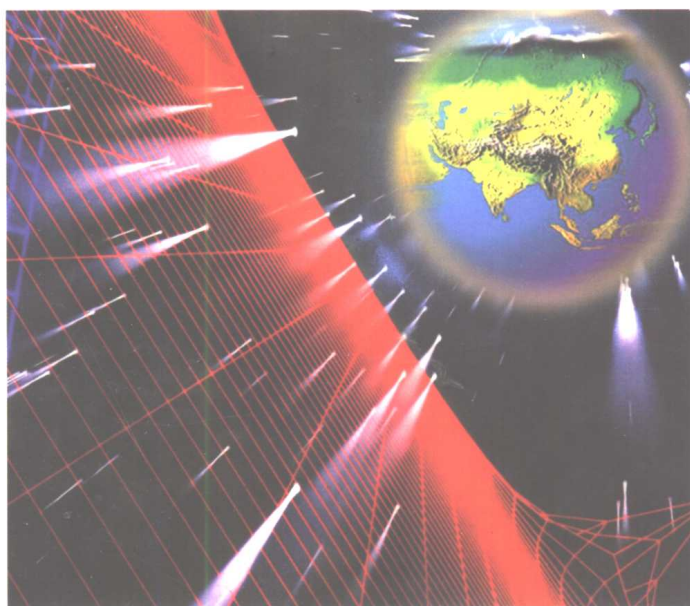


中国现代物流研究

张声书 佐伯弘治(日) 主编



中国物资出版社

中国现代物流研究

主编 张声书 佐伯弘治(日)

中国物资出版社

图书在版编目(CIP)数据

中国现代物流研究/张声书主编.-北京:中国物资出版社,
1998.1

ISBN 7-5047-1438-0

I. 中… II. 张… III. 物资管理-研究-中国 IV. F259.23

中国版本图书馆 CIP 数据核字(98)第 08427 号

中国物资出版社出版发行

(北京市西城区月坛北街 25 号 邮编 100834)

全国新华书店经销

北京市白河印刷厂印刷

开本:850×1168 毫米 1/32 印张:17.75 字数 440 千字

1998 年 1 月第 1 版 1998 年 1 月第 1 次印刷

ISBN 7-5047-1438-O/F • 0516

印数:0001—3000 册

定价:40.80 元

前 言

《中国现代物流研究》是由中国北京物资学院和日本流通经济大学流通问题研究所共同进行研究的成果。

物流是当代社会经济发展中越来越引人注目的重大问题之一。中国在其经济持续、高速、稳定地发展过程中,也以极大的兴趣关注自身物流事业的发展。因此,中、日两所高等院校于1993年5月共同拟定了中国现代物流研究计划。为了搞好这项研究,中、日两国学者对中国物流问题进行了深入的调查。

日本流通经济大学在1993年9月,以学长佐伯弘治先生为团长,率有关专家、教授赴中国进行了访问。参观了天津的港口设施、仓库及若干企业,到新疆维吾尔自治区考察了当地的物流实态。在北京曾多次和中国社会科学院、国内贸易部中国物资经济研究所、中国物资流通协会、国家计划委员会综合运输研究所的同行进行了探讨。次年,又派数名学者再次到中国进行了补充调查。中国北京物资学院组织了10几名教授、副教授广泛深入地开展了调查研究,获取了有关实际情况和翔实的资料。日本流通经济大学流通问题研究所的研究成果已于1995年9月以《中国现代物流研究》论著(日文版)正式出版。该书在日本同行中引起了较好的反响。在这次中文版《中国现代物流研究》一书中包括了日本学者的这一部分研究成果。

《中国现代物流研究》一书,旨在通过中、日两国学者的合作,运用现代物流的理论和方法,对中国物流的历史、现状的研究,提出一些在中国由计划经济转向社会主义市场经济的过程中,中国现代物流建设进一步改善的建议和总结。因此,它同研究一般理论

