
“两型社会”建设与 区域物流一体化战略框架构建 ——以长株潭为例

彭云飞¹, 邓勤¹, 欧阳国梁²

(1. 湖南师范大学商学院, 中国 湖南 长沙 410081;

2. 湖南省经济地理研究所, 中国 湖南 长沙 410004)

【摘要】“两型社会”对物流业发展构成新的约束。物流业发展可以促进“两型社会”建设;“两型社会”建设必须重视物流业的发展。从新经济地理学视角,在理论上构建了与“两型社会”匹配的区域物流一体化战略框架,并以长株潭为例,提出了一些解决目前长株潭“两型社会”建设视角下发展物流的建议。

【关键词】两型社会;长株潭;区域经济;物流一体化

【中图分类号】F252

【文献标识码】A

长株潭城市群和武汉城市圈是国家的“两型社会”试验区。如何建设资源节约型和环境友好型社会,这既是长株潭城市群和武汉城市圈需要面对的重大问题,也是全国其他区域需要共同探索的重大问题^[1]。发展现代物流业,实现人与环境、物流资源的可持续和协调发展,推进物流业符合“两型社会”建设要求,也是“两型社会”建设中的一个重要命题。一些学者对此问题进行了研究^[2-6],但是没有能够回答好二个问题:一是“两型社会”的提出对原有的物流业发展带来了怎样的影响以及如何解决“两型社会”与原有物流发展模式的叠加问题;二是没有从系统的角度全面研究区域物流发展战略,导致区域物流发展规划与已经出台的发展措施出现不能满足“两型社会”要求或顾此失彼的问题。为此本文通过研究“两型社会”的内涵,及其对区域物流业发展的影响,从新经济地理学视角,提出了区域物流一体化战略框架,以解决提出的问题。

1 “两型社会”建设对物流业发展的新约束

“两型社会”指的是“资源节约型、环境友好型社会”。资源节约型社会的核心内涵是把社会经济发展的资源环境代价降到最低程度,与“以人为本”和“可持续发展”两大理念高度统一,在生产、生活、流通和消费等领域,通过法律、经济、行政等综合性措施,提高资源利用率,以最少的资源消耗获得最大的经济和社会效益,保证经济社会可持续发展^[5]。环境友好型社

收稿时间:2009 - 04 - 18; **修回时间:**2009 - 08 - 20

基金项目:湖南省教育厅科学研究项目(编号:08C535)资助。

作者简介:彭云飞(1970—),男,湖南湘阴人,博士,副教授。主要研究方向为决策理论与方法等。E-mail:pyunfei2000@126.com。

会是一种以环境资源承载力稳定为基础，以尊重自然规律为准则，以居民的安居乐业为表现，以可持续发展的社会经济文化政策为手段，构建人与自然、人与人和谐共处的社会形态。“资源节约型和环境友好型社会”是一个涉及资源、环境、经济、社会等诸多方面的复杂巨系统，资源节约与环境友好两者相辅相成，互为补充、密不可分，二者完整地涵盖了社会经济系统中人才流、物质流、能量流、废物流等物质代谢的全过程。所以，建设“两型社会”实质上是一个通过以政府选择科学的公共政策和以民生为本、以人为本的政策导向，实现尽可能少的资源消耗，获得最大的经济效益和社会效益，使社会和谐，自然环境和自然环境良好，最终实现人与自然和谐发展、社会经济可持续发展^[5]。

因此，“两型社会”建设对区域物流业的发展构成的新约束表现在：①发展模式约束。必须对传统物流业发展模式进行反思，构建一种有利于物流业资源节约和环境友好的新型发展模式。②生态约束。要求物流业发展的各方面要符合生态规律，向着有利于资源节约和循环使用、维护良好生态环境的方向发展，是涉及物流的人与人及其与自然和谐的发展。③机制约束。资源节约和环境友好互为影响与促进，具有内在的机理，必须共同推进：节约物流业的资源，要求形成物流环境友好；实现了物流环境友好，可以节约物流资源。④系统约束。要求物流业发展以资源节约和环境友好为系统特征，必须结合区域系统的实际从空间经济角度选择区域物流发展路径^[6]。

