



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 179 期)
2009 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★ 8 月份中国制造业PMI总体呈现小幅上升。当月CFLP中国制造业PMI为 54.0%，比上月上升 0.7 个百分点。分项指数中，同上月相比，只有供应商配送时间指数略有下降，其余各指数均有所上升。…… (全文)

★ 篇目浏览★

【专题报道】	1
PMI显示中国经济继续保持企稳向好	1
【政府动态】	3
邮政局公布 2009 年七月份邮政业发展及运行情况	3
全国邮政行业发展情况表	7
快递业务经营许可制度 10 月 1 日起实施	7
商务部: 降低进口车零部件关税属误读	8
【联合会工作】	9
陆江率领联合会代表团访问联合国ITC机构	9
崔忠付主持召开快递企业座谈会	10
'2009 中国物流与采购信息化应用大会暨物流企业CIO峰会召开	10
快讯六则	11
【会员园地】	12
中国诚通集团举办“战略思维与战略创新”专题报告会	12
招商局集团 2009 年上半年取得利润总额逾 77 亿元	12
中远物流与中广核集团签订物流服务合同	12
中国建材集团正式托管中国农房公司	13
一汽参加中央企业学习实践活动总结大会	13
中国铁路物资总公司迎来 30 华诞 服务铁路争领先	13
【产业分析】	14
突围金融危机深港共建物流中心	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。

【专题报道】

PMI 显示中国经济继续保持企稳向好

中国物流信息中心

8 月份中国制造业 PMI 总体呈现小幅上升。当月 CFLP 中国制造业 PMI 为 54.0%，比上月上升 0.7 个百分点。分项指数中，同上月相比，只有供应商配送时间指数略有下降，其余各指数均有所上升。购进价格指数、进口指数、采购量指数升幅最大，超过 2 个百分点；积压订单指数其次，升幅为 1.7 个百分点；其余各项指数升幅较小，均在 0.5-1 个百分点之间。



结合前几个月的情况综合来看，当前中国经济**稳步回升的基础已经基本稳固**。自今年 3 月份以来至今，在长达 6 个月的时间里，中国制造业 PMI 指数持续保持在 50% 以上。东、中、西部 PMI 指数，以及国有企业、股份有限公司、有限责任公司和外商投资企业等不同所有制类型的企业 PMI 指数，也表现出相同的趋势，表明区域经济持续回升、企业微观经济活力也在不断增强。分行业来看，目前全国 20 个制造业行业中，已经有 18 个行业 PMI 指数达到 50% 以上，行业普遍回升的态势已经基本形成。

从 8 月份 PMI 指数来看，中国经济尤其是制造业经济继续保持企稳向好基本态势，主要体现在以下方面：

一是 PMI 指数最近明显上升。PMI 指数 3 月份回升到 50% 以上之后，4 月份继续上行，达到 53.5%，但之后 5、6、7 三月上升动力明显减弱，走势呈盘整态势，一直稳定在 53% 附近。8 月份，升势再启，达到 54%。

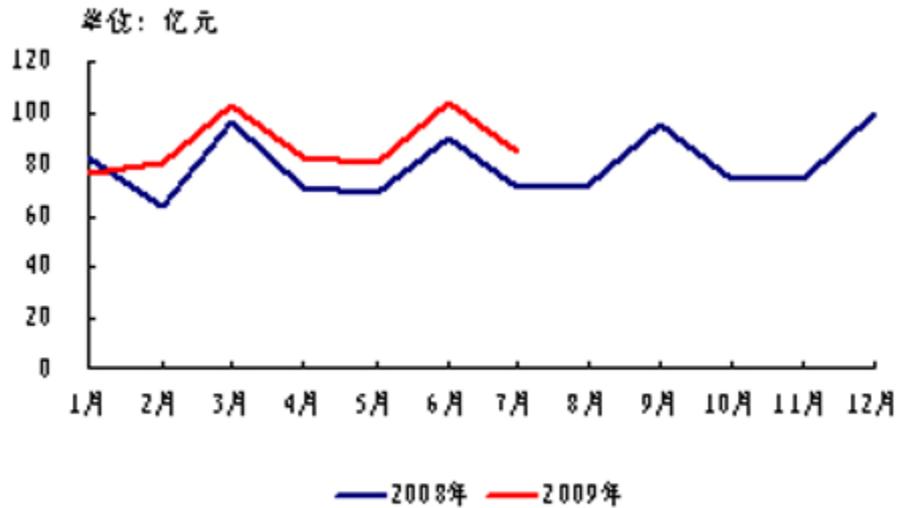
二是社会需求回升势头继续巩固。8月份，新订单指数较上月上升0.8个百分点，达到56.3%，为去年5月份以来连续16个月的最高值。分行业来看，20个行业中，只有3个行业低于50%，其余17个行业均在50%以上，部分行业如，通用设备制造业、通信设备计算机及其他电子设备制造业、黑色金属冶炼及压延加工业等6个行业达到60%以上高位。从区域来看，东、中、西部基本上都在55%以上高位，尤其以内需为主的中、西部新订单指数达到59%。积压订单指数较上月上升1.7个百分点，达到48.9%。727家受调查的企业中，有15.4%的企业反映积压订单较上月上升，该比重较上月提升1个百分点。进口指数较上月上升2.4个百分点，达到51.3%，其上升幅度较为显著。20个行业中，有8个行业达到50%以上。727家受调查的企业中，有20.1%的企业反映进口较上月上升，该比重较上月提升1.4个百分点，而在之前5个月该比重持续下降。从这些基本情况来看，拉动中国经济回升的国内需求呈进一步走强态势。

