

2006 · 1 ·

# 福建物流

FUJIAN LOGISTICS



主办 福建省物流协会  
二〇〇六年六月



厦门鹏远实业有限公司  
Xiamen Luckyroc Industry Co., Ltd.

厦门鹏远仓储设备制造有限公司  
Xiamen Luckyroc Storage Equipment Manufacture Co., Ltd.

鹏起八闽、志存高远

Rouse Ourselves Diligently to Seek the Bright Future

● 仓储货架 ● 物流容器 ● 工位器具 ● 装卸平台 ● 工业用门

厦门鹏远实业有限公司是致力于仓储货架的研发、制造、销售、安装及售后服务的专业仓储物流工程公司，拥有现代化的仓储设备生产基地。

秉承“服务扎根、品质领先”的经营理念，我们以周到的服务、合理的方案、可靠的设备、齐全的产品系列及完善的售后服务保障体系，为客户提供咨询顾问、规划设计、安装调试及售后服务一体化的优质服务。

鹏远仓储物流设备集成图



专业仓储货架制造商

- 拥有多条引进日本技术的自动化轧机线和日本安本涂装线
- 通过ISO9001:2000 质量体系认证
- 产品系列齐全：横梁式、搁板式、阁楼式、通廊式、重力式、压入式、悬臂式、流利架等仓储货架及自动化仓库

仓储系统设备集成及物流工程运作模式

- 为广大客户提供合理的仓储物流规划设计及整体解决方案
- 为广大合作伙伴提供系统全面的产品和技术支持

服务扎根、品质领先  
Root by Service & Lead in Quality



现代化的仓储物流设备制造工厂

厦门 361011  
地址:厦门市嘉禾路高崎段汉记大楼三楼  
电话Tel: 0592-5741166 5742266  
传真Fax: 0592-5743366  
网址http://www.luckyroc.com.cn

福州 350001  
地址:福州市五一中路169号大利嘉城D座15楼A1  
电话Tel: 0591-83993018 83993028  
传真Fax: 0591-83993038  
电子邮箱E-mail:service@luckyroc.com.cn



通过ISO9001:2000质量管理体系认证

# 福建物流

2006年第1期

出版时间：2006年6月

(内部刊物 免费赠阅)

主办：福建省物流协会

地址：福建省福州市湖滨路110号五层

邮政编码：350001

电话：0591-87619437

传真：0591-87627580

投稿邮箱：fujianwuliu@163.com

欢迎登陆《海峡物流网》

(中文网络实名)

<http://www.hx56.org>

## 敬告读者

本刊欢迎各会员单位，省内物流管理部门，各物流企事业单位及业界人士提供行业新闻及有关文章。鉴于时间与水平所限，本刊在编印、采稿中难免有错漏之处，恳请读者谅解并不吝指正。

## 目 录

### 物流论坛 >>>>

- 谁为物流信息化导航? .....(1)
- 金融业与第三方物流 .....(3)
- 第三方物流阐述 .....(6)

### 会员风采 >>>>

- 厦门建发物流集团有限公司 .....(9)
- 福建大汇冷藏物流有限公司 .....(10)
- 三明兄弟物流有限公司 .....(11)
- 福建省宏捷物流有限公司 .....(12)
- 福建汇丰物流有限公司 .....(13)

### 政策导读 >>>>

- 国家税务总局关于试点物流企业有关税收政策问题的通知 .....(14)
- 国家发展和改革委员会关于请推荐税收试点物流企业的函 .....(15)
- 相关链接：
  - 1、物流税收政策出台背景 .....(15)
  - 2、对试点物流企业有关税收政策的分析 .....(16)
  - 3、新物流企业税收政策有望降低综合成本 .....(18)
  - 4、关于试点物流企业最新税收政策解析 .....(19)

### 物流创新 >>>>

- 海峡西岸经济区港口物流网络体系的构建 .....(21)

### 区域物流 >>>>

- 三明市物流业发展概述 .....(26)

### 两岸交流 >>>>

- 海峡两岸物流业协同发展 .....(30)
- 香港物流业发展现状、趋势及启示 .....(32)

### 招商推介 >>>>

- 福建省2006年重点物流招商推介项目 .....(36)

- 厦门鹏远物流设备有限公司 ..... 封二
- 三明市经济贸易委员会招商项目 ..... 封三

## 谁为物流信息化导航？

### 探讨物流信息化的发展趋势

在不到10年的时间里，我国企业在物流信息化建设方面从“大干快上”的“大跃进”式热潮中理性地回归，依靠成熟的通用性信息技术，进行“与时俱进，循序渐进”式的信息化建设策略，赢得越来越多企业的认可。

其实，就加强和改善企业内部物流管理绩效而言，物流信息化建设并不一定需要非常高端的技术和设备。一些基础性的技术，如条形码、扫描技术和互联网等，就能够有效地改善企业内部库存管理、配送管理和顾客服务，从而降低物流成本、提高物流的绩效。

不过，对于企业而言，尤其是那些“链主”企业，其目标往往并不只局限于满足内部绩效的提升，它还需要通过对其所依存的供应链优化，来降低整体物流成本和提高效率，以及合理地规避风险。因此，企业能否在供应链一体化基础上实现互联互通、资源共享，达到信息流动通畅、信息资源利用高效、物流综合成本不断降低、顾客服务水平不断提高就成为了关注的焦点问题了。

### 现代物流：视“需求”的脸色行事

从现代物流发展的趋势而言，呈现出三个显著特征：顾客需求的时间窗口越来越狭窄，多品种、少批量、多频次的敏捷化响应，充分依靠供应链进行资源外部管理。企业物流信息化建设必须充分理解，并及时地响应这种变化的趋势。应对这种变化的重要策略就是，在供应链一体化的

基础上，设计和建设能够充分考虑到供应链企业对物流的敏捷化需求。

在供应链一体化基础上建立起来的物流信息系统中，最关键的是在企业动态联盟构建过程中形成的供应链，如何随着企业动态联盟的组成和解散，而快速地完成系统的重构，从而保证物流在供应链的基础上实现敏捷响应。

这不可避免地要求对各相关企业的信息系统也进行重构。如何采用有效的方法和技术，实现对现有企业信息系统的集成和重构，是物流信息化建设要重点解决的问题。

另一项核心内容是，在跨企业的生产计划调度和资源控制方面，供应链上各企业的信息系统往往是异构的。如何有效地利用这些资源，支持它们之间的协同工作，是物流信息管理系统必须解决的关键问题。

为此，物流信息化建设除了充分考虑硬件设备技术的因素外，还应当重点建设好物流信息本身，这是物流信息化能否成功的决定因素。

### 灵动性：物流信息化的追求

物流信息系统必须满足以下要求：开放性、分布性和异构性，可重构，可重用和可扩充。

### 灵动始自开放和包容

标准化和遵循标准的开发与构造方法，是实现系统开放性的唯一出路。

在物流活动中，整个生产经营活动是由多个企业、以及企业内的各个职能部门的分工协作共

同完成的。不仅是企业与企业之间,企业内部的各个部门之间的职能和角色都是相对独立的。但是物流的目标却是共同的,即满足顾客的需要、降低成本和提高效率。

为了使具有相对独立的企业和部门,都能够通过协同化运作来满足顾客的需要,信息系统必须能够耦合各种差异。

由于企业本身所具有的物理上的分布性,以及支持企业间的协作,要求信息系统必须是一个分布的系统;此外,对于各个企业部门所采用的软硬件平台不同,要求新建立的系统能够为各种平台、各种编程语言编写的系统提供可集成的方案。在此基础上,才能使具有各自特色和特殊管理流程的供应链企业,能在公共的网络平台上实现信息的共享,使分散的信息连接起来。

#### 供需联盟的自由组合

为了支持面向需求的物流活动的企业动态结盟,敏捷化信息系统必须能根据内部业务流程、组织机构的变化,以及动态结盟的变化,实现系统的快速重构。

物流信息系统是一种松耦合的开放系统,系统的各功能模块都应该实现标准的互联和互操作接口,随时可以通过合作重构,形成新的系统。敏捷信息系统的重构还是一种支持分布异构环境下的重构。开放性、标准化及软件重用性是系统能够实现重构的必需条件。

#### 系统规模松弛自如

物流信息系统的规模,可以随着企业和企业动态联盟的规模的变化而变化。规模可扩展性保证了一个信息系统能够通过系统重构和软件重用,来实现系统的规模变化,以适应应用规模的变化。

物流活动过程并非一成不变。在物流活动过程中,参加者(即供应商、销售商、零售商)的角色是变化的,这种变化会导致物流供应链的结构发生变化;需求是变化的,即对物流服务的需求是根据供应商、销售商、零售商、顾客的需求在发生相应的变化,从而使物流功能发生变化;物流的流程也是变化的,即随着物流活动参加者的主体变化、需求变化,物流流程必然发生相应的变化。因此,整个物流过程是在不断地发生分化与重组的过程。

在实施企业间的相互协作和企业内的重组过程中,最关键的内容是随着企业协作关系的形成、解体,以及企业联盟的重组,如何快速地进行企业信息系统的重构。

系统的重构包括对系统的业务流程、系统的功能以及系统的组织结构等三个方面进行重组,这需要信息系统本身能够对重构提供支持。此外,在构造可重构系统的过程中,必然要以软件的重用为基础。

同时,软件重用还应该包括对企业原有系统的重用:将企业正在使用的信息系统完全抛弃是不现实的,应该提供相应的技术和方法,实现对原有系统的集成和重用。敏捷化信息系统的可重构能力和系统的动态性,要求系统必须具备可扩展性。随着供应链上的企业的增减,动态联盟的规模可大可小,所以系统应该具有良好的可扩展能力,从而使脱离供应链的企业能够顺利离开,并使愿意参加进来的企业能够顺利加入。可以应用开放的标准、模块自治、广泛共享通用功能、插拔兼容性、容许异构的环境、模块的自学习和自组织能力、加强系统的安全性等技术和方法来满足这些要求。

(省物流协会摘录)

# 金融业与第三方物流

与金融机构如何与中小物流企业合作协作，推动第三方物流服务创新，满足中小企业对金融服务和第三方物流服务的迫切需求，促进我国中小企业发展，是需要迫切探讨的问题。下面以最具发展前景的质押贷款业务为，探讨第三方物流面向金融服务的创新模式。

## 1、质押贷款及其外部条件瓶颈

央行不断出台扶持中小企业发展的政策，但商业银行在具体操作中往往是“想贷不敢贷”，根本原因并不在于银行信贷或资本市场的歧视，而在于中小企业过于分散和信贷风险较高。根据《贷款通则（中国人民银行令1996年2号）》第九条，贷款分为信用贷款、担保贷款和票据贴现三种基本类型；其中担保贷款系指保证贷款、抵押贷款、质押贷款。中小企业信用级别低，可抵押资产普遍较少，也难以得到大企业提供担保，在经营活动中商业票据使用较少，因而要获得银行提供的信用贷款、保证贷款、抵押贷款、票据贴现在目前状况下仍然很困难。

贷款质押指借款人或者第三人（出质人）将质物交付贷款人（质权人）占有，以该质物为贷款债权担保，如果借款人不履行贷款债务，贷款人有权从质物中优先受偿的一种担保方式，按质物属性分为动产质押与权利质押。近年来我国金融机构开展的质押贷款业务主要为股票等可转让有价证券质押。为数不多的动产质押（主要质物为原材料）案例都发生在大型国有企业和三资企业，金融机构对质物的占有权带有较强的信用特征。面对中小企业的质押贷款业务尽管充满诱惑，但由于存在诸多外部条件瓶颈而陷于停滞状态，而许多中小企业迫于

短期资金压力转而以高昂的成本向各地兴起的典当行获得类似于动产质押的融资。金融机构开展面向中小企业的质押贷款业务面临以下外部条件瓶颈：

## 2、融通仓定义与服务功能分析

融通仓的定义分为广义与狭义两个阶段。广义的融通仓定义：在工业经济和金融、商贸、物流等第三产业发达的区域催生的一种跨行业的综合性第三产业高级业态，以物流运作为起点、综合发展信用担保、电子商务平台、传统商业平台、房地产开发。狭义的融通仓定义：以周边中小企业为主要服务对象，以流动商品仓储为基础，涵盖中小企业信用整合与再造、物流配送、电子商务与传统商业的综合性服务平台。

狭义的融通仓首先是一个以质押物资仓管与监管、价值评估、公共仓储、物流配送、拍卖为核心的综合性第三方物流服务平台，它不仅为银企间的合作构架新桥梁，也将良好地融入企业供应链体系之中，成为中小企业重要的第三方物流服务提供者，其服务功能主要有以下两个方面：

（1）融通仓提供的一体化服务解决质押贷款业务的外部条件瓶颈。

在质押业务中，融通仓根据质押人与金融机构签订的质押贷款合同以及三方签订的仓储协议约定，根据质物寄存地点的不同，对客户企业提供两种类型的服务：（1）对寄存在融通仓之仓储中心的质物提供仓储管理和监管服务，（2）而对寄存在质押人经金融机构确认的其他仓库中的质物提供监管服务，必要时才提供仓储管理服务。

借助融通仓的参与，针对中小企业的动产质押贷款业务的可操作性大大增强。在中小企业的生产

经营活动中，原材料采购与产成品销售普遍存在批量性和季节性特征，这类物资的库存往往占用了大量宝贵资金。融通仓借助其良好的仓储、配送和商贸条件，吸引辐射区域内的中小企业，作为其第三方仓储中心，并帮助企业以存放于融通仓的动产获得金融机构的质押贷款融资。融通仓不仅为金融机构提供了可信赖的质物监管，还帮助质押贷款主体双方良好地解决质物价值评估、拍卖等难题，并有效融入中小企业产销供应链当中，提供良好的第三方物流服务，同时，融通仓也将商贸平台作为发展目标之一，借助“前店后仓”的运作模式，成为聚集区域内众多中小企业的采购与销售平台。

#### （2）信用整合与信用再造。

融通仓作为联结中小企业与金融机构的综合性服务平台，更具有整合和再造会员企业信用的重要功能。融通仓与金融机构不断巩固和加强合作关系，依托融通仓设立中小企业信用担保体系，金融机构授予融通仓相当的信贷额度，以便于金融机构、融通仓和企业更加灵活的开展质押贷款业务。充分发挥融通仓对中小企业信用的整合和再造，帮助中小企业更好地解决融资问题。

### 3、融通仓运作模式初探

融通仓的运作必须服务于上述两个基本功能，及融入中小企业（会员企业）产销供应链，促进金融机构对中小企业的金融服务，整合和再造企业信用。

#### （1）融通仓选址与布局

融通仓的选址应在工业经济和金融、商贸、物流等第三产业发达的区域的中心地带，有效配送辐射半径为10-20公里，辐射区域内中小企业众多。在珠江三角洲、苏浙沪等地区都有许多良好的目标选址。融通仓储中心本着为金融机构和企业提供一体化服务的目标，需要着重考虑客户的需求，从客户的角度出发，帮助客户灵活开展质押贷款业务，降低质押贷款业务的成本，提高质押贷款业务运作的效率。这就需要对融通仓的仓储配送网络进行灵活而科学的设计。

“分布式”仓储，也可以称为“网络”仓储。

融通仓在目标区域中心建设项目基地，其主要模块之一是质押与公共仓储团地，在距离基地较远的地区以贴近客户的原则设立或者租赁一定规模的子仓库，拓展融通仓的服务范围和辐射半径。

#### （2）融通仓融入会员企业原材料采购供应链之中

由于自身规模与实力的局限，中小企业的原材料采购通常需要以现款结算方式进行，尽管造成资金压力，多数原材料仍难采用零星购买方式。融通仓能够有效融入会员企业原材料采购供应链之中，帮助企业缓解资金压力和改善物流配送。

企业先获得贷款采购原材料，然后将采购的原材料交付给融通仓储中心仓储作质押。在贷款期间分多次偿还，并由融通仓协助完成物料配送。应对措施之一：金融机构先开出银行承兑汇票交给企业，企业凭银行承兑汇票向供应商采购原材料，将原材料准确无误的经过评估后交付给融通仓储中心入库，金融机构在银行承兑汇票到期时将汇票兑现，将款项划拨给原材料供应商账户。应对措施之二：“先抵押，后质押”。企业先以金融机构认同的动产作抵押，获得银行承兑汇票用于购买原材料，待原材料经评估并交付融通仓储中心入库后，金融机构在银行承兑汇票到期时将汇票兑现，并将抵押贷款转为以该批原材料为质押物的质押贷款。

#### （3）融通仓融入会员区域分销供应链之中

由于市场需求存在季节性特征，通用型产成品库存将占用中小企业大量资金。如某行业企业的主要产品销售旺季为冬季，产品的库存从5月开始就逐渐增加，企业一方面需租用临时仓库用于产成品的存放，同时也被库存占据了大量的资金。金融机构开展的质押贷款业务辅助以融通仓储中心的配套物流服务，不仅可以为企业提供宝贵的融资机会，盘活库存资金占用，也为其提供了优质的第三方物流服务。

应对措施：企业产成品下生产线后直接运至融通仓存储，以备销售旺季之所需。以该批成品库存作质押，获得金融机构质押贷款，并以产品销售收入分批偿还贷款。为保障金融机构的利益，企业在

质押权人金融机构开设专门帐户，接收销售货款，此时通常要求企业实行款到发货的销售政策，如果企业与金融机构另有约定，金融机构亦可按企业接到的销售订单确认质物出库申请。融通仓此时作为企业分销供应链的一环，提供优良的仓储服务，并作为质押人企业的承运人或协助其承运人及时安排货物出库与发运，保证企业产品分销物流的顺畅。

#### （4）融通仓对会员企业的信用整合和再造

融通仓的重要意义还在于对中小企业信用的整合和再造。获得金融机构的授信额度和成立独特的信用担保体系是两个重要模式。

模式一：融通仓享有金融机构相当的授信额度

融通仓向金融机构按中小企业信用担保管理的有关规定和要求提供信用担保，金融机构授予融通仓一定的信贷额度。该模式有利于企业更加便捷地获得融资，减少原先质押贷款中一些繁琐的工作环节；有利于融通仓拓展服务范围，加强同企业的客户关系管理，提高对质押贷款全过程监控的能力；有利于金融机构更加灵活的开展质押贷款服务，优化其原先质押贷款的业务流程和工作环节，降低贷款的风险。

