
**开发区基础设施配套项目

**物流园第一期建设工程

可行性研究报告

**市建筑设计院有限责任公司

二 00 年 月

项目编制单位：**市建筑设计院有限责任公司

项目负责人：

技术管理负责人：

法人代表：

****开发区基础设施配套项目**
****物流园第一期建设工程可行性研究报告**
编审人员名单

编制人：

会计师

会计师、造价工程师

经济师

工程师

工程师

核校人：

审核人：

审定人：

目 录

第一章 总 论.....	1
1、项目概况及目标.....	1
2、编制依据及研究范围.....	2
3、编制原则.....	3
4、主要经济技术指标.....	3
5、可行性研究结论.....	5
第二章 项目建设的背景及必要性.....	6
第三章 项目建设单位概况.....	11
1、公司基本情况.....	11
第四章 行业分析及市场预测.....	13
1、市场现状.....	13
2、市场预测.....	18
第五章 项目选址及建设条件.....	22
1、项目选址.....	22
2、基础条件.....	22
3、自然条件.....	24
第六章 建设方案.....	26
1、建设规模.....	26
2、建设原则.....	26
3、建设目标.....	26
4、园区功能定位及结构设计.....	27
5、项目建设各区布局与功能设计.....	28
6、物流信息系统建设方案.....	29
第七章 专业技术方案.....	33
1、总平面布置.....	33
2、建筑结构.....	34
3、供电系统.....	34
4、通讯、电视、网络系统.....	35
5、给排水设施.....	35
6、消防.....	35
7、通风空调.....	36
8、广播系统.....	36
9、节能措施.....	36
第八章 环境保护与安全卫生.....	37

1、环境保护.....	37
2、安全卫生.....	37
第九章 项目组织及运营.....	38
1、项目运营模式.....	38
2、园区管理系统.....	38
3、项目实施方案.....	39
第十章 项目进度计划.....	40
1、工程进度.....	40
2、项目进度.....	40
第十一章 投资估算与资金筹措.....	42
1、投资估算依据.....	42
2、价格及取费依据：.....	42
3、投资估算.....	42
4、资金筹措计划.....	42
5、资金运筹计划.....	43
6、还贷计划.....	43
第十二章 效益评价及不确定分析.....	44
1、评价依据、范围及指标.....	44
2、经济评价.....	45
3、财务评价.....	47
4、清偿能力分析.....	48
5、不确定性分析.....	48
第十三章 社会效益分析.....	49

附件：

- (一) **发展有限公司营业执照；
- (二) **发展有限公司组织机构条码证；
- (三) **发展有限公司税务登记证；
- (四) 国家发展与改革委员会发改办经贸[2003]51 号“国家发展与改革委员会办公厅关于**物流园一期工程项目审批问题的复函”；
- (五) **省发展计划委员会湘计经贸[2003]256 号“关于**物流园一期工程项目建议书的批复”；
- (六) **市发展计划委员会计经贸[2003]335 号“**市发展计划委员会转发省发展计划委员会《关于**物流园一期工程项目建议书的批复》的通知；

(七) 国家经贸委中小企业对外合作协调中心《关于在**市开展中小企业社会化物流服务体系试点工作的通知》(国家经贸委中小中心[2001]6号), 及附件: **市中小企业社会化物流服务体系建设试点工作第一批企业名单

(八) **开发区管委会《关于将“**物流园”列为开发区重点扶持项目的批复》(长管经贸[2002]3号)

(九) **开发区管委会《关于请求将区内企业**发展有限公司“**物流园”列为全国中小企业国际物流示范园的请示》(长管委[2002]10号)

(十) 国家经贸委中小企业对外合作协调中心《关于同意在**开发区(国家级)建立“湖南**中小企业国际物流示范园”的附函》(国家经贸委中小中心函[2002]11号)

(十一) 土地使用意向书

(十二) **省《关于加快我省现代物流业发展的若干意见》

(十三) 第三方物流企业入驻**物流园意向协议

附图:

(一) **物流园平面规划图

第一章 总 论

受**发展有限公司的委托,我们对**物流园第一期建设工程可行性进行了研究,通过对该项目所在地区的环境、交通、电力、给排水、通讯等条件进行调查,收集有关基础资料,并与建设单位交换意见,在认真调查和分析资料的基础上编制了《**物流园第一期建设工程可行性研究报告》。

1、项目概况及目标

项目名称: **物流园第一期工程

建设地点: **省**市**开发区

建设单位: **发展有限公司

建设期限: 2 年

物流园项目拟建在开发区内,东六线以东,319 国道以南,东十线以西,漓湘路以北。物流园总体规划占地 3000 亩,总投资 10.8 亿元。项目第一期工程总投资 27604.6 万元,总建筑面积 21.8 万平方米,其中:仓储面积 14 万平方米,综合办公大楼 2.8 万平方米,集装箱堆场面积 5 万平方米,固定资产投资 26804.6 万元。

项目建设目标:

- 货运吞吐量达到 8000 万吨以上,宏观物流产值 25 亿元以上;
- 与 50 家左右设施通用、功能齐全、服务完善的配送中心建立物流战略同盟,形成高效的物流服务网络,为顾客提供全方位、全过程、全天候的现代物流服务;
- 建立健全物流管理信息系统,使之具有物流管理、海关管理、信息传递、库存控制、货位管理、配载管理和成本控制等各种功能;
- 引进第三方物流企业 50 家以上,为 60 家左右大型工商企业提供供应链管理 & 全程物流服务,吸引 5—10 万名个人或企业成为园区的会员;
- 现代综合性物流服务体系初步形成。

项目经济效益: 项目第一期工程实施期内(22 年,含 2 年建设期)实现营

业收入 186055.80 万元，实现利润 73214.38 万元，上缴税收 46398.10 万元，安排就业 150 人，项目具有良好的经济效益。

本项目的建设对完善**开发区的功能，促进我省物流业的发展，特别是**开发区、**市的经济发展和满足长沙地区的现实物流需求，具有十分重要的现实意义和社会效益。

2、编制依据及研究范围

2.1、编制依据

- (1) 国家发展与改革委员会发改办经贸[2003]51 号“国家发展与改革委员会办公厅关于**物流园一期工程项目审批问题的复函”；
- (2) **省发展计划委员会湘计经贸[2003]256 号“关于**物流园一期工程项目建议书的批复”；
- (3) **市发展计划委员会计经贸[2003]335 号“**市发展计划委员会转发省发展计划委员会《关于**物流园一期工程项目建议书的批复》的通知”；
- (4) **发展有限公司**实业[2002]021 号“关于申请**物流园一期工程项目立项的报告”；
- (5) 国家、**省、**市国民经济和社会发展第十个五年计划；
- (6) **市商贸流通业发展“十五”计划；
- (7) 《**开发区“十五”期间产业发展规划及 2010 年产业发展纲要》；
- (8) 国家计委、建设部颁布的《建设工程项目经济评价方法与参数》；
- (9) 国家经贸委中小企业对外合作协调中心（2001）6 号《关于在**市开展中小企业社会化物流服务体系试点工作的通知》；
- (10) **开发区管委会管经贸（2002）3 号《关于将“**物流园”列为开发区重点扶持项目的批复》；
- (11) 国家经贸委中小企业对外合作协调中心（2002）11 号《关于同意在**开发区（国家级）建立“湖南**中小企业国际物流示范园”的复函》；
- (12) 土地使用意向书（**开发区与**省**实业有限公司签订）；
- (13) **物流园总体规划；
- (14) **物流园公共物流信息系统规划方案；

(15) 其它文件、协议等。

2.2、研究范围

- (1) 项目建设的背景和必要性
- (2) 项目投资主体的情况
- (3) 行业分析及市场预测
- (4) 项目选址及建设条件
- (5) 项目布局及及各部分功能定位
- (6) 项目组织及管理系统
- (7) 项目效益评价及不确定性分析

3、编制原则

- (1) 遵照国民经济和社会发展第十个五年计划关于“传统服务业要运用现代经营方式和服务技术进行改造，着重发展商贸流通、交通运输、市政服务等行业，推进连锁经营、物流配送、多式联运、网上销售等组织形式和服务方式”，做好项目定位、搞好项目设计。
- (2) 按照国家经贸委等六部委《关于加快我国现代物流发展的若干意见》的通知要求，明确项目目标、搞好项目规划。
- (3) 根据**省和**市“十五”计划，融入区域经济、合理安排进度。
- (4) 结合我国加入 WTO 及对物流相关方面的承诺，搞好市场调研、起步与国际同步。
- (5) 按照国家有关产业政策及可行性研究报告编制工作的基本工作程序和要求，做到实事求是、客观公正。
- (6) 我国**省及**市目前国民经济水平，现代物流产业发展现状及前景为依据，借鉴国外物流行业发展经验，明确项目建成以后的管理模式、运营模式。
- (7) 项目建设以物流需求为依据，以现有设施及资源为基础，避免盲目投资和重复建设。
- (8) 项目建设积极采用国际国内先进技术和设备，采购工作实行招标采购及比质比价采购。
- (9) 消防、环保、安全设施建设符合国家和地方法规。

(10) 其它规定及客户要求。

4、主要经济技术指标

项目建设主要经济技术指标见表 1-1。

表 1-1 一期工程主要经济技术指标

序号	项目	单位	指标	备注
1	占地面积	亩	930	
2	建筑面积	平方米	218000	
2.1	仓储	平方米	140000	
2.2	办公用房	平方米	28000	
2.3	集装箱堆场	平方米	50000	
3	货运吞吐量	万吨	8000	
4	宏观物流产值	亿元	25	
5	项目总投资	万元	27604.60	固定资产投资 26804.60 万元 (建设期利息 944.62 万元, 土地款 4900 万元); 流动资金 800 万元
6	建设工期	月	24	
7	年平均收入额	万元	8457.08	(22 年计算期)
8	年平均净利润	万元	3327.93	(22 年计算期)
9	投资回收期	年	所得税前 7.45 年; 所得税后 8.45 年	(含建设期 2 年)
10	平均投资利润率	%	12.06	
11	平均投资利税率	%	19.70	
12	固定资产投资银行贷款偿还期	年	7.42	

13	全部投资内部收益率	%	所得税前：18.27 所得税后：14.19	I=10%
14	财务净现值	万元	所得税前：18782.33 所得税后：8315.71	I=10%
15	建筑密度	%	26	
16	容积率		0.29	
17	绿地率	%	35	

5、可行性研究结论

一、**物流园的建设，符合国家和省市有关促进现代物流产业发展的政策；符合产业发展方向和要求；

二、**物流园项目建设用地符合**开发区对该宗地的规划建设要求。**物流园项目作为**开发区基础设施配套项目之一，它的建设投入使用，对改善开发区的投资环境、促进**开发区招商引资将具有重要作用。

三、**物流园总体规划占地 3000 亩，总投资 10.8 亿元。项目第一期工程总投资 27604.60 万元，总建筑面积 21.8 万平方米，其中：仓储面积 14 万平方米，综合办公大楼 2.8 万平方米，集装箱堆场面积 5 万平方米，固定资产投资 26804.6 万元，建设工期 2 年。项目第一期工程实施期内（22 年，含 2 年建设期）实现营业收入 186055.80 万元，实现利润 73214.38 万元，上缴税收 46398.10 万元，安排就业 150 人，项目具有良好的经济效益。

四、该项目建设在**开发区内，物流资源丰富，市场潜力巨大。

五、项目建成后，园区建三大平台——物流设施平台、物流信息平台 and 物流政策平台，具备 5 大基本功能：海关功能、物流基地功能、金融服务功能、物流信息港功能、教学科研培训功能。提供多式联运、报关报检、货运代理、信息交易、金融结算、仓储中转、流通加工、品牌展示等物流服务。整合湖南及周边省份的物流资源，带动和提升相关产业及湖南工商企业的发展与竞争力，推动湖南工业化进程。

