

东盟背景下广西物流发展战略的设计与实施

李万青

(柳州师范高等专科学校 公共管理系,广西 柳州 545003)

摘要:随着贸易往来的加深,中国与东盟的物流需求越来越大,形成了独特的中国—东盟物流区域。广西处在该物流区域的枢纽地位,但现阶段的广西物流总体上还处于落后、弱小、分散、自发的状态,远远不能满足区域发展的需要,也不足以支撑中国—东盟自由贸易区日益增长的物流需求。必须抓住机遇,重新设计广西的物流战略,建设适应东盟新兴经济体的现代物流体系,把广西打造成面向大东盟的区域性国际物流中心。

关键词:中国;东盟;广西;物流发展战略

中图分类号:F259.22;F12767

文献标识码:A

文章编号:1008-6439(2009)01-0052-05

The design and implementation of the development strategy of Guangxi logistics in ASEAN background

LI Wan-qing

(Department of Public Management, Liuzhou Teachers College, Guangxi Liuzhou 545004, China)

Abstract: With the deepening of trade between China and ASEAN, growing demand for logistics becomes more and more urgent, and a special China-ASEAN logistics zone forms. Guangxi is in regional logistics hub status, however, Guangxi logistics is at backward, small, dispersed and spontaneous status and can not satisfy the demand of regional development and can not support the demand of China-ASEAN development. We must grasp opportunity, re-design Guangxi logistics strategy, build new logistics system fitting for ASEAN demand and build Guangxi into regional international logistics center based on ASEAN.

Keywords: China; ASEAN; Guangxi; logistics development strategy

东盟成立于 1967 年 8 月 8 日,拥有十个成员国,即:印尼、新加坡、泰国、菲律宾、马来西亚、文莱、缅甸、越南、老挝和柬埔寨,是一个以政治、经济合作为主的区域集团。2002 年 11 月,中国与东盟 10 国签署了《中国与东盟全面经济合作框架协议》,提出了加强中国与东盟在经济、贸易和投资方面的合作,逐步实现货物和服务贸易自由化,到 2010 年建成中国—东盟自由贸易区。中国—东盟自由贸易区是世界上由发展中国家组成的最大的自由贸易区,也是世界经济格局中极具生长价值的新兴经济体系。

东盟自由贸易区的建立给广西带来了千载难逢的机遇,也对其物流业带来了竞争性挑战。广西的物流业起步比较晚,现代物流的理念和体系还没有建立,供应链基础薄弱,如果不进行物流战略的调整,就不能担当中国与东盟物流枢纽的重任。因此,必须在战略的高度重建广西物流的发展模式,将广西在未来的十几年间建成在全国和东南亚有影响力的现代化物流区域。

一、中国—东盟大物流对广西物流的影响

中国与东盟在“10+1”框架下,政治、经济、社会、地区安全等方面的合作已全面展开。中国与东

* 收稿日期:2009-12-05

基金项目:广西教育厅科研基金项目(200708L177)“中国—东盟大物流框架下广西物流发展战略的思路”

柳州师专重点科研项目(LSZ2006A001)

作者简介:李万青(1966—),男,甘肃漳县人,柳州师专公共管理系,副教授,高级经济师,从事物流管理与区域经济研究。

盟之间贸易额增速很快,根据国家统计局2004—2007年国家统计局公报计算、整理的数据显示,2004—2007年中国与东盟各国进出口总额分别达到1 058亿美元、1 303亿美元、1 608亿美元和2 026亿美元,年均增长超过27%。随着中国与东盟国家贸易的突飞猛进,双方的物流需求量越来越大。有关专家用指数趋势模型来描述近十年中国与东盟的物流需求量,推算出2010年中国与东盟的物流需求量达到3 380亿美元^[1]。中国与东盟国家的合作项目,涉及工业制造、旅游开发、基础设施、交通能源、农业及农产品加工、商贸物流、软件与信息服务等产业,为中国—东盟大物流奠定了雄厚的市场基础。

