



# 中国物流与采购联合会 会员通讯

电子版（半月刊）

第 15 期  
(总第 156 期)  
2008 年 8 月 30 日

主 办: 中国物流与采购联合会秘书处  
技术支持: 中国物流与采购网  
<http://www.cflp.org.cn> <http://www.chinawuliu.com.cn>

★**重点推荐**★高油价等冲击波还在蔓延。8 月 11 日，国家统计局公布的 6 月份全社会客货运输量，民航、邮政、水运行业的运输量都有不同程度的负增长，民航业是自 2003 年“非典”以来各项指标的首次月度负增长…… (全文)

## ★ 篇目浏览 ★

<b>【专题报道】</b> .....	<b>1</b>
丁俊发：“行”为上策 .....	1
<b>【政府动态】</b> .....	<b>5</b>
商务部：新“三定”方案传递出三大信号 .....	5
铁道部：上半年国家铁路机车运用效率显著提高 .....	7
交通运输部：《道路货物运输及站场管理规定》修改并重新发布 .....	7
邮政局：2008 年 7 月邮政业各项业务发展基本稳定 .....	8
<b>【联合会工作】</b> .....	<b>10</b>
陆江赴内蒙古赤峰市调研现代物流发展情况 .....	10
中国物流与采购联合会第八次代管社团经验交流会召开 .....	10
全国物流标委会批复成立四个分技术委员会 .....	11
快讯两则 .....	11
<b>【会员园地】</b> .....	<b>11</b>
民航快递与国货航携手承运奥运颁奖鲜花 .....	11
中储股份强化资金管理 .....	12
湖南省副省长郭开朗参观招商局物流长沙分发中心 .....	12
中国外运苗耕书当选“2008 中国经济十大杰出人物” .....	13
中海客轮有限公司庆祝成立十周年 .....	13
马士基将合并重组亚澳航线 .....	14
热烈庆祝申通香港公司开通 .....	14
物美集团董事长参加圣火传递 .....	14
财政部企业司领导莅临中钢集团指导工作 .....	15
<b>【产业分析】</b> .....	<b>15</b>
2008 年 7 月份国内外海运市场运价扫描 .....	15
货币从紧政策下物流金融的发展机会 .....	17

**发送：** 本会名誉会长、首席顾问、顾问，会长、副会长，秘书长、副秘书长；秘书处各部室，专业委员会，实体单位；各代管协会、事业单位；各会员单位。

国家发展改革委、民政部、商务部、国务院国资委、国务院研究室、全国现代物流工作部际联席会议办公室成员单位、国家标准化管理委员会、国务院发展研究中心。

## 【专题报道】

### “行”为上策

——访中国物流与采购联合会首席顾问丁俊发

高油价等冲击波还在蔓延。8月11日,国家统计局公布的6月份全社会客货运输量,民航、邮政、水运行业的运输量都有不同程度的负增长,民航业是自2003年“非典”以来各项指标的首次月度负增长。一向被誉为发展快车的运输服务业呈现出萎靡状。

“两业”风险共担,联动发展不只是对物流业及制造业的一条救市思路,也是促进整个社会经济稳健发展的一个选择。面对市场风险,需要探寻“三十六计”,更需要务实践行。但是该从何行动?

8月18日,记者采访了中国物流与采购联合会首席顾问丁俊发。丁俊发就上述问题回答了记者的提问。

#### 冷静观风险

对于“两业”企业来说,来自人力成本、油价高企、土地供给紧缩等市场危机无疑是越来越残酷。面对种种危机挑战,企业首先要看清问题所在,更重要的是看清市场及行业的发展趋势,避害趋利,不至于在抗击风险中盲动。

丁俊发对记者说,“目前中国运输、物流等企业面对的风险,有些是阶段性的必然问题;有些则是全球性的普遍问题。”

2008年初严格实施的新劳动合同法,带来人力成本的高涨,让一些物流企业难以承受。丁俊发对记者表示,“这是发展中国家经济发展的阶段性问题,亚洲‘四小龙’都走过这样的发展阶段。这个坎是中国物流企业必须迈过的。”

