第 一 章

中国物流发展综述

2001 年是中国物流实践与物流理论快速发展的一年，在这一年中，物流领域发生了许多重大的事件，这是中国物流史上所没有过的。这些大事说明，中国物流业正在迅速发展，向国民经济各个领域扩展。

一、中国物流发展的历史沿革

物流，这个古老而又全新的概念正在神州大地上为越来越多的人所了解。说它是古老的，是因为自从人类社会开始商品交换以来就存在着（如运输、仓储、装卸搬运等）；说它是全新的，则是因为随着科技的发展与社会的进步，物流被赋予了新的内涵。

物流（Physical Distribution）一词最早出现于美国。在第二次世界大战中，美国军队将后勤（Logistics）理论成功地用于战争期间的物资生产、采购、运输、配给等活动。后来，“后勤”一词在生产过程中、在流通过程中得到了更广泛的应用，使得物流包含了更广泛的内容。所以，现在定义物流概念时更多地使用 Logistics 而不是 Physical Distribution。

物流概念在日本的形成虽然比美国晚很多，但发展迅速。日本在引入物流概念的过程中，把物流看做是一种综合行为，即“各种活动的综合体”。“物流”一词包含了运输、配送、装卸、仓储、包装、流通加工和信息传递等活动。日本在 20 世纪 50 年代引入“物流”概念，到 70 年代，已成为世界上物流最发达的国家之

中国从 1979 年引入现代物流概念到今天已有二十多年的时间。物流在中国从引入物流概念以前到全面发展，大致经历了以下几个阶段：

需要全本请访问 www.ertongbook.com

（一）计划经济下的物流，即建国初期至 20 世纪 80 年代初

这一时期，中国尚未引入物流整体概念，更没有现代物流的概念，只有流通业、运输业、仓储业等与物流相关的行业。

这一时期，我国实行的是高度集中的计划经济管理体制，国家的整个经济运行处于计划管理之下。国家对各种商品特别是生产资料和主要消费品，实行指令性计划生产、分配和供应，商品流通企业的主要职责是保证指令性分配计划的实现。为了节省流通领域的费用，政府在综合发展各种运输方式，合理布局物资储运点，建立合理库存，编制并不断修改主要物资的合理流向图，提倡综合利用各种运输方式及发展联运，但总体上是按计划生产、储存和运输，实现计划分配与供应。特别是 1963 年物资部门实现统一管理中转供销仓库以后，全国商品的物流活动基本上由各级物资储运公司和商业储运公司来承担。物资储运公司遵循‘以收抵支，收支平衡’的原则，无论中转次数多少，只向用货单位按国家规定的收费标准收取一次性管理费用，物资系统内部调拨物资不收管理费，国家要求物资企业发挥蓄水池的作用，导致社会物资库存量不断上升，物资周转缓慢。工业消费品的储存和运输按三级批发的供销体制进行，即对应一、二、三级商品批发供应站设立相应的商业储运公司，分别承担三级批发过程中的储运业务。当时的商品零售业主要是由国营的百货商店、粮店、副食店和各种物资供应站构成的，它们成了物流的终点，而且大都规模不大，内部物流活动主要是储存。与此相对应，企业生产按计划安排，物资供应按计划调拨，产品销售按计划分配，交通运输按计划执行，几乎所有的生产资料和消费资料都是由各级政府按部门、按行政区域通过计划手段进行分配和供应的。涉及“物流”的各个环节，包括采购、运输、仓储、包装、加工、配送等，均完全通过计划手段进行管理和控制，企业基本没有自主经营的空间。这种计划经济体制下形成的管理方式，在生产规模小、产业结构简单、基础设施短缺、物资供应匮乏的经济发展阶段，虽然使政府比较容易掌握当时的社会物资供应状况，能在一定范围内调剂余缺，保持社会供应的相对稳定，但却导致了条块分割，自成体系，机构重叠，生产、流通、销售等环节相互分离，社会库存量大，物资周转缓慢，资金占用较多，给社会资源造成极大的浪费。

可以说，这个时期中国还没有“物流”的概念。资源分配和组织供应是按行政区划进行的，物流活动的主要目标是保证国家指令性计划分配指标的落实，物流的经济效益目标被放到了次要位置。物流活动仅限于对商品的储存和运输。物流环节相互割裂，系统性差，整体经济效益低下。

(二)有计划的商品经济下的物流,即 20 世纪 80 年代初至 90 年代初

这个时期，中国引入了“物流”概念。中国物流概念的引入主要通过两条途径：一条途径是‘Physical Distribution’从美国传入日本，日本人将其译为日文“物的流通”。1979 年 6 月，中国物资经济学会派代表团参加在日本举行的第三届国际物流会议，回国后代表团第一次把物流这个概念介绍给中国。1987 年 7 月 11 日在安徽蚌埠召开了中国物流研究会首届年会，深入探讨了中国物流学科的基础理论，物流的发展战略、物流技术等有关理论与实践问题，开创了中国物流业发展的先河。另一条途径是在 20 世纪 80 年代初随欧美“市场营销”理论传入。在欧美所有的市场营销教科书中，毫无例外地要介绍“Physical Distribution”，这两个单词直译为中文是‘实体分配’或‘实物流通’的意思,所谓‘实体分配’指的是商品实体从供给者向需求者进行的物理性移动。

