



# 中国物流与采购联合会 会员通讯

电子版（半月刊）

第7期  
(总第71期)  
2009年4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★**物流业列入十大产业调整和振兴规划意义重大。既是物流业快速发展，其地位与作用被广泛认可的标志，也是广大物流工作者 30 年奋斗的结晶；既有当前形势的特殊需要，也是物流业长远发展的要求。…… (全文)

## ★ 篇目浏览★

<b>【权威论点】</b> .....	<b>1</b>
丁俊发：制定《物流业调整和振兴规划》的意义 .....	1
<b>【政府动态】</b> .....	<b>7</b>
民航总局：中国民航全行业一季度实现盈利 .....	10
铁道部出台有关规定规范铁路科技成果管理与转化 .....	11
<b>【联合会工作】</b> .....	<b>11</b>
陆江听取物资再生、燃料、建材流通协会情况汇报 .....	11
何黎明出席中国基建物资承包协会会员大会 .....	13
崔忠付会见法国中央大区代表团 .....	13
任豪祥到北京交通大学调研决赛筹备情况 .....	14
快讯四则 .....	14
<b>【会员园地】</b> .....	<b>15</b>
新疆维吾尔自治区副主席胡伟访问诚通集团 .....	15
招商局物流集团与衡钢集团签署合作协议 .....	16
马新生、吕勇明考察联华物流基地等项目 .....	16
八达物流与镇海港煤炭战略合作 .....	16
<b>【产业分析】</b> .....	<b>17</b>
外资进入我国物流市场后格局分析 .....	17
<b>【广而告之】</b> .....	<b>23</b>
欢迎参加企业物流信息化现状网上调查 .....	23

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。

## 【权威论点】

### 丁俊发：制定《物流业调整和振兴规划》的意义

物流业列入十大产业调整和振兴规划意义重大。既是物流业快速发展，其地位与作用被广泛认可的标志，也是广大物流工作者 30 年奋斗的结晶；既有当前形势的特殊需要，也是物流业长远发展的要求。规划的出台与实施，无论对物流业应对危机，谋求长远发展，还是扩大内需，振兴产业，促进经济结构调整和经济平稳较快发展都将产生重大而深远的影响。在《规划》中，对为什么要制订这样一个调整与振兴规划讲了四点，我认为讲得很到位。

根据中央领导指示，《经济日报》从今年开始主办论述国内外重大经济问题的“经济大讲堂”，约我就物流业发展写篇文章（见 2 月 10 日《经济日报》13 版）。我讲了三个问题，一，物流业是生产服务业；二，一个新的经济增长点；三，我国物流业发展任重道远。在这篇文章中，对物流业的地位作用，与其他产业的相关性，以及物流业本身的发展都有论述。结合《物流业调整和振兴规划》，我再讲四点：

#### 一、物流业的经济定位

现代物流业从经济的角度如何定位？我认为可以从以下四个方面来讲。

第一，从国家层面讲，它是服务业的主导产业，是国民经济发展新的经济增长点，是衡量一个国家综合国力的重要指标。

根据国家发改委、国家统计局、中国物流与采购联合会的统计，2008 年有以下数据。

年 项 目	2006	2007	2008	2008 与 2007 年同比
	绝对数	绝对数	绝对数	增长(%)
社会物流总额（万亿 元）	59.6	75.2	90	19.5
物流总费用（万亿）	3.8	4.5	5.4	16.2
物流总费用与 GDP 比	18.3	18.2	18.1	下降 0.1

率				
物流业增加值（万亿）	1.41	1.7	1.99	15.4
物流增加值占 GDP 比重（%）	6.7	6.7	6.6	下降 0.1
物流增加值占第三产业比重（%）	17.1	16.6	16.5	下降 0.1
货运总量（亿吨）	202	226	245	9.3

从以上数据，我们可以看到：

①物流总额达到 90 万亿人民币，拉动了物流需求总规模的快速扩大，GDP 的增长，需要物流总额增长的支撑。一个单位的 GDP 需要三个单位的物流量来支持。

②物流总成本与 GDP 的比率仍然偏高，比发达国家 8-10%左右的水平高出一倍。证明中国国民经济的经济增长方式仍然是粗放的，国民生产总值的产出中物流成本太高。也说明中国的产业结构中，二产偏重，服务业偏轻。

③2008 年物流业增加值占第三产业的比例达到 16.5%，到 2011 年，有可能达到 20%左右，物流业增加值与 GDP 的比率达到 6.6%，到 2011 年有望接近 7%，说明物流业的确是第三产业的主导产业。

现代物流业能否成为进入二十一世纪国民经济发展新的经济增长点，经济界有不同的看法，我认为很正常，主要有两个原因，一是对现代物流业的认识不完全一致，二是对物流业的统计分析跟不上。我认为，现代物流业作为国民经济新的经济增长点正在逐步形成。一个产业能否成为国民经济新的经济增长点，决定于五个方面：一是在国民经济中的地位与对国民经济的拉动作用。二是对相关产业的拉动作用。三是对增加就业的贡献率。四是对提高人民生活水平的相关度。五是对提高国家与企业竞争力的重要性。从这五个方面分析，根据现有的数据可以证明，现代物流业必将成为拉动国民经济新的增长点。

第二，从市场层面讲，物流市场是整个国家市场经济的重要组织部分，第三方物流公司所以能实施多功能一体化运作，其基本条件是物流要素全部进入市场，通过市场去优化、配置物流资源。物流市场也就成了物流供需双方生产关系的总和。在物流市场中，有物流市场

的主体，有物流的客体，有物流的载体，有物流市场的中介组织。在物流市场中，既有硬件的建设与配置，更要有物流软件的建设与配置。总之，国家、企业、居民都居身于物流市场之中。

如果说，流通是商流、物流、资金流、信息流的统一体的话，那么，商品市场与各种要素市场就构成了中国市场体系的总格局，而物流市场是重要的组成部分，缺少了物流市场，中国的市场体系是不完整的（见附件）。

