

ZHONG GUO
WU LIU YUAN
QU FA ZHAN
MO SHI



中国物流园区 发展模式

通创物流咨询有限公司课题组

中国物资出版社

中国物流园区发展模式

通创物流咨询有限公司课题组

中国物资出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

中国物流园区发展模式/通创物流咨询有限公司课题组. —北京:
中国物资出版社, 2004.8
ISBN 7-5047-2197-2

I. 中… II. 通… III. 物流企业—工业区—经济发展—模式—研究 IV. F253

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2004) 第 065335 号

责任编辑 寇俊玲
责任印制 方鹏远
责任校对 孙会香

中国物资出版社出版发行

网址: <http://www.clph.cn>

社址: 北京市西城区月坛北街 25 号

电话: (010) 68589540 邮政编码: 100834

全国新华书店经销

利森达印务有限公司印刷

开本: 880×1230mm 1/16 印张: 14 字数: 239 千字

2004 年 8 月第 1 版 2004 年 8 月第 1 次印刷

书号: ISBN 7-5047-2197-2/F·0854

印数: 0001—3000 册

定价: 40.00 元

(图书出现印装质量问题, 本社负责调换)

课 题 组

顾 问：王德荣

组 长：赵成锋

副 组 长：陈义虎 李生校

编写人员：赵成锋 陈义虎 李生校 贾 波 丁 璐

卢科青 刘 南 钱 彦 戴 凌

总 纂：陈义虎

序

近几年来，我国物流有了快速发展，与之相应的物流园区也发展很快，各地兴建物流园区的热潮也可以说已成为近两年中国经济现象中“绮丽”的风景。

在中国，物流园区就像其他许多事物一样，是物流发展过程中的一个新生事物，但是，由于中国物流园区起步较晚，还处于刚刚起步的阶段，成功的经验还不是太多。

物流园区是中国物流发展中一个非常重要的组成部分，目前，国内大多数省市都有物流园区的发展规划，同时，各地物流园区发展也很不平衡。比如，在时间上，有的在酝酿、有的在规划、有的在建设、有的在招商、有的在运营；在数量上，有的一个地区规划1~2个，也有3~7个，规划有10个以上的地区也不在少数；在投资规模上，动辄就是几千万、几亿、几十亿甚至上百亿元不等。

面对全国各地如火如荼的物流园区建设，不禁让我们思考，中国的“物流园区热”是不是开发区的翻版，会不会重蹈覆辙？中国是否需要那么多的物流园区？物流园区如何规划建设？如何经营？物流园区究竟能为我们的物流发展起到什么作用？

近期，国务院在全国开展的土地治理和园区治理已为我们的物流园区热敲响了警钟，它告诉我们任何事情都要符合市场经济的规律，建设物流园区也要深刻理解物流的内涵，要符合市场需求，要进行科学的规划。让我高兴的是杭州通创物流咨询有限公司这样一家民营的专业性物流管理研究、咨询机构，能够专门成立课题组对中国物流园区的发展运营模式进行研究，并根据自己近年来对物流园区规划咨询的实践，通过对中国物流现象深层次的探求，用近一年的时间完成《中国物流园区发展模式》这一研究报告。

报告从中国物流园区发展现状入手，经对中外物流园区经营方式的比较，用大量的实证，阐述了中国物流园区建设的经营管理模式和赢利模式。在第二部分就我国区域性物流园区发展现状进行了描述，并例举了大量详实的案例。报告还用一定的篇幅探讨了政府与物流园区的关系，肯定了政府在物流园区建设中的地

位与作用，同时也向政府对引导物流园区建设上提出了有益的建议。可以说，这是一本具有一定价值的研究报告，可作为政府有关部门、研究、教育机构、物流园区的投资、运营商、物流园区的高级物流管理人员、各类生产企业、流通企业、物流企业的领导和高级管理人员，以及有志于参与物流事业的其他人士工作的参考，也可以说是一部中国物流园区建设与运营的实用指导书。

