

# “互联网+时代”，物流园区集团性变革

■ 实习记者 潘博

随着“一带一路”行动的落实和长江中游城市群发展的推进,全国货物运输总量将迎来新的提升。

政策利好频频传出,资本市场更是早有动作。2014年物流业投资增势迅猛,一大批知名物流企业已经或正在筹备上市融资,并购、重组案例层出不穷,各类投资机构普遍看好物流业。结合“互联网+”战略在物流行业的“上天落地”,2015年将会成为物流园区发生深刻变革的起始之年。

## 物流园区模式向细分和融合发展

据了解,物流园区的运营管理基本分为三大类:政府自上而下的管理模式,(物流)企业自下而上的自发建设模式,政企联合模式。其中,政府主导的自上而下的管理模式较为普遍,如北京空港物流园区、深圳平湖物流园区和南京龙潭物流园区等。

“如果从企业的角度来看,物流园区的模式只有一种,就是经营土地,建造适合于他的客户群的区域,包括库房、道路和服务等。”德利得物流总公司运营总监毕锦说,“站在社会的角度来看物流园区是有功能定位的,有公路港类型,有出租存储类型,有服务类型,也有服务加出租类型。从供应链的角度来看又不一样,有分拣中心、仓储中心、配送中心等。”

事实上,随着国家近年来对物流产业的重视程度不断加深以及电商等平台的崛起,促使物流园区的模式也在不断创新发展。对提高物流效率的要求不断增加,使一些物流园区功能按照企业需求进行了行业细分。具有竞争优势的平台型企业“裂变式”发展,在物流地产、快递快运、干线运输、汽车物流、冷链物流等细分领域开始占据主导地位。

统计局数据显示,2014年全国货物运输总量达到439.1亿吨,比上年增长7.1%;货物运输周转量达到184619.2亿吨公里,比上年增长9.9%。2014年铁路货物运输总量为38.1亿吨,比去年降低3.9%;公路货运总量为334.3亿吨,比去年增加8.7%。

“随着产业发展和居民消费模式的变革,我国物流的需求结构正在经历深度调整。钢铁、煤炭等‘黑货’物流增速放缓,进出口贸易物流需求增速回落,电商物流、快递快运、冷链物



流、农业和农村物流需求依然保持快速增长。物流园区的发展将从规模的快速扩张,转向质量和效益的提升。”中国物流与采购联合会副会长贺登才说。

不仅如此,各种产业向物流产业的融合也正在走向深入,制造业与物流业“两业联动”,逐步走向商贸业、金融业等“多业联动”,合作共赢的“产业生态圈”正在形成。以某个产品或产业为核心,相关的研发、采购、设备、制造、维修、销售、物流、回收以至于金融、保险等业态高度集聚,协同发展的“产业融合体”雏形显现。

“物流园区是产业集聚的平台,产业集聚是物流园区发展的基础。凡是紧紧围绕产业发展建立的物流园区都有较好的发展前景,凡是脱离产业需要的物流园区很难摆脱经营困境。”贺登才说。

## 一线城市“一库难求” 二三线城市招商困难

虽然物流园区近年不断地在摸索学习创新,但从总体来看,我国物流业发展水平还比较低,物流园区在规划、建设、运营、管理以及政策方面还存在一些问题。一些地方脱离实际需求,盲目建设物流园区,片面追求占地面积和投资规模。另一方面,由于缺乏对物流园区内涵的认识,一些市场和物流企业也冠以物流园区的名称。

“一些企业开始并没有真正想做物流,都是言不由衷,用物流园区做幌子来圈地,利用土地的增值来获取最大利润而不是物流园区,所有出问

题的物流园区都是这一个原因。”恽锦绅说。

贺登才认为,近年来全国物流园区有了很大发展,但各地供求状况各不相同。从一般情况看,大城市特别是特大城市随着扩容改造,仓储设施被迫外迁,而新建用地十分紧缺,导致仓库租金不断上涨,甚至“一库难求”。而在一些三四线城市,脱离实际需求,盲目上马的物流园区,由于需求不足,功能定位不准,形成先天缺陷,许多园区出现了招商运营困难。

从已建成的园区看,多数物流园区水、电、路、网络、通信等基础设施建设滞后,集疏运通道不畅,路网配套能力较差,普遍缺少铁路和多式联运中转设施。另外,在一些重要物流节点,仍然缺少设施齐全、服务能力较强的物流园区。

