

普通高等院校物流管理专业核心课程精品规划教材



物流园区规划设计 运营管理

5

海峰 刘勤 主编

The Planning, Designing
and Management of
Logistics Park



华中科技大学出版社

<http://www.hustp.com>

普通高等院校物流管理专业核心课程精品规划教材



物流园区规划设计 运营管理

5

The Planning, Designing
and Management of
Logistics Park

主 编 海 峰 刘 勤



华中科技大学出版社

<http://www.hustp.com>

中国·武汉

图书在版编目(CIP)数据

物流园区规划设计与运营管理/海峰,刘勤主编. —武汉: 华中科技大学出版社, 2015. 7
普通高等院校物流管理专业核心课程精品规划教材
ISBN 978-7-5609-9676-9

I. ①物… II. ①海… ②刘… III. ①物流-工业区-经济规划-高等学校-教材 ②物流-工业区-运营管理-高等学校-教材 IV. ①F253

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2015)第 182981 号

物流园区规划设计与运营管理

海 峰 刘 勤 主 编

策划编辑: 陈培斌 周小方

责任编辑: 曹 红

封面设计: 刘 卉

责任校对: 何 欢

责任监印: 周治超

出版发行: 华中科技大学出版社(中国·武汉)

武昌喻家山 邮编: 430074 电话: (027)81321913

录 排: 武汉正风天下文化发展有限公司

印 刷: 武汉鑫昶文化有限公司

开 本: 787mm×1090mm 1/16

印 张: 24.25 插页: 1

字 数: 584 千字

版 次: 2015 年 9 月第 1 版第 1 次印刷

定 价: 45.00 元



本书若有印装质量问题, 请向出版社营销中心调换
全国免费服务热线: 400-6679-118 竭诚为您服务
版权所有 侵权必究



编委会

主任：马士华

副主任：崔南方 刘志学

编委：（以姓氏笔画为序）

王长琼 王 林 王海军 卢少平 沈小平 李延晖

李昆鹏 周水银 林 勇 徐贤浩 海 峰 鲁耀斌

总 序

随着我国经济的迅猛发展,企业为消费者提供的商品和服务日益丰富和多样化,极大地提高了我国人民的生活水平。但与此同时,企业面临的竞争环境也日趋严峻。人们已经认识到,要想提高企业的整体竞争力,企业不仅要在产品开发、生产、销售等核心领域取得竞争优势,在物流管理乃至整个供应链管理上也应该而且必须拥有自己的优势,单凭个别企业的能力已经不能适应当今的竞争要求了。在这种情况下,企业表现出对物流管理越来越强烈的需求。过去,企业不是很重视物流管理,甚至不十分了解物流管理存在的意义和价值。现在,企业已经认识到物流在整个企业竞争力中的重要地位,更希望能够通过实施有效的物流管理为提高企业竞争力增添力量。为了满足企业对物流管理人才的需求,在我国高等教育体系中重新设立了物流管理专业,为社会和企业培养急需的专业管理人才。

从我国物流管理专业教育的发展历史看,虽说过去也有少数高等院校设有物流管理或者类似物流管理的专业,但是,无论从这一专业的系统性,还是学科的先进性,以及专业的基础理论研究方面,均与社会发展对物流管理专业的要求相去甚远,所具有的专业教育基础性资源远远不能满足当前的发展需要,这就需要我们尽快确立能够适应当今社会发展需要的物流管理专业人才的培养体系,而教材无疑是这个体系中最为重要的组成部分。“普通高等院校物流管理专业核心课程精品规划教材”就是在这样一种背景下策划出版的。

为了编撰好这套教材,我们特地组织了编委会。经过认真研究,编委会在组织本套专业教材时突出了如下几个特色定位。

第一,将国际上先进的物流管理理论与我国有特色的物流管理实践充分结合,在体现中国具体国情和社会现实的基础上,吸收和借鉴国际比较成熟的理论、方法、概念、范式、案例,体现本土化特色,使读者可以在学习、借鉴和研究的基础上发现问题、解决问题,获得理论上的发展与创新。

