

张玉龙 吴玉厚 王维◎主编



创新

沈阳

文集



CHUANGXIN
SHENYANG WENJI



辽宁科学技术出版社
LIAONING SCIENCE AND TECHNOLOGY PUBLISHING HOUSE

第六届沈阳科学学术年会

创新沈阳文集

(C)

张玉龙 吴玉厚 王 维 主编

辽宁科学技术出版社
沈阳

图书在版编目(CIP)数据

创新沈阳文集(A~E 卷)/ 张玉龙, 吴玉厚, 王维主编. —
沈阳: 辽宁科学技术出版社, 2009.8
ISBN 978-7-5381-6036-9

I. 创… II. ①张…②吴… ③王… III. ①社会科学—文
集②自然科学—文集 IV. C53 N53

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2009) 第 142764 号

出版发行: 辽宁科学技术出版社

(地址: 沈阳市和平区十一纬路 29 号 邮编: 110003)

印刷者: 辽宁东联印刷贸易有限公司

经销者: 各地新华书店

幅面尺寸: 210mm × 285mm

印 张: 100

字 数: 2500 千字

印 数: 1~1500

出版时间: 2009 年 8 月第 1 版

印刷时间: 2009 年 8 月第 1 次印刷

责任编辑: 丁冬戈

封面设计: 达 达

版式设计: 晓 东

责任校对: 仲 仁

书 号: ISBN 978-7-5381-6036-9

定 价: 268.00 元(A~E 卷)

编辑联系电话: 024-23285311

E-mail: lkzsb@mail.lnpgc.com.cn

http://www.lnkj.com.cn



张玉龙，辽宁建平人，1954年7月生，博士，教授。现任沈阳农业大学校长，该校国家重点学科土壤学学科带头人；兼任中国土壤学会副理事长、《土壤通报》主编、《高等农业教育》主编。曾先后被评为沈阳市劳动模范和辽宁省优秀专家、全国优秀农业科技工作者；1993年获国务院政府特殊津贴。主持完成国家、省部级科研课题20多项。2000年以来，主持完成的科研项目获辽宁省科技进步一、二等奖各1项、三等奖2项，获沈阳市科技进步一等奖1项；参加完成的科研项目获辽宁省科技进步二等奖2项、三等奖2项；获得国家授权专利6项。出版教材、专著5部，发表学术论文240余篇。研究方向为土壤改良与农业节水、环境保护。



吴玉厚，男，教授，博士生导师，现任沈阳建筑大学校长。中国机械工程学会常务理事；教育部机械设计制造及自动化教学指导分委员会委员；美国机械工程师学会国际会员。2000年获国务院政府特殊津贴，2001年入选辽宁省“百千万人才工程”百人层次，曾先后被评为辽宁省、沈阳市优秀科技工作者、辽宁省优秀专家，沈阳市劳动模范、沈阳市“十大科技英才”、沈阳市科技创新先进个人、“优秀海外学子”和辽宁省攀登学者。主持完成国家自然科学基金资助课题4项，“十一五”国家高技术研究发展计划（863计划）专题课题1项，“十一五”国家科技支撑计划课题1项，获省部级科技进步一、二等奖4项。申请国家专利8项，取得发明和实用新型专利5项，公开出版专著3部，在国内外公开发表学术论文160余篇，其中被三大检索收录40余篇次。



王维，教授，博士。曾任沈阳工业大学副校长。现任沈阳航空工业学院党委书记、院长。中国航空学会常务理事，辽宁省航空宇航学会理事长，辽宁省机械工程学会副理事长。

王维教授多年从事机械制造工艺、精密加工与测量、机械制造自动化技术等领域的研究工作。曾主持和参与了多项科研项目，获奖、获批专利成果十余项，其中《复杂异形螺杆高效加工技术及设备研究》获辽宁省科技进步一等奖；《波纹管加工方法及工艺研究》获辽宁省科技进步二等奖；《叠片式蜗杆型剃齿刀的研制》获辽宁省科技进步三等奖；《一般工科院校培养的人才素质要求与培养模式研究》获辽宁省教改成果一等奖；《齿轮加工与测量教学实践》获辽宁省教学成果二等奖。主编《数控加工工艺及编程》（机械工业出版社）等多部著作和教材。

