



中国物流与采购联合会 会员通讯

电子版（半月刊）

第 18 期
(总第 182 期)
2009 年 10 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★ 我把中国的物流业发展分为三个阶段：1978 年至 2000 年为起步期，2001 年至 2030 年为快速发展期，2030 年以后为成熟期。……（全文）

★ 篇目浏览 ★

【权威论点】	1
中国物流业面临的形势与任务	1
【政府动态】	9
交通运输部将开展全国超限信息系统联网管理工作	9
邮政局:快递业务稳定发展 国际快递业务趋势回暖	11
商务部:10 月 19 日-25 日全国商品市场总体运行平稳	12
【联合会工作】	12
陆江出席全国农机产品订货会	12
何黎明率团赴美国参加国际采购与供应管理联盟峰会	13
崔忠付出席部际联席会议办公室会议	13
快讯六则	14
【会员园地】	14
中国建材集团名列 2009 年中国建材 500 强榜首	14
国资委对中国诚通集团 2008 年经营业绩评价为 B 级	15
中钢 Zimasco 公司荣获津巴布韦安全检查评比第一	15
舟山武港码头建设获国家批准	16
铁道部公安局充分肯定中铁快运安全检查危工作	16
柳汽提升服务品质	17
【产业分析】	17
上半年长三角地区港口经济分析	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。

【权威论点】

中国物流业面临的形势与任务

中国物流与采购联合会首席顾问 丁俊发

一、中国物流业仍处于快速发展期

我把中国的物流业发展分为三个阶段：1978 年至 2000 年为起步期，2001 年至 2030 年为快速发展期，2030 年以后为成熟期。这三个阶段的划分先要说明三个问题，一是我这里讲的是现代物流，传统物流是随着商品经济的产生而产生，随着商品经济的发展而发展起来的。特别是中国封建社会早期，曾是全球经济最发达的地区之一，丝绸之路，郑和下西洋，开凿运河等等，都是古代物流之顶峰。我这里讲的是现代物流，是 1978 年从日本引进物流概念开始的。二是为什么进入新世纪才作为中国物流业的快速发展期？其实，在二十年的起步期中，并不是没有发展，但分界线是 2001 年中国加入 WTO 与 2001 年国家经贸委等六部委下发《关于加快我国现代物流发展的若干意见》，推动了中国物流业的快速发展，这一点可以从物流统计来加以说明。

	社会物流总值 (万亿)	物流业增加值 (亿元)	物流总费用 (万亿)	物流业相关投资 (亿元)	物流总费用与 GDP 比率 (%)	物流增加值与 GDP 的比重 (%)
2000 年	17.1	6887	1.9	3956	19.4	7.2
2008 年	89.9	19965	5.5	17508	18.1	6.6
平均增长	24.4%	14.2%	15%	23.7%		

三是为什么把成熟期定在 2030 年，我认为从中国物流业的总体来衡量，落后先进国家 20 至 30 年。比如物流总费用与 GDP 的比重如按年均下降 0.3 个百分点，达到 10% 左右水平，需 20-30 年。经过 20 年的起步与初始发展，30 年的快速成长，50 年中国可以实现超越式发展，赶上先进国家的水平。

根据国际的经验，工业化可以分成三个阶段，工业化初期，工业化中期，工业化后期，在工业化初期，与此相对应的是商业、交通、通讯业领先发展。在工业化中期，与此相对应

的是金融、物流、保险、商务服务业快速发展。在工业化后期，则各类生产性服务业全面发展，功能提升，中国处于工业化中期，特别是重化工时期，城市化加速，这一时期，物流业的需求特别旺盛，物流业在国民经济的发展中举足轻重，正因为如此，中国加大了政府推动的力度。正如国务院发布的《物流业调整和振兴规划》指出的那样：“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。”

中国物流业的发展有三大特点：

第一，改革开放为中国物流业发展提供了强大动力。没有对外开放，没有中国加入 WTO，没有中国的经济体制改革，没有物流领域从垄断走向市场，中国的物流业不可能有如此大的进步。

第二，中国经济发展的特点，决定了中国物流业发展的特点。中国是世界上人口最多的国家，是最大的发展中国家，坚持社会主义制度，建立社会主义市场经济体制。中国经济发展模式必然有中国特色的中国物流。我们一方面要实行拿来主义，另一方面要通过消化吸收实行创新。中国目前是国有、民营、外资物流企业“三足鼎立”。传统物流、配送物流、一体化物流、供应链物流“四世同堂”，中国物流业的发展的确有自己的特点。

中国的工业由于东、中、西部发展的不平衡；由于中国工业是从计划经济体制下走过来的，而计划经济实行的是“大而全”、“小而全”的经济运行模式；由于中国国际性大工业集团少，大量的中小工业企业等等原因，使中国的工业物流必须适应这种状况。

中国的农业由于仍处于一家一户组织生产，农民的组织化程度低，与全国统一大市场特别是国际市场对接形成极大的矛盾，而“三农”又是国家各项工作中的重中之重，“三农”的稳定在很大程度上决定着全国的稳定，这给农业物流提出了特殊的要求。

中国的流通业由于需求量大，决定物流量特别大，城乡人口各半必须有相适应的两种流通体系；在体制转轨阶段，产地、销地、集散地形成了近 10 万个生产资料与生活资料市场，成为中国流通业的重要业态；由于世界产业转移，中国成为世界制造业大国，进出口贸易大增。这些必然形成中国商贸物流的特色。

第三，市场导向、政府推动、企业运作、行业自律，形成了中国物流业的运作模式。市场、政府、企业、行业组织形成一个互相关联的统一体，形成一个系统工程。

市场需求是决定一切的，有什么样的物流需求就会产生什么样的物流。物流的需求有现实的需求，也有潜在的需求，我们的任务是要去开拓现实的需求，挖掘潜在的需求。物流的需求既有共同的需求，也有个性化需求，就象我们的旅游一样，一开始参加旅游团很满足了，现在自由游、家庭游、特色游五花八门的个性化要求越来越多，物流也是一样。

政府的任务是创造有利于物流发展的环境。这虽然是外在的，但就像鸡蛋没有一定的温度不可能变成小鸡一样。政府创造的环境是多方面的，如规划、市场准入、金融税收、土地提供、标准化、人才培养、基础设施、科技进步等等，由于物流业是一个复合型产业，又是一个服务性行业，需要政府相关部门形成合力。政府推动是国际上物流发展成功经验，如日本，在 1997、2001、2005 年先后三次政府出台了综合物流施策大纲，极大地推动了日本物流业的快速发展。

