

宁波市政府与中国社会科学院合作共建中心
(国际港口与物流研究中心) 年度研究成果
宁波市港口物流应用型人才培养基地学科建设项目成果
宁波工程学院学术专著出版基金资助出版



新时期 宁波物流业发展 重大问题研究

Several Important Issues of the Development of
Ningbo Logistics Industry in the New Era



秦华容 等著



经济管理出版社
ECONOMY & MANAGEMENT PUBLISHING HOUSE

宁波市政府与中国社会科学院合作共建项目
(国际港口与物流研究)
宁波市港口物流应用型人才培
宁波工程学院学术专著



新时期 宁波物流业发展 重大问题研究

Several Important Issues of the Development of
Ningbo Logistics Industry in the New Era

秦华容 等著



经济管理出版社
ECONOMY & MANAGEMENT PUBLISHING HOUSE

图书在版编目 (CIP) 数据

新时期宁波物流业发展重大问题研究/秦华容等著.
—北京: 经济管理出版社, 2012.1

ISBN 978-7-5096-1750-2

I. ①新… II. ①秦… III. ①物流—经济发展—研究—宁波市 IV. ①F259.275.53

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2011) 第 270225 号

出版发行: 经济管理出版社

北京市海淀区北蜂窝 8 号中雅大厦 11 层

电话: (010) 51915602 邮编: 100038

印刷: 北京银祥印刷厂

经销: 新华书店

组稿编辑: 申桂萍

责任编辑: 张 达

技术编辑: 黄 铄

责任校对: 蒋 方

720mm×1000mm/16

17.75 印张 338 千字

2012 年 1 月第 1 版

2012 年 1 月第 1 次印刷

定价: 48.00 元

书号: ISBN 978-7-5096-1750-2

·版权所有 翻印必究·

凡购本社图书, 如有印装错误, 由本社读者服务部
负责调换。联系地址: 北京阜外月坛北小街 2 号

电话: (010) 68022974 邮编: 100836

序

物流业是融合运输业、仓储业、货代业和信息业在内的复合型服务产业，与农业、制造业、商贸业相伴而生，是国民经济的重要组成部分。它涉及领域广，吸纳就业人数多，对于促进生产、拉动消费、繁荣市场具有不可或缺的功能，在优化产业结构、加快经济发展方式转变和提升国民经济竞争力等方面发挥着重要作用。进入21世纪以来，我国物流业规模快速扩大，服务水平明显提高，发展的环境和条件不断改善，为进一步加快发展奠定了坚实基础。

然而，从总体上看，我国物流业发展仍滞后于经济社会发展，还存在一些比较突出的问题。例如，物流效率不高，物流费用占国内生产总值的比重仍高出发达国家1倍左右；物流企业竞争力不强，在企业规模、市场份额、盈利能力、创新能力、企业知名度等方面均与国外优秀物流企业有较大差距；社会物流良性循环的服务体系尚未形成，制造业、农业、商贸业与物流业之间的衔接还存在诸多问题，在一些特殊行业表现尤其突出；物流业与能源、环境之间的矛盾日益尖锐，物流业能耗水平和环境污染物排放量均高于国外。

近几年来，物流业发展面临的形势发生了较大的变化，这些变化给未来一段时间内物流业的发展带来新的机遇和挑战。国际物流企业纷纷进入国内市场，从而使国内物流市场的竞争升级，这迫使我国物流业必须在产业结构、服务体系、设施布局、运作模式上进行优化，意味着我国物流业“转型升级”的关键时期已经到来。同时，新生产模式和消费方式的兴起对物流服务水平提出了更高的要求，节能减排的任务也促使物流业必须在服务方式上进行改革。同时，我们也看到，我国物流业发展越来越受到中央和地方的高度重视，国家相继出台了多项政策，规范、鼓励物流业发展；各级地方

