

上海物流园区布局研究

袁庆达

摘 要: 本文先对上海现有物流园区布局现状进行简要介绍, 然后对现有物流园区的功能定位和布局加以分析, 并在此基础上对上海市物流园区网络布局提出调整建议, 最后对物流园区网络布局调整后上海西南部物流枢纽外移的可行性进行了简要的分析。

关键词: 物流园区; 物流能力; 交通网络

中图分类号: F252 **文献标识码:** A **文章编号:** 1006-1894(2006)01-0057-04

一、上海现有物流园区分布和功能定位

在《上海市“十五”现代物流产业发展重点专项规划》中确定了“十五”期间上海将重点发展外高桥、浦东空港和西北三大物流园区, 它们的地理分布和功能简介如下:

外高桥物流园区位于上海东北端, 濒临长江口, 处于中国黄金水道——长江与东海岸线的交汇点。该园区属于港区一体转口贸易型园区。提供集装箱货物配载、货物中转与仓储、国内外货运代理、多式联运、物流信息管理的功能; 以及进出口贸易、报送、通关、货物装卸、保税仓储、保税展示、分拨配送等服务功能。

浦东空港物流园区位于上海东南方向, 浦东新区和南汇区交界处的东海之滨。该园区属

销诉讼。

(作者单位: 复旦大学)

注 释:

- ① 达艺家私有限公司 (Decca Hospitality Furnishings LLC), 是香港达艺控股有限公司 (Decca Holdings Limited) 旗下的负责家具和装饰材料生产的公司。
- ② 在反倾销调查期间, 美国商务部制发的调查问卷不只上述两份, 但考虑到与本案的相关性, 故法院的讨论仅限于这两份问卷。
- ③ 本项问卷要求的资料, 主要为涉案公司的结构、经营事业、以及受调查或复查产品的产量及在所有市场的销售价格等一般性资料。
- ④ 反倾销法对“利害关系方”的定义是“受调查产品的外国制造商、生产商、出口商以及美国国内进口商”。
- ⑤ 实际上, 商务部 2005 年 4 月 5 日已在《联邦公告》上公布了针对非市场经济国家反倾销调查中的单独税率和混合税率的修改规定, 但是法院认为商务部的这一公告行为是在对达艺家私做出裁决之后进行的, 因此商务部的改正努力与本案无关。

于航空口岸物流型园区。提供货源组织、中转、装卸和仓储等综合服务和多式联运功能。

西北综合物流园区位于上海西北部的普陀区桃浦镇。该园区属于陆路口岸型物流园区。以省际物流集散功能为主,同时提供货运配载、交易、信息服务、仓储(保税仓储)、流通加工、配送、展示等物流服务。

除了上面提到的上海市重点建设的3个物流园区外,实际上在“十五”期间上海市其他几个郊区对物流产业的推进也在积极进行。比如上海东北部的宝山区规划设计的占地7.5平方公里的上海吴淞国际物流园区已经开始建设,其功能定位为以国际集装箱多式联运和钢材配送为主体的综合性物流园区,园区设多功能服务区、国际采购分拨配送中心、铁路国际集装箱结点站、农副产品交易中心、综合物流区和钢材配送中心;位于上海南部的南汇区规划设计的到2020年区域规划总面积达13平方公里左右的洋山深水港同盛物流园区一期约155万平方米已经开始建设,将具有仓储、运输、加工、贸易、保税、临港工业、分拨和国际商贸等综合功能;位于上海西南部的闵行区规划设计的上海南方综合物流园区规划用地面积40万平方米,功能定位为大型综合物流基地,一期总建筑面积10万平方米的工程已竣工并投入运营。

上面介绍的6个物流园区,除洋山深水港同盛物流园区处于规划建设阶段,其余5个物流园区都初具规模。此外,目前上海还有几个区准备规划建设物流园区,如上海“十五”物流规划中提到的安亭镇和松江区,以及没有提到的闸北区。

二、上海物流园区布局分析和调整建议

物流园区的主要功能可以概括为集约功能、转运功能和指挥功能,而这些功能的发挥主要是依靠足够的物流量加以保证;相应的,合理的物流园区布局也会有利于减少巨大的物流流量对城市的影响。

