

宁波市发展第四方物流存在的问题及对策研究

叶婷婷

摘要：本文结合宁波市物流发展实际，从第三方物流企业竞争力缺乏、物流人才不足、产业发展不完善、政府多元化管理体制制约等方面阐述了宁波市发展第四方物流存在的问题，并从物流企业、物流行业、政府管制三个层面提出相应的对策和建议。

关键词：第四方物流，问题分析，对策

一、背景

目前宁波物流业面临良好的发展机遇。杭州湾跨海大桥的全面通车为港口腹地的延伸打造了坚实的平台；市政府倡导加快发展现代物流业的举措为提高本土企业的综合竞争力提供了有力保证。然而周边城市物流业的迅速发展为宁波本地企业拓展业务和深化改革带来一定的压力，如嵊州和绍兴都规划了大片物流园区用地，并通过了立项计划兴建。面对这一机遇和挑战，宁波市是选择进一步强化发展第三方物流，增强行业整体竞争力还是充分发挥政府宏观调控的作用，寻求发展第四方物流的新思路？

二、宁波发展第四方物流存在的问题和障碍

1. 物流企业服务水平低，人才匮乏。宁波现有各类物流相关企业 3000 多家，其中提供物流服务的公司大多数仅能进行最基本的货物运送和暂时保管业务，如深加工、货物包装等附加值业务供应量低，不能满足市场的需求。它们多处于第三方物流发展的初级阶段，信息化水平较低，不能实现与客户现有商业物流服务平台的无缝衔接和与供应链上所有企业的信息共享，对于运输优化、仓储管理、客户关系管理等信息决策支持系统应用较少，无法为上下游企业提供系统的供应链整合方案。

宁波物流业人才结构不合理，后续教育薄弱。其中具有中专以上文化程度的职工仅占 7.5%，这一水平还低于其他行业。在这种专业物流人才高度缺乏的情况下，第四方物流企业不可能仅靠几个物流专家就能给客户提供最优解决方案，也不可能合理地调配整个社会的物流系统资源，使供应链效率最大化。

2. 物流产业竞争力不足。第四方物流的发展需要以高度发达的第三方物流市场为依托。宁波整个物流市场存在运力分散，运力组织结构不合理，各企业间合作联盟意识薄弱，盲目竞争等问题。市场的基础设施建设薄弱，尚未成立公共物流信息平台，在一定程度上制约了第三方物流企业的成长和壮大。此外，内陆经济的快速发展，长三角地区内海陆距离的缩短，货运量的增加也吸引了许多外地的第三方物流经营商和外资物流巨头抢滩宁波物流市场。而目前宁波市物流产业的整体竞争力还比较弱，不能形成有效的进入壁垒。

3. 多元管理体制的制约。相对第三方物流而言，第四方物流需要和更多的政府管理部门、相关企业组织打交道。以打造宁波市第四方运输物流市场为例，牵涉的部门有市交通局、公安局、税务局、工商局、检验检疫局、海关、信息产业局、口岸打私办等多家单位。这种多头管理、分段管理的体制导致政策法规之间相互矛盾且难以协调一致，直接影响了第四方物流的发展。

三、宁波市发展第四方物流对策

由上述分析可知，宁波市需进一步培育和完善宁波市第三方物流市场，加强政府职能部门宏观调控的力度，增强本土物流企业的竞争实力，为今后第四方物流企业的发展奠定坚实的基础。

1. 企业联盟，人才培养多元化。宁波市政府或物流行业协会应积极促进大型物流企业，如中远、中海、中外运、中邮等之间的相互合作，发挥各自的优势，共同打造区域性的物流联合舰队，使之成为宁波第四方物流的运作组织主体，与国外同行抗衡。广大中小物流企业成立战略合作联盟，优化整合物流资源，提高整个产业的综合竞争力。为打造宁波市共同的第四方物流市场，政府可考虑让外资物流企业与本土企业合作，充分利用外资企业国际物流网络优势，扩大自己在国内外的业务。

由行业社团组织来执行现代物流产业从业人员执业资格制度，逐步建立宁波市物流行业从业人员职业教育、培训和从业资格认证制度相应的认证体系。宁波物流业应改变目前刚性用人机制，在多形式、多方位和多渠道引进人才的同时，对部分优秀专业人才采用灵活的兼职制、弹性的工作制、钟点制和远程办公等方式。

2. 管理机制统一化，行业建设标准化。建立一个物流行业的总体协调机制，整合现有的物流分头管理部门和相关部门，由物流办统一领导，协调政府和企业的关系，促进行业发展。推进物流服务标准化和规范化有助于通过对现有物流资源的整合，推动企业由竞争走向合作，加速宁波市第四方物流发展进程。

3. 转变政府职能。

(1) 政策支持和法规规范。在规范市场准入标准的基础上，应通过政策法规，鼓励多元化投资主体进入物流服务市场，同时对工商登记、税收征管制度进行必要的调整，鼓励企业实现跨区域经营。物流企业之间、物流企业与工商企业之间用协议、合作、联盟等方式展开协作，政府在税收政策上应给予配套扶持，从而形成有力的物流行业壁垒，规避或减少外资物流企业进入对本土企业造成的损失。

(2) 建立公共物流信息平台。要积极打造物流行业的公共信息平台，通过国际互联网形式整合物流企业的资源。重点培育已经具有第四方物流的雏形，在整合物流资源方面有一定基础的物流信息平台，为发展第四方物流奠定基础。

(3) 公私合作加强基础设施建设。引入民间资本参与物流基础设施建设。对于公益性建设项目，可采用投资抵免的优惠办法，即投资主体的投资额允许抵减企业所得税的税基。其他投资额大、投资回收期长的项目，如大型物流中心的建设，政府要加以规范引导，充分发挥市场机制的作用并给予一定的税收优惠。

参考文献：

[1] 卢满成：大浪弄潮方显英雄本色——浙江省物流业发展的现状与构想. 交通世界, 2002 No. 5

[2] 赵国华：第四方物流的运作模式探析. 财贸经济, 2004, 10: 71~72

[3] 宁波市现代物流业发展领导小组办公室. 宁波市物流企业发展现状分析报告, 2006

责任编辑：叶凡