

面向中部崛起的湖北物流业发展对策研究

朱汉民, 何祎男

(武汉理工大学 经济学院, 湖北 武汉 430070)

摘要:从湖北的区位优势入手, 分析了中部崛起战略给湖北物流业发展带来的机遇以及对地方政府和物流企业提出的要求, 最后探讨了湖北省凭借中部崛起发展战略机遇、大力发展物流业的对策措施。

关键词:中部崛起; 湖北; 物流业; 对策措施

中图分类号: F127.63

文献标识码: A

文章编号: 1001-7348(2006)09-0069-03

1 湖北发展物流业的区位优势

1.1 得天独厚的地理、经济区位优势

从地理区位上看, 湖北位于长江、汉江冲积而成的江汉平原, 地处大陆腹地中心, 而且北接河南, 东连安徽, 南邻江西、湖南两省, 西靠重庆, 西北与陕西为邻, 具有区位居中、通达性好的区位优势。随着中部崛起战略的实施, 湖北很自然地扮演了天然的信息流、产品、物流、资金流等经济生产要素和生产成果的汇集地和扩散中心的角色。它连贯南北, 承东启西, 一方面可以承接东部一部分产业的转移, 另一方面又是西部能源和原材料的输出通道, 战略位置显著。

从经济区位上看, 湖北处于长江经济带、京广沿线经济带的交接点上, 中部崛起带的核心位置, 可对周边经济区形成强大的辐射与吸纳, 极易产生扩散与积聚的经济传导效应。同时, 湖北又是连接珠江三角洲、长江三角洲、京津塘与环渤海以及西部经济区的中部节点, 是带动中部地区崛起的增长极和龙头。

1.2 四通八达的交通网络和较完善的运输基础设施

湖北“九省通衢”, 省内交通网络完善, 目前已基本形成了以武汉为中心, 京珠、沪

蓉国道干线为主轴, 以连接省“大三角”经济区及周边省会城市的高速公路为主骨架的四通八达的公路网; 到2010年, 在贯通全国的“五纵七横”国道主干线中, 会有“三横四纵”贯穿湖北, 它们分别是: 大连—广州、呼和浩特—广州、京—港—粤、福州—瑞丽、沪—渝、沪—蓉、福州—银川。

在铁路运输方面, 基本形成以四条贯穿湖北境内的铁路干线为主的铁路网, 分别是: 京广、京九、焦柳、汉渝。京广线纵贯湖北省东部, 其货流以煤炭、钢铁及其制品、木材、粮食、矿石、建材等为主; 焦枝线和枝柳线经省境西部, 汉丹和襄渝线横贯湖北省中部和西北部。横穿鄂西/北山区的襄渝线的襄樊—达县段是中国第3条电气化铁路。据国家初步规划, 到2020年前将再建一条京—汉—广高速铁路客运专线, 并建设18个包括武汉在内的集装箱枢纽站。

在水路运输方面, 基本形成以长江、汉江为主通道, 连通清江及江汉平原航道网, 港站配套、干支相连、通江达海的水路网。目前, 全省共有港口51个, 泊位2280个, 码头岸线总长131174m, 年综合通过能力货运为16111万t。主枢纽港3个, 即武汉、宜昌、襄樊。港口主要集中在长江、汉江, 其中长江港口24个、汉江港口13个。2003年全

省内河港口实现货物吞吐量8468.4万t, 同比增长近400万t, 增幅为4.9%。

在航空运输方面, 全省民航系统拥有4家航空公司(南航湖北公司、武航、武汉直升机通航和荆门通航)及5个民用机场(天河、三峡、沙市、恩施和襄樊机场)。已开通国内、国际及地区航线72条, 可直航全国57个城市。其中, 设计为4E级国家一级民用兼国际备降机场的天河机场是华中地区规模最大、功能最全的现代化航空港, 是全国十大机场之一, 其空中航线共有107条。省内航线可通往沙市、宜昌和恩施, 省外航线可通往北京、上海、广州、成都等地。在天河机场航站扩建工程完工后, 其货运吞吐量将达25万t/年。到时, 还可以开展面向远东、东南亚及欧美地区国际中心城市的终端配送服务。

交通信息化方面, 国家通信网“八横八纵”光缆干线网中的京广、汉渝、汉宁等5条干线贯穿湖北。连接国家交通部、湖北省政府、湖北省交通厅、地市交通厅的湖北交通信息网主体工程已基本完成。相关行业电子数据交换技术及地理信息系统的软件开发也走在全国前列。

