

扬州市“十五”及 2020 年现代物流业发展规划

目 录

概述	1
第一章 扬州市物流发展规划相关概念	4
第一节 物流园区的基本概念和类型	4
第二节 物流园区的基本类型	4
第三节 物流园区的基本功能	5
第四节 物流园区与物流中心及运输枢纽的关系	5
第二章 扬州市社会经济发展现状	6
第一节 区位与自然状况	6
第二节 社会经济分析	7
第三节 社会经济现状综合评价	8
第三章 扬州物流发展现状	10
第一节 物流基础设施及物流量现状	10
第二节 物流供给企业现状	12
第三节 物流需求企业现状	13
第四节 扬州市典型企业物流业发展现状分析	17
第五节 物流基础信息平台现状	19
第四章 扬州市现代物流系统发展策略	21
第一节 国内外物流业发展现状及趋势	21
第二节 扬州市物流发展条件和要求	21
第三节 扬州市物流园区发展与周边城市的协调	22
第四节 扬州市发展现代物流的目标	24
第五章 扬州市物流需求预测分析	26
第一节 社会经济预测	26
第二节 物流基础设施和装备	26
第三节 物流量预测	27
第四节 扬州市物流空间类型预测	29
第六章 扬州市物流系统布局规划	33
第一节 扬州市物流系统布局规划	33
第二节 扬州市物流园区功能定位分析	35
第三节 扬州市物流园区的规模确定	39
第五节 扬州市物流发展协调分析	42
第七章 物流信息平台建设规划	44
第一节 网络系统设计规划	44
第二节 物流信息平台应用系统规划	46
第三节 网络管理系统规划	46

第四节 网络安全管理规划	47
第五节 扬州物流信息平台建设建议	47
第八章 扬州市物流系统评价分析	49
第一节 扬州市物流系统规划的技术评价	49
第三节 扬州市物流系统的社会经济评价	52
第九章 扬州市现代物流规划实施保障	55
第一节 政府在物流业发展中的地位和作用	55
第二节 物流园区建设管理模式	55
第三节 物流园区的开发模式	56
第四节 物流园区经营模式的设想	56
第五节 物流园区的投融资机制	58
第六节 鼓励企业进驻物流园区的相关政策	58

概述

扬州市，位于江苏省中部，地处沿江经济产业带和大运河经济带的结合部，是长江三角洲超大型城市群的重要组成部分，现辖广陵、维扬、邗江 3 个区，江都、高邮、仪征 3 个市和宝应县。全市总面积 6638 平方公里，市区总面积 973 平方公里，人口为 451.59 万人。2001 年，扬州实现国内生产总值 505.46 亿元。

受扬州市发展计划委员会委托，东南大学交通学院于 2002 年 9 月开始扬州市域范围内的现代物流系统规划工作。规划以《扬州市国民经济和社会发展“十五”计划》、《扬州市总体规划》、《扬州市域公路网规划》、《扬州市航道网规划》、《扬州市公路主枢纽规划》、等相关报告为依据，通过交通调查和发展战略研究，找出现状扬州市存在的货物运输问题并明确发展方向，在此基础上进行城市物流需求预测和现代物流布局规划方案的制定。

1. 规划的区域及研究对象

《扬州市“十五”及 2020 年现代物流业发展规划》范围为现状扬州市域范围，包括扬州市区、广陵区、维扬区、邗江区、江都市、高邮市、仪征市和宝应县。研究对象为扬州市域范围内的物流系统规划。

2. 规划期限

《扬州市“十五”及 2020 年现代物流业发展规划》分为两个规划期限：近期 2005 年前后，中远期为 2020 年，规划基年为 2001 年。根据“分步实施、逐步完善”的原则，将规划分为两个阶段，即“十五”（2003~2005 年）和 2006~2020 年。

3. 规划主要内容和结论

(1) 明确扬州市现代物流系统规划的内容和相关概念。

(2)、对扬州市现状社会经济进行分析，找出与物流发展相关的优势和存在问题，并提出改进方向。

(3) 扬州市物流发展现状研究，包括对交通基础设施、物流供给企业、物流需求企业、现有典型物流企业和基础信息平台的调查分析。

调查分析表明：扬州具有很好的交通运输条件，产业结构呈现合理化发展趋势，市场稳步发展，但是与物流相关的基础设施、意识和发展程度与现代物流的要求仍有很大差距

(4) 对扬州市物流发展策略进行研究，通过对比国内外物流业发展现状和趋势，提出扬州市发展现代物流的条件和要求，在考虑与周边城市和区域物流发展协调的基础上，提出扬州市物流发展的近期和远期发展目标。

(5) 对扬州市物流需求进行预测，包括社会经济预测、物流基础设施和装备预测、物流量预测和物流空间类型预测。预测结果表明：

① 2003 年到 2007 年，扬州市 GDP 年均增长 12% 以上、期末达到 1000 亿元，人均 GDP 达到 2650 美元；2005 年扬州市总人口将控制在 462 万以内，其中扬州建成区人口达到 100 万，城市化水平达到 45% 以上；

② 规划后扬州市将形成较为完备的公路网和航道网，远期形成公、铁、水、航空相衔接，江、河、海相沟通，多层次、多方式的城市综合交通体系，为扬州市的物流发展提供较完备的交通基础设施条件；

③ 2005 年扬州市综合货运量将达到 6150 万吨，2020 年达到 14000 万吨。物流方向以市域范围内为主，与南京、上海、镇江以及苏南的物流比例较大，与苏北和沿江方向也有所提高；

④ 扬州国际物流量中进口量 692 万吨，出口量 470 万吨，进口量大于出口量，水运承运的物流量最大，其次是航空和铁路物流量占了 3%，公路运输在国际物流量中占的比例最少；

⑤ 区域物流中宁镇扬都市圈联系依然是主体，但扬州与镇江市的直接物流量将有所降低，上海和苏南方向居其次，扬州市与苏北辐射能力进一步加强，另外，随着沿江高等级公路、苏通大桥等交通基础设施的完善，扬州与南通和泰州方向的物流联系也将更加密切公路依然是区域货运的主要方式，水运比例逐渐下降，铁路和航空有较大的增长，但在总量中所占比例依然处于最后两位；

⑥ 本地物流中市区比例有升高的趋势，江都市和仪征市的近期内比例也会增加，高邮和宝应发展相对滞后，在中远期增长较快，到远期各个市县发展将趋于平衡；

(6) 对扬州市物流园区（中心）进行近期和远期规划，选择布局位置和规模，确定服务对象和层次，交通运输方式。其中：

① 近期在扬州市域范围内规划 11 个物流园区（中心），市区 4 个，江都 4 个，仪征 1 个，高邮 1 个，宝应 1 个，远期增加高邮境内 2 个物流园区，各规划期物流园区的规模有所不同，近期达 267 公顷，远期为 698 公顷；

② 从园区的类型、层次和功能上划分，扬州市将规划 1 个国际性物流园区，9 个区域性物流园区，3 个本地物流园区；规划 10 个综合型物流园区，1 个专业型物流园区，2 个配送型物流中心；规划的园区大多为两个以上的运输方式综合，多式联运近期总比例的 81.8%，远期超过 90%。具体内容见报告附表；

③ 对规划物流园区的基础设施配套进行规划，建议设置相应的铁路专用线、海关直通点和物流绿色通道，并提出建议管理方法；

④ 提出规划年扬州市各物流园区之间的协调办法。

(7) 对物流园区的信息平台进行规划，提出信息平台的网络设计方法和内容、局域网和广域网的连接方案、信息平台系统规划、网络管理系统规划、网络安全管理要求以及扬州市物流信息平台的阶段规划建议。

(8) 对扬州市不同规划期的物流系统进行技术和社会经济评价，通过定性和定量分析，从物流规划项目的有无两方面对各项指标进行了分析。

(9) 对扬州市现代物流规划实施保障措施研究，包括政府在物流业发展中的地位、作用和任务，物流园区建设管理模式，物流园区的开发模式，物流园区经营模式的设想，物流园区的投融资机制，鼓励企业进驻物流园区的相关政策，为本次规划的进一步实施提供参考。

第一章 扬州市物流发展规划相关概念

扬州市现代物流发展规划的主要研究对象是与物流业相关的未来扬州市物流园区，因此有必要首先明确相关概念。

第一节 物流园区的基本概念和类型

一、物流园区的定义

物流园区是多家专业从事物流服务的企业和物流密集型工商企业在空间上相对集中布局的场所，是具有一定规模和综合服务功能的物流节点。物流园区拥有相互独立的物流企业和作为对物流补充的服务性企业(包括各种不同的行业如：运输、仓储、后勤保障服务、通讯等)。

二、物流园区的基本属性和特征

物流园区是基础设施的一种。具有很强的公益性，政府在园区的规划、开发过程中具有重要的指导作用。

同时，物流园区的建设和发展又不仅仅是政府单方面的行为，还需要企业的积极配合和深度参与，从企业运营的角度出发，物流园区又具有一定的经营性。

物流园区发展对市场依赖性非常强，是物流企业有了需求后才会到园区里进行开发，进驻园区经营的同时也带来了其客户和业务，是先有需求后建设。

物流园区的经营主体是具体经营物流园区业务的专业物流企业，而不是政府，因此物流园区的开发和建设离不开企业的深度参与。

归纳从物流园区的基本特征，主要有以下几点：

1. 独立专业性；2. 集中规划用地；3. 投资大，政府与企业合作开发、建设；4. 多家大型专业物流企业在园区内经营物流业务；5. 公共服务设施齐全。

第二节 物流园区的基本类型

一、按位置构成划分

根据物流园区位置构成的不同，将物流园区分成集中型和非集中型两大类。

二、按行业导向划分

根据物流园区发展的行业导向不同，将物流园区划分为专业型和综合型两大类。

三、按服务对象和服务半径划分

按服务对象和服务半径的不同，物流园区的形式主要划分为国际型物流园区、区域型物流园区和市域配送型物流园区三种。

第三节 物流园区的基本功能

作为开方式的物流节点，物流园区在物流系统中的基本功能包括：集约互补功能、综合作功能和辐射带动功能。

除上述基本功能外，物流园区与独立的物流中心相比，还有如下功能优势。

1、避开城市敏感区，实现 24 小时不间断的物流运作；2、有效连接区域干线运输网络与城市配送道路系统；3、通过集中供电、供水、通讯，节约能源，降低建设和运营成本；4、通过集成化运作，提供经济有效的公共服务。

促进地方经济的发展是发展物流园区的长远目标和根本目的。

第四节 物流园区与物流中心及运输枢纽的关系

一、物流园区与物流中心

物流园区与狭义物流中心(以下简称“物流中心”)的共性在于它们都是物流节点，都是物流活动的场所，二者的区别主要体现在以下几个方面：

1. 基本属性不同；2. 主体表现形式不同；3. 交通集约程度和区位选择的因素不同。

二、物流园区与公路运输枢纽

物流园区与公路运输枢纽并不是谁涵盖谁的关系，其规划时的经济基础条件不一样，市场需求也不一样，两者在规划建设的时间上存在外延的交叉，在服务功能上也存在特定时期的过渡和交叉，从国内发展阶段看，二者会在相当长的一段时间内具有存在和共生的可能性。

第二章 扬州市社会经济发展现状

第一节 区位与自然状况

一、地理位置及行政区划

扬州，地处江苏中部，长江下游北岸，江淮平原南端。现辖广陵、维扬、邗江 3 个区，江都、高邮、仪征 3 个市和宝应县。全市总面积 6638 平方公里，市区总面积 973 平方公里。南部濒临长江，北与淮阴、盐城接壤，东和盐城、泰州毗联，西与天长（安徽省）、南京、淮阴交界。

二、地形地貌

扬州处于长江中下游平原的东部。以平原为主，辖区境内地形，西高东低，从西南向东南、东及东北方向呈扇形逐渐倾斜，仪征市、邗江区和维扬的北部为丘陵，京杭运河以东、通扬运河以北为里下河地区，沿江和沿湖一带为平原。

三、气候状况

扬州属于亚热带湿润气候区，受季风环影响明显，四季分明，自然条件优越。

四、自然资源

1. 土地资源

全市土地面积为 998.72 万亩，园地 17.96 万亩，林地 12.52 万亩，牧草地 0.58 万亩，城镇村及工矿用地 133.18 万亩，交通用地 30.35 万亩，水域 311.19 万亩，未利用地 10.25 万亩。

由于地处东部沿海亚热带和暖温带的过渡区域，水、热、土条件组合较好，加之密集的人口和悠久的开发历史，土地开发程度高。

2. 矿产资源

全市已发现矿产资源有 6 类、20 种。开采的主要为石英砂、玄武岩、粘土、石油、天然气、二氧化碳气、煤、矿泉水等。

3. 植物及水产资源

森林植被大多分布在仪征、邗江和高邮以西丘陵地带和沿江滩地；沼生和水生植被大多分布在高邮、宝应及邗江、邵伯低洼浅滩、湖荡河流地区；竹林和经济林植被分布在沿江腹地，；境内水域广阔，资源丰富，盛产鱼、虾、蟹、龟鳖、珍珠、荷藕、芦苇等。

