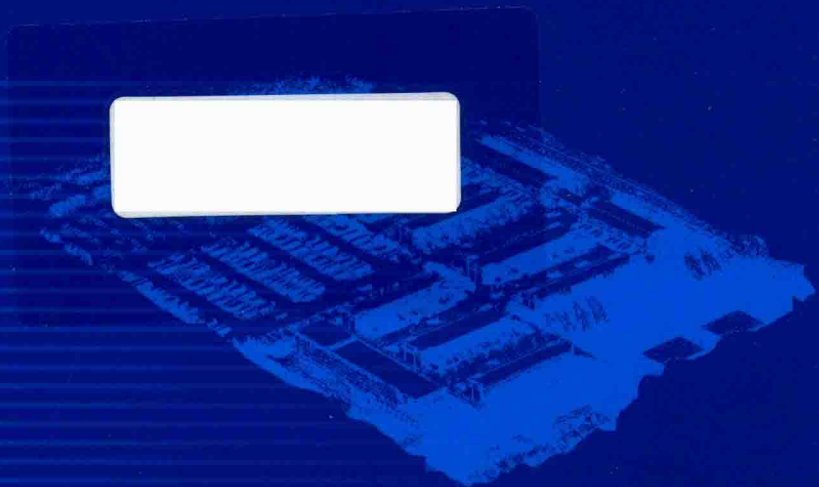


# 经济区域内物流园区 协调发展研究

焦薇◎著

JINGJI QUYUNEI WULIUYUANQU  
XIETIAO FAZHAN YANJIU

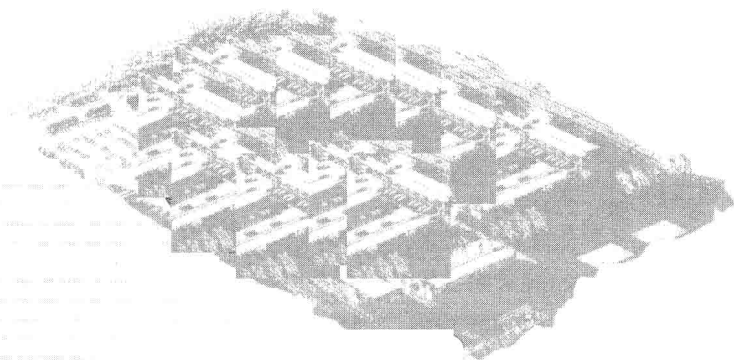


经济管理出版社  
ECONOMY & MANAGEMENT PUBLISHING HOUSE

# 经济区域内物流园区 协调发展研究

焦薇◎著

JINGJI QUYUNEI WULIUYUANQU  
XIETIAO FAZHAN YANJIU



## 图书在版编目 (CIP) 数据

经济区域内物流园区协调发展研究/焦薇著. —北京: 经济管理出版社, 2017. 3  
ISBN 978 - 7 - 5096 - 4946 - 6

I. ①经… II. ①焦… III. ①物流—工业区—协调发展—研究 IV. ①F253

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2017)第 031411 号

组稿编辑: 谭 伟  
责任编辑: 张巧梅  
责任印制: 司东翔  
责任校对: 超 凡

出版发行: 经济管理出版社

(北京市海淀区北蜂窝 8 号中雅大厦 A 座 11 层 100038)

网 址: [www.E-mp.com.cn](http://www.E-mp.com.cn)

电 话: (010) 51915602

印 刷: 北京玺诚印务有限公司

经 销: 新华书店

开 本: 720mm × 1000mm/16

印 张: 11.75

字 数: 224 千字

版 次: 2017 年 3 月第 1 版 2017 年 3 月第 1 次印刷

书 号: ISBN 978 - 7 - 5096 - 4946 - 6

定 价: 48.00 元

· 版权所有 翻印必究 ·

凡购本社图书, 如有印装错误, 由本社读者服务部负责调换。

联系地址: 北京阜外月坛北小街 2 号

电话: (010) 68022974 邮编: 100836

# 序

在经济全球化和现代信息技术加快发展的推动下，现代物流作为经济社会发展的重要支撑条件和先进的经济运行方式，在世界范围内获得了迅猛发展，成为21世纪极具前景的新兴产业。在各级政府的大力扶持和社会各界的积极参与下，我国现代物流得到快速发展，对于保障我国国民经济稳定增长、转变经济增长方式、优化社会资源配置、提高经济运行质量、提升国家经济的国际竞争力发挥了重要作用。在当前我国大力推进“一带一路”全球发展战略的进程中，现代物流体系的建设和发展也同样起到至关重要的保障和促进作用。

