

·中国物流与采购联合会系列报告·

中国物流园区发展报告



中国物流与采购联合会
China Federation of Logistics & Purchasing

中国物流学会
China Society of Logistics

China Logistics Park Development Report (2013)

· 中国物流与采购联合会系列报告 ·

中国物流园区发展报告



中国物流与采购联合会
China Federation of Logistics & Purchasing

中国物流学会
China Society of Logistics

China Logistics Park Development Report (2013)

图书在版编目 (CIP) 数据

中国物流园区发展报告. 2013/中国物流与采购联合会, 中国物流学会编. —北京: 中国财富出版社, 2013. 7

ISBN 978 - 7 - 5047 - 4764 - 8

I. ①中… II. ①中…②中… III. ①物流—工业区—经济发展—研究报告—中国—2013 IV. ①F259. 22

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2013) 第 162437 号

策划编辑 马 军

责任印制 何崇杭

责任编辑 邢有涛 葛晓雯

责任校对 饶莉莉

出版发行 中国财富出版社 (原中国物资出版社)

社 址 北京市丰台区南四环西路 188 号 5 区 20 楼 邮政编码 100070

电 话 010 - 52227568 (发行部) 010 - 52227588 转 307 (总编室)

010 - 68589540 (读者服务部) 010 - 52227588 转 305 (质检部)

网 址 <http://www.cfpress.com.cn>

经 销 新华书店

印 刷 中国农业出版社印刷厂

书 号 ISBN 978 - 7 - 5047 - 4764 - 8/F · 1981

开 本 787mm × 1092mm 1/16 版 次 2013 年 7 月第 1 版

印 张 14.75 印 次 2013 年 7 月第 1 次印刷

字 数 350 千字 定 价 80.00 元

版权所有 · 侵权必究 · 印装差错 · 负责调换

《中国物流园区发展报告》(2013)

编 委 会

- 主 任：何黎明 中国物流与采购联合会会长
中国物流学会会长
- 副主任：贺登才 中国物流与采购联合会副会长
中国物流学会副会长
中物联物流园区专委会主任
- 姜超峰 中物联物流园区专委会专家委员会主任
辛 允 中物联物流园区专委会秘书长
- 委 员：冯耕中 中物联物流园区专委会专家委员会副主任
张晓东 中物联物流园区专委会专家委员会副主任
郭 跃 中物联物流园区专委会专家委员会副主任
王 佐 中国物流学会副会长
张东民 中物联物流园区专委会副主任
盖守岭 中物联物流园区专委会副主任
邢慷弟 中物联物流园区专委会副主任
杨传德 中物联物流园区专委会副主任
翟玉峰 中物联物流园区专委会副主任
王学龙 中物联物流园区专委会副主任
李绍波 中物联物流园区专委会副主任
刘 伟 中物联物流园区专委会副主任
孙扬澄 中物联物流园区专委会副主任
施甘图 中物联物流园区专委会副主任

《中国物流园区发展报告》(2013)

编辑人员

主 编：贺登才

副 主 编：辛 允 张晓东 王 佐

主要成员：姜超峰 冯耕中 邬 跃 黄 萍 周志成

联系方式：北京市西城区月坛北街26号恒华国际15层(100045)

010-58566588 转 133、135、132

中国物流与采购网 (www.chinawuliu.com.cn)

序 言

2003 年的夏天，惊心动魄的“非典”疫情稍有缓解，“首次全国物流园区交流研讨会”即在江城武汉召开。时任全国政协委员的陆江会长带领全国政协经济委员会诸位老部长出席会议，中国物流与采购联合会开始关注、引领物流园区发展。

10 年过去了，物流园区这一新生事物在许多地方落地生根、蓬勃发展，但也出现了遍地开花、鱼龙混杂的现象。10 年来，在各地、各有关方面大力支持下，中物联主办的物流园区会议成功举办了 11 次，全国范围的物流园区调研进行了 3 次，参与的相关标准和规划的研究起草工作取得阶段性成果，2012 年经民政部批准成立了物流园区专业委员会。

作为这些工作的参与者，我在欣喜之余，仍有许多纠结与困惑。值此首部《中国物流园区发展报告》出版之际，拟就物流园区的定义、定性和定量等问题，以一孔之见求教于业界同人。