第二节 社会经济分析

一、社会人口

扬州市 2001 年末人口为 451.59 万人。其中非农业人口为 127.06 万人，占总人口的 28.14%。扬州市下辖 4 个县市中，仪征市的非农业人口比例最高，即城市化水平最高，其次为江都市；从人口密度上来看，江都市最高，其次为仪征和宝应。这些指标间接反映出仪征和江都的工业化水平较高，经济发展较好。

二、社会经济概况

2001 年，全市实现国内生产总值 505.46 亿元，比上年增长 8.1%；人均国内生产总值 11205 元；完成全社会固定资产投资 144.09 亿元，增长 12.3%；财政总收入 40.71 亿元，增长 19.8%，其中地方财政收入 21.2 亿元，增长 24%。

1. 产业与经济

2001 年，扬州实现国内生产总值 505.46 亿元（当年价），其中第一产业产值 67.25 亿元，第二产业产值 246.08 亿元，第三产业产值 192.13 亿元。

邗江已经并入市区中，近几年经济发展较快，但绝对值并不高；四个市县中，江都的国内生产总值最高，经济发展速度也较快。

2. 农业

2001 年全市农业总产值 133.4 亿元，比上年增长 6.6%，农业经济市场化程度逐步加大，种植、养殖和农产品深度加工，销售体系逐步完备。

3. 工业

工业经济保持了平稳发展的趋势，2001年全市工业总产值924.57亿元，比上年增长8.2%；形成汽车、船舶、电线电缆、精细化工、化纤及纺织面料、食品等六大支柱产业。主要工业产品中塑料制品和丝的增长最多，其次为服装及水泥；钢铁生产量减少较多

4. 贸易

2001年全社会消费品零售总额165.7亿元，比上年增长9%。进出口贸易保持稳定增长。2001年全市进出口总额达12.32亿美元，比上年增长11.9%。扬州市的对外贸易市区占绝对值，其次是仪征，其他几个县（市）都只占很小的比例。

5. 引进外资

扬州市在利用外资上取得显著成效。2001年批准外商投资项目145个，比上年增长1.6倍，协议利用外资1.86亿美元，增长94.26%，实际利用外资1.05亿美元，增长27.6%。对外经济技术合作领域不断扩大。

三、经济开发区现状

扬州市区的经济开发区为“一区五园”的格局，即扬州市沿江的经济开发区，邗江工业园、江阳工业园、广陵产业园、杭集工业园和港口工业园。

第三节 社会经济现状综合评价

一、存在的优势

扬州市在接纳上海、南京、苏锡常的经济辐射上具有独特的优势，并使扬州市处于沿海、沿江向北、向西经济辐射的“传递式”的战略区位。扬镇宁一小时经济圈初步形成并开始自然相互融合，有利于携手发展现代大物流。

近年来GDP增长迅速，产业结构不断调整。对外贸易增长快速，大大增强了港口货物流通及公路、内河对外运输的需求。经济开发区和园区的建设，为招商引资提供了良好的环境，为物流园区的建设提供了可能性与必要性。经济的发展增加了物流量，扩大了货物流通，从根本上刺激了物流的发展。

二、存在的问题

国民经济和社会发展中存在的主要问题包括：

(1) 经济结构矛盾仍较突出，产业结构优化升级还不适应市场竞争的要求，农业经济产业化还有待进一步发展；

(2) 经济外向度不高，经济辐射能力还不强，在更大范围内组织和吸纳生产要素的能力还需进一步增强；

(3) 城市化发展滞后，城市建设和改善生态环境的任务相当繁重；

(4) 地区经济发展不平衡，县域经济活力不足，几个县（市）中，江都和仪征发展相对较好，高邮和宝应则发展缓慢，支柱型企业少，还处于较封闭状态。

三、改进方向

针对扬州市社会经济发展现状，未来扬州经济和社会发展的方向应是：增强综合竞争力，壮大经济实力；推进经济强市、文化大市、旅游名市、生态园林城市的建设。具体从以下方面着手改进：

(1) 产业结构调整与产业升级

因地制宜实施农业结构调整，大力推进农业产业化经营，积极发展农村非农产业；推进工业的改组改造，重点发展汽车、船舶、电缆、精细化工、化纤等传统产业和信息、材料、生物工程等新兴产业，巩固壮大建筑业；大力发展服务业，重点发展旅游业。

(2) 城市化与区域经济布局

加快城市化进程，加快中心城市发展，构建两大区域经济带，即沿江经济带和沿运河经济带，加快园区经济的建设。

(3) 因地制宜，发展县域经济

结合各县（市）实际情况及资源条件，大力发展支柱产业，综合发展农副产品加工工业。

(4) 利用外资，加大对外经济技术合作

有效利用外资，发展技术型产业，带动本地经济的快速发展。

第三章 扬州物流发展现状

第一节 物流基础设施及物流量现状

一、交通基础设施现状

扬州市内目前还没有铁路和航空运输，因此对外运输主要由公路和水路承担。

1. 公路运输

公路网通达各个方向。“五横三纵”构成扬州地区公路主骨架，加上大量县、乡公路，组成区内公路网络。全市 98 个乡镇已全部通公路。

2. 内河航道

扬州位于长江与京杭运河的交汇处，扬州市市域内部河流纵横，既有沿长江和沿大运河的航道，又有通往乡镇的水运体系，整个水运交通网络体系比较发达。

3. 港口和码头

扬州市长江沿线由三个港口：扬州港、仪征港和江都港。内河港口码头数量较多，沿京杭大运河的主要码头有高邮港，最大靠泊能力为 500 吨级；宝应港，最大靠泊能力为 300 吨级。

4. 其他运输方式

扬州市目前尚未开通铁路，也未开通空中运输，现主要利用南京禄口机场。由于缺少铁路、航空运输，扬州的综合运输体系存在一定不足，有待改进、完善。

二、物流基础装备

1. 公路运输装备

至 2001 年末，全市共有公路运输货运车辆 15494 辆，其中营业性车辆 9737 辆，非营业性车辆 5757 辆。属交通专业运输单位车辆 165 辆。从车辆基本结构看，集装箱运输车辆 120 辆；大型重型车辆 5994 辆；其余为中型和小型敞口散货运输车辆。

统计表明，不论是全社会营业性货车还是专业载货汽车，其实载率都很低，说明运输货车的效率低下。

2. 水路运输和港口装备

2001 年末，扬州市全社会内河货物运输船舶拥有量 2142 艘，吨位 175516，其中集装箱船 13 艘，标准箱位 (TEU) 788。水运企业拥有货船 735 艘，吨位 50396，标准箱位 672。

三、货运场站和仓储用地

1. 公路货运场站

扬州市的货运场站主要是站队合一的格局，现有各类大小货场 17 个，分别由扬州市汽车运输总公司、扬州市港务总公司等经营。这 17 个货运场站占地面积 15.6 万平方米，其中堆场面积 6.45 万平方米，仓储面积 1.92 万平方米。

2. 港口仓储用地

扬州港拥有仓库 10600 平方米，堆场 20 余万平方米。其中外贸集装箱堆场 1.4 万平方米，水泥散货堆场 1 万平方米，沙石简易堆场 15 万平方米，另有占地 60 亩的保税仓库。

四、物流量现状分析

1. 货物运输量分析

2001 年全市各种运输方式完成的货物周转量为 53.56 亿吨公里，比上年增长 1.5%；港口货物吞吐量 1506 万吨，增长 5.4%，其中扬州港外贸货物吞吐量 94 万吨，增长 67.9%。

各个县（市）的货物运输中，江都市的货运量和货运周转量都很高，且公路和水路发展平衡；仪征市明显以公路运输为主，而高邮市和宝应县的货运量很低，但货运周转量较高，以水路为主，说明其货物品种较单一，但运输距离远。

扬州市的货物运输量及周转量都呈稳步增长的趋势，其中，公路运输增长速度较快，而水路运输则较平稳。公路货运量明显高于水路货运量，但公路货运周转量要低于水运，这是因为水运平均运距较长。

2. 货物构成分析

扬州市的货物运输种类有如下特点：从货物种类上来看，以煤炭、石油、矿物材料及粮食为主；从运输方式上来看，公路运输货物种类较多，且比例相差不大，而水路运输则主要是煤炭、石油、砂石、粮食等对时间要求不高的货物，这是与公路运输和水路运输的特点相关的。

3. 货物流向分析

扬州市公路运输辐射区域较大，除本市外，还辐射到周边地区，调查分析，扬州市的货物流向以本地为主，即主要是市区与周边县城之间的物流；外省市的主要物流方向为西南、东南及东部方向。

五、现状评价分析

1. 存在优势

扬州市发展物流的一个突出优势就是良好的交通运输条件。公路运输是扬州市对外运输的主要方式，扬州市正好地处京杭运河与长江交汇处，市域内部河流纵横，整个水运交通网络体系比较全面，因此，可以形成水陆联运的综合交通网络，全面推进扬州市的经济建设。

2. 存在问题

(1) 综合运输体系还不够健全；(2) 水运能力低；(3) 公路货运场站规模小，布局分散；(4) 交通运输工具结构不适应社会需求；(5) 仓储设施缺乏。

3. 改进方向

(1) 加快交通运输基础设施建设；(2) 完善物流装备，扩大仓储用地；(3) 加强管理，提高运输效率。

第二节 物流供给企业现状

本次规划研究中，对扬州市目前主要由交通局管理的运输、货代、仓储等企业的物流现状做了调查。

一、仓储情况

调查中的企业大部分都拥有普通平房库或普通楼房库，少数企业拥有高层货架仓库和立体仓库，仅扬州市区拥有很少的保温仓库、冷藏仓库和危险品仓库等专用特殊仓库。各企业对仓储的利用率不同，但总体偏低，呈现出大量的仓库闲置的状况。

二、运输情况

扬州市物流企业目前所采用的运输方式还比较单一，公、铁、水联运的企业不多，大部分企业仍以单一的公路运输为主，少数企业有部分物资与铁路联运；港口物流企业则主要依靠水路运输，少数企业采用部分物资与公路联运的方式。

三、业务辐射范围

扬州市的物流企业的业务辐射范围很广，部分企业的业务范围已扩展到全国乃至世界范围。调查显示，公路运输企业的业务辐射范围大多以周边县市和邻近省市为主，而港口运输企业则主要为进出口贸易服务，业务辐射到全世界范围，国内则以安徽、湖北、四川等长江沿岸省市为主。

四、物流企业的人员情况

调查表明，扬州市物流企业的人员绝大多数为初级职称及以下，学历上以初中毕业及以下最多，其次为高中和技校，高层次人才很少。

五、存在的问题

1、物流企业的经济类型比较单一，集中于集体、国有和私营企业，缺少三资、外资等多种形式的补充，不利于物流市场的发展；

2、物流企业规模较小，在物流设施与设备的标准化方面存在很多问题。运输方式过于单一。缺少包装机械、装卸搬运机械、保管设施等。仓库利用率普遍偏低；

- 3、物流企业为客户提供的服务比较单一，多为运输、配送和仓储；
- 4、企业的人力资源不足。高层职员在企业中所占比例太小；
- 5、企业的管理模式仍很传统，缺少对电子信息技术的运用；
- 6、货源不足、运行成本高是目前各企业普遍存在的问题。

第三节 物流需求企业现状

一、生产制造类企业现状分析

2001年，全市列统工业（国有及年销售收入在500万元以上的非国有企业）企业1256个（其中大中型企业152个），2000年实现产值597亿元，销售收入520亿元，利税54.9亿元，综合效益指数117%。

扬州经济开发区已经初步新成了以汽车、机械、电子、纺织和化工工业为先导的开发势态。通过“十五”规划，初步以长江岸线为基础和以沿江高等级公路为纽带，形成“一体两翼”，一体就是市开发区，两翼就是江都和仪征，形成沿江化工产业带，纺织产业园等一系列具有竞争力的产业。

开发区外资企业的原材料大多来自国外，而且其产品绝大部分销往海外，因此这些企业的国际物流需求大，要求的物流水平较高。这对这些地区以及相邻地区发展国际物流业是很好的发展机会。

1. 生产制造类企业物流运作状况分析

扬州市物流运作成本偏高，而物流运作标准化程度偏低。而扬州市在市域范围内，扬州中心市区物流运作最为规范、邗江区、江都市及仪征市次之，高邮、宝应则为最差，这与各地区社会经济与工业发展水平息息相关。

（1）生产制造类企业进、发货运输方式调查

扬州市生产制造类企业进发货主要通过公路，其次是联运，水运在各运输方式中占得比例最小，扬州现状没有铁路与航运，一般中远距离运输都通过公路运输，使得公路运输在扬州各运输方式中处于绝对优势。

