

# 四川政报



## 四川省人民政府办公厅 关于印发《四川省“十五”及 2010 年现代 物流业发展规划纲要》的通知

川办发[2003]15号 二〇〇三年五月十六日

《四川省“十五”及 2010 年现代物流业发展规划纲要》已经省政府同意,现印发你们,请遵照执行。



# 四川省“十五”及 2010 年现代物流业发展规划纲要

近年,在世界范围内,现代物流作为一种先进的组织形式和管理技术,日益成为企业生存发展的新增长点 and 利润源泉。在科学技术迅猛发展、专业分工不断深化、生产销售效益充分提高的大背景下,传统的运输、仓储、保管等物流活动正逐步被整合、提升为现代化的物流产业。现代物流业把生产、流通、消费各个环节有机地连接起来,加速社会再生产过程,以最快速度、最佳时间、最优组合完成商品从生产领域向流通领域、消费领域的转移过程,最大限度地节省流通费用。现代物流业作为一项重要的产业,被誉为“第三利润源泉”。因此,在新的形势下加快我省现代物流业的发展,对于降低企业成本,提高流通效率,增强竞争能力,迎接加入 WTO 后服务业逐步放开的挑战具有十分重要的意义。

## 一、四川物流业发展现状和态势

(一)发展概况。改革开放以来,四川国民经济保持了持续快速增长的态势,整体经济实力不断增强,已初步勾画出我国西部区域性金融、贸易、运输、信息中心和高新技术产业基地的雏形。2001 年,全省国内生产总值达到 4421.76 亿元,比上年增长 10.26%,比 1995 年增长 76.52%;全省社会消费品零售总额达到 1680.40 亿元,比上年增长 10.28%,比 1995 年增长 79.46%,生产、生活资料摆脱了长期存在的短缺状态。在此期间,全省社会、经济、文化、人民生活等各方面的基础设施建设也取得了重大进展,多年来一直困扰我们的能源、交通、通信等“瓶颈”制约初步得到缓解。

伴随着经济的高速增长,我省物流业迅速发展。

一是物流业增加值快速增长。2001 年,包括交通运输、仓储、邮电通讯及批发零售业在内的物流业增加值为 630.6 亿元,自 1995 年以来年均增长 8.9%,占国内生产总值的比重由 14.6%提高到 15.7%,处于快速增长阶段。

二是物流基础设施日益完成。到 2001 年,我省铁路通车里程已达 2751 公里,成渝、宝成、襄渝、成昆、内昆、达万等铁路干线与毗邻各省市相连;公路里程达 10.9 万公里,成渝、成广、成灌、成南、成乐、成雅、内宜等高速公路相继通车;全省有长江、岷江、金沙江、大渡河、沱江等大小通航河道 120 条,通航里程达 7300 多公里;航空运输已开通航线 140 条。2001 年,全省完成的货运量为 57140 万吨,完成的货物周转量为 636.8 亿吨公里。各种交通运输装备和工具门类

齐全,更新周期缩短,数量和质量基本适应需要。全省各类仓储设施先进,容量巨大。城乡商业网点密布,大中城市内新型商业经营业态不断出现,连锁化经营初具规模,各种配送机构正在兴起。

三是传统物流业开始向现代物流业转变。随着物流基础设施和装备的现代化、物流信息网络的建设以及集中配送等新的生产组织方式的广泛采用,我省传统物流业正开始向现代物流业转变,并在加快物流速度,减少库存,降低成本,延伸服务等方面显示出良好的发展前景。

(二)存在的问题。从全局看,我省物流业的发展仍不能适应国民经济发展的要求。目前,制约我省现代物流业发展的主要问题有:

一是第三方物流发展滞后。受“小而全,大而全”的传统经营模式的影响,不少企业习惯于自办物流,专业化、现代化的第三方物流发展缓慢,阻碍了物流成本的降低和物流效率的提高。

二是“条块分割”影响了物流资源的优化配置。由于运输、仓储等设施分属不同部门管理,加之企业之间协作配合不够,使物流整体系统全程化优势难以充分发挥。

三是物流专门人才不足和信息平台建设滞后,使物流业的标准化、信息化进程滞后,服务内容、服务质量和效率都远不能适应国民经济发展的客观需要。

(三)发展条件。进入新世纪,我省现代物流业已具备了快速发展的基本条件。

一是市场需求旺盛。随着改革开放和西部大开发的深入,我省经济将继续保持快速的增长势头,对物流业的有效需求也相应快速增长。

二是现代物流业成为新的利润增长点。面对激烈的市场竞争,越来越多的企业在继续降低生产成本和销售成本,扩大生产过程和营销过程这两大利润源泉的同时,都力图通过降低物流成本,积极开拓物流过程这个第三利润源泉,因而使现代物流业的发展具备了强大的内在动力。

