

# 西藏物流产业发展的战略意义与对策思考

刘好, 毛阳海 (西藏民族学院, 陕西咸阳 710082)

**摘要** 西藏有着丰富灿烂而独具特色的地域特色强烈的经济需求, 随着中央第五次西藏工作座谈会的召开以及西藏“三产业大发展”战略的实施, 物流产业必将迎来更加广阔的发展空间与舞台。该研究针对西藏物流产业发展的战略意义、现状与问题, 提出了发展西藏物流产业的一些建议与对策, 为西藏物流产业发展提供了现实参考。

**关键词** 西藏; 物流产业; 战略思考

**中图分类号** S-9 **文献标识码** A **文章编号** 0517-6611(2013)15-06976-03

2010年, 西藏工作历史上又一个重要里程碑——第五次西藏工作座谈会召开, 会议确定了经济发展大力实施“一产上水平、二产抓重点、三产大发展”战略, 继续坚持以经济建设为中心, 紧紧抓住发展经济和稳定局势两件大事, 确保西藏社会经济的跨越式发展<sup>[1]</sup>。此战略的实施无疑对作为第三产业关键一环的物流产业的发展打下了坚实的基础。随着青藏铁路的开通, 西藏社会经济快速发展, 2009年西藏地区实现社会消费品零售总额156.58亿元, 是2001年的3.2倍; 截至2009年底, 西藏地区共有超市、连锁店2200个, 年销售额11亿元; 同年, 西藏地区对外贸易总额达到4.01亿美元, 是2001年的4.2倍。这样一来, 西藏商品流通和进出口贸易对增加就业、引导生产、扩大消费和增加群众收入的作用已经逐步凸显, 给物流业的发展带来了难得的机遇。西藏有必要加快经济建设和物流产业的发展, 为本地区的社会经济发展和人民生活改善做出贡献。

## 1 西藏发展物流产业的战略意义

现代物流是在传统物流的基础上, 引入高科技手段, 对物流信息进行科学管理, 从而使物流速度加快, 准确率提高, 库存减少, 成本降低, 以此延伸和放大传统物流的功能。随着市场经济和第三产业的发展, 物流业已由过去的末端行业上升为引导生产、促进消费、降低成本的先导行业。发展西藏物流产业具有重要的战略意义。首先, 加快发展西藏地区物流业是优化区域产业结构的需要, 物流业作为第三产业的关键一环, 其发展必然振兴第三产业。其次, 加快发展西藏地区物流业是企业降低成本, 开源节流, 挖掘新的利润源的有效途径。再次, 加快发展西藏地区物流业, 是提供就业岗位、缓解就业压力的重要手段, 同时可以扩大内需, 促进消费。第四, 加快发展西藏地区物流业, 是改善投资环境, 扩大开放的迫切需要。最后, 西藏发展物流产业, 对于巩固边疆安宁, 提高人民生活水平, 服务我国与南亚国家国际贸易的顺利进行具有重要的战略意义<sup>[2]</sup>。

### 1.1 发展物流产业是维护西藏稳定团结和长治久安的需要

西藏位于我国西南边陲, 与印度、尼泊尔、不丹等多个国

家和地区接壤, 具有极其重要的战略地位。西藏地区经济的发展和局势的稳定都是重中之重。西藏接壤中东、中亚富油区的地缘优势, 在满足我国日益增长的石油需求方面具备无可比拟的战略价值。若连接印度、巴基斯坦的铁路修通之后, 以青藏铁路为基干的新亚洲铁路大陆桥的形成, 将使西藏能源物流的战略地位更加突出。此外, 被称为“南亚次大陆”的巴基斯坦是波斯湾的侧门, 而西藏与巴基斯坦毗邻, 可以通过管道、油轮把海湾、北非石油运往巴基斯坦的瓜达尔港, 再通过铁路经巴基斯坦境内运入我国新疆、西藏一带, 从而避开风云险恶的马六甲海峡。这些对于西藏维护稳定、团结以及长治久安都具有重要的战略意义<sup>[3]</sup>。

