

青海省社会科学院资助出版

青海物流发展研究

刘傲洋 著

青海人民出版社

青海物流发展研究

刘傲洋 著

青海人民出版社
2007年·西宁

图书在版编目 (CIP) 数据

青海物流发展研究/刘傲洋著. —西宁: 青海人民出版社, 2007. 8

ISBN 978 - 7 - 225 - 02997 - 9

I. 青… II. 刘… III. 物流 - 经济发展 - 研究 - 青海
IV. F259.274.4

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2007) 第 128069 号

青海物流发展研究

刘傲洋 著

出 版 青海人民出版社 (西宁市同仁路 10 号)
发 行 : 邮政编码 810001 总编室 (0971) 6143426
发行部 (0971) 6143516 6123221
印 刷: 青海西宁印刷厂
经 销: 新华书店
开 本: 850mm × 1068mm 1/32
印 张: 6.625
字 数: 162 千
版 次: 2007 年 8 月第 1 版
印 次: 2007 年 8 月第 1 次印刷
印 数: 1 - 1 000 册
书 号: ISBN 978 - 7 - 225 - 02997 - 9
定 价: 18.00 元

版权所有 翻印必究

(书中如有缺页、错页及倒装请与工厂联系)

作者简介

刘傲洋，女，1976年生，大学本科，经济学学士，青海省社会科学院助理研究员，青海省物流与采购联合会、青海省汽车流通协会专家委员会委员。主要研究方向：现代物流理论与实践、城市经济。发表论文及调研报告16篇，参与完成省级课题5项，获省部级学术成果奖3项、厅级奖1项。其中与本书研究有关的学术成果4项：《对我国物流现代化建设的思考》、《我国园区经济发展问题探析》、《青海物流业：风起待扬帆》、《青海物流现代化发展路径探析》。

前 言

对于物流概念,《中华人民共和国国家标准物流术语》给出了明确的定义,即“【物流】(logistics):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、包装、流通加工、配送、信息处理等基本功能实施有机结合。”

物流以其特有的宏观效益支持国民经济的运行,是国民经济的基础。物流的健康快速发展,必将促使国民经济向更加合理的、协调的方向发展。从物流业促进地区经济平稳运行的角度出发,发展物流业的意义在于:一是将促进信息技术在生产和流通及运输领域的应用,其中生产流通领域信息技术应用水平的全面提高是走新型工业化道路的重要标志,通过发挥物流对国民经济发展的基础性推动作用,能够推动产业升级,促进产业结构调整。二是利用现代物流的原理和技术,可以提高运输效率,减少迂回运输和空驶,降低能源消耗和废气排放,缓解交通拥堵问题,符合可持续发展战略的要求。三是物流业几乎涵盖了除金融、文教体卫之外的整个服务业领域,其发展对于满足人民多样化、高品质的生产生活需求有关键意义,可以促进城乡商品流通,促进城乡经济、区域经济统筹协调发展。尤其值得重视的是,青海属我国少数民族聚居地区之一,通过发展物流业,能够加强区内外经济流动,促进少数民族地区特色资源开发与特色商品流通,提高地区经济活力,更好地满足少数民族群众的生产生活需要。

基于经济结构调整、流通方式创新、经济全球化等多方面的要求，青海物流发展已进入重要战略机遇期。本书从物流的科学内涵和发展规律出发，运用详实的资料反映了青海物流发展状况；结合物流科学的最新发展成果，比较系统地研究了青海物流地理问题；针对经济社会发展需要，在青海物流发展的模式、网络系统及可持续发展等方面作了重点探究；梳理并分析了国家和青海已出台的物流发展政策，并展望未来政策走向。

本书是研究青海物流发展的第一部专著，填补了省内空白，其主要观点是对青海物流发展理论和实践的提炼，具有学术性、创新性和决策参考价值。同时，本书也是对青海物流理论研究的初步探索。青海物流统计核算的基础工作与核算能力相当薄弱，统计口径、数据来源和解释评估含糊笼统，物流研究和信息数据分析处于一个个“孤岛状态”。因此，本书主要对青海物流发展进行了定性研究，对其质的规定性作出了探讨，但缺乏反映物流成本状况的系统的数据资料，因而定量研究不足，局限了研究深度。