企业是物流业发展的主体，物流企业与企业物流运作的水平决定中国物流业的整体水平，因此如何发展物流服务商对中国来讲是一个关键。中国近十万个物流企业由于成立时间短、规模小、功能弱、水平低。在需求与供给这一对矛盾中，供给是矛盾的主要方面，这一点我们必须有清醒的认识。如何让物流企业与企业物流做强做大，做细做精，是近 5 至 10 年内的主攻方面。目前，中国的物流企业无论是运输型、仓储型、货代型、综合服务型处于成长期，由于全球金融危机的出现，而提前进入了调整期，特别体现在并购重组、联动发展、供应链组合与优胜劣汰四个方面。

中外运与长航集团的合并重组，中邮速递与中邮物流的重组就是典型例子。外资物流企业过去有联邦快递收购大田股份，TNT 收购华宇，现在美国耶路全球并购上海佳宇，敦豪收购金鹰国际货运代理 50% 的股权，并购全一快递。亚致力并购百岁物流、广东润通、深圳裕贺等等。民营物流企业的并购重组相对滞后一些。

联动发展是指物流企业与生产企业、流通企业、服务企业结盟。比如中外运与国航，中远与鞍钢，嘉诚与松下，南方与 TCL，园通速递与淘宝网，宝供与福田，民生与福特、中海与宝钢等等。

行业组织在中国物流业发展过程中起到了不可替代的作用，作出了巨大的贡献，与物流相关的协会、学会主要作用在于实现行业自律，在政府与企业之间起一个桥梁与纽带作用。但我认为行业组织还应对中国物流发展起一个推动与调节的作用。

二、全球金融危机对中国物流业同样造成很大冲击

中国的物流业是与实体经济联系在一起的，全球金融危机对中国进出口贸易的巨大冲击，从而殃及制造业，使物流业同样受到巨大冲击。

先来看统计数字，2008 年物流统计

	绝对数	同比增长	增幅
社会物流总费用（亿元）	54542	16.2	-4.4
物流业增加值（亿元）	19965	15.4	-4.5
社会物流总额（亿元）	898953	19.5	-6.7
货运总量（亿吨）	245	9.3	-1.4 其中外贸货物吞吐量回落 5.6 个百分点，港口集装箱吞吐量回落 9.3 个百分点
货运周转量（亿吨公里）	103454	3.5	-8.3
相关固定资产投资（亿元）	17508	22.6	

2009 年上半年

	绝对数	同比增长
社会物流总费用（亿元）	25193	4.8
物流业增加值（亿元）	9040	2.1
社会物流总额（亿元）	429642	-0.8（按可比价为 6）
全社会货运总量（亿吨）	120	2

2009 年一季度，全社会物流总额首次出现负增长，按现价计算，同比下降 3.3%，物流业增加值按现价计算，仅比上年同期增长 1.2%，增幅回落 14.4 个百分点。

根据中国物流信息中心对重点物流企业调查显示，1-5 月物流业务量指标同比下降幅度在 10-18%之间。主营业务收入同比下降 21.9%；主营业务利润额下降 18.3%。有七成企业利润负增长，二成企业出现亏损。

总的讲，全球金融危机对中国物流业的影响主要在以下五个方面：

第一，物流业发展增速明显回落

第二，物流市场价格低迷，波动明显

第三，物流总体效益增势趋缓

第四，物流企业面临困难明显增加，经营风险加大，效益持续下滑

第五，外资企业利用自身优势与国内物流企业竞争加剧，对我国物流行业和国内物流企业构成严峻挑战。

但金融危机的冲击也是一种机遇。

第一，集中暴露了中国制造业的弱点，各行各业都在研讨如何通过现代物流实现产业升级，提高市场竞争力与抗风险能力。这有利于物流外包，有利于物流业与制造业、商贸业的互动发展。

第二，集中暴露了中国物流业的软肋，特别是物流基础设施薄弱，体制性约束较大等等。国家将集中改善物流的基础条件，并加大改革力度。

第三，促使物流行业快速重组，重新洗牌。这有利于物流业的结构调整与服务功能的提升。

第四，提高了各级领导干部，特别是企业家对物流业重要性的认识。

三、《物流业调整和振兴规划》是推动中国物流业发展的一个新的里程碑

《规划》对中国物流业来讲，是一个纲领，是一个强大推动力，是一场及时雨。

《规划》的出台不是随心所欲之举，不是一个偶然的机遇，而是水到渠成。《规划》出台是物流业重要性的必然反映，是当前物流业发展迫切性的必然反映。

《规划》的出台解决了四大问题：

第一，物流业在国民经济中的地位与作用。

第二，中国物流业的发展战略。

第三，中国物流业自身如何发展。

第四，政府应该干什么。

《规划》出台以后，形成了前所未有的物流热。政府官员必谈物流，他们要讲物流就得学习，我所接触到的一些物流主管领导，对物流的了解、理解很有水平，当然差别也很大，有的只知道一点皮毛。现在不仅在口头上，而在实际行动上狠抓物流，特别表现在以下四个方面：

第一，重新制修订物流规划

第二，开始落实或开工建设物流项目，特别是物流园区

第三，出台有利于物流发展的政策，比如青岛、宁波等市对达到五A、四A、三A级物流企业标准的给予奖励

第四，明确物流业的主管部门

这里特别要指出的是国务院各部门，按《规划》的要求，正在加紧落实有关专项规划、示范工程、项目投资、政策法规。发改委、商务部、财政部、工业信息部、教育部、国土资

源部、科技部、质检总局、税务总局、工商总局、铁道部、交通部等等都加大了物流工作的力度。

但事情总是一分为二或一分为三的，《规划》的落实与推进存在三大问题：一是不自觉。即不是自觉行动而是上级推动，领导发话，不能不动。由于不自觉，所以要干什么不清晰。二是不平衡。即启动与推进的速度、广度、质量是不一样的。三是不一致。即认识上不一致，有些问题认识不一致很正常，因为物流是一个新的发展领域。但对国务院已明文下达的各项工 作认识不一致是不应该的。我们讲社会主义的优越性之一，在于集中力量办大事，物流业就是要办的大事之一。另外我们也讲，步调一致才能得胜利，有不同意见归不同意见，但在行动上应与党中央、国务院保持一致。我们不可能保证《规划》中的每项工作搞得都很漂亮或都很成功，可能有不成功的，有失败的，但这是结果，现在我们要的是行动，你不能当个小脚女人，这也不敢走，那也不敢想，这就不对了。