三是生产活动继续加快。8月生产指数比上月上升0.6个百分点，达到57.9%，为去年5月份以来的最高值。分行业来看，20个行业中，只有4个行业低于50%，其余16个行业全在50%以上，其中有色金属冶炼及压延加工业、黑色金属冶炼及压延加工业、通用设备制造业等7个行业达到60%以上。采购量指数以及从业人员指数也间接反映出生产活动趋于提速。8月采购量指数比上月上升2.4个百分点，达到58.1%。727家受调查的企业中，有31.8%的企业反映原材料采购量较上月上升，该比重较上月提升2个百分点，而在之前5个月该比重持续下降。从业人员指数最近三月持续上升，8月继上月上升0.7个百分点以后，再升0.6个百分点，达到51.4%，为去年5月份以来的最高值。20个行业中，目前有10个行业从业人员指数高于50%，另有5个行业位于50%临界点，其余5个行业低于50%。

PMI 不仅反映了当前中国经济发展的基本态势，同时也可以反映出经济发展中值得关注的问题，突出地表现为下述两个方面：

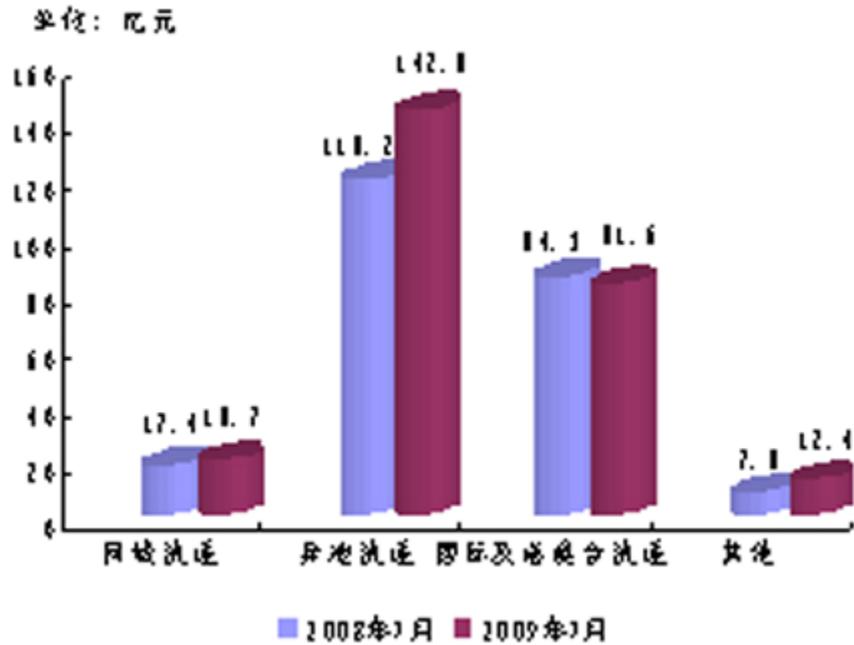
一是原材料价格上涨压力有增无减。从反映原材料价格升降变化趋势的购进价格指数来看，该指数已经连续九个月上升，自今年4月份跃上50%临界线以后持续攀升，8月份突破60%，达到62.6%，为12个月以来的最高值。分行业来看，20个行业中，只有烟草制品业、专用设备制造业2个行业稍微低于50%，其余18个行业均高于50%，其中13个行业达到60%以上，4个行业高过70%。分地区来看，东、中、西部均达到60%以上高位；分产品类型来看，原材料与能源、中间品和生活消费品购进价格指数较高，达到60%以上，生产用制成品类企

