

中心城市物流能力的测算与比较研究

刘 清

(武汉理工大学 交通学院, 湖北 武汉 430063)

摘 要: 从城市物流能力的内涵分析入手, 建立了城市物流能力测算指标体系。从城市物流能力的基础性、支持性、促进性和保障性 4 个方面提出了 12 项测评指标, 选择国内 6 个城市进行了测算, 并对测算结果进行了分析。

关键词: 中心城市; 城市物流; 物流能力

中图分类号: F252

文献标识码: A

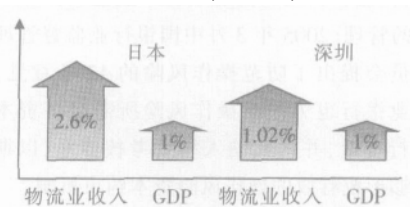
文章编号: 1001-7348(2006)08-0172-02

0 前言

物流业是一个国家和地区经济发展的基础, 也是一个国家综合国力和城市竞争实力的重要体现。按三次产业分类法, 物流业属于服务业范畴, 归入第三产业, 它是指以向货物需求者提供专业性物流服务为主要营业项目的企业集合, 主要包括: 运输企业、

仓储企业、流通加工企业、配送企业、信息企业等。中心城市应具有以下物流能力和水平: 所提供的物流服务应具有较大的综合性和全面性; 具备存储能力大、吞吐能力强、辐射范围大、能面向社会服务的物流功能; 能不断适应现代化的生产方式和经营方式, 以提高物流效率; 建立有完善的信息网络。发达国家的经验表明, 综合物流对城市 GDP

增长有着积极的贡献(见附图)。



附图 日本和深圳物流业增长与 GDP 增长的对照^[1]

上述两种方法以收入核算和内控评价为基础, 只适用于内部分支机构操作风险的度量 and 经济资本分配, 不能将经济资本分配到具体的操作环节。商业银行可以在上述方法的基础上, 加强操作风险研究, 注重损失数据积累, 逐步建立标准完备的操作风险损失事件数据库, 并开发相应的高级法模型。目前, 还没有令业界满意的统一的高级法模型, 未来的高级计量法应该能够综合前面介

绍的各种方法的优点, 充分考虑历史损失、风险特征、专家经验、业务流程等因素。作为逐步向高级法的过渡, 商业银行可以在调整的标准法基础上, 逐步引入流程控制因素, 利用贝叶斯网络技术加强模型的风险敏感性, 并根据数据积累情况在部分业务产品线上开发损失分布法等模型进行补充。

参考文献:

- [1] 巴塞尔银行监管委员会, 统一资本计量和资本标准的国际协议: 修订框架[M]. 北京: 中国金融出版社, 2004.
- [2] 赵先信. 银行内部模型和监管模型: 风险计量与资本分配[M]. 上海: 上海人民出版社, 2004.
- [3] 周群. 经济资本及其管理价值研究[J]. 西北农林科技大学学报(社会科学版), 2005, (1).

(责任编辑: 高建平)

Operational Risk Measurement and Economic Capital Allocation of Commercial Banks

Abstract: Operational risk measurement models, such as Basic Indicator Approach, Standardized Approach, Internal Measurement Approach, Loss Distribution Approach and Extreme Value Theory etc, all have some shortcomings. At present, Chinese commercial banks should integrate internal control evaluation with Basic Indicator Approach or Standardized Approach and construct some up-down models.

Key words: commercial banks; operational risk; economic capital; internal control

收稿日期: 2006-07-05

作者简介: 刘清(1966-), 女, 武汉理工大学交通学院博士, 研究方向为交通运输规划与管理。

近年来我国多个城市提出了建设物流中心城市的目标,为了适应新经济时代各城市物流业发展的战略决策,需要研究和建立对中心城市物流能力进行评价与测算的指标体系和计算方法,并根据这套体系和方法,对我国区域中心城市的物流能力进行量化评价,为促进区域经济发展提供依据。

1 城市物流能力的内涵

中心城市是在某个“城市群”或区域内占领导地位的城市。一般地说,中心城市人口众多,基础设施齐全,交通与信息发达,是商品集散地和加工中心。中心城市与周边城市和地区存在一种不对称性,在这种不对称结构中,中心城市扮演着“增长极”的角色,中心城市的发展往往带动周边地区的繁荣与发展。

随着城市化速度的加快,中心城市对周边地区的综合服务作用越来越大,建立一个高效率的城市物流体系显得越来越重要。国外的经验表明,当一个国家人均GDP达到600~2000美元时,是城市化进程加速的阶段,也是现代物流业开始加速成长的阶段^[1]。

城市物流能力是指一个城市组织城市物流和对区域物流产生带动的综合能力,包括通过高科技的技术与手段,有效地运用全面、巨大的物流资源,合理与高效地组织和协调城市及周边地区的各个要素,以达到提高区域整体实力和竞争力目标的能力。

