

21世纪

两岸三地现代物流发展研究

南开大学现代物流研究中心 组织
刘秉镰 苏雄义 刘伟光 主编



机械工业出版社

本书是 2006 年 5 月在南开大学召开的“两岸三地现代物流学术研讨会”论文的精华本，是从两岸三地知名物流专家学者以及管理部门和企业的代表提交的 150 余篇论文中精选编辑而成的，涉及物流市场与政策、物流与供应链管理、物流理论前沿问题、物流教育与人力资源、物流管理案例等，适合物流管理部门工作人员、企业管理人员及相关研究人员阅读参考。

图书在版编目(CIP)数据

21 世纪两岸三地现代物流发展研究 刘秉镰等主编 北京：
机械工业出版社 2006.5

ISBN 7-111-18111-1

I ①刘... Ⅱ 刘... Ⅲ ①物流—经济发展—研究—中国
IV ①F424.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2006)第 111111 号

机械工业出版社(北京市百万庄大街 22 号 邮政编码 100037)

责任编辑：常淑茶 责任校对：肖新民

封面设计：鞠 杨 责任印制：付方敏

北京铭成印刷有限公司印刷·新华书店北京发行所发行

2006 年 5 月第 1 版第 1 次印刷

787mm×1092mm 1/16 印张 1.5 千字

定价：15.00 元

凡购本书，如有缺页、倒页、脱页，由本社发行部调换

本社购书热线电话(010)68995199 邮购地址：北京

封面无防伪标均为盗版

新世纪两岸三地现代物流发展研究

编 委 会 名 单

主 编 刘秉镰 苏雄义 刘伟光

副 主 编 王 玲 刘 军

参加编写人员 李艳艳 李兰冰 魏 然



前 言

近几年,随着我国国民经济持续、健康、快速发展和我国加入 宰鞣,现代物流正受到政府部门、学术界和企业界的高度重视。鉴于发展现代物流对于促进大陆、香港和台湾地区经济发展以及提高三地在经济全球化中的战略地位具有重要意义,也为了加强三地在现代物流领域的学术研究、交流与合作,提高三地现代物流研究水平,促进现代物流的发展,扩大海外市场和提高国际竞争力,南开大学、香港科技大学、东吴大学、中国交通运输协会、香港物流协会和香港东方物流集团公司于 圆鞣年 猿月在香港签署了“两岸三地现代物流合作协议”。

为了深入研究和探讨在 圆鞣世纪两岸三地如何加强物流领域的交流与合作,以增强两岸三地的整体优势和国际竞争力,“两岸三地现代物流合作协议”各成员单位决定共同发起建立两岸三地现代物流学术研讨会年会制度,为两岸三地的学术精英共聚一堂、共谋发展提供一个良好的机会。为此,圆鞣年 源月 猿日在南开大学召开了第一届“两岸三地现代物流学术研讨会”。

本次研讨会得到了清华大学、上海交通大学、西安交通大学、北方交通大学、浙江大学、同济大学、天津大学、北京工商大学、北京物资学院、对外经济贸易大学、大连海事大学、中国人民解放军后勤指挥学院、台湾东吴大学、开南管理学院、勤益技术学院和香港理工大学(排名不分先后)等 猿多所高校的大力支持和积极响应,国务院研究室、国务院发展研究中心、国家计划委员会、国家经济贸易委员会和交通部等部门的物流专家以及两岸三地的知名物流企业代表莅临研讨会并发表演讲。

本次研讨会是一次学术水平高、参加范围广、突出两岸三地具有中华特色的研讨会。研讨会组委会收到两岸三地与会学者最新的研究论文共计 源余篇,本论文集即是我们从中精选的部分论文。我们相信,随着我国现代物流发展步伐的加快和两岸三地现代物流交流与合作的不断加强,本书的出版一定能为政府有关部门、企业界人士和专家、学者提供有益的借鉴与帮助。

由于篇幅有限,一些论文未能收入本书(论文名称及作者见附录),我们对此深表歉意,并对各位专家、学者的大力支持表示衷心的感谢!

本书收录了台湾部分学者的论文。我们坚持一个中国的观点,台湾是中国不可分割的组成部分,论文中所提到的台湾及相关内容均系指我国台湾地区。

编 者
圆鞣年 猿月

目 录

前言

第 1 篇 物流市场与政策分析

- | | | | | |
|------|---------------------------|---------------------|-----|-----|
| 1.1 | 对发展我国物流产业的调查与思考 | 国务院研究室 | 陈文玲 | 猿 |
| 1.2 | 入世后我国物流和公路货运发展 | 交通部公路司 | 索沪生 | 猿 |
| 1.3 | 台北市物流公共政策发展研究 | 台北市交通局 | 陈武正 | 猿 |
| | | 东吴大学企业管理学系 | 苏雄义 | |
| | | 台湾大学土木工程学系 | 张学孔 | |
| | | 鼎汉国际工程顾问股份有限公司 | 陈文富 | |
| 1.4 | 如何改善供应链管理——一个南中国地区的经验 | 香港物流协会 | 梁智敏 | 猿 |
| 1.5 | 我国生产流通企业现代物流社会化服务的现状与对策研究 | 南开大学国际商学院 | 戚安邦 | 猿 |
| 1.6 | 浅析中国物流产业政策取向 | 南开大学现代物流研究中心 | 白雪洁 | 猿 |
| 1.7 | 中国内地第三方物流发展现状与供应链协作应用法则 | 东吴大学企业管理系(南开大学客座教授) | 苏雄义 | 猿 |
| 1.8 | 香港供应链管理的问题和建议 | 香港理工大学 | 黎基雄 | 伍占美 |
| 1.9 | 浅析我国运输物流立法的现状与发展 | 北京工商大学法学院 | 徐康平 | 郝琳琳 |
| 1.10 | 中国物流业管理体制和政府职能 | 北方交通大学经管学院 | 沈吉仁 | 缘 |

