

# 加快区域现代物流发展促进京津冀一体化

■ 张雪梅 孙武志

**【摘要】**区域现代物流是区域经济一体化的桥梁、纽带和重要支点，多年来，京津冀一体化一直没有实质性的进展，原因是多方面的，而区域现代物流的发展无疑不是一项重要举措。特别是随着首钢搬迁和一批国家、地区重点项目在此立项开工，将为京津冀区域现代物流业的大发展提供难得的机遇。目前，京津冀物流一体化还面临着一系列的矛盾和问题：一是未能形成适应区域现代物流发展的市场经济体制和运行机制；二是未能形成符合区域现代物流业要求的跨地区、跨行业、复合型的物流产业；三是未能形成发展区域现代物流业的产业基础；四是未能形成发展区域现代物流业的基础条件。因此，首先，要抓住首钢搬迁、曹妃甸港城建设的机遇；其次，搭建京津冀区域综合物流服务网络；建立区域综合交通网络和运输体系。

**【关键词】**区域现代物流 京津冀 经济一体化

以网络化和综合化为特征的现代物流业的发展，对促进区域经济发展的作用越来越大。区域物流规模越大、区域物流组织与管理水平越高、区域物流产业越发达，区域内的联系越紧密、区域一体化的程度越高，区域经济总量也就越大、区域社会效益水平也就越高。因此，区域现代物流不仅降低了物流成本、提高了效益，而且大大促进了区域经济一体化的形成和发展。多年来，京津冀一体化一直没有实质性的进展，原因是多方面的，而区域现代物流的发展无疑不是一个重要举措。特别是随着首钢的搬迁和一批国家、地区重点项目在此立项开工，将为京津冀区域现代物流业的大发展提供难得的机遇，而区域现代物流业的大发展也将成为促进京津冀经济一体化的桥梁、纽带和重要支点。

## 一、首钢搬迁将为京津冀区域现代物流的发展提供难得的机遇

2005年2月18日，国家发改委正式批复：首钢将搬迁至河北唐山曹妃甸。曹妃甸地处唐山市滦南县南部渤海湾中，距离海岸18公里的一个带状沙岛，因岛上原有曹妃庙而得名。曹妃甸由头向前延伸500米，水深即达25米，甸前深槽水深36米，是渤海最深点，是我国少有的不需要开挖人工航道和港池，既可停靠25万吨级船舶的大型深水港址。曹妃甸在默默沉睡了5000年之后，一夜之间成了京津冀、环渤海乃至全国关注的焦点。

曹妃甸港区现已全面进入施工阶段。到2007年国庆节时，搬迁后的首钢将产出第一批钢铁。2008年初，开始试运营，一期工程完成后可年产800万吨精品钢，一年的工业增加值可达200—300亿元；二期工程完成后，年产精品钢1500万吨。届时，不仅能吸纳20万人就业，大大拉动相关产业的发展，而且从经济总量上，将再造一个新唐山。

按照国务院批准的规划，曹妃甸港区项目已不是原来设计的单纯的矿石码头，而是一个以大钢铁、大码头、大化工、大电力等为标志的工业新港城。未来的曹妃甸港，不仅要建成1500万吨精品钢材基地，还要建成25万吨级进口矿石码头、北煤南运码头、35万吨级原油码头；建设1200万吨—1500万吨的炼油厂和100万吨的乙烯工程以及480万千瓦的大型发电厂。港口规划面积310

平方公里，人口40万左右，全部投资8000亿元左右。预计十年后，曹妃甸的经济总量将达到2000亿元左右，唐山市的经济总量将赶上或超过京津，成为环京津、环渤海、环太平洋地区，乃至世界级的新型重化工业港口城市。

即珠江三角洲、长江三角洲腾飞之后，人们一直期待着以京津冀为核心的环渤海经济区的崛起。但是，京津冀一体化的步伐始终不如人们想象得快。专家们认为，此番以首钢等企业的搬迁和其他项目的上马，将真正使京津冀一体化迈出了实质性步伐，成为京津冀一体化和环渤海地区经济发展的新引擎，具有划时代的战略意义。

