

沈阳市现代物流体系高质量发展空间策略研究

于路, 范婷婷, 张译珊

沈阳市规划设计研究院有限公司, 辽宁 沈阳 117000

DOI:10.61369/UAID.2026010023

摘 要 : 物流是实体经济的筋络, 在畅通物资周转、促进资源要素流通、优化产业空间、提升消费品质等方面意义重大, 在服务国际国内双循环战略格局下, 已经成为提升城市产业竞争力的关键要素。然而现阶段物流空间往往以传统运输仓储为主体, 发展长期处于产业和生活配套从属地位, 缺少精准空间响应, 亟待优化资源要素支撑现代物流转型升级。因此, 本文以沈阳市的物流现代物流体系为例, 全面梳理、评估物流体系发展现状, 精准识别企业服务能级较低、物流用地不节约集约、多式联运功能较弱等现状问题, 从功能体系、空间布局、发展模式等方面提出优化建议, 实现对物流用地资源的精准配置。

关 键 词 : 现代物流体系; 资源要素; 精准配置; 沈阳市

Spatial strategy for high-quality development of modern logistics system in Shenyang

Yu Lu, Fan Tingting, Zhang Yishan

Shenyang Urban Planning & Design Institute Co., LTD. Shenyang, Liaoning 117000

Abstract : Logistics is the backbone of the real economy, which is of great significance in facilitating material turnover, promoting the circulation of resource elements, optimizing industrial space, and improving consumer quality. In serving the international and domestic dual circulation strategic pattern, it has become a key element in enhancing urban industrial competitiveness. However, at present, logistics space is often dominated by traditional transportation and warehousing, and its development has long been subordinate to industry and living facilities, lacking precise spatial response. It urgently needs to optimize resource elements to support the transformation and upgrading of modern logistics. Therefore, this article takes the modern logistics system of Shenyang City as an example to comprehensively sort out and evaluate the current development status of the logistics system, accurately identify the problems of low service level of enterprises, inefficient and intensive logistics land use, and weak multimodal transport functions. Optimization suggestions are proposed from the aspects of functional system, spatial layout, and development mode to achieve precise allocation of logistics land resources.

Keywords : modern logistics; resource elements; precise supply strategy; Shenyang

引言

中央财经委员会第四次会议时强调, 物流是实体经济的“筋络”, 联接生产和消费、内贸和外贸, 必须有效降低全社会物流成本, 增强产业核心竞争力, 提高经济运行效率。这些要求构建了新时期物流体系发展的总体框架, 为国土空间体系下物流空间要素配置在目标指标、空间布局、业态发展等方面明确的基本方向。近年来, 部分学者对围绕现代物流体系高质量发展及空间用地优化开展了相关研究。例如: 缪琦^[1]对现代物流高质量发展的现实基础、制约因素开展了系统研究。李箭飞等^[2]以广州为例, 提出了物流项目用地规划建设标准。刘文华^[3]等提出了物流企业“用地贵”“用地难”“用地边缘化”问题, 为现代物流提质增效降本提出了解决策略。与此同时, 郑州、深圳、广州、武汉等城市结合区域定位和产业需求, 对现代物流体系的空间布局开展了规划工作, 提出了目标指标、空间体系、规划指标等规划内容。而不同学者虽然分别对物流体系高质量发展、物流用地标准、物流空间布局优化开展了理论研究, 但在主动融入国内统一大市场和服务国内国际双循环的背景下, 对支撑现代物流体系高质量发展所需要的资源要素精准配置尚存在诸多问题, 亟待研究。

作者简介:

于路 (1988.10-), 女, 满族, 辽宁本溪人, 硕士研究生, 高级工程师, 人文地理学;

范婷婷 (1985.07-), 女, 汉族, 辽宁丹东人, 硕士研究生, 高级工程师, 国土空间规划;

张译珊 (1983.09-), 女, 汉族, 辽宁沈阳人, 硕士研究生, 高级工程师, 城市规划。

一、现代物流高质量发展体系研究

（一）现代物流产业“四个转变”的发展趋势

1. 发展方式上：从粗放式规模扩张向精益化提质增效转变

我国物流规模及物流业收入增速持续保持了相对较高的水平，但企业盈利能力总体偏低^[4]。随着产业转型升级，对物流交付、时效、品质都提出更高的要求，物流产业发展进入追求高品质、高效率、高效益的精益化新发展阶段。

2. 经济模式上：从传统单一储运向枢纽经济为引领转变

当前，传统单纯依靠降低运输、仓储、配送等环节降低成本促进产业发展的空间将越来越小。随着国家高度重视依托物流枢纽大力发展枢纽经济，通过资源重组提升产业的附加值水平，将成为推动城市产业升级和弯道超车的重要发展策略^[5]。

3. 运输结构上：从公路运输为主导向多式联运转变

从物流运输方式看过去长期以公路运输为主导、低附加值的运输方式需要转变^[7]。公路运输在货物运输市场中占据主导地位，并且市场规模在不断扩大^[8]。据综合测算，目前我国多式联运运量占全社会货运量比重每提高1个百分点，可降低社会物流总费用约0.9个百分点，节约成本支出1000亿元左右。因此需加强公路、铁路、水路和航空运输站场的衔接，形成高效的多式联运网络探索从公路运输为主导向公转铁、公转海、“公铁海航”多式联运转变。

