



中国物流与采购联合会 会 员 通 讯

电子版（半月刊）

第 5 期
(总第 169 期)
2009 年 3 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★物流业是融合运输业、仓储业、货代业和信息业等的复合型服务产业，是国民经济的重要组成部分，涉及领域广，吸纳就业人数多，促进生产、拉动消费作用大，在促进产业结构调整、转变经济发展方式和增强国民经济竞争力等方面发挥着重要作用。……（全文）

★ 篇目浏览 ★

【专题报道】	1
物流业调整和振兴规划	1
【政府动态】	13
交通运输部与科技部交换意见并建立部际会商机制	13
国家邮政局发布长江三角洲地区快递服务发展规划	13
【联合会工作】	22
商务部、国务院国资委召开行业信用建设暨推动企业履行社会责任工作座谈会	22
何黎明近日到安徽、江苏等地进行考察	22
戴定一等赴武汉、长沙调研	22
崔忠付出席商品车物流问题座谈会	23
任豪祥会见德国InWent新任总裁Sebastian Paust博士	24
快讯四则	24
【会员园地】	25
温家宝总理视察大众一汽发动机（大连）有限公司	25
招商局与DHL拓深保税港	26
八达物流镇海炼化成品油铁路运输协调会顺利召开	27
中远物流入驻韩国釜山新港物流园区	27
浙江省国资委主任陈正兴到浙江物产集团慰问调研	27
【产业分析】	28
物流业振兴规划出在“寒冬”意在千秋	28

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】

物流业调整和振兴规划

物流业是融合运输业、仓储业、货代业和信息业等的复合型服务产业,是国民经济的重要组成部分,涉及领域广,吸纳就业人数多,促进生产、拉动消费作用大,在促进产业结构调整、转变经济发展方式和增强国民经济竞争力等方面发挥着重要作用。

为应对国际金融危机的影响,落实党中央、国务院保增长、扩内需、调结构的总体要求,促进物流业平稳较快发展,培育新的经济增长点,特制定本规划,作为物流产业综合性应对措施的行动方案。规划期为2009—2011年。

一、发展现状与面临的形势

(一) 发展现状。

进入新世纪以来,我国物流业总体规模快速增长,服务水平显著提高,发展的环境和条件不断改善,为进一步加快发展奠定了坚实基础。

1. 物流业规模快速增长。2008年,全国社会物流总额达89.9万亿元,比2000年增长4.2倍,年均增长23%;物流业实现增加值2.0万亿元,比2000年增长1.9倍,年均增长14%。2008年,物流业增加值占全部服务业增加值的比重为16.5%,占GDP的比重为6.6%。

2. 物流业发展水平显著提高。一些制造企业、商贸企业开始采用现代物流管理理念、方法和技术,实施流程再造和服务外包;传统运输、仓储、货代企业实行功能整合和服务延伸,加快向现代物流企业转型;一批新型的物流企业迅速成长,形成了多种所有制、多种服务模式、多层次的物流企业群体。全社会物流总费用与GDP的比率,由2000年的19.4%下降到2008年的18.3%,物流费用成本呈下降趋势,促进了经济运行质量的提高。

3. 物流基础设施条件逐步完善。交通设施规模迅速扩大,为物流业发展提供了良好的设施条件。截至2008年底,全国铁路营业里程8.0万公里,高速公路通车里程6.03万公里,港口泊位3.64万个,其中沿海万吨级以上泊位1167个,拥有民用机场160个。物流园区建设开始起步,仓储、配送设施现代化水平不断提高,一批区域性物流中心正在形成。物流技术设备加快更新换代,物流信息化建设有了突破性进展。

4. 物流业发展环境明显好转。国家“十一五”规划纲要明确提出“大力发展现代物流业”,

中央和地方政府相继建立了推进现代物流业发展的综合协调机制,出台了支持现代物流业发展的规划和政策。物流统计核算和标准化工作,以及人才培养和技术创新等行业基础性工作取得明显成效。

但是,我国物流业的总体水平仍然偏低,还存在一些突出问题。一是全社会物流运行效率偏低,社会物流总费用与 GDP 的比率高出发达国家 1 倍左右;二是社会化物流需求不足和专业化物流供给能力不足的问题同时存在,“大而全”、“小而全”的企业物流运作模式还相当普遍;三是物流基础设施能力不足,尚未建立布局合理、衔接顺畅、能力充分、高效便捷的综合交通运输体系,物流园区、物流技术装备等能力有待加强;四是地方封锁和行业垄断对资源整合和一体化运作形成障碍,物流市场还不够规范;五是物流技术、人才培养和物流标准还不能完全满足需要,物流服务的组织化和集约化程度不高。

2008 年下半年以来,随着国际金融危机对我国实体经济的影响逐步加深,物流业作为重要的服务产业也受到了严重冲击。物流市场需求急剧萎缩,运输和仓储等收费价格及利润大幅度下跌,一大批中小物流企业经营出现困难,提供运输、仓储等单一服务的传统物流企业受到严重冲击。整体来看,国际金融危机不但造成物流产业自身发展的剧烈波动,而且对其他产业的物流服务供给也产生了不利影响。

(二) 面临的形势。

应该看到,实施物流业的调整和振兴、实现传统物流业向现代物流业的转变,不仅是物流业自身结构调整和产业升级的需要,也是整个国民经济发展的必然要求。

1. 调整和振兴物流业是应对国际金融危机的迫切需要。一是要解决当前物流企业面临的困难,需要加快企业重组步伐,做强做大,提高产业集中度和抗风险能力,保持产业的平稳发展;二是物流业自身需要转变发展模式,向以信息技术和供应链管理为核心的现代物流业发展,通过提供低成本、高效率、多样化、专业化的物流服务,适应复杂多变的市场环境,提高自身竞争力;三是物流业对其他产业的调整具有服务和支撑作用,发展第三方物流可以促进制造业和商贸业优化内部分工、专注核心业务、降低物流费用,提高这些产业的竞争力,增强其应对国际金融危机的能力。

2. 调整和振兴物流业是适应经济全球化趋势的客观要求。一是随着经济全球化的发展和我国融入世界经济的步伐加快,全球采购、全球生产和全球销售的发展模式要求加快发展现

代物流业,优化资源配置,提高市场响应速度和产品供给时效,降低企业物流成本,增强国民经济的竞争力。二是为了适应国际产业分工的变化,要求加快发展现代物流业,完善物流服务体系,改善投资环境,抓住国际产业向我国转移的机遇,吸引国际投资,促进我国制造业和高技术产业的发展。三是随着全球服务贸易的迅猛发展,要求加快发展现代物流业,培育国内现代物流服务企业,提高物流服务能力,应对日益激烈的全球物流企业竞争。

3. 调整和振兴物流业是国民经济持续快速发展的必要保证。根据全面建设小康社会的新要求,我国经济规模将进一步扩大,居民消费水平将进一步提高,货物运输量、社会商品零售额、对外贸易额等将大幅度增长,农产品、工业品、能源、原材料和进出口商品的流通规模将显著增加,对全社会物流服务能力和物流效率提出了更高的要求。同时,中西部地区要求改善物流条件,缩小与东部地区的物流成本差距,承接东部沿海地区产业梯度转移,促进区域间协调和可持续发展。

4. 调整和振兴物流业是贯彻落实科学发展观和构建社会主义和谐社会的重要举措。调整和振兴物流业,有利于加快商品流通和资金周转,降低社会物流成本,优化资源配置,提高国民经济的运行质量;有利于提高服务业比重,优化产业结构,促进经济发展方式的转变;有利于增加城乡就业岗位,扩大社会就业;有利于提高运输效率,降低能源消耗和废气排放,缓解交通拥堵,实现经济和社会的协调发展;有利于促进国内外、城乡和地区间商品流通,满足人民群众对多样化、高质量的物流服务需求,扩大居民消费;有利于国家救灾应急、处理突发性事件,保障经济稳定和社会安全。

二、指导思想、原则和目标

(一) 指导思想。

以邓小平理论和“三个代表”重要思想为指导,深入贯彻落实科学发展观,按照保增长、扩内需、调结构的总体部署,以应对国际金融危机对我国经济的影响为切入点,以改革开放为动力,以先进技术为支撑,以物流一体化和信息化为主线,积极营造有利于物流业发展的政策环境,加快发展现代物流业,建立现代物流服务体系,以物流服务促进其他产业发展,为全面建设小康社会提供坚实的物流体系保障。

