

第三次全国物流园区（基地）调查报告

（二〇一二年九月）

中国物流与采购联合会 中国物流学会

1. 前言

物流园区是为满足货物转运、产业发展和居民消费等规模化物流需求，依托区位交通条件，与城市综合功能和产业体系相配套的公共性物流基础设施群，是由统一运营主体管理、众多物流业者经营的物流运作集结地，是布局集中、用地节约、企业集聚、经营集约的物流功能集聚区。

我国现代意义上的物流园区最早于 1998 年出现在深圳。进入 21 世纪以来，得到快速发展。2009 年，国务院颁布《物流业调整和振兴规划》（国发[2009]8 号），把“物流园区工程”列为 9 项重点工程之一。2011 年，《国务院办公厅关于促进物流业健康发展政策措施的意见》（国办发[2011]38 号）提出，要“科学制定物流园区发展规划，对纳入规划的物流园区用地给予重点保障。”目前，国家发展和改革委员会正在组织制定《全国物流园区发展规划》。在各级政府支持和企业积极参与下，我国物流园区在提高物流组织化水平和集约化程度，转变物流企业运营方式，促进经济结构调整和发展方式转变等方面，正在发挥越来越重要的作用。

中国物流与采购联合会、中国物流学会自 2003 年起，每年都要举办全国性的物流园区发展交流研讨活动，并先后于 2006 年和 2008 年对全国物流园区发展情况进行调查，在业内产生了较大影响。为进一步了解和掌握全国物流园区规划、建设和经营管理情况，推动我国物流园区健康发展，中国物流与采购联合会、中国物流学会于 2012 年对全国物流园区（基地）发展情况进行了第三次调查。

鉴于社会各界对物流园区有着不同的理解，本次调查按照以下原则对物流园区进行调查统计：（1）署名物流园区、物流基地、无水港、内陆港、公路港、物流港等项目属于本次调查统计范围；（2）要求园区占地规模在 150 亩（0.1 平方公里）及以上，并具有法人资格；（3）署名货运市场、交易市场、物流中心的项目不纳入本次调查统计范围；（4）地方政府规划中具有空间概念的非法人实体园区不在本次调查统计范围之内。

本次调查以“普查到位、重点突出”为原则，采用科学的调查手段和研究方法，力求获取数据的全面性与准确性。整个调查工作历时半年，主要采取了网上调查、问卷调查、深度访谈、实地考察以及召开座谈会等多种形式。为保证信息的真实性和准确性，本次调查采用 CATI 计算机辅助调查系统，对按照调查对象界定条件初步筛选形成的 1204 个物流园区基础名单逐一进行电话访问核实。最终核实确认的物流园区（基地）数量为 754 个，其中名称中包含“物流园区”的

为 677 个，包含“物流基地”的为 59 个，包含“港”的为 18 个，以此形成《2012 年度中国物流园区（基地）名录》。

本次调查旨在以科学手段摸清物流园区发展现状，如实反映业界诉求，有针对性地提出政策建议，为政府有关部门、物流园区、相关企业和教学、研究、咨询单位提供参考。通过对调查信息进行定量分析和定性对比，形成《第三次全国物流园区（基地）调查报告》（讨论稿），提交 7 月份在秦皇岛召开的全国物流园区工作年会讨论。在吸收参会代表意见的基础上，形成《第三次全国物流园区（基地）调查报告》（正式发布稿），向社会发布。

2. 我国物流园区发展情况

2.1 总体情况

为反映全国物流园区地理分布状况，在 2006 年和 2008 年的调查中，调研组采用了国家“十一五”规划中将全国划分为八大经济区域的方法。即：东北经济区（辽宁、吉林、黑龙江），北部沿海经济区（北京、天津、河北、山东），东部沿海经济区（上海、江苏、浙江），南部沿海经济区（福建、广东、海南），西南经济区（云南、贵州、四川、重庆、广西），西北经济区（甘肃、青海、宁夏、西藏、新疆），黄河中游经济区（陕西、山西、河南、内蒙古），长江中游经济区（湖北、湖南、江西、安徽）。本报告仍沿用该划分方法。

（1）园区数量稳步增长，分布结构发生变化

经核实，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%。如图 1 所示。

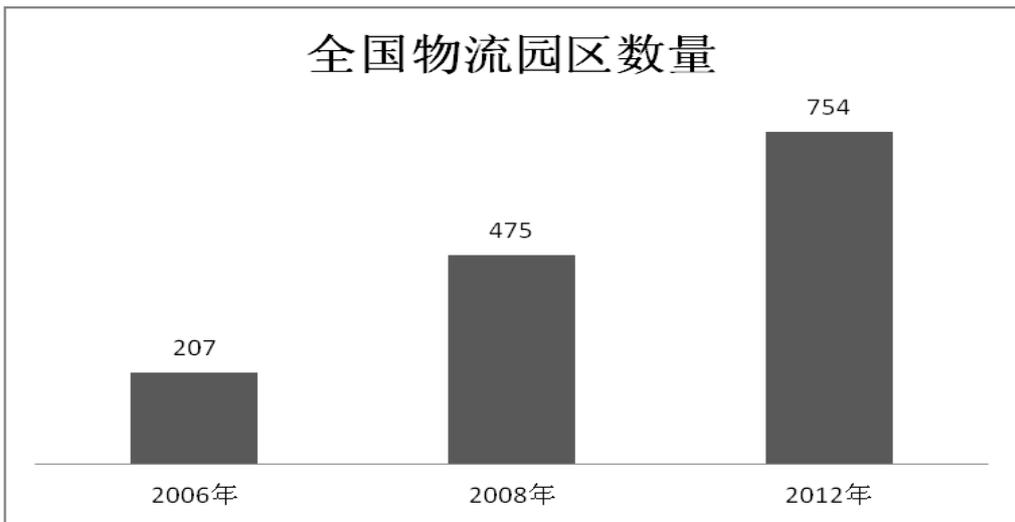


图 1 全国物流园区数量对比

从物流园区的区域分布来看，长江中游经济区最多，为 139 家，然后依次是北部沿海经济区 128 家、西南经济区 98 家、黄河中游经济区 93 家、东部沿海经济区 93 家、南部沿海经济区 84 家、西北经济区 63 家、东北经济区 56 家。如图 2 所示。

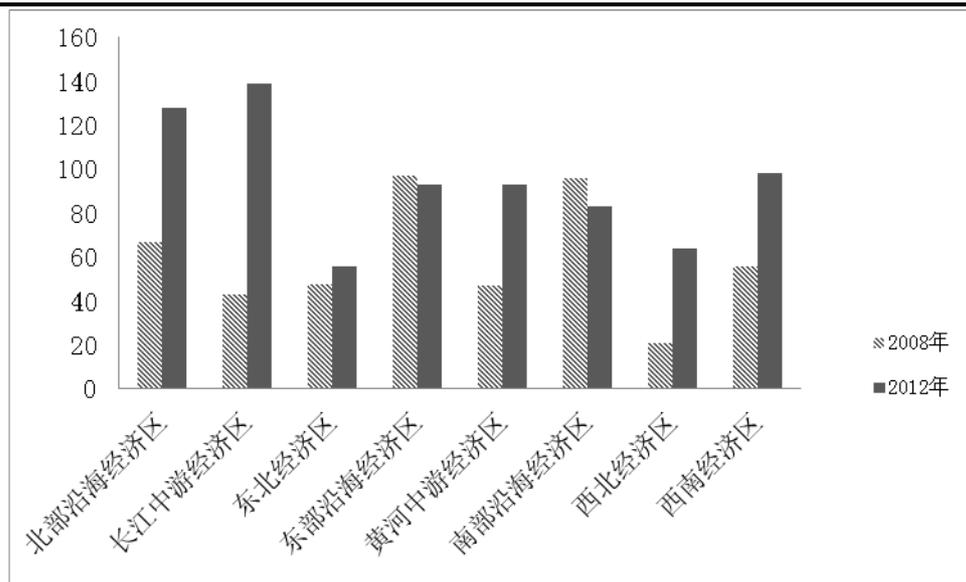


图2 2008与2012年八大经济区物流园区数量对比

对比2008年全国物流园区的区域分布，不难发现，目前我国物流园区布局已经发生了结构性变化：（1）北部沿海经济区的园区数量增长较快，已经超过东部沿海经济区和南部沿海经济区；（2）长江中游经济区、黄河中游经济区、西南经济区和西北经济区四个中西部区域园区数量上升快；（3）东部沿海经济区以及南部沿海经济区的园区数量与2008年相比有所下降。

物流园区地理分布的变化既受外在经济环境的影响，又有园区自身调整的原因。2008年全球金融危机后，我国产业结构调整升级、空间转移速度加快。以纺织服装出口业为例，为充分利用中西部地区资源优势，东南沿海地区大量服装生产企业开始向中西部地区转移，客观上对物流服务提出了新的需求。另外，经济相对发达的沿海经济区，服务创新速度较快，部分地方政府开始考虑园区发展的阶段性特点，

通过政策引导和市场机制，推进物流园区的优胜劣汰、优化整合、服务和价值提升，使得园区数量有所下降。

（2）运营的园区占比升高，尚未实质性开发的园区比例下降

调查显示，全国 754 家物流园区中，运营的 348 家，占 46%；在建的 241 家，占 32%；规划的 165 家，占 22%。其数量占比如图 3 所示。

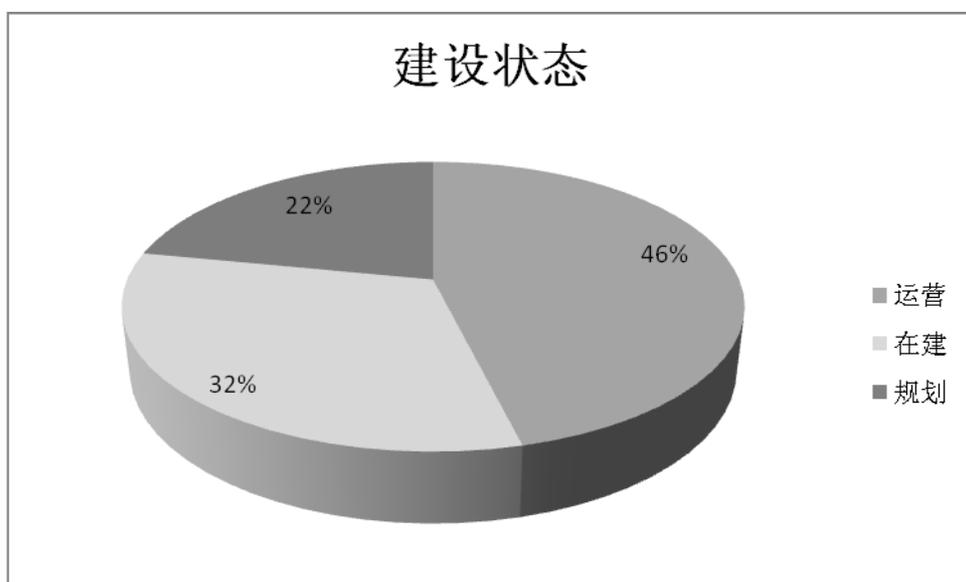


图 3 全国物流园区实际状态

与 2008 年相比，处于规划状态的物流园区占比由原来的 28.2% 下降至 22%，处于在建状态的占比由原来的 46% 下降至 32%，而运营状态的占比则由原来的 26% 大幅上升至 46%。具体数量如图 4 所示。