目 录

经济管理与人文科学

“五点一线”区域经济建设创新思考	刘 慧	3
3PLs 物流技术集成研究	潘 玉 王丽萍	6
备战 2012 年伦敦奥运会中国潜优势项目超常规发展策略研究	李 松	11
从“三鹿奶粉”事件论我国的食品监管法律制度完善	赵娇婷 沈美娇	15
发挥高等院校创新源作用推动沈阳创新型城市建设的思考	孙 雷	18
关于生态经济对促进当代经济又好又快发展的思考	汪 江	22
关于实施绿色工程项目管理的研究	张晓峰	26
金融危机背景下农村金融问题再思考	杨秀萍 郭丽婷	30
金融危机条件下沈阳市装备制造业发展对策研究	郑文范 崔泽田	33
金融危机下激活老工业基地金融生态环境	李 倩 吴 雷	37
辽宁省能源利用效率影响因素探析	高丽峰 万志华 张 献	40
辽宁省农村人力资源开发的问题及对策思考	王 妮 郭 顺	45
农村金融存在的问题及其发展对策	杨 丽	47
全球性金融危机的反思与对我国的启示	孙 健 高丽峰	50
沈北新区城乡空间生态规划研究	赵小汎 代力民	53
沈阳地铁开发的原则与发展思路分析	林艳新 陈云霞	56
沈阳对外开放水平的多维度分析	王桂敏	60
沈阳加速建设成为东北地区中心城市的对策思考	王厚双 于玲玲 刘 冲	63
沈阳经济区体制创新与政策环境研究	曹 萌 高玉侠	67
沈阳农民的文化生活需求及应对措施	赵兴宏 徐晓宁	75
沈阳市发展现代农业对策研究	郑文范 盛春辉	79
沈阳市生产性服务业发展策略研究	王鹤春 王家斌	83
沈阳装备制造业循环经济发展模式研究	刘春芝 赵 烨	86
现代农业推动老工业基地新农村建设的作用与模式选择	邹 丹 李国杰	89
北京奥运视角下体育对当代大学生生活方式的影响	程文广	93
产业集群内企业实施知识管理的价值分析	姜 莹	96
发展现代物流业,完善新型工业化的服务体系	杨隆华 张继东	99
发展循环经济的动力机制研究	李 丹 曹红波	103
服务业 FDI 与沈阳产业结构升级效应研究	刘志中	106

构建物资供应链,促进企业加快发展	陈 重	109
关于进一步加快沈阳市服务外包产业发展的思考	孙莉莉	111
关于农村剩余劳动力转移对策中发展农村教育的思考	相丽辉	114
国际金融危机背景下的就业问题探讨	韩 越	118
基于互动论的生产性服务业与制造业互动发展研究	高丽峰 王兴权 曲丹丹	121
基于专利文献检索的我国伺服电机技术发展浅析	刘 锐 米 欣	124
金融危机成因与对策	王丽萍	128
金融深化与区域经济增长	罗丹程 周 娟	131
金融危机对辽沈地区中小企业融资的影响和对策研究	慕丽杰	133
精品课程建设中创业教育与 ERP 模拟教学研究	卢 颖 赵 榕 刘 斌	137
开拓老年旅游市场 发展老年服务产业	杨 亮 陈晓东	140
辽宁省新农村商业体系构建方式研究	马 萍	143
辽宁现代产业体系发展的路径选择分析	李 斌	146
邻近营销在旅游活动中的应用	韩丽姣 刘志书 戴卫东	149
流程工业科学发展中能源对策分析	温淑芝 逢永亮	152
旅游学的学科发展之初探	王海弘	155
论高校科研团队的建设	赵中洲 时 云 郭 莹	159
论中国循环经济立法及法律体系的构建	沈美娇 赵娇婷	161
农村土地承包经营权流转问题研究	杨乃坤 刘 晶	164
企业网络广告策略及其效果评估	赵 红	167
浅谈沈阳经济区中的“沈阳”意义	张思源	171
浅析中国铁矿石国际定价权	姚 娜	174
浅议高校科协工作与大学生创新能力培养	魏溯华 刘 曦 杨大方 姜 迎	177
区域公共品:辽宁中部城市群可持续发展新视角	刘海莺 张华新	179
全面推进沈阳新农村建设之我见	刘 芙	184
人才创新、科学发展,引领辽宁振兴	宋建设	187
深化科技体制改革 推进国家创新体系建设	乔芳丽 张青山 马 军	189
沈北大学城公共环境景观规划设计研究	荆福全	193
沈阳基于循环经济建设生态工业城市的思考	王家斌 张小梅 韩子君	197
沈阳经济区装备制造业专利行政执法区域协作研究	李 昱 刘筱君	201
沈阳市金融生态环境存在的问题及对策	赵慧娥 王佳佳 郭艳娇 马 源	204
实现全排序的 DEA 法在绿色供应链绩效评价中的应用	王家斌 何延岩 胡丽敏	208
树立以人为中心的管理理念的研究	洪学敏	213
外资并购我省国有企业股权定价问题研究	王德武 张 钰	215
文化创意产业与沈阳创新型城市的建设	张冬梅	218
我国境外投资企业目标定位与对策研究	王丽萍	221
在新农村建设中农民队伍的分化	曹延涵	224