中国—东盟大物流依赖中国与东盟两大新兴经济体,由多国的物流网络和物流通道组成,是中国西南和东盟国家物流的延伸和进一步扩展,是跨国界的、流通范围扩大的国际物流。广西区位优势,处于中国西南经济圈、华南经济圈和东盟经济圈的交汇点,在中国—东盟大物流区域居于核心地位。“十一五”期间,广西国内生产总值年均增长达到10.6%,近几年和东盟的贸易也大幅增长,2007年达到39亿美元,2008年有望达到45亿美元。随着中国与东盟经济合作的进一步拓展,广西物流发展战略必须作出相应的调整,物流网络和物流通道的建立要适合区域性国际物流的快速发展的需要,条块分割、各自为政的传统性物流企业要向综合性、集约化的现代物流企业转变,从服务范围狭小、业务单一的内向型小物流转化成为东盟经济服务的外向型大物流。总之,借助中国—东盟大物流的背景,广西物流业必须改变原来的分散经营、条块分割的传统方式,走整合发展、产业升级的现代物流之路,形成适合中国与东盟经济发展的现代化大物流。

二、广西物流发展的态势及薄弱环节

2007年1月中国与东盟签署了《服务贸易协议》,这是双方在自由贸易框架下签署的第一个服务贸易协议。《服务贸易协议》内容包括建筑、运输、商业服务、环境保护5大领域的26个部门。在物流领域,中国与东盟首先在运输领域的陆海空展开全面合作,中国向东盟开放航空运输服务和公路运输服务,东盟国家向中国开放海洋运输服务、航空运输服务和公路运输服务,在港口、航运等交通物流建设方面展开全方位合作。广西联结着中国西南、华南和东盟地区,是中国西南出口东盟的最便捷的

通道。中国向东盟开放的公路、铁路、港口和航空大多数集中在广西北部湾区域,这为广西物流产业的繁荣带来千载难逢的战略机遇。广西物流业正处于一个战略性转变阶段,将从封闭式的内陆物流走向开放式的区域性国际物流,从居于落后西南地区的边缘物流走向参与国际经济竞争的主导性物流,和新近规划的北部湾经济区一样具有广阔的发展前景。

尽管广西物流是中国新兴经济带中最具成长价值的区域物流,但现阶段的广西物流总体上还处于落后、弱小、分散、自发的状态,远远不能满足区域发展的需要,也不足以支撑中国—东盟自由贸易区日益增长的物流需求。广西物流要担当中国—东盟大物流枢纽的重任,还存在不少薄弱环节需要修补,主要表现如下:

从发展阶段来看,广西物流整体还处于物流的初级阶段,发展过程不太平衡,大多数物流企业还停留在仅仅把物流当做销售、供应的手段,只有极少部分向综合性物流迈进。综合物流阶段有两个标志:其一,有联盟型和合作式的物流体系,实现最终用户和各层次供应商之间的物流、信息流、商流的整合;其二,第三方物流在综合物流管理中发挥出独特的作用,如组织站、港、库、点的交叉与衔接和产品物流分配、供应合理化以及零售商管理、控制总库存量等。广西的物流产业链很短,物流业务层次低下,没有形成联盟型和一体化的行业或区域物流体系,自营物流的比重过大,第三方物流发展缓慢,整体物流业不但不能很好地服务本地区本部门的经济运作,更不能服务中国—东盟自由贸易区这种国际化的经济体系。

从物流理念和物流业务来看,广西物流整体上还停留在传统物流层面,现代物流的网络和平台还没有建立,供应链思想和产业还没有形成。传统物流(physical distribution)是指物品由供应地向需求地转移过程中发生的运输、储存、包装、流通加工、配送及信息活动等物流环节的集合,其主体是物品的运动;现代物流是基于顾客需求而进行的涉及供应商、生产商、经销商、零售商、消费者等网链结构的物品与信息的系统流动过程,其主体是顾客的需求,供应链管理思想就是现代物流的最新拓展。^[2]广西现有的物流企业大多由传统物流企业改造而成,长期从事运输、仓储等单一物流服务,组织管理能力低下,经营方式落后,运作成本高、效率低,不能

进行综合性的物流增值服务。供应链管理不论在产业发展上还是理念上,在广西还是一个非常薄弱的环节。传统物流极大地浪费了本不充足的物流资源,也不利于资源共享、信息便捷的现代化大物流的形成。

从物流发展的环境来看,广西经济总量偏小,结构性矛盾突出,发展环境有待进一步改善和提高。广西虽然区位优势明显,但在中国区域经济板块中处于西部欠发达地区,没有多少支柱产业和高科技产品,第三产业不发达,商业经营环境即生产要素市场、物流建设、信用建设、信息市场建设、技术市场建设仍然薄弱,对外开放程度不够大,严重影响了经济发展水平的整体提升。^[3]经济规模和结构成为广西物流在战略上从传统物流向现代物流提升的最大障碍。