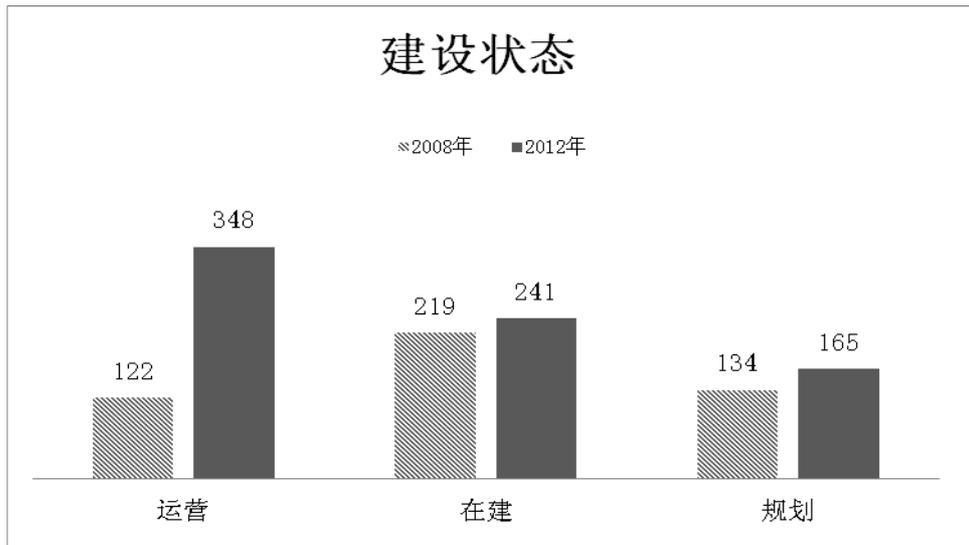


图4 全国物流园区实际状态对比

从各经济区域的物流园区实际状态看，虽然长江中游经济区的园区数量在全国跃居首位，但主要是由于其规划园区数量众多而引起的；西北经济区、西南经济区园区数量增长快，也主要表现为规划园区数量较多。而形成鲜明对比的是，北部沿海经济区、东部沿海经济区、南部沿海经济区已经走过了初级规划阶段，其运营园区数量明显高于规划和在建园区数量。八大经济区域物流园区的实际状态如表1所示。

表1 八大经济区物流园区实际状态

区域	运营	在建	规划	合计
北部沿海经济区	88	35	5	128
长江中游经济区	40	31	68	139
东北经济区	26	23	7	56
东部沿海经济区	65	14	14	93
黄河中游经济区	35	47	11	93

2012 年全国物流园区（基地）调查报告

南部沿海经济区	52	25	6	83
西北经济区	14	25	25	64
西南经济区	28	41	29	98
合计	348	241	165	754

问卷调查结果显示，有 50% 的物流园区建设周期为 1-3 年，11% 的物流园区建设周期为 1 年以内，总体上处于合理状态。如图 5 所示。

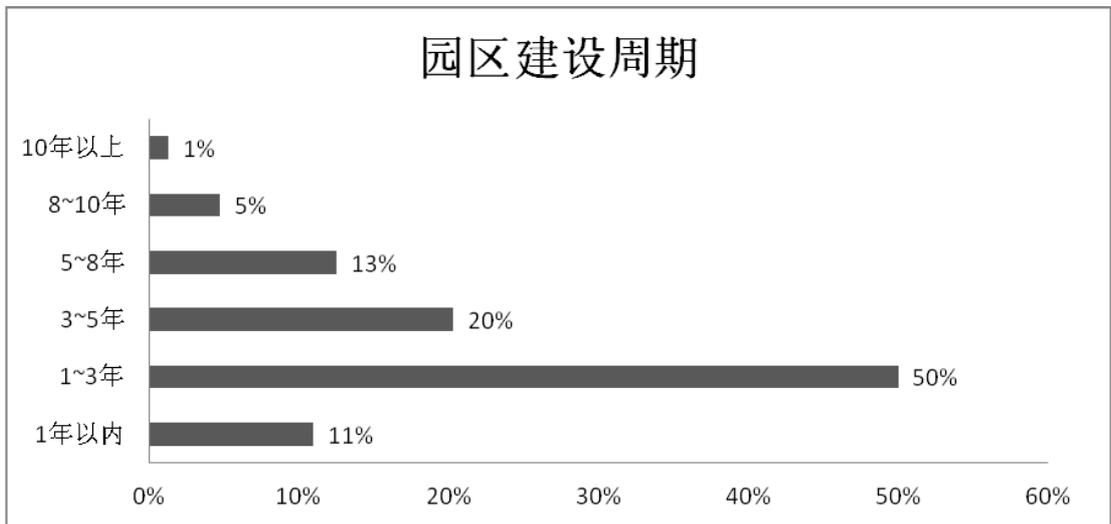


图 5 全国物流园区建设周期

（3）物流园区转型升级态势显现，增值服务发展较快

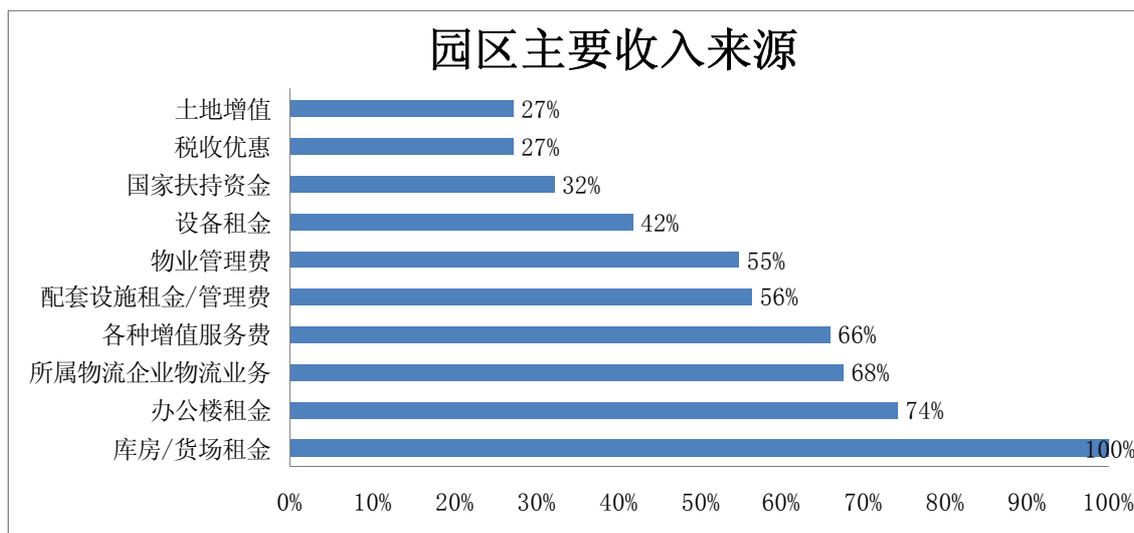
物流园区作为联系产业链上下游的纽带，是各项物流活动开展的重要载体。通过产业的空间集聚、资源的有效整合、业务的流程优化，在促进区域经济发展，提升物流服务水平，提高土地集约化使用，减轻道路、环境和能源的压力，加强物流市场管理，增加就业机会等方面发挥着重要作用。

调查显示，与 2006、2008 年的两次调查相比，我国物流园区发

展转型升级态势明显，正在从土地招商的初级阶段向服务创新、管理创新的发展阶段过渡。部分地方政府在园区建设方面开始由初期的规模导向转向效益导向；部分城市调整了物流园区规划，将规模小、分布散的物流园区重新整合为规模较大的物流园区。通过重组、共建等方式整合总量、优化存量，由粗放式发展向内涵式发展转型。

问卷调查结果显示，从全国来看，库房/货场租金、办公楼租金仍然是物流园区的主要收入来源，排在前两位；也有部分园区依靠土地增值、税收优惠、国家扶持资金等。可喜的是，各种增值服务收入已经开始成为物流园区重要的收入来源。如图6所示。

调查显示，物流园区发展与当地经济发展阶段和水平具有明显的关联性。从地域来看，内陆地区物流园区的发展还处于初创期，表现出明显的土地招商特征，收入主要来源于库房/货场租金、办公楼租金等。而在经济发达的沿海地区，物流园区的发展表现出明显的服务创新和管理创新特征，更多收入来源于产业融合、产业链延伸等增值服务，具有区域需求旺盛、功能定位明确、服务创新意识强、差异化运营明显的特征。



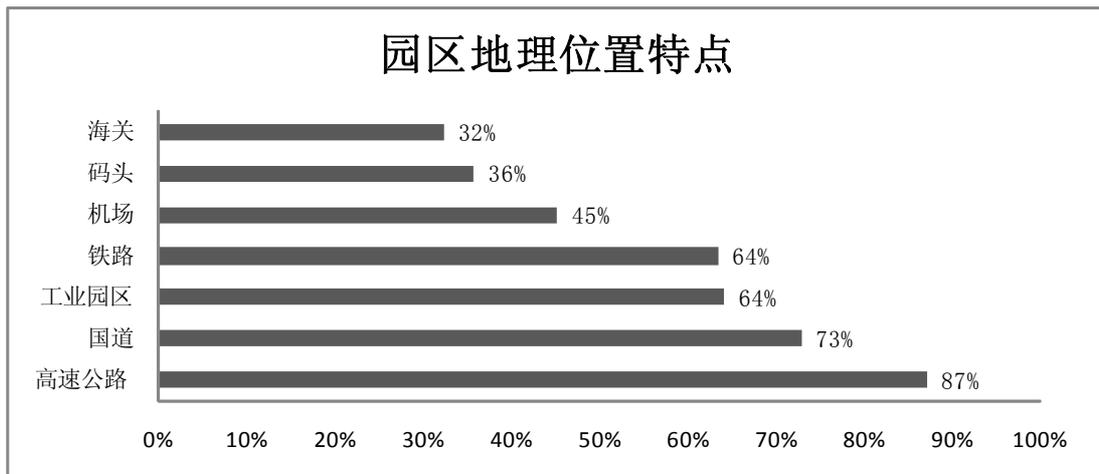
备注：图中百分比数据是勾选选项的被调查园区占有效调查样本总量的比例，反映被调查园区对该选项的认可程度

图 6 全国物流园区主要收入来源

2.2 我国物流园区建设情况

（1）依据交通条件布局，土地政策调节作用明显

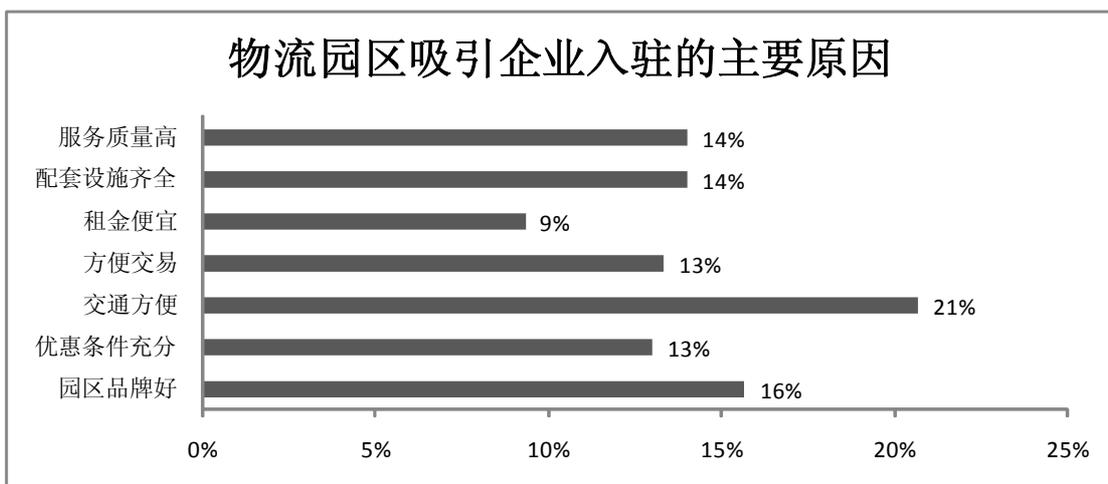
问卷调查显示，多数园区依托交通要道和运输方式进行布局。内陆地区的物流园区多靠近高速公路和国道布局；工业园区已成为物流园区选址的重要考虑因素，反映出园区建设者对市场需求的关注。如图 7 所示。



