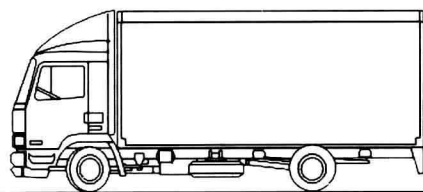


Research on Logistics Distribution System of Urban-rural Integration
—A Case Study of the Central Plains Economic Zone

城乡一体化物流配送体系研究 ——以中原经济区为例

朱占峰 ● 著



WUHAN UNIVERSITY PRESS

武汉大学出版社

宁波工程学院学术著作出版基金资助项目

城乡一体化物流配送体系研究 ——以中原经济区为例

朱占峰 著



WUHAN UNIVERSITY PRESS

武汉大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

城乡一体化物流配送体系研究:以中原经济区为例/朱占峰著. —武汉:武汉大学出版社,2013.10

ISBN 978-7-307-11572-9

I. 城… II. 朱… III. 城乡一体化—物流配送中心—研究—河南省
IV. F259.276.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2013)第 210409 号

责任编辑:邓 瑶

责任校对:路亚妮

装帧设计:吴 极

出版发行:武汉大学出版社 (430072 武昌 珞珈山)

(电子邮件:whu_publish@163.com 网址:www.stmpress.cn)

印刷:湖北睿智印务有限公司

开本:787×1092 1/16 印张:14 字数:331 千字

版次:2013 年 10 月第 1 版 2013 年 10 月第 1 次印刷

ISBN 978-7-307-11572-9 定价:48.00 元

版权所有,不得翻印;凡购我社的图书,如有质量问题,请与当地图书销售部门联系调换。

序

新型城镇化催生了城乡一体化物流配送体系。

李克强指出：“城镇化是我国最大内需潜力之所在。”当前，我国城乡社会已进入空间实质整合与结构快速转型阶段。空间的整合绝不仅仅是物质形态的简单聚集，社会结构的转型；也不仅仅是“村”、“居”冠名的形式变化，更重要的方面在于文化观念的转变。西装易于购买，绅士难以塑造。城乡一体化的真正实现需要内涵的支撑，徒有虚表的“被”一体化只会是清晨的露珠、雨后的彩虹。

新中国成立以来 60 余年的上下求索，30 余年的改革开放，积聚了使城乡面貌从量变到质变的能量。我国经济总量位列全球第二，这是物质上的后盾；国内高等学校毛入学率正在向 30% 靠拢，这是智力上的支撑；全国农村公路通车里程接近 400 万千米，这是道路上的连接；“十二五”互联网普及率将达 45%，这是信息化的魅力……积沙成塔，集腋成裘。韬光养晦数十年的中国，迎来了快速崛起的机遇。以降低人工和材料的成本当作扩大利润主要来源的“粗放管理阶段”已经过去，靠扩大市场销售、提高劳动效率作为主要利润源泉的“科学管理阶段”也渐去渐远，以降低物流费用和优质服务制胜作为主要利润源泉的“精益管理阶段”已经到来。这自然而然地拉近了物流配送与城乡一体化的距离，使二者逐渐组合在一起，产生了城乡一体化物流配送体系。

物流配送产业的地位在产业升级中加强。

物流配送产业具有聚合性，它存在于生产、流通、消费等社会再生产的重要环节之中，在产业本身、产业之间、产品 and 市场之间均起着桥梁与纽带作用。物流配送产业的发展极大地冲击了原有生产要素的功能结构。

空间的整合、产业的升级、“二元制”结构的真正消失、社会分工的重新调整，使城乡居民的生存权、发展权、理想实现权走向实实在在的平等，社会财富收入也更加公平。随着收入的增加，城乡居民的消费理念也发生变化，为追求效率而更加重视核心竞争力的发挥，这无不强化了物流配送产业的地位。

城乡一体化配送体系的研究需要理论基础。

第一，现代城市空间理论、发展理论、创意理论是城乡一体化体系塑造的理论支撑。城市发展和土地使用空间的组织，一定空间内的个人或组织的行为，均有一定规律可循。城市发展的分散和集中，启迪着城乡一体化的思维；但城乡一体化的高水平发展，还是需要创意理论的指导。

第二，区域分工理论、产业集群理论指导着城乡一体化物流配送产业特色的打造。区域

的不同、优势产业背景的差异,物流配送的模式、体系的构建必有轻重,尽管有大融合的趋势,但生长的水土环境不可能一致统一。

第三,区域物流理论、供应链管理理论、物联网理论,是指导城乡一体化物流配送运作的直接依据。教育部2011年新的本科专业目录使物流专业的地位正式得以确立,但新的学科目录中尚未出现“物流”的身影。这说明,具有强烈复合型色彩的物流学科的独立性还需要强化,其自身的学科理论体系还有待构建。城乡一体化物流配送作为物流的重要组成部分,其物流理论基础是其研究和实践的最坚强的基石。

现代物流理论与实践的起点源自配送。

回顾现代物流理论形成的轨迹,需要注意以下关键时间点:

1901年,美国人约翰·F. 格鲁维尔(John F Crowell)在美国政府报告《农产品流通产业委员会报告》中首次论述了对农产品流通产生影响的各种因素和费用,揭开了人们对物流活动认识的序幕。