综上所述，**物流园项目建设各方面的条件都已具备，项目实施后具有较好的经济和社会效益，诚请省、市、开发区和各职能部门以及银行大力支持，使

该项目早日建设，发挥效益。

第二章 项目建设的背景及必要性

一、加入 WTO 对我国现代物流产业发展提出了新的要求

加入世贸组织，对我国物流业来说，既蕴含着难得的发展机遇，也面临着严峻的挑战。我国对有关物流以及物流相关方面做出了郑重的承诺，在包装服务、通信服务、速递服务、分销服务、运输服务中，除佣金代理服务、批发服务、零售服务和特许经营有少量限制以外，这些领域的主要部分以及海运服务、集装箱堆场服务、内水运输、航空运输服务、铁路运输服务、货物运输代理服务将全面对外开放。因此，这些领域也将在未来的三年之内面临外资大规模进入带来的巨大冲击。

目前，**省正积极探索有利于支持工商企业参与国际竞争的现代物流服务体系，通过对现有物流基础设施进行更新改造和扩建，加快技术进步，以便尽快满足加入 WTO 对我国，特别是**省现代物流业提出的新的要求。

通过物流园的建设，将各物流企业、港口、航空等服务机构和生产单位进行有序的整合，降低生产单位和物流企业的运营成本，使这些企业在未来的竞争中能够处于比较有利的地位。

二、现代物流产业在我国刚开始起步，但市场前景广阔

随着经济全球化和信息技术的迅速发展，被普遍认为在降低物质消耗、提高劳动生产效率以外的“第三利润源”的现代物流业，已经成为我国新的经济增长点。（据《中国物流年鉴》）1999 年，我国国有及国有控股工业企业流动资金占用达到 31042.81 亿元人民币，而资金周转速度年平均为 1.2 次，国有商业企业也只有 2.3 次。而日本制造业的年周转速度为 7.5 至 8 次，流通业为 15 次至 18 次。跨国连锁集团沃尔玛、麦德隆、家乐福的年周转次数为 20 至 30 次。这说明，我国工商企业目前依然是为库存而采购，而不是按订单采购，生产需要的原材料、半成品、外购件库存过大，占用了大量流动资金。美国、德国、日本制造业库存周期平均只有 12 天，库存总额只占销售总额的 1.3%至 1.5%。发达国家的库存商品只占国内生产总值的 1%。而我国工业产成品库存一般达到 45 天，商业企业达到 35 天，库存商品占国内生产总值的 6.8%，我国这些指标远落后于发达国家的根本原因，是由于缺少一个高效的社会化现代物流服务系统。应该按照社会分工

要求，建设社会化现代物流服务体系，以支持工商企业的生产经营和市场营销。

改革开放以来，我国对物流基础设施作了大量投入，到 2000 年已达到 1.5 万亿元人民币。但由于原有基础太落后，仍然不适应现代物流的总体发展要求。到 2000 年，我国运输网络密度分别为 1344.48 公里/平方公里和 1043 公里/万人，分别只相当于美国的 19.6%和 15.8%；德国的 9%和 15.8%；印度的 24.9%和 48.3%；巴西的 71.3%和 8.8%。物流基础设施落后，加上布局不合理，造成我国仓储效率与效益低下。据有关部门统计，我国每年因包装造成的损失就达到 150 亿元人民币，因装卸、运输造成的损失高达 500 亿元人民币，因保管不善造成的损失为 30 亿元人民币。因此，在社会化现代物流服务体系中，建设大型物流园区，将运输与仓储进行有效整合，是发挥运输和仓储效率和实现社会、经济效益的有效措施。

国民经济和社会发展第十个五年计划提出，传统服务业要运用现代经营方式和服务技术进行改造，着重发展商贸流通、交通运输、市政服务等行业，推行连锁经营、物流配送、多式联运、网上销售等组织形式和服务方式，提高服务质量和经营效益。国家经贸委等六部委发出的《关于加快我国现代物流发展的若干意见》的通知中也要求各地政府部门和有关企业要充分认识现代物流在经济发展中的重要作用，抓住有利时机，加快发展步伐，积极采用先进的物流管理技术和装备，加快建立全国、区域、城镇、企业等多种层次的，符合市场经济规律、与国际通行规则接轨的，物畅其流、快捷准时、经济合理、用户满意的社会化、专业化现代物流服务网络体系。

在我国现代物流产业起步发展的新形势下，有关省市开始重视现代物流产业的发展，国内一些优势生产和加工企业集团开始重视企业物流管理，一批运输、仓储及货代等“类物流”企业逐步向现代第三方物流企业发展，涌现了一批民营专业化第三方物流企业，国际上一些老牌知名物流企业也开始进入我国。近年来，**省及相邻省份也开始认识到现代物流对于推动经济发展、改善投资环境、提高区域经济和工商企业在国内外市场竞争能力等方面的重要性。**省把发展现代物流产业作为一项涉及经济全局的战略问题，建设国际物流园区已经成为区域经

三、**省及**市“十五”计划对发展现代物流产业提出了明确的要求

在**省“十五”计划纲要提出，加快建立以大商场、大市场、大网络为重点的现代高效市场流通体系，发展新型业态，创新经营手段，推行连锁经营、特许经营、代理配送、网上购物等现代营销方式，加快传统百货业向购物中心、超级市场、仓储式商场和专卖店、精品店发展。合理布局一批有产业优势的专业市场和边贸市场，在长株潭地带规划建设现代化的大型配送基地和物流中心。**市“十五”计划纲要提出，按照大市场、大贸易、大流通格局发展现代流通业，使长沙形成区域性的物资集散中心、商业信息汇集发布中心、结算中心和会展中心。通过电子商务、网上交易等现代化营销方式以及超市、连锁、配送等新兴流通业态，形成多方位的流通格局和多功能的市场体系，建成不同辐射半径的商业批发体系和布局合理、层次分明的商业零售体系。大力发展物流产业，整合现有运输企业和仓储企业，引导市内大型储运公司向符合国际惯例的物流公司过渡，加快传统储运业向现代物流转变。

随着我国加入 WTO，沃尔玛、万客隆、麦德龙、家乐福等世界级的商业企业已经进入长沙，在对现有零售业产生强大冲击的同时，必然带动**省及**市现代物流产业的产生和发展。与此同时，国家对西部地区实行大开发战略，长沙作为连接东西部地区的重要桥梁和纽带，发展现代物流产业将面临极大的发展机遇。长株潭区域经济一体化，必然要求区域物流组织的一体化和系统化，省、市“十五”计划为本地区现代物流产业的发展提供了重要的政策依据和明确的发展要求。

四、省、**市的经济现状和地理位置对能够提供综合性、专业化物流服务社会化现代物流服务体系提出了现实需求**

省位于我国中部，京广铁路、湘赣铁路、湘黔铁路、京珠高速、319 国道、107 国道穿境而过，省会长沙为区内政治、经济、文化、科技中心和交通枢纽。省内目前共有各类企业 64 万家以上，其中 99%以上是中小企业。以**市为中心，沿 319 国道线向东西拓展、沿京珠大动脉向南北拓展，在半径为 50 公里的范围内，有长沙高新区、株洲高新区、**开发区、浏阳国际生物医药园、湘潭经济技术开发区、望城食品工业园、远大工业园等十几个园区（其中国家级园区 3 个），形成了一个以长沙为中心、以 319 国道和京珠大动脉为轴线的高科技产业带，聚集了长株潭地区（长沙、株洲、湘潭）乃至**省的主要企业。

而目前**省的 80%以上的企业的物流执行主体以自办物流为主，第三方物流代理比例较低，且以物流分包形式为主；企业自办物流的作业表现情况是，单据准确率低，配送不及时，货物缺损率高；企业自办物流设施利用率低，物流费用支出高，库存不合理。这些情况说明，**省、长株潭地区需要专门服务于生产企业、物流企业和相关服务机构的公共社会化的物流基地，构成一个社会化的物流服务体系，以提高本地区参与国际国内市场竞争的能力。

五、“物流园”是**开发区的重要配套基础设施，开发建设 “**物流园”是完善**开发区功能，促进开发区发展的重要措施。**

**开发区创建于 1992 年 8 月，2000 年 2 月经国务院批准为国家级经济技术开发区。建区 9 年多来，开发区坚持“以工业项目为主、吸引外资为主、出口为主和致力于发展高新技术”的方针，强调以产业发展为中心，走产业兴区之路，通过卓有成效的招商引资工作，目前入区工业企业 106 家，其中三资企业 40 家，内资企业 66 家，入区企业基本上实现了有单个到群体的转变，区内产业也正由零散向集成的转变。到目前为止，区内完成基本建设投资 120 亿元，移动土石方近亿立方米，完成 13 亿元人民币的基础设施投资任务，各项建设工作都取得了十分显著的成绩。目前，区内主次干道已拉通 28 条，总长 60 公里；6 座大型跨线桥已经竣工通车；已经完成 12.84 公里，架设铁塔 33 座的三回超高压线路的改道工程，2 个 110 千伏的变电站已经投入使用，目前区内日供电能力已经达到 240 万千瓦时；2 座日供水 10 万吨的自来水厂已经投入运行；日处理能力 8 万吨的污水净化中心已经正式营业；装机容量为 10 万门的程控大楼，现已开通 20000 门程控电话和高速宽带通讯网，实现了与 156 个国家和地区通信联网；投资 1400 多万元的电视发射塔已经正式投入使用。

目前，**开发区已经形成了以三一重工、光南摩托为主体的先进制造工业，以 LG 曙光、长海视听、中芯数码为主体的电子信息产业，以华天铝业、长沙力元、瑞翔为主体的新材料产业，以中粮、可口可乐、长沙娃哈哈、荷兰泰松、喜瑞来速冻系列为主体的食品饮料产业，以金沙利彩印、金和包装、**包装为主体的轻印产业等五大产业格局。截止到 2001 年年底，区内累计完成总产值 220.5 亿元，实现利税 31.84 亿元，出口创汇 8874 万美元。

**开发区产业群的快速发展，对现代物流也提出了很高的要求。开发区内已

经建成具有一定规模的物流基础设施，即**物流中心。**物流中心是由开发区入区企业**发展有限公司投资建设并运营的公路货运枢纽型物流中心，占地面积100亩，拥有商业门面100个，仓储2万多平方米，停车场4万平方米，可容纳300人的招待所。经过一年多的运营，**物流中心已经产生效益，目前可以提供配载、仓储、装卸、住宿加油、汽车维修等一系列物流及配套服务，吸引了中外运集团、天津大田国际货运、西安万方、石家庄三友、青岛祥运通、内蒙古巴运集团、北京柳林及广州、南昌和省内近百家涵盖航空、公路、铁路、快递等业务的物流企业入驻加盟，形成了一个面向全国、以公路运输为主的物流输送网络。由于**物流中心靠近开发区工业集中区，开发区入区企业均是即将开发建设的物流园区的潜在客户。目前，LG、伊莱克斯、摩托罗拉等一批国际知名企业已选择**物流中心作为仓储基地，**市港务局也选择**物流中心作为集装箱停放中心。该物流中心已产生了良好的社会效益和经济效益，但是，随着区域经济的发展、产业园区的建设、入驻企业的增加，已满足不了企业的现代物流需求。目前，入驻**物流中心的国外企业有LG、伊莱克斯、摩托罗拉等国际知名企业，及中外运集团、天津大田国际货运、西安万方、石家庄三友、青岛祥运通、内蒙古巴运集团、北京柳林等国内比较大第三方物流企业，受基础条件的制约，物流中心只能提供配载、仓储、装卸、住宿、加油、汽车维修等比较简单的传统物流服务，远不能适应未来区域经济发展对现代物流的要求。

