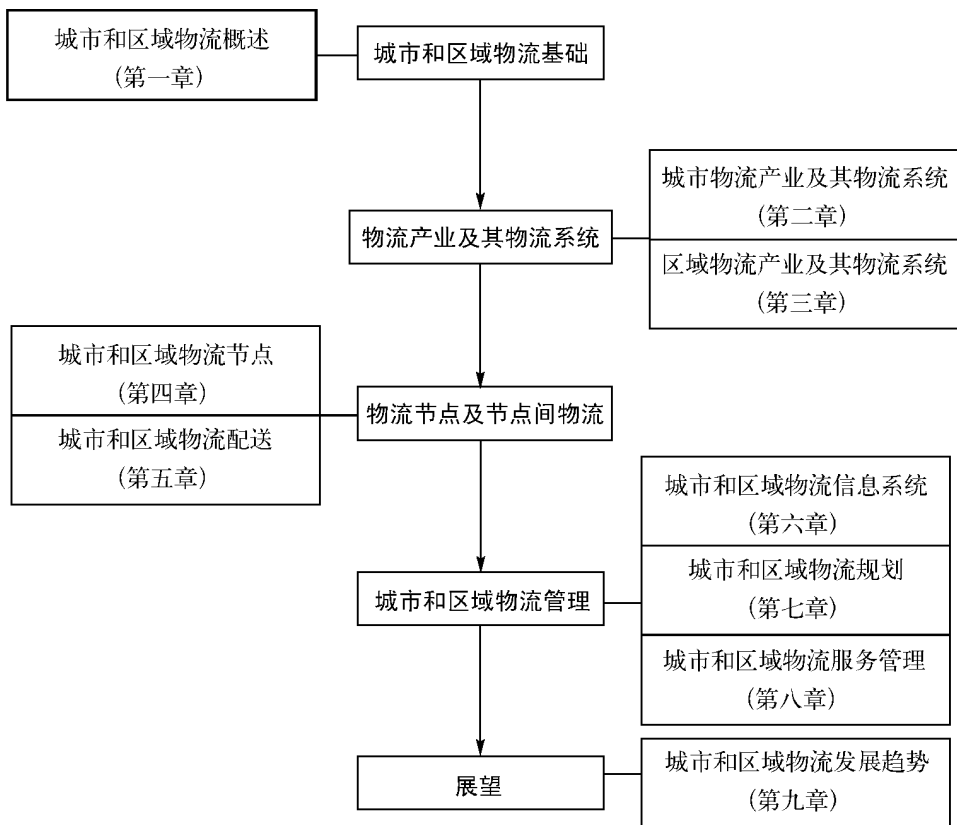


第三章

区域物流产业及其物流系统



城市 and 区域物流结构模型

学习目标

- 掌握区域物流产业的概念、构成、性质及特征；
- 掌握增长极的极化效应和扩散效应；
- 掌握区域物流系统；
- 熟悉现代区域物流系统模式；
- 掌握区域物流网络系统化的过程。

技能目标

- 了解区域物流系统的构建方法；
- 能够结合当地的具体情况,分辨其区域物流系统模式。

区域是指有一定空间的地方和景观,是具有特定的政治、自然和经济意义的地区范围。区域一词在政治上多指行政区,在自然上多指自然区,在经济上主要指经济区。区域物流所涉及的运作范围主要是经济区,是全国乃至国际物流系统的重要组成部分。由于物流系统的层次性,建立和完善区域物流产业及其物流系统对我国物流的优化和发展有着十分重要的意义。

第一节 区域物流产业及其发展现状

一、区域物流产业的概念

区域物流产业是指为了促进区域经济发展而承担区域经济各领域的物流经济活动的一系列产业集群。产业集群是指在特定区域中,具有竞争与合作关系,且在地理上集中,有交互关联性的企业、专业化供应商、服务供应商、金融机构、相关产业的厂商及其他相关机构等组成的群体。不同产业集群的纵深程度和复杂性相异,代表着介于市场和等级制之间的一种新的空间经济组织形式。

许多产业集群还包括由于业务延伸而涉及的销售渠道、顾客、辅助产品制造商、专业化基础设施供应商等,政府及其他提供专业化培训、信息、研究开发、标准制定等的机构,以及同业公会和其他相关的民间团体。因此,产业集群超越了一般产业范围,形成特定地理范围内多个产业相互融合、众多类型机构相互联结的共生体,构成这一区域特色的竞争优势。产业集群的发展状况已经成为考察一个经济体,或其中某个区域和地区发展水平的重要指标。

产业集群可以带来外部规模经济和范围经济、深化专业分工、降低交易费用,能

够加强企业的竞争力并强化集群所在区域的竞争优势。区域物流产业既涵盖了提供物流基础设施(如铁路、公路、航道、机场、港口等)和物流运输装备(如汽车、轮船、火车等搬运设备)的物流载体行业,也包括为物流市场提供物流服务的物流组织,同时还包含商业、物资、供销、粮食、外贸等行业的一些领域,涉及国民经济第一、第二和第三产业的所有行业的供应、生产、销售活动中的物流活动,其跨部门、跨行业的特点非常突出。从社会再生产的流通角度来看,凡是转化为商品的工农业产品都需要通过物流实现资源配置。

区域物流产业的基本目标是:实现区域发展的战略,形成结构合理、设施配套、技术先进、运转高效的区域现代物流体系,从而促进区域经济的发展和产业结构的优化。

产业的形成、发展和替代使产业结构一直处于变动之中,进而推动产业水平不断提高。从产业经济的角度来看,目前我国现代区域物流产业由四部分构成(见图 3-1)。

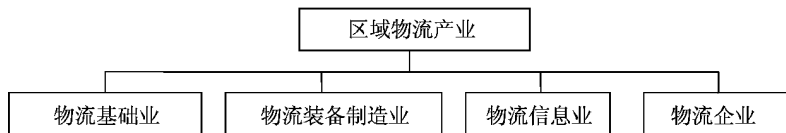


图 3-1 区域物流产业的基本构成

1. 物流基础业

物流基础业作为区域物流产业的主要载体,是指交通基础设施条件,它由各种不同的运输线路、运输线路的交汇点与节点以及理货终端构成,是区域物流活动必须依赖的条件和平台。其中,主要的物流设施包括车站、货场、港口、码头、机场、铁路线、公路、仓库等。公路、铁路、机场、仓库、港口、航道的布局与网络的合理化,充分整合物流运力资源、合理设置物流设施以发挥整体合力,避免存量资源闲置和增量资源浪费,都直接影响着区域物流体系的运作效率。

2. 物流装备制造制造业

物流装备是指用于储存、装卸搬运、运输、包装、流通加工、配送、信息采集与处理等物流活动的设备或装备的总称。物流装备按功能可划分为以下七类:

(1) 储存装备,如自动化立体仓库、高层货架、输送设备、存取设备等。

(2) 装卸搬运设备,如起重机、叉车、集装箱搬运设备、自动分拣和监测设备等。

(3) 运输装备,如机车、车辆、大型汽车、特种专用车辆等。

(4) 包装设备,如按照包装设备功能标准,可分为灌装机械、充填机械、裹包机械、封口机械、贴标机械、清洗机械、干燥机械、杀菌机械、捆扎机械、集装机械、多功能包装机械以及完成其他包装作业的辅助包装机械和包装生产线。

(5) 流通加工设备,如按照流通加工形式,可分为剪切加工设备、开木下料设

备、配煤加工设备、冷冻加工设备、分选加工设备、精制加工设备、分装加工设备、组装加工设备等。

(6) 信息采集与处理设备,如计算机及网络、信息识别装置、传票传递装置、通信设备等。

(7) 集装单元化装备,如集装箱、托盘、滑板、集装袋、集装网络、货捆、集装装卸设备、集装运输设备、集装识别系统等。

物流装备制造业是利用高新技术改造传统制造业、提高整个物流系统装备现代化水平的重要产业。世界上发达国家的物流装备制造业轮廓十分清晰,且能够从物流系统角度对各种装备进行综合的、系统的开发。与之相对应,我国物流装备制造业也有了较快的发展,各种物流运输装备数量迅速增长,技术性能日趋现代化,集装箱运输得到了快速发展。

3. 物流信息业

物流信息业是由提供物流系统软硬件及系统管理等产品与服务的行业组成,是计算机系统技术和通信技术在物流领域的有机结合,可有效实现区域物流业物流活动的一体化和效率化。信息技术是现代物流的“生命线”,它通过信息传输与顾客、制造商、供应商实现资源共享,对物流各环节进行实时跟踪、有效控制与全程管理。没有现代化的信息管理,就没有现代化的物流。