1915年,美国学者阿奇·萧(Arch Shaw)在《市场流通中的若干问题》一书中又使用“物流”(Physical Distribution)一词,并指出“物流是与创造需求不同的一个问题”。

1927年,拉尔夫·布索迪(Ralph Borsodi)在他的《流通时代》一书中,第一次使用“Logistics”称呼物流,奠定了现代物流概念的基础。

1941—1945年,第二次世界大战期间,美国军事后勤活动的组织为人们对物流的认识提供了重要的实证依据,推动了战后对物流活动的研究以及实业界对物流的重视。

1962年,美国著名经济学家彼得·德鲁克(Peter F Drucker)在《财富》杂志上发表《经济的黑色大陆》,强调应高度重视流通以及流通过程中的物流管理。物流的价值和利润的观念在实业界产生了巨大的震动,现代物流理论体系逐步形成。

上述时间节点显示,现代物流理论的诞生的确源自配送。

我国配送活动的起源在中原。

尽管现代考古学家不断将文明记录向史前推移,但文字记载的物流配送实践活动还是源于夏末商初。《世本·作篇》记载:“相土作乘马,亥作服牛。”郭沫若在《中国史稿》中还说:“传说相土作乘马,王亥作服牛,就是驯养牛马,作为运载的工具。”

从商祖王亥的配送牛车,到数千年不息挑担下乡叫卖的“卖货郎”,配送一直是联系城乡居民并满足其消费需求的重要手段。

在新中国成立以后,为服务计划经济的分配体制,形成了大量的以衔接流通为职能的“中转仓库”,以及在乡镇所在地或中心集镇布点的“供销合作社”。这是在主渠道层面建立的联系城乡的物品配送网络。

中原经济区是城乡一体化配送研究的良好样本空间。

2011年,《国务院关于支持河南省加快建设中原经济区的指导意见》正式颁布,2012年,国务院正式批复《中原经济区规划》。《中原经济区规划》的范围包括:河南省全境,安徽省淮北市、亳州市、宿州市、蚌埠市、阜阳市和淮南市凤台县、潘集区,山东省聊城市、菏泽市和泰

安市东平县,河北省邯郸市、邢台市,山西省晋城市、长治市、运城市。这一区域包括 5 省的 30 个省辖市和 3 个县(区),面积达 28.9 万平方千米,2011 年年末总人口为 1.79 亿。

上述数据显示,中原经济区拥有广袤的平原、立体的交通、密集的人口、独特的区位。该地区,资源丰富、四季分明、光照充足、地势平坦,有利于城乡一体化的规划、建设和运作,在此构建城乡一体化物流配送体系具有代表性,这为开展城乡一体化配送的实践和研究提供了难得的样本空间。

本论著构筑了城乡一体化物流配送体系的基本架构。

本书以中原经济区为背景,深入分析了基于城乡一体化理念的物流配送领域优劣态势以及发展的机遇和面临的挑战,对城乡一体化物流配送机理的分析、运营模式的构建、资源的整合、模式的优化、供应链网络的运营和更新等方面展开了深入研究。在路径的选择、体系的构建、流程的研究、方法的创新等环节进行了前瞻性的探索。

由于编者水平、经验以及时间的限制,在中原经济区城乡物流配送机理分析和模式的选择、中原经济区城乡物流配送产业的整合和优化、中原经济区城乡物流配送网络的运营和更新、中原经济区城乡物流配送战略实施的保障和对策等方面只是搭建出了一个基本框架,详细的方案还有待后续研究。

朱占峰

2013 年 5 月

目 录

1 导论	(1)
1.1 研究的背景	(1)
1.2 研究的意义	(6)
1.3 国内外研究动态	(10)
2 城乡一体化物流配送发展的理论基础	(19)
2.1 现代城乡规划理论	(19)
2.2 区域分工理论	(22)
2.3 产业集群理论	(25)
2.4 区域物流理论	(30)
2.5 供应链管理理论	(34)
2.6 物联网理论	(38)
3 中原经济区城乡物流配送产业现状及 SWOT 分析	(40)
3.1 中原地区物流配送产业的现状	(40)
3.2 城乡物流配送业的主要优势	(47)
3.3 城乡物流配送业的劣势因素	(56)
3.4 城乡物流配送业的发展机遇	(62)
3.5 城乡物流配送业发展的主要威胁	(64)
4 中原经济区城乡物流配送机理分析和模式选择	(69)
4.1 城乡一体化物流配送产业区位因子分析	(69)
4.2 中原经济区物流配送体系特征分析	(74)
4.3 中原经济区物流配送模式的选择	(84)
5 中原经济区城乡物流配送产业的整合和优化	(103)
5.1 城乡一体化物流配送产业的战略思考	(103)
5.2 城乡一体化物流配送产业的整合	(116)
5.3 城乡一体化物流配送产业的优化	(131)
6 中原经济区城乡物流配送网络的运营和更新	(138)
6.1 城乡一体化物流配送网络的规划	(138)
6.2 城乡一体化物流配送网络的运营	(154)
6.3 城乡一体化物流配送网络的更新	(163)