例如，金融机构根据融通仓储中心的规模、经营业绩、运营现状、资产负债比例以及信用程度，本年度授予融通仓储中心X亿元人民币的信贷额度，使得融通仓储中心可以直接利用这些信贷额度向相关企业提供灵活的质押贷款业务，由融通仓直接监控质押贷款业务的全过程，金融机构则基本上不参与该质押贷款项目的具体运作：

融通仓直接同需要质押贷款的会员企业接触、沟通和谈判，代表金融机构同贷款企业签订质押借款合同和仓储管理服务协议，向企业提供质押融资的同时，为企业寄存的质物提供仓储管理服务和监管服务。从而将申请贷款和质物仓储两项任务整合操作，提高质押贷款业务运作效率。

贷款企业在质物仓储期间需要不时进行补库和出库，原本企业出具的入库单或出库单需要经过金

融机构的确认，然后融通仓根据金融机构的入库或出库通知进行审核；而现在这些相应的凭证只需要经过融通仓的确认，即融通仓确认的过程就是对这些凭证进行审核的过程，中间省去了金融机构确认、通知、协调和处理等许多环节，缩短补库和出库操作的周期，在保证金融机构信贷安全的前提下，提高贷款企业产销供应链运作效率。

#### 模式二：融通仓构建中小企业信用担保体系

融通仓争取成立信用担保体系：在起步阶段，对于货主企业直接以寄存货物向金融机构申请质押贷款有难度的，融通仓储中心可以将其寄存货物作为反担保抵押物，通过担保实现贷款，当业务已全面启动后，将寄存货物反担保实现贷款、寄存货物质押并存，在银企之间搭建桥梁。

融通仓可以直接为中小企业申请质押贷款提供担保，间接地提高中小企业的信用。融通仓开展的担保必须取得有关部门和金融机构的支持，有必要向有关部门申请批准取得纳入信用担保体系的资格，享受扶持政策，以支撑担保业务的发展，扶持中小企业的壮大。

融通仓以自身担保能力组织企业联保或互助担保：具体做法可灵活多样，如若干企业联合向融通仓担保，再由融通仓向金融机构担保，实现中小企业融资；融通仓担保能力与中小企业担保物结合起来直接向金融机构担保，实现融资；组织动员信用等级较高的企业为其它企业担保等。

融通仓作为一种跨行业的第三产业高级业态，其孕育和发展将首先在珠江三角洲、苏浙沪等中小企业众多且充满活力的地区进行。在上述地区，已经有少量以商贸为核心的专业性市场同时具备了一定的金融与物流服务功能。如位于浙江嘉兴的中国茧丝绸交易市场，作为我国最重要的茧、丝、绸的交易中心，它同时也为进场会员企业提供质押贷款、担保和原料配送业务。而以第三方物流服务和促进面向中小企业的金融服务为核心的融通仓必将具有广阔的发展前景。

（省物流协会摘录）



# 第三方物流阐述

物流这一概念，随着人们对商品生产、流通和消费的需要，越来越引起人们的注意。随着现代企业生产经营方式的变革和市场外部条件的变化，“第三方物流”这种物流形态开始引起人们的重视，并对此表现出极大的兴趣。在西方发达国家，先进企业的物流模式已开始向第三方物流甚至四方物流方向转变。

## 1. 第三方物流的概念

第三方物流（Third-party logistics，简称3PL或TPL），是20世纪80年代中期以来在欧美发达国家出现的概念。中华人民共和国国家标准《物流术语》（GB/T18354-2001）对第三方物流的定义是：“由供方与需方以外的物流企业提供物流服务的业务模式”。所谓第三方物流是指生产经营企业为集中精力搞好主业，把原来属于自己处理的物流活动，以合同方式委托给专业物流服务企业，同时通过信息系统与物流服务企业保持密切联系，以达到对物流全程的管理和控制的一种物流运作与管理方式。因此第三方物流又叫合同制物流或契约物流。

第三方物流主要由以下两个要件构成：第一，主体要件。即在主体上是指“第三方”，表明第三方物流是独立的第三方企业，而不是依附于供方或需方等任何一方的非独立性经济组织。第二，行为要件。即在行为上是指“物流”，表明第三方物流从事的是现代物流活动，而不是传统意义上的运输、仓储等。

## 2. 第三方物流企业的界定

### 2.1 物流企业的定义

中华人民共和国国家标准《物流术语》（GB/T18354-2001）对物流企业（Logistics enterprise）的定义是：物流企业从事物流活动的经济组织。中华人民共和国国家标准《物流企业分类与评估指标》（GB/T 19860-2005）对物流企业的具体定义是：至少从事运输（含运输代理、货物快递）或仓储一种经营业务，并能够按照客户物流需求对运输、储存、装卸、包装、流通加工、配送等

基本功能进行组织和管理，具有与自身业务相适应的信息管理系统，实行独立核算、独立承担民事责任的经济组织，非法人物流经济组织可比照适用。

### 2.2 第三方物流企业的法律特征（商主体特征）

#### 2.2.1 第三方物流企业是独立的商法人

第三方物流企业是依据公司法等商事法律注册成立，享有权利并承担义务的独立法人，这一点是其与企业内部物流事业部的根本区别。生产企业内部物流事业部的核心任务是立足企业内部，为企业的采购、生产、销售、回收等活动提供物流支持。物流事业部的经营特点决定了其在法律上不必然具有法律主体资格。而第三方物流企业须立足市场，面向社会众多客户提供物流服务，其独立享有权利、独立承担义务并独立承担责任的特点决定了在法律上必须赋予其独立的法人资格。

#### 2.2.2 第三方物流企业的设立呈现出行政许可主义的色彩

政府主管机关批准，就可以设立公司。但在我国部分地区，第三方物流企业的设立呈现出行政许可主义的色彩。物流产业在我国刚刚起步，发展尚不成熟，政府为避免盲目投资、重复建设，以及贯彻落实政府宏观层面的物流产业政策和规划，实践中政府对物流发展大多采取了积极干预的态度，这就使得物流企业在设立过程中表现出浓厚的行政许可主义色彩。

#### 2.2.3 第三方物流内部各成员企业之间具有关联关系，并在事实上形成了企业集团

依靠电子信息技术的支撑，第三方物流成员企业之间充分共享信息，这就要求彼此能够互相信任，才能取得比单独从事物流活动更好的效果。一般来说，第三方物流企业总部与各成员企业之间大多采取总分公司、母子公司（全资或控股）等组织模式。从关联关系来看，总分公司、母子公司均在事实上构成了企业集团。

#### 2.2.4 第三方物流企业与大客户之间是战略性的物流联盟关系

第三方物流企业与大客户之间所发生的关系并非偶尔一次两次的市场交易，在交易维持了一段时间之后，客户将更加依赖第三方物流。第三方有现成的物流解决方案，这比客户自己去做显得更加专业，所以客户都非常愿意把物流外包出去，从而第三方物流和客户之间在经济上就构成了一种不可分割的供应链关系。为保持供应链关系的稳定，双方便有可能在法律层面上结成优势互补、风险共担、合作双赢的战略性的物流联盟。

### 2.3 第三方物流活动的法律特征（商行为特征）

#### 2.3.1 须以营利性为目的

营利性是商法的特性，同时也是商行为的特性。第三方物流活动作为商行为，就必须以营利为目的。而绿色物流、军事物流、灾害物流（如SARS疫情、洪水灾害期间的物流）等以社会公益或国防利益为目的，企业物流则以为本企业生产提供物流支持为目的。也正因为此，第三方物流才成为我国商法的调整对象。

#### 2.3.2 须是经营性行为

所谓经营性是指营利行为的连续性和不间断性，它表明商主体至少在一段时期内连续不断地从事某种同一性质的营利活动，因而是一种职业性营利行为。第三方物流是经营性行为，表明其与特定时期才会存在的灾害物流、军事物流截然不同。另外，企业内部的物流事业部在为本企业提供物流支持的同时，也可能偶尔对外承接业务，在一定程度上表现出营利性的特征，但这并不是其核心任务，因而不具有连续性和不间断性，所以它并不构成商法意义上的商行为。

#### 2.3.3 须注重商事效率

商事交易的特点之一是商事效益与商事效率紧密相连，只有高效率才有高效益。从第三方物流的实践来看，高效率主要体现在交易形态的定型化和交易客体的证券化，前者如标准的物流格式合同，后者如海事运输中的提单。

#### 2.3.4 公开性与保密性并存

物流行业的特性决定了信息资源须在第三方物流成员企业和客户之间共享，而共享信息说明第三方物流是一种具有公开性的行为。同时，第三方物流须协助客户解决系统的物流方案，解决方案的过程必然涉及到客户的经营手段、经营方法以及经营经验等企业管理方面的深层次问题，这些经营管理问题往往就是客户所特有的商业秘密。因此，第三方物流是公开性与保密性并存的商行为。

#### 2.3.5 违约认定上的严格主义

按照合同法，一方未能及时、准确和安全地履约并不当然导致合同当事人订约目的的落空，因此也不当然构成根本违约。但对于第三方物流，其产业特性和行业惯例决定了如果第三方物流企业未能及时、准确和安全地履约往往导致当事人缔约目的完全落空，从而构成根本违约。在司法实践中已经有诸多案例支持了这一结论。

#### 2.3.6 代理行为的非显名主义

商事行为的代理人在实施其行为过程中，虽然未表明是为本人（即委托人和被代理人）进行，但其行为对本人和本人的对方当事人仍发生法律效力，这就是代理行为的非显名主义。对于第三方物流来讲，较好的例子是物流合同中的保险条款。众所周知，物流活动并不转移货物的所有权，所以第三方物流企业对货物投保属于为客户代理保险的行为，但实践中第三方物流企业往往以自己的名义与保险公司订立保险合同，这便是典型的代理行为非显名主义。代理行为的非显名主义在合同法上称为间接代理，其行为的法律效果“首先对间接代理人发生，然后依间接代理人与本人之间的内部关系，而移转于人”。

### 3. 第三方物流的经营模式

#### 3.1 初级模式

这种模式表现为：第三方物流企业接受客户的委托，根据客户发出的指令处理货物。从表现形式上看，第三方物流企业是站在自己公司物流业务经营的角度，接受货主企业的委托，以费用加利润的方式定价，收取服务费。因此，这种经营模式与传统运输业、仓储业等的区别不大，只不过是对运输、仓储等诸多环节按照成本最小化的原则进行了系统集成，其法律性质仍然是运输、仓储等合同关系。第三方物流运作过程中诸如分拣包装、条码生成、优选货运路线和货运系统监测等物流增值服务，从法律性质上讲，属于运输、仓储合同项下的委托合同关系。

目前，我国第三方物流刚刚起步，大多数第三方物流服务均属于这种经营模式。

#### 3.2 初级模式的变异

我国物流企业渊源于传统的交通运输、仓储、批发零售以及货运代理等行业，因此，第三方物流在发展的初级模式上呈现出依托其他各种经营业态发展的特色，其中主要有分销、代销、寄售、邮购、展卖、超市零售等。例如，分销商除了转移货物所有权之外，还会向上下游企业延伸货物运输、储存保管、二次分装、送货上门（配送）、代收货

款等物流增值服务,但从根本上说该货物分销应该属于买卖合同法律关系。再例如,仓库所有者在仓库租赁合同中同时约定为承租人提供装卸搬运服务,那么这份合同的性质一部分属于租赁合同,另一部分则属于提供装卸搬运劳务的委托合同。变异了的第三方物流的法律性质,不能简单地一概而论,这要看合同中的具体约定。这种变异的经营模式表现出我国第三方物流产业发展的不完善性。

### 3.3 中级模式

这种模式表现为:由货主以外的专业企业代替进行物流系统设计并对系统运营承担责任的物流形态。从表现形式上看,第三方物流站在货主的立场上,以货主企业的物流合理化为设计系统和系统运营管理的目标。而且,第三方物流企业不一定保有物流作业能力,也就是说可以没有物流设施和运输工具,不直接从事运输、保管等作业活动,只是负责物流系统设计并对物流系统运营承担责任,具体的作业可以采取对外委托的方式由专业的运输、仓储企业等去完成。

这种经营模式与初级模式的不同主要在于物流系统设计和部分物流作业外包方面。在中级经营模式中,第三方物流企业的核心竞争力在于物流系统的设计,至于外包的部分作业是其非核心业务。因此,这种经营模式在物流系统设计方面的法律性质表现为一种提供智力型服务的委托合同关系。至于业务外包,一般是第三方物流企业与货主以外的其他企业订立的合同,其法律效果并不当然转移于货主;除非业务外包构成合同法上的间接代理,其法律效果则有可能间接地转移于货主。

### 3.4 高级模式

第三方物流供应商的优势在于运输和仓储,但其在跨越整个供应链运作及真正整合供应链流程方面缺乏相应的战略专业技术,因此国外一些成熟的专业咨询公司如埃森哲咨询提出了第四方物流的概念。第四方物流的本义是从集中于仓储和运输的提供商(第三方物流提供商)到提供更加集成的解决方案的供应商发展,所以第四方物流是第三方物流高级模式的升级。除了仓储运输服务,第四方物流还提供包括供应链管理 and 解决方案、管理变革能力和增值服务,其成功的关键是以行业内最佳的方案为客户提供服务与技术。第四方物流提供商出具的咨询报告、管理建议书、解决方案等均是智力型劳动成果,因此在法律关系上仍然属于合同法上的委

托关系。

## 4. 第三方物流企业分类

根据中华人民共和国国家标准《物流企业分类与评估指标》(GB/T 19860-2005),物流企业分为三类:

### 4.1 运输型物流企业

运输型物流企业应同时符合以下要求:

- a) 以从事货物运输业务为主,包括货物快递服务或运输代理服务,具备一定规模;
- b) 可以提供门到门运输、门到站运输、站到门运输、站到站运输服务和其他物流服务;
- c) 企业自有一定数量的运输设备;
- d) 具备网络化信息服务功能,应用信息系统可对运输货物进行状态查询、监控。

### 4.2 仓储型物流企业

仓储型物流企业应同时符合以下要求:

- a) 以从事仓储业务为主,为客户提供货物储存、保管、中转等仓储服务,具备一定规模;
- b) 企业能为客户提供配送服务以及商品经销、流通加工等其他服务;
- c) 企业自有一定规模的仓储设施、设备,自有或租用必要的货运车辆;
- d) 具备网络化信息服务功能,应用信息系统可对货物进行状态查询、监控。

### 4.3 综合服务型物流企业

综合服务型物流企业应同时符合以下要求:

- a) 从事多种物流服务业务,可以为客户提供运输、货运代理、仓储、配送等多种物流服务,具备一定规模;
- b) 根据客户的需求,为客户制定整合物流资源的运作方案,为客户提供契约性的综合物流服务;
- c) 按照业务要求,企业自有或租用必要的运输设备、仓储设施及设备;
- d) 企业具有一定运营范围的货物集散、分拨网络。

物流能力是构成企业核心竞争能力的重要因素,随着全球经济一体化进程的加快,我国企业将面临国际竞争的重大考验。发展第三方物流业,将使我国工商企业获得物流能力的支持,从而提高国际竞争力,同时,第三方物流业也将逐步成为一个极富生命力、竞争力的新行业。

(作者:省物流协会 陈锋)

# 厦门建发物流集团有限公司

厦门建发物流集团有限公司（以下简称建发物流）注册资本3千万元人民币，其母公司为厦门建发股份有限公司（属上市公司，其沪市股票代码为600153），主要从事国际贸易、物流、房地产及物业开发和实业投资。

建发物流的总部在厦门，拥有从事物流业管理与实际操作经验的专业人才，提供优秀的服务团队保障，业务覆盖厦门各个口岸。公司下设福州办事处和上海、宁波、天津、青岛分公司，目前国内网络覆盖厦门、福州、上海等地，并与美国、加拿大、澳大利亚、欧洲和东南亚等地代理有着良好的合作关系。仓库经营面积达10多万平方米，拥有各种配送车辆资源上百部。全资及控股子公司有建发集装箱储运有限公司、建发报关行有限公司、建发国际货物运输代理有限公司、建发象屿保税区贸易有限公司、建发仓储有限公司、厦门星辰物流有限公司，其中报关行是厦门市最大的专业报关企业。

建发物流致力于成为区域一体化的第三方物流供应商，以良好的服务和完善的信息网络作支撑，形成完整的物流供应链，为客户提供一站式的国际贸易物流支持和仓储配送服务。



## 联络方式 Contact

### 厦门总部

地址：中国厦门鹭江道52号海滨大厦5楼（361001）

Headquarter address: 5/F., Seaside Building,  
Xiamen, China

电话 (Tel) : 0592 - 2263777

传真 (Fax): 0592 - 2112133

Email: logistics@chinacdc.com

http://www.cndlogistics.com

天津: Tel: 022 - 88239112

地址: 天津市河西区围堤道146号华盛广场B座9层  
C1房间(300201)

宁波: Tel: 0574 87313095

地址: 宁波市大来街50号中国人民保险大厦502室  
(315000)