2 “两型社会”视角下的区域物流发展战略选择

2.1 新经济地理学的启示

以克鲁格曼 (P. Krugman) 为代表的新经济地理学 (New Economics Geography)，从产业之间的垂直关联、运输成本和要素的流动性这三个方面来研究产业区域专业化形成情况。该理论认为，产业的“后向关联性”和“前向关联性”是促进产业聚集和区域专业化发展的两种力量。就产业的“后向关联性”而言，由于产业的区域专业化不是依赖于一个区域的总收入，而一个具有较大规模的区域内产业将意味着该产业具有一个较大的市场。因此，这种需求所致的“后向关联性”有利于区域专业化。而就产业的“前向关联性”而言，具有较大规模产业的区域将为自己和别的最终商品的生产者提供多种中间投入品，由于外部规模经济的存在，这会降低该产业的最终商品的成本，并且为中间商品生产者提供更广阔的市场。因此，这种成本所致的“前向关联性”对区域专业化、一体化也具有促进作用。当地区一体化水平非常高时，地区一体化与产业集聚呈现出典型的倒“U”字型曲线关系^[7-9]。

同时，新经济地理学认为，在存在运输和交易成本(包括有形运输成本及各种无形的交易成本)、规模经济和要素流动的前提下，经济系统存在着经济空间集聚的向心力和离心力，两种不同力量的对比导致经济在空间里的集聚或扩散。一般来说，如果运输和交易成本很高，区域经济活动的空间就有限，每个厂商只能分散地以很小的规模小范围内的消费者服务，经济发展呈封闭的低水平状态。整合区域物流资源，降低运输和交易成本，可以推动区域市场的形成和发展，强化“需求关联”、“成本关联”和“外部规模经济效应”。这就为区域物流一体化提供了理论上的依据^[10]。

2.2 区域物流一体化战略需要创新

物流一体化(Logistics integration)是近年来随着规划与战略意识的提升而广泛展开的，强调从整体角度研究物流资源的整合、配置、利用等问题，其内容是指将原材料、半成品和产成品的生产、供应、销售结合成有机整体，以物流系统为核心由生产企业经由物流企业、销售企业直至消费者的供应链整体化和系统化。物流一体化对于推动物流产业发展有重要的作用。目前研究认为，区域物流一体化主要是在产业组织层面的：区域物流服务的供给方、需求方或供需双方基于提高物流服务品质并实现物流服务供需均衡的需要，以产权控制或资源控制的方式，对区域物流资源进行整合的策略行为，强调通过多主体多方位的资源整合实现物流服务供需双方的互动，主张运用多样化方式对产业范畴内的资源进行整合，并将目标明确地定位在产业发展层面之上，即区域物流一体化是区域物流产业化发展形式，在空间结构上由物流支撑体系、物流主体体系、物流客体体系和物流支持体系四个部分共同组成区域物流结构体系，它们又共同组成产业层面的区域物流结构^[11] (图1)。

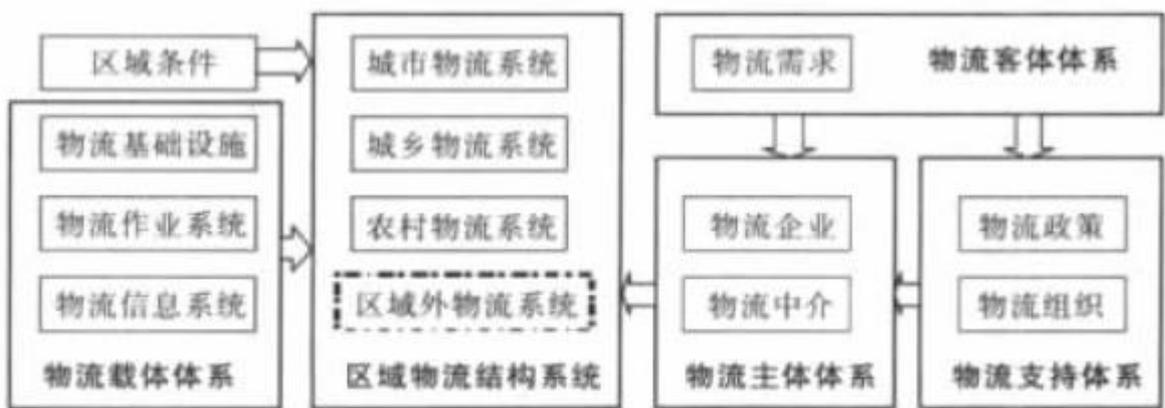


图 1 长株潭区域物流产业结构示意图
Fig.1 Changzhutan regional logistics industry structure Schematic