（2）扬州市生产制造类企业物流设施运作状况调查

企业车辆运输空驶率、平均库存周期、仓储设施利用率是反映物流运作状况的三个重要指标。由于其自身原材料与产成品周转不快和扬州市工业企业自身产量增长带来了原有仓储设施适应不了扬州工业企业的发展，迫切需要规划建设一批高质量的仓储设施，三个指标的综合反映扬州市生产制造类企业总体物流业运作状况偏低，说明物流业发展规划已迫在眉睫。

(3) 生产制造类企业各项物流服务外包情况调查

生产制造类企业外包物流集中于传统项目，比例最高的项目是运输，生产企业占40%；其次是市内配送，占9%—10%；再次是仓储，均占6%。说明扬州市工业企业物流服务很大一部分都由企业自理，与现代的物流理念有着明显的差距。物流基础设施还不够完善，扬州目前还没有海关直通点。

2. 生产制造类企业物流决策分析

调查表明：（1）企业自理物流运作效率低，增加了产品的成本；（2）企业自备车辆往往在销售淡季显得过于充足，而在旺季则又供不应求，造成企业不必要的浪费和整个效率降低，制约了企业发展；（3）生产企业的自理物流不能满足企业的JIT生产方式的需要，自身管理及物流服务不能适应现代物流发展趋势；（4）第三方物流运作不规范，还停留在传统的运输项目；（5）第三方物流在为生产企业做物流服务中还不能形成很好的信誉；（6）第三方物流在组织形式上不够灵活，各自为营，造成了极大的资源浪费，所以，在做扬州市现代物流时有必要对这些企业进行资源整合。

3. 扬州生产制造类企业现代物流业发展制约因素

（1）物流理念淡薄，缺乏现代化经营意识；（2）物流配套设施落后，信息电子化运用水平低；（3）与国际物流企业接轨不够，竞争力低。

二、商贸流通业、市场发展概况

1. 扬州市商贸流通业发展概况

就扬州市而言，商贸流通业呈现以下发展特点：（1）商贸流通业平稳发展；（2）对流通行业的投资稳步增长；（3）市场建设进展良好。

2. 扬州市农产品批发市场发展概况

截至1999年底，扬州市有各类农产品批发市场39个，分为粮食、蔬菜、水产品、果品、肉禽蛋和花木等几大类（其中，成交额过亿元的有5个），1999年成交额42.2亿元，占全市市场成交额的23.4%。另有亿元以上、5亿元以下大中型农贸市场15个。

3. 商业流通企业调查分析

(1) 商贸流通业企业物流运作情况分析

① 商贸流通业企业进、发货运输方式调查

公路以及公、水联运是目前扬州市商贸流通企业进、发货采用的主要运输方式，总共承担了90%以上的货运量。其中，公路运输方式由于自身在短途运输时效性和灵活性等方面的优势在运输构成中占有绝对优势。

② 商贸流通业企业外包物流服务项目调查

商贸流通业企业外包物流服务业务还主要集中在传统项目，比例最高的项目仍然是运输服务，其次在市内配送和外包仓储服务方面也占有一定的比例。在物流总代理、代理报关等高增值、综合性服务方面所占比重极小。

③ 商贸流通业企业进、发货物流服务基本情况调查

总体上看，商贸流通企业目前选择自理物流业务的比例还较高。在发货方面，全部自理的比例接近 50%。进、发货选择部分外包第三方，部分自理的比例也较高，而选择全部交由第三方物流公司提供的比例还很低。

④ 商贸流通业企业物流设施利用情况调查

目前商贸流通业企业多数情况为满足生产自己保有或者租用仓库设施，被调查企业仓库利用率比较高，平均达到 50~70%。但仓储条件普遍较差，包装与搬运设施的建设远未达到一定水准。

选择全部自理物流业务的企业其企业车辆运输空驶率明显高于选择部分自理物流业务的企业，运输效率不高。

(2) 商贸流通业企业物流满意程度分析

随着买方市场的形成，企业对物流领域中存在的“第三利润源泉”开始有了比较深刻的认识，优化企业内部物流管理，降低物流成本成为目前多数国内企业最为强烈的愿望和要求，物流配送已经成为许多企业降低成本，提高竞争能力的重要手段。目前及时配送的观念已经被企业普遍接受，同时企业的注意力已经开始逐渐转移到包括仓库保管、包装加工构建物流信息系统、供应链再设计等综合物流服务上来。

4. 商贸流通业现状问题分析

(1) 商贸流通市场建设

扬州市目前商品市场的建设存在一定的盲目性、主观性和自发性，具体表现在：

① 市场建设还缺乏统一规划，市场建设力度还不够大，规模依然偏小，许多适宜办市场的资源还未得到利用，未充分挖掘本地区资源优势、产业优势和交通优势，且未主意与周边其它市场实现优势互补。

② 市场的层次依然偏低，布局不够合理，重点不够突出。

③ 市场功能单一、管理粗放、设施简陋等现象普遍存在，市场集散规模小，辐射能力弱。

④ 在交易方式上，仍然以摊位制实物现货交易为主，且多数实际以零售为主，总代理，总经销、物流配送、电子商务等现代营销方式普遍尚未运用。

(2) 农产品批发市场的主要问题

① 农产品批发市场总体规模较小，辐射范围不出扬州市区、县，还没有形成有全省影响力和辐射力的大区域流通市场。市场的数量也偏少，且分布不均。

② 缺乏为产前、产中配套服务的各类专业市场。

③ 组织领导和政策扶持力度不够。

④ 市场机制不活，市场的企业化管理格局尚未形成。

5. 商贸流通业发展思路

扬州市商贸流通行业正处在稳步发展之中，十五期间要以流通方式和组织形式的改革与创新为切入点，推进流通现代化，重点推动连锁经营、物流配送和电子商务的发展。

(1) 推动连锁经营向更大范围、更深层次发展和延伸；(2) 塑造多层次、多类型的物流配送格局；(3) 做好电子商务发展的基础性工作；(4) 重点培育大市场，加快提升品位、档次。

第四节 扬州市典型企业物流业发展现状分析

一、扬州邮政物流分局

扬州市邮政物流现阶段存在的优势包括：

(1) 拥有以汽车为主，多种运输手段相结合，组织严密、规模较大的干线运输网络。而且自身拥有 6 层每层 2000m² 的仓储大楼，可以提供要求有温度、湿度特殊要求的仓储室。

(2) 扬州邮政拥有覆盖城乡、布局较密的网点和规模较大、品牌统一的物流配送网络。

(3) 已建成 IT 技术与实物网融合的现代物流服务体系，为客户提供营业网点、电话、互联网等广泛的接入渠道和较完善的信息咨询服务。

与优势相比，扬州市邮政物流也存在发展上的不足：

(1) 扬州邮政局地理位置位于市区邗城大道边上，市区日趋繁忙的道路交通将制约其进一步发展；(2) 扬州邮政分局在开发区的面积远远不足其作为物流公司的进一步发展；(3) 扬州邮政分局依然停留在传统的运输项目，基本无增值项目，要想作为扬州物流企业的领头羊，这些都是远远不够的。

二、扬州港

扬州港现阶段优势包括：

(1) 扬州港作为全市进、出口物资的集散地，理所当然成为扬州物流的交接点、扬州市港口物流园区的重要支撑和与国际物流接轨的窗口。

(2) 扬州港作为全市最大的木材与磷矿的集装箱进出口基地，港口货物吞吐量与外贸货运量逐年递增，有着很好的发展机遇与发展空间。

扬州港现阶段不足包括：

(1) 扬州港硬件设施严重不足，港口码头泊位紧张。扬州港现有固定式万吨级泊位总长 370 米，只能同时停靠两艘万吨级的国际航行船舶，严重影响了吞吐能力。

(2) 扬州港机械设备不足，堆场不足及场地硬化程度不够。

(3) 信息化程度较差，可以建议由政府牵头，协调建立市区公共信息平台、数据处理网络、GPS 卫星定位系统。

三、扬州市医药集团有限公司

医药集团物流的优势包括：

(1) 扬州医药集团有限公司以高起点建设现代医药物流体系，可以较好地顺应建立医药流通新体制的要求，逐步建立、规范我国医药流通行业新秩序。

(2) 扬州医药通过多年的发展积累，已经初步在其总部及各部门配备信息化管理系统，在物流信息化、电子商务方面有了一定的基础。

(3) 扬州医药通过添置各种车辆，充实运输力量，利用扬州及周边地区四通八达的高速公路网初步形成公司健全的供应、销售网络，并计划建立统一的、符合 GSP 标准的医药仓储系统，初步实现仓储、销售、供应现代化、规范化。

现阶段不足包括：

(1) 扬州医药连锁店现有经营范围仅仅覆盖整个扬州市域，但要覆盖整个苏北地区以及辐射安徽等地仍需要在未来年扩大其经营范围，推进连锁布点。

(2) 企业各种运输车辆在扬州医药同行中位居前列，而仅仅作为企业自身配送车辆，由公司自身负担与现代物流理念很不适应，可以考虑逐步放宽企业车辆的运输范围，让其逐步向第三方物流企业转变，最终从企业中剥离出去。

四、中远物流扬州分公司

现阶段优势包括：

(1) 涉足物流与货代业较早，积累了大量的从事第三方物流方面经验。

(2) 统一的总公司规范管理，在全国各大城市布有网点，在从事第三方物流方面有着得天独厚的优势。

现阶段不足：由于扬州港作为扬州物流发展的基础，不能适应扬州物流业发展的要求，这一点也制约了中远物流及其它中外货企业在扬州的发展。

第五节 物流基础信息平台现状

一、扬州市信息资源现状分析

1997年初，扬州市委、市政府开始全面启动信息化建设，五年来已经取得了初步成效。但从总体上看，大多数是起步阶段的基础性工作，与省内外先进地区相比还存在一定差距，主要有以下几个薄弱环节：

1. 网络建设与硬件设备更新较快，信息资源的开发利用比较滞后，由于缺乏统一规划与有效管理，有些方面投资效果不明显，造成资源浪费；

2. 电子信息产业规模小，缺乏竞争力强的骨干企业和名牌产品，信息咨询服务业技术含量较低，软件业发展步子不快；

3. 政府机关和工商企业上网数目虽然增长较快，但上网后效果尚不显著，信息化的基础工作有待加强；

4. 地区、部门之间信息化工作很不平衡，重大项目投资缺少人才和资金的支撑，成功的示范工程或产业项目较少。

二、扬州市物流信息平台现状分析、评价

1. 扬州市物流信息平台的需求市场已经形成

调查中大多数企业都表达了对物流信息平台的需求，可以说物流信息平台的需求市场已经形成。

2. 扬州市物流信息化的建设已有一定基础

扬州市政府近两年来积极推进“政府上网工程”和“企业上网工程”，扬州市的公共信息化基础建设已具有了一定的规模，创造了良好的信息大环境。

(1) 公用信息平台

“新浪扬州站” (<http://yz.sina.com.cn>)、“扬州热线” (202.102.7.34)、“扬州企业信息网” (www.cidsys.com)、“扬州市政府”和“扬州热线”等公用信息平台为企业提供了了一定的信息服务，并从基础设施、技术水平、人才培养方面为专用物流信息平台的建设提供了良好前提。

(2) 物流企业自建信息平台

扬州市良好的信息大环境已培育了部分企业自建的物流信息平台。全市已有 8000 多家企业上网，这些生产流通企业的信息就是物流网络的信息源或直接就是整体物流信息网络的组成部分。

3. 现状信息平台存在对物流发展的制约

目前的物流信息平台远远不能满足对物流信息的需求，对物流信息平台的投入较少，仍需加大建设力度。

(1) 缺少一个专业的物流信息公用平台，物流企业自己信息网络的拥有率较低，使用效果不理想；(2) 物流人才尤其是物流信息系统和物流应用软件的开发人才欠缺；(3) 政府在物流信息化建设中的指导规划作用还有待进一步提高。

三、扬州市物流信息平台建设的几点建议

1. 加大政府对物流信息平台建设的组织和管理力度；
2. 把物流信息平台的建设纳入城市信息化建设项目中，统一规划；
3. 继续扶持信息产业发展，积极促进物流业与信息业的合作联合。

第四章 扬州市现代物流系统发展策略

第一节 国内外物流业发展现状及趋势

一、国外物流的发展现状

从发达国家的物流发展现状看，物流业已进入较为成熟的阶段，发展主要是物流内涵的拓展、过程的延伸、覆盖面的扩大以及物流管理的日益专业化、信息化和标准化。

二、国内物流业的发展及现状存在问题

与国外物流发展水平相比，我国物流业目前尚处于起步期。改革开放以来，交通、通讯等基础设施的投资不断加大，物流技术装备水平逐渐提高，对物流的认识水平也不断提高，这些都为提高物流效率提供了良好的基础条件，然而现状仍存在一些问题，突出地体