备注：图中百分比数据是勾选选项的被调查园区占有效调查样本总量的比例，反映被调查园区对该选项的认可程度

图 7 物流园区地理位置特点

在被问及物流园区吸引企业入驻的主要原因时，交通方便成为首选因素，其它依次是园区品牌好、配套设施齐全、服务质量高、优惠条件充分、方便交易、租金便宜等。如图 8 所示。



备注：图中百分比数据是勾选选项的被调查园区占有效调查样本总量的比例，反映被调查园区对该选项的认可程度

图 8 物流园区吸引企业入驻的原因

从建设进度来看，78%的园区建设能按计划进行；22%的园区建设出现滞后现象，主要原因是土地审批和资金问题。如图 9 和图 10 所示。

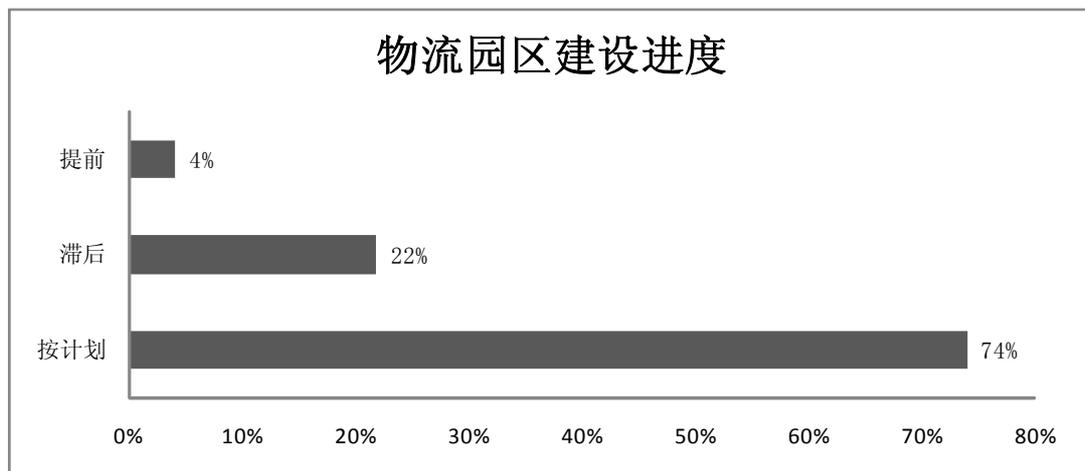
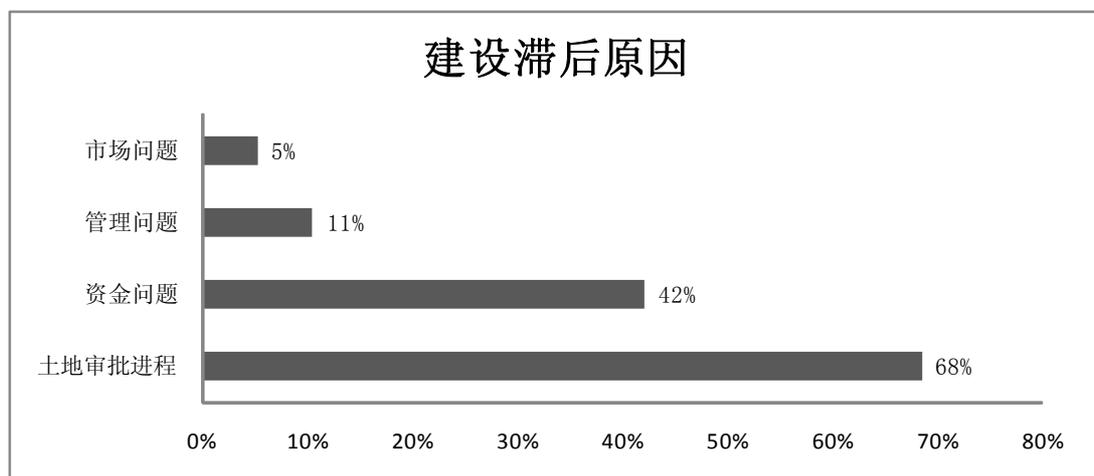


图 9 物流园区建设进度



备注：图中百分比数据是勾选选项的被调查园区占有效调查样本总量的比例，反映被调查园区对该选项的认可程度

图 10 物流园区建设滞后原因

从截至 2011 年底已建成面积进度状况看，100%完成规划建设面积的园区比例仅为 5%，园区建成面积在 30%以下的比例占 41%。如

图 11 所示。反映出物流园区建设分阶段进行的特征。

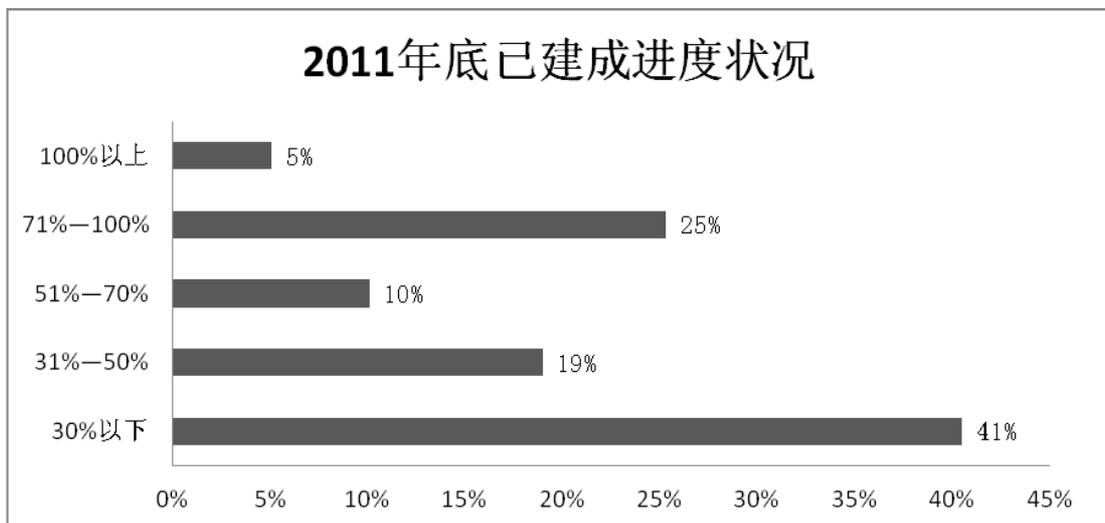


图 11 物流园区建成进度分析

必须指出的是，当前，社会各界都有一种感觉，就是物流园区数量众多、遍地开花，但调查显示实际情况并非如此。例如，有些地方政府告之本地有数百家物流园区，但经调研组反复核实，其说法与该地区核实清楚的物流园区名单目录出入较大。在全国物流园区名录中，调研组汇集各种信息来源形成了 1204 个物流园区初步名单，但其中有 450 个物流园区经多次核实查无实处。主要因为这些园区仅仅是提出了概念，而在现实中并不存在。调研发现，国家土地政策对物流园区建设有较大的制约作用。

（2）物流园区投资热情高，开发投资主体多元化

调查显示，我国物流园区建设呈现投资热情高、投资主体多元化特点。目前，我国在建、运营的物流园区多数由民营企业、政府或国

有企业作为投资主体建设，外资、合作投资占比较小。如图 12 所示。

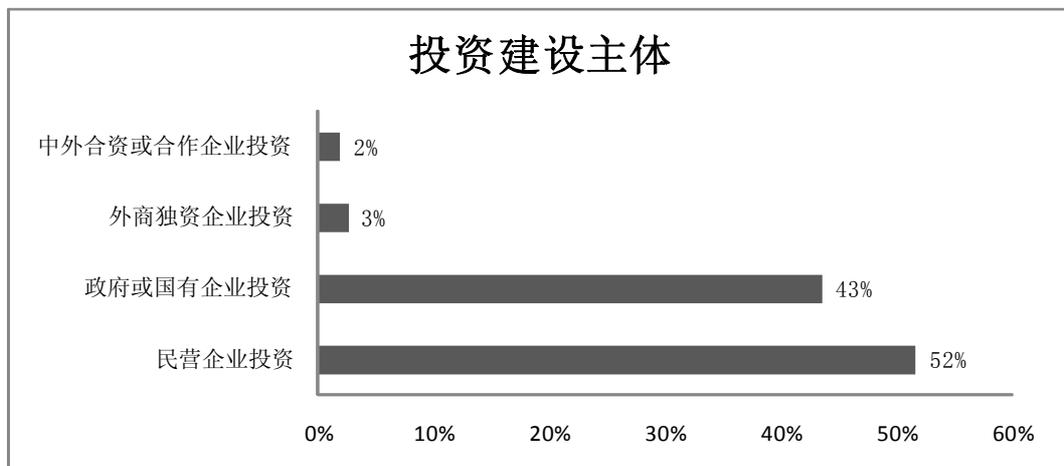
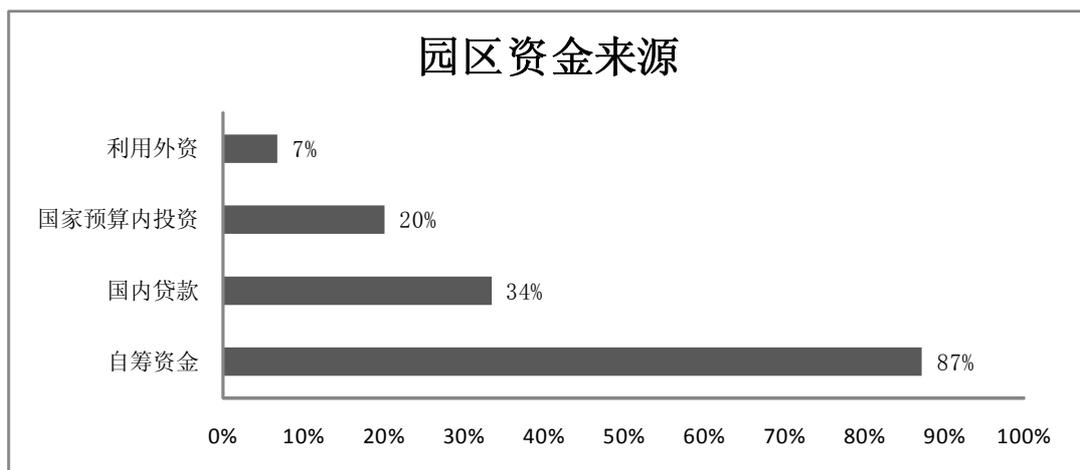


图 12 全国物流园区投资建设主体

从投资来源来看，园区建设资金以自筹为主，其次是国内贷款。根据近年来国际大型物流地产开发商进入中国市场的情况，可以预见，未来几年外资占比将会持续增加。如图 13 所示。



