

文章编号: 1007-6301 (2002) 01-0081-09

# 我国物流业发展与布局的特点及对策探讨

韩增林<sup>1</sup>, 王成金<sup>1</sup>, 尤 飞<sup>2</sup>

(1. 辽宁师范大学, 辽宁大连 116029; 2. 中国科学院地理科学与资源研究所, 北京 100101)

**摘要:** 目前物流是世界各国经济发展的一个热点和新增长点, 我国也开始日益重视物流产业的发展。本文作者在简述国内外物流产业发展背景的基础上, 详细地探讨了国内外物流理论研究与物流业发展的水平和历史进程, 分析了我国目前物流业发展的具体特点 (包括存在问题、发展现状和与国外的差距等方面), 并同时从总体格局、东中西部差距、南北方差异、城乡差异和发展趋势等五个方面具体讨论了我国物流产业的布局现状和分布特征。最后针对我国物流业发展的特点和布局现状, 提出了我国物流业进一步发展的具体措施与建议。

**关 键 词:** 物流业; 发展特点; 布局特征; 对策

**中图分类号:** F429.9      **文献标识码:** A

## 1 引言

物流活动是人类最基本的社会经济活动之一, 物流业是兴起较晚但发展相当快的一个产业, 对世界各国特别是发达国家的国民经济增长发挥着重要的支持和带动作用。据统计, 发达国家象法国 1996 年物流产值高达 15 840 亿法郎, 德国物流产值高达 1 580 亿马克, 日本 1995 年物流产值高达 314 690 亿日元<sup>[1]</sup>。我国国民生产总值的 30% 以上包含在物流系统 (包括仓储业、交通运输业、邮电通信业及相关产业) 内, 1997 年我国物流业产值 (包括交通运输业、仓储业、邮电通信业产值) 达到 4 526 亿元。我国经济规模大, 有着巨大的市场潜力, 仅直接以物流业为基础的商品市场而言, 1999 年消费品零售总额为 31 134.7 亿元, 全社会生产资料销售总额为 35 700 亿元, 外贸进口总额为 1 388 亿美元。到 21 世纪, 我国将向世界提供将近 7 000 亿美元的市场, 因此, 大力发展并合理布局我国的物流业, 将对我国及世界经济产生重要的影响。

## 2 物流业发展历史

### 2.1 国外物流业的发展历程

物流 (Physical Distribution) (亦称为配送) 一词最早出现于美国, 1915 年阿奇·萧在《市场流通中的若干问题》中提到物流一词, 被称为物流的萌芽。二战中美国军队围绕战争

收稿日期: 2001-08; 修订日期: 2001-12

作者简介: 韩增林 (1956-), 男, 山东商河县人, 辽宁师范大学教授、博士生导师、副校长。主要从事交通运输地理和海洋资源开发研究, 已发表论文 40 余篇。

供应建立了“后勤”(Logistics)理论,将战时物资生产、运输、配给等活动作为一个整体进行统一布置,以达到战略物资补给的费用低、速度快等要求,物流概念由此产生<sup>[2,3]</sup>。

20 世纪 50~80 年代间,发达国家的企业为了追求利润而将竞争焦点放到产品质量上,各企业千方百计降低生产成本,提高产品质量以提高市场竞争力,此时企业管理者将物流概念引入生产领域,开始注重生产领域内的物流业发展。从 20 世纪 80 年代开始,竞争焦点逐渐又转向非生产领域,从产品质量竞争转移到服务质量竞争上。如何降低物流系统的成本,提高效益与服务质量成为竞争的新焦点,物流管理因此产生,并且物流战略被视为获得市场优势的主要战略<sup>[2,3]</sup>。20 世纪 90 年代后,随着高新技术的发展和计算机信息网络的普及,传统物流业开始向现代物流业转变。综合物流发展包括运输合理化、仓储自动化、包装标准化、装卸机械化、加工配送一体化、信息管理网络化等。在市场全球化和世界经济一体化发展趋势下,综合物流业越来越为人们所重视,并且其发展水平成为衡量国家综合国力的重要标志之一<sup>[4~9]</sup>。