“但同时,我们注意到一些开业较早、运营较好的物流园区经过十几年发展,已进入连锁复制阶段,在当地安家落户,输出管理和服务,向网络化发展。如浙江传化、广东林安、深圳宝湾以及普洛斯等知名品牌,在最近几年都获得较快发展,而且扩张速度还在加快。特别是在资本和技术‘双轮驱动’下,各类资本普遍看好物流园区,更推进了市场洗牌和品牌集中。”贺登才说。

## 资本不断注入物流园区 “互联网+”是未来趋势

2014年物流业投资增势迅猛。阿里巴巴、京东商城先后上市,一大批知名物流企业已经或正在筹备上市

融资,并购、重组案例层出不穷,各类投资机构普遍看好物流业。据不完全统计,获得风险投资基金的车货匹配类信息平台不下50家。各类资本大量介入,新的经营模式受到资本追捧,正在改变着传统的“游戏规则”。在推动模式创新的同时,对传统物流企业形成了巨大挑战。

贺登才表示,今后一个时期我国物流业将处于“三期叠加”的发展阶段。即物流产业地位的提升期,现代物流服务体系的形成期和物流强国的建设期。在这个时期,全面的改革创新、全面的平台整合、全面的结盟合作、全面的诚信建设等“四个全面”将成为普遍现象和重点任务。

“大物流网络、多平台、生态整合,这是未来的趋势。移动互联网驱动整合行业的裂变成为必然,保守的思维和模式即将被新型的模式颠覆。传统的物流园区要么主动整合,要么被整合。”汉森世纪供应链管理咨询总经理黄刚说。

黄刚指出,看物流园区的需求,要看未来物流供应链的趋势;看物流供应链的趋势,要看未来的商业趋势。未来的商业趋势是必须结合互联网变革传统商业发生的裂变。在模式上是未来的物流园区整合趋势是“天网+地网”模式,在技术上是移动互联网+大数据+金融+标准化技术等多维度技术融为一体。

“对于进驻公路港物流园区里面的配货物流公司,物流园区为他们提供信息化的帮助是有意义的。但是这件事情到现在为止没有几家做成的,因为做园区的人不懂做物流,但未来的趋势是一定存在的。”恽锦绅说。

## 模式解读

### 政府管理模式

#### 深圳平湖物流园区：一流企业提供全流程服务

深圳市平湖物流园区是深圳市政府规划的七大物流园区中唯一由政府主导投资开发的综合性物流园区,是深圳市建设物流枢纽城市的先导工程,深圳市“十五”规划的重点建设项目。

园区建设面积16平方公里,已经吸引华南国际工业原料城,深圳商品配送中心,民润农产品配送中心,中国外运股份有限公司,华润万家深圳配送中心,深圳中外运平湖物流中心,深圳市、区粮食储备库,深圳味来物流配送中心、海源塑胶原料配送中心、广弘美居中心等大型企业入驻。

园区以国际物流为重点、区域物流为基础,城市配送物流为支撑,强化公铁联运、海铁联运、国际中转、批发配送、信息服务等现代功能,建成立足深圳、辐射珠三角、影响国际的大型核心物流园区。

园区主要是依托铁路,利用公铁联运、海铁联运等方式,侧重于深圳港中、远距离货物集疏运,内地—香港的中转物流,以及城市部分消费物流的集散、中转和配送服务。将重点建设三大目标市场,即集装箱中转市场、仓储配送市场和专业批发市场。

### 企业自发建设模式

#### 普洛斯物流园区：标准设施开发+客户定制服务

普洛斯是中国、日本及巴西市场领先的现代物流设施提供商。普洛斯中国成立于2003年,总部位于上海,在中国的34个城市拥有并管理着148个综合性园区,总建筑面积1870万平方米,公司已进入的城市包括北京、成都、重庆、大连、佛山、广州、杭州、郑州、嘉兴、宁波、南京、青岛、上海、沈阳、深圳、苏州、天津、无锡和珠海等,形成了一个覆盖主要物流枢纽、工业园区和城市配送中心等战略节点的高效物流网络。

通过标准设施开发,定制开发,收购与回租等灵活的解决方案,普洛斯致力于为全球最具活力的制造商、零售商和第三方物流公司不断提高供应链效率,达成战略拓展目标。内需是普洛斯需求的关键驱动力。

