

我国现代物流业发展研究

凌晓明,王旭

(重庆大学机械工程学院,重庆 400044)

摘要:本文比较了国内物流业与国际物流业的差距,分析了我国物流业发展存在的问题和现代物流发展的趋势,阐述了我国大力发展现代物流业的意义和前景,提出了一系列措施以推动我国物流业健康有序地发展。

关键词:物流;现代管理;核心竞争力

中图分类号:F252.24 **文献标识码:**A **文章编号:**1008-5831(2003)03-0026-03

Research on the Development of Modern Logistics of China

LING Xiao-ming, WANG Xu

(College of Mechanical Engineering, Chongqing University, Chongqing 400044, China)

Abstract: This article first compares the logistics of China with that of the global, then analyzes and discusses the existed problems of our country and the development trend of modern logistics, carries out the significance and prospect of strengthening modern logistics development strongly, and finally puts forward a serial of measures to promote the development of logistics of China healthily.

Key words: logistics; modern management; kernel competitive power

在计划经济条件下,生产决定流通;而在市场经济条件下,物流把生产、流通和消费有机统一起来,物流决定着生产,促进了消费。市场竞争不再是企业与企业之间的竞争,而是供应链与供应链之间的竞争。建立与市场经济相适应的现代物流,是我国新形势下经济发展的迫切需要,也是参与国际市场竞争的必要途径。

一、大力发展现代物流是我国经济发展的需要

现代物流是涉及经济学、营销学、社会学、管理学、高新技术学等多方面的,集综合性、系统性、集成性、科学性于一体的经济行为。随着生产技术水平的提高和企业内部管理的加强,生产和销售领域内作为第一、第二利润源泉的降低生产(制造)成本和提高劳动生产率的空间越来越小,但在采购、运输、仓储、装卸、包装加工、配送、分销、库存等物流环节却存在着较大的空间和余地,这就促成了现代物流成为第三利润源泉。

物流业由物流基础设施产业、物流服务业、货主物流业、物流装备制造业、物流信息技术与物流系统业等五个行业组成。这些行业正是传统企业转型为现代企业所需的基础,也是企业面向市场竞争所需的重要支撑因素。在国际上,物流产业被认为是国民经济发展的动脉和基础产业,其发展程度成为衡量一国现代化程度和综合国力的重要标志之一,被喻

为促进经济发展的“加速器”。

大力发展物流业是我国经济建设的迫切需求,具体体现在七个方面:一是我国加入WTO后经济发展的需要。我国承诺加入WTO后三年内逐步开放物流业,我国物流业市场必须在自由开放、平等公正、透明互惠的原则下为国内外企业提供同等的竞争环境。加入WTO将促进和推动我国物流业的高速发展,主要表现在:我国现有的相关政策将按照国际要求进行调整;国外物流企业参与中国市场的竞争;引进国外的资金、技术和成功经验将进一步促进我国物流业发展;物流市场规模进一步扩大;加速我国物流人才的培养。为了实现承诺和以较快速度参与世界竞争,我国已经明确将江苏、浙江、广东三省和北京、上海、天津、重庆四个直辖市及特区深圳作为外商投资物流企业的试点。二是西部大开发的需要。加大西部地区信息、网络、交通等基础设施建设,既为物流业整体推进和发展打下了较为坚实的基础,又为西部建设现代化的企业创造了良好的外部环境,促使西部地区的经济发展速度加快。三是国有企业改革和民营企业发展的需要。四是连锁企业和第三产业发展的需要。五是顺应和推动信息化潮流、发展电子商务的必然要求。六是优化资源配置,调整经济结构,实现经济增长方式根本性转变的需要。七是市场竞争、满足广大消费者需求的需要。

收稿日期:2003-03-14

作者简介:凌晓明(1973-),男,安徽怀宁人,重庆大学机械工程学院硕士研究生,主要从事物流业发展研究。

二、中国物流的现状及其特点

与世界物流业发展相比,我国物流业发展正处在起步发展的初期阶段。随着政府部门、行业部门和大中型企业的高度重视,我国的物流业发展有了较大进步,发展势头良好,表现为:流通产业所有制结构、组织结构和业态结构得到调整优化;经营主体多元化进一步发展;多种经济成分充分竞争、共同发展的流通格局基本形成;传统营销方式逐步得到改

造,超市、便利店、专卖店、仓储式商场、购物中心等新型业态成长迅速;电子商务的兴起已经成为商品市场中新的增长点等等。根据美智管理顾问公司调查,中国目前与物流相关的总支出大约是1.9万亿人民币,如果能将物流成本降低一个百分点,全社会就能节约190亿元。同美国、日本、西欧等发达国家和地区的物流发展水平相比,中国物流业还存在很大的差距。