第 2 篇 物流与供应链理论

- | | | | | | |
|-----|------------------------|---------------|-----|-----|---|
| 2.1 | 物流产业的网络化发展分析 | 浙江大学管理学院 | 刘清华 | 贾生华 | 猿 |
| 2.2 | 论军地物流联合发展 | 中国人民解放军后勤指挥学院 | 王宗喜 | 苑 | |
| 2.3 | 推动我国物流业发展的企业战略与政策措施 | 南开大学现代物流研究中心 | 王 燕 | 愿 | |
| 2.4 | 论信息技术对现代物流发展的贡献 | 南开大学国际商学院 | 严建援 | 宋翠松 | 愿 |
| 2.5 | 新经济条件下,第三方物流企业应变速度的大考验 | 上海大学 | 储雪俭 | 愿 | |
| 2.6 | 顾客服务思想在物流学理论体系中的地位 | 南开大学现代物流研究中心 | 刘维林 | 刘秉镰 | 愿 |





- 图苑** 论电子商务对物流的影响及中国物流的发展
 西安交通大学经济与金融学院 李 琪 魏修建 图苑
- 图愿** 一种确定物流基础设施布局的方法
 同济大学道路与交通工程系 戴 禾 石小法 图愿
- 图怨** 电子商务环境下的物流模式
 东南大学经济管理学院 赵林度 图愿
- 图园** 用现代物流打造中心城市综合竞争力 沈阳工业大学经济管理学院 戢守峰 图园
- 图员** 城市社区现代物流运作与物流信息平台规划
 上海交通大学现代物流研究中心 王 东 盛焕烨 孙小明 奚立峰 图苑
- 图圆** 精益生产方式下零库存与厂内配送初探
 北方交通大学经管学院物流所 兰洪杰 赵启兰 图圆

第 猿篇 物流理论前沿问题

- 猿猿** 东方物流与西方 蕴策与蕴释 国家发展计划委员会基础产业司 王庆云 图怨
- 猿圆** 现代物流业国际竞争力评价指标体系初探
 南开大学现代物流研究中心 刘秉镰 李金辉 图猿
- 猿猿** 区域物流发展规划方法探讨 南开大学现代物流研究中心 王 玲 李金辉 图愿
- 猿原** 发展港口物流的若干思考 南开大学现代物流研究中心 刘 军 赵金涛 图源
- 猿缘** 对构建我国现代物流业核算与绩效评价体系的研究
 南开大学国际商学院 李 莉 张建华 图愿
- 猿远** 一种基于案例推理的 蕴蕴评价决策支持系统构思
 南开大学国际商学院 严建援 图猿
- 猿苑** 发展铁路与公路整合型物流平台之探讨 台湾淡江大学 陈茂南 贾凯杰 图园
- 猿愿** 构筑有效的区域物流发展体系——物流理论研究及其产业发展的现实选择
 北方交通大学经济管理学院 马立宏 张文杰 图园
- 猿怨** 逆向供应链——构筑企业新的竞争优势
 南开大学现代物流研究中心 李连成 孙 文 图猿
- 猿园** 财务指标在物流决策中的应用 天津机电职业技术学院 谭丽娜 图怨

第 源篇 物流教育与人力资源

- 源猿** 物流学科体系框架研究 北京工商大学商学院 何明珂 图苑
- 源圆** 勤益技术学院全球物流管理研究中心物流人才培养做法
 勤益技术学院 王树仁 张嘉宝 黄敬仁 图苑
- 源猿** 台湾地区物流管理教育的探讨 立德管理学院 詹达颖 图猿



第 缘篇 案例分析与研究

缘质	天津港发展为区域国际物流中心的战略构想	天津港务局	王海平	圆缘
缘圆	面向产品布置的企业精益物流规划与应用	上海交通大学	孙小明 于晓光 盛焕烨	圆缘
缘猿	港口物流中心行销策略规划——以基隆港务局为例	基隆港务局	萧再安 林丽美	圆苑
缘原	电子商务在物流企业中的应用	新竹货运公司	李正义	圆苑
缘缘	成本导向的供货商选择策略	成功大学	徐 强 耿伯文 陈耀光 喻柏闰 王怡强	圆园
缘远	运用知识管理提升物流营运的客户关系管理效能	和春技术学院	夏太伟	圆园
缘苑	台湾地区冷冻食品产业物流供应链系统模拟分析	勤益技术学院	王树仁 张秀雁	圆园
附录	未录入本书的论文目录			圆怨



