

一体化物流网络对区域经济的促进效应研究

蒋 革¹, 刘 平²

(1.浙江工业大学, 浙江 杭州 310024; 2.美国东伊利诺大学, 美国 芝加哥)

摘 要: 物流发展是经济增长的前提和基础。当前物流网络发展存在条块分割、模式单一、标准落后等问题, 一体化物流网络对于改善区域投资环境、优化产业结构, 发挥城市集聚作用等方面具有重要的意义, 可有效促进区域经济的发展。

关键词: 一体化; 物流网络; 区域经济; 促进

中图分类号: F061.5

文献标识码: A

文章编号: 1001-7348(2007)04-0062-03

0 前言

近几年来, 我国区域经济迅速增长, 现代物流在区域经济增长中的作用也愈加明显。然而现代物流网络的发展却相对滞后, 也存在不少问题。因此, 科学评价物流发展与经济增长的关系, 正确认识物流网络一体化在现代物流发展中的重要作用, 系统分析一体化物流网络对区域经济的促进作用, 对实现我国现代物流与区域经济的协调发展具有重要的意义。

1 物流发展与经济增长的关系

根据经济增长理论, 社会专业分工是经济增长的基本动力之一。社会专业化在不同地区的分工, 必然带来货物在空间的位移, 专业化分工越高, 货物的集散规模就越大, 空间就越广, 而只有依靠物流这一纽带, 才能将整个复杂过程的各个环节连接起来, 使社会化大生产得以实现。因此完善的物流网络体系是保证社会专业化分工得以实现的前提, 物流的发展对经济的快速发展起到支撑保障的基础性作用。此外, 物流的快速发展还可以促进社会分工的进一步深化, 从而刺激经济的进一步增长和发展, 加快区域经济一体化的进程。

随着社会经济的不断发展, 传统的物流组织方式、管理模式逐渐向现代物流转变。所谓现代物流是指运用现代组织和管理方式, 利用信息和网络技术, 对物流环节进行跨地域、跨行业的整合和一体化过程。现代物流是经济增长到一定阶段的产物, 经济的大幅增长必然导致对物流需求的增加, 从而推动现代物流的发展。

因此, 物流发展与经济增长是相互依存, 相互促进的关系。一方面, 物流发展是经济增长的前提和基础; 另一方

面, 经济增长是物流发展的重要推动因素。

2 当前物流网络发展现状及问题分析

物流网络是指在工商企业网络和交通运输网络基础上形成的全国性、区域性的分销和配送网络。包括以物流节点(物流园区、物流中心、货运中心、港口)为代表的基础设施网络, 信息网络和市场体系。物流网络一体化是物流一体化的主要形式。其基本思想是以社会化物流成本最低化为目的, 以形成产品供应链竞争能力为原则, 以市场为导向, 以物流企业为基础, 以物流港站、枢纽、基地、物流中心、配送中心以及物流中介组织为纽带, 通过将物流各环节联结为一个完整的产业系统, 实现物流过程的合理化、最优化、效益化。

一体化物流网络, 既是实现区域内物流要素(物流设施、物流人才、物流信息、物流技术、物流企业、资金)优化配置与整合的关键环节, 也是实现区域物流系统高效、低成本、高服务、绿色化运作的重要保证。不仅可有效地降低区域内物流运行的交易成本和商务成本, 提高整个区域运行的速度和效益, 带动经济增长, 而且有助于区域的一体化发展, 有利于形成区域竞争优势。

到目前为止, 全国有近千个物流园区, 有 20 多个省市先后出台了现代物流发展规划, 30 多个中心城市制定了区域性物流发展规划, 数量众多的城市计划把物流产业培育为支柱产业。全国范围出现了物流的“规划热”和“投资热”。

2.1 条块分割明显、系统规划缺乏

区域物流发展缺乏统一的协调、管理机构。各省市在追求自身的利益目标时, 都在努力挖掘更多的物流资源, 拓展更大的物流发展空间, 因此在竞争多于合作的格局

收稿日期: 2006-06-13

基金项目: 国家自然科学基金项目(70433003)

作者简介: 蒋革(1973-), 男, 硕士, 浙江工业大学讲师, 现在美国东伊利诺大学从事访问研究, 研究方向为供应链管理、电子商务与现代物流、连锁经营与配送等; 刘平(1960-), 男, 博士, 美国东伊利诺大学教授, 研究方向为系统管理、供应链管理、质量管理等。