困惑之一：什么是物流园区？即物流园区的定义问题，这是物流园区发展的首要问题。

尽管在 2006 年发布的《物流术语》（GB/T 18354—2006）国家标准中就对“物流园区”概念做了明确界定，2008 年又出台了《物流园区分类与基本要求》（GB/T 21334—2008）国家标准，但各地在实际工作中的理解和把握仍有很大不同。2012 年，我随国家发改委调研组在长三角地区调研时发现，上海市只报了 4 个物流园区，而临近的一个省报出 140 多个园区。是上海的物流园区就那么少，还是邻省的物流园区没那么多？经咨询才知道，其根本原因在于对物流园区的标准理解不同和统计口径的差异。近年来，国家支持物流业特别是物流园区发展，不少地方规划建设物流园区，一些批发市场、商品集散中心、货运场站也都抢着戴上“物流园区”的帽子。大量出现的“物流园区”怎样认定？成为中央政府有关部门和地方政府主管部门面临的一个难题，在多个场合我听到许多人为此争论不休。

前不久，一位地方政府分管物流园区规划的同志讲了“五个一”标准，感觉通俗易懂，比较贴切。再结合其他专家的意见和我这几年的观察与思考，现归纳于下，与大家一起讨论。

——要有一定的需求基础和明确的功能定位。物流园区说到底物流的载体、服务的平台，必须要有需求基础和服务对象。不是说我有一块地，就一定能做物流园区；也不是说毗邻地区做了，我也一定能做。关键看有没有足够的物流需求，只有需求才是催生物流园区的根本动力。一般来讲，一个地区的物流需求来自三个方面：一是商品流通与居民消费，或者叫商贸物流需求，这是根据本地区辐射区域内的人口数量与消费水平决定的；二是产业需求，比如制造业、基础原材料工业或是农业的物流需求，这是根据本地区产业结构和需求规模决定的；三是货物中转需求，主要取决于本地区的区位交通条件。有了足够的需求，还要明确相应的功能定位。某个园区服务于哪一种需求，应该有多大的规模，哪些服务功能，怎么样才能够降低成本、提高效率、改进服务。这是必须搞清楚的首要问题。一个物流园区可以有商品交易的功能、商务展示的功能、生活服务的功能，但其基本功能还应以物流服务为主，物流运营面积至少不应该低于总面积的一半。

——要有一定的占地规模和区位交通条件。2012年《第三次全国物流园区调查》显示，占地面积为0.1~1平方千米（150~1500亩）的物流园区占46%。即将出台的《物流园区服务规范及评估指标》国家标准，拟将物流园区占地面积设定为不低于0.5平方千米（750亩）。没有一定的占地面积，无法保证物流运营的需要；如果占地面积过大，又会造成土地资源的浪费。具体到某个物流园区占地面积究竟多大为好，仍然取决于物流需求的规模和结构。同样的占地面积，区位交通条件相当重要。根据欧美等国家的经验，物流园区必须具备两种以上运输方式的无缝衔接。结合我国现实情况，物流园区也应该毗邻两条以上高速公路或国道，临近高速公路出入口或者铁路货运场站、水运码头、航空站点，而且要能够快速连接。同时，我们也应该积极创造条件，促进多种运输方式在物流园区有效对接。

——要有一套集约使用的设施设备和信息系统。《物流术语》国家标准对“物流园区”做了如下定义：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。布局集中、设施集约、业者集结，正是物流园区的基本特征和优势所在。只有集中布局、集约使用，才有利于

发挥设施设备的综合效能，提高物流运作效率。信息化是现代物流的灵魂，更是物流园区整合资源、集约经营必不可少的工具。园区的现代化水平，集中体现在信息化手段上。实体平台和虚拟网络应该同时规划、同步建设、联动发展。

——要有一批物流企业的集聚。物流企业是物流市场的主体，应该在物流园区“唱主角”。一个物流节点设施，不管占地面积多大、运营能力多强，如果只有一个运营主体，只是为本企业提供服务，还不能说具有“物流园区”的基本特征。有没有企业进驻，进驻什么样的企业，进驻企业多少，是检验物流园区成功与否的重要标志。入驻企业的类型可以多种多样，但应该以物流企业为主。进驻的各个物流企业分工越来越细密，在某一方面的服务越来越精准，整个物流园区就会变成一个综合性的“物流超市”，才有能力为客户提供“全流程”的“一站式”服务。

