

发展我国物流产业的对策建议物流师资格考试 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/543/2021_2022__E5_8F_91_E5_B1_95_E6_88_91_E5_c31_543171.htm 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。2000年美国物流产业总规模为9500亿美元,几乎为高新技术产业的2倍,占国内生产总值的10%左右。物流服务合同为500亿美元,预计今后3年将以年均23%的速度增长。日本物流产业总规模约为3500亿美元,占gdp的比重为11.4%。在中国香港地区,物流产业总规模240亿美元,占gdp的比重为13.7%。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1991年就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5.79万公里,公路里程135.17万公里,内河里程11.65万公里,民航里程152.22万公里,管道运输2.49万公里。货运量总计1292650万吨,货物周转量总计40495亿吨公里。民用汽车拥有量已达1452万辆,民用运输船舶拥有量194590艘。沿海主要港口吞吐量为105162万吨。在信息通信方面,我国也已具备了相当的基础。目前已拥有30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90%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174000公里,增加铁路新线2070公里,建成和在建国家储备库仓容700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3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1966年制定了《流通业务城市街道整備法》,把集中在大城市中心部位的流通设施向距离市中心20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,25年来日本在全国22个城市中建设了24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。通产省、运输省、农林水产省、建设省和经济企划厅等5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,物流形成和发展的初始阶段,哪怕速度慢一点,也要把基础工作做好,特别是把全国统一的规划搞好,把最主要的法律法规制定好。"磨刀不误砍柴功",反之则贻害无穷。

三、研究构建发展现代物流的产业结构,合理配置资源,提高物流产业的整体水平 国民经济各个领域的物流经济活动从横向构成了物流产业,跨部门、跨行业、跨区域的特点非常突出。要把所有涉及物流产业的部门组合在一起,成立一个独立的部门是不可能的,目前世界上所有的国家也都没有做到这一点。关键是合理确立现代物流的产业结构,使整个产业合理配置、协调

发展。一是构建物流基础产业。这个产业由各种不同的运输线路、运输线路的交汇中心与节点以及理货终端构成,主要有铁路、公路、水运、空运、仓储等部门。这些部门的运力如何合理布局,如何有效连接,是物流产业发展的基础。建议在这几个部门体制改革方案设计中,把如何整合物流运力资源、合理设置物流设施,发挥整体合力,避免存量资源闲置、增量资源浪费作为重要的设计原则。从长远看,应考虑建立运输委或大运输部,对这些运输方式实行统一管理。二是构建物流装备制造产业。这个产业是用高新技术改造传统产业,提高整个物流系统装备现代化水平的重要产业。大体可以划分为集装设备、货运汽车、铁道货车、货船、货运航空器、仓库设备、装卸机具、输送设备、分检与理货设备、物流工具生产等行业。目前我国对各种物流装备进行综合的、系统的开发能力不均衡。集装箱生产能力和国际市场份额都已居世界首位,而其他行业产品技术含量和附加值都比较低,没有规模优势。很多物流装备还要靠进口。建议"十五"期间把物流装备制造产业作为优先发展的重点产业,加大改造和提升的力度,创造物流产业的新生产力要素。三是构建社会化的第三方物流产业。第三方物流是社会化分工和现代物流发展的方向。在国外第三方物流已经是现代物流产业的主体。据调查,欧洲的大型企业,使用第三方物流的比重高达76%,而且70%的企业不只使用一家。在欧洲,第三方物流所占市场份额,德国为23%,法国为27%,英国为34%。美国、日本等国家使用第三方物流的比例都在30%以上。这种在现代经济中为货主提供集成化、专业化、个性化全方位服务的物流方式,市场的需求量正呈迅速上升之势。目前我国基本上还没有几个像样的第三方物流企业,这

是当前物流发展中最薄弱的环节。据调查统计,在工业企业中,原材料的物流交由第三方物流完成的占18% ; 商品销售物流仅占16%。相当多的企业物流主要靠自己组织,这是造成整个经济运行效率低下的重要原因。今后推动物流产业的发展,要重点发展第三方物流,用信息化、智能化、服务综合化及个性化塑造先进的物流服务形态,培育具有国际竞争力的市场主体。今后新建的大规模物流企业,应以第三方物流服务为主。"十五"期间,应考虑把一批传统物流企业改造成为第三方物流企业,力争在五年之内使我国的第三方物流企业所占比例提高到30%左右。

四是构建物流信息系统产业。这个产业由生产提供物流系统软件、硬件,提供系统管理等部门组成,是计算机系统技术和通信技术在物流过程的组合。信息网络技术是现代物流的生命线,通过信息传输与客户、制造商、供应商实现资源共享,对物流各环节进行实时跟踪、有效控制与全程管理。建议组织强有力的科研队伍进行技术攻关,加强物流信息商品化、数据库化、代码化的研究,加强物流信息处理电子化和计算机化的研究,加强物流信息传递标准化、时实化的研究,加强物流信息存储系列化、规范化的研究,并尽快形成操作程序和管理文本。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有一定规模,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,而物流的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,市场经济急需的人才培养成立大问题。这样下去,不仅目前这方面人才奇缺的状况得不到缓解,而且今后将还后继无人。发达国家是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,加强国际间的交流和合作,促进我国物流产业的发展。 "#F8F8F8" 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