

第一章 项目提要

1.1 项目名称

农九师巴克图工业园区物流园工程建设项目

1.2 承担单位

农九师一六三团

1.3 建设地点

农九师巴克图工业园区

1.4 建设性质

新建

1.5 项目区基本情况

1.5.1 农九师概况

新疆生产建设兵团农九师位于塔城地区三县一市（塔城市、额敏县、裕民县、托里县）境内，在新疆的西北部，距乌鲁木齐 570 公里，距塔城市约 57 公里。地理坐标：东经 $82^{\circ} 15'$ ~ $85^{\circ} 10'$ ，北纬 $45^{\circ} 25'$ ~ $47^{\circ} 03'$ 。地处准葛尔盆地西北部边缘的塔额盆地——额敏县朝阳区。下设 11 个农牧团场及教育、科研、工交、建筑等二十几个师直企事业单位。

2010 年年末全师现有人口 71116 人，其中师直 13858 人，下属团场 57258 人，汉族 67965 人，哈萨克族 1849 人，维吾尔族 63 人，蒙古族 185 人，其它民族 1054 人，属于多民族居住地。

2010 年实现生产总值 116373 万元，比上年增长 10.8%，其中第一产业增加值 50741 万元，增长 22.1%；第二产业增加值 24211 万元，增长 5.3%；第三产业增加值 41421 万元，增长 3.3%，三次产业结构比为 43.6:20.8:35.6。人均生产总值 16177 元，增长 11.4%。

农九师共有十一个农牧团场，其中有八个分布在 394 公里长的中哈边界线上，呈现出点多、线长、面广的分布格局。辖区面积 539 万亩。

农九师自然环境恶劣，冬季寒冷漫长，夏季干旱少雨，属多灾害性气候（旱灾、风沙灾、冻灾、病灾）。农作物品种单一，经济落后，发展缓慢。全师 11 个农牧团场均属国家级贫困团场，职工年均收入低，生活水平不高。

1.5.2 农九师一六三团概况

(1) 情况

辖区面积 205.7 平方公里即 30.85 万亩（北区 106.5 平方公里即 15.97 万亩；南区 99.2 平方公里即 14.88 万亩），其中耕地面积 13.83 万亩（北区 8.47 万亩；南区 5.36 万亩）。团场属北温带大陆性半干旱气候，平均海拔高度（北区 532.5 米；南区 447.5 米）；年均降水量（北区 280 毫米；南区 267 毫米）左右（降水量呈现出五年一轮规律性周期，一般在逢 0 逢 5 的年份降水量偏少）；年光照时数（北区 3029 小时；南区 2854 小时）；有效积温 10 度以上（北区 2851℃；南区 2809℃）一般在每年的 5 月上旬至 9 月上旬；全年无霜期 140 天左右；年均气温 6.7℃。土地情况（北区土层薄、沙石地多、土壤肥力及有机质含量低、缺磷少氮；南区所处地势较低，地下水位较高，大部分地区排水不良，形成不同程度的盐渍化）。气候变化无常，自然灾害频繁（主要自然灾害有寒潮、霜冻、干热风、冰雹、病虫害等），属边境贫困团场之一。

(2) 综 合

2010 年我团实现全社会总产出 3.36 亿元。生产总值(GDP)15115 万元，较上年 12897 万元增长 17.2%，其中第一产业增加值 9867 万元，较上年 8295 万元增长 19%；第二产业增加值 2056 万元，较上年

1942 万元增长 5.9%，其中工业增加值 551 万元，较上年 742 万元下降 25.7%，建筑业增加值 1505 万元，较上年 1200 万元增长 25.4%；第三产业增加值 3192 万元，较上年 2660 万元增长 20%。在生产总值中，第一、二、三产业增加值占生产总值的比重分别为 65%、14%和 21%。人均生产总值 16561 元。

(3) 工业和建筑业

全年实现工业产值 1835 万元，其中规模以上工业产值 838 万元。分轻重工业看，轻工业产值 1583 万元；重工业产值 252 万元。

全年实现建筑业产值 5375 万元，其中：建筑工程产值 5255 万元；安装工程产值 120 万元，房屋建筑施工面积 90490 平方米。

(4) 公路运输业

全年营运运输车辆 68 辆，其中客运 21 辆；货运 47 辆。全年完成客运量 26.2 万人，旅客周转量 274 万人公里；完成货运量 9 万吨，货物周转量 1278 万吨公里。

(5) 商业经济

全年社会消费品零售总额 1253 万元。其中餐饮业零售额 455 万元；商品零售额 798 万元。2010 年末，全团拥有各类零售商店 65 个；种子及肥料批发点 6 处；餐馆 39 家；居民服务业 14 家；其他服务业 14 家；移动、联通、电信通讯服务网点各 1 处。

(6) 人口与职工生活

2010 年末，全团总户数 3162 户（北区 1685 户；南区 1477 户），总人口 9103 人（北区 4690 人；南区 4413 人），其中男性 4758 人，占总人口的 52%；女性 4345 人，占总人口 48%。出生人口 34 人，出生率 3.7‰；死亡人口 33 人，死亡率 4.7‰；人口自然增长率 0.11‰。

2010 年全团职工工资总额 3970 万元，职均收入 12608 元（北区 13004 元；南区 12110 元）。

全社会人均收入 8721 元(北区 8966 元;南区 8462 元)。

1.6 建设内容及规模

本项目总用地面积为 155 亩（折合约 102300m²），总建筑面积 20025m²。根据项目的建设性质和规划要求，整个园区规划为三大区域，一是仓储区 18000m²（其中冷冻冷藏库 4000m²），集存货、理货冷冻冷藏功能，年储存量 4 万吨；二是物流商务中心 2000 m²，为 3 层框架结构，主要有物流信息服务功能、商务办公功能、物业后勤服务功能；三是货运车辆停车区 18000 m²，车位 150 个，满足进出车辆的要求，同时具有集装箱拆拼装箱、还箱等服务功能；通道出入卡 25 m，配置符合监管要求的卡口设备（电子栏杆、电子读写设备、电子识别设备、电子监控设备、电子地磅等），并配套建设市场信息系统。项目建成后，年交易量可达 22 万吨。