猿

对发展我国物流产业的调查与思考

国务院研究室 陈文玲

摘 要：物流产业作为用高新技术改造和整合传统产业而形成的新兴产业，正在全球范围内迅速发展。其发展程度被作为衡量一个国家现代化水平、产业水平和综合国力的重要标志之一。近两年，我国出现的物流热中存在亟待解决的问题，如何推动现代物流产业健康地发展，是本文要认真研究的问题。

关键词：物流 物流产业 现代物流

近两年，我国现代物流也有较大的发展。有人称这是继前两年“网络热”、“电子商务热”之后的“物流热”。这场物流热出现了怎样的奇迹，存在那些亟待解决的问题，如何推动现代物流产业健康快速地发展，这已成为一个亟待研究的重大问题。

一、海尔现代物流创造的奇迹

海尔在连续 12 年保持 15% 的增长速度之后，近两年来又悄然进行着一场重大的管理革命。这就是在对企业进行全方位流程再造的基础之上，建立了具有国际水平的自动化、智能化的现代物流体系，使企业的运营效益发生了奇迹般的变化，流动资金周转达到一年 15 次，实现了零库存、零运营成本和与顾客的零距离，突破了构筑现代企业核心竞争力的瓶颈。

（一）海尔现代物流从根本上重塑了企业的业务流程，真正实现了市场化程度最高的定单经济

海尔现代物流的起点是定单。企业把定单作为企业运行的驱动力，作为业务流程的源头，完全按定单组织采购、生产、销售等全部经营活动。从接到定单时起，就开始了采购、配送和分拨物流的同步流程，现代物流过程也就同时开始。由于物流技术和计算机管理的支持，海尔物流通过 3 个 0，即 0 采购、0 配送、0 分拨物流来实现同步流程。这样的运行速度为海尔赢得了源源不断的定单。目前，海尔集团平均每天接到销售定单 1000 多个，每个月平均接到 3000 多个销售定单，定制产品 2000 多个规格品种，需要采购的物料品种达 1 万种。由于所有采购基于定单，采购周期减到 3 天；所有的生产基于定单，生产过程降到一





周之内；所有的配送基于定单，产品一下线，中心城市在 1 小时内、辐射区域在 2 小时内、全国在 3 天之内即能送达。总和起来，海尔完成客户定单的全过程仅为 5 天时间，资金回笼一年 15 次（1993 年我国工业企业流动资本周转速度年均只为 5 次），呆滞物资降低 30%。海尔集团领导认为，定单是企业建立现代物流的基础。如果没有定单，现代物流就无物可流，现代企业就不可能运作。没有定单的采购，意味着采购回来就是库存；没有定单的生产，就等于制造库存；没有定单的销售，就不外乎是处理库存。抓住了定单，就抓住了满足即期消费需求、开发潜在消费需求、创造崭新消费需求这个牛鼻子。但如果没有现代物流保障流通的速度，有了定单也会失去。

（二）海尔现代物流从根本上改变了物在企业的流通方式，基本实现了资本效率最大化的零库存

海尔改变了传统仓库的“蓄水池”功能，使之成为一条流动的“河”。海尔认为，提高物流效率的最大目的就是实现零库存，现在海尔的仓库已经不是传统意义上的仓库，它只是企业的一个配送中心，成了为下道工序配送而暂时存放物资的地方。

建立现代物流系统之前，海尔占用 30 多万平方米仓库，费用开支很大。目前，海尔建立了 1 座我国规模最大、自动化水平最高的现代化、智能化立体仓库，仓库使用面积降至仅有 1 万平方米。其中一座坐落在海尔开发区工业园中的仓库，面积 1 万平方米，设置了 1 万个货位，满足了企业全部原材料和制成品配送的需求，其仓储功能相当于一个 30 万平方米的仓库。这个立体仓库与海尔的商流、信息流、资金流、工作流联网，进行同步数据传输，采用世界上最先进的激光导引无人运输车系统、机器人技术、巷道堆垛机、通信传感技术等，整个仓库空无一人。自动堆垛机把原材料和制成品举上 30 层楼高的货位，自动穿梭车则把货位上的货物搬下来，一一放在激光导引无人驾驶运输车上，运输车井然有序地按照指令再把货物送到机器人面前，机器人叉起托盘，把货物装上外运的载重运输车上，运输车开向出库大门，仓库中物的流动过程结束。整个仓库实现了对物料的统一编码，使用了条形码技术、自动扫描技术和标准化的包装，没有一道环节会使流动的过程堵塞。

海尔的流程再造使原来表现为固态的、静止的、僵硬的业务过程变成了动态的、活跃的和柔性的业务流程。未进行流程再造前的 1992 年，海尔实现销售收入 10 亿元，库存资金 1.5 亿元，销售资金占用率为 15%。1993 年实现销售收入 15 亿元，比上年超了 5 亿元；库存资金降为 1 亿元，销售资金占用率为 10%。今年海尔的目标是把库存资金降为 1 个亿，销售资金占用率将降到 10% 左右，届时海尔将基本实现零库存。在海尔所谓库存物品，实际上成了在物流中流动着的、被不断配送到下一个环节的“物”。

