



# 中国物流与采购联合会 会员通讯

电子版（半月刊）

第 14 期  
(总第 178 期)  
2009 年 8 月 15 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★** 近日, 中国物流与采购联合会按照《物流业调整和振兴规划》的要求, 在深入调研的基础上, 提出影响当前物流业发展的 10 条交通管理政策建议。…… (全文)

## 篇目浏览★

<b>【政策导读】</b> .....	<b>1</b>
中国物流与采购联合会提出 10 条交通管理政策建议 .....	1
<b>【政府动态】</b> .....	<b>6</b>
商务部部长陈德铭亲临 2009 北京进口汽车博览会现场 .....	6
交通运输部启动“十二五”交通运输发展规划编制 .....	7
刘志军: 认真落实《中长期铁路网规划》调整方案 .....	7
邮政局就邮政企业专营业务范围的规定征求意见 .....	8
<b>【联合会工作】</b> .....	<b>8</b>
交通运输部部长李盛霖到中物联座谈 .....	8
陆江听取储运、拆船、铁道流通协会及行业情况汇报 .....	9
两岸四地物流合作与发展大会筹备协商会在厦门召开 .....	10
全国省市物流行业协会负责人座谈会在宁波召开 .....	10
中物联组织企业家考察张家口物流市场 .....	10
任豪祥出席全国高校物流骨干教师高级研修班开班仪式 .....	11
快讯三则 .....	12
<b>【会员园地】</b> .....	<b>12</b>
招商局集团再次获评为 A 级中央企业 .....	12
《经济日报》专题专版报道诚通资产经营工作 .....	13
中钢集团广西铁合金有限公司揭牌仪式 .....	13
厦门象屿名列中国企业 500 强排行榜第 311 位 .....	13
中远物流与三一重工签署战略合作协议 .....	14
<b>【产业分析】</b> .....	<b>14</b>
2009 年中国仓储行业将进入调整期 .....	14

**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。

## 【政策导读】

### 中国物流与采购联合会提出 10 条交通管理政策建议

近日，中国物流与采购联合会按照《物流业调整和振兴规划》的要求，在深入调研的基础上，提出影响当前物流业发展的 10 条交通管理政策建议。这些建议已经送达国家发改委和落实物流业调整和振兴规划工作小组成员单位。建议全文如下：

#### 一、从根本上解决“大吨小标”商用车的管理问题

“大吨小标”问题，是当前物流企业正常运营的严重障碍。由于我国长期以来实行按车辆行驶证核定载质量，来计征养路费的政策，相当部分商用车制造厂为了迎合客户少缴养路费的心理，对同样的车辆申报不同的载质量目录，形成了“大吨小标”问题。如：某汽车厂生产的一款厢式货车，箱长都是 6.1 米，容积也都是 32 立方米，采用完全相同的底盘、发动机和变速箱，却登记为两个目录。目录为“LZ5061XXYLAL”的，载质量标为 1.80 吨，每立方米容积只能运输 56 公斤货物；目录为“LZ5101XXYLAL”的，载质量标为 4.99 吨，每立方米就可以运输 156 公斤货物。

2009 年 1 月 1 日起实施燃油税改革，公路养路费等依据载质量的收费取消后，“大吨小标”车辆“假超载、真罚款”现象十分突出。这些车辆按照“大吨”装货，“小标”罚款，形成了事实上的“假超载”。“假超载”10%以内罚款数百元，30%以内罚款两三千元。由于“假超载”问题，出现交通事故时也成为保险公司免责的理由。

我们建议：由工业和信息部牵头，组织商用车辆生产厂商，对全国各类“大吨小标”商用车辆在用目录进行一次全面清理，对同一车型统一按已批准的最高载质量重新核定和修改目录；请公安部车辆管理部门统一办理更换行驶证，把重新核定的载质量作为检查的依据。考虑到这项工作的复杂性，建议在过渡期内，由生产厂商提出，工信部审核，在行驶证未变更前据实发放临时变更证书，尽快解决物流企业正常运营中的突出问题。

#### 二、在燃油价格大幅度提高时对物流企业给予阶段性补贴

燃油税改革大大减轻了停驶或出勤率不高车辆的税费负担，但满勤满载的物流企业车辆成本增加较多。按目前价格计算，燃油成本约占物流企业运输成本的 40%左右。在运输型物流企业平均利润率只有 3-5%的情况下，对其正常经营的影响是很大的。特别是国际原油价格已进入上升通道，我国已连续多次提高成品油价格，而受国际金融危机的影响，运输业务量持续下降，市场运价很难提升。在成本和价格的双重挤压下，物流企业的经营困难将进一步加剧。

我们建议：对物流企业运输车辆实行燃油价格补贴。在国内燃油价格提高超过 5%时，对规模型物流企业进行为期 3-6 个月的阶段性补贴。补贴资金渠道可与营业税缴纳渠道相同，允许企业用燃油购进发票按比例抵扣营业税。为促进环保车辆加速更新，同步拉动商用车辆制造业，补贴应限于符合国家最新环保标准的绿色物流车辆。

