

论西部物流体制改革

顾华详

(中共新疆维吾尔自治区委员会 政策研究室,新疆 乌鲁木齐 830003)

摘要:加快西部物流业发展,必须进一步深化物流体制改革,从体制上重视现代物流技术的应用与开发研究,加快制定配套政策措施,鼓励非公有制经济主体积极参与物流业的发展,物流体制改革上要有大的突破,具体措施的实施上要加大推进力度,积极稳妥地推进物流业的现代化,运用信息技术推动物流业的发展,尽快提高物流企业的管理水平,重视建设高素质的物流人才队伍,推动物流企业不断提高装备配置水平,从体制上推进物流企业加快建立信用体系,开展商业诚信服务,充分发挥物流行业协会的作用,进一步完善物流业市场制度和法规建设。

关键词:西部;物流业发展;体制改革;对策研究

中图分类号:F252.1 文献标识码:A 文章编号:1008-5831(2003)05-0011-06

On the System Reform of Logistics in the Western Area

GU Hua-xiang

(Research Office of Policy, Party Committee of Xinjiang Autonomous Region, Wulumuqi 830003, China)

Abstract: To quicken the logistics development in the western area, we must deepen the logistics system reform further, pay attention from system to applying and researching policies and measures, encourage non-public economic subject to participate in the development of logistics, have a big breakthrough on the logistics reform, increase complementing the promotion of the concrete measure, advance the modernization of logistics industry actively and reliably, apply information technologies to drive the development of logistics industry, pay attention to building high quality team of logistics talent, drive logistics enterprise to improve and equip competence constantly, advance logistics enterprise to accelerate setting up credit system, develop honest credit service of commerce, give full play to the function of employer's organization of logistics, perfect the market system and regulation construction of logistics industry further.

Key words: the western area; development of logistics; system reform; countermeasure research

一、西部物流业发展中存在的主要问题

(一) 物流社会化服务体系欠完善

物流行业相对于第三产业中其他行业和产业,特别是第二产业的发展仍不协调,主要表现为:交通、通信等物流基础设施能力不足,特别是交通运输能力不能满足运输需求,主要运输通道供需矛盾依然突出,交通运输对于国民经济发展的瓶颈制约仍然存在。特别是西部少数民族地区邮电通讯事业仍然比较落后,还有一批村镇不通公路、电话,不能收听(视)广播、电视,不通邮路。仓储设施落后,大量的仓库是五、六

十年代的老旧建筑。技术装备落后,现代化的集装箱、散装运输发展不快;高效专用运输车辆少;汽车以中型汽油车为主,能耗大,效率低;装卸搬运的机械化水平低。管理分散,社会化服务水平低。市场物流网络有待进一步扩大。由于部门分割,缺乏统一规划,重复建设加剧,加上市场发育滞后,西部物流企业从网络、功能、管理、服务、业绩等方面综合评估,真正有较强实力的,具有竞争力的企业寥寥无几,普遍存在“小”(经营规模小)、“少”(市场份额少、服务功能少、高素质人才少)、“弱”(竞争力、融资能力弱)、“散”(货源

收稿日期:2003-06-02

基金项目:国家社科基金“十五”规划重点资助项目“西部大开发与民族关系”(01AMZ001)

作者简介:顾华详(1966-),男,江苏海安人,中共新疆维吾尔自治区委员会政策研究室党建处、综合处副处长,中国管理科学研究院学术委员会特约研究员,主要从事法学、经济学、教育学和党的建设研究。

不稳定且结构单一,缺乏网络或网络分散,经营秩序不规范)等问题,如,在成都市名列前茅的成都人民商场股份有限公司年销售能力也不过15亿多元,红旗连锁虽号称拥有200家加盟店,但2001年销售额也仅有13亿元。成都市排前5名的商场年销售额之和也仅为41.9亿元,与上海联华和大连的大商集团年销售额分别为110亿元和75亿元相比,差距十分悬殊。资料表明:1999年东、中部地区物流产值分别高达3140.59亿元和1401.23亿元,而西部地区仅为476.81亿元。东、中、西部差距显著。这种不平衡性减少了商品流通的相对规模,给西部与东、中部地区物流业的合作带来了一定的难度,且这种状况的物流企业也难以形成有效的社会服务网络。

