



甘肃物流
GANSU LOGISTICS 专业·知识·交流·服务 www.gansuwuliu.cn

甘肃物流

GANSU LOGISTICS 专业·知识·交流·服务

2014.02月版 总第18期 《甘肃物流》编辑部



兰新高铁 带动大西北

兰州市七里河区：
“六大板块”助力经济发展

快递竞争日趋激烈企业争夺
快件蛋糕“空战”打响

绿色物流的产生背景及发展对策初探

Justice

坚守 公平正义 的共同信念

崇尚自由、平等，市场经济才有源源不断的内生动力；追求公正、法治，社会生活才有崇德向善的道德风尚。

当今中国，取得了举世瞩目的成就，也面临着更高层次的挑战。经济发展起来以后，社会领域的利益纠葛、无序竞争、行为失范等问题日益凸显；物质生活逐渐丰盈，人们的权利意识水涨船高，对公平正义有新的诉求。这就是为什么我们在培育和践行社会主义核心价值观过程中，如此强调社会层面的价值共识，将“倡导自由、平等、公正、法治”，作为社会的共同价值取向。

细数改革面临的硬骨头，多数都与人们的“公平焦虑”有关。教育公平、医疗改革屡屡拨动心弦，诉说着人们真诚向往平等的发展机会；收入差距、身份歧视动辄引发关注，折射出人们满心渴望公正的社会环境；司法案件频频成为舆论热点，反映着人们热切期盼法治政府和司法公正。发展起来以后，多元思想不断交流交锋交融，越是众声喧哗，越要坚守公平正义的共同信念，用自由、平等、公正、法治的价值取向引领思潮、凝聚共识、整合社会。

一个社会的核心价值，决定着这个社会的行为准则和努力方向。市场经济本就崇尚身份平等和规则公平，现代社会更以公正和法治为价值核心。如果公平的阳光变得晦暗、正义的

空气逐渐稀薄，市场经济就可能异化为茹毛饮血的霍布斯丛林，现代社会可能陷入你争我斗的零和游戏，社会主义本质就难以彰显和体现。相反，当机会的大门向所有人敞开，每个人都享有人生出彩的机会，社会信任才会蓬勃生长，公民美德才会蔚为风尚，个体的绚丽人生才能绘入中国梦的美好图景。

在全面深化改革的语境中追求社会公平正义，不仅需要价值共识的弘扬，更需要利益格局的调整、制度文明的建设。十八大提出“逐步建立以权利公平、机会公平、规则公平为主要内容的社会公平保障体系”，三中全会强调“紧紧围绕更好保障和改善民生、促进社会公平正义深化社会体制改革”，这是全面深化改革的重要目标，更是社会主义核心价值观的内在要求。拿出逢山开路、遇水架桥的改革勇气，突破利益固化的藩篱，消除体制机制的积弊，才能为公平正义的价值生长创造更好的制度土壤。

社会主义市场经济的持续繁荣，有赖于释放社会活力、激扬内生动力。当自由、平等、公正、法治成为共同追求，当公平正义的阳光洒向每个角落，社会活力才会竞相迸发，内生动力才会充分涌流，改革发展和民族复兴才能获得用之不竭的精神源泉。

目录CONTENT

I NFORMATION 行业资讯

- 4 甘肃多举措促进外贸发展
- 6 甘肃省首个“云计算”项目签约
- 7 甘肃首家保税物流中心落户武威
- 7 甘肃“土特产”入驻淘宝政府给店主发“红包”
- 8 兰州国际港务区建设方案出炉
- 8 兰新高铁带动大西北融入新丝绸之路经济带
- 10 重庆港口连通欧亚大通道
- 12 兰州市七里河区：“六大板块”助力经济发展
- 15 第三方煤炭物流迎来发展机遇
- 17 宁夏各市实现快递车辆通行优惠政策全覆盖
- 17 唐山海关：通关无纸化改革为企业减负增收



P9

C ompany 企业风采

- 18 争做陇上物流龙头创造财富回馈社会



P18

L ogistics 物流园地

- 20 从采购开始优化你的供应链
- 23 快递竞争日趋激烈企业争夺快件蛋糕“空战”打响
- 26 何墨池：解读2014中国高效物流
- 28 为承诺买单海尔服务升级引领行业新标准
- 30 张鹏飞：虹迪有颗“大心脏”
- 32 高速唯一入口难支撑物流需求
- 34 放眼物流配送业跨越发展 创新智能POS移动应用
- 37 物流费用偏高症结究竟何在？



P23

A cademic 学术纵横

- 39 第三方物流——企业互动协作关系
- 44 绿色物流的产生背景及发展对策初探

P olicy 政策法规

- 47 全国物流园区发展规划

L ogistics 读者文萃

- 52 请把握当下
- 53 对时间的思考
- 54 心灵是一棵会开花的树



P53

封三 甘肃省物流协会举行新年联谊会 甘肃省物流协会成功召开二届三次理事会

甘肃物流

GANSU LOGISTICS 专业·服务·交流·创新

征稿启事

《甘肃物流》设有六个基本栏目。根据栏目内容，提出以下征稿：

- 一、欢迎撰写以物流产业为主要内容的理论探讨、学术争鸣，调查报告，政策性、经验型、成就性、动态性的理论阐述、政策讲解、经验总结和新闻报道。
- 二、来稿除文艺作品外，经验总结、新闻报道文稿一律要求真实性。
- 三、来稿一律不退，并注明真是姓名、工作单位、通讯地址、电话和邮政编码。稿件一旦刊用，即付稿酬。
- 四、来稿请寄：甘肃省兰州市庆阳路348号世纪广场A座1503室《甘肃物流》编辑部

顾问：

刘永富 国务院扶贫开发领导小组办公室副主任、党组书记
原甘肃省常委、常务副省长
甘肃省物流协会名誉会长

编委会主任：

田振玺 甘肃省物流协会会长

编委会成员（按姓氏笔画排序）：

王勇谦 王 炜 牛惠民 方斌国 田振玺
刘荣国 江福明 张辉珍 张方明 张琇灵
张黎明 李晋鲁 李 玲 吴 铭 岳建武
杨林海 高平均 徐强武 韩耀强 颜海滨
戴生廷

总编辑：王勇谦

执行总编：丁 亮

编辑部主任：阚 永 聂志宏

编辑部副主任：韩耀强 徐强武

主管：甘肃省商务厅

主办：甘肃省物流协会

协会地址：兰州市庆阳路348号世纪广场
A座1503室

邮编：730030

电话：0931-8441862

传真：0931-8441629

邮箱：gsswlxh@126.com

网址：www.gansuwuliu.cn

准印证号：G01-0071

设计制作：兰州尚印数码科技有限公司

出版日期：2014年2月20日

如有装订、印刷质量问题
请直接与印刷厂联系调换
(0931-8416962)

甘肃多举措 促进外贸发展

施裕华

2013年,甘肃省商务厅、兰州海关、省国税局、省出入境检验检疫局等部门发挥省级外贸协调机制,紧紧围绕甘肃省委、省政府中心工作,推进了甘肃对外开放和外贸增长。2013年甘肃省外贸进出口总值达102.8亿美元,首次突破百亿美元大关,2003年至2013的十年来,甘肃省外贸从13亿美元增长到102.8亿美元,进出口总额翻了近三番,年均增速近23%。2013年甘肃省进出口商品种类有3334种,较2003年增加2084种,增长了1.67倍,商品种类更加丰富。

进口方面,矿产品一直主导甘肃外贸进口,2013年矿产品进口43.3亿美元,同比增长35.9%,较2003年增长23.2倍。矿产品进口值占甘肃省进口总值的比重由2003年的42.7%上升到77.3%,提高了34.6个百分点。

出口方面,2013年出口46.8亿美元,同比增长30.9%,是2003年出口额的5倍多。在进出口值激增的同时,出口商品日益多元化,初级产品出口值明显下降,机电产品等附加值较高产品的出口不断增多。2013年机电产品出口13.9亿美元,增长28.9%,占该省出口额的29.7%,占比较2003年的8.1%提高21.6个百分点;纺织品及服装由10.2%提高到14.9%;贱金属及其制品出口4.6亿美元,同比下降11%;在出口份额中的比重由2003年的60%下降到9.8%;农产品(行情股吧 买卖点)占比由7.9%下降到6.7%。



从2010年,甘肃提出“抓大、促小、育新”的外贸发展战略,在积极外贸政策的促进下进出口出现恢复性增长,增速高达91.3%,2013年在外贸滑坡的背景下,为了解决甘肃产品结构单一,以资源型产品为主,受国际市场的影响波动大的不利因素,增加了“引强”,形成了“抓大、促小、育新、引强”的发展战略,出台甘肃《关于贯彻落实国务院促进进出口稳增长调结构若干意见的实施意见》。

甘肃省商务厅以优化结构,力争实现外贸新突破上,坚持为企业排忧解难,以巩固和提高特色产品在国际市场的地位和份额为目标,以巩固和发展甘肃省以外贸骨干为主的企业向外贸实体化转型为抓手。

兰州海关“简化两项手续”,即进一步简化加工贸易内销便利手续,支持加工贸易企业更好地利用国际国内两个市场;简化审批环节,提高内部办理效率,进出口货物海关平均作业时间保持在4小时和2小时以内,未查验报关单、区域通关报关单当日



放行率达到95%以上。还深入推进通关业务改革,不断提升通关便利化水平,为外贸企业提供良好服务。据统计,2013年兰州海关全年监管货运量达420.7万吨,比上年增长30.6%;监管进出境航班689架次,同比增长216%;监管出入境人员9.6万人次,同比增长208%。同时,积极支持甘肃省加工贸易发展,2013年完成加工贸易备案手册113本,同比增长70%,备案总值14.2亿美元,同比增长146%。

甘肃省出入境检验检疫局进一步实施24小时预约检验和“5+2”工作模式,做到随到随报、随报随放。截止免收检验检疫费惠及甘肃省进出口企业270多家。

甘肃省商务厅提出用新的理念、新的眼光、新的思维,重新审视发展观念和思维。用管用、

管事的长效机制解决长期制约的因素,制定“3341”工程瞄准四大产业方向,把培育壮大战略新兴产业、特色优势产业、富民多元产业、区域首位产业,作为促进外贸工作齐头并进。

2013年甘肃省有进出口实绩的企业575家,较2003年增加340家,企业数量翻了1番多;2013年甘肃省民营企业由2003年的145家增加到521家,增长2.6倍。特别是民营企业的发展引人注目,主导甘肃外贸出口,成为甘肃省外贸发展的中坚力量。2013年民营企业进出口46.9亿美元,同比增长26%,进出口总额是2003年的54倍,年均增速达49%。民营企业进出口占该省对外贸易额的45.6%,较2003年的6.7%提高38.9个百分点。民营企业占了甘肃省外贸的半壁江山,并且成为重要的增长极。多种经济成分的大外贸、新贸易方式促进进出口贸易快速发展。2013年甘肃省进出口涉及国家和地区181个,较2003年的137个增加44个,其中对66个国家和地区进出口总值超过1000万美元,国际市场不断拓展。



甘肃省首个“云计算”项目签约

麦 罡

1月13日上午，白银市人民政府与上海数云投资管理有限公司在兰州举行了《数云白银云计算产业园建设协议》签约仪式。为了贯彻落实甘肃省实施的开放带动战略，进一步创新招商方式，加大引资力度，通过走出去精准招商，提升招大商、大招商有效方式，2013年8月，省商务厅与上海数云投资管理有限公司签署了“云计算园区建设战略合作协议”，促进了我省引进“云计算”项目的合作进程。

根据协议，上海数云投资管理有限公司将在白银国家高新区建设IDC数据中心、研发中心、呼叫中心等项目，投资总额10亿元人民币，其中，固定资产投资8亿元以上。项目是白银市人民政府与上海数云投资管理有限公司在互惠互利的基础上，精诚合作、携手共赢的重大项目，项目的启动实施，必将对促进和带动白银市信息服务产业乃至白银经济社会的进步和发展产生积极、深远的影响。

上海数云公司作为一家长期在云计算、大数据、园区经济发展和智慧城市建设方面具有丰富经验的企业，致力于云计算和大数据的技术能力和实际经验，对基于分布式关系数据库和并行BI的研究和开发能力，得到了业内广泛的认可。省商务厅多次积极向省内推荐，组织企业在省内考察选址，最终白银市人民政府已优惠条件吸引了上海数云投资管理有限公司投资，签署了协议书和备忘录，项目落地标志着双方的合作进入了实质性的工作阶段，也将为白银园区所在地的产业结构升级调整、经济建设的发展进步和智慧城市的规划建设方面提供建设性和



意见和实际的服务，同时项目也能带动整个西部的云计算产业，打造出甘肃云计算示范基地和智慧城市的头脑基地。

上海数云投资企业负责人表示，项目实施得到了甘肃省商务厅、省工信委的大力支持，被列入甘肃招商引资重点项目积极推动，白银市委、市政府经过多次考察协商，决定在白银市投资建设云计算产业园。建设云计算产业园，通过项目实施，推进，希望能为甘肃打造新丝绸之路经济带黄金段，提供大量数据的采集、存储、处理、分析和应用的支持，通过信息技术也能为商贸、物流、能源的发展提供服务支持。希望利用项目更好为白银、甘肃乃至整个西部提供数据和智慧城市方面的解决方案和服务，同时也愿意与甘肃同行一起加强资源共享，科学利用，推进“数云白银云计算产业园”发挥更大效益。

甘肃首家保税物流中心 落户武威

海鹏飞



3月3日，甘肃省武威市召开新闻通气会，向社会各界推介武威保税物流中心。

据介绍，武威保税物流中心以“丝绸之路经济带”国际物流枢纽为发展定位，是国家在甘肃省批准设立的第一个海关特殊监管区域，具有保税仓储、转口贸易、入园退税、国际配送、国际采购服务、集装箱服务、简单加工及附加值服务等功能，享有境内关外、出口退税、交易免税、进口保税、外汇优惠、保税等特殊政策。

武威保税物流中心位于凉州区黄羊工业园满家滩，依托国铁宁夏干塘至甘肃武威南二线园墩车站进行建设。一期占地面积734亩，投资2.79亿元，主要建设内容有5.17万平方米仓库，0.41万平方米综合服务楼，10.2万平方米堆场，以及智能化卡口、检验场地等海关监管设施。二期工程规划面积6平方公里，将在武威保税物流中心的基础上，建设进出口加工基地和保税园区，适时开通武威到中亚、俄罗斯、欧洲的“中欧快运”定期班列，打造武威国际现代物流园区。远期规划建设50万平方米的智慧型功能新城。

“6月营业额达到5000元就有200元奖励，每月最高可发5000元‘红包’。”经营甘肃“土特产”的小店主周鑫被深深地吸引，他告诉记者，自己的实体店马上就要推出网店全国发货了。

近日，记者从甘肃省商务厅了解到，甘肃省商务厅出台关于淘宝网“特色中国—甘肃馆”建设的指导意见，凡申请入馆企业（店铺）经特色甘肃馆筹建领导小组审核确认，通过3个月运营考核后，给予3000元入馆补贴。

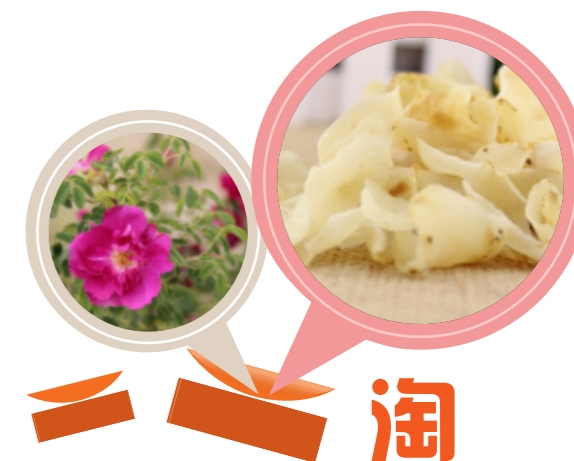
商务厅与淘宝网联手打造，由政府、淘宝网、运营商三方合作共建的项目是今年甘肃省电子商务工作的重点项目。

该工作人员称，这个项目旨在借助淘宝网的平台优势，拓宽销售渠道，形成品牌、规模和集群效应，共同推进甘肃特色特产网上销售，提升甘肃特色产品和旅游资源知名度。

此间政策指出，甘肃省商务厅明确加大培训工作的支持力度，凡入馆企业还要通过业务培训，由甘肃光明顶公司和甘肃华企联线公司承担培训工

甘肃“土特产”入驻淘宝 政府给店主发“红包”

郭翔宇



甘肃省位于中国版图中心，拥有丰富的“土特产”。“苦水玫瑰”、“岷归”、“兰州百合”等都是深受外地来客喜爱的物产。然而“酒香也怕巷子深”，由于宣传力度不够、商务流通不够便捷等因素，甘肃“土特产”常有“处在深闺无人知”的尴尬。

“以奖代补，推动甘肃省电子商务快速发展。”甘肃省商务厅一位工作人员说，甘肃省商

作和费用，并联合金融机构对销售情况好的店铺给予金融支持。

同时，官方还要求各州市商务部门要积极做好甘肃馆建设及入馆企业扶持政策的宣传和落实，依托政府扶持的当地电子商务重点联系企业组织当地淘宝店铺入驻“特色中国—甘肃馆”线上馆，鼓励未开店企业积极开店。

兰州国际港务区 建设方案出炉

张楚乔

从省商务厅获悉，备受关注的兰州国际港务区建设工作方案日前正式出炉。根据方案，我省将努力把兰州国际港务区建设成为“丝绸之路经济带”上的国际贸易枢纽港、对外开放合作平台以及连接中亚、西亚和欧洲市场的综合物流中心。

兰州国际港务区以兰州铁路货运中心站、兰州铁路集装箱中心站、兰州公路集装箱中心站和兰州保税物流中心为依托，规划面积65平方公里。一期开发建设30平方公里，分西固区东川和河口南两个组团。东川组团启动建设铁路货运中心站、铁路集装箱中心站、公路集装箱中心站、保税物流中心和公共服务中心等5个重点项目及配套基础设施，大力发展港务经济；河口南组团以新城工业园为基础，发展以特种纤维为重点的新材料产业和钢材、木材、煤炭等大型物资集散基地及物流信息中心，建成综合性现代物流产业园。二期开发建设35平方公里，建成以西固区青石台、扎马台和河口为主体的生产加工区，大力发展生产加工工业，打造西北重要的战略性新兴产业基地。

通过兰州国际港务区建设运营，兰州市将充分发挥其保税物流及口岸功能，加速物流、资金流、信息流汇聚，建立高效、便捷、顺畅的国际铁路运输体系，为我省及西南、中东部地区贸易物资提供口岸直通通道，向西通过阿拉山口、霍尔果斯等边境口岸辐射中亚、西亚和东欧地区，向东通过青岛、连云港、上海、深圳等沿海口岸连通海内外。

为加快兰州国际港务区建设，目前兰州市已设立了兰州国际港务区管理机构，编制完成了兰州国际港务区可行性研究报告、环境影响评价报告等。同时，为给国际港务区搭建支撑平台，还将启动建设兰州铁路货运中心站、兰州铁路集装箱中心站、兰州公路集装箱中心站等重大项目，启动建设港务区内主干道和次干道以及配套管网、给排水、电力等工程建设，加大基础设施配套建设。



