

摘要

随着经济全球化和信息技术的迅速发展,企业生产资料的获取与产品营销范围日趋扩大,社会生产、物资流通、商品交易及其管理方式正在并将继续发生深刻的变革。与此相适应,被普遍认为企业在降低物质消耗、提高劳动生产率以外重要的“第三利润源泉”的现代物流作为一种先进的组织方式和管理技术,正在世界范围内广泛兴起,并在国民经济和社会发展中发挥着重要作用。加快现代物流发展,对于优化资源配置、调整经济结构、改善投资环境、提高经济运行质量和效益、提升竞争力、实现可持续战略发展具有非常重要而深远的意义。加快发展现代物流,是顺应当今世界和我国经济发展的潮流,实现城市长远发展目标战略选择的战略选择。城市要实现跨越式发展,提高城市竞争力,就必须加速发展现代物流。

本文从城市竞争力的构成出发,系统分析了现代物流对提升城市竞争力的作用,由此得出威海市物流建设的必要性和发展方向;然后结合实际,对威海市物流发展现状及物流市场需求进行分析,并运用SWOT方法,研究威海市发展现代物流的优势、劣势、机遇以及威胁;在此基础上,对威海市如何尽快改变物流落后面貌以适应经济持续快速发展的战略措施进行了系统归纳和总结。

关键字: 现代物流 城市竞争力 发展战略

Abstract

With the economic globalization and the rapid development of information technology, the areas of the acquisition of production material and marketing are expanding; social production, material circulation, trading and their methods of management are reforming. In accord with these, modern logistics, which is as a kind of advanced organization way and administrative skill, has been accepted deeply as the third profit source beyond material consume of reducing and raising labor productivity, and also play an important role in national economy and social development. The rapid development of modern logistics is important to optimize resource distribution, improve the environment of investment, advance the quality and benefit of economical circulation, and promot the competitiveness. Furthermore, to fasten rapid development of modern logistics conforms the tide of economical development in China, even in world. If one urban wants to realize leaping development and heighten its competitiveness, it must fasten the development of modern logistics.

The article begins with the structure of urban competitiveness, and systemically analyzes the effect of modern logistics on the promotion of urban competitiveness. Through these analyses, it concludes that it is necessary for Weihai to build modern logistics. Secondly, it combines with the fact, analyzes the development actualities and the market requirement of logistics in Weihai. Then it studies the strengths, weaknesses, opportunity and threats of develop modern logistics in Weihai by SWOT method. Based on these, it concludes the strategic measure which change bad logistics condition in Weihai to adapt to the speed development of economy.

Key words: modern logistics , urban competitiveness , development strategy

独创性声明

本人声明，所提交的学位论文是我个人在导师指导下进行的研究工作及取得的研究成果。尽本人所知，除了文中特别加以标注和致谢的地方外，论文中不包含其他人已经发表或撰写过的研究成果，也不包含为获得北京交通大学或其他教学机构的学位或证书而使用过的材料。与我一起工作的同志对本研究所做的任何贡献已在论文中作了明确的说明并表示了谢意。

本人签名： 邓喆

日期： 2004年3月11日

未经作者、导师同意
勿全文公布

基于提升城市竞争力的现代物流发展战略研究

1. 绪论

1.1. 选题背景与意义

当今世界，现代物流已成为生产链和供应链有机结合的关键环节，其发展水平直接关系到一个国家和地区的总交易成本和交易效率，并成为区域竞争力的重要标志和高起点持续发展的重要基础，被喻为促进经济发展的“加速器”。从世界范围看，现代物流对经济发展的巨大贡献已被许多国家的实践所证实，特别是近年来，现代物流的系统、集约作用又展现了它降低环境污染、促进可持续发展的重要价值，受到了社会的广泛关注。

为了适应市场经济的发展，加速我国传统商业向市场化和现代化方向转变，实现物资在国内的合理流通和物流中心的合理布局，形成一个高效、畅通、网络化的商品流通体系，国家经贸委与世界银行 1999 年 11 月举办了“现代物流发展国际研讨会”，2001 年 3 月国家经贸委、铁道部、交通部、信息产业部、外经贸部和国家民用航空总局《关于加快我国现代物流发展的若干意见》，明确了发展现代物流的指导思想和总体目标，并要求各地政府和有关企业要充分认识现代物流在经济发展中的重要作用，抓住有利时机，加快发展步伐。2001 年 7 月，原国家计委主持制定 2020 全国现代物流发展总体规划、2020 年全国物流发展战略研究，并在“十五”交通运输发展规划中明确提出了“客运高速化、货运物流化”的发展目标，将发展现代物流作为“十五”期间重点任务之一，并把物流项目首次列入国家项目。

近几年，在我国区域经济发展比较迅速的地区，政府部门已经认识到发展现代物流对于优化经济结构、改善投资环境和提高地区经济整体竞争力的战略意义，并已着手研究和制定物流规划与政策。其间北京、上海、天津、深圳、南京、沈阳等市以及诸多省份的物流发展战略和发展规划均纷纷出台，山东省政府也通过试点，培养出一批企业物流管理先进典型。

威海市作为沿海开发较早的城市，如何充分利用自身的区位优势，发展现代物流，培育物流市场，促进经济的发展，以更强的实力迎接新世纪、新形势的挑战，这是值得研究而且应该尽早研究的课题。

1.2. 论文研究的主要内容、方法与结构

1.2.1. 主要内容

论文从城市竞争力的构成出发，系统分析了现代物流对提升城市竞争力的作用，由此得出威海市物流建设的必要性和发展方向；然后结合实际，对威海市物流发展现状及物流市场需求进行分析，并运用 SWOT 方法，研究威海市发展现代物流的优势、劣势、机遇以及威胁；在此基础上，对威海市如何尽快改变物流落后面貌以适应经济持续快速发展的战略措施进行了系统归纳和总结。论文具体的研究内容主要包括以下几个部分：

a. 城市竞争力的内涵及构成，以及发展现代物流对城市基础竞争力、核心竞争力、主导竞争力的作用机制。

b. 威海市物流现状分析以及发展现代物流的社会经济环境分析，主要运用 SWOT 分析法，分析威海发展现代物流的优势、劣势、机遇与威胁。

c. 以提升城市竞争力为目标的威海市现代物流发展战略。包括威海市现代物流发展的战略构想及战略举措。主要根据对威海市物流发展状况和相关部门调查的结果，并参照国内外物流发展的过程和经验，针对威海如何发展现代物流的问题和提升城市竞争力的目标指向，提出了切实可行的对策建议。

1.2.2. 方法与结构

本论文的整体结构和采用的方法如图 1 所示，该图清楚地表明了论文各部分的衔接关系以及各种方法的应用范围。

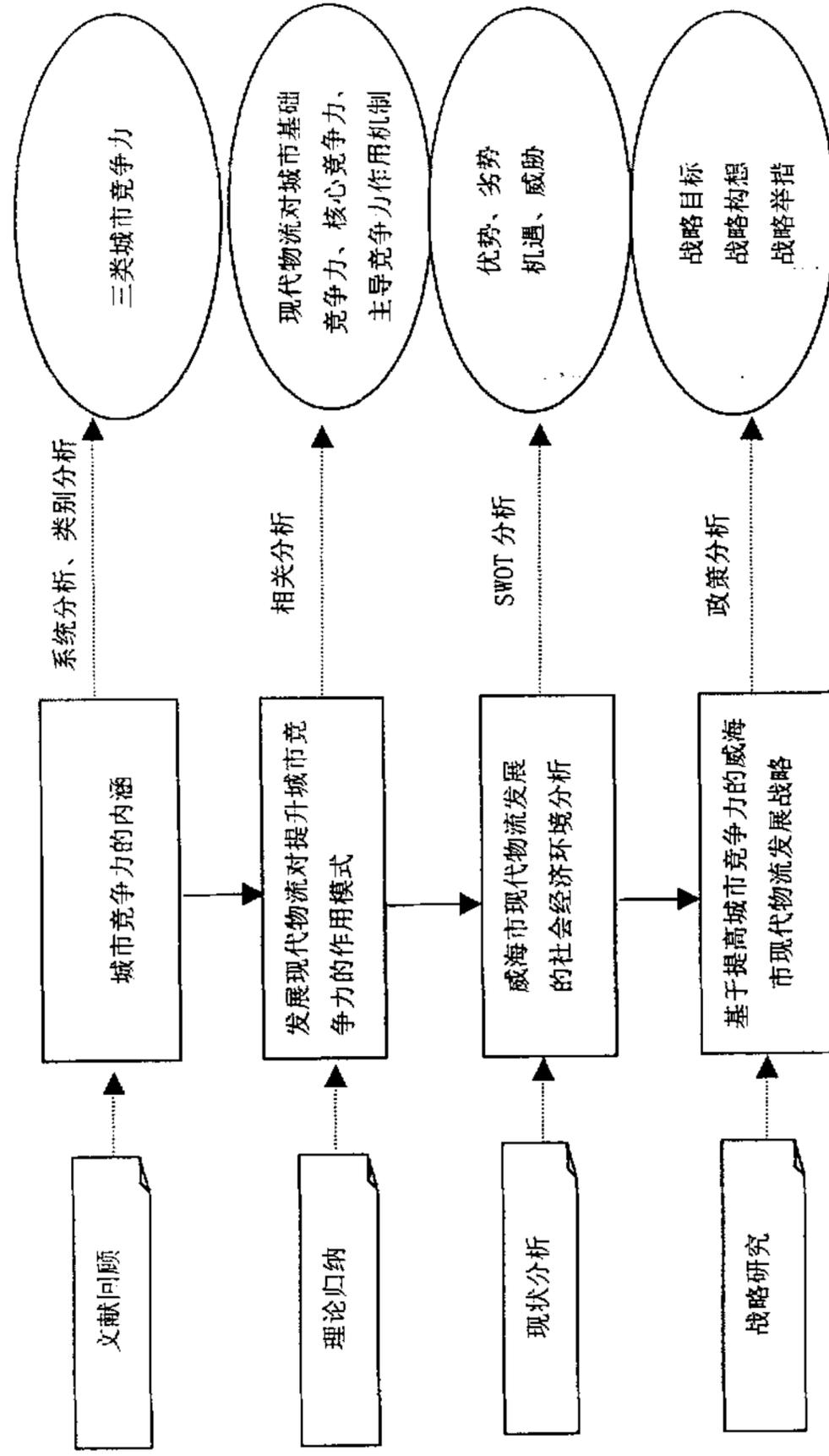


图 1 论文采用的方法与结构

1.3. 论文的创新点与局限性

1.3.1. 论文的创新点

首先，本文将城市竞争力分解为基础竞争力、核心竞争力和主导竞争力三个层次，并且对三个层次的竞争力进行了界定：基础竞争力是指由城市的自然资源、劳动力、资本、设施、科技等方面所带来的竞争力；核心竞争力主要是指城市的产业竞争力；主导竞争力主要是指城市的集聚能力和分散能力。其次，通过研究得出结论，现代物流对三个层次的竞争力具有直接的或间接的影响，从而使研究更具目的性，为研究现代物流对城市竞争力的影响搭建了桥梁。在此基础上，分别对现代物流如何影响这三个层次竞争力进行了探索性研究，明确了现代物流对城市竞争力的作用机制，并提出了一条打造现代物流与提升城市竞争力相互融合发展的战略途径。

1.3.2. 论文中有待于继续深入研究的问题

a. 以提升城市竞争力为目标指向的现代物流发展战略研究是一个复杂的系统工程，该系统不仅涉及城市社会经济的方方面面，而且还要与城市外部环境进行物质、信息等方面的广泛交流，本文对系统的开放性研究还没有到位，需要进一步的探讨。

b. 限于对威海市社会经济与现代物流资料的可得性，本文最后提出的威海市现代物流的发展战略主要局限在较宏观的层面，其实施措施有待于更为具体的研究。

2. 发展现代物流对提升城市竞争力的作用

经济全球化潮流不可阻挡，城市竞争力的比拼逐步升温。如何提高城市竞争力已经成为困惑许多城市的主要问题之一。现代物流的兴起，为很多城市提供了提高城市竞争力的机遇与途径，影响着城市竞争力的诸多方面。

2.1. 城市竞争力的构成

所谓城市竞争力是在社会、经济结构、价值观、文化、制度政策等多个因素综合作用下创造和维持的，一个城市为其自身发展在其从属的大区域中，进行资源优化配置的能力^[1]。目的是获得自身经济的持续高速增长，推动地区、国家或世界创造更多的社会财富，一方面表现为一个城市在国内外市场上与其他城市相比所具有的自身创造财富和推动地区、国家创造更多社会财富的能力，一方面表现为与国内外其他城市相比能吸引更多人流、物流和辐射更大的市场空间。从上述城市竞争力的内涵出发，我们可以将城市竞争力解构为三个层次：基础竞争力、核心竞争力和主导竞争力。

2.1.1 基础竞争力

概括而言，基础竞争力是由自然资源、劳动力、资本、设施、科技等要素方面产生的竞争力。

自然资源是城市产业布局的基础和先决条件，一定区域自然资源的类别在很大程度上影响城市产业结构及其发展方向。就一定区域而言，某种优势自然资源的集聚往往主导区域（城市）的产业布局指向和产业发展方向，形成以特定自然资源为背景的经济效益，产生竞争优势，进而转化为竞争力。并且自然资源的转移成本的大小与城市竞争力存在正相关关系。同时，如果一定城市具有充分吸收区外自然资源的能力，这一区域本身就已经具有了一定的区域优势，并可打破自然资源的限制，从而提高竞争力。

在城市产业价值体系的形成和变化中，劳动力起着重要作用的因素。劳动力是直接投入要素，参与生产和价值形成的全过程。城市劳动力的状

况不同，城市价值体系的构成和状况也不同。

资本是不同质的，它以多种形式存在或被利用，如：自有资金、各种形式的贷款、债券、股票及风险资本等。不同城市所拥有的资本状况是不同的，而且也是不断变化的。资本作为直接的生产要素参与城市价值的创造，因此，城市资本的状况对城市价值体系状况有着直接的影响。