四、中国物流业的全方位推进任重道远

目前中国物流业是全方位推进，主要在于以下十六个方面：

1. 物流业的点线面三维空间布局。点：即 21 个全国物流节点城市，17 个区域性物流节点城市，以及省市区物流节点城市。在每个城市形成物流园、物流中心与配送中心三个层次。线：即十大物流通道，包括公路、铁路、水运、航空、管道，也包括信息线路。面：即九大物流区域。全国三维空间布局有了，但什么是全国物流节点城市，功能是什么，什么是国际航运中心，功能是什么？城市的物流节点应如何配置？十大物流通道如何规划？物流信息线路如何构造？九大物流区域如何打造？等等，很多问题需要加速研究。

2. 综合运输体系。如果物流业是一个系统，必然包括物流基础设施系统、物流信息系统、物流运作主体系统与物流管理系统。如何实现多式联运，实现无缝连接，真正在中国形成一个综合运输体系，已有了一些研究成果，但远远不够。

3. 现代物流服务体系。“建立布局合理、技术先进、节能环保、便捷高效、安全有序并有一定国际竞争力的现代物流服务体系”这一要求很高，但并不具体，其内含是什么，如何实现，需要深入研究。

4. 现代物流服务提供商。包括第三方，也包括第四方。《规划》提出“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。”物流业发展

要“走市场化、专业化、社会化的发展道路”，“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”，要形成“多种所有制、多种服务模式、多层次的物流企业群体”这些正是物流行业、物流企业生存力、生命力、发展力的根本所在，但如何实现。

5. 物流业与其它产业的联动发展。《规划》要求“推动物流企业与生产、商贸企业的互动发展，促进供应链各环节的有机结合。”物流业是一种生产性服务业，生产包括工业生产、农业生产、服务业生产与人力资源生产，因此产生了物流业与以下产业的关联：

- 物流业与制造业
- 物流业与商贸业
- 物流业与农业
- 物流业与运输业
- 物流业与邮政速递业
- 物流业与贷代业
- 物流业与回收业

如何联动发展，联动发展的内含是什么，突破口选在哪里，是外包还是降低库存，是搭建供应链还是降低成本？

6. 城市物流系统。城市物流系统包括物流园区工程，包括城市配送工程，也包括如何构造城市工业物流、商贸物流系统，应急物流系统，以及城市物流集散系统，城市外贸物流系统等等。城市定位不一样，不同城市有不同的物流系统，不应千篇一律。

7. 供应链管理与物流金融。中国如何发展供应链，形成包括供应商、生产商、物流商、经销商、金融商一体化的产业运作。供应链的模型是什么，是分段构造还是一体化构造？供应链绩效考量模型是什么，如何核算。中国产业供应链的突破口在哪里？这里特别要提出金融业对物流业的介入，这是国际上成功的经验，中国除了仓单质押，保险以外，如何向供应链金融发展，操作的流程如何设计，并得到各方认同。

8. 物流专业化。物流的专业化是一个趋势，如钢铁物流、家电物流、服装物流、烟草物流、汽车物流、危险品物流、冷链物流等等。但任何事物是细分与综合相结合，个性与共性相结合。综合物流与专业物流如何发展，已有了一定实践，但不普遍，不成熟。

9. 物流标准化与信息化。《规划》非常突出物流的标准化与信息化，这是物流业自身一体化运作所要求的，也是所有产业先进生产力的本质体现。没有标准化与信息化，物流业不可

能实现从传统到现代的飞跃。但目前物流标准还比较落后，特别是缺少与国际接轨的一些高标准，信息化水平总体还比较低，所以要下大功夫，下大本钱。要不惜功本，组织力量攻关，夺取制高点。

10. 农业物流系统。中国是一个农业大国，“三农”问题是国民经济发展的重中之重，所以农业物流具有战略性。农业物流包括四个方面，一是农业生产资料物流，二是农产品物流，三是农民所需的生活资料物流，四是农业可再生利用的物品的物流。这里的重点是农产品物流，农产品与工业品不同，大量的是鲜活产品，以散装为主，所以冷链物流系统要重点开发推进，这也与食品安全有密切关系，是民生工程的重点之一。

11. 物流人才。我在 2001 年提出启动中国物流人才教育工程，包括学历教育、在职继续教育与岗前培训。这三方面都在推进，取得了很大成绩，特别是成立全国高校物流教学指导委员会，中专物流教学指导委员会后作了大量卓有成效的工作。但如何从数量扩张到质量提升，特别是学科建设还要作出努力。在职培训要规范化，讲求实效。

12. 物流市场。中国已形成一个物流市场，但是不成熟的物流市场，在这个市场里，有供方与需方，有市场主体、载体、客体与中介组织。物流本身是一种新的生产力，也是供需双方生产关系的总和。《规划》提出物流市场化，“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。”还需作出艰苦的努力。

13. 物流技术与装备。《规划》提出中国物流业的发展要以先进技术为支撑。这个先进技术，我理解包括四个方面：第一，物流关键技术攻关。如货物跟踪定位、射频识别、智能交通、物流管理软件、移动物流信息服务、冷链技术等。第二，物流先进设备，如集装单元、自动分拣、立体仓库、货运车辆等等。第三，物流信息化技术。第四，物流管理技术，包括供应链流程设计等等。目前，在中国物流管理与物流工程要并重。

14. 物流的国际竞争力。2008 年，我与北京交大、中山大学、北京物资学院一起完成了中国物流竞争力研究，分为国家竞争力，城市竞争力与企业竞争力。《规划》提出物流业要“为全面建设小康社会提供坚实的物流保障体系”，提出“加快发展适应国际中转、国际采购、国际配送、国际转口贸易发展需要的大型国际物流港”，增强国内外的竞争力。物流是一个国家综合国力的标志之一，如何增强国际竞争力，任重而道远。目前不仅国内物流实力不足，走向国际的能力更弱。我们要下大力气，培育一批大的物流企业集团。

15. 物流法律法规体系与物流业产业政策。《规划》提出要“完善物流的法律法规体系”，

过程监控和联防联控。

为此，《通知》提出，全国超限信息系统联网工作的目标是：加快超限信息管理系统建设，完成超限检测站信息管理系统和省级超限信息综合管理系统升级改造，实现省级行政区域内超限信息系统联网管理；在此基础上，依托部级数据交换平台，争取在两年内实现部、省、站三级超限信息系统全国联网，促进全国一、二类检测站和省级管理中心所有超限信息实现实时交换和全国共享，为加强非法超限运输联动治理、方便公路车辆便捷运输提供综合信息服务。

