

# 加快成都现代物流 产业发展的对策措施

刘佩智

中国共产党成都市委员会

摘要：从成都社会经济水平出发，从加快成都发展、实现中国共产党成都市第十次党代会提出的奋斗目标的需要出发，本文深入分析了成都物流业发展的现状及存在的问题，提出了成都加快现代物流产业发展、构建西部重要的现代化物流中心的思路、目标与对策措施。作者就构筑西部物流中心提出了要统一规划，分段推进，引进第三方物流企业，构造物流信息中心等措施。

关键词：物流业；发展措施；对策

中图分类号：F50；U491.1<sup>3</sup>

文献标识码：A

文章编号：1672-4747(2004)04-0001-04

## Policy and Measure to Speed up the Development of Modern Logistic Industry of Chengdu City

LIU Pei-zhi

Chengdu Committee of the Communist Party of China

Abstract: In view of Chengdu City's social economy development level, speeding up Chengdu's development, and realizing the grand aims suggested in the 10<sup>th</sup> Congress of Chengdu City of the Communist Party of China, this paper deeply analysed Chengdu's logistic industry development and the existed problems. Then, the idea, goals and measures to speed up the development of Chengdu modern logistic industry, constructing important modernization logistic center in the west of China are presented in this paper. In addition, a program including general planning, phased developing, introducing the third part logistic enterprises, forming logistic E information platform, etc. is suggested.

Key words: Logistic industries, development measures, policy

收稿日期：2004-09-20.

作者简介：刘佩智（1953-），男，中国共产党成都市委副书记、成都市现代物流业发展领导小组组长，法学硕士研究生。

## 0 引言

随着经济全球化和信息技术的迅猛发展, 社会生产资料与商品的流动范围日趋扩大, 社会生产、物资流通、商品交易及其管理方式发生着深刻的变革, 现代物流业正在世界范围内广泛兴起。

现代物流业泛指原材料、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、整理、配送、信息等方面有机结合, 形成完整的供应链, 为用户提供多功能、一体化的综合性服务。现代物流业对于优化资源配置, 调整经济结构, 改善投资环境, 增强综合国力和企业竞争能力, 实现可持续发展战略, 推进我国经济体制与经济增长方式的转变具有重要而深远的意义。在我国现代物流业已成为新的经济增长热点, 其意义已远远超越物流业发展本身, 而成为一个地区投资环境好坏、综合实力强弱的重要标志。

## 1 成都社会经济发展呼唤现代物流业加快发展

成都——四川省省会, 是一座有 2300 多年历史的古城, 位于四川盆地西部, 经济自然条件优越, 自古以来就有“天府之国”的美誉, 现辖 9 区 4 市(县级市)6 县, 总面积 1.24 万平方公里, 人口 1044 万<sup>[1]</sup>。

成都是国务院确定的中国西南地区的科技中心、商贸中心、金融中心和交通、通信枢纽, 对西南地区乃至整个西部地区的经济发展具有很强的辐射作用和带动作用。经过建国后五十年、特别是改革开放二十多年的发展, 成都的国民经济与社会发展取得了长足进步, 城市综合实力显著增强、社会全面进步、人民生活极大改善, 成都在全省、全国的地位明显提高。总体看, 成都经济发展呈现以下特点:

第一, 社会经济总量跃上新台阶。2003 年成都实现国内生产总值 1871 亿元, 在全国十五个副省级城市中仅次于广州、深圳、杭州, 排第四位, 人均 GDP 达到 2100 美元, 经济发展进入新阶段, 经济增长方式面临新转变<sup>[1]</sup>;

第二, 现代制造业快速发展, 拥有工业开发园区 21 个, 其中国家级开发区 3 个, 省级开发区 11 个, 已经形成以机械、电子、医药、食品、冶金、建材等为主的具有一定特色的综合工业体系。2003 年成都工业实现增加值 670 亿元, 一、二、三产业增加值比例为 8.0:45.9:46.1<sup>[2]</sup>;

