

The Research of Logistical Actual Problems and Tactics

Yu KE

Henan University, Henan, China

Abstract: From the base theories and conception of the logistics, the research paper analyzed the present situation and some problems of the logistics industry development in China at now, suggested the development countermeasures and the development foreground of the logistics industry in China. In the first chapter survey, it first introduced the concentric logistics schools at the present, then, it explained the process of the logistics conception change and few classifications of the logistics. Because the logistics has become an economic hot spot in China from 2000, logistics assumed important sense in economic development. Then it put stress upon expounding the present situation of the logistics development in China of later years. In China, the logistics still in starting develop stage the professional ration logistics service behind developed country a lot, but it has already developed a litter, the variety service has moderate developed, furthermore, the logistics facilities and equipments also had moderate scales. but it still has a lot problems which to be expounded at five aspect in second chapter. The third chapter rose advices and countermeasures for the problems, which mentioned in the second chapter, and bring out the strategy modes. The fourth chapter is the end of the article. It predicted the development foreground of the logistics, which oriented the development feature of the logistics industry and lots of problem and challenge after China joined the WTO.

Keywords: logistics, logistical industry, logistical management

1 引言

物流概念傳入我國已有近 20 年的時間，我國的學者、研究人員對物流的發展歷史、內涵等做了大量的研究，但也應看到，對物流的基礎理論、物流系統之間的關係特別是微觀物流以及物流資訊系統的研究還遠遠不夠。我國對物流的研究起始於物資系統，但由於物流概念本身界定的相對模糊，因此，仍有很多人將物流與物資流通混為一談。

1.1 物流學派綜述

商務分流說：物流科學賴以存在的先決條件，所謂商務分離，是指流通中兩個組成部分商業流通和實物流通各自按照自己的規律和管道獨立運動。

黑大陸學說：著名的管理學權威 P·E·德魯克曾經講過：“流通是經濟領域裏的黑暗大陸”。①德魯克泛指的是流通，但是，由於流通領域中物流活動的模糊性尤其突出，是流通領域中人們更認識不清的領域，所以，“黑大陸”說法現在轉向主要針對物流而言。

物流冰山說：是日本早稻田大學凱撒修教授提出來了，他專門研究物流成本時發現，現行的財務會計制度和會計核算方法都不可能掌握物流費用的實際情況，因而人們對物流費用的瞭解是一片空白，甚至有很大的虛假性，他把這種情況比做“物流冰山”的特

點，是大部分沉在水面下，我們看不到的黑色領域，而我們看到的不過是物流的一部分。

第三利潤源泉：“第三利潤源泉”說法主要出自日本。從歷史發展來看，人類歷史上曾經有過兩個大量提供利潤的領域。第一個是資源領域，第二個是人力領域。在前兩個利潤源潛力越來越小，利潤開拓越來越困難情況下，物流領域的潛力被人所重視，按時間序列排為“第三個利潤源”。

效益背叛說：是物流領域中很經常的很普遍的現象，是這一領域中內部矛盾的反映和表現。例如，包裝問題，包裝方面每少花一分錢，這一分錢就必然轉到效益上來，包裝節省。利潤則越高。但是，一旦商品進入流通之後，如果節省的包裝降低了產品的防護效果，就會造成儲存、裝卸、運輸功能要素的工作劣化和效益大減。

成本中心說：含義是，物流在整個企業戰略中，只對企業行銷活動的成本發生影響，物流是企業成本的重要的產生點，因而，解決物流的問題，並不主要是為了要搞合理化、現代化，其主要是通過物流管理和物流的一系列活動降低成本。所以，成本中心既是指主要成本的產生點，又是指降低成本的關注點，物流是“降低成本的寶庫”等說法正式這種認識的形象表述。

利潤中心說：含義是，物流可以為企業提供大量

直接和間接的利潤，是形成企業經營利潤的主要活動。物流的這一作用，被表述為“第三個利潤源”。

服務中心說：代表了美國和歐洲等一些國家學者對物流的認識，這種認識認為，物流活動最大的作用，並不在於提高企業對用戶的服務水準進而提高了企業的競爭能力。因此，他們在使用描述物流的辭彙上選擇後勤一詞。特別強調其服務保障的職能。通過物流的服務保障，企業以其整體能力來壓縮成本，增加利潤。

戰略說：是當前非常盛行說法，實際上學術界和產業越來越多的人已逐漸認識到，物流更具有戰略性，是企業發展的戰略而不僅僅是一項具有操作性任務。應該說這種看法把物流放在了很高的位置，企業戰略是什麼呢？是生存和發展。物流會影響企業總體的生存和發展，而不是在哪個環節搞得合理一些，省了幾個錢。

1.2 物流的概念

首先產生的是“PD”概念。“PD”（Physical Distribution），是指從生產廠家到用戶的“貨物配送”。五、六十年代，當西方管理科學的中心開始從生產領域轉到非生產領域時，“PD”的概念開始形成，並受到重視，當時被美國企業界稱之為提高經濟效益的“神童”。七、八十年代以後，人們進一步認識到，對現代工業發達國家來說，經濟發達到一定程度後，其經濟水準的提高主要取決於社會物資供應系統的效率，而不是生產過程本身。而且，對於一個生產企業來說，要提高經濟效益、增加競爭能力，不僅應搞好產品製成後從生產者到用戶的貨物配送的管理（即PD），而且還應搞好產品生產前從供應商到生產製造商的原材料和零部件的採購、運輸、倉儲和庫存等的材料管理（Material Management），以及在生產過程中對材料、零部件等的運輸和庫存的管理（Internal Inventory Transfer）。由此，形成了一體化的物流管理系統——Logistical Management。

“物流”一詞的譯法，今天，在亞洲主要城市或地區說的“物流”是指“Logistical”，原詞直譯為“後勤”。這個詞起源於西方的早期戰爭時期，並在第二次世界大戰中被廣泛使用，當時是指軍隊為維持戰爭的進行所需的人和物的支援保障系統。後來，這個詞被英美學者借用在工商領域，是指一個企業對其原材料管理、貨物運輸和倉儲、集散之間實施的計畫、組織、指揮、協調和控制。但在翻譯上，漢語“物流”一詞，最初卻是引自日本人對“PD”的翻譯。六十年代，“PD”的概念從美國引入日本，日本人最初把它翻譯成“物的流通”，後來由日本大阪大學學者平原直（Hiragana）

改為“物流”。八十年代初，“物流”這個詞從日本傳入中國，首先在中國的物資經濟領域採用。九十年代，“Logistical”的概念直接從歐美傳到中國，首先在中國的物資經濟領域採用。九十年代，“Logistical”的概念直接從歐美傳到中國，這時中國和香港均沿用“物流”的譯法，雖然有人建議建議“Logistical”直譯為“後勤”，以區別與PD的不同。但經過眾多專家反復研究，考慮到從PD到Logistical雖然有內涵上的進一步豐富和完善，但基本上是物流概念在外部延伸，因此沿用“物流”的譯法不會產生實質上的歧義；而且，“物流”一詞更形象和貼切地反映了當今它在工商領域所代表的對原材料、半成品及成品在從其生產地到消費地所進行的用戶服務、需求預測、情報資訊聯絡、物資搬運、定單處理、選址、採購、包裝、運輸、裝卸、倉庫管理以及廢物回收處理等一系列以物為物件而實行的計畫、組織、指揮、協調與控制。這樣的譯法不僅比譯為“後勤”更接近原詞所代表的內容，也避免了漢語“後勤”中所包含的那些與此無關的，諸如聯誼會、俱樂部、食堂之類的內容。當然，近年也有人建議同日本人一樣，譯成“綜合物流”，但考慮到“物流”的譯法已為大多樹人所接受，加不加“綜合”沒有關係。