第二,加强案例分析和配套教学课件建设。物流管理学科是实践性与应用性很

强的学科,只有通过对大量典型的、成熟的案例的分析、研讨、模拟训练,才能拓展学生的视野,积累学生的经验,培养学生独立分析问题、解决问题、动手操作的能力。同时,为方便老师教学,每种教材配有教学课件,免费赠送给相关任课教师。

第三,寻求编写内容上的突破与创新。结合当前已经出版的物流管理专业教材存在的不足之处,结合当前学生在学习和实践中存在的困难、急需解决的问题,积极寻求内容上的突破与创新。

在考虑本套教材的整体结构时,编委会参考了大量国内外著名大学的物流管理专业设置资料,认真分析了课程设置和配套教材的构成情况,然后结合中国实际,提出了以《供应链管理》、《采购与供应管理》、《第三方物流》、《物流园区规划设计与运营管理》、《物流运输组织与管理》、《物流管理基础》、《仓储管理》、《物流配送中心规划与运作管理》、《物流系统建模与仿真》、《物流信息技术与应用》、《物流网络规划与设计》、《物流项目管理》、《物流学导论》为主体的系列教材体系。本套教材所确定的体系,包含了物流管理从操作层、运营层到战略层的综合需要,涵盖了定性分析和定量分析的各个层面,试图给读者一个完整的理论与实践体系。当然,考虑到一套系列教材的容量和实际教学学时数的具体要求等情况,这里所说的“完整体系”只是相对的,还有一些比较重要的内容没有选择进来。这并不意味着这些内容不重要,只是根据取舍的原则而导致的结果。

本套教材的作者都具有比较丰富的教学经验,这些教材都是作者在已经试用过多次的讲义的基础上扩充编撰而成的。他们将自己在教学中的心得和成果毫无保留地奉献给读者,这种奉献精神正是推动我国物流管理专业教育发展的动力。

在系列教材的写作过程中参考了大量国内外最新研究和实践成果,各位编著者已尽可能在参考文献中列出,在此对这些物流管理的研究者和实践者表示真诚的感谢。由于多方面的原因,如果有疏漏之处,作者表示万分歉意,并愿意在得知具体情况后予以纠正,在此先表示衷心的感谢。

编撰一套教材是一项艰巨的工作,由于作者的水平有限,对本套教材所涉及的先进企业物流管理理念的理解还不是十分透彻,成功的运作经验还十分有限,因此,本套书难免会有疏漏和不妥之处,真诚希望广大读者批评指正、不吝赐教。



2014年6月18日

前言



现代物流业是全球经济化和市场经济发展的产物,它的发展水平对于区域经济竞争优势的培育具有重要的作用。物流园区是发展物流业的重要平台,在国家振兴物流产业相关政策的引领下,各省市都在大力规划、建设物流园区,我国物流园区的数量迅速增长,规模迅速扩大。

然而,在大规模的物流园区土地规划和建设之后,一系列问题也不断出现,例如物流园区的空置、运营效率不高、服务水平不高、盈利模式陈旧、利润率低等。如何科学地规划、建设与运营物流园区,如何发展现代物流园区,利用现代先进信息技术、提升物流园区服务水平、创新物流园区盈利模式等都是亟待解决的问题,具有研究价值和实践意义。

本教材在第一章中首先明确物流园区的内涵、功能、分类及特征,阐述物流园区的产生历程,提出现代物流园区的发展趋势和新的要求。第二章、第三章和第四章主要针对物流园区的规划设计部分,首先阐述物流园区规划设计的基本理论,进而从物流园区的布局、选址、规模预测和园区的功能区规划设计进行分析。第五章、第六章主要针对物流园区的开发建设部分,分别从开发建设模式、开发建设序列、开发建设组织管理以及物流园区的信息管理系统建设进行分析。第七章、第八章主要针对物流园区的运营管理部分,分别从运营管理模式、物流园区之间的协调和网络化管理、物流园区的增值服务和盈利模式进行分析。最后,教材的第九章、第十章针对物流园区的综合评价部分,分别从外部支撑环境、可行性、运营绩效进行分析评价。

本教材结合物流园区规划、建设与运营的实际情况,建立了完善的体系理论,并对实践操作方案提出建议,并且分析现代物流园区的发展新趋势及创新发展策略,具有一定的前瞻性。在每章都配有真实的物流园区案例和课后练习,以便更好地学习和掌握相关知识。