目 录

前言	(1)
第一章 青海物流发展总体评价	(1)
第一节 “十五”时期青海物流的发展成就	
第二节 青海物流发展阶段判断	
第三节 青海物流发展的总体思路和主要目标	
第四节 青海物流发展优劣环境分析	
第二章 青海物流经济地理	(41)
第一节 青海生产力布局	
第二节 青海物流生产力布局	
第三节 强化青海城市物流生产力	
第三章 青海物流发展模式	(66)
第一节 物流模式的类型及其特征	
第二节 物流模式选择的主要依据	
第三节 青海物流发展模式及对策建议	
第四章 青海物流网络系统构建	(87)
第一节 物流网络系统及其主要特征	
第二节 物流网络节点构建经验	
第三节 青海物流网络层级构建及功能定位	
第四节 依托“园区经济”加快青海物流网络系统构建	
第五章 青海物流可持续发展	(122)
第一节 青海物流可持续发展的战略意义	

第二节	政府在物流可持续发展中的作用	
第三节	推进绿色物流，实现物流可持续发展	
第六章	青海物流发展政策	(147)
第一节	加强青海物流发展政策的意义	
第二节	我国主要物流发展政策综述	
第三节	青海主要物流发展政策评价	
第四节	完善青海物流发展政策的重点	
附件		
A.	对我国物流现代化建设的思考	(172)
B.	青海物流业：风起待扬帆	(182)
C.	青海物流现代化发展路径探析	(187)
参考书目	(202)

第一章 青海物流发展总体评价

主要观点：

- “十五”时期，青海物流产业发展迅速，综合运输体系运行良好，在需求规模、供给能力和生产力布局等方面均取得了显著成绩。
- 青海物流发展需要重点强调的理论启示：现代物流与传统物流的根本区别在于系统性；现代物流的企业个体发展离不开产业支撑力量的强化；对提高社会经济效率、节约社会经济效益的贡献是现代物流业生存与发展的基点；必须对发展现代物流采取科学客观的态度。
- 今后一段时期内，青海物流发展仍处于传统物流发展阶段。从青海经济整体情况看，传统物流的充分发展才更符合今后一段时期内的经济发展要求，实现传统物流的充分发展，是青海物流发展战略的首要任务。因此，我们更应强调传统物流，特别是传统物流在宏观上的整合。在战略步骤上，应该首先获得传统物流的充分发展，而在条件具备的局部领域、局部地区，实现物流跨越式发展也是可能的。
- 青海物流发展的总体思路是坚持以市场为导向，以现代物流理念为指导，以提高物流效率和降低物流成本为核心，以企业为主体，以物流产业结构调整为主线，以信息技术和组织形式创新为支撑，统筹规划，整合资源，大力培育现代物流

服务品牌和有竞争力的物流企业，加快传统产业的升级和结构调整，努力构造社会化、专业化、信息化、规模化的现代物流网络体系，积极扩大和满足物流服务市场需求，提高社会经济效益，增强地区综合竞争力，促进全省经济快速、健康和可持续发展，为全面建设小康社会提供保证。

- 青海物流发展将面临四方面的严峻挑战：市场国际化使青海物流发展处于日益激烈的竞争环境中；青海经济发展水平和经济地理条件限制了物流现代化步伐；全国物流整体发展水平深刻影响着青海物流发展的进程；体制、政策、法规等环境缺陷制约着青海物流现代化的发展。

第一节 “十五”时期青海物流的发展成就

随着西部大开发战略的深入实施和社会经济的健康发展,青海物流业的发展环境逐步得到健全和完善,经济环境和市场环境向着更加适合于现代物流业的方向快速发展。这些为青海物流保持良好发展态势提供了基础条件。“十五”时期,青海物流发展速度明显加快,物流需求扩大,供给能力提高,生产力布局日趋合理。