兰新高铁带动大西北 融入新丝绸之路经济带

于蓝



据兰州铁路局介绍，初步预计到今年年底，兰州至乌鲁木齐的兰新第二双线将全线开通运营，这条长1700多公里的高速铁路将会使两地旅行时间由原来的20小时缩短至8小时。

2009年11月4日，作为丝绸之路和亚欧大陆桥上重要铁路运输通道的兰新高铁开工。眼下，在大西北的雪山、戈壁、沙漠中，兰新高铁各施工单位正沿着古丝绸之路紧锣密鼓地进行最后施工。

去年，国家领导人提出与丝绸之路沿线国家共同建设“丝绸之路经济带”的构想，为我国向西开放带来了机遇。从西北内陆向西开放，铁路运

输的作用至关重要，而兰新高铁是目前我国西北地区最长的高速铁路。除兰新高铁之外，兰(州)渝(重庆)铁路、宝(鸡)兰(州)客运专线等正在加紧建设中的铁路线，使我国西北的铁路网得以优化提升。与此配套，兰州铁路枢纽工程也正在加紧施工，正在建设的兰州铁路集装箱编组站是我国出口货物通往中西亚和欧洲的最后—个铁路枢纽站。从这个编组站出发到达荷兰的阿姆斯特丹仅需要12天，比海运缩短30天。

兰新高铁贯通，将使我国西北地区的铁路运输网实现一次新的飞跃，也将助力实现丝绸之路再度繁荣。



重庆港口连通欧亚大通道

刘梦圆

到“十二五”末期，重庆港务物流集团将建成西部最大的现代综合物流枢纽港和集装箱枢纽港。

果园港、寸滩港分别通过长江连接太平洋、渝新欧连通大西洋、西南翼的出海口连接印度洋，使得中西部的国际贸易通道大大拓展。

港口业务是宏观经济的晴雨表。本刊记者近日从重庆港务物流集团寸滩港获悉，2013年，有40万-50万吨汽车钢通过该港口进入重庆的汽摩生产企业，占市场用量的一半以上；同时，由该港口进出的集装箱在去年也达到64.5万标箱，相当于2006年集装箱运量的近26倍。而随着国内最大内河铁、水、公联运港口果园港年内将实现铁路水路联运，重庆市以果园港、寸滩保税港、空港、铁路中心站和两江国际云计算中心构成的“五位一体”物流枢纽正在成型。其中，果园港夯实了两江新区

建设内陆国际物流枢纽新优势，将成为长江经济带、丝绸之路经济带新起点。

九成水路外贸集装箱经寸滩

“在刚过去的2013年，由寸滩港上岸的汽车钢有40万-50万吨，涵盖了重庆企业过半用量，同时，有包括大众、通用等品牌在内的30万辆轿车通过寸滩港，进入重庆、四川以及贵州等市场，每天进出港的物流车辆就有1300-1500辆。”重庆国际集装箱码头有限公司总经理屈宏向记者透露，除了为工业输血的大宗进口生产资料，各种走水路的进口消费品也大多从寸滩港上岸，包括各种进口的高档木材、红酒以及整车等。

“港口业务是宏观经济的晴雨表，近几年重庆

经济保持两位数的增速，寸滩港业务量也一样高速增长。”屈宏介绍，在2006年寸滩港初建投入使用，其集装箱一年只有2.5万标箱，到2010年，这个数字翻了十倍，达到27万标箱的高位，并持续保持高速增长，接下来三年分别达到48.5万标箱、55万标箱和64.5万标箱。此外，2013年重庆90%的外贸水路集装箱是通过寸滩进出的，外贸窗口地位愈发显著。

港口物流搭上欧亚大陆通道

在寸滩港的“窗口”作用愈发明显之际，重庆港务物流集团副总经理黄继告诉记者，果园港到渝怀铁路鱼嘴编组站之间的铁路专线将在今年内打通，这意味着果园港将成为我国内河最大的实现“水、铁、公”物流联运的枢纽港口。

“这是重庆建设长江上游航运中心、商贸物流中心的标志性工程”。黄继说，果园港规划了三个功能区，以进港铁路专用线为界，码头功能区除16个泊位外，还有超过100万平方米的货场及100多亩的公路物流基地，建成后将完全满足码头中转功能的需要并实现水路、公路联运。

此外，铁路功能区位于港区中部，占地500余亩，包含10公里的双向进出港专线及13条装卸、调车线，建成后实现水路铁路联运并无缝连接渝新欧大通道。铁路线以北是综合物流园区，占地面积在1100-1200亩，将配套建成集仓储、加工、配送及金融、物流、电子商务等功能的综合物流园区。预计2015年果园港全部开放投产后，港区年吞吐能力将达到3000万吨。



两江新区管委会相关负责人在接受本刊记者采访时表示，果园港和渝新欧铁路连通后，长江中下游城市的大宗货物也可以通过果园港来往欧洲。我国中西部作为连接欧亚大陆的战略腹地，渝新欧国际通道的谋划与推进，使得两江新区在构建亚欧国际物流通道中具有枢纽优势，果园港、寸滩港分别通过长江连接太平洋、渝新欧连通大西洋、西南翼的出海口连接印度洋，使得中西部的国际贸易通道大大拓展。

论见

寸滩果园、分工合作

重庆社科院区域经济研究中心主任李勇向记者表示，新一轮全球性产业大转移正在我国中西部全面展开，重庆物流网络的完善对地区经济的作用将更加凸显。在此背景下，重庆的港口物流经济应有明晰的思路。比如，由于海尔路交通压力增加，未来汽摩等物流重心或将转移到果园港，寸滩则做专业的集装箱物流港口，综合物流枢纽则是果园港的发展方向。

重庆大学教授曾国平认为，两江新区处在长江经济带和丝绸之路经济带的交汇位置，是发展商贸物流经济千载难逢的战略机遇。

纵深

打通产业链、形成差异化格局

黄继告诉记者，根据公司最新的发展规划，到“十二五”末期，港务物流集团将初步建立起在西部地区最具影响力、辐射力、带动力、控制力的现代综合物流航母企业，建成西部最大的现代综合物流枢纽港和集装箱枢纽港。

如何实现这个发展目标？黄继表示，港务物流集团的思路是，将由传统的港口经营向构建以港口为节点，航运、铁路为连线，以全程物流为抓手的多式联运转变；由单一的商贸购销模式向规模化生产资料市场交易中心转变。促进港口中转物流与园区综合物流的相互支撑。

在黄继看来，港口是综合性枢纽，如果在港口区域内建立物流园区，同时通过水运、码头中转、铁路公路的物流链，做好整个城市物流。把从简单的买进卖出变成综合性的商贸物流，打造大型交易市场，叠加贸易、服务、金融、物流等，真正做到把商贸物流和港口结合起来。他透露，明年下半年，果园港物流功能区将成为重庆大型的综合性交易市场。

兰州市七里河区： “六大板块”助力经济发展

王建林

近年来，兰州市七里河区坚持以科学发展观为指导，认真贯彻落实省委省政府“中心带动”区域发展战略、市委市政府“1355”发展思路和“再造兰州”战略，加快转变经济发展方式，加速产业结构调整，加快推进现代中心区建设，地区生产总值、固定资产投资、社会消费品零售总额、地区财政收入、农民人均纯收入、城镇居民人均可支配收入等主要经济指标，增速始终保持在14%以上，呈现出“翻倍增长、速效俱佳”的良好态势。2014年兰州市七里河区在抢抓丝绸之路经济带建设的重大战略机遇的同时，立足产业基础和发展优势，以结构调整为重点，努力打造切合该区实际、具有区域特色的“六大经济板块”，全面提升区域核心竞争力。



★六大经济板块助力经济发展

作为产业转型的重点，七里河区2014年将以丝绸之路经济带建设为契机打造六大经济板块。按照计划，七里河区将加快西客站场站、场房及南北广场建设，力争年内投入运营；推动兰石、兰电、兰驼等企业出城入园，启动兰石现代都市生活综合体项目；完成马滩剩余290亩土地和46万平方米的征收工作，加快迎门滩、大滩3000亩土地和近100万平方米的征地拆迁。2014年项目储备达到100个以上，力争新签招商引资项目50项以上，引进项目资金230亿元以上。

③

彭家坪生态科技经济板块

尽快修订完善园区规划，重点布局科技生态公园、中小企业创业基地、教育科研基地、滨水休闲带、郊野公园、都市型经济区“六大”多元功能区。对南山坡地、区域内排洪沟进行全面改造，全力打造生态水域和绿化景观带。新增储备土地4000亩，将彭家坪建成生态环境一流、科技实力雄厚、发展活力凸显的山水新城、科技新城、新区门户。

④

西果园仓储物流经济板块

力争在王家坪、牟家坪、柴家河等片区整理土地3000亩，建设大型仓储物流园，以物流带商饮，力争将西果园打造成功能齐全、档次较高的仓储物流园区。

⑤

黄峪整乡扶贫开发综合经济板块

：尽快制定黄峪后山5个村、1600户、6000余人的移民搬迁工作方案，2014年再征1000亩土地，再建80万平方米住房。通过移民搬迁集中，打造“优质百合产业、高效特色农业、生态休闲农业”三大农业基地，努力将黄峪乡打造成全市整乡扶贫开发样板示范区。

⑥

石佛沟文化旅游经济板块

进一步修订完善石佛沟景区总体规划，按照“一心一环七组团”的空间布局，投资2000万元打通石佛沟、烂泥沟和铁冶沟总长36公里的环形道路，分阶段开发生态、矿山、文化和休闲度假等特色旅游产业，将阿干镇、八里镇打造成集休闲、避暑、娱乐、体验、观光为一体的特色旅游小镇。

①

客站兰州中央商务区经济板块

以西客站为中心，重点发展包括研发总部、商业总部、金融总部和商务办公在内的各类总部经济，通过打造特色产业街区，形成生产、生活、生态三合一的核心片区，把西站地区打造成兰州市的中央商务区和现代服务业聚集区。

②

西三滩文化商贸经济板块

围绕百里黄河风情线和南河道整治，以岸线两侧绿色廊道、城市景观塑造为主题，打造“文化三滩、水岸新城”，使三滩成为现代时尚的体验之都、都市文化的绿色公园、人文融合的宜居之地。

★项目建设提升核心竞争力

七里河区政府紧紧围绕“园区承载、轴线提升、城乡共融、整体推进”的区域发展思路，按照“一心推进（推进现代中心区建设）、两轮驱动（实施彭家坪装备制造业生态园区开发、“三滩”新城区开发）、三线提升（提升西津路、南滨河路、南山过境公路的轴线功能和整体形象）、三带示范（打造水磨沟、西果园沟、黄峪沟城乡一体化示范带）、五坪改造（推进华林坪、五星坪、兰工坪、晏家坪、彭家坪地区的整体改造）、六圈辐射”（扩大小西湖、西站、土门墩、金港城、秀川、大滩商圈辐射半径）的“123356”发展布局，全力加快产业现代化、管理信息化、服务社会化、城市生态化、乡村城镇化、社会和谐化“六化”进程，为进一步推动现代中心区建设和经济社会率先跨越发展打下坚实基础。

2014年，七里河区将重点配合省、市抓好征地拆迁，加快西客站场站、场房及南北广场建设，推进兰州中心、万寿宫黄金珠宝城、万辉国际商城等周边项目建设步伐，启动兰石现代都市生活综合体项目。

加快征地拆迁步伐，推进金茂广场、天源一号、兰州老街、黄河楼、真如博物馆、湿地公园等项目落地和建设进度。加快迎门滩、大滩3000亩土地和近100万平方米的征地拆迁，力保正威集团、刚泰集团等项目尽快落地。

对正在建设的国家质检中心、留学人员创业园、渭河源生物科技园等5个项目，促其尽快建成投产。对已经签约的国家大学科技园、星火集团、恒大科技新城等9个项目，尽快促其落地开工。打好生态和错位发展牌，对南山坡地、区域内排洪沟进行全面改造，全力打造生态水域和绿化景观带，投资2000万元，征拆400户，打通石佛沟、烂泥沟和铁冶沟总长36公里的环形道路，完善水、电、路等基础设施建设。分阶段开发生态、矿山、文化和休闲度假等特色旅游产业，努力将阿干镇、八里镇打造成特色旅游小镇。

力争在王家坪、牟家坪、柴家河等片区整理土地3000亩，积极承接中心城区建材、汽车、医药等市场和物流产业转移，建设大型仓储物



流园，以物流带商饮，将西果园打造成功能齐全、档次较高的仓储物流园区。

★兴办实事努力提升群众幸福指数

七里河区政府始终坚持以人为本的发展理念，把构建和谐七里河、提升广大人民群众幸福指数摆在更加突出的位置。大力推进社会事业协调发展，全力维护社会大局安定有序，努力保障人民群众安居乐业。2014年将会为民兴办的10件实事包括：

1. 改造3条城市道路；
2. 硬化10条农村道路；
3. 新建2个标准化菜市场；
4. 完成棚户区改造2000户，建设保障性住房1000套以上；
5. 建成20所市级标准化学校和6所市级二类幼儿园；
6. 城镇新增就业1万人；
7. 实施西果园镇湖滩、草源、上岭、鹁子岭4个村和黄峪乡尖山村安全饮水工程，解决5300余人的安全饮水问题；
8. 改造农村危房100户；
9. 完成4所村卫生所建设；
10. 完成11个贫困村全民健身路径和村级文化活动室建设。



第三方煤炭物流迎来发展机遇

杨焕民

★政策支持煤炭物流发展

30亿吨铁路煤炭运输能力、11个大型煤炭储配基地、30个流通规模达2000万吨级的物流园区、10个营收达500亿元的综合物流企业、若干个煤炭交易市场，这一组数据描绘了未来煤炭物流发展的美好前景。运煤铁路、储配基地、物流园区、交易市场，这些均属于煤炭物流基础设施。近年来，在各级政府的鼓励和支持下，市场的力量已经吸引大量资金进入了这些领域。运煤铁路方面，目前，除大秦铁路（601006，股吧）和朔黄铁路外，蒙冀铁路、山西中南部铁路和蒙华铁路等晋陕蒙（蒙西）宁甘地区另外三条重要的大能力煤炭外运通道均已开建，建成投运只是时间问题。煤炭储备基地方面，从2011年开始，国家有关部门已经连续下达了三批国家煤炭应急储备任务，目前共有包括主要煤炭发运与接卸港口、阳朔电厂、湘潭电厂、九江电厂和江油电厂等15个煤炭应急储备点，煤炭应急储备的建设和运营积累了一定实践经验。在承担煤炭应急储备的同时，

近日，国家发改委印发《煤炭物流发展规划》（以下简称《规划》）。《规划》提出，到2020年，煤炭物流整体运行效率明显提高，社会化、专业化和信息化水平显著提升，基本形成物流网络配套衔接、技术装备先进适用、物流服务绿色高效的现代煤炭物流体系。《规划》同时提出，加强铁路煤运通道建设，年运输能力达到30亿吨；结合国家煤炭应急储备建设布局，重点建设11个大型煤炭储配基地和30个年流通规模达2000万吨级的物流园区；培育一批大型现代煤炭物流企业，其中年综合物流营业收入达到500亿元的企业10个；建设若干个煤炭交易市场。



服务，最终达到提高物流效率，降低物流成本的目的。

实际上，第三方煤炭物流企业迎来的不只是政策机遇，还有不断成熟的市场环境。

部分大型煤炭企业也在纷纷加紧布局，建设商业性的煤炭储配基地。物流园区方面，在国家对现代物流业发展支持力度不断加大的背景下，近两三年全国各地一个个煤炭物流园区拔地而起。交易市场方面，近年来中国（太原）煤炭交易中心、内蒙古煤炭交易中心、陕西煤炭交易中心、秦皇岛海运煤炭交易市场、东北亚煤炭交易中心等一大批煤炭交易中心如雨后春笋般相继涌现。

丝毫不用怀疑，有了政府更多的政策支持，各路资本更会接踵而来，这些煤炭物流基础设施的建设进度也将明显加快，煤炭物流的硬件基础会不断完善。但是，提升煤炭物流的社会化、专业化、信息化水平和运行效率、建设现代煤炭物流体系，仅仅有了运煤铁路、储配基地、物流园区和交易市场这些基础设施是不够的，最关键的是要有能整合、协调这些物流基础设施，让其充分运转起来的主体——综合性第三方煤炭物流企业。因此，《规划》也明确将“培育大型煤炭物流企业”列入主要任务之一，并提出到2020年培育10个年综合物流营业收入达到500亿元的企业。对于立志发展第三方煤炭物流的企业来说，这无疑迎来了发展的政策机遇。

★市场环境不断成熟

何为综合性第三方煤炭物流企业？在煤炭供需双方直接签订供需合同之后，双方把从坑口到终端用户的整个物流环节交给专业的第三方物流企业来运作，第三方物流企业整合各种物流设施，有效协调各个环节，利用现代信息技术，发挥自身独特优势，为煤炭供需企业提供门到门的专业化物流

之前，由于煤炭行业长期处于黄金发展期，市场需求持续旺盛，所有人都在为煤而狂，对于各个环节的经营主体来说，多数时候只要有煤就不愁买家。因此，实际上往往是各种经营主体各做一段，做贸易的做贸易，做煤场的做煤场，搞运输的搞运输，搞交易平台的搞平台，国内市场很少有真正的综合性煤炭物流企业。

近两年，综合性煤炭第三方物流发展的市场环境日渐成熟。随着经济增长放缓，煤炭市场供需格局已经发生了根本性变化，贸易商和终端用户不必再为买煤而到处奔波，他们更加重视买到煤之后整个物流环节的质量和成本控制，也更需要坑口到炉前的全方位门到门服务，在保障煤炭质量的同时，努力提高物流运作效率、降低物流成本。在煤炭市场由之前长期的供求偏紧转向供求宽松之后，为了降低用煤成本，终端消费企业可能会有意愿也将有机会向煤矿进行更多的直接采购，采购完成后，为了降低物流成本和提高物流效率，会越来越多地将整个物流环节委托给第三方物流企业。这种情况下，市场对第三方物流的需求也将比以往更加强烈。

有了政策支持，再加上市场环境的转变，综合性第三方煤炭物流企业无疑将迎来难得的发展机遇。未来，随着物流基础设施不断完善，势必会有一批专业的第三方物流企业壮大成长起来，第三方物流企业在煤炭物流过程中将发挥更大作用。对于目前仍在物流领域单打独斗物流企业、煤炭企业和用煤企业来说，应该加强相互之间，以及与铁路、港口、物流园区等各个环节企业之间的联合，整合物流资源和信息资源，加快构建综合性第三方物流企业，因为这是煤炭物流未来真正的发展方向。



宁夏各市实现快递车辆通行优惠政策全覆盖

✎ 戴永明

随着近日宁夏银川市邮政管理局联合市交警支队、市道路运输管理局印发了《银川市快递车辆通行管理暂行办法》，宁夏5个市邮政管理局全部与当地交警和道路运输管理部门联合出台了快递车辆便捷通行的管理办法，明确和细化了机动和非机动快递车辆便利通行的优惠政策，实现了快递车辆通行优惠政策在宁夏的全覆盖。

为加强快递车辆管理，规范快递车辆使用，维护道路交通和运输秩序，确保寄递渠道安全畅通，宁夏自治区邮政管理局于2012年11月联合自治区交警和道路运输管理部门制定出台了《宁夏快递车辆运行管理办法》，统一了快递车辆标识，规范了快递车辆运行使用证的办理程序，明确了快递车辆在禁停路段停车、进小区揽收投递快件等方面的优惠政策和快递车辆监督管理办法。在《宁夏快递车辆运行管理办法》的框架下，各市局结合本地实际，相继出台了各具特色的快递车辆通行、免费进小区揽收投递等管理办法。

