

文章编号: 1005-0523(2004)03-0044-05

江西现代物流的国际比较与发展研究

黄晓东¹, 吴峰²

(1. 华东交通大学 科研处, 南昌 330013, 2. 江西省社联规划办, 南昌 330077)

摘要:随着全球经济一体化趋势的加快和中国加入世贸组织开始履行市场开放承诺, 现代物流业将成为我国新世纪经济发展的重要产业和新的经济增长点. 物流产业作为用高新技术改造和整合传统产业而形成的新兴产业, 正在全球范围内迅猛发展. 业内人士认为, 物流业是一座潜力巨大、亟待开采的“金矿”. 江西省人民政府已将现代物流产业确定为未来江西经济发展的支柱产业, 并要求加快发展作为龙头的现代物流业和现代金融业, 构筑繁荣发达、功能完备、优势突出的现代物流服务业体系, 积极发展连锁经营、物流配送等现代流通方式, 努力把江西建设成为现代化的物流中心.

关键词:国际物流; 江西现代物流; 现代物流理论; 江西物流人才教育

中图分类号: TU201

文献标识码: A

1 江西物流业现状

江西物流资源丰富, 物流服务的市场需求空间巨大, 具有发展物流业的良好区位优势和强有力的产业依托. 改革开放以来, 在江西省委、省政府重视关怀下, 江西物流产业近几年有了较大的发展.

1) 从物流业现实情况看

(1) 运输能力方面. 据统计年鉴, 2001 年江西省民用机动车辆中有载货汽车 140 397 辆, 总吨位为 522 636 吨. 其中交通部门有 70 237 辆, 总吨位为 228 368 吨(大型汽车有 31 948 辆, 吨位为 167 357 吨; 其中重型 1 222 辆, 吨位为 11 690 吨; 中型汽车有 6 082 辆, 吨位 12 963 吨; 小型汽车有 31 814 辆, 吨位为 39 494 吨), 个体汽车为 32 073 辆, 吨位为 99 787 吨.

2001 年江西省有货船 4 168 艘, 净载重量为 365 303 吨. 其中南昌市有 487 艘, 总功率为 31 976 千瓦; 其中交通部门有 216 艘, 净载重量为 33 237 吨, 总功率 10 875 千瓦, 非交通部门有 271 艘, 净载重量为 54 175 吨, 总功率为 21 101 千瓦. 另外, 还有驳船

若干, 净载重量为 5 000 吨以上.

(2) 我省铁路、公路、水路、航空、管道等各种运输情况都有了很大发展. 据统计年鉴, 2001 年我省货物运输达到 24 523 万吨, 其中公路货运达到 19 240 万吨、水路货运达到 1 406 万吨、铁路货运达到 3 874 万吨、航空货运有 1.41 万吨、管道货运有 2 万吨. 从货运周转量来看, 2001 年达到了 7 476 513 万吨公里, 其中铁路达到 5 613 200 万吨公里, 公路达到 1 460 283 万吨公里, 水路达到 394 426 万吨公里, 管道达到 10 万吨公里.

(3) 我省商品配送经多年的积极推动, 现逐渐被广大企业和消费者所接受. 在 2001 年时, 江西省已经有连锁经营店 800 余家, 年销售额已逾 28 405.2 万元, 实现商业销售利润 3 565.8 万元, 其中连锁分店销售 10 412.7 万元. 这些连锁经营店实行“统一进货、统一配送、统一核算、统一管理”. 目前, 江西省配送商品的规模、种类、形式和相关服务同以前相比都有了更大的发展, 每年都有一些新连锁经营店开业, 已经成为江西市场中十分活跃的力量.

(4) 江西货运代理、仓储及其它物流服务企业有较大基数. 据有关方面 2001 年末的统计, 已经达

收稿日期: 2003-09-25

中国期刊网 <http://www.cnki.net> 黄晓东, 男, 工程师.

