

低碳经济背景下高端物流发展研究——以广州市为例

李超锋

(广东轻工职业技术学院 管理工程系, 广东 广州 510300)

[摘要] 低碳经济是城市可持续发展的物质基础, 现代物流业作为低碳经济的重要载体, 其向高效、低能耗、低排放的增长模式转型是科学发展观的具体运用和实践。面对日益严峻的低碳与高成本压力, 广州走高端物流发展道路势在必行。广州推动低碳发展, 建设高端物流体系具备良好的基础和条件, 需要进一步积极拓展高端物流的载体, 构筑高端物流的发展平台, 优化与完善高端物流的发展环境, 确立高端物流发展重点领域。

[关键词] 低碳经济; 高端物流; 转型升级

[中图分类号] F259.2; F205

[文献标识码] A

[文章编号] 1674-117X(2013)02-0010-05

Research on Development of high - End Logistics with Background of Low - Carbon Economy —Take Guangzhou City as an Example

LI Chaofeng

(Department of Management, Guangdong Industry Technical College, Guangzhou, 510300, China)

Abstract: Confronting the pressure of increasingly severe low - carbon and high cost, logistics is imperative to be transformed into a growth mode with high energy - efficiency, low energy consumption and low emissions. Guangzhou city, with its strong economy, offers enough space to logistics industry to be promoted, and also provides business opportunities to high - end logistics industry by its speeding - up industrial upgrading. The contradiction between the market demand and the lag of logistics industry development only can be alleviated by expanding high - end logistics carrier actively, building the platform, optimizing and improving the environment, and establishing key areas for development of high - end logistics.

Key words: Low - carbon economy; high - end logistics; aviation service

近年来,随着国内产业梯度转移和“人口红利”趋于弱化,现代物流业已成为许多地方和政府优化产业结构、推进城乡发展、改善投资环境、强化区域辐射的重要手段,得到了持续快速的发展,需求规模也进一步扩大,增长态势明显。然而,现代物流业发展不可避免会带来一些负面影响,如交通拥堵、资源浪费、环境污染等。作为一个跨地域、跨时域的复杂大系统,物流系统不仅对社会、经济、资源、环境的接触具有广域性的影响,而且作为社会

经济的一个子系统,它与其他子系统以及自身的结构失衡也将严重阻碍经济的发展,从而导致与其他产业之间(如制造业、商贸业等)缺乏有效联动,造成供应链上物流环节的割裂和脱节,致使社会物流运作成本提高、效率降低,抑制了物流业自身结构的调整和产业升级。

高端物流是现代物流发展的高级阶段,是当前研究的热点和实践领域发展的重点。在低碳经济背景下,高端物流如何发挥引领和示范效应,促进

收稿日期: 2012-08-31

作者简介: 李超锋(1981-),男,河南许昌人,广东轻工职业技术学院讲师,硕士,主要从事物流工程与管理、供应链管理等方面的研究。

产业结构调整和优化升级,是亟需研究的重要课题。

笔者在梳理和归纳高端物流相关文献的基础上,针对广州建设高端物流体系具备的基础和条件,提出了现代物流业高端化提升的对策与建议。

一 国内外研究现状

高端物流是世界物流业发展的方向,国外学者和企业界对高端物流理论和实践研究主要体现在:(1)如何整合业务流程,实现资源优化配置;(2)如何提供优质及个性化服务,提高附加值。国外学者注重微观层面的实践研究。

2007年,在第六次中国物流学术年会高端物流专题论坛上,国内有关专家展示了高端物流的最新研究成果:

1. 高端物流概念和特征描述。李芒巍^[1]对高端物流进行了集成研究,分析了高端物流的理念、运作模式和现状,对如何提高高端物流的运作质量提出了有益的建议。王之泰^[2]指出高端物流内涵和外延,描述了高端物流的业态和企业体现,并指出我国高端物流需要解决的一些问题。黄建明^[2]在描述高端物流的概念和其特征基础上指出了高端物流不能只停留“价格高端”和“硬件高端”,更要注重“服务管理和技术流程”等内在的高端。杜文龙^[2]认为高端物流是一个相对的概念,高端物流相对传统的物流具有较高的服务要求和高附加值,其服务对象是高端产品。

