

· 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 (2010-2011)

·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 (2010-2011)

中国物资出版社
China Logistics Publishing House

图书在版编目 (CIP) 数据

中国物流发展报告. 2010—2011 / 中国物流与采购联合会, 中国物流学会编.
—北京: 中国物资出版社, 2011. 5
ISBN 978 - 7 - 5047 - 3855 - 4

I. ①中… II. ①中… ②中… III. ①物流—经济发展—研究报告—中国—
2010 ~ 2011 IV. ①F259. 22

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2011) 第 080058 号

策划编辑 王佳蕾

责任编辑 王佳蕾 司昌静

责任印制 何崇杭

责任校对 孙会香 杨小静 梁 凡

出版发行 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. clph. cn](http://www.clph.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 - 3855 - 4/F · 1527

开 本 787mm × 1092mm 1/16

版 次 2011 年 5 月第 1 版

印 张 32. 75

印 次 2011 年 5 月第 1 次印刷

字 数 660 千字

定 价 80. 00 元

版权所有 · 侵权必究 · 印装差错 · 负责调换

转变方式 提高质量 努力开创“十二五”物流业发展新局面

——我国物流业“十一五”发展回顾与“十二五”展望

(代前言)

一、我国物流业“十一五”发展回顾

“十一五”时期，面对严峻复杂的国内外形势，在党中央、国务院正确领导下，我国经济保持了平稳较快发展。在经济发展的推动下，我国物流业有效应对国际金融危机冲击，保持了较快增长。2010年，社会物流总额和物流业增加值，分别达到125万亿元和2.7万亿元，与“十五”末期的2005年相比，双双实现了总量翻番，年均分别增长21%和16.7%；社会物流总费用与GDP的比率为17.8%，比2005年降低0.5个百分点，相当于新增社会经济效益近2000亿元；我国物流业增加值占GDP的比重为6.9%，占第三产业增加值的比重为16%，有力地支持了国民经济发展和发展方式转变。

回顾五年来的发展历程，呈现出以下显著特点：

(一) 物流产业地位显著提升

过去的五年，是我国物流业持续快速发展的五年，也是物流产业地位确立和提升的五年。2006年开始实施的“十一五”规划纲要，突出强调“大力发展现代物流业”，物流业的产业地位首次在国家规划层面得以确立。

2009年3月，我国第一个全国性物流业专项规划《物流业调整和振兴规划》（以下简称《规划》），由国务院发布。《规划》进一步明确了物流业的地位和作用，指出：物流业是融合运输业、仓

储业、货代业和信息业等的复合型服务产业,是国民经济的重要组成部分,涉及领域广,吸纳就业人数多,促进生产、拉动消费作用大,在促进产业结构调整、转变经济发展方式和增强国民经济竞争力等方面发挥着重要作用。《规划》确定了“建立现代物流服务体系,以物流服务促进其他产业发展”的指导思想和目标,提出了十项主要任务、九项重点工程和十条政策措施。《规划》的发布实施,提振了业内人士的信心,提升了物流业的地位。

(二) 物流市场规模快速扩张

“十一五”时期,社会物流需求加快增长,物流市场规模不断扩大。2010年,我国物流市场总规模达4.9万亿元,比2005年增长了一倍多。

随着工业化推进和产业升级,工业物流运行模式发生深刻变化。工业企业加快资源整合、流程改造,采取多种方式分离外包物流功能。一是分离分立。例如,上海安吉汽车物流、淮矿现代物流等,将企业物流业务从主业中分离出来,成立了面向社会服务的物流企业。二是合资合作。例如,青岛啤酒招商物流、芜湖安得物流等,由制造企业与物流企业合资组建物流公司。三是全面外包。例如,海信集团将海信电器的物流业务全盘委托给专业物流公司管理。柳州桂中海迅派员进厂,接管了多家汽车生产企业的零部件管理系统。