如何看待阶段性风险?丁俊发说,“改革开放以来,中国为发展经济吸引了大量外国企业,但牺牲了大量廉价的土地、人力、环境资源,还有市场。近年,中国的人力素质已普遍提高,产业在升级发展,中国制造业不可能永远做劳动密集型的低端市场;中国物流也不可能永远做

外资物流企业低端服务的分包商。人力及土地、环境保护等成本势必提高。这个阶段性门槛，是中国企业必须突破的。”

人才是企业竞争的一大核心。对于企业人力成本的上涨，丁俊发特别指出，中国企业应该转变观念，过去劳动密集型的粗放发展模式，不注重人力资源的培养。现在，企业要看到劳动力本身也是产品，要提高这个产品质量就必须加大资金投入。这对于一些大型企业可能不是大问题，但对正处于升级转型的企业来说，必须转变观念。

制造业与物流业面对的一些危机是全球性的危机，如高油价和通货膨胀。因为是全球性的问题，所以中国物流、制造业不要被这种风险压跨。丁俊发对记者说，据美国供应链管理协会提供的最新统计报告显示，2007年美国的物流总成本与GDP的比率达到10.1%，这较往年的8%左右的数值相差甚远。这是近年来美国物流总成本与GDP的比例首次超过两位数。高油价等风险也在挑战美国物流。

### 共担有深意

抛开这种阶段性和全球性的问题，部分企业当前还存在的一些亟待解决的问题，如中小型物流企业的融资难问题。物流企业是轻资产型企业，面对风险时向银行借贷更是难上难。同样制造企业面临诸多难题。

对已经产业升级上岸的企业来说，风险共担可能不是重要问题；对技术含量低产能落后，粗放经营的小型制造、物流企业来说，可能注定要在产业升级浪潮中溺水；但对于大量处于转型期、有潜力的中小型制造企业、物流企业来说，风险共担，就可能在产业升级过程中携手上岸。

产业升级下的危机使相当一部分企业处于生死存亡的节骨眼上，两业风险共担，联动发展意义重大。丁俊发对记者说：目前欧美国家的物流与供应链研究已经深化到国家供应链的层次，关注国家经济供应链的健康与安全。中国正处于经济发展模式转变，产业转型期。我们不能把发展物流业看成医治经济弊病的万金油，她只是国民经济中的一分子，但我们也不能低估它在促进产业结构完善，社会经济稳健发展的重要价值。制造业与物流业的联动发展、

风险共担关乎国家经济供应链的健康,影响着国民经济的稳健发展。

对国内一些企业来说,对两业风险共担还缺乏深刻认识。丁俊发对记者说,中国很多是国有企业,无论是制造业还是物流业,企业一把手的物流意识问题很关键。但目前国内很多企业首先缺乏现代物流的意识,对联动发展风险共担理解不够。风险共担利于升级发展中制造业的摆脱,不必要的物流包袱,整合生产供应链,利于企业增强核心竞争力;也利于激发物流企业升级服务,挖掘增值高端服务。中国物流与采购联合会一直在会同国家发改委等有关部门,就制造业与物流业联动发展探讨,细化落实工作。

丁俊发说,“中国物流与采购联合会近年与一些地方政府,在这方面的实践探索也已取得巨大进步,佛山市就是一个样板。在珠三角地区面临产业升级诸多风险考验时,佛山市制造业和物流业却一直保持快速发展的势头。我们与佛山市一直在探索扩大制造业与物流业的联动合作,佛山市在过去的5年间制造业的物流需求释放超过1000亿元。2008年被许多区域两业企业看作最困难年份,但佛山企业很自豪,仅2008年4月份召开的物流洽谈会透露,供需双方签订的物流合同就超过200亿。制造企业与物流企业的合作,已经深入到上游采购及下游的逆向物流。”

## 践行需多方

### ●企业方面

企业是践行“两业”风险共担的执行人,但如何落实风险共担,有没有可以参照的模式?