4. 创新动力上：从劳动力、土地要素驱动向高新技术创新驱动转变传统物流业靠投入劳动力、土地要素，以提供单环节基础性服务为主，同质化程度高、附加价值偏低、存在“低端锁定”问题^[9]。随着现代物流一体化、集成化、高端化要求日益迫切，从由原来的同质化低成本竞争向差异化的质量、效率、效益竞争转变。

（二）现代物流产业的资源要素精准配置的需求

1. 长期物流行业发展谋划，缺少精准空间响应

物流行业体系庞杂、管理部门众多、企业信息闭塞、服务需求不明等。在国土空间规划体系下，对物流用地空间管控不足，物流用地往往面临着物流用地不节约集约，效益较低，空置率偏高，竞争力不强的问题。物流用地选址未能与交通枢纽、产业充分结合，建设标准低，组织运作能力不强，对外辐射能力较弱，对内同质化无序竞争等问题，物流空间布局亟待优化。

2. 新时期降本增效行动需要，亟待优化资源要素支撑现代物流转型升级2024年10月，《自然资源部关于加强自然资源要素保障促进现代物流高质量发展的通知》（自然资发〔2024〕218号）制定了多渠道增加物流发展空间供给，支持灵活的土地供应方式，鼓励利用铁路存量土地、集体建设用地、存量空间资源，增加混合用地供给，加强物流用地全周期管理等支持政策。

二、沈阳市现代物流空间高质量发展的实践

（一）现状基本情况

沈阳是东北亚地区的重要城市，毗邻俄罗斯、朝鲜、韩国、日本、蒙古等国家，具有区位优势。沈阳的交通网络发达，铁路、公路、航空、内陆水运等多种交通方式互联互通，为物流发展提供了有力支持，对于持续推动共建“一带一路”、推动东北地区一体化发展、推动东北亚地区高质量发展等方面具备重要的引领作用。目前，社会物流总费用与GDP比例为14.49%，略高于

14.2%的全国平均水平，物流成本较高。物流业增加值占GDP比率为6.5%，较先进城市8%~10%的比率尚存在一定差距，经济贡献度偏低。运进与运出车辆载货量总体为2:1，单程空载普遍，成本较高；全市商贸企业外市流入商品总额、工业品物流总额分别占社会物流总额的45.6%、28.4%。

（二）现状存在问题

物流企业整体竞争力不强。承担全市主要物流功能的以中小微物流企业为主，服务功能较为单一，缺少具有影响力的本地龙头物流企业。现状物流企业9100家，分布在仓储物流用地近7000家。集体地上物流分布散乱，平均每处用地不足0.37公顷，大多分散在城乡结合部，集中在出口路、高速公路口等窗口地区，影响交通、景观、环境，并存在较大安全隐患。

物流用地不节约集约，效益较低，单位物流用地承载货运量为同类城市的1/3~1/2，承载物流业增加值为其1/5~1/3。空置率偏高，竞争力不强，以第三方物流地产为主，选址未能与枢纽、产业充分结合，建设标准较低，组织运作能力不强，对外辐射能力较弱，对内同质化无序竞争。

与城市空间拓展和功能布局不匹配。生产资料批发市场集中在中心区，三环内尚有多家钢材、石材、二手车等大型仓储销售用地，与城市功能环境要求不协调，亟待外迁疏解。消费品批发市场店仓混杂，不符合原址转型升级、仓储配送外迁的发展趋势，影响经营效益，五爱、南塔等二环内市场尤为明显。

三、优化物流空间布局体系研究

（一）匹配城市能级提升，科学制定目标指标

围绕国土空间总体规划确定的东北亚国际化中心城市建设总体目标。在国际层面，打造东北亚门户型物流枢纽城市，积极参与全球竞争与合作；在全国层面，打造国家现代流通战略支点城市，主动融入全国统一大市场；在区域层面，打造东北地区物流集散分拨高地，整合区域性物流要素资源；在城市层面，打造引领产业转型升级的新引擎，形成沈阳枢纽经济增长极。构建“5升3降”规划指标体系，精准反映资源集聚、运输结构调整、降本增效水平。

表1 现代物流高质量发展指标体系构建

	序号	指标名称	单位	指标趋势
运输环节 内外联通	1	货运量	万吨	稳步提升
	2	国家物流枢纽数量	个	稳步提升
	3	中欧班列开行数量	列	稳步提升
仓储环节 用地集约	4	全市国有物流用地规模	k m ²	稳步提升
	5	物流用地占全市用地比例	%	逐步降低
	6	人均物流用地	平方米/人	逐步降低
管理环节 降本增效	7	社会物流总费用与GDP的比率	%	逐步降低
	8	A级及以上物流企业数量	个	稳步提升

