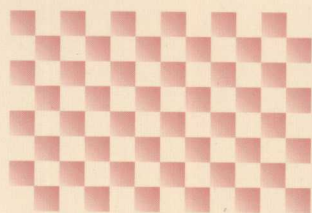


唐忆文◎著



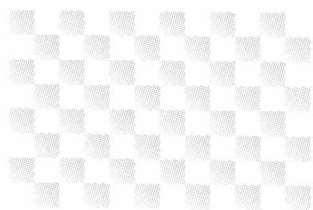
上海现代物流 产业发展研究


Shanghai
Xiandaiwuliuchanye
fazhanyanjiu



上海社会科学院出版社

唐忆文◎著



上海现代物流 产业发展研究

Shanghai
Xiandaiwuliuchanye
fazhanyanjiu



上海社会科学院出版社

图书在版编目(CIP)数据

上海现代物流产业发展研究 / 唐忆文著. —上海:上海
社会科学院出版社, 2008

ISBN 978-7-80745-419-9

I. 上… II. 唐… III. 物流—产业—经济发展—研究—
上海市 IV. F259.275.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2008)第 103138 号

书 名 上海现代物流产业发展研究

作 者: 唐忆文

责任编辑: 陈 军

特约编辑: 王国平

封面设计: 闵 敏

出版发行: 上海社会科学院出版社

上海淮海中路 622 弄 7 号 电话 63875741 邮编 200020

<http://www.sassp.com> E-mail: sassp@sass.org.cn

经 销: 新华书店

印 刷: 上海社会科学院印刷厂

开 本: 640 × 960 毫米 1/16 开

印 张: 13.25

字 数: 200 千字

版 次: 2008 年 5 月第 1 版 2008 年 5 月第 1 次印刷

ISBN 978-7-80745-419-9/F · 049

定价: 30.00 元

版权所有 翻印必究

前 言

在开展上海市“十一五”现代物流业发展重点专项规划研究时,根据上海城市特点我们提出了上海现代物流发展的三大重点领域——口岸物流、制造业物流和城市配送物流。其后在开展专题研究时,我们进一步发现,不同的物流领域其内涵、发展条件、发展重点都是不同的,由于没有直接可以借鉴的资料,在研究过程中我们往往从概念、定义等基础内容起步,并结合上海实际提出发展方向、目标、思路和建议等。这些研究心得虽然在课题完成后得到了委托方的认可,但一直很希望能在更广泛的范围内进行探讨,所以就萌生了写作本书的愿望。

本书共分为六章。

第一章,全面构筑一体化物流体系。这是对上海现代物流发展的总体思考。从物流发展现状、存在问题、发展要求入手,提出上海现代物流的发展方向、发展目标、发展重点、空间布局,以及突破口和对策措施。

第二章,保税港政策与上海国际航运中心建设。从分析国内外保税政策和港口物流互动发展的角度切入,提出用好用足并放大洋山保税港区政策来推进上海国际航运中心建设的对策措施。

第三章,加快上海国际航空货运枢纽建设。从分析国际航空货运枢纽形成条件入手,通过比较分析,提出上海建设国际航空货运枢纽的发展目标和思路,特别是对上海国际航空货运枢纽的核心区域——机场西货区的发展提出了切实可行的操作建议。

第四章,推动上海城市配送物流发展。从研究城市配送的概念和特点入手,提出上海城市配送物流的发展目标和发展方向,以及促进城市配送物流发展的政策导向,并根据上海的特点提出了以货运管理为突破口来推进城市配送物流发展的举措。

第五章,促进长三角区域物流一体化发展。对长三角物流产业

发展现状、长三角物流一体化发展中存在的问题进行了分析,并提出了长三角物流一体化发展的思路和对策措施。

第六章,国外物流发展经验借鉴。分地区物流发展、机场物流发展、港口物流发展和物流政策发展四个部分对国外物流发展的经验进行了梳理和总结。

本书的特点是实证性较强。由于研究水平有限,不成熟和不准确的地方,希望能够得到读者的批评指正。

唐忆文

2008年3月

目 录

前言	1
第一章 全面构筑一体化物流体系	1
一、迎接一体化物流时代	1
(一)及时供货制	1
(二)供应链管理	1
(三)一体化物流	2
二、国内外物流产业的发展状况	4
(一)国内物流发展状况	4
(二)国外物流发展状况	5
三、上海现代物流业的发展状况	8
(一)发展成绩	8
(二)发展瓶颈	10
四、上海现代物流业的发展要求	13
(一)争夺亚洲枢纽港地位对上海物流业发展 的要求	13
(二)建设“四个中心”对上海物流业发展的要求	14
(三)推进长三角一体化进程对上海物流业发展 的要求	16
五、上海现代物流业的发展目标:全面构筑一体化 物流体系	17
(一)发展方向	17
(二)发展原则	18
(三)发展目标	19
六、上海现代物流业发展的重点领域和空间布局	21
(一)重点领域	21
(二)空间布局	22