目 录

整合产业优势资源,打造“辽宁”区域品牌	田 宇	226
知识产权保护与技术创新的关系研究	万志华 高丽峰 宋连成 王 赫	230
如何在生产运营中实现“零缺陷”质量管理的探究	洪学敏	233
现代图书馆管理的新理念	张雪松	236
企业创新型人才激励研究	戴卫东 杨 雪 王树萍	238
作为一种文化选择的技术创新	孟艳杰 王 睿	242
论我国技术创新文化缺失的表现及成因	王 睿 孟艳杰	244
我国全民科学素质提高问题探究	李 晗 邓金鹏	247
浅谈全球金融危机成因与对策	张 帅	250
世博,让城乡互动更添一份异彩	沈 跃	254
上海世博会与城市就业	汤 雪	258
农业可持续发展战略性研究	梁传勇	262
沈阳市物流信息标准化现状与对策建议	余维田 徐 剑 李 艺	266
基于 AHP 和 PCA 的辽宁省绿色装备制造业能耗评价体系	于兆吉 苏长海 晁 娜	269

经济管理与人文科学

“五点一线”区域经济建设创新思考

刘 慧

(沈阳师范大学马克思主义学院 110034)

摘 要:以科学发展观为指导,分析了金融危机背景下“五点一线”区域经济建设战略机遇;针对“五点一线”区域经

济建设的战略定位与区域特色,从区域产业结构良性互动、核心的功能作用多元、科学发展重在创新、主导产业优先发展、全面合作层次分明、一体化进程大势所趋等方面进行了阐述;分析了“五点一线”区域经济建设的客观要素;进行了实现“五点一线”区域

经济创新发展的经济战略思考;阐述了加强创新意识,推进高校教育改革,提出了有效解决大学生就业难问题的建议。

关键词:科学发展观;“五点一线”区域经济;创新思路

胡锦涛总书记指出:“科学发展观,第一要义是发展,核心是以人为本,基本要求是全面协调可持续,根本方法是统筹兼顾”。^[1]坚持科学发展观,建设“五点一线”区域经济,是用全球视野谋划辽宁未来的重大战略,是顺应沿海地区经济社会发展规律的必然趋势,是推动东北老工业基地振兴的重大举措,也是迎接全球性金融危机挑战与机遇的迫切要求。

一、“五点一线”区域经济建设战略机遇

纵观世界著名的工业经济带,一般都是临近沿海,港口与工业区融合发展。建设辽宁区域经济,可以充分释放东北产业基础雄厚和人力资源成本低的优势,为东北地区产业结构调整创造新的发展平台,形成面向沿海的发展模式,全面提升东北优势产业的国际竞争力。从背对海洋到面向海洋,这不仅仅是观念的改变,也是辽宁发展战略的重大调整。从老工业基地走向沿海经济,是辽宁经济格局的新变化,是振兴老工业基地的新出路。

2003年党中央、国务院提出了振兴东北老工业基地战略。2005年又明确指出,进一步扩大对外开放是实施老工业基地振兴战略的重要组成部分。针对这一重要的历史时机和自身具备的条件,2005年,辽宁省委、省政府为落实中央振兴东北的战略部署,重新审视省情国情和东北亚经济发展态势,经过充分调研,作出一项战略性决策:建设“五点一线”沿海经济带,从而唤醒了辽宁人的海洋意识。面对国际金融危机,加快“五点一线”区域经济建设,既有挑战,更有机遇。

二、“五点一线”区域经济建设战略定位与区域特色

(一)战略定位

明确战略定位是制定辽宁区域经济发展战略的基础和前提。战略定位必须体现地区特色,既要考虑地区的优势,又要注意与其他地区的差距。“五点一线”区域经济战略定位是:立足辽宁,依托东北,服务全国,面向东北亚,把区域经济发展成为特色突出、竞争力强、国内一流的临港产业聚集带,东北亚国际航运中心和国际物流中心,新时期改革开放的先行区、对外开放的先导区、投资兴业的首选区、和谐宜居的新城区,东北振兴的经济发展主轴线和新的经济增长带。^[2]

(二)区域特色

1. 区域产业结构良性互动

以大连为龙头,以五个重点发展区域为切入点,有序开发宜港岸线资源,把区域经济建设成为临港产业的集聚带、改革开放的先行区,对外开放的先导区、投资兴业的首选区、和谐宜居的新城区。以大连东北亚国际航运中心建设为核心,提升区域经济整体服务功能,发挥好沈阳的枢纽作用,促进沿海与腹地优势

互补、良性互动,带动辽东半岛经济区、辽宁中部城市群经济区和辽西沿海经济区协调发展,加快建设国家沿海经济强省。

2. 核心的功能作用多元

辽宁区域经济所承担的重任和扮演的角色是多重的。但最核心的功能归结为“增长极”。增长极的形成必须具备如下条件:具有创新能力的企业和企业家群体;具有规模经济效益;适当的环境;有一定数量规模的人口;具有可开发的自然资源和人文资源;收入水平相对高于周边,具有一定储蓄率;具有现代化交通、通讯网络系统建设的潜力。

