

· 中国物流与采购联合会系列报告 ·

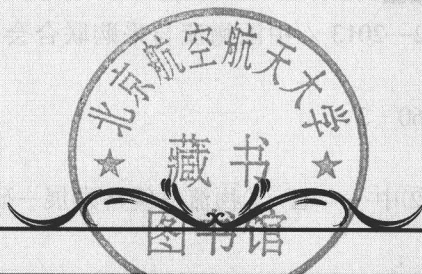
中国物流发展报告



中国物流与采购联合会
China Federation of Logistics & Purchasing

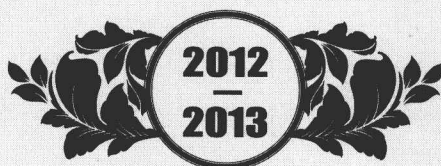
中国物流学会
China Society of Logistics

China Logistics Development Report (2012-2013)



· 中国物流与采购联合会系列报告 ·

中国物流发展报告



中国物流与采购联合会
China Federation of Logistics & Purchasing

中国物流学会
China Society of Logistics

China Logistics Development Report (2012-2013)

中国财富出版社



北航

C1639384

F259.22

02

2012-2013

270980810

图书在版编目 (CIP) 数据

中国物流发展报告. 2012—2013 / 中国物流与采购联合会, 中国物流学会编. —北京: 中国财富出版社, 2013. 5

ISBN 978 - 7 - 5047 - 4660 - 3

I. ①中… II. ①中…②中… III. ①物流—经济发展—研究报告—中国—2012—2013
IV. ①F259. 22

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2013) 第 075525 号

策划编辑 葛晓雯

责任编辑 张小玲 葛晓雯

责任印制 何崇杭 王 洁

责任校对 梁 凡 杨小静

出版发行 中国财富出版社 (原中国物资出版社)

社 址 北京市丰台区南四环西路 188 号 5 区 20 楼 邮政编码 100070

电 话 010 - 52227568 (发行部) 010 - 52227588 转 307 (总编室)

010 - 68589540 (读者服务部) 010 - 52227588 转 305 (质检部)

网 址 <http://www.cfpress.com.cn>

经 销 新华书店

印 刷 中国农业出版社印刷厂

书 号 ISBN 978 - 7 - 5047 - 4660 - 3/F · 1937

开 本 787mm × 1092mm 1/16 版 次 2013 年 5 月第 1 版

印 张 28 印 次 2013 年 5 月第 1 次印刷

字 数 548 千字 定 价 120.00 元

版权所有 · 侵权必究 · 印装差错 · 负责调换

《中国物流发展报告》(2012—2013)

编 委 会

- 主任委员：何黎明 中国物流与采购联合会会长
中国物流学会会长
- 委 员：戴定一 中国物流学会常务副会长
中国物流与采购联合会专家委员会副主任
- 崔忠付 中国物流与采购联合会副会长兼秘书长
- 周林燕 中国物流与采购联合会副会长
- 任豪祥 中国物流与采购联合会副会长
- 蔡 进 中国物流与采购联合会副会长
中国物流信息中心主任
- 贺登才 中国物流与采购联合会副会长
- 余 平 中国物流与采购联合会党委副书记

《中国物流发展报告》(2012—2013)

编辑人员

主 编：贺登才

副主编：王 佐 周志成

联系方式：

联合会研究室：010 - 58566588 转 135

网 址：中国物流与采购网 (www.chinawuliu.com.cn)

电子信箱：yanjiushibj@vip.163.com

稳中求进 开拓创新 推动我国物流业持续健康发展

——2012 年我国物流业发展回顾与 2013 年展望 (代前言)

2012 年,面对复杂多变的宏观经济环境,我国物流业总体运行放缓趋稳,稳中有进,各方面工作取得了新成绩。2013 年,我们面临稳中求进,开拓创新,转型发展的新任务。