2000余家,竞争十分激烈。目前,各类企业都在向更新设施和提高服务水平方面努力,以争取更好的经营业绩而求生存、求发展。

2) 从物流基础设施情况看

经过20多年的改革开放,江西省的物流基础设施建设非常之快。

(1) 铁路 在铁路基础设施方面,江西境内有京九、浙赣、鹰厦、皖赣,横南,武九6条干线和11条支线。2001年底铁路营业里程2262公里,其中中央铁路2201公里,地方铁路61公里;有鹰潭特等站,向塘西站、南昌站、南昌南站、鹰潭南站、沙河街北站等5个一等站和九江站、南昌站、赣州站、吉安站等13个二等站和31个三等站。

(2) 公路 2001年底,全省公路通车总里程为60314公里,包括6条国道、95条省道和诸多县乡公路,公路密度为每百平方公里36.14公里,其中高速公路421公里、一级公路314公里、二级公路6471公里、三级公路5590公里,二级以上公路占公路总里程比重为11.95%。昌九、昌樟、温厚、昌北机场、九景、胡傅高速公路、昌厦一级公路南城至瑞金段、南昌新八一大桥及南岸道路工程等一批重点工程项目的建成,标志着我省公路建设进入了以高速公路和特大型桥梁为代表的现代化交通新纪元,目前,全省高速公路主骨架和“一斜两纵三横”干线公路网建设初具规模,100%的乡镇和95.71%的行政村通了公路,一个以省会南昌为中心,以国、省道为主骨架,省、地市、县、乡相连接的公路网络初步形成并发挥整体效益,在国民经济和社会发展中发挥了重要作用。

(3) 航空 南昌的昌北机场是国家级的干线机场,可以起降MD-82型、波音-737、757、735等大中型客机。现已开辟19条内地和港澳台地区的航线。已建成的井冈山机场又将成为江西一大干线机场。

(4) 水路 在内河航道方面,江西境内有赣江、抚河、信江、饶河、修河五大通航河流及鄱阳湖区航道;全省以赣江及鄱阳湖航线为水运主通道,联通抚、信、饶、修等62条通航河流,通航总里程为5537公里。^[1]

从以上两方面我们可以看出,江西的物流业已经有了相当的基础,并且正在顺应市场经济的潮流,不断向新的高度发展。

2 江西物流业与国际先进国家的比较分析

根据有关资料,其差距主要有以下几个方面:

1) 发展背景上的差异 国际上现代物流业诞生于战争保障需要(二战期间,美国陆军开始使用“logistics management”指代“现代物流”)、促进市场经济更加完善成熟需要;而我省认识并提出发展物流业是在建设有中国特色的社会主义市场经济初期,并因为生产企业蜂拥跻身于流通领域,流通领域又感到经营情况窘迫、需要开拓发展的情况下提出的。但因为种种原因影响,并没有深入、系统地研究。只是在近两年,有几个城市(如广东、上海)在制定“十五”规划纲要时,有极少一部分人对此作了些思考。我们江西也是这个“现代物流”新潮倡议中的成员之一。

2) 政府作用的差异 物流业在市场经济发达的国家比较先进,发展中国家比较落后。现代物流业在发达国家发展过程中,这些国家政府重视立法、重视规划、重视建设、重视协调,也就是比较注意引导;而发展中国家的物流业,一般是任其自然;我们中国,由于多年来实行的是计划经济,物流业怎么搞,想搞什么,都由政府的有关部门自己策划、国家投资、立项建设,基本上是“自我满足式”或是“放大的自我满足式”,一般来说,规模、档次都较低。江西虽然有一定的物流基础,其现实情况也基本如此。

3) 投资主体的差异 物流业是一种典型的竞争性行业。国外物流业所需的基础设施一般由政府投入以外,其他投资大多由法人单位或多个法人单位共同投资兴建、管理。为此,物流业的经营者都十分关心经营业绩;而我国从建国至今,物流业的投入者基本上是有国有为主。这两年,国有企业进行了“两项制度”改革,转制了一部分物流企业,但是物流业主体并没有多大质的改变。

