

现代物流业：佳景可期 PDF转换可能丢失图片或格式，建议  
阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/38/2021\\_2022\\_\\_E7\\_8E\\_B0\\_E4\\_BB\\_A3\\_E7\\_89\\_A9\\_E6\\_c31\\_38420.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/38/2021_2022__E7_8E_B0_E4_BB_A3_E7_89_A9_E6_c31_38420.htm) 目前，我国社会和国民经济发展正处在“十五”末期，即将步入“十一五”，我国经济结构面临新的变化，那么，在这种变化之下，作为国民经济重要支撑力量的我国物流业究竟发展到了什么程度，未来又将朝什么方向发展呢？去年8月，国家发改委等九部门联合印发了我国物流业发展的指导性文件《关于促进我国现代物流业发展的意见》（以下简称《意见》）。而本月22日在青岛召开的全国现代物流工作会议，则是全国物流工作部际联席会议制度建立以来召开的首次物流工作会议。在这一国家发改委、铁道部、交通部、民航总局的要员齐集的高峰会上，近年来我国现代物流发展现状，下一步发展的基本思路和工作重点，第一次得到了系统的阐释。我国现代物流业进入快速发展新阶段 物流概念是从上世纪70年代末引入我国的。改革开放以来，特别是加入世贸组织以后，我国现代物流取得了较快发展，由起步阶段开始迈向理性、务实、快速发展的新阶段。社会物流需求持续高速增长，社会物流总费用与GDP的比率平稳下降，物流业增加值稳步上升。据有关部门统计，2004年，我国社会物流总额达38.4万亿元，同比增长29.9%，比2001年增长了1倍，是近10年来增长最快的一年。今年上半年，全国社会物流总额达22.5万亿元，同比增长25.4%。2004年，我国社会物流总费用与GDP的比率为21.3%，同比下降0.1个百分点。在煤电油运全面紧张、运价上涨的情况下，保持这样一个水平是非常难得的。从近几年的变

化情况看，社会物流总费用与GDP的比率总体呈平稳下降的趋势。2004年，国内物流业实现增加值8459亿元，占GDP的6%，占整个服务业增加值的19.5%，同比增长8.4%，增长速度快于整个服务业，今年上半年，物流业增加值为4396亿元，同比增长12.2%，占服务业全部增加值的20.9%。其中流通加工同比增长25.8%，配送同比增长27.3%，包装同比增长28.5%。现代物流业已成为我国第三产业中的骨干产业和国民经济新的增长点。各类物流企业迅速成长，物流经营管理和创新出现新的局面 物流企业的构成主要是：一、原有的国有物流企业通过重组改制和业务转型，向现代物流发展，已成为我国物流市场的骨干力量，如中远物流、中海物流、中外运物流、中邮物流、中铁快运和招商局物流等几大国有骨干物流企业等。二、出现了营业收入超亿元甚至10亿的私营物流企业，如广州宝供、浙江传化、天津大田、广东南方、北京宅急送等。三、大批外资物流企业，特别是世界知名的跨国物流企业，纷纷进入我国物流市场，如丹麦马士基、美国总统轮船、英国英运、荷兰天地、美国联邦快递、联合包裹等。此外，港台许多物流企业进入内地，如香港和记黄埔、嘉里物流、利丰集团，台湾大荣、长荣等。各种类型的企业发挥各自优势，在竞争中相互合作，促进了经营管理和创新，出现了仓单质押融资、区港联动、供应商管理库存、精益物流、物流地产等新的经营服务模式。如中国物资储运总公司从1999年开展仓单质押融资监管业务，先后为500多家客户提供了150亿元的质押融资监管业务。通过物流企业的中介监管服务，促进了产业资本和金融资本的融合。生产制造和商贸流通企业引进现代物流理念，优化企业物

