

中国物流重点课题报告

China Logistics Key Projects Report

(2 0 0 7)

中国物流与采购联合会

China Federation of Logistics & Purchasing

中国物流学会

China Society of Logistics

中国物资出版社

China Logistics Publishing House

中国物流重点课题报告

China Logistics Key Projects Report

(2007)

中国物流与采购联合会

China Federation of Logistics & Purchasing

中国物流学会

China Society of Logistics

中国物资出版社

China Logistics Publishing House

图书在版编目 (CIP) 数据

中国物流重点课题报告 (2007) / 中国物流与采购联合会, 中国物流学会编.
—北京: 中国物资出版社, 2007. 8
ISBN 978 - 7 - 5047 - 2703 - 9

I. 中… II. ①中…②中… III. 物流—研究报告—中国 IV. F259. 22

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2007) 第 104618 号

责任编辑 胡郁林
责任印制 何崇杭
责任校对 孙会香

中国物资出版社出版发行

网址: <http://www.clph.cn>

社址: 北京市西城区月坛北街 25 号

电话: (010) 68589540 邮政编码: 100834

全国新华书店经销

利森达印务有限公司印刷

开本: 787mm × 1092mm 1/16 印张: 41 字数: 972 千字

2007 年 8 月第 1 版 2007 年 8 月第 1 次印刷

书号: ISBN 978 - 7 - 5047 - 2703 - 9/F · 1118

印数: 0001—2000 册

定价: 160.00 元

(图书出现印装质量问题, 本社负责调换)

《中国物流重点课题报告》(2007) 编委会

主任 陆 江 中国物流与采购联合会会长

副主任 丁俊发 中国物流与采购联合会常务副会长

委员 (以姓氏笔画为序)

王 佐 中国北方工业公司高级工程师、中国物流学会副会长

冯耕中 西安交通大学管理学院教授、中国物流学会副会长

邱 跃 北京物资学院物流学院院长、中国物流学会副秘书长

宋 则 中国社会科学院财贸所流通产业研究室主任、
中国物流学会副会长

何黎明 中国物流与采购联合会副会长、中国物流学会会长

张文杰 北京交通大学教授、博士生导师

汪 鸣 国家发改委综合运输研究所副所长、中国物流学会副会长

汪寿阳 中国科学院数学与系统科学研究院副院长

陈文玲 国务院研究室综合司司长、中国物流学会副会长

杨国勋 海关总署总工程师

荆林波 中国社会科学院财贸所研究员、中国物流学会副秘书长

恽 绵 德利得物流总公司运营总监

贺登才 中国物流与采购联合会副秘书长、研究室主任

崔忠付 中国物流与采购联合会副会长兼秘书长

翟志宏 国家统计局贸易外经司司长、高级统计师

蔡 进 中国物流与采购联合会副秘书长、中国物流信息中心主任

戴定一 中国物流与采购联合会副会长、中国物流学会常务副会长

魏际刚 国务院发展研究中心产业经济研究部副研究员
中国物流学会副秘书长

主 编 丁俊发

副主编 贺登才

联合会研究室: 010 - 58566575 010 - 58566588 转 133、135、132

网 址: 中国物流与采购网 (www.chinawuliu.com.cn)

电子信箱: hdc@clfp.org.cn hdc@csli.org.cn hedengcai@sina.com

前 言

现代物流业是一个正在崛起的新兴产业，对其规律性的研究刚刚起步。近年来，中国物流与采购联合会、中国物流学会，伴随着我国现代物流业发展的步伐，先后推出了反映物流实践发展的《中国物流年鉴》和《中国物流发展报告》，展示优秀物流论文的《中国物流学术前沿报告》。现在，又一本汇集调查研究成果的《中国物流重点课题报告》与读者见面了。

《中国物流重点课题报告》收录了自 2005 年以来，联合会、学会承担国家有关部委研究课题及自主设立研究课题的精华部分。全书约 70 万字，入选了 17 篇课题研究报告，分为物流综合篇、专业物流篇和物流基础工作篇三部分。第一部分物流综合篇 7 篇文章，探讨了现代物流与科学发展观、国民经济增长的关系，研究了物流业发展的战略与规划问题、物流业整合问题、产业政策问题、民营物流企业发展和外资进入中国物流业的影响及其政策问题；第二部分专业物流篇 6 篇文章，分别从制造业、农业、商贸业、汽车物流、物流园区和跨国公司采购等方面，分析了发展的现状和问题，提出了相应的对策建议；第三部分物流基础工作篇 4 篇文章，对物流标准化、信息化、物流统计指标体系和采购经理指数等问题进行了研究。

