
论湖北省现代物流业发展的区位优势

郭新力 李焯章 司晓华 李磊

武汉工业学院经贸管理学院

物流业的发展对生产乃至整个国民经济的发展都大有好处。从建国起到 1978 年前，我国一直实行计划经济体制，物资的生产、运输、仓储、销售等都由国家控制，企业在物流过程中没有自主经营的空间，物资不能按市场规律有效流动。20 世纪 90 年代后期，随着我国经济体制改革的发展，企业产权关系日益明晰，生产、流通等企业开始认识到物流的重要性，国内不同形式的物流企业应运而生。

一、湖北省区位优势及产业优势分析

湖北省地处我国中部，长江中游，承接东西，贯通南北，东临我国经济发展速度和水平最高，具有较强的开放和技术优势的地区，西接我国近年来经济发展速度较快，具有丰富的资源优势的西部大开发地区。位于东部技术产业密集区和西部资源密集区接合部的湖北省，在全国经济发展中占有重要地位。以武汉为圆心，北到北京、天津，南至广州、深圳，东到上海、杭州，西抵成都、西安，距离都在半径大约 1100 公里范围内，湖北就处在这样一个中枢地带。

我国自 20 世纪 80 年代初从日本引入物流的概念以来，20 多年里，物流业作为一个产业，在我国特别在经济发达的东部沿海地区得到了长足的发展，在深圳已把物流业列为三大支柱产业之一。湖北省的物流业目前还没有形成一定规模，与物流业相对发达的沿海地区相比还有明显的差距，与区域经济发展的要求还不相适应，因此应加大发展现代物流业的步伐。

1.1 地理位置及交通运输优势

建国后，湖北省的交通运输业得到了巨大的发展，武汉、襄樊已成为重要的铁路枢纽。在全国航空网中武汉具有较高的地位，是重要的航空港之一。长江横贯全省，使湖北与沿江省、市紧密相联，武汉是国家重要的内陆港口，在水陆联运中具有突出的作用。通过省境的八条国道和两条国道主干线使湖北成为国家公路网的重要枢纽结点，国家西部开发大通道的沪蓉、银武高速公路和四通八达公路网使湖北成为西部大开发的“桥头堡”。

公路运输

截止 2003 年底，全省公路通车总里程 87813 公里，其中高速公路 1074 公里，一级公路 876 里，二级公路 12267 公里，等级公路占总里程的 79.6%。全省 100% 的乡镇和 93.8% 的行政村已通公路。全省公路有路面里程 84073 公里，其中高级、次高级路面 29821 公里，占总里程的 34%，公路密度每百平方公里达到 47.24 公里。

全省依托逐步建成的高速公路和长江水道，大力调整运输结构，整顿运输市场，开拓新型运输方式，发展高速客运、快速货运、水陆联运，水陆运输总量大幅增长。以武汉为枢纽的高速客运网络基本形成，省内 10 个地级市之间已实现四小时到达；武汉到上海、南京、重庆、郑州等大城市实现了朝发夕至；农村客运有了很大发展。湖北省在全国交通发展中居中等偏上水平，各项指标在全国均位居前列。

水路运输

湖北省水资源十分丰富，境内有大小河流 1193 条，总长 3.5 万公里，具有发展水路运输的资源优势。截止 2003 年底，全省共有通航河流 194 条，通航里程 8988 公里(含省境内长江里程 1038 公里)，其中一级航道 269 公里、二级航道 769 公里。

全省共有港口 51 个，泊位 2280 个，码头岸线总长 131174m，年综合通过能力货运为 16111 万吨、客运为 4743 万人次。有 3 个主枢纽港：武汉、宜昌、襄樊。港口主要集中在长江、汉江，其中长江港口 24 个、汉江港口 13 个。