4. 物流企业

物流企业作为区域物流产业的主体要素,是专门为物流市场提供物流服务的物流组织,包括第三方物流企业、运输企业、仓储企业等。这些企业可为本区域、中心城市、跨区域或国际物流市场提供综合物流服务、专业化物流服务或功能性的物流服务,从而形成多层次、多功能、不同主体性质的现代物流产业群体。

二、区域物流的基本特征

区域物流在很大程度上指的是地区物流或地方物流,主要具有以下一些基本特征:

1. 空间资源分布的差异性

空间资源分布的差异性是形成区域物流的前提和基础。空间资源包括自然资源(如土地、山脉、河流、湖泊、海洋、森林、矿产、耕地等)和社会资源(如劳动力、资金、科技教育、经营管理、工艺水平、文化习俗、风土人情和思想观念等)。每个不同的区域都存在由特定的自然资源和社会资源所构成的空间资源。任何一个国家或地区的空间资源分布都不可能完全等量、均质,因此,区域物流具有差异性和多样性。同一个物流区域内部虽然大体相同,但其空间资源分布也是存在差异的。

2. 物流发展程度的差异性

丰富的自然资源是物流得以发展的必要条件,而充足的社会资源则是提高物流

发展程度的经济基础。物流服务水平的高低总是与社会经济发展程度相适应的,因此,物流区域的划分主要根据经济发展程度来确定。经济发展程度相差悬殊的地区将形成不同的物流区域,即在一个物流区域内部,物流的发展程度是相近的,而不同的物流区域的物流发展程度往往差距很大。物流发展程度的差异性划分物流区域的重要标准。

小案例

我国物流的空间格局^①

我国物流经济联系活动强度表现出明显的自东向西的梯度差异,与区域自身的经济发展水平、区位条件相适应(见图 3-2)。三大地带梯度格局如下:东部具备较完备的基础设施,区内、区际物流经济联系频繁,形成沿海物流带;中部七省区、西部一省一市(四川、重庆)、海南、广西的区域物流基础设施较好,区内物流经济联系密切,但区际对外联系强度不大,构成中间物流带;西部七省区、黑龙江、内蒙古的区域物流基础设施较差,区域经济联系不强,对外经济联系较弱,仅内蒙古、新疆对外经济服务能力较强,具有一定的区域影响范围,构成黑龙江—西藏—贵州的内陆边缘物流带。



图 3-2 我国物流的空间格局

^① 刘承良:《中国大陆物流经济联系空间结构实证分析》,载《经济地理》,2004,24(6):826~830页。

3. 物流利益的相对独立性

区域物流作为区域经济大系统的子系统,是相对独立的经济利益主体,具有其自身的经济利益。区域或地区之间的物流竞争是合理的,符合市场经济发展要求,有利于提高整个国民经济发展水平。在一国之内,区域物流受国家宏观调控,相互之间的支持、帮助也是必要的,这样才能实现区域经济的共同、协调与可持续发展。

4. 物流系统的完整性

区域物流追求的是区域内各种物流活动结构上的合理组合与功能上的互补配套,对区域内外资源进行调剂余缺、优化配置,从而推动整个区域内物流的增长与发展,产生任何单一经济组织都无法取得的物流效果,具有一定的完整性。区域物流实质上是由区域内各种物流活动相互联系、相互制约而形成的具有自身结构和功能特色的物流系统,只不过有的区域物流系统完整性可能高一些,有的区域物流系统完整性可能低一些。

三、三大经济圈区域物流发展现状

长三角地区、珠三角地区和京津冀地区是我国经济最发达的区域,被称为“三大经济圈”。与其迅速发展的区域经济相对应,三大经济圈区域物流业也正处于高速发展阶段。这三大经济圈的物流发展现状可以代表我国区域物流的发展水平。

(一) 长三角地区

1. 交通基础设施

(1) 公路方面。长三角地区运输路网较为密集,覆盖率较高,特别是高水平的道路基础设施数量较多。长三角城市圈对区域公路设施建设采取了积极合作的态度,物流平台搭建进展迅速。长三角内15个城市均有高速公路相连,处于“3小时经济圈”内。随着长三角地区密集高速公路网的不断建设,物流联动效应已经显现,更加刺激了物流业的快速发展。

(2) 内河航道和港口方面。长三角地区在内河航运方面有很大优势,其内河航道里程占了全国内河航道里程的1/4。纵横交错、四通八达的内河网络,形成了长三角地区运输系统的一大特色。长三角地区拥有得天独厚的海岸线优势,形成了上海、宁波、舟山等优良的港口。

(3) 航空运输和机场方面。长三角区域形成以上海机场为大枢纽港,以南京、杭州、宁波机场为中枢纽港,以南通、连云港、无锡、台州等机场为支线机场的机场网络。这些机场各自发挥优势,在竞争中合作,在合作中共赢。长三角区域内的南京、杭州两个主要省级机场都不再以区域枢纽港为目标,而是作为上海机场的组合港。

(4) 铁路方面。长三角地区东部完成了交通动脉浙赣线电气化改造工程,宣杭

铁路复线的建设,浦东铁路的建设,使得长三角地区铁路更加发达。

通过海陆空大联运,长三角地区已成为国家沿海大通道的重要组成部分。

2. 仓储基础设施

长三角地区拥有大量条件优良、设施齐备的港口、机场以及众多的物流企业,因此,与之相配备的仓库、场站等也得到了迅速的发展。随着经济水平和物流业的发展,一些仓库从原来单纯保管货物的场所,经过改造升级,已经逐渐向物流配送中心的方向发展。

3. 物流信息化建设

以实现“大通关”为目标的物流信息化网络正在建设中。上海、南京、杭州、宁波四地的直属海关“大通关”协作区域,在跨关区快速通关的基础上,通过建立区域数据信息平台,实施“选择申报,多点放行,统一平台,区域联动”的一体化新模式。早在2001年,上海就率先采取“政府推动,市场化运作,企业经营”的模式,整合上海口岸通关物流信息资源,建设“大通关”平台。如今,上海已初步建成联通了包括海关、检验检疫在内的口岸各相关单位业务系统的统一平台,以及覆盖海港、空港和各大主要产业园区企业的通关物流信息服务网络。该平台的功能涵盖了交易、物流、监管、支付四大作业环节,信息服务的用户已超过5万家。江苏、浙江也正在积极筹建类似的物流信息网络,如果两省一市的“大通关”工程进展顺利,并整合到同一个信息平台,必将会大幅提升物流效率,对区域物流的发展产生巨大的推动作用。

小贴士

大 通 关

大通关是指口岸各部门、单位、企业等,采取有效的手段,使口岸物流、单证流、资金流、信息流高效、顺畅地运转,并实现口岸管理部门有效监管和高效服务的结合。它是涉及海关、商务部、运输、仓储、海事、银行、保险等各个国家执法机关和商业机构的系统。实施大通关最直接的目的就是提高效率,减少审批程序和办事环节,口岸各方建立快捷有效的协调机制,实现资源共享,通过实施科学、高效的监管达到口岸通关效率的大幅度提高,真正实现“快进快出”。

4. 物流园区建设

上海依托大口岸优势计划于“十一五”规划阶段重点建设洋山深水港物流园区、外高桥物流园区、浦东空港物流园区、西北物流园区等大型物流园区。根据江苏省物流业发展规划,江苏省计划建成14个综合物流园区。2007年,江苏省发展和改革委员会在相关文件中指出,“苏(州)(无)锡常(州)(南)通泰(州)”物流区域将建设七

个不同功能定位的物流园区，“宁(波)镇(江)扬(州)”物流区域将以南京为中心建立五个综合物流园区，“徐(州)连(云港)盐(城)淮(安)宿(迁)”物流区域将建设两个综合物流园区。浙江省的物流园区建设更多的是由各个城市自主规划，呈现出各自为政的现状。温州早在 2004 年就规划建设南岳、龙湾等十大物流园区，宁波市也通过制定物流发展规划着手建设北仑主物流园区以及镇海、慈溪等七个物流园区。

5. 物流企业的发展情况

长三角物流圈正逐步发展成为国内物流的“黄金圈”，不仅国内大型物流企业大量涌入，国外物流巨头也纷纷进驻该地区。目前，中远、中海、中外运、中储和中集等物流集团都已经在长三角建立了自己的根据地，物流业务不断扩大；美国联合包裹、丹麦马士基、美国联邦快递、日本通用株式会社、佐川急便和荷兰天地快运等国际物流巨头先后进驻上海、南京、杭州、苏州和宁波等城市，抢占并拓展中国物流业务的市场份额。