4) 研究上的差异 国际上对物流业、现代物流业,已经有了百余年的研究历史,现在有了一批专家,已经有了同步发展的研究专著,能够根据变化了的经济社会发展形势,不断创新物流理论;我国在20年前引进了物流、现代物流的概念,但是真正研究的人并不多;近几年研究的人稍微多了一点,但大量的仍是零星的、片断的。所以,如何根据当地的具体情况,发展现代物流业的实质真谛并没有搞清楚^[2]。

5)物流形式上的差异 国际上先进物流国家,能够根据不断变化的经济社会发展形式及时创造各种“以满足各类客户要求”的物流形式.他们的各种服务形式服从降低成本为需要,服从节约时间为需要,服从提高市场占有率为需要,服从方便、方便、再方便客户为需要;大都集流通加工、包装、装卸、仓储、配送于一体.我国近几年的物流形式比原来有了一些进步,但只是一些措施的改良,没有质的变化.绝大多数物流企业依然是传统经济方式.曾记本世纪初(2000年)半年之间,以前的**快运、**运输公司都摇身一变成为了**物流公司,而真正的现代物流企业却寥寥无几.

6)物流设备上的差异 国际上先进物流国家,除了物流基础设施条件不断改善以外,物流设备的专门化、多样化、标准化、自动化程度越来越高,而且随着电子计算机深入应用,有许多物流设施更体现了独特的先进水平;从江西物流设备的现实情况看,其差距是极大的.

7)经营方式上的差异 国际上先进物流国家的物流业市场细分是非常明确的,各个物流企业都在自己的细分市场范围内按照现代经营理念,科学、有效地操作赚钱;我国及我市的物流企业,或是垄断、或是“一揽子买卖”,在日益激烈的市场竞争中,在“肥水不流外人田”的思想指导下,什么都想干,结果是什么也干不大、干不好.为此,埋怨市场经济不讲情面的、怨天尤人的、甚至失去职业道德的情况,时有发生.

8)行动上的差异 国际上一个行业(企业)发展或消亡,大都是按照市场经济的规律行事,按照利益收获大小来决定的.江西人虽然精于商贸流通,比较熟悉市场经济,但是囿于计划经济的惯性控制还是十分强大,加上政府的管理职能还没有完全转变,实际上的现代物流业发展十分缓慢.最近,党和国家领导人都非常重视现代物流的发展,已经在“十五”计划和有关文件中把物流作为重要发展的内容,国内的一些地方政府领导和有条件的企业也纷纷响应,我们江西也在认真考虑这个问题,但是向现代物流迈进,客观地讲,还应该是处在认识的初步阶段.

3 江西物流业存在的主要问题

是对物流的认识基本上停留在以交通运输和仓储为传统的物流上未建立起现代物流的理

念.二是现代物流的发展缺乏整体规划,对物流产业的发展还没有明确的战略目标、发展思路、整个物流产业也缺乏一个宏观协调机制.三是物流企业规模小、专业化程度低、标准化程度低、集成功能差、经济效益低.四是物流企业的技术装备水平、信息化水平都比较低.五是现代物流的专业人才十分缺乏.

4 江西发展现代物流业方针和目标

1)发展方针.针对江西物流产业发展现状和实际存在的问题,结合江西要成为“三个基地、一个后花园”的总体要求,江西物流产业发展方针是:以市场需求为导向,以政府积极参与服务为引擎,以广大企业参与为主体,以现代先进信息技术为支撑,以提高物流服务质量为保证,以最大限度地降低全社会物流总成本和提高物流效率为目的,以已经有的现代物流设施为起点,以一切可以调动和利用的力量为助推剂,渐进式地发展江西的现代物流业.

2)发展目标.建立能够尽快统一、有序地促进江西现代物流业运作的权威管理机构;建立健全适应江西现代物流产业发展需要的规章、制度;充分发挥我省在交通、流通、信息、口岸等方面的相对优势,积极采用先进的物流管理技术和装备,加快建立全省、市(县)、城镇、企业等多层次的,符合市场经济规律、与国际通行规则接轨的、与我省经济发展相适应的、物畅其流、快捷准时、经济合理、用户满意的社会化、专业化现代物流服务网络体系;提升和完善包括各种基础设施在内的物流系统;大力引进和培养发展具有国内和国际竞争力的现代物流企业.