一、2012 年我国物流业发展回顾

2012 年,我国物流业呈现出许多新变化和新特点。

(一) 物流业总体运行放缓趋稳

2012 年,我国国民经济出现回升势头。全年国内生产总值 51.9 万亿元,同比增长 7.8%,到四季度结束了增速持续回落的局面。随着经济企稳回升,物流业实现稳中渐升。据统计测算,全年社会物流总额 177.3 万亿元,同比增长 9.8%,增幅较上年同期回落 2.5 个百分点,较上半年回落 0.2 个百分点,较前三季度回升 0.2 个百分点。全国物流业增加值为 3.5 万亿元,同比增长 9.1%,增幅虽比上年同期有所回落,但仍比第三产业增加值高出 1 个百分点。物流业增加值占 GDP 的比重为 6.8%,占服务业增加值的比重为 15.3%。全国社会物流总费用为 9.4 万亿元,同比增长 11.4%,增幅比上年同期回落 7.1 个百分点。社会物流总费用与 GDP 的比率为 18%,同比提高 0.2 个百分点,经济运行中的物流成本依然较高。

(二) 物流市场需求细分化趋势明显

进出口物品和生产资料类的物流需求增速放缓。由于国际市场增长乏力,国际航运业务持续低迷,航运企业亏损严重。因投资需求趋缓,钢铁、建材、煤炭、能源等工业和大宗商品物流需求下降,去库存压力加大。2012 年下半年以来,华东地区钢贸流通行业仓单重复质押问题造成多方债务纠纷,金融物

流触发系统风险。2012年全国汽车实现产销1900万辆，同比增长仅为4%左右，整车物流高速增长局面开始逆转。

快速消费品和网购物流需求增势迅猛。全年电子商务交易额达7万亿元，网购交易额超过1.2万亿元，分别占社会消费品零售总额的33.8%和5.8%。与电商网购配套的快递物流实现高速增长，全年完成业务量57亿件，同比增长55%。随着居民消费水平和安全意识的提高，对食品、药品、快速消费品、农产品等物流质量的要求越来越高，冷链物流应用领域进一步拓展。

制造业物流分离外包速度加快。生产制造企业推动资源向主业集中，传统制造企业物流外包水平明显提升，IT、汽车、家电、服装等制造企业物流外包进入供应链整合阶段。一批具有专业服务能力的物流企业逐步从集团公司分离设立，前几年由制造企业分离设立的物流企业，经过市场化锻炼，规模快速扩张。

（三）物流企业专业化服务能力得到提升

企业积极应对成本上升和市场变化。2012年物流企业要素成本全面上涨。人力成本平均增长15%~20%，燃油价格相当于2000年的3倍左右，过路过桥费占公路运输成本的1/3上下，多数企业资金使用成本超过利润水平，大中城市物流业用地及仓库租金再度上涨。为应对市场压力，大型物流企业重组整合，兼并收购，中小物流企业依托公共平台集聚和联盟发展。国内航运企业大幅削减运力，调整业务结构。快递企业传统加盟模式暴露管控风险，“直营”和“收权”转型渐成趋势。公路货运市场中一批像传化公路港、林安物流园等的实体平台和信息平台有效整合社会资源。中国邮政速递物流IPO获得通过，一批市场表现优秀的物流企业积极筹备上市。

专业化服务能力进一步增强。企业更加重视以客户需求为中心，开发个性化、一体化服务，在冷链物流、汽车物流、城市配送、物流地产等专业细分领域涌现了一批综合服务能力强的专业物流企业。企业加强精细化、集约化管理，通过技术改造、管理提升和人员培训，应对成本上升压力。精益物流、共同配送、供应链集成等新的物流运作模式表现出强大生命力。越来越多的企业向产业链延伸服务，逐步从传统物流企业向综合物流服务商转型。

（四）经营业态交叉融合正在加速

各类企业跨界经营。商贸流通企业从交易功能向物流功能延伸服务，现货市场、交易中心、期货交割库等商贸物流业态快速发展。苏宁、国美、京东、当当等一批消费型商贸企业和电子商务企业投入巨资建立和完善物流网络，部

分企业申请获得快递牌照，自有物流配送体系向社会开放。中邮、顺丰等快递企业开设网上业务，进入电商领域。物流企业介入代理采购和分销业务，借助金融机构开展供应链一体化服务。

多种业态深度融合。制造业与物流业联动发展，在采购、生产、销售等环节加强协作。联想、海尔、一汽等一批制造企业与物流企业深化战略合作，促进业务流程再造。商贸业与物流业共生发展，百联、物美、浙江物产、天津物产等一批商贸企业改造传统流通渠道，创新流通模式。金融与物流的融合，提升物流业对整个供应链的掌控能力。汽车、家电、电子、医药、零售等行业上下游多种业态深度融合，供应链协同模式加快变革。