综上所述, 得天独厚的地理经济区位优势、四通八达的交通网络及较完善的运输基础设施, 为湖北物流业在中部崛起战略实施

收稿日期: 2005-11-15

基金项目: 武汉市社会科学基金项目

作者简介: 朱汉民(1962-), 男, 武汉理工大学经济学院副教授、硕士生导师、英国LSE和GREENWICH大学访问学者, 研究方向为e-物流与供应链管理; 何祎男(1981-), 男, 武汉理工大学经济学院产业经济学研究生, 研究方向为物流与区域经济发展。

中的迅猛发展奠定了一定的硬件、软件基础。

2 中部崛起促进湖北物流业的发展

2.1 凭借优势产业在中部崛起中的发展, 打造特色化专业物流服务

汽车制造业是湖北省的支柱产业, 也是湖北在中部崛起中的重要支柱。目前, 已形成了 3 大汽车开发制造基地, 分别是武汉小型汽车制造基地、十堰中重型卡车制造基地和襄樊轻型车制造基地, 并拥有神龙、二汽等龙头企业。随着湖北在中部的崛起和整车企业实施零部件全球采购化, 这些企业会有更大的物流需求, 特别是高层次的销售物流和综合物流。例如, 神龙汽车总装厂有近 70% 的零部件都是从外省采购的, 量大且品种繁多; 同时该公司的销售又遍布全国, 对采购物流和销售物流的需求很大, 实施中部崛起战略后更是如此。因此, 我们可以在形成以武汉—襄樊—十堰为核心的汽车业产业带的基础上, 依托长江沿线的“汽车工业走廊”, 发展汽车零部件制造物流和零部件、整车配送物流, 打造汽车制造业专业化物流。

自古以来就有“湖广熟, 天下足”。湖北作为老农业基地, 目前, 有 6 大农业区, 分别是武鄂黄城郊农业区、鄂东北丘陵低山农业区、鄂东南丘陵低山农业区、江汉平原农业区、鄂北岗地丘陵农业区、鄂西北山地农业区、鄂西南山地农业区。其中, 荆州的农产品产量在全国位居前列; 鄂州有水产品生产基地, 并已形成规模; 黄州的菜篮子工程、罗田的板栗产业、蕲春的中药生产等都做得有声有色。这样便可以荆州—武汉为轴心, 结合周边各市县的优势农产品产业, 发展专业的农产品物流服务。此外, 还可以联合中部其它农业大省, 建立一体化的农产品物流市场。如构建以“郑州—武汉—长沙”为轴心的中部粮食物流圈; 以“郑州—武汉”为轴心的棉花物流圈; 以武汉为中心, 覆盖洞庭湖和鄱阳湖的水产品物流圈。

湖北是全国三大钢铁生产基地之一。省内武钢、冶钢两大钢厂, 其中武钢已成为国内汽车板和硅钢片的主要生产基地, 并力争在 2007 年达到 1 400 万 t 钢的生产能力, 成为全国最大的硅钢和汽车钢板生产基地。这两大钢铁企业对销售物流和采购物流的需求都很大。因此, 可以依托武汉发达的铁路

网和长江航运的优势, 以武汉为中心, 以鄂州和大冶为两翼, 开展钢铁及其相关燃料和原材料的专业物流。

2.2 依托中部崛起的城市圈建设, 构筑湖北物流圈

湖北早在 2002 年就提出要建设武汉“1+8”城市圈的战略部署。随着中部崛起战略的提出, 不仅会加快武汉城市圈的建设, 同时还会带动襄十城市圈和荆宜城市圈的形成, 这三大城市圈将会在湖北形成三足鼎立之势。

所谓武汉“1+8”城市圈, 就是以武汉为中心, 再加周围 100km 以内的 8 个城市: 黄石、鄂州、黄冈、咸宁、仙桃、孝感、天门和潜江。该城市圈是资金、技术、人才密集的经济中心区和产业密集带, 并提供了湖北省 59.2% 的国内生产总值。由于这 8 市在产业上各具特色, 再凭借极其便利的交通网和周边城市距武汉不到 2h 的车程, 可以形成以武汉为中心运输枢纽的武汉“1+8”物流圈: 武汉和孝感的优势产业是汽车, 可以发展汽车物流; 武汉、天门和仙桃可以组成农产品产业带, 发展农产品物流; 在武汉和潜江之间开展石油物流; 武汉、黄石和鄂州的优势在钢铁、建材、纺织产业, 可以发展这些产业的特色物流。

襄十城市圈是指由襄樊和十堰组成的城市圈。襄樊和十堰都是湖北的汽车制造基地, 不仅要大量整车运到全国各地, 而且还要从周边省市采购零配件和燃料。因此, 两者可以构建襄十物流圈, 依托“长江汽车工业走廊”, 大力发展销售物流、采购物流、商贸物流以及高层次的综合物流。同时, 襄樊是湖北省的三大港口之一, 可以开发航运物流市场。

