

新形势下中国物流业发展的战略思路物流师考试 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/597/2021_2022__E6_96_B0_E5_BD_A2_E5_8A_BF_E4_c31_597523.htm

总体形势判断（一）物流大国地位基本确立但远非强国 2008年，中国GDP超过30万亿元，成为世界第三大经济体。进出口贸易总额2.56万亿美元，位居世界第三。全国社会物流总额89.9万亿元，物流业实现增加值2万亿元，占全国服务业增加值的16.5%，占GDP比重的6.6%。其中，全国铁路货运总发送量33亿吨，铁路货运总周转量25118亿吨公里；全国营业性货运车辆完成货运量191.7亿吨，货物周转量32868.2亿吨公里；全国水路货运完成货运量28.6亿吨，水路货物周转量40987亿吨公里；沿海主要港口货物吞吐量42.8亿吨，集装箱吞吐量1.28亿标准箱。从上述各项物流指标看，不少已经位居世界前列。但从产业的国际竞争力看，中国还不是物流强国。一是规模化、网络化、集约化、专业化的现代物流服务体系尚未形成；二是衡量国民经济运行效率的指标物流费用占国民生产总值的比重在2008年为18.3%，高出发达国家1倍左右。国内物流效率不高，使得工业企业流动资金平均周转速度比发达国家低几倍甚至十几倍；三是国内领先的物流企业与跨国物流企业相比，无论是规模、品牌、盈利能力、国际市场份额，还是物流提供能力、服务创新能力、运作模式、供应链管理能力和等，均有很大差距。（二）短期物流需求有所下降但中长期需求仍将旺盛 2008年下半年以来，随着国际金融危机对我国实体经济的影响逐步加深，物流业作为重要的服务产业也受到了严重冲击。物流市场需求急剧萎缩，运输和仓储等收费价格

及利润大幅度下跌，一大批中小物流企业经营出现困难，提供运输、仓储等单一服务的传统物流企业受到严重冲击。但是，从中长期看，中国的物流需求仍将十分旺盛。这是因为：

：30年来经济快速增长带来旺盛的物流需求，未来十几年的国内经济总体上仍将保持较高速增长，中国将成为世界第二大经济体，物流规模持续增长的经济条件非常坚实。工业化从中期向中后期推进，为物流业发展提供了强大动力。早期工业化所需大宗能源、原材料和主要商品的大规模运输方式，将逐步朝满足工业化中后期不断增加的“短、小、轻、薄”商品以及小批量、多频次、灵活多变的生产方式和全球生产体系的物流需求转变，物品流动基于时间价值和空间价值的要求越来越高；随着工业化推进带动的产业结构升级，物流外包的规模会越来越大。城市化进程的加快对城市物流、城市圈物流和城乡物流提出巨大需求。城市化率由1979年的17.9%，1995年的29.04%，提高到2008年的45.68%，推动着城市数量和规模不断扩大，城市成为集聚物流、人流、资金流和信息流的主要节点。此外，进出口产品量增长和结构的变化，为国际物流发展提供了充足的货源，对国际物流提出强烈的需求。

（三）物流业全面开放格局形成，国内物流市场竞争激烈 早在20世纪80年代，跨国物流企业就开始进入中国。如美国联邦快递于1984年、德国敦豪公司于1986年、荷兰天地物流于1988年、美国联合包裹于1988年、丹麦马士基于1999年相继在中国建立合资企业。2001年，中国加入WTO后，物流业进一步扩大了对外开放，加速了与国际市场接轨。从2006年起，外资企业可以在中国自行设立分销网络，独立经营物流业务。中国巨大的物流市场和开放的格局，促使

跨国物流公司加快了在中国的布局。2007年，外商在中国物流领域的投资项目达6996个，占外商同期中国投资项目个数的18.5%。迄今，国外著名物流企业大都进入了国内物流市场，不仅在快递、航运物流、汽车物流等高端市场领域占据了主导，而且向传统物流领域进行渗透和扩张，中国物流业面临越来越激烈的竞争。

（四）物流业地域性行业性不均衡态势明显 物流业在珠三角、长三角地区率先发展，环渤海地区和中西部地区渐次得到发展。这种物流发展的地域性特点与我国地域辽阔、东中西部生产力发展水平差异、经济发展不平衡导致的物流需求不平衡密切相关。东部沿海地区的物流基础设施相对发达，现代物流发展水平相对较高，物流需求旺盛，而中西部地区特别是经济不发达地区物流运作水平则相对落后。东部地区物流率先发展的同时，中西部地区逐步出现一批物流功能集聚区。即使在同一地区，城市与农村物流又有所差别。城市是物流的重要聚集区和节点，农村地区物流则相当落后。物流服务需求的主体多集中于中外合资、外商独资企业、大型流通企业和制造企业等。物流需求旺盛的行业集中于家电、日用化工、烟草、医药、汽车、连锁零售等行业。调查表明，我国社会物流总额近90%为工业品物流，农产品物流比重小且十分滞后，使得农产品资源优势难以转化为经济优势。特别是农副土特产品运销不畅，是造成农民增收缓慢、城乡差距和区域差距进一步拉大的原因之一。钢材、煤炭、矿石等大宗物资物流发展相对滞后，且效率不高。

