

湖南现代物流 发展研究报告

2015



主 编 黄福华 谢文辉



中国财富出版社
CHINA FORTUNE PRESS

湖南现代物流发展研究报告

(2015)

主 编 黄福华 谢文辉
副主编 周 敏 袁世军 欧阳小迅
王 松 李坚飞

中国财富出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

湖南现代物流发展研究报告. 2015/黄福华, 谢文辉主编. —北京: 中国财富出版社, 2016. 7
ISBN 978 - 7 - 5047 - 6194 - 1

I. ①湖… II. ①黄…②谢… III. ①物流—研究报告—湖南省—2015 IV. ①F259. 276. 4

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2016) 第 145894 号

策划编辑	颜学静	责任编辑	颜学静	
责任印制	方朋远	责任校对	梁 凡	责任发行 斯 琴

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	北京京都六环印刷厂		
书 号	ISBN 978 - 7 - 5047 - 6194 - 1/F · 2619		
开 本	787mm×1092mm 1/16	版 次	2016 年 7 月第 1 版
印 张	18	印 次	2016 年 7 月第 1 次印刷
字 数	393 千字	定 价	80.00 元

版权所有 · 侵权必究 · 印装差错 · 负责调换

前 言

2014 年，伴随着国民经济运行进入“新常态”，我国物流运行呈现“需求增速放缓、运行质量提升”的基本特征。一方面，物流需求规模增速减缓但与国民经济相协调，物流企业盈利能力整体偏弱但有所改善；另一方面，物流市场结构不断优化，单位 GDP 的物流需求系数自 2008 年以来首次下降，每百元社会物流总额所需耗费的物流费用有所下降，显示出物流运行质量提升，同时也预示着传统的依靠“高物耗、高物流”的经济增长模式正在发生积极转变，经济结构调整的效应逐步显现。

2014 年，面对复杂多变的国内外经济运行环境，湖南省委、省政府领导全省人民认真贯彻落实中央各项决策部署，继续坚持稳中求进的工作总基调，主动适应新常态，积极作为，大力促进“三量齐升”，有效推进“四化两型”，全面深化改革，全面推进小康社会建设，全省经济社会发展呈现稳中有进、稳中提质的良好局面。2014 年，全省地区生产总值 27048.5 亿元，比上年增长 9.5%。其中，第一产业增加值 3148.8 亿元，增长 4.5%；第二产业增加值 12481.9 亿元，增长 9.3%；第三产业增加值 11417.8 亿元，增长 11.1%。按常住人口计算，人均地区生产总值 40287 元，增长 8.7%。

从全球经济发展的情况来看，物流已经成为企业新的利润增长点，也是一个国家和地区经济增长的新动力和源泉。尽管我国的物流业发展取得了很大的进步，但和国外发达国家相比，依然还存在着很大的差距。造成这种差距的原因，除了受当前我国经济发展现状的制约外，关键就是我国的物流企业竞争力不足。因此，展开对物流竞争力的研究就成为了当前经济发展的一个很迫切的任务。

发展城市物流是城市发展经济的新增长点。现代物流从纵向看，涉及运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理，以及为以上各个环节提供装备和配套服务的诸多领域，其本身就是一个庞大的系统；从横向看，物流服务是涉及国民经济各个方面的跨行业、跨部门、跨地区的基础性产业，具有强大的经济渗透带动效应。发展我国城市物流产业，将会带动新一轮物流基础设施、技术改

造、技术创新投资；促进城市产业结构、产品结构、企业组织结构的调整与变化；推动流通领域的现代化，提升消费服务水平，有利于扩大内需和提高生活质量。城市物流规划最根本目的是实现城市物流发展水平与区域经济发展的匹配。

2014年，我国快递业务量接近140亿件，业务收入超过2040亿元。它标志着我国的快递业务量超过了美国，成为全球第一大快件国。其中湖南省全年快递服务企业业务量2.27亿件，同比增长47.06%；快递业务收入26.21亿元，同比增长33.81%。快递业务量排名前五位的市依次是长沙、株洲、郴州、岳阳和益阳，其快递业务量合计占全省全部快递业务量的比重达到81.18%。快递业务收入排名前五位的依次是长沙、株洲、郴州、衡阳和常德，其快递业务收入合计占全省全部快递业务收入的81.14%。

