

【四川省现代物流协会】

四川省 现代物流业 2006-2007 发展报告

主编 马 麟 副主编 王光四 刘晓华 漆先望 文德华

Sichuansheng Xiandai Wuliuye
2006-2007 Fazhan Baogao

7.1



西南交通大学出版社
[Http://press.swjtu.edu.cn](http://press.swjtu.edu.cn)

F259.277.1
M092

四川省现代物流业 2006—2007 发 展 报 告

主 编 马 麟

副主编 王光四 刘晓华 漆先望 文德华

西南交通大学出版社

· 成 都 ·

图书在版编目 (C I P) 数据

四川省现代物流业 2006—2007 发展报告 / 马麟主编.
成都: 西南交通大学出版社, 2007.10
ISBN 978-7-81104-738-7

I. 四… II. 马… III. 物流—经济发展—研究报告—四川省—2006—2007 IV. F259.277.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2007) 第 141041 号

四川省现代物流业 2006—2007 发展报告

主编 马 麟

责任编辑	钟清 王婷
特邀编辑	马高祥
封面设计	本格设计
出版发行	西南交通大学出版社 (成都二环路北一段 111 号)
发行部电话	028-87600564 028-87600533
邮 编	610031
网 址	http://press.swjtu.edu.cn
印 刷	四川森林印务有限责任公司
成品尺寸	185 mm×260 mm
印 张	17.125 张
字 数	432 千字
版 次	2007 年 10 月第 1 版
印 次	2007 年 10 月第 1 次印刷
书 号	ISBN 978-7-81104-738-7
定 价	82.00 元

图书如有印装问题 本社负责退换
版权所有 盗版必究 举报电话: 028-87600562

《四川省现代物流业 2006—2007 发展报告》

编 委 会

主 编：马 麟——四川省现代物流协会 会长（原四川省人民政府 副省长）

副主编：王光四——四川省发展和改革委员会 主任

刘晓华——四川省攀枝花市人民政府 市长

（原四川省发展和改革委员会 副主任）

漆先望——四川省经济信息中心 主任

文德华——四川省现代物流协会 秘书长

编 委（排名不分先后）

杜笑非——中铁快运有限公司成都分公司 总经理

傅存柱——四川东方物流有限公司 董事长

徐荣清——宜宾安吉物流集团有限公司 总裁

刘成福——四川省交通厅运输管理处 处长

蒋家双——四川省发展和改革委员会 以工代赈办 副主任

（原四川省发展和改革委员会经济贸易处 处长）

张川敏——四川省发展和改革委员会 经济贸易处 副处长

陈仲维——成都市现代物流发展领导小组 办公室主任

四川省交通委员会 副主任

马高翔——四川省现代物流协会 副秘书长

汪元友——四川省现代物流协会 副秘书长

刘宝库——成都铁路局 西南铁道报 记者

李 毅——四川省口岸办 主任

毕庶凤——中国二重集团德阳万路运业有限公司 总经理

张 健——成都铁路局实业开发总公司 总经理

林永钢——四川省川威通宇运输有限公司 董事长

李 胜——西南财经大学 物流研究所所长

金大中——成都市交委 物流处处长

王 程——四川省发展和改革委员会经济贸易处 主任科员

郭生跃——德阳东汽运业有限公司 总经理

张 森——中外运西南空运发展有限公司 总经理

赵 静——中铁二局集团物资有限公司 董事长

唐 柯——四川省商务厅商业改革处 副处长

周 刚——四川省商务厅商业改革处 调研员

特邀编辑：马高翔

序

四川省发展改革委副主任 曲木史哈

现代物流业是一个复合型的新兴产业，涉及到国民经济和社会发展的诸多领域，是生产领域、消费领域产业链中的重要环节，是以信息技术和现代装备为支撑的包括交通运输、仓储、装卸、包装、加工、信息服务等为主要内容的生产性服务业。四川省在发展现代物流业方面虽然起步晚、困难多，但随着国民经济的快速、稳定、持续发展，极大的拉动了现代物流业的发展和增长，同时物流业的发展也极大的促进了国民经济的加快发展。