3. 科学发展重在创新

经济发展要坚持又好又快地原则。在建设辽宁区域经济过程中必须彻底摆脱以往高投入、高消耗、高污染的传统发展模式,要充分发挥市场配置资源的基础作用,创新对沿海地区的行政管理模式,使区域经济的发展转入市场、制度诱导和推动的路径,形成内在激励和约束制度。

4. 主导产业优先发展

选准并优先重点发展主导产业,要协调好主导产业与非主导产业之间的关系。主导产业要在综合考虑产业的市场潜力、产业比较优势、产业规模、产业关联度的基础上进行选择。

5. 全面合作层次分明

积极开展区域经济在产业、物流、人才、资金、科技和土地等方面的合作。打造东北区域开放的港口群,形成以大连港为中心、营口、丹东、锦州、葫芦岛等港口为两翼,布局合理、层次分明、结构优化、优势互补的港口集群。

6. 一体化进程大势所趋

国家推进滨海新区开放战略的实施,为整个北方沿海地区带来了前所未有的发展机遇。为此,辽宁努力创造更具吸引力的环境和条件,用好用足国家赋予的各项改革政策,共同推动滨海新区一体化进程。

7. 可持续发展稳步进行

生态环境是人类生存和发展的自然基础,也是全社会共同拥有的最大的自然遗产。在区域经济开发开放中,要充分考虑到土地、水、能源、环境等要素的支撑条件,坚持经济、社会和环境效益的协调统一,使辽宁区域经济走上生态持续、经济持续、社会持续的健康发展轨道。

三、加快“五点一线”区域经济建设战略实施的建议

实现“五点一线”区域经济发展建设的宏伟战略,要贯彻落实科学发展观,转变经济增长方式,提高自主创新能力,走新型工业化道路,抓住国家继续实施沿海开放的机遇,提高辽宁省开放型经济的水平。

(一)正视“五点一线”区域经济发展的客观要素

1. 优势分析

辽宁有自己独特的优势。即面对金融危机经济仍然在快车道上运行,又好又快发展的基本态势没有改变,有战胜危机的基础;通过结构调整,产业集中度较高、企业集中度较高,有战胜危机的实力;市场主要在国内,外向度不高,有战胜危机的主战场;已经摆脱了东北现象的困扰,社会稳定,全省政通人和,有战胜危机的条件;在应对这场危机中,认识早,行动快,力度大,有战胜危机的准备。特别是有党中央、国务院及省委的正确领导,有全省人民昂扬向上的精神状态,一定能够实现保增长的目标。辽宁不仅要战胜金融危机的影响,还要在战胜金融危机中脱颖而出。^[3]

2. 劣势分析

一是经济实力不强;二是开放水平有待进一步提高;仅以2007年利用外商直接投资概况可见我省对外依存度存在的差距:江苏:218.92亿美元;广东:171.26亿美元;山东:110.1亿美元;浙江:103.7亿美元;

辽宁:91 亿美元。三是市场化程度仍然偏低;四是产业结构趋同,没有形成产业结构集群;五是核心城市功能弱;六是经济一体化程度低;七是水资源短缺及生态环境仍存在着问题。

3. 机遇分析

一是搞基础设施成本比以前大大降低了,而且容易获得上级政府和金融部门的支持;二是有利于推动发展方式的转变,提升产业结构的升级换代,提高我们的竞争能力;三是我们面临着双重机遇与政策优势;四是东北亚地区的经济发展与合作前景光明,国际及区域的产业转移正在实现,外商投资北上与资金保障逐步形成,整个东北老工业基地正在成为吸引国内投资的新热点。

4. 危机分析

一是世界经济不确定性因素在增加,金融危机带来的影响尚未结束;二是中国新一轮经济周期的峰值已过;三是各地区竞争加剧,在席卷全球的金融危机中,长兴岛临港工业区等开发区引进的个别内外资项目也出现了推迟签订合同和订单数量减少的新情况。

(二)实现“五点一线”区域经济发展的战略思考

1. 增强沿海开放意识,弘扬开放文化

辽宁区域经济的开发建设,必须不断转变全省人民的观念,弘扬开放文化,极大地拓展开放的空间,提高我省在全国的热度和在全世界的知名度。使全省人民充分认识到建设辽宁区域经济发展的重要性和紧迫性,把辽宁建设成为我国新的开放热点和经济增长点。

2. 积极争取相关政策支持,加快市场化进程

我们要继续积极争取国家的政策支持,实现辽宁省发改委颁布的《辽宁省区域发展“十一五”规划》。在“十一五”期间,积极推进五个重点发展区域的起步区全面建成,成为辽宁省改革开放的先导区、产业和劳动力转移的承载区、集约用地和保护环境的示范区、东北振兴新的经济增长区域。到 2020 年,全面建成大连东北亚国际航运中心和国际物流中心,建成国际竞争力强的临港产业集聚带,建成经济发达、社会进步、环境友好、开放度高的现代化区域。