六、开发建设“**物流园”有利于参与国际国内物流市场的竞争

物流园区是现代物流发展的产物，是由设施齐备、功能齐全的物流基础设施及服务完善的第三方物流企业在空间上的组合。“**物流园”的开发建设，将商流、物流、信息流、资金流融为一体，将市场功能、海关功能、物流基地功能、金融结算功能融于一区，服务于长沙高新区、长沙经开区、浏阳生物医药园等产业园区企业和出口加工基地，服务于以长沙为中心的高科技产业带，为**市乃至**省区域经济的发展提供有力的支撑。

第三章 项目建设单位概况

1、公司基本情况

公司名称： **发展有限公司

成立时间： 1999 年 9 月

注册资本： 人民币 3000 万

注册地址： **开发区**纸业大市场

企业登记注册类型： 有限责任公司

法定代表人： 刘珍如

**发展有限公司是开发区一家民营企业，公司注册资金 3000 万元，总资产 3.27 亿元，员工 1000 余人。

2000 年 8 月，公司兴建了**省目前最大的物流中心，即**省**物流中心。
物流中心地理位置优越，交通十分便利，距黄花国际机场、长沙火车站、湘江码头均约十公里。物流中心占地面积 100 亩，拥有商业门面 100 个，仓储 1.5 万多平方米，停车场 4 万平方米，可容纳 300 多人的客房。经过一年多的运作，物流中心已经产生效益，目前可以提供配载、仓储、装卸、住宿、加油、汽车维修等一系列物流及配套服务，吸引了中外运集团、天津大田国际货运、西安万方、石家庄三友、青岛祥运通、内蒙古巴运集团、北京柳林及广州、南昌和省内近百家涵盖航空、公路、铁路、快递等业务的物流企业入驻加盟，形成了一个面向全国的物流运输网络。LG、伊莱克斯、摩托罗拉等一批国际知名企业已选择**物流中心作为仓储基地，**市港务局也选择**物流中心作为集装箱停放中心。2001 年，**物流中心年交易额达到 2 亿元，上缴税收逾 300 万元。

发展有限公司目前正在积极筹备“物流园”项目，同时加紧开发面向客户的电子交易网络系统、物流中心内部管理智能化系统，并积极投资建设现代化仓储等物流设施，使物流中心由停车、住宿、配载等传统物流及配套服务企业转型为物流信息、区域配送、仓储、流通加工及园区物业管理等现代第三方物流及配套服务企业。

**发展有限公司具有良好的市场网络，到目前为止，公司已经组织了 2000

年、2002 年全国纸张订货交易会、首届中国（**）皮革博览交易会等大型全国性交易会，表现出了良好的组织能力和市场号召能力。

发展有限公司 2001 年已被国家经贸委中小企业对外合作协调中心列为市中小企业社会化物流服务体系建设工作试点企业，被中国物流与采购联合会吸收为会员单位，物流信息化项目被**市经委列为 2002 年重点技术创新项目，“**物流园”项目被**开发区列为 2002 年重点扶持项目，并获得国家经贸委中小企业对外合作协调中心同意，作为全国中小企业社会化物流服务体系示范项目。

第四章 行业分析及市场预测

1、市场现状

1.1、国际情况

随着经济全球化步伐的加快和信息技术、通讯技术的发展,全球制造、采购、销售趋势的加强,现代物流产业的发展呈现出新的特点,一是电子物流的兴起,据预测,到2002年底电子商务交易额将达到8400亿美元;二是物流规模进一步扩大,主要表现在物流园区建设方面;三是物流服务的优质化,定制服务、供应链管理成为代表性特征;四是第三方物流企业发展迅速,目前美国和欧洲的企业有60%至70%以上全部采用第三方物流服务;五是绿色物流的发展,使物流产业更加注重物流过程的环境保护和再生利用工作。

物流园区是多种物流设施和不同类型第三方物流企业在空间上集中布局的场所,是具有一定规模和综合服务的物流集结点。日本是最早建立物流园区的国家,至今已建立20个大规模物流园区,平均占地约74万平方米,荷兰设计的14个物流园区,平均占地4至5平方公里,德国不莱梅货运中心占地在100万平方米以上,纽伦堡物流园区占地已达7平方公里。物流园区的建设,有利于实现物流企业的专业化和规模化,发挥其整体优势和互补优势。目前,美国、日本和欧洲等先进国家的物流园区已发展得十分完善,形成了以物流园区为基础的、以物流信息平台为依托的、以第三方物流服务为主导的规模化、专业化、网络化的社会化现代物流服务体系。

(1) 仓储基地化

在发达国家,绝大多数企业的生产原料和产成品都由物流园区负责仓储。物流园区内专门从事仓库管理的第三方物流企业,通过先进的库存管理技术,可以高效地进行订单处理、进货作业、搬运作业、储存作业、盘点作业、拣货作业、补货作业,物流园区仓储设施的规模化和仓储功能的效率化,为企业提供了公共社会化的仓储基地。据报道,意大利的一个物流园区可同时为6000多家企业提供仓储及配送服务。

(2) 运输配送社会化

发达国家的物流园区一般均建在公路、铁路、港口、机场货运枢纽附近,以及靠近生产加工区或消费集中区货物集散地附近。由于物流园区能够通过集装箱运输将各种运输方式贯通,因而可以承担长距离干线货物运输物流。与此同时,物流园区与物流中心、配送中心、运输公司等整合形成了社会化配送系统,因而可以承担终端客户的配送物流。

由于物流园区可以有效的整合利用社会闲置物流资源,因此不仅提高了社会资源的有效使用,同时也带来了巨大的经济、社会效益。据专家预测,国外这种以物流园区为核心的社会化运输、配送形式将以每年 5%至 10%的速度增长。

(3)物流分工专业化

随着物流园区规模的不断扩大,发达国家物流园区内部的分工日趋专业化。一般来说,有专门从事物流园区物业管理的园区运营商、从事仓库管理的仓库运营商、从事倒货及搬运业务的搬运公司、从事流通加工业务的加工企业、从事物流园区内部物流信息管理的 IT 企业以及入区的运输、配送企业。其中最为重要的是能够依托物流信息,为用户提供全面解决方案的第三方物流企业。例如,美国的 i2 公司,世界 500 强中有三分之二是在其客户名单上。i2 公司通过供应链管理,每年可为其客户提供 1600 亿美元的增值空间。

(4)运输与仓储协同化

在发达国家,分布在各个物流集结点上的物流园区都与运输企业有着很好的协调关系。运输企业通过全球卫星定位系统、货物跟踪系统和车辆调度系统,将货物在途信息及时传递给物流园区。物流园区根据库存变化情况,将补货信息、配送信息及时传递给运输企业。例如,加拿大迪斯卡尔特公司协同化物流运输平台,不但整合了世界排名前 60 名的运输企业,而且对运输路线、配送路线上的仓储分布也非常了解,使运输与仓储业务达到了很好的协同。

1.2、国内情况

(1)我国物流发展阶段分析

自 1979 年引入物流概念以来,经过二十年左右时间观念认识与实践的发展,我国现代物流业正处于起步快速发展时期,其间大致可分为三个发展阶段:

第一阶段:1979 年之前,即计划经济时期。尚没有物流概念与认识,只有分割的运输、仓储、批发、零售等。

第二阶段：80 年代至 90 年代中期，我国商业流通体制发生重大变革，我国物流处于传统物流为主，逐步探索现代物流运作规律的阶段。

第三阶段：90 年代中期以来，社会主义市场经济体制初步形成。至此，我国现代物流业进入起步发展阶段。

近几年，随着中国加入 WTO，我国现代物流业已处于快速发展时期。

(2)我国物流发展存在的问题

我国现代物流发展存在的问题主要表现为“三大矛盾”：

①体制方面，条块分割，计划经济影响下的多头管理现状与现代物流业发展必需的系统协调要求相矛盾

②市场供需方面，短期实际需求不足和远期潜在需求巨大相矛盾，低水平供应能力过剩与高水平供应能力不足相矛盾。

③技术与人才方面，物流技术与设备水平低下现状与现代物流业对技术的高要求相矛盾。低层次传统物流人才过剩与高层次现代物流人才紧缺相矛盾。

从我国现状来看，我国物流企业数量少、规模小，物流服务的准确性与及时性差，物流的社会化、市场化程度也较低。因而大力发展和建设物流园区对促进经济增长，实现流通产业现代化转变有重要意义。我国现代物流的发展趋势将是以大型综合物流园区或物流基地、物流中心为主枢纽，以一大批中小物流企业为子节点的物流网络体系，以形成高效、快捷、优质、安全、优化的社会物流总供应链。

(3)我国物流市场总量估测

资料显示，我国全社会物流费用支出约占 GDP 总值的 20%。2000 年我国实现 GDP 总值为 89404 亿元，按照上述比例，全社会物流费用支出高达 17880.8 亿元。这个巨大的市场总额将成为我国物流企业竞争瓜分的“大蛋糕”。可以认为，众多物流企业均将有望分享这个“市场总量大蛋糕”。（据《经济参考报》）

(4)我国物流市场发展空间分析

1991 年，发达国家社会物流业产值占 GDP 总值的比例如表 4-1 所示，美国 2000 年全社会物流费用支出不足 GDP 总值的 10%。因此，如果我国能达到同一水平，按照 2000 年的 GDP 水平，将可以为全社会节约 8940.4 亿元的物流成本，或者说可以多产生近 9000 亿元的利润。“十五”期间，如果我国物流费用降低到占

GDP 总值的 15%，每年将为全社会直接节约 4500 亿元左右的物流成本。

这个巨大的由传统物流向现代物流发展带来的社会物流费用下降值，恰恰是物流企业竞争分享的另一“大蛋糕”。只是较之市场“总量大蛋糕”，市场“空间大蛋糕”更强调物流企业的竞争实力。

表 4-1 发达国家社会物流业产值在 GDP 中的比例（1991 年）

国 别	GDP（亿美元）	物流产值（亿美元）	物流业比例（%）
日本	3363	366.57	10.9
美国	5673	658.07	11.6
英国	1015	123.83	12.2
法国	1200	140.4	11.7
德国	1566	184.78	11.8
加拿大	593	69.97	11.8

(5)我国物流市场的需求环境分析

目前，我国物流市场的需求主要来自：

① 境内的“三资”企业。外资企业在进入中国以后一般都不建立独立的物流部门，而是选取若干专业的物流供应商，获得必要的物流服务。

② 国内新兴的中小企业。这些企业产品大多具有多品种、小批量、高增值的特点，对物流服务的及时性、准确性的要求较高。面临着激烈的市场竞争，为了最大限度地降低成本，也对物流服务提出了迫切需求。

③ 国有大型企业。面对激烈的国际国内竞争，打破“大而全、小而全”的传统观念，开始着手对企业传统物流活动进行重新改造，力求最大限度地获取竞争优势。

(6)物流市场的供应环境分析

我国物流市场供应方主要有传统物流相关企业和新兴物流企业。主要有：

① 交通运输企业。拓展业务范围，逐步向专业物流供应商方向转化。如中

远集团、中外运集团、中海集团、中铁集团等。

② 商业仓储企业。在推行商业连锁、配送制过程中逐步向现代物流企业发展，如中储、中商、中物资等。

③ 大型生产制造企业的物流部门。在保障本企业物流业务的同时，向社会化物流服务拓展。如海尔、宝钢等。

④ 国际物流公司。采取合资或独资形式，在国内开展物流业务。

⑤ 迅速发展建设的物流中心。以交通运输枢纽、产品集散地点、居民消费区域为依托，开展系统化现代化信息化的物流服务。

1.3、**省及**市物流市场总量与发展空间分析

(1)中部各省的宏观物流业产值比较

根据我国国家统计局和国家标准局 1994 年制定的国民经济行业分类标准，物流业包括第三产业中交通运输、仓储及邮电业中的货运和仓储部分。因此选用交通运输、仓储、邮电业产值（宏观物流产值）来代表物流业产值进行分析。（见表 4-2）