## 2.2 我国物流业的发展历程

建国到 1978 年前,我国一直是计划经济体制,生产、运输、仓储、销售等都由国家控制,企业在物流过程中没有一个经营自主的空间,物资不能按市场规律有效流动,所以此阶段内我国经济领域中没有物流的概念,更缺乏有关物流理论的研究<sup>[10]</sup>。1978 年后,随着经济的改革和市场的开放,我国开始发展物流业。我国从国外引入物流概念有两条途径,一是 80 年代初随“市场营销”理论的引入而从欧美传入;二是“Physical Distribution”从欧美传入日本,日本人翻译为“物流”,而 20 世纪 80 年代初,我国从日本直接引入“物流”的概念<sup>[10]</sup>。20 世纪 90 年代后期,随着我国经济体制改革的发展,企业产权关系日益明晰,生产、流通等企业开始认识到物流的重要性。国内开始出现了不同形式的物流企业,大多物流企业是由原运输企业、仓储企业、商业企业或工业企业等改造重组而来,但此时已有少数物流企业开始建立在物流理论上,根据物流运作规律进行组织与管理。同时对物流的研究也从流通领域向生产领域渗透。网络技术、电子商务等发展对物流业发展提出了新的要求,加强了我国物流业与世界物流业的合作与交流,使我国物流业发展开始走向国际化、全球化<sup>[10,11]</sup>。

## 3 我国物流业的发展特点分析

经过 20 年的建设和发展,我国的物流业取得了一定的成绩,物流设施达到一定的规模,在国内经济发达地区已经初步形成了物流市场,能够提供多种形式的物流服务。目前我国的物流业发展呈现出以下特点:

### 3.1 我国物流发展已有一定基础,物流体系逐渐形成

尽管物流一词作为舶来品,引入我国时间不长,但物流活动早就存在于国民经济的各个领域,并且历史悠久,目前物流业的发展取得了一定的成绩。我国的物流业总产值一直呈上升趋势(如图 1 所示),在 1978 年仅为 172.8 亿元,而到 1997 年就高达 4 526 亿元,是 1978 年的 26 倍,发展迅速。我国的物流业设施发展也很迅速<sup>[12,13]</sup>,在 1999 年铁路营运里程达到  $6.64 \times 10^4$  km,公路达到  $135.17 \times 10^4$  km,其中高速公路达到 11 605 km,石油和天然气管道  $2.31 \times 10^4$  km,远洋运输的国家主力—中远集团船队 1996 年发展到 1 700 余万载

重吨位的生产能力, 1998 年底全国共拥有 143 个机场; 包装形成了包括包装材料、包装制品、包装机械、包装印刷等门类齐全的新兴产业; 装卸搬运方面广泛地采用叉车、托盘及其他机械; 现有商业网点 1 600 万个, 各类批发市场 9.5 万个, 其中年营业额超过亿元的市场约 1 000 个, 连锁企业已有 1 500 多个, 店铺数 26 000 余家, 销售额 1 500 亿元; 并且物流业发展已经形成完善的物流体系, 以海洋运输为代表的运输物流体系、以商品加工和配送为代表的仓储物流体系、以服务型竞争战略为代表的制造商物流体系、以海空港集散为代表的口岸物流体系、以电子商务为代表的配送物流体系。

