

基于国家中心城市定位的重庆绿色物流体系建构途径与策略

张 迈, 林菁菁

微智医疗器械有限公司, 湖南 长沙
Email: zzzppp2006@163.com

收稿日期: 2020年12月31日; 录用日期: 2021年2月12日; 发布日期: 2021年2月20日

摘 要

定位为国家中心城市的重庆其发展战略离不开绿色物流的支撑。当前重庆发展绿色物流要加快现代化的物流设备和基础设施建设, 建构统筹城乡发展的商业贸易流通体系, 搭建产业链和物流链之间的无缝衔接并破除物流壁垒。同时重庆需要建立健全绿色物流法律法规体系, 建成绿色物流评价和监控系统, 建构绿色物流信息化、智慧化管理服务平台, 发展绿色逆向物流和绿色运输和包装等。

关键词

重庆, 国家中心城市, 绿色物流, 策略

Approach and Strategy of Constructing Chongqing Green Logistics System Based on the Positioning of National Central City

Mai Zhang, Jingjing Lin

IntelliMicro Medical Co. Ltd., Changsha Hunan
Email: zzzppp2006@163.com

Received: Dec. 31st, 2020; accepted: Feb. 12th, 2021; published: Feb. 20th, 2021

Abstract

Positioning as a national central city, Chongqing's development strategy can't be separated from the support of green logistics. In order to develop the green logistics in Chongqing, it is necessary

to speed up the construction of modern logistics equipment and infrastructure, construct the commercial trade circulation system of urban and rural development as a whole, build the seamless connection between the industrial chain and the logistics chain, and break down the logistics barriers. At the same time, Chongqing needs to establish and improve the legal and regulatory system of green logistics, establish a green logistics evaluation and monitoring system, build a green logistics information and intelligent management service platform, and develop green reverse logistics and green transport and packaging.

Keywords

Chongqing, National Central City, Green Logistics, Strategy

Copyright © 2021 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

1. 引言

重庆作为中国西部唯一的直辖市和经济发展最快的城市, 以及西部大开发的前沿和重要战略支点, 其经济社会发展不仅能领导、辐射整个西部, 而且对东南亚等地都有影响。开放和活力, 已被誉为重庆最突出的城市品质。目前已有二百多家世界五百强企业入住投资, 重庆作为未来长江上游金融中心的建设工作也在外资银行、保险公司的加盟中加快了进程, 可以说重庆是以更快的步伐融入了国际市场和经济体系。在此背景下, 基于重庆城市定位而发展绿色物流的需要日益迫切。其实, 对绿色物流发展的瓶颈问题, 学界早有关注, 如孙秀梅等在 2007 年曾撰文指出, 绿色物流观念尚未普及, 绿色物流政策不完善, 物流技术落后, 物流研究相对落后, 基础设施不完善, 物流标准化的基础工作十分薄弱, 包装废弃物利用不容乐观等都是制约绿色物流发展的因素, 并认为发展绿色物流的策略在于政府应完善绿色物流的管理, 企业应加强绿色物流管理等[1]。此类研究对重庆绿色物流体系的建构均有一定启发意义。本文结合重庆城市特色定位和发展战略等, 探究重庆绿色物流体系建构途径与策略。

2. 重庆的城市定位及其对绿色物流的迫切需求

现代城市的发展和对其定位密不可分, 其产业的发展也必须和其城市的功能属性相符。2005 年, 我国根据《城市规划法》编制全国城镇体系规划时, 正式提出了“国家中心城市”概念, 这把城市发展战略和国家战略结合起来。2010 年中国住房和城乡建设部《全国城镇体系规划》正式明确把重庆确定为中国国家中心城市。重庆作为国家五大中心城市之一, 相对于北京、天津、上海和广州而言, 其很多方面发展是比较滞后的。近年来, 随着重庆在国内和国际的软硬实力逐步增强, 经济发展的规模和体量日益增大, 城市文化竞争力也逐步提高, 重庆的城市能级即现代化程度和影响辐射能力也得到了社会认可。

