

王仲君 / 著

苏州物流： 整合与发展

 吉林人民出版社

王仲君 / 著

苏州物流： 整合与发展

▲ 吉林人民出版社

图书在版编目(CIP)数据

苏州物流:整合与发展/王仲君著.—长春:吉林人民出版社,2007.12

ISBN 978-7-206-05425-9

I. 苏… II. 王… III. 物流—经济发展—研究—苏州市

IV.F259.275.33

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2007)第 179404 号

苏州物流:整合与发展

著 者:王仲君

责任编辑:贺 萍 封面设计:张沐沉 责任校对:李 燧

吉林人民出版社出版 发行(长春市人民大街 7548 号 邮政编码:130022)

电 话:0431-85378031

印 刷:长春永恒印业有限公司

开 本:880mm×1230mm 1/32

印 张:9.75 字数:280 千字

标准书号:ISBN 978-7-206-05425-9

版 次:2007 年 12 月第 1 版 印 次:2007 年 12 月第 1 次印刷

印 数:1-1 000 册 定 价:25.00 元

如发现印装质量问题,影响阅读,请与印刷厂联系调换。

绪 论

如何培育现代物流企业是一个亟待解决的问题

本书主要研究的是苏州现代物流业发展中如何整合物流资源，如何改造传统储运企业和培育、组建现代物流企业，尽快实现由传统物流业向现代物流业转变的问题。这也是一个在国内各地带有普遍性的并同样亟待予以解决的问题。

确定这样的主题，源起于苏州现代物流业发展所呈现的情势。苏州对现代物流发展所予以的关注，在国内属较早的城市。在苏州市委、市政府 2001 年通过的《关于制定苏州市国民经济和社会发展的第十个五年计划的建议》和《苏州市国民经济和社会发展的第十个五年计划纲要》中，就已明确提出：“加快发展物流业”，“努力把苏州建成长江三角洲地区重要的现代物流中心之一。”2001 年 7 月，苏州市政府及有关部门组织专家对市域现代物流业发展规划进行研制，并于 2002 年 6 月正式出台了《苏州市现代物流规划》。其中，对 2001~2015 年间苏州市现代物流体系的总体构建、发展战略目标，对相关的物流基础设施、信息系统、政策保障、物流企业发展、行业管理体制和行业政策、市场规范管理、人才工程等方面，分别进行了较系统的分析和规划，并提出了分期实施的方案。这是苏州市面向 21 世纪对本地区物流业发展较为完整和系统的总

体架构研究，具有较强的战略性。从总体来看，这一规划的设想是符合苏州市率先实现基本现代化要求的。

苏州实施现代物流规划以来，市域范围现代物流业得到了快速、有序发展。但是，经深入实际调查和仔细分析，我们觉察到，要使《苏州市现代物流规划》得以更有成效的实施，在某些方面犹待作出更深入细致和具体的研究。最关键的一个方面是，与国内其他地区的情况相似，苏州同样需要重点解决好如何整合现有物流资源、如何培育和组建作为物流市场主体的现代物流企业，以及解决这些问题过程中在如何运作上的技术性问题。

第一，物流资源是现代物流业发展的基础和条件；而物流企业又是物流市场的主体。因此，为实现苏州物流规划目标，必须在对苏州现有物流资源进行全面和客观的调研的基础上，提出一个切实可行的现有物流资源整合、现代物流企业组建和培育的解决方案。

第二，从目前的情况来看，苏州冠以“物流企业”的，大多由原来的运输企业和物资企业组成，经多次“改制”，基本转变为“公司”，或民营企业。但是，绝大部分的现有物流企业，还远没能按照现代企业制度的要求和实行完全市场化运作。因此，如何通过市场机制将之整合和培育成为适应现代物流业发展要求、遵循物流市场“游戏规则”的现代物流企业，必须进行细致研究和部署，并进行其内外运作机制和运作技术创新。同时，还必须解决好如何尽快应用计算机网络技术和信息技术，搭建起作为现代物流企业营运重要基础的物流公共信息平台。

