

重庆建设长江上游现代物流中心的基础、思路及对策

孙元明

(重庆社会科学院,重庆 400020)

摘要:分析了重庆现代物流中心建设的基础条件;论述了在重庆建立长江上游现代物流中心的意义;探讨了建设重庆现代物流中心的主要形式、内容和意义;提出了编制长江上游现代物流中心发展规划,设计重点园区和制定有关政策的建议和设想。

关键词:长江上游现代物流中心;重庆现代物流中心;重点园区

中图分类号:F061.5 **文献标识码:**A **文章编号:**1008-5831(2006)04-0001-05

自1998年6月,深圳市委二届八次全体会议明确提出把深圳建设成区域性物流中心城市的战略构想以来,中国各大城市和地方政府纷纷将现代物流定位为区域的“支柱产业”。深圳将其列为与金融和高科技并列的“三大支柱产业”之一;上海和天津等大城市也分别视之为“四大支柱产业”和“五大支柱产业”之一。不仅如此,北京、广州、南京、武汉、成都,重庆、昆明等,甚至整个珠三角和长三角的计划单列市和二线城市,都有把自己建设成为区域物流中心或副中心的宏伟蓝图。随着市场经济日趋成熟,地方政府已成为相对独立的利益主体和行为主体,这是造成各省市高度关注现代物流中心建设的客观基础。区域性现代物流中心建设已成为国内区域经济竞争中的重要内容之一。

一、国内有关长江上游现代物流中心建设的研究

目前,国内现代物流业已经显现出高成长性产业的雏形。近年来,有关建设长江上游现代物流中心研究已取得了一些成果,重庆市政协委员吴剑华在《加快重庆现代物流中心体系设施的建议》中,提出了五种运输优势结合,信息平台接轨国际,培养物流批发市场的观点;重庆市软科学课题《把九龙坡区建设成为重庆现代物流中心重点园区的可行性研究》提出了启动重庆现代物流中心重点园区建设,编制长江上游现代物流中心规划,把重庆现代物流中心建设成长江上游现代物流中心的思路;重庆市重大决策咨询研究课题《重庆市外向型经济物流体系架构——成本分析及重庆市的对策研究》提出了形成重庆市外向型经济运输贸易走廊的若干措施与建议;重庆市政府研究室《建设重庆军民两用现代物流体系研究》课题;重庆工商大学《重庆北部新区现代物流中心建设规划》等都