城市基础设施是以物质形态为特征的城市基础结构系统，是指城市可利用的各种设施以及质量，包括交通、通讯、能源、动力、住房设施系统以及文、卫、科、教机构和设施系统等。城市基础设施的规模、类型、水平对城市价值体系的状况有直接影响。

科学技术和知识资源在城市间的分布是不均衡的，不同城市的科技实力、科技创新能力、科技转化能力是不同的。城市的科研开发、创新能力根本性地影响城市价值的创造和城市价值体系的状况，科技是城市竞争力的决定性力量。

2.1.2. 核心竞争力

城市的核心竞争力是指城市的产业竞争力。城市产业竞争力是指城市内的产业，在一定的经济体制和国民经济环境下，所表现出来的综合实力及其发展潜力强弱的程度。

在一个国家内不同城市的竞争力差异的直接体现就是其产业发展的现状与前景，因为各种资源配置最终必须落实到各个产业部门，并形成强弱不同的产业整体竞争力，进而决定其创造财富能力的大小。因此，城市内产业越具有吸引力，资源优化配置能力越强，该区域竞争力越强，可见，产业竞争力是区域竞争力的核心。从这个角度可以清楚地看到城市产业竞争力与城市竞争力之间的紧密关联性，据此，我们将城市产业竞争力定义为城市核心竞争力。

2.1.3. 主导竞争力

主导竞争力是指城市的经济辐射与聚集的能量大小。城市的经济辐射功能，是城市依托先进的现代科技力量、先进的管理经验以及高素质的人才优势等因素，向周围地区扩散，带动周围地区或国民经济发展的过程。而城市的聚集功能，集中表现了城市是区域经济以至于国民经济向心运动

的集结点,城市依靠其先进的生产方式和生活方式,吸引周围地区的人口、资金和资源向城市集中,促进了资源的最优利用。辐射力和聚集力是城市竞争力的基本力量。

2.2.现代物流对城市基础竞争力的作用

如前所述,我们认为城市基础竞争力是由自然资源、劳动力、资本、设施、科技等要素方面产生的竞争力。现代物流是一种包含各种业态和类型的物流服务形式,具有现代技术和管理组织特征,涵盖交通运输、仓储、信息、流通加工、包装、搬运、装卸、区域分拨和配送等行业在内^[2]。现代物流主要显著地影响着城市自然资源、城市设施以及城市资本这三个城市基础竞争力的产生源泉,进而影响城市基础竞争力。

2.2.1. 现代物流对城市自然资源的影响

现代物流影响城市自然资源、进而影响城市基础竞争力的主要体现是对区外自然资源的吸纳能力。一个城市的自然资源无论从种类、数量,还是从质量上都不可能完备无缺,因而城市的发展一般都会对区外资源形成一定的依赖程度,区外资源的引入可以改变城市先天的自然资源配置,克服发展的瓶颈,重新优化资源配置,促进城市的经济成长,增强城市的竞争力。

然而,影响城市吸纳区外资源的一个重要因素就是资源的转移成本,转移成本越低,城市吸纳区外资源的能力就越强。城市的物流系统作为城市经济系统的基础,直接影响到资源的转移成本。发达的物流系统将会有力地降低城市对区外资源的吸纳能力,部分地解决产业发展瓶颈问题,带来城市 GDP 的增加,进而显著提高城市竞争力。

2.2.2. 现代物流对城市设施的作用

一个城市要发展现代物流,必然首先要发展物流基础设施。现代物流基础设施以交通基础运输设施为主,由以下几个方面构成:物流园区的位置选择、规模确定;货运通道的连接端点、道路等级、可利用时段、饱和情况、通行能力、瓶颈位置等;外部交通设施(含港口、机场、铁路)的

容量、航线航班等；配送道路体系的分时段允许配送车辆通行区域、允许配送车辆停靠区域。

物流基础设施是实现国家与区域经济效益、社会效益、环境效益的重要条件，对区域经济的发展具有重要作用。良好的交通基础设施建设是实现合理的地域分工、实现企业专业化分工和协作的必要条件，是保持工农业之间、国家各地区之间的可靠、稳定的经济联系的必要条件；良好的物流基础设施可以提高城市经济发展的整体水平，提高城市竞争力。加快现代物流基础设施建设有利于保持经济保持快速增长，提高城市竞争力。此外，由于基础设施是劳动密集型产业，基础设施建设产业关联性强，加大现代物流基础设施建设的投资力度，可以带动与其关联产业的发展，其关联产业的发展反过来也将推动现代物流的发展，两者之间将会形成良性互动关系。同时，物流基础设施建设的飞跃发展将会带动新业态的产生，增强城市竞争力。

2.2.3. 现代物流对城市资本的作用

随着国际竞争的加剧，现代物流服务系统的发展水平，已经成为跨国公司评价投资环境的重要指标之一。现代物流的发展，能够有效改善投资环境，吸引更多的投资。城市资本规模的增加，将会带动城市产业规模的扩大，在假定其他条件正常或者一般的情况下，将会带来城市的经济增长，拉动城市竞争力的提高。

2.3. 现代物流对城市核心竞争力的作用

城市的核心竞争力是指城市的产业竞争力。城市产业竞争力是指城市内的产业，在一定的经济体制和国民经济环境下，所表现出来的综合实力及其发展潜力强弱的程度。一方面，现代物流包含多个产业，必然会带来 GDP 的增加，进而提高城市竞争力。另一方面，现代物流所包含的大部分为基础性行业，具有很强的关联性，将会影响很多产业的成长，例如工业、农业、商业等等，从而间接地影响城市经济增长，进而影响城市核心竞争力。

2.3.1. 现代物流对产业升级的作用

产业结构反映一个国家或地区经济发展的方向 and 发展的总水平，并制约国家经济兴衰和经济发展的后劲大小。产业结构是否合理，在很大程度上决定着国际或地区综合实力的强弱和人民富裕程度的高低。现代物流物流的发展将对产业升级起到推动性作用。

a. 产业结构发展的一般趋势

在产业结构理论中，最著名的学说就是英国经济学家克拉克提出的有关经济发展中就业人口在三次产业中的分布结构如何变化的理论^[3]。克拉克搜集和整理若干国家按照年代的推移和劳动力在第一次、第二次、第三次产业之间移动的统计资料，得出了如下结论：随着经济的发展，人均国民收入的提高，劳动力首先由第一次产业向第二次产业移动；当人均国民收入水平进一步提高时，劳动力便向第三次产业移动。劳动力在产业间的分布状况为：第一次产业将减少，第二、三次产业将增加。这就是配第一克拉克定理。克拉克认为，劳动力从第一次产业转向第二、三次产业是由经济发展中各产业间出现收入（附加价值）的相对差异造成的，人们总是由低收入的产业向高收入的产业移动的。

b. 现代物流对产业升级的作用

产业结构升级大体有两方面的含义，一是随着经济的发展，三次产业占 GDP 的比例变化遵循一个基本规律，即第三产业的比例逐渐提高，第二产业的比例经历由提高到下降再到趋于稳定的变化过程，第一产业的比例则持续下降，直到保持一个非常低的份额。二是各次产业的质量水平不断提高，产业的国际竞争力不断增强。目前，城市的产业结构升级同时面临着调整产业比例和增强产业竞争力两个问题。促进城市的产业结构升级是一项复杂的系统工程，在诸多的影响因素中，发展现代物流只是其中之一。但现代物流作为一种先进的组织形式和管理方式，在提高企业的生产效率，降低生产成本，增强企业效益及推动企业加速技术进步，提高企业和产品的国际竞争力方面可以发挥重要作用，而且现代物流自身的发展也将促进其所属的第三产业内部的结构变化和质量提高。并且，现代物流可以增加第三产业在国民经济中的贡献值，有利于对产业结构升级。这些都将

对城市的产业结构升级发挥积极的促进作用。

2.3.2. 发展现代物流，提升城市农业竞争力

现代物流的发展，可以有效地降低农业的生产成本，提高农民的收入水平，另外还可以增强城乡交流，加强城乡合作，缩小城乡差距，加速城市化进程。

a. 发展现代物流，可以使农产品更好更快地适应城镇居民的消费需求

随着城镇居民收入的不断增加，对食品消费要求越来越高，既要求食品的多样性和高质量，又要求食品供应地及时快速，这就要求作为主要食品来源的农产品适应这种发展趋势，对城镇居民的生活消费做出及时反应，而农产品具有保鲜性差，易腐蚀性，易霉变性等特性，这对农产品如何及时送到消费者手中提出了严峻的挑战。通过现代物流的发展，引进农业物流管理技术，推广农产品保鲜与配送技术，加强农产品配送队伍的建设，建设绿色通道，通过发展鲜活农产品的公路保鲜货运业，实现农产品快速直达运输，加快农产品的流通速度，这样可以使得农产品对市场需求的反应做出及时反应，更好更快地满足城镇居民的消费需求，满足城镇居民生活水平不断提高的需要。

b. 发展现代物流，可以有效地降低农业的生产成本，提高农业的经济效益，积极应对加入 WTO 的冲击与挑战

随着农产品产量的不断提高和品种的增加，迫切要求农业现代物流的规模化操作。同时，加入 WTO 后，我国农业将面临一个全新的国际国内市场环境，未来农业政策将置于 WTO 框架之下，这对农业发展将带来严重的挑战。发展农业现代物流，实现农产品物流的规模化运作，可以大规模的降低农产品的流通费用，降低农产品的价格，增强农产品在国内市场及国际市场上的竞争力，这样可以提高农业的经济效益，提高广大农民的收入水平，增强农村经济发展后劲，同时还可以为农产品顺利打开国际市场提供“绿色通道”，以此带动农业跨越式发展。

c.发展现代物流，可以加速农村经济发展，加强城乡联系，缩小城乡差距，推动城市化进程

现代物流的发展可以降低农产品和农村乡镇企业的生产成本，加强它们各自在市场上的竞争能力，也为农产品和乡镇企业生产的产品顺利进入城镇市场铺平道路，这有利于增加它们在市场上的销售量并提高农产品的市场占有率；同时，现代物流的发展还可以加强城乡之间的交流与联系，加快农村所生产农产品进入城镇市场和城镇所生产工业品进入农村市场的速度，加快它们之间的相互流通，这必将带动城乡之间加强联系和交流合作，这将有利于尽快缩短城乡之间的差距，尽快实现城乡一体化的发展目标。

2.3.3. 发展现代物流，提升城市工业竞争力

英国著名的供应链专家马丁·克里斯多夫曾经说过：“二十一世纪不再是企业和企业间的竞争，而是供应链和供应链之间的竞争。”而目前大部分工业企业还自成一体、各自为政，自建仓库、自购设备、自行经营物流业务。新的企业间的竞争态势要求企业要与相关企业（特别是物流企业）结合成供应链，实现供应链一体化，才有可能与世界跨国集团竞争。对城市工业系统而言，引进先进的物流技术，推广现代物流理念，实施供应链管理不仅是当前形势所迫，更是城市工业企业自身进一步发展的客观需要。

a.发展现代物流有利于提高城市工业企业的经济效益

现代物流的推广普及将可以产生巨大的经济效益，被称之为继降低物资消耗、提高劳动生产率以外的第三利润源泉。目前我国工业领域中的采购、制造、运输、仓储、销售等环节彼此分割，造成原材料、产成品库存过大，成本上升。引进现代物流管理技术还可以有效地帮助工商企业把精力集中到核心业务上，摆脱包袱，降低成本，改变老工业企业“大而全、小而全”的状况，改变企业在“采购黑洞”和“物流陷阱”中造成巨大损失和浪费的局面，从而大幅度降低物流成本、提高经济效益。

b.发展现代物流将有利于构筑城市工业企业的核心竞争优势

市场竞争日趋激烈，企业要向市场谋求发展空间和机会，必须具有别人无法比拟的竞争优势。企业可以生产个性化产品来满足消费者个性化需求赢得竞争优势，也可以通过改变运营模式来赢得竞争优势。通过发展现代物流，推行供应链管理，企业可以拉近与消费者之间的距离，以实现消费者对需求的快速反应，以此来提高客户满意度，构筑自身独特的核心竞争优势。

c.引进现代物流理念，推行供应链管理，可以剥离工业企业的物流职能，促进专业化、社会化物流的发展

受传统计划经济体制的影响，我国城市工业企业形成“大而全、小而全”的生产模式，企业办社会的现象非常普遍，使工业企业背上了沉重的社会包袱，经济效益低下，同时也影响了工业企业的持续发展。实践证明，非专业化、非社会化的物流体系的广泛存在，既降低了物流效率，也抑制了物流市场的充分发育，在很大程度上影响了城市现代物流的健康运行。在工业企业引进现代物流的理念，推广供应链管理的先进方法，剥离物流职能，使之走向专业化、社会化，将带动现代物流的发展，使得专业化社会化的物流企业形成规模，为工业企业提供更快捷、更安全、更周到的物流服务，在全社会范围内形成良性循环发展局面。

2.3.4. 发展现代物流，提升城市服务业竞争力

现代物流是传统的运输、仓储、通讯、商业等产业与新兴的信息技术等产业相融合的产物，它不是数个传统产业的简单相加，而是新型的组织管理理念和先进的信息技术共同促成的组织管理形式的创新。因此，现代物流的发展，是提升整体服务业质量水平的重要因素，也是提升城市服务业竞争力的重要因素。

目前，中国各个城市的服务业的整体质量水平不高比服务业的数量发展不足（即服务业的增加值占GDP的比例不高）暴露的问题更严重，特别是金融、交通通讯、商业、零售业等的发展程度不高，质量水平低下某种程度上已经阻碍了第一、第二产业的发展。现代物流恰好是上述传统的服务业在新型组织管理方式和技术条件下的重组融合，因此，现代物流将爆