(二) 基本原则。

1. 立足应对危机,着眼长远发展。既要应对国际金融危机,解决当前物流业发展面临的突出问题,保先进生产力,保重点骨干企业,促进企业平稳发展;又要从产业长远发展的角

度出发,解决制约物流产业振兴的体制、政策和设施瓶颈,促进产业升级,提高产业竞争力。

2. 市场配置资源,政府营造环境。充分发挥市场配置资源的作用,调动企业的积极性,从满足物流需求的实际出发,注重投资的经济效益。政府要为物流业的发展营造良好的政策环境,扶持重要的物流基础设施项目建设。

3. 加强规划指导,注重协调联动。统筹国内与国际、全国与区域、城市与农村物流协调发展,做好地区之间、行业之间和部门之间物流基础设施建设与发展的协调和衔接,走市场化、专业化、社会化的发展道路,合理布局重大项目。各地区要从本地区经济发展的实际出发,因地制宜,统筹规划,科学引导物流业的发展,防止盲目攀比和重复建设。

4. 打破分割封锁,整合现有资源。改革现行物流业相关行业管理体制,打破部门间和地区间的分割和封锁,创造公平的竞争环境,促进物流服务的社会化和资源利用的市场化,优先整合和利用现有物流资源,提高物流设施的利用率。

5. 建立技术标准,推进一体化运作。按照现代物流理念,加快技术标准体系建设,综合集成仓储、运输、货代、包装、装卸、搬运、流通加工、配送、信息处理等多种功能,推进物流一体化运作,提高物流效率。

6. 创新服务方式,坚持科学发展。以满足生产者和消费者不断增长的物流需求为出发点,不断创新物流服务方式,提升服务水平。积极推进物流服务的信息化、现代化、合理化和企业社会责任建设,坚持最严格的节约用地制度,注重节约能源,保护环境,减少废气污染和交通拥堵,保证交通安全,实现经济和社会可持续协调发展。

(三) 规划目标。

力争在 2009 年改善物流企业经营困难的状况,保持产业的稳定发展。到 2011 年,培育一批具有国际竞争力的大型综合物流企业集团,初步建立起布局合理、技术先进、节能环保、便捷高效、安全有序并具有一定国际竞争力的现代物流服务体系,物流服务能力进一步增强;物流的社会化、专业化水平明显提高,第三方物流的比重有所增加,物流业规模进一步扩大,物流业增加值年均递增 10%以上;物流整体运行效率显著提高,全社会物流总费用与 GDP 的比率比目前的水平有所下降。

三、主要任务

(一) 积极扩大物流市场需求。

进一步推广现代物流管理,努力扩大物流市场需求。运用供应链管理与现代物流理念、

技术与方法，实施采购、生产、销售和物品回收物流的一体化运作。鼓励生产企业改造物流流程，提高对市场的响应速度，降低库存，加速周转。合理布局城乡商业设施，完善流通网络，积极发展连锁经营、物流配送和电子商务等现代流通方式，促进流通企业的现代化。在农村广泛应用现代物流管理技术，发展农产品从产地到销地的直销和配送，以及农资和农村日用消费品的统一配送。

（二）大力推进物流服务的社会化和专业化。

鼓励生产和商贸企业按照分工协作的原则，剥离或外包物流功能，整合物流资源，促进企业内部物流社会化。推动物流企业与生产、商贸企业互动发展，促进供应链各环节有机结合。鼓励现有运输、仓储、货代、联运、快递企业的功能整合和服务延伸，加快向现代物流企业转型。积极发展多式联运、集装箱、特种货物、厢式货车运输以及重点物资的散装运输等现代运输方式，加强各种运输方式运输企业的相互协调，建立高效、安全、低成本的运输系统。加强运输与物流服务的融合，为物流一体化运作与管理提供条件。鼓励邮政企业深化改革，做大做强快递物流业务。大力发展第三方物流，提高企业的竞争力。

（三）加快物流企业兼并重组。

鼓励中小物流企业加强信息沟通，创新物流服务模式，加强资源整合，满足多样性的物流需要。加大国家对物流企业兼并重组的政策支持力度，缓解当前物流企业面临的困难，鼓励物流企业通过参股、控股、兼并、联合、合资、合作等多种形式进行资产重组，培育一批服务水平高、国际竞争力强的大型现代物流企业。

（四）推动重点领域物流发展。

加强石油、煤炭、重要矿产品及相关产品物流设施建设，建立石油、煤炭、重要矿产品物流体系。加快发展粮食、棉花现代物流，推广散粮运输和棉花大包运输。加强农产品质量标准体系建设，发展农产品冷链物流。完善农资和农村日用消费品连锁经营网络，建立农村物流体系。发展城市统一配送，提高食品、食盐、烟草和出版物等的物流配送效率。实行医药集中采购和统一配送，推动医药物流发展。加强对化学危险品物流的跟踪与监控，规范化学危险品物流的安全管理。推动汽车和零配件物流发展，建立科学合理的汽车综合物流服务体系。鼓励企业加快发展产品与包装物回收物流和废弃物物流，促进资源节约与循环利用。鼓励和支持物流业节能减排，发展绿色物流。发挥邮政现有的网络优势，大力发展邮政物流，加快建立快递物流体系，方便生产生活。加强应急物流体系建设，提高应对战争、灾害、重

大疫情等突发性事件的能力。

(五) 加快国际物流和保税物流发展。

加强主要港口、国际海运陆运集装箱中转站、多功能国际货运站、国际机场等物流节点的多式联运物流设施建设, 加快发展铁海联运, 提高国际货物的中转能力, 加快发展适应国际中转、国际采购、国际配送、国际转口贸易业务要求的国际物流, 逐步建成一批适应国际贸易发展需要的大型国际物流港, 并不断增强其配套功能。在有效监管的前提下, 各有关部门要简化审批手续, 优化口岸通关作业流程, 实行申办手续电子化和“一站式”服务, 提高通关效率。充分发挥口岸联络协调机制的作用, 加快“电子口岸”建设, 积极推进大通关信息资源整合。统筹规划、合理布局, 积极推进海关特殊监管区域整合发展和保税监管场所建设, 建立既适应跨国公司全球化运作又适应加工制造业多元化发展需求的新型保税物流监管体系。积极促进口岸物流向内地物流节点城市顺畅延伸, 促进内地现代物流业的发展。

(六) 优化物流业发展的区域布局。

根据市场需求、产业布局、商品流向、资源环境、交通条件、区域规划等因素, 重点发展九大物流区域, 建设十大物流通道和一批物流节点城市, 优化物流业的区域布局。

九大物流区域分布为: 以北京、天津为中心的华北物流区域, 以沈阳、大连为中心的东北物流区域, 以青岛为中心的山东半岛物流区域, 以上海、南京、宁波为中心的长江三角洲物流区域, 以厦门为中心的东南沿海物流区域, 以广州、深圳为中心的珠江三角洲物流区域, 以武汉、郑州为中心的中部物流区域, 以西安、兰州、乌鲁木齐为中心的西北物流区域, 以重庆、成都、南宁为中心的西南物流区域。十大物流通道为: 东北地区与关内地区物流通道, 东部地区南北物流通道, 中部地区南北物流通道, 东部沿海与西北地区物流通道, 东部沿海与西南地区物流通道, 西北与西南地区物流通道, 西南地区出海物流通道, 长江与运河物流通道, 煤炭物流通道, 进出口物流通道。

要打破行政区划的界限, 按照经济区划和物流业发展的客观规律, 促进物流区域发展。积极推进和加深不同地区之间物流领域的合作, 引导物流资源的跨区域整合, 逐步形成区域一体化的物流服务格局。长江三角洲、珠江三角洲物流区域和华北、山东半岛、东北、东南沿海物流区域, 要加强技术创新, 加快发展制造业物流、国际物流和商贸物流, 培育一批具有国际竞争力的现代物流企业, 在全国率先做强。中部物流区域要充分发挥中部地区承东启西、贯通南北的区位优势, 加快培育第三方物流企业, 提升物流产业发展水平, 形成与