7 中原经济区城乡物流配送战略实施的对策和保障	(174)
7.1 整合空间资源,加大规划力度	(174)
7.2 明晰战略定位,狠抓重点环节	(188)
7.3 秉承先进理念,强化智力支撑	(196)
8 总结与展望	(204)
8.1 本研究的成果总结	(204)
8.2 本研究成果应用展望	(205)
参考文献	(207)
后记	(214)

1 导 论

中原经济区在农业发展上,以绝对优势居全国首列,矿产业也不落后,但工业化水平与人口总额的排序极不相称。进入 21 世纪后,中原经济的发展已显示出强大的跨越态势,他们紧紧把握一切有利的发展机遇,尤其青睐具有发展潜力的现代物流服务业。

2011 年 9 月 28 日,《国务院关于支持河南省加快建设中原经济区的指导意见》(国发【2011】32 号)正式下发。2012 年 11 月 17 日,国务院正式批复《中原经济区规划》,明晰了 5 省的 30 个省辖市和 3 个县(区)的范围。这无疑为中原经济区的腾飞提供了政策支撑。

中原经济区的优势在区位,区位的特色在交通,交通的展示在物流,物流的重要内涵在配送。中原经济区物流配送业的发展需要有切合实际的理论指导,特别是在城乡一体化背景下,构建智能、高效的物流配送体系,意义深远。

1.1 研究的背景

1.1.1 城乡空间的整合

作为中原经济区的主体区域,河南省 2011 年年末总人口已达 10489 万人,常住人口为 9388 万人,城镇化率达到 40.57%。据核算,全年生产总值达 27232.04 亿元,三次产业结构为 12.9:58.3:28,数据显示第二产业产值在全省地区生产总值中的比重优势明显。事实上,进入 21 世纪以来,三次产业结构中第二产业的比重在持续攀升,十二年间比重上升了 11.3%,达到 58.3%;城市化率在逐年提高,十二年间增加了 17.03%,达到 40.05%(表 1-1)。

表 1-1 2000—2011 年河南省三次产业结构中第二产业比重及城镇化率一览表

年份	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
比重/%	47.0	47.2	47.9	50.5	51.2	52.6	54.3	55.0	56.9	56.6	57.7	58.3
城镇化率/%	23.2	24.4	25.8	27.2	28.9	30.65	32.5	34.3	36.0	37.7	39.2	40.05

世界发达国家工业化进程显示,当一个地区的工业化水平达到一定程度后,其城乡空间的整合趋势将得以加速。从表 1-1 的数据也可以看出,在过去的十二年间,河南省空间的城镇化率的提升高于工业化提升的速度,这说明城乡空间的集聚在加快。

城乡空间的整合是解决工业化、城镇化过程中“地从哪里来”的唯一途径。中原经济区是国家重要的商品粮基地,是保障国家粮食安全的主阵地。因此,在保障国家粮食安全的前提下实现现代化,首先就要实现农业现代化。在人口稠密的地区实现农业现代化必须解决好“人往哪里去”的问题,这要求农业现代化需要与工业化同步,让第二产业接受从第一产业中转移出的农村富余劳动力;第二产业规模的扩大需要土地空间,农业机械化的施展也需要

规模化的种植,这都要求城镇化的推进。通过城镇化集聚人口、整合空间,以达到农业安全、工业加速和文明提升的多重目的。

工业化是城乡空间整合的第一动力。根据《国务院关于印发全国主体功能区规划的通知》(国发【2010】46号)精神,中原经济区在产业布局上以第一产业始终处于重中之重的地位,如何在保证粮食安全的前提下走好新型工业化道路,是摆在该区域决策者面前的一项重要课题。第一,提升工业化水平是中原经济区本身产业演进的必然趋势。面对广袤的良田,即使全身心地精耕细作,粮食产量的增加也还是有限的。“工业立区”是促进经济社会发展的必由之路,关键是在提升工业化水平的过程中如何处理好工业化与城镇化、农业现代化之间的关系。第二,加速工业化步伐是在抢抓承接东部沿海发达地区产业转移的战略机遇。改革开放三十余年形成的东、中、西部的产业阶梯布局是客观存在的事实。随着国际产业链的加长和国际间合作的深化,东部地区受各种因素的影响需要将部分不合时宜的产业向中西部地区转移,中原经济区不会坐失发展的机遇。第三,中原经济区特色的工业化必定要以城乡空间的整合为重要途径。中部地区承接产业转移靠什么?靠什么争夺“落地权”?由于东部产业转移是制造业主导,而他们面临的问题是东部劳动力要素价格的大幅上涨和土地利用空间的严重不足。要解决这个问题,只能依靠城乡空间的有效整合。

城乡一体化进程中城乡空间的整合面临许多深层次问题。随着城镇化率的提高,城乡一体化的融合逐步趋于紧密。从长期形成的城乡二元制结构向城乡一体化发展,必然要面对许多新问题、新矛盾,首先是城乡一体化市域的统一规划问题。以市域为单位,在现存的市、县(市)、乡(镇)、村之间如何进行科学的布局,中心城市、副中心城市、卫星城以及按城镇化标准设立的居民点如何设立,各类居民点设置的规模和密度如何合理的界定,这都是在空间重组过程中面临的重要问题。其次是城乡一体化市域内空间资源的整合问题。为了提高生产效率,使各种公共设施在科学的门槛内充分发挥效益,必然要进行市域内空间资源的统一整合。资源的整合涉及利益的再调整,原有的优越区位可能丧失,新的黄金地段必然形成,关键是如何公开、公平、公正、科学地设计物流及商业网络问题。第三是工业化进程中的产业集聚问题。工业发达国家工业化的经验表明,重视产业集聚区的规划、建设和管理是推行新型工业化道路的最佳选择。产业的集聚涉及国家宏观层面的产业发展规划和主体功能区的布局,涉及地方政府打造优势产业和建立核心竞争力的发展蓝图,也涉及企业在微观层面如何发挥物流这个第三利润源的作用。