分批实施全国联网

据悉，全国超限信息管理系统联网工作的基本原则是：部省联动，协同推进；整体规划，分步实施；整合资源，综合利用；健全制度，规范管理。联网工作由部负责指导，并免费提供省、站两级的应用软件；各地交通运输主管部门负责本地区超限检测站的基础设施建设、信息管理系统升级改造与推广，并配合完成全国联网的有关工作。全国联网工作原则上在 2011 年 5 月底前完成，各地一、二类超限检测站信息系统和省级超限信息综合管理系统均应纳入全国联网管理范围。交通运输部要求，各地应充分利用部行业专网等现有交通信息化资源，降低系统建设投资成本与风险。

全国超限检测站联网工作从 2009 年 10 月开始，力争 2011 年 5 月底前完成。考虑到各地超限信息管理系统建设进度等方面的差异，全国联网工作将分批实施。第一批联网的省份为北京、山东、江西、浙江和广西等省（区、市）。2010 年 6 月底前，完成部省联网，开展部省之间的试运行工作，建立相关运行维护制度，同时组织验收及总结。第二批联网的省份为除第一批联网地区之外的其他省（区、市）。2011 年 5 月底前，实现部省之间的联网、调试与试运行工作，完善部级平台的应用开发工作，同时组织验收及总结。

将治超工作经费纳入预算

此外，近日，交通运输部还发出通知，要求各地交通运输主管部门从七个方面进一步加强和规范治理车辆非法超限运输工作：进一步健全和巩固治超工作机制，逐步完善路面监控网络，坚持强化路面执法力度，执行统一的超限认定标准，积极推行违法处罚基准制，严肃治超执法纪律，加强治超安全管理。

各地交通运输主管部门应结合成品油价格和税费改革工作，报请省级人民政府统筹安排，通过调剂等方式解决治超工作机构设置和人员编制等问题，并加强与地方财政等部门的沟通，

争取在制定本地区成品油消费税替代公路养路费等六费专项资金转移支付及使用管理办法时，将治超工作经费纳入预算范围。

结合路网结构调整检测站点

在逐步完善路面监控网络方面，特别是对已经取消收费的政府还贷二级公路，要结合本地区路网结构和交通量分布与变化等情况，按照“科学布点、规模适度、总量控制”的原则，研究制定检测站点调整方案，在报经省级人民政府批准后组织实施，确保实现全网严密监控。同时，对于货运车辆跨区域行驶较为集中的相邻地区，可积极推进区域联动治理，针对性地开展联合治超专项行动。

在推行违法处罚基准制方面，各省级交通运输主管部门可在国家有关法律、法规和规章规定的处罚幅度范围内，结合本地区实际，建立和推行违法治超处罚自由裁量权基准制度，进一步细化执法标准，指导一线治超执法人员根据违法行为的性质、情节和危害后果实施对应处罚，实现治超执法合法性与合理性的有机统一。（中央政府网）

邮政局：快递业务稳定发展 国际快递业务趋势回暖

据来自国家邮政局的邮政业运行情况报告显示，在我国邮政企业和快递企业业务收入保持稳定增长的同时，国际及港澳台业务也呈回暖趋势。

报告显示，2009年9月份当月全行业业务收入完成101.1亿元，同比增长6.2%；业务总量完成147.6亿元，同比增长23.6%。其中当月快递业务量完成1.8亿件，同比增长32.1%；业务收入完成46.8亿元，同比增长22.9%。从报告可以看出，业务量收仍处于稳定、快速增长的状态中。

值得一提的是，国际及港澳台业务分别占到快递业务收入的31.6%和业务量的6%，在比重基本保持平稳的情况下，当月业务收入出现了小幅回升。受全球金融危机影响，上半年国际及港澳台业务收入仅为67.3亿元，同比下降了5.3%。随着快递业务收入的整体上升，国际及港澳台业务也得以改善，当月收入由6月份的12.5亿元提升至了9月份的14.3亿元，自上半年后基本保持着上升趋势。

面对金融风暴的侵袭，邮政业务和快递业务的总体情况仍能保持快速增长，究其根本原因是缘于我国国民经济的稳步发展，在2009年第三季度，我国GDP增长速度达到了8.9%；国内外各行业的快递业务需求量不断加大，是快递业务收入保持高速增长直接原因。虽然

械展览会（以下简称全国农机会）于 2009 年 10 月 23 日至 25 日在合肥市国际会展中心举办。作为世界知名、亚洲第一的农机行业品牌展会，“全国农机会”的规模、影响力和号召力持续扩大，面积达到十六万余平方米，参展企业近 2000 余家。

中国物流与采购联合会会长陆江、安徽省人民政府副省长康承沛等有关单位的领导出席了全国农机会开幕式。合肥市人民政府常务副市长张晓麟到会致词。陆江会长在出席全国农机会期间，还参加了第八届中国农机论坛暨亚洲农机峰会和农机优质服务表彰大会，并到徽商集团进行了工作调研。

何黎明率团赴美国参加国际采购与供应链管理联盟峰会

2009 年 9 月 21-25 日，国际采购与供应链管理联盟亚太区主席、中国物流与采购联合会常务副会长何黎明率中国代表团出席了在美国拉斯维加斯召开的国际采购与供应链管理联盟（IFPSM）世界峰会。来自全球 40 多个国家和地区的 300 余位代表参加了会议。本届峰会重点讨论了供应管理的未来、战略定位、连续性和安全性；供应商关系管理；全球化对协会的影响；协会、会员、人才的管理和相关教育培训；以及产品开发，数据智能，商品管理，商业道德与文化挑战等问题。

会议期间，何黎明还主持召开了亚太地区工作会议，讨论了亚太区的发展战略、教育培训、业务交流以及 2009 年 11 月在我国举办的冬季学校等相关议题。期间还召开了国际采购联盟董事会和理事会。

会后，代表团访问了位于美国东部马里兰州的 UPS 配送中心，在现场参观了 UPS 的营运中心、快件监控系统、快件中转环节以及小型物件的配送流程，并与 UPS 有关人员进行了座谈，双方就中美物流快递业今后的合作与发展进行了讨论。（网络事业部）

崔忠付出席部际联席会议办公室会议

全国现代物流工作部际联席会议办公室会议 10 月 16 日在国家发改委会议室召开。会议由联席会议办公室负责人、国家发展改革委经济运行调节局副局长王慧敏主持，商务部、工信部、财政部、交通运输部、国土资源部、国务院国资委、税务总局、公安部等部门有关负责同志参加了会议。全国现代物流工作部际联席会议办公室成员、中国物流与采购联合会副