第三, 商贸服务业高度繁荣。成都是西南地区最大的商品集散地, 近年来商业网点不断完善, 扩张速度进一步加快, 2003 年成都实现社会消费品零售总额 772 亿元, 年末共有商品交易市场 890 个, 全年商品交易市场成交额 560 亿元, 年成交额上亿元的商品交易市场有 32 个, 其中上 10 亿元的市场有 7 个。家乐福、麦德龙、欧尚、人人乐、北京华联等一批国内外商业巨头十分看好成都的商业发展前景, 纷纷在蓉设点和扩建新的分场;

第四, 对外开放进一步扩大。丰田、神冈、英特尔、中芯国际、摩托罗拉、康宁、拉法基、统一等一大批世界知名企业纷纷落户成都, 成都已经成为世界经济大循环中重要的一环。

今后 5 年, 是成都改革开放和现代化建设承前启后的重要时期, 是全面建设小康社会的关键阶段。成都市第十次党代会提出了“实现工业新跨越, 增创服务业新优势, 开拓现代农业新局面, ... 努力建设中国西部创业环境最优、人居环境最佳、综合实力最强的现代特大中心城市”的宏伟目标, 改变传统的经济增长方式, 探索新的发展模式是实现成都社会经济发展新跨越的必然选择。

随着世界经济一体化进程的加快, 全球跨国公司纷纷在我国各大中城市进行产业布局, 中国成为世界工厂已是必然趋势, 国家之间、城市之间的竞争从某种程度上说已成为全球经济循环链上的布局之争。成都要想成为这些世界经济巨头全球产业链上不可缺少的一环, 高效畅通的物流环节(包括信息流、物质流)是必要条件。但成都地处内陆, 既不沿边, 也不靠海, 与沿海甚至西部的重庆等城市相比, 都存在明显的区位优势, 现代物流业已越来越成为制约我市对外开放、招商引资以及加快社会经济发展进程的瓶颈。为了应对 21 世纪的经济挑战, 实现中国共产党

成都市第 10 次党代表会提出的宏伟目标, 加快现代物流业发展已成为我市的必然选择。

“ 第三产业是城市化的强大动力, 是城市繁荣兴盛的重要标志”, 现代服务业是产业发展与城市化的支撑与保障。市委、市政府以敏锐的洞察力看到了现代物流业对我市对外开放、招商引资及社会经济发展的巨大推动作用, 成都市第十次党代会明确提出了加快成都现代物流业发展, 建设西部重要的现代化物流中心的战略决策。

## 2 成都物流业发展现状及存在的问题

### 2.1 成都物流业发展现状及物流基础设施状况

我市现有传统仓储企业 300 余户, 运输企业 1000 多户。2003 年我市交通运输、仓储及邮政业完成增加值 125 亿元, 占全市 GDP 的 6.7%, 全社会物流总成本占 GDP 的比重约 (18 ~ 20) %。

成都目前有四大铁路主干线(成渝、宝成、成昆、达成)连接中国的华北、西北、华南、西南地区, 形成了以成都为中心的西南最大的铁路枢纽。2003 年成都铁路货运量达到 5000 万吨, 货物周转量达到 400 多亿吨公里。成都目前的出海的铁路通道主要有成都至天津、青岛、连云港、上海和深圳等。铁道部已经启动建设投资 17 亿元的成都北编组站, 即将投资 7 亿元在成都东站建设亚洲最大的铁路集装箱结点站, 预计 2005 年集装箱货运量将达到 850 万吨<sup>[2]</sup>。

2003 年成都公路货运量达到 2 亿 4 千万吨, 货物周转量达到 97 亿 64 万吨公里。经过成都和以成都为起讫点的国道主干线和国道干线共八条, 其中国道主干线两条, 国道干线六条, 境内里程 540 km。成都都是四川省公路网的支撑点, 共有省道七条, 境内总里程 350 km, 成渝、成绵、成乐、成雅等多条高速公路已建成通车, 成都中心城区道路已初步建市中心区为方格网状、向外为环状加放射的基本道路网络格局。成都市的公路出海通道有两条: 一条是成都—北海出海通道, 另一条为成都—上海出海通道。