邮政业业务收入分月图

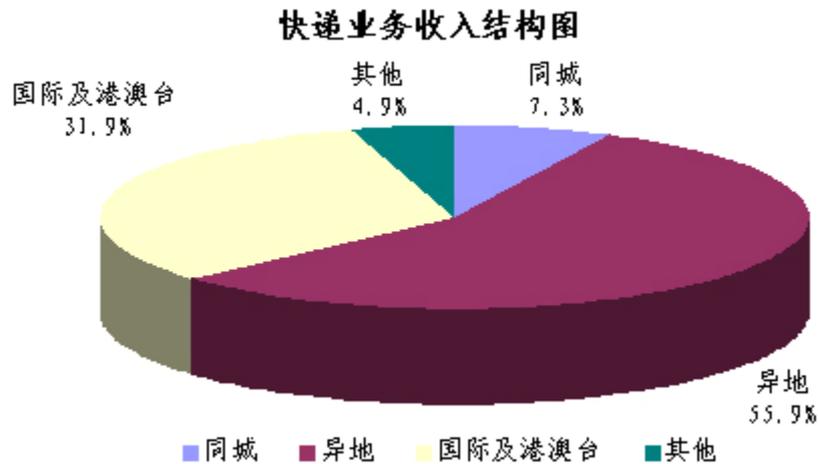


邮政函件业务累计完成 44.8 亿件，同比增长 2.1%；包裹业务量累计完成 4153.1 万件，同比下降 8.9%；报纸业务累计完成 94.5 亿份，与去年持平；杂志业务累计完成 6 亿份，同比下降 0.2%；汇兑业务累计完成 1.5 亿笔，同比增长 2.7%。全国规模以上快递企业业务量累计完成 9.9 亿件，同比增长 20.5%；业务收入累计完成 255.5 亿元，同比增长 12.2%。7 月份当月快递业务量完成 1.6 亿件，同比增长 29.4%；业务收入完成 41.9 亿元，同比增长 23.1%。

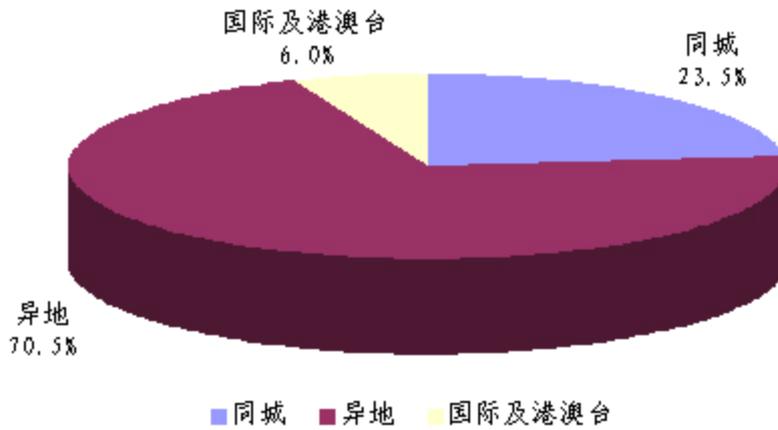
分专业快递累计业务收入比较



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 7.3%、55.9%和 31.9%；业务量分别占全部快递业务量的 23.5%、70.5%和 6%。

