

加快物流园区的规划建设，推动物流业的可持续发展

文/宋之苓

一、缺乏科学、合理的规划布局是制约我国物流园区发展的最大阻力

(一) 缺乏规划，盲目上马

在全国、省、地市的物流发展整体规划出台之前，各地已经审批上马了大量的物流园区、物流基地和物流中心。如我国目前在建的物流园区项目中，有80%是在当地的物流发展整体规划出台之前审批的。这就必然使物流园区的建设缺乏规划性、统一性、协调性和合理性，失去其综合物流结点的作用，降低了经济效益和社会效益。

(二) 缺乏清醒认识、盲目跟风，贪大求洋

一些地方政府和企业制定物流园区规划时，缺乏对物流园区的清醒认识、科学界定和规划控制，又出于自身利益的需要，甚至把物流园区的建设作为提高经济GDP指标、带动就业、推动区域和城市物流发展的重点工程来认识，热情支持、盲目跟风、贪大求洋。动辄圈地上千亩、投资几十亿上百亿，要建“地区最大、在中国乃至整个世界有一定影响的现代物流配送中心”，而致当地的国情、财力与市场需求及投资效益于不顾。

(三) 一哄而上，重复建设，功能定位不清，缺乏物流发展空间

在全国很多城市中，物流园区、物流基地和物流中心在一个地区或一个城市东西南北四处开花，随处建设。物流园区缺乏明确的功能定位，盲目引进物流企业以支撑物流园区，重复建设。导致物流市场分散，需求盲目、无从选择；物流企业分散、供应规模过小、综合服务功能差；物流资源、方式整合性差，物流功能的衔接性差，缺乏物流发展空间，物流园区的综合效益差；也造成了各类物流结点间的重复运输，增加了物流成本。

(四) 布局不合理，交通拥挤、环境污染

许多的物流园区和物流中心建在中心城市或城市的交通枢纽边，只考虑物流发展与道路交通的关系而没有看到发展物流给交通带来的影响和压力，物流园区每天大量的货物吞吐、频繁的车辆进出，造成了城市交通枢纽的道路拥挤、环境污染。加之由于各类物流园区的功能定位不清，物流资源、方式整合性差而造成的重复运输，更加重了城市道路和交通枢纽的压力，使原本就很紧张的城市交通状况更差，城市不堪负重。首都北京交通状况的“首堵”现象就是这类普遍现象的典型代表。

(五) 监管不力，“开而不发”

在物流园区的建设过程中，很多的物流园区土地圈起来好几年了，但就是不开发，要“囤地待发”等待时机；或缺少资金、缺少配套设施，无法开发；有的甚至以建设物流园区名义而圈地，转移投资方向，搞起商业地产开发，抬高地价，趁机做房地产买卖；政府在规划物流园区建设时，缺乏有效的监管模式，政府对物流用地一卖了之，放任企业自建。究其产生以上这些问题的原因，最关键的就是物流园区的规划问题。在国家发改委会同中国物流与采购联合会所作的历时六个月的全国物流园区发展调查中发现，缺乏科学、合理的规划布局是制约我国物流园区发展的最大阻力。

二、物流园区的根本特征与规划要求

(一) 集中成片的物流用地

既然是园区，就应该有成片的土地。这些土地是城市规划的一部分，承担城市物流功能。据统计，国内2003年以来规划或建设的数百个物流园区中，占地面积都在200亩到28平方公里之间。

(二) 聚集众多的物流企业

就像高新技术开发区汇集很多高新技术企业一样，物流园区汇集了众多的物流企业。一个城市不可能建设很多物流园区或物流基地，因此大量的物流企业集中到园区，企业之间功能互补，可以发挥整体优势。