表 4-2 1999 年中部九省 GDP 及宏观物流业产值

(亿元)									
省份	河南	湖北	湖南	黑龙江	安徽	江西	吉林	山西	内蒙
GDP	4576.1	3858.0	3326.8	2897.4	2908.6	1963.0	1669.6	1506.8	1268.2
物流产值	333.5	215.9	240.4	170.0	162.9	167.7	121.8	137.7	116.6
占 GDP 比例	7.2%	5.6%	7.2%	5.9%	5.6%	8.5%	7.3%	9.1%	9.2%

(2)**省及**市（长株潭地区）物流市场总量分析

据《湖南统计年鉴》，**省 1999 年的物流产值占 GDP 总值的 7.2%，为 240.4 亿元人民币。以此为**省物流市场总量的低值。参照我国物流费用占 GDP 总值的 20%平均水平来计算，**省物流市场总量的高值是 665.36 亿元人民币。

同样，从表 4-3 可以算出**市宏观物流产值占 GDP 总值的 7.7%，为 50.9 亿元人民币。若加上株洲、湘潭，则为 95.0 亿元，占 GDP 总值为 8.1%。**市物流市场总量的高值为 131.28 亿元，长株潭地区则为 232.3 亿元。

表 4-3 2000 年**省各地市、州国内生产总值及宏观物流业增加值
单

位：亿元

地州市	长沙	株洲	湘潭	衡阳	邵阳	岳阳	常德
GDP	656.4	291.4	213.7	353.1	225.3	364.0	348.3
宏观物流产值	50.9	30.0	14.1	32.3	10.0	39.7	13.2
地州市	张家界	益阳	郴州	永州	怀化	娄底	湘西
GDP	60.4	193.6	250.3	244.4	210.5	168.5	65.9
宏观物流产值	8.3	23.3	29.6	21.4	26.9	19.5	4.4

由图 4-4 可以看出**市在全省物流发展中的地位与作用：

**市宏观物流产值占全省宏观物流产值的 18.3%，长株潭地区则占到全省的 34.2%。

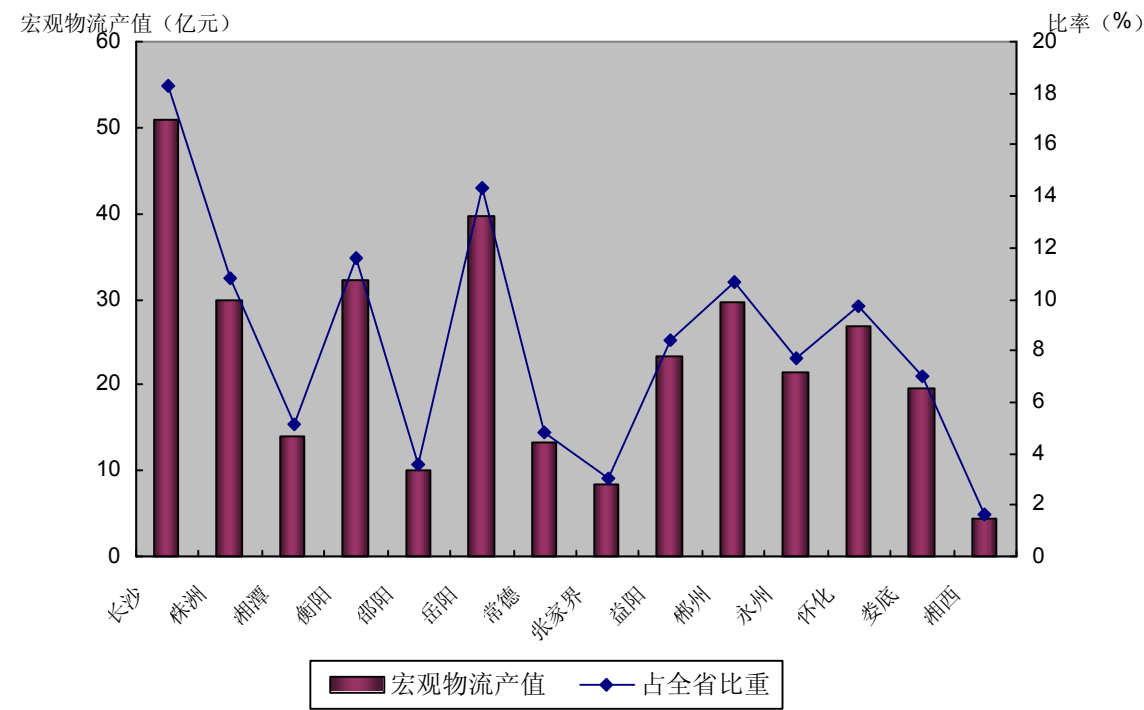


图 4-4 全省各地宏观物流产值分布情况

2、市场预测

2.1、总体预测

在国际上，现代物流产业被认为是国民经济发展的动脉和基础产业，其发展程度成为衡量一国现代化程度和综合国力的重要标志之一，被喻为经济发展的加速器。美国著名咨询公司麦肯锡公司对中国物流业进行调查后，认为“现代物流业将在未来中国的经济发展中起到关键作用”(麦肯锡《中国物流市场白皮书》)。

1999 年美国的物流成本为 9210 亿美元，占 GDP 比重为 9.9% (《2000 年美国年度物流状况报告》)。而欧洲、日本等发达国家物流成本占 GDP 比重一般为 10% 左右。中国的物流成本占 GDP 的比重，据世界银行估计，占到 18%。而实际情况，据国内权威专家分析，至少要占到 20% 以上。2000 年我国 GDP 为 8.9 万亿人民币，按 20% 计算，物流成本已达到 17800 亿元人民币，可挖掘的“第三利润来源”的潜力很大。如果我国能够在今后若干年的时间里，建设一个社会化现代物流服务体系，从粗放物流经营向集约物流经营转变，将物流成本降到国际先进标准 10% 左右，将会产生巨大的经济效益。

总的来说，我国发展现代物流产业的市场空间巨大，近年来，我国很多省市市政府开始认识到现代物流产业对于推动经济发展、改善投资环境、提高区域经济和工商企业在国内外市场竞争能力等方面的重要性。一些国内优势企业开始重视企业物流管理，认识到物流是降低物质消耗、提高生产效率以外，能够使企业增加效益的“第三利润来源”。我国计划经济体制下形成的运输、仓储企业已经开始向第三方物流企业转变，同时对支持其物流活动的物流基础设施提出了更高的要求，物流园区建设将有利于第三方物流企业开展物流业务。国际上一些著名物流企业已经进入我国，开始积极开展物流服务。我国政府对 WTO 关于物流服务及相关业务的承诺，基本上是全面开放物流市场。国际物流企业进入我国的主要业务模式是充分利用现代物流基础设施，开展第三方或第四方物流服务。国际物流企业开展物流服务，对诸如物流园区等物流基础设施建设，提出了明确而具体的要求。可以说，我国现代物流产业的市场基础开始形成，市场主体开始显现。而就我国目前物流基础设施和装备的发展现状和总体规划而言，应该说是具备了一定的基础条件。但是，由于缺乏先进的物流基础设施对现有物流资源进行整合，现有物流基础设施及物流服务处于分散状态，没有形成一个有效的系统。因此，

开发建设现代物流园区，是有效整合资源、发挥系统优势，为工商企业提供社会化现代物流服务的有效手段，其市场前景和发展潜力巨大。

2.2、**省及**市物流产业预测

据统计，**省目前各类企业总数达到 64 万家以上，其中 99%以上是中小企业，2000 年**省货运量达到 5.1 亿吨，货物周转量 967.4 亿公里，交通运输、仓储、邮电生产总值 240.4 亿元, 工商企业销售收入总额 3747.6 亿元, 销售费用 3001.4 亿元。 **市现有商品市场 390 个，商业网点 13 万个，从业人员 58 万人。

根据**省及**市“十五”计划国民经济发展目标、第三产业发展目标、商贸流通业发展目标、工业发展目标及企业改革与发展目标，到 2005 年，**省的货运量将达到 8.21 亿吨至 10.26 亿吨，五年年平均增长将达到 10%至 15%，货物周转量将达到 1558 亿公里至 1945.85 亿公里，其中**市的货运量和货物周转量将占主要地位。 **市是我国中部地区的重要交通枢纽城市和物流结点城市，**省巨大的货运量和货物周转量为**市提供了巨大的物流市场，其中，蕴含着巨大的物流成本节约空间和巨大的物流增值服务空间。按照国际通行标准计算，到 2005 年，**省国内生产总值将达到 5700 亿元，物流成本占 20%以上，以 20%计算，成本节约空间将达到 1140 亿元。“十五”期间，**省工商企业的销售总额将达到 6032.9 至 7539.29 亿元，销售费用将达到 4831.67 至 6038.11 亿元。按物流成本占营销费用的 30%计算，成本节约空间为 1449.49 至 1811.43 亿元。从建立起社会化现代物流服务体系即改进后的社会物流系统进行考虑，如果资金周转率从目前行业的年平均 1.2 次至 1.5 次提高到 5 至 8 次，6032.9 至 7539.29 亿元的流动资金将相当于 48263.2 亿元至 60314.32 亿元流动资金所起的作用。

根据发达国家物流费用占 GDP 总量的比例（可以认为比较准确反映物流产值）的变化情况，即从 1980 年大约 15%降至 2000 年普遍达到 10%左右的趋势，我国物流费用占 GDP 总值的比例从 1999 年的 20%左右降至 15%，约需 20 年左右时间（国内专家论断）。

假设我国在今后 5 年经济发展取得长足进步，物流发展快速高效，物流费用达到占 GDP 总值 15%的水平，**省及**市、长株潭地区物流市场发展空间可见表 4-5 所示。

表 4-5 **省及**市、长株潭地区物流市场发展空间

	2000 年指标值		2005 年预测值		5 年内物流 市场发展空 间
	GDP 总值	物流业产值 (20%)	GDP 总值	物流业产 值 (15%)	
**省	3691.88	738.2	5680.42 ($\Delta=9.0\%$)	852.06	114.00
**市	656.4	131.28	1106.07 ($\Delta=11.1\%$)	165.91	34.63
长株潭 地区	1161.5	232.3	1870.61	280.59	48.29

注：2005 年 GDP 预测值，按 2000 年增长率稳定增长计算：**省取 9.0%，**市取 11.1%，长株潭地区取 10%。物流市场发展空间的含义是指传统物流业向现代物流业发展创造出的物流产值与社会效益。

2.3 项目经营预测

（一）项目经营有利条件：

（1）**物流园地理位置优越，是进出**市的门户，距长沙火车站、航运码头、黄花国际机场较近，铁路、公路、航空、水运交通都十分方便，人流、物流、信息流都比较集中快捷。因此，经营潜力大，极有发展前景。