福州 Tel: 0591 - 7614545/13905022553

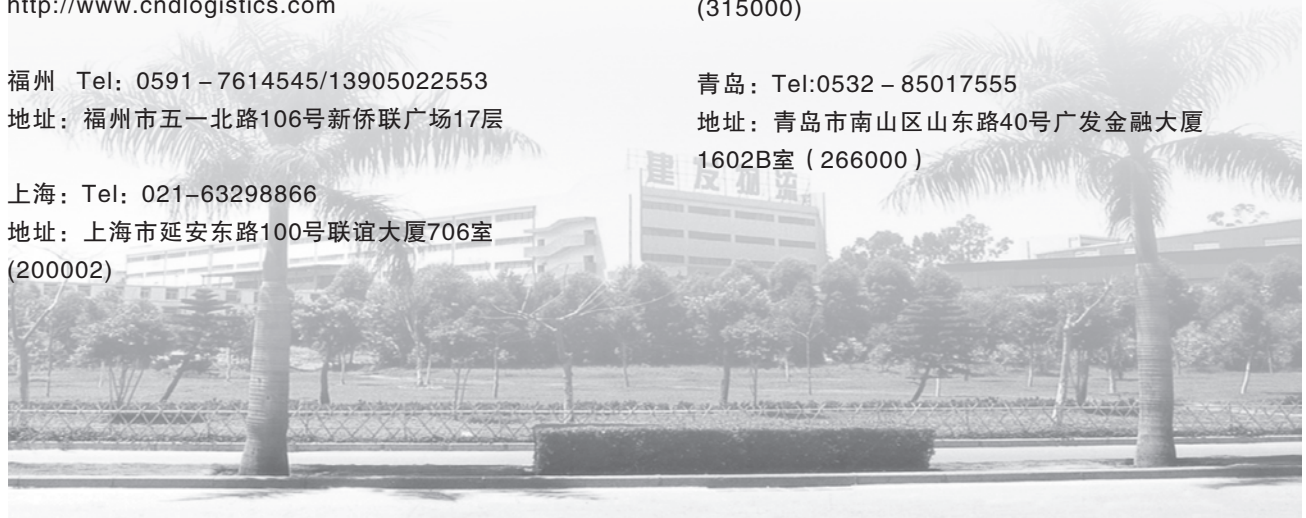
地址: 福州市五一北路106号新侨联广场17层

青岛: Tel: 0532 - 85017555

地址: 青岛市南山区山东路40号广发金融大厦  
1602B室 (266000)

上海: Tel: 021-63298866

地址: 上海市延安东路100号联谊大厦706室  
(200002)





福建大汇冷藏物流股份有限公司主营业务是为客户提供冷冻冷藏食品物流管理和配送服务，大汇公司致力于针对冷冻冷藏食品的制造商、进口商、原料供应商、中间批发商的物流外包需求提供物流规划和解决方案，并提供一站式的服务。目前公司依托冷冻物流基地和冷藏汽车运输资源，并开发并利用铁路冷藏运输资源及高度发达的电信基础设施和成熟的技术解决方案，为国内的品牌客户提供第三方冷藏食品物流服务。

公司的前身是福州大汇中铁冷藏物流有限公司，大汇从提供冷藏运输服务开始，逐渐进入冷藏食品物流服务领域，至今已经有10多年的服务经验。现在，大汇公司分别在福州和厦门已经拥有3个冷库（面积近13,000平方米，温度控制在 $-18^{\circ}\text{C}$ 以下），仓库储存能力达到近20,000吨，公司同时配备10多台不同尺寸的专业冷藏车，以满足不同客户的物流配送需求。

为实现大汇物流在中国冷藏物流领域成为领先公司的愿景，公司计划与北京中铁公司合作，并计划在未来3-5年内，在全国至少5个或以上关键节点城市（如北京、武汉、成都、上海和广州等）建立低温冷藏物流中心，开展包含节点城市间铁路冷藏运输、冷藏仓储管理、各网点的区域性冷藏物流配送等服务，最终形成全国性冷藏物流营销网络。

地址：福州市鼓山镇魁岐铁路物流园区内

电话：0591-83663355 传真：0591-83299582

# 福建大汇冷藏物流股份有限公司

# 福建兄弟物流有限公司



福建兄弟物流有限公司成立于2000年3月，公司坐落于福建省三明市三元区，占地75亩，现有员工189人，经营范围有：物流配送、运输、仓储、装卸、租赁、电子商务、拣选、加工、包装、分割、组配等；集装箱、整车、零担快件运输；代收代付货款、保险。是福建省初具规模的民营运输企业。

公司至今已拥有五十多部包括重型半牵引车、重型厢式货车、罐式货车等单、双后桥吨位型不一的大中型车辆，并将以牵引车为主要方向，现在是三明市唯一一家具有危险品货物运输资格的私营企业，也是三明市唯一具有货运五级资质的运输单位。

公司现拥有大型停车场、二类A级汽车维修厂、专用仓储空间及叉车等较齐全的装卸设施。公司目前在福州、浙江、江苏、上海、无锡分别设有办事结构，并开通了福州、温州、上海、南京、苏州、无锡、西安、武汉、天津、北京等公路货运路线。公司还有专门的车辆维修人员，能做到及时、到位的养护和维修各类型车辆。

公司还具有一支业务强、技术精、服务质量高、协调能力强的管理人员和驾驶员队伍，以“安全、快捷、信誉”为服务宗旨，全方位的优质服务与社会各界人士真诚合作，携手并进共创未来。



联系电话：0598-8281111 联系人：李静 邮件：lj55559553@163.com

地址：福建省三明市三元区新市南路77号 邮编：365001



# 福建省宏捷物流有限公司

## FUJIAN HONGJIE LOGISTICS CO.,LTD.

福建省宏捷物流有限公司，目前拥有固定资产4000多万元，占地面积5万多平方米，仓储面积4万多平方米。在全国主要大中型城市设有分支机构，总部位于福州市福兴投资区福兴大道29号。

业务涉及普通货物运输、储存、装卸、搬运、配送、包装、国内国际货运代理等。

2001年，通过ISO9001:2000国际质量管理体系认证；

2002年，启用GPS全球卫星定位货物跟踪系统；

2003年，经批准，被评为福建省首批物流企业；

2004年、2005年，被中国交通运输协会评为“中国物流百强企业”和“中国民营物流30强企业”。

2005年，通过国家AAA级运输型物流企业评定。

为适应现代物流业的发展，公司以“诚信经营、优质服务、团结奋进、共创辉煌”为经营理念，秉承“团结拼搏、开拓创新、携手共进、争创一流”的企业精神，以“客户至上、信誉第一、价格合理、服务周到”为服务宗旨，不断提高物流管理水平和物流服务质量。现为华映光电、冠捷电子、友达光电、华映视讯、北京兴捷联电子、统一企业等省内外大中型知名企业提供安全、及时、高效、快捷的第三方物流服务，深得客户的好评和信赖。

宏捷物流期盼与国内外客商真诚合作、共谋发展！宏捷物流将与您一同创造一流的品牌！

总 机：0591-83637388

公司地址：福建省福州市福兴投资区福兴大道29号

网 址：WWW.FJHONGJIE.COM

传 真：0591-83672718

邮 编：350014

E-MAIL:FJHJ@FJHONGJIE.COM

# 福建汇丰物流有限公司

## 简介

福建汇丰物流有限公司成立于2000年，隶属于南昌铁路局，系铁路系统国有全资物流企业，注册资金500万元。公司建立完善了立足福建、面向全国，依托铁路、辐射境内外的铁公海物流网络，服务质量通过ISO9000质量体系认证，具有雄厚的经营实力，享有良好的资质信誉。

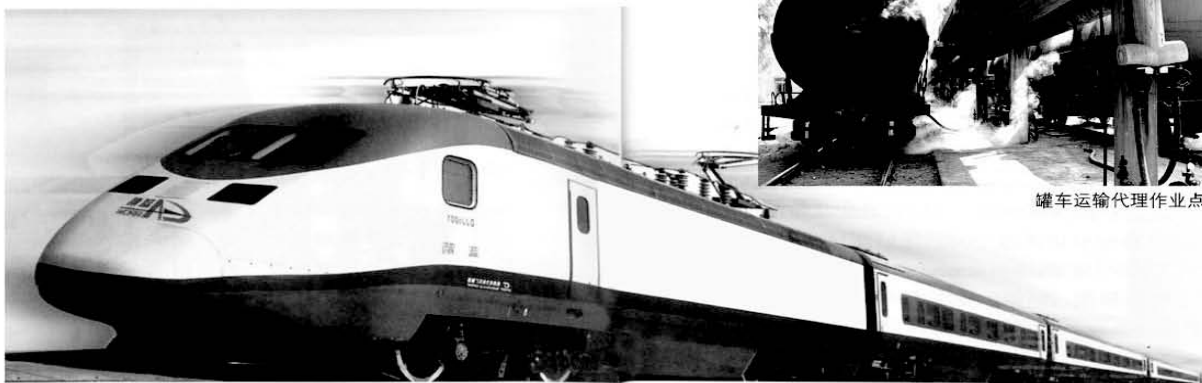


公司入口

公司组织结构：本部设立九部一室，即办公室、计划财务部、人力资源部、经营管理部、运力保障部、煤炭业务部、泉州业务部、水泥业务部、供应物流部、东南物流项目部。下设3个分公司（福州分公司、闽清分公司、新余分公司），5个子公司，控股泉州福铁公司和福州港铁路运输服务有限公司，营业网点遍布福建、江西两省，公司作为铁道部中铁联合物流有限公司的股东，通过该系统已经建立了遍布全国的铁路运营网络。

公司主要从事铁路货运代理和铁路与公路、海运相衔接的货物运输服务，开展门到门运输服务；提供运输咨询、运输方案设计、运输车辆跟踪等服务；代理运输保险、保价及索赔业务；提供全方位铁公海全程运输解决方案。

公司现有铁路自备车50辆，依托铁路车站建成福州魁岐物流基地4000平方米的冷藏仓库、3000多平方米的常温仓库和10000多平方米的货场；拥有装卸吊机、叉车、装载机、装载机、装载机、装载机等多处仓库及货物配送场地可供使用。



罐车运输代理作业点

公司业务涉足福建、江西省重点企业，基础物资的运输代理和知名品牌的配送服务，主要业务有：

- 福建省四大电厂的煤炭运输代理
- 福建炼油厂的油品铁路运输代理
- 浙江纳爱斯集团福建市场洗涤用品配送
- 福州地区冷冻食品、冷饮市场仓储配送（包括蒙牛、伊利冷饮等）
- 马尾港海铁联运服务
- 福建水泥厂铁路运输代理服务
- 三明钢铁厂运输代理业务
- 福建省境内的铁路国际联运业务
- 江西境内新余钢铁厂的钢材运输代理业务

公司以拓展物流业为主导，依托铁路运输网络优势，不断扩大服务半径，通过向客户提供一体化解决方案，提高服务效率，满足客户需要。



配送卸车作业

邮编：350013

地址：福州华林路408号4-5楼

电话：0591-87578053 传真：87579304

http://www.fjhfw.cn E-mail: hfwl@hfwl.sina.net



# 国家税务总局关于试点物流企业 有关税收政策问题的通知

国税发[2005]208号

各省、自治区、直辖市和计划单列市国家税务局、地方税务局：

为促进现代物流业发展，根据国家发展和改革委员会 商务部 公安部 铁道部 交通部 海关总署 国家税务总局 中国民用航空总局 国家工商行政管理总局《印发关于促进我国现代物流业发展的意见的通知》（发改运行[2004]1617号）精神，对国家发展改革委和国家税务总局联合确认纳入试点名单的物流企业及所属企业（以下简称试点企业）的有关税收政策问题通知如下：

## 一、关于营业税政策

### （一）交通运输业务

1.试点企业开展物流业务应按其收入性质分别核算。提供运输劳务取得的运输收入按“交通运输业”税目征收营业税并开具货物运输业发票。凡未按规定分别核算其营业税应税收入的，一律按“服务业”税目征收营业税。

2.试点企业将承揽的运输业务分给其他单位并由其统一收取价款的，应以该企业取得的全部收入减去付给其他运输企业的运费后的余额为营业额计算征收营业税。

3.试点企业适用《国家税务总局关于加强货物运输业税收征收管理的通知》（国税发[2003]121号）规定的“货物运输业营业税纳税人认定和年审试行办法”。对被取消自开票纳税人资格的试点企业，同时取消对该企业执行本通知规定的税收政策，并报国家发展和改革委员会和国家税务总局备案。

### （二）仓储业务

试点企业将承揽的仓储业务分给其他单位并由其统一收取价款的，应以该企业取得的全部收入减去付给其他仓储合作方的仓储费后的余额为营业额计算征收营业税。

### （三）关于营业额减除项目凭证管理问题

营业额减除项目支付款项发生在境内的，该减除项目支付款项凭证必须是发票或经税务机关认可的合法有效凭证；支付给境外的，该减除项目支付款项凭证必须是外汇付汇凭证，或外方公司的签收单据、出具的公证证明。

## 二、关于货物运输业发票抵扣增值税问题

（一）增值税一般纳税人外购货物（未实行增值税扩大抵扣范围企业外购固定资产除外）和销售应税货物所取得的由试点企业开具的货物运输业发票准予抵扣进项税额。

（二）准予抵扣的货物运费金额是指试点企业开具的货运发票上注明的运输费用、建设基金；装卸费、保险费和其他杂费不予抵扣。货运发票应当分别注明运费和杂费，对未分别注明，而合并注明为运杂费的不予抵扣。

三、试点企业应定期将经营情况报送所在地地方税务局。国家发展和改革委员会、国家税务总局将采取定期或不定期方式，抽查试点企业经营情况。对违反有关规定的企业，国家发展和改革委员会、国家税务总局取消其试点资格。

四、各地地方税务机关对试点工作中出现的问题，应及时上报国家税务总局（流转税管理司）。同时，可以根据本地区物流行业发展的实际情况，选取具有一定经营规模、管理集约化并依法纳税的现代物流企业，向国家税务总局推荐参与试点。被推荐的企业经国家发展和改革委员会、国家税务总局联合确认后，纳入试点物流企业名单。

## 五、本通知自2006年1月1日起执行。

国家税务总局

二〇〇五年十二月二十九日

## 国家发展和改革委员会 关于请推荐税收试点物流企业的函

商务部商改司，铁道部运输局，交通部公路司、水运司，民航总局运输司，有关省市现代物流工作牵头部门：

为落实国家发展改革委等九部门联合印发的《关于促进我国现代物流业发展的意见》精神，国家税务总局于2005年下发了《关于试点物流企业有关税收政策问题的通知》（国税发[2005]208号），对部分试点物流企业实行营业税改征增值税和增值税进项抵扣的政策。试点工作实施半年以来，受到了试点企业的普遍欢迎。

为进一步推动此项工作，扩大试点企业的范围，经与国家税务总局流转税司共同研究，拟启动第二批试点。请根据你部门和所在地区物流企业的发展情况，按照九部门文件中关于物流企业的定义要求，推荐10-20家企业作为第二批试点企业的备选企业，并按照附表要求填报推荐企业基本情况和联系方式。报送时间：2006年6月20日前。报送方式：加盖单位公章寄至国家发改委经济运行局，同时发送电子版。

联系人：韩立新 崔忠付

电话：010-68587349 68535532 传真：68587367

电子信箱：wl@ndrc.gov.cn

通信地址：北京西城区月坛南街38号 邮编：100824

附件：一、推荐第二批税收试点物流企业基本情况表  
二、推荐第二批税收试点物流企业联系方式表

国家发展和改革委员会经济运行局

二〇〇六年六月五日

### 相关链接

## 物流税收政策出台背景

从2003年起国家将“现代物流”作为调研专题，并成立了由全国政协经济委员会、国家发展和改革委员会、中国物流与采购成员联合会组成的“现代物流专题调研组”。专题调研组听取了国务院有关部门和重点物流企业的汇报，分两个阶段分别调查了长三角、珠三角、环渤海及中部地区的物流发展情况。调查范围包括浙、苏、粤、鲁、鄂、豫六省及京津沪三个直辖市，各类物流企业共30多

家。2003年11月，“现代物流专题调研组”完成《关于我国现代物流情况的调研报告》。在此基础上，2004年8月5日，国家发展和改革委员会、商务部、公安部、铁道部、交通部、海关总署、国家税务总局、中国民用航空总局、国家工商行政管理总局发出《印发关于促进我国现代物流业发展的意见的通知》（发改运行[2004]1617号），对完善物流企业税收管理提出两点意见：

1.合理确定物流企业营业税计征基数。物流企业将承揽的运输、仓储等业务分包给其他单位并由其统一收取价款的，应以该企业取得的全部收入减去其他项目支出后的余额，为营业税的计税的基数。具体办法由国家税务总局制定。

2.允许符合条件的物流企业统一缴纳所得税。

物流企业在省、自治区、直辖市范围内设立的跨区域分支机构，凡在总部领导下统一经营、统一核算，不设银行结算账户、不编制财务报表和帐薄的，并与总部微机联网、实行统一规范管理的企业，其企业所得税由总部统一缴纳。

## 对试点物流企业有关税收政策的分析

“扩大试点企业的范围，是企业呼声较高的一个问题。明确物流企业有关税收政策的208号文件下发后，受到了全国物流企业的普遍关注和欢迎。文件对试点的37家物流企业来说是一个盼望已久的政策，同时增加了其他物流企业的期待。有一些没有被纳入此次试点单位的企业多方咨询，积极争取成为试点企业。我们相信，这次的试点只是一个开始。”中国物流与采购联合会研究室主任贺登才这样告诉记者。

“国家税务总局去年底下发的《关于试点物流企业有关税收政策问题的通知》（国税发〔2005〕208号，简称“208号文件”）是一个实实在在的支持物流业发展的好政策，非常有利于物流企业整合社会资源，也使得国内试点物流企业原有的税收方面存在的问题得到了切实解决。”贺登才的喜悦之情溢于言表。

**纳税问题：物流企业的一块“心病”**

“物流业在我国是一个相对新兴的行业，实际上也是一个微利行业。在这些年的发展，很多物流企业反映行业税负较重，突出体现在营业税和所得税方面。”贺登才告诉记者，物流业现有的税收问题已经成了企业的一块“心病”。

首先是物流企业统一营业税税率问题。物流企业开展的业务既有运输业务又有仓储业务，但在现行的税收制度中，交通运输业按3%的税率缴纳营业税，仓储业按5%缴纳，这样不利于物流企业开展一体化运作。物流业是微利性行业，毛利只有4%~5%，税后纯利只有1%~2%，目前3%、5%两档营业税率相对过高。物流企业建议国家对物流行业

的营业税税率统一按3%的税率征收。

其次是物流企业重复纳税问题。由于现代物流企业发生大量物流业务外包，物流企业要支付给其他如运输企业和仓储企业较大比例的费用，只赚取差价收入。在运输环节可以扣除外包收入后纳税，但在占营业额15%~20%的仓储环节不能扣除，存在重复纳税问题。企业建议在规范物流业市场准入的基础上，比照旅游和联运业，对营业税税基实行扣除外包营业收入后计税的原则。

