

DOI:10.16331/j.cnki.issn1002-736x.2015.10.028

区域
发展

REGIONAL
DEVELOPMENT

西部地区物流产业跨越式发展的思考

广小利

(内蒙古商贸职业学院, 内蒙古 呼和浩特 010000)

[摘要] 物流发展对于区域经济发展有着促进作用, 可以加快商品流通, 优化投资环境, 提高区域竞争力。文章以西部地区物流产业为例, 认为地方政府应将物流业的发展作为当地经济增长的手段进行推广, 提出推动西部地区物流产业跨越式发展的策略: 加强物流基础设施建设, 鼓励物流外包, 提高物流供应链管理水平和物流创新。

[关键词] 物流业; 西部地区; 跨越式发展; 路径

[中图分类号] F503

[文献标识码] A

[文章编号] 1002-736X(2015)10-0124-04

The Leap-forward Development Logistics Industry in the Western Region

Guang Xiaoli

(Inner Mongolia Business Vocational College, Huhehaote, Neimenggu 010000)

Abstract: The development of logistics in the regional economic development has a role in promoting good logistics and transportation, optimizing the regional investment environment, improving the regional competitiveness. This paper takes logistics in western region as example, considers that the local governments should take the logistics industry as a means to promote the local economic growth. Relevant suggestions are put forward: enforce the infrastructure, out resourcing, improve the management of logistics supply chain, as well as the innovation.

Key words: logistics; western region; leap-forward development; path

物流业的发展对于经济的发展至关重要。在当前西部、中部和东部经济相差悬殊的情况下, 大力发展物流业, 不仅可以提高西部地区的经济增长速度, 缩短东西部之间的经济差距, 而且有利于西部地区的产业结构调整 and 升级。因此, 加强利用发展物流业促进西部地区的经济增长十分必要。

一、西部地区物流基础设施现状

从某种程度上说, 物流基础设施的齐全和完善度决定物流业的整体水平。总的来说, 物流业的整体水平会随着其基础设施的完善而提高。本文将基于交通基建现状、运输工具现状以及物流信息设施状况三个方面对中国西部的物流

基础设施现状进行剖析与探究。

(一) 交通基础设施

从整体上看, 物流业的实际运营与交通运输息息相关。从实际情况来看, 物流业发达的地区往往其交通基建也较为完善。据此, 为更好地分析西部物流业的整体发展状况, 本文对该地区的运输线路长度和通航机场数量进行了系统

[作者简介] 广小利 (1967-), 女, 内蒙古托县人, 内蒙古商贸职业学院副教授、高级经济师, 研究方向: 物流管理、教育教学管理。

分析与考究。当前,中国共有四大交通运输方式,分别是铁路、公路、水路和航空,交通较为便捷,形成了通达的交通网络体系,该网络基本涵盖了中国的各个地域,为全国范围内的物资运输提供了便捷的条件,在很大程度上促进了物流业的发展。然而,就不同区域而言,交通基建方面存在较大差异,交通网络的发展与构建具有不均衡性。

从铁路方面来看,虽然西部地区的面积占据全国总面积的56.18%,截至2012年其铁路营业里程仅占中国铁路营业里程的25.7%。另外,从整体来看,西部地区的铁路交通网络分布较为稀疏,这主要是因为该地区的大部分省市经济欠发达,地理位置偏远,加之青海和西藏等地区受险峻地形和极端气候条件的限制,铁路的铺建具有较大难度。可喜的是,1984年享有“天路”美誉的青藏铁路开始运营,它极大地推动了西部地区经济与社会的发展与进步;而工程浩大的川藏铁路也正如火如荼地铺建中。但是,就整体情况而言,当前该地区的铁路交通依旧十分不发达,严重地阻碍了当地经济的发展。

另外,水路共有两种方式,分别为内河运输和海洋运输,其运输成本较低,运量大,适用于中长距离的物品运输。当前,中国共有黄河、长江、珠江、松花江和京杭运河五大内河航道,另有江、河、湖等运输航道,已经编织成了一个覆盖全国的内河运输网络体系。就西部而言,当前该地区的内河航道仍然十分不完善,里程仅占中国内河航道总里程的19.4%,承载的客运量较少,无法满足巨大的客运需求。尤其是新疆和西藏两个自治区,受自然气候的限制,降雨量较少,水路极为不发达。

不同于水路的是,公路这种交通运输方式较为便捷,而且十分灵活,比较适合短途运输。目前,中国的公路交通运输体系已经较为完善,初步形成了一个由千万条道路编织成的发达的公路交通网。而放眼西部,该地区的公路运输

