

湖南现代物流 发展研究报告

2014



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

(2014)

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. 2014/黄福华, 谢文辉主编. —北京: 中国财富出版社, 2016. 8
ISBN 978 - 7 - 5047 - 6213 - 9

I. ①湖… II. ①黄…②谢… III. ①物流—研究报告—湖南省—2014 IV. ①F259. 276. 4

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2016) 第 162375 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 敬 东

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 - 6213 - 9/F • 2626		
开 本	787mm×1092mm 1/16	版 次	2016 年 8 月第 1 版
印 张	15. 75	印 次	2016 年 8 月第 1 次印刷
字 数	344 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

2013 年，国民经济结构调整持续推进、市场倒逼机制效应明显增强，在此背景下，我国物流发展形势总体良好、稳中有进。物流需求规模保持较快增长，但是增速减缓、物流服务价格低位震荡、物流企业盈利能力偏弱，经济运行中的物流成本依然较高；物流市场分化明显，物流行业转型升级加快。

2013 年，湖南省面对严峻的经济下行压力、持续高温干旱等多重困难，省委、省政府领导全省人民认真贯彻落实中央的决策部署，坚持稳中求进的工作总基调，大力促进“三量齐升”、全面推进“四化两型”，以分类指导全面建成小康社会为总揽，统筹稳增长、调结构、促改革、惠民生等工作，全省经济社会发展稳中有进、稳中向好、稳中提质。

2013 年，湖南铁路、道路、水运、航空和管道等综合交通运输体系进一步完善，运输能力明显提升，交通投资为全省稳增长做出重要贡献。全年完成投资 723.09 亿元，建设目标全面实现。湖南物联网具有较好的发展优势和潜力。一是有较强的研发力量。湖南既有国防科大、湖南大学等一批从事物联网研发的知名高校，又有中电 48 所、中联重科等一批科研院所和骨干企业，以企业为主体的产学研合作机制初步形成。二是有一批重大项目支撑。全省实施了“国家 863 传感器网络”“物联网在交通运输领域的应用”等一批重大课题研究，国家 11 个物联网发展专项等重大专项项目在湖南落地。三是有较好的产业基础。“数字湖南”战略加快推进实施。近 3 年来，全省电子信息制造业和软件服务业保持了 30% 以上的年均增长速度，为全省物联网产业发展和应用奠定了较好基础。

专业化物流企业快速成长，现代物流业发展的主体进一步壮大。一是传统运输、仓储企业加快改制或改造步伐，积极向第三方物流企业转化。2013 年，全省工商注册的物流法人企业 3100 多家。全省有 117 家企业通过国家标准的 A 级物流企业评估认定，73 家企业被授予全省物流行业“诚信经营”示范单位称号，120 家物流企业主营收入过亿元，有 6 家企业年物流收入超过 10 亿元。

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。和国外发达国家相比,尽管我国的物流业发展取得了很大的进步,但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,物流服务的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。

中国是世界上最早、最成功地组织文书传递的国家之一。从目前发现的有文字记载的商朝算起到中国近代1896年成立的大清邮政的三千多年里,尽管王朝交替、政权更迭,但文书传递却始终保持着相对稳定的状态。湖南邮政管理部门和邮政企业以积极的姿态切入地方经济发展,致力于提供优质、高效、便捷的邮政服务,不断改善服务环境,提升服务能力,积极搭建综合服务平台,在邮政服务发展方面取得成效。

长沙牢牢把握国家现代服务业综合试点的机遇,突破思维定式的藩篱,充分激发企业的创新活力,支持国际、国内知名的农产品冷链物流企业及农产品冷链物流项目入驻长沙,在长沙新建或整合农产品冷链物流设施;支持全程可追溯冷链物流配送体系建设项目;支持区域性农产品冷链物流公共信息平台项目。试点目标:通过一批从产到销的农产品物流重点项目的建设和实施,加快推进整个农产品供应链的功能完善,改善仓储条件,优化配送体系,推进信息共享,保障质量安全,逐步建成布局合理、设施装备先进、上下游衔接配套、功能完善、运行管理规范、技术标准体系健全的农产品冷链物流服务体系。探索形成一套在全国领先的标准化、专业化、信息化的农产品冷链物流长沙新模式。