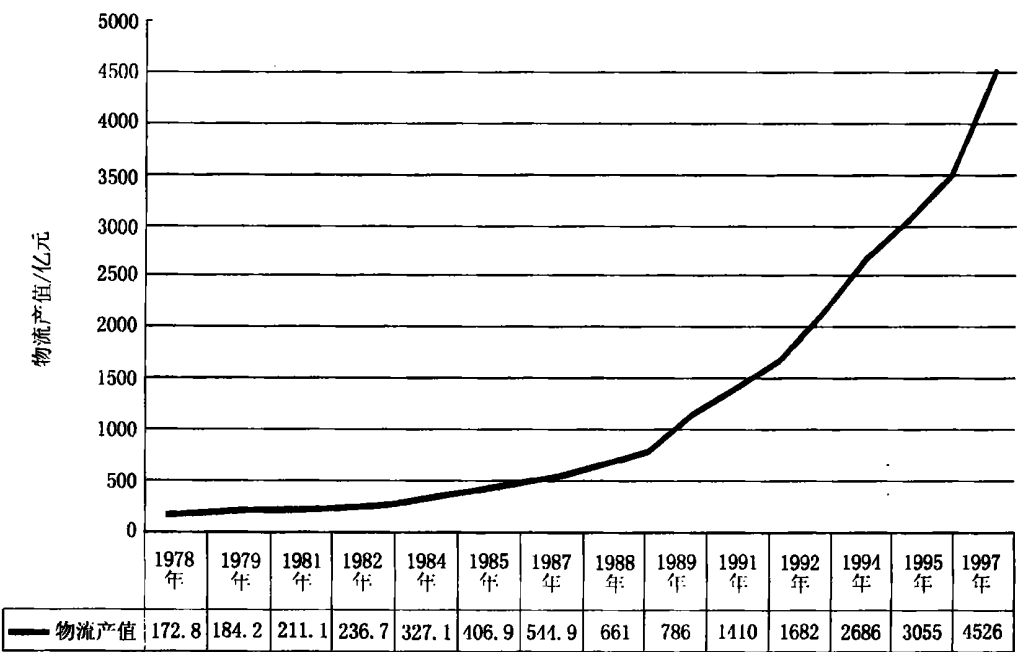


图 1 我国物流产值变化曲线图

Fig. 1 The changes of Chinese logistic production value

3.2 物流业的发展仍落后于发达国家

我国从 80 年代才开始从国外引进物流概念, 到现在不过才二十年的历史, 本身缺乏物流理论的研究, 而且我国物流业发展规模小, 水平比较低, 其产值占 GDP 的比重一直很低, 到 1997 年仅为 6.1%。国内企业对物流服务需求不足, 目前我国企业的自由物流占整个市场规模的 60% ~ 70%, 物流主动需求的匮乏使我国物流业的发展内在动力不足。同时目前我国物流业的专业化程度低, 企业数量少难以形成网络或有网不畅; 规模小、装备落后、服务意识和服务质量不高, 尚未形成物流业发展气氛; 企业搞“大而全”、“小而全”, 产供销一体化、仓储运输一条龙, 物流过程费用大、浪费惊人; 而且目前我国的交通运输仓储业的现代化水平不高, 物流中心、集装箱运输等发展较慢, 商品在物流过程中破损率高, 流通费用高; 物流服务业服务内容有限, 只能提供各段的物流服务, 没有形成完整的物流供应链; 物流管理人才缺乏, 技术装备落后, 信息渠道不完善等。并且基础设施建设的地区差异明显, 科技落后等因素致使我国发展物流业具有很大的艰巨性和复杂性, 实现物流业的现代化更需要很长的时间。

### 3.3 物流理论研究落后于物流业的实践发展

虽然我国物流活动自古就有,但关于物流研究的理论却没有发展起来,物流方面的资料和教材很少,系统和全面的研究更少。直到 80 年代才引进国外有关物流的理论,进行物流的有关研究,到现在不过 20 年的时间,与国外相比,在物流理论研究上远远落后。在经济活动中,物流活动的发展却有几千年的历史,其发展快于理论的研究,理论研究落后于实践活动。

### 3.4 物流业技术上的多元化

我国具有丰富的人力资源,但我国人力资源的文化水平整体偏低,并且区域经济和文化差异明显。同时也由于各种货物具有不同特性并对物流有不同的要求等原因,物流业发展在技术上兼容手工劳动、半机械化、机械化、半自动化,形成我国特色的技术多元结构,这种技术结构与西方国家相比有很大的不同。

