

□ 申富强

实施乡村振兴战略，是党的十九大作出的重大决策部署，是决胜全面建成小康社会、全面建设社会主义现代化强国的重大历史任务，是新时代“三农”工作的总抓手。应该看到，乡村振兴战略提出的“产业兴旺、生态宜居、乡风文明、治理有效、生活富裕”20个字总要求是相互联系的有机整体，准确把握总要求的具体内涵及其相互关系，是理清乡村振兴战略思路、全面科学系统落实乡村振兴相关工作的重要一环。

“产业兴旺”是乡村振兴的经济基础。没有乡村产业的兴旺，乡村振兴就是空中楼阁。“产业兴旺”首先要落实粮食安全，“藏粮于地”“藏粮于技”，充分发挥农田水利基础设施的保障功能，开发农机装备与种业等现代科技创新的增产潜力，夯实粮食生产能力。其次是要着力推进城乡产业融合发展，特别是要推动一二三产业融合，且形成功能多样的现代农业，切实促进农民增收，消除农村贫困，实现乡村生活富裕。

与此同时，应注重加快信息技术、绿色制造等高新技术在整个产业链中的应用与渗透，加快构建现代农业产业体系、生产体系、经营体系，推进农业由“增产导向”转向“提质导向”，切实提升全要素生产率，提高农业发展的质量和效益，全面培育“现代农业+”的创新发展新业态，通过建立健全有利于城乡融合发展的体制机制和政策体系，推动现代科技走进乡村，农业产品走出乡村，挖掘和激活农村经济高质量发展的潜力。

“生态宜居”是乡村振兴的环境基础。与自然和谐相处、安居乐业是人们美好生活需要的重要部分。在工业化、城镇化加速发展的背景下，必须加大农村生态治理资金的投入，建立健全有利于农村生态治理的生态补偿机制，强调尊重自然、顺应自然、保护自然，统筹山水林田湖草系统治理，增加农业生态产品和服务供给，推动乡村自然资本加快增值，实现“百姓富”和“生态美”的“双赢”。

还要进一步创新与整合相关技术，加强农业面源污染防治、农村人居环境治理和饮用水水源保护、土壤污染治理修复、流域环境治理、近岸海域综合治理等，实现投入品减量化、生产清洁化、废弃物资源化、产业模式生态化，严禁工业和城镇污染向农业农村转移。另外，在乡村改造过程中，需注意保留村庄原始风貌，注重文化传承，全面改善和提升农村人居环境的质量，通过建设美丽乡村、完善农村生态治理设施建设，进一步提升村容村貌，更好发展乡村旅游、打造田园综合体。

“乡风文明”是乡村振兴的文化基础。要弘扬广袤乡村保留着的优秀传统文化，加强对乡村物质文化和非物质文化遗产的保护，特别是要加大对体现中华优秀传统文化和红色革命文化的关键区域的保护，对民族地区的民俗、民风、民居等特色文化的保护也要重视起来，守护好广大农民的精神家园，防止中国传统优秀文化流失，为乡村振兴提供内在保证和动力源泉。

在推动实施乡村振兴战略过程中，尤其要注意提高农民对乡村振兴相关政策及其重大意义的认知水平，培养其责任意识、参与意识，吸引更多农民更好融入乡村振兴的进程。

“治理有效”是乡村振兴的社会基础。加强乡村治理是推动国家治理体系和治理能力现代化的题中应有之义。首先要推动乡村组织振兴，打造千千万万个坚强的农村基层党组织，培养千千万万名优秀的农村基层干部，提升农村基层党组织的领导力、凝聚力和战斗力，推动乡村自治、法治、德治有机结合，更好引导、带领群众投身乡村振兴的伟业。

同时，要充分调动人民群众的积极性、主动性，紧跟新时代，唱响主旋律，真正实现乡村邻里和睦和谐，形成现代乡村社会治理体制，保障乡村社会健康有序发展。

另外，必须贯彻落实新发展理念，统筹推进农村经济建设、政治建设、文化建设、社会建设、生态文明建设和党的建设，统筹规划乡村振兴的重大工程、重大计划、重大行动。按照懂农业、爱农村、爱农民的基本要求，打造配备能力突出、甘于奉献的干部队伍和人才队伍，通过人才振兴为乡村实现可持续发展提供有力保障。

“生活富裕”是乡村振兴的群众基础。广大农民对美好生活的向往是推动乡村振兴的根本动力，维护广大农民根本利益、促进广大农民共同富裕是推动乡村振兴的出发点和落脚点。要千方百计增加农民收入，解决好农民群众最关心最直接最现实的利益问题，打好精准脱贫攻坚战，加强农村民生建设，让广大农民的日子越来越有奔头。