3. 努力破解难题,实现区域又好又快发展

辽宁的开放优势在于沿海,辽宁的港口承接了东北三省绝大部分进出口贸易,全省海岸线上为数可观的沿海滩涂、废弃盐田,这既是我们面对的难题,又是迎接国际产业转移不可多得的宝贵资源。辽宁在紧邻港口的海岸线“黄金地带”划出的数百平方公里开放空间,会受到国内外投资者的格外关注,闲置多年的盐田荒地将获得新生,五个重点区域的投资环境会显著改善。

4. 关注民生,实现和谐辽宁共同繁荣

民生是保增长的出发点和落脚点。根据 2009 年辽宁省政府工作报告精神,要继续关注的民生问题,继续扩大就业;努力增加城乡居民收入;进一步完善城乡社会保障体系等。通过“五点一线”沿海建设的快速实施,为全省人民创造更多的福祉,让辽宁人民得到更多的实惠。

5. 加强创新意识,推进高校教育改革

我国大学教育改革严重滞后,大学教育同质性强、创新能力不足,极大地削弱了大学毕业生的就业能力。大学教育缺乏创新导致大学生过度依赖别人给予工作机会,缺乏自己创造工作机会的动机和能力。发达国家大学毕业生创业比例超过 20%,而中国大学毕业生创业比例不足 0.3%。大学教育不仅应该培养合格的劳动者,还应该成为培养创新精神和创新人才的基地和摇篮。

依托“五点一线”区域经济的建设,一方面可以增加大学生就业岗位,鼓励毕业生到基层工作,鼓励毕业生到中小企业和非公企业就业;鼓励毕业生参与科研项目;鼓励毕业生自主创业,以创业带动就业;真正有效解决大学生就业难问题。另一方面,可以推进高校的教育改革。实现教育为现代化建设服务,实现建设人力资源强国,实现教育为人民服务,努力解决人民群众最关心、最直接、最现实利益问题;实现提高高等

教育质量,保持高等教育又好又快发展。

综上所述,面对国际金融危机,我们要坚持用科学发展观指导辽宁“五点一线”区域经济建设的发展;有效落实辽宁省《政府工作报告》精神,实现全面振兴和谐辽宁。

参考文献:

- [1] 胡锦涛.在中央党校省部级干部进修班发表重要讲话[N].人民日报,2007,6,25。
- [2] 《中共辽宁省委 辽宁省人民政府关于加快“五点一线”区域经济建设的若干意见》(辽委发[2007]16号)
- [3] 陈政高.政府工作报告[N].辽宁日报,2009,1,20。

作者简介:

刘 慧,女,(1955—1982)年毕业于东北师范大学,经济学学士,沈阳师范大学马克思主义学院教授,硕士生导师。辽宁省首届大学生就业创业指导专家,获得马克思主义学院首届本科教学名师奖。研究方向:国际关系、就业创业教育。

3PLs 物流技术集成研究

潘 玉 王丽萍

(沈阳市力全物资有限公司 110013)

摘 要:本文针对我国现代服务业发展中物流企业存在的普遍问题,进行 3PLs 物流技术集成研究。在世界经济全球化和信息化的今天,将有更多的国外企业通过 3PLs 进入中国市场,我国企业要与之抗衡,必须要积极发展我国的 3PLs。

文中对第三方物流的技术支持系统进行了较为详尽的论述:

- ①系统设计遵从 Cargo2000 的行业应用标准,支持第二级别的分运单级门到门信息传递和相关服务。
 - ②系统通过专门的应用安全控制子系统,对进入系统的所有用户授予不同的访问权限,从而确保整个系统应用和数据的安全。
 - ③系统提供灵活可订制的计价模式,能够满足对上结算和对下结算的要求。
 - ④系统是一套总结了先进的 3PLs 在运输、配送业务上的成熟经验,结合了先进的信息化技术,优化技术的完整解决方案。
- 第三方物流为专业物流企业带来的经济、社会效益:①规模效益。②系统协调效益。③专业化效益。④群体效益。
- 关键词:**第三方物流;供应链

一、概述

3PLs 物流技术集成,是指源于第三方物流(由供方与需方以外的物流企业)为用户提供物流技术集成服务的国际先进物流模式。第三方物流作为商主体和商行为的统一体,是独立的商法人,与企业内部物流有着根本区别。3PLs 物流技术集成研究与应用为我国发展现代服务业,抵御金融风暴危机,拉动内需提供了重要技术支持。

物流产业在我国刚刚起步,发展尚不成熟,迫切需要引进国际先进的物流模式,使物流管理成为“降低成本的最后边界”。第三方物流的诞生是降低资源消耗、提高劳动生产率的“第三利润源泉”,主要体现在以下 6 个方面。

(1)降低作业成本

一般来说,3PLs 至少可为企业降低 10%的费用。这是当前许多企业选择 3PLs 的主要原因。特别是在欧洲,由于更多的税费,更高的劳动力成本核算和更多的规章及作业限制,使得欧洲的物流成本要比美国高出一倍,这也是许多公司选择 3PLs 的重要原因。