在我国现代物流业发展过程中，作为物流设施和物流经营主体聚集发展空间载体的“物流园区”得到了空前迅速发展，成为我国现代物流业快速发展的重要标志。近年来，各地区规划建设了数以千计的主体功能和开发模式多样化的各类物流园区，对于物流资源的优化配置和运作效率提升、促进城市和区域产业布局及功能分区的优化调整、城市环境质量和道路交通状况的改善、带动关联产业的联动发展，都发挥了非常重要的作用。与此同时也应看到，由于理论研究指导不足、规划方法欠科学和运作管理不规范等多种原因，区域内物流园区的建设和运营仍存在不少盲目投资、重复建设、无序竞争等诸多问题。在国家着力推动区域经济和社会一体化发展的背景下，处于同一经济区域的物流园区的建设发展缺乏统筹规划，多为单体建设和运作，缺少互动合作，难以发挥应有的整体优势等弊端十分突出。为此，开展区域内物流园区协调发展的理论方法的深入研究，为区域物流园区建设发展提供有效的理论指导，成为促进区域经济和区域物流发展的一项重要课题。

本书作者将区域物流园区协调发展作为自己的研究方向，综合运用生态学、博弈论、共生理论、协同学、动态竞争等相关理论，对经济区域内物流园区的协调发展问题开展系统的理论分析和方法探讨，经数年潜心研究和努力探索，将其主要研究成果汇集于学术专著《经济区域内物流园区协调发展研究》。经济区域物流园区的协调发展是一项复杂的经济社会系统工程，作者运用生态学理论对同



一经济区域内物流园区生态位的整体状况和相似性程度进行评价，作为分析各物流园区的综合实力和相互关系的参考依据；应用生态学中的 Lotka - Volterra 模型和 Logistic 增长模型进行物流园区竞争、合作、协同进化的产出分析，建立了上述三种形态下物流园区产出的稳定平衡条件；运用动态竞争理论分析经济区域物流园区动态竞争的影响因素，建立了物流园区动态竞争系统价格调整模型；运用共生理论思想建立区域内物流园区共生系统利润分配模型，用以指导从合作中获取的额外利润的合理分配；应用协同学理论剖析区域物流园区的进化过程，建立了以物流园区利润为序参量，以投资、成本为控制参量的协同学方程，以此作为分析物流园区协同效应、利润变化和不同投资方式的投资效率的工具。

本书是作者对区域物流协调发展相关问题进行的积极探索和系统研究，其取得的一系列创新性的研究成果有助于进一步丰富现代物流学科的理论体系，对后续物流学者的理论研究可提供有益的借鉴和参考，也可为我国区域物流一体化协调发展的运作实践提供一定的指导和帮助。相信随着现代物流学科领域学术理论研究的不断深入，将会涌现更多的研究成果，更好地指导和促进我国现代物流业的蓬勃发展。

北京交通大学 刘凯

2016 年 12 月

# 前 言

自 1998 年我国第一个物流园区——平湖物流园区在深圳开始建设以来，物流园区的建设发展一直受到政府和企业的广泛关注和重视，并且在政府的大力扶植和引导下，呈现“遍地开花”的发展局面。但是到目前为止，我国的物流园区主要是单体运作，相互之间还缺乏合作，盲目投资和重复建设的现象比较严重。在区域经济一体化发展的背景下，处于同一经济区域内的物流园区，由于位置毗邻、自然经济条件相似、文化习俗相近，具有更加优越的结成良性互动战略合作伙伴关系的先决条件。消除物流园区自成体系的简单、重复建设现象，使之成为区域物流系统中的有机组成部分，是物流产业协调发展中需要重点解决的问题。

本书综合运用现代物流学、生态学、动态竞争理论、博弈论、共生理论、协同学等相关理论，采用理论分析与案（算）例分析相结合、定性分析与定量分析相结合，以及系统分析的研究方法进行经济区域内物流园区协调发展的理论分析与方法探讨。主要包括如下内容：