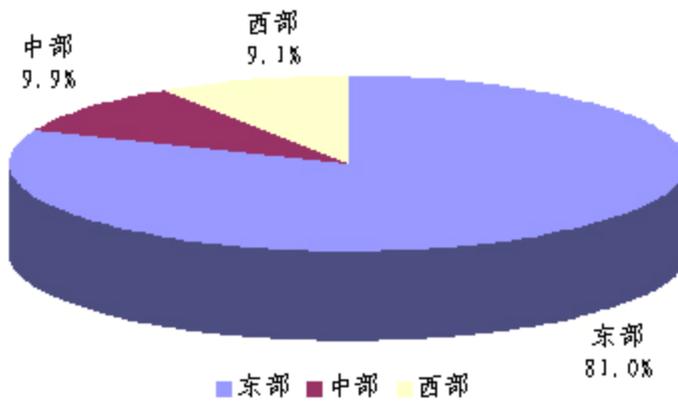


快递业务量结构图

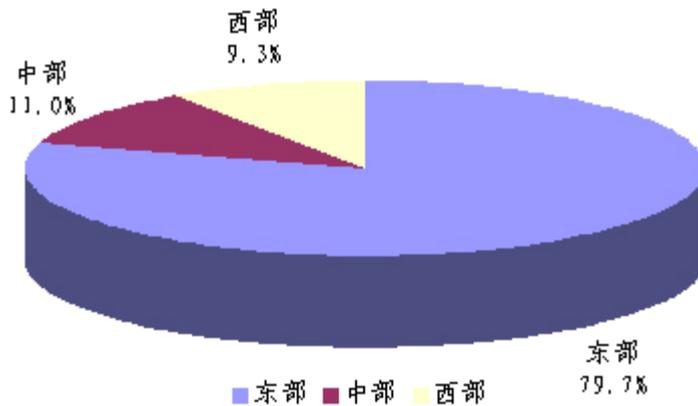


东、中、西部地区快递业务收入的比重分别为 81%、9.9%和 9.1%，业务量比重分别为 79.7%、11%和 9.3%。

东、中、西部快递业务收入结构图



东、中、西部快递业务量结构图



全国邮政行业发展情况表

指标名称	单位	7 月份		比去年同期增长 (%)	
		累计	当月	累计	当月
一、邮政行业业务收入	亿元	612.1	84.9	12.5	18.9
其中：快递业务收入	亿元	255.5	41.9	12.2	23.1
二、邮政行业业务总量	亿元	908.4	139.7	14.0	15.9
其中：函件	万件	448242.8	64399.5	2.1	-2.7
包裹	万件	4153.1	530.6	-8.9	7.8
快递	万件	99455.2	16273.1	20.5	29.4
订销报纸累计数	万份	945030.8	135352.2	0.0	-2.8
订销杂志累计数	万份	60142.9	8078.8	-0.2	-3.5
汇兑	万笔	15271.0	2183.3	2.7	1.6

注：2009 年邮政行业业务收入中未包括邮政储蓄银行直接营业收入。

(中央政府网)

快递业务经营许可制度 10 月 1 日起实施

8 月 27 日，交通运输部部长李盛霖主持召开部务会议，审议并原则通过了《快递业务经营许可管理办法》（简称《办法》）。从今年 10 月 1 日起，经营快递业务必须申请邮政管理部门的许可，并接受邮政管理部门及其他有关部门的监督管理；此前已经从事快递业务的企业，应在一年内补申请经营许可。

近年来，我国快递市场迅速发展，初具规模，竞争格局基本形成，但也存在服务质量不高、缺乏准入门槛、安全隐患较多等突出问题。交通运输部有关负责人表示，信件以及包裹、印刷品等物品的快递业务，直接关系到用户通信秘密以及其他合法权益的保护，涉及国家和社会稳定。因此，对快递业务实行经营许可制度，是修订后的《邮政法》明确规定的一项重要制度。

据了解，《邮政法》从法人资格、服务能力、内部规章制度、业务操作规范、安全保障

能力等方面，规定了申请快递业务经营许可应当具备的基本条件，原则性、概括性较强。作为《邮政法》的重要配套法规，《办法》细化了许可条件、审批程序和许可证管理制度，是贯彻实施《邮政法》的重要保障，对规范快递业务经营许可行为、保护申请人的利益有着积极意义。

《办法》明确了《邮政法》关于“严格的服务质量管理制度和完备的业务操作规范”、“健全的安全保障制度和措施”等规定的具体内容，从经营网络、运递能力、处理场所、设备设施、信息网络、人员资格等方面对不同经营范围的企业应具备的服务能力作了明确规定。

《办法》规定，在省（区、市）范围内经营的，向所在省（区、市）邮政管理机构提出申请，跨省（区、市）经营或经营国际快递业务的，向国务院邮政管理部门提出申请。邮政管理部门自受理申请之日起 45 天内作出批准或不予批准的决定。许可证有效期为 5 年，实行年度报告制度，有效期届满 30 天内申请换领。

会议还审议并原则通过了《城市公共交通条例》，即将上报国务院审定。

副部长高宏峰、冯正霖，国家邮政局局长马军胜出席会议。部总工、安全总监、总规划师，部机关及国家邮政局有关司局负责人参加会议。（交通运输部网站）

商务部：降低进口车零部件关税属误读

针对“进口汽车零部件关税将从 9 月 1 日起降至 10%，国内汽车价格将相应下降”的说法，商务部有关部门负责人昨日表示，这种说法纯属对政策的误读。目前进口汽车零部件关税就是 10%，不存在降低的问题。

上周五，工业和信息化部、国家发改委对《汽车产业发展政策》中的“进口管理”部分做出修改，并从 9 月 1 日起实施。修改中最引人关注的条文，就是不再执行从 2005 年 4 月 1 日开始实施的《构成整车特征的汽车零部件进口管理办法》。

2005 年初，中国取消进口汽车配额管理后，少数跨国汽车公司利用国内整车关税和零部件关税税率差，通过化整为零、分散进口等方式，进口应按整车纳税的成套散件，然后在国内组装出售，“变相逃税”，进行不正当竞争。

为了规范汽车零部件进口秩序，打击非法拼装等不正当竞争，海关总署、国家发改委、商务部、财政部出台了《构成整车特征的汽车零部件进口管理办法》，并从 2005 年 4 月 1 日起实施。第三项整车特征核定标准自 2006 年 7 月 1 日起开始生效。由于对第三项标准的核定

崔忠付主持召开快递企业座谈会

新《邮政法》将于 10 月 1 日起开始正式实施。作为该法的配套法规，《国务院关于邮政企业专营业务范围的规定（草案）》（以下简称《草案》）引起非邮政快递企业的极大关注。