东部物流区域的有机衔接。西北、西南物流区域要加快改革步伐,进一步推广现代物流管理理念和技术,按照本区域承接产业转移和发挥资源优势的需要,加快物流基础设施建设,改善区域物流环境,缩小与东中部地区差距。

物流节点城市分为全国性物流节点城市、区域性物流节点城市和地区性物流节点城市。全国性和区域性物流节点城市由国家确定,地区性物流节点城市由地方确定。全国性物流节点城市包括:北京、天津、沈阳、大连、青岛、济南、上海、南京、宁波、杭州、厦门、广州、深圳、郑州、武汉、重庆、成都、南宁、西安、兰州、乌鲁木齐共 21 个城市。区域性物流节点城市包括:哈尔滨、长春、包头、呼和浩特、石家庄、唐山、太原、合肥、福州、南昌、长沙、昆明、贵阳、海口、西宁、银川、拉萨共 17 个城市。物流节点城市要根据本地的产业特点、发展水平、设施状况、市场需求、功能定位等,完善城市物流设施,加强物流园区规划布局,有针对性地建设货运服务型、生产服务型、商业服务型、国际贸易服务型和综合服务型的物流园区,优化城市交通、生态环境,促进产业集聚,努力提高城市的物流服务水平,带动周边所辐射区域物流业的发展,形成全国性、区域性和地区性物流中心和三级物流节点城市网络,促进大中小城市物流业的协调发展。

(七) 加强物流基础设施建设的衔接与协调。

按照全国货物的主要流向及物流发展的需要,依据《综合交通网中长期发展规划》、《中长期铁路网规划》、《国家高速公路网规划》、《全国沿海港口布局规划》、《全国内河航道与港口布局规划》及《全国民用机场布局规划》,加强交通运输设施建设,完善综合运输网络布局,促进各种运输方式的衔接和配套,提高资源使用效率和物流运行效率。发展多式联运,加强集疏运体系建设,使铁路、港口码头、机场及公路实现“无缝对接”,着力提高物流设施的系统性、兼容性。充分发挥市场机制的作用,整合现有运输、仓储等物流基础设施,加快盘活存量资产,通过资源的整合、功能的拓展和服务的提升,满足物流组织与管理服务的需要。加强新建铁路、港口、公路和机场转运设施的统一规划和建设,合理布局物流园区,完善中转联运设施,防止产生新的分割和不衔接。加强仓储设施建设,在大中城市周边和制造业基地附近合理规划、改造和建设一批现代化的配送中心。

(八) 提高物流信息化水平。

积极推进企业物流管理信息化,促进信息技术的广泛应用。尽快制订物流信息技术标准和信息资源标准,建立物流信息采集、处理和服务的交换共享机制。加快行业物流公共信息

平台建设,建立全国性公路运输信息网络和航空货运公共信息系统,以及其他运输与服务方式的信息网络。推动区域物流信息平台建设,鼓励城市间物流平台的信息共享。加快构建商务、金融、税务、海关、邮政、检验检疫、交通运输、铁路运输、航空运输和工商管理等政府部门的物流管理与服务公共信息平台,扶持一批物流信息服务企业成长。

(九) 完善物流标准化体系。

根据物流标准编制规划,加快制订、修订物流通用基础类、物流技术类、物流信息类、物流管理类、物流服务类等标准,完善物流标准化体系。密切关注国际发展趋势,加强重大基础标准研究。要对标准制订实施改革,加强物流标准工作的协调配合,充分发挥企业在制订物流标准中的主体作用。加快物流管理、技术和服务标准的推广,鼓励企业和有关方面采用标准化的物流计量、货物分类、物品标识、物流装备设施、工具器具、信息系统和作业流程等,提高物流的标准化程度。

(十) 加强物流新技术的开发和应用。

大力推广集装技术和单元化装载技术,推行托盘化单元装载运输方式,大力发展大吨位厢式货车和甩挂运输组织方式,推广网络化运输。完善并推广物品编码体系,广泛应用条形码、智能标签、无线射频识别(RFID)等自动识别、标识技术以及电子数据交换(EDI)技术,发展可视化技术、货物跟踪技术和货物快速分拣技术,加大对RFID和移动物流信息服务技术、标准的研发和应用的投入。积极开发和利用全球定位系统(GNSS)、地理信息系统(GIS)、道路交通信息通信系统(VICS)、不停车自动交费系统(ETC)、智能交通系统(ITS)等运输领域新技术,加强物流信息系统安全体系研究。加强物流技术装备的研发与生产,鼓励企业采用仓储运输、装卸搬运、分拣包装、条码印刷等专用物流技术装备。

四、重点工程

(一) 多式联运、转运设施工程。

依托已有的港口、铁路和公路货站、机场等交通运输设施,选择重点地区和综合交通枢纽,建设一批集装箱多式联运中转设施和连接两种以上运输方式的转运设施,提高铁路集装箱运输能力,重点解决港口与铁路、铁路与公路、民用航空与地面交通等枢纽不衔接以及各种交通枢纽相互分离带来的货物在运输过程中多次搬倒、拆装等问题,促进物流基础设施协调配套运行,实现多种运输方式“无缝衔接”,提高运输效率。

(二) 物流园区工程。

在重要物流节点城市、制造业基地和综合交通枢纽,在土地利用总体规划、城市总体规划确定的城镇建设用地范围内,按照符合城市发展规划、城乡规划的要求,充分利用已有运输场站、仓储基地等基础设施,统筹规划建设一批以布局集中、用地节约、产业集聚、功能集成、经营集约为特征的物流园区,完善专业化物流组织服务,实现长途运输与短途运输的合理衔接,优化城市配送,提高物流运作的规模效益,节约土地占用,缓解城市交通压力。物流园区建设要严格按规划进行,充分发挥铁路运输优势,综合利用已有、规划和在建的物流基础设施,完善配套设施,防止盲目投资和重复建设。

(三) 城市配送工程。

鼓励企业应用现代物流管理技术,适应电子商务和连锁经营发展的需要,在大中城市发展面向流通企业和消费者的社会化共同配送,促进流通的现代化,扩大居民消费。加快建设城市物流配送项目,鼓励专业运输企业开展城市配送,提高城市配送的专业化水平,解决城市快递、配送车辆进城通行、停靠和装卸作业问题,完善城市物流配送网络。

(四) 大宗商品和农村物流工程。

加快煤炭物流通道建设,以山西、内蒙古、陕西煤炭外运为重点,形成若干个煤电路港一体化工程,完善煤炭物流系统。加强油气码头和运输管网建设,提高油气物流能力。加强重要矿产品港口物流设施建设,改善大型装备物流设施条件。加快粮食现代物流设施建设,建设跨省粮食物流通道和重要物流节点。加大投资力度,加快建设“北粮南运”和“西煤东运”工程。加强城乡统筹,推进农村物流工程。进一步加强农副产品批发市场建设,完善鲜活农产品储藏、加工、运输和配送等冷链物流设施,提高鲜活农产品冷藏运输比例,支持发展农资和农村消费品物流配送中心。

(五) 制造业与物流业联动发展工程。

加强对制造业物流分离外包的指导和促进,支持制造企业改造现有业务流程,促进物流业务分离外包,提高核心竞争力。培育一批适应现代制造业物流需求的第三方物流企业,提升物流业为制造业服务的能力和水平。制定鼓励制造业与物流业联动发展的相关政策,组织实施一批制造业与物流业联动发展的示范工程和重点项目,促进现代制造业与物流业有机融合、联动发展。

(六) 物流标准和技术推广工程。

加快对现有仓储、转运设施和运输工具的标准化改造,鼓励企业采用标准化的物流设施

和设备,实现物流设施、设备的标准化。推广实施托盘系列国家标准,鼓励企业采用标准化托盘,支持专业化企业在全国建设托盘共用系统,开展托盘的租赁回收业务,实现托盘标准化、社会化运作。鼓励企业采用集装单元、射频识别、货物跟踪、自动分拣、立体仓库、配送中心信息系统、冷链等物流新技术,提高物流运作管理水平。实施物流标准化服务示范工程,选择大型物流企业、物流园区开展物流标准化试点工作并逐步推广。