(1) 分析经济区域内物流园区的生态学特征，运用生态学相关理论研究物流园区生态位状况，以及物流园区在竞争、合作和协同进化时的产出。

(2) 运用动态竞争理论分析经济区域内物流园区竞争的内涵、特征，以及竞争演化过程。基于市场需求、服务成本、服务类型、其他物流园区的情况等因素，综合运用 Bertrand 定价策略和微分博弈理论，建立物流园区动态竞争系统价格调整模型。

(3) 从共生理论的视角分析物流园区合作共生系统的内涵、特征、产生原因、共生行为模式。将总利润、物流园区在合作时的贡献、成员之间的合作成功率、成员对利润分配的满意度等因素考虑在内，综合运用 Nash 协商模型和 Shapley 值法，建立基于满意度的物流园区合作共生系统利润分配模型。

(4) 将协同学理论用于研究经济区域内物流园区在竞争与合作的双重作用下，实现协同进化的过程，建立以物流园区利润为序参量，以投资、成本为控制



参量的协同学方程，借以分析物流园区协同效应、利润变化和不同投资方式的投资效率。

(5) 分析经济区域内物流园区协调发展政府调控的必要性，提出政府调控可根据当地实际情况从加强组织和协调、密切与周边地区的协调和合作、完善交通基础设施建设、建立区域物流公共信息平台、发挥物流行业协会等民间组织的作用等方面着手。

同一经济区域内物流园区协调发展是一个复杂的系统工程，需要分阶段、有步骤地实现；市场机制与政府调控在这一过程中具有同等重要的作用，两者互为补充、相得益彰。

# 目 录

<b>1 绪论</b> .....	1
1.1 本书研究的背景和意义 .....	1
1.2 我国经济区域内物流合作及物流园区运营发展 .....	3
1.3 国内外既有相关研究成果综述 .....	11
1.4 本书研究的目标、方法和主要内容 .....	30
<b>2 经济区域内物流园区生态位研究</b> .....	33
2.1 物流园区与生物体的相似性 .....	33
2.2 物流园区数量特征生态学分析 .....	35
2.3 生态位基本理论 .....	38
2.4 物流园区生态位相关理论 .....	41
2.5 物流园区生态位状况分析 .....	48
2.6 本章小结 .....	58
<b>3 经济区域内物流园区竞争研究</b> .....	60
3.1 物流园区竞争相关理论 .....	60
3.2 物流园区竞争产出模型 .....	65
3.3 物流园区动态竞争系统价格调整模型 .....	69
3.4 本章小结 .....	74
<b>4 经济区域内物流园区合作研究</b> .....	75
4.1 物流园区合作共生相关理论 .....	75
4.2 物流园区合作共生行为模式分析 .....	82
4.3 物流园区合作共生系统利润分配 .....	91





4.4	本章小结 .....	97
<b>5</b>	<b>经济区域内物流园区的协同进化研究 .....</b>	<b>99</b>
5.1	物流园区协同进化相关理论 .....	99
5.2	物流园区协同进化产出模型 .....	104
5.3	物流园区协同效应 .....	108
5.4	本章小结 .....	118
<b>6</b>	<b>经济区域内物流园区协调发展的政府调控研究 .....</b>	<b>120</b>
6.1	政府调控必要性分析 .....	120
6.2	政府调控措施建议 .....	122
6.3	本章小结 .....	127
<b>7</b>	<b>案（算）例分析 .....</b>	<b>129</b>
7.1	深莞惠区域内物流园区生态位状况分析 .....	129
7.2	深莞惠区域内物流园区竞争分析 .....	137
7.3	深莞惠区域内物流园区合作分析 .....	145
7.4	物流园区协同进化分析 .....	150
7.5	本章小结 .....	152
<b>8</b>	<b>研究结论与展望 .....</b>	<b>153</b>
8.1	本书主要研究结论 .....	153
8.2	主要创新点 .....	155
8.3	有待进一步深入研究的问题 .....	155
<b>附录 A</b>	<b>.....</b>	<b>157</b>
<b>附录 B</b>	<b>.....</b>	<b>160</b>
<b>附录 C</b>	<b>.....</b>	<b>161</b>
<b>参考文献</b>	<b>.....</b>	<b>162</b>
<b>后记</b>	<b>.....</b>	<b>179</b>