《草案》中明确：将单件重量在 100 克以内（国家规定的特大城市市区内互寄的单件重量在 50 克以内）的信件国内快递业务由邮政企业专营。许多非邮政快递企业联名上书中国物流与采购联合会，认为这个草案在业内仍然存在着重大分歧。如果按这个规定执行，有可能引发严重的社会经济问题，要求中物联向有关方面反映企业诉求。

8 月 25 日，应国内数十家非邮政快递企业的要求，中国物流与采购联合会副会长兼秘书长崔忠付在京主持召开了“快递企业座谈会”，听取快递企业的意见，参加会议的企业分析了《草案》实行后可能产生的影响，就如何尊重历史、正视现实，合理确定邮政专营业务范围，促进我国快递业快速健康发展提出了建设性意见。

（网络事业部）

’ 2009 中国物流与采购信息化应用大会暨物流企业 CIO 峰会 召开

8 月 20 日-21 日，在工业与信息部的指导下，由中国物流与采购联合会主办的“2009 中国物流与采购信息化应用大会暨物流企业 CIO 峰会”在京隆重召开。本次大会以“加快推进信息化，落实物流业振兴规划”为宗旨，在物流企业及物流信息技术提供商之间搭建一个探讨交流的桥梁、促进合作的平台，以促进我国物流信息化事业的快速发展。本届大会吸引了来自国内外近 400 家知名企业参与，包括企业 CIO（物流业、制造业、商贸业等）、IT 和通讯企业、物流装备企业负责人、行业协会、院校、咨询、培训机构及研究机构的专家学者 500 余人参加了本次大会。

中国物流与采购联合会常务副会长何黎明致开幕词。他指出，中国物流与采购联合会长期以来一直致力于推进我国物流与采购领域的信息化建设为己任，促进有关各方的交流与合作。在此基础上，促进我国物流信息化的通用性、基础性的规范与标准建设。国家发改委经贸司副司长耿书海、工业和信息化部信息化推进司副司长董宝青、商务部信息化司副司长聂林海分别就“解读《物流业调整和振兴规划》促进物流信息化发展”，“工业和信息化部对促进物流信息化建设的相关政策”，“推进现代物流与电子商务协调发展 助力保增长扩内需促

就业”做了主题演讲。中国物流与采购联合会副会长戴定一主持本届大会，并做了“从应用案例看物流与采购信息化”的主题演讲，总结了三个方面的十个发展新动向。

会上发布了由中国物流与采购联合会组织的《2009 年物流信息化调研报告》，调研的主要内容是企业基本信息、信息化建设现状、社会公共信息平台、企业（集团）信息化建设投资与效益、对物流信息化建设的建议。会上还公布了“2009 中国物流与采购信息化优秀案例”的征集情况，并表彰了获奖的案例和企业。戴定一指出，本次会议推介的优秀案例精彩纷呈，案例提出的一些视角在于说明：信息化只是工具，其价值是要从应用效果去寻求，为此要善于观察需求，研究需求，勇于创新。

据悉，本届大会根据物流发展做大、做专的两个方向，设立了九个分论坛，其中物流公共信息平台的整合与发展是一个热点；另一个热点是专业物流和供应链信息化，论坛设有物流实时识别、跟踪与监控系统，物流信息化与电子商务，智能化搬运；专业化物流服务的机会，制造业物流的新发展，采购与供应链信息化，采购与供应链信息化，物流与采购信息化项目与投融资，供应链如何起步等若干个分论坛，显示了会议鼓励物流信息化进一步走专业化的方向。在每个分论坛上，与会的专家、企业、用户之间就对物流信息化领域关心的问题进行了深入地探讨，观点新颖，百家争鸣，真正构建一个体现物流信息化的交流合作平台，得到了参会各方面的充分肯定。（网络事业部）

快讯六则

- ◇ 中国物流与采购联合会会长陆江率领代表团于 2009 年 8 月 18 日访问了奔驰公司位于德国斯图加特的总部。（国际合作部）
- ◇ 中国物流与采购联合会会长陆江与 InWent 总干事 Paust 博士共同签署了新的战略合作协议。根据协议，德国政府将继续提供资金支持，在未来三年内，为我国培训 240 名物流与采购领域的高级管理人员。（国际合作部）
- ◇ 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。（办公室）
- ◇ 8 月 27 至 28 日，中国物流与采购联合会在福建省厦门市召开了“中国物流与采购联合会第九次代管社团负责人座谈会”。中国物流与采购联合会副会长兼秘书长崔忠付、党委副书记毛洪以及 19 家代管社团负责人参加了会议。（行业事务部）