次成为 500 强榜首。

近年来，中国建材集团坚持科学发展观，推进联合重组和管理整合，坚持科技创新，加快国际化进程，强化集团控制力和抗风险能力，积极承担社会责任，各项工作取得显著成绩。进入 2009 年以来，中国建材集团继续积极应对国际金融危机带来的不利影响，稳步实施联合重组，强化管理整合和企业创新，抓好国际国内两个市场，经营规模和经济效益稳步提高，保持了良好的发展势头。前三季度，各项经济指标实现较大幅度增长，其中营业收入和利润总额同比增长均在百分之三十以上。（中国建材集团网站）

国资委对中国诚通集团 2008 年经营业绩评价为 B 级

在近期公布的国资委对中央企业负责人 2008 年度经营业绩测试评价结果中，诚通集团最终得分 125.61 分，达到 B 级。

此次测试评价根据中央企业负责人年度经营业绩考核有关规定、诚通集团 2008 年度财务决算及经营业绩完成情况，并参照董事会对经理层的考核目标和中央企业总体经营业绩情况对集团负责人经营业绩进行评分。鉴于集团托管中唱、普天集团 8 户企业，管理难度增加，国资委经营业绩考核领导小组按相关规定给予了加分。

测试评价认为，2008 年度，诚通集团“克服自然灾害、国际金融危机等不利因素对生产经营的冲击，积极采取有效措施，生产经营各项指标保持了稳步较快增长，资产经营工作实现了新突破，较好地完成了经营业绩测试评价指标。”

测试评价希望集团继续按照董事会确立的发展战略，加快资产经营平台的成果转化，进一步增强盈利能力，不断提高企业核心竞争力。（诚通集团网站）

中钢 Zimasco 公司荣获津巴布韦安全检查评比第一

2009 年 10 月 9 日，津巴布韦全国职业安全健康大会在首都哈拉雷彩虹宾馆隆重举行。中钢 Zimasco 公司继 2006 年、2007 年、2008 年连续获得全国职业安全评比第一名以来，2009 年再次荣获全国职业安全第一殊荣，受到了大会的隆重表彰。津巴布韦国家社会安全管理局负责人向中钢 Zimasco 公司颁发了证书。

中钢 Zimasco 公司高度重视职业安全健康工作，始终坚持从管理体系和规章制度建设、

技术保障和资金投入、安全教育和行为控制、表彰激励和严格处罚四个方面切实加强职业安全健康工作，不断提高安全技术和安全管理水平，始终保持勘探采掘和冶炼安全生产世界一流水平，受到津巴布韦政府、社会各界和公司职工的高度赞扬。（中国中钢集团网站）

舟山武港码头建设获国家批准

日前，从浙江舟山武港码头有限公司获悉，武港码头所有项目获国家发改委正式核准，码头钢桩沉桩、嵌岩施工和桩基载荷的试验也获成功，标志着该码头建设步入了快车道。

浙江舟山武港码头有限公司是武钢、宁波港、浙江和润集团三方合资，由武钢控股。该公司的武港码头位于浙江舟山凉潭岛，它既是武钢大型铁矿石中转码头，也是武钢中西南发展战略的重要组成部分。码头设计年吞吐能力为 3000 万吨，建设 25 万吨级兼靠 30 万吨级卸船泊位 1 个、5 万吨级装船泊位 1 个、1 万吨级装船泊位 2 个及堆场等中转物流附属设施。

武港码头建设涉及海洋渔业、国土、环保、港务、口岸、海关、检验检疫、海事、边检等多个部门，且涉及到舟山市、浙江省、国家等多个层次，报批环节繁琐，程序复杂。经过不懈努力和沟通，4 月初，所有项目核准所需的支撑性文件全部获批并提交国家发改委审批，近日取得了国家发改委的正式核准文件。（武汉钢铁（集团）网站）

铁道部公安局充分肯定中铁快运安检查危工作

9 月 19 日，铁道部公安局发出通知，充分肯定中铁快运公司建立“五项工作制度”、切实加强行包安全检查的作法具有典型示范意义，要求各单位学习借鉴，促进全路安检查危工作上水平、规范化。公司要求各部门、各单位认真汲取过去发生问题的教训，继续抓好问题整改，要严查细找，关口迁移，抓好行李车和专列两个方面的查危防爆，特别是重点人群、重点地区、重点去向，一定要防控到位，确保国庆安全。

今年下半年以来，中铁快运公司从完善制度、强化管理入手，建立实行了查危速报制度、查危奖励制度、承租客户安全信誉评价制度、月考核评比制度、典型帮促制度，切实加强行包安全检查，取得良好成效。截至 9 月 18 日，共查获各类危险品 8066 批 36631 件，日均达到 85 批 385 件。其中，枪支 3 起 3 支；子弹、炮弹 19 起 40 发；毒品 3 起（350 克海洛因、冰毒 20 克、大麻 4 千克）；管制刀具 495 起 928 把；其他危险品 7530 起 35641 件。行包查危

工作由过去每月只能发现上报 4—5 件增至目前日均 385 件。

（中铁快运网站）

柳汽提升服务品质

10 月 20 日，由东风柳汽组织策划实施，众多卡车行业专家共同编撰的《卡车司机安全宝典》已正式出版发行。这是国内首部由卡车制造企业主导编撰，有关卡车安全驾驶方面的，更具系统性和

可读性的安全知识普及性读本。是卡车制造企业为广大卡车司机的贴心关怀。

柳汽方面表示，该书是一本为一线广大司机特别是卡车司机提供的，易于携带，具备知识性、指导性、趣味性而又方便实用的安全工具书，是提高卡车司机业务素质，加强安全教育的口袋书。

此番推出《卡车司机安全宝典》作为国内首部卡车司机安全用书，是柳汽对卡车司机和广大用户的人文关怀的凸显，也是卡车制造企业履行应有的社会责任的表现。柳汽认为，提升服务品质不仅仅体现在提升卡车的安全品质及相应的售后服务上，强调安全理念，提高司机的安全意识同样是柳汽非常重视的一部分。

（中国物流与采购网）

【产业分析】

上半年长三角地区港口经济分析

【要点提示】今年初，受国际金融危机影响，长三角港口经济运行压力加剧：货物吞吐量增幅降低，个别港口出现负增长；外贸货物吞吐量增速急剧回落，不少港口外贸货物吞吐量显著下降；集装箱吞吐量大幅下挫，运价低迷，形势严峻；港口企业经济效益降低；区域港口市场竞争日趋激烈。二季度呈现企稳回升态势，形势好于预期。在国内外复杂经济形势带来严峻挑战之时，国务院颁布了关于推进上海建设“两个中心”的意见，有力地支持了上海国际航运中心建设。长三角港口经济运行总体上好于预期，出现了新的情况和问题值得我们高度关注和重视。