现在以下几点：1.接受新概念的认识不统一；2.物流基础设施能力不足；3.物流技术装备落后；4.物流管理分散，社会化服务水平低；5.缺少发展规划和管理。

三、现代物流的发展趋势

国内外物流业发展特点表明，物流活动的领域及方式仍在不断的拓宽和发展之中，这种拓宽和发展呈现以下趋势：1.物流范围扩大，企业向集约化、集团化方向发展；2.物流服务向优质化、全球化发展；3.现代科学技术推动物流管理水平不断提高。

第二节 扬州市物流发展条件和要求

一、发展物流园区的基本条件和时机

1. 经济环境

经济环境要素是发展物流园区的首要条件。根据国外的经验，当一个地区内第二产业在三大产业结构中占主导地位时，是大力发展物流业的最好时机，当第二产业比重向第三产业转移，第三产业占主导地位时，物流业在国民经济中占有举足轻重的地位，此外，人均GDP超过4000美元也是衡量是否具备发展条件的重要指标之一。

扬州市2001年各产业比重分别为13.3：48.7：38，参照国外经验应处于大力发展物流业的阶段。

2. 基础设施条件

到“十五”期末，扬州市将实现公路、铁路、水运等多种交通运输方式的联结，为发展物流业提供很好的基础设施。

3. 政策环境

在规划建设一个物流园区的初期，一定要得到国家和地方政府的支持，更重要的是要考察这个地区是否具备了对发展物流园区宏观的政策支持导向和具体的实施细则。此外，政府应该将物流业作为一项产业来对待，而不仅仅是行业归属问题，最好能有一个固定的代表政府的专门协调机构来贯彻政府对物流园区发展的各项方针政策。

4. 人才环境

扬州是全国科教兴市的先进城市，目前拥有6所高校，各类普通中学和技工职业中学70多所，科研机构38个。全市不仅劳动力数量很多，而且素质较高，具备良好的物流发展人才环境和条件。

二、扬州市发展现代物流业的条件和要求

1. 适应国内外宏观经济发展；2. 在江苏省现代物流发展规划中找切入点；3. 充分利用扬州市独特的交通优势；4. 提升扬州市作为苏中地区工商业枢纽的有利切入点；5. 适应

现代物流需求快速增长和加速改造扬州市传统物流业的客观要求；6. 通过供应链再造推进区域产业链的整合和电子贸易的发展。

第三节 扬州市物流园区发展与周边城市的协调

一、扬州市在长江三角洲的区位

扬州地处江苏中部，长江下游江苏段的北岸，西邻安徽省的东南部，北揽广阔的江淮平原，是长江三角洲超大型城市群的重要组成部分。扬州有着发达的水系和便捷的陆路交通。

二、扬州与周边城市比较存在的优势

1. 良好的自然和经济区位条件

扬州位于长江的北岸，与苏中、苏北地区的交通联系较南京、镇江、苏锡常等苏南经济发达城市更为便利。而相对苏中、苏北的广大经济相对落后地区，扬州与苏南的众多经济强市的联系更为紧密。扬州拥有发达的水运系统和通向周边城市的便捷的公路、铁路等交通基础设施，是苏北地区通往南京的中间环节，担负着承南接北的纽带作用。

2. 产业比较优势

从扬州的产业结构来看，与周边城市相比较扬州的产业优势非常明显，主要体现在扬州的几大支柱产业上：汽车、船舶、电线电缆、精细化工、化纤及纺织面料和玩具等方面扬州市还拥有一批以地方资源优势为依托的特色市场。目前，扬州市的市场建设开始向群体化、规模化发展，辐射范围也逐步扩大。

三、扬州与周边城市比较存在的劣势

1. 工业整体水平相对薄弱，产业发展不平衡；

2. 物流业发展滞后，基础较差。

四、扬州物流来自其它城市的挑战

1. 来自上海国际物流中心城市的挑战；

2. 来自临近地区性/本地性物流中心的竞争；

3. 扬州港面临其它长江港发展带来的挑战；

4. 物流所依托的经济腹地丧失的可能；

5. 客户和物流企业的流失可能。

五、扬州物流业发展与其它城市的协调

1. 突出区位优势，利用“十五”期间交通大发展有效推动扬州物流发展

扬州市物流产业的发展应充分利用其在宁镇扬经济圈中的特殊位置，协调好与周边城市物流产业的发展之间的关系，逐步确立在我国经济东西推进和南北物资交流中的枢纽作用。

2. 结合其它城市物流规划建设，避免功能性重复性建设

扬州发展现代物流业，要充分利用好自身竞争优势，制定出和其它城市相区别的最有潜力的发展战略，避免功能性重复建设。分析过程中，主要选择那些与扬州具有较强经济联系和空间关联的城市，包括上海、南京、镇江、泰州、常州、无锡、苏州等地。这些城市普遍已经规划或正在建设支撑物流发展目标的重大建设项目。

3. 与上海国际物流中心实行角色互补

这种互补的协调关系表现在两个方面，一是港口功能的互补；二是城市功能上的互补。

4. 中国经济沿江发展态势为扬州利用区位优势发展现代物流提供了机遇

中国沿长江流域的发展将是新的经济增长带。扬州利用长江流域的区位优势发展现代物流的机遇表现在两个方面，一是利用长江航运的港口优势，大力发展中转物流；二是在长江工业与商贸走廊建设中充分发挥自身工商业优势，提高自身服务水平，努力营建沿江的工商业物流走廊进程中占得先机。

第四节 扬州市发展现代物流的目标

扬州市物流发展目标分近期与远期两部分，近期为 2005 年左右，远期为 2020 年。其中近期发展尤为重要，关系到物流运作的起步阶段和远期目标的实现。

一、近期目标

建立与扬州市经济发展水平相适应、具备一定市场竞争能力的现代物流设施系统，基本构筑起现代物流网络体系。

1. 明确物流园区的规划定位

建议近期结合市域范围内不同市、县的特点进行物流园区的规划建设，在已有的物流市场需求和发展方向的基础上，结合不同环境做到园区规划功能定位准确、规模层次分明、园区间协调关系有序，增加扬州市在物流领域中的竞争优势，为物流系统的长远发展打下良好基础。

2. 构筑支撑现代物流发展的基础设施和信息平台

(1) 进一步完善公路、铁路、航道等运输网络；(2) 加强城市货运路网建设，支持物流业发展；(3) 把扬州港（包括仪征、江都港）建成扬州市通江达海的门户；(4) 充分利用扬州市通讯基础设施较好、社会信息化程度较高等有利条件，构筑现代物流信息平台，促进物流企业从传统物流向现代物流转变。

3. 实施物流系统整合改造

(1) 改造传统运输企业，加大应用技术上的投入；(2) 改造传统仓储企业；(3) 改造商贸批发业；(4) 改造工商企业中的物流部门。

4. 加快培育大型农产品物流企业

扬州作为农业大市，发展农产品物流，培育大型农产品物流企业，加大农产品在江苏乃至上海市场的份额并进军国内外市场，对扬州市农业的发展、产业结构调整 and 农民增收具有特别重要的意义。

5. 加强政策激励

尽快制定促进现代物流发展的相关政策，是保障现代物流业健康发展的重要环节。抓紧出台有关优惠政策，加大对现代物流业发展的扶持力度，积极培育物流市场，鼓励国内外企业、个人投资于物流业，促进现代物流业的发展和繁荣。

二、远期发展目标

紧密依托扬州市的区位优势、产业优势以及物流基础设施的优势，完善多式联运结构，强化物流组织与管理，大力推进信息网络技术在物流领域的应用，按照供应链管理原则，推进物流配送、多式联运、电子物流等组织形式与服务方式，建立起与周边城市、沿海口岸乃至全国相通的现代物流服务体系。

1. 完善和加强多式联运结构；
2. 增强物流供应链管理，发展第三方物流；
3. 发展绿色物流；
4. 提高物流系统的增值服务。

第五章 扬州市物流需求预测分析

第一节 社会经济预测

一、扬州市国民经济预测

1. 扬州市经济发展战略和目标

根据扬州市城市总体规划和“十五”发展规划，“十五”期间经济总量将持续快速增长，国内生产总值预期可比价年递增 10 - 11 %。经济结构进一步优化，到 2005 年一产比重稳定在 10 % 左右，二产比重调整到 48 - 49 %，三产比重调整到 41 - 42 %。

2. 扬州市国内生产总值预测

扬州市规划在未来五年力争实现“11133”的奋斗目标，即 2003 年到 2007 年，GDP 年均增长 12 % 以上、期末达到 1000 亿元，人均 GDP 达到 2650 美元，财政收入年均增长 14 % 以上、期末超过 100 亿元。

二、人口预测

按照《扬州市城市总体规划》和《扬州市‘十五’发展规划思路》对扬州市人口增长规划，2005 年扬州市总人口将控制在 462 万以内，其中扬州建成区人口达到 100 万，城市化水平达到 45 % 以上。

第二节 物流基础设施和装备

一、交通基础设施

1. 公路网规划

根据城市发展形态和城镇体系布局、产业布局，扬州市公路网规划分为三个层次，骨架层、干线层和次干线层。

2. 水运航道、港口发展规划

扬州地处京杭运河与长江的交汇处，航道规划以长江和京杭运河为主轴，以沿江港口为内外辐射点，开发利用于建设并举，形成纵横交错的内河航道网。长江以扬州港为龙头仪征港、江都港为两翼的港口群，统筹协调、分工明确，形成各自特色，作为一个板块对外竞争。改善现有大运河沿线港口基础设施，建设大运河煤炭中转港，规划新建五个千吨级泊位，三个 500 吨级泊位。

3. 铁路建设规划

扬州市目前境内正在建设中宁启铁路，可连接扬州与南京，缩短扬州市及苏北地区的物资运输周期，并承担仪征化纤公司、江苏油田、扬州二电厂等国家大型企业的大批量货物运输任务。远期发展与新的国家东西干线宁—襄线接轨。

4. 航空规划

扬州市目前尚无航空港，规划在江都境内建设 4C 级扬州航空港，客货兼用，近期将开辟国内航线，远期增辟国际航线。

二、货运场站

规划新建货运站场 4 个，分别为铁、公、水联运中心、货运东站、西北郊货运站和港区货运站，改建扩建开发区货运站 1 个。

第三节 物流量预测

一、物流量预测

1. 全市综合货运量

这里近似地以综合货运量作为物流量的预测值。综合货运量预测采用时间序列法及弹性系数法。建议近期以线性时间趋势法为准，中远期以弹性系数法为基础，并参照《扬州市公路主枢纽总体布局规划》作适当调整。

表 5-1 预测年扬州市货运总量（万吨）

预测方法 2005 年 2010 年 2020 年

时间序列法 6140 7640 10620

弹性系数法 6180 9000 15230

本规划取值 6150 8800 14000

2. 分县市综合货运量

各县市的综合货运量预测根据各县市历年的综合货运量及其占全市的比例，考虑其经济发展趋势，确定未来年各县市的综合货运量比例，由此得到预测年货运量。

表 5-2 扬州市各县市规划年综合货运量比例预测（单位：%）

地区 市区 高邮 宝应 江都 仪征 合计

2005 37 10 11 27 15 100%

2010 35 13 15 24 13 100%

2020 34 15 16 22 13 100%

根据预测比例及规划年全市综合货运量，得到各县市的货运分担量：

表 5-3 扬州市各县市规划年综合货运量预测（单位：万吨）

地区 合计 市区 高邮 宝应 江都 仪征

2005 6150 2275 615 676 1661 923

2010 8800 3080 1144 1320 2112 1144

2020 14000 4760 2100 2240 3080 1820

二、分方式货运量

预测年各种运输方式分担的货运量如下表：

表 5-4 扬州市预测年各种运输方式货运量（单位：万吨）

预测年份 2005年 2010年 2020年

综合货运量 6150 8800 14000

公路货运量 4305 5808 8820

水路货运量 1291.5 1672 2520

铁路货运量 492 1144 2310

航空货运量 61.5 176 350

三、货物流向预测

根据实际调查数据以及历年的统计分析，得出扬州市现状货物的流向比例。见下表：

表 5-5 扬州市现状货物流向比例

物流方向 扬州市域内 上海方向 苏锡常方向 镇江方向 南京方向 泰州、南通方向 淮安、徐州方向

市区内 市区—江都 市区—仪征 市区—高邮、宝应

比例 32% 8% 10% 5% 7% 6% 11% 9% 6% 6%

表 5-6 扬州市规划年货物流向比例预测

物流方向 扬州市域内 上海方向 苏锡常方向 镇江方向 南京方向 泰州、南通方向 淮安、徐州方向

市区内 市区—江都 市区—仪征 市区—高邮、宝应

2005 28% 8% 11% 4% 8% 7% 12% 9% 7% 6%

2020 23% 6% 9% 4% 9% 8% 14% 10% 7% 10%

根据预测比例，可以计算出规划年扬州市辐射到各个方向的货运量：

表 5-7 扬州市规划年货物流向流量预测（单位：万吨）

物流方向 扬州市域内 上海方向 苏锡常方向 镇江方向 南京方向 泰州、南通方向 淮安、徐州方向

市区内 市区—江都 市区—仪征 市区—高邮、宝应

2005 1722 492 676 246 492 430 738 554 431 369

2020 3220 840 1260 560 1260 1120 1960 1400 980 1400

第四节 扬州市物流空间类型预测

一、国际物流

国际物流，包括水、陆、空三种口岸的进出口物流。国际物流反映了扬州市与国外之间的货物联系状况，也在一定程度上体现着扬州在国际市场中的影响和作用。

随着扬州大力招商引资和交通环境的进一步优化，扬州市的国际物流量必将进一步扩大。2005 年及 2020 年国际物流量及其不同运输方式构成比例计算结果分别如下：

表 5-8 2005 年扬州市国际物流不同运输方式物流量构成预测

起→迄点 运输方式 货运量（万吨） 起→迄点 运输方式 货运量(万吨)

