



构建城市物流园区研究

--以西安市物流发展规划为例

张蕾 (作者编号: 0221)

摘要: 本文阐述了物流园区对于中心城市发展物流业的重要作用, 并从物流园区对周边地区经济产生的拉动和辐射效应。最后结合西安市在西部地区中心城市物流发展情况, 对构建物流园区的可行性及物流园区节点体系的布局规划加以

关键词: 物流园区; 中心城市; 物流规划

现代物流作为一种先进的组织方式和管理技术, 在全球经济范围内已经被广泛物资消耗、提高劳动生产率以外的重要利润源泉, 在国民经济和社会发展中发挥来我国发展现代物流的积极性和热情被唤醒, 工商企业及物流企业运用物流技术各类物流基础设施建设也呈良好势头。物流业也因此成为大中城市的基础产业和, 在我国区域经济发展比较迅速的地区, 政府部门都在积极研究和制定物流规约而同时的做法就是将建设物流园区作为城市发展物流的关键, 基本上形成了全国西的物流园区建设发展的局面。

同时也应该看到, 在这股物流园区建设的热潮中存在着巨大的盲目性, 许多小城市也轰轰烈烈地要上项目、建园区, 有的城市不分析市场需求因素一下子建这这不仅无益于物流业的发展还造成了社会经济资源的浪费。本文就从物流园区对的意义入手, 以西安市为例对构建城市物流园区进行一些理论和实践的探讨。

一、物流园区的内涵与功能

(一) 物流园区的内涵

国家标准《物流术语》中没有这一词条, 至少表明“物流园区”在国内还没有上没有一个确切的定义, 必然会给实践带来一定的困难。于是人们开始“摸着石和实践, 现代物流理念里的物流园区的含义逐渐清晰起来。国家发展和改革委员会汪鸣近日对物流园区内涵的界定是: 物流园区是对物流组织管理节点进行木的具有经济开发性质的城市物流功能区域; 同时, 也是依据相关物流服务设施过本, 提高物流运作效率和改善企业服务有关的流通加工、原材料采购和便于与并等活动的具有产业发展性质的经济功能区。这个界定得到许多业内人士的认同。

(二) 物流园区的功能

物流园区在现代物流链条中占有核心地位, 其功能的正常发挥有利于“货物产业的潜在价值得以实现。物流园区主要有两大功能, 即物流组织管理功能和有开发功能。

物流园区的物流组织管理功能一般包括: 货物运输、分拣包装、储存保管、息、货物配载、业务受理等, 而且多数情况下是通过不同节点将这些功能进行有现的, 从而在园区内形成一个社会化的高效物流服务系统。

经济开发功能。现代物流在我国尚处于发展初期, 物流管理技术的落后和理

缺乏,均是阻碍物流快速发展的因素,加快物流园区大量、大规模基础设施的建设和发展环境及基础条件,培育物流产业在国民经济中的地位,物流园区将因带动物流经济增长点,从而开发出新的经济发展领域。

二、中心城市构建物流园区的理论分析

(一) 增长极理论

增长极(Growth Pole)的概念是由法国经济学家弗朗索瓦·佩鲁最先提出。增长极是经济空间中在一定时期起支配和推动作用的经济部门,凭借其具有的创新能力与增长能力,通过外部经济和产业间关联的乘数扩张效应,推动了其它产业。另一位经济学家布德维尔继承研究了佩鲁的理论,并扩展具有空间地理概念的增长极理论,认为增长极是主导推动型产业的空间聚集体,这些产业聚集在一起形成具有规模经济效益、高增长率,并能促进周围区域经济增长的中心区位。

根据“增长极”概念,物流产业可以看作是一种“推进型产业”(Propulsive Industry)一种优势的经济单元,在城市集聚形成物流园区,通过自身的发展与创新诱导其他产业增长,从而可以使该地区具有优先增长的优势,进而带动相邻地区的共同发展。

(二) 物流园区对区域经济的辐射和涓滴效应

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,由于经济实力较弱,优先发展基础较好的地区,使之成为区域经济的“增长极”,同时不可避免的导致区域不均衡所产生的增长极达到经济高度发展阶段时,就会产生“涓滴效应”(Trick Effect),生产力的分布就会趋于分散和均衡化,导致区际间的经济成长差距逐步平衡发展。