对此,丁俊发对记者指出,两业风险共担关键在于两点。第一,在于制造业能够多大程度地释放潜在市场。中国经济发展靠制造业这部发动机带动的,中国第二产业的主体在制造业,因此中国物流业发展的突破口在制造业。目前,中国制造业释放的物流主要在销售物流,在采购物流、生产物流、逆向物流等环节社会化程度低。这个市场释放出来能保证物流企业多一些生存空间。第二,在于物流企业能多大程度地提升制造企业发展,帮助制造企业降低成本。制造业外包程度也取决于物流企业的服务能力,目前国内物流企业在提供专业化、一体化服务的能力上,离现代制造业的需求还有很大差距。要实现风险共担,物流企业要在服

务专业化、一体化上加大投入。

另外,在风险共担的一些具体模式上,制造业与物流业要不断探索,借鉴国外先进经验。丁俊发举例说,目前,国内很多制造企业都拥有自己的独立仓库,这样的仓库在全国合计起来数量庞大。但这些仓库设备陈旧,物流企业不愿租用,制造企业也不愿割舍;而服务于制造业的物流企业,基本上都要再建仓库。这样最终一方面造成国内制造企业数量庞大的库房被闲置,另一方面物流企业再建配送中心,社会资源浪费。而欧美一些生产企业,就把仓库卖给物流地产商,进行现代化改造,然后返租给生产企业或物流企业,这样制造企业一潭死水的仓库被盘活,物流企业也从中受益。

#### ●行业协会

被称为企业娘家的行业协会,在推动两业风险共担中,如何发挥作用?

这几年,中国物流与采购联合会就向国家发改委提出了制造业与物流业联动发展的思路,发改委去年在上海召开了首届制造业与物流业联动发展大会,并在前不久向中国物流与采购联合会下达了《促进我国制造业与物流业联动发展的有关问题研究》的研讨课题,两业联动发展的研究正在进行。

丁俊发对记者指出,“目前,国内行业组织的作用还需要加强。行业组织应该发展为中介经济模式,发挥中介桥梁作用。目前,国内很多企业对一些发展问题解决不了,而全国物流院校众多,每年都有大量学术论文和研究成果,找不到实践的企业。行业组织就可以搭桥,把产学研结合发展。中介经济就要做好产业的孵化器,探索两业的合作发展。”

“作为政府与企业间的桥梁,行业组织不仅要为行业问题呼吁,更要不断针对具体问题细化解决思路。把如何解决问题,如何鼓励制造企业与物流企业合作加以明晰。中国物流与采购联合会目前正在做这方面的工作。”

#### ●政府方面

在推动制造业与物流业合作方面,目前相关政府部门还应该做哪些工作?

丁俊发对记者说,国家发改委在去年的两业联动大会上已经走出了一步,目前还需要把



责交给地方政府，将贸易投资促进、援外项目招标、主办的相关会展活动等的具体组织工作交给事业单位。

### 信号二：新设机构增加职责

根据新方案，商务部成立了反垄断局。该局的职能表述为依法对经营者集中行为进行反垄断审查；指导我国企业在国外的反垄断应诉工作；开展多双边竞争政策国际交流与合作。作为《反垄断法》的主要执行机构，商务部承担《反垄断法》规定的国务院反垄断委员会具体工作。

商务部还将会同国家发展和改革委员会及其他有关部门建立外国投资者并购境内企业安全审查部际联席会议。商务部负责统一受理并答复外国投资者并购境内企业申请。其中，属于安全审查范围内的并购行为，由外国投资者并购境内企业安全审查部际联席会议进行安全审查；涉及新增固定资产投资的，按国家固定资产投资管理规定办理；重大安全事项，召开部际联席会议研究。

此外，新设立的市场秩序司将承担牵头协调整顿和规范市场经济秩序的相关工作；推动商务领域信用建设，指导商业信用销售，建立市场诚信公共服务平台；参与组织打击侵犯知识产权、商业欺诈等工作。其职能与原全国整规办大致相仿。与此同时，原劳动和社会保障部的制定中国公民出境就业管理政策，境外就业职业介绍机构资格认定、审批和监督检查等职责将划入商务部。