### 3.5 物流业发展呈现部门化、区域化

我国物流业发展起步晚,物流市场管理与行业管理没有理顺,国家经贸委、交通部、铁道部等各承担了一部分物流业管理职能,各部门的权力职能交叉重叠;从各地区看,地区经济发展不平衡,地方保护主义严重,物流业发展严重受阻,致使物流业发展呈现出明显部门化、区域化特点;工业、商业、物资、交通等行业各自为政,都在上项目、抢市场,相互协调性差,造成了物流资源的很大浪费。

## 4 我国物流业的布局特征分析

### 4.1 我国物流业格局的形成

我国物流业经过 20 年的发展,已经取得了一定的成绩。目前我国在东部地区已经形成了以沿海大城市群为中心的 4 大区域性物流圈格局:以北京、天津、沈阳、大连和青岛为中心的环渤海物流圈;以上海、南京、杭州和宁波为中心的长江三角洲物流圈;以厦门和福州为中心的环台湾海峡物流圈;以广州和深圳为中心的珠江三角洲物流圈(图版 2 中图 2)。这 4 大物流圈以滚动式、递进式的扇面辐射,带动中部和西部地区的发展,这种辐射功能包含着巨大的物流辐射和集散功能,以激活和融通全国范围的物流、人流、信息流。4 大物流圈的形成使中国物流业的发展呈现出“区域引力场”的现象,周围地区包括中西部地区都处于物流圈的引力场的吸引范围内。同时部分大城市和特大城市已经成为区域性物流产业发展中心,而且全国范围内以基本交通运输干线为基础形成若干物流通道<sup>[14]</sup>,使我国物流业发展的点-轴-面系统已略呈雏形。

### 4.2 东中西部 物流业发展的不平衡

由于我国地域辽阔,地区经济发展不平衡,东部沿海地区历史上经济发达且改革开放较早,经济发展快,基础设施完善,物流需求比较旺盛,提供物流服务的企业和机会较多,物流发展水平高,短时间内能实现物流现代化;而中西部地区由于经济水平、区位条件、历

东部包括辽宁、河北、北京、天津、山东、江苏、上海、浙江、福建、广东、广西、海南等沿海 12 个省市自治区;中部包括黑龙江、吉林、内蒙古、山西、安徽、江西、河南、湖北、湖南、云南等 10 个省市自治区;西部包括陕西、甘肃、宁夏、青海、新疆、贵州、西藏、四川、重庆等 9 个省市自治区;台湾由于资料缺乏未统计在内。

史因素、国家经济政策等原因, 物流业发展水平低, 发展物流业的难度较大, 使我国在全国范围内出现物流业发展的东、中、西差异, 1999 年东部地区物流产值高达 3 140. 59 亿元, 而中部和西部地区仅各为 1 401. 23 亿元和 476. 81 亿元, 东中西部之间差距很大。这种不平衡性减少了商品流通的相对规模, 给东中西部地区物流业的合作带来了一定的难度。但在中西部地区物流业发展也已经形成了一定的基础, 在内陆腹地以大城市为中心、以交通运输线为纽带形成物流节点, 为以后的物流业发展奠定了一定的基础。

如图 3 所示: 从时间角度看, 东中西三大地带的物流业产值从 1984 年开始一直呈上升趋势, 1992 年之前三大地带的物流产值增加比较平缓, 增加速度较小, 从 1992 年开始三大地带的物流产值增加速度加快, 呈直线上升趋势。1984 年东部地区物流产值为 243. 44 亿元, 中部地区为 160. 11 亿元, 西部地区为 60. 36 亿元, 比例结构为 52 35 13, 1992 年东部地区物流产值为 765. 55 亿元, 中部地区为 167. 07 亿元, 西部地区为 371. 64 亿元, 比例结构为 48 23 29, 其中中部地区落后于西部地区, 到 1999 年, 东部地区物流产值为