1.7 可行性研究报告编制依据

1.7.1 编制依据

(1) 《印发关于促进我国现代物流业发展的意见的通知》（发改运行（2004）1617 号）

(2) 《中华人民共和国国民经济和社会发展第十二个五年规划纲要》

(3) 《新疆生产建设兵团国民经济和社会发展第十二个五年规划纲要》

(4) 《农九师国民经济社会发展“十二五”计划及 2015 年远景规划》

(5) 农九师现代物流发展“十二五”规划；

(6) 物流园总平面图；

(7) 国家发改委、建设部发布的《建设项目经济评价方法与参数》（第三版）；

(8) 其他有关的规程、规范、标准及项目的有关基础资料。

1.7.2 编制范围

(1) 通过对项目拟建地区经济发展和市场现状等进行调查，论证项目建设的必要性及有利条件。

(2) 确定项目选址用地与总平面规划。

(3) 通过调查和测算分析，确定项目建设规模和工程技术初步方案。

(4) 估算项目总投资，提出资金来源与筹措方案，拟定投资计划和实施进度安排建议。

(5) 定性分析项目的经济效益和社会效益。

(6) 从技术、经济、环保、社会等各方面论证项目建设的必要性，经济上的合理性和技术上的可行性，提出研究结论和建议。

1.8 建设期限

2011 年 04 月～2012 年 12 月

1.9 总投资及资金筹措

本项目总投资 5000 万元，其中：工程费用 3576.3 万元，工程建设其他费用 471.4 万元，预备费用 202.2 万元，设备购置费用 750 万元。其资金筹措方式为：自有资金 1000 万元，申请国家专项资金 4000 万元。

2.0 项目效益

2.0.1 社会效益

现代物流是一个多元发展的复合型新兴产业，是一个生产性的服务行业，加快发展现代物流业，建设现代物流中心，对提速某新型城市化进程，推动产业、物流、商贸三大中心全面繁荣具有重大的现实意义。项目通过运用全新现代服务业管理信息理念，对货运物流过程进行多要素的计划、实施和控制，将运输、仓储、整理、配送、信息等环节有机结合，形成完整的供应链，从而为用户提供

高效率、多功能、一体化综合性服务，有利于产销信息和市场信息的沟通，促使生产企业提高产品质量，调整产品结构，增加名优和适销产品的生产供应，对于建立、健全和完善以市场为导向、规范交易、公平竞争的物资流通体制具有积极的促进作用。项目的建设，是适应现代物流业发展趋势，推进农九师工业化和城镇化进程的一项有利措施，是支持物流市场机制建立的需要，对有效带动项目区域商业市场的健康发展，优化资源配置，改善投资环境，实现经济社会可持续发展，提升城市综合实力和竞争力具有重要的意义。

2.0.2 经济效益

本项目完成后，经营年份的年均销售收入 4966.8 万元，年均总成本费用 3502.1 万元，年均营业税金及附加为 266 万元，年均利润总额为 1077.1 万元，年均所得税 269.3 万元，年均所得税后利润 807.8 万元。财务内部收益率 11.97%，财务净现值 6024 万元，投资回收期 7.8 年（以上均为税后），由此可见该项目具有较好的经济效益。

1.9 主要技术指标

主要技术经济指标

序号	指标名称	单 位	指 标	备 注
1	总规模	万吨	22	
2	用地面积	亩	155	折合约 102300m
3	总建筑面积	m	26856	
其中	仓储区	m	18000	其中冷库 4000m
	综合服务区	m	2000	
	通道出入卡	m	25	
5	容积率		0.51	
6	建筑密度	%	19.4	
7	绿地率	%	28.5	
8	项目总投资	万元	5000	
9	投资利润率	%	21.54	
10	财务内部收益率	%	15.03	所得税前
	投资回收期	年	6.9	所得税前
	财务净现值	万元	8189	所得税前
11	财务内部收益率	%	11.97	所得税后
	投资回收期	年	7.8	所得税后
	财务净现值	万元	6024	所得税后
12	盈亏平衡点	%	44.22	

第二章 项目建设的必要性

2.1 项目背景

现代物流的发展是经济发展到一定阶段的产物，特别是后工业化社会对通过资源、劳动生产率获取利益的能力和潜力得到极大挖掘后，对流通环节利益的获得既有动力，也是现实的途径。从现代物流发展的规律分析，其发展的推动因素主要来自于企业发展战略的改变、企业物流能力的培养需要、物流新技术的应用和物流服务的专业化分工与协作等几个方面。在经济发达国家和部分经济发展水平较高的发展中国家和地区，企业除注重技术、产品、市场和客户开发能力的培植外，更为注重维持稳定而有效的供应链、使产品的服务更贴近用户、建立即时供应系统、实现零库存等物流战略的建立。当前，物流业已成为世界现代流通领域的重要组成部分，也是加快城市经济循环，提高流通效益的重要环节。

国家“十二五”发展规划纲要指出：在“十二五”期间，商务发展要适应国际形势新变化和国内发展新要求，深入落实科学发展观，全面统筹国内发展和对外开放。在国内贸易方面，要立足扩大消费，加快国内流通业发展，优化流通业结构，大力提升市场功能，着力建设统一开放、竞争有序的现代市场体系，积极培育经济增长的自主动力。在对外开放方面，要在现有的基础上，创新开放方式，全面提升对外开放的层次和水平，增强在扩大开放条件下促进自主发展的能力。要加快转变外贸增长方式，着力提高利用外资质量，积极稳妥推进企业“走出去”，建立和谐的对外经济关系。要合理调整商务发展的区域布局，不断提高发展质量，形成大开放、大市场、大流通的商务发展新格局。

2008年下半年以来，随着国际金融危机对我国实体经济的影响逐步加深，兵团边境口岸物流仓储业作为重要的服务产业受到了严

重冲击。国际物流市场需求急剧萎缩，合同数量、口岸过货量、报关、报检、运输和仓储等收费价格及利润大幅度下跌，兵团一大批中小国际货代物流企业经营出现困难，提供运输、仓储等单一服务的传统物流企业受到严重冲击。