### 信号三：优化职能精简机构

新方案中，原商业改革司更名为商贸服务管理司。承担商贸服务业（含餐饮业、住宿业）的行业管理工作；推动流通体制改革和连锁经营、商业特许经营、物流配送等现代流通方式的发展；指导社区商业发展、流通领域节能降耗工作，提出促进商贸中小企业发展的政策建议；按照有关规定对成品油流通进行监督管理；指导再生资源回收工作。

原国际贸易谈判代表办公室被撤销。但方案指出，商务部在对外谈判和国内协调时仍可使用国际贸易谈判代表办公室的名义。（商务部网站）

## 铁道部：上半年国家铁路机车运用效率显著提高

记者从铁道部了解到，今年上半年，铁路优化资源配置，合理压缩长期和短期备用机车，及时灵活调配机车，实行机车有偿占用考核办法，机车运用效率显著提高，为实现客货运量持续增长提供了动力保证。

铁道部统计数据显示，上半年国家铁路机车运用效率显著提高主要体现在机车运用率、机车日车公里延长、机车日产量等指标上。

随着动车组的大批量上线运行，其走行公里大幅度增加，机车总走行公里呈现电力机车增幅高于内燃机车、客运机车增幅高于行包和货运机车的格局。上半年，国家铁路机车总走行公里完成1410.5百万公里，同比增加70.6百万公里，增长5.3%。其中，电力机车总走行公里完成571.9百万公里，同比增长9.9%；内燃机车总走行公里完成838.5百万公里，同比增长2.3%。

客车的提速，特别是动车组大量上线运行，客运机车日车公里大幅度延长。上半年，客运机车日车公里完成802公里，同比延长73公里，增加10%。

上半年，铁路客运机车日产量完成66.7万吨公里，同比增加4.4万吨公里，增长7.1%；货运机车日产量完成123.9万吨公里，同比增加4.0万吨公里，增长3.3%。

(铁道部网站)

---

## 交通运输部：《道路货物运输及站场管理规定》修改并重新发布

近日，交通运输部修改并重新发布了《道路货物运输及站场管理规定》。

修改的主要内容如下：

第八条修改为：申请从事道路货物运输经营的，应当向县级道路运输管理机构提出申请，并提供以下材料：（一）《道路货物运输经营申请表》；（二）负责人身份证明，经办人的身份证明和委托书；（三）机动车辆行驶证、车辆检测合格证明复印件；拟投入运输车辆的承诺书，

承诺书应当包括车辆数量、类型、技术性能、投入时间等内容；(四)聘用或者拟聘用驾驶员的机动车驾驶证、从业资格证及其复印件；(五)安全生产管理制度文本；(六)法律、法规规定的其他材料。

第十五条后增加一条为：从事货运代理(代办)等货运相关服务的经营者，应当依法到工商行政管理机关办理有关登记手续，并持有关登记证件到设立地的道路运输管理机构备案。

第四十条后增加一条为：货运经营者(含危险货物运输经营者、国际道路货运经营者)、货运站经营者、货运相关服务经营者及搬运装卸经营者应当按照国家有关规定缴纳道路运输管理费。

第七十二条后增加一条为：违反本规定，货运经营者(含危险货物运输经营者、国际道路货运经营者)、货运站经营者、货运相关服务经营者及搬运装卸经营者未按规定期限缴纳道路运输管理费的，由县级以上道路运输管理机构责令补交，按日收取道路运输管理费1%的滞纳金，并处500元以上1000元以下的罚款。

违反本规定，货运经营者(含危险货物运输经营者、国际道路货运经营者)、货运站经营者、货运相关服务经营者及搬运装卸经营者使用伪造、转让、涂改道路运输管理费专用收据或者缴讫证的，由县级以上道路运输管理机构收缴其非法收据和缴讫证，并处500元以上1000元以下的罚款。

此外，条文的顺序也有相应的调整和修改。按上述内容修改后，《道路货物运输及站场管理规定》重新发布。(《中国交通报》)