政府也把物流业作为产业结构调整升级的重要方向列入中长期发展规划，并纷纷给予物流业更多的优惠条件。此外，物联网等信息技术的推广应用将给物流业发展提供新的驱动力。

作为国际港口城市和国家级物流节点城市，宁波物流业对长三角地区乃至全国都有着非常重要的影响。鉴于其物流业的重要地位，宁波市政府将物流业作为支柱产业之一给予大力培育发展；与此同时，宁波物流业发展也面临着与全国物流业整体形势类似的机遇和挑战。基于此，宁波国际港口与物流研究中心组织研究人员对宁波市物流业发展面临的重大问题展开研究，以宁波市物流业现代化水平评价为引领，对宁波物流业与制造业联动发展、物流业龙头企业培育、宁波港口供应链发展、“三位一体”港航服务体系建设、智慧物流平台建设、城市配送体系构建、政策体系完善等问题进行了缜密的分析，提出了具有重要参考价值的政策建议。这项课题研究把着眼点放在宁波物流业亟待解决的问题上，围绕这些重大问题开展了大量的实地调研，基于基础数据采用定性与定量相结合的方法进行分析，强调理论与实践的结合，提出的对策建议具有很强的针对性和可操作性。

宁波国际港口与物流研究中心是中国社会科学院与宁波市政府合作成立的一个研究机构。该中心自成立以来，致力于物流和港口相关问题的研究，形成了一批研究成果，为宁波市政府的相关决策提供了有价值的参考。本书也是这一研究团队的一项重要研究成果，我愿为此作序，并期待他们有更多、更有价值的成果问世，成为国内一流的物流专业研究基地。

中国社会科学院研究员、教授、博士生导师
中国区域经济学会副理事长、秘书长

2011年11月于北京

前 言

21 世纪以来，宁波物流业发展迅速，物流基础设施不断完善，物流企业信息化、自动化水平不断提高，宁波在全国乃至国际的物流节点地位日渐显著。近几年，宁波物流业的发展环境也发生了巨大的变化。2009 年 3 月，国务院发布的《物流业调整和振兴规划》将宁波列入全国性物流节点城市；2010 年 5 月，国务院正式批准实施的《长江三角洲地区区域规划》将宁波定位为“先进制造业基地、现代物流基地和国际港口城市”；2011 年全国两会前夕，《浙江海洋经济发展示范区规划》获得国务院批复。新一轮规划、政策的出台既为宁波物流业的发展创造了新的机遇，同时也向宁波物流业提出了新的挑战。

结合国家在新时期对物流业发展的战略定位和宁波在国家物流发展布局中的地位，今后一段时期内，宁波物流系统的顺畅与否，不仅对宁波地区的社会经济意义重大，还对全国物流格局产生重大影响。历经了金融危机的宁波物流企业、物流设施、物流产业，均浮现出一些亟待解决的问题。新时期物流业发展形势的变化将促使宁波物流业在发展方式上做出调整。

本书立足于新时期、新形势下的宁波物流业，就发展过程中迫切需要解决的重大问题展开研究。本书首先对宁波物流业发展的现代化水平进行评价，根据评价结果识别宁波物流业在新的发展阶段需要解决的主要问题，后文围绕这些主要问题分别展开深入研究。在这一思路的引领下，全书共分为八章：第一章对宁波物流现代化水平进行评价；第二章就物流业与制造业联动发展问题开展研究；第三章基于宁波市物流企业发展现状提出了培育龙头物流企业、提升行业竞争力的措施；第四~五章分别就宁波物流业发展的主要依

托——港口物流发展中的主要问题开展研究；第六章着眼于城市物流发展中的关键问题，提出了优化策略；第七章在对“智慧物流”的含义进行解析的基础上提出了智慧物流平台的框架和实施策略；第八章在分析全国物流行业政策变化的宏观背景下，提出了宁波物流政策体系的改进建议。

本研究主要任务由宁波工程学院宁波国际港口与物流研究中心承担，作为宁波市政府与中国社科院合作项目的研究成果，受到了该项目的资助。同时，本研究还获得了宁波工程学院出版资助专项基金和宁波市港口物流应用型人才培养基地学科建设项目的资助，在此一并对资助本研究的机构表示衷心的感谢。

本书由宁波国际港口与物流研究中心秦华容博士负责总体框架设计，各章节研究与撰稿任务由以下具体人员承担：第一章为秦华容、杨铭，第二章为付海威，第三章为秦华容、王任祥、邵万清，第四章为邵万清，第五章为赵亚鹏，第六章为宛岩，第七章为秦华容，第八章为王任祥。全书由秦华容总撰，修改定稿。

本研究的开展过程得到了中国社会科学院工业经济研究所区域经济研究室，尤其是研究室主任、博士生导师陈耀研究员的指导，同时还获得了宁波市现代物流规划研究院的领导与专家以及宁波工程学院各级领导的大力支持，在此表示衷心的感谢。