2. 高端物流发展前景和发展对策研究。王国防^[2]在分析物流增值的途径基础上就如何发展高端物流服务提出了四点具有战略意义的建议:(1)重视第三方综合物流;(2)重视发展高端管理服务;(3)技术创新;(4)制度创新。张良卫^[3]等在描述高端物流概念和特征基础上,分析了发展高端物流的必要性,指出我国目前在“地域性”、“物流基础”、“国际合作”等方面的不足,并就如何健康有序发展我国高端物流提出相应的发展对策。

3. 高端物流技术和管理。吕凤龙^[2]分析信息技术对提升物流企业的竞争能力,以及高端物流产业园如何进行信息化建设。

4. 高端物流服务体系与运作模式。马审文^[4]认为高端物流服务分为技术服务、实施运作和技术三个体系。姜斌远^[5]将高端物流运作模式分为自

营提升模式、行业创新模式和协作经营模式。

5. 高端物流产业园。李芒巍^[2]等将高端物流产业和高端物流结合起来进行研究,提出构建高端物流产业园,试图寻求理论研究和实践相结合的创新。

综上所述,国内外对高端物流研究呈现出理论与实践并重的特征,但研究重点存在地区差异,研究尺度仍存在缺失,机制的探讨还需进一步强化。总体来说,我国对高端物流的产业政策研究尚处于起步阶段,缺乏全面、深入、系统的研究。

二 低碳经济对高端物流的迫切要求

(一)物流现状与低碳经济需求的差距

中国物流与采购联合会数据显示,2011年全国社会物流总额为158.4万亿元,按可比价格计算,同比增长12.3%。然而,掩盖在高速增长下的一系列矛盾和问题日益突出,已成为物流行业转型发展的严重障碍。在作用机制和治理结构上,整个行业处于较低层次的无序竞争状态。低端物流市场进入壁垒较低,其市场结构是完全竞争的市场,且已出现产业过度进入和过度竞争的现象。而在高端物流市场,进入壁垒较高,服务层级与结构复杂,市场容量与需求逐渐扩大,市场竞争不充分。低端物流合理化水平低,无法有效促进资源要素优化配置,难以带来低投入高产出。另外,在能源消费上,物流过程是能源消耗大户,也是碳排放大户。据测算,物流过程的能源消耗占我国能源消费总量的10%,仅略低于钢铁、化工、建材等重工业的生产能耗。^[6]

低碳经济以低能耗、低排放、高效率为基本特征,符合我国可持续发展理念的经济增长模式。因而,促进现代物流的低碳化,并通过高端物流体系建设,以降低整个社会的碳排放水平,改善物流服务环境,提升物流服务竞争力,促进现代物流向高端升级,是低碳经济对现代物流发展的迫切要求。

(二)高端物流在低碳经济中的特殊作用

高端物流是现代物流管理向供应链管理转变过程中产生的新的物流形态,它是处于供应链高端的物流活动。^[7]深圳市现代物流业发展“十二五规划”指出:高端物流业具有“技术高端、管理高端、模式创新、体制创新”的内涵以及“三高两低”,即“高效益、高附加值、高带动力、低资源消耗、低环境污染”的特征。在经济系统及外部环境中,物流系统

连接着生产、流通、消费等环节,通过功能要素转换,实现价值增值。高端物流是以物流资源的优化整合为手段,推动多功能一体化服务和绩效控制,强调在物流活动的全过程中遵循与环境和谐相处的理念,减少物流活动对环境的干扰和危害,避免资源浪费。另外,高端物流组织和经营形式先进,倡导低碳消费模式,可有效支撑低碳经济下的生产和生活方式。

鉴于以上分析,笔者以广州市高端物流发展为研究对象,进一步阐述低碳经济背景下高端物流的发展对策。

三 广州市高端物流发展基础条件

2011年12月,广州市提出以“低碳经济”作为城市的发展理念,明确将“低碳经济”作为今后经济发展的一个战略方向。低碳经济是广州当前的热点经济问题,是建设幸福广州、促进广州经济可持续发展的有效手段。发展低碳经济是一项复杂的系统工程,除了技术、法律、政策等因素外,也离不开物流系统的支持和保障。广州作为华南工业制造基地、千年商都和外贸发达城市,其现代物流业规模和集约化程度均有较大提升。同时,作为大量消耗能源,产生大量噪音、废气并严重污染环境的物流业,已成为影响社会经济发展的焦点问题之一。在低碳经济背景下,现代物流业如何向高能效、低能耗、低排放的产业链高端攀升,提高附加值,成为广州经济可持续发展的重要难题。