扬州→国外 水运 410 国外→扬州 水运 604

航空 33 航空 49

铁路 24 铁路 35

公路 3 公路 4

合计 470 合计 692

表 5-9 2005 年扬州市不同运输方式的国际物流量预测

运输方式物流量 水运 航空 铁路 公路

货运量（万吨） 1014 83 58 7

比重（%） 87.3 7.1 5.0 0.6

预计到 2005 年，扬州市国际货运量将达到 1162 万吨，相比 2001 年将增长 30% 以上，其中国际物流进口量依然大于国际进口量。

表 5-10 2020 年扬州市国际物流不同运输方式物流量构成预测

起→迄点	运输方式	货运量 (万吨)	起→迄点	运输方式	货运量(万吨)
扬州→国外	水运	733	国外→扬州	水运	1079
	航空	73		航空	108
	铁路	92		铁路	135
	公路	18		公路	27
	合计	916		合计	1349

表 5-11 2020 年扬州市不同运输方式的国际物流量预测

运输方式	物流量	水运	航空	铁路	公路
货运量 (万吨)	1812	181	227	45	
比重 (%)	80.0	8.0	10.0	2.0	

预计到 2020 年，扬州市国际货运量将达到 2265 万吨，相比 2001 年将增长 2.5 倍以上，其中国际物流进口量依然大于国际出口量，反映了扬州市作为枢纽城市的辐射功能大于其聚集功能。

另外，根据扬州港未来年的规划建设，在“十五”期间，扬州港吞吐能力将会大大提高，增长率要高于“九五”的平均水平，因此 2005 年港口吞吐量的弹性系数要高于前五年的年均系数。在远期则会逐步降低，具体值见下表。

表 5-12 扬州市预测年港口吞吐量增长率

年份	2002-2005	2006-2010	2011-2020
吞吐量弹性系数	1.5	1.4	1.2
经济增长率	11%	10%	8%
吞吐量增长率	16.5%	14.0%	9.6%

通过吞吐量增长率可以计算出预测年扬州港吞吐量。

表 5-13 预测年扬州港吞吐量 (万吨)

预测方法 2005 2010 2020

时间序列法 350 480 730

弹性系数法 430 830 2076

本规划取值 380 700 2000

2001 年扬州港集装箱运量达到 6 万 TEU，根据扬州港调查，此运量目前仅占扬州市集装箱运量的 30-40%，在未来年有较大的发展潜力。预计 2005 年将达到 10 万 TEU，在 2020 年将达到 40 万 TEU。

二、区域物流

区域物流是指扬州与国内其它地区之间的货物联系的总称。扬州的区域物流可简单概括为：扬州→国内各地和国内各地→扬州两个不同流向。

1. 扬州市区域物流现状分析

根据《扬州 2001 年统计年鉴》和《2001 年扬州交通统计年鉴》，经分析计算，2001 年扬州市不同流向的区域物流量比例如下表所列。

表 5-14 2001 年扬州区域物流量分方向比例

方向 南京方向 镇江方向 苏锡常方向 上海方向 南通方向 泰州方向 盐城方向 淮安方向
滁州方向

比例 (%) 18 24 13 16 8 6 5 8 2

公路是扬州区域物流的主要货运方式，它占了扬州整个区域物流量的 76%，余下的物流量都通过水路运输来完成，铁路和航空运输目前在扬州区域货流运输中仍为空白，具体比例见下表：

表 5-15 2001 年扬州不同运输方式的区域物流量

运输方式 物流量 公路 水运 合计

货运量 (万吨) 2064 652 2716

比重 (%) 76 24 100

2. 扬州市区域物流量预测分析

随着扬州“九五”计划实施和扬州交通设施的进一步改善，未来区域物流量会有较大幅度的上升。按照物流不同流向和运输方式，2005年及2020年扬州区域物流量分方向比例预测结果如下表。

表 5-16 2005 年扬州区域物流量分方向比例

方向 南京方向 镇江方向 苏锡常方向 上海方向 南通方向 泰州方向 盐城方向 淮安方向
滁州方向

比例 (%) 18 19 14 17 9 6 6 9 2

表 5-17 2005 年扬州市不同运输方式的区域物流量预测

运输方式 物流量 公路 水运 铁路 航空 总计

货运量 (万吨) 2245 677 123 31 3075

比重 (%) 73 22 4 1 100

公路依然是区域货运的主要方式；水运有所下降，占整个物流量的 22%，铁路和航空从空白变为占 4%和 1%，但两者在总量中所占比例很小。

表 5-17 2020 年扬州区域物流量分方向比例

方向 南京方向 镇江方向 苏锡常方向 上海方向 南通方向 泰州方向 盐城方向 淮安方向
滁州方向

比例 (%) 18 15 14 20 10 4 7 10 2

预计到 2020 年，上海方向物流量有了进一步增长，将达到约 20%；扬州市与苏北的辐射能力进一步加强，扬州交通环境进一步好转以及扬州物流园区物流设施进一步完善，与苏北的联系进一步加强，2020 年淮安与盐城方向物流量的比例将占整个物流量的 17% 左右；扬州与南通、泰州等地的联系也将进一步提高。

表 5-19 2020 年扬州市不同运输方式的区域物流量预测

运输方式 物流量 公路 水运 铁路 航空 总计

货运量 (万吨) 5586 1596 638 160 7980

比重 (%) 70 20 8 2 100

公路比 2005 年有所下降，占整个区域物流量的 70%，但依然是区域物流量的主要运输方式；水运比例继续下降，占整个物流量的 20%，铁路和航空有较大的增长，2020 年分别占 8%和 2%。

三、扬州市本地物流预测

根据《2001 年扬州交通统计年鉴》和《扬州公路主枢纽总体布局规划》资料统计，2001 年扬州不同县市本地物流量如下表：

表 5-21 2001 年扬州不同方向本地物流量

物流方向 扬州市域内

市区 高邮 宝应 江都 仪征 总计

物流量(万吨) 933 320 347 693 373 2667

比例 (%) 35 12 13 26 14 100

预计到规划年市区比例有升高的趋势，根据规划还将在市区以北建立铁、公、水联运中心，在扬州郊区的西湖镇和城北乡设铁路货运站，在江都境内建铁路客、货运站和机场因此近期内，市区本地物流量比例应有所上升；江都市和仪征市的经济相对较快，所以近期内比例也会增加，高邮和宝应发展相对滞后，在中远期增长较快，到远期各个市县发展将趋于平衡，预测年各比例值见下表：

表 5-22 规划年扬州分县市本地物流量

物流方向 扬州市域内

市区 高邮 宝应 江都 仪征 总计

2005 物流量(万吨) 1161 314 345 847 471 3137

比例 (%) 37 10 11 27 15 100

2020 物流量(万吨) 1999 882 941 1294 764 5880

比例 (%) 34 15 16 22 13 100

第六章 扬州市物流系统布局规划

第一节 扬州市物流系统布局规划

一、扬州市物流系统布局方案

1. 沿江开发带物流园区选址方案

(1) 扬州港物流园区

根据扬州市城市用地总体规划，把扬州港的东至京杭大运河西岸，沿江公路北至长江岸线作为该物流园区的主要用地。

规划宁启铁路的一条货运专线连接港口，因此该园区的交通运输方式为内河、铁路和公路。

(2) 依托仪征港已有的石油化工运输条件，在化工园内仪征港附近建立以石化产品为主的大型专业物流园区。

在仪征市内规划宁启铁路货运专线连接港口。该园区交通运输方式为内河、铁路、管道和公路。

(3) 规划在江都港区内布设物流园区，尽量靠近港口码头作业区，结合沿江开发区用地规划具体定点。

规划宁启铁路的铁路货运专线连接港口，该物流园区交通运输方式为内河、铁路和公路。

2. 扬州市区物流园区选址方案

(1) 城北联运中心物流园区

根据扬州市城市用地综合规划，铁路货运站以南，扬州第二电厂以北，东至京杭大运河西岸作为该物流园区主要用地，该园区北邻铁路货运站，东接联运码头，位置非常适合为三式联运服务。

交通运输方式为铁路、运河和公路。

(2) 城西物流园区

建议利用邗江工业园区以西、江阳路和宁通高速公路之间的规划仓储用地，建立城西物流园区。该处还规划了一铁路货运站，可与物流园区相辅相成。

交通运输方式为铁路和公路，公路包括高速和省道。

(3) 城东物流中心

为提高扬州市东部地区市场贸易的运营效率，为该区消费市场提供便捷的物流服务，规划在运河东岸原有货运场站基础上建设物流中心。

主要交通运输方式为国道和城区道路。

3. 江都市物流园区选址方案

(1) 砖桥物流园区

充分利用江都市优越公路交通资源，在京沪与 328 国道立交东西两侧，规划建设砖桥物流园区。

一期工程以宁通高速以北，328 公路以南，京沪高速以西为主要用地，二期工程可扩大到京沪高速东侧。

交通运输方式为两条高速公路和国道。

(2) 江都联运物流中心

宁启铁路在江都城北穿过，结合宁启铁路江都货运站场，在铁路线北侧择地建设江都联运物流中心。

(3) 张纲物流中心

结合市场中心的扩建规划，紧邻或在市场中心附近规划建设张纲物流中心。

4. 高邮市物流园区选址方案

(1) 高邮市开发区物流园区

在高邮开发区内，高兴东公路北面，毗邻江苏名特农副产品市场，规划建立物流园区。主要交通运输方式为高速公路、一级公路和水道，远期还包括铁路。

(2) 界首农产品物流中心

远期规划在京沪高速公路界首收费站东侧，建立农产品物流中心。交通运输方式主要为高速公路和运河。

(3) 八桥镇物流中心

远期规划在高速公路道口处择地建设八桥镇物流中心。主要交通运输方式为高速公路。

5. 宝应县物流园区选址方案

在京沪高速与盐金公路立交西侧择地建立物流园区，依托射阳河还可直达宝应港。因为宝应县目前市场不够成熟，初期可建设规模较小的物流中心，远期扩建为物流园区。

第二节 扬州市物流园区功能定位分析

一、扬州市各物流园区的功能定位

1. 扬州港物流园区

扬州港综合物流园区是扬州市的中心物流园区。核心功能包括：货物集散功能、货物中转功能、社会化仓储功能、配送功能、流通加工功能、口岸功能、物流信息服务、物流系统设计、咨询与培训、商品展示的商流功能、电子商务的辅助功能

2. 仪征港物流园区

仪征港物流园区功能定位为大型的石油和化工产品专业型物流基地。它的建设使扬镇宁都市圈内与石化物流相关的集散、仓储、运输、采购、制造、配送、销售等环节在园区内得以衔接和实现，形成华东地区最大的现代专业石油化工运输通道和石油、天然气能源供给物流基地。

3. 江都港物流园区

江都港物流园区功能定位为水陆联运的综合型物流园区，以货物集散、货物中转，集装箱处理、原材料运输、社会仓储和信息服务为主，提供流通加工和商品展示等物流增值项目。

4. 扬州城北联运中心物流园区

公铁水联运中心物流园区定位于以铁路运输为主的综合物流园区，主要提供铁、水联运，货物集散、信息服务为主，辅助社会仓储和流通加工等项目。

5. 扬州城西物流园区

扬州城西物流园区定位于综合物流园区，以专业仓储、配送业务、停车场服务为主，并提供流通加工和信息服务等。

6. 扬州城东物流中心

扬州城东物流中心以配送业务为主，并提供公路运输、配载和信息服务。

7. 江都砖桥物流园区

砖桥物流园区定位为以公路运输为主的综合物流园，以快速公路运输、货物集散、社会仓储、市内配送和信息服务为主，同时提供货车配载、流通加工和商品展示等物流增值项目。

8. 江都联运物流中心

江都联运物流中心定位于综合物流中心，以货物集散、公铁联运、市内配送和信息服务为主，同时提供流通加工和专业仓储。

9. 江都市张纲物流中心

定位于专业物流配送中心，以分拨、及时配送、货代为主，并为市场中心提供部分仓储业务。

10. 高邮市开发区物流园区

定位于综合性物流园区。近期提供货物集散，公水联运、公路快运、专业化仓储、货代、市内配送、农副产品流通加工、信息服务和产品展示等服务，远期渐渐发展农副产品深加工和针对农副产品的特色物流服务。