流管理，促进了资源整合和增长方式转变。许多生产制造企业开始重视现代物流的应用，以订单为中心改造现有业务流程，在生产组织、原材料采购、产品销售、运输和仓储等方面实行一体化运作，非核心竞争力的业务外包形成趋势。如青岛海尔集团按照现代物流理念实施流程改造，完善供应链管理，流动资金周转天数控制在28天以内，即周转次数13次/年（去年全国工业企业流动资金周转次数平均为2.16次/年），提升了企业和产品的竞争力。商贸流通企业加快改制重组，大力发展连锁经营、统一配送和电子商务等现代流通方式。近几年来，我国商业连锁企业年销售额年均增长在30%，2005年上半年，中国连锁企业前30强实现销售额2365亿元，增长29.9%。北京物美集团是我国自主连锁品牌，自2001年开始，委托和黄天百这个专业物流公司对其在北京的300多家便利店和便利超市进行配送，效率和效益明显提高。这种合作方式，打破了商贸流通企业自办物流的传统经营模式。另外，我国物流基础设施和物流技术装备取得长足发展，物流技术条件得到较大改善。物流信息化步伐加快，推动了我国物流的现代化进程。包括物流标准化等在内的物流基础性工作取得进展，物流产业形态逐步显现。我国现代物流业发展的总体水平还比较低 国际上一般以社会物流总费用占GDP的比率来判断物流业的发展水平，比率越低，则物流业发展水平越高。我国物流总费用与GDP的比率是21.3%，而与以美国为代表的发达国家这项指标仅为10%左右。这从一个侧面反映了我国物流管理的粗放与落后。我国物流领域存在的突出问题主要表现在：一是物流服务的组织化水平和经营的集约化程度不高。二是物流基础设施薄弱，不仅总量不足，而且配

套性、兼容性较差，不能满足物流增长的需要。三是物流的组织和布局不尽合理，条块分割、地区封锁和行业垄断极大影响了物流资源的整合和一体化运作。四是物流发展缺乏统一、协调的产业政策体系支持，很多政策措施需要有关部门落到实处。物流业的宏观政策走向我国确定的“十一五”期间现代物流发展的目标是，到2010年，基本建立快捷、高效、安全、方便并具有国际竞争力的现代物流服务体系，大幅度提高物流的社会化、专业化和现代化水平。全社会物流总费用与GDP的比率，在2004年21.3%的基础上下降2 - 3个百分点。为了达成这一目标，在“十一五”期间，我国将从三个层面推进物流业的发展。统筹规划，增加投入，抓好物流基础设施的整合与建设国家发改委正组织专门力量，深入调查，研究提出《全国现代物流业发展规划》。物流基础设施的整合与建设，将是物流规划的重点内容。从总体上来说，物流基础设施严重不足，“十一五”时期应该加大投入、加快发展。各地在规划建设时要注意把握以下几点：一是要符合国家规划的总体要求，适应当地经济发展的需要；二是要优化整合利用、改造提升现有物流资源，充分发挥现有设施的综合效能；三是对基础性、公益性设施，政府要增加投入，经营性设施要按照市场经济规律，扩大融资渠道，实行企业化经营；四是要注重加强各种运输方式的衔接，加快综合运输体系建设，大力发展多式联运；五是要采取积极措施，提高重点物流区域、物流节点城市的物流组织化水平；六是要注重区域物流的协调发展。积极建设区域物流系统，扩大地区之间的物流合作。发展现代物流，一定要以用户服务为根本出发点。因此，物流企业的经营模式、企业结构设计、管