兵团物流领域中的“电子口岸”运用、现代信息技术应用和普及的程度不高，发展十分不平衡，远远不能满足现代物流服务的需要。兵团货代物流企业中有 95%完全没有信息系统支持，而在有信息系统支持的 5%的企业中，绝大多数企业信息系统功能不完善，有的只有单一的仓储作业管理、库存管理和运输管理。

拟建项目正是在国家“十二五”规划方针政策下提出的，旨在加快边境团场、边境连队少、偏、穷地区现代物流的建设，以推动西部地区经济快速、高效发展，进而缩小东西部差距，实现经济均衡发展。

农九师基本建设在不断完善，人民生活水平也全面提高，但是流通领域建设还很落后，这与农九师的经济发展不相适应，这就形成了本项目的建设背景。

2.2 项目建设的必要性

(1) 项目建设是引导和转化农九师潜在物流需求的需要

物流活动作为一种经济活动，需要在供、需两个方面不断地相互适应、相互满足。虽然农九师及其区域内当前存在着巨大的物流需求，但相当的物流需求是一种低水平的物流需求，表现为相当部分传统商业企业与生产企业仍保持着以自我为中心、“大而全”、“小而全”的传统经营组织模式，尚未认识到通过联合规划与作业，形成高度整合的供应链体系改善目前的生产供应与产品销售；企业在生产、销售的经营活动中对建立在供应链管理基础上的跨企业、跨行业的联合重视不够，在推行各自的技术标准。管理标准、

工作标准时尚未意识到建立共同的物流标准的重要性，真正意义上的物流需求难以形成。

随着农九师整体经济的发展，这种初步意义上的物流需求将必然向现代高水平的物流需求转化，在这一转化的进程中，提高农九师在物流服务供给能力方面的水平是至关重要的。本项目建成后将有力地加强现有设施衔接以及交通运输设施与库、场设施的衔接，使现有物流资源得以合理整合，基础设施及其技术装备的运作水平得以提高。

(2) 项目建设是支持有效的物流市场机制建立的需要

物流的市场化与经济发展和市场化程度直接相关，同时也与市场开放、管制相关联。有效的物流市场机制建立要求市场更加开放，管制更加合理和科学，物流活动具有网络化的特点，物流中心只是其网络上的一个结点，需要网络上各个结点之间相互开放彼此的物流服务市场，便于企业在较大的市场范围内进行兼并、重组以资本运作为手段的企业经营网络建设，并为开展网络化物流经营活动提供与商流相适应的高效物流服务。同时，物流服务活动存在着一系列委托与被委托。代理与被代理的关系。服务的无形化特点、各种复杂的费率协商、服务的标准和衔接、物权的转移、控制和结算的主体等，往往涉及多个方面，需要强有力的制度保障和执行机制，包括市场准入与汰出机制、市场保障机制及商业信用机制等等。

建立集中服务运作的物流园区，可在一定程度上为改善信用体系的欠缺，降低物流交易成本和提高物流服务效率提供有益的尝试与实践，有助于改善当前商业信用不健全的情况，支持和强化货主对物流服务需求的积极态度，减少自营物流，扩大物流服务的市场需求不足。

因此，该项目的建设运营，对农九师与境内、境外和周边重

要的经济中心城市实现市场管制的合理化和科学化，建立良好的市场秩序，形成对物流服务企业活动的良性规范与积极引导，具有十分积极和现实的意义。

(3) 项目建设是促进区域经济发展的需要

物流业发展程度已成为衡量一个国家、地区综合国力和现代化程度的重要标志，发展物流业是推进城市工业化、城市化、市场化和国际化进程，进而提升综合实力和国际竞争力的重要举措。物流业是不断启动市场，促进需求、消费，推动国家经济增长的重要动力，加快发展物流业，有助于降低物流成本，提高物流效率；有助于推动比较优势转化为竞争优势；有助于改善发展环境，满足社会多样化的服务需求；有助于实现集约式发展，提高经济竞争能力和人民生活质量。项目的建设，对提高城市经济运行效率及城市在经济区域的地位和作用具有积极的意义，可促进农九师现代物流的发展和物流产业的培育，从而产生新的经济增长点，为经济的可持续发展提供新的产业成长支持，为提高经济发展水平创造良好的产业布局与发展环境。

第三章 市场分析

3.1 物流园区的发展概况

物流园区的建设和发展问题的提出，是由于现代物流发展特点和趋势本身决定的，也是由于企业发展战略的改变、企业物流能力的培养、计算机及网络等物流新技术的应用和物流服务的专业化分工与协作不断走向深化的产物。

自 1998 年以来，发展现代物流的积极性和热情在全国被唤醒，工业、商业及物流企业运用物流技术的领域不断扩展，各类物流基础设施建设也呈现出良好势头，物流园区（或物流基地）正是在此种背景下出现并开始大力发展的。

4.1.1 物流园区的产生

物流园区作为物流业发展到一定阶段时产生的新兴物流集疏方式，在日本、德国等发达国家已经得到了快速发展。随着我国传统储运业向市场化及现代物流业方向的发展转变，国家有关主管部门开始制定了促进物流园区发展的宏观政策，一些发达地区和省份也纷纷开始筹建物流园区。然而，对于物流园区的规划建设和运营管理，我们还缺乏经验，尚未有完善、有效的做法可以借鉴。

随着物流产业的兴起，原来相互分割、缺乏合作的仓储、运输等传统企业逐渐走向联合，专业性的物流配送经营实体及园区一货物配送转运中心应运而生。

伴随着物流业的进一步发展，各个企业都逐渐意识到配送转运中心分散建设。各自为战带来的资源浪费，各级政府也发现这种方式不利于充分发挥城市的总体规划功能。物流园区作为物流业发展到一定阶段的必然产物，在日本、德国等物流业较为发达的国家和地区相继出现。物流园区在日本称为物流园区（Distribution Park），在德国被称为货运村（Freight Village）人虽然名称不同，

