



物流基础设施发展问题的探讨

2004年12月06日

近年来，在国家及地方政府的大力推进和企业的积极参与下，我国现代物流的发展呈现出很好的势头，企业物流、物流企业、物流信息化、物流发展政策、物流基础设施建设等领域均取得了一定成绩，特别是物流基础设施的建设和发展成为热点，政府部门和企业倾注了很大的热情。

由于目前一定程度上存在对发展现代物流的整体把握不够准确的问题，造成了对物流基础设施本身功能的理解以及物流基础设施在推进现代物流、经济发展中作用的认识存在局限，在推进物流基础设施发展的手段和方式上也存在偏差，使得在物流园区(基地、枢纽)、物流中心、配送中心的建设和发展上存在较大的盲目性，部分地区在物流设施规划、建设中，部分物流设施项目在运作过程中，存在一定的“圈地”行为，造成了在物流设施建设上的争议，使得有关政府部门和企业对物流设施以及现代物流能否健康发展产生了忧虑。

争议之一：物流基础设施的建设和发展是否偏离了正确的轨道？

一方面的观点是，在我国物流发展水平和效率还不高，对既有交通运输场站和仓储设施利用并不充分的情况下，大量占用土地和投入较大资金进行物流设施的建设，既造成重复建设，也会大幅度地提高物流成本，特别是“圈地”造成的炒地皮现象，对物流的发展不利，也不符合新的发展现的要求，已经偏离了正确的轨道，必须从土地审批和建设管理等方面予以制止和控制。

另一方面则认为，物流园区等设施是现代物流发展所必须的关键设施，对组织物流服务和提高物流效率具有积极作用和意义，对改善区域和城市投资环境有利，必须加快建设和发展，并通过政府规划予以保障。而既有设施在功能和质量等方面无法满足现代物流的运作要求，即便是对既有设施进行整合，也是在相应地方进行重新建设。因此，物流基础设施的建设和发展，是符合现代物流发展规律的。

争议之二：物流基础设施能否具有其设定的功能？

目前，关于建设物流基础设施的基本理由是：通过设施为物流组织创造条件，这些设施主要是物流园区(枢纽、基地)、物流中心和配送中心，并通过这种组织产生集聚货流的效应，使设施成为区域性的货物集散中心，从而抢占物流发展的制高点，培育新的经济增长点。因此，物流基础设施已经不是一般意义上的物流活动场所或组织的概念，而是具有物流组织功能、物流发展功能和通过物流带动经济发展的功能。

另一种意见是，货流中心与物流中心是两个不同的概念，建设物流设施仅仅是满足工商企业在供应链管理中对相关物流活动进行集中组织与管理运作的需要，虽然能产生物流组织中的货流集中现象，并不等于能够抢占货流中心的地位，单个物流基础设施是不可能完成供应链全过程中的各项功能或不能很经济地提供这种功能。物流可以帮助货流中心实现相应的地位巩固和服务提升的目标，但物流基础设施本身很难具备其设定的如此宏大的目标。

争议之三：物流基础设施建设是否会干扰相关设施的发展？

既然认为物流基础设施对物流的发展非常重要，物流基础设施具有重要的功能，因此，要发展现代物流，必须进行物流设施的建设，至于各种运输场站设施，必须向现代物流服务转型，以此为背景，物流基础设施的规划完全可以替代相关的规划，至少也是相关的规划要服从于物流基础设施的规划。

与此相对立的观点是，政府部门需要对现代物流概念的基本内涵进行更深入的了解和把握，以便认清物流的发展到底需要什么样的条件?物流发育、成长需要什么样的环境?避免一味在具有专门物流功能的设施上做文章，而忽视了建立高效率供应链需要清除相关环节的障碍，需要完善的市场体系支持，需要交通运输的通畅性、高效性支撑。特别是对物流基础设施的过分追求和缺乏综合考量的规划，必然会干扰交通运输、仓储等基础设施的建设和发展，殊不知这些设施不能成为物流系统的有机组成部分，不能合理布局和高效率、高水平发展，发展现代物流的目标根本无法实现。