要坚持人人尽责、人人享有，按照抓重点、补短板、强弱项的要求，优先发展农村教育事业，提升农村劳动力从业水平。同时，要推动农村基础设施提档升级，加强农村社会保障体系建设，立足于加快转变农业发展方式、统筹利用国际国内两个市场两种资源、持续增加农村居民收入，缩小城乡居民在收入和公共保障方面的差距，让亿万农民共享改革发展成果，提升农民的获得感、幸福感。

从现在到2050年实现乡村全面振兴，是一个长期的奋斗过程，我们要坚持党管农村工作，坚持农业农村优先发展，坚持农民主体地位，在乡村振兴战略推进过程中，因地制宜、循序渐进，不断深化改革，提高资源配置的有效性，最终实现“农业强、农村美、农民富”。

[作者系山东省中国特色社会主义理论体系研究中心特约研究员、中共山东省委党校（山东行政学院）“创新工程”信访与社会问题研究中心研究员]

本版编辑 梁笑语

物流业要既补短板又抓机遇

□ 魏际刚 温明月 李曜坤

调查研究

近期召开的国务院常务会议指出，要瞄准国际先进水平，多措并举发展“通道+枢纽+网络”的现代物流体系，确保全社会物流总费用与国内生产总值比率明显降低，提高经济运行效率，促进高质量发展。这为推动我国物流业实现高质量发展指明了方向路径。

当前，我国已是具有全球影响力的物流大国和全球最大的物流市场，但我国物流业大而弱的问题依然较为突出。主要表现为：全球连接能力弱、现代化程度不高；物流成本偏高、质量效益不佳；中高端、体系化、集约式物流服务与供应链服务等发展严重不足，传统的发展方式和运营模式已难以为继。

对此，需审时度势，抓住时代赋予的发展机遇，用好国际国内资源，采取有针对性的措施应对风险挑战、补足诸多短板，切实推动我国物流业发展由大到强。

未来10年到20年，将是我国物流业发展的重大战略机遇期。

一方面，我国经济规模与贸易持续增长、经济结构转型升级将对物流业发展产生深刻影响。未来几十年，我国工业体系将实现较大发展，大宗能源、原材料和主要商品的大规模运输需求依然旺盛。同时，产业结构从“二、三、一”进入到“三、二、一”阶段，产业结构的变化和逐步升级以及生产方式的变化，将促使“短、小、轻、薄”商品以及小批量、多频次、灵活多变的物流需求快速增加，基于更长时间和空间价值的物流需求会越来越大，综合物流将成为行业发展的方向。

另一方面，新型城镇化、区域一体化加快发展，也对物流空间分布、效率、获得性等提出了更高要求。城镇化进程将推动物流活动集中于城市群、城市带、大中小城市和城际间，倒逼城市内、城际间物流效率尽快提升，更好建设功能强大、高效集约的城市物流和配送体系；区域经济

我国是全球物流大国。经过30多年的发展，物流业已经发展成为重要的现代服务业，是国民经济的支柱产业。

2013年，我国物流市场规模首次超过美国，成为全球第一。2017年，全国社会物流总额达到252.8万亿元，铁路货物发送量、铁路货物周转量、公路货运量、港口吞吐量、集装箱吞吐量、快递量均居世界第一，民航货运量居世界第二。在规模快速扩展的同时，我国物流能力、服务科

技水平等都有较大提升，产业组织结构不断优化，并形成了多种所有制并存、多元主体竞争、多层次服务共生的格局。

但也要看到，我国虽已成为物流大国，但还不是物流强国。我国目前物流绩效不理想，成本高、效率低、集约化水平不高、产业支撑能力不足；诚信、标准、人才、安全、环保等“软实力”也不强，尚不能满足现代物流国际竞争的需要；物流整体市场环境较为严峻，产业间联动发展空间仍

挑战仍在 诸多短板需切实补足

一是物流绩效并不理想。近年来，全社会物流总费用占GDP的比重有所下降，但总体来看仍然较高。数据显示，2017年，社会物流总费用为12.1万亿元，同比增长9.2%；社会物流总费用与GDP的比率为14.6%，比上年下降0.3个百分点，但仍远高于发达国家8%至9%的水平。

