



李亦亮 等 著

宏观物流管理研究

Study on Macro Logistics Management

Macro

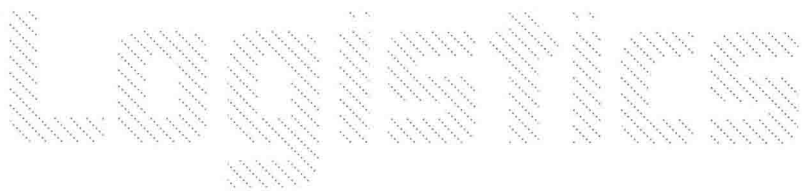
Logistics

中国科学技术大学出版社

宏观物流管理研究

Study on Macro Logistics Management

李亦亮 等 著



中国科学技术大学出版社

内 容 简 介

本书从物流产业发展的全局性、整体性和系统性视角研究物流管理问题,旨在提出推动物流产业整体有效发展的对策措施。

全书首先探讨宏观物流管理范畴,宏观物流管理研究背景,以及宏观物流管理研究的主要理论依据。其次,探讨物流功能要素管理问题。物流产业的发展其本质是物流功能要素的一种组合方式的发展。宏观物流管理和微观物流管理的物流功能要素组合方式的选择着眼点有着显著差别。再次,探讨物流发展的空间管理问题。这里的空间具有广义性,既包括网络结构,又包括地理空间和行业分布;既包括有形空间,又包括无形空间。物流是有空间性的,空间结构不同,物流绩效不同。然后,探讨物流发展资源的整合管理问题。资源整合是物流产业发展方式的创新,是现代物流发展的一个重要趋势和要求。最后,探讨物流发展的环境管理问题。物流发展总是在一定环境下进行的,良好的环境是物流发展的重要保障和营养剂。

本书可供物流管理专业研究生、研究人员及物流行业管理人员参考使用。

图书在版编目(CIP)数据

宏观物流管理研究/李亦亮等著. —合肥:中国科学技术大学出版社, 2016.6
ISBN 978-7-312-03938-6

I. 宏… II. 李… III. 物流—物资管理—研究 IV. F252

中国版本图书馆CIP数据核字(2016)第123420号

出版 中国科学技术大学出版社
安徽省合肥市金寨路96号, 230026
<http://press.ustc.edu.cn>
印刷 合肥市宏基印刷有限公司
发行 中国科学技术大学出版社
经销 全国新华书店
开本 787 mm×1092 mm 1/16
印张 13.25
字数 267千
版次 2016年6月第1版
印次 2016年6月第1次印刷
定价 39.00元

序

现代物流有个“三性”问题,即决定性、产业性和效益性。

物流的决定性是指现代物流对生产有着重要制约作用,是生产的前提条件。马克思、恩格斯认为,只要产品生产变成商品生产,即为卖而生产,那么“生产出来的一切财富都要经过流通”,生产就“以流通,以发达的流通为前提”。流通是由商流和物流两个方面构成的。伴随着信息技术和商业模式的革命,商品生产的针对性、交易的便捷性都有了前所未有的提升,商流的能力也得到了前所未有的拓展,而物流是物质实体的实实在在流动,并且涉及很多环节的互联互通问题,相比于商流能力的拓展要艰难得多。实践中,物流已经成为流通的短腿和生产的掣肘。“要想富,先修路”,现代社会生产的前提无疑是物流的通达。

物流的产业性是指现代物流不仅是一种重要活动,而且正在演变为国民经济中一个重要的独立产业,物流业已经成为支撑国民经济发展的基础性、战略性产业。物流业在稳增长、调结构、促转型、惠民生等方面发挥着重要作用。从规模看,每一单位GDP需要3.48个单位的物流总额来支撑;从结构看,物流业每增加6.8个百分点,即可带动服务业增加1个百分点;从就业看,物流业每增加1个百分点,大约创造50万个就业岗位。物流业发展带来的不仅仅是物流业本身的价值增值,更重要的是,物流业是一个典型的公益性基础产业,对工业化、信息化、城镇化、农业现代化有着突出的支撑作用。

