

The Problems and Solutions of Logistics Industry in China

Hao Ding, Guohui Huo, Xinxin Wang

School of Economics and Management of China University of Petroleum (East China), Qingdao

Email:dinghao6666@163.com; huosmile@163.com; xiaoxin871212@163.com

Received: Feb. 25th, 2011; revised: Mar. 24th, 2011; accepted: Apr. 3rd, 2011.

Abstract: Logistics is the link to connect both parts of the trade. As a logistics entity, the operation and scheduling rate of logistics Company relate to the success or failure of trade. The distribution of logistics companies in various provinces is summarized and analyzed in this article. Take Shandong province for example, the logistics business of the company is analyzed specifically, which summarizes the related issues about the development of logistics companies in Shandong province. Then these issues in our country are analyzed and the relevant measures about building the logistics network are put forward.

Keywords: Logistics; Trade; Geographical Distribution

我国物流业存在的问题及对策

丁浩, 霍国辉, 王欣欣

中国石油大学(华东)经济管理学院, 青岛

Email:dinghao6666@163.com; huosmile@163.com; xiaoxin871212@163.com

收稿日期: 2011年2月25日; 修回日期: 2011年3月24日; 录用日期: 2011年4月3日

摘要: 物流是连接贸易双方的纽带, 作为物流实体的物流公司, 其运作、调度速率关系到贸易成败。文章对物流公司在各个省市的分布进行统计分析, 以山东省为例对物流公司的业务进行具体分析, 总结出山东物流公司发展的相关问题; 然后对我国物流公司发展中存在的问题进行分析, 最后提出物流网络构建的相关措施。

关键词: 物流; 贸易; 地域分布

1. 引言

社会的发展缩短了城市与城市、国家与国家之间的距离, 并且对贸易的时间要求也越来越强。好的物流对提高贸易效率、降低贸易双方成本具有重要意义。因为物流是在恰当的时间, 恰当的地点和恰当的条件下, 将恰当的产品, 以恰当的成本, 恰当的方式提供给恰当的消费者^[1]。我国的物流业在经过十多年的发展后, 物流网络也逐步形成, 并初具规模。特别是近几年随着科学技术的发展, 新型技术、电子商务的发展, 极大的推动了物流业的发展, 各省市的物流公司也纷纷崛起, 物流产业呈现出欣欣向荣的景象。但是, 繁荣的背后, 也隐藏着物流危机。物流效率低下、物流的成本的居高不下都是

随之产生的问题。下面分析一下我国物流公司的分布状况。

2. 我国物流公司地域分布

通过对全国在册的 24765 家物流公司进行地域上的划分和业务上的划分, 找出地域分布的特点。

文章根据不同的省份和地区, 划出 32 份, 分别为: 安徽、陕西、福建、江苏、内蒙古、甘肃、广东、广西、贵州、海南、河北、河南、黑龙江、湖北、湖南、吉林、江西、辽宁、北京、宁夏、青海、山东、山西、上海、四川、天津、西藏、香港、新疆、云南、浙江、重庆共 32 家。下面是各省份地区拥有物流公司数量的分布图, 如图 1 和表 1 所示:

在统计中，物流公司的分布地域性强，物流公司依靠当地的地理优势和经济条件发展。当地的交通条件是制约物流公司发展的重要因素，同时经济的发展程度也起一定作用，这是吸引外来物流公司的客观条件。

比如居第二拥有量的江苏(2366家)，是由江苏的经济条件和交通条件共同决定：经济上苏北苏南虽有差异，但是整体上江苏的经济位于国内前列，2009年，全省实现生产总值 34061.2 亿元。交通方面，江苏高速公路总里程目前居全国前列。2008 年底，江苏的高速公路总里程达到了 3725 公里，密度为 3.27 公里/百平方公里，居全国各省区之首，首轮规划的“四纵四横四联”高速公路网主骨架全面建成。计划到 2010 年底，江苏高速公路通车里程将达 4000 公里，包括