第三是物流企业发票抵扣问题。由于物流企业不是专业的运输企业，其对客户开出的发票，客户不能抵扣进项税额。企业建议在规范物流业市场准入的基础上，对物流企业开具专用运输发票，准予抵扣增值税进项税额。

第四是物流企业所得税合并纳税问题。很多物流企业都实行跨区经营和建立物流服务网络，对凡由总机构统一核算、财务系统联网的物流企业，企业建议比照连锁经营企业享受主管税务机关审批，由总机构统一合并企业所得税。

**政策沿革：多方发力完善行业税收**贺登才说，“近年来，国务院有关部门和各地政府对现代物流业发展高度重视，国家有关部门陆续出台相关文件，推进我国现代物流业的发展，督促长期困扰物流业发展的税收问题尽快得到解决。”

2004年8月，经国务院批准，国家发改委、商务部、公安部、铁道部、交通部、海关总署、国家税务总局、民航总局、工商总局联合制定了《关于促进我国现代物流业发展的意见》，对完善物流企业税收管理提出两点意见：一是合理确定物流企业

营业税计征基数。物流企业将承揽的运输、仓储等业务分包给其他单位并由其统一收取价款的，应以该企业取得的全部收入减去其他项目支出后的余额作为营业税的计税基数。具体办法由国家税务总局制定。二是允许符合条件的物流企业统一缴纳所得税。物流企业在省、自治区、直辖市范围内设立的跨区域分支机构，凡在总部领导下统一经营、统一核算，不设银行结算账户、不编制财务报表和账簿的，并与总部微机联网、实行统一规范管理的企业，其企业所得税由总部统一缴纳。

2005年5月，发改委联合财政部、国土资源部、商务部、国家税务总局等13大部委及两个行业协会召开了部际会议，联合发布了《关于促进我国物流业发展若干政策措施的意见》，进一步推动了物流企业的税收改革，使得长期困扰物流业发展的重复纳税、税负不均、抵扣难的问题可望得到解决。

此次发布的208号文件，则针对国内物流企业在营业税缴纳和增值税抵扣等方面的税收问题作了进一步明确。

#### 差额纳税：试点企业搭上减负“首班车”

“208号文件的出台，对我们仓储业来说是一大福音！”37家试点物流企业之一的中国物资储运总公司副总经理姜超峰难掩心中的兴奋。他告诉记者，在运输、仓储一体化服务中，承包商往往存在重复纳税的问题，有时由于税收的原因不得不放弃一些业务。以该公司为例，以前中储总公司统揽一些企业的物流业务，然后再分包给下属企业。如果生产企业不同意与中储所属企业分别结算，只同意与中储一家结算，则这样的业务很难做成。因为如果只与中储总公司一家结算，中储总公司再与下属企业结算，势必要缴两次营业税，企业的赢利空间就很小了。

现在企业再也不用为重复纳税犯难了。208号文件规定，试点企业将承揽的仓储业务分给其他单位并由其统一收取价款的，应以该企业取得的全部收入减去付给其他仓储合作方的仓储费后的余额为营业额，计算缴纳营业税。“这项规定，于物流企业、生产企业都是一件好事。物流企业税负减轻了，生产企业也减少了多头结算的困扰。”姜超峰

说。

同样高兴的，还有试点物流企业之一的中海集团物流有限公司的副总经理金益新。作为国内颇具代表性的运输类物流企业，金益新也对此次差额纳税的规定表示了满意。208号文件规定，试点企业将承揽的运输业务分给其他单位并由其统一收取价款的，应以该企业取得的全部收入减去付给其他运输企业的运费后的余额为营业额计算缴纳营业税。

金益新说：“新的税收政策允许企业按取得的全部收入减去其他项目支出后的余额计算缴纳营业税，避免了重复纳税，降低了企业的经营负担，对于微利的物流企业来说无疑是个绝对利好。”

在对一些物流企业的财务人员进行采访时，记者了解到，为避免多重纳税，有的企业只得采用“凑份子”的手段，给货主凑够发票额，方便其抵扣和做凭证，由此带来的是借票和假票的风行和发票管理的混乱。此次重复纳税的问题得到根本解决，也将使物流业发票管理走向规范。

中国物流与采购联合会研究室主任贺登才告诉记者：“208号文件主要解决了两个问题：一是解决了营业税重复纳税的问题；二是部分解决了增值税抵扣的问题，文件明确，增值税一般纳税人外购货物和销售应税货物取得，由试点企业开具的货物运输业发票准予抵扣进项税额。”

更多期盼：自开票纳税人资格限定能否放宽对于208号文件，广大物流企业以及业内人士表示出了更多的期盼。对于新政策还没有解决的其他税收问题，企业也都纷纷提出了希望和建议。

中海集团物流有限公司的副总经理金益新提到了物流企业普遍反映的自开票纳税人的资格问题。国家税务总局《关于加强货物运输业税收征收管理的通知》（国税发〔2003〕121号）的附件3，即《货物运输业营业税纳税人认定和年审试行办法》中第三条规定，提供货物运输劳务的单位同时符合六项条件的，可向其主管地税局申请认定为自开票纳税人。其中包括“具有自备运输工具，并提供货物运输劳务”的条件，这对集团性的物流企业不是很适用。

以中海集团物流有限公司为例，其管理体系为：本部为投资管理主体，直接和间接控股下属各

公司，按专业分工的原则将运输车辆、仓储及设备  
等物流资源按地域管辖范围适当集中，设立汽运、  
仓储、货代等专业公司，物流业务操作由下属各公  
司负责。本部利用集团的规模优势统一营销，中标  
物流项目后，由总部统一对外结算，然后以内部分  
包的方式与下属公司结算。

金益新说：“作为统辖全国各地的集团性物  
流企业，下属每个公司不一定都配备运输车辆，要  
视业务、运作项目需要而定。这样，有些没有运输  
车辆的公司因无法取得自开票纳税人资格，不能自  
开《公路、内河货物运输统一发票》等运输发票，  
影响业务开展和结算。即便是以管理为主的集团物  
流公司总部，因为要具备自开票资格，也必须配备  
运输车辆。”

此次208号文件也规定，试点企业适用于国税  
发〔2003〕121号规定的《货物运输业营业税纳税  
人认定和年审试行办法》。对被取消自开票纳税人  
资格的试点企业，同时取消对该企业执行本通知规  
定的税收政策。

“这项税收政策很好，但不够全面，没有考虑  
到集团性的物流企业。因为这一条，我们不少从事  
仓储和揽货业务的公司因为没有运输车辆而未取得  
自开票纳税人资格，享受不到这一税收政策，内部分  
配结算存在的问题还是不能解决，影响集团性物  
流公司整体优势发挥。”金益新说，“我们希望对于  
集团性的试点物流企业，是否能放宽这一限制，  
不一定要求下属每一个全资子公司必须要有自有车  
辆。”

“我们希望税法能进一步扩大抵扣范围。仓储  
业的营业税可以差额纳税了，但在增值税抵扣上还  
仅限于运输业发票，仓储业（服务业）发票还不能  
抵扣增值税。我们希望有一天，仓储业（服务业）  
发票也能抵扣增值税，这对物流企业也将是一大支  
持。”中国物资储运总公司副总经理姜超峰说，  
“此外，企业普遍希望物流业中的仓储和运输环节  
的营业税税率统一按3%的税率征收，以促进物流  
业开展一体化的运作。”

## 新物流企业税收政策有望降低综合成本

一份名叫《国家税务总局关于试点物流企业有  
关税收政策问题的通知》(下称“通知”)的文件，  
近日下发到各地方税务部门。通知规定，从2006年  
1月1日起对37家试点物流企业采取新税收政策，对  
其运输收入和其他收入分别归为“交通运输业”和  
“服务业”税目征收营业税，运输业发票可抵扣增  
值税。中国物流与采购联合会副会长丁俊发称新政  
策将避免双重征税，并降低客户综合成本。

国家税务总局规定，除将运输收入和其他收入  
进行区分外，试点企业承揽的运输和仓储业务，外  
包给其他单位并由其统一收取费用的，应以该试点  
企业取得全部收入减去付给外包单位运费(仓储  
费)后的余额为营业额来征收营业税；由试点企业  
开给客户的货物运输业发票准许抵扣增值税，货物  
运输业发票应分别注明运费和杂费，运费准许抵  
扣，杂费不许抵扣。

广州睿迪企业管理咨询咨询公司首席顾问谢家涛  
说，新政策使整个税收体系更加合理，也利于税务  
部门对物流企业的监管。如果上述政策得到推广，  
将促进中国现代物流业的发展。

作为试点企业之一的民航快递有限责任公司财  
务部段经理称，根据财政部和国家税务总局  
2003年下发的《关于营业税若干政策问题的通知》  
(财税[2003]16号文)，快递企业应按“邮电通信  
业”税目征收营业税。“航空公司给我们普货业务  
的代理费是4%，我们还要将业务外包给其他公  
司，如果按‘邮电通信业’税目上缴3.3%的营业税  
(不能抵扣)，我们根本就没有利润可言。经地方税  
务部门核准，我们最终按‘交通运输业’税目上缴  
3.3%的营业税(可以抵扣)，才不至于双重交税。”  
他表示，对于毛利率高的业务，能提供运输业发票  
它们才做。“新政策可以看做是对上述16号文的修

正，是一场及时雨。”

物流企业一般实行总部缴税制，此前要获得多式联运业务资格证的才能开具联运发票，帮客户抵扣增值税。段经理表示，新政策打破这一限制后，如客户能从试点企业手中获得运输业发票就可抵扣7%的增值税。中国外运股份有限公司财务部主管高旭也表示，这7%的税额给试点企业增加了

筹码，使它们在与非试点企业争夺客户时有了更好的议价条件。

不过，新政策相当于是将联运企业的范围扩大，这可能存在一定风险，部分企业可能会虚开用于抵扣增值税的发票。去年下半年，北京市陆裕通运输有限公司涉嫌虚开用于抵扣税款的专用发票，曾被公安部与国家税务总局稽查局联合调查

## 关于试点物流企业最新税收政策解析

2005年12月29日国家税务总局以国税发[2005]208号下发了《国家税务总局关于试点物流企业有关税收政策问题的通知》，从2006年1月1日起，对全国37家试点物流企业营业税税收政策作了调整。这不仅对37家物流企业来说是一个盼望已久的政策，也更增加了其他物流企业的期待。

### 一、政策出台背景

2003年3月，全国政协经济委员会第一次全体会议决定，将“现代物流”作为调研专题。2003年7月，“现代物流专题调研组”成立，其成员由全国政协经济委员会、国家发改委、中国物流与采购联合会组成。从中旬开始，专题调研组听取了国务院有关部门和重点物流企业的汇报，分两个阶段分别调查了长三角、珠三角、环渤海及中部地区的物流发展情况。调查范围包括浙、苏、粤、鲁、鄂、豫等六省及京津沪三个直辖市，各类物流企业共30多家。2003年11月，“现代物流专题调研组”完成《关于我国现代物流情况的调研报告》。在此基础上，2004年8月5日，国家发展和改革委员会、商务部、公安部、铁道部、交通部、海关总署、国家税务总局、中国民用航空总局、国家工商行政管理总局发出《印发关于促进我国现代物流业发展的意见的通知》（发改运行[2004]1617号），对完善物流企业税收管理提出两点意见：

1.合理确定物流企业营业税计征基数。物流企业将承揽的运输、仓储等业务分包给其他单位并由其统一收取价款的，应以该企业取得的全部收入减去其他项目支出后的余额，为营业税的计税的基

数。具体办法由国家税务总局制定。

2.允许符合条件的物流企业统一缴纳所得税。物流企业在省、自治区、直辖市范围内设立的跨区域分支机构，凡在总部领导下统一经营、统一核算，不设银行结算账户、不编制财务报表和帐薄的，并与总部微机联网、实行统一规范管理的企业，其企业所得税由总部统一缴纳。

### 二、政策调整为税收筹划提供空间

物流企业主要是从事代理服务业务和运输、仓储业务，现行营业税政策规定，税务机关一般是按企业统一收取的服务业务收入，全额按照“服务业”5%的税率征税。而实际上物流企业还要支付给其他如运输企业和仓储企业较大比例的费用，只赚取差价收入。如果按照现行税收政策执行，无疑对物流企业的收入造成了重复征税。而且，由于物流行业开具的发票一般为服务业发票，按照增值税法规定，虽然其中含有大量运输费用，由于没有开具规定的运输业发票，也不能抵扣运费金额的进项税额。作为非专业运输企业的物流企业，按照《国家税务总局关于货物运输业若干税收问题的通知》（国税发[2004]88号）规定，只有利用自备车辆提供运输劳务的同时提供其他劳务（如对运输货物进行挑选、整理、包装、仓储、装卸搬运等劳务）的单位，符合规定的自开票纳税人条件并可以认定为自开票纳税人的，其开具的货物运输发票才允许抵扣。

因此，国税发[2005]208号只初步解决了仓储业务重复征税问题。

文件要求物流企业将收入分别交通运输业务和仓储业务核算，然后分别按差额进行征税处理。即：

1、提供运输劳务取得的运输收入按“交通运输业”税目征收营业税并开具货物运输业发票。凡未按规定分别核算其营业税应税收入的，一律按“服务业”税目征收营业税。试点企业将承揽的运输业务分给其他单位并由其统一收取价款的，应以该企业取得的全部收入减去付给其他运输企业的运费后的余额为营业额计算征收营业税。这一规定与《国家税务总局关于货物运输业若干税收问题的通知》（国税发[2004]88号）规定基本相同。

2、试点企业将承揽的仓储业务分给其他单位并由其统一收取价款的，应以该企业取得的全部收入减去付给其他仓储合作方的仓储费后的余额为营业额计算征收营业税。

从上述两点规定分析，只能是政策的初步到位，不能是完全的到位。因为物流企业结算的收入如果分开核算，分别取得收入的话，就不能统一开具发票收取价款。如果不能分开结算收入，显然就不能享受新政策的规定。这对一项业务既含有运输业务又含有仓储业务和其他服务业务的企业来说，其经营活动是会受到很大影响的。

尽管如此，这一规定也为物流企业和接受物流企业劳务的纳税人留下了税收筹划的空间。如物流企业有既提供运输业务又提供仓储业务的一项劳务，就可以在合理的范围内，扩大运输业务收入，减小仓储业务收入，这样不仅使转换运输的仓储收入减少了2%的税率，也增加了接受发票单位的运费增值税进项抵扣数额。

### 三、新规定与原来规定比较

文件同时规定，对被取消自开票纳税人资格的试点企业，同时取消对该企业执行本通知规定的税收政策。这一点与其他运输企业的要求是一致的。《货物运输业营业税征收管理试行办法》（国税发[2003]121号）规定，对自开票纳税人的联运业务，以其向货主收取的运费及其他价外收费减去付给其他联运合作方运费后的余额为营业额计算征收营业税。如果物流企业不符合货物运输业自开票纳税人资格的，其按差价征税的规定自然不能享受。

文件虽然规定了试点物流企业开具的符合规定的运输业发票可以抵扣7%的进项税额，但也是对原来规定的重复。文件虽然是指增值税一般纳税人对外购货物和销售货物过程中取得的运输发票可以抵扣，但按照《财政部国家税务总局关于增值税若干政策的通知》（财税[2005]165号）最新规定，一般纳税人在生产经营过程中所支付的运输费用，包括试点物流企业的运输费用，也是应该允许计算抵扣进项税额的。

文件关于营业额减除项目凭证“必须是发票或经税务机关认可的合法有效凭证”和“货运发票应当分别注明运费和杂费，对未分别注明，而合并注明为运杂费的不予抵扣的规定”，与原来《财政部、国家税务总局关于营业税若干政策问题的通知》（财税[2003]16号）和《国家税务总局关于货物运输业若干税收问题的通知》（国税发[2004]88号）及国家税务总局关于加强货物运输业税收征收管理有关问题的通知国税发明电[2003]55号规定是一致的。

虽然文件没有就发改运行[2004]1617号文件要求的企业所得税汇总缴纳问题予以明确，但是所得税细则对此早有规定。所得税实施细则第四条规定：条例第二条所称独立经济核算的企业或者组织，是指纳税人同时具备在银行开设结算账户，独立建立账簿，编制财务会计报表，独立计算盈亏等条件的企业或者组织。不符合细则第四条规定的物流企业在省、自治区、直辖市范围内设立的跨区域分支机构，不构成所得税纳税义务人。

### 四、其他物流企业税收处理

文件只规定了37户试点物流企业可以执行这一政策，说明其他物流企业暂时还是要按原来的政策执行。虽然如此，但是文件提出，各地地方税务机关可以根据本地区物流行业发展的实际情况，选取具有一定经营规模、管理集约化并依法纳税的现代物流企业，向国家税务总局推荐参与试点。被推荐的企业经国家发改委、国家税务总局联合确认后，纳入试点物流企业名单。其他物流企业纳入试点后，便可以按照新税收政策规定执行。

（摘录：中国税网）

## 海峡西岸经济区港口物流网络体系的构建

**摘要：**港口物流是现代物流研究的新领域，港口物流网络体系是港口的功能及规模发展到一定阶段的产物，是现代港口发展的必然趋势。当前，港口成为福建物流的中心节点，构筑适应经济社会发展需求的港口物流网络体系对加快海峡西岸经济区建设具有十分重要的现实意义。本文采用模糊聚类方法对福州港、厦门港、泉州港、湄洲湾港、漳州港和宁德港等福建省沿海主要港口进行宏观规划层次分析，根据各个港口与城市的关系、港口特征，将福州港和厦门港定位为主枢纽港（第一层次），泉州港和湄洲湾港定位为地区性重要港口（第二层次），漳州港和宁德港定位为地方性中小港口（第三层次），构建以主枢纽港为骨干、区域性重要港口为辅助、地方中小港口为补充的层次分明的海峡西岸经济区港口物流网络体系。