(七) 物流公共信息平台工程。

加快建设有利于信息资源共享的行业和区域物流公共信息平台项目,重点建设电子口岸、综合运输信息平台、物流资源交易平台和大宗商品交易平台。鼓励企业开展信息发布和信息系统外包等服务业务,建设面向中小企业的物流信息服务平台。

(八) 物流科技攻关工程。

加强物流新技术的自主研发,重点支持货物跟踪定位、智能交通、物流管理软件、移动物流信息服务等关键技术攻关,提高物流技术的自主创新能力。适应物流业与互联网融合发展的趋势,启动物联网的前瞻性研究工作。加快先进物流设备的研制,提高物流装备的现代化水平。

(九) 应急物流工程。

建立应急生产、流通、运输和物流企业信息系统,以便在突发事件发生时能够紧急调用。建立多层次的政府应急物资储备体系,保证应急调控的需要。加强应急物流设施设备建设,提高应急反应能力。选择和培育一批具有应急能力的物流企业,建立应急物流体系。

五、政策措施

(一) 加强组织和协调。

现代物流业是新型服务业,涉及面广。要加强对现代物流业发展的组织和协调,在相关部门各司其职、各负其责的基础上,发挥由发展改革委牵头、有关部门参加的全国现代物流工作部际联席会议的作用,研究协调现代物流业发展的有关重大问题和政策。各省、自治区、直辖市政府也要建立相应的协调机制,加强对地方现代物流业发展有关问题的研究和协调。

(二) 改革物流管理体制。

继续深化铁路、公路、水运、民航、邮政、货代等领域的体制改革,按照精简、统一、高效的原则和决策、执行、监督相协调的要求,建立政企分开、决策科学、权责对等、分工合理、执行顺畅、监督有力的物流综合管理体系,完善政府的公共服务职能,进一步规范运

运输、货代等行业的管理,促进物流服务的规范化、市场化和国际化。改革仓储企业经营体制,推进仓储设施和业务的社会化。打破行业垄断,消除地区封锁,依法制止和查处滥用行政权力阻碍或限制跨地区、跨行业物流服务的行为,逐步建立统一开放、竞争有序的全国物流服务市场,促进物流资源的规范、公平、有序和高效流动。加强监管,规范物流市场秩序,强化物流环节质量安全管理。进一步完善对物流企业的交通安全监管机制,督促企业定期对车辆技术状况、驾驶人资质进行检查,从源头上消除安全隐患,落实企业的安全生产主体责任。

(三) 完善物流政策法规体系。

在贯彻落实好现有推动现代物流业发展有关政策的基础上,进一步研究制定促进现代物流业发展的有关政策。加大政策支持力度,抓紧解决影响当前物流业发展的土地、税收、收费、融资和交通管理等方面的问题。引导和鼓励物流企业加强管理创新,完善公司治理结构,实施兼并重组,尽快做强做大。针对当前产业发展中出现的新情况和新问题,研究制定系统的物流产业政策。清理有关物流的行政法规,加强对物流领域的立法研究,完善物流的法律法规体系,促进物流业健康发展。

(四) 制订落实专项规划。

有关部门要制订专项规划,积极引导和推动重点领域和区域物流业的发展。发展改革委会同有关部门制订煤炭、粮食、农产品冷链、物流园区、应急物流等专项规划,商务部会同供销总社等有关部门制订商贸物流专项规划,国家标准委会同有关部门制订物流标准专项规划。物流业发展的重点地区,各级地方政府也要制订本地区物流业规划,指导本地区物流业的发展。

(五) 多渠道增加对物流业的投入。

物流业的发展,主要依靠企业自身的投入。要加快发展民营物流企业,扩大对外开放步伐,多渠道增加对物流业的投入。对列入国家和地方规划的物流基础设施建设项目,鼓励其通过银行贷款、股票上市、发行债券、增资扩股、企业兼并、中外合资等途径筹集建设资金。银行业金融机构要积极给予信贷支持。对涉及全国性、区域性重大物流基础设施项目,中央和地方政府可根据项目情况和财力状况适当安排中央和地方预算内建设投资,以投资补助、资本金注入或贷款贴息等方式给予支持,由企业进行市场化运作。

(六) 完善物流统计指标体系。

进一步完善物流业统计调查制度和信息管理制度,建立科学的物流业统计调查方法和指

标体系。加强物流统计基础工作,开展物流统计理论和方法研究。认真贯彻实施社会物流统计核算与报表制度。积极推动地方物流统计工作,充分发挥行业组织的作用和力量,促进物流业统计信息交流,建立健全共享机制,提高统计数据的准确性和及时性。

(七)继续推进物流业对外开放和国际合作。

充分利用世界贸易组织、自由贸易区和区域经济合作机制等平台,与有关国家和地区相互进一步开放与物流相关的分销、运输、仓储、货代等领域,特别是加强与日韩、东盟和中亚国家的双边和区域物流合作,开展物流方面的政策协调和技术合作,推动物流业“引进来”和“走出去”。加强国内物流企业同国际先进物流企业的合资、合作与交流,引进和吸收国外促进现代物流发展的先进经验和管理方法,提高物流业的全球化与区域化程度。加强国际物流“软环境”建设,包括鼓励运用国际惯例、推动与国际贸易规则及货代物流规则接轨、统一单证、加强风险控制和风险转移体系建设等。建立产业安全保障机制,完善物流业外资并购安全审查制度。

(八)加快物流人才培养。

要采取多种形式,加快物流人才的培养。加强物流人才需求预测和调查,制订科学的培养目标和规划,发展多层次教育体系和在职人员培训体系。利用社会资源,鼓励企业与大学、科研机构合作,

编写精品教材,提高实际操作能力,强化职业技能教育,开展物流领域的职业资质培训与认证工作。加强与国外物流教育与培训机构的联合与合作。

(九)发挥行业社团组织的作用。

物流业社团组织应履行行业服务、自律、协调的职能,发挥在物流规划制订、政策建议、规范市场行为、统计与信息、技术合作、人才培训、咨询服务等方面的中介作用,成为政府与企业联系的桥梁和纽带。

六、规划实施

国务院各有关部门要按照《规划》的工作分工,加强沟通协商,密切配合,尽快制定和完善各项配套政策措施,明确政策措施的实施范围和进度,并加强指导和监督,确保实现物流业调整和振兴目标。有关部门要适时开展《规划》的后评价工作,及时提出评价意见。

各地区要按照《规划》确定的目标、任务和政策措施,结合当地实际抓紧制订具体工作方案,细化落实,确保取得实效。各省、自治区、直辖市要将具体工作方案和实施过程中出

快递服务是我国改革开放后兴起的朝阳产业,是邮政业的重要组成部分。经过多年的发展,长江三角洲地区(以下简称“长三角”)已经成为全国快递服务最发达的区域之一,长三角快递服务呈现以下几个特点:

1. 快递服务快速增长,市场规模逐年扩大

进入二十一世纪,随着国民经济快速平稳健康发展,长三角快递服务呈现高速增长势头。截止到 2008 年,快递服务收入年均增长超过 20%。快递服务的发展为促进长三角进出口贸易,改善投资环境,满足社会生产和人民生活需求,扩大社会就业发挥了重要作用。长三角已经成为全国快递服务市场的重要组成部分。2008 年,长三角规模以上快递企业的业务量达到 5.1 亿件,业务收入达到 147.1 亿元。长三角快递业务收入占区域邮政业业务收入(不含邮政储蓄银行直接营业收入)的比重超过 60%,占长三角 GDP 的比重达到 0.22%。

2. 总部经济效应显现,区域战略地位凸显

长三角依托其区位优势 and 战略地位,吸引了众多快递服务企业,长三角已经发展成为快递服务的竞争高地和市场风向标。同时,快递企业纷纷将总部设在长三角,总部经济带来的产业聚集效应开始显现。2008 年,长三角快递服务业务收入占全国市场份额为 36%,高于长三角 GDP 占全国 GDP 的比重 14.2 个百分点。目前,长三角已经成为全国快递市场的重要区域,其战略地位日益突出。

3. 市场主体多元化,经营模式多样化

到 2008 年底,在长三角邮政管理机构备案的快递企业有 1883 家,国有民营外资等各类市场主体多元并存,差异化竞争。长三角作为“加盟制”快递企业的发源地和聚集地,兼容了“直营制”、“混合制”等多种经营模式,区域快递市场呈现出各具特色、共同发展的格局。