(三) 完善的物流服务功能

物流园区一般包括商品展示与交易区、仓储区、配送区、流通加工区、物流CBD（商务配套）区、保税物流区、多式联运区、生活配套区等八项功能分区和一个电子商务平台。作为一个多组织的物流集结地，物流园区包含了各类不同的专业化物流企业，能够实现货物运输、分拣包装、储存保管、集疏中转、信息服务、货物配载、业务受理、通关保税等各种物流服务功能。

(四) 统一的物业管理

由于园区用地、基础设施甚至信息平台是众多物流企业共享的，需要统一管理，降低投资与运营费用，让专业物业管理公司为物流企业提供物业服务。

(五) 一定的政策环境

为吸引物流企业进入园区，物流园区一般都享受一定的优惠政策，如低廉的土地使用费与房屋租金、税收与管理费用的减免、贷款支持等。

物流园区的综合性、专业性、公共公益性和社会性特征，要求其在发展中必须有政府的作用，由政府统一规划、合理布局、协调发展；并要有政府的政策支持和管理引导才能健康发展。单靠物流企业或物流市场自身是不能很好发展的。因此，日本、德国及其它发达国家政府十分重视物流园区的发展，将其纳入城市总体规划并从不同方面给予政策上的支持。也正是因为物流园区对经济发展、城市交通和流通渠道建设诸多方面的积极意义，我国的各级政府也都给与了高度的关注和支持。

三、物流园区的作用与规划布局

(一) 有利于土地资源的集约化使用，提升了城市功能

物流园区的出现既为配送中心提供了新的发展空间，也为城市用地结构调整创造了条件，减少了物流对城市环境的不利影响。而且物流园区可以统一提供仓库、货场、停车场、装卸设备等物流设施供入驻的企业使用，使土地使用效率大为提高，缓解了紧张的土地供给问题。这一点在经济发展较快、土地资源紧张的大型城市如上海、广州等地尤为重要。

(二) 有利于促进第三方物流的发展，加快物流社会化的形成

物流园区的出现将众多的物流企业聚集在一起，增强了综合物流服务功能，促进了第三方物流的发展。有利于为生产流通企业提供全方位的物流配套服务、提高其物流运作的效率和降低其物流成本，从而有利于生产流通企业和物流企业的专业化运营，促进区域经济的健康发展。

(三) 有利于提高规模效益，实现资源共享和物流功能的综合集成

组建物流园区，按照市场经济的规律，可将多个物流企业吸引在一起，发挥整体优势和规模优势，实现物流企业的专业化和互补性。有利于实现物流企业的重组，实现社会资源的优化配置、促进物流技术和服务水平的升级。有利于共享相关设施和配套设施，降低物流企业运营成本。对物流企业实现整体优势效益，提高规模效益，均起到了重要的作用。

(四) 有利于物流市场的管理和实现物流公共信息平台服务

物流园区的建立，可以把各种物流方式、各类物流功能、各个物流企业有机的联系在一起，实现物流需求与供应信息的有机结合，有利于实现物流资源整合。集中统一的组织结构，也有利于促进政策协调、节约行政资源，实现物流市场的高效管理和服务。

同时，物流园区建设是一个地区物流业发展成熟的标志。物流园区是社会生产发展到一定的程度，对物流产生更大的需求的要求，是物流产业高度发展、提高竞争力和经济效益而提出的组织化、规模化的新要求。

四、物流园区规划布局的原则

(一) 符合城市总体规划，科学选址。物流园区是城市的重要组成部分。物流园区的规划和设置应首先符合城市的总体规划和布局，符合城市产业空间布局 and 产业结构调整需要，符合货物尤其是危险品城市管理的长远效果，符合城市的功能定位和发展战略，进行科学选址。

