

物流园区

规划 · 开发 · 运营

王宏新◎著

Logistics Park

Planning ,

Development &

Operation

清华大学出版社



物流园区

规划 · 开发 · 运营

王宏新◎著

Logistics Park

Planning ,

Development &

Operation

清华大学出版社
北 京

内 容 简 介

本书旨在对物流园区从规划、开发到运营中的基本原理、操作流程、方法与工具、存在问题及其解决方案等进行系统总结与探讨,并辅以大量专栏和案例,以期为我国各类物流园区的规划、开发与运营实践提供有效参考。

本书既适合物流园区规划、开发与运营相关的专业人员和中高级管理人员作为物流园区运作的理论和实践指导,也适合与物流园区运作相关的各级政府部门公务人员和规划建设等事业单位、中介组织的管理人员参考,还可作为物流相关专业的专业教材使用。

本书封面贴有清华大学出版社防伪标签,无标签者不得销售。

版权所有,侵权必究。侵权举报电话:010-62782989 13701121933

图书在版编目(CIP)数据

物流园区:规划·开发·运营/王宏新著. —北京:清华大学出版社,2014
ISBN 978-7-302-36000-1

I. ①物… II. ①王… III. ①物流-工业区-经济规划 IV. ①F253

中国版本图书馆CIP数据核字(2014)第066149号

责任编辑:杜春杰

封面设计:刘超

版式设计:文森时代

责任校对:王云

责任印制:刘海龙

出版发行:清华大学出版社

网 址: <http://www.tup.com.cn>, <http://www.wqbook.com>

地 址:北京清华大学学研大厦A座

邮 编:100084

社总机:010-62770175

邮 购:010-62786544

投稿与读者服务:010-62776969, c-service@tup.tsinghua.edu.cn

质 量 反 馈:010-62772015, zhiliang@tup.tsinghua.edu.cn

印 刷 者:清华大学印刷厂

装 订 者:三河市新茂装订有限公司

经 销:全国新华书店

开 本:185mm×260mm

印 张:22.25

字 数:361千字

版 次:2014年9月第1版

印 次:2014年9月第1次印刷

印 数:1~4000

定 价:46.00元

产品编号:057067-01



—— 作者简介 ——

王宏新，汉族，山西省武乡县¹人，经济学博士、北京师范大学中国社会管理研究院副教授、硕士研究生导师。主要社会兼职有国家自然科学基金同行评议专家、中国科学技术协会决策咨询专家等。研究方向为土地开发与经营、房地产项目管理、人居环境科学等领域。近年来为本科生讲授“制度经济学”、“土地政策学”等课程，为研究生讲授“土地经济学”、“房地产项目管理”等课程，在“管理世界”等核心期刊发表论文30多篇，主持或参与国家、省级科研项目，主持横向合作课题20多项；著作主要有《土地一级开发实务指南》、《土地政策学》、《通俗经济学》（译著）等10余部。

前言 >>>>

早在 20 世纪 60 年代，日本政府为促进物流业发展、实现货畅其流，在城市郊区主要交通干道附近开辟专门用地，建设物流产业所需基础设施与服务设施，形成了物流园区的雏形。此后，物流园区在顺应经济高速增长、物流需求量猛增的趋势下不断发展，为缓解城市用地紧张、交通拥挤局面和改善人居环境提供了空间，并在发挥物流企业聚集效应和规模经济优势下使得社会总成本不断降低。基于此，物流园区开始在德、美等发达国家快速发展起来。

中国对物流园区的探索与实践始于 1998 年深圳平湖物流基地建设，近年来受经济环境与政策影响，全国范围内更是掀起了投资开发建设物流园区的热潮。截至 2012 年，中国已有物流园区近 800 个，但是在建和已建成的各类物流园区空置率高达 60%，平均总资产收益率仅在 0.8% 左右。内涵不清晰、规划不明确、开发不规范、运营不合理是造成中国盲目进行物流园区建设、收益率惨淡的重要原因。物流园区建设具有投资大、资金回收期长、风险高的特点，任何一个环节发生失误都会给投资方带来不可估量的损失。

幸运的是，目前已有不少学者致力于对中国物流园区的研究，在规划、开发与运营相关方面取得了一系列研究成果，为物流园区建设和运营从盲目粗放走向科学、系统和规范奠定了基础。但是，也应看到已有研究比较零散、方法众多、结论适用范围有限等既有局限与问题。因此，本书作者试图对物流园区从规划、