《中国物流重点课题报告》所收文章，大部分保留了原貌，有的根据本书出版的需要由原课题组做了适当删减。课题组成员所在单位及职务，依据报告完成时提供的情况收录。文章选题比较宽泛，集中反映了当前我国物流业发展的重点、难点和热点问题。这些文章是在充分调查研究的基础上形成的初步结论，具有较强的实用性和针对性。研究报告中的有些建议，已被政府有关部门采纳；文中提出的数据和情况，被各类媒体广泛采用；有关物流行业基础性工作，已经依据课题研究的思路建立起来，并逐步完善。这些文章研究的内容，都是前人没有深入研究或较少涉及的问题，具有一定的开拓性和创新性。报告所提出的许多观点，对于确立现代物流的产业地位、形成有利于物流业发展的政策措施、引导物流企业的经营发展、普及现代物流的理念和知识，发挥了重要的推动作用。

《中国物流重点课题报告》是中国物流加速发展的产物，是各方关心支持的结果，也是联合会、学会工作的重要成果。进入 21 世纪以来，我国现代物流业快速起步，出现了一大批亟须研究的重大课题。物流实践的发展，又为课题研究提供了丰厚的土壤。特别是 2005 年全国现代物流工作部际联席会议成立以后，推动了现代物流业发展的合力逐步形成，为深入研究物流问题创造了有利环境。国家发改委、财政部、商务部、科技部、国务院国有资产监督管理委员会、国家统计局、海关总署等部门都委托联合会、

学会进行了相关的课题研究，联合会、学会也根据实践发展的需要，自主设立了部分研究课题。这些课题的研究，得到了政府有关部门、研究机构和物流企业，以及专家学者的大力支持，先后参与研究的各方人士超过 100 人，参加讨论、提供资料的人士更是数以千计。可以说，本书的出版发行，是集体智慧的结晶，是行业组织依靠各方协商协作的成果。在这里，我们向所有参与、支持这些课题研究的单位和个人，表示衷心的感谢！

《中国物流重点课题报告》，也可以看做年度《中国物流发展报告》和《中国物流学术前沿报告》的姊妹篇，今后，我们还会按年度分别结集出版。这三本报告，将从不同角度描述中国物流业发展的进程，分析问题，展望前景，提出自己的解决方案，为政府、企业和国内外投资者提供决策参考，也可以作为物流研究、教学和管理人员的工具书。

我国的现代物流业正在快速发展，对其规律性的探索刚刚开始。本书提供的研究报告，只能是一个阶段，对某一问题的“一家之言”。希望读到本书的同仁提出宝贵意见，并与我们一起深入探讨。

编 者

2007 年 7 月 30 日

目 录

物流综合篇

现代物流与科学发展观研究	/1
我国现代物流业发展战略与规划研究	/27
中国物流产业发展与国民经济增长关系研究	/90
我国现代物流业整合问题研究	/129
促进我国物流发展的产业政策研究	/157
我国民营物流企业发展研究	/203
外资进入中国物流业的影响及其政策研究	/219

专业物流篇

中国制造企业物流现状及政策研究	/260
促进我国农村流通体系建设的财税政策研究	/313
中国现代商贸物流体系研究	/336
我国汽车物流运力资源整合研究	/388
全国物流园区发展研究	/422
跨国公司采购模式与我国制造业应对策略研究	/448

物流基础工作篇

物流标准化与现代物流业的发展研究	/468
“十一五”物流信息化研究	/511
我国物流统计指标体系与统计调查组织实施研究	/549
采购经理指数 (PMI) 与经济发展研究	/604

物流综合篇

现代物流与科学发展观研究

内容提要：现代物流作为一门新型的复合型产业，近年来在我国发展很快。但从总体上来说，还处于初级阶段。无论是基础设施“硬件”条件，还是技术、管理和社会经济体制等“软件”环境，都存在很多问题。怎样在科学发展观的原则指导下，推进我国现代物流业加快发展，同时通过现代物流业的发展推动落实科学发展观，是当前我国物流业发展中面临的一个重大课题。

本课题首先明确界定了现代物流业的产业地位及其经济特征，回顾了现代物流业在国内外的发展历程，总结了现代物流业迄今在发展过程中所呈现的基本规律。其次，研究了现代物流的发展与科学发展观的内在关系，指出在科学发展观的指导下，现代物流的发展将极大地推动我国国民经济健康发展，提升我国产业国际竞争力，并有助于推动循环经济的发展 and 节约型社会的构建。在此基础上，就如何在科学发展观的指导下，加快我国现代物流业的发展，提出了以下五点建议：①搞好全国物流发展规划，提高宏观经济运行效率；②用现代物流的理念重塑微观基础，促进经济增长方式的转变；③大力发展“以人为本”的现代物流，推动和谐社会的构建；④结合循环经济发展现代物流，切实建立节约型社会；⑤提高宏观经济管理水平，创造有利于现代物流发展的环境。

一、现代物流与经济社会发展的关系

（一）现代物流的基本特征

1. 现代物流的发展历程与基本内涵

物流概念最早起源于美国，是美国“二战”期间军事后勤（Logistics）的组织管理思想、方法与技术。第二次世界大战后，美国经济界将其应用于工商企业和物资流通部门，称为“工业后勤”和“商业后勤”，其早期的基本含义是实体配送，即 PD（Physical Distribution）过程的有效管理，是将产成品由生产者送达批发商或零售商的过程中所伴随的一系列组织、协调、控制和经营管理活动。