普洛斯建筑具有鲜明特色,仓库采用自然的采光,节约能源,改善员工工作环境,减少电的使用,降低电费成本。45米宽的集装箱车道可以让15米长的大货车自由调头,提高效率。仓库采用最高级别的消防设施,每5000方有一个防火区间。地板采用金沙地板,无尘,货车通行及上下货时,不会导致尘土满天飞,特别是对于食品等一类产品,这是相当重要的,这也是与普通仓库区别的最大优势之一。

根据客户的需求,普洛斯通过专业的物流设施开发团队从合理选址,到开发建设与物业管理,为客户全方位地定制个性化物流设施,并规划专业物流园区。

### 政企联合模式

#### 满洲里国际物流园区：依托区位优势互补发展

满洲里国际物流产业园区位于满洲里西端,东起机场路,西至中俄边境,北起滨洲铁路,南至西郊机场,规划用地总面积30.38平方公里,其中新国际货场14.95平方公里、进出口加工区9.8平方公里、查干湖景区5.63平方公里。

园区在功能定位上,本着“布局合理、特色突出、要素整合、功能互补”的原则,重点发展现代国际物流、进出口加工、商贸服务、高新技术和特色旅游产业。

新国际货场位于产业园区北部,面积14.95平方公里。交通极其便利,内设宽、准轨调车编组场,联通中俄铁路,接入西郊高速公路,距国际公路口岸1公里,距国际航空口岸2公里。

规划定位上主要依托口岸和交通优势,发展辐射俄蒙及东北亚地区的国际物流业。建设集装箱、快运行包、汽车、焦煤、矿石、化肥、化工危险品等专业货场和口岸联检联运配套设施,形成集运输、换装、仓储、加工、保税、国际贸易、电子商务和配套服务于一体的国际物流园区,将满洲里铁路口岸综合换运能力提升到7000万吨,不仅能够满足目前中俄贸易运输需求,还能满足未来20年两国贸易结构变化的长远需求。

规划定位上,主要依托新国际货场,发展进出口加工和国际贸易产业。在东区形成以机电、建材、食品为主的对俄工贸一体化项目集聚带,在西区形成以化工危险品、玉石为主的俄产资源精深加工项目集聚带。

(实习记者潘博整理)

## 专家观点

# 物流园规划运营需要考虑的七大问题

■ 孔庆广

近年来我国物流园区发展很快,热度不减,特别是随着电商与快递的发展,推动了城市物流的快速发展,也对物流园区的建设和运营,提出了更多的需求和更高的要求。但是,无论已经建成投入使用还是正在规划建设的物流园区,在规划、建设和运营等各个方面,都还存在许多需要注意的问题。

首先,深刻把握宏观经济发展环境和项目地的城市产业结构与市场客户需求,在进行物流园区项目选择时,先要考虑的不是政府政策,也不

是投资者的实力,而是市场需求是否支持项目发展。

其次,要踏踏实实进行实地市场调研,分析项目周边的可能竞争对手及其相关企业。考察宏观市场需求后,还要实地调研项目周边市场竞争的状态,寻求可供选择的差异化策略。

第三,项目地的区位交通情况,是项目战略定位的客观基础。城市的区位与交通,是紧密联系、相互作用的物流要素。在很大程度上说,区位交通是客观存在的,难以改变的。因此,要给予足够的重视。

第四,项目的具体战略定位和规

划设计。物流园区项目的战略定位是项目成功的关键。而目前很多物流园区项目没有达到理想效果,主要是忽视前期的战略定位,结果就是先天不足,无法满足客户需求。把握物流园区项目的战略定位,主要是从基本的战略定位、主要功能确定以及分区空间布局 and 具体规划设计三个方面来考虑。

第五,要在开工前确定项目的开发和盈利模式。物流园区是投资大、周期长的项目。传统的物流园区就是依靠园区租金收入。而现代物流园区要成为第四方物流服务平台,需要向入驻企业提供增值服务。因此,确定

园区项目的经营模式,才能形成园区建设与运营的良性发展。

第六,做好项目的后期运营管理服务,是决定项目成功的保证。物流园区项目的成功,市场调研是前提,战略定位是关键,运营管理服务是保证。做好物流园区的后期运营管理服务工作,就是要“1+1”,即建设一个体系——园区公共服务体系,搭建一个平台——物流信息服务平台。

第七,获得政府的相关扶持政策。物流产业列入国家十大产业振兴规划,物流园区作为重点工程,可以得到各级政府的政策支持和资金支持。(来源:新华网)