(2)致力于核心业务

现代竞争理论认为,企业要取得竞争优势,必须巩固和扩展自身的核心业务。这就要求企业致力于核心业务的发展上。因而越来越多的企业将其非核心业务的外包给专业化的 3PLs。

(3)减少投资,利用 3PLs 的先进技术

3PLs 物流作业的高效率有赖于其先进的设施和软件,利用 3PLs 就可以为企业减少在此领域的巨额投资。作为专业物流企业,3PLs 投入大量资金用于购买物流技术设备,包括软件、通信和自动识别系统。在世界经济发达国家,74%的 3PLs 购买物流技术、条码系统的平均支出达 108 万美元,另外在软件上平均花费 61 万美元,在通信和追踪设备上花费 40 万美元。另外,60%的 3PLs 为其顾客购置了物料搬运设备。在货架方面开支达 41 万美元,在贮存和提取系统方面开支 45 万美元,在码头设备上开支 30 万美元,在起重机及附件方面开支 43 万美元。由于专业化市场运作,3PLs 为生产企业节约了大量物流成本。

(4)重新整合供应链

重新整合供应链,即企业向 3PLs 外包整个过程而不只是物流。如 3PLs 通过管理库存的管理系统,采用 CTI 进行检测、提供质量保证、库存管理等关键过程,并提供物流服务,为供应商减少了大量产后投资。

(5)拓展国际业务

随着全球经济一体化的加速,不少没有国际营销渠道的公司希望进入国外市场,而国际 3PLs 恰恰可以帮助这些公司实现其拓展国际业务的目的。

(6)公司虚拟化的需要

虚拟公司和电子商务被视为 21 世纪的最具前途的商业模式,但虚拟公司要取得成功也必须依赖 3PLs 的专业服务。

二、国内外发展现状及趋势,市场需求分析

(一)国内外发展现状及趋势

我国企业向来习惯于自营物流。3PLs 的广泛兴起,将企业核心业务以外的作业外包 (Outsourcing) 通常被认为是现代的高效率供应链管理的标志。过去的 10 年中第三方物流在美国获得很大发展。1997 年,美国 3PLs 业务年增长 40%,1998 年增长 15%,由 1997 年的 342 亿美元增长至 396 亿美元。尽管 3PLs 被视为一个新兴工业,在信息技术的基础上融合运输、仓储和包装等古老行业,为其他行业提供大范围的综合服务,但在欧洲,3PLs 却不是一个新概念。因为外包作为一个商业运作方式在欧洲已有数百年的历史。许多著名的物流公司如 Schenker, Kuehne & Nagle 和 Danzas,可追溯到中世纪,那时,它们就提供仓储,运输和报关经纪等综合业务。现在依然为欧洲主要的制造商、销售商及批发商提供物流服务。外包的真正兴起始于 20 世纪 80 年代末 90 年代初,即欧洲经济一体化之前。直到 80 年代末,美国公司新建的欧洲配送中心(EDCs)还都是自行运作的,但这些公司发现需要更多的柔性和不同类型的服务来满足新欧盟的需要,它们开始转向物流外包。90 年代末期,由第三方管理的 EDCs 的数量急剧增长。

目前,3PLs 的市场份额占物流费用的比例在世界各地有所不同。在英国,这一比例高达 35%;在欧盟,1290 亿美元的物流服务市场中有 310 亿美元分包给第三方物流公司,约占 25%;而在美国这一比率要低于 10%。据 UPS 全球物流服务公司预测在欧洲第三方物流公司的市场份额在 2002 年达到 28%。值得注意的是,目前我国 3PLs 的市场份额还很低,大多数企业还是倾向于自营物流作业,由此导致供应链效率低

下,企业缺乏足够的市场反应能力。

在世界经济全球化和信息化的今天,将有更多的国外企业通过 3PLs 进入中国市场,同时,越来越多的国际 3PLs 也将进入中国物流服务市场,我国企业要与之抗衡,一方面要积极发展我国的 3PLs,另一方面也要积极利用国际 3PLs 来整合自己的供应链,扩展自身商品对国内外市场渗透能力。因此,进行 3PLs 技术集成研究意义重大。

1. 市场需求分析及国内第三方物流现状

由于我国制度和经济体制等方面影响和限制,与发达国家相比,我国第三方物流业发展起步较晚,基础较为薄弱,发展也很缓慢。从全国来看,现代物流只在少数发达地区和先进企业中得到了重视和发展,即使在经济较为发达的东部沿海地区,物流的社会化、市场化程度也还很低。据测算,目前我国企业的自营物流占整个物流市场规模的 60% - 70% 左右,物流市场需求的匮乏使得我国物流业的发展内在动力不足,限制了物流业的发展,同时这也为我国第三方物流的发展给出了巨大的发展空间。中国目前与物流相关的总支出有 19000 亿人民币,物流成本占 GDP 的比重为 20% 左右。第三方物流市场的潜力很大。在我国,真正意义上的第三方物流还处于发展初期,整个中国第三方物流市场 2000—2007 年的年增长率达到 25%。由此可见,市场已经孕育了对第三方物流的巨大需求,为物流企业的发展提供了极好的市场机遇。