（三）海尔现代物流从根本上打破了企业自循环的封闭体系，建立了市场快速响应体系

面对日趋激烈的市场竞争，现代企业要占领市场份额，就必需以最快的速度满足终端消费者多样化的个性需求。因此，海尔建立了一整套对市场的快速响应系统。一是建立网上定单管理平台。全部采购定单均由网上发出，供货商在网上查询库存，根据定单和库存情况及时补货。二是建立网上支付系统。目前网上支付已达到总支付额的 10%，支付准确率和及时率达 95%，并节约近 1000 万元的差旅费。三是建立网上招标竞价平台。供应商与海尔一道共同面对终端消费者，以最快的速度、最好的质量、最低的价格供应原材料，提高了产品的竞争力。四是建立信息交流平台，供应商、销售商共享网上信息，保证了商流、物流、资金流的顺畅。集成化的信息平台，形成了企业内部的信息“高速公路”，架起了海尔与全球



用户资源网、全球供应链资源网和计算机网络的桥梁，将用户信息同步转化为企业内部信息，以信息替代库存，强化了整个系统执行定单的能力，海尔物流成功地运用电子商务体系，大大缩短了海尔与终端消费者的距离，为海尔赢得了响应市场的速度，扩大了海尔产品的市场份额。在国内市场份额中，海尔彩电占 15%，冰箱占 15%，洗衣机占 15%，空调占 15%，冷柜占 15%。在国际市场，海尔产品占领了美国冷柜市场的 15%、国际以下冰箱市场的 15%、小型酒柜市场 15% 的市场份额，占领了欧洲空调市场的 15%，中东洗衣机市场的 15%。目前海尔的出口量已经占到销售总量的 15%。

（四）海尔现代物流从根本上扭转了企业以单体参与市场竞争的局面，使通过全球供应链参与国际竞争成为可能

从 1998 年 10 月开始到现在，海尔经历了三个发展战略阶段。第一阶段是品牌战略，第二阶段是多元化战略，第三阶段是国际化战略。在第三阶段，其战略创新的核心是从海尔的国际化到国际化的海尔，是建立全球供应链网络，支撑这个网络体系的是海尔的现代物流体系。

海尔在进行流程再造时，围绕建立强有力的全球供应链网络体系，采取了一系列重大举措。一是优化供应商网络。将供应商由原有的 1000 家优化到 100 家，减少了 900 家，二是扩大国际供应商的比重。目前国际供应商的比例已达 15%，较流程再造前提高了 10%。世界 500 强企业已有 100 家成为海尔的供应商。三是就近发展供应商。海尔与已经进入和准备进入青岛海尔开发区工业园的 100 家国际供应商建立了供应链关系。四是请大型国际供应商以其高新技术和新技术参与海尔产品的前端设计。目前参与海尔产品设计开发的供应商比例已高达 15%。供应商与海尔共同面对终端消费者，通过创造顾客价值使定单增值，形成了双赢的战略伙伴关系。

在抓上游供应商的同时，海尔还完善了面向消费者的配送体系，在全国建立了 100 个配送中心，每天按照定单向 100 个专卖店、100 多个网点配送 100 多个品种、100 多万台产品，形成了快速的产品分拨配送体系、备件配送体系和返回物流体系。与此同时，海尔与国家邮政总局、中远集团、和黄天百等企业合作，在国内调配车辆可达 100 万辆。

海尔认为，21 世纪的竞争将不是单个企业之间的竞争，而是供应链与供应链之间的竞争。谁所在的供应链总成本低、对市场响应速度快，谁就能赢得市场。一只手抓住用户的需求，一只手抓住可以满足用户需求的全球供应链，这就是海尔物流创造的核心竞争力。

二、我国发展现代物流产业的潜力和前景

流通速度、特别是物流速度，是目前制约我国产业升级的瓶颈。尽快实现海尔式的物流速度，是从整体上提高国民经济运行速度和质量的关键。可以断定，中国物流产业的发展，将从整体上改变经济运行的方式，提高经济运行的效率，对增强我国的国际竞争力将起到重大的推动作用。

第一，现代物流产业的发展，将会大大降低高昂的物流费用。有资料显示，在我国目前工业企业生产中，直接劳动成本占总成本的比重不到 15%，而物流费用占商品总成本的比重，从账面反映看约为 15%，全社会物流费用支出约占 GDP 的 15%。在商品的整个生产销售中，用于加工和制造的时间仅为 15% 左右，用于物流过程所占用的时间几乎为 15%。2000 年我国实现 GDP 为 10000 亿元，按照上述比例，全社会物流费用支出高达 1500 亿元；实现工业总产值 10000 亿元，物流费用高达 1500 亿元。即是说，全社会物流费用每降



低 1 个百分点, 就可以节约 1000 亿元费用; 工业总产值每提高 1 个百分点, 账面反映占压资金就多达近 1000 亿元。美国目前全社会物流费用支出不足 1% 的 1/3, 如果我国能达到同一水平, 按照 1995 年的 1% 水平, 将可以为全社会节约 1000 亿元的物流成本, 或者说可以多产生近 1000 亿元的利润。“十五”期间, 如果我国物流费用降低到占 1% 的 1/3, 每年将为全社会直接节约 1000 亿元的物流成本。

