

特輯

物流地產新價值

〔金融 · 雲端 · 商貿〕

物流地產開發是根據社會發展的需求，選擇合適的地點，投資優質的物流設施，租給包括零售商、製造商和物流服務商等。現代物流地產已進入整合供應鏈新世代，提供倉單質押金融服務、雲端大數據服務、運輸共同配送服務與商貿買賣服務，將是大勢所趨。

(編輯部)

供應鏈倉庫 3.0 時代

■ 文 / 編輯部

當物流園區的倉庫變成時尚空間，變成雲端大數據中心，變成金融融資平臺，變成供應鏈整合中心時，它就是倉庫3.0時代了。



物流園區，是工業化社會轉向服務業社會發展中，產生的新型群聚園區，通過產業的空間集聚、資源的有效整合、業務的流程優化，有效地提升輻射區域內的供應鏈物流運作水準，降低了供應鏈成本，提升了企業的採購、加工和產品流通供應鏈的整體效益。物流園區，有效引導社會資本，進行穩健的長期的投資，吸引企業進駐，促進地方就業與繁榮，對地方經濟發展起到重大推動作用。

台灣物流園區進入倉庫 3.0 時代

2000年代以前傳統的物流倉庫我們稱為倉庫1.0時代；2000-2013年，以普洛斯物流地產公司領頭的現代化公共倉庫，我們稱為倉庫2.0時代；2014年起，日本YAMATO啟用新一代的時空玄關物流園區，大陸阿里巴巴的菜鳥物流園區，台灣永聯物流公司的物流共和國園區，都引進了雲端大數據、物流金融與供應鏈整合功能，創造出倉庫3.0的新時代。

台灣現代工業的發展約在1970年代，勤奮努力的人民，加上土地與低廉的工資與土地，政府大力完善電力、交通等基礎設施，歷經三十多年，成為世界工廠，此時，

台灣的土地是以“工業園區”為主，合法的倉儲用地只有少數的港口附近區域。因為企業的物流需求，企業找不到合適合法的倉儲設施，因此只能在農牧林地或工業區內，興建非法的倉庫來使用，據估計當時全台灣有90%都是非法的倉庫。1990年以後，台灣面臨著土地與人力成本高漲，加工產業與電子代工產業開始外移大陸，台灣工業區企業銳減，人去樓空的工廠土地閒置，台灣政府開始修改法律，允許倉庫設立在工業區內，就地合法化。1990年是台灣現代物流業發展的關鍵起始年，現代化物流中心紛紛興起，包括：統昶、捷盟、大智通、大榮、新竹、環緯、安麗、彬泰、全台、萊爾富、世聯、東元、東立、京揚、如毅、萬商、麗嬰房、中保、誠品、農學社、屈臣氏、佰事達、全日、德記、裕利、久裕、僑泰、中法興、好好與海灣等。原有的非法倉庫依然存在利益，政府因產業需求，又無法提供足夠的合法倉儲用土地，因此並未取締，非法倉庫依然在發展著。此階段，厚生橡膠、勤益紡織與昭安公司開始將閒置工廠或土地轉型作為倉庫出租給有需求的企業，倉庫以RC鋼結構的多樓層庫為主；昶捷物流、城乙物流與許多企業或個人是以租地蓋倉庫再出租給企業方式運營著，每個倉庫都在3萬 m^2 以下，都在新北市林口地區、桃園大園與楊梅地區；立興投資則是以買地蓋倉庫出租方式運營，倉庫地點分布於桃園與新北市八里台北港。不管是地主自建的倉庫或是企業自建的倉庫，這些倉庫據點都零零散散，分布在新北市的七堵、五股、泰山與林口，以及桃園縣南崁、大園、海湖、楊梅、中壢一帶，規模小又極為分散，倉庫幾乎都是鋼構鐵皮屋，這是因為台灣並沒有企業來開發大型的物流用

地，並未發展出大面積的公共物流園區。



台灣桃園 厚生物流園區



遠雄自由貿易港區

在2000年，遠雄空運倉儲參與了台灣交通部民用航空局推動之「桃園航空貨運園區開發計畫」，於2003年正式取得50年BOT開發經營權。遠雄自由貿易港區全區佔地45公頃(約為45萬 m^2)，總投資金額新台幣250億元，成為台灣首座境內關外之航空貨運園區兼自由貿易港區，全世界600多座自由貿易港區中，是唯一包括有航空貨運站、倉辦大樓、增值園區、國際物流中心、運籌中心與轉運中心，這才有真正意義的大型物流園區。但這是國際型企業的需求，做為國際物流的園區，並非以內需型物流客戶為主。主要是因為此園區的設計是保稅園區，倉庫