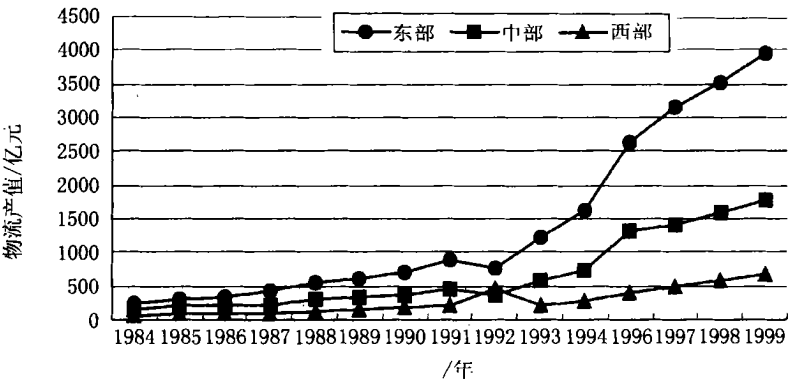


图 3 我国三大地带物流产值变化示意图

Fig. 3 The change of the logistic production value in the three regions

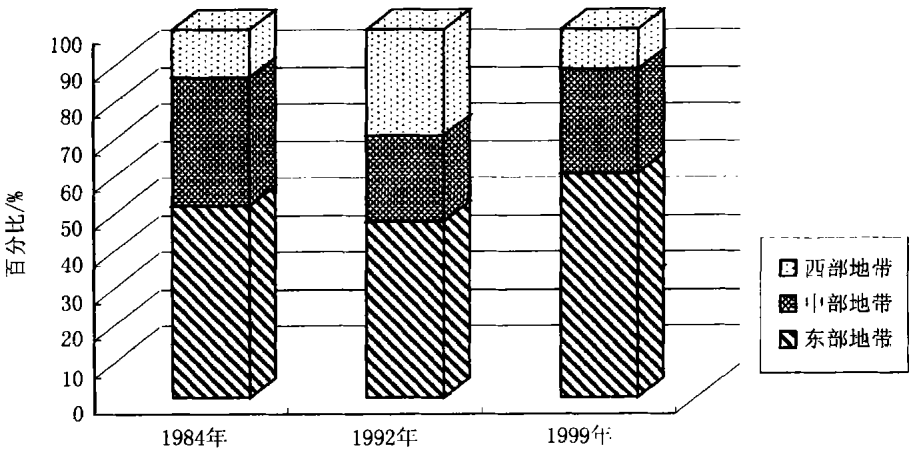


图 4 我国三大地带物流产值构成示意图

Fig. 4 The composition of the logistic production value in three district

3 936.02 亿元, 中部地区为 1 774.4 亿元, 西部地区为 682.5 亿元, 比例结构为 61 : 28 : 11 (图 4), 差距越来越大<sup>[15]</sup>。东部地区物流产值增加尤为明显, 中部地区增加也较快, 都远远高于西部地区, 西部地区物流产值增加缓慢, 这与我国的经济政策有关, 从 1978 年开始我国的经济开放政策一直倾向在东部地区, 而西部地区的经济投资环境较差, 经济发展优惠条件少, 我国的经济政策为东部地区物流产业的快速发展注入了活力。