(二) 珠三角地区

1. 交通基础设施

珠三角以海港、空港、地铁网、轻轨网、公路网为核心的立体交通网，与传统的“大动脉”合并，组成了海、陆、空“三维一体”的立体交通枢纽。近年来，珠三角区域交通基础设施的建设取得了辉煌的成就，连接区域内主要城市间及区域对外联系的交通骨干网络初步形成。如今，翻开珠三角地区地图便会发现：每年的地图都会有不同，虽然地域范围没有变化，但一年年积累下来，地图的“纹路”却越来越密——交通网路不断延伸，城乡距离不断拉近。

在广东省“十一五”规划中全部 233 项总投资 1.5 万亿元的重点项目中，交通运输工程项目就占据了 63 项，总投资额达 5 000 多亿元。63 项交通项目中，改进珠三角和泛珠三角交通状况的公路和铁路项目就占据了 50% 以上，总投资额 3 800 多亿元，占据广东“十一五”规划中全部交通建设项目资金的 75% 以上。

2. 物流园区建设

广州在“十一五”《广州市现代物流发展规划》中指出，广州规划建设三大国际物流枢纽、五个区域性综合物流园区。根据此规划，依托广州港—南沙港区、黄埔港区、黄埔新港区、南沙港区和广州新国际机场，规划建设南沙物流园区、黄埔物流园区和广州空港物流园区三大国际性枢纽型物流园区。配套建设以仓储、配送为主的芳村物流园区、白云物流园区、增城物流园区、番禺物流园区和花都物流园区五个区域性综合型物流园区，在总体上构成由国际性枢纽型物流园区和市域物流集结点的物流园区组成的现代物流体系。深圳计划用 3~4 年的时间建设航空、平湖、盐田、前海湾、笋岗—清水河、龙华六大物流园区。

3. 物流企业及信息化建设

随着信息技术和网络技术的广泛运用,电子商务迅速起步,初步建成了全省电子商务认证中心和电子商务支付系统。传统的运输、仓储企业依托原有的设施、顾客、业务基础和经营网络正向现代物流企业转变,部分大型生产企业集团组建专业物流部门;具有一定技术水平和经营规模的第三方物流企业也迅速兴起,地理信息系统、全球卫星定位、无线通信及互联网技术在物流和供应链管理上得到应用;物流配送中心也有一定发展。国有、民营、外资等多种所有制物流企业共同发展,使得珠三角拥有广州宝供、广东邮政、广州商储、中海国际、招商局物流等一批具有相当规模和较高服务质量的物流企业。美国联合包裹、荷兰天地快运、丹麦马士基等国际著名物流企业先后进入广东物流市场,世界著名的零售企业沃尔玛、家乐福、吉之岛、万客隆等也带来了先进的物流经营理念和管理技术,沃尔玛还在广东省成立了全球采购中心。

(三) 京津冀地区

1. 交通基础设施

由于华北处于全国的中枢区位,使得京津冀都市圈成为东北至华北、华东以及华南的必经之地。同时,京津冀沿海地区距离西北和华北内陆最近,其港口成为西北和华北的出海口,大量的交通路线高密度集中分布,由此形成了东北—华北、华北—华东、华北—华南、西北出海、华北出海等众多的大型运输通道,保障了京津冀都市圈与其他区域的客货交流。

北京已经基本形成以高速公路为基础,铁路、航空为远程辐射,海运为重要补充的交通运输网络。北京市国道“五纵七横”,高速公路“四通八达”,五环六环“环环相扣”,形成了由市区主干道、快速路、联系路和八条放射路共同构成的高度发达的公路交通网络。京九、京广、京沪、京哈等中国主要铁路干线都汇集在此,九大铁路干线和其余 11 条铁路支线、13 条联络线组成了全国最大的环形铁路枢纽。海运方面,由于朝阳口岸已经实现与天津港的直通,逐渐成为发展国际物流的重要补充手段。

天津铁路延展里程为 4 455 千米,营业里程为 1 454 千米。天津铁路枢纽内有 5 条干线,24 个车站,14 个货场,总物流量年发进货物 2 000 万吨。蓟港铁路的建设,使通道运输能力达到 1 200 万吨。截至 2006 年,天津公路里程已达到 10 514 千米,其中,高速公路为 517 千米。为了进一步提高天津港集疏运能力,天津先后建成津晋高速公路天津东段 10 千米、天津西段 38 千米,改造杨北公路 38 千米,改造京津唐高速公路延长线进港,形成了与腹地高速公路网相衔接的天津港南、北、中三大横向通道。

河北省具备以公路、铁路为主的五种运输方式,其中,传统运输业、仓储业基础较好,公路、铁路、水路、航空实现了优势互补,是一个运输大省。

2. 物流园区建设

北京市规划建设的物流园区包括北京市西南的房山区良乡闰村、东南的通州区马驹桥和西北的昌平区沙河；规划在东北的朝阳区天竺、东南的朝阳区十八里店、南边的大兴区大庄、西边的门头沟区建设四个大型物流中心；并建成若干专业化配送中心，与三个物流园区、四个物流中心以及企业自建的分散仓库或配送中心一起，共同构成北京的物流网络。

天津作为新型制造业基地，主要是为产业供应链提供物流服务，搭建物流运作平台和物流信息平台。天津保税区定位为国际物流运作区，不但建立起了国际物流的集散、分拨、配送体系，工贸结合的市场交易体系，工贸一体的进出口加工体系，而且还建成了现代物流示范区、示范库和非保税货物物流中心。

3. 物流企业的发展情况

北京逐步形成国有、民营、外资等多种所有制物流企业共存的局面。传统交通运输、商业储运、邮政企业开始向物流领域渗透，成立了如中远物流、和众奥顺达物流等专业物流公司。同时，许多国际知名物流企业也在北京投资建立了一些合资物流公司，它们拥有比较先进的物流设施设备、丰富的现代物流运作经验和国际网络的支持，能为企业提供周到快捷的服务，发展较为迅速。另外，民营企业如双利达物流、德利得物流等也进驻北京。

天津保税区内聚集了 97 个国家和全国 27 个省市区的 5 000 家企业，其中有 36 家世界 500 强企业，有 3 000 多家物流企业和贸易企业。这些企业与 100 多个国家和地区有贸易往来，已成为汽车及汽车零配件、钢材、工程机械、化工原料、石油及制品、电子元器件等产品的分拨配送基地和以第三方物流为主的国际物流中心。国际跨国物流公司纷纷抢滩保税区，并在此建立亚洲物流中心。

河北也在着手培育现代物流业发展的市场主体。通过改组改造传统国有运输、仓储企业，发展民营物流企业，引进国外物流企业，以及实现生产流通企业物流社会化等途径，发展了一批专业化物流企业。

4. 物流信息化建设

京津冀地区的物流信息化水平相对较低，很多物流企业信息化建设的重点还主要集中在基础网络建设及应用软件系统建设的初级阶段。至于业务流程和操作的优化，对集中采购、集中库存及大型配送中心的计算机管理等尚处于起步和摸索阶段。运用信息技术改进物流服务方式、提高服务水平与效率、完善管理、增强服务功能等方面有待进一步提高。

第二节 发展区域现代物流产业的相关理论

一、增长极理论

区域经济的发展主要依靠对经济增长极的培育。增长极概念是基于非均衡理论产生的,最早由法国经济学家弗朗索瓦·佩鲁(Francois Perroux)提出。增长极理论认为,一个区域要实现平衡发展在现实中是不可能的,经济增长通常是从一个或者数个“增长中心”逐渐向其他部门或者地区传导,而这种传导是基于物流、人流、信息流、资金流等来实现的。增长极理论表明,区域经济发展的初期一般会在经济发展基础较好的地区出现人力、物力、财力等生产要素聚集的现象,从而使这一地区形成经济快速发展的“增长极”。

增长极理论是发展中国家,甚至发达国家制定区域发展战略和区域政策的一个重要的理论依据。根据这一理论,增长总是被极化,增长极作为能动的创新企业聚集的结果能产生前向与后向效应,并通过传播机制推动整个经济的增长。所以,确定增长极、培养增长极对地区经济的发展将起到重要的作用。通常来说,增长极总是产生于比较优势,而比较优势又可划分为硬性优势与软性优势两种。硬性优势包括自然资源、地理区位、运输成本等;而软性优势则包括地区人力资源、技术发展水平、产业结构、市场需求规模、社会文化和政府政策环境等方面。