这个时期，中国经济开始从计划经济逐步向市场经济过渡，随着产品和服务的商业化和市场化，市场竞争日益加剧，各类企业开始意识到现代物流的重要作用，不仅流通部门加强了物流管理，生产部门也开始重视物流问题。不仅国营物流企业的建设有所加强，同时一些集体和个体物流企业也有了发展，物流业已打破部门地区的界限，向社会化、专业化的方向发展。但这时还没有真正意义上的现代物流运作和现代物流企业。

这个时期，我国实行了对内搞活、对外开放的政策，宏观经济环境发生了变化。企业经营自主权增加，多种经济成分进入市场，国民经济步入高速发展时期。与此同时，中国的物资分配体制、商品流通体制、交通运输体制也发生了重大变化。政府逐步放开了对企业生产、物资、价格的管理，工业企业自主决定其原材料的采购和产品的生产与销售。商贸企业根据流通体制改革和供应方式的调整变化，开展了商品物流配送中心的试点工作。交通运输企业突破传统的观念，把业务范围向运输前后的两头延伸。货运代理企业作为托运人与承运人之间的桥梁与纽带，开办了代理货物托运、接取送达、订舱配载、联运服务等多项业务。国外先进的物流概念和物流管理方式随着外商投资企业进入我国。

这个时期，由于经济活动已向商品经济转变，物流业开始注重经济效益。物流活动已不仅仅局限于被动的仓储和运输，而开始注重系统运作，即考虑包括运输、仓储、包装、装卸、流通加工在内的物流系统的整体效益。按系统化思想，推出了仓库一次性作业、集装单元化技术、自动化立体仓库、各种运输方式综合利用和联合运输等系统应用形式，用系统思想对物流全过程进行优化，使物流总费用最低。这个时期，物流的经济效益和社会效益有所提高。

(三)社会主义市场经济下的物流,即 20 世纪 90 年代中期至今

1993 年，党的十四届三中全会通过了《关于建立社会主义市场经济体制若干问题的决定》，我国加快了经济体制改革的步伐，经济建设开始进入一个新的历史发展阶段。科学技术的迅速发展和信息技术的普及应用，消费需求个性化趋势的加强，竞争机制的建立，使得我国的工商企业，特别是中外合资企业，为了提高竞争力，不断提出新的物流需求，我国经济界开始把物流发展提到了重要议事日程。国家逐渐加大力度对一些老的仓储、运输企业进行改革、改造和重组，使他们不断提供新的物流服务，与此同时，还出现了一批适应市场经济发展需要的现代物流企业。国内市场上出现的不同形式的物流服务企业，大致有四种类型：第一种是商业、物资储运企业经过重组改造，利用原有仓储设施建设商品物流配送中心，向用户提供物流配送服务；第二种是交通运输企业和货运代理(含联运、集装箱)企业通过扩大业务经营范围,开展门到门运输,进而转向为用户提供部分物流服务；第三种是工业生产企业自身成立相对独立的物流机构或实体，自己全部承担原材料和产成品的后勤保障服务；第四种是少数专门从事物流服务的企业，面向全社会提供公用型物流服务。此外，还出现了连锁商业代理配送、航空快件运输和专递服务等。

2001 年 3 月 1 日,国家经贸委、铁道部、交通部、信息产业部、对外贸易经济合作部、中国民用航空总局联合下发了《关于加快我国现代物流发展的若干意见》。这是中国政府发布的有关现代物流业发展的第一个政策性、指导性文件，标志着我国的物流业真正开始起航。

经过多年发展，目前全国已经在交通运输、仓储设施、信息通讯、货物包装与搬运等物流基础设施和装备等方面取得了长足的发展，为物流产业的发展奠定了必要的物质基础。配送中心的发展、商品代理配送制的发展、第三方物流的发展使得物流产业呈现一片欣欣向荣的景象。随着买方市场的形成，企业对物流领域中存在的“第三利润源泉”开始有了比较深刻的认识，优化企业内部物流管理，降低物流成本成为目前国企最为强烈的愿望和要求。

物流产业的发展正在引起各级政府的高度重视，准备通过各方努力，在我国逐步建立起专业化、现代化、社会化的物流服务网络。目前，深圳、北京、天津、上海、广州等地政府极为重视本地区物流产业发展，并已开始着手研究和制定地区物流发展的规划和有关促进政策。物流企业逐渐摆脱部门附属机构的地位，开始按照市场规律的要求开展物流活动。