发出巨大的资源重配能量。

2.4. 现代物流对城市主导竞争力的影响

主导竞争力是指城市的经济辐射与聚集的能量大小。城市经济的辐射与集聚功能，实际上体现了城市与周围地区分工协作的经济关系。城市在区域和国民经济中的中心地位，使之在客观上起到组织区域起到组织区域乃至国民经济的作用。

2.4.1. 有关城市经济聚集和辐射功能指标

a. 城市辐射面积（城市功能区）

每一个城市，不论其大小，都有一个辐射和集聚的范围，或称城市功能区。城市辐射面积的大小，实际上反映了城市辐射和集聚功能的强弱。

按照中心地理论，城市辐射面积的形状是多边形的，其大小可按照以下方法确定。

倘若求 a 城的辐射面积，首先要求出 a 城与周围其它同级别城市相互作用力的转换点。求一个城市与另一个城市作用力的转换点可用下列公式：

$$D_a = \frac{D_{ab}}{1 + \sqrt{P_b / P_a}}$$

其中 D_a 为 a 城最大作用距离；

D_{ab} 为 a, b 为 a、b 两城直线距离；

P_a, P_b 可用两城总人口或城市生产总值代入

其次，在确定了 a 城与周围所有其他同级别城市的转换点之后，以此点为界作 a 城与其他所有城市间的相互作用垂线，所有垂线所形成的一个正多边形便是 a 城实际的城市辐射区面积。

b. 城市域外输出商品总额

城市域外输出商品总额是从城市输出商品量这一角度来反映城市辐射能力强弱的。城市域外输出商品总额这一指标，可分解为城市调出商品总额和城市出口商品总额这两个指标。

c.城市域外输入商品总额

城市域外输入商品总额是从城市输入商品规模这一角度来反映城市集聚功能大小的。这一指标可分解为市外调入商品总额和城市进口商品总额这两个指标。

d.城市转口贸易总额

城市转口贸易总额，是指在一定时期内（通常为一年），城市从其他地区输入又输出到其它地区的商品规模。

e.城市出口在全国出口量中的比重

城市出口在全国出口量中的比重，是从城市出口在全国中的地位这一角度来反映城市对国外辐射功能的强弱。

$$\text{城市出口在全国出口量中的比重} = \frac{\text{城市出口额}}{\text{同一时期全国出口总额}}$$

f.引进外资在全国引进外资中的比重

城市引进外资在全国引进外资中的比重这一指标，是从城市吸引外资的能力这一角度来反映城市集聚功能的大小。

2.4.2. 发展现代物流，增强城市聚集能力

a. 发展现代物流，增强城市对世界性经济资源的吸引能力

随着世界经济一体化的深入，经济资源的全球性配置已成为必然趋势。今后任何一个国家或地区的国际竞争力将主要表现在其吸引世界性经济资源的能力上。经济全球化的一个重要表现是生产国际化，即跨国公司通过全球投资导致生产国际分工的深化，通过跨国生产经营方式构建全球性生产层级水平分工，在全球展开生产经营活动。而跨国公司选择投资地的标准除了生产资源、市场等直接因素外，是否具备完善、高效的物流体系也成为它们的首选目标之一。因为跨国公司为使国际分工成为公司内部分工，实现最优的资源配置成为公司内部的重要经营战略，所以跨国公司的内部必须实行更合理的生产组织体系，从原材料的供应、加工工序到零

全球化供应链的关键要素。

据调查显示,外国企业在华投资的经验之一是拥有一个高效的物流体系,这将成为企业重要的竞争优势。新加坡大学的一份调查报告表明:在中国投资的国际公司,超过 55%的公司将在开展业务之前加大对物流分拨的投资;20%的公司只有在中国物流分拨系统得到改善之后,才会涉足中国市场。这既是对中国物流服务市场的要求,又从另一侧面说明了改善物流服务水平可以增强中国吸引世界性经济资源的能力。因此,社会化物流服务体系与物流服务水平将成为中国能否吸引更多世界性经济资源一个主要决定因素。

b.发展现代物流,降低城市经济运行成本

世界银行在其 2000 年研究报告《中国:服务业发展和中国经济竞争力》中说明,在中国由 4 个服务性行业对于提高生产力和推动中国经济增长具有重要意义,它们是物流服务、商业服务、电子商务和电信。其中,物流服务占 1997 年服务业产出的 42.4%,比重最大。

现代物流之所以能够显著降低交易成本,主要是因为,现代物流的主体是由诸多节点和线路组成的网络体系。以点状松散存在的要素组成物流网络后,原来点和点、要素和要素之间偶然的、随机的关系随之变成网络成员之间的稳定的、紧密的联系。一个结构稳定、高效运作的物流网络,不仅可以减少组成要素之间的磨损和交易成本,较少用户使用网络资源和要素的成本,还可以放大各要素的功能,提高要素和整个网络的收益。

现代物流对普遍降低交易成本所作的贡献可以从对交易过程和交易主体行为的考察中得到进一步的证实。一方面,从交易的全过程看,现代物流的发展,有利于物流合作伙伴之间在交易过程中减少相关交易费用。由于物流合作伙伴之间经常沟通与合作,可使搜寻交易对象信息方面的费用大为降低;提供个性化物流服务建立起来的相互信任和承诺,可以减少各种履约风险;即便在服务过程中产生冲突,也会因为合同时效的长期性而可通过协商加以解决,从而避免仲裁、法律诉讼等行为所产生的费用。另一方面,从交易主体行为看,现代物流的发展将促进伙伴之间的“组织学习”,从而提高双方对不确定性环境的认知能力,减少因交易主体的“有限理性”而产生的交易费用;物流联盟企业之间的长期合作将在很大程度上抑制交易双方之间的机会行为,这使得交易双方机会主义交易费用有望

控制在最低限度。

2.4.3. 发展现代物流，增强城市辐射力

a. 发展现代物流，扩展城市辐射面积

据上述城市辐射面积公式：

$$D_a = \frac{D_{ab}}{1 + \sqrt{P_b / P_a}}$$

可见，其中 D_{ab} 是由地理区位所决定的，是不能够改变的，因而将其视为固定值。 P_a, P_b 是由多方面因素决定的可变值。从公式不难看出，其他条件假定不变，如果 P_a 增加， D_a 升高。

由于城市物流体系的构建对于跨国公司全球产业链的紧密联结、全球市场的及时响应，降低资金的占用成本等方面具有重要意义，对有具备区位优势的城市而言，增强区位优势；对于不具备区位优势的城市而言，弥补其劣势，从而使城市在全球制造产业新一轮转移过程中抓住机遇，跳跃式地壮大城市产业规模。同时，现代物流体系将改变传统的生产企业—分销商—零售商的传统流通模式，而转向生产企业—零售商的新型流通模式，这将极大地促进城市新型商业业态如货柜式商场、超市、代理制、经销制等的兴起与发展，使城市商业的辐射范围逐步扩大；而现代物流的发展将带来商流、资金流、人流、信息流的集中。

可见，现代物流通过自身对生产总值的贡献以及它对相关产业的作用将能够带来城市生产总值的增加。据此，我们认为：现代物流的发展将通过增加城市生产总值，来扩大城市辐射面积。辐射面积的扩大不仅意味着城市经济辐射能力的增强，从另一个角度也说明了其集聚能力的增加。

b. 发展现代物流，促进城市域外输出商品总额

城市域外输出商品总额可以在一定程度上衡量城市辐射能力的大小，城市域外输出商品总额越大，说明城市辐射力越强。现代物流作为一种先进的管理技术，一旦被引入企业后，将通过降低企业成本等方式，促使企

业竞争力的提高,带来企业经济收益。换言之,现代物流将使企业产品更具竞争力。竞争力的增强,将带来产品在域外市场上的输出商品总额增加,最终体现为城市辐射能力的增强。

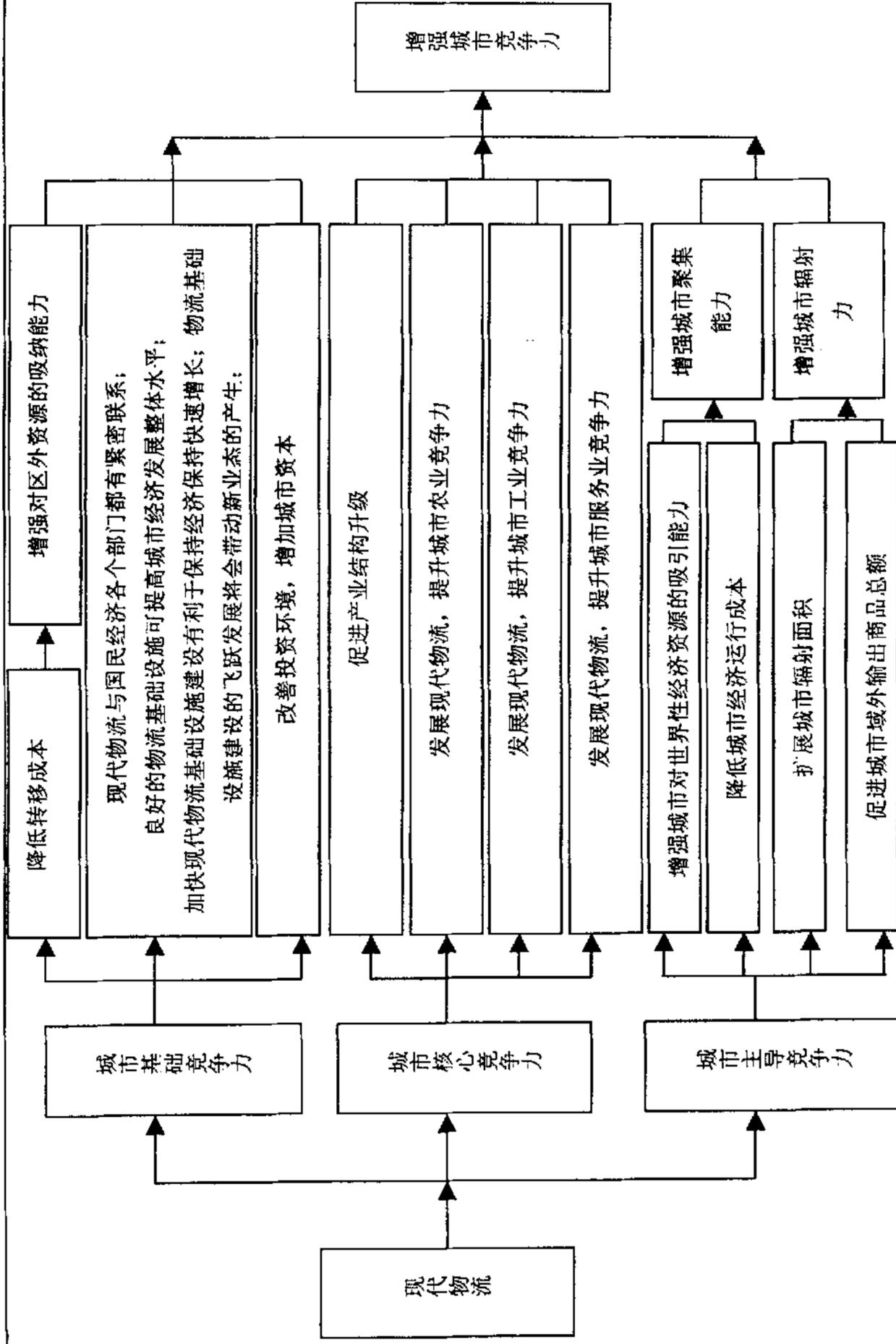


图 2 发展现代物流对提升城市竞争力的作用

3.威海市发展现代物流的 SWOT 分析

本章在对威海市物流发展现状和物流市场需求进行深入剖析的前提下，运用 SWOT 分析方法，全面探讨了威海市发展现代物流所处的社会经济环境，包括发展现代物流面临的优势、劣势、机遇与威胁，为最后制定以提升城市竞争力为目标的发展战略提供分析基础。

3.1. 威海市物流发展现状分析

3.1.1. 威海市物流基础设施发展现状

经过近几年的发展，目前威海市已经在交通运输、仓储设施、信息技术、货物包装与搬运等物流基础设施和装备方面取得了一定的进展，为发展现代物流奠定了必要的物质基础，但总体上看仍存在多方面的问题。

a.交通基础设施

在交通运输方面，威海市已初步形成了由铁路、公路、水路、空运、管道等立体运输网络体系，在运输线路、站点建设、运输车辆及装备方面有了长足地发展，为发展现代物流提供了最基本的条件。

公路运输方面，“九五”以来，威海市相继建成或开工了 309 线泊子桥至车道段一级公路、初张线一级公路、威石线江家寨至大水泊段一级公路、威石二期工程过境路段一级公路、青威线乳山段一级公路、上泽线、牟浪线等一大批公路重点工程，初步形成了威海市公路“三纵、三横、一环”的网络主骨架，实现了与周边城市的高等级公路连接，形成了以公路为纽带，连海陆空为一体的便捷的交通体系。截止到 2002 年底，全市公路通车里程达到 2405 公里，公路密度达 44.2 公里 / 百平方公里。到 2005 年，公路通车里程达到 3530 公里，其中国省道 1090 公里，县乡公路 2440 公里，公路密度每平方公里 65 公里。截止 2002 年底，全市共有营业性载货汽车 3.64 万辆，2002 年全市完成货运量 3257 万吨，货运周转量 25 亿吨公里。

海运方面，随着国际贸易的快速发展，以集装箱为基础的远洋物流高速增长，港口的吞吐能力有很大的提高。威海市现有海上运力 14.83 万载重吨，

7204 客位, 100 车位, 861 箱位。2002 年, 全市公路水路运输完成货运量 3514 万吨, 货运周转量 43.6 亿吨公里, 分别增长 11.3% 和下降 7%。全市港口吞吐量完成 919 万吨, 增长 11.5%。截至 2005 年, 全市港口吞吐能力达到 1162 万吨, 吞吐量达到 1213 万吨。

