

## 发展物流避免十大误区

如果说 2001 年是我国物流产业的“泡沫年”，那么 2002 年将是我国物流产业的整合年！

国家“十五”计划把物流配送列为着重发展的服务业，国家经贸委等六部门联合发布了《关于加快我国现代物流发展的若干意见》，我国的物流产业进入了一个快速增长的时期，但是，在这种快速发展的同时，我们也发现出现了一些值得注意的问题：

第一，物流必须“物尽其流”。物流的本意是打破部门分割和条块分割，有利于资源配置，千万不能把物流仅仅局限在原有的部门或者系统之中。而今，我们看到国内的物流产业的一个最危险的迹象就是各自为政、各地各部门搞自己的物流，这种做法的症结在于大家都是从自己的利益出发，而违背了物流的本意，不利于整合资源、优化配置。

第二，防止物流泡沫。到目前为止，我国已经有三十多个城市宣布把物流作为一个支柱产业来发展，或者要建设综合物流基地。我们似乎又看到了以往许多产业发展的轨迹——一先是一哄而上，之后是一哄而散。深刻反思物流“虚热”的背后，有地方政府希望出业绩的因素、有传统仓储和运输等企业翻牌搞物流的情况、也有行业协会积极圈地的推动。重复建设必然带来资源的浪费。笔者认为物流产业绝对不当走泡沫产业的道路，这种泡沫虚热不利于整个物流业健康有序地发展。

第三，政府应负统筹责任。在发展物流产业的过程中，政府的责任在于统筹规划、协调发展、制订标准和调研数据。单靠行业协会还不足以冲破行业割据的局面，单靠各部门的协调也不能有效协调国内的所有资源。从国外的一些经验来看，我们建议设立一个综合的协调机构，比如由水陆空各运输部门、邮政、相关行业协会等建立一个办公对话机制，统筹调整国内物流的产业发展政策，防止宏观失控、产业失调。

第四，发展物流的关键在于对物流需求的开发。我国的物流业的着眼点不在物流供给，而在于培养和挖掘物流需求。只要有平均利润，就会有企业参与进来，如今，我们面临的问题是许多物流企业缺乏足够的用户，物流需求不足是当前物流企业下一步发展的瓶颈。开发和拓展物流需求必须采用第三方物流的方式，整合现有的分散割裂状况，必须从顾客需求出发，设计物流解决方案，放弃我们传统的生产者导向的做法，树立用户导向的营销理念。

第五，正确理解和认识物流是“第三利润源泉”的提法。一些参与物流的企业对物流抱有过高的期望。这是对物流“第三利润源泉”提法的误解。其实，多数从事物流的企业是微利企业，只是说物流是一个比较稳定的行业，但是绝对不像一些人所说的是一个新的高增长的行业。

第六，物流产业结构化必须与我国经济的发展水平相适应。我们不能片面地认为“物流”是先进的东西，“储运”是落后的东西，认为搞仓储是低人一等的事情，而必须包装一下。中国的二元经济决定了中国的物流产业必须适应城市工业经济的发展和相对落后的农业经济的发展，物流不能脱离我国的实际情况而自由发展。

第七，重视和加强对我国物流行业的数据统计工作。我们经常看到如下的说法：我们的货运空载率高达 60%，仓储量是美国的 5 倍，企业为产品储存、运输支付的费用约占生

产成本的 30%~40%，工商企业自有运输工具的空驶率为 40%，有人估算，仅此一项，每年造成的损失高达 100 亿元。就第三方物流在物流市场中所占份额而言，日本是 80%，美国近 75%，而我国仅为 18%。其实，我们对自己的家底并没有足够的技术支持，中国社会科学院财贸经济研究所曾经试图做一个数据对比分析，发现我国的统计存在很大的漏洞，没有连续性。今后，国家应当在数据统计方面加强管理，重视数字信息资源的开发利用。

第八，重视信息技术的运用，加快实现物流标准化。沃尔玛的成功表明，信息技术的运用对企业现代化管理至关重要，物流信息标准化对企业流程管理十分有效。如今，我们的困境不仅在于物流硬件方面（比如车辆、货物、包装物甚至标签），而且物流的软件方面都处于“百花齐放”状态，其恶果是缺乏标准化，必然导致信息难以对称，增大了交易费用。我们建议国家有关部门尽快出台统一的物流标准化体系，规范物流的硬件和软件，可以考虑从物流信息编码入手，切实推进物流信息化的进程。

第九，对于外资和民营资本的进入给予足够的关注。笔者认为国民待遇不仅仅限于外资企业，而且应当向国内资本开放。在中国入世之后，我们的首要问题不仅仅是与国际接轨的问题，而且还有国内拆关的问题。“资本是天生的平等派”，我们的企业应当善于利用资本杠杆，实施企业重组，实现资源共享。如果说 2001 年是我国物流产业的“泡沫年”，那么，2002 年将是我国物流产业的整合年！

第十，也是最重要的一点，物流人才的培养是一项长期任务。我们建议国家恢复物流专业的招生，学术界加强研究，重视学科体系的建设，防止“粗知水平上的重复”现象。

-----摘自中国信息产业网