



发展现代物流 促进经济繁荣

现代物流 理论与实践研究

靳兰香 李明泉 主编

中国商业出版社

现代物流理论与实践研究

主 编 靳兰香 李明泉
副主编 董玉昌 林 平 李彦勇 张东生

中国商业出版社

图书在版编目(CIP)数据

现代物流理论与实践研究/靳兰香,李明泉主编. —北京:中国商业出版社,2008,6
ISBN 978 - 7 - 5044 - 6211 - 4

I. 现… II. ①靳…②李… III. 物流—物资管理—中国—文集 IV. F259.22 - 53

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2008) 第 092335 号

责任编辑:陈朝阳

中国商业出版社出版发行
(100053 北京广安门内报国寺1号)
新华书店总店北京发行所经销
济南新先锋彩印有限公司印刷

★

787×1092 毫米 16 开 16 印张 300 千字
2008 年 6 月第 1 版 2008 年 6 月第 1 次印刷
定价:48.00

★★★★

(如有印装质量问题可更换)

《现代物流理论与实践研究》

编辑委员会

顾 问 张世尧 王晋卿 刘德龙 季绪绮
主 任 靳兰香
委 员 (按姓氏笔划)

于庆臣 王仁泉 马广水 任运河 邓冶平
李明泉 林 平 王玉华 张会林 钱乃余
崔友平 董玉昌 靳兰香

序 言

为了认真贯彻落实国务院关于加快发展服务业的部署,2007年11月,中国商业经济学会、山东省社会科学界联合会、山东省商业集团总公司、山东省商业经济学会、山东商业职业技术学院、山东商报社等单位共同举办了“2007'现代物流发展高峰论坛”。来自全国物流领域的专家和企业家、高校及科研部门的代表共500余人参加。7位专家、企业家作了专题报告,征集论文近百篇。为了进一步传扬这些研究成果,为山东省的物流业提供可资借鉴的好经验、好做法,我们将专家报告和部分优秀论文汇编成册,编辑出版了《现代物流理论与实践研究》一书。

本书是一部发展繁荣现代物流业对策研究优秀成果的荟萃,是一部对现代物流业发展具有理论和现实指导意义、具有决策参考价值的文集。该论文集涉及到全国及山东现代物流业发展的各个方面:一是关于对物流业的再认识,从理论上阐述了现代物流业的内涵,发展现代物流业的背景和战略意义、地位和作用;二是山东物流业发展的现状和问题,对思想认识问题,政策落实问题,工业品、农产品物流发展滞后问题的原因进行了剖析;三是加快物流业发展的有效途径,要以科学发展观为统领,以促进三次产业协调发展为主线,围绕提高经济运行效率,大力发展现代物流,把现代物流业作为发展重点,带动整个服务业的全面繁荣。

本论文集的一个鲜明特点是紧密联系实际,以对策研究为主,紧贴经济社会发展新形势和山东省委、省政府加快发展山东现代服务业这个主题,进行了深入系统的剖析和阐述。在这些论文中,既提出了许多战略性的观点和认识,又有许多切合实际的、操作性较强的对策和建议,愿本论文集对物流业的发展及理论研究起到一定的推动作用。

本论文集得到了“2007'现代物流发展高峰论坛”主办单位、政府有关部门及社会各界的大力支持,在此表示衷心感谢。

《现代物流理论与实践研究》编委会

2008年1月10日

目 录

第一部分

中国物流业首先从制造业突破	丁俊发(1)
山东现代物流发展现状与展望	刘绪聪(10)
我国农产品现代物流发展的难点和任务	王国利(12)
抓住机遇 自主创新 实现佳怡物流的永续性经营	王 琳(17)