备注：图中百分比数据是勾选选项的被调查园区占有效调查样本总量的比例，反映被调查园区对该选项的认可程度

图 13 全国物流园区建设资金来源

问卷调查结果显示，从占地规模来看，物流园区占地以 0.1-1 平

方公里（150亩—1500亩）居多，占46%。如图14所示。需要特别说明的是，许多地方出于招商引资的需要，会有意无意地夸大园区占地面积。多数园区招商材料中讲的所谓“规划面积”，其实仅仅是个设想。按照目前的土地使用政策，这种设想的“规划”很难实现，但极易给外界造成物流园区圈占土地的印象。调查发现，有一家“规划面积”为十几平方公里的物流园区，实际占地还不到1000亩。

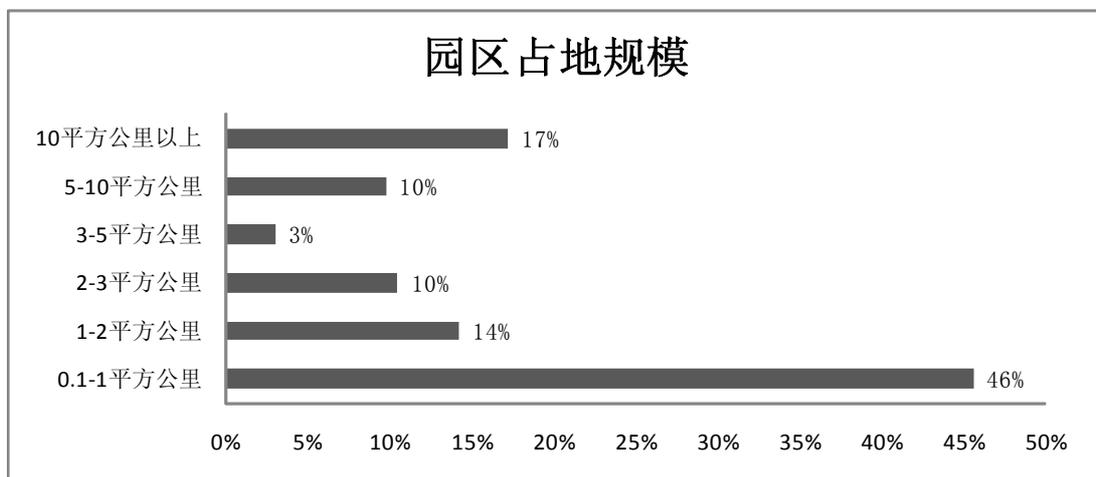


图 14 全国物流园区占地规模

从物流园区建设投资规模来看，以1-10亿元为主，占到44%。如图15所示。

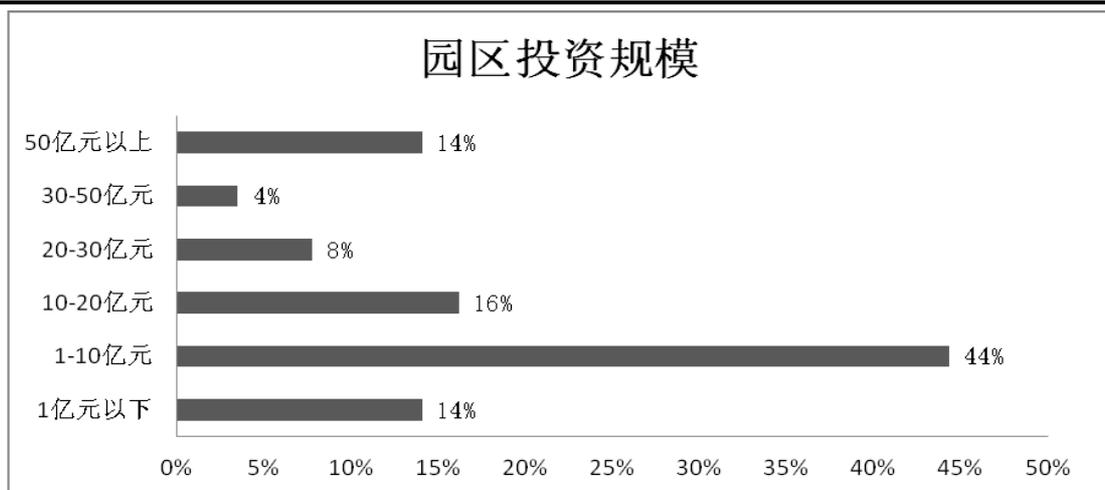


图 15 全国物流园区建设投资规模

（3）企业主导开发模式受重视，综合服务型园区占比高

现实中，我国物流园区开发主要有三种方式：政府规划、企业主导开发；政府规划、工业地产商主导开发；企业自主开发。问卷调查显示，与 2006 年和 2008 年调查结果一样，政府规划、企业主导开发仍是目前物流园区开发的主导方式，占比都超过 60%。如图 16 所示。在典型园区访谈过程中，大部分园区建设者、管理者都表达了对我国物流园区未来发展走势的持续信心，肯定了各级政府对于园区发展的指导作用。

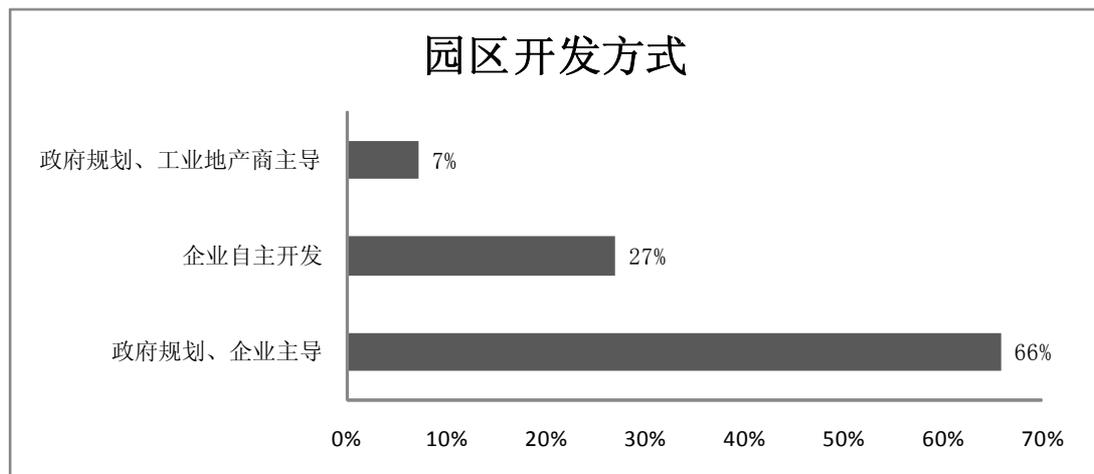


图 16 全国物流园区开发方式

依据《物流园区分类与基本要求》国家标准给出的物流园区类型，问卷调查结果表明，综合服务型物流园区数量最多，占 69%；其余依次是商贸服务型物流园区占 15%，货运服务型物流园区占 11%，生产服务型物流园区占 5%。与 2008 年调查相比，综合服务型物流园区仍占主流，但商贸服务型物流园区近年来受到较多关注。如图 17 所示。

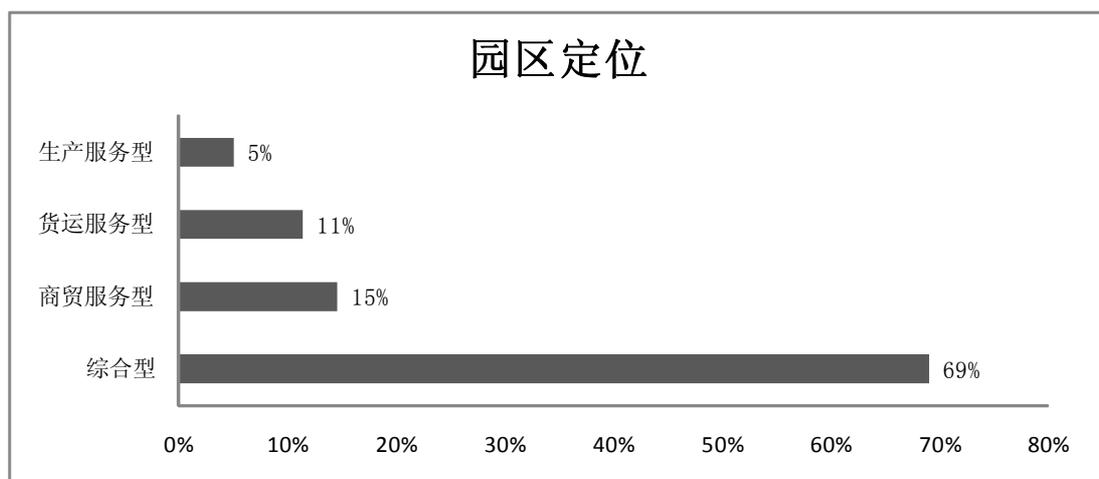


图 17 物流园区的业务定位

2.3 我国物流园区运营情况

（1）企业自主管理为主流，服务领域不断拓展

问卷调查结果显示，物流园区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%。这两种方式成为目前物流园区管理的主要方式。如图18所示。

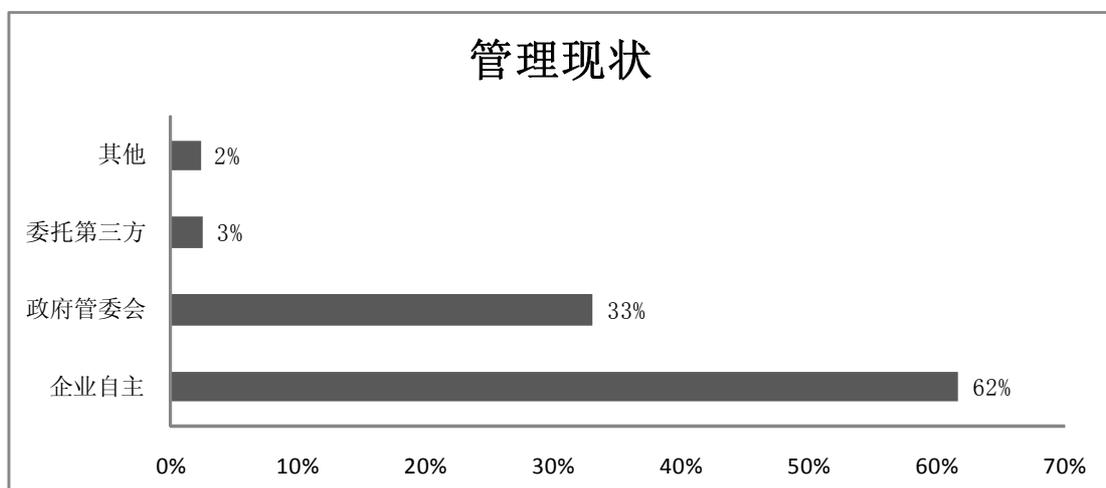
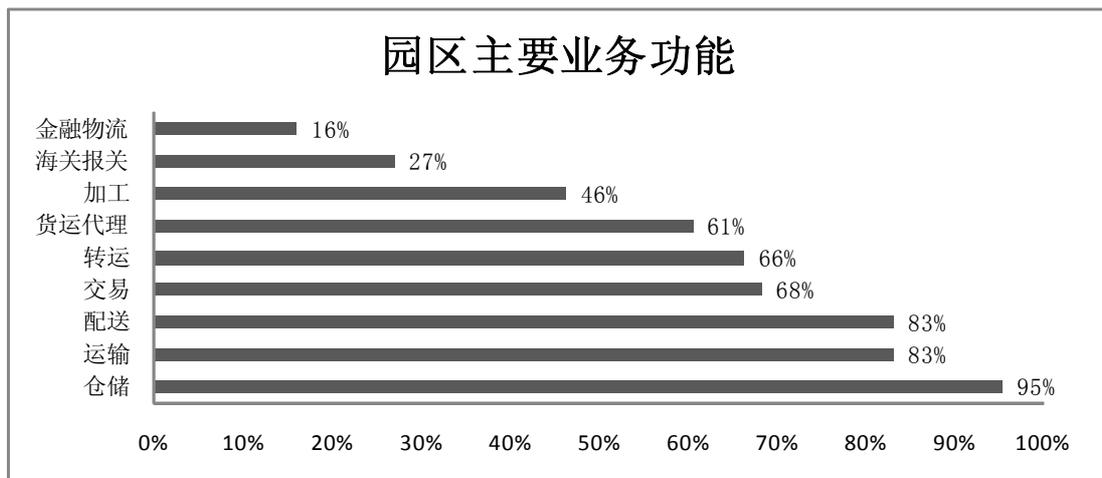