（2）**开发区大力支持，制定了各种优惠政策，为经营者创造良好宽松的经营环境。

（3）**物流园定位好、起点高，配套设施齐全，管理手段先进。可为客户提供全方位的物流服务。

（二）项目租赁预测

**物流园有仓储 14 万平方米，2.8 万平方米办公楼。

随着长沙城市改造，原有物流设施纷纷拆除，长沙仓储需求面积在 80 万平方米左右。

我公司已和招商局物流集团、大田物流集团等物流公司签订意向合同书，意向租赁面积 10 万平方米左右。

因此，项目的租赁是有很大大市场的。

第五章 项目选址及建设条件

1、项目选址

本项目的选址充分考虑**省、**市物流发展现状以及**省推进工业化进程产生的物流需求、以及以长沙为中心的高科技产业发展带的物流需求进行。同时，项目选址将充分考虑物流园区是公路货运枢纽和物流结点的特点，考虑园区作为国际物流园区的海关、结算、物流信息服务的重要汇集中心的要求，考虑本物流园以长沙高科技产业带为重点，通过京广铁路、319 国道、京珠大动脉、长沙新港等物流通道逐步向长株潭地区、中南地区辐射的发展目标。

经征询专家意见，本项目拟选址在**市远离闹市区、运输条件较好、周围产业基础雄厚并且离现有的“**物流中心”不远处的长沙技术经济开发区现代物流产业园，具体位置在 319 国道以南、黄兴大道以北、东四线以东、东八线以西的地区。

2、基础条件

2.1、**市地理位置及社会经济发展现状

省位于我国中部，京广铁路、湘赣铁路、湘黔铁路、京珠高速、319 国道、107 国道穿境而过，省会长沙为区内政治、经济、文化、科技中心和交通枢纽。市在东、中、西部三大发展板块中处于连南接北、承东启西的战略要地，横贯东西的长江动脉、上海—长沙—重庆铁路和纵南通北的京广铁路、京珠高速公路双十字枢纽，构成了长沙作为现代化商贸和物流中心城市的必要条件，长株潭三市经济一体化战略的实施，使长株潭地区成为**省经济发展的增长极，**市的流通优势可以通过长株潭地区进一步辐射全省及相邻省份。

据〈长沙年鉴〉，2000 年全市 GDP 达到 656.24 亿元，地方财政收入 35.07 亿元。目前，**市社会和经济发展的基本现状是体制转换取得突破性进展，市场经济体制初步建立，全市非公有制经济占国内生产总值比重达 33.4%。经济实力明显增强，结构调整取得重大进展，产业结构、产品结构、技术结构、所有制结构和城乡结构进一步合理。基础设施建设步伐加快，城市功能明显增强，基础设施投资 200 亿元，完成重大项目 100 多个。已经形成公路、铁路、航空、水运等

多种运输形式的立体交通网络，电力、电信、邮政、供水以及安居工程、文化、娱乐、旅游设施建设步伐加快。人民生活明显改善，社会保障制度初步建立，城市居民人均收入 7990 元，农民人均收入 3005 元，最低生活保障、养老保险、医疗保险等社会保障制度初步确立。长沙商贸在“流通活市”战略指导下，成为全市最有潜力、最具活力的优势产业，一个以多种经济成份并存的大中小结合、高中低档俱全，综合市场与专业市场相配套的市场网络已基本形成，并迅速拓展为全省及中南地区大市场、大贸易、大流通的中心。

2.2、**开发区地理位置及经济发展现状

**开发区创建于 1992 年 8 月，2000 年 2 月经国务院批准为国家级经济技术开发区。建区 9 年多来，开发区坚持“以工业项目为主、吸引外资为主、出口为主和致力于发展高新技术”的方针，强调以产业发展为中心，走产业兴区之路，通过卓有成效的招商引资工作，目前入区工业企业 106 家，其中三资企业 40 家，内资企业 66 家，入区企业基本上实现了有单个到群体的转变，区内产业也正由零散向集成的转变。到目前为止，区内完成基本建设投资 120 亿元，移动土石方近亿立方米，完成 13 亿元人民币的基础设施投资任务，各项建设工作都取得了十分显著的成绩。目前，区内主次干道已拉通 28 条，总长 60 公里；6 座大型跨线桥已经竣工通车；已经完成 12.84 公里，架设铁塔 33 座的三回超高压线路的改道工程，2 个 110 千伏的变电站已经投入使用，目前区内日供电能力已经达到 240 万千瓦时；2 座日供水 10 万吨的自来水厂已经投入运行；日处理能力 8 万吨的污水净化中心已经正式营业；装机容量为 10 万门的程控大楼，现已开通 20000 门程控电话和高速宽带通讯网，实现了与 156 个国家和地区通信联网；投资 1400 多万元的电视发射塔已经正式投入使用。

目前，**开发区已经形成了以三一重工、光南摩托为主体的先进制造工业，以 LG 曙光、长海视听、中芯数码为主体的电子信息产业，以华天铝业、长沙力元、瑞翔为主体的新材料产业，以中粮、可口可乐、长沙娃哈哈、荷兰泰松、喜瑞来速冻系列为主体的食品饮料产业，以金沙利彩印、金和包装、**包装为主体的轻印产业等五大产业格局。截止到 2001 年年底，区内累计完成总产值 220.5 亿元，实现利税 31.84 亿元，出口创汇 8874 万美元。

开发区位于市**镇，地理位置优越，交通十分便利。开发区以西 5 公里

毗邻京广复线铁路大动脉，北京至深圳 107 国道，成都至厦门 319 国道和京珠高速公路穿区而过，构成南北东西交通优势。开发区距**市中心、长沙火车站、湘江长沙码头、黄花国际机场等场站枢纽均约 8 公里。同时，开发区内已经建成具有一定规模的物流基础设施，即**物流中心。该物流中心是由开发区入区企业**发展有限公司投资建设并运营的公路货运枢纽型物流中心，占地面积 100 亩，拥有商业门面 100 个，仓储 2 万多平方米，停车场 4 万平方米，可容纳 300 人的招待所。经过一年多的运营，该物流中心已经产生效益，目前可以提供配载、仓储、装卸、住宿加油、汽车维修等一系列物流及配套服务，吸引了中外运集团、天津大田国际货运、西安万方、石家庄三友、青岛祥运通、内蒙古巴运集团、北京柳林及广州、南昌和省内近百家涵盖航空、公路、铁路、快递等业务的物流企业入驻加盟，形成了一个面向全国、以公路运输为主的物流输送网络。由于该物流中心靠近开发区工业集中区，开发区入区企业均是即将开发建设的物流园区的潜在客户。目前，LG、伊莱克斯、摩托罗拉等一批国际知名企业已选择该物流中心作为仓储基地，**市港务局也选择该物流中心作为集装箱停放中心。因此，湖南**国际物流示范园的建设地点选址在**开发区内是理想的建设场所。

3、自然条件

3.1、气象条件

(1) 气温

年平均气温：	17.2℃
最冷月平均气温：	4.7℃
最热月平均气温：	29.4℃
极端最低气温：	-11.3℃
极端最高气温：	43℃

(2) 降水量

年平均总降水量：	1393mm
一日最大降水量：	192.5mm

(3) 湿度

最冷月平均相对湿度：	81%
最热月平均相对湿度：	75%

(4) 风

风速年平均: 2.7m/s

主导风向和风速: 夏季 NNW 2.6m/s

冬季 NNW 2.8m/s

30 年一遇最大风速: 23 m/s

(5) 最大积雪深度 20cm

(6) 最大冻土深度 5cm

(7) 年雷暴日数 49.5 天

(8) 全年日照时数 1677.1 小时

3.2、工程地质情况

项目区工程地质情况，根据《中国地质裂度区划图（1990）》勘察，长沙地区地震最高裂度为 VI 度。根据水质分析结果，按《岩土工程勘察规范（GB50021-94）》有关标准测定，整个开发区内地下水对砼无腐蚀性。

第六章 建设方案

1、建设规模

根据市场发展的情况和**市经济发展的需求，本项目拟在**省省会**市**开发区内建设以信息系统为支撑，集运输、配载、仓储、配送、包装、流通加工、海关、物流高科技产业等物流服务功能为一体的综合性物流园。

**物流园规划总占地 3000 亩，总投资 10.8 亿元。物流园分三期进行，按照“一次性规划、分期滚动开发”的原则进行。项目第一期工程总投资 27604.60 万元，总建筑面积 27.3 万平方米，其中：仓储面积 23.5 万平方米，综合办公大楼 2.8 万平方米，集装箱堆场面积 1 万平方米，固定资产投资 26804.60 万元。

2、建设原则

- (1) 符合国内外社会经济与物流业发展的总趋势；
- (2) 符合**省及**市、长株潭地区社会经济发展的要求；
- (3) 符合**市城市发展战略规划；
- (4) 符合**市经济开发区总体发展战略规划；
- (5) 符合规划的科学性、先进性与可操作性原则。

3、建设目标

- (1) 园区货运吞吐量达到 8000 万吨以上，宏观物流产值 25 亿元以上；
- (2) 与 50 家左右设施通用、功能齐全、服务完善的配送中心建立物流战略同盟，形成高效的物流服务网络，为顾客提供全方位、全过程、全天候的现代物流服务。
- (3) 建立健全物流管理信息系统，使之具有物流管理、海关管理、信息传递、库存控制、货位管理、配载管理和成本控制等各种功能。
- (4) 引进第三方物流企业 50 家以上，为 60 家左右大型工商企业提供供应链管理 & 全程物流服务，吸引 5—10 万名个人或企业成为园区的会员。
- (5) 现代综合性物流服务体系初步形成。

4、园区功能定位及结构设计

4.1、园区系统功能设计

（1）货物集散、中转、仓储功能

对生产厂家出厂准备运销的产品或需中转的货物，各种进出口货物，需要长期保存、周转的免检保税商品，海关暂扣物资，进出口国际集装箱等，均可提供集散、运输、仓储、中转换装、理货、分拣、分拨及流通加工等服务。同时，按照生产厂家或其代理商的销售、出口信息，代其直接销售，运营和结算。

（2）内陆口岸功能

湖南**国际物流示范园的特色是融入海关功能，相当于沿海港口内移，起到内陆口岸功能。物流园区设立海关、商检、卫检、动植物检疫等监管机构，并具有储运、货代、保税、通信等设施能力，可供各类货物直接办理出入境手续，满足客户进出口及相关物流服务需求。

（3）国际货运代理功能

受国内外货主的委托，代办接货、发运业务，包括办理各种杂货、集散箱货物的交接、报关手续。办理进出口货物联运业务及其他各种进口货物的接运业务。受客户委托，办理出口货物的接货、包装、订舱、订车皮等各种出口前的必要作业和手续；办理出口货物的联运业务以及货物的配载、装卸、平舱等业务。

（4）国内货运代理和配载服务功能

承运内陆省际间的干线公路各类集装箱、货物直达快运、联运或转运业务，并可为货主或各类承运人选择最佳运输路线，进行回程配载，提高货物运输效率，减少空驶浪费。

（5）办理零担货物业务

办理零担货物的受理托运、检货过磅、验收入库、货物交接、中转仓储及运输业务。受发货人委托，对在本物流园区进行仓储的产品或货物进行分拣、包装、换装等服务，以及商贸交易、展览服务。

（6）信息管理服务功能

建立以通信设备和计算机系统为中心的通信信息网络系统，收集处理运输和仓储过程中的大量信息，建立数据处理系统、决策支持系统、信息受理和交易系统、结算系统、车辆移动通信网络、库存管理系统，提高整个系统的效率。

（7）生活辅助服务功能

除对物流园区内部的生产、生活提供服务外，还面向社会提供多种有偿服务。如各类机械车辆的技术检测、维修、清洗、加油及车辆停泊；住宿、餐饮、文化娱乐、保健、购物、商务等。

