

流通经济研究学术文库

LiuTong JingJi YanJiu XueShu WenKu

丛书主编 赵 嫻

经济学视角下的 物流公共政策研究

Jingjixue Shijiaoxia De Wuliu Gonggong Zhengce YanJiu

顾声乐 著



经济科学出版社
Economic Science Press

· 014007285

F259.22
29

流通经济研究学术文库

丛书主编 赵 炯

经济学视角下的物流 公共政策研究

顾声乐 著



F259.22
29

经济科学出版社



北航

C1694202

082100510

图书在版编目 (CIP) 数据

经济学视角下的物流公共政策研究/顾声乐著.

—北京: 经济科学出版社, 2013. 12

ISBN 978 - 7 - 5141 - 3925 - 9

(流通经济研究学术文库)

I. ①经… II. ①顾… III. ①物流 - 经济政策 -
研究 - 中国 IV. ①F259. 22

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2013) 第 270506 号

责任编辑: 纪晓津

责任校对: 靳玉环

责任印制: 王世伟

经济学视角下的物流公共政策研究

顾声乐 著

经济科学出版社出版、发行 新华书店经销

社址: 北京市海淀区阜成路甲 28 号 邮编: 100142

总编部电话: 010 - 88191217 发行部电话: 010 - 88191522

网址: [www. esp. com. cn](http://www.esp.com.cn)

电子邮件: [esp@ esp. com. cn](mailto:esp@esp.com.cn)

天猫网店: 经济科学出版社旗舰店

网址: [http: //jjkxcbs. tmall. com](http://jjkxcbs.tmall.com)

北京汉德鼎有限公司印刷

华玉装订厂装订

787 × 1092 16 开 11.75 印张 200000 字

2013 年 12 月第 1 版 2013 年 12 月第 1 次印刷

ISBN 978 - 7 - 5141 - 3925 - 9 定价: 28.00 元

(图书出现印装问题, 本社负责调换。电话: 010 - 88191502)

(版权所有 翻印必究)



前 言



现代物流业作为一个新兴服务业,在经济发展过程中发挥着十分重要的作用,也越来越受到政府及社会各方面的关注。一方面,人们十分高兴地享受着现代物流业带来的快捷简便的服务;另一方面,人们又对物流成本过高、物流服务粗放等问题进行诟病。

物流业究竟怎么了?

从一些主要国家物流业发展的经验看,物流业发展都离不开公共政策的支持。日本 1992 年颁布了《中小物流企业集约化促进法》(常被称作《物流促进法》);美国 1996 年提出了《美国运输部 1997~2002 年财政年度战略规划》;欧盟各国在 20 世纪 80 年代邮政民营化改革中,各国在为现代物流业制定相当严格的作业和服务规范的同时,也制定了一些放松管制促进其发展的公共政策。我国现代物流业起步晚,现代物流活动中发生的很多问题,都与物流公共政策支持不到位有着相当大的关系。例如,物流成本过高,与道路等物流基础设施的建设制度与经营收费制度是分不开的;物流服务粗放,与我国物流作业标准化工作推进缓慢是分不开的;物流效率低下,与我国物流信息化工作和物流公共信息服务水平低下是分不开的……方方面面的问题,实际反映出了我们的物流公共政策跟不上物流业发展的需要。公共政策跟不上,利益协调不好,物流业发展呢?当然就跟不上我国经济发展的需要而要受到社会广泛诟病。

本书试图站在经济学视角,从现代物流产业属性及公共政策相关的经济学理论入手,结合我国物流产业发展过程中,就物流基础设施、物流标准化、物流信息化等方面的政策情况展开讨论。借鉴西方公共选择学派和机制设计理论的研究成果,强调物流公共政策机制中,应该以实现物流公共福利为目标,应该引入相关利益主体进行政策博弈,应该通过民主选择机制,按机制设计要求形成物流公共政策。