### 三、全面清理撤并逐步取消高速公路收费站点

我国高速公路收费站点多，收费标准高。据物流企业反映，过路过桥费一般占运输成本三分之一左右。不仅增加了企业运营成本，也影响到车辆正常通行，降低了物流效率。

我们建议：对高速公路在用收费站点进行一次全面清理，进一步控制收费公路规模，撤并收费站点；根据政府财力情况，陆续回购繁忙路段经营权，减少收费站点；对一时难以撤并的站点，在三年规划期内降低收费标准；大力推行不停车收费系统，加快车辆通行速度。

### 四、为城市配送车辆进城通行停靠和装卸作业提供便利

城市物流配送系统，与供电、供水、供气和公交系统一样，是保证城市正常运转的动脉系统。如果物流系统运行受阻，将会影响城市人民生活和社会安定。我国大部分城市在这方面存在的主要问题有：通行证发放不透明，配送车型不统一，小型客车运货的现象比较普遍，通行的时间和路段限制太多等等。不仅抬高了物流企业运营成本，降低了城市物流效率，也增加了交通管理的难度。由于货运车辆受进城通行证的限制，中小型客车载货的问题愈演愈烈。客车载货运量少，占用道路面积多，人为扩大了道路拥堵和尾气排放。

我们建议：确定城市配送车辆的标准环保车型和规模物流企业，采用公开拍卖方式，建

立统一标识的“绿色车队”。在此基础上，最大限度地减少“绿色车队”的限行时间和路段，使他们能够合法、高效、放心地进行城市配送服务。

### 五、建立集装箱多式联运管理服务体系

集装箱多式联运是先进的运输组织方式，对降低交易费用，提高物流效率具有重要意义，已成为现代交通运输发展的趋势。而我国多式联运体系尚不完善，相关法规及服务不能够适应发展的需要。各种运输方式自成体系，基础设施配套性差；多式联运单证不统一，不能进行“一票到底”的业务；多式联运组织性差，指挥调度、信息系统和结算方式不支持一体化运作；集装箱运输的优惠政策落实不够。

我们建议：一是对各种运输方式进行统一规划，加强基础设施之间的衔接和配套；二是建立多式联运协调机制，制定支持多式联运发展的交通管理政策；三是建立统一的信息平台和结算系统，恢复实行多式联运发票，统一各运输方式的票据；四是落实集装箱运输通行费优惠政策，建立集装箱卡车“绿色快速通道”。

### 六、支持甩挂运输发展

甩挂运输是指牵引车（或载货汽车）按照预定的计划，在某个装卸作业点甩下挂车，挂上其他挂车继续运行的运输组织形式。甩挂运输与传统运输相比，成本更低，效率更高，车辆周转更快，节能减排效果更好，在欧美地区和日本等发达国家已成为主流运输方式。由于在保险、牌照管理、车辆检测和海关监管等方面的制度约束，我国甩挂车辆仅用于港口集装箱集疏运，在其他领域基本没有采用。

我们建议：一是放开半挂车牌证管理，允许牵引车与挂车单独上牌，随机搭配；二是针对一个牵引头配多个挂车的情况，建立以牵引头为单位的车辆保险产品，避免牵引车、挂车单独保险，一车多挂情况下出现的重复保险现象；三是允许半挂车和牵引车分开检测，不要因为挂车检测影响牵引车运营；四是在海关监管方面，对牵引车和挂车实行分别监管。

### 七、切实解决大件运输的相关问题

不可解体大件货物通常是国家重点工程项目所需的核心设备，必须采用特种车辆承载运

输。能否保障大件运输安全可靠、通畅便捷，直接关系到重点项目的成败。随着电力、石油、石化等行业快速发展和西部大开发的推进，我国重点工程涉及的大件运输需求快速增长，特别是公路承运的大件货物比重不断上升。而在实际运作中，大件运输“行路难、收费高”的问题十分突出。一是缺乏针对大件运输的专用管理办法及特定的通行标准，将国家重点工程急需的大件运输与非法的超限、超载相混淆。二是缺乏对跨省区大件运输的统一管理和协调，《超限运输许可证》不能够跨省区使用，导致大件运输车辆长期在省界滞留。三是通行费和道桥损坏补偿费奇高且各地标准不一。有的地方补偿费相当于运费的5—8倍，甚至超过了大件设备的总造价。四是特种运输车辆无法取得合法的营运牌照，“违规上路”现象严重。五是现有道路桥梁及收费站设计未充分考虑大件运输的特殊需求，临时拆除、重建的情况屡有发生。