城乡一体化空间的整合需要理论支撑。19世纪末和20世纪初,出现了一系列有关城乡一体化空间整合的研究。英国社会学家霍华德(Howard E, 1850—1928年)于1898年出版了《明天:通往真正改革的和平之路》一书,提出将城市和乡村空间有机整合的理想城市观——田园城市(Garden City)的设想。1909年,英国现代城市规划的奠基人盖迪斯(Geddes P, 1854—1932年)出版了《城市之演进》(Cities in Evolution)一书。他将哲学、社会学、生物学等多学科观点融为一体,揭示城市空间的复杂性,提倡将城市乡村统筹考虑的区域观念,强调以自然地区作为规划的基本框架。在20世纪横跨多个学科领域对城乡规划具有强大影响力的美国学者芒福德(Lewis Mumford, 1895—1990年),以人为中心,提出了影响深远的区域观,强调“区域规划需要包括城市、村庄及永久农业地区,作为区域综合体的组成部分”。1933年,国际现代建筑协会(CIAM)在雅典开会,中心议题是“城市规划”,并制

订了一个《城市规划大纲》。这个大纲后来被称为《雅典宪章》。这个大纲集中反映了当时“现代建筑”学派的观点。大纲首先提出,要将城市与其周围影响地区作为一个整体来研究,指出城市规划的目的是保证居住、工作、游憩与交通四大城市功能的正常进行。1977年12月,一批建筑师在秘鲁的利马集会,会后发表了著名的《马丘比丘宪章》,对《雅典宪章》进行了补充和完善,提出了在城市急剧发展中如何更有效地使用人力、土地和资源,如何解决城市与周围地区的关系,提出生活环境与自然环境的协调问题。进入21世纪后,随着工业化、城镇化和农业现代化水平的快速提升,科学发展观需要对人类集聚学牵涉的各种因素进行分析和研究,因而对城乡规划理论的诉求也就愈加强烈。

城乡一体化物流配送体系的构建和优化必须把握城乡空间整合的契机。中原经济区城乡一体化物流配送体系的形成尚处于初始阶段,作为后发优势的发挥,要求物流配送体系的构建起点要高。如何将物流配送体系的规划与城乡一体化的区域规划统一起来,这也是摆在决策者面前的一个重要问题。因此,城乡空间的整合是本研究的一个重要背景。

1.1.2 社会结构的转型

中原经济区作为黄河文明的发祥地,在人类漫长的农业社会一直处于主体地位。夏商周时代,中原地区就对中华文明作出了巨大贡献:第一,发明了耒耜,使农业跨入锄耕农业新的历史阶段;第二,发明了地下粮仓;第三,发明了半地穴的房屋建筑;第四,发明了编制和纺织技术;第五,发明了烧陶窑;第六,发明了粮食加工工具;第七,发明了乐器;第八,发明了符号文字。五千年的农业文明,彰显了中原地区劳动人民的淳朴和勤劳,但也固化了人们的农耕意识。面对全新的工业文明,中原经济区的社会结构必须转型。

随着工业化社会的到来,漫长农业文明形成的农村结构必须适时改变。事实上,中原经济区农村富余劳动力一直在向非农业岗位转移。以河南省为例,根据有关统计公报推算,2006年末,全省农村富余劳动力转移就业总量为1746万;到2011年末,农村富余劳动力转移就业总量已达2465万,其逐年变化数据如表1-2所示。

表 1-2 2006—2011 年河南省农村富余劳动力转移就业总量一览表

年份	2006	2007	2008	2009	2010	2011
新增/万人	189	228	181	103	105	102
总量/万人	1746	1974	2155	2258	2363	2465

农村富余劳动力的转移对社会的转型产生了巨大的促进作用。从第一产业转向第二、三产业,打下了社会分工细化的基础。面对大批农村富余劳动力的转移,社会结构必须重构。户籍制度、养老体系、社会福利以及工作空间、生活空间均需做通盘、长远的规划和安排,否则,将埋下社会稳定的隐患。

社会转型是回答农村富余劳动力转出后“今后怎么办”的重要途径。历史的车轮总是向前行的,从农业化到工业化的进程是不可逆转的。既然如此,通过社会转型可以节省总体的成本。首先,通过社会转型将进一步加大对农村富余劳动力转出的吸引力,为实现农业现代化增加动力。其次,城乡一体化的深入将增加“农民工”在城镇安家的信心,降低城乡空间整

合的阻力。事实上,农民工靠多年的积蓄多数在农村置办了房产。这种房产,即浪费了土地资源,又占压了可用资金,建成的房子一年只有春节住几天,尤其等孩子长大后要么落后、要么继续闲置。在一定意义上,这种房产增加了城乡空间整合的成本。第三,社会转型将使改革、发展、稳定三者的辩证关系提升到一个新的高度。社会转型有助于人员的重新分工,有利于各产业部门的专业化生产,同时也有利于生产标准、产品质量标准的制定管控,这将进一步促进社会的发展。