——要有统一的管理机构和相应的配套服务体系。2012年《第三次全国物流园区调查》结果显示，对物流园区的管理主要以企业自主管理为主，占62%；由政府设立的管委会管理的占33%。这两种方式是目前物流园区管理的主要方式。最近几年，有的省市在物流园区设立专门的管委会，纳入政府编制，赋予一定的行政职能，物流园区的管理因此得到加强。同时，许多物流园区都在不断增加服务功能，如商务服务、政务服务、信息服务、运营管理服务和生活配套服务等。逐步形成园区为入驻企业服务，入驻企业为客户服务的“服务链”。

以上“五个一”标准，试图对物流园区的基本特征有一个直观的描述和相对明确的界定。但我国地域辽阔，经济发展不平衡，物流业又是复合型的服务产业，各地物流园区建设、运营的情况千差万别。怎样确定一个相对统一的评价尺度，还需要深入探讨。

困惑之二：怎样理解物流园区的属性，即物流园区的定性问题，也是物流园区发展的根本问题。

通过10多年发展，我国物流园区的地位和作用日益突出。国务院2009年发布的《物流业调整和振兴规划》要求“加强物流园区规划布局”，并把“物流园区工程”列为九大工程之一。国家发改委正在组织制订《全国物流园区发展规划》，许多地方政府都把物流园区作为推动物流业发展的重要抓手。

但在实际操作中，物流园区并没有得到应有重视。因为占地面积较大、投资强度不足、亩均税收偏低，许多地方引入物流园区的积极性远差于引入总部类企业。有专家把物流园区形象地比作“垃圾桶”，谁家都离不开，但谁都不愿意将

其设在自己家门口。因此，对物流园区属性的认识，不能仅仅停留在园区本身，也不能按照一般的地产项目对待，而应该特别注意其基础性、公共性和公益性。

——物流园区具有基础性。所有物质资料的生产都离不开物流服务，国民经济各个产业门类都需要物流业来支撑，物流服务是基础性服务。从这个意义来说，物流园区处于产业链的枢纽地位，发挥着供应链的节点作用。铁路、公路、民航、水路等运输通道是基础设施，与这些设施相配套的物流园区等节点设施同样是不可或缺的基础设施。物流园区通过与物流中心、配送中心、装卸站场等网络设施的合理分工、协同运作，提供基础性的物流服务，才能保证现代物流服务体系有序运行，进而促进相关产业发展。

——物流园区具有公共性。物流园区与机场、车站、公交站点一起，提供公共性的客流和物流服务，共同发挥城市综合服务功能。物流园区不是自我服务、封闭运营的企业，而是面向全社会的开放平台。通过空间集聚、资源整合、协同运作，为众多制造业、商贸业等企业提供一体化的物流服务，进而降低全社会的物流成本，促进产业转型升级，推动区域经济发展。物流园区所创造的价值，并不仅仅在于园区本身，更多地体现在产业结构的完善、投资环境的优化和区域综合实力的提升。

——物流园区具有公益性。设立物流园区，把分散的物流企业和设施集聚起来，不仅可以提高企业运行效率，而且有利于集约、节约利用土地。通过资源整合，实现长途运输与短途运输的合理衔接，优化城市配送；推广多式联运、甩挂运输，提高装载效率；合理配置车辆，减少出行车次，缓解交通拥堵，减少噪声、尾气等对环境的污染，改善城市环境，促进生态文明建设。

如果以上“三性”能够成立，政府就应该从完善城市功能、优化投资环境、促进区域经济发展的角度，来支持物流园区的规划建设。

困惑之三：我国的物流园区究竟是多了，还是少了？即物流园区的定量问题，也是物流园区发展的紧迫问题。

据第三次全国物流园区调查，入选《2012年度中国物流园区（基地）名录》的各类物流园区共计754家。对比2006年的207家，增长264%；与2008年的475家相比，增长58.7%。许多业内人士估算，被称为“物流园区”的节点设施远不止这些，应该有上千家，甚至几千家。

2012年8月，国务院《关于深化流通体制改革，加快流通产业发展的意见》（国发〔2012〕39号）指出，“依法加强流通业用地管理，禁止以物流中心、商

品集散地等名义圈占土地，防止土地闲置浪费。”从政府部门到行业协会、研究机构，许多业内人士反映，我国物流园区建设发展中出现了“过热”问题，应该引起有关部门高度重视。