三是支持现代物流业发展的各类基础设施不断改善。20 年来,特别是近几年国家实施积极的财政政策以来,我省基础设施建设有了长足的发展,已初步形成了四通八达的铁路、公路、水运、航空立体交通网,成为我国西部地区重要的交通枢纽。以成都通讯枢纽、光纤电缆建设和互联网的发展为标志,方便快



捷、价格低廉的信息网络已基本形成。全省各类仓储设施、运输装备状态也有较大的改善。

四是对外开放迈上新台阶。加入 WTO, 不但为现代物流业的发展提供了更加广阔的市场空间, 而且外资企业的进入也发挥了强烈的示范作用, 我省物流业为迎接国内外市场竞争的挑战, 加快从传统经营方式向现代经营方式转变。

## 二、指导思想和发展目标

(一)指导思想。“十五”期间及到 2010 年, 我省现代物流业发展的指导思想是: 培育市场主体, 推广先进技术, 扩大专业分工, 提高物流效率, 降低物流成本。

培育市场主体。引导、激励和扶持各类物流企业上档升级, 做强做大, 在为社会提供优质高效物流服务的同时提高自身经济效益, 从而壮大物流市场主体, 推动现代物流业的发展。

推广先进技术。积极采用现代信息技术和先进的物流管理技术, 不断提高装备水平和加快人才培养, 依靠先进技术支撑现代物流业的高速成长。

扩大专业分工。加大物流组织形式的创新, 促进现有资源的整合。积极推进物流服务的专业化和社会化, 大力发展第三方物流。

提高物流效率。通过压缩在途时间和储存时间, 大力提高物流业的生产效率, 配合生产方式和营销方式的变革, 共同构建对市场的快速反应体系, 努力增进区域经济的竞争能力。

降低物流成本。一是降低宏观物流成本, 通过提高物流业的生产效率和发展专业化分工, 不断降低物流业营业收入占社会商品销售收入的比重。二是降低微观物流成本, 通过推广先进技术和改进经营管理, 降低生产企业、流通企业的物流成本和物流企业自身的运营成本, 不断提高物流业的经济效益。

(二)发展目标。“十五”期间及到 2010 年, 四川现代物流业的发展要努力构筑以综合交通体系为主的物流运输平台, 以网络技术为主的物流信息平台, 以规模仓储和自动化管理为主的物流储存配送平台, 促进物流市场和物流产业的健康发展, 不断提升对国民经济发展的支撑力度。

降低物流成本, 增加利润来源。努力发挥现代物流业在提高经济效益方面的重要作用, 到 2005 年, 全省物流业营业收入占商品销售收入的比重在现有基础上下降 10% 左右; 到 2010 年, 进一步在 2005 年的基础上下降 10% 左右。

加快物流业自身的发展。力争物流业以高于国内生产总值的增速增长, 初步形成现代物流业的发展框架。到 2005 年, 全省物流业增加值达到 1015 亿元左

右, 年均增长 10%, 占国内生产总值的比重为 16.3%; 货运量达到 6700 万吨, 年均增长 4%; 货运周转量达到 800 亿吨公里, 年均增长 5%。到 2010 年, 物流业增加值达到 1635 亿元左右, 年均增长 10%, 占国内生产总值的比重为 16.9%; 货运量达到 8150 万吨, 年均增长 4%; 货运周转量达到 1020 亿吨公里, 年均增长 5%。

提高专业化水平。全省物流业社会化、专业化水平不断提高, 一批物流园区建成并不断完善, 第三方物流在全部物流业务中的比重大幅上升。

## 三、完善物流运输平台

交通设施是货物位移的前提条件, 为促进现代物流业的发展, 我省要继续下大力抓好物流运输平台的建设。

(一)公路设施建设。“十五”期间及到 2010 年, 公路建设要以通达工程、联网工程、通乡工程以及主要城市过境路工程为重点, 进一步优化完善路网结构。

建设以成都为中心, 通达 16 个市的省内高速公路主骨架。除已建成的成渝、川陕等 3 条出川通道外, 开工并建成南充至广安高速公路、大竹至邱家河高速公路、都江堰至汶川公路、二郎山至康定二级公路、海子山至竹巴笼公路等项目。开工建设西昌至攀枝花高速公路、宜宾至云南水富高速公路(四川境内段)、邻水至垫江高速公路(四川境内段)、遂宁至双龙庙高速公路、川主寺至郎木寺(川甘界)公路、雅安至西昌和攀枝花至田房公路、南充至重庆高速公路、广元至巴中高速公路、乐山至宜宾高速公路、达州至铁匠垭高速公路。