(一)经济实力增强,提升高端物流发展空间

广州作为我国改革开放的前沿,是珠江三角洲经济区域核心的象征,其经济发展已具有相当大的规模和影响力,并在国际经济、金融、贸易、产品制造基地、航运等方面引起世界瞩目。广州市是华南、西南、中南经济圈的中心,作为广东省的省会,其经济整体影响力覆盖泛珠江三角洲,对东盟各国的经济发展起着宏观调控和带动作用。这种地理和区域中心以及经济核心竞争力的优势,为广州发展商贸和生产中高附加值产品的现代企业提供了难得的机遇,也使为之服务的高端物流有了宽广的幅度和空间。从地理区域看,广州处于中国南部区域经济圈和东南亚区域经济圈的几何中心,这为广州发展国际航空、国际海运和大区域物流提供了极为有利的宽广空间。

(二)产业升级加快,推动高端物流落地生根

广州经济已经历了工业化的加速期,现在正处于工业化的成熟期,并向工业化后期稳定增长阶段迈进。随着低碳经济战略的实施,广州资本密集型和技术密集型产业发展迅猛,新兴行业不断涌现,产业升级加快,这为高端物流打下了坚实的基础。

(三)市场需求凸显,高端物流力不从心

目前,广州市物流服务的总体水平仅能基本满足国内商贸与制造业的物流需求,部分满足国际商贸(采购、分销)与制造基地的物流需求。要成为广州外向型经济不断发展的支撑和保障,现有的物流服务功能尚显不足,主要体现在航空物流与港口物流的国际航线与航班少,未形成应有的外贸物流集散中心,与亚洲物流中心的功能定位存在落差。就其原因,一是两大枢纽港的国际货代在区域性、全国性、全球性网络布局不足,缺少网点,且已有网点的集货功能不强,信息沟通未能达到现代国际物流的综合性服务要求;二是广州港虽然与新加坡合资组建了集装箱码头,但集装箱国际干线班轮航线很少,目前主要开通日韩航线和东南亚航线,欧美航线班次和密度有限,这对广州港发展外贸集装箱运量是一个致命的瓶颈,也是广州港集装箱增长量长期低于上海港、深圳港的主要原因之一。广州南沙新港区的建设,从根本上可缓解广州港集装箱深水泊位不足的现状,但集装箱箱源不应局限于珠三角地区,而应考虑泛珠三角经济圈范围内箱源的流向、流量、流时与服务水平及结算等相关问题。三是航空物流集聚和示范效应尚未充分发挥。虽然花都新白云机场场站基础设施(仓储、分拣、包装、配送等)较为齐全,也已开通国际航线110多条,但航空货运跑道和机场容量限制吞吐能力,对高附加值的航空国际物流难以形成空港主枢纽效应。面对珠三角生产制造基地的庞大市场需求,航空货代在区域内缺少网点和主动提出适宜不同企业需求的套餐、配餐式国际航空物流服务,在考虑与国际物流公司合作的同时,应加大力度开发新的国际航线,并增加航班次数,逐步由客、货同机小批量、多批次模式转为大批量、定航线、定航班的货机运输模式。

广州作为中国改革开放的前沿阵地,社会经济的发展已经具有相当规模,但高端物流业的发展却比较缓慢,物流信息流通不畅,资金结算手续陈旧,物流管理整体水平有待提高。与广州市快速增长