电项目提供国内外全程物流服务。中远物流总经理叶伟龙、副总经理刘益，广东台山核电郭宗林副总经理等领导出席了签字仪式，中远物流工程物流事业部总经理刘东石和广东台山核电合同商务部经理魏其岩分别代表双方在协议上签字。

广东台山核电项目是中国第一个在建的 EPR1000 三代技术的核电站，也是全球发展三代核电技术的标志性工程。（中远物流网站）

中国建材集团正式托管中国农房公司

8月18日，中国建材集团与中国农房公司在北京签署托管协议，中国建材集团按照国资委要求正式托管中国农房公司。国资委党委委员李寿生出席协议签署仪式并作重要讲话。中国建材集团董事长、党委书记宋志平，中国农房公司总经理张子山分别致辞。中国建材集团总经理、党委副书记姚燕和中国农房公司总经理张子山代表双方签字。仪式由国资委机关服务管理局局长刘茂勋主持。（中建集团网站）

一汽参加中央企业学习实践活动总结大会

8月27日下午，中央企业开展深入学习实践科学发展观活动总结大会在国务院国资委多功能厅召开，一汽集团公司学习实践活动领导小组及办公室成员、指导检查组成员，在长各单位(包括三级公司)党政主要领导在设在一汽总部大厦 A3 报告厅的一汽分会场参加会议。会议有两项内容：一是由神龙集团、中国电信等六家央企做经验介绍，二是国务院国资委主任李荣融对中央企业学习实践活动总体情况进行总结。（一汽集团网站）

中国铁路物资总公司迎来 30 华诞 服务铁路争领先

8月19日，中国铁路物资总公司迎来 30 华诞。总公司明确提出新的发展战略：将中铁物资打造成铁路产业综合服务的领先者。国资委副主任黄淑和，铁道部原副部长、中国铁路企业管理协会会长王兆成受铁道部委托到会祝贺。

1979 年，中国铁路物资总公司正式成立，与铁道部物资管理局一个机构两块牌子。2004 年，经国务院批准，总公司与铁道部脱钩，移交国家资产管理委员会管理，成为了中央企业的一员。

30 年来，中铁物资完成了从计划经济体制下的物资管理部门到市场经济竞争中的大型商贸流通企业的转变。2008 年，中铁物资完成营业收入 1002 亿元，已经发展成为以铁路产业综合服务为核心，以钢材贸易为重点，服务铁路、面向社会和国际经营的大型集团化企业，在铁路物资供应服务领域居于龙头地位，也是国内最大的钢材贸易综合服务商之一。

黄淑和强调，铁路物资是中铁物资的生存发展之基、安身立命之本，中铁物资要进一步做好铁路物资供应与服务工作。王兆成代表铁道部对中铁物资 30 年来为中国铁路发展与和谐铁路建设作出的贡献表示诚挚的感谢。（中国物流与采购网）

【产业分析】

突围金融危机深港共建物流中心

【要点提示】5 月底，深圳市公布了经国务院批复通过的《深圳市综合配套改革总体方案》（简称《方案》）的相关内容。《方案》提出，深圳将与香港功能互补，错位发展，推动形成全球性的物流中心。深港之间将实现资金、货物、信息等要素流动更加便捷和安全有序，两城力图在高端航运服务领域开展合作与融合，共同打造世界级港口群，共建具有全球资源配置功能的物流枢纽、亚太地区最重要的多式联运中心和供应链管理中心。

【深层分析】

深圳物流业优势

凭借毗邻香港的独特的区位优势、珠三角发达的制造业基础，物流业记成为深圳市第二大支柱产业。目前，深圳已经初步形成了以海港、空港、公路口岸为龙头的大物流架构体系。2008 年，深圳港集装箱吞吐量超过 1800 万 VMTU，为全球第四大集装箱港口；深圳机场客运量居国内第四位，货运吞吐量进入世界机场货运 50 强。

在珠三角，深圳港的名字和香港紧密相连。以前香港港集装箱运输业务一家独大，但深圳于上世纪 90 年代开始大规模引进外资发展集装箱运输业务，并逐渐与香港分庭抗礼。如今，深港港口竞争日趋白热化，比如，深圳港每周分别有 61 班和 58 班货轮前往美国和欧洲，香港港则分别有 59 班和 63 班。此外，深圳港的国际班轮航线网络基本上和香港港一样，覆盖世界主要贸易地区，包括美洲、欧洲、中东等地。

实际上，除了香港，在珠三角，深圳港面临的挑战越发严峻。近年来，深圳港与周边

港口的竞争优势差距缩小。深圳成为区域物流枢纽城市的重要原因是拥有高效率的海港和空港，吸引了以香港—深圳—东莞—广州为轴线的珠三角绝大部分的货源。然而近年来，周边城市加大扶持现代物流业的力度，使得深圳的比较优势受到挑战。目前，珠三角已经有广州南沙和深圳前海湾保税港区，盐田港也在申请国家保税港区之中，作为“世界工厂”的东莞，也在大力发展虎门港。货源地分散给深圳带来的消极效应是发展空间受到相当程度的挤压：深圳港的优势资源——国际航线货源被分流，南沙分流的将是传统欧美、地中海等国际航线的货源；虎门港很可能分流东南亚的箱源。

