

国际物流业发展新态势及我国物流业的现状、方向与重点

中国国家发展和改革委员会地区经济司处长 邹勇

（在新疆贸易物流发展研讨上的发言）

中国，乌鲁木齐，2006 年 4 月 9 日

现代物流是经济全球化的产物，也是推动经济全球化的重要服务业。上世纪 90 年代，全球物流业年均增长 7% 以上，高于同期 GDP 增幅。近几年，物流业务量仍保持 4% 左右的增长，世界现代物流业的发展呈稳步增长态势。我国物流业起步较晚，但发展很快，已经成为我国第三产业中的重要支撑。下面，我就国际现代物流业发展呈现的新态势及我国现代物流业发展有关问题做一个发言。提点个人看法，供大家参考。

一、国际现代物流业发展的新态势

（一）国际现代物流业发展特点显著

现代物流已成为各国和各地区经济的重要组成部分，全球现代物流业发展具有三个显著特点。

1、发达国家物流发展各具特色

美国、日本、德国是全球现代物流业最为发达的国家，这三个国家的物流业发展各具千秋。

美国是世界上最早发展物流业的国家之一，物流产业总成本约占 GDP 的 8% 左右，是物流成本最低下的国家。美国物流企业在世界 10 强中有 4 家，占据主导地位，包括两家最大的公司 UPS 和 FedEx。

美国重视物流理论，侧重于消费者，具有超前性和创新性。物流发展特点是企业物流信息化，物流运作全球化，第三方物流发展良好，第四方物流（4PL）服务已进入市场，并拥有大量物流人才和具有完善的人才教育培训体系。

近年来，日本政府为了大力扶持物流产业的发展所采取的一些宏观政策导向，促进了日本物流业的快速增长。日本比较注重实际，物流发展重点放在物流成本控制和企业物流管理上，企业自营物流和第三方物流大致各占 50%。日本物流发展特点表现为确立海运立国战略、全面完善物流基础设施、提高生产物流管理水平和自动化水平、加强物流服务专业化及构筑绿色物流体系。

德国是欧洲物流业发展最好的国家，其物流产业规模占德国 GDP 的 7% 以上，并占据欧洲物流市场 25% 的份额，其中德国邮政集团已上升为欧洲最大的物流服务供应商。与美国、日本相比，德国更重视物流的综合性、系统性，强调整体优化和企业物流整合，物流发展特点表现为在高度的规范化、有序化前提下的社会化、网络化、标准化、多功能化与绿色化。

2、航运物流的枢纽地位明显

现代物流是提供高效、便捷的产品增值服务。随着现代物流的兴起，港口在物流中的核心与枢纽地位愈发凸显出来。世界港口发展已从作为海运货物的装卸、仓储中心第一代港口，转变为具有增值服务效应的第二代港口，并逐步走向以国际物流中心为特征的第三代港口。目前，世界主要港口中第二代港口仍是发展的主流，我国的香港以及新加坡、鹿特丹等港口已开始向第三代港口转型。我国香港特区港口是全球最繁忙和效率最高的国际货柜港，也是全球供应链上的主要枢纽港，货运量的 80% 由港口处理。新加坡港是全球海运中心，也是世界上最繁忙的海港之一，集装箱年吞吐量居于世界第二位，亚洲空运货物的 16% 以及亚洲航运的 25% 都以新加坡为转运中心。鹿特

丹港是世界上最重要的货物处理港口，年吞吐量超过 3 亿吨，并为客户提供个性化运输以及中转与多式联运相结合等服务。

航空货运是现代物流中的重要组成部分，其安全、快捷、方便和优质的服务体现了现代物流服务的基本要求，其发展潜力巨大。据预测，世界航空货运量在未来 20 年中将以年均 6% 以上的速度增长。为提高机场竞争力，许多国家正在按照现代物流重要结点的要求对机场进行设计、建设，将兴建物流园区作为发展航空货运的主要战略之一。