那么，我国运营的物流园区是否真的多了？我们可以做些市场调查，问问租库的客户。随着城市扩容改造，地价不断攀升，原有的运输场站设施和仓储设施改作他用；而新建又面临“用地难、地价贵”难题，导致仓储设施严重短缺，仓库租金轮番上涨。据中物联 2012 年的调查，东部地区普通仓库日租金普遍进入一元时代，保税、冷链、医药等专业仓库日租金已接近 2 元，北上广深等一线城市普遍“一库难求”。随着产能过剩、产业升级和电子商务迅猛发展，而地价持续上涨，在可以预见的将来，物流节点仓储类设施短缺的状况很难得到根本性改善。

透过物流园区“过热”的表象，我们在调查中也发现几种情况：一是一些地方出于招商引资的需要，有意夸大占地面积。号称规划面积十几平方千米的物流园区，实际开发面积不到一平方千米。二是“赶时髦”、“戴帽子”。许多地方并未进行实质性的功能提升，只是简单地把批发市场、农贸市场、货运场站等更名为物流园区、基地或中心，导致物流园区的数量快速膨胀。三是一些地方确实出现了以“物流园区”名义圈占土地的问题。先是脱离物流需求，盲目规划占地；然后仓促上马，造成先天不足；最后再找理由改变用途，以物流用地搞房地产项目，或者占而不用，等待土地升值。

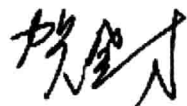
因此，我们不能简单地得出物流园区“过多”、“过滥”或“过热”的结论。一方面物流园区等仓储类设施结构性短缺，真正做物流的拿不到土地，而且这种状况还在加剧；另一方面又出现了以物流名义圈占土地的严重问题，而且没有得到有效遏制。不仅宝贵的土地资源不能合理使用，而且极大地败坏了物流园区的声誉，严重阻碍着物流园区的发展。这是当前物流园区发展中一个极其重要而又十分紧迫的问题，必须引起决策部门高度重视。

物流园区既然是新生事物，必然遇到这样那样的矛盾和问题。作为行业协会，我们在前 10 年工作的基础上，推出《中国物流园区发展报告》。试图通过本书的出版发行，忠实记录我国物流园区的发展历程，认真探讨出现的矛盾和问题，努力总结其中的特点和规律，与业界同人一起，共同推进我国物流园区持续健康发展。

《中国物流园区发展报告》是中国物流与采购联合会出版的第一本关于物流园区的专题报告。在本书编辑出版过程中，何黎明会长高度重视，提出了指导性

意见，物流园区专委会专家委员会姜超峰、张晓东、冯耕中、邬跃等几位主任、副主任积极参与，中国物流学会副会长王佐协助文字把关，专委会辛允秘书长负责总体策划和统筹协调，会员单位特别是副主任单位大力支持，还有许多业内专家提供了稿件。在此一并致谢！

以上仅是个人观点。如有不妥之处，请批评指正。



二〇一三年六月二十六日

目 录

综合篇

中国物流园区发展综述	(3)
中国物流园区发展历程	(4)
中国物流园区发展现状	(7)
中国物流园区发展展望	(12)

专题篇

我国商贸服务型物流园区发展报告	(17)
我国保税物流园区发展报告	(28)
我国“公路港”型物流园区发展报告	(42)
我国铁路物流中心发展报告	(49)
我国港口物流园区发展报告	(59)

政策篇

物流园区相关政策辑要	(71)
物流产业规划中物流园区相关内容摘录	(84)

案例篇

传化集团“公路港”物流经验	(119)
北京空港物流基地发展报告	(123)
苏州工业园区国际物流园（综合保税区）发展报告	(131)
河北迁安北方钢铁物流产业聚集区运营模式介绍	(135)
上海外高桥保税物流园区发展报告	(141)
普洛斯（中国）物流园案例介绍	(147)
武汉东西湖物流园区发展报告	(153)

山东盖世综合物流园发展报告	(161)
荣庆(临沂)国际冷链物流园发展报告	(170)
江苏惠龙港国际钢铁物流基地发展报告	(177)

附 录

第三次全国物流园区(基地)调查报告	(191)
中物联物流园区专委会德国物流园区考察报告	(215)
中物联物流园区专委会简介	(222)