《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十一个五年规划的建议》将“海峡西岸”列入了国家统筹考虑的范畴，表明海峡西岸经济区将纳入我国“十一五”规划。海峡西岸经济区作为以福建为主体、涵盖周边区域、对应台湾海峡、具有自身特点和独特优势的区域经济综合体，其发展应由区域的自然资源、劳动力、产业结构、人口社会、技术条件、环境等因素决定，区域经济中心和经济圈的形成取决于各种经济要素的有效聚合和辐射。当前，港口成为福建物流的中心节点，港口物流是实现海峡西岸经济区发展要素的整合、协调和优化的重要途径，构筑适应经济社会发展需求的港口物流网络体系对加快海峡西岸经济区建设具有十分重要的现实意义。

### 1. 现代物流发展中的港口物流作用

世界经济一体化和贸易自由化的进程的加快，以及集装箱运输、多式联运和现代信息系统的产生，促使物流的内涵和外延不断深化和扩大。现代

物流是由多个节点和线路构成的多元化的网络系统，港口作为其中的一个重要稀缺节点，是水陆空交通的集结点和枢纽，工农业产品和外贸进出口物资的集散地，船舶停泊、装卸货物、上下旅客、补充给养的场所，<sup>[1]</sup>港口功能正在不断拓宽，并朝着提供全方位增值服务方向的现代物流发展。特别是随着港口保税区、临港工业区以及自由港的发展，港口作为现代物流系统中的重要节点发展成为具有涵盖供应链物流所有环节特点的港口综合服务体系。<sup>[2]</sup>

联合国贸易与发展会议在《第三代港口市场和挑战》报告中强调指出：“贸易港口作为海运转为其他运输方式（陆运、空运或内河航运）的必要过渡点的作用逐渐减弱，作为组织外贸的战略要点的作用日益增强，成为综合运输链其中的一个主要环节，是有关区域经济和产业发展的支柱……国家贸易的后勤总站。”港口在现代国际生产、贸易和物流中发挥着货物集结点、信息中心、现代产业中心、国际贸易服务基地等重要的战略作用。

由于港口独特的区位优势及其在整个物流网络系统中的重要地位，国内外许多学者专家把港口作为现代物流研究的一个焦点，提出了港口物流的概念。<sup>[3]</sup>港口物流（Port Logistics）是指中心港口城市利用其自身的口岸优势，以先进的软硬件环境为依托，强化其对港口周边物流活动的辐射能力，突出港口集货、存货、配货特长，以临港产业为基础，以信息技术为支撑，以优化港口资源整合为目标，发展具有涵盖物流产业链所有环节特点的港口综合服务体系。从严格意义上说，港口物流并不是指现代物流活动的一个基本类型，而是特殊形态下的综合物流体系，具有运输中转、储存配送、装卸搬运、加工、包装、分拣、信息处理等各项功能，完成整个供应链物流系统中基本的物流服务和衍生



的增值服务。

港口物流网络体系是港口的功能及规模发展到一定阶段的产物,是现代港口发展的必然趋势。港口物流网络体系是由若干个其功能或部分功能可以被相互替代的个体港口物流系统组成的港口群体大系统。当两个或几个港口存在共同腹地时,就形成了一个港口网络系统。地理位置相近的港口,往往形成港口网络体系,例如上海港、宁波港和太仓港等港口形成长江三角洲港口网络,香港、深圳港和广州港等形成珠江三角洲港口网络。

随着世界经济全球化进程不断加快,我国沿海港口发展迅速,大连、天津、青岛、上海、宁波、厦门、深圳和广州成为我国主枢纽港和集装箱运输干线港。<sup>[4]</sup>当前,港口作为福建物流的中心节点,福建的商品进出主要通道是依靠海运,专业化港口码头支撑着福建的石化、汽车、能源、钢铁等重化工业,国际港口支撑着福建的外向型加工业、旅游业、高科技产业的发展。据统计,世界各国间贸易有90%以上的运量是由海路运输完成,中国约40%的能源物资和85%的外贸货物通过海上运输,而福建95%的外贸货物、90%的国内集装箱货物和75%的大宗进出省货物都是通过港口码头装卸运输的,港口强大的集疏运物流功能在福建经济发展中地位特殊,非常重要。因此,福建省发挥港口的传统功能,调整临港的产业结构,整合港口资源,拓展港口综合功能,加快构筑适应经济社会发展需求的港口物流网络体系,对加快海峡西岸经济区建设具有十分重要的现实意义。

## 2. 海峡西岸经济区港口物流网络体系构建的基础

### 2.1 区位优势

福建省地处我国东南沿海,三面环山,一面临海。从地理位置看,福建北邻浙江省,西接江西省,南接广东省,东临东海,东南隔台湾海峡,是南方航线和西太平洋沿海航线重要的补给、避风、救护的重要海域,也是沪港两大航运中心辐射吸引均衡点;从经济区位看,福建北有长三角经济区,南有珠三角经济区,东有台湾省经济,西有大京九经济腹地,是融通全国物流、人流和信息流的关键枢纽;从经济全球化角度看,福建地处日韩和东南亚之间,是西北太平洋区域和我国中北部的船只进入南中国海和印度洋的必经之地,是我国距东南亚

和太平洋海上距离最近的省份之一,可融入东亚及东南亚经济圈。<sup>[5]</sup>

福建省面对的台湾海峡是世界货运主航道,这个主航道从美国东海岸,跨过大西洋到欧洲,穿地中海、苏伊士运河,过印度洋到新加坡、香港,然后穿台湾海峡到韩国、日本,再横跨北太平洋到美国加拿大西海岸,是世界货物运输最繁忙的航道,每天有200多艘大轮船从台湾海峡通过。台湾海峡的西岸福建与东岸台湾仅一水之隔,两地史缘久、血缘亲、文缘同、语缘通、商缘广,1997年至今,福建沿海主要港口如福州、厦门、漳州、莆田、泉州、宁德等全部实现了与台湾金门、马祖之间的直航。

### 2.2 港湾资源丰富

#### (1) 海岸线长、港湾多、深度大

福建海域面积13.6万km<sup>2</sup>,大陆海岸线长达3324km,约占全国的1/6,居全国第二位,拥有岛屿海岸线2120km,有着众多优良深水港湾。全省沿海可利用建港岸线全长467km,深水岸线190km,大型深水岸线资源居全国第一位,有沙埕湾、三都澳、罗源湾、兴化湾、湄洲湾、厦门湾、东山湾等7个可建设10万吨级以上泊位的大型深水港湾;大型深水泊位岸线40多km,共26处可建20万吨级及以上大型深水泊位100个以上,其中6处可建50万吨级超大型泊位。

#### (2) 港湾深入内陆,避风条件好

福建海岸主要受新华夏构造控制,海岸线延伸总趋势是北北东向。在这基础上又受北西和北北西向构造运动影响,许多北西、北北西向海湾深切内陆。这些海湾口小腹大,口门朝向东南,湾口有山丘和岛屿为屏障,有的周围低丘环抱,周围封闭的地形具有良好的避风条件。沙埕港、三都澳、罗源湾、兴化湾、泥洲湾、厦门港、东山湾等都是水域平静,不必建防浪堤,可避大风的优良港湾。

#### (3) 潮差大,潮汐作用显著

福建沿海潮汐绝大部分属于正规半日潮,沙埕至厦门一带平均大潮差为4.8--6.6m。福建沿海各地平均潮差为:沙埕4.16m,三沙4.23m,三都5.32m,罗源湾4.98m,□头4.10m,平潭4.24m,秀屿5.12m,崇武4.27m,厦门3.96m。福建沿海各地最大潮差为:沙埕6.90m,三沙6.98m,三都8.38m,罗源湾7.64m,□头6.46m,平潭6.70m,

秀屿7.59 m, 崇武6.67m, 厦门6.92m。福建沿海潮潮差大, 潮汐作用显著, 大大提高港口的通航能力。

### 2.3 港口开发历史悠久

福建背山面海, 历史上曾一度是蜚声中外的国际性港口大省和航运强省, 港口繁荣、海运发达构成了上千年福建交通的辉煌开篇。例如, 有“涨潮声中万国商”之美誉的泉州港作为“海上丝绸之路”的起点, 海外贸易活跃, 享有盛名。唐末泉州港商贾云集, 呈现了“市井十洲人”的繁荣景象; 宋代泉州港进入更兴盛时期, 设置市舶司, 专管海外贸易, 成为与广州并驾齐驱的全国两大商港之一, 与世界上百多个国家和地区有贸易往来, 东可达日本、朝鲜, 南至东南亚各国, 西通波斯、中东及非洲等地; 元代以后, 泉州港进入极盛时期, 海外贸易达到了空前繁荣的阶段, 进出口贸易额居世界大港前列, 不仅是当时的中国大港, 而且是仅次于亚历山大港的东方第一大港、世界第二大港。此外, 福州港在南宋时期, 海上贸易空前活跃, 东北通琉球、朝鲜、日本, 西通南洋、阿拉伯诸国; 明初, 郑和下西洋, 他所率领的庞大船队都要停泊福州的闽江口五虎门、太平港等地, 维修船只、补充物质; 鸦片战争后, 福州港被辟为五口通商口岸之一。

### 2.4 港口生产发展迅速

福建海外航线四通八达, 港口建设规模不断扩大, 海运龙头作用明显, 有福州港、厦门港、泉州港、湄洲湾港、漳州港、宁德港6个主要港口, 共有机动船舶2800余艘, 船舶的平均吨位达到1041吨/艘, 其中海洋1457艘, 内沿海机动船舶1373艘, 集装箱船舶81艘。目前全省各开放港口已开辟近50条国际航线, 与160多个国家和地区建立了经贸关系, 构筑了覆盖全球主要港口的航运网络。

截止2004年底, 全省沿海已拥有生产性泊位485个, 年通过能力1.03亿吨, 完成货物吞吐量1.58亿吨, 集装箱吞吐量425.69万标箱。货物吞吐量集中在福州港、厦门港、泉州港, 三港年货物吞吐量总和占全省港口吞吐量的80%以上, 厦门、福州两港集装箱吞吐量排名始终位列全国第6位和10位。港口建设已成为福建经济发展的重要基础设施、能源和原材料运输的主要口岸、对外开放的重要窗口和国民经济的持续快速健康发展的重要依

托。

### 2.5 物流需求的预测

物流需求预测是用科学的方法, 预计推测福建省主要经济指标、货运量尤其是港口物流量的发展趋势, 并作为海峡西岸经济区港口物流网络体系构建的数量依据。本研究根据历年福建省经济统计资料及货运量发展趋势, 通过建立系统行为时间上现在与未来的定量关系, 即通过线性回归法、时间序列法、灰色预测法进行对物流需求进行综合分析, 并取精度较高的预测值进行平均, 进而确定预测年度物流发展的总体规模。<sup>[6]</sup>

物流需求预测结果表明, 福建省国民经济发展水平、工商业发展水平、对外经济贸易发展水平逐年提高, 刺激了经济社会对物流的需求, 促进了物资流通。特别是我国加入WTO以及海峡西岸经济区的建设带来了新的发展机遇, 福建省运输量(全省交通、水路、公路、铁路、航空等货运量)将大幅增加, 国际物流需求将具有更高的增长势头。特别引起注意的是, 各种运输方式中, 水路运输货运量的增长最为明显, 尤其是2015年的港口吞吐量、港口外贸货物吞吐量和港口集装箱吞吐量分别比2004年增长542.6%、588.4%和1208.7%, 表明了福建省港口物流尤其是现代集装箱运输的强劲发展势头, 反映了港口物流市场的需求供应和物流规模状况。

### 2.6 港口物流发展的主要问题

丰富的港口资源是福建构建海峡西岸经济区借以依靠的重要战略优势, 福建的“东出西进”和“承北接南”也需要以港口物流为衔接。改革开放以来, 福建的港口物流已初具规模, 但我们也清楚地看到, 福建港口物流发展中存在一些问题, 主要表现在: 沿海港口规模偏小, 泊位总量不足, 吞吐量小; 港口发展结构性矛盾突出, 集约化程度低, 大型专业化码头泊位少, 集装箱运输设施建设滞后, 港口集疏运条件不配套; 港口布局规划不完善, 管理手段相对落后, 管理体制改革尚需深化; 港口的查验配套设施相对落后, 已成为影响口岸通关速度的重要瓶颈, 难以满足口岸大进大出的需求。上述原因造成了福建省港口优势没有得到充分发挥, 不适应福建省经济社会发展的需求, 也不适应海峡西岸经济区建设的要求。

## 3. 系统化构建海峡西岸经济区港口物流网络

的思路

随着海峡西岸经济区建设的深入，海峡西岸经济区港口物流网络体系成为海峡西岸经济区建设的主要目标之一。海峡西岸经济区港口物流网络体系作为海峡西岸经济区物资流动的载体，应根据海峡西岸经济区及其物流网络系统建设的总体目标，结合海峡西岸经济区城市空间规划、产业结构、基础设施建设以及生态环境保护等条件，采用“以线串点，以点带面”的战略措施，建立多功能、多层次、集散功能强、辐射范围广的现代港口物流网络体系。

### 3.1 模糊聚类分析

海峡西岸经济区港口物流网络体系建设涉及区域经济发展水平、产业结构特征、地理位置和功能定位等诸多因素。针对海峡西岸经济区港口物流网

络体系及其各个因素都具有一定的模糊性，本文采用模糊聚类方法对福州港、厦门港、泉州港、湄洲湾港、漳州港和宁德港等福建省沿海6个主要港口进行宏观规划层次分析。首先建立6个主要港口原始数据矩阵（参见表1），其次计算模糊相似矩阵和模糊等价矩阵，最后进行模糊聚类处理，得到6个主要港口动态聚类谱系图（参见图1）。

图1 模糊聚类谱系图

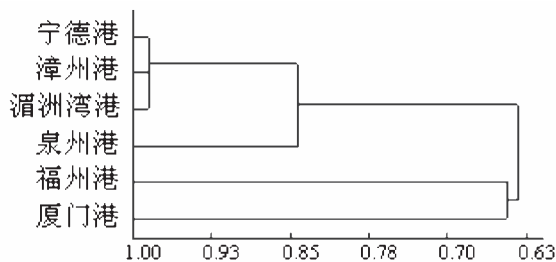


表 1 聚类分析原始数据表(2003 年)

指标	全港货物吞吐量(万吨)	外贸全港货物吞吐量(万吨)	内贸全港货物吞吐量(万吨)	集装箱吞吐量(万TEU)	外贸集装箱吞吐量(万TEU)	内贸集装箱吞吐量(万TEU)	人均GDP(元)	进出口贸易额(亿美元)	地区行政级别
福州港	4753.07	1725.31	3027.76	59.7	53.95	5.75	20520	62.9132	5
厦门港	3403.88	2300.16	1103.72	233.11	217.37	15.74	35009	151.8785	5
泉州港	2511.53	569.54	1941.99	41.03	3.49	37.54	18414	21.5222	3
漳州港	1085.06	233.65	851.41	5.4	0.4	5	12973	12.2509	3
湄洲湾	600.16	56.85	43.36	2.97	0.86	2.11	9513	10.8335	3
宁德港	141.78	10.74	131.04	0	0	0	8921	1.5402	3

资料来源：《福建统计年鉴（2004）》.北京：中国统计出版社，2004.

《福建省道路水路运输行业统计年鉴（2004）》.福州：福建人民出版社，2004.

### 3.2 多层次的港口物流网络体系

聚类模型分析结果如图1所示。从整体上看，海峡西岸经济区港口物流根据各个港口与城市的关系，以及港口特征分为三个层次：第一层次是主枢纽港，包括福州港和厦门港，其所在城市分别为省会和经济特区，它们是构成海峡西岸经济区港口物流网络体系的核心；第二层次包括泉州港和湄洲湾港，港口发展方向基本定位为地区性重要港口；第三层次包括漳州港和宁德港，港口发展方向定位为

地方性中小港口。海峡西岸经济区形成主枢纽港为骨干、区域性重要港口为辅助、地方中小港口为补充的层次分明的港口布局。

福州港、厦门港归为一类主要是因为两港物流市场规模大，货物吞吐能力强，港口条件良好，两者所在城市福州市与厦门市经济实力强，外向型经济显著，区位优势优越，综合交通运输网络系统完善，具备成为主枢纽港的条件；湄洲湾港为“世界不多，中国少有”的天然良港，与泉州港归为第二

层次,两者所在城市经济实力较强,专业化经济显著,区位条件和交通运输条件较好,物流需求旺盛,具备成为地区性重要港口的条件;漳州港与宁德港均地处临海城市,经济实力、对外贸易、基础设施建设、商业发展水平居于全省中上游,物流市场逐渐扩大,具备发展成为地方性中小港口的条件。

综上所述,海峡西岸经济区港口物流结合各具特色的港口功能,采用“金字塔”模式建设港口物流网络体系,形成多层次、点线面有机结合的区域物流网络系统。海峡西岸经济区港口物流网络体系建设按辐射范围从大到小分为主枢纽港口物流网络体系(福州港和厦门港)、地区性重要港口物流网络体系(泉州港和湄洲湾港)、地方性中小港口物流网络体系(漳州港和宁德港)三个层次。海峡西岸经济区通过三大层次港口物流网络体系的相互联系、相互作用、相互交融,形成了适应市场经济规律,实现国际接轨,衔接长江三角洲、珠江三角洲,对接台湾海峡两岸的海峡西岸经济区港口物流网络体系,为海峡西岸经济区及其物流网络系统建设打下坚实基础。

\*本文是福建省社会科学研究项目“海峡西岸经济区港口物流网络体系的构建”(重点项目,批号2003A026)阶段性成果。

\*本文已发表在《中国流通经济》2005年12期。

#### [参考文献]

- [1] 白雪洁,王海平.推动现代物流发展建立港口物流中心的战略意义[J].水运管理,2001(8):25.
- [2] 庄倩玮,王健.国外典型港口物流发展的比较与启示[J].物流技术,2005(6):9194.
- [3] 丁俊发.港口物流与中国经济发展[J].港口经济,2004(6):1921.
- [4] 骆温平.中国水运物流研究[M].北京:人民交通出版社,2005:113--120.
- [5] 福建省交通厅.纵横山海迈向二十一世纪的福建交通[M].福州:海风出版社,2004:9.
- [6] 王健.现代物流网络系统的构建[M].北京:科学出版社,2005:275280.