荆宜城市圈是指以宜昌为核心, 加上荆州和荆门组成的城市圈。宜昌也是湖北三大港口之一, 湖北西部的交通枢纽。荆州和荆门地处江汉平原和洞庭湖腹地, 是湖北重要的商品粮和农业基地。随着中部崛起战略的实施, 荆州和荆门要走农业产业化道路, 大力发展农产品加工业。这样, 荆州、荆门就可以宜昌为枢纽, 构筑以农业、农产品物流和航运物流为特色的荆宜物流圈。

2.3 政府和物流企业要紧跟中部崛起的步伐, 加快自身发展

要实施中部崛起战略, 必然会对物流业

的发展环境提出更高的要求, 包括有好的短期、长期物流业发展规划、完善的交通基础设施和适合物流业发展的配套设施、有利的政策环境、融资环境、市场环境等等。但从目前的情况来看, 湖北物流业发展的外部环境条件并未达到这一要求。例如, 没有城市和物流的合理规划; 港口、航道及其它运输资源未得到整合和充分利用; 标准化建设和物流公共信息平台建设方面都不到位; 没有做好承接东部产业转移和知名第三方物流企业进入湖北的准备, 从而不能扩大物流需求, 引进先进的物流技术和管理经验等等。因此, 在中部崛起中, 要把湖北建设成为现代物流中心, 政府必须为物流业的发展创造良好的外部环境。

从物流供给方面来看, 湖北虽拥有一批物流龙头企业, 但整体上仍存在小、散、乱的状况, 提供的也只是低层次的物流服务, 特别缺少专业的第三方物流企业。这样就导致很多大企业的物流成本居高不下。因此, 湖北省的物流企业需从自身的实际情况出发, 努力提高自己在物流技术、设备和管理方面的实力, 为在中部崛起中建设现代物流中心作出自己的贡献。

3 面向中部崛起的湖北物流业发展对策

3.1 政府要统筹规划, 为物流业发展创造良好的外部环境

一是结合中部崛起对湖北物流业提出的发展要求, 将物流业作为中部崛起中新的经济增长点来抓。明确湖北物流业发展的总体思路、发展重点、发展战略和政策措施, 按城市圈和物流圈的分布制定区域物流发展规划, 整合现有物流资源并按需要投资建设新的物流设施, 避免重复建设而再次出现小、散、乱的局面。

二是营造有利于物流业发展的制度环境。物流业本来就是要跨地区、跨部门发展的, 对现在的条块分割十分敏感。要大力发展物流业, 就要在全省范围内进行统一协调和管理, 建立政府部门和地区间的协调管理机构。同时, 还要由政府组织与运输有关的部门成立物流发展专门小组, 统一制定有利于物流业的发展战略和相关政策。

三是争取有利于物流业发展的政策。一方面要争取国家对城市圈、物流圈建设的支

持,争取国家对基础设施建设的支持,争取国家在出口退税政策方面的支持,以扩大中部的商贸物流等;另一方面要对现有的不利于物流业发展的政策进行适当修改,并就物流企业的融资、税费减免、土地使用等出台一系列鼓励物流业发展的新措施和政策。如对参与新型物流设施建设的投资者,在项目建设完工后一定时期内享受税收减免;减少物流项目和物流企业的土地使用费,并适当延长使用时间;投资物流产业的企业可享受较低的融资费用等。此外,政府还应该大力改善包括对外商投资者的政策和法规、市场条件等在内的投资软环境建设,以吸引国际和国内的知名物流企业来鄂发展物流业务。

3.2 建立物流公共信息平台,并引导物流企业的信息化建设

推动现代物流向前发展的核心动力是信息技术。只有在政府和企业、企业与企业之间建立信息高度共享的平台,才能保证在生产、运输、仓储、包装、装卸、加工以及配送等一系列环节中,物流设施和资源能够得到最充分的利用,从而满足各类企业多样化、多层次的物流需求。这就必需建立物流公共信息平台 and 进行企业信息化建设。政府和企业要充分利用互联网技术和现代信息技术,推动物流公共信息平台和企业信息化的建设。通过物流公共信息平台,整合新旧物流资源,充分发挥物流设施的配套作用和物流业的整体优势。另外,物流企业信息化建设也有利于企业开展电子商务,进行电子结算、网上承揽业务等,节约交易费用和成本,提高物流企业的管理水平,实现与国际物流业接轨。