依据增长极理论,区域中心城市毫无疑问应该成为区域经济的一个强有力的增长极。区域经济的发展有赖于区域中心城市的发展,一个高效的区域物流系统能促进一个中心城市的形成,带动区域经济的发展。区域物流中心城市的聚集作用体现在两个不同层面上:首先要能够把区域内的各种商品进行集中,这里说的商品集中可以是实物的集中,也可以是概念的集中,即区域物流中心城市不但是一个商品源,也是一个信息源;其次,要能够把物流企业集中,形成合理化竞争,发挥整体优势和规模经济效益,向专业化、深度化发展。这样可以大大地降低交易成本,具体表现为降低寻找合作伙伴的成本、获得各种服务信息的成本等。

增长极理论打破了经济均衡分析的传统,主张区域经济发展的非均衡性。增长极的形成过程既是自发组织过程也是一个可控过程。也就是说,增长极的极化过程不仅是通过市场机制自发调节的结果,还可以是通过政府的政策支持或重点投资来主动建立的。区域物流规划的一个目的就是通过区域物流的合理化来推动区域经济的发展,因此,增长极理论对区域物流规划有指导意义。对于有条件的区域,可以把有限的经济资源、人力资源集中到物流产业上来,打造“物流产业

增长极”，从而带动其他产业的发展，进而促进区域经济的增长；在物流基础设施建设方面，也应集中在一定的地域空间上以形成“增长中心”，避免重复建设；在物流园区建设方面，应注重增长极的极化效应和扩散效应。

二、极化效应与扩散效应

1. 极化效应

极化效应是指当一个地区的经济发展达到一定水平，超过了起飞阶段，就会具有一种自我发展的能力，可以不断地积累有利因素，为自己的进一步发展创造有利条件。在市场机制的自发作用下，极化效应的结果将是发达地区越发达，落后地区越落后，容易形成两极分化。极化效应是利用迅速增长的推动性产业吸引和拉动其他经济活动，不断趋向“增长极”的过程。在这一过程中，首先出现经济活动和经济要素的极化，然后形成地域上的极化，从而获得各种集聚经济和规模经济。规模经济反过来又进一步增强“增长极”的极化效应，从而加速其增长速度和扩大其吸引范围。

2. 扩散效应

扩散效应是指所有位于经济扩张中心的周围地区，都会随着扩张中心地区的基础设施的改善等情况，从中心地区获得资本、人才等资源，并被刺激促进本地区的发展，逐步赶上中心地区。

扩散效应表现为增长极不断向周围地区产生辐射作用，释放自身能量，把生产要素由增长极所在地转移到外围地区，这也就是现在说的“走出去”战略。扩散效应的大小和强弱取决于增长极的能量积累状况，也就是取决于主导产业与龙头企业的创新能力、规模和素质，取决于经济体制、区域政策和增长极所在地的自然、人文环境。

区域物流是跨区域物流或国际物流的有机组成部分，是不同区域间流通的窗口，具体表现为实物流动的辐射、信息流的辐射、资金流的辐射等。区域物流中心城市作为一个地区的代表，与区域外部企业进行谈判、交易等一系列活动，把原来混乱无序的交易关系转换为有机的稳定交易网络，不但发挥了规模经济效益，降低了交易成本，而且增强了信用体系的建设。

3. 极化效应与扩散效应的关系

区域物流经济增长极的极化和扩散效应，能够影响和带动周边地区经济发展。增长极的极化效应主要表现为资金、人才、技术等生产要素向极点聚集，扩散效应主要表现为生产要素向外围转移。在发展的初级阶段，极化效应是主要的，当增长极发展到一定规模后，极化效应削弱，扩散效应加强并逐步占据主导地位。

极化效应和扩散效应共同制约着地区生产分布的集中与分散状况。极化效应会使生产进一步向条件好的高梯度地区集中；扩散效应会促使生产向其周围的低梯

度地区扩散。

小贴士

梯度理论

梯度理论是把美国经济学家弗农(R. Vernon)的产品生命周期阶段论引用到区域经济发展,认为区域间存在一种经济性梯度,区域经济发展依靠利润最大化原则按梯度由高向低推进,梯度推进过程有极化效应、扩散效应和回程效应三种效应。对于不发达国家或地区而言,进口先进工业品和先进技术的结果,将会使本国或本地区相对应的工业生产部门因为无力与之竞争而衰落,对技术人员的需求减少,大部分国民的生活水平和教育水平无法得到提高,文化也随之落后,从而阻碍了经济、社会的发展,就是回程效应。梯度理论强调不同区域存在差距,应按综合经济实力选择适合的产业,不同区域之间通过分工与合作,促进区域共同发展。

三、“点—轴”渐进扩散理论

在区域规划中,采用节点与轴线相结合的模式,最初是由波兰的萨伦巴和马利士提出来的。后来,我国的经济地理学家陆大道在深入研究宏观区域发展战略基础上吸收了节点开发和轴线开发理论的有益思想,提出了“点—轴”渐进扩散理论。该理论认为,一个社会经济系统的发展在空间上一般是以“点—轴”构造为“初始元”,以渐进扩散的方式发展为区域网络。“点—轴”系统中的“点”是各级中心地,即各级中心城市,是各级区域的集聚点,也是带动各级区域发展的中心城镇。“点—轴”系统的“轴”,是在一定的方向上联结若干不同级别的中心城镇而形成的相对密集的人口和产业带;由于轴线及其附近地区已经具有较强的经济实力并且还有较大的潜力,因而又可以称作开发轴线或发展轴线。

“点—轴”系统空间结构的发展过程一般可分为四个阶段:第一阶段是形成前的均衡期,第二阶段是系统的“点—轴”初始出现期,第三阶段是系统框架形成期,第四阶段是发展成熟期。

在资金有限的条件下,要开发和建设一个地区,不能全面铺开,而要集中建设一个或几个节点,通过这些节点的开发和建设来影响与带动周围地区经济的发展。轴线开发理论是节点开发理论模式的进一步发展,该理论认为,区域的发展与基础设施的建设密切相关,将联系城市与区域的交通、通信、供电、供水、各种管道等主要工程性基础设施的建设适当集中成束,形成“发展轴”,沿着这些轴线布局若干个重点建设的工业点、工业区和城市,这种布局既可避免孤立发展几个城市,又可以较好地引导和影响区域的发展。

第三节 区域物流系统

一、区域物流系统概述

区域经济是国民经济的子系统。区域经济的发展水平、产业结构、产业布局、产业升级都直接影响区域物流需求总量和水平；而区域物流产业作为区域经济的基础性产业，其发展有利于促进区域生产力的发展、优化区域产业布局、改善产业结构、提高企业经济效益和国民经济综合能力，增强区域经济竞争力。如何通过区域物流业的发展，有力促进区域经济的形成和发展，并缓解不同区域经济发展严重失衡的现状，成为我国经济发展中的一个重要课题。

区域物流系统化是区域物流平台构建的较高层次及理想目标，其研究的对象是城市干线道路、城市的集配中心、城乡结合通道、企业的仓库以及区域间通道等区域物流设施联合组成的物流网络体系。将区域物流网络体系系统化、最优化是现代物流区别于过去物资储运的物品流通阶段的最大特点。

二、区域内物流系统的组成

区域内物流系统根据实际情况来说，原则上应该有三个层次的物流节点——物流园区、物流中心、配送中心。

1. 物流园区

物流园区是巨型物流设施，其主要特点是：就作业对象（即货物）而言，综合性较强，专业性较弱；是多种运输方式相交汇的节点；衔接干线运输和市内配送、集散运输；规模大、处理货物的能力强；储存能力大，调节功能强。

2. 物流中心

就作业对象而言，物流中心在某个领域里的综合性较强，具有这个领域的专业性资源的设施；是特定运输方式的交汇节点；是衔接干线、支线运输和市内配送、集散运输的主要物流节点；规模较大、处理货物的能力较强；有一定储存能力和调节功能。

总而言之，物流中心的规模比较大，有一定的专业性，但它同时也具有在这个领域里的综合性和一定的综合功能。

3. 配送中心

配送中心主要建在距离市区比较近的地区和城市的周边地区。这样有利于贴近零售业、小型加工业以及其他与市民生活息息相关的服务业，为其提供必要的

配送服务,甚至直接为市民的生活服务。布局配送中心一般应围绕公路主骨架,以城市环路为环线,以市区主干道、放射路以及其他次干道、支线为依托。为了适应交通管制限制,同时也为了自身业务的操作方便,多数配送中心往往在深夜和清晨进行操作,因此,必须合理规划、选择配送中心的位置,合理设置配送中心的数量。

