公共信息平台项目。交通部门要结合综合物流园区建设规划组织申报道路运输站场建设项目和物流园基础设施建设项目。商务部门要结合搞活流通扩大消费的相关政策，组织申报“万村千乡市场工程”建设项目、完善农业生产资料流通体系建设项目等。二是抢抓承接珠三角产业梯度转移的重大机遇。要充分发挥临武毗临广东的区位优势，积极主动溶入珠三角区域经济圈，主动参与珠三角的产业分工与协作，在珠三角获取、组织和配置资源。当前周边县市物流业发展大体处于同一起跑线上，我县如能抢抓这一机遇，先行先试，立足临武，辐射宜章、桂阳、嘉禾、蓝山等周边县市区，将有效地推进区域经济的发展。

2.科学规划布局，编制现代物流发展规划。科学合理地制定发展规划是促进物流业良性循环的必要前提。首先，县政府要组织发改、商务、交通、规划、国土、住建等部门，坚持物流产业发展规划与土地利用规划、城市发展总体规划相协调的原则，做到长远规划与近期规划相结合，制定出富有前瞻性、可操作性，适应我县经济社会发展需求的《临武县现代物流业发展总体规划》。长远规划要突出和明确物流业发展的战略思路、总体目标、规划布局、实施步骤和政策措施;近期规划要突出和明确3-5年内我县物流园建设详细规划，包括基础设施(道路、货运站、停车场)、物流项目和与之相匹配的政策措施、组织领导、工作方案。其次，要根据我县实际情况，在桂武高速公路出口处建设一个300亩左右高标准、多功能的综合物流园区，将煤炭、矿产品、小水果及其它农产品等纳入物流园区，进行规范化运作。物流园的建设要坚持全局规划与区域规划相结合的原则，全局规划就是对物流园的品种分类、功能分区作出兼顾总体和长远的科学定位;区域规划就是以功能定位为基础，制定符合全局规划的分园、分区的详细规划。同时，要在城东和城西规划建设两个物流配送中心，提高我县商品流通的效率和质量，让消费者得到更好的服务。

3.完善交通网络，加快物流基础设施建设。良好的交通条件是物流快速发展的基础，离开交通来谈物流发展是不可能的，我县现有的交通状况严重制约物流产业的发展，改善交通现状是我县发展物流产业的前提。因此，我县要以衡武高速公路建设为龙头，大力推进道路(临嘉二级公路、临宜二级公路、临连公路)、车站、货运场、停车场等物流基础设施建设，为构建物流枢纽提供平台。要尽快实现“1336”发展目标，即县域内半小时进入桂武高速公路网，全县各节点30分钟进入干线公路网，全县各乡镇到县城30分钟，到市中心城市60分钟，融入珠三角和长株潭交通大通道，全面对接夏容高速、清连高速、衡武高速区域交通网络，提高交通系统供给水平和交通运输效率，为促进我县现代物流产业快速发展奠定坚实的交通基础。

4.加强政策支持，培育、引进物流市场主体。县政府要出台物流产业政策，将我县现有小规模的物流公司要通过兼并、重组等方式进行整合，扩大物流企业经营规模，增强市场竞争力。要支持有实力的物流企业，积极发展农产品冷链物流，加快推进农产品从产地到销地的直销和配送，将我县丰富的小水果及其它农产品推向外地市场。要完善农资和农村日用消费品连锁经营网络，推进农村物流体系建设。要加大招商引资力度，把知名物流企业、国家A级物流企业、物流项目及资金的引进作为我县招商引资的重点来抓。政府要根据现代物流业发展的需要，不断完善协调机制，简化办事程序，切实加大政策支持力度，为物流企业营造公平有序的发展环境。要发挥政策的杠杆调节作用，在市场准入、土地使用、财税金融、能源保障等方面提供优惠政策，支持物流企业做大做强。规划、国土部门要根据物流企业发展情况对物流用地进行适当调整，并按程序依法完善报批、备案手续或实行物流用地规划控制，优先安排物流项目用地计划，并比照工业用地价格和程序办理征地手续。财税部门对新引进的物流企业，要合理确定企业营业税计征基数，参照工业企业优惠政策给予优惠。对于投资规模较大的物流基础设施建设项目，政府可通过投资、补贴等方式参与建设。

5.加快经济发展，积极开拓物流市场空间。加快临武经济发展，是临武发展现代物流产业的必要条件。要树立工业强县的思想，大力推进新型工业化。一方面要立足临武矿产资源优势，强力推进矿产品精深加工，扶持湘桂锡业、湘香锡业、宇腾化工等矿产品加工企业做大做强;另一方面，要加大招商引资力度，引进大企业、大财团来我县投资兴业，积极发展电子、建材、医药等现代制造业。要巩固农业的基础地位，大力推进农业产业化。目前，我县“公司+基地+农民”的农业产业化经营模式已初具成效，成功打造了“临武鸭”这一全国知名品牌，要充分发挥“临武鸭”的品牌优势，鼓励企业积极研发新产品，扩大生产规模，进驻全国各地市场。要出台优惠政策，扶持小徐瓜瓜和金福薯业做大做强，努力打造全国知名品牌，力争早日走出郴州、走出湖南、走向全国。同时，要整合民间资本，开发利用小水果、香芋、东山云雾茶等特色农产品资源，发展农产品精深加工，延长产业链条，增加农产品附加值。

6.强化行业管理，努力提高物流服务水平。由于现代物流产业涉及多行业、多部门、多地域，需要多方面合力推动发展，因此，县政府要成立物流业调整和振兴领导小组，由分管物流工作的县领导任组长，发改、商务、交通、规划、国土、财政、税务、住建、工商、质监等部门主要负责人为成员，建立联席会议制度，加强对现代物流业发展的宏观指导，负责现代物流产业发展的统筹规划、政策制定、综合协调，研究解决我县物流发展中的重大问题，推动物流产业重大项目的落实。相关主管部门要尽快筹建物流业行业协会，构建物流企业、政府沟通交流的桥梁。行业协会要紧密联系物流企业，摸清我县物流业底子，建立物流企业市场准入和资质认证机制，加强行业自律，制定行业服务标准，推动诚信建设;要加快物流公共信息服务平台建设，整合物流信息资源，建立服务于物流用户、物流企业、政府相关部门的物流信息网站，实现临武物流信息与全国物流信息的有效对接;要积极推广现代物流新技术的应用，大力推广集装技术和单元化装载技术，大力发展大吨位厢式货车和甩挂运输组织方式，开发利用全球定位系统、货物跟踪、道路交通信息等运输领域新技术，提高我县物流业总体水平。

7.采取多种途径，培养、引进专业物流人才。现代物流产业作为一个新兴产业和技术密集型产业，需要大批高素质专业人才来支撑。要通过多种途径培养、引进、挖掘各类物流人才，同时出台更加优惠、灵活的政策吸引外地的高素质人才为我所用。我县中等职业学校可增设物流专业，采取物流学历教育与在职培训相结合、长期培养与短期培训相结合等多种办法，培养一批熟悉物流业务、具有跨学科综合能力的物流管理人员和专业技术人员。劳动人事部门要规范物流培训和认证工作，聘请物流专业教授来我县集中授课，组织规范化的岗位培训、专题讲座、资质证书教育;同时，要组织相关职能部门工作人员和物流企业人员，到现代物流产业发达的地区学习现代物流业的先进管理经验和技术，为我县现代物流业提供人才支持。

本文档由站牛网zhann.net收集整理，更多优质范文文档请移步zhann.net站内查找