【深层分析】

一、经济下行，对外贸易大幅下降

中国物流与采购联合会秘书处编

第 17 页 共 17 页

今年以来，世界金融危机的冲击影响加大，我国经济下行压力加剧，经济增长明显放缓。但随着国家一系列扩内需、保增长等经济刺激政策的出台和政策效应的逐步显现，扭转了去年四季度国民经济增速下滑的趋势，经济运行中利好因素不断增多，较快出现了转机。

上半年，我国完成国内生产总值 139862 亿元，同比增长 7.1%，增幅较去年同期回落 3.3 个百分点，其中，二季度增幅回升到 7.9%，经济企稳向好的势头日趋明显。长三角地区上海、江苏、浙江两省一市（以下简称长三角地区）共完成国内生产总值 32186 亿元，同比增长 8.4%，高于全国经济增速 1.3 个百分点，经济总量占全国比重为 23%，较去年同期稍有下降，主要是长三角地区外向型经济特点显著，受金融危机的不利影响较明显。其中，上海市实现生产总值 6612 亿元，同比增长 5.6%，增幅较去年同期回落 4.7 个百分点，低于全国平均水平 1.5 个百分点，为 1992 年以来历史最低增幅，为连续 16 年保持两位数增长之后首次出现个位数增长，经济转型面临巨大压力；江苏省实现生产总值 15530 亿元，经济总量在全国排名第三，同比增长 11.2%，增幅较去年同期回落 2.4 个百分点，高于全国平均水平 4.1 个百分点，经济增速高于预期、高于全国、高于沿海地区，领跑长三角地区；浙江省实现生产总值 10044 亿元，同比增长 6.3%，增幅较去年同期回落 5.1 个百分点，低于全国平均水平 0.8 个百分点。

金融危机对我国外贸影响非常严重，我国外贸进出口总值自去年 11 月份逆转为负增长后急剧下降。上半年我国外贸进出口总体大幅下降，6 月份同比数据下降减缓，外贸进出口总值、出口值、进口值降幅均有所收窄，出现低位企稳态势。上半年，我国进出口总值为 9461 亿美元，同比下降 23.5%，其中，出口 5215 亿美元，同比下降 21.8%；进口 4246 亿美元，同比下降 25.4%；贸易顺差 969 亿美元，同比减少 21 亿美元。长三角地区完成进出口总值 3475 亿美元，同比下降 23.2%，稍低于全国平均降幅，外贸总量占全国 36.7%，基本与去年同期持平。其中，上海市、江苏省、浙江省分别完成外贸进出口总值 1205 亿美元、1440 亿美元、830 亿美元，较去年同期均有大幅下降，降幅分别为 23.5%、25.1%、18.9%。

二、运输需求减少，水路货运量下挫

受世界性金融危机的严重冲击，上半年发达国家经济走向衰退，国内经济增速回落，国际贸易量大幅下降，运输需求受到严重抑制，水路货运量明显下挫，尤其是远洋运输受到重创。上半年，全国完成水路货运量 14.83 亿吨，同比增长 1.8%，增幅回落 9.6 个百分点。

长三角地区完成水路货运量 6.01 亿吨，同比下降 6%，占全国比重 41%，较去年同期回落 5 个百分点，长三角水路运输受国内外经济形势不利因素的影响较明显。其中，上海市完成

1.77 亿吨, 同比下降 17.3% 江苏省完成 1.79 亿吨, 同比增长 6.5%; 浙江省完成 2.45 亿吨, 同比下降 3.7%。

三、货物吞吐量增幅降低, 个别港口出现负增长

国际金融危机对我国港口生产的冲击非常严重, 1 月和 2 月全国港口货物吞吐量延续了自去年 11 月以来的负增长, 3 月转为正增长后港口生产情况出现持续好转, 连续 4 个月保持增长, 二季度全国港口生产出现明显企稳回升态势。上半年, 全国规模以上港口完成货物吞吐量 32.7 亿吨, 同比增长 2.6%, 增幅下降 12.9 个百分点, 其中, 沿海港口完成 22.57 亿吨, 同比增长 1.9%, 内河港口完成 10.13 亿吨, 同比增长 5%。

上半年, 长三角港口累计完成货物吞吐量 12.83 亿吨, 同比增长 1.7%, 增幅下降 8 个百分点, 占全国比重较去年同期有所下降, 为 39%。表明长三角港口对长三角地区、长江流域乃至全国经济贸易的运输保障能力仍具有核心地位, 继续发挥着重要的支撑作用。

上半年, 上海国际航运中心主体港口上海港完成货物吞吐量 2.78 亿吨, 同比下降 5.8%, 其中, 海港完成 2.32 亿吨, 同比下降 11.4%, 内河港口完成 0.46 亿吨, 同比增长 37.7%, 继续保持世界第一。

上海国际航运中心北翼江苏省港口累计完成货物吞吐量 5.27 亿吨, 同比增长 4.4%, 增幅分别高于上海和浙江省港口 10.2 个、1.7 个百分点, 其中, 沿海港口完成 5354 万吨, 同比增长 8.8%, 内河港口完成 434 亿吨, 同比增长 3.8%。

上海国际航运中心南翼浙江省港口累计完成货物吞吐量 4.78 亿吨, 同比增长 2.7%, 增速回落 5.1 个百分点, 其中, 沿海港口完成 3.3 亿吨, 同比增长 5.1%, 内河港口完成 1.48 亿吨, 同比下降 2.2%。

上半年, 长三角港口货物吞吐量增速明显回落, 除嘉兴港、江阴港、常州港增速较去年同期有所提升外, 其他港口增速均有明显回落, 个别港口出现负增长。其中, 常州港完成 1332.2 万吨, 同比增长 28%, 增幅同比提高 16 个百分点, 成为上半年长三角地区货物吞吐量增长最快的港口; 增幅超过 20% 的还有江阴港和泰州港, 分别达到 22.7%、20.6%, 分别完成 5164.9 万吨、3408.5 万吨; 嘉兴港、连云港增幅超过 10%, 同比分别增长 19.4%、10.3%, 分别完成 1675.3 万吨、5666.7 万吨; 苏州港、温州港、宁波—舟山港、台州港、南京港、镇江港增幅不足 10%, 分别为 8.2%(其中, 张家港港区、常熟港区、太仓港区分别为 5.4%、3.3%、26.1%)、7.4%、3.5%(其中, 宁波港域、舟山港域分别为 -0.4%、11.9%)、1.3%、0.42%、0,