第三，苏州是外向型经济发展最好的地区之一，比较其他地区有较好的现代物流市场条件，率先建立现代物流系统是完全可能的。但即便如此，苏州仍存在一个由传统储运业向现代物流业转变的发展阶段。为此，苏州应从实际出发，有序地推进本地区现代物流业的发展。这就有必要研究苏州实施现代物流企业培育和发展的战略，以及苏州市政府在这方面加强政策引导和实施有效管理的具体措施。

有鉴于此，在本书中进行研究的基本指导思想是：以经济全球化为背景，立足于苏州区域经济发展的现状和趋势，按照现代企业制度的基本要求，遵循市场运行法则尤其是现代物流市场的运行规则，借鉴和运用国内外现代物流研究的先进成果，从理论和运作技术上，比较全面地分析苏州区域经济发展的特点和苏州物流资源整合、现有物流企业组建过程中所存在的问题及成因，论证苏州现代物流企业培育、组建及其运作机制构架的目标取向、基本条件、主要路径，并研制和论证这些方面的实施方案，主要包括现有物流资源整合、现代物流企业的组织形式和管理模式选择、现代物流企业管理信息平台的搭建、现代物流企业管理机制的重构、政府理性作为等方面，从而促成实际运作中建立起苏州物流资源优化利用、信息共享、低成本、高效率运行的区域性现代物流体系。

全书论及的主要内容包括：

(1) 苏州现代物流业发展的外部环境，首先是经济国际化和经济全球化趋势下，将面临的国际物流业发展和物流市场竞争态势；其次是国内经济高速增长带动下的现代物流业发展，尤其以上海为中心的长三角地区，以及与苏州零距离的上海、无锡、南通、嘉兴和湖州等城市，依托本地区经济发展和资源优势，加快现代物流业发展的格局，对于苏州既是挑战，也有机遇。对此，必须在充分研究和分析的基础上，作出理性的判断。同时，苏州物流资源整合和现代物流企业的培育，必须与苏州地区的社会经济、物流市场运行相匹配，必须充分考虑到本地基础和资源条件。

(2) 苏州现代物流企业的培育与组织构建在技术上的难点，一是对现有物流资源的整合；二是现代物流企业的组织形式、业务模式选择。这些难点都应在调查研究基础上，充分考虑到苏州城市发展、货物集散、交通条件、产业布局、物流需求等因素的研究和分析，才能获得较为可靠的结论。

(3) 建立物流管理信息系统平台是苏州市整合物流资源，推进现代物流区域性发展的基础和关键。这需要重点解决的问题，不

单是物流企业内部信息平台的建设，更重要的是物流企业内部信息平台如何与苏州区域物流信息平台，乃至全国和国际物流信息网络连接，并保持每一个节点的畅通，确保信息透明度高、对称性好，以提高运行效率。

(4) 苏州市政府在现代物流业发展中的角色扮演和理性主导作用发挥，包括物流发展规划的制定和实施、物流基础设施的投资与建设、现代物流企业的培育和组建、物流市场秩序的规范和维护，以及其他相关的政策支持等。

本书的研究，在方法上以实证分析为主；研究成果将对苏州市及有关部门规划物流业的发展、苏州物流资源整合和重组，以及由此促进整个苏州地方经济发展，将具有参考和指导意义。

其一，苏州原有的传统物流企业规模实力小，市场化运作水平低，管理不规范，运行成本高。通过现代物流企业的培育、创建和发展，可以加速对传统物流系统的改造，提高苏州物流企业及其市场运作的素质。这不仅对加快苏州物流业发展，提高苏州物流企业的市场竞争力是重要的，对以上海为中心的长三角地区物流枢纽和物流网络的构筑与优化也是至关重要的。