物流的概念，以前比較常用的是美國物流管理協會的定義：物流是為滿足消費者需要而進行的從起點到終點間的原材料、中間過程庫存、最後產品和中間資訊有效流動和儲存的計畫、實施和控制管理過程。

1.3 物流的分類

社會經濟領域中的物流活動無處不在，對於各個領域的物流，雖然其基本要素都存在且相同，但由於物流物件不同，物流目的不同，物流範圍、範疇不同，形成了不同的物流類型。在對物流的分類標準方面還沒有統一的想法，主要的分類方法有以下幾種：宏觀物流和微觀物流；社會物流和企業物流；國際物流和區域物流。

1.3.1 宏觀物流

宏觀物流是指社會再生產總體的物流活動，即從社會再生產總體角度認識和研究的物流活動。這種物流活動的參與者是構成社會總體的大生產、大集團。宏觀物流也就是研究社會再生產總體物流，即研究產業或集團的物流活動和物流行為。宏觀物流還可以從空間範疇來理解，在很大空間範疇的物理活動，往往帶有宏觀性，在很小空間範疇的物流活動則往往帶有微觀性。宏觀物流也指物流全體，從總體看物流而不是從物流的某一個構成環節來看物流。因此，在我們常提出的物流活動中，下述若干物流應屬於宏觀物

流，即：社會物流、國民經濟物流、國際物流。宏觀物流研究的主要特點是綜觀性和全局性。宏觀物流主要研究內容是物流總體構成、物流和社會之關係再社會中之地位、物流與經濟發展的關係、社會物流系統和國際物流系統的建立和運作等。

1.3.2 微觀物流

消費者、生產者企業所從事的實際的、具體的物流活動屬於微觀物流。在整個物流活動中，其中的一個局部、一個環節的具體物流活動也屬於微觀物流。在一個小地域空間發生的具體的物流活動也屬於微觀物流。針對某一種具體產品所進行的物流活動也是微觀物流。我們經常涉及的下述物流活動皆屬於微觀物流，即：企業物流、生產物流、供應物流、銷售物流、回收物流、廢棄物物流、生活物流等，微觀物流研究的特點是具體性和局部性。由此可見，微觀物流是更貼近具體企業的物流。其研究領域十分廣闊。

1.3.3 社會物流

社會物流是指超越一家一戶的以一個社會為範疇面向社會為目的的物流。這種社會性很強的物流往往是由專門的物流承擔人承擔的、社會物流的範疇是社會經濟的大領域。社會物流研究再生產過程中隨之發生的物流活動和國民經濟中的物流活動。因此帶有綜觀性和廣泛性。

1.3.4 企業物流

從企業角度上研究與之有關的物流活動。是具體的、微觀的物流活動的典型領域。企業物流又可區分不同類型的物流活動，如企業生產物流。這種物流活動是與整個生產工藝過程伴生的，實際上已構成了生產工藝過程的一部分。企業生產物流的過程大體為原料、零部、燃料等輔助材料從企業倉庫或企業的“門口”開始，進入到生產線的開始端，再進一步隨生產加工過程一個一個環節地“流”。在“流”的過程中，本身被加工，同時產生一些廢料餘料。直到生產加工終結，再“流”至製品倉庫便終結了企業生產物流過程。

1.3.5 國際物流

國際物流是不同國家之間的物流，這種物流是國際間貿易的一個必然組成部分，各國之間的相互貿易最終通過國際物流來實現。對跨國公司來講，國際物流不僅是由商貿活動決定，而且也是本身生產活動的必然產物。企業的國際化戰略的實施，使企業分別在不同國度中生產零件、配件，又在另一些國家組裝或

裝配整機，企業的這會總生產環節之間的銜接也需要依靠國際物流。

1.3.6 區域物流

區域物流是相對於國際物流的概念，是一個國家範圍之內的物流，如一個城市的物流，一個經濟區域的物流均屬於區域物流。

1.4 關於物流產業的基本知識

1.4.1 物流產業的發展及其基本內涵

物流產業的產生和發展是經濟發展到一定階段、社會分工不斷深化的產物。傳統上的物流活動分散在不同的經濟部門、不同的企業以及企業組織內部不同的職能部門之中。隨著經濟快速發展、科學技術水準的提高以及工業化進程的加快，大規模生產、大量消費使得經濟中的物流規模日趨龐大和複雜，傳統的、分散進行的物流活動已遠遠不能適應現代化經濟發展的要求，物流活動的低效率和高額成本，已經成為影響經濟運行效率和社會再生產順利進行的制約因素，並被視為“經濟的黑暗大陸”。從 50 年代到 70 年代，圍繞企業生產經營活動的科學管理，在降低物流成本方面取得了顯著的成效。

進入 80 年代以來，隨著經濟全球化持續發展、科學技術水準不斷提高以及專業化分工進一步深化，在美國、歐洲一些發達國家開始了一場對各種物流功能、要素進行整合的物流革命。首先在企業內部物流資源整合和一體化，形成了以企業為核心的物流系統，物流管理也隨之成為企業內一個獨立部門和職能領域。之後，物流資源整合和一體化不再僅僅局限在企業層面上，而是轉移到相互聯繫、分工協作的整個產業鏈條上，形成了以供應鏈管理為核心的、社會化的物流系統。物流活動逐步從生產、交易和消費過程中分化出來，發達國家經濟中出現了為工商企業和消費者提供專業化物流服務的企業，即“第三方物流”企業。各種專業化物流企業的大量湧現及其表現出來的快速發展趨勢表明，專業化物流服務作為一個新的專業化分工領域，已經發展成為一個新興產業部門和國民經濟的一個重要組成部分。

1.4.2 物流產業的基本特徵

雖然物流活動久已存在，但在現代經濟中，物流產業及其所提供的物流服務，與傳統的物流活動或者生產、流通部門從事的物流活動已經有了本質上的區別。

第一，物流產業是國民經濟中的動脈系統，它連

接社會經濟的各個部分並使之成為一個有機整體。在現代經濟中，由於社會分工的日益深化和經濟結構的日趨複雜，物流產業是維繫這些複雜交換關係的紐帶和血管。因此，物流產業是經濟運行中不可或缺的重要組成部分。

第二，物流產業通過對各種物流要素的優化組合和合理配置，實現物流活動效率的提高和社會物流總成本的降低。當物流活動分散在不同企業和不同部門時，各種物流要素很難充分發揮應有的作用。例如倉儲設施的閒置等。隨著物流活動從生產和流通領域中分化出來，各種物流要素也逐漸成為市場資源，專業化物流企業可以根據各種物流活動的要求在全社會範圍對各種物流要素進行整體的優化組合和合理配置，從而可以最大限度地發揮各種物流要素的作用，提高全社會的物流效率。

