

# 我国物流运输业存在的问题与对策

沈岳

(中石化胜利油田分公司物资供应处,山东 东营 257000)

**[摘要]** 与世界物流运输业发达的国家相比,我国物流运输业起步较晚、规模较小、管理落后。存在的问题主要有:物流运输成本高;物流运作水平低,物流运输时间长;物流运输进入门槛高,难以形成良性竞争;物流运输管理效率低下等。加快发展我国物流运输业的政策建议:转变传统观念,树立现代物流理念;加强物流学科建设,加快专业人才培养;深化物流体制改革,做大做强物流运输业;创造良好发展环境,完善基础设施建设;提高物流信息化水平,加速信息流转效率;整合传统物流企业,提高物流资源的利用率;企业缔结战略联盟,维持供应链整体优势;放眼全球市场,“走出去”参与竞争等。

**[关键词]** 物流运输业;物资流通;问题

**[中图分类号]**F506 **[文献标识码]**A **[文章编号]**1003-4145[2012]04-0160-03

## 一、我国物流运输业现状及其存在的问题

近20年来,我国物流行业取得了长足的进步,为我国社会经济的快速发展和健康运行做出了巨大贡献。物流业增加值是物流产业在一定时期内通过物流活动为社会提供的最终成果的货币表现,它反映了物流产业对国内生产总值的贡献。到2010年,我国物流业增加值达到2.7万亿,是1991年的13.6倍,复合增速略高于15%(名义增速,未考虑价格因素)。物流运输业是整个物流链条的核心环节,也是构成物流成本的重要内容。2010年我国物流运输费用为3.83万亿,比1991年增长12.2倍,年复合增长率为14.6%。也就是说,我国物流运输费用在物流成本中所占比例超过了50%。

与世界物流运输业发达的国家相比,我国物流运输业起步较晚、规模较小、管理落后。存在的问题主要有:

### (一)物流运输成本高

在欧美发达国家,物流运输成本一般只占到物流总成本的三分之一左右。正常情况下,我国的物流运输成本要占物流总成本的50%以上。因此,我国很多商业企业要比美国的商业企业多支付40%~50%的物流运输成本。2007年,意大利调查机构“亚洲观察家”组织开展的一项调查显示,中国是世界物流运输成本最高的国家之一,每年用于物流运输业的资金高达2000亿美元,是美国的两倍。

### (二)物流运作水平低,物流运输时间长

我国大多数物流运输企业是由传统的仓储、运输企业转型而来,在管理水平、技术力量及服务范围上与现代物流业的要求还有很大的差距。物流企业不仅普遍存在经营规模较小,市场份额较少,服务功能单一、信息化程度低、高素质人才缺乏等现象,而且物流企业整体运作水平较低,缺乏先进的管理理念。此外,由于物流企业整体运作水平较低,物流运输时间被拉长,导致企业流动资金周转率低下。

### (三)物流运输进入门槛高,难以形成良性竞争

货物运输的主要方式有铁路、公路、水运、航空、管道等,其中铁路、水运占有货物运输市场绝大部分份额。在我国,铁路运输市场长期受到国家的严格管制,经营主体是铁道部,铁路运输市场不存在来自铁路部门以外的竞争;水运业特别是远洋运输市场门槛高,实质上是寡头垄断市场。由于市场的分割与垄断,物流行业难以形成良性竞争,从而阻碍了物流运输业的健康发展

收稿日期:2012-01-15

作者简介:沈岳,男,中石化胜利油田分公司物资供应处副处长、高级经济师。

#### （四）物流运输管理效率低下

物流管理是以尽可能少的资源投入,在控制成本和环境负担的约束下达到为客户提供服务的目的。由于我国物流业发展仍处于初级发展阶段,物流管理还处于粗放式经营格局,大部分物流运输企业管理水平低下、服务能力较弱。一是物流装备整体水平低下,主要靠人力来完成各种物流作业。二是物流信息系统功能落后,无法满足现代物流所需要的供应链信息一体化的需要。三是缺乏统一的物流管理机构,迟缓了物流各环节的交接和物流信息的快速传递,致使物流运输管理效率和物流管理水平低下。