我们建议：要正确处理好整顿非法超限运输与保障正常大件运输之间的关系，确保国家重大项目建设的顺利实施。一是针对大件运输的特点和作用，按照轴载荷及分布设定全国统一的大件运输通行标准，制定大件货物运输管理办法，规范申报和审批程序，使符合条件的大件运输合法化。二是各省区相关管理部门按照统一的标准和管理办法受理和核发全程有效的《超限运输许可证》，允许跨省区使用，国家层面要有专门机构负责管理和协调相关问题。三是在科学计算和事实求是的基础上，合理降低现有道桥损坏补偿费，并制定全国统一的标准，从严控制自由裁量权。四是对大件运输液压轴线车辆及大型汽车吊与普通车辆区别对待，重新制定牌照标准。对大件运输所需的临时性特种专用车辆发放临时性牌照。五是在道路、桥梁规划、设计、改造和施工中，充分考虑大件运输的特殊需要，逐步形成覆盖全国的大件运输主要通道。

#### 八、允许中置轴挂车列车在高速公路行驶

2008年我国乘用车（含轿车）销售量为676万辆，公路车辆运输车承担着全国乘用车83%的运输总量。由于受专业运输车辆发展滞后等因素的影响，我国的车辆运输车多属半挂车或铰接列车。国标GB1589-2004规定这类车辆总长控制在16.5米，只能装载4辆中型轿车和6

辆微型轿车，造成能源和运力资源严重浪费。目前，欧美国家已经普遍采用中置轴挂车列车，来提高公路运输能力。我们应该借鉴国外做法，推动中置轴挂车在国内的开发和应用。

从技术条件来讲，中置轴挂车列车转弯半径小，装载量大，安全性能稳定，比现有符合规定的半挂列车至少可以多装 2 辆轿车。以此计算，2008 年可少用运输车辆 28.1 万次，全年可节约成品油 8360 万升。这对于提高物流效率，促进节能减排，维护道路交通安全以及支持汽车产业发展具有积极意义。但由于现行政策的限制，所有的中置轴挂车目前只能按全挂拖斗上牌，一律不能上高速公路行驶。

我们建议：根据我国新型运输方式和车辆发展的实际，对中置轴挂车与一般的拖斗车区别对待，为其上牌及上高速公路行驶提供政策支持。

#### 九、加大对物流企业购置新型环保物流装备的支持力度

从总体上来讲，我国物流企业技术装备落后，自我更新能力较弱，特别是环保型装备使用率不高。为应对国际金融危机的挑战，物流企业必须尽快更新使用新型环保车辆等设备，提高技术装备水平和服务能力，减轻物流活动对资源和环境的压力。

我们建议：国家对物流企业更新新型环保装备给予支持：一是允许物流企业用营业税享受增值税转型政策，环保型车辆购置费用可以全额抵扣营业税；二是对物流企业购置新型物流运输装备，给予购置税减半的支持政策；三是支持物流企业引进国内急需的关键物流技术和设备；四是对物流企业购置环保型设备所需资金利息，纳入财政贴息支持政策；五是支持适应我国需求的物流装备研制与开发，新技术推广和相关标准的制修订。

#### 十、维护全国交通运输管理的统一性和权威性

近年来，我国交通运输管理法规逐步健全，执法管理得到加强，公路“三乱”现象有所遏制。但仍有不少地方还存在许多问题：公路运输超限超载执法检查，除了执行国家的统一标准外，部分地区还存在自行制定的检查与处罚标准；因此出现了此罚彼不罚、你罚我再罚的现象，物流企业因同一问题被重复罚款；有的以罚款代替执法，不纠正违法行为，陷入愈罚愈超的怪圈；缺乏统一的投诉平台和纠错机制，物流企业即使被错罚，宁可忍气吞声；不



场。欢迎更多节能环保、新能源、混合动力的进口车型引入中国市场，并欢迎国际品牌与国内生产企业深入合作，引入先进技术，共同开发，实现多赢的局面。

在阵阵爽朗的笑声中，陈德铭部长结束了此次愉快的进口车博会之行。陈部长表示，本次进口车博会举办的非常成功，希望主办方总结经验，将进口车博会这一品牌车展长期举办下去，为中国汽车市场的繁荣尽心尽力。

陪同陈德铭部长参观的领导还有，商务部机电和科技产业司司长张骥、副司长周世杰、外贸司副司长孙继文等。

（会展部）

## 交通运输部启动“十二五”交通运输发展规划编制

8月10日，在积极应对国际金融危机、加快交通运输基础设施建设的新形势下，交通运输部组建以来的第一次全国交通运输发展前期工作会议在贵阳召开，标志着“十二五”交通运输发展规划编制工作全面启动。

交通运输部党组副书记、副部长翁孟勇出席会议并强调，面对新的形势和要求，必须立足于“十二五”经济社会发展的基本要求，及早谋划，合理布局，进一步理清交通运输发展思路，统筹安排建设重点，明确主要任务，扎实推进“十二五”交通运输科学发展。

（交通运输部网站）

## 刘志军：认真落实《中长期铁路网规划》调整方案

8月4日上午，铁道部党组书记、部长刘志军主持召开部党组中心组学习会，专题学习研讨《中长期铁路网规划》调整方案。他强调，认真落实《中长期铁路网规划》调整方案，切实组织好大规模铁路建设，使命光荣、任务艰巨、责任重大。全路要以科学发展观为指导，紧紧抓住难得的发展机遇，坚持高标准、讲科学、不懈怠，又好又快推进大规模铁路建设，确保优质高效完成今年6000亿元的投资任务，为扩大内需、促进经济平稳较快发展作出新的更大贡献，以铁路建设的优异成绩迎接新中国成立60周年。