二、中国物流相关政府管理部门与协会

目前，我国现代物流刚刚起步，物流市场管理和物流行业管理还没有理顺，物流管理还比较分散，涉及物流系统的各环节的管理分别由有关部门与协会承担。如图 1－1 所示：

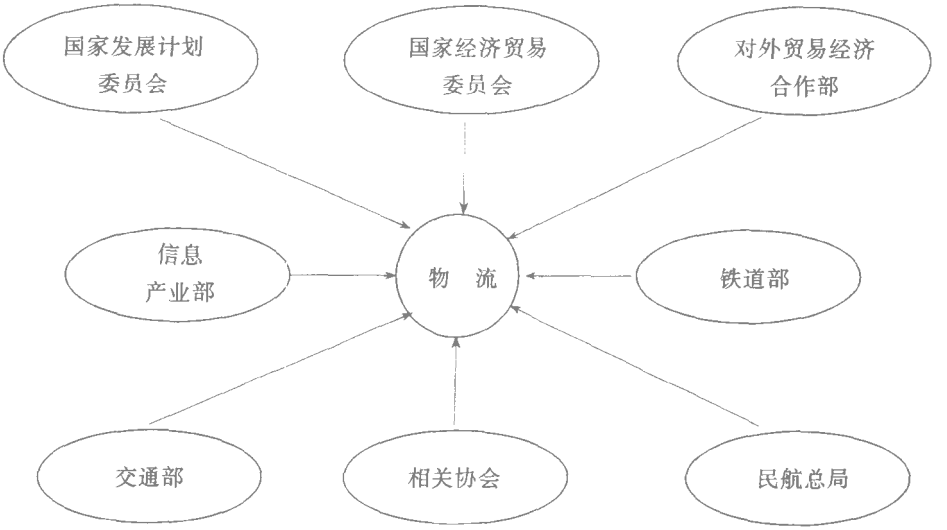

图 1－1　物流相关部门与协会示意图

(一)相关部门

与物流有关的政府部门主要有国家发展计划委员会、国家经济贸易委员会、对外经济贸易合作部、信息产业部、交通部、铁道部、民航总局。

1. 国家发展计划委员会

国家发展计划委员会涉及物流方面的主要职责有：

研究提出国民经济和社会发展战略、生产力布局，提出国民经济中长期发展、总量平衡和结构调整的目标和政策建议，编制中长期发展规划，衔接平衡各行业规划和政策；研究分析宏观经济形势，拟定重要物资储备计划，做好经济、社会、国防计划的衔接 研究提出石化、化工、中西医药、钢铁、有色、黄金、稀土、建材、机械、汽车、轻工、食品、纺织、烟草等产业的发展战略和对策,以及石油天然气储运设施、管网布局规划。提出能源、交通、原材料的发展战略；提出内外贸的发展战略，跟踪监测和分析国内外市场的发展状况，研究国内重要商品的

需要全本请访问 www.ertongbook.com

市场平衡和进出口的总量平衡，提出重要商品的调控政策；编制除工业产品外的关系国计民生和大宗、重点敏感商品的进出口计划，组织编制国际收支计划；组织实施粮食、棉花、植物油等重要商品的进出口计划；指导、监督重要商品的国家订货、储备、轮换和国家投放，引导和调控市场；下设国家物资储备局，对国家物资储备工作进行管理。

2. 国家经济贸易委员会

国家经济贸易委员会涉及物流方面的主要职责有：

研究和指导流通体制改革，培育发展和完善市场体系，拟定规范流通秩序和市场规则的法规、政策；监测分析市场运行和重要商品的供求状况并组织调控；组织拟定和协调内外贸政策和进出口政策，与国家发展计划委员会编制关系国计民生和大宗、重点工业品、原材料的进出口计划，根据经济运行情况进行计划调整并向国家发展计划委员会备案；协调外贸货运；组织拟定工业、商贸方面的综合性经济法规和政策并监督检查；收集、整理、分析和发布经济信息。

3. 对外贸易经济合作部

对外贸易经济合作部涉及物流方面的主要职责有：

拟定和贯彻实施对外贸易、经济合作和外商投资的具体政策、改革方案；拟定和执行外贸进出口中长期规划和发展战略；分析国际经贸形势和我国进出口状况，提出总量平衡、结构调整等项宏观调控建议；拟定和执行进出口商品配额招标政策；研究和推广各种新贸易方式（含电子商务）；负责进出口配额计划的编报、下达和组织实施，制定和管理进出口商品目录，负责配额、许可证的确定和发放；拟定和执行国家出口管制政策，颁发与防扩散相关的出口许可证；拟定和执行国别(地区)外经贸政策 处理国别(地区)经贸关系中的重要事务 管理同未建交国家的经贸活动；制定各类企业外经贸经营权和国际货运代理企业的资格标准，承担法律法规规定的资格审定。

4. 信息产业部

信息产业部涉及物流方面的主要职责有：

振兴电子信息产品制造业、通信业和软件业，推进国民经济与社会服务信息化；统筹规划国家公用通信网、广播电视网、军工部门和其他部门专用通信网并进行行业管理；负责通信网络设备入网认证和电信终端设备进网管理；负责全国无线电频率、卫星轨道位置、通信网码号和域名、地址等公共通信资源的分配与管理；制订通信与信息服务资费政策，确定基本邮政、电信业务收费标准并监督执行；推进电子信息产品制造业、通信业和软件业的科研开发工作，组织重大科技项目攻关和引进技术的消化、吸收、创新，促进科研成果产业化；根据国务院规定，管理国家邮政局。

5. 交通部

交通部涉及物流方面的主要职责有：

拟定公路、水路交通行业的发展战略、方针政策和法规并监督执行；拟定公路、水路交通行业的发展规划、中长期计划并监督实施；对国家重点物资运输和紧急客货运输进行调控；组织实施国家重点公路、水路交通工程建设；指导交通行业体制改革；维护公路、水路交通行业的平等竞争秩序；引导交通运输行业优化结构、协调发展 组织公路及其设施的建设、维护、规费稽征 组织水运基础设施的建设、维护、规费稽征；负责水上交通安全监督、船舶及海上设施检验和防止船舶污染、航海保障、救助打捞、通信导航工作 实施船舶代理、外轮理货、航道疏浚、港口及港航设施建设使用岸线布局的行业管理；管理公路、水路交通与国际组织有关事宜，开展国际交通经济技术合作与交流。