表1 我国物流业的现状同美国、日本等国家分析比较

	成立相关组织时间	库存商品与GDP的比例	企业产品库存时间(平均)	运输网络密度	国内企业资金周转次数	物流成本占GDP比例	第三方物流的比例
中国	2002年,“中国物流与采购联合会”	约6%	35-45天	1344.48公里/平方公里,1043公里/万人	1-2次/年	约20%	18%
美国	1963年,“物流管理协会”	约1%	10天以下	6859.6公里/平方公里,6601.3公里/万人	高,如沃尔玛为20-30次/年	9.9%	75%
日本	1964年,强调实现物流的近代化	约1%	10天以下	密度高	7-8次/年	11.4%	80%

当前我国物流经营过于分散,组织化程度较低,物流设施布局不合理,现代装备和技术含量不高,物流企业恶性竞争严重,横向联合薄弱。同时我国物流业市场并没有按照国际通行的准则和规范进行有效竞争,物流企业以价格竞争为主,经济效益不高,发展速度缓慢,适应市场的反应能力低下。加入WTO后,我国将逐渐成为世界的制造业中心。我国原材料等资源较为丰富,人力成本很低,使得国外许多知名企业纷纷在华投资,但我国物流业与国外有较大差距,在不同程度上影响了他们投资的信心和决心。目前我国物流存在以下几个问题:体制和观念,市场规模和市场环境,物流基础设施和分布,物流技术与管理,物流的标准化与规范化,物流人才匮乏。

三、我国现代物流发展前景

国家“十五”计划纲要明确指出:“发展主要面向生产的服务业,积极引进新型业态和技术,推行连锁经营、物流配送、代理制、多式联运,改造提升传统流通业、运输业和邮政服务业。”国家经贸委、铁道部等六部委联合印发了《关于加快我国现代物流发展的若干意见》,鼓励工商企业逐步将原材料采购、运输、仓储和产成品加工、整理、配送等物流服务有效分离出来,按照现代物流管理模式进行调整和重组,以培育和发展物流市场,积极发展第三方物流,推进我国工商领域由企业物流向社会专业物流转变。

大力发展现代物流已成为我国经济发展的重要领域,引起了国家和地方政府部门的高度重视。我国东部大城市已经正在进行物流的实施阶段,其他大中型城市也正在准备进行物流规划。一些企业如海尔物流,中远物流、中外运物流、广州宝供物流等在具体运作中也取得了一定的成功经验,EDI、ERP、MRP、GPS等一些围绕物流信息交流、管理和控制的技术也得到了广泛的应用,在一定程度上提高了我国物流信息管理水平,促进物流效率的提高。

北京、上海、天津、山东、广东等地方政府,均将现代物流

业作为新兴产业列入国民经济和社会发展规划。上海市出台了《上海市“十五”现代物流产业发展规划》,将物流产业作为一个新兴产业来培育,通过整合现有物流资源、积极发展第三方物流,建设海、陆、空三大物流园区等措施,计划在2005年成为全球物流供应链中主要的枢纽和节点。北京市就物流产业发展所需要的物流设施系统进行了比较全面的研究和规划。深圳等沿海开放城市更是将物流业作为支柱产业来发展,并制定了物流产业发展战略。天津市也根据其城市功能定位和物流经济发展的需要,正在积极研究制定现代物流发展纲要。西部大开发战略的实施和一些跨国公司把生产制造业务进一步向我国转移,为重庆现代物流业的发展提供了历史性机遇。长安汽车有限公司已经将企业内的物流部门剥离并与其他三家公司合股成立了重庆长安民生物流有限公司,专门从事本企业的物流并逐步发展成为“第三方物流”。重庆邮政、重庆港口、新世纪百货、重庆医药股份有限公司在物流、商流、信息流和资金流等方面以现有的基础条件,以信息集成为切入点,应用现代物流技术,通过资源整合和管理创新,建立区域性物流联盟,推动了现代物流基本要素的建设。

四、推动物流业健康有序发展的措施

(一)建立真正适应市场经济发展的物流运行机制

现阶段限制我国物流发展的最大障碍是体制问题。物流发展需要多部门、多行业和多区域的互相支持和协作,而我国条块分割管理、行业垄断、地方保护主义严重,各自为政,只顾及自身利益,削弱了物流在经济建设中的作用。体制的限制使现代物流意识和理念普遍没有树立起来,很多企业从采购、生产、运输到营销还停留在自营自销阶段,“大而全”、“小而全”模式和做法还大量存在。因担心失去控制而不愿将物流业务外包给专业性物流企业的保守做法使企业包袱过重,不能将精力放在生产、开发和经营等主要方面,更阻碍了全社会第三方物流的发展。因此要加大体制改革的

力度,按照国际通行的原则建立新的运行机制,以利于市场化的竞争和规范。

(二)加强政府协调功能和行业自律的作用

政府的指导和行业的引导是建设好物流市场的方向性的问题,对物流业的发展将起到积极的推动作用。政府要成立专门的机构组织对物流活动进行指导、协调和维护,要将责、权、利重新划分和进行平衡;建立健全促进物流业发展的法律法规,对严重影响物流业发展的行为要加以制止;尽快建立以第三方物流企业为主导的专业性物流企业;积极引导企业在强化自身管理的基础上,确立物流职能、剥离低效的物流部门及设施,逐步实现企业物流活动的社会化,政府和行业更应该加强对重点企业物流改革的扶持,并以规范的操作和正确的运行,使其成为中小物流企业资源的整合者,发挥示范和辐射作用,以典型的物流技术和成功的经验推进整个物流业的前进。