第三，物流產業可以為全社會提供更為全面、多樣化的服務，並在物流全過程及其各個環節實現價值增值。當物流活動從生產過程和交易過程中獨立出來後，物流就不再是一個簡單的成本因素，而成為一個為生產、交易和消費提供服務的增值因素，其中也蘊藏著巨大的商業潛力。專業化物流企業不僅可以提供貨物運輸、配送、流通加工等有形服務，而且可以提供物流方案設計、物流資訊管理等無形服務，這是商業企業、運輸企業、倉儲企業等傳統流通部門所難以企及的。相對於產品的生產過程而言，物流服務創造的是產品的空間價值和時間價值，並正在成為全球發展中的熱點和新的經濟增長點。

2 中國物流產業的現狀及面臨的主要問題

總體看來，中國物流產業的總體規模目前還比較小，發展水準也比較低，這一方面是由我國經濟發展的水準和階段所決定的，另一方面，也是更為重要的是我國經濟中還存在著許多影響和制約物流產業健康發展的因素。

2.1 中國物流產業發展的現狀及主要特徵

相對於發達國家的物流產業而言，中國的物流產業尚處於起步發展階段，其發展現狀及主要特徵是：

2.1.1 專業化物流服務需求已初露端倪

近年來，隨著買方市場的形成，企業對物流領域中存在的“第三利潤源泉”開始有了比較深刻的認識，優化企業內部物流管理，降低物流成本成為目前多數國內企業最為強烈的願望和要求，1998年以來，山東省經委以優化企業內部物流管理為切入點推進現代物

流發展的試點工作，得到山東省及其周邊省份許多企業的廣泛認同和參與。這說明，我國物流活動的發展水準還比較低，加強企業內部物流管理仍然是全社會物流活動的重點。

與此同時，專業化的物流服務需求已經出現且發展勢頭極為迅速。其一是跨國公司在中國從事生產經營活動、銷售分配活動以及採購活動過程中，對高效率、專業化物流服務的巨大需求。這是帶動我國物流產業發展的一個十分重要的市場基礎。其二是國內優勢企業對專業化物流服務的需求。目前，我國一批頗具競爭力的企業，例如海爾集團、青島啤酒、上海寶鋼等，在市場擴張的過程中，在不斷優化企業內部物流系統的基礎上，已開始嘗試和利用專業化物流服務。其三是在一些新興的經濟領域中，如私營企業、快遞服務行業以及電子商務領域等，也產生和存在著一定規模的物流服務需求。

2.1.2 專業化物流企業和多樣化物流服務有一定程度的發展

近年來，我國經濟中出現的許多物流企業，主要由三部分組成，一是國際物流企業，如丹麥有利物流公司等。這些國際物流公司一方面為其原有的客戶——跨國公司進入中國市場正在生成和發展的專業化物流服務需求提供服務；另一方面，針對中國市場正在生成和發展的專業化物流服務需求提供服務，如UPS、TNT等大型國際物流企業在紛紛進入中國的快遞市場。

二是由傳統運輸、儲運及批發貿易企業轉變形成的物流企業。他們依託原有的物流業務基礎和在客戶、設施、經營網路等方面的優勢，通過不斷拓展和延伸其物流服務，逐步向現代化物流企業轉化。例如，中國發展規模較大的准物流企業——中外運集團與摩托羅拉（中國）公司的合作中，根據客戶市場的發展和物流需求的變化，不斷規範、調整和創新企業的物流服務內容，提高服務品質，使物流服務內容從簡單空運發展為全程物流服務，服務區域從天津擴展至全國，服務規模從最初的幾筆貨物發展到每月數百噸，成為摩托羅拉（中國）公司最主要的物流服務供應商。

三是新興的專業化物流企業，如廣州的寶供物流公司、北京華運物流公司等。這些企業依靠靈活的競爭策略和對專業化物流的知識，在市場競爭中發展較快，成為我國物流產業發展中一個不容忽視的力量。

在物流企業不斷湧現並快速發展的同時，多樣化的物流服務形式也有了一定程度的發展。一方面圍繞貨運代理、商業配送、多式聯運、社會化儲運服務、流通加工等物流職能和環節的專業化物流服務發展比

較迅速。以貨運代理為例，目前我國貨運代理企業有數千家，整體發展比較規範、典型的貨運代理企業，如中外運，能夠提供包括報關、商檢、運輸合同管理等專業化的物流服務。它依靠先進的經營理念、多樣化的服務手段、科學的管理模式在競爭中贏得了市場地位。另一方面是正在起步的系統化物流服務或全程物流服務，即由物流企業為生產、流通企業提供從物流方案設計到全程物流的組織與實施的物流服務。目前國內物流企業剛剛開始這方面的嘗試，還缺乏成功的運作經驗和實例。

2.1.3 物流基礎設施和裝備發展初具規模

經過多年發展，目前我國已經在交通運輸、倉儲設施、資訊通訊、貨物包裝與搬運等物流基礎設施和裝備方面取得了長足的發展，為物流產業的發展奠定了必要的物質基礎。

在交通運輸方面，我國目前已經建成了由鐵路運輸、公路運輸、水路運輸、航空運輸和管道運輸 5 個部分組成的綜合運輸體系，運輸線路和場站建設方面以及運輸車輛及裝備方面有較大的發展。在倉儲設施方面，除運輸部門的貨運樞紐和場站等倉儲設施外，我國商業、物資、外貿、糧食、軍隊等行業中的倉儲設施相對集中。倉儲設施近年來發展迅速，年投資規模呈現快速增長趨勢，1990 國內倉儲業基本建設投資規模僅為 4.2 億元，1998 年為 65.8 億元，比 1990 年增長 14 倍之多。

在資訊通訊方面，目前我國已擁有電信網路幹線光纜超過 30 萬公里，並已基本形成以光纜為主體，數位微波和衛星通訊為輔助手段的大容量數位幹線傳輸網路，包括分組交換資料網（ChinaPAC）、數位資料網（ChinaDDN）、公用電腦互聯網（ChinaNet）和公用中繼網在內的四大骨幹網路，總容量已達 62 萬個埠，其覆蓋範圍包括全國所有地市以上城市和 90% 的縣級市及大部分鄉鎮，並連通世界主要國際資訊網路。這就使 EDI、ERP、MRP、GPS 等一些圍繞物流資訊交流、管理和控制的技術得以應用，在一定程度上提高了我國物流資訊管理水準，促進物流效率的提高。

在包裝和搬運設施方面，現代包裝技術和機械化、自動化貨物搬運技術在我國已有比較廣泛的應用，在一定程度上改善了我國物流活動中的貨物運輸的散亂狀況和人背肩扛的手工搬運方式。目前，我國自主開發和研製的各種包裝設備和搬運機械設備分別多達數百種，估計僅搬運機械設備製造業的年產值就約為 400-500 億元。