综 合 篇

中国物流园区发展综述

物流园区是为了实现物流设施的集约化和物流运作的共同化，集中建设并由统一主体管理，为众多物流企业提供设施和场所的物流业集聚区域。作为现代物流服务体系的重要基础设施，物流园区是物流业发展到一定阶段的客观要求和必然产物，具有布局集中、用地节约、设施共享、功能集成的优势，对于提高社会物流服务效率，促进产业结构调整、转变经济发展方式、提高国民经济竞争力具有重要意义。

中国对物流园区的理论探索与实践始于1998年深圳平湖物流基地的出现，2001年以后全国范围内兴起了物流园区的规划建设热潮。在之后的十多年时间里，政府有关部门、行业协会不断加强宏观调控和行业引导，全国物流园区向理性、持续、健康的方向发展。中国物流与采购联合会一直密切关注中国物流园区的发展，积极参与制订全国物流园区的政策规划、行业标准、统计分析和行业引导工作，自2003年以来已经成功举办了十一次“全国物流园区工作年会”，先后于2006年、2008年和2012年三次进行了全国物流园区的调查。2012年7月，经民政部批准，“中国物流与采购联合会物流园区专业委员会”（以下简称“物流园区专委会”）正式成立，发挥物流园区和政府部门之间的桥梁和纽带作用，推动园区企业交流和业务合作，协助政府制定相关政策。物流园区专委会的成立，标志着全国物流园区迈向组织化和规范化发展的新阶段。

2012年，党的“十八大”确定了全面建成小康社会和全面深化改革开放的宏伟目标，提出了加快完善社会主义市场经济体制和加快转变经济发展方式的战略任务，我国的改革开放步入深水区，国民经济进入转型发展的新阶段。在十八大精神的指引下，我国物流业加快了转型发展的步伐，作为物流产业集聚发展的重要平台，全国物流园区进一步加强了统筹规划、行业引导、结构调整和功能整合，呈现出新的发展态势。

中国物流园区发展历程

我国现代意义上的物流园区始于1998年,十几年来主要经历了萌芽探索期、理性推广期和统筹成长期三个发展阶段。

一、萌芽探索期(1998—2002年)

物流园区是区域经济发展到一定阶段后,物流相关产业空间集聚的一种形式。我国物流园区自1998年开始进入萌芽期,此阶段的主要特征是学术界积极研讨、中央及地方政府逐渐意识、个别发达地区出现了典型成功案例,但总体上仍处于规划和在建状态的居多。

1999年深圳平湖物流基地的建设,标志着我国物流园区的概念开始落地,并尝试实际的规划、建设和运营。自此,物流园区的概念开始在部分经济活跃、市场化程度高、物流需求旺盛的区域扩散。全国20多个省市和30多个中心城市政府制定了区域性物流发展规划和政策,“物流园区热”、“物流中心热”成为当时我国物流业发展的显著特征,全国范围内呈现出建设热情高、规划面积广、投资规模大的快速发展态势。

在萌芽探索期,物流园区的概念开始为各界、特别是物流企业和地方政府所接受,个别运营良好的物流园区所表现出来的社会效益开始在周边区域辐射扩散,为具有一定建设基础的经济区域形成了强烈的示范效应;一些地方政府也通过物流园区的规划建设来引导和扶持本地的物流基础设施建设。在此阶段,物流园区概念的引入和实践的运营均取得了巨大成就,但作为新生事物,物流园区在发展中也暴露出诸多问题:

一是包括政府在内的社会各界对于物流园区的概念尚未形成统一认识,多是以工业园区、科技园区等概念进行理解,对物流园区的运作机理、赢利模式等关键因素也还存在认识上的差异。因此,全国范围内实际运营的物流园区比较少,在建、规划状态的物流园区数量占比较大;二是物流园区本身具有明显的基础设施性质,投资回收期长,但部分企业却认为物流是高利润行业,投资建设物流园区很快就能获得明显经济效益,从而对物流园区规划建设投资风险缺乏足够的客观估计,在物流园区快速发展过程中出现了一些不良倾向和苗头。例如,不注重实践操作、热衷于概念炒作,不结合当地实际和现有条件,盲目争大,不注重现有基础设施的提升改造,盲目重复建设等。

客观地看,萌芽期的一些不良倾向和问题,都是在快速发展中出现的,也需要在发展中加以解决。应该看到,更多的“物流园区热”仅仅停留在口头,尚处于理论探讨和初步规划阶段,并未真正实施,部分机构和部门“过热”、“空置率高”、“泡沫”的说法