



中国物流与采购联合会 会员通讯

电子版（半月刊）

第 20 期
(总第 184 期)
2009 年 11 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★中国物流学术年会已经连续举办了七年。这是中国物流业加速发展的关键阶段，也是现代物流理论研究和学术交流不断深入，不断提高的时期。…… (全文)

★ 篇目浏览★

【政策导读】	1
第八届中国物流学术年会致辞	1
【政府动态】	3
交通运输部：海峡两岸航运合作发展达成多项共识	3
沿海航标“十二五”发展规划调研启动	4
刘淇主持北京市委专题会议研究农村邮政物流发展	4
商务部：后金融危机时代我国将加快发展服务贸易	5
【联合会工作】	5
全国生产资料流通企业工作座谈会召开	5
何黎明出席惠龙钢铁物流园开业庆典	7
崔忠付出席国务院研究室产业振兴座谈会	7
快讯七则	7
【会员园地】	8
中国建材集团被评为“全国企业党建文化先进试点单位”	8
物美与农超两巨头 首次大对接	9
中钢集团参加第十一届中国国际高新技术成果交易会	9
海尔集团获“中国大企业竞争力 500 强”第一名	9
武钢荣获国家认定企业技术中心成就奖	10
中国诚通集团举办外贸代理业务法律风险防控培训	10
【产业分析】	10
经济危机下的港口航运业分析及预测	10

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】

第八届中国物流学术年会致辞

中国物流与采购联合会会长 陆江

（二〇〇九年十一月十四日 于厦门）

各位来宾、各位代表、同志们：

大家上午好！

首先，我代表中国物流与采购联合会，对参加本次论坛的各位代表表示热烈的欢迎，对所有为本次会议成功举办做出贡献的单位和各界人士表示衷心的感谢！

中国物流学术年会已经连续举办了七年。这是中国物流业加速发展的关键阶段，也是现代物流理论研究和学术交流不断深入，不断提高的时期。特别是今年3月，国务院发布《物流业调整和振兴规划》，把物流业列入调整和振兴的十大产业，中国物流业发展面临新的机遇。这就要求我国现代物流理论与实践必须要有新的突破和提升。在这样的历史发展时期，我们肩负着理论创新的使命和责任，中国物流学术年会无论在内容和形式上也要有所创新，有所提高，要更加广泛地联合产学研各界人士，共同创建适应我国社会经济发展的现代物流理论体系。

对于我国现代物流理论与实践的研究，我们要有新的思考与新的视角。

一是要把物流理论研究与我国社会经济的发展密切结合起来，把社会经济发展作为我们理论研究的宏观基础。要看到现代物流是我国经济发展组成部分，二者是密不可分的。我们的理论研究就是要探索和揭示二者之间的内在关系和发展规律，充分发挥现代物流在国民经济中的作用。

二是要把物流理论与建立我国现代流通体系密切结合起来。有人说现代物流是现代流通的核心，我赞成这个提法。从我国商品流通的发展历程看，在上个世纪八、九十年代，计划经济向市场经济转轨时期，实现了产品经济向商品经济转轨，计划分配向市场交换转轨，解决了流通中的商流问题。在这个基础上，本世纪以来，发展现代物流就备受关注，成为我国现代流通发展的核心。大家都知道，在计划经济时期，我国有一套完整的适应计划经济运

行机制的流通体系，这就是由物资部门统配统销。但在市场经济条件下，过去的流通体系已经逐渐退出，而适应我国市场经济发展的流通体系还很不成熟，制约了我国社会经济的发展。在理论上，我们近几年通过现代物流理论的研究，对建立我国现代流通体系有了一些新的认识，但远远不够。前几天，我在全国生产资料流通企业工作座谈会上提出要加强现代流通体系的研究与实践。在物流领域，更要把如何构建以物流为核心的现代流通体系作为重大课题进行深入研究和探索。这也是我们现代物流理论与实践的一个根本目标。

三是物流理论研究要注重吸收国际上的先进理论体系和理念。物流的概念是从国外引进来的，对我国 30 年的物流发展很有借鉴意义。但我们仅仅停留在对人家的物流概念引进和认识还远远不够。我们必须要认真学习和借鉴国际先进的物流理论体系，要对国际上先进的物流理论体系有一个系统的、完整的认识。而不仅是表面的、概念性的东西。一方面，我国的物流实践不断发展，需要我们的物流理论不断创新，需要我们不断借鉴国外先进经验。另一方面，先进国家的物流理论在不断发展，不断创新，需要我们去学习交流。我高兴地看到，这次学术会上邀请到了有关国家和地区的专家学者和国内学者一起交流，有利于取长补短，融贯东西，相互促进。

