

发展区域物流 推动区域经济

海峰¹, 武兰芬², 张丽立¹

(1. 武汉大学商学院, 湖北 武汉 430072; 2. 华中科技大学管理学院, 湖北 武汉 430074)

摘要:在阐述区域物流内涵的基础上, 系统探讨了区域物流主体、客体与载体等区域物流结构要素; 从区域经济发展与区域产业结构发展的角度, 系统分析了区域物流对区域经济活动效率和水平的影响及对带动区域产业结构升级、形成区域支柱产业的作用。旨在为系统研究区域物流发展战略提供有益的借鉴。

关键词:区域物流; 结构; 区域经济

中图分类号: F252

文献标识码: A

文章编号: 1001-7348(2004)09-0071-03

0 前言

区域物流是以经济学中的“区域”概念为基础, 研究在该区域内物流活动的规律。区域物流的一般含义是: 在一定的区域地理环境中, 以大中型城市为中心, 以区域规模和经济范围为基础, 结合物流辐射的有效范围, 将区域内的各类物品从供应地向接受地进行有效的实体流动; 根据区域物流基础设施条件, 将公路、铁路、航空、水运及管道运输等多种运输方式及物流节点有机衔接, 并将运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送及信息处理等物流基本活动有机集成, 以服务于本区域的经济, 提高本区域物流活动的水平和效率, 扩大物流活动的规模和范围, 辐射其他区域, 提高本区域的综合经济实力。

区域物流发展与区域经济的发展相互依存、相互促进。与区域经济相类似, 区域物流也具有完整性、有机性、复杂性等社会经济体系的一般特点。区域物流的结构是多层次、多维度的, 其基本要素包括物流主体、物流客体和物流载体, 而物流主体、客体和载体又各有其完整的结构体系, 每一个要素都表现出各自不同的功能, 从而形成区域物流的整体功能。

1 区域物流的结构

1.1 区域物流的主体

区域物流主体是直接参与或专门从事区域物流活动的经济组织, 包括货主物流企业、第三方物流企业、储运企业等。物流主体是供应链物流渠道起点和终点的联接者, 在整个区域物流活动过程中起着主导和决定性的作用。

物流是集运输、仓储、搬运装卸, 流通加工、包装、配送及信息处理等物流活动为一体的过程, 因此, 运输、仓储、搬运装卸, 流通加工、包装、配送及信息处理等也就成为区域物流主体的基本要素, 并具有如下特征:

第一, 物流主体要素具有相对的独立性。任何主体要素都具有自身特殊的功能和独立的自我运动、自我生存、自我发展的能力, 它是完整的不可肢解的基本单位。物流主体要素中的运输、仓储等活动各有其自身的运动规律。但是, 这种独立性又是相对的, 因为任何要素的存在和活动都是以其他相关要素的存在和活动为前提的。所以, 在具有多层次结构的物流系统中, 相对独立的物流主体要素是处于基础层次上的“细胞”, 它们相互依存、相互作用、相互制约。主体要素间密切配合的协调活动是实现物流活动目

标的前提。

第二, 物流主体要素具有行为的主动性和活动的目的性。物流活动主体和客体的根本区别在于主体的物流活动是主动的, 而客体的物流活动是被动的。行为的主动性和活动的目的性既是主体内部自我生存和发展的客观需要, 也是为满足物流客体对主体提出的要求。

第三, 物流主体要素在物流活动中扮演的角色和发挥的作用不相同。运输、仓储、搬运装卸、物流加工、配送等主体要素在物流活动中扮演的角色和发挥的作用不相同。

物流主体要素的集成是现代物流的本质特点, 因此, 集物流各要素为一体的物流主体(组织、企业), 对于物流业发展具有决定性的作用。第三方物流企业作为物流产业中独特的集成所有物流主体要素的专业物流企业, 是物流产业中最具产业特色的物流经济组织, 在区域物流业中的第三方物流企业必将承担促进区域物流产业发展的重任。发达国家第三方物流业的物流规模已占其整个物流规模的40%~60%, 并有继续增加的趋势。同样, 国内的运输企业、仓储企业、货主物流企业在现代物流的背景下, 也正逐步开始向第三方物流企业组织形态转变。