本书第一章作为导论,介绍本书的选题背景及选题意义、物流公共政策研究现状和研究成果、本书的学术思想研究方法和技术路线等。发展中国家的后发优

势,就是能总结他国的发展经验,利用公共政策引导本国各新兴产业沿着正确的发展方向发展,少走弯路。发展中国家任何新兴产业的发展,都离不开国家公共政策的支持,金融业如此,信息产业如此,现代物流业也如此。

本书第二章,着重介绍现代物流业的产业特征及公共政策需求。现代物流业有着相当高的社会化程度,现代的第三方物流和第四方物流有着十分复杂的主体利益关系,从物流方案的制订到物流方案的实施、从物流活动中的承保承运承储到物流速递配送、从物流活动的卖方起点到买方终点,方方面面的利益关系交织,这些利益关系的协调需要有相应的物流公共政策引导。同时,现代物流业已经利用现代信息技术和管理技术,从根本上改变了传统商业和储运业务的物流传统特征,更加深深地渗透于国民经济的方方面面,很多政府文件都将现代物流业列入新兴服务业,这也说明现代物流业需要有相应的公共政策支持。再者,现代物流业与现代金融业、现代信息业相似,它们与其他产业部门的联系不是像产业经济学所描绘的前向后向或旁侧的简单的联系,而是类似于经济纽带、黏合着国民经济各个部门的更为复杂、更为有机的联系。因为现代物流业与现代金融业、现代信息业在物资与资金、信息方面的高渗透性,国民经济不再是一堆马铃薯似的产业联系,而是钢筋混凝土似的产业联系。要确保国民经济作为一个有着很强协同性的整体,现代物流业和现代金融业、现代信息业一样,都需要强有力的公共政策体系支持。

本书第三章的主要内容,是物流公共政策研究的理论基础与理论框架。在这一章中,引入了公共福利函数理论、公共选择理论与博弈论、机制设计理论等现代西方经济学的学术成果,对物流公共政策分析建立起了理论框架。物流公共政策必须立足于社会的物流效用与物流福利函数的提升,必须适应社会物流公共偏好;物流公共政策不应该是物流相关管理部门的管理者的游戏,而应该引入各物流利益关系主体进行充分博弈,并在博弈均衡的基础上进行公共选择;在形成物流公共政策时,还要按照机制设计的一般原理,实现激励相容、显示偏好和贝叶斯均衡。福利函数与博弈论、公共选择、机制设计等,是西方经济学贡献给人类的宝贵的思想财富,对我们物流公共政策机制设计有着十分重要的启示和帮助,现代物流业的利益主体关系相当复杂,物流活动所涉及的社会经济活动环节也相当多,充分利用好西方经济学相关学术成果,会更加有利于我们制定出能充分满足社会需要的物流公共政策。

本书第四章,主要是介绍物流及相关领域公共政策。现代物流业是利用现代信息技术与管理技术,整合社会物流相关资源,在物流基础设施平台上,实现货畅其流、物尽其用。从政策内容上看,现行物流公共政策体系大体包括这样几个

部分。一是物流基础设施建设与运营中的公共政策；二是物流标准及物流作业标准中的公共政策；三是物流信息化的公共政策；四是政府的物流企业政策。现行的物流政策涉及的行业和部门都很多，而各行业和各部门的政策在形成时，并没有充分反映物流公共政策效用与偏好，也没有进行各利益主体的博弈与公共选择，更没有按公共政策机制设计要求，实现激励相容与显示偏好、贝叶斯均衡。现行公共政策的公共性体现相当不充分，主要还是过去行政主导经济时期的行政指令在充当着公共政策。这样的物流公共政策反映政府相关管理部门的意志多，反映社会物流公共偏好少；维护相关部门利益多，平衡协调物流各主体利益关系少。这导致现在的物流过程中，矛盾重重、协调性相当差，与物流发展中对公共政策的需求有相当大的差距。