物流产业以及城乡一体化的物流配送应运而生。资源禀赋的变化促使产业结构在不断升级,产业的升级必然带来社会分工的进一步细化(其变化路径如图 1-1 所示),从而使物流配送发展为一个新兴的产业成为可能。空间的整合、社会分工的重新调整、随着收入的增加城乡居民消费理念发生的变化、为追求效率而更加重视核心竞争力的发挥等因素均强化了物流配送的地位。

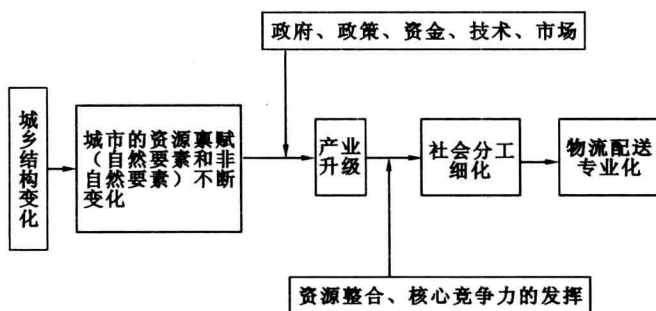


图 1-1 物流配送专业化的诞生过程

社会分工的细化是物流配送市场买方内驱力逐步加大的源泉。内驱力是指在有机体需要的基础上产生的一种内部推动力,是一种内部刺激。有机体会产生各种需要,当需要未得到满足时,有机体会产生内驱力,内驱力引起反应,反应导致需要的满足。物流配送市场形成的内驱力不仅仅来自卖方,还体现在买方的需求。以日用品配送为例,居民生活水平的提升是买方内驱力产生的基础。经过三十多年的改革开放,以经济建设为中心的运行成效已逐步凸显,城乡居民的整体生活水平得到了大幅度的提升,物质基础的积淀使年轻夫妇渴求摆脱家庭琐事的欲望更加强烈。随着城乡一体化、大都市化、城市郊区化等的发展,生活富裕的家庭为规避市区的嘈杂可能移居郊区;从农村转移出的富余劳动力经过几年的打拼而积聚的财力也可能成为城镇居民中的佼佼者,为了继续提升需要将主要精力集中到事业发展上,这两种情况均可产生日用消费品的物流配送机会。因此,城乡物流配送体系的研究必须注意社会转型这个背景。

1.1.3 物流网络的升级

中原经济区在现代服务业方面的优势在于物流。2005年3月,温家宝同志在政府工作报告中再次提出:抓紧研究制订促进中部地区崛起的规划和措施,充分发挥中部地区的区位优势 and 综合经济优势,加强现代农业特别是粮食主产区的建设;加强综合交通运输体系和能源、重要原材料基地建设;加快发展有竞争力的制造业和高新技术产业;开拓中部地区大市

场,发展大流通。中原作为中部地区的核心地带,连南贯北,承东启西,具有得天独厚的区位优势,也是我国重要的人流、物流、商流、信息流中心。因此,现代物流产业理应成为中原区域经济的发展重点。

从“十一五”开始,中原地区物流产业的地位就已受到重视。顺应历史的潮流,在制订“十一五”发展规划时,河南省人民政府就郑重提出:基本确立郑州在全国重要的现代物流中心的地位,使以郑州为中心的中原城市群内物流节点网络体系趋于完善,其他市域物流节点建设初具规模;使现有物流资源得到有效整合,第三方物流得到较快发展。

为使物流产业迅速发展成中原区域经济的支柱产业,河南省制订了具体的发展指标:“十一五”期间,全省“以公共物流信息平台为基础的物流信息网络基本形成”;“到2020年将郑州建成全国重要的现代物流中心。以郑州为中心,中原城市群为重点,以区域物流枢纽、综合物流园区和专业物流市场为支撑的现代物流网络体系基本完善。”

进入“十二五”,河南省政府进一步强化了对物流产业的整体规划。2010年4月2日,河南省人民政府又下发文件:《河南省人民政府关于印发河南省现代物流业发展规划的通知》(豫政【2010】38号),对2010—2015年河南省物流产业的发展作出了明确规划,提出“各重点行业的物流布局,主要根据行业特点、产业基础、集聚功能和合理辐射半径等因素,遵循布局集中、服务联动、集聚发展的原则,规划布局物流分拨配送区域、节点城市和配送网络,推动重点行业物流发展,为相关产业发展提供强力支撑”的规划思路,显示出决策层对物流网络规划理念的提升。