作为《中国物流园区发展模式》的顾问，为在众多的物流书刊和研究报告体系中，出现这一专题性的研究报告感到欣慰，希望该报告在目前物流园区建设热中给人们带来更多的理性思考，在建设物流园区时，多一份收益，少一份差错，更希望能对中国物流业的健康发展起到促进作用。

王德荣

2004年5月20日

前 言

经济技术开发区、高新技术开发区、工业园区、孵化器这些专有名词曾叫无数企业心动，叫无数地方政府为之奔走，这些开发区、工业园区也曾一度成为区域经济发达程度的标志，成为中小企业、高新技术企业等成长的摇篮。“物流”，这个过去被大多数人理解为运输的名词，如今已经脍炙人口，已成为推动区域经济发展的法宝，成为企业节省成本的“第三利润源”。而物流园区作为物流企业和物流设施集聚的结点，各地方政府更把其看做发展本地物流经济的引擎。

据不完全统计，目前全国正在建设和规划建设的物流基地多达几百家；全国有十几个省份已经出台了全省的物流规划，各地方物流规划也纷纷出台，物流经济俨然已成为各地经济发展的支柱，而物流园区也似乎成为各地发展物流经济的引擎。深圳已规划出六大物流园区；上海规划建设三大物流园区；天津推出物流五大形象工程；广州计划构筑三大国际性枢纽物流园区；北京百亿打造物流港，建设五大物流园区；江苏省仅省政府规划的物流园区就多达 14 家……物流经济掀起了物流园区建设的热潮，各地物流园区建设规划屡见不鲜。

一时间，我们似乎又看到了前几年的工业园区建设热、开发区热、孵化器热。而过去这些园区、孵化器现在真正发挥其预期功能的又有几家，当然我们不能否认当时建立这些园区、孵化器时的定位、商业模式和功能的欠缺及政府支持的不足。今天，我们的物流园区热是否会重蹈覆辙呢？物流园区应该是何物？我们究竟需要多少物流园区？物流园区的经营模式应该是怎样？物流园区应该由谁来经营？物流园区究竟是由政府规划的好还是市场形成的佳？这些都值得我们深思熟虑。

有人总喜欢拿我们的物流发展状况和国外物流发展现状进行对比，但殊不知美、日、欧等发达国家物流经济和物流园区的发展成熟是得益于这些国家和地区已经形成的完善的物流基础设施、高效的物流信息平台 and 比较发达的第三方物流企业组成的社会化物流服务体系。而在我国，虽然物流概念已引入多年，但由于我国经济基础和各种基础设施总体上的薄弱，物流经济并不成熟，近年来，物流热的掀起有利于我国物流业的总体发展，但是由于一些地方政府的过分热情，脱

离本地自然条件和基础设施的实际，纷纷上马各类物流园区，大面积的进行圈地运动，结果是物流园区虽然建起来了，但却出现园区无人入驻的现象，据调查我国目前物流园区的空置率高达 60%。

在国外，一个经济发达的区域也至多不过几家物流园区，而在我国的某些城市动不动就是几家，甚至十几家物流园区，而这些物流园区又往往缺乏规划，重复建设严重。所以从某种意义上来说，我们现在缺的不是物流园区，而是如何经营物流园区的思维，让物流园区真正发挥其功能的经营方法。

目 录

第一部分 中国物流园区发展研究	1
1 发展物流园区的理论分析	1
1.1 物流园区与推进型产业理论	1
1.2 物流园区与区域经济理论及“涓滴效应”理论	2
1.3 物流园区与价值链理论	3
1.4 物流园区与极化效应理论	4
1.5 物流园区与城市圈经济理论	5
2 我国物流园区发展现状	5
2.1 物流园区的基本概念及特征	5
2.2 物流园区发展的原因及背景分析	7
2.3 物流园区、配送中心、交通枢纽的区别	8
2.4 我国物流园区的发展现状	9
2.5 我国物流园区的基本类型	12
2.6 我国物流园区发展的市场机遇	15
2.7 我国物流园区建设存在的主要问题	16
3 中外物流园区运营方式比较	18
3.1 国外物流园区的区位选择和建设规模	19
3.2 国内外物流园区的建设模式比较	21
3.3 国内外物流园区的政府支持比较	22