全省拥有客货运输船舶 5904 艘，242 万吨、3.7 万客位，60 万千瓦。专业化船舶中有客货滚装船 37 艘、4.2 万吨；油轮 105 艘、7.6 万吨、液化气船 4 艘、0.2 万吨；增势最强的是江海直达货船，已达到 102 艘、18.1 万吨，占专业化船舶总量的近二分之一。2003 年全省内河港口实现货物吞吐量 8468.4 万吨，同比增长近 400 万吨，增幅为 4.9%。

铁路运输

京广线是中国铁路运输最繁忙运输线之一，它纵贯省境东部，过境物资运输量远大于省内物资装卸量。货流以煤炭、钢铁及其制品、木材、粮食、矿石、建材等为主。20 世纪 70 年代新建的南北向铁路干线——焦枝线和枝柳线经省境西部，汉丹和襄渝线横贯全省中部和西北部，分别在武汉、襄樊与上述两条南北向铁路干线相交，构成省内外铁路运输的主干线。

航空运输

全省民航系统拥有 1 个行业管理机构、4 家航空公司(南航湖北公司、武航、武汉直升机通航和荆门通航)及 5 个民用机场(天河、三峡、沙市、恩施和襄樊机场)，1 个军民合用的机场。“九五”期间已开通国内、国际及地区航线 72 条，可直航全国 57 个城市。武汉天河机场是华中地区规模最大、功能最齐全的现代化航空港，设计为 4E 级国家一级民用兼国际备降机场，是全国十大机场之一。

在经济全球化的今天，湖北省应充分利用其优越的地理位置及交通运输条件促进现代物流业的发展，充分发挥和利用自身的区位优势，通过公路、铁路、水运、航空运输条件的改善大力发展现代物流业，促进经济的发展。一方面，要通过国际航空港、高速公路、城市轻轨、地铁的建设，进一步改善武汉的基础设施条件，加强与我国其他省市的和世界其他国家与地区往来和交流，成为地区性的物流中心；另一方面，通过城市宽带网和“数字化城市”的建设，为企业的电子商务开展和市民的“网络化生存”提供支持系统，使武汉成为国际互联网的信息中枢。努力把大武汉经济圈建设成为华中地区的经济、金融、贸易、交通、信息、科教中心和现代化的国际大都市，成为“中部崛起”的一个支点。

1.2 经济产业优势

区域物流的发展是和区域经济、区域贸易的发展密切相关、相辅相成的，区域贸易以及区域经济的发展可以促进区域物流的发展，反之区域物流的发展又可以为区域贸易、区域经济提供更好的发展条件。区域物流只有服务于区域经济，才能在全国乃至世界物流经济体系中起到更大的作用。从国外发达国家的物流发展过程来看，其物流中心往往应该是世界物流经济体发展的中心。一般来说，物流中心是商品集散和加工的中心，而且由于物流设施和基础设施齐全，流通人力资本高，消费集中而且需求量大，交通与信息发达，人才众多，城市与周围地区存在不对称性，在这种非对称结构中使城市扮演着“中心地”与“增长极”的作用，以其为核心能将其所在地域“极化”成一个商品流通整体，所以区域物流的发展必将促进现代物流的发展。

湖北省综合经济实力和发展潜力近年来处于我国中等偏上水平，省会武汉市在切实进行着产业结构的调整升级，大力发展以光电子信息技术、生物工程、新材料、新能源、环保技术为主体的高新技术产业，大力发展第三产业，积极参与国际贸易的分工和国际产业转移，缩小与世界上物流发达地区之间的“距离”。

与周围一些城市相比，武汉具有一定的比较优势，2001年武汉市的国内生产总值为1348亿元，比长沙市和南昌市的总和还多(长沙、南昌市2001年分别实现国内生产总值728.08亿元和485.62亿元)。如今，武汉市已经逐渐形成比较合理的“三二一”产业布局结构，第三产业、工业以及农业都具有很好的发展势头。