2. 我国第三方物流市场需求分析

目前我国第三方物流市场需求主要有以下几个特征:

(1) 从总体上来看,表现为:中国第三方物流市场潜力大、发展迅速,根据我国经济的发展趋势,世界经济一体化必然会使第三方物流需求量大幅增加。现已有一大批跨国生产、零售企业在中国建立生产基地或销售网点,跨国公司对中国的投资进一步增加,必然会带来更多的第三方物流服务需求。同时,中国将成为世界制造基地,原材料采购、成品销售会快速增长,进出口贸易也会有较大增长,从而使物流量大大增加,这就需要强大的第三方物流服务作为支撑。而且随着大量跨国公司的进入,市场竞争的加剧,中国的生产企业和商业企业也将更多地开拓国际市场,进行跨国经营,改善或重新打造自己的物流系统,其物流总量将会超过 10% 的增长,这无疑又将大大促进第三方物流的需求量。企业对第三方物流服务需求层次将提高,需求内容更趋复杂化多样化。随着我国基础设施的不断普及和提高,科技、交通、通讯、电子、计算机、网络的迅速发展,我国第三方物流市场将会有更大的增长空间。

(2) 我国第三方物流供应商功能单一,增值服务薄弱,这种单一的供应结构很大程度上是由市场需求所决定。目前企业对第三方物流服务需求的层次还不高,服务需求仍集中在传统外包、仓储、运输等基本服务上。物流服务商的收益 85% 来自基础性服务,如运输管理和仓储管理,增值服务(货物拆拼箱,重新贴签/重新包装,包装/分类/并货/零部件配套,产品退货管理,组装/配件组装,测试和修理)及物流信息服务与支持物流的财务服务的收益只占 15%。因此,如何与国际接轨,为企业与用户提供专业化、个性化、多种类的物流服务就成为我国第三方物流企业需要解决的课题之一。

(3) 从地域上来看,目前我国第三方物流市场需求存在着明显的地域和行业分布特点。需求主要来自东部沿海经济发达地区,来自市场发育较成熟的几大行业,而且不同行业有着不同的个性化需求,整个第三方物流市场还相当分散,第三方物流企业规模小,大多数物流服务商拥有的市场份额都不超过 2%。目前中国物流市场的地域集中度很高,80% 的收益都来自长江三角洲和珠江三角洲地区。西部地区和边远省份真正意义上的物流还没有真正起步。

(4) 目前我国不同的企业对第三方物流的需求是不同的,国有大型企业由于缺乏物流理念,恪守计划经济时期“大而全”的经营思路,大多自建物流体系,对第三方物流市场的需求甚少;新兴中小型制造企业生产的产品具有小批量、高增值的特点,对物流服务的及时性、准确性要求较高,因此对第三方物流服务需求迫切,是当前第三方物流的主要市场;外商参股及独资企业等大型外企公司为了最大限度的获得竞争优

势,他们大都不是自己建立物流部门,而是选择大的专业物流提供商来为自己提供服务,它们对物流服务的质量要求很高,也是目前中国第三方物流市场的重点。

二、第三方物流的技术支持系统

(一)InfoLogis—面向货运销售和代理业务的管理系统

InfoLogis 是针对航空货运代理及物流企业而设计的软件系统,提供客户管理、运价管理、销售业务、订舱管理、进出港业务、派送管理、物流业务管理等多方面业务功能支持。

①系统设计遵从 Cargo2000 的行业应用标准,支持第二级别的分运单级门到门信息传递和相关服务。

②系统通过专门的应用安全控制子系统,对进入系统的所有用户授予不同的访问权限,从而确保整个系统应用和数据的安全。

③系统提供灵活可订制的计价模式,支持对复杂的运价管理和计算功能,实现企业的收入统计;系统通过灵活定义结算规则,实现企业的对上结算和对下结算。

④系统可以对不同层次的人员提供操作及管理支持,既支持基层业务人员利用系统进行规范化操作,提高业务效率,又支持管理人员利用系统进行业务监控和统计分析。

(二)WMS—供应链仓库管理系统

①系统面向物流仓储业务,可以支持多包装单元,多级 BOM, 序列号,批号,保质期,商品属性,SKU 和 MU 作业管理。能够实现包括打包,组装, Cross Docking, 批量拣货, SOI 的物流作业模式。