学习本课程时要注意整本教材的内在逻辑联系,在第一章学习物流园区内涵界定、功能和分类的理论基础之上,再通过学习第二章、第三章、第四章掌握物流园区的规划设计,第五章和第六章则是规划设计的后续建设实施工作,第七章、

第八章是物流园区建成后的运营管理,有利于提升物流园区的实用效率和效益,最后两章则是通过评价找出存在问题并予改进。

这是一本具有理论和实践价值的教材,可为政府有关部门、教育研究机构、物流园区的投资运营商、物流园区的管理人员、物流企业管理人员提供参考,是一部中国物流园区规划、建设与运营的实用指导书。

全书由武汉大学博士生导师海峰教授进行统筹、修改、审定。刘勤博士负责全书的整稿和内容完善,并完成第七章、第八章,以及全本教材的案例和习题的编写。教材的第一章、第二章由胡晓兰博士生参与编写,硕士研究生高悦凯参与了第三章、第四章的编写,向介民参与了第九章、第十章的编写,罗盛参与了第五章、第六章的编写,在此一并表示感谢。

编者
2015年6月

目 录 | Contents

第一章 概述	1
第一节 物流园区及其产生	1
第二节 物流园区的功能与分类	11
第三节 国内外物流园区的发展概况	17
【经典案例】	24
第二章 物流园区规划的基本理论	29
第一节 物流园区规划的内涵	29
第二节 物流园区规划的内容和程序	33
第三节 物流园区规划存在的问题及原因分析	41
【经典案例】	43
第三章 物流园区的布局、选址与规模预测	48
第一节 物流园区整体布局规划	48
第二节 物流园区选址	54
第三节 物流园区需求预测	65
第四节 物流园区规模规划	70
【经典案例 1】	80
【经典案例 2】	82
第四章 物流园区的功能区规划	85
第一节 物流园区内部功能区规划	85
第二节 仓储功能区规划设计	98
第三节 分拣功能区规划设计	113
第四节 流通加工功能区规划设计	129
第五节 配送功能区规划设计	130
第六节 物流园区基础设施的规划设计	140
【经典案例 1】	152
【经典案例 2】	157
第五章 物流园区的开发建设	161
第一节 物流园区的开发建设模式	161
第二节 物流园区建设序列选择的决策方法	170
第三节 物流园区开发建设组织管理	174
【经典案例】	175



第六章 物流园区的信息平台规划与建设	179
第一节 物流园区信息系统概述	179
第二节 物流园区信息平台的功能规划	185
第三节 物流园区信息平台的系统设计	197
【经典案例】	202
第七章 物流园区的运营管理	209
第一节 物流园区的运营管理体系	209
第二节 运营管理模式	229
第三节 物流园区之间的协调运营	237
第四节 物流园区的网络化运营发展	251
【经典案例 1】	254
【经典案例 2】	257
【经典案例 3】	259
【经典案例 4】	262
第八章 物流园区的增值服务及赢利模式	267
第一节 物流园区的增值服务概述	267
第二节 物流园区增值服务的分类及内容	274
第三节 物流园区赢利模式的理论基础	283
第四节 物流园区赢利模式的实施	291
【经典案例 1】	307
【经典案例 2】	309
【经典案例 3】	310
第九章 物流园区的外部支撑环境分析	315
第一节 物流园区的外部交通与配送	315
第二节 物流企业的发展	320
第三节 物流信息技术的发展	325
第四节 政府及其政策支持	330
【经典案例】	338
第十章 物流园区投资建设与运营绩效评价	341
第一节 物流园区规划方案评价	341
第二节 物流园区建设可行性分析	353
第三节 物流园区运营绩效评价	360
第四节 物流园区运营环境评价	368
【经典案例 1】	369
【经典案例 2】	372