其二，苏州现代物流企业的培育和发展，并尽快在长三角及苏州邻近地区形成先发优势，一是可以产生向周边地区的物流辐射力，不断扩大市场；二是可更好地接受上海辐射，增强竞争力，形成物流业发展新的增长点。

其三，在苏州投资的企业目前以加工制造业为主的情况下，现代物流企业的发展，不仅增加了苏州地区与国际接轨的窗口，进一步改善与国际物流服务业接轨的环境和条件，也增强了苏州招商引资、推进苏州经济融入经济全球化的力度和强度。

其四，苏州现代物流企业的培育和发展，将会明显降低企业和社会的交易成本，提高经济效益，进一步拉动苏州城市经济的发展，会引起苏州城市生产力结构和商业网络的调整，并通过物流园区的建设带来新的就业机会。可以预见，随着苏州现代物流企业的

发展，还会拉动物流投资市场及其相关的运输、信息、仓储等服务业上一个新台阶。

现代物流涉及的知识面较广，且具有很强的专业性。本书研究中所运用到的物流术语，除“物流”^①这一概念之外，其他的均主要依据2001年公布的《中华人民共和国国家标准·物流术语（GB/T18354-2001）》。

① 到现在为止，国内外流传的物流定义多种多样，但几乎都囿于定义者所持的视角，以致难免各有偏颇或缺失。即使是一些流传较广、影响甚大的物流定义，也决非无懈可击。

（1）美国物流管理协会于2002年1月初所推出的最新定义：“物流是供应链流程的一部分，是为了满足客户要求而对货物、服务及相关信息在产地到消费地之间实现高效和经济的正向及反向流动与储存所进行的计划、实施和控制过程。”

这一定义在世界上最具代表性，也最为流行。许多国家和地区的物流定义都是它的翻版或变种。但是，它所定义的，是物流管理——“计划、实施和控制过程”，而不是物流本身。

（2）日本日通综合研究所于1981年提出的物流定义：“物流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、配送等诸种活动。”

这个定义，一是在“物质资料从供给者向需要者”中，对反向物流的涵盖不甚明了；二是认定物流为“经济活动”，因而未能包含非经济活动性的物流，如军事物流等。

（3）中国于2001年公布的国家标准·物流术语（GB/T18354-2001）的物流定义是：“物流是物品从供应地向接收地的实体流动过程。根据实际需要，将运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等基本功能实施有机结合。”

这个定义（还有中国多位学者所述的其他物流定义）在框架上，大体基于日本物流定义的模式，尽管删除了“是创造时间性、场所性价值的经济活动”之后，避免了日本定义中在这一点上的瑕疵，但问题是：其一，除了对反向物流的涵盖同样不甚明确之外，“物品从供应地向接收地”中的两“地”，似有难以涵盖处于一“地”的企业生产物流之嫌；其二，物流重在物之“流”，而“过程”则有其休止性的一面，既不能表达出“流”的继起性或周而复始态势，也未与物流之“流”相呼应；其三，尤其重要的是，定义的内涵没能把水流、泥沙流等自然力作用下或自然状态下所发生的物体物理性位移，与受非自然力作用所发生的物体物理性位移两者区分开来，也未予以明确的反映。