6. 铁道部

铁道部涉及物流方面的主要职责有：

拟订铁路的发展战略、方针政策和法规、发展规划、中长期计划并监督实施；负责全路性客货运能力分配，组织提出跨局客货列车开行方案，组织编制全路运输生产经营计划；组织客、货运输市场研究和客流货源分析预测；拟定铁路货物运输和危险货物、鲜活货物、超限货物、军事物资、集装箱、集装化等运输及货物运输包装、装载加固、装卸技术业务、货车篷布管理、专用线及专用铁路管理等规则和办法,并监督实施 拟定铁路货物运价 合理安排客、货运输比例,经济合理地使用机车、车辆；负责国家重点物资运输，掌握国家指定的各类重点物资装车运输情况，协调全路装卸车和港口、口岸站换装的组织工作；承担铁路设计、施工、验收、规范拟定及大中型建设项目。

7. 中国民用航空总局

中国民用航空总局涉及物流方面的主要职责有：

研究并提出民航事业发展的方针、政策和战略；编制民航行业中长期发展规划；制定保障民用航空安全的方针政策和规章制度，监督管理民航行业的飞行安全和地面安全；负责民航航路的建设和管理，对民用航空器实施空中交通管理，负责空中交通管制人员的资格管理；制定民用机场建设和安全运行标准及规章制度，监督管理机场建设和安全运行；制定航空运输、通用航空政策和规章制度，管理航空运输和通用航空市场；对民航企业实行经营许可管理；组织协调重要运输任务。

（二）相关协会

物流市场需要规范，一是靠政府，二是靠中介组织，如协会、学会等。这些

协会与学会起着政府不能起到的作用，实施行业自律，规范市场行为。我国有关物流的行业协会众多，主要有以下协会：

中国物流与采购联合会

中国物流与采购联合会（原中国物资流通协会）是受国家经贸委业务管理、民政部社团登记管理的具有社团法人资格的全国性行业组织，是经国务院批准设立的。联合会的宗旨是：遵守中华人民共和国的宪法、法律、法规和政策。全心全意为会员及行业服务，密切社团、企业与政府间的联系，维护会员及企业的合法权益，加强行业自律，推进我国生产资料流通与物流产业的改革和发展，更好地为我国社会主义现代化建设服务。

联合会涉及物流方面的主要职能和业务有：

贯彻党和国家有关生产资料流通与物流产业发展方面的方针、政策和法规，向政府有关部门反映企业的正当愿望和合理要求，维护企业的合法权益。受政府委托，组织和实施行业调查与行业统计，向政府有关部门提出行业发展规划、行业产业政策、经济立法等建议，并参与有关活动；开展市场调查，分析市场形势，开发信息资源，建立信息网络，为会员、企事业单位、政府部门提供信息咨询服务；推进本行业的企业改革与产业发展，表彰先进，组织经验交流，提高企业现代化管理水平；组织流通经济理论以及现代物流、电子商务、政府采购、理论与实务研究，举办各种类型的学术讨论会、报告会，促进流通经济理论水平的提高；开展行业自律，制定行规行约，参与商品流通与物流方面国家标准和行业标准的制修订，参与行业职业技能鉴定和质量认证，不断提高行业素质和职业道德水准；采取多种形式为企业培训各种专业人员，提高生产资料流通行业与物流产业的队伍素质；组织本行业开展各项与国外有关经济组织和物流团体的活动，包括组织考察、人才培训、举办展览、经贸洽谈等，促进会员发展对外贸易、经济技术、科学管理、学术研究等方面的合作与交流；组织全国性和区域性商品交易活动，促进电子商务、物流配送、政府采购、连锁经营、代理制等新型营销方式的发展，提高生产资料流通与物流产业的科技含量，以信息化带动流通的现代化。

根据国务院关于国家经贸委管理的国家局机构改革的意见，国家国内贸易局撤销后，中国物流与采购联合会成为国家经贸委直接管理的 15 个综合性行业协会之一，并受国家经贸委委托，代管 26 个全国性专业协会。

表 1-1　　受国家经贸委委托代管的协会

中国物流学会(原中国物资流通学会)	中国煤炭城市发展联合促进会
中国农业机械流通协会	中国经济信息报刊协会
中国汽车流通协会	中国水利电力物资流通协会
中国木材流通协会	中国机械工业供销协会
中国菱镁行业协会	中国民用爆破器材流通协会
中国燃料流通协会	中国散装水泥推广发展协会
中国建筑材料流通协会	中国机械设备成套工程协会
中国机电产品流通协会	中国基建物资承包协会
中国轮胎翻修利用协会	中国铁道物资流通协会
中国化工轻工物资流通协会	中国物资再生协会
中国金属材料流通协会	中国物资储运协会
中国拆船协会	中国物资流通技术开发协会
中国医药物资协会	中国拍卖行业协会