各国的定义表述也不完全一样，但是它们的建设目的、服务功能基本相同的。

3.1.2 国内物流园区的发展情况

1、物流基础设施的能力大大提高，国际物流量快速增长

经过多年发展，目前我国已经在交通运输、仓储设施、信息通讯、货物包装与搬运等物流基础设施和装备方面取得了长足的发展，为物流产业的发展奠定了必要的物质基础。目前绝大部分生产资料已通过市场解决，物资流通市场主体向多元化发展。过去从事物资流通的企业已经脱离了计划体制的束缚，大步走向市场经济，初步形成社会化、专业化的产业队伍，并建立了以中心城市为依托的城乡一体的流通网络。

2、物流质量有所提高，物流效率有待改善

物流质量主要由物流时间、物流费用和物流效率来衡量。中国物流业由于受多方面因素的影响，物流质量总体水平比较低。据有关资料介绍，工业生产中物流所占用时间几乎为整个生产过程的90%。在货物运输中，中国现行运输管理体制也制约了不同运输方式之间的高效衔接，一定程度上也减缓了物流速度。在国民经济各部门中，运输费用在生产费用中因各部门产品对运输的依赖程度不同，其所占比重也不同。

3、物流产业发展正在引起各级政府的高度重视

目前深圳、北京、天津、上海、广州、山东等地政府极为重视本地区物流产业发展，并已开始着手研究和制定地区物流发展的规划和有关促进政策。其中，深圳市已明确将物流产业作为支持深圳市二十一世纪经济发展的三大支柱产业之一，并初步制定了物流产业发展的策略；北京市就物流产业发展所需要的物流设施系统进行了比较全面的研究和规划；天津市也根据其城市功能定位和物流经

济发展的需要正在积极研究制定天津现代物流发展纲要。中央政府有关部，如国家经贸委、国家计委、交通部、外经贸部等，也从不同角度关注着我国物流产业的发展，并积极研究促进物流产业发展的有关政策。

3.2 物流业发展现状

近年来，随着经济发展，农九师物流业的发展步伐不断加快。目前，全师拥有物流企业 10 多家；2010 年完成公路货运量 429.25 万吨、周转量 32210 万吨公里，物流费用约 1.15 亿元，占全师 GDP 的 10.18%；占第三产业增加值的 29.9%。

物流业发展主要呈现出以下特点：

(1) 现代物流市场发展加快。近年来，农九师物流市场得到较快发展，市场结构和功能大为改善。主要表现在：一是农业物流加快发展。初步形成了“农产品批发市场+物流企业（中介组织）”的农产品物流网络。目前，全师拥有 12 个农副产品市场，农民经纪人 2000 人左右。粮食、生猪、禽蛋、蔬菜等一批农村合作经济组织蓬勃兴起，农民经纪人的迅速发展，为加快现代农业物流发展提供了良好的发展条件。二是商业物流初具规模。近年来，巴克图工业园区结构和功能得到改善和提升。同时，全师出口的水果、无公害蔬菜、牛羊肉等在巴克图工业园区进行产品中转、分装和配送，促进了商业物流业的发展。

(2) 现代物流设施日趋完善。一批支撑现代物流业发展的基础设施日益完善。一方面，交通基础设施不断完善。农九师巴克图工业园区交通极为便捷，具有建设区域性现代物流中心的独特区位优势。通团公路、213 国道、口岸公路等纵贯全境，构成密集的交通网络。

现代物流技术逐步应用。为适应市场竞争的需要，农九师一些企业开始重视现代物流技术的应用，传统的运输、仓储企业依托原有的设施、客户、业务基础和经营网络正向现代物流企业转变，具有一定技术水平和经营规模的第三方物流企业迅速兴起。

3.3 物流业发展中存在的问题

虽然，农九师现代物流业有所发展，但总体来看，目前尚处于起步阶段，与国际物流业发展趋势及经济发展的需求比，还存在不少的差距。突出表现在以下几个方面：一是物流成本太高，流通周期过长，效率偏低。大部分工商企业都建立了自己“大而全”、“小而全”的物流体系，但由于管理粗放，大多数企业的物流成本占产品总成本的比重均在 20%以上，而发达国家物流成本仅为 10%左右。二是物流企业服务功能单一，服务方式落后。传统物流企业向现代物流企业的转变尚未完成，只能提供一些低水平、低层次、单项服务功能。三是物流设施与装备落后。物流基础设施建设滞后，装运机械化水平低；物流信息化普及程度低，制约了物流功能的发挥和效率的提高。四是物流管理体制不健全。目前，某物流管理条块分割层次多、秩序乱，行业垄断严重。现有的规章制度和管理方式不能适应现代物流业发展。

3.4 物流业的发展趋势

从现代物流的发展特点看，物流业已进入成熟阶段，农九师物流业的进一步发展主要是物流内涵的拓展、过程延伸、覆盖面的扩大以及物流管理的日益专业化、标准化和信息化。

(1) 物流服务的内涵将继续拓展

物流服务从最初只解决运输问题，逐步发展到将装卸、搬运、仓储、保管乃至报关。通关、保险、商检、卫检、动植检、中转、保税等业务统一进来，把整个商品流通过程作为一个完整的领域来

进行通盘考虑和经营，产品异地加工、装配、包装、标志、分拨、配送、销售、转让等增值服务，也逐渐涵盖进来。

(2) 物流服务过程在继续延伸

物流服务的过程经历了“港日—港日”、“门—门”和“生产车间—货架”等几个阶段，其过程在逐步延伸。从开始时期将产品从生产线终端送到消费者手中到后来协助生产企业以“即时供货（JIT）”和“零库存（ZI）”等手段加速资金与物资的周转利用，物流业的服务过程不断向前延伸。此外，环境法规的日益严格，消费后的废弃物处理和回收利用，也使物流服务过程向消费后延伸。