#### 4.3 南北 物流产业的发展差距分析

由于我国南北方地区的经济基础不同, 尤其是我国改革开放以来, 在经济开放政策倾向于闽粤地区和长江三角洲地区等各种影响因素作用下, 南北方地区经济发展差距愈来愈大。物流产业作为流通领域中最重要产业, 是整个国民经济发展的衔接地带, 经济发展的差距问题深刻影响了物流经济活动的发展。从图 5 可以看出, 我国南北方地区 1984 年至 1999 年物流产值的变化与差距。在改革开放初期, 南北方地区的物流产值变化不是很明显, 但从 1992 年开始, 南方地区的物流产业迅速发展, 速度惊人, 北方地区虽然也在加快发展, 但已经明显落后于南方地区, 两者的差距愈来愈大。1984 年北方地区物流产值为 235.73 亿元, 南方地区为 228.18 亿元, 南方地区落后于北方地区, 在 1986 年北方地区物流产值为 333.49 亿元, 南方地区为 334.13 亿元, 南北方持平, 从 1987 年开始南方地区物流产值增加快于北方地区, 在 1992 年北方地区物流产值为 586.41 亿元, 南方地区物流产值为 717.85 亿元, 南北比例为 1.22 : 1, 从 1992 年开始发展差距比例加大, 到 1999 年南北方发展比例高达 1.38 : 1。南北物流产业发展差距很明显是我国经济开放政策倾向的产物, 如果经济开放政策仍旧过分倾向南方地区, 这种差距就继续加大。

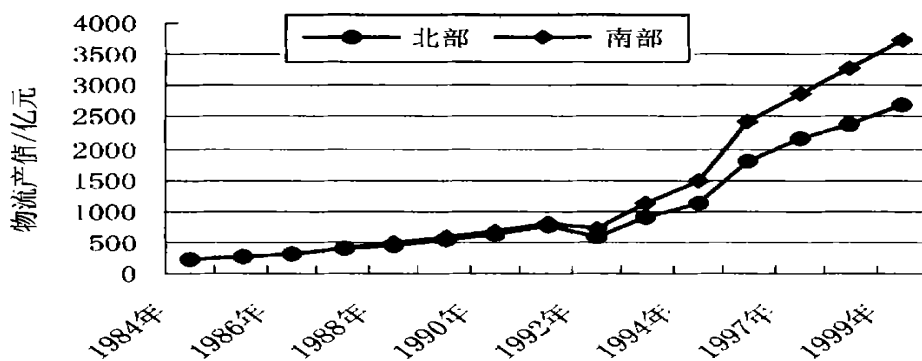


图 5 我国南北部物流产值变化示意图

Fig. 5 The change of the logistic production value in the North and South

#### 4.4 城乡物流业发展的不平衡

在我国, 落后的农业和农村经济与现代工业、发达的城市经济并存, 以文盲、半文盲、文化水平低的群众为基础的落后科学与世界先进科学技术并存, 广大的不发达地区、贫困地区和经济发达、比较发达地区并存, 而且我国正处于实现工业化、现代化双重任务下, 这

北方地区包括北京、天津、河北、陕西、山西、内蒙古、辽宁、黑龙江、吉林、山东、河南、甘肃、青海、宁夏、新疆等 15 个省市区; 南方地区包括上海、江苏、浙江、安徽、福建、江西、湖北、湖南、广东、广西、海南、四川、重庆、贵州、云南、西藏等 16 个省市区; 台湾由于资料缺乏未统计在内。

种国情决定了城乡在经济、消费、观念等诸多方面存在着很大的差距,物流企业、物流设施、物流活动高度集中在交通极为发达的大城市中,形成辐射功能极强的物流中心城市,而在乡村地区物流业的发展比较缓慢,使城市物流与乡村物流在过程上相脱节,甚至少数乡村物流几乎为零,造成物流市场的地域化、畸形化。无论在我国的东部地区还是中西部地区都是在城市首先发展起物流业,然后沿着交通运输线例如铁路、河流、公路等为纽带形成物流节点,向周围地区主要包括乡村地区辐射。