第一章 概述

本章重点理论与问题

本章主要针对物流园区及物流中心等概念界定问题,通过对当前具有代表性的5个关于物流园区的定义的分析,提出物流园区的概念,并在此基础上分析物流园区的特征。物流园区作为社会经济与现代物流系统发展到一定历史阶段的产物,通过分析物流园区产生和发展的历程及原因,可以总结物流园区的形成机理。结合物流园区的发展实践和现实情况,分析物流园区的主要功能和分类。同时,根据物流园区国外发展情况,尤其是物流发达国家物流园区的发展现状、趋势,结合在物流高速发展的今天我国物流园区的发展状况,比较国内外物流园区的规划、建设、运营管理等方面的差异和特点,总结现代物流园区发展趋势和要求。

第一节 物流园区及其产生

物流园区是现代物流业发展中的新事物,通过对相关文献的分析可以发现,不同国家、部门及学者对物流园区概念的认识不尽相同,对包括物流园区在内的物流节点系统的基本要素尚缺乏明确的概念界定。研究分析物流园区的基本概念,分析其特征和产生机理,是对包括物流园区规划与设计诸多问题进行深入研究的基础。

一、物流园区的内涵及其特征

(一) 物流园区的内涵

物流园区(logistics park),也称物流团地,最早出现在日本东京。从20世纪60年代开始,日本政府为了解决城市交通拥挤问题,先后在东京近郊的东西南北分别建立了四个物流团地,也就是物流园区。

由于物流园区给物流企业和其所在的城市带来了极大的经济与社会效益,引起人们的广泛重视,之后在欧洲也得到了较快的发展。随着现代物流产业在我国的起步发展,许多城市也在纷纷规划和建设物流园区,以促进区域及城市的物流业发展。目前对物流园区概念的表述有以下几种代表性观点。

定义1(牛慧恩,2000) 物流园区,是一家或多家物流(配送)企业在空间上集中布局的场所,是具有一定规模和综合服务功能的物流集结点。物流园区主要是一个空间概念,与工业园区、科技园区等概念一样,是具有产业一致性或相关性且集中连片的物流用地空间。

定义2(王战权,2000) 物流园区,是政府从城市整体利益出发,为解决城市功能紊乱,



缓解城市交通拥挤,减轻环境压力,顺应物流业发展趋势,实现货畅其流,在郊区或城乡结合部主要交通干道附近专辟的用地,通过逐步配套完善各项基础设施、服务设施,提供各种优惠政策,吸引大型物流(配送)中心在此聚集,使其获得规模效益,降低物流成本,同时减轻大型配送中心在市中心分布所带来的种种不利影响。

定义3(云俊,2001) 物流园区一般是两种以上不同类型的物流企业或物流中心集中在一起,空间布局上集中了具有综合职能和高效率物流设施的区域性物流企业。

定义4(王德荣,2002) 物流园区是指在物流作业集中的地区,在几种运输方式衔接地,将多种物流设施和不同类型的物流企业在空间上集中布置的场所,也是一个有一定规模和具有多种服务功能的物流企业集结点。

定义5(汪鸣,2002) 物流园区是对物流组织管理节点进行相对集中的建设与发展,具有经济开发性质的城市物流功能区域;同时也是依托相关物流服务设施进行与降低物流成本、提高物流运作效率和改善企业服务有关的流通加工、原材料采购活动,便于与消费地直接联系,具有产业发展性质的经济功能区。

中国国家标准《物流术语》(GB/T 18354—2006,定义3.15)对物流园区做出了明确的定义,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”。

中物联2012年结合《第三次全国物流园区(基地)调查报告》调查结果,给出了六个物流园区界定条件:①具有明确的物流园区、物流基地或“公路港”、“无水港”、“物流港”名称,依托铁路、公路、水路、航空或管道等多种运输条件,以物流服务为其主要功能;②具备明确的法人运营实体与完备的运营管理机制;③土地权属明确,园区占地面积 ≥ 0.3 平方公里(450亩);④物流作业区域在总占地面积中的比例 $\geq 50\%$,具有相应的物流服务设施、信息系统和入驻商务条件;⑤园区入驻物流企业在10家及以上;⑥园区规划符合所在地城市总体规划、用地规划,交通运输方便。

上述定义从不同角度对物流园区的内涵进行了分析,从中可以看出物流园区作为空间集聚体的内涵和本质。综上所述,物流园区应是指在几种运输方式衔接地形成的物流节点活动的空间集聚体,是在政府规划指导下多种现代物流设施设备和多家物流组织机构在空间上集中布局的大型场所,是具有一定规模和多种服务功能的新型物流业载体。它按照专业化、规模化的原则组织物流活动,园内各经营主体通过共享相关基础设施和配套服务设施,发挥整体优势和互补优势,进而实现物流集聚的集约化、规模化效应,促进载体城市的可持续发展。