（五）区域物流和国际物流整合开拓

区域物流一体化继续推进。长三角、珠三角、环渤海、中部地区等区域物流一体化积极推进，区域通关、交通管理、公路执法等合作机制逐步建立。东部地区物流业发展达到一定规模，加快转型升级。中西部地区受产业转移驱动物流需求扩张，物流基础设施建设保持较快增长。北京、上海、广州、成都等一批国家级物流节点城市辐射和集聚作用明显，郑州、武汉、西安等一批中西部物流中心城市发展势头良好。

国际物流发展蕴含机会。中远、中外运、顺丰速运等大型物流企业跟随国内制造和建筑工程企业进入国际市场，在工程物流、快递物流等领域取得积极进展。航空运输企业积极拓展国际航线，加入国际联盟，打造国际化航空公司。一批大型物流企业通过收购兼并等方式，加大战略性投资，积极推进海外扩张。

（六）物流基础设施投资建设再创新高

2012年，我国物流业固定资产投资完成4万亿元，同比增长23.9%，增幅同比提高16.1个百分点。年末铁路营业里程9.9万公里，公路通车里程418万公里，其中高速公路9.6万公里，分别同比增长5.9%、1.8%和13.1%。随着铁路运力的释放，海铁、公铁、空铁等多式联运具备发展条件。

物流园区初具规模。2012年，中国物流与采购联合会开展了第三次全国物流园区（基地）调查，列入调查的各类物流园区共计754家，其中运营的348家，占46%。与前两次调查相比，物流园区区域分布趋于均衡，转型升级态势明显。园区服务范围逐渐扩大，集聚和辐射效应持续增强。

（七）物流信息化和技术水平稳步提升

物流信息化水平较快提高。交通、邮政、食品药品监管等一批电子政务系统加快物流信息资源开发利用。全国铁路推出货运电子商务平台，货运业务实现网上办理。国家邮政局快递安监平台建设基本完成，实时监测和预警快递企业生产运行。交通运输部全国交通运输物流公共信息平台建设工作正式启动。国家和地方一批物流公共信息平台取得新进展。RFID 技术在物流与交通领域应用获得政府支持，危险品运输车辆 GPS 车载终端开始强制推行，物联网技术开始在烟草等物流领域应用。

物流装备市场改造升级。叉车、货架、托盘等物流装备产品整体陷入市场低迷。装备制造企业加大市场开发力度，研发高端产品、升级服务模式、开发新兴市场。随着连锁零售、电子商务、医药、烟草、快递等行业快速发展，物流配送中心数量大幅增加，对立体仓库、自动分拣系统、自动识别系统、手持终端以及设备系统集成需求旺盛，物流装备系统化、自动化、智能化趋势明显。

（八）物流标准化和教育培训等基础性工作成效显著

物流标准化工作积极推进。全年新发布标准 23 项，其中国家标准 8 项，行业标准 15 项。正在制定的国家标准 80 项，行业标准 12 项，基本完成了《全国物流标准专项规划》的既定目标。自 2005 年开始，中国物流与采购联合会按照《物流企业分类与评估指标》国家标准开展 A 级物流企业评估工作，目前全国 A 级企业已达到 2018 家。物流园区、冷链物流、医药物流等一批专业性物流标准加快制修订。

物流学科体系建设、职业技能培训认证工作取得积极成效。目前，全国已有 417 所本科院校、824 所高等职业学校和 2000 多所中等专业学校开设了物流类专业。经教育部批准，“物流管理”、“物流工程”列入教育部本科专业大类目录。中物联物流师职业资格培训与认证工作自 2003 年 11 月开展以来，已有 30 多万人参加了认证培训，16 万多人取得资格证书。

（九）物流业政策环境进一步改善

国务院发布《关于深化流通体制改革加快流通产业发展的意见》，提出大力发展第三方物流，促进企业内部物流社会化。随后，国务院办公厅推出降低流通费用 10 项政策，突出强调降低物流成本。先后发布的《国内贸易发展“十二五”规划》和《服务业发展“十二五”规划》，都对物流业发展提出了