七、上海现代物流业发展的突破口	24
(一)以公共信息平台为抓手,加紧推进物流信息 化发展	24
(二)以交通设施网络化为抓手,加紧推进物流网 络化发展	26
(三)以构建保税物流体系为抓手,加紧推进物流 国际化发展	26
(四)以引进和培育相结合为抓手,加紧推进物流 社会化和专业化发展	27
 第二章 保税港政策与上海国际航运中心建设	28
一、国际航运中心的发展趋势与主要标志	28
(一)国际航运中心的功能演进	28
(二)现代国际航运中心的标志	31
二、自由港政策与国际航运中心建设	33
(一)自由港的内涵与特征	33
(二)自由港的类型	35
(三)自由港政策对建设国际航运中心的意义	36
(四)自由港的案例	37
三、我国保税模式的创新与发展	41
(一)我国保税模式的发展历程	42
(二)保税模式与港口互动发展的案例	48
四、保税港政策与上海国际航运中心建设	52
(一)洋山保税港区政策的拓展重点	52
(二)洋山保税港区政策对上海建设国际航运中 心的影响	54
 第三章 加快上海国际航空货运枢纽建设	56
一、国际航空货运枢纽的概念和条件	56
(一)枢纽机场的概念与类型	56
(二)国际航空货运枢纽的形成推力和构成要件	59

二、上海建设国际航空货运枢纽的背景	63
(一) 上海建设国际航空货运枢纽的重要意义	63
(二) 国内外航空货运枢纽的竞争态势	69
三、上海建设国际航空货运枢纽的 SWOT 分析	73
(一) 优势(Strengths)	73
(二) 劣势(Weaknesses)	75
(三) 机遇(Opportunities)	77
(四) 威胁(Threats)	79
四、“十一五”时期上海建设国际航空货运枢纽的 目标与战略	83
(一) 总体目标	83
(二) 功能目标	84
(三) 战略思路	87
五、对上海国际航空货运枢纽核心区域的开发设想	91
(一) 浦东机场西货运区的概况与发展条件	91
(二) 浦东机场西货运区的功能定位与布局	92
(三) 浦东机场西货运区的开发设想	95
 第四章 推动上海城市配送物流发展	96
一、城市配送物流概述	96
(一) 城市配送物流的产生	96
(二) 城市配送物流的特点	98
(三) 城市配送物流的作用	100
(四) 城市配送物流的类型	100
二、上海城市配送物流的现状与问题	101
(一) 基本情况	101
(二) 问题分析	103
三、上海城市配送物流的发展目标与方向	108
(一) 发展目标	109
(二) 发展方向	109
四、促进上海城市配送物流发展的政策导向	110

(一)健全和完善中心区道路货运政策	110
(二)加紧规划若干城市配送物流基地	112
(三)尽快启动托盘标准化的实施进程	113
(四)积极鼓励自动化仓储设施的建设	115
(五)大力推动配送物流的信息化建设	116
(六)切实发挥上海物流行业协会职能	117
五、以货运管理为突破口,促进上海城市配送物流	
 发展	117
(一)加紧调整货运通行政策,规范配送物流市	
场秩序	118
(二)规划建设配送物流基地,提高配送物流运	
作效率	120
(三)加强货车停靠装卸管理,减轻配送对交通	
的影响	121
(四)实施企业资质认定管理,培育品牌配送物	
流企业	122
(五)制定货运车辆技术规范,优化配送物流车	
辆结构	123
(六)适应配送物流发展趋势,引导货运出租平	
稳转型	124
第五章 促进长三角区域物流一体化发展	126
 一、长三角地区物流产业的现状	126
(一)总体概况	126
(二)交通基础设施	132
(三)物流信息设施	135
(四)物流园区建设	136
(五)物流企业发展	137
 二、长三角物流一体化中存在问题与制约因素分析	137
(一)条块分割严重	137
(二)物流基础设施和装备技术水平较低	138