11. 高邮市界首农产品物流中心

定位于专业性/行业性物流中心，主要提供针对农副产品的公水联运、公路快运、货代、专业仓储、流通加工、商品交易和信息服务。

12. 高邮市八桥镇物流中心

定位于综合物流中心，主要提供公路运输、货代，辅以专业仓储、流通加工和信息服务。

13. 宝应县物流园区

初期定位于综合物流中心，主要为宝应县农副产品市场提供公水联运、公路快运，货代，并为宝应县流通企业和市场提供配送；远期扩建定位于综合物流园区。

二、各物流园区的服务层次及服务对象

1. 扬州港物流园区

扬州港是扬州市进出口物资的集散地，以它为依托的扬州港物流园区，服务层次上属于国际物流。

扬州港物流园区服务范围为立足“沿江开发区及工业园”、面向扬州市、辐射苏北地区。

2. 仪征港物流园区

仪征港物流园区的服务层次为区域性物流，它的物流服务对象是西面的金陵、扬子石化等大型石化企业，境内的聚酯巨头—仪征化纤，同时按照产业集中的原则，扬州的化工园拟西迁进入仪征，因此物流需求主体还包括东面的扬州化工园。

3. 江都港物流园区

江都港物流园区的服务层次为区域性物流，主要服务对象是江都市南部沿江工业区，为其提供仓储和运输，为江都和周边地区提供大宗原材料和制成品的内河运输，同时依托京沪高速公路、宁通高速公路，辐射苏中和苏北。

4. 扬州城北联运中心物流园区

联运中心物流园区的服务层次为区域物流。

服务对象主要为扬州市区和江阳工业园，并辐射周边城市及苏北。首先，为扬州市及周边市镇的煤炭提供转运、配送和承担一部分高邮、宝应的煤炭运输任务；其次，对扬州市零散货物集中进行铁路运输及对扬州市区和周边城市进行消费品和生产资料的运输配送最后，为城北的江阳工业园提供专业仓储，产品运输和原材料配送。

5. 扬州城西物流园区

扬州城西物流园区的服务层次为区域物流。

服务对象主要是沿江阳路分布的各类批发和零售市场，以及邗江工业园、经济开发区，因为江阳路为禁行区域，该园区还为本地和外地车辆提供停车服务。

6. 扬州城东物流中心

扬州城东物流中心的服务层次为本地物流。

服务对象主要为老城区东部的各类市场交易中心和流通企业，同时为广陵和杭集产业园提供产品运输服务。

7. 江都砖桥物流园区

江都砖桥物流园区的服务层次为区域物流。

服务对象主要是江都市东南部工业区，江都市内的流通、生产企业，同时为沿江工业区、北部工业区提供部分物流服务，并借助便利的交通条件，依托 328 国道和宁通高速公路，为扬州市的杭集工业区和广陵工业区提供物流服务。

8. 江都联运物流中心

江都联运物流中心的服务层次为区域物流。

服务对象主要是江都市，一是为北部工业区提供专业仓储和运输服务；为江都各市镇提供煤炭和消费品运输配送；为江都市的生产产品提供集中铁路运输。同时，辐射江都北部地区，为其提供公铁联运服务。

9. 江都张纲物流中心

江都市张纲物流中心的服务层次为本地物流。

主要服务于以苏中商贸城为主的商贸市场交易中心，同时为江都市区内的市场和流通企业服务。

10. 高邮市开发区物流园区

高邮市开发区物流园区服务层次为区域物流。

主要服务对象为高邮开发区、龙虬工业园、高邮市区以及规划中的建材、服饰面料、汽摩配件、农副产品等市场群，并通过运河和京沪高速辐射苏北，同时为各地经营商提供货代服务。

11. 高邮市界首农产品物流中心

服务层次为区域物流，服务对象为高邮北部和宝应的农副产品市场以及为全国各地的农副产品经营商提供货代和运输。

12. 高邮市八桥镇物流中心

服务层次为区域物流，服务对象为八桥开发区和高邮南部的农副产品市场，还为江都北提供部分物流服务。同样为各地农副产品经营商提供货代服务。

13. 宝应县物流园区

服务层次为区域物流，服务对象主要为宝应县的农副产品市场和生产流通企业。

第三节 扬州市物流园区的规模确定

一、物流园区规模界定依据

在确定扬州市物流园区的建设规模时，一方面要参考、借鉴国内外已建成的物流园区的经验，同时结合本地的实际情况，综合考虑空间服务范围、货物需求种类及需求量、依托枢纽运输能力、城市用地现状、规模效益等多方面因素。

物流园区的用地开发不是一步到位，而是逐步推进的，在确定了初期土地开发规模后，一般都预留后期扩展用地，为规模扩大预留发展空间。

二、扬州市物流园区用地规模确定

1. 扬州港物流园区规模

所得结果如下表所示。

表 6-3-4 以扬州港吞吐能力匡算的物流园区规模

近期 (2002 - 2005) 远期 (2005 - 2020)

用地面积 (公顷) 匡算指标 (公顷/千吨) 满足港口吞吐量 (千吨/日) 用地面积 (公顷) 匡算指标 (公顷/千吨) 满足港口吞吐量 (千吨/日)

52 5 10.4 219 4 54.8

2. 仪征港物流园区规模

仪征港物流园区作为大型石化类产品的专业物流园, 位于仪征化工园区内, 其用地规模要根据仪征港口吞吐能力、园区内化工企业的生产能力和交易量, 同时结合化工园总体用地规划, 具体确定。建议在用地受限较小的情况下, 远期限限制用地 100 公顷。

3. 江都港物流园区规模

结合江都沿江开发区用地情况, 初步确定港口物流园区的启动面积为 40 公顷, 远期规划建设面积为 100 公顷。

4. 联运中心物流园区规模

确定该园区近期启动建设 20 公顷, 远期用地 35 公顷, 并且如果远期业务种类及业务量增长较快, 可考虑在铁路立交北侧规划园区用地。

5. 扬州市城西物流园区规模

确定该物流园区启动面积 10 公顷, 远期限限制用地 20 公顷。

6. 江都市砖桥物流园区

确定该物流园区的启动面积为 30 公顷, 远期规划建设面积为 80 公顷。

7. 高邮市开发区物流园区

建议近期启动 10 公顷, 远期开发建设 40 公顷。

8. 宝应县物流园区

远期建议限制用地 20 公顷。

第四节 物流园区基础配套设施规划

一、扬州市区铁路专用线的规划

宁启铁路在扬州市城北设货运站，欲建设铁路专用线至南部港口，有两个方案，推荐方案为：由城北铁路货运站向西，沿城市西侧边缘向南到达长江港区，北段沿宁启铁路铺设，从火车货站至火车客运站；南段从火车客运站沿润扬大桥北接线东侧途经邗江工业园和经济开发区向南，由港区北部与规划中的生态带交界处向东，进入港口物流园区，总长度约为45公里。

为了方便国际集装箱的转运，港口物流园区内铁路货站尽量紧邻港口集装箱堆场，并可借助港口的起吊设备和其他集装箱作业设备。

邗江工业园区西面有一处仓储用地，可借此布置一小型铁路货场，为邗江工业园和经济开发区提供更便捷的铁路运输服务。

二、海关直通点和保税仓库规划

(1) 选点规划

目前已建设的扬州市金鑫公共型保税仓库是经国家海关总署批准设立的公共型保税仓库，距扬州港仅200米，税仓库占地60亩。目前已建成高等级室内仓库4000平方米、室外仓库6000平方米、高级办公用房1200平方米及食堂、宿舍等完善的生活设施。建议在原有基础上扩建仓库，同时依靠保税仓库规划海关直通点办公用地，建设完成其海关直通功能的各类设施。

(2) 功能规划

海关直通点具备报关、清关、三检和办理货物交接手续等各项口岸功能，为每个客户提供了全方位的，高效、安全、准时的物流服务；协助企业建立海关快速通道，为企业节约时间，降低成本；提供十分方便的通关区企业的转场加工；建立EDI和网上报关系统，为企业提供网上报关业务。

配合海关直通点的公共保税仓库，为客户进出口和内销提供全方位的保税、仓储、运输服务，与海关实行电子联网，报关、通关方便快捷，并提供代理报关通关业务，可实现货物即时运抵，免去异地海关报关或转关手续；提供二十四小时即时服务，与政府各职能部门保持热线沟通，随时为客户解决与业务相关的问题。

三、货运绿色通道规划

1. 过境及中转通道

为苏北过境及到扬州市各物流园区中转的货车还有扬州市域各物流园区的运输转运提供通道，原则上一律绕城，严禁穿城。可利用的通道为西北绕城公路、沿江高等级公路、江邗路、扬子南路、连运路。

2. 城区运输通道

因为物流业务涉及到城区市场和配送中心的配送运输，还必须在城区开放一定的快速通道。可利用的通道为货车全天可通行的运河北路、扬头公路、扬江公路、运河东路，避开高峰期开放的江阳路和运河西路。

3. 城区绿色通道管理办法

因为进入城区的货车对城市交通和居民生活带来一定的影响，因此必须加强管理，制定一定的管理措施。

- (1) 禁止日间外地车辆进入城区绿色通道；
- (2) 本地运输车辆办理通行证、无通行证的本地货车严禁城区行驶；
- (3) 江阳路高峰期实行货车禁行；

(4) 江阳路货车限车种、限吨位、限单位通行，原则上只准城西和城东两个物流点的车辆通过。

第五节 扬州市物流发展协调分析

扬州市物流园区大致可以分为三个层次，第一个层次是服务于国际物流的扬州港物流园区，第二各层次是服务于区域范围的物流园区和中心，第三个层次是服务于本地的物流中心。

1. 扬州港物流园区与各级物流园区的协调

首先，作为中心的扬州港物流园区是扬州市物流园区的重中之重，它功能齐全，物流处理量大，主要承担大宗和整装的运输、仓储和流通加工业务。它为各物流园区和物流中心提供货物集散、转运、配送。同时还担当扬州市的国际物流的重任。

2. 沿江开发带物流园区的协调

扬州市内长江岸线的三个港口同时规划物流园区，之间的协调非常重要，尽量减少同类竞争，三个物流园之间即要协作又要有分工。

扬州市的进出口物流业务主要由扬州港完成，而扬州市的化工产品的物流需求主要由仪征港物流园区满足，江都港利用京沪高速的优势，可分担较大部分的苏北物流需求。如果某个港口出现阶段性物流量过大，可转移部分物流量到其他两个港口作业。

3. 扬州市区物流园区协调

在扬州城东西南北各规划了一个物流园区（或中心），扬州港物流园区与其他各园区的协调上面已阐明，这里主要分析其他三个的协调。

联运中心物流园区的特色非常明显，就是铁路运输和运河运输相关的业务，扬州市对这两项的需求基本由它来完成。城西物流园凭借该处的铁路货站，分担城西的部分铁路货运业务。城西和城东的物流园区／中心负责对市内市场和流通企业的配送，通过信息平台分工协作，统一配送。

4. 江都物流园区的协调

江都港物流园区和砖桥物流园区的分工如下：前者主要负责港口运输相关的业务和沿江开发区的仓储业务，后者主要负责公路运输相关业务、江都市区配送以及江都中部开发区的仓储业务。协作表现在运输车辆和设备的调配，仓储吨位的调配。

5. 高邮市物流园区协调

高邮市的物流园区之间是主辅关系，开发区物流园区作为高邮综合物流园区，在高邮市内处于主导地位，为两个物流中心提供转运、配载服务。两个中心为其分担部分农副产品的流通加工和运输任务。

6. 物流园区协调方法

(1) 建立物流业的统一协调管理机构

建议由有关经济综合部门牵头，交通、铁路、内贸、外经贸等有关部门参加，建立一个物流业管理机构，统一领导、组织、协调多个交通部门、流通主管部门和行业的工作，制定规范的物流产业发展政策措施。

(2) 充分发挥物流信息平台作用，实现作业协调

信息平台是现代物流的标准，它的主要功能之一就是实现不同地域物流作业的协调，这种作业协调主要表现在两方面：一是作业进度协调，二是作业任务的转移协调。

第七章 物流信息平台建设规划

第一节 网络系统设计规划

网络平台是信息传输的载体和用户接入信息平台的手段，对于信息平台来说，它是最底层的一个平台。

一、网络系统设计规划的目标

建立支持信息交换、分布数据资源访问、分布事务管理、负载均衡、系统管理和调度以及 Web 应用服务的支撑平台和中间件。

二、园区局域网(LAN)的连接设计

园区内根据对网络需求分析及设计思路，按照分级结构、集中管理的模式，通过多种广域通道扩展。

1. 网络系统应用模式

网络应用模式出现三层网络应用模式，即表示、处理、数据管理和查询明确分为表示层、功能层和数据层三层，应用中可根据需要将处理层放在客户端或主机端，大大简化了网络应用的开发，具有很大的灵活性。