的物流学和教科书相比,具有较强的实践性和针对性。《中国现代物流研究》对物流的各形态(如铁路、公路运输、水运、空运、仓储、包装);各行业的物流(如农业物流、工业物流);不同产品的流通(如煤炭、钢材、木材、水泥、农产品)等进行了考察和研究。同时,对影响物流的政治、经济、教育、法规等内容也进行了专题论述。因此,《中国现代物流研究》具有研究比较广泛、具体、系统、深入的特点。它尽管是中、日两校学者共同努力的研究成果,但由于中国物流问题的复杂性和广泛性,因此,其看法和建议不尽切中要义。如果《中国现代物流研究》在中国社会主义市场经济条件下,对推动中国物流事业的发展有一定的参考价值,我们将感到无比欣慰。但这里必须指出,由于两国学者所生活的社会形态不同,因此,在某些观点和看法上都有差异,为了保持研究成果的完整性,仍按原样出版献给读者。

本书由张声书[中]、佐伯弘治[日]主编。

本书中,日本学者的论文稿,由邬跃和关权翻译成中文;在本书出版过程中童年成做了大量的组织和编务工作;在本书调查研究过程中罗新东做了精心组织和周密安排;本书的出版得到张声书的弟子乔长军的慷慨赞助,在此一并表示谢意。

值本书出版之际,对这个研究项目支持过的单位和个人,表示衷心地致谢。

编 者

1997. 12

目 录

前 言

第一章 中国现代物流概论 ····· 张声书 王选庆 侯建伟	(1)
§ 1 中国物流业在国民经济中的地位和作用	(1)
§ 2 中国物流业的历史与现状	(7)
§ 3 中国物流管理体制	(13)
§ 4 中国物流法规	(19)
第二章 加速发展的中国经济法和物流 ····· 佐伯弘治(日)	(26)
§ 1 社会主义市场经济	(26)
§ 2 市场经济化和契约法的建设	(31)
§ 3 物流的现状和课题	(34)
§ 4 急速发展的物流法规建设	(38)
第三章 中国经济与物资流通的展开 ····· 山野边义方(日)	(43)
§ 1 市场经济化与物资流通	(43)
§ 2 经济增长与物资流通	(46)
第四章 中国铁路发展概况及前景 ····· 陈梅君	(56)
§ 1 中国铁路发展概况	(56)
§ 2 中国铁路发展规划与前景	(70)
第五章 中国铁路运输 ····· 山野边义方(日)	(76)
§ 1 运输结构与铁路	(76)
§ 2 铁路运输的展开	(78)
§ 3 铁路运输的各种问题	(84)
第六章 中国交通运输总貌 ····· 王之泰 魏佳黛	(87)
§ 1 海运	(87)

§ 2 集装箱	(92)
§ 3 公路交通	(102)
§ 4 河运	(106)
§ 5 港口	(113)
第七章 中国的公路运输 山野边义方(日)	(123)
§ 1 公路运输的展开与各种问题	(123)
§ 2 汽车货物运价	(125)
第八章 中国的水路运输 市来清也(日)	(129)
§ 1 中国水路运输概要	(129)
§ 2 国际水路运输	(133)
§ 3 国内水路运输	(170)
第九章 中国的港口 市来清也(日)	(177)
§ 1 中国港口概要	(177)
§ 2 港口的经营管理	(181)
§ 3 港务管理机构和港口业务	(184)
§ 4 港口收费	(187)
§ 5 与国际货物流通有关的地区和设施的建设	(193)
§ 6 主要海港概况	(194)
§ 7 河流港口概要及主要港口	(212)
第十章 中国的航空运输 山野边义方(日)	(228)
§ 1 航空行政与航空事业	(228)
§ 2 航空企业	(232)
§ 3 航线网	(234)
§ 4 飞机场	(237)
§ 5 推进民用航空改革	(238)
第十一章 中国仓储业 陈梅君	(241)
§ 1 中国仓储业发展概况	(241)
§ 2 中国仓储业的特点	(248)