物流的效益性是指现代物流蕴藏着巨大的生产力,是经济领域的“黑暗大陆”,是第三利润源泉。德鲁克认为,美国经过长期的管理领域变革和生产领域革命,企业内部生产力挖掘空间已经越来越萎缩,而企业边界外的流通领域的生产力还未引起人们足够的重视,是经济领域的“黑暗大陆”,需要人们去探索挖掘。西泽修认为,日本现代生产技术的大规模使用和现代营销手段的不断开发,使得企业降低生产成本的空间越来越小,市场开拓的难度越来越高,基于降低生产成本的第一利润源和基于增加销售的第二利润源日益枯竭,而基于降低物流成本的第三利润源还有巨大的挖掘空间。中国物流成本目前比发达国家高出1倍,相对来说物流效益挖掘有更为广阔的空间。

现代物流的“三性”问题客观上要求重视宏观物流管理。物流的决定性表明物

流是国民经济发展的基础和前提;物流的产业性表明物流可以担当国民经济发展的重任;物流的效益性表明物流可以成为国民经济发展的主要利润源。因此,发展现代物流不仅要充分发挥企业的微观作用,而且要充分发挥政府的宏观作用,政府有责任而且也需要统筹安排和系统管理整个社会物流的发展。

中国宏观物流管理还很落后。尽管在物流管理方面做了大量工作,但中国管理落后面貌并没有得到彻底改变。2009年国务院颁发《物流业调整和振兴规划》,物流业发展上升为国家战略,国家对物流业的支持力度在全世界都是首屈一指的。但不能不承认,中国物流业发展的现实并没有完全符合《物流业调整和振兴规划》的要求,许多目标并没有很好实现。2000年中国全社会物流总费用与GDP的比例为19.4%,2008年降至18.3%,2015年在17%左右,最近八年多几乎没怎么下降,物流费用长期高位徘徊。出现这种状况的主要原因不是企业微观物流管理落后,而是政府宏观物流管理未能跟上,因为市场经济条件下企业天生就会竭尽全力提高自身物流管理水平。

中国宏观物流管理问题研究还很薄弱。理论来源于实践。微观物流管理问题很多是在一个企业可控范围内,就市场经济中的企业而言,其对改善微观物流管理既有内在需要又具有较好的能力基础,因而实践中具有很高的积极性和主动性。这种微观物流管理实践的不断深化发展,必然会为微观物流管理研究提供丰富的素材和强大的驱动力。而宏观物流管理往往是跨越企业边界的、跨区域的、多物流环节整合的物流管理,是一个较微观物流管理更为复杂的系统工程。宏观物流管理的这种特征使得宏观物流管理实践的发展具有一定的滞后性,从而影响了宏观物流管理研究的深入开展,目前有限的宏观物流管理研究的系统性还很缺乏。

基于以上认识,我们认为当前对宏观物流管理问题进行全面深入研究确有必要。本书撰写过程中,我们尝试搭建宏观物流管理问题研究的基本架构,对宏观物流管理内涵和特征进行界定,对宏观物流管理的理论依据进行梳理,对宏观物流管理涉及的重点领域进行探讨,希望本书在宏观物流管理系统研究领域能够起到抛砖引玉的作用。

本书内容结构由李亦亮设计,参加初稿撰写的有李亦亮、徐俊杰、黄先军、汪凌、张敏、姜凌以及研究生刘辉、黄雅文、吴敏,李亦亮对初稿进行系统和深度修改后形成终稿。

本书参考了国内外大量文献,借鉴和吸收了很多学者的研究成果,在此一并表示感谢!由于编者水平有限,加之时间仓促,书中难免有错误和疏漏,敬请读者提出批评意见,以便我们能更好地研究宏观物流管理问题。

作者

2016年3月

目 录

序	(i)
第一章 宏观物流管理范畴的提出	(1)
第一节 宏观物流与宏观物流管理的内涵	(1)
第二节 探讨宏观物流管理问题的意义	(5)
第三节 当前宏观物流发展的主要问题	(8)
第二章 宏观物流管理的理论依据	(13)
第一节 公共产品理论	(13)
第二节 专业化分工理论	(15)
第三节 商品流通理论	(17)
第四节 系统理论	(19)
第五节 供应链管理理论	(22)
第三章 物流功能要素管理	(25)
第一节 物流功能要素的性质与作用	(25)
第二节 物流功能要素不合理的表现形式	(32)
第三节 物流功能要素合理化的基本途径	(40)
第四节 物流功能要素的整体合理化	(48)
第四章 物流通道管理	(52)
第一节 物流通道的内涵与表征	(52)
第二节 物流通道的影响因素	(55)
第三节 物流通道建设的推进	(57)
第五章 物流标准化管理	(64)
第一节 物流标准化的特点与作用	(64)
第二节 物流标准化的基点与要求	(67)
第三节 物流标准的种类构成	(70)
第四节 物流标准化的推进	(73)
第六章 物流信息平台管理	(78)
第一节 物流信息平台的性质与作用	(78)
第二节 物流信息平台的类型	(81)