4.2、园区服务对象定位

****物流园建设的主要市场服务对象是：**

- ****开发区内企业物流需求；**
- **以**物流中心为代表的省际物流需求；**
- **以长沙高科技产业带为中心的物流需求；**
- **长沙及长株潭地区城市配送物流需求；**
- **空港国际物流与公铁水多式联运物流需求；**

4.3、园区系统功能结构设计

通过建设以信息系统为支撑，建立集运输、配载、仓储、配送、包装、流通加工、海关、物流高科技产业等物流服务功能为一体的综合性物流园，形成服务于四个层面的虚拟物流枢纽中心：

第一层面，形成集采购、销售、仓储、配送于一体的供应链管理中心。服务主体：****开发区；**

第二层面，形成集集货、储存、拣选、加工、分拣、配送、信息处理于一体的配送中心。服务主体：**提供长沙及周边地区（长、株、潭）配送服务；**

第三层面，依托城市道路或公路，构筑与新港城、**物流中心的对接体系，形成以铁路、公路（道路）、水运的多式联运系统为支撑的集各种物流功能与一体的物流集散中心。服务主体：****市及周边地区、**省、华中地区；**

第四层面，与黄花机场协调配合，优势互补，以国际多式联运为依托，形成国际物流中心。服务主体：****市及周边地区、**省国际贸易。**

5、项目建设各区布局与功能设计

本项目构建主要服务于长沙以及以长沙为中心、半径为 50 公里的长沙高科技产业带和城市经济带的、集库存管理、货物配载、装卸和运输、信息处理等基础功能的物流园，同时，通过与铁路、机场、港口、码头以及相关的代理机构实现对接或战略联盟，使园区功能得到立体延伸。

6、物流信息系统建设方案

6.1、物流信息系统建设的总体目标

为园区物流企业提供高效的网络化信息管理手段，实现物流信息共享。

6.2、物流信息系统建设的具体目标

- (1) 建立一个覆盖物流信息系统、物流企业和物流企业客户的计算机网络；
- (2) 通过物流信息系统实现物流信息共享；
- (3) 通过物流信息系统实现物流企业管理信息化；
- (4) 通过物流信息系统实现物流企业与客户业务往来的信息化、无纸化，与客户之间的电子数据交换；
- (5) 通过物流信息系统实现物流企业仓储管理的信息化；
- (6) 通过物流信息系统实现物流企业配送管理的信息化；
- (7) 通过物流信息系统实现物流企业客户对物流服务全过程的动态跟踪和查询。

6.3、物流信息平台规划建设的总体思路

- (1) 对于园区内中小型物流企业采用 ASP(应用服务提供商)服务的模式，为园区内中小型物流企业提供综合的物流信息服务。
- (2) 对于大型物流企业的信息化需求，由物流企业针对自身业务特点，各自建设独立信息系统的方式来实现，与物流信息系统进行信息共享。

6.4、物流信息系统总体框架

园区综合物流信息平台的总体框架及信息处理流程见图 6—2、6—3 所示。

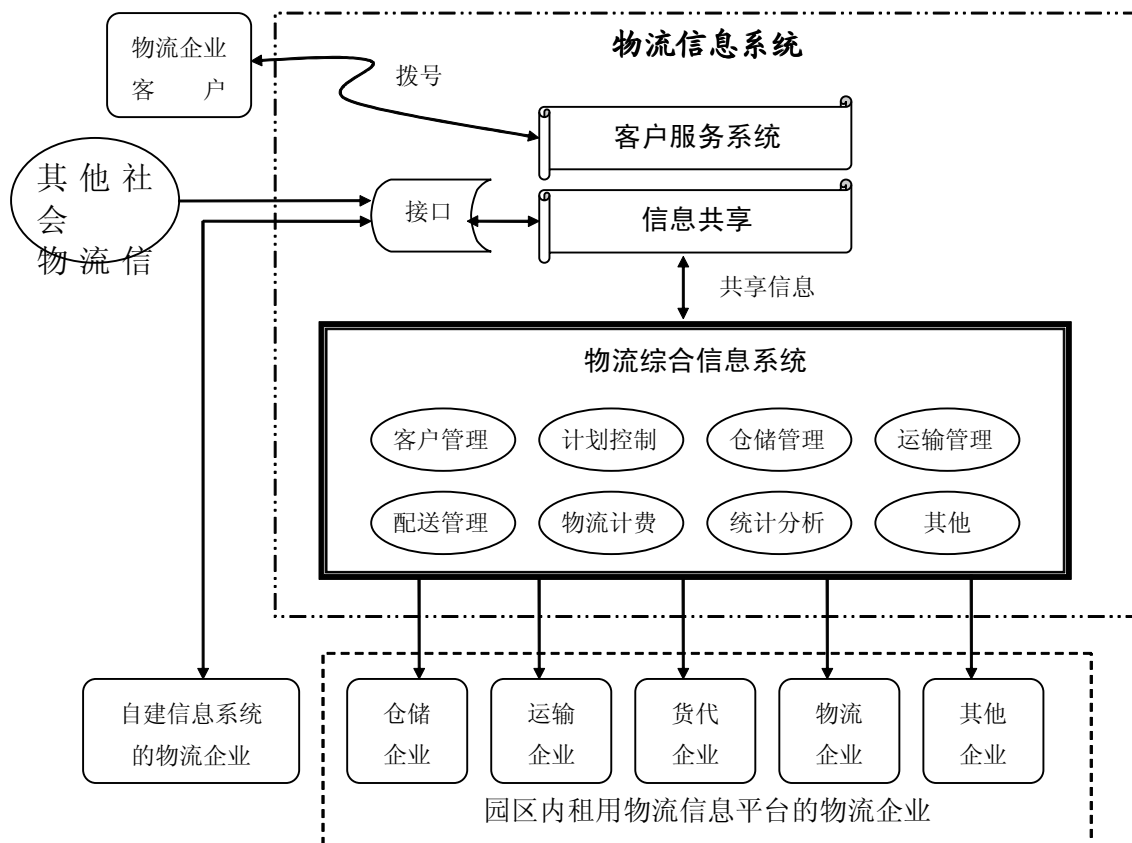


图 6-2 物流信息平台总体框架示意图

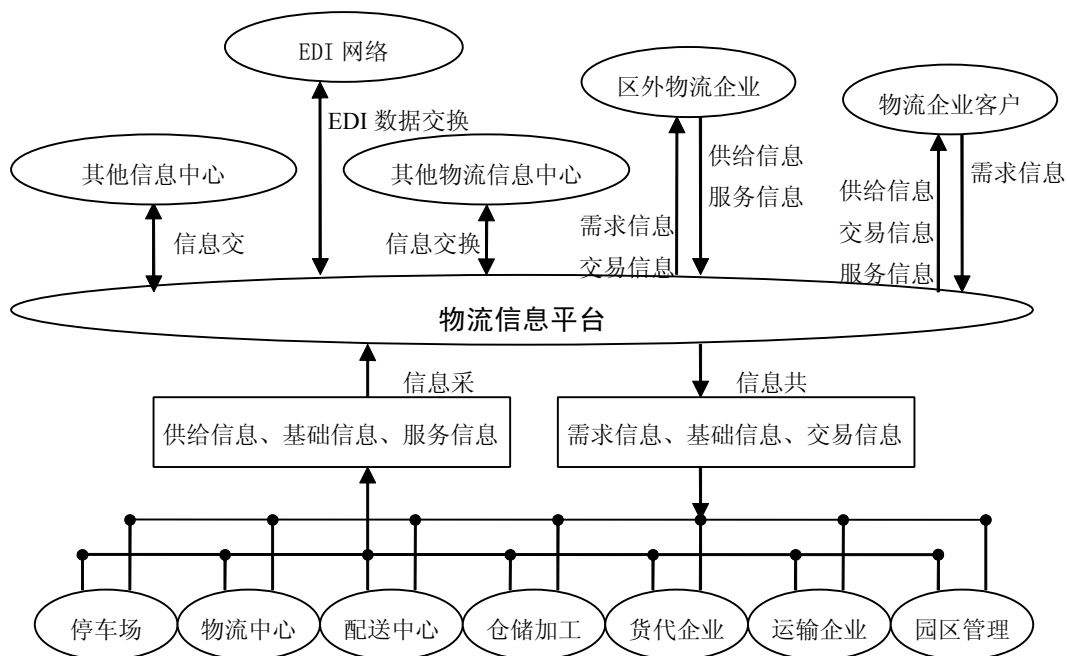


图 6-3 物流信息平台信息处理流程示意图

6.5、物流信息平台功能

(1) 物流基础信息共享

➤ 区域综合交通运输信息共享

- 公路路网信息；
- 港口综合信息；
- 机场综合信息；
- 铁路路网信息；
- 铁路运输信息；
- 船公司综合信息；
- 航空公司综合信息。

➤ 城市综合信息共享

- 城市地理信息；
- 城市路网信息；
- 城市交通管理信息；
- 企事业单位信息。

➤ 物流企业信息共享

- 物流节点信息；
- 物流企业；
- 物流相关企业信息；
- 物流企业资质；

➤ 物流相关信息共享

- 口岸信息；
- 商检信息；
- 工商、税务等其他信息。

(2) 物流供需信息共享

- 车辆需求与供给信息；
- 原材料需求信息与供应信息；
- 商品需求信息与供应信息；
- 仓库需求信息与供给信息；

-
- 其他物流需求信息。

(3) 物流综合信息系统

- 客户关系管理
- 计划控制
- 仓储管理
- 运输管理
- 配送管理
- 物流计费
- 统计分析

(4) 客户服务系统

为物流企业客户提供的物流服务的全过程动态跟踪和查询：

- 货物出入库时间、数量查询；
- 货物库存数量查询；
- 货物加工、包装完成情况查询；
- 货物配送完成情况查询，配送车辆的动态跟踪。

第七章 专业技术方案

1、总平面布置

1、1 总体布局原则

- (1) 按照现代物流产业的功能特点和发展要求；
- (2) 重视区域开发条件以及内外交通系统优化完善；
- (3) 坚持可持续发展的生态观，创造宜人的外部环境。

1、2 功能结构及用地布局

项目分为三大功能区

(1) 园区管理中心

以园区的行政管理为主，兼有一定的后勤配套服务功能。

(2) 物流配送区

形成集集货、仓储、分捡、配送、信息处理于一体的配送中心。

(3) 加工集散区

以停车、货物露天堆场、加工于一体的集散区。

1、3 交通规划

交通规划原则

- (1) 园区道路层次结构与功能分工，基本达到客货分流；
- (2) 合理安排车流路径，保障交通畅通；
- (3) 保证园区与主要物流集散地有便捷的客货运通道；
- (4) 保护生态环境，控制交通对环境的影响；
- (5) 在满足园区近期交通需求的前提下，为园区发展保有较大的交通预留。

本项目为 300-500 米的方格网式路网结构，各街区交通便捷畅通，外围形成环状交通和部分停车位，同时为业主的车行系统深入各个单元，在加工集散区提供集中静态交通设施，为车流和物流的转换提供足够的空间，而各单元分散的停车位又为部分停车提供了可能。

1、4 景观规划

二轴二区

中心区形成十字景观轴，行政办公区的集中绿地和东北的城市绿地

本案明显特征是简洁的交通流线基础上形成整体的城市空间和轴线，提供高效的交通和令人愉快的景观环境。本案建立了一个以创造空间为基础的街区结构；一方面，建筑物与路网系统平行，开放空间沿道路布置；另一方面，突出了相对围合的丰富的内部庭院空间。宽阔的林荫道栽种的花草树木使布局严谨的规划平面变得柔和，从而使新建的物流园区象是镶嵌在绿色的框架中一般。