一、“十五”时期青海物流发展的经济背景

“十五”时期是青海发展历程中的最好时期之一。这5年,恰逢国家实施西部大开发战略,为青海提供了千载难逢的历史机遇。经济社会发展水平和质量均呈现崭新气象:国民经济持续快速增长,综合实力明显增强;固定资产投资成倍增长,基础设施建设取得突破性进展;结构调整迈出较大步伐,特色经济框架初步形成;居民消费结构逐步升级;政府的宏观调控职能加强,可持续发展战略进一步推行。青海物流发展正处于良好的经济运行环境中。

(一) 国民经济持续快速增长,社会物流需求总量持续扩张

“十五”时期,青海生产总值以年均12.02%的速度持续增长,从2000年的263.68亿元增加到2005年的543.32亿元,突破人均10 000元的大关(如图1-1所示)。经济总量的快速增长,为带动社会物流需求不断增加提供了动力。

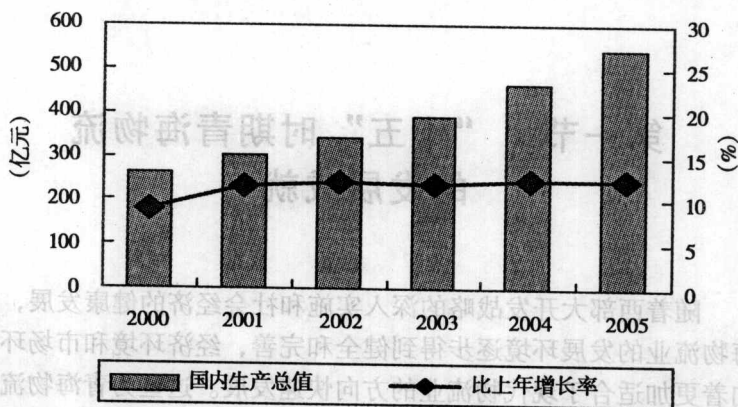


图 1-1 “十五”时期青海生产总值与增长速度

资料来源：《青海统计年鉴（2006 年）》，中国统计出版社。

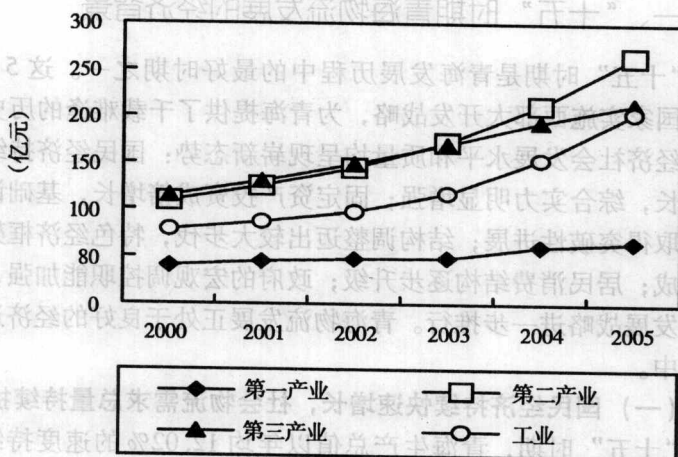


图 1-2 “十五”时期青海三次产业与工业增加值

资料来源：《青海统计年鉴（2006 年）》，中国统计出版社。

“十五”时期，青海的三次产业增加值均有较大幅度的增长（如图 1-2 所示），第一、二、三产业增加值年均增速分别为 4.57%、16.17% 和 10.30%（如图 1-3 所示）。三次产业比例由“九五”末期的 14.9: 45.6: 39.5，调整为“十五”末期的 11.6: 48.7: 39.7。其中以第二产业的增长幅度最大，体现了青海由工业化初期向中期过渡、以工业经济带动整体经济发展的阶段性特征。与之相适应，工业对物流的依赖程度明显增强。