(二) 物流企业运行机制、组织化程度、经营方式都不适应市场经济发展的要求

国有物流企业的市场占有率明显下降,骨干或主渠道地位发生动摇。西部大中型商场90%以上都还没有建立时点销售系统(POS),连锁企业没有建立导入供应链管理(SCM)、管理信息系统(MIS)和电子订货系统(EOS),物流企业基本上未能有效地应用电子数据交换(EDI)、电子资金传送(EFT)、全球卫星定位系统(GPS)、智能化交通系统ITS(Intelligent Transport Systems)、三维条形码技术和红外线感应系统等现代新型信息技术,企业间电子商务的雏形还未形成,物流业的乡土气还很浓,经营管理方式还比较落后,管理水平不高,流通费用居高不下,面貌没有大的改观。立体化、智能化仓库建设基本上是空白,物流质量、效率亟待提高,但在这种条件下,实际上也难以有较大的提高。现行运输管理体制制约了不同运输方式之间的高效衔接,一定程度上减缓了物流速度。如,铁路货运列车的平均技术速度仅为45公里/小时;散装、集装箱运输技术尚未普及,装卸效率低,铁路货车中转停留时间约5小时,货车周转天数在4.58天。公路运输营运货车平均车日行程仅200公里左右,车辆工作率约60%(中国物流联盟网2002-11-12)。2001年,新疆营业性道路运输共完成货运量1.70亿吨,下降11.3%,货物周转量177亿吨千米,下降0.2%。国际物流量增长缓慢。如,2001年,乌鲁木齐铁路局国际铁路货物联运完成500.71万吨,只增长了17.6%。而每天经美国UPS公司投递快件的收入就高达600万。

CNF公司为30多万家用户提供全方位的运输服务,每年运输2000多万宗货物,总重量达到300亿磅,业务遍及200多个国家。与这些公司相比较,西部的差距是显而易见的。在物流业结构调整方面,西部物流服务还处在主要承担集体内部的物流业务的阶段,庞大的社会物流业务市场亟待开发,与日本的80%和美国的57%的比例根本无法相比。物流的东西部双向流动格局没有形成,东部商品流向西部的比较多,而西部流向东部和中亚市场的则比较少。

(三) 对物流业发展缺乏足够的重视

西部目前仍然没有把物流作为国民经济大系统中的一个重要子系统来抓,缺乏像对工业和农业发展那样进行总体的规划。2001年,全年各种交通工具完成货物周转量在全国的排名中,20位之后的基本都是西部省区。但近年来,一些国有企业、民营企业和国外一些基金、公司和研究机构已经对西部物流业表现出了浓厚的兴趣。如,日本的“中国内陆西部物流研究会”认为,研究并建立中国内陆地区物流网络对于拟开拓中国市场的日本企业来说至关重要。并对中国中西部地区的物流现状进行专题研究,在适当的时机向日本政府有关部门提交研究报告。而美国第三大超市,在世界商贸流通业中排名第六的普尔斯马特公司则已经把石河子经济技术开发区作为基地,由新疆五洲房地产开发有限公司承建,一期投资7000万元人民币,建筑面积2.4万平方米。投资5000万元人民币,以超市为中心,启动二期工程建设,打造精品商业区。面对国内外和当地的企业竞相抢滩登陆的局面,西部各省市区政府政府如不及时加强正确引导、统一规划、规范发展、合理布局,则会导致大量重复建设,恶性竞争,反而会使好事变成坏事,徒使西部丧失有利的发展机遇。目前,我国物流公司已经多达73万家,且发展的势头并没有减弱,也不可能减弱,我国目前物流设施的空置率高达60%,仓库利用率也不足60%,这个教训西部应当及早吸取,避免物流业的发展雪上加霜。

物流业的成长是推进工业化发展的加速器的道理存在由来已久。西部制造业迫切需要发达的物流业支撑,但西部物流成本在GDP中的比重又普遍居高不下,如甘肃省的物流成本远远高于全国20%的平均水平,而西方发达国家物流成本仅占GDP的10%。物