在一系列扩大消费政策引导下,商贸物流加快发展。一是生产资料流通企业和传统批发市场增加储存、加工、配送、网上交易等物流功能。如中国物资储运、五矿物流、广东欧浦钢铁物流等,形成了贸易加物流的新模式。二是大型连锁零售企业强化物流系统。如苏宁、国美等,构建和完善自身物流网络。三是网购物流“爆炸式”增长。2010年,我国网络购物总额达4500亿元,比5年前增长22倍,国内每天流转的快件量高达1000万票。四是农业和农村物流集中释放。随着“万村千乡市场工程”、“家电下乡”、“汽车摩托车下乡”和“农超对接”等政策的实施,农产品进城、农资和日用工业品下乡带来的物流需求较快增长。

(三) 物流企业加速成长

各类企业深化兼并重组。一是合并重组。如中铁行包与中铁快运、中邮速递与中邮物流、中外运与长航集团等。二是并购重组。如美国联邦快递对大田、荷兰天地对华宇、美国联合包裹对中外运的股权并购等。三是转型重组。如铁路系统的三大专业公司、地方交运集团等。通过兼并重组，行业资源得到有效整合，企业规模迅速壮大。

物流企业核心群体初步形成。2009年50强物流企业主营业务收入达4506亿元，比2005年增长26%。所有50强企业主营业务收入均超过10亿元，其中9家企业超过百亿元，中远集团超过千亿元。从2005年开始，中国物流与采购联合会依据《物流企业分类与评估指标》国家标准，开展A级物流企业评估认证工作。到2010年年底，全国已拥有A级物流企业1061家。

专业服务能力得到增强。一是运输、仓储、货代、快递等传统物流企业转型发展。例如，公路货运的天地华宇、佳吉、德邦等，铁路货运的远成、八达等，快递市场的顺丰等。二是围绕企业需要的专业化物流融合发展。例如，汽车、家电、电子、医药、烟草、图书等行业，基本上形成了物流配套服务能力。三是各类物流企业创新发展。供应商管理库存、供应链金融、卡车航班、越库配送、保税物流、邮政物流等服务新模式得到推广运用。

供应链管理有新的发展。物流企业介入代理采购和分销业务，流通企业延伸物流和金融服务。例如，浙江物产集团为造船厂提供供应链一体化服务；开滦物流开展煤炭供应链服务；物美集团参与社会化物流服务；联想集团、利丰集团等，引导上下游企业，打造采购、生产、分销及物流一体化的现代产业服务体系。

物流企业在重大社会事件中表现突出。例如，在北京奥运物流、上海世博物流、广州亚运物流和四川汶川、青海玉树、甘肃舟曲等抢险救灾中，物流企业都发挥了重要作用。应急物流、军事物流的研究和实践取得新的进展。

（四）物流基础设施建设进度加快

“十一五”时期，我国物流类基础设施投资保持了较快增长。五年累计投资超过10万亿元，年均增长27.7%。2008年下半年以来，为应对国际金融危机冲击，国家加大对铁路、公路、水路、机场等交通基础设施的投入，建设速度明显加快。

综合运输体系初具规模。到2010年年底，我国公路总里程达398.4万公里，五年新增63.9万公里；高速公路发展到7.4万公里，五年新增3.3万公里；“五纵七横”12条国道主干线提前13年全部建成。全国铁路营业里程增加到9万公里以上；高速铁路运营里程已达8358公里。内河通航里程12.4万公里，五年新增和改善4181公里；沿海港口深水泊位1774个，五年建成661个。定期航班机场达176个，五年新增35个。

物流园区（基地、中心）等物流设施发展较快。北京空港、上海西北、浙江传化、山东盖家沟、上海外高桥、苏州综合物流园区等一批重点园区显示了良好的社会经济效益。铁道部规划建设的18个铁路物流中心，已有9个建成投用。仓储、配送设施现代化水平不断提高。化工危险品库、液体库、冷藏库、期货交割库、电子商务交割库以及自动化立体仓库快速发展。