1. 上海物流流量分析 随着上海市航运中心建设的加速,近几年上海市的货物运输总量以7%左右的速度增加,但各种运输方式的增加值有所不同。从2004年上海货物运输总量的构成来分析,可以看出水运的比重较大(达到总货运量的43.9%),而且增长的速度是最快的(同比增长11.7%),而运费低、运能大的铁路运输,却只占货运总量的9.9%。在铁路、水运、公路、航空4种运输方式中,公路货物运输总量最大,几乎达到了上海货物运输总量的一半;一般而言,公路运输的有效辐射半径是600公里,且对道路资源的消耗严重。以上表明上海在陆路运输上的铁路运输环节比较薄弱,公路运输的量、增速慢,实际也就是对广大内陆地区的辐射和服务的力度还有待加强。

2. 上海物流园区布局分析和调整建议 上海要想作为中国未来的国际航运中心,就必须提高其对中国内陆地区的物流服务能力。从辐射能力看,上海地处华东地区,同时作为长江的龙头,上可辐射至华北乃至东北,下可辐射到华南,沿江可辐射到中西部地区,具有不可比拟的辐射优势,但这种优势要转化为实实在在的物流能力,合理的物流园区布局和园区功能设计就变得非常重要。

从服务对象来看,对物流服务需求最大的是制造业和第三产业中的商业,从物流服务的地域来划分,又可以分为国际、国内和本区域。上海市目前在对国际物流服务能力的提高方面投入较大,在上述6个物流园区中,侧重直接为港口提供服务的就有3个,还有一个

吴淞国际物流园区也是以国际物流为主要功能定位。这4个物流园区沿江分布在上海东南和东北部,目前园区内陆货物的集散主要以公路运输为主,对上海外环交通资源的冲击较大,但随着浦东铁路的开通和上海内河运输“一环十射”规划的落实,它们对上海市道路资源的依赖和影响会有所减少。因此,在提供国际物流服务能力方面上海市从基础设施平台搭建角度已经做好了储备,下一步需要做的是如何合理调整这4个物流园区的功能定位。比如外高桥物流园区和洋山港同盛物流园区及吴淞国际物流园区之间,可以肯定的是洋山港开通后外高桥港口在国际海运中的地位会受到较大的冲击,因此外高桥物流园区应该大力挖掘其在内河和近洋运输方面的物流服务能力,作为外高桥园区辅助角色的吴淞国际物流园区应该适当放缓其开发建设速度。

物流作为新兴的服务行业,其对需求的依赖程度非常大,目前国内超过60%的物流园区空置率足以说明没有足够的市场需求,物流园区无法生存;相反,如果需求较大而没有足够的物流服务能力供给,又会带来交通拥堵不堪、环境逐步恶化和第二产业升级乏力等各种问题。针对上海物流对国内和区内的服务能力方面,从目前的园区布局和功能定位来看,可以明显感觉到规划和设计上的不足,而且已经产生了一些问题。具体而言,作为上海联接长三角以及广大内陆地区的重要物流基础设施,目前投入运营的有上海西北综合物流园区和上海南方综合物流园区,承担着大部分对上海市区的物流配送任务以及进出上海的物流集散任务。其中西北物流园区在长三角的沪宁发展轴上,对中国内陆北部辐射能力较强,且规划面积大、地理位置和交通网络发达,可以承担起上海西北方向物流集散和整合的任务。

而对于上海南方综合物流园区,它具有天然的缺陷,无法承担起上海西南部物流集散和整合的重任,具体表现在:(1)地理位置不理想。它位于闵行区莘奉路、银都路交汇处,距轨道交通1号线和5号线交汇的莘庄站并不远,而此处由于轨道交通的集聚作用和上海市区内较高的房价,必将成为居住的理想区域。在此处搞综合物流园区不仅会影响居民的生活,还会使该地区原本拥堵的交通变得更加让人难以忍受。(2)能提供的运输方式有限。此处公路运输上可以借助外环和沪杭高速,但其他运输方式上,比如铁路和内河航运方面,是该地区欲成为物流枢纽的先天不足。(3)发展的后劲不足。物流基础设施的集中建设需要大量的土地,而此处规划的40万平方米的土地,与上海西北物流园区规划的4平方公里的土地相比,显然不足以为上海物流业发展承担更多的责任。