# 1 绪论

## 1.1 本书研究的背景和意义

### 1.1.1 研究背景

改革开放以来，我国行政区之间的贸易活动逐步活跃，特别是地理位置相近的行政区之间的经济往来更为频繁。这些行政区以经济发展水平较高的城市为核心，形成各具特色的经济区域。处于同一经济区域内的各个行政区，由于地理位置毗邻、自然条件类似、经济发展水平接近、文化习俗相差不大，行政区域之间的经济往来十分密切，经济合作的深度和广度不断加深和拓展，各类贸易壁垒逐渐被削弱或消除，生产要素趋于自由流动，行政区划的界限逐渐模糊，经济区域范围内物资流动的数量和频率呈现不断增长的势头。

受经济全球化的影响，许多产品在全球范围内协作生产、销售，加之产品生命周期不断缩短、客户需求日益多样化和物流管理新技术的不断出现，使得供应链管理的成本和难度不断增加。生产制造企业为了降低物流管理成本、专注核心业务、提升企业竞争力，不同程度地采用物流外包模式。企业采取物流外包模式，为第三方物流市场的发展提供了空间，使物流业作为一种独立产业并成为区域经济系统的重要组成部分之一。物流系统不仅为区域经济系统中的生产制造企业提供必需的物流服务，还与生产制造企业之间形成互动发展的关系。与区域经济发展相协调的区域物流系统，既能提高区域产业运行效率，又能提升其经济综合实力。

物流园区是物流系统中的核心物流节点设施，国务院颁布的《物流业调整和振兴规划》中将“物流园区工程”列为九大重点工程之一，通过物流园区的统



筹发展“完善专业化物流组织服务，实现长途运输与短途运输的合理衔接，优化城市配送，提高物流运作的规模效益，节约土地占用，缓解城市交通压力”；同时指出物流园区的发展要“综合利用已有、规划和在建的物流基础设施，完善配套设施，防止盲目投资和重复建设”；“要打破行政区划的界限，按照经济区划和物流业发展的客观规律，促进物流区域发展。积极推进和加深不同地区之间物流领域的合作，引导物流资源的跨区域整合，逐步形成区域一体化的物流服务格局”。国家发展改革委《关于做好现代物流创新发展城市试点工作的通知》中提出：推动区域物流一体化发展，“要注重发挥城市带动功能，以建立现代化的区域物流服务网络为目标，探索区域物流分工协作发展模式 and 协调推进机制，加强区域物流基础设施、信息等的互联互通和功能共享，促进物流资源的优化配置”。

物流园区从 20 世纪 90 年代传入我国后<sup>[1]</sup>，一直受到政府和企业的广泛关注和重视。政府将其作为推动经济发展的重点工程，并给予大力的支持。在政府的大力扶植下，我国的物流园区呈现“遍地开花”的发展局面。目前，我国的物流园区主要停留在单体运作阶段，即使是在区域经济一体化的背景下，处于同一经济区域内的各个物流园区之间也主要是竞争关系，缺乏合作。在这种情况下，物流园区为了增强自身竞争力，争夺更大的市场份额，不可避免地会出现恶性竞争、盲目投资和重复建设。构建合理高效的区域物流园区体系，使各个物流园区之间结成良性互动的战略合作伙伴关系，使之成为社会物流系统中的有机组成部分，而不是自成体系地简单、重复建设，是物流园区发展中需要重点解决的问题。

### 1.1.2 研究意义

物流园区属于新生事物，是区域物流系统的重要组成部分，其协调性、发展水平及运作效率的高低是区域物流系统能否和谐、有效发展的关键。系统、科学地分析同一经济区域中物流园区之间的竞争、合作关系，以及协同进化过程，对于构建稳定、高效、可持续发展的区域物流园区体系具有重要的学术价值和现实意义。

#### 1.1.2.1 完善物流园区理论体系

自 20 世纪 60 年代物流园区最早在日本出现以来，有关物流园区的研究一直受到学术界的广泛重视，物流园区的理论体系也处在不断完善的过程中。深入研究经济区域内物流园区协调发展的相关理论，把握其内在联系和普遍规律，对于丰富物流学科的理论体系具有重要的学术价值。