宁夏局表示，各市出台的快递车辆通行优惠政策，将为有效解决快递车辆进城、停靠和进小区，更好地维护消费者合法权益，促进全区快递行业持续健康发展起到积极推动作用。

唐山海关：通关无纸化改革为企业减负增收

✎ 郑芃芃

近日，唐钢报关员檀硕娟，在办公室申报一批出口泰国的钢材，5票报关单全部采用通关无纸化模式，通过网上扫描、上传、提交等方式，计算机显示报关单全部自动放行。随后即可打印出放行通知单，几秒钟之内就办结了全部通关手续，第二天即可轻松到港口办理货物装船手续。如此简单、便捷的通关手续，在通关无纸化改革之前是难以想象的。

唐山海关负责人告诉记者，自去年8月12日起，唐山海关正式启动通关无纸化作业改革试点。海关以企业分类管理和风险分析为基础，对企业通过中国电子口岸录入申报的报关单及随附单证的电子数据，按照风险等级对进出口货物实施分类，进行差别化作业。对计算机系统自动分拣结果为低风险快速放行的，系统自动完成接单放行操作，对于非快速放行的高风险报关单，

则转为人工审核。因此，企业的报关手续更加简便，可直接凭海关放行信息提取或发运货物，节省了来往于海关业务现场和监管场所的人力与时间成本。同时，申报也不再局限于海关工作时间，真正实现24小时无人值守通关。

据统计，自启动通关无纸化改革至今，唐山海关通关无纸化报关单占全部报关单的51.3%，其中低风险快速放行报关单占无纸化报关单58%。檀硕娟给记者算了一笔账，实施通关无纸化改革后，该公司通关效率提升1倍，通关成本下降一半。

今年，唐山海关将进一步深化通关无纸化作业改革，加大海关与监管场所的联网力度，大力推进新单系统的应用等措施，使之覆盖更多领域，惠及更多企业，使企业切实享受到减负增效的“改革红利”。





争做陇上物流龙头 创造财富回馈社会

✎ 杨 萧

甘肃宇臻物流集团，组建于2005年9月，是以甘肃宇臻物流集团有限公司为控股公司的一家综合型民营企业集团，2005年在甘肃陇西修建了甘肃省第一条民营铁路专用线——宇臻物流铁路专用线，开创了甘肃民营铁路的先河，《甘肃省“十二五”物流业发展规划》已将集团列入甘肃省“十二五”规划建设的28个重点物流园区之一。

宇臻集团位于素有“陇上早码头”的历史名城——甘肃陇西，处于甘肃省东南部、“关中天水”经济区与兰州经济圈交汇处，陇西城市主干道长安路穿物流中心而过，距陇海铁路线上二级编组站陇西车站1公里且以宇臻物流铁路专用线相连接、连霍高速公路（G30）文峰出入口1.5公里、316国道500米、并有数条省级公里相连，经济、交通、区位优势非



- 1、50吨龙门吊安装现场作业
- 2、调车机启动仪式卸木材
- 3、铁路专用线进车作业



- 4、商住楼外景
- 5、沿街商住楼夜景
- 6、宇臻物流园总鸟瞰图

常突出，形成了得天独厚的公铁联运物流体系。

目前，宇臻集团旗下有控股公司1个、子公司7个、分公司1个，分别为甘肃宇臻物流集团有限公司、甘肃宇臻矿业有限责任公司、北京宇臻北方矿业技术开发有限公司、舟曲开源水电开发有限公司、兰州宇臻房地产开发有限公司、甘肃宇臻建筑工程有限责任公司、兰

州宇臻物业管理有限公司、陇西宇臻农资有限公司、甘肃宇臻物流集团有限公司文县分公司。业务板块按领域主要划分为：物流、矿业、水电、房产、建筑、物业、农资等体系，资产总额达8亿多元。宇臻集团经过多年的发展，形成了“以物流为龙头，矿业、水电、房产为支撑，多业发展，齐头并进”的发展格局，物流中心年货物吞吐能力已超过100万吨，已经成为甘肃省中部最大的物流配送中心和农资集散中心。

为了充分发挥宇臻物流铁路专用线的突出优势，贯彻落实《甘肃省“十二五”物流业发展规划》和陇西县委县政府打造“一都两中心”的战略目标，宇臻集团在已建成的宇臻物流中心西侧，投资6亿元，实施占地211亩，建筑面积25万平方米的集家电、家私、五金、陶瓷、钢材、装饰材料等商贸、住宅为一体的宇臻物流园项目。

宇臻物流园主要分为商业区和生活服务区两个大的功能区域。

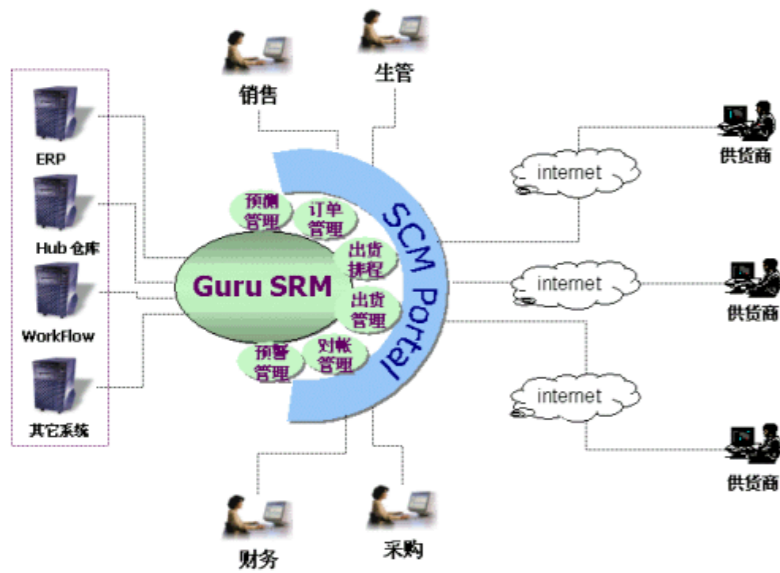
一是“宇臻建材家装城”商业区：包含家电灯具区、家私区、厨卫区、板材区、陶瓷区、五金机电区、钢材区等7个区域18座商场，建筑面积近10万平方米。

二是“宇臻名都”生活服务区：包含住宅区和商务区，建筑面积14万平方米。其中：商务酒店3万平方米、住宅11万平方米。

甘肃宇臻物流集团诚邀四方宾客入驻宇臻物流园共谋发展。

从采购开始 优化你的供应链

刘荣坤



重要的部分，因为一个企业的客户包括很多种，比如说经营自有品牌的客户，还有代工生产的客户等，从客户需求的角度看，不同客户，对供应链的需求也是完全不同的；另一部分就是自己的工厂，以电脑为例，这台电脑可能是在大陆进行零部件的生产，然后拿到美国组装，最后销售给墨西哥的客户，这是典型的全球性的供应链管理；再有就是散布在世界各地的供应商了，这里是指产品的原材料、零件甚至服务，可能来自许多不同的国家。

对于生产厂家而言，要做到的是以如何好的产品、在什么时间、以什么样的价格、用最快的速度送给客户，最终达到供需平衡。而这个结果也是衡量一个供应链好与不好的重要指标。从这个意义上讲，准确的预测和快速的反应速度是保证一条供应链良好运作的必要条件。很多人认为一次准确的预测远比速度快好，但是从统计数字看，快速的反应速度比一次准确的预测更有效！所以关于一条供应链好或者不好的评判标准就归结为制造供应链的速度！

以戴尔为例，他们已经没有自己的制造工厂，但是对于客户的各种需求，他们都可以满足，而且3天内就可以完成，这一切就不得不归于快速反应的功劳了。

在另一个与制造业很不相同的产业——积体电路产业，也存在同样的问题，但是它的供应链与制造业有很大的差别，在所有行业中，几乎是垂直分工最深入的

产业。这个行业每产生一个产品，是要经历很多道工序的，比如加工、测试、封装等。他们的产品将提供给像 IBM、INTEL 等。但是这些企业并不是最终的用户，因为他们的产品还将提供给代工工厂、计算机系统制造、通信产品制造等厂家。从某种意义上说，这些制造厂也不是最终的客户，产品经过营销总部、分公司、专卖店等程序，最终的客户是普通的消费者，所以这样一来，这个行业的供应链就显得很长。

对制造业和机电路行业的供应链稍加比较就会发现，二者地突出重点是完全不同的：制造业原材料的采购等占到50%~80%的比例，而积体电路行业则完全不关心原料，他们关心的是产能，因为该行业诸如机器之类的固定资产投资非常大，一台机器经常要花费几千万的成本，所有他们关心的重点是如何充分利用产能。从这个层面说，二者是不可相互替代的。但是稍加注意也不难发现，现代供应链的正向越来越复杂的方向发展。传统的供应链一般包括制造、供应商和客户三个部分，但现在，半成品的组装以及测试等可能已经被外包，配销可能已经转让给第三方物流，财务由银行完成……每个公司只负责自己核心竞争力的部分，越来越复杂的供应链给管理带来了一系列的问题：各个交易伙伴之间缺乏协同合作的机制；形成断裂的供应链：信息无法共享、管理无法协同；供应链中的库存、成本增加，对市场反应能力降低。不同行业的供应链管理各有所侧重，但最终都朝一个方向发展，正所谓“殊途同归”。

供需平衡，从协同供应链开始

如何达到真正意义上的供需平衡？这还要从产品说起，如右图所示：红色为生产工艺曲线，开始的时候因为刚刚进行量产，所以产量很小，当产品和市场渐渐成熟起来的时候，产量逐渐达到最大，直至衰退期到来后产品渐渐退出市场。绿色是渠道（定货量）曲线，开始的时候大家都

预测产品将热销，所以大量订购，但是产能无法完全满足，同时，定货量与客户需求（虚线为客户需求曲线）也有一定落差，但最终这三条曲线都将归为一点。在这个过程中会出现以下几个问题：

1. 生产无法满足需求，造成极大的缺货。
2. 为满足需求，渠道大量定货。
3. 当供应赶上需求时，订单被取消。
4. 财务和生产规划无法配合市场真正的需求，但生产仍然继续进行。
5. 当需求开始下降，供应链中所有的公司都开始处理库存以减少损失。

这是从产品的角度分析供需的问题，那么究竟该如何达到真正的平衡？通常有三种策略，即：压缩供应链、鼓励供应链中所有公司间的协同、满足市场快速反应的产品设计。

以上是对供应链的整体认识，可是如何协同供应链还要从协同采购做起。

协同采购，为供应链提速

在 IC（机电路）行业，晶圆代工大概需要2~3个月，测试、封装等工序所需时间加起来也要3个星期左右！这么长的生产周期如果遇到市场的剧烈变化，该如

何在最短的时间内做出反应？这就转到协同采购的问题上来了。传统的企业通常会存在以下几个问题：

一. 产销不协同

企业的生产计划通常是这样的：首先做出市场预测，然后据此做出6个月以上的MPS（主生产排程），接着从中细分出2~3个月的主生产排程。之后的工作主要分为两个部分，即用MRP“跑”出生产排程和物料采购计划。过程本身很简单，复杂的是如何处理其中出现的差异，包括预测与接单的差异和采购的误差。对外部协同来讲，就是当市场变化的时候，生产和采购是否随之变化；当采购变化的时候，生产如何回复到市场的水平。对企业内部协同而言，就是销售、生产管理以及市场三个部分的协同。因此，所谓的协同并非单单指企业外部的协同，同时也是企业内部的协同。这也是很多企业普遍存在的问题。

二. 无价值的活动太多。

企业的生产过程：制造商通过跑MRP产生采购需求，然后将PO（定货单）传送给供货商；供货商收到PO后回复并安排生产规划，在取得原材料后进行生产并包装出货；货到制造商后，制造商要收料和检验，货物进仓后制造商就可以用料



原 材料的成本可以一压再压直至最低，劳动力的成本可以通过机械化等手段一降再降直至最少……当这些手段都被大家认同并实施，所有商品都走向一致，价格战似乎是保住市场竞争优势的一根救命稻草。但是降价只可以解一时之急，从长远看，还是需要一条更加合理并切实可行的措施。那么降低成本的出路何在？

可以细细审视一下供应链：采购是供应链管理非常重要的一个环节。一般来说，生产型的企业通常要用销售额的40%~70%来进行原材料、零部件的采购。采购的速度、效率、订单的执行情况会直接影响到本企业是否能够快速灵活地满足下游客户的需求。采购成本的高低会直接影响到企业最终产品的定价情况和整个供应链的最终获利情况，只有通过企业内部之间以及和外部的采购协同作业，供应链

系统方可准时响应用户的需求，同时降低库存成本。

财富流变，殊途同归

很多人都有这样的感觉：产品的更新越来越快，以前一台电脑可以用3年，但是现在不到一年就要更新了。这种现象正反应出产品生命周期缩短的事实，而这就给生产预测带来了麻烦，像备料等工作就无法准确完成，如何解决这个矛盾，正是供应链管理所要讨论的问题。

在制造业，不知从何时起，“全球化”成了当下最时髦的名词。这个浪潮把商家纷纷推到“全球运筹”的境地。所谓“全球运筹”就是着眼于世界范围，进行采购、生产以及配销的行为。制造供应链主要包括三个部分：首先是客户，这也是其中最



和使用了。在这个漫长的过程中，用框框起来的流程是没有价值，完全可以省略的。最好的方式就是制造商随时用料，仓库里随时有；供货商则是根据制造商的使用量进行规划管理。这也就意味着零库存！说到零库存，很多人马上会想到时下流行的VMI，其实真正的VMI精神就在于它可以将没有价值活动全部拿掉，从而缩短了时间、降低了库存。以SONY为例，在使用VMI之前，日本的供应商生产完的零件经过贸易公司的报关、海运、陆运等过程运到美国的组装厂，这个过程大概需要20周的时间，然后经过组装并运输到卖场销售大概要10周的时间，整个过程加起来大概需要30周的时间。SONY实施SMI(即VMI)之后，由供应商管理其库存前期的时间由20周缩短为2天，实现了管理上质的飞跃。

三、长鞭效应。赶车人手中的鞭子轻轻一挥，鞭子的末尾部分就会剧烈的抖动，在空中发出清脆的响声，这就是通俗意义的“长鞭效应”。对应到供应链上，就是说市场稍微变化，回推到上游所产生的影响是很大的。理论派一直在研究如何减小或者消除这种效应，结果表明效应的大小与供应链的长短有很大的关系，一般而言，供应链越短，长鞭效应就会越小。但是不幸的是，随着越来越多的公司加入到供应链上来，供应链已经变的越来越长，

也就是说长鞭效应已经变得越来越大。那么在现实的管理中如何减弱长鞭效应呢？以思科公司为例加以说明。2001年，思科公司宣布其库存损失达21亿美金！为什么会出现如此之大的损失呢？我们权且重新审视一下它的供应链，思科公司的供应链一共有三层：第一层是像Celestica, Flextronics, Solectron这样的代工厂商，第二层第一阶零部件供应厂商，提供LCD、CPU、HD等零部件，第三层是第二阶供货商，为第一阶厂商提供原材料等。现在假设思科公司需要100个订单，按照以前的做法，它会把这些订单下给它的不同的代工厂商，而代工厂商为了完成任务，就会向其上游的零部件提供商要更多的零组件，依次类推，到了最上游的时候就已经远远不是当初的100份订单了，这种恶性循环就是长鞭效应产生的原因。那么思科公司是如何解决这些问题的呢？很简单——把金字塔的供应链转换为同心圆的供应链就可以了他们建立了一个eHub，所有的代工厂商和各阶的零部件提供商都围绕在这个Hub周围形成一个圆，在这种情况下，首先就做到了资讯的透明化，每个厂商都可以看到需要多少订单，需要多少零部件之类的信息，信息的传递不再是以往的垂直式的，而是变为放射状的沟通，从而消除了“长鞭效应”的影响。如此所带来的效益也是很直观的：库存降低

45%，订单周期降低70%，量产时间降低25%。第二阶段做的是生产的规划，主要是对市场预测的管理，主要是将生产排程的管理、库存管理等放进eHub这个平台里。找到问题所在，答案也就彰显出来了，可以看到，供应链“减肥”以后的效益事非常明显的。

形形色色的协同采购

协同采购是一个比较大的范畴，其形式也是形形色色。第一种是点对点的协同；第二种是透过电子市集的协同，这种方式在欧美比较流行，这种方式下，公司内部有一个平台，透过一个外部平台即eMarket place进行协同，在电子业、服装业等多个行业都采用这样的方式。第三种叫做协同采购平台，这也是我们要重点介绍的方式。首先建立企业内部的资讯整合，即建立生管、销售、采购、财务等共享的eHub，做到内部协同，再将供应商拉到这个平台上，以建立内外协同。

Guru SRM在企业同供应商之间建立了一个协同平台，当销售的情况有变化时，能够快速知会生管和采购，让其能够迅速进行生产调整和备料，作到企业内部的快速协同；同时将最新的物料需求信息在第一时间发送给供应商，让供应商也能够进行送货、生产、备料的调整，避免盲目生产导致的库存积压，成本增高。

协同采购的效益是很明显的，可以大大缩短采购周期、减少采购成本、降低库存量和库存的损失、提升库存的回报率(ROA)、加强客户和供货商之间的合作关系

透过各种阐述和令人惊羡的数据，我们看到了供应链管理的春天。毕竟，协同运作，不再只是披着光环和面纱的“理论设想”，而是已经被积极的探索者实践的“现实主义”。从协同采购开始，为供应链提速。我们相信，伴随集成架构的供应链协同管理的普及，世界五百强的名单中，将会有更多的中国企业出现。

快递竞争日趋激烈 企业争夺快件蛋糕“空战”打响

方佳明



刚刚过去的2013年，电商大战烽烟四起，各种网购节激情四溢，在公路、铁路、航空的货运数据中，最能折射经济现象的当属航空快件。在昌北机场货邮吞吐量增长6.7%的背后，到底隐藏着什么？

现状： 快件占货运总量7成

业界有这样一种观点，一座机场的货邮进出港数据可视为当地经济发展的风向标，当出港数据增幅明显或大于进港数据时，意味着当地经济正在加速发展。

据江西地服的统计数据显示，2013年，昌北机场出港货物10918吨，同比增长11.1%，出港邮件1550.7吨，同比增长36%；进港货物11371.1吨，同比下降2.9%，进港邮件2742.9吨，同比下降0.1%。

“可以这么说，如今昌北机场每运10件货，就有7件是快递。”江西地服货运部经理杨俊说，原来昌北机场的货邮吞吐量一直以进港为主，出港较少，但近年来，出港的货物增长较快，已经逐渐逼近进港的数量。而在货物组成方面，最多的是航空快件，目前已占到了机场货运总量的70%以上。

分析： 折射网购新经济势头凶猛

为何航空快件增长之势如此迅猛？应该说和2013年的网购势头凶猛有直接关系，因为航空货运的特点是时间短、价格高，选择走航空的多数都是对发货速度要求很高的快递企业。”杨俊表示，去年淘宝、京东、易迅、唯品会等电商举办的各类购物节不胜枚举，直接拉动了航空快件的增长。

他还指出，在国内快递市场上，公路运输占据90%的市场，这部分业务在低



价位竞争，基本上都是微利；铁路快递运输起步较晚，所占市场份额很少；而航空货运快递大约占10%的市场份额，是快递业中的高端业务，“但这10%的份额却往往是网购新经济兴衰的晴雨表。”杨俊举例说，去年淘宝网“双十一”期间，网购交易量呈爆发式增长，经由昌北机场的航空快件几乎“爆棚”，尤其是11月13日的出港货物达到127吨，创下昌北机场单日货运历史新高，而平常的出港量一般在80~90吨之间。