3、第三方物流快速发展

第三方物流迅速发展，已成为发达国家经济增长最快的物流业务之一。从 1996 年至 2004，全球第三方物流市场份额激增，年均增长率为 13%。从地区分布看，1996 年至 2001 年，全球 3PL 用户群集中在北美，约在 68% 到 73% 之间。到了 2002 年，涌现了大批西欧用户，比例高达 94%，2003 和 2004 年虽有所下降，但还是接近 80%。亚太地区用户在 2003 年开始出现，2004 年的比例超过北美和西欧，达 84%。2004 年，拉美 3PL 用户为 67%，这一数据表明拉美地区 3PL 不如其他地区来得普遍。

2004 年，第三方物流供应商最频繁的外包活动是仓库管理（北美 72%、西欧 70%、亚太 88%、拉美 51%），接下来是外向运输（北美 66%、西欧 89%、亚太 100%、拉美 89%），其他依次是报关、清关、整合装运、内向运输等等，说明全球对第三方物流服务的需求已不仅限于仅停留在基本物流功能上，已发展到增值性的延伸服务。

（二）现代物流业发展呈现新趋势

随着经济全球化和信息化进程的不断加快，跨国公司所导致的本土化生产、全球采购、消费趋势的加强，全球物流产业有了新的趋势。

1、物流运作全球化。

21 世纪是一个物流全球化的时代，物流规模和物流活动的范围将进一步扩大。全球跨国货物交易总额由 2000 年的 6 万亿美元增长

到 2005 年的 8.5 万亿美元。要满足全球化的物流服务，物流企业必须向集约化、协同化方向发展，形成规模效益。

一是积极展开并购，争取更大的市场份额。美国和欧洲一些大型物流企业跨越国境，展开连横合纵式的并购，大力拓展国际物流市场。

二是整合物流能力，创造新的物流价值。跨国物流公司通过建立战略联盟，强化物流市场的增长因素，开展全球物流业务的优质服务。

三是建立物流园区，实现企业物流协同化发展。大型物流园区可发挥整体优势和规模优势，实现企业物流的专业化和互补化。日本、德国、荷兰等国都相继建设了大规模的物流园区。

2、物流技术电子化。

电子商务的迅速发展促使了电子物流的兴起。国外物流企业已经形成了以系统技术为核心，以信息技术、运输技术、配送技术、装卸搬运技术、自动化仓储技术、库存控制技术、包装技术等专业技术为支撑的现代化物流装备技术格局。

电子物流进一步的发展方向是：信息化——采用无线因特网技术，全球卫星定位系统（GPS），地理信息系统（GIS），射频标识技术（RF），快速反应系统（QR）等；自动化——自动导引小车技术（AGV），搬运机器人技术，自动分拣系统（ASS）等；智能化——电子数据交换 9EDI, 电子识别和电子跟踪技术，智能运输系统(TTS)；集成化——集信息化、机械化、自动化、智能化于一体。

3、物流服务社会化。

跨国企业越发重视通过外包物流环节，以整合全球物流资源，降低供应链成本，增强核心竞争力。随着供需鸿沟的扩大，第三方物流向第四方物流（提供现代物流管理，协调价值链各方、高效率完成未来全过程的服务企业）转变也成为未来的趋势，第四方物流将进一步促进物流服务外包化。由于全球工业巨头们倾向于选择能同时提供第三方物流和第四方物流服务的独家物流商，这一趋势将导致第三方物

流和第四方物流在业务范围上的整合。

4. 物流系统绿色化。

物流虽然促进了经济的发展,但是物流的发展同时也会给城市环境带来不利的影响,如运输工具的噪声、污染排放、对交通的阻塞等及生产及生活中废弃物的不当处理对环境所造成的影响。为此,21世纪对物流提出了新的要求,产生了绿色物流的概念。