2%，分别完成 10993.7 万吨（其中，张家港港区、常熟港区、太仓港区分别完成 6760.3 万吨、2027.2 万吨、2206.3 万吨）、2658.1 万吨、26681.6 万吨（其中，宁波港域、舟山港域分别完成 17629.8 万吨、9051.8 万吨）、1973.4 万吨、5733 万吨、4194.3 万吨；上海港、南通港、扬州港出现了罕见的负增长，上海港完成 27797.9 万吨，同比下降 5.8%，南通港完成 6476.1 万吨，同比下降 7.7%，扬州港完成 2370.6 万吨，同比下降 3.4%。从季度来看，一季度长三角港口受金融危机的拖累比较严重，有 8 个港口出现了负增长，二季度港口生产出现明显好转，企稳向好态势明显。

四、外贸货物吞吐量增速急剧回落，一些港口显著下降

上半年，全国规模以上港口完成外贸货物吞吐量 10.11 亿吨，同比增长 0.2%，增幅较去年同期下降 11.2 个百分点，其中，沿海港口完成 9.21 亿吨，同比下降 0.7%，内河港口完成 9042 万吨，同比增长 11.8%。

受外需萎缩影响，上半年长三角港口外贸货物吞吐量出现负增长，完成 3.37 亿吨，同比下降 2.2%，占全国比重较去年同期稍有下降，达 33.3%。其中，上海港完成 11856.6 万吨，同比下降 14.2%，外贸货物吞吐量大幅下降，主要是受上海市对外贸易急剧下降的影响，同时也与去年上海港外贸货物吞吐量基数较大有关；江苏省港口完成 9908.5 万吨，同比增长 13.3%，增幅与去年同期持平；浙江省港口完成 11906.6 万吨，同比增长 0.5%，增幅下降 11.7 个百分点。

上半年，长三角地区港口外贸货物吞吐量 1 月份有 7 个港口为负增长，2 月份有 10 个港口为负增长，3 月份有 5 个港口为负增长，到 4 月份以后降幅明显收窄，出现企稳回升态势。增幅由高到低依次为：温州港完成 116.3 万吨，同比增长 84.2%，成为上半年长三角地区外贸货物吞吐量增长最快的港口；台州港完成 294.4 万吨，同比增长 75.6%；江阴港完成 947.7 万吨，同比增长 66.4%；常州港完成 181.9 万吨，同比增长 60%；嘉兴港完成 182 万吨，同比增长 36.4%；泰州港完成 193.2 万吨，同比增长 32.9%；苏州港完成 2838.9 万吨，同比增长 21.8%，其中，张家港港区、常熟港区、太仓港区分别完成 1991.4 万吨、406 万吨、440.5 万吨，同比分别增长 27.4%、7.9%、12.3%；镇江港完成 729.3 万吨，同比增长 15.5%；南通港完成 1470.7 万吨，同比增长 11.7%；连云港港完成 3155.4 万吨，同比增长 4.6%；上海港完成 11856.6 万吨，同比下降 14.2%；宁波一舟山港完成 11313.1 万吨，同比下降 1.5%，其中，宁波港域完成 8262 万吨，同比下降 0.3%，舟山港域完成 3051.1 万吨，同比下降 4.7%；

南京港完成 326.8 万吨，同比下降 7.8%；扬州港完成 147.4 万吨，同比下降 17.2%。

五、集装箱吞吐量锐减，形势严峻

对外贸易大幅下滑导致集装箱运输需求大幅收缩，集装箱运量锐减，我国集装箱吞吐量降幅明显。上半年，全国规模以上港口完成集装箱吞吐量 5596.6 万 TEU，同比下降 11%，降幅比一季度减少 1.3 个百分点，2 月份触底后出现降幅收窄的企稳迹象，其中，沿海港口完成 5056.1 万 TEU，同比下降 10.7%，内河港口完成 540.6 万 TEU，同比下降 13.9%。

长三角地区受外部需求下降影响，集装箱吞吐量降幅较大，完成 2043.1 万 TEU，同比下降 12.1%，降幅低于全国平均水平。集装箱吞吐量占全国总量比重较去年同期回落 1 个百分点，为 36.5%。长三角港口集装箱运输受到了国内外经济形势的严重影响。

上海港完成集装箱吞吐量 1167.2 万 TEU，同比下降 15.5%，出现了历史上罕见的急剧下滑状况，二季度逆势上扬，环比增长较快，企稳向好态势明显，其中，上海国际航运中心洋山深水港区完成 359 万 TEU，同比下降 7.8%，上半年上海港水水中转比重继续提高，达到 42%，洋山港区达到 50%。从国际方面来看，上海港集装箱吞吐量仍居世界第二，排在新加坡港口之后，新加坡港口完成 1229.9 万 TEU，同比下降 18.1%。上海港集装箱吞吐量与新加坡港口的距离在拉近；与周边其他国际集装箱大港相比，跌幅为最低。香港港口完成 993.8 万 TEU，同比下降 17.3%，釜山港完成 561.6 万 TEU，同比下降 17.8%，高雄港完成 404.9 万 TEU，同比下降 18.7%。

江苏省港口完成 381 万 TEU，同比下降 4%。上海国际航运中心北翼的作用在进一步增强。浙江省港口完成 494.7 万 TEU，同比下降 9.7%，其中，宁波一舟山港完成 465.6 万 TEU，仍居世界十大集装箱港口第八位，降幅低于前七位集装箱港口，保持了稳健的发展势头。

上半年，长三角港口集装箱吞吐量严重下挫，除台州港、嘉兴港、泰州港、常州港集装箱吞吐量增幅较去年同期有所提升外，其他港口增幅均有大幅回落，有 8 个港口集装箱吞吐量出现明显下降。从月度生产来看，长三角港口月度集装箱吞吐量为负增长的港口 1 月份 9 个、2 月份 10 个，5 月份减少到 7 个、6 月份 6 个，降幅收窄，出现好转迹象。其中，1 个港口增幅超过 100%，嘉兴港完成 8.1 万 TEU，同比增长 125.8%，成为上半年长三角地区乃至全国集装箱吞吐量增长最快的港口，嘉兴港主要得益于杭嘉湖地区货源的快速增长和积极有效的市场开拓方式；1 个港口超过 70%，常州港完成 2.7 万 TEU，同比增长 72%；1 个港口超过 30%，台州港完成 3.9 万 TEU，同比增长 39.2%；2 个港口超过 20%，江阴港完成 30.2 万 TEU，