预测中原经济区的发展态势,经济的发展需要提升物流网络的布局。资料显示,未来我国中西部地区经济增长将明显快于东部沿海地区。据初步预测,从现在到2020年,我国中西部地区年均GDP增长率将达到8%~9%,高于华东、华南和华北地区的6%;中西部地区货运量年均增长率将达5%以上,高于东部地区的3%~4%;中西部地区进出口贸易年均增长率将达12%~13%,高于东部地区的4%~6%。目前,我国的物流中心大多位于东部沿海地区,随着经济结构的优化调整和区域经济的统筹推进,我国经济重心将逐步西移,未来国际物流中心也将随着经济发展格局的变化向中西部迁徙。由于中原经济区拥有承东启西的关键区位,根据物流中心的形成条件和发展趋势,该区域内必定要形成我国中西部地区的国际物流中心。以郑州、开封为核心,洛阳、阜阳为辅翼的中原地区物流格局将与华南地区以广州为龙头,香港、深圳为辅翼的物流格局,华东地区以上海为龙头,南京、杭州、宁波为辅翼的物流格局,华北地区以北京、天津为轴心,沈阳、大连为辅翼的物流格局并驾齐驱(图1-2)。

在四大物流格局中,中原地区的物流体系尽管基础相对薄弱,但后发优势明显,在可预见的未来,中原地区的跨越态势将加速物流产业的转型和升级,物流网络体系构建过程中的物流枢纽城市、物流园区、物流中心和物流线路的建设速度将因其特殊的地理面貌而大大提高。因此,中原经济区物流配送体系的研究必须重视物流网络升级的背景。

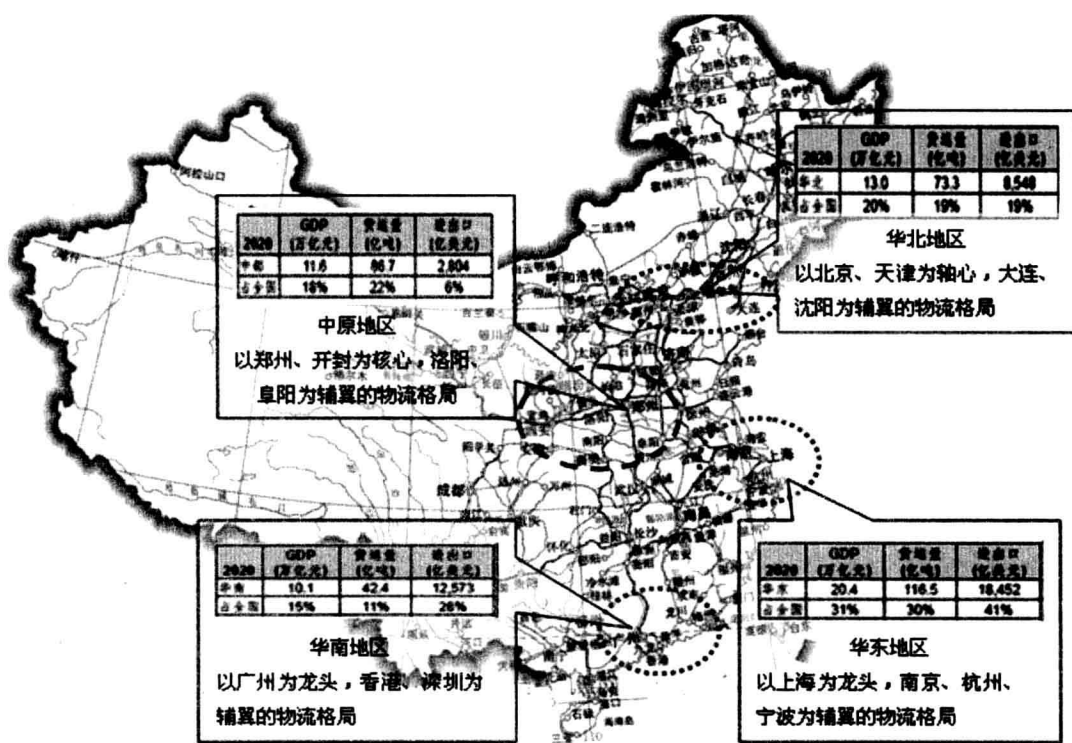


图 1-2 未来我国主要物流格局分布图

1.2 研究的意义

1.2.1 引导产业发展

回顾世界经济的发展历程，在经济的粗放发展阶段，人们关注的焦点主要在如何降低原材料成本方面；随着管理层次的提升，如何提高劳动生产率成为经济社会关注的核心；当管理进入精益管理阶段，人们的目光就会集中到物流运作上来。这是世界经济发展进程中的一般规律，中国区域经济的发展也必然要沿着这个轨道前进。

产业的演进需要产业政策的引导，物流产业的发展更需要具体措施的倾斜。可喜的是，2009年3月10日，《国务院关于印发物流业调整和振兴规划的通知》（国发【2009】8号）指出：物流业是融合运输业、仓储业、货代业和信息业等的复合型服务产业，是国民经济的重要组成部分，涉及领域广，吸纳就业人数多，促进生产、拉动消费作用大，在促进产业结构调整、转变经济发展方式和增强国民经济竞争力等方面发挥着重要作用。当前，国际金融危机对我国实体经济造成了较大冲击，物流业作为重要的服务产业，也受到较为严重的影响。制订实施物流业调整和振兴规划，不仅是促进物流业自身平稳较快发展和产业调整升级的需要，也是服务和支撑其他产业的调整与发展、扩大消费和吸收就业的需要，对于促进产业结构调整、转