鉴于此，本研究报告包括全省物流总体发展篇、区域发展篇、物流热点篇。研究报告主要是在湖南省2014年物流业发展相关数据基础上撰写而成。全书的完成是全体研究人员共同努力的结果：周敏博士研究编写了第一、第五、第八章，欧阳小迅博士研究编写了第二章，王松博士编写了第三章，袁世军老师研究编写了第四、第六、第七、第九章。湖南商学院工商管理学院院长黄福华教授和湖南粮食集团董事长谢文辉对研究报告进行了总纂定稿。

在报告撰写过程中，以湖南省各政府网站公布的相关信息为依据，我们参阅了大量同行专家的有关论著，借鉴和吸收了相关专家、学者的研究成果，在此一并衷心感谢。由于作者水平有限，报告中存在的不足和不当之处，诚请各位专家学者和广大读者批评指正。

作者

2015年12月

目 录

全省物流总体发展篇

第一章 2014 年湖南现代物流发展现状与对策	3
一、2014 年全国物流发展状况、趋势及挑战	3
二、2014 年湖南现代物流产业发展的经济社会环境分析	13
三、2014 年湖南现代物流业供给能力分析	29
四、湖南现代物流业发展存在的主要瓶颈	48
五、湖南现代物流业发展建议	49
第二章 湖南区域物流产业发展竞争力评估研究报告（2015）	53
一、研究背景与意义	53
二、区域物流及其相关理论研究	55
三、区域物流及其竞争力研究综述	58
四、湖南省区域物流竞争力评价的目标与原则	62
五、湖南省区域物流竞争力评估指标体系的建立	64
六、区域物流竞争力测算方法、模型及指标数据的标准化	66
七、湖南省 14 个市州区域物流竞争力 2014 年度排名及分析	68
八、总结评述	71
第三章 产业化视角下的湖南物流业分析	73
一、物流产业的形成与界定	73
二、现代物流产业的发展趋势	77
三、湖南省现代物流产业的 SCP 范式分析	81
四、湖南省物流产业发展趋势	86
五、结论与启示	88

区域物流发展篇

第四章 长株潭城市群物流发展研究	97
一、长株潭城市群三市经济发展总体状况	97
二、长株潭城市群物流发展的产业基础	106
三、长株潭城市群物流产业发展大事件	113
四、长株潭城市群共同配送体系构建研究	122
第五章 湘南物流圈物流业发展研究	131
一、湘南物流圈经济社会发展概况	131
二、湘南物流圈地区物流供给能力分析	136
三、湘南物流圈地区物流需求分析	140
四、产业转移与区域物流能力的相互作用机理分析	146
五、加快湘南地区产业转移的物流发展战略思考	149
第六章 湘北片区物流发展	151
一、湘北片区三市经济发展总体状况	151
二、湘北片区物流发展的产业基础	159
三、湘北片区物流产业发展大事件	167
四、湘北片区农产品绿色物流体系构建研究	173
第七章 湘西片区物流发展	185
一、湘西片区经济发展总体状况	185
二、湘西片区物流发展的产业基础	193
三、湘西片区物流产业发展大事件	206