4. 基础设施较为健全,企业综合实力较强

区域内规模以上快递企业的网络较为健全,设立了国际国内和区域等不同规模的转运中心;收派作业、分拣作业、客户服务、营销管理、财务结算等各环节的机械化操作程度或信息化应用水平明显提高。规模以上快递企业从业人员众多,运营管理水平较高,综合实力较强。到 2007 年底,长三角规模以上快递企业拥有汽车 10227 辆,从业人数达 56865 人。

5. 服务覆盖范围广,服务产品多样化

到 2007 年底,长三角规模以上快递企业的服务网点共 8945 处,基本覆盖区域内的地级城市。服务网点的密度较高,县级城市服务覆盖率已达到 85%,部分企业的服务深入乡镇村

庄。服务种类较为丰富,规模以上快递企业普遍提供“次日达”、“隔日达”、“次晨达”、“当日达”等服务,部分企业还提供代收货款等增值服务,涉足电子商务配送、供应链管理等服务领域,满足了不同层次的需求。

6. 市场竞争较为充分,区域联动效应显著

不同市场主体发挥自身优势,开展错位竞争、差异化竞争。以邮政 EMS 为代表的国有快递企业主导了长三角国内异地服务市场,民营快递企业占有区域内及同城快递服务的主要市场份额,外资(合资)企业在长三角国际快递市场竞争中优势显著。快递企业通过服务商务区、园区(经济、工业、高新技术)、校区和社区,带动周边,辐射全国。长三角内部互寄快件量已经占据长三角国内业务市场的“半壁江山”,与环渤海经济带、珠三角互寄快件量已占据长三角国内异地服务市场的较大份额,国际与港澳台业务呈崛起之势,快递服务与区域经济发展日益互动互联和互融。

(二) 环境分析

1. 社会经济发展充满活力,区域一体化进程加快

长三角作为世界第六大城市群,是我国经济发展速度最快、经济总量最大、内在潜力最足、驱动能量最高、发展前景最好的地区之一。在全国经济实力最强的 35 个城市中,长三角占有 10 个;在全国综合实力百强县中,长三角占有 41 个。2008 年长三角 GDP 达到 6.56 万亿元,占全国 GDP 的比重为 21.8%,同比增长 16.8%,高于全国 GDP 增速 7.8 个百分点。受全球金融危机影响,短期内长三角经济增速将有所减缓,但国家正在采取强有力的政策措施扩大内需、振兴产业,长三角经济平稳较快发展的基本面不会改变,其外向型经济和以服务业为主的产业结构,将拉动区域快递市场持续增长。信息一体化、交通一体化、市场一体化、现代物流一体化、金融一体化和生态环境治理一体化等区域经济一体化进程正在逐步推进。上海市、江苏省、浙江省政府签署的《长三角现代服务业合作协议》,将进一步推进区域服务业发展一体化,为快递服务发展搭建重要的公共政策平台。

2. 政策与法律环境逐步完善,市场监管格局初步形成

《国务院关于加快发展服务业的若干意见》和《国务院关于进一步推进长江三角洲地区改革开放和经济社会发展的指导意见》,进一步明确了服务业是国民经济的重要组成部分,强调要加快邮政业等服务业的发展,这为快递服务发展创造了良好的政策环境。快递服务的法律法规和标准化体系建设逐步完善,《快递市场管理办法》等法规的出台,《快递服务》标准

的发布实施, 邮政法修订工作顺利推进, 将为快递服务发展奠定坚实的法律基础。邮政管理机构依法开展市场监管, 快递协会积极规范企业经营行为, 消费者维权意识和能力显著增强, 政府监管、行业自律、社会监督的快递市场监管格局初步形成。

3. 交通基础设施日趋完善, 技术创新不断涌现

长三角交通一体化进程加快。随着一批重要的交通基础设施相继开工建设和投入运营, 长三角“1 小时、2 小时、3 小时都市圈”正在加紧构筑, 区域“同城化”格局加速形成。航空设施日趋完善, 正在形成以上海浦东、虹桥机场为国际枢纽机场, 以南京、杭州、宁波和无锡等为区域性枢纽机场, 以南通、温州、义乌、常州等为干线和支线机场的多级航路格局。日趋便利的交通为区域内快递企业利用社会公共资源、实现集约化运营搭建了网络运输平台。快件自动分拣设备、手持终端(PDA)、影像监控系统等技术和设备已经成熟, 计算机电话集成(CTI)、全球定位系统(GPS)、地理信息系统(GIS)、通用分组无线业务(GPRS)、射频识别(RFID)技术逐步投入应用, 为优化快递操作流程、提高运营效率提供了技术保障。

4. 市场需求旺盛, 发展潜力巨大

未来几年, 随着国民经济继续保持平稳较快发展势头, 长三角作为我国重要的经济增长极, 将迎来新一轮的快速发展。这一时期也是长三角快递服务实现跨越式发展的战略机遇期, 预计年增长将保持在 25%以上。长三角全面推进产业结构优化升级, 建设国际先进制造业基地, 为快递服务参与生产企业供应链管理, 提供一体化物流、分销配送服务提供了有利时机。2010 年世博会在上海举行, 将会大幅度增加对快递服务的需求。长三角是全国电子商务最发达的地区, 快递配送服务十分活跃。据统计, 2008 年, 每天为“淘宝网”提供的快递配送量 150 万件中, 长三角的配送量超过 1/3。预计随着电子商务在规划期内继续保持高速增长, 电子商务配送将成为快递服务发展的重要增长点。

(三) 存在问题

1. 相关法律与政策滞后。

有关快递服务的法律缺乏, 新邮政法还有待颁布。扶持快递服务发展的配套政策不完备, 车辆进城难、发展融资难、企业用地难、空运租舱难等问题突出。

2. 服务能力和水平亟待提高。

快递服务规模偏小, 服务能力不足, 服务水平不高, 不能满足社会生产和人民生活日益增长的需求。市场低端服务过剩, 中高端服务供给不足。部分企业服务质量差, 快件延误、

损毁和丢失的投诉率较高。

3. 经营管理水平较低。

部分快递企业组织形式落后,管理方式陈旧,经营模式和管理水平不适应企业规模化发展的需要,制约了企业健康发展和做大做强。

4. 市场竞争有待规范。

部分快递企业把低价竞争作为市场营销的主要手段,导致“谁先涨价谁先垮、谁不涨价谁等垮”的无序竞争现象蔓延,阻碍了市场健康发展。

5. 产业集中度低。

市场准入门槛较低,导致近年来快递企业数量急增,盲目扩张,“小、弱、散、差”现象突出,缺乏品牌优实力强网络全、具有国际竞争力的大型快递企业。

6. 从业人员素质偏低。

快递从业人员流动性大,多数快递企业没有建立业务和技能培训制度,专业化、技能型人员紧缺,管理、运营、技术等方面的专业人才匮乏,严重制约了企业的发展。

二、指导思想与发展目标

(一) 指导思想

以邓小平理论、“三个代表”重要思想为指导,深入贯彻落实科学发展观,贯彻《国务院关于加快发展服务业的若干意见》、《国务院关于进一步推进长江三角洲地区改革开放和经济社会发展的指导意见》精神,按照《邮政业“十一五”规划》要求,以世界眼光和战略思维谋划发展,以服务区域经济社会发展和实现产业做大做强为目标,以改革创新为动力,依托区域一体化发展优势,统一制定快递发展政策,优化快递发展环境,建立供需均衡竞争有序的市场机制,推进长三角快递服务科学发展、和谐发展和跨越式发展

(二) 发展目标

1. 总体目标

加强能力建设。满足区域经济社会发展对快递服务的需求,将长三角打造成为快递服务的国内重要基地和国际快递服务的重要门户,将快递服务培育成为区域经济新的增长点。

提升产业层次。拓展服务领域,将服务范围向上游产业延伸,统筹协调快递基本业务与电子商务配送、供应链管理等新业务的发展,加速推进传统服务方式向现代服务方式转变。

转变发展方式。提高快递服务的信息化、标准化水平。逐步从价格竞争向服务内涵、服

务质量竞争发展。推进科技创新、产品创新和管理创新,实现企业运营集约化,规划布局集群化,产业发展集聚化。

统筹协调发展。整合长三角快递服务资源,提高产业集中度。推进区域内各种不同经济成分的快递企业协调发展,推进国际业务、国内业务和长三角区域互寄业务协调发展,推进快递服务在区域内城乡之间一体化协调发展。