20 世纪 50 年代，实体配送概念（PD）被引入日本，在日本被称为“物的流通”。日本对物流的运作机理与操作手段进行了较为深入的研究和实践，尤其在“企业物流”运作上取得了很大成功。1981 年，日本《物流手册》对“物流”的表述是：“物质资料从供给者向需要者的物理性移动，是创造时间性、场所性价值的经济活动。从物流的范畴来看，包括：包装、装卸、保管、库存管理、流通加工、运输、配送等诸活动。”后来，满足物流供需的活动不断拓展。

1985年，美国物流管理协会（CLM）将 Physical Distribution 改为 Logistics。CLM 对 Logistics 的定义是：“物流是对货物、服务及相关信息从起源地到消费地的有效率、有效益的流动和储存进行计划、执行、控制，以满足顾客要求的过程。该过程包括流入、流出、内部和外部的流动以及以环境保护为目的的物料回收。”可见，Logistics 的概念领域较之于 Physical Distribution 更为宽广、连贯，更具整体性，已突破了商品流通的范围，把物流活动扩大到生产领域，这就是现代物流的概念。

随着全球性经济结构调整，世界进入了消费多样化、生产柔性化、流通高效化的时代。社会化大生产的发展和专业化分工的深化，使物流规模和活动范围在计算机和网络技术的支撑下不断扩大，物流企业向集约化、协同化方向发展。1998年，美国物流管理协会对物流的概念做出了新的调整，即物流管理是供应链管理的一部分。供应链是“生产与流通过程中涉及将产品或服务提供给最终用户活动的上游与下游企业所形成的网链结构”。“供应链管理，即利用计算机网络技术全面规划供应链中的商流、物流、信息流、资金流等，并进行计划、组织、协调与控制^[1]。”2005年“美国物流管理协会”更名为“美国供应链管理协会”。从本质上说，供应链管理是企业内部和企业之间的供需管理的集成。21世纪，电子商务与供应链管理将对物流的发展产生巨大的影响，跨国企业已引发新一轮的供应链战略。供应链管理的影响将引领世界物流业的发展方向。

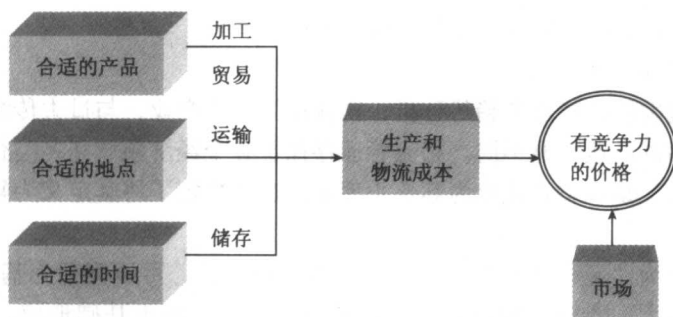
“物流”自20世纪70年代末引入我国，经历了近20年的发展，“物流热”只是近几年的事情。1999年11月，国家经贸委、世界银行举办“现代物流发展国际研讨会”，时任国务院副总理的吴邦国同志指出：现代物流是“中国经济发展的重要产业和新的经济增长点”，并要求“中国物流要实现跨越式发展”。2001年，原国家经贸委等六部委联合印发了《关于加快我国现代物流业发展的若干意见》，这是我国政府有关部门第一个关于加快现代物流业发展的文件。2003年，全国政协经济委员会提出《关于我国现代物流情况的调研报告》，引起了国务院领导的高度重视。2004年8月，国家发改委等九部门联合印发了《关于促进我国现代物流业发展的意见》，推动我国现代物流的发展进入理性、务实、快速发展的新阶段。

2. 现代物流的运作机理

现代物流的运作机理，可以从不同的角度来理解。从现代物流的技术手段上看，是信息化，包括电子商务、快速反应等。通过运用更新、更快和更便宜的计算机软硬件及电子通信技术，使企业用更低的信息资产成本去替换昂贵的库存、运输和其他传统的物流成本^[2]。从现代物流的运作主体上看，反映在“第三方物流”企业，还包括供应链的核心企业、供应链集成商等专业机构。强调企业从事核心业务，将非核心业务实行外包，从而实现“重心集聚战略”，提升企业核心竞争力。从现代物流的运作对象上看，是企业内部和企业外部的物流整合，包括社会物流和宏观物流资源的整合等。但就其本质而言，现代物流的运作机理是通过现代技术的运用和不断优化管理模式，在一个不断变化的社会经济系统中实现人类劳动对象在时间和空间上的更便捷、成本更低廉地转移。