（铁道部网站）



纽带，在推动我国现代物流业发展方面发挥更大的作用。

出席座谈的交通运输部有关司局领导有：办公厅主任杨咏、副主任裴万发、综合规划司司长孙国庆、副司长任建华、道路运输司副司长徐亚华、部科学研究院院长李作敏等。

（办公室）

## 陆江听取储运、拆船、铁道流通协会及行业情况汇报

为深入了解我国生产资料流通行业的发展现状，研究应对金融危机影响的行业发展战略，推动落实有关产业调整振兴规划，7月28至30日，中国物流与采购联合会会长陆江在京先后听取了中储物资储运协会、中国拆船协会、中国铁道物资流通协会等三个协会有关行业情况的汇报。这是继金属、燃料、农机等九个流通协会汇报后，陆江会长再度听取流通行业情况汇报。周林燕副会长一同听取了汇报。

7月28日，陆江会长在听取中储物资储运协会会长姜超峰、秘书长刘洪波汇报后指出，产供销相互融合，是流通现代化、专业化、社会化的必然要求，不同于计划经济时期的产供销一体化，也不是搞大而全、小而全。中储系统完整保存了原来的物资企业，中储协会在此基础上有条件搞得更好。他称赞中储协会人虽少，但做了不少工作，同时提出了几点希望：一是要壮大会员队伍，积极发展民营企业和中外合资企业会员，而不要局限于国有企业；二是要做好行业统计、标准制定等核心业务，增强协会的影响力；三是要研究物流金融、仓单质押以及如何降低仓储物流费用等问题，为行业和企业提供服务。

7月29日，陆江会长在听取中国拆船协会会长严鹤鸣、常务副会长谢德华汇报后指出，拆船行业很重要，关系到促进循环经济发展、提高资源利用效率和保护改善环境。他对拆船协会的工作给予了充分肯定，对今后的工作提出要求：一、积极宣传拆船行业对于发展循环经济的重要作用；二、为行业发展争取更多的政策支持；三、及时向政府反映企业困难与诉求；四、抓好行业标准制定和认证工作；五、搞好行业自律。

7月30日，陆江会长在听取中国铁道物资流通协会常务副会长周建国、秘书长娄建庄汇报后指出，铁路是特殊行业，协会要根据其专业性强、安全要求高的特点，站在全行业的角度抓行业管理。他对铁道物资流通协会主要提出了以下三点要求与希望：第一，做好行业统计、资质认证及培训工作；第二，可以搞诚信体系建设；第三，积极向政府反映企业诉求。

（生产资料市场专业委员会）

## 两岸四地物流合作与发展大会筹备协商会在厦门召开

两岸四地物流合作与发展大会筹备协商会 7 月 31 日在厦门召开。中国物流与采购联合会常务副会长何黎明，台湾物流协会秘书长钟荣钦，香港物流协会前任会长黄辅华，澳门物流货运联合商会理事长李国辉等，就“两岸四地物流合作与发展大会”的相关事宜，进行了友好协商，达成《关于两岸四地物流合作与发展大会的合作备忘录》。

参会各方同意自 2009 年起重新启动“两岸四地物流合作与发展大会”。大会以四方的名义联合主办，轮流作为承办方，每年 9 至 11 月举行一次。2009 年第六届大会由中国物流与采购联合会承办，定于 2009 年 11 月 14—15 日在厦门举办，将围绕“新理念、新技术、新模式、新政策、新商机”的主题，致力于推动两岸四地物流交流、合作与发展。会议还通过了由中国物流与采购联合会提出的第六届大会的工作方案，会议相关筹备工作正式启动。

（研究室）

## 全国省市物流行业协会负责人座谈会在宁波召开

8 月 7 日，由中国物流与采购联合会组织的“2009 年全国省市物流行业协会负责人座谈会”在宁波召开。中国物流与采购联合会副会长兼秘书长崔忠付主持会议，国家发展改革委副秘书长马力强出席会议并就上半年经济运行情况和下半年经济形势讲话。中国物流与采购联合会副会长任豪祥就教育部关于《落实物流业调整和振兴规划 加快物流人才培养的工作计划》进行了解读和部署。来自全国部分省市 36 家物流协会（联合会）的 50 余位代表参加了会议，并就各自开展的重点工作进行了充分交流。中国物流与采购联合会副会长兼秘书长崔忠付通报了中物联近期重点工作的开展情况，并对会议进行了总结。