除此以外，从事物流相关工作的社团组织还有许多，他们在各自的领域中，推动着中国物流业的发展，发挥着别人代替不了的作用。这些社团组织主要有：

中国交通运输协会；
中国交通企业协会；
中国仓储协会；
中国物资储运协会；
中国船东协会；
中国港口协会；
中国民用航空协会；
中国国际货运代理协会；
中国公路学会；
中国铁道学会；
中国机械工程学会物流工程分会；
中国船舶代理协会等。

三、中国物流发展的经济环境

2001 年以来，国际经济环境剧烈变化，世界经济普遍下滑。“9.11 事件”更加剧了世界经济增长的下滑，短时期内美国经济一片混乱，空运、快递、海运等物流业务陷入停滞。爆炸后短短的 10 天时间，世界空运、海运、快递等行业就损失了数百亿美元。然而，2001 年的中国经济增长依然平稳，GDP(国内生产总值)

增长率为 7.3% 与国际经济形势相比，我国经济形势良好，这与我国政府在内部困难和外部冲击下采取积极有效的经济调控政策和正确的政治政策是分不开的。

目前，在我国由于国内政策环境的改善，企业改革日益深化，为物流业的发展建立了良好的宏观环境与微观基础；现代信息技术和商品流通技术的进步为物流快速发展准备了充分的技术条件。特别是以下因素使得我国物流业处于千载难逢的大好时机。

(一)我国加入 WTO

加入 WTO（世界贸易组织）对我国的物流业来说既是机遇又是挑战，随着我国终于迈入了 WTO 的门槛，在新的世纪内中国的物流也将进入一个崭新的时期。

加入 WTO 将对我国物流业的发展带来前所未有的巨大机遇。加入 WTO 后，国际投资和贸易将大幅增长，更多的国外企业进入我国，我国更多的企业走向世界，为物流发展提供了广阔的空间。加入 WTO 后，中国的经济和国际经济将全面接轨，中国企业可以无条件地享受最惠国待遇，有效地消除中国在国际贸易中歧视性的待遇，这将极大地促进中国对外贸易的发展。另一方面，随着进口关税的减少，将使国外优质产品进入中国市场更容易。在这种情况下，企业为了增强竞争力，将更专注于本企业的核心技术，生产商更集中精力制造产品，因此也会更多地把物流交给高效优质的第三方物流去完成，这对物流业来说既是机遇又是挑战。

加入 WTO 也将使我国物流市场的竞争更加激烈。根据对 WTO 承诺的内容，中国道路货运、仓储行业、货运代理及其他辅助服务等将会对外开放。因此，国际大航运企业就会利用这个有利条件和时机把现有的全球运输服务网络延伸至中国各主要城市，通过独资、合资、合作等方式，涉足长江驳船、内陆集卡、仓库堆场、码头公司、货代船代甚至航空货运，国际航运企业在中国开展国际物流就有了基本的保障和支持。目前国际航运企业特别是欧美等地的航运集团已将目光投向了中国市场的物流业，在中国加入 WTO 后，它们将大举进军中国的物流市场。而有了基础网络后，国际航运企业会利用现有的全球物流公司把为国际跨国企业提供的全球物流和供应链管理服务理念及模式引入中国。另外，它们也会利用自己在资金、管理、人才等方面的优势，参与国内物流的建设与发展，在各主要的经济中心建立相应的配送中心，并以此向周边辐射形成网络，同时着手建立覆盖全国的运输体系，促进中国物流业的发展。

另外,随着中国加入 WTO，中国政府对物流业发展采取了积极的鼓励政策，

鼓励国外资本投入物流和配送设施，人们有充分理由相信在新的世纪里中国的物流业将进入一个崭新的时期。

（二）电子商务的迅速发展

随着经济全球化和信息技术的快速发展，电子商务已经成为人们进行商务活动的新模式，电子商务也在改变着传统物流业的运作方式。随着电子商务务实成分的加强，越来越多的传统企业开始介入电子商务领域。它们在互联网上建造网上商店的时候，发现在网络前端的背后存在着物流的制约，缓慢的物流已成为网上交易的障碍，物流成为电子商务发展的一个瓶颈，成为电子商务能否顺利进行和发展的一个关键因素。如果没有一个高效、合理、畅通的物流系统，电子商务所具有的优势就难以得到有效的发挥。如何建立一个高效率、低成本运行的物流体系来保证电子商务的通畅发展，成为人们非常关心的问题。这促使人们聚焦于物流，大力发展物流。

在信息经济时代，物流不只是司机和搬运工的职业，不只是出力流汗的职业，物流将成为高素质的行业。信息化、全球化、多功能化和一流的服务水平，已成为电子商务下的物流追求的目标。这些需求极大地推动、促进和刺激了中国物流的发展。

（三）西部大开发

发展物流特别是国际物流，西部的省市区没有得天独厚的优势，然而，实施西部大开发将有数以万亿元计的资金投入到西部大开发的项目中去。东西部的交流与西部经济的发展将使中国物流网络发生巨大的变化，为物流企业带来无穷的商机。

西部大开发战略的实施占着天时、地利、人和的优势，使西部迎来了国内物流乃至国际物流大进大出、大流通的局面。“道”的问题成为东部省市区地方政府和西部省市区地方政府、国外企业和国内企业讨论的重点，是顺江而上的水路好，还是跑得比轮船快的铁路和公路好，可谓是津津乐“道”。无论是长江沿岸的省市和企业，还是铁路沿线的省市和企业都在争取机会，积极参与西部大开发战略的物流建设。一些东部企业特别是从事国际货物运输的企业（包括国外著名运输企业）已经开始了西部开发的物流业务。