有鉴于此，为从理论上深化对物流概念的认识和完善物流定义，经对流行的种种物流定义进行综合剖析，在充分汲取其中合理成分的基础上，我们尝试给出如下定义：

物流是物质实体受非自然力作用按一定需求和方式在起始端与目的端之间，通过由相关服务和信息处理等所构成的功能链，进行连续和有节奏的正向及反向流通。

目 录

绪论：如何培育现代物流企业是一个亟待解决的问题	(1)
第一章 外部环境：苏州物流业整合与发展背景	
第一节 现代物流业发展的主要国际趋势	(1)
第二节 迅速发展中的江浙沪物流业	(6)
第三节 长三角区域经济强势与现代物流业发展	(13)
本章小结	(24)
第二章 发展中的苏州物流业	
第一节 苏州发展现代物流业的经济依托	(25)
第二节 现代物流业在苏州的发展	(30)
第三节 苏州物流供给市场实证分析	(42)
第四节 苏州物流需求市场及其预测	(50)
第五节 苏州现代物流业发展中的主要问题	(54)
第六节 制约苏州现代物流业发展的主要因素	(62)
本章小结	(63)
第三章 物流资源整合与苏州现代物流企业培育	
第一节 物流资源及其整合的一般理论依据	(65)
第二节 物流企业的资源整合要点	(73)
第三节 物流企业资源整合模式	(96)
第四节 苏州现代物流企业培育	(108)
第五节 物流企业集团化经营	(118)

本章小结	(126)
案例 3-1 UPS 快速成长史：资源整合的过程	(128)
案例 3-2 中储总公司资源整合的做法与成效	(132)
第四章 现代物流企业的运作	
第一节 现代物流企业的战略规划	(138)
第二节 物流企业运作模式	(153)
第三节 物流质量管理	(183)
第四节 物流企业信息管理	(194)
第五节 物流企业人才队伍建设与人员培训	(202)
本章小结	(210)
案例 4-1 宅急送：从 1 元钱到 1 亿元	(212)
案例 4-2 宝供物流企业集团的成功之路	(218)
案例 4-3 中外运久凌公司锻造电子化物流	(222)
第五章 政府与现代物流业发展	
第一节 政府在物流业发展中的角色扮演及其作为	(228)
第二节 物流园区建设	(236)
第三节 物流公共信息平台的建设	(252)
第四节 物流人才工程	(270)
第五节 物流企业培育和发展的政策支持	(274)
本章小结	(279)
案例 5-1 青岛是怎样发展现代物流的	(282)
案例 5-2 义乌构筑现代化小商品物流网络	(287)
结论：加快苏州物流资源整合和现代物流企业发展	
.....	(289)
参考文献	(294)
后 记	(296)

第一章

外部环境：苏州物流业 整合与发展背景

现代物流作为正在被深化认知中的一块“黑大陆”，已成为令人向往和着力开发的“第三利润源”。它通过对各项物流活动的整合，有效地提高效率，降低物流成本，不只是企业获取“第三利润源”的重要途径与方法，还是全社会经济发展过程中社会资源优化组合利用、社会成本全面降低、社会效率普遍提升的主要表现和追求目标之一。而且，现代物流业的发展状况，也已被确认为反映一个国家、一个区域、一个组织实体经济发展水平、经济实力和素质的重要指标之一。

第一节 现代物流业发展的 主要国际趋势

物流，在现代意义上最早出现于20世纪初的美国。物流作为一种产业，大致形成于20世纪40年代中期以后，到80年代在西方主要发达国家得到了迅速发展。当代世界经济现代化和全球化趋势，又促成了现代物流业的蓬勃兴发。

综观欧美和日本等主要发达国家的状况，在现代物流业的发展程度、发展特色、发展模式等方面，尽管因国情不同而不尽相同，但目前也已愈益鲜明地呈现出了一些共同趋势。

第一，物流社会化、专业化和规模化发展。在主要发达国家中，非物流企业对物流的需求不再单纯地由自己内部完成，而是越来越社会化，即主要外包给物流企业来承担。并且，物流企业本身的物流需求，也部分或全部由其他服务功能专业化或者服务对象专业化的第三方物流企业来完成。从1996年到2002年，全球第三方物流市场年均增长率为13%。2003年以来，第三方物流市场增长更快，在主要发达国家已成为现代物流业的主体。到目前为止，利用第三方物流服务的比例，在欧洲已占约76%，美国约为58%，日本则已超过了80%，且仍然继续保持着快速发展的势头。同时，伴随着加工制造厂商为迎合广大消费者日益精细化和个性化的产品需求，愈益采取多样、少量的生产方式，以及高频度、小批量的配送。

