

DOI:10.16799/j.cnki.csdqyfh.2021.06.083

新时代背景下的乌鲁木齐国家物流枢纽建设策略分析

张金辉, 程 勋

[上海市政工程设计研究总院(集团)有限公司, 上海市 200092]

摘 要:在国家持续推进国家级物流枢纽系统建设的背景下,以乌鲁木齐国家物流枢纽为研究对象,通过对国家政策的解读和对已建物流枢纽的经验总结,从物流枢纽的规划、变革、协调、共享等方面阐述了国家物流枢纽的建设策略。研究认为,乌鲁木齐的物流枢纽发展尚处于初始阶段,应凭借国家政策,探索适合乌鲁木齐当地特色的物流枢纽发展途径。

关键词:乌鲁木齐;物流枢纽;规划引领;发展途径

中图分类号: U11

文献标志码: B

文章编号: 1009-7716(2021)06-0324-03

0 引言

乌鲁木齐作为第二座亚欧大陆桥中国西部桥头堡,是我国向西开放的重要门户,有“亚心之都”之称。乌鲁木齐正在构建全方位对外开放的新格局,正逐步成为我国向西开放的丝绸之路经济带中心城市。从乌鲁木齐集结中心出发,搭乘中欧班列沿丝路古道西行,2天可抵达哈萨克斯坦,8天可抵达俄罗斯,16天可抵达荷兰。

2019年,国家发展改革委、交通运输部联合印发的《国家物流枢纽布局和建设规划》,选择了127个具备一定基础条件的城市作为国家物流枢纽承载城市,其中在乌鲁木齐市规划了3种类型的国家物流枢纽,分别为陆港型国家物流枢纽、空港型国家物流枢纽、商贸服务型国家物流枢纽。

我国的物流枢纽建设与发达国家相比较,发展程度还存在一些差距。党的十九届中央委员会第五次全体会议公报提出,当前我国经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段,我们的历史任务,已经从解决“有没有”的问题转变为“好不好”的问题^[1]。遵循高质量发展的基本理念,着力构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局。

为响应国家的物流枢纽布局,乌鲁木齐已先后启动了地窝堡国际机场综合枢纽、国际陆港区、综合

保税区、临空经济区等区域的开发建设。以下将主要探讨在国家物流枢纽建设中,如何优化物流资源分配、系统化物流组织、提升物流服务质量、降低物流成本。

1 筑巢引凤、规划先行

物流枢纽的建设,应注重科学地运用市场经济规律和现代物流业的发展规律,最大限度地发挥市场在物流资源配置中的作用,通过高效的物流服务,使接受物流服务的企业降低物质消耗、提高劳动生产率,深度挖掘生产企业的“第三利润源”^[2]。

传统的物流枢纽是指货物的集散功能实现在前,与之相配套的服务保障设施实现在后。乌鲁木齐作为国家物流枢纽城市之一,应当充分发挥本地的多元文化优势、得天独厚的旅游资源优势,在物流枢纽的规划阶段,便将这些资源融入到整个物流体系之中,充分考虑物流枢纽规划对城市发展的带动作用。

为了更好地适应现代物流发展大环境,国内的物流基础设施建设仍有很多任务要完成。统筹规划物流枢纽城市的基础设施建设,尤其需要注重物流货运通道建设、各种物流运输方式之间的衔接以及与物流相关的综合配套设施的建设。将中心城区的基础设施建设,与与物流相关的交通枢纽、大型物流园片区、物资集散场地等全盘规划,运用顶层规划的优势,集聚、引导物流枢纽的发展。

2 积极变革、携同创新

从国内大多数企业的发展历程来看,随着企业规模由小到大,业务种类和生产环节也由少到多,其中就包括物流供应。这些都是由企业自己管理运营。

收稿日期: 2020-11-23

基金项目: 上海市政工程设计研究(总院)集团有限公司科研项目(K2016J021A)

作者简介: 张金辉(1987—),男,硕士,工程师,从事道路交通设计与研究工作。

积极变革,就是指企业要改变传统观念,不能一味求大求全,可以将生产环节中的仓储运输、配送发货等与物流相关的工作剥离出来,交给专业的物流企业去完成,以降企业低成本,提高产品附加值,从而提高企业的竞争力。分工更为明细的现代物流管理模式,有助于物流企业的发展,有助于物流枢纽形成。