（四）北京申奥成功

北京承办 2008 年奥运会，从奥运会的设施建设到奥运会的召开，始终需要比平常更为庞大、更为复杂的物流系统作为支撑，所以，在物流设施规划与建

需要全本请访问 www.ertongbook.com

设、物流组织与管理、物流技术创新与应用等方面对北京提出了更高的要求，这既给我国物流业带来巨大的挑战，同时也给物流业的发展带来无限商机。北京奥运会将使我国物流业与国际物流业同场竞技，按国际标准和惯例提供服务，我国物流业只有与国际接轨，才能分享奥运物流市场这块大蛋糕。可以说，北京奥运会在给我国物流业提供巨大的市场空间的同时，也使我国物流业找到了高水平服务的参照系，国际上高水平的物流服务的示范作用将进一步加快我国物流的现代化进程。

(五)传统产业的迫切需求

面对现在日益激烈的市场竞争，众多的传统企业在经历了没完没了的价格战以后，已经到了山穷水尽的地步了。为了进一步降低成本、提高服务质量，提高企业的市场竞争能力，这些传统企业纷纷将目光转向了物流这个“第三利润源泉”，随着买方市场的形成和竞争格局的形成，企业对物流作为“第三利润源泉”有了比较深刻的认识，优化企业内部物流管理，降低物流成本成为目前多数国内企业最为强烈的愿望和要求。其中，电子信息行业的传统企业最为活跃。例如：海尔、春兰、科龙、美的等企业纷纷抛出了自己的物流计划，出资建立起自己的物流体系。

在我国当前的环境下，除了有这些刺激物流发展的因素外，还存在一些不利于物流发展的因素，阻碍着物流产业的发展，如：条块分割的物流管理和流通体制；物流资源的分散；物流企业自身的管理水平、业务能力的欠缺；物流基础设施落后，装备条件水平低；物流管理和经营人才的缺乏等等，使我国物流业的发展有着众多机遇的同时还面临着重重困难。

与国外相比，中国的物流产业仍处在起步阶段，但在相当一些领域和地区已经表现出快速发展的趋势和潜力。随着中国经济的快速发展和经济体制改革的不断深化，物流产业的发展将成为 21 世纪中国经济发展的一个重要产业部门和新的经济增长点。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能力起到重大的推动作用。

第一，我国物流产业的发展将从整体上改善国民经济的运行效率，直接提高全社会的经济效益。

我国的物流成本占 GDP 的比例按世界银行的估算为 16.7%，而据美国物流专家罗伯特·德兰雷在《2000 年美国年度物流状况报告》中指出，1999 年美国物流成本为 9210 亿美元，占当年 GDP92600 亿美元的 9.9%。这说明我国物流成本的节约空间还非常大。2001 年我国的 GDP 为 95933 亿人民币，物流成本按

16.7%计算是 16020.81 亿人民币,如果按 15%计算,物流成本为 14389.95 亿人民币，将可为全社会节省 1630.86 亿人民币的物流成本，或者说可以多产生 1630.86 亿元的利润。所以如果降低我国的物流成本，将会为企业和社会带来极为可观的经济效益。

第二，物流产业发展将促进国民经济各产业部门的健康发展。

首先，物流产业发展在促进制造业降低产品成本，提高经济效益的同时，调整传统的“大而全、小而全”的经营组织形式，有助于制造业企业提高核心竞争能力。其次，物流产业的发展能够促进新型商业企业和业态形式的发展。传统的批发企业和储运企业，近年来都在尝试向物流服务领域延伸。在零售企业中，大型连锁商业企业内部的物流配送工作和为中小连锁企业提供服务的物流配送中心也发展得十分迅速。第三，物流产业能够促进运输服务方式的创新和传统运输企业管理手段和技术水平的提高。最后，物流产业发展还会带动和促进许多相关领域（如物流设备制造行业、电子商务等）的发展。

第三，中国物流发展对提高我国的国际竞争能力有极其重要的影响。

一方面，发达的物流产业和基础设施有助于改善投资环境，吸引更多的外国企业和国际资本进入中国市场。另一个更为重要的方面是，在中国加入 WTO 后，中国经济融入世界经济，从整体上提高中国企业和中国经济的竞争能力，对促进中国经济发展有十分重要的现实意义。

2001 年加快了我国物流行业的重组整合，我国物流服务企业以及系统集成与设备制造企业应抓住机遇，调整市场定位，开发适合市场需求的高附加值的产品（服务），提高企业的综合竞争能力和我国物流业的整体水平。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巨大的推动作用。中国物流业的发展正在进入一个崭新的阶段。

四、2001 年中国物流重大活动及背景

2001 年是中国物流理论和物流实践快速发展的一年，中国物流在这一年迅速扩展到国民经济的各个领域，形成普遍发展的势态。在物流基础设施建设、物流服务供给与需求、技术装备与信息技术、政府施政导向等方面都有快速发展。纵观这一年，物流领域发生了许多重大的事件，这是中国物流史上所没有过的。