开发到运营中的注意事项、有效工具、存在问题和解决方法等进行系统概括，以期对物流园区规划、开发与运营实践提供有效参考。

本书首先界定了物流园区的概念与内涵，接着从不同研究角度对物流园区进行分类，介绍了揭示物流园区产生、发展过程的相关理论，并分析了物流园区与区域发展的相互作用。所以，第1~4章内容是对物流园区进行了总体分析，是后续各章节的理论基础。接下来，第5~8章从功能定位、选址规划、规模确定、总体布局规划四个方面介绍了物流园区规划的主要内容。其中，功能定位决定着园区发展方向，并进一步影响到园区建设与运营等后续环节，是物流园区系统规划工作中的首要环节；物流园区拥有众多不动产和固定机械设备，难以转移和更换，因此选址是物流园区规划中至关重要的环节；物流园区需要合适的用地规模，既能支撑园区现在和未来的发展，又不会造成土地的闲置和浪费，合适规模的选择可以通过一系列科学方法测定；物流园区规划的最后一步是总体布局规划，即将园区众多功能分区合理地分布到已有土地上，以实现成本最小化、效益最大化。规划总是伴随着一定风险，第9章全面介绍了规划风险及防控措施。

开发活动与运营活动虽有区别但密切相关，二者的目的都是为了提高物流园区的盈利能力和盈利水平，因此本书将这两项活动放在一起介绍。第10章对已有的开发、运营和盈利模式进行概括，第11~13章分别围绕开发与运营介绍了投融资模式及其风险、招商引资和运营风险管理。信息对行业发展的作用已毋庸置疑，物流信息一体化是物流一体化实现的核心，第14章充分考虑到信息的重要性，介绍了物流信息服务平台建设的作用和构建模式。

最后，物流园区项目是否成功，社会效益与经济效益如何都需要客观评价，本书第15章简单介绍了物流园区评估体系的构建原则和方法。

目 录 >>>>

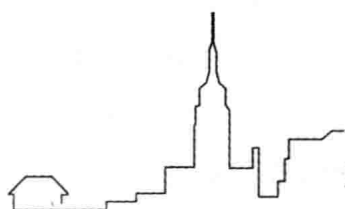
1	概念与内涵	1
1.1	“物流团地”和“货运村”	2
1.2	《物流术语》与学术争鸣	4
1.3	相关概念	6
1.4	发展阶段与特征	7
2	物流园区分类	13
2.1	货运型、生产型、商贸型、综合型	14
2.2	公共投资型、私有投资型和公私合资型	15
2.3	港口型、空港型、陆港型	18
2.4	国际型、区域型和城市型	21
2.5	集中型和非集中型	24
3	理论基础	27
3.1	规模经济论	28
3.2	产业集群论	29
3.3	交易成本论	33
3.4	生命周期论	34
3.5	增长极论	35

3.6	可持续发展论	37
4	物流园区与区域发展	41
4.1	“涓滴效应”与外部性	42
4.2	环境保护与公共服务	46
4.3	区域经济与物流园区	48
5	功能定位	51
5.1	为什么要定位	52
5.2	影响功能定位的五因素	53
5.3	分析工具——SWOT 和 SCP	56
5.4	功能分类	62
5.5	常见功能园区	64
6	选址规划	71
6.1	三个目标	72
6.2	七项原则	73
6.3	基本流程	76
6.4	分析方法 I: 客观定量分析模型	77
6.5	分析方法 II: 多指标评价模型	86
7	规模确定	99
7.1	内涵与衡量指标	100
7.2	影响因素	101
7.3	四大原则	104
7.4	“三步法”流程	106
7.5	物流需求总量预测方法	109
7.6	单个物流园区规模确定方法	114
8	总体布局规划	121
8.1	六大原则	122
8.2	规划流程四步骤	123
8.3	SLP 法	124
8.4	四种模式	131

9	规划风险及防控	139
9.1	规划风险含义	140
9.2	风险识别依据与过程	145
9.3	风险识别方法	146
9.4	风险因素	148
9.5	风险评估	151
9.6	风险应对	156
10	开发、运营与盈利模式	163
10.1	开发	164
10.2	运营	182
10.3	盈利	189
11	投融资模式与风险管理	201
11.1	物流园区投融资	202
11.2	财政融资、银行贷款融资、资本市场融资及其他	204
11.3	政府主导、企业主导、工业地产商主导 及公私合作开发	214
11.4	投融资风险管理	225
12	招商引资	239
12.1	招商引资前应考虑的因素	240
12.2	制定入园企业选择指标	242
12.3	招商引资存在的六大问题	245
12.4	招商引资策略	248
13	运营风险管理	255
13.1	内部风险与外部风险	256
13.2	组织管理风险	257
13.3	业务风险	259
13.4	财务风险	261
13.5	市场风险	264
13.6	环境风险	265