成都地处繁忙的亚欧航线的中点, 是中国东部地

区、港澳台地区和东南亚各国通往欧洲的理想经停地点, 成都双流机场是国家民航总局确定的六大地区性航空枢纽之一, 每天从四川省空域飞越的国际航班为 25 班左右, 2003 年成都双流机场飞机起降达 8.3 万架次, 旅客运量 820 万人次, 位居中国民用机场前列, 货邮吞吐量 22 万吨, 居全国第六位, 在西部十大机场中居第一位。2010 年成都双流机场的货邮吞吐量预计将突破 40 万吨。成都双流机场即将动工建设第二条跑道和国际国内货运站, 建成后成都双流国际机场将成为中国西部最大的航空枢纽机场。

### 2.2 成都物流业发展中存在的主要问题

从总体来看, 我市物流业还处于传统仓储运输业向现代物流业过渡的起步阶段, 物流资源利用率较低, 物流成本较高, 物流企业的经营业态、组织方式、管理水平及信息化程度都不能满足国内外知名工商企业对物流的需求, 物流业的规模、基础设施、配送体系与成都作为西南地区“三中心、两枢纽”的地位极不相称。主要表现在以下几个方面:

#### 2.2.1 物流快速通道还没有真正形成, 西部物流中心的地位尚未确立

成都连接珠三角、长三角、京津唐等经济发达地区的物流快速通道还没有真正形成, 虽已开通至上海的铁路行包专列和蓉深货运五定班列, 但每周班次太少, 物流速度有待提高; 成都还没有开通欧、亚之外的国际直飞航线; 争取开放第五航权的工作还相当艰难。成都与重庆、西安相比只是具有货运市场总量的规模优势, 其西部重要物流中心的地位尚未确立。

#### 2.2.2 缺乏真正意义的大型第三方物流企业

成都工商企业的物流业务以企业自营和供应商承营为主, 还没有一家物流企业能为单个工商企业提供完整的物流服务, 第三方物流业务量占物流总量的比例很小。我市大型商业连锁企业, 特别是外资连锁商业经营企业, 迫切要实现物流业务外包, 但苦于没有他们值得信赖的第三方物流企业。部分国有工商企业受传统思维定式的影响, 追求大而全、小而全, 不愿将物流业务委托给专业物流公司, 造成低水平物流设施建设, 物流成本居高不下。

### 2.2.3 全市没有统一的物流公共信息平台，造成物流资源配置效率低下

成都市还没有建立全市性的物流公共信息平台，各类物流信息资源没有得到整合，造成物流资源浪费、物流成本高，货物通关效率低。工商企业无法借助网络信息技术掌控货物流动过程中的及时信息，致使工商企业对物流企业缺乏信任，普遍采用自营物流，推进企业物流业务分离工作难以开展，以信息技术为支撑的现代物流企业缺乏滋生发展的外部环境。

## 3 构建西部现代物流中心的思路

成都推进现代物流业发展的基本思路是：以国家实施西部大开发战略为契机，依托成都作为西南地区“三中心、两枢纽”优势，把现代物流业作为成都经济跨越发展的“第三利润源泉”；整合物流资源，培育现代物流市场，降低全社会物流成本，创造服务业的新优势，为工业、商业企业大发展创造良好的配套环境；以建设现代物流基地为重点，构筑全市现代物流体系，建成西部重要的现代物流中心。

成都推进现代物流业发展的五年工作目标是：建立物流产业发展政策环境、物流基础设施和信息平台，形成面向西南、辐射西部、与国际接轨的物流体系。启动成都现代物流基地的建设，培育一批导向型的大型骨干物流企业和现代物流企业协作群体。用五年的时间把成都建设成为西部重要的现代物流中心。到2007年，物流业实现增加值300亿元，培育10户以上业务辐射西部地区、经营收入20亿元以上的大型物流企业，物流成本占GDP的比重下降到15%以内。

## 4 发展成都现代物流业的举措

### 4.1 高起点、高质量编制物流规划，从战略上指导现代物流业的发展

借鉴现代物流业发达国家和地区的经验，将物流发展规划纳入城市发展总体规划统一考虑，同商业网点布局规划、工业布局规划、综合交通建设规划结合

起来，科学合理地设计物流体系框架、交通基础设施网络和公共物流信息平台。成都市已采取邀约招标的方式，聘请国内外著名的物流专业规划公司，高水平地研究成都现代物流业发展战略，高质量地编制物流布局规划，制定物流园区的实施策略和步骤。