流成本居高不下已成为制约西部经济发展的一个战略性问题。西部流通业在引导和促进消费,培育、保护内需和开拓农村市场方面的重要作用各级政府应予以高度重视。

(四) 条块分割、管理混乱

物流业涉及到铁路、交通、民航、电信、邮政、贸易、能源、工业、农业和供销等专业部门和综合部门。由于体制没有理顺,各部门之间分工又有交叉,造成了物流行业管理中存在的条块分割、部门分割、重复建设等等问题。而西部物流业市场制度方面的改革,目前也远远不能适应物流企业发展的需要,不能适应市场经济体制改革的要求。由于制度改革尚未到位,物流企业根据经济合理原则对物流资源的再配置就会受到阻碍。物流企业改革步伐亟待加快,迫切需要按市场经济一般规律要求,组建具有规模经济效益的大型物流企业。特别是在中心城市,亟待积极推进物流集团的建设,加快物流代理制发展,形成一大批服务社会化、经营专业化、内外贸易结合、批发零售结合、物流与生产加工一体的新型物流产业群。物流信息系统和标准化建设亟待加快。由于管理体制上的原因,西部至今未建设成统一的物流设施、管理和信息服务系统。目前的体制也决定了西部物流科研仍局限于分行业、分部门的层面上,如公路运输、铁路运输、航空运输、水运和货运、货代及过关代理等。从对物流业发展功能的研究来看,仍局限于物流基本过程和基本环节的研究,如仓储、运输、物料搬运等方面,对物流综合研究还没有形成系统的观点,特别是条块分割体制导致研究力量的专业化、社会化程度难以提高,整体功能不能充分发挥。

(五) 社会信息化水平较低

社会信息化程度是现代物流业发展的重要基础之一。从获取信息的状况来看,西部人均电信消费水平较低,报刊订阅率和电话普及率仅分别为全国平均水平的67%和57%。“以全国平均数为100,东、中、西部因特网普及率之比为197:45:32,人均电信业务之比为182:71:49,电话用户中,东、中、西部各为1.95、1.1和0.7亿户,分别占52%、29.3%和18.7%。”全国信息化程度分布状况中,排位于前10名的省区没有一个在西部,而排列最后4位的都在西部。西部信息化指数NIQ(NIQ是继GDP之后,反映信息时代国家综合实力

的重要指标。)最低的省份仅为13.3,低于全国总指数25.89,与最高省份北京157.22比相差143.93。截止2001年6月底,西部农村固定电话普及率仅为1%。全国最后20%不通电话的行政村,绝大部分都在西部。其中,青海省目前还有21%的乡镇和65%的行政村不通电话。据抽样调查显示,云南“少数民族地区家庭电话拥有率大约在5.6%左右,每百人拥有电话机1.4部,大大低于全省平均水平。此外,传呼机千人拥有量为4部,手机千人拥有量为1.5部,电脑万人拥有量为2台,万人上网数为1。数字显示:西部离信息时代还有很远”。另外,西部城乡之间信息差距进一步拉大的趋势也比较明显,这种状况对西部物流业发展和物流业的现代化是十分不利的。

二、加快西部物流业发展的对策

首先,加强对物流体制改革的领导。随着经济的发展,西部各种运输方式和物流载体之间的联系越来越紧密,物流的组织和管理出现了综合性发展的趋势,打破传统计划经济时期的部门分割、地方封锁的体制,消除或淡化地区、行业、部门保护主义,统筹协调全社会的物流管理,顺应物流体系的内在联系,加强物流体系各部分之间的横向联系,消除对内物流和对外物流的分离已势在必行。我国西部和东部工业结构的相似率为93.5%,西部和中部相似率为97.9%。这种不合理性降低了地区间的比较优势,减少了商品流通的相对规模,使物流企业的生存空间受到压缩,增加了物流企业开展业务的难度,削弱了物流企业可能带来的比较利益。从发达国家的经验来看:多功能、高层次,集散功能强、辐射范围广的综合物流中心在地区经济发展中发挥着极其重要的作用。日本的东京、阪神和京都三大经济圈的物流总量占日本全国物流量的比重长期保持在44%以上,不仅对日本经济发挥了支持作用,使日本能够充当东亚经济的生产总值中枢,还优化了该地区的物流结构,繁荣和完善了市场体系,提高城市经济档次,并带动运输业的发展,提供新的就业机会。西部各级政府必须进一步加强对物流体制改革工作的领导,建立权威的组织协调机构。应像过去抓联运、集装箱运输和散装水泥推广等工作一样,国家设立具有统一协调职能的专门工作机构,组织有关部门,共同推动西部物流体制的改革,促进其快速发展。由国务院责成商务部牵头,

会同信息产业、交通、铁道、邮电、民航、银行等有关部委局和发展计划委、供销社等部门参加,组成高层次的领导机构,统一领导西部物流体制改革工作,组织力量,尽快制定发展规划和所需政策,使西部物流体制改革能够得到较快的发展。

