

中国航运物流产业的变化与展望

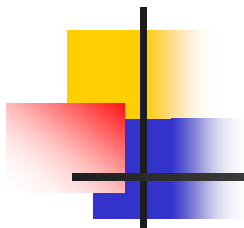


茅伯科

上海国际航运研究中心

副秘书长

1/2010

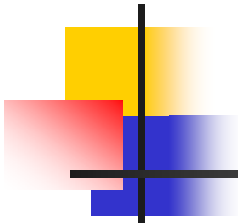


中国已经是一个航运大国，但还不是一个航运强国，原因之一一是航运物流发展水平不高。

截至2008年底，全国拥有水上运输船舶18.42万艘，净载重量12416.91万吨；在中国设立的从事国际海运的企业有300多家，从事国际班轮运输的企业有180多家；全国经营国内沿海运输的航运企业约1600家，内河运输企业约2800家。

中国大陆的航运物流总体上还比较落后，与国外先进国家和地区航运物流相比还有很大差距。



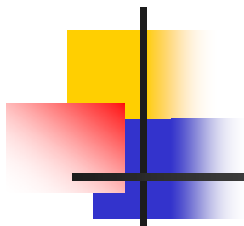


一、中国航运物流业的变化

第一个阶段是在2000年以前，属于中国大陆航运物流的萌芽期。

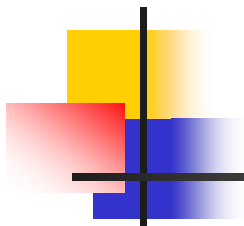
政府对物流企业尚未形成指导性意见。但通过对外商航运企业的有限度开放政策，使少数外商航运企业开始在中国建立物流企业。而本国航运企业则主要是将内部的物流业务归并起来，并尝试建立以服务本公司的空箱堆存和拆洗修箱为主要业务的物流园区或物流基地。部分货物代理、船舶代理和无船承运人转向航运物流服务。





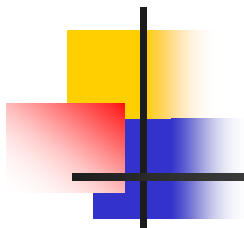
- 1992年9月交通部颁布了《关于深化改革、扩大开放，加快交通发展的二十条措施》，提出了水运业利用外资的总体政策。
- 1995年外经贸部和交通部联合发布《关于外国船公司在华设立独资船务公司管理办法》。
- 一批境外航运企业开始进入中国内地的主要港口城市设立办事处，一些国际著名的物流企业开始以货代公司、运输公司、仓储公司、集装箱运输服务等形式进入了中国航运物流领域。





- 美国总统班轮公司于1996年独资设立了美集物流（中国）公司。
- 之后，我国政府还先后批准了丹麦马士基、日本邮船、韩国韩进等外国航运企业在中国设立独资集运服务公司，进行物流服务试点。

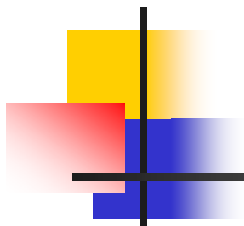




第二个阶段是从2001年至2006年11月，属于中国内地航运物流的培育发展期。

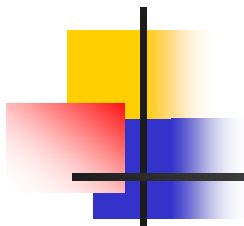
政府主管部门逐步出台了促进现代物流业发展的指导意见，进一步扩大航运物流市场开放，鼓励本国航运公司建立现代物流企业和物流基地。





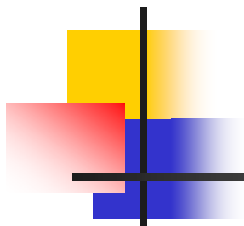
- 中国加入WTO《服务贸易总协定》后，我国政府在仓储、海上班轮运输、船舶代理等方面做出了进一步开放市场的承诺。
- 2001年3月1日，国家经济贸易委员会、铁道部、交通部等6个部委联合发布《关于加快我国现代物流发展的若干意见》。
- 2001年，日本邮船（中国）在上海成功地设立集装箱物流公司。
- 从2002年7月下旬开始，境外投资者可以中外合资、中外合作的形式在我国部分地区设立外商投资物流企业。





