

贵州省物流能力现状与提升路径

邵美婷

(贵州大学 中国西部发展能力研究中心)

摘要：国发 2 号文件实施以来贵州省面临建立西南物流大通道与基地的机遇和挑战，分析贵州区域物流发展的现状及不足，结合贵州区域物流发展的实际，提出贵州区域物流能力提升的主要路径。

关键词：贵州，区域物流能力，路径

基金项目：本文系邵美婷主持的贵州大学中国西部发展能力研究中心 2011 年度招标项目《贵州省茶产业物流发展能力建设研究——以湄潭县为例》阶段研究成果，项目号 2011B009。

2012 年《国务院关于进一步促进贵州经济社会又好又快发展的若干意见》中指出，贵州省要积极建设西南区域物流大通道，将贵阳市打造成区域物流中心，同时根据区位条件，将遵义、安顺、毕节、六盘水等城市打造成物流节点城市，在贵州省内建设现代物流网络，联通周边地区，打造西南物流大网络，通过科学规划、积极探索建立一批现代物流园区，同时培育引进第三方物流，建立完善的物流服务体系，以完善的政策、税收财政体系支持贵州现代物流业的发展。贵州物流面临着发展的重大机遇，而其本身存在的问题和不足也成为发展的挑战。

区域物流指的是一个经济区域内的物流体系，处于相同的法律、文化、社会制度的约束之下，拥有基本相同的科技水平和装备水平，具有区域经济发展的特点。最初的物流能力研究主要集中在企业的物流能力，随着经济发展，区域物流能力逐步成为物流研究领域的热点之一，结合企业物流能力的定义，区域物流能力可以解释为区域物流体系在市场经济环境中，从包含协商、作业流程、仓储、营销等环节的过程中，对满足客户需求、整体作业、成本控制、效率以及可靠性等方面的综合能力。为更好的评价贵州省的物流能力发展，本文采用的物流能力的概念为在经济环境的制约下，物流主体利用物流载体(包括网络设计、信息、运输、仓储等的协调以及物流运载包装等活动)完成物流客体的能力。

在分析物流能力的具体方面时，将从物流主体、物流载体、物流客体以及经济发展环境等方面进行分析。物流主体方面，主要涉及区域物流管理能力、协调能力、创新能力、成本控制能力以及盈利能力、企业服务能力等；物流载体方面，主要涉及区域物流运输能力、仓储能力、包装能力、装卸货能力、流通加工能力、信息流通能力等；物流客体方面，主要涉及区域社会商品生产效率等；经济发展环境方面，涉及区域的经济水平、政策法律体系、支持力度等。

1 贵州省物流发展现状及制约因素

1.1 物流主体整体实力不强，潜力有待发挥

1.1.1 物流企业规模较小，服务功能有待多元化。根据 2012 年中国第三产业统计年鉴数据显示，2011 年贵州省交通运输、仓储和邮政业法人单位数为 1740 个，居 31 个省市中的第 27 位；省内大部分物流企业为中小型企业，大部分物流企业偏小、散，盈利空间较小，缺少具有较强市场竞争力的物流龙头企业，物流行业整体发展不成熟；全区物流企业偏向传统的货运物流，包括货物的装卸、运输和仓储等方面，综合性物流企业、第三方物流企业数量少，规模较小，未能满足区域对物流行业在 SKU 管理、系统库存管理及分析、为客户量身设计仓库作业流程及管理系统、保税仓库管理、RMA 库存管理、物流服务定制等方面的需求，难以提供专业化、规范化、高效率、高水平的物流服务。

1.1.2 物流领域管理体系不健全，区域协调能力弱。由于地处内陆，市场经济发展程度落后于发达省份，贵州省经济发展仍受区域历史遗留因素的影响。贵州省内与物流有关的管理部門包括交通管理部门、工商管理部门、人事管理部门等多个部門，管理部门多导致物流体系被划分为多个条块，各部分之间缺乏密切的横向联合，加上当前缺少统一领导、统一认识、统一规划等集聚性功能，区域内难以形成高效的大物流体系。