三、区域物流系统的构建

系统地构建区域物流体系,有必要从以下几方面入手:

1. 制定物流发展大纲

物流发展大纲应从现代物流产业的角度对区域物流进行定位,并要根据环境的变化做出进一步的调整和策略推进。就区域物流和城市物流而言,在加强国际竞争力,适应世界经济一体化新形势,构筑高水平的物流系统,充实物流社会资本等方面都涉及区域物流未来发展的内容,主要是交通体系与物流节点的建设与发展、物流与环保、区域物流规划等相关内容。可以说,随着物流产业在区域经济中战略地位的确定,区域物流业同样在区域经济中确立了其战略地位。

2. 全局性和区域性相结合

区域物流发展是全局性和区域性相结合的统一体。就全局性而言,区域物流发展必须服从全国战略发展需要和整体布局。不同物流区域之间服从整体规划发展,都市圈内部、地方圈内部以及都市圈和地方圈之间,通过信息技术、通信技术和发达的现代化交通系统达到有效沟通和协调发展。就区域性而言,不同区域的城市功能不同,产业结构有所差异,地理环境有所区别,因而区域物流规划与发展各有特色。例如,沿海区域更加注重港口经营和海运,国际性大城市更加注重国际物流基础设施的建设和国际物流业务的发展,重要枢纽城市则更注重储存与配送物流。

3. 自上而下的发展

区域物流系统的构建离不开政府对经济的宏观调控,甚至有必要让政府进行多方干预,包括产业政策、区域开发与发展规划等方面。自上而下的发展是指由政府制定统一战略,指导区域物流发展;地区则根据国家的发展战略和地区特点,进行区域物流的规划和战略实施。



自上而下与自下而上的关系

自上而下与自下而上的方向是相反的,其关系如图 3-3 所示。自下而上的发展是地区根据自身的发展需要和地区特点,进行区域物流的规划和战略制定,为政府

制定统一战略提供实践依据。

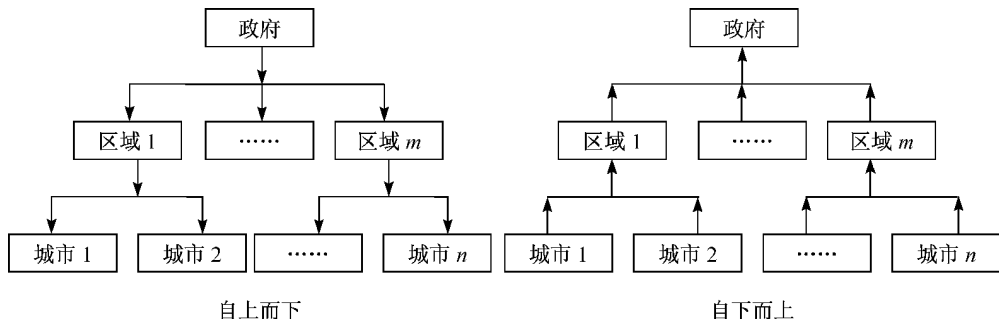


图 3-3 自上而下与自下而上的关系

4. 相关主体密切合作

在国家 and 区域政府的规划协调下,区域物流发展依赖于相关主体的合作,主要包括三个方面:

(1) 国家和地方的合作。国家主要负责构筑具有国家级水平的高效物流网络,确保交通运输业各种运输工具、运输法规的统一性;而地区则结合地方特点,在区域物流方、物流系统与区域社会协调、构筑循环型社会等方面发挥作用。双方互相配合,以促进国家综合物流计划的实现和区域经济的协调、稳步发展。

(2) 政府和企业的合作。政府应逐渐放宽物流政策,加大物流基础设施等硬件和物流管理等软件的建设力度,解决社会领域问题,以创造良好的环境,充分调动企业的积极性;协助企业实现信息共享和标准化发展,提高效率,推进物流共同化和整合化发展;创造公平市场,促进竞争。企业则应着力于创造自己高效的物流系统,提高经营管理水平。

(3) 企业之间的合作。在物流一体化过程中,企业应通过建立横向和纵向的战略合作与竞争关系,促进区域产业集群的形成和发展,实现相关方的信息共享;提高共同集配率,发展多式联运,改善经营,提高区域物流效率,降低区域物流费用,以提高区域产业竞争力。

5. 法律、政策的推动和保障

政府要通过建立和完善与物流相关的各项不同层次的法律、政策,以推动和保障区域物流的快速、良性发展。

6. 融资渠道的多样化

区域物流发展融资应采用多样化的融资渠道。政府财政主要用于基础设施建设,

如高速铁路、港口、物流基地、物流园区的设施设备和信息化建设。而民间资金主要投向物流建设的其他方面。并且,随着私营化的发展,民间资本的比例应逐渐增大。

7. 重视信息技术、标准化技术和新技术的采用

现代物流产业形成和发展的过程,也就是运输、仓储、装卸、流通加工和配送等环节信息化发展的过程。通过提高信息化水平,采用标准化技术和新技术,能有效提高管理效率,减少由于劳动力缺乏带来的产业发展问题,加强区域物流规划控制,实现一体化经营。

8. 物流的环保性

区域物流的发展是与区域发展紧密相连的。如果在经济发展的同时忽略了环境问题,将造成城市交通拥挤,公害频繁发生。因此,各类经济发展规划都要强调环保性。就区域物流而言,在提高物流活动效率的同时,应从保障国民日常生活和保护环境的观念出发,提供稳定、安全和环保的物流服务。例如,开发、普及低公害、环保型汽车,提高卡车装载量和运输效率;推广卡车装卸货时关闭发动机等生态环保驾驶方法,减少柴油车辆颗粒状物质的排放量;利用汽车改造氮氧化物法,对车辆种类进行限制,并对运输企业进行指导;尽可能将流通业务设施集中一处,并尽量将物流基地选在城区外围的环线公路两侧或沿海地带,这样有利于减少卡车过多地进入市区,有效地控制市区交通总量;港口设施的建设规划要与区域资源再生利用设施的选址相配套,建设海上废弃物处理设施。

第四节 现代区域物流系统模式

一、区域物流系统模式的内涵

区域物流系统模式就是区域产业链或企业供应链中的各物流节点与线路及其功能的有机组合。其表现形态是区域范围内物流空间结构,其内在精髓是组合后的系统组织制度与运行机制。区域物流系统模式不仅反映了区域物流活动的过程与路径,也反映了区域物流管理体制、产业政策、组织营运、网络设置。

二、城市群集群的区域物流系统模式

在城市群经济系统中,物流是构成城市群经济活动的子系统。由于不同的城市群所处的区位、物流基础设施条件、产业结构与规模、产业组织及其间的关联程度、产业布局、区际产业之间的联系及原材料输入地和产品输出地(消费地)、区域市场

等方面存在差异,因此,不同的城市群存在着不同的区域物流系统模式。

1. 跨区域后勤支持模式

由于产业组织对物料的需求和分销的对象、地点不一样,物流服务的时间性、流体、流向、流程、流量、载体等方面的差异性较为突出,因此,对物流服务的综合能力的要求更高。跨区域后勤支持模式(见图 3-4)是以城市群各产业组织为主要服务对象,为各产业组织的原材料采购与产成品销售活动提供远距离运输、配送服务的物流服务模式。在城市群中,由于产业组织之间的关联程度较弱,为满足各产业组织对大宗原材料的需求,物流系统需将原材料、零部件从远距离资源市场整批、整件长途运输过来;然后再根据城市产业组织的订货要求,通过分拨中心采用准时配送方式配送到各产业组织以保障产业组织的生产经营活动;最后,再由分拨中心将产品通过长途运输分拨的方式送达客户手中。该模式下的物流系统是跨区域的,可能还涉及国际物流活动和相关部门,如海关、商检、保税口岸等。