物流绩效不高的原因是多方面的，突出表现为：物流系统性和综合性不强，运输结构不合理，网络化和组织化程度较低，呈现分散的、各自发展的态势，基础设施的配套性、兼容性较弱，末端网络薄弱；物流基础设施结构性短缺，建设相对滞后，现代化设施比重低，现代化仓储、多式联运转运等设施不足，高效、顺畅、便捷的综合交通运输网络尚不健全，布局合理、功能完善的物流园区体系尚未完全建立，物流基础设施之间配套不足，不能满足现代物流发展的要求；第三方物流服务功能单一，且市场意识不强，不能满足客户的多方位服务需求，供应链服务发展也不足；在物流信息化、智能化长期发展的战略层面尚未形成体系，整体规划能力低；物流业与制造业、农业、商贸服务、电子商务联动不足，物流速度慢、成本高、渠道不畅、模式陈旧，严重制约了制造业、农业、

电子商务等其他相关产业的更好发展。

二是物流业整体创新能力较弱。相比于创新活跃的生产制造环节和交易环节，物流业整体创新严重滞后。物流企业缺乏创新动力，研发投入低，商业模式创新、组织创新、技术创新、管理创新等滞后，尚未进入“创新驱动”的发展阶段。国内物流企业普遍存在组织惯性现象，对优化升级已有的物流服务体系意愿不强。此外，国内物流企业的创新还面临不少障碍，有来自跨国公司的技术壁垒、资金壁垒、外部资源壁垒、管理壁垒，有来自国内环境对企业的一些政策束缚，还有企业自身存在的问题，比如对原有技术的依赖等。这些都严重阻碍了物流企业的创新发展。

三是物流业国际化水平较低。主要表现为全球连接能力不强，国际资源整合能力弱，国际竞争力弱，缺乏国际战略通道和战略支点，缺乏全球物流治理能力，滞后于全球化发展进程，物流业国际化能力亟待提升。与高速增长的国际贸易相比，我国物流业尚未形成与之相匹配的全球物流和供应链体系，国际市场份额很低，进出口所需的物流服务在很大程度上需要依赖国际跨国物流企业。我国的国际物流企业规模偏小，不仅缺乏规模优势，难

前景可期 面临重大发展机遇

协调发展以及一体化要求将加快区域物流一体化，构建有利于东中西部协调发展的物流服务体系，网络零售市场的渠道下沉也将对农村和三四线城市及县乡的电子商务物流发展提供更多空间。

与此同时，全球化的纵深发展和对外开放新格局的逐步形成，必将推动物流市场深刻调整。全球化推动中国与世界经济的关系和相互作用日益加深，必然要求中国与世界各国有更好的交通运输、物流、通信、信息等基础设施连接。中国除与发达经济体继续保持密切经贸往来外，与新兴经济体以及发展中国家的贸易增长将会成为新的亮点，贸易格局的变化将带动国际物流活动发生相应变化。中长期看，我国国际物流将继续较快发展。

还要看到，新技术突破和信息网络技术的广泛应用将促进物流业进一步转型升级。交通运输、物流、先进制造、信息网络、新能源、新材料、生物科技等领域在孕育新的技术突破，互联网、移动互联、大数据、云计算、物联网、人工智能等将与物流业深度融合，为物流业发展带来更多可能。

物流业需抓住这些难得的发展机遇，趁势而上、有所作为。一是更好适应要素成本上升等现实情况，逐步摆脱当前对“高投入、高消耗、高排放、低产出、低效益、低科技含量”传统发展路径的依赖，着力降低成本、提高效率，解决好能源、劳动力、土地价格持续上涨，服务价格偏低以及融资环境不佳等现实问题。二是加快发展现代供应

以承担大型业务项目，而且附加值低、业务单一，难以形成齐全的物流产业链。麦肯锡的研究表明，美国和德国是全球连接能力最强的国家，中国的全球连接能力只有它们的一半。

四是规范有序的物流市场尚未形成。许多物流企业经营不规范，服务意识淡薄，法律意识不强，诚信体系严重缺乏。统一开放、公平竞争、规范有序的物流市场远未形成。信用体系建设滞后，物流业从业人员整体素质有待进一步提升。物流市场的进入与退出以及竞争规则基本上无统一的法律法规可循，对社会性的物流服务缺乏有效的外部约束，不正当竞争难以避免。还要看到，跨国物流企业在用地、税收等方面得到一些地方政府的优惠政策，享受超国民待遇。

此外，我国现有应急物流保障系统抗风险能力较差，应急能力薄弱；物流人力资源总量和层次均不高，物流从业人员在学历结构、职称结构和技术等级结构等方面均与发达国家存在较大差距；物流管理体制和治理能力弱、相关法律法规和政策不完善，等等。