其次,完善政策法规,促进西部物流业发展。物流体制改革的当务之急是尽快制定政策或者建立健全有关法规,规范市场物流秩序和物流企业的经营行为,指导物流行业的发展,协调部门、条块关系,促进物流和生产共同发展。鼓励企业走集约化、规模化路子。将西部物流项目的技术改造列入国债贴息予以支持。鼓励境外投资者采取中外合资、合作形式投资设立物流企业;允许境外投资者采取中外合作、合资形式投资经营国际物流业务、第三方物流业务。通过引进外资外企,进一步拓展西部物流市场,更新西部物流业的经营理念,使国际现代物流业的理念在西部得到较快地推广运用,鼓励物流企业强强联合,促进西部物流企业的重组整合,提高经营管理水平,把绿色物流业发展成为西部新的经济增长点。各级政府要把推进物流业发展纳入经济社会发展的总体战略目标之中,制订物流业发展规划和促进物流产业发展的政策。进一步加大对物流基础实施的投入,积极协调、促进涉及物流系统的信息化、标准化建设,提高物流技术水平和设备装备水平;抓住物流人才教育、科研与新技术推广应用的关键环节进行积极推进;设立物流政府奖项,对物流业发展作出突出贡献的人和企业给予奖励。

其三,创新物流体制。一是开发投资主体要实现由一元性向多元性转变。西部必须尽快依法、积极有序地集聚非政府财政拨款资金,走好物流业经费筹措社会化、市场化的路子。二是物流资源使用要从单位所有向社会所有转变。西部要重视保障物流企业或从业者合法获取有关信息、情报资料的权利。如果西部的物流资源仍然不能改变单位所有的管理体制,政府不将有关信息情报资料公开,物流业界就会“巧妇难为无米之炊”。三是物流业发展手段要实现由传统化向信息化转变。充分利用全社会的信息基础设施资源,着力建设与信息社会发展相适应的物流业。

其四,加大物流体制改革力度。一是积极呼应经济结构的战略性调整,对物流企业现有资源进行战略

重组。突出重点,确定主攻方向,加强原始创新研究、应用基础研究和高新技术成果研究,通过优化组合,组建若干大型物流业集团,建设若干具有国内先进水平的物流机构,使西部的物流企业成为具有国内先进水平的创新中心。二是重视对现代物流技术的研究工作。由一个部门(比如物流学会、协会)牵头,政府给予支持,组织有关物流教育、科研单位的专业力量,研究制定物流科学的具体研究计划,对企业物流、社会物流业发展的关键问题开展系统研究工作,推动相关成果转化和人才培养工作。特别要加强物流环境问题和绿色物流的研究,加强信息技术和智能化运输系统对西部、对全球物流业发展的影响研究和先进成果的开发应用,增强西部物流业的国际竞争力,使物流业真正成为西部国民经济发展新的增长点。三是物流机构转企改革为契机,依托国有、集体所属的物流产业优势,培育一部分辐射面广、带动力强的龙头物流企业,建设西部一流的物流产业孵化中心。重点建设一批示范区和物流基地,引导产业向优质化、规模化和现代化方向发展;加大管理力度,实现流通管理的现代化、科学化,并以此促进流通产业的有序发展;加强对市场的监管和调控力度,使之有序化和规范化。四是进一步加强物流机构的国内国际合作与交流,加强与国内物流机构的协作,构建物流服务的国际国内合作与交流平台。重庆市已经成为国家外贸部首批开展的外商投资物流业试点地区,西部在这方面已经有了良好的开端。

其五,积极稳妥地推进物流业的现代化。物流业的现代化是市场经济发展到一定阶段的产物,有其内在的规律。西部各地绝不能一哄而起,更不能简单地认为推进物流现代化就是去盖新大楼、新商场。西部各地经济发展不平衡,物流业发展的基础和现状差别较大,在整体思路和具体做法上应该有所区别。各地要制定切实可行的目标,做好规划,扎扎实实推进。坚持以企业为主体,按市场经济规律办事,政府不能越俎代庖,不能搞行政命令,更不能搞“形象工程”。要特别重视培育具有国际竞争力的大型物流集团。2001年全球500强中,物流企业有58家,其中34家是美国的。如果西部不能尽快培育出一批具有国际竞争力的大型物流集团,不要说走向世界,就是在西部家门口都无法适应竞争。为此,西部要加强对培育物