近几年，四川交通基础设施建设加快，为物流业的发展奠定了重要的基础，提供了重要的发展条件。可以预言，四川正步入现代物流产业发展的最佳时期。

今年1月，四川省政府通过并发布了《四川省“十一五”现代物流业发展规划》，为全省加快现代物流业发展提供了方向和目标。规划明确提出构筑“三大平台”、建立“一个体系”，提高“三个水平”、确立“一个目标”。即构筑以综合交通体系为主的物流运输平台、网络技术为先导的物流信息平台、规模仓储和智能化管理为主的物流仓储配送平台；建立快捷、高效、方便、经济合理的现代物流服务网络体系；提高物流的社会化、专业化、现代化水平；其目标是使四川成为西部地区重要的物流中心。为此，四川各市发展现代物流的积极性高涨，动力增强。一方面是规划提出了发展方向和目标，使各方面有了一个发展现代物流业的明确路径；另一方面是四川经济发展总体已初步进入工业化中期阶段，经济和市场对发展现代物流客观上存在越来越强烈的需求。

按照“坚持科学发展，构建和谐四川”的总体要求，现代物流业在为我省“四个跨越”的发展中，其作用将日益重要和明显。出版《四川省现代物流业2006—2007发展报告》意在总结当前我省物流业的发展情况、介绍四川现代物流业的发展，为实际工作者、研究机构和人员、政府领导及相关部门了解我省物流发展情况提供一份带资料性的文本。该文本的出版将有助于宣传、促进四川物流业的发展。

二〇〇七年八月八日

目 录

一、行业概述	1
2006 年中国物流的新进展	3
2007 年上半年我国物流业加快增长	16
四川省现代物流业发展形势及任务	19
四川省现代物流业发展现状及展望	22
2007 年上半年四川省重点物流企业统计分析	29
“十一五”交通工作基本思路 and 主要任务	31
2006 年四川省交通工作发展情况	37
西南铁路的现状与发展	41
成都铁路运行基本情况	44
2006 年四川省商务运行情况通报	46
2006 年度四川省口岸工作概况	50
四川现代粮食物流体系建设的问题与构想	53
发挥税收职能作用促进四川物流企业发展	59
建立完善的国际物流体系是深化对外开放的必由之路	61
大件物流发展	68
小件快递物流发展	73
共谋双赢：成都医药物流企业与银行融资	75
空港货运：为成都物流提速	77
达成、达万铁路与四川物流发展	79
四川省物流企业分类评级工作回顾	83
附件 1：四川省物流企业综合评估申报与审核暂行办法	85
附件 2：四川省物流企业综合评估暂行办法	88
附件 3：物流企业综合评估审核员行为守则	89
新型钢材社会流通供应链管理模式的探讨	90
二、重点城市	97
成都市 2006—2007 年物流发展报告	99
攀枝花市现代物流发展现状调查报告	104
宜宾市物流业发展	134
三、人物专访	139
成都物流破冰前行——访成都市交委副主任、市物流办主任陈仲维	141

张森：为物流而战·····	144
张洪舟：人生要自在·····	147
四川联运：厉兵秣马·····	149
只有感觉 没有概念·····	151
有容乃大——访四川金桥物流有限公司总经理刘显付·····	153
四、公司简介·····	155
构建综合物流服务体系 打造知名现代物流企业	
——宜宾安吉物流集团有限公司现代物流业发展报告·····	163
运用现代物流理念 促进邮政物流发展	
——四川中邮物流有限责任公司·····	171
龙腾中国——记四川东方物流有限公司·····	174
铁路线上的物流强企——成都铁路局实业开发总公司·····	177
中铁快运股份有限公司——成都分公司企业介绍·····	181
宜宾天畅物流有限责任公司物流发展·····	184
第二重型机械集团德阳万路运业有限公司发展情况介绍·····	189
中铁二局集团物资有限公司简介·····	192
四川省川威通宇运输有限公司·····	194
四川宏盛国际物流有限公司·····	196
驾长风破万里浪	
——记德阳市东汽运业有限责任公司·····	197
四川东方物流有限公司·····	200
中外运四川公司、中外运空运西南公司·····	201
成都铁路局实业开发总公司介绍·····	202
五、政策法规·····	203
国务院关于加强发展服务业的若干意见·····	205
国家标准：物流企业分类与评估指标·····	211
九部委：关于促进我国现代物流业发展的意见·····	216
国家税务总局关于物流企业缴纳企业所得税问题的通知·····	219
关于建立四川省现代物流发展工作联席会议制度的通知·····	220
四川省十二委厅局*：关于贯彻落实九部委《关于促进我国现代物流业发展的意见》 的通知·····	222
四川省人民政府办公厅关于印发四川省“十一五”现代物流业发展规划的通知·····	225
四川省人民政府关于完善粮食流通体制改革政策措施的实施意见·····	236
《四川省粮食现代物流规划》概要·····	242
关于联网高速公路实施货车计重收费的批复·····	245
关于报送四川省收费公路货车计重收费试行标准的请示·····	247
成都市物流发展规划·····	251
关于印发成都市现代物流业发展规划纲要的通知·····	259
关于印发《成都市重点现代物流项目确认暂行实施办法》的通知·····	265