从我国现代物流发展处在初期阶段和对现代物流发展实质认识需要深化的角度，上述争论的存在并不奇怪，但是，若不能很好解决相关的认识问题，将对物流的发展产生较大的不利影响。由于不能简单地判定孰对孰错，必须从物流基础设施的含义、功能，以及与相关设施相互关系等综合角度进行分析，澄清有关错误认识，使物流设施以及其他相关设施的建设和发展进入健康的轨道，营造现代物流发展的良好宏观环境。

一、物流基础设施的含义与功能

目前，国内对物流的基本概念已形成共识，即现代物流泛指原材料、产成品从起点至终点伴随相关信息有效流动的全过程。物流作为一种系统化技术在对商流、信息流和资金流进行整合后，形成一定经济区域范围(经济区、省、城市、开发区等企业聚集地)的供应链，在不同环节和领域依托空间布局与之相适应的设施进行物流组织和管理。由此，物流基础设施的内涵应当是：在供应链的整体服务功能上和供应链某些环节上，满足物流组织与管理需要的、具有综合或单一功能的场所或组织的统称。物流基础设施的基本功能应当体现在与设施在供应链环节中的作用相匹配的物流组织与公共性的某个环节的物流服务。

首先，对于按照成本、效率、服务要求可以进行集中提供物流组织服务者，应按照专门化的设施进行建设，从而具有相应的综合物流组织功能。对于物流中心，就是要具备面向社会服务、物流服务的物理设施(场、站、库房及装备)健全、信息网络和服务能力齐备、辐射范围较大、适应少品种大批量存储吞吐能力要求、能够统一经营和管理供应链物流业务等功能，对于配送中心，要具备能够为特定用户提供商品配送等服务的物理设施健全、信息网络和服务能力齐备、辐射范围主要以城市或企业销售网络为依托、适应多品种小批量高频率配送要求、以配送服务为主体兼具产品库存控制与储存服务等功能，对于物流园区，其功能由物流中心、配送中心等专门化综合设施，以及运输场站、仓储等单一功能的专业化设施共同组成，可以集中提供各种形态和环节的物流组织服务。正是由于物流园区的这种特征，对于其建设应当采取慎重的态度，作为物流中心、配送中心和物流服务企业在空间上相对集中布局的场所，需要更大规模的供应链物流组织需求的支撑，需要运输服务的合理化组织和仓储设施的合理规模相适应，否则，人为进行这种集中建设，并试图通过物流的集中而谋求货流的积聚，将因不符合物流组织的规律和运输、仓储设施基于成本与效率的合理布局支持，也就失去了建设的依据和理由，很难获得成功。

其次，对仅在供应链的某个环节提供运输、仓储组织服务的，主要是依托这些专业化设施进行功能的提升，满足物流组织的需要。对于各类运输场站，由于是根据一定区域的货运组织和货流特点进行规划和建设的，这种功能不能简单地用具有供应链组织特点的物流组织功能来代替。运输场站基础设施在满足社会货运组织需要的同时，由于一部分货流因企业供应链实施中在空间布局上要求其按照物流进行组织，货运场站具备满足这种分散的物流组织服务需要的功能是必须的。因此，在一定的空间位置应当存在单一功能的仓储设施，但在提供传统仓储服务的同时，要改变管理方式和应用库存控制技术。需要达成共识的是，生产、流通企业仓储服务外包是有一定限度的，公共的仓储服务与企业自备仓储在相当时期将会共存。

通过上述对物流基础设施含义和功能分析，推进物流基础设施发展的思路应当是：按照市场机制以及制度创新、服务创新和技术创新理念，从满足物流技术应用对物流组织设施需求的高度，除积极进行专门化、物流集中设施的建设外，更重要的是在宏观层面的、具有社会高效率的供应链建设角度，积极推进各类运输场站、仓储设施等专业设施的建设发展和服务转型，使各类物流相关的基础设施能够共同发展，以便营造支持物流技术应用的专门化服务组织、高效率运输组织、完善的仓储服务组织等环境。