（办公室）

## 中物联组织企业家考察张家口物流市场

8 月 14 日—15 日，应张家口市人民政府邀请，以中国物流与采购联合会副会长兼秘书长崔忠付为团长的物流企业考察团，对张家口进行了考察。

考察中，张家口市市长郑雪碧、副市长何江海分别向考察团介绍了张家口物流功能定位、园区规划、投资政策环境等，并实地考察了南山产业集聚区、西山产业集聚区、通泰物

流中心、张北中国蔬菜城等。

以中储发展股份董事长韩铁林、长久物流集团董事长薄世久、马士基（中国）物流有限公司总监胡克等为代表的 11 位著名物流企业企业家，对张家口完善的物流基础设施、丰富的物流资源、成熟的物流市场、良好的物流投资政策环境，特别是作为北京市场得天独厚的物流集散、加工、分拨、配送基地，留下了深刻的印象并表现出了浓厚的兴趣。

张家口市政府和物流企业企业家对这种由行业协会当“红娘”、政府官员和企业家“谈恋爱”，共同促进物流业发展的做法给予高度评价。

（办公室）

## 任豪祥出席全国高校物流骨干教师高级研修班开班仪式

2009 年 8 月 5 日—10 日，由中国物流与采购联合会和教育部高等学校物流类专业教学指导委员会（以下简称教指委）共同主办的第七届全国高等院校物流骨干教师高级研修班在宁波举办。来自全国 80 多所高等院校 120 名教师代表参加了本次研修班。

中国物流与采购联合会副会长任豪祥向学员们通报了第九届全国高等院校物流专业教学研讨会的情况和教指委几年来的重点工作，并重点介绍了《物流业调整和振兴规划》出台后，由教育部牵头制订的《落实物流业调整和振兴规划，加快物流人才培养的工作计划》的背景、主要工作目标和任务、部门分工及具体措施，强调《工作计划》的制订将对高校物流教育产生巨大的推动作用，对促进物流学科体系建设，特别是争取将物流学科列入一级学科和提高物流教学质量都具有重要意义。

本次研修班邀请了美国佐治亚理工学院周琛教授、美国伍斯特理工学院曾朝晖教授，授课专家将结合自身丰富的教学经验分别对《仓库系统的设计方法与运作》和《物流与供应链管理》专业课程作全面精彩的讲解。

本次研修班的教学内容经过精心策划和准备，在教学方法上引进国际先进教学方法进行创新，聘请具有国际背景的专家教学、授课内容与专家经验相结合、课程内容与专家授课方法相结合、学员与授课专家进行教学经验和授课方法讨论交流互动等特色。

本次研修班收到很好的效果，学员通过培训、交流较系统的掌握了所学课程和相关教学方法。本次研修班的成功举办有利于物流核心课程和相关教学方法的推广，对全国高等院校物流教学创新、学科体系建设、打造具有国际水平的教师队伍具有积极的推动作用。



## 《经济日报》专题专版报道诚通资产经营工作

在诚通集团深入学习贯彻习近平同志重要批示，全力“推进双试点，打造新诚通”的过程中，《经济日报》派出记者组在近期就诚通集团开展资产经营试点工作进行了系列采访。记者组对国务院国资委邵宁副主任、集团主要领导和有关二级公司负责人进行了深度访谈，并实地调研了中国唱片总公司、寰岛集团亚龙湾海底世界和中资公司颐年山庄养老产业工程。

2009年7月23日出版的《经济日报》，在“央企视窗”栏目以专版方式对诚通集团作了专题报道。在以《试点企业的探索为国有资产经营积累了新经验》为题的访谈中，邵宁副主任高度评价诚通集团作为试点企业，是“国资委的一个可以信赖与依靠的推手”。《发挥平台作用推进央企重组》综合报道，配合生动图表，全面介绍了诚通集团分类指导资产经营试点工作，积极推进国有资本调整优化的有效做法和创新经验。《老唱片走进新时代》、《二次腾飞看寰岛》和《昔日企业厂房 今日养老山庄》等案例对中唱等改革重组企业培育孵化的成果和未来战略构想作了专门展示。

（中国诚通集团网站）

## 中钢集团广西铁合金有限公司揭牌仪式

8月1日上午，备受瞩目的中钢集团广西铁合金有限公司成立揭牌仪式暨八一锰矿建矿50周年庆典活动在广西来宾市隆重举行，标志着原八一集团的发展进入了崭新的历史阶段。中钢股份董事长黄天文，全国人大常委会委员彭祖意、广西壮族自治区人大常委会副主任覃瑞祥、来宾市委书记张秀隆、市长杨和荣、中钢集团广西铁合金有限公司党委书记、董事长安汉民等领导出席揭牌仪式，共同见证了中钢广西铁合金发展过程中的这一重要历史时刻。

（中国中钢集团网站）

## 厦门象屿名列中国企业 500 强排行榜第 311 位

2009年中国企业500强、中国服务业企业500强日前排出。厦门象屿居中国企业500强第311位；居中国服务业企业500强第

96位，比2008年的第98位前进2位；在中国企业500强中，厦门象屿居物流和仓储、运输、配送服务业第5位，排名前四的企业分别为中国铁路物资总公司、中国对外贸易集团、中国物流与采购联合会秘书处编