在某一具体区域范围内, 物流主体的类

收稿日期: 2003-12-03

基金项目: 中国博士后基金资助(2003033043)

作者简介: 海峰(1962-), 男, 武汉大学商学院副教授, 管理学博士, 主要方向为区域物流与供应链管理。

型存在差异,这种差异主要源于区域地理位置、本区域与其他区域经济的联系以及区域中产业结构、规模和水平等的差异。位于沿海枢纽港口的经济区域,其独特的地理位置,决定了其物流服务对象不仅是该区域内的经济组织,而且还包括中转区域外其他经济区域的经济组织,因此,其物流活动往往要跨越区域的范围,物流主体大多为专门从事物流活动的第三方物流企业。区域中产业结构、规模和水平不同,物流的物品类型、规模也不同,因此,物流活动的效率和组织形式也不同。

与区域经济产业集聚相类似,区域物流也强调物流主体集聚,物流主体在空间上的集聚有利于促进物流活动的一体化发展,这也是区域物流园区(基地)、物流中心、配送中心形成的客观基础,而区域物流园区(基地)、物流中心、配送中心决定了整个区域物流系统的空间结构。作为区域物流系统基础的主体要素,其集中程度及运作能力是划分区域物流结构层次的主要依据。在整个区域物流主体空间结构中,物流园区(基地)、物流中心、配送中心共同构成区域物流系统三个层面上的物流结点网络。

1.2 区域物流的客体

区域物流的客体即物流对象,是一切在物流主体之间进行定向循环运动的物质实体。物流客体种类繁多、数量庞大,每种物流客体都有着不同的形态、结构、功能、用途、物理特征和度量单位,并且由不同的生产者生产和不同的消费者使用。物流客体一般具备可移动性,通过物流主体的活动安排,物流客体不断从供给主体向需求主体、从生产领域向消费领域运动,从而实现物流主体的物流功能。然而,客体的运动必须借助于适当的物流载体才能实现。选择何种运载方式主要取决于客体的物理特征及其客体流通的要求。客体运动是在主体要素的驱使下进行的,其运动有一定的方向性和有序性。任何主体都是通过特定的商流、物流和信息流而联系在一起的。

1.3 区域物流的载体

区域物流载体是保证区域物流活动有效、协调进行的基础条件。它涉及铁路、水运、公路、仓库、场站、信息网络等基础设施和条件。区域物流载体系统的完善程度和先进程度是一个区域物流发展水平的重要标

志。区域物流载体的建立,仅仅依靠市场的自发行为是不够的,构建一个协调发展、物畅其流的区域物流载体系统需要中央政府和地方政府统筹规划。区域物流载体的建设主要包括3大方面的内容:一是基础设施建设,包括机场、铁路、公路、航空、管道网络,以及物流园区、物流中心、配送中心、仓库、场站、码头、信息网络设施等。二是物流活动的设备、工具等,包括货运汽车、火车、货船等运输工具,以及物流园区、网络中心、配送中心内的各种运输设备、装卸搬运设备、自动分拣设备、流通加工设备、集装箱、信息处理设备等等。三是相关标准,包括物流术语标准、托盘标准、包装标准、集装设备标准、货架标准、商品编码标准、商品质量标准、表格与单证标准、信息交换标准、作业标准等。

综上所述,区域物流的主体、客体和载体及其相互关系构成了区域物流的总体结构,其中区域物流主体决定了区域物流的组织结构,区域物流客体决定了区域物流的物品类型和规模,区域物流载体决定了区域物流空间结构。因此,一个区域的物流总体结构往往决定了该区域物流业的发展水平和规模。

2 借助区域物流,推动区域经济

2.1 提高区域经济活动的效率和水平

区域经济的形成是区域特色经济发展的结果,从全球化的视角来考察,它是全球经济分工的结果。分工衍生出一系列经济共生现象:商品化和市场化程度增加,贸易依存度、互补性上升,内生比较利益增加,经济结构多样化程度提高,产业化程度增加,自给自足率下降,生产集中程度和市场一体化程度上升。分工的不断细化客观上要求提高协作水平,而区域物流的发展,有助于提高协作效率,降低交易成本,对于区域内经济发展及区域间的经济合作的效率和水平有着至关重要的影响。