与此相应，专业物流服务企业在欧美和日本等主要发达国家或地区，目前在经营上已越来越走向规模化，少数大型物流企业占据了一些专业物流市场的大部分或者绝大部分的份额。

第二，协同配送成为物流方式的主导。为着减少社会车流总量、闹市卸货妨碍交通的现象和改善交通运输状况，也为了有效提高车辆的装载率，节省物流处理空间和人力资源，提升商业物流环境，乃至改善整体社会生活品质，国外物流企业经过长期的发展和不断探索，以往按不同货主、不同商品分别进行的配送，正纷纷转向不分货主而将货物配装在同一条路线运行的车上，用同一车辆为多客户装运的更趋优化的配送形式——共同配送，且已成为日本、美国等一些发达国家采用较广泛和影响面较大的一种主要物流方式。

第三，物流企业发展集约化、协同化、全球化。在经济全球化新趋势的强劲推动下，一方面，为更有利于实现物流企业的专业化和规模化，并充分发挥它们的整体协同优势和互补优势，不少国家

规划和兴建了具有多种物流设施、综合服务功能和一定空间规模，能容纳不同类型物流企业集中布局的物流基地或物流园区，从而促成了大批物流企业向这些物流基地集聚和集约化发展。其中，日本是最早建立物流园区的国家，已建设 20 多个大规模的物流园区，平均占地面积约 74 公顷；荷兰统计的 14 个物流园区，平均占地面积为 45 公顷；德国不来梅的货运中心占地在 100 公顷以上，纽伦堡物流园区占地已达 105 公顷。

另一方面，各行业企业间的国际联合与并购，带动了国际物流业加速朝着全球化方向发展，又势必促进各国物流企业特别是大型物流企业跨国展开连横合纵式的并购。据不完全统计，20 世纪 90 年代末以来，美、德、日、荷等国的物流企业至少发生了重大并购案 33 起，涉及 17 家主要的物流公司。此外，在发达国家中，许多物流企业还通过建立战略联盟的形式来加强相互间，以及与客户之间的合作和运作上的协同化、全球化。

第四，电子物流需求强劲，快递业抢占先机。基于国际互联网的电子商务迅速发展，促使了电子物流（E-Logistics）的兴发。据统计，通过互联网所进行的企业间电子商务交易额，1998 年全球为 430 亿美元，到 2006 年已达 12.8 万亿美元。电子物流的兴起，刺激了传统邮政快递业的需求和发展；同时，新兴的快递业发展迅猛，触角伸向全球各地。在电子商务快速发展的背景下，短期内邮政业的一些传统功能可能会很快消失，而通过因特网所进行的电子商务往往都是交易双方的距离比较遥远。这就为包裹邮寄和快递业务提供了巨大的发展机遇。正如在经过彩页促销、电话营销、直销以及电视直销后一样，互联网展示的产品也要以邮寄或速递的方式才能最终送达用户手中。因此，电子商务刺激了传统邮政业向电子物流方向发展。除了传统邮政业将自己的业务向电子物流方向拓展外，一些国际著名的快递企业在电子物流中一马当先。如：美国联邦快递、UPS 等已将自己的触角延伸到世界各国，大有抢占电子物流市场先机之势。

第五，物流技术装备和物流管理水平不断提升。现代高新技术的发展并日益广泛应用于物流业，不断加快了物流企业的技术装备更新，以信息技术为核心和以信息技术、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技术装备水平，已成为一种普遍发展趋势。这种发展趋势主要呈现在：一是信息化——采用无线互联网技术、卫星定位系统（GPS）、地理信息系统（GIS）、射频标识技术（RF）和条形码技术等；二是自动化——采用自动引导小车（AGV）技术、搬运机器人（Robot System）技术等；三是智能化——采用电子识别和电子跟踪技术、智能交通与运输系统（ITS）等；四是集成化——集信息化、机械化、自动化和智能化于一体。相应地，由此也带来了物流管理水平的全面提升。