### 1.2 发展物流产业可以推动西藏区域 GDP 增长

辛馨等通过建立西藏物流与区域经济增长的趋势模型对1990~2007年西藏物流产业发展和区域国民经济增长之间的关系进行实证检验, 研究结果发现物流产业和西藏GDP之间有着长效的助推关系, 区域物流效力与GDP之间存在着双向动因关系<sup>[4]</sup>。2006年7月1日青藏铁路建成, 之后的统计数据 displays 2007、2008年西藏地区GDP比上年分别增长14%和10.1%。物流运输的瓶颈制约被打破, 进出藏货物量大幅度提升, 整个藏区的物流业也从此蓬勃的发展起来, 为西藏实现跨越式发展提供坚实的物质基础。有了稳固的物质基础, 无疑将对西藏的经济增长和社会发展起到决定性的作用。

### 1.3 发展物流产业可以促进西藏流通业新格局的逐步形成

在现代化生产工具倍增及科学技术进步的催生下, 现代物流方式逐渐兴起, 并促进了流通业大重组、大发展格局的形成。在社会经济跨越式大发展战略的指引下, 西藏地区“十二五”规划明确提出要“加快构建以城市物流枢纽、物流中心及城乡配送系统为主的现代物流服务体系, 重点打造拉萨物流中枢和那曲、日喀则、昌都区域性物流中心”。采购、种植、加工、包装、储藏、运输、销售和反馈为一体的现代物流方式逐渐兴起, 逐步形成了西藏物流、旅游、邮电餐饮服务、休闲娱乐、IT等新兴流通业的新格局。2009年西藏第三产业增加值达到219.64亿元, 占GDP份额的55.50%。

### 1.4 发展物流产业可以推进西藏口岸和边贸市场建设及对外贸易进入新阶段

西藏是我国打通南亚“贸易陆路大通道”的桥头堡, 处在对南亚开放的重要地位。随着产业的发展、对外开放的扩大和综合交通运输网络的初步形成, 西藏区域内外的人流、物流、资金流、技术流、信息流等日益

**基金项目** 西藏民族学院校级“青年学人培育计划”项目(12myQP06); 国家社科基金西部项目“生态安全与西藏新型工业化研究”(11XJY011)。

**作者简介** 刘好(1977-), 女, 陕西咸阳人, 讲师, 博士, 从事营销与物流管理研究, E-mail: ly710@hotmail.com。

**收稿日期** 2013-05-06

增强,尤其是借助拉萨开发区和那曲物流中心 2 个平台,大大推动了对外贸易建设,推进口岸和边贸市场建设,加快了“请进来,走出去”平衡协调发展的对外开放新格局的形成。

**1.5 发展物流产业可以促进西藏区域产业结构调整、振兴区域经济** 随着西部大开发步伐的加快,西藏拉萨、日喀则、山南、林芝、那曲、昌都、阿里 7 地市基础设施建设日趋完善,全区已形成了比较健全的物流、商流、资金流和信息流为一体商品流通体系,并发挥着越来越大的经济杠杆作用。为了提高西藏特色产品的出藏率,提高产品的附加值,逐步扩大国内同类产品的市场份额,发展物流产业至关重要。同时,充分利用物流的动态优势,以适应市场变化、柔性、速度、革新、知识的需要为基点,建构西藏 7 地市物流快速联盟的动态组织,实现物流产业链促进区域产业结构调整、振兴区域经济和社会稳定发展的绩效最大化。

**1.6 发展物流产业可以扩大西藏内需,促进消费** 扩大内需是西藏地区经济发展的基本立足点和长期的战略方针。首先,西藏的多数产成品都来自于内地,为了降低产品的运输成本,就必须建立先进的物流产业;其次,西藏地广而人口和城镇分布极不平衡,导致物资的流动相对困难,大力发展物流业,将大大缓解这一困难。最后,西藏经济的快速发展不仅繁荣了本地的各行各业,更吸引了不少外地投资商前来投资,大宗的货物运输、仓储也随之而来,这也为西藏物流业的发展提供了一个广阔的前景。

