

加快推进生产资料流通现代化

本报记者 李予阳



生产资料流通直接服务于工农业生产和基础设施建设,是生产性服务业的重要组成部分。提高生产资料流通现代化水平,对于组织和引导生产、保障市场供给、优化资源配置、平抑价格波动、降低流通成本等具有重要意义。应当看到,我国生产资料流通现代化水平快速提升,但行业发展中存在的一些深层次问题不容忽视,主要表现在:企业规模小,组织方式落后;流通基础设施缺乏整体规划和布局,投入严重不足;电子交易模式、供应链融资等新型交易方式和服务模式缺乏政策引导和法律规范。这些问题在一定程度上制约了生产资料流通行业的健康发展,亟待转型升级,推进生产资料流通现代化

由快速增长转向平稳较快增长

“市场竞争激烈,客户流失现象普遍。今年的日子不好过。”一位生产资料流通企业负责人对记者说,“主要问题还是产能过剩,经济进入深度调整阶段,我们又以大宗散货(特别是钢材)为服务对象,受到的冲击显而易见。”

生产资料流通业是国民经济发展的重要组成部分,国民经济的生产建设过程中,特别是在当前加快城镇化和工业化的进程当中,生产资料发挥着十分重要的支撑作用和保障作用。从过去十年生产资料的销售总额增长情况看,平均每年增长16%以上,远远高于GDP增长。2012年生产资料市场全年实现全社会生产资料销售总额50.1万亿元,按可比价计算,同比增长约11.9%。与2011年相比,增速回落1.3个百分点。

今年以来,面对宏观经济增速减缓、需求增长回落、要素成本上涨等严峻形势,企业苦练内功、顺势求变,行

业转型升级步伐加快。总体上生产资料市场保持了平稳较快的发展格局,但供需矛盾的主要方面是供给过剩,而不是需求,因为产能释放过多、过快,造成了供大于求的局面,造成了市场乃至经济运行偏弱的局面。

“随着中国经济由依靠规模扩张推动的速度型向依靠结构转型升级支撑的效益型转变,增速适度回落是必然趋势,与之相适应,生产资料流通规模将由快速增长逐渐转向平稳较快增长。”商务部流通发展司副巡视员王选庆说,“预计今年生产资料市场销售总额将达到55万亿左右,去年是51万亿,今年增加4万亿左右,剔除价格因素,实际还能增长11%左右,和去年的增速基本持平。由于需求增长的缓慢,产能过剩目前矛盾比较突出,整体市场价格水平预计比2012年会有小幅下降。”

在这种背景下,不少生产资料物流企业尤其是业务创新能力滞后的企业经营收益呈现下降趋势。

关键是流通方式转变

“从生产资料流通发展趋势看,现在开始进入到转型升级比较关键的阶段。而最关键、最突出的是流通方式的转变。”物流采购联合会会长蔡进说。

他认为,生产资料物流存在“两低一高”的状况。所谓“两低”,一是管理水平较低,一是物流效率较低。“一高”还是成本高。针对“两低一高”的状况,从转变与提升物流管理方式入手,要大力推进供应链管理,在生产资料流通领域中的应用,逐渐形成高效、有序、比较安全的物流体系,推动生产资料流通体系整体水平的提高,加快生产资料流通现代化的进程。

蔡进认为,流通方式的转变是两个方面的:一是商流问题。也就是交易方式的问题。比如钢铁,7亿多吨的钢铁,实际上也就是几十家钢铁生产企业生产出来,资源相对集中,但是在市场的需求方面是相对分散的,“需求碎片化”,10吨、8吨的很多。相对分散的状况使

得整个市场在供需之间不对称,造成交易成本比较高。针对这种局面,要充分利用电子商务的平台,创新交易模式,利用电子商务的集成性特点来整合分散的需求资源,提升交易的效率,降低交易成本。目前一些大型的生产资料流通企业如中国诚通集团、天津物产集团、中国五矿、中国铁路物资总公司等等,已经开始在电子商务平台建设方面迈出步伐,取得了很好的成效。