### 二、我国物流运输业问题成因分析

#### （一）物流运输管理分散

我国物流运输业管理多年来一直沿袭计划经济体制的模式,使原本属于一个系统资源的物流运输业,其管理权限被分别划归于若干个部门。如,铁路、公路、水运、航空等运输资源管理,分别直属铁道部、交通部、航空总局等。物流管理和资源的分散化,导致物流业低效运作,使物流运输业本应具有的整体功能被大大地削弱,社会性的物流配送体系难以形成。这种条块分割的管理体制和自上而下的纵向隶属的管理格局,严重制约了全社会范围内物流资源的有效配置,阻碍了现代物流的社会化进程,制约了电子商务、物联网的推广应用,降低了物流运输业的整体效益。

#### （二）物流运输基础设施落后

物流基础设施建设速度不适应高速发展的物流业。我国大多数物流企业是从传统的物资和商业储运企业、各部委所属储运基地以及港口、码头等转运代理点转变过来的。由于这些企业脱胎于计划经济,是粗放型经营,条块分割的产物,其基础设施已难以满足经济社会高速发展的需要。表现在物流运输能力上就是运输通道供求矛盾严重失衡;仓库储存设施陈旧、装备落后,缺乏信息化处理手段;现代化集装箱、散件运输发展迟滞,高效专用车辆少,汽车以中型汽油车为主,能耗大、效率低、装卸机械化水平低。

#### （三）物流运输缺乏物流专业人才

我国在物流人才的教育和培养上起步比较晚,据中国物流与采购联合会统计,2008年以前物流本科教育方面,我国以专业的形式出现或者是以专业方向的形式出现的大学只有60所;其他还有50多所高校开设了交通运输和交通工程、电子商务专业等与物流相关的课程。由于物流基础教育的滞后,难以满足高速发展的经济社会对物流专业人才的需求。目前市场上符合现代物流要求的物流专业人才,一是绝对数量少,二是专业层次低;而能够切实为企业提供有效方案的中高级物流专业人才更是稀缺资源。

#### （四）物流运输企业规模小,第三方物流起步晚

目前我国70多万家公司物流公司中,市场占有率超过2%的企业还没有一家。物流运输企业规模普遍较小,在激烈的市场竞争中这些小企业很难依靠自己的有限资源进行自我调去适应不断变化的市场。第三方物流是指物流供应链一体化过程中由物品的供方、需方以外的第三方提供物流服务。我国传统的物流企业多半为原先的仓储、运输企业改造而成,业务多局限于传统范围,运输方式单一、机械化程度低、规模小市场份额少、融资能力弱、货源不稳定、服务功能少。第三方物流则更专业化,综合成本更低,配送效率更高。由于我国第三方物流起步较晚,因此与国际物流业的发展趋势、社会化分工和现代物流发展要求还有较大的差距。

### 三、加快发展我国物流运输业的政策建议

#### （一）转变传统观念,树立现代物流理念

加快物流运输业的发展需要转变传统观念,提高物流运输企业员工的现代物流意识,特别是物流运输企业领导的现代物流意识。一是由计划经济观念向市场经济观念转变。现代物流企业要从计划经济的传统观念束缚中解脱出来,克服计划经济体制的惯性影响,转变思想观念主动与市场经济接轨;二是由市场垄断分割观念向市场一体化观念转变。物流运输企业要解放思想,树立全国市场一体化观念,变生产资料与生活资料分割为商品市场一体化,变国内市场与国际市场分割为国内外市场一体化的新观念;三是在企业管理上,要在思想观念、经营战略、内部管理、服务水平、企业文化等方面进行根本改变,使现代物流观念深入人心。

#### （二）加强物流学科建设,加快专业人才培养

一个成功的物流运输企业,不仅要有傲人的业绩为同行所称道,还要有业务技术精通、爱岗敬业努力奉献、文化底蕴深厚的员工队伍。针对我国物流运输业普遍存在的专业技术缺乏、文化层次较低,观念陈旧、管理理念落后等现象,政府应积极支持和引导物流运输业的学科建设和人才培养,尤其是作为技术密集型产业的物流运输业,要充分开展企业、院校和科研机构的产学研合作,引导企业、行业组织及民办教育机构参与并开展多层次的物流专业人才的教育培训,鼓励有条件的大专院校开办物流专业或相关专业课程,为物流领域