四是物流理论研究要与物流实践密切结合起来。要根据我国现代物流发展的不同阶段所提出的要求和反映的问题有重点有针对性地研究。中国物流实践发展到今天，向理论研究提出了新的课题。重点要在以下十个方面深入研究：一是扩大物流市场需求的策略、模式、机制研究；二是制造业与物流业联动的发展趋势、模式和政策研究，以及供应链管理实践研究；三是商贸物流、农业和农村物流服务体系研究；四是物流企业兼并重组与管理创新研究；五是物流业集聚区发展趋向及布局优化研究；六是物流园区规划、多式联运与物流基础设施的衔接与协调研究；七是国际物流和保税物流发展研究；八是物流标准化、信息化与新技术开发和应用研究；九是绿色物流、逆向物流、应急物流研究；十是物流政策法规体系研究等。以上十个方面概括起来，都是在科学发展观指导下，落实国务院《物流业调整和振兴规划》急需深入研究的重大物流理论和实践问题。

五是物流研究和学术交流的过程，也就是产学研结合的过程。政府、协会、企业、院校、新闻、研究、咨询机构，都要积极参与到物流研究和学术交流中来。企业要加强与院校和研究机构的合作，根据经营实践中遇到的问题提出研究的内容。院校和研究机构要深入实践研究问题，找出具有普遍性、典型性的问题，把握事物发展规律，从理论上有针对性地提出解

决方案和建议。政府有关部门要积极支持产学研结合，营造有利于物流理论研究和实践发展的政策环境。

各位来宾、同志们：中国物流学术年会已成为产学研结合、国内外交流的重要平台。本次年会共征集到学术论文 860 多篇，研究课题 112 个，涉及 3000 多位作者，遍布近 30 个省区市。我们还要命名新一批产学研基地，聘任新一批特约研究员。参加本次年会的代表超过 800 人，各方面专家和企业家将举办不同题材的 20 个专题分论坛。特别是全国许多知名物流企业参与学术年会，物流企业及实际工作者加入学会，产学研结合的趋势明显增强。会议期间，还将套开第六届两岸四地物流合作与发展大会和东北亚物流研讨会，国际采购联盟冬季学校也将同期举办。国外专家学者以及港澳台同胞的积极参与，将为我们带来新的理念。年会新的内容和组织形式，将给各位新的更大收获。

我相信，在大家的共同努力下，我们的物流学术理论研究将会进一步深入，产学研结合、国内外交流必将取得新的成果，对于推动国务院《物流业调整和振兴规划》的贯彻落实，促进物流业又好又快发展做出新的贡献。

预祝本次会议圆满成功，各位代表身体健康！

谢谢大家！

※※※

【政府动态】

交通运输部：海峡两岸航运合作发展达成多项共识

近日，海峡两岸航运交流协会与台湾海峡两岸航运协会达成多项共识：一是双方同意两岸登记的直航船舶可以从事两岸间空箱调运；二是台湾方面将尽量对符合直航条件且有货运合同的大陆化工品运输船办理许可；三是从事两岸间集装箱直航运输的船舶，可运

载两岸贸易货和中转货；四是台湾方面同意厦门远洋运输公司“中远之星”轮抓紧开通两岸间首条客货班轮航线。（中央政府网）

沿海航标“十二五”发展规划调研启动

受交通运输部海事局委托，全国沿海航标“十二五”发展规划实地调研组日前在广西壮族自治区钦州市完成集结，并召开首次调研座谈会，正式启动调研工作。调研组由来自广东、上海、海南海事局和大连海事学院的专家、学者组成。

据介绍，此次调研从为国家制定完善可行的沿海航标“十二五”发展规划的高度出发，选定了港口发展、航标数量和类型、新技术应用等代表性较强的钦州、广州、海口、青岛、宁波、上海和天津七市作为调研地，范围涵盖了直辖市和省、地级中小城市的沿海海域。调研组成员将就港口发展与航标需求、航标助航效能与应急反应能力、航标高科技应用等十个方面，通过发放调研提纲、实地考察和座谈会等形式开展调查研究，并征求参与调研的当地政府、海事局、港航单位、港口单位代表对航标发展的意见和建议，掌握制定规划的第一手资料。