第三节 物流信息平台建设原则	(84)
第四节 物流信息平台建设的推进	(86)
第七章 物流园区发展管理	(92)
第一节 物流园区的内涵与类型	(92)
第二节 物流园区的功能	(95)
第三节 物流园区建设的区位条件	(98)
第四节 物流园区发展的推进	(101)
第八章 产业物流管理	(109)
第一节 产业物流管理概述	(109)
第二节 农业物流管理	(116)
第三节 制造业物流管理	(123)
第四节 商贸业物流管理	(129)
第九章 地域物流管理	(135)
第一节 地域物流管理概述	(135)
第二节 城市物流管理	(138)
第三节 区域物流管理	(143)
第四节 国际物流管理	(149)
第十章 绿色物流发展管理	(156)
第一节 绿色物流的内涵与发展动因	(156)
第二节 绿色物流系统	(160)
第三节 绿色物流环节管理	(162)
第四节 绿色物流发展的推进	(166)
第十一章 物流资源整合管理	(171)
第一节 物流资源整合的内涵与效应	(171)
第二节 物流资源整合的原则和路径	(173)
第三节 物流资源整合的推进	(177)
第十二章 物流产业发展促进	(186)
第一节 物流产业管理体制变革	(186)
第二节 物流产业市场结构优化	(190)
第三节 物流产业法律环境营造	(194)
第四节 物流产业技术手段建设	(197)
第五节 物流产业政策手段应用	(200)
参考文献	(204)

第一章 宏观物流管理范畴的提出

物流管理不仅要挖掘一个个具体物流环节、一个个具体企业边界内的第三利润源,而且要挖掘超越一个个具体物流环节、一个个具体企业边界的边界外第三利润源。边界内的第三利润源,企业天生就有欲望努力去不断挖掘,而边界外的第三利润源单个企业难以发力,是目前第三利润源剩下待挖掘的富矿。挖掘这一富矿,需要有超越边界的思维和举措,需要对整个社会物流发展进行系统性谋篇布局,需要不断改善和加强宏观物流管理。

第一节 宏观物流与宏观物流管理的内涵

一、宏观物流的内涵

讨论宏观物流管理问题首先需要界定宏观物流的内涵。宏观物流中的“宏观”具有大的方面、整体方面的含义,宏观物流可以看成覆盖面宽、空间范围大的物流,是整体物流,而不是局部物流。

宏观物流是一种具有多重含义的物流。宏观物流是指社会再生产总体的物流活动,是从社会再生产总体的角度认识 and 研究的物流活动。这种物流活动的参与者是构成社会总体的大产业、大集团,宏观物流也就是研究社会再生产总体物流,研究产业或集团的物流活动和物流行为。宏观物流也指物流全体,从总体看物流而不是从物流的某一个构成环节来看物流,是全社会物流,是全系统物流;宏观物流还可以从空间范畴来理解,在很大空间范畴的物流活动,往往带有宏观性,在狭小空间范畴的物流活动则往往带有微观性。因此,产业物流、社会物流、区域物流都属于宏观物流。

宏观物流研究内容包括物流总体构成,物流发展和运作的社会基础条件,物流与经济社会发展的关系,物流业发展的推进,社会物流系统和国际物流系统的建立和运作等。

宏观物流具有统合性、整体性、区域性特征。统合性表示宏观物流是社会物流的总体,而不是某一具体企业、具体组织、具体产品的具体物流;整体性表示宏观物流是全面物流、全环节物流,而不是局部物流、个别环节物流;区域性表示宏观物流是在较大空间范畴的物流活动,而不是微小空间、狭小地域的物流。

与宏观物流相对应的概念是微观物流。微观物流是生产者、销售者、消费者个人或企业进行的物流活动,是整个物流活动之中的一个局部、一个环节的具体物流活动,是一个小地域空间发生的物流活动,是针对某一种具体产品所进行的物流活动。企业物流、生产物流、供应物流、销售物流、回收物流、废弃物物流、生活物流等都属于微观物流,微观物流研究的特点是具体性和局部性。

宏观与微观具有相对性,宏观物流与微观物流也具有一定的相对性。研究问题的视角发生改变,宏观物流也可以变为微观物流,微观物流也可以变为宏观物流。例如,如果把一个国家的物流看成宏观物流的话,其中某一省市的物流就是微观物流;如果把一个省市的物流看成宏观物流的话,其中某一县市的物流就是微观物流。