同比增长 29.8%，泰州港完成 3,8 万 TEU，同比增长 25.8%；1 个港口增幅不足 1%，连云港港完成 134.5 万 TEU，同比增长 0.65%；其他港口均为负增长。上海港、宁波一舟山港、温州港、苏州港、南京港、南通港、镇江港、扬州港分别完成 11672 万 TEU、465.6 万 TEU（其中，宁波港域、舟山港域分别完成 462.2 万 TEU、3.4TEU）、17.3 万 TEU、116.6 万 TEU（其中，张家港港区、常熟港区、太仓港区分别完成 32.5 万 TEU、14.9 万 TEU、69.1 万 TEU）、53 万 TEU、16.1 万 TEU、13.6 万 TEU、9.4 万 TEU，同比分别下降 15.5%、11%（其中，宁波港域、舟山港域分别下降 11.9%、22.3%）、6.5%、5.3%（其中，张家港港区、常熟港区分别下降 21.5%、12.9%，太仓港区增长 4.4%）、7.8%、31.8%、13.8%、26%。

上半年，长三角港口集装箱运输发展主要呈现以下特点：

1. 区域港口集装箱运输受国内外经济形势影响明显，除个别港口增幅有所提高外，其他港口增幅大幅回落，并有半数以上港口集装箱吞吐量首次出现了负增长，由去年的增量下降转变为存量下降，为多年来罕见。

2. 区域港口集装箱运输总体表现出先降后升的特点，虽然部分港口负增长的态势仍未得到有效遏制，但二季度持续恶化的局面得到扭转，出现了企稳回升的迹象。

3. 经济下行背景下，区域港口集装箱运输生产增长空间收窄，集装箱运输市场竞争加剧。以降价为主的箱源竞争不断激化。《长三角港口集装箱运输市场联动规则》的制订和研讨，起到了一定的市场稳定作用。但缺乏价格管理手段，难以达到理想的效果。

六、港口经济运行中需关注和重视的问题

上半年，我国经济增速明显回落，外贸出口大幅下降。长三角港口经济运行遭遇了前所未有的重挫，上海国际航运中心建设面临国内外复杂经济形势的严峻挑战。随着国家出台的应对金融危机、扩内需一揽子经济刺激政策效应的显现，我国经济出现回暖迹象，长三角港口经济总体出现企稳回升的态势。但是，长三角港口经济运行中反映出一些问题仍需要高度重视：

1. 港口经济下行压力加剧，长三角港口货物吞吐量由近年来的高位运行逆转为小幅增长，一些港口出现了负增长，外贸货物吞吐量增幅急剧下降，集装箱吞吐量降幅突出，港口企业经济效益下降，部分港口企业出现亏损。尽管二季度出现了企稳回升的迹象，但保增长的压力仍比较大。凝聚港航管理部门、企业、协会合力，积极应对金融危机、促进区域港口健康协调持续发展仍应为当前工作的重点。

2. 长三角港口部分货源结构有所重叠，业务分工不够明确，干支布局有待完善，货物流向不够合理，运输组织方式有待调整。

3. 长三角港口市场竞争逐步激化。价格仍是当前市场竞争的主要手段。循环式的不合理的降价竞争，必将大大降低区域港口企业的经济效益，削弱港口整体发展实力和综合国际竞争力。长三角区域港口管理部门和企业应进一步增强统一市场意识，规范竞争行为和经营秩序，加强合作，共同避免港口市场经营环境的进一步恶化，为迎接新一轮经济快速增长积蓄必要的经济实力。

4. 国际港口竞争日趋激烈。东北亚地区各港口正在陆续出台各种优惠政策措施，进一步吸引周边国家外贸进出口货物的国际中转。希望各港认清形势，加强协作，共渡难关。

5. 以港口为核心的现代航运集疏运体系亟待优化完善。上海国际航运中心江海、河海直达的有关政策有待深入研究和逐步调整，内河航道网通航条件和合理运输组织系统有待区域有关方面共同努力，优化改善，进一步提高水水中转比重。

七、2009 年下半年港口经济发展形势展望

尽管近期世界经济出现了一些转好迹象，欧美、新兴经济体释放出经济止跌企稳的积极信号，但各方面不确定、不稳定因素仍然较多，世界经济下行风险仍不可低估。经济全面复苏是一个缓慢曲折的过程，预计全年世界经济将下降 1.4%，我国外需严重萎缩的状况还会持续半年到一年时间。

二季度我国经济出现了企稳回升态势，下半年我国将继续采取积极的财政政策和适度宽松的货币政策，随着扩内需、保增长、调结构等一揽子经济刺激计划和相关政策效应的显现，下半年我国经济发展趋势将继续向好。也应该看到，回升的基础尚不稳固，回升过程还存在不确定因素，国际金融危机的不利影响并未减弱。预计全年全国国内生产总值将达到 32.4 万亿元，同比增长 8%左右。

我国外贸进出口形势仍比较严峻。出口状况取决于外部市场的需求，随着主要贸易伙伴经济形势的转好，出口状况可能会比上半年好一些，幅度不会大。加上出口退税政策效应的显现，预计全年我国外贸进出口总额降幅将在 22%左右，外贸出口降幅将在 20%左右，降幅较上半年稍有收窄。

水运需求与经济贸易的正相关性决定了今年我国水运形势不容乐观，港口经济下行压力依然较大。总体上看，下半年港口经济将进一步好转。预计全年港口货物吞吐量将有小幅增

长，一些港口不容乐观；外贸货物吞吐量增幅将继续大幅回落，部分港口持续下降；集装箱吞吐量降幅明显。预计全年全国港口货物吞吐量将达到 65 亿吨，同比增长 4%左右；外贸货物吞吐量将达到 20 亿吨，基本与去年持平；集装箱吞吐量将达到 1.2 亿 TEU，同比下降 7%。长三角港口预计完成货物吞吐量 27.4 亿吨，同比增长 3%左右；外贸货物吞吐量 6.8 亿吨，同比下降 2%；集装箱吞吐量 4500 万 TEU，同比下降 6%。国务院 4 月 14 日出台的关于上海“两个中心”建设意见对上海国际航运中心建设具有里程碑意义，随着有关政策的实施，对长三角港口发展是显著利好。下半年长三角港口生产将稳步改善，将有力促进区域港口紧密合作，逐步走向协调发展。

长三角地区各港航管理部门、企业、中介组织和区域港口综合协调机构应充分认识当前的形势和任务，更加关注和高度重视处理港口经济运行中出现的问题，认识区域港口协调发展的必要性和迫切性，紧紧抓住赋予上海国际航运中心建设先行先试的特殊政策的重大机遇，开拓创新，拓宽合作领域，探索新的方式，加强协调、凝聚合力，加快推进上海国际航运中心建设，自觉为上海国际航运中心建设和区域经济协调发展作出应有的贡献。（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