《交通运输部网站》

刘淇主持北京市委专题会议研究农村邮政物流发展

11月10日，北京市委召开专题会议，听取市邮政公司关于贯彻落实国办发[2009]42号文件精神，推动北京农村邮政物流发展有关情况的汇报。会议由中共中央政治局委员、北京市委书记刘淇主持，市委常委牛有成、副市长程红以及市农委、市财政局、市交通委、市商务委、市邮政管理局等有关部门领导参加。

刘淇详细了解了北京邮政农村邮政物流方面的工作现状、发展设想、政策措施以及存在的问题，并就北京邮政恳请市委市政府协调解决的问题当场与有关部门进行了沟通。刘淇明确表示：（1）邮政物流是我市物流业的主力军和服务“三农”的骨干力量，要纳入北京城乡经济一体化中统一规划、统一协调，尽快制定和完善各项配套政策。市委、市政府将积极贯彻国办发[2009]42号文件精神，尽快由相关部门联合下发文件，大力支持北京邮政服务“三农”新举措。（2）村邮站是邮政服务“三农”的网络平台，要建立村邮站长效运行机制。同意在明确岗位职责的基础上，以政府购买公共服务的方式，比照护林等类似人员标准解决村邮员报酬问题。（3）同意对邮政服务“三农”运输成本给予一定政策支持，在过桥费、过路费等方面予以减免，邮车可以拉运服务“三农”的其他物品。（4）关于解决农村乡镇邮政局所欠账问题，同意在调查研究的基础上，创造条件纳入2011年政府办实事项目，确保2012

联合会主办、浙江省物产集团公司承办。商务部副部长姜增伟、浙江省人民政府副省长金德水、中国物流与采购联合会会长陆江、浙江省原政协副主席王玉娣以及中国物流与采购联合会常务副会长何黎明、副会长周林燕等领导出席会议，部分省区市物资集团、中央直属生产资料流通企业及大型民营企业负责人参加会议。

会议的主要内容是回顾总结金融危机发生以来生产资料流通行业的情况和成功经验，研讨探索传统流通向现代流通转型升级的发展战略和实践路径，就行业存在问题与困难向政府主管部门提出政策建议。

姜增伟副部长在讲话中首先代表商务部向大会的成功召开表示祝贺，对中国物流与采购联合会在推动行业发展所做的大量工作、有关生产资料流通企业在应对金融危机方面所取得的成绩给予了充分肯定。姜副部长分析了当前的国内外经济形势，指出我国经济形势总体上企稳向好，但仍存在很多不稳定、不确定因素，因此需要准确研判和把握生产资料流通面临的经济环境；强调生产资料流通在落实中央关于保增长、扩内需、调结构的方针政策中发挥了重要作用，对生产资料流通在国民经济中的重要地位需要从新的高度予以再认识；介绍了近期商务部在促进行业发展、加大行业管理力度等方面所做的工作，以及今后商务部将采取的政策措施。

何黎明常务副会长在会议总结讲话中对金融危机发生以来，生产资料流通企业取得的成绩与经验进行了回顾总结，对目前行业发展面临的困难与问题进行了系统全面的分析，提出了促进行业发展的 9 条政策建议，并提出了生产资料流通行业需要关注的五项重点工作，即：发展现代物流实现产业升级、广泛采用现代流通方式、做大做强生产资料流通企业、完善批发市场现代流通功能、探索建立生产资料流通体系。

陆江会长最后发表了讲话。陆会长指出，探索建立生产资料流通体系的问题非常重要，要通过我们的不懈努力，建立起统一、开放、服务高效、竞争有序的生产资料流通体系；要大力发展现代物流，现代物流是现代流通的核心，只有通过发展现代物流才能实现流通现代化；要促进制造业和服务业的互相融合，这是现代经济发展的必然趋势。

浙江省物产集团、天津市物资集团、广东物资集团、河北省物流集团、中船重工物贸集团等企业的负责人在会上就做大主业、保住市场，创新业务、提高效益，加强管理、严控风险，延伸产业链、构建供应链，以及发展现代物流、向现代流通企业转型等方面交流了经验。参会企业围绕行业发展提出了很多政策建议。会议期间还组织参观了杭州物流基地。