无论物流园区的具体定义是否被统一,它的内涵都应包括以下几点:

(1) 物流园区是一个空间概念,物流园区与工业园区、科技园区一样具有产业一致性或相关性。它是多家物流企业在空间集中布局的场所,并非物流管理和经营的实体。

(2) 物流园区是集中物流基础设施的场所,通过园区内企业提供的物流服务实现物流综合功能。因此,从这一角度可看成是物流网络的节点。有专家认为物流节点是由物流基地、物流中心、配送中心三级组成,实现不同物流功能的、规模不同的物流设施集结点。物流园区应是综合性节点,集若干功能于一体,有完善设施的集约型节点。物流园区为各入驻企

业提供交通、水电、通信、餐饮、住宿等配套的基础设施和服务设施。

(3) 物流园区应是区域物流网络的节点,是为区域物流系统功能的实现提供服务的基础设施集结地。它是在区域物流系统总体规划基础上进行规划建设的,为区域物流系统总体目标的实现和区域经济的进一步发展而组织运行。

(二) 物流园区与物流中心

在物流业发展过程中,物流中心与物流园区有着天然的联系和历史继承性,要分析物流园区的内涵就必须研究物流中心的概念。

“物流中心”一词是政府部门、许多行业、企业在不同层次物流系统中应用得最为频繁的概念。根据对这一概念的不同理解和其在物流系统中的作用和地位不同,有以下几种定义:“物流中心是从国民经济系统要求出发,所建立的以城市为依托,开放型的物品储存、运输、包装、装卸等综合性的物流业务基础设施。这种物流中心通常由集团化组织经营,一般称为社会物流中心。”“物流中心是组织、衔接、调节、管理物流活动的较大的物流据点。”“物流中心是以交通运输枢纽为依托而建立起来的经营社会物流业务的货物集散场所。”

物流园区与物流中心之间既有联系亦有区别,物流园区是物流中心发展到一定阶段的产物,是多个物流中心的空间集聚的载体。物流园区不能取代物流中心的地位,虽然物流园区也具有配送功能,但是相对于城市配送体系的庞大以及不断扩张而言,物流园区的服务范围十分有限,特别是“多批次、小批量、多样化、高速度”的物流配送发展方向,需要中小型物流中心的服务支持,提供多级配送的结构。城市配送体系的结构图如图 1-1 所示。物流园区与物流中心的主要区别在于前者不一定是物流经营和管理的实体,而是多个物流经营企业或组织在空间实现集中的场所;物流中心则是物流经营和管理的实体。

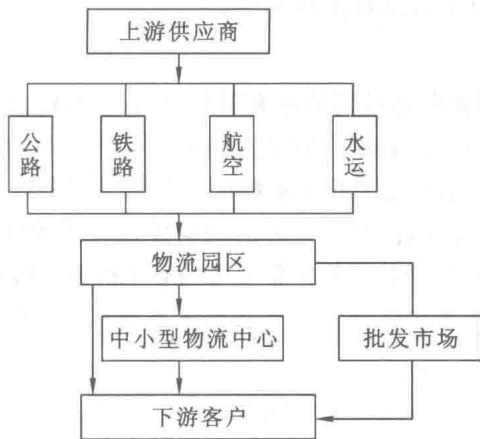


图 1-1 城市配送体系的结构框架图

(三) 物流园区的特征

物流园区是现代物流发展的重要的物流节点形式,它与快捷畅通的公路货运通道共同构成现代物流业赖以生存与发展的基础设施平台。物流园区构建及运作的基本条件包括对外联络的交通路线、园区内设施设备的有效配置和经济发展引致的市场服务需求等三个方面,构成物流园区的基本要素主要包括物流作业处理对象、物流设施设备及技术手段、相关