#### 4.5 全国物流业格局的发展趋势

尽管特殊的国情决定了我国物流业发展呈现出不平衡性,存在着城乡和区域差异,但物流业的发展最终趋向平衡。我国正在实施西部大开发战略和扩大内需政策,扩大内需必将极大促进物流量的增加,给中国物流业发展提供了新的机遇。西部大开发将有数以万亿元的资金投入到中、西部的基础设施建设中,其中很大一部分是交通运输工程,西部铁路网的建设首先将和东部已有铁路网的主干道相连接,同时连接西部各省,将成为东西部交流和西部各省相互联系的重要通道,为西部地区协调统一发展提供支持条件;此外,新亚欧大陆桥也作为西部铁路网的一条主干线,为西部地区经济走向国际、发展国际物流创造条件,这必将推动中西部与东部的商品交流以及对外贸易的增加,拓展我国物流市场发展的空间。我国国情使物流业首先在经济发达地区得以发育、成长,并且在这些区域中物流业首先在城市中兴起,使城市成为物流业发展的中心,带动周围地区和临近城市的发展,然后向区域中的农村地区辐射、蔓延,最后由点到线,由线到面,最终形成覆盖全国,并且与世界物流业发展接轨,与全球物流业融为一体,形成遍及全世界的物流网络。

### 5 发展物流业的几点建议

#### 5.1 加大物流宣传力度,普及物流观念

我国国民物流意识淡薄,发展物流业应首先增强物流意识,特别是中西部地区。物流宣传的形式多样,可以举办讲座、物流培训、实地调查、经验研讨等,使企业管理者和有关部门提高对物流业发展重要性的认识,使广大工商企业明确树立物流市场的主体意识,探索物流过程的重组形式,促进物流业在我国的发展。

#### 5.2 统一法规,加强物流管理、宏观调控

目前物流管理行业、地区分割严重,并且各行业权力交叉,给物流业的发展带来严重障碍,必须由综合经济管理部门负责全国性物流产业政策的制定、物流网络的规划和统一布局,推动综合性、跨行业、跨部门的物流法规的制定,使物流业不仅与全国经济建设相协调,而且增强各区域内部物流业发展相协调及物流内部各环节相协调。

#### 5.3 加快物流业人才的培养与开发、物流理论研究

我国物流业缺乏物流人才,加快人才的培养成为首要的策略。高校和科研单位在培养人才方面有强大的优势,应注重中青年物流人才的培养,注意吸收国外物流发展经验,加强物流理论方面的研究,并且与物流实践相结合。

#### 5.4 加强物流业的国际合作

我国物流业的发展离不开世界经济的发展,重视物流业的发展就应该加强入世后我国与国际经济的合作。我国周边国家众多,应促进与周边国家的合作与开发,象图门江地区

的合作与开发,并且加强与沿亚欧大陆桥有关国家的经济技术合作,同时促进与太平洋诸岛国以及太平洋彼岸各国的经济技术合作,特别是与日本和美国的合作,使我国物流业融入世界物流发展中。

### 5.5 加快物流业现代化的建设

物流现代化包括技术现代化、设施现代化、信息现代化、管理现代化等方面。物流业现代化要求应加快高速铁路、高速公路等建设;发展集装箱运输、建立立体化仓库;增加物流设施,建立现代化物流网络;完善信息系统,建立信息高速公路;采用高科技手段,实行科学管理。

### 参考文献:

- [1] 国际经济统计年鉴[M]. 北京: 中国统计年鉴出版社, 1997.
- [2] 胡瑞娟 物流概念的演变与发展[J]. 集装箱化, 2000(5): 4-7.
- [3] 胡树威 美国物流业发展历程和趋势[J]. 集装箱化, 1998(5): 8-9.
- [4] 丁晓琳 国际物流初探[J]. 综合运输, 1998(5): 5-8.
- [5] 周在青 国际物流及其发展趋势[J]. 集装箱化, 1999(8): 12-13.
- [6] 胡树威 现代物流发展的动因和趋势评析[J]. 集装箱化, 2000(8): 24-25.
- [7] 李辉民 现代物流的形成趋势与对策[J]. 集装箱化, 2000(4): 12-13.
- [8] 叶张宏 欧洲物流平盘化以及中国物流业[J]. 集装箱化, 2000(3): 3-4.
- [9] 翁垒 德国物流业的启示与我们的对策(上、下)[J]. 集装箱化, 2000(3): 5-8.
- [10] 吴留平 我国物流业的发展现状[J]. 集装箱化, 2000(5): 1-3.
- [11] 邓红梅 我国物流市场的现状与发展的若干思考[J]. 综合运输, 2000(9): 27-30.
- [12] 金凤君 基础设施与人类生存环境之关系研究[J]. 地理科学进展, 2001(3): 276-280.
- [13] 金凤君, 王辑宪 中国交通通信基础设施的区域发展类型[J]. 地理科学, 1998(4): 335-341.
- [14] 张文尝 工业波沿交通经济带扩散模式研究[J]. 地理科学进展, 2000(4): 335-342.
- [15] 中国统计年鉴[M]. 北京: 中国统计年鉴出版社(1984-1998).