本书第五章，主要是介绍物流公共政策体系及建议。首先，必须走出官僚行政部门的狭窄视野，按公共性原则构建起物流公共政策体系。物流公共政策体系包括物流公共政策的目标体系、物流利益主体关系、物流主体利益博弈机制、物流公共政策选择抉择机制和物流公共政策工具体系。物流公共政策从内容到形式都必须体现出公共性来，这不是对物流公共政策的理想主义的期望，而是物流公共政策实践中的现实要求。我们不能再继续行政官员制定行政性物流政策的模式了。行政性政策指令只适应于计划经济，而唯一能适应市场经济要求的，只能是反映物流公共效用及偏好的公共政策，只能是经过充分利益博弈和经过公共选择程序的公共政策，只能是满足激励相容、显示偏好和贝叶斯均衡等原则要求的，物流主体能自愿遵从的公共政策。从西方经济学视角看，我们构建物流公共政策机制，需要利用好现行的部际联席会议制度，建立健全社会物流统计调查工作，建立各级物流协会的民意反馈机制，在公共物流政策形成过程中，反复征求意见，建立必要的公共政策表决形成机制，并在公共政策形成时建立公共政策分析模型及演示，能在获得政策实践反馈信息的同时进行及时的调整。

本书第一章导论确立选题；第二章分析现代物流产业特征和公共政策需求；第三章介绍有助于公共政策形成的西方主要经济学原理，确立分析的理论基础与理论框架；第四章分析现代的物流公共政策及缺陷；第五章提出构建物流公共政策体系和物流公共政策机制的政策建议。全部五章内容，希望能从经济学视角，分析物流公共政策及形成机制，并有助于提升我国物流公共政策的公共性和公共政策水平。

让人们能更高兴地享受现代物流业发展带来的快捷简便的服务，这实际上是现代物流业为社会发展和居民生活贡献的福利，也反映了建立良好的物流公共政

策推动我国现代物流业进一步发展的愿景。而人们对物流成本过高、物流服务粗放、物流效率低下等问题进行的严厉诟病，却反映了现行物流业发展的不足，反映了现行物流公共政策并没有协调好现代物流活动中的各种利益关系，反映出我们现代的物流公共政策公共性并不充分。这些问题，也提出了物流公共政策努力要实现的目标与方向。

目 录

第一章 导论	1
第一节 本课题的选题背景及意义	1
一、选题背景	1
二、选题意义	2
第二节 国外物流公共政策现状及问题	4
一、国内外物流公共政策现状及研究成果比较	4
二、国内物流公共政策研究存在的问题	9
第三节 本书的学术思想	11
第四节 研究方法和技术路线	12
一、研究方法	12
二、本书逻辑与技术路线图示	14
第五节 本书主要研究内容	14
第六节 本书的创新与进一步研究的空间	15
第二章 现代物流业的产业特征及公共政策需求	17
第一节 物流相关概念及物流活动主体分析	17
一、物流相关概念形成与发展	17
二、物流活动主体分析	20
第二节 物流业新兴服务业的产业性质及特征分析	26
一、关于物流业是新兴服务业的战略定位	26
二、现代物流业新兴产业特征	27
三、物流业纽带经济特征	29
四、物流业战略性产业特征	30
第三节 现代物流业对公共政策的强烈需求	32
一、物流业发展状况与政策需求	32

二、物流公共政策效应	34
三、物流公共政策供应不足及其他问题	36
第四节 泛在时代物流与物流 U 战略	37
第三章 物流公共政策研究的理论基础及理论框架	41
第一节 物流公共政策研究的理论基础	41
一、关于公共政策本质内涵的认识	42
二、公共政策与公共福利函数	43
三、公共政策与公共选择问题	46
四、公共政策与机制设计理论	48
五、总结现代西方先进学术成果对物流公共政策研究的意义	50
第二节 物流公共偏好与物流公共福利函数	51
一、物流效用	51
二、物流福利函数	54
三、物流公共福利函数与物流公共偏好	58
第三节 物流公共政策博弈与政策选择模型分析	60
一、物流公共政策博弈与政策选择模型的一般说明	60
二、物流公共政策博弈——仲裁型博弈模型分析	62
三、物流公共政策博弈——战略型博弈模型分析	65
四、物流公共政策博弈——环境型与补贴型政策博弈模型分析	68
第四节 机制设计理论与物流公共政策分析	71
一、引入机制设计理论的博弈分析	71
二、在物流公共政策设计中引入激励相容	72
三、在物流公共政策设计中引入显示原理	74
四、在物流公共政策设计中引入执行原理	76
第四章 物流及相关领域公共政策	79
第一节 物流基础设施建设与运营中的公共政策	79
一、物流基础设施及其产品特征	79
二、物流基础设施建设的投资与运营模式	83
三、运用理论框架进行物流基础设施建设公共政策分析	87
第二节 物流作业标准及物流标准中的公共政策	90
一、物流作业标准及物流标准的公共性	90