《国家物流枢纽布局与建设规划》指出,提升存量物流设施的整合与标准,集约利用现有的物流枢纽资源,注重物流枢纽短板的优化^[3]。也就是说,物流与交通运输、物流与先进制造、物流与贸易的传统建设理念需要创新,只有创新才能补上物流短板,要积极探索物流枢纽发展的新模式,提高物流枢纽的“造血功能”。

“京东亚洲一号”乌鲁木齐物流园,是目前新疆在建的最大自营物流园区,位于乌鲁木齐经济技术开发区。该物流园的建成运营,将改善“新疆不包邮”、“新疆配送慢”的局面,使市民更大程度地享受“当日达”或“次日达”的物流体验。与此同时,高科技的综合仓储物流园建设,充分运用了智能仓储、智能配送、多式联运等技术,使物流企业享受到了创新带来的红利,有助于物流枢纽的发展。

3 区域协调、系统成网

作为“一带一路”和国家西部大开发的桥头堡,乌鲁木齐经济地位、交通区位优势突出。作为国家物流枢纽承载城市,乌鲁木齐的物流业务量多、规模大,在全国的物流建设和规划过程中需要重点培育。

乌鲁木齐是国家物流枢纽的重要承载城市,新疆各个地州也是物流枢纽的网络节点。通过科学选址、合理布局规划,协调好乌鲁木齐市的陆港型、空港型以及商贸服务型国家物流枢纽等不同组团的发展。乌鲁木齐的物流枢纽建设需要兼顾全疆的物流发展布局,凸显其国家物流枢纽的重要节点功能,构建以国家物流枢纽城市为核心、地州物流为辅助的现代化物流网络。

通过物流枢纽城市的区位交通优势、产业配套齐全优势、物流基础设施完善优势、物流业务规模优势,不断改善物流配套服务的水平,不断扩大物流服务的辐射半径,充分发挥物流枢纽城市对周边城市群及疆外区域的物流服务影响力。

国家物流枢纽城市的物流枢纽信息平台建设非常重要,当地的信息平台要与国家的信息平台无缝

衔接,积极融入国家物流信息平台,以形成“通道+枢纽+网络”的现代物流运行体系^[4-5]。物流枢纽之所以重要,是因为物流是成网络的、物流信息是互通的。国家物流信息平台的物流信息范围覆盖全国、辐射国际物流市场,是国家级的物流综合服务门户。其作用是收集、互换、共享不同方面的数据信息,使国内与国际、行业与行业、企业与企业、政府与市场之间的物流信息互通,不仅要有物流枢纽城市之间的实体网络,也要有物流枢纽城市之间的信息网络。

4 开放衔接、共建共享

不同货运方式之间的转换、物流枢纽与交通基础设施的衔接和物流配套设施的资源利用,都有助于乌鲁木齐国家物流枢纽提高效率和货运运输组织能力,以便物流枢纽更好地发挥多式联运的功能。

在物流枢纽上位规划稳定的前提下,可以鼓励多方参与物流枢纽的建设。例如,除了政府直接投资项目外,物流企业也可以参与到物流园区的建设中来。这样,在乌鲁木齐将形成一个开放、共享、有竞争力的物流枢纽平台。

就企业竞争力而言,新加坡是九千个物流公司的转运中心和配送中心,并且新加坡与三十多个贸易伙伴建立了广泛的自由贸易协定。同时,新加坡政府鼓励私营企业参与行业竞争,并制定了激励措施以吸引投资者,以此提高新加坡物流业的效率。如今,全球物流企业前25强中,80%的企业在新加坡,管理着全球各区域业务。

物流行业监管部门应遵循现代物流的发展规律,及时纠正不正当的行政干预和不规范的商业行为,突破个别物流区域的行业垄断,实现物流企业的良性竞争,营造开放、公平的行业氛围。

5 智慧科技、绿色持续

高质量建设国家物流枢纽,就要创建绿色、智慧、可持续的物流枢纽体系,运用现代信息技术、人工智能技术、大数据技术、绿色装备技术,通过多式联运调整物流运输模式,最大程度发挥物流资源配置效率。

标准化的物流装载器具如集装箱、集装袋、周转箱等,都是规范化运输的体现。物流枢纽的货物运输、装载、仓储、包装、信息标定等,都要积极采用现代化先进技术、物流服务水平。在乌鲁木齐国家物流枢纽体系中应建立完整的标准和规范,以促进循环