2.1.4 物流產業發展正在引起各級政府的高度重視

目前深圳、北京、天津、上海、廣州、山東等地政府極為重視本地區物流發展，並已開始著手研究和制定地區物流發展的規劃和有關促進政策。其中，深圳市已明確將物流產業作為支持深圳市二十一世紀經濟發展的三大支柱產業之一，並初步制定了物流產業發展的策略；北京市物流產業將發展所需要的物流設施系統進行了比較全面的研究和規劃；天津市也根據其城市功能定位和物流經濟發展的需要正在積極研究制定天津現代物流發展綱要。

中央政府有關部門，如國家經貿委、國家計委、交通部、外經貿部等，也從不同角度關注著我國物流產業的發展，並積極的研究促進物流產業發展的有關政策。

2.2 專業化物流服務水準較低

受傳統計劃經濟體制的影響，我國相當多企業仍然保留這“大而全”、“小而全”的經營組織方式，從原材料採購到產品銷售過程中的一系列物流活動主要依靠企業內部組織的自我服務完成。據調查，在工業企業中，36%和 46%的原材料物流由企業自身和供應企業承擔，而由第三方物流企業承擔的僅為 18%。產品銷售物流中由企業自理、企業自理與第三方物流企業共同承擔比例分別是 24.1%和 59.8%，而由第三方物流企業承擔的僅為 16.1%；在商業企業中，由企業自理和供貨方承擔的物流活動分別為 76.5%和 17.6%^②。與此同時，多數企業內部各種物流設施的保有率都比較高（見表 2.1），並成為企業經營資產中的一個重要組成部分。這種以自我服務為主的物流活動模式在很大程度上限制和延遲了工商企業對高效率的專業化、社會化物流服務需求的產生和發展，這也是當前制約中國物流產業快速發展的一個重要瓶頸。

表 2.1 生產企業和商業企業物流設施保有情況

	汽車 車隊	倉庫	機械化裝 卸設備	鐵路專 用線	其他 設備
生產 企業	p53%	p59%	pp 34%	pp3%	p 0%
商業 企業	p39%	p44%	pp 14%	3%	p 0%

在工商企業優化內部物流管理、提高物流效率的過程中，也存在著企業內部物流活動逐步社會化的發展趨勢及其對社會化物流的潛在需求。但由於物流行業發育和現代企業制度改革的不完善，一方面企業內部運輸和倉儲等設施、各種物流裝備、各類物流從業人員等資源，還不能在全社會範圍內實現合理的交流和流動；另一方面，企業缺乏提高物流效率、降低成

本的內在動力和手段，企業無法將其內部低效率的物流設施、人員和組織實施有效的剝離。這就使得企業不得不繼續沿用以往的物流方式，社會化、專業化物流需求仍難以轉化為現實。

2.3 服務方式有限及管理水準有待提高

儘管中國已出現了一些專業化物流企業，但物流服務水準和效率還比較低，主要表現在：

第一，服務方式和手段比較原始和單一。目前多數從事物流服務的企業只能簡單的提供運輸（送貨）和倉儲服務，而在流通加工、物流資訊服務、庫存管理、物流成本龍制等物流增值服務方面，尤其在物流方案設計以及全程物流服務等更高層次的物流服務方面還沒有全面展開。

第二，物流企業組織規模較小，缺乏必要的競爭實力。目前從事物流服務的企業，包括傳統的運輸和儲運等流通企業和新型的專業化物流企業，規模和實力都還比較小，網路化的經營組織尚未形成。例如，全國從事公路貨物運輸的經營業戶有 274 萬戶，平均每個經營業戶擁有的運輸車輛僅有 1.43 輛；擁有運營車輛超過 100 輛的企業也只有中遠、中外運等少數企業。

第三，物流企業經營管理水準較低，物流服務品質有待進一步提高。多數從事物流服務的企業缺乏必要的服務規範和內部管理規程，管理粗放，很難提供規範化的物流服務，服務品質較低。

2.4 物流基礎設施和裝備條件比較落後

雖然我國的物流基礎設施和裝備條件已有較大的發展和改善，但與我國經濟以及物流產業的發展要求相比，與發達國家相比仍然有較大的差距，在相當程度上影響著我國物流效率的提高，不利於物流產業的快速健康發展。主要表現是：

第一，我國交通運輸基礎設施總體規模仍然很小，按國土面積和人口數量計算的運輸網路密度，我國僅有 1344.48 公里/萬平方公里和 10.43 公里/萬人，美國為 6869.3 和 253.59，德國為 14680.4 和 65.94，印度為 5403.9 和 21.6，巴西為 1885.8 和 118.4，不僅遠遠落後於歐美等經濟發達國家，就是與印度、巴西等發展中國家相比也存在較大差距^③。

第二，現代化物流集散和儲運設施較少，發展水準較低。長期以來，我國在交通樞紐、公共儲運設施、各種現代化物流中心等物流集散設施建設方面明顯滯後，各種工商企業內部倉儲也難以構成企業投資發展的重點。目前，交通部的公路主樞紐規劃雖已經形成，但是僅有上海、深圳等地的一級主樞紐開始投入建

設；航空貨運基地尚在規劃之中。我國經濟系統中能夠有效連接不同運輸方式的大型綜合貨運樞紐、服務於區域經濟或城市內部的各種物流基地、物流中心還比較缺乏，這嚴重影響著物流集散乃至運輸效率的提高。

第三，各種物流設施及裝備的技術水準較低，物流作業效率不高。以貨物運輸設施和裝備為例，鐵路的貨運重載、高速、自動化管理目前仍處在起步階段；高速公路和高級公路還比較少，汽車專用公路僅占公路總里程的 1%，等外公路仍高達 20%以上；公路貨運中各種專用運輸車輛的比例僅占全部貨運車輛的 3%；沿海港口裝備水準參差不齊，近年來建設的北侖港、鹽田港、秦皇島港及大連、天津、青島、上海等港口的集裝箱碼頭的現代化程度比較高，相對於發達國家 80 年代的水準，其他國家已極少採用的件雜散貨運方式在我國港口仍普遍存在；民航貨運業還很不發達，全國航空貨運飛機僅有 14 架，以客運飛機搭載貨運仍然是主要的航空貨運方式。

第四，設施結構不盡合理，不能充分發揮現有物流設施的效率。如在運輸設施方面，一是運輸設施的區域佈局不盡均衡，東部地區交通比較發達，而中西部地區特別是西部地區交通設施比較落後；其次，各種運輸方式之間尚未形成合理分工關係，市場範圍交叉嚴重，在同類貨源上進行盲目競爭，使得各種運輸方式不能合理地發揮各自的優勢。