变经济发展方式和增强国民经济竞争力具有重要意义。这无疑是物流产业腾飞的良机。

物流产业的科学发展,必须有科学的理论做基石。中国幅员辽阔,东、中、西部发展极不平衡,因此,物流发展模式的选择无疑相差甚远。当前形势下,区域物流产业的发展必须以区域物流理论、区域分工理论、供应链理论和产业集群理论等作为支撑,中原经济区物流产业发展模式研究如何利用区域分工理论进行中原地区产业发展的战略定位,如何利用区域物流理论指导中原物流的发展实践,如何在供应链物流已成为物流活动的主导阶段强化物流企业的竞争力,如何发挥物流产业的纽带作用形成产业集群,如此等等都需要在理论创新的条件下解决。物流产业演进的每一个关键环节都强烈要求以先进的物流理论作指导。因此,本研究具有重要的理论意义。

随着国民经济持续快速发展,中原经济区现代物流业已呈现出良好的发展势头,连锁经营、物流配送、电子商务等新型流通方式不断拓展,新兴第三方物流企业快速成长,传统物流向现代物流转型步伐加快,市场主体和投资主体多元化的格局初步形成。据资料显示:2008年,主体区河南省社会物流总额达3.7万亿元,2005—2008年年均增长16.92%;物流业实现增加值793.2亿元,2005—2008年年均增长14.17%,高出同期生产总值增速的4.5%;物流业增加值占第三产业增加值比重为15%,仅交通运输、仓储和邮政业从业人员就有204.5万,占第三产业总从业人员的比重达14.4%。这种态势使中原地区物流产业的市场规模迅速膨胀。

但从总体上看,中原经济区现代物流业发展尚处在起步阶段,在发展进程中还存在着许多问题和制约因素,主要表现在以下几个方面:该区域物流业缺乏统一规划和规范管理,条块分割严重,政策法规体系和行业诚信体系不健全,市场秩序比较混乱;物流基础设施和网络体系不完善,物流资源缺乏整合,运输和仓储设施得不到充分利用,物流方式落后,流转速度慢、成本高、效率低、损耗大;传统物流比重大,物流企业规模小、实力弱、布局分散、功能单一,高素质专业人才缺乏;物流产业集中度不高,社会化、专业化和信息化程度低。

因此,发展现代物流是适应社会化大生产快速发展和社会分工不断细化的客观需要,是连接生产和消费的关键环节,是根据中原经济区实际,加快产业结构调整、推动产业升级、促进第三产业增长的主要途径。

1.2.2 优化资源配置

分析中原地区城乡物流设施建设的案例,重复建设、无序建设的现象司空见惯。因此,在中原经济区建设正式起步的今天,如何在城乡一体化物流配送体系构建的过程中,使资源配置达到科学、高效、优化,其意义深远。

城乡一体化物流配送体系的研究有利于区域间物流基础设施的科学规划。纵观世界经济体的发展,痴想整体均衡发展是不现实的,经济的发展总是呈现区域性状态,这是由人类的经济基础、地理环境以及文化理念等多元因素所决定的。首先,中原经济区尽管以河南省为主体,但临近省份的一些地区与河南省地缘相接、习俗相近、理念相同,必然成为中原经济区的一部分。但是,由于长年行政体制的划分,人为地切割了自然体系的统一性。因此,新的经济区划需要相应的研究成果做基础。其次,在中原经济区的概念规范之前,人们尽管位于中原区域的范畴,但各自为政形成的基础设施布局难以适应区域经济板块提升的要求,

明显影响物流的效率,阻碍了经济区产业的集聚。因此,也需要打破既有的小圈子意识,以科学的研究结论重新规划。第三,新的中原经济区需要形成新的整体,需要进行新的分工,由物流节点、物流线路、物流渠道编制的物流网络需要重新布局。如,原先在主体区域河南省布局了一个中心物流枢纽城市——郑州市,五个区域性物流城市——洛阳市、商丘市、安阳市、南阳市、信阳市,在新的中原经济区域内,区域性物流枢纽就需要重新布局,如区域的东南区块是否需要增加阜阳市,东北区块是否需要增加聊城市,西北区块是否需要增加长治市等都有待进一步的科研论证。因此,本研究成果将对中原区域物流设施的整体规划提供帮助。它将有利的中原经济区物流产业的统筹规划,有利于市场主导与政府引导的结合,从而充分发挥市场配置资源的基础性作用和政府宏观调控作用,避免盲目投资。

中原经济区长期以第一产业为主,随着改革开放的深入,人们逐渐认识到,粮食安全必须保证,这是中原经济区应该履行的责任。但在确保粮食安全的前提下,如何抓住历史发展的机遇,加速产业的升级,这考验着中原人民的智慧和能力。首先,本研究有利于三次产业之间的资源整合。如,以第一产业为基础,如何围绕农业资源做文章,如何拉长农产品的链条,如何增加农产品的附加值,等等,这都需要物流作支撑。反季节销售需要仓储;远距离交换需要信息和物流;改变农产品的原始形态进行深加工,更需要物流服务。以蔬菜为例,如何使其安全、高效地从田园运行到餐桌,每一步均需要物流的帮助。农业的初始生产、加工业的中间运作、服务业的最终消费,始终需要物流相伴,如果物流这根红线“客串”的规划科学,就会形成一产、二产和三产有效整合的格局。其次,有利于三次产业内部资源的整合。从农业化、工业化直至将来走向后工业化,产业内部的资源始终面临有效整合的问题。因为只有不断整合,才能加速产业升级,才能推进社会进步。以工业化时代为例,产品从原材料的采购,到成品交付用户手中,其中的过程绝大部分时间均在物料流动之中。尤其是供应商管理库存、制造商直接管理销售等模式的推行,在供应链管理理念下,通过高效的物流体系支撑将推动产业内部运作体系改革的深化。第三,物流配送体系的研究将模糊三产之间的界限。物流作为复合型产业,它能在一产与二产之间、一产与三产之间、二产和三产之间架起桥梁,织起纽带,打通三产之间的隔离,提升满足社会需求的绩效。