系统比起东中部地区来说较为稀疏,截至2012年其公路营业里程仅占全国的33.0%。即便如此,在水路不发达、铁路分布较为稀疏的西部地区,公路运输的存在依旧较大地促进了西部地区的经济发展。具体来说,当前西部地区共有五个省(自治区)的公路里程超过15万公里,其中位居榜首的是四川省,截至2012年,该省公路里程已达到28.3268万公里;云南省紧随其后,排名第二,也达到了21.4524万公里。

最后,最为快捷、运输成本也最高的一种交通运输方式就是航空运输,这种运输方式多适用于那些体积小、质量轻,而且具有紧迫性的货物运输。截至目前,西部地区共有69个机场,其中通航机场数量超过10个的有4个地区,即新疆、内蒙古、云南和四川,通航机场数量分别为16、13、12和11个。以上四个地区的共性为:行政区域面积较大,也正因此才有了较多的通航机场。总体来说,西部的航空运输较为发达,通航机场数量超过了东部和中部地区,这在很大程度上弥补了该地区其他交通运输方式相对不发达造成的缺陷与不足。

(二) 运输工具

对于具体的物流活动来说,运输工具的存在必不可少,在某种意义上甚至可以说运输工具的实际保有量决定了物流业整体发展状况的好坏。而就一般情况而言,两者呈正相关。当前,西部地区的载客和载货汽车量分别占据全国的29.5%和21.1%。作为中国重要的资源库之一,西部地区的矿产资源较丰富,石油和天然气等资源储量较大,而运输工具的保有量却远远不足,无法满足资源运输的迫切需求,在很大程度上限制了资源的运输与进一步开发,阻碍了当地经济的发展。另一方面,受自然条件限制,西部的船舶保有量较少,其中机动船和驳船仅占全国总净载重的2%左右。总而言之,当前西部地区整体的运输状况较为落后,交通运输工具的保有

量较低,无法满足该地区经济发展的需要,阻碍了该地区经济发展的步伐。

(三) 物流信息设施

随着当前社会的进步,人类已进入网络和电子时代,电子商务愈加普及。在此背景下,物流业也以此为契机,迎来了发展的春天。物流领域信息基础设施建设的完善与否在很大程度上决定了物流业发展水平的高低。若想提高物流的运作水平和实际效率,就必须构建良好的信息基础设施,提高物流业的互联网发展水平,只有这样才能最大限度地降低物流成本,带动物流业的更好发展。当前,中国物流业信息化基础设施的构建工作已经初步完成,取得了相当大的进步,为物流业的发展奠定了较好的信息化基础。

就西部而言,该地区的物流信息基础设施虽然取得了较大发展,但是仍然具有不足之处,远落后于沿海地区。具体来说,2012年西部地区的移动与固定电话用户仅占全国的18.9%和17.0%;邮电业务量仅占全国的17%左右;而就互联网的发展情况而言,西部地区明显落后于东中部地区,仅有2307.2万户宽带接入用户。通过以上分析可以看出,目前西部地区的物流信息基建工作仍然具有较大的发展空间,远远无法满足当前该地区物流产业的发展需要。尤其是当前随着沿海地区产业的西移,这种矛盾将会更加突出。

二、西部地区物流需求现状的比较

当前,随着人类文明的进步,商品经济愈加繁荣,加之当前电子商务日益普及,网上购物十分盛行,因此物流需求急速增长。在此背景下,全国各地物流产业迅速扩大,零售行业和对外贸易繁荣发展,流通业的货运量尤其是快递业的快递业务量出现了较大幅度的增长。据此,本文将从社会物流量、快递行业和货运量、货物周转量等视角,对具体数据进行深入分析与探究,以期全

面把握西部物流业的需求现状。

(一) 社会物流数量

一般来说,一个地区的对外贸易出口额、零售批发业的商品库存量以及社会消费品零售总额在很大程度上能够反映该地区的社会物流数量。就西部而言,该地区的社会物流量较小,远小于东部和中部地区,不管是批发零售业的库存商品余额还是社会消费品零售额,或者是对外贸易进出口额在全国范围来看,均占据较小比例。毫无疑问,西部地区的物流现状与该地区的能源和其他原材料的运输需求出现了较大冲突。因此,为推动该地区经济的更好发展,最终实现西部开发和中部崛起的目标,有必要集中精力搞好中西部地区的物流业,以此促进该地区经济的发展和进步。