理方式一定要贴近市场，方便用户，注重以电子商务和信息化为支撑，坚决反对和制止那些不顾实际、圈占土地、重复建设的做法。认真落实九部门文件，为企业发展营造良好的政策环境。一要鼓励生产与流通企业改造企业流程，分离外包非核心业务。要引导企业逐步改变“大而全”、“小而全”的运作模式，运用供应链管理与现代物流理念、模式与技术，实现物资采购、生产组织、产品销售以及再生物品回收的一体化运作，以订单为中心改造现有业务流程。要鼓励流通企业采用先进的物流管理技术、降低流通成本，提高经营效率和服务质量。要积极发展连锁经营、统一配送和电子商务等现代物流方式，促进流通的现代化。要加强配送中心建设，积极发展各种形式的配送服务。二要加快发展与培育专业物流服务企业。要放宽市场准入，逐步取消对物流企业经营范围的限制，促进现有运输、仓储、货代、批发、零售企业的服务延伸和功能整合，加快传统物流企业向现代物流企业的转变；鼓励运输、仓储、配送、货运代理、多式联运企业通过参股、兼并、联合、合资等多种形式进行资产重组，逐步培育一批服务水平高、国际竞争力强的跨国、跨所有制的大型专业物流企业。三是用信息化推进物流现代化。要充分利用现代信息技术，不断提高物流企业的信息化水平，推动企业内部流程改造，积极探索物流一体化管理，大力推进公共信息平台建设，建立健全电子商务认证体系、网上支付系统和配送管理系统，促进信息资源共享。要大力发展智能交通，提高交通运输的组织水平和作业效率。四是积极发展满足物流运作需要的运输服务方式。要加快综合运输体系建设，发展多式联运、集装箱运输、散货运输、航空快递运输

等方式，推广应用厢式货车、集装箱、散粮车辆，开发使用各种专用车辆，加快集装箱中转站及散装码头建设，加强各种交通设施建设的紧密衔接配合，提高运输速度和效率，降低成本和减少浪费。要积极发展散粮、散肥、散装水泥运输物流方式，建立大宗货物高效、低成本运输系统。要优化城市交通管理，为配送车辆在城区的通行和停靠作业提供便利。

五是简化通关程序，提高通关效率。海关、质检、外贸、税务、外汇等部门要在有效监管的前提下简化审批手续，优化口岸通关作业流程，实行申办手续电子化和一站式服务，对进出口货物实施“提前报检、提前报关、实货放行”的新模式。要发挥口岸联络协调机制的作用，加快“口岸电子执法系统”的推广应用，全面推进地方电子口岸建设，建立大通关信息平台，积极推进口岸执法管理信息的互联互通和地方物流商务信息的资源整合，努力实现一种认证、一个门户和“一站式”服务。加强口岸规划和建设，实行分类管理，改革海关保税物流监管模式，建立和完善海关多元化保税物流监管体系，继续推进保税区区港联动和保税物流中心的试点，在条件比较好的保税区和港口间建立具备“区港联动”条件的保税物流园区，在不具备“区港联动”条件的货物集散地和加工贸易企业相对集中的地区建立“保税物流中心”，拓展保税物流功能，并给予税收和外汇管理等配套政策，积极稳妥推动保税物流发展，引导加工贸易转型升级。

进一步加强物流基础性工作 一是物流标准化工作。物流标准化工作是现代物流发展的基础，直接影响物流的规范化和高效化。因此，要在国家标准委的组织下，认真落实《全国物流标准2005年 - 2010年发展规划》。在对各种与物流活动相关的

国家标准、行业标准进行深入研究的基础上，全面梳理现行标准，并与国际标准接轨。二是物流统计核算工作。国家发改委、国家统计局去年建立了全国社会物流统计核算制度，有条件的地方要参照这一做法，建立起本地区的物流统计核算制度。三是物流教育和培训工作。各级政府主管部门要高度重视物流教育和培训工作。加快发展学历教育，鼓励高等院校开展物流专业本科、硕士、博士等多层次的专业学历教育。加强对物流企业从业人员的岗前培训、在职培训等，通过不同方式和各种渠道，培育市场急需的物流管理人才。支持物流行业组织开展符合企业实际用人需求的职业资格培训认证。针对目前各种证书五花八门，许多认证项目操作不规范，企业和从业人员无所适从的问题，采取积极有效措施，规范和净化物流人才培训市场。四是物流科技和理论研究工作。有关部门、行业协会要联合和团结有关的专家学者和工程技术人员，组织开展课题研究、技术攻关、理论创新、成果评选推广等工作。有关政府部门要向支持基础设施建设那样支持物流科技和理论研究工作。五是行业自律，重点抓好物流行业诚信体系建设。要形成物流的服务标准，促进开展信用交易，完善信用交易的相关政策。100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 [www.100test.com](http://www.100test.com)