

## 西南地区物流发展的机遇及对策研究

2006-3-2 况 漠 阅读948次

### 一、西南地区物流业发展现状分析

西南地区国土面积234.01万平方公里,占全国的24%,2002年末人口1.96亿,占全国的16%;国内生产总值1.0424万亿元,占全国的9.95%。2002年末地区交通运输仓储及邮电通信业务产出为718亿元,占同期区内GDP的6.89%,每亿元工业产值平均货运量是3752万吨,全国平均水平亿元工业产值货运周转量是4986万吨,表明物流产业已成为西南地区经济增长的主导产业之一,但经济增长对物流业的依存度低于全国平均水平,因此物流业的发展空间巨大。

西南地区物流发展方面存在的主要问题是:物流需求强度相对东部而言偏低,各级政府重视不够,观念落后;物流基础设施落后,结构不合理,物流业的效率低;物流业社会化程度低;未能形成有效的物流市场主体;生产企业库存量大,物流成本高。

### 二、西南地区物流发展的机遇

西部大开发以及中国应对全球经济一体化战略的形成与实施,给西南地区物流业的发展创造了前所未有的机遇。

1. 西南地区区域经济发展战略与经济协作机制的形成和成熟,为其物流提供了强大的需求动力和发展空间西南6省区直辖市加上广西,持续19年的区域经济协作,地区的多边经济合作成果丰硕,目前已经初步形成南贵昆、成渝、川滇藏等多个多边合作基本框架。各省区市之间相互投资显著增加。在区域经济发展整体战略方面,西南7省市省区协作互动,形成以打造“一区一带”(南贵昆经济区和长江上游经济带)核心经济带的西南区域经济协作机制和发展战略,并实施了一系列得到国家大力支持的相关项目。目前,长江上游经济带涵盖重庆、成都、拉萨、攀枝花等中心城市,已经确立了包括汽车机械制造、食品生产加工等在内的一批优势产业;南贵昆经济区以南宁、贵阳、昆明三大城市为中心犄角,旅游资源优势明显,有色金属产业有一定基础,三省区之间的交通通信网络正在进一步完善中,未来将加快完善城市功能,增强辐射周边的能力。“一区一带”已经成为深入推进西部大开发的重要“点”和“线”,成为重要的区域经济增长极。

#### 2. 西南地区铁路、公路、港口、航运、通信网络逐渐趋于完善

南昆铁路、西南公路出海大通道成为西南区域经济发展的大动脉,加速了西南地区与世界经济的接轨。青藏铁路已全线开工,南昆铁路、湘桂线黎南段经过配套改造运力大幅度提升。重庆港已成为长江上游物流枢纽。广西沿海港口和内河港口年吞吐能力已分别达到2012万吨和1883万吨。一批机场改扩建、新建项目完成,2005年,西南地区运营机场将达40个左右。

#### 3. 西南地区已经成为我国“西电东送”的重要能源基地

2004年3月,万州至三峡左一电厂超高压输电线重庆段通过检测验收,使重庆、四川进入全国大电网。2004年5月,由四川向华东地区送电正式合闸运行,川电东送变成现实,2004年川电外送规模已达64亿千瓦时电量。

#### 4. 独特的地理区位优势

西南地区与东盟的越南、老挝、缅甸等多国毗邻,是中国走向南亚、东南亚的通道,具有独特的地理区位优势,云南、广西等省区已经成为出边、出境、出海的重要通道。广西南宁至广州千吨级内河航道建设已全面竣工;以防城港为重点的沿海三个港口的深水航道、大吨位泊位和集装箱码头建设项目均相继启动,南宁至友谊关(通往越南)高速公路已经部分动工。

#### 5. 建设中国——东盟自由贸易区为西南地区带来了新的机遇

2001年11月,中国与东盟提出了在10年内建成自由贸易区(“10+1”自由贸易区)的目标,中国——东盟自由贸易区建成后,将形成一个拥有17亿消费者、近20000亿美元国内生产总值、12000亿美元贸易总量的经济区,这将是世界上人口最多的自由贸易区,也将是发展中国家组成的最大的自由贸易区。西南地区因特殊的区位优势和人文条件,将成为中国与东盟物质流、信息流、资金流最为便捷的大通道,其战略地位将会越来越重要。

#### 6. 优惠政策诱导物流的快速发展

随着西部大开发的深入实施,国家的基础设施建设财政支出将向西部倾斜,已确定在西部建设8条公路新通道,完善路网结构,扩大西部铁路网,建设青藏铁路和西北、西南进出境铁路。已出台的一系列鼓励外资在西部开展物流服务、鼓励企业在西部投资的优惠政策,都将给西南区域物流带来新的活力,促使其快速发展。