一、行业概述

2006 年中国物流的新进展

2006 年，是我国实施“十一五”规划并实现良好开局的一年，也是中国物流业稳定快速发展的一年。以“十一五”规划纲要中单列一节“大力发展现代物流业”为标志，现代物流的产业地位在国家规划层面得以确立。物流业增加值占服务业全部增加值的比重继续提高，社会物流总费用与 GDP 的比率持续下降，我国现代物流业正朝着“又好又快”的方向发展。

一、中国物流经济实现了较好较快运行

（一）社会物流总费用与 GDP 比率持续下降

2006 年，我国社会物流总费用为 3.84 万亿元，同比增长 13.5%（按现价计算），增幅比上年提高 0.6 个百分点；社会物流总费用与 GDP 的比率为 18.3%，比上年下降 0.2 个百分点。从物流总费用的构成看，运输费用继续增长，占总费用的比重有所下降；保管费用增长最快，占总费用的比重有所上升；管理费用增幅回落，占总费用的比重略有下降。

2006 年我国社会物流总费用统计

项 目	2006 年（亿元）	比上年增长（%）	比重（%）
社会物流总费用	38 414	13.5	100
运输费用	21 018	12.8	54.7
保管费用	12 331	16	32.1
管理费用	5 066	10.4	13.2

（二）物流业占全部服务业的比重逐步提升

2006 年，我国物流业实现增加值 1.4 万亿元，占第三产业全部增加值的 17.1%，比上年提高 0.5 个百分点；按可比价格计算同比增长 12.5%，比第三产业增加值 10.3% 的增幅高 2.2 个百分点。物流业占服务业的比重持续提升，物流业在服务业中的主体地位逐步加强。

2006 年我国物流业增加值统计

项 目	2006 年（亿元）	比上年增长（%）	比重（%）
物流业增加值	14 120	12.5	100
交通运输业中的物流部分	10 665	11.3	75.5
仓储业	648	20.1	4.6
贸易业	1 749	21.9	12.4
配送、加工、包装业	948	30.2	6.7
邮政业	109	17.2	0.8

(三) 物流业与经济发展的关联度进一步增强

2006 年, 全国社会物流总额为 59.6 万亿元, 按现价计算同比增长 24%, 增幅比上年回落 1.2 个百分点。当年 GDP 总量与物流总额相比的物流需求系数为 2.8, 比上年提高 0.2 个百分点, 即我国每单位 GDP 产出需要 2.8 个单位的物流总额来支持。

2006 年物流总额及需求系数

项 目	2006 年	2005 年	增减 (%)
物流总额 (亿元)	595 976	480 583	24.0
物流需求系数	2.8	2.6	0.2

物流业的快速发展对工业生产、固定资产投资、进出口贸易三大需求快速增长的支撑作用更为明显。2006 年, 我国规模以上工业销售产值增长 25.5%, 全社会固定资产投资增长 24%, 进出口贸易增长 23.8%。三大需求的快速增长, 带动了物流业的快速发展。2006 年, 工业品物流总额 51.7 万亿元, 进口货物物流总额 6.3 万亿元, 两者合计占社会物流总额的 97.3%, 增幅分别达到 25.1% 和 17%。

2006 年我国社会物流总额统计

项 目	2006 年 (亿元)	比上年增长 (%)	比重 (%)
社会物流总额	595 976	24	100
工业品物流总额	516 864	25.1	86.7
进口物流总额	63 267	17.0	10.6
农产品物流总额	13 546	6.3	2.3
再生资源物流总额	2 059	15.9	0.3
单位与居民物品物流总额	240	16.9	0.04

(四) 交通运输和仓储服务保障能力提高

2006 年, 全国完成货运总量 202.5 亿吨, 货物周转量 8.69 万亿吨公里, 同比分别增长 8.9% 和 8.4%。2006 年, 煤、电、油、矿运输紧张状况明显改善, 粮食、化肥等重点物资运输得到较好保障。

2006 年我国货运总量统计

项 目	2006 年 (亿吨)	比上年增长 (%)	比重 (%)
货运总量	202.5	8.9	100
铁路货运总量	28.8	7.1	14.2
公路货运总量	146.1	8.9	72.2
水运货运总量	24.4	11.0	12.0
民航货运总量	349.4	13.9	0.0
管道货运量	3.2	6.7	1.6