（五）物流业增长方式粗放 一是物流规划和布局存在地区分割、部门分割的问题。尽管政府推动物流发展力度加大，但没有形成合力。一些地方盲目大量兴建物流园区，造

成物流资源的巨大浪费。二是物流市场还不够规范有序成熟。“数量扩张的高速增长”特征明显，市场无序竞争严重，物流企业“多、小、散、弱”问题突出，超载超限屡禁不止。多数物流企业缺乏规范的运作、明晰的战略、合理的人力资源组合、必要的学习能力。在企业竞争战略方面多采用低价竞争，为客户提供个性化服务的能力不足。三是制造企业的物流组织和业务流程不合理，信息技术不能有效地被引入生产和经营中去，企业竞争能力提高受到抑制。四是物流装备和技术水平不高。物流技术进步动力不强，自主创新能力不高，物流技术标准化尚未进入实质阶段。由于技术参差不齐，使得在物流运作中服务不规范，大大增加了运行成本和交易成本。五是物流可持续问题突出。公路、航空、铁路等运输方式的资源、能源、土地等消耗及排放与日益紧张的资源能源土地约束和严峻的生态环境形成巨大冲突，因超载、超速造成的严重人身安全和货物损害事故经常发生，给企业 and 国家带来重大损失。

（六）物流业总体滞后于经济社会发展要求

一是单一物流环节发展的滞后，物流基础设施还相对薄弱。例如，从铁路运输网络的规模、结构、质量和密度等指标来看，中国铁路网络整体上还不能适应国民经济和社会发展的需要。按国土面积计算，中国路网密度为81.2公里/万平方公里；按人口计算的路网密度为0.6公里/万人。不但低于美国、英国、德国、日本等发达国家，甚至远远落后于印度等国家。从机场数量看，与欧美等发达国家相比，中国民用机场数量少、密度低。目前中国每万平方公里只有0.23个民用机场。美国为5.98个。一些发展中国家的机场密度也大于中国，如巴西为1.06个，印度为0.72个，巴基斯坦为0.43个。全

国公共通用仓库中，1980年以前建造的占45%，20世纪80、90年代建造的占30%，2000年以来新建的仅占25%。从仓库结构看，小型平房仓库约占70%，楼房仓库约占20%，高站台库与立体库约占5%左右。相当一部分20世纪50、60年代建设的仓库“带病作业”，存在重大安全隐患。二是物流要素供给不足。专业化技能型、管理型物流人才、先进的软硬件物流技术、物流组织、物流信息等还比较缺乏，这直接影响到物流产业发展的质量和效率，物流业结构的升级慢于产业结构和消费结构升级，难以满足更高水平的物流需求。三是综合物流能力形成的严重滞后。多数物流企业功能单一、集成化程度低、社会物流资源整合能力弱。加之流通体制改革及统一市场体系建设的渐进性，使跨部门跨地区物流能力在较长一段时期内难以有效形成。“在正确的时间以正确的方式把正确的物品送到正确地点的正确客户手中”的物流目标，难以有效实现。四是应急物流极为薄弱。在应对各类重大突发性事件时，难以做到“第一时间”实现应急物资的保障，因应急物资保障延误造成的生命财产损失巨大。

物流业未来发展的战略思路 中国物流业的未来发展，应在充分认识上述阶段性特征基础上，根据服务国民经济和社会发展全局、建设全面小康、落实科学发展观和新型工业化、新型城市化、构建资源节约型社会和环境友好型社会等要求，积极应对全球物流竞争与世界物流市场格局调整等形势的变化，使中国逐步由物流大国迈向物流强国。

（一）加快构建现代物流服务体系 要加强运输、仓储、装卸搬运、包装、流通加工、配送、信息等方面的基础性建设，重点加强运输基础设施（如铁路、机场、港口、码头、货运场站）、物流节点（物流枢纽、

物流基地、物流中心、配送中心、公共仓库)和物流网络建设,加快多式联运建设,加强物流信息平台建设,培育有国际竞争力及区域辐射能力的物流企业,推动专业化的行业物流发展,建立既与国际接轨又符合国情的物流标准体系,着力形成布局合理、技术适宜、绿色安全、规模化、网络化、集约化、专业化、高效率的现代物流服务体系。

(二)推动物流业与相关产业联动发展 物流业服务于国民经济和社会发展,各次产业是物流业的服务对象。各次产业发展到一定程度,物流需求就会快速增长。当前,在综合要素成本总体上升驱动下,制造业面临着产业转移和结构升级的要求,越来越多的制造企业注重物流服务的配套和物流功能的整合。通过物流业与制造业的融合,一是提升制造业竞争力;二是挖掘第三利润源,降低制造业成本,应对高成本时代来临的挑战;三是抓住制造业结构升级释放出的物流需求,使物流社会化程度进一步提高。