公用体系的建立。

为了高效利用物流枢纽资源,实现物流信息的共享,监控货物运输的各阶段状态,就需要建立物流枢纽的信息网络平台。通过互联网技术以及电子数据交换技术,使物流各相关环节之间进行数据交换和处理,高效完成全部物流业务。这样既可以减少大量重复劳动,提高物流工作效率,也可以有效降低物流枢纽各个参与企业的成本。

普洛斯集团利用物流园屋顶进行光伏发电,就是绿色可持续发展的充分体现。普洛斯集团是全球领先的现代物流及工业基础设施提供商和服务商,该集团充分利用其超大规模的物流园区建筑屋顶开展分布式光伏发电,发电量可用于支持物流园区及客户运营。根据普洛斯在全球拥有的150万m²的屋顶面积计算,发电能力约达86MW。这对于推进可再生能源的开发投资,加快低碳环保仓储的建立,打造零排放的物流园具有重要意义。

6 枢纽经济、全面聚集

发展物流枢纽的同时,也要注重发展枢纽经济。由于物流枢纽包括了交通运输、服务平台、金融功能,属于各类经济要素的交流中心,具有高度集群化的组织特点,适合发展枢纽经济^[6]。

由于物流枢纽同时具备货运、商贸及产业,其带来的将是物流、人流、经济流,对当地的社会经济发展具有巨大的促进作用。积极聚集物流产业要素,孕育好物流产业链,结合国家物流枢纽规划的布局,逐渐实现乌鲁木齐国家物流枢纽的经济发展、辐射和聚集。如今,国内外很多城市已经在物流枢纽经济发展方面进行了有效探索,取得了一定的经验。这些经验可为乌鲁木齐国家物流枢纽的建设提供参考。

从深圳的物流枢纽建设来看,21世纪以来当地受到了土地、人口和资源环境等因素的限制,为了顺应城市发展,深圳港着手优化周围港区的资源,不仅

调整结构,还将枢纽功能进行优化,使港口由一个运输场所转变为一个物流组织。在这个过程中,城市借助平台功能,把离散的产业集中起来,组建为一个集各类行业于一体的产业体系。深圳港与城市发展同频,枢纽经济对城市的作用逐渐凸显。

7 结 语

乌鲁木齐中欧班列集拼集运物流组织模式,使中欧班列在乌鲁木齐由“过路”变为“集结”,运输的货物也由原来的百货产品,向汽车零配件、化工原料、特色农产品等转变。但是,从物流枢纽的发展规律来看,乌鲁木齐的物流枢纽发展尚处于初始阶段,还没有达到物流枢纽的快速发展阶段。也就是说,目前的枢纽功能相对单一,商品集散为主要的产业形态,还没有形成原料进口、成品出口的发展趋势,物流枢纽与城市联系不紧密。

积极发挥乌鲁木齐国际物流枢纽建设的后发优势,凭借国家政策,高标准、高起点地规划物流枢纽建设,充分考虑转型升级的问题,探索适合乌鲁木齐当地特色的发展途径,使城市在国家物流枢纽集聚和辐射效应的带动下实现可持续发展。

参考文献:

- [1] 新华社. 中国共产党第十九届中央委员会第五次全体会议公报[EB/OL].(2020-10-29)[2021-10-10].http://www.gov.cn/xinwen/2020-10/29/content_5555877.htm.
- [2] 李慧兰.企业物流管理[M].上海:立信会计出版社,2009.
- [3] 交通运输部.国家发展改革委交通运输部关于印发《国家物流枢纽布局和建设规划》的通知[EB/OL].(2019-01-16)[2021-10-12].http://xxgk.mot.gov.cn/jigou/zhghs/201901/t20190117_3157819.html.
- [4] 朱长征.区域物流信息化建设方案研究[D].西安:长安大学,2006.
- [5] 罗本成.加快布局建设港口型国家物流枢纽[J].中国港口,2019(4):24-26.
- [6] 杨浩军.长三角一体化背景下苏州综合交通枢纽经济发展对策研究[J].物流科技,2019(11):88-90.

《城市道桥与防洪》杂志

是您合作的伙伴,为您提供平台,携手共同发展!

欢迎新老读者订阅期刊 欢迎新老客户刊登广告

投稿网站:<http://www.csdqyfh.com> 电话:021-55008850 联系邮箱:cdq@smedi.com