1.1.3 人力资源匮乏，需提升创新能力。从行业需求来看，2011 年贵州省交通运输、仓储和邮政业劳动力市场需求人员为 12409 人，行业人才需求缺口较大；从高学历人才角度来看，贵州省内设置物流专业的高等学校较少，物流专业的教育与市场实际环境脱节，毕业生对物流行业的工作实质、发展现状了解不足，适应周期长，未能很好的发挥高校在促进行业发展过程中的作用；从研发创新来看，研究与发展经费支出金额为 363089 万元，仅占国内生产总值比重的 0.64%，不及江苏省研发投入占 GDP 比例(2.2%)的 1/3，全社会对科研的投入力度不足，引致区域科技创新能力严重落后于发达省份。

1.2 物流载体资源匮乏，物流营运效率较低

1.2.1 交通基础设施建设不完善，交通运输网络亟待提高。从交通道路覆盖情况来看，2011 年贵州省路网密度为 9076.05km/万 km²，远低于江苏 15067.74km/万 km²，不足上海路网密度(19900km/万 km²)的 1/2。从公路技术等级构成来看，2011 年贵州公路线路里程总数为 157820km，其中技术等级内公路 79643km，占总数的 50.46%。技术等级公路里程数中，高速公路里程数为 2022km，占总里程数的 1.28%；一级公路里程数为 164km，占总里程数的 0.10%；二级公路里程数为 3831km，占总里程数的 2.43%；三级公路里程数为 8367km，占总里程数的 5.30%；四级公路里程数为 65258km，占总里程数的 41.35%。技术等级外的公路站占总里程数的 49.54%。贵州公路结构中，等级公路仅占一半左右，以低级公路为主，公路网整体质量有待提高。

贵州省位于云贵高原，是典型的喀斯特地貌，全省 92.5%的面积为山地和丘陵，复杂多变的地势地貌特征加大了贵州运输网络建立的困难。

1.2.2 仓储设施建设需统一规划，资源浪费严重。自国发 2 号文件出台以来，根据建设西南地区大物流通道与物流核心区域的建议，贵州省着手建立多个物流园区，各市州也逐步建立行政区域内的物流园区与基地。由于尚未出台完整的物流发展规划，各地区自行建立的物流

园区较多。在建设过程中，部分地区未根据本地区经济发展实际、运输网络的承受能力以及环境的容纳能力，盲目跟风，许多物流园区与基地的建设由于缺乏统一的规划，导致部分项目重复建设，或者部分地区物流园与基地远超出区域所需的数目，消耗区域资源。

1.2.3 物流信息技术应用不足，物流信息网络尚未建成。目前，贵州尚未建成统一的物流信息平台，规模较大的物流企业有自己的信息系统，服务于自己的业务范围与对象，系统兼容性和扩展性不强；规模较小的物流企业难以运用信息技术处理物流信息，仅在网络上的信息平台公布相关业务信息，物流信息分散，不利于需求者寻找相关信息，进而导致客户资源不足。政府相关部门、物流园区与企业之间的信息网络与信息联动并不完善，有效性较差。

1.3 物流发展环境欠佳

1.3.1 政策法规体系尚未健全。目前，贵州省有关物流行业的政策尚处在制定规划与发展目标方面，对于区域内物流行业装载标准、计量标准、绿色行业标准等方面并没有明确的省内规定，有关物流行业标准化运作、盈利能力划分、成本控制标准等方面并未形成统一的法律法规体系，各相关部门之间的协调配合不足，同时物流行业商品与服务标准化尚未形成并推广。在具体法律方面，由于市场经济的不断发展完善，各种新生经济形式与商品服务不断出现，如第三方物流合作、仓储、标准化定制等形式的经济行为并没有相应的法律法规对其进行约束与确定，只能依照相似法律，导致在实际经济活动中，纠纷难以确定。物流行业的法律法规、行业标准亟需完善。