二、我国物流标准化的公共政策	92
三、运用理论框架进行物流作业标准及物流标准公共政策分析	93
第三节 物流信息化的公共政策分析	95
一、物流信息化及混合产品性质	95
二、我国物流信息化方面的公共政策	97
三、运用理论框架进行物流信息化公共政策分析	101
第四节 政府的物流企业政策	103
第五章 物流公共政策体系及建议	106
第一节 按公共性原则构建物流公共政策体系	106
一、物流公共政策目标体系	106
二、物流公共政策主体关系	108
三、物流公共政策利益博弈机制	110
四、物流公共政策选择机制	111
五、物流公共政策工具体系	112
第二节 物流公共政策必须体现公共性	114
第三节 对我国建立物流公共政策机制的设想	117
一、现行的部际联席会议机制与物流采购联合会	118
二、物流统计调查工作体系	119
三、政策草案与征求意见渠道	120
四、物流公共政策的表决机制	121
五、物流公共政策分析模型及演示	122
六、邮电民营化改革	123
附录	125
参考文献	166
致谢	173
后记	175

第一章 导 论

第一节 本课题的选题背景及意义

一、选题背景

根据 2007 年新修订的中华人民共和国国家物流术语,“物流(Logistics),是指物品从供应地向接收地的实体流动过程,是根据实际需要,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的有机结合”^①。物流作为一个传统产业,在 20 世纪末,随信息革命和社会分工的迅速深化,传统物流活动迅速演变为有机的高渗透性的现代物流活动,这使现代物流业产生并进入了一个蓬勃发展的全新阶段。

在我国发生的事实也正如此。进入 21 世纪后,随着中国经济高速增长,中国现代物流业也取得了惊人的发展。根据中国新闻网的报道:“2012 年全国社会物流总额 177.3 万亿元,按可比价格计算,同比增长 9.8%。”^②但同时,该篇报道还列举了 2012 年我国现代物流业“社会物流总额保持平衡增长、社会物流总费用依然较高、物流业增加值稳步增长、物流业固定资产投资较快增长、物流企业经营压力依然较大”五个有喜有忧的特点。2008 年,中国物流采购联合会会长陆江先生在北京中外物流企业国际高峰论坛上,一方面介绍了物流业高速发展的态势,如增长快、物流增加值高、物流总额与 GDP 相比的物流需求系数提高、社会经济发展对现代物流业需求增大等;另一方面也指出中国现代物流业面临着国际竞争加剧、第三方物流营业额占比小、物流集中度低、信息化水平低、区域物流资源需要进一步整合等问题。陆会长甚至还进一步地表达出希望政府有关部

① 中国物流与采购网:《中华人民共和国国家标准——物流术语》, <http://www.chinawuliu.com.cn/xsjj/200701/19/149307.shtml>。

② 中国新闻网:《2012 年全国社会物流总额 177.3 万亿元同比增 9.8%》, <http://finance.chinanews.com/cj/2013/02-04/4546617.shtml>。