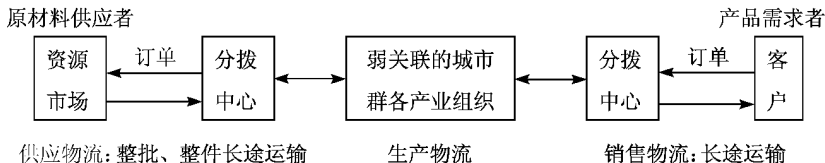


图 3-4 跨区域后勤支持模式

小贴士

流体、流向、流程、流量、载体

流体是指物流实体(产品),具有自然属性(指物理、化学、生物学属性)和社会属性(指价值属性)。流向是指流体从起点到终点的流动方向。物流流向通常可以分为自然流向、计划流向、市场流向和实际流向四种。流程是指通过载体的流体在一定流向上行驶路径的数量表现。流量是指流体在一定流向上通过载体的数量表现,流量按流向不同可分为自然流量、计划流量、市场流量和实际流量,按实际和理论发生的流量分为实际流量和理论流量。载体是指固定基础设施(如线路和场站)和承载设备(如移动设备,车、船、飞机、集装器具等)。

2. 产业链一体化模式

产业链(集群)是一个包含价值链、企业链、供需链和空间链四个维度的概念。这四个维度在相互对接的均衡过程中形成了产业链,这种“对接机制”是产业链形成的内模式,作为一种客观规律,它像一只“无形之手”调控着产业链的形成。产业链

打破了产业分类界限,而且为公共部门和私有部门之间相互合作提供了一种新的思考模式。

产业链一体化模式如图 3-5 所示,其中,空心箭头表示信息的支持。基于城市群区域产业组织供应链关系,区域物流系统的构筑主要是围绕城市群产业链实现其物流活动纵向一体化,强调流量与流速的控制,即根据订单信息流,在信息平台的支持下实现准时采购(供应)、准时配送。由于该模式对物流活动的精确性要求非常高,精益化物流是其管理重点,各核心产业组织应积极发挥供应链核心企业的作用,承担物流系统的主体运作管理功能。其中,地方政府应在道路建设与局部通信条件方面创造良好的条件,产业组织应在库存、采购、配送计划与物流成本控制方面加强管理,优化运输路线。在该模式下,产业组织的合作关系是基础,信息共享是关键,协同制度及其机制的完善是保障。

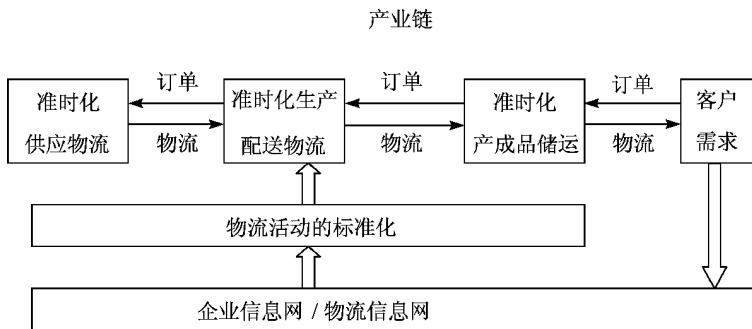


图 3-5 产业链一体化物流模式

该物流模式对物流活动的准时化要求非常高,配送路线、配送数量、配送时间都有着严格、准确的规定和标准,物流信息的质量是该模式运作的关键,道路是该模式有效运行的主要环境条件。

小贴士

准时化供应物流、生产配送物流、产成品储运

准时化供应物流是物流企业按主导企业的供应(采购)订单信息,从供应商处接受供应物品,为供应商提供运输和仓储物流服务。准时化生产配送物流是物流企业按主导企业的生产计划的时间和数量要求实施工作的配送服务。准时化产成品储运是物流企业按主导企业的销售订单和预测,及时将产成品进行终端配送和仓储。

3. 运输中转枢纽模式

运输中转枢纽模式是以城市群交通枢纽城市区位交通地理条件为依托、以能承担大批量干线运输的港站、码头、高速公路网、铁路编组站等交通基础设施为平台,承担城市群区域内外货物中转枢纽功能的物流系统模式。该模式是以大批量货物集散为物流活动的主要特征,同时提供各种物流增值服务(见图 3-6)。在该模式中,储存、运输基础设施发达,作业专业化程度高,大功率、大吨位的装卸、搬运设备配置比较多,它以转运物品的属性为基础,强调专业化与通用化相结合、大规模集装运输工具与多种运输方式的衔接,并以完善的道路交通条件为前提,以转运工具为媒介。因此,大批量仓储、搬运、装卸及大规模运输工具、多种运输方式的转接等是该模式物流活动的主要特征;而服务性的增值活动,如海关、商检、动植物检、卫生检疫、货代、保险等口岸及商务服务,则是提高该模式物流活动效率与效益的关键;物流基础设施的建设与能力将成为该物流模式运作的核心。

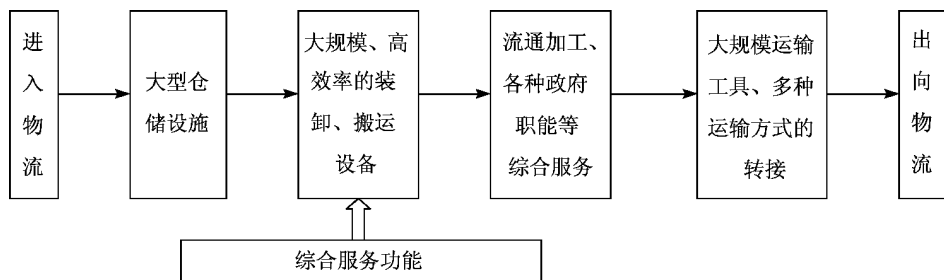


图 3-6 区域货物中转枢纽模式

4. 第三方物流集成模式

第三方物流集成模式是以城市群经济圈所有产业组织为服务对象,将物流基本活动环节作为自身服务功能开展综合服务的物流系统模式(见图 3-7)。其特征是物流活动的集成化,同时,物流运作主体还在此基础上为物流需求企业开展相应的库存控制、分销网点建立、物流金融、报关、商检、物流系统方案设计等增值服务,从而通过物流活动横向一体化获得物流规模与集约效益。这种模式的物流运作主体是现代意义上的第三方物流企业,它具有专业化、规模化、信息化及网络化等方面的优势。综合服务型的第三方物流集成模式是物流系统发展的方向与趋势。实施该模式的关键是培育第三方物流运作主体,引导货主企业实施物流外包策略。同时,创造一个良好的软硬环境也必不可少。

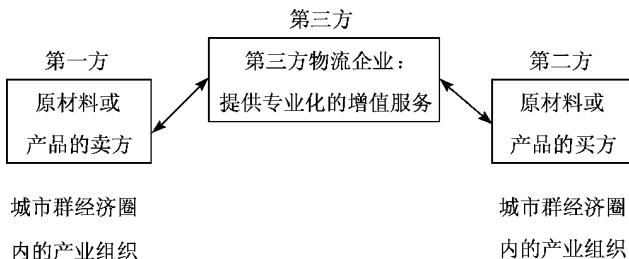


图 3-7 第三方物流集成模式

小贴士

第三方物流

第三方物流是指由物流劳务的供方、需方之外的第三方去完成物流服务的运作模式。第三方就是提供物流交易双方的部分或全部物流功能的外部服务提供者。第一方物流是由原材料或产品的卖方提供物流服务功能，第二方物流是由买方提供物流服务功能。

5. 批发市场集疏模式

批发市场集疏模式就是以城市群各类商品交易市场为物流节点，将全国各地生产的各类工业品、农产品集中运输到区域交易市场，然后再由各级批发商将货物分销、批发到各城市及其周边乡镇零售网点，或将城市群经济圈内各类工业品与农产品集运到其他城市经济区的一种物流模式（见图 3-8）。

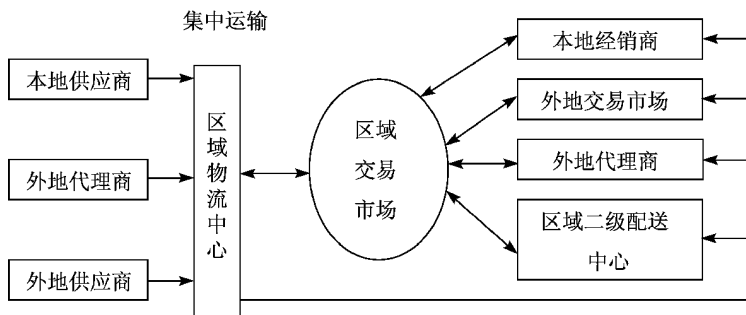


图 3-8 批发市场集疏模式

区域交易市场主要指专业的实物商品交易市场，通常具有较大规模，如大型的农产品、建材产品、汽车、商贸百货、医药等交易市场。区域交易市场的交易量大、物

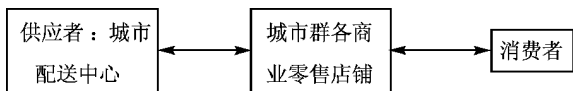
流活动集中且频繁,对物流的需求较大。

通常在区域交易市场的初期及成长期,商流与物流是合一的,然而随着市场规模和交易规模的发展、城市地价的增長及市区交通流量的增加,在城区进行大规模的物品储存和大量运输已不现实,商流与物流的分离成为必然。因此,将主要物流节点(如仓库、配送中心)转移到交通条件良好的城区外环附近,既能解决物品储存费用高的问题,又能缓解城市交通拥挤,同时也优化了区域交易市场的结构。因此,该模式是根据交易市场的商流(订单、合同要求),通过市场的公共信息平台网络,将订单信息传递到物流配送中心或相关物流企业,按照订单的物品数量和时间要求进行物流准备,运输计划的安排,运输工具、路线等的优化和选择,最终完成全部物流活动。

