

城市更新背景下老旧物流园区升级改造路径研究

亓丽媛

金华市现代物流发展管理中心 浙江 金华 321000

摘要：城市更新背景下，老旧物流园区升级改造意义重大。老旧物流园区存在设施老化、运营低效等问题，面临资金、产权等多重困境。本文阐述了城市更新与老旧物流园区相关理论，分析其现状特征与改造困境，从空间重构、功能置换、智慧赋能、绿色转型、制度创新五个方面构建升级改造路径，旨在实现老旧物流园区空间集约、功能多元、运营智慧、生态低碳，推动城市发展与物流产业升级双向赋能。

关键词：城市更新；老旧物流园区；升级改造

引言：随着城市发展，城市更新成为推动城市高质量发展的关键举措，物流产业作为城市经济的重要支撑，老旧物流园区的升级改造迫在眉睫。老旧物流园区建成运营时间长，在设施、运营、功能、生态等方面问题突出，难以适应现代物流发展与城市功能定位。在此背景下，深入研究老旧物流园区升级改造路径，对提升城市空间价值、改善人居环境、促进物流产业能级升级具有重要的现实意义。

1 城市更新与老旧物流园区相关理论

1.1 城市更新的内涵与演进

城市更新是指在城市发展进程中，针对城市内低效利用、功能滞后、设施老化的区域，通过空间重构、功能优化、设施完善、生态修复等一系列综合性举措，实现城市空间价值提升、人居环境改善、产业能级升级的动态过程，其核心是“存量提质、内涵发展”，而非简单的拆旧建新。城市更新的内涵随着时代发展不断演进，早期聚焦于物质空间的改造，解决城市衰败、基础设施短缺等问题；中期逐步转向功能重构与产业升级，注重城市空间与产业发展的协同；当前则结合数字化、绿色化发展趋势，强调产城融合、低碳生态、智慧赋能，兼顾经济价值、社会价值与生态价值的统一^[1]。在现代物流发展规划等政策指引下，城市更新已成为推动物流基础设施提质增效的重要载体，为老旧物流园区升级改造提供了政策支撑与路径遵循，实现城市发展与物流产业升级的双向赋能。

1.2 老旧物流园区的概念

老旧物流园区是城市更新背景下形成的特定物流基础设施形态，指建成运营时间较长、设施设备老化、功能布局不合理、运营效率低下、难以适应现代物流发展

需求与城市功能定位的物流园区。其核心判定标准包含三个维度：一是建成年限，通常指运营超过 10 年及以上，且未进行系统性升级改造的物流园区；二是功能与效率，主要以单一仓储、简单运输功能为主，缺乏数字化、智能化运营能力，空间利用效率低，空置率偏高，部分园区甚至处于亏损运营状态；三是与城市发展的适配性，随着城市扩张，原本位于城市边缘的物流园区逐渐被纳入城市核心或近郊区域，与周边居住、商业等功能区产生冲突，不符合城市空间规划与生态环保要求。老旧物流园区并非“落后淘汰”的载体，而是具备存量盘活、价值重塑潜力的资源，其改造升级是城市更新与物流产业高质量发展的重要契合点。

2 老旧物流园区现状特征与改造困境

2.1 发展历程与空间分布

我国老旧物流园区的发展历程与城市物流产业迭代、城市空间扩张高度关联，大致分为三个阶段：起步期主要集中在 2000-2010 年，伴随城市化加速与制造业兴起，各地纷纷布局物流园区，以满足货物仓储、运输的基本需求，园区规划简单、功能单一；发展期为 2010-2015 年，物流园区数量快速增长，但多以粗放式发展为主，缺乏统一规划与标准化运营；衰退期始于 2015 年以后，随着城市更新推进、现代物流模式革新，部分早期建设的物流园区逐渐陷入低效运营，成为老旧物流园区。从空间分布来看，老旧物流园区呈现明显的“圈层集聚”特征，主要分布在城市近郊及核心城区边缘，这与早期城市规划中“物流园区布局在城市外围”的思路一致^[2]。

2.2 现状问题诊断

老旧物流园区的现状问题集中体现在设施、运营、

功能、生态四个方面,成为制约其可持续发展的核心瓶颈。设施方面,园区内仓库、装卸设备、运输通道等基础设施老化严重,部分仓库为单层平库,净高不足、荷载不够,缺乏智能仓储、升降装卸平台等现代化设施,难以适配电商、城配等新型物流需求。运营方面,多数园区采用传统粗放式运营模式,缺乏数字化管理体系,物流信息不互通,资源整合能力弱,空置率居高不下,据相关调研显示,低效运营、空置率超50%的存量园区占比高达62%,部分园区连续多年亏损。功能方面,以单一仓储、运输功能为主,缺乏流通加工、分拣配送、供应链金融等增值服务,与制造业、商贸业的协同融合不足。生态方面,园区绿化覆盖率低,货物装卸、车辆通行产生的噪音、尾气污染突出,节能降耗设施缺失,不符合低碳生态发展要求,与城市生态环境建设矛盾突出。