第五，物流設施和裝備的標準化程度較低。物流設施和裝備的標準化是物流產業發展中一個關鍵問題，標準化程度的高低不僅關係到各種物流功能、要素之間的有效銜接和協調問題，也在很大程度上影響著全社會物流效率的提高。我國物流設施和裝備方面的標準化程度較低的主要表現，一是各種運輸方式之間裝備標準不統一。例如，海運與鐵路集裝箱標準的差異，在一定程度上影響著我國海鐵聯運規模的擴展，我國海鐵聯運的集裝箱運輸在集裝箱運輸總量及鐵路運輸總量中的比例都比較低，對我國國際航運業務的拓展、港口作業效率的提高以及進出口貿易的發展都有一定程度的影響。二是物流器具標準不配套。例如現有託盤標準與各種運輸裝備、裝卸設備標準之間缺乏有效銜接，降低了託盤在整個物流過程中的通用性，也在一定程度上延緩了貨物運輸、儲存、搬運等過程的機械化和自動化水準的提高。三是物流包裝標準之間缺乏有效的銜接，雖然目前我國對商品包裝已有初步的國家和行業標準，但在與各種運輸裝備、裝卸設施、倉儲設施相銜接的物流單元化包裝標準方面還比較欠缺，這對各種運輸工具的裝卸率、裝卸設備的荷載率、倉儲設施空間利用率方面的影響較大。

第六，資訊技術應用水準較低。以資訊系統建設滯後為例，一是工商企業內部物流資訊管理和技術手段都還比較落後，如條碼技術、全球衛星定位系統（GPS）、物資採購管理（MPR）和企業資源管理（ERP）等物流管理軟體，在物流領域中的應用水準較低；二是缺乏必要的公共物流資訊交流平臺，以 EDI、互聯網等為基礎的物流資訊系統在我國還沒有得到廣泛的應用。

2.5 物流管理制度尚不健全

物流產業的發展不僅僅要有充分的市場要求基礎、活躍的市場主體以及完善的物流設施，更為重要的是要有適應物流產業發展的制度環境，以保證市場機制能夠充分發揮作用並使各種物流活動規範有序的進行，促使物流產業健康有序的發展。

2.5.1 現行管理模式對物流產業發展的影響

例如，在運輸管理制度上，我國實行的是按照不同運輸方式劃分的分部門管理體制；同時，從中央到地方也有回應的管理部門和層次。這種條塊分割式的管理體制，一方面，使得部門之間、地區之間的權利和責任存在交叉和重複，難以有效合作和協調；另一方面，各部門、各地區各管一塊，將全社會的物流過程分割開來，實行一種分段式的管理模式。這種條塊分割的體制，不僅無法適應和滿足物流產業發展的要求，而且在相當程度上影響和制約物流產業的發展。

首先，影響各種物流服務方式的協調發展。例如，由於各種運輸方式的多頭管理和相互分割，各種運輸方式長期以來呈現分離發展的局面，不同運輸方式在運輸組織方式、服務規範、技術及裝備標準方面存在較大差距，使得物流企業很難根據市場需要選擇合理的運輸服務方式，許多企業只能利用單一的運輸方式來開展物流服務，而以多式聯運為基礎的許多現代化物流服務方式難以開展。

其次，造成物流資源的浪費。在條塊分割、多頭管理的模式下，各種基礎設施的規劃和假設缺乏必要的協調，一是導致大量的重複建設和過度競爭，例如公路主幹線路與鐵路主幹網路的平行發展，各地爭相建設港口、機場等現象；二是涉及到各種運輸方式之間、國家運輸系統與地方運輸系統之間、不同地區運輸系統之間相互銜接的樞紐設施和有關服務設施建設方面缺乏投入，對物流產業發展有重要影響的各種綜合性貨運樞紐、物流基地、物流中心建設發展十分緩慢。這種“重線路、輕節點”式的發展，即造成了資源的極大浪費，也影響著整個物流系統的協調發展。

2.5.2 不利於物流產業發展的政企不分現象依然存在

政府部門直接或間接參預企業經營活動的現象依然存在，除鐵路系統政企合一的體制外，其他行業也存在不同程度的政企不分的現象，例如港政管理和碼頭經營合一，這一方面影響政府的公共職能，另一方面不利於形成社會化的物流系統和跨區域、跨行業的物流網路。

2.5.3 缺乏明確有效的政策措施

在多頭管理、分段管理的體制下，受部門、地方利益牽制，現行政策法規數量雖多，但相互之間有矛盾且難以協調一致。在價格政策方面，以多式聯運的價格和收費為例，集裝箱運輸採用的是新線新價、優質優價的價格政策，而件雜散貨運輸還採用國家定價方式，集裝箱運輸價格有時明顯高於件雜散貨的運費。如 20 英尺集裝箱鐵路運費比鐵路整車運輸價格高 70% 左右，非常不利於集裝箱運輸這種先進運輸方式的發展，也直接影響了以多式聯運為基礎的各種物流服務的發展。在稅收政策上也存在不利於物流企業發展的因素，如運輸企業從事運輸服務的營業稅為 3%，而物流企業或倉庫企業、批發企業在專項物流服務並從事經營性運輸服務時，營業稅為 5%。在投資政策上，政府對基礎設施等硬體投入較大，但在物流教育、技術創新、開發與研究、市場宣傳等方面投入和資助則明顯不足。

2.6 物流專業人才嚴重短缺

相比較而言，我國在物流研究和教育方面還比較落後，從事物流研究的大學和專業研究機構還很少，企業層面的研究和投入更微乎其微。物流教育水準不高主要表現在缺乏規範的物流人才培養途徑。在高等院校中開設物流專業課程的大學僅有 10 所左右，僅占全國全部高等院校的百分之一；與物流相關的大學本科教育雖有開展，但尚未得到國家教育主管部門的認可，研究生教育剛剛開始起步；物流職業教育則更加貧乏，企業的短期培訓仍然是目前物流培訓的主要方式。

3 促進我國物流產業發展的建議及對策

長期以來，我國物流產業在國民經濟中的重要地位一直被忽視，物流產業面臨的問題越來越嚴重，以至影響到國民經濟的健康運行。本章在上章探討制約我國物流產業發展因素的基礎上，借鑒發達國家物流產業發展經驗，提出促進我國物流產業的建議和對策。

3.1 儘快制定中國物流產業發展的方針和總體目標

順應中國經濟發展需要和經濟全球化的發展趨勢，物流產業將成為中國宏觀經濟跨世紀發展的重要產業，加快物流產業的發展對於提高中國經濟的運行品質和效率，提高企業、地區乃至國家的整體競爭能力，促進國民經濟各產業部門的發展，都有著十分重要的顯示意義。因此，政府有必要制定積極的物流產業發展政策，來有效地引導和促進中國物流產業的發展。

中國物流產業發展目前仍處在起步階段，與發達國家的物流產業發展水準還有相當的差距。針對中國物流產業發展現狀和實際存在的問題，結合中國未來經濟發展的總體要求，中國物流產業發展應遵循以市場為導向，以企業為主體，以物流服務需求為依託，最大限度的降低全社會物流總成本和提高物流效率，促進和支持中國經濟的健康發展的方針。

在此前提下，未來 5—10 年內，中國物流產業發展的總體目標應當是：通過建立健全適應物流產業發展需求的相關制度，規範、發展和完善包括各種基礎設施在內物流系統。其主要包括：培育和發展一批具有市場競爭能力、經營規模合理、技術裝備水準較高的優勢物流企業；以重要經濟區域、中心城市及沿海樞紐港口城市為依託，建立與我國經濟發展水準相適應、具備一定國際競爭能力的現代化物流設施系統，基本構築起我國的物流網路系統；建立與社會主義市場經濟制度和物流產業發展相適應的制度規範、法律框架和政策體系。