流领域大公司、大集团工作的指导,特别是要完善物流企业的法人治理结构,率先建立现代企业制度,增强企业创新能力,突出经营主业,提高核心竞争力。通过多个企业商品共同采购和配送,转让商号使用权,输出管理等多种方式,密切企业之间的联系,把物流企业的经营规模做大。西部各省市一定要克服“宁作鸡头、不作凤尾”的思想,打破地方保护,树立全国一盘棋的思想,依靠业已形成一定规模和优势的企业为龙头,建立跨区域的大型物流企业集团,切忌各地都培育自己本地的“龙头”企业。推进物流现代化既要积极又要稳妥,特别是财政困难的地方千万不能盲目攀比。

其六,鼓励非公有制经济主体参与物流业的发展。西部物流业主体要实现从单一性向多样性转变,必须重视从体制上积极接纳、引导、管理好非公有制经济主体这支新生力量。进一步搞活商品物流体制、调低国有比例、打破国有控制的体制。可考虑在非关系国计民生的行业全面开禁,鼓励非公有制经济主体全面进入。关系国计民生的行业,应允许非公有制经济主体参股,但不得控股。特别是在物流基础设施建设方面,应运用市场机制进行多渠道融资。进一步拓宽物流业基础设施建设资金融集的渠道。可采用BOT、TOT和BT等方式来吸引资本的进入。一些项目也可以引进风险投资来建设。

其七,重视信息技术对西部物流业的影响。借助先进的手段推进现代物流业的发展,既可以使物流业发展如虎添翼,又能够提高物流业发展的层次和效率。西部应从体制上确立鼓励以信息化辅助为主导的物流业发展策略,“要特别注意避免在信息化推进方面再次落伍,避免东西部之间的‘数字鸿沟’不断拉大。”充分运用信息技术缩短东西部之间在现代物流业发展方面的差距。加大信息技术在物流业发展中应用的广度和深度。重视借助现代信息技术引进先进的管理理念,强化物流业的管理制度、改革物流业的管理体制,使物流业的发展实现从单项突进向集约化、综合化、网络化应用方向发展。加快启动系列“金”字信息工程,提高西部的金融、海关、税务、外贸、商检等部门和农牧业、石油、工业和文化教育等领域应用信息技术的水平,为推进西部现代物流业发展奠定相应的基础。

其八,加强高素质物流人才队伍建设。西部物流企业的人才配置必须具有一支数量充足、具有一定专业知识和较强组织能力、结构合理的决策人员、管理人员、技术人员和操作人员组成的人才队伍,才能确保新型物流企业的高效运转。新型物流企业的发展需要大量的各种专业人才从事经营、管理、科研、仓储、配送、流通加工、通讯设备、计算机系统维护和贸易等业务。因此,西部物流企业必须进一步创新体制,加大人才培养的投入,培养和引进大批掌握先进物流技术的人才,为其施展才华创造机会;还应对现有职工进行有计划的定期培训;引入竞争机制,形成能上能下的用人体制。要提高员工的科技创新意识,培养物流企业对新知识的吸纳能力,促进物流产业人力资源得到开发和利用,造就大批符合信息时代要求的物流人才。加快体制创新力度,从体制上促进物流产业向知识密集型方向发展。政府应当积极引导和鼓励高等院校、科研机构开设物流专业教育。

其九,不断提高物流企业装备水平。西部现代物流业的发展,应当高度重视从体制上推动物流企业装备水平的不断提高。新型物流企业面对着成千上万的供应厂商和消费者以及瞬息万变的市场,承担着为众多生产企业和用户配送商品和及时满足他们不同需要的任务,这就要求必须配备现代化装备和应用管理系统,具备必要的物质条件,尤其是要重视计算机网络的运用。通过计算机网络可以广泛收集信息,及时进行分析比较,通过科学的决策模型,迅速做出正确的决策,提高解决系统化、复杂化和紧迫性问题的有效手段和能力。同时采用现代化的配送设施和配送网络,逐渐形成社会化大流通的格局。现代专业化的生产和严密组织起来的大流通,对物流手段的现代化提出了更高要求,激烈的市场竞争中,广泛而迫切需要具备最基本的先进装备,如自动分拣输送系统,立体仓库,水平垂直、分层、分段旋转货架,AGV自动导向系统,商品条码分类系统,悬挂式输送机等新型、高效、大规模的物流配送机械系统,以适应为多用户、多品种、少批量、高频度的客户需求提供准确、迅速、灵活等更完美的服务。