§ 3 中国仓储业的发展趋势	(253)
第十二章 中国的仓库	市来清也(日)(257)
§ 1 中国仓库概要与种类	(257)
§ 2 中国的物资储运业	(261)
§ 3 中国物资储运总公司及天津公司	(270)
§ 4 专业公司所属仓库概况	(275)
§ 5 中国仓库业面临的课题	(277)
第十三章 中国农业物流	曹佩文(279)
§ 1 农业物流	(280)
§ 2 发展农业物流的意义	(286)
§ 3 中国农业物流的现状	(289)
§ 4 影响中国农业物流发展的因素	(298)
§ 5 开发中国农业物流的措施	(307)
第十四章 中国物流现代化	崔介何(319)
§ 1 中国运输技术的现代化	(320)
§ 2 中国包装技术的现代化	(324)
§ 3 中国仓储技术的现代化	(329)
§ 4 中国物流管理的现代化	(335)
第十五章 关于中国商业的考察	定村礼士(日)(342)
§ 1 中国商业的变迁	(342)
§ 2 考察中国商业应当注意的问题	(344)
§ 3 当代中国商业的特征和动向	(346)
§ 4 对流通改革课题的建议	(370)
第十六章 中国煤炭流通	陈训声 童年成(374)
§ 1 煤炭产销概况	(374)
§ 2 煤炭流通的主要渠道	(378)
§ 3 煤炭流通的主要交易方式	(383)
第十七章 中国钢材流通	陈训声 厉昕(387)

§ 1 概述	(387)
§ 2 钢材的产需情况和流向	(390)
§ 3 改革开放前钢材的流通渠道和交易方式	(395)
§ 4 改革开放以来钢材的流通渠道和交易方式	(398)
§ 5 钢材流通渠道和交易方式发展趋势展望	(404)

第十八章 中国木材流通..... 杨荣芝(408)

§ 1 中国的木材产销概况	(409)
§ 2 中国的木材运输概况	(418)
§ 3 改革开放前的中国木材流通	(421)
§ 4 改革开放以来的中国木材流通	(424)
§ 5 推动中国木材流通事业健康发展的几点看法	(432)

第十九章 中国散装水泥流通..... 孟淑敏 唐华茂(439)

§ 1 引言	(439)
§ 2 中国散装水泥流通的发展	(441)
§ 3 中国水泥物流散装化发展过程中存在的问题	(452)
§ 4 中国散装水泥发展的对策建议	(455)

第二十章 乡镇企业的发展和农产品流通的改革

..... 土屋圭造(日)(461)	
§ 1 中国农村的经济改革	(461)
§ 2 家庭经营承包制的普及	(462)
§ 3 乡镇企业的发展与有关流通部门	(463)
§ 4 农产品流通制度改革与自由化	(470)
§ 5 大钟寺农产品批发市场的发展	(473)
§ 6 农产品流通中的问题和稳定价格对策	(482)
§ 7 农村经济改革与日本	(484)

第二十一章 中国商品流通成本

..... 何元录 王琦 何艳梅(489)	
§ 1 研究商品流通成本的现实价值	(489)

§ 2 中国商品流通成本的历史水平和现状	(491)
§ 3 中国商品流通成本的发展趋势	(496)
§ 4 降低商品流通成本的对策	(498)
第二十二章 中国商品价格 何元录 王琦 何艳梅	(502)
§ 1 对中国商品价格特点的再认识	(502)
§ 2 中国各经济时期主要商品价格和评价	(503)
§ 3 中国主要商品价格发展趋势和稳定价格的对策	(509)
第二十三章 中国的物资流通教育 金子养正(日)	(512)
§ 1 经济发展与产业、就业结构的变化	(512)
§ 2 学校的物资流通教育	(520)
§ 3 物资流通职工的教育	(529)
第二十四章 中国物资流通教育研究	陈宏 周玉新 汪宁 (536)
§ 1 中国物资系统人员素质现状及分析	(536)
§ 2 物资流通教育现状及其分析	(540)
§ 3 加速物流教育的对策	(547)