信息、组织经营机构等。据此,可以归纳出物流园区所具有的特征。

1. 专业性

物流园区的专业性主要体现在以下两方面:一方面,在物流园区内,原则上不允许单独发展制造业;另一方面,在物流园区的服务半径内,原则上不应该再发展分散的自用型物流业。在充分发挥物流园区的整体功能的条件下,尽可能减少重复投资造成的浪费。

2. 公益性

物流园区的公益性是它不同于自用型物流中心的另一个特征,以公益性为特征的物流园区面对的客户更广泛,服务辐射的半径更大,规模更大,配套服务的综合性更强。物流园区内至少有两家以上的大型物流企业进行业务经营,各自提供专业化的物流服务。这样,不仅可以提高物流服务的专业化水平,而且更有利于提高物流行业的资源利用率。

3. 资源共享性

因为在物流园区内进行经营的应是两家以上成规模的大型专业物流企业,所以物流园区本身的发展就对物流资源的共享提供了可能。这里的共享资源不仅指物流园区内部的线路、仓库、信息平台等硬件设施,还指各企业带入物流园区内的已形成规模的物流业务,物流企业入驻物流园区的主要诱因也在于此。

4. 分离性

物流园区用地的划拨与征用、前期的“三通一平”等公共基础设施建设,一般是在政府的支持下由投资开发公司承担,并在后期对园区进行相应的维护管理;园区内物流业务的运作经营则主要通过招商引资吸引有关企业前来投资运营。这样物流园区的基础设施建设及维护与物流业务的开展分别由不同经营主体承担。

5. 企业性

物流园区及其中的经营企业通过提供物流服务产品,参与社会生产的流通交换过程,在商品增值过程中实现物流服务价值,表现出它的企业性。物流园区内进行的物流业务活动也是经济活动,并不因为物流园区具有公共性而影响园区及其内部各运作主体的企业性质,物流园区的双重属性要求在其建设运营过程中,一方面政府要进行统筹规划并对基础设施建设予以必要的特殊扶持政策,另一方面要求相关企业按市场运作机制开展投资和运营活动。

二、物流园区的产生

物流园区作为社会经济和现代物流系统发展到一定阶段的产物,其产生和存在具有一定的历史必然性。

(一) 产生的原因分析

1. 商品流通的日益膨胀是物流园区产生的经济条件

物流园区是物流化进程的高级阶段,物流化进程则是一种市场经济形态,它的产生与发展需要一定的工业化进程与经济环境条件。在工业化初期,经济总体还是短缺经济,竞争只是买方竞争,此时生产规模的扩大、原材料的投入以及廉价的劳动力供给是社会财富聚敛的主要手段,社会处于“重生产、轻流通”的状态。随着工业化进程的加快,市场形态发生变化,

已经发展到过剩时期,市场总体转变成卖方市场,市场竞争由生产领域转向流通领域,物流在国民经济中的地位得以凸显,现代化的物流设施、物流技术、物流管理有了滋生的土壤,物流也成为企业缩减成本、提高竞争力的制胜法宝。欧美的物流化进程说明商品的极大丰富造成面向流通领域的竞争是物流业形成与发展的必要条件,随着商品经济区域化、社会化、国际化的发展阶段的变迁,物流基础设施也历经了仓库、物流中心、配送中心、物流园区的发展历程。在商品经济全球化的今天,国外大量采用物流园区的物流组织形式,正是经济发展处于不同阶段,不同类型物流形态与之相适应的客观经济规律表现。

2. 物流企业的合理整合是物流园区出现的内在需求

物流行业由于其业务的特殊性,涉及范围与行业广泛,需要大批的不同专业企业协同经营、分工协作,才能完整高效地发挥出物流运作的整体优势,物流园区的出现,正是为不同物流专业企业协同合作创造了一个良好的环境。例如,日本的物流社会分工非常明确,仓库、运输、长途配送、市内配送分工明确,共同在物流园区内进行经营,这种运作模式可以有效地突出专业特色,降低运营成本,规范行业服务,增强市场竞争力。