图 18 全国物流园区管理模式

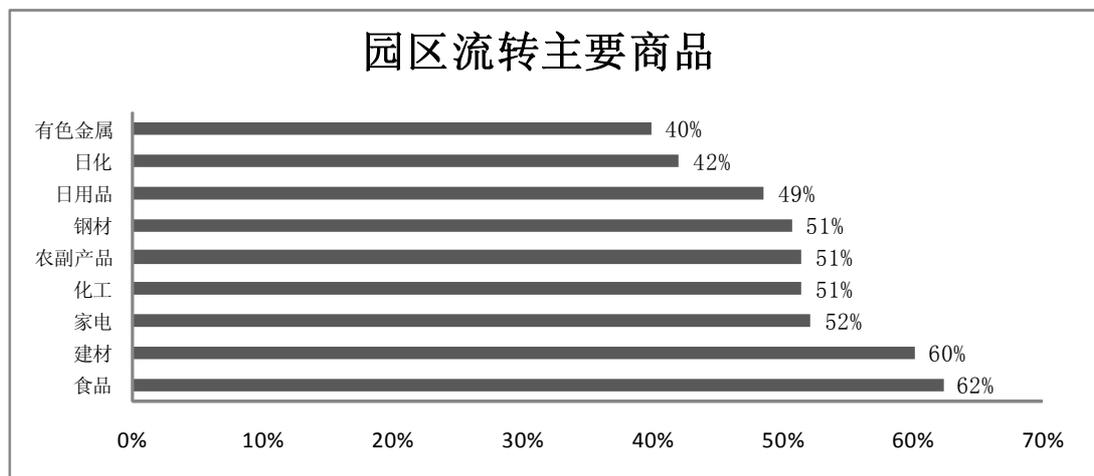
从园区主要业务功能来看，虽然仓储、运输、配送等传统业务功能仍占主导地位，但是加工、交易、转运、报关以及金融物流等服务发展迅速。如图19所示。



备注：图中百分比数据是勾选选项的被调查园区占有效调查样本总量的比例，反映被调查园区对该选项的认可程度

图 19 全国物流园区主要业务功能

园区商品流转呈现出品种多、服务领域广、综合性强的特点。如图 20 所示。



备注：图中百分比数据是勾选选项的被调查园区占有效调查样本总量的比例，反映被调查园区对该选项的认可程度

图 20 全国物流园区主要流转商品

在典型园区访谈中发现,部分运营物流园区正在不断寻求服务创新。例如,开始推动基于产业联动的服务创新,包括物流与商贸业、与制造业的联动发展;基于产业融合的服务创新,包括物流与金融、物流与电子商务的服务融合;基于多式联运的服务创新,如保税物流、口岸物流、国际物流的拓展服务。以新业态带动物流园区功能升级和服务提升的趋势已经出现。

(2) 园区布局网络化发展,功能集聚特征明显

在经济全球化、组织网络化的背景下,物流园区的服务范围逐渐扩大,并通过贸易不断向周边区域辐射。通过跨区域合作,形成网络化服务体系,逐渐成为现代经济对物流园区发展的必然要求。

随着我国经济发展和城市化推进,部分城市土地资源供求出现失衡,城市功能分区已经成为城市土地优化以及推进城市化进程的主要形式。物流园区的出现则是城市功能分区发展的具体体现,而物流资源空间集聚的经济、社会效应又强化了物流园区建设的必要性,城市化规模扩张将使物流园区的集聚效应持续增强。部分地区形成了核心架构辐射全省的大园区分布格局,呈现出明显的集聚性业态。

目前,布局合理、产业集聚、功能集成的网络化物流服务体系在我国部分省市逐步形成,整合区域网络资源,带动区域经济协调发展的功能日益增强。例如,北京市综合考虑城市总体规划、土地利用规

划、区域功能定位等多种因素，搭建和完善未来五年的物流网络，突出“广覆盖”、“多组团”、“立体化”的网络结构特征，进一步优化全市物流空间布局。上海市形成了以深水港、外高桥、浦东空港、西北综合四个重点物流园区为核心架构的网络布局，发挥物流园区集聚辐射功能和产业带动提升作用。具有明显开放型经济特征的江苏省，打破园区单点运营模式，建立全省园区联盟组织，推动物流园区网络化运营，推动苏南、苏中、苏北三大经济区的协调发展。浙江省基本形成了以省重点物流园区为核心，不同层级、不同特色的物流园区协调发展的物流服务体系。而以浙江传化“公路港”为代表的部分国内物流园区运营商，通过连锁复制方式逐步实现在全国范围内园区的网络化布局和运营，发展势头较快。

（3）信息化建设得到重视，公共信息服务平台需求迫切

调查显示，我国物流园区非常重视信息化建设工作。从信息化投入现状来看，投入超过 500 万元的物流园区占 50%，超过 1000 万元的比例占 33%。如图 21 所示。

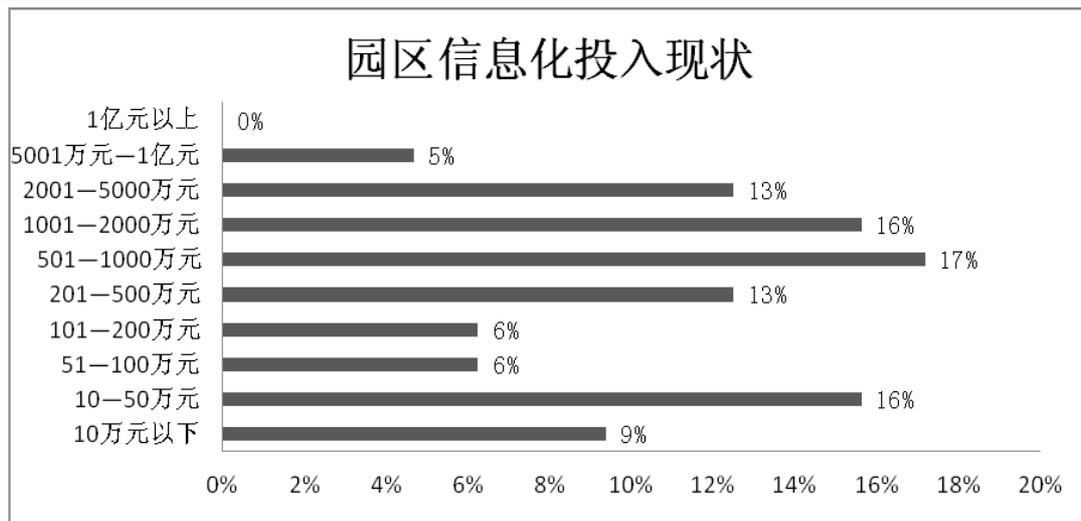


图 21 全国物流园区信息化投入

从物流园区信息系统的开发方式来看，采用委托定制方式的比例达 56%，显示物流园区在信息化系统建设中大多能结合自身业务需求和服务特点。如图 22 所示。

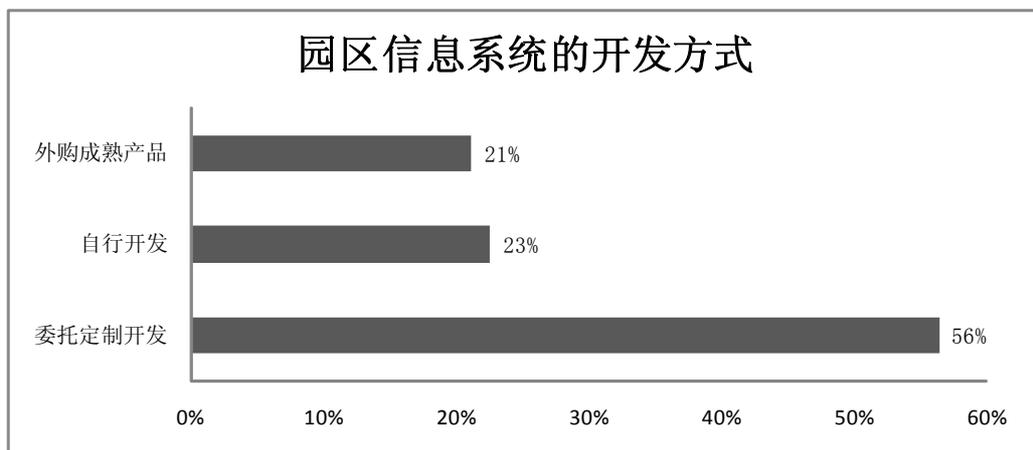
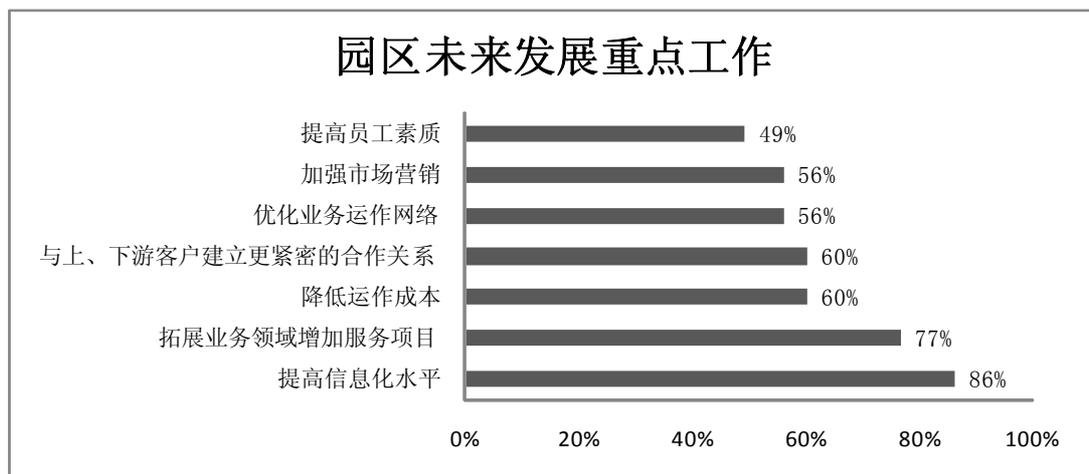


图 22 全国物流园区信息系统开发方式

从物流园区发展未来重点工作来看，提高信息化水平选项在所有园区重点工作统计中排在第一位，可见信息化在物流园区运营中的作

用越来越受到重视。如图 23 所示。由于物流园区往往是物流企业和物流设施的集聚地，所以部分物流园区运营商或地方政府常常将区域物流公共信息平台的建设与物流园区建设相结合，通过物流园区支撑物流公共信息平台的运营，反过来通过物流公共信息平台提升物流园区的信息化水平。这表明实体物流园区（基地）需要信息化改造提升，而信息技术手段也必须依托和服务于实体物流运营，相互之间只有融合联动，才有发展前途。