[作者简介]王健,男,福建福州人,福州大学公共管理学院院长、教授、博士生导师,博士

后,兼任福建省物流协会秘书长,主要研究方向为政府经济管理、现代物流。

### The Structure of Port Logistics Network System of the West Coast Economic Zone of Taiwan Straits

WANG Jian

(Public Administration Institute, Fuzhou University, Fuzhou, Fujian350002, China)

Abstract: Port Logistics is a new field in the research logistics. Port logistics network system is the result of the development of logistics function and scope, and also the inevitable trend of logistics development. Nowadays, port is a core node of Fujian logistics, constructing a port logistics network system that meeting the need of economy society development is very important to quickening the West Coast Economic Zone of Taiwan Straits development. Herein we analyse the macrostructure of Fujian main ports such as Fuzhou port, Xiamen port, Quanzhou port, Meizhouwan port, Zhangzhou port and Ningde port through fuzzy clustering method. On the grounds of the relation between port and city and ports characteristic, We consider Fuzhou port and Xiamen port as the main hinge ports(the first layers), Quanzhou port and Meizhouwan port as the regional important ports(the second layers), Zhangzhou port and Ningde port as the local small and medium sized ports(the third layers), construct a clearly demarcated layers of port logistics network system of the West Coast Economic Zone of Taiwan Straits that rely mainly on the main hinge ports, the regional important ports being the second and the local small and medium sized ports being the third.

Key words: West Coast Economic Zone of Taiwan Straits; port logistics; port logistics network system

### 一、三明物流业发展现状

三明市是福建省重工业城市，东南与福州、泉州相连，东北毗连南平市，西濒江西，西南与龙岩市相连，是沟通海峡西岸经济区与中部省、市的福建西北部中心城市，得天独厚的区位优势为三明物流业的发展创造了有利的条件和发展的空间。

近年来，三明通过深化改革，扩大开放，全市工商企业的经济实力得到不断增强，2005年，全市国内生产总值达到392.1亿元人民币，外贸出口总值4.6亿美元，不断壮大的经济总量已经产生巨大的货物流量，为我市物流业的发展建立了良好的宏观环境和微观基础，物流事业呈现良好的发展态势。

#### 1、物流交通基础设施日趋完善

经过“八五”“九五”“十五”的建设和发展，三明综合运输体系初具规模，境内公路、铁路联运、短途水运形成互为补充的交通格局。

三明现有公路里程达到12793公里，其中有国道2条，169.09公里；省道7条，1110.639公里；农村公路11572公里，路网土地密度为48.07公里/百平方公里。农村公路通乡率、通村率均为100%。截止2005年底，全市拥有一级、二级道路货运站各2个。拥有营业性货车10547辆，其中普通载货汽车占85%，特种专用车占15%，普通载货汽车中厢式车占10%，重型车占10%。货运经营户5829户，货物运输企业127家，危险品货物运输企业22家。

“十五”期间我市开始启动的高速公路建设的“一横一纵”项目中，其中“一横”福银高速公路已建成通车，实现全省设区市之间“四小时经济”目标，使三明交通区位优势进一步凸现。“一纵”泉南高速公路三明至泉州路段154公里已全面开工建设。

三明境内现有铁路总里程174.77公里，其中鹰

厦铁路三明境内段147.74公里，永加支线铁路27.03公里。“十五”期间，鹰厦铁路在全线电气化开通的基础上，又将沿线牵引机车的牵引能力更换成从原来2800吨/列提高到3200吨/列，单列运输能力提高400吨。

三明辖区内有沙溪、尤溪、金溪三条河流，航道总里程874.51公里，其中沙溪河干支航道里程354.04公里，尤溪河航道里程206.87公里，金溪河干支航道里程313.6公里。目前，全市的水路运输企业有14家，船舶118艘。

三明沙县机场是经国务院、中央军委、国家计委、国家环保局批准建设，成为我国民用机场建设准予民营以来第一个民办航空机场。在第一期工程建设过程中完成场道土石方工程填筑体690.82万立方米，软基处理31.80万立方米，完成机场综合楼工程主体及局部装修。目前二期工程已开工建设。

#### 2、全社会货物运输量持续增加

在良好的经济运行环境下，全市物流运输业平稳发展，物流运输量和运输周转有了较大的发展。

2005年全市各种运输方式完成物流货物总量为9580.36万吨。其中完成公路货物物流运输3933万吨，完成货物周转量222456.2万吨公里；完成铁路货到发总量2424万吨，同比增长12.5%；完成水路运输货运量77.46万吨，完成货物周转量3223.36万吨公里，同比增长12.98%和10.45%。

#### 3、第三方物流市场方兴未艾

近些年来，随着第三方物流（3PL）的兴起，第三方物流作为一种新型的物流业态，受到广泛关注，尤其是被我市越来越多的货主企业和物流企业所接受。企业通过将自己的物流业务外包，交由第三方物流企业办理，自身专注于提高企业的核心竞争力，降低其企业经营成本，增强市场的应变能力

## 三明市物流业发展概述

和市场竞争能力。

目前我市第三方物流企业呈现三种类型：第一类是过去国家直接管理的垄断性的集团公司基础上发展起来的物流公司，如三明中邮物流分公司等，它们拥有运输、仓储方面网络范围广，网点多的优势，且由于多年的经营，拥有深厚的客户基础；第二类传统仓储、运输企业转型而来的物流企业，如厦门中远国际货运有限公司三明分公司等，它们依托总部拥有的全国性乃至全球性的网络、运输和仓储资产，凭借原有的物流业务基础、市场和经营网络设施和企业规模等方面优势，发展第三方物流业务；第三类是民营物流企业，如三明兄弟物流有限公司等，它们的优势是机制灵活、管理成本低特点，因此发展较为迅速。

#### 4、海铁联运物流业快速发展

作为福建内陆地区，三明为了对外经济的发展，为三明各类外经贸企业进出口货物提供便利，发展三明物流海铁联运业务，促进三明物流运输业向全方位发展。由三明市政府、海关、港务、铁路、企业（货主）共同建立三明海铁联运协调小组，共同协调、发展三明海铁联运事业。目前，三明开展海铁联运的货物监管点有两个，分别是永安火车站和三明火车站。据统计，海铁联运两年来承运货物仅铁矿就有10万吨（散货）左右，以及1300个标准集装箱。

### 二、三明物流业发展的战略机遇

#### 1、三明做大做强做优中心城市战略中的机遇

按照空间做大、产业做强、环境做优的战略构想，三明将加快发展壮大中心城市的步伐；

一是着力推进与沙县的市县一体化进程，到2010年，将完成撤县设区，实现整体规划、产业布局、基础设施、公共服务、城市建设的一体化。市县一体化后新三明总人口将达到50万以上，城区建设面积达到50平方公里。

二是积极拓展现有市区发展空间，按照三明市区“南拓北扩西进”的战略目标，在现有城市主城区的基础上拉大城市构架，并向三明城市中心组团

外围及四个片区（荆西、莘口、陈大、洋溪）发展，进一步拓展三明发展空间。

三是三明与永安城市联盟，以泉三高速公路建设为契机，以多种产业集群培育为纽带，加快三明至永安工业走廊的建设，推进永安实施北扩战略同三明南拓战略对接，实现三明同永安的城市联盟战略。

三大发展壮大城市战略规划为三明现代物流业发展带来千载难逢机遇，同时也提供了无限的发展空间。

2、“十一五”交通运输发展规划为三明现代物流发展带来历史性机遇

“十一五”三明交通运输体系发展目标：以铁路为主枢纽，以高速公路和国、省道干线公路为主通道，航空运输、水路运输和农村公路为补充的立体交通体系，实现三明交通状况的历史性改善，使三明市经济发展的边缘逐渐向中心地带转化，呈现“承南启北、西连东拓”的区位优势，迎来“以三明为轴心，承接长江、珠江三角洲，延伸至海峡东岸”的广阔发展空间。

航空：三明沙县机场航空物流港，这一空中通道作为三明市融入海峡西岸经济区建设的首要交通项目，是三明市构建闽西北交通枢纽的重头戏，目前列入2006年福建省重点项目，定位为直线民用机场，机场飞行等级为4C级，跑道长2800米，宽45米（将来只要加宽道肩就能满足4D级飞行要求），道面厚度33厘米，能满足B737和MB82等机型使用要求，航站楼面积2500平方米，航管楼面积800平方米，建设按年旅客吞吐量36万人次，年货运量7600吨的航空业务量的规模进行建设。2008年建成投入运营后，能够极大促进三明市对原有产业的升级和三明市国民经济和各项社会事业更快地发展。届时三明航空物流港首先开通北京、上海、广州、深圳、成都、福州、厦门等城市的航线。

铁路：“十一五”期间，根据铁道部、省政府对福建铁路总体部署，以构建快速通道为重点，完善区域路网、改造既有路线为目标，三明铁路建设

将全力推进向福（湄）铁路、长永铁路、鹰厦铁路改造项目等工作的全面落实，使三明市铁路建设在“十一五”期间取得突破性进展。

（1）向福（湄）铁路：是以福州港、湄洲湾港为起点，经三明、江西抚州至江西向塘、南昌、湖北武汉的快速铁路，西联京九线、京广线南北大通道，东联福温～福厦～厦深沿海快速通道，构筑福州港、湄洲湾港和福建中西部地区至我国西南、中南、西北广大内陆腹地的快速通道，拓展福建沿海港口的经济腹地，使我国中西部地区至东南沿海有一条新的、路程更短的海通道，实现福建沿海港口资源和广大内陆腹地共享，有利于促进我省中西部地区和闽赣老区的经济基础发展。向福（湄）铁路规划全长630公里，估计总投资424亿元，其中新建铁路526公里，三明境内段约223公里：铁路等级标准为I级双线，设计时速200公里。规划2007年开工建设，力争2010年基本建成。

（2）长永铁路：是西南至东南通道的组成部分，将结合鹰厦铁路改造，向东连接向福（湄）铁路，向西连接赣龙铁路，与京九、京广线相连接。东起鹰厦线上的永安，西至龙岩境内的长汀。长永铁路的建设，使我国西南地区至福建和浙江沿海的路径缩短了150公里，并可通过向福（湄）铁路，快速到达福建东部沿海地区，有利于促进宁化、清流等革命老区和福建西南、江西赣南红色苏区的经济协调发展。长永铁路规划全长164公里。其中永安至益口段为鹰厦铁路和长永铁路共线，长4公里，益口至东段为既有永加支线，长27公里，新建加福至长汀铁路长133公里，其中三明境内段约100公里；规划等级标准为I级单线，设计时速160公里。长永铁路规划在“十二五”组织开展方案竞标，并全面开工建设。

（3）鹰厦铁路改造项目：是铁道部规划中的项目，目的是为提升鹰厦铁路线路等级，提高运力。规划改造后的鹰厦铁路等级标准为I级单线，设计时速160公里。

高速公路：（1）“十一五”期间我市高速公

路在续建泉州至三明高速公路的基础上，新开工建设的高速公路有：

（2）永安至武平高速公路三明段，全长40.3公里，计划2006年控制性开工建设，2009年建成通车后，将成为我市与厦漳泉闽南金三角经济区的便捷通道；

（3）永安至宁化高速公路，全长118公里，计划2007年控制性工程开工建设，2010年建成通车后，将成为我市向西又一条通往江西、湖南的便捷通道。

### 三、三明物流业发展的工作重点

#### 1、努力营造良好的现代物流发展宏观环境

按照现代物流业发展的客观要求，依据国家法律法规和政策，清理全市阻碍物流发展的规定和做法，打破地区封锁和部门分割，为物流企业、区域性物流服务网络的形成创造良好的体制保障。

放宽对物流企业的市场准入管理，减少物流经营、城市内物流配送、货物通关等方面的限制，建立健全全市物流市场监督及调节机制，努力创造公平竞争，规范有序的物流市场环境。

#### 2、积极培育市场，建立和完善现代物流市场体系

通过政府或行业协会牵线搭桥，引进知名的现代物流企业入明参与三明物流业的竞争发展，或通过同先进物流企业嫁接或合作，将传统运输、仓储企业改造成为第三方物流企业，促进三明物流业整体提升。

引导我市工商企业切实转变经营方式，突出和强化主业意识，将企业核心业务以外的原材料采购、仓储、运输、配送等业务将由第三方物流企业，降低其经营成本，形成突出发展企业自身的核心竞争力，同时培育物流市场需求。

鼓励我市传统运输、仓储、代理企业主动与工商企业结盟，发展为物流供应商，实现优势互补，真正创造第三方利润源，创新第三方物流企业的个性化、一站式服务体系。

#### 3、加快物流信息平台的建设

以建设“数字三明”为契机，运用现代信息技术，努力构筑我市区域性、行业性物流公共信息平台。为物流企业基础数据管理、业务过程管理，辅助决策，财务管理等提供公用信息支持。

同时鼓励企业运用信息技术，现代物流管理理念和方法，应用企业内部的网络信息系统，实现企业内部、企业之间信息资源的传输，交互与共享。支持企业采用自动化、智能化的物流设施设备，全面提升我市物流信息化水平。

#### 4、加快物流人才的培养

针对我市目前物流人才紧缺的局面，我市将采取“引进来，送出去”的方式，从三方面来加快我市现代物流人才的培养：一是积极引进市外优秀物流专业人才，将物流专业人才纳入我市人才引进目录，对引进的物流专业人才享受我市引进人才政策规定的相关待遇；二明加快学历教育的发展，在大中专院校设立物流专业，扩大物流专业专科、本科的招生规模，加快对物流人才的培养；三是加快对在职工人员培训，通过专业培训机构对现有有关政府机关、企业单位的在职人员进行现代物流专业知识培训和职业资格认证培训。

### 四、三明重点物流项目建设规划

#### 1、福建闽西北物流园区

以福建高新技术产业金沙园为基础，以鹰厦铁路、向福（湄）高速铁路，京福、泉三高速公路，三明沙县机场，三明至福州的水路航运等设施构筑的立体交通枢纽网为依托，规划建设辐射闽赣两省，功能强大的福建闽西北物流园区，作为福建省物流业的发展的一个重要节点。

#### 2、海峡西岸金属材料市场物流中心

以三明冶金压延产业集群、国内大型钢铁企业三钢（集团）以及便利的海铁、公铁联运为依托，努力打造一个市场经营专业化、专业经营特色化、特色经营规模化的集钢铁智能运输、仓储、加工、市场交易、金融服务、物流配送为一体的建筑用

材、工业用材市场服务体系，形成立足三明，辐射八闽，拓展内陆省份的金属材料物流中心，推动闽西北乃至福建省最大的综合性钢铁专业交易市场的形成，促进相关产业集群发展壮大。

#### 3、三明汽车零部件物流中心

以为福州东南、厦门金龙、福建龙马、永安汽车厂等企业提供配套汽车零部件的三明现有9家主要生产企业为依托，规划建设三明汽车零部件物流中心，专业提供汽车零部件物流，包括干线运输、接发货、储存、组配、加工、配送、及有关物流规划、策划、管理、咨询、培训等全方位的服务。

#### 4、三明闽西北粮食物流中心

以三明荆西粮食集散地为基础，充分挖掘中直粮库、市级粮油储运站和一批大米、面粉、饲料等加工企业潜力，利用粮食运输铁路专用线等交通设施现有优势，实现公、铁、水多联运。规划建设三明闽西北（荆西）粮食物流中心，为省内外粮食客户提供集储存、加工、销售、发运等快捷、优质的一条龙服务。

#### 5、三明农资物流配送中心

以服务“三农”建设为宗旨，建设集仓储、配送、网络交易、信息服务等功能为一体，辐射周边省、市的大型农资物流配送中心，为省内外广大客户提供方便、快捷的服务。

#### 6、三明饲料物流配送中心

建设储存、加工、批发、零售、配送、信息服务等功能为一体的饲料、兽药物流配送中心。为广大的饲养用户提供高效、优质、方便的服务。

#### 7、生鲜食品物流配送中心

规划建设集批发、零售、加工、配送等多功能为一体的大型生鲜超市及物流配送中心，为三明地区及周边地区各大市场网点提供生鲜货源，为广大顾客提供品种繁多、品质优良的生鲜产品及服务周到、顾客满意销售服务。

（供稿：三明市物流产业发展协调小组 郑明增）



## 海峡两岸物流业协同发展

2005年5月在福州举办的“海峡两岸物流协同发展”论坛上，来自海峡两岸物流业界的顶级专家、学者，就如何发挥福州区域优势，发展两地物流战略联盟及海峡两岸物流业发展的合作方向等问题进行了探讨。

**“福建物流发展的机会来啦”**

“福建物流发展的机会来啦！”台湾全球运筹发展协会理事长苏隆德如是说。他说，福建与台湾一水相连，一脉相承，有着国内其他省份无法比拟的地缘优势和人缘优势，许多台湾人愿意到福建来发展。和中国大陆其他沿海省份相比，由于历史原因，福建包括省会城市福州的发展起步较晚。但在目前，可以说劣势已转化成为一个优势，因为上海等地的发展潜力已经被挖掘得差不多了，而这里尚未被充分开发。

苏隆德分析说，两岸经济发展存在差异化。海峡东岸是台湾，台湾经济发展三十多年来取得了一定经验，但台湾的人口不多，仅有2000多万人，台湾的经济力量需要一个“泄”口，“泄”口在哪里？当然首选是海峡对岸。海峡西岸的福建拥有4000多万人口，两岸相加6000多万人，这是一个中等程度的市场。福建可以通过台湾这个“前哨”接触世界；而台湾可以将福建这个广大的腹地作为经济依托。福建包括福州在经济全球化过程中，对自己要有一个准确的定位，看准未来的发展方向，就不会出现资源“错置”现象，要让福建省最终成为闽台两岸经济生命的共同体。

**福州：闽台“大物流”的启航点**

福州物流发展的优势资源是“台湾”，几乎每个与会专家表达着同样一个观点，专家们认为，这不仅是因为两岸经济差异化带来的趋势，还因为福州具有和台湾协同发展物流的“硬”条件。中国物