第三，从企业层面讲，现代物流是企业的第三利润源，企业在提高市场竞争力中，降低原材料成本与人力成本已没有多少空间，空间最大的来自降低物流成本。所以，跨国公司都在寻求供应链的优化，消除每个环节、每一个流程中的不必要的浪费，服务外包成了企业的必经之路（见附件）。

第四，从居民层面讲，现代物流是提高生活质量的重要一环。绿色物流是创造资源节约型、环境友好型社会的重要一环。随着电子商务的发展，网上购物走进了百姓家，这种既省钱，又省时间的购物方式需要物流业作保证，发达的物流业才能做到准时、便捷、安全。

## 二、物流业与各产业的关联

物流业是国民经济各产业的重要环节，各个产业本身、产业与产业之间、产品与国内外市场的联系，都要以物流为支撑和纽带，物流运作的效率与效益是产业竞争力的重要体现。

### ①物流业与制造业

可以说，世界制造业与物流业的发展是一部联动发展的历史。

时间段	制造业	物流业	标志性国家
18 世纪中叶以前	手工作坊阶段	古老的运输与仓储	中国、意大利、埃及
18 世界中叶以后到 19 世纪末	多品种小批量工厂化生产模式	传统物流	英国、法国
进入 20 世纪	少品种大批量流水线生产	实物配送	美国、德国

	模式		
20 世纪 50 年代	准时制精益生产模式	综合物流	日本
20 世纪末	柔性化敏捷制造模式	供应链管理	美国、德国、日本

以汽车工业为例，上游的原材料与零部件采购、库存、供应，中间的加工生产，下游的分销与配送，到达最终用户手中，产品制造过程中只有 10%的时间用于生产，90%的时间在物流，在研发和制造水平越来越高的情况下，产品有没有竞争力，很大程度取决于物流成本与供应链速度，从这个意义上讲，企业与产品的竞争更多地体现在物流能力的竞争，供应链与供应链的竞争。

## ②物流业与农业

一讲到物流，大家比较注意工业，其实中国作为一个农业大国，农业物流要十分重视，2007 年中央一号文件，单列一章明确提出“健全农村市场体系，发展适应现代农业要求的物流产业”。文件指出，发达的物流产业和完善的市场体系，是现代农业的重要保障。如何构建适应现代农业的物流产业，我在《经济日报》上发表了“大力发展适应现代农业要求的物流产业”（见《中国物流》477 页）一文，提出四大板块构建农业物流产业。

第一，满足农业生产需要的农业生产资料物流。包括种子、化肥、农药、农膜、农机具、水利灌溉、饲料，也包括钢材、水泥、柴油、农用货车等等。

第二，满足全国人民消费需求的农产品物流与为了实现农产品总量供需平衡而进行的进出口物流。农民生产的所有产品，只要不是供自己消费的，都成为商品，农产品一部分直接面对消费者，成为最终消费品，一部分作为工业原料，以工业品提供消费，一部分加工成食品后供居民消费，一部分通过出口供外国消费。

第三，为满足农村劳动力再生产需要形成的生活消费品物流，主要是吃、穿、用、住、行等类消费品。

第四，为推进循环经济与建设节约型社会需要而形成的可再生物资的回收物流。比如农作物秸秆回收利用，废金属、废纸、废塑料的回收利用、生活垃圾和污水的综合治理和转化

利用等。

中国政府这几年特别注意食品安全，这就涉及到农业产业的冷链物流，冷链物流是生鲜食品在低温条件下的物流，一条完整的冷链物流包括冷藏加工、冷冻储藏、冷冻运输与配送，冷冻销售四个环节，构造从农田、水域到餐桌安全的产业链。发达国家冷藏运输率达到 60% 至 80%，中国不到 20%。

### ③物流业与流通业

李岚清同志当副总理时主管流通业，他着力推动连锁经营、物流配送、电子商务与代理制等新的流通方式。他特别指出，现代流通业必须有现代物流业作支撑，要摒弃传统的落后的流通方式，开阔我们的眼界，寻求新的经济增长点，拓展我们的生存空间。

我认为，中国流通企业的物流外包比制造业落后，主要是观念落后，自己采购自己库存，搞“大而全”与“小而全”。加上全国流通企业有 1700 多万个，规模小，集中度低。中国一定要加快发展连锁经营，构建流通供应链，实施统一配送，这样才能适应现代流通业发展的要求。特别是电子商务，是一种非常好的扩大内需的方式。据统计，2008 年网上购物已超过 1200 亿，同比增长 128.5%。淘宝网已超过上海百联成为国内最大的综合卖场，在网上每天有近 900 万人上淘宝“逛街”，淘宝网一天的客流量相当于近 600 个大卖场的客流量。在网上采购，需要物流的支撑，据与淘宝网合作的申通物流统计，每天的业务量达 90 万单。

### 三、物流业也是重要的民生工程

物流业与环保密切相关，是重要的民生工程。

①物流业是循环经济的重要支撑。可再生资源物流对中国特别重要，因为中国的经济发展越来越受到资源的约束，所以构建回收物流系统是循环经济良性运作的必备条件，是创建资源节约型社会的重要保障。

②前面已讲到，冷链物流可以大大提高食品安全度。

③物流中需要调动各种运输工具，涉及到二氧化碳的排放与噪音污染，如何构建绿色运输系统，可以大大改善生态环境，提高人们的生存质量。

④物流业是一种生产性服务业，但也是一种消费性服务业，正是物流企业可以把老百姓需要的商品送到千家万户，如这几年飞速发展的快递业，老百姓已深深感受到实惠。

### 四、物流业必须实行超越式发展

物流业是国民经济的基础产业，物流业纵贯商品生产、流通和消费各个环节（见附件），

横跨国民经济各个产业，是衡量一个国家现代化水平与综合国力的重要标志。中国已是世界第三大经济体，经济的全球化使中国的物流量特别大，但中国的物流运作水平与发达国家差 20—30 年，严重阻碍了国民经济效益的提高。怎么办？《物流业调整和振兴规划》明确提出了指导思想、原则和目标，确立了到 2011 年的十大任务，九大重点工程。要构建点、线、面结合的三维空间布局。《物流业调整和振兴规划》的具体内容以及各级政府与产业、企业如何贯彻我将另做解读，这次我就不多讲了。但需提一下中国物流业的超越式发展战略与中国特色战略。