鉴于此,本研究报告包括全省物流总体发展篇、区域物流发展篇和物流热点篇。研究报告主要是在湖南省2013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、第四、第八章,欧阳小迅博士研究编写了第二章,袁世军老师研究编写了第三、第五、第六、

第九章，李坚飞博士编写了第七章。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，恳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 2013 年湖南现代物流发展现状与对策	3
一、2013 年全国物流发展状况、趋势及挑战	3
二、2013 年湖南现代物流产业发展的经济社会环境分析	9
三、2013 年湖南现代物流业供给能力分析	20
四、湖南物流业发展存在的主要瓶颈	25
五、湖南现代物流业发展的展望	26
第二章 湖南区域物流产业发展竞争力评估研究报告 (2014)	30
一、研究背景与意义	30
二、区域物流及其相关理论研究	31
三、区域物流及其竞争力研究综述	34
四、湖南省区域物流竞争力评价的目标与原则	38
五、湖南省区域物流竞争力评估指标体系的建立	40
六、区域物流竞争力测算方法、模型及指标数据的标准化	41
七、湖南省 14 个市州区域物流竞争力 2013 年度排名及分析	44
八、总结评述	47

区域物流发展篇

第三章 长株潭城市群物流发展研究	51
一、长株潭城市群三市经济发展总体状况	51
二、长株潭城市群物流发展的产业基础	61
三、长株潭城市群物流产业发展大事件	71
第四章 湘南物流圈物流业发展研究	86
一、湘南经济区概况	86
二、湘南物流圈经济社会发展概况	90

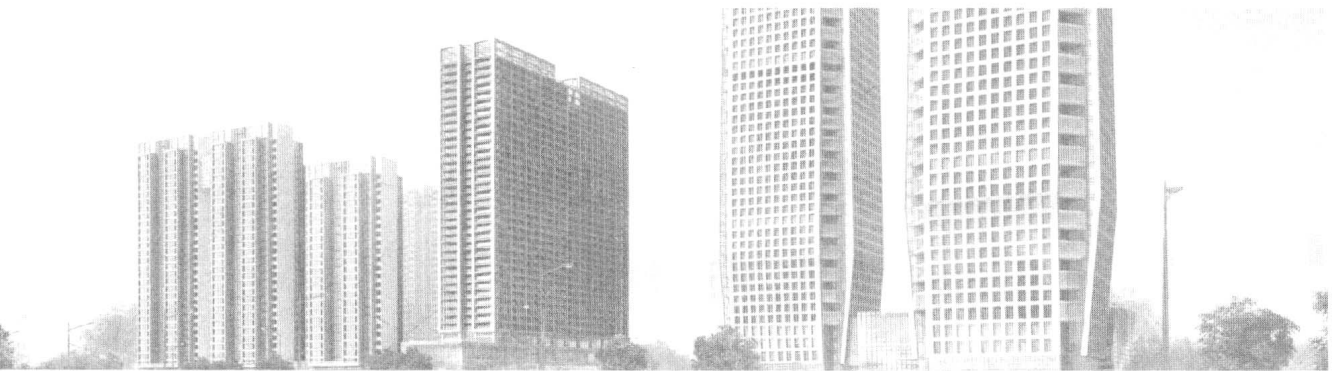


三、湘南物流圈地区物流供给能力分析	97
四、湘南物流圈地区物流需求分析	102
五、湘南物流圈地区物流发展中存在的主要问题	108
六、湘南物流圈地区物流发展对策与政策建议	109
第五章 湘北片区物流发展研究	114
一、湘北片区三市经济发展总体状况	114
二、湘北片区物流发展的产业基础	122
三、湘北片区物流产业发展大事件	130
第六章 湘西片区物流发展研究	140
一、湘西片区经济发展总体状况	140
二、湘西片区物流发展的产业基础	151
三、湘西片区物流产业发展大事件	164