第一产业

湖北省是农业大省，主要产粮、棉、油、生猪等农副产品，是我国重要的老农业基地。加入WTO后，湖北省农业受到一定的影响，粮食、油菜生产受到一定冲击，但水果、蔬菜、茶叶等农业经济作物在国际市场上仍具有较强的竞争优势。同时，由于湖北省农业资源与劳动力资源较为丰富，畜牧业和水产养殖具有明显的比较优势。因此要强化对农产品参与国际竞争的意识，发挥全省劳动力资源相对充足的优势，继续培育和扩大农业比较优势，扩大规模经营。同时，发挥湖北省生物技术的优势，努力发展生态农业、绿色农业，提高全省农业的整体素质和市场竞争力。

第二产业

湖北省是我国重要的工业基地，工业基础雄厚，门类齐全，综合配套能力强，已经拥有武钢、神龙、二汽等在全国有一定影响的大型企业。随着“武汉—中国光谷”及长江三峡工程的建设，越来越多的跨国公司都已经注意到了湖北在全国经济发展中的优势地位，相继设置了开发区、分部以及生产基地。如今，以大武汉经济圈为中心的长江中游地区已经形成了门类比较齐全，具有相当规模的工业体系。

第三产业

湖北省的第三产业在全国具有较强的竞争优势。第三产业的发展要顺应生产与生活社会化、市场化、国际化、现代化发展趋势，发展大市场、大贸易、大流通，建立完善市场体系，合理布局商业网点，加快农村商品市场建设，提高服务水平，增强服务能力，建设以武汉为中心的我国内地最大的商贸中心。同时，要顺应世界物流业发展的潮流，注重以电子商务为代表的现代物流业的发展，使湖北省物流业逐步发展成为现代物流业，所有这些对于全省物流中心的形成都有极大的推进作用。

武汉被国内经济学家誉之“中国经济地理的心脏”，是我国已经形成的以东部沿海地区、长江经济带、西部地区H型经济发展格局的战略中心，在我国经济发展战略格局中处于承东启西，连接南北的地位，是海内外客商抢占华中市场的必争之地。中部地区既是全国重要的商品粮食和棉花的产出和调出区，也是主要的能源和矿产基地。这两个地区的粮食、棉花、原油、煤炭和有色金属分别占全国的64.3%、68.4%，60%和90%以上，支持我国国民经济持续增长的资源，大部分来自中西部地区。在国家作出西部大开发、中部崛起战略决策后，湖北省在我国新一轮产业布局、产业结构调整、升级中，其经济地位和作用都将得到进一步的提高，是带动中、西部地区发展不可缺少的一个中心环节，因此，建立、发展现代物流中心将具有重大的现实意义。

1.3 制度优势

国家从落实科学发展观、统筹区域发展的战略高度，作出的促进中部地区崛起的重大战略决策，为中部地区的发展指明了方向；湖北省就实施中部地区崛起战略，进行了专题研究和具体部署。

努力打造湖北的制度优势。首先，全面深入推进制度创新，形成“和谐湖北”的制度框架。要努力做到深、新、全三个方面。“深”，就是以最大限度地实现经济增长为目标，对现有制度进行深层次改造；“新”，就是以实现持续、稳定、和谐的经济发展为标准设计新制度；“全”，就是以实现经济发展、社会发展、政治发展、文化发展、环境发展、人的发展协调推进为标准对各个方面的制度进行全面创新。其次，继续推进思想解放，形成制度创新的群众基础。好的制度不仅靠人来设计，也靠人来运作。思想不解放，设计出的制度将只保护部门利益和个人利益，阻碍发展。思想不解放，甚至好的制度也可能被扭曲，在实施中难以执行。因此继续推进思想解放，依然是湖北面临的现实课题。再次，推进制度创新机制的创新，形成湖北可持续发展的制度创新机制。湖北要形成持续的制度优势，还必须构建可持续发展的制度创新机制，形成政府为主导的多元的制度创新体系。政府要主导制度创新的分析，拓展非政府主体推进制度创新的空间和积极性，整合全社会推进制度创新的力量。