现代物流这种追求“更便捷、更低廉”的运作机理，从局部的准时生产（Just in

Time) 和广泛的国际贸易都能表现出来。从准时生产来看, 它的出发点是不断消除浪费, 追求无库存生产, 即在合适的时间, 将合适的原材料和零部件, 以合适的数量, 送往合适的地点。从国际贸易来看, 为了保持和增加市场份额, 一个企业必须以有竞争力的价格在合适的时间和地点提供合适的产品。这表明必须正确地实现四个基本功能: 商品的供应、储存、运输和市场营销。即通过生产或贸易产生使消费者满意的货物; 储存这些商品一直到需要的时候; 运输送达需要的地方; 市场营销将商品最终转移到认为其有价值的消费者手中^[3] (见下图)。



趋向于一个有竞争力的价格

现代物流是在现代制度和技术环境中产生和运作的, 所以其必然要和现代的制度形式和技术相耦合。有学者提出物流运行的六大要素^[4], 即①物流劳动人员, 包括物流管理人员; ②物流劳动对象; ③物流劳动资料, 即物流运行所需的装备; ④物流劳动环境, 包括自然、社会和政治环境; ⑤物流劳动空间; ⑥物流劳动时间。据此, 我们也可以从技术、制度环境、人力资源环境、自然环境等方面来分析现代物流的运作机理。

(1) 从技术角度看, 现代物流是现代技术的产物, 其运作和发展在根本上是对现代技术的应用, 并支撑和推动现代经济系统的运行。目前已形成以信息技术为核心, 以运输技术、配送技术、装卸搬运技术、自动化仓储技术、库存控制技术、包装技术等专业技术为支撑的现代化物流装备技术格局。其发展趋势表现为信息化、网络化、自动化、智能化和集成化。

(2) 从制度环境看, 现代物流产业是社会分工深化和经济集约化这两大趋势发展的结果, 要求有一个有利于专业化分工、有利于整合的制度环境。有利的制度环境能够协调物流业与其他产业之间的联系, 优化物流产业结构, 并推动其向高级化的方向发展, 促进现代物流业空间布局、地区分工协作、资源配置和利用的合理化; 更重要的是, 通过建立正常的市场秩序, 提高物流市场绩效, 加快物流产业基础软硬件设施的建设, 以支持物流产业的健康发展。

(3) 从人力资源环境看, 现代物流以现代管理科学为基础, 人的智力活动被整合进入其核心要素当中。现代物流只有吸纳掌握了现代科技、现代管理知识的专门人才, 才能正常、高效地运作, 真正发挥其社会、经济功能。同时, 还必须吸纳掌握现代科技知识, 懂市场、善服务的专门人才。因为现代物流是在高度竞争的市场化环境中进行

的,对市场的开拓和管理,对客户的服务及其标准的制定和执行,是现代物流产业部门必须重视的核心活动内容。

(4)从自然环境角度看,现代物流应不断调整以适应两个方面的挑战:一是由于时间和空间的障碍对人类经济活动的约束日益削弱,市场对时间和空间转换的要求就越来越高。现代物流将以活动方式的技术化、组织形式的网络化以及活动内容的服务化来满足现代经济活动的需要。二是由于人类长期以来的经济活动对自然环境的破坏,保护环境成为现代经济活动不可避免的一个主题。现代物流将不断地制定和实行新的规范、标准,将环境保护和发展的可持续性纳入其发展战略。

(二) 现代物流在经济社会发展中的地位与作用

1. 现代物流的产业地位

从现代物流发展的特点和趋势分析,物流作为一个产业,与过去传统意义上具有相对独立发展界面的产业明显不同。物流管理存在于各个经济领域和各类企业的各个经济活动环节,物流又是以整合优化为其核心理念,这就决定了将其定义为复合产业比较符合其产业特征。

现代物流作为“复合产业”所表现的基本经济特征,可以概括为基础性、整合性、服务性、广泛性^[5]。首先,物流产业与其他产业相比,处于基础地位。从物流产业所覆盖的行业来看,它包括公路、水运、铁道、航空等运输行业,也包括储备、邮政、电信等公共行业。这些行业的基础与公共性质,决定了物流产业在国民经济中的战略地位。物流产业的重要性,与其说它是国民经济的支柱产业,不如说它是其他所有产业发展的基础。

其次,物流产业是整合性、服务性产业,它的竞争力是以提高其他产业竞争力为目的的。有关数据表明,物流成本可能占到商品价值的30%~50%,同时,由于服务费的高涨,产品的制造成本已不足总成本的10%,而与储存、搬运、运输、销售、包装等活动耗费的成本相比,产品的加工时间只有这些活动耗时的5%^[6]。在现代物流诞生之前,运输、仓储、包装、装卸搬运和流通加工等物流活动已经零散和分立于不同的产业之中,人们对这些活动都是分别进行和管理的。而专门从事物流服务的第三方物流企业正是通过系统整合,降低社会经济系统各要素在时间和空间上转换的成本,形成价值增加的一个源泉。

最后是广泛性,物流产业牵引范围之大是别的产业不可比拟的。从对外贸易拉动经济的作用来看,发展中国家面临这样的现实:每个贸易国家都在被迫调整对外贸易管理关系,作为一种影响,也在调整国际物流和运输产业的关系。换句话说,发展中国家国际贸易导向产业的成功发展,越来越多地依赖于与国际物流服务网络有效联系的能力^[7]。所以,每个国家的物流产业无疑都是以经济全球化为背景的,都是国际物流服务网络的一分子。例如,上海外高桥国际物流区港联动,将拓展国际中转、国际配送、国际采购和国际转口贸易四大功能,推动上海乃至整个“长三角”地区的经济发展。