物流热点篇

第七章 长沙农产品物流发展模式理论与实践	175
一、长沙农产品物流发展新模式的含义与理论阐释	175
二、“长沙模式”的模式创新与先进经验	178
三、“长沙模式”的创新典型项目评价与分析	195
第八章 湖南省“十三五”普遍服务发展对策	201
一、绪论	201
二、湖南省邮政普遍服务基本情况	205
三、湖南省邮政普遍服务存在的问题	210
四、完善湖南省邮政普遍服务的建议	213
第九章 物流业最新政策汇编	218
一、《国家公路网规划（2013—2030年）》（摘要）	218
二、《全国物流园区发展规划》（摘要）	220
三、《促进综合交通枢纽发展的指导意见》（摘要）	223
四、《关于交通运输推进物流业健康发展的指导意见》（摘要）	225
五、《关于推进物流信息化工作的指导意见》（摘要）	229
六、《关于推进物联网有序健康发展的指导意见》（摘要）	233
七、快递市场管理办法	235

参考文献	243
-------------------	------------



全省物流总体发展篇



第一章 2013 年湖南现代物流发展现状与对策

随着国民经济的快速发展,以及在电子商务的推动下,社会上对物流的需求显著增加。虽然我国物流起步较慢,但是经过近些年的发展,在规模和发展模式上都有了长足的进步,未来的发展前景依然广阔,同时,竞争也将更为激烈。如今,我国许多地方政府正在积极筹划发展现代物流产业,把物流作为经济发展的支柱产业和新的经济增长点。我国物流社会化、专业化水平在不断提高,第三方物流企业在加速发展,物流业已成为国民经济的重要产业。湖南正处于加快发展时期,经济总量不断扩大、产业发展水平不断提高、产业结构不断优化、人民生活不断改善,现代物流业是湖南实现跨越式发展的重要支撑。

一、2013 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

1. 社会物流总额较快增长

2013 年全国社会物流总额 197.8 万亿元,按可比价格计算,同比增长 9.5%,增幅比 2012 年回落 0.3 个百分点。分季度看,1 季度增长 9.4%,上半年增长 9.1%,前三季度增长 9.5%,呈现由“稳中趋缓”向“趋稳回升”转变的态势,全年总体保持较快增长。

从构成情况看,工业品物流总额 181.5 万亿元,同比增长 9.7%,增幅比 2012 年回落 0.3 个百分点。进口货物物流总额 12.1 万亿元,同比增长 6.4%,增幅比上年回落 1.3 个百分点。农产品物流总额同比增长 4%,增幅比上年回落 0.6 个百分点。

在社会物流总额增速减缓的同时,物流市场分化明显。一方面,受国内经济增速放缓和产能过剩等因素影响,钢铁、煤炭等大宗商品物流市场持续低迷,行业陷入深度调整;另一方面,受内需扩大的带动,快速消费品、食品、医药、家电、电子等与居民消费相关的物流市场保持较高增长。受电子商务和网络购物快速增长带动,单位与居民物品物流总额保持快速增长态势,同比增长 30.4%,增幅比 2012 年加快 6.9 个百分点;受绿色经济、低碳经济和循环经济快速发展带动,再生资源物流总额快速增长,同比增长 20.3%,增幅比上年加快 10.2 个百分点。

2. 社会物流总费用增幅放缓

2013 年，社会物流总费用 10.2 万亿元，同比增长 9.3%，增幅较上年同期回落 2.1 个百分点。社会物流总费用与 GDP 的比率为 18.0%，与上年基本持平。反映出我国经济社会运行的物流成本仍然较高。

其中，运输费用 5.4 万亿元，同比增长 9.2%，增幅较 2012 年回落 1.5 个百分点；占社会物流总费用的比重为 52.5%，与 2012 年基本持平。运输费用中，受市场需求减弱影响，道路与水路运输费用增速回落，全年同比分别增长 9.9% 和 1.1%，增幅较 2012 年分别回落 2.7 个和 0.9 个百分点；而受铁路改革提价带动，铁路运输费用增速明显回升，全年同比增长 14.3%，增幅较 2012 年大幅回升 8.6 个百分点。