城市的发展定位的实现, 一定要做到国家的整体规划和城市自身建设的和谐统一。关于重庆的城市发展定位, 早在 2009 年《国务院关于推进重庆市统筹城乡改革和发展的若干意见》就明确提出要发挥重庆作为西部地区特大中心城市的优势, 着力发展内陆开放型经济, “努力把重庆建设成为西部地区的重要增长极, 长江上游地区的经济中心和城乡统筹发展的直辖市, 在西部地区率先实现全面建设小康社会的目标”。在建设国家中心城市的目标基础上, 重庆也在酝酿提出建设“国际化大都市”的奋斗目标。如重庆生产力发展中心等机构认为“重庆建设国际化大都市的目标就是将重庆建设成为以内陆交通枢纽

为基础、以内陆口岸开放为牵引、以制造业产业集群为支撑、以服务强功能、以创新发展为驱动、以人文山水为特色的内陆国际大都市”。建设国际性大城市自然离不开物流业的支撑,对于重庆这样的内陆口岸而言,物流业更是关系到经济命脉。对此,研究者认为,“为加快建成国际化的内陆交通枢纽城市,重庆在积极发挥‘铁路+水运+空运’效应,按国际标准建设物流园区、大力引进、扶持大型物流企业在渝发展,建立高效的物流信息平台。”[2]作为内陆口岸城市,现代物流和开放经济是其必然选择。只有构建起口岸经济产业体系,并推动产业集群化发展,扩大对外经贸交流合作,重庆才能逐步接近国际化大城市的目标。

物流业作为制造业等产业发展的基础,其发展状况是城市经济活跃程度的重要表征。重庆作为西部地区物流枢纽中心,要充分发挥其物资仓储、中转、交换等作用,实现速度快、成本低、损耗小的效益,就必须根据现有和未来的交通条件,结合物流节点分布、区位功能和产业园区布局等,合理安排物流线路和枢纽站点的布局。重庆作为西部地区门户,经由长江黄金水道可以和东亚及太平洋地区和南亚及印度洋地区连接起来。在当今国内市场竞争国际化而跨国公司又逐渐本土化的发展背景下,重庆随着与我国东南沿海和东南亚国家合作开展,逐步承接了长三角、珠三角产业转移,因此对物流通道的要求更为急迫。重庆制造业产品必须尽快拥有“走出去”的战略平台,无论进口还是出口都需要获取全球性战略资源。另外,我国“一带一路”发展战略和长江经济带发展蓝图在重庆重叠,这进一步激发了重庆建设国际大都会的雄心壮志。重庆在中国地理版图上处于西部大开发的前沿,作为传统的长江航道重要码头,长期以来水路和陆路运输通道相交叉,彼此都发挥着重要的作用。但也存在着物流资源浪费多、运输能源消耗多、物流环境污染大等缺陷,且逐渐成为制约重庆物流业发展的瓶颈问题。随着重庆渝新欧运输通道枢纽地位的日益凸显,水路、铁路、航空、公路等多元运输载体的叠加,而2019年底以来的新冠疫情横扫全球,在倍感“命运共同体”建设重要性的同时,健康、安全、高效的现代世界物流体系的建构就显得更有意义,所有这一切势必促使对绿色物流的需求更为紧迫。

3. 重庆建构绿色物流的基本途径

所谓绿色物流,中国国家标准化管理委员会《物流术语》定义为“在物流过程中抑制物流对环境造成破坏的同时,实现对物流环境的净化,使物流资源得到充分利用”。绿色物流也可以称之为生态物流、环保物流、循环物流等,它从减少能源损耗和环境破坏的目的出发,重视物流与环境、资源之间的和谐共生与良性循环。绿色物流关注的是经济、环境、社会之间的和谐,它和人们一贯提倡的绿色制造、绿色消费等理念是一致的。

国家中心城市也应是交通和物流的枢纽中心,因此重庆必须加快促进海、陆、空交通联运和城市间运输网络的形成,确保建成西南地区综合交通枢纽的地位。早在2009年,《重庆市人民政府关于认真贯彻国家物流业调整和振兴规划的实施意见》就规划重庆国际物流大通道为“一江”、“两翼”、“三洋”,即以长江航运水道连接太平洋、印度洋,再通过欧亚大陆桥的铁路连接大西洋,西南一翼通过铁路经昆明到东南亚、南亚和印度洋,西北一翼铁路直通欧洲。重庆必须发挥对周边区域的聚集与辐射功能,促进资源和能源的合理富集和流动,促成产业协作和信息沟通,形成经济社会发展的良性态势。重庆建构绿色物流的基本途径体现以下几点:

第一,加快现代化的物流设备和基础设施建设,推进实现航空、铁路、航运、轨道和快速公路等各种通道之间的无缝对接,推动建构各大城市功能区之间的物流互联互通。努力完善重庆作为全国一级交通枢纽中心的硬件,形成人流、物流、信息流交汇的国际性枢纽站。目前重庆已经基本规划出包括北碚、东港、果园、寸滩、南彭、团结村、黄磛、空港在内的“八大综合货运枢纽”,和在此基础上增加江津之后形成的九大物流园区。“在现在的交通发展基础上,着眼在更大范围的带动作用,重庆还需要进一

步完善枢纽机场综合规划、进一步拓展重庆航空运输的航线和规划空-铁-港联运系统,使重庆交通枢纽功能与国家中心城市名号更加匹配。”[3]

第二,基于统筹城乡发展战略,建构融合大城市与大农村的商业贸易流通体系,其中包括城乡与国内国际贸易、仓储批发、会展贸易等。提倡绿色仓储和生产加工,推动资源富集,建成专业化的集中加工工业园区,有助于形成绿色生态物流体系。处理好城乡之间、工业区和生产区之间的关系,易燃、易爆、放射性等危险源厂区和物流园区都要远离居民生活区和水源地等。注重发展外向型经济,维持重庆和其他重要城市之间高度匹配互补的产业和经济生态。目前,我国与新加坡签署了“中新(重庆)战略性互联互通示范项目”框架协议,推动以重庆为运营中心的现代互联互通和服务经济,以及金融、航空、物流、信息等领域的合作。

第三,搭建产业链和物流链之间的衔接桥梁,实现运输和仓储之间中间环节的最小化,减少损耗节约空间,加快周转压缩成本。作为中心城市,重庆发挥着长江中上游地区中心枢纽和国际物流大通道的巨大作用,并为重庆的先进制造和综合服务提供有力支撑。渝新欧铁路贯通了重庆和欧洲,再加上长江航道和空港立体物流网络的形成,为内陆开放高地做出有力注释。目前重庆正着力发展第三方物流以提供专业化的物流服务,整合物流线路和资源,减少中间配送中转环节,节约能源消耗和城市污染。目前已有专家致力于将二氧化碳排放量引入到物流网络节点选址优化模型研究中,如赵泉午教授研究量化城市物流中心选址的经济与环境因素,站在地方政府的角度,并考虑配送厂商配送路径相对最短、成本相对最低的现实选择研究建立基于CO₂排放量和物流成本的双目标整数规划模型来解决重庆钢材物流中心选址问题,取得了良好的经济效益[4]。

第四,加快城市群、城市圈的建设进程,破除区域内的绿色贸易壁垒和物流壁垒,实现物流产业的可持续发展。在城市与腹地关系上,重庆要和周边城市形成多层等级扩散关系,辐射面积要大。未来重庆作为中心城市要代表其他城市和世界发生联系,应真正起到桥梁和纽带的作用。在国际上,如日本东京作为世界中心城市的一大发展经验就是对城市经济圈的重视,形成了以东京为中心的多级别、多层次的城市群。目前我国以重庆和成都为中心的成渝经济区在西部大开发战略中具有举足轻重的地位。

4. 重庆发展绿色物流的策略选择

重庆作为国家中心城市和建设中的国际大都市,其发展绿色物流产业不仅要和国际接轨,还要结合国情和重庆域情,这样才能找出适合自己发展的道路。当前重庆在绿色物流意识理念、人才技术、政策环境、措施效果等方面都存在着很大差距,故应加强重视并加快绿色物流发展。