3.4	国内外物流园区的赢利模式比较	24
3.5	发达国家物流园区经营经验	25
3.6	国外物流园区特点比较	27
4	我国物流园区的经营管理模式分析	28
4.1	物流园区的科学规划原则	29
4.2	物流园区的功能分析	30
4.3	物流园区的战略定位	35
4.4	物流园区的空间布局及选址分析	37
4.5	物流园区建设规模分析	38
4.6	物流园区的开发及运作模式	42
4.7	物流园区的发展模式	45
4.8	物流园区的投融资模式	47
4.9	物流园区的经营模式	49
4.10	物流园区的信息化建设分析	50
5	我国物流园区的主要赢利模式	55
5.1	转运型物流园区的赢利模式	56
5.2	仓储配送型物流园区的赢利模式	57
5.3	流通加工型物流园区的赢利模式	58
5.4	综合型物流园区的赢利模式	60
6	政府与物流园区的关系分析	62
6.1	政府在物流园区建设中的地位与作用	62
6.2	物流园区鼓励企业入驻的相关政策	63
6.3	未来政府的可能物流园区政策	65
6.4	地方政府对物流园区政策透视	66
7	我国物流园区发展趋势分析	69
7.1	专业型物流园区将进一步发展	69
7.2	物流园区的建设与规划将趋于理性	70

7.3 物流园区将更多的承担第三方物流企业角色	70
7.4 物流园区设施及设备将趋向现代化	71
7.5 物流园区最终将走向网络化和联盟化	72
7.6 以物流园区为依托的物流信息化进程将加快	72
7.7 市场导向型物流园区将成为主导	73
 第二部分 地方物流发展现状及典型园区案例	 74
1 环渤海湾物流圈	75
1.1 北京市物流发展及典型物流园区	76
1.2 天津市物流发展及典型物流园区	83
1.3 辽宁省物流发展及典型物流园区	88
1.4 山东省物流发展及典型物流园区	92
2 长江三角洲物流圈	95
2.1 江苏省物流发展及典型物流园区	96
2.2 上海市物流发展及典型物流园区	101
2.3 浙江省物流发展及典型物流园区	107
3 珠江三角洲物流圈	111
3.1 深圳市物流发展及典型物流园区	117
3.2 广州市物流发展及典型物流园区	121
3.3 福建省物流发展及典型物流园区	123
4 内陆省份物流圈	125
4.1 山西省物流发展及典型物流园区	125
4.2 重庆市物流发展及典型物流园区	126
4.3 成都物流发展及典型物流园区	128
4.4 新疆维吾尔自治区物流发展及典型物流园区	131

第三部分 全国部分地区物流发展规划	136
浙江省现代物流发展纲要	136
深圳现代物流业发展规划简要	143
上海“十五”现代物流业发展的目标重点及相关政策措施	146
北京市商业物流发展规划	150
郑州现代物流业发展规划（2002～2010年）概要	158
西安现代物流产业发展规划	167
无锡市“十五”现代物流产业发展规划纲要	175
四川“十五”及2010年现代物流业发展规划纲要	191
《重庆市现代物流业发展规划》简介	202