保管费用 3.6 万亿元，同比增长 8.9%，增幅较 2012 年回落 2.9 个百分点；占社会物流总费用的比重为 35.0%，同比下降 0.2 个百分点。保管费用中，受利率下调影响，利息费用同比增长 8.7%，增幅较 2012 年回落 4.7 个百分点；仓储费用同比增长 9.2%，增幅较 2012 年回落 2 个百分点。

管理费用 1.3 万亿元，同比增长 10.8%，增幅较 2012 年回落 2.3 个百分点；占社会物流总费用的比重为 12.5%，同比提高 0.2 个百分点。

3. 社会物流总收入平稳增长

2013 年社会物流总收入 7.2 万亿元，同比增长 9.2%。随着我国现代物流业的快速发展，物流社会化、专业化分工加快，产业细分更加深入，我国专业物流市场规模进一步扩大。

然而，与社会物流总费用相比，社会物流总收入仅相当于社会物流总费用的 70.5%，物流总收入增幅低于物流总费用增速 0.1 个百分点。此外，受物流服务价格长期偏低、物流经营成本逐步攀高的影响，物流企业生存压力一直较大，长期处于“价低利薄”的发展境地，不利于企业做大做强和可持续发展。

4. 物流业增加值保持平稳增长

2013 年，我国物流业增加值 3.9 万亿元，可比增长 8.5%，增幅较 2012 年半年回升 1.1 个百分点，但较 2012 年同期回落 0.7 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 14.8%。

其中，交通运输物流业增加值 2.8 万亿元，可比增长 7.2%，增幅较上半年回升 1.3 个百分点，较 2012 年同期回落 1.5 个百分点；贸易物流业增加值 7256 亿元，增长 9.5%，增幅较 2012 年回升 0.4 个百分点，较 2012 年同期回落 0.3 个百分点。仓储物流业和邮政物流业增加值分别增长 9.2% 和 33.8%，增幅较 2012 年分别回升 2.4 个和 7.1 个百分点。

5. 物流服务价格低位震荡

2013年,受经济增速放缓、市场需求回落等诸多因素影响,物流价格保持低位运行。其中,海运市场低位震荡,公路运输市场保持相对平稳。据中国物流业景气指数(LPI)显示,物流服务价格指全年都在50%的临界水平上下波动,平均为50.6%,较2012年平均水平上升仅0.5个百分点,显示出物流服务价格上升动力不足。从海运市场来看,2013年前11个月,中国沿海干散货运价指数累计平均都较上年同期有所下降。而1—12月,该指数累计平均为1101.0点,同比增长0.2%,累计平均价格由下降转为略有上升。

6. 企业盈利能力偏弱

中国物流业景气指数中,2013年12月的主营业务利润指数为50.3%,该指数全年平均为50.6%,保持在较低水平。据重点物流企业调查显示,1—11月,重点物流企业主营业务收入同比增长5.3%,主营业务收入利润率为4.1%,较2012年同期下降了0.9个百分点,且低于同期的规模以上工业企业主营业务收入利润率1.4个百分点。两组数据都反映出我国重点物流企业盈利能力较弱。

7. 行业转型升级加快

在物流需求规模增速减缓、市场倒逼机制效应明显增强的背景下,物流企业业务调整的动力增强,行业转型升级步伐加快。物流专业服务能力增强,供应链管理有新的发展,快递速运、物流平台、一体化物流、供应链管理等已经成为行业新的增长点。

一是供应链管理有新的发展。物流业与制造业、流通业和金融业等多业联动进一步深化,供应链管理迎来快速发展新时期。首先,制造企业、商贸企业的一体化物流与供应链管理需求逐步显现,为物流与供应链的发展奠定了市场基础,制造、商贸、金融与物流联动发展的内生动力增强。其次,部分物流企业积极地由物流服务商向供应链管理提供商转变。部分物流企业以大宗商品物流需求增速回落为契机,低成本整合资源,主导构建供应链、提供全方位一体化服务。