门进一步加大对物流业政策支持的愿望。

其实,任何一个新兴行业的发展都离不开国家公共政策的支持,而像现代物流业这样,产业性质独特、外溢性很强的新兴行业,尤其需要国家公共政策的支持。日本有《物流促进法》等一系列公共政策;美国有相关物流的战略规划;欧盟为物流业制定了作业和服务规范。随着物流业在国民经济中的地位日益突出,我国也开始重视现代物流业发展,政府不断地推出物流公共政策进行产业扶持。2001年,原国家经贸委等六部委文件提出现代物流将成为我国经济新世纪发展的重要产业和新的经济增长点。各地方政府部门和有关企业要充分认识现代物流在经济发展中的重要作用;2004年,国家发展与改革委员会等九个部委意见中,综合提出了物流业发展环境、物流业发展措施、物流业基础性工作和综合组织协调等四个方面的政策意见,并由此初步形成了包括财政税收及工商管理等方面的物流公共政策体系;2006年“十一五”规划中明确列出了关于物流业发展的产业政策目标;2009年发布了《物流业调整和振兴规划》,提出了至2011年物流业增加值年均递增10%等一列目标,并列出了积极扩大物流市场需求等十项任务、多式联运转运设施等九项重点工程和加强组织协调等九条措施;2011年3月发布的《我国国民经济和社会发展“十二五”规划纲要》,在第十五章中明确提出要大力发展现代物流业,提高现代物流管理及智能化标准化水平,并确立了要大力发展第三方物流、加强物流基础设施建设、推动农产品等重点领域物流发展、优化物流布局 and 物流园区发展等。工信部反应尤其迅速,很快也发布了《物联网“十二五”规划》。

诚如2004年九部委意见所说,现代物流业是一个新兴的复合性产业,在物流产业发展过程中,关联着许多行业和部门,同时为整个社会生产和居民生活提供着物流服务。物流公共政策不应该是由单一部门主导下,由某一个行业主管部门组织征求一下意见,组织一个政策写作班子、由某些行政官员拍脑袋瓜就能确定的。建立现代物流公共政策体系的过程中,需要有更为开阔的视野,必须立足于全社会的物流效用与福利函数,经过各相关利益主体的利益博弈与民主选择过程,按照公共政策决策机制,形成源于各方面物流主体利益博弈均衡、能具有公信力、也能被社会广泛接受的公共政策。

二、选题意义

毋庸置疑,现行的物流公共政策在推动我国现代物流业的发展中,已经开始发挥出十分重要的作用。但是,还有很多物流业发展中的顽疾并没有得到克服。如物流效率低下、社会物流费用过高、物流业服务粗放、物流资源配置不优、分

散于各行业各地区的物流资源协同差整合差等。这些顽疾，既普遍存在于我国物流业活动中，也频繁见于政府相关文件中，人人见、年年提，却始终不能得到克服。这说明了什么呢？我们现行的物流公共政策及其形成机制中，还有没有改进的空间呢？本书的研究意义正在于此。

从研究的理论意义上看：目前我国物流公共政策及其形成机制，还缺乏相关的理论研究。对物流公共政策的大多数研究，还处于行业公共政策介绍与述评状态。现行政策的介绍与评价，对提升公共政策水平有作用，但作用相当有限。本书研究的理论意义在于：摆脱现行公共政策研究的介绍与述评的思路，结合现代经济学研究成果，从经济学视角对公共政策形成机制进行分析与研究。本书将结合公共效用与福利函数理论、博弈与公共选择理论、机制设计等经济学经典理论，力图对物流公共政策进行政策经济学的研究。沿着这一方向的研究，我们应该能够发现：现行的公共政策主要还是计划经济时期行政性的政策指令，公共性并不突出，不能充分反映出实现社会物流效用和提升物流福利水平的要求、各主体利益博弈不充分、没有经过民主选择程序、也不符合机制设计要求等问题。