第二部分

激动力 创新模式 通畅信息	蔺栋华,张华芹,陶 虎,陈爱玲(20)
国际现代物流的新趋势及其对国内物流业发展的启示	蔺栋华,陶震安(32)
国际现代物流发展的新趋势及其对我国的启示	綦建红,李 鸿(39)
大力发展绿色物流 提高物流企业竞争力	吴勤学,王晓芳(47)
绿色物流与循环经济一体化发展	张东生,方 惠,张 俊,刘士英(52)
绿色物流与可持续发展	陈泓丽(57)
零售企业物流管理的发展对策	王翠萍(62)
试论商业物流模式的选择	张华芹(68)
论中部物流区域系统的中观尺度	何 燕(74)
基于能源价格的我国物流业发展策略研究	赵 杰,文启湘(80)
国外主枢纽港口物流发展模式及启示	刘 珊(85)
浅议当前物流行业犯罪的特点、趋势及防治对策	刘 敏(93)
南昌市物流业发展现状 & 前景分析	陈奎辉(97)
四川省物流业发展、展望及政策措施建议	文德华(104)
日照物流业接轨国际物流圈的主要路径	郭方泉(109)
浅谈烟草物流的信息化规划	胡晓宇,闫军政,刘 放(115)
物流人才培养存在的问题及改进措施	朱玉伟(118)
我国连锁超市的物流配送人才研究	叶平浩(123)
基于 AHP 的我国各省(市)现代物流业现状分析与对比研究	韩作生,李锡良(128)
基于第三方物流视角的融通仓运作模式研究	崔海东(135)

青岛建设东北亚国际物流中心的战略构想	王明东 (140)
发挥优势 依港兴市 大力发展港口经济	
——以山东省日照市为例	杨仕智 (164)
山东现代物流发展的现状、问题、主攻方向及对策建议	李文燕,李元霞 (171)
关于发展日照现代物流业的对策和建议	吕 玲,李 辉 (176)
科技市场的物流配送问题研究	马建华,石 磊,李新阔 (184)
浅析企业物流在市场营销系统中的作用	
——“海尔”物流运作的市场营销分析	王泳兴,李付坤 (188)
试论我国现代物流立法的基础问题	张 俊 (195)
济南市发展现代物流业的推进策略	韩 强 (200)

第三部分

我国蔬菜水果冷链物流发展战略研究	杜卫东,魏启文,高观 (207)
中国绿色食品物流网络建设与产业竞争力提高	王德章,赵大伟 (220)
构建现代鲜活农产品第三方物流体系	洪 涛,金艳清 (228)
构建山东对韩国的农产品外贸物流走廊	李学工,金东国,卢正爱 (238)
论现代化农业物流系统的构建	黄志勇 (244)

中国物流业首先从制造业突破

丁俊发

现在,许多企业关心国家新一轮宏观调控的力度,特别是“控总量、稳物价、调结构、促平衡”,“防过热、防通胀、重民生”,这关系到企业的生存环境,大家也十分关心今春南方大面积冰雪灾害对国民经济造成的影响,也关心美国次贷危机引发的全球性经济波动。这种情况下,大家坐下来研究讨论现代物流业对企业竞争力的影响,说明中国企业家的成熟,说明中国经济发展从过于浮躁走向冷思考。中国人对“落后就要挨打”刻骨铭心,但对“崛起必遭遏制”缺少思想准备。对“发展是硬道理”有深刻认识,但对“高速发展会带来新的不安全”思想准备不足。胡锦涛总书记告诫全党、全国人民,“要增强忧患意识,始终居安思危,高度重视并及时化解前进道路上的各种困难和问题”。

2007年10月23日,我在接受国务院发展研究中心《中国企业家调查系统》负责人、《经济界》杂志社社长李兰的采访时,谈到中国经济的结构性矛盾,谈到现代物流与宏观经济、与企业发展、与人民生活的关联,谈到未来我们企业家面临的四大挑战。

第一个挑战:难以预测的国内外市场。全球经济的发展是不平坦的,不可预测的因素太多,带来的是市场瞬息万变,中国企业家不仅要面对国外市场的变化,更要应对国内市场的变化。弗里德曼在《世界是平的》一书中曾提到,企业家面对两大挑战,一是不可预测的市场变化,二是难于优化的供应链。

第二个挑战:中国经济发展方式的变化。旧的模式是不惜一切代价确保GDP高速增长,牺牲了环境,浪费了大量资源,扩大了城乡差距,导致劳动力、自然资源、资本要素价格偏低。现在要从又快又好转变为又好又快,“好”字当头,“好”字优先,企业家习惯了的方式也要随之改变。

第三个挑战:实现十七大提出的经济目标,即到2020年人均GDP翻两番,全面实现小康。企业是国民经济的细胞,振兴中华,匹夫有责,企业家要承担一种新的社会责任。

第四个挑战:企业运作模式的改变。现在已进入知识经济时代,信息化时代、电子商务时代、经济的全球化,加速了全球采购、全球生产、全球流通、全球消费的进程,我们的企业家再死抱“大而全”、“小而全”的运作模式,那必然会被历史抛弃。在当代,一定要提倡创新,包括业态创新、管理创新、技术创新、服务创新等等,创新才有生存力、发展力与竞争力。现代物流业的发展是时代的必然,是企业竞争力的一个重要方面。