1.3.2 社会整体经济规模较小，制约物流能力的提高。2011年，贵州省区域生产总值为5701.84亿元，江苏省为49110.27亿元，贵州省仅占江苏省的11.61%；贵州省社会消费品零售总额仅为1751.62亿元，江苏省为15988.38亿元，贵州省仅为江苏省的10.96%。总体来看，贵州省经济总量较小，社会消费总额远落后于发达省份，不能为区域物流提供大规模的物流客体。

2 贵州省物流能力提高路径

2.1 以可持续发展的绿色发展思想为指导思想，科学规划

贵州地理地貌复杂多变，生态环境脆弱，在发展现代物流业、提高区域物流能力的过程中，必须以可持续发展的绿色发展思想为指导思想，积极探索适合贵州生态环境、经济发展趋势的现代物流发展模式与路径，在规划建设物流园区、物流基地时，应充分考虑目标地生态环境承受与容纳能力，并将生态恢复与保持作为物流规划的一部分，将被占地的生态以多种形式进行恢复与保持，促进现代物流业的可持续发展，提高贵州省物流能力。

根据《物流业调整和振兴规划》（国发[2009]8号）及《贵州省人民政府关于印发贵州省贯彻落实物流业调整和振兴规划工作方案的通知》（黔府发[2009]28号），结合贵州实际，以科学的可持续绿色发展为指导思想，积极编制《贵州省“十二五”物流业发展规划》与《贵州省现代物流业发展规划（2012~2020年）》，确定贵州物流业发展的战略构想、战略目标与实施步骤达成共识，对物流业发展的指导思想、发展战略路径、政策支持体系、行业技术标准等做

统一的规范，根据发展规划建立包括《贵州省物流园区建设发展规划》、《贵州省农资和农村日用消费品物流体系建设发展规划》、《贵州省快递物流发展规划》、《贵州省应急物流发展规划》、《贵州省煤炭物流专项规划》、《贵州省矿产品物流发展规划》、《贵州省商贸物流发展规划》以及各市州现代物流发展规划，建立起完善的规划体系，指导贵州省现代物流业的发展，提高贵州省区域物流能力，实现建设区域物流大通道以及运转中心的目标。

2.2 建立完善的管理体系

为更好的提升区域物流管理协调能力，结合科学规划，寻找适合贵州现代物流发展的管理体系，将现有的分散资源整合，建立起一套多层次的科学管理体系显得尤为重要。要将现有的与物流发展相关的部门和职能良好的整合，各司其职，充分发挥政府部门在经济发展过程中的功能与作用，积极引导贵州现代物流行业的良性发展。同时结合财政、税收、信息、规章制度等方面为现代物流业的发展提高完善的政策支持体系，促进区域物流能力的提高。

2.3 打造物流园区，提高物流行业的聚集

建立综合集约、专业标准、服务多元的现代物流园区，以贵阳为区域物流核心，遵义、安顺、毕节、六盘水为物流节点，建立起现代物流园区网络，依托资源建立对物流组织进行高效管理、依托物流服务实施经济开发的现代物流园区。选择区域重点扶持物流企业，鼓励其通过战略重组与兼并、构建物流联盟等多种方式对区域资源进行整合，提高优良资源的利用效率，改善不良资产，充实物流资源，并以此提高区域物流资源的运作效率，积极打造贵州物流行业的龙头企业，以龙头企业为动力源，带动区域物流行业的高质发展。积极对国有运输仓储企业进行改革升级，加强国有企业与其他企业的横向联合，提高区域物流行业的竞争实力，推动现代物流业的发展。