---

## 邮政局：2008年7月邮政业各项业务发展基本稳定

2008年7月，邮政业各项业务发展基本稳定，同比增幅比上月略有下降。邮政业规模以上企业当月收入完成71.4亿元，累计完成544.3亿元，同比增长17.2%，比上月减缓1.1个百分点；当月业务总量完成120.5亿元，累计完成796.8亿元，同比增长20.6%。

邮政函件业务与上月基本持平,累计完成 43.9 亿件,同比增长 7%;订销报刊业务量比上月略有增长,报纸累计完成 94.5 亿份,同比增长 9.4%;杂志累计完成 6 亿份,同比增长 5.4%;汇兑累计完成 1.5 亿笔,同比增长 18.8%。

快递业务收入占全部邮政业的比重已达到 41.9%。本月快递业务收入与上月基本持平,业务量略有下降。全国规模以上快递企业业务收入累计完成 227.8 亿元,同比增长 20%,比上月下降 1.1 个百分点;业务量累计完成 8.3 亿件,同比增长 24.5%,比上月下降 2.4 个百分点。

同城、异地、国际及港澳台快递业务收入分别占全部快递收入的 7.7%、51.9%和 37%;业务量分别占全部快递业务量的 26%、66.4%和 7.6%。东、中、西部地区快递业务收入的比重分别为 82.9%、8.8%和 8.3%,业务量比重分别为 78.9%、11.1%和 10%。

#### 全国邮政业发展情况表

指标名称	单位	本月完成	本年累计完成	比去年同期增长 (%)
一、邮政业业务收入	亿元	71.4	544.3	17.2
其中:快递业务收入	亿元	34	227.8	20
二、邮政业业务总量	亿元	120.5	796.8	20.6
其中:函件	亿元	66153.7	439083.3	7
包裹	万件	492.1	4558.3	-11.7
快递	万件	12571.6	82519.5	24.5
订销报纸累计数	万份	139207.8	945343.6	9.4
订销杂志累计数	万份	8369.2	60286.3	5.4
汇兑	万笔	2150	14874.9	18.8

注:2008 年邮政业务收入中未包括邮政储蓄银行收入。

(中国政府网)

## 【联合会工作】

### 陆江赴内蒙古赤峰市调研现代物流发展情况

8月19--21日,中国物流与采购联合会陆江会长赴内蒙古自治区赤峰市调研现代物流发展情况。赤峰市副市长吴平、商务局局长赵全明、赤峰市旅游产业发展有限公司总经理王振文等专门介绍了近几年赤峰市经济发展和现代物流发展情况。陆江会长一行还专程听取了赤峰市松山商贸物流园区的规划介绍,参观考察了红山物流园区。

(网络事业部)

---

### 中国物流与采购联合会第八次代管社团经验交流会召开

8月20~21日,中国物流与采购联合会第八次代管社团经验交流会在银川召开。宁夏回族自治区副主席海巨增、区经委副主任、宁夏现代物流协会会长赵小平到会祝贺。会议特邀国务院国资委行业协会办副主任陈国卫出席。联合会常务副会长何黎明、副会长兼秘书长崔忠付、副会长周林燕以及40余位代管协会负责人参加了座谈会。

会议由副会长兼秘书长崔忠付主持。会上,中国煤炭城市发展联合促进会、中国散装水泥推广发展协会、中国物资再生协会、中国拍卖行业协会、中国木材流通协会、中国建筑材料流通协会分别介绍了经验。

副会长周林燕介绍了中国轮胎翻修与循环利用协会的工作情况并对相关协会加强生产资料流通工作提出建议。国务院国资委行业协会办副主任陈国卫在讲话中强调,协会要解放思想开拓进取,要加强自身建设和规范运作。最后,常务副会长何黎明作总结发言。何黎明根据陆江会长对行业协会工作“要有作为,要规范”的批示精神,结合各代管协会的实际情况,肯定了代管协会工作取得的成绩,指出了代管协会存在的问题,对协会今后的工作提出了要求。

(行业事务部)