目前,绿色物流的发展包括两方面,一方面是对物流系统污染进行控制,即在物流系统和物流活动的规工与决策中尽量采用对环境污染小的方案;别一方面是建立工业和生活废料处理的物流系统。发达国家政府纷纷在污染发生源、交通量、交通流等三个方面拟定要关政策,形成倡导绿色物流的对策系统。

5. 物流人员专业化。

物流企业的竞争也将是人才的竞争,物流从业人员只有掌握现代物流服和理念和供应链管理知识,才能适应物流运作全球化、社会化的需要。发达国家的物流从业人员只有接受职业教育经过考试获得职业资格后,才能从事有关的物流工作。这些发达国家已经形成或正在建立较为合理的物流人才教育培训体系,包括建立多层次的物流专业教育、全面开展物流在职教育,建立物流业的职业资格认证制度等,为社会培养物流专业人士和高级物流管理人才。

二、我国物流业发展的现状

2005 年,在国家继续加强和改善宏观调控政策的影响下,我国物流运行增长速度虽有所放慢,但仍保持在快速增长区间。主要表现在五个方面:

(一) 全国物流业政策环境建设有了突破性进展

1、《国民经济和社会发展第十一个五年规划纲要》中明确提出,要大力发展现代物流业,推广现代物流管理技术,促进企业内部物流

社会化，实现企业物质采购、生产组织、产品销售和再生资源回收的系列化动作；培育专业化物流企业，积极发展第三方物流；建立物流标准化体系，加强物流新技术开发利用推进物流信息化；加强物流基础设施融合，建设大型物流枢纽，发展区域性物流中心。明确了我国物流业今后发展的方向和重点，对提高我国国民经济的运行质量和效益、转变经济增长方式具有十分重要的意义。

2、国务院批准成立“全国现代物流工作部际联席会议”，部际联席会议办公室设在国家发展改革委经济运行局。主要职能是提出现代物流发展政策、协调全国现代物流发展规划、研究解决发展中的重大问题，组织推动现代物流业发展等。协调机制的建立，为推动物流发展提供了新的平台。国家发展改革委等 9 部门联合发布了《关于促进我国现代物流业发展的意见》，9 月 22 日经国务院批准在青岛召开了中国经济发展史上第一次全国物流工作会议。

3、国家发展改革委等 9 部门联合发布了《关于促进我国现代物流业发展的意见》、《全国物流标准 2005-2010 年发展规划》，国家质检总局与中国标准化委员会发布了《物流企业分类与评估指标》，物流标准化工作全面启动。

（二）全国物流业得以理性、务实、快速、全面发展

所谓“理性”即不那么乱刮风、乱上项目、乱更名，开始研究物流到底是什么，冷静思考为什么要发展、如何发展、谁来发展。

所谓“务实”，即：不是停留在口头上，而更体现在实际行动上，成立物流企业，建设配送中心，整合社会资源，拓展物流信息，发展专业物流等等，一步一个脚印。

所谓“快速”即中国的物流业已迈过起步期，进入快速发展期。

2005 年，全国社会物流总值为 48.1 万亿元，比上年增长 25.2%。物流业总收入 1.88 万亿元，比上年增长 12.7%。社会物流总费用为 3.4 万亿元，比上年增长 12.9%。社会物流总费用占 GDP 的比例从 2004

年的 18.8%回落到 18.6%。货运总量、货运周转量、港口货物吞吐与集装箱吞吐量，都比上年有了较大幅度的增长。

所谓“全面”，即物流已从东部向中西部推进，第三方物流企业与制造企业、流通企业物流同时推进，不同所有制物流企业同时推进，物流企业、物流咨询、物流教育、物流科技、物流标准、物流展览、物流金融、物流装备、物流信息、物流统计、物流仲裁同时推进，形成了全面推进的总格局。