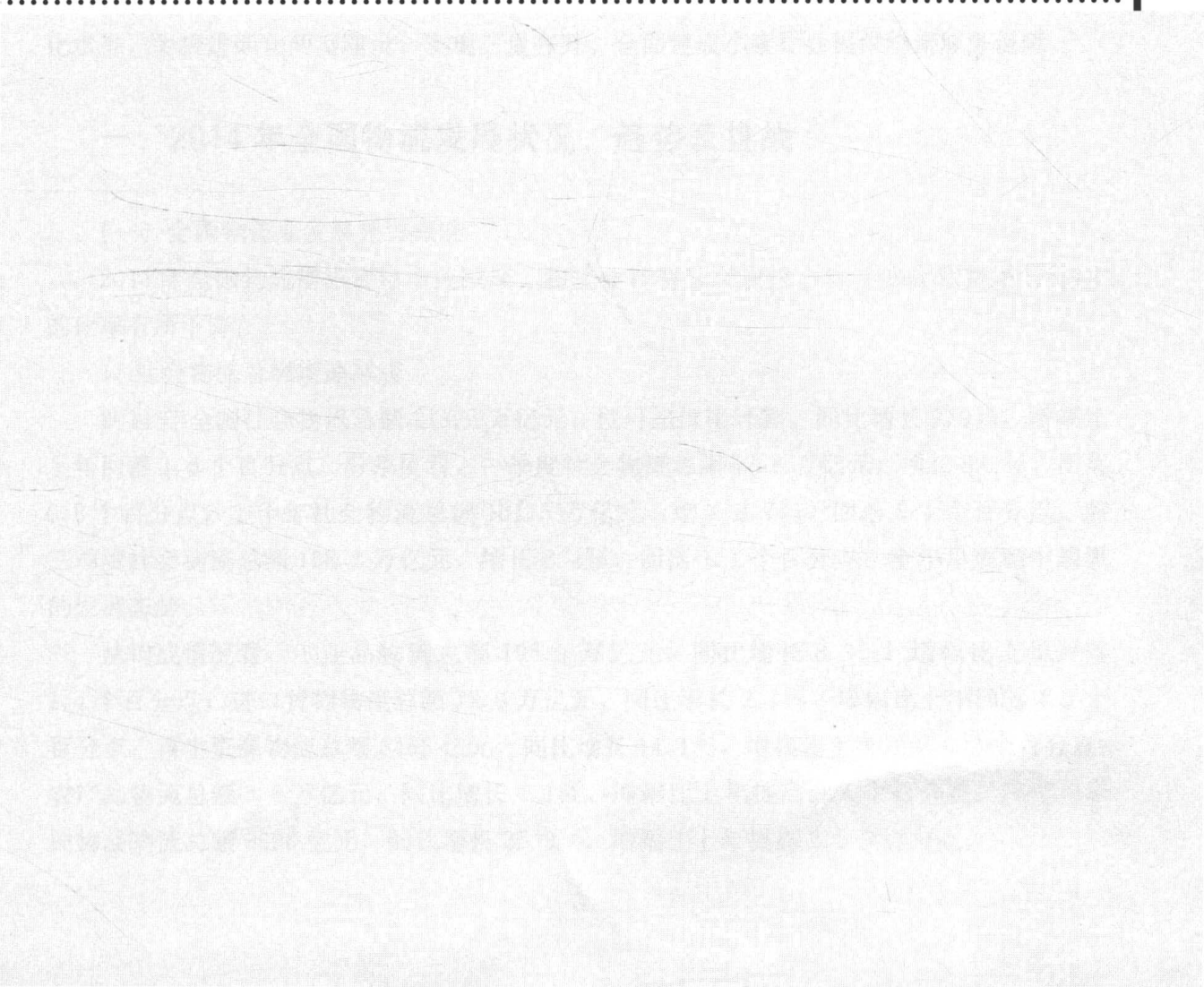
物流热点篇

第八章 湖南省“十三五”快递产业发展对策	219
一、快递业概述	219
二、2014 年我国快递业发展竞争格局变化	228
三、湖南省快递产业发展的现状及存在的问题	234
四、加快快递业发展的建议	239
第九章 物流业最新政策汇编	261
一、《物流业发展中长期规划》摘要	261

二、《关于促进商贸物流发展的实施意见》摘要	265
三、《关于我国物流业信用体系建设的指导意见》	269
四、《长沙市人民政府办公厅关于加快现代物流产业发展有关事项的通知》	273
参考文献	276



全省物流总体发展篇



第一章 2014 年湖南现代物流发展现状与对策

物流业现在已经成为我国一大产业，形成了一个庞大的产业链，是时代的一个标志，物流行业每年的发展都会创一个新高，越来越多企业会用到物流。新的一年，物流行业将迎来转机。我国物流业继续从传统物流向现代物流转型，物流市场将出现一些新的变化和趋向。