尽管从产业层面提出的区域物流一体化表明其是一个系统工程，但是从物流产业结构可以看出，单纯从产业结构角度考虑发展物流业，是有局限的，即：一方面，如何体现从新经济地理学角度提出的资源环境因素基础上的物流一体化；另一方面，它不能完全体现“两型社会”约束，如没有能够把环境友好因素整合。因此有必要提出新的适应“两型社会”要求的反应物流一体化内涵与全面内容的框架问题。

3 满足“两型社会”建设要求的区域物流一体化战略框架

由于物流资源分散于不同的组织之中，归属于不同的所有者，包括政府、物流企业、企业、中介组织等各种物流资源要素的所有者，因此区域物流一体化就是对资源的重组并进行科学的配置与环境的优化。我们可从以下2个层次来考虑。

第一个层次是宏观层面的，即物流一体化应该是在区域经济基础和现有区域物流基础条件共同构建的市场平台上，再来考察政府、物流中介和企业他们之间的资源整合与环境优化问题，当然也就包括了这些因素之间的协调机制构建问题和市场的人文环境问题如投资环境等。

政府的重要作用包括：提供物流基础设施、规划物流业长期发展、推动物流业信息化建设、维护物流市场秩序、协调物流业良性运行等^[12]。一般来说，政府是通过出台系统的物流政策、构建科学的物流管理体制等来发挥其重要作用的，如政府需要建立的物流业政策包括如下内容（图 2）。

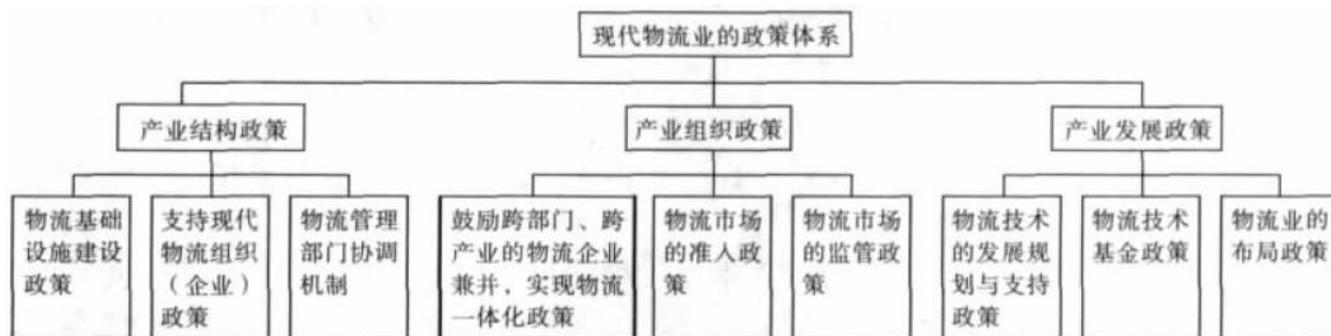


图2 现代物流业的政策体系
Fig.2 Modern logistics industry policy system

物流中介是指市场经济活动中，在生产型企业之间、生产型企业和最终消费者之间提供物流服务的服务型企业，以及在最终消费者间从事信息沟通和获取产品传递、资金流转以及辅助决策，并为企业的生产经营提供劳动力、资金等生产要素服务的一类企业或组织的联盟。如物流行业协会等等^[13]。

物流企业则是区域物流系统的主体，是物流资源的主要拥有者。物流一体化还包括对物流企业的整合和重新配置。

物流基础条件，主要是指物流基础设施，如交通设施、物流作业设施、物流信息设施等等。

区域经济条件，主要是指形成物流需求的经济基础，它要求物流基础条件与值相匹配。区域经济基础差而建立良好的物流基础设施，在一定程度上容易产生资源的浪费。

上述宏观因素之间的互相作用必须受到体现“两型社会”建设的系统约束；对区域经济条件和区域物流基础的科学认识和把握基础上，构建的良好区域市场平台，要更好地体现“两型社会”生态约束和发展模式约束。