此外，珠三角已经呈现出口岸能力过剩的隐忧。据深圳港口协会“珠三角集装箱港口调研组”的调研数据显示，按照目前的建设速度，到 2010 年，珠三角将形成集装箱专业能力接近 5000 万 TEU 的庞大港口群，其中深圳港集装箱吞吐量将达到 2500 万 TEU，集装箱通过能力在 2010 年底将达到 2222 万 TEU，增长率分别为 9.1%和 18.9%。

珠三角集装箱港口实际供给能力将略显富余，这是对深圳发展港口的产业政策导向模式的一次考验，加上产业转移、企业外迁导致的有效需求减少，以及物流货源地的分散使得深圳物流业发展面临巨大的压力。尽管如此，深圳仍然将建设全球性物流枢纽城市作为自身发展目标。目前，粤港澳已投资数十亿元，在广州白云区联手创建了首个物流合作试验区，第二个试验区将落户于深圳宝安区。

5 月 25 日，福建、江西、湖南、广东、广西、海南、四川、贵州、云南等省、区在广州正式签署《泛珠三角区域九省、区口岸合作备忘录》，这意味着泛珠三角区域口岸间将实现深度合作，大力推进“属地申报、口岸验放”和“直通式放行”等通关模式。这给深港物流一体化、珠三角物流一体化提供了有利条件，深圳也将在区域合作中寻求自身物流业发展的坐标。

香港打响物流中心保卫战

和深圳一河之隔的香港物流业依珠三角制造业之势而起，加之咨询科技优势和自由港政策，物流业早成为香港支柱产业之一。香港物流业是典型的以港口为核心的集散型物流，发达的港口既是香港服务业赖以生存的前提，也是香港物流业最大的亮点。目前，香港船队已跻身全球五大船队之一。香港船队的总数突破 3342 万载重吨，共有 1177 艘船舶在香港注册，较 1995 年至 1997 年间的历史低位上升约 5 倍。

以往，香港和内地的直接竞争并不激烈，那是因为香港港口享有“无形成本”的优势。

香港是自由贸易港，和内地港口相比，香港港口享有频密、覆盖面广的航班轮次、高效率的港口生产力、快速的船舶注册时间、顺畅的海关服务系统、自由港的地位等，这些优势都是货主青睐的条件。如今，除了“通关依然比内地港口通畅便利”，内地港口的服务水准基本和香港港口看齐。

至于有形成本，多份研究报告指出，港口有形成本偏高是香港和内地港口竞争所面对的主要问题。其中，道路托运费和码头处理费是成本问题的“老大难”。以香港为目的地的托运费比以深圳为目的地高出一倍以上。此外，由于香港码头之间缺乏有效竞争，这让香港码头服务费并没有因为竞争出现下调的压力。

此外，随着大陆和台湾的“三通”逐步落实，使得香港丧失大部分经港转口的经贸生意。据香港付货人委员会估计，大陆和台湾的海运直航全面落实后，香港港物流处理量将减少 40—50 万 TEU，约占香港港集装箱吞吐量的 2%。

随着近年来内地港口特别是珠三角港口的快速发展，一些人开始担心香港国际物流中心的地位是否稳固。而实际上，作为世界上最大集装箱运输中转枢纽港之一的香港，具有高效集装箱装卸、分拨和物流配送技术和管理经验，内地集装箱货源的稳定增长既可以保障香港作为枢纽港的充足箱源，又为香港的运输服务提供者拓展了在内地的发展空间。

同时，内地物流服务整合程度不高，大部分公司只从事个别环节的服务，未能提供一站式的整体服务。对于香港制造业的北移，内地物流业还不能与之配套，由此带动香港物流业北上。香港贸发局 2009 年的一项调查显示，接受调查的珠三角地区企业五成表示愿意选择香港及其合资物流公司合作。而香港企业在珠三角拥有六万家工厂，接受调查的企业有九成三倾向选择香港物流公司服务。香港贸发局多位官员认为，香港物流业可以为深圳及内地提供一站式服务，协助珠三角企业克服物流瓶颈。

尽管如此，香港物流业能够保持多久优势依然成为业界关注的焦点，而香港物流业也正在打响一场捍卫地位的战斗。

5 月上旬，《内地与香港关于建立更紧密经贸关系的安排》(CEPA) 补充协议六在香港签署。CEPA 补充协议六在 CEPA 及其五个补充协议的基础上，又对香港在服务贸易方面 20 个领域进一步扩大开放，其中 2 个为新增领域(研究和开发、以及铁路运输)。这样，CEPA 承诺的服务业条款所涉及的行业中，与物流业相关的有 6 个，包括综合服务、货代服务、仓储服务、运输服务以及分销、铁路运输等。CEPA 补充协议六的广东先行先试政策，在交通物流方面取