流协会副会长王之泰告诉记者，国家已经提出规划，中国大陆的高速公路要与台湾高速公路对接，如果将来有一天对接成功后，福州将是这条线上的一个非常重要的物流结点。因此，福州包括福建省目前要进行“预”考虑，为加快构建两岸物流平台打下基础。

而来自台湾海洋大学港埠与物流规划研究室的颜彰程先生则从“海”路对此进行了分析。他说，马尾距基隆149海里，马祖距基隆114海里，马尾距马祖仅仅35海里。马尾、马祖之间的通航，对二地而言正是发展经济建设的大好时机。以“二马”、“两门”为结点，以此为切入点，可以紧紧地将台湾省和福建的后方腹地连接起来，同时，在这个区域外，北有济州、琉球，南有香港、新加坡，它们都是国际自由都市。位于国际自由都市中间的闽台区域，可成为国际供应链的重要环节。

**让福州成为两岸物流的“枢纽”**

福建的区域优势为两岸建立物流联盟打下了坚实基础，在此观点的支撑下，专家们给省会城市福州的物流发展进行了具体的定位。

福州大学公共管理学院院长王健认为，应该将福州物流业发展定位为：海峡两岸经济区北端对台物流枢纽中心。福州市要充分发挥省会城市功能，通过构建以马尾为龙头、以市区为中心、连接福清、长乐、连江等的市内为环状、市外为放射状的现代物流网络体系，逐步形成全方位、多层次、多功能的海峡西岸北端区域性物流枢纽中心。以马尾经济技术开发区为龙头，充分利用中央特殊政策，加快对外贸易步伐，促进外向型物流服务功能，构建“两岸商品分拨中心”；以福州市区为中心，大力发展与现代化城市建设、居民生活水平提高密切联系的商业物流服务功能；以福清、长乐、连江、

闽侯、永泰、平潭、罗源等县市为依托，因地制宜，形成各具特色的物流服务功能。

#### 打破福州物流发展“瓶颈”

在看到福州发展物流业的有利因素的同时，专家们指出了目前存在的制约福州现代物流业发展的因素。中国物流协会副会长王之泰说，物流规划是现代物流发展的“纲”，福州需要全盘地对物流资源进行部署，必须要有分工。沿海地区的港口很多，不能都做物流，否则会分散资源，结果都做不大，因此规划要先行。

来自台湾海洋大学的颜彰程先生提出，大陆包括福州的物流要发展，必须解决以下几个方面的问题：物流业被不同运输系统及不同的交通部门所分割，互不协调；由于缺乏整合，资源浪费造成物流投入成本高；人才培养有待大幅提升；现代物流发展所需的制度环境有待进一步改革；物流人才缺乏竞争经验因此安于现状等。

福建社会科学院亚太所林发彬认为，福州物流业要想充当福州市“工业立市”的“纽带”和“通道”，就需要建立起物流信息平台，整合全市大型工业企业、物流企业、公路、铁路、港口、机场、银行、海关、工商、税务等多个信息系统，形成全市信息网络，提升工业企业生产营销效率。

#### 福州物流发展方兴未艾

在本次论坛上，专家为福州现代物流发展把脉，那么，福州现代物流发展的实际状况是如何呢？福州社会科学院亚太所林发彬先生认为，近年来，福州整体经济实力不断增强，为物流业的持续发展提供了需求基础，同时，运输基础设施不断完善，目前，福州已经初步建成了海、陆、空“三位一体”四通八达的交通运输网络；与物流发展密切相关的保税区、物流配送、电子商务、信息与通讯等物流设施的建设，在福州也有了一定的发展。

据了解，福州港2004年吞吐量达6000万吨，集装箱吞吐量达70万标箱。准备规划、动工建设的马尾长安港区11个万吨级泊位，江阴港区2个3万吨级以上泊位，松下港和罗源港2~3个2万吨级以上泊位，罗源湾、可门3万吨以上级多用途码头和江阴

港区5万吨级以上集装箱码头、20万吨级矿石中转码头等，建成后福州港的吞吐量可望翻一番。

与此同时，福州保税区精心打造的服务平台，也吸引了美国伯灵顿物流、日邮物流、外代储运、大裕保税仓储、万全物流等一大批大型物流企业和物流业务进区运作，为福州市及周边地区的进出口企业提供近48亿美元的物流配送服务，形成了出口拼箱、进口分拨和贸易配送等三大物流特色，以机电产品配送、化工产品发拨、进出口鞋材配送、国际集装箱运输及场站服务为特征的现代物流运作园区已见端倪。

在本次现代物流国际学术交流大会上传来另一个喜讯，马尾物流建设规划的核心内容通过了国内外专家组的评审。马尾区交通局局长吴作琦告诉记者，规划中将马尾物流港定位为海峡西岸经济区国家级对台物流中心，中心园区选址在马尾青洲港和保税区周边临江，占地面积一千亩以上。届时，将以一个信息综合中心园区为纽带，组成以保税区、马尾青洲作业区、海关、商检及马尾工业企业和运输企业为第一层核心层，以罗源、连江、长乐、福清为第二核心层，以整个福州市为核心层，形成闽江口区域的强大力量，共同支撑物流港。

#### 福建物流发展背景：

2002年7月：福建省经贸委开展百家重点企业物流论坛，从此拉开了全省物流发展序幕；

2003年3月：福州大学物流研究院成立，构建福建省政、产、学、研型物流教育研究平台；

2003年6月：福建省人民政府成立福建省现代物流协调发展领导小组；

2003年11月：福建省物流协会成立；

2004年3月：福建省人民政府委托北京中交协物流研究院、福建省物流协会、福州大学物流研究院等单位编制《福建省现代物流业发展规划研究》；

2005年5月：福建省人民政府出台制定了《关于加快我省现代物流业发展意见》。

（省物流协会整理）

## 香港物流业发展现状、趋势及启示

### ——香港物流管理培训班学习小结

2006年1月16-22日，笔者有幸参加由福建省人事厅、福建省经贸委联合组团、福建省物流协会具体组织的物流管理赴香港培训班，通过课程培训和现场参观考察，对香港物流业发展进行了一次近距离的接触，并籍此了解了当前国际物流业的发展动态。现将本次学习考察情况汇报如下：

#### 一、香港物流业发展状况

1、概况：香港地处亚太区中心，是中国南面对外的门户。在海运方面，香港拥有全世界最繁忙的集装箱码头。九个货柜码头约80家国际集装航运公司每星期提供400条航线，开往全球500多个目的地。香港在过去10年中第9次成为全球最繁忙货柜港。同时香港又是世界上最繁忙的空运中心，66家国际航空公司每星期提供约5000班定期航机由香港飞往全球150多个目的地。最具吸引力的是，香港是一个自由港，这里高效、快捷和完善的服务赢得世界称誉。从空运的货运吞吐量的增长比率来看，在过去20年来，香港以每年平均以11%增长，而全球空运吞吐量的增长只在8%或以下，香港明显比其他地方优胜。香港特区政府一直重视物流业的发展，提出要把香港建成国际及地区首选的运输及物流枢纽中心。为此，香港先后成立了物流发展督导委员会和香港物流发展局。与此同时，特区政府致力发展运输网络及基础设施建设，以增强物流业在国际上的竞争力。有关资料表明，特区政府迄今已拨备6000亿港元，投资发展1600个基建工程项目。亚洲金融风暴后，香港经济一度低迷，许多行业的业绩都大不如前，但具有资讯化、网络化、智慧化和标准化的香港现代物流业，却在逆境中保持了稳定发展，创出了新的局面。随着中国加入世贸组织、市场的进一步开放、国际贸易额的增加，相信

未来香港物流业将有更广阔的发展空间。物流业作为香港未来有竞争力的五大行业之一。

2001-2005年发展特点：CEPA后与内地沟通大，货运量增加，内地愿意给予香港签署更紧密经贸关系的安排，让香港企业优先两年进入内地服务业市场，令香港物流企业处于一个非常有利的地位；新的电子技术应用多；“911”后安全要求提高；燃料价格上涨，成本压力大。

#### 2、发展趋势：

(1) 面临激烈的竞争。空运方面周边的广东白云机场、深圳机场、珠海、澳门机场发展迅速；海运方面首先是新加坡的急起直追，深圳盐田港发展空间大，对香港挑战巨大。前年香港货柜吞吐量约二千一百九十万个标准箱，险守全球第一大港的地位，领先新加坡约一百三十万个标准箱，地位已岌岌可危。最新数据显示，香港已经失去货柜码头吞吐量全球居首的宝座：去年前十一月，香港货柜码头货柜吞吐量为二千零四十八万个标准箱，较前年同期增长百分之一二；新加坡货柜码头则为二千一百二十万个，增幅为百分之九点三，全年吞吐量可以压倒香港，成为全球最繁忙港口，并打破本港连续保持六连冠的纪录。而内地两个货柜港上海及深圳亦急起直追，业界料三年内香港在全球货柜码头的排名将会跌出三甲。另一方面，直接影响香港未来物流业发展的，是内地港口码头投资大增，动辄数十亿上百亿，结果是上海及深圳货柜港处理量急速上升，去年头十一个月的货柜吞吐量分别增长二成半及一成九，分别录得一千六百五十二万个标准箱及一千四百七十八万个标准箱纪录，按此速度，香港领先的地位被上海及深圳赶上，应只是三、数年的问题。由于香港码头成本较高，不少以

往透过中流作业的定单改用深圳的蛇口港及赤湾港；香港有近四成货柜吞吐量是来自中流作业，若中流作业的生意持续被深圳蚕食，香港的货柜吞吐量甚至有机会出现倒退；此消彼长下，深圳港的增长速度更会大幅抛离香港。

今后如何合作实现双赢是发展关键。内地物流业的成长步伐，内地海路运输水平正急起直追，运营成本和设备配套都在很快成熟起来，效率也在不断改善之中，政府“电子通关”等方面的流程也在不断改善，取得很大进展，服务水平与香港码头将会愈拉愈近。而越来越多的企业在关注产品质量的同时，更强调成本的重要性，香港物流业的高价格受到了来自内地同行的威胁。现时，香港的码头处理费是世界最昂贵的。相对邻近其他港口，例如深圳盐田港，平均高出60%。此外，其他相关的运输费用也十分昂贵。内地航空港口与香港相比收费相对较低，带来的竞争可能会使香港的国际物流枢纽地位造成冲击。关键是香港物流业有优越的一站式服务及供应链管理技术，可与内地产生协同作用，如能把两地物流运作融为一体，可带动包括香港在内的整个珠三角的经济发展。内地市场的进一步开发令香港物流业有了新出路。从全球供应链的概念来看，中国将是世界工厂，而通过进入内地市场，香港亦将真正成为世界工厂的一部分。一直以来，香港均扮演国内与国外之间的贸易桥梁，香港物流业进入内地市场后，桥梁作用就更加明显了，更充分地发挥其与内地联接、运输、中转功能。据了解，目前来自广东以及邻近地区的货物，占香港港口货运量的85%，香港处理的空运货物约70%与珠三角有关。据中国物流与采购联合会资料，2002年广东全省消费品零售总额近4,500亿元人民币，增长达到10.8%，占全国十分之一有多，物流量更居全国之冠，这只是整个物流大饼的一部分，还没有把出口产品的物流量计算在内，而广东出口占全国出口超过三成，广东、珠三角的物流量可想而知。另一方面，内地货物的流通也对香港物流有很大的影响。港货出口到内地的货值，过去数年呈下降趋势，由1997年的639亿元，降至2002年的414亿元，累计跌幅达35%，反观经香港转口到内地的货

值则大增，由1997年的4439亿元，增至2002年的5719亿元，累计升幅29%。香港物流企业的进入内地，并不会给内地企业带来冲击。因为对内地市场不熟悉，香港企业不可能单枪匹马跑到内地来，他们都会选择一个比较可靠的内地合作伙伴合作。合作的同时，香港企业也把自己本身较为优良的管理经验也带到内地来，从而改善内地企业的经营管理。而且物流是不怕良性竞争，因物流是管理，有竞争才能把运输服务的质素提高。加口香港与内地的经贸往来，在未来10年，使香港发展为连接内地与世界市场的物流枢纽成为了香港物流界最大的目标。而近期，《内地与香港关于建立更紧密经贸关系的安排》协议的出台，令香港270多类制造产品可在2004年1月1日后以“零关税”进口内地，香港物流企业也可以独资的形式进入内地，这一切更加有助于香港成为高增值物流中心，加强香港成为南中国集散地以及巩固国际地位。放低了门槛，令香港企业更加放心地进入内地市场

(2) 由于国际跨国公司经营模式变化，竞争激烈，都尽量减少库存，加上电子商务的发展，货运需求将呈现增加趋势，物流业发展将迎来一个黄金期。

(3) 为了快速抢占市场，因此对时间要求严格，空运业的发展会非常迅速。港内业界对此持非常乐观态度。AAT原先只有一家货运站，今年底将再开一家，而国泰航空会开第三家货运站。

(4) 香港物流业面临着自身的转型问题。这几年间，香港一直处在从仓库设备等传统物流向现代物流的“转型”阶段；而现时，真正能掌握和应用信息技术及物流和供应链管理知识的人才在香港并不多，香港的物流业现阶段的发展离世界先进水平还有一些距离。物流业还是要将现时的目标提升，改善基建、资讯等，增加发展空间。同时，由于这几年，香港经济衰退，各行业都不能幸免受到影响。本地的物流货源不断减少，令香港物流企业为生存而各出其谋，战况异常激烈，而在残酷的竞争中战败下来的也不计其数。

### 3、香港物流业发展的经验：

(1) 注重客户服务，客户需求满足至上。

“物流从客户开始，如果客户不满意，物流就是完全失败的。”逆向物流成本四倍于顺向物流。香港物流已出现多层次发展，以一站式手法为顾客处理所有货物流程的形式已是大势所趋。今后，香港将在基础设施、资讯科技、人力资源、市场推广和扶助中小企业方面不断努力。为了加强与内地市场联系，HACTL除了提供多式联运服务外，还提供种类繁多和与日俱增的物流支援方案，包括机场直运和超级中国干线服务。超级中国干线服务使经过预先登记的封关货车可以透过简化的清关程序，快速通过中港边境后将货物运抵内地目的地，为客户大幅度缩短货物送达时间，减少其资金积压。由于不了解物流业的情况，很多内地企业只会将物流中最基本的运输一项包给内地的第三方物流公司，而不会采取将物流业务全部外包的形式。虽然，广东的物流公司有近700多家，但没有一家物流公司的市场占有率超过20%，一般整合及现代化程度仍较低。大部分业内公司只可提供某些物流环节的服务，不能为整个物流链提供一揽子的整体服务。而这正是港商的机会。因而香港物流企业在内地开拓市场时，就着重发挥自己长处为内地提供一站式服务，为生产商及服务行业“度身订造”合适的物流解决方案，提高物流动作效率方面发挥优势。因为，尽管内地的很多托运人非常关注运输价格，也有许多内地物流公司能提供廉价的运输服务，但国际大公司以及内地希望获得优质服务和供应链管理的大公司仍然愿意花大价钱买优质服务，这部分的市场空间还是很广阔的。物流公司可以针对某一专长或工业加以发展，为客户提供电子物流服务，以协助客户减低成本。

(2) 注重先进信息技术的应用。现代物流企业跨国界、跨地区、跨行业、跨部门，使用多元化的运输媒体和工具，物流业的信息管理显得非常重要。香港物流业各项物流信息技术的使用普遍，EDI、条码技术、GPS等广泛应用，而比条码技术更精密可容纳货品量更大的无线射频识别技术(RFID)等高新技术也迅速推广；在政府层面积极推进电子物流，建立一站式电子关贸系统，简化货物清关规定和服务；全港建立数码贸易运输网络系

统(DTTN)，为物流企业提供一个中立电子平台，促进区域和全球性资讯服务综合化，促进企业采用资讯科技、提供增值服务。物流企业在应用层面把信息技术作为自身竞争优势的关键。如香港空运货站(HACTL)超级一号货站采用尖端技术装备，提供3500个储存位置的全自动航空货箱储存系统(CSS系统)让货箱可以从停机坪直接运送到储存系统；提供10000个储存位置的散货储存系统(BSS系统)，可在无人操作的情况下将散货从系统中存取，并与海关验货大堂直接联系。信息技术保证了超级一号货站成为世界上效率最高和最繁忙的货站之一。可以说，信息技术保证了香港物流业的高效率运作、服务质量的可靠、高度准确性与速度及与客户的紧密联系。

(3) 注重人才。香港物流行业引进和培养了一批批具有国际视野的管理人才，更着力吸收软件及管理方面的人才，为行业带来新的管理技术和现代电子商务理念。目前，香港物流业电子商务的结合已相得益彰，一系列现代化科技都派上了用场。全新的理念和新科技的应用，使香港的物流业日趋现代化，也在香港的经济发展中扮演着越来越重要的角色。

## 二、香港物流业发展对我省的启示

1、要明确我省物流战略。在全球物流中，我们如何定位？运什么、靠什么取胜、谁来做？香港物流业的发展，不但归功于香港多年来作为货物集散地，有着极大的发展物流的优势及条件，更是社会各界抓紧时机极力把香港建设成国际及地区首选的运输及物流枢纽中心之故。香港现时已建立了现代物流业的基础，发展状况良好，所提供的物流基建可与世界其他物流枢纽相媲美。但他们清醒认识到各相关行业间在衔接上仍有待加强联系，政府与业界间也须加强合作，以进一步提高物流效率，为物流业增值，巩固香港作为国际及地区首选的物流枢纽地位。其实，香港发展物流业的起步不算早，香港的现代物流是从90年代才逐渐受到重视的，过去香港并没有一个完整的物流管理概念，也没有统一的物流政策。但凭借国际交通枢纽中心及硬件配置上的世界一流，使香港的物流发展具有得天独厚

的优势，成为全球最繁忙及最有效率的货柜港。同时，由于香港本是跨国企业的集中地，亦是外商进入中国市场的渠道，打开内地市场的试点，这些国际性集团亦把在其他国家开拓物流的经验、先进的技术以及成熟的物流管理方案引入香港，无形中为香港发展物流业打稳了基础。再加上银行财政健全，集资比较容易等固有优势，令香港物流业快速而健康地发展着。随着物流行业的发展，香港经济市场上的近两三年出现不同形式和规模的物流管理服务，而其中以第三方物流发展最为蓬勃，现时业内的趋势是发展一站式服务。