另外一方面需要解决的是物流问题,要针对当前在流通,特别是生产资料流通领域中生产资料物流的“两低一高”的状况,所谓“两低”,一是管理水平较低,一个是物流效率较低。高还是成本高。要针对“两低一高”的状况,从转变与提升物流管理方式入手,要大力推进供应链管理,在生产资料流通领域中的应用,逐渐形成高效、有序、比较安全的物流体系,推动生产资料流通体系整体水平的提高,加快生产资料流通现代化的进程。

生产资料流通业是国民经济发展的重要组成部分,国民经济的生产建设过程中,特别是在当前加快城镇化和工业化的进程当中,生产资料发挥着十分重要的支撑作用和保障作用。

过去10年,生产资料的销售总额平均每年增长16%以上。2012年生产资料市场全年实现全社会生产资料销售总额50.1万亿元

2011年商务部发布的《关于“十二五”期间推进生产资料流通现代化的指导意见》中提出,到“十二五”末,重点生产资料流通企业平均流动资产周转次数由目前的3.1次提高到4.6次,存货周转率由目前的11.1次提高到13.6次,平均库存总额占销售额比例由目前的8.7%降低到6.2%,大中型生产资料流通企业的销售额占全行业销售额的比例从目前的34%提高到39%,销售额超过千亿元的大型生产资料流通企业由目前的6家发展到16家,形成一批以互联网为载体的国际或区域性生产资料交易中心



转型升级步伐将进一步加快

“现代物流业正在发生深刻变革。不满足传统物流模式,很多生产企业希望把生产、采购、分销交给物流公司。利用物流公司来解决资金问题,已经成为一种综合物流需求态势。必须主动帮助客户制定物流方案,帮客户解决自身无法解决的问题,力争通过服务提升客户在市场上的竞争力。”中国物流集团有关负责人对记者说。该集团正在探索以传统货代运输为基础,以物流运输为中心,通过物流+贸易、物流+贸易+金融的业务模式,向产业链上下游延伸。

谋求行业变革,政府、企业和行业协会都已经行动起来。2011年商务部发布了《关于“十二五”期间推进生产资料流通现代化的指导意见》,提出了未来五年我国生产资料流通现代化的目标和任务。商务部还和财政部一起开展综合试点,在北京、上海、天津、重庆、辽宁等8个省市试点,主要内容是生产资料流通企业的模式创新,包括物流方面的创新,电子商务方

面的创新。包括钢材、木材等生产资料、电子现货交易平台已经初步显示出在创新方面所发挥的积极作用,比如上海的Mysteel网,钢材价格已经是国际市场钢材价格的重要参数。上海宝钢,主动开发的宝时达等网上钢材的交易,也在解决生产的集中和碎片化。

商务部还与中国木材流通协会、建材流通协会分别联合发布了中国木材市场的综合指数和全国建材家居景气指数。此外,中国金属材料流通协会等也组织了行业企业经营管理分级评定行业标准。

“行业企业模式创新的方向很明确,必须由传统的贸易商向贸易服务商和供应链一体化方向发展;推动生产资料流通向电子商务,特别是信息化支撑的,能够整合资源的、多层次的服务平台发展;促进和规范生产资料流通企业与相关产业的融合,特别是与金融业的融合,发展一些类金融的业务。”王选庆说。

着力打造中国物流“升级版”

中国物流与采购联合会会长 何黎明

国际经验表明,人均GDP超过4000美元,将迎来服务业快速发展时期。2012年,我国物流业增加值占服务业增加值的比重为15.3%,物流业已经成为现代服务业的支柱产业。我们要看到,我国物流业与现代服务业的发展要求还有较大差距,突出表现在专业化和社会化水平不高,难以满足日益上升的社会物流需求,发展现代物流业还有很大潜力。

当前,我国物流服务体系对消费市场和商贸流通业的快速发展准备还不充分。近年来,电子商务的爆发式增长,带动了快递快运、城市配送等新兴业态的快速发展,也暴露出了物流服务与电商需求不匹配的问题。随着区域结构优化和城镇化的快速推进,中西部地区和二、三级市场消费需求明显加速,对物流服务的深度和广度提出了挑战。我国物流业亟须向消费型发展模式转变,以适应扩大内需的战略要求。