5 发展江西现代物流业的若干思考

21世纪初叶是江西国民经济发展的重要时期,是可以被紧紧抓住而且大有作为的几年,发展现代物流对推进国民经济社会发展起着基础性的重大作用.它将对整个城市的产业结构调整,促进地方经济持续增长有巨大的推进作用.同时,对促进公路、水运、铁路、民航、管道、信息、仓储、包装、物资、供销、商业、邮政、外贸、储运等各个服务业的产业整合,拓展新的产业组织形式有重要作用.我们认为:紧跟国际物流发展步伐,从江西的实际情况出发,加强领导,制订切实可行的发展规划、政策、法

规,采取积极的有效措施、发展江西的物流业是实现产业升级并走向现代化的需要,是提高江西经济区域产品竞争力,巩固与扩大我省及周边地区经济辐射能力,发挥江西的中部区域优势,确立我省在长江三角洲城市群中应发挥的作用,实现经济不断提升的有效手段.积极建设和发展现代物流对江西生产、流通、消费将会在社会上产生一种新型的影响关系,它会积极地、科学合理地降低物流成本,满足顾客需求,促进中小企业更快、更好地发展,适应进入WTO后的国际惯例形势,跟上国际水平并促进江西物流业实现现代化发展有着重要意义.为此,我们必须在体制上、系统上、管理上、科技创新上予以深入研究,具体可从以下几个方面考虑:

1)建立领导协调机构

在中国特色的社会主义市场经济条件下,在目前我省物流企业分散由各个行政主管部门(条条)领导的情况下,想积极建设和发展江西的现代物流业,必须建立一个有权威的,能够代表省政府统一管理全省范围物流企业的综合领导组织.由分工主管江西交通运输的副省长为组长,由涉及现代物流业的各个行政主管部门专门领导为组员.办公室可以设在主管流通的部门(简称“江西省物流办”),由主管流通的部门的一把手任办公室主任负责日常事务.

2)发挥江西“天”字形公路和“T”型水域优势,建立公路和水路物流集散中心

江西具有一座真正的高速“天”桥.它让江西从封闭走向开放,从贫穷奔向小康,它让江西从“不东不西”变为“又东又西”,真正成为连接南北、沟通东西的黄金地带.“九五”期间,全省交通基础设施建设总投资规模完成178亿元,为“八五”的3.5倍.1998年至2000年三年决战,每年公路建设投资均超40亿元,而且年年攀升.1996年1月28日,长达145公里的昌九高速终于通车,江西高速公路实现了零的突破!之后,昌樟、温厚、九景、胡傅,一条条平坦如砥的高速公路似巨龙,似银练,飞舞、盘旋在山清水秀的赣鄱大地.到2004年年底,全省高速公路总里程将达到1421公里,总长1421公里的高速公路主骨架铺设在江西版图上,活脱脱一个大写的“天”字.江西正南是我国开放最早的珠江三角洲,东北面是经济发达的长江三角洲,东南为出海最近的闽南三角洲,“吴头楚尾,粤户闽庭”的江西,它独特的地理位置真正有了区位优势.“天”字高速把江西与经济发达的珠江三角洲、长江三角洲、闽南三角

洲融成了一个大的经济圈.2004年底,全省60%的县(市、区)都有高速公路,出省主通道和省会到各设区市全部实现高速化.这意味着南昌至各设区市的车程在4小时以内;意味着驱车东西横穿全省由原来两天时间缩成4—5小时,南北纵贯全省由两天减为5—6小时;更有深远意义的是,大大缩短了省会南昌到周边六省市省会城市的行车时间,至武汉、长沙、合肥4小时,到杭州、福州6小时,最远的上海、广州也用不了8小时.“天”字高速网架构筑起把江西与沿海、经济发达地区融为一体的8小时经济圈.