(二) 快递的业务量和收入状况

随着电子商务的发展和网上购物的盛行,快递行业得到了迅速发展。当前,申通、中通、圆通和韵达以及顺丰等五家快递企业的市场占有率较大,发展前景较为可观。而衡量当前西部物流实际需求状况的切口之一就是考察快递行业的业务量和整体收入水平。当前,中、西部地区的快递业务量和收入仅占沿海地区的25%左右,其中西部地区所占的比例更少。若要提升西部地区的快递需求量,就应不断促进该地区物流行业的发展,推动该地区物流基础设施的完善。

(三) 货运量与货物周转量

货运量在限定的时间中,不同交通工具承载货物数量的和。而货物周转量指的是运输货物量与运输距离的乘积。通过这两个指标,物流业的发展现状可以得到清晰的展示。综合来看,二者具体数量的多少和物流业的整体发展水平呈正相关。

从西部地区的货运量和货物周转量在全国中的占比情况可以看出,二者在全国中的占比较小,分别为17.0%和9.7%,远远落后于东部地区。鉴于该地

区是国内较为重要的能源产地和工业原材料基地,所以当前的货运量和货物周转量的占比情况和实际的运输需求严重失衡,具有较大的冲突。另外,值得注意的是,如果从货运量指标来分析,西部地区主要的交通运输方式为铁路;若从货物周转量指标来分析,西部地区主要的交通运输方式则为铁路和公路。之所以会产生这样的差别,主要是由于该地区面积较大、交通路线较长。

三、西部地区物流产业发展的对策建议

(一) 不断推动物流基础设施的建设

第一,促进完备的物流运输通道网络的建设,尤其是要将建设的重心放在中、西部的交通枢纽城市和经济发达城市的交通基建上。以通往西北的必经省份陕西省和地处西南的成都为例,这两个省市的交通地理位置十分重要,它们在连接东部和西部地区上起着十分重要的作用,战略地位极其关键。另外,鉴于具体城市情况的不同,应该具体问题具体分析,根据不同城市的特点因地制宜地制定不同的发展战略,以重点城市为核心,“由点到线,以线带面”,促进以成都为核心的公路和铁路基建工作的开展。当前,西部铁路的建设取得了较大成绩,已经初步形成了一个覆盖西部地区的网络体系,并且和东部的主干道相连,建成了沟通沿海地区和西部内陆地区的重要通道,促进了区域间的沟通与协作,为西部大开发提供了较好的交通条件;另外,作为西部铁路网络体系的主干线之一,新亚欧大陆桥在推动西部地区对外贸易的发展方面发挥了重要作用,有利于国际物流相关业务的开展,极大地促进了西部各省市经济的发展和进步。另外,要想促进内蒙古和东北老工业基地的长远发展,就应集中力量搞好这两个地区的物流基建工作,提升运输效率,为这两个地区经济的振兴提供不竭的动力。另外,政府

有关部门应该做好科学规划,在物流基建方面加大人力、物力和财力的投入,并根据市场活动主体的不同制定多元化的政策鼓励其投资物流设施的建设,使物流设施体系不断完善。

第二,推动物流信息化系统的构建,扩大该地区互联网的覆盖面,提高电话的普及率,建设好信息监管平台和电子商务系统。与此同时,为企业提供便利条件,使其实现资源共享和信息互通;充分利用网络手段,使物流信息的交流更加顺畅、高效,促进西部地区不同省市之间以及东西部之间物流工作协作的一致性。

(二) 鼓励物流外包,缓解物流压力

当前在中国,物流产业不断发展,成了促进经济发展的推动力和“加速器”,物流活动日益渗透到生产、流通、消费等社会经济活动中,与社会经济的发展息息相关。随着当前经济的发展,各类企业对物流产生了巨大的需求,然而鉴于目前中国物流市场的物流外包的积极性普遍不高,不少企业受传统思维的影响,依然死守“肥水不流外人田”的传统观念导致物流需求无法得到有效释放。据此,政府有关部门和各类企业应该积极推行物流外包,有效释放物流压力。

第一,为鼓励物流外包、释放物流需求,推动物流产业的发展,政府应充分利用自身力量颁布实施相应的政策措施,逐步引导那些包括商贸企业、制造企业在内的诸多企业分离外包自己的物流业务,最大限度地改善运行效果。政府和应该对中小型物流企业进行整合,通过兼并重组的手段建立起一批具有较高服务水平的第三方物流企业,提升物流效率,改善服务质量,满足各种物流需求主体的多样化需求。在整个物流领域,制造行业所占比重为80%,国家和政府应该颁布实施推动物流行业与制造行业共同发展的政策措施,建立起相应的重点工程和示范项目,推动二者的融合,实现双方共同快速发展。政府