何黎明出席惠龙钢铁物流园开业庆典

11 月 18 日，江苏镇江惠龙钢铁物流园举行隆重的庆典仪式。

惠龙港系长江下游镇江段的深水港口，惠龙钢铁物流园依托惠龙港，延伸长江中、上游及海洋运输，连接铁路、公路，有很好的多式联运条件。物流园利用先进的电子商务平台，现货与期货相结合，保税与监管相结合，形成现代惠龙，科技惠龙，绿色惠龙，人文惠龙几大特征。该园二期设计建设规模为年销售、加工、配送 1000 万吨的能力，将对镇江以及相关区域经济的发展发挥重要作用。

中国物流与采购联合会常务副会长何黎明应邀出席仪式并致辞。（网络事业部）

崔忠付出席国务院研究室产业振兴座谈会

国务院研究室 11 月 17 日主持召开会议，就产业调整和振兴规划的有关情况进行座谈，会议由国务院研究室工交贸易司司长马传景主持。此次座谈会的主要内容：本行业产业调整和振兴规划实施的基本情况和主要成效；本行业产业调整和振兴规划实施中存在的问题；推进本行业产业调整和振兴规划实施的意见和建议。

中国物流与采购联合会副会长兼秘书长崔忠付出席了座谈会，并在会上介绍了当前物流业运行的基本情况，总结了《物流业调整和振兴规划》实施以来的主要成效，分析了《物流业调整和振兴规划》实施中存在的突出问题，就进一步落实《物流业调整和振兴规划》提出了建议。（网络事业部）

快讯七则

2009 年 11 月 21-22 日，由中国物流与采购联合会、美国供应管理协会共同主办，国际采购与供应管理联盟（IFPSM）、商务部、天津经济技术开发区管理委员会共同支持的“2009 全球采购与供应链论坛”在天津经济开发区滨海国际会展中心召开。

（采购与供应链管理专业委员会）

由国际采购与供应管理联盟（IFPSM）和中国物流与采购联合会（CFLP）共同主办、北京

在不断发展和实践的过程中形成的具有企业特色、行业特征、自身品牌的先进党建文化，是中华民族传统文化、社会先进文化、企业文化在企业党建领域的有机组合。

（中国建材集团网站）

物美与农超两巨头 首次大对接

物美“首农食品节”于 2009 年 11 月 12 日在北京物美玉蜓桥店隆重开幕。

北京市农委副主任康森、市国资委副巡视员谢忠胜、市商委副主任刘行仓、首农集团董事长张福平、总经理薛刚及物美董事长吴坚忠博士参加食品节的开幕典礼。

从 10 月 12 日起，来自首都农业集团旗下的 7 家食品企业的产品，在物美 24 家大型综合超市进行集中展卖，平均降幅超过了 30%。在物美集团与首农集团共同推出的为期两周的“首农食品节”上，北京市民将以最优惠的价格买到三元牛奶、华都、双大鸡肉制品、八喜冰激凌、荷美尔肉食品、丘比沙拉酱、三元金星鸭等一系列知名产品，涉及到 100 多个品类。此次活动是两大集团首次推出大规模的农超对接行动，也是北京超市首次农超对接非农作物的促销。

（物美集团网站）

中钢集团参加第十一届中国国际高新技术成果交易会

11 月 16 日，为期六天的第十一届中国国际高新技术成果交易会在深圳市会展中心隆重开幕。来自 49 个国家和地区的政府组织、机构、企业等参加了这次以“创新 创业 发展”为主题的盛会。受国家发改委邀请，中钢集团作为钢铁行业内的代表性优势骨干企业组织下属相关科技、生产企业参展本届高交会，集中展示中钢集团近几年在国家发改委等部委的资金和项目支持下自主创新所取得的成就。中钢股份公司副总经理王文军率队参加了本届高交会。

（中钢集团网站）

海尔集团获“中国大企业竞争力 500 强”第一名

近日，国家统计局下属的中国行业企业信息发布中心对外发布了 2008 年度中国大企业集团最新数据，并公布了 2008 年度中国大企业集团竞争力 500 强榜单。海尔集团获得中国大企业竞争力 500 强第一。