(三) 信息化水平有待提高	139
(四) 物流人才匮乏	140
(五) 专业化、社会化程度不高	140
三、长三角物流一体化的发展思路	141
(一) 推进长三角物流规划对接	141
(二) 推进长三角物流通关对接	141
(三) 推进长三角物流信息对接	142
(四) 推进长三角物流政策法规对接	142
四、长三角物流一体化的对策措施	142
(一) 统筹区域物流规划	142
(二) 加强物流资源整合	143
(三) 加强基础设施衔接	143
(四) 加快物流标准化建设	144
(五) 构建区域物流信息平台	145
(六) 加强专业人才培养	146
(七) 建立制度化的协调管理机制	146
(八) 提高物流行业协会的地位和作用	147
(九) 完善物流一体化政策法制环境	148
 第六章 境外物流发展经验借鉴	150
一、地区物流发展案例	150
(一) 欧洲	150
(二) 美国	157
(三) 日本	162
(四) 新加坡	166
二、机场物流发展案例	171
(一) 德国法兰克福机场	171
(二) 韩国仁川机场	172
(三) 中国香港赤鱗角机场	174
三、港口物流发展案例	176
(一) 荷兰鹿特丹港	176

(二)比利时安特卫普港	185
(三)德国汉堡港	187
四、物流发展政策案例——日本	190
(一)《有关流通活动系统化》	190
(二)《有关80年代交通政策的一些探索》	194
(三)《综合物流施政大纲》	197
(四)《新综合物流施政大纲》	198
后记	201

第一章 全面构筑一体化物流体系

一、迎接一体化物流时代

在全球化和信息化的推进下,现代物流从及时供货(JIT)到供应链管理,目前开始进入全新的以网络组织为特征的一体化物流时代。

(一)及时供货制

及时供货制(Just In Time,简称 JIT),是由日本丰田汽车公司在 20 世纪 60 年代实行的一种生产方式,其主要内容是将必要的零件以必要的数量在必要的时间送到生产线,并且只将所需要的零件、只以所需要的数量、只在正好需要的时间送到生产线。这是为适应当时消费需要多样化、个性化而建立的一种生产体系,以及为此生产体系服务的物流体系。在 JIT 生产方式倡导以前,世界汽车生产企业包括丰田公司均采取福特式的“总动员生产方式”,即一半时间人员和设备、流水线等待零件,另一半时间等零件一运到,全体人员总动员,紧急生产产品。这种方式造成了生产过程中的物流不合理现象,尤以库存积压和短缺为特征,导致了严重的资源浪费。丰田公司的 JIT 模式,大大消除了库存,优化了生产物流,减少了浪费。1973 年以后,这种方式对丰田公司渡过第一次能源危机起到了突出的作用,后引起其他国家生产企业的重视。JIT 不仅作为一种生产方式,更作为一种物流模式在日本和欧美物流界得到推行。

JIT 的精髓是以核心生产企业为中心,将提供产品或运输服务等供货方纳入管理范围,并作为物流管理的一项中心内容,从而形成联合力量,赢得竞争优势。

(二)供应链管理

20 世纪 90 年代以来,在市场竞争日益激烈、企业经营“归核化”

和经济全球化的大背景下,美国人 Michael Porter 首先提出了“价值链”的概念,并在此基础上,形成了比较完整的供应链理论。所谓价值链,即商品价值的实现,必须以商品的最终消费为终结,在买方市场中,最终的竞争并不是表现为企业与企业之间的竞争,而是表现在产品的整个供应链之间的竞争,商品价格过高只会削弱整个供应链的竞争力。因此,跨组织的全面物流合作便成为合作共赢的方向。

供应链(Supply Chain)是指企业从原材料和零部件采购、运输、加工制造、分销直至最终送到顾客手中的这一过程被看成是一个环环相扣的链条,它将企业的生产活动进行了前伸和后延。供应链是对 JIT 物流方式的延伸。JIT 方式只是提出了向前延伸,而供应链也包括了分销、服务等后延活动。供应链对上游的供应者(供应活动)、中间的生产者(制造活动)和运输商(储存运输活动),以及下游的消费者(分销活动)同样重视。

供应链管理(Supply Chain Management,简称 SCM),就是指对整个供应链系统进行计划、协调、操作、控制和优化的各种活动和过程,其目标是要将顾客所需的正确的产品(Right Product),能够在正确时间(Right Time),按照正确数量(Right Quantity)、正确质量(Right Quality)和正确状态(Right Status)送到正确地点(Right Place)(即“6R”),并使总成本最小。