(三)注重物流要素发展与资源整合 要重视物流基础设施、装备技术、人力资源、知识、信息等要素不足的情况,增加有效供给,不断促进物流要素升级。同时,要从国家、区域、企业等层面高度关注对宏微观物流系统内各要素的组织和重组,使之相互联系、相互协调,形成有机合理的结构体系,通过整体优化,协调发展,提高物流要素组织化程度,发挥整体效能,获取整体效益。应根据物流业发展的规律,大力抓好物流功能、企业内物流、企业间物流、区域物流、基础设施、物流信息、人力资源和管理体制等方面的整合。

(四)积极转变物流增长方式 中国既面临传统物流进一步发展的巨大需求,又有着不断增长的现代物流需求。中国各地的工业化水平差异很大,传统物流在许

多地区还有相当大的空间，需得到进一步的发展。例如，不同等级的铁路、公路、水运、民航、仓储等均需要大发展。同时，按照新型工业化、新型城市化，构建资源节约、环境友好型社会的要求，加快运输、仓储、物资、商贸、货代企业向物流业转型。物流业自身发展也面临着新一轮结构升级的要求，特别是各类要素成本快速上升、能源资源环境压力等，对物流业自身发展提出很大挑战，迫切需要用信息化以及先进的管理技术改造传统物流体系，转变增长方式实现集约发展。大力发展逆向物流、绿色物流、循环物流、第三方物流、冷链物流、特种货物流、供应链物流，高度重视物流安全等，走可持续物流发展之路。

（五）推进区域和城乡物流协调发展 根据区域协调发展、城乡统筹发展、主体功能区划分等要求实施不同的区域物流发展模式，加强区域间物流合作与协调发展。区域物流协调方面，要从“大市场、大物流”角度推动区域间物流通道、区域内物流网络、城市群物流、地区重要物流节点、产业集聚区“物流带”的建设。东中西部地区要打破地区间市场壁垒，在更大范围内实现物流资源的优化配置。东部沿海发达地区在物流网络相对完善的基础上要提升等级、质量和效率，中西部地区要加快增加物流网络规模以及提高承接东部地区物流服务转移的能力。明确不同主体功能区的发展重点，优化发展和重点开发功能区是生产型物流服务发展的重点区域，禁止开发和限制开发功能区重点发展生活型物流。城乡物流发展方面，农村物流是我国物流体系中极其薄弱的环节，没有农村物流的现代化就无法实现中国物流的现代化。因此既要进一步完善城市物流体系，更应注重农村物流建设，逐步形成城市支持农村、城

乡互促的城乡物流一体化发展格局。（六）统筹国内与国际物流发展 在物流全球化的今天，国内物流网络逐步成为全球供应链网络的一部分。中国物流业要从全球范围考虑自身的发展，统筹“引进来”与“走出去”。要积极引进国外先进的物流管理方法、运作模式和技术装备，通过消化吸收实现推陈出新。同时，要顺应全球化趋势，突破国界的局限，把视野和目标从国内物流扩展到全球物流，建立一个在全球化环境中同样能够取得成功的物流体系，构建与周边国家、世界其它国家有效衔接的物流网络。只有把引进来和走出去紧密结合起来，中国物流业才能更好地利用国内外两种资源、两个市场，才能有力支撑中国企业“走出去战略”的实现和长远持续的发展。（七）加强应急物流体系建设 常态物流是国民经济发展和运行的基础和重要纽带，也是应急物流发展的基石。发展应急物流十分迫切。应根据应急物流的突发性、不确定性、非常规性、需求的事后选择性、不均衡性、时间的紧迫性等特点，大力发展以提供自然灾害、公共卫生事件、重大事故等突发性事件所需应急物资为目的，以追求时间效益最大化和灾害损失最小化为目标，借助现代信息技术，整合应急物资的采购、储备、运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、分拨、配送、回收以及信息处理等一系列功能形成的应急物流体系。（八）完善物流市场体系与物流管理体制 加快推动以激发物流业发展活力的市场化改革和体制创新，着力构建统一、开放、规范、有序的物流市场体系。物流领域中市场机制能发挥作用的，应让市场机制起作用。政府工作重点是维护公平竞争的市场环境，加强对物流市场监管，特别是社会性管制。从保护产业公平竞争和国家经

济安全出发，研究制定物流产业安全的相关规则。进一步完善物流管理体制。对物流领域中存在的垄断性环节，要通过加快改革，促进竞争格局的形成。优惠政策要用于处于成长期、市场潜力大但国际竞争力不强的部分，特别是物流技术和物流装备制造等关键环节，农业、食品、药品、危险化学品物流以及制造业与物流业联动发展等薄弱领域，注重对物流基础设施（特别是城市公共物流平台、农村物流基础设施）、城乡物流一体化、物流产业安全等的政策倾斜，着力构建符合物流行业特点和阶段发展特征的政策体系，强化政策实施机制，促使各项政策得以有效落实。要充分重视物流行业协会在政府与企业间的桥梁与纽带作用，发挥其在行业自律、技术推广、产业重组、贸易争端、劳动者权益、民间外交、国外同行交流合作等方面的积极作用。把物流师站点加入收藏夹 欢迎进入：2009年物流师课程免费试听 更多信息请访问：百考试题物流师论坛 欢迎免费体验：百考试题物流师在线考试中心 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