一、2007 年中国物流业发展的三大特点与三大难点

1978 年,我们从日本引进了“物流”这一概念。到 2008 年正好是三十年。但现代物流业的发展是在近十年。2007 年中国物流业的发展有三大特点,三大难点。

三大特点是:

第一,在油价上涨等不利因素冲击下,实现了平稳增长。

项 目	年	2006	2007	增长(%)
		绝对数	绝对数	
社会物流总额(万亿元)		59.6	75.2	26.2
物流总费用(万亿元)		3.8	4.5	18.2
物流总费用与 GDP 比率		18.3	18.4	-0.1
物流业增加值(万亿元)		1.41	1.7	20.3
物流增加值占 GDP 比重(%)		6.7	6.9	0.2
物流增加值占第三产业比重(%)		17.1	17.6	0.5
货运总量(亿吨)		202	226	11.8

看这张表,请大家关注以下三个问题:

①物流总费用与 GDP 的比率,我们设想在“十一五”期间能下降 2 个百分点,现在看来难度很大,从 2001 年的 18.8 到 2007 年的 18.4,6 年才下降 0.4 个百分点,说明中国物流粗放的格局仍然没有改变,还没有找到一个新的突破口,“18”这一比率已徘徊了七年之久。第三方物流还有巨大发展空间。②虽然物流总费用与 GDP 的比率并不理想,但物流业的增加值在国民经济与第三产业中的重要性却越来越明显,说明作为生产性服务业的物流产业是一个朝阳产业。③社会物流总额增长 26%,说明中国确是一个制造业大国,国内大宗商品流量也极大,港口货物吞吐量、集装箱吞吐量都是世界第一。据美国全球财经研究所公布的一个数据,2006 年中国大陆制造业在全球制造业的份额已达到 12.1%。

第二,经过这几年的发展、调整、重组,物流企业与物流市场的集中度有所提高,从以下五个方面可以说明:

①2007 年物流企业的 50 强排序的入门门槛有所提高,2006 年第 50 名主营业务收入为 3.5 亿,2007 年为 6.2 亿。2007 年超 10 亿的有 35 家,超 30 亿的有 18 家,超 40 亿的有 11 家,超 50 亿的有 8 家,超 100 亿的有 3 家。

②工业企业、流通企业、物流企业加快供应链整合,比如上汽与安吉天地,联想与中铁快运,中石化与中外运,鞍钢与中远,北汽福田与宝供,松下与格力物流,天津轧钢与天津物产,舟山船厂与浙江物产等等。这种以供应链为纽带建立的战略联盟将加速发展。

③物流园区、物流中心、配送中心的规划与启动,推动了物流产业的积聚与服务功能的提升。

④230 家物流 A 级企业的评审与 35 家物流企业信用等级评审,对规范物流市场起到了一定的作用。

⑤国有、民营、外资物流企业通过整合、并购,扩展物流网络,增加市场份额,提升服务功能,已有上百个物流企业在全国确立了一定的知名度。

第三,物流业发展的外部环境有了新的改善。

①各地各级政府对物流业发展的重视程度进一步提高。

②物流企业税制改革与配送车辆进城有一定突破。

③物流人才短缺有一定缓解。

④物流信息化、标准化有一定程度提速。

⑤物流相关固定资产投资 2007 年达到 9430 亿元,同比增长 18.8%,运力紧张的局面有所缓解。

⑥发改委、铁道部、交通部、海关总署、商务部、财政部等部委都相继出台有利于物流业发展的新政策。比如,发改委在上海召开“首届全国制造业与物流业联动发展大会”,财政部印发《农村物流服务体系发展专项资金管理暂行办法》,铁道部实现第六次大面积提速调整,使客货运输能力分别增长 18% 和 12%,商务部推进“万村千乡工程”与“双百市场工程”,交通部大力推进交运企业拓展物流业务,海关总署运作的保税港区已扩大到七个(上海、天津、大连、海南洋浦、深圳盐田、宁波——舟山、厦门)等等。

2007 年物流业的发展存在三大难点:

第一,成本约束普遍加大。首先是由于银行 6 次加息,物流企业融资成本明显增加。其次,物流离不开仓库与运作场地,而土地的紧缩政策,使土地成本快速上升。劳动合同法的执行,增加了企业劳动力成本。最后,柴油价格上升 40%,还短缺,全年运输成本上升 17.6%。

第二,在物流的基础服务项目特别是公路运输环节竞争过度。根据全国公路货运价格指数显示,油价在上升,但公路货运价格却相对平稳,价格增幅不大,比如整车元/吨公里为 0.239,比 2006 年上升 3.7%,零担重货元/吨公里为 0.341,同比上升 2.1%,零担轻货元/立方米公里 0.106,同比上升 3.92%。这只能说明在公路运输领域市场竞争过度,使 2007 年纯运输利润下降 39%,不少运输企业出现亏损。这种过度竞争,使治超受到影响,据初步估算,目前从事城际间专线与零运输的 90% 是农民工,这更增加了运输市场的不规范运作。

第三,物流供需双方有效需求不足已成为中国物流发展的最大软肋。制造业与流通业物流释放特别是高端物流速度太慢,广度太窄,而具有全程、一体化、一站式服务的国际化第三方物流服务商太少,成长不足。

二、加速第二产业的“第三产业化”进程

2007 年 7 月 17 日,我在中国深圳国际物流博览会物流主题论坛上有一个发言,题目叫《把第二产业“第三产业化”——供应链管理的历史使命》。这以后,有些省市与高校邀我作学术交流。也有些人对第二产业的“第三产业化”认为不好理解。其实,这是工业化过程中的必然现象,也是必然结果,外国如此,中国也必然如此。这对中国东

部沿海地区,特别是珠三角、长三角特别重要,不起步就晚了。

1968年,美国经济学家富克斯提出了一个观点,他说:“我们现在正处于‘服务经济’之中,即在世界历史上,我们第一次成为这样的国家,在其中一半以上的就业人口,不再从事食品、服装、住房、汽车和其他有形产品生产。”这一预言,在美国等发达国家早已实现,从事服务经济的就业人数超过一半以上,服务产业在国民经济总值中占了大多数,2006年全球平均为69%,发达国家为72%,发展中国家为52%,中国只有40%。后来,经济学家在论述服务经济时,认为服务经济的核心是第二产业的“第三产业化”,这一论点我认为完全正确。

如何理解第二产业的“第三产业化”,我提出以下观点:

第一,第二产业“第三产业化”,是以第二产业的存在与发展为前提的。离开了物质财富生产与劳动力生产去讲服务经济,就成了无的放矢。没有工业生产与农业生产,人类无法生存。美国、德国、日本首先是工业强国,才演变成服务业强国。对中国来讲,第一、第二、第三产业必须协调发展。

第二,第二产业的“第三产业化”必然在工业化的中后期。西方发达国家经济发展的历程显示,第三产业的发展大致经历了三个阶段:第一阶段,工业化前期,商业、交通、通讯业领先发展;第二阶段,工业化中期,金融、物流、保险、商务服务业快速发展;第三阶段,工业化后期,各类生产性服务业全面发展,功能提升。

中国现处于工业化中期,加快服务业发展正当其时,如果说信息服务是新型工业化的强大动力源,人力资源服务是新型工业化的基础源,金融、科技、商务服务是新型工业化的生命源的话,物流服务是新型工业化的第三利润源。大家要牢记三个百分之九十。对制造企业来讲,纯生产的时间只占全部生产流程总时间的10%,而物流时间占90%;一个产品的生产成本只占10%,而采购与物流成本占90%;生产的利润只占总利润的10%,而物流与销售利润占利润的90%。如果中国没有第二产业的坚实基础,即中国还不是一个制造业大国,而大谈服务经济是不适当的,但现在中国已是制造业大国,也应从制造业为主体逐步走向服务业为主体。

第三,服务业同样创造财富。当今世界有四种生产,一是工业生产,它的产品是工业品;二是农业生产,它的产品是农产品;三是服务业生产,它的产品是服务产品;四是劳动力生产,它的产品是劳动力产品。中国把服务业分为两类,一叫生产性服务业;二叫消费性服务业。我们经常举中国生产芭比娃娃的例子,中国的出厂价是1美元,而在美国沃尔玛店里出售价是9.9美元。9美元付给了研发、物流、批发、零售等服务业。服务业同样创造价值。香港利丰集团主席冯国经先生讲,如果一种消费品出厂价是1美元,其零售价一般是4美元,“软三元”是服务业创造的价值。