三、广西物流发展战略的选择及战略思路

物流战略(logistics strategy)的广泛使用只是近几年的事,是指企业或者组织为了适应未来环境的变化,追求组织的物流可持续发展,就物流发展目标、物流战略定位、物流服务方向而制定的长远性、全局性、纲领性的整体规划与谋略。^[4]根据形势的发展,广西人民政府于2007年出台了《广西现代物流业发展“十一五”规划》,但这个战略规划只是一个中期的发展方案,没有考虑到十几年后甚至更远时间的广西物流战略地位。此外,规划广西物流战略必须把东盟大物流环境综合考虑进去,这样的战略才是可行的。

1. 广西物流发展战略的指导思想

适应由泛北部湾经济合作、大湄公河次区域合作两个板块和南宁—新加坡经济走廊一个中轴组成的中国—东盟“一轴两翼”区域经济合作新格局,围绕广西社会经济发展总体目标,更新现代物流理念,培育现代物流企业和物流市场,不断提高物流企业市场竞争力和综合经济实力,建立立足广西、面向东盟经济区、服务西南的大物流体系。

2. 广西物流发展战略的目标

发挥沿海、沿边、沿江和面向东盟的区位优势,在优化物流布局的同时建设区域性物流中心和大型物流枢纽等基础设施,培育物流服务品牌和有国际竞争力的物流产业,建立广西—东盟物流信息化平台,使广西物流体系向规范化、规模化、网络化方向发展,以社会化、专业化的现代物流网络体系把

广西打造成为中国与东盟的区域性物流基地。

3. 广西物流发展战略的思路

以港口物流为依托,促进中国与东盟经济圈的联结与融通;以绿色物流为基调,推进广西社会、经济、资源、环境的可持续发展;以第三方物流为方向,推动广西现代物流的形成和发展;以区域物流园区建设为基础,提高广西区域性物流的竞争力、辐射力;适应区域经济发展新格局,建设广西物流聚集化趋势下的网络型模式,把广西建设成辐射大西南、东接珠三角、面向大东盟经济圈的区域性国际物流中心。

四、中国—东盟大物流背景下广西物流发展战略的实施

物流战略实施就是把已经制定的物流战略规划付诸实践,并把实施过程中所产生的实际效果与预定的目标进行综合比较,实行物流战略控制,以达到预期的战略目标。广西物流战略的制定是基于中国—东盟大物流环境的,物流战略的实施与控制也必须放置在这个大前提下全方位规划。

1. 促进广西区域经济持续稳定地增长和发展,夯实广西物流产业基础

广西物流战略实施的最大制约因素是其经济的规模程度不高,没有形成对周边经济带的磁力效应与聚集效应,极大地抑制了物流需求与物流基础的发展。在中国整体经济结构中,广西经济属于边缘化部分,2007年经济总量只占全国的2.38%;广西所属的华南经济圈五省区经济总量仅占全国的11.32%;同期广东经济总量占全国的12.43%。邻近广西和华南经济圈的东盟五国越南、老挝、柬埔寨、泰国、缅甸经济总量也不足以形成强大的聚集力和辐射力。

国际经验表明,物流产业和地区GDP之间存在长期协整关系,物流产业与区域经济增长和发展有着互动性。经济越发达的国家和地区,物流产业的发展水平越高,经济水平较高的地方,物流产业也随之繁荣。^[5]2008年1月国家批准实施《广西北部湾经济区发展规划》,对广西北部湾经济区的定位是建成中国—东盟开放合作的物流基地、商贸基地、加工制造基地和信息交流中心,成为带动和支撑西部大开发的战略高地的国际区域经济合作区,打造继长三角、珠三角和环渤海湾经济区的中国沿海经济发展第四极。广西正在积极进行产业结构调整,

引进了一大批百亿千亿工业项目,“积聚效应”日渐明显。随着广西区域经济增长和西南诸省经济份量的提高,广西物流的基础会雄厚起来,现代物流格局会随之形成。

2. 培育和完善的具有东盟与广西特色的产业集群,发展和壮大广西集群式物流产业

以克鲁格曼(P.Krugman)为代表的经济地理学认为,经济无限增长积聚和经济地理研究中的积聚现象有着依存关联,这种理论后来扩展到区域物流系统的构建中,揭示了物流发展和区域产业集群的相依相从关系。^[6]从沿海发达地区的实证研究来看,产业集群发展对区域物流具有推动作用,而区域物流发展又能促进产业集群的发展。然而,广西几乎没有形成影响力巨大的产业集群和与其相配套的集群式物流。