航空货运方面, 由于其成本费用高, 目前在物流综合运输体系中所占比重还较小。1995 年威海机场扩建工程完工对民航运输企业开放, 货邮吞吐量 481.7 吨。到 2010 年, 威海机场既有通往国内大中城市的国内航线、又有通往汉城、香港等的国际和地区航线。

铁路运输方面, 桃威铁路于 1996 年 8 月正式运营, 填补了威海没有铁路的空白, 使全市运输结构趋于更加合理, 并实现全国货物直通运输, 1999 年开办了行包运输业务和集装箱运输业务。2002 年, 桃威铁路完成货物周转量 9716 万吨。

b. 仓储设施

计划经济时代形成的以商业、物资、粮食等行业为主的公共仓库, 现在由于商业、物资体制的变化, 保存下来并且独立开展仓储业务的已基本不存在, 仓库大多以出租的方式提供给社会使用。这些仓库、货场大都是五、六十年代建设的, 由于缺乏必要的维修和改造, 基础设施不配套, 道路、上下水、电力、通讯、供气、供暖等设施不完善, 虽然具有一定的规模, 但设施比较陈旧且功能单一, 远远不能满足发展现代物流的要求。因此, 现有的仓库设施亟待更新改造, 包括重新规划建设。

c. 通讯信息设施

威海市已建成以光缆为主、以数字微波为辅的大容量、高速率、数字化的传输网络, 该网络是集多种媒体于一身以及多重备份、宽窄带兼备、覆盖全市城乡的立体化电信基础网络。全市通信建设保持了高速发展的势头, 网络规模不断增大。至 2002 年底, 全市通信光缆总长度已达 4000 皮长公里, 固定电话交换机总容量 77 万门, 数字移动交换机总容量达 47 万门。2002 年底, 计算机互联网用户达 11 万多户, 网站数达 400 余个, 1000 多家企业在网上发布了自己的主页。ICP 业务发展较快, 电子商务初步得到发展。有线电视网建成 750MHz 的主干网络, 全市传输网络光缆总长度 5579 皮长公

里, 现已实现市至各县(市、区)、各县(市、区)至各乡镇两级入网率 100%, 乡镇至村入网率 85%, 全市共有入网用户 50 万户, 入户率达到 60%。电力通信网、铁路通信网、金融卫星网等专用通信网也拥有了丰富的网络资源。从总体上看, 通讯信息设施的建设为发展现代物流提供了比较良好的信息技术手段。

d. 包装搬运

在包装与搬运设施方面, 现代包装技术和机械化、自动化货物搬运技术在威海市已有一定的应用, 在一定程度上改善了物流活动中的货物运输的散乱状况和人背肩扛的手工搬运方式。”

e. 存在的问题

综上所述, 尽管威海市物流基础设施和装备条件已有较大的发展和改善, 但与经济以及现代物流的发展要求相比, 与发达国家和地区相比仍然有较大的差距, 在相当程度上影响着威海市城市效率的提高, 不利于现代物流的快速健康发展。主要问题归纳为以下几个方面:

首先, 物流基础设施虽有一定基础, 但配套性、兼容性差。在条块分割、多头管理的体制下, 各种物流基础设施的规划和建设缺乏必要的协调, 因而物流基础设施的配套性、兼容性差, 系统功能不强。涉及到各种运输方式之间、不同地区运输系统之间相互衔接的枢纽设施和有关服务设施建设方面投入不够, 对现代物流发展有重要影响的各种综合性货运枢纽、物流基地、物流中心建设发展缓慢。物流设施建设的管理不统一, 信息不对称, 负载不均衡, 既造成了资源的极大浪费, 也影响整个物流系统的协调发展。

第二, 现代化物流集散和储运设施较少, 发展水平较低。威海市在交通枢纽、公共储运设施、各种现代化物流中心等物流集散设施建设方面明显滞后, 各种工商企业内部仓储设施也难以构成企业投资发展的重点。威海经济系统中能够有效连接不同运输方式的大型综合货运枢纽、服务于区域经济或城市内部的各种物流基地、物流中心还比较缺乏, 这严重影响着物流集散乃至物流效率的提高。

第三, 各种物流设施及装备的技术水平较低, 物流作业效率不高。以货物运输设施和装备为例, 铁路的货运重载、高速、自动化管理目前仍处在起

步阶段；高速公路和高等级公路还比较少，沿海港口装备水平低，民航货运业也很不发达。

第四，物流设施和装备的标准化程度较低。各种运输方式之间装备标准不统一，物流包装标准与物流设施标准之间缺乏有效的衔接。

第五，信息技术应用水平较低。工商企业内部物流信息管理和技术手段都还比较落后，另外也缺乏必要的公共物流信息交流平台。

3.1.2. 威海市企业物流发展现状

随着买方市场的形成，企业对物流领域中存在的“第三利润源泉”开始有了比较深刻的认识，优化企业内部物流管理，降低物流成本成为目前多数企业最为强烈的愿望和要求。不少大型工商企业正在抓紧建立和完善自身的物流体系，并取得以下初步的进展。

其一，企业物流管理工作进一步加强。目前威海市 80% 以上的企业采用比价采购及招标采购相结合的方法进行物资采购，提高了物料供应的计划性和可靠性，降低原材料储备数量和周期。生产过程中使用叉车、手推车等设备，按照计划，将生产物料及时、批量地配送到生产工位，减少中间存储环节，原材料和零配件直送工位的比重不断提高。仓储环节基本做到定额、定置管理，按照先进先出的原则，对合理的原材料和产成品库存采用货架存储方式占 90% 以上。产成品能够按照需求计划及时配送到位。

其二，企业物流信息化水平不断优化。在接受调查的企业中，85% 的企业建立了自己的网站，部分企业开展了网上采购、网上销售及售后服务。有 40% 的企业已经采用了 ERP、MRP II、CRM 等信息化软件。有 20% 的企业采取自主开发信息化软件的方式，对物资采购流程、生产流程、销售配送流程进行流程再造。

其三，企业物流管理系统改造初见成效。65% 的企业已进行过物流管理系统的初步改造，物流外包业务的比例逐步提高，物料流程进一步优化。调查显示，大部分企业计划在一年或未来几年之内对企业的物流系统进行改造。山东双轮集团股份有限公司，已经开始推行 JIT(Just in time) 生产方式。通过“后工序领取”（即后工序只在需要的时候到前工序领取物料，前工序只按被领走的物料数量和品种生产）、弹性布置作业人员和计算机生产管理

系统的方法实现生产同步，是企业物料配送尽可能合理、及时，达到最优化。

特别值得一提的是，山东省威海糖酒采购供应站和威海三角集团在发展商贸物流和工业物流方面已经取得了可喜的成绩。山东省威海糖酒采购供应站形成集超市经营、物流配送、食品加工、对外贸易于一体的连锁企业集团，公司下辖 70 多处直营连锁店，拥有 1 座 1 万平米的大型仓储式会员店，1 座现代化的生鲜加工中心和 2 座 1 万余平米的智能化物流中心，500 亩蔬菜生产基地，经营区域覆盖威海三市三区，并且已远达烟台、潍坊等地。拥有胶东半岛最大的智能化物流配送中心和广阔的终端销售网络，拥有威海市零售业内最先进的计算机网络信息系统。

三角集团自 2001 年开始，聘请山东大学物流工程中心的专家，对企业物流系统进行了整体规划设计，一期投资 1000 万元，对仓储管理的软、硬件设施进行了改造，初步实现了仓储立体化、产品条码管理、库存产品“先进先出”，提高了仓储能力和使用效率。三角集团 2002 年建设中央仓库，中央仓库已经实行装卸机械化、信息传递网络化。现在正在建设网络化仓库，对发货、出库进行控制，与中央仓库联网，发布出入库指令。并利用 GPS 定位系统。已经征购威海市第一毛纺厂的土地，建设全自动立体仓库，实现无人管理。

3.1.3. 威海市第三方物流发展现状

威海市能够提供第三方物流服务的企业多是传统运输、仓储、货代和物资购销企业，目前它们所能提供的服务范畴绝大多数局限于过去的业务领域，基本不能够提供全方位物流服务，更谈不上高层次的现代物流服务。就现状看，真正意义上的第三方物流尚处于相当初级的起步阶段。造成这种状况的原因是物流市场有效需求不足，难以带动第三方物流从传统运作模式向现代运作模式升级，而现代物流的服务水平低又反过来抑制了物流市场的潜在需求向现实需求的转变，二者相互作用形成恶性循环。另外，现代物流所面临的制度环境也不理想，这使得还处于幼稚期的现代物流的形成和发展极为艰难。

目前，威海市大多数企业仍然保留着“大而全”、“小而全”的经营组织方式，从原材料采购到产品销售过程中的一系列物流活动主要依靠企业内部

组织的自我服务完成。这种以自我服务为主的物流活动模式在很大程度上限制和延迟了工商企业对高效率的专业化、社会化物流服务需求的产生和发展，这也是当前制约现代物流快速发展的一个重要组成部分。

尽管威海市已出现了一些专业化物流企业，但物流服务水平 and 效率还十分低，服务方式和手段比较原始和单一，物流企业组织规模和实力较小，网络化地经营组织尚未形成，缺乏必要的竞争力，多数从事物流服务的企业缺乏必要的服务规范和内部管理规程，经营管理粗放，很难提供规范化的物流服务，服务质量较低。

3.2. 威海市物流市场需求分析

要发展城市现代物流，必须首先分析物流市场需求。物流需求分析的目的在于保证物流服务的供给与需求之间的相对平衡，使社会物流活动保持较高的效率与效益。了解社会经济活动对于物流能力供给的需求强度，引导社会投资有目的地进入物流服务领域，将有利于合理规划、建设物流基础设施，改进物流供给系统。

3.2.1. 国民经济发展对物流的总体需求

威海市国民经济持续、快速、健康的发展，2002 年全市国内生产总值（GDP）703.5 亿元，按可比价格计算，比上年增长 14.5%。GDP 是一个国家或一个地区所有常驻单位在一定时期内生产和提供的最终产品的价值，即包括各种产品的价值，也包括各种服务的价值，其统计方法剔除了中间产品的重复计算，因此物流成本占 GDP 的比重在某种程度上表明了一个国家或地区整个物流市场总值或容量。根据 1997 年国际货币基金组织（IMF）的统计数据，我国的物流成本占 GDP 的比重为 16.9%。但如果考虑到长期的库存沉淀成本和订单信息处理在内的所有物流费用，据专家判断，目前我国的物流费用占 GDP 的比重接近 20%。按这个比例计算，2002 年威海市的物流费用达到 140 亿人民币左右。其中，第三方物流服务需求虽然存在释放的压力，但也应该看到其巨大的发展空间：其一是外资企业在威海市从事生产经营活动、销售分拨活动以及采购活动过程中，对高效率、专业化物流服务的巨大需求，这是带动威海市现代物流发展的一个十分重要的市场基础；其二

是国内优势企业对专业化物流服务的需求。目前，一批颇具竞争实力的优势企业，在不断优化企业内部物流系统的基础上，已开始尝试和利用专业化物流服务；其三是在一些新兴的经济领域中，如私营企业、快递服务行业以及电子商务领域等，也产生和存在着一定规模的物流服务需求。

3.2.2. 各大产业物流需求分析

在国民经济总量中，2002 年三次产业占国内生产总值的比重分别为 12.81%、55.25%和 31.94%。根据“威海市国民经济和社会发展第十个五年计划纲要”初步预算，国内生产总值年均增长 10%，其中第一产业增加值增长 5%，第二产业增加值增长 11%，第三产业增加值增长 12%。这些数据表明，在威海市三次产业结构合理化和高度化的调整过程中，二次产业的物流整合需求最具潜力。

a. 第一产业物流需求

威海是海洋经济优势非常突出的城市。有 1000 公里海岸线，约占山东省的 1/3，有 300 多种海洋品、60 万亩海水养殖面积、1000 多艘大中型机动渔船，海产品产量连续 9 年居全国地级市第一位，海洋产业增加值占国内生产总值 23%以上，是我国最大的渔业生产基地。再有，威海市还充分利用当地资源，构建了符合当地实际、具有竞争强势的特色产业带。如荣成绿色花生出口生产基地、乳山高酸苹果生产基地、文登中药材生产基地等。由此产生了初级产品的运输、配送、储存、装卸等大量的物流服务需求。

b. 第二产业物流需求

威海是一个新兴的工业城市。主要产业有机械、电子、化工、轻工、纺织、建材、食品、医药等，主要产品 2000 多种。其中地毯、钓鱼杆、小型木工机床是中国最大的生产基地；轮胎是中国第二大生产基地；程控交换机、高速传真机、印刷机械、节能电机、光纤光缆、彩色显示器、高效节能灯、医用高分子、航空地面设备、农用运输车等十几种产品都在国内外市场占有较大份额。这些都给现代物流的发展以强大的推动力。

工业企业是物流运作的主体。物流的发展必须从大中型企业入手，先从小区域物流开始，向大区域物流发展。威海市大型企业为数不少。这些大型

业已经认识到物流的发展是他们新的经济增长点，因而可以成为威海市企业物流发展的领头羊。而且他们已经开始着手发展本企业的物流。另外，这些大型企业如果采用物流外包的形式就能够促成第三方物流的发展。

c. 第三产业物流需求

威海市商品供应日益丰富，消费品市场繁荣活跃。商品流通战略性结构调整日益推进，市场主体呈现多元化，超市、连锁店、便民店、配送中心等新型商业不断涌现，目前威海市区连锁商业 13 家，连锁门点 323 个，其中有 17 个开在烟台，经营范围扩展至潍坊。随着消费物流的增长需要更多的集约化、规模化、连锁化的大型百货店、连锁超市、仓储式商场、专卖店以及便利店，甚至是跨国商业企业，传统的运营模式已经不能满足时代的需求了，使得建立高效率的社会化商品物流配送已成当务之急。