（三）外资快速进入中国物流业

2005 年中国进入加入 WTO 的后过渡期，中国的物流业进一步向外资开放，外资在中国物流业的以下八个方面全面推进：

第一，调整与完善独资与中外合资物流企业，增加投资，实施全国性布点。从中外合资向独资过渡。如果说前几年进入大的部分是海运、国际邮代为主的物流企业的话，真正的国际第三方物流公司开始进入。

第二，进入中国的港口物流。包括投资集装箱码头，开展货代、船代业务，进入港口保税物流园。

第三、建立重点物流基础，以此拓展空间布局。特别明显的是国际快递业四大巨头 UPS、TNT、DHL、FedEx 分别投巨资在上海、北京、香港、广州建立亚太快运中心。

第四，进入中国的物流地产业，最典型的是美国的普洛斯。

第五，进入中国的物流人才培训市场。特别是证书培训。

第六，进入中国的供应链设计与供应链管理市场。包括采购与供应链的软件市场。

第七，进入中国的物流装备市场。包括物料搬运设备、重卡、机动工业车辆、托盘与托盘共用系统、自动立体仓库及自动导向车等。

第八，进入物流展览业。最典型的是德国汉诺威与慕尼黑。

（四）区域物流得到逐步整合

泛珠三角、长三角与长江流域，京津冀、东三省、中部地区都在推动区域物流的整合，区域物流中心与国际物流中心正在形成。

长三角提出以上海为核心，以江浙港口群为依托，全力打造国际物流中心。珠三角提出打造泛珠三角地区物流网络，成为面向东南亚乃至世界的物流重地。东三省提出以大连为六户，在哈尔滨、长春、沈阳建立内陆干港为基础，建立东北物流主廊道，形成东北快速出海物流重镇，打通西北物流。中部提出利用武汉、郑州的地理优势，建成东西南北贯通的物流中心。

（五）第三方物流企业快速成长

中国交通运输协会评选出物流企业 100 强。中国物流与采购联合会按国家发改委与国家统计局发布的社会物流统计制度，按企业上报的主营业务，排出了 50 强。

在 50 强中，主营业务超过 100 亿元的 3 家，超过 20 亿的 14 家，超过 10 亿的 22 家，超过 5 亿的 34 家。前 50 强均超过 2.5 亿。这与前几年相比，营业规模扩大了，一体化服务功能增强了，客户增多了，实力壮大了。

三、我国物流业发展的方向和重点

我国“十一五”期间现代物流发展的目标是，到 2010 年，基本建立快捷、高效、安全、方便并具有国际竞争力的现代物流服务体系，大幅度提高物流的社会化、专业化和现代化水平。力争全社会物流总费用与 GDP 的比率在现有基础上有较大幅度的下降。

根据我国现代物流的发展形势、总体要求和发展目标，当前和今后一个时期，可考虑重点抓好以下几项重点工作：

一、 统筹规划，抓好物流基础设施的整合与建设

为了更好地指导各地规划、明确发展思路、引导投资方向，国家

发展改革委正组织专门力量，深入调查，研究提出《全国现代物流业发展规划》。物流基础设施整合与建设，将是物流规划的重点内容。

从总体上来说，物流基础设施严重不足，“十一五”时期应该加大投入、加快发展。各地在规划建设时要注意把握以下几点：一是要符合国家规划的总体要求，适应当地经济发展的需要；二是要优先整合利用、改造提升物流资源，充分发挥现有设施的综合效能；三是对基础性、公益性设施，政府要增加投入，经营性设施要按照市场经济规律，扩大投融资渠道，实行企业化经营；四是要注重加强各种运输方式的衔接，加快综合运输体系建设，大力发展多式联运；五是要采取积极措施，提高重点物流区域、物流节点城市的物流组织化水平；六是要注重区域物流的协调发展。积极建设区域物流系统，扩大地区之间的物流合作，适应区域经济发展的需要。

发展现代物流，一定要以为用户服务为根本出发点。因此，物流企业的经营模式、企业结构设计、管理方式一定要贴近市场，方便用户，注重以电子商务和信息化为支撑。要坚决反对和制止那些不顾实际、圈占土地、重复建设的做法。