得比较大的突破，率先实现了香港与内地二类港口的海运合作。

迫在眉睫的现实压力

在金融危机大背景下，出口贸易急剧萎缩，亚洲的整个经济增长模式面临挑战。

一季度，深圳港和广州港分别实现货物吞吐量 4061.77 万吨、7950 万吨，分别同比下降 19.76%、13.8%；香港港、深圳港和广州港分别实现集装箱吞吐量 454.2 万、389.21 万、218 万 TEU，分别同比下降 21.1%、20.86%、24.1%。

港口生产的各项指标中，外贸下降幅度最为显著。以外贸占比较大的深圳港为例，一季度外贸吞吐量 2955.12 万吨，同比下降了 23.42%。广东有关部门统计，金融危机对广东实体经济影响持续加深，工业生产增速减缓，1-2 月珠三角 36 个出口行业中，有 27 个行业出口交货值下降。

集装箱吞吐量降幅也十分显著。3 月份深圳港连续第 7 个月同比下降，降幅 20.27%，其 2 月份 95.55 万 TEU 更创近 5 年来单月新低。深圳港的国际集装箱班轮航线已经连续两个季度下降，从去年 9 月最高的 205 条减少到目前的 177 条。

如此大的现实压力，使得深港合作这样的跨区合作方案在极短的时间里迅速出台，因为只有合作才能更快地走出低谷。对于香港来说，深港合作将使香港背靠内地好乘凉。如果深港合作更加紧密，香港的中心地带将往深圳移，则香港可以更大程度上依托内地庞大的市场。而在整个亚洲经济中，内地市场是至关重要的。日本市场已经非常成熟，发展空间比较小，而东盟由于人口有限，潜力不大，唯有中国内地市场具有巨大潜力。

对深圳来说，深圳的发展离不开香港的产业转移，可以说香港制造业的外移是珠三角崛起的一个契机。目前，深圳可能正迎来第二轮发展，就是制造业向服务业的产业升级。如今，香港拥有先进的服务业，而深圳乃至整个内地物流、金融发展远远滞后于香港，正缺乏服务业经验。

建全球物流中心，深港共突围

深港物流业具有深厚的历史渊源和丰富的合作经验，拥有相似的腹地资源与相互依赖的基础设施，并具有各自的比较优势，这些都为深港两地共建国际物流中心奠定了良好基础。深港物流业拥有相似的腹地资源和相互依赖的基础设施，而两地各自的比较优势和互补性成为共建国际物流中心的重要条件。深港物流业合作大于竞争，一定程度上讲，深港物流业面临的困境是类似的，而突围之法就是国家要求共建全球性物流中心。

香港第三方综合物流等高端物流业发达，具有丰富的全程和国际物流经验，国际物流网络发达，拥有大量的熟悉国际惯例的高端物流人才，物流操作、通关效率高，但是对内地政策法规、物流市场及运作模式较为陌生，在内地的物流网络不发达，且物流运作成本较高。相比于香港，深圳具有在成本、土地供应、与内地市场接近等方面的优势。

香港政务司司长唐英年对深港两地的合作也抱有极大期望，他说，和物流紧密联系和配套的航运业，深圳如今的发展比香港要快，因为珠三角制造业发达，它们的产品经过深圳港口出口更加方便，效率也更高。但航运不仅只是包括集装箱，它还可以延伸出很多相关的服务业，包括物流、融资、仲裁、船货登记等，在这些范围内如果深圳的硬件发展起来了，和香港的软件结合，合作的潜力就会很大。

深港要合作已经成为共识，但是，如何进行合作？合作又面临着哪些障碍这将成为深港两地必须要突围的。

单纯从深港两地港口集装箱的吞吐量来看，深圳、香港两港 2008 年集装箱吞吐量总和达 4560 万 U，这个规模堪称世界巨无霸，比目前排名第一的新加坡港还高出 50%。但资源的整合、错位互补发展绝非是简单的数字相加。

具体而言，深港两地要形成互补格局，利用香港的自由港、国际航运中心的优势，稳步发展深港跨境物流，充分发挥“区港联动”、保税物流中心 B 型等优惠政策，深圳通过香港拓展国际物流市场。利用深港不同层次的航运业务和物流业务类别，使深圳的保税物流政策环境能更多承接香港自由港转移出来的业务，降低深港的综合物流成本，共同打造以香港为核心，以深圳为华南物流节点、接轨全球、辐射内地的泛珠三角物流体系。（亚博物流）

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。

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