湖南充分发挥“一带一路”的区位优势，依托航空、铁路、公路等现代综合交通枢纽和网络，进一步强化中心、优化节点、完善设施、提升功能，加快物流园区建设，大力培育物流领军企业，发展壮大特色物流，以产业联动提升产业集聚区生产物流服务能力，以公共配送提升城乡居民消费物流服务能力，全面提升湖南省物流业专业化、社会化和信息化水平，为推进四化两型建设、实现三量齐升、全面建成小康社会提供物流服务保障。

一、2014 年全国物流发展状况、趋势及挑战

（一）全国物流业发展整体概况

2014 年全国物流需求规模增速减缓，物流业转型升级加快，社会物流总费用与 GDP 的比率有所下降。

1. 社会物流总额增速减缓

2014 年全国社会物流总额 213.5 万亿元，按可比价格计算，同比增长 7.9%，增幅比上年回落 1.6 个百分点。分季度看，一季度社会物流总额 47.8 万亿元，增长 8.6%，回落 0.8 个百分点；上半年社会物流总额 101.5 万亿元，增长 8.7%，回落 0.4 个百分点；前三季度社会物流总额 158.1 万亿元，增长 8.4%，回落 1.1 个百分点；全年呈现稳中趋缓的发展态势。

从构成情况看，工业品物流总额 196.9 万亿元，同比增长 8.3%，增幅比上年回落 1.4 个百分点；进口货物物流总额 12.0 万亿元，同比增长 2.1%，增幅比上年回落 4.3 个百分点；再生资源物流总额 8455 亿元，同比增长 14.1%，增幅比上年回落 6.2 个百分点；农产品物流总额 3.3 万亿元，同比增长 4.1%，增幅比上年提高 0.1 个百分点；单位与居民物品物流总额 3696 亿元，同比增长 32.9%，增幅比上年提高 2.5 个百分点。

2. 社会物流总费用与 GDP 的比率有所下降

2014 年社会物流总费用 10.6 万亿元，同比增长 6.9%。社会物流总费用与 GDP 的比率为 16.6%，比上年下降 0.3 个百分点。其中，运输费用 5.6 万亿元，同比增长 6.6%，占社会物流总费用的比重为 52.9%；保管费用 3.7 万亿元，同比增长 7.0%，占社会物流总费用的比重为 34.9%；管理费用 1.3 万亿元，同比增长 7.9%，占社会物流总费用的比重为 12.2%。

3. 物流业总收入平稳增长

2014 年物流业总收入 7.1 万亿元，同比增长 6.9%。

这说明由于货运量、货运周转量及 GDP 的调整，社会物流总费用及与 GDP 的比率、物流业总收入也进行了相应调整。

（二）2014 年全国物流业发展特点

2014 年，全国物流业面对复杂多变的市场形势，积极调整应对，加快转型升级，主动适应经济发展“新常态”，较好地发挥了基础性、战略性作用。

1. 《物流业发展中长期规划（2014—2020 年）》发布，产业地位显著提升

2014 年 6 月 11 日，李克强总理主持召开国务院常务会议，讨论通过《物流业发展中长期规划（2014—2020 年）》，9 月 12 日以国发〔2014〕42 号文正式发布。这是继 2009 年国务院《物流业调整和振兴规划》出台以来，又一个指导物流业发展的纲领性文件。党的十八大以来，习近平总书记、李克强总理等多次考察物流企业，对物流业发展做出重要讲话和批示。此次出台的《物流业发展中长期规划（2014—2020 年）》，把物流业定位于支撑国民经济发展的基础性、战略性产业，是物流业产业地位进一步提升的重要标志。规划要求，到 2020 年，基本建立布局合理、技术先进、便捷高效、绿色环保、安全有序的现代物流服务体系，明确了中长期发展的战略目标。规划提出三大发展重点、七项主要任务、十二项重点工程和九项保障措施，抓住了制约物流业发展的关键问题，明确了发展方向，是指导我国物流业“新常态”下健康发展的顶层设计蓝图。