二、宏观物流管理的内涵

宏观物流管理是对宏观物流发展进行的管理,是对一个社会、一个区域、一个产业的物流发展进行计划、组织、领导和控制的活动过程。

物流是国民经济发展的动脉、助推器和效益源,物流是微观企业发展的环境和支撑,物流也是社会观念更新、科学技术发展、人民生活改善、落后地区发展的重要平台,宏观物流管理的目的是要充分实现物流的这些经济社会作用。高水平的宏观物流管理是物流作用充分发挥的重要前提和手段。

宏观物流管理实施的主体是各级政府或者行业协会这样的类政府组织。微观物流管理更多关注的是经济效益,就是如何让既有的物流资源得到高效使用,如何以最少量的物流资源实现一定的物流工作目标;而宏观物流管理虽也注重经济效益,但更多关注的是社会效益,通过制度供给、平台建设、杠杆撬动、政策引导、资源整合等措施,为市场微观物流发展创造良好条件,为助推国民经济发展创造良好条件,为实现经济社会可持续发展创造良好条件。

三、宏观物流管理研究的内容

宏观物流管理主要从整个国民经济角度研究物流在国民经济中的地位、物流产业政策与法规的制定、社会物流资源的配置、社会物流网络的构建、社会物流活动的整体效益提升等问题;而微观物流管理以企业为对象,主要研究企业物流战略、物流作业、物流组织、物流控制等问题。

宏观物流管理研究的内容十分丰富。理论上说,只要和实现宏观物流管理目

标有关的因素,并且这些因素在有效管理情况下能助推宏观物流管理目标的实现,都属于宏观物流管理研究的内容。实践中,不同因素对宏观物流管理目标实现的影响力是不同的,有的因素影响力度较大,有的因素要弱些。由于篇幅有限,本书探讨一些对宏观物流管理水平提升和目标实现关系较大的因素的管理问题,主要内容包括以下几个方面:

(一) 宏观物流管理的理论依据

主要讨论研究宏观物流管理问题的理论基础。公共产品理论、专业化分工理论、商品流通理论、系统理论、供应链管理理论等是研究宏观物流管理的重要理论基础。

(二) 物流功能要素管理

主要讨论什么是物流功能要素管理,为什么要强调物流功能要素管理,怎样进行物流功能要素管理。具体包括:物流功能要素的性质与作用,物流功能要素不合理的表现,物流功能要素合理化途径,物流功能要素间的关系,物流功能要素整体合理化等。

(三) 物流通道管理

主要讨论物流通道的内涵,物流通道在物流管理中的地位与影响,物流通道的建设等。具体包括:物流通道的内涵与表征,影响物流通道的因素,目前物流通道建设的问题,以及如何推进物流通道建设等。

(四) 物流标准化管理

主要讨论什么是物流标准化,为什么要高度重视物流标准化,物流标准化的主要障碍,如何推进物流标准化。具体包括:物流标准化的概念与作用,物流标准化的领域,物流标准化的基点与要求,物流标准化的种类,物流标准化目前存在的问题,物流标准化的推进等。

(五) 物流信息平台管理

主要讨论什么是物流信息平台,为什么要重视物流信息平台建设,如何推进物流信息平台建设等。具体包括:物流信息平台的内涵与作用,物流信息平台的种类,物流信息平台建设的原则,物流信息平台目前的问题,物流信息平台建设的推进等。

(六) 物流园区发展管理

主要讨论什么是物流园区,为什么要建设物流园区,物流园区建设要考虑哪些

因素,如何推进物流园区健康发展。具体包括:物流园区的概念与特点,物流园区的功能,物流园区建设区位的条件,物流园区目前发展的问题,物流园区健康发展的举措等。

(七) 产业物流管理

主要讨论什么是产业物流,产业物流与企业物流相比有哪些特点,加强产业物流管理有什么意义,如何加强产业物流管理。具体包括:产业物流的内涵与特点,产业物流的地位与性质,产业物流管理的原则,典型产业(如农业、制造业、商贸业)的物流管理等。

(八) 地域物流管理

主要讨论什么是地域物流,地域物流的性质,地域空间扩展对物流管理带来的影响,如何推进地域物流管理。具体包括:地域物流的内涵与性质,地域物流管理的作用,城市物流管理,区域物流管理,国际物流管理等。