经过几十年的投入和积累,广西初步形成了自己的产业格局,其支柱产业有汽车机械、有色金属、石油化工、钢铁锰业、水利电力、造纸制糖、食品加工、绿色农业、文化旅游等。但这些产业放置在中国大经济圈中考察,其规模效应太小,供应链条太短,增值环节太少,缺乏具有国际国内竞争力的核心企业,几乎形不成积聚力与辐射力较强的产业集群和物流供应网链结构。

(1) 促进传统产业转向以技术创新为纽带的现代集群式产业,奠定集群式物流产业基础。广西的有色金属、汽车等七大传统支柱产业必须以提升核心企业的技术含量为重心,延伸上游供应链和以高新技术为龙头的下游深加工消费链,形成有区域特色的、有巨大附加值效应的产业集群。

(2) 与东盟联动形成新的产业集群和集群式物流产业。东盟自然资源丰富,市场前景广阔,与中国经济的融通日趋明显。广西要趁机链接东盟国家的产业资源,在北部湾经济区建立具有国际竞争力的产业集群,如绿色农业产业集群、生物产业集群(如木薯燃料乙醇、生物柴油、成型复合燃料等生物能源产业)、高新技术产业集群、外贸加工产业集群等。每一个产业集群形成一个集群式物流产业,所有的集群式物流产业可以联结成一个功能齐全、全方位服务中国—东盟自由贸易区的物流大平台、信息大体系、物流大产业。

3. 完善面向东盟的物流基础设施建设

目前广西基本构建了面向东盟、连接国内,包括

铁路、公路、水路和航空在内的比较完善的物流设施网络。2007年底,广西铁路营运里程2750公里,高速公路1879公里;沿海港口与世界220多个主要港口有贸易往来,吞吐量达7190多万吨;开通了168条国内内陆航线和广西境内支线航线。广西的物流基础设施虽然粗具规模,但基础设施水平不高、经营粗放,与东盟和国内的物流交通网络没有融会贯通,和东盟国家及国内的贸易往来极不方便,物流成本太高,服务质量低下,制约了广西经济与物流的发展。

(1) 构筑以广西与东盟邻近国家为中心的贯通东西、北进南下的陆海空国际物流大通道体系。物流通道是物流基础设施的重要部分,是联系物流结点、产业集群和区域经济的纽带,公路、铁路、航运、水运是物流通道的主要运输方式。为了扭转广西长期边缘化的交通地位,广西提出了以南宁综合交通枢纽为中心,以海港、空港为龙头,以泛北部湾海上、南宁—新加坡陆路为主轴,以广西通往广东、湖南、贵州、云南方向运输通道为主线的国际通道体系。铁路方面,有16个项目将陆续动工,包括南广铁路、贵广铁路、北部湾沿海铁路、柳肇铁路、湘桂铁路扩能等;公路方面,到2012年,可建成14条通往周边国家和贵州、云南、湖南、广东等地的高速公路;在水运方面,实施西江航运干线与北部湾沿海港口联动的整体计划,连接云南、贵州、广东与广西的内河运输高等级航道,将其与北部湾经济区北海、钦州、防城三大出海港口对接,建立西南物流“通江出海”的立体水运交通网络;航空方面,加大机场扩能改造,把南宁建成面向东盟的国际枢纽机场。2007年9月中华人民共和国交通部会同铁道、民航等部门起草完成《中华人民共和国与东盟交通合作战略规划》(草案),中国—东盟将规划形成国际运输大通道的交通战略布局。这个战略布局中,广西的作用极其重要。广西有东兴、水口、友谊关三个通向东盟的国家一级公路口岸,有通过凭祥的东南亚最大的出边通道,有以三大港口为龙头的出海大通道。通过物流通道的建设,可以把广西变为连接东盟的“国际枢纽”。

(2) 围绕交通枢纽、中心城市、沿海港口和产业集群合理布局和谐有序的物流园区和物流中心。物流园区和物流中心是物流业发展的重要载体。根据《广西现代物流业发展十一五规划》,重点建设南