（五）物流信息化运用和技术创新取得实效

物流信息化加快发展。已有70.5%的企业建立了管理信息系统。仓储管理、运输管理、采购管理、客户关系管理系统得到普遍应用。物流企业通过与客户的信息共享、流程对接，加快融入客户供应链体系。在整合海关、交通、商检、质检等电子政务服务的基础上，出现了应用网上交易、金融、检测、配送等集成化电子商务服务的信息平台。企业资源计划（ERP）和供应链管理（SCM）软件应用开始普及，RFID等物联网技术在车辆监管、物品定位管理、自动识别分拣和进出库安防系统等方面开始应用。

先进适用的物流技术得到推广。仓储保管、运输配送、装卸搬运、分拣包装、自动拣选等专用物流装备广泛应用；条码技术、智

能标签技术、配载配送和路径优化技术等得到推广；冷藏、配送等专用车辆需求旺盛，叉车、托盘、货架、自动拣选、自动化装备等专用设备加快更新换代。

（六）物流行业基础工作体系基本形成

一是统计工作不断创新和完善。2006年起，由国家发改委、国家统计局和中国物流与采购联合会联合制定的社会物流统计核算试行制度转为正式制度。中物联会同国家发改委、统计局，进行了“全国重点企业物流统计调查”，较全面地掌握工业企业、商贸企业以及物流企业物流发展状况和物流成本变化趋势，发布“中国50强物流企业”名单。中国物流与采购联合会从2006年开始发布的制造业采购经理指数（PMI），成为反映我国经济趋势的先行指标，在国内外产生了较大影响。

二是标准化工作有序推进。五年来，按照立项计划编制完成的物流国家标准、行业标准项目，总计约110项。2010年，国家标准委等有关部门发布的《2009—2011年物流标准专项规划》，提出了13个重点物流领域国家标准和行业标准的规划。

三是物流教育和培训成效显著。在教育部大力支持和中物联积极推动下，目前全国已有378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专业，在校学生突破100万人。到2010年年底，已有超过20万人参加了全国物流师职业资格培训，其中12万人通过全国统一考试，取得了高级物流师、物流师或助理物流师资格证书。

四是物流学术研究和科技创新成果丰硕。中国物流学术年会已经连续举办9届，累计参会超过5000人次，交流各类研究成果近3000件，一批成果被政府或企业采纳。2002年设立的中国物流与采购联合会科学技术奖，8年来共有194个项目获奖。

五是行业评选表彰制度相继建立。如全国物流行业劳动模范奖励制度已经建立，并进行了首次评选表彰。中国物流示范基地、实验基地、信用体系评级和产学研基地等评选制度有序推进。

六是行业协会工作得到加强。全国性物流行业协会服务能力和

水平不断提高，省区市协会普遍建立并开展工作，部分地州市也开始建立协会，物流协会工作网络逐步形成。

（七）物流业对外开放迈开新的步伐

外商外资全面进入。2005年12月11日以后，我国履行加入世贸组织的承诺，物流服务领域全面开放。五年来，国际知名的跨国物流企业加紧布局，我国物流市场国有、民营和外资三足鼎立的格局已经形成。在某些领域，如国际快递、远洋运输和物流地产等方面，有的外资企业已占据明显优势。

区域物流扩大交流与合作。东盟—中国自贸区启动，东北亚加强物流合作，以及上海合作组织经济联系日益密切，推动了我国与周边国家的区域物流合作。2003年内地与中国香港和澳门分别签署《关于建立更紧密经贸关系的安排》，2008年中国台湾与大陆实现“大三通”，2010年大陆与中国台湾《两岸经济合作框架协议》（ECFA）开始实施，两岸四地物流合作进入实施阶段。

物流企业开始“走出去”。到2009年年底，我国对外直接投资存量达2458亿美元，海外工程承包和劳务合作累计营业额达3400亿美元。国内物流企业跟随制造和商贸企业及工程承包“走出去”。如中外运长航海外业务有新的拓展，顺丰速运逐步在周边国家和地区布点。中远物流在核燃料和废料物流、工程物流和会展物流等领域，已具备较强的国际竞争力。