2006 年我国货运周转量统计

项 目	2006 年 (亿吨公里)	比上年增长 (%)	比重 (%)
货运周转量	86 921.2	8.4	100
铁路周转量	21 954.0	5.9	25.3
公路周转量	9 647.0	11.0	11.1
水运周转量	53 907.8	8.5	62.0
民航周转量	94.3	19.5	0.1
管道货运周转量	1 318.2	29.5	1.5

据国家统计局对规模以上工业企业统计,2006 年工业企业产成品存货率由 2005 年的 5% 回落至 4.7%,降低 0.3 个百分点;流动资产周转次数比 2005 年提高 0.15 次,周转速度加快 6.5 个百分点。另据中国物流信息中心对全国 50 家重点生产资料流通企业统计,2006 年生产资料流通企业的流动资产周转次数由 2005 年的 2.84 次提高到 3.4 次,提高了 0.56 次,流动资产周转速度加快了 19.7%;商品库存周转次数由 2005 年的 12.5 次提高到 13.4 次,提高了 0.9 次,商品库存周转速度加快了 7.2%。

(五) 物流增值服务发展速度加快

2006 年,我国流通加工、包装、配送等物流费用继续保持 30%左右的快速增长,物流增值服务成为新的利润增长点。其中,配送费用为 408 亿元,同比增长 30.7%,增幅比 2005 年提高 3.8 个百分点;包装费用为 383 亿元,同比增长 29.5%,增幅比 2005 年提高 1.2 个百分点;流通加工费用为 2 022 亿元,同比增长 31.1%,增幅比 2005 年提高 5.6 个百分点。

据对分布于全国的 56 家大型仓储企业提供的数据统计,增值业务成为企业赢利的关键。56 家样本企业 2006 年实现主营业务收入 101 亿元,比上年增长 23.2%。其中质押业务收入增长 183%,成为仓储企业最大的利润增长点;仓储业务增长 17%,运输配送收入增长 17.2%,商品销售收入增长 25%,现货市场业务增长 14.2%。

二、中国物流专业市场的新进展

(一) 第三方物流市场形成新的格局

2006 年,制造业物流外包速度加快,第三方物流市场规模继续扩大;市场进一步细分,物流专业化程度稳步提高;内外资物流企业竞争更加激烈,在市场上形成了双重网络交叉的格局。

制造业物流作为社会物流的主体,外包速度逐步加快,1991 年以来制造业物流总额年均增长 23% 以上。目前,制造业物流总额占社会物流总额的比重为 70% 左右,且在不断上升。根据 2006 年全国物流统计调查资料,制造业物流外包特别是销售物流外包明显加大,增长速度在 5%~10% 左右,运输与仓储外包的增长速度在 10%~15% 左右。其中,企业运输业务委托第三方的比例为 67.1%,比上年同期提高 2.5 个百分点。

第三方物流市场逐步细分,形成了专业化的物流市场,专门化的物流公司。如超市物流、家电物流、服装物流、汽车物流、钢铁物流、烟草物流、医药品物流、粮食物流、冷链物流、图书物流,等等。随着国际新一轮的产业转移,一批资金和技术密集型产业开始向我国转移,需要更高水平的专业化物流服务,这对物流企业提出了新的要求。

需求的两极分化造成了第三方物流市场双重网络交叉的格局,内外资物流企业在各自领域参与竞争。低端物流市场是我国大部分物流企业的竞争市场,我国物流企业主要以服务本地货主企业为主,主要是初级产品的基本物流需求。外资物流企业主要为外资货主企业服务,重点关注与进出口相关的物流活动。据统计,外资物流企业的进出口物流相关业务,约占业务收入的 70%。

（二）公路货运市场走向规范

2006 年,公路货运市场仍然是政策监管的重点。国家多项政策的出台和落实,推动公路货运市场走向规范。根据国务院统一部署,为期三年的全国公路货运车辆超限超载的集中治理整顿告一段落,全国双超(超限超载)车量的控制率从两年前的 80% 以上,下降到 10% 以内。在治理工作中,车辆“计重收费”政策全面铺开,用市场化手段进行公路管理将日益成为重要手段。随着实施计重收费高速公路覆盖面的扩大,普遍性的超载正在成为历史,长途货运车辆大型化成为明显趋势。2006 年前三个季度,半挂牵引车销量同比增长超过 50%。2006 年 6 月 23 日,交通部出台《道路运输企业质量信誉考核办法(试行)》,对道路运输企业进行质量信誉考核,进一步推进道路运输市场诚信体系建设。公路货运市场无序竞争的局面逐步改善,加速了公路货运市场的洗牌和市场结构的优化,大型公路货运企业开始出现。