第二, 现代物流产业的发展, 将从根本上解决我国产成品大量变成库存沉淀的顽疾, 极大地减少库存占压资金。由于我国物流速度缓慢, 加之企业经营的业务流程是传统模式, 不是为完成定单而进行生产, 长期以来大量库存成了吞噬利润的“虎口”。截至 1995 年底, 全国乡以上工业企业库存商品累计总值达 10000 亿元, 加上国有商业、乡镇及合资企业库存, 总值已超过 1 万亿元。目前, 工业企业历年积累的数万亿巨额库存不仅难以消化, 而且新生的库存商品仍在增加。据统计, 新增库存 1996 年为 1000 亿元(当年工业总产值 10000 亿元, 产销率 90%), 1997 年为 1000 亿元(当年工业总产值 10000 亿元, 产销率 90%), 1998 年为 1000 亿元(当年工业总产值 10000 亿元, 产销率 90%), 1999 年为 1000 亿元(当年工业总产值 10000 亿元, 产销率 90%)。不算商业库存, 光工业库存几年加起来也近 1 万亿元。存量库存加上增量库存, 库存商品沉淀的资金高达 1 万亿元左右, 占 1 万亿元国内生产总值的近 1/3 左右。目前国际公认的库存商品与 1% 的比例, 发达国家一般不超过 1%, 发展中国家不超过 1%, 按照这一水平, 至少可以减少 1000 多亿元的库存占压资金。如果我国的企业都像海尔一样实现了定单经济, 实现了零库存, 近 1 万亿元的沉淀资金流动起来, 将成为巨大的第三利润源泉。减少增量库存的根本出路, 就在于像海尔一样按照现代物流的要求重塑业务流程, 改变传统的物流方式。

第三, 现代物流产业的发展, 将加快资本周转, 使有形货币在流通中产生更多的无形货币。落后的物流和巨大的库存占压资金, 使我国从整体上看资本周转极其缓慢。据中国社会科学院《我国企业资本周转缓慢的状况及“十五”期间改善流通环境的建议》课题研究显示, 近年来我国国有工业企业流动资本总量和增长幅度在上升, 而资本周转速度却在下降。1998 年比 1995 年工业流动资本占用增加了 10%, 而资本周转速度只相当 1995 年的 1/3, 下降了 10 个百分点。1998 年国有工业企业流动资本占用为 1 万多亿元, 如果这一年资本周转速度与 1995 年相同, 那么就意味着有 1000 亿元是由于资本效率和周转速度下降白白蒙受的隐形经济损失。1998 年我国国有独立核算工业企业流动资本占用为 10000 亿元, 资本周转速度为 1 次; 国有商业流动资本年平均周转 1 次。海尔物流使企业的资本周转提高到一年 1 次, 建立了现代物流体系的日本制造业(包括批发、零售)流动资金年平均周转 1 次, 一些跨国连锁企业如沃尔玛、麦德龙、家乐福等公司, 流动资本年周转速度都达到 1 次。可以看出, 人家的钱一元顶几元、十几元、几十元, 而我们的钱是几元、十几元、甚至几十元不顶一元。如果我国国有独立核算工业企业资本周转速度达到海尔的水平, 那么, 1 万亿元流动资本一年内转 1 圈, 就相当于 1 万亿的资本量; 如果达到沃尔玛等企业的水平, 一年内转 1 圈, 将相当于 10 万亿元。沉淀的资金和快速流动起来的资本价值形成了巨大的反差, 这对于资金尚不充裕的我国具有极大的潜在经济意义。

第四, 现代物流产业的发展, 将减少由于低水平、条块分割的物流方式造成的巨大物耗。我国传统的物流状态是“大而全”、“小而全”的小作坊式的经营方式, 是一种分散、低效、高耗的物流组织形式, 各种物流方式互不关联, 物流过程中的物资消耗相当惊人。据估



算,在物流过程中,全国一年蔬菜损失价值达 1500 亿元,粮食损失价值 1000 亿元,钢材锈蚀损失价值 1000 亿元,全国物耗一年至少在 10000 亿元以上。专家分析,在传统的物流框架下,一件商品从生产出来到最终的消费环节,至少要被搬倒、装运十几次。如果实行了社会化的多式联运、一单到底,物流过程中的物耗至少可以减少几倍。与此同时,各种运输方式自成体系,造成了大量运力的浪费。例如,我国汽车空驶率高达 30% 左右,其中生产企业为 40%,商业企业为 50%,物流企业为 60%。按照这个比例,就意味着全国每年有 100 多万辆载货汽车无活可干,这种潜在浪费至少也在数千亿元。按照现代物流要求,合理的流程设计可使空驶率降低到 10% 以下。

反思我国工业经济运行的现状,海尔现代物流的意义首先在于,率先用信息化带动工业化,用高新技术和市场化的业务流程改造传统产业,通过建立现代物流体系,不仅创造了企业的市场竞争力,而且使企业生产经营的全过程实现运行的精确化、信息化、数字化、高效化,提升了产业水平。其次,海尔现代物流的意义还在于生产企业把构筑企业核心竞争力的着眼点,开始转向流通领域,通过流通创新,进行物流的重新设计整合,赢得了分销领域中的利润份额。再次,海尔现代物流的意义更在于,这样的物流体系减少了资本占用,加快了资本周转。它的示范作用使人们认识到,我国物流产业发展的落后,形成了多么大的资金浪费和利润漏斗,加快发展我国物流产业又是多么紧迫和重要。