1.4 文化优势

区域文化已经成为一个城市形成区位优势、提高区域竞争能力的关键要素。湖北省是全国高等学校的聚集地之一，有着先进的教育体系，培养出了一大批优秀的科研和建设人才，省会武汉市更是集聚了大量的高科技人才，这些都为区域经济建设的发展提供了强有力的支持。我们应紧紧围绕着发展经济这一战略目标充分利用其科技优势、人才优势、产业优势、企业优势，把以武汉为中心的武汉经济圈建成创业者的乐园和科技创新的中心，从而带动全省和中部地区经济的发展。

二、湖北省现代物流业发展现状及优势

2.1 湖北省现代物流业发展现状

湖北省的地理位置、区位优势尚未转化为物流业的比较竞争力，物流费用高于全国平均水平，交通效率与流通效率不高；湖北省经济存量中的物流需求被传统产业分割，以“大而全，小而全”的企业内部物流形态存在；物流供给方面的资源相对丰富，但物流业的信息化和组织化程度低，普遍存在着“小、散、弱”现象；缺乏有比较规范完善的物流政策法规；缺乏支持现代物流的信息系统；物流基础设施不够完善，其开发管理与物流基地管理缺乏市场集聚力；物流资本匮乏；缺乏一批成熟高水平的现代物流专业化公司。这些都是湖北省进一步发展现代物流所面临的问题。

另外，湖北农业也要逐步向产业化发展，形成农业产业带。物流业应大力发展公路、水路运输为农业服务，这样可以实现“门到门”运输，有利于公路、水路沿线地区农业带进一步的发展。在第二产业中，湖北拥有汽车工业、机电工业、冶金工业、化工、轻纺业、建材和建筑业等支柱产业，高新技术产业也得到了迅速的发展，“中国光谷”在武汉建立以后，将更加促进武汉甚至整个湖北省高新技术产业的发展。汽车工业、机电工业等支柱产业，对物流业的需求主要是向成组化和集装箱运输发展，而高新技术产业将对交通运输业的发展产生重要的影响，带来货物运输结构的重大变化，传统大宗货物在货运量中所占比重下降，深加工产品和高附加值产品的运输需求快速增长，产业结构的调整、升级将加速对现代物流服务的需求，并促进现代物流业的发展。

2.2 湖北省物流业发展的优势

高速公路、铁路及两江交汇的交通优势使湖北省地理位置、区位优势十分突出，对周边地区的区域经济增长有潜在的拉动力；存量资源中可转为物流业的资源丰富，全省商贸、仓储、交通运输、物资系统积极向现代物流业态转型，出现了第三方物流公司；国内外一些著名的制造商、销售商纷纷落户湖北，作为全国的国内综合性消费品市场，蕴藏着巨大的物流需求；湖北省的许多大型制造厂商已具有相当规模的企业内部物流能力；丰富的教育资源，可使湖北成为华中地区物流人才培育基地，强大的科研能力，可为湖北物流提供信息技术支持和装备技术支持。

湖北的货运除了整车运输以外，应大力向集装箱运输，大型货物运输，特种车运输发展，形成各种运输方式互补，连接城乡，沟通省内外的发达的综合运输网络，具备仓储设施和技术装备等良好的基础设施条件。这为湖北现代物流的快速发展提供了可能。同时，湖北的电信事业和人才优势也为发展现代物流提供了信息技术、设施和人才保障。

在我国实施西部大开发的过程中，湖北与西部地区的联系更加紧密，西部地区的原材料和东部沿海地区的产品运输都要经过湖北；同时，湖北的产品也可以更多地销往西部地区，这将极大地刺激社会经济对物流业的需求，为发展现代物流提供了难得的机遇。自我国加入世贸以来，湖北的对外经济交流更加频繁，进出口贸易大大增加，这都对湖北现代物流业的发展提供了良好的条件。

三、湖北省物流业发展存在的问题与对策

3.1 存在的问题

湖北的现代物流业目前处于起步阶段，存在的问题严重制约其发展：还没有把现代物流业作为一个新的发展产业摆上重要的议事日程，没有制定出相应的现代物流发展规划，缺少物流行业管理方面的政策措施；许多物流企业没有意识到向现代物流业转变的重要性与紧迫性，还停留在传统的服务方式上。