供应链管理强调核心企业与相关企业的协作关系,通过信息共享、技术扩散(交流与合作)、资源优化配置和有效的价值链激励机制等方法体现经营一体化。供应链是从系统观点出发,通过对从原料、半成品和成品的生产、供应、销售直到最终消费者的整个过程中物流、资金流、信息流的协调,以此来满足顾客的需要。所以,供应链管理是集成化管理,它更关注商品的流动而不是传统观念的功能分割或局部效率。

(三)一体化物流

在一个供应链上,不可能每一环节都能同时达到利益最大化,很有可能在整体利益最大时,弱化了某一或某几个环节。当这些被弱化的经济实体得不到满意的补偿,就打击了这些环节参与供应链的积极性。针对供应链物流的这一弱点,一体化物流(Integrated Lo-

gistics)的概念开始呼之欲出。

关于一体化物流体系,目前为止没有权威的定义。我们认为,一体化物流体系是供应链管理的进一步延伸和网络化拓展,其更加强调网络中各个关联企业的协调性,核心企业在网络中的作用,以及专业化分工在物流网络中的价值效应。同时,一体化物流体系也包含了政府等非供应链上的参与者。事实上,政府在推进现代物流业发展方面的权威作用是十分巨大并且不可取代的,因为现代物流强调的是协同,而即便是供应链上的核心企业也很难在整个协同体系上具有绝对的说服力。

在一体化物流体系中,作为被弱化的环节,可以通过同时在不同供应链中提供专业化服务而获得规模经济效益,从而使企业利益总体上不被弱化,并获得较大的生存空间。从企业经济效益上看,它降低了企业物流成本:从社会效益来看,它减少了社会物流过程的重复劳动。显然,不同商品的物流过程不仅在空间上是矛盾的,而且在时间上也是有差异的。要解决这些矛盾和差异,必须依靠掌握大量物流供需能力信息的信息中心。此外,实现一体化物流的另一个重要的条件,就是要有大量的企业参与并且有大量的商品存在,这时企业间的合作才能提高物流效益。同时,产品配送方式的集成化和标准化等问题更是不能忽视的。

实现一体化物流,首先要有一批优势物流企业与生产企业结成共享市场的同盟,把过去那种直接分享利润的联合发展成为优势共享市场的联盟,进而分享更大份额的利润。同时,优势物流企业要与中小型物流企业结成市场开拓的同盟,利用相对稳定和完整的营销体系,帮助生产企业开拓销售市场。这样,竞争对手成了同盟军,物流网络就成为一个生产企业和物流企业多方位、纵横交叉、互相渗透的协作有机体。而且由于先进信息技术的应用,当加入物流网络的企业增多时,物流网络的规模效益就会显现出来,这也促使了社会分工的深化,“第三方物流”的发展也就有了动因,整个社会的物流成本会由此大幅度地下降。

一体化物流的核心就是物流网络,而物流网络能发挥规模经济作用的条件就是标准化和模块化。

二、国内外物流产业的发展状况

根据国家有关规定,从2004年7月20日起,外商投资的物流企业可以在上海在内的7个省市经营相关的物流业务。允许境外投资者采用中外合资、中外合作的形式投资设立外商投资物流企业;允许境外投资者采用中外合资、中外合作形式投资经营国际流通物流、第三方物流业务。按照中国加入世贸组织后的承诺,2005年中国的服务业已经全面对外开放,物流业也已经对外开放,这是该产业发展的一个转折点,中国物流业的发展也逐步走上了快车道。

(一)国内物流发展状况

在融入全球经济体系和产业分工的客观要求下,国内许多区域和城市都在大力推动现代物流业发展。

1. 物流规划纷纷出台

长江三角洲、珠江三角洲和环渤海等地区在物流发展规划方面相对超前。江苏省出台了2002-2010年物流发展规划,提出建设四大物流枢纽,建成14个物流园区;浙江省出台了现代物流发展纲要,提出以现代物流业为国民经济增长点,总体水平接近中等发达国家;南京、宁波、扬州、无锡相继出台物流发展规划。广东省制定物流业2005年发展规划,确定物流发展重点和原则;福建省出台了推动流通现代化的意见,其中包含了相应的物流发展内容;广州市制定了物流发展实施纲要,提出建成中国南方国际现代物流重心的战略目标;深圳发布了“十五”及2015年物流发展规划,提出三步走的物流发展方针。北京市完成了物流系统规划,提出物流发展战略与目标。天津制定了物流发展纲要,提出发展国际物流、国内物流和物流基础设施建设的方案。