物流信息平台中用户多、数据量大，服务器的数据吞吐量非常大，为了保证网络的高效性，需要有针对性地对重负载的服务器实行负载均衡技术。

2. 局域网网络结构设计

(1) 园区主干网：从网络传输性能上来看，采用 100/1000M 以太网作为园区网光纤主干是性价比最优的选择。同时为了充分发挥园区网主服务器群的作用，决定采用高速线路与服务器连接（如：千兆以太网）。

(2) 主干网交换机：由于园区主干网承担了园区的网络包交换、子网划分、网络管理等重要任务，因此应采用具有多层路由功能、包交换性能高的交换机作为主干网的节点机。

(3) 第二层交换机：各物流作业点的第二层交换机采用 10/100M 自适应，且具有良好的性能的，支持虚网 VLAN 划分的交换机。这样既可以适应目前各物流企业现有的设备，又能为今后增加设备提供方便。

3. 设备及应用系统的选型

(1) 中心服务器的选型

中心服务器是整个园区网络的核心硬件，是整个信息平台的数据处理中心，常用的服务器类型主要有两类，PC 服务器和小型机。

(2) 操作系统的选择

服务器的操作系统主要有：SCO Unix、Solaris、Windows2000、WindowsNT 4、Linux、Novell Netware 等。

操作性系统的选择视投资成本和对网络管理维护人员的技术水平和专业要求而定。

(3) 数据库平台选择

数据库平台主要对用户数据信息资源的组织管理和维护，是信息平台的核心。数据库平台主要有 Oracle、Informix、DB2、Sybase、Windows SQL Server 等。

根据物流园区的信息需求特点，应选择分布式的数据库，技术成熟，规模较大，支持大量在线用户、大量并发查询和数据更新。

三、广域网的联接设计

扬州物流园区的广域网连接方案如图：

图 7-1 扬州物流园区广域网连接方案

第二节 物流信息平台应用系统规划

根据其服务对象的不同，可把应用系统划归到三个平台上。

一、公共信息服务平台

公共信息服务平台是面向所有用户的，为社会各类用户提供 WEB 浏览、信息查询、信息发布等基本功能，同时提供与共用基础平台的接口。平台以 WEB 站点的形式实现。

二、共用基础平台

这是整个物流信息平台的核心部分，为成员客户（包括政府行业管理部门、物流园区内企业及会员物流客户）提供物流信息平台的基础应用功能。主要包括：

1. EDI 电子数据交换系统；
2. GIS/GPS 车辆跟踪定位系统；
3. 结算支付系统。

三、物流作业平台

物流作业平台是针对园区内各物流企业的，用于其自身物流业务操作和管理。物流作业平台主要包括以下几个系统：

1. 条形码数据采集系统；
2. 仓储管理信息系统；
3. 运输管理信息系统；
4. 配送管理信息系统；
5. 货代管理信息系统；
6. 客户管理信息系统；
7. 合同管理信息系统；
8. 统计/决策支持信息系统；
9. 行政管理信息系统。

第三节 网络管理系统规划

一、网络管理的主要功能

1. 网络设备管理；2. 网络应用管理。

二、网络管理方案选择

作为一种网络管理平台，一般必须能提供以下的基本支持：自动发现网络拓扑结构和网络配置、事件通知、智能监控、多厂商网络产品集成、存取控制、友好的用户界面、网络信息报告生成和编程接口等。同时包括以下功能：

1. 以业务为中心；2. 为应用软件和服务提供环境；3. 性能价格比优；4. 标准支持和协议的独立性；5. 集成性和灵活性。

第四节 网络安全管理规划

网络要求有充分的安全措施，以保障网络服务的可用性和网络信息的完整性。要把网络安全层，信息服务器安全层，数据库安全层，信息传输安全层作为一个系统工程来考虑对业务系统可靠性，要求满足实现对硬件的冗余设计和对软件可靠性的分析。

第五节 扬州物流信息平台建设建议

一、分阶段开发建设

信息平台的建设同园区开发建设一样，应统一规划，逐步实施。

表 7-1 扬州物流信息平台建设阶段

阶段	项目	备注
----	----	----

近期规划	2002 2005 扬州市物流信息平台实施方案制定	主要考虑：u 在系统结构上，采用 C/S 应用模式，采用安全机制实现局域网和广域网的连接 u 在信息结构上，实现中心数据库的集中管理，分布数据源采集和融合；u 在共用机制上，与铁路 TMIS、港航 EDI、海关报关系统等留有平滑接口
------	---------------------------	--

选择适当的支柱企业和物流园区/中心制定实施方案并具体实施 加快物流信息源提供系统的建设，并由点带面

建立 EDI 分中心 学习借鉴物流先进城市的经验和理念

信息化实施 重点是 GIS/GPS 系统开发建设

物流信息平台标准的制定 主要考虑：u 现有信息平台整合标准 u 信息共享协议制定 u 使用者权限设定

物流信息技术人才的培训

中远期 2005|2020 综合物流信息平台增值功能的建设及跨行业、跨地域功能的提升
u 各作业子系统的建设完善 u 行业管理子系统的建设完善 u 电子商务支持功能的建设完善

建设开放式 EDI 系统 是指公共的非专用的标准，以跨时域、商域、地域、信息技术系统和数据类型的互操作性为目的，自治参与方的电子数据交换

根据近期规划制定的详细规划、实施方案，分布实施。到 2020 年全面建成功能完善的扬州市物流信息平台系统。

二、信息平台参与各方的责任

分析研究参与者各方的责任和义务是为了明确各方的任务分工，整合多种管理体制、多种运输方式多种类型参与者，使其形成有机整体，构造有效协作的现代物流体系。

1. 政府方面责任

u 行业相关法规、政策信息的收集、整理、分布；

u 技术认证体系法规的制定；

u 信息共享协议法规的制定，以及共享协议的执行协调和监督管理；

u 各相关行业管理部门信息系统的整合

各政府部门负责自己实现管理职责的基础子系统的建设，包括海关报关清关系统、预出境检验检疫系统、商品综合信息系统、税务综合管理系统等；

2. 物流园区经营管理者的责任

物流园区经营管理者的责任包括：1. 本园区信息系统的技术保障和日常维修管理工作；2. 物流基础信息搜集、处理及发布的工作；3. 各子系统间通讯协议标准的制定和监督管理；4. 各子系统共用数据发送频率和格式的制定及监督管理；5. 从各子系统中进行共用数据的抽取及存储；6. 共享数据的安全责任、使用权限的制定和监督管理；7. 园区各类设施设备使用情况的分布；防盗报警系统的建设。

3. 园区物流企业的责任

u 与政府部门共同承担共用系统项目的建设，这些项目包括 EDI 系统、GIS/GPS 系统、无线集群调度系统等；

u 自己承担企业自用系统建设，包括内部信息网络。结算系统、行政管理系统和自用物流作业系统等；

政府、物流园区经营管理者和园区内企业在发展物流信息网络中起到一种互补、协作、共同发展的作用。

第八章 扬州市物流系统评价分析

第一节 扬州市物流系统规划的技术评价

在对扬州市物流系统规划的技术评价方面本报告采用了目标层次分类展开法。

对扬州市现代物流系统的技术评价从物流需求满足度、物流网络通达性、资源利用可获得性和项目保障体系等四个指标加以分析。

1. 物流需求满足度指标分析

(1) 物流日处理量

表 8-2-1 扬州各市物流园区物流日处理量

地区 物流日处理量 (千吨) 物流园区总规划面积 (公顷) 每千吨占地面积(公顷/千吨)

近期 远期 近期 远期 近期 远期

扬州市 26.4 88 132 352 5 4

江都市 14.6 46.5 73 183 5 4

仪征市 10 25 50 100 5 4

高邮市 2.4 10.5 12 42 5 4

宝应县 —— 5.0 —— 21 5 4

合计 53.4 175 267 698

(2) 层次物流处理量比

层次物流处理量比 = 国际物流日处理量 : 区域物流日处理量 : 本地物流日处理量

图 8-2-3 扬州市近期和远期层次物流处理量比

(3) 园区覆盖密度

表 8-2-2 扬州各市物流园区覆盖密度

地区 近期 远期

物流园区总面积 (km²) 覆盖密度 (‰) 物流园区总面积 (km²) 覆盖密度 (‰)

扬州 1.32 1.4 3.53 3.6

仪征 0.5 0.5 1 1.0

江都 0.33 0.2 0.85 0.6

高邮 0.1 0.05 0.44 0.2

宝应 0.01 0.007 0.02 0.01

(4) 园区辐射半径

规划园区的总辐射半径包括苏中、苏北、皖北部分地区和苏南部分地区。扬州市物流系统辐射区可分为 4 级。

2. 物流网络通达性指标分析

扬州市物流网络通达性指标可以通过联运点百分比、运输路线等级及依托枢纽等级和物流信息网络完善度加以衡量。

(1) 多式联运点百分比

表 8-2-3 扬州市物流园区可开展联运业务点

联运类型 公、铁 公、水 公、空 铁、水 公、铁、空 公、水、空 总计

2005 个数 2 3 0 4 0 0 9

百分比 18.2% 27.3% 0.0% 36.4% 0.0% 0.0% 81.8%

2020 个数 1 1 1 8 1 0 12

百分比 7.7% 7.7% 7.7% 61.5% 7.7% 0.0% 92.3%

(2) 运输路线等级及依托枢纽等级

该指标用于评价运输路线效率性和物流量的可获得性。

表 8-2-4 扬州市规划物流园区 (中心) 交通连接情况

一级口岸 运河码头 铁路 高速公路 一级公路

2005 个数 3 3 5 6 7

百分比 27.2% 27.2% 45.5% 54.5% 63.6%

2020 个数 3 4 7 8 9

百分比 23.0% 30.1% 53.8% 61.5% 69.2%

(3) 物流信息网络完善度

该指标用于评价信息网络的利用率和物流信息的共享率。

表 8-2-5 扬州市规划物流园区 (中心) 联网率 (%)

园区间 与海关 与工商税务 与大型枢纽 与大型客户 与相关行业管理部门

100 23.0 69.2 46.1 53.8 76.9

3. 资源利用可获得性指标分析

(1) 土地资源可获得性

把用地受限制度分为 5 级，其中 1 级表示受限制程度最低，5 级表示受限制程度最高。以下是扬州市各性质的物流用地规模和受限制度的比较。

表 8-2-6 扬州市各性质的物流用地规模和受限制度的比较

沿江带 其他开发区 城区边缘 城区 乡镇

用地规模 (公顷) 2005 190 40 32 2 - 3 4 - 8

2020 500 120 53 2 - 3 22 - 28

受限制度 1 2 4 5 3

(2) 人力资源可获得性

通过人才培训和人才引进在 2005 年之前，物流业人力资源结构达到下图所示比例，将满足扬州物流发展的近期需求。

图 8-2-4 2005 年扬州市物流企业人员学历比例图

4. 项目保障体系指标分析

(1) 分阶段实施方式

在园区布局规划中，注重阶段性。表现在：园区点位由少增多（近期 11 个，远期 13 个）；园区规模上也是以小规模启动，逐步扩大（近期 218 公顷，远期 698 公顷）；园区功能也是由简单到综合；信息平台也是逐步完善功能，逐步扩大网络。

(2) 资金筹措方式

资金筹措方式的多样性可以提高项目资金募集额度，同时减小风险，并提供多种形式的运营模式。扬州市物流系统以政府投资为主，并鼓励企业、个人的资金投入和外资参股

(3) 政府支持度

政府从多方面对物流业提供支持。政府对进入物流园区企业从立项审批、用地、税收等方面提供优惠政策，并负责物流系统的协调和各项标准、规范的制定。

第三节 扬州市物流系统的社会经济评价

采用范围法和有无对照法相结合的评价方法。首先对各准则按范围分类，在分类准则下筛选指标。对各指标在“有项目”和“无项目”的情况下前后对照，分析其效果和影响。社会方面指标定量分析为主，对于经济方面指标尽量能够定量度量计算。

1. 资源整合效益

(1) 土地有效置换

通过有效置换现有土地的功能，实现土地利用的优化重组，从而获得经济效益。这主要表现在两方面：

u 城区货场、仓储用地的迁出，而获得利用价值更高的商业用地和居民用地。

u 物流用地的相对集中而产生的规模效益。

规模集成系数是规模集成度的倒数，园区规模越大，功能越全，规模集成系数越小。

(2) 设施集约利用

物流设施包括公共道路设施、交通枢纽、物流运载工具、仓储库容量、信息网络等资源。通过物流园区的规划建设，在更大范围内调配物流设施，提高这些设施的利用率，缩短这些设施的投资回收期，增加年收益率。