继续建设与周边省市区联结的高速公路或高等级公路, 形成多条畅通、快捷的出川通道。完成省内市州之间、市县之间的二级公路改造和县际公路建设及二级路网与主骨架线路的连接, 全面提高路面等级和通过能力。搞好农村公路规划, 建设农副产品运输绿色通道, 基本实现乡乡通公路, 加快通村公路建设。抓紧少数民族地区的公路建设, 在阿坝、甘孜、凉山 3 个少数民族自治州开工建设通县油路 49 条, 总长 4397 公里。

(二)铁路设施建设。“十五”期间及到 2010 年, 铁路建设要以加强和新进进出川通道和运输能力为主攻方向, 继续完善省内路网结构。建设遂渝铁路, 完成达成铁路遂宁—成都段的改造。积极争取宝成铁路北段复线工程早日上马, 以形成联结欧亚大陆桥的大能力北通道。抓紧建设成渝快速通道, 促进川渝之间的经济交流。加快新的西南西北铁路通道(兰渝线)和隆黄百铁路的前期工作, 争取尽快开工建设, 以形成新的进出川通道。继续完善内部网络, 加快建设金筠、泸纳等地方铁路, 争取新开工峨宜铁路、遂内铁路



等。通过以上铁路建设,形成以成都为中心,通过宝成线、达成—襄渝线连接连云港、上海等出海港口,通过成昆线、内昆线、渝怀线连接北海、广东等出海港口,建立畅通快捷的铁路运输平台。

(三)航空设施建设。“十五”期间及到2010年,航空设施建设要进一步完善枢纽,合理规划支线机场,形成干支合理布局、密切配合的航空运输网络。

进一步完善成都双流国际机场的枢纽功能和设施,建设北指廊工程,使其发展成为全国的区域性枢纽机场。在合理布局和严格掌握建设标准的基础上,进一步完善现有支线机场的设施,建成九寨黄龙、攀枝花等支线机场,完成达州等机场的扩建工程和乐山、康定机场的前期工作。

目前,已开通成都至香港、澳门,经澳门至台北、新加坡、泰国、汉城、日本(东京、大阪)地区和国际航线,为进一步促进对外开放,规划进一步完善东南亚航线,争取开通成都至北美、欧洲航线,逐步建立安全、快捷的空中运输平台。

(四)水运设施建设。“十五”期间,以渠化嘉陵江水运主通道为重点,继续以航电结合,联合建设。计划开工建设嘉陵江金银台、新政、金溪场、小龙门、凤仪场等枢纽,金银台枢纽已于2002年开工建设;港口已开工建设南充港一期工程、宜宾港菜园沱码头、广安港邓家湾、东门口码头,力争完成水运建设总投资50亿元,实现四川水运基础设施建设追赶型、跨越式发展。

通过上述港口建设,依托长江直达上海港建立水运运输平台。

(五)发展综合运输。促进各种运输方式的合理分工。按照建设综合运输体系的总体要求,对各种运输方式进行统筹规划,充分发挥整体优势,实现协调发展。加强综合运输网络建设。做好站点布局规划,形成公路、铁路、水路、航空联运网络。在成都等中心城市规划建设集装箱车站。改进运输组织方式,促进铁路、公路、航空、水运协作,加快从散货运输向集装箱运输、从单一运输向多式联运的转变。

#### 四、建设物流信息平台

信息化是现代物流业发展的技术支撑,推进信息化建设是加快现代物流发展的必要前提。四川物流信息平台的建立,要充分利用现有基础设施,促进物流与信息流的结合。

(一)信息基础设施建设。以高性能的信息网络传输平台为重点,完善信息基础设施。推进信息交换枢纽建设,努力使成都成为西南地区的信息交换枢纽和电子商务中心。建立电子商务认证体系,完善网上支付系统和物流配送系统,实现信息流、资金流和商品