**趋势：
争夺快件蛋糕“空战”打响**

对传统航空公司来说，收入除了来源于客运业务，客机腹舱的货运业务也是一大收入来源。但自2008年金融危机以来

陷入多年的低迷期，货运业务连年亏损。在网购新经济红火的背后，航空公司也在探寻转型出路。

江西民航业一位资深专家告诉记者，目前国内航空货运51%的运力被快递所利用，单价比传统普货2~3块钱的价格高出四五倍。不仅能带来较高的利润，且每年还保持均衡稳定的增长，日渐成为支撑航空公司货运业务的主要利润来源。

“尝到甜头后，航空公司开始试图在网购快递市场中寻找商机。”他说，东航率先迈出了步伐，通过电子商务拓展其航空货运业务；南航则推出“南航快运”产品，同时也与顺丰、圆通等合作，打造航空货运和地面物流的全产业链；海航则在淘宝注册网店，经营各地特产网购业务……而另一方面，快递企业也在加紧组建自有航空公司。如EMS购货机扩大业务，顺丰

完成首轮融资，圆通也已向民航局递交筹建航空公司申请。

该专家坦言，快递企业与航空公司跨界在业内已不是新鲜事，背后的驱动因素是航空快件这块巨大的蛋糕，只不过前者欲提升自身的品质，后者则意在寻找利润的增长点。眼下，在这轮初现的争夺战中，民营快递似乎已占上风。

快递员故事

不在收件 就在送件的路上

在2013年网购新经济蓬勃发展的同时，在年中、“双十一”、“双十二”、圣诞、元旦等一个个网购节的背后，都有快递员忙碌的身影……

快递竞争日趋激烈

“不是在收件，就是在送件的路上”——这是快递员余细泉每天的真实生活写照。马年即将满47岁的余细泉是原江西印刷公司的下岗职工，2009年跨入快递这一行，一干就是5年。

一年365天，不论刮风下雨，他的生活节奏和运行轨迹都极为规律。8时先赶到南昌红谷滩翠苑路附近的公司网点报到，分拣从昌东总部转运过来的邮件包裹。9时后，开始沿丰和大道、红谷大道、庐山南大道派件，这一送就到了中午13时左右，第二批从总部转运来的邮件包裹到达公司网点，他又得重复一遍上午的步骤。

“2013年的网购节明显比往年增多了，以前一般就是一年一个‘双十一’，可去年夏天就有‘年中巨献’，然后紧接着‘双十一’、‘双十二’、圣诞、元旦，这也让同行之间的竞争越来越激烈。”余细泉说，物流业的繁忙程度和网购节的红火紧密绑在了一起，货源需求增多反而刺激了大家的积极性，“我们公司原本揽下了唯品会、亚马逊、当当网等多家购物网站的派件业务，但从2013年12月起，亚马逊的业务就被其他快递公司抢走了。”

每送一件提成1.8元

网购大环境向好，也让余细泉的工作更为忙碌。他估算了下，每天经他送出的快递包裹至少有50件以上，一个月送出1700件很平常，一年下来送出2万件以上。

“遇上购物节，送件量就要激增，从早到晚都送不完。”余细泉说，去3年“双十一”把他累惨了，那一天的货足足送了半个月，几乎每天都要送150个快件，是

平常的3倍。白天送件经常过了午饭时间，晚上也要到22时后才能吃上一口热饭。一次匆忙送货途中，他不小心撞到了路人，赔了1000元医药费。“没办法，不能及时送件会被罚，可忙中出错又得不偿失。”他苦笑道，情愿以后能少点网购节。

每天送这么多件，收入应该挺可观吧？对此，余细泉坦言，这行基本没保底工资，大家主要靠送件提成。像他们公司，不论货物大小，每送一件可提成1.8元，若当月送件实现“零投诉”，公司会另发200元绩效奖金。按送件数量估算，他每个月的送件收入在3000元左右。

但是，快递员送件得自带“工具”上岗。余细泉拍拍每天陪伴他的电动三轮车说，这是自己花2700元买来的，为了雨天方便，又花300元加装了个顶盖，骑了几天发现电瓶不够用，再掏800元加配了一组电瓶。“电话费也算自己的，我现在是用无线座机改装的电话，这样便宜点，一个月80元就够用了。”他说。

希望得到更多尊重

每天奔忙送件，风吹日晒让余细泉的肤色比常人要黑一些，几簇白发已悄悄爬出了他的运动帽。

“几乎没有周末和休息日，这一行的特点是大家过节休息，而我们过节反而更忙，除了春节，平时基本难得好好歇一下。”余细泉说，5年下来，忙和累都习惯了，只是不能得到理解和尊重让他很无奈。

前不久，他送件到红谷中大道的一家公司，由于进不了大门，只得电话通知收件人来拿邮件，其中一名女收件人质问：“这么重的东西，怎么不送进来？”他同门卫协调后，获准只能进入地下车库。费了半天劲，他终于将包裹送进了地下车库的电梯，从头到尾，那名女士一直在厉声埋怨……然而，出地下车库时，他又遇上了难题，下坡时觉得轻松，可如今满载的一车货要上去真是太艰难了。最终，他只能靠自己，一步一步将沉重的电动车推出了车库……

“网购已经走进千家万户，快递也被大家所熟悉，真的希望我们这行能获得大家的尊重。”采访结束时，余细泉说，有时自己冒着大雨去送件，一些单位的门卫还不让靠近大门的屋檐，只让远远停在路边，这对自尊心何尝不是一种伤害。



何墨池： 解读2014中国高效物流

文 陈亚芬



在中国商用车界，提起斯堪尼亚中国战略中心执行董事何墨池的名字，可谓尽人皆知。不仅因他是一位能讲一口流利汉语的瑞典人，更因他长期致力于推动中国高效物流。他也因此被业界称为“传道士”。

从2004年斯堪尼亚进入中国至今，他的身份几经变换，但他履行“传道士”的职责没有变：给中国带来高效的物流方式，向用户解释何为吨公里、标准化托盘，帮助企业提升运输效率等。斯堪尼亚作为一家瑞典卡车制造商，为何如此关注中国的物流运输？新年前夕，记者对何

墨池进行采访，便围绕这个话题谈起。

优化挂车 物流效率将会更高

“我始终坚持为中国带来高效的运输方式，而不是宣传自家产品。”何墨池开门见山，卡车作为运输链的一个环节，其产生价值的多少与挂车紧密相连，因为挂车决定了货物载运量和装卸货速度。斯堪尼亚设计卡车是为了更好地发挥挂车的价值，如果挂车能够得到进一步优化，整个物流效率将会更高。

在2013年武汉商用车展上，斯堪尼亚不是大力展示自家产品，而是积极推广与自家产品可能毫无关系的侧帘挂车。在何墨池看来，中国货物平台标准发展缓慢，半挂车在轻量化、便利化、标准化等方面没有明显突破。“所以我们主动找到中集，在中国现有法规下对半挂车进行了优化，虽然不是最理想的，但可以说是目前最合法、最优化的挂车了。”

何墨池告诉记者，这辆半挂车内宽2.45米，放置两排1.2米乘1.2米的托盘，要求货物装卸必须非常精确，而这会占用很长的装卸时间，从这可以看出中国在交通法规方面有进一步商榷的地方。而在欧洲，半挂车的内宽为2.5米，摆放两排1.2米乘1.2米的托盘十分从容。“假如中国的交通法规能够跟进，增大半挂车的限宽，中国的运输效率将会大大提升。”他说。

不仅如此，去年深圳物博会欧洲汽车工业协会展出的25.25米双挂汽车列车，就是由斯堪尼亚牵引车和中集挂车组合而成，旨在向中国推介欧洲先进的模块化运输模式。

完善法规 引导企业正确创新

欧洲汽车协会中国董事会成员、欧盟商会汽车工作组主席是何墨池的另一个身份，为此他非常关注中国的道路交通政策法规，并对正在修订的《道路车辆外廓尺寸、轴荷及质量限值》国家标准（国标1589）积极建言献策。

何墨池坦言：“我最关注的就是政策法规，它是企业赖以生存的大环境。我相信，中国迟早会产生具有国际竞争力的跨国重卡企业，前提是政策法规合理、健全。只有设立合理、健全的政策法规，企业才能健康发展，只有培养公平的竞争环境，才能有具备国际竞争力的跨国企业脱颖而出。”在何墨池看来，无论在哪里，如果没有合理的发展环境，就不会有企业的健康发展，要让企业有质的突破，就应该先帮助中国发展合理的生存环境。

“中国并不缺乏创新能力，但没有正确的法规约束企业，就会导致大量的创新都是负面的创新，所以需要合理、健全的政策引导企业走正确的创新道路。

这就是我们如此不遗余力的原因，政策法规的合理设定与严格执行是创新的基础。”他认为，中国可以向欧洲借鉴很多成熟的经验，这样可以避免走弯路，这是具有建设性的工作。

实现甩挂应满足三个前提

采访中，何墨池还对甩挂运输政策、汽车报废制度等热点话题发表见解，并提出了一些建设性建议。

近几年我国大力推广甩挂运输，截

现标准化，保证模块之间的匹配性与兼容性。

“目前，中国大多数物流企业规模还不小，无法保证充足的货源，所以甩挂运输推广起来比较困难。”为此何墨池建议，中国应该建立规范、公平的竞争平台，保证运输企业有健康的竞争空间，而且良性竞争会促进行业资源整合，企业逐渐做大做强，慢慢就开始有资本投向甩挂运输。

谈起去年5月1日起实施的汽车强制报废制度，何墨池直言不讳：“我认为这

三是没通过年检的车辆必须报废。”

他同时建议，要履行严格有效的汽车报废年检制度，要遵循排放标准，不符合要求的车辆必须报废。这样做可以促进第三产业即服务业的发展，可以建造真正为商用车提供专业服务的维修厂，也能很好地促进GDP发展。随之而来的还有提高交通安全、减少环境污染，这种GDP增长是非常健康的，这需要更加完善的政策法规予以支持。迈进2014年，何墨池表示将一如既往地支持高效物流，愿中国高效物流早日梦圆。



至目前确定了148个国家级甩挂运输试点项目，发布了两批共计39个牵引车和36个半挂车推荐车型，但是整体推广进程并不理想。对此，何墨池认为，在物流运输作业中运用甩挂模式，至少应该满足三个前提：一是有非常稳定的货源，二是车队具备足够的规模，三是必须实

项制度还有改善的空间，因为它没有强调年检，所以还会看见不合格的车辆行驶，它影响了交通安全。在欧洲没有车辆报废制度，车辆需要接受年检，而年检有3个结果，一是质量合格，可以继续行驶；二是发现问题，给予1个月的维修时间，如果车辆维修后年检合格，可继续上路；



- 1、何默池
- 2、2013年7月4日，何默池代表斯堪尼亚在浙江温州为温州庆丰货运有限公司两台斯堪尼亚重卡行驶里程双双突破300万公里颁发启动

为承诺买单 海尔服务升级引领行业新标准

文 刘兴刚



服务，一种特殊的产品，它看似无形，却正在日渐成为企业核心竞争力中重要的组成部分。"MBA 智库百科中的这句对于服务的注解，正在被互联网时代数不胜数的大小案例反复印证着。从没有一家企业说自己的服务不好，但真正以服务而著称的企业却屈指可数。尤其是在已经高度标准化和产业化的家电行业，想要将服务做得与众不同标新立异就更是困难。

好的服务涉及到很多方面的因素。第一，企业要高度重视。整个品牌的各部分要高度树立起以客户为中心的理念。其次，就是要投入大量的人力、财力和精力去培养专业人才，营建服务网络并能长期坚持不懈、不断改进创新。如果

一个企业的服务标准即是甚至高于全行业的标准，那么这家企业会给消费者留下非常深刻的印象从而为销售业绩加分。

在这方面，海尔的服务品质无疑是全行业的代表。2012年双十一，双十二的火爆折扣中，大家都默默忍受了送货的不准时，甚至开始为"最慢快递"公司申请吉尼斯世界纪录。而海尔的服务创新就从这里切入。今年伊始，以服务著称的海尔又创新升级了自己的服务举措，提出了让人眼前一亮的"三大免单承诺"：送货做到预约上门、超时送到主动免单；上门维修一次就好，多次上门主动免单；服务收费明确规范，违规收费主动免单。对于其中的"按约送达、超时免单"承诺，海尔更是喊出了"为迟到的每一分钟买

单"的口号。

绝不能忽视送货这个微小的环节，它是品牌形成消费者口碑的第一道关卡。在海尔承诺三项免单服务后，消费者就感受到了其立竿见影的执行力。"要是早知道他们这么守承诺，买的东西全部都晚几天送来就好了！"亲身见证海尔"免单承诺"的李先生风趣地说。李先生的风趣来自他获得了海尔超时送货的补偿。年初，李先生购买了家具、电脑等产品，由于所选电脑型号热销断货，李先生只好等待了15天才盼到了送货上门的海尔服务人员。然后，与其他一些厂家把服务承诺只当成促销口号不同，海尔的服务人员真的按承诺进行了赔偿。这让李先生有点意外，并在意外之余有点"异

想天开"。

其实，能做出三项承诺服务，海尔方面是底气十足的。目前密布在全国400个城市及1500多个区县的服务网络可以确保海尔的产品24小时限时达、在460个区县实现48小时内送达。即便是新疆、西藏、云南等偏远地区，消费者也可以享受到最迟2天到货的"惊喜"。除了速度上做到第一时间，海尔还提供独有的增值服务——为用户提供安全测电、讲解指导使用、产品维护保养、一站式产品通检、现场清理等贴心关怀。而支撑这些优质服务的是覆盖全国一二级市场的2200多家网络；覆盖三四级市场的3700多家县级服务商、10000多家镇级服务站，有了这些保证，海尔才能敢于领先行业

地实施三项免单承诺，才能让自己长期优质服务的精神延续、升级。

消费者需求的不断变化是任何一个行业都不能忽视的问题，对于家电行业来说，消费者买的不再是单纯的产品，买的更是一种便捷的生活和舒心的服务，而这些绝不仅仅是一个态度良好的微笑和一声亲切的问候能解决的。在家电行业产品同质化严重的今天，能给予消费者超前的增值服务；能主动开创新的标准和承诺才是企业保持核心竞争力的关键。海尔服务在今年的领先承诺为行业做出了新的表率。

张鹏飞： 虹迪有颗“大心脏”

✎ 潘俊杰



从1995年入行以来，张鹏飞就一直活跃在第三方物流领域，可算是见证了我国第三方物流的产生与崛起。先后于多家国内外著名的第三方物流公司如莲雄、长江物流、egistics等担任高管，在这个领域十多年的摸爬滚打，让张鹏飞对我国第三方物流市场累积了深刻而清晰的认识，也为他后来创办上海虹迪物流有限公司打下了厚实的基础。

目前，虹迪物流已经一跃成为中国目前成长最迅速的专业第三方物流公司之一。虹迪物流起步虽不算早，然而眼光已经放到了更远的将来。2011年前要成为中国物流细分市场三甲物流服务商、2013年前要成为中国十大第三方物流服务商——虹迪物流的底气，来自于对中国当代物流行业运作的深刻了解，还有一颗勇于力争上游的“大心脏”。

缘起： 跨国企业需求

谈起创办虹迪物流的因由，张鹏飞感慨良多。新世纪之初，中国物流业刚刚起步，当时国有大型企业普遍都拥有自己的运输部门，物流外包需求甚小。反之，很多跨国企业开始逐步进入中国，为了适应在国内的发展，提出了明确的物流需求和供应链管理上的需求。所以第一批崛起的物流企业基本都是接受了外资公司的培训，借鉴学习了他们的经验。但是双方之间的接轨还是存在一定的局限性，这是因为外资公司对国内的资源状况、工人管理等方面理解不深，往往能做出很棒的方案，但是在执行时差一点火候。

张鹏飞认为，要了解客户要求，必须深刻理解国内文化，国内资源，好比种什么前就要知道土壤一样。“那时，我正好有几个朋友从国外回来，我们既了解外资公司的物流需求，又熟悉本地的状况，十分有信心做好。一直以来我们定位为：充分挖掘和理解客户需求，

结合本地资源和技术，满足客户高品质的服务需求。”怀着这样的思路，张鹏飞决心创办一家能深入理解客户需求并提供最佳一体化解决方案和最优质服务的物流公司，虹迪物流由此诞生。

把握机遇，勇对挑战

让张鹏飞深感庆幸的是，虹迪在发展的过程中抓住了不少特殊的机遇——许多国际客户一直在寻求对本土末端服务非常熟悉并有经验的专业物流服务商。以宜家私与虹迪物流共同运作的家庭配送（home delivery）为例，牵涉到细致复杂的深度物流配送系统，并且也需要很多增值服务，因此作为宜家私选择的物流服务商，不仅要在各个城市拥有深入的物流运作能力，更需要研究并深刻理解末端客户的终极服务需求，再加以执行。而虹迪的迅速发展壮大，恰恰就是因为能较好地

满足国内外知名企业客户的需求，并得到它们很大的业务支持。

虹迪物流从创业至今，一直走的就是相对高端的路线，主要向耐克、阿迪达斯、迪卡侬、宜家、美克美家、格瑞夫这些跨国大企业提供服务。与跨国企业打交道这方面，虹迪物流已经颇有经验心得。张鹏飞认为，赢得信任要比赢得竞争来得重要，赢得竞争可能只是赢得了原始的表象比较，而赢得信任的过程对客户和对自身来说都是踏踏实实、一步一个脚印的。

张鹏飞对2008年初的那场雪灾记忆犹新。那时恰逢虹迪物流的成长初期，那场自然灾害还为虹迪物流带来了一个新客户——阿迪达斯。虽然是从南方几个省份的小单开始做起，但对于当时正处在内部管理转型的虹迪来说仍然是一个不大不小的挑战。当时，凭着团队勇往无前、一鼓作气的热情和精神，对客户的即时需求作了最迅捷的响应速度——短短1个月内，在人员上重组精英团队，建立项目独立办公室，并在运作初期尤其是农历春节期间派遣有经验的专业人员至各条运作线路上，以支援并协调因雪灾造成的各种意外。

“所谓路遥知马力，一开始很多外资公司往往也都选择一些外资的物流公司，而我们是作为替补，介入很少量的运作业务，从少部分做起来，在一些细节的能力上慢慢积累起来。我们在阿迪达斯连续18个月KPI指标（关键绩效指标）考核排名第一，客观地反映了虹迪作为一家本土企业，在全盘的执行过程中，无论是方向还是细节都把控得非常出色，除了这些硬指标，我们基于对客户需求的理解和对本土资源的有效整合和调配，更为客户多想一步，做得比客户要求的基本标准更完善更好一点，在日积月累的相处中，自然地产生了信任。阿迪达斯就逐渐将业务转到我们的合作上，我们也从原来的替补转变为了主力。”

虹迪物流的发展也并不是一味的顺风顺水。2008年的金融危机席卷全球，对西方经济的影响较为严重，拥有较多国外、跨国客户的虹迪物流，业务上也无可避免地受到了一定的冲击。“相对而言，对我们的冲击比较小。我归结为是我们重视一线管理，公司内部的层级比较少，实行扁平化管理，降低管理成本。”

张鹏飞解释道，当时虹迪物流放弃租用豪华办公楼，项目管理人员的办公场所直接设在仓库或物流中心；公司在对外宣传方面选择比较实在的方式，用企业内刊等现有资源进行对外信息传递和沟通；在公司当时不盈利的情况下，高层管理人员主动减薪，与公司共度难关。正是这种差异化的激励体系，与外资不一样，导致了全体员工的心态也不一样，有患难与共的感觉。凭借以上应变措施，虹迪很好地保持了健康的财务状况和良好的运行，在金融危机中顺利过渡。