增强企业竞争能力。鼓励和引导企业加强品牌建设,拓展网络能力,提升服务质量,不断增强企业竞争能力和应对危机的能力。培育一批具有国际竞争力的大型快递企业。

推进一体化发展。建设各类生产要素自由流动合理配置的统一区域市场体系,建立有效的联动服务联合监管机制。

2. 具体目标

经济与社会效益目标:规划期内,快递服务的年增长率保持在 25%以上。到规划期末,规模以上快递企业的业务收入达到 500 亿元;占 GDP 的比重由 2008 年的 0.22%提高到 2013 年的 0.51%。新增就业岗位 8 万个。从业者年人均劳动生产率由 2008 年的 23 万元提高到 2013 年的 37 万元。

集中度目标:通过集约化经营,集聚化发展,提高市场集中度。到规划期末,重点培育出年收入超过 100 亿元的网络型快递企业。服务质量目标:推行标准化服务。到规划期末,规模以上快递企业普遍达到快递服务标准。延误率、损毁率和丢失率等指标处于全国领先水平。规模以上快递企业全部建立投诉处理平台,投诉受理率达到 100%,投诉处理满意率达到 90%以上,社会用户满意度达到 80%以上。

服务能力目标:提高信息化应用水平,建立完善的经营管理计算机系统,提高快件跟踪查询和信息反馈水平。到规划期末,规模以上快递企业普遍采用手持终端(PDA)设备。提高快递转运中心自动传输设备和自动分拣设备的应用水平。增加直发城市的快递班车。实现地级城市间“次晨达”,区域内全国“百强县”间“次晨达”,其它县级城市间“次日达”。推动快递服务延伸到乡村,服务“三农”。到规划期末,规模以上快递企业普遍提供“限时达”、“当日达”“次晨达”等多样化和标准化服务产品,并推广实施收件人付费、代收货款、短期仓储、代为包装等系列增值服务。

一体化目标:到规划期末,规模以上快递企业全部实现内部作业和对外服务标准化。实现服务人员着装、操作和礼仪统一。实现作业车辆和营业网点外观、标识统一。基本实现快

递企业与交通、海关和航空等外部系统的标准化连接。统一制定车辆市区通行、快递转运中心用地等扶持政策。建立区域一体化服务质量评价体系。建立统一的邮政监管信息平台。

职业培训目标:实施《快递业务员国家职业技能标准》,鼓励快递从业人员经过培训和考核取得快递业务员国家职业资格证书。到规划期末,从业人员持证上岗率超过 40%,快递企业普遍推行员工岗前培训制度和在岗培训制度。

三、主要任务与政策措施

(一) 主要任务

1. 强化快递市场监管,营造公平竞争环境

依照即将颁布的新邮政法等有关法律法规,建立公平规范和一体化的快递市场准入和退出机制。加强市场监管,实施分类分级的管理制度,构建统一开放竞争有序的市场体系,营造公平竞争的市场环境。充分发挥快递协会的作用,建立健全行业自律制度,保护消费者权益,维护企业合法利益。

2. 制定扶持政策,支持企业快速发展

争取相关部门支持,清理区域内限制快递发展的不合理地方规章,制定税务、公安、交通、航空、土地管理等部门的配套扶持政策。引导快递企业由价格竞争向服务竞争转变,提升综合服务水平,促进快递服务与其它产业的有机融合。引导国内外资本投资快递服务领域。实施“走出去”战略,鼓励和支持内资快递企业更多地进入国际市场,在巩固传统国际市场的基础上,大力拓展新兴国际市场。

3. 做大做强,提高企业竞争力

培育若干家品牌优、规模大、实力强、后劲足的网络型内资快递企业。推进长三角邮政速递物流改革,充分发挥邮政企业的骨干作用。鼓励企业之间资源共享,做到优势互补,发挥整体竞争优势。

4. 科学规划,推进快递服务基础设施建

设打破长三角行政区划限制,建立区域快递服务资源配置一体化机制。统一规划,推进快递重大基础设施项目建设。支持快递园区建设,发挥园区的聚集和带动效应,推动企业集约化运营和规模化发展。

5. 拓宽服务领域,促进产业结构优化升级

鼓励引导企业加快进入制造业供应链服务领域,承接电子商务配送服务,大力发展信息

流、资金流、实物流“三流合一”业务,推进快递服务和电子商务融合发展。鼓励企业抓住长三角城乡一体化发展机遇,促进农村快递发展。

6. 建立质量评价体系,提升整体服务水平

充分发挥快递协会、消费者协会等中介组织的作用,建立长三角快递服务质量评价体系。通过建立科学的评估指标,促进快递企业提高服务质量。鼓励快递企业建立高于《快递服务》标准的企业服务标准,提供优质的承诺服务。

(二) 政策措施

1. 推进制度创新,建立区域快递服务协调和监管机制

建立区域快递服务一体化发展联席会议制度,争取区域内有关部门的支持,制定统一的扶持政策,协调解决快递车辆进城、企业融资、设施用地、航空运能、快件通关、税费减免、工商登记、人才培育等问题。依托“长三角城市经济协调会”,率先在核心区域的十六个地级以上城市取得相关政策突破,并逐步覆盖到其他城市。建立长三角统一的监管机制,构建统一的监管信息平台,统一监管标准,实施相关许可证互认制度,协同推进一体化应急机制建设。

2. 依托“大交通”平台,整合快递服务资源

鼓励企业依托“大交通”平台,综合利用社会运输资源,理顺产品成本、服务时限和社会需求之间的关系,做到成本省、服务优、客户满意度高。争取相关部门支持,探索快递企业与其他运输企业的合作模式,鼓励利用城际高速铁路和高速客运班线运送快件;推动建立快件优先配舱、优先安检、快速通关的“绿色通道”,鼓励利用社会航空运力进行 800 公里以上快件运输。鼓励快递企业在快件运输、分拣场地等方面资源共享、优势互补。

3. 依托电子商务,培育快递服务新增长点

抓住电子商务快速发展的有利时机,促进快递服务与电子商务产业紧密结合,融合发展。推动快递企业加强与电子商务网站合作,不断优化业务结构,提升服务水平,实现互利共赢。鼓励快递企业提供企业对个人(B2C)、个人对个人(C2C)、企业对企业(B2B)的配套快递配送服务。充分发挥快递协会等中介组织作用,研究电子商务快递中代收货款、签收方式、快件保险等问题,组织拟定相关服务规范。

4. 提升科技应用水平,增强快递服务能力

推动快递企业采用先进科学技术,提升信息化水平。鼓励快递企业实现快件分拣机械化,

提高处理效率,降低劳动强度。提高快递企业信息技术应用水平,利用手持终端(PDA)、计算机电话集成(CTI)、全球定位系统(GPS)、地理信息系统(GIS)等信息技术及设备,提升服务水平和生产作业效率。支持快递企业设立统一服务热线,建立统一的客户服务平台。

5. 完善快递基础设施建设,优化网络布局

发挥区域内快递企业总部聚集的优势,推进快递园区建设,实现园区内基础设施建设集聚化、集约化和功能化。有条件的城市,要将快递转运中心建设纳入当地物流园区规划。争取相关部门支持,规划建设浦东、虹桥、萧山、无锡、禄口航空快递枢纽,和宁波、义乌、温州、台州、连云港航空快递支线等两级航空转运中心;规划建设上海、杭州、无锡、南京陆路快递枢纽,和宁波、嘉兴、金华、温州、泰州、南通、义乌、台州陆路快递支线等两级陆路转运中心。

6. 强化企业管理,实现规模发展

建立健全现代企业制度,完善企业内部管理,加强总部调控,优化经营模式,改造作业流程,提升管理水平。鼓励和引导企业通过盘活存量资产、兼并、联合、重组、上市等资本运作,实现规模化发展,集约化运营。培育若干拥有知名品牌、具有国际竞争力的大型快递企业。