第四,所谓第二产业的“第三产业化”就是对制造企业“大而全”、“小而全”的商业运作模式动大手术,把企业非核心竞争力部分全部或大部分外包,做强自己的核心竞争力。中国的制造企业,特别是国有企业在计划经济时期,是政企不分,企业办社会,改革开放以来,已经历了后勤服务社会化。现在要进入第二阶段,即服务产业专业化。把服务业从生产过程分离出来,实施外包,根据国外的经验,数据录入、业务呼叫、网络

会议,及会计、税务、法律、咨询以及物流、采购、人力管理甚至研发、公司总部业务等服务环节可以实施外包,有的转移到了发展中国家。现在还出现了不少虚拟工厂,连生产都外包了。中国还走不到这一步,但必须起步,我这里不去分析别的外包,就物流而言,第二产业物流外包的比例太低,且都限在传统物流,即运输与仓储,高端服务更不愿外包。如果把制造企业物流分成供应物流、生产物流、销售物流、回收物流的话,目前主要释放出来的是销售物流,完全外包第三方物流公司的不到 20%,加上部分外包的,约占 60%,供应物流全部或部分交给第三方物流公司的大约在 18% 左右,生产物流很难进入,已外包第三方物流公司的凤毛麟角。但在运输领域与仓储领域外包的已超过 60%。

第五,第二产业的物流服务业外包是“第三产业化”的重点,也是中国物流总成本占 GDP 比率在“18”徘徊的突破口。中国的物流可以区分为五大板块,一是制造业物流;二是流通业物流;三是农业物流;四是进出口物流;五是可再生利用的废弃物物流。在这些物流中,工业品物流在社会物流总额中超过 85%。纵观国外经验,把制造业中的物流服务分离出来,可以较快提高服务业的比例,可以拉长产业链,优化供应链网络并与国际接轨。

第六,阻碍中国第二产业“第三产业化”的障碍在于四个方面:

- ①长期计划经济形成的理念与模式。
- ②长期封建社会小农经济的烙印。
- ③经济发展的总体水平,刚进入工业化中期。
- ④服务经济本身欠发达。

三、供应链管理与企业竞争力

(一)走进供应链

企业的竞争力是什么?核心竞争力是什么?这是一个动态的概念,且不同的企业有不同的情况。一般来讲,离不开品牌、质量、价格、交货期、售后服务,有的加上研发、市场开拓等等。现在跨国公司都把打造优化的供应链列为竞争力、列为不可模仿的核心竞争力。在中国一些家电行业、汽车行业、钢铁行业、IT 行业的领军企业已充分重视供应链的构建,但绝大多数制造企业还排不上队。

当今世界制造业与流通业的运作模式正发生巨大变革。制造业在 17 世纪至 19 世纪 30 年代,是“少品种、单件、小批量生产模式”,进入 20 世纪出现“少品种、大批量生产模式”,到 20 世纪 50 年代出现日本的“精益生产模式”即准时生产制(JIT),到 20 世纪 90 年代出现美国的“敏捷制造模式”。精益生产的核心是排除生产流程中不必要的环节,消除不必要的浪费,包括库存、运输距离、等待时间等,而节约时间与成本,达到流程的最优化。敏捷制造的核心是利用信息技术,通过快速配置各种资源,以有效与协调的方式响应用户的需求,实现制造过程的敏捷性与柔性化。

流通业的变化主要是连锁超市形态的发展,在发达国家,连锁率(连锁营销额占社会总销售额的比重)都在 60% 以上,美国达 80%,其中食品连锁超过 90%,在中国已接