除了上面讨论的经济价值之外,现代物流是通过改善城市功能、改善流通、改善交通、环保等方面直接服务城乡、服务社会,从而创造经济、社会及生态价值。例如,日本政府在2000年7月出台了《新综合物流施策大纲》,提出了到2005年要实现的两个

目标：①构筑包括物流成本在内的具有国际竞争力的物流市场；②建设低环境负荷的物流体系为循环型社会做出贡献。

2. 现代物流的发展前景

目前，我国经济运行的物流总费用远远高于欧美发达国家，物流领域的管理水平和效率还比较低，说明我国物流成本下降的空间还非常大。如何衡量降低物流成本的潜力？国际上有一个通行的指标，就是物流总费用与 GDP 的比率。下表是联合国贸发组织所列的美国经济中物流费用的演变情况。从 1982 ~ 1999 年，美国的国内生产总值增加了 193.9%，而物流总费用仅增加了 78.8%。结果是物流在 GDP 中比率从 16.35% 降到 9.9%。而我国全社会物流总费用与 GDP 的比率，自 1998 年降到 21.4% 以来，连续 7 年上下徘徊，2004 年仍为 21.3%。虽然中美两国产业结构有所不同，但这从一个侧面也反映了我国物流的粗放与落后。2004 年，我国工业企业流动资产平均周转次数为 2.1 次，流通行业也不到 4 次，而发达国家高于我国几倍甚至十几倍，也反映出我国物流效率低下。与发达国家相比，我国物流总费用与 GDP 中的比率有 10 多个百分点的降低空间，每下降 1 个百分点，因物流总费用下降所形成的节约将超过 1000 亿元人民币^[8]。这表明，物流产业将成为我国经济增长新的利润空间。

美国物流总费用的变化

项目	1982 年	1987 年	1992 年	1996 年	1999 年
物流总费用 (亿美元)	5150	5520	6470	7970	9210
GDP (万亿美元)	3.15	4.54	5.95	7.58	9.26
物流总费用/GDP (%)	16.35	12.16	10.87	10.51	9.9

3. 现代物流对社会经济发展的作用

一是可以提高我国的国际竞争力。一方面，发达的物流产业和基础设施有助于改善投资环境，吸引更多的外国企业和国际资本。另一方面，在我国经济融入世界进程加快的背景下，加快我国物流产业的发展已不仅仅是强化物流领域的竞争能力问题，更重要的是，为我国企业和整个国民经济创造一个高效的物流环境，从整体上提高我国企业和我国经济的竞争力。

二是能够促进国民经济各产业部门的健康发展。现代物流的发展以信息技术在生产、流通与交通运输领域的应用为基础，有助于我国相关产业走新型工业化道路。首先是促进制造业调整传统的“大而全”、“小而全”的经营组织形式，降低物流成本，提高核心竞争能力。其次是促进新型商业企业和业态的发展。最后是促进交通运输业的改造和物流服务方式的创新，带动许多相关领域的发展，如物流设备制造行业、电子商务等。

三是有利于贯彻科学发展观，全面建设小康社会。发展现代物流业，可以提高运输效率，减少迂回运输和空驶，缓解交通拥堵问题，降低能源消耗和废气排放，符合可持续发展战略的要求；同时也是国家救灾应急、处理突发性事件，经济安全和社会稳定的

有效保障。发展现代物流业,可以促进城乡商品流通,推动城乡经济、区域经济协调发展,改善城乡居民生活。特别是最后一公里的“末端配送”都要靠人力来完成,将会增加新的就业机会,并满足人民群众对多样化、高质量的物流服务需求。

二、科学发展观对现代物流发展的要求

(一) 科学发展观的内涵

1. 科学发展观提出的背景

改革开放以来,我国社会主义现代化建设取得了举世公认的伟大成就,经济增长方式转变也取得了很大成效。但是,在社会经济发展过程中也存在一些问题,主要表现在以下四个方面:

(1) 经济增长方式的粗放性。我国经济的快速增长在一定程度上是依靠资金、劳动力和自然资源等生产要素的粗放投入实现的。新中国成立 50 多年来,我国 GDP 增长了 10 多倍,矿产资源消耗增长了 40 多倍^[9]。与高投入相伴随的是高消耗。我国单位产出的能耗和资源消耗水平明显高于国际先进水平,火力供电煤耗高 22.5%,水泥综合能耗高 45%。我国农业灌溉用水利用系数是国外先进水平的一半左右,工业万元产值用水量是国外先进水平的 10 倍^[10]。