新的要求。

2011年8月,国务院办公厅发出《关于促进物流业健康发展政策措施的意见》,业内叫做“物流国九条”。2012年,各有关部门为落实“物流国九条”做了大量工作。国家发改委、铁道部、交通运输部等多部门出台政策,鼓励和引导民间投资进入物流相关领域。国家发改委起草编制《物流园区发展专项规划》和《应急物流发展专项规划》;财政部出台物流企业土地使用税减半征收政策,将物流业纳入营业税改征增值税试点范围,扩大营业税差额纳税试点;交通运输部开展收费公路清理工作,积极推广甩挂运输,支持公路枢纽型物流园区建设;商务部启动现代物流技术应用和共同配送综合试点,提出仓储业转型升级指导意见;铁道部实施货运组织改革,试行“实货制”运输组织方式;工业和信息化部推进工业物流和物流信息化发展;海关总署推进特殊监管区域改革发展。各地政府出台规划和配套政策,积极落实“物流国九条”也有新的进展。

总体来看,2012年我国物流业经受了严峻挑战和考验,实现了平稳适度增长,对国民经济发展和发展方式转变发挥了重要作用。但也必须清醒地看到,随着行业运行增速趋缓,长期掩盖在高速增长下的一系列问题日益突出。物流需求社会化程度依然不高,企业物流外包层次低,物流服务内部化特征明显。物流企业集中度不够,专业化服务能力不强,低端化、同质化竞争比较严重,诚信缺失引发社会关注。物流效率和效益提升缓慢,无论是物流总费用与GDP的比率,还是企业物流成本费用率居高不下。物流市场经营风险加大,要素成本上涨趋势难以逆转,物流企业生存空间进一步压缩。物流能力不足和运力过剩长期共存,多种运输方式不均衡、不协调、不衔接的问题依然存在。在物流基础设施建设中,一方面物流用地供应难以保障,建设规划难以落地;另一方面有的地方借物流名义盲目圈占土地,改变用途。物流业涉及管理部门多,协调难度大,导致相关政策出台慢、落实难,体制和政策环境与行业发展的需要不相适应。比如,物流业被纳入“营改增”试点后,不仅物流业各环节税率统一问题没有解决,而且“交通运输业”普遍出现税负增加较多的严重问题。由此看来,落实“物流国九条”政策,切实减轻物流企业负担依然任重而道远。

二、2013年我国物流业发展展望

2013年是全面贯彻落实党的十八大精神的开局之年。党的十八大确定了实现全面建成小康社会和全面深化改革开放的目标,提出了加快完善社会主义

市场经济体制和加快转变经济发展方式的任務。这“两个全面”和“两个加快”是我国现代化建设进入新阶段的新任务。

我国物流业发展进入新阶段,面临新机遇。一是要把握扩大内需特别是消费需求的战略机遇,在有效满足消费需求、降低流通成本、提高流通效率中发挥物流业更大作用。二是要把握产业转型升级的战略机遇,推动物流需求社会化和供应链一体化,带动制造业服务化。三是要把握新型城镇化的战略机遇,加强城市物流服务体系改造和建设,促进城乡物流一体化发展。四是要把握创新驱动的战略机遇,鼓励企业加快技术创新、服务创新和模式创新,形成科技进步和管理创新的新动力。五是把握开放型经济的战略机遇,打造国际物流服务网络,为其他产业“走出去”提供物流保障。六是要把握节约资源和循环经济的战略机遇,推行绿色物流、循环物流、低碳物流,走出一条可持续发展的道路。

今后一个时期,国际经济形势依然严峻,国内经济出现阶段性特征。有研究机构指出,我国潜在经济增长率正逐步放缓,有可能从“持续高速增长阶段”进入“中速增长阶段”。初步预测,2013年我国社会物流总额和物流业增加值的增长幅度约为10%,社会物流总费用与GDP的比率下降的难度依然较大。

不久前召开的中央经济工作会议确定了2013年经济工作继续保持“稳中求进”的总基调。我们要全面贯彻落实党的十八大精神,稳中求进、开拓创新,坚持“稳增长、调结构、抓整合、促转型”的发展思路,以降低全社会物流总成本、提高物流运行效率为中心,进一步树立整合理念,促进结构调整,加大转型力度,提高服务水平和增长质量,全面推动我国物流业持续健康发展。为此,我们应注意做好以下重点工作。