当前,公路货运市场分散化经营的格局仍然没有得到根本改变。小规模货运代理企业和个体司机,承担了大部分社会零散货物的公路运输业务。规模的局限制约了货运企业物流效率和管理水平的提高,大量同质化竞争的事实导致了恶性竞争的后果,各种不规范的现象在公路货运市场依然存在,显然不适应公路货运业务快速发展的要求。

（三）航空货运市场进一步扩大开放

2006 年,我国航空货运量约为 349 万吨,实现了大约 13.9% 的增长,增幅虽比上年放缓 1.8 个百分点,仍大大高于全球平均 3% 的增幅。2004 年 4 月,民航总局出台《关于进一步加快中国航空货运若干政策措施的意见》,明确提出民航“梯度开放”原则:积极开放航权,支持中外合资企业建立全货运航空公司。随着政策的落实,中国航权逐步放开,外国航空公司纷纷进入国内航空货运市场。截至 2006 年底,美国联邦快递(FEDEX)、大韩航空、法航、意航、日航、新加坡航空等国际主要航空公司都开通了到中国的全货运航班。

运力的缺乏是制约中国国际航空货运发展的重要原因。截止到 2006 年底,民航全行业拥有货运飞机 45 架,国内航空货运仍然以客机腹仓为主要途径。缺乏国际性航空货运枢纽及航线网络支持也是重要的制约因素。以国货航和中货航为例,其国际航线目前主要依靠欧美航线,去时往往会出现舱位爆满的现象,但在回程过程中却只能载一半左右的货,甚至空舱返回。面对航空货运市场的严峻局势,国内航空公司纷纷加大了航空货运的建设投入力度。各大航空公司通过将老龄客机改装为货机、购置新货机、调整机队,提升航空货运运力。2006 年,南航向波音公司订购 6 架 B777F 货机,奥凯航空从美国引进 B737-300 型货机。

（四）远洋运输市场发展迅速

加入 WTO 以来,我国远洋运输市场开放力度不断加大。根据承诺,我国对班轮运输的管理体制进行了改革,从 2002 年起取消班轮资格审批,改为登记制,新开航线备案即可。到 2006 年底,外国航运公司在我国设立的代表处超过 1 300 家,设立了 36 家独资船务公司、集运公司和 185 家分公司,200 多家外商投资企业在中国取得了经营无船承运业务的资格,110 多家境外航运公司在中国取得了国际班轮运输经营资格。据初步统计,境外航运公司承运了 70% 以上的中国进出口集装箱货物,这也造成了航运服务贸易长期逆差的局面。

目前,我国船队规模居世界前列。2006年,我国干散货船队共有350艘,共计2591万吨船下水,较之2005年的运力增幅为7.5%。我国的干散货运输船队自有船吨位居世界第一,集装箱船队也居世界前列,但在平均吨位和船龄上,和国际同行相比并不占优势。而且,中国船公司在全球航线数量、代理网点的铺设、多式联运管理能力等方面与国际水平还有一定差距。我国大型船公司已经意识到这些问题,开始发力。中远和中海的国际服务网络正在形成,并在不断完善中。船公司纷纷设立了物流公司,利用自身运力优势,构建完整的物流运输链条,进一步提高在国际航运市场上的竞争力。

三、中国专业物流企业的新进展

(一) 主营业务进入平稳较快增长区间

根据2006年全国企业物流重点调查,2005年物流业务收入比2004年增长29.2%,其中,仓储型物流企业增长43.4%,运输型物流企业增长28.8%,综合服务型物流企业增长24.9%。中国物流与采购联合会根据统计调查发布的《2006年中国最具竞争力50强物流企业排序》,营业收入超过100亿元的有4家,超过50亿元的有8家,超过10亿元的有34家,排名第50位的为3.5亿元,比2005年的第50位增加了1亿元。2006年,物流类上市公司表现优异,季涨幅平均值12.63%,紧随石油天然气、机械和电器类上市公司。其中,上港集团70.71%,中集集团59.08%,中远航运56.78%,中国国航36.44%,深赤湾A36.13%,铁龙物流21.71%的季度增长幅度,基本反映了上市公司在物流行业中的龙头地位。特别是我国民营物流企业10多年来的超常规发展引人注目。如,山东海丰、上海远成和深圳顺丰,年营业收入均超过30亿元的规模,分别在国际航运、铁路货运、快递业务等领域具有一定市场份额。