沿次干道均为重要景观轴线，两边均有绿化带蔓延，并在南北向主轴线形成景观节点，强调场所的可识别性和区域的内聚力。各单元院落空间在整齐的格网布局下谨慎介入，形成系列富于变化的城市空间和沿街景观。办公区大面积开放空间为下步设计留有余地，并将成为最富情趣和生活化的场所。

2、建筑结构

本项目区域内建筑物按地震烈度 6 级设计。

综合服务大楼采用混凝土结构。

仓库采用钢架结构。

集装箱堆场采用混凝土铺设路面。

3、供电系统

（1）设计依据及范围

供电设计严格按照《民用建筑设计规范》（JGJ/T16-92）、《建筑物防雷设计规范》（GB50057 — 94）、《供配电系统设计规范》等进行设计。

（2）供电方案

本工程用电电源由**开发区供电所统一考虑，在物流园区范围内新建 35KVA 变电所，用电设备总容量约为 9,000KW，其中消防应急负荷 140KW。按规范规定，本工程除消防用电为一类负荷外，其余用户二类用电负荷。

照明配电电源引自本园区变电站，正常照明采用密集型母线槽供电，事故照明采用双电源回路自动切换。

防雷部分按三类防雷建筑物设置，利用土建基础做接地装置。计算机系统接地单独设置：接地采用 TN-C-S 系统，接地电阻小于 4 欧姆。

4、通讯、电视、网络系统

本工程通讯、电视与网络系统采用综合布线，系统接入电视网，每门栋分接箱装于底层，每户装 3 个插座，穿管线在土建施工时埋设，安装由电信及有线电视部门负责。

5、给排水设施

(1)研究依据

给排水设计依据《建筑给水排水设计规范》、《室外给水设计规范》、《室外排水设计规范》、《生活饮用水水质标准》、《污水排入城市下水道水质标准》进行设计。

(2)给水方案

物流园及住宅生活用水使用**供水公司自来水，室外消防用水由室外消防栓直接供给，目前生活及消防用水均已进入该地边缘，只需联接即可。

进水管道为 $\Phi 600\sim 800$ ，远期规划供水能力约 10000 m³ / 日。

(3)排水方案

结合地形特征和道路建设铺设排水管道，采用雨污水分流排放。

室内污水经过化粪池处理后，用管道排至市政污水管道。

室外采用污水、雨水分流制排系统，所有雨水、污水均集中排入市政下水道，由市政污水处理系统统一处理。

6、消防

本项目消防投资 1000 万元。确保消防设施符合消防要求。

根据国家《建筑设计防火规范》GPJ16—87（修订本）的规定，本项目储存物品的火灾危险性为丙类，库房为一、二级耐火等级的单层建筑，根据要求设室内外消防给水系统，并配有急救消防设施。

(1)消防给水系统

在库区内设消防储水池及泵房一座，可利用原有的消防储水池及泵房，设置智能型变频稳压消防给水机组。

在配送中心外设室外消防给水管线，埋地设，呈环状布置，管线上设置室外地上式消防栓。

在库房内各防火单元均设置室内消火栓，每个消火栓处设有火灾报警按钮，信号送至库区消防控制中心。高架库房内易燃区根据情况设置自动喷水灭火给水

系统。

(2) 急救消防设施

配送中心库房内各防火单元内均配置手提式干粉灭火器,并在变配电室等处配置手提式二氧化碳灭火器以及时扑灭初起火灾。

(3) 消防水量

室外消火栓用水量: 30L/S

室内消火栓用水量: 10L/S

自动喷水灭火用水量: 30L/S

本工程消防总用水量: 70L/S

7、通风空调

根据《采暖通风与空气调节设计规范》及国家和地区的有关规定,设置适当的采暖、通风、空调及防排烟设施。

为库房内能达到劳保要求,封闭库房需设置通风装置。

机房及出入库管理办公用房等一些要求比较高的房间需设置相应的空调系统,所有库房不设供暖空调系统,要求高的房间可以根据房间的位置及面积设置普通的空调器或小型柜式空调机组。

8、广播系统

物流园内设置一套广播系统,平时用作播放音乐、通知等,紧急时用于指挥系统。

9、节能措施

A 库房内无采暖情况下采取节能设计,增加采光面积或采用屋面采光板可节约照明能源。

B 卫生器具采用节水型器具。

C 尽量采用循环水,使生产水得到重复利用。

D 选用低损耗高效变压器,合理选择变压器电容,使变压器在经济方式下运行。

E 选用节能型电容、光源和灯具,合理进行无功补偿,减少无功损耗。

第八章 环境保护与安全卫生

1、环境保护

(1)污染及治理

在项目建设中将严格遵守国家计委、国家环境保护委员会颁发的《建设项目环境保护设计规定》，确保本项目建成后对环境不造成污染，实现卫生达标。

因本项目是成件商品的储存配送，主要是对商品进行包装、分包装，产生的包装材料废物可回收利用，不会造成像污水、废气、烟尘和噪音等污染，因此不再做出具体规定。

(2)环境绿化

建筑平面布置充分利用现有的空地进行绿化，种植花草树木、草坪、绿篱。提高绿化面积，可作为净化空气、调节气温、改善劳动条件、保护和美化环境的重要措施，从而可减少场内车辆及场外道路灰尘对库区环境的污染，使库区绿化率达到 20%以上，绿化效果达到春有花开、夏有遮阴、秋有果实、冬有常青的标准。

2、安全卫生

根据劳动部《关于生产性建设工程项目职业安全监察的暂行规定》，确保本项目投产后生产工人在工作岗位上安全与健康不受伤害。因本项目无岗位有害物质存在，故本报告只考虑安全防护设施。

(1) 仓库内劳动安全防护重点是防火、防盗、防物品从高架上脱落砸伤等。库外劳动安全防护以商品运输中的交通安全为重点。

(2)职业安全卫生设计中采取的主要防范措施：

A 本项目按照国家规定的仓储建设项目安全卫生标准及有关规范进行设计，分析各种危害因素，选用可靠安全的设备。

B 库房内安装通风设施，把温度、湿度控制在合理的范围内。

C 库房地面采用无积水设计，防止地滑。

D 建立和完善交通安全、电脑网络安全、入驻企业安全等措施，落实警卫、值班制度。

第九章 项目组织及运营

**物流园开发与经营管理的总体目标是积极采用先进的物流管理技术和设备，加快建立多层次、多元化、符合市场经济规律, 与国际通行规则接轨, 物畅其流、快捷准时、经济合理、用户满意的社会化、综合化、现代化和国际化的物流服务中心。根据这一目标，园区经营管理体制应该既具有本国本土特色，又充分体现现代企业管理制度模式，同时还能有效地指导具体操作。

1、项目运营模式

物流园采用“政府引导、企业运作”的管理模式，拟由**发展有限公司发起组建**物流园有限公司负责物流园项目的管理和运营。

项目运营公司将依托国家、省、市及开发区的优惠政策，创建局部优化环境，通过提供各种高效优质的服务，严格按照现代企业制度和法人治理结构的要求来设置公司的管理模式和组织架构。组织架构见图 9-1。

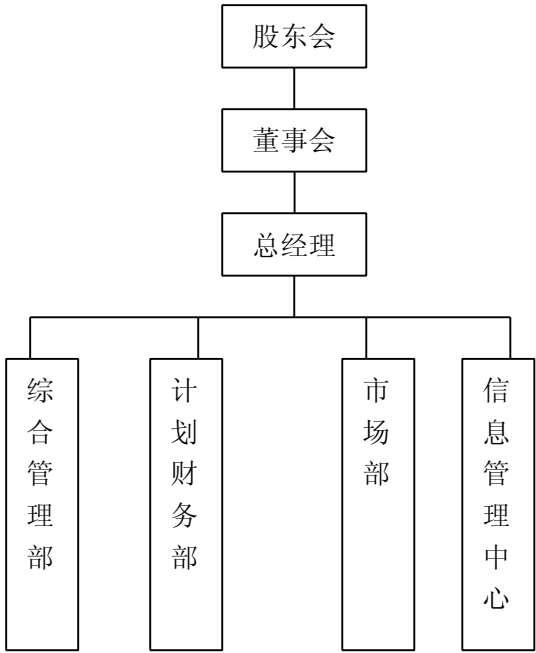


图 9-1：组织架构图

2、园区管理系统

项目完工后，公司将按项目要求安排管理人员 20 人，市场人员 5 人，司机、

技术及服务人员 125 人，共 150 人。

为保证园区正常运转，园区一般行政管理人员实行一班制，一般生产人员将实行两班运转制，保卫实行三班运转制。

公司总部信息管理中心实行 24 小时值班制，实现实时处理相关业务信息，以保证本公司在全国任何一个地方揽货，及时、准确、安全、经济地将货物送到全国任何一个地方。

同时，本项目的目标是通过物流园区建立覆盖全国的社会化现代物流服务体系，达到服务集成化、运输网络化、流程科学化、操作标准化、作业机械化、业务规模化和管理的电脑化。因此，公司发展需要的是复合型、高层次的管理人才和技术人才。人员培训是公司核心竞争力培养的重要内容，也是公司长足发展的重要保证。

本项目所配备的人员，必须经培训并考核合格后方能上岗。人员培训要制定具体实施计划，指定专人负责组织落实，可根据不同层次、不同专业分类、分批进行。人员的培训和考核拟在本项目试运营前完成。

3、项目实施方案

- (1) 明确以“政府引导、企业运作”的原则，以**发展有限公司发起设立项目运作公司，对项目进行运营和管理；
- (2) 通过与政府相关部门进行充分沟通，寻求政府部门的政策支持和优惠条件，并建立园区入驻企业的快速通道，为项目招商建立基础条件；
- (3) 为适应现代物流发展的需要，项目的建设遵循“高起点、高标准”的原则，力求创立现代物流企业集聚高地；
- (4) 尝试以多种方式进行融资，为项目的资金支持寻找最佳支撑；
- (5) 尝试多种形式的激励政策，为项目管理和运营人才的引进创造良好的条件；
- (6) 坚持“信誉和服务第一”宗旨，通过严格的规范选择入园企业，力求树立“优质、独特、忠诚”的物流服务品牌；

第十章 项目进度计划

1、工程进度

项目建设期从 2002 年 10 月至 2004 年 9 月。

具体实施进度见下表：

2003 年 4 月	项目立项、落实资金
2003 年 5 月——2002 年 6 月	项目可行性研究及项目评估、论证
2003 年 7 月——2003 年 8 月	项目报建、征用土地
2003 年 7 月——2003 年 8 月	初步设计及施工设计
2003 年 9 月——2004 年 12 月	土建工程
2005 年 1 月——2005 年 4 月	安装工程、设备购置及信息系统调 试
2005 年 5 月	一期工程验收

2、项目进度

2002 年 10 月-2003 年 12 月：开发物流管理信息系统、出入库管理、库存管理、货物管理、配载管理、海关管理、电子交易、成本控制等各种功能软件；与全国 50 家配送中心建立物流战略同盟，形成物流服务网络；

2003 年 1 月-2004 年 9 月：对全国及国外第三方物流企业进行招商，使 50 家物流企业入驻湖南**物流园，并提供物流园区服务；与全国 50 家配送中心建立战略同盟，组织开展省际、国际物流业务；接受 100 家大型工商企业委托，开展第三方物流服务；

2004 年 1 月-2004 年 9 月：试运行物流管理信息系统；

2004 年 10 月-2005 年 9 月：建立健全物流管理信息系统，使之具有物流管

理、海关管理、信息传递、库存控制、货位管理、配载管理和成本控制等各种功能，为 60 家左右大型工商企业提供供应链管理及全程物流服务，吸引 5 万名个人或企业成为园区的会员；货运吞吐量达到 2500 万吨以上，宏观物流产值 8 亿元以上；现代综合性物流服务体系初步形成；