流的有效结合。以大型商贸企业为依托建设专业化的电子商务平台,发展以数据库为核心的决策支持及运营系统,加强信息的收集、整理和开发,实现物流信息共享。

(二)企业信息化建设。以推进企业信息化为基础,加快建立各类物流信息系统。生产型、销售型企业要重点建立从计划、采购、生产、配送到销售管理的集成化信息系统。物流型企业要重点搞好业务处理全过程的信息化,实现企业与业务伙伴和客户间的信息自动交换。采用现代信息管理技术,促进包括ERP(企业资源计划)、MRP(原材料需求供应计划)等在物流企业和其它工商企业内部物流管理中的应用,全面提高企业的信息管理水平。

(三)信息技术推广。充分利用信息资源、网络平台和信息技术,实现物流各环节的有效控制和全程管理。积极采用条形码、卫星定位系统、电视监控等先进技术,提高物流信息的传输和管理水平。积极推广和开发“口岸电子执法系统”,建立口岸信息管理平台。

#### 五、发展物流存储配送平台

在全省形成一级枢纽、二级枢纽、物流中心和配送中心相互衔接的网络结构,为提高物流效率,提供强大的存储配送平台。

(一)一级物流枢纽。成都作为全省乃至西南地区重要的科技、金融、商贸中心和交通、通信枢纽,具有发展现代物流业的有利条件和突出优势。我省现代物流业的发展要充分依靠和发挥成都的独特作用,坚持高起点建设、高标准运作,努力使其成为全省乃至西南地区的一级物流枢纽。

根据区位条件和现有设施,成都物流园区的功能定位是:运输、仓储、装卸、加工、包装、配载、配送、运输方式的转换及信息服务等。园区由以下几个重点区域组成:

八里庄仓储区。通过对现有基础设施进行改造、整合、提升,形成以铁路运输、仓储、物品集散为特色具有现代化功能的物流园区。

圣灯仓储区。建设新型的仓储设施,配套提供维修、配载、业务管理等专业化服务,形成以公路运输为特色的物流园区。

龙潭寺仓储区。建设高标准的集装箱装卸和仓储设施,形成以集装箱运输为特色的物流园区,并对附近的龙潭科技工业园区提供包装、加工和储运服务。

城北商贸区。在三环路和川陕路交叉处建设大型商贸市场,形成以工业品批发为特色的物流园区。

二仙桥贸易区。建设货运信息交换中心、货运代理业务中心、货运联检中心和仓储业务管理中心,并



结合粮食仓储区建设设置农副产品交易及配送中心,形成以信息服务和农产品交易为特色的物流园区。

(二)二级物流枢纽。在全省若干重要区域按照交通方便、区位适中、集散能力强的原则,重点建设几个具有较强辐射和吸纳能力的二级物流枢纽,形成层次分明、结构合理、联结省内外的物流框架体系。“十五”期间及到2010年,将泸州、内江、广元、达州、攀枝花等城市作为二级物流枢纽的建设重点。

泸州市要利用地处长江主航道和川滇黔渝接合部的区位条件,充分发挥出海快速通道和集装箱码头的强大功能,进一步加快泸叙铁路等基础设施建设,建立物流配送中心,尽快形成川南地区的重要物流枢纽和四川通江达海的重要节点。

内江市要充分利用地处川渝腹地的区位条件,依托成渝、内宜、隆泸高速公路和成渝、内昆铁路等交通干线,重点建设一批具有一定规模和档次的仓储设施及商贸网点,形成川中地区的物流枢纽。

广元市要利用联结川陕的地理区位,依托宝成铁路和国道主干线两大战略通道,以商兴市,成为川北地区重要的物流枢纽。

达州市作为川渝鄂陕接合部的重要中心城市,要利用襄渝铁路、成达铁路、达万铁路和达渝高速公路形成的经济走廊,加强仓储设施和信息平台建设,成为川东北地区的物流枢纽。

攀枝花市要利用联结川滇的区位条件,依托成昆铁路,形成主要为冶金工业服务的攀西地区物流枢纽。

(三)物流中心。各市、州政府所在地作为本行政区域的中心城市,在物流业发展中具有重要的地位。要紧紧依托这些城市,形成各市、州的物流中心,进一步完善物流框架体系。

(四)发展多形式的配送中心。按城市规模和发展方向定位,合理布置物流配送中心,增强城市的服务功能。以克服网上购物瓶颈为切入点,促进现有配送中心、连锁企业与电子商务的对接,加快传统物流模式向现代物流模式的转变。建立综合性与专业性相结合、多层次的物流配送体系。加强连锁企业内部物流配送中心的建设和管理。

