

开放条件下中国物流业的战略选择

● 孟德强

一、入世后我国物流业取得的进展

我国入世以前,现代物流虽然有些发展,但仍然处于起步阶段,主要表现在,国内企业对物流服务需求不足,现代物流的观念尚未在工商企业中得到普及。另外,提供物流服务的企业工作质量不高、技术装备水平落后也

困扰着物流业的进一步发展。在加入了世贸组织后的一年里时间里,中国物流业取得以下几方面的进展:

第一、现代物流业引起了各级领导、各级政府、各界人士的高度重视。全国已有 20 多个省市 30 多个中心城市完成或正在制订物流发展规划;2002 年 3 月国家经贸委召开推进流通现代化工作现场会,把发展现代物流业作为“十五”期间三大重点任务

车辆税。制定各类新车的排放标准、淘汰含铅汽油、推广清洁燃油。规定不同车种的差别税率,也就是把汽油消耗对环境损害越严重,税率越高,从而刺激车主减少尾气排放或促进车主使用替代能源,甚至替代的交通工具,如选用燃料电池汽车、太阳能汽车等。对高价的环保型汽车还可以实施购车补贴。同时,对于汽车生产厂商开发低排放的节能型、环保型新车,也可以实行技术革新信贷、税收优惠。

4、积极申请 ISO14000 环境管理体系系列标准认证,以标准化促进绿色化。

ISO14000 系列标准是 ISO 于 1993 年 6 月成立的 ISO/TC207(环境管理技术委员会)制定的国际标准,它区别于以往的质量标准、地区性环保排放标准和环境标志,它放弃了传统的末端治理模式,而采取预防的做法。ISO14000 体系体现了产品生命周期思想,即通过对产品“从摇篮到坟墓”的全程控制,使产品在设计、加工、包装、储存、运输、销售、消费乃至废弃后的回收、再生资源等方面都符合环境标准。现在全世界范围内正在掀起一股绿色浪潮,WTO 大多数成员国都已经建立了“生态选择”制度,如德国的“蓝色天使”,加拿大的“环境选择”、日本的“生态标志”,欧盟的“欧洲环保标志”等计划,标

关键词:物流开放;供应链管理;战略选择

摘要:我国加入 WTO 以后,中国的物流业在这一年内受到了什么样的冲击?未来的发展出路在哪里?深入地探讨这些问题,对建立我国现代化的物流体系,引进先进物流思想、物流技术,推动我国物流企业尽快与国际物流服务同步发展,有着十分重要的战略意义。

文献标识码:A

文章编号:1009-0061(2003)-0031-02

之一,并着手研究制定有关物流发展产业政策,把物流项目首次列入国债项目;国家计委正着手制定全国物流业发展总体规划等等。

第二、中外合资合作企业、外商独资企业在中国的进一步发展,以及跨国物流公司的加速进入,对推动中国现代物流业的发展起到了

积极的作用。目前《财富》500 强公司中已有近 400 家在中国投资了 2000 多个项目。国际上 50 家最大零售企业三分之二已进入中国。这些跨国集团纷纷在中国设立采购中心,使与采购相关的物流业快速起步。

第三、传统国有交通运输与仓储大企业实行资产重组与流程再造,加速向第三方物流企业转型。

准的制定总的趋势是越来越复杂,而且许多国家已经将环境管理规范化、法制化。我国已经制定了一些环境标准如《包装回收标志》、《生活垃圾焚烧污染控制标准》、《包装废弃物的处理与利用通则》、《轻型汽车污染排放限值及测量方法》等,在标准体现建设上逐步与世界接轨。我国加入 WTO 后,面临国外的绿色壁垒。由于在生产流通环节不能有效的执行绿色食品的有关规定,国内绿色食品的标准往往达不到国际市场通行的标准,而享受不到国际范围内的分工利益。对于物流业,要想在国际范围内分享“物流蛋糕”,必须能够适应物流的绿色化的国际趋势。因此,必须加强物流各个环节的绿色标准的制定,与国际标准接轨,增强物流业的竞争能力,获取利益。

参考文献:

- 1.江苏省科委软科学成果(BR2001007).加快发展现代物流业的对策研究.
- 2.张念.循环型物流——21 世纪物流管理趋势.
- 3.陈柳钦.有关环保物流的理论探讨.
- 4.FredricC.Menz.美国机动车污染控制.世界环境.2002.(4).
- 5.郝郑平.翁端.我国机动车排放污染控制与稀土催化剂的应用.