租金較貴，要前往關外時，必須經過層層審核報關交稅等，並不符合城市物流的需求。

2012年，台灣終於出現一家本土的國際物流地產公司“永聯物流開發公司”，以新北市瑞芳50萬 m^2 的工商綜合區為基地，開發以城市配送為主的大型現代化物流園區，首棟佔地面積29355 m^2 ，建築面積17208 m^2 ，樓地板面積19561 m^2 的現代化倉庫，已於2014年3月完工，並移交給客戶“利豐集團”做為第三方物流中心使用，第二棟倉庫也在2014年11月完工，租給外商時尚品公司雅斯蘭黛與H&M使用，第三棟也將在今年年中以前完工。倉庫柱距採取12米大跨距結構，樓高6米或12米，倉庫內採用高亮度LED節能燈，環保雨水回收系統，倉庫外觀的視覺藝術設計，物流中心員工休憩空間的人性化設計等，都代表著物流園區高級感與價值感，讓在物流中心工作者，成為時尚，成為驕傲。



台灣永聯物流共和國



永聯倉庫外觀



永聯採用12米大跨距

永聯物流開發公司是由國泰人壽(霖園集團)與原來的永聯物流開發公司(三星營造)共同投資，跨入物流地產業，挾著國泰人壽的龐大資金實力，未來將在台灣各大城市周邊地區興建超過100萬平米的現代化倉庫，服務大陸商、外商與台商客戶，在當地同樣租金水平下(約為新台幣600-700元/月/坪；或約為人民幣1.2-1.4元/日/ m^2)，客戶將更願意選擇合法的、現代化的、環保節能的倉庫，園區能容納與整合供應鏈上下游企業，讓供應鏈效益更好，成本更低，未來這些老舊的非法的倉庫將會自然淘汰，移轉租賃到現代化倉庫去，自然而然的將租賃倉庫重新洗牌。

據了解，永聯物流開發公司未來將在台灣、大陸與東南亞設立國際物流地產，提供台商與外商供應鏈物流園區，並將提供物流金融、商貿服物與雲端大數據服務，讓物流地產不只是單一功能，還要創造更多的附加價值，讓台灣的物流地產業，領先於全球。

中國物流園區發展三大問題

近10年來，中國的物流園區呈現出蓬勃發展的局面：據第三次中國物流園區調查結果顯示，截至2012年，中國已有754家各類物

流園區投入運行，與2006年的207家相比，增長了264%，與2008年的475家相比，增長了58.7%。這其中，不乏一些基礎設施完善、服務能力出色、運行效率較高的知名物流園區，如天津港、大連保稅物流園區、上海外高橋、浙江傳化、普洛斯、安博、嘉民、豐樹等，它們較好地扮演了物流網路重要節點的角色，有力地促進了區域經濟發展。但在取得重大成績的同時，中國物流園區的發展也出現了一些亟待解決的問題。



上海外高橋保稅物流園區



普洛斯

一是缺乏統一規劃。目前，中國地方政府參與推動物流園區建設的積極性很高，但缺乏全國甚至全省的統一規劃和監管。地方政府各行其是，造成物流園區重複建設現象非常普遍，非但無法形成合理的物流網路，還造成了極大的資源浪費；同時，各地物流園區規劃水準參差不齊，一些地方的物流園區專案脫離地區經濟發展水準和市場需求，

盲目建設大型物流園區，造成閒置、空置問題，根據相關部門和行業協會的調研，中國物流園區的平均空置率竟高達60%，這不能不說是一個嚴重的問題。

二是運營管理模式落後。目前，物流園區採用政府型的管理模式或公益事業型的管理模式極為常見，缺乏明確的市場化機制，容易造成管理者專業性和規範性不足的問題，如很多物流園區簡單地以房地產開發的模式進行經營和管理，建房、建場地，租房、租場地成為主要的管理和經營內容，最終導致物流園區的功能和效率，不能得到良好的發揮。

三是盈利模式單一。目前，中國物流園區的主要贏利來源普遍是庫房、貨場、辦公樓、配套設施租金，這是一種較為傳統的贏利模式。而就國際發展趨勢來看，基於資訊、諮詢的增值服務已經成為物流園區贏利的主要增長點。作為區域物流調度者的物流園，其最大價值應在於架設物流管理平臺、優化管理和調度往來資源、建設高效綠色的物流體系，簡單地租/售模式已不符合未來發展趨勢。

正所謂“他山之石，可以攻錯”，要解決這些問題，我們不妨借鑒一些國際先進經驗。



日本物流園區



香港物流園區

日本、德國一盤棋規劃

日本是第一個提出物流園區概念並率先建設和運營的國家，上世紀60年代開始推行的物流園區建設，如今已成為日本的支撐性產業之一。1970年左右，日本形成了全國物流體系的宏觀規劃，該規劃將日本1道1都2府43縣按經濟特性分為八大物流區域，根據區域分類規劃了由物流團地（物流園區）構成的全國物流網路，並依據人口、經濟總量、運輸總量、區域交通條件的不同，以法律形