第六，绿色物流将成为新增长点。物流虽大大地促进了社会经济的全面发展，但在此同时，物流本身也会给城市环境带来负面的影响。比如，运输工具的噪声、污染排放、交通阻塞和事故等，以及生产和生活中的废弃物不当处理所造成的对环境的影响。这就对物流业的发展提出了新的要求，即绿色物流。

从一些发达国家的情况来看，绿色物流的发展主要集中于两个方面，一是强化对物流系统运行可能发生的污染进行控制，即在物流系统和物流活动的规划与决策中尽量采用对环境污染小的方案。比如，采用排污量小的货车车型、近距离配送、协同配送、夜间运货（以减少交通阻塞，节省燃料和降低排放）等。发达国家政府倡导绿色物流的对策，主要在污染发生源、交通量、交通流等方面制定相关政策，包括产业布局合理规划和适当调整，尽量减少重复物流活动，降低总的物流产生量；提倡环境友好的物流技术，用健全的标准体系来规范物流企业的环境行为，建立绿色物流评价制度，从技术和管理上抑制物流对环境的影响等。二是按照 3R 原则，即减量化（Reducing）、重用（Reusing）、再循环（Recycling），建立工业和生活废弃物处理的物流系统，真正实现以有效

的物质循环为基础的物流活动与环境、经济、社会和谐发展,使社会发展过程中废物量达到最少,并使废物实现资源化与无害化处理。

在中国,现代物流理念于20世纪70年代末才开始传入^①;90年代中期,发达国家的跨国公司开始全面进入中国市场,推行制造

①“物流”,按照如今中国学者通行之说,在汉语中是外来的。它源于20世纪初美国的“Physical Distribution”这一英语词语,1956年由日本学者译成日语“物の流”,1965年又被简化为“物流”;1978年末赴日考察的中国物资工作考察团回国后,在考察报告中首次使用了“物流”一词。这便是“汉语‘物流’外来论”的主要依据之一。

汉语中的“物流”一词,是由“物”和“流”这两个字所组成的。诚然,这两个汉字,当各相分立时自有其义,但当互联在一起使用时则形成一个新的概念。

根据我们的查考,中国古代战国时期杰出的思想家荀况(约公元前313~前238年)就曾留下了这样的经典论述:“通流财物粟米,无有滞留,使相归移也。”(《荀子·王制篇》)。此间,“通流财物粟米”,系汉语中的主谓倒装,按汉语的一般习惯,亦可谓之“财物粟米通流”。又,西汉著名的财政家桑弘羊(公元前152~前80年)也有精辟言论被载传世:“外国之物内流,而利不外泄也。异物内流则国用饶,利不外泄则民用给矣。”(《盐铁论·力耕》)。撇开可能牵涉的诸如商品流通、商品贸易、商物合流等等别的一些是非异议,很明了,无论是“财物通流”,还是“外国之物内流”或“异物内流”,都已将“物”与“流”联结使用,且有其毋庸置疑的和几可导向现代之义演绎的内涵——物之“通流”或物之“内流”;也有其相对确定的外延——凡“财物粟米”或“外国之物”。简而言之,“物流”概念便是。

由此而论,我们认为,拂去了被重重覆盖着的历史尘埃,在2000多年以前留下的中华文明遗产中,汉语“物流”概念昭然若揭,只是字面上未概括成“物流”一词罢了。单凭这一点,就与其他中华文明一样,足可令我们引以为自豪。不过,毕竟时空旷古,它的背景、含义(包括内涵和外延)与如今的物流概念,是切不可相提并论的。如果今人因此而非对之求全责备不可,去计较2000多年前的古人有甚不当,则是毫无意义的。