2.3 升级改造面临的现实困境

老旧物流园区升级改造面临多重现实困境,导致改造进程缓慢、效果不佳。首先是资金困境,改造需要大量资金投入用于设施更新、技术升级、空间重构,但多数老旧物流园区运营效益差,自身积累不足,而金融机构对老旧园区改造的信贷支持力度有限,加之部分园区产权复杂,难以通过资产抵押获得融资,资金短缺成为最突出的难题。其次是产权与利益协调困境,部分老旧物流园区产权分散,涉及原建设单位、租户、当地政府等多方主体,改造过程中各方利益诉求不同,租户搬迁补偿、产权界定等问题难以协调,容易引发矛盾。再次是规划与定位困境,部分园区改造缺乏科学规划,盲目照搬高标仓改造标准,忽视本地物流需求实际,导致改造后设施与需求脱节,投入与产出失衡。最后是技术与人才困境,老旧园区运营主体多缺乏现代化运营理念,数字化、绿色化技术应用能力不足,同时缺乏专业的物流管理、数字化运营人才,难以支撑改造后的高质量运营,导致部分园区改造后仍陷入低效运营的困境。

3 城市更新背景下老旧物流园区升级改造路径构建

3.1 空间重构:从低效利用到集约高效

空间重构是老旧物流园区升级改造的基础,核心是打破传统粗放式空间布局,实现土地资源集约高效利用,契合城市更新“存量提质”的核心要求。一方面,优化园区内部空间布局,对闲置、低效利用的仓库、场地进行整合改造,拆除废弃设施,拓宽运输通道,设置专属装卸区、待泊区,提升园区内部作业效率;同时,推进“工业上楼”模式,建设多层智能仓储楼,提高土地利用效率,例如武汉联东U谷通过改造老旧仓储物

流园区,建设多层标准厂房,实现了空间利用效率的翻倍^[3]。另一方面,衔接城市空间规划,结合城市功能定位,推动园区与周边产业园区、居住社区、交通枢纽的空间联动,完善园区周边交通、市政配套设施,实现物流空间与城市空间的协同融合。另外,通过产权整合、闲置资产盘活等方式,推动园区空间资源优化配置,例如采用“租赁+改造”模式,盘活闲置物流仓库,既降低企业改造成本,又实现空间价值重塑,让低效物流空间转化为城市发展的优质资源。

3.2 功能置换:从单一仓储到多元融合

功能置换是老旧物流园区升级改造的核心,旨在打破单一仓储运输功能的局限,构建多元融合的现代物流服务体系,契合现代物流“一体化、多元化”的发展趋势。首先,保留核心物流功能,对原有仓储、运输设施进行升级,提升货物存储、分拣、配送的专业化水平,满足电商、冷链、城配等新型物流需求。其次,拓展增值服务功能,引入流通加工、包装、检验检测、供应链金融、物流信息咨询等增值服务,推动物流服务从“基础服务”向“增值服务”转型,实现“仓储+配送+增值服务”的一体化发展。再次,推动产业融合发展,依托城市更新政策,促进园区与制造业、商贸业、数字产业深度融合,嵌入制造业供应链体系,提供一体化供应链物流解决方案,同时对接电商平台,打造“物流+电商”融合发展载体。最后,完善配套服务功能,建设司机公寓、食堂、车辆维修站等配套设施,提升园区服务品质。

3.3 智慧赋能:从传统运营到数字化转型

智慧赋能是老旧物流园区升级改造的重要支撑,通过数字化、智能化技术应用,推动园区运营模式升级,提升运营效率与服务水平,落实现代物流发展规划中“强化物流数字化科技赋能”的要求。一方面,搭建园区数字化管理平台,整合物流信息、仓储数据、车辆调度、客户管理等各类信息资源,实现园区运营的可视化、智能化管理,打破信息壁垒,提升资源整合能力;同时,推动园区信息系统向云端跃迁,利用大数据、人工智能技术分析物流需求,优化调度方案,提升作业效率。另一方面,升级智能化设施设备,引入智能仓储机器人、自动分拣设备、智能监控系统、北斗定位系统等,替代传统人工操作,降低人力成本,提升作业精准度;加快物联网相关设施建设,实现园区内设备、货物、车辆的全连接,打造智慧仓储、智慧配送体系。此外,培育数字化运营人才,引进专业的物流数字化管理团队,开展员工技能培训,提升园区数字化运营能力,