2. 增长速度高位趋稳，需求结构稳步调整

总体运行温和增长、质量提升。预计全年社会物流总额将超过 210 万亿元，同比增长 8%左右；物流业增加值超过 3.4 万亿元，同比增长 9%左右，两项指标增速与上年相比均小幅放缓，但仍高于同期 GDP 增速，处于中高速增长区间。社会物流总费用将超过 9.7 万亿元，同比增长 8%左右，增速延续小幅回落态势。社会物流总费用与 GDP 的比率在 17%左右，物流业发展的质量和效率有所提升。中国物流业景气指数全年处于 55%上下区间波动，物流运行总体趋稳。

需求结构深度调整。钢铁、煤炭、水泥、有色等生产资料物流需求增速进一步放缓，进出口贸易依然疲软。全年铁路货物周转量预计下降 6%左右；规模以上港口货物吞吐量

和外贸货物吞吐量增速同比分别回落 4.1 和 3.8 个百分点。最终消费对经济增长的贡献率持续走高,电商物流、冷链物流等消费品物流需求保持快速增长。全年单位与居民物品物流总额增速超过 30%。冷链物流需求规模预计 1.05 亿吨左右,增速在 18% 上下。以服务电商为主的快递业保持快速增长,全年业务件量达 140 亿件,同比增长 52%,我国首次超过美国成为世界快递业第一大国。

3. 资本和技术双轮驱动,市场主体趋于集中

资本介入力度加大。电商物流、快递快运、物流地产、冷链物流等细分市场成为投资热点。京东商城、阿里巴巴上市带动物流概念升温。宅急送等快递企业获得资本投资,启动差异化战略。普洛斯获得中资财团投资,继续巩固领先地位。平安不动产、中信产业基金、复星集团等产业资本加大物流地产投入,万科等房地产企业进入物流市场。《铁路运输企业准入许可办法》发布,鼓励社会资本投资铁路建设和经营。

技术推动行业变革。物流企业纷纷“触网”。中外运推出“海运订舱网”,进军物流电商领域。好运宝、好多车、车旺等一批车货匹配 App(应用程序)系统受到资本热捧,集中上线不下 50 家。大数据平台发力。菜鸟网络精准预测“双 11”快递业务情况,缓解高峰期爆仓压力。“以机器替代人”的趋势日益明显。自动化立体仓库、自动分拣设备、智能物流设备等机械化、自动化、智能化装备进入快速发展期。京东商城“亚洲一号”正式启用,分拣处理能力 16000 万件/小时,达到国际一流水平。

市场集中度稳步提升。截至 2014 年年底,我国 A 级物流企业超过 3000 家,其中,5A 级企业近 200 家。《2014 年度中国物流企业 50 强排名》中,第 50 名物流业务收入为 22.4 亿元,入围门槛比上年提高 2.1 亿元。快递、电商、零担、医药、物流地产等细分市场品牌集中、企业集聚、市场集约的趋势进一步显现。在公路零担市场,卡行天下、安能物流等加盟型网络依托资本和技术优势,集聚了一批小微物流企业。卡行天下加盟网点增加至 1300 家,安能物流网点增加至 2000 家,货运市场集约化步伐加快。

4. 平台整合、产业融合,经营模式变革创新

平台思维改变传统模式。园区基地平台、公路货运平台、电商物流平台、物流金融平台等风起云涌。传化公路港、林安物流、宝湾物流等园区经营企业加紧连锁复制,编织园区资源、信息和服务平台。“三通一达”联合组建峰网投资平台,抱团深耕产业链。“中国物流金融服务平台”上线运行,金融物流风险管控引起关注。国家物流公共平台受到重视。全国道路货运车辆公共监管与服务平台正式上线,国家交通运输物流公共信息平台推动信息互联对接。

产业联动融合走向深入。物流业与制造业、商贸业、金融业等“多业联动”,产业合作层次从运输、仓储、配送业务向集中采购、订单管理、流通加工、物流金融、售后维修、仓配一体化等高附加值增值业务,个性化创新服务拓展延伸。企业凭借自身优势跨界