1996 年通车的沪宁高速公路、2000 年通车的京沪高速公路、苏嘉杭高速公路、连徐高速公路、宁靖盐高速公路、宁宿徐高速公路、宁杭高速公路、沿江高速公路、宁高高速公路、盐徐高速公路、沿海高速公路、宁连高速公路等；至 2015 年，通车里程将达到 5200 公里基本建成“五纵五横五联”的江苏高速公路网。江苏铁路交通发达，京沪铁路、陇海铁路两条铁路干线经过境内，除此之外，还有新长铁路、宁芜铁路、宁启铁路、宁西铁路(在建)、宁连铁路、沿海铁路(在建)等。这些客观条件为江苏的物流公司的高度发展提供了发展的条件。相反，物流公司分布最少的西藏，由于其政治、地理位置、经济条件等调价制约着物流的发展。西藏平均海拔在 4000 之上，造成交通铺设

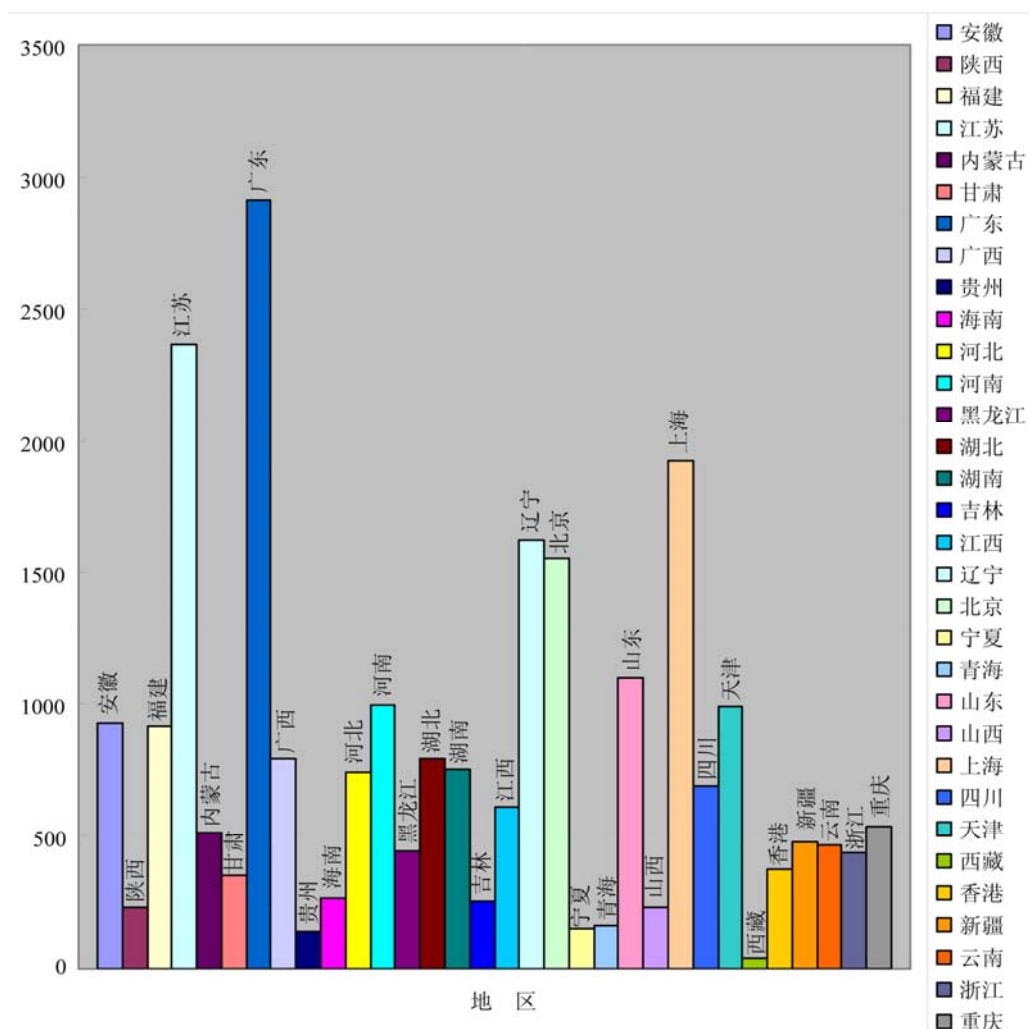


Figure 1. The distribution of logistics company
图 1. 物流公司数量分布图

Table 1. The statistics of logistics company
表 1. 物流公司统计表

拥有公司数量范围	省 份
1000 以上	江苏、广东、山东、上海、北京、辽宁
900~1000	安徽、福建、河南、天津、
700~900	广西、河北、湖北、湖南
500~700	内蒙古、江西、重庆、四川
200~500	陕西、海南、吉林、甘肃、山西、香港、新疆、云南、浙江、黑龙江
100~200	贵州、宁夏、青海
100 以下	西藏