从地理位置上看，曹妃甸距离天津70公里，距离唐山85公里，距离北京220公里，距离秦皇岛170公里，其在整个京津冀区域合作中的战略地位，可谓得天独厚。

所有这些，无论是码头的建设、港区的基础设施的建设、首钢等大企业的搬迁、新项目的建设、相关产业的发展，以及港城配套设施的建设等等，将带动各种物资、商品的大流动，规模之大，范围之广，将形成京津冀、环渤海、乃至更大范围的物流潮。为京津冀区域现代物流的大发展提供了难得的机遇。同时，曹妃甸新港城的建设也迫切需要现代物流业的支撑。

## 二、京津冀区域现代物流一体化的主要障碍

目前，京津冀物流一体化还面临着一系列的矛盾和问题。主要表现在：一是未能形成适应区域现代物流发展的市场经济体制和运行机制。与珠江三角洲、长江三角洲相比，京津冀地区国有经济占的比重较大，体制转换慢，市场主体不活，市场体系不健全，地区之间长期实行条块分割、行业垄断和地方保护主义，加之与物流业相关的某些垄断行业的改革滞后，政企不分，行政性垄断经营依然严重，妨碍了区域乃至全国统一公平的物流市场环境的建立，对物流资源的整合和一体化运作形成体制性障碍。二是未能形成符合区域现代物流业要求的跨地区、跨行业、复合型的物流产业。与珠江三角洲、长江三角洲相比，京津冀特别是京津唐三市，从经济实力上看，不论哪个城市都难以像上海那样成

为辐射整个区域的经济中心，从而也就很难产生跨区域的现代物流产业。三是未能形成发展区域现代物流业的产业基础。多年来，京津冀地区，特别是京津唐三市之间各自为政，城市发展目标相似，产业结构雷同，缺乏合理的分工与协作，跨城市间的企业联合重组，环境治理与保护等方面缺乏有效的沟通与协调，“大而全、小而全”严重，既导致了整个区域资源的浪费和发展水平落后，更重要的是，它窒息了区域之间物资和商品的流动，更多的局限于本城区内的“大而全”物流。四是未能形成发展区域现代物流业的基础条件。京津冀地区对城际交通线路和网络建设缺乏足够重视，不能充分满足城际客货运输迅速、便利、安全、经济的需要。许多重要交通枢纽之间交通联系仍然不便，例如冀中与冀东城市之间、首都机场与天津之间、天津机场与北京之间缺乏直通线路。大城市之间交通联系方式单一，客货运输缺乏可供替代的选择与必要的竞争，特别是京津唐地区显得尤为突出。

### 三、加快区域现代物流业发展，促进京津冀经济一体化

首先，要抓住首钢搬迁、曹妃甸港城建设的机遇，促进京津冀一体化。京津冀特别是京津唐三市，要超前谋划，主动快速出击，打破区域之间的封锁和垄断，加强整体规划，统筹考虑物流基础设施建设、物流网点、物流规划、物流技术、物流经营管理等，鼓励物流企业之间加强联合，支持工商企业与物流企业、物流企业与运输、仓储、货运代理、联运集装箱运输等企业结成合作联盟，必将促进京津冀物流业的大发展，推进区域经济一体化的进程。

其次，搭建京津冀区域综合物流服务网络，推进京津冀一体化。一是要积极利用国外的资金、设备、技术，学习国际区域现代物流配送中心的经营理念和管理模式，加快建立符合市场经济要求和国际规则的物流服务体系和企业运行机制；二是积极支持国外物流配送中心进入京津冀地区，同时鼓励京津冀地区物流配送中心与国外物流配送中心联合协作走向国际市场，加速实现区域物流与国际物流市场服务一体化；三是积极引导民间资本、境外资本参与京津冀现代物流业的发展，要在加快收缩传统物流产业中的国有资本战线的同时，着力扩大非国有经济，弱化政府“改造主体”的角色，建立政府政策引导下多元市场主体参与的新型物流业改造机制和体制；四是京津冀各城市发展物流业要着眼于区域和世界市场，培育和发展有地方优势的产业集群和市场主体，物流产业都应当是这种产业集群的内涵。