的经济相比,具有现代物流理念与操作平台的大物流企业在数量上远远跟不上经济发展的步伐。尤其是加入 WTO 后,社会物资流通量的提高,高附加值产品、中高附加值产品相对比例数的提高,对广州地区物流业来说,既是机遇,又是挑战。特别是《珠江三角洲地区改革发展规划纲要(2008~2020年)》对流通领域的发展提出了全面的较为具体的要求,对推动物流作为广东全省经济发展的重要一环(珠江三角洲城市群功能定位与经济增长的支撑作用)给予了充分肯定。广州作为珠江三角洲的核心地带,是全国经济发展的重点地区,是华南地区物资交流的集散地,是多式联运的最大枢纽中心,是全国进出口货物的主要转接点。目前,国内、国际物流中高附加值产品的物流方案设计大多会考虑到航空运输,物流大公司基本上都在大型机场设立物流公司或办事处,以适应多式联运与高级物流的需求。科技发展越快,产品寿命会越短,因此零库存和 JIT 十分重要,对航空运输和机场的依存度也就越大。

四 广州市高端物流发展措施及建议

(一)拓展高端物流的载体

所有参与物流经济要素配置的企业或组织都是高端物流的载体,但对于广州市培育和发挥国家中心城市的服务功能来讲,应重点拓展那些能够大规模产生并有效促进物流经济要素流动的机构和组织,包括国内外各类大型物流企业(集团)及其总部或地区总部、健全的市场及中介组织等,使高端物流有足够的承载力。近年来,广州本土市场培育起来的一批大型物流企业纷纷将总部迁离广州,如远成、德邦、华通行等全国物流 100 强企业,这应引起有关部门足够重视。

(二)构筑高端物流的发展平台

高端物流的发展平台指推动物流资源要素,实现市场流动所必需的设施和环境。广州作为中心城市,吸引高端物流载体机构的进入,应建立可供这些机构进行资源要素实际运作所需的设施、场所和市场体系等,它是高端物流运行和发展最重要的支撑。按照功能不同,高端物流的发展平台可分为基础平台、操作平台和服务平台三大类。

基础平台指道路交通设施、港口码头、航空港、信息通讯设施以及适宜的办公居住场所等硬件设

施。设施齐全、运作高效的基础平台将有力地促进要素的流动,从而促进高端物流的发展。作为国际化城市,广州市应具备完善的现代化基础设施和良好的投资硬件环境,以及先进的信息技术平台,确保高端物流健康发展。

操作平台指要素市场体系,包括商品市场、资本市场、期货市场、技术市场和人才市场等。市场体系是要素流动具体操作不可缺少的平台。对操作平台的要求,首先应包括各类完整的市场体系;其次是各市场以及整个市场体系的运行效率。广州市应构建完善的操作平台,引进更多的境内外供应链及金融、物流保险机构,活跃物流市场。加大资本运作力度,积极扶持物流企业上市,用好上市公司资源,增强筹资能力。积极推进粤港物流合作与交流,吸引外资物流企业在广州设立分支机构和开办物流业务。

服务平台即政府管理、政策体制、中介服务、市场秩序、法律框架和社会文化等服务体系。建立完善的中介服务平台是高端物流运行和发展的必备条件。随着经济的发展,服务平台的重要性将越发体现出来。

(三)优化与完善高端物流的发展环境

高端物流的发展环境指发展高端物流所需的社会、政治、经济和文化等方面的环境条件。在经济发展日益全球化的趋势下,高端物流也必将超出国内范围向全球化发展,应重视高端物流的环境条件与国际接轨。

(四)拓展高端物流发展重点领域

国家已明确提出将广州建设成为国家级中心城市和亚洲物流中心,因此,广州需要凭借自身的实力和资源条件,提升竞争优势做大做强。结合城市定位和发展前景,在低碳经济模式下,以航空物流作为高端物流发展的切入点,以空港经济找准市场竞合契机,促进早日形成世界级的航运中心。现代物流,特别是国际物流对高附加值产品的运输功能在质量上、时间上、整体性上的要求和过去相比都不相同,为了达到安全、快捷、高效的目的,对航空货运的需要越来越迫切,说明经济发展到一定规模,必须要有航空港相配合。据有关资料统计,目前世界上空运货物占世界运量的 2% 左右,而其价值要占到世界贸易货物运输费用总价值的 40% 左右,所以空运的运费虽高,但总体的经济效益还是