(一)“物流配送”列入“十五”计划

中国共产党第十五届中央委员会第五次全体会议通过的《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十个五年计划的建议》在“大力发展服务业”部分指出：“现代服务业要提高服务水平和技术含量，大力发展信息、金融、会计、咨询、法律服务等行业，带动服务业整体水平的提高。传统服务业要运用现代经营方式和服务技术进行改造，着重发展商贸流通、交通运输、市政服务等行业，推行连锁经营、物流配送、多式联运、网上销售等组织形式和服务方式，提高服务质量和经营效益。”

第九届全国人民代表大会第四次会议批准的《国民经济和社会发展第十个五年计划纲要》在第 5 章第 2 节中进一步明确了“发展主要面向生产的服务业积极引进新型业态和技术、推行连锁经营、物流配送、代理制、多式联运、改造提升传统流通业、运输业和邮政服务业。”

上述精神极大地鼓舞和激发了全社会大力发展物流事业的热情和信心。日前，我国制定了未来 5 年物流配送发展初步规划，以推动物流业的快速发展。该规划包括扶植和规范发展一批第三方物流企业，争取“十五”期末社会化配送企业比重达五成以上；培育若干条贯通全国并且使之开展国际配送业务的联运干线，构建全国性的商品物流配送绿色通道；在全国各大中城市，主要商品生产、集散地和交通枢纽，建设若干有合理规模，运作规范的现代化商品物流中心和专业化配送中心，构建全国性物流配送网络；培育若干国家物流骨干基地，有条件的可争取发展成为亚洲的重要物流中心；确定一批物流配送示范项目，在全国各大区的中心城市，选择符合现代商品物流配送基础条件的企业，建立具有全国性经营网络的专业化骨干物流配送企业。

(二)中国加入世界贸易组织,物流领域将全方位、宽领域、深层次对外开放

加入 WTO 后，我国物流业将成为最早开放的领域之一，经过合理过渡期之后，包括运输、批发、仓储、包装等在内的我国物流领域将取消大部分对外国股权的限制，对外开放。目前国际航运企业特别是欧美等地的航运集团已将目光投向了中国市场的物流业，在中国加入 WTO 后，它们将大举进军中国的物流市场。

(三)世界各大物流企业纷纷抢滩中国物流市场

2001 年以来，世界经济增长一直下滑，尤其“9.11 事件”以后,素有世界经济

龙头之称的美国的物流业务陷入停滞，各大物流公司业绩纷纷下滑，他们在抓紧时间计算所受损失的同时，不约而同地发现：中国才是真正的避风港，中国潜力无限。

素有世界航运旗舰美誉的 Maersk 公司（马士基）2001 年 7 月，在广州获得独资附属公司牌照，成为北京申奥运输及物流业的独家赞助商，目前马士基在中国设 9 家分公司、6 个办事处。美集物流 6 月 28 日宣布与华东中铁快运有限公司和沈阳运输集团分别签署了合作意向书，共同开拓物流市场。东方海外将大力拓展中国大陆物流服务业务，在上海设立了中国公司总部，在全国设立 21 个办事处。UPS（美国联合包裹运送服务公司）继 4 月 1 日获得在中国的直航权后，已将业务重点转向亚洲，未来准备在中国增设 19 个办事机构，将势力范围从目前的 21 个城市扩大到 40 个城市。FedEx（联邦快递）公司从 2000 年底开始，在中国的航班增加了两倍。另外，它还将其在内地的飞行城市从去年的 144 个增加到了现在的 190 个。该公司希望五年内在内地的飞行城市网络能达到 290 个。DHL（敦豪速递公司）等快递公司均与中国最大的货运代理公司中外运建立了多年的合资合作关系。日本邮船的独资物流公司日本邮船（中国）公司继去年在上海成功地开设分公司后，正预备在天津、青岛、福州、厦门、广州、大连设立物流分公司。其它国际知名物流企业也不甘示弱，如 APL（美国总统轮船有限公司）、日本的佐川急便、日通、德国西门子等外资公司也正在中国各地建立办事处或洽谈合资，部署设立物流网络。

（四）国家标准《物流术语》实施，中国物流业走向规范

我国物流产业第一个基础性的标准——国家标准《物流术语》（GB/T18354－2001）由中国物流与采购联合会牵头编写，通过了专家论证，国家质量技术监督局于 2001 年 4 月 17 日发布，于 8 月 1 日正式实施。这部标准收入了并确定了物流领域当前已基本成熟的 145 条术语及其定义，旨在规范我国当前物流业发展中的基本概念，以适应物流业迅速发展和与国际接轨的需要。在物流管理部分选用一些较新的术语，是国际上近期发展出来的。在中国加入 WTO 前夕，介绍物流术语和相关的新概念，无论是对生产企业、流通企业还是对物流企业都是有益的。《物流术语》的实施意味着现代物流业这个重要产业正在告别无序，逐步走向规范。这对我国物流业的发展将起到重要作用。

国家物流术语标准的原则是在保证物流（行业）术语标准系统性完整的前提下，侧重先进性、创造性、统一性，不追求多而全。主要选取：一、物流活动中涉及基本概念的术语；二、物流各环节中均要使用的术语和随业务、技术发展新出现的各种术语；三、国际接轨应该统一的术语。中国物流与采购联合会要求

