

对城市建设区域物流枢纽中心的思考

刘文杰^[1, 2]

(1. 焦作物资集团公司, 河南 焦作 454000; 2. 焦作市物流办, 河南 焦作 454000)

摘要 近些年, 随着我国经济的快速发展和商业模式的不断变革, 促使我国物流业迅速发展, 形成一个全新的发展阶段。物流规划建设理念新发展、物流经营模式新变革, 新的物流技术的广泛应用, 都给物流行业升级发展带来了新的机遇和挑战, 这些新的理念和新的技术, 在城市区域物流枢纽建设过程中得到充分的体现。本文从城市建设区域物流枢纽中心的背景、存在问题、建设思路和人才需求等方面进行思考。

关键词 物流枢纽 区域经济 城市物流 物流信息化

中图分类号: F252

文献标识码: A

文章编号: 1007-0745(2021)09-0035-02

1 城市建设区域物流枢纽中心的背景

从2018年底《国家物流枢纽布局和建设规划》发布, 提出到2020年全国布局建设30个左右国家物流枢纽, 2019年国家发改委、交通运输部联合印发《关于做好2019年国家物流枢纽建设工作的通知》, 确定了首批国家物流枢纽建设名单, 共有23个物流枢纽入选^[1]。此次通知, 反响热烈解读纷纭, 地方政府热情高涨, 积极争取这次历史性的发展红利。

2 城市建设区域物流枢纽中心存在的问题

全国各地市积极建设区域物流枢纽中心, 大力建设物流园区。我国物流园区的规模化建设始于2000年之初, 物流园区从无到有, 2012年《物流园区建设发展规划(2013-2020年)》出台之后达到建设高潮, 当时规划里提出, 一级物流园区布局城市29个, 二级物流园区布局城市70个, 与现在规划127个城市的212个国家物流枢纽异曲同工。据中物联统计, 2006年全国各类型物流园仅207家, 2012年754家, 到2018年总计1,638家。

物流园区大量重复建设带来的良莠不齐、空置率高和整体的低效益是不争的事实, 国家物流枢纽的建设应当如何真正发挥规模经济效应、推动物流组织方式变革、提高物流整体运作效率呢?

规划提出了具体的物流枢纽布局城市及不同类型的功能区分, 但是枢纽城市的定位逻辑是什么? 究竟该建设多少物流枢纽、怎样去建设枢纽、为谁提供服务又如何服务呢? 是主要依托存量设施作为枢纽的主体, 还是需要多少新增物流设施? 问题并无具体阐述, 枢纽不能为了规划而去规划, 否则不但没有指导意义, 而且造成新一轮的重复建设和投资失误。在对中西部中心城市市场调研, 成都、西安、武汉、长沙等都有物流设施的巨量供应, 不仅有存量的大量物流园、公路货场、物流中心、保税区域和国际

陆港, 动辄300万、400万平米的高标仓库设施体量已经出现供大于求的局面。

随着社会物流规模总量增速减缓, 自动化物流设备和信息技术的应用、供应链管理的持续深化、新型流通和生产方式的变革使得物流运营去中间环节、缩减不必要的库存和运输, 实现物流设施的高效利用和产业链价值的优化, 对物流设施的需求总体上看是减量的, 各地过剩的同质化物流园区不会因为纳入国家物流枢纽城市而得到重生。

在没有新增货量的前提下仓促上马新的物流枢纽项目, 将是新一轮的重复投资和资源浪费, 建议各地的物流枢纽建设应当慎重事之, 做好市场调研、功能定位、可行性研究, 不可盲目大干快上。

3 城市发展区域物流枢纽的基本思路

3.1 城市物流业发展的方向

1. 物流为城市自身经济发展服务。为城市自身的生产、流通、社会生活所形成的各类物流提供专业服务, 特别是面向产业组织、产业布局提供物流服务, 以降低运行成本, 提高城市经济运行效率, 有效促进城市转变经济发展模式。

2. 物流为区域经济发展服务。作为区域经济中心城市, 发展成区域物流枢纽, 为区域经济发展提供可靠的物流服务, 培育新的经济增长点。一般情况下, 第一点是发展城市物流的立足点, 但在城市物流专业能力提升、服务水平及效率提升、物流行业取得长足发展的基础上, 可向区域物流枢纽发展。

3.2 经济中心城市向区域物流枢纽转变

经济中心城市依托交通运输条件和产业积聚环境, 通过持续降低物流成本, 提高物流服务辐射率, 提供创新服务, 向区域物流枢纽转变。具体方针是: 面向区域物流枢纽的功能定位, 积聚物流产业, 培育物流产业; 切入产业物流, 培育物流需求; 提升物流服务, 培育物流能力。

★基金项目: 2021年焦作市政府决策研究招标课题, 课题名称: 《关于我市加快建设区域物流枢纽中心的路径与对策》, 课题编号: JZZ2021058。

3.3 城市建设区域物流枢纽需解决的主要问题

经济中心城市在处理物流与宏观经济发展的关系、定位现代物流的功能等方面的差异,决定了在城市发展物流业存在明显的区别。根据目前理论与实践的情况分析,经济中心城市要发展为区域物流节点,为区域物流提供组织与管理服务、培育新的经济增长点,需要解决如下几方面问题:一是物流基础设施的功能提升与物流服务企业的升级转型问题;二是生产与流通企业的物流技术、尤其是信息技术的应用能力问题,这是有效发展现代物流的关键;三是物流产业发展定位问题,妥善平衡好改善经济发展环境与培育产业增长点两个方面;四是与上述三方面配套的方针政策。