困难，作为西部大开发标志性工程的青藏铁路，全长 1956 公里，于 2006 年 7 月通车。同时，像铁路、公路网络大都不是贯穿整个西藏，都是引入西藏的某一地区，像青藏公路，起于青海省终于拉萨，全长 1214 公里；新藏公路起于新疆终于拉萨，全长 2841 公里；此外的川藏公路、滇藏公路、中尼公路等，都是终点在西藏。这样的交通布局影响省内的物流，限制了物流的发展。对于省际之间的，交通单一，沿途条件恶劣，如没有加油站等，物流的发展也受到极大地限制。

以上是针对物流公司在全国范围的整体分布和影响因素的简单说明。不仅仅是对物流公司的数量进行分析，物流公司的业务范围也是体现一个省份物流网络集中程度的重要标志。一定范围内相同业务的物流公司的存在带来的后果有两个：资源的重复配置和恶性竞争。下面以山东省的物流公司及业务范围为例来进行分析。

3. 物流公司业务范围分析

山东省共有 1097 家。其业务分布按照运输性质和范围分类，如表 2：

不同市和地区因地理位置的优劣，交通条件限制，不同分类下的公司数目也存在着巨大差异。如，物流速递，烟台只分布 2 家公司，而在公路运输上有 40 家公司同时进行服务。货运代理，济南有 3 家公司，而在公路运输上同时存在 30 家。航空运输的 3 家公司，分布在青岛、威海、烟台。

从数据统计来看，山东省的物流公司数量多，物流网络范围大，并且已经具有一定规模。但是在发展过程

Table 2. The distribution of logistics company based on transport properties and scope

表 2. 物流公司按运输性质和范围分类分布表

业务类型运输性质	公司数
物流速递	21
货运代理	53
储运、联运	109
公路运输	416
仓储港口	53
流通加工	83
物资贸易	62
船舶运输	80
航空运输	3
特种运输	51
运输设备	54
仓储设备	6
装卸搬运	71
包装服务及设备	35

中，也存在盲目发展：小作坊式的物流公司充斥市场。

山东在物流公司发展上存在的不足：

(1) 在同一业务上，公司扎堆现象严重。如，特种运输，在烟台市芝罘区就分布有 3 家，在幸福南路上有 2 家。同样的情况，在装卸搬运上，在济南槐荫区一条路上分布 5 家物流公司。

这样高密度的公司发展造成的结果是恶性竞争的出现和资源重复配置的浪费。

(2) 公司组织结构简单，形式单一。信息社会的物流不仅仅是保证运送的质量，同时，对时间，调度效率也有很高的要求。但是，就山东物流公司来看，有许多物流公司只有临时租赁的一间屋子，加上几个司机，几辆货车就成立物流公司^[1]，这样以来，人员机动性强，力量单薄，分工交叉，导致物流效率无法保证。

(3) 信息手段运用不到位。公司成立形式简单，装备不到位，特别是公司网络的建设，造成获取信息被动，无法及时对外运输车辆进行跟踪。全球著名的物流公司，最为注重的就是信息的反馈效率。所以，信息获取效率将成为提高物流公司知名度的最为重要的途径之一。

4. 全国物流网络发展存在的问题

上面以山东省为例分析了物流发展及存在的问题, 全国的物流状况, 在囊括了上面提到的问题以外, 因为涵盖面大, 区域特征明显, 还存在下面这些问题:

4.1. 品牌意识差

就这 24765 家物流公司进行分析, 品牌意识严重缺乏, 粗放式的发展处于市场的被动地位。不是主动配合市场经济的发展, 而是迎合市场的物流进展。没有合理的物流发展规划、市场分析, 盲目扎堆发展。同时, 自主意识, 品牌意识差。简而言之, 一部分企业的短视导致企业整体实力差, 无法抵挡外来物流公司的竞争, 抵御风险能力差。

国内具有国际竞争力的物流公司稀有, 我们熟悉的全球著名物流公司中国公司有中国远洋运输集团、中远国际货运有限公司等为数不多的物流公司, 在国内享有盛名的诸如: 中邮、中铁、申通、圆通等一些物流公司, 这也是在近几年以电子商务的发展下带动起来的一部分物流公司。