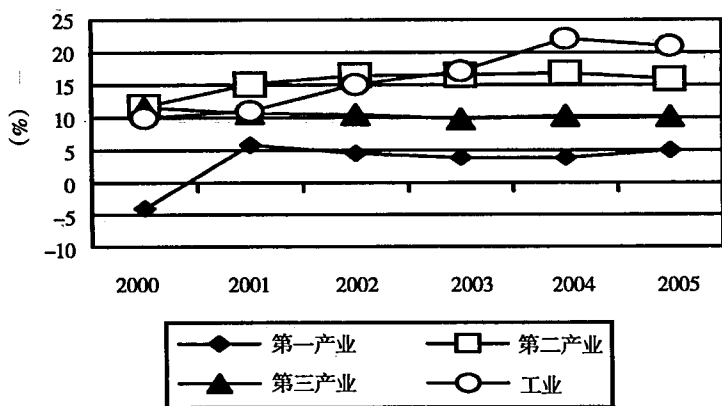


图 1-3 “十五”时期青海三次产业与工业增加值增速
资料来源：《青海统计年鉴（2006 年）》，中国统计出版社。

（二）固定资产投资成倍增长，特色经济稳步发展，物流专业化需求不断提高

“十五”时期，青海固定资产投资成倍增长。5 年间，全省固定资产投资累计完成 1 417 亿元，是“九五”的 2.5 倍。基础设施长期落后的面貌明显改善，特色产业投资结构不断优化，投资带动的成效显著（见表 1-1）。固定资产投资具有附加值高、

投资规模大、需求潜力大、产业关联性强的特点，因此，固定资产投资增加，一方面增加了生产资料的需求和中间产品的物流需求，另一方面也会对专门为工业提供服务的工业物流提出更高的专业化要求。

表 1-1 “十五”时期青海四大支柱产业固定资产投资总额

产业类别	投资总额(亿元)
石油天然气开采业	108.9
水利发电业	165.05
有色金属业	70.15
盐化工	60.04

资料来源：《青海统计年鉴（2006年）》，中国统计出版社。

（三）消费市场持续增长，带动物流需求趋向专业化和多样化

“十五”时期，青海消费市场持续增长，这主要有两方面的积极因素，一是居民收入的不断增长，二是旅游服务业的快速发展。

“十五”时期，青海城乡居民收入均不断增长。城镇居民人均可支配收入由 2000 年的 5 169.96 元提高到 2005 年的 8 057.85 元，扣除价格因素，年均增速为 7.42%；同期，农牧民人均纯收入由 1 490.49 元提高到 2 165.11 元，扣除价格因素，年均增速为 5.40%。随着收入水平的提高，居民购买力明显增强，从而带来了消费品市场的繁荣。“十五”时期，青海社会消费品零售总额从“九五”末的 100.26 亿元增加到 160.51 亿元，扣除价格因素，年均增速为 9.05%。其中，城市消费品零售额为 105.58 亿元，年均增速为 10.43%（见表 1-2）。社会消费品零售总额这一指标数值的不断提高，反映出青海终端消费物流需求的增

长。城市消费品零售额年均增速快于整体水平，从而带动了城市消费品配送行业的快速发展。

表 1-2 “十五”时期青海社会消费品零售总额增长状况

指 标	2005 年零售额 (亿元)	“十五”期年均增速 (%)
社会消费品零售总额	160.51	9.05
其中：城市消费品	105.58	10.43
县及县以下消费品	54.93	6.66
分行业：批发零售贸易业	132.15	12.88
餐饮业	24.40	11.26
其他行业	3.96	-25.82

数据来源：根据《青海统计年鉴（2006年）》有关指标数据测算。

“十五”时期，青海居民消费结构升级的特点日益突出。城镇居民恩格尔系数由 40.9 调整为 36.3，农牧民恩格尔系数由 57.89 调整为 45.13。根据恩格尔系数反映的规律，当系数值大于 50 时，人民生活水平处于温饱或贫困阶段；当系数值为 30~50 之间时，生活水平处于小康和中等富裕阶段；当系数值小于 30 以后，生活水平步入高富裕阶段。2005 年，青海城乡居民的恩格尔系数加权平均为 41.66，处于第二阶段，主要消费目标由满足以食品为主的基本消费需求，向满足较高档次的物质需求和精神享受转变（见表 1-3），消费的多元化、品牌化趋势日益明显。