(3) 专业化物流服务在不断壮大

发达国家目前非常重视发展“第三方物流业”。所谓“第三方”指从事专业化物流服务的企业。物流企业与传统的运输企业的不同之处在于，物流服务企业在货物的实际移动链中并不是一个独立的参与者，而是代表发货人或收货人来执行。发展第三方物流将支持物流运营的专业化、科学化，并使物流企业与物流需求者之间建立更紧密、有效的联系。

3.5 项目地区物流业市场预测

近年来，农九师经济步入了快速发展轨道。宏观经济的稳定增长，预计2011年生产总值将达到1.5亿元，年均增长26%，居民人均可支配收入达到15000元，进出口总额年均增长15%、实际利用外年均增长15%左右。并将实现由农业大师向农业强师转变，国民经济有较大发展，城市化水平达40%以上。根据十二五规划，农九师将进一步推进工业化、农业产业化和城镇化、信息化进程，加快发展开放型经济、劳务经济和民营经济，大力发展商贸业，依据单位GDP对物流需求系数比为1:3的方式计算，2011年货运量预计可达到0.5亿元，其中：工业货运需求量将达到0.3亿元，农业及商业货运

需求量将达到 0.2 亿元。城乡居民收入将保持较快增长，团场职工消费继续加快，消费结构继续升级，工业、农业、商业的开放和常宁商务投资环境的改善，加上农九师交通运输体系不断完善，为农九师物流业的发展提供了坚实的物质基础和保障。

依据预测数据，农九师 GDP 将以不低于 11.4% 的速度逐年增长，将促进物流市场规模持续扩大。而农九师物流产业目前还处于由传统物流向现代物流转型的初级阶段，其中相当部分因经营方式落后而面临淘汰，或因企业发展负担较重经营难以为继，物流基础设施如仓储设施陈旧、装运机械化水平低，缺乏现代物流所必需的网络信息设施，物流信息化普及程度低，制约了物流功能的发挥和效率的提高。相当数量的设施在布局上已不能适应经济发展与城市功能调整的要求，本项目的建设在适应农九师经济发展需求的基础上，还可对周边县、市、区产生一定的辐射作用，完全符合市场需求方向，其市场前景广阔，生命力强，必然能够带动区域内相关行业的发展和整体经济的增长。

3.6 项目建设的优势分析

(1) 政府有关部门大力推动物流发展

在国家层面上，2004 年国家发改委等九部委出台《关于促进我国现代物流发展的意见》。根据意见的要求，由国家发改委牵头，商务部等 13 个政府部门和中国物流与采购联合会、中国交通运输协会，组成了“全国现代物流工作部际联席会议”。此举标志着我国推动物流发展的综合协调机制在中央政府层面开始形成。同时还出台了取消国际货代企业经营资格审批、扩大设立保税物流基地、降低车辆通行费收费标准、启用新版联运发票、放宽国内航空货运市场准入门槛、允许跨国采购集团以独资形式开展出口业务等举措。2004 年 7 月《中华人民共和国道路运输条例》开始实施，全国各地全面开展

了联合“治超”工作。这一系列文件的出台和工作的开展，大大促进了我国现代物流业的发展。

农九师对物流业发展的支持更加务实具体。《农九师现代物流发展“十二五”规划》，提出了把农九师巴克图口岸建成农九师物流区域中心、一级物流节点，其中巴克图工业园区物流园也是整个农九师物流规划的一个组成部分。

(2) 交通优势有利于现代物流产业的加速发展

项目建设地点选择在农九师巴克图工业园区，巴克图工业园区是九师首个工业园区，工业园区总体规划面积 5.25 平方公里，地处东经 82° 48'，北纬 46° 41'，海拔 460~480 米。巴克图口岸对面为哈萨克斯坦共和国东哈州。从巴克图口岸入境至项目区 207 公里，至乌鲁木齐市 621 公里；出境至哈方巴克特口岸 800 米，至马坎赤市 60 公里，至乌尔加尔机场 110 公里，至阿亚库斯车站 250 公里。

园区根据巴克图口岸发展的趋势和距离塔城市较近的区域位置，以扩大本地产品出口为主攻方向，发展融合经济，以此为主线拉动九师经济增长。工业园区分为南北两区，建成后，将形成区域贸易和物流枢纽中心，充分利用当地及周边原料和产业基地，逐步延伸产品的加工业，使之形成比较完善的产业链，建设成产业突出，技术先进，功能设施完善，环境优良并具循环特色的上游一体化，资源配置合理化，科技及现代化的工业园区。同时，立足于九师地域优势，突出果蔬、食品产业的主导地位，通过建材工业、塑料制品、制糖、矿产工业和机械出口销售等产业，最终成为园区产业布局合理，企业优势突出，管理规范，基础设施配套齐全的兵团级工业园区。

因此。该项目交通位置极为便利，地理位置十分优越。

(3) 物流市场需求迅速增长

2010 年，随着增长方式的转变，内外贸易的扩大。农九师在充分利用国家的相关政策，发挥外贸出口带动的优势，走出国门，开拓市场的同时，重点建立了出口企业牵头、团场基地实施、承包职工统一标准生产的外向型农业产业体系，截止 2010 年 12 月全师各蔬菜基地已通过塔城永利商贸公司出口各类水果、蔬菜 7200 多吨。

同时，农九师还以国家重点扶持和鼓励进出口商品为突破口，在出口商品的结构、商品品种、产品质量等方面实现新的突破，进一步增强对外商的吸引力。目前，农九师的农副产品出口量大幅度上升，约占巴克图口岸出口商品总量的 75%，外贸进出口总额已由 2005 年的 1000 万美元增加到 2010 的 1.5 亿美元。2010 年团场职工人均可支配收入突破 14000 元，随着居民收入的增长，个人消费日趋旺盛，消费结构升级。巴克图工业园区作为农九师第一个工业园区，有着独特的消费需求环境：居民消费升级也必然会带动居民消费品市场的繁荣，加速地域间消费品的流动，进而推动农九师物流业的发展。