厦门建发集团、中国城通集团。

中国企业 500 强年度排行榜是由中国企业联合会、中国企业家协会，按国际惯例向社会公布的，比较全面真实地反映了我国大企业的状况。位居 500 强之列的企业都是国家的经济支柱，支配的资源众多，市场影响力巨大，对国民经济的发展具有举足轻重的作用。

（厦门象屿集团网站）

## 中远物流与三一重工签署战略合作协议

8 月 5 日，中国远洋物流有限公司与三一重工股份有限公司在长沙签署战略合作协议。中远物流叶伟龙总经理、三一集团总裁唐修国分别代表双方在协议书上签字。签字仪式前，双方代表就友好合作进行了广泛深入地交流。

根据协议，中远物流将为三一重工提供优质的海上运输服务和物流服务，为三一重工进出口贸易提供可靠的物流保障。同时，三一重工将向中远物流提供优质的物流装备及配套保障服务。

（中远物流网站）

## 【产业分析】

### 2009 年中国仓储行业将进入调整期

【要点提示】随着物流向供应链管理的发展，企业越来越多地强调仓储作为供应链中的一个资源提供者的独特角色，仓库已经成为物流和供应链管理过程中创造价值增值的核心关节。7 月在北京召开的 2009 中国仓储业大会 (CAWS 年会) 为我们展示了全国仓储行业的现状。从各方嘉宾的探讨中，我们看到仓储业面对市场放缓的现实，仍然取得长足发展的不争事实。

#### 【深层分析】

2008 年至今，物流界发生的三件大事可能预示着仓储业从 2009 年起将会进入一个调整发展期。2008 年底，物流界发生两大标志性大事，中外运集团与长江船运集团合并，美国普洛斯在中国及日本的资产被新加坡政府产业投资公司收购。还有一个重大背景，2009 年 3 月国务院印发物流业调整与振兴规划。

### 全国仓储业发展的整体情况

2008 年, 全国物流业固定资产投资额总计 1.7 万亿元, 同比增长 22.6%, 其中仓储业固定资产投资额 1100 多亿元, 同比增长 41.8%。物流行业的投资额, 整体上都在继续增加; 仓储业投资增幅回落较大, 是因为 2007 年是历年投资的最高峰, 增幅达 55%; 但与 2007 年横向比较, 仓储业投资增幅还是远高于交通运输业、贸易业以及加工配送业等。

物流增加值 1.9 万亿元, 同比增长 15.4%, 仓储业增加值 980 亿元, 同比增长 24.1%。物流业增加值的增幅整体上回落, 但仓储业增加值的增幅回落较小, 高于平均值; 横向比较, 除了低于加工配送业的 31.9%外, 高于其他相关产业。物流费用 5.4 万亿元, 同比增长 16.2%, 保管费用 1.8 万亿元, 同比增长 21.8%。全国物流总费用的增幅是回落的, 占 GDP 的比重也略有下降; 保管费用的增幅略有上升, 增幅高于运输费用与管理费用, 这说明, 去年自下半年开始的金融危机影响到企业出口, 造成库存增加、库存保管费用增加。2000 年以来仓储业的统计数据表明: 仓储业固定资产投资额自本世纪来基本保持增长趋势, 特别是自 2004 年以来增幅基本上保持在 40%左右。但另一方面, 由于长期以来交通运输设施都是我国重点投资对象, 因此, 仓储业的投资在整个物流业的比重一直非常低, 比重呈波动变化, 但总体趋势是不断上升的。

### 2008 年仓储业发展的主要特点

仓储设施建设持续“升温”。老的仓储设施的更新改造、异地新建已成普遍现象。北京商储公司在三台山仓库区新建 2 万平米立体仓库, 2008 年投入运营, 主要为“奔驰”提供零部件的入厂物流; 上海晶通化轻公司将原来的危险品仓库区切割改造, 拆除 1 万平米危化库, 新建 5.1 万平米立体库, 全部出租; 西安商储公司对城内仓库区实施商业开发的同时, 在城郊结合部新征土地新建 3.5 万平米立体库, 已经全部投入使用。

仓储地产企业的仓库设施布局日趋网络化。深圳赤湾石油基地股份公司“深基地”, 以“宝湾物流”为品牌开发仓储地产, 已经成为我国仓储地产业较大的内资企业。2008 年竣工投产的仓库设施有: 土晦宝湾物流园(二期)4.1 万平米、广州萝岗宝湾物流园 1.5 万平米、昆山宝湾物流园(一期)2.9 万平米; 正在施工建设的有: 天津宝湾物流园 3.4 万平米、成都新都宝湾物流园 1.5 万平米; 尚未开工的有: 廊坊宝湾物流园 3.1 万平米、武汉宝湾物流园 3.1 万平米、成都龙泉宝湾物流园 2 万平米、成都双流宝湾物流园 2.3 万平米、昆山宝湾物流园(二期)2.9 万平米、南京宝湾物流园 3.1 万平米、郑州宝湾物流园 3 万平米、广州白云