参考资料

第一部分 中国物流园区发展研究

1 发展物流园区的理论分析

1.1 物流园区与推进型产业理论

所谓推进型产业就是一种优势的经济单元，它自身的成长与创新会诱导其他经济单元的成长，它是法国经济学家佩尔鲁克斯（Perroux，1981）在他的“成长极”理论基础上提出的。他认为，无论在大经济单元或小经济单元之中，均存在着不平等的相互影响，从而产生不均衡现象。换句话说，就是一些经济单元支配着另一些经济单元，佩尔鲁克斯称其为“支配效应”（Dominance），具有支配作用的经济单元即为“推进型产业”。

物流园区集市场信息、现代仓储、专业配送、多式联运和市场展示及交易于一体，面对的客户更广泛、服务辐射半径更长、规模更大、配套服务的综合性更强。同时，将众多物流企业聚集在一起，实行专业化分工，既避免重复投资，有效地提高物流服务的专业化水平，提高物流行业的资源利用效率，更重要的是可实现产业运作的配套化和系统化，实现物流功能的集约化。在现代经济生活中，各部门、产业、企业之间的交换关系和互相依赖关系错综复杂，物流产业就是维持这个关系的纽带，连接社会经济的各个部分并使之成为一个统一、有机的整体。同时，从生产过程来说，物流被称为是“降低成本的最后边界”，是降低资源消耗、提高劳动生产率之后的“第三利润源”。有关资料显示，在我国工业企业生产中，直接劳动成本占总成本的比重不到 10%，而物流费用占总成本的比重约为 40%。我国全社会物流费用支出约占 GDP 的 20%，美国还不足 10%。我国如果能将物流费用占 GDP 的比重降低到 15%，每年将为全社会直接节约物流成本 2400 亿元。因此，有人把现代物流看做经济运行中不可缺少的动脉系统，甚至称其为经济发展的“加速器”。现代物流已与人们的日常生活息息相关，作为第三产业的现代物流园区，可以带动城市经济和第三产业的发展。所以从这个

角度可以认为，物流园区是一种“推进型产业”。

1.2 物流园区与区域经济理论及“涓滴效应”理论

区域经济学理论认为，任何一个国家在经济发展的初期阶段，由于经济实力的限制，都会要求优先发展基础较好的地区，将有限的人力、物力、财力先投向最有效率的区位。在这些区位，由于经济活动的集中会促进生产效率的提高，而市场力量通常是递增或非递减的，从而市场力量将促使这些地区的经济活动更加聚集，导致报酬递增。由于经济的聚集，这些地区将会持续而快速的成长，形成区域经济的“成长极”，但同时，也导致了发展的不均衡。美国经济学者赫希曼（Hirschman）认为，“不均衡发展策略”是区域经济发展的最佳方式。他认为，经济进步并不会同时在每个地方出现，而是在一个或几个区域经济实力中心首先呈现。然而，经济进步一旦出现，其巨大的经济推动力，将会使经济成长围绕最初的“成长极”而集中。因此，不均衡是经济成长中不可避免的。但当这种不均衡所产生的“成长极”达到经济高度发展阶段时，就会产生“涓滴效应”（Trickling-down Effect），生产力的分布就会趋于分散或均衡化，导致区域间的经济增长差距逐渐缩小，达到相对平衡发展。

目前我国的物流园区大都布局在经济基础好、交通条件便利的城市边缘，更有较大的辐射半径，如深圳平湖物流基地的辐射范围将包括国内的华南地区和京九沿线，国外的东南亚地区等。上海的外高桥物流园区计划建成跨国公司分拨中心聚集地：浦东空港物流园区将着重于海内外的空、海物流；西北物流园区将以省际物流集散功能为主体，建成上海陆路辐射长江三角洲和内陆省份的物流枢纽。这三大物流园区，将成为全球物流供应链中的重要枢纽和结点。布局在城市的这些物流园区作为商品集散和加工的中心，以其基础设施先进，技术和资金力量雄厚、交通信息发达等区位优势，与周边地区存在着不均衡。这种不均衡吸引和拉动着周边地区经济要素和经济活动向物流园区城市聚集，从而形成城市经济累积性集中成长，形成城市经济“成长极”。作为“成长极”推进型产业的物流园区，其运行过程中自发的经济规律属性，使其在推进城市经济出现持续快速增长的同时，也向周边地区辐射着直接或间接效应，使周边地区的经济、管理、技术水平等得到全面提升。