第一章 中国现代物流概论

§ 1 中国物流业在国民经济中的地位和作用

一、物流概念

物流是由“物”和“流”两个基本要素组成,物流中的“物”指一切可以进行物理性位置移动的物质资料。这类物质资料可以是有形的,也可以是无形的。“物”的一个重要特点是,必须可以发生物理性位移,而这一位移的参照系是地球。固定的设施,不是物流要研究的对象。在此,需要明确以下几个相关的概念。

1. 物资。一般指生产资料,有时也泛指全部物质资料,较多指工业品生产资料。其与物流中“物”的区别在于,它未包括生活资料,这是物流中“物”的很大一块。

2. 物料。是中国生产领域中的一个专门概念。生产企业将最终产品之外的,在生产领域流转的一切材料(不论是生产资料还是生活资料),如燃料、零部件、半成品、外协件以及生产过程中必然产生的边、角、余料、废料及各种废物等统称为“物料”。物料也具有可运动之性质,是物流中“物”的一部分。

3. 货物。是交通运输领域中的一个专门概念。交通运输领域将其经营的对象分为两大类,一类是人,一类是物,除人之外,“物”统称为货物。“货物”既然是交通运输的经营对象,必然具有可运输之性质,但它也只是物流中“物”的一部分。

4. 商品。商品和物流的“物”是互相包含的。商品中的一切可发生物理性位移的物质实体都是物流研究的“物”,有一部分无形商品和“不动产”则不属于此。物流的“物”有可能是商品,也有可能

是非商品。

5. 物品。是生产、办公、生活领域常用的一个概念,在生产领域中,一般指不直接参加生产过程,不进入产品实体,而仅在管理等过程使用的与生产相关的或有时完全无关的物质实体,在这些领域中,物流中所指之“物”,就是通常所称的物品。

总之,物流中所称的“物”,是物质资料世界中同时具备物质实体特点和可以进行物理性位移的那一部分物质资料,无论处在那个领域、那个环节。

物流中之“流”,指的是物理性运动。这种运动也称之为“位移”。很明显,如建筑物、未砍伐的森林、矿体等由于不会发生物理性运动,尽管其所有权会发生转移,但不在物流的研究范畴之中。

上述限定条件的“物”和“流”,加在一起是不是就是物流呢?也不完全是。物流的定义很多,迄今也没有哪个学者的定义天衣无缝,挑不出毛病。大多是各有各的侧重。本书作者认为:物流是物质资料从供给者到需求者的物理性运动,包括处在供给者内部的物理性运动,主要是创造时间价值和场所价值的活动。物流并不是“物”和“流”的一个简单组合,而是经济、政治、社会和实物运动的统一。它有自身的运动规律。物流主要是通过创造时间价值和场所价值来体现的,当然也不排除物流创造一定加工附加价值。

1. 时间价值。“物”从供给者到需求者之间有一段时间差,由于改变这一时间差创造的价值,称做“时间价值”。时间价值通过物流获得的形式有以下几种:

缩短时间创造价值。

弥补时间差创造价值。

延长时间差创造价值。

2. 场所价值。“物”从供给者到需求者之间有一段空间差。供给者和需求者之间往往处于不同的场所,由于改变这一场所的差别创造的价值称做“场所价值”。

物流创造场所价值是由现代社会产业结构、社会分工所决定的,主要原因是供给和需求之间的空间差,商品在不同地理位置有不同的价值,通过物流活动将商品由低价值区转到高价值区,便可获得价值差,即“场所价值”。场所价值有以下几种具体形式:

从集中生产场所流入分散需求场所创造价值。

从分散生产场所流入集中需求场所创造价值。

从甲地生产流入乙地需求创造场所价值。

3. 加工附加价值。有时,物流也可以创造加工附加价值。加工是生产领域常用的手段,并不是物流的本来职能。但是,现代物流的一个重要特点是根据自己的优势从事一定的补充性的加工活动,这种加工活动不是创造商品主要实体并形成商品,而是带有完善、补充、增加性质的加工活动。这种活动必然会形成劳动对象的附加价值。虽然在创造加工附加价值方面物流不是主要责任者,其所创造的价值也不能与时间价值和场所价值比拟,但这毕竟是现代物流有别于传统物流的重要方面。

这里必须指出物流和商流的关系。物流是指实物的流通,即使使用价值的流转;而商流则是指价值的流转,具有所有权转移的基本特征。商流和物流在商品经济条件下,一般是统一的,即商流是物流的前提,物流实现商流。但在一定条件下只存在商流而不发生物流(如建筑物等固定设施的流通)。

二、中国物流业的划分

从物流发展的历史看,物流在国民经济中以一个独立的、综合的业态出现和在企业中以一种独立的、综合的管理形态出现是同步的。物流发展不仅有赖于思想、观念的革新和科学理论的形成,更重要的是物流实业的形成,物流对推动经济发展起着重要作用。

物流业是以物流活动为共同点的行业群体,物流业的主要特点是,它的主体是非物质生产性的,是服务性的,物流业的行业结构如下:

(一)大行业

物流业由四大行业构成

1. 交通运输业。交通运输业不但包括各种不同运输形式的小行业,而且还包含为交通运输起支撑、保证、衔接作用的许多行业。它是物流业的主体行业。

2. 储运业。是以储存为主体的兼有多种职能,包含若干小行业也包括某些和储存联系密切的运输业,所以称做储运业。

从规模上来看,中国储运业远小于交通运输业。中国储运业有五大行业,即军队储运业、物资储运业、粮食储运业、商业储运业及乡镇储运业。

3. 通运业。通运业是货主和运输业之外的第三者从事托运和担当货运委托人的行业。各种运输业除了直接办理承运手续以外,都由通运业从事委托、承办、代办等业务以实现货主的运输要求。在中国这一行业刚刚诞生,尚未达到一定规模,这是物流业中发展较快的一个行业。

4. 配送业。以配送为主体的各类行业,这个行业要从事大量商流活动,是商流、物流一体化的行业。

(二)小行业

大物流业的四大行业下还有许多小行业,其中不少小行业既属于这一大行业,又属于另一大行业,此处不再在大行业下细分小行业,而是将主要行业逐一列出。

1. 铁道运输业
2. 汽车货运业
3. 远洋货运业
4. 沿海船运业
5. 内河船运业
6. 航空货运业
7. 集装箱联运业

8. 仓库业
9. 中转储运业
10. 托运业
11. 运输代办业
12. 起重装卸业
13. 快递业
14. 拆船业
15. 拆车业
16. 集装箱租赁业
17. 托盘联营业

三、物流在国民经济中的地位和作用

物流是国民经济的基础和动脉,物流通过不断输送各种物质产品,使生产者不断获得原材料、燃料以保证生产过程的进行,又不断将产品运送给不同需要者,以使这些需要者的生产、生活得以正常进行,这些互相依赖的存在,是靠物流来维系的。国民经济也因此才得以成为一个有内在联系的整体。

具体来说,物流在国民经济中的地位和作用表现在以下几个方面:

1. 物流是再生产过程中的必要条件和社会生产力的组成部分

(1)生产领域中的物流活动,显然是生产过程的重要组成部分。例如:工厂内通过汽车、专用铁路以及其它运输设备,使生产过程中的原材料、半成品和在制品的位置发生移动,是生产得以进行的重要条件,至于某些生产部门如:煤炭、石油等,其生产过程在很大程度上就是进行运输。毫不夸张地说,如果没有这些物流活动,农业生产就不能顺利地进行。