4 城市建设区域物流枢纽中心对人才的需求

国家物流枢纽城市建设的指导思想是:“加快现代信息技术和先进设施设备应用,构建科学合理、功能完备、开放共享、智慧高效、绿色安全的国家物流枢纽网络。”从指导思想中发现,要建设现代化的区域物流枢纽中心,对物流人才就提出了新的要求。

4.1 物流规划人员

规划中提出,到2025年,国家要布局建设150个左右的高标准物流枢纽,并加快建设物流园区,对现有物流园区进行改造。这个过程中,必须有大批物流规划师参与,进行总体规划和布局。物流规划人员需要具备全方位的物流知识并具有一定的物流实战经验。同时,物流规划人员需要掌握当地城市的经济状况、货运体量、物流需求量,对供应链知识提出新高度,熟悉实际的操作业务,具有综合业务能力^[2]。

4.2 物流信息化人才

当今中国经济的飞速发展,国内国际贸易量的加大,城市要建设区域物流枢纽中心,就对物流提出了更高更快更准确的要求。和前几年爆仓事件相比,物流标准化、信息化水平的发展,无疑为物流的发展提供了有力的保障。现代物流的标准化操作、智能识别技术、无人化操作的发展,信息可追溯且可便捷采集。这几年,智慧物流不断被提出并被企业应用。“互联网+”物流的运用,带动行业新技术、新业态不断涌现。例如,顺丰打造了智慧物流地图,高度依靠物流信息,京东自建物流采用的无人仓、自动分拣技术甚至是送货机器人的出现。在这样的背景下,高校应将物联网技术、数字化分析等相关课程融入教学,培养学生的数据思维,提升学生的编程能力,以应对物流信息化人才的需求。

4.3 绿色物流人才

随着物流业务量的增加,在物流的运输、仓储、包装、流通加工、装卸搬运等各个环节产生的污染和废弃物也越来越多,这些废弃物对环境造成了极大污染,也产生了不必要的浪费。尤其是这几年电商行业的快速发展,快递行

业的业务量呈倍数级增长,快递业务中包装垃圾的增量也呈倍数级的增长。城市物流枢纽中心建设的原则中就要求提高资源配置效率,降低能耗和排放水平,打造绿色智慧型物流枢纽。国家邮政总局物流统计数据显示,部分大型城市的快递包装垃圾增量占生活垃圾增量的85%~90%,而在中国特大城市中,这一数据高达93%。这就要求在建设城市物流枢纽中心时把绿色物流纳入规划要求刻不容缓。改进物流设施设备提高绿色包装、绿色运输,例如对包装材料进行改造,提高循环利用率,包装中的防震材料运用空气防震的原理,降低成本的同时减少货损率,改进大型运输车辆的尾气排放等。目前,各个企业也对绿色物流做出了贡献,例如淘宝、京东等电商企业提出绿色快递,推出了绿色包装,苏宁电器推出的“共享快递盒”、京东物流提出的“青流计划”、顺丰公司运用的“免胶纸易拉纸箱”等都大大促进了绿色物流在企业中的应用和发展。可以预见,未来在城市物流枢纽中心建设过程中,需要大量绿色物流人才,服务于物流的各个环节。

4.4 跨境电商物流人才

这几年国际经济贸易形势风云变幻,又随着新冠疫情的影响,我国作为一个生产力旺盛的国家,在国际贸易中逐步发挥越来越重要的作用,而随之对国际物流业提出了新的挑战。城市物流枢纽中心建设必然要面对这个挑战,并在规划时将跨境电商物流业务列入其中,跨境电商物流人才的需求量将越来越多。同时,随着“一带一路”的发展和实施,跨境电商物流人才的需求和培养就会愈加重要。

5 结语

在全国各地市纷纷建设区域物流枢纽中心的背景下,本文通过以上对国家政策的解读和对已建物流枢纽的经验总结,对城市物流枢纽建设进行存在问题进行分析,避免浪费,从物流枢纽的规划、变革、协调、共享等方面进行物流枢纽的建设,提高利用率。各个城市应结合自身特点和条件,凭借国家政策,探索适合当地特色的区域物流枢纽发展途径。同时,也对物流人才的需求提出新的要求,物流规划人员、物流信息化人才、绿色物流人才和跨境电商物流人才的培养,成为实现城市建设区域物流枢纽中心的必要条件和保证。

参考文献:

- [1] 国家发展改革委、交通运输部联合印发.国家物流枢纽网络建设实施方案(2019-2020年)[J].大陆桥视野,2019(04):16.
- [2] 黄明田.区域高职院校物流专业产教协同创新人才培养模式研究——以湖州职业技术学院物流管理专业为例[J].物流技术,2019,38(04):118-122,160.