（八）物流业政策环境有所改善

“十一五”时期，特别是《规划》发布以来，政府有关部门对物流业重视程度提高。一是加强《规划》组织实施。国家发改委牵头成立了由38个部门和单位组成的落实《规划》工作小组，制定了《部门分工方案》。二是多渠道设立专项资金。国家发改委、财政部、商务部等部门安排专项资金，支持物流业重点建设项目。三是制定落实专项规划。《规划》中提出的7个专项规划，已有3个发布实施，其余接近完成。四是各部门加大政策支持力度。全国现代物流工作部际联席会议出台《关于促进制造业与物流业联动发展

的意见》；商务部组织开展流通领域现代物流示范工作；国家税务总局持续扩大物流企业税收试点；铁道部积极推进战略装车点建设和路企直通运输；交通运输部开展物流信息化和甩挂运输试点工作；工信部组织编制《物流信息化发展规划（2010—2015）》；国家邮政局制定部门规章，规范邮政快递市场；海关总署开展出口货物分类通关试点改革；国家开发银行等金融机构为物流项目提供战略性融资服务。中国物流与采购联合会提出了税收、交通、投融资、物流企业、物流园区和制造业与物流业联动发展六个方面的“60条”政策建议，为有关部门研究制定具体政策提供了基础资料。

与此同时，全国已有超过半数的省份出台了《物流业调整和振兴规划》实施细则。大部分省市建立了现代物流工作协调机制，一些省市政府还成立了主管物流工作的常设机构。许多省市制定相应的专项规划和法规，出台具体的财税扶持政策。

以上成绩的取得，离不开物流行业广大企业和员工的辛勤工作，离不开政府有关部门的重视与支持，离不开相关行业协会的努力与推动，离不开各类教学研究机构的钻研与探索，离不开新闻媒体的宣传与推广。借此机会，我代表中国物流与采购联合会，向物流业相关的政产学研媒各有关部门和单位表示深深的敬意！

“十一五”时期，是全国物流行业认真贯彻科学发展观，为经济发展、结构调整和发展方式转变做出重大贡献的五年，也是我们在中国特色物流发展道路上艰苦探索的五年。回顾五年来的发展历程，有以下深刻体会：

——必须推进物流需求社会化、市场化。物流业是服务业，市场化、社会化的需求是物流业发展的根本动力。扩大物流市场需求、推进产业物流社会化，是物流业发展的先决条件。

——必须培育专业物流企业。企业是物流业发展的市场主体。只有物流企业的发展，才能促进物流产业的升级，才能满足日益增长的市场化、社会化物流需求。加快培育物流企业，是推进物流业发展的中心任务。

——必须整合社会物流资源。纵观现代物流产生和发展的历

史,就是对各种物流资源和要素不断整合和集约的过程。构建现代物流服务体系,要以资源整合为手段。资源整合,是建立和完善现代物流服务体系的基本方法。

——必须坚持管理、服务和技术创新。现代物流是在传统产业基础上整合形成的新型服务业。在创新中产生,也要在创新中发展。管理、技术和服务创新,是企业可持续发展的生命线。

——必须强化行业基础工作。作为一个新兴行业,要能够用统计数据来准确描述,用行业标准来规范运作,用培训教育体系来培养人才,用技术创新体制来推进产业升级,用理论研究来指导行业发展。各项行业基础工作,是行业是否成熟的重要标志。

——必须形成推进物流业发展的合力。物流业是基础性产业,又是涉及诸多部门的复合型产业,必须强化综合协调机制。各有关部门应该发挥各自优势,主动搞好服务,合力营造有利于物流业发展的政策环境。适宜的体制机制和政策环境,是物流业发展的助推器。

我国物流业在“十一五”时期虽然取得重大进展,但仍然处于初级阶段,还不能够完全适应国民经济发展的需要。

一是竞争力不够强。衡量物流业运行效率的指标——物流总费用与GDP的比率,我国高出发达国家1倍左右。国内领先的物流企业与跨国企业相比,无论是规模、品牌、赢利能力、国际市场份额,还是物流服务能力、供应链管理能力等,均有较大差距。