同时根据我省生产力布局和水资源“T”型分布的特点,重点建设沿长江、赣江等干流的一批港口,29个内河港口项目建成投产,新增年吞吐能力170万吨.全省现有内河港口码头泊位786个27609米,年吞吐量万吨以上的港口有55个,其中年吞吐量超过百万吨的港口有九江、南昌、樟树、吉安、赣州、波阳等6个,六大港口之首的九江港年吞吐量超过600万吨,基本形成了大中小结合、内外沟通的港口群体.因此,要以公路和水路物流为突破口,推进江西物流快速发展.

3)积极推进江西物流网络系统标准化建设

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,要切实加强对物流标准化工作的重视.一方面要在物流用语、计量标准、技术标准和服务标准等方面做好基础工作;另一方面,也是更为重要的,要加强标准化工作的协调和组织工作,对国家已经颁布的各种与物流活动相关的国家标准、行业标准进行深入研究,已经落后于经济技术发展水平的标准应尽快淘汰,并代之以新型标准;对托盘、集装箱、各种物流搬运和装卸设施、物流中心、条形码等通用性较强的物流设施和装备的标准进行全面梳理,以使各种相关的技术标准协调一致.

4)大力发展第三方物流,促进物流一体化

第三方物流是物流专业化的重要形式.我国加入WTO以后,各生产企业和商业企业都将面对日趋激烈的竞争,不得不把主要精力放在核心业务上,而将运输、仓储等相关物流业务交由专业的物流企业进行操作,以求节约和高效.而物流企业应抓住这个机遇.一方面不断拓展业务范围,提供配套服务;另一方面要不断提高服务质量,成为合格的第三方.物流一体化是指以物流系统为核心的以生产企业、经由物流企业、销售企业直至消费者供应链

的整体化和系统化.它是物流发展的高级和成熟的阶段.当第三方物流充分发育和完善,当企业将物流提高到企业战略地位,并出现以物流为纽带的企业联盟时,物流一体化已为时不远^[3].

5) 组建现代化的一流物流企业和专业物流中心

积极而有选择地找到中外合资战略合作伙伴,努力吸收与借鉴外国先进物流技术、水平.组建江西的现代化的一流物流企业,将会为推进城市新一轮建设起到重要作用.同时以比较上规模、产品市场销路又比较大的企业为龙头进行组建专业物流中心.也可称为配送中心.如以江西医药集团、江中制药、东亚药业、江西制药有限公司等组建成为“江西医药配送中心”,以南昌钢厂、新余钢厂组建成为“江西金属钢材配送中心”等等.

6) 加快物流信息化建设,全力推进电子商务网络建设

“十五”期间,江西的现代物流产业要引导企业加强电子商务网络建设的投入,要在积极建设好内部电子商务系统的同时,主动融入社会电子商务网络,充分发挥电子商务交易的长处,推动网上采购、网上销售.要采取积极措施,坚持大市场、大流通,构筑覆盖国内外的现代物流信息平台,加快现代物流与电子商务的融合,实现对物流各个环节的实时跟踪、有效控制和全程管理.

7) 加快江西物流人才教育的步伐

(1) 加快启动江西物流人才教育工程,建立和完善多层次物流高等教育体系,适应对人才多样化的需求.要从学历教育、继续教育和岗位培训三个方面制订物流人才的培养计划.企业为了在竞争中保持优势,对人才的需求格外迫切,不仅是一般物流专业人才,更需要高级物流管理人才和工程技术专家,物流人才短缺已成为江西物流业发展的瓶颈,若不能迅速加以筹划解决,那么物流产业化发展和成为二十一世纪江西新的经济增长点就将成一句空话.

应当鼓励江西有条件院校开办物流专业或相关专业课程,为物流领域培养急需的各种经营管理人才.这个专业培养的目标是具有扎实的经济学、管理科学、信息科学、工学基础,较高的外语水平和计算机基础技能,掌握物流基础理论和方法,得到物流系统设计的基本训练,具有综合性、应用性、宽口径的知识体系,具备物流管理、规划设计等较强的实务能力的专业物流人才.^[4]在江西高校当中,

华东交通大学从1993年开设物流管理专业,现在已经有十年了,积累了一定的经验,取得了一定的成效.去年江西财经大学也将开设物流管理专业,这样势必为江西物流业培养一大批管理人才.