二是快递速运迅猛发展。在国民经济增速回落、传统大宗商品物流市场疲软的背景下,以“便捷、高效”为特点的快递物流“一枝独秀”。2011年3月以来,快递业务量增速连续33个月保持在50%以上;2013年以来,各月累计增速均保持在60%以上。2013年全年,全国规模以上快递服务企业业务量累计完成91.9亿件,同比增长61.6%。

三是物流平台创新发展。长期以来,我国物流发展面临集中度低、信息化程度低、物流资源分散等制约,伴随着社会各方对物流要求的提升和物流市场本身竞争的加剧,物流平台得到创新发展,与电商平台融合发展。物流平台以网络为基础,以信息平台 and 第三方支付为手段,发现和创造商机,形成撮合交易的平台,是融合制造业和服务业的新经济模式,能够整合产品资源、客户资源、物流资源、信息资源,对能够有效解决物流行业长期以来“小散乱差”的问题,对于提升物流效率、减少物流环节、降低物流成本具有重要

意义。

四是物流网络化和一体化加快发展。伴随着物流市场竞争加剧，物流网络化布局 and 一体化物流提供能力成为核心竞争力，行业内龙头企业借助信息化技术和行业物流资源整合，纷纷优化网络布局、延伸网络布局和覆盖范围，提高一体化物流能力，为减小物流环节、节约物流成本起到了积极地推动作用。

2013 年，国民经济结构调整持续推进、市场倒逼机制效应明显增强，在此背景下，我国物流发展形势总体良好、稳中有进。物流需求规模保持较快增长但增速减缓、物流服务价格低位震荡、物流企业盈利能力偏弱，经济运行中的物流成本依然较高；物流市场分化明显，物流行业转型升级加快。展望 2014 年，伴随着改革红利释放和新型城镇化进程加快，市场活力和经济内生增长动力进一步增强，宏观经济将延续“稳中向好”发展态势。在此背景下，物流业整体上将保持平稳运行态势，物流转型升级继续推进。其中，钢铁、煤炭等大宗商品物流需求增速难有明显回升；而快递速运、物流平台、一体化物流、供应链管理等物流业态有望保持快速增长。

（二）2013 年全国物流业面临的发展问题

1. “社会物流成本偏高”与“物流企业盈利偏低”相并存

当前，我国物流发展面临的核心问题是物流费用高、效率低，导致“社会物流成本偏高”与“物流企业盈利能力偏低”相并存。近年来，全社会物流总费用与 GDP 的比率维持在 18% 左右，难以下降。这一比率高于美国、日本和德国 9.5 个百分点左右；高于全球平均水平约 6.5 个百分点；高于“金砖”国家印度和巴西 5~6 个百分点。但与此同时，全社会物流企业收入增速低于全社会物流费用增速，物流企业普遍盈利能力偏低。2013 年 1—11 月，重点物流企业主营业务收入利润率仅为 4.1%，低于同期的规模以上工业企业主营业务利润率 1.4 个百分点。

我国物流费用偏高已经形成共识，但费用偏高是由多种因素造成的，既有合理的因素，也有不合理的因素；既与我国经济发展阶段、产业布局相关，也与物流自身发展密切相关。

首先，经济发展阶段是物流费用偏高的基础性原因。目前，我国总体上仍处于工业化中期阶段，服务业欠发达、工业产品附加值偏低，是现阶段经济发展的基本特征，这也是我国物流费用高于美国和日本，甚至高于印度和巴西的基础性原因。

从产业结构来看，我国第一、第二产业占比高而第三产业占比低。第三产业增加值占 GDP 的比重不仅远低于美国和日本 70% 以上的水平，也低于巴西 60% 以上的水平，导致经济发展的物耗和能耗偏高，引致物流需求规模偏大。从产业布局来看，由于上游能源资源和部分下游产业逆向分布，一些高能耗、高物耗产业不能按照地区比较优势布局，致使煤炭等大宗商品长距离、大规模运输，导致我国货物周转量明显偏高。



各行业内企业物流费用占销售额的比重是反映物流费用高低的另一个重要指标。据中国物流信息中心的重点企业调查,2012年,我国工业、批发和零售业企业物流费用占销售额的比重为8.6%,高于日本调查企业3.9个百分点,高于美国调查企业0.7个百分点。其中,工业企业为9.2%,批发零售业企业为7.8%。