人才培养与企业文化

走国际化路线的虹迪物流，高级管理层里有不少具有跨国物流从业经验的专业人士。一方面，虹迪物流一直坚持“构建国际化的本土团队”这一人才发展策略。张鹏飞介绍道，虹迪的团队是一支中西结合的队伍，其中的国际化是指：团队成员既拥有丰富本土作战经验，同时也具备了国际化的视野；相当一些管理人员是从欧美留学归来，公司每年也招收欧美实习生，还聘请了国外的专家顾问进行运作层面的交流。另一方面，虹迪物流还坚持着自主培养和人才引进相结合的原则，每年都会在校园招聘中引进几十名大学生，提供全面稳定的培训和科学合理的晋升空间；同时也注重引进物流圈的优秀人才精英，使虹迪的整体实力提升。

虹迪的企业文化，张鹏飞将其总结为“绝情的制度、无情的管理、有情的领导”。“再好的物流方案落实到最后的具体执行过程，靠的都是些基层员工，很大比例还是

农民工，他们来自五湖四海，混合各种家庭文化经济意识背景，不像职业经理人那样可以自发自律地并和谐地达成目标，要他们共同合力达成一个高标准的目标，只有用部队中的训练方式从意识和行为上进行反复训练和固化，并用‘绝情的制度和无情的管理’来加以辅助，做到奖惩分明，这样才能有组织有纪律有意识地达成每项任务。”他解释道，“而同时，虹迪在从创立初期至今，已由五六十人发展至五六百人，始终致力于建设虹迪大家庭，努力营造‘快乐物流’的内部文化氛围，大家一起共渡的难关共享的喜悦以及大家互相扶持互相理解共同成长的点滴，只能用家人两个字来形容。也因为这一点，员工喜欢用‘有情的领导’来归纳这样的管理制度。无论是怎样的管理制度，只要是适合企业内部发展需求的，只要是能始终如一贯彻并做到奖罚分明的，相信都能推动企业的进程。”

目标： 中国3PL细分专家

一路打拼下来，如今虹迪物流已经占据了运动服饰物流的领导地位，在家具物流亦已成为领先者，但张鹏飞并未满足于目前的成绩。他指出，中国第三方物流经过多年的发展，已经经过了一轮的优胜劣汰，目前各生存下来的企业都已具备了初步的运作能力，各自的特点也开始显现，好比一个人在学习的过程中刚迈入了中学时代，还有待进入大学时代。中国物流今后的趋势就是各企业纷纷开拓服务的细分市场并致力于成为各个细分市场的领先者，提供专业领域的特色服务，成为细分领域的专家，而不是走大而全路线；无论是项目管理制度、人员和资源的配置，还是技术开发应用，都应根据客户最深层次的实际需求为指导，定做专用的物流服务体系，以帮助客户达到最高效的物流运作——想客户之所想，甚至客户之未想。虹迪物流，就是要做这样的中国第三方物流专家！



高速唯一入口 难支撑物流需求

孙爱娟



从2013年12月21日起,按照四川省公安厅、省交通运输厅联合发布的《关于加强道路交通安全管理的公告》要求,全省高速公路149个收费站禁止装载货物的货车通行;208个收费站需记重通行。

高速计重限入造成的排队缓行,令龙泉驿物流企业如鲠在喉。1月7日,民生物流四川公司副总经理杨劲松向记者“诉苦”：“以前一天能发500辆货车,现在能发两三百辆就不错了。”“龙泉造”整车2013年突破70万辆,随之产生了庞大的物流运输需求。“从龙泉驿境内上高速公路,商品车运输车只能走成龙收费站。”杨劲松认为,交通不畅已对汽车产业构成显著制约。

记者进一步从龙泉驿区交通运输局获悉,该部门“走基层”活动收集的各类意见中,“运输难”呼声强烈:“服务汽车产业发展,需要在高速公路上多开‘口子’。”



现状

从2013年12月21日起,所有进入四川高速公路的货车必须计重通行,超限超载货车限入,这也意味着货车需要更多的过站时间。“每到上下班高峰期,车辆要排行两三公里。”小刘住在龙泉驿,驾驶私家车到世纪城附近上班,上绕城高速本来是最快选择,可“入口一堵,感觉像是车被刹了一脚”。

究其原因,还是通道太少。目前,“龙泉造”整车唯一能上绕城的入口就是绕城高速成龙收费站,该站建成于2010年初,设置了3个进口、4个出口。但2010年时,“龙泉造”整车仅10万辆,2013年这一数据已增长6倍,成龙收费站的通行压力可想而知。“龙泉驿物流每年增加500万吨,成龙收费站现在每日进出车辆达到4万辆。”该区交通运输局规划科科长马翊说,针对高速“限重”后出现的不畅状况,已采取工程措施,在进出口各增加一个通道,并通过设置“移动收费站”等举措,对社会车辆“保畅”取得了一定成效。

然而,货车依然只有一个通道。“车上不了路,无疑增加了周转成本。”杨劲松再三建议,“一个入口无法支撑整个产业,要多开辟通道出来。”

举措

早在2012年初,龙泉驿就已感受到进出高速不畅对产业发展的压力。

“当年制定了成龙收费站‘七进七出’的改造方案,并拿到了省交通运输厅的批复。”马翊说,就在工程准备实施时,却遇到一个新难题:收费站南侧有两组高压线铁塔。要想施工,首先必须对高压线迁改,可一测算,高压线迁改的费用比收费站改造的投入还要高,“这导致收费站改造暂时搁浅”。

龙泉驿汽车产能在2013年大量释放,“运输难”问题变得更加突出。“经过权衡,我们准备先从好改造的一侧入手,让北侧在2014年率先‘七进七出’。”

记者从相关招标网站获知,该项目将设置2个ETC车道、2个MTC车道、3个超宽车道。工程施工是否会让现有出入情况雪上加霜?“没有任何影响,这是一个迁建工程。”马翊解释称,整个收费站将移至人行天桥及货运外绕线(铁路)之后,一旦投入运营后,现有通道将不再使用。

此外,绕城高速在龙泉驿境内将再增一座互通立交。“驿都大道互通立交工程可行性研究已通过省交通运输厅审批,正等待省发展改革委批复,一旦建成,它将有效分流成龙大道与绕城高速互通立交的交通压力。”

谋划

从长远看,随着龙泉驿百万辆整车产能不断释放,仅依赖绕城互通还是不能满足需求。

据了解,在建的成安渝高速在龙泉驿境内有三座立交,分别是车城大道互通立交、成洛大道互通立交、成环路互通立交。按照成都市委确立的经济工作目标,成安渝高速将在2014年建成通车,在一定程度上将帮助龙泉驿汽车摆脱对单一出口通道的依赖。

“从根本上解决汽车产业物流难题,要解决与铁港、水港的连接问题。”马翊认为,未来龙泉驿汽车产业主要靠铁路和水路运输,“天府货运通道龙泉境内工程2014年完工,届时货物可直达青白江货运中心站。”

在水港方面,杨劲松的货物通过绕城高速转成自泸高速,已在通过泸州港出川。但他面临一个不确定性的风险:“成都绕城高速变身四环的呼声渐高,一旦成为城市道路是否对货车限行?”

马翊为此呼吁把规划中的成自泸高速新兴互通立交,加快提上建设日程。“这样,借助天府货运通道,‘龙泉造’汽车既可快速公铁联运,也可公水联运。”

放眼物流配送业跨越发展 创新智能POS移动应用

吴琪

迈入2014年伊始，工信部副部长杨学山在北京表示，今年度移动智能终端产量将达15亿部。结合目前已在使用中、库存的数量，可以预见中国未来几年将迎来行业移动应用建设的高峰是大势所趋。行业移动终端的定位凭借智能化的大潮由移动网络末梢冲向互联网业务前沿，开启一个新时代。预计2017年将形成规模化产业，企业移动解决方案市场规模将达到46.7亿美元，其中银行、保险、快速消费品、交通物流和政府等行业将是新兴热点应用领域。温故知新，我们以“入行”较早的物流配送行业为例，探析创新型移动应用的趋势。

移动应用从内部管理延伸至营销和服务

过去的几年电子商务的蓬勃发展推动了中国的物流快递行业进入高速发展期，物流企业及电商配送部门投入巨资完成了移动应用的布局，实现了基于条形码、智能终端和移动通信技术的货物信息实时收集追踪智能管理系统。

在最初的系统搭建中，企业更多的关注在货物信息实时准确的收集，内部的质量管理，时效管理，人员管理，以提升企业的服务质量和水平。因此，基于移动设备的应用就有了货物条码扫描、



人员接派件任务分配，任务完成情况实时跟踪，以及一些基础信息的查询等需求，相应的硬件功能则包括条码扫描、WIFI、GPRS、摄像头、蓝牙、触摸屏、合适的防护等级以及耐用的电池。

随着电子商务的爆发式增长，特别是

移动电子商务的崛起将催生海量市场，对作为消费者和电商企业之间桥梁的物流配送企业提出了越来越高的要求。作为重要的业务支持工具和行业解决方案的移动智能终端也必须与时俱进。

从物流企业经营发展的角度来讲，



如何赶塔电子商务的‘高铁’、让数以万计的配送大军发挥最大的价值成了重要议题。随之而来的是传统物流配送人员的定位转变为企业的一线营销人员，移动应用系统的功能也从单纯内部管理延伸至营销和服务，其中COD、O2O为当前的代表趋势。

COD代收货款

COD，英文cash on delivery的缩写，货到付款的意思，应用在物流中也叫代收货款。COD业务在中国的市场环境中成长速度快、过程曲折。

COD业务主要集中在电子商务的配送服务上，包含B2C和C2C。由于电子商务企业多是和物流快递企业合作进行货物派送服务，由物流企业帮助电商进行收款，电商对物流企业提出新的要求应运而生，主要有：

1. 钱款的安全性

由于代收货款相对运费一般金额比较大，采用现金收款的方式往往会有比较高的风险，所以会要求物流企业的末端配送人员配置移动刷卡设备。

2. 信息的及时性

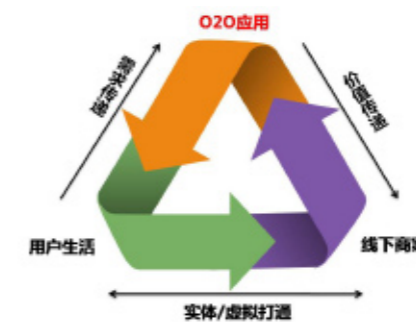
当货物签收，客户付款后，电商企

业希望第一时间得到相关的信息，以保障自己财、物的安全。如果采用传统的PDA、POS机分离的模式，很难将银行交易信息与业务信息进行绑定，难以满足客户需要。

3. 自动对帐清分

由于电子商务与物流公司中每天会有大量的物、款的交互。如果所有的代收货款采用手工来进行统计确认，耗时耗力，容易出错。通过采集到第一手的货物和付款信息，系统自动对帐和清分，能够更高效，快速地完成整个业务。

O2O即Online To Offline，也就是将线下商务的机会与互联网结合在了一起，让互联网成为线下交易的前台。这样线下服务就可以用线上来揽客，消费者



可以用线上来筛选服务。

客户在线上订购后，购买者可以收到一条包含二维码的彩信，购买者可以凭借这条短/彩信到服务网点经专业设备验证通过后，即可享受对应的服务。这一模式很好的解决了线上到线下的验证问题，安全可靠，且可以后台统计服务的使用情况，在方便了消费者的同时，也方便了商家，因此很快有了规模化发展。

而物流公司提供的服务将成为这种模式的一个延伸，不需要购买者自己去服务网点，而是由快递人员将货物送至购买者手中，通过专业移动设备对购买者的二维码彩信凭证进行验证，确认后完成货物的交付。

这样既可以对客户身份进行验证，保证贵重货物派送的安全性，又能避免物流公司获得电商客户的个人信息资料，降低了系统对接的复杂程度，很好的满足了双方的营销要求。

创新型移动应用要求智能POS软、硬实力并举

随着COD代收货款业务以及O2O业务模式的发展，物流行业对以智能POS为代表的移动应用设备也提出了严苛的要求：

首先，要集成刷卡支付的功能，随着货到付款的普及，移动刷卡支付成为了趋势，但是单纯的移动POS已经不能满足越来越复杂的业务需要。智能化的移动POS，将支付与业务流程紧密的结合起来，从而能够更好的满足业务发展的需要。

其次，要集成二维码技术，二维码的出现或将成为移动运营商进军移动互联网布局未来O2O电子商务的关键。那么以落地配业务为主的物流企业的智能移动设备必须拥有处理二维码的能力。

基于这些新的技术要求，新型移动终端必须具备的功能特点将包括：支持二维码，支持刷各种银行卡（通过银联

认证),支持wifi、3G、蓝牙等多种通信方式,高清摄像头,GPS定位,合适的防护等级(区别于商用的POS)以及耐用的电池等。

在市场需求繁杂多变、竞争者蜂拥而至的形势下,移动终端设备供应商单凭技术精进是不足以突围制胜的,优秀的移动终端设备企业还必须洞悉客户行业的发展变化,积累对客户业务运作、所处市场环境、所服务的行业的发展趋势精了解的软实力,通过切实的商业案例来指导此类产品的开发,最终生产出符合需求并引领行业发展的定制化移动智能终端设备,从而在这波移动应用建设的浪潮中占据一席之地。

智能POS之移动应用发展中的关键问题:安全、成本、用户体验

安全顾虑和移动设备的投入成本是阻碍企业移动应用发展的主要因素。

首先,POS交易对安全性的要求自来已高,而移动智能终端的开放性对生产厂家提出了更高的安全要求。如何确保系统性能稳定可靠、病毒应用不被下载、敏感信息不外漏……这些都是行业用户不得不考虑的问题,唯谨慎选择有经验可信赖的供应商(品牌)。

在预算方面,除软件成本之外,行业用户还需在终端设备上大量投入,当用户规模较大时,硬件购置和维保费用将是一笔不菲的开支。在总体投入有限的情况下,硬件成本将占据相当大一部分比例,软件的投入受到挤压,进而影响最终的交付成果,这也是很多移动项目实施不成功的原因。

作为移动终端的使用者:配送员的使用体验是不容忽视的环节。配送员良好的参与感直接影响到终端设备能否发挥应有的效果和业务流程的过程成本。好的体验源于符合客户行业特点的设计与制造、携带操作便捷、自然流畅的人机交互界面、手视觉愉悦,以及产品

开发者关注用户反馈,不断改进的过程。

随着移动信息化趋势愈演愈烈,行业定制化需求渐渐强烈,移动智能终端一体化集成度要求越来越高,扩展性功能需求也日新月异,伴随需求量倍增,对产品的性能及稳定性也要求越来越高。基于智能POS的创新型移动应用正是对这一行业新趋势的体现。

一体化移动智能POS终端案例:i9000

优博讯推出的智能POS i9000是国内首款带支付功能的移动智能POS终端产品,融合了金融POS与传统工业PDA



的各项功能:

实现信息采集、处理、分析跟现场支付结算同步进行,高性能处理器配合出色的条码扫描头,实现快速稳定的数据采集,满足银联卡、NFC、会员卡、微信、

二维码等多种支付需求。大大节约作业时间,减少了企业软硬件设备管理成本,快速实现业务信息流与资金流的对接。

专业的移动技术平台,严格的银联入网及安全认证,提供了银行等级的交易安全加密和验证功能,全面保证金融交易安全,以确保支付对账结算时效性、安全性。

人体工程学和一体化功能集成设计,友好的人机交互界面,严苛的工业级物料甄选,双电源模式,品质可靠,可有效降低企业的设备维护和更新成本。

放眼物流配送业跨越发展 创新智能POS移动应用

由于集成了刷卡功能,优博讯也联合了银行,给企业提供了优惠的购机方案。企业在指定的合作银行/第三方机构申请开通移动智能POS i9000,由银行/第三方机构会对企业进行购机补助。补贴企业对移动设备的投放,大大的降低了移动设备购买的成本。

目前i9000已投入电商的代收货款(COD)业务当中,通过电商公司(商家)订单系统与物流企业系统进行对接,支付平台与物流企业业务系统对接,将快件信息、商户商品信息等订单信息提交给物流企业平台;买家货到付款选择现金、

刷卡方式支付;第三方支付结算中心再将商家的代收货款结算到物流企业或其指定的账户中;同时将各种相关业务报表、对账报表、对账清分报表信息实时反馈给物流企业和商家。这样一来,收款信息(资金流)、签收信息(信息流)通过一体化智能POS终端直接实现对接。

智能POS的创新型移动应用是大势所趋,将成为众多相关行业采用的标配'。

物流费用偏高症结究竟何在?

文 叶双周

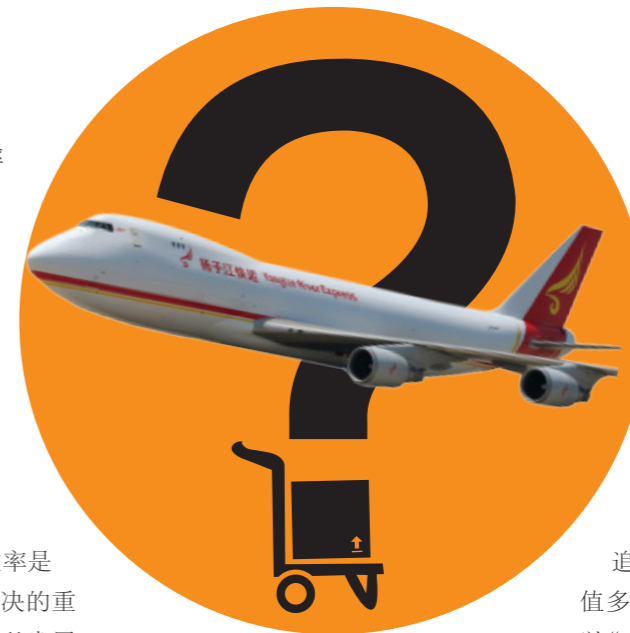
降低流通成本、提高流通效率是当前我国经济运行中一个亟待解决的重点课题。我国物流费用偏高是由多种因素造成的,破解这一难题要从国民经济运行全局出发,多措并举,重点在于推进供应链管理

物流费用偏高症结究竟何在

降低流通成本、提高流通效率是当前我国经济运行中一个亟待解决的重点课题。改革开放以来,市场经济的发展和完善为商品价值的转换提供了基础性保障,商流费用水平大为降低;但受多种因素制约,社会资源周转慢、环节多,商品使用价值的实现并不顺畅,突出表现为物流效率低、物流费用高。因而,降低流通成本关键是要降低物流费用。

当前,我国经济社会运行中的物流费用偏高已成为共识,据中国物流与采购联合会的监测资料显示,我国社会物流总费用与GDP的比率不仅高于美国和日本等发达国家1倍以上,还高于巴西、印度等发展中国家。可以说,降低物流费用不仅势在必行,而且需要“对症下药”,那么,物流费用偏高的症结究竟何在?