## The Characters of the Development and Distribution about Chinese Logistics and the Discussion of the Developing Measures

HAN Zeng-lin<sup>1</sup>, WANG Cheng-jin<sup>1</sup>, YOU Fei<sup>2</sup>

(1. Liaoning Normal University, Liaoning Dalian 116029 China;

2. Institute of Geographical Sciences and Natural Resources Research, CAS, Beijing 100101 China)

**Abstract:** Now the logistic is becoming the economical developing focus and new increasing economical pole of the all countries in the world, China also began to adopt a series of the measures to accelerate the development of the logistics. Based on the ground of the discussion on the world logistics development, in this article, the author expounded the developing history of the logistics and the theory study of logistic in China and foreign countries, especially in the developed countries, including four logistic developing stages in the developed countries and three logistic developing stages in China. Moreover the



author analyzed the developing characters of the logistics and logistic theory study in China, including the exiting problems, the lag of theory study, developing situation, the disparity between China and the developed countries and so on. Then the author took the discussion of the situation and characters about the Chinese logistics distribution as the discussing stress, including: the distribution situation of the Chinese logistics, the disparity of the logistics development among the three districts (including the east district, the middle district and the west district), the disparity of the logistics development between the North and the South in China, the disparity of the logistics development between the urban region and rural region, the developing trend of the logistics in the future. In the final, in order to solve the exiting problems and accelerate the Chinese logistics development, the author put forward a series of the measures and advices to develop the Chinese logistics and distribute Chinese logistics, including the further study of the logistic theory, establishing the modernization of the logistics, developing the international corporation.

**Key words:** the logistics; developing character; distribution character; the measures

图版 2

许月卿：区域耕地动态变化及可持续利用评价——以河北省黑龙港地区为例

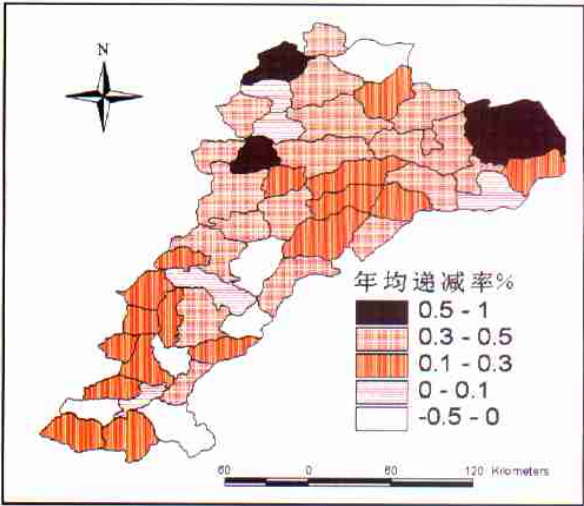


图 3 黑龙港地区 1949~1998 年年均耕地递减率分布示意图  
Fig.3 Sketch map showing the spatial difference of arable land annual decrease rate of Heilonggang region during 1949~1998

韩增林：我国物流业发展与布局的特点及对策探讨



图 2 我国物流业发展格局  
Fig.2 The situation of the Chinese logistic development