从行业层面看,我国企业物流费用占销售额的比重与美国的差距较小,差距在1个百分点以内;而从宏观层面看,我国物流费用与GDP的比率高于美国9.5个百分点左右。这就说明,在生产发展水平上,我国与美日等发达国家相比差距较大,实现同样多的商品销售额、耗费同样多的物流费用,但所创造的增加值明显偏低,从而导致物流费用与GDP的比率偏高。

其次,生产方式粗放是我国物流费用偏高的重要原因。当前,我国已进入过剩经济时代,与此相应,消费模式也逐渐从单纯追求温饱型或数量型,向追求消费价值多元化、个性化转变。但生产方式仍以“大批量、规模化”为主,导致产需不能有效衔接、资源周转偏慢、社会库存居高不下。

国际上,日本在20世纪50年代就出现了准时制精益生产模式,将企业生产流程与市场需求有效整合;美国在20世纪90年代实现了柔性化敏捷制造模式,以有效协调的方式响应客户需求。生产方式的变革大幅降低了美、日等国企业的库存水平,显著地降低了物流费用。2012年,我国工业企业存货率为9.4%,远高于日本等发达国家5%的水平。因而,降低物流费用需要切实转变生产方式。

最后,流通模式粗放与物流费用偏高密切相关。流通模式粗放,突出表现在两个方面。一是以供应链为主的现代流通体系建设进展相对缓慢。社会物流资源缺乏有效整合、不能集约使用,导致物流效率偏低、费用偏高。2012年,根据中国物流信息中心的重点企业调查,我国企业对外支付的物流费用占企业物流总费用的比重为61.0%,低于日本约9个百分点,差距较为明显。二是物流一体化建设相对滞后。社会资源周转慢、环节多、费用高。例如,我国海铁联运比例远远低于全球平均水平,目前国际上港口集装箱的海铁联运比例通常在20%左右,美国为40%,而我国仅为2.6%左右。我国工业企业流动资产周转次数为不到3次,远低于日本和德国9~10次的水平。

2. “物流围城”和“最后一公里”问题依然突出

一是仓储等物流基础设施资源紧缺。随着城市化进程加快,物流仓储设施、配送中心设施不断外迁,配送半径不断增加;由于缺乏科学的城市物流规划,致使城市周边仓库、货场供给不足,仓储租金不断提高,增加了物流成本,降低了物流运行效率。

二是城市内配送效率低下。在现行的大城市物流管理中,由于把货运车辆作为城市交通的拥堵源之一进行管控,导致“路难行、车难停、货难卸、证难求”的问题长期存在。

3. 物流行业税收负担偏重

据中国物流与采购联合会的调查资料显示，2008—2012 年，样本企业五年间平均税收负担水平为 20.19%，高于全国同期宏观税负水平 1.93 个百分点。

“营改增”的实施，有利于促进物流一体化运行，但物流企业整体税负水平不降反升。出现这种现象的主要原因有，服务于小微型企业的物流企业无法得到增值税进项抵扣发票；铁路运费细化改革后，电气化费和分流费无法抵扣；物流行业属于轻资产行业，可抵扣项目较少；物流企业的人工成本占经营成本的绝大部分，而在增值税体制下，人工成本得不到抵扣；增值税补贴速度较慢，等等。

此外，土地使用税减半征收政策落实不够、地区执行标准差异明显，部分符合资格的物流企业没有享受到土地使用税减半征收优惠政策。对于物流园区的相关土地设施征收房产税，加重了企业税负负担。

4. 物流企业融资困难、物流市场竞争日趋激烈

一方面，物流企业多属于轻资产企业，取得抵押贷款较难，资金不足制约了物流业的快速发展；另一方面，风险资本、制造业资本、商贸资本开始大量进入物流行业，发展物流园区和仓储基地，物流市场竞争日趋激烈；同时，也存在“炒地皮”、抬高土地价格等非真实性物流投资现象，对已有物流企业造成较大冲击。