威海市旅游资源十分丰富，自然资源与人文资源兼备。拥有国家级风景名胜 2 处，省级风景名胜区 3 处，文物保护单位 80 多处，游览景区（点）100 多处。威海市旅游客源市场广阔，以威海市为中心，在 500 公里的半径范围内，有 8 个国家及国内省、市，总人口达 4 亿多人；在 1000 公里的半径范围内，有 3 个国家和 15 个国内省市，总人口达 8 亿多人。随着客源市场的不断拓展，近年来，威海旅游业发展很快，旅游接待人数和旅游收入始终保持 20% 以上的高速增长，2002 年全市共接待海内外游客 725 万人次，旅游业总收入达 55.5 亿元，占全市 GDP 的 8%。这同时也给现代物流的发展提供了机遇。

3.2.3. 外向型经济发展的国际物流需求

2002 年威海市进出口贸易总额 29.25 亿美元，比上年增长 23.2%，在山东省居第 3 位。其中，出口 19.22 亿美元，增长 20.6%，进口到货 10.03 亿美元，增长 28.6%。

主要出口商品包括：服装出口 5.56 亿美元，机电产品出口 5.5 亿美元，水产品及其制品出口 3.14 亿美元，；橡胶及制品出口 9479 万美元，渔竿出口 6208 万美元。五种商品总出口额为 15.77 亿美元，占出口总额的 82.1%，增长 22.6%。主要出口市场 贸易伙伴分布于 153 个国家和地区，其中，对亚洲市场出口 14.0 亿美元，占出口总值的 72.9%，对亚洲以外市场出口 5.22 亿美

元，占出口总值的 27.1%。出口居前 3 位的市场分别是韩国 7.81 亿美元，日本 4.31 亿美元，美国 2.21 亿美元。三个市场的出口总额为 14.33 亿美元，占出口总值的 74.6%。

3.3. 威海市发展现代物流的 SWOT 分析

为了推动威海市的现代物流健康有序发展，现运用 SWOT 分析对其进行战略定位。SWOT 代表优势(Strengths)、劣势(Weaknesses)、机会(Opportunities)和威胁(Threats)，它是对内部资源(SW)分析和外部环境(OT)分析的结合，从分析结果中我们导出威海市现代物流发展的战略定位。

3.3.1. 优势(Strengths)分析

威海市发展现代物流的优势主要体现在区位、资源和基础设施几方面。

a. 区位优势

威海市位于山东半岛最东端，地处北纬 36°41'~37°35'、东经 21°11'~122°42'之间。北东南三面濒临黄海，海岸线总长 985.9 公里，类型属于港湾海岸，海岸线曲折。沿海有大小港湾 30 多处。北与辽东半岛相对，东及东南与朝鲜半岛和日本列岛隔海相望，西与烟台市接壤。威海市地处山东半岛最东端，是中国大陆沿海距韩国最近的城市，最近距离只有 93 海里。1990 年，威海率先开通了我国至韩国的第一条海上航线，架起了威海与韩国经贸往来的“金桥”，特别是我国与韩国建交以后，威海迅速成为我国对韩经贸往来的桥头堡，目前有 3 条航线直航韩国，韩国也逐步成为威海最大的出口市场和外资来源国。

威海市是我国北方重要的沿海开放城市，是中国对外开放的重要口岸。现拥有高技术产业开发区和经济技术开发区两个国家级开发区，2000 年 4 月，经中央政府批准，又建立了出口加工区，享受“境内关外”政策。

b. 有比较完备的信息基础设施条件

威海市网络基础设施逐渐完善。全市已建成以光缆为主、以数字微波、卫星通信为辅的大容量、高速率、数字化、覆盖全市城乡的立体化通信基础网络。2002 年威海市被信息产业部确定为“国家信息化试点城市”。

c. 物产资源丰富，有巨大的物流需求市场

威海海域广阔，浅海和潮间带有丰富的生物资源。据资料统计，全市平均生物量为 353 克/平方米，平均生物密度 586 个/平方米；有生物资源 779 种，其中，动物 647 种，植物 132 种。威海市矿产资源比较丰富，已发现各类矿产 47 种（含亚矿种），已开发利用的 26 种，探明储量矿产 22 种，探明具有工业规模的矿床 103 处，其中大型矿床 17 处，中型 20 处，小型 66 处。黄金、磁铁、石英砂、花岗岩、锆英砂、铍、地热等资源在全国、全省分别占有重要位置，其中金矿占全省探明储量的 8.9%，居第三位；银矿探明资源储量 210 吨，占全省探明资源储量的 10.4%；玻璃用砂占全省探明资源储量 75.7%；锆英石资源储量全部集中在威海市。这些为威海市发展现代物流提供了潜力巨大的货物资源和物流需求市场。

3.3.2. 劣势（Weaknesses）分析

威海市发展现代物流的劣势主要体现在制度约束、交通基础设施比较落后，物流企业服务单一等方面。

a. 制度约束

现代物流作为新兴产业涉及多个部门和行业，这不仅需要政策法规来规范其发展而且也需要行业协会组织来协调和促进其成长。良好的政策环境对现代物流的发展，尤其是在其起步阶段尤为重要，而我国在这方面还远远落后于物流发达国家。以美国为例，1980 年通过的《汽车承运人规章制度改革和现代法案》（即《MC-80 法》《斯塔克司铁路法》）大大降低了对运输业的管制，使其更接近自由竞争市场，引起了运输费率的总体下降，进而导致物流费用的大幅下降，大大促进了现代物流的快速发展，市场容量也从 1982 年的约 4000 亿美元增长到 1997 年的 8490 亿美元。而我国在传统的条块分割体制安排下，物流活动被割裂至各个不同的部门，如交通运输、邮电通讯、对外贸易、国内贸易等，仅运输就牵涉到铁道、交通等若干部门。部门之间缺乏高效协作，致使运输过程中各运输方式之间的转运环节耗费大量时间和成本，导致现代物流层次多、秩序乱、效率低，甚至制约了现代物流的发展。

长期以来，物流管理工作呈现明显部门化的特点，工业、商业、交通等各自为政，条块分割严重，协调性差，无法做到有效配置资源，浪费严重。在很大程度上影响了现代物流的快速发展。

现有的管理制度和管理方式尚不适应现代物流的发展，物流市场的进入与退出、竞争规则基本上无统一法律法规可循，相关的政策规划尚未出台，对社会性的物流服务缺乏有效的外部约束，致使不正当竞争难以避免。

b. 目前的交通运输基础设施比较落后

威海市交通运输基础设施总体规模仍然较小，威海市能够有效连接不同运输方式的大型综合货运枢纽、服务于区域经济或城市内部的各种物流基地、物流中心还比较缺乏，这严重影响着物流集散乃至运输效率的提高。威海市物流设施结构不尽合理，不能充分发挥现有物流设施的效率。如各种运输方式之间尚未形成合理分工关系，市场范围交叉严重，在同类货源上进行盲目竞争，使得各种运输方式不能合理地发挥各自的优势。威海市物流设施和装备的标准化程度较低，也在很大程度上影响着物流效率的提高。

c. 物流企业服务单一，未能有效利用现代科技手段，质量有待进一步提高

大多数物流企业还只能提供单项或分段的物流服务，不能提供完整的供应链服务，或者第三方物流服务没有使生产企业感到比自办物流更能降低成本、提高效益。企业物流经营分散，组织化程度低，横向联合薄弱，物流管理手段落后，没有充分发挥地市的规模效应和整体协同效应。目前虽然在某些方面引进了高科技的工作手段，但更多的仍然停留在传统的人工操作阶段，没有广泛应用卫星全球定位系统、电子数据交换、自动化仓储系统(自动化库存定位及货品分拣等)、计算机辅助运输线路设计和车辆配载等现代科技手段。物流专业化程度低，技术单一，很难为企业的产品提供综合性物流服务，很难使社会物流与企业物流一体化。

现代物流是集信息技术、仓储技术、运输技术、计算机技术等于一体的高新技术产业，卫星全球定位系统、电子数据交换、自动化仓储系统(自动化库存定位及货品分拣等)、计算机辅助运输线路设计和车辆配载等现代科技手段在物流领域的应用极大地提升了物流的运作效率。威海市的企业虽然在某些方面引进了高科技的工作手段，但更多的仍然停留在传统的人工操作阶段，由于新技术和新设施往往投资巨大，且要求与客户之间建立接口，不少

企业对之望而却步。这种现状极大地制约了新型物流企业的培育，影响了企业综合竞争实力的提高。

d. 对物流重要性认识不足，物流管理人才稀缺

经营思想观念没有脱离旧体制的束缚，运输、仓储、装卸、包装等行业基本上还处于传统的分立经营管理运作状态，形成不了系统的物流服务，大多数运输企业还处于单纯的“车轮”公司，没有向提供多种服务的物流公司转变的鲜明迹象，没有充分认识现代物流的深刻内涵。从企业经营者、管理人员、业务技术人员对物流技术的了解掌握情况看，大多数还处于“看看资料”、“听听讲座”、“学学经验”的启蒙阶段，懂得物流技术和具有物流管理经验的专门人才严重匮乏。

从国外物流发展的经验来看，企业要求物流方面的从业人员应当具有一定物流知识水平和实践经验。国外物流的教育和培训非常发达，形成了比较合理的物流人才的教育培训系统。相比较而言，我国包括威海在内，在物流方面的教育还非常落后，在高等院校中设置物流专业和课程的仅有十几所，仅占中国高等院校的 1%；研究生层次教育刚刚开始起步，博士生方面的教育远未开始；职业教育更加贫乏，通过委托培训方式培训员工的企业也不多见。

f. 现有物流资源的整合难度较大

特别是传统的运输、仓储企业面临改革和转型双重任务，设备旧、人员多、效益差的状况普遍存在，加上长期条块分割、部门分割、管理体制不顺，使市场经营主体长期处于分散、单一、割裂、低效的状态，难以形成综合、高效、便捷的社会服务网络。

3.3.3. 机遇 (opportunities) 分析

a. 威海市的国民经济发展迅速

威海市自1987年成立地级市以来，依靠其独特的区位优势和丰富的自然环境，通过国家级高新技术开发区和国家级经济技术开发区的建立，吸引外资，极大的促进了威海市外向型经济的发展，威海市作为“中国城市综合实力50强”之一，不仅成为山东省经济最活跃、发展最快的地区，而且成为我国经济发展最快，实力最强的城市之一。1991~2003年威海市经济发展状况

如表1所示, 根据2000年的数据, 威海市人均GDP为2.27万元, 是全国平均水平的3.3倍, 与我国经济最发达的北京市、上海市、深圳市相当。

表1 1991~2003年威海市经济发展状况一览表

年份	GDP	人均GDP	固定资 产投资	财政收入	外贸出口 额	社会消费品 零售总额
	亿元	元	万元	万元	万美元	万元
1991	87.56	3579	99679	39813	2480	274918
1992	127.42	5332	242328	44535	6796	347758
1993	176.17	7342	447622	64846	15623	518904
1994	264.68	10970	484422	92020	47056	687368
1995	320.66	13224	377086	116820	49752	798524
1996	378.83	15558	416161	157219	77768	999150
1997	428.65	17528	461588	203482	100038	1168982
1998	470.00	19151	485086	258743	85697	1325905
1999	500.80	20359	477766	300300	101923	1379530
2000	560.89	22746	674988	335386	131175	1515883
2001	627.10	25380	789804	447913	160689	1682696
2002	703.50	28433	1311838	520217	192182	1885965

资料来源: 威海市统计年鉴, 1991-2002

b. 加入 WTO 有利于威海市与外商之间的经济技术交流

加入 WTO 后, 威海市外贸进出口增长迅速。2002 年威海市进出口贸易总额 29.25 亿美元, 增长 23.2%, 其中进口总额 10.03 亿美元; 出口总额 19.22 亿美元。出口商品结构进一步优化, 初级产品出口额 4.24 亿美元; 工业制成品出口 14.98 亿美元; 占出口总值的比重为 77.9%, 其中机电产品出口 5.5 亿美元, 占出口总额 28.6%。利用外资进一步增加。全年共批准利用外资项目 494 项, 批准利用外资额 11.38 亿美元, 增长 115.8%, 实际利用外资额 6.01 亿美元。对外经济技术合作进展顺利。全年新签订劳务输出合同 219 份, 合同金额 10745 万美元, 完成营业额 6681 万美元。外派劳务 3635 人次, 增长 39.9%, 期末在外人数 6199 人, 增长 22.6%。

加入 WTO 将为物流企业的发展提供更加广阔的活动空间。加入 WTO 后,全球化趋势更为明显,企业为了增强竞争力,将更加专注于本企业核心能力的培养,制造企业集中精力生产产品、降低成本,而把更多的物流业务委托给专业物流公司来完成。

c. 现代物流的发展得到了政府和科研界的重视,威海市发展现代物流具有良好的政治环境

现代物流在国际上已引起了各级领导、各级政府、各界人士的高度重视。国家领导人明确指出要把现代物流作为国民经济重要产业与新的经济增长点,并列入了“十五”规划。

威海市政府已经将现代物流列入“十五”期间重点培育的产业之一。2002 年威海市委政策研究室对威海市发展现代物流进行了深入调研,现在正准备制定现代物流发展规划。2002 年威海市经济贸易委员会发布了《关于推行企业现代物流管理工作的意见》,并在三角轮胎股份有限公司、威海糖酒采购供应站、成山轮胎股份有限公司等 10 个企业中开展了物流管理试点,企业的运营效率明显提高。坚持以点带面,抓好 32 户市级重点企业的信息化建设,采取专家讲座、参观学习、组织培训等多种方式,引导企业提高对信息化管理重要性的认识,加快实施 ERP、SCM、CRM 等信息化管理技术。组织市级重点企业参观万丰轮毂、三角轮胎、威海糖酒站等企业,交流学习企业发展战略研究、现代物流管理、市场营销、现场管理等方面的经验,推动了全市企业管理水平的提高,加快了与国际接轨的步伐。32 个企业都不同程度地实施了企业资源计划管理、财务管理、客户关系管理、供应链管理以及计算机辅助设计、制造等信息化管理技术,企业信息化管理有力地推动了企业的发展。