当前,物流业正处在转型升级的关键时期。我们要认清形势,遵循规律,立足打造产业核心竞争力,以质量和效益为中心,以市场为导向,以服务为宗旨,以区域结构优化和城镇化为抓手,以科技创新为支撑,以开放型经济为契机,以资源节约和环境保护为重点,以改革开放为动力,加快提升物流业发展水平,着力打造中国物流“升级版”。

以质量和效益为中心,打造一体化新优势。通过兼并重组、联盟合作等多种方式,推进横向扩张和纵向延伸,扩大企业规模、完善产业链条。引导大型企业做大做强,上规模、上水平,提升市场集中度。鼓励中小企业做专做优,讲质量、讲效益,培育专业化竞争优势。要从单一的物流环节向整个供应链上下游延伸,从简单的交易关系向战略联盟发展。利用物流业连接产销两端的优势,打破组织边界、重塑产业链条,推动与制造业、流通业、金融业等多种产业的联动融合,提升物流业对供应链的掌控能力。

以市场为导向,打造专业化新优势。从原来的价格导向转变为需求导向,从关注低成本竞争转变为创造价值竞争,实现内涵式发展。加强业务梳理,实行战略性收缩,集中资源打造核心业务。深入挖掘客户需求,明确自身市场定位,提升在细分市场的占有率。推行多种形式的降本增效活动,实施管理的精细化、运作的规范化和经营的专业化,压缩内部成本,提升运作效率,依靠管理创新提升经营效益。

以服务为宗旨,打造社会化新优势。一是调整服务理念。适应快速变化的市场需求,逐步从传统的产品竞争、价格竞争、规模竞争向服务的质量竞争、品牌竞

争、合作竞争转变。二是创新服务模式。加快资源的优化配置,开发高附加值的服务模式,培养高端服务能力。特别要关注电子商务、城市配送、冷链物流等新兴消费业态对物流服务的新要求,提升市场响应能力和服务水平。三是提高服务质量。全面梳理业务流程,推动流程的标准化和规范化发展,加强服务绩效管理,提升服务质量水平。四是树立服务品牌。要关注客户体验,提高服务的个性化水平,培育高端服务品牌。

以区域结构优化和城镇化为抓手,打造网络化新优势。要夯实重点城市战略布局,打造核心物流节点和业务平台,形成物流服务主干网,增强网络的控制力和覆盖面。特别是要抓住中西部地区经济快速发展的机遇,加快中西部地区物流网络布局,实现全国网络的均衡发展。要抓住城镇化发展的机遇,积极向二、三级市场、重点城镇和社区下沉网络和渠道,提高网络的渗透力和辐射力。要抓住城镇消费市场启动的机会,加快城镇网点布局,实现网络的精耕细作,提高终端市场响应速度。要加强网络资源的优化配置,鼓励网络共享和业务合作,实现共赢发展。特别要鼓励整合分散资源的公共服务平台建设,打造和谐共荣的产业生态圈,促进形成相对集中的产业格局。



合肥:

“小蚂蚁市民菜园”长势喜人

本报记者 白海星 通讯员 项俐

“您好,跟您确认下配送地址。”9月2日上午,“合肥小蚂蚁市民菜园”的工作人员给会员打电话确认配送信息。

“会员通过网络订购,我们就会把蔬菜直接从地里送到家门口,蔬菜种类可以指定。”“小蚂蚁市民菜园”销售负责人陶海峰介绍,这种蔬菜直供模式受到消费者欢迎,目前他们已经拥有5000多位会员,月销售蔬菜20吨。

记者在安徽滨湖现代农业综合开发示范区看到,虽然今夏高温少雨,不利蔬菜生长,但“小蚂蚁市民菜园”的一座座钢架大棚里却生机勃勃,空心菜、木耳菜、茄子、西红柿、丝瓜等十几种蔬菜长势喜人。“这些蔬菜都会直接送到会员手中。”基地负责人毛凤昌告诉记者。

毕业于安徽农业大学的毛凤昌说自己“就喜欢种地”。2008年,他辞去了在一家全球连锁企业里收入不菲的工作,和陶海峰等几位同学一起建起了试验园,潜心发展生态农业,培育无公害蔬菜。去年8月开始启动300亩滨湖基地建设,目前已建成大棚200亩。