是为奥运做贡献的最好机会，对此公司领导非常重视，作为公司首要工作认真抓好落实。公司专门成立了北京奥运鲜花运输工作小组，并对鲜花运输工作流程进行了设计，并在人员、运输时间、装卸及交付等提前做到了三落实。民航快递鲜花运输工作领导小组接到任务后协调了民航昆明机场和国货航北京运营基地，打开了为此次运输鲜花的绿色通道。昆明民航机场在为运输鲜花任务制定了保障预案，从包装、配载、装舱等予以高度重视。整个鲜花运输实现了监装、监卸，信息的实时跟踪与反馈。（民航快递）

---

## 中储股份强化资金管理

8月11日，中储股份总经理谢景富主持召开办公会，听取中储股份北京贸易分公司近期业务运营和资金额度使用情况的汇报，研究进一步加强公司贸易管理，确保资金使用安全、严控经营风险的具体措施。会议决定：

严格审批流程，完善审批制度。健全公司系统资金额度使用规模的审批环节，资金结算中心和总部相关部门要实时把握各贸易单位资金运行情况，提出明确意见，严格控制风险。公司领导要高度关注资金和业务安全问题，全面准确地掌握各单位资金占用和业务经营情况，并建立有效的沟通机制。对基层单位没有履约能力的客户，要责令立即终止业务，不允许继续延续或启动新业务。（中国诚通集团网站）

---

## 湖南省副省长郭开朗参观招商局物流长沙分发中心

2008年8月4日，湖南省副省长郭开朗一行来到招商局物流集团长沙分发中心参观考察，重点考察了宝洁仓储项目。

招商局物流集团长沙分公司总经理邓志勇对郭开朗副省长一行在百忙中莅临指导表示热烈欢迎，他介绍了招商局集团和招商局物流集团的发展情况以及招商局物流近几年的网络布

局和快速扩展和在长沙的发展情况,特别汇报了招商局物流在中国物流行业拥有的优势品牌地位,覆盖全国大部分地区的现代物流储运网络和优秀的现代物流供应链管理方案设计能力,能够为国内外客户提供高效、快捷、完整的现代物流服务。(招商局网站)

---

## 中国外运苗耕书当选“2008 中国经济十大杰出人物”

日前,中国对外贸易运输(集团)总公司董事长苗耕书荣获“2008 中国经济十大杰出人物”殊荣。

为了庆祝改革开放30周年,表彰在民族复兴伟大征程中推动我国经济发展的重要经济人物,经济日报中国经济信息杂志社和中华工商时报社联合于7月26日在北京召开了“2008 中国经济十大杰出人物”评选表彰会。

此次活动的专家评审团由权威专家和学者共同组成,从活跃在中国经济舞台上秉承锐意进取精神的企业家中评选出了“2008 中国经济百名新锐人物”,并在此基础上进一步遴选出“2008 中国经济十大杰出人物”和“2008 中国经济十大新锐人物”。(中国外运网站)

---

## 中海客轮有限公司庆祝成立十周年

8月18日,中海客运举行庆祝成立十周年报告会。中国海运总裁李绍德、党组书记马泽华向大会发来贺信。

贺信说,十年来,中海客运始终坚持安全第一、优质服务的方针,强化精细管理,加大结构调整,培养一流人才,团结奋斗,深化改革,经济效益实现大幅提升,船队结构不断优化、企业精神展现崭新面貌,发展步伐更加坚实,已经成为渤海湾市场著名的航运企业,在集团发展中作出了积极的贡献。贺信勉励中海客运,在新的发展时期,要始终坚持科学发展观,以确保安全为己任,以优质服务为品牌,抓住机遇,防范风险,拓展市场,不断提高增

收节支和精细化管理水平,进一步打造具有综合竞争优势、具有全面、协调、可持续发展能力的现代化水上客运企业,为集团“建设百年中海、创建世界一流”的事业作出更大的贡献。(中国海运网站)

