

我国农产品物流模式演进分析物流师资格考试 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/509/2021_2022__E6_88_91_E5_9B_BD_E5_86_9C_E4_c31_509994.htm [摘要]

从农产品流通体制由统购统销向市场化改革演变历程的考察看，中国农产品物流模式的历史性演变经过了计划经济时期农产品物流发展的起步阶段、转型期农产品物流市场化初步发展阶段以及宏观调控下以市场为主的自由流通等阶段，其发展脉络与我国经济体制改革的实践和各个时期经济发展的某些特殊条件是一致的，模式的每一次演变也都带着中国经济改革的烙印。

[关键词] 农产品物流 模式 演进 近年来，国内对农产品物流的研究逐渐兴起，且较为深入、广泛，从定性研究到定量研究，新成果不断涌现。通过相关文献的梳理，笔者认为已有的研究基本上是着眼于农产品物流的概念、特征，发展的重要性、系统性，以及模式创新和政策支持等问题，

[1] 而从经济史的角度，系统地对农产品物流模式演化的进程及其成因的研究还是一片空白。本文试图通过对新中国成立50多年的经济史考察，探究我国农产品物流模式的演进路径并做出合理的解释。

一、计划经济时期农产品物流的起步阶段（1949～1978年）

（一）国民经济恢复阶段的农产品物流模式（1949～1952年）

国民经济恢复时期，存在着多种不同性质的商业，包括社会主义的国营商业、集体的合作社商业、个体商业、民族资本主义商业和国家资本主义商业。这一时期，因长期的战乱使得农业生产、交通运输等受到严重破坏，工农业生产水平低下，粮食、鲜活农产品的供求矛盾十分尖锐，投机活动也十分猖獗，政府掌握的农产品有

限，导致农产品的市场价格剧烈波动，并推动了物价的全面上涨。为了稳定农产品价格、保证供给，国家采取了自由购销和市场调节结合的流通体系和价格制度，制定和实施了“公私兼顾、劳资两利、城乡互助、内外交流”等一系列的经济方针和政策，促进这五种不同性质商业的存在与发展，对恢复国民经济发挥了积极作用。到1952年底，全国性的国营商业专业公司由15家增加到28家，国营商店达33282家，比1950年增加了3倍，商店职工人数达53万人。国营商业的商品批发额达到全国商品批发总额的60%，商品零售额达到全国商品零售额的34.4%，并且掌握着粮食、棉花、煤炭、纱布、食油、食盐以及其他重要商品的供应，确立了国营商业在市场上的主体地位。全国基层供销合作社发展到35096个，社员达1.5亿人，零售额达50亿元，比1949年增长5倍，在社会零售总额中的比重由1949年的6.7%上升到23.8%。私营商业得到迅速恢复发展，1952年与1949年相比增加了28万户，从业人员增加了14万人，商品零售额增加了19.1亿元，但其在社会零售总额中的比重却从75.5%下降到了57.2%。 [2] 在农产品物流基础设施建设方面，由于长期的战乱，农业生产、交通运输等基础设施受到严重破坏，铁路、公路、水运、航空等处处在恢复建设阶段。当时，铁路是由铁道部实行统一管理和直接经营，公路、水运由交通部进行管理，航空由民用航空局管理。到1952年底，全国铁路营业里程仅2.29万公里，公路里程12.67万公里，内河航道9.5万公里、民航航线1.31万公里。 [3] 在基础设施差、输送能力十分有限的情况下，国家通过实施铁路干线农产品运输的集体汇编、图上作业等物流技术，加快了农产品运输速度，降低了农产品损耗和运输费用

开支，大大提高了农产品物流效率。很显然，这个时期农产品物流的主体、流向、规模及分布都发生了变化，国营农产品经营机构加入到物流主体的行列，并逐渐占据最重要的地位。城市新增人口以及工矿企业的农产品需求扩大是农产品物流变化压力的主要来源，顺应建国初期保证城市居民生活和大力发展工业建设的基本制度要求，由政府推动的农产品物流制度的改变就成为理所当然。（二）计划经济时期的计划型农产品物流模式（1953~1978年）当时我国尚未引入物流整体的概念，更没有现代物流的概念，只有流通业、运输业、仓储业等与物流相关的行业。实行的是高度集中的计划经济管理体制，国家的整个经济运行处于计划管理之下，商品流通企业的主要职责是通过计划收购和计划供应保证指令性分配计划的实现：一是计划收购。农产品生产严格执行国家计划，由中央和地方政府通过计划生产各种重要的农副产品销售试行按经济区域统购统销或者派购限销的办法。1953年11月国家对粮食、油料实行统购统销，1954年9月实行棉花统购和棉布统销，随后对生猪、鲜蛋、烟叶、皮革及中药材等重要农产品实行派购和统一收购，涉及品种多达180多种。