### 三、推进西南区域物流发展应坚持的基本原则

西南区域物流发展有难得的机遇和区位优势,但这些因素不等于现实的物流需求,物流需求派生于经济需求,物流供给又为经济供给提供支持保障,因此,区域物流的成长最终决定于经济发展水平,区域物流发展战略必须服务于和服从于区域经济发展战略。同时西南区域物流还要为地区政治文化的协调发展以及巩固国防提供支持。

#### 1. 区域物流发展必须与地区经济发展的整体战略相一致

一个地区要改变现状发展经济,首先要明确自己在全国所处的区位条件和在总体经济链上的位置,以确定目标和发展战略。物流作为支柱产业需要相应配套条件,而欠发达地区一般不具备。但也有例外,如边贸比较发达地区,则可以通过现代物流业的发展,为边贸双方提供优质方便的服务,吸引内地企业到本地与外商做进出口交易。在这种情况下地区物流业的发展很可能为本地经济繁荣、增加税收和人们就业起到重要作用,从而成为支柱产业和增长极。

#### 2. 发展现代物流要求生产流通规模化、规范化

现代物流是经济、技术发展和市场竞争共同导致社会分工进一步专业化的结果,专业化的前提必须是服务对象的规模化,这样才能使从事专业化服务的产业部门有足够维持运转并可能盈利的客户基础。因此发展现代物流要做好市场分析和预测,培育起规模化的生产加工业和商贸流通业。

#### 3. 注意交通枢纽与物流结点协调与整合

物流结点必须交通发达、畅通,以便于吸引更多的客户。然而,并非交通枢纽都能成为物流中心城市,因为物流与商流有着密不可分的依存关系,没有商流的交通枢纽不具有产生增值物流服务的市场。所以发展物流必须利用交通枢纽的区位优势搞活商流,丰富的商贸活动才能繁荣物流市场,带来物流商机。

#### 4. 注意区域物流系统功能目的的从属性与多重性

物流属服务行业,它的内涵必须要与服务对象的生产力水平相匹配.物流业有着与其他服务业共同的特点,即它也需要依附于生产制造业和商贸流通业而存在,它的价值在后者的产品上体现。如果本地制造业和商贸流通业不发达或在整体市场中不具有竞争力,那么物流业也很难依赖其发展起来。作为“第三利润源”,物流是通过使制造业和商贸流通业降低物流成本,提高服务品质来实现价值的,也就是说,物流业的价值体现是通过制造业和商贸流通业所生产和经营的产品完成的,物流业的目标是让商品更好地实现价值。区域物流系统的任务还必须兼顾非经济性的社会需求,以体现其功能目的的多重性。

#### 四、推进西南区域物流发展的对策

西南地区应将构建合理的区域物流系统作为重要战略,保证物流的先行发展和适度超前,才能为本地区经济增长提供可持续发展的后劲。

##### 1. 围绕支持打造“一区一带”核心经济增长带和面向建立中国东盟自由贸易区规划,构建和优化西南区域物流系统

依据降低物流成本必须使物流活动系统化的原则,把原来分散在各地、各部门的诸种物流活动进行统一规划和管理。西南物流网络的设计要结合地区生产和市场分布状况,从便利主要实物流动目的出发,构筑合理的区域物流网络;考虑西南作为连接东中部和东南亚的物流通道的区位优势,设计便于物资进出口贸易的物流走廊,西南各省区市、各部门要从整体物流优化出发,减少物资在跨省流动的限制和调整收费政策,以便获得配送上的规模经济,以更低价提供完善的服务。加大物流设施的优化组合,组织好物流各阶段的合理衔接,实现西南物流的一体化与合理化。

##### 2. 以企业为主导,加快培育和发展西南物流市场的主体;健全行业法规,加大管理力度,保持适度竞争

西南区域物流系统的核心仍然是企业服务业的发展和企业内部物流能力的提升。以市场配置资源为主体,企业为主导,是西南区域物流的发展思路。企业和政府对物流应有足够的认识和重视:一是物流成本占收入的比率大,全球最大的公司在20世纪90年代将这一比率降低了7个百分点,物流挖潜可能性大;二是要依据核心竞争能力决定物流外包还是自营,目前我国28.3%的企业愿意外包,这一比例大大低于国外;三是西南地区经济的进一步发展给物流服务带来巨大的赢利空间。西部交通运输、仓储配送、货运代理、多式联运等企业要根据自身比较优势,紧紧围绕用户需求,提供优质高效的部分或全程物流。四是建立行业协会,制订管理办法和实施细则,堵塞漏洞。五是建立市场准入制度,对申请开办仓库租赁、中介运输服务的经营者进行从业人员、经营场地、经营能力、管理技术等方面的资格审查,限制不合格者进入物流市场,控制恶性竞争。六是改革征税办法,对经营困难的大型物流企业特别是国有物流企业给予减免税收优惠,对故意偷税漏税者要严肃处理。