收稿日期:2006-04-20

作者简介:孙元明(1954-),男,山东文登人,重庆社会科学院研究员,应用心理学研究中心主任,主要从事经济心理学、区域经济学和政府公共管理研究。

提出了自己独特的见解,对重庆建设什么样的物流中心,物流中心如何布局,物流中心层次、机能和分工等问题进行了研究。

二、把重庆建设成长江上游现代物流中心的基础

重庆地处长江黄金水道上游水陆物流枢纽,具备了水运、铁路、公路、空运的立体运输网络体系,承东启西,具备发展现代物流业的独特区位优势。国家“十一五”规划纲要明确指出,积极发展水路运输,扩大港口吞吐能力,提高内河通航条件,加快重庆、武汉、南京等内河港口建设,拉开了长江黄金水道快速发展的序幕。“十一五”期间,国家将加大对长江水运的投入,在资金、项目方面给予倾斜和支持,鼓励港口和航运企业实施改革和结构调整,推动长江现代物流发展。三峡成库后,重庆市建设长江上游物流中心条件日趋成熟。库区蓄水后,从根本上改善了川江航运通航能力,单向通过能力由现在的1 000万吨提高到5 000万吨,扩大了5倍。长江黄金水道的意义就体现出来了。有关专家认为三峡成库后黄金水道的运力等同于至少六条铁路线和十条高速公路。资料显示,川江水运运输成本降低了36%左右。根据《重庆市航运中心发展规划》,重庆将总投资近45亿元建设以寸滩为标志,形成主城和万州两个主枢纽港口,以涪陵、江津、奉节、合川、彭水等港口为中心的港口群,码头靠泊能力将达到3 000吨级,货物吞吐能力将达到8 000万吨,改造后的九龙坡港年吞吐能力为70万个集装箱,将成为长江中上游最大的港口。在今后十年,重庆将投资944亿元打造长江上游的交通枢纽,加快长江上游物流中心基础设施体系建设。目前重庆正在大力建设“二环八射”主骨架公路网(“二环”即环线高速公路和绕城高速公路,“八射”分别是重庆至成都、遂宁、南充、邻水、湖北、长沙、贵阳、泸州高速通道)。以重庆为结点的“八射”铁路网也正在形成之中,使这一地区的对内和对外开放度空前提高。除了拥有长江黄金水道的独特优势和良好的水、陆、空立体交通优势之外,直辖以后,重庆作为西部地区的通信和信息网络中心,具有完善齐备的通信和网络基础设施,较发达的信息技术应用水平,广泛的信息技术人才,在信息产业方面发展很快,在若干方面已经具有相当的实力,这为重庆建设长江上游物流中心提供了物质基础。

三、把重庆建设成长江上游现代物流中心的意义

(一)在国内形成又一个重要的区域性物流圈

目前整个西南地区还没有一个功能齐全、布局合理、辐射半径大、交易量居垄断地位的现代物流中心。在西部大开发中,区域性现代物流中心是西南地区各中心城市激烈竞争的一个重要内容。长江上游现代物流中心是一个具有战略意义的制高点。区域物流圈的形成除了其它条件外,还需要一个重要条件,那就是区位优势。一般来说,大城市是商品集散和加工的中心,而且物流设施和基础建设齐全,流通人力资本高,消费集中而且需求量大,交通与信息发达,城市与周围地区存在不对称性,城市在这种非对称结构中扮演着“中心地”或“增长极”的作用,以其为核心枢纽将其他地域“极化”成一个商品流通整体,即“极化区域”(Polarizable Region)。按照中国区域经济发展“弯弓搭箭型”理论,从空间位置来看,重庆地处“长江一线”和“西南一片”的连接点,是箭与弦的交点,具有很大的区域优势,重庆所辐射的经济区域正是一个“极化区域”。把重庆建设成为长江上游最大的物流中心能更好地适应生产力的发展,更好地体现自然资源禀赋状况方面的要求。

(二)改变我国长江上游地区物流业结构

经过多年的建设,长江上游地区物流业赖以发展的物质基础已经具有相当规模。但长期以来,由于受计划经济的影响,该地区传统物流业的作用多限于商品保管、周转和分拣的机能。物流领域缺少大规模的流通组织和流通网络,采购、制造、运输、仓储、代理、配送、销售等环节彼此分割,物流企业在低水平、小规模上激烈而无序地盲目竞争。建立长江上游现代物流中心有助于改变该地区物流布局不合理,物流技术含量不高的状况,有助于改变长江上游地区物流业结构,推动我国物流业现有布局的重新调整。

(三)提高重庆城市化水平和提升重庆中心城市的地位

美国经济学家曾经把物流领域蕴藏的提高经济效益的无穷潜力称之为“一块经济界的黑大陆”。物流业发达程度直接影响着当地的经济水平,物流业被认为是国民经济发展的动脉和基础行业,其发展程度已成为衡量一个国家或地区现代化程度和综合实力的主要指标之一。对重庆这样一个城市来

说,物流业发展程度直接影响城市的持续竞争力。在我国加入世贸组织后,重庆开放型经济必将在更高层面上发展,重庆流通市场的竞争将会更加激烈。外资企业及其产品会更多地进入重庆市场,而重庆企业及其产品也会更多地走出重庆、走向全国和世界。重庆目前尽管商品流通发展很快,但物流系统发展却仍比较落后,而营造物流中心将大大改善这种局面和促进区域经济的成长,提高城市经济的档次,提升重庆在长江上游经济区域的内聚力和城市综合竞争力。