批发市场集疏模式的特征是:品种多、批量小、批次多,但整个市场的物流需求较大、物流活动集中且频繁。由于需求的不确定性,市场的仓储和配送功能显得比较重要。

6. 消费终端零售模式

随着人们生活水平的提高,消费者对零售商品的需求越来越多、要求也越来越高,多样化、个性化、时效化是当前城市消费领域的新特点。基于城市消费终端市场的需求变化,城市零售业也开始纷纷进行商业模式变革,由原来的百货商店、便利店等单一业态开始向多样化业态转变,超级市场、专卖店等新型业态层出不穷,基于零售市场竞争所带来的成本压力,大部分零售商开始走上连锁经营的道路。商业运作模式与业态的变化必然要求其支持体系物流系统进行相应的变革,原来的“仓库+店铺”的物流模式已难以满足商业运作低成本、高效率的要求,目前,许多城市连锁企业建立了自己的物流配送系统。这种基于城市零售市场的物流系统模式就是以城市配送中心为核心、以城市公路短途运输为主要物流活动,为城市群各商业零售店铺提供配送服务的消费终端零售模式(见图 3-9)。



供应物流: 城市公路短途运输

图 3-9 消费终端零售模式

第五节 区域物流网络系统

物流网络是指实现物流系统各项功能的要素之间所形成的网络,包括物理层面上的网络和信息网络。本节讲的是物理层面上的物流网络。

一、区域物流网络体系

物流活动网络系统化是现代物流的重要发展趋势。物流从 20 世纪 70 年代的基本功能部分集成化、局部系统化发展到 80 年代的共同化、系统化,再到 90 年代的信息化、系统化,现已迈入 21 世纪的网络系统化。

区域物流网络体系是由点——物流节点(物流园区、物流中心、配送中心、机场、港口、货场等物流活动的聚集地)和线——铁路、公路、航道、管道等物流基础设施构成的。

物流网络节点的体系是根据区域及中心城市的产业、交通及物品流向等因素,按物流节点和功能分区,构建多功能、多层次(物流园区、物流中心、配送中心)的物流网络节点体系。物流网络节点的公共基础设施建设,是确保物流组织开展物流活动必不可少的条件。

物流网络的线的建设是区域发展现代物流业的硬件基础和条件,是整合及改善区域物流基础设施,提高物流活动的时效性、通畅性的关键环节。

在区域经济一体化的趋势下,区域经济合作成为一种普遍的经济现象,区域间物流活动日趋频繁。区域物流是为实现区域经济社会可持续发展,对区域物资流动进行统筹协调、合理规划、整体控制,实现区域物流各要素的系统最优目标。区域物流涉及物资在区域内的实体流动、区域间的货物集散过程,重点解决一个区域内的物流系统优化问题,保障整个区域的物流活动满足生产活动、消费生活的需要,提高区域经济运行质量,促进区域经济协调发展。

区域物流的产生和发展是随着社会分工协作和地区经济一体化的深化而进行的。如图 3-10 所示,在区域经济社会发展过程中,商品生产和交换不断产生,中心区经济逐步形成并迅速发展,对资源需求大幅度扩张,与其他地区之间的物流联系不断加强,形成主中心、次中心相互衔接的多核结构。区域物流被融入一个统一而又相互依赖的体系之中,即区域物流网络系统化。

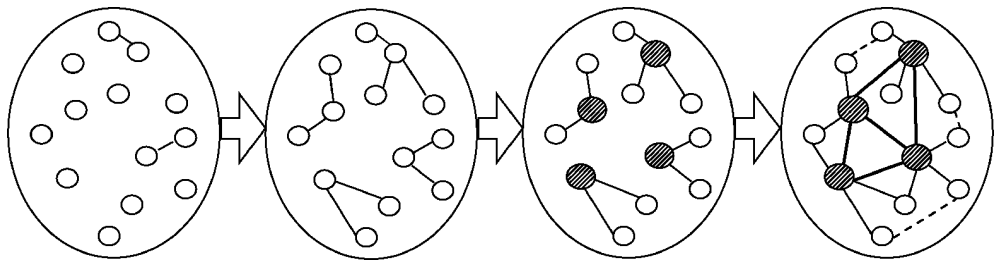


图 3-10 区域物流网络系统化

区域物流网络系统化是一个动态的发展过程,深刻影响着工农业生产、居民生活和区域经济社会正常运行,促进了区域物流各要素一体化、物流基础设施一体化、物流市场一体化,形成了点、线、面有机结合、协调发展的区域物流网络系统。区域物流网络系统是由不同地区物资流动过程中相互联系的组织与设施的集合,为区域经济贸易和城市发展服务,促使各地区、城市物流系统的相互衔接,实现区域物流系统最优。物流网络体系的结构如图 3-11 所示。

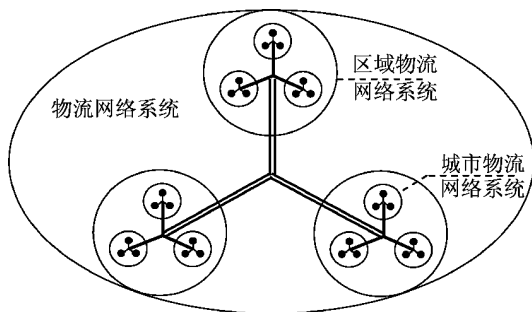


图 3-11 物流网络体系

二、区域物流网络系统的现状

根据相关发展政策,我国将以促进区域协调发展为核心战略,逐步形成合理的区域发展格局、健全区域协调互动机制和促进城镇化健康发展,这说明区域经济发展问题已经上升到国家经济发展的战略层次。

中央提出的区域经济发展新战略,首次将东部、中部、西部和东北地区作为一个整体,完整地阐述了四大区域的战略布局,完成了中国区域经济的宏观布局,具有很强的与各区域经济发展特征相联系的一体性。而且根据四大区域的条件和潜力分别提出了定位要求。西部要增强自我发展能力,东北地区要在改革开放中实现振兴,中部地区要在发挥承东启西和产业发展优势中崛起,东部地区要增强国际竞争力和可持续发展能力。新战略对物流发展格局的影响在于,物流系统要支持四大区域的建设和发展,必须在完善区域之间的通道化物流网络系统以及区域内部的物流基础设施系统的基础上,形成区域物流网络化服务格局,以便不断降低区域之间及区域内部的经济要素流动成本,提高物流活动效率,加快区域经济的发展。