---

## 马士基将合并重组亚澳航线

马士基班轮日前透露,公司将对现有的三条亚澳航线进行重组,合并为一条新的钟摆航线。新航线将配置10艘4200TEU船,预计9月底开始运营。

据悉,被合并的三条航线分别为:北亚/澳洲航线、东亚/澳洲航线和东南亚/澳洲航线。其中,北亚/澳洲航线和东亚/澳洲航线由马士基和地中海航运共同运营。(中国航贸网站)

---

## 热烈庆祝申通香港公司开通

自2008年8月15日起,申通香港公司正式开通了。公司奉行“团结、务实、开拓、创新”的企业精神,将以“快速、准确、安全、周到”为服务方针,面向广大客户开展快递服务。(申通快递网站)

---

## 物美集团董事长参加圣火传递

8月7日距奥运会开幕倒计时1天,北京奥运火炬在怀柔传递。物美集团董事长吴坚忠博士作为奥运火炬手在第61棒进行火炬接力。吴坚忠董事长是北京市民营企业家为数不多的火炬手之一。

作为一名成功的企业家,吴坚忠博士一直是企业全面发展的倡导者。他说:“奥运的这种激励人奋发向上的精神,与我们物美‘顾客至上,合作奋斗’的企业口号在精神内涵上是一



下降 11.1%。其中：海岬型船 13005 点，较上月下降 3.5%；巴拿马型船 7517 点，较上月下降 21.6%；大灵便型船 4897 点，较上月下降 15.7%。

### 【深层分析】

#### 集装箱增速放缓，欧洲航线运费创新低

8 月 1 日，上海航交所中国出口集装箱综合运价指数报收 1129 点，同比增长 3.4%，环比微跌 0.7%。由于运力投入加快，又缺乏货量支持，7 月份，中国出口集装箱综合运价指数继续在 1130 点附近波动，虽然同比略有增长，指数也处于历史高位，但如扣除燃油价格上涨、成本上升及美元贬值等因素，班轮公司实际收益已出现大幅下滑，有些小公司甚至面临破产的边缘。最近，国际上一些著名投行及班轮公司纷纷对下半年国际集装箱运输市场发表预测报告，认为受到全球特别是欧、美经济减速的拖累，需求增长缓慢及运力加速上升等不利因素影响，国际集装箱运输市场前景持续看淡，有的甚至认为可能延续至 2009 年底。预示集装箱运输市场重新洗牌即将开始，优胜劣汰在所难免。为了提振我国外贸出口水平，8 月 1 日起国家提高了部分纺织品、服装等出口退税率，这对当前萎靡不振的集装箱运输有一定的正面效应。

欧洲航线：受 6 月份集中出货影响，7 月份货源相对减少，船舶舱位率仅在 80%-90%，运价已跌到 600 美元/TEU，低于附加费，为近年来最低水平。面对如此低迷的市场，远东班轮公会 (FEFC) 拟在 7 月 1 日实施的运价恢复计划被迫告吹，这已是本年度的第 3 次了。一些船公司开始谋划新一轮运力调整。其中，马士基将自 7 月起在亚欧航线上每周减少 4000TEU 运能。8 月 1 日，上海至欧洲线 600 美元/TEU，较上月下降 250 美元/TEU，为近年来最低水平。

北美航线：尽管货量没有明显增加，但由于经过运力调整，供需趋于平衡，7 月份，美西航线平均舱位利用率在 85%左右，而美东航线基本处于满舱，运价甚至稳中有升，鉴于近期市场的良好表现，部分船公司计划在美东线推出 8 月旺季附加费。但总体上，市场对美国的经济仍不看好，北美航线后市不甚乐观。8 月 1 日，上海至美西、美东航线运价分别报 2100 美元/TEU、3800 美元/TEU，较上月分别持平、上涨 300 美元。

日本航线：受日本经济不振及传统淡季影响，货运量持续低迷，船舶舱位平均利用率仍维持在70%左右较低水平，但较前期略有改善，华北地区略胜于南方。8月1日，上海至日本航线运价-70美元/TEU、较上月上升50美元。