3.3 以扶持本地一批龙头物流企业为主,引进国际、国内知名物流企业来鄂投资为辅,加快本土物流企业发展

一方面,通过扶持和培育几个龙头企业,增强湖北物流业的核心竞争力。先由政府制定符合物流业骨干企业的标准,可从资金实力、技术先进性、设备配置和企业管理水平等方面来设置选择条件,然后根据制定的标准,从全省范围里确定若干个符合条件的第三方物流企业、大型运输公司或大型制造企业附设的物流子公司作为湖北物流业支柱企业的发展对象,对其进行重点培育和扶持,并在投融资政策、土地使用政策、物流服务价格制定等方面给予这些企业一定

的优惠。在培育大型骨干物流企业的同时,鼓励已经具备一定物流服务专长的大型企业向物流领域快速渗透,尽快形成湖北物流业的整体优势。另一方面,通过创造良好的外部发展环境,吸引国际和国内知名的第三方物流企业来鄂投资,从而引进先进的物流理念和管理技术,带动本土物流企业的发展。

另外,成立物流行业协会,促进本土物流企业之间、本土物流企业与本土生产企业间的沟通与合作,从而推进物流产业与其它产业更好地融合。

3.4 加强标准化建设

标准化是物流产业发展的基础。标准化建设不到位,会导致信息在政府与企业间、企业与企业间的传导产生时滞,从而增加不必要的交易费用。就如湖北省在集装箱运输的箱子规格、费率、单证制作方面都没有做到统一标准,影响了物流业务的有序发展。因此,政府应该组织相关部门负责标准化建设和协调工作,统一规划标准化建设,规范物流软件、硬件设施。建设过程中,应借鉴有关国际标准和国家已有标准,建立以物流信息分类编码和信息技术为核心的物流技术标准体系,达到信息在政府和企业间的双向、快速传递和发挥物流信息平台的最佳效用。

3.5 整合、规划现有物流资源,进一步加强基础设施建设

要在中部崛起中将湖北建设成为现代物流中心,完善的交通基础设施是必不可少的。因此,一方面政府应该针对公路、铁路、航空港、水运航道和港口以及场站的建设进行统筹规划;另一方面,进行物流配送中心、物流仓库投资建设的企业要按照政府的规划设计,在指定区域内进行施工。湖北已经拥有一定的物流设施基础,但对现有物流资源的整合、规划上仍显不够,特别是水运航道未得到充分利用,仓库、堆场低水平重复建设。因此,建议在政府和企业的共同努力下,形成公路、铁路、航空港、水运等多种运输方式相互配合、衔接顺畅、港口和场站多点配套的运输网格,以实现“无缝式”运输,发挥最高的运输效率。

3.6 加快物流人才的培养和引进,促进物流技术的研究与开发

物流技术的发展,关键取决于一批高素质

的物流人才。因此,政府应当鼓励政府相关部门、物流企业和物流行业协会与湖北省的大专院校联合实施物流人才培养工程,并以此带动物流专业技术的研究开发。另外,政府还要制定物流人才引进的优惠政策,为引进国内外物流人才创造条件;引导物流企业与科研机构和大专院校共同投资物流技术开发项目,使物流产业形成产学研紧密结合、互相促进的局面,让湖北拥有物流人力资源的优势。

3.7 依托中部崛起中产业带和城市圈的形成,带动与此配套的物流圈和物流园区建设

随着中部崛起,具有一定优势的农业、能源和原材料、钢铁、汽车、建材等湖北优势产业会在一定区域内聚集,形成多个产业带,产生大量的物流需求。这就需要在这些区域内有规划地建立物流园区,以满足生产企业的物流需求。如武汉的高桥物流园区凭借武汉便利的交通、中心区位优势 and 东西湖开发区较大的物流需求,成为湖北区域性综合物流中心的典范。政府可以借鉴高桥物流园区的经验,有规划地建设一些物流园区,让有实力的物流企业进驻园区,通过周边产业带的发展带动物流企业和特色专业物流的发展。另外,可依靠城市圈建设,打造3个主要物流圈,并以这3点为中心,促进湖北物流产业形成以点带面的发展格局。

参考文献:

- [1] Francis J. Quinn. Building a Seamless World-Class Supply Chain. Supply Chain Yearbook 2000.43-44.
- [2] James Aaron Cook. Web Commerce: Not Ready for Prime Time. Logistics Management & Distribution Report, 1999,38(3):59-63.
- [3] 王之泰.现代物流管理[M].北京:中国工人出版社,2001.
- [4] 海峰,安进,姜卫军.基于枢纽港口的现代物流园区建设探析[J].科技进步与对策,2004,(2).
- [5] 杨云彦.加快推进武汉城市圈建设[J].政策,2005,(8).
- [6] 湖北省委党校地班课题组.中部崛起战略中湖北经济发展的挑战与对策[J].党政干部论坛,2005,(2).
- [7] 雷畅云.浅谈我国现代物流产业发展的对策[J].湖湘论坛,2004,(2).

(责任编辑:胡俊健)