在海尔物流崛起的同时,现代物流引起各级政府和许多企业的关注,发展现代物流已成为人们的共识,一轮“物流热”正在兴起。①许多地方政府正在积极筹划发展现代物流产业。上海市政府规划在“十五”期间,着重发展三类物流:陆、海、空港的口岸物流,商业零售行业的配送物流,依托信息平台发展的电子商务物流;建立五个园区:浦西的桃浦和莘庄、浦东的机场、外高桥和港口城。预计“十五”期间上海物流业将有 1000 亿元产值的发展空间。深圳市政府将现代物流产业作为三个重要支柱产业之一,“十五”期间将物流产业产值从占 GDP 的 1% 提高到 3%~4%,政府规划的大型“平湖物流基地”占地 100 平方公里,计划吸引投资 1000 亿元。杭州市政府规划的物流基地面积达 2000 亩。北京、天津、武汉、大连、沈阳、宁波、葫芦岛、邯郸、东莞等大、中型城市都在加快制定物流发展规划并加紧实施。②不少大型企业跃跃欲试,抓紧建立自己的物流体系。美的、青岛啤酒、上海宝钢、通用汽车、红塔集团、华联超市、国美电器、海信等企业都已经建立或正在筹建自己的物流体系。③传统行业纷纷转向现代物流服务业,运输、仓储、邮政、商业批发等行业都在原来的基础上,运用现代物流理念和技术改造原有的企业,取得了很好的效果。④涌现了一批依托电子商务的新型门对门服务的第三方物流企业。⑤为了推动现代物流的发展,国家经贸委、铁道部、交通部、信息产业部、外经贸部、民航总局等 10 部委 1998 年 1 月 1 日联合发文,提出了“关于加快我国现代物流发展的若干意见”。

现代物流呈现这样快速发展势头,其内在原因,一是先行企业的示范作用。物流产业是继物质资源、人力资源之后可供发掘的“第三利润源”的理论有了最有力的解释。二是大量外资企业进入中国后的急切需求。外资进入中国投资办企业,多数不愿自己搞物流,想在当地找到服务精良的物流企业。如摩托罗拉在天津办厂,要求物流企业必须保证在 1 小时之内能将货物送达全国任何地方。没有现代物流系统,这样的要求是不可能做到的。三是应对加入世贸组织的需要。加入世贸组织后,从形式上看,我们对外资放开的分销领域是佣金代理、批发、零售、特许经营等四个方面,实质上我们放开的是整个流通领域。面临巨大的、



全方位的国际市场竞争，竞争的方式将由单个企业对单个企业的竞争，变成产业链与产业链、供应链与供应链，需求链与需求链之间的竞争。要形成强有力的链条，其核心是整个链条对市场的快速响应能力，而快速响应能力的核心则是加快流通的速度、特别是物流的速度。四是电子商务发展的挑战。1999年开始兴起的电子商务热，不到两年就急剧冷却，人们原以为主要障碍是“信息瓶颈”，但在实践中，惟一不可能短时间越过的只有“物流瓶颈”，没有迅捷的现代物流配送体系，电子商务就没有任何意义。有人说，下一次电子商务的热潮，只会在物流问题解决之后，而不可能在它解决之前，这个看法是很有道理的。

三、加快我国现代物流产业发展的对策建议

在21世纪，物流产业将发展成为对国民经济在高起点提供基础动力，对全球经济体系产生革命性影响的新兴产业。目前我国物流产业虽有一定的发展，但从总体上看，现代物流产业发展仍处于起步阶段。政府应把发展现代物流产业作为新世纪我国经济新的增长源，作为经济工作中的一件大事，采取有力政策和措施，引导和促进我国物流产业的发展。为此，提出如下建议：

(一) 应把现代物流产业作为我国国民经济的重要产业，使之成为新的经济增长点和“第三利润源泉”

在世界上一些发达国家和地区，物流产业已成为国民经济的支柱产业。1995年美国物流产业总规模为2000亿美元，几乎为高新技术产业的10倍，占国内生产总值的15%左右。物流服务合同为1000亿美元，预计今后3年将以年均10%的速度增长。日本物流产业总规模约为1000亿美元，占GDP的比重为15%。在中国香港地区，物流产业总规模1000亿美元，占GDP的比重为15%。为了推动物流产业的发展，各国都在不断地整合物流资源，不断提高这个产业的整体能力。美国从1985年开始发展国家多式联运运输系统，并把这个系统作为增强国家经济竞争力的基础。最近，美国又提出建立“大运输部”的思想，并把这个思想作为21世纪依靠信息系统整合运输部门的指导思想。日本运输省是主管运输综合政策设计和实施的机构，其政策设计范围不仅涵盖了运输省所辖内主要运输方式所及城市与区域运输的规划与协调，而且包括了现代物流“供应链”概念所及的仓储与配送等市场准入的管理工作。物流产业大部分业务环节的活动通过政策的调整得到有效整合。