经营。零担快运企业凭借网络优势推出快递业务。快递企业凭借客户优势进入电商、冷链和 O2O（线上线下电子商务）市场。合同物流企业凭借资源优势承接客户外包服务，从单一的物流服务商向综合服务商转型。

各种组织模式、管理模式和商业模式创新成为热点。在公路货运领域，车货匹配平台整合货源和车源，引入货运“淘宝”和“滴滴打车”模式。易流科技推出“云平台”模式，整合社会车辆超过 30 万辆。在快递电商领域，“网订店取”“智能快递箱”等配送模式得到推广，快递业务趋向“定制、精准和安全”的体验式服务。在仓储园区领域，中储股份与普洛斯建立合资公司，探索混合所有制模式。外高桥物流中心推广监管新模式。专业性的快递、电商、冷链物流园尝试建立产业生态体系。在合同物流领域，宝供物流发布“四轮驱动、两翼齐飞”发展战略，打造互联网时代新模式。在铁路货运领域，随着铁路货运改革，全国铁路 4000 多个营业站敞开受理零散货物，日发送货物超过 7 万吨。电商班列、高铁行包等新兴业务受到市场欢迎。

5. 渠道下沉、海外布局，服务网络纵深发展

网络渠道加紧深耕细作。德邦物流在全国开设直营网点 5200 余家，全年网点增长近千家，继续向中西部和三四线城市延伸。日日顺物流在全国 2800 多个县建立了物流配送站和 17000 多家服务商网点，逐步形成大件商品送装一体化的服务网络。顺丰速运启动快递下乡计划，业务覆盖的县级市或县区已超过 2300 个。阿里巴巴启动“千县万村”计划，拟投资建立 1000 个县级运营中心和 10 万个村级服务站。京东推出“先锋站”计划和“村民代理”模式。据统计，2014 年农村新增快递网点近 5 万个，农村包裹超过 20 亿件。社区物流服务深入推进，解决“最后一公里”问题。

国际物流市场迎来新机遇。跨境电商迎来爆发期，海外物流布局成为重点战略。阿里巴巴、顺丰、圆通等电商、快递企业与境外快递邮政企业合作，开辟全球物流市场，试水跨境电商和物流业务。中邮速递推出“中邮海外购”，打造跨境电商转运平台。中远集团为天猫国际跨境电商业务提供全程物流服务。各类企业看好跨境电商业务，“海外仓”建设吸引大批资金。与此同时，中远物流、中外运股份等大型物流企业继续保持工程物流领域的优势地位，跟随国内工程建设企业“走出去”，在港口、园区等物流战略资源方面取得积极进展。

6. 互联互通、一体化发展，区域物流进一步优化

基础设施加强互联互通。全年公路水路投资增速高达 9.2%，其中公路投资预计增长 11.4%，铁路全年预计完成投资 8000 亿元。物流园区、物流中心等基础设施仍是地方政府支持重点。传化公路港推出“智能公路港”模式，在青岛、天津等地兴建公路智能网络平台体系。“一带一路”战略受到全球瞩目，基础设施互联互通取得成效。国际货运班列加快整合，西、中、东三条中欧铁路通道加紧建设，预计全年将开行 300 列。国家物流大

通道建设开始起步，优化区域物流通道网络布局。安吉物流、长久物流、中铁特货等企业积极推进汽车铁路物流和滚装物流发展。鲁辽陆海货滚甩挂运输大通道航线实现首航。甩挂运输、海铁联运等多式联运有新的进展。“无水港”“无轨货场”“虚拟空港”“卡车航班”等新的物流组织方式促进多种运输方式互联互通。

区域物流一体化加速。按照区域发展战略要求，京津冀、长江经济带、广东地区三大区域通关一体化改革全面实施。京津冀三地签署多项物流合作协议，推进物流业协同发展。长江经济带启动综合立体交通走廊建设，完善区域综合交通运输体系。广东、天津、福建再设三个自由贸易园区，推动更高水平对外开放。郑州、武汉多地启动区域物流中心建设，完善物流基础条件和政策环境。