7. 建立教育培训机制,培养专业人才

建立职业技能鉴定机构,引导企业支持员工参加职业技能培训,取得快递业务员国家职业资格证书,持证上岗。鼓励企业制定

专业培训和职业技能培训计划,联合社会培训机构,建立快递培训基地,提高企业员工素质。利用长三角教育资源优势,与高等院校开展合作,开设快递专业课程,以委托培养、订单式招生等方式完善教育培训体系,培养快递专业人才。

8. 强化市场监管,确保运行安全

加强快递市场监管,防止不正当竞争,维护市场秩序。积极配合相关部门,做好快递物品安全监管工作。创新监管手段,探索对空港快递作业场地、快递园区等重点区域的集中安检方式。落实寄递物品安全责任制,引导快递企业履行“服务安全”承诺。制定完善 2010 年上海世博会寄递物品安全监管方案。

9. 发挥快递协会作用,加强行业自律

发挥快递协会的桥梁纽带作用,支持快递协会制定行业规范,推动资源共享,建立业内

研是为深入了解金融危机对物流业的影响,收集整理企业应对措施和政策建议,为细化落实《物流业调整振兴规划》提供材料准备。

戴定一副会长与武汉商贸控股、武汉中原、星沙物流、大汉物流、湖南一力等二十多家重点物流企业和园区进行了座谈,听取了企业负责同志的情况介绍。各家企业畅所欲言,积极反映自身面临的经营困境和经验措施,结合物流业调整振兴规划提出了宝贵意见。戴定一副会长在座谈时指出,中部地区物流发展要与国家中部崛起战略相协调,加强产业规划布局,在转变增长方式中实现振兴,为中部地区承接产业转移打好投资基础。戴副会长还指出,当前物流业调整和振兴有两条基本途径,一是发展标准化的服务,二是发展专业化的服务。从物流发展的本义来看,物流业发展的最终目标是协助上下游企业挖掘“第三利润源”,带动工农业转型升级和发展壮大。

在湖北省、湖南省物流与采购联合会负责人的陪同下,戴定一副会长实地考察了当地重点物流企业和园区。(研究室)

崔忠付出席商品车物流问题座谈会

3月24日,国家发改委经济运行调节局组织召开了“商品车物流问题座谈会”。中国物流与采购联合会崔忠付副会长兼秘书长、工业和信息化部产业司胡群处长、交通运输部公路司吴春耕处长、公安部交通管理局吴军处长等商品车物流管理相关部委有关司局的负责同志出席了座谈会,会议由国家发改委经济运行调节局卫勇处长主持。中国物流与采购联合会汽车物流分会沈进军秘书长汇报了我国商品车物流领域存在的主要问题及有关建议。来自安吉汽车物流有限公司、长春陆捷物流有限公司、北京长久物流有限公司、天津安达集团公司、神龙汽车公司、北京交通大学、东风车城物流有限公司等国内汽车物流骨干企业的领导和专家分别发言。政府主管部门有关负责同志在听取行业有关情况以及反映问题的基础上,就各部门如何推动解决商品车物流领域存在的车辆超限、不规范罚款、加强执法监督、轿车运输车标准等问题分别发表意见,并表示今后将继续在国家发改委统一协调下,对存在的问题尽快逐步予以解决,推动汽车物流的健康发展。(汽车物流分会)

任豪祥会见德国 InWent 新任总裁 Sebastian Paust 博士

2009 年 3 月 24 日上午,中国物流与采购联合会副会长任豪祥在北京会见了德国国际继续教育与发展协会(InWent)新任总裁 Sebastian Paust 博士。这是 InWent 新任总裁 Sebastian Paust 博士首次率代表团访问中国物流与采购联合会。

任豪祥副会长向 InWent 新任总裁 Sebastian Paust 博士介绍了中国物流与采购联合会的发展历程、宗旨及其主要工作职能。回顾了两年来联合会与 InWent 项目合作的情况,目前双方已成功完成了六期研修班,共 126 名学员参加培训。任豪祥副会长充分肯定了双方合作成果。

InWent 新任总裁 Sebastian Paust 博士、前任总裁 Dr. Ulrich Popp 博士分别对联合会在项目合作中做出的努力表示感谢,就中德双方加强物流企业界的交流,扩大合作提出了建议。Sebastian Paust 博士还表示欢迎中国物流与采购联合会高层访问 InWent。通过本次会晤,完成了两届总裁中国项目的顺利交接,标志着 Sebastian Paust 博士将延续 Ulrich Popp 博士的工作,进一步加强与中国物流与采购联合会的合作。此次会晤为中德物流与采购人才培养项目继续顺利实施,促进双方的深度合作奠定了更加牢固的基础。 (培训部)

快讯四则

- 由中国物流与采购联合会组织的“物流税收试点工作座谈会” 3 月 19 日在北京召开。中国物流与采购联合会副会长兼秘书长崔忠付主持会议。国家发展和改革委员会、国家税务总局相关主管部门负责同志,各地 63 家物流企业及部分地方政府物流工作主管部门、行业协会、院校和研究机构的代表出席。 (研究室)
- 2009 年 2 月 24 日,中国物流与采购联合会在厦门国家会计学院召开中国物流与采购联合会考试培训工作会,中国物流与采购联合会副会长任豪祥在会上作了重要讲话。 (培训部)
- 接联合国 ITC 机构通知,2009 年 ITC 上半年全国中文统一考试定于 5 月 17 与 18 日进行,

考试方式为笔试。望各培训中心尽快统计出中文参考人员的数量上报中物联培训部。

(培训部)

- 为贯彻国务院《物流业调整和振兴规划》，促进物流院校、研究机构与物流企业的工作交流 and 业务合作，推进物流领域产学研相结合，特决定召开“产学研结合工作座谈会”，详情请登陆中国物流与采购网。(研究室)

【会员园地】

温家宝总理视察大众一汽发动机(大连)有限公司

3月21日下午4点45分，国务院总理温家宝来到大众一汽发动机(大连)有限公司视察。温总理此行是为落实《政府工作报告》，应对金融危机，振兴东北老工业基地战略的行程之一。

温总理首先听取了大众一汽发动机(大连)有限公司副总经理李岩关于公司概况和产品技术先进性的汇报。随后，温总理来到生产线，在装配线的拧紧工位，温总理亲切地问候正在工作的员工，并试着观看检测屏幕进行操作。一位员工将自己用废旧零部件焊接的机器人送给温总理，温总理高兴地接受了这份礼物，并亲切地对大家说：“你们送给我这个小人儿，这就代表我也成为你们其中的一员了。”

温总理亲切地和员工们打招呼、握手。温总理说：“虽然现在金融危机还在蔓延，但我认为中国的汽车工业还处在一个发展期。我们采取了一个重要的政策，那就是‘汽车下乡’，购买1.3排量以下汽车的农民，将给予补贴；购买1.6排量以下汽车的，购置税减半。这两项政策的实施，汽车市场就火爆了。但是我们要想得再远，农民对汽车的需求是多样化的，城市对汽车的需求和农村不一样，我们不仅要占领国内市场，还要走向世界，惟一的出路是要开发新产品，就是以汽车的节能、环保、新材料、新动力来占领市场，中国自己的市场就会很大。城市和农村的购买力是很大的，因为城乡的储蓄大概超过26万亿元，而且这个储蓄还在不断增长，我们现在的人均汽车占有量与发达国家比还很低，因此汽车工业大有可为！我们的目的不仅是销售、占领市场，而且要走向汽车制造业的高端，那就是要有自主知识产权。欧洲的朋友可能听了后感到有点压力，欧洲现在有欧III标准、欧IV标准、还有欧V标准，将

来就会有 CHINA 标准, 中国标准! 其实标准是指关键技术还有重要的知识产权, 我认为标准不是用来限制人的, 而是促进汽车业全面发展的, 我们的希望就在你们身上! 就在你们学的知识和你们的创造精神上! 其实不仅是汽车业, 整个中国的未来都在你们身上!”