物流园区的选址，主要遵循以下原则：(1) 位于城市中心区的边缘地区，一般在城市道路网的外环线附近，有便利的进出通道；(2) 位于内外交通枢纽中心地带，至少有两种以上运输方式连接，有利于多式联运的开展，特别是铁路和公路；(3) 位于土地开发资源较好的地区，用地充足，成本较低；(4) 位于城市物流的节点附近，现有物流资源基础较好，一般有较大的物流量产生，如工业园区、大型卖场等，有可利用和整合的物流资源；(5) 有利于整个地区物流网络的优化和信息资源利用。最理想的物流园区，应该是铁路网络、公路网络、航空、水空网络的联节点和交汇地，以确保物尽其用、货畅其流。

(二) 从全局出发，统一规划。物流园区功能的发挥，需要很多政策、社会设施等宏观因素和条件的指导和支持，这些职能都必须由政府出面积极推动甚至实施。建设综合物流园区必须按照社会经济发展和现代物流发展的规律，在全国运输大通道的格局下，按照区域的功能、布局和发展趋势，依据物流需求量和不同特点，由政府统一规划，尤其要打破地区、行业的界限，按照科学布局、资源整合、优势互补、良性循环的思路进行规划，防止各自为阵、盲目布点、恶性竞争、贪大求洋的情况，避免走弯路、误时间、费钱财。

(三) 充分利用现有条件，有效进行资源整合。目前我国物流业发展的现状是条块分割、多头管理，“大而全、小而全”的影响很深，各种物流资源大量闲置和浪费。鉴于此，在规划建设物流园区中，要树立全新的观念，采取新的运行机制，按照市场经济原则和政府引导的方法，探索一条物流资源社会化和物流资源优化整合的路子，实现传统物流与现代物流的健康过渡和最佳衔接。原有的运输场、站以及大型停车场、集贸市场等，往往都具有交通便捷、传统物流资源较多的优点。对新建物流园区，应把对过去的运输场站和仓储中心作为首先的选址对象，达到提升传统物流，整合物流资源，提升行业竞争力的最佳效果。

(四) 园区之间明确定位，合理分工，相互协调。物流园区由于其所处的地理条件的不同、

产业发展的要求不同及辐射的区域范围大小的不同，是有不同类型和层次的。不同类型和层次的物流园区其功能定位不同，每一个物流园区都有其独特的功能定位。而层次的划分，显然要求各物流园区要互为补充，形成一个有机的物流系统。

(五) 充分考虑未来的需要，留有适当的发展空间。物流园区建设，是一项长期的发展战略，往往需要几年甚至十几年的时间发展才能建成。因此，物流园区的规模要合理，既要满足现在的物流需要，又要充分考虑未来国民经济的发展，留有适当的发展空间。

(六) 坚持市场化运作的原则。物流园区的规划设计必须按市场化原则进行，符合市场经济规律要求，实现良好的经济效益和社会效益，这也是园区建设成败的关键。

(七) 坚持高起点现代化的原则。要实现物流园区的资源整合性要求，物流园区的规划建设，必须要瞄准世界物流发展的先进水平，以现代化物流技术为指导，坚持高起点和现代化。

(八) 符合环保要求，有利于维护生态平衡。物流对环境的影响主要表现在各种交通工具产生的噪声、空气污染、交通拥挤以及各种物品存放带来的燃烧、爆炸、紫外线辐射等危险性（作者单位：河南商业高等专科学校）

相关链接

加快物流园区的规划建设，推动物流业的可持续发展
论管理创新在企业发展中的具体作用
混合经济是和谐社会的经济基础
我国银行保险发展模式选择
我国城市化发展中的经济学动因
论我国生态旅游发展的问题及对策
大城市周边卫星城房地产发展措施研究
塑造绿色经营理念实现企业持续发展
区域旅游合作三大主体的功能及对策研究
青藏铁路的开通对拉萨旅游发展的影响

本网站为集团经济研究杂志社唯一网站，所刊登的集团经济研究各种新闻、信息和各种专题专栏资料，均为集团经济研究版权所有。

地址：北京市朝阳区关东店甲1号106室 邮编：100020 电话/传真：（010）65015547/ 65015546

制作单位：集团经济研究网络中心