为了尽量缩短流通环节,让消费者吃上新鲜蔬菜,毛凤昌和同学们打造了一种蔬菜直供模式。“我们承诺从基地采摘到会员拿到蔬菜,不超过8小时。”为了保证配送环节的高效,“小蚂蚁”建立了自己的物流队伍,配备5台运输车辆。每周一到周六清晨,毛凤昌带领工作人员把基地里的蔬菜采摘、清洗、分装好,再由配送车辆送到会员所在的小区。“最迟会在下午2点送到会员手中,确保蔬菜不库存、不过夜、不灌水保鲜,保持自然新鲜的口感。”

陶海峰告诉记者,“菜园”实行会员制,通常每周给每个会员配送10斤蔬菜,包括4至8个菜品,会员可以根据需要选择配送的数量和时间。“我们现在已经有5000多市民会员和十几家企业会员,服务面覆盖整个合肥市区,每月配送蔬菜20吨,年销售额80万至100万元。”

在毛凤昌的大棚里,可移动的摄像头实时记录蔬菜生长状况,地面上的传感器则可以监测大棚里的温度、湿度、光照等。在生产中实施封闭式管理,并将物联网技术运用于农业科技大棚,实行绿色种植,充分使用有机肥,杜绝激素和农药。在农业部的抽查中,他们所种的各种蔬菜全部达标。此外,大棚还运用了可读写的电子标签,可以记录工作人员的每一个操作过程。管理人员可以通过这些物联网技术采集、监控蔬菜生长环境数据,加以调节控制,从而培育出无公害、口感良好的蔬菜。会员也可以登录“小蚂蚁市民菜园”网站查看蔬菜的生长情况,并追溯查询农产品质量。

毛凤昌的种地梦已经走向现实。“我们的目的,就是要搭建一条从田间地头直达市民餐桌的食品安全链。”陶海峰这样描述着“小蚂蚁”未来的发展方向。

一达通通关业务量快速增长

本报讯 记者王轶辰报道:阿里巴巴旗下外贸综合服务平台一达通总裁魏强近日透露,得益于业务流程上大量运用互联网和电子商务技术,公司业务量取得了快速增长。截至8月30日,一达通8月通关单量达到8100单,进出口额达到3.7亿美元,成为国内最大的中小企业外贸综合服务平台。

魏强分析,随着互联网和跨境电商的发展,成千上万的中小微企业涌入到外贸市场,这将彻底改变中国外贸格局。与过去相比,新增的外贸主体以中小企业为主,表现出小、多、杂的特点。仅靠监管机构便利通关措施无法适应外贸主体井喷式增长趋势。必须通过市场组织创新来解决这一难题,这是中国外贸走向中高级阶段的发展必然阶段。

近年来,外贸综合服务企业这种外贸新业态呈现出快速发展的态势。一达通积极创新,通过总包式平台为中小企业和个人一站式解决了通关、物流、金融、退税、外汇等所有外贸交易所需的进出口环节服务,既提升了外贸企业的服务能力,改善了外贸的服务水平,也为中国外贸转型升级提供了一个重要路径。

微软全球首个“汽车卓越中心”在沪落成



9月24日,微软公司副总裁、大中华区首席运营官费高敦宣布微软全球首个“汽车卓越中心”落成。该中心将向汽车行业用户全面展示微软尖端科技在汽车制造业,特别是流通领域的创新应用。微软将为汽车行业提供包括数码营销、客户关系管理、经销商协作等在内的流通领域核心解决方案。

新华社记者 刘颖摄

本版编辑 徐涵 童娜

制图 高妍



今后一个时期,我国经济将进入一个相对平稳的增长阶段。要通过稳增长、调结构、促改革,打造中国经济“升级版”,这对物流业发展提出了新要求。

随着经济增速稳中趋缓,我国经济发展重心从追求速度和规模向质量和效益转变。当前,物流成本过高仍然是制约经济发展的重要因素。我国社会物流总费用与GDP的比率长期维持在18%左右,比发达国家高出一倍左右。企业物流成本平均占企业总成本的30%。通过降低物流成本,可以促进国民经济提高效益,减少对GDP增长的依赖。