目前我国物流资源丰富。至1999年底，我国运输线路中，铁路里程320万公里，公路里程140万公里，内河里程10万公里，民航里程1.5万公里，管道运输1000万公里。货运量总计100亿吨，货物周转量总计1000亿吨公里。民用汽车拥有量已达1000万辆，民用运输船舶拥有量1000艘。沿海主要港口吞吐量达1000万吨。在信息通信方面，我国也已具备了相当的基础。目前已拥有100多万公里的电信网络干线光缆，覆盖了所有地市以上城市和100%的县级市及大部分乡镇。近几年来，国家实行积极的财政政策，相当一部分资金投向物流基础设施建设，其中新增公路通车里程10000公里，增加铁路新线1000公里，建成和在建国家储备库仓容100多亿斤，这使发展现代物流产业有了新的平台。

这些情况表明，我国已经具备了发展现代物流产业的基础设施和装备条件，问题是如何把已有的物流资源整合成新兴的物流产业。我认为，要把现代物流产业作为用高新技术和适用技术改造传统产业、重新整合各种存量资源、合理设计增量资源，从而使其成为具有高科技含量和高附加值，在国民经济运行中创造新生利润源泉的重要新兴产业。这就要明确物流



产业在国民经济中的重要地位，制定支持这个产业发展的财政、金融、税收、吸引外资等政策，继续加大对物流基础设施、关键技术和生产关键装备的投资力度，加快现有物流资源整合和发展的进度。

（二）抓紧制定符合现代物流要求的发展规划，坚持立法先行，决不能一哄而起，搞盲目建设或低水平重复建设

抓住机遇发展现代物流，提高我国国民经济运行质量，这是一项紧迫的重大任务。但绝不是上海、深圳搞了所有的城市都要搞。海尔搞了海信就要搞。在物流业热起来之后，如何防止盲目发展、低水平重复建设，防止物流热重蹈以往各种“热”的覆辙，不使物流热变成泡沫，这是当前必须首先要研究解决的问题。政府集中搞物流基地，动辄投入几十个亿、几百个亿，甚至上千个亿；企业自己搞物流，少则投入几千万，多则数亿元；一旦投资决策失误，其损失程度将会超过任何一次“热”。据了解，某个城市并不是商品集散中心，也不是交通枢纽，却在组织专家大手笔规划，准备将本市建成周边几个省的物流中心。山西省太原市一家只开了猿家超市的企业，正在筹划建立自己的物流配送中心。可以断言，如果不抓紧研究当前物流热中出现的种种问题，不抓紧制定正确的政策加以引导，物流产业发展中的新一轮重复建设将会很快出现。

物流产业发展的合理布局，是发达国家早已高度重视的问题。日本 员远年制定了“流通业务城市街道整备法”，把集中在大城市中心部位的流通设施向距离市中心 圆公里左右的郊区集中搬迁，以提高大城市的流通机能，保证道路通畅，增强城市的整体功能。根据这一法律，圆年来日本在全国 圆个城市中建设了 圆个流通团地，将运输、集散、中转、储存、配送、租赁、定货、销售、售后服务等功能有机结合起来，大大提高了物流设施的利用效率。日本通产省、运输省、农林水产省、建设省和经济企划厅等缘省主务大臣，制定全国统一的总体构想，决定建设物流基地的具体城市。这些城市按照城市的整体规划确定物流基地的地点、数量、位置、规模及功能，并报中央政府审批。德国联邦政府在统筹考虑交通干线、主枢纽规划建设的基础上，通过调查生产力布局、物流现状，根据各种运输方式衔接的可能，在全国范围规划物流园区的空间布局、用地规模与未来发展。英国、荷兰、比利时等国家也都有自己的物流园区。

目前，我国涉及物流的有关行业、部门、系统都自成体系，独立运作，各做各的规划，各搞各的设计，各建各的物流中心或基地，部门分割、行业垄断、地方封锁，相互之间毫无关联，不仅难以达到节约物流成本的作用，还会造成资源配置的极大浪费。因此，要全面统筹，整体布局，设计出既符合现代物流要求、又能充分利用和整合各种存量资源、也可优化增量配置的全国物流产业发展规划，并按照规划构建我国运输大通道，合理设立综合物流中心或物流基地，已是当务之急。

建议国务院成立协调全国物流产业发展的领导小组和相应组织，指导协调全国物流产业的健康发展。当前最要紧的是抓紧组织制定全国的物流规划，打破地区、部门和行业的局限，一开始就按照大流通的思路去进行物流的整体设计。现有涉及物流产业发展的部门，应尽快建立物流工作的联系会议制度，加强发展现代物流进程中的协调，加大推动现代物流产业发展的力度。各省、各发展综合物流基地的中心城市，应根据全国的统一规划，反复调查研究和科学论证，首先制定好物流产业发展规划，然后按规划组织实施。与此同时，要抓紧制定和完善物流发展的法律法规体系，清理、修订已有的相关法律法规。我认为，物流形成