#### 1.1.2.2 促进区域经济的发展

物流园区是区域物流系统中的核心组成部分，高效和谐的区域物流系统对于

实现区域资源的优化配置、促进区域内各类生产要素的自由流动、优化产业布局、推进区域内按照要素禀赋进行分工与合作、构建多层次协调发展的区域经济系统具有重要作用。

### 1.1.2.3 降低物流成本、提高物流效率

我国的物流园区目前主要是作为经济个体独立运作，相互之间缺乏合作。对物流园区的战略定位、运营发展规划等方面的研究，也大多是从局部着眼，很少考虑对所辐射区域的影响，缺乏全局性和整体性。将经济区域范围内所有物流园区看作一个有机整体，从全局角度研究各个物流园区之间的统筹、配合、相互作用，构建物流园区协同运作模式，有利于降低物流成本、加大资源整合力度、减少盲目投资和重复建设、促进物流效率的提高。

### 1.1.2.4 为政府制定规划提供参考

我国政府部门在制定物流园区相关发展规划时，多是结合当地情况，根据经验开展实际工作，缺乏理论依据。通过对经济区域中物流园区之间协调发展的研究，探索能够有效发挥区域经济和物流园区自身优势的发展路径，实现区域物流整体效益最大化，可为政府部门从区域经济一体化发展的高度，科学合理地制定相关规划，避免低水平重复建设，提供一定的参考依据。

## 1.2 我国经济区域内物流合作及物流园区运营发展

我国第一个物流园区——平湖物流园区于1998年在深圳出现，此后近20年间，物流园区数量和规模增长迅速，特别是区域经济一体化进程的不断推进，为物流业发展提供了新契机。

### 1.2.1 我国经济区域内物流合作

《新时期新名词大辞典》对经济区域的解释是：“以经济比较发达的城市为中心，以周围和广大村镇为依托，以发展经济技术协作和横向联合为内容，以通讯、交通网络为联系，具有一定部门结构、区域范围、相当发展水平和对外经济联系的地域经济综合体。”<sup>[5]</sup>经济区域的范围有时与行政区域一致，有时突破行政区域的界限，实现跨区域协作。区域内自然地理、自然资源、历史发展、现有经济条件及经济联系，形成了区域经济优势，在全国地域分工中有自己的地位和作用。同时，经济区域又是生产、流通、分配等可以自成体系的经济综合体，所以经济区域是专业化生产和综合发展相结合的区域性经济体系，是社会化大生产和



商品经济发展到一定程度的产物。

经济区域的划分是时代的产物，是政府经济指导思想的直接体现，除了与经济发展状况直接相关外，还与社会所处的整体环境密不可分。我国自新中国成立以来，经历了不同的发展阶段，经济区域划分的标准和方法也在与时俱进，划分结果与经济协调程度不断提升。①空间上相互毗邻；②自然条件、资源禀赋结构相近；③经济发展水平接近；④经济上相互联系密切或面临相似的发展问题；⑤社会结构相仿；⑥区域规模适度；⑦适当考虑历史延续性；⑧保持行政区划的完整性；⑨以便于进行区域研究和区域政策分析的原则，把中国大陆划分为八个经济区域：东北地区（辽宁、吉林、黑龙江）、北部沿海地区（北京、天津、河北、山东）、东部沿海地区（上海、江苏、浙江）、南部沿海地区（广东、福建、海南）、黄河中游地区（内蒙古、陕西、山西、河南）、长江中游地区（湖北、湖南、江西、安徽）、西南地区（重庆、四川、贵州、云南、广西）和大西北地区（甘肃、宁夏、青海、新疆、西藏）。

我国幅员辽阔、自然条件多样、人口分布不均、经济发展水平差异较大，以经济区域作为经济发展的基本单位，能够有效地发挥区域优势条件，明确产业发展的主导方向，形成具有比较优势的产业结构体系。在区域范围内统一规划、建设各类基础设施，能够实现生产要素的合理配置，减少重复建设和资源浪费。同时，政府部门根据区域特点，因地制宜地制定区域发展政策，以一定的基础设施为依托，以适当的政策为引导，整体协调区域经济发展，有利于提升本区域各类经济活动的活跃程度和该区域在全国经济格局中的位置。