(二) 外资企业加速国内扩张

根据WTO承诺,我国于2005年底全面开放物流业。2006年外资企业加快了入股、合资、独资和并购的扩张路线,中国物流领域正在成为国外资本投资的热点。国际货邮及快递业是外资进入最早的行业,在2005年逐步实现独资变革的基础上,2006年外资企业加速在全国的布局。截至2006年底,美国联邦快递(FEDEX)在中国的服务网络已覆盖220多个城市,并计划在未来4年至5年内新增100多个城市;美国联合包裹公司(UPS)已拿到直飞北京、上海的6个航班,在深圳、青岛、厦门等20多个城市设立了代表处;荷兰天地(TNT)的服务已覆盖我国200多个城市,网点超过2000个,使中国市场成为欧洲以外的最大市场;中外运敦豪(DHL)已覆盖中国318个城市,开设了50家分公司。

2006年,随着市场环境和各项条件的成熟,外资大规模进入物流地产市场。普洛斯(PROLOGIS)先后与北京、天津、上海、深圳、南京、无锡、大连、重庆、青岛、成都、长沙、嘉兴等地达成园区开发协议,一批项目已经获批,一个覆盖全国的物流仓储配送网络已具雏形。普洛斯的成功吸引了更多国际物流地产商进入中国。澳大利亚麦格理集团2006年在中国已经运作了6个大型物流中心。2006年,外资在国内物流地产领域的投放额高达数10亿美元,开发建设高等级物流仓储设施达到百万平方米。同时,外资在钢铁物流、汽车物流、能源物流、港口物流方面的投入也很大。2006年,日本三井与宝钢、鞍钢、武钢合作,初步完成了全国范围内的钢材加工配送网络布局。

(三) 企业并购、合作联盟出现新动向

2006年1月24日,美国联邦快递(FEDEX)宣布旗下联邦快递已和天津大田集团有限公司

签署协议,以4亿美元现金收购大田集团在双方合资企业——大田一联邦快递有限公司中的五成股份及大田集团在中国内地89个大中城市的速递网络,拉开了2006年物流企业的收购序幕。

在外资企业步步紧逼的形势下,做大企业规模,整合业务模式成为中国企业的必然选择。2006年1月,中铁行包快递有限责任公司和中铁快运有限责任公司合并重组,完成了铁路、公路、航空、城市配送的综合运输网络布局,能够满足门到门、端到端的“一站式”、“一票到底”的服务需求。2006年,山东海丰航运集团宣布与北京新时代国际运输服务有限公司合并,实现了航运业和航空货运业的强强联合和一体化运作。2006年,中国外运股份有限公司收购山东力神起重运输有限公司80%的股权,努力建成国内一流的大件运输业务操作平台。中国外运股份有限公司收购佛山九江码头,计划在5年内投资5.5亿元对码头进行改造,使其产能提高到80万标箱。随着第三方物流企业的成熟,生产制造和商贸企业开始转变自营物流模式,向着合资与合作方式转型。2006年,北京福田汽车股份有限公司将旗下的福田物流60%的股份转与宝供物流,将福田物流从集团主营业务中剥离出来,与专业物流企业合作,促进物流辅业向着专业化、精细化方向发展。

(四) 专业化经营的方向更加明确

经过几年发展,物流企业专业化的市场定位进一步明确。《中国外运集团“十一五”发展战略与规划》提出,在未来五年内,重点发展货代、船代、合同物流和快递4大核心业务。中远物流根据自身优势,进行市场细分,确立了家电、汽车、电力、化工等物流服务品牌,建立了总部统一指挥的集成式营销体系。中海物流依托集团海上综合运输能力,制定了以航运项目物流、仓储、货代和集疏运为4大主要业务模块的发展战略。中铁现代物流科技股份有限公司,果断退出已临近亏损极限的项目,实现由竞标型业务向运营型业务的转变。浙江传化物流已全部退出自身物流运营业务,专门进行物流平台服务。大田集团出售快递股份,专注于供应链物流的发展。中海物流(深圳)有限公司,通过服务产品创新,为客户的供应链提速。实践表明,围绕核心需求,整合核心资源,开发核心业务,才能形成自己的核心竞争力。