## 2 西藏物流产业发展的现状与存在的主要问题

### 2.1 发展现状

**2.1.1 物流基础设施现状。**2006 年青藏铁路建成通车,结束了西藏没有铁路的历史。“十一五”期间西藏开始修建拉萨—日喀则,拉萨—林芝,日喀则—亚东的铁路,2020 年将全部建成通车。当前,公路仍然是西藏最重要的运输方式。截至 2008 年,相继投资建成了川藏、青藏、新藏、滇藏、中尼 5 条干线公路和 15 条区道及 375 条县乡、边防和专用公路为支架,现已初步形成了这 5 条经济大动脉为骨架“三纵、两横、六通道”的公路网络格局。“十一五”期间西藏公路建设改建完成青藏公路、川藏公路、滇藏公路和 5 个通道公路,完成新藏公路、川藏北线 70% 的改造任务,完成覆盖一江两河流域的藏中经济干线的建设。与此同时,结合建设西藏社会主义新农村各项目标,力争使乡镇和建制村通路率分别达到 100% 和 80% 以上,为西藏物流业的发展提供良好的政策契机。西藏航空运输不断发展,2002 年 10 月,林芝机场开工建设,2005 年底正式通航;2007 年,阿里机场开始动工建设;2008 年底,阿里机场跑道、航站楼、职工公寓楼和公共附属设施设备全部建设完成。目前西藏地区已形成了以拉萨为中心,四通八达的公路、铁路、航空交通网络,拥有贡嘎、邦达、林芝 3 个民用机场,并开辟了拉萨至内地和尼泊尔等国际航线<sup>[5]</sup>。由此可见,西藏已经具备日臻完善的流通网络体系。

**2.1.2 物流市场发展现状。**货运站场是物流市场运行环境的重要组成部分,运输企业是物流市场的主体之一,二者对现代物流的发展起着重要的作用。2006 年西藏全区从事公

路货物运输的经营业户有 13 956 户,货运车辆总计 22 849 辆。目前,西藏货运站场分布密度仅为 0.058 个/万 km。西藏拥有 7 个货运站场,分别为拉萨货运总站、羊八井货运站、安多运输站、那曲运输站、格尔木运输站、西大滩运输站和山南泽当运输站,其中拉萨货运站为一级站。这些货运站的建成在一定程度上规范和完善了货运市场。由于目前西藏从事物流服务的企业,包括传统的运输和储运等流通企业和新型的专业化物流企业,规模和实力都比较小,网络化的经营组织尚未形成。因此,货运站场作为西藏地区物流市场的关键环节发挥着不可替代的作用。

**2.1.3 物流政策环境现状。**2010 年第五次西藏工作座谈会明确提出要以交通基础设施为重点,大力推进交通运输跨越式发展;完善综合交通运输体系,建立通畅、安全的综合交通运输体系;继续推进农村公路建设,提升公路交通运输服务保障能力<sup>[1]</sup>。“十二五”规划明确提出要加快构建以城市物流枢纽、物流中心及城乡配送系统为主的现代物流服务体系,重点打造拉萨物流中枢和那曲、日喀则、昌都区域性物流中心。另外,我国加入 WTO 后,物流业开始逐步与国际接轨,发展水平不同程度上得到了提高。同时,加入 WTO 后的一系列开放政策在很大程度上有利于西藏利用外资,使物流行业市场化、法制化的进程加快。这些都为西藏物流业发展创造了一个更加公平开放的政策环境。