(四)现代物流中心是建设长江上游经济中心的具体内容

在重庆建立长江上游现代物流中心还有一项特殊意义:把重庆建设成为长江上游的经济中心是党中央交办给重庆的四件大事之一,也是重庆市今后20年发展的战略目标。从这一意义上,建设长江上游现代物流中心是把重庆市建成长江上游经济中心的一项具体内容,是重庆经济社会全面发展的客观需要。

四、把重庆建设成长江上游现代物流中心的思路

一般说来,区域性物流中心建设应根据这一区域市场经济发展的成熟度和整个经济社会发展水平来定。从目前实际情况来看,一方面,重庆直辖以后,信息产业发展很快,已具有相当实力,这为重庆建设长江上游现代物流中心创造了条件;另一方面,重庆现有的物流企业规模过小,技术水平低,管理水平难以提升,少有已成规模、称得上现代化水平的结点,并且各物流领域和系统缺乏沟通、协调,很难适应新的变化。从物流发展的现实情况看,现有的政策措施缺乏明确的指导方向、规范效应和法律效应,政府对物流和配送的政策支持远远不够,没有为物流业提供良好的运作环境和基础。物流业能否发挥重要作用,需要很多政策、社会设施等宏观因素和条件的支持,而这些职能都必须由政府出面来积极推动甚至实施。因此,我们认为,目前重庆现代物流中心建设非常需要发挥政府主导作用。在重庆现代物流中心建设中政府的作用还应该进一步加强。政府的作用主要有:(1)防止宏观失控和产业失调,为物流产业的发展提供良好的社会环境;(2)制定和及时出台扶持物流业的相关政策,推动物流效率化,加紧研究制定各种物流管理政策或法规,如市场准入、土

地使用、税收、技改贷款、项目审批、口岸设立、培育大型物流企业与鼓励中小物流企业发展政策等;(3)引导社会物流系统向高度化方向发展,这包括物流信息化、标准化和技术开发改进。

五、对重庆建设长江上游现代物流中心的几点建议

(一)制定长江上游现代物流中心规划

重庆现代物流中心的建设应以现代物流理念为指导,立足重庆,面向西部,着眼长江;以西部大开发为契机,以长江为纽带;以物流基地的开发建设为动力,以产业为支撑;构建现代物流产业园区、功能性物流中心和多层次配送中心的现代物流框架,初步形成以公路、铁路、水路运输为主的运输物流体系,以商品加工和配送为代表的仓储物流体系,以服务型竞争战略为代表的制造商物流体系,以空港集散为代表的口岸物流体系,以电子商务为代表的配送物流体系。具体建议如下:重庆市要抓住现代物流业崛起的重大契机,把发展现代物流产业列为重庆实现“全面小康”战略中优先考虑的重要目标之一。

(1)制定长江上游现代物流中心规划,将“建设长江上游现代物流中心”作为重庆未来10年经济社会发展的重大战略推出,力争用3—5年左右的时间将重庆建成长江上游现代物流中心和中国西南地区的物流重镇,目标直指“中国第五大物流中心”。(2)重庆现代物流中心建设应该按“长江上游现代物流中心”的高标准进行规划、设计和建设。(3)研究编制重庆市物流产业发展总体规划,编制重庆市物流业发展近期、中长期发展规划,在城市总体规划中应对城市物流系统构建,对城市物流中心总体格局、物流中心功能定位、物流基础设施平台、物流信息平台、物流业发展政策等做出原则性安排,并在物流产业发展和物流产业重点园区发展专项规划中进行深化和落实。(4)政府应从建设区域性物流中心角度,就整个区域物流业发展目标 and 方向多和相邻地区及国家有关部门进行沟通和协调。

