

上海西北综合物流基地的未来

—桃浦地区现代物流产业研讨会纪实

本刊记者 王炜

上海市计委副主任

祝兆松：发展现代物流业确实是我们“十五”规划过程中一个非常重要的课题。我们正在编制十五计划的指导思想非常明确，从调整中发展走向发展中调整。以产业发展来说，按照黄菊书记所说的，九十年代产业结构的调整就是调整中发展。而今天所说的建设西北物流基地就体现了发展中的调整。从桃浦八十年代到九十年代的两次规划，实际上体现了这个产业结构调整思路的转变。面向二十一世纪，把生物医药、新材料和现代物流作为上海三个新兴的支柱产业，这些发展也就是通过发展一些新兴的产业来带动整个经济的发展。如同桃浦八十年代的规划针对精细化工如何带动整个经济的发展一样，现在众多的专家在一起讨论现代物流业的发展，也体现了从新兴产业的发展推动整个经济的调整，这也是从这个侧面体现了我们整个经济结构的调整进入到了一个新的阶段。“十五”规划的另一个指导思想，就是黄菊书记讲的几个转变。经济的发展要从“留”到“流”。以前是“不求所有，但求所留”。现在我们面向二十一世纪，思路也要进一步进行调整，即“不求所留，但求所流”。这个流不仅仅是物流，还包括了人才流、资金流、信息流、商流等。我们研究的现代物流，实际上是商流、物流和信息流的结合，而现代物流的发展，最终又带来了资金流、人才流的积蓄和辐射。从发展和战略的角度来看，上海今后要从过去强调企业的流向转向强调生产要素的流动，来使上海在五流的快速运转中发展上海的经济。这可能也是我们新的发展思路的一个转变。

我们如何发展上海现代物流业呢？我感到要借助三大平台。第一，运输平台。我们传统的物流业是以运输为主体，而现代物流业主要是以通过第三方物流信息来掌握和控制整个物流业的信息。在二十一世纪，运输业平台的建设需要大量的投资，我们不仅要进行区域性的道路建设，还要建立整个上海的交通运输网络。在十五期间，提出“三港两网”的方案。三港指航空港、信息港和航运港。两网指高速公路网和轨道交通网。我们要构筑国际大都市的框架达到轨道交通 252，高速公路 153060 第二，信息平台。通过信息网络的建设，加快物流的发展。从 96 年开始实施的信息港计划，原来叫做 1520 工程，现已完成。其中与物流业关系较大的是 EDI 工程。今后，我们要继续优化 EDI 工程，用我们通信信息网的发展来支撑现代物流业的发展。第三，政策平台。现代物流业是第三利润源，然而，现代物流业发展的经济效益主要体现在社会效益上，而并非企业效益。现代物流业的需求是存在的，回收期也不会很短。既然现代物流业是符合社会化发展的趋势，因此我们必须扶持这项产业的发展，国内如何在政策上扶持它，也是一个很重要的外部条件。政府必须从规划、政策的角度来支持现代物流业的发展。我相信，在政府的支持下，大家的努力下，上海的物流业肯定有一个很大的发展。

上海市交通局副局长

干观德：物流问题现在是一个很热的话题。现在我们的运输是一个传统的产业，要达到物流这一步，还有很多路要走，所以充分利用现代的网络技术。

上海历来是全国运输的枢纽和节点，无论是航空、海运、铁路还是公路，所以物流业应该从上海走出更快的一步。上海的物流规划也有好几年的历史了，最早是按交通部提出的全国建立 45 个主枢纽，将 45 个大城市作为节点，进行全国联网的构想，实际上就是提出了物流的雏形，而上海是 45 个城市之一。这是 90 年代初搞的项目，至 1997 年，市府、交通部联合批准该方案。目前要重新进行认识和探讨，特别是引进物流这个概念，这是一个从主枢纽到物流的重新认识的过程。根据上海的地理特点，