①超越式发展战略。我们知道美国的物流发展到现在的水平用了 100 多年的时间。那么中国的物流发展是不是要经过 100 年才能达到美国这样的水平呢？我想大可不必。我们的国家领导人，我们的政府提出了中国物流超越式发展战略。超越式发展战略，就是我们不要花外国那么长的时间。并不是说中国物流发展可以违背一些经济规律，而是说可以超越某些发展阶段。在历史上，经济的发展，社会的发展，都有一些超越发展的例子。那么中国的物流发展也应该是可以的，中国的经济是非常不平衡的，东部、中部、西部包括不同的行业，情况都完全不一样。这种情况下，有的可以超越，有的不可以超越，有的可以快点，有的不可以太快，但总体上我们必须是超越式发展。比如说 2008 年四川汶川大地震以及春季南方的冰雪灾害，是对我们民族的一个考验，同样是对我们年轻的物流业的考验。提出了一个大问题，应急物流系统怎么构建？中国的能源，从石油来讲，50%要靠进口，中国 90%的能源依靠煤，能源的物流系统怎么构建？粮食的散粮物流系统怎么建？现在全球很多地方都在闹粮荒，粮价在上涨，怎么办？很多方方面面，我们不可能按部就班的那样走，我们必须实行超越式发展。

另一个就是借鉴外国经验与中国特色战略。经济的全球化，使国外的经验对我们非常重要。第一是学习外国，引进先进经验。日本也好，美国也好，德国也好，很多地方我们都要学。第二就是要根据中国的情况，加以消化，加以吸收，再加以创新。中国的经济发展有中国的模式，中国也是搞市场经济，但中国创新市场经济。所以现在好多发展中国家到中国来学习中国的经验，中国的模式非常实用。那么中国的物流也是一样，我一直主张不仅仅是从理论上，而是从物流的实践上，要去总结中国的经验。金融危机的确对我们物流企业冲击很大，但经过这一风浪锻炼，我们一定会走得更快，走得更好。