物流业是一个跨行业、跨区域、跨部门的复合型产业，涉及内容广泛且复杂。本研究仅从宁波的实际出发，选择了几个核心问题展开研究，然限于作者研究水平和研究时间，疏漏之处在所难免，恳请各界专家、读者批评指正。

作 者

2011年12月

目 录

第一章 物流现代化水平评价	1
第一节 概述	1
第二节 现代化理论及相关研究	4
第三节 物流现代化的含义与内容	7
第四节 物流现代化评价指标体系	11
第五节 宁波市物流现代化评价	20
第六节 宁波市物流现代化指标统计办法研究	28
第七节 宁波市物流现代化水平提升对策	33
第二章 物流业与制造业联动发展研究	37
第一节 概述	37
第二节 国内外物流业与制造业联动发展经验借鉴与启示	41
第三节 宁波物流业与制造业联动发展现状及存在问题	45
第四节 宁波物流业与制造业联动发展形势分析与模式选择	53
第五节 宁波物流业与制造业联动发展对策	57
第三章 物流龙头企业评判体系与培育策略	61
第一节 宁波市物流企业发展现状	61
第二节 物流龙头企业的认识与评判	66
第三节 国内外培育物流龙头企业的经验和启示	76
第四节 宁波市培育物流龙头企业的思路与策略	91
第五节 宁波市培育物流龙头企业的政策	96
第四章 港口供应链的构建与协调研究	101
第一节 港口供应链	101
第二节 港口供应链的发展现状	108
第三节 港口供应链的协调机制	110
第四节 港口供应链的协调策略选择	115
第五节 宁波港口服务供应链协调发展策略	132

第五章 “三位一体”港航物流服务体系构建策略	135
第一节 概述	135
第二节 国内外典型港航物流服务体系建设研究	137
第三节 宁波市港航物流服务体系发展现状	140
第四节 宁波构筑“三位一体”港航物流服务体系 优劣势及潜能分析	145
第五节 宁波“三位一体”港航物流服务体系的发展战略	148
第六节 重点任务	150
第七节 保障措施	156
第六章 城市物流配送体系构建策略	163
第一节 城市物流配送的基础理论	163
第二节 宁波城市物流配送的现状分析	169
第三节 宁波城市物流配送的发展趋势	173
第四节 宁波城市物流配送体系的构建	177
第五节 构建宁波城市物流配送体系的措施建议	192
第七章 公共智慧物流信息平台建设与发展策略	195
第一节 智慧物流含义解析	195
第二节 智慧物流建设的主要内容	207
第三节 宁波智慧物流信息平台的需求与供给状况分析	211
第四节 宁波智慧物流信息平台的结构与功能	219
第五节 宁波公共智慧物流信息平台发展对策	227
第八章 促进宁波物流业发展的政策体系	233
第一节 中国物流业政策体系的建设现状及存在问题	233
第二节 国家对物流产业定位与宏观政策趋向	243
第三节 宁波物流业发展相关政策梳理及其评价	246
第四节 宁波物流业政策体系建设	259
第五节 宁波物流政策体系建设中重点政策的建议	264
参考文献	269

第一章 物流现代化水平评价

第一节 概 述

一、研究目的与意义

为了对宁波市物流现代化程度有清晰、定量的描述，明确物流现代化关键影响因素，制定相应政策，提升行业整体发展水平，需要构建科学的评价指标体系，对宁波的物流现代化水平进行评价。同时，为了能连续开展这一工作，需要对数据收集的内容、渠道与方法进行研究，形成物流现代化评价指标统计办法，满足实际工作需要。

物流现代化评价研究的具体意义表现在：

(1) 发挥反映作用，明确物流业发展状况。现代化各项指标最基本的功能是反映功能，通过研读物流现代化统计指标数值的变化，可以明确宁波市物流发展的状况及现代化水平，通过指标体系综合测评，了解物流现代化进程，对加强物流管理工作有重要意义。

(2) 发挥咨询作用，服务科学管理决策。通过物流现代化指标的统计和分析，发掘物流现代化发展的短板因素，有针对性地提出解决措施，可促进全市物流行业的发展。

(3) 发挥引导作用，提升物流发展水平。物流现代化评价指标可以为物流行业向现代化迈进提供一种方向性的参考，通过物流现代化统计、分析与评价，可以引导物流行业按现代化构成要素来提升实力，促进物流资源的配置。物流现代化评价在加深了解现状的同时也可发挥引导的作用，促进物流行业向现代化发展。