宁、柳州、沿海港口城市和边境物流园区,建设桂林、梧州、玉林、百色、河池、贵港、贺州、来宾等城市物流中心,结合物流通道等物流体系支撑系统,共同构成广西现代物流基础设施系统的基本布局框架。南宁物流园区的目标是,发挥南宁在广西经济、信息、商贸中心和西南出海通道重要枢纽以及作为中国—东盟自由贸易区重要门户的作用,建设功能齐备的区域性综合物流枢纽。沿海港口物流园区则是中国—东盟海上走廊的重要枢纽,也是泛北部湾地区重要航运中心的港口,要把防城港、钦州港、北海港建设成为各具功能且分工合理的物流作业区。边境物流园区要紧紧围绕中国—东盟自由贸易区建立对物流的国际需求,结合边境经贸加工基地的建设,以进出口货物分装、加工、配送服务为基础。

4. 搭建广西与东盟大物流信息平台,利用信息化网络整合物流资源

建设中国与东盟“大物流”格局,实现区域物流资源共享,减少物流总支出、降低运营成本,需要一个功能完善、高效经济的物流信息平台。广西只有少数物流企业建立了物流信息管理系统,而且因设计或者运作标准的问题,使用的效率不高,与外界不能实现信息共享,并且公共物流信息平台也没有形成,许多“信息孤岛”阻碍着现代化大物流的推进。

(1) 公共物流信息平台。利用各级政府的电子政务系统以及公共信息系统,整合相关物流信息,建立统一、标准、真实、准确,为物流企业服务的开放性的公共物流信息平台。到2010年将全面展开广西所有城市的公共物流信息平台建设,与周边省份和东盟主要国家实现物流信息资源的共享,为中国与东盟大物流提供全方位的服务。

(2) 专业物流信息系统。根据物流园区和重要物流节点发展趋势,建立分类、分部门、分行业、分产业、分层次的专业物流信息系统,鼓励重点物流企业完善物流信息系统建设。到2010年,实现全区主要物流园区与中心城市及重点物流企业物流信息的互联互通。

5. 推进传统物流企业向现代物流企业转变,培育能从事国际物流的专业化、专门化的大型供应链物流企业

广西的物流企业大多是传统物流企业,只能从

事储运等单一的物流服务,不能从事配送、流通加工、物流系统设计和供应链管理等增值服务。要通过组织管理、经营方式等方面的转型,更新管理理念;要通过兼并、重组等措施,加快传统物流企业要素的整合;同时,利用现代物流信息技术和物流管理信息平台,促进传统物流企业向现代物流企业转变。应该建立几家大型的专业化、专门化现代物流企业,一方面为东盟贸易区进行物流服务,另一方面也可以有效抗衡国外物流公司对东盟物流格局的冲击。

6. 加快中国—东盟物流“大通关”体系建设,把广西打造成“中国—东盟开放合作的物流基地”

口岸是连接东盟贸易和物流的直接通道,中国与东盟的大通关体系有赖于广西口岸基础设施建设和口岸通关效率。因此,要高起点、高标准建设海关、检验检疫、边防检查、海事、外事等口岸基础配套设施,建设广西电子口岸平台,完善口岸物流运作环境,增强口岸物流处理能力。在边境口岸方面,完成东兴、友谊关、水口、龙邦4个陆路一类口岸和凭祥铁路一类口岸设施建设,重点完成凭祥、东兴口岸设施和物流设施建设。在沿海口岸方面,建设好防城港、北海港、钦州港三个一类海港口岸,建设联检楼、验货场、电子通关等设施,使面向东盟的港口物流成为北部湾经济区的最大亮点。在空港口岸方面,建设南宁、桂林、北海三个一类空港口岸,使东盟与广西的空港物流形成网络体系。

参考文献:

- [1] 凌立文.面向东盟的西南省份物流基础设施建设研究[J].中山大学研究生学刊(社科版),2007(3):95-106.
- [2] 夏春玉.物流与供应链管理[M].大连:东北财经大学出版社,2006:24-29.
- [3] 韦倩虹,韦倩青.广西打造中国—东盟自由贸易区区域物流中心的探讨[J].东南亚纵横,2007(6):25-29.
- [4] 孙秋菊.现代物流概论[M].北京:高等教育出版社,2008:34-35.
- [5] 黄磊.物流产业与区域经济增长的互动性[J].中国矿业大学学报(社科版),2007(4):70-74.
- [6] 王海燕,等.区域物流与产业集群发展内在机理研究及其现实启示[J].物流技术,2008(2):5-7.