总之，《物流业调整和振兴规划》对物流业的方方面面都提出了要求，指明了方向，既是

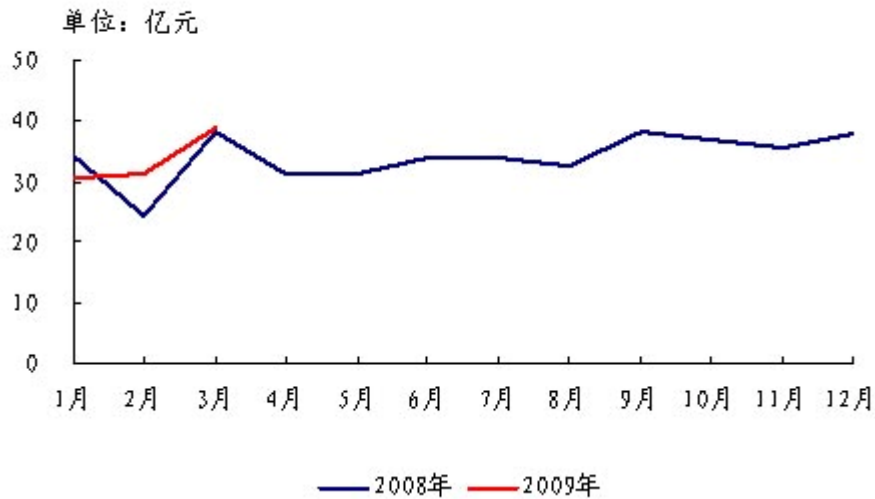




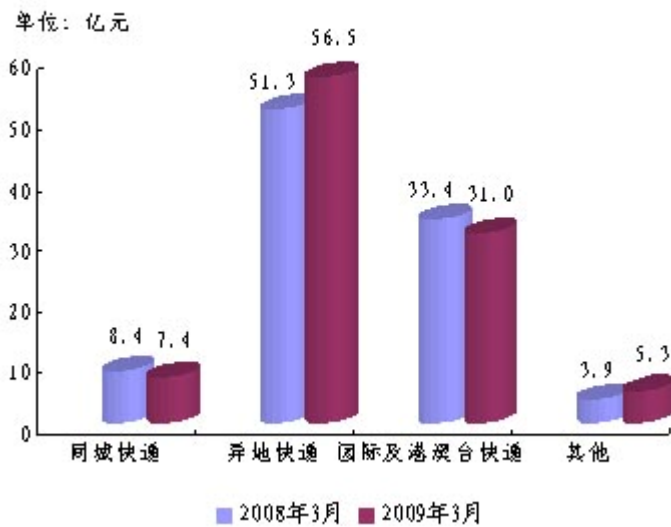
同比下降 6.9%。

3 月份快递业务量完成 1.5 亿件，同比增长 14.5%；业务收入完成 38.7 亿元，同比增长 1%。

快递业务收入分月图

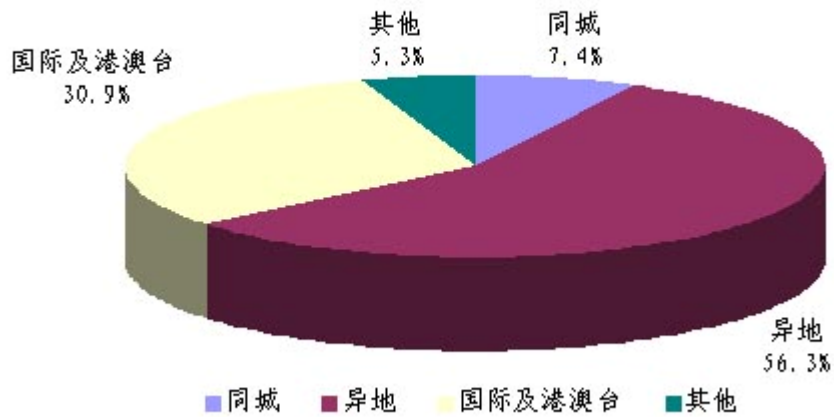


分专业快递累计业务收入比较

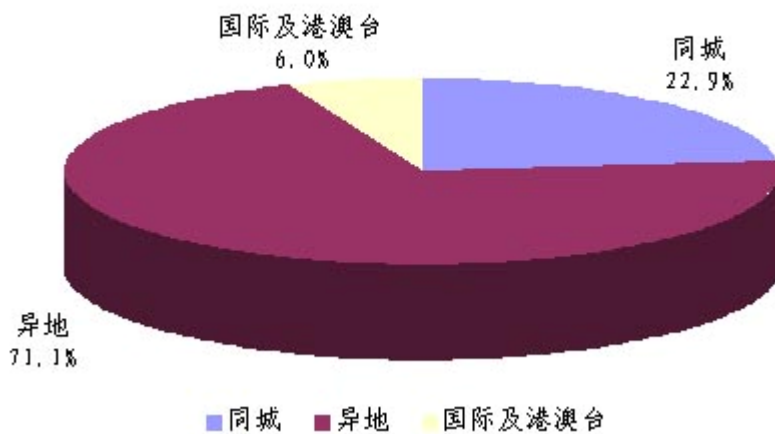


同城、异地、国际及港澳台快递业务收入分别占全部快递收入的 7.4%、56.3%和 30.9%；业务量分别占全部快递业务量的 22.9%、71.1%和 6.0%。

快递业务收入结构图

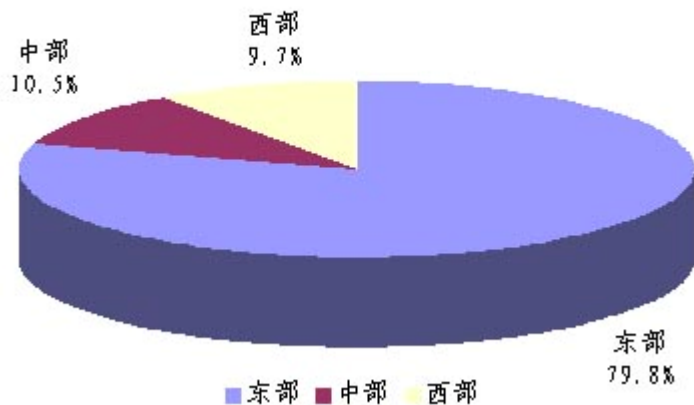


快递业务量结构图



东、中、西部地区快递业务收入的比重分别为 79.8%、10.5%和 9.7%，业务量比重分别为 79.1%、11.2%和 9.7%。

东、中、西部快递业务收入结构图



全国邮政业发展情况表

2009 年 3 月

指标名称	单位	本月完成	同比增长 (%)	本年累计完成	同比增长 (%)
一、邮政业业务收入	亿元	102.5	5.7	259.6	6.9
其中：快递业务收入	亿元	38.7	1.0	100.2	3.4
二、邮政业业务总量	亿元	135.5	13.4	366.2	10.8
其中：函件	万件	66563.1	10.0	183200.7	2.8
包裹	万件	595.8	-19.1	1731.2	-18.7
快递	万件	15292.7	14.5	38045.5	12.8
订销报纸累计数	万份	137563.3	0.9	394132.7	-0.4
订销杂志累计数	万份	8729.8	-1.0	25447.7	0.6
汇兑	万笔	2190.6	2.8	6072.3	2.4

注：2009 年邮政业业务收入中未包括邮政储蓄银行直接营业收入。

（中国政府网）

## 民航总局：中国民航全行业一季度实现盈利

在 4 月 8 日举行的第五届中美航空论坛上，中国民航局局长李家祥在致辞时透露，今年 1—3 月份，中国民航全行业运输总周转量比上年同期累计增长 1.3%，国内旅客运输量 1—3 月分别比上年同期增长 21.3%、17%、15.8%，3 月份数据亦显示，中国国内货邮运输量也在回升。今年 1—3 月份，中国民航业预计实现盈利。

为应对这场危机，中国民航迅速在航空安全、市场秩序、运力增长、基础设施、财经政策、节能减排等 10 个方面果断采取措施。从目前看，10 项措施已取得初步成效，中国民航



流通协会有关行业情况的汇报。这是继 4 月中旬金属、木材、汽车等三个流通协会汇报后，陆江会长再度听取流通行业情况汇报。陆江会长对物资再生、燃料、建材等三个协会在推动相关行业发展方面所做的工作给予了充分肯定，并分别提出了希望和要求。周林燕副会长一同听取了汇报。

4 月 14 日，陆江会长在听取中国物资再生协会会长刘坚民、副会长兼秘书长刘强汇报后指出，物资回收工作很重要，要把抓好物资回收流通工作提高到发展循环经济、建设和谐社会和贯彻落实科学发展观的高度来认识。他对物资再生协会的工作提出了几点要求：一是我国再生回收体系在改革开放之后发生了深刻变化，协会要面向全行业、面向多种所有制企业提供服务，并探索建立新的物资回收流通体系；二是物资回收流通涉及多个产业，协会要向各相关政府部门提供服务，及时反映企业情况和诉求；三是要抓住国家重视发展循环经济的有利时机，争取更多的支持物资回收流通工作发展的政策；四是要培育核心企业、骨干企业、大型企业；五是协会要努力做大做强，提高为行业服务的能力；六是要抓好行业统计与标准工作。

4 月 15 日，陆江会长在听取中国燃料流通协会会长张忠斌、副会长杨松伶汇报后，重申了流通业与制造业相互融合的重要意义，指出产业融合是社会大分工之后的功能整合、服务升级，不是倒退到产供销一体化。他对燃料流通协会的工作提出了六点要求和希望：一、协会要努力成为行业的先行者，协会工作人员要成长为燃料流通业的行家、专家；二、要在行业内积极贯彻国家的方针政策和政府的意图，同时适时提出行业发展的政策建议；三、要多为企业办实事和解决实际问题，把协会办成企业之家；四、要进一步扩大会员队伍，不分国有与民营、生产与流通企业，都可以成为协会会员；五、要重视行业信息统计工作；六、协会要创业，不要守业，并加强人才队伍建设。