在物流园区成为推进型产业，促使所在城市形成“成长极”的初级阶段，城市与周边地区的差距会拉大，但从长远看，一方面物流园区的经济效应会向周边

地区辐射，带动周边地区的全面提升。另一方面，按照经济发展规律，累积性集中成长并不会无限制地进行下去，一旦经济要素和经济活动在“成长极”城市不断扩大和聚集，将会产生“聚集不经济”，促使经济要素和经济活动的分散，促进周边区域的发展，达成其物流园区所在城市与周边区域的经济均衡化，促进整个区域经济相对均衡发展。这就是发展极理论中的“涓滴效应”。

“涓滴效应”使整个区域经济相对均衡发展，这既符合经济发展规律，也符合我国经济增长发展方式转变的国策。我国区域（东、中、西）经济发展计划正是基于发展极理论，让有比较优势的东部地区先掌握世界先进技术，然后随着经济发展逐步向中部地带和西部地带转移，进而促进中、西部地区的经济发展，缩小区域的差距。基于这种思想，在我国的城市，尤其是比较发达的城市，如深圳、上海等城市建立具有推进型产业优势的物流园区，使其充分发挥区位优势，形成城市经济“成长极”，并向整个区域全面辐射，促进区域经济协调发展和繁荣。

1.3 物流园区与价值链理论

价值链理论（Value Chain）最初是由美国哈佛大学教授迈克尔·波特于1985年在其所著《竞争优势》中首次提出。价值链理论把企业的所有活动视为企业创造价值的活动，并将其比喻成一个彼此相连、环环紧扣的链条。随着现代经济结构的不断复杂，科学技术的不断创新，价值链的各个价值活动所涵盖的范围和深度都大大拓展了，价值链上各企业的合作范围和界面也变得更加宽广。

物流园区是一个价值创新的平台，是价值链信息的载体，它是由多家专业从事物流服务、拥有多种物流设施的不同类型物流企业在空间上相对集中分布而形成的场所，是具有一定规模和综合服务功能的物流结点，也就是说物流园区主要是价值链上各环节企业的集合点。物流园区在一定程度上通过把价值链各环节企业集聚到一起，一方面可以充分发挥各企业的专长和优势，另一方面也加强了价值链上各企业的紧密联系，促进了他们之间的信息沟通，更利于企业节约成本和价值创新。

在信息社会，现代企业的竞争也不仅仅局限于企业与企业之间的竞争，而是供应链与供应链之间的竞争，这对物流企业尤为突出。一个好的物流园区将会吸引价值链各环节企业在园区的集聚，从而供应链上各企业间信息的交流更加便捷，各企业间的交易成本将会大大降低。园区各企业间的交流和配合将更加密

切,各物流企业可以充分发挥自己的专长核心业务,自己的不足和劣势可以由其他专长企业弥补,从而避免了物流企业功能多而不专的弊病,物流园区对外已成为一个有机的整体。

1.4 物流园区与极化效应理论

极化效应的意义在于任何一个区域不管什么原因,只要它的发展达到了较高的水平,就会具有一种自我发展的能力,可以不断地为自己的进一步发展创造条件。这时即使原先赖以发展的优势已经丧失,它仍可以发展。