首先,经济发展阶段是物流费用偏高的基础性原因。目前,我国总体上仍处于工业化中期阶段,服务业欠发达、工



日本等发达国家,我国工业产品增加值率偏低,这意味着实现同样多的商品销售额、耗费同样多的物流费用,但所创造的增加值明显偏低,这就会导致物流费用与GDP的比率偏高。

其次,生产方式粗放也是我国物流费用偏高的主要原因。当前,我国经济社会不断发展,与此相应,消费模式也逐渐从单纯追求温饱型或数量型,向追求消费价值多元化、个性化转变。但生产方式仍以“大批量、规模化”为主,导致产需不能有效衔接、资源周转偏慢、社会库存居高不下。国际上,日本在上世纪50年代就出现了准时制精益生产模式,将企业生产流程与市场需求有效整合;美国在上世纪90年代实现了柔性化敏捷制造模式,以有效协调的方式响应客户需求。

此外,流通模式粗放与物流费用偏高密切相关。流通模式粗放,突出表现在两个方面。一是以供应链为主的现代流通体系建设进展相对缓慢。由于生产方式整体上没有由“大批量、规模化”向“柔性化敏捷制造模式”转变,同时受“大

业产品附加值偏低,是现阶段经济发展的重要特征,这也是我国物流费用高于美国和日本,甚至高于印度和巴西的重要原因。从产业结构来看,我国第一、二产业占比高而第三产业占比低。第三产业增加值占GDP的比重不仅远低于美国和日本70%以上的水平,也低于巴西60%以上、印度50%以上的水平,导致经济发展的物耗和能耗偏高,引致物流需求规模偏大。从产业布局来看,由于上游能源资源和部分下游产业逆向分布,一些高能耗、高物耗产业不能按照地区比较优势布局,致使煤炭等大宗商品长距离、大规模运输,导致我国货物周转量明显偏高。从产品附加值来看,相较于美国、



而全”、“小而全”运作模式的影响，生产企业还不能根据自身行业特点提出有效的物流和供应链需求，造成供应链发展缓慢、物流专业化发展水平较低，社会物流资源缺乏有效整合、不能集约使用，导致物流效率偏低、费用偏高。2012年，根据中国物流信息中心的重点企业调查，我国企业对外支付的物流费用占企业物流总费用的比重较高，与日本等发达国家相比，差距较为明显。二是物流一体化建设相对滞后。受体制性和机制性约束、基础设施不完善、物流标准不协调、信息化水平较低等因素影响，我国大流通体系尚未根本形成，部门分割和市场分割仍然存在，物流一体化建设明显滞后，社会资源周转慢、环节多、费用高。例如，我国海铁联运比例远低于全球平均水平，目前国际上港口集装箱的海铁联运比例通常在20%左右，美国为40%左右，而我国仅为2.6%左右。我国工业企业流动资产周转次数为不到3次，远低于日本和德国9至10次的水平。

如何加快推进供应链的发展

分析起来，我国物流费用偏高是由多种因素造成的，降低物流费用、提高经济运行的质量和效益要多措并举、从国民经济运行全局出发；要在转变经济发展方式的顶层设计下，推动生产方式和流通模式转变，基本抓手则是加快推进供应链的发展。

美国、日本、德国等发达国家的经验表明，一国进入工业化中后期，加快现代物流发展、推动供应链的构建，是降低成本、提高效益、增强竞争力的基本路径。供应链管理的有效实施可以使企业总成本下降20%左右，供应链上的节点企业按时交货率提高15%以上，从订货到生产的周期时间缩短20%至30%。目前，国际上以供应链之间的竞争为主要特点的竞争模式正在取代单个企业之间的竞争，供应链的强弱已成为决定一国产

业竞争力的重要因素。“供应链”强则国家经济强，物流活则经济“血脉”通，已成为发达国家经济发展的硬道理。然而，近年来，我国物流虽然取得了长足的发展，但整体上现代物流发展仍相对滞后、供应链发展基础还较为薄弱，在此背景下，要适应国际竞争形势变化、加快推进供应链发展，需要明确总体思路。

首先，要统一认识、明确方向。一方面，要认识到物流和供应链的作用是创造时间价值、空间价值，基本功能是保障运行、降低成本和提高效益，因而发展物流和供应链的定位也应以此为出发点和落脚点。另一方面，要明确现代物流和供应链的关系。国际上物流发展经历了实物配送、综合物流和供应链管理3个阶段，因而，发展供应链需要夯实现代物流发展基础，同时把供应链作为现代物流发展的重要方向。

其次，要政策引导、分步推进。一方面，要在抓紧落实已出台的财税、商贸等政策的同时，将推动企业开展供应链管理作为产业政策的重要内容。供应链是伴随着生产方式由“批量化、大规模”生产阶段过渡到“柔性化敏捷制造”阶段而产生的，而我国制造业仍停留在“批量化大规模”生产阶段，生产领域还不能根据行业特点提出有效的物流和供应链需求。因而，应通过产业引导，促进制造、商贸

与物流的联动发展，促使生产企业转变生产方式，有效释放物流和供应链需求。另一方面，结合我国供应链发展尚处在起步阶段的现实，应分步推进供应链发展。就当下而言，要抓住供应链中“采购”和“配送”这两个核心环节，通过加快企业采购目录、产品编码的标准化建设，推进集中采购和共同配送，充分发挥规模经济优势、提高采购和配送效率。同时，充分考虑行业特点，适应专业化要求，选择重点行业积极开展供应链管理应用示范工程。目前，汽车、石化等行业都在进行供应链的有益尝试，可以作为推广供应链应用的重点行业。医药、食品、农产品(8.31, 0.15, 1.84%)关系着国计民生，应夯实这些行业的物流发展基础，推进供应链管理在这些行业的应用。

最后，要优化环境、夯实基础。一方面，要打破行政垄断和市场分割，营造企业发展的公平环境。打破物流一体化运行瓶颈，加快物流基础设施建设和标准化建设。要加强诚信体系建设、培育供应链理念和契约文化。另一方面，要加大物流统计和分析，树立现代物流和供应链发展标杆，引导供应链加快发展。加大信息化建设力度，加强基础信息公共服务平台建设，促进物流信息共享和网络兼容，提高GPS、GIS等技术服务在物流领域的应用范围和应用层次。



第三方物流 ——企业互动协作关系

曾桐铭

第三方物流(3PLs)是个相对比较新的物流术语。在传统物流企业向现代物流企业转型的时候，在物流服务从初级形态向高级形态进化的时候，第三方物流的概念将扮演重要的角色。因此，对第三方物流这一术语之内涵特别是对其实际运作的正确的把握是至关重要的。

一、从实际运作看第三方物流

理论来自于实践。尤其是当一个新的理论或概念产生于几乎完全不同的制度环境和经济环境条件下的时候，要真正理解它并用于指导实践，最好的办法就是看其理论的基础来源，即看原先的实际运

作。我们不仅要知道它们现在是怎么做的，更要知道它们当初为什么要这么做。

从发达国家第三方物流的实际运作情况来看，企业的动机和合作的方式是各种各样的，而且第三方物流的运作几乎涉及企业经营活动的所有环节。

1、美国汽车工业的情况。美国的通用汽车公司在1996年前后，发现其存货和配送成本不断上升，装配厂里到处都是不足整车的货运卡车出出进进。分析原因发现，当时有分布在14个州的400多个供应商通过电话指令向通用公司的30个装配厂供应物料。于是，通用公司求助于第三方物流服务公司Penske为自己设计一个解决方案。目标有三：降低成本，改善物料回运管理和相关的信息处理方

3PLs

法,减少承运人的数量。第三方物流服务公司首先对通用公司的物料回运和配送过程进行了诊断,然后提出在克里夫兰设立一个可进行换装作业的战略配送中心,由该中心负责回运物料和零部件配送的组织管理。战略配送中心全部由第三方物流公司的人来操作和管理。第三方物流公司还为通用公司配置了全天候的专职运输车队,设立 EDI 专线系统,安排供应商的送货时间,设计物料回运路线,并对总装厂实施 JIT 配送。

同样是汽车工业巨头的福特公司在 1999 年 3 月份决定把它在北美的整车配送业务外包给了 UPS 公司的一个分支机构——UPS 全球物流服务公司。但该第三方物流服务公司并不自己运输车辆,而是代表福特公司管理整车的配送工作。该公司要重建福特公司的配送网络、要引入新的管理方法、要消除配送瓶颈、减少等候时间、还要提供配送信息管理系统以实现每一辆整车配送全程的有效监控。福特公司的目标是把整车配送的时间从现在的 14—15 天缩短到 9—10 天,让客户更满意。同时减少存货水平,提高设施利用率,降低成本,提高市场竞争力。合同规定双方合作的过渡期是 18 个月。第一阶段主要是在美国西部和西南地区。然后再逐步扩大到全美,加拿大和墨西哥。

2、其他行业的情况。不同行业的第三方物流运作各有自己的特点。

有聘请专业物流服务公司来运作管理现有物流资产的。如尤尼西斯系统公司在发现自己的配送中心的能力过剩,同时希望建立基于活动的成本核算(ABC)体系时,就聘请电子产品和办公设备物流专家 Burnham 物流公司来管理运作其最大的全球配送中心。而原配送中心的人和设施却都保留下来。不到一年,企业的运营成本就降低了 20%。

有聘请第三方物流服务公司提升售后服务水平的。如美国的太阳微系统公司在北美市场上面临客户对维修用配件的配送时间从 2 天逐步缩短到一小时,甚至要求即时的现场作业时,就与制药业物流专家 USCO 物流服务公司建立战略联盟关系,把运输、仓储、配件调度以及维修作业本身都交给 USCO 公司管理。不仅使 1 小时配送的服务准时率大 96.3%,而且取消了几个地区性仓库。

有聘请第三方物流服务公司提升货场管理水平的。如 Zenith 电器公司打算改变传统的手工货场管理模式的时候,就聘请有仓储物流专家之称的



GATX 物流公司为其提供一套货场管理系统软件(YMS)。对收发货过程进行电子跟踪,对空载和实载拖车进行电子化调度,对货场的布局和拖车的位置给出计算机图象,并向 Zenith 公司提供实时的报告。

有聘请第三方物流服务公司组织物料回运的。如加拿大的 Derre 农机公司在发现总装厂里的物料和零部件越集越多而影响产品装配的时候,认为自己的核心业务是装配零部件而不是接收零部件。为了不增加基础设施和人力资源的投资,决定聘请 Caliber 物流公司来组织和管理其物料的回运。于是,第三方物流服务公司在离总装厂 5 公里处新设一仓库作为配送中心,为 Derre 公司控制存货水平、管理承运人、安排供应商的送货时间、对送货路线进行优化、对货运集装箱进行跟踪管理,前置清关等。

有同时请几个专业物流服务公司共同来帮助组织和运作全球市场分销的。如美国的农用和建筑设备制造商 Case 公司为了进一步扩大其在全球市场上的增长,就先聘请咨询公司来对企业当前的运营情况进行分析和诊断,发现“物流是关键的市场竞

争力所在”,必须大大缩短客户的订货周期和设法消除近 20 亿美元的成品和备件的库存。于是就决定把所有的物流运作外包给 3 家第三方物流服务公司。著名的国际货代 Fritz 公司负责信息系统的开发和货代业务,并作为供应链一体化的牵头单位。著名的卡车运输承运人 Schneider 物流公司负责陆上运输。第三方仓储专家 GATX 物流公司则负责仓库的管理和存货的调度。

还有请专业物流服务公司来管理物流单证和负责费用结算的。如 LOF 玻璃制造公司在聘请一家第三方物流服务公司来组织管理供应商送货车辆的回程配载的同时,还聘请一家以物流信息管理著称的 Cass 物流公司负责所有货运单证的管理和费用支付的安排。等等。

由此可见,虽然不同的企业与专业第三方物流服务公司合作的具体目标和方式方法不一样,但其中都蕴含了一条不变的主线——企业间是高度互动协作的。之所以使用“高度互动协作”这一术语而不是简单的使用“协作”,从企业物流运作外包的本质上来看,第三方物流服务协作可以有不同的层

次,但“第三方物流”这个术语实际上已经特指企业外购物流服务的高级形态。另一方面是因为第三方物流协作已经不是通常意义上的分工协作,而是合作双方在信息共享的条件下,为了共同的战略目标,共同制定物流解决方案,并根据市场需求的变化动态执行的过程。物流企业的运作实际上已经与客户的经营管理活动融为一体了。

信息共享和共同制定物流解决方案是企业高度互动协作的重要标志,也是第三方物流运作高级形态的显著特征。

在物流运作方面,企业把它的内部功能外化,并建立起高度协同的运作体系是市场经济体系发育成熟的必然结果。

二、企业外购物流决策因素

企业自营物流还是外购物流主要取决于两个因素:一是关键物流活动对企业成功的影响;二是企业管理物流运作的的能力。

那些对客户服务水平要求高,在企业运营总成本中物流成本占大头,以及自身物流管理能力比较强的企业往往倾向于自营物流。换句话说,如果企业确实要开发供应链管理的功能作为自己的核心竞争力,它就不应当外购物流服务。如沃尔玛公司。

那些物流活动并非其核心业务和自身不具备高水平物流管理能力的企业往往倾向于外购物流。换句话说,如果企业在仓储和运输方面经验不足,而且仓储和运输活动本身对企业总体的市场竞争地位并不是关键变量的情况下,企业就会外购物流服务。





如 Dell 公司。

显然，对于那些物流运作为企业市场竞争的关键因素而企业自身物流管理能力又不足的企业，最好的办法就是外购物流服务。如美国通用食品公司是有名的麦片和甜食制造商。年营业额为 60 亿美元，但每年在产品的包装和运输方面就要花费 30 亿美元。仅食品的货运成本就达 4 亿美元，占其麦片产品上架成本的 60%。经分析发现卡车的不足整车发运和回程空驶是造成其物流成本居高不下的主要原因。为了降低运输成本，公司聘请一家专做包装食品物流的第三方物流公司——NC 网上物流营销公司来帮助对卡车的运力进行在线组合。双方还共同开发了一个专用的货运管理软件。在后台，NC 公司通过专线与通用食品公司的 ERP 系统联接。在前台，通用食品公司的货运信息与在 400 多万条线路上运营的 200 多个承运人的货运计划进行配载。不到一年，仅仅是与网上交易市场的一个合作伙伴分享卡车的运力，就节约运费达 70 万美元。而这个伙伴就是为通用食品公司做麦片包装盒的纸制品公司。

一般来说，企业外购专业化的物流服务可以获得许多经济利益。如减少固定资产投入、降低运营成本 and 减少流动资金需求、获得物流运作的专门技术和管理技能、使得企业可以集中资源于其核心业务、改善企业的运营和客户服务、通过提高市场渗透力来增强竞争优势等。但企业外购物流服务的同时也会因此而承担一些风险，即失去对关键物流活动的控制权。如沃尔玛是不会把物流运作外包给第三方物流服务公司的，因为这是它自己的核心竞争力所在。



实际上，企业外购物流决策本身就是对互动协作关系进行经济技术权衡的过程。如 2000 年初，通用汽车公司和 CNF 管理集团公司共同出资组建了威克托 SCM 物流公司，负责为通用公司提供所有物料和整车在其全球供应链中的一体化运作管理和全程物流运作的可见性服务。通用公司的目标很明确：新成立的物流公司必须把订货周期从现在的 60 多天缩短为 15—20 天。在未来的 2—3 年内把整车配送的时间从现在的 11 天缩短到 1—7 天。在改善客户服务的同时，至少要把存货水平降低 50%。新成立的物流公司由 CNF 公司控股，但在重大战略问题上，通用公司拥有一票否决权。两个公司共用一个由 CNF 公司开发的基于网络的管理信息系统。一开始，威克托 SCM 公司将只负责北美的生产物料回运、整车配送、运输和进出口业务。根据协议，SCM 公司将逐步接手通用公司在全球的物流管理工作。就货运工作量来看，每天的发货量将达 90 万公斤。要组织通用公司的 12000 个供应商为 70 个装配厂生产和供应物料，每天发车 35000 辆次。但通用公司的全球物流管理部门将保留战略管理和监测评价的责任。所以通用公司在北美的 300 人和在全球的 800 人的物流管理队伍均维持不变。这实际上就是通用公司在外包物流服务以后防范风险的一项组织措施。因为对高度竞争的汽车工业来说，汽车物流的运作为企业的关键竞争力所在。

在了解企业外包物流的决策要素以后，第三方物流公司的市场定位和开发方向也就非常明确了。

实际上，企业外包物流的动机和目的也是随着经济环境和市场条件的变化而变化的。有调查表明：1996 年，企业外包物流的最主要的动机有三：一是降低成本；二是专注于其核心业务；三是提高物流作业效率。但是，1999 年的调查表明：企业更强调第三方物流公司提供的增值服务、创新方案和作业绩效，而不是成本控制。这也从物流产业发展的层面上说明当今市场竞争正在从价格或成本的竞争转向服务或物流的竞争。这时，第三方物流运作关系的建立将主要取决于第三方物流公司能不能为企业提供高水平的物流服务。

必须指出，企业与第三方物流公司之间的信用关系十分重要。以委托代理为基本框架的普遍的市场信用体系是第三方物流运作的重要环境条件。正是在这个问题上，严重制约了我国第三方物流运作

以至物流产业的正常发展。

三、关于第三方物流的定义

在理论上，究竟什么是第三方物流，或第三方物流这个术语指的是什么，目前并无统一的或标准的定义。

美国著名的 MERCER 管理顾问公司对第三方物流的定义为：“向发货人或收货人提供从物流节点的功能服务到更大范围的物流渠道的一体化服务；把运输管理、存货调度和信息技术结合起来，以较低的渠道总成本向客户提供增值服务”。这个定义的过于宽泛是显而易见的。

事实上，第三方物流的运作为国外的有关文献中也有多种称谓。最常用的是第三方物流 (Third-party logistics)，还有第三方供应商 (Third-party providers)，第三方物流公司 (third-party logistics company)，第三方合同物流 (Third-party contract logistics)，一体化物流公司 (integrated logistics companies)，合同物流专家 (contract logistics specialists) 等。因为第三方物流运作的高级形态常常与企业间的战略伙伴关系即战略联盟分不开，所以有时也把专业物流公司称为企业的物流伙伴 (logistics partner)。

由于第三方物流运作为实际上常常是一种“一对一”的特殊个性化的协作关系，所以为了区别于一般的仅提供标准化服务的物流协作，美国 LTD 管理顾问公司总裁 Thomas Craig 先生认为：“仅仅把资产或业务外包出去是不够的。真正的第三方物流是为满足客户的需求，也为满足物流企业自己的业务发展需要而为客户量身定制的专用物流解决方案”。换句话说，第三方物流就是协作双方共同制定专用物流解决方案，并实现双赢的过程。这显然不同于一般的“要约”和“承诺”的简单合同过程。

实际上对“第三方”这一术语也有不同看法。虽然埃森哲咨询公司已经为所谓“第四方”申请了知识产权保护，也有学者定义“第四方”就是指专门为客户制定物流解决方案的咨询顾问公司，但已经有专家指出：“第三方”这类术语还是少用为好。因为“第三方”甚至“第四方”这样的提法很容易引起混乱。确切的还是用“物流外包” (Logistics Outsourcing) 为宜，以反映企业把物流



运作为转包给能够提供所需物流服务的第三方企业这样一种关系。

笔者认为，所谓第三方物流就是企业或其他经济组织为了强化其核心竞争力，把非核心业务的物流管理、物流作业或物流设施等部分的或全部的外包出去，并与专业物流公司建立双赢的互动协作关系直至进一步的建立市场竞争战略联盟的过程。第三方物流的运作为互动协作关系的运作为，对第三方物流的管理是协作双方对互动关系的管理。比如世界排名第一的 Georgia-Pacific 林产品集团公司在不同的地区性市场上外购不同的第三方物流服务公司的服务，认为：第三方物流运作为是其经营活动的延伸。太阳微系统公司 (Sun Microsystems Inc.) 则声称：第三方物流服务公司已经成为企业整体运作的有机组成部分，而对第三方物流合作伙伴的管理已经成为其核心竞争力。