第四章 建设条件及项目选址

4.1 选址原则

(1) 符合国家法规、城市发展政策、城市规划和土地利用规划等有关规划、条例的规定，特别是符合对用地性质、强度等方面的规定。

(2) 交通便利，方便货物运输，并安排足够规模的停车场用地。布局尽可能靠近物资生产及供应区。

(3) 项目的建设不会影响所处地段的景观风貌和整体环境。物流中心与居民区、文教区等保持一定的距离，项目所产生的噪声和污染对周边地区环境影响不大。

(4) 有较为低廉、较大规模的用地，水、电、通讯等市政基础设施，具有较好条件。

(5) 综合考虑现状基础、历史传统、物资来源和物资类型等因素合理布局，尽可能将相同、相关的资源统一、集中布局在同一地段。

4.2 工程建设条件

4.2.1 场地现状

1、地点与地理位置

农九师巴克图工业园区物流园位于农九师一六三团巴克图工业园区内，S312道路南侧，东二路东侧。

2、场地现状

场地现为工业园空闲用地，建设时不会发生任何拆迁费用。

3、场地土地权属类别及占地面积

场址土地属非营利性文化设施用地，在《规划用地目录》范畴中属工业区的建设用地，土地权属一六三团的国有土地，权属无争

议。

新建的物流园总用地面积为 10.23 公顷,建筑占地面积为 20025 平方米。

4、该场址符合《农九师巴克图工业园区总体规划》的要求。

4.2.2 场址条件

1、地形地貌条件

拟建场地地势平坦,没有起伏,建设时只需稍加平整即可。

2、工程地质和水文地质情况

拟建场地地质条件稳定,适宜建筑。地基土物理力学性能好,地层分布连续。场地类别为中硬场地土,为抗震有利地段,场地抗震基本烈度为 6 度。

根据各层岩土的原位测试成果及室内实验结果,对场地地层岩土工程地质条件评价如下:

①杂填土,埋深较浅,勘察场地内均有分布,埋深约 1.0 m,应彻底清除,严禁做为建筑物基础持力层。

②粉土,在整个场地稳定分布,经测试 1.00 m-4.50 m 该岩土层各项物理力学指标平均值:含水量 15.7%,质量密度 1.80g/c m^3 干密度 1.56g/c m^3 ,液限 21.7%,塑限 14.6%,液限指数 0.24,塑限指数 7.2,压缩系数 0.265Mpa^{-1} ,湿限系数 0.01,承载力特征值 200 Kpa 场地岩土居中等压缩性,无湿陷,可作为拟建建筑物天然地基。

③圆砾,在整个场地内稳定分布,勘察深度内未揭穿,经测试 4.50 m-6.50 m 该岩土层各项物理力学指标平均值:含水量 2.90%,质量密度 2.08g/c m^3 ,干密度 2.02g/c m^3 ,曲率系数 1.050,不均匀系数 19.890,相对密度 0.32,变形模量 17.5 Mpa 承载力特征值 200-240Kpa。该层岩土属于颗粒不均匀、级配良好的碎石土,稍

密状态，是拟建建筑物较好的下卧层。

据室内土壤盐分化验成果资料，本场地地基土（0~3 米范围内）含盐量为 0.17~0.27%，按规范判定为非盐渍土，对钢筋不具腐蚀性作用。据室内土工试验成果资料表明，本场地地基土（0~3 米范围内的浅层粉质粘土）湿陷系数 $\delta_s = 0.0082 \sim 0.0008$ ，按规范判定为非湿陷性土，可不考虑场地地基土的湿陷性。

该场址主要依靠地下水，地下水埋深在 80.5 米~100.0 米，多为砂石含水层，单位出水量为 160m³/h-200m³/h，地下水矿化度小于 0.72g/l。地下水中 SO₂ 含量为 363~496mg/L，对钢筋不具腐蚀性作用。

4.2.3 地震条件

根据国家地震局 2001 年发布的 1 / 4000 万地震烈度图，该地区抗震设防烈度为 6 度。

4.2.4 区域性规划条件

拟建项目分别符合《一六三团总体规划》《巴克图工业园区总体规划》的要求。

4.2.5 交通、通讯

(1) 交通

拟建场地北侧有 S221 省道，可以直通巴克图口岸、塔城、额敏和农九师，对外与国道 G312 相连，交通便利。

(2) 通讯

通讯线接口均在拟建场地周围，还设有电话接口。

4.2.6 公共设施条件

(1) 供电

供电由一六三团供电所供应，在拟建场地的西北角 100 米位置有 300KVA 的专用变压器两台，其容量均可以满足拟建项目的用电要

求。

(2) 供暖

供暖由一六三团锅炉房集中供应，在拟建场地的南面位置有一个热交换站，热交换站供热能力为 8000KW 约供应 10 万平方米的建筑物），目前供应的建筑面积还不到 7 万平方米（包括学校、周围的居住小区、团机关和拟建项目），总供热负荷可满足拟建项目的需求，并且团部供热管网已于 2004 年进行改造，供暖系统可满足到 2015 年的发展要求。

(3) 给水

给水由一六三团水厂供应，团部给水管网于 2006 年进行了改造，水厂和给水管网的供水负荷均可满足一六三团 2015 年的发展要求。

(4) 排水

拟建项目的排水统一排入城镇排水管网，一六三团团部的城镇管网在 2006 年进行了改造，可满足工业园区 2015 年的总负荷要求。

4.2.7 社会环境条件

拟建的建筑物位于一六三团巴克图工业园区内，不属于国家自然保护区、风景名胜区等禁建区场地，符合国家环境保护法规要求。

4.2.8 法律支持条件

该建筑物场址属于农九师的国有土地，农九师土地管理局管辖，规划归巴克图工业园区管辖，符合当地的各项法律约束条件。

4.2.9 征地条件

该场地位于一六三团巴克图工业园区，场地现为空闲用地，不会发生任何拆迁费用。

4.2.10 社会依托条件

项目处于一六三团巴克图工业园区内，园区内现已入住多家企业，因此附近各种生活服务设施齐全，建设该项目可以充分依托现

有服务设施，不需另外增加服务设施。

4.2.11 施工条件

该项目在施工期间，水、电用量不大，可从附近的线路引入，所需用的砂、石由本地供应，水泥由塔城市水泥厂供应，普通木门由本地采购，钢材与塑钢窗均由外地购入。

拟建的施工场地地势平坦，并具备“水通、电通、路通”等施工条件。

4.2.13 园址选择

根据建设规模的需要及周边环境的要求，项目建设单位会同政府相关职能部门就项目选址进行充分的研究、分析，确定项目选址地点为农九师巴克图工业园区内，东二路东侧、南二路北侧、S221路南侧，拟建场地周围均为工业园区用地，水电配套设施建设完善，交通及卫生条件较好，经实地调查、充分论证，确定此选址方案为本报告的推荐选址方案。

