



美国物流业见闻与思考：协调发展“大物流”

2005年01月13日

美国物流的有关情况

（一）美国交通运输管理体制

美国联邦运输部是全国交通运输行政管理机关，统筹各种运输方式的管理，下设高速公路管理局、车辆安全管理局、高速公路安全局、公共交通局、铁路运输管理局、航空运输管理局、海洋运输局、水路运输公司（非赢利组织）、研究与特殊项目局和统计局。联邦运输部在各州设有代表处，保证监督运输部政策的贯彻实施。

从上世纪80年代开始，美国政府逐步放宽对公路、铁路、航空、航海等运输市场的管制，取消了运输公司在市场准入、经营路线、联合承运、合同运输、运输费率、运输代理等多方面的审批与限制，提出建设一个世界上最安全、方便和经济有效的物流运输系统。通过制订一系列政策法规，为确立美国物流在世界上的领先地位提供了适宜的政策环境。

美国政府对运输市场放松管制，并不是撒手不管，而是将重点从经济职能管理转向生产安全管理。从1996年以来，大型死亡事故减少41%，等于挽救了14000条性命。

（二）美国高速公路的建设与管理

目前，全美公路总里程约650万公里，其中高速公路近9万公里，占世界高速公路总里程的一半，连接了所有5万人以上的城镇。任何一个地区，甚至是相当偏僻的山区，都可以方便地利用高速公路实现出行目的。美国的高速公路网络在上个世纪后半期完成后，其高速公路总里程并没有太大的变化。但只要有需要，他们就会对原有高速公路加宽改造或新建。

美国的高速公路建设，有一套评估论证、规划立项、投融资以及维护管理的机制。高速公路建设资金投入的比例为州政府19.6%，地方县市77.4%，联邦政府3%，平时维护费用主要由州政府负责。

美国高速公路91.2%是个人车辆使用，美国家庭用在车辆和交通方面的费用，约占其总收入的18—19%。美国的高速公路几乎看不到收费站，个别收费的桥涵，使用电子扫描系统，并不影响车辆正常行驶。公路养建资金的来源主要有三块：一是燃油税，这是美国公路养建资金的主要来源，一加仑约18.4美分；二是由民间资本投资兴建的独立桥梁、道路和隧道，这些项目一般通过收取通行费直接回收投资；三是针对货运卡车公司按照其完成的周转量收取的高速公路使用费。

（三）美国第三方物流发展的特点

近20年来，美国的第三方物流发展很快。市场规模由1996年的308亿美元上升到2002年的650亿美元，但仍只占物流服务费支出690亿美元的9.3%，增长潜力巨大。根据最近的抽样调查，在过去两年里，第三方物流企业的客户物流成本平均下降了11.8%，物流资产下降了24.6%，订货周期从7.1天下降到3.9天，库存总量下降了8.2%。表明美国第三方物流的作用已从单纯的降低客户物流成本转变为多方面提升客户价值。美国的第三方物流已从提供运输、仓储等功能性服务向提供咨询、信息和管理服务延伸，致力于为客户提供一体化解决方案，与客户结成双赢的战略合作伙伴关系。

在综合物流服务发展的同时，一些功能性物流服务提供商也在市场细分中培育自身的核心竞争力，逐步形成了综合的第三方物流服务商、专业的运输、仓储服务商和区域性配送服务商分工合作的产业形态。客户可以选择功能性物流服务商，也可以通过第三方物流服务商来整合功能性服务商、提供一体化物流解决方案。这样，专业性和综合性物流服务提供商，在竞争中发挥各自优势，可以满足各种用户的不同需求。