作为企业第三利润源的物流活动,已被众多企业所认识。然而,要把物流这一潜在的利润源挖掘出来成为现实利润的关键是将各种分立的物流活动归入一体化运作轨道。于是,产生了现代一体化运作的典型物流组织——第三方物流企业。第三方物流作为专业化的物流组织可以通过规模化、一体化的运作,降低物流成本,更为重要的是通

过其专业化的物流活动,提高对顾客的服务水平,从而增强企业的竞争力。

现代物流加速了物品从起始地到目的地之间的流动,能够大大地节约企业的时间成本。马克思指出:“流通时间越等于或接近于零,资本的职能越大,资本的生产效率就越高,它的自行增值就越大。”速度经济性(economics of speed)强调从生产、流通速度所带来的经济性。现代市场环境要求企业的产品不仅要质量好、价格优,而且还要能及时迅速地提供给顾客,因此,区域物流系统运作的效率和水平,对该区域的综合经济实力和经济活动的效率和水平,有着极为重要的影响。

2.2 带动区域产业结构升级

区域经济无论处于哪个发展阶段,无论达到什么样的发展水平,都存在相应的产业结构。区域产业结构是区域经济中各类产业的构成以及诸产业间量的比例和质的联系的总和。从产业功能的角度来看,区域产业包括:主导产业、关联产业、基础产业。然而,这种以物质生产为基础的产业划分,往往有一定的片面性,而把产业同产品经济联系起来进行考察,可能对产业的理解更为恰当。汪鸣、冯浩(2002)在其《我国物流业发展政策研究》一书中,对“物流-复合产业”的概念进行了系统的分析,文中指出:所谓物流业是复合产业,系指既具有局部的独立产业形态,如第三方物流企业、仓储业、运输业等,又在整体上具有以共同使用的技术为媒介的多个产业交叉和融合的特殊产业形态,如货主物流业。物流既具有从提供服务的经营角度的独立产业特点,又具有从产销企业内部经营管理角度的非独立产业形态,还具有因物流技术的使用而通过产销企业物流服务外部化的供应链管理一体化趋势所体现的经济利益共享现象。因此,物流发展需要在产业层面上进行推进,但物流产业实质上是一种渗透到几乎所有经济活动和企业经营领域的交叉和融合的产业形态,从产业经济利益和经济效益的角度,具有明显的复合性特征。王之泰在其《现代物流管理》一书中,对物流产业的结构进行了划分,即包括:物流基础业、物流装备制造制造业、物流系统业、第三方物流业、货主物流业。上述观点表明,区域物流产业的发展对区域产业经济会产生前向效应、后向效应和旁侧效应。区域物

流产业的前向效应是指区域物流产业的发展将促进物流装备制造业、物流系统业、物流新工艺和新技术的发展,提高物流活动的效率、促进物流产业优化,潜在地增进经济和社会机会;区域物流产业的后向效应是指区域物流产业的发展将带动公路、铁路、航空、管道、仓储、通讯等区域物流业的发展,进而拉动对钢铁、煤炭、水泥和制造业的需求;区域物流产业的旁侧效应是指区域物流产业的发展将对所有区域的商业、供销、粮食、外贸等行业乃至区域内所有行业的供应、生产、销售中的物流活动产生积极影响,提高区域内各类经济活动的效率。

由此可见,区域物流产业的发展对区域产业结构升级有着直接的重要影响。一个发达的经济区域必然存在着完善的区域物流产业结构。

2.3 形成区域支柱产业

目前,区域性物流园区(基地)已成为地区经济的“增长极”。“增长极”的概念最初是由法国经济学家F·佩罗克斯在20世纪50年代提出的。在高度工业化的前景下,社会生产集聚是在经济发展冲动的地点首先实现的,因借喻磁场内部运动在磁极为最强这一规律,称经济发展的这种区域“极化”为“增长极”。作为“增长极”发展及作用基础的产业被称为关键产业,其特征是:生产规模大,有很强的增长推动力并且与其他产业有广泛的关联。当关键产业开始增长时,该企业(或部门)所在区域的其他产业也开始增长。经济增长的动力将逐步渗透,最终波及整个地区。“增长极”在两个方向作用于周围地区。一是“极化过程”,即“增长极”以其较强的经济技术实力和优越条件将周围区域