14 信息服务平台建设	271
14.1 信息分类、信息化及其推动作用	272
14.2 信息服务平台功能	278
14.3 构建模式与运营管理	281
15 物流园区评估	289
15.1 构建原则	290
15.2 构建步骤	291
15.3 指标筛选	292
15.4 指标权重确立和标准化处理	296
15.5 评估方法选择	298
附录 A 物流企业分类与评估指标	301
附录 B 中华人民共和国国民经济和社会发展 第十二个五年规划纲要（节选）	309
附录 C 国务院办公厅关于促进物流业健康发展政策措施的意见	315
附录 D 物流业调整和振兴规划	321
附录 E 全国物流园区发展规划	335
后记	345

1



概念与内涵

“物流园区”的雏形是卡车货物中转站。受城市内运输条件（如道路、桥梁、隧洞等）限制，大型卡车只适合城市间长距离运输，小型车负责城市内短距离配送。于是，作为两种运输方式连接点——卡车中转站便产生了。后来，在卡车中转站混载功能的基础上，逐渐增加了保管、流通加工等现代化物流功能，由此演变为现代物流园区（**Logistics Park**）。物流园区作为现代物流业发展到一定阶段的产物，具有降低社会总成本、发挥物流企业聚集效应和规模经济的优点，得到世界各国重视。

1.1 “物流团地”和“货运村”

最早的物流园区概念产生于 20 世纪 60 年代的日本。考虑到城市的整体发展，日本政府从解决城市功能紊乱、缓解城市交通拥挤角度出发，也为促进物流业发展、实现货畅其流，同时降低产业发展对环境带来的负面影响，在全国八个物流区域里，分别在城市郊区主要交通干道附近专辟用地，建设物流产业所需的基础设施和服务设施，形成运输、仓储、市场、信息、管理等功能集一体的“物流团地”（**Distribution Park**），即物流园区的雏形。日本政府除了在设施建设上的投入，还在政策上给予便利和帮扶，进一步吸引大型物流企业或配送中心在物流团地集聚。物流团地的出现，有效地整合了市场、降低企业物流成本、赢得规模效益，极大地促进了日本现代产业的发展。

在欧洲国家，物流园区被称作“货运村”（**Freight Village**）。20 世纪 90 年代初，货运村一词，作为代指办理英吉利海峡隧道交通手续的地方，在英国出现后逐渐被欧洲各国接受。欧洲物流园区联合会认为，货运村是指集聚了从事国内和国际商品运输、物流和配送等活动经营者的区域；该区域有仓库、存（拆）货中心、办公场所、停车场等建筑和设施供经营者们拥有或使用；出于维护自由竞争的目的，所有与上述业务活动关系密切的企业都被允许进入该区域。一个运营良好的货运村，必须具备相应的公共设施以实现上述业务活动的运作；同时还应提供相应的公共服务，如为了鼓励商品搬运的多式联运，提供陆路、铁路、水运、空运等多种运输服务。一般来讲，每一个货运村都是通过独立第三方主体进行运

营的,并且这个主体是单一的,或者公共的,或者私有的。

1989年柏林围墙被拆除,德国统一,德国政府为复苏东德的建设,规划33个共同化物流专用区,加速东西德物资流通、缩短民生物品差异,物流系统整合与仓储设备需求量持续大幅增加。为此,德国选择靠近主要城市且接近制造工厂或物流中心的地方建设“货运中心”(Güterverkehrszentren, GVZ),将主要的运输系统(如公路、铁路、河海船运、空运等)加以整合,形成覆盖全国、弹性化的物流网络。他们对“货运中心”的含义界定为:作为一种与多种交通设施相衔接的经济开发区,由专业管理机构负责运营,能够吸引物流密集性贸易公司、仓储公司、包装中心、交通运输企业等工商业主体入驻,以实现经济发展、生态保护和缓解交通压力等方面的目标。