物流系统今后在各种物流合同中使用标准《物流术语》。

（五）各级政府开始高度重视物流发展

2001 年 3 月 1 日,国家经贸委、铁道部、交通部、信息产业部、外经贸部、民航总局联合印发了《关于加快我国现代物流发展的若干意见》的通知，《关于加快我国现代物流发展的若干意见》包括以下主要内容：

（1）关于现代物流发展的指导思想与总体目标；

（2）积极培育现代物流服务市场；

（3）努力营造现代物流发展的宏观环境；

（4）继续加强物流基础设施的规划与建设；

（5）广泛采用信息技术，加快科技创新和标准化建设；

（6）加快对外开放步伐，学习借鉴国外先进经验；

（7）加强人才培养，促进产学研结合；

（8）继续深入研究探索，不断适应现代物流发展需要。

2001 年 8 月，国家经贸委建立现代物流工作重点企业联系制度，以加强政府与企业的沟通，及时了解物流发展中存在的问题，以便政府部门协调解决，为企业发展现代物流创造良好的环境。国家经贸委 9 月发出《关于建立现代物流工作重点企业联系制度的通知》，确定了中国邮政等 34 家企业为现代物流工作重点联系企业，并且实行动态管理。通知要求各联系企业注意收集整理并及时向国家经贸委反映物流工作中存在的问题，各地经贸委、交通委要帮助所辖区域联系企业协调解决在物流发展中遇到的困难。国家经贸委将会同有关部门及时研究解决所反映的一些共性问题，并定期组织联系企业进行交流，促进我国现代物流业的快速健康发展。

在国家计委、国家经贸委最新发布的《当前国家重点鼓励发展的产业、产品和技术目录》中，把发展物流配送中心列为重点鼓励发展的内容。交通部也发布了《关于促进运输企业发展综合物流服务的若干意见》。

现代物流在地区经济发展中的重要作用，也越来越为人们所认识，不少省市把发展现代物流列入了重要议事日程。上海市政府在《上海市国民经济和社会发展第十个五年计划纲要的报告》中，把现代物流列为上海市四大新兴产业之一，采取多种措施加快发展；天津市政府把现代物流作为五大支柱产业之一，并由主管市长负责,组织了 20 多个有关部门,研究提出《天津市现代物流发展纲要研究报告》；深圳市为提升综合经济实力，改善投资环境，把现代物流与高新技术和金融同时列为新世纪经济发展的三大支柱产业，编制了《深圳市“十五”及 2015 年现代物流发展规划》；浙江省为推进物流业的协调发展成立了由浙江

省政府、省计委、省经贸委等十几个有关部门人员参与的“浙江省现代物流业发展联席会议”,制定了《浙江省现代物流发展纲要》。

(六)物流基地的建设纳入了地方经济发展规划

北京将投资 110 亿元人民币建设物流港,该物流港的物流中心已由京港合作开发并将启动,物流港内的商贸中心、会展中心、信息中心和综合服务中心等五大中心也进入规划阶段。物流港将为北京高科技园区、居民消费区和中央商务区提供国际物流区域物流和城市物流服务。北京物流港由京泰集团和香港嘉里集团联合开发。

上海将投资上千亿建设物流基础设施,全力打造物流中心城市,进一步发挥上海的物资集散功能。建设中的国际物流基地项目总规划面积 13 万平方米,并计划在 2001 年率先建成两座大型、先进、功能齐全的示范仓库,同时将引进国际上先进的管理软件,并建立能与海关、港口、铁路、航空公司、货运船务代理以及其它港口兄弟保税区等专业网站相联系的电子商务平台和物流网络,为货主提供最经济、最快捷、最安全的货物清关、报检、配送、运输等一站式服务,以及多式联运、多种金融支付手段等条件。

(七)大力改善物流网络

2001 年 10 月 21 日,全国铁路进行第四次大提速,并对列车运行图进行全面调整,提速范围基本覆盖全国较大城市和大部分地区。这次提速是从进一步适应国民经济和社会发展的要求出发,在“九五”期间成功进行三次列车大提速的基础上进行的。提速的范围主要是京九线、武昌至成都(经汉丹、襄渝、达成线)、京广线南段、浙赣线、沪杭线和哈大线。在提速的同时,根据市场需求对全路列车运行图进行了调整。

中国邮政特快专递全面提速,形成覆盖全国最大的快速服务网络。国家邮政局日前决定,自 2001 年 8 月 1 日起,在全国范围内开办国内快递包裹业务。国内快递包裹业务是介于普通包裹和特快专递包裹之间的包裹寄递业务,主要服务对象为工商企业、电子商务公司、邮购公司等,可以满足居民扩大的包裹寄递需求。这样,国内包裹快递业务的省会城市全程运递时限为 4 至 6 天,全程采用陆路运输,按每日两个频次组织投递到户。

除此以外,3 月 28 日中国邮政航空快速网开通北京、广州、青岛、厦门、成都 5 个城市分别至上海的 5 条航线,6 月 8 日,中国邮政航空公司从中国航空工业集团公司租赁 3 架运八型飞机,用于开通沈阳至上海、深圳至上海、西安至上海 3 条邮政航空快递新航线。国家邮政局局长刘立清同时宣布:7 月 1 日起实施中

需要全本请访问 www.ertongbook.com