### 4.2 依托交通结点，建设特色鲜明、功能齐全的物流业集中发展区

我们将采取市场化方式运作，吸引有实力的物流地产公司，高起点、高标准地建设物流园区。依托西南地区最大的铁路货运枢纽站和铁道部即将投资7亿元开工修建的集装箱节点站，形成以海铁联运和公铁联运为特色，以集装箱堆场作业、仓储配送、货货运输、交易展示为主要业务的内陆港。依托成都双流国际机场，形成以航空物流为特色，以货物快递、鲜活快运、高附加值货物运输、货物配送为主要业务的航空物流园，逐步建设临空经济产业带。依托成都作为西南地区物资集散地的货源优势，形成以区域消费品配送为特色，以仓储配送、采购分销为主要业务的西南物流中心。依托青白江铁路货运站场和周边众多大型工业企业及成德绵经济带，发展以大宗物流和工业物流为主的城北物流园区。

### 4.3 借空、借海发展，努力构建连接国内外经济发达地区的物流快速通道

成都既不沿江也不靠海，迫切需要借空、借海发展物流。今年4月12日开通了蓉深铁路货运五定班列，7月28日开辟了成都至巴黎的直航航班。我们将继续加强与铁路部门合作，以铁路货运五定班列开行的方式打通连接珠三角、长三角、环渤海地区的物流快速通道。争取国家有关部门早日开放成都的第五航权，逐步开辟连接世界各大洲的空运航班，培育成都通往周边城市的货运班车，形成“主动脉+区域通道”的物流快速通道网，使成都成为西部地区重要的物流分拨中心。

### 4.4 大力引进国内外知名的第三方物流企业，带动传统物流提挡升级

抓住我国运输和分销服务业开放的有利时机，进一步扩大市场开放，加大对外招商力度，吸引国内

下转第22页

urban areas [J]. Traffic Engineering and Control, 1991;(10): 458-462.

[6] 田 丰,敖进滔. 车头时距分布模型研究[A]. 北京:“中

国交通研究与探索”论文集[C],人民交通出版社,2003.

[7] 邓远北,周润兰. 应用概率统计(第二版)[M]. 北京:科学出版社,2001.

上接第4页

外知名的第三方物流企业来蓉发展,引入国内外业先进物流理念和管理模式,鼓励其兼并、重组、整合传统仓储运输企业,促进传统物流向现代物流的转变。

#### 4.5 建立公共物流信息平台,提高物流综合效率

按照市场化运作方式,以大通关、物流信息、物流跟踪功能为切入点,围绕完善物流系统,减少物流信息的传递层次,实现物流资源最佳配置,不断推进具有信息服务、资源整合、在线交易、决策支持功能的综合物流信息平台的建设。

#### 4.6 研究制定物流业发展的政策意见,努力营造良好的发展环境

我们已制定出台了《成都市现代物流项目用地的实施意见》,明确了物流用地按工业用地对待,并减

免物流项目用地土地出让金。同时,市政府即将设立物流业发展专项资金,扶持重点物流企业的发展,在物流市场准入、投融资政策、税收政策、快速通关政策、用电政策、道路通行费等方面给予优惠。

## 5 结束语

未来十年是成都全面建设小康社会的关键时期,要实现成都“构建西部战略高地,基本实现现代化”的总体目标,现代物流业的发展是重要的支撑。我们相信,成都利用西南地区“三中心、两枢纽”的优势,在党中央国务院的正确领导下,在国家各部委的大力支持下,在市委、市政府的正确决策指引下,经过坚持不懈的努力,利用五至十年的时间,我们一定能把成都建成西部重要的现代物流中心。

## 参考文献

[1] 成都市统计局. 成都统计年鉴. 2004.

[2] 中国物流与采购联合会. 中国物流年鉴. 北京:中国物质出版社,2002.