物流供需问题

湖北省的物流需求仍处于传统产业结构的分割之中，物流业的供给资源相对丰富但市场总体需求相对不足，物流需求与供给关系失衡，是发展物流的基本矛盾，优化重组供给资源与拉动物流需求是当前政策的基点。

物流存量与增量的问题

湖北省已有较大规模的物流存量分布在大型企业内部，优先启动存量是制定政策的一个有重要支点，引导传统产业的物流需求由内部满足向“外包”满足转化是重点。应从“区域经济一体化”战略的高度，与有关省、市共同规划利用高速公路、水路、经济资源，共同发展区域经济的产业互动联盟，这是拉动物流需求增量的关键。

物流外部资源与内在要素的问题

现代物流是货物流、信息流、资金流的一体化经济活动。湖北要发展物流业，尚缺乏基本的信息要素支撑和金融要素支撑，其中，信息的支撑需要政府在公共信息网络方面的基础投资和企业电子商务的运用。因此，公共信息系统的建设，服务于全省物流产业；湖北省物流资金的匮乏，可引进外部投资者和专业物流公司，通过外部资金进入和专业物流公司的运作来解决物流资金短缺的问题。

3.2 对策建议

发展现代物流产业，关键是要用积极的物流产业发展政策营造良好的市场环境，有效地引导和促进物流产业的发展。笔者根据对全省发展现代物流的条件和国民经济对物流需求特点的分析，提出如下建议：

政府充分认识物流业在国民经济中的地位和作用。交通运输部门应把发展现代物流业作为优先考虑发展的产业。在发展物流业的过程中，要制定相应的物流行业规则、政策、法律法规等来规范物流市场的秩序，依法进行行业管理，加强对物流市场

的宏观调控，为物流企业提供良好的发展环境。要借鉴国外物流和我国物流业相对发达地区的先进经验，制定符合湖北实际情况的物流发展模式及具体的实施措施，以保证全省物流业的健康持续发展。

加大对物流基础设施的投资力度。坚持把物流业作为战略重点优先发展，认识发展现代物流是经济发展的必然趋势。交通运输基础设施是物流基础设施中最重要的组成部分，加大对物流基础设施的投资力度，重点应是加大对交通运输基础设施的投资。湖北的交通条件的发展虽然取得了一定的成绩，但也存在明显的不足，如公路网络不完善，等级偏低，水运航道条件差等等一系列问题，这一系列问题将严重制约湖北现代物流业的发展。在对物流基础设施投资时，可以有多种融资渠道，如引进外资、利用社会资金等，政府仍应为投资主体。

在财政、税收、信贷等方面给予现代物流企业优惠的政策，积极发展现代物流业。同时，在发展现代物流业的过程中，要充分发挥政府的规划、指导宏观调控作用，避免物流基础设施的重复建设与行业间的过度竞争。

组织力量构建物流公共信息网络。现代物流是以电子信息技术为手段的产业。没有公共信息网络，政府行业主管部门和物流企业之间、物流企业之间、以及物流企业和用户之间的信息就难以得到快速有效的传达，不利于政府对物流市场的监管和物流系统作用的发挥。构建公共信息网络，是一项复杂的工程，仅靠一个物流企业或几个物流企业是难以完成的，需要有一个强有力的组织来协调各方面的关系，进行网络的构建，只有政府能承担起这个责任，充分发挥为市场服务的职能。