3. 政府介入进行规划与投资是物流园区发展的推动力量

发达的物流产业水平对城市规划发展提出的挑战是严峻的。一方面,城市发展需要的是以人为本、以环境资源优化配置为依据的持续发展战略,另一方面物流业给城市带来的是交通拥挤、城市功能紊乱、城市组织协调混乱不堪。由此带给政府的课题是从全局规划的角度,建立完善、有序的资源利用体系。建立以物流园区为核心的合理、高效的物流系统,通过物流园区的优化、组织与协调,可以从根本上解决这些问题。国外经验表明,在合理地点规划物流园区,可使城市内的交通量减少 15%~20%。日本、德国的物流园区建设的出发点都是为了理顺城市功能。政府进行物流园区的整体规划能有效地降低物流园区发展对城市发展的负面影响。

政府认识到物流业在经济发展过程中具有的地位与作用,通过投资物流基础设施、规划物流园区建设、培育物流市场体系等手段,可以加快物流现代化程度与合理化程度。例如,美国每年用于物流基础设施开发和建设的费用约占国民收入的 20%;日本由政府牵头确定市政规划;德国的物流园区则是由联邦政府统一规划,由州政府负责按规划进行建设,同时制定相关政策,扶持其发展。它们的成功经验表明了政府介入对物流园区进行规划与投资不仅取得了巨大的经济效益,还对整个物流行业的普及与发展都起到了巨大的推动作用。

4. 经济贸易全球化是物流园区腾飞的舞台

在经济全球化和可持续发展的背景下,国际大型集团纷纷调整发展战略,现代物流思想从关注近期的、微观的利润和成本,提升到长期战略性发展策略,物流成为经济发展战略的重要组成部分;物流活动也跨出国界,形成全球化的物流网络。现今,物流已在欧美、日本等经济发达国家和地区的经济中占有重要地位,现代物流业发展水平已成为衡量国家综合国力的重要标志。

(二) 物流园区产生的必要性分析

物流业发展水平受制于社会经济发展水平,物流设施水平某种程度上代表物流业的发展水平,物流园区从开始出现起,其功能主要定位于面向国际区域物流服务,它是在国际性、

全球性的物质流通中发挥重要作用的物流节点,具有很强的国际物流转运功能,是世界各国在日益加剧的市场竞争中赢得流通优势的重要武器。物流园区建设较为完善的国家同时也是转口贸易大国和地区,无论是发达的市场经济国家和地区如欧洲、日本,还是新兴的市场经济国家和地区,如韩国、新加坡、中国台湾,其国际贸易均位于世界前列,有的甚至成为该国国民经济的命脉。完善的物流园区建设为高效的贸易转运作出重要贡献,庞大的物流发展规模也成为全球贸易增长的源泉。

随着经济的高速发展,物流量不断激增,面对现实环境,物流园区产生的必要性则表现为以下几个方面。

1. 扩大企业发展空间的需要是物流园区产生的产业动力

目前,我国物流业的发展已经拥有一定的基础,但从发展阶段看,仍处于由传统物流业向现代物流业转型的起步阶段。从经营方式和空间结构上看,供应商、制造商、零售商都在从事物流服务和经营,配送中心规模小而分散,缺乏统一的规划和管理。

规划、建设物流园区,将会促进区域现代物流业的发展,明显降低区域工农业产成品的物流成本,增加区域产品的市场竞争力。加快发展现代物流业将有效降低全社会的物流成本。因而,规划、建设物流园区,从满足区域物流企业发展的角度来说,其作用主要表现为如下。

(1) 给区域物流提供必要的停歇中转空间。货物在从生产者到消费者的流通过程中,少不了必要的停留,尽管现代物流业迅速朝着减少物流停滞、实现“货畅其流”的方向发展,但是给物流活动提供一定的停歇和中转空间总是不可缺少的,因此,物流园区的建设给进出区域特别是经济技术开发区的货物提供了必要的停息中转地。

(2) 减少物流在空间上的不合理流动。物流园区一般建设在交通便利的区位,可为区域内的各类工业制造企业和区域内其他大型制造企业提供货物集零为整的场所,再利用边界对外进行交通联系,实行统一运输,从而减少货物在空间上的不合理流动。

(3) 保证物流供应的顺畅和反应的快捷。在现代物流中,货物在物流中心的储存和堆放是以货物的流动为目的的,因此,从空间布局角度来说,物流中心应该更接近供应链的下游,以保障供货及时和反应迅捷。