从研究的实践意义上看：正是因为我们现行物流公共政策机制存在上述问题，在实践中就难免会出现物流公共政策公信力不高、动辄需要借助于“国务院发文件，政府出钱出力来推动”的局面。在实施中也难免发生行业和地区间的矛盾、促进物流业的优惠措施因扯皮而难以落实；物流活动主体与物流经营主体在相应的物流活动中职业操守不高、经营行为缺乏规范；消费者投诉众多、可依据的法律法规不清晰等。要解决这些问题，必须借助物流公共政策的作用。如果我们按照物流效用与物流福利函数、物流主体利益博弈与公共选择、物流公共政策机制设计这样一个理论脉络，构建起我们的物流公共政策形成机制，由此形成的物流公共政策，应该能更加充分地反映物流消费者的需求和物流业发展的需要，物流公共政策的公信力也会增强，也更能得到社会各物流主体与物流经营主体的理解与支持。而像现在这样，由少数行政官员或少数学者拍脑袋瓜出主意定调子，找几个能写的写手组织一个政策写作班子，走马观花似的调研一下，从外国借鉴或照搬一些政策，物流公共政策就制定出来了。这不仅不符合公共政策形成的一般规律，而且，物流公共政策脱离物流活动的实际，也缺乏必要的公信力，在实践中的作用不仅会大打折扣，甚至还很有可能帮倒忙。从经济学视角研究并提出一些建议，有助于我们按公共政策形成的一般规律构建物流公共政策机制，以充分体现物流公共政策的公共性和公信力。本书的实践意义也正在于此。

第二节 国外物流公共政策现状及问题

一、国内外物流公共政策现状及研究成果比较

现代物流业是一个新兴产业,形成晚,引起社会公众与政府部门的关注也较晚。在我国,也是由于近年来社会物流费用相当高,成为推升物价的重要因素,才引起社会广泛关注。所以,虽然一般性公共政策的研究成果是十分丰富的,但国内关于现代物流产业的行业性公共政策的研究较少,可以直接引述的研究成果就更少。一些物流业专家对物流公共政策的研究也主要停留在理解与述评的层面上,很少有涉及物流公共政策机制层面的研究。西方国家的物流公共政策一般被列入产业法规与产业政策范围进行研究,对现代物流业独立立法也不多。而我国虽然已经将现代物流业发展列入“十一五”规划和“十二五”规划,已经有2001年原国家经贸委牵头制定的六部委文件、2004年国家发展与改革委员会牵头的九部委文件、2009年国务院发布的《物流业调整和振兴规划》等,但现代物流公共政策机制与原理的研究基本上还是空白。有一些关于现代物流业发展的政府意见与规划,但基本上还谈不上运用当代经济学和政策经济学原理,对物流公共政策机制设计层面的研究。

我国国内物流主要的公共政策文件文献如下:

(1) 20世纪末,我国还没有普遍形成现代物流业的概念,只有由当时物资部和后来的国内贸易部下发了一些与物流有关的文件。物资部(1988~1993年)和国内贸易部(1993~1998年)存在的时间都不过5年。国内贸易部有过一些文件:如《关于商品物流配送中心发展建设意见》、《全国连锁经营发展规划》等,作为部门文件影响比较有限。

(2) 2001年原国家经贸委牵头的六部委文件。2001年3月1日,原国家经贸委联合铁道部、原交通部、原信息产业部、原外经贸部、原民航总局共同签署文件,发布了《关于我国现代物流发展的若干意见》。该文件在我国第一次以政府文件的形式,专门提出对我国现代物流业发展的意见,获得国内很多物流学者的赞誉。文件提出现代物流发展的指导思想与目标、培育物流市场、营造宏观环境、物流基础设施建设、科技创新与标准化建设、物流业对外开放、加强人才培养、深入研究探索等八条意见。这些意见,在以后的物流业发展中产生了很重要的作用。

(3) 2004年国家发展与改革委员会牵头的九部委文件。我国2004年8月5

日国家发展与改革委员会、商务部、公安部、铁道部、原交通部、海关总署、国家税务总局、原民航总局、国家工商总局等九部委联合发布了《关于促进我国现代物流业发展的意见》。在这份文件中提到：“加快发展现代物流业，是我国应对经济全球化和加入世界贸易组织的迫切需要，对于提高我国经济运行质量和效益、优化资源配置、改善投资环境、增加综合国力和企业竞争实力具有重要意义^①”。该意见综合性提出了物流业发展环境、物流业发展措施、物流业基础性工作和综合组织协调等四个方面的政策意见。由此初步形成了包括财政税收及工商管理等方面的物流公共政策体系。该意见还提出，现代物流业是一个新兴的复合性产业，政策上关联许多部门。