再次，建立区域综合交通网络和运输体系，实现京津冀物流快速传输。交通运输是现代物流业发展的基础，是当前制约区域现代物流业发展的瓶颈，是影响物流业效益的主要因素，也是京津冀经济一体化的关键。因此，京津冀区域物流业的发展，交通运输必须先行。要把京津冀的航空港、海港、信息港三者与区域及城际现代化综合交通网络有机连接起来，通过高速铁路建设和现有线路的提速，形成客货分离、高效便捷的现代化铁路网；建成由高速公路和国道干线组成的发达公路网络；建设国际枢纽机场，首都机场与天津机场协调发展，合理协作与分工。沿海港口加强协作，合理分工，形成港口体系。从而为区域现代物流业的发展提供了迅速、便利、安全、经济的交通网络和运输体系，将大大促进京津冀经济一体化的实现。

[作者单位：唐山市委党校管理教研室]

## 着眼“浙江创造”

### 发展现代服务

■ 王文艺 胡伟强

**[摘要]** 本文从价值、产业链的有机构成、发展阶段、生产与服务的关系等四个层面界定了“浙江创造”的概念内涵，并提出和论证了“浙江经济增长的关键在于现代服务业的发展”、“浙江必须优先发展现代生产性服务业”的重要观点。

**[关键词]** 浙江创造 现代服务 现代生产性服务

### 一、“浙江创造”的缘起与内涵

以民营经济和“块状经济”为背景的浙江制造业显示了旺盛的活力和良好的发展势头，但研发能力和品牌营销能力的不足等因素正成为“浙江制造”的深层隐忧。为有针对性地解决“浙江制造”发展中的问题，一些学者和媒体人士提出了“浙江创造”的命题。“浙江创造”是一个切中浙江经济脉搏命题，但由于其边界的宽泛性和提出时机的紧迫性，因而至今并未见清晰而权威的解释。

笔者以为，可以从四个层面把握“浙江创造”的内涵：

第一，从价值上看，“浙江创造”具有鲜明的高附加值特征。浙江制造业近年来发展迅速，但由于其特有的“内生型”成长模式，“浙江制造”整体上仍然处于“小企业、小产品”的发展阶段，其价值组成中，以模仿为特色的劳动力主导型价值结构占有主要比例。实现“浙江制造”到“浙江创造”的演变，必须从品牌、专利等高附加值环节取得突破。

第二，从产业链的有机构成上看，“浙江创造”的产业链包括了上游的研发环节、中游的生产环节和下游的营销环节，而且，三个环节是相辅相承、和谐发展的关系。在产业经营活动的获利模式问题上，台湾宏基集团前总裁施振荣提出了一个有名的“微笑曲线”理论，他认为，企业从研发和营销过程中可以实现较高额的利润，从生产过程中只能获得有限的利润。浙江制造业应该从中游的生产制造为主体的产业链结构的基础上，努力向上游的技术研发和下游的营销服务发展，以提高竞争力和获取更大赢利空间。

第三，从发展阶段上看，“浙江创造”是“浙江制造”的高级发展阶段。具体是指制造业的质量和水平呈现高级化的特征，如：产业集群规模具有较大的影响力，产业链结构均衡合理，应用技术先进，产品具有国际竞争力，盈利能力强，管理现代化等。因此，相对于“浙江制造”，“浙江创造”也就具有了明显的竞争优势。

第四，从生产与服务的关系上看，“浙江创造”包含了更多的服务成份，是一种软性的生产。A·配恩认为，随着工业化的成熟与服务经济的发展，服务和生产已进入高度相关和相互补充的阶段。依照“产业服务化”理论，服务作为一种软性生产资料正在越来越多地投入于生产领域，中间投入中服务投入的增加，使得服务业与制造业的边界趋于交叉、融合。作为“浙江制造”的高