城乡一体化物流配送体系的研究有利于物流产业内部流程的重组。业务流程重组(BPR)理论于1990年首先由美国著名企业管理大师、原麻省理学院教授迈克尔·哈默(Michael Hammer)先生提出。它是指通过重新思考,翻新作业流程,以便在成本、品质、服务和速度等方面获得“戏剧化”的改善。传统企业强调“功能部门”而非“流程”,强调各部门完成各部门的工作,而非全体完成一项整合的工作;BPR则强调打破部门及组织的界限,以流程为工作单位,重新设计。企业所从事的具体的业务活动是组织结构设计的基石,任何业务活动都表现为一系列实际的业务流程。通过以业务流程为导向进行整体设计,业务工作被流程集成,业务流程连续化从而消除了流程瓶颈,使流程无间断连续运行,实现流程的整体优化,进而实现组织结构的整体优化,实现组织质量、服务、成本和服务效率优化。城乡物流配送体系的研究不仅有利于社会宏观资源的整合,还有利于企业内部微观流程的再造。本研究对中原经济区物流产业现状的梳理和对该区域物流产业发展优、劣态势的深入分析,将有利于中原经济区在重要领域和重点区域率先突破。

1.2.3 助推经济腾飞

中原经济区总体上仍处于工业化中期,尤其是部分农村地区甚至还处在工业化初期阶段,谋发展、重发展的意识非常强烈。在这个阶段,如何使自己的发展之路保持在科学发展的轨道上,确实需要物流产业的支撑。

先进物流体系的构建是经济跨越发展的助推器。中原经济区要与国内几大经济区展开博弈,首先要形成自身经济发展的合力。近几年大企业的进驻在筹建阶段考虑的重要因素之一就是物流,因为真正的大企业均具有国际化态势。在国际化视野下,企业的竞争力来自自身的管理理念、产品质量、服务水平。当今先进的管理理念是基于供应链的管理,需要相应物流系统的支撑,上、下游节点之间的高效协同,企业非核心业务的外包,产品成本的降低,即时化的服务,这些都是物流职能的体现。因此,产业的集聚需要物流产业的适度超前。其次,行业物流体系的建立是引导区域经济健康发展的主渠道。考虑到国家的经济运行及管理体制,部分行业实行纵向垂直领导或准入制,如农资、盐业、烟草、医药等行业。这些行业的物流调拨机制和配送中心的高效运转将直接引领相关产业和利益相关者的使用效力和拓展能力,行业物流的配送体系也亟待规范化、科学化、智能化。第三,专业物流体系的打造是激发区域经济活力的不竭动力。随着物流配送的社会化程度越来越高,经济社会对专业物流配送体系的诉求也越来越强烈。考虑到同行竞争的残酷性,企业需要不断进行组织革新和产品创新,这就要求其将生产要素向核心竞争能力集聚,将物流配送业务外包给高质量的物流配送企业。新兴行业或新办企业基于国际化竞争态势或成本——效益原则,也不可能再走传统企业走过的老路或弯路,一开始就会寻找物流伙伴。凡此等等,均能显示社会经济对专业物流的市场需求,因此,有必要对专业物流配送模式展开深入探索。

科学的物流配送体系是经济可持续发展的稳定器。进入 21 世纪,绿色经济、低碳经济的呼声愈来愈高,可持续发展的意识也逐步深入人心。中原经济区作为国家的中心地区,经济的发展必须摒弃“先发展,再治理”的传统模式,在起步阶段就要选择“科技含量高、经济效益好、资源消耗低、环境污染少、人力资源优势得到充分发挥”的新型工业化道路。要实施这个发展战略,必然依赖科学的物流配送体系。首先,绿色的物流配送体系是经济可持续发展的基础。由于经济发展的各个环节均与物流相联系,从仓储、运输、配送等物流的关键职能入手进行低碳设计、绿色运作,必然形成节能降耗、淘汰落后产业的格局,为经济的可持续发展奠定良好的基础。其次,优化的物流配送体系是经济可持续发展的关键。物流配送体系的优化水平体现着一个区域先进物流配送技术的应用程度,反映着这个区域拥有的资金、人才等经济发展中的关键要素的有机结合程度。第三,统筹的物流配送体系是经济可持续发展的保障。物流配送体系的统筹水平是一个区域社会文明程度的体现,是供应链伙伴关系的组合状态、与外界的融合水平以及物流运行效率的象征。

总之,物流产业在中原经济区毕竟还是朝阳产业,在向支柱产业演进的过程中,势必存在这样或那样的问题或瓶颈,特别是物流的国际化及供应链管理环境的动态变化,时刻需要先进的理论和方法予以指导或预测。因此,本研究将具有重要的理论意义和实践意义。