宝湾物流园 5.9 万平米，合计 41 万平米。

作为仓储地产业的民营企业老大——上海宇培集团公司，近年来已经在上海、芜湖、滁州、苏州等地建成了 6 个物流园，总占地面积 880 亩，到 2008 年底建成仓库面积 35 万平方米。

普洛斯作为全球最大的工业地产商，最早在中国境内开发仓储地产，也是目前境内最大外资仓储地产企业，在中国 18 个主要城市投资；建设并管理着 60 个物流园，截至 2009 年 1 月 31 日，公司运营的设施达到 186 万平方米，另有 104 万平方米的在建项目。公司已进入的城市包括北京、成都、重庆等。去年底，美国普洛斯(ProLogis)受累金融海啸，将旗下中国资产及日本产权基金权益出售给新加坡政府产业投资公司(下称“GIC”)，交易完成之后，原普洛斯中国的高管团队和 GIC 合资成立 SMG 基金管理有限公司，双方各持有 50% 股份。普洛斯总裁梅志明表示，未来公司将重点在中国一二线城市扩大投资，预计未来两年大约有 10 亿美元的投资额度投向中国市场。同时，重组并购后的普洛斯公司希望能够吸引包括社保在内的追求稳定回报的资金作为战略投资者。

“物流园区”的规划建设此起彼伏。由口岸城市到内地城市，由大城市到中小城市，由商贸、加工、物流一体化综合园区到各类专业(钢材、化工、粮食)园区，带动了各种类型仓库的建设，从整体上提高了我国仓库设施的水平。

于夏将投资 33.9 亿元建设宁东基地物流园区，预计建设用地达 660 万平方米。中东基地将建设 2 个物流园区、3 个产业运输物流中心、1 个生产资料仓储中心及若干专业货运站，从 2008 年开始建设，分近期、中期、远期三个阶段，到 2020 年结束，主要服务于煤炭、煤化工、电力、新材料等四大主导产业的生产和流通。

位于西安的西北地区最大的钢铁物流园区于 2008 年投资建设，一期工程由陕西龙钢集团公司投资 1.5 亿元；占地 531 亩，建成后，物流园将拥有百万吨精品钢材加工生产线，可进行钢材矫直、带肋轧制、展板开平、管材除锈、焊接、加工各种金属结构件。同时，园区还具备 8000 平方米的物流商务楼、建筑面积为 1.8 万平方米的物流交易楼及有色金属市场、10 万平方米的露天仓库及大型防雨仓库。为了方便客商，园区内还有电子商务平台、“钢铁银行”、餐饮娱乐等配套服务体系。目前，该园区已有 30 多家钢材经销商入驻。

相关行业投资仓储业

运输公司、快递公司与非资产的物流公司，为了向综合物流企业发展、增强企业核心

竞争力,纷纷投资建设仓储设施。

中海集团旗下中海集运控股的洋山国际物流仓储基地 2008 年奠基,该基地位于临港物流园区,总投资预计为,1.8 亿元,规划用地 197 亩。

中远物流青岛仓储中心 2008 年奠基,该基地位于青岛市高新区新材料工业园地,总投资 4000 万美元,计划建设现代化高标准仓库共计 12 万平方米。项目建成后,年营业额将达 5 亿元,成为山东省最大的现代化仓储物流中心。中国远洋物流表示,希望青岛仓储公司能够以此为契机,为中远物流未来的长远发展和优势资源的整合创造更广阔的空间。

铁道部已规划了 21 个大型区域性物流中心,并计划在昆明、郑州、西安、武汉铁路物流中心建设现代化的汽车物流基地,为客户提供运输、仓储和信息等物流服务。铁路部门还将改造部分货运场站和专用线,通过改善装卸条件、增加物流设施设备等措施,建设专业化汽车物流基地。

DHL2008 年在上海浦东国际机场建设北亚枢纽转运中心,该中心是敦豪全球包括德国和美国在内的三个枢纽中心之一,敦豪计划通过北亚枢纽转运中心,将来自不同地点的快件在此重新分拣,并分配至各地的敦豪网络。北亚枢纽一期总占地面积达到 88 万平方米,最高分拣与搬运货件的处理能力将达到每小时 2 万件包裹及 2 万件文件。

投资建设物流(配送)中心,成为许多大型生产与商贸企业优化供应链、提高供应链效率的重要策略。

2008 年 4 月,中国五矿集团在原五矿国际货运集团的基础上组建“五矿物流”(集团)有限公司。此举意味着中国五矿集团顺应现代物流业发展,整合物流资源,向着打造国内最大的金属矿产品专业物流的方向上迈出了坚实的一步。

2008 年 6 月,卓越亚马逊新北京运营中心启动运营。该中心位于北京亦庄经济开发区,占地面积达 4 万平方米,是之前运营中心面积的 2.5 倍,商品仓储能力增大了 3 倍,从之前的 300 万件单品扩充到了 1200 万件单品。该中心采用了亚马逊公司先进的全球库存管理系统。新系统的应用提高了运营中心的客户订单处理能力及处理效率,月均处理订单量将达到原来的 4 倍。