##### 3. 加大政府支持力度,推进西南区域物流现代化发展进程

西南区域物流发展应以一体化为原则,各级政府在整体规划、政策提供、基础设施建设、服务支援上给予大力支持。西南地区基础设施建设由于其公益性特点,要依靠国家投资作为重要部分。各地政府部门要尽快出台促进地区物流发展的政策措施。一是增加资金投入,适当提高中央财政资金用于物流建设的数量,提供低息贷款用于物流发展。二是允许外商在西南地区依照有关规定投资于货运、仓储配送企业,适当放宽股比限制。三是对新办物流企业,在最初几年适当减免所得税,土地使用给予优先照顾。另外,国家提出建立一批高水平的配送中心和发展若干个城市物流中心,在同等条件下应优先或充分考虑西南的需要。

##### 4. 依托重点城市建立区域物流中心,辐射、带动周边物流的发展

物流服务业是为生产企业降低物流成本、又快速将产品送到需求方手中而存在的。区域物流中心则是为物流服务业获取更多利润而存在的。在西部物流集散的重点城市,由政府提供硬件建设,如土地、铁路专用线、公路集货场、水运码头、通讯网络设施等,企业出资建立自己的物流结点,建成区域物流中心。集中大批专业物流服务业,共享硬件资源,共用信息网络,实现规模经济。减少企业的进入成本和运行成本,创造赢利空间。重庆、成都、贵阳、昆明、南宁是西南地区的中心城市,其物流能力的提高可辐射到周边大部地区。这些城市也在物流基础设施、物流设备和技术、物流企业数量和质量上有一定基础,应以5个城市为中心,连接而成物流链和网络向周边扩散,带动西部物流的发展,形成畅通合理的西南物流走廊。同时大力改善川藏公路运输通道,支持以拉萨为中心的藏区物流体系的成长。

#### 5. 依托信息网络, 构筑西南物流信息平台系统

物流信息平台作为“电子化西南”中的物流相关部分,包括地区物流服务业、物流管理机构和物流需方的信息管理系统及外部信息网站。物流需方在网上查询物流服务,比较服务水平,了解相关政策,动态跟踪货单等;物流服务业对供应链中的物流各环节进行实时跟踪、有效控制的全程管理,并提供物流咨询和物流系统设计,实现网上交易与支付等服务;物流管理机构作为政府为物流提供服务的组织,介绍物流政策,发布物流发展动态,进行物流培训,还可提供地区物流统计指标和数据,更好地履行服务职能。区域物流服务网络中各方在信息平台上实现资源共享,信息共用,将现已建成的物流业网站纳入到平台规划之中,系统规划,共同建设,共同实现西南物流的透明化。

#### 6. 全面抓好学历教育、继续教育、职业教育,多层次多渠道培育物流人才,提高物流企业的核心竞争力

据中国物流与采购联合会预测,到2010年我国高级物流管理人才需求为34万人。这势必使本身尤为匮乏的西部物流人才竞争加剧。为适应市场对物流人才多层次、多样化的需求,保证物流产业形成合理人才结构,西南地区要“四管齐下”,多渠道加快物流人才的培育。一要加强学历教育。建议国家主管教育的部门围绕西部大开发,鼓励和允许区域内高等院校设置相关的物流专业和课程,并重视引进其它省市高校的物流毕业生。二要重视继续教育。引导组织民办教育机构参与并开展多层次的物流人才培养与教育。三要全面开展物流职业教育。围绕“职业准入制”,在区域物流行业中全面推行商品保管员、运输员等物流从业人员初、中、高级和技师资格管理制度,根据接受教育的程度,物流专业知识和技能特长,确认其所能从事的物流工作。四要进行物流科学的普及教育;除对行业从业人员进行专业教育外,还应对政府部门的公务员以及企业的管理者进行这方面的教育,以提高其对物流的了解和重视程度。

作者,西南交通大学交通运输学院

来源:《经济体制改革》2005年第2期

网站编辑:柏志坚

[关于我们](#) | [服务范围](#) | [网站合作](#) | [版权声明](#) | [网站地图](#)

Copyright ©2007 All rights reserved Sichuan Social Science Online

四川省社会科学院信息网络中心设计制作

mail: sss@sss.net.cn

蜀ICP备05003527号