(4) 2006 年“十一五”规划。在我国 2006 年发布的“十一五”规划第十六章“大力拓展生产性服务业”中，专门在第二节提出大力发展现代物流业：“推广现代物流管理技术，促进企业内部物流社会化，实现企业物资采购、生产组织、产品销售和再生资源回收的系列化运作。培育专业化物流企业，积极发展第三方物流，建立物流标准化体系，加强物流新技术开发利用，推进物流信息化，加强物流基础设施整合，建设大型物流枢纽，发展区域性物流中心。”

(5) 2009 年《物流业调整与振兴规划》：2008 年金融风暴后，国务院为配合应对全球性经济危机的宏观调控措施，制定了十大产业调整与振兴规划。其中国发〔2009〕8 号文，就是众所周知的《物流业调整与振兴规划》。文件中提出现代物流业是融合运输业、仓储业、货运代理业和信息业等的复合型服务业，是国民经济的重要组成部分。文件中总结现状、分析问题，提出了扩大物流市场需求等十项任务和多式联运转运设施等九大物流重点工程。

(6) 2011 年“十二五”规划。2011~2015 年是我国“十二五”规划时期，在 2011 年发布的《我国国民经济和社会发展“十二五”规划纲要》中，再一次在第十五章《加快发展生产性服务业》中，紧接着第一节现代金融业之后，第二节就明确提出大力发展现代物流业。规划中提出了“社会化专业化信息化的现代物流服务体系、第三方物流、整合物流资源和物流基础设施衔接、农产品和大宗矿产品工业品物流、物流区域布局与物流园区建设、物流智能化和标准化”等重要问题。

此外，我国一些省市和部门也有一些地区性行业性的物流公共政策出台。上海市早在 2001 年 2 月通过的《上海市国民经济和社会发展第十个五年计划纲要》，已经将物流业列为积极培育的四大新兴产业，并提出：依托深水港、航空

^① 国家发展与改革委员会等：《关于促进我国现代物流业发展的意见》，发改运行〔2004〕1617 号。

港、信息港和高速公路、铁路及长江水道,大力发展多式联运,发挥经济中心城市的产业和区位优势,利用电子商务技术改造企业物流系统和采购销售系统,加快建设国际经贸 EDI 系统,优化物流基地布局,建立开放的现代化物流网络体系。2003 年厦门市人民政府发布了《关于加快发展厦门现代物流业的意见》;2005 年福建省人民政府也发布了《关于加快现代物流业发展的意见》。而中央相关各部委中,2011 年科技部的《现代服务业科技发展“十二五”规划》将现代物流业列入六大行业之中、工信部制定了《物联网“十二五”规划》。

在政府制定并发布一系列现代物流业公共政策的同时,我国国内的物流专家也对物流及相关公共政策进行了一些研究。我国国内涉及物流公共政策的研究成果主要有以下几个方面。

(1) 中国社会科学院公共政策研究中心和香港城市大学亚洲管治研究中心编著的《中国公共政策分析·2003 年》第七章物流公共政策,由当时我国物流协会常务副会长丁俊发先生执笔(现为中国物流与采购联合会首席顾问)。丁俊发先生在对中国发展现代物流业进行分析的基础上,也对公共政策进行了分析。丁俊发先生分析中国物流业现状并提出了第三方物流发展等五个问题,其中第二个问题就集中研究了发展现代物流业的政策导向,集中研究了物流公共政策问题。在这一问题的研究中,涉及物流业的外溢性与多部门经济利益关系的问题。在第四个问题中研究了包括各部门各自为政等物流业发展的难题。此外,丁俊发先生在 2000 年现代物流与电子商务国际研讨会上提出中国现代物流的八项改进措施;2002 年提出发展中国物流要关注十大领域;2007 年出版专著《中国物流专家专著系列·中国物流》,在这部专著的最后一章中,丁俊发先生介绍了我国的物流业的相关社团、重要会议和重要政策文件,在其他章节也有很多对中国物流公共政策的研究。总结丁俊发先生的多篇文章与专著,在物流公共政策方面,丁俊发强调:“①要搞好规划与协调,促进中国物流相关行业的配套发展;②积极发展网络化、社会化的物流服务体系;③完善物流配送的有关标准化、规范化,促进中国物流业统一标准的形成;④推动物流配送领域信息系统建设,促进与电子商务的结合;⑤积极发展完善各类物流配送中心,提高商品流通的效率和质量,让消费者得到更好的服务;⑥扩大物流业的对外开放,希望国外企业加强与国内物流企业的合资与合作,兴办各种物流方面的合资与合作项目;⑦抓紧改造现有物流设施,利用各种资金渠道,进行物流设施的技术改造,搞好现有物流设施的整合与利用;⑧加强物流人才培养”^①。以上八项被称为著名的“物流八策”,在物