(2) 建立从业资格认证制度,强化物流职业教育

我国的物流在职教育相当贫乏,通过委托培训方式培训员工的企业极少,也很难找到合适的培训学校.职业教育形式要多样化,要有不同层次,以适应不同情况的需要.不仅要组织各种短训班,还应该组织系统的培训,将参加物流培训并获得资格证书,作为物流企业管理人员和职工的上岗基本资格,同时尽快建立物流从业人员的终生教育制度.江西现虽有多家机构从事培训和资格认证,但认证资格在全国是否通用还不得而知,希望尽快引入由官方主办且中国通用的同时符合国际标准的物流资格师认证制度.此外,解决目前物流人才紧缺,可以先从引进国外的物流师、采购师证书教育开始,可能起到立竿见影的效果.

(3) 加强物流师资与教材建设

有什么样的物流师资水平,就有什么样的物流教学水平.目前江西高校的物流师资力量大多是从宏观经济学、机械工程学、管理科学、营销学、交通运输学等专业教师转移过来的,严格讲,总体水平不高,所以,提高师资水平十分重要,要加大物流师资引进和出国培训力度,有的可以采取邀请外国专家来赣讲学的办法.与此同时,应组织物流领域的专家、学者共同研究编写物流教学的基础教材.出版一些精品.也可根据需要引进一些国外优秀的教材,翻译试用,一段时间后修改形成自己的教科书.

8) 要重视现代物流理论的研究

要建议建立江西自己的物流研究机构.目前江西物流领域的研究工作还相当薄弱,许多环节、部门都处在极其原始和落后的技术水平上.因此,江西要积极发展现代物流,政府必须大力支持和引导物流科研工作.最好能够成立一个物流学会,公开出版一本杂志,使得江西能够提供一个为国内外广大物流工作者和理论研究者的现代物流论坛阵地.要积极鼓励探索物流基础理论和应用技术的研究,要充分调动企业、大专院校、科研机构 and 国内外专家的积极性并促进相互之间的合作.坚持理论联系实际,不断创新,使江西的物流能够尽快赶上世界先进水平.

参考文献:

- [1] 周绍森,尹继东.江西在中部地区崛起方略[M].江西人民出版社,2002.
- [2] 刘丁有.我国物流业的国际比较及发展措施[J].理论导

刊,2002,7.

- [3] 吴清一.物流基础[M].北京:清华大学出版社,2000.
- [4] 张成海,胡双增.美国物流人员状况及物流教育[J].中国物资流通,2003.4.

A Review of Jiangxi Modern Logistics in an International Perspective and Research into Its Development

HUANG Xiao-dong¹, WU Feng²

(1. Office of Science and Research, East China Jiaotong Uni., Nanchang 330013, 2. Plan Office, Jiangxi Provincial Association of Social Sciences, Nanchang 330077, China)

Abstract: With the ever-growing integration of global economies and china's commitment to open market after its admission to WTO, modern logistics Industry, as a new economic growing point, will play an important part in the new centennial economic development. Though high-tech innovation and integration with conventional Industries, logistics industry is expanding rapidly around the world regarded as a huge "gold mine". Jiangxi provincial Government has already determined it as pillar Industry in its economic development and urged the speedup of the modern pacesetting, logistics and financial Industries. The goal is to build Jiangxi province into a logistics center with top quality service, chain operation and efficient goods distribution and delivery.

(上接第4页)

Research on the Defects and Reconstruction of Current Independent Audit Trust Pattern

HUANG Yi-ming, ZHANG Wen-bin

(School of Economics and Management, East China Jiaotong Uni., Nanchang 330013, China)

Abstract: From the point of the audit trust pattern, the author puts forward the necessary premise for the CPAs to keep their independence under the indirect audit trust pattern by analyzing the defects of the present audit system. And on the basis of what is discussed above, the author also raises some solutions to reconstruct and improve the independent audit trust pattern. Thus will help to prevent faking in account and provide some references for the government when they modify the independent audit system.

Key words: audit entrust pattern independence defect reconstruction