“中国大企业集团竞争力 500 强”是一项全国性的企业调查，是国家统计局服务业调查中心借鉴国际先进统计方法，对我国企业集团现状进行跨行业、全方位、多指标调查所取得的最新数据成果。评价指标体系按照影响企业集团竞争力的因素分为能力指标和机制指标。行业认为：海尔夺冠与其全球化的发展和成功的奥运营销带来的品牌综合竞争力的提升密切相关。（海尔集团网站）

武钢荣获国家认定企业技术中心成就奖

国家发展和改革委员会 16 日下午在深圳召开“创新能力建设、信息化试点表彰大会”，授予武钢等 50 家企业被授予“国家认定企业技术中心成就奖”荣誉称号，武钢总工程师傅连春代表武钢上台接受奖牌。大会还对长期以来在国家创新能力建设工作中作出突出贡献的先进个人进行了表彰，傅连春获此殊荣。

“国家认定企业技术中心成就奖”是由国家发改委、科技部、财政部、海关总署、税务总局联合对 2007 年、2009 年全国 575 家国家认定的企业技术中心两次评价得分都排在前 50 名的国家认定企业技术中心授予的殊荣。武钢位列综合排名第九位。（武钢集团网站）

中国诚通集团举办外贸代理业务法律风险防控培训

11 月 11 日，中国诚通集团举办对外贸易代理业务法律风险防控培训讲座，唐明毅总法律顾问主持，总部全体员工，各二级公司法律、财务及国际贸易业务人员参加培训。

明海律师事务所郭志宏、陈贺明律师应邀主讲。两位律师梳理了对外贸易代理的业务流程，详细介绍了出口代理和进口代理中的法律风险点及防范措施，着重对订立和履行合同时应注意事项进行了讲解。（中国诚通集团网站）

【产业分析】

经济危机下的港口航运业分析及预测

【要点提示】一年前，由次贷危机引发的金融危机以排山倒海、雷霆万钧之势摧毁了固若金汤的美国金融体系，几乎令华尔街荡然无存。银行系统近于瘫痪、金融机构倒闭，严重

地破坏了美国经济的两架马车，汽车制造业和房地产行业，使房价暴跌、股票和债券大幅缩水，一瞬间将美国消费者信心由景气的繁荣抛掷到萧条的衰退。房地产 3.2 万亿美元的市值眨眼之间灰飞烟灭、股指大跌、GDP 由 2008 年 3% 的高速增长嘎然急刹车至 2009 年 1.7% 的负增长，顷刻间失业率由 3.5% 聚升为 9.5%，新增 720 万人的失业，进口大量萎缩、财政赤字呈天文数字增加。

【深层分析】

金融危机的重灾区欧盟 27 国，失业率现已攀升至 9.7%，失业人数高达 1570 万人。欧盟经济火车头的德国出口订单严重不足、欧盟的粮仓法国和意大利物价暴跌，社会动荡；以贸易立国的日本截止到目前的出口仅为 2008 年的 50%，日元升值严重地阻碍了日本的国际贸易，导致政权的更迭，执政 60 年的日本自民党被迫下台。美联储主席伯南克于 9 月初亟不可待的宣布美国经济已“趋于平稳”，欧洲央行特里谢也不甘落后，声称“世界经济体已“止跌回升”，中国央行行长周小川似乎更有先见之明，认为一年之后的日前，中国等“金砖四国”似乎已经挨过了山崩地裂般的金融动荡，踏上了复苏之路。中国可能是最早走出衰退、踏上复苏之路的经济体。然而复苏之途是 V 型之旅还是 W 型之旅还是 L 型之旅将是人们争论不休的话题。

世界经济呈 V 型增长

2010 年世界经济将出现复苏之后的强劲增长，但增长速度因各经济体的不同而出现较大的差异。中国、印度、巴西和俄罗斯等亚太新兴经济体将会保持强劲的增长，增长速度将保持在 7% 以上，庞大的需求将有利地带动世界经济的增长。美国将陷入日本式的衰退，出现高失业、高通胀、低增长的滞胀中去。复苏之路对美国而言并非一片坦途，1929-1932 年大危机的梦魇挥之不去。迫于美国的政治压力，日元将大幅增值，使日本经济开始另一个“失去的十年”。欧洲欧元区和英国由于美国进口的萎缩，经济将呈现低速的增长。非洲经济将由于石油和矿产资源的供给带动该地区经济的发展，更多的跨国公司将进入非洲寻找能源。