2.4 加大交通运输网络建设，建立完善高效的区域物流网络体系

贵州现代交通运输网络的建设，要以发展现代交通运输业为建设主线，积极推进综合运输体系建设，将促进现代物流发展、提升科技进步和信息化水平、建设资源节约型环境友好型行业、提高安全监管和应急处置能力作为主要发展方向，最终构建成便捷、安全、高效的综合运输体系。在发展过程中，不仅交通总量要进一步扩大，交通建设质量更要同步提高，实现县县通高速公路的阶段发展目标，建立以低碳为特征的交通运输体系为发展战略目标，积极推进现代交通网络的建立完善，打造陆海空协调发展的运输网，提高运输网络的营运效率，建立起完善的区域物流网络。

2.5 积极发展经济，扩大物流需求

一是抓住战略机遇，积极开展经济合作。贵州省应主动抓住新一轮西部大开发战略实施、东部产业转移、国家大力支持贵州经济发展以及对口帮扶等战略机遇，结合地处大西南经济区、泛珠三角经济区，毗邻成渝经济区、广西北部湾经济区、长株潭经济区的区位优势，根据区域经济板块的发展需求，积极发展优势产业，扩大经济总量，提高经济质量，促进贵州经济更好更快发展。二是进一步实施工业强省战略，大力发展工业经济。工业是经济社会发展的主导力量，贵州工业资源丰富，优势产业居全国前列，有着巨大的发展潜力。利用贵州丰富的资源优势加快推进工业经济的发展，带动第一、三产业的发展，提高区域经济实力。三是坚持工

业化、城镇化、农业现代化、信息化四化同步协调发展战略，带动贵州地区经济、社会的全面发展。优化产业结构，以农业现代化带动第一产业的高效、高产、优质发展，提高第一产业的生产效率；以工业化带动第二产业的快速发展，提高行业市场竞争实力、盈利能力与成本控制能力，推动绿色集约化发展；以信息化带动第三产业的发展，积极开展金融、旅游、教育、文化等产业的发展，为第一、二产业发展提供现代服务；以城镇化带动社会发展，缩小二元经济差距，充分带动贵州社会经济和谐发展。

2.6 积极培育与引进物流人才，建立物流人才库

培养人才方面，积极完善高等教育中现代物流专业的培养方案，将在校学习与企业实习相结合，提高学生的实践能力，积极建立职业教育，培养适应企业发展需求的职业人才；建立企业人才继续教育基金，鼓励企业人才进修，提升个人能力与素质。人才引进方面，建立人才引进机制，完善人才引进的相关政策支持，包括户籍、住房、社会福利等方面的内容，留住人才。建立物流人才库，记录人才的进修、服务以及社会贡献等方面的内容，结合工作实际，对贡献较突出的人才进行物质精神方面的鼓励与奖惩。

2.7 鼓励物流技术的联合与创新，推广高效率的新技术

一是进一步扩大产学研合作利益分配与风险分担机制，建立以需求为主导的研究体系，鼓励贵州大学、贵州财经大学、贵州师范大学等大学以及大中专职业院校、科研院所以及物流技术研究企业，建立战略合作关系，研发现代物流高科技，提高物流行业运转效率与盈利效率，加强物流行业技术信息平台建设与技术信息交流网络，深入推进各利益方的合作创新。二是建立物流技术创新资金支持机制，包括基金、风投、保险、税收优惠等，加大对物流及时创新、更新改造的资金支持力度。三是规范技术服务组织机构管理，为技术推广提供良好的环境。

参考文献

[1]贵州省统计局，国家统计局贵州调查总队.2012 贵州统计年鉴[M].北京：中国统计出版社，2012.

[2]江苏省统计局、调查总队编.2012 江苏统计年鉴[M].北京：中国统计出版社，2012.

[3]闫秀霞，孙林岩.物流能力对区域经济发展的影响分析[J].科技进步与对策 2006，23(10)：160-163.

[4]秦小辉.广西物流能力现状与提升路径[J].中国经贸导刊，2012，(25)：42-43.

[6]贵州省统计局，国家统计局贵州调查总队.2012 年贵州省国民经济和社会发展统计公

报[EB/OL].<http://www.gzgov.gov.cn/xxgk/gggs/77584.shtml>, 2013-02-27.