- 2004年8月国家发展和改革委员会、交通部、铁道部等9个部委联合发布了《关于促进我国现代物流业发展的意见》，在物流市场准入、市场开放、征税制度、简化通关、标准体系和信息平台、基础设施规划建设等方面，提出了指导性意见。
- 这一阶段，境外跨国航运物流企业大量涌入，可经营的业务范围包括国际流通物流业务和第三方物流业务。同时本国航运企业纷纷组建物流公司，加入到航运物流领域。

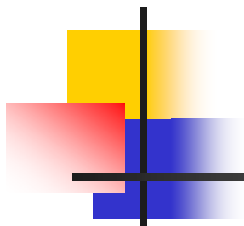




第三阶段是2006年11月以后，中国航运物流进入了快速发展期。

物流业受到政府的高度关注，中央和地方政府出台了一系列支持物流发展的优惠政策，航运物流市场全面开放，航运物流业规模迅速扩大。

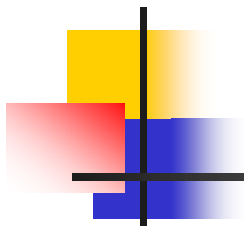




- 2006年12月11日，中国物流相关市场全面放开，外资企业可以在中国自行设立分销网络，独立经营物流业务。
- 2009年3月10日，为应对金融危机，中国政府出台了《物流业调整和振兴规划》，全面阐述了我国现代物流业的发展政策。这是迄今为止我国政府发布的最系统的有关物流产业政策文件，给航运物流业带来了新的发展动力。

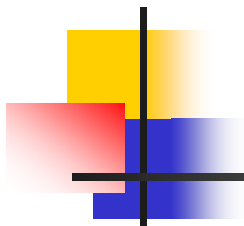
根据这一规划，各地方政府纷纷制订了一系列具体支持政策，其中在土地和税收方面的政策比较集中。





- 经过多年培育，中国大陆已培育了一批具有一定规模和实力的航运物流企业。如中远集团、中海集团、中外运长航集团等。
- 其中，中外运长航集团是经中国物流标准委员会审定的国内唯一的集团整体5A级(中国最高级)综合服务型物流企业。2008年综合物流的营业收入达400亿元人民币。
- 中远集团下属的中远物流公司是以第三方物流服务为主的综合物流服务企业，物流配送范围已覆盖国内700多个城市及海外50多个国家和地区。





- 目前，中国航运物流需求旺盛，即使在金融危机横行的2009年，中国对铁矿石、原油及油品、煤炭等航运物流的需求依然十分旺盛，并将长期保持。这种旺盛的需求吸引了全球的航运物流服务商的关注和参与，市场前景被普遍看好。

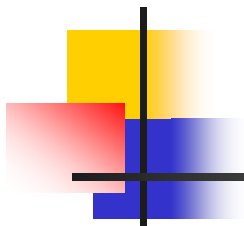


二、中国航运物流存在的主要问题

1、航运物流企业的国际竞争力不强。

航运物流业总体规模较小，大多数航运物流企业技术装备和管理手段仍比较落后，物流服务功能相对单一，专业化物流服务的方式还很有限。目前多数航运物流企业只能简单地提供运输和仓储服务。中国大陆航运物流企业中，只有中远集团初步具备提供全球物流服务的能力。

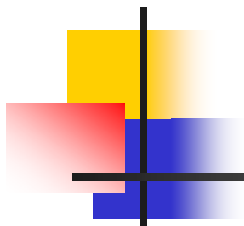




2、缺乏独立完善的航运物流法规。

到目前为止，我国政府已经出台的物流发展政策，基本上都是针对综合物流系统建设的普惠性质的政策，但缺乏独立完善的航运物流法规，我国现有与物流有关的法律法规多是部门性、区域性规章，往往带有部门或地区保护的色彩。物流市场的竞争规则基本上无统一法律法规可循，对社会性的物流服务缺乏有效的外部约束，致使不正当竞争难以避免。

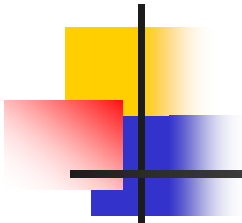




3、物流管理体制不甚明确。

由于目前我国现代物流业起步不久，物流市场管理与行业管理还没有理顺，国家经贸委、交通部、铁道部、外经贸部等各承担了一部分物流管理职能。工业、商业、物资、交通等都在上项目、抢市场，相互间协调性差。