在意大利,物流园区是一个具有各种内部组织结构且可以提供多种服务能力的组织方式,使入驻企业在不同的交通设施间实现货物交换,并可以完成集装箱编组和相关手续的办理活动,以实现与海港、空港或其他交通设施的连接。因此,物流园区是一个“中间港口”,是国内重要的运输站,拥有大片配送区域,其占地规模大概在100~200公顷之间。意大利的物流园区发展建设通常由政府或国有公司提出,政府直接或间接参与土地开发,并对物流园区的规划、交通连接、补贴、信贷及基础设施的投资等问题享有参与和质疑权利;建立一个经营公司来实施最终方案并推动园区持续发展,经营公司的运营费用通过出租土地及成套运营设备获得。

荷兰将物流园区视为铁路运输服务中心、国内重要的中转站和贸易港口,注重铁路运输服务中心和邻近新工业区的配套服务。代表物流园区文洛贸易港,由当地政府和综合运输中转站的经营者ECF(欧洲联合中转站)共同建设,按照货物配送中心模式对个体进行招商以实现市场推广,并在当地成立了一个包括物流服务商、地方商会、文洛市政府和投资公司的联合会组织以代表文洛地区运输业。

法国的物流园区最初以公路运输为手段,以配送服务为主,园区面积在10~75公顷之间;如今发展为包括综合运输中转站在内的多种运输方式,占地规模也在逐渐扩大。物流园区主要以政府和私人伙伴合作的形式进行规划和资金投入,最后由一家经营公司进行园区管理。^[1]

1.2 《物流术语》与学术争鸣

2006年,中国新修订的《物流术语(GB/T18354)》对物流园区的含义做出如下解释:物流园区是指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流集结地。多种物流设施和不同类型物流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特定区域。

对此,有学者认为该定义对物流园区的功能和作用表述不当,“集中建设的物流设施群”一说容易将物流园区与交通基础设施、商贸设施混淆,过大扩展物流园区的内涵。他对物流园区的含义界定为,物流园区是政府划定的、一定规模的城市(或者经济区)功能区域,提供物流企业聚集和运作。^[2]

除此之外,有学者从空间概念和产业集群管理角度解释物流园区,认为物流园区概念与工业园区、科技园区等概念一样,是具有产业一致性或相关性的用地空间;是具有专业化、规模化物流设施和企业物协同集约发展的区域。

有学者从物流园区功能入手,认为物流园区是指物流作业集中的地区,通常也是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局的场所,也是一个有一定规模的和具有多种服务功能的物流企业的集结点。其中,多种服务功能包括综合功能、集约功能、信息交易功能、集中仓储功能、配送加工功能、多式联运功能、辅助服务功能、停车场功能。

有学者着眼于物流园区对区域经济发展的影响,认为物流园区是对物流组织管理节点进行相对集中建设与发展,依托相关物流服务设施降低物流成本、提高运作效率,改善与企业服务有关的流通加工和原材料采购、便于与消费地直接联系、具有经济开发性质和产业发展性质的经济功能区、物流功能区。物流园区能够满足城市居民就近消费以及区域生产组织所需要的企业生产和经营活动,还具备土地开发效应、推动关联产业发展的功能。^[3]

有学者从社会属性角度出发,认为物流园区是基础设施的一种,它既不同于企业自用型物流中心,具有基础性、公共性和服务性的特征;又并非公路、铁路、



港口等非竞争性基础设施，具有较大的经济开发性质。物流园区占地规模一般较大，以仓储、加工、运输等用地为主，同时还包括配套的信息、咨询、维修、综合服务等设施用地。

也有学者就园区建设主体的不同，区分物流园区概念和物流（配送）中心概念。二者在功能上有一定的相似，但前者规划是一种政府行为，是城市整体规划中的一部分；而后者建设则是一种企业行为，由企业自主经营。物流园区是物流（配送）中心的空间载体，但不是物流管理和经营的实体，而是物流管理和经营企业的集中地，属于空间范畴的概念；物流（配送）中心则是物流设施范畴的概念。^[4]

还有学者基于现代信息技术的发展速度，指出物流园区未来可能发展成一种非集中形式，即在空间上可以是数个被分开区域的联合体，通过信息网络方式将这些分散的个体相互连接起来。既可以是多个公路运输站、铁路枢纽站、航空港或水运港的松散联合体，又可以包含一些原有的物流密集型企业基地或市场，通过信息网络实体将它们组织在一起，以尽可能地发挥各自的功能与优势。^[5]

综上所述，可以发现物流园区是物流节点作业活动的空间集结地，通常由政府规划和支持，为实现规模经济和集聚效应、促进物流业的可持续发展，集中布局各类物流设施和多家物流企业以便发挥整体优势和互补优势的场所；一般选择建设在城市周边、交通便利区域，基本组成要素包括物流作业处理对象、物流设施设备和技术手段、物流相关信息和组织经营机构。这类场所一般具有如下特点。