（二）匹配行业转型发展要求，构建体现沈阳需求的四级物流空间体系

匹配东北亚国际化中心城市的发展定位，在“枢纽+通道+网络”物流运行体系格局下，强调依托交通枢纽做强物流枢纽，引导物流功能要素集聚，符合市场需求的层次化、网络化组织。空间上规划提出构建“物流枢纽、物流园区、物流中心、配送场站”四级物流空间布局体系。统筹考虑生产、生活需要，以及现

代物流业态的快速迭代更新形式，系统谋划“3+8+15+N”物流空间布局结构。

表2 物流空间布局等级结构

层级	国家物流枢纽	物流园区	物流中心	物流配送站点
服务能级	国际+国内	都市圈	城市	产业园区/生活圈
功能定位	国内国际双循环大宗货品转运、组织	服务都市圈生产生活的物流集散	面向城市及城区的物流分拨中心	为周边产业区、生活区提供小批量、多频次、时效性的物流配送服务
交通条件	毗邻机场、高铁、普铁场站等交通枢纽	重点依托铁路具备多式联运条件	交通便捷	交通便捷
用地规模	3公里半径集聚物流功能；5公里半径集聚配套产业	50公顷以上物流用地占比50%	10公顷以上作业区不低于90%	现状提升/500-1000平方米
空间形态				

（三）科学精准测算物流用地规模，促进物流用地提质增效

强调优化存量与精准增量相结合，实现全市物流用地的总量不再增加，重点提高用地效率。综合运用模型预测法、案例城市对比法、人均用地规模推演法，综合预测物流用地所需规模约50平方公里左右，与现状规模保持总体稳定、增减平衡。其中：保留国有物流用地，主要分布三环外产业区周边、四级物流体系内；腾退不符合规划、影响环境的现状物流用地。新增物流用地应主要集中在物流枢纽、园区、中心。

表3：模型预测法

	L（万吨）	I	α （平方千米 / 万吨*日）	S（平方千 米）	
公路运输	32850	0.85	0.4	1.5	45.91
铁路运输	2100	0.9	0.6	1.3	4.04
航空运输	50	0.95	0.7	2.4	0.22
总计	35000	——	——	——	50.17

公式为： $S=L*I*\alpha*\eta/365$

S——预测2035年用地总规模

L——目标年物流需求量，参考《交通强国示范区建设研究——沈阳市货运强国建设发展规划》

I——潜在第三方物流量进入园区的比重，考虑三种运输方式入园集聚实际条件及可行性综合权重

α ——物流园区单位生产能力用地参数，东京物流园区经验值为0.4-0.7，公路枢纽 α 取值为0.2-0.4，

铁路枢纽取0.5-0.7

η ——物流园区高峰需求系数，考虑三种运输方式实际条件综合权重

（四）加强物流用地提质增效

加强用地供给保障，物流项目优先向物流园区、中心集聚，并优先保障3A级以上物流企业供地。严格项目规划管控，提高物流项目用地开发强度（新建项目容积率宜大于0.8），鼓励立体仓、高标仓建设及复合开发利用，提高用地投资强度和产出效益。促进项目降本增效：提升现代化管理水平，鼓励物流企业加大信息化、智能化、自动化基础设施建设与更新投入，提高服务效率、质量和综合竞争力。

重点针对物流园区、中心内的空置物流用地，引导优先承接大型批发市场店仓分离、三环内部分专线物流外迁、散乱脏差腾退等功能。探索“一地一策”处置方案，结合转让、出租、抵押、税收、金融等支持政策，提出限期开工、土地收储、土地置换、城市更新等方案。

四、结束语

现代物流体系高质量需要空间资源要素的精准配置，本文通过对现代物流体系内涵解读、发展趋势判断及问题解析，总结了有效支撑现代物流体系高质量发展的空间资源要素精准配置总体思路。并以沈阳为例从现状问题评估、目标指标构建、空间体系布局、分类引导策略、用地规模预测、空间管控规则等角度提供的地方实践样本，为全国同类城市物流体系高质量发展及空间资源要素精准配置提供参考。

参考文献

[1] 缪琦. 现代物流高质量发展的现实基础、制约因素与发展建议 [J]. 宏观经济研究, 2024(12): 112-120

[2] 李箭飞, 丁寿颐. 物流项目用地规划建设标准的评价与优化 [J]. 城市规划学刊, 2015(6): 38-45

[3] 刘文华, 董欣全. 破解物流“用地贵”“用地难”难题 为现代物流提质增效降本提供基础保障 [J]. 中国经贸导刊, 2024(4): 82-84

[4] 中国物流与采购联合会等. 中国物流发展报告（2021-2022）[M]. 北京：中国财富出版社有限公司, 2022.

[5] 同济大学中国交通研究院等. 中国城市物流竞争力报告 [M]. 北京：人民交通出版社股份有限公司, 2022.

[6] 李国旗等. 中国大城市公共物流设施规划的进展、原则与策略 [J]. 国际城市规划, 2022(4): 44-50

[7] 庄汝龙等. 面向现代物流体系的浙江海铁联运的历程、挑战与优化路径 [J]. 中国海洋大学学报, 2025(1): 42-51