4.2. 物流协会发挥作用小

就全国各省份和地区的发展来看, 为了统一规划物流公司的发展, 也成立了一些物流协会, 如山东成立的山东省物流与采购协会, 对全省物流公司的整体发展概况加以把握, 及时协调地区物流业的发展。但是, 物流协会的作用没能真正发挥出来, 只是局限在对物流公司的评价、统计、联系沟通等工作, 对于本质性问题, 作用不明显。

4.3. 标准化建设不到位

物流是跨区域、跨行业的作业系统^[2], 其固然会受到来自不同区域规章制度的制约, 而我国物流公司并没有重视这一问题, 各自为政, 只注重眼前利益发展, 这种标准化的缺失, 降低了物流公司走向世界的可能性, 也削弱了物流公司的效率及与外来公司的竞争优势。

5. 建设高效物流公司及物流网络的措施

在经济高速发展的同时, 会带动物流业的发展,

物流业的发展也会推动经济和社会的进步。物流公司组成的物流网络是物流发展的基本单元, 如何保证单元的高效运行, 是物流公司发展应当明确的目标。

5.1. 加强基础设施的建设

基础设施的建设是物流发展的根本, 对这 24765 公司的地域特征分析发现, 物流公司的兴起发展是围绕着公路、铁路、航空、港口水运以及相配套的如沿途加油站、住宿等条件展开, 这些基础设施的建设是物流发展的前提。按国土面积和人口数量计算的运输网络密度, 我国仅为 1344.48 公里/万平方公里, 而美国为 6869.3 公里/万平方公里, 德国为 14680.4 公里/万平方公里, 印度为 5403.9 公里/万平方公里。这方面不仅落后于欧美发达国家, 与印度等发展中国家相比也有较大差距^[2]。

物流公司追求的是效率和质量。好的物流是流程上的连贯, 不是业务上的重复。

5.2. 发挥物流协会的作用

发挥各地区物流协会的作用, 使物流协会与工商部门共同管理物流公司的注册、运营。对重复注册, 特别是公司业务扎堆现象的物流公司, 要采取行政干预。要有效避免重复建设带来的资源重复配置和恶性竞争等问题。同时, 要对注册公司的基本条件进行定期的评定, 如再运车辆、人员等方面进行评价, 淘汰落后公司企业。

5.3. 注重标准化建设

提高物流的标准, 从两方面努力。第一, 制度标准的制定。不同地区的物流规则通过物流协会进行统一, 方便两地区物流, 及相关奖惩标准的制定。第二, 物流标准。协同不同运输方式之间的包装和装备, 有助于联运的展开, 但是目前我国物流的基本现状是各行业的装备标准是不相同的, 造成仓储空间浪费的同时, 联运的效率也无法得到提高。

5.4. 提高物流集约化, 降低成本

我国物流集约化程度偏低, 造成物流成本偏高。

这是由于物流公司的大规模发展，业务交错引起的，小作坊式的物流公司成为拉动成本增长的主要因素。国际上通常把物流成本占 GDP 的比重作为衡量物流效率和效益的重要指标。发达国家及地区经过推行现代物流，这项指标已控制在 10% 左右(美国为 10.5%，日本为 11.4%，台湾为 13.1%，新加坡为 13.9%，香港为 13.7%)，而我国在 40% 左右^[3]。提高物流集约化程度的关键是压缩小作坊式物流公司，加强配套设备的建设。

5.5. 建设品牌，提高知名度

物流公司应当瞄准国际市场，不仅仅是覆盖国内物流市场，走出去，向国际物流公司迈进。

6. 结论

我国物流公司数量众多，物流网络覆盖面大，推动了我国经济的发展。但是存在的问题不能被忽视，通过给出的措施希望能解决相关问题。以此将我国物流公司推向世界，向国际物流公司迈进。

参考文献 (References)

- [1] 徐开吉, 王凤杰, 彭绍政. 山东物流业务在五方面实现新突破[N]. 现代物流报, 2006-2-17(1).
- [2] 胡圣. 我国国际物流发展对国际贸易[D]. 成都: 西南财经大学, 2007.
- [3] 刘兴慧, 侯爱平, 陈亚鹏. 我省物流产业发展研究[J]. 山东经济战略研究, 2008, 25(4): 28-31.