2. 调整中心城市用地功能及布局

改革开放以来,我国经济的高速发展导致了各个中心城市格局的较大变化,我国各个经济中心城市经过多年的建设已经拉开大的发展框架,城市的人口在急剧增加,城区面积也在迅速扩大,原来位于城区内或郊区、占地面积较大的仓储等物流用地面临着向商贸区、金融区等转化的调整。物流园区的规划建设将为诸多原有仓储用地及配送中心的调整提供条件,对城区内的物流用地以及经济中心城市辐射范围内的城市用地的功能及布局调整起到推动作用。

3. 缓解区域交通压力

随着区域经济的发展,物流量进一步增加,为区域内的交通带来更大压力,货运量的增加,一方面要求从体制上理顺物流组织管理,通畅物流渠道,提高物流支撑系统——交通设施的流通容量和效率;另一方面也要求合理布局或调整物流在城市空间的分配,通过调整来

减少货运交通给城区交通带来的不利。物流园区一般比邻港口、铁路站场、空港等大型交通枢纽,有着公路、铁路和航空等多条干线交汇的优势,可以使进入区域的货物先集中在物流园区,化整为零,然后按各城区运输路线统一配送;而各个城区的货物先集中到物流园区,集整为零,再统一运输。因此物流园区的规划建设将把物流集散地从各个城区转移到交通压力相对较小的区域,在一定程度上改变了各个城区交通需求的空间布局,缓解区域内各个城区的交通压力。

4. 优化地区产业结构并改善投资环境

我国大部分地区近年来经济总量获得很大发展,但还存在着一定差距,加快物流园区建设,有利于促进区域现代物流业的快速发展,降低工商企业的物流成本,有利于区域产业结构优化升级。在有条件的地区,若吸引海关进驻物流园区,在物流园区内建海关直通点,加快区域进出口货物的通关速度,会更加有利于改善区域物流环境。

(三) 发展过程

随着现代化物流中心的发展,物流活动对城市发展与人们的社会生活产生了一定的影响,具体表现为城市功能紊乱、城市交通拥挤、布局规划不合理。物流活动对城市发展的负面影响同时也影响到物流活动本身,相对分散的物流中心与物流企业各自为政地开展业务,优势不能互补,资源不能共享,运作成本较高。如何使政府与企业双方各取所需,各自得益,相得益彰,实现双赢呢?政府牵头投资与规划的新型物流基础设施——物流园区应运而生,物流园区的出现,既缓解了物流活动对城市发展的巨大压力,又实现了物流企业间的优势互补,大大促进了物流业的规模化与专业化发展。

从以物流园区为最高发展形态的物流基础设施的产生和演变过程的分析中可知,物流园区是与社会经济发展过程密切相关的,以其功能特征为线索来划分,可分为以下几个阶段。

1. 仓储业阶段

仓储业产生的历史非常悠久,可以追溯到人类早期的生产活动,但是,仓储业的真正兴起是在工业经济发展的中期。十九世纪中叶,产业革命带来工业文明的繁荣,社会化大生产使产品出现相对过剩。单一生产的规模化与多样消费的分散化成为社会生活的重要矛盾,克服生产与消费在时间和空间上的分离成为流通领域的重要课题,仓储和运输此时变得至关重要。作为运输节点的仓库,承担了创造时间效用的重要功能。在这一阶段,仓储业的主要功能是储存和保管货物。其特征表现为静态存储。仓储业持续的时间长短因各国的经济情况而不同,美国持续到二十世纪五十年代末,日本持续到二十世纪六十年代中期。

2. 物流系统阶段

大规模的生产与市场营销观念的出现,加剧了企业间的竞争,为了赢得竞争优势,获取商业利润,降低成本,其中,属于物流的费用如储存保管、包装、装卸搬运、运输加工等开支日益增加,成为影响企业发展的重要因素。这一阶段,物流的基础研究已经展开,物流系统的观念已经形成,从整体上考察物流、控制物流的思想已经成为共识。

第二次世界大战以前,商品从生产者到消费者的流通过程中,存在着许多功能单一的物流设施,它们分别为商品在流通中所需要的仓储、保管、运送、粗加工、分类等物理性活动提供相应的专门服务。从事这些服务的业态分为仓储业、运输业、流通加工业等形式。随着第