物流企业对客户提供定制化的专业服务趋势加强。大多数物流企业的定位,特别是新兴企业,逐渐从普遍服务向行业服务发展。通过摸清行业规律,制定符合行业要求的解决方案,与行业一起发展。海尔物流有限公司与海尔生产系统独立运作,采取统一采购、统一送货,按照市场化运作的模式,降低物流成本30%,直销、直发产品比例达到30%以上。中外运高新物流(苏州)有限公司,为所在区域多家IT企业设计了循环取货业务,用14辆车24小时不间断取货,代替了原来上百辆车的取货量,节约物流成本30%。无锡大明物流股份有限公司适应钢铁物流发展需要,投资建设加工配送中心,从国外引进10多条国际一流的不锈钢加工生产流水线,形成30万吨的年加工生产能力,为国内外大型家电、医疗器械、石油化工和食品机械等行业提供全面的不锈钢加工和配送业务。

(五) 业务创新成为新的利润增长点

2006年,物流金融成为业务创新的亮点。中储系统与18家银行的209家分支行合作,为客户提供质押贷款融资额150亿元,同比增长128%,质押监管业务收入超过3000万元,增长140%。许多民营物流企业开始涉足物流金融业务,一些新的业务模式开始出现。物流金融业务加快了企业资金周转,开辟了一条解决制造企业融资难问题的道路,也为物流企业的快速发开展辟了新的渠道。

2006年,物流企业纷纷推出新的服务项目。美国联合包裹公司(UPS)在上海推出“美国

联合包裹公司（UPS）Express”特快专店，针对中小零散客户开展快递业务，开始进入快递零售市场。中邮物流利用现有网点，开拓农村市场，已在全国 26 个省区市的 1 500 多个县设立 22 万余处网点，2006 年配送各类生产、生活资料 60 多万吨。据预测，随着普通基础性服务竞争加剧，利润摊薄，加工、配送、代理、分销、仓单质押融资、代收货款、供应链管理等增值服务，将成为物流企业主要的利润来源，企业效益的提升越来越依赖于业务模式和赢利模式的创新。

（六）国内物流企业国际化经营开始起步

随着世界经济一体化进程加快，国际物流市场已开启全球供应链整合的时代。一方面是生产制造基地，由发达国家向发展中国家转移；另一方面是生产性服务业，由中小企业向大型跨国公司集中。如，摩托罗拉公司正在由现在的 400 家物流供应商中选择 25 家作为新的供应商，而且选择的权利上收总部。这对实力还不强的中国物流企业来说，无疑是新的挑战。

在机遇和挑战面前，国内物流企业开始了国际化经营的探索。中远物流为开拓国际业务，已在美洲、西亚和中国香港设立了 3 个子公司，在日、韩及欧洲设立了代表处。聘请跨国公司的高级人才参与企业经营管理，选送高端人才出国培养。目前，已通过国际性招标，取得一批国外核电、电建和石化等大型物流项目。中邮物流与摩托罗拉、戴尔、雅芳、西门子等项目的业务量保持了较快增长。2006 年，中铁快运国际业务达到 13 亿元。随着经济全球化推进，国际服务业转移外包，我国外经贸战略调整，更多企业“走出去”，中国物流国际化的步伐将越来越快。

四、中国重点行业物流的新进展

（一）钢铁物流发展加工配送

我国钢铁物流起步较晚，各类企业都有较为宽广的发展空间。生产企业借鉴国际大型钢铁企业经验，逐步把上游原料供应企业、物流企业、金融商、批发代理企业结成联盟，构建钢铁生产的供应链。流通和物流企业通过深入挖掘客户需求，将销售、加工、配送融为一体的服务体系，建立让客户真正受益的“钢铁大超市”。截至 2006 年底，国内已有大型物流企业建立的金属连锁分销网点 600 多个，年销售钢材 200 万吨；已有各类钢材加工配送中心近 300 个，各类钢材剪切及深加工能力 150 万吨。各地由钢材市场形式延伸的钢铁物流基地正向大型化、专业化、网络化方向发展。上海宝山、广东乐从等一批钢材市场已形成品牌效应，其他一些地区结合自身区域经济发展定位，着手整体战略规划并加以实施。2006 年首钢京西钢材交易中心成立，总占地 553 亩，集钢材仓储装卸、加工配送、信息服务、融资服务、商住服务、资金结算、电子商务等功能于一体，是首钢发展现代钢铁物流业的重要组成部分。同时，随着互联网技术和电子银行的不断发展，网上营销将成为未来钢材流通的发展方向。