4 月 16 日，陆江会长听取了中国建筑材料流通协会会长孟国强、副会长秦占学的汇报。陆江会长指出，我国建材产业发展很快、很好。建材与汽车、钢材一样，都是国民经济的支柱产业。建材市场很大，发展潜力也很大，我国高速公路不过 6 万公里、铁路 8 万公里，居民住房整体上来说还不宽敞，尤其是流通方式与发达国家相比还比较落后，因此行业组织有很多工作要做。陆江对建材流通协会提出了以下具体要求：第一，协会刚刚完成换届，新的领导班子要加强团结；第二，协会工作的核心是服务，统计、标准、培训都是服务，要把服务工作做得更好；第三，要研究探索具有中国特色的建材流通方式，国外的经验要学习，但

不能照搬；第四，建材的品种很多、很杂，要抓主要品种；第五，要加强与企业的联系，特别是与大型企业的联系，及时反映企业的情况与建议；第六，协会要积极组织开展活动，但要精、要好，要把为行业服务与扩大协会影响放在首位；第七，要重视发挥老同志的作用，也要注意培养与启用新人，让年轻人有希望、有奔头。

（生产资料市场专业委员会）

## 何黎明出席中国基建物资承包协会会员大会

2009年4月17日，中国物流与采购联合会代管协会中国基建物资承包协会会员大会在北京召开，中国物流与采购联合会党委书记、常务副会长何黎明、商务部标准体系建设司、住建部标准司、中国模板协会、北京城建集团房地产开发公司等领导出席了会议并发表了讲话。

何副会长首先介绍了中国基建物资承包协会的基本情况，着重从行业协会的作用、职能、自律、服务、发展以及政府的支持等方面作了阐述，并对新一届领导班子寄予厚望，希望基建物资承包协会团结奋进，努力为行业的发展作出更大的贡献。

会议审议通过了《中国基建物资承包协会章程》修改提案、《中国基建物资承包协会会费收取标准》以及对基建物资协会更名的提议，选举产生了新一届理事会，大会一致通过刘能文同志担任新一届协会会长，喻迺秋等16位同志任副会长，韩志勇同志任秘书长。刘能文同志作为协会的新一届会长在会上表示，中国基建物资承包协会的新一届领导班子，将在中国物流与采购联合会的领导下，更加积极地开展工作，真正使协会成为政府与会员单位之间的桥梁和纽带，更好地服务政府，服务行业，服务企业。（行业事务部）

## 崔忠付会见法国中央大区代表团

4月21日上午，中国物流与采购联合会副会长兼秘书长崔忠付会见了由法国中央大区副主席—玛丽·马德莱娜·米亚洛夫人率领的法国中央大区代表团，代表团成员包括法国中央大区经济促进局局长—铁力·薄吕艾先生；法国中央大区经济促进局中国联络处主任—蒋琿先生；法国 ALPHDEAL 投资咨询公司总经理—高德力先生；法国中央大区经济促进局中国联络处首席代表兼法国 EVOLYSE 投资咨询公司总经理—杨俊民先生。

崔忠付副会长兼秘书长介绍了中国物流的发展情况及物流园区的开发经验；玛丽·马德莱娜·米亚洛夫人介绍了中央大区作为天然物流基地的资源及中央大区物流行业企业。双方针对中国物流企业如进入法国中央大区发展和法国物流企业如何到中国发展及其合作模式进行了探讨，为中国物流与采购联合会和法国中央大区的进一步合作奠定了基础。

（国际合作部）

## 任豪祥到北京交通大学调研决赛筹备情况

4月9日，中国物流与采购联合会副会长任豪祥、教育部高等院校物流类专业教学指导委员会主任委员、上海海事大学副校长黄有方教授到北京交通大学调研，了解“邨运杯”第二届全国大学生物流设计大赛决赛筹备进展情况，并会见了北京交通大学王永生副校长。教指委副主任委员、北京工商大学商学院院长何明珂教授以及北京交通大学经济管理学院张真继副院长等一同参加。

在调研过程中，黄有方指出，全国大学生物流设计大赛举办以来，推动了物流教学改革及课程建设，使教学与实践紧密结合，提高了学生的实践和创新能力。尤其在目前经济危机背景下，对促进大学生就业也具有重要意义；本届大赛在第一届成功举办的基础上，赛事日趋成熟，得到了社会各界的关注，共有164所院校、27000多名师生参与；本届大赛的举办，要贯彻落实近期国务院出台的《物流业调整和振兴规划》中对人才培养的要求；大赛组织过程要做到公平、公开、权威，必须接受社会各界的监督；决赛的组织安排方面，要为来京参加决赛的师生们提供细致周到的服务，确保大赛顺利、安全进行；同时，在全球金融危机背景下，全国大学生物流设计大赛决赛的举办要本着既隆重又节俭的原则进行；要配合媒体做好宣传报道工作。

目前，大赛决赛的各项筹备工作进展顺利。（培训部）

## 快讯四则

- 4月22日，中国物流与采购联合会质量监督检验测试中心工作会议在北京召开。来自上海、天津、西安、徐州、桂林以及北京的7家质量监督检验测试中心的负责人参加了会



议。中国物流与采购联合会副会长兼秘书长崔忠付出席会议并就加强质检工作提出要求。

（行业事务部）

- 4月14日至17日，中国物流与采购联合会副会长兼秘书长崔忠付到珠三角调研。4月14、15、16日，崔忠付分别在广州市、东莞市、深圳市主持召开了重点物流企业座谈会，并深入部分物流企业、机场、港口进行调研。（办公室）
- 由中国农业机械流通协会、合肥市人民政府主办，中国物流与采购联合会支持的“2009年全国农机产品订货交易会暨第十三届中国国际农业机械展览会”，定于2009年10月23日至25日在安徽省合肥市举办。（会展部）
- “2009中国物流学会产学研结合工作座谈会”于4月18-19日，在武汉召开。大会由中国物流学会常务副会长戴定一主持。学会首批产学研基地负责人、学会特约研究员、相关院校和科研机构负责人、学术带头人、物流行业协会（学会、研究会）、物流企业（园区）的150多名代表参加了会议。（培训部）