第二个层次是实施物流业的内部和外部整合两个部分。区域物流产业的内部整合，是加强物流企业之间的资源合作和协调，建立起产业内高效的功能整合机制，提供相互配合的区域物流服务以满足需求。通过区域物流产业的内部整合实现物流产业内部协作分工的优化、建立区域物流产业利益共同体，通过共享资源和利益，分担风险，实现资源相对集中，发挥业务经营集约化系统化，提升物流产业能力，从而表现为一定的物流环境与条件。区域物流业的外部整合，是和区域经济系统的适应和协调，以及与区域的生态环境（包括人文环境和自然环境）、市场环境的匹配，使物流服务融入区域经济的各个领域，建立起高效的服务整合机制，提供全面深入的物流服务以满足物流需求。通过物流产业的外部整合可以根据消费需求和资源条件，对区域不尽合理的产业结构进行调整，使资源在产业间合理配置，促进产业结构的合理化，通过这一过程实现区域物流系统与经济系统的协同发展。而在内、外部整合过程中，良好的区域生态环境和市场环境是重要的辅助条件，如供应链物流的形成就需要各节点企业良好的诚信；良好的物流需求一般来自旺盛的投资需求，而投资需要良好的市场和人文环境。

这样，综合二个层次，本文认为，区域物流一体化战略框架应该如图3 所示。

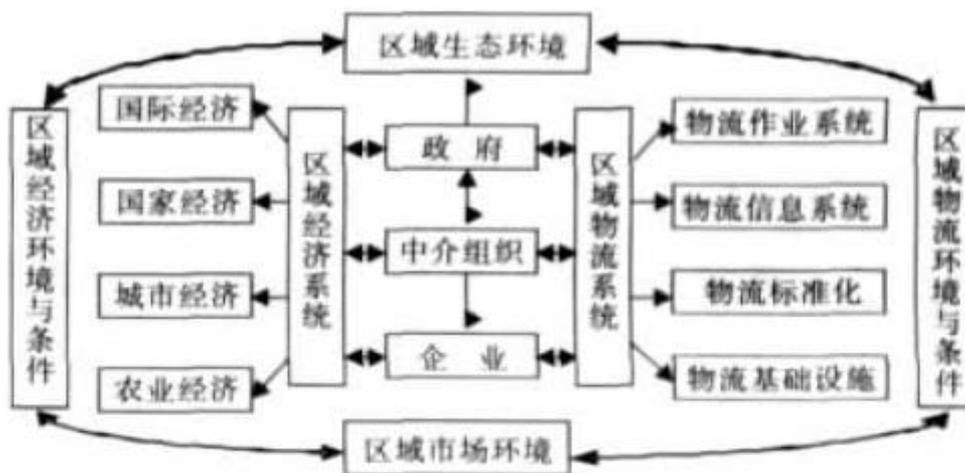


图3 长株潭物流一体化战略框架

Fig.3 Changzhusan logistics integrated strategic framework

因此，通过上面构建的区域物流一体化框架，不但可以整合和物流发展有关的各种因素，而且可以充分体现“两型社会”的约束，在此框架指导下发展区域物流业，就可以解决本文提出的目前区域物流业发展存在的问题。

4 加快长株潭物流一体化发展的建议

通过前面的理论探讨，从区域物流一体化框架可以看出，一方面要解决2009年出台的《湖南省物流业振兴实施规划（2009—2011年）》（以下简称《物流业振兴规划》）中提到的也包括长株潭物流业存在的问题，即“一是物流企业规模小、成本高、专业化程度低。二是物流基础设施布局未纳入整体规划统筹，投入不足，兼容性差。三是物流发展政策落实难度大。四是监管存在缺位，行业自律和诚信缺失。五是实用性和高端管理物流人才缺乏。六是物流标准化、信息化水平滞后。”另一方面，要符合“两型社会”建设要求，目前迫切而关键的工作有：

4.1 重新审视长株潭物流规划

湖南省政府先后于2002年颁布《长株潭产业一体化规划》，2005年《长株潭城市群区域规划》，2006年制定了《长株潭城市群现代物流业发展规划》，2007年出台了《关于促进生产性服务业加快发展的指导意见》，2009年《物流业振兴规划》。这些规划都在不同的历史时期对长株潭物流业发展起到了促进和发挥了指导作用。但是，在体现“两型社会”要求方面还存在一定的问题，甚至出现没有按照规划要求实施建设的情况，如在2005年《长株潭城市群区域规划》中指出“昭山—易家湾组团”要“结合昭山风景区建设，配套安排休闲旅游设施、商贸和一类居住区。”但实际上该地区的暮云镇却被建设成为了重要的物流园区。此外，在2006年制定的《长株潭城市群现代物流业发展规划》已经受到了许多专家和业内人士的质疑，如组成城市群物流事业一部分的工商企业物流领域如何发展，规划就没有涉及^[14]；在物流园区规划中存在数量与用地规模论证不足、物流园区综合交通条件不足、物流园区集约规模与辐射功能不足等等问题^[15]。因此，组织相关专家按照“两型社会”建设要求，在本文提出的物流一体化框架指导下，结合《物流业振兴规划》，需要对《长株潭城市群现代物流业发展规划》进行补充和细化。