7. 政府重视行业发展，治理环境持续向好

基础性工作稳步推进。《物流标准化中长期发展规划》编制工作启动，截至2014年年底，我国已发布的各类物流标准超过800项。物流教育培训成效显著，全国已有470多所本科院校、1000多所高职高专院校开设了物流专业，已有30多万人取得相关物流资格证书。物流业信用体系建设获得多部门支持，政府和协会积极探索专业物流领域信用建设。物流安全引发社会关注，公路安全生命防护工程启动，危化品货物运输加强管理，强化重大风险源报备制度。国家提出节能减排阶段性目标，物流业减排压力加大。多地出台新能源汽车补贴政策，物流和快递用车成为支持重点。

物流政策环境持续改善。有关部门发布一系列支持物流业发展的政策文件。国家发改委支持冷链物流、粮食物流、公共信息平台 and 物流诚信建设，国家级示范物流园区工程已完成前期设计；交通运输部重视物流通道建设，继续开展甩挂运输试点和城市配送便利通行工作，积极推进车型标准化；商务部继续开展城市共同配送示范试点，商贸物流标准化、电子商务与快递协同发展试点工作启动；工信部加强物流信息化引导，开展物流供应链推进工作；邮政局全面开放国内包裹快递市场，简化快递资质审批。全国现代物流工作部际联席会议加强政策协调，部门间统筹协调机制有望加强。《物流业发展中长期规划（2014—2020年）》发布后，有关部门积极推进政策落实，《促进物流业发展三年行动计划》（以下简称三年行动计划）正式出台，明确了五个方面、62项重点工作任务的牵头部门以及具体目标和完成时限。

总体来看，2014年我国物流业顺应经济发展“新常态”，总体运行保持了较强的发展韧性。但是我们也要看到，物流整体市场环境较为严峻，企业经营仍然困难，产业间合作还有很大空间。中物联监测的重点物流企业收入利润率持续走低，地方保护、不正当竞争、诚信体系缺失等问题依然存在，资金短缺、人才短缺问题难以缓解，创新驱动的内生机制还没有建立，企业经营压力持续加大。与此同时，国家支持物流业发展的政策有待落实，物流企业审批多、收费高、行路难和税负重等问题还没有实质性改善。这些都对物流

业在“新常态”下的转型升级、健康发展提出了严峻挑战。

（三）2015 年我国物流业发展展望

1. 外部环境展望

当前，世界经济仍处在国际金融危机后的深度调整期，我国经济发展步入“新常态”。就物流业面临的形势来看，正处于产业地位的提升期、现代物流服务体系的形成期和物流强国的建设期。《物流业发展中长期规划（2014—2020 年）》明确了物流业在国民经济发展中的基础性、战略性地位，极大地提升了产业地位，也对物流业发展提出了新的更高要求。物流业只有适应经济发展的“新常态”，通过调整市场结构、转换经营模式、加快产业升级和创新驱动，才能取得应有的产业地位。

到 2020 年，基本建立布局合理、技术先进、便捷高效、绿色环保、安全有序的现代物流服务体系，是《物流业发展中长期规划（2014—2020 年）》提出的战略目标。现代物流服务体系，需要物流需求的专业化、社会化，物流企业的规模化、集约化，也需要物流基础设施的一体化、网络化以及法制化的营商环境。我国是物流大国但不是物流强国，成本高、效率低、集约化水平不高、产业支撑度不足，诚信、标准、人才、安全、环保等“软实力”不强，尚不能满足现代物流国际竞争的需要。

2. 经济环境分析

我们要充分认识物流业发展“三期叠加”的阶段性特征，准确把握新的趋势。

从物流需求看，随着消费对经济贡献增大，消费需求将成为主要推动力。以终端消费者为对象，个性化、多样化的物流体验成为电子商务条件下消费者的核心诉求。企业物流需求加快向供应链延伸，专业化、一体化的物流服务成为增长点。城镇化加速推进，农村物流和社区物流潜力巨大。