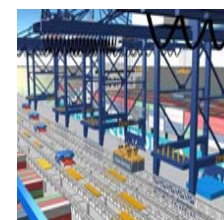
4、重硬件轻软件的倾向比较严重。

一是各地政府非常重视港口等基础设施建设的投入，而物流信息化建设、物流通关服务效率、物流标准化等方面成效不够明显。

二是各地热衷于圈地建设物流园区，争相向中央申请建设保税物流园区、保税港区，但是在物流园区的功能开发上进展缓慢。

三是社会信用系统缺失，给国内航运物流发展带来较大的制约。

四是航运物流企业缺乏通晓现代物流运作和物流管理的复合型专业人才。



三、未来中国航运物流的发展政策

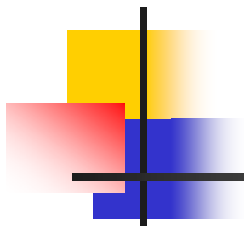
- 未来中国航运物流的发展，将主要依据国家《物流业调整和振兴规划》所确定的原则、方针和政策。
- 总体的发展方向：
 - 一是系统化，加快建立高效运作的现代综合航运物流系统，提高服务供应链的全程物流服务水平；
 - 二是集成化，积极推进航运物流资源整合，集成发展；
 - 三是内外并重，大力发展国际保税物流和内河航运物流；
 - 四是科学发展，加快推进信息化和以电子标签为代表的航运物流技术进步，注重节能降耗，倡导绿色物流。



未来中国航运物流产业的发展政策 将主要体现在以下10个方面：

- ——完善航运物流管理和协调体制，加强对航运物流的市场监管，建立航运物流的统计和监测系统；倡导航运物流企业的诚信建设。
- ——加强航运物流基础设施（如码头、场站）、物流节点（物流枢纽、物流基地、物流中心、配送中心、公共仓库）和物流网络建设，加强航运物流信息化、标准化建设，推动航运物流现代化。



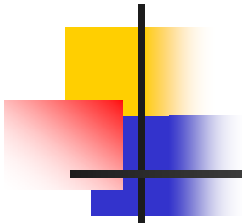


- ——鼓励航运企业参与港口和物流园区的建设和运营，推进航运物流与港口物流、多式联运企业的合资合作和资源整合。
- ——推动航运物流企业与制造业联动发展，重点是建立石油、煤炭、铁矿石及其他重要矿产品的航运物流体系。

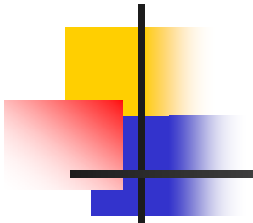


- ——支持第三方航运物流企业做强做大，提升航运物流的社会化服务水平，鼓励航运物流企业之间的合作、联盟和整合，培育有国际竞争力及区域辐射能力的航运物流企业，推动专业化的航运物流发展。
- ——实施政策聚焦，大力发展国际航运物流。通过加快推进国际航运中心建设、保税港区和保税物流园区建设，改善通关环境。

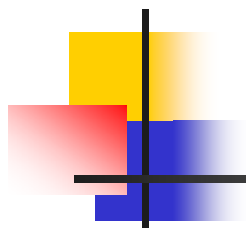


- 
- ——鼓励发展内河航运物流。重点发展长江、珠江、黑龙江三大流域和其他主要内河通航水域的水运物流，继续实施“长江黄金水道建设”的国家战略。
 - ——优化航运物流市场环境和企业信用体系建设，发挥行业协会的行业自律作用，大力发展与航运物流业紧密相关的融资、保险、咨询、海事、仲裁等现代航运服务业。



- 
- ——加快改造传统航运物流体系，积极转变航运物流增长方式，鼓励发展航运电子商务，提高航运物流的科技含量，大力发展绿色航运物流。
 - ——拓展航运物流领域的国际合作，构建与周边国家、世界其他国家有效衔接的航运物流网络，重点是加强与东北亚地区的韩国、日本，以及与东盟国家之间的航运物流合作。





The End
谢谢!