4.2 加强对长株潭物流一体化工作的领导

首先需要在2009年1月成立并挂牌的“湖南省长株潭两型社会建设改革试验区领导协调委员会办公室”中，安排物流工作专员组织实施物流发展与协调工作，以解决管理多元化问题。其次，确定物流一体化工作进程。已经出台的相关规划没有体现这一工作要求。物流一体化工作是有轻重缓急和分层次的，从时间顺序来说，应该按照区域物流规划、政策制定、政策落实几个阶段展开工作；从层次看，应该先按照宏观因素把物流发展分为几个方面的工作，然后再按照微观因素逐条细化，方保不挂一漏万。第三，在规划与政策制定过程中，不应该简单组织一个课题组出台一个方案就开始执行，而应该在课题组出台的方案基础上，组织相关专家和业内人士反复论证，再通过一定的行政、法律途径公布。

4.3 重视长株潭城市物流系统规划与建设

长株潭是城市群，是区域城市，要求必须建立现代城市物流，以适应经济圈的发展和“两型社会”要求。在原有的规划中，对此方面重视不够。只有制定出科学、有效的城市物流发展战略，才能建设高效运作的城市物流系统，才能理顺各种系统关系，才能解决好城市积聚的原材料、废弃物、城市垃圾、产成品如何快捷、经济、安全地发运到周边地区乃至更远地方的难题，中心城市对周边地区的辐射功能和在经济上的龙头带动作用才能真正得以发挥，城市整体经济才能提高，实现“两型社会”建设目标。在此过程中，应该主要做好如下方面的工作：重视长株潭城市再生资源回收利用体系发展模式构建；发展绿色物流；组建优质的物流中心和配送中心；构建先进的城市群物流信息网络体系等等。

参考文献：

- [1] 中共武汉市委党校“两型社会”建设课题组. 中部地区“两型社会”建设研究——长株潭城市群和武汉周边八市考察[J]. 长江论坛, 2008(4): 21 - 33.
- [2] 周玉波, 李小琴. 长株潭城市群产业结构特征与“两型社会”建设[J]. 湖南社会科学, 2008(5): 122 - 124.
- [3] 刘茂松. 长株潭城市群“两型社会”建设的几点思考[J]. 湖湘论坛, 2008(2): 35 - 37.
- [4] 向洋, 张婷婷, 谭碧君, 等. 两型社会中的长沙再生资源回收体系构建[J]. 长沙大学学报, 2008(5): 49 - 51.
- [5] 周冯琦, 刘新宇. 资源节约型、环境友好型社会建设[M]. 上海: 上海人民出版社, 2007.
- [6] 王鹏. “两型社会”内涵与区域经济可持续发展——以武汉城市圈为例[J]. 吉林工商学院学报. 2008(5): 72 - 76.
- [7] 唐孝飞, 刘卫果. 物流网络组织的中介作用[J]. 中国物流与采购, 2002(19): 20 - 21.
- [8] 李爱国, 黄建宏. 新经济地理理论视角下的现代物流对区域经济发展的影响[J]. 改革与战略, 2006(11): 9.
- [9] 陈雯, 吕卫国, 孙伟. 空间经济学研究的相关进展与评述[J]. 世界地理研究, 2007(4): 70 - 75.
- [10] 张华, 梁进社. 产业空间集聚及其效应的研究进展[J]. 地理科学进展, 2007(2): 14 - 24.
- [11] 颜立新. 长株潭两型社会发展与物流网络互动研究[J]. 消费导刊, 2008(9): 23 - 24.

-
- [12] 宋德勇, 张文斌. 新经济地理学模型与中国区域经济发展[J]. 重庆大学学报(社会科学版), 2007(2): 6 - 10.
- [13] 宋德勇, 胡宝珠. 克鲁格曼新经济地理模型评析[J]. 经济地理, 2005(4): 445 - 448.
- [14] 邓爱民, 周艳辉. 论长株潭城市群物流园区规划建设[J]. 财经理论与实践, 2009(1): 85 - 88.
- [15] 肖军, 单圣涤. 论长株潭现代物流中心软环境构建[J]. 湖湘论坛, 2009(2): 70 - 72.