## 六、健全物流市场

(一)壮大市场主体。充分利用国家政策和自身优势,加大对外开放力度,通过招商引资、合资合作、强强联合、强弱兼并等多种方式,改组、整合现有物流企业,壮大市场主体。

充分利用物流领域的存量资产,通过资产重组和技术改造,鼓励和引导企业努力发挥现有仓储设施和

运输工具的潜力,打破行业界限和地区封锁,有计划、有步骤地完善和发展社会化的物流企业。同时,各级政府要搞好规划与协调,促进物流相关行业的配套发展。

积极引进和利用外资,加快对物流存量资产进行调整。引入国际标准,规范物流市场,推进物流服务形式的多样化,努力满足不同用户和不同层次的物流需求。

(二)加强物流配送中心建设。鼓励和引导企业根据市场需要,合理确定企业内部物流配送中心的建设规模和水平。鼓励和引导企业加强物流配送中心的管理,逐步实现仓库立体化、拆零商品配货电子化、物流功能条码化、配送过程无纸化,建立自动补货系统。

(三)大力发展第三方物流。促进物流服务社会化。鼓励和引导工商企业调整组织结构,将原料采购、运输仓储、简单加工、商品包装和配送等物流业务剥离出来,通过释放物流外包业务和剥离低效物流部门,提高企业的经济效益并加速物流服务的社会化。

扩大对第三方物流的有效需求。一是充分利用方便、快捷、低库存的第三方物流建立企业供应链,实现虚拟制造模式与第三方物流的良性互动;二是积极发展电子商务,加快物流供求信息的传输和整合,利用专业化分工的优势,进一步满足用户需求和降低物流成本;三是鼓励大型商业连锁企业与第三方物流企业合作,优化连锁企业的物流链,提高我省商业连锁经营的水平。

努力提高第三方物流的服务质量。按照快捷、准时、安全和低成本的要求,全面提高物流服务质量,培育具有较强竞争力的大型物流企业。

“十五”及到2010年期间,重点发展以下第三方物流企业:一是以工业原材料和零部件采购为主的物流企业;二是以产品贸易批发为主的物流企业;三是以运输、仓储和货代为主的物流企业;四是以农副产品流通为主的物流企业。

(四)健全市场物流服务体系。完善批发市场的物流服务功能,强化商流、物流、信息流、资金流的管理,积极推进拍卖、代理、配送、邮购、网上交易等现代交易方式,提高批发市场物流配套服务体系的运转功效。

## 七、政策措施

现代物流是一个涉及面广、庞大而复杂的系统工程,为加快我省现代物流业的发展,必须有针对性地在政府引导、法规建设、市场运作、项目规划、协调服务以及行业政策、行业标准、技术支持等诸方面制定一系列政策措施。

(一)改进政府管理。制定行业规划。研究和制定



促进现代物流业发展的中长期规划和产业政策,加快物流基础设施建设,优化物流市场结构,促进物流枢纽合理布局。建立政府协调机制。现代物流业的发展涉及计划、经贸、外经贸、口岸、交通、铁路、民航、海关、工商、税务、国土等众多部门,建立由省计委会同省经贸委牵头、相关部门参加的联席会议制度,负责协调物流产业的相关政策及其他重大问题。发布投资指南。政府计划部门通过定期发布物流业投资指南,向企业提供产业政策、行业规划、技术标准、办事程序等方面的信息服务。改进管理方式。工商部门对连锁经营范围的核定,在不违反现行法律、法规的前提下,改为按行业大类核定。建立物流行业协会。鼓励协会编制物流业发展规划,加强行业咨询、调研、培训等工作,使行业协会成为连接政府与企业的桥梁,支持政府加强对行业的监管和协调。在政府指导下,行业协会负责制订行业规范,加强行业自律,自觉维护用户和企业自身的合法权益。建立统计指标体系。由省统计局牵头,按照国家的统一口径,会同有关部门建立健全科学的物流业统计指标,形成现代物流的信息收集和监测体系。提供便利服务。对在省内外实行跨区域统一配送和核算的连锁企业,由总店向所在地税务机关统一申报缴纳增值税和所得税。