二、认真落实有关文件，为企业发展营造良好的政策环境

国家发展改革委等9部门提出的《关于促进我国现代物流业发展的意见》，是经国务院批准的，要认真贯彻落实。

一是鼓励生产与流通企业改造业务流程，分离外包非核心业务。引导企业逐步改变“大而全”、“小而全”的运作模式，运用供应链管理与现代物流理念、模式与技术，实现物资采购、生产组织、产品销售以及再生物品回收的一体化运作。以订单为中心改造现有业务流程，提高对市场的响应速度，降低库存，加快周转，提高市场竞争力。积极发展连锁经营统一配送和电子商务等现代流通方式，促进流通的现代化。要加强配送中心建设，积极发展各种形式的配送服务。

二是加快发展与培育专业物流服务企业。放宽市场准入，逐步取消对物流企业经营范围的限制，促进现有运输、仓储货代、批发、零售企业的服务延伸和功能整合，加快传统物流企业向现代物流企业的转变；鼓励运输、仓储配送、货运代理、多式联运企业通过参股、兼并、联合、合资等多种形式进行资产重组，扩大经营规模。逐步培育一批服务水平高、国际竞争力强的跨国、跨所有制的大型专业物流企业。

三是用信息化推进物流现代化。抓住经济全球化和带来的发展机遇，充分利用现代信息技术，不断提高物流企业的信息化水平，推动企业内部流程改造，积极探索物流一体化管理，大力推进公共信息平台建设，建立健全电子商务认证体系、网上支付系统和配送管理系统，促进信息资源共享。要大力发展智能交通，提高交通运输的组织水平和作业效率，要从体制上打破条块分割和地区封锁，从信息资源整合入手，抓好物流资源的整合，走以信息化带动物流发展的道路。

四是积极发展满足物流运作需要的运输服务方式。发展多式联装箱运输、散货运输、航空快递运输等方式，加强各种交通设施建设的紧密衔接配合，提高运输速度和效率，降低成本和减少浪费。要积极开展散粮、散肥、散装水泥运输物流方式，建立大宗货物高效、低成本运输系统。要优化城市交通管理，为配送车辆在城区的通行和停靠作业提供便利。

五是简化通关程序，提高通关效率。积极推进口岸执法管理信息的互联互通和地方物流商务信息的资源整合，努力实现一种认证、一个门户和“一站式”服务。积极稳妥推动保税物流发展，引导加工贸易转型升级。

六是加大对外开放的步伐。按照加入世界贸易组织的承诺，加快物流领域的对外开放，提高我国的物流服务水平，进一步改善投资环境。要鼓励外商、外资进入我国物流领域，投资物流基础设施，参与

我国物流市场竞争。同时，鼓励有条件的国内物流企业随着我国的企业和产品“走出去”，实施全球化发展战略。

三、提高认识，进一步加强物流基础性工作

物流基础性工作非常重要。各有关部门、各地政府、相关行业协会及有关企业要高度重视。采取有效措施，切实做好相关工作。

一是做好物流统计核算工作。这项工作在我国是一项崭新的工作，难度较大，有关部门、地方和企业要积极支持，协助配合做好这项工作。有条件的地方要参照这一做法，建立起本地区的物流统计核算制度。

二是要高度重视物流教育和培训工作。要培养人才，要有自己的团队。物流业是一个复合性的产业，要有方方面面的人才。物流企业家要敢于善于在培养人才与管理上下功夫，下本本钱。

三是加强物流科技和理论研究。有关政府部门要像支持基础设施建设那样支持物流科技和理论研究工作。

四是抓好行业自律，特别是诚信体系建设。行业协会要把这项工作看作是为会员服务的重要环节，从服务的角度加强自律，推动行业诚信体系建设。要形成物流的服务标准，大力宣传“诚信物流”促进开展信用交易，完善信用交易的相关政策。