二是发展方式比较粗放。物流网络完整性、协调性、配套性差,整体效率不高。物流市场主体庞杂,企业集中度低,诚信体系缺失,竞争秩序失范等问题比较严重。物流企业组织化程度和服务水平不高,创新能力和可持续发展能力不强。物流运作方式与资源、能源和土地消耗及生态环境的矛盾日益突出。

三是不平衡性较为普遍。普通仓储、公路普货运输等传统服务供大于求,供应链一体化的专业服务能力不足;东部沿海地区物流业发展较快,中西部地区相对较慢;城市物流相对发达,农业和农村物流相对落后;国际货物贸易发展很快,但服务贸易滞后;物流资源整合不足,物流业和相关产业互动性不强;应急物流、逆向物

流和绿色物流等环节比较薄弱。

四是物流企业生存和发展环境没有根本性好转。土地、燃油、人力成本等各项物流要素普遍短缺，成本持续攀升，而物流服务价格上升空间有限。多数企业在高成本、低收益、微利润状态下运行，缺乏发展后劲。

五是相关政策有待落实。《规划》提出的具体政策落实不够，物流业的产业地位尚未贯彻到具体的经济管理环节，现行体制设计和政策思路与物流业运作模式不相适应的矛盾还比较突出。

二、我国物流业“十二五”发展面临的形势

“十二五”时期，我国物流业发展仍将处于重要的战略机遇期，面临新的形势。

（一）保持经济平稳健康运行和加快发展方式转变，物流业发展将面临新课题

“十二五”时期，在经济平稳较快增长的推动下，我国物流业仍将处于总量扩张期，增速将以平稳为总的基调。以科学发展为主题，以加快转变经济发展方式为主线，对物流业发展提出了新要求。物流业不仅要支撑经济总量的持续增长，更要通过提高效率降低运行成本，减少资源消耗，来促进国民经济运行质量和效益的提高，以减轻社会经济过度依赖规模增长的压力。因此，“十二五”时期物流业发展，要处理好发展与转变的关系，以发展促转变，以转变谋发展。

（二）发展现代产业体系和坚持扩大内需战略，物流需求将出现新变化

“十二五”时期是我国实施扩大内需战略和发展现代产业体系的关键时期。改造提升制造业，培育发展战略性新兴产业，社会化、市场化物流需求将进一步释放，精益化、定制化、供应链一体化需求将会有新的增长。产业结构逐步升级，新型工业化加快推

进，先进制造业物流需求将会成为新的亮点。随着居民消费升级和扩大内需政策的落实，与商贸服务业相关的居民消费服务需求将占有越来越重的分量，电子商务、连锁经营、快递配送等新型业态将加快发展。专业化、差异化、精细化的物流需求，对物流的成本、速度、服务提出了新的更高要求。

（三）新的开放战略和新的竞争环境，物流企业将面临新挑战

实施互利共赢的开放战略，提升对外开放的层次和水平，物流业将进一步对外开放，国内物流市场竞争将更为激烈。进出口贸易持续增长，企业实施“走出去”战略，要求配套的物流服务网络。内外资物流企业同样面临全球化竞争，市场竞争将从管理创新、模式创新、技术创新等更高层面展开。物流市场兼并重组将持续发生，中小物流企业谋求新的市场定位，超大规模物流企业或物流企业联盟将会形成。同时，劳动力供求关系发生重要变化、资源价格改革不断深入，土地价格的上涨和环境保护力度的加大，劳动力、土地、能源等要素成本全面上升，传统物流的低成本优势逐步削弱，物流企业将面临新的挑战。

（四）区域经济协调发展和城镇化加快推进，区域物流将形成新格局

产业集聚和转移带来大宗商品、原材料流量和流向变化。钢铁、汽车、化工、装备制造等产业向沿海地区集中，劳动密集型企业向内地集聚，与之相匹配的物流平台将发生转移，形成新的“物流带”。城镇化速度加快，城市数量和规模扩张，以中心城市为核心的城市群加快发展，将促进物流业集聚区形成。区域经济加强合作，相邻城市同城化趋势，将会产生新的“物流圈”。推进农业现代化，加快社会主义新农村建设，农产品进城和农资、日用工业品下乡形成的“双向物流”网络将成为重点建设内容。