第五章 项目建设方案

5.1 物流空间布局的要求

物流节点规划要综合考虑城市总体规划、土地利用规划、区域功能定位等多种因素。

(1) 适应现实物流需求

物流园的物流量主要集中在 S221 省道，和巴克图口岸。园区空间布局应符合现实物流流向的要求。

(2) 有利于为产业聚集区服务

物流基地的布局应充分考虑服务于各类产业聚集区这一功能的要求。

(3) 为城市物流发展提供支持

物流节点的规划与建设还应立足于改造、提升、整合现有城市仓储设施、配送资源，为居民、企业和政府的正常生活、生产、管理和社会活动提供可靠的城市物流保障。

5.2 空间布局原则

(1) 操作有效性。明确空间位置、建设规模、功能定位和主要服务对象等。

(2) 规模适宜性。物流设施建设规模的确定，要科学合理，杜绝浪费土地、岸线等资源现象，积极鼓励物流经营模式的创新，提高土地利用率，牢牢确立资源稀缺性意识，坚持规模的适宜性。

(3) 经济合理性。以现代物流理念所倡导的高效率、低成本原则为指导，结合物流企业所服务的对象分布特征，力求贴近主要的物流需求源和充分利用既有物流资源，改造和新建相结合，集中和分散相结合。

(3) 环境和谐性。充分结合综合交通体系的发展规划框架，注重

物流基地所处场址的交通组织，避免选址不合理等所带来的迂回、集散不便等问题，确立环境和谐性原则。

(4)理念前瞻性。物流基地设施的布局，既要本着与时俱进的现代物流理念，如供应链管理、一体化运作、信息是第一要素等理念，又要全面贯彻当今社会发展的人本理念、循环型社会理念等，坚持理念的前瞻性。

5.3 总体布局

5.3.1 物流园组成

根据项目的总平面布置，整个物流园分为仓储区、综合服务区 and 货运车辆停车区及通道出入卡。

5.3.2 总平面布置

根据选址地的基本技术条件和仓储物流配送流程的需要，综合有机地考虑各项辅助设施功能以及防火、环保、仓储等多种因素，经济合理安排建设用地，以节省项目建设投资。

依据上述原则，划分项目的功能分区：园区北部为货运部停车场和物流商务中心，东部为普通仓库、西部布置两座普通仓库、两座冷库，通道出入卡设在园区北面。

5.3.3 竖向设计

充分利用自然地形，合理地选择场地竖向方式与平整标高，确保运输与排水顺畅。

本工程场地平整，竖向布置采用平坡布置，设计标高与原地面一致。

5.3.4 场内物流

(1)货物经计量设备计量后，进入储存区卸车、入罐，空车返回；提货空车在仓库区装车后，经计量设备计量登记后发货。

(2)需要进入仓储的货物，无需过磅的，直接进入仓储区；需要

过磅的货物经计量设备计量后进入仓储区；提货空车在物流中心区装车后，经计量设备计量登记后发货。

5.3.5 绿化

为了保护与创造良好的物流工作环境，饰展美化基地面貌，本工程在主体设计的同时，充分考虑绿化设计，以充分利用和发挥绿色植被调节气候，净化空气，隔离、防风、消声、吸尘、固土以及衬托建筑群体、组织艺术空间、丰富自然色彩的多种功能作用与效果。

主要出入口及仓储区是重点绿化区域，在栽种行道树与绿篱之外，还可以根据条件需要设置花坛等美化观赏设施。其次在主要建筑两侧和场地四周，根据各自的不同要求，选择适当的树种和花草，组成行道树带、绿篱带、独立树丛、花卉草地等以取得绿化的综合效能。

5.4 目标定位

根据农九师物流基础设施的现实状况，依托塔城地区综合运输网和巴克图工业园区交通运输、通信枢纽的总体优势，充分发挥巴克图工业园区物流园作为农九师重要的贸易物流组织中心的地位，以服务于农九师及周边经济发展为导向，以经济结构调整为动力，以资产与资本运营为手段，以物流中心和物流大通道构成的中心城区与区域物流设施及相应物流信息系统建设为基础，构建立足农九师。面向塔城地区，辐射整个新疆至全国的高效率物流运作组织及服务基础网络。