一是坚定信心,主动转型发展。经济增速的调整对我国物流业带来重要影响。但是我们也要看到,国民经济持续健康发展的长期趋势没有变。党的十八大提出到2020年国内生产总值和城乡居民人均收入双双实现翻一番,也为行业发展提供了强劲动力。我们要坚定信心,把握机遇,主动推进转型升级。引导企业从单一功能、比拼价格的传统物流服务商向系统集成、合作共赢的供应链管理服务商转型,提升企业核心竞争力。引导行业从成本驱动、速度优先的粗放式发展方式向创新驱动、效益优先的集约化发展方式转变,提高物流业发展的质量和效益。

二是转变观念,推动整合发展。物流业的核心理念和强大生命力就在于整合,这也是新时期物流业转型升级的着眼点和突破口。我们要把握制造业产业升级、流通业体制改革和新型城镇化加快推进的机遇,坚持整合分散的物流资

源，打破上下游物流瓶颈的整合思路。立足于物流功能整合和信息整合，推动企业间资源整合，实现产业链上下游供应链整合，提高资源利用效率，改造传统物流运作方式。引导大型物流企业通过兼并、重组、联合等多种整合方式，提高企业集中度。鼓励中小企业开展多种形式的联盟合作，应对竞争压力。特别要重视利用资本市场实现发展壮大和整合扩张。

三是加强管理，注重科学发展。随着新型工业化的推进和消费品市场繁荣，管理提升将为企业创造差异化竞争优势，也成为企业降本增效的重要手段。物流企业要抓好战略管理，顺应市场需求，收缩竞争力不足的战线，调整业务结构和组织架构。要抓好市场管理，聚焦细分市场，明确自身定位，强化与核心客户的联系。要抓好服务管理，注重服务的精细化、高端化、个性化，推进精益物流服务模式。要抓好成本管理，深入开展对标挖潜，健全成本考核体系，加大成本考核奖惩力度。要抓好风险管理，健全风险管理体系，建立风险评估和内控评价机制，建立重大风险预警机制。

四是多业联动，促进融合发展。经济全球化时代，世界经济竞争已经进入供应链竞争阶段，企业间的竞争将发展为供应链与供应链之间的竞争。物流企业要充分发挥自身优势，打通产业链上下游，探索与制造业、流通业、金融业等多种产业的融合渗透，促进生产方式转变和流通方式转型，提升物流业对整个供应链的掌控能力。要始终坚持以最终客户需求为中心，加强与客户企业的联系合作，拓展物流外包的广度和深度，为整个供应链创造差异化竞争优势提供重要支撑。

五是科技引领，加快创新发展。当前，我国正处于新技术革命的战略机遇期，与前几次技术革命不同，我们具有一定的先发优势。要密切关注新兴技术、新型能源、节能减排、物流信息化等领域科技发展的新动向，积极参与试点示范，加强科技转化力度。特别要关注物联网在物流领域的应用，积极开发基于物联网的先进服务模式。要充分利用现代先进信息技术，打造公共物流服务平台，改造传统物流服务模式。要通过绿色物流技术改造传统运作模式，实现绿色环保与效益提升协调发展。

六是行业自律，坚持诚信发展。近年来，我国物流市场发展迅猛，转型升级步伐加快。但是我们也应该看到，物流市场无序竞争、恶意欺诈、诚信体系缺失等问题屡有发生，严重损害了行业声誉。我们要引导行业自律，制定行业自律规则，完善自律约束机制，防范系统性风险。要建设行业诚信体系，推进A级企业和信用企业评估，加大失信惩罚力度，增强企业信用意识。要增强企业社会责任感，提高从业人员道德素养，维护企业正当权益和行业良好声誉。要加强行业文化建设，增强企业和行业软实力，树立企业良好形象和行业精神

风貌。

新时期物流业发展亟需政策引导和支持。我们期盼各级各地政府部门继续抓好“物流国九条”等政策的落实。特别要发挥税收、财政政策的导向作用，按照“降低税负、统一税率”的思路，妥善解决营业税改征增值税过程中出现的突出问题，以适应物流业“一体化运作、网络化经营”的需要。要深化收费公路清理工作，降低过路过桥收费；协调解决物流用地难、地价贵问题；开辟多种渠道，加大投融资支持力度；治理乱收费、乱罚款，切实减轻物流企业负担；在工商、税务、土地、统计等国民经济管理的相关部门，真正落实物流业的产业地位，切实为物流业发展创造适宜的体制政策环境。