### 2.2 存在的主要问题

**2.2.1 物流产业基础薄弱。**西藏地区基础设施建设落后,不能适应现代物流业发展需要。公路目前是西藏最重要的运输方式,即便公路交通有了较大的发展,但与全国水平甚至西部地区相比差距仍很大,远不能适应全区经济社会发展的需要。国家虽然投资超过 330 亿元改善西藏公路交通条件,交通瓶颈制约得到有效缓解,但通达深度、通畅程度、路网布局远远不能满足经济社会跨越发展的需要。主要表现在:公路技术标准低,通行能力差。西藏的大部分公路是 20 世纪 60、70 年代修建的,到 2008 年底,西藏公路只占到总里程的 1.06%,远低于国内平均水平。自然灾害严重,公路抗灾能力弱。西藏地形地质条件复杂,气候恶劣,现有公路除青藏公路和拉泽公路常年通车外,其他公路均因灾害频发而不同程度的存在交通中断的问题。同时,货运站场建设进展缓慢,网点布局不合理,绝大多数地区没有货运站,不能满足货物仓储、转运的需要。拉萨货运总站目前只作为停车和小商品集散之用。

**2.2.2 物流企业规模小,服务、管理和技术水平落后。**西藏大多物流公司都是由过去的传统运输企业和仓储企业发展而来,管理体制和经营模式比较落后。主要表现在 4 个方面:一是服务方式和手段比较原始和单一。目前多数从事物流服务的企业只能简单地提供运输(送货)和仓储服务,搬运设备多为手推叉车、搬运车和普通起重设备,先进的搬运设备只在为数不多的几个大企业中使用。二是物流企业组织规模和实力较小,网络化的经营组织尚未形成,信息技术应用水平较低,企业内部物流信息管理和技术手段比较落后。

三是物流企业经营管理水平较低。多数传统运输企业规模小,人财物分散,企业决策、内部管理方式和手段不能适应市场经济的运作;企业产权不明晰,改革进展缓慢;物流企业缺乏必要的服务规范和内部管理规程,经营管理粗放,很难提供规范化的物流服务,服务质量较低。四是物流企业之间缺少必要的合作,无法实现信息与资源共享。RFID、GIS/GPS技术、物资采购管理和企业资源管理等物流管理软件应用水平较低;缺乏统一构建的公共物流信息交流平台,以XML/EDI技术、互联网等为基础的物流信息系统还没有得到广泛开发和应用。

**2.2.3 物流市场不规范,管理体制不健全。**一方面,市场竞争机制和市场管理法规不健全,发展物流所需的产业政策和产业规划尚未出台,物流市场的进入与退出、竞争规则基本上无统一法律法规可循。另一方面,物流市场至今仍被人为地按照部门、地区和行业的行政壁垒分割,物流市场管理和行业管理还没有理顺,各地商委、经贸委、交通局、铁路局、外经贸委等都各自承担了一部分物流管理职能,各部门间既有分工又有交叉,造成了物流管理中条块分割、重复建设、管理无序等问题,统一、竞争、有序的物流市场没有建立起来,严重影响了物流渠道的畅通和高效运转,使物流很难达到规模经济和预期回报,制约了西藏现代物流的发展。

**2.2.4 物流教育滞后,物流人才短缺。**目前我国物流人才供需之间总体供不应求,局部供大于求。物流教育知识结构不尽合理,人才数量和质量都不能满足物流产业发展的需求;物流人才培训市场处于盲目抢摊,混乱无序的状态。物流人才供需存在着矛盾和问题。2008年西藏自治区普通高校招生8730人,在校生29929人,毕业生5960人,在所有高校专业设置中没有系统的物流教育,仅有少数科目与物流有一定关系。因此西藏自治区物流专业技术人才和管理人才主要通过企业自己培训,整体素质和学历偏低,远远满足不了物流业发展的需要。

### 3 发展西藏物流产业的对策与建议

要解决西藏物流业发展中存在的问题,壮大其发展规模,提升其质量和效益,必须立足其区域资源优势和产业现状特点,走有中国特色、西藏特点的物流产业发展之路。

**3.1 加强物流基础设施,大力推进综合交通运输体系建设** 以公路网为基础,以干线公路、铁路和航空运输为骨架,以农村公路等为重点,发展通畅、安全的综合交通运输体系,充分发挥各种运输方式的整体优势和系统服务。同时,切实加强综合交通运输发展战略研究,根据不同运输方式的特点,调整通道资源,优化交通运输布局,促进各种运输方式相