我国物流园区的发展还处于起步阶段,但从其滚滚的“热潮”中足以看出,人们正在利用它创造城市经济的“成长极”,它将作为物流产业的主要部分,成为经济发展的推进型产业。毫无疑问,物流园区发展的过程中,极易产生极化效应,使区域内经济差距拉大。也正是物流园区还处于起步阶段,给我们提供了未雨绸缪的有利条件。在发展物流园区的同时,就应该研究控制极化效应的措施。遵循经济发展规律,市场机制同时也是控制极化效应的有效途径。但“成长极”还没有达到高度发达的程度之前,抑制极化效应的市场机制很难有效发挥作用,甚至极化所产生的对周边地区的“滞阻”作用会大于经济发展的辐射作用。因此,在我国物流园区发展过程中,必须借助政府的调控杠杆。

物流园区建设需要较大的投资,除了引资、融资之外,绝大部分需要政府的支持。政府要扶持物流园区的优先发展,将公共投资适度集中于此,并通过相关政策来保护该产业的稳定成长。当物流园区开始运作,政府应视发展阶段的不同,提供与其相配合的发展策略。当园区发展逐渐成熟,政府应积极鼓励区域内的经济资源互动,并将公共投资转向区域内落后的地方,以促成区域内的差距缩小,实现区域经济的全面发展。

在物流园区发展中,政府作为均衡机制的主导者,还应着重从宏观经济角度来考虑物流园区的网络规划问题。市场自有其供需规律,从当前利益和长远利益、局部利益和整体利益、我国的基本国情和与国际接轨等全方位考虑来规划园区网络,这才是符合经济规律的正确选择。对此,政府应有主导政策,而不是任其“忽如一夜春风来,千树万树梨花开”的发展,把业界和理论界所担心的物流园区的“泡沫”杜绝在发展初期。另一方面,各省市的物流园区规划,应在国家宏观调控下,充分考虑交通运输设施的分布、市场的供需发展等多种因素,合理安排其布局 and 规模,并研究制定物流园区对整个辐射范围的经济带动策略。

物流园区作为区域经济“成长极”的推进型产业，无疑对未来的经济发展将起到举足轻重的作用，但它更需要政府的机制来协调各个部门的利益，整合政府、社会和企业的资源，才能发挥物流园区的真正优势。

1.5 物流园区与城市圈经济理论

第二次世界大战后，随着世界范围内工业化与城市化的快速推进，以大城市为中心的圈经济发展成为各国经济发展中的主流。各国理论界和政府对于城市圈经济发展逐渐引起重视，并加强对城市圈经济理论的研究。该理论认为，城市在区域经济发展中起核心作用。区域经济的发展应以城市为中心，以圈域状的空间分布为特点，逐步向外发展。该理论把城市圈分为三个部分：一是有一个首位度高的城市经济中心；二是有若干腹地或周边城镇；三是中心城市与腹地或周边城镇之间所形成的“极化—扩散”效应的内在经济联系网络。

现代物流的发展也是随着城市经济的发展和城市建设的不断扩张而发展的，随着城市经济的不断繁荣，城市的消费需求在不断增加，城市的建设也加大对生产资料的需求，这就带动了城市物流输入输出量无限扩大。而随着城市的发展，城市的功能分布日趋成熟，也即我们所说的城市圈逐渐形成。物流园区作为多种物流设施、物流设备、物流企业的集聚地和多种物流线路的交会地，也是城市经济发展作为配套设施发展的一个必然。随着城市圈的发展，由于物流企业的属性决定，原有城市中心区的一些物流企业以及一些大型物流运输车辆必将被限制，而这些物流企业一般都会迁至城市郊区的交通发达地区，也就是我们所说的城市圈的外围。而物流园区的属性决定它必将成为物流企业的集聚地，它将发挥为城市服务的功能，是城市圈发展的必然要求；同时，它的发展也为物流企业本身的发展节约了成本。

2 我国物流园区发展现状

2.1 物流园区的基本概念及特征

物流园区的概念到目前为止尚没有一个非常明确的界定。在日本被称为“物流团地”（Distribution Park），在德国被称为“货运村”（Freight Village）。在国内有的被称为“物流基地”，如深圳平湖物流基地、浙江传化物流基地；有的被称为