2009年出台的《物流业调整和振兴规划》已经完成了历史使命，亟须制定行业中长期发展规划，形成新时期物流业发展的战略思考和顶层设计。中国物流与采购联合会作为行业社团组织，在新的一年里将继续反映企业政策诉求，进一步做好为政府服务工作，为引领行业持续健康发展做出新的更大贡献。

A handwritten signature in black ink, reading '何黎明' (He Liming) from right to left.

（作者：何黎明，现任中国物流与采购联合会会长、中国物流学会会长）

Stable Development and Innovation to Promote the Sustained and Healthy Development of China's Logistics Industry

——Review of China's Logistics Industry Development in
2012 and Prospect in 2013

(Foreword)

In 2012, faced with the complex and volatile macroeconomic environment, the slowdown in the overall development of the logistics industry in China is obvious, and new achievements has been made in all aspects of the industry. In 2013, we bear the new task of maintaining stability, innovation, restructuring and development.

1. Review of China's logistics industry in 2012

In 2012, China's logistics industry has sprung up a lot of new changes.

(1) The slowdown in the overall development of the logistics industry

In 2012, China's national economy has showed a trend of recovery. The annual gross domestic product (GDP) is 51.9 trillion yuan, with a year-on-year growth of 7.8% ending the continuous downtrend at the end of the fourth quarter.

With the stabilization and recovery of the economy, the logistics industry begins to rise gradually from the steady state before. According to statistics, total value of social logistics goods is 177.3 trillion yuan, with a year-on-year growth of 9.8%, dropping 2.5% compared with growth of last year, dropping 0.2 percentage points compared with the first half of the year, rebounded by 0.2 percentage points compared to the first three quarters. National logistics added value is 3.5 trillion yuan, achieving a year-on-year growth of 9.1%. Although this figure is somewhat lower than the same period last year, it's still 1 percentage point higher than the tertiary industry. Logistics value added has a share of 6.8% of GDP, accounting for 15.3% of value added of service sector. Total cost of national social logistics is 9.4 trillion yuan, with a year-on-year growth of 11.4%, dropping 7.1% compared with

growth of last year. Total costs of social logistics account for 18% of GDP, with a year – on – year increase of 0.2 percentage points. The logistics cost of economic operation is still high.

(2) Obvious trend of differentiation in demand of logistics

Demand of logistics import & export and production has a slowdown. Heavy loss has been made by shipping companies due to the sluggish growth of international markets and the continued downturn in the international shipping business. Due to the slowdown in investment, the demand of industrial and commodity logistics such as iron and steel, building materials, coal, energy, has declined, increasing pressure to the inventory. Since the second half of 2012, repeated mortgage of warehouse receipts in steel trade industry of east China has caused multi – party debt disputes, triggering systemic risk of logistics finance. In 2012, national automobile achieve sales of 19 million, with increase of only about 4%, the situation of rapid growth in vehicle logistics began to reverse.

The demand of logistics in fast moving consumer goods and e – commerce transactions is increasing rapidly. Annual e – commerce transactions has reached 7 trillion yuan, and the volume of online shopping transaction is more than 1.2 trillion yuan, accounting for 33.8% and 5.8% of the total retail sales of social consumer goods. Supporting express logistics of e – commerce and online shopping achieved high – speed growth, with annual business volume of 5.7 billion, a year – on – year growth of 55%. With the improvement to the level of consumption and safety awareness, the demand for the logistics quality of food, pharmaceuticals, fast moving consumer goods, agricultural products and other logistics is increasingly high. At the same time, application of cold chain logistics has been further expanded.

The speed of outsourcing in manufacture is increasing rapidly. Manufacturing enterprises promoted the resources to concentrate on the main business. The level of logistics outsourcing in traditional manufacturing enterprise has improved significantly. Logistics outsourcing of manufacturing enterprise such as IT, automotive, home appliances and clothing have stepped into the supply chain integration. A number of professional logistics enterprises with capabilities of services separated from the group of companies and developed independently. Logistics enterprises separated from manufacturing enterprises years before have made rapid expansion after several years of market exploration.