(三)培育物流市场,营造良好的物流环境

物流产业市场是物流健康有序运行的场所和空间,物流能产生巨大的效益是由于物流本身所具有的特殊性,即它的规模效益和市场网络结构。我国现有发展较好的专业化物流企业中还没有一家达到占有2%的市场业务的规模,规模最大的龙头企业上海联华超市股份有限公司,2000年的销售额也只有140亿元人民币,还不到美国沃尔玛公司的1%。出台相关政策和法规来规范市场竞争,采取政府引导、行业规范、企业自主、市场调节是培育物流市场的必要条件。同时,我国的物流环境与现代物流的要求相比还比较差,存在着影响社会化物流资源有效配置、物流产业结构优化、行业整体市场化、规范化、健康发展的外部因素。企业的产权制度、对现代物流理解和认识不到位、网络化和信息化的建设、人才使用等还很落后的内部因素都需要大力改善。

(四)加强物流的规划和物流体系的建立

要着眼于经济全球化和科学技术的提高,掌握物流业发展的趋势,针对我国的国情,统筹规划,突出重点,整体推进,按照市场规律来操作。通过对规划的逐步实施,正确引导企业建立物流系统,整合资源,提高核心竞争力。通过规划做到目标实现的连续性,工作推进的整体性,风险降低的可能性,决策确定的依据性,物流环节保障的连贯性。流通周期是反映企业产品生命力的一个很重要的因素,客户需要快速、个性化的服务,这就要求整个物流体系应建设成为有序的统一体。采购、运输、仓储、装卸、包装加工、配送、分销、库存等物流环节畅通无阻,反应敏捷,做到运输的合理化、仓储的现代化、装卸的机械化、信息的网络化、技术的专业化、配送的实时化、分销的有效化等。同时,要建立企业的供应链,包括供应商、制造厂家、分销商、零售商和客户,形成结构牢固、利益共享、风险共担的结盟合作关系。

(五)加强基础设施建设和物流中心的建设

《中华人民共和国国民经济和社会发展“九五”计划和2010年远景目标》中,提出要继续建设一批全局性、关键性的物流基础设施,改造和筹建一批具有现代化水平的仓库和配送中心。政府在基础设施建设上要注意物流设施与城市建设的矛盾,充分利用资源,避免重复建设,改变重视物流线建设而忽视物流点建设的状况;加大城市物流中心建设,保证物流活动顺利、经济、有效运转,成为商品的集散地,使商品流通和配送更方便、信息更集中、反应更快捷、路线更合理、操作更简单、运输更经济。政府和企业要加强网络化、现代化的硬件设备和软件系统的建设,运用先进的管理方法,使物流活动在良好的基础设施和合理的中转站中发挥更大的经济和社会效益。

(六)加强物流标准化、规范化和现代化建设

物流的标准化是实现物流各个环节衔接一致性,是物流通畅和效率提高的重要标志,更是全球化经济发展的必要因素。在全球经济一体化条件下所开展的国际贸易所涉及的现代物流,要求按照全球规范以统一标准、统一规格进行。据了解,国家将从现有发展较好的连锁企业中选择五至十家作为示范企业,鼓励其通过资本运营等多种方式,形成具有自主知识产权、主业突出、核心能力强、管理规范、可持续发展的跨地区、跨行业、跨国界经营的连锁企业集团,以应对中国加入WTO后零售业面临的国际化竞争。同时我们看到,根据CCID调查显示,目前我国企业只有约10%实施了ERP和CRM方案,约6%实施了SCM方案,绝大多数企业的信息化水平还停留在文字处理、财务管理等办公自动化以及劳动人事管理阶段;局域网的应用也主要停留在信息共享的层面上,生产控制方面的应用则很少;电子商务也仅局限于掌握信息、了解动态等,而业务洽谈、订单签约基本上是在网下进行。

(七)加强物流人才的培养

物流人才严重缺乏影响了我国物流的发展。要从物流可持续发展的战略高度,加大人才的培养和教育。我国不仅物流管理人才缺乏,培养物流技术人才同样也是非常艰巨的任务。以人为本是企业发展的大计,加强人力资源的优化配置,解决物流人才的短缺现象是当前的首要任务。目前我国仅有9所高校设置了物流专业,培养了毕业生3000多人,而研究生的培养正在起步,博士生的培养还在计划当中,远远不能满足物流事业发展的需要。因此除通过正规的专业培养外,还要加强职业技术教育和继续教育对物流人才的培养,加大物流专业人才的资格审批工作的力度。

参考文献:

- [1]丁俊发.加入WTO与中国物流市场[J].中国流通经济,2002,(1):8-11.
- [2]翁心刚.物流管理基础[M].北京:中国物资出版社,2002.
- [3]徐文静.物流战略规划与模式[M].北京:机械工业出版社,2002.