温总理的话极大地鼓舞了员工的工作热情, 大家深深感受到政府对汽车工业的鼓励和扶持, 更有信心渡过经济危机的难关。在大家的簇拥下, 温家宝总理与员工们亲切合影留念。

(一汽网站)

招商局与 DHL 拓深保税港

敦豪全球货运物流(DHL)与招商局集团近日在上环正式签署全面合作备忘录, 双方将会在今年 6 月开始, 于招商局旗下的深圳前海湾保税港内开展全面战略合作。

DHL 全球货运物流香港、澳门及华南区董事总经理许勤业表示, 双方今次合作, 主要集中在仓储及相关物流业务和境内供应商库存管理两方面。他指出, DHL 掌握系统和专业人才上的优势, 招商局则拥有国内全面的网络, 今次合作将有利 DHL 进一步提升在中国的市场地位。

他透露, 在仓储及多国集拼业务方面, 合作旨在令中国及邻近地区的货物集中在保税港内, 集拼后安排运往欧美中东等海外市场; 其次是令该港区成为境内及离岸分发中心, 货物会在保税港内逐一分装和标贴, 继而分发到国内外不同地区。

另外, 双方亦会加强境内供应商库存管理方面合作, 在空运、海运、国内卡车运输进行交流, 保税港内仓库设施则会成为 DHL 系统管理的一部分。

DHL 全球货运物流北亚太区行政总裁梁启元称, 今次签订合作备忘录只是双方合作的第一步, 今后会将合作范围由深圳扩展到内地其它城市。

招商局集团副总经济师余利明表示, 前海湾保税港是招商局近期重点发展的项目之一, 中国政府亦已将现代物流业作为中国的 10 大振兴产业之一, 令招商局在中国物流业的发展得到政策支持和资金保障。

他有信心今次与 DHL 的合作能促进前海湾保税港的发展, 有助将该港区的服务标准提升至国际水平。他又说, 随着前海湾保税港正式封关并投入运作, 未来将会有更多海内外企业进驻, 港区本身的优势得到充分发挥, 国内外市场也会进一步扩大。 (大公报)

八达物流镇海炼化成品油铁路运输协调会顺利召开

为了适应成品油市场的发展变化,协调和解决镇海炼化成品油供应链各环节之间的信息交流和存在问题的解决,八达物流于3月17日在杭州组织召开了“八达物流镇海炼化成品油铁路运输协调会”。会议总结了2008年镇海炼化成品油铁路运输情况,各油库和铁路车站分析交流了整个供应链各环节中存在的问题和要求,研讨了进一步提高铁路运输效率和质量、加快罐车周转和优化专列开行的方案,分析了2009年各地区成品油供需情况及铁路运输需求预期。各客户单位中石化销售有限公司华东分公司、中石化森美、中石化镇海炼化分公司、中石化省石油公司、中航油上海分公司等主管领导对八达公司在几年来的努力表达了真诚的谢意,并对进一步提高运输质量提出了建议。

(八达物流网站)

中远物流入驻韩国釜山新港物流园区

3月17日,中远物流与韩国现代物流在韩国首尔签订合作协议,双方将共同出资在韩国釜山新港物流园区组建合资公司建设物流分拨中心,这是中远物流首次在韩国投资建设物流设施。根据计划,双方投资建设的物流中心将在今年年底投入运营。

(中远物流网站)

浙江省国资委主任陈正兴到浙江物产集团慰问调研

2月2日,浙江省国资委主任陈正兴就率委机关相关部门负责人来到浙江物产集团,祝贺浙江物产2008年经营规模突破了“千亿”大关,提前实现了省委省政府提出的打造“千亿规模企业”的目标;同时向物产集团广大干部员工表示慰问,祝愿浙江物产在新的一年里取得新业绩、实现新发展。

在听取了集团公司胡江潮董事长和孟伟林总经理有关集团2009年工作方针、预算目标、工作思路和主要举措等情况汇报后,陈主任指出,物产集团基于对当前及今后一个时期的经营形势分析判断,提出的“千方百计开拓市场、千锤百炼苦练内功”工作方针和“良性稳健”的政策导向,符合外部形势变化和内部自身发展要求,目标明确、思路清晰、措施有力。同时也说明了物产集团对做好今年工作有信心、决心、恒心,很不容易。关键是要“抓落实”。

履艰难。此时此刻,修复我们被“冻伤”的市场,首先需要重树信心。“规划”此时推出,是给物流业复苏打强心针,还是给各类工商企业修复供应链,给整个经济的健康运转打强心针。

推动产业结构调整,转变经济发展方式,适宜经济全球化挑战,这是“规划”出台的战略意义。首先,物流业是维持国民经济正常运转的基础产业,但长期以来,我国发展经济倚重“重生产、轻流通”的观念,使得流通和物流业在整个产业结构中的比例失衡,得生产制造企业普遍采用产供销“纵向一体化”的业务结构。其次,过去工商企业“大而全”的粗放运营模式,既造成物流服务的供需失衡,也影响了企业的运营效率,乃至增加了整个国民经济的物流成本。振兴物流业将利于改变粗放发展模式。再则,在全球经济一体化下的全球生产、全球采购、全球销售供应链国际化趋势下,“规划”更是推进我国工商企业适应经济全球化趋势的战略要求。因此,大力发展作为一个几乎融入各工商领域的生产性服务业——现代物流业,将在推动产业结构调整、产业升级发展,企业国际化中发挥不可替代的作用。

意在千秋发展,塑造物流强国,成就经济强国,这当是“规划”出台的核心意义。我国物流业当前的危机,也是我们长期以来的积弊造成的:首先,中国物流市场环境不成熟,长期以来我国工商企业对现代物流认识不足,企业物流外包层次低,物流市场供需结构失衡;其次,我国物流业起步晚,物流基础设施滞后,产业集中度不高,信息化、标准化、及诚信体系建设等方面不足;再则,物流市场监管及相关法规不完善,物流业进入门槛低,“弱小散”低端发展的局面长期存在。这些因素都造成我国整体物流企业抗风险能力弱,龙头物流企业大而不强。因此,“规划”此次出拳不仅要迎战金融风暴,更要赢战千秋未来的战略发展,实现物流强国梦。

为实现千秋物流强国梦,“规划”让中国物流内外功兼修,打出三套连环拳:

一是提出了发展现代物流业的十大任务,“积极扩大物流市场需求;大力推进物流服务的社会化和专业化;加快物流企业兼并重组;推动重点领域物流发展;加快国际物流和保税物流发展;优化现代物流业发展的区域布局;加强物流基础设施建设的衔接与协调;提高物流信息化水平;完善物流标准化体系;加强物流新技术的开发和应用。”十大任务从扩大现代物流市场需求,提升物流企业竞争力,规范现代物流服务等方面,指导物流业练好内功,增强中国物流竞争的软实力。

二是提出了发展现代物流业的九大重点工程,“多式联运、转运设施工程;物流园区工程;城市配送工程;大宗商品和农村物流工程;制造业与物流业联动发展工程;物流标准和技术推

广工程;物流公共信息平台工程;物流科技攻关工程;应急物流工程。”九大工程从物流基础设施、物流节点工程、物流标准化工程等方面,为物流业发展提供良好外围环境等,铸就中国物流竞争的硬实力。

三是提出了现代物流业发展的九大保障措施,“加强组织和协调;改革物流管理体制;完善物流政策法规体系;制定落实专项规划;多渠道增加对物流业的投入;完善物流统计指标体系;继续推进物流业对外开放和国际合作;加快物流人才培养;发挥行业社团组织的作用。”九大措施从物流市场监管、政策法规体系建设、社团中介桥梁建设等方面,则为上述中国物流软实力、硬实力建设提供有力保障。

三套连环拳,环环相扣,将科学、有序地推动我国由物流大国转身为物流强国和经济强国。
(亚博物流)

编委会主 任: 何黎明

副主任: 戴定一 崔忠付 周林燕 任豪祥 蔡 进 毛 洪

编委会委员(按姓氏笔画排列): 刘乃杰 许军祥 李锦莹 孙 蕾 余 平 沈进军 张明 杨凤玉 郑小宝 周雪松 胡大剑 贺登才 钱 巍 黄久久 韩立新 薛 辉

编辑部主任: 晏庆华

责任编辑: 张 颖

法律顾问: 嘉润道和律师事务所 李敬伟、夏学义

地址: 北京市月坛北街 26 号

邮编: 100045

电话/传真: 58566588-160

E-mail: web@chinawuliu.com.cn