况且,持论汉语“物流”概念非外来,也决不是与引入当今西方国家的现代物流理念相抵触的。完全可以这样说,第一,中国早先自有其“物流”概念,但仅仅是一个古老的和传统意义上的概念而已;中国所缺的和所需要的,且事实上也确于20世纪70年代末从国外所引进的,乃是植根于发达市场经济的和顺应着经济全球化、网络化发展趋势的现代物流理念。第二,尽管对“物流”概念与物流理念要进行区分,或者要说出这两者之间到底有何不同和有多大不同,也许不是很容易地用几句话就能说清楚的,但至少分别在冠之以“传统的”与“现代的”不同时代界面限定的场合下,由此所引致的彼此间截然分明的非同一性,则是显而易见的。

业本土化，跨国公司的现代物流运作产生了积极的示范效应。与此同时，物流市场也逐渐开放，出现了一批“三资”物流企业；一些传统储运企业也转向现代物流企业发展，还新生了一批民营物流企业。至此，国内有关方面逐渐对发展现代物流业形成共识。2001年3月，国家经济贸易委员会、铁道部、交通部、信息产业部、对外贸易经济合作部、中国民用航空总局等联合印发了《关于加快我国现代物流发展的若干意见》。此后，深圳、北京、上海、天津以及江苏、浙江等经济发达地区，便大张旗鼓地加紧推进本地区现代物流业的发展，并纷纷将之列为重大的支柱产业，乃至全国各地相继出现了“物流热”。据不完全统计，截止2002年底，全国各地、各级政府部门发布和完成现代物流（业）规划研究工作的，至少有近30个省份或中心城市。到2006年，又有一些省市、特别是更多的县市政府部门完成了现代物流业发展规划。其中，以上海为中心的江浙沪长三角地区，以及其他与苏州零距离的无锡、南通、嘉兴和湖州等城市，更是着力加劲推动现代物流业的发展。

第二节 迅速发展中的江浙沪物流业

以上海为中心的江浙沪地区自改革开放以来，外向型经济发展迅速，经济规模和经济总量不断扩增。2006年，江浙沪两省一市实现地区生产总值47 494.33亿元，占到全国的22.68%；实现社会消费品零售总额15 308.59亿元，占到全国的20.03%；外贸进出口总额6 506.39亿美元，占全国进出口总额的36.95%。原材料供应和产品销售“两头在外”的结构性特点，决定了江浙沪巨大的物流量，也为现代物流业的发展提供了广阔的市场空间。2006年，江浙沪各种运输方式完成货运总量34.05亿吨，占全国货运总量的16.82%；货运周转量21 845.30亿吨公里，为全国的25.13%；港口吞吐总量19.00亿吨，占全国的41.67%。（详见表1-1、1-2）

表 1-1 江浙沪 2006 年主要经济总量统计表

省 市	地区生产总值 (亿元)	社会消费品零售 总额 (亿元)	外贸进出口 总额 (亿美元)
江苏	21 548.36	6 623.18	2 840.00
浙江	15 649.00	5 325.00	1 391.50
上海	10 296.97	3 360.41	2 274.89
江浙沪合计	47 494.33	15 308.59	6 506.39
全国	209 407.00	76 410.00	17 607.00
占全国之比 (%)	22.68	20.03	36.95

资料来源：根据江浙沪 2006 年国民经济和社会发展统计公报及相关资料整理。

表 1-2 江浙沪 2006 年主要货运量统计表

省 市	货运总量 (亿吨)	货运周转量 (亿吨公里)	港口吞吐 总量 (亿吨)
江苏	12.51	3 644.60	8.50
浙江	14.02	4 363.70	5.13
上海	7.52	13 837.00	5.37
江浙沪合计	34.05	21 845.30	19.00
全国	202.50	86 921.20	45.60
占全国之比 (%)	16.82	25.13	41.67

资料来源：根据江浙沪 2006 年国民经济和社会发展统计公报及相关资料整理。

为加快现代物流业的发展，江浙沪两省一市政府于 2002 年初分别出台了《江苏省现代物流业发展规划》、《浙江省现代物流发