思考与建议

（一）构筑我国大交通、大物流网络

我国与美国相比，国土面积不相上下，但高速公路和铁路分别相当于美国的三分之一和五分之一，路网密度相距甚远。有资料显示，完成相同的货运量，铁路占地仅为公路的八分之一，运输能耗约为公路的七分之一，铁路在美国货物运输中仍然发挥着重要作用。美国拥有铁路全长约40万公里，占世界铁路总长的35%左右，其货运量约占美国社会总货运量的三分之一。我国铁路建设虽然发展很快，铁路设施常年超负荷运行，但铁路货物周转量占全社会的比重逐年下降，60%左右的运输需求得不到满足。我国公路建设的速度不能说不快，但有的地方拥堵严重，也有的地方利用不足，存在重复建设、低层次开发的现象。线路与结点配套不好、各种运输方式衔接不够、区域布局不尽合理、交通运输基础设施和经济发展需要不相一致等问题。如何按照物流发展的客观要求，构筑我国大交通、大物流网络，实现区域和区域之间、线路和结点之间、各种运输方式之间的协调、可持续发展，是我国交通、物流基础设施建设需要解决的重大战略问题。

（二）加快我国运输行政管理体制改革

构筑大交通、大物流网络，必须构建相应的管理体制。从我国现行体制来看，存在纵向部门分割、横向地区封锁的问题。近年来出现的运输紧张状况，同这种分散的管理体制不无关系。我国对铁路、公路、水运、航空和管道运输的行政管理分属不同部门，各自为政，难以统筹规划。要解决经济发展与资源短缺的矛盾，实现可持续发展，必须打破部门分割的管理体制。随着改革的深入，交通部和民航总局已经不再直接管理企业，铁道部改革也在加紧进行，设立统一的交通运输行政管理条件的条件日渐成熟。从横向来看，经济区划与行政区划不尽相同，地方政府在规划制定、设施建设、运输管理等方面更多地考虑本地经济利益，争相提出建立区域性甚至国际性物流中心的设想。在具体操作层面，不同程度推行“地方保护主义”，是当前我国物流发展的严重障碍。为此，要按照全国物流发展和经济区域的需要，强化大交通、大物流管理。

（三）积极推进养路费到燃油税的转变

公路收费站点太多，再加上屡禁不绝的“乱收费”，是影响我国物流发展的突出问题。如何逐步减少直至取消收费站点，杜绝在公路上直接的收费行为，推行燃油税改革是一个可行的办法。但这项改革一直没有正式实施。从表面看，燃油税迟迟不能出台的主要原因是油价问题，但其中的关键是各利益主体之间博弈所带来的平衡与再分配问题。既有负担主体，比如农民、渔民、生产等其他消费者怎么补偿，更涉及到中央和地方、交通系统和税务系统以及其他的投资主体的利益均衡，管理主体的问题是决定性因素。

从养路费到燃油税的转变，涉及到众多利益主体，实行起来有相当的难度，但好处是显而易见的，可以借鉴一些发达国家的经验，结合我国实际情况来确定。

（四）发展多样化的第三方物流企业

第三方物流是现代物流的发展方向，但第三方物流怎样发展，我国的一些企业还存在一定片面性。无论什么样的物流企业，甚至生产企业和流通企业，都想通过原有业务功能的延伸来扩大自己的“地盘”，都想朝着综合物流服务的方向发展。固然，我们需要能够提供一体化服务的第三方物流提供商，但现有的仓储、运输和其他物流相关企业不可能，也没有必要全部朝这个方向转化。其结果必然导致企业的商业模式类同、市场定位宽泛，在同一个市场上打价格战、搞恶性竞争。因此，一方面讲生产和流通企业不愿意剥离、外包、释放物流需求，物流市场需求不足；另一方面，现有的物流企业也在向“小而全”“大而全”的方向发展，并不能满足客户的专业化需要。

客户的物流需求是多样化的，第三方物流企业也不能是一个模式。从美国的现状来看，第三方物流市场规模还不足10%，也就是说目前还有90%以上的物流需求没有采取第三方的模式。从我国物流发展的现状来看，既需要能够提供一体化服务的综合物流集成商，也需要专而精的功能性服务提供商。各类物流企业应该根据市场需要和自身特长，扬长避短、细分市场、明确定位，做专做精自己的核心业务。这样，每一个企业都是整个供应链不可缺少的一“环”，才能够从总体上形成分工合作的物流服务体系。

来源:经济参考报 作者:中国物流与采购联合会秘书长 贺登才