四、全面理解第三方物流

物流产业的发展一方面取决于市场经济的成熟度，另一方面也得益于物流服务理念的不断丰富和创新。对于准备参与或已经参与第三方物流运作的企业来说，必须正确把握第三方物流运作的精髓，并从以下 6 个方面来全面的理解第三方物流运作为：

- 1、第三方物流是企业外包物流作业或物流管理的产物。
- 2、第三方物流是企业间的互动协作过程。
- 3、第三方物流是客户定制化的服务。
- 4、第三方物流是企业间的战略联盟。
- 5、第三方物流是竞争对手难以模仿的市场竞争优势。
- 6、第三方物流是企业外购物流服务的高级形态。





绿色物流的产生背景 及发展对策初探

王长琼

一、现代物流对环境的影响

物流活动与社会经济的发展相辅相成。一方面，现代物流是经济发展的支柱，另一方面，经济的发展又会引起物流总量的增加。物流活动的频繁以及物流管理的变革，会增加燃油消耗、加重空气污染和废弃物污染、浪费资源、引起城市交通堵塞等，因此，对社会经济的可持续发展产生了消极影响。现代物流活动对环境的影响主要表现在以下几个方面。

1、货物运输对环境的影响

运输是物流活动中最主要、最基本的活动，运输车辆的燃油消耗和燃油污染，是物流作业造成环境污染的主要原因。物流管理活动的变革，如集中库存和即时配送，也对运输和环境造成了影响。

(1) 不合理的货运网点及配送中心布局，导致

货物迂回运输，增加了车辆燃油消耗，加剧了废气污染和噪音污染；过多的在途车辆增加了对城市道路面积的需求，加剧了城市交通的阻塞。

(2) 集中库存虽然能有效地降低企业的物流费用，但由于产生了较多的一次运输，从而增加了燃料消耗和对道路面积的需求。

(3) 即时配送 (JIT) 强调无库存经营，从环境角度看，JIT 配送适合于近距离企业间的输送。如果供应商与生产商之间距离较远，要实施 JIT 就必须大量利用公路网，使货运从铁路转到公路，这样又增加了燃油消耗，带来空气污染、噪声等，从而使环境遭到破坏。

2、包装对环境的影响

包装具有保持商品品质、美化产品、提高商品价值的作用。当今大部分商品的包装材料和包装方式，不仅造成资源的极大浪费，而且严重污染环境。

(1) 目前市场上流行的塑料袋、玻璃瓶、易拉罐等包装品种，使用后会给自然界留下长久的污染物。

(2) 相当一部分工业品特别是消费品的包装都是一次性使用，且越来越复杂。这些包装材料不仅消耗了有限的自然资源，废弃的包装材料还是城市垃圾的重要组成部分，处理这些废弃物要花费大量人力、财力。

(3) 不少包装材料是不可降解的，它们长期留在自然界中，会对自然环境造成严重影响。

3、流通加工的影响

流通加工是指为完善使用价值和降低物流成本，对流通领域的商品进行的简单加工。流通加工具有较强的生产性，会造成一定的物流停滞，增加了管理费用，不合理的流通加工方式会对环境造成负面影响。

(1) 由消费者分散进行的流通加工，资源利用率低下，浪费能源，如餐饮服务企业对食品的分散加工，既浪费资源，又污染了空气。

(2) 分散流通加工产生的边角废料，难以集中和有效再利用，造成废弃物污染。

(3) 流通加工中心选址不合理，也会造成费用增加和有效资源的浪费，还会因增加了运输量而产生新的污染。

二、可持续发展与绿色物流

1、可持续发展对物流活动的环保要求



由上面分析可知，现代物流活动的诸多方面都会对环境造成负面影响，而且这种影响的程度是随着经济的发展而加剧的，因此，会对社会经济的可持续发展产生消极影响。

在社会文明程度日益提高的今天，经济的发展必须建立在维护地球环境的基础上。当代对资源的开发和利用必须有利于下一代环境的维护以及资源的持续利用，因此，为了实现长期、持续的发展，就必须采取各种措施来维护我们的自然环境，可持续型发展就成为社会经济发展的必然选择。

可持续发展的原则之一，就是使今天的商品生产、流通和消费不至于影响未来商品的生产、流通和消费的环境及资源条件。将这一原则应用于现代物流管理活动中，就是要求从环境保护的角度对现代物流体系进行研究，形成一种与环境共生的综合物流系统，改变原来经济发展与物流之间的单向作用关系，抑制物流对环境造成危害，同时又要形成一种能促进经济和消费生活健康发展的现代物流系统。这就产生了“绿色物流”这一全新的概念。

绿色物流是可持续发展的一个重要环节，它与绿色制造、绿色消费共同构成了一个节约资源、保护环境的绿色经济循环系统。绿色制造（亦称清洁制造）是制造领域的研究热点，是指以节约资源和减少污染的方式制造绿色产品，是一种生产行为；绿色消费是以消费者为主体的消费行为。绿色物流与绿色制造和绿色消费之间是相互渗透、相互作用的。绿色制造是实现绿色物流和绿色消费的前提，绿色物流可以通过流通对生产的反作用来促进绿色制造，通过绿色物流管理来满足和促进绿色消费。

2、绿色物流的内涵

绿色物流是近几年刚被提出的一个新课题，目前还没有形成成熟的定义。这里以可持续发展的原则为指导，再根据现代物流的内涵，给出“绿色物流”的内涵。

绿色物流是指以降低对环境的污染、减少资源消耗为目标，利用先进物流技术，规划和实施的运输、储存、包装、装卸、流通加工等物流活动。绿色物流的行为主体主要是专业物流企业，同时也涉及有关生产企业和消费者。

绿色物流的目标不同于一般的物流活动。一

般的物流活动主要是为了实现物流企业的盈利、满足顾客需求、扩大市场占有率等等，这些目标最终均是为了实现某一主体的经济利益。而绿色物流的目标在上述经济利益目标之外，还追求节约资源、保护环境这一兼具经济属性、又具有社会属性的目标。尽管从宏观角度和长远利益看，节约资源、保护环境与经济利益的目标是一致的，但对某一特定的物流企业却是矛盾的。

绿色物流是一个多层次的概念，它既包括企业的绿色物流活动，又包括社会对绿色物流活动的管理、规范和控制。从绿色物流活动的范围来看，它既包括各个单项的绿色物流作业（如绿色运输、绿色包装、绿色流通加工等），还包括为实现资源再利用而进行的废弃物循环物流。

三、绿色物流的发展对策

绿色物流是经济可持续发展的必然结果，对社会经济的不断发展和人类生活质量的提高具有重要意义。要实施和发展绿色物流，首先必须从政府政策的角度，对现有物流体制进行管理，构筑绿色物流发展框架；其次，物流企业必须将其经营战略与环境保护有机联系起来；最后，由整个供应链上的企业协同建立广泛的废弃物循环物流。

1、制订政策法规

借鉴发达国家的实践经验，政府可以从以下三个方面制订政策法规，在宏观上对物流体制进行管理控制：

(1) 控制物流活动中的污染发生源。物流活动引起环境污染的主要原因在于货车运输量的增加。政府应该采取有效措施，从源头上控制物流企业的发展造成的环境污染。例如，治理车辆的废气排放、限制城区货车行驶路线、发挥经济杠杆作用，收取车辆排污费、促进低公害车的普及，等等。

(2) 限制交通量。通过政府指导作用，促进企业选择合适的运输方式，发展共同配送，统筹建立现代化的物流中心，最终通过有限的交通量来提高物流效率。

(3) 控制交通流。通过道路与铁路的立体交叉发展、建立都市中心环状道路、制订道路停车规则以及实现交通管制系统的现代化等措施，减少交通阻塞，提高配送效率。



2、企业经营战略与环境保护结合

物流企业从保护环境的角度制订其经营管理战略，对于推进绿色物流，具有非常重要的作用。

(1) 选择绿色运输策略。通过有效利用车辆，降低车辆运行、提高配送效率，如合理规划网点及配送中心、优化配送路线、提倡共同配送、提高往返载货率等；改变运输方式，由公路运输转向铁路运输或海上运输；使用“绿色”运输工具，降低废气排放量等。

(2) 提倡绿色包装。采用可降解的包装材料，设计简易包装，减少一次性包装，提高包装废弃物的回收再生利用率，加强绿色包装宣传等。

(3) 开展绿色流通加工。由分散加工转向专业集中加工，以规模作业方式提高资源利用率，减少环境污染；集中处理流通加工中产生的边角废料，减少废弃物污染。

3、建立废弃物循环物流

大量生产大量流通大量消费的结果必然导致大量的废弃物，废弃物处理困难，会引发社会资源的枯竭及自然环境的恶化。21世纪的物流必须从系统构筑的角度，建立废弃物的回收再利用系统。企业不仅仅要考虑自身的物流效率，还必须与供应链上的其他关联者协同起来，从整个供应链的视野来组织物流，最终在整个经济社会建立起包括生产商、批发商、零售商和消费者在内的循环物流系统。这是21世纪的绿色物流亟待解决的重大问题。



全国物流园区发展规划

根据《中华人民共和国国民经济和社会发展第十二个五年规划纲要》、《国务院办公厅关于印发促进物流业健康发展政策措施的意见》（国办发〔2011〕38号），为促进我国物流园区健康有序发展，特制定本规划。规划期为2013—2020年。

一、发展形势

(一) 现实基础。“十一五”期间，国家高度重视物流业发展，实施《物流业调整和振兴规划》，综合交通运输体系逐步完善，规模化物流需求快速增长，物流业区域布局进一步优化，为物流园区的健康发展奠定了基础。

1、物流园区总量较快增长。“十一五”时期，我国物流规模不断扩大，社会物流总额和物流业增加值年均分别增长21%和16.7%，物流业增加值占国内生产总值的比重由2005年的6.6%提高到2010年的6.9%。为适应物流业快速发展趋势，各级政府积极推进物流园区规划和建设，全国物流园区数量稳步增长，物流业呈现集聚发展态势。据中国物流与采购联合会第三次全国物流园区调查，2012年全国共有各类物流园区754个，其中已经运营的348个，在建和规划中的分别为241个和165个。

2、物流园区类型不断丰富。各地因地制宜建设发展了不同类型的物流园区。在交通枢纽城市，具备多式联运条件、提供大宗货物转运的货运枢纽型物流园区不断涌现；面向大城市商圈和批发市场，提供仓储配送功能的商贸服务型物流园区蓬勃发展；毗邻工业园区，提供供应链一体化服务的生产服务型物流园区配套而建；在口岸城市，提供转运、保税等功能的口岸服务型物流园区快速发展；特大城市周边，出现了不少融合上述功

能的综合服务型物流园区。总体上看，全国初步形成了定位准确、类型齐全的物流园区体系。

3、物流园区功能日趋完善。园区基础设施建设不断加快，集疏运通道逐步完善，仓储、转运设施水平显著提高；信息平台建设稳步推进，园区信息化和智能化水平明显提升。园区通过不断完善各项功能，打造形成坚实的硬件基础和高效的软件平台，为园区入驻企业提供完善的公共服务，使物流企业能够专注从事物流业务，进一步提高物流效率和服务水平。

4、物流园区集聚效应初步显现。园区利用设施优势集聚物流企业，减少了货物无效转运，优化了装卸和处理流程，提高了物流效率；利用信息平台匹配物流供需信息，提高了货物运输组织化程度，降低了车辆空驶率；通过整合分散的仓储物流设施，节约了土地资源，优化了城市空间布局；通过为园区周边生产制造、商贸等企业提供一体化物流服务，促进了区域经济转型升级。

(二) 存在问题。从总体来看，我国物流业发展水平还比较低，物流园区在规划、建设、运营、管理以及政策方面还存在一些问题。一是建设发展有待规范。由于缺乏统一规划和管理，一些地方脱离实际需求，盲目建设物流园区，片面追求占地面积和投资规模。另一方面，由于缺乏对物流园区内涵的认识，一些市场和物流企业也冠以物流园区的名称。二是设施能力有待提高。从已

建成的园区看,多数物流园区水、电、路、网络、通信等基础设施建设滞后,集疏运通道不畅,路网配套能力较差,普遍缺少铁路和多式联运中转设施。另外,在一些重要物流节点,仍然缺少设施齐全、服务能力较强的物流园区。三是服务功能有待提升。多数物流园区虽然具备了运输、装卸、仓储配送和信息服务等功能,但与物流发展的市场需求相比,仍然存在着专业化程度不高、设施装备配套性差、综合服务能力不强、信息联通不畅等问题,多式联运和甩挂作业、冷链物流服务、信息管理、流程优化、一站式服务等功能亟待完善和提高。四是经营管理体制有待健全。有的物流园区缺乏政府的协调和推动,面临规划、用地、拆迁、建设等方面的困难;有的物流园区缺乏市场化的运作机制和盈利模式,园区服务和可持续发展能力不足。五是政策扶持体系有待完善。由于缺少针对物流园区发展的优惠政策和建设标准,物流园区普遍存在“落地难”、“用地贵”和基础设施投资不足的问题。

(三)发展要求。今后几年,是我国物流业发展的重要时期。科学规划、合理布局物流园区,充分发挥物流园区的集聚优势和基础平台作用,构建与区域经济、产业体系和居民消费水平相适应的物流服务体系,是促进物流业发展方式转变、带动其他产业结构调整以及建设资源节约型和环境友好型社会的必然选择。

1、科学规划物流园区是提高物流服务效率的客观要求。加快转变经济发展方式给我国物流业发展提出了新的更高的要求,物流园区作为连接多种运输方式、集聚多种服务功能的基础设施和公共服务平台,已经成为提升物流运行质量与效率的关键环节。科学规划物流园区有利于发挥物流设施的集聚效应,在满足规模化物流需求的同时,提升物流效率,降低物流成本;有利于促进多式联运发展,发挥我国综合交通运输体系的整体效能;有利于促进社会物流的有效组织和有序管理,优化布局和运作模式,更好地适应产业结构调整的需要,为其他产业优化升级提供必要支撑。

2、科学规划物流园区是节约集约利用土地资源的迫切需要。科学规划一批具有较强公共服务能力的物流园区,一方面可以适度整合分散于各类运输场站、仓房、专用线、码头等物流设施

及装卸、搬运等配套设施的用地,增加单位物流用地的物流承载量,提高土地利用效率;另一方面能够有效促进专业化、社会化物流企业承接制造业和商贸业分离外包的物流需求,减少原有分散在各类企业内部的仓储设施用地。科学规划物流园区,已经成为当前促进物流业节约集约利用土地资源的重要途径。

3、科学规划物流园区是推进节能减排和改善环境的重要举措。面对日趋严峻的资源和环境约束,物流业亟需加快节能减排步伐,增强可持续发展能力。科学规划物流园区,有利于优化仓储、配送、转运等物流设施的空间布局,促进物流资源优势互补、共享共用,减少设施闲置,降低能耗;有利于提升物流服务的组织化水平,优化运输线路,降低车辆空驶率,缓解交通干线的通行压力和城市交通拥堵,减少排放,改善环境。

二、指导思想、基本原则和发展目标

(一) 指导思想

以邓小平理论、“三个代表”重要思想和科学发展观为指导,按照加快转变经济发展方式、促进产业结构调整的要求,以市场需求为导向,以促进物流要素聚集、提升物流运行效率和服务水平、节约集约利用土地资源为目标,以物流基础设施的整合和建设为重点,加强统筹规划和管理,加大规范和扶持力度,优化空间布局,完善经营管理体制和服务功能,促进我国物流园区健康有序发展,为经济社会发展提供物流服务保障。

(二) 基本原则

——科学规划,合理布局。根据国家重点产业布局 and 区域发展战略,立足经济发展水平和实际物流需求,依托区位优势,符合城市总体规划和土地利用总体规划,注重与行业规划相衔接,科学规划、合理布局物流园区,避免盲目投资和重复建设。

——整合资源,集约发展。优先整合利用现有物流设施资源,充分发挥存量物流设施的功能。按照规模适度、用地节约的原则,制定物流园区规划、建设标准,合理确定物流园区规模,促进物流园区集约发展,吸引企业向园区集聚。

——完善功能,提升服务。促进物流园区设施建设配套衔接,完善物流园区的基本服务功能。注重运用现代物流和供应链管理理念,创新运营管理机制,拓展增值服务,提升物流园区的运作

和服务水平。

——市场运作,政府监管。充分发挥市场机制的作用,坚持投资主体多元化、经营管理企业化、运作方式市场化。积极发挥政府的规划、协调作用,规范物流园区建设管理制度,制定和完善支持物流园区发展的各项政策,推动物流园区有序建设、健康发展。

(三) 发展目标

到2015年,基本建立物流园区建设及管理的有关制度,物流园区发展步入健康有序的轨道,全国物流园区规划布局得到优化,物流园区设施条件不断改善,服务能力明显增强,初步建成一批布局合理、运营规范、具有一定经济社会效益的示范园区。到2020年,物流园区的集约化水平大幅提升,设施能力显著增强,多式联运得到广泛应用,管理水平和运营效率明显提高,资源集聚和辐射带动作用进一步增强,基本形成布局合理、规模适度、功能齐全、绿色高效的全国物流园区网络体系,对推动经济结构调整和转变经济发展方式发挥更加重要的作用。

三、物流园区总体布局

物流园区是提供物流综合服务的重要节点,也是重要的城市基础设施。全国物流园区总体布局的基本思路是:根据物流需求规模和区域发展战略等因素,确定物流园区布局城市;按照城乡规划、综合交通体系规划和产业发展规划等,合理确定城市物流园区建设数量、规划布局和用地规模;研究制定物流园区详细规划,因地制宜、合理确定物流园区的发展定位、功能布局、建设分期、配套要求等。

(一) 物流园区布局城市

确定物流园区布局城市,主要依据以下条件:一是物流需求规模,主要参考城市的国内生产总值、货运总量、工业总产值、社会消费品零售总额和进出口总额等经济指标的预测值。二是与物流业发展总体规划以及铁路、公路、水运、民航等相关交通运输规划相衔接。三是结合国家重点区域发展战略和产业布局规划,考虑相关城市的经济发展潜力、物流需求增长空间以及对周边地区的辐射带动作用。根据上述条件,按照物流需求规模大小以及在国家战略和产业布局中的重要程度,本规划将物流园区布局城市分为三级,确定一级物流园区布局城市29个,二级物流园区

布局城市70个(见专栏),三级物流园区布局城市具体由各省(区、市)参照以上条件,根据本省物流业发展规划具体确定,原则上应为地级城市。

专栏

一级物流园区布局城市(共29个)

北京、天津、唐山、呼和浩特、沈阳、大连、长春、哈尔滨、上海、南京、苏州、杭州、宁波、厦门、济南、青岛、郑州、合肥、武汉、长沙、广州、深圳、南宁、重庆、成都、昆明、西安、兰州、乌鲁木齐

二级物流园区布局城市(共70个)

石家庄、邯郸、秦皇岛、沧州、太原、大同、临汾、通辽、包头、鄂尔多斯、鞍山、营口、吉林、延边(珲春)、大庆、牡丹江、齐齐哈尔、无锡、徐州、南通、泰州、连云港、温州、金华(义乌)、舟山、嘉兴、湖州、安庆、阜阳、马鞍山、芜湖、福州、泉州、南昌、赣州、上饶、九江、烟台、潍坊、临沂、菏泽、日照、洛阳、南阳、安阳、许昌、宜昌、襄阳、岳阳、娄底、衡阳、佛山、东莞、湛江、柳州、钦州、玉林、贵港、海口、绵阳、达州、泸州、贵阳、拉萨、榆林、宝鸡、咸阳、西宁、银川、伊犁(霍尔果斯)