2003 年初,威海市政府又把现代物流列为加快发展第三产业中重点推进的内容。

3.3.4. 威胁(threats)分析

a. 内外竞争长期并存

在加入 WTO 以后,由于现代物流的市场准入随着跨国物流企业进入中

国市场并以服务贸易方式参与国内市场竞争，一方面，中国现代物流的现代化进程将大大加快，经激烈竞争而催生的现代物流企业，将极大地增强威海现代物流的国际竞争力；另一方面，“入世”之后的威海物流企业不仅在商贸、运输等传统服务方面将面对强大的竞争对手，同时在电子商务、网络服务等新兴的服务领域也需要面对来自国外的强大压力。

威海发展现代物流，还将长期面对来自国内周边地区的竞争和挑战。从山东省看，青岛等地区现代物流发展很快，争夺顾客群的竞争十分激烈，对威海现代物流的发展有较大威胁。

b. 信用体系的落后是制约现代物流发展的巨大障碍

市场经济也是信用经济，但现阶段我们却面临普遍的企业信用危机。以企业间拖欠货款为例，在发达的市场经济国家，企业间逾期应收账款发生额约占销售额的 0.25%-0.5%，而我国这一比例高达 5%以上，且呈逐年增长势头。

与生产销售不同，物流服务实际上是一系列委托与被委托、代理与被代理的关系，是完全以信用体系为基础的。服务的无形化特点，各种复杂的费率协商机制，服务的标准和衔接，物权的转移和控制，结算的主体常常涉及多方面的物流服务参与主体和复杂的机制。特别是在第三方物流服务或有更多层次的外包服务需求时，没有一个完善的信用体系做基础，凭第三方交单结算甚至由第三方代为收款是无法想象的。在缺乏普遍商业信用的情况下，一方面货主对物流服务的需求必然采取审慎态度，其结果就是自营物流，进而表现为物流服务的市场需求不足。另一方面，信用体系的欠缺直接导致物流交易成本的增加和物流服务效率的降低。显然，信用体系是否完善将直接影响现代物流的发展。

c. 威海市现代物流的发展环境存在薄弱环节

从总体上看，发展现代物流的硬件设施有优势，但口岸疏运环境较差，环境不如青岛等口岸宽松。例如，青岛交警对外地货运司机违章以教育为主，不罚款；在靠近港口的部分特定道路，集装箱车辆可以走单行线；另外还从政策上减轻对集装箱车辆的公路收费。但威海市通往口岸的公路无一不收费，交警对外地货运司机罚多管少，影响了物流疏运环境。从软件方面看，

口岸服务和办事效率有待提高。首先是港口在服务、手续、价格等方面的竞争力不如青岛。如在青岛进口的集装箱 10 天内免收港口堆存费，出口集装箱没有截止日期，只要不影响开船，将全力满足客户要求，按期装船。到达青岛港站的集装箱或货物可直接进港，免去港-站的装卸搬倒费。青岛港实行“一个窗口、一张支票、一口价”对外服务。海铁联运中的整箱直通式运作，除港务港建费外，免收一切费用。导致很多物流需求外流。

综上所述，威海市区发展现代物流既有优势、机会，也存在劣势和威胁，只有抓住机遇，迎接挑战，采取措施，才能使现代物流获得更大的发展。

4. 威海市现代物流发展战略

4.1. 威海市现代物流发展战略构想

4.1.1. 威海市现代物流发展战略的总体目标

威海市现代物流发展的总体战略目标应是，以提高威海市城市竞争力和影响力为战略目标，依托威海市的区位优势，合理构建威海市现代物流体系，大力引进和采用先进的物流组织、物流技术和物流管理经验，培育发展具有强大竞争力的物流产业群，把威海市区建成山东省物流综合实力强区之一。

4.1.2. 威海市现代物流发展战略的实现路径

围绕威海市现代物流发展战略的总体目标，其实现路径可以从三个方面入手，即提高物流服务的有效供给、加强物流需求市场的培育以及完善政策法规环境，三者具有如图 3 所示的互动关系，缺一不可。

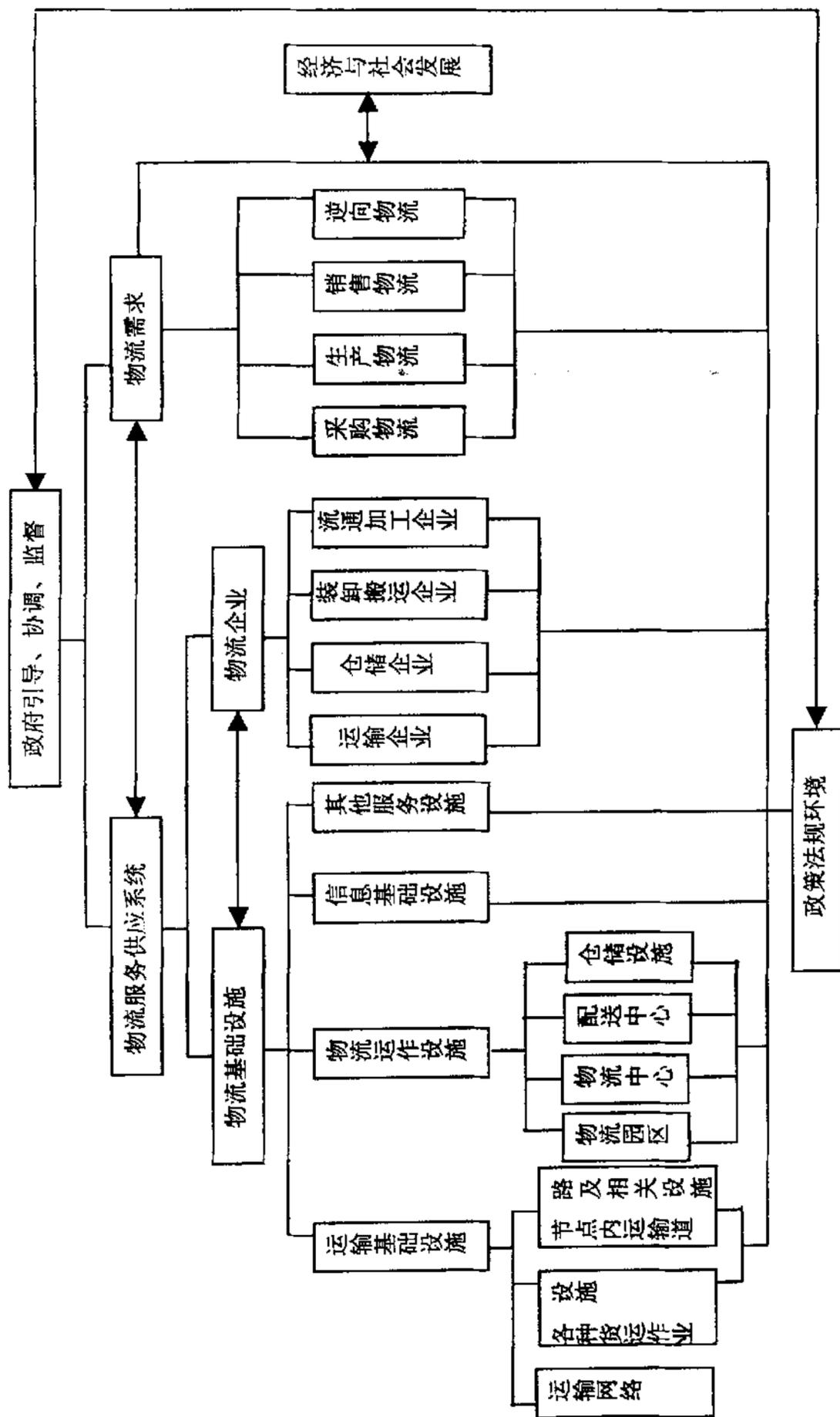


图3 现代物流发展关系

从上图中可以看出，物流服务供应系统，包括物流基础设施和物流服务企业的服务供应能力和服务质量两个方面。在物流基础设施中，除了物流的运输基础设施、物流信息基础设施和物流园区，作为公用的基础设施需由政府统一规划、组织建设外，其他基础设施如物流中心、配送中心、仓储、运输工具等，将由企业自主建设、购置与经营，并成为物流企业提供物流服务供应能力和实现高质量服务的一个重要组成部分。由于物流信息的传递在整个信息的传递中只占有小的比重，因此，信息基础设施的建设在物流基础设施建设中不再单独研究。这样，物流基础设施的建设将重点研究物流运输基础设施和物流园区的建设。另外，在物流的基础设施建设中，在空间布局上包括着运输通道和物流节点(即物流的汇集点和物流的集中作业点)的建设两个部分。因此，在研究建设方案时应同时研究了物流节点的布局和建设问题。

4.1.3. 威海市现代物流发展的战略重点

威海市现代物流发展的战略重点立足于构筑五大支持平台、形成三大特色物流。

a. 构建五大支持平台

一是构建交通基础设施平台，要尽快完善海陆空三位一体的综合运输体系，实现各种运输方式的无缝衔接；

二是要构建物流运营平台，要根据威海的自身优势，积极培育第三方物流骨干企业，发展现代物流园区；

三是要构建物流发展政策平台，明确威海物流政策的支持对象，以政府转型、行业管理等为切入点，出台一系列加快培育现代物流市场的政策，避免陷入以牺牲财政收入为代价的低层次政策竞争；

四是要构建物流信息平台，将信息流与物流、资金流统一起来，促使物流系统各环节实现真正意义上的整合；

五是要构建物流人才平台，要大力引进和培养多层次物流人才，尤其是物流规划咨询人才和外向型国际物流人才。

b. 形成三大特色物流

一是海产品物流。威海是海洋经济优势非常突出的城市。海产品产量连续 9 年居全国地级市第一位，海洋产业增加值占国内生产总值 23% 以上，是我国最大的渔业生产基地。2002 年水产品产量、产值和水产业总产值分别达到 239 万吨、132 亿元和 309 亿元；水产品产量是全市同期粮食总产量的 2.5 倍，产值占同期农业总产值的 65.8%。海洋产值增加值达到 170 亿元，占全市 GDP 的比重达到 24%。渔业已成为全市名符其实的支柱产业。威海市海岸线上分布大小渔港上百处，供冰、装卸、供油等配套服务功能普遍较强。全市现建有国家级水产批发市场两处，即威海市水产批发市场、中国北方渔市（荣成石岛），批发、零售各类本地鲜活、鲜、冻和加工水产品，日交易量在 150 吨以上。综合来看，威海市的海产品物流在山东省乃至更大的范围，都具有相当强的竞争优势。

二是商贸物流。其内容一方面是指为大型连锁超市、专营店、专卖店等新型商业业态服务的商贸物流，另一方面是指结合各类批发市场改造升级的商贸物流。2002 年威海重点投资建设了 3 处具有辐射功能的批发市场。其中，环翠区桥头果蔬综合交易市场一期工程竣工开业，占地 8.3 公顷，总建筑面积 2.4 万平方米，投资 1300 万元，彻底扭转了果品生产地区无果品专业市场的局面，成为果品向域外流通的桥梁和纽带。威海国际渔具城总投资 5100 万元，一期工程占地 6 公顷，总建筑面积 4.2 万平方米，市场网点房出售率 62%，摊位出租率 69%，进驻市场的国内外厂商 160 多个，为全市众多的渔具生产企业和国内外渔具经销企业搭建了一个广阔的营销平台。2002 年，全市城乡集贸市场发展到 221 处，年成交额 42 亿元。通过商贸物流的发展，可以提升各类市场业态层次的竞争力。

三是对韩国际物流。威海市地处山东半岛最东端，是中国大陆沿海距韩国最近的城市，最近距离只有 93 海里。在很久以前，威海就与韩国有频繁的往来，地级威海市成立以后，威海与韩国民间往来更加密切，1990 年，威海率先开通了我国至韩国的第一条海上航线，架起了威海与韩国经贸往来的“金桥”，特别是我国与韩国建交以后，威海迅速成为我国对韩经贸往来的桥头堡，目前有 3 条航线直航韩国，韩国也逐步成为威海最大的出口市场和外资来源国。2002 年，威海对韩进出口总额 14.9 亿美元，占

全市总额的 50.9%。威海可以充分利用这个优势，充分发展对韩经贸物流，由此带动威海市的国际物流发展。

4.2. 威海市发展现代物流的战略举措

4.2.1. 重视交通运输基础设施的建设

物流运输基础设施承担着物流的空间位移。它能否满足按物流的管理要求实现“物”的流动，对物流的发展与运作有重要的作用。因此，建设好交通运输基础设施是实现现代物流发展战略目标的关键之一。

a. 要继续加快综合运输体系建设的步伐

威海建立地级市以来，在拉动内需，加快运输基础设施建设方针的指导下，交通运输有了较快的发展，无论从数量、布局还是能力、技术装备水平都取得了一定的成绩。但是，距经济社会发展的需求仍有很大差距。威海市运输业必须继续保持较高的投资比例，使物流运输基础设施有一个较快的发展，以满足不断增长的“物”的流动的需要。

b. 要和经济布局相适应

物流运输基础设施作为经济社会发展的基础设施，是支持和实现经济布局的重要组成部分。因此，物流运输基础设施的布局一定要和威海市经济布局相协调。

c. 要满足物流运输的要求

物流运输基础设施不仅是实现经济社会活动的必要条件，同时，运输基础设施的活动质量还将直接影响着经济社会活动的状况。这就要求物流运输基础设施不仅要能保证经济社会活动的实现，还应保证这些活动质量良好的实现。

d. 要充分发挥各种运输方式优势

五种运输方式各具特点，适应不同的自然地理环境和不同特点的“物”的流动的需求。因此，在物流基础设施建设中要充分利用各种运输方式的技术经济优势，以最经济有效的实现不同“物”的流动的运输需求。