應儘快明確物流產業在國民經濟中的產業地位和其對中國經濟發展有全局性重大影響的作用，一方面要在國家 2015 年遠景規劃中體現這一政策導向；另一方面可借鑒日本政府的《綜合物流政策實施大綱》的形式，發表政府促進物流產業發展的已經或聲明，以引起全社會對促進物流產業發展的重視。

3.2 大力發展第三方物流

目前第三方物流企業生存狀況不佳，除我國物流整體環境有待發展之外，物流企業本身也存在一定的問題。根據發達國家和地區現代物流服務的發展經驗，要解決這些問題需要採取如下措施：

3.2.1 全面確立社會化物流服務的意識和觀念

在這方面必須做好兩項工作：其一是提高現代物流服務提供者的全面服務觀念和意識，使他們能夠為滿足社會需求而努力；其二是提高現代物流服務使用

者全面使用第三方物流服務的意識和觀念，使潛在的物流服務需求轉變成實在的物流服務需求，從而全面提高我國物流服務的規模。只有雙方充分理解和把握第三方物流的特徵，轉變傳統的物流觀念，攜手建立起真正的物流戰略聯盟，第三方物流才能取得真正的成功。

3.2.2 國家採取傾斜政策鼓勵第三方物流的發展

我國工商企業使用第三方物流服務的最大障礙是它們多數都有自己的物流服務體系和設施，要使用第三方物流服務存在一個很大的“退出成本”問題，甚至包括自我服務人員的安置問題。同時，第三方物流服務企業要提供服務也有“進入成本”問題，由於現代物流服務設施所需投資很大，所以其“進入成本”遠遠高於其他服務企業。從優化資源配置和扶持專業化物流的角度出發，國家一方面應當制定相應法規消除物流發展的區域封鎖和部門分割；另一方面，應該實施相應的經濟政策來限制社會上那些自我服務的物流設施及其組織體系的擴充與擴展。應當通過限制生產企業自辦物流、自建物流服務體系來推動中國物流業的市場化的進程。同時，國家應仿效發達國家曾經採取過的政策和措施(如豁免交通稅和減稅等)，儘快採取必要的傾斜政策去降低企業的“進入”和“退出”成本，以推動我國第三方物流服務產業的更快發展。

3.2.3 規範我國物流服務市場運行機制和規則

必須全面規範我國物流服務的市場運行機制和規則，包括儘快建立物流服務市場的准入機制，明確規定註冊登記物流服務企業的必要條件，全面界定第三方物流服務提供者和使用者的權利和責任，制定我國第三方物流服務的相關法律和行為規範，討論和提出第三方物流服務標準和品質認證等。因為沒有這些政策、法規和行為規範，很難保障我國第三方物流服務業的健康發展。同時，只有政府的規範，我國的信用制度才能建立起來。

3.2.4 努力提高第三方物流企業自身的素質

對於新興的第三方物流企業，要想讓貨主企業滿意，筆者認為，第三方物流企業應具備以下一些素質：一是具備廣泛的網路。沒有地面網路的支援，一來無法及時採集資訊和協同作業，二來也無法完成分佈在全國乃至世界各地客戶的物流需求。二是標準規範的作業。如果各網點不能標準化作業，就無法保證各項作業按照事前的統籌安排進行。三是規模經營和完善的管理手段。第三方物流企業只有實現規模經營和有效的管理，才能對不同的貨主之間的物流業務進行集

成,才能給物流用戶帶來低成本的服務。四是高於物流服務購買方的物流技術。貨主購買物流服務而不是自己運作,重要的原因就是不想在物流上做過大的投入,第三方物流企業如果沒有高於貨主企業的物流技術,很難被貨主企業選為合作夥伴。五是具備較強的社會資源集成能力。由於貨主企業的物流需求會隨自身發展和市場的變化而變化,第三方物流企業全部依靠自己的投入,在時間和能力上都可能跟不上需求的變化,服務就難以到位,因此,第三方物流企業應具備較強的社會資源集成能力。第三方物流企業只有具備了以上的條件,才能為貨主企業提供滿意的服務打下基礎。但是,對於大多數企業來說,要達到以上條件並非易事。對於那些已經逐步成長起來的新興第三方物流企業,在和貨主企業合作的過程中為他們帶來增值服務,也是拓展物流企業發展空間的重要手段。對貨主企業來說,以往庫存成本、訂流程單處理、缺貨損失和物流損耗等隱性成本可能散落在企業的不同部門,第三方物流企業如果能和貨主企業一起將這些隱性成本和顯性物流費用結合起來加以控制,將為客戶帶來增值服務。因此,物流企業和貨主企業進行更廣泛的範圍和更深層次的合作,為貨主企業提供科學而系統的資訊就可以讓自己切實成為企業不可或缺的合作夥伴。

3.3 加強物流管理

在當今激烈的市場商戰中,物流管理同樣對企業獲取競爭優勢有著重要的作用。競爭成功的企業一般具有成本優勢(成本低於競爭者)或價值優勢(產品或售出物有超出競爭對手的附加值)或二者的統一。物流管理可以增加效率,是降低產品成本、增加企業利潤的重要途徑。眾所周知,降低產品成本,增加企業利潤的途徑很多,比如節約物質資源、降低勞動消耗。但這些途徑都要受到科學技術水準、社會生產條件、生產工藝的程式化、規範化等方面的制約,雖然有潛力,但挖掘受限。另一方面,目前我們企業的浪費和損失相當嚴重:備料庫內,大量原材料、零部件在銹蝕、老化、腐爛;車間內外、生產線兩側,堆積著大量的半成品、殘次品和零部件;原材料、成品庫內,大量滯銷產品在其中“虛度年華”……這些損失和浪費是由於企業不注重物流管理或物流管理混亂造成的。因此,在市場競爭日益激烈、要效益的呼聲高潮迭起的今天,企業必須加強物流管理,才能在最重要的競爭領域——物流領域搏一高低。

目前物流管理行業、地區分割嚴重,並且各行業權力交叉,給物流業的發展帶來嚴重障礙。所以,必須要由綜合經濟管理部門負責全國性物流產業政策的制定、物流網路的規劃和統一佈局,推動綜合性、跨

行業、跨部門的物流法規的制定,使物流業不僅與全國經濟建設相協調,而且還可以使各區域內部物流業發展相協調及物流內部各環節相協調。

物流管理是企業降低產品成本、縮短交易時間、提高經濟效益的重要途徑之一,是企業的“第三利潤源泉”。因此,企業應加強物流的管理,以獲取競爭優勢。改善和提高物流管理水準,具有重要的現實意義,有利於提高企業的基礎管理水準;有利於內部充分挖潛,提高經濟效益;有利於納入系統化、規範化、程式化的科學管理軌道;有利於促進和提高管理人員的業務水準;有利於積極引進各項現代化管理方法;有利於通過綜合治理,促進企業的整體優化。