即我们的交通呈现两个扇形，一个是对外的，以海运为主：上海港是全国第一大港口，年吞吐量占世界第四位，发展以集装箱为代表的海运。另一个是公路、铁路组成的枢纽。实际上上海是一个扩散形的枢纽，条件非常好，发达的铁路网、公路网正在形成，所以为发展物流业创造了很好的条件。根据上海扇面的特点，现在上海规划上确立两个物流中心，一个是西北物流中心，另一个是西南物流中心，这两个地区现在都有良好的开端。在十五规划中，也有进一步的明确，十五规划的讨论稿中提到，要把现代物流作为一个重点培养的新兴产业，它和新材料、生物医药、环境保护放在同一位置上，实际上这是上海面向新世纪的一个新兴的产业。从美国来说，物流产业的产值已经超过金融业，很了不得。而从上海来说，这个程度还很低，大约占 GDP 的 6.5% 左右。现在各地也是在这方面提出类似的要求，象深圳市，物流、金融和高新技术作为其发展的三大支柱，此外，山东、天津都有类似的构想。今天的会议，我感到桃浦是在发挥区域优势发展物流。实际上也是为市里在这方面进行有益的探索，作为交通部门，一定全力支持。

上海铁路局副局长

忻铁联：铁路是一百多年的老企业，在国外经过了兴起、发达、衰落又重新兴起的过程。而在我国，经济相对来说发展比较缓慢，铁路还是属于比较有竞争力的运输企业。10 月 21 日，整个铁路运行图又将进行大规模的调整，一个是增加列车，一个是提高速度，提高铁路竞争力。

铁路物流尽管现在有一定的发展，但还是比较缓慢，做得还非常不够。由于以前种种原因，不能满足广大货主的要求，我们也在最近成立一个货运公司，铁路物流并不是依靠一个单方面的运输工具就能完成的，要搞好第三方物流。在国外，铁路与货代的关系非常密切，货代与货主的关系又非常密切，货代是一个中间环节，实际上，它为铁路和货主都起了一个很好的促进作用。我想在桃浦镇搞物流中心，我们铁路不仅仅是有责任，而且应当参与到里面去，才能搞好。

上海市普陀区副区长

张克明：现在各个单位都十分重视研究现代物流业，该项工作在过去八年里得到了市的有关委办局对我们的大力支持，最近一段时间以来，市计委为了进一步研究探讨十五计划的发展，先后多次到区府、区计委、桃浦镇视察，这对我区的工作是一个很大的推动。我们区从历史来讲，是比较落后的，市里对我区的定位有两个，第一个定位是老工业区，第二个定位是劳动人力居住区。由于这些原因使得过去我区发展较缓慢，最近市计委对我区发展非常重视，为了使普陀区发展有一个飞跃，一共在我区投资了 60 个亿，拓宽了十几条马路，形成了普陀区整个交通网络。这几年来，普陀区的商业销售总量位居周边地区的第一，这给了我们经济发展一个重要的启示。许多大型的卖场和几大集团的配送中心，基本上都在普陀区，这对上海的人民生活作出了很大的贡献。例如说，曹杨路蔬菜市场，其供应量占上海蔬菜供应总量的 25%，我区的水果供应量占上海市场的 30% 以上，花卉市场占上海的 30% 左右，水产市场则占 70% 以上。所有这些大型卖场和配送中心及各类专门市场，为我们发展物流打下了很好的基础。因此，普陀区的物流发展是今后经济发展的重要方向。

上海市计委综合处处

长阮青：我们的物流基地要有一定的空间，如土地空间，包括土地价格成本要低。物流业的配套服务要跟上：、不仅仅包括物流范围内储运方面的服务、还包括金融、保险以及执法机构、政府部门的到位、围绕这个目标，我们形成了如上的共识。围绕第二个目标，要在市场经济条件下，我们高起点地建设物流基地。我有以下几点感想：第一个感想是，我们的这种做法充分依托了我们桃浦镇本身的资源，如区位和交通资源，这是制定有效的发展战略的基本出发点。第二个感想是，桃浦镇的理念是相当新的。比如说桃浦镇提出的理念是“我们和到基地入驻的企业，包括制造商、销售商、物流公司一起来创造价值”，这是一个很好的理念。另外一个重要的理念是，我们提倡人性化的服务。物流本身是冷冰冰的，但是物流的服务却是和人打交道，镇里的领导从这个角度提高到服务要素的高度是很不容易的。