下,基于当地经济发展和经济利益考虑,各省市、地县竞相出台区域物流规划,由此导致一些省市物流规划与地市级规划之间产生冲突。集中表现在地市级层次的规划在物流发展定位、战略目标及物流大型设施的选址、数量上与省市规划存在冲突。具体表现在:对基础设施的规划,过分关注物流园区、物流中心的新建规划,而对区域物流需求的分析、功能定位、规模研究、既有设施的整合以及物流设施之间的互动、协调发展问题等缺乏慎重的考虑;不同地区之间的物流规划缺乏有效的协调,主要反映在区域物流发展目标、战略定位、基础设施网络布局等方面的相互冲突、重叠。

2.2 发展模式单一、管理理念落后

多年来,国内众多城市在物流建设中一直追求物流系统中线路的延伸、拓展以及线路水平的提高,却长期忽视了物流系统中节点的建设,导致铁道、公路、航空都在各自的节点中处置货物,而节点之间则处于脱节状态。随着现代物流的发展,由于缺乏分工协作,基于招商引资和经济拉动考虑,各地区又竞相发展大型物流园区和物流中心。大型的物流项目涉及巨大的资金投入、占地规模大、建设周期长,而投资回报率低,一方面给区域经济发展带来巨大的资金压力和建设风险,另一方面服务区域的重叠、功能的雷同等既造成大量基础设施资源的闲置和浪费,又容易引发区域内的同质竞争。此外,物流网络的整合与优化是一个系统的工程,由于管理理念落后,缺乏融“基础性的物流设施”、“信息交易服务”和“商务配套服务”于一体的综合性物流运营平台。粗放式的经营仍然占统治地位。物流服务总体上表现出专业化程度低、社会化程度低、市场化程度低等特点。

2.3 硬件设施落后、信息化程度低

虽然物流基础设施业和运输服务业面临良好的市场需求环境,但物流硬件设施仍比较落后,具体表现在优质、先进的仓储设施、装卸设备、运输工具仍相对缺乏。我国物流标准化基础薄弱,物流标准化程度低,物流企业成本标准、配送中心标准、托盘标准、RFID标准、物流术语国家标准等都还处于讨论和修订阶段。总体上物流业与数字化技术、网络技术的嫁接还不到位;物流信息的搜集、处理和服务能力还比较弱;物流信息交换与作业时间还比较长;严重影响了信息的共享和作业效率。因此,以信息技术为基础的专用物流信息网络的建设和推广任重而道远。

3 一体化物流网络对区域经济的促进效应

物流网络的一体化构建,一方面突出了物流基础设施规划的层次性,有利于把握区域物流服务体系建设的核心与重点;另一方面,使物流节点的定位与物流区域的定位相一致,从而避免节点定位上的混乱;此外,在节点的规划建设上也考虑了区域间的内在联系,从区域的发展需求出发实现区域物流网络系统的整体最优。从国内区域经济发展来看,一体化的物流网络不仅对区域经济发展起着基础

性的作用,而且影响和制约着整个区域经济运行的速度和效益。具体表现为:

3.1 改善区域投资环境,降低经济运行成本,提高区域经济竞争力

从市场运行成本的角度分析,物流业对普遍降低社会交易成本做出了突出的贡献,决定着区域经济增长方式的转变。物流环境的优劣已经成为投资者评价一个地区投资环境的重要内容。一体化的物流网络有利于完善区域物流基础设施,为各类物流资源的集聚和整合提供平台,实现服务资源的优势互补;改善运输环境,提高商品货物的周转速度,降低流通成本,可有效推动区域进出口贸易和进口加工业的快速发展,为区域经济的发展提供强有力的支持。

实践表明,一体化物流网络打破了单一企业及行业的绩效界线,在竞争中通过相互协调和统一,创造出最适宜的物流运行结构。如近年来,为应对市场竞争日益加剧的严峻形势,国内区域合作出现了以产业联动为交往机制的新模式,其中以泛珠三角地区(福建、江西、广西、海南、湖南、四川、云南、贵州、广东9个省和香港、澳门特别行政区)的物流联盟最为突出。其目的就是为了打造一体化的区域交通同制、规划同网、铁路同轨、乘车同卡的现代物流网络,以制度协调、资源互补和需求放大效应为目标,以物流一体化推动整个区域经济的快速增长。此外,长三角地区为追求更大范围内对资金流、人流、物流、信息流等经济要素的优化配置,形成多层次、多功能、运作快捷的综合物流网络,实现区域的功能互补、错位发展,物流一体化联盟也日渐深入。