### 需求平稳，沿海运价旺季中深幅调整

7月30日，沿海(散货)运价指数报收于2049点，同比增长7.2%，较上月爆跌26.5%。

受北方大雾天气，煤炭装船受阻，以及高煤价抑制南方电厂需求双重影响，7月份，北煤南运高增长势头趋缓。据交通运输部水运司快报显示：7月份，北方港口内贸煤炭下水量3623万吨，较上月减少271万吨，同比增幅仅为8%，与上月28%增幅相差甚远，大大低于市场预期。由于市场煤价高企，电厂尽可能采用相对低廉的长期煤炭合同来满足发电需求，市场煤炭采购量较往年大幅减少，造成沿海运价持续下跌。7月30日沿海煤炭运价指数报收2519点，较上月下跌657点，降幅为20.7%，拖累沿海运价整体大幅下调。沿海运价在夏季用煤高峰不涨反跌，而且下调幅度如此之大，为历年夏季运输旺季不曾有过的。7月份，沿海主要航线运价基本与去年持平，但如扣除高油价及不断上升的运营成本，当前运价已远低于去年同期水平。受此影响，一些从远洋调回国内，参加迎峰度夏运输的船舶，已开始撤离沿海，重回远洋运输。为了抑制过快增长的煤炭价格，7月下旬，发改委对全国电煤价格再次实施临时性干预，北方煤炭下水量难有大幅增长，沿海运价面临较大考验。7月30日，秦皇岛到广州煤炭运价报收为111元/吨，较上月下降30元/吨；秦皇岛到上海，天津到上海运价均为75元/吨，较上月均下降26元/吨。

(亚博物流)

---

## 货币从紧政策下物流金融的发展机会

**【要点提示】**虽然央行已经针对中小企业融资难题出台了相关政策，但有关统计结果显示，融资难已经成为中小企业生存与发展的大敌。这一问题已经引起了各界的高度关注和广泛议论。大力推广物流金融，无疑是有效解决企业融资难的重要手段，而现在绝大多数银行

也推出了多项相关业务。不过,如何才能更快地推动物流金融的发展,还需要我们的银行和企业一起再努力。

### 【政策解读】

作为面向中小企业的一种重要的融资创新形式,物流金融在供应链竞争的时代无疑具有很多的优点。它依靠银行和物流企业的优势互补,不再像传统信贷那样,仅关注企业规模、净资产和负债率等基本面信息,而是更加关注担保品所附载的交易信息,例如交易产品的供求关系、产品的价格波动趋势、交易对手的信誉和实力、整体供应链的风险以及融资主体(包括银行和物流企业)的监控力度等,从而能够明显地降低贷款风险,实现多方共赢,非常适合市场竞争机制。

更重要的是物流金融从本质上还是一种关系型融资业务,开展这一业务要求融资方具有更多的专业技能知识,需要友好地和供应链上的客户建立关系,通过这种关系的逐渐深入能够有效地降低银行的融资成本,从而形成自己的核心竞争能力。这种核心竞争能力是对手很难模仿学习的,因为对手进入自己开展的物流金融业务的门槛非常高,不下点苦功夫和硬功夫是很难抢走自己长期建立的关系客户的。

正因为这些,深圳发展银行已经明确要做专业的贸易融资银行,其他的银行也纷纷开展物流金融业务,有些银行还要把现有6%不到的贸易、物流融资规模扩大到40%的比例。即使在货币从紧的政策下,一些有远见的银行也明确地把握住了这个方向,它们没有将面对中小企业的融资当作政策负担,而是利用竞争对手的放松积极地开发物流金融创新产品,将中小企业贷款视为银行业应对当前经济周期性波动、调整信贷资产结构、降低风险集中度、增强竞争力的有效手段。

举个最现实的例子,今年第一季度,在工业经济发达的杭州市萧山区,规模以上中小企业应收账款净额和产成品存货增长三成,两项资金占有430.8亿元,比去年同期增加了102.8亿元,流动资金周转天数同比延长8天,资金沉淀导致资金需求大幅上升。按照传统的信贷标准,货币从紧政策下这些中小企业将很难获得贷款,但若有银行采用物流金融创新业务,