还要为物流行业的发展构建良好的外部环境,如加快人才教育步伐,构建良好的信息平台,深化体制改革等。

第二,工商企业应及时更新观念,表现应有的物流需求。改变之前包揽所有业务的物流模式,充分认识物流外包在提高经济效益中的重要作用。将物流业务外包时,一定要认识自身物流能力,然后才能确定外包物流业务所占比例,如果自身经营实力和物流能力相对较高,可以与物流代理商建立合作关系,也可以成立相应的子公司。物流企业一方面要变卖闲置不用的物流资产,另一方面要保留各方面能力都比较突出的物流资产,同时还要设置专门的部门来管理物流资产,如果企业规模有限,且物理管理能力不高,可以在准确认识自身实力的基础上转变观念,树立起物流外包观念,与实力较强,且拥有较高信誉度的物流代理商建立合作关系。这样一来,企业自身负担便会大大减轻,从而可以在技术研发以及市场营销中投入更多的财力、人力和物力,以便提升自身核心竞争力。

(三)提高物流供应链管理水平和减少成本,提升经营效益

从物流供应链管理的实质来看,它主要通过相应的手段和方法,在保证最低供应链成本的前提下,使最优质的产品以最合适的价格运送到消费者环节。企业通过一定的措施和手段对供应链中的物流要素进行整合,提高各个物流要素之间的利用效率,使产品从生产环节一直到消费环节的全部成本减小到最低水平,以便将企业的经营效益提高到最高水平。企业要注意协调与供应商、分销商以及消费者之间的关系,保证整个供应链中的物流、信息流以及资金流都能正常运行,提高信息披露程度和物流管理控制水平。充分利用当前的信息技术,优化供应链运行,降低采购环节、库存环节以及物流环节成本,减少产品的生产时间,使产品生产以满足消费者需求来进行。物流企业要将业务重点放

在提高物流服务水平上,保证物流高效运行,政府要积极承担起在提升物流供应链管理中的职能,加强物流企业之间的沟通,为减少物流成本,提升物流效率提供政策支持。

(四)与时俱进、因地制宜不断推进物流创新

在整个国民经济发展中,现代物流行业地位不断提升,当前已经处于支柱地位。从世界范围来看,很多国家都已经认识到物流产业的重要作用,面对这一背景条件,我们更要重视物流产业的发展,加快物流创新步伐,这样才能保证物流产业在激烈的市场竞争中长期生存下去。我国地域广大,不同地区之间的自然环境、产业分布、经济发展水平各不相同,而且人们的消费习惯也存在很大差异,因而不同地区的物流发展阶段也不可能相同。面对这一形势,我们一定要从不同地区的地区特征出发,加快物流创新步伐。与中西部地区物流发展状况相比,东部地区物流发展水平相对较高,因此东部地区的物流创新要求要高于中西部地区。政府应重视物流技术的发展,加大在物流科研领域的投入,使物流科研机构、物流企业以及高校之间建立合作关系,并积极投身于物流创新领域,使物流技术的开发和应用进入一个崭新的阶段。物流企业要将物流技术的进步放在一切工作的首位,提升物流服务质量,充分利用各种信息技术,尤其是进一步推动物流活动与信息技术的有机融合,由粗放式经营方式转变为精细化经营方式,改变物流效率低下的不利状况,推动物流企业网络化的实现。物流企业尤其要重视信息化建设,力争在物流管理中应用更多的信息技术,逐步构建起完善的现代化物流信息体系。

结语

随着我国西部大开发的逐步进行,西部地区的经济发展得到了快速发展。

但是,物流业的发展速度并不能满足西部地区经济增长的需求。因此,大力发展物流业已经成为发展西部经济的一个重要举措。只有在认清当前物流业发展现状的基础上,采取多种措施,不断进行改革创新,才能实现物流业的跨越式发展,才能够促进西部地区经济的发展。

[参考文献]

- [1]崔宏凯,张林,江志娟.中国西部物流业与经济发展的互动分析——基于丝绸之路经济带的省域实证研究[J].技术经济与管理研究,2015,(2):101-105.
- [2]何龙斌.西部地区物流业发展的现状与对策[J].物流科技,2008,(3):31-33.
- [3]黄杜鹃,龚超.西部地区物流业对经济增长的经验分析[J].物流科技,2008,(9):79-82.
- [4]孙善祥,杨宏伟.西部地区物流发展水平研究[J].物流科技,2015,(7):98-100.

[责任编辑:梁小楠]