如何尽快形成各种物流、运输、仓储设施的综合开发和资源整合与利用局面，是政府在推进现代物流发展和营造物流发展的基础运作环境时的出发点和归宿。否则，仅仅进行专门化物流组织场所建设，以专门化物流基础设施代替其他为经济发展服务发挥不同作用的专业化公共运输场站、仓储设施，既造成物流技术应用和运作发展缺乏必要相关环节的良好服务环境支持，也会干扰专业化相关设施的健康发展，从而使发展现代物流成为就事论事和一种空泛的口号，很难取得预期效果。笔者曾提出物流业是复合产业的观点，从物流设施建设和发展的角度，其核心就在于必须以物流的理念为指导，使相关产业(包括设施)在相互融合的基础上创新发展思路。

二、推进物流基础设施发展的途径与方式

既然物流基础设施在广义上是具有满足供应链管理需要的综合或单一运输、仓储等功能的场所和组织的集合体，这种集合体意味着它们在提供物流组织服务的同时，需要在专业领域提供具有创新性的既有服务。为了使各种物流设施既满足物流组织需要，又能按照各自的规律发展，形成社会物流基础设施体系，通过设施集合体的综合发展营造物流发展和物流技术应用的环境，需要确立符合物流设施整体发展要求的思路，并通过合理途径和方式谋求各类设施的共同发展。特别是运输设施的合理发展所营造的多式联运、集装箱运输、运输网络等综合运输环境和运输效率，是物流组织实现高效率、低成本和优质服务的根本，脱离了这一基础，物流发展的环境条件也就丧失了，发展现代物流的目的也就变得含糊不清，或会偏离正确的发展方向。

1. 加强既有资源的整合，提高设施的综合利用

交通运输、仓储、工业制造、商贸流通、第三方物流等企业的既有场站和仓储设施，如布局较为合理、具有一定规模和拥有较好的运输组织和仓储服务基础，应积极尝试通过加强各种运输方式在运输组织上的合作、实施运输与仓储的一体化经营等方式，进行经营领域的拓展，使之能够提供更高水平运输组织服务和仓储服务，推进这些设施成为专门化的、不失其原有特征的物流基础设施，如成为物流中心或配送中心等。但并非所有既有运输设施均要成为物流中心或配送中心，各种既有设施仍然有其自己的发展空间。首先要从各种既有设施自身的角度考虑对其规模、布局、功能等进行科学整合，提高既有设施的使用效率，其次，考虑到不同领域物流基础设施在服务上的可替代性和竞争性，各种既有设施在进行功能转型发展时，要积极进行跨行业 and 企业的整合，促进设施的综合利用。在目前关于物流基础设施用地存在较大争议的情况下，通过上述方式实现既有资源的整合和设施的综合利用，应成为政府部门制定规划和引导、组织物流基础设施建设实施的重要途径和基本原则。

2. 加强新建设施在规划上的宏观协调和功能整合

按照物流组织需要，物流基础设施建设需要占用大量土地，在土地资源的约束不断加大的情况下，若不能处理好各种基础设施发展规划之间的关系，将不利于相关设施的发展，并产生严重的相互制约和干扰。

从社会供应链的角度，物流组织功能主要是在运输场站和仓储服务支持下实现的，而各类运输场站与工业、商贸流通的仓储设施在服务对象上具有相当大的范围统一性和对象同一性，只要充分考虑满足现代条件下经济运作的基本特点和服务需要，专门化的物流设施与交通运输、仓储等专业化设施完全可以在规划上进行综合考虑和协调，使满足物流需求完全可以通过运输场站、仓储设施的合理布局和功能设置而实现。从这一理念出发，虽然推进现代物流的发展需要积极制定政府规划，规划中也必须确立物流基础设施的发展重点与空间布局，但是，物流基础设施规划应是在综合考虑相关专业化设施规划的基础上确立的，实际上是进行相关规划的宏观协调和相关功能在规划层面的整合。