近 10%。

为适应这种变化,世界物流业已迈入供应链管理阶段。

什么是供应链,中国《物流术语》国家标准是这样定义的:“供应链,即生产与流通过程中涉及将产品或服务提供给最终用户的上游与下游企业所形成的网链结构。”“供应链管理,即利用计算机网络技术全面规划供应链中的商流、物流、信息流、资金流等,并进行计划、组织、协调与控制。”美国经济学家史蒂文斯认为:“通过增殖过程和分销渠道控制从供应商的供应商到用户的用户的流就是供应链,它开始于供应的源点,结束于消费的终点。”美国另一位经济学家伊文恩认为:“供应链管理是通过反馈的信息流和反馈的物料流,将供应商、制造商、分销商、零售商,直到最终用户连成一个整体的模式。”中国著名经济学家吴敬琏认为:“所谓供应链管理,就是把生产过程从原材料和零部件采购、运输加工、分销直到最终把产品送到客户手中,作为一个环环相扣的完整链条,通过用现代信息技术武装起来的计划、控制、协调等经营活动,实现整个供应链的系统化和它的各个环节之间的高效率的信息交换,达到成本最低、服务最好的目标。一体化供应链物流管理的精髓是实现信息化,通过信息化实现物流的快捷高效的配送和整个生产过程的整合,大大降低交易成本。”著名经济学家郎咸平认为,供应链管理体现了企业的价值,它涉及中国制造业的生死存亡。

欧美许多物流专家经过多年的研究,有了两项突破,一是把制造业供应链管理分成五大模式组成供应链管理标准模型。即计划、资源、制造、交付、回收。另一项是设计了供应链绩效模型。根据美国著名咨询公司埃森哲的研究,实施供应链管理,①可以将运输成本下降 5% - 15%,将整个供应链的运作费用下降 10% - 25%。②提高生产率与资产运营等企业综合绩效。③缩短企业订单处理周期 35%。④整个库存下降 10% - 30%。⑤缩短现金循环周期 20% 左右。⑥改善服务标准,提高客户满意度。

香港利丰集团作为一个国际化的经营公司就是运用供应链原理,取得了巨大成功,冯国经先生认为供应链管理有七大重要理念:

- (1) 以顾客为中心,以市场需求的拉动为原动力;
- (2) 专注于核心业务,建立核心竞争力,将非核心竞争力外包;
- (3) 各企业紧密合作,共担风险,共享利益;
- (4) 对工作流程、物流流程、信息流程和资金流程进行设计、执行、修正和不断改进;
- (5) 利用信息系统优化供应链的运作;
- (6) 缩短产品完成时间,使生产尽量贴近实时需求;
- (7) 减少采购、库存、运输等环节的成本。

我认为,这七个理念中,(1)(2)(3)是供应链管理的实质,(4)(5)是实施供应链管理的两种主要方法,而(6)(7)则是实施供应链管理的主要目标,即从时间和成本两方面为产品增值,从而提高企业的竞争力。

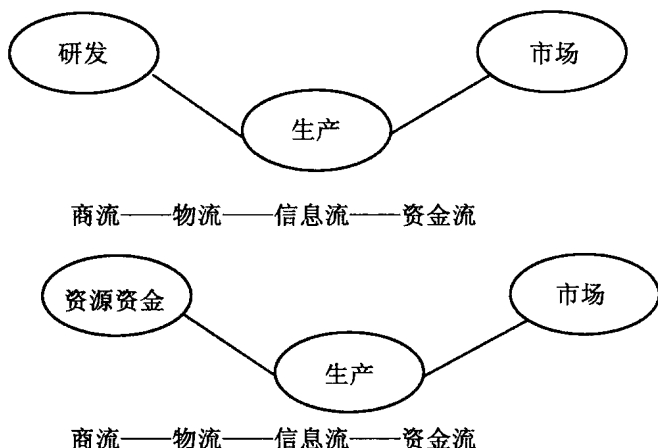
有人说,中国是“制造业大国,供应链小国”,这一提法不完全确切。中国的供应链实际上是存在的,也很大,但问题在于并不优化,在国际产业链中并没有话语权,更没

有控制权。

我们现在要做的是认识供应链、走进供应链、构造供应链、优化供应链。在供应链里不管是主角还是配角,都要结成战略联盟,实现共赢。

(二) 高端物流服务

在世界产业链中,存在两个“微笑曲线”:



根据机械工业联合会调查,微笑曲线两端利润率为 20% - 25%,而中间的加工工业利润率只有 5%。这说明两个问题,第一,生产以外的都是服务业,由于中国长期以来重生产轻流通,拼命地发展生产,拼命引进外资搞生产,经济要起飞,这也并没有错,但却忽视了服务业的同步发展,好像发展经济就是上工业,这是完全错误的。我们一直处于国际产业链的低端,出卖廉价的“硬苦力”,而研发、采购、物流、信息网络、中转批发等价值高端掌控在外资手中。这就是“重生产,轻流通”结的苦果。解决的办法就是加快服务业的发展。第二,生产本身并不是没有文章可做,一是把非核心竞争力外包,做强核心竞争力,二是实施供应链优化,生产流程再造,挤压时间与成本。拿中国出口服装为例,从研发、设计、采购、生产、营销整个周期一般要 180 天,而发达国家只要 20 - 30 天。所以生产过程中的物流成本压缩是大有可为的。