二、国内外研究现状

1. 国外相关研究

国外对物流现代化评价的研究多从社会物流的角度出发，重点在物流发展现代化水平对经济、社会发展造成的影响的评价。美国的物流统计与评价集中在交通运输领域和商业物流领域，在运输领域评价对象主要是交通运输系统及其组成部分。美国在运输安全、国家安全、机动性和经济增长、人和自然环境四个领域共制定了 94 项绩效指标来反映其状况；商业物流领域的评价指标主要包括：商业物流系统成本及其占 GDP 比例、货运指数、第三方物流服务提供商的规模、商业库存/GDP 比率、库存/销售比率、分行业的库存/货物销售成本等。英国在其《10 年运输规划》中提出了五项物流评价标准：环境影响、安全、经济、可接入性和整合，并采用运输量指标、气体排放指标、安全伤亡指标、运输延误指标、货运强度指标进行评价。日本政府通过 2001 年制定的《新综合物流施政大纲》力图建立“目标—对策—指标”的评估框架，目的是检验制定的目标和相应对策的实施效果，采用车辆运行技术指标、运输产出指标、运输安全指标、大气污染排放指标等对物流相关活动进行评价。

国外的物流评价都是针对各自面临的问题提出相应的评价指标，有一定的共性，如可持续发展和环境问题、交通拥挤问题、安全问题等；在设计指标体系时注重可量化指标的选取、评价的实际可行性，费用成本类指标占据重要地位。另外，国外物流现代化指标体系的构建和评价是站在物流产业与经济社会发展的高度来审视，更多关注的是物流发展的社会影响。国外在现代化指标数据的收集方面，有较为成熟的制度和办法，主要以运输部门各类运输统计数据为基础，并囊括政府其他部门（如商务部门、劳工统计部门）、物流企业、运输协会、科研机构（如大学、研究所等）等各方团体可以提供的一切数据，为物流评价服务。

2. 国内相关研究

目前，我国在物流现代化评价办法和指标体系方面，尚未出台正式的统计制度，仅有理论界在进行研讨。我国物流业正处在传统物流向现代物流过渡的阶段，物流发展正在向现代化迈进，然而整体上远没有达到较高的水平。理论界对物流现代化评价指标、方法和数据统计办法的研究由于研究对象不同而零散地分布于物流活动的各个领域，从现代物流的某个运作环节（如配送物流现代化）、某个支持系统（如物流信息技术现代化）、某个服务领域（如农业物流现代化、制造业物流现代化）或物流服务企业（如技术装备、管理水平现代化）等不同方面提出现代化评价指标体系和方法。综观当前国内各类物流现代化统计与评价的相关研究，均没有从物流现代化的全方位俯瞰和审视物流服务体系

的现代化程度和构建评价指标体系。鉴于此,本书立足于宁波市城市物流发展角度,在分析物流现代化的构成要素后,从整体上构建评价物流现代化水平的指标体系并进行测评。在获得有效结果后,根据各指标数据来源与现有各种统计工作比较,确定物流现代化评价各项指标的数据收集方法。

三、研究思路与技术路线

1. 研究思路

本书围绕如下思路展开:

(1) 以宁波市物流服务体系为载体,规范研究物流服务体系组成及功能运作,通过开展企业调查问卷、综合专家建议、参考国内外研究成果等方法,确定能反映物流系统各部分现代化水平的评价指标,构建宁波物流现代化评价指标体系。

(2) 以宁波市统计数据为基础,采用综合评价方法建立评价模型,对宁波物流现代化水平进行测评,验证评价指标体系的科学性,并调整体系内的指标设置。

(3) 结合现有物流统计指标及相关行业(如交通运输、仓储等)统计指标内容,调研宁波物流现代化统计指标的数据获取渠道,根据不同的数据提供主体,设计抽样调查、典型调查、报表报送、重点联系企业制度等相应的数据统计办法,形成宁波市物流现代化评价指标数据采集渠道。