2005 年 10 月-2007 年 9 月：年货运吞吐量达到 8000 万吨以上，年宏观物流产值 25 亿元以上，通过整合第三方物流企业、生产企业和机场、港口、金融、海关等各种服务机构，建立一个可以体现社会化、共同化、现代化、信息化、系统化、立体化和生态化的现代综合性物流服务体系，为长沙经开区、长沙高新区、株洲高新区等主要园区产业的发展提供现代物流服务，并以长沙高科技产业带为基础，形成辐射全省及周边省份物流网络，为区域经济的发展提供有力的支撑。

第十一章 投资估算与资金筹措

为了简化计算，在以下估算与财务分析中，将 2003 年 4 月至 2004 年 3 月定义为第 1 年，2004 年 4 月至 2005 年 3 月定义为第 2 年，并以此类推。

1、投资估算依据

投资估算的主要依据为：

- A 《民用建筑可行性研究深度和要求》
- B 有关部委编制的《建设项目投资估算办法》
- C **市同类建筑物近期单位造价指标及国内建筑材料、设备现行价格

总投资=固定资产投资+建设期利息+流动资金

固定资产投资=工程费用+其他费用+预备费用

2、价格及取费依据：

- A、设备购置以询价为主；
- B、安装工程费按同类工程价值估算；
- C、建筑工程费参照《**省建筑工程概算定额》及类似工程造价估算。

3、投资估算

项目总投资 27604.60 万元，其中固定资产投资 26804.60 万元，流动资金铺底 800.00 万元。

3.1、固定资产投资估算

项目固定资产投资估算 26804.60 万元，其中工程费用 17391.00 万元，土地费用 4900.00 万元，购置设备 2560.00 万元，信息系统购置及安装 1500.00 万元，建设期利息 944.62 万元。（详见辅助报表 1）

3.2、流动资金投资估算

流动资金估算是根据**物流中心前期的运作经验按照扩大指标法进行估算。项目实施第 3 年需投入流动资金 800.00 万元，共计 800.00 万元。

4、资金筹措计划

项目总投资 27604.60 万元，其中自有资金 10000.00 万元，银行贷款

17604.60 万元，年借款利率 5.67%。

固定资产投资资金来源为企业自筹 9200.00 万元，银行贷款 17604.60 万元。

流动资金 800.00 万元全部由企业自筹。

项目目前已经有中国工商银行、中国建设银行、中国银行表达了贷款意向，并签订了银行承贷意向书。

5、资金运筹计划

项目建设期按 2 年考虑，每年资金筹措与资金运用达到平衡。（详见辅助报表 2）

6、还贷计划

（1） 银行借款按季支付利息，第四年开始还本，第 7.42 年全部还清本息；

（2） 还款资金的来源主要是本项目的累计利润 12594.19 万元、项目累计折旧 4577.77 万元和项目累计摊销 3229.39 万元；

（详见辅助报表 7）

第十二章 效益评价及不确定分析

1、 评价依据、范围及指标

1.1、评价依据及方法

本项目经济评价依据国家计委[1993]530 号文《建设项目经济评价方法与参数》进行评价。

1.2、评价范围

本项目评价是对**物流园区一期工程全部进行评价。本项目占地面积 930 亩，总建筑面积 218000 平方米，其中：仓储面积 14 万平方米，综合办公大楼 2.8 万平方米，集装箱堆场面积 5 万平方米。

1.3、评价指标

本项目经济评价拟采用财务内部收益率、财务净现值、投资回收期等计算指标以考察项目的盈利水平及投资回收能力，判断项目的财务可行性。

1.4、基础数据

(1)项目计算期

本项目评价计算期为 12 年， 2003 年 4 月至 2005 年 3 月，为一期工程建设期。

(2)货运量

根据调查及预测分析，项目建成后正常年货物吞吐量 8000 万吨以上。

(3)行业基准收益率

本次评价暂定基准收益率为 10%。

(4)固定资产折旧

本次估算固定资产折旧按照以下方式确定：

建筑物按照 30 年折旧，残值率 10%，直线法折旧。

信息系统按照 5 年折旧，无残值，直线法折旧。

设备按照 10 年折旧，无残值，直线法折旧

（详见辅助报表 3）

(5)税金

营业税金按照营业收入的 5%计列。

城市维护建设税按照营业税金的 7%计列。

教育附加费按照营业税金的 5%计列。

所得税率按照 33%计列。按**开发区政策, 第一、二年免企业所得税。

2、经济评价

2.1. 成本预测

(1) 工资支出

员工 150 人, 其中管理人员 20 人, 年工资及福利支出按照 3.5 万元估算, 一般生产人员、保安等 125 人, 年工资及福利支出按照 2.5 万元估算, 市场人员 5 人, 年工资及福利支出按照 3.5 万元估算。

(2) 材料及燃动

电力耗用按照全负荷 7000KW、日运行 10 小时估算。

水耗用按照日耗用 695 立方米估算。

材料(主要是包装物)及其他燃料(主要是柴油)按照年耗用 60 万元估算。

(3) 维修费

维修费按固定资产投资的 1%计列。

项目投产后每年的总成本、经营成本见下简表, (详见辅助报表 5)

单位: 万元

项目名 称	第 1 年	第 2 年	第 3 年	第 4 年	第 5 年	第 6 年	第 7 至第 10 年	第 11 至第 20 年
总成本	3507. 05	3881. 06	4702. 69	4532. 59	4362. 49	3735. 69	3417. 91	2805. 01
经营成 本	1061. 01	1435. 02	2370. 05	2370. 05	2370. 05	2370. 05	2370. 05	2370. 05

(4) 项目成本分析及表达式

以项目投产后第六年为例, 总成本中, 经营成本占 63. 44%。

项目成本表达式:

总成本费用=燃料及动力费用+工资及福利费+修理费+折旧费+维检费+摊销
费+利息支出+其他费用

经营成本=总成本费用-年基本折旧费-利息支出-摊销费

其他费用=其他管理费用

2.2. 收入预测

项目投产后有一市场开拓过程，各年生产负荷为：30%、50%、80%、100%

本项目评价收入费率按下列计算：

仓储收入：12 元/平方米*月

集装箱堆存费：8 元/标箱*天

综合楼租赁收入：15 元/平方米*月

装卸费：16 元/吨次（完成卸货一次、装货一次为一次装卸）

集装箱吊装费：40 元/标箱*次

理货包干费：10 元/吨

信息提成费：20 元/条

信息查询费：1 元/条(信息会员费：200 元/年*位)

项目销售收入估算。项目投产后的总收入见下简表，（详见辅助报表 6）

单位：万元

经营项目	第 1 年	第 2 年	第 3 年	第 4-20 年
装卸收入	2116.80	3528.00	5644.80	7560.00
仓储收入	50.40	84.00	134.40	168.00
集装箱堆存费	86.40	144.00	230.40	288.00
综合楼租赁收入	9.00	15.00	24.00	30.00
集装箱吊装费	21.60	36.00	56.70	72.00
理货包干费	56.70	94.50	151.20	189.00
信息系统收入	540.00	900.00	1440.00	1800.00
其他业务收入	120.00	200.00	320	400

2.3 利润估算

本项目建设完成后，年平均销售利润 4963.33 万元，所得税后平均净利润 3327.93 万元。正常年销售利润为计算结果详见基本报表 2。由此可知，物流园

投入运营，从第二年即可获利，年可获利 166.15 万元，全部投资回收期 8.45 年（含建设期），平均投资利润率 12.06%，投资利税率 19.70%。

3、财务评价

3、1 主要计算报表分析

（一）财务现金流量表（全部投资）

根据该表可知项目的整个评价计算期（22 年）的几项指标，其中所得税前内部收益率、净现值（I=10%）、投资回收期分别为 18.27%、18782.33 万元、7.45 年。财务内部收益率大于行业基准收益率，盈利能力满足行业最低要求；财务净现值大于零，说明项目在财务上是可接受的。

（二）财务现金流量表（自有资金）

自有资金财务内部收益率为 23.66%

自有资金财务净现值（I=12%）为 20946.51 万元。

（三）损益表

项目达产后年销售收入 10003.00 万元。平均每年利润、利税分别为 3327.93 万元、5436.93 万元；平均每年上缴所得税 1635.41 万元。

（四）资金来源与运用表

项目在计算期内，各年均能达到资金平衡，并在偿还贷款后年平均有 3780.24 万元的盈余资金。（详见基本报表 3）

（五）贷款还本付息表

项目全部固定资产投资贷款本金 17604.60 万元。经银企双方协议，按季度支付利息，在投产后第二年开始偿还，7.42 年内还清全部借款本息。（详见辅助报表 7）

（六）资产负债表

（详见基本报表 4）

3、2 财务盈利能力分析

（一）评价主要指标：

（1）静态指标

投资利润率（平均年） 12.06%

投资利税率（平均年）	19.70%
投资回收期（含建设期）（所得税前）	7.45 年

(2) 动态指标

财务内部收益率	18.27%（所得税前）
财务净现值	18782.33 万元（所得税前）
财务内部收益率	14.19%（所得税后）
财务净现值	8315.71 万元（所得税后）

4、清偿能力分析

（一）贷款偿还期 7.42 年

（二）清偿能力分析说明

根据贷款还本付息表，该项目在 7.42 年内归还全部贷款。

从资产负债表中可以反映出项目在计算期内各年资产负债及所有者权益情况。通过表中所列资产负债表，项目资产负债率逐年下降，且在第 7 年后，项目不再负债。

5、不确定性分析

（一）盈亏平衡分析

通过计算我们可以得知，该项目的盈亏平衡点为 0.3712，即生产开工率达到 37.12%时项目经营可保本，其盈亏平衡点不高，项目抗风险能力很强。

（二）敏感性分析

本项目对营业收入、营业成本两个主要指标进行单因素变化下的敏感性分析，以考察主要因素变化时，项目的抗风险能力。具体分析情况见下表：

敏感性分析表

序号	项目	变动幅度 (%)	内部收益率	净现值 (万元)	投资回收期 (年)
0	基本方案		14.19	8315.71	8.45
1	营业收入	+10	16.17	12564.47	7.79
		-10	12.39	4517.87	9.16

2	营业成本	+10	13.42	6672.20	8.80
		-10	15.31	10410.14	8.01

当营业收入和营业成本向不利方向变化 10 时，项目财务内部收益率大于基准收益率 10%，表明项目抗风险能力较强。

第十三章 社会效益分析

一、整体推动湖南现代物流社会化体系之进程，加速湖南工业化进程，强力拉动湖南经济发展。

二、新型物流产业将产生一批新型中间种类企业（如包装、加工等企业），增强湖南的商贸流通领域活力，产生巨大的就业机会。

三、园区将形成一批年营业额超过亿的第三方物流企业。

四、将成为**市、**开发区出口加工区强有力的补充和推动，促进区域产业结构调整 and 带动区域经济的发展。

五、物流园一期工程建成后，年实现宏观物流产值 25 亿元，将为**开发区带来巨大的财税收入。

六、推动湖南乃至周边省份各类开发区及园区企业产品进出口，参予国际化竞争，其所产生的经济效益不可估量。

七、项目建设的物流基础设施和引进的国内外专业的第三方物流企业，将满足开发区制造企业日益迫切的物流需求，降低他们的运营成本，提升竞争力。

八、园区将提供近 5000 个左右的工作机会，吸纳、安置部分拆迁居民。