## 【会员园地】

### 新疆维吾尔自治区副主席胡伟访问诚通集团

4月17日，新疆维吾尔自治区副主席胡伟一行访问诚通集团，马正武董事长、洪水坤总裁等会见胡伟副主席一行。

胡伟副主席介绍了新疆自治区经济社会发展状况及交通基础设施建设、物流业发展现状。随着中国西部大开发战略的实施，新疆与中亚五国在各个领域的合作和交往日益密切，自治区政府高度重视物流产业发展。在当前金融危机影响逐渐加深的形势下，自治区政府积极采取应对措施，加快兰新铁路客运双线和“一主两翼”运煤专线等重点铁路线路建设，将保持铁路货物运输快速增长作为支撑和保障。胡伟副主席称赞诚通集团的战略投资眼光，表示自治区政府将为诚通在新疆的投资发展提供积极、充分的政策等支持，希望双方以中国物流公司重组新疆医保实业公司为切入点，加快投资建设步伐。胡伟副主席诚挚邀请马正武董事长、

洪水坤总裁在合适时间考察新疆。

马正武董事长、洪水坤总裁感谢胡伟副主席的邀请和新疆维吾尔自治区政府给予诚通集团的支持，并表示将加快中国物流公司重组新疆医保实业公司的进程，以此为契机积极开展双方在其它领域的合作。

同时来访的还有新疆维吾尔自治区人民政府办公厅、财政厅、国土资源厅、环保局及喀什地区的有关领导。中国物流公司总经理梁伟华等参加会见。（中国诚通集团网站）

## 招商局物流集团与衡钢集团签署合作协议

4月18日，在“湖南省2009‘资源节约、环境友好’国际合作高层论坛”上，招商局物流集团总经理李雅生，湖南衡阳钢管（集团）有限公司副总经理胡克勤分别在合作协议上签字，标志着公司与衡钢集团的合作正式开始。湖南省省长周强等领导出席并见证了签约仪式。（招商局物流集团有限公司网站）

## 马新生、吕勇明考察联华物流基地等项目

4月23日上午，百联集团党委书记、董事长马新生，总裁吕勇明，考察了坐落在嘉定区江桥镇“上海西北部物流园区”内的联华物流基地。该项目规划用净地202亩，基地内建筑面积约15万平方米，目前已经进入规划设计阶段。

马新生指出，联华物流基地是百联集团2009年在建的一个大项目，得到了嘉定区政府的高度重视和支持，希望联华超市做好详细分析和规划工作，将该项目建设成为国内一流的物流配送中心，成为嘉定区域内又一个标志性项目。（百联集团网站）

## 八达物流与镇海港煤炭战略合作

4月17日上午，八达物流总经理班子与到访的镇海港埠有限公司蒋一鹏总经理一行就镇海煤炭铁路运输业务进一步加强战略合作进行了商谈。双方洽谈在热情友好的气氛下进行，双方回顾总结了多年来的合作，对取得的成果比较满意，并对今后双方更进一步的紧密合作提出一系列的战略构想。对镇海港煤炭铁路运输一系列合作事宜以及以往合作中存在的问题交换了意见，并决定加深合作，解决信息不对称的问题，双方建立日常联系协调机制，保持



金字塔型的结构特征(如图 1 所示)。

——零担专线：低端物流市场的供给主体。处于金字塔最底端的是数量众多的零担专线(一种以单一或少数几条线路为载体的零担经营模式，部分地方称之为托运部、货代等)。零担专线主要以广泛布局的货运场站为依托，服务于数量众多的中小型生产及商贸流通企业零散、低水平的物流需求。由于经营主体数量庞大，承载着我国绝大多数的物流量，成为目前我国物流市场的主导形式。从总体上看，我国的零担专线规模较小、实力较弱，且数量众多，为抢夺有限的货源相互间激烈竞争，经营零散粗放，缺乏集约和网络经营的优势，整体运输效率、服务质量均处于较低水平。除专线外，以城市快递业务为主的各类小型快递企业也是低端市场的主要供给主体。

——初具规模的中型物流企业：中型客户群及中端市场的供给主体。处于金字塔中部的是具有一定规模和网络优势的中型物流企业(包括快递、零担、以及部分综合物流企业)。主要服务于介于规模化和中小型企业之间，具有一定规模的中型客户群的物流需求。总体数量仍相对有限，市场份额较低，难以成为网络化运输市场的主导。此类企业运作灵活且处于成长期，相对于单条或少数几条线路运营的零担专线，具有一定的集约化、网络化运输优势。但从总体上看，企业规模和实力仍相对较弱，抗风险能力差，缺乏现代管理技术和信息手段的支撑，物流效率、服务质量和水平尚待提升，距物流供应链一体化管理存在较大差距。

——规模化、网络化的物流企业：大型生产及商贸企业高端、集约、多样化物流需求的供给主体。处于金字塔顶端的是少数规模化的零担、快递及综合物流企业。此类企业在全国建立了完善的物流及运输网络，并通过信息技术实现对整个网络的有效调整、优化和整合，最大限度地发挥了网络化、集约化、规模化的优势，通过不断延伸其服务范围，逐步向企业提供一体化的供应链物流管理服务。这类企业代表着我国物流发展的最高水平和发展方向。但从总体上看，由于数量较少，承载的运输量相对有限，现阶段仍难以成为我国物流市场的主导。

## 2. “三分天下”：高端物流市场的竞争结构

目前，我国的高端物流市场呈现出“三分天下”的格局：

一是规模化的民营物流企业。主要集中在快递、零担、综合物流等领域。较为典型的如顺丰速运、宅急送、佳吉快运、宝供物流，以及已经被外资收购的华宇、佳宇等。此类企业运作机制相对灵活，具备一定的网络、管理、信息手段以及客户资源的优势，但在发展中却