培养高层次的经营管理人才。

### (三)深化物流体制改革,做大做强物流运输业

目前物流运输企业的小、散、弱状态是制约我国物流业快速发展的主要因素。一方面是物流管理条块分割、部门分割,缺乏统一规划、重复建设加剧,市场发育滞后;另一方面,许多工商企业还维持物流自营,从而形成了庞大的物流设施存量。据中国仓储协会调查,目前我国生产企业中,73%的企业拥有汽车车队和仓库,33%的企业拥有机械化装卸设备,3%的企业拥有铁路专用线;商业企业中,36%的企业拥有汽车车队和仓库,7%的企业拥有机械化装卸设备。这种粗放式的经营模式,造成了物流运作效率低、成本高、质量差。改革物流运输业的管理体制机制,需要政府的积极推动与市场化运作,按照现代企业制度的要求,将不同业态的物流和产业链加以整合,通过收购、售卖、合并、重组和建立企业联盟,做大做强物流运输业。

### (四)创造良好发展环境,完善基础设施建设

我国物流运输业按照市场规律构筑实现物流一体战略,离不开良好的市场氛围和外部发展环境。对此,要建立健全相关的法律法规,为物流运输业的发展提供法律保障;制定有针对性的财政政策、税收政策、金融政策,为物流运输业的发展提供政策支持;强化服务意识,为物流运输企业在跨地区经营的工商登记、办理证照、统一纳税、交通管制、进出口货物查验通关等方面创造良好的经营环境;积极扶持和引导物流运输企业引进先进装备,改善物流设施,提高物流绩效和物流服务水平;鼓励和扶持有一定基础的大型货运企业或储运企业完善服务功能,实现向物流服务企业的转变,推动第三方物流服务市场的形成;健全社会保障和就业机制,促进生产性和流通性企业更多地使用社会化物流,提高物流运输业的经济效益,增进社会福利。

加快综合物流中心的建设,是全面提高物流综合效益的关键。大型综合物流中心具有功能多、层次高、集散功能强、辐射范围广的社会化物流优势。发达国家的经验表明,综合物流中心在地区经济发展中具有重要作用。同时,积极探索现代物流投融资体制机制建设,坚持“谁投资,谁受益”的原则,以市场经济的方式筹集物流基础设施建设所需资金。

### (五)提高物流信息化水平,加速信息流转效率

探索积极有效的方法,提高物流信息化水平,加快物流标准化的进程。信息化是现代化物流的灵魂,通过推广物流信息技术,使信息高度网络化,可以大幅提高物流作业系统的效率,特别是在物流作业的各个环节使用各种先进的物流专用设备和技木,是物流企业提高作业效率和节约服务成本的主要手段。一方面我们要重视物流信息系统的建设和发展,为物流产业发展提供必要的物流信息平台;另一方面,针对当前物流标准化进程中存在的问题和国际物流标准化的发展方向,政府要高度重视物流标准化工作,对国家已经颁布的各种与物流活动相关的国际标准、行业标准进行深入研究,对托盘、集装箱、各种物流搬运和条形码等通用性较强的物流设施与装备的标准进行全面梳理,并进行适当的修订和完善,以使各种相关的技术标准协调一致,提高物流产业货物和相关信息的流转效率。

### (六)整合传统物流企业,提高物流资源的利用率

我国物流产业的发展,应逐步推进现有物流服务资源的整合,比如,在“物流基地”或“物流中心”建设方面,应当在建设初期就贯彻整合的原则,充分运用网络技术,在全社会范围内优化资源配置。再比如,现行的6个物流系统,即海运物流系统、物资储运物流系统、生产企业物流系统、口岸城市物流系统、电子商务物流系统和外资物流系统等,应实现跨系统、跨行业、跨地区以至跨国的物流服务的整合,这也是我国物流企业构建供应链策略联盟,参与全球化市场竞争的必由之路。

### (七)企业缔结战略联盟,维持供应链整体优势

中国的大型制造企业、商业企业要迅速从“大而全”的经营误区中解脱出来,不失时机地与合适的供应商、储运商等结成战略联盟,通过合作以供应链的整体优势参与竞争,同时又实现互惠互利。要积极寻求与核心企业的战略合作,成为核心企业长期的、稳定的战略伙伴。结成战略联盟,实行供应链管理,以供应链参与国内、国际竞争,提高中国产品在国际竞争中的竞争力和物流行业里的市场份额。另外,中国的物流运输企业要增强竞争优势意识,在抓住国内市场的同时,放眼世界,构筑全球化战略,以一体化的物流管理和供应链管理在全球寻求资源采购、生产装配和产成品分销,参与国际化竞争。在全球范围内,通过实现对顾客的快速反映、提高顾客服务水平、降低物流总成本或供应链成本,提高企业在国际市场的竞争力,并在全球性竞争中立于不败之地。

(责任编辑:栾晓平 E-mail:luanxiaoping@163.com)