我国八大经济区域中，珠三角经济区域板块、长三角经济区域板块、环渤海经济区域板块分别是南部沿海地区、东部沿海地区、北部沿海地区的经济中心，同时也是我国经济最为发达的区域。三大区域均位于沿海地区，发展时间早、经济基础好、物流理念先进、物流基础设施较为完善，是物流发展的前沿地带和“增长极”。同时，受“龙头带动、利益共享、产业协同、优势互补”理念的影响，三大区域的物流发展开始突破行政区划限制，积极寻求区域物流一体化发展。

#### 1.2.1.1 珠三角地区

“珠三角”的概念最早起源于20世纪90年代初；90年代后期，在“（小）珠三角”的基础上出现了“大珠三角”的概念；2003年，又提出“泛珠三角”的概念。“小珠三角”是指由珠江沿岸广州、深圳、佛山、珠海、东莞、中山、惠州、江门、肇庆共九个城市组成的区域；“大珠三角”是指广东、香港、澳门三地构成的区域；“泛珠三角”包括与珠江流域地域相邻、经贸关系密切的福建、江西、广西、海南、湖南、四川、云南、贵州和广东九省区，以及香港、澳

门两个特别行政区。

2003年,我国中央政府分别与香港特区政府、澳门特区政府签署了《内地与香港关于建立更紧密经贸关系的安排》、《内地与澳门关于建立更紧密经贸关系的安排》两个协议。两个协议统称为《关于建立更紧密经贸关系的安排》(以下简称CEPA),CEPA允许香港、澳门的物流企业进入我国物流市场,允许香港公司以独资形式对内地提供相关的货运分拨和物流服务;内地向澳门进一步开放物流业,提前实施对世贸组织成员的部分开放承诺。2005年,福建、江西、湖南、广东、广西、海南、四川、贵州、云南九省区和香港、澳门两个特别行政区共同签署了《泛珠三角现代物流发展合作协议》。该协议提出了如下六项合作内容:物流运输体系建设的合作、规范物流市场的合作、物流信息体系建设的合作、培育物流市场需求的合作、物流规划的合作、物流人力资源开发和技术创新的合作。协议的签订对于规范物流市场运作,打造开放、统一、高效的泛珠三角区域物流体系,这对打通中国南部物流通道、提升区域竞争力具有重要作用。《珠江三角洲地区改革发展规划纲要(2008~2020)》要求建设与港澳地区错位发展的物流中心,支持珠江三角洲地区与港澳地区在物流业领域的深度合作,鼓励粤港澳共同发展国际物流产业。

CEPA的正式实施、《泛珠三角现代物流发展合作协议》的签订和《珠江三角洲地区改革发展规划纲要(2008~2020)》的颁布,为珠三角区域的物流合作提供了新机遇。随着关税下调和转口贸易货物量上升,目前已有多家香港物流企业通过审批,参与到内地物流市场的经营活动中,同时一定数量的粤港澳物流合作项目开始启动。

### 1.2.1.2 长三角地区

“长三角地区”是由苏、浙、沪毗邻地区的十六个市组成的都市群,包括:上海市,江苏省东南部的八个市(南京、镇江、常州、无锡、苏州、扬州、泰州、南通),浙江省东北部的七个市(湖州、嘉兴、杭州、绍兴、宁波、舟山、台州)。

2003年8月,苏、浙、沪三地物流主管部门共同探讨建立“长江三角洲物流圈”,通过区域内资源的整合与配置,从全局的角度对各城市的物流功能进行定位和分工。该会议决定:建立长三角物流合作联系制度,实现长江三角洲物流区域的突破、行政区划禁锢的突破,打破各种疆界和壁垒,实现“无障碍物流”、“无缝隙服务”。2005年10月22日在江苏南通召开的长三角城市经济协调会第六次会议将“促进区域物流一体化”作为其协调的主题。长三角地区已经充分意识到区域物流一体化对于推动区域经济发展的重要作用,正在着手规划建设统一、综合、全方位、多层次、快捷高效的物流系统,力争在区域物流一体化



方面做到“四个对接”，即区域内物流规划的对接、通关的对接、物流信息的对接和政策法规的对接。2010年由国家发展和改革委员会颁布的《长江三角洲地区区域规划》提出要“大力发展现代物流业”、“增强物流网络统筹协调功能”。该规划整体考虑长三角地区城市发展基础、产业特点、区位条件等因素，合理确定其在长三角区域的物流功能定位，以实现“错位发展，扩大辐射半径，带动区域整体发展”的目的，并具体确定了上海、南京、杭州、宁波等重要物流节点城市在长三角区域的物流功能定位。