2. 物流产出快速增长

来自中国物流与采购联合会的统计数据显示,物流业对经济发展作用进一步增强。2005年我国社会物流保持了快速增长的局面,全国社会物流总额为48.1万亿元,同比增长25.2%;国内物流业实现增加值12140亿元,同比增长12.7%,占当年GDP的6.7%;社会

物流总成本为 33860 亿元,同比增长 12.9%;社会物流总成本与 GDP 的比例为 18.6%,比上年下降 0.2 个百分点。

3. 物流主体不断壮大

加入世贸组织以来,我国本土的物流企业取得了长足进步,国内目前注册从事物流行业的本土公司超过 1 万家。从政府层面上说,现代物流已经成为国家重点发展的产业之一,物流项目的技术改造也首次列入国债贴息的行列;从企业层面上说,跨国公司的大举进入,使得国内物流市场的需求得以扩展,现代物流业的理念也在我国得到较快推广,促进了国内物流企业的重组整合与管理水平的提高。

4. 物流市场日益开放

外资、外贸加速发展,带来了新的物流理念和需求,建立现代物流体系已成为我国物流加快发展的重要因素。从 2004 年 12 月 11 日起,我国履行入世承诺,在公路货运、仓储、海上班轮运输和船舶代理等方面进一步放宽外商准入条件,我国物流迎来国际化竞争的新时代。大多数外资物流企业进入我国以后,都有比较快的发展,许多企业取得了高增长、高回报。在华业务的快速发展和投资环境的改善,使外资物流企业普遍看好我国市场。同时,越来越多的跨国物流和供应链管理专业服务商把目光转向我国国际物流市场,在物流地产、物流信息、物流保险等相关领域,也都可以看到外资的踪迹,一个全方位的开放时期已经来到。

5. 物流成本亟待下降

物流业越发达,物流成本越低,物流总成本在 GDP 中的比例就会越低,同时制造业的成本也就会降低。2000 年美国的物流成本占其 GDP 的比例是 10%,而 1980 年这一比例为 15.7%;而目前,我国的物流成本占 GDP 的比例约在 20% 左右。目前,我国货运时速平均只有 50 公里,而每年因包装造成的损失达 150 亿元,野蛮装卸、运输途中损耗等因素造成的损失达 500 亿元。正是这种巨大的差距,给世界物流业在我国拓展业务留下了空间。

(二) 国外物流发展状况

随着物流内涵的不断扩展,物流管理手段、技术均在不断地改善和提高,缩短物流时间、节省物流费用、提高物流效率、促进物流

组织合理化是经济发达国家物流发展的共同特征。为了实现物流对国民经济发展提供有效支持的目标,物流业较为发达的西方国家,在政府和社会力量的推动下,以现代化物流基础设施规模、质量的提高和第三方物流企业的发展为中心,使物流业发展水平不断提高。目前,欧美发达国家物流业规模已超过高技术产业而成为新的经济拉动因素。从物流成本看,2001年美国物流成本占GDP的比重从2000年的10.2%下降至9.5%,日本为14%,英国为10.6%,法国为11.1%,意大利和荷兰均为11.3%,德国为13%,西班牙为11.5%,均低于世界平均水平,居世界领先地位。从发展经验来看,其主要是:

1. 政府高度重视

各国特别是我国周边的国家和地区,均把发展物流作为提高本国经济竞争力的重要措施来规划。日本内阁会议2001年通过《新综合物流实施大纲》,除了继续建设高效的物流基础设施(重点是降低港口费用)以提高日本产业的国际竞争力外,还提出要解决环保问题和建立循环型社会等与物流有关的新课题。在建设物流园区过程中,政府对参与物流园区建设的企业提供政策优惠,并积极为物流园区进行相关配套设施的建设,统一规划物流园区内的交通、道路、绿化、教育、娱乐设施等项目,形成齐全的服务功能和良好的生态环境。韩国起草的物流发展五年规划要求到2006年,企业的物流开支占企业收入比重将从目前的12.5%下降到9%,使韩国成为东北亚转运枢纽。澳大利亚政府2002年推出《货物运输行业行动纲要》,目的是搭建一个长期的、参与性强的计划和财务框架,对全国陆地交通网络进行整体开发。

2. 搭建信息平台

随着信息技术的不断发展,互联网和电子商务应用的广泛普及,大大降低了国际贸易和国际物流的运营成本,使国际物流得以长足发展。目前,国际物流的效率在很大程度上取决于新兴信息技术的应用程度,其发展趋势是建立智能化运输系统,将运输仓储电子化管理过程与网络财务支持系统、电子商务融为一体。目前对于现代物流业发展来说,物流信息平台的建设与物流基础设施的建设