(4) 以测评结果为依据,结合现行物流统计办法,研究适合宁波物流现代化评价指标体系的统计办法和制度,提出相应的统计制度改革建议。

2. 技术路线

本书在前人研究的基础上,立足宁波市物流发展环境与现状,以研究结果的科学性和可行性为目标,最终形成评价指标体系和统计办法。技术路线如图1-1所示。

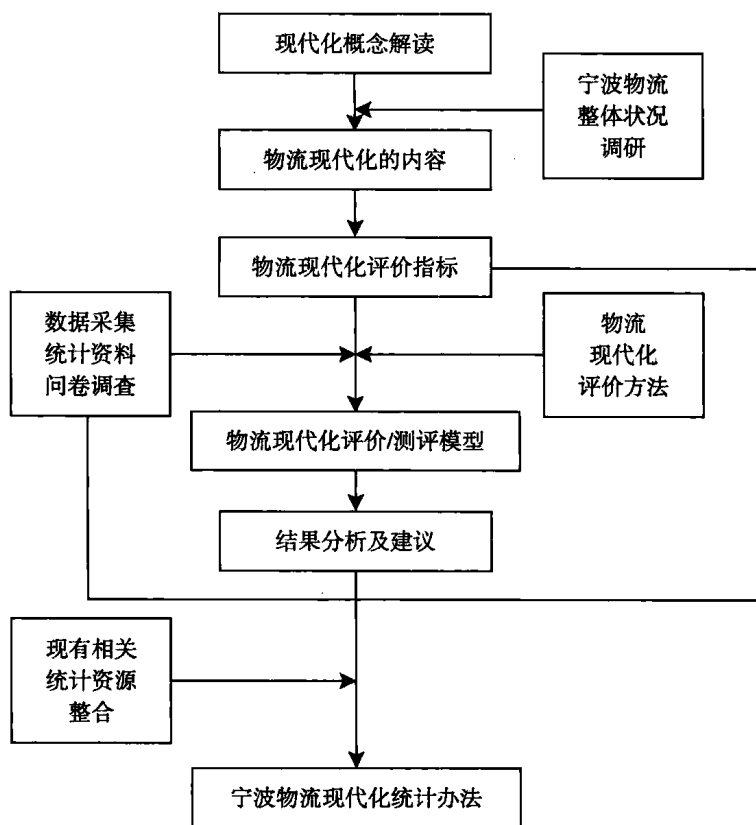


图 1-1 技术路线

第二节 现代化理论及相关研究

一、现代化的含义及理论

1. 现代化的含义

现代化是 18 世纪以来人类文明的一种深刻变化，是现代文明的形成、发展、转型和国际互动的复合过程，是不同国家追赶、达到和保持世界先进水平的国际竞争。现代化是人类文明发展的一种革命性变化，是人类社会不断向更高水准迈进的一个过程和状态。^① 根据中国社科院中国现代化研究中心开展的现

^① 中国现代化战略研究课题组：《中国现代化报告（2010）——世界现代化概览》，北京：北京大学出版社，2010 年版。

代化系列研究结论显示,世界现代化的起点大约为18世纪60年代的英国工业革命,由于现代化是动态发展的,因此目前尚不能确定它的终点。从18世纪60年代到现在,世界现代化可以分为两个阶段、四次浪潮:第一次现代化是以工业化、城市化和民主化为典型特征的经典现代化,第二次现代化是以知识化、信息化和全球化为典型特征的新型现代化;涉及18世纪机械化、19世纪电气化、20世纪50年代的自动化和80年代的信息化四次浪潮。

2. 现代化的各种理论

世界范围内有关现代化的研究形成了不同的理论,概括起来约有10种,分别是:经典现代化理论(20世纪50~60年代),认为现代化是一个从传统农业社会向现代工业社会转变的历史过程,现代性是对现代化结果的一种理论概括;后现代化理论(20世纪70~80年代),把人类社会的发展分为前工业社会、工业社会和后工业社会;生态现代化理论(20世纪80年代),认为生态现代化是现代生态和环境意识引发的世界现代化的生态转型,是现代化与自然环境的一种互利耦合;反思现代化理论(20世纪80年代),认为世界现代化包括普通现代化和反思现代化,普通现代化是从传统社会向工业社会的转变,反思现代化是从工业社会向风险社会的转变,反思现代化是现代化的现代化——“再现代化”;多元现代性理论(20世纪90年代),对现代文化多样性和文化变迁多样性进行理论阐述;第二次现代化理论(何传启,1998、1999),认为人类文明进程包括4个时代和16阶段;依附理论(20世纪60年代),用核心国家和边缘国家的依附关系来解释边缘国家的欠发达现象,并把欠发达归咎于外部原因;世界体系理论(20世纪70年代),用中心—边缘—半边缘地区的依附关系、世界劳动分工和阶级冲突等变量来分析世界体系的历史演变,解释16世纪以来的世界发展史;全球化理论(20世纪90年代),认为全球化是经济、政治、文化、社会和环境等领域进行的、复杂的国际化过程,当国际化超过一定程度后,就进入了全球化;继续现代化理论(20世纪90年代),现代社会的继续现代化包括技术和社会创新,包括容纳、价值普遍化、分化和地位提高的社会变迁机制。有关现代化理论的原理各不相同,其中,对世界和中国现代化进行深入研究并形成较为清晰结论的理论是何传启的第二次现代化理论。