4.1. 建立健全绿色物流法律法规体系

当前,国际上为应对环境生态危机制定了如《京都议定书》、《英国低碳转型计划》等框架协议,各国一起建构起新的一致性的绿色物流壁垒,并纷纷推进绿色物流立法进程。我国现阶段也有一些法律法规诸如《环境保护法》、《循环经济促进法》、《废弃电器电子产品回收处理管理条例》等,在法律精神和具体条文上和绿色物流相关,基本上企业是可以做到有法可依的。当然,我国绿色物流政策与法律也存在一些薄弱环节,如“绿色物流政策缺乏统筹规划,政策协调性不足”,“绿色物流政策较为宏观抽象,可操作性不强”,“绿色物流法律体系不够健全,尚存在‘立法滞后’和‘立法空白’”,“绿色物流政策与法律缺乏后续跟踪评估与动态调整机制”等。因此,需要制定实施纲领性政策,从总体上规划和引导绿色物流发展;建立目标明确、措施具体、操作性强的绿色物流政策体系;加强绿色物流立法,建立约束和激励相结合的绿色物流法律体系;建立绿色物流政策与法律的跟踪评估与动态调整机制等[5]。当前重庆在绿色物流发展的策略上,要充分研究国家相关政策,制定绿色物流行业的制度规范,

同时建构绿色物流技术指标体系, 要涵盖物流设备工具、作业规范、环境指标等多个层面, 从管理制度和技术规程等方面为绿色物流业确立长久健康发展的基本模式。法律之外, 还有政策、税收等手段, “政府可以通过调节税收和补贴等手段来分析不同的政策对于效率边界的影响, 评估不同的政策对物流企业的环境—成本绩效的影响, 从而更好的制定政策指导企业实施绿色物流。” [6]

4.2. 推动建成绿色物流评价和监控系统

良好的绿色物流生态是需要统一的标准体系来维持的, 同时也需要通过绩效评价和监控管理来保障的, 而这些保障可以促进企业形成绿色物流理念和自觉意识行为。“基于循环经济的区域绿色物流发展评价可从企业、行业、社会层面展开, 具体由精益物流、绿色物流、第三方物流、供应链物流、物流基础设施、绿色物流产业政策等六项因素构成。” [7]评价的指标体系和检测体系要一致, 企业车间仓储、物流园及其站点、物流线路和枢纽等都是评价和检测的重点。检测的具体内容和项目应针对能源方面的消耗和再生、环境方面的污染和保护、运输方面的空耗和效率, 以及安全方面的风险和监控等。大体而言, “绿色物流监测体系包括组织层、基础层和应用层。组织层包括区域管理部门、行业协会、企业物流部门三个层次; 基础层为绿色物流网络监测平台; 应用层为监测预警系统: 建立预警信号模型, 划分状态区间, 设置区间临界值, 根据监测对象的指标值判断绿色物流运行状态, 发布预警信号。” [8]

4.3. 建构绿色物流信息化、智慧化管理服务平台

信息化和智能化是企业管理优化升级的必由之路, 绿色物流的信息化是物流企业优化产业布局的基础条件。现代制造业生产中, 供应链伙伴关系可显著提升供应链上下游企业绩效。研究者发现供应商伙伴关系与企业运营绩效无关, 与财务绩效正相关; 销售商伙伴关系与企业运营绩效和财务绩效均正相关。而造成行业差异的原因在于行业特性和国内制造企业供应链管理的发展阶段。因此, 国内制造企业必须重视提升供应链伙伴关系[9]。因此, 对于以制造业为特色之一的重庆来说, 必须重视物流链管理, 并借此推动绿色物流的信息化、数字化水准, 使其与产业发展相匹配。

重庆作为互联网和电子信息技术发展的重镇, 应该在绿色物流信息化和智慧化的过程中走在前列, 尤其是对“互联网+”和大数据技术的应用应该更广泛地推广。现代绿色物流信息系统网络平台可以利用大数据规划设计物流方向、路线、时间、物资、区域等因素。在绿色物流信息管理方面, 采用大数据技术可以全面而精准分析物流的数据和指标, 如运输中的单位公里油耗、清洁能源使用、尾气排放、车辆实载、回程空驶、仓库使用周转、货物损耗更新等方面的数据。绿色信息管理还可以收集和分析物流链中产品规格、保鲜保质期限、运输包装材料等信息, 从而为绿色物流运营提供必要的参数。因此, 绿色物流行业应该把建设一体化的公共物流信息管理和服务平台作为重点工作来抓。信息化平台不仅可以为物流提供数据统计信息及其传输, 还可以提供问题的解决方案以供决策层参考。信息系统可以检测物流数据状态并做出调控响应, 甚至可以直接提供安全风险预警和防范方案, 以供企业及时防控风险的发生。此外, 智慧城市及其产业发展也将为绿色物流发展提供技术支撑。