备注：图中百分比数据是勾选选项的被调查园区占有效调查样本总量的比例，反映被调查园区对该选项的认可程度

图 23 全国物流园区未来发展重点工作

（4）涌现出一批具有示范和带动作用的物流园区，经济和社会效益明显

调查显示，在已经运营的 348 家物流园区中，多数发展势头较好。出现了北京空港、上海外高桥、浙江传化、苏州物流中心、济南盖家

沟等业内普遍认可的物流园区（基地）。他们在提高物流的组织化水平和集约化程度、转变物流运作模式，调整区域经济结构、促进区域经济发展等方面发挥了重要作用。

问卷调查结果显示，在有税收数据反馈的园区中，年纳税额超过1000万元的占45%；其中，年纳税额超过1亿元的园区占21%，如图24所示。从园区平均新增就业人数来看，2009年平均一个园区新增800人、2010新增1271人、2011年新增1843人，显示出物流园区吸纳就业的作用越来越大。

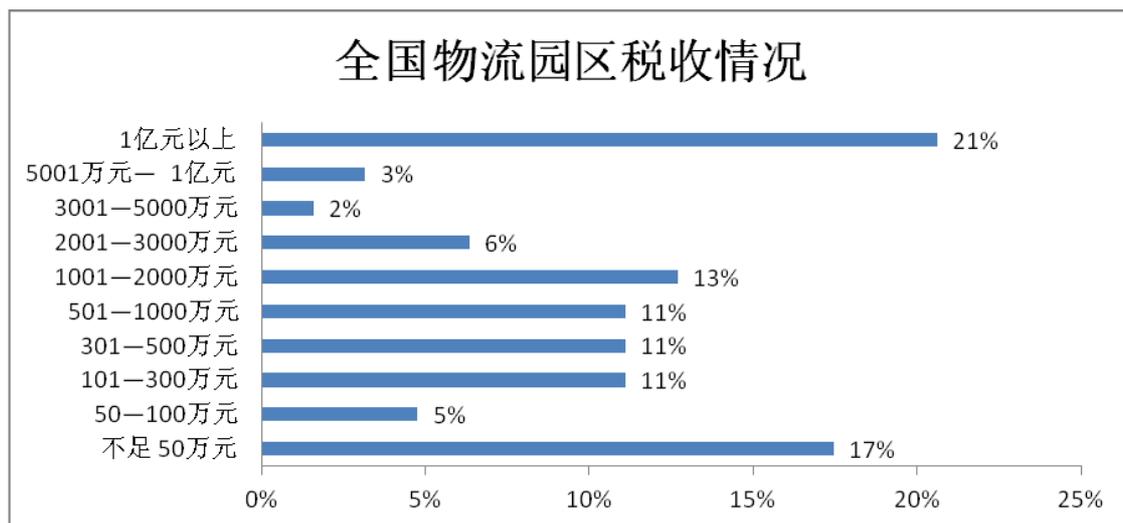


图 24 全国物流园区税收情况

2.4 我国物流园区发展趋势

(1) 城市化产生新需求，物流园区服务城市运行的作用日渐增强

随着城市化进程加快和市区不断扩展，住宅、商贸、金融、饮食服务等第三产业的用地需求不断增加。原来的城市边缘区迅速成为中心区，原有的大型仓库、配送中心和货运场站等加速外迁。而新建设施具有一定的周期性以及土地资源制约，导致物流基础设施供需矛盾日益突出，仓储设施阶段性供不应求，对物流园区的需求将会持续上升。

在我国综合交通运输体系发展中，物流园区逐渐成为多种交通运输方式的重要衔接点，是实现“最后一公里”的重要载体，是保障城市正常运行的重要支撑。物流园区作为物流大系统的重要节点，其服务城市运行、服务消费、服务产业发展的功能将会不断增强。

在我国城市化建设中，节约能源，保护环境，减少废气污染，解决城市交通拥堵、缓解城市道路交通压力，实现经济和社会可持续协调发展，已成为一个永恒而又紧迫的话题。同时，土地资源稀缺带来的限制以及经济发达地区土地升值预期，促使城市内物流园区的系统布局呈现新的趋势。在经济发达区域，部分物流园区以企业总部集聚为特点，而将仓储、货场等设施实行低成本、郊区分散化布局，通过

联动运行实现土地资源的最大价值利用和物流设施的功能发挥。

（2）产业转移和升级改变物流运行格局，专业化服务成为发展方向

在现代经济中，物流作为现代服务业已成为经济增长的主要动力和现代化的重要标志。一个地区现代物流服务业的发展在一定程度上决定着其经济发展的速度和质量，影响其未来发展的潜力和在全国区域分工格局中的地位和作用。伴随着我国产业结构调整与升级，部分产业的生产将由沿海经济发达区域向中西部区域转移，客观上要求中西部地区对新一轮产业转移做好承接准备。以安徽为例，合肥市政府围绕汽车、装备制造、家用电器、化工及橡胶轮胎、电子信息及软件产业、生物技术及新医药、新材料、食品及农副产品加工以及平板显示产业等九大重点支柱产业，构建相应的配套物流体系，打造具有区域竞争力的物流产业基地，促进沿海产业加快向合肥地区转移，实现合肥经济跨越式发展。

随着经济快速发展，部分经济发达区域围绕产业升级开始重点发展高新技术、生物医药等战略性新兴产业，对物流服务提出了更高、更新的要求。开展高端物流服务，加强物流与商贸业、先进制造业、文化艺术等行业的服务联动，实现从传统运输、仓储服务向现代物流服务提供商、供应链集成商的转变已成为经济发达区域的重要发展趋

势。同时，诸多数字化产品如图书、音像制品等领域，正在发生革命性的变化。在数字物流运作中，要求应用互联网和物联网等技术去支持整个物流服务链，并能够组织相关执行成员协同为企业物流需求提供高效服务。

在重大需求发生改变的形势下，物流园区专业化服务的提升成为未来重点发展方向。随着中国经济的持续快速发展，社会分工日益深化。与传统服务方式相比，专业化物流服务综合成本更低、配送效率更高，更加贴近客户需求，已成为现代物流发展的方向。专业化物流的发展会推动物流园区向专业化领域渗透。可以预见，物流园区专业化发展将会成为趋势，特别是依托诸如钢铁、汽车、家电、电子、食品冷链等产业集聚区的物流园区将会依靠稳定的市场需求，得到快速发展。

（3）发展国际物流，“无水港”项目建设成为热点

“无水港”，是在内陆经济中心城市设立的对外开放的国际商港，是沿海港口在内陆经济中心城市的虚拟港口和现代物流的操作平台，为内陆地区经济发展提供方便快捷的国际港口服务的“桥头堡”。

“无水港”常常集成口岸、物流、增值服务等功能。货物在“无水港”内“一站式”完成订舱、报关、报验、签发提单等一切通关手续，相当于把海港搬到了内陆。然后通过海铁联运的方式将货物运送

到沿海港口，集装箱就可以直接装船出海。将港口功能引入内陆城市，有助于实现陆地国际物流与海洋国际物流“无缝连接”，密切内陆地区产业与世界各国产业之间的链接，使内陆市场与国际市场一体化发展。

“无水港”的发展在全球范围内受到广泛重视。近年来，各国政府除了将“无水港”视为拓展港口腹地范围的工具以外，更加重视“无水港”在构建综合交通网络、提高国际供应链运行效率、减少环境污染和缓解城市交通拥堵中的作用。

我国很多城市也开始认识到建设“无水港”对区域经济发展的重要性。调查发现，近年来，“无水港”项目的建设已经成为国内又一热点，未来必将带动我国物流园区进一步发展。

3. 我国物流园区发展中存在的主要问题

3.1 物流园区界定不清，产业政策难以落实

虽然《物流园区分类与基本要求》国家标准已颁布多年，但物流业多种业态的不断创新发展导致社会各界对物流园区理解上的差异。例如，什么样的物流服务业态可以算是物流园区？占地几十平方公里的园区究竟是不是物流园区？如何甄别物流园区和综合批发市场？这样一些基础性问题亟待澄清。由于物流园区业态不易界定，标准落后于产业发展，导致统计口径不易把握，政府管理缺乏产业针对性，

促进物流业发展相关政策难以落实等现实问题。

3.2 部分园区建设与区域经济发展不匹配，同质化现象较严重

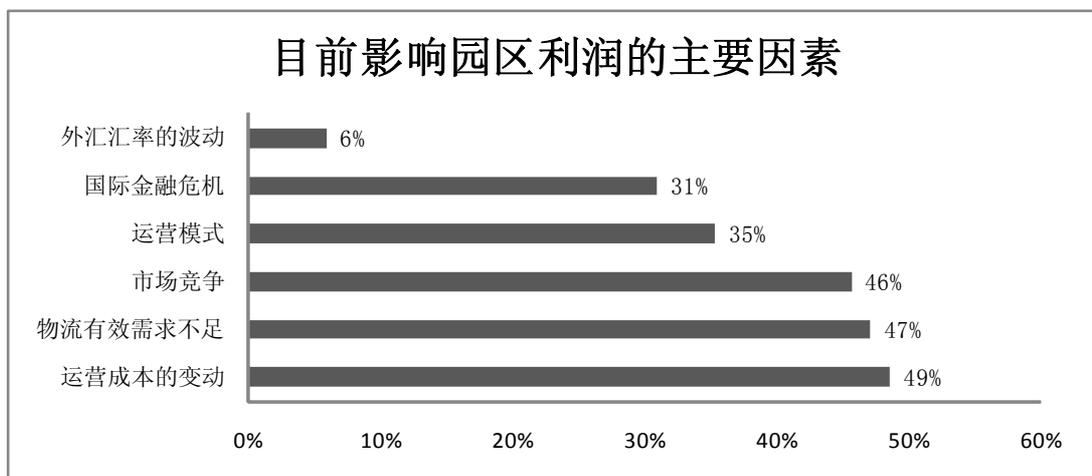
调查发现，部分园区建设缺乏科学规划、仓促上马，与区域经济发展缺乏有效衔接。主要表现在三个方面：一是与区域经济发展规划衔接不够，对实际物流需求了解不清楚，导致园区发展定位不明确，占地面积偏大，盈利模式不清晰；二是与交通运输规划缺乏有效衔接，导致交通线路衔接不畅、运输效率低下、中转联运难以实现；三是与城市建设规划、行业资源配置等缺乏统筹协调，导致物流资源闲置、利用不平衡，运输和配送车辆流量、流向不平衡等现象。这些现象的存在，严重影响了物流园区的生存和发展。

特别是部分中小城市物流园区数量过多，规划建设面积与区域经济发展要求脱节，在一定程度上存在盲目建设、缺乏全局性统筹考虑的问题。例如，一些交通位置不属于节点城市，其GDP总量、人口数量两个关键经济要素均处于全国中下游水平的城市，其市区物流园区总量或规划用地接近甚至超过国家级节点城市的平均数。也有的地方出现了圈占土地、等待升值、改变用途的倾向。

调查还发现，部分物流园区在论述其建设理由时，往往列举三大优势：区位优势明显、物流需求市场空间巨大、政策与基础条件优越，但缺乏对实际物流需求的市场调研，仅凭一些宏观统计数据就

完成了园区可行性论证，导致物流园区功能布局和设计缺乏区域经济特色，园区服务辐射区域重叠、服务同质化现象比较明显，容易造成重复建设、资源浪费，不利于物流园区健康发展。