第三从是我们建设的物流基地的起点是很高的、有别于传统的物流业发展的路子。具体体现在镇政府把重点放在引进大的跨国物流公司上，这起到了良好的示范效果，有着很好的吸引力、这证明了我们政府导向和企业自主选择物流基地的双向竞争相结合。

第四点是在调整中发展，在发展中调整。桃浦镇原有的企业衰落了，如何用新的产业来补充，我们用发展未来岛，通过新的产业来带动旧的产业，这对于上海老的工业区也有很好的借鉴意义。当然，物流基地的配套政策，需要进一步的研究和细化。如何在市场经济条件下建设好物流基地，我们可以把这样一些成果吸收到物流规划中去。

上海市普陀区桃浦镇镇长

是明芳：现代物流已经成为上海二十一世纪发展的新兴的三大产业之一。今年上半年，黄菊书记在视察普陀区时，他对我们作了一个十分明确的要求，普陀区就是要向物流产业发展，也就是说物流产业应该成为普陀区一区一业的重点，是普陀区的支柱产业。为了落实黄菊书记的重要讲话精神。落实徐市长的关于物流成为上海三大支柱产业的精神，我们桃浦地区物流产业的规划、举措以及所面临的问题进行了一些思考，主要有三个方面：一、桃浦是上海发展物流基地的天然资源。

这是因为：（一）经过上年的努力，桃浦地区已经建成了开放性的、放射性的纵横交错的道路网络系统。它的主体道路有四横三纵：横向：从北向南有①沪嘉高速公路，它将和太仓和常熟、苏北地区相连；②204国道，连接桃浦和连云港，也是长江流域十分重要的交通动脉；③312国道，上海至乌鲁木齐把中国最广阔的中西部地区联结在一起；④沪宁高速公路，它是长江流域的黄金走道。纵向：从西向东：①外环线，它是工二海陆上运输的最重要的一条道路，它不仅将沪嘉高速公路、20国道、312国道、沪宁高速公路连接起来，还连接了延安高架、沪杭高速公路以及可十分便捷地到达浦东地区。通过外环线，桃浦可以和江苏、浙江相连从桃浦到上海中心地区的任意一个点一般来说半个小时都能到达，这就为我们陆上的运输配载方面提供了优越的交通条件；②祁连山路，它正好处在桃浦现代物流中心的中部，它的路幅比较宽，并且和四横全部连接，可直接到闸北、虹口、杨浦、宝山地区，同时桃浦地区正处于海港和空港的中间，从桃浦至张华浜集装箱码头12至15分钟，到虹桥机场7分钟的路程，这就为我们进行高密度、大容量的陆上运输的配载提供了现实的可能性。③真北路，连接到延安路高架，是桃浦连接徐汇、长宁、闵行等地区的十分重要的地面交通系统。这种形式的大密度的便捷的交通系统，对形成上海西北地区物流基地奠定了十分扎实的基础，是适合物流业的连动配载、规模化的仓储和社会化配送的基本的交通条件，这是非常重要的优势，同时在桃浦地区形成的产业中也有四个方面的特点：1、高密度的交通与丰富的资源紧密相连。为了物流业的发展，我们留下了近4平方公里的土地，提供了比较低的土地成本。2、发达的基础设施与公路和铁路两位一体的新的道路交通格局。桃浦的基础设施和配套是完全城市化的，有2个水厂，22万伏的变电站。有集中的供热系统，有污水排放系统，这些基础为物流业的发展和包装提供了现实的可能性。3、规模化的仓储和大型的停车设施紧密结合，为现代物流奠定了一些小的细胞。4、桃浦现代化的通讯和人性化的服务体系。因此我认为这是桃浦的天然资源。