提高物流能力的主要途径是发展城市物流业和其它相关产业,其核心是提高物流技术水平和提高物流资源开发与利用能力两个方面。物流技术水平制约着物流资源开发与利用水平,而物流资源开发与利用水平也反映着物流技术水平。中心城市物流能力的大小将成为决定该地区生产力、综合实力乃至区域竞争力高低的关键因素。因此在衡量一个城市综合实力的构成要素中,物流能力是一个重要因素。

2 城市物流能力测算的指标体系

目前尚无公认的城市物流能力测算指标和判断方法,为了测算城市物流能力的大小,我们编制并测算了物流能力指数。其计算的基本公式可表示为:

$$LI = \sum_{i=1}^n \left(\sum_{j=1}^m P_{ij} W_{ij} \right) * W_i$$

其中,LI(Logistic Index)代表城市的

物流能力指数;n为物流能力构成要素的个数;m表示物流能力第i个构成要素的指标个数;P为影响物流能力指数的因素,P_{ij}为第i个构成要素的第j项指标标准化后的值;W为权重,W_{ij}为第i个构成要素的第j个指标在该要素中的权重。权重的确定采用德尔菲法,即专家评价与打分法,将专家给出的分数综合平均后作为权重。因此,物流能力评价指标体系是决定物流能力指数的关键。

从中心城市物流发展实际出发,本文提出了一套指标体系,从物流能力的基础性、促进性、支持性和保障性4个方面展开。该测算和评价物流能力的指标体系,主要考虑了以下几个因素:

(1)城市物流能力的大小取决于该城市物流业现有发展水平,而这种发展水平主要由城市对物流产业的投入产出、市场规模和物流基础设施状况来决定。因此评价中心城市物流能力,需要设立基础性因素指标。

(2)中心城市的物流能力还需体现对城市周边区域的拉动,即通过中心城市强大的物流能力带动城市周边地区的经济发展等。因此评价中心城市物流能力,需要设立促进性因素指标。

(3)物流中心城市往往同时还应是金融中心、制造中心、信息中心。物流业的发展能同时带动其它相关产业的进步。相关产业发展了,才能产生出较大的物流需求。因此评价城市物流能力,需要设立支持性因素指标。

(4)良好的软环境是物流中心建设的前

提。软环境应包括物流发展政策和城市环境两个方面。因此,评价城市物流能力,还需要设立保障性因素指标。

根据上述因素,建立了一个由3个层次、四大类指标构成的测算城市物流能力指数的指标体系。这3个层次分别为:第一层次表示物流能力总的水平;第二层次由构成物流能力的四大类指标组成,它们分别描述了物流业现有发展水平及潜力、对周边地区经济的贡献、相关产业以及软环境的影响要素;第三层次是四大类指标中的详细指标,共选取12个指标。该体系主要用于中心城市间物流发展水平的横向比较,并在此基础上拓展到纵向比较。中心城市物流能力综合指数测算与评价的指标体系见表1。

物流能力指数是建立在多项物流指标的综合评判上的。上述指标体系突出表现了物流技术、物流资源开发利用和社会资源等因素,这些方面是提高中心城市物流能力和推动物流业发展的最重要的因素。

3 测算结果与分析

根据上述构造的城市物流能力指数测算基本模型和指标体系,本文对国内6个大城市物流能力指标的有关原始数据进行相关分析和标准化后,进行测算和比较。由于原始数据涉及6个城市近8年的上述12项指标,故基础数据图表在此省略,获取途径见表1。

由于上述综合评分法适用于测算某一年度城市物流能力指数(总指数与分类的四

表1 中心城市物流能力评价指标体系及测算方法

一级指标	二级指标	三级指标	三级指标的确定
城 市 物 流 能 力	城市物流能力基础性指标	物流用固定资产投资额(亿元)	交通运输业、仓储业、批发业、邮政业以及配送、加工、包装固定资产投资额的总和
		城市社会货运量总额	城市统计年鉴
		物流业增加值(亿元)	交通运输业、邮政业、仓储业、批发业以及配送、加工、包装物流的增加值总和
	城市物流能力促进性指标	所在省货运量	各省年鉴
		所在省的总产值	各省年鉴
		城市是否是区域中心城市	根据城市在区域的重要性,在0~1之间取值
	城市物流能力支持性指标	金融部门产值/GDP	城市统计年鉴
		城市制造业总产值	城市统计年鉴
		城市信息产业投资	城市统计年鉴
	城市物流能力保障性指标	城市物流发展政策	从政策的透明度、稳定性等方面专家打分,来衡量不同城市政策状况
		城市基础环境条件	从城市声誉、地理位置、基础设施条件及人才储备四方面综合评分,然后归一化
		三废综合利用产品产值率	城市统计年鉴

要素指数),因此,可用于测算出它们的基本水平与位次。但是,要考察物流能力发展状况,由于各年度指标数据的区间范围不可能完全一致,就会造成计算结果不可比,因此我们采用物流量指标增长速度加权平均计算方法,来计算物流能力指数的增长速度,即以选定的一年(基准年)为基期,计算物流能力指数报告期与基期的增长速度,加权平均后逐层计算,得出比较年份物流能力指数的增长速度;并以基准年为基础,计算出其它有关年份物流能力总指数。在测算中,基准年份的选择和调整,可根据国家宏观决策的需要以及进行多个城市比较等需要来确定,并通过换算使按两个基准年份计算的指数可以进行比较。