鉴于上述原因，在交通运输及仓储等行业即将进行“十一五”规划的背景下，作为推进现代物流发展和物流基础设施建设的重要手段，我们应从整体战略的高度进行相关规划的协调，理顺规划的关系，使物流规划、不同运输方式的场站建设规划、工业及商贸流通行业的仓储设施规划能够有机衔接和配合。在衔接和配合中，物流规划是资源整合和提高整体设施效率的指导，其他规划是基础，是按照构建支持物流组织与发展的环境而进行的规划。特别是要在以交通运输场站、仓储设施的规划占地为控制目标的基础上实现物流功能，防止重复建设和更多地占用土地。

3. 推进物流基础设施的合理空间布局与功能完善

无论是既有设施整合和综合利用，还是在新建设施上进行规划的协调，要真正做到按照“全面、协调和可持续”新的

发展观推进相关设施的合理布局和功能完善，需要以物流基础设施规划为指导进行宏观协调，改变过去传统的各自实施规划的做法，否则无法推进物流基础设施的合理空间布局与功能的不断完善。

首先，运输场站在布局上与物流基础设施规划重合时，应使两者在布局上实现合并建设，并按照物流基础设施规划确立的功能和规模进行运输设施的建设，或依托运输设施进行满足物流组织要求的功能拓展建设。政府部门要从物流基础设施整体发展的角度对重复建设具有新的认识，以便加快既有以及规划的运输设施的整合，使运输基础设施功能因物流的运作组织而得以更好地发挥，推进综合运输的发展和社会整体运输效率的提升。

其次，对于城市生活功能区和工业产业、企业集中区域，在进行仓储用地审批和建设时，必须通过土地置换方式，引导企业利用规划的物流基础设施建设范围内的相关设施或在规划区域内进行建设，推进仓储设施的社会化服务。

第三，在城市新的工业开发和商贸功能区域，不再分散进行各种运输方式的场站建设和立足于企业自用仓储设施的建设，而是通过集中进行规划的物流基础设施的建设，使规划的相关运输、仓储功能得到集中体现。

4. 提高各种运输服务方式对物流基础设施的支持能力

为发挥物流基础设施的组织功能和提高运作效率，要推进运输组织与服务的创新，通过依托专门化物流基础设施、专业化的运输场站，发展多式联运、集装箱运输、城市配送等，并努力降低社会综合运输成本，提高运输的可靠性和效率，提高各种运输方式对物流基础设施的支持能力。

首先要重视基础设施的铁路运输功能的建设和形成铁路与公路运输的有机衔接，形成公铁两种运输方式在干线运输和区域运输、城市配送上的分工与配合；其次是依托港口和机场，形成与不同物流需求相适应的运输组织与服务模式，其三是加快公路的快运、零担、集装箱运输的发展，为物流基础设施在区域中的物流组织功能提供效率与服务模式选择。

5. 提高物流基础设施的经营与网络化服务能力

要很好考虑发挥物流园区、物流中心和配送中心以及运输场站、仓储设施等在区域性及城市物流组织上的功能，按照物流基础设施发展层次和功能分工。孤立进行设施的建设和开发，其功能和作用将很难得到发挥。因此，需要通过建设模式、运营模式和服务功能创新等途径，提高单个基础设施的经营发展能力。同时，更需要积极探索基础设施之间的合作，通过在设施之间开展运输的网络化经营，在供应链基础上的合作和分工，提高基础设施的网络化服务能力，构建现代物流发展需要的高效率基础设施体系。

6. 提高物流基础设施的信息化水平

要推进物流基础设施发展，达到提高既有资源的整合和设施的综合利用，加强新建设施在规划上的宏观协调，实现物流基础设施的合理布局与功能完善，提高各种运输服务方式对物流基础设施的支持能力以及物流基础设施的经营与网络化服务能力等目的，必须积极按照现代物流的发展特点和要求，提高作为物流组织节点的基础设施的信息化水平。可通过依托大型、对物流发展具有重要影响力的物流园区、物流中心，开发和建设公共物流信息平台。需要注意的是，公共信息平台的建设应当成为物流及相关领域或环节实现信息化的手段，是为了推进这些领域的信息化进程，而非信息化的目的。

作者：国家发改委综合运输研究所副所长 汪鸣 来源：《综合运输》