(3) The capacity of logistics enterprise is enhanced in specialized services

Enterprises take active measures to respond to costs rising and market changes. The cost of logistics enterprises elements hikes in 2012. The human cost rises on average of 15% ~ 20%. Fuel price was about three times of the price in 2000, and tolls accounted for more or less one – third of the cost of road transport. The interests of fund in most enterprises were more than the profit level. Land prices for the logistics industry in large and medium – sized cities and warehouse rent rose again. In response to market pressures, large – scale logistics enterprises took measures of restructuring, integration, mergers and acquisitions, while small and medium – sized logistics enterprises relied on public platform and Union development. Domestic shipping companies slashed capacity to adjust their business structure. Express companies faced risk in the traditional mode of franchisees. Directly – managed and revocation became the trend gradually. In road freight market, a group of like the Transfar logistics company, Linan Logistics Park and other entity platform and information platform integrated social resources effectively. IPO of China Post Express has succeed, a number of logistics enterprises with excellent market performance are actively preparing for listing.

Specialized service capabilities of companies have further enhanced. Enterprises pay more attention to customer demand, developing personalized and integrated services. There is emergence of a group of professional logistics enterprises with outstanding ability in segments such as cold chain logistics, automotive logistics, urban distribution, real estate of logistics. Enterprises took measures of intensive management, technological innovation, management improvement and staff training to cope with the pressure of rising cost. Some new modes of operation such as lean Logistic, joint distribution and supply chain integration have shown strong vitality. More and more enterprises extended the industrial chain, gradually transformed to integrated logistics service providers from traditional logistics enterprises.

(4) The speed of cross – integration in business operation is accelerating

Various types of corporate took cross – border business. Trade and business enterprises extended services from the trading function to logistics. Logistics business like stock market, trading, trading center got rapid development. A number of consumer – oriented business enterprises and e – commerce businesses such as Su Ning, Gome, Jingdong, Dangdang invested heavily in building and improving the logistics network. Some enterprises applied for express license, and supplied service of its own

logistics and distribution system to society. Express companies like China Post, SF opened online business, and entered the field of e-commerce. The logistics enterprises involved in purchasing and distribution operations, and supplied integration services of supply chain with the help of financial institutions.

Depth fusion of a variety of business model has been happening. Manufacturing and logistics industry developed jointly, enhancing collaboration in procurement, production, marketing and other aspects. Manufacturing companies such as Lenovo, Haier, FAW group deepened strategic cooperation with logistics companies, with promotion of business process reengineering. Commerce industry developed with the logistics industry. A number of commercial enterprises like Bailian Group, Wumart, Zhejiang Materials Industry Group Corporation, Tianjin Materials Industry Group Corporation have transformed the traditional distribution channels into innovative circulation patterns. Integration of financial and logistics enhanced the logistics industry in the ability to control the entire supply chain. A variety of downstream business formats such as automotive, appliance, electronics, pharmaceutical, retail has been in depth integration, speeding up the change of supply chain collaborative approach.

(5) Integration and promotion of regional logistics and international logistics

The integration of regional logistics continued to develop. The integration of regional logistics in the Yangtze River Delta, Pearl River Delta, the Bohai region and midland has been promoted actively, establishing system of regional clearance, traffic management and enforcement cooperation of roads law. Development of the logistics industry in eastern part has reached an advanced stage speeding up transformation and upgrading. The midland and western regions maintain rapid growth in logistics infrastructure due to the transfer of industry. A number of national logistics node city like Beijing, Shanghai, Guangzhou, Chengdu showed obvious influence in accelerate the development of areas around them. Midwest logistics cities such as Zhengzhou, Wuhan, Xi'an have showed a good prospect.

International logistics showed plenty of opportunities. COSCO, Sinotrans, SF and other large-scale logistics enterprises have entered the international market following the domestic manufacturing and construction enterprises and have made positive progress in the field of engineering logistics and courier logistics. Air transport enterprises expanded actively in international route joined the League of Nations to create an international airline. A large number of logistics enterprises actively promoted overseas expansion and increased strategic investments, through mergers and ac-