互衔接,逐步形成便捷、通畅、高效、安全的综合运输体系,逐步构建西藏与内地的物流快捷通道。

**3.2 健全完善政策保障机制,大力推进管理科技创新** 研究出台各项西藏支持物流产业振兴和发展的专项政策,加大财政、税收、金融、用地等方面对物流产业政策扶持力度,鼓励物流企业和社会资本对接,对物流内容创意生产、物流项目经营实行税收优惠。同时,利用物流统筹科技资源改革示范基地建设机遇,深入实施科技带动战略,健全以企业为主体、市场为导向、产学研相结合的物流产业创新体系,培育一批特色鲜明、创新能力强的物流企业。最后,加快发展网络化与信息化是解决西藏物流企业普遍存在无法及时获知货源及运力信息、企业间信息共享困难等问题的有效途径。利用信息技术整合现有的资源,通过构筑物流信息平台为物流的发展提供支撑。

**3.3 加强生态环境保护,大力推进物流产业可持续发展** 西藏发展现代物流,要树立可持续发展的意识和生态环境保护的观念。以资源节约型、环境友好型物流建设为重点,高度重视物流环保工作,把物流建设对生态环境的影响控制在最小范围,切实保护好西藏的碧水蓝天。在对公路养护和运输环节,抓好公路沿线绿化和白色垃圾清理工作,减少能耗和废气排放。对货运网点、配送中心的设置要合理布局规划;改进内燃机技术,使用清洁燃料,以提高效能,减少尾气排放。此外,在储存、包装、流通加工、装卸搬运等过程中,也应采取相应的措施,减少对生态环境的破坏。

**3.4 提升物流服务功能与降低物流成本,大力推进对外开放** 西藏交通条件较差,运输成本及其他物流成本较高,发展现代物流要高度重视物流成本的降低;同时物流行业又属于服务业,提升服务功能也显得特别重要。要通过开发、开放多层、宽领域、全方位的物流市场,发展物流产业,提升物流资源转化能力。在开发、开放物流市场的过程中,要突出地域特色,发挥比较优势,培育竞争优势,使物流产业成为西藏增加农牧民收入和带动全区经济社会发展的新亮点及新增长点。

### 参考文献

- [1] 石俊华,牛治富.中央第五次西藏工作座谈会精神导读[M].拉萨:西藏人民出版社,2010.
- [2] 尕藏才且,尼古拉·查强,辛馨.西藏物流产业发展特性探析[J].西藏大学学报:社会科学版,2010(1):18-25.
- [3] 乔瑞军,朱晓宁,李熙,等.西藏自治区现代物流发展的现状及需求分析[J].物流技术,2009(10):1-3.
- [4] 辛馨,李贵书.西藏现代物流产业与区域经济增长的互动关系研究[J].西藏大学学报,2010(6):33-37.
- [5] 孟德利,白玛朗杰.西藏蓝皮书:中国西藏发展报告(2011)[M].拉萨:西藏藏文古籍出版社,2011.

(上接第6975页)

- [8] 汪来喜.世界农业发展的主要模式、路径及其启示[J].河南工业大学学报:社会科学版,2009(3):16-20.
- [9] 中华人民共和国外交部.沙特阿拉伯概况[EB/OL].(2012-12)http://www.fmprc.gov.cn/mfa\_chn/gjhdq\_603914/gj\_603916/yz\_603918/1206\_604570/.
- [10] 科技日报.沙特、埃及沙漠农业及生态建设的经验[EB/OL].(2010-

07-09)http://www.lnjin.gov.cn/edu/foreign/geguonongye/2010/7/163375.shtml.

- [11] 中华人民共和国外交部.南非农业概况[EB/OL].(2012-12)http://www.fmprc.gov.cn/mfa\_chn/gjhdq\_603914/gj\_603916/fz\_605026/1206\_605994/.
- [12] 罗雁,陈良正,张思竹.云南山区生态农业发展对策研究[J].西南农业学报,2010(6):2137-2142.