3.4 我國企業發展現代物流的戰略模式

從物流的內涵和功能可知,發展現代物流對企業的戰略意義首先是可以降低成本,在此基礎上,再為企業的利潤增長和市場份額的擴大做出貢獻。若從長遠和戰略的觀點去思考物流在企業經營中的定位,則要將物流從企業日常管理系統水準昇華到經營結構層面,建立起戰略物流的理念,將物流作為提高企業核心競爭力的戰略資源。

3.4.1 我國企業發展現代物流的目標模式

通過積極引進和吸收國際先進物流管理技術,在國家有關政策和規劃指導下,普遍推廣普及物流管理技術,使物流逐步成為企業具有國際競爭力的重要戰略資源。

3.4.2 我國企業發展現代物流的戰略步驟

(1) 物流系統設計。應從成本核算和工作作業環節的最小單元開始,以降低成本和系統優化為原則,對企業從採購到銷售的全過程進行重新設計,從而確定物流活動內容和管理範疇。(2) 明確企業物流服務的主體。應根據企業的具體情況選擇是發展完善企業自我服務的物流系統(像天汽集團、海爾集團等大型企業)還是將物流服務功能從企業生產活動中剝離出去(大部分中小型企業),這應對企業物流功能剝離退出成本和物流經營費用進行科學的測算後進行決策。

(3) 積極引入 JIT、MPRII 等管理技術,按供應鏈理論對企業內的生產管理進行整合,還應按物流管理思想對銷售系統進行優化配置。提高企業的配送能力、市場反應速度和售後服務水準。(4) 建立企業物流的資訊管理和控制系統,提高企業的物流管理現代化水準。(5) 按 ABC 會計核算方法建立企業的物流成本管理制度。這包括建立物流成本核算、物流成本管理、物流預算、物流收益評估的方法和規範。(6) 建立企

業物流組織，保證企業的管理水準不斷提高。

3.4.3 我國物流企業的服務戰略的展開方向

對物流企業來說，為了更好地向社會提供優良的第三方服務。可從以下幾方面實施企業發展戰略：（1）在市場細分和科學預測的基礎上，進行企業的市場定位決策。（2）按 ISO9000 或類似的標準，對企業所提供的物流服務進行品質設計。將企業服務承諾進行標準化和規範化，以便使無形的服務有形化。（3）引進 EDI、GPS 及條碼技術等，開發企業的物流服務資訊系統。（4）對上述內容進行包裝，並以此為基礎提出服務行銷策，組織專門的行銷隊伍開拓市場。（5）對企業可提供的物流服務進行合理定價。（6）對企業的網路化擴張形式進行設計，以便提高企業在國內和國際市場上的競爭能力。網路擴張可以是直接投資，也可以採用戰略聯盟或相互代理等各種方式。

3.5 注重物流領域的研究工作和人才培養

我國物流發展與發達國家相比有不小的差距，這種差距不僅是資本、技術和能力上的差距，更重要的是觀念上的差距。我國物流理論研究發展很快，取得了很大的成果，普及了知識，提高了對物流與採購的認識。但從總體上看是比較落後的，尤其是對物流的基礎理論、物流管理、物流技術、資訊技術在物流資訊管理中的應用，以及物流政策研究，做的遠遠不夠。因此，我們要注重物流領域的研究工作和人才培養。

3.5.1 注重物流領域的研究工作

首先，要集中全國物流理論研究的各方面力量，包括大學、科研研究、物流企業和政府有關部門開展聯合會。聯合會要充分發揮聯繫面廣、跨部門、跨地區、跨行業的優勢，有計劃、有步驟系統地開展物流理論和政策研究，為我國物流理論體系的建設和物流事業的發展做出貢獻。要把每年一次中國物流學會年會辦成全國最具影響力的物流學術交流會。當前，尤其要學習國外現代物流發展戰略、物流標準化、物流技術、物流政策，以及生產製造業、流通業內部物流整合的基本原則、實用模式、效益測算和案例分析的應用研究。其次，要採取“請進來、走出去”的辦法，積極參與國際間物流學術研討和研究項目的合作，促進我國物流學術界與國際物流學術界的相互瞭解和合作。再者，要有計劃的邀請國際知名的物流專家、學者和物流企業家到中國考察和講學，傳播先進的物流觀念和物流技術。

3.5.2 繼續推動我國物流與採購人才教育與培訓工作

我國物流人才十分短缺，尤其是缺乏實用型人才，缺少物流管理師和物流工程師。據測試，未來 5 年，我國高端物流人才需求將達 3 萬人左右，中級管理人才需求將達 10 萬人左右。物流教育與培訓要注意結合我國物流發展的具體實踐，引進、消化和吸收國外先進的物流培訓方法和培訓教材，著力培養物流實用型人才。要繼續爭取教育部的支持，恢復設置高等教育物流管理及物流工程專業，列入高等教育目錄中“管理科學與工程”一級學科下的二級學科，或在工商管理下恢復“物流管理專業”，同時在管理科學與交通運輸類下新增物流工程專業。在有條件的高校增設物流管理、物流工程或者供應鏈管理的碩士和博士研究生方面，培養高級物流管理人才。要選擇有條件的職業高中和中等專業學校開辦物流專業，培養應用型、操作型人才。在教育部的支持下，爭取設立全國物流教學指導委員會和全國物流教材編審委員會。要在政府部門的指導下，調動社會各方面力量，組織規範化的崗位培訓、繼續教育，特別是資質證書教育。要在全國範圍內選擇培訓點，著力培養師資力量，繼續推進與施加貿易中心（ITC）達成的物流與採購高級人員培訓計畫。要在勞動和社會保障部的具體指導下，積極推進物流師的培訓與認證工作。

4 我國物流產業的發展前景

4.1 物流產業的發展將成為新的經濟增長點

物流產業發展的歷史和國際經驗表明，物流產業作為新興的服務部門，已經進入全面快速發展階段。相比較而言，中國的物流產業仍然處在起步發展階段，但在相當一些領域和地區已經表現出快速發展的趨勢和潛力。

從物流的細分市場來看，發展迅速的領域主要集中在：一、以三資企業、私營企業等非國有經濟為服務物件的“第三方物流”繼續呈現快速發展勢頭；二、一些優勢國有企業在優化內部物流管理的基礎上，逐步產生和發展的物流服務需求。上述兩部分企業對高效的專業化、社會化物流服務的市場需求將成為支撐中國物流產業發育與發展感的主要市場基礎。此外，以消費者為物件的物流服務，如商品快運服務、配送服務等也有快速發展，這一方面是我國城鄉居民生活水準和生活品質不斷提高的一種必然反映，同時也是市場競爭和商業流通方式不斷創新的內在需求。

從專業物流企業的發展來看，一是更多的外資物流企業進入中國。隨著中國加入 WTO，我國在公路貨運、商品分銷、倉儲設施等領域的開放，將為從事物流服務的外資企業提供多樣化進入中國市場的可能。