那么,物流服务我们提倡的是多功能一体化服务,它的绩效要体现在综合服务上,而不是单项服务。它的绩效要体现在为客户省钱,物流企业的效益是与客户效益连结在一起的。所以我不主张把物流分成高端物流与低端物流。所有的物流服务都可以增值,无非有的增值高,有的增值低。

如果一定要在物流活动中区分高端物流与低端物流的话,我认为高端物流有三个含义:一是指物流服务对象。是高价值商品,运输严格,有特殊要求,用特种技术的物流活动;二是指服务功能。是全程、一体化、一站式的物流活动;三是指服务内涵。是高技术含量的服务,如冷链物流、保税物流等。

安吉天地汽车物流与上汽集团合作的物流包括零部件供应、整车组装供应、整车销售等等,这就是一种高端物流服务。

中铁快运从运输、仓储、加工分拨、上升到商贸一体化物流、网络仓库 + 24 小时及

时配送、冷链物流等也是一种高端物流服务。

这里有一个如何认识传统物流的问题,即仓储与运输。仓储,传统的概念是库存货物,但现代库房已经改变为加工配送、加快库存周转、为客户融资服务等等,这同样是一种高端服务。2007年,中国物资储运协会对全国63个大型仓储企业的调查,物流传统业务只增长4%,而配送业务增长27%,加工业务增长48%,仓单质押业务增长131%。

据国家发改委、国家统计局、中国物流与采购联合会2007年对全国384家重点物流企业的调查,主营业务收入增长12.6%,其中运输收入增长21.7%,配送增长97.4%,流通加工增长53.5%。

运输也是一样,发展综合运输体系,门到门服务,特种运输以及集成化可视运输都可以提升传统运输功能,实现增值。

中石油上海公司面对17个油库、300个加油站、1000多大客户,物流成本一年1亿元。怎么办?他们和研究部门结合,研发油品配送决策技术,利用先进的信息和可视化控制技术,在30万条配送线路中,建立最优化模拟系统,从而大大节约了物流成本。

但要做到这一点不容易。根据中国物流与采购联合会的调查,2006年综合服务型物流企业的业务收入增长37.9%,仓储型物流企业的业务收入增长22%,而运输型物流企业的业务收入只增长10.7%。

(三)从制造业寻找突破口

讲到企业竞争力,不少制造企业、流通企业并没有感到物流落后有多少压力,这主要是廉价劳动力的优势还存在,环境污染、资源损耗的社会成本并不高。一旦这些比较优势没有了,这么高的物流成本将使“中国制造”打上一个大问号,必然走下坡路,一些外资企业将寻求新的落地地。

根据国家发改委、国家统计局、中国物流与采购联合会对全国重点制造企业、流通企业的调查,内资企业平均拥有仓库面积14.1万平方米,其中自有8.2万平方米,租用5.9万平方米,分别是外资的4.9倍、3.4倍和12.3倍。内资企业平均拥有货运车66台,装载设备38台,分别是外资企业的3.7倍和1.5倍。

根据中国物资储运协会在2007对全国63家大型仓储企业的调查,进库的货物年周转次数为12.9次,比2006年减少一次。其中生产资料周转14次,生活资料周期8.25次。而这些库里的存货主要是制造企业与流通企业的,也有一部分是物流企业的。库存大、周转慢,是制造企业,流通企业物流成本大的主要原因。在发达国家,减少商品库存量是一项竞争战略,美国奥本大学教授保罗·斯瓦米达斯的调查报告显示,美国71%的制造商已使商品库存时间从1990年的2个月、1993年的1.5个月下降到1997年的1.2个月。而汽车、电子产品和零售企业的周转时间已从1987年的27天,缩短到1998年的12天。资料表明,1990-1998年,美国、德国、日本制造业库存总额平均只占销售总额的1.3%-1.5%,非制造业(含批发和零售)库存总额平均只占销售总额的1.14%-1.29%,而中国2002年工业的库存率为5.56%,流通业的库存率