(2)产品从生产过程生产出来后,必须通过运输、分配、交换,才能到达消费领域。如果没有运输这个中间环节,产品的使用价值

就难以实现,社会的再生产就不可能进行,人民生活的需要也就难以满足。

马克思曾经指出,交通运输是“社会生产过程的一般条件”,经济发达国家工业化发展的过程,有力地说明了这一论断的正确性。无论是 19 世纪美国西部的开发,还是 20 世纪日本经济的起飞,都是优先发展交通、运输,从而打好了发展经济的基础。中国 40 年来的经济建设的实践也充分证明,发展运输与物流业是发展国民经济的基础和先决条件。

2. 物流保证了社会产品的提供并创造了国民收入

物流一般不创造新的物质,不增加社会产品的总数量,但却是社会产品生产过程中所必需的生产劳动。如果是生产过程的运输,则运输工人、运输设备直接参与物质产品的创造过程;如果是流通过程的运输,则它是一个必要的、追加的生产过程。产品经过物流环节虽然其使用价值没有发生任何变化,但是由于运输过程中消耗的生产资料价值以及运输职工新创造的价值追加到产品的价值中去,使产品的价值量增加了。

3. 物流确保了社会正常的生活和工作秩序

物流活动是社会赖以存在和发展的必要条件之一,特别是随着现代化社会经济的发展,没有发达的物流业,社会生产活动、人们的正常工作和生活简直无法想象。虽然现代化的信息流将会减少依赖交通运输系统,而更多地靠现代化的通信设备,但目前信息载体还有相当部分是信函、报刊、杂志和其他印刷品,而这些均由交通部门处理。可见,没有完善的交通运输系统,社会就会象人患消化不良、水肿甚至血栓等病态一样,不能正常运转。

4. 物流占用、耗费了大量的社会资源

物流业不但占用了大量的社会劳动力,而且消耗了大量的社会资源,运输费用在生产费用中占有很大比重。例如,中国火力发电工业的发电成本中,燃料的运输费用约占 1/3 以上。在商品流通

费用中,比重最大的也是物流费用。物流业的发展,有赖于国民经济其它部门的发展,反过来又促进其它部门的发展。据统计,中国运输业职工占全国职工的7%左右,运输业拥有的资产占全国国有企业固定资产总值的18%。40年来,运输业的基本建设投资占全国基建投资总额的1/6。这些事实有力地说明了物流业在国民经济中举足轻重的地位。

5. 物流增强国家的国防力量

在战时,无论武器装备何等精良,但若不及时送到前线,就不可能发挥应有的作用。因此,运输线路的通畅程度,特别是铁路和汽车运输的能力对国防力量至关重要。运输业平时确保社会经济的发展,战时则可用于国防的需要,充分保障兵力的调集,武器、弹药和给养方面的后勤支持。历史证明,大力发展物流业,对于国防建设有着重要的作用。

§ 2 中国物流业的历史与现状

一、中国物流业的发展历程

中华人民共和国成立以后,随着经济建设的恢复和发展,中国的物流业也相应地不断发展。概括起来,大体可分为以下四个阶段:

(一)第一阶段 1949—1954 年为创建阶段

这个阶段,是中国国民经济恢复时期,已开始了第一个五年计划(1953—1957)。由于连年战争刚刚结束,中国经济凋敝,百废待兴。1949年与历史上经济最高水平的1936年相比,全国工业总产值下降了一半,其中重工业产值下降70%,农业总产值和粮食产量下降25%。关系国计民生的重要物资产量很低,如钢产量仅为15.8万吨,比历史最高产量下降80%,原煤产量为0.32亿吨,比历史最高产量下降50%;水泥产量为66万吨,比历史最高