(二) 物流园区选址要求

在布局城市选址建设物流园区,应遵循以下原则:一是与综合交通体系和运输网络相配套。依托主要港口、铁路物流中心、公路货运枢纽、枢纽机场及主要口岸,具有交通区位优势,便于发展多式联运。二是与相关规划和现有设施相衔接。符合土地利用总体规划、城市总体规划和区域发展总体规划,充分利用现有仓储、配送、转运等物流设施。三是突出功能定位。紧密结合产业布局和区位优势,突出专业服务特点,明确物流园区功能定位。依据以上原则,物流园区布局城市可根据实际需要建设不同类型的物流园区:——货运枢纽型物流园区。依托交通枢纽,具备两种(含)以上运输方式,能够实现多式联运,具有提供大批量货物转运的物流设施,为国际性或区域性货物中转服务。

——商贸服务型物流园区。依托城市大型商圈、批发市场、专业市场,能够为商贸企业提供运输、配送、仓储等物流服务以及商品展示、电子商务、融资保险等配套服务,满足一般商业和大宗商品贸易的物流需求。

——生产服务型物流园区。毗邻工业园区或特大型生产制造企业，能够为制造企业提供采购供应、库存管理、物料计划、准时配送、产能管理、协作加工、运输分拨、信息服务、分销贸易及金融保险等供应链一体化服务，满足生产制造企业的物料供应与产品销售等物流需求。

——口岸服务型物流园区。依托口岸，能够为进出口货物提供报关、报检、仓储、国际采购、分销和配送、国际中转、国际转口贸易、商品展示等服务，满足国际贸易企业物流需求。

——综合服务型物流园区。具有两种（含）以上运输方式，能够实现多式联运和无缝衔接，至少能够提供货运枢纽、商贸服务、生产服务、口岸服务中的两种以上服务，满足城市和区域的规模物流需求。

四、主要任务

（一）推动物流园区资源整合。打破地区和行业界限，充分整合现有物流园区及物流基础设施，提高设施、土地等资源利用效率。一是整合需求不足和同质化竞争明显的物流园区。引导需求不足的园区转型，对于同质化竞争明显的园区，通过明确功能定位和分工，推动整合升级。二是整合依托交通枢纽建设的物流园区。加强枢纽规划之间的衔接，统筹铁路、公路、水运、民航等多种交通运输枢纽和周边的物流园区建设，大力发展多式联运，形成综合交通枢纽，促进多种运输方式之间的顺畅衔接和高效中转。三是整合分散的物流设施资源。发挥物流园区设施集约和统一管理优势，引导分散、自用的各类工业和商业仓储配送资源向物流园区集聚，有效整合制造业分离外包的物流设施资源。大力推广共同配送、集中配送等先进配送组织模式，为第三方物流服务企业搭建基础平台。

（二）合理布局新建物流园区。物流园区布局城市应综合考虑本区域的物流需求规模及增长潜力，并结合现有物流园区布局情况及设施能力，合理规划本地区物流园区。现有设施能力不足的地区，应基于当地产业结构和区位条件及选址要求，布局新建规模适当、功能完善的物流园区，充分发挥园区的集聚效应和辐射带动作用，服务当地经济发展和产业转型升级。

（三）加强物流园区基础设施建设。优化物流园区所在地区控制性详细规划，加强物流园区

详细规划编制工作，科学指导园区水、电、路、通信等设施建设，强化与城市道路、交通枢纽的衔接。大力推进园区铁水联运、公铁联运、公水联运、空地联运等多式联运设施建设，注重引入铁路专用线，完善物流园区的公路、铁路周边通道。提高仓储、中转设施建设水平，改造装卸搬运、调度指挥等配套设备，统一铁路、公路、水运、民航各种运输方式一体化运输相关基础设施和运输装备的标准。推广甩挂运输方式、集装技术和托盘化单元装载技术。推广使用自动识别、电子数据交换、可视化、货物跟踪、智能交通、物联网等先进技术的物流设施和装备。

（四）推动物流园区信息化建设。加强物流园区信息基础设施建设，整合物流园区现有信息资源，提升物流园区信息服务能力。研究制定统一的物流信息平台接口规范，建立物流园区的信息采集、交换和共享机制，促进入驻企业、园区管理和服务机构、相关政府部门之间信息互联互通和有序交换，创新园区管理和服务。

（五）完善物流园区服务功能。结合货运枢纽、生产服务、商贸服务、口岸服务和综合服务等不同类型物流园区的特点，有针对性地提升服务功能，为入驻企业提供专业化服务。鼓励园区在具备仓储、运输、配送、转运、货运代理、加工等基本物流服务以及物业、停车、维修、加油等配套服务的基础上，进一步提供工商、税务、报关、报检等政务服务和供应链设计、管理咨询、金融、保险、贸易会展、法律等商务服务功能。

（六）聚集和培育物流企业。充分发挥物流园区的设施优势和集聚效应，引导物流企业向园区集中，实现园区内企业的功能互补和资源共享，提高物流组织效率。优化园区服务环境，培育物流企业，打造以园区物流企业为龙头的产业链，提升物流企业的核心竞争力。支持运输企业向综合物流服务商和全球物流经营人转变。按照提升重点行业物流企业专业配套能力的要求，有针对性地发展专业类物流园区，为农产品、钢铁、汽车、医药、冷链、快递、危货等物流企业集聚发展创造有利条件。

（七）建立适应物流园区发展的规范和标准体系。按照适用性强、涵盖面广、与国际接轨的要求，建立和完善物流园区标准体系。修订《物流园区分类与基本要求》国家标准，制定《物流

园区服务规范及评估指标》国家标准，进一步明确园区概念内涵，规范物流园区功能定位，防止盲目发展。按照既要保障物流园区发展，又要节约利用土地的原则，建立物流园区规划设计、建设和服务规范，明确园区内部各功能区建设标准和要求，促进物流园区规范化发展。

（八）完善物流园区经营管理体制。根据各地物流园区发展实际，借鉴国内外物流园区管理经验，建立完善政府规划协调、市场化运作的物流园区开发建设模式和经营管理体制。在政府规划指导下，成立物流园区管理机构，开展物流园区基础设施建设，并选择具有物流园区经营管理经验的企业参与管理运营。鼓励园区研究开发物流与商贸和金融协同发展等新型业态，创新物流园区发展模式。通过企业化运作，提高管理水平，形成良性发展机制，为园区物流企业提供优质服务，实现可持续发展。

五、保障措施

（一）做好综合协调。国家发展改革委、国土资源部、住房城乡建设部要会同交通运输部、商务部、海关总署、科技部、工业和信息化部、铁路局、民航局、邮政局、国家标准委等部门，加强对全国物流园区发展的指导和管理。各省级人民政府有关部门也要协调配合，统筹推进规划实施工作。

（二）加强规范管理。各地有关部门要加强对物流园区的规范和管理，提出本地区物流园区布局规划，严格控制园区数量和规模，防止盲目建设或以物流园区名义圈占土地。布局城市要按照城乡规划和相关行业规划，加强和加快现有物流设施的整合和清理，因地制宜合理新建物流园区，做到既符合城市和产业发展实际，满足物流发展需求，又防止出现重复建设。

（三）开展示范工程。各地要结合实际，选择一批发展条件好、带动作用大的园区，作为省级示范物流园区加以扶持推广，具体由各省有关部门研究制定管理办法并组织评定。在此基础上，开展国家级物流园区示范工程，由国家发展改革委、国土资源部、住房城乡建设部会同交通运输

部、商务部、工业和信息化部、海关总署、科技部等有关部门和行业协会组织国家级示范物流园区评定工作。对于列入国家级示范的物流园区，有关部门可给予土地、资金等政策扶持。国家级物流园区示范工程的具体管理办法另行制定。

（四）完善配套设施。支持连接物流园区的铁路专用线、码头岸线和园区周边道路等交通配套设施建设和改造，进一步发挥物流园区的中转服务功能，提高运输服务水平。支持物流园区信息平台建设，鼓励企业建设立体仓库，提高园区物流设施信息化和智能化水平。

（五）落实用地政策。研究制定物流园区规划设计规范，科学指导物流园区规划建设。各地应及时将物流园区纳入所在城市的各类城市规划和土地利用总体规划，统筹规划和建设，涉及新增建设用地的，合理安排土地利用计划指标。对于示范物流园区新增建设用地，优先列入国家和地方建设用地供应计划。

（六）改善投融资环境。鼓励物流园区运营主体通过银行贷款、股票上市、发行债券、增资扩股、合资合作、吸引外资和民间投资等多种途径筹集建设资金，支持物流园区及入驻企业与金融机构联合打造物流金融服务平台，形成多渠道、多层次的投融资环境。各地要适当放宽对物流园区投资强度和税收强度的要求，鼓励物流企业入驻物流园区。对于国家级和省级示范物流园区，有关部门可根据项目情况予以投融资支持。

（七）优化通关环境。优化口岸通关作业流程，适应国际中转、国际采购、国际配送、国际转口贸易等业务的要求，研究适应口岸服务型物流园区发展的通关便利化政策，提高通关效率。

（八）发挥行业协会作用。物流及相关行业协会应认真履行行业服务、自律、协调和引导职能，及时向政府有关部门反映物流园区发展中存在的问题和企业诉求，积极配合相关部门做好物流园区相关标准制修订、建立实施统计制度、总结推广先进经验、引导推动科技创新等相关工作，促进物流园区健康有序发展。

请把握当下

文 夏延民



把握你力所能及的，活在当下，拥有当下。即使你失去了朝霞，你还可以看日落，即使你错过了日落，你还可以赏月光。一个小学时候的同学，因为一时的贪念入狱5年。出来后，一次聚会与我聊天，说出了自己的迷茫。我说，来自父辈的经验告诉咱们，每个节气都有需要干的伙计，靠天吃饭的年景里，无法预知来年，只能通过当年的辛劳来博取一些命资。偶尔年景不好是天的错误，只要人不犯错，总不至于饿死，人生也是如此。后来，同学重拾老本行，靠木工手艺外出打工，生活过得很好。前不久同学来电话，儿子今年即将考大学，学习成绩很好，应该能考上理想的学校。即使失去了五年自由的时光，同学可庆幸的是把握住了自己，在以后的人生“节气”里，他应时而为，知道该干什么，相之也有了丰厚的收获。

读过一段小故事：一座庙宇，主持大师有一群虔诚弟子。一次，大师想验证每个弟子对佛法的理解。吩咐每人去南山打一担柴回来。在山下的河边，弟子们人人目瞪口呆，洪水从山上奔泻而下，阻断了去路。弟子们都垂头丧气的无功而返。唯独一个小和尚表现的非常喜悦。主持大师问其故，小和尚从怀中掏出一个苹果说：师父，过不了河，打不了柴，见河边有棵苹果树，我就顺手把树上唯一的一个苹果摘来了。后来，这位小和尚成为了高僧，成为师父的衣钵传人。

把握当下，当目标已经不可能实现，与其抱怨苛责，莫若看看你还能干什么。西方有句谚语：条条大道通罗马。把握此刻所能干的，也是为最终的目标积累资本。人生有理想是好事，但理论之树虽然长青，可实践之路往往曲折，如果不能把握住每一次机会，积累足够前行的“能量”，理想最终只能是理想。“上帝对所有人都是公平的，给你一件东西，就会拿走另一件。我们总看到他拿走的，而看不到他给我们的。”而上帝给我们的那件东西，就是把握当下，把这些机遇全部收入人生的资本里，努力过好每一天，获取人生的幸福之果。

对时间的思考

文 刘琪远



古人有言：时光似箭日月如梭，确实是这样，感觉时间都是在不知不觉中逝去的。回首往事，人们总会错愕，追悔也好，感慨也罢，留的还是留，去的终究去，作为当事者的自己也必然是时间的一枚棋子，随着时间的洪流而动，直到若干年后抵达终点方休。相信不少人，喜欢用暮然回首四字，有恍悟之隐意，多少有些做作，呈现给别人的暮然回首是如出一辙的，人们只会去听，去结合着倾诉者的话想象自己。

与人交心，心自然是释放开的，其实交心交的也是片面的，很少有人会将自己全盘托出。再深入些，我发现这种交心也并非可以释放自己的不安和压抑。换句话说，它甚至会加剧不良情绪的蔓延和扩散。

心理是难琢磨的，因为它是感性的，用理性去诠释感性是极其幼稚的举措。因为感性包括理性在内。即使再权威的心理学书籍也是由人来创作的，人即是感性动物，既然是感性动物，去用一套逻辑理论研究心理还是未免有些牵强的。

再把话题转回来，接着来谈时间。我相信，不少朋友都会有这样的感觉，时间过得很慢，那我就敢断定，你生出那感觉时的处境是枯燥的，无趣可言。继而，又生“磨”时间的念头，

找些安慰自己的话，比如状态不佳，被烦心的事所困扰，诸如此类。自己给自己找理由是最堂而皇之的，那是因为决策者和接受者均为自己。时间就这样被磨耗去了，回忆越来越丰满，现实越来越骨感。这是一个两级效应，哎呀学语时基本没什么回忆可言，耄耋之年时就可以把回忆当做一部书来翻。我们处在中间偏上或偏下的幸运位置，有回忆可品味，亦有现实可探索。这种幸运我们可以这样理解：举个例子，我儿时在家种过一棵核桃树，种的时候如拇指粗细，现在听说已经长到碗口粗细了，我又听说，那棵柿子树近几年结了不少柿子，味道甜的腻人……我就萌生了想回家看看那棵柿子树的冲动，尝尝我亲手种的柿子树结的果实到底是什么味道。以上所提的便是回忆与现实的结合，不知大家理解这其中的关联否。能回忆那棵柿子树，亦能在现实中感受那棵柿子树，甚至还可将那棵柿子树做以后的规划，不正是我们处的这个幸运位置所能办到的吗？

言下之意，时间不会停驻，我们要跟着时间的步伐走，用自己的感觉与时间保持同步；言外之意，狭义的时间会停驻，那代表消亡，代表结束。身处中间的我们就要去呵护接近两个极端的人们——老人和孩子，也让他们更多的感受回忆和现实。于此，悲观所带给自己的阵痛也就该褪去了……

心灵是一棵会开花的树

朱兴艳

心灵是一颗永不老去的树，总在百转千回中寻觅最初的；
心灵是一颗会开花的树，总在千回百转中绽放最真的。

——题记



时光匆匆如白驹过隙，悄无声息间偷走了我们最初的梦想。岁月无痕，我们谁也无法阻挡。最初的梦想，就像指缝间的阳光，温暖、美好，却无法抓住；又如暖阳下的雪花，洁白、飘逸，却无法长存；亦似手掌心的水，温润、静好，却无法紧握。每每想起，心中不禁泛起阵阵悲凉。

曾几何时，我们尚是斜晖脉脉下天真烂漫的孩提，我们尚是依依杨柳下笑靥如花的少女，我们尚是悠悠春风中随心所欲的木棉，我们不懂世事，不恋浮华，不谈悲喜，只在流年深处做最初的自己。

曾几何时，我们敲醒了沉睡的心灵，睁开了朦胧的眼睛，激起了对未来的憧憬，我们认定了一个梦想并为了它不懈努力，我们竭尽所能只为离它更近。可是，我们终于来到以前憧憬的年龄，却发现当初的梦想早已消失不见。原来，走着走着，就忘了，梦想都淡了；看着看着，就丢了，路都不找了；回头发现，梦想不见了，开始埋怨自己了……

“等闲变却故人心，却道故人心易变。”或许，心灵是一颗永不老去的树，我们总在百转千回中寻觅最初的，或许，最初的是无法割舍的。我们回忆着匆匆那年，却不得不加快前进的步伐，在时光的打磨下我们只有愈发坚强。

今夜，思绪在飞扬。我又忆起那最初的梦想，又忍不住回首那些曾经。只是，时过境迁，我明白了最初的不一定是最真的，最适合自己的才是最真的。我们在成长，我们在改变，从一早的没有到有，从热衷到改变，我们经历了太多人与事的变化，

见证了太多的沧海桑田，渐渐的，懂得了。

懂得了心灵亦是一棵会开花的树，不断的千变万化，而我们要采摘的不一定是最初的最艳丽的，不一定是最大的最抚媚的，我们真正需要的是适合自己的最真的。我们应浸透泪泉，洒遍血雨来浇灌、呵护这棵最真的树。绽放最真的自己。

懂得了童年的梦是我们一生的牵挂，童年的梦想起便是暖。但是心灵是一棵会开花的树，繁花三千，只取一朵，总在千回百转中绽放最真的。所以，我们不需要感时伤怀，不需要要伤春悲秋，轻倚时光的路口，在季节的流年里，追寻最真的梦想，绽放最真的自己。

懂得了岁月静好，对着匆匆那年笑一笑，回过头，想着明天抱一抱。那些年最初的梦想在我们心中依旧美好，我们只需要记住那些美好。把握现在，活在当下才是真理。

过去——留念，现在——努力，未来——更好。

心灵是一颗永不老去的树，总在百转千回中寻觅最初的；
心灵亦是一颗会开花的树，总在千回百转中绽放最真的。你可曾有过同感吗？

【后记】

匆匆那年，花开花落，终是我们回忆里最初的美好。
悠悠当下，潮涨潮退，终是我们人生中最真的时光。
——致那些年最初的梦想

甘肃省物流协会举行新年联谊会

刘黎

1 2月26日省物流协会2014新年联谊会在香满楼酒店举行。

协会理事会成员、专家咨询委员会专家以及部分会员企业单位负责人60余人会聚一堂，共同欢庆新年的到来。甘肃省物流协会副会长、兰州石化职业技术学院院长张方明主持联谊会。协会会长田振玺发表了热情洋溢的致辞，在致辞中，充分肯定了协会一年来取得的成绩，对关心支持协会工作的理事、各社会人士、会员及专家们表示衷心的感谢，并向与会嘉宾表示了节日的祝福！

与会嘉宾畅谈友情，共商发展大计。新年联谊会在一片欢声笑语中落下帷幕！

田会长致辞

2、联谊会新闻、图片\甘肃省物流协会副会长、兰州石化职业技术学院张方明院长主持联谊会



田振玺会长做报告

2、省物流协会副会长、兰州陇海绿色产业集团有限公司董事长岳建武主持会议

3、理事会会场



甘肃省物流协会成功召开二届三次理事会

丁小杰

甘肃省物流协会二届三次理事会议于2013年12月26日在兰州举行。

理事会应到理事31人，实到25人。会议主要有三项议程：一是田振玺会长的工作报告；二是审议通过甘肃省物流协会2013年财务收支情况报告；三是审议通过了省物流协会秘书长2013年度工作绩效考核。

田振玺会长出席会议并作工作报告，省物流协会副会长岳建武主持了会议。田会长在报告中，肯定了成绩找出了差距，提出了新的思路，向政府相关部门和各会员单位对协会的大力支持表

示了衷心的感谢。

会议以田会长的2013年工作报告为主题，结合党的十八届三中全会精神进行了座谈。与会理事畅所欲言，认真分析我省物流业运行状况及当前全省物流业发展思路趋势，为协会今后发展积极建言献策。大家充分肯定了协会一年来所做的工作，并表示来年一定会积极履行职责，积极参与，配合好协会的每一项工作，使协会发挥更多更好的作用。

在完成全部议程后二届三次理事会圆满结束。