市场竞争加剧,促使仓储业的调整

一些老的仓储企业退出市场,转行做市场与商业地产;许多大中型物流、仓储企业自有仓库不够、整合租用了大量的社会仓库(主要是农村仓库)。老的仓储企业转行前些年就有

了，2008 年又有两家企业：哈尔滨商储公司被人收购，进行商业地产开发；重庆商储公司仅有一块仓库区被上级集团公司划走重组，目前只作市场摊位出租与物业管理。仓储资源的整合，前些年主要是一批“轻资产”物流公司租赁老国企的仓库，现在是“觉悟”后的老国企普遍租赁农村仓库。上海、北京与沈阳等储运公司以及北京东方信捷公司租赁的社会仓库都在 10 万平方米左右。

一些原来的运输公司、货代公司，涉足仓储配送业务，向综合物流转型。以做国际货代起家的大田集团，与联邦快递“分手”后，2007—2008 年着重建立以物流配送、物流仓储、国际货运三大产品为基础的赢利模式。在仓储物流方面，大田集团已在苏州、北京、上海、天津、深圳等地建立了仓储分公司；同时在全国设有 7 个保税监管仓库。而在强大的 IT 系统支持下，大田集团仓储物流除了提供标准的仓储管理外，还可以提供满足 VMI、RDC、GDC 等高端现代物流管理模式需求的服务。

全国区域性的中小仓储企业之间资源共享与业务合作继续在艰苦探索之中。中国仓储协会一直试图推动此事。早在 2005 年底即在协会“中转运输分会”的基础上组建了“全国仓储与物流联盟”；2006—2007 年两次试图组建实体性公司没有成功；2008 年召开中转运输分会年会，决定将分会更名为“配送分会”，将分会与“联盟”两个秘书处合署办公，建议 22 家成员企业安装统一的仓储管理信息系统，推行统一的仓储作业规范，并加强成员之间的业务信息交流，待条件成熟时组建适宜的联盟实体。在这个方面，一些地区也作了许多有益尝试。

#### 当前仓储业发展中的困难与问题

仓储企业长期存在的老问题，虽然老国企的体制机制正在发生变化，仓储企业的平均规模正在提高，但员工年龄老化、素质偏低、负债率偏高等问题没有根本性变化，税负重（营业税 5%，高于运输等的 3%）的问题延续了近 10 年、成了“老大难”问题，仍然没有得到解决。这些严重制约了仓储企业的“蜕变”、“转轨”。

仓储用地价格高，土地使用税增幅过大，直接影响了仓储设施改造升级的速度，也严重影响了仓储企业的正常经营与发展。仓储用地价格，近年来已经走上“恶性循环”：城内的仓库要拆迁，单一企业单独征地建仓库已经很难（即使可以征地，也要“招拍挂”，价格就很高），多数企业只有进入“物流园区”；但大中城市“物流园区”的土地基本上在每亩 30 万元以上，真正从事仓储服务的企业很难承受这样的价格，这就出现两种“怪现象”：要么

园区招商难，造成土地闲置，要么面向商贸企业、批发交易市场以及加工企业招商；实际上是面向全社会招商，由此出现众多所谓的“综合性”物流园区，在这种情况下，真正的仓储企业还是征不到土地。这个问题的最终解决，必须是借鉴发达国家的经验，认清仓储设施的基础性、公益性特征以及仓储业投资回报期长的特点，由国家单独确定仓储用地的性质与等级，确定相对优惠的地价与仓储企业土地使用税。

信息系统(WMS)的应用还不普遍，制约了仓储服务的提升。根据中仓协的调查，目前仓储企业三分之一自己开发了系统，三分之一使用或租赁别人的系统，三分之一还没有使用系统。已经使用系统的企业遇到的普遍问题是：WMS 不标准，与上下游企业系统不易对接，还有系统安全等问题；没有使用系统的企业对或自己开发、或租用、或购买等问题，普遍感到困惑。商品配送的商业模式不成熟，规模不大，依托超市门店的多品种、多批次的社会化配送还很少，许多企业的所谓配送就是根据个别生产企业指令开展的单一品种及多个门店的“分送”。

受金融危险影响，仓库租金普遍下降，仓储业务萎缩，企业效益下滑。

高力国际的相关报告显示，2008 年下半年上海主要工业园区物业平均市价出现小幅下滑，约为每平方米 3600 元，同比下降 4%左右。世邦魏理仕的数据亦显示，受到国际金融危机以及大量新增工业用地上市的影响，2008 年四季度上海工业地产出现地价和租金双双下滑的局面，平均工业地价环比大幅下滑 5%至每平方米 1085.1 元，同时物流设施租金也出现环比 1.4%的降幅。中仓协抽查了十多家省会城市的骨干仓储企业：2008 年 4 季度开始，一些客户缩减了仓库面积；2009 年仓库租金不能按往年惯例上浮，有的维持上年水平，有的略有下调。

（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