将物流园区布局在经济基础好、交通条件便利的城市边缘,更有较大的辐射半径,成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、交通信息灵通与周边地区存在着不均衡。这种不均衡吸引和拉着周边地区经济要素和经济活动向物流园区聚集,从而形成城市经济累积性集中成长,形成城市经济“增长极”。从长远看,应会向周边地区辐射,从而达成其所在城市与周边区域的经济均衡化,这就是“涓滴效应”。

三、西安地区构建物流园区的实证分析

(一) 西安市物流环境和物流现状分析

1、基础条件

目前,西安市公路总里程2801公里,有5条国道和12条省道经过市区,是连接西北、西南的重要枢纽。贯通西安的陇海铁路与京沪、京广、焦枝、宝成等国内主要铁路干线在西安市到侯马、延安、铜川等支线相连,形成了纵横交错的铁路运输网络。西安作为西部大城市的列车,年平均发送货物2800万吨。西安航空港咸阳机场是国内四大机场之一,年货物周转量达4800万吨公里,旅客周转量达26亿人公里。目前西安已成为西部大中城市,并与香港、日本、新加坡等直接通航。

据悉,在未来十年间,中国将在西部地区规划建设公路15万公里,争取将西部乡村。在2010年前,中国将基本建成8条连通西部的国道主干线,其中的标准建设。西部地区目前国道主干线在建里程4600多公里,另外还有4000多公里。西部地区公路交通发展的战略目标,是用二十年左右时间,使西部地区基本建成完善的公路运输服务网络,满足社会经济发展的需求。据悉,西部铁路网的建设、分期、逐步展开。第一层次以连接与东部的骨干通道为主,包括宝鸡至兰州增建陇海线、南京铁路。此外还有西北华北通道、西北西南通道。第二层次以西部各省区间自建的铁路通道为主。第三层次以欧亚大陆桥国际通道为主。这些项目对于拓展铁路网规模、强化内外部联系,适应西部大开发的长远发展都具有重要意义。从趋势上看,西安的交通状况的发展起到很大的促进作用。

2、经济环境

西安作为西北地区的商贸中心之一，其社会商品零售总额在西北地区占有领先地位，前拥有百货商店四十几家，其中，上万平方米的大型商场就有21家，此外还有这些批发市场70%的客源都是零售。1999年全市社会消费品零售总额298亿余元。中，西安是桥头堡，在国家重点规划建设的线路中，有很大一部分都是和西安有关，从西安市政府的发展规划来看，到2010年，西安市商业网点总数将达到18万个，零售总额将达到1000亿元，商贸业在全市第三产业中所占比重将达到35%。按照这个速度计算，到2002年西安市社会消费品零售总额将达到400亿元左右，到2010年西安作为我国的老工业基地之一，其机械、纺织、电子、电力设备、汽车等在全国地位，生产加工企业密集。近几年来高新技术发展迅猛，西安高新开发区技工贸三区前茅，区内已有一批以生产加工高新产品的高新企业，许多国际知名大企业也长安区产业园就是西安高新开发区的产业转化基地，在那里将建设一批生产加工企业，对现代物流服务有旺盛的需求。

3、物流发展现状

目前，西安现代物流业正处于起步发展阶段，总体规模较小，发展水平较低。据统计，交通运输、仓储和批零商业，对西安经济的贡献（物流增加值）从1993年的111亿元增加到2002年的111亿元。物流业占GDP的比重也从1993年的7.98%提高到2002年的11.1%。在国民经济持续增长的带动下，物流业巨大的市场潜力吸引和迫使企业探索降低经营成本的途径。一些传统物流企业和商业批发零售企业都对原有的购、销网络进行改造，强化了服务社会的功能；特别是新兴商业业态（如连锁业、大型综合超市、货运中心等）利用信息传递快、网点分布广的优势，利用建立配送中心拓展了服务范围。西安石油贸易公司、陕西邦家食品营销公司还被列为“全国发展物流配送重点企业”。中储等通过专业化改造已经开始启动现代物流的营运。现代物流产业良好的外部环境和条件已经形成；建立以西安为中心的西部地区区域性物流服务体系的条件已经成熟。