（五）物流基础设施网络的完善和新科技革命的深入，物流运作将出现新模式

“十一五”期间，特别是应对国际金融危机以来物流基础设施

建设的效果，将会在“十二五”期间显现。由高速铁路、高速公路、航空网和水运网组成的综合交通网络体系，将会极大地改善物流运作条件。特别是高速铁路网形成，客货分线后，铁路运能将会集中释放，多种运输方式合理分工成为可能。以物联网为代表的物流信息化加快推进，物流信息可视化、透明度提高，一批企业有可能向数据中心转型。以托盘为核心的单元装载方式更加普及，托盘共用系统上线运行。装卸搬运、分拣包装等专用物流技术装备的大型化、专业化、智能化水平将稳步提升。

（六）日益紧张的能源、资源、环境约束压力，物流发展方式必将实现新突破

“十二五”时期，我国经济规模持续增大，能源资源消费继续增加，环境污染形势严峻，二氧化碳减排压力巨大。物流业能源消耗比重高，节能减排任务重。依赖“高投入、高消耗、高排放、低产出、低效益、低科技含量”的传统物流运作模式，将难以为继，物流发展方式必须寻求新的突破。

三、我国物流业“十二五”发展的基本思路

按照党的十七届五中全会和中央经济工作会议精神，结合“十二五”时期我国物流业发展的新形势和新任务，我们提出如下基本思路：

（一）谋划中长期发展战略，注重提升发展

在抓紧落实国务院《物流业调整和振兴规划》的基础上，争取物流业发展的战略思路在“十二五”规划中突出体现，并积极协助政府有关部门筹划2011—2020年物流业发展中长期规划。我们建议，到“十二五”末期，基本形成布局合理、技术先进、节能环保、便捷高效、安全有序并具有一定国际竞争力的现代物流服务体系，物流业由注重基础建设向全面提升服务质量转变。根据经济发展和转变发展方式的需要，大力推进物流需求社会化。积极培育适

应客户需求的物流企业群体，并以 A 级物流企业国家标准促使企业提升发展，出现一批具有国际竞争力的大型物流企业集团。整合优化物流设施设备，全面提升物流信息化水平，物流管理、服务和技术创新有新的突破。物流市场环境得到优化，行业基础工作进一步加强，有利于物流业发展的管理机制和政策体系逐步形成。全社会物流总费用与 GDP 的比率继续下降。物流业在支撑经济平稳较快增长，调整经济结构和转变发展方式中发挥更大作用，为全面建成小康社会提供坚实的物流基础。

（二）推动产业物流社会化，促进融合发展

努力整合工业、商贸业和农业等产业物流需求，促进相关产业转型升级。鼓励工业企业分离分立物流职能，整合外包物流业务，推进工业物流社会化和市场化运作。重视商贸物流配送系统建设，支持流通企业和批发市场增加物流功能，加快电子商务物流发展，提升商贸物流服务水平。支持工商企业与物流企业战略合作，开展供应链一体化服务。发展农产品进城，农资、农机和日用工业品配送下乡的服务方式，改善农业和农村物流条件。鼓励物流企业与工业企业、商贸流通企业、金融企业加强合作，融合发展，提高物流服务的质量和水平。

（三）培育物流企业群体，加快集约发展

加大物流企业政策支持力度。鼓励生产企业和流通企业整合内部物流资源，分离组建专业化、社会化的物流企业。支持现有运输、仓储、货代、联运、快递企业功能整合和服务延伸，加快向现代物流企业转型。鼓励物流企业通过兼并联合、资产重组，壮大企业规模与实力。放宽市场准入，鼓励社会资本进入物流领域。支持物流企业一体化运作、网络化经营，在专业服务领域做强做大。加快培育具有国际竞争力的大型物流企业，扶持引导中小物流企业健康发展。加快物流企业评估工作进度，不断扩大 A 级物流企业覆盖面，促进企业转型升级、集约发展。