二、中国现代化的理论与现实

中国现代化理论研究具有代表性的专家是中国社会科学院中国现代化研究中心的何传启教授,其提出的第二次现代化理论认为人类文明包括4个时代和16阶段,并利用该理论对世界各国进行了现代化水平测评和分析。第二次现代化理论认为,从人类诞生到21世纪末,人类文明进程的四个时代分别是工具时代、农业时代、工业时代和知识时代,每一个时代都包括起步期、发展期、成

熟期和过渡期四个阶段。现代化指 18 世纪工业革命以来人类文明所发生的一种深刻变化,它发生在不同国家和不同领域。在 18~21 世纪,世界现代化进程可以分为第一次现代化和第二次现代化两个阶段。第一次现代化指从农业时代向工业时代、农业经济向工业经济、农业社会向工业社会、农业文明向工业文明的转变过程和深刻变化;第二次现代化指从工业时代向知识时代、工业经济向知识经济、工业社会向知识社会、工业文明向知识文明、物质文明向生态文明的转变过程和深刻变化。^①

根据何传启教授的研究,中国在 2005 年刚刚进入第一次现代化的成熟期,如果按照过去 15 年的年均增长率测算,中国有可能在 2030 年前后进入第二次现代化的起步期,在 2050 年前后进入第二次现代化的发展期,在 2080 年前后进入第二次现代化的成熟期,在 2100 年前后达到第二次现代化的过渡期。总结中国的现代化进程和特点,可以发现中国的现代化是动态的,终点不确定,是一种后发型和追赶型现代化;第一次现代化和第二次现代化相互交叉,全国已经进入第一次现代化的成熟期,部分区域已经进入第二次现代化,全国的现代化发展水平不平衡。

根据邓小平的“三步走”发展战略,中国现代化建设的第三步战略目标是:在 2050 年前后达到当时的世界中等发达国家水平,基本实现现代化。如果按照 1990~2005 年的年均增长率测算,中国有可能在 2040 年前后达到当时世界中等发达国家水平,有可能提前 10 年左右实现第三步战略目标。但是,由于中国经济发展的地区差异性,各个地区在进入现代化的时期会有所差别。

中国经济社会发展现代化研究的成果为其他方面的现代化研究提供了理论基础,其他各行业的现代化都在经济社会的大背景下推进。

三、宁波市现代化相关战略

宁波市现代化发展战略相关规划包括:国务院在 2010 年 5 月批复的《长江三角洲地区区域规划(2009~2020)》提出到 2015 年,本区域要率先实现全面建设小康社会的目标;到 2020 年,力争率先基本实现现代化;宁波要发挥产业和沿海港口资源优势,推动宁波—舟山港一体化发展,建设先进制造业基地、现代物流基地和国际港口城市。浙江省提出建设现代化的战略部署是到 2010 年率先基本建成全面小康社会;到 2020 年,达到中等发达国家水平,全省基本实现现代化。《宁波市城市总体规划(2006~2020)》提出的发展目标是力争在 2020 年前率先基本实现现代化。发展现代物流业、提升宁波市物流发展现代化水平,不仅是宁波市经济社会持续发展的要求,更是国家层面的发展战略举措。