②系统支持 RF 条码扫描作业流程, 根据系统自动产生的循环盘点计划和移库计划能够很好的将作业波峰波谷进行综合,从而提高仓库的吞吐能力和响应效率。

③系统可以提供灵活的信息集成和共享技术手段,为 VMI 管理模式提供支持,并且支持海关保税监管业务。

(三)TMS—供应链运输管理系统

①系统面向物流企业的运输管理业务要求,基于订单-运输订单-调度单的模式,以订单执行和跟踪为主线管理整个运输环节。

②系统能够实现多客户服务,拼载,路径安排,车辆配载,多式联运等业务模式。能够进行取货和送货的混合作业。运输配送系统支持对于自有车辆,协作车辆,社会车辆的利用和管理,从而解决物流企业运输服务中碰到的成本控制和服务质量之间的矛盾。

③系统提供灵活可订制的计价模式,能够满足对上结算和对下结算的要求。

④系统是一套总结了先进的 3PLs 在运输,配送业务上的成熟经验,结合了先进的信息化技术,优化技术的完整解决方案。

(四)信息服务平台

信息服务平台是基于业务系统的集成,通过信息交换及发布等技术,将信息平台内的货物、库存、运输等不同信息,以多种方式提供给客户,以最大程度提高客户服务水平,以及经济效益。

信息服务平台所面向的服务对象主要包括货主、制造企业、航空公司、机场、海关等政府机构,服务平台的主要目的是实现客户对物流信息的一站式访问,该平台以客户需求为导向,构建不同的服务功能,满足不同客户在不同应用领域不同方式的服务需求。

信息服务平台的服务包括面向客户的内容服务,和面向外部系统的数据交换服务两种:

①内容服务由 WEB 站点、Call Center、E-Mail 等系统。

② WEB 站点可采用航空货运电子商务系统 E-Cargo,可以提供航班/航线查询、运单查询、公布运价查询,网上订舱,业务规则发布,信息发布等查询及服务。

③呼叫中心解决基本咨询、查询、简单业务和投诉问题,呼叫中心与核心业务的客户管理功能进行有效的整合,在基于这些“具体功能”的基础上,建立一套比较系统的改善“客户关系管理”的体系。

④ E-Mail 邮件系统则可以在库存动态,采购订单,提货单,联系、信息发布、投诉等方面提供自动或人工干预的服务。外部数据交换提供 EDI、SITA 电报等多种数据交换能力,接口功能主要基于天信达的 Infolink 软件产品实现。

⑤数据接口接受多种数据接入方式和多种数据传输格式,包括业界标准 IATA 报文格式的自动组织和解析、海关 EDI 数据传输格式、XML 格式等,对国内、外航空公司,机场货站的多种电报提供支持。

⑥数据接口通过建立统一的数据交换模式,整合信息平台系统与其他周边系统的信息交换接口,使信息平台整体架构下的各个核心业务子系统,能够与各种相关外部系统进行方便有效的信息共享和信息交换,实现数据和信息的交换和集成。

⑦外部系统接口。主要包括:

- 1) SITA/AFTN 接口
- 2) 海关、商检 EDI 接口
- 3) 航空公司系统接口
- 4) 机场货站接口
- 5) 企业 ERP 系统接口
- 6) 手机短信接口
- 7) 其他通用系统接口

三、第三方物流为专业物流企业带来的经济、社会效益

①规模效益。第三方物流最基本的特征是集多家企业的物流业务于一身。物流业务规模的扩大,使得企业的物流设施、人力、物力、财力等资源得到充分利用,而物流企业要扩大规模,就要努力扩大物流市场的覆盖面,增加物流业务量。因此,规模效益是 3PLs 物流促进企业发展,提高企业创新能力重要的原动力和效益源泉。

②系统协调效益。系统协调是指 3PLs 物流企业在自己所占有的供应商群体及其各自的客户群体中进行的协调活动,这些协调活动包括:联合调运活动,打破各个供应商、各个客户群之间的界限,进行联合配送,这样将比在原来的各个客户群内部组织配送更节约物流费用。系统协调完成的批量化作业,如订货、质检、报关、报审等不但可节省时间,更能提高工作效率。

③专业化效益。即通过专业化来提高企业的效益。在 3PLs 物流企业中,由于业务量大,多环节物流作业可以实现专业化,如运输、仓储、装卸、搬运、包装、信息处理等。专业化促进了企业的科技进步,科技进步使企业经济效益大幅度提高。

④群体效益。即 3PLs 物流企业不但能够提高自身经济效益,也可提高客户企业的经济效益。客户企业的物流业务交给第三方物流企业承包后,使企业集中精力发展自己的核心产业,提高自身核心竞争力,促进企业取得更大的经济效益。因此,3PLs 物流企业能够使得自己和客户群都增强各自的核心竞争力,使整个群体共赢共荣,获取较好的群体效益。

参考文献:

- [1]金真,唐浩.现代物流:新的经济增长点[M].北京:中国物资出版社,2002 年。
- [2]李雪松.现代物流仓储与配送[M].北京:中国水利水电出版社,2007 年。
- [3]江少文.现代物流[M].北京:立信会计出版社,2006 年。