推动园区从“传统人工运营”向“数字化智能运营”转型，实现降本增效。

3.4 绿色转型：从高能耗到低碳生态

绿色转型已然成为老旧物流园区升级改造进程中不可或缺的关键环节，它不仅高度契合城市更新所秉持的“生态优先”发展理念，也顺应了物流产业绿色化发展的时代大势，更是落实国家级示范物流园区绿色化改造要求的关键举措。在设施绿色化改造方面，要对园区内的仓库、厂房展开全面且深入的节能改造。积极采用新型节能材料，如高效的隔热墙体材料、低辐射玻璃等，从源头上降低能源的消耗。同时，安装太阳能照明系统，利用清洁能源满足园区部分照明需求；搭建雨水回收系统，将收集的雨水用于园区绿化灌溉、道路冲洗等，减少水资源的浪费。对于车辆装卸区域，要设置先进的尾气净化装置，有效降低车辆尾气中的有害物质排放；安装噪音隔离设施，如隔音屏障、减震垫等，减少装卸作业产生的噪音污染。推广绿色运营模式也至关重要，鼓励入驻企业使用新能源物流车辆，如电动货车、氢燃料电池货车等，从运输环节减少碳排放。借助智能物流系统优化运输路线，提高车辆满载率，降低车辆空驶率。大力推行共同配送、集中配送等集约化配送模式，整合物流资源，提高配送效率，进一步降低碳排放。同时，加强货物包装绿色化管理，积极推广可降解包装材料，减少一次性塑料包装的使用，实现包装废弃物的“减量化、再利用、资源化”。还需提升园区生态品质，增加园区绿化面积，打造绿色景观，营造宜人的园区环境，实现“物流+生态”的融合发展，有效改善园区及周边人居环境，缓解物流园区与城市居住、商业功能区的矛盾。最后，建立科学合理的绿色运营评价体系，明确节能降耗、环保减排等具体指标，推动园区绿色运营常态化、标准化。

3.5 制度创新：政策保障与实施机制

制度创新是老旧物流园区升级改造的重要保障，通过完善政策支持体系、建立高效实施机制，破解改造过

程中的各类难题，推动改造工作有序推进。在政策保障方面，地方政府应结合城市更新规划，出台针对性的扶持政策，包括财政补贴、税收减免、信贷支持等，加大对老旧物流园区改造的资金投入；优化规划审批流程，简化老旧园区改造项目的审批环节，提高审批效率；完善产权管理制度，明确老旧园区产权归属，规范产权交易流程，为产权整合、闲置资产盘活提供政策支撑^[4]。在实施机制方面，建立政府引导、企业主导、多方参与的协同机制，明确政府、园区运营主体、租户、金融机构等各方的职责，协调各方利益诉求；建立项目储备库，围绕区域价值、资金平衡、可实施性等因素，筛选重点改造项目，有序推进改造工作；建立监督评价机制，对园区改造过程、改造效果进行全程监督，重点评价空间利用、功能提升、绿色低碳、运营效益等指标，确保改造达到预期目标；同时，加强区域协同，推动老旧物流园区与国家物流枢纽、产业园区联动发展，实现资源共享、优势互补。

结束语

城市更新为老旧物流园区升级改造带来契机与挑战。通过空间重构、功能置换等路径，可有效解决老旧物流园区现存问题，实现其可持续发展。然而，改造过程面临诸多难题，需制度创新提供保障。未来，应持续探索完善改造路径，加强政策引导与多方协同，推动老旧物流园区向集约高效、多元融合、智慧低碳方向转型，为城市更新与物流产业高质量发展注入新动力。

参考文献

- [1] 王欣怡. 老旧物流园区发展现状及升级改造对策研究[J]. 物流科技, 2024, 47(6):20-23.
- [2] 程子璐, 曾晓晴. 智慧物流背景下电商仓储优化改造应用综述[J]. 物流工程与管理, 2022, 44(10):64-66.
- [3] 陈泽涛. 码头岸电升级改造对绿色物流运输的推动作用[J]. 船舶物资与市场, 2025, 33(11):86-88.
- [4] 赵皎云. 聚焦智能制造浪潮下的场内物流升级改造[J]. 物流技术与应用, 2025, 30(11):44-47.