序和管理文本。借鉴国际上成熟的物流技术标准和服务标准，加快研究制定我国相应的标准。

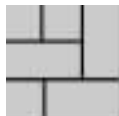
五是构建货主物流产业，即构建自成体系的企业内部物流系统。这种形式的物流企业一般应具备以下情况：一类是像海尔这样具备一定规模，对物流服务有巨大的需求，但社会上第三方物流又没有形成，不建立自己的物流体系就无法进行市场竞争的企业；一类是像上海华联超市、联华超市这样具有规模优势的商业连锁集团企业；再一类是专业性很强或有特殊技术要求的特殊商品，如粮食、药品的物流配送体系。我认为，这种形式的物流企业决不能盲目发展。

（四）加强物流理论的研究和人才培养，适应我国现代物流快速发展的需要

我国历史上是个“重本抑末”、“重农轻商”的国度。建国以来的计划经济体制又使“重生产、轻流通”的思想长期占据统治地位。世界经济的发展，使市场经济体制成为各国的共同选择。市场经济越发达，流通的作用就越重要。发达国家和地区之所以转轨快，实质上是由于流通生产力率先发展，在开拓国际市场中起到了先导或导向作用，带动了国内产业结构、产品结构和企业组织形式的不断调整，由此构成了国家持续增长的竞争力。实践的发展，早已打破了传统政治经济学的教义，在新时期，谁不重视流通，不懂得流通规律，谁将受到经济规律的惩罚，谁的经济就受到制约和影响。

在流通中，商流、资金流和信息流这三种“流”都可以通过计算机和网络通信设备极大缩短流通过程，使其流通时间可以达到马克思所说的“等于零或者趋近于零”。企业的交易成本将主要被物流所占用，物流成本的高低，就成了企业在市场竞争中能否取胜的决定因素。可以说，现代经济的水平，很大程度上取决于物流的水平，而物流水平的高低则取决于高素质人才的拥有量。我国目前对流通基础理论的研究、特别是物流问题的研究严重滞后，专业人才严重匮乏。而教育部门在学科设置上，不仅没有研究流通基础理论和实务的学科，反而将已有的商业经济学科也取消了，将其并入产业经济学科，同时取消了十几所高等院校的物流管理专业，市场经济亟需的人才培养成了大问题。这样下去，不仅目前这方面人才奇缺的状况得不到缓解，而且今后还将后继无人。发达国家中适应市场经济要求的学科越来越细化、越专业化，在所有学科中，商业经济学科是最受欢迎的，商学院毕业的学生工资待遇普遍高于其他学科，其中物流专业是最受重视的学科之一。

建议国家尽快研究我国的学科设置和人才培养计划，设置专门研究流通理论的学科，恢复商业经济专业和物流专业。建立完整的现代流通理论、商业经济及物流科学学科体系。有条件的院校可以转向流通经济学院、商学院、物流管理学院等专业型的院校，使更多的高等院校能够培养适应市场经济要求的高素质人才。同时要采取多种形式，加速人力资源的开发和培养，把学校培养和在职培训结合起来，把长期培养和短期培训结合起来，抓紧培养具有跨学科综合能力的专业人才。还要积极借鉴国外先进的物流理念和物流技术，加强国际间的交流与合作，促进我国物流产业的发展。



方圆

入世后我国物流和公路货运发展

交通部公路司 索沪生

摘要：本文分析了 宰藉的谈判为什么要求我国开放公路货运业、内陆物流服务业；讨论了入世可能给我国物流业带来的发展机遇；在对国内物流服务需求与供给市场基本情况进行分析的基础上，文章认为第三方物流的发展是关键，并对如何发展第三方物流做了论述；文章认为政府对于物流发展的促进作用，主要是体现在对硬件环境和软件环境两个方面的建设上，提出入世挑战的是政府，应战的是企业。

关键词：宰藉的 物流 公路货运

圆园年 圆月我国已经正式成为 宰藉的成员。加入 宰藉将进一步推动我国经济融入外部的经济全球化过程，进一步促进我国国内的经济改革。加入 宰藉也将大大推动我国公路货运业、物流业市场化、法制化、现代化的发展进程。本文从 宰藉的谈判为什么要求我国开放公路货运业、内陆物流服务业入手，探讨入世对我国物流业带来哪些可能的发展机遇，如何加快第三方物流的发展，和入世后政府如何推进物流发展，及如何帮助企业发展等问题。就以上方面做了一些粗浅的分析，以和大家共同研究讨论。

一、美国人为什么要求我国开放公路货运业、内陆物流服务业

加入 宰藉我国政府在公路货运和分销领域做了开放的具体承诺。比如在公路货运、仓储及维修领域承诺，加入 宰藉一年内允许外商控股经营，三年内允许外商独资经营；三年内开放零售市场，五年内开放批发市场；承诺除部分商品，如图书、报纸、杂志、药品、杀虫剂和农用薄膜将在三年内开放，化肥、成品油和原油五年内开放外，一年内允许合资企业分销一切进口产品及国内生产的产品，外资企业可以分销其在中国生产的产品，并对其分销的产品，提供包括售后服务在内的相关配套服务，等等。根据 宰藉的最惠国待遇的原则，中国对美国所做的承诺，也对所有其他 宰藉成员适用。因此上述领域将按承诺的条件对所有 宰藉成员开放，并且开放的速度是比较快的，留给我们的过渡期是很短的。

