市七届人大一次会议第20210167号建议

案 由：关于加快物流仓储行业供给侧改革的建议

提 出 人：杨燕娴,邱铨,朱文豪,张俊深,陈展茹,罗东山,郭丽,张汉清(共8名)

办理类型：分办

承办单位：市规划和自然资源局,市交通运输局

密 级：公开

内 容：

一、案由

物流业是支撑国民经济发展的基础性、战略性、先导性产业，也是我市四大支柱产业之一，在促增长、稳就业、保民生等方面发挥了重要作用。2020年，深圳物流市场规模与经济贡献显著，物流业增加值约2760亿元，对GDP贡献率约10%；全市物流企业约8万家，其中11家企业营收超百亿元；物流业拉动直接就业人口超过100万，占全市就业人口的8.6%；快递业务量54亿件，排名全国第3；电商交易总额约3.1万亿元，占全国10%；跨境电商企业超过4万家，进出口额约4283亿元，占全国跨境电商进出口贸易总额约25%。由此，随着电商及跨境电商的发展、线上及线下的融合、新零售模式的出现，尤其是后疫情时代在线购物的需求进一步加剧，都在倒逼物流行业与之相适应。

然而，深圳市物流行业存在结构性的短板，2020年深圳市社会物流总费用占GDP比重为11.3%，其中物流运输方面的费用呈下降趋势，而物流仓储费用则有所上升，究其原因，高标准仓储物流基础设施的不足是制约深圳物流业提质增效的关键因素之一。深圳作为先行示范区，在面对产业升级、消费升级的必然趋势时，应抢抓历史机遇、顺势而上，加快物流仓储行业的供给侧改革。

二、存在的主要问题

**（一）物流仓储用地及高标仓供给不足**

2009年后深圳对物流土地的供应日益减少，近五年来新增物流仓储用地面积每年平均不超过10万平方米。目前，全市物流仓储用地约15.9km2，仅占建设用地的1.6%，而广州占建设用地2.6%，上海占建设用地4%，深圳远低于国内其他超大城市平均水平；深圳高标仓建筑面积145万平米，也低于一线城市北京（228）、广州（274）和上海（761），也低于二线城市苏州（754）、成都（385）、武汉（297）等。

**（二）仓储设施建设开发仍较为粗放**

新冠疫情下，“宅经济”崛起，生鲜电商驱动高标仓和冷链物流需求爆发。而全市冷链仓库仅50万吨，人均冷库保有量低于其他一线城市一半以上；原有物流设施功能单一，对电商、快递、城配、冷链等物流需求考虑不足。同时疫情期间，物流企业面临人工短缺问题、客户面临送货员接触感染风险问题，随之带来了无人化、智能化等方面的应用需要。而市内原有仓储设施自动化、智能化程度较低，立体化、集约化程度不高，传统单层仓库占比接近80%。

**（三）高效物流服务网络亟需完善**

因深圳高标仓缺乏，主流电商平台仓储网点不足，导致配送效率偏低。应急物资存储、配送、转运设施相对缺乏，应对各类突发事件能力不足。物流仓储设施短缺造成高标仓市场一库难求的局面，平均租金水平超过60元/㎡\*月,有些区域甚至高过写字楼的租金，导致本地物流配送企业外溢周边片区，出现“逃逸”现象。企业异地设置集运分拨中心抬高了深圳物流成本，物流时效也大受影响，进而间接抬高企业生产和居民生活成本，疫情之下更凸显深圳高标仓供给的短缺与不足。

三、对策与建议

针对深圳市物流业存在的问题，结合行业实际及城市发展需要，提出以下对策建议：

**（一）建议加快深圳物流业供给侧改革，增加物流仓储用地及高标仓的有效供给**

据了解，市交通局、市规自局、市发改委等单位正在编制《深圳市现代物流基础设施体系建设规划》和《深圳市现代物流场站布局规划》（2020-2035），重点提出要扩大高标仓的有效供给，打造“7个对外物流枢纽+30个城市物流转运中心+N个社区物流配送站”的三级物流场站体系，力争用五年时间实现社会物流费用占GDP比率降至10%。该规划制订实施意义重大，将极大增加有效供给，大大提升深圳仓储物流基础设施现代化水平及物流运作效率。因此，建议市政府尽快推动上述政策的出台，从行业体制、政策环境、土地供给、开发模式、运行机制等方面多措并举以保障落地。目前全国对于物流仓储用地的获取主要采用拍卖形式，如果规划能够落地，例如深圳未来的物流仓储土地采取定向获取或者由政府统一建成后再租赁给物流企业，将极大稳定物流仓储的供给并起到平抑租金价格的作用，这在全国范围内都将是一个全新的尝试。

**（二）建议进一步发挥市属国企的应有作用，保障物流设施的基础属性、公共属性**

高标仓等物流基础设施是一个城市的重要物流节点，是城市运行的功能性配套，具有公共属性。尤其是在疫情等突发公共事件发生时，须可供于政府全盘统筹、统一调度，充分发挥其稳物流、保民生等重要作用。国有企业是中国特色社会主义制度中的独特优势，其社会属性正与仓储物流设施的公共属性一致，由国企在其中发挥主体作用，有利于平抑仓储租赁价格、规范行业发展，更好地体现政府意图。建议市政府在后续土地供给和物流设施的建设规划中充分考虑并利用市属国企优势，通过授权经营或与政府合作等方式在新一轮的物流基础设施开发建设中充分发挥市属国企的主体作用，有效结合政府与企业不同的优势，实现城市物流服务保障。

**（三）建议加大物流业态创新的政策扶持，鼓励物流基础设施智慧化发展**

疫情后基于无人化、少人化的物流场景将会有较大的发展，同时随着用工难、用工成本上升，重度依赖人工的风险巨大，自动化、智能化不只是锦上添花的优化手段，更是实打实的帮助企业节约成本、提高竞争力的有效工具。同时，随着智能化仓库设备技术的成熟、成本的降低（每平米的智能化建设成本相比于10年前已降低50%-60%），新建或改造智能化仓库是提高土地资源利用率、提高物流运作效率的有效途径。但智能化需要较大的资本投入且涉及新业态、新模式的创新，短期内将增加企业的成本与风险，建议市政府对物流行业智能化项目给予更多的政策扶持，在用地、建筑设计要求、投资门槛、税收强度、消防审批、创新扶持等方面，引导和鼓励物流智能化、智慧化的应用和发展，从而促进产业升级，更好地服务城市、服务民生，通过共创多赢充分体现深圳市先行示范的开拓决心与创新魄力。