这里给出了扬州市 2001 年和物流项目建设后 2005 年、2020 年货运车辆和船舶工具效率指标情况。

表 8-3-1 扬州市现状年和规划年运输工具效率指标比较 (%)

运营指标年份 营运率 里程利用率 (或航行率) 实载率

2001 全社会营运车辆 61 59 58

专业载货车辆 74 60.8 59.8

货拖 97 24 ——

货驳 96 22 54

2005 全社会营运车辆 66 70 63

专业载货车辆 84 75 70

货拖 98 32 ——

货驳 97 28 60

2020 全社会营运车辆 69 75 70

专业载货车辆 90 88 82

货拖 98.5 45 ——

货驳 97.5 40 65

(3) 能耗降低

主要是运输工具运输效率的提高,例如空驶率的降低、实载率的提高,使得在同样周转量的情况下,油耗降低。

表 8-3-2 扬州市现状年和规划年运输工具平均油耗比较 (%)

车种平均油耗 汽油车 柴油车 全社会营业性运输船舶 专业性货运机动船

2001 百车公里 (升) /每千瓦小时 (公斤) 25.2 24.7 192 182.1

百吨公里 (升) /每千吨公里 (公斤) 6.1 4.5 7.1 6.9

2005 百车公里 (升) /每千瓦小时 (公斤) 22.9 22.5 172.8 165.7

百吨公里 (升) /每千吨公里 (公斤) 5.6 4.1 6.4 6.3

2020 百车公里 (升) /每千小时 (公斤) 20.2 19.8 151.7 145.7

百吨公里 (升) /每千吨公里 (公斤) 4.9 3.6 5.6 5.5

2. 投资产值效益

指新的资金投入而增加的直接收益，本报告用新增产业生产能力来度量。下表是根据园区规划规模和建设进程而得到的物流新增生产能力。

表 8-3-3 扬州市规划年新增生产能力

项目 仓储年新增增长率 (%) 货运量年新增增长率 (%) 其他增值项目年新增增长率 (%)

2005 10 20 30

2020 30 35 45

3. 间接拉动效益

(1) 对其它产业的产值贡献

根据经验物流业务基本外包后企业可降低 10% 左右的生产成本。

(2) 促进资源开发

园区规划中考虑了针对扬州农副产品的物流服务，到 2005 年可提高农副产品交易量 20%。物流业的改造整合、物流园区的规划建设将改善扬州的旅游环境并可能创造新的旅游资源。

4. 产业技术进步

(1) 物流信息化

比起企业自发建设信息平台，物流园区的规划建设把扬州物流信息化程度至少提前了 5 年。

(2) 物流设备现代化

通过对物流系统的投入，逐渐淘汰一部分老化效率低下的物流设备，在园区建设中注重设备的先进性，以适应物流高效化、绿色化的要求。较完善的现代化的物流设备将把物流作业效率至少提高 10 个百分点。

(3) 物流标准化

5. 区域发展

(1) 产业结构调整

物流园区的规划，创造了扬州市良好的物流环境，使得苏中、苏北物流业务向扬州集中，几个大型物流园将成为经济龙头，扬州市的支柱产业向物流业偏移，整个产业结构将有一定的调整。

(2) 投资环境改善

硬件环境主要是交通条件和运输设施的改善；软件环境的改善包括物流服务质量的提高、物流服务范围的扩大、市场规范性的提高、政府行业管理部门效率的提高等。

(3) 居民生活水平提高

物流业是扬州市新的经济增长点，提高了扬州市的 GDP，使得居民总体收入相应增长。物流服务水平的提高、环境质量的改善也可使居民综合生活质量提高。

6. 环境优化

(1) 自然环境质量提高

(2) 城市交通环境改善

大型物流园的规划建设，使得物流业务集中在城市边缘进行，大大减少了货运车辆对城市交通的压力。

7. 就业效果

(1) 新增就业人数

物流园区的建设直接增加了就业岗位，提供了地区就业机会。预计到 2005 年物流行业就业人员在目前基础翻一番，到 2020 年物流行业就业人员是目前的 3 倍。

(2) 人才结构调整

物流产业的人才结构调整见下表：

表 8-3-4 扬州市现状年和规划年物流产业人才结构调整（%）

年份	低技术工人	中高技术工人	高技术 + 管理人才
----	-------	--------	------------

2001	57.1（%）	34.2（%）	8.7（%）
------	---------	---------	--------

2005	40（%）	48（%）	12（%）
------	-------	-------	-------

2020 25 (%) 45 (%) 30 (%)

第九章 扬州市现代物流规划实施保障

第一节 政府在物流业发展中的地位和作用

政府在物流园区的发展建设中的作用主要有以下几方面：

1. 从立法上利用经济手段、行政手段对物流园区的建设发展进行宏观调控、引导与管理，出台相应的扶持政策和措施，为物流园区的建设发展创造良好环境。
2. 在市场开放、保证公平竞争方面加强决心和力度，为物流园区的长远发展打下坚实的基础。
3. 树立“政府产品就是服务”观念，增强政府为市场、企业服务的意识，改善经贸、工商、金融、税务、商检、海关等各主管部门的服务质量和服务水平，简化工作流程，提高工作效率，为物流园区的建设发展提供良好服务。
4. 创造优越的基础条件，加大公益性基础设施的规划建设，为物流园区的建设发展创造高水平的硬件环境。

扬州市政府在物流园区开发阶段最为紧迫的任务主要有：

1. 抓好规划；
2. 加强对物流项目的协调服务；
3. 加强物流项目用地政策支持；
4. 建立物流项目多元投入机制；
5. 加快培育骨干物流企业；
6. 加强多式联运的标准化工作；
7. 培训和宣传工作

第二节 物流园区建设管理模式

在物流园区的发展建设上，不同国家的建设管理模式不同，这里重点介绍日本和德国在物流园区建设管理上的经验，为扬州市发展提供参考。

日本和德国在物流园区的建设经营过程中采取的方式不完全相同，政府在其中所起的作用也不一样。在德国，政府的参与更多，作用更大，是主要投资方，在参与的深度上，以物流园区所在的地方乡、镇、市政府为主体，州和联邦政府负责不同层面的协调工作。在日本，政府参与的方式主要是间接参与，具体业务委托公益组织(如物流行业协会)或有限责任公司等专业机构运作。政府只负责总体协调和宏观管理，并制定相应的政策、法规

第三节 物流园区的开发模式

根据扬州市改革开放以来经济运营体制的实际情况和国外物流园区的发展经验，物流园区在开发模式上可能的选择将有四种，即经济开发区模式、主体企业引导模式、工业地产商模式和综合运作模式。

一、经济开发区模式

将物流园区作为一个类似于目前的工业开发区、经济开发区或高新技术开发区的项目进行有组织的开发和建设。将是在特定的开发规划、政策和设立专门的开发部门的组织下进行的经济开发项目。

二、企业引导模式

物流园区的重要功能是物流的组织和管理，是物流企业和工业、商业企业在相对集中的场所建设和开发物流园区，是希望在规模化物流运作资源及条件的支撑下，达到降低物流成本和提高物流经营与管理效益的目的。

三、工业地产商模式

将物流园区作为工业地产项目，通过给予开发者适应工业项目开发的土地政策、税收政策和优惠的市政配套等政策，由工业地产商主持进行物流园区的道路、仓库和其它物流基础设施及基础性装备的建设和投资，然后以租赁、转让或合资、合作经营的方式进行物流园区相关设施的经营和管理。

四、综合运作模式

综合运作模式是指对上述的经济开发区模式、主体企业引导模式和工业地产商模式进行混合运用的物流园区开发模式。

第四节 物流园区经营模式的设想

一、提倡建立中立的经营管理公司

1. 经营管理公司的性质

由于经营管理公司的“中立属性”，决定了其最终的性质是受雇于投资方，但并不是任何单一方面的代表，有别于现在的交通投资公司或其它机构的投资公司，其本身并不是物流园区的业主，而是代表物流园区股份公司实行经营管理职权的机构。这样做的好处在于它可以避免来自任何单一方面的要求，而轻易地左右物流园区的发展方向，保证物流园区的发展真正符合大多数股东的意愿。

2. 经营管理公司的任务

经营管理公司的主要任务是根据股东的要求，按照现代企业管理制度，确保股东的资产投入增值、保值。其职责是服务于股东大会和董事会，而不是隶属于某一股东，它始终是以管理者的身份为其成员提供服务的。它的任务具体体现在：

(1) 土地的开发与交通基础设施的规划建设；(2) 协调企业与政府之间的关系；(3) 宣传与招商；(4) 物流园区潜在客户的开发；(5) 园区物业管理服务；(6) 企业投诉回应；(7) 园区发展规划的制定；(8) 园区内企业间的协调工作；(9) 园区信息网络平台的建设与运营；(10) 园区与园区间的网络化设计等。

二、物流园区经营的主要步骤

物流园区作为大型的物流基础设施，开发的周期一般比较长，通常要经过以下一些步骤：

1. 土地的征用；2. 周边公路、铁路和其他市政基础设施的建设；3. 物流园区的宣传与招商；4. 土地的出租与出售；5. 园区内建筑物、构筑物的规划与建设；6. 建筑及物流设备的租赁；7. 物流园区网络平台的建设；8. 物流园区服务项目的再开发。

三、加强物流园区的营销理念

1. 为已经入驻园区的客户带来利益(例如创立和重组服务项目，提供物流服务的系统化解决方案，物流网络的准入服务等)；

2. 为新迁入区内的物流服务商带来利益(例如在认识和进入市场方面，投资方向，加盟于强强联合之中等)；

3. 为物流园区所在地区带来利益(例如将物流服务提升为当地的品牌，增加投资吸引力，提高地方就业率，带动第三产业发展等)。

四、推进物流园区的网络化连接

扬州市物流园区网络化的发展可以在运营初期借鉴先进国家的建设模式。成立全市物流园区发展协会，统一协调各物流园区的发展进程、合作条约及相互关系。信息网络方面的连接和组织网络方面的连接应当并行，与周边城市乃至全省和全国进行资源共享和区域联盟。

五、建立物流园区间的交流机制

建立物流园区间的交流机制，应该在物流园区规划建设的开始直到建成运营期间一贯被重视起来，并使之制度化，将经验交流变成长期的行为。这种长期的经验交流其根本目的在于，有助于物流园区间取长补短和共同探讨，甚至可以通过它改变一些物流园区发展的命运。

第五节 物流园区的投融资机制

一、物流园区的投资主体

物流园区的建设周期一般较长，投资大而收益低，需要政府扶植。从市场有效性和效益特殊性来说，其自然垄断性较强，它既具有经济效益又有社会效益，仅靠市场调节会出现供给不足，必须由政府承担一部分投资或进行必要的干预才能达到供求平衡。

对于政府和企业物流园区建设投资中的分工，应进一步明确。政府投资应限制在园区内及其周边的公共领域，包括公益性项目和基础设施项目。而企业主要投资的对象则是园区内的非公共领域的建设。

二、物流园区的投融资方式

1. 政府直接投资；
2. 政府采用经济手段支持；
3. 企业自建；
4. BT&O(Build-Transfer & Operate)方式。

第六节 鼓励企业进驻物流园区的相关政策

本报告认为要吸引企业的入驻，在制定物流园区初期的准入规则的同时，还要制定一系列优惠政策，主要内容包括：

1. 土地政策

对列入规划的物流园区的土地征用，建议减免土地出让金；

2. 贷款优惠政策

根据银行的有关规定，建议给予长期低息贷款；

3. 建设资金来源政策

对列入规划的物流园区，有关部门统筹对周边交通市政设施进行调整和改造等所需的资金；

4. 税收政策

对列入规划的物流园区，实行“税收属地化”的政策：

5. 便捷通关政策

建议海关、商检等部门进驻物流园区，开辟保税仓库和监管仓库，以在园区内可以直接办理国际贸易业务等其他配套政策。

在争取政府对物流园区优惠扶持政策的同时，为了加快物流园的开发建设步伐，鼓励和扶持物流企业的发展，对进驻物流园区的物流企业建议实行以下政策：

- u 对企业所需用的土地实行土地期权制，即一次性锁定土地价格，企业先采用租用和合作的方式，待企业发展以后，再办理土地有关手续；

- u 以税抵租；

- u 对物流企业投资者的子女就读提供方便和服务；

- u 建立物流园区发展基金，对进驻的企业实行中长期低息贷款；

- u 一事一议的优惠政策。

需要强调的是，在物流园区发展的全过程中，应注意政府职能的转变。随着民营化的推行，政府应逐步放松物流市场准入限制，降低市场壁垒，规范和促进市场的有序竞争。政府部门肩负的责任和面临的挑战会逐渐发生改变，这些挑战主要来自国有企业的深化改革与重组、特许管理、竞争政策、市场准入以及交通安全和环境管制等方面。