式規定各地物流團地（物流園區）的數量。

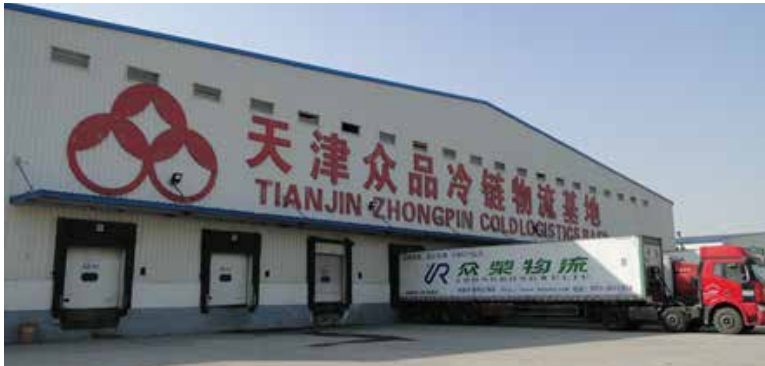
德國物流園區的建設和發展居於世界領先地位。上世紀90年代初，德國政府在對經濟佈局、物流現狀、交通幹線、運輸樞紐進行統籌考慮的基礎上，規劃了全國28個物流園區，後擴大到39個，這39個物流園區在德國形成了一個完整的物流網路。

在中國，由於缺乏統一性的物流園區規劃，導致了很多問題的出現。從日、德等國的成功經驗來看，中國應建立較高層次物流園區統籌規劃機制，在對地方、省、區域乃至全國物流市場進行認真的調查分析和預測，並考慮地價、交通設施、勞動力成本及環境等多方面因素的基礎上，確定一個科學的物流園區空間佈局規劃和建設規模。

市場化運營管理機制

在日本、德國等國家，政府不干預物流園區具體的經營管理，物流園區一般都是由專業的私營企業或中立機構進行運營，這一





做法旨在使物流園區的運營真正實現市場化和專業化；而在運營目標上，更側重於平衡資金、實現管理和服務職能，以盈利為次要目標。

運營機構除了負責園區租/售等基本業務的運作外，還要負責園區的資訊化建設、人員培訓、安全監管、宣傳推廣、會務組織等駐園企業所需要的各種服務，該模式平衡了政府、企業、管理機構、社會等多方面的利益。

在中國，物流園區絕大多數由政府主導開發和運營，據一份樣本為205家物流園區的調查報告顯示，有179家物流園區由政府主導或者政企聯合主導運營，占調查物件總數的87%。在這種情況下，專業化、市場化的運營機制難以落到實處。從發達國家的經驗來看，要保障物流園區各參與方經濟利益的平衡，使物流園區步入良性發展的市場化軌道，必須在物流園區的運營管理中深化市場化機制。

盈利模式：增值服務成為主要增長點

一般來說，物流園區的盈利模式主要有：基本的園區物業服務收入、增長的土地價值、倉庫租金、運輸佣金、設備租賃與人力派遣等增值服務。據統計全產業平均物流

費用，貨主在支付物流費用時，在物流業運輸、倉儲和綜合服務三種服務方式中，運輸服務的費用率為55%，倉庫租金的費用率為30%，而提供裝卸理貨服務的費用率為15%。對企業來說，在物流總成本中應該還有庫存成本、

利息成本等。入駐園區的企業，所支出的費用項目如上所述，對物流園區的開發商來說，這些收入遠遠不夠。

目前，中外物流園區的主要盈利來源都是傳統服務，但在發達國家，增值服務盈利所占的比重已經越來越大，成為物流園區盈利的主要增長點。在德國，政府往往在物流園區規劃之初，就將園區配套基礎服務設施的建設，列為重點投資專案，建立大型綜合生活服務中心，提供優良的增值服務，最終得到了豐厚的收益，如不萊梅物流園區，其投入產出比高達1:6，遠超一般物流園區。在日本，物流園區走向高層化，將供應鏈物流的所有功能做整合集中包括攝影、文創、餐飲、金融、租賃、雲端資訊服務、保稅、報關、維修、轉運、快遞宅配等，讓所有入駐企業都能獲益，園區業者，則能收入較高的租金，並增加其他運營項目的附加價值收入。

目前，物流園區發展還處於起步階段，盈利模式比較單一，主要利用基礎功能來盈利，而極少利用增值服務。以國際趨勢來看，未來所有的物流園區應充分結合市場及自身情況，拓展服務功能，充分發展增值服務。👉