^① 何传启:《中国现代化报告(2011)——现代化科学概论》,北京:北京大学出版社,2011 年版。

第三节 物流现代化的含义与内容

一、传统物流与现代物流

1. 传统物流与现代物流

根据《中华人民共和国国家标准物流术语 (GB/T18354-2006)》中对物流的解释,物流是“物品从供应地向接受地的实体流动过程。根据实际需要,将运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等基本功能设施有机结合”。这一概念比较全面地阐述了物流的全过程和内容。传统物流一般指产品出厂后的包装、运输、装卸、仓储,在传统物流概念下,物流活动仅被看作是“后勤保障系统”和“销售活动中起桥梁作用”的纽带,此种概念下物流在国外的翻译中为“Physical Distribution”。1985年,美国物流管理协会正式将物流的名称从“Physical Distribution”改为“Logistics”,并将其定义为“物流是以满足顾客需要为目的,对货物、服务及相关信息从起源地到消费地的有效率、有效益的流动和储存进行计划、执行和控制的过程”,此时的概念对应的是现代物流。现代物流不仅单纯地考虑从生产者到消费者的货物配送问题,而且还考虑从供应商到生产者对原材料的采购,以及生产者本身在产品制造过程中的运输、保管和信息等各个方面,全面地、综合性地提高经济效益和效率的问题。因此,现代物流是以满足消费者的需求为目标,把制造、运输、销售等市场情况统一起来考虑的一种战略措施,其基本观念是“以用户为核心”的一种服务理念,其任务是尽可能地降低物流的总成本,为顾客提供最好的服务。

现代物流区别于传统物流,是传统物流在功能、范围、理念、管理等方面的进一步发展;物流现代化是传统物流向现代物流演变的一个动态的发展过程。传统物流与现代物流的区别主要在以下方面:传统物流只提供简单的位移,现代物流则提供增值服务;传统物流是被动服务,现代物流是主动服务;传统物流实行人工控制,现代物流实施信息管理;传统物流无统一服务标准,现代物流实施标准化服务;传统物流侧重点到点或线到线服务,现代物流构建全球服务网络;传统物流是单一环节的管理,现代物流是整体系统的优化。据此,现代物流的主要特征至少应体现出反应快速、功能集成、网络完善、服务全面、作业规范、技术手段先进、追求整体最优等特征。

2. 现代物流与物流现代化的含义

现代物流是以现代信息技术为基础,整合运输、储存、装卸、搬运、包装、

配送、流通加工、逆向物流、客户服务及物流信息处理等各种功能而形成的综合性物流活动模式,其实质是运用现代信息技术、通信技术和物流技术对传统物流流程进行变革、控制和创新。^①随着时代的进步,物流管理和物流活动的现代化程度也会不断提高。因此,现代化是一个永不停止的追赶先进的过程,物流在现代化的过程中参考的标尺因时代的不同而不同,若将一个时期内最先进的物流发展水平作为标杆,则可以测定被研究对象相对此标杆的差距,相对确定其发展的现代化水平。总之,物流现代化没有一个固定的终点,相对于用户的需求和先进者的发展程度,只要能在水平上接近最优者,并同时满足用户的需求,那么,就可以认为物流的发展达到了现代化水平。由此可见,现代物流是物流发展到高级阶段的具体体现,物流现代化是现代物流的基本特点和发展状态,物流现代化的动态含义是指追赶世界先进水平的一个过程,静态含义则是物流发展追求的目标与现时的状态。

二、物流现代化的内容

物流现代化既是物流发展的一个过程,又表明了物流发展的一种状态。物流的发展与社会、经济等各方面的要求要相符,而这些要求又不断地处于变动之中,因此,对物流现代化很难确切地下一个定义,但就目前状况来讲,物流现代化至少应该体现在物流社会化、技术现代化、成本合理化、管理科学化、运行网络化、服务优质化、发展持续化七个方面,只有这几个方面的发展达到一定程度,才能朝物流现代化的要求更近一步。

1. 物流社会化

物流发展的过程就是物流服务社会化的一个过程,从最初的内部自给式物流到剥离非核心业务给专业的第三方物流运作,再到基于供应链管理的第四方物流平台,物流专业化分工不断得到加强,专业化分工向纵深发展为物流服务的社会化发展提供了动力和保障。在国民经济系统中,物流社会化服务发展经历了传统物流服务阶段、现代物流社会化阶段和全社会集成物流服务阶段。在物流社会化发展的各个阶段中,伴随着社会化水平提高的一条内在线索是物流业务的不断剥离和外包,从最初的传统物流到最高阶段的全社会集成物流,外包物流业务的种类也由单纯的物流活动中的某个环节,如仓储、运输、流通加工等,深化到整个供应链的设计和管理,企业只将最核心的业务保留。因此,物流现代化发展的最高阶段与物流服务社会化的最高层次是统一的。

2. 技术现代化

科学技术对提高物流产业生产率的作用不容置疑,从传统物流到现代物流

^① 马俊生、邓永胜:《现代物流与传统物流之比较》,《物流科技》2007年第6期。