“十五”时期，是青海旅游业发展的第一个黄金期。青海全力贯彻西部大开发政策，不断加大旅游开发步伐，在少数民族文化旅游、宗教旅游、生态旅游、登山旅游、工业旅游等领域均取得了显著成绩。“十五”末期，全省国际国内旅游总收入 26 亿元，年均增长 18.78%。与“九五”末期相比，国内旅游人数达

到633万人次，增长99.06%；国内旅游总收入达到25亿元，增长1.5倍。接待入境游客达到4万人次，增长33.33%。其中，外国人达到2万人次，增长1倍。国际旅游外汇收入达到1102万美元，增长48.92%。旅游业已成为青海第三产业的龙头。旅游业通过吃、住、行、游、娱、购等活动，促进了青海与外界的人流、物流、资金流、信息流等的交流。

表1-3 “十五”时期青海城乡居民消费支出构成

项 目	城 镇 居 民		农 村 居 民	
	2000年	2005年	2000年	2005年
合计	100.0	100.0	100.0	100.0
食品	40.9	36.2	57.9	45.1
衣着	11.0	11.1	7.7	8.5
家庭用品及服务	8.0	5.7	10.3	15.8
医疗保健	7.3	8.9	3.7	4.0
交通通讯	7.1	11.1	6.4	10.0
娱乐教育文化服务	11.8	12.9	4.4	5.3
居住	6.6	10.7	6.5	8.3
杂项商品与服务	7.3	3.4	3.1	3.0

资料来源：《青海统计年鉴（2006年）》，中国统计出版社。

“十五”时期，青海消费市场外延和显性指标的扩大与增长，以及内涵的丰富与质量的提高，共同促进了商业连锁和各种超市、卖场的蓬勃发展，旅游、餐饮、租赁和商务服务等也都不断推出更多、更灵活的服务项目，进而推动了以需求为导向的日趋多样化的物流服务的开展。食品物流、家电物流、农产品物流、快递和配送物流等与终端消费相关的物流业发展迅猛，新型物流服务模式开始呈现。

二、“十五”时期青海物流发展成就

“十五”时期，青海物流产业发展迅速，综合运输体系运行良好，在需求规模、供给能力和生产力布局等方面均取得了显著成绩。

（一）物流业基本情况

鉴于目前我国统计指标体系和青海物流业统计工作滞后的现状，仍然以交通运输、仓储和邮政业为物流业的主体代表，反映出物流业的整体发展情况。为体现所反映情况的全面性与权威性，以青海省第一次全国经济普查主要数据公报（第三号）为数据资料来源。

2004年末，全省交通运输、仓储和邮政业企业法人单位250个，就业人员33 794人，其中铁路运输业1个，就业人员16 669人；道路运输业118个，就业人员5 302人；仓储业51个，就业人员1 119人；城市公共交通业31个，就业人员5 789人；装卸搬运和其他运输业34个，就业人员1 133人；邮政业11个，就业人员3 149人（见表1-4）。交通运输、仓储和邮政业的行政事业法人单位78个，就业人员4924人；个体交通运输经营户27 843户，就业人员35 908人。

就交通运输、仓储和邮政业企业法人单位情况来看，其单位数量中交通运输业占61.6%，仓储业占20.4%，装卸搬运和其他运输业占13.6%，邮政业占4.4%；就业人员中，交通运输业占84.0%，仓储业占3.3%，装卸搬运和其他运输业占3.4%，邮政业占9.3%；所有制构成中，国有企业及国有独资公司占20.7%，私营企业占15.9%，港、澳、台商投资企业占1.2%，外商投资企业占0.9%，其余类型企业合计占61.3%。

2004年末，交通运输、仓储和邮政业企业法人单位资产合计81.36亿元，其中交通运输业占76.9%，仓储业占13.0%，