其十,加快建立信用体系,开展商业诚信服务。西部要着力从体制上推进物流企业的商业信用建设。如,大力推行物流企业“黑名单”和“黄牌警告”制度,将

那些不讲商业信用、劣迹斑斑的物流企业记录在案,及时在媒体上公开曝光,使他们无处藏身。下决心杜绝假货通过物流企业进入市场,对不能够遵守诚实信用原则的企业也要在媒体上曝光。建立行业服务市场评议制度,下功夫改善服务态度,提高商业零售业的服务水平。对消费者满意度较低的物流企业,要限期进行整改,整改后消费者满意度仍然不高的,应责令退出市场。

其十一,充分发挥行业协会作用。西部省(市区)省市两级人民政府要充分发挥行业协会的作用。进一步简政放权,把自己从管不了、管不好、不该管的具体事务中解放出来。物流业发展中的微观的具体管理事务和行业行为自律等业务,都应当交由行业协会自主管理。放手让行业协会在推进物流发展中扮演重要的角色。根据物流业发展的需要,加强物流行业社团的整合。而诸如推进物流业信息化建设,进行物流信息系统的总体设计和贸易模式的开发,通过网络提供“物流年度统计数据库”等信息服务;建立物流人才培训和教育体系,针对不同层次、不同专题,和需求层次、内容的不同,有针对性地举办各类物流专题论坛、研讨会;开展物流技术管理师等资格认定培训;推进物流技术革新,举办各类物流展览会;开展省市区之间的区域交流与合作,国际间的物流业务项目的交流与合作;物流行业发展情况的调查研究,提出制订政策、法规的建议;编辑、发行行业报刊工作等等,都应交由物流行业协会去做。

最后,必须进一步完善西部物流业市场制度和法规建设。用制度和法律规范物流业发展,是世界上物流业发达国家的通行做法。如,1966年日本制定了《流通业务城市街道整备法》,把集中在大城市中心部位的流通设施向距离市中心20公里左右的郊区集中搬迁,以提高大城市的流通机能,保证道路通畅,增强城市的整体功能。1996年颁布的《综合物流施策大纲》,明确了在物流领域里进行经济结构改革的一系列措施,从放松规制、完善基础设施、物流设施升级、

政府部门的协调促进机制、政府援助等角度制定了相应的政策法规。并提出了日本物流业力争到2001年实现能够提供亚洲太平洋地区一流的快捷服务的发展目标,为日本物流业发展起到了积极作用。这些成功经验值得西部各省(市区)认真吸取,并结合各省(市区)的实际情况,作进一步的改良、完善和创新,以推进西部物流业的健康、快速发展。西部现代物流业发展所需的制度环境,主要有融资制度、产权转让制度、人才使用制度、市场准入或退出制度和社会保障制度等。加快促进物流业发展的地方法规和政策及制度建设,省(市区)人民政府应充分发挥规划和指导的重要作用。西部各省(市区)的当务之急是,必须尽快成立商务厅(局),尽快制定涉及上述诸种问题的统一的、可互相衔接地方法规、政策或制度,制订涉及仓储、运输、信息化技术标准规范等地方法规,努力完善物流业市场制度环境,以促进西部物流业在健康环境下进一步发展。

参考文献:

- [1] 韩增林,王成全,尤飞.我国物流业发展与布局的特点及对策探讨(下)[J]. 商贸经济,2002,(5):49-51.
- [2] 新疆维吾尔自治区地方志编纂委员会.新疆年鉴(2002)[M]. 乌鲁木齐:新疆年鉴社,2002.8.
- [3] 李晓玲,赵海忠.国际商贸物流业巨头美国普尔斯马特仓储超市进入新疆[EB/OL]. <http://www.xinhuanet.com>, 2002-08-26.
- [4] 马克思,恩格斯.马克思恩格斯选集(25卷)[M]. 北京:人民出版社,1972.
- [5] 马颂德.当前世界的“数字鸿沟”与我国的“数字鸿沟”[EB/OL]. <http://www.china.com.cn/chinese/index.htm>, 2002-08-05.
- [6] 顾华洋.民族地区以信息化带动工业化发展的对策研究[J]. 中央民族大学学报(哲学社会科学版),2002,(1):51-58.
- [7] 陈琨.加速创造现代物流发展的宏观环境[EB/OL]. <http://www.Copyright/>(中国物流联盟网),2003-05-14.