4.2.2. 加强物流运作基础设施的建设

物流运作基础设施是办理物流管理业务和集中进行物流某些环节作业的场所。它包括物流园区、物流中心、配送中心仓储设施等。正确布局和建设这些措施，对于威海市现代物流的发展有重要作用。

a. 与威海市物流发展需求相适应

为了拉动物流需求，除了加快物流运输基础设施、物流信息基础设施建设之外，亟需建设一批具有专业性的物流运作基础设施，以完成物流的存储、配送、流通加工和各种商务等作业。为了最有效地利用资源，避免投资的浪费，建设的规模和进度要与物流需求的增长相适应。

b. 与服务地的经济结构调整相适应

物流运作设施集中地承担着服务地区物流的运作，地区经济结构及其的产品结构不同，运作基础设施的特点也有所区别。因此，物流运作基础设施的建设规模、设施和装备要适应和满足物流运作的要求。特别是威海市的经济结构正进行战略性的调整，在物流运作设施建设中，认真研究服务地区经济结构的状况及其变化具有重要的意义。

c. 充分利用现有资源

多年来，为了适应威海市经济的发展，威海市各地区、各部门和企业建设了一大批仓库和堆场。因此，在物流运作设施建设中，首先应对原有的设施进行整合和改造，以充分利用这些资源。

d. 要与交通运输基础建设相协调

物流运作基础设施作为大部分物流作业环节的集中办理地，为了实现物流运作全过程的高质量服务，实现物流运作设施与运输设施之间的最短、最通畅的衔接具有重要作用。因此，物流运作设施的布局建设，除了要求物流运输设施的布局和建设与之适应外，它的布局和建设也应与运输布局和建设的进度相协调，以最大限度地提高作业效率和效益。

4.2.3. 推进物流信息化建设

物流信息化是指在物流活动中，通过普遍地应用现代信息技术，深入开发、广泛利用信息资源来推动物流发展的过程。它表现为物流信息的商

品化、物流信息收集的数据化和代码化、物流信息处理的电子化和计算机化、物流信息传递的标准化和实时化以及物流信息存储的数字化等。物流信息化是物流发展的必然要求，是物流向国际化、现代化发展的基础。物流信息化的过程是物流信息技术和应用能力与国际接轨的过程。

威海市物流信息化体系应包括以下几个组成部分：物流信息资源的开发和利用、物流信息网络建设、物流信息技术应用、物流信息化人才队伍建设、物流信息化政策法规和标准。威海市物流信息化建设的战略措施如下：

a. 加快物流信息基础设施的建设

物流信息基础设施是物流信息传递的保证，是实现物流运作信息化，使物流活动得以高效实施和物流服务质量获得提升，从而最大限度地满足用户需求的重要条件。物流信息基础设施包括电信基础设施、计算机设施和网络设施。由于物流信息的传递在整个信息的传递中只占有小的比重，按目前的发展趋势以及增长比例，到 2020 年，信息基础设施的建设是能满足物流信息需求的。因此，信息基础设施建设将按国家信息产业发展的统一布置建设，在此不再单独研究。

b. 发展一批互联网物流服务供应商

为了促进威海市现代物流的快速发展，帮助物流企业将主要资金投入物流主体运营上，减少在基础网络上的投入，在市场运作和协调的基础上，应重点发展一批具有专业化的互联网物流服务供应商，充分组织各类信息资源，为广大物流企业推出具有行业特色的物流信息服务，实现以物流信息服务为纽带，最大限度的为物流企业降低运营成本，提供物流运营环境、资源和实际应用服务。这对于由于资金所限，不能拥有自身信息服务系统的中小物流企业来说尤其具有重要的意义。互联网物流服务供应商在经营上，可根据市场化运作，采取付费运行模式，从有偿服务中获取收益。

c. 加强企业物流信息化建设

企业信息化建设主要是指企业的物流信息管理系统的建设，包括企业物流活动中各种业务流程管理等，以及物流企业作为专业物流服务商为服务对象提供的物流服务设计方案决策支持系统。企业的物流信息管理系统

的建设就是要在物流的各个作业环节和物流活动层次中普遍使用信息化技术，来推动物流活动的高效运作。

在企业物流信息系统建设中，尤其要重视建立物流服务设计方案决策支持系统。物流企业决策支持系统是指在物流管理信息系统的基础之上，根据库存模型、预测模型等管理决策模型，采用运筹学、人工智能等技术，解决半结构化和非结构化问题，实现物流决策支持系统，采集、利用好宏观信息、生产流通及价格信息等，提高企业的市场快速反应能力，提高企业决策的科学性和准确性。数据仓库及其相关技术可以大大提高物流决策过程的效率，改进企业数据分析的质量和灵活性，改善服务质量，增强企业物流决策的可靠性。

d. 加快与物流相关的行政管理部門的信息化进程

物流涉及到工业、商业、交通运输、仓储、信息、工商、国土资源、财政、税务、公安、外经贸、海关、检验以及国家计委、国家经贸委等众多的行业管理、执法和综合经济管理部门。物流信息化的建设和发展，需要政府管理部门的大力支持。积极推进政府管理信息化，将有利于物流信息化的顺利发展。

加快与物流相关的行政管理部門的信息化建设要从两个方面入手。一方面要推动这些行政管理部門的电子政务，全面实现各级政府部门的政务处理电子化。通过推动电子政务，提高自身的办事效率，为物流发展和企业开展物流活动创造条件，加快物流运作效率。另一个方面要推进这些部門的政府上网工程。通过政府上网工程的实施，如威海市海关等部门通过建立电子口岸系统，在网上进行进出口报关通关业务管理，为企业在网上完成报关通关手续提供了便利；税务部门开展的网上申报与缴税等信息化工程，来改革政府管理方式和 workflow，提高办公效率，增强政府与企业、社会的互动与沟通，实现政府信息资源共享，为物流企业发展提供指导和服务，保证物流活动的顺利进行和物流企业的顺畅运作。

为保证物流信息化的顺利实施，威海市政府应尽快制定物流信息化的政策和标准，保证政府部门与企业之间进行的 EDI 及各类数据信息交换过程的标准化转换，更好地支持异构系统互联，以及不同行业 and 不同格式数据之间的相互交换与分享，真正打破物流信息共享瓶颈，实现物流信息

的无障碍交换与传输。

e. 进一步完善金融体系信息化建设

金融信息化不仅是提高自身经营效率的需要,更重要的是全面推进电子商务的前提和基础。为了有利于电子商务的顺利实现,快速有效地完成物流配送服务,威海市金融系统要在威海市一些商业银行已建立起的电话银行、网上银行、企业银行、自助银行、客户服务中心等金融服务的基础上,进一步向社会推出多种新型、便捷的金融服务,开通网上查询、网上支付、网上转帐和网上缴费,全面实现在线金融服务。同时逐步完善网上银行和安全认证系统,与贸易各环节中的各个相关部门、企业在网上实现资金支付和信息交换,形成全国统一的网上支付、结算与清算系统,统一标准,实现各类信用卡的通兑。

f. 加快物流信息化人才的培育

物流信息化人才是物流信息成功之本,对物流信息化的发展速度和质量有着决定性的作用。鉴于威海市目前信息化人才匮乏的情况,威海市要在高校中开设和物流专业中,加强该专业的信息化处理技术课程内容,培养物流的复合型人才。另外要加强在职培训和成人教育,以适应物流发展的需要。

信息化是当今世界经济和社会发展的趋势。威海市是一个发展中国家,而物流正处于初步阶段,物流信息化建设是一个宏大的社会系统工程,具有战略性、长期性、整体性的特点,没有现成的经验可以借鉴。威海市要在物流发展的实践中不断探索物流信息化建设的道路,以保证物流信息化建设的健康。

4.2.4. 加快物流企业群体的建设

为了不断满足日益增长的物流需求,实现威海市现代物流发展的战略目标,加快物流企业的发展已迫在眉睫。

a. 加快国有大型、特大型物流企业的建设步伐

在威海市物流企业群体中,大型国有物流企业应是物流服务的主导力

量。因此，加快威海市大型物流企业的发展，对于实现威海市物流企业跨越式发展有重要作用。以下提出几点建议：

(1) 加快国有大型物流企业的改组改造，建立起有活力的运营机制。鉴于威海市发展物流起步较晚，威海市国有物流企业无论在物流理念、管理水平和管理手段、技术装备还是人才等方面与国内外优强物流企业相比，还存有很大的差距。为了加快国有大型物流企业的尽快成长，应在国有企业改革的总进程中，大力推进国有物流企业的体制和管理创新，继续实行规范的现代企业制度，完善法人治理结构，积极引进竞争机制，建立起有活力的运营机制，保证威海市国有大型物流企业尽快成长为具有国际竞争力的大型物流企业集团和大公司。

(2) 加快资源整合，不断壮大实力。资源是企业发展的动力和基础，是企业赢得竞争优势和壮大实力的必要条件。对于准备切入物流服务的大型国有运输、仓储、货运代理企业来说，已拥有很多资源：资金、土地、仓储设施、物流设备、公司网络、业务网络、客户资源、人力资源、信息资源、管理技术以及无形资产等，都是物流企业可充分利用的资源。因此，国有物流企业的发展应建立在自身现有资源和优势上，通过不断整合，使之有效地利用于提高物流服务能力和服务质量。除了自身资源整合外，还可以通过资产或资本运作方式购买或联盟，整合其他的物流资源和物流业务，从而扩大企业自身的物流资源。此外，根据自身发展需要，还可以与非物流企业整合，从非物流企业的用户市场中获得更多的物流业务资源，通过参股等方式参与到与非物流企业的资源整合，牢固与用户的关系，巩固和扩大在物流市场中占有份额和物流市场资源。

(3) 不断提高管理水平，增强物流企业的核心竞争力。要提高物流企业竞争力和赢得竞争优势，国有大型物流企业要积极强化物流服务理念，采取有力措施，从物流设施、物流管理、物流技术和物流人才等各方面来提升企业的服务质量，如积极规范物流运作模式，引进物流服务的国际质量标准及其保证系统，等等。使它们的物流服务质量尽快和国际物流接轨。同时，积极融入到工商企业的供应链管理体系中，和工商企业结成战略联盟。另外，在经济全球化、一体化的环境下，在全球采购、全球生产、全球销售、全球服务成为全球经济和企业发展的必然趋势下，威海市一部分

生产与流通企业也要在全球范围内实现跨国生产经营，形成自己的跨国供应链管理体系，为生产流通企业提供物流服务的物流企业也将融入到这一供应链管理之中，和生产流通企业一起结盟实现跨国生产经营，共同创造出更大的效益。

(4) 实施“引进来”和“走出去”战略，尽快做强做大。为适应经济全球化和加入世贸组织的新形势，国有大型物流企业要在更大范围、更广领域和更高层次上参与国际经济技术合作和竞争，充分利用国际、国内两个市场，优化资源配置，拓宽发展空间，将“引进来”和“走出去”有机结合。一方面，国有大型物流企业要积极与国外物流企业进行联盟和合资、合作，尽快了解掌握国际上先进的物流理念、管理经验、管理技术和运作方式，并通过合资解决目前威海市国有企业在发展过程中资金短缺的问题。另一方面，国有大型物流企业要加快企业的改组改造，完善企业“走出去”的激励与约束机制，走出国门，到国际市场接受国际企业的挑战，努力成为具有国际影响力的具有中国特色的跨国物流企业。

b. 加快国有中小物流企业的发展

中小型物流企业是承担区域内、专业化物流服务，以及与大型物流企业合作承担某些物流服务和某些物流作业环节服务(运输、仓储、配送、流通加工)的主要力量，是整个物流服务体系的重要组成部分。在实现威海市物流企业跨越式发展的进程中，在加快大型国有物流企业发展的同时，要对中小型物流的发展给予足够的重视。大多数中小型物流企业是由中小型运输企业、仓储企业、货代企业或者生产、流通企业中剥离出来的物流管理单位转化而成。在它们的发展中，同样会遇到大型物流企业发展中遇到的问题，如体制、机制、资源整合、提高管理水平，提高企业竞争力等问题。为了加快中小型物流企业的发展，对国有企业来说，也亟需按照企业改革的进程，改组改制，建立良好的管理机制，通过整合资源，给予必要的扶持以加大投入，增加必要的物流设施与装备，提高服务供应能力。同时，要加强企业管理，加强信息化建设，不断培养人才，不断提高企业竞争力。

c. 鼓励扶持民营物流企业的成长

近几年来，威海市民营物流企业在不断崛起，对于推进威海市物流发展起到了重要的作用，已成为威海市物流服务供应市场的重要组成部分。民营物流企业虽然没有国有物流企业的多种优势，但是以他们灵活的经营机制，不为传统所束缚，具有后发优势。