问卷调查结果表明，运营成本的变动、物流有效需求不足、市场竞争激烈是影响物流园区盈利水平的主要因素。如图 25 所示。



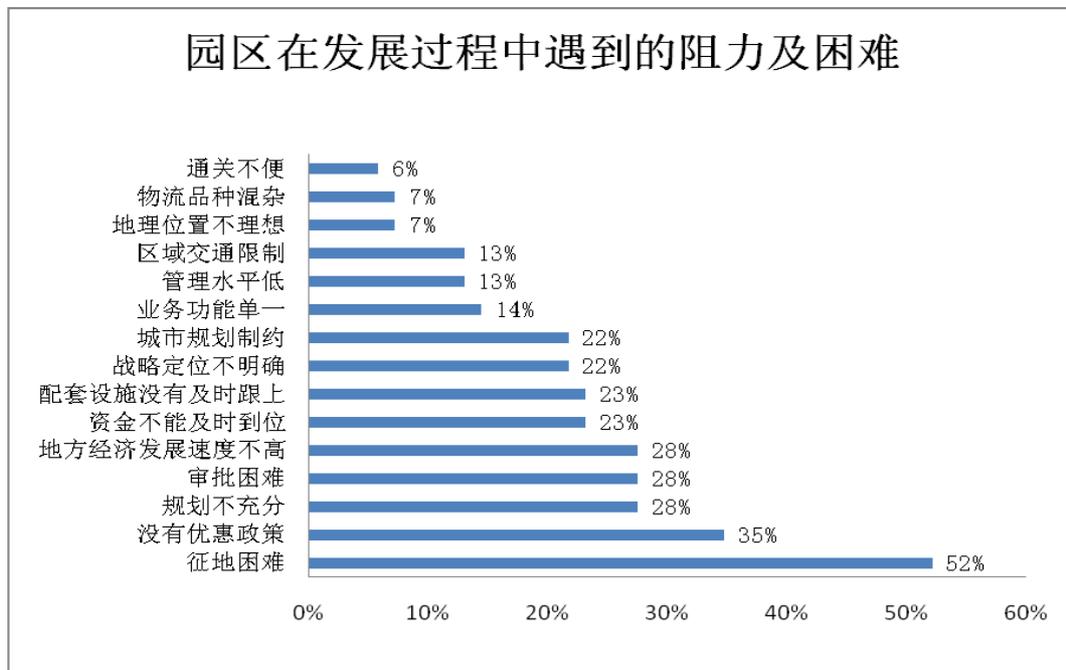
备注：图中百分比数据是勾选选项的被调查园区占有效调查样本总量的比例，反映被调查园区对该选项的认可程度

图 25 影响物流园区赢利水平的主要因素

3.3 土地政策影响深远，土地资源成为物流园区发展瓶颈

随着我国城镇化进程加快，以及 18 亿亩耕地红线的约束，土地资源日渐紧缺。调查显示，物流园区用地问题是制约我国物流园区发展的最大瓶颈之一。用地政策是物流园区最希望得到的扶持政策，在沿海经济发达地区尤为突出。征地困难成为我国物流园区发展过程中遇到的最大阻力，而缺乏物流园区运营优惠政策成为紧随其后的阻力

和困难。如图 26 所示。



备注：图中百分比数据是勾选选项的被调查园区占有效调查样本总量的比例，反映被调查园区对该选项的认可程度

图 26 全国物流园区发展过程中遇到的阻力及困难

近年来，与土地相关的各种成本均有明显提升，导致物流园区发展过程中经营成本不断增高。问卷调查结果表明，在有数据反馈的园区中，物流用地价格超过 50 万元/亩的比例达到 20% 以上。如图 27 所示。而与之形成鲜明对比的是，物流园区仓库租金价格普遍偏低，每月每平方米租金不足 20 元的比例超过 60%。如图 28 所示。这样，迫使很多物流园区不得不在维持物流运作之外想办法。

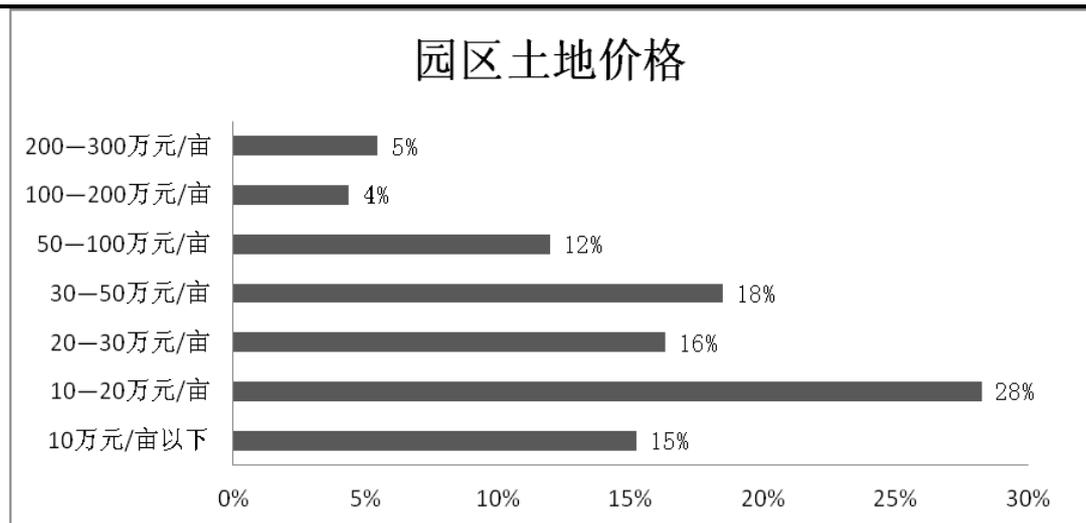


图 27 物流园区土地价格

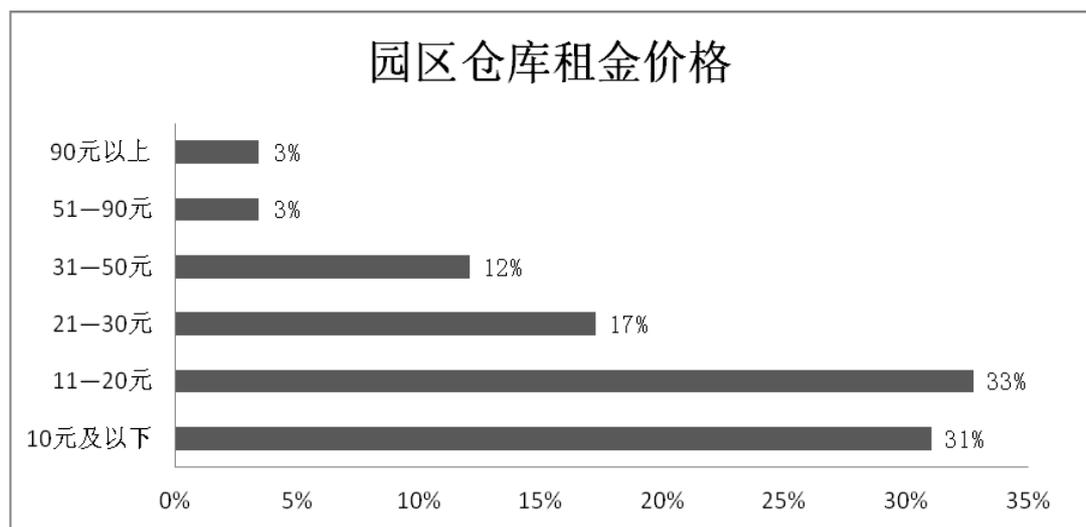
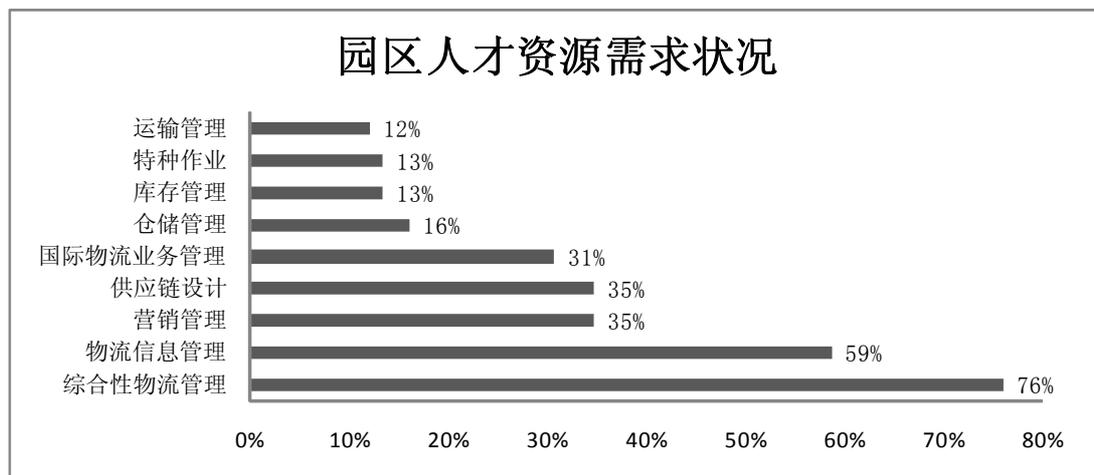


图 28 物流园区仓库租金价格

3.4 园区人才缺乏现象突出，综合服务能力亟待加强

问卷调查结果表明，从人才需求状况来看，仓储、特种作业与运输三类业务人才需求仅占全部人才需求的 16%、13%、12%；物流信息管理、营销管理、供应链设计以及国际物流业务管理等人才需求很

大，占比均在 30% 以上；而综合性物流管理人才的需求更是位居首位。这在很大程度上反映出物流园区提高服务水平的迫切需要。如图 29 所示。



备注：图中百分比数据是勾选选项的被调查园区占有效调查样本总量的比例，反映被调查园区对该选项的认可程度

图 29 物流园区人才资源需求

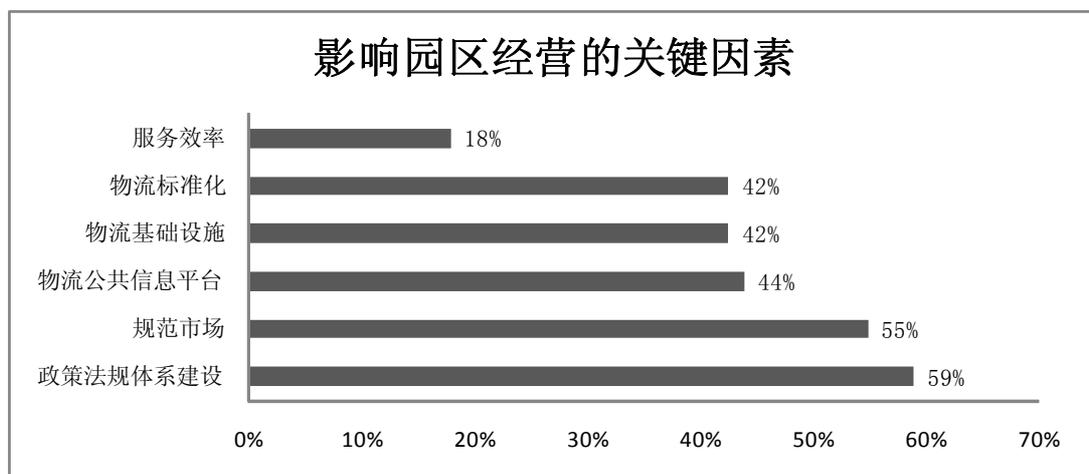
另外，部分园区还处于土地招商阶段，园区服务功能单一。部分地方在招商政策上采取以亩均税收、投资强度等指标作为物流园区招商引资的考核标准，这在很大程度上制约了物流园区的发展。调查表明，从全国物流园区未来发展重点工作看，拓展业务领域、增加服务项目成为今后应该重点加强的工作，在所列举的七项工作中排列第二位（如图 23 所示）。这充分表明物流园区服务创新的内在要求。