4.4. 发展绿色逆向物流和绿色运输和包装

绿色逆向物流重视产品末端加工、废弃物的回收再生等无害化处理, 追求安全环保的生态理念。通过对工业垃圾处理来减少环境污染, 推动有限资源的循环利用并产生新效益。世界上很多国家都重视大至汽车、小到光盘等工业产品的回收工作, 重视废弃物流的政府监管。因为工业垃圾的处理成本很高, 发展绿色循环物流可以推动绿色生产和供应链的完善。逆向物流中的废品回收和产品退货要区别对待, 退货要根据退货条款返还生产厂家以节约生产成本, 减少资源浪费。从产品的生产到最后的废品回收,

绿色物流整个可循环供应链克服了时间和空间的限制, 推动了产业、资源和环境等因素的可持续发展, 促使生态物流从理论变为现实。绿色物流要推广使用清洁能源如天然气、氢、燃料乙醇和混合动力等, 推广更为绿色的航运和轨道运输等。在产品包装方面, 注重包装材料绿色环保、可降解循环等特性, 尽量避免使用一次性包装。杜绝过度包装, 提倡循环包装以减少包装成本。减少塑料、玻璃、金属易拉罐等包装, 提倡纸质和再生纸板等可降解的生态包装。企业之间要加强绿色物流协作, 特别是在产业链和供应链上下游的企业, 要打破各自封闭的物流体系, 实现绿色物流的共享和互通。

5. 结语

总而言之, “绿色物流的发展是生态文明建设的内在要求, 绿色物流是手段, 生态文明是结果, 生态文明社会建设不能脱离绿色物流的发展。”^[10]作为国家中心城市, 重庆未来要承担经济、社会发展领头羊的作用, 也将代表国家参加全球城市之间竞争, 在世界城市体系中拥有它的角色和定位。重庆企业要培养历史使命感, 加强行业自律, 推广绿色物流理念, 注重绿色物流的科学研究和专门人才培养。惟其如此, 作为国家中心城市的重庆, 在未来的世界舞台上才能凭借出色的生态文明和绿色竞争力吸引世界的目光。

参考文献

- [1] 孙秀梅, 辛广茜. 绿色物流的发展瓶颈与对策研究[J]. 中国流通经济, 2007, 21(10): 22-25.
- [2] 谭柯. 将重庆建成独具山城特色的高质量生态城市[N]. 重庆商报, 2018-01-08(02).
- [3] 宋思曼, 雍娟. 重庆构建国家中心城市交通枢纽功能判定与实践突破探析[J]. 土木建筑与环境工程, 2013(增刊): 146-150, 166.
- [4] 赵泉午, 杨茜. 考虑 CO₂ 排放量的城市专业物流中心选址研究[J]. 中国管理科学, 2014, 22(7): 124-130.
- [5] 高泉. 论我国绿色物流政策与法律的完善[J]. 法制与社会, 2016(25): 18-19.
- [6] 何波. 绿色物流网络系统建模与效率边界分析[J]. 中国管理科学, 2012, 20(3): 138-144.
- [7] 潘文军. 基于循环经济理论的区域绿色物流发展评价体系分析[J]. 北京交通大学学报(社会科学版), 2010, 9(3): 42-46.
- [8] 胡婉贞. 绿色物流统计监测体系研究[D]: [硕士学位论文]. 长沙: 中南林业科技大学, 2015: 57.
- [9] 赵泉午, 王青, 黄亚峰. 制造业供应链伙伴关系与企业绩效的实证研究[J]. 华东经济管理, 2010, 24(11): 128-131.
- [10] 邱爱莲, 袁峰, 王洪钧. 基于生态文明视角的绿色物流发展策略[J]. 沈阳工业大学学报(社会科学版), 2009, 2(4): 359-363.