^① 丁俊发:《发展中国现代物流的八项措施》,中国新闻社, http://www.china.com.cn/zhuanti2005/txt/2000-10/30/content_5009173.htm。

流界广泛传颂。作为以前中国物资部、内贸部和后来的中国物流协会的高级官员，丁俊发先生先后参与了我国很多物流公共政策的制定。他对于物流业发展的政策主张，在以后的多部委物流发展公共政策中得到了很充分的体现。丁俊发先生对物流公共政策的研究，在国内处于很高的和领先的水平。

(2) 北京物资学院教授王之泰在《现代物流学》等系列专著中涉及了物流公共政策等问题。王之泰教授是我国最早研究物流学的专家之一，曾经担任第八届全国政协常委会委员和第七届、第八届全国政协委员，有很高的参政议政能力，在物流业界和物流学界均具有很大影响。他在2008年出版的《新编现代物流学（第二版）》中，除用了大量篇幅介绍物流业务外，也涉及了很多物流公共政策方面的问题。其中，第五章物流产业、第六章物流平台、第七章物流信息化、第二十一章城市物流及区域物流、第二十二章国际物流、第二十六章绿色物流、第二十七章物流服务与第三方物流、第二十八章物流管理等章节，都对相关领域涉及的物流公共政策问题进行了论述。王之泰教授在业界较有影响的2004年《王之泰四评中国物流业》一文，对涉及物流公共政策的几个重要问题提出了很有启迪的建议与述评。其中提出物流是一种管理形态、中国物流需要创新、政府引导需要遵从物流发展规律、各地区物流发展因地制宜等问题，体现出物流公共政策中的市场化意识和地区部门企业等利益均衡的意识。王之泰教授的学术思想更着重于物流业发展的实务，对物流公共政策较少专门论述。

(3) 东北财经大学工商管理学院教授夏春玉在《中国物流政策体系：缺失与构建》一文中，对物流政策体系进行了较为详细的阐述。他的文章将物流政策分为物流法律类和物流行政类政策，揭示了我国物流政策体系缺乏国际化视野和缺乏专门而系统的法律类政策等问题，并提出了建立我国物流政策体系的目标原则框架与政策重点。夏春玉教授对物流政策的研究是较成体系的，但他的论文主要是从物流公共政策形成的行政级次进行分类分析总结，较少对物流公共政策的公共性研究。

(4) 北京物资学院经济学院赵娴教授在《我国物流业现行政策的分析与评价》一文中，认为现行物流业政策尚未能形成完整的体系、需要在物流政策的制定、实施方面加强和完善。赵娴教授主要是从物流产业发展的角度，主张物流业统筹规划、整合资源、实现物流业整体推进。赵娴教授的研究也较少对物流公共政策的公共性进行研究。

国外物流业管理和物流公共政策与我国有很大的国情差异。

(1) 美国。美国物流学界对物流的研究可以归纳为四派，即美国物流管理协会（CLM）代表的物流管理派、美国物流工程师学会（SOLE）代表的物流工程派、美国国家航空宇航局（NASA）和美国军方代表的后勤派、美国著名零售商