逐梦现代泉城·四大中心

在“解放思想大讨论”务虚会中,济南市委书记王文涛提出,通过打造“四个中心”来建设与山东经济文化强省相适应的现代化泉城,“四个中心”之一的物流中心对济南来说还是个新提法。济南作为山东的省会城市,要想打造一流的现代化物流中心并非易事,可谓机遇与挑战并存。

本报见习记者 孙业文

北接“京津唐” 南接“长三角”

构建大物流, 济南有先天优势

1 小物流企业要转型

司机王先生在盖家沟一家物流公司干了快5年了,他称今年是他最“闲”的一年。“前几年每天都能跑一趟长途,现在有时候两三天都没活。”王先生称,许多小物流公司因挣不到钱都已经倒闭,他感觉到物流正在走下坡路。

盖家沟物流中心像王先生这样的“闲人”并不少。16日下午3点,记者来到盖世国际物流中心,看到院内停着许多空着的拉货大卡车,偶尔会看到物流公司人员在装卸货物,随处可见物流关门的场景。

近年来,济南市物流业取得较快发展,涌现出一批具有一定规模、较高档次的物流基地,其中有“物流航母”之称的山东盖世国际物流集团是山东省最大的物流基地,仓储面积达50余万平方米,开通公路运输专线800多条,进驻物流企业500多家,由山东盖世国际物流集团投资兴建的济南东方小商品批发市场连同一期工程,占地面积达15万余平方米,设有商位5000余个。

盖世物流市场部的工作人员称,物流业与其他行业一样,受到国内大环境的影响,国内市场需求疲软,这几年实物量增速回落,物流需求减少明显。“油费、人工费和房租呈不断上涨的趋势,加上物流市场竞争激烈,不少小物流公司已经倒闭。”工作人员说。

“不过这也是一个挑战与机遇并存的机会,遵循优胜劣汰的市场规律,物流在经历一个大洗牌的过程,竞争力差的物流企业必定会被经营好的大企业吞并。”工作人员称,传统物流中生存下来的物流公司必须通过升级和转型,提升服务和效率,才会朝着健康的方向发展。

2 咱们的位置得天独厚

“区位条件是体现一个城市是否成为现代物流中心城市的先决条件。”山东交通学院何民爱教授说,济南市作为山东省省会和全国特大城市之一,是全省的政治、经济、教育和文化中心,是重要的区域性中心城市,具有发展现代物流中心得天独厚的优势,发展空间和潜力巨大。

“济南作为中心城市比一般城市具有规模优势和经济实力,各方面建设与发展均快于或优于所辐射的区域和其他城市。”何民爱说,济南北接“京津唐”大都市经济区,南接以上海为中心的“长三角”经济区,西靠内陆腹地,经济辐射冀豫苏皖诸周边省份,是连接华东诸省市与山西能源基地等广大地区的重要节点,东可借多条通道出海,具有贯通南北、承接东西的优势。

据悉,济南现在市里铁路总里程有5000多公里,能够覆盖全省17市,确保省内货物环内24小时、跨环48小时到达。全市公路通车总里程达11611公里,其中干线公路通车里程1273公里,干线公路构筑成了“一环七射”高速公路网和“八纵七横四射”的普通干线公路网。截至2013年底,共有26家航空公司在济南国际机场投放了运力,济南国际机场执行航线130余条,其中,国际航点4个,地区航点4个,平均每周进出港航班1450余架次,分别通往近55个城市和地区。

“综合济南各方面的条件,济南的先天优势强,是打造物流中心的好‘苗’。”何民爱说,济南是山东省铁路、公路、航空的交通枢纽,基本形成三者的立体构造,连接全省、全国和海外的现代交通网络。济南是全国45个公路主枢纽和16个路网性铁路枢纽之一,是华东与华北、东部沿海与西部内陆地区客货交流中心。

集中在济青高速零点周边的物流中心。 本报记者 刘军 张中 摄

3 物流配套设施要跟上

“如果不把物流纳入战略性的地位,将来物流很有可能就会成为济南整个经济发展的制约瓶颈。”何民爱说,济南市现在提出打造物流中心的思路非常有必要,对济南将来的发展有重要的意义。

“虽然济南近几年的物流在发展,但是发展相对比较缓慢,整体的配套设施还跟不上。”何民爱称,南京、上海等城市的发展与对物流的整体规划有很大关系,物流中心发达,商品流通才快,经济就更发达。“这些城市早在四五年前就对城市的物流从宏观上进行了规划,济南在这方面并没有跟上人家的脚步。”她说。

“从规模和功能上讲,物流主要分为物流园区、物流中心、物流配送三级,济南市针对这三级的基本设施还不是很完善。”何民爱说,济南下一步应该结合济南现有的道路交通优势,不断完善物流的基本设施,结合本地经济业态的发展需求,建设专业化的物流中心或物流园区。

“对于传统物流的困境,应该理性地看待,这既是挑战也是机遇。”何民爱称,现在客户的要求越来越高,加上物流企业各种费用又在增加,那些服务差、信誉差的物流企业就会被市场淘汰,经过市场筛选之后剩下那些有规模和有能力的企业。“这是一个优化的过程,对物流的长远发展是有意义的,政府政策应该引导这种大中型企业的发展。”她说。

4 大物流中心需要细规划

“其实市里和省里对于发展物流的政策很好,但是由于没有落实到实处,济南物流才发展得不是很好。”何民爱称,由于物流投资周期比较长,经济效益见效慢,相关部门不愿意把过多的资金投入到物流上,导致济南物流发展相对缓慢。

何民爱介绍,根据她的调研发现,尽管高新区的招商引资相对比较成功,但是随着企业数量的不断增大,业主对园区完善的物流设施需求也强烈,但是高新区并没有跟上物流配套设施的发展。政府应该把眼光放长远,将物流重视起来,通过科学规划把济南市真正打造成国家级物流节点城市。

“必须结合济南的具体发展特点,例如劳动力、土地和市区内交通等情况,充分发挥市场的基础性作用。”山东交通学院吕延昌教授认为,济南在打造物流中心过程中,政府应该起到规划和引导的杠杆作用,例如政策杠杆、税收杠杆,至于如何建和怎样建应该由市场说了算。“政府主导建设的物流中心一般档次都比较高,未必适合济南现在的实际情况。”他说。

“济南需要培养一批专业人士做好做大物流中心的规划和建设,这一点至关重要。”吕延昌说,没有这方面的专业人才,物流中心即使建起来也很难发挥应有的作用。“要想在行业竞争中抢占先机,必须培养一支高素质的专业化物流团队。”他说。

相关链接

打造物流中心 要向“第四方物流”看齐

第四方物流是1998年美国埃森哲咨询公司率先提出的,专门为第一方、第二方和第三方提供物流规划、咨询、物流信息系统、供应链管理等活动。

据悉,从整个行业来看,现在物流的发展,已经从第一方物流到第二方物流,到第三方物流,甚至是第四方物流了。笼统来说,第一方物流是卖方企业完成的物流;第二方物流是指买方企业完成的物流;第三方物流则是介于卖方和买方企业之间的第三方企业(中介)组织的物流;第四方物流则是指政府为促进地区物流产业发展搭建第四方物流平台,提供共享及发布信息服务,是供需双方及第三方物流的领导力量。

第四方物流并不实际承担具体的物流运作活动。它不是物流的利益方,而是通过拥有的信息技术、整合能力以及其他资源提供一套完整的供应链解决方案,以此获得一定的利润。

因此,第四方物流实际上整合了前三方物流资源,可以帮助企业实现降低成本和有效的整合资源,为客户提供独特的和广泛的供应链解决方案。