着力发展物流的不只是香港，邻近地区如深圳、广州等也积极发展物流和相关行业。就以深圳为例，深圳政府将规划建设23个大型物流项目，总投资超过229.75亿元人民币。而且深圳政府将投资超过70亿元人民币发展交通建设设施如：深圳西部通道、盐田港第三期工程、蛇口集装箱码头第二及三期工程等以加口物流和经口发展。虽然香港港口的吞吐量仍然雄踞全球港口榜首，但数量增幅则日渐收窄。而相对地，深圳港2001年集装箱吞吐量达到507.64标准箱，同比增长27.1%，从全球第11位跃升至第8位。这种逆转在2002年变得更加明显。2002年一季度葵涌集装箱码头货物吞吐量下滑了4.4%，而同期深圳港的盐田、蛇口和赤湾港区货物吞吐量上涨了42%。

面对香港物流业成功经验和周边地区物流业的迅速发展，福建省作为连接长三角与珠三角两大经济区域，面临台海三通历史机遇，如何确定清晰的物流战略，进一步建立健全法制与法规建设，完善金融、保险体系，规范代理商管理，加强人力资源储备，发挥区位优势发展物流业，推进海峡西岸经济区建设，至关重要。

2、物流战略应长远规划，要着眼未来，有前瞻性。物流业是需求导向和客户导向的，物流战略在制定时，必须要有长远规划，有前瞻性，特别是在硬件建设上。香港国际机场在建设时，采用最先进设备和双跑道设计，以应付日益繁重的运输量。

在港口方面，其9号码头第一期工程完工后，该码头将拥有4个深水及2个驳船泊位，容量不少于260万个标准箱。陆路建设方面，港府正致力加建公路，连接机场及各港口到港内各区。此外，特区政府还积极兴建后海湾通往深圳及蛇口的跨海大桥、连接青衣岛至长沙湾工业区的9号干线等。

3、国际竞争的关键在于资讯，物流业发展关键也在此。一个国际物流中心的生命力在于它与各主要使用者的关系，这里面资讯至为重要。

4、物流业变化是永恒的，融合才能整合。香港货柜港发展的历程，充分说明这点。当前香港货柜码头统治地位受到挑战，一是过往人家未有很好发展，你就相对领先；人家发展了，你就面临竞争；人家发展快过你，你就落后了，香港货柜港仍有发展，仍未到绝对落后地步，不过如继续不思进取，被边缘化并不稀奇。二是香港长期未能解决好高成本问题，包括高运费及高港口处理费等，不是不知道，而是因香港以高地价为主要特征的房地产主导的经济结构，由于惯性及利益分配制约，长期没能解决，何时解决，只有天知道，物流衰落之势便不能遏止。三是政府也明知问题所在，但由于长期奉行放任自流的经济政策，少管少错，多管多错、不管不烦不错，且有大条道理，聪明的官员为何要自找麻烦？于是对高成本只能搞微调，作小修小补；十号货柜码头提了多年，只是计划而已，近期政府还以现实增长不如预期，而要继续“研究研究”，于是被批评为遥遥无期。四是业界知难而退，不少投资者从自己利益出发，把投资更多放在内地及其它地方，近期不少本地过往在物流业颇有建树的大财团，重资转向内地，虽是市场行为，有其苦衷，但也说明政府政策有问题。香港物流业转而积极寻找与内地合作方式方法，把自身发展与内地市场紧密联系起来，置身与珠三角大物流圈进行协同规划，因此找到发展的潜力所在，迎来发展又一次机遇。

（作者：福建省烟草公司 黄其升）

# 福建省2006年重点物流招商推介项目

## 厦门市重点物流项目

**项目名称：**厦门象屿保税物流园区  
**建设单位：**厦门港务发展股份有限公司项目  
**负责人：**柯东  
**联系电话：**0592-5829790

**项目概况：**该项目一期2006年2月正式封关运作，重点发展国际仓储和物流产业。该项目集成了国际中转、国际配送、国际采购和国际转口贸易四大功能，通过保税区和港区在形态、资源上的整合，带动信息流、资金流和商品流的集聚和辐射。

**项目名称：**厦门国际航空港物流园区  
**建设单位：**厦门国际航空港集团有限公司  
**负责人：**林杰  
**联系电话：**0592-6028621

**项目概况：**该园区承担区域物流和城市物流的装卸、加工、包装、货运代理、配送及相关信息处理服务和有关咨询业务；提供高价值产品和保鲜货物的快运物流业务；发展航空港保税业务；航空快速配送以及高科技工业产品的流通加工业务。项目建设期为2004年-2008年。

**项目名称：**厦门建材物流工业园  
**建设单位：**厦门东南湾投资股份有限公司  
**负责人：**陈节木  
**联系电话：**0592-5505396

**项目概况：**该园区总投资9亿元人民币，毗邻厦门同安区集中工业区，由建材工业物流园和橱柜工业物流园组成。该项目目前已开工建设，投产后园区将聚集一大批大中型建材物流企业，包括陶瓷、材板、门窗、五金、灯饰、涂料、布艺、家具等二十几个大类，成为我省最大及最具辐射力的建

材物流园。

**项目名称：**厦门兴荣国际物流中心  
**建设单位：**厦门兴荣国际物流有限公司  
**负责人：**刘家荣  
**联系电话：**0592-7896918

**项目概况：**该项目投资1.3亿人民币，将建立以机电产品、建材、服装、工艺品、化工产品、集装箱为主的集仓储、展示、检测、包装、贸易服务、信息平台于一体的专业化、区域性的仓储物流中心。

**项目名称：**厦门象屿保税区保税仓储集群  
**建设单位：**厦门象屿集团象屿物流园区开发有限公司  
**负责人：**吴鸿  
**联系电话：**0592-2613660

**项目概况：**该项目规划建设保税仓库总面积约10万平米，包括适用于高端物流的定制式开发及单元式组合开发的单层和多层公共仓库。总投资约2.7亿人民币，建设周期约1.5年。

**行业资源——**在厦门象屿保税区从事物流相关行业14年，同时拥有贸易、码头、第三方物流、园区开发等行业运营经验、团队和资源，能独立或相关投资者一起高效运作物流仓储事业。

**项目名称：**  
**建设单位：**厦门象屿集团象屿物流园区开发有限公司  
**负责人：**吴鸿  
**联系电话：**0592-2613660  
**项目概况：**

**项目名称：保税专业交易市场**

**建设单位：厦门象屿集团象屿物流园区开发有限公司**

**负责人：吴鸿**

**联系电话：0592-2613660**

**项目概况：**总设计面积为2万平方米，是一个集交易、展示、信息交流、仓储、配送、货运以及金融结算等功能于一体的大规模的专业交易中心。专业市场以化工原辅料、机电产品、塑料原料交易为方向，为客户提供全方位的一站式服务。规划市场交易区、物流仓储区、产品展示区、商务办公区和信息网络中心。

**项目名称：物流信息化平台**

**建设单位：厦门象屿集团象屿物流园区开发有限公司**

**负责人：吴鸿**

**联系电话：0592-2613660**

**项目概况：**打造以厦门现代物流园为核心，辐射海峡西岸的集综合物流、海运、空运、陆运服务及国内物流、报关仓储、堆场服务等为一体的在线物流信息化平台，为所有需要物流和提供物流的客户服务。包含物流供需交易和物流资讯交流两方面内容。

**项目名称：厦门集装箱及多用途码头**

**建设单位：厦门象屿集团**

**负责人：吴鸿**

**联系电话：0592-2613660**

**项目概况：**

**岸线资源——**位于东渡港区北部的20号泊位和高崎码头之间，近邻厦门铁路西站，岸线总长913米，纵深500米。规划建设10万吨级集装箱码头和2万吨级多用途码头。

**功能定位——**现代物流园区的重要功能机构，为贸易、物流主营业务提供服务平台，实现三者相辅相成，互相支持的一体化物流链。通过优惠的政策及有力的营销手段吸引较多的运营主体进驻，形成群聚效应。

**项目名称：园区物流运营中心项目**

**建设单位：厦门象屿集团**

**负责人：吴鸿**

**联系电话：0592-2613660**

**项目概况：**

**项目定位——**成为厦门目前唯一专为现代物流园区运营提供配套的集行政审批、金融服务、商务配套为一体的现代物流营运中心，为入住企业提供高雅的办公环境、高效的审批服务、畅通的网络信息平台、完善的商务配套设施。

**建设规模及投资额——**用地面积约2万平方米，总建筑面积约4-5万平方米，总投资约1.8亿元。其中行政办公用房约8000平方米，经营性写字楼、商务配套设施等约4万平方米。

**建设计划项目计划**2006年底动工，2008年下半年投入使用。

### 厦门鹏远实业有限公司

鹏远实业有限公司成立于1998年，是致力于现代物流技术的开发、推广和应用的专业物流工程公司，面向制造、流通、零售等行业，提供仓储货架、物流设备集成及物流整体解决方案。2003年底，公司在厦门灌口建立了专业的仓储货架生产工厂，并于2005年通过了ISO9000:2000国际质量管理体系认证体系，公司具备雄厚的技术实力，拥有众多物流专业人才，具有较强的设计制造能力和完善的质量保证体系，同时与国内外知名企业密切合作，为客户提供以下产品和服务：

**规划顾问及管理系统：**物流中心规划设计及其设备集成，物流作业流程及物流管理系统导入；

**仓储货架系统：**自动化仓库（AS/RS），自动货柜，横梁式、阁楼式、搁板式、通廊式、悬臂式及流利架等货架系统；

**装卸货系统：**装卸货平台，快速卷帘门、滑升门及其它工业用门，雨蓬，门封等；

**物流容器：**塑料托盘，钢托盘，网箱，物流台车，物流周转箱，零件盒等；

**工位器具：**线棒料架，物料整理架，工具车，工具柜，工作桌等。

秉承“服务扎根，品质领先”的经营理念，以周到的服务、合理的方案、可靠的设备、齐全的产品系列及完善的售后服务保障体系，为客户提供咨询



顾问、规划设计、安装调试及售后服务一体化的优质服务。

我们深知，所有的物流设备是为了解决你的实际问题，而物流作为一种系统工程，需要齐全的产品细列并系统的提供集成服务，才能完整的满足你的综合解决方案的需求。因此，唯有我们的专业化及产品的系列化，方能为你提供周到的服务及合理的方案。

我们更加了解，只有高质量的设备及完善的售后服务保障体系，才能确保你的设备的良好运行，保证你的长远权益。因此，我们重视为你提供可靠的产品，同时不遗余力的致力于售后服务队伍及配件供应体系的建设。

经过不懈的努力，我公司已顺利完成了厦门DELL、厦门柯达、冠捷电子、东南汽车、柏克德湄洲湾火电厂、协丰鞋业、厦新电子等知名企业的物流系统项目，优质的产品和完善周到的售前售后服务赢得客户的深切信赖。

我公司愿以领先的技术和一流的设备，为客户提供全面的售前技术支持及设计、制造、安装调试、维护保养服务，帮助客户减轻劳动强度，解决企业内物流出现的问题，降低营运成本，开启企业第三利润的源泉。

厦门鹏远实业有限公司

厦门地址:厦门市嘉禾路高崎段汉记大楼三楼

电话:0592-5741166; 5742266

传真:0592-5743366

E-Mail: sales@luckyroc.com.cn

http://www.luckyroc.com.cn

福州地址:福州市五一中路169号大利嘉城D座15楼A1

电话: 0591-83993018; 3993028

传真: 0591-83993038

## 三明市重点物流项目

项目名称: 三明海峡西岸金属材料市场物流中心

项目筹建单位: 三明市经济贸易委员会

项目联系人: 何国仁、夏玉冬

电话: 05988295035、8223990 (传真)

项目概况:

(1) 为大力延伸金属产业链，促进金属材料的深加工，推动三明冶金压延产业集群和机械制造产业集群的发展，同时带动、整合金属五金、水暖和汽配加工业，形成综合性、上规模的五金专业交易市场。项目将建成为提供办理交易、货单质押、吊装、仓储、加工、包装、市场交易、金融服务、物流配送等多功能为一体的金属材料市场服务体系，实现不断推动和促进相关产业集群发展壮大  
(2) 建设规模: 979亩 (3) 项目投资: 8亿元  
(4) 合作方式: 合资或合作 (5) 项目进展情况: 项目已进入规划阶段。

项目名称: 福建闽西北建材专业市场

项目筹建单位: 沙县城镇集体工业联合社

项目负责人: 吴金宝、刘建明

电话: 05985826939、5880168、5822428 (传真)

项目概况:

(1) 建设拥有提供运输、仓储、大型停车场、办公交易场所、金融服务、会展、户外广告宣传、施工人才市场、并配有餐饮、休闲、公寓等设施的多功能为一体的大型建材专业市场 (2) 建设规模: 占地200亩 (3) 项目投资: 3亿元 (4) 合作方式: 合资或合作 (5) 市场前景及效益分析: 市场前景看好 (6) 项目进展情况: 已在规划中。

项目名称: 福建沙县粮食物流中心

项目筹建单位: 沙县粮食局

项目负责人: 张金生

电话: 0598-5822066、5823189 (传真)

项目概况: (1) 沙县是闽中重要的立体交通枢纽，市场物流十分活跃。计划先建设10000吨粮食仓库，再陆续建成集粮食仓储、粮油加工、饲料加工、粮食批发交易市场为一体的闽中最大的物流中心。(2) 建设规模: 占地200亩，建筑面积5万平方米 (3) 项目投资: 3000万元 (4) 合作方式: 合资或合作 (5) 市场前景及效益分析: 市场前景看好 (6) 项目进展情况: 已在规划中 (7) 优惠政策: 享受福建高新技术产业金沙园同等优惠政策。

项目名称：福建三明（沙县）农产品物流中心

项目筹建单位：三明市供销社、沙县供销社

项目负责人：汤家金

电话：05988223846、8293600（传真）

项目概况：三明地区目前缺少一个大型规范的综合农产品集散地，这对三明地区农产品的大规模规范化生产经营产生了限制。沙县区位优势日益显现，京福高速公路、向福（湄）高速铁路贯穿沙县，沙县地处福建省中部，运输业贯通福建省东西部，是闽西、闽南与闽东三大中心相连的重要枢纽，在闽中西部地区的物流系统中具有相当重要的地位，是生活消费品的集散批发地。沙县的经济条件和交通条件在日益完善，具备了创建三明（沙县）农产品物流中心的必备条件。三明农产品十分丰富，市场发展前景可观。（2）建设规模：占地60亩，建筑面积20000平方米，交易场所8000平方米（3）项目投资：2000万元（4）合作方式：独资或合资（5）市场前景及效益分析：市场前景看好，项目实施后，年交易58亿元，利税总额900万元（6）项目进展情况：已在规划中。

项目名称：闽赣边贸城生活资料配送中心

项目筹建单位：宁化县供销社

项目负责人：曾文新、张海明（联系人）

电话：05986823196、6823196（传真）

项目概况：（1）宁化地处闽赣边界地带，省际间边贸活动十分活跃，建设生活资料配送中心，是适应当地商贸活动发展的需要。（2）建设规模：规划建设生活资料配送中心营业厅2000平方米，仓储改造6000平方米，并配备一批运输车辆，进行生活日用品配送（3）项目投资：500万元（4）合作方式：合资或合作（5）市场前景及效益分析：市场前景看好（6）项目进展情况：已在规划中。

## 龙岩市重点物流项目

项目名称：闽西现代物流园

建设单位：龙岩市交通国投有限公司

负责人：杨建明

联系电话：0597-2235128

项目概况：占地320亩，建设规模为11.81万m<sup>2</sup>，总投资1.58亿元。

项目名称：龙岩市宝源物流中心

建设单位：龙岩市宝源贸易有限公司

负责人：张玉宝

联系电话：0597-2330580

项目概况：占地100亩，建设规模为12.44万m<sup>2</sup>，总投资1.6亿元。

项目名称：龙岩市供销朋口物流配送中心

建设单位：龙岩市供销物流有限公司

负责人：陈朝峰

联系电话：0597-2215620

项目概况：占地12.5亩，建设规模为1万m<sup>2</sup>，总投资3000万元。

项目名称：长汀县物流中心

建设单位：长汀县市场领导小组

负责人：陈善梅

联系电话：0597-6837206

项目概况：建设规模为13.3万m<sup>2</sup>，总投资1.8亿元。

项目名称：上杭县金山商业城四期

建设单位：上杭县市场服务中心

负责人：王发英

联系电话：0597-3880408

项目概况：建设规模为6万m<sup>2</sup>，总投资1.8亿元。

项目名称：连成商品交易城二期

建设单位：连城县商业总公司

负责人：罗保忠

联系电话：0597-8930788

项目概况：建设规模为1.75万m<sup>2</sup>，总投资1.5亿元。

# 三明市经济贸易委员会

三明市海峡西岸金属制品材料市场鸟瞰图



三明地理位置示意图

**项目名称：** 三明海峡西岸金属材料市场物流中心

**项目概况：**

- (1) 为大力延伸金属产业链，促进金属材料的深加工，推动三明冶金压延产业集群和机械制造产业集群的发展，同时带动、整合金属五金、水暖和汽配加工业，形成综合性、上规模的五金专业交易市场。项目将建设成为提供办理交易、货单质押、吊装、仓储、加工、包装、市场交易、金融服务、物流配送等多功能为一体的金属材料市场服务体系，实现不断推动和促进相关产业集群发展壮大
- (2) 建设规模：979亩
- (3) 项目投资：8亿元
- (4) 合作方式：合资或合作

[Http://www.hx56.org](http://www.hx56.org)

## 福建省物流协会

地址：福建省福州市湖滨路110号湖滨大厦五楼

电话：0591-87614908 传真：0591-87627580

网址：[www.hx56.org](http://www.hx56.org)(海峡物流网) 邮编：350001

E-mail: [56fla@sina.com](mailto:56fla@sina.com) [fujianwuliu@163.com](mailto:fujianwuliu@163.com)