受制于资金、政府相关政策的影响，影响了其规模的进一步拓展及服务水平的进一步提升，整体的国际竞争实力尚待提高。

二是大型国有物流企业。主要集中在综合物流、快递领域。飞口中远物流、招商局物流、中国邮政(EMS)等。此类企业具有相对坚实的发展基础，依托国有企业的背景，使其在网络扩展、资金融通、客户资源等方面具有较大的优势，但由于其内部运行机制不灵活，现代管理制度仍相对欠缺，其整体竞争实力仍较为薄弱，且数量相对有限，难以成为我国物流行业的主导。

三是规模化的外资物流企业。如联邦快递(FedEx)、UPS、DHL、TNT等跨国物流企业，依托长期的积累以及现代化的管理和信息技术的应用，使得跨国物流企业具有较强的规模化、网络化、集约化和国际化运作的优势。

在“三分天下”的高端物流市场，各方都具有其他方无法复制的优势，同时也具有天生的劣势。国有物流企业具有政策、资源的优势，也具有内在机制僵化的劣势；民营物流企业具有灵活运作的优势，但又具有在资金、政策等相关资源上的劣势；外资企业具有管理、技术、资本运作上的优势，但又具有在国内网络拓展上的劣势。在三分天下的格局下，实力相对弱小的民营物流企业成为外资物流企业进入并逐步主导我国物流市场的重要跳板。

### 3. 外资并购的对象：具备较强网络运作优势的民营物流企业

——高端物流市场是外资抢夺的主要服务领域。外资物流企业进入我国市场，其服务对象主要定位于高端市场：即规模化的生产制造、商贸流通企业(包括跨国企业)的一体化、多样化的物流需求，而在这一市场层次中，与之形成竞争的主要是处于金字塔顶端的规模化民营物流企业和国有物流企业。而处于金字塔中部和底部的中小型物流企业和专线企业由于其服务对象与外资物流企业存在较大差异，目前与之并不存在直接的竞争关系。

——网络资源是外资并购的主要目的。网络是物流企业实现高效、集约经营的重要基础，而外资物流企业进入我国最缺乏的就是网络资源。虽然外资具有管理、信息等方面的优势，但由于缺乏遍布全国的物流网络的支撑，使其难以有效扩展国内的物流市场。因此，并购国内具有一定网络优势的物流企业，成为其快速形成完善的物流网络的最佳途径。

——规模化的民营物流企业是外资并购的主要对象。目前国内具有一定规模和网络优势的物流企业是处于金字塔顶端的大型民营物流企业和国有物流企业。而国有物流企业由于具有相关政策的优势，目前经营及运作情况相对较好，同时对外资并购有一定程度的限制，因

此，外资将并购的对象锁定为规模化的民营物流企业。规模化的民营物流企业虽经过长期发展具备了一定的网络资源，但由于资金不足、人才匮乏、管理技术落后，发展面临重重挑战，面临“虎视眈眈”的外资物流企业，民营物流企业也有意将其网络资源“套现”，出售给外资企业。

## 二、高端物流市场的垄断——外资进入中国市场的终极目标

### 1. 集约经营、寡头垄断——高端物流市场特定的竞争格局

从产业经济学和政府管制理论来看，网络型产业一般具有自然垄断的特性，集约化的供给结构能够最大限度地发挥其规模经济和网络经济的优势。物流行业是极具网络化特点的产业，随着网络的逐步扩大，其网络的外部经济将逐步显现，从而带来企业规模、市场占有率的不断扩大，而这又进一步促使企业运作中的范围经济、规模经济、密度经济的实现，从而极大地提升物流运作效率，正是网络化的特性促使物流行业不断地走向集约。物流业的网络特性更突出体现在高端市场领域。相对来看，中、低端物流市场由于需求相对零散，需求层次较低，供给主体较多。物流需求方选择性的增多，导致市场较难促成物流需求的集约化、规模化，从而造成市场的分割和零散；而高端物流市场需求相对集中且要求较高，一定程度上提高了物流供给的门槛，相对有限的供给主体能够有效保证需求的集中，从而为集约化、网络化的运作提供了基础条件。从发达国家物流市场结构来看，高端物流市场（如国际快递、综合物流等）基本都处于少数几家企业占据主导、相互间竞争合作的“寡头垄断”的竞争格局，美国前 4 家大型物流企业占据了市场分额的 50%，澳大利亚前 3 家物流企业占据了 90% 的市场份额。

正是由于高端物流市场固有的自然垄断的特性，发达国家政府普遍对其实行必要的规制：一方面既要促使产业保持适度集中，以有效发挥其集约化、规模化优势，另一方面又必须防止产业形成垄断而损害社会福利，维持产业集约的结构和有效竞争的格局是政府必须同时兼顾的目标。

### 2. 联邦快递“巨额亏损”的背后——垄断市场的序幕

外资物流企业收购国内物流企业，获得完善的网络资源后，借助其现代管理、信息技术及国际资本运作的优势，采取各种手段（包括不正当竞争），不断打压竞争对手，抢占国内市场，核心目的就在于形成对高端物流市场的垄断，从而最大限度地发挥其集约和网络化的优势，并获取高额的垄断利润，而现阶段表现最突出的就是剑指我国快递市场的联邦快递。借

助其收购大田获得宝贵的国内网络资源，联邦快递借助其雄厚的资本实力开始在我国进行扩张，而降价似乎成为其扩张的主要手段。自 2007 年 6 月正式进入国内快递市场以来，联邦快递已实行了 3 次大规模的降价，至 2008 年 6 月，其整体降幅较 2007 年进入国内市场之初约下降了 70%，而在同一时期，由于成本的高涨，联邦快递将美国国内和美国出口快件的费用却提高了 6.9%。联邦快递这种凶猛降价、甚至低于成本亏损运营的直接目的就是打压与之竞争的民营快递企业，以抢占我国快递市场的份额。这一措施确实立竿见影，虽然联邦快递每个月仍要承受巨额亏损（据国内民营快递企业测算，其亏损额高达每月约 5000 万元），但其市场份额却不断增加。据联邦快递 2008 年 9 月份公布的财报显示，其在中国、印度、英国和加拿大 4 个国家国内快件量同比增长 10%。而与此同时，国内企业尤其是民营企业的市场则不断萎缩，国内最大的民营快递企业顺丰速运 2007 年亏损高达 2000 万元（公司成立 15 年来首次出现亏损），2008 年上半年又亏损接近 1200 万元。