（二）西安市物流园区和物流中心建设规划

可见，西安在关中乃至西部地区的大都市和中心城市的定位是历史积淀的结果，其优势只会加强而不会削弱。西部大开发以来，西安与咸阳联手，提出了逐步实现“八同城”（同城一体化、经济一体化、交通一体化和环保一体化）的思路及模式。2002年底，以公路环线圈定的城市化地区为主体、以陇海线和310国道两侧的高新技术和星火产业带为两翼、以西安为中心北至铜川、东到渭南、西至宝鸡、南到秦岭北麓的西安大都市圈为发展重点。这意味着西安将成为西部地区经济发展的带动力量，而建立具有产业优势的“增长极”的作用，并向周边区域乃至整个西部地区全面辐射。

针对西安作为东西部商品聚散中枢的地位优势，结合生产资料和生活资料消费特点，以及公路、铁路运输为主、航空交通运输为辅的实际情况，西安市物流基本模式采用：“综合物流园区—专业物流中心—物流配送中心”三层节点模式。各节点对应的物流服务功能不同，高层节点对于底层节点的服务范围和内容有“包涵”关系，因此三层之间的关系应当有机衔接、合理分工。从2006年到2010年，加快“1-7-10”建设布点步伐。

1、一个物流园区——新筑物流园区

新筑物流园区位于新筑组团内，面积6平方公里，规划为综合性物流园区，路北货运站，东接西安—阎良高速公路，靠近西安市北三环，绕城高速路和西安东郊，交通和地理位置优越。该园区是西安最大的物流产业开发区和物流企业集中地，周边地区物流业的口岸、货物集散中转、仓储配送、国际国内货运代理、国内物流配送、信息管理及服务等多个领域。2003年—2006年该园区完成土地分区规划，2006年招标入驻；2010年完成园区全面启动运转。

2、七个物流中心

专业化物流中心规划思想是：主要对于专业化的商品物流进行规划，合理整

切相关的各种物流资源。具体原则为：立足现有经营专业物流基础，综合考虑产大型专仓储基地和批发市场；用地条件宽松；物流增值的潜力较大；商品对于规规划建设七个专业物流中心是：

(1) 纺织城纺织品、服装物流中心——依托纺织城雄厚的工业基础，随着的建设和高新技术改造传统纺织业，纺织城将重新焕发生机。在纺织城西北部建服装类为主的东郊物流中心，占地为2平方公里，且靠近三环路、西安——蓝田高铁路，交通便利。该中心将成为西部地区最大的纺织品、服装存储、加工、批中心2002年——2003年完成选址和企业招标入驻；2006年前实现正常运转。

(2) 韦曲科技物流中心——此中心规划占地面积2平方公里，位于绕城高速西北角，依托韦曲科技园和西安市南郊高等院校、科研院所，为西安信息产业品的储存和流通服务。2003年-2004年完成该中心土地分区规划和入驻企业确定心建设。

(3) 三桥汽车物流中心——此中心是以西部车城为主、市级机动车市场为流通中心，规划占地2.3平方公里，位于西安宝鸡高速公路后围寨立交和铁路南显，该中心将成为西部地区汽车、机电产品及其配件产品的最大的存储、转运该中心完成扩大规模、提升技术改造，2006年实现正常运转。

(4) 草滩果品物流中心——此中心依托华圣果业和西安农业综合开发区，东西邻西安铜川高速公路，靠近铁路北客站，交通优势明显。陕西是水果大省，发展迅速，建立果品物流中心有利果品产业化和外销经营。该中心将成为西部地区储、加工、分拣、包装和转运的基地。2003年-2004年该中心完成入驻企业认定设投运。

(5) 北石桥物流中心——此中心位于星火路西、陇海铁路北、大兴路以南区西安铁路西货站北的大片仓储区和西安中储公司，铁路、公路交通联系便捷，靠通和生产企业，将发展成为以日用消费品、食品类等工业产品物流集散中心。2驻企业认定、改造和提升服务功能，2006年实现全面营运。

(6) 中储物流中心——中储是我市较大规模的物流公司，已形成集仓储、西加工、货运代理、信息交流、铁路公路运输等功能为一体的综合性物流实体，有流公司和其方便的铁路和城市道路联系，将中储现用地扩大至1平方公里，使其产品和纸制品类为主的专业物流中心。2003年-2004年完成企业扩大规模、提升现物流配送占企业营业总量的70%。

(7) 新丰镇物流中心——此中心距西安30公里，有我国西北地区最大的铁路