小案例

“沪通盐连徐”沿海物流网络

长三角区域物流规划将江苏物流网络纳入以上海为极点的长三角物流网络大系统,在现有基础设施建设成就的基础上,构建上海—南通—盐城—连云港—徐州

带状物流网络,形成了“沪通盐连徐”沿海物流经济带,如图 3-12 所示。

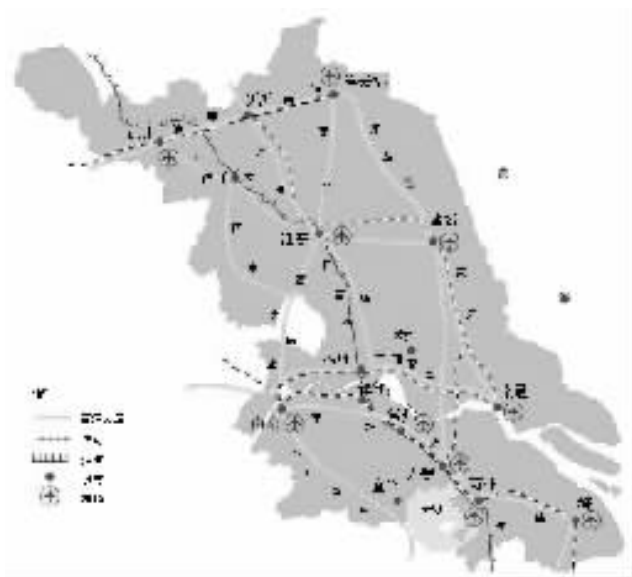


图 3-12 “沪通盐连徐”沿海物流网络示意图

三、区域物流网络系统的发展趋势

1. 区域发展重点的不同使得物流发展重点发生变化

首先,针对西部地区资源丰富,而生态环境脆弱、基础设施建设滞后、产业发展不足的问题,充分发挥资源优势并大力发展特色产业。在此背景下,物流的发展重点就是资源开发及物流环境建设,积极加快物流基础设施建设,增大资源的辐射半径,为低成本、高效率地开发资源提供保障。其次,东北地区发展现代农业的条件较好,装备制造业也有较好的基础,物流的发展重点就是建立农产品生产、流通所需要的物流配送系统,以及建设支持装备工业发展的物流基础设施布局环境与服务系统。再次,中部地区的产业重点是粮食主产区建设、具有比较优势的能源和制造业、流通组织服务。因此,物流发展的重点就是农业生产资料和农产品的配送服务系统的建设,专业化的物流管理与服务质量的提高,以及支撑以中部为组织核心的大流通产业发展的区域物流网络系统的建设。最后,对于东部地区,经济发展的任务就是保持既有产业的发展能力并拓展国内市场,所以,国际物流和辐射国内的物流系统建设成为重要任务。

2. 城镇化健康发展使物流系统发展向高效率演进

城镇化是我国现代化进程中的必经阶段,以“坚持大中小城市和小城镇协调发

展,提高城镇综合承载能力,按照循序渐进、节约土地、集约发展、合理布局”为城镇化发展战略,要促进城镇建设从粗放型向集约型转变,要加强城市群内部的分工协作和优势互补,更好地发挥城市群的极化和扩散效应,及其对我国经济社会发展的辐射带动作用,就必须提高城市物流效率。

小贴士

粗放型与集约型

粗放型主要是通过加大物质生产要素投入量来实现的,它是一种高投入、高消耗、低质量、低产出的外延型的增长模式。集约型则主要是通过技术进步、高效管理,提高生产要素的质量和利用效率来实现的,它是一种低投入、低消耗、高技术含量、高效益产出的内涵型的增长模式。

3. 区域物流发展更贴近区域经济发展方向

国家新的区域经济发展战略实施的政策思路是继续向中西部地区倾斜,在经济政策、资金投入、产业发展等方面,加大对中西部地区的支持,同时,强调了保持东部地区发展是支持区域协调发展的重要基础。中国区域物流的发展将根据区域经济发展的需要,在基础设施和服务系统的建设上继续有序进行,物流发展与区域经济发展的方向将更加紧密贴近。

本章小结

第一节介绍了区域物流产业的概念、基本特征,并以长三角、珠三角、京津冀地区三大经济圈为代表论述了区域物流的发展现状。

第二节介绍了发展区域现代物流产业的相关理论,包括增长极理论、极化效应、扩散效应和“点—轴”渐进扩散理论。

第三节主要讲述了区域物流系统的概念、组成及构建思路。

第四节主要介绍了城市集群的区域物流系统模式,包括跨区域后勤支持模式、产业链一体化模式、运输中转枢纽模式、第三方物流集成模式、批发市场集疏模式和消费终端零售模式。

第五节介绍了区域物流网络体系,分析了区域物流网络系统的现状和发展趋势。

思考题

- (1) 区域物流产业由哪几部分构成?
- (2) 发展区域现代物流产业的相关理论有哪些?
- (3) 区域内物流系统原则上应该有哪几个层次的物流节点?

- (4) 基于城市集群的区域物流系统模式有哪些?
- (5) 区域物流网络系统化是指什么?

案例分析

“扩散效应”催生“泛长三角”^①

在江苏连云港举行的苏北投资贸易洽谈会签约结果出来之后,长三角受“扩散效应”影响“泛化”之说就很盛行。据称,此次洽谈会最大的特点是苏南产业向苏北大转移,在50个重点签约项目中,产业转移项目就占42个。此后不久,在宿迁市举行的苏北国际交流合作上,外商签订30个项目,共投资7.7亿美元。再加上苏北投资贸易洽谈会上,中外客商签约项目877个,总投资达386亿元人民币,使得苏北在吸引中外投资上正呈现出“井喷现象”。

据介绍,在这些项目中,投资领域从先进的电子通信到精密机械,从环保造纸到化工开发,无论是投资总额还是项目规模,无论是投资来源还是投资领域,一连串被不断刷新的纪录都表明:苏北正在成为中外客商的投资热土。正像江苏省发改委副主任樊海宏所说的,这两次投资贸易洽谈会的举办突出了产业转移、苏北区域品牌和后发优势;而常州市发改委主任赵建军则认为,在苏北投资成本低、收益大,苏南企业北上是企业内在要求。

实际上,让长三角跳出地理范畴,建设泛长三角经济带,已成为一部分学者专家热议的话题。其主要内容是:长三角经济一体化不能停留在“15+1”的城市范畴,而应该是“3+2”的概念,也就是把苏浙沪三省市和属于长江中下游地区的安徽、江西全部纳入“泛长三角”通盘考虑。而专家们支撑这一观点的理由主要是,目前的长三角中,部分优势产业需要升级,原有的传统产业需要转移,必然要求长三角附近有一个成本更低的空间,也就是区域经济学中的“扩散效应”在发生作用。而这个更大的经济腹地,要求土地资源丰富、劳动力资源低廉、市场广阔、交通条件好等,安徽和江西无疑首先符合这些条件。

更有专家认为,“泛长三角”的建设,相比“泛珠三角”(见图3-13)更有优势。首先是交通优势。安徽、江西到江苏、浙江、上海,高速公路、铁路、高速铁路、国道等交通主干线不下20条,几年内就将形成区域交通网络。另外,长江是一条黄金水道,长三角到湖南、湖北等地也有长江相连,所以,“泛长三角”的交通条件是“泛珠三角”不能比的。其次是外来资本优势,区域经济要一体化,需要有主流的强势资本在这个区域内流动。“泛长三角”区域内,安徽的一半外来资本和江西的三分之一外来资本是来自浙商,苏北、湖南、湖北、重庆和四川等地区 and 省市,浙商也占据着十分重要

^① 王海坤:《“扩散效应”催生“泛长三角”》,载《中国经济时报》,2005-12-02。

的位置,这些无疑将会加速该区域经济一体化。第三是地域文化优势。徽南、江西等地和浙江、苏南一样,都属江南地区,地域文化比较接近;徽北和苏北则处于淮河流域中心地区,地域文化也很接近。“泛长三角”地区的地域文化,比“泛珠三角”要接近,这在区域经济发展中必然会起到重要作用。

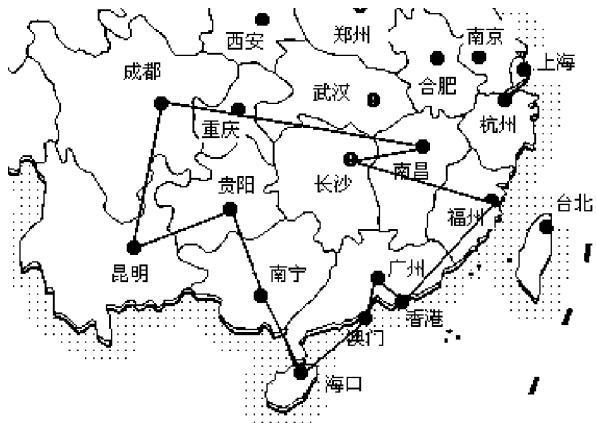


图 3-13 “泛珠三角”物流圈示意图

问题

为什么会提出“泛长三角”这个概念?

实训设计

调查当地区域物流产业状况

【实训目标】

- (1) 培养学生调查的能力。
- (2) 根据调查的情况,加强学生对区域物流产业的认识。

【实训内容与要求】

实训内容:了解当地区域物流产业的发展现状,增长极的极化效应和扩散效应主要表现在哪些方面。

实训要求:

- (1) 通过网络、实地考察了解当地区域物流产业状况。
- (2) 根据了解的情况,运用所学知识分析当地物流产业的发展趋势。
- (3) 撰写调查报告。

【成果与检验】

每位同学的成绩由两部分组成:课堂表现(30%)和调查报告成绩(70%)。