各城市物流能力指数的测算结果及排位见表2。

表2 1998~2004年国内几大城市物流能力指数与位次

城市	1998年		2000年		2002年		2004年	
	位次	指数	位次	指数	位次	指数	位次	指数
全国合计		11.98		13.13		15.25		21.85
上海	1	57.23	1	66.14	1	72.69	1	92.68
北京	2	40.27	2	46.22	2	56.20	2	69.33
广州	3	39.26	3	45.23	3	51.63	3	61.93
重庆	4	26.31	4	28.00	4	32.99	4	40.99
武汉	6	19.50	6	23.71	6	28.70	5	34.87
郑州	5	22.60	5	25.03	5	29.78	6	33.79

从表2的测算结果可以看出:

(1)2004年我国物流能力总指数为21.85,六大中心城市物流能力均远远高于全国平均水平。测算结果显示,2004年我国城市物流能力总指数为21.85。其中上海市物流能力总指数为92.68,居全国第一位;北京市物流能力总指数为69.33,居第二位;广州市物流能力总指数为61.93,居第三位;重庆市物流能力总指数为40.99,居第四位;武汉市物流能力总指数为34.87,居第五位;排在最后的是郑州,得分为33.79。这些城市的物

流能力都远远高于全国平均水平。

(2)1998~2004年我国城市物流能力总指数平均每两年提高27.4%。2001~2004年我国城市物流能力总指数提高了82.4%,平均每两年提高27.4%。从各个年份看,2000年、2002年和2004年我国城市物流能力总指数的增长速度分别为9.6%、16.1%和43.2%,2004年我国城市物流能力总指数的增长速度比前两个测评单位高1倍以上,城市物流能力总指数的增长速度呈加快发展之势,表明城市物流的发展对区域经济发展的影响将越来越大。

(3)我国城市物流发展的不同类型地区比较。六大中心城市物流能力总指数测算结果的比较表明,我国不同地区城市物流能力差距较大,发展极不平衡。

按2004年城市物流能力总指数的得分来看,上述6个城市均在各自区域形成区域物流中心城市,其物流能力指数均远远高于全国平均水平。其中,上海市是物流能力最强的地区,得分在90分以上,比第二位的北京高23.35分,处于全国城市物流能力的前列。北京、广州两市物流能力属于第二层次,其物流能力仅次于上海。其

它3个城市为城市物流能力较强的地区,其城市物流能力总指数得分在30~50分之间,3个城市平均得分为36.55分。这3个城市的平均得分水平只相当于最强地区及次强地区得分的1/2。

(4)2004年我国城市物流能力总指数的4个要素比较。从2004年6个城市物流能力的4个要素比较来看,有以下几个特点:

一是城市物流能力基础性指标最高,为46.39,表明我国城市物流业发展相对来说比较快;

二是城市物流能力支持性指标和城市物流能力促进性指标也较高,分别为36.71和33.18,表明我国城市相关行业发展和物流对周边地区的带动两方面基本上与物流业的发展相适应;

三是城市物流能力保障性指标较低,为18.07,与物流业发展的形势很不适应,在宏观发展政策和基础环境建设方面,需要加大支持力度和加快建设步伐。

4 总结

中心城市在区域物流的发展中具有十分重要的作用,它是区域物流的聚集点和辐射源,也是区域物流创新的支撑点。加快物流发展可以满足区域中心城市进一步发展和产业结构调整的需要,带动区域经济发展。本文首先阐明了中心城市物流能力的内涵,从城市物流能力的基础性、支持性、促进性和保障性4个方面提出了12项测评指标,并选择国内6个城市进行了测算。测算结果表明,城市物流能力指数的测算克服了过去用城市货运量表征物流能力的不足,能更全面地反映中心城市物流能力的大小。

参考文献:

- [1]王先锋.中心城市政府在发展物流业中的作用[J].中国流通经济,2001,(4).
- [2]Richey, R.G., Chen, H., Genchev, S.E., Daugherty, P.J., Developing Effective Reverse Logistics Programs, Industrial Marketing Management, Nov 2005.
- [3]Reverse Logistics Issues in a Global Supply Chain Scenario, Ranade, Vikram, Jan 2004.
- [4]中华人民共和国年鉴编辑部.中华人民共和国年鉴(1998~2004年卷)[M].北京:中华人民共和国年鉴社,1999~2005.

(责任编辑:高建平)

The Study of Urban Logistics Capability

Abstract: This paper analyzed the connotation of urban logistics capability. On the basis of this, we raised and established an index system for the estimation of urban logistics capability. This index system includes basis, support, promotion and protection. According to the four characteristics of urban logistics capability, we put forward 12 items of evaluation index. We estimated the logistics capability of six domestic cities, which were selected for samples. And the results were analyzed in the end.

Key words: urban; logistic; capability