经过上面的简单分析,从上海市物流网络布局角度,应该将上海西南部的物流枢纽外移到松江区,并且随着洋山同盛物流园区和松江物流园区的发展,逐步淡化和取消目前的上海南方综合物流园区和吴淞国际物流园区,最后形成以同盛物流园区、松江物流园区、西北物流园区、外高桥物流园区和浦东空港物流园区为结点的上海市物流园区网络。

三、上海西南部物流集散中心外移的可行性分析

国家在上一轮宏观调控过程中,已经将物流园区用地的审批作为控制的重点之一,但并不是国家已经关闭了物流园区建设的大门,正如国家发改委副主任欧新黔指出的:总体上来说,物流基础设施严重不足,“十一五”时期应该加大投入、加快发展;物流基础设施的整合与建设,将是物流规划的重点内容。从上海市加大物流产业发展的决心方面考虑,物

流基础设施平台的合理布局也是必须需要解决的问题。因此政策层面将现有的上海西南部综合物流园区从闵行莘庄外移到松江区是可行的。现在需要讨论的是松江不具备发展成为上海西南部物流枢纽的条件,关于这点可以从如下4个方面讨论。

1. 交通运输网络初步形成 松江处于上海与长三角的两条发展轴(沪杭发展轴和沪青平发展轴)的交点,是上海服务长三角的重要枢纽,具有相对完善的综合交通运输网络。公路方面,沪杭高速公路、沪青平高速公路、同三国道、嘉金高速公路、沪松公路等高等级的公路纵横交错,构成便捷的公路交通网络。铁路方面,沪杭铁路复线贯穿松江,沪杭高速铁路正在规划建设中。空运方面,距离虹桥国际机场25公里,浦东国际机场68公里,有高等级公路相连。水运方面,黄浦江横贯东西,已经批准的上海市内河航运发展规划中“一环十射”内河主干航道松江有6条,拥有多个千吨级标准集装箱码头的上海内河港区——李塔汇港区也已开工建设。

2. 信息网络建设已初具规模 可提供国际国内直拨电话、电传、传真等各类通讯服务,以及ISDN、ADSL、DDN等通讯系统。已经全线开通电子政务,覆盖全区内各部门、乡镇、街道。借助上海大口岸物流信息和电子商务统一平台,目前已经达到4小时通关,通关效率与中等发达国家和地区并驾齐驱。

3. 有一定数量物流企业 松江目前有各类物流相关企业394家(相关是指在工商部门登记的经营范围內包含仓储、运输、物流设备制造等业务),其中内资企业379家,外资企业15家。虽然物流相关企业有一定规模,但提供综合物流服务的能力较差,纯粹的第三方物流企业太少,这在一定程度上减缓了制造型企业物流业务外包的速度。

4. 区内可观的物流需求 物流园区的发展离不开其他业态对其所提供物流服务的需求,不考虑上海其他地区和长三角经济快速发展所带来的需求,单就松江区内部来分析,在对物流需求比较大的第二产业和第三产业中的商业这两方面的总量都较大。2004年全区工业总产值1540.97亿元,比上年增长38.3%;随着松江科技园区和出口加工区B区入驻企业的增加,松江区的工业规模将会有较大的增长。2004年松江的消费品零售额在107.5亿元左右,以后还将建成易初莲花、家乐福以及乐购等一批大卖场。松江区目前的物流服务能力已经无法满足需求,比如对仓储能力的需求,目前能提供专业仓储服务的能力仅为有效需求的25%左右。

综上所述,宏观上说上海物流园区布局的调整和优化是可行的,也是比较迫切的,因为物流园区本身不仅承担一定的产业结构调整和产业发 展助推器的作用,同时物流园区也要承担一定的社会责任。

(作者单位:上海对外贸易学院)

参考文献:

- [1] 汤世强.上海物流基地建设战略研究[J].徐州建筑职业技术学院学报,2004,(3).
- [2] 周钧,余铁.上海铁路枢纽货场布局研究[J].中国铁路,2003,(1).
- [3] 马林,沈祖志.长三角经济一体化与区域多物流中心整合[J].商业时代,2004,(8).
- [4] 袁剑.上海发展现代物流业的思考[J].产业经济研究,2003,(3).