对民营物流企业的培育要从两个方面着手。一是在民营物流企业的成长过程中，政府部门要积极给予鼓励，充分发挥民营物流企业在促进物流发展，扩大就业和活跃市场等方面的重要作用，同时应放宽对民营资本的市场准入限制，如国际货运代理权，在投融资、土地使用等方面给予公平待遇，促进民营物流企业的健康发展。另一方面，民营物流企业自身也要不断发挥自身优势，提高企业素质，充分发挥经营机制灵活的特长，积极和其他企业结成战略联盟，提升物流服务水平。

d. 采取有力措施，加快中外物流企业的合资合作

随着威海市扩大对外开放和加入 WTO，威海市进出口货物将日益增多，外国企业特别是跨国公司的大量进入，威海市越来越多的企业将实施“走出去”跨国经营战略。这些将导致威海市的国际物流服务规模和范围将日益增加和扩大。同时，威海市的政策的放宽，将有更多的国外物流企业进入威海市。在这种情况下，加强中外物流企业的合作，不仅可为威海市急剧增长的国际物流服务提供保证，促进威海市不断对外扩大开放。同时，还可以引进资金、技术和管理经验，提高和壮大威海市物流企业供应能力和服务质量。中外物流企业的合作，可以有多种形式。一是紧密的合作，建立合资企业，共同经营。也可以合作，互相提供服务。还可以建立联盟关系，使经营网络相互连结，做到优势互补，共同开拓市场。

e. 对物流各作业环节的服务企业进行战略性结构调整

满足威海市物流发展的需求，除了要有数量足够的服务质量良好的物流企业外，还需要有数量足够的、服务质量良好的承接部分物流环节作业的专业服务供应商，如运输企业、仓储企业、装卸搬运企业、配送企业和流通加工企业等等，为物流提供良好的服务。

多年来，威海市现有的上述企业，大都独立地为生产、流通企业提供

互不连结的服务，不管从服务理念上、设施设备上、服务质量上都难以满足物流的要求。如不对这些企业进行战略性的结构调整，同样难以建立起符合要求的物流服务供应体系和实现物流发展的战略目标。为达此目标：

(1) 企业应根据需要进行战略定位。随着科学技术的突飞猛进，全球经济结构调整步伐的加快，新产品的增多和产品生命周期的缩短，以及为了最大限度地提高效率和效益，物流企业出现了专业化经营的趋势，诸如：对于重量小，数量多，发到点多的物品来说，如信函、包裹，则要求方便、快捷的物流服务；对于散装、危险、保鲜的物品，则要求特殊的物流服务。作为物流企业环节的供应商应首先根据物流服务对象进行战略定位，以便集中精力向专业化方向发展，提高服务质量和提高企业的效率和效益。

(2) 对企业结构和管理进行战略性改革与调整。根据企业的战略定位和物流服务及物流环节作业服务要求，为了满足物流服务需求，调整公司结构，改革业务操作流程、改善管理手段、建立相应的服务质量标准及质量保证体制等等，以满足物流服务整体质量的要求。并在这些基础上不断开拓市场，提高效率和效益。

(3) 多渠道融资，对技术装备和设施进行战略性改造。为了适应物流服务要求，企业应按专业化要求，整合资源，改组改造现有设施和装备，如运输车辆、装卸机具和包装设施，在技术上保证专业化物流服务的质要求。

(4) 在系统内进行战略性重组，不断扩大企业规模。随着企业专业化的战略定位，为了实现规模化经营，提高服务水平，减少空驶、空置、等待和虚糜能力，应通过引导和协调，采用兼并、联盟、合作等形式，进行战略性重组，以最大限度地提高服务质量和降低费用，提高企业的效益和效率，保证物流服务整体效益最佳，实现物流发展的战略目标。

在近期发展基础上，再经过十多年的努力，在威海市建立起一个技术先进、管理水平高、以大型国际品牌物流企业为骨干的、大中小结构合理的、专业配套的、能力足够的、服务质量基本达到国际水平的物流企业服务系统，全面实现威海市物流发展战略的目标。

4.2.5. 不断提高认识，扩大物流需求

物流需求是物流发展和建设的前提，扩大物流需求也是能否实现威海市物流发展战略目标的关键。威海市物流需求包括市内生产与流通企业的物流需求、城镇居民消费的物流需求、农村生产与消费中的物流需求以及跨国公司物流需求等。从目前威海市现有的物流需求来看，跨国公司表现得最为强烈。城乡居民的物流需求将随着威海市全面建设小康社会，居民收入水平的不断提高，消费需求的逐步增加将逐渐增大。关于威海市农村的物流需求，随着威海市农业产业化进程加快，消费水平的提高，威海市广大农村将会出现越来越大的物流需求，也将成为今后甚至更远的未来扩大物流需求的重点。威海市的生产与流通企业，由于受传统体制的影响，虽然在目前表现出来的物流需求还不大，但是从未来威海市经济发展的趋势和经济结构的调整变化来看，这将是一块潜在需求很大并且可以大力开发的需求群体，是整个物流需求市场的重心。扩大生产与流通企业的物流需求，将成为威海市物流在发展初期一个急需解决的重要问题，这也将成为近期扩大需求建设的一个重点。从社会意义的角度考虑，扩大生产与流通企业的物流需求对整个社会的发展意义深刻。

a. 加快扩大生产与流通企业的物流需求

扩大生产和流通企业物流需求主要从以下几方面着手：

(1) 加强政府的引导、组织与协调。加强生产和流通企业物流管理是一项复杂的工作，特别对于国有生产和流通企业来说，没有政府的组织协调将更难以推行。因此，政府应指定专门的机构，结合国有生产和流通企业改革的部署，制定出优化生产和流通企业物流管理的工作方针，提出推进加强生产和流通企业物流管理的任务要求、目标以及实施的措施。

(2) 加强供应链管理，提高生产与流通企业的市场竞争力。供应链管理利用现代信息技术，通过改造和集成业务流程，与供应商以及客户结成协同的业务伙伴联盟，以企业与企业间的有效合作，建立起一种低成本、高效率、响应性好、更具敏捷的企业经营机制，从而产生一种超常的竞争优势，使企业在复杂的市场环境下立于不败之地。供应链管理是二十一世纪企业的核心竞争力和重要组成部分。供应链管理把物流与企业全部活动

作为一个统一的过程来管理，通过综合从供应链到消费者的供应链运作，使物流达到最优化。物流贯穿于整个供应链，企业通过与供应链中上下游企业的整合，形成先进的物流系统。对于威海市生产与流通企业来说，供应链管理关系已成为企业生存和发展的关键。这就要求生产和流通企业，要以加强供应链管理为基础和出发点，建立起敏捷而高效的物流管理，实施业务流程再造，包括整合企业内部从原材料采购和供应、生产制造、运输、库存、分销、零售以及服务的各个环节，将企业内部的业务流程同业务伙伴的业务流程有机地连接在一起，共享有关信息，提高业务运作决策的准确性与快速性，共同参与市场竞争，从而突出核心主营业务，为实现物流外包奠定基础。

(3) 加快生产与流通企业物流外包的步伐。扩大生产和流通企业物流外包，是提高生产流通企业竞争力的重要途径。为了加快物流企业外包，首先要提高认识，让生产和流通企业切实感受物流业务外包的好处：不仅降低了生产和流通企业的物流成本，同时还有助于生产和流通企业核心业务的强化，并通过外包物流，改善和提高物流服务水平和质量。生产和流通企业应努力把优化物流管理与企业内部改革紧密结合，将分散的物流管理重新整合，实施业务流程再造，设立专门的物流管理机构，对供、产、销物流活动实施全过程、全方位的管理，逐步向物流外包转化。物流企业也应不断提高服务供应能力和服务水平，与生产和流通企业物流外包紧密结合起来，共同推动和促进生产和流通企业的物流外包，扩大生产和流通企业物流需求。

b. 进一步拓展城镇居民的物流需求

改革开放二十多年，威海市城镇居民的生活已发生了翻天覆地的变化。城镇居民的消费正在发生深刻而重要的变革，消费需求在逐步转型，消费观念正在发生改变。从消费需求看，城镇居民的消费需求正在从以基本生活品消费为主要特征的温饱型消费向以服务消费为主要特征的小康型、富裕型消费转变。休闲、保健等相关产品的消费成为新热点。从消费观念看，开始从传统的量入为出型消费向适度超前型消费转变。信贷消费正逐步成为时尚。对于威海市城镇居民来说，目前已具有了一定的物流需求基础，问题关键是如何进一步扩大物流需求，实现从低品质的物流需求

向高品质的物流需求的转化,这也是威海市城镇居民在生活总体进入小康之后,对商品的消费需求,必然会从追求数量增长为主转向品质与服务提高为主。为进一步扩大城镇居民的物流需求:

(1) 加快发展各种新兴的商业业态和便民服务。威海市目前城镇居民消费品的流通已经具有了许多流通方式和经营形式,如连锁、超市、便民店等,正在成为完成商品到城镇居民消费的最终桥梁,这些有利于扩大城镇居民消费需求的各种新兴业态的实现,需要及时的物流服务,从而扩大着物流需求。

(2) 加快城镇末端物流配送。城镇末端物流配送是指将商品消费品直接送到居民手中、居民可以不出家门就能直接获得消费品的一种物流服务。随着威海市经济的不断发展,城市化进程的不断推进,人民生活水平的日益提高,在威海市城镇出现了越来越多的居民住宅小区,社区中的居民成为威海市近年来出现的一个新的消费需求群体。为了满足这部分新的需求对象及其特殊性,要加快建设城镇末端物流配送体系,立足于网络普及率不高、电子商务信用、结算体系不健全的现实,以通过上网、打电话、访问服务站等多种订购方式,拓展市场空间,来提供具有城市特色的物流配送服务,拓展城市物流需求空间。

c. 继续研究跨国企业物流需求的变化

跨国公司的物流需求一直是物流服务的大买家。对于他们来说,专业化的物流服务一直是他们的需求。他们所要求的中国物流能够尽快提升服务服务的能力和质量,以尽快实现和他们生产与经营的对接。因此,要不断研究跨国公司物流需求的新特点,及时提供优质的物流服务,是威海市物流发展中的重要问题。

随着物流需求的不断扩大,威海市物流供应系统的发展,必然使威海市物流的发展进入一个良性循环,在未来虽然扩大物流需求有可能不再是关键的因素,但是为了使威海市的经济有一个良好的运行质量,不断提高效益和效率以获取更大的竞争力,不断研究国内外经济态势、科技进步、生产与流通企业管理理念、方式的变化,以及由此引起的物流需求的新特点,及时调整物流系统建设的内容,最大限度地满足日益增长的、各具特点的物流需求,对于实现威海市现代物流发展的战略目标有积极的意义。

5.结论

现代物流是蕴藏着用之不竭，取之不尽的利润资源和巨大商机的一个新兴产业。现代物流与城市自身优势有机有效结合，将促进实行的经济发展。大力发展实行物流网络，加快发展现代物流，是顺应当今世界和我国经济发展的潮流，实现城市长远发展目标的战略选择。城市要实现跨越式发展，提高综合竞争力，就必须加速发展现代物流。

6.致谢

时光匆匆而过，在北京交通大学的学习即将结束之际，回顾三年的工作和学习生活，有许多的收获，更有许多的感激存于内心深处。

首先感谢我的导师李文兴教授。在学业上，李文兴教授以其广博的知识、敏锐的学术洞察力给予我开拓性的指点；在工作和生活中，李文兴教授更是言传身教，将“做人、做事、做学问”的道理展现给我，使我明白为人处事的道理，这将使我终生受益；在本文的写作过程中，更是离不开李文兴教授的悉心指导，无论是论文的选题、资料的收集，还是论文初稿的修改再到定稿，处处都得到李老师循循善诱的教诲和不遗余力的帮助。

同时，威海市市委在本文的资料收集给予了莫大的帮助，王燕老师为论文提出宝贵建议，在此一并致以衷心的感谢！

7.参考文献

- [1]郝寿义 倪鹏飞,中国城市竞争力研究—以若干城市为例,《经济科学》,1998.3
- [2]汪鸣 冯浩,我国物流业发展政策研究,中国计划出版社。2002, P22
- [3]苏东水,产业经济学,高等教育出版社。2000, p237
- [4]迈克尔.波特,竞争优势,华夏出版社,1997
- [5]迈克尔.波特,竞争战略,华夏出版社,1997
- [6]饶会林,城市经济学,东北财经大学出版社,1999
- [7]朱丽萌 刘镇,区域经济理论与战略,江西人民出版社。2001
- [8]金真 唐浩,现代物流—新的经济增长点,中国物资出版社。2002
- [9]宋华 胡左浩,现代物流与供应链管理,经济管理出版社。2000
- [10]骆温平,第三方物流理论、操作与案例,上海社会科学院出版社。2001
- [11]Martin Christopher, Logistics and Supply Chain Management-Strategies for Reducing Costs and Improving Service, Financial Times/Pitman Publishing, 1994
- [12] Donald J. Bowersox David J. Closs Omar K. Helfferich, Logistics management-A System Integration of Physical Distribution, Manufacturing Support and Materials Procurement (3rd Edition), Macmillan Publishing Company, 1986
- [13]威海市十三届人大四次会议,威海市国民经济和社会发展第十个五年计划纲要, 2001.3
- [14]威海市统计局,威海统计年鉴, 1991-2003
- [15]威海市统计局,威海市2002年国民经济和社会发展统计公报, 2003
- [16]杨憬 张仁颐,关于发展我国现代物流业的思考,《上海交通大学学

报》，2000.8

[17] 姜耀中，推进现代物流业发展 提高城市综合竞争力，《上海综合经济》，2002.12

[18] 漆莉莉，我国的物流业与城市化发展，《中国物流与采购》，2002.7

[19] 王淑云，陈良猷，北美的物流战略及其对中国的启示，《北京航空航天大学学报》，2003.1

[20] 戴定一 贺登才，发展我国现代物流产业的相关政策建议，《物流技术与应用》，2003.1

[21] 张耀平译，21 世纪初美英澳运输与物流战略，人民交通出版社。2001

[22] 黄福华，面向中小生产企业的第三方物流，《中国物资流通》，2001.3

[23] 高扬，我国物流服务业应对全球竞争的发展战略，《安庆师范学院学报》2002.4

8. 攻读学位期间所发表的论文

浅谈企业内部控制，计划与市场，2002.10