的自然及社会经济潜力吸引过来,如矿产资源、原材料、劳动力、投资、地方工业或企业;二是扩散过程,即“增长极”对周围地区投资及其他经济技术支援,形成附属企业或子公司,为周围地区初级产品提供市场,吸收农业剩余劳动力等。在“增长极”发展演化的中后期,以“渗漏”(扩散)作用为主,在这阶段,给予多于吸取,区域发展水平趋于均衡。

区域物流园区(基地),既是自身“增长极”的形成过程,又是逐步开始发挥“增长极”作用的过程。区域性物流园区(基地)形成和发展过程具有人力资源迅速聚集、支柱产业迅速形成、资金迅速聚集的特点。物流园区(基地)的“增长极”作用主要体现在对区域经济增长的带动效应和改造传统产业的辐射效应。以大型综合性枢纽港口的口岸物流为核心的经济区域就是该区域经济增长极,如鹿特丹港经济增长极,带动了鹿特丹市区域经济发展,成为该区域经济支柱产业。大型综合性枢纽港口的规模扩大化、服务功能多元化、市场竞争白热化、港城一体化的发展特征,使枢纽港口成为国际及区域现代物流服务中心。因此,大型综合性枢纽港口的作用不仅在于提高了以港口为中心的整个区域物流系统的运转效率,而且在于促进了港口所在区域经济的发展及产业结构的调整升级乃至国家经济的发展。

3 结束语

区域物流业对区域经济及国家经济的发展具有巨大的支持和促进作用。不同区域的经济水平、产业结构、地理位置的差异,使不同区域物流业的发展有着不同的模式。系统认识区域物流业的特点、结构和功

能等将为各区域采用与本区域经济状况相适应的物流业发展模式奠定理论基础。

参考文献:

- [1] 郝寿义,安虎森.区域经济学[M].北京:经济科学出版社,1999.
- [2] 海峰,张丽立,安进.怎样认识区域物流[J].中国物流与采购,2003,(10).
- [3] 马立宏,张文杰.区域物流发展现状及对策研究[J].商贸经济,2002,(9).
- [4] 汪鸣,冯浩.我国物流业发展政策研究[M].北京:中国计划出版社,2002.
- [5] 张敦福等.知识与区域经济学[M].北京:中国轻工业出版社,2000.
- [6] 费洪平.中国区域经济发展[M].北京:科学出版社,1998.
- [7] 中国物流与采购联合会.2002年中国物流年鉴[M].北京:中国物资出版社,2002.
- [8] 中国物流与采购联合会.中国物流发展报告(2001)[M].北京:中国物资出版社,2002.
- [9] 丁俊发.中国物流[M].北京:中国物资出版社,2002.
- [10] 韩增林等.我国物流业发展与布局的特点及对策探讨[J].商贸经济,2002,(5).
- [11] Donald J.Bowersox,David J.Closs,and Theodore P.Stank.21st Century Logistics:Making Supply Chain Integration a Reality(Oak Brook,IL:Council of Logistics Management,1999).
- [12] 国务院发展研究中心市场经济研究所和中外运课题组.中国物流产业发展现状及前景[P].中国经济时报,2001.5.11.
- [13] 孟宪玲.现代物流产业是城市经济新增长点[J].中国城市经济,2002,(4).

(责任编辑:焱 焱)

Developing Regional Logistics and Economy

Abstract:Based on the elaboration of the connotation of regional logistics,this paper systematically probes into the structure elements of regional logistics such as the subject,the object and the carrier of regional logistics. Then from the viewpoint of the development of regional economy and regional industries structure,it systematically analyses the effect and function of regional logistics on the efficiency and level of the regional economic activities and in promoting the escalation of regional industries structure and in forming regional pillar industries.This paper is aimed at providing beneficial references for systematically studying the development strategies of regional logistics.

Key words:regional logistics;structure;regional economy