相对较高。

近年来,广州白云机场货邮吞吐量逐年递增。2011年达到1 179 967.7吨,创历史新高。航空物流产业链系结构长,产品附加值高,对服务理念和运作层次要求先进,经济带动作用明显,示范和技术推广力强。因此,将航空物流作为高端物流发展重点领域,将对现代物流产业升级和演化起到引领作用。在航空物流领域实施高端物流计划,主要措施为:

1. 推进航空物流服务集成化。航空物流是以航空运输为主要运输形式,借助现代信息技术,连接供给主体和需求主体,涵盖产品从采购到制造、仓储入库、外包装、配给(分拣配送)、发送和回返、修理以及再循环的全过程。这必须整合航空资源和要素功能,有效联接供应链节点和服务网络,贯穿一体化运作模式,以客户为核心实施一站式服务,增强物流系统转化与集成绩效,促进航空港向全球国际物流服务集成商迈进。

2. 推进航空物流服务科技化。航空产品附加值高,信息通讯和物联网相关技术应用基础扎实,可以航空集装箱、食品柜/箱的安全状态监控为切入点,依托RFID、GPS/GIS、GPRS等物联网相关技术,通过节点采集、实时校验、数据加密、信息集成等信息化技术,搭建基于物联网技术的航空物流信息管理平台,对接不同设备接口、不同互联协议,集成单证、报关报检、金融结算等多种服务的综合性技术平台。依托科技化带动物流服务和商业模式创新,为客户提供更为方便、可靠、快捷的服务。

3. 推进航空物流服务增值化。目前,珠三角航空国际物流的大多数航空货物由香港机场转运,成本较高。大量货主通过香港转关有其原因,除香港机场密集的航班航次、高效的通关效率外,相关配套和增值服务更是功不可没。广州白云机场正应逐步改变这一状况,通过价值链纵横拓展、协同技术创新、业务流程再造(BPR),加强客户关系管理,使航空物流服务供应链联盟有根本性的转变,从而改变目前主要依靠香港转运的格局,并不断增加便利性、加快反应速度,降低成本和延伸服务,实现服务增值。

4. 推进航空物流服务绿色化。据经济合作发展组织(OECD)统计,OECD国家和全球来自交通

运输业燃油消费排放的二氧化碳中,航空分别约为18%和19%,相对其他运输来讲,航空物流低碳化发展更具优势。因此,需要构建以航空港为主体,政府为主导,市场有效驱动,适应社会主义市场经济要求的绿色机制。具体措施有:完善政策机制,强化依法低碳,推动航空物流重点领域低碳,加快航空物流系统节能技术集成,合理控制物流消费能源总量,完善评价考核办法等。

现代物流产业需要在低碳经济发展理念指导下向高效、低能耗、低排放的增长模式转型,向高端物流攀升,而高端物流是市场需求和物流价值链的体现。^[8]低碳经济的核心是制度创新、技术创新和发展观的转变,因此,高端物流发展需要政府相关部门实时调整政策重点和手段,优化配置物流资源要素,促进资源、环境、经济发展的协调配合,以使现代物流产业逐步趋向生态化,带动相关产业良性发展。

参考文献:

- [1] 李芒巍. 高端物流探索与研究[J]. 中国流通经济, 2008(12): 20-23.
- [2] 广州大学物流与运输研究中心. 第六次中国高端物流专题论坛观点综述[EB/OL]. (2007. 12. 26). <http://www.chinawuliu.com.cn/office/18/249/6724.shtml>.
- [3] 张良卫, 王媛, 王瑶. 我国发展高端物流的必要性、问题及政策思路[J]. 广州大学学报: 社会科学版, 2008, 7(4): 44-47.
- [4] 马审文. 高端物流服务体系研究[J]. 企业导报, 2010(2): 96-97.
- [5] 姜斌远. 高端物流及其运作模式的创新[J]. 企业经济, 2011(6): 91-93.
- [6] 郑凯, 朱煜, 汝宜红. 低碳物流[M]. 北京: 北京交通大学出版社, 2011: 1-26.
- [7] 刘念. 高端物流: 现代物流业发展的新热点[J]. 特区经济, 2009(8): 277-279.
- [8] 葛金田. 高端物流与高端物流产业发展对策研究[J]. 物流与采购研究, 2008(49): 23-24.

责任编辑: 徐 蓓