(二)建立物流业管理机构和协调组织

随着重庆经济的迅速发展,物流业已逐渐成为重庆经济的一支重要力量。各种物流资源如何整合共享,已经成为当前物流业发展的关键。(1)建议市政府在机构改革中设立一个物流综合管理机构,统一指导和管理全市物流产业,制定推动物流业发展产业政策。或者按《现代物流体系研究课题组》提出

的:尽快组建以一名副市长为领导的“重庆现代物流产业发展领导小组”,指定一个政府有关部门牵头、汇集力量全面展开对现代物流的研究、培育、资源整合与基础管理工作。(2)建议市政府设立一个包括水陆空各运输部门、商贸、邮政以及各相关行业协会等的联席制度和协调机构,通过办公对话机制,统筹协调重庆市物流业发展政策,防止宏观失控和产业失调。(3)建议参照上海发展物流产业模式,成立类似重庆市城市建设投资公司那样成立一个隶属于市政府管辖的重庆物流控股有限公司,对物资商贸、货运代理、综合运输、节点中转、仓储加工、区域配送、多式联运等相关企业通过兼并、联合等形式进行资产重组,有机整合重庆物流资源,打造国内一流的现代物流企业。

(三)加快重庆现代物流中心重点“物流园区(或基地)”设计

物流重点园区建设兼有社会公益性和商业性等多重特性,具有投资大、建设周期长、风险大的特点,是形成区域物流中心的重要标志之一。深圳市在建设现代物流中心城市产业布局中,确定平湖物流基地为唯一的一个综合物流园区。中国其它物流中心城市的建设也有类似的举措。物流重点园区是长江上游现代物流中心的指挥中枢和交易平台,是长江上游现代物流中心建设的重中之重。有关重点园区建设的建议如下:(1)在有很好的基础的主城区和北部新区建立长江上游现代物流中心重点园区,进行物流资源整合重组实验和大型物流基地建设。(2)通过重点园区的高起点运作,争取在不太长的时间内,在重点园区内初步建成一个功能齐全、具有较强辐射力的基础物流系统,使之成为能支持大规模物流高效稳定运行乃至支持经济运行的平台。(3)当务之急是将主要精力和资金投入一些亟待解决的领域,并把它作为建设长江上游现代物流中心的突破口。(4)结合重庆新一轮城市规划的编制,对重庆市物流业现有结构和布局进行调整,推动各区县物流基地、分拨中心和节点区的规划和建设,在对现有物流基础设施改建和新建的基础上,构建大型物流中心、配送中心。

(四)以电子商务为手段,建立先进的信息网络平台

我们认为,为了实现跨越式发展,重庆市现代物流中心建设应该以电子商务流通型为主。新兴的

物流业态和物流技术的不断涌现,推动物流服务进一步发展。重庆要充分利用近年来重庆在信息业方面的优势,以电子商务为手段,抢先建立先进的信息网络平台,同时推动各区县物流基地、分拨中心和节点区的规划和建设。要建立以电子数据交换(EDI)、全球卫星定位系统(GPS)、地理信息系统(GIS)和射频技术(RF)、个人电脑、人工智能传输线系统、互联网、通信以及条形码和扫描仪等为基础,包含现代物流虚拟中心总部、EDB网络等在内的,多功能、高层次、集散功能强的先进的信息网络平台。

(五)将现代物流业列为重庆市“十一五”期间优先发展的产业

现代物流业是高成长性的产业。研究表明,20世纪80年代以来,美国企业平均支付的物流费用已超过总销售收入的25%,英国物流费用已占整个国民经济总支出的30%。目前物流业在重庆只是被定位为传统产业,这已远远不适应三峡成库后重庆快速发展的需要。重庆现代物流产业的发展完全有可能成为重庆下一阶段新的经济增长点。建议市政府将其列为重庆市“十一五”期间优先发展的产业和新的支柱产业。建议由市政府出面组织专家对相关问题进行专项研究。