世界货币基金组织的统计表明，世界经济 2008 年实际增长达 2.5%，而在 2009 年还剩下不到三个月的时间里，世界经济将出现 1.7% 的负增长。2010 年将可能出现 4.1% 的增长。美国的 GDP 占全球 GDP 的 27%，消费量占据了 GDP 的 76%，其庞大的经济体在全球经济中起着举足轻重的作用，而中国的消费仅占 35%，但内需的强劲增长无疑将拉升世界经济的增长。由于金融体系和银行制度的破坏给美国经济带来的巨大杀伤力，其内伤短期内难以平复。然而，美元本币的世界性给了美国无限的优势并将危机转嫁给世界各国，尤其是德国、日本和中国

等持有庞大美元债券作为外汇储备，给美国经济提供了资金支持，使奥巴马政府可以以更大的政府财政赤字来刺激美国经济，进而带动世界经济的复苏。因此，2010 年美国和中国经济在金融危机止跌回稳后都将在短期内呈现 V 型增长。

美国经济呈 L 型增长

从短期来看，美国奥巴马政府以庞大的赤字来刺激经济的止跌回升，效果比较明显。2008 年财政赤字仅有 4000 亿美元，2009 年高达 1.5 万亿美元，预计 2017 将达 10 万亿美元。短期的增长，并不能遏制美国经济长期的颓废，即庞大的财政赤字将在短期拉升美国经济的增长，但从长期来看，美国经济将陷入 L 型的滞涨中去。主要有三点来支持 L 型的滞涨判断。

首先金融和银行业的改革；其次是汽车和房地产业；第三是美元的动荡和贬值。在此次经济危机中，美国的金融和银行业以病入膏肓，从房地产的“次贷”开始蔓延到整个商业领域里的“易贷”，一家银行的债务可抵偿另一银行的债务，并以保险和杠杆形成新的衍生产品，打包组合上市，形成股票、债券和基金等金融产品，通过资本市场深入到经济领域的各个角落。消费的超前和信贷的放纵推高了房价和物价，形成了金融产品的巨大泡沫。当金融危机袭来，金融机构和银行资产大幅亏损和减值，银行变得谨小慎微，宁肯不予放贷也不承担违约的风险。美国银行业迅速地从“易贷”过渡到“惜贷”，进而形成银行业的“俱贷”。经济没有金融和银行业的助推，将难以发展。因此，病入膏肓的美国金融业自身难保，缺少金融支持的美国企业，尤其是中小企业因融资不畅，导致经济陷入 L 型的滞涨。

其次，推动美国经济发展的两架马车：汽车业和房地产业已是朝不保夕。以通用为首的美国汽车制造业在经历了涅槃再生之后准备向小型、节能、环保和可靠的方向发展，新型车型最早将在 2010 年底与市场见面，这一期间，通用汽车留下的市场空白，日本、韩国和欧洲的汽车将乘虚而入，通用想要夺回市场将面临激烈的竞争。此外，房地产价格的大量缩水导致政府介入形成的国有化将使美国的房地产业举步维艰，中小房地产公司的倒闭、失业大军充斥着劳工市场，加剧了经济复苏的难度，房地产价格的回升难以在 2010 年底以前有根本的好转，库存难以出手，有增无减的 1500 万的失业大军，进一步加深了房地产业复苏的难度。第三，美元的剧烈波动和巨量的财政赤字进一步导致美元的疲软，将导致石油、粮食、钢铁价格的上升，进一步助推美国经济 L 型的滞涨。

总之，美国奥巴马政府必须彻底医治金融危机给美国的金融和银行体系带来的创伤，减少财政赤字、恢复汽车和房地产业，增加就业、稳定美元、恢复私有化运作。总体来看，即

使是借助上帝之手，2010 年底以前人们不会看到美国市场有根本性的改变。因此，美国经济短期可能出现 W 型增长，但长期的经济趋势的 L 型增长是不言而喻的。

中国经济呈 V 型增长

中国经济最先成功地从“大衰退”中走上复苏之路，形成 V 型增长。得出这一结论的基本判断有三点，一是金融体系没有伤筋动骨；二是中国经济基本结构尚属于增长型；三是政治稳定及有效的 4 万亿救助方案。就相对于美国的金融体现而言，中国的金融体系相对保守。