(九) 绿色物流发展管理

主要讨论什么是绿色物流管理,为什么要进行绿色物流管理,绿色物流管理的主要障碍,如何推进绿色物流管理等。具体包括:绿色物流的内涵与发展动因,绿色物流系统的构成,绿色物流环节管理,绿色物流发展的问题,绿色物流发展的促进等。

(十) 物流资源整合管理

主要讨论什么是物流资源整合,为什么要进行物流资源整合,怎样进行物流资源整合。具体包括:物流资源整合的内涵与效应,物流资源整合的原则和路径,物流资源整合的可能性与必要性,物流资源整合存在的突出障碍,物流资源整合的推进等。

(十一) 物流产业发展促进

主要围绕物流产业的发展,讨论采取哪些政策措施可有效地推进物流产业发展。具体包括:物流产业发展管理体制的构建,物流产业市场结构的优化,物流产业发展制度环境的营造,物流产业发展技术手段的建设,物流产业发展政策手段的应用等。

第二节 探讨宏观物流管理问题的意义

一、物流的经济社会地位越来越凸显

物流的经济社会地位包括物流活动的经济社会地位和物流产业的经济社会地位。

物流活动是社会再生产链条上不可或缺而又越来越重要的活动。物流活动不仅是生产进行的前奏必要活动,而且是直接生产过程的桥梁和有机组成部分;不仅是社会交换顺利进行的必要条件,而且是消费(生产和生活消费)品质的重要保障。再生产中生产的决定作用主要是指生产的量和产品的质的决定作用,但实际上生产本身不是目的,最终目的是消费,社会整体生产力水平的发展,已经使再生产过程演变成消费拉动的再生产,满足越来越挑剔的消费需求已经成为再生产链条运转的原动力。在分工国际化、商务网络化、信息全球化、产品过剩化的时代,物流活动在满足越来越挑剔的消费需求方面的作用得到了前所未有的提升。现代社会的再生产链条是一条不断扩大的再生产链条,是一条充满激烈竞争的再生产链条,是一条循环周期要求越来越短的再生产链条,是一条内涵要求越来越高的再生产链条,物流活动在这条链条上的地位得到前所未有的提高。从某种意义上说,现代生产对物流活动已经出现了严重的依赖,甚至可以说,是物流决定生产,而不是生产决定物流。

物流产业作为融合运输、仓储、货代、信息等产业的复合型服务业,已经成为支撑国民经济发展的基础性、战略性产业。根据中国物流与采购联合会统计分析,物流业在稳增长、调结构、促转型、惠民生等方面发挥着重要作用。从规模看,每一单位GDP需要3.48个单位的物流总额来支撑;从结构看,物流业每增加6.8个百分点,即可带动服务业增加1个百分点;从效益看,社会物流总费用占GDP的比例每下降0.1个百分点,相当于新增经济效益500多亿元;从就业看,物流业每增加1个百分点,大约创造50万个就业岗位。物流业越发达,市场越繁荣,经济社会发展就越有活力。尤其是随着国民经济进入“新常态”,物流业对工业化、信息化、城镇化、农业现代化的支撑作用更加明显。

二、我国宏观物流管理还很落后

与发达国家,甚至是一些发展中国家相比,我国物流管理还很落后。2013年我国全社会物流总费用占国内生产总值的比例达18%,此比例不仅高于美国、日本

和德国9个百分点左右,高于全球平均水平约6.5个百分点,甚至高于“金砖”国家印度和巴西6个百分点左右;我国工业企业物流费用占生产成本的30%~40%,而发达国家只有10%~15%;我国工业库存率为9.4%,而发达国家普遍小于5%;我国工业企业流动资产年周转次数为2.7次,而发达国家是9~10次;我国制造业的流通费用率为9.2%,而日本是4.9%;我国制造业的外包物流比例低,只有61%,而发达国家大于70%;我国真正实施供应链管理的制造企业很少,小于20%,而发达国家大于50%;我国货车平均每天有效行驶里程300公里,而美国可以达到1000公里;我国多式联运的量非常小,仅以港口集装箱海铁联运为例,我国集装箱海铁联运比例只占了2%左右,国际通常在20%,美国为40%,法国为35%,印度为25%;我国生鲜农产品的流通与物流费用约占总成本的70%,比国际上高出20个百分点;全社会物流总费用中有一个管理费用,美国、日本、德国这一费用只占GDP的0.4%,而我国超过2%。