[4] 交易价格是由行政力量决定的，即商品严格按照三级批发流通体系实行单渠道的流通，以国营和合作商业为代表的公有制商业成为商品流通领域的唯一主体，实行指令性或者指导性价格。关闭集市，限制区域交换，严禁长途贩运，小商小贩、手工业和服务业全部并入集体。二是计划供应。农产品物流主要是为农产品的计划调拨服务的，农产品物流活动分属于铁道部、交通部、民航总局、邮电局、外贸部、全国供销合作总社、农业部等，各主体之间有严格的地域、系

统和等级的划分.涉及“物流”的各个环节，包括采购、运输、仓储、包装、加工、运输、配送等，均完全通过计划手段进行管理和控制，企业基本没有自主经营的空间，商流环节众多。这一时期，国家投入了大量的资金进行铁路、公路、水运、航空和仓储等物流基础设施建设。截止到1978年底，全国铁路营业里程5.17万公里，公路里程89.02万公里，内河航道13.60万公里，民航航线14.89万公里。[5]在仓储设施方面，一些农资公司和国营商业流通部门建立了数量不多的运输车队，粮食收购部门建立了一些功能单一的粮库。此外，为了节省流通领域的费用，政府还根据农产品产销情况和交通条件，科学划分经济区域，在一部分农产品产销平衡的基础上，合理布局物资储运点，建立合理库存，编制并不断修改主要物资的合理流向图，利用各种运输方式以及发展联运。从1956年3月开始，在全国主要交通干线试行10个品种的粮食分区产销平衡合理运输，由此规定农产品产销区及其流向和流动范围，借以限制和清除过远、对流、重复等不合理运输，以实现农产品物流最佳的经济效益和社会效益。从1963年开始，国家提出“集中统一、全面管理、从生产出发、为生产服务”的方针[6]，物资部门对中转供销仓库实行统一管理，主要农产品的物流活动基本上由各级物资储运公司和商业储运公司承担。物资储运公司根据“以收抵支，收支平衡”的原则，按国家标准向用货单位收取一次性管理费用（无论中转的次数多少），而物资系统内部调拨物资则不收取管理费，但由于各物流主体相互之间难以互通，物流设施重复建设严重，社会物资库存量不断上升。物资周转缓慢，社会资源利用效率低。可以说，这个时期我国农产品物流基

基本上是由国家主导的，资源分配和组织供应是按行政区进行的，物流环节相互割裂，系统性差。物流活动仅限于对商品的储存和运输，其主要目标是保证国家指令性计划分配指标的落实，物流的经济效益目标被放在了次要的位置。

二、转型经济时期农产品物流市场化的初步发展阶段（1978～1991年）

这一时期，计划型农产品物流模式已不适应现代化生产力发展的要求。在外部力量冲击和内部因素发育的过程中，中国加快了流通体制改革，开始出现计划型物流模式向市场配置型物流模式的转型。但由于生产力发展水平的多层次性以及资源优势与市场优势的差异，决定了这一阶段农产品物流模式的多样化。

（一）集贸市场主导型物流模式（1978～1984年）

此时我国农产品物流模式开始从单一的国营模式向“三多一少”模式转型。所谓“三多一少”是指“多种经济成分、多种流通渠道、多种经营方式、少环节”的农产品物流体制改革目标模式。这种模式的最显著变化是农产品购销制度和市场交易制度的改革。首先是国家逐步取消对主要农产品产量和播种面积的指令性计划指标，逐步减少统购统销和派购限售的品种和数量，除棉花外，包括粮食在内的各种农副产品在完成政府计划收购任务以后，都可以进入市场自由交易。其次是恢复和发展农村集贸市场和传统农副产品专业市场，向市场开放过渡。随着集贸市场的发展，市场交易的主体呈现出多元化发展态势，逐渐形成了国营、集体、个体等多种主体并存的结构，继而出现了多条通路运行的状态，改变了农产品物流的竞争环境。此外，由于政策放宽和农村承包责任制的广泛实施，充分调动了农民生产积极性，我国粮食和鲜活农产品产量在这一时期迅速提高。据统计，

从1979年到1983年，我国农贸市场成交金额增加了1倍，农贸市场粮食成交量由1978年的25亿公斤提高到1983年的91.5亿公斤。到1984年，在农民出售的农副产品总额中，按国家计划牌价收购的比例由84.7%下降到29.4%，而市场出售的比例则由15.3%上升到60.6%。 [7] 农产品上市流通量的迅速增加以及不同地区的农产品价格差异，诱发了农产品贩运和流通，形成了一批集贸市场，并随之出现数量有限的专业户，从而奠定了农产品物流的市场基础。 "#F8F8F8" 100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com