从发展方式看，随着增长速度放缓，质量与效率的提升成为市场衡量标准。物流企业更加注重服务体验和解决方案，稳步提高服务能力和运行效率。企业联盟合作成为常态，产业融合加快发展。资源共享、合作共赢、可持续发展的产业生态圈正在形成。

从内生动力看，随着市场竞争层次的提升，整合与创新助推转型升级。企业流程再造、兼并重组、联盟合作更加普遍，功能整合、组织整合、信息整合和平台整合充分发挥资源利用效率。技术创新、组织创新、模式创新、管理创新成为发展新引擎，打造差异化竞争优势，培育核心竞争力，才能引领企业抢占竞争制高点。

从外部拉力看，随着市场开放和互联网经济的发展，资本和技术驱动力度加强。更多的外部企业将携资本优势跨界进入物流市场，依托互联网经济的新模式改变原有的游戏规则，物流市场格局将加快调整，加速洗牌。

从资源要素看，随着各类资源要素全面紧缺，物流业已经进入高成本时代。物流用地落实难，仓库租金仍将延续持续上涨态势。人口老龄化日趋突出，企业“员工荒”现象加

剧，劳动力成本逐年上涨。企业加大设施设备和信息系统投入，资金压力加大。对存量资源的调整和增量资源的优化大有文章可做。

从基础设施看，随着国家基础设施投资进入新阶段，物流基础设施网络初步成型。铁路运能进入集中释放期，原有运输格局加快调整。“五纵七横”公路网和“八纵八横”铁路网已经形成，物流园区、物流中心等物流节点初具规模，物流基础设施互联互通，网络后发优势明显，对行业发展的“硬约束”逐步消退。

从环境约束看，随着国家和社会对生态环境的重视，绿色低碳物流成为趋势。环境承载能力达到或接近上限，国家应对气候变化力度加强，还将出台更加严格的节能环保政策，环境对行业发展的约束力加大，倒逼绿色低碳循环物流体系建设。

从政策调控看，随着《物流业发展中长期规划（2014—2020年）》和三年行动计划落实，现代物流工作部际联席机制逐步完善，物流业政策环境将趋于宽松，统一开放、竞争有序、监管有力的现代物流管理体制逐步完善。

这些趋势表明，我国物流业适应经济发展“新常态”，将进入以转型升级为主线的发展新阶段，物流业将逐步从追求规模速度的粗放式增长转变为质量效率集约式增长，从增量扩能为主转变为调整存量、做优增量并存的深度调整，从要素驱动、投资驱动转变为整合发展、创新驱动，逐步释放发展潜力。

2015年是全面完成“十二五”规划的收官之年，也是《物流业发展中长期规划（2014—2020年）》和三年行动计划的启动之年，物流业发展面临新的机遇和挑战，企业要有新思路、新模式、新对策。我们应该更加关注客户需求的新变化，不断开发个性化、体验式服务，着力提升服务质量；更加关注物流服务的新市场，向农村、社区延伸服务链条，同时利用好国际市场，着力拓展物流服务网络；更加关注组织经营的新模式，特别注意资本和技术驱动对传统经营模式的颠覆性创新，着力形成市场竞争新优势；更加关注物流新技术特别是信息技术的推广应用，通过大数据、云计算、物联网、移动互联网等新兴技术，改造业务流程、组织架构和业务模式，着力提升运行效率；更加关注物流人才培养，加强教育培训，持续投资于人，着力提高绩效水平；更加关注承担社会责任，坚持守法经营、诚信经营，大力发展绿色物流，积极服务社会、回报社会、造福社会，着力塑造物流新形象；更加关注行业协会的建设与发展，着力发挥协会桥梁和纽带作用。同时，我们也要注意防控和化解市场风险、技术风险、重组风险、资金风险、法律风险、信用风险，处理好增长与稳定的关系，通过改革创新推动整合优化、增进效率，有序推进全行业转型升级。

（四）2014年全国物流业面临的发展问题

总体来看，中国物流产业的总体规模目前还比较小，发展水平也比较低，这一方面是由我国经济发展的水平和阶段所决定的，另一方面，也更为重要的是我国经济中还存在着