21世纪以来,尽管我国在物流管理方面做了大量工作,但管理落后面貌并没有得到彻底改变,物流费用居高不下。2009年国务院颁发《物流业调整和振兴规划》,将物流业定位为应对全球金融危机的十大振兴产业之一,物流业发展上升为国家战略,国务院相关部委、各省市政府都出台了物流业的具体规划与行动方案,国家对物流业的支持力度在全世界都是首屈一指的。但不能不承认,我国物流业发展的现实并没有完全符合《物流业调整和振兴规划》的要求,许多目标并没有很好实现,物流业发展的外部环境并没有想象的那么好,许多急需解决的问题并没有有效解决,从而制约了宏观经济的运行质量和效率提升。2000年我国全社会物流总费用占GDP的比例为19.4%,2008年降至18.3%,2015年在17%左右,最近八年多几乎没怎么降,物流费用长期高位徘徊。

三、党和政府对宏观物流管理日益重视

2006年3月颁布的《国民经济和社会发展第十一个五年规划纲要》(以下简称《纲要》)明确提出要大力发展现代物流业,并把发展现代物流业作为拓展生产性服务业的重要举措。《纲要》提出要推广现代物流管理技术,促进企业内部物流社会化,实现企业物资采购、生产组织、产品销售和再生资源回收的系列化运作;培育专业化物流企业,积极发展第三方物流;建立物流标准化体系,加强物流新技术开发利用,推进物流信息化;加强物流基础设施整合,建设大型物流枢纽,发展区域性物流中心。《纲要》既体现了中央对现代物流发展的重视,同时又提出了发展现代物流的重要举措。

2009年3月国务院颁发《物流业调整和振兴规划》,目的是应对国际金融危机的影响,落实党中央、国务院保增长、扩内需、调结构的总体要求,促进物流业平稳较快发展,培育新的经济增长点。《物流业调整和振兴规划》是当时国务院印发的十

大产业规划中唯一的服务业规划,也是我国第一个物流业发展专项规划。物流业发展受到高层前所未有的重视,成为了国家产业振兴发展战略的重要组成部分。

党的十八大以来,新一代中央领导集体高度重视物流业发展。习近平总书记、李克强总理等多次考察物流企业,对物流业发展做出重要指示。2014年10月国务院印发《物流业发展中长期规划(2014—2020年)》,明确提出物流业是支撑国民经济发展的基础性、战略性产业。该规划是继2009年国务院《物流业调整和振兴规划》以来又一个指导物流业发展的纲领性文件,是我国物流业在经济发展“新常态”下产业地位提升的重要标志,也是新一代领导集体定向调控、精准发力,重视物流业发展的具体体现。

经过30多年的发展,物流业已成为我国国民经济的支柱产业和重要的现代服务业。2013年,全国社会物流总额达200万亿元,物流业增加值达3.9万亿元,中国已经是世界物流大国,从图1-1给出的2010—2014年我国快递量增长趋势图可见一斑。但毋庸置疑,我国物流业在发展过程中还存在一些突出问题,推动经济社会持续健康发展需要破解这些问题。根据党的十八届三中全会提出的改革思路,推动现代物流业健康运行,加快物流管理体制改革,建立系统化国家物流管理服务体系势在必行。