以上这些都是当前物流业发展需要突破的难点问题。

链的步伐，推动交通物流企业更深更广泛地融入全球供给体系。三是加快推动高新技术在物流业的应用，加大物流技术的创新力度，使整个行业呈现出安全、快速、便利、大型化、自动化、信息化、数字化、网络化、智能化、个性化、多样化、人性化、精细化、绿色化和节能化等时代特征。四是加强物流创新型人才、专业高技能人才以及国际化人才队伍的建设。五是围绕民生领域发力，医药卫生、社会救助、生活用品服务、邮政普遍服务、可追溯食品供应链管理等领域的发展都要求物流业更加服务于民、方便于民，切实保障物流安全。同时还要发挥物流业的更多功能，做好应急物流体系建设。

(作者单位：国务院发展研究中心)

实践真知

探寻建设先进制造业基地的现实路径

□ 兰建平

当前，新一轮科技革命与产业变革席卷全球，制造业重新成为大国竞争的战略制高点。改革开放40年来，我国的工业化进程取得了巨大成就，已建立起相对独立完整的制造体系。面对国内国际的复杂形势，大力发展先进制造业，提高供给的质量和效益至关重要，尤其是要在一些重大领域基本建成具有全球重要影响力的先进制造业基地，更好推动我国制造业实现高质量发展。

聚焦关键问题

制造业是我国经济的根基所在，更是推动经济高质量发展的关键和重点。近10年来，制造业的快速发展大幅提升了我国经济发展的速度、质量和效益，制造业增加值呈现逐年增长的态势，但增速逐渐趋于平缓。从经济效益看，2017年入围世界500强的企业中，中国企业平均营业收入比美国企业高11%，但平均利润却低了30%；从核心技术看，中国80%的集成电路芯片制造装备、90%的通用计算机CPU和基础软件都依赖进口；从产品质量看，我国通用零部件产品的使用寿命一般仅为国外同类产品的30%。我国制造业整体仍处于全球产业链的中低端，产品附加值低，技术创新不足，呈现出“大而不强”的特征。对此，需加快先进制造业基地建设，积极探索现实路径，进一步推动制造业向全球产业链中高端迈进，加快实

现从制造大国到制造强国的转变。

当前，对标技术进步发展的轨迹和全球产业演进的特点，我国制造业发展及产业组织方式，存在四个比较突出的问题。

一是缺核心能力。自主创新能力薄弱，关键核心技术、关键材料、关键零部件、高端装备等长期依赖进口，在核心技术、重大关键共性技术、前沿引领技术和颠覆性技术等方面亟待突破。

二是有核心能力，但缺标准体系。在航空制造业、原材料工业、集群电路产业等领域，缺乏技术标准体系、质量标准体系、服务标准体系，产品和服务附加值不高，缺乏知名品牌和行业话语权。

三是有核心能力和标准体系，但效率不高，发展后劲不足。资源要素利用效率不高，劳动力素质总体偏低，人才储备不足，企业在高端领军人才、研发设计团队、技术骨干、专业技能人才等方面，存在明显短板。

四是有产业规模，但产业的时代性与组织方式的现代化不足。由于底子薄、发展速度快，很多产业是在强大的需求拉动下迅速发展起来的，技术与管理的积累不够，产业成长路径“自然生长”的特点明显，特别是终端消费品生产领域大省、中小企业众多的地区，都表现出工业化与城镇化进程的不协调。

在此背景下加快先进制造业基地建设，既要推动产业技术的现代化，更要推动产业组织方式的现代化；既要实现

“区域内”产业发展的提升，更要实现“区域间”经济增长的协调。

找准方向路径

加强先进制造业基地建设，要用现代化经济建设的发展理念，顺应科技革命的发展趋势，形成经济增长的新动力，有效支撑我国从制造大国迈向制造强国。

建设先进制造业基地，要充分发挥我国的既有优势。就目前全部制造业的39个大类来看，我国是唯一一个产业体系完整的国家，这就是我们最大的“本钱”。在这一基础上建设先进制造业基地，一是要彰显产业特色，做大做强特色产业集群，加快提升中国制造的技术、标准、品牌和产业集群竞争优势；二是要接轨国际重要的制造业，充分利用国际国内两种资源、两个市场，适应国际产业结构调整的新变化，跟上国际制造业发展的新趋势，参与国际产业分工；三是要充分体现先进性，突出技术创新，坚持以信息化带动工业化，既要改造提升传统产业，巩固原有产业优势，又要布局未来前沿产业、培育战略性新兴产业，构筑新的竞争优势；四是坚持绿色发展理念，在推动可持续发展的关键领域和技术方面更好突破，实现工业化和资源、环境、生态的协调发展。

需要强调的是，建设先进制造业基地必须有选择地进行重点突破，防止低水平重复建设和产业同构化。