(作者单位:江苏省社会科学院农村发展研究所)

责任编辑:蒋汉春

第四、信息化带动物流现代化得到普遍关注。物流信息化领域几乎应用了世界上最先进的各类技术。

二、物流业发展存在的障碍

1、体制性障碍。长期以来,由于受计划经济的影响,物流社会化程度低,管理体制多元化,所有的物流元素是政府部门分割的,铁路运输在铁道部,交通运输在交通部,航空运输在民航总局,物流信息在信息产业部,邮政运输在邮政局等等,并没有完全形成一个统一的物流市场,不拆除这个障碍,中国的现代物流市场既不可能形成,也不可能发展。

2、观念性障碍。我国要发展物流业,不管对农业也好,对流通也好,对工业也好,有一个前提条件,就是每个企业都要研究什么是自己的核心竞争力,将非核心的东西外包。世界 500 强过去的物流业务大都是自己做的,现在 60%—70%的企业都认为应该交给第三方物流企业。物流业务应该逐步从工业、农业、流通企业特别是中小企业中分离出来。而我国在长期的工业发展中形成了“大而全”、“小而全”得无效率格局,虽然我国对现代物流产业发展的研究开始升温,但总体来讲,全社会的物流观念仍很淡薄,没有认识到现代物流业的发展,对企业发展,乃至对全社会降低流通成本和交易费用,增加利润,提高企业竞争力的积极作用。

3、经营性障碍。中国物流的基础设施和装备已初具规模,但内在质量差,运作效率低。目前国内物流企业的计算机应用程度仍比较低,大多数情况下,仍只限于日常事物管理,对于物流中的许多重要决策问题,如配送中心的选址、运输的最佳路径、最优库存控制等方面,还处于半人工化决策状态。

4、人才短缺的障碍。物流管理和经营人才的缺乏是物流业发展的最大制约因素。我们传统的物资管理和操作已跟不上现代物流发展的步伐和管理的要求。在人才教育和培训方面,我国物流的中专教育,本科教育,研究生教育,上岗资源培训以及物流师的继续教育很弱或基本上是空白。这使得我国物流业的进一步发展在人才储备方面受到极大的限制。

三、中国物流业发展战略选择

真正的竞争不是企业与企业之间的竞争,而是供应链与供应链之间的竞争。这句话道出了现代物流竞争的实质,我国物流业将面对来自国际物流巨头的挑战,要具备与国外巨头相当的竞争力,我们必须要用一种战略的眼光来看待物流发展在国民经济中的地位,做出有力的战略选择。具体表现在

以下几个方面:

(一)建设并培育物流市场并使这一市场规范化、法制化,为现代物流业发展营造一个良好的环境。首先,在外资物流企业纷纷进入我国的形势下,针对我国物流企业在资金、技术方面的发展限制,国家应该制定综合政策来支持物流业发展,加快物流业的发展。其次,要加强物流行业的法规建设,规范竞争,营造良好的竞争环境,为物流业创造公平竞争、规范有序的环境是物流业发展的关键。

(二)发展第三方物流企业,优化供应链管理。所谓供应链是指将产品或服务提供给最终消费者的所有环节的企业所构成的上、下游产业一体化体系。它强调核心企业与相关企业的协作关系,通过信息共享、技术扩散、资源优化配置和有效的价值链激励制度等方法,以体现经营的一体化。它可以帮助企业与供应商和顾客发展良好的合作关系,建立比较完整的供应链。另外,企业可以利用第三方物流机构提供的储运、包装、装卸和搬运等服务,通过集约化操作完善输送及流转系统,提高末端物流的经济效益。

(三)用信息化带动物流的现代化。信息通过计算机网络实现了快速、准确、便捷的传递,物流系统的各个分散的环节通过网络联系在一起,实现了数据共享和集中控制,剔除了系统中的冗余部分,提高了整个物流系统的运行效率和经济效益。以物资流为载体的商流和信息流通过电子网络传递,加快了物资流的流通,形成了电子物流,它是物流电子化、信息化的表现形式,是现代物流发展的必然趋势。

(四)加快培养物流人才,包括学历教育与继续教育。一方面,政府有关部门如教育部门、物流主管部门应高度重视。加强物流在中专、本科以及研究生方面的学校教育;另一方面,更应在物流实践中培养人才,注重对现有物流从业人员的培训和教育。通过和国外的交流,在派人到物流业发达的国家学习和深造的同时,也可以聘请国外的专门人员参与企业的物流管理和经营,培养自己的管理经营队伍。造就一批高素质的经理型人才队伍,以配合物流业发展的需要。

参考文献:

- 1.丁俊发.加入 WTO 与中国物流市场.中国流通经济,2002,(1).
- 2.高扬.我国物流服务业应对全球竞争的发展战略.安庆师范学院学报(社会科学版),2002,(7).
- 3.赖瑾瑜.入世后我国物流产业发展的战略思考.商业经济文荟,2001,(4).

(作者单位:厦门大学国际贸易系)

责任编辑:倪海清