5.5 建设内容及规模

5.5.1 基础设施配套建设

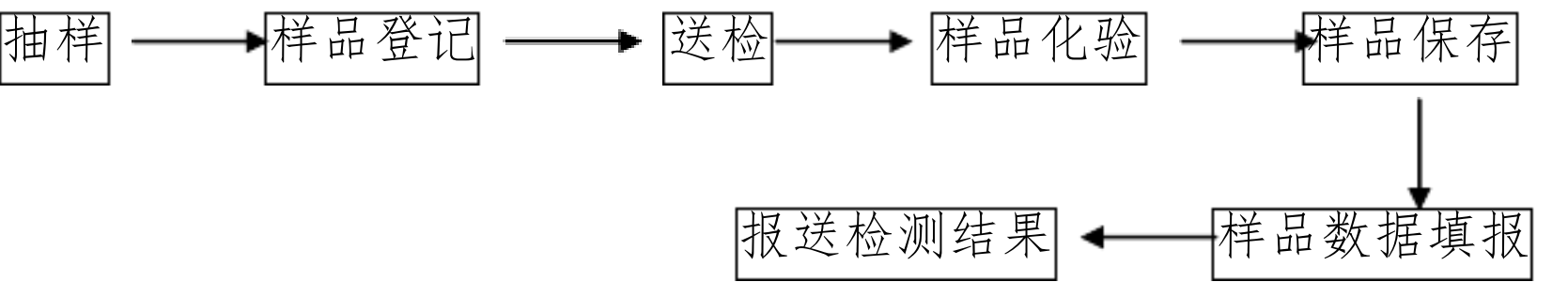
(1) 交易场地、通道硬化

对场内通道、停车场用厚度 30 公分的混凝土硬化，以解决坑洼

不平且遇雨雪天气场地泥泞不堪，大吨位货车出入、停放困难，卫生清扫困难的问题，改善交易环境和道路状况，提供良好的交易场所和环境。

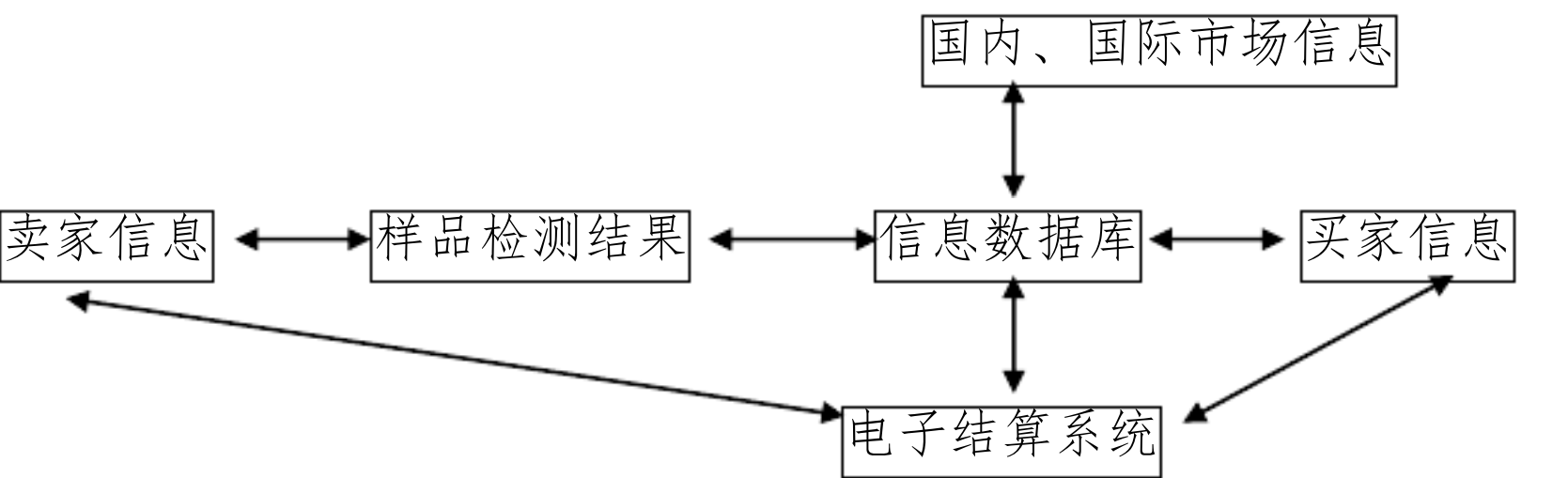
(2) 检疫、检测中心建设

建成集化验、检疫、检测为一体的综合性检测中心，提高市场农产品专业检测水平，有效保障商品质量和安全性，满足“绿色、健康、环保”消费需求，把好进货关，更有助于拉动消费，增加社会购买力，提高市场商品信誉，增强市场竞争力。



(3) 信息服务中心

建设现代化的网络信息化管理系统，该系统与农业相关网络产生信息互动，与 INTETNET网进行信息联网，实现与国际国内市场的对接，对于及时通报、掌握供求信息、衔接产销、稳定供求、满足市场需求、平抑价格直到非常积极的促进作用。建立起快捷、准确、具有指导性的公共信息收集发布系统，实现信息共享，增强市场集散力，并逐步向国际市场化靠拢接轨。



(4) 电子结算系统

电子结算系统集收款开票、货主结算、报表统计、操作员管理、

买主管理、交易员管理、品种管理、领导查询、参数设定、数据保存设定、内部银行（管理买主、货主资金、采用 卡、磁卡等电子货币、减少现金流通、保证货款安全）等为一体。整个交易流程实现电脑控制；将开单、划价、付款繁琐的交易程序，简化为由买卖双方只需轻轻刷卡，即可完成，促进交易的安全性和工作效益，促进市场交易上档次、管理升级。

(5) 全场电视监控管理系统

以科技管理手段提高管理水平，解决市场由于人员、车辆、货物流量大，容易造成通道堵塞、出现交易纠纷等事件，且市场管理售货员有限，上述总是不能及时发现、处理的难题，规范市场秩序，创造安全、有序的交易环境，提高市场声誉。

(6) 公用基础设施配套系统

5.3.2 经营设施建设

(1) 仓储区 18000m，其中冷冻冷藏库 4000 m²；

(2) 物流商务中心 2000m；

(3) 车辆停车区 18000m，车位 150 个；

(4) 通道出入卡 25 m²。

5.3.3 信息系统

（详见下表）

信息系统设备清单

单位：台/套、万元

序号	系统子项	硬/软件	内 容	数 量	单价	合计
一	电	硬	服务器	3	1.8	5.4
	子		15KVA/4小时 UPS	1	30	30
	结	件	客户机及外设	14	0.7	9.8
	算		IC 卡及相关设备	1		0
	系	软	数据库	2	30	60
	统	件	电子结算系统	1	25	25
二	综	硬	服务器	与结算系统共用		
	合		客户机	15	0.5	7.5
	管		扫描仪	2		0
	理	件	监控设备	1	200	200
	系		激光打印机	2	0.3	0.6
	统	软	数据库	与结算系统共用		
		件	综合管理系统	1	50	50
三	信息基础平台	硬件	网络中心	1	100	100
		软件	网络管理及安全	1	10	10
四	数据交换	软件	数据交换软件	1	15	15
合计						513.3

5.3.4 产品检验检测系统

(详见下表)

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/368112042115006132>