而对于物流企业来说，国民经济的发展也为其提出了更高更新的要求，要想在激烈的市场竞争中占有一席之地，必须根据市场的需要和自身的实际情况，采取各种有效措施加快向现代物流企业转变，为用户提供综合的物流服务，满足市场的需要，提高经济效益。要加快自身的结构调整，适应社会经济对运输的新要求，积极扩展服务领域，向第三方物流发展。随着经济结构的调整，产业升级等原因，社会经济的发展对运输的需求有了巨大的变化。市场对物流企业提出的更高更新的要求。这主要表现在两方面：一方面，以前在货物运输中，更多的是数量型的运输，而现在质量型的运输所占的比重正在逐步上升，特别由于高新技术的发展，高附加值的产品、特种货物等的货运量在迅速上升，这些变化要求运输企业要加快货运结构的调整，重点发展集装箱运输、冷藏车运输等，以便为货主提供全面的优质物流服务；另一方面，用户越来越希望企业能提供集运输、仓储、包装、加工、配送等一条龙的综合物流服务，如果还仅仅只提供单纯的运输服务，显然和用户的要求不符，自然不能适应经济的发展，最终要被市场所淘汰。因此，交通运输企业要加快自身的调整，适应社会经济对运输的新要求，向第三方物流发展，从只提供单纯运输服务的企业向提供综合物流服务的现代物流企业转变。

物流企业同时要注重服务质量的提高，在向现代物流企业转变的过程中，应着重提高服务质量，服务质量的高低直接关系到物流企业的生存。现代物流企业的发展，对物流企业的服务质量提出了更高的要求。特别是我国加入世贸组织以后，国外更多的物流企业将进入我国的物流市场，凭其雄厚的实力和良好的服务质量，将给我国物流业的发展带来极大的冲击力。因此，物流企业要结合自身的情况，加大整改的力度，制定相应的奖惩制度，提高员工的服务意识和服务质量，为客户提供全方位的物流服务，尽快适应社会对物流企业提出的新要求。另外要学习先进企业的经验，作好规划工作。规划是龙头，是一项事业成功的重要前提。深圳发展现代物流业，一开始就是高投入、高起点、高规格，力求做出最好的方案。通过召开发展现代物流业战略研讨会、开讲座、搞零规划等活动，使现代物流业观念深入人心。我省在发展现代物流产业过程中，必须认真学习先进企业的经验。采用“行政行为+专家”的方式，科学地论证，尽量避免走弯路。还要注意加快人才的培养和引进。人才是现代物流企业的根本，没有高素质的专业人才，物流企业就难以在激烈的市场竞争中有立足之地。企业可以引进国内外物流专业的专门人才，对在职人员可以进行物流管理等业务知识的培训，从而提高企业员工的素质。

四、湖北省现代物流业发展的前景

近几年，物流产业随着社会分工的发展和社会产品总量的增长，特别是由于经济全球化和信息技术的发展而迅速成长起来，已成为社会经济发展中非常重要的组成部分，它将对传统的商业运作模式、商品流通模式及人们的生活方式产生广泛而深远的

影响。基于湖北物流企业和社会经济发展的现状，物流企业发展的目标应以大武汉经济圈为中心，以荆州、宜昌、襄樊等为辅助点，分层次发展。尤其应提高经济运行效率，增强产业和企业的国际竞争力，把现代物流产业作为新的经济增长点，采取有力政策和措施，引导和促进我省现代物流产业的发展。

武汉大经济圈已经形成了铁路、水运、公路和航空三维一体的综合运输网络。基于这些发展物流业的得天独厚的基础条件，武汉物流业发展的长远目标应是建设国际物流中心，这与武汉建设国际大都市的目标相一致。至今武汉还缺乏现代物流园区等一些物流中心必备的最基本的要素。因此，目前要做的工作是以建设国内物流中心为基础，建设国际物流中心为目标，加强物流的基础设施建设，促进物流业的发展。

湖北的其它重要城市如荆州、宜昌、襄樊等当前的任务是建设成为区域物流中心，为地区经济发展服务，从长远来看可以建设成为国内物流中心。而省内其它有条件的中小城市则应根据实际情况重点发展成为区域物流中心，为本地区的经济服务。

基金项目：国家软科学研究计划项目(2003DGQ3B199)

参考文献：

1. 湖北省交通年鉴编辑委员会. 湖北省交通年鉴 1999[Z], 1999
2. 交通部科学研究软科学室. 加快交通运输业向综合物流服务发展的对策建议[J]. 中国远洋航务公告, 2000(7)