（二）粮食物流加强基础设施建设

粮食物流基础设施建设步伐加快。国家、省、市粮食现代物流规划进入后期定稿、等待批准或部分实施阶段，各地粮食物流规划的重点主要集中在粮食物流中心、粮食物流节点以及粮食物流通道等方面。随着粮食物流规划的实施，粮食物流基础设施建设在 2006 年有了快速发展，尤其是重要的粮食物流港口、码头建设，以及粮食铁路专线及粮食中转仓库建设。在长三角地区表现得尤为突出：据了解，长三角地区已经有上海外高桥粮食储备库及码头、舟山深水港粮食中转码头及铁路专线、嘉兴独山港区粮食专用码头和中转库等粮食物流专用基础设施建设，设计标准主要为承接东北及国外的粮食运输，以适应粮食运输“四散化”的要求。总投资 5.4 亿元的南京龙潭港粮食码头二期工程新建 5 万吨级、3 万吨级及 5 000 吨级粮食专用泊

位各 1 个以及散粮输送设施，年设计吞吐量 210 万吨，预计在 2007 年 6 月竣工投入使用。甘肃、四川、广西等地的粮食物流中心基础设施建设也已经动工，并将于 2008 年前后竣工。

（三）医药物流形成大型节点

2006 年，医药物流业在政策环境进一步改善后，第三方物流配送走上了快车道，几个大的医药物流中心开始形成。成立于 2004 年 5 月的国药集团医药物流有限公司拥有华东、华北、华南三大运营区域，在上海、北京、广州、天津、沈阳等地建有区域物流中心与配送中心体系，拥有 12 万平方米的库房，年配送货值达到 600 亿元人民币，形成了覆盖全国 100 多个城市，服务于 2 000 家商业客户，3 000 家医院及诊所的一体化运作的医药物流运作体系。北京医药股份有限公司携手西门子德马泰克公司，投资 6100 万元建造一个现代医药物流配送中心，2006 年一期工程已经投入使用。2006 年 3 月，上海医药股份有限公司现代医药物流中心建成使用，具有国际领先水平的 WMS 系统和上医股份的 ERP 系统形成无缝链接，供应链信息平台系统称为该中心的最大亮点。国家发改委“企业信息化示范工程”——全洲医药食品物流港总投资 4.8 亿元，占地 172 亩，库存容量 60 万箱，日吞吐量 6 万箱，日处理客户订单 2 000 个以上。2006 年 5 月所有土建工程已经完工，主要物流设备如堆垛机、自动分拣机等已经全部到位，物流电子信息系统也已开发成功。

（四）汽车物流加快资源整合

汽车物流是随着汽车厂商需求的不断提高而产生的。目前，全国可统计的汽车物流企业约 60 家，其中 53 家属于第三方物流企业。汽车整车运输普遍通过拖挂式集装箱运输车辆（简称轿运车），全国在册运营的轿运车约 11 000 台。保有量较多的企业有：上海安吉天地汽车物流公司，长春陆捷物流公司（保有量 2 000 余台）、安达物流集团（为天津一汽夏利提供全程服务，保有量 300 量）、长久物流集团（保有量 500 台以上）、重庆长安民生物流集团、武汉中原发展汽车物流有限公司（保有量 300 台）等。

我国汽车物流已经粗具规模，正在从起步阶段向资源整合阶段迈进。在运输方式上，随着配套设施的完善和服务能力的提高，公路垄断市场的格局将开始调整，向更加经济、安全的铁路和水运方式以及综合协调的多式联运方式转变。2006 年 8 月，中铁特货与相关铁路车辆生产企业合作推出可装运 10 台标准乘用车的新型铁路乘用车运输专用车辆，建立了铁路专用车、专用集装箱运力协调资源体系。目前，我国汽车水运路线已经形成从重庆至上海的长江航线，以及从广州至上海和天津的海运航线。广州丰田生产的凯美瑞销往华南以北地区时全部采用水运方式。在运输网络上，由于汽车物流的专业性和单向性，使得企业网络资源的整合成为降低成本，提高效率的重要途径。经推算，全国可对流汽车整车运输资源，物流成本约为 10.5 亿元。目前，一些企业已经相互开展网络资源共享与合作。长久集团与安吉物流、奇瑞物流、长安民生等企业成立了合资公司，形成企业之间优势互补、资源共享的对流运输模式。今后，随着汽车厂商对物流成本和效率改善要求的进一步提高，资源整合将通过多种方式进一步推进，形成多家共赢的综合物流平台。

（五）危险品与化工物流快速上升

随着民营物流企业的发展 and 外资物流企业的进入，国营仓储运输企业负责化工品运送和存储的格局被打破，危险品与化工物流市场呈三足鼎立的态势。目前，除了化学品槽车没有对外资开放外，外资已经在石油码头、储油库方面加大投资。外资石化公司已经构筑了比较完整的石油炼化、油品储存和终端销售的中下游石化市场业务链条，以更加独立的方式在中