这种增长方式必然给环境带来沉重的负担。我国废弃物排放量大大高于发达国家,每增加单位 GDP 的废水排放量比发达国家高 4 倍,单位工业产值产生的固体废弃物比发达国家高十多倍。同时,我国循环经济的发展严重滞后。目前,全世界钢产量的 1/3、铜产量的 1/2、纸制品的 1/3 来自循环使用。而我国资源回收率比较低,综合利用率不高,每年约有 500 万吨废钢铁、20 多万吨废有色金属、1400 万吨的废纸及大量的废塑料、废玻璃等没有回收利用^[11]。

(2) 产业、城乡和区域间发展失衡。我国经济结构不协调,严重制约着经济的增长和总体效益的提高。从农业来看,“三农”问题不仅直接影响农民收入水平和消费水平的提高,而且影响农村市场的开拓,进一步制约着其他产业乃至整个国民经济的快速增长。从服务业来看,其增加值占 GDP 的比重只有 32.3%,不仅低于全世界平均 64% 的水平,而且低于低收入国家平均 45% 的水平^[12]。服务业不发达,就难以促进其他产业的专业化分工和技术创新。从工业来看,高技术产业发展相对滞后,装备制造业的水平不高,产品的层次和附加值低,产业竞争力差,增长代价大。

我国城乡之间存在巨大的发展差距。有关调研发现^[13],我国城乡之间的人均收入比率已由 1995 年的 2.7% 提高到 2002 年的 3.1%,城乡收入差距仍呈拉大趋势。同时地区发展差异也在扩大。1988~2002 年,我国东西部的人均 GDP 绝对差由 1762.25 元增长到了 9132.24 元,东南沿海与西南地区的绝对差从 934.46 元增长到了 1 万元以上,年均差距增长达 1141.51 元^[14]。

(3) 制度建设滞后,严重影响社会经济发展。具体而言,体现在市场基础制度和社会公共政策建设两个方面。

从市场基础制度看,我国的市场制度还很不完善,市场体系并不健全,各种非市场甚至是反市场力量导致的市场分割很严重。还存在各种形式的地方保护主义以及行业、

部门垄断。加入世界贸易组织后,政府面临进一步打破地方保护,健全全国统一、公平竞争、规范有序的市场体系的紧迫任务。

在公共政策方面,我国的公共管理从理念、体制和具体的管理行为表现为:政府是公共管理的实施者,公民是公共管理的接受者,这种由政府向公民的管理单向性,以及体现公共权力的公职持有人的服务意识的淡薄,造成公民在公共管理中的缺位。这种环境下制定公共管理和公共政策,影响市场的活力和自主性,阻碍高效、规范、有序的社会主义市场经济的建立和发展。

(4)在经济全球化时代,产业的国际竞争力亟待提高。我国对外贸易的发展主要是由加工贸易带动的,改革开放以来加工贸易逐年发展,到2004年进出口加工贸易占对外贸易总额的比重达到了47.6%,其中加工贸易出口额占出口总额的55.28%^[15]。同时,企业创新能力不足导致缺乏具有自主知识产权的有竞争力的产品,从而在国际竞争中受制于人,近些年在电子产品的知识产权上和国外企业之间的数起官司就是巨大的警示。

更为重要的是,我国产业的生产效率和国际先进水平存在巨大差距。2003年,我国以世界最大的煤炭消费、世界第二位的石油和电力消费,以及世界近50%的水泥、35%的铁矿石、20%的氧化铝和铜消费,只创造了占世界4%的GDP^[16]。《2004年洛桑报告》指出,中国整体竞争力持续上升的根源在于GDP的持续增长,其他要素指标并未明显改善;经济增长对能源消耗的依赖加大,可持续发展能力受到制约;中国制造业规模扩张的基础是以低水平劳动生产率为代价的。

正是在上述背景下,2003年10月,中共十六届三中全会审议通过了《中共中央关于完善社会主义市场经济体制若干问题的决定》。《决定》提出,要完善社会主义市场经济体制,做到统筹城乡发展,统筹区域发展,统筹经济社会发展,统筹人与自然和谐发展,统筹国内发展和对外开放的要求(以下简称为“五个统筹”)。总起来说,就是要树立新的发展观,实现全面、协调、可持续发展。2005年10月召开的中共十六届五中全会上,更加明确规定了科学发展观是“十一五”规划的指导思想。

2. 科学发展观的基本内涵

科学发展观的基本内涵可以从两方面——“协调与可持续发展”来加以理解。协调发展从质上看,强调和谐的发展环境,以整体的发展为发展的基础;从量上看,协调发展意味着各发展要素在适当的比例制约下合理地发展。所谓可持续发展是“既满足当代人的需要,又不对后代人满足其需要的能力构成危害的发展”(布伦特兰委员会,1987)。对于科学发展观的含义,可以从以下几个方面加以把握:

(1) 科学发展观的第一要义是发展。

离开发展,就无从谈起发展观,更无从谈起科学发展观。社会运行的基本形式是发展,人类生存的基本要求靠发展,中国解决一切问题的关键在发展,发展是硬道理。

(2) 科学发展观的根本要求是统筹兼顾,协调发展。

首先,要坚定不移地坚持“五个统筹”。推进改革开放,促进社会资源的优化,把各方面的积极性充分调动起来,为发展提供强大的动力。

其次,要矢志不渝地推动经济社会全面、协调、可持续发展,全面推进社会物质文

明、精神文明和政治文明建设,实现“三个文明”的共同发展。把实现社会主义现代化建设“三步走”、发展战略、科教兴国战略、可持续发展战略、西部大开发战略、振兴东北、中部崛起等战略性举措落实到经济社会发展的重大实践中去。

最后,要妥善处理发展中遇到的矛盾和问题,妥善处理诸如经济发展与社会发展、城市发展与农村发展、区域间发展、不同利益群体间、经济增长同资源环境、改革发展与稳定、物质文明建设同政治文明建设及精神文明建设、经济体制改革与政治体制改革、国内发展与对外开放的关系。

(3) 科学发展观在体制上要求进一步深化改革,完善社会主义市场经济机制,促进全国统一有序的市场体系的建设,不断增强经济发展的活力。

(4) 科学发展观在技术上强调坚持以信息化带动工业化,以工业化促进信息化,调整和优化产业结构,提高经济运行质量和竞争力。

(5) 科学发展观在政治上要求加强政治建设,增强党和国家的活力,充分发挥各族人民的力量和智慧。

(6) 科学发展观强调以人为本,通过提高人的素质来提高劳动生产率、科技贡献率和管理效能,强化先进文化对经济发展的支持作用。

(7) 科学发展观要求强化治理和保护生态环境对经济社会发展的基础作用。

(二) 践行科学发展观对现代物流发展的要求

1. 现代物流与科学发展观的关系

落实科学发展观,贯彻“五个统筹”,是解决我国经济社会发展中突出问题的迫切需要,也是现代物流发展的根本指导和机遇所在。当前我国正处于工业化发展的中期阶段和重化工业发展时期,生产、流通和消费结构的变化,城市化步伐的加快,对物流的规模与质量提出了新的更高的要求。经济和社会协调发展,全面建设小康社会,都涉及构建符合城乡人民生产、生活和消费需要的现代物流服务体系。如何运用现代物流管理和技术,以最少的物流资源完成尽可能多的物流量,提高物流服务的质量、效率和效益;如何建立应急物流系统,积极应对国际、国内和自然方面的不确定因素,都是现代物流发展需要考虑的课题。

发展现代物流,符合科学发展观的要求。从我国当前的经济运行来看,存在着产业结构不合理,经济发展区域不平衡,经济系统技术水平低、效率低,信息化水平发展落后,循环经济发展滞后,自然环境负荷不断加重等问题。发展现代物流,可以解决和缓解这些问题。发展现代物流,从其社会经济功能来看,有利于加快商品流通和资金周转,降低社会流通成本,提高国民经济运行的质量和效益;有利于促进城乡和地区间商品流通,缓解区域发展差异的矛盾;有利于循环经济发展和节约型社会的建立。

2. 现代物流科学发展的内在要求

(1) 物流发展必须与产业结构调整、优化相协调。物流业作为我国国民经济的一个产业,在它的发展过程中,既涉及物流基础设施建设、物流设备制造业、物流信息业等诸多产业部门,还涉及物流经济活动中的运输业、仓储业、包装业、货运代理业、物流咨询服务业等诸多行业,以及国家经济建设和人民生活的方方面面。因此,物流产业政策的制定要考虑到与国民经济其他产业部门的协调发展,同时,使物流产业内部资源

得到有效整合。

(2) 物流发展必须与工农业生产相协调。现阶段,工业是我国国民经济的主导产业,农业是我国国民经济的基础产业。物流业不仅是连接工业生产活动和农业生产活动的桥梁和纽带,而且是连接工业生产各个部门、各个企业的桥梁和纽带。因此,我国的物流产业政策在促进物流产业发展的同时,必须与工农业生产的发展相协调,使物流产业的成长与我国工农业的发展能够相互促进,共同发展。

(3) 物流基础设施建设必须与物流资源整合相协调。目前,各级政府正面临“十一五”规划的编制工作,应按照科学发展观的要求,对物流基础设施建设与物流资源整合的问题引起足够重视。我国物流基础设施建设的投入产出模型如何构造,现代物流发展中的数量关系,需要进行认真的宏观经济分析。要在各地物流发展预期的基础上,通过有效协调,进行全国物流“一盘棋”的动态规划及决策,最大限度地实现物流资源的优化配置。

(4) 城乡物流发展必须相互协调。我国城乡物流的协调发展是我国的国情所决定的。我国是一个农村人口占多数的国家,农村人口约占我国人口的80%。加快我国物流产业的发展,不能离开农村、农民和农业。在我国高科技农业发展的进程中,存在现代物流发展的巨大需求,同时也离不开现代物流的支持。政府要注意各地农村物流基础设施的建设和布局,激活农村物流市场,让现代物流贴近城乡人民的生活。