集中体现在宏观调控、财政政策适度、信贷严格、银行盈利。2008 年 10 月金融危机肆意之时，中央及时出台 10 万亿的宽松的货币供应，每月见机适度投放，让低迷的股市一度攀升至 3400 点，稳定了人心和市场。与美国的货币政策相反，中国采取的财政政策立竿见影，挽狂澜于倾倒，是应对金融危机有效的方法。重要的是信贷体制健全，没有坏账，而银行经营拥有很高的利润，使金融体系挺过金融危机之后，迅速地脱颖而出，走上复苏之路。就中国经济结构而言，“三高一低”的高投资、高储蓄、高就业和低消费经济格局具有强劲的增长动力，市场需求较大，潜力无限。投资是经济发展的永恒动力。高投资创造了高就业，释放了无限的生产力，而低消费所产生的高储蓄为投资提供了资本源泉。2 万亿美元的外汇储备、20 万亿人民币的居民储蓄不仅为金融机构和银行提供了低廉的投资成本，并且足以抗击任何金融危机。未来的 10 年里，中国居民消费习惯难以改变，“三高一低”将维持强劲的 V 型增长势头。V 型增长势头给中国在世界市场产生了“中国机会”、“中国力量”和“中国未来”。中国机会将使以国有企业为主的中国企业驰骋国际市场，充足的外汇盈余为购买黄金、石油、粮食和矿产等国计民生的战略资源提供了保障，也为国营企业进行战略兼并重组和中国的和平崛起提供了物质保障。

国际贸易呈 L 型增长

国际贸易的历史证明，每当经济处于繁荣时期时，国际贸易的自由化程度加快；而世界经济处于动荡和萧条时，国际贸易的自由化程度受到阻碍。

在金融危机的形势下，各国政府首先着眼于本国经济的恢复，而无暇顾及国际贸易的发展甚至以邻为壑、阻碍国际贸易的发展。1929-1932 年的“大萧条”，美国罗斯福政府大兴贸易保护主义，出台了一系列的进口高税、出口抵税和出口补贴的政策，令欧洲和日本等国纷纷效仿，一时间贸易壁垒重重，保护主义盛行，加剧了世界经济的衰退。时至今日，奥巴马政府可能比罗斯福政府有过之而无不及，种种迹象表明，奥巴马政府无意通过国际贸易重振

美国经济，这将使国际贸易在未来的几年里举步维艰。

一，由美国主导的世贸组织进行的“新千年谈判”进展甚微，“多哈谈判”毫无进展。二，奥巴马政府凭借美国国内法的“例外条款”无视世贸组织规则，大兴“国货国造”。美国国会通过对中国轮胎的“特保案”对自由贸易开了第一枪，宣告了新贸易保护主义的开始，有可能引发一场罕见的贸易战，令世界经济一波三折。三，关税和非关税壁垒的花样层出不穷，西方不仅以“绿色环保”和“气候变化”为其寻找贸易保护主义的托词，还在投资领域进行限制。澳大利亚首先对中国对其矿山投资设置种种门槛，阻碍自由贸易的开展。世贸组织的数据显示 2009 年 1-9 月国际贸易与 2008 年同期相比下降了 17%。美国和欧盟的进出口分别下降了 20%、日本下降了 50%、韩国出口下降了 30%，中国下降了 20%。2009 年国际贸易的下降已成定局，自由贸易的“冷战思维”在国际贸易彻底恶化之前不会有根本好转，除大中和能源和商品略有好转之外，2010 年的国际贸易将延续 2009 年下降的趋势，国际贸易将呈现 L 型增长。2009 年 1 至 8 月，全国进出口总值 13386.5 亿美元，其中，出口约 7307.4 亿美元，进口约 6079.2 亿美元。顺差 1228.2 亿美元，同比下降 19.7%。8 月当月出口 1037.1 亿美元，进口 880 亿美元。2009 年 8 月份我国出口总额 1037.1 亿美元，是继 7 月份以来连续第二个月出口规模超过 2000 亿美元。中国的对外贸易下降幅度收窄，第四季度将有可能大幅攀升，但中国难以拯救世界。尽管中国贸易在 2010 年会有好转，但全球贸易难以有根本性的起色。