3.2 优化区域产业结构,丰富区域产业形态,构建网络型产业体系

根据产业结构发展演变规律,区域产业结构的发展方向是合理化和高度化。当前,区域经济发展过程常见的问题是不同城市为集聚更多的要素(如资源、市场、投资等)而拼政策、拼成本和拼服务,从而导致区域内产业同构和重复建设,难以形成多层次网络型协调发展的产业布局体系。如长三角地区的制造业,在市场分割和地方政府利益最大化的驱使下,区域城市制造业调整方向非常接近,行业选择经常重叠,从而造成了激烈的市场竞争。据调查,长三角地区的15个城市中,有11个城市选择了汽车及零配件制造业,8个城市选择了石化业,12个城市选择了通讯产业等。一体化的物流网络有利于打破地区分割,增强区域协作,消除市场壁垒和体制性障碍,推动区域基础设施共享和产业互补;通过规模化、专业化的途径将松散无序的产业组织结构调整为以产业链为纽带的产业集群组织模式,有序引导跨地区的产业转移,从而优化产业组织结构,形成特色的区域发展格局。因此,一体化物流网络对区域经济的发展起到了促进新型产业形成、优化产业结构、丰富产业形态、提高资源配置效率的重要作用。

3.3 发挥城市集聚与扩散功能,实现区域经济的平衡发展

展

增长极理论认为一个经济区域只要具备有利于经济发展的某种优势,就可能在利益原则的驱动下把相关企业和生产力要素吸引过来,形成产业布局上的相对集中和聚集,利用极化效应和扩散效应实现区域经济发展的平衡。因此,在区域经济发展中,通过选择合适的增长极,培育积极的增长极,同时强调区域合作和交流,最终可促进区域间的共同发展。

城市是一个地区的中心,物流基础设施齐全,交通与信息发达,消费集中且需求量大,对区域的经济社会发展具有重要的辐射和带动功能。区域经济的发展方向就是一体化,即最终形成以中心城市为龙头,区域集聚,外向拓展,资源共享、要素充分流动的生产要素配置机制和产业协调发展的区域经济格局。

在一体化物流网络的构建中,通过将那些在物流区域中具有突出的经济地位、交通优势、信息条件,物流量大且集聚物流要素的中心城市培育成增长极,在合理范围内优化和配置物流资源,从而更好地服务于区域经济。如浙江省在现代物流规划中明确指出,考虑经济优势,交通优势及政策机制优势,将重点培育杭州、宁波、温州、金华—义

乌 4 个现代物流枢纽,根据条件优先在这 4 个物流枢纽城市中规划建设物流园区和物流中心等大型物流节点,重点规划物流通道,在全省“4 小时交通圈”的基础上进一步优化交通运输规划;加大区域内公路、铁路、水运、航空、管道和城市道路等设施建设力度,打破区域和部门分割,协调建立物流信息共享平台,开辟和完善直达运输线路,提高物流速度,构筑起一个主次分明、重点明确的浙江省一体化的物流网络,并借助物流枢纽城市的极化和扩散效应来推动相关区域的经济发展。

参考文献:

- [1] (英)马丁·克里斯托弗.物流竞争——后勤与供应链管理.马越译[M].北京:北京出版社,2001.
- [2] 宋华,胡佐浩.现代物流与供应链管理[M].北京:经济管理出版社,2000.
- [3] 陈秀山,张可云.区域经济理论[M].北京:商务出版社,2005.
- [4] 刘南.现代物流与经济增长的关系研究[C].第五届中国物流学术年会,2006,(11).

(责任编辑:焱 焱)

Research on Effect of Regional Economy by Integration of Logistics Network

Abstract: The development of logistics is the precondition and basis of economy growth. There are some problems during developing logistics network, such as district division, mode singleness, standard lag and so on. The integration of logistics network can promote regional economy development effectively while improving investment environment, optimizing industry structure and developing centralized function of cities.

Key Words: integration; logistics network; regional economy; promotion