(5) 物流产业的发展必须与信息产业、金融业相协调。在现代经济活动中,商流、物流、资金流、信息流,这“四流”是紧密联系、不可分割的有机统一体。由于物流受时空的限制,是现代信息社会经济交往的“瓶颈”,所以,虽然物流产业的健康发展,离不开信息产业的协同发展和金融业的协调共进。但是,物流产业政策的制定,必须充分反映物流产业的经济特征,让我国物流产业有一个长足进步。

(6) 发展现代物流必须与加快物流人才培养相协调。发展现代物流需要人才。现代物流几乎涉及国民经济的各个经济领域、产业部门和行业,仅现代物流活动本身的范围,如采购、生产、仓储、搬运、运输、货代、包装、配送、咨询服务、订单处理、存货管理等,就涉及十几个领域。国家需要对各类现代物流人才的培养标准和规格提出相应的要求,制定相应的人力资源战略和政策,以指导和加快现代物流人才的培养。

(7) 我国物流标准的制定必须与国际物流体系、标准相协调。制定、修订国家物流标准是我国物流发展实践的需要,已经提到政府的议事日程上来了。我国物流标准的制定、修订,要具有前瞻性,既要充分考虑我国已经加入WTO、我国的物流发展与国际物流体系日益融合的客观实际,使我国的物流标准与国际物流体系、物流标准相协调,也要注意保护我国的经济安全和重大知识产权。

3. 加快我国现代物流发展的意义

第一,现代物流是一个国家现代化的重要方面,现代物流的发展程度是衡量一个国家产业化水平和综合竞争力的重要标志。从世界经济发展过程来看,物流的高度发展与工业化发展过程相一致。英国工业革命后“世界工厂”的形成,日本经济奇迹及其工业化进程都得益于先进的物流系统。目前,我国正处于全面建设小康社会和实现工业化的发展阶段,流通现代化建设十分紧迫。流通现代化的核心是现代物流体系的建设,没

有物流现代化就不可能有流通现代化。2004年,我国国内生产总值达到13.65万亿元;社会消费品零售总额和生产资料销售总额分别达到5.4万亿元和11.4万亿元;进出口总额超过1.15万亿美元^[17]。如此大的市场规模,没有现代物流就难以保证经济持续健康运转。例如,“煤电油运”长期紧张,经济运行就难以正常。可以肯定地说,没有现代物流的充分发展,就难以实现一个国家的现代化。

第二,现代物流产业的发展,将减少由于低水平、条块分割的物流方式造成的巨大物耗,实现全社会的巨大节约。我国传统物流采取的是“大而全”、“小而全”的经营方式,各种物流方式互不关联,物流过程中的物耗惊人。据估算,全国一年蔬菜损失价值达1354亿元,粮食损失价值达35.7亿元,包装破损造成的商品损失约300亿元^[18]。在传统的物流模式下,一件商品从生产环节到最终的消费环节,至少要搬运十几次,如果实行社会化、专业化的多式联运、一单到底,就可以减少物流过程中的物耗。与此同时,各种运输方式自成体系,也造成了大量运力的浪费。另外,流通加工领域的物资充分利用和综合利用,对建立节约型社会,发展循环经济也潜力巨大。

第三,现代物流产业的发展,将加快资金周转,提高资金使用效率,是提高经济运行的质量和效益的现实选择。目前,全国长年积累的库存商品高达4万亿元左右,约占年度GDP的三分之一^[19]。落后的物流和巨大的库存占压资金,使我国众多企业资金周转极其缓慢。国内外成功企业的发展经历告诉我们,建立或运用先进的物流系统,是加快资金周转的有效途径。如美国戴尔计算机公司、美国波音飞机公司、通用汽车公司和我国的海尔集团,无不借助先进的物流系统保证其经济运行的质量和效益。现代物流体系发达的日本企业流动资金年平均周转15~18次。沃尔玛、麦德龙、家乐福等跨国连锁流通企业的年周转速度则高达20~30次^[20]。可见,我国工业、商业企业加快资金周转、提高效益的前景广阔。

三、我国现代物流发展的阶段性特征

(一) 我国物流发展的历史与现状

1. 我国物流发展的历史

根据新中国成立以来我国经济以及物流活动的发展变化,我国物流产业发展的历史大体上可分为三个阶段:

第一阶段,新中国成立以后至20世纪70年代末期。

在这一时期,我国一直实行高度集中的计划经济体制,生产企业的原材料供应、生产、销售,流通企业的采购与销售,仓储、运输企业的经营管理,都是在严格的计划体制下进行的。企业普遍存在“大而全”、“小而全”的现象,没有物流的概念,更没有系统管理物流活动的理论与机制。

第二阶段,20世纪70年代末至90年代。

十一届三中全会以后,随着改革开放步伐的加快、国内商品流通和对外贸易的不断扩大,物流开始得到重视。由于我国长期实行计划经济体制的原因,政府部门有组织、有计划地推动商品配送工作是1990年,即原国家物资部和国家体改委,在经济比较发达的无锡市等11个城市进行了以发展配送制为重点的物资流通综合改革试点。此间,