(二)加快物流业的改革和开放。扩大物流市场准入。在规范市场准入标准的基础上,加大所有制结构调整的力度,倡导多元化投资主体进入物流市场,鼓励外商和民营资本投资现代物流业,参与改造现有物流企业,大幅提高非国有经济成分在物流业中的比重。支持大型物流企业扩大经营范围,取得包括运输和国际货代在内的各类经营权,简化办证手续。加快国有企业改革的步伐。以资产重组为突破口,加大国有物流企业产权改革和组织结构调整的力度。为妥善安置职工和化解历史包袱,国有物流企业在资产重组中可享受国有工业企业优化资本结构试点的优惠政策。鼓励物流企业参与国际竞争。积极促进我省物流企业与外资、外企合作,加快“走出去”战略的实施,建立沟通海外的物流网络体系,拓展“川货”

进入国际市场的分销渠道,扩大对外贸易。

(三)加强物流法规建设。改进对物流相关领域的管理方式。对各个物流环节上存在的无序竞争、暗箱操作、索要回扣、欺行霸市等问题进行认真地清理整顿,努力营造一个公平竞争、规范有序、有利于物流企业健康发展的市场环境。制订物流法规。研究、制订物流业地方性法规,以保证现代物流业在健全、规范、配套的制度环境中不断发展。制定物流技术标准。按照国家的统一口径,尽快制定适应我省现代物流业需要、与国际接轨的物流技术标准和工作标准;借鉴国际上比较成熟的物流技术和服务标准,对托盘、集装箱、各种物流搬运和装备的标准进行全面的梳理,并进行适当修改和完善;建立以物流信息分类编码和信息技术标准化为主要内容的物流技术标准化体系。

(四)推进大通关工程建设。加强统筹协调。充分发挥“大通关”工作协调小组的职能,加强通关工程相关部门的工作协调。完善相关制度。坚持和完善服务窗口“5天上班,7天服务,24小时预约通关”制度,海关、边防、检验检疫口岸联检制度,多式联运制度,关贸、检贸、银贸、税贸联系配合制度,口岸各部门负责人联席会议制度等。整合信息资源。建立全省“大通关”信息管理平台,实现互联互通,数据共享。改进服务形式。推进口岸管理由“多站式”向“一站式”的转变,大幅度缩短通关时间;实行“无纸化”管理,提高通关效率。实现全程“大通关”。加强与沿海主要口岸的联系,组织好“二程运输”和“多式联运”,形成出口快速通道。

(五)加快技术创新和人才培养。加强技术开发。加强物流应用技术的开发,充分调动企业、院校和科研机构的积极性,积极支持物流科研工作,加强物流应用技术的开发和推广。加快人才培养。鼓励和引导有条件、有积极性的大中专院校开办物流专业,加速培养物流专业人才。营造人才“柔性流动”的政策环境,积极引进国内外优秀人才。鼓励企业与院校、物流咨询机构、科研单位等进行多种形式的资本与技术融合,加快物流系统产学研联合发展的步伐。

附件:有关名词解释

## 附 件

# 有关名词解释

一、现代物流:指原材料、产成品从起点至终点及相关信息有效流动的全过程。它将运输、仓储、装卸、加工、包装、整理、配送、信息处理等方面有机结合,形成完整的供应链,为用户提供多功能、一体化的综合服务。

二、第三方物流:指由独立型、专业化的物流组织(物流企业)提供的符合需求者业务程序要求的、独特的物流服务,又称合同物流。

三、第三利润源泉:在市场经济的发展过程中,生产者为了获得更大利润,主要采取两种措施:一是紧紧



依靠技术革新降低原材料和人力消耗;二是积极利用市场营销手段扩大产品销售。前一种利润潜力通常称为“第一利润源泉”,后一种利用潜力称“第二利润源泉”。进入 20 世纪中期以后,随着竞争的加剧,上述获取高额利润的传统方式开始受到挑战。在此情况下,人们的注意力转向流通领域,并逐步认识到在流通领域内采取措施降低物流成本是增加利润的新源泉。按时间顺序排列,这一种利润潜力被称为“第三利润源泉”。

四、ERP:“Enterprise Resource Planning”的缩写,即“企业资源计划”。指企业对拥有的人力、资金、材料、设备、方法、信息、时间等资源进行综合平衡优化管理,以充分发挥企业能力、获取最大效益。

五、MRP:“Material Requirements Plan”的缩写,即“原材料需求供应计划”。该计划可显示出某一物件发生变化时,有哪些原材料、组备件受到影响以及影响的程度,并通过周期计算以最合理的时间将原材料和组备件供应到最恰当的地点。