（四）整合物流基础设施资源，实现协调发展

整合现有运输、仓储等物流基础设施资源，加快盘活存量资产，加强各类物流基础设施的衔接和配套。扩大铁路和水路干线运输比重，发挥公路集疏运与城市配送的功能，积极发展多式联运。根据货运中转、商品配送和生产需要，合理布局物流园区，完善中转联运设施，改造和建设一批现代化的配送中心。加强铁路、机场、港口、码头、货运场站等物流节点设施建设，通过整合优化，协调发展，发挥整体效能。国家应该像对待供水、供电和城市公交系统那样，支持物流基础设施建设。

（五）重视区域、城乡和国际物流，推动集聚发展

按照区域发展总体战略的要求，促进区域物流发展。积极推进不同地区物流领域交流与合作，引导物流资源跨区域整合。进一步完善城市物流体系，注重农村物流系统建设，加快发展农产品物流和农资物流。围绕产业园区、商贸园区、物流园区布局物流功能，推动物流集聚区发展。扩大物流服务领域对外开放，引进消化吸收国外先进的物流管理方法、运作模式和技术装备。构建与周边国家和其他国家有效衔接的物流网络，增加货物贸易中的物流服务比重。为我国工业企业、商贸企业和工程企业“走出去”提供物流服务，逐步建立适应全球化环境的国际物流体系。

（六）推广应用新技术，追求创新发展

紧紧把握新科技革命的战略机遇，大力提高物流科技和信息化水平。密切关注新兴技术、节能减排、应对全球气候变化等领域科技发展的新动向。加快新技术、新材料、新工艺的引进消化吸收和集成应用的步伐。进一步增强自主创新能力，更好发挥科技进步和信息化对物流业发展的支撑和引领作用。推进物联网应用，提高物流信息化水平。建立和完善物流标准化体系，支持物流业一体化运作。逐步增加科研人员和研发经费，制定符合物流企业实际的高科技企业认定标准，形成创新发展的体制机制。

（七）转变物流运作模式，推进绿色发展

加快转变物流运作模式，全面推进绿色物流发展。加大相关政策支持力度，引导物流企业加快选用节能环保车辆、新能源汽车和物流设施；加强物流信息互联互通，优化运输组织，减少资源闲置和浪费；扶持发展集装单元技术，积极推广甩挂运输和多式联运；允许中置轴挂车列车在高速公路行驶，提高货车运行效率；加强绿色物流检查与评价，运用政策杠杆，调动企业节能环保的积极性。大力发展有效应对自然灾害、公共卫生事件、重大事故等突发性事件所需的应急物流，尽快形成应急物流体系。通过开展回收物流、逆向物流，优化废弃物、返退货的收集、运输、循环利用、最终处置方法，加快构建低环境负担的循环物流系统。

（八）加强行业自律和基础工作，保证健康发展

着力做好行业基础性工作。继续完善行业统计制度，加强物流企业和企业物流的统计调查工作。有序推进行业标准化工作，按规划做好物流标准制定和已有标准的宣传贯彻工作。加强行业诚信体系建设，促进信用资源整合和共享。完善物流人才培养的多层次教育培训体系，提高人才培养质量。加强理论研究和技术创新，推进产学研结合。坚持物流业市场化改革和体制创新，着力构建统一、开放、规范、有序的物流市场体系。加强物流市场监管，维护公平竞争的市场环境。充分发挥行业协会的作用，进一步搞好行业自律。从保护产业公平竞争和国家经济安全出发，研究制定物流产业安全的相关规则。

（九）努力营造体制和政策环境，争取优先发展

近年来，特别是国务院《物流业调整和振兴规划》实施近两年来，许多地方和部门局部性的政策都在推进，但整体情况不够理想。一直困扰物流业发展的许多政策问题亟待解决。例如，物流运作环节税率不统一，税负偏高的问题；仓储类物流企业土地使用税不堪重负的问题；城市交通管理与物流业发展的矛盾问题；执法标