### 1.2.1.3 环渤海地区

“环渤海地区”也称“环渤海经济圈”，狭义上是指辽东半岛、山东半岛、环渤海滨海经济带，同时延伸到山西、辽宁、山东以及内蒙古中东部<sup>[11]</sup>。

从国际范围看，环渤海地区位于“东北亚经济圈”的中心地带，是亚欧大陆桥的桥头堡，区位优势突出；从国内范围看，环渤海地区地处华北地区、东北地区和华东地区的结合部，是我国城市群、产业集群和港口群分布最为密集的地区之一，是促进我国经济自东向西推移、由南向北推进的助推器。《物流业调整和振兴规划》提出“继续推进物流业对外开放和国际合作”，“特别是加强与日韩、东盟和中亚国家的双边和区域物流合作，开展物流方面的政策协调和技术合作，推动物流业‘引进来’和‘走出去’”。在环渤海地区，中、日、韩三国的国际分工格局已具雏形，国际分工为物流合作的开展开辟了广阔的空间。目前，三国之间已经开通多条运输航路和航空运输线，为区域物流合作的实施提供了重要的支撑条件。2005年，中韩国际物流论坛在北京举行，该论坛的主题是共同谋划构建东北亚物流及港口建设合作新战略。2006年，在韩国首尔召开了东北亚物流学会首次理事会暨东北亚物流研讨会，目的是为促进中、日、韩物流界学术交流和物流业发展。同年，东北亚物流学会第一届大会和中日韩国际物流论坛在韩国首尔举行。环渤海地区正在依托自身的港口优势条件，并积极寻求区域物流合作，努力寻找适合自身的发展模式和合作路径。

## 1.2.2 我国物流园区的运营发展

### 1.2.2.1 我国物流园区的运营现状

自1998年，深圳平湖物流园区开始建设以来，我国物流园区的建设发展已经历了近20年的历程。在这些年间，物流园区日益受到各级政府、各相关企业的重视，掀起物流园区建设热潮，不同规模、不同类型的物流园区如雨后春笋般出现。我国物流园区在数量上飞速增长，但是整体而言，由于发展时间较短、现代物流理念有待深入、相关政策措施不到位等，我国物流园区的运营状况尚不够成熟，且还有很多地方有待完善。我国物流园区的运营现状主要表现为以下

特征:

第一, 物流园区总量较多, 实际投入运营的数量较少。根据中国物流与采购联合会和中国物流学会发布的《第一次全国物流园区(基地)调查报告》、《第二次全国物流园区(基地)调查报告》、《第三次全国物流园区(基地)调查报告》、《中国物流园区发展报告(2015)》中的数据: 2006年, 我国物流园区数量为207个; 2008年为475个; 2012年为754个; 2014年已经达到1210个。几年间, 我国物流园区的数量增加了近6倍。与我国物流园区数量多、增长速度快形成鲜明对比的是实际投入运营的物流园区数量较少: 2006年, 我国投入运营的物流园区有50个, 占总数的24%; 2008年为122个, 占总数的26%; 2012年为348个, 占总数的46%; 2014年为857个, 占总数的71%。上述四个年份的物流园区总数与实际运营数对比如图1-1所示。