（1）土地规模较大

物流园区是大概念，而一般意义上的物流（配送）中心是小概念，这一点在国内外都是明确的。因此，物流园区必须具有一定规模，园区规模的大小将决定园区所能够承载的设施、功能与服务。

（2）物流设施完备

物流园区必须具备比较完备的设施，这些设施包括基础设施（用于仓储运输服务的设施）、公共设施（用于工商、税务、海关、商检、银行、保险等服务的设施）以及相关设施（用于办公、住宿、饮食等服务的设施）。

（3）进入规则明确

物流园区必须制订明确的企业进入标准，并以市场竞争规则决定企业进出或去留。那种没有标准或在标准问题上先松后紧的做法是不科学的。

（4）兼具基本功能与附加服务

物流服务包括基本服务和附加服务(或增值服务)，既包括对进入企业的服务，也包括对终端客户的服务。物流园区在规划与设计不能只停留在功能上，必须定义所提供的服务，依据“链”条（需求链、供应链、价值链、产业链、服务链等）设计物流园区的服务（建议在物流园区规划与设计引入业务模式）。

（5）运营主体明确

物流需要集约化，土地开发需要集约化，城市需要经营。如果物流园区没有一个明确的运营主体，那么，土地以及各种投资的回报就只能是纸上谈兵。避免表面上一个运营主体而实际各自为政或者只有管理主体而没有运营主体的局面，仅通过招商、转让或租赁土地的方式是难以形成真正意义上的运营主体。需知，经营土地和经营物流园区是两个不同的概念。

（6）投资主体明确

这个问题对于中国物流园区尤为重要，绝大多数物流园区都是从生地开始的，其主要情形是：物流园区都是政府主管部门或直属企业以土地形式投资控股并在此基础上衍生出一个牌子、一班人马，这必然造成政企不分。国外很多物流园区都是从熟地开始，即便是政府投资，也不存在政府干预经营的情况。关于投资主体问题，既要明确投资主体本身，也要明确投资主体和运营主体的关系。

1.3 相 关 概 念

物流园区不同于多个配送中心或物流中心的简单加总。我国国家标准《物流术语（GB/T18354）》规定物流中心是指满足以下要求的从事物流活动的场所或组织，即主要面向社会服务；物流功能健全；完善的信息网络；辐射范围大；少品



种、大批量；存储吞吐能力强；物流业务统一经营管理。配送中心是指接受并处理末端用户的订货信息，对上游运来的多品种货物进行分拣，根据用户订货要求进行拣选、加工、组配等作业，并进行送货的设施和机构。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，它提供一定品种、一定规模、较高水平的综合物流服务；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。

物流园区、物流中心、配送中心是三种不同规模层次的物流节点。首先，从规模来看，物流园区是巨型物流设施，其规模最大，物流中心次之，配送中心最小。其次，从流通货物来看，物流园区综合性较强，专业性较弱；物流中心在某个领域综合性、专业性较强，具有这个领域的专业性；配送中心则主要面向城市生活或某一类生产企业，其专业性很强。最后，从节点功能来看，物流园区的功能十分全面，存储能力大，调节功能强；物流中心的功能健全，具有一定存储能力和调节功能；配送中心的功能较为单一，以配送功能为主、存储功能为辅。

物流园区是物流中心和配送中心的空间集聚地。通常来说，综合物流园区可以包含几个物流中心和几个配送中心，因此，它不是物流的管理和经营实体，而是数个或多个物流节点，如物流中心、配送中心、物流企业的集中地。比较物流中心和配送中心，一个物流中心通常包括几个或者几十个配送中心，不过生活中人们并没有严格区分，通常人们习惯性地称物流中心为物流配送中心；有时为了凸显配送中心的重要性，也将单个配送中心称为物流中心。物流园区除了物流中心、配送中心和物流企业，一般还会引入为物流企业和物流中心服务的配套服务区，例如设置金融、保险、外汇、代理、会计师事务所、律师事务所、邮电通信、交通运输等为企业和货主提供服务的机构，以及为员工提供餐饮、娱乐就医等服务的设施，有的物流园区还引入物流培训中心、物流信息中心等。

1.4 发展阶段与特征

从系统论角度来看，物流园区的演化、发展规律就是物流节点体系作为一个