(六)进一步打通重庆交通瓶颈,形成走向世界的物流通道

重庆对外发展战略中要注重与大陆桥连接的线段兰州(国家铁路主枢纽)—重庆—贵阳—南宁重庆段在时间、等级、容量匹配的修建,有效沟通世界贸易走廊,形成走向世界的物流通道,促进区域外向型经济发展;注重腹地道路网、库区航道网规划建设与衔接,使其通达性深、便利性好,集散功能强;注重港口规划与建设,使其与港口、腹地经济、运输线网匹配、兼容性好;注重三峡成库后黄金水道大型专用船舶修建,特别是大型集装箱船、滚装船修建,通过规模经济降低成本;引导运输企业注重大陆桥集装箱运输与水上运输,沟通各大海洋港口城市,促进世界贸易发展;出海通道的有效发挥还受港口航运班线的多少、密疏影响,北海、湛江等港口相对西部地区距离近,但航线定期货运班轮少疏,对港口腹地货物的吸引不够。相关政府应高度重视这个问题。建议对宁波—杭州—黄山—九江—通山—岳阳—石门—重庆旅游交通区位

线进行可行性论证,并向相关国家职能部门提出建设该线路(高速公路)的科学论证。建议对三峡大坝处一三斗坪公铁水大型枢纽站的可行性进行论证,有效分流船只过坝,实现公路铁路水路联运。

(七)加强区域合作,增强与其它城市的合作,尤其是川渝双方的互助

由于平面运输以及立体运输等多种方式的结合,城市地理位置导致的物流成本差异正在缩小,城市和区域间的协同共赢局面正在形成。目前长江流域经济和产业一体化的优势正在逐步聚集。建立上海与重庆“龙头”“龙尾”的呼应机制,以及与武汉、南京等沿江城市形成“波浪效应”,更好地发挥长江上游现代物流中心的“几何级数”的效果。沪渝合作、汉渝合作等大门已经开启,上海港已实现同长江流域的南通、南京、武汉、长沙诸港合资合作,并参股共同建设经营重庆寸滩港口,极大地促进沪渝两地及长江流域经济的发展。

需要特别提到的是,鉴于成都和重庆在未来长江上游经济带中的特殊地位,要正确地认识和评价

西部各省市在西部大开发中竞争的意义。重庆市要充分认识到现代物流中心发展的多极性,积极应对成都争做西南物流枢纽的战略性举措,加强川渝之间合作,避免无序的盲目竞争,在合作中寻找双方和多方的“共赢”局面。

参考文献:

- [1]廖元和,等.把九龙城区建设成为长江上游现代物流中心重点园的可行性研究[R].重庆:2002.
- [2]孙元明.重庆建设长江上游现代物流中心初探[J].决策导刊,2003,(9)13-14.
- [3]廖元和,孙元明.建议将现代物流产业作为重庆市新支柱产业[A].重庆市政府科技顾问团、重庆市政府发展研究中心.领导决策参考[C].2003,(8).
- [4]现代物流体系研究课题组.建设重庆军民两用现代物流体系研究[J].决策导刊,2003,(9):11-12.
- [5]陶春宇.三峡蓄水长江航运变局·重庆千亿打造物流中心[N].21世纪经济报道,2003-08-20.
- [6]张弓弦.论第三方物流在中国的发展[J].重庆商学院学报,2002,(5):60-61.

On the Foundation, Ideas and Countermeasures for Chongqing to Build Modern Logistics Center of Upstream of Yangtze River

SUN Yuan-ming

(The Academy of Social Sciences of Chongqing, Chongqing 400020, China)

Abstract: This paper analyzes the basic conditions for Chongqing to build the modern logistics center, discusses the significance of Chongqing to a modern logistics center of upstream of the Yangtze River, explores the form, content and meaning of Chongqing to build modern logistics center, puts forward the development planning and policy proposals and ideas.

Key words: modern logistics center of upstream of the Yangtze River; modern logistics center of Chongqing; focus park