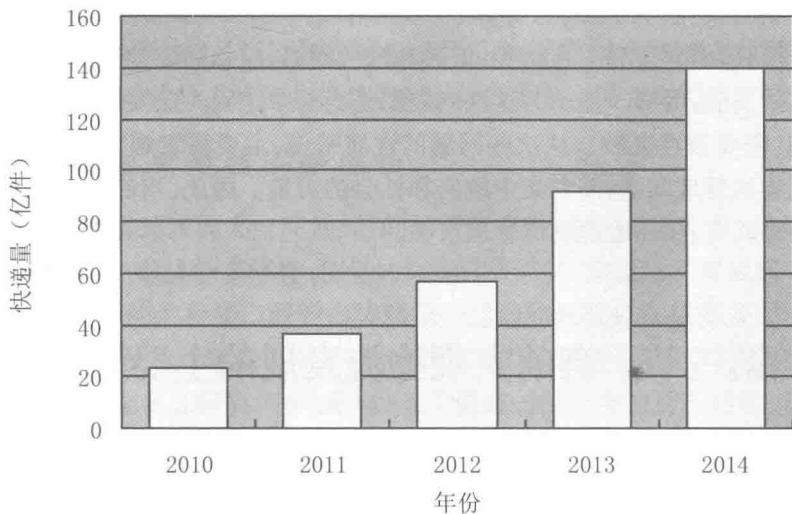


图1-1 2010—2014年我国快递量增长趋势

四、宏观物流管理问题研究相对不足

物流管理既有宏观的、社会的、区域的物流管理,也有微观的、企业的、局部的物流管理。相对于微观物流管理研究来说,宏观物流管理研究有所不足。目前,理

论界大量的物流管理研究主要是两类研究:一类是关于企业物流管理的研究,如研究工商企业怎样提高物流管理效率,物流企业怎样提高企业核心竞争力等;另一类是物流职能管理研究,如研究怎样做到运输合理化、仓储合理化、配送合理化、包装合理化,怎样实现企业物流系统合理化等。这两类研究主要是微观物流管理研究。微观物流管理问题很多是在一个企业可控范围内,就市场经济中的企业而言,其对改善微观物流管理既有内在需要又具有较好的能力基础,因而在实践中具有很高的积极性和主动性。这种微观物流管理实践的不断深化发展,必然会为微观物流管理研究提供丰富的素材和强大的驱动力。而宏观物流管理往往是跨越企业边界的、跨区域的、多物流环节整合的,是一个较微观物流管理更为复杂的系统工程,不再是企业有形的手可控的,而是需要政府的介入,需要多市场主体的协调、合作和资源整合,具有一定的治理内涵。宏观物流管理的这种特征使得宏观物流管理实践的发展具有一定的滞后性,也影响了宏观物流管理研究的深入。

中国物流与采购联合会会长何黎明在第十四次中国物流学术年会上的致辞中指出下列问题值得物流理论界和学术界重点关注:现代物流服务体系的构建、完善和升级;降低社会物流成本的系统思考与对策;物流集约化发展战略和路径选择;物流基础设施网络的衔接和优化;物流服务外包和供应链集成优化;城市物流、区域物流和国际物流协同发展;物流诚信体系建设和负面清单管理;信息化、标准化和物流装备现代化;大数据、云计算、物联网等新兴技术以及机械化、自动化、智能化;物流学科体系建设和人才培养;低碳和绿色物流、应急物流、军民融合式物流的理论与实践发展,等等。他认为这些问题都是当前中国物流业发展的重点、难点和热点问题,需要重点突破。从这些问题的性质来说,主要是宏观物流管理问题,而不是微观物流管理问题,需要集中政府和社会的力量。因此,当前迫切需要加强宏观物流管理研究,提高宏观物流管理水平。

第三节 当前宏观物流发展的主要问题

一、物流管理体制不顺

宏观物流管理目前仍存在严重的体制不顺问题,这种体制的不顺已经成为物流业发展的严重掣肘。物流管理体制不顺主要表现在:一是管理权限存在部门分割现象。物流业管理权限目前涉及国家发改委、商务部、交通部、公安部、国家质量监督检验检疫总局、工商总局、税务总局、海关总署、邮政局、工信部、民航总局、建设部等,在地方上还涉及公路、城管等部门,政府序列中至今还没有物流业专业主

管部门。二是物流业发展存在地区中心主义。各地区发展物流大都以本地区为中心进行物流基础建设和物流产业发展,物流市场封锁、垄断、分割问题突出。三是政府在物流业发展中的角色存在缺位现象。作为政府,对全国物流业发展的总体思路还不够明晰,对物流业在国民经济中的地位、发展模式、发展重点、产业体系等重大问题认识不够深入,对物流发展的公共平台建设方面支持力度不够,还存在对国有物流企业的“父爱”情节。要建设成统一开放、公平有序、充满活力、富有效率的现代物流市场体系,需要尽快理顺物流管理体制。

二、物流基础建设不到位

物流基础设施是物流活动的平台、载体、工具,基础设施建设不到位,物流活动很难便捷、高效、低成本。目前物流基础建设不到位表现在:综合交通运输体系建设滞后,物流基础设施布局不合理,综合运输通道和交通枢纽节点布局不完善;航空货运网络布局不合理,国内航空货运转运中心、连接国际重要航空货运中心的大型货运枢纽建设进展慢;煤炭外运、“北粮南运”、粮食仓储等重要基础设施建设滞后,存在运输“卡脖子”问题;现代化仓储、多式联运转运等设施仍显不足;物流园区在规划布点、投资渠道、园区管理等方面混乱,全国还没有形成多少成型的、影响较大的、功能完善的物流园区;一些面向全社会的物流公共信息平台无人投资,只能由企业自己运作;大宗商品交易市场、大型中心农产品批发市场、电子商务与网购市场建设滞后;政府对涉及国家储备与市场调节储备、粮食与蔬菜基地建设、城市配送与城际配送、运输体系建设与信息化建设等方面基础建设的投入严重不足。