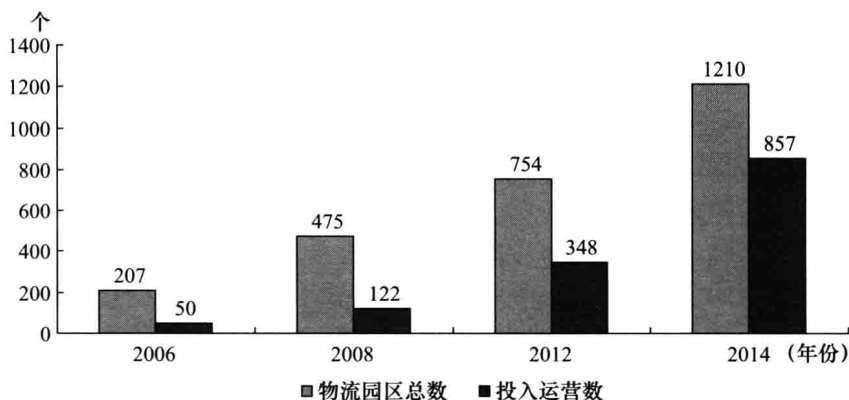


图1-1 不同年份物流园区总数与实际运营数

第二, 物流园区运营管理模式多样。目前, 我国物流园区的运营管理模式主要有以下几种: ①行政管理模式, 由政府设置专门机构(如物流园区管委会)管理物流园区的日常经营活动。该运营管理模式主要存在于政府全资建设的物流园区。②政企联合管理模式, 由政府和企业共同成立一个股份制公司来管理物流园区的日常经营活动。由政府和企业共同出资建设的物流园区多为该种运营管理模式。③企业管理模式, 由专业物流园区管理公司负责物流园区的招商引资、项目咨询、物业管理等工作, 以实现物流园区提供低成本、高效率、灵活多样的物流服务目标。该运营管理模式多见于政府扶持、企业自主投资建设的物流园区。

第三, 物流园区提供服务种类单一、附加值低。由于物流理念陈旧、设备简陋、从业人员素质较低、信息化程度不高等原因, 绝大多数物流园区与传统运





输、仓储业的差别不大，以提供运输、仓储、配送、物流设备租赁等市场竞争激烈且盈利空间较小的基本服务为主，使得物流园区陷入低价竞争的恶性循环，难以有能力丰富服务种类、提升服务层次，物流园区发展水平始终在低位徘徊。而对于供应链全过程管理、物流过程的策划和组织等市场急需且盈利空间较大的现代物流增值服务，因资金、技术、人才等因素的制约，较少涉猎，鲜有物流园区能够满足客户的此类高端物流需求。

第四，物流园区独立运营，相互之间缺乏协调。物流运作的网络性特征决定了物流园区是物流网络的重要节点，而不是孤立个体。物流园区个体的高效运营和园区之间协调配合，是物流网络顺畅运转的两个方面，相辅相成，缺一不可。但是，目前各个物流园区在实际运营过程中，受规划定位、物流理念、信息化水平等主客观因素的制约，主要作为经济个体独立运营，极少积极寻求与其他物流园区的互动配合，使得物流网络的作用不能得到充分发挥。其结果一方面，制约了物流运作水平的提升；另一方面，难以实现资源的优化配置，造成重复建设和资源闲置。比如，与深圳、惠州毗邻的东莞规划有东莞市保税物流园区、立沙岛石化物流园区、石龙红海物流园区、常平大京九铁路物流园区、茶山铁路物流园区、生态园城市配送物流园区共六个物流园区，但是，上述物流园区如何与深圳、惠州现有的物流资源整合协调，彼此之间的服务半径和区域效应等问题，在相关规划以及实际运营中都没有考虑到。

第五，物流园区空置率高，有效需求不足。据国家统计局统计：目前我国物流园区业务量不饱满，空置率达60%<sup>[28]</sup>，土地、资金、设施设备被大量占用，难以充分发挥其价值。物流园区应当是第三方物流市场需求发展到一定阶段的产物，但是受“物流热”、“政绩工程”等不理智因素的影响，某些产业基础薄弱，社会化物流需求规模有限的地区也在纷纷投入物流园区项目。物流园区建成后，必然出现有园无市的萧条局面。但是，某些已经形成规模化产业集群的地区，却出现“社会化物流需求不足和专业化物流供给能力不足的问题同时存在”的矛盾现象。这是因为随着产业集群的不断升级，物流园区除了提供基本物流服务外，还应具备提供高层次、个性化、为生产制造企业量身定制物流服务能力。而现实情况是：尽管高端物流服务的附加值高、收益率高，物流园区却因资金、设备、人才等的制约，不具备提供此类物流服务能力，进而导致客户流失。

第六，物流信息化水平不高。我国物流园区已普遍将信息技术应用于日常运营管理中，射频识别技术（RFID）、电子数据交换（EDI）、全球定位系统（GPS）、信息平台等得到不同程度的应用。但是整体而言，除少数物流园区外，大多数园区的信息技术装备水平和管理手段仍然比较落后。现代信息技术的支持力度不足，导致物流园区的仓储货物周转缓慢、车辆空驶率居高不下、物流成本