港口航运呈 L 型增长

港口和航运业与国际贸易具有很强的依存度，贸易的萎缩将直接传导并影响港口和航运业的经营，使航运和港口处于低迷的状态。航运业的景气状况受以下几个因素的影响。一是运价、二是船舶的供给、三是贸易。以集装箱为例，自 2008 年 10 月份以来，中国出口集装箱运价出现持续下跌。2009 年 2 月份集运运价跌至历史最低点。2 月份中国出口连续第 5 个月环比下滑，集装箱吞吐量连续第 6 个月环比萎缩。6 月 26 日，出口集装箱运价指数降至 763.31 点，与 2008 年 10 月 10 日的 1136.21 点相比，下跌近 33%。虽然从 7 月开始，出口集装箱运价指数出现连续小幅恢复性上涨，至 8 月 28 日，达到 920.24 点，与 6 月 26 日的前期低点相比，提高逾 20%；但与 2008 年 10 月 10 日相比，仍低 19%。提价已成航运业的共识，但如果油价年底之前没有涨到八十、九十美元，受竞争和供给的影响，航运界提高运费只能是一厢情愿的事情，2010 年运价也不会有大幅的攀升。二是供求关系。航运市场的基本供给是供大于求，运价自然下跌。加之 2009 年是交船的高峰期，有 1000 万吨的运力投入到航运

市场当中来，新船的加入，如果没有拆船的及时平衡，将迫使运价再度低迷。2010 交船的数量将远远大于 2009 年的数量，集装箱和散杂货将有 4000 万吨的运力投入市场。而拆船和去除过剩的运力只不过将近 1000 万吨。

因此，航运市场的运力过剩的状况在 2010 年甚至是 2011 年以前不会有多大改变。因此运价难以大幅上升。三是国际贸易，欧美日三大经济体的经济如果没有很大的起色，国际贸易不会有太大的增长。我曾在上一期的《刘斌在线》中预测 BDI 指数 2009 年将呈现“前高后低”的格局，时至今日，BDI 指数的剧烈波动似乎可以证明上述判断。造船业的低迷可以从另一个侧面证明上述判断。今年 1—7 月份，我国造船行业完工量累计达 1878 万载重吨，但是新承接的船舶订单却只有 787 万载重吨，同比幅度下降 78%。运价的低迷反映了企业绩效的利润收入上。中国三大航母中远、中海和中外运长航上半年利润和预计的状况基本相似，中国远洋 2009 年上半年实现营业收入人民币 228.5 亿元，同比下降 63.3%；所有者的净利润人民币负 46.2 亿元，同比锐减 132.6%。中海和中外运长航利润也同比大幅下降。航运的低迷也可以在中国港口吞吐量中反映出来。

中国的航运业是最早国际化、市场化、资本化和现代化的时代弄潮儿。中远、中海在 2009 年已发行了 100 亿和 50 亿的债券，预计在 2010 年还将发行 200 亿和 100 亿的债券。充足的现金流将给中国航运业提供更多的机会。运价的低迷、船舶供给的过剩、世界贸易的不景气将继续压迫世界航运业在 2010 年里有大幅反弹的可能，呈 L 型成长使其基本特征。

结论

经济没有金融体系和健全的银行体制的支持将难以发展。就经济规律而言，本末按周期交替，盛衰按周期更迭，盈亏按周期轮换，虚实按周期循环。我认为，止跌已至，世界经济回升尚未开始或将十分艰难，但内需的拉动将助推中国经济的恢复。金融危机留下的残墙断埂如何收拾，将继续考验各国政府的决策者。以下三大问题是经济复苏和开始下一个经济景气周期开始的关键。一是金融体系的修复；二是失业与再就业；三是赤字经济。

首先，华尔街可以破产、破产以后要么绝迹于江湖，要么置于死地而后生。华尔街满目疮痍的金融体系何时能够得以修复是留给复苏的一个问号；其次，金融危机给美国留下了 1500 万的失业、欧洲 1570 万的失业大军，如何有效充分就业是留给经济复苏的第二个问号。美国似乎通过出兵阿富汗解决就业、欧洲则通过高福利养活失业人口，中国正在通过增加公务员带动就业。最后，金融危机之后，经济界对格林斯潘的资本主义经济理论产生了普遍的

怀疑，格林斯潘的继承者伯南克试图通过巨额赤字恢复经济，“赤字经济”能否成为灵丹妙药，这也是一个巨大的问号。无论如何，在金融危机一年后的日前，尽管各国失业增加，财政赤字加大，然而，各国的努力换回了股指已止、经济下滑收窄，投资开始，去库存化已近尾声，经济复苏的迹象显现。但是，世界经济界的早春二月，乍暖还寒，最难僵持。

（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