3.5 政府管理模式影响大，政策环境有待持续改善

物流园区的建设和运营具有跨行业、跨地区、多功能、多层次的

属性，客观上需要政府统筹规划、相关部门协同配合，共同促进园区健康发展。

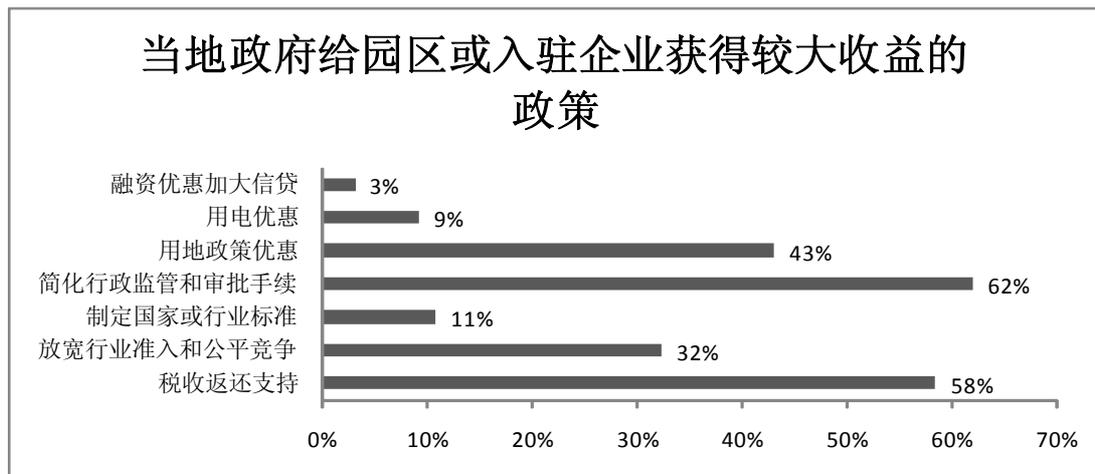
问卷调查结果显示，目前影响企业入驻以及园区经营环境的因素大多与体制政策环境有关。在影响物流园区经营的关键因素中，政策法规体系建设、规范市场两项指标分别排在前两位。如图 30 所示。



备注：图中百分比数据是勾选选项的被调查园区占有效调查样本总量的比例，反映被调查园区对该选项的认可程度

图 30 影响物流园区经营的环境因素

而在当地政府给园区或入驻企业获得较大收益的政策选项中，简化行政监管和审批手续排在第一位，甚至高于税收返还支持、用地政策优惠、用电优惠、融资优惠、加大信贷等直接关系园区经济效益的政策措施。如图 31 所示。



备注：图中百分比数据是勾选选项的被调查园区占有效调查样本总量的比例，反映被调查园区对该选项的认可程度

图 31 当地政府给园区或入驻企业获得较大收益的政策

调查发现，我国目前的体制政策环境仍然存在很大的改进余地。首先，政府不同职能部门缺乏协调。例如，由于政府相关职能部门以及条块体制之间缺乏协调，隶属于铁路系统的一家物流企业在土地利用、产权办理等问题上受到行政区域制约，影响了园区的建设进程。其次，有关政策规定与园区发展不相适应。例如，深水港、外高桥、浦东空港物流园区作为建设上海国际金融、贸易、航运中心的重要功能载体，发展过程中受到现有的一些政策、监管模式和管理制度的制约。如启运港退税政策需要兄弟省市海关支持，国际中转集拼业务需要打通国际转口、国内专管和本地货物集拼的监管流程，保税与非保税货物一体化运作需要创新保税物流管理制度，区港一体化需要打通港区和园区快捷物流通道，为新型国际贸易服务的物流功能需要外汇管理政策支持等。其次，迅速发展的内陆“无水港”建设项目通过海

铁联运可节省大量物流时间和运输成本，但涉及海关检查、检疫等部门审批手续，目前还缺乏相应的配套政策。第三，部分政策在实施过程中不统一、落实不到位。调查发现，部分促进现代物流业发展政策不能真正落实。如，某园区在地方政府支持下投入运营，当地政府曾承诺相关税收返还政策，但由于财政困难从未兑现。

4. 促进我国物流园区健康发展的若干建议

4.1 明确园区界定条件，形成政府支持的统一标准

从现实情况看，对物流园区给出“是”或“不是”的准确界定存在着极大的困难。然而，从各级政府支持物流园区发展、制定和落实相关政策来讲，对物流园区进行界定又是一项不能回避、亟待完成的基础性工作。因此，有必要面向政府行业管理需要，尽快提出物流园区界定条件，形成全国范围内的统一标准。

根据本次调查结果，综合各方面意见，我们推荐政府规划支持的物流园区界定条件如下：

- （1）具有明确的物流园区、物流基地或“公路港”、“无水港”、“物流港”名称，依托铁路、公路、水路、航空或管道等多种运输条件，以物流服务为其主要功能；
- （2）具备明确的法人运营实体与完备的运营管理机制；
- （3）土地权属明确，园区占地面积 ≥ 0.3 平方公里（450亩）；

(4) 物流作业区域在总占地面积中的比例 $\geq 50\%$ ，具有相应的物流服务设施、信息系统和入驻商务条件；

(5) 园区入驻物流企业在10家及以上；

(6) 园区规划符合所在地城市总体规划、用地规划和交通运输规划，并通过评审。

4.2 面向政府部门的若干建议

(1) 建立综合协调机制

建议由国家发展改革委牵头，吸收政府相关职能部门及行业协会，组成协调统一的物流园区工作协调机制，为物流园区发展营造适宜的体制和政策环境。有关部门要按照职能分工，加强对物流园区发展的协调指导。各级地方政府要加强对物流园区的统筹规划和管理，根据国家统一部署和要求，因地制宜制定本地区物流园区规划和管理办法，促进物流园区健康有序发展。

(2) 加强统筹规划

建议尽快制定出台《全国物流园区发展规划》，在全国范围内统筹协调全国性和区域性大型物流园区建设。注重物流园区与铁路货场、港口、机场等交通基础设施布局的统筹规划，加强物流园区与运输枢纽之间的有效衔接，实现物流基础设施的兼容配套，促进不同运输方式之间无缝对接。应充分发挥市场机制的作用，整合现有运输、

仓储等物流基础设施，控制总量、盘活存量。通过资源整合、功能拓展和服务提升，满足物流组织与管理服务的需要。

（3）加大政策支持力度

物流园区具有基础性、公共性特点，应在土地、税费、投融资、通关以及行业基础工作等方面出台支持政策。对于纳入国家统一规划的物流园区，在用地指标上要优先考虑，允许采取协议转让方式划转土地，并适当降低土地价格；有铁路线引入的物流园区地价应等同于基础用地。建议推行租地建库方式，既可以保证物流企业用地需求，减轻一次性投资压力，又可以有效抑制圈占土地、等待升值的投机冲动。对物流用地实行强制性规划、用途管制，严格禁止挤占挪用。解决物流园区及入驻企业仓储服务及库房租金等重复纳税问题，选择有条件的物流园区纳入营业税差额纳税试点。对纳入国家物流园区规划或具有发展潜力的物流园区给予优先贷款和贴息支持。优化口岸通关作业流程，完善适应“无水港”发展的通关便利化政策。对于物流人才的教育培训、物流园区的科技创新、统计调查、信息化、标准化等行业基础性工作，中央和地方财政应设立专项资金予以支持。

（4）开展园区动态监测与评价

建议充分发挥行业协会作用，建立物流园区动态监测机制。形成物流园区数据采集、处理以及核实体系，定期对园区进行动态数据更

新和业态监测，用真实可靠的数据为政府决策提供更有针对性的支持。由政府指导、协会参与、相关企业配合，建立物流园区市场准入标准及等级评估认定制度，实行社会化的物流园区考核评价机制及跟踪管理制度，促进物流园区健康发展，优化升级。

4.3 面向园区建设和运营者的若干建议

（1）规划建设应明确战略定位

我国经济社会发展迅速，市场环境变化很快，而园区建设的基础设施性质决定了其建设和回报周期长、初始投资大的特点。因此，园区规划建设一定要有科学预测，对未来市场的可变性应有提前预判。应特别加强实地调研，重视区域性产业布局、全国性产业转移的分析以及交通运输体系建设引发的格局变化。同时，应站在全国或区域的角度，加强物流园区竞争分析。在此基础上，根据服务对象的需求，明确园区功能定位，培养核心竞争力，形成园区发展和服务特色。

（2）招商发展应增强服务意识

服务客户、满足客户需求是物流园区发展的第一要务。物流园区需要在招商、物业服务的基础上进一步从区域供应链服务的角度出发，整合资源、改善功能、培育园区服务特色。要建立起政府、行业管理部门与园区企业的沟通渠道，促进园区企业之间的合作与衔接，更好地为区域经济发展服务。应充分重视投资环境建设，创新招商引

资服务模式，按照专业化、规模化、系统化原则整合资源，为入驻企业提供一体化服务，使物流园区真正成为区域物流服务载体。

(3) 运营管理应推进同生共赢

物流园区的发展应突出其供应链节点的属性和物流服务特色，以“资源整合、一站式服务”为指导思想，创新建设产业公共服务平台，加快建设公共信息平台，鼓励诚信交易系统的创建和社会化服务，充分利用公共信息平台互联互通和资源整合作用，提高园区运营效率和物流服务水平。物流园区应积极组织入驻企业参与社会物流统计核算并按时申报报表，促进入驻企业提升服务能力和管理水平，重点培育A级物流企业成为园区服务主体。注重发挥园区的平台优势和集聚效应，实现物流园区与入驻企业共赢的良性互动局面，不断提高园区综合物流服务的组织化、集约化和信息化管理水平。

致谢

本次调查工作顺利进行，得益于社会各界的大力支持。在此，要感谢西安市商用信息系统分析及应用工程实验室在本次调查中所做的卓有成效的工作；感谢国家发展和改革委员会等有关部门的指导和支持；感谢全国各地政府物流工作牵头部门、物流行业协会、物流园区和企业以及有识之士对本此调查的大力配合和协助。

物流园区在我国还是一个成长中的物流业态，我们对其认识需要

一个过程，再加上客观条件的限制，本次调查搜集资料不够完整，分析不一定到位，许多提法也值得商榷。希望各位同行以及关心中国物流园区发展的各方面人士提出宝贵意见。

让我们共同努力，促进我国物流园区健康发展。

第三次全国物流园区调研组成员名单

组长:

何黎明 中国物流与采购联合会会长、中国物流学会会长

副组长:

冯耕中 西安交通大学管理学院教授、中国物流学会副会长

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

成 员:

刘缨缨 西安市商用信息系统分析及应用工程实验室主任

吴 军 北京邮电大学副教授、中国物流学会理事

姜超峰 中国物资储运协会会长、中国物流学会副会长

王 佐 中国北方工业公司投资部副总经理、研究员级高级工程师、
中国物流学会副会长

张晓东 北京交通大学运输学院院长助理、中国物流学会特约研究员

辛 允 中国物流与采购联合会物流园区专业委员会秘书长

黄 萍 中国物流与采购联合会学会工作部副主任

周志成 中国物流与采购联合会研究室副主任

殷超瑜 西安市商用信息系统分析及应用工程实验室副主任

王小林 西安市商用信息系统分析及应用工程实验室研究员

张 剑 西安市商用信息系统分析及应用工程实验室

撤 威 西安市商用信息系统分析及应用工程实验室