三、物流接口衔接不够顺畅

物流活动具有地域的大空间性、时间的可延迟性、对象的复杂性、渠道的广泛性、环节的众多性、载体的多样性、信息的海量性等特征,物流活动要顺畅、要便捷、要经济,物流活动的大量接口需要衔接顺畅。目前物流接口在很多方面还不能实现顺畅衔接:一些物流标准陈旧落后,物流技术、信息、服务、运输、货代、仓储、粮食等农产品及加工食品、医药、汽车、家电、电子商务、邮政(含快递)、冷链、应急等物流标准急需修订;一些物流标准存在空缺,如钢铁、机械、煤炭、铁矿石、石油石化、建材、棉花等大宗产品物流标准需要制定;一些物流标准交叉重叠,中国物流与采购联合会发布的《2014版物流标准手册》中,统计在册的各类物流标准数量多达794项,但其中标准交叉重叠现象严重,大部分使用率过低,适合企业使用的标准不多;一些物流设施设备标准化建设步伐太慢,如仓储和转运设施、运输工具、停靠和卸货站点的标准化建设需要加强,托盘、集装箱、集装袋等标准化设施设备需要推广;一些物流标准没有与国际很好接轨;一些企业缺乏实施物流标准化的动力;一些物流基础设施的配套性、兼容性较弱;一些运输方式难以进行合理分工和有效

衔接,综合交通运输体系尚未完全形成;一些物流地方保护、部门封锁比较严重,“关卡”重重;一些物流基础设施建设缺乏衔接与协调;一些物流服务缺乏基本标准;一些物流管理软件缺乏接口标准;一些商流、物流、资金流的通道没有实现互联互通。

四、物流技术水平不高

技术是物流活动高效化的平台和手段,但目前物流技术整体水平还不高。物流核心技术和装备研发、关键技术装备产业化、物流企业对先进适用技术和装备采用的力度还很不够;食品冷链、医药、烟草、机械、汽车、干散货、危险化学品等专业物流装备的研发进展缓慢;标准化、厢式化、专业化的公路货运车辆运用还较少,栏板式货车还在广泛使用;集装技术、单元化装载技术、托盘化单元装载、大吨位厢式货车、甩挂运输、网络化运输等运输技术和方式还未得到有效推广和实施;货物跟踪定位、无线射频识别、可视化技术、移动信息服务、智能交通和位置服务等关键技术有待攻关;条码和智能标签等标识技术、自动识别技术及电子数据交换技术应用不广泛;物流信息编码、物流信息采集、物流载体跟踪、自动化控制、管理决策支持、信息交换与共享等领域的物流信息技术有待推广;全球定位系统(GPS)、地理信息系统(GIS)、道路交通信息通信系统(VICS)、不停车收费系统(ETC)、智能交通系统(ITS)等运输领域新技术有待开发和利用;北斗导航、物联网、云计算、大数据、移动互联等技术在产品追溯、在线调度管理、全自动物流配送、智能配货等领域的应用有待推广;物流企业创新动力不强,研发投入低,商业模式创新、组织创新、技术创新、管理创新等滞后,尚未进入以创新引领的发展阶段。这其中不少物流技术具有一定的公共产品性质,需要政府加大对研发、应用和推广的支持力度。

五、物流环境负面效应突出

物流活动需要消耗一定的资源,需要消耗大量能源,需要使用大量工具和载体,已经给环境带来了严重的负面效应。例如,物流活动带来了严重的空气污染和能源消耗。根据国际经济合作与发展组织统计,全球二氧化碳排放有25%来自交通运输业。目前,中国道路货运业有60多万家运输企业,600多万户运输业户,1400多万名货车驾驶员,道路货运量占货运总量大约75%,道路运输业所耗成品油占全国成品油消耗总量的30%以上。中国道路货运业“多、小、散”,运输方式、运输工具比较落后,造成了严重的空气污染和能源消耗。物流活动还带来了严重的资源浪费。我国包装物、废旧电器电子产品等生活废弃物,报废工程机械,农作物秸秆,消费品加工中产生的边角废料等有使用价值的废弃物的回收物流发展严重不足。城市生活垃圾里有超过1/3是包装性垃圾,包装废弃物体积占固体废弃物的50%,每年废弃价值达4000亿元。可以说,物流活动环境灾难问题日益突出。