抢占市场份额并不是联邦快递的最终目的，主导或者说垄断整个快递市场才是其最终目标。因为只有主导市场，才能借助其垄断地位，实行垄断价格以弥补其市场份额拓展时的巨额损失，否则目前的巨额亏损只能是竹篮打水一场空。

### 3. 大型国有物流企业—外资下一步的目标

从联邦快递的垄断序幕中，我们可以看到在外资物流企业完成了对各种类型的民营物流企业的围剿后，外资会在对民营物流企业原有市场抢占的基础上，借助民营物流企业长期积累和扩展的网络及社会关系资源，在国内实行大规模的扩张，并将矛头直接指向惟一能够对其形成竞争态势的国有物流企业。

目前在高端物流市场领域，不同业务领域的外资企业基本都已通过对民营物流企业的收购，完成了国内网络的拓展。在快递领域，美国联邦快递通过收购大田已经将服务网络覆盖到了 220 个城市，而在运输及综合物流领域，荷兰 TNT 通过收购华宇获得了遍布全国近 550 个大中城市的货运网络，美国耶路公司 (YRC) 也通过收购上海佳宇完成了国内网络的拓展。而下一步，占据政策优势的大型国有物流企业将切实感到外资紧逼的寒冬，客户资源、市场份额的流失将不可避免，外资物流企业最终将全面主导我国的高端物流市场。

### 4. 垄断高端物流市场——握住我国物流发展的未来

外资企业对高端物流市场的垄断实际上是形成了一个末端的闸口，随着我国产业结构的调整和转型，现阶段以中小型生产和商贸企业的中、低端物流需求为主的需求结构，将逐步

转变为以大型企业高端物流需求为主的结构，而外资凭借其高端市场的主导，从而形成未来对我国整个物流市场的垄断。通过对高端物流市场的垄断，握住了我国物流市场的未来。

### 三、政府如何有所作为

#### 1. 建立外资对物流产业并购及损害的预警和防范机制

建立完善外资对我国物流产业并购及损害的预警机制：首先要构建科学合理的反映物流市场竞争状态以及外资对物流市场控制态势的指标体系，并设定相关标准；其次要对指标体系及时进行跟踪，尤其是对外资大规模的并购进行深入跟踪，分析其潜在影响及产业损害，并及时发布预警信号，三是要健全信息来源渠道，建立与国内物流企业合理沟通的平台。同时，要建立完善的防范机制，通过法律、行政措施等手段对外资的恶意并购、及市场垄断行为进行必要的规制。一是以《反不正当竞争法》的修订为契机对其加以完善，对外资的低价倾销、恶意竞争等不正当竞争行为进行约束；二是以 2008 年 8 月施行的《反垄断法》，对外资企业以垄断市场为目的的并购，对其进行必要的规制；三是细化 2006 年国家 6 部委制定的《关于外国投资者并购境内企业的规定》，增加对于市场层次性的考虑，并逐步将物流行业的并购纳入监管视野。

#### 2. 有针对性的扶持国内物流企业有序发展

国内物流企业发展滞后，除市场需求因素外，市场环境、政策等也是制约企业发展的重要原因，尤其是民营物流企业在融资、网络拓展、税收政策、享受国家优惠政策方面仍面临较多的障碍，制约了企业的规模化、网络化、信息化运作，需要政府从政策层面对其发展给予鼓励。从扶持的对象来看，主要应针对两个层次：一是高端物流市场的国有及民营物流企业，尤其是机制灵活的民营物流企业，这是目前外资并购的主要对象，也是需要重点保护的對象，二是中端物流市场具有一定发展潜力和规模的物流企业，这是未来向高端市场转化的重要后备力量。从扶持手段来看，主要应集中在以下几个方面。一是市场环境建设。打破行业、地区、运输方式间的体制壁垒，为物流一体化运作创造外部条件，强化物流市场监管，加快物流市场诚信体系建设，营造公平、公正、公开的市场环境。二是消除固有政策的制约，主要集中在物流税收政策、物流企业融资政策等。三是对企业的信息化、大型物流设施建设给予必要的资助和补贴。

在全球经济一体化的格局下，我国的物流市场绝不是我国物流企业的独有市场，而是全球物流企业的共有市场，外资进入不仅是合理的也是必要的，但对于外资通过不正当竞争谋



求对我国物流市场的垄断，并掌控整个国家正常运转赖以支撑的物流体系，无论是从物流效率、社会公共利益，还是国家安全的角度，都是不可取的，我们需要是一个共同参与、利益分享、有效竞争、集约高效物流市场。 (亚博物流)

## 【广而告之】

### 欢迎参加企业物流信息化现状网上调查

为了落实《物流业调整和振兴规划》，进一步推进物流与采购领域信息化进程，中国物流与采购网决定就我国工业企业、批发零售企业及物流企业物流信息化的现状进行调查。我们将根据调查结果发布《2009 年中国企业物流信息化调研报告》，希望各企业积极参与调查。现将有关事项告知如下：

- 1、 所有参加调查的企业将免费获得《2009 年中国企业物流信息化调研报告》。
- 2、 所有参加调查的企业将免费收录到中国物流与采购网的企业数据库中，扩大企业的影响。
- 3、 所有参加调查的企业将能优惠参加中国物流与采购联合会主办的“’ 2009 中国物流信息化应用大会暨中国物流企业 CIO 峰会”。
- 4、 可以直接在中国物流与采购网上填写调查表。也可以从网站下载调查表，填好后，发送至 yqh@cfip.org.cn, 或传真至：010-58566588 联系人：张颖 晏庆华 联系电话：010-58566588-118, 117, 13693396943

(网络事业部)

**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