（二）发展现代物流是我们桃浦镇坚定不移的努力方向。桃浦地区通过近十年的努力，重污染的帽子已经摘掉了，但到目前为止，留给我们几个问题要解决：1、现在在桃浦化工区里的几所国有企业面临关门的命运。污染结束了，但企业的命运也将结束，这就提出的用什么产业去替代它。2、对这些企业要进行战略性的改组和改造，能源如何消化，同样也需要新的产业替代。在我们这里构筑了的近20万平方米的厂房和仓库，通过实践，我们感到只有发展现代物流和城市加工，这个地区才有希望。为了进一步完善物流规划，我们规划了4平方公里的土地，主要抓好三件事：（1）建设真南路的配载中心。网上平台已初步建立。我们在真南路两侧引进1000家配载企业进驻，真正形成陆上运输配载高地。这项工作分三年建成，今年打基础，明年抓建设，后年形成规模。（2）全面规划开发建设未来岛现代物流园区。占地2.2平方公里，它在历史上受到铁路的封割，地理位置相对封闭，形成一种岛的概念。去年，我们在方方面面的大力支持下，投资1.2亿建成辟通了祁连山南路，它的建成标志着未来岛地区广阔的土地得到了能量的释放。未来岛的建设 and 规划思想着重从四个方面体现：第一，以现代化先进的物流理论为指导，引进和吸收发达国家的成功经验，结合桃浦的实际情况，做到高起点的规划，网络化运行、集约化管理、市场化结算、人性化服务、公园化环境的新的园区概念。第二，我们在规划中要树立全新的经营理念和规划思路，实现新的结构体系、新的社会服

务职能和新的技术手段，对园区的总体的市场定位与单个市场定位有机结合，使园区在产业上、技术上、环境上、观念上、经济上都得到优化。第三，未来岛的规划原则就是适应国际社会经济科技发展的趋势，达到全球化和网络化的趋势，充分运用高新技术手段，提高信息化水平，在规划现代物流的同时，也规划了一个以网络化技术为基础的未来岛中心的概念，促使一大批网络公司进驻未来岛，与物流配载结合，互相促进，互相提高。第四，着眼于未来岛地区的长远发展保持跨世纪的可持续发展的要求，赢得未来，也是桃浦镇的一个十分重要的理念。（3）战略性改造改组桃浦工业区。桃浦镇政府对那些已经奄奄一息的国有企业伸出援助之手，敞开胸怀，欢迎他们。因此，发展物流业也是本着改造一批，新建一批、完善一批，搬掉一批的原则，在原来闲置的土地上建设高标准的现代化的论储。

二、为了进一步实施上海西部物流基地的形成，我们要实施五个一工程，加快园区的建设：

1、构筑一个现代化的交通运输网络。明年打通金昌路，使真南路和金昌路形成一个环型的交通网络，使配载企业有更大的余地、同时要新辟 200 亩地建设集服务、停车、配载、运输等的新功能的配载区域。2、发展一个电子商务平台，拓展网络化物流功能。我们陆上配载运输网络系统已正式启动，这将是建设物流配载平台的起始，它的建成也标志着我们现代物流的网络化系统的开始。在明后年发展的基础上，现有的桃浦镇人民政府的办公地方腾出未，为现代物流配载企业进驻提供更为便捷、宽敞的条件，使这里真正成为一个结算、交易、服务、办证的中心。3、汇集一大批综合物流企业，营造良好的发展氛围。随着中国 WTO 的加入，国外一些知名物流企业的进驻已成为必然。并对进驻未来岛高科技物流园区的物流企业实行以下优惠政策：

（1）对企业所需用地实行土地期全制（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）；（2）税抵租（即第一年实行零租金，三年减半征收先）（3）对物流企业投资者的子女就读提供方便和服务；（4）在未来岛高科技物流园区建立物流发展基金，对进驻的企业实行中长期无息贷款。

三、建设现代物流基地需要市区镇三级政府的共同努力。

政府的推动作用主要涵盖了以下几个方面：1、请求市政府进一步明确物流的产业政策，制定物流的中长期发展规划，2、对投资到物流园区的企业，实施税收的属地化原则，3、进一步完善道路网络和信息化工程。4、建立发展物流基金，提供中长期的低息贷款，把土地建设的成本降低。5、降低土地价格，欢迎投资者进驻。从镇政府角度来说，将让出绝大部分政府收益，同时也恳请市区政府减免物流园区的土地出让金，使这个地区的土地更有竞争性。6、建议有关执法部门进驻我们园区，主要是我们的工商、税务、陆管、商检、海关等。在条件许可的情况下，在我们的未来岛国区建立我们的保税仓库和监管仓库。

总之，我们现在发展物流业就好比美国的管理学大师杜鲁克所说的“物流是经济界的黑大陆，大有潜力可挖”。我想，建设上海西北物流基地的可能性不仅存在，而且它一定会成功。