這些外資物流企業的進入在一定時期內仍將以服務外資企業，特別是跨國公司在中國的生產、銷售和採購等方面物流活動為主。外資物流企業的進入給國內物流企業帶來了巨大的挑戰和競爭壓力，但同時也為國內物流企業提供了學習、借鑒其先進物流管理技術、經營經驗的可能，對促進中國物流產業的整體發育是十分有益的。二是民營企業、多元化股權結構的新興物流企業發展。這類企業的經營理念、機制、管理方式能夠適應市場快速發展的要求，在合理使用和組織各種物流資源的優勢明顯，企業規模和市場份額擴張都十分迅速，是中國未來產業發展進程最為活躍的部分。三是國有經濟中的部分傳統運輸、倉儲、批發企業，在其原有業務領域的基礎上，通過向物流服務領域延伸，成為物流產業中強有力的競爭者，從中也會有一些企業脫穎而出，逐漸成為專業化物流服務企業。從物流的區域市場發展來看，經濟發展迅速和比較活躍的地區，物流產業發展也快於其他地區，特別是沿海開放城市、重要的樞紐城市和中心城市等將成為區域物流市場快速發展的主要基地。

可以認為，進入 21 世紀後，隨著中國經濟的快速發展和經濟體制改革的不斷深化，中國物流產業將出現加速發展的趨勢，在國民經濟中的地位將不斷提高，成為國民經濟中的一個重要組成部分和新經濟增長點。

4.2 物流產業的發展將改善國民經濟的運行效率

與歐美發達國家相比，我國物流總成本約相當於 GDP 的 16.7%。這說明，目前中國經濟運行的物流成本遠高於歐美發達國家，物流領域的管理水準和效率還比較低，但同時也說明我國物流成本的節約的空間還非常大。1998 年以來，山東等地開始了以優化企業物流管理為切入點的推進物流產業發展的試點工作，青島啤酒、海爾集團、山東東大藥業等優勢企業通過整合物流資源、完善產品配送系統、採用第三方物流服務等，在降低企業物流成本、減少資金佔用、降低原材料和產品庫存水準、以及促進傳統儲運企業向物流企業轉變等方面取得了非常顯著的成效。僅青島啤酒一家 1999 年降低物流費用 3900 萬元，其中，倉庫面積由 7 萬平方米減少到 2.96 萬平方米，庫存下降使資金佔用下降了 3500 萬元，倉儲費用下降 187 萬元，市內運輸周轉費用降低了 189.6 萬元。

據世界銀行估計，通過發展物流服務業，提高運輸效率，加快商品周轉與減少資金佔用及其利息支出，可以在相當程度上提高全社會的物流效率，降低物流成本。在“十五”期間，如果中國物流成本占 GDP 的比例降低到 15%，每年將為全社會直接節省約 2400

億元物流成本，並為企業和社會帶來極為可觀的經濟效益。

4.3 物流產業將促進國民經濟各產業部門的健康發展

首先，物流產業發展促進製造業降低產品成本。在提高經濟效益的同時，調整傳統的“大而全、小而全”的經營組織方式，有助於製造業企業提高核心競爭能力。

其次，物流產業的發展能夠促進新型商業企業和業態形式的發展。隨著流通體制改革的深入，傳統的批發企業和儲運企業，已經不能適應目前市場發展的要求，都在尋求新的市場發展空間。

再次，物流產業能夠促進運輸服務方式的創新和傳統運輸企業的發展。這主要表現在：一是物流服務需要把多種運輸方式的集成，從而為客戶提供最合理的運輸路線，最大限度地節約運輸時間和成本。這將促進我國新型運輸方式的發展，特別是多式聯運的快事發展；二是物流企業的中心是滿足市場需求，這將改變運輸企業以運力為中心的經營觀念，進而促進運輸企業經營方式的改變；三是物流產業作為服務部門，其服務水準必須與現代經濟的生產、貿易以及消費發展水準相適應，這就要求運輸企業大力引入現代化管理手段和技術手段，通過提高管理水準和技術水準，獲得新的發展空間。

最後，物流產業發展還會帶動和促進許多相關領域的發展。如物流設備製造行業、以互聯網技術為基礎的電子商務的發展等。

4.4 物流產業的發展有助於提高我國的國際競爭力

一方面，發達的物流產業和基礎設施有助於改善投資環境，吸引更多的外國企業和國際資本，進入中國市場。目前許多跨國公司和國際先進企業在選擇新的區域市場和生產基地時，都非常注重當地的物流設施和物流服務水準。另一方面，也是最為重要的方面是，在中國加入 WTO，中國經濟融入世界經濟一體化進程加快的背景下，無論是在國際市場還是在國內市場，我國企業都面臨著巨大的、全方位的國際競爭壓力。加快中國物流產業的發展已經不僅僅是強化物流領域的競爭能力問題，更重要的是，為所有的中國企業和整個國民經濟創造一個高效的物流環境，提供高水準的物流服務，從整體上提高中國企業和中國經濟的競爭能力。這對促進中國經濟發展有十分重要的現實意義。

物流學是研究物流、人員流、資訊流和能量流的

計畫、調節和控制的科學。一個國家的“物流”水準充分反映出該國的綜合勢力和時常競爭能力。綜觀當今世界，凡是人才和技術水準較高的國家，“物流”的發展速度也快，“物流”水準也高，“物流”業就獲得較高的東經機收益。“物流”在各個國家不同的歷史時期都發揮著重要作用。本文作者根據最近幾年我國物流發展狀況，從宏觀入手，較詳細地闡述了我國物流產業發展存在的問題，並對這些問題提出了相應的建議和對策。對物流發展研究有興趣者，應有一定的參考價值。不過，由於個人能力有限且缺少一定的時間經驗，另外物流行業在我國尚處於起步階段，所以文章的大部分觀點有待於進一步深化與研究。敬請各位讀者批評指正。

REFERENCES

- [1] P·E·德魯克 《經營的黑暗大陸》 《財富》 1962 年
- [2] 中國倉儲協會 《中國物流市場供求分析報》 2000 年中國物流研討會論文集 P14
- [3] 鄧志高 我國交通運輸業發展現狀分析——《可持續發展與我國交通運輸的發展研究》系列報告之四，國務院發展研究中心《調查研究報告》 1999 年第 144 期
- [4] 劉華，程海峰 《促進我國物流產業發展的對策》 中國物資流通 2002 年第 1 期
- [5] 李鋒，薄濤 《大膽創新：發展現代物流產業》 中國物資流通 2001 年第 8 期.
- [6] 國務院研究室工交貿易司司長 陳文玲 發展我國物流產業的對策建議.》 中國經濟時報. 2001-07-11
- [7] 肖義家 《發展現代物流的戰略構架》 中國物資報.第 123 期
- [8] 國家經貿委《關於加快我國物流發展的若干意見》經貿運行[2001]189 號
- [9] 王之泰 《現代物流學》中國物資出版社
- [10] 王莉 《物流學導論》中國鐵道出版社
- [11] 馬士俊 駱薰馨 《現代企業物資管理》 航空工業出版社
- [12] 蘇科玉 《物流管理》 河南大學出版社
- [13] 陳大方 《工業企業物資管理》 同濟大學出版社
- [14] 中國倉儲協會 《中國物流市場供求分析報》 2000 年中國物流研討會論文集
- [15] 鄧志高 我國交通運輸業發展現狀分析——《可持續發展與我國交通運輸的發展研究》系列報告之四，國務院發展研究中心《調查研究報告》 1999 年第 144 期