（三）2014 年物流发展形势预测

2014 年，世界经济将延续缓慢复苏态势，发达经济体稳健复苏，我国经济运行面临的外需市场将有所改善。而在国内，从中长期趋势来看，当前经济仍处于调整过程中，企业经营模式的转变、产业结构的调整仍将继续，经济运行仍存在一定的下行压力，但从多方面来看，经济平稳增长的基础更为坚实。

1. 2014 年物流业整体发展趋势

一是政策效应与改革红利将进一步释放。2013 年已出台的一系列稳增长的政策效应在 2014 年进一步显现。十八届三中全会、中央经济工作会议以后，以简政放权、增强内生增长动力、激发市场活力为目标的各项改革措施会陆续推进。

二是需求增长具有新的支撑。从投资来看，虽然房地产投资呈现出由快速增长回归适度较快增长的趋势，政府对投资的主导作用还会进一步下降，但在新型城镇化加快发展过程中，铁路、城市地铁和公共设施、环境治理、网络宽带等领域存在较大投资潜力；简政放权、放宽准入，有利于激发民间投资热情。在这些支撑因素作用下，预计投资增速不会出现明显回落。从消费来看，随着收入分配改革推进，加上电子商务、信息网络等持续完善，消费结构逐步改善。预计 2014 年社会消费品零售总额保持较快增长，对经济增长的贡献将会有所上升。从出口来看，虽然人民币对美元升值压力将在一定程度上削弱我国出口产品竞争力，但多种迹象显示，2014 年世界经济将延续温和增长态势，我国外需市场



状况将小幅改善，加之上海自贸区建设等因素，预计2014年出口形势稳中趋升。

综合上述因素判断，2014年经济运行将呈现一“稳”一“好”两个基本特点。“稳”是经济增长底部趋稳，预计增速在7.5%左右。“好”主要体现在，伴随着改革深入推进，经济的内生增长动力增强，市场活力提高，经济运行的稳定性、协调性增强；经济结构进一步调整优化，新兴产业加快发展，新的增长点加快形成。

在此背景下，物流业整体上将保持平稳运行态势，物流转型升级继续推进。“增速减缓、调整加快、分化明显”仍将是物流运行的主基调。其中，钢铁、煤炭等大宗商品物流需求仍将较为疲软，增速难有明显改善，而快递速运、物流平台、一体化物流、供应链管理 etc 等高端物流业态有望保持快速增长。预计全社会物流总额，按可比价格计算，增长9%左右。

2. 2014年全国物流业发展转型分析

基于此，物流相关企业应该密切关注市场变革和政府改革，关注平台型网络化、技术型电商化、专业型一体化等新的物流运作模式，着力于三个转变。

一是由“规模速度型”向“质量效益型”转变。伴随着市场竞争加剧，传统的依靠规模扩张获取增量收益的盈利模式受到挑战，物流业由规模速度型向质量效益型转变势在必行，具体体现为“五化”，企业品牌化、网络合理化、运营信息化、服务精益化、经营规范化。

二是由“物流服务商”向“供应链服务商”转变。国际上物流发展经历了实物配送、综合物流和供应链管理三个阶段，当前，国际物流巨头都以物流为基础，为合作企业提供有效的供应链管理解决方案、为跨国公司提供“一站式快递服务解决方案”。因此，通过拓展物流服务功能、由“物流服务商”向“供应链服务商”转变是物流企业获取可持续竞争力的重要手段。

三是由“独立扩张”向“联动发展”转变。当前，物流企业与制造、商贸、金融企业走向深度融合，国内市场和国际市场一体化加快，在此背景下，物流企业要做大做强、乃至实现跨国发展，就需要和生产制造企业、商贸流通企业联动发展。通过建立战略联动关系，共同实施扩张战略和走出去战略，实现合作共赢。同时，物流业内部也应加强整合，提升物流资源利用效率。

二、2013年湖南现代物流产业发展的经济社会环境分析

（一）经济平稳快速发展

2013年，面对严峻的经济下行压力、持续高温干旱等多重困难，省委、省政府领导全省人民认真贯彻落实中央的决策部署，坚持稳中求进的工作总基调，大力促进“三量齐