为 8.75%。

据全国重点企业调查,在 277 个机械制造企业中,2006 年销售收入增长 21.9%,而物流费用上升 33.6%,物流费用率(物流费用占销售额的比重)为 8.16%,比 2005 年上升 0.71 个百分点。物流费用上升的主要原因是运输费用上升 4.53%,管理费用上升 2.02%,利息费用上升 1.98%。

在 26 家交通运输设备制造企业,销售收入增长 28.9%,物流费用上升 19.5%,物流费用率为 6.2%,比 2005 年下降 0.49 个百分点,反映这类制造企业物流效率有所提高。

在 62 家农副产品加工企业,销售额增长 15.6%,物流费用增长 13.2%,物流费用率达到 13.12%,主要是运输费用上升过快,管理费用比例高达 12.2%。

在 2007 年的世界 500 强中有制造企业 155 家,其中 90% 已构建供应链战略联盟,而在中国 500 强企业中,有制造企业 280 家,真正构建供应链战略联盟的不到 10%。

物流成本高是中国制造业的顽症之一,是一个沉重的包袱,中国物流业重点应从制造业突破,实现制造业与物流业的联动发展,促进现代制造业与服务业的有机融合。经过 5-10 年的努力,第二产业的“第三产业化”将成为现实。让我们去迎接中国服务经济的春天。

(作者单位:原中国物流与采购联合会常务副会长、研究员、政府特贴专家)

山东现代物流发展现状与展望

刘绪聪

近年来,山东省委、省政府十分重视现代物流业的发展,先后出台了《加快全省现代物流业发展的意见》、《山东省“十一五”现代物流规划》,把现代物流作为重要的支柱产业来抓,全省物流业呈现出良好的发展势头。

经济增长:物流业发展的推进器

近些年来,山东省大力发展高新技术、外经外贸和民营经济,建设制造业强省,取得了令人瞩目的成就。经济总量上升到全国第二位,占全国的比重为十分之一强。山东经济的快速增长引发了物流量不断增加,为现代物流的发展提供了丰厚的土壤。目前山东货运总量居全国第一位,沿海港口货物吞吐量居全国第四位,其中外贸吞吐量居全国第三位,青岛港集装箱运输已跻身世界大港前十名。这充分说明了经济发展与物流发展,物流需求与物流服务之间的依存关系,同时也揭示了山东何以成为发展现代物流的一片热土的内在原因。

政府推动:物流业发展的重要因素

山东省现代物流快速发展,既有需求旺盛的原因,也是各级政府引导、支持、鼓励的结果。早在1998年山东省就提出了“政府引导、市场运作、企业为主、逐步推进”的工作方针,组织开展了物流知识培训,选定了试点企业,召开了多次研讨会、经验交流会,总结推广了青岛海尔集团、潍坊电厂等企业的经验,以企业的成功范例,说明物流为什么是“第三利润源”,如何开发“第三利润源”。山东省组织推动物流发展更为有力的声音来自省委、省政府高层领导,他们多次从加快经济发展的高度阐述现代物流的重要意义,要求把物流业作为重要支柱产业来抓,亲自带队到外省参观学习,到省内企业调研,关心支持物流企业的发展。在省委、省政府的正确领导及省有关部门的努力下,山东省发展现代物流的氛围空前浓厚。省里设置了专门工作机构,编制了《“十一五”现代物流发展规划》。2006年底,按照上年GDP万分之零点五提取的服务业引导资金开始到位,共投入7000万元,其中现代物流业投入最多,约5600万元。省名牌战略推进委员会评定的“山东服务名牌”中,物流品牌12个,占总数的15%。省经贸委、省地税局重视企业税收政策的研究,推荐23家企业成为国家税务总局物流税收试点,约占全国总数的六分之一。各市明确了物流牵头部门,济南、青岛、潍坊、烟台、临沂、泰安、东营等市制定了物流发展规划。青岛前湾港周边约5平方公里的范围已形成具有配送分拨、加工贸易、运输仓储等多种功能的物流集聚区;潍坊市初步构建起三大物流基地、六大物流中心、四大配送中心的主体框架。莱芜市开展评选“十佳服务企业”活动,其中有6家是物流企业。奖励“十佳服务企业”法人代表190万元,其中奖励