

物流行业系列深度研究报告之二

原因篇——软硬皆缺，巧妇难为

杨志清 交通运输业 研究员
电话: 021-68828417
eMail: yzq3@gf.com.cn

物流行业系列深度报告目录

《物流行业系列深度报告之一：现状篇——价高质低，千夫所指》
《物流行业系列深度报告之二：原因篇——软硬皆缺，巧妇难为》
《物流行业系列深度报告之三：变革篇——与时俱进，众望所归》
《物流行业系列深度报告之四：机遇篇——星星之火，可以燎原》

本文特色所在

以史为鉴，可知兴衰。历史发展原因与当前经济环境下所产生的新兴动力的比较，将有助于我们把握行业未来发展方向。承接前篇，本文分析了塑造我国物流行业发展现状的主要原因，为后文的比较分析树立了标尺。

塑造物流行业发展现状的四大原因

- 1、铁路运力不足，管理机制僵化。**铁路是最为经济安全的运输方式，但由于我国铁路运力要优先安排客运和煤炭等重大战略物资的运输，因此社会铁路货运需求难以得到满足而只能转向公路。铁道部的垄断经营是铁路运力不足的根本原因，现状在短期内无法得到解决。
- 2、公路门槛过低，价格战是必然。**公路货运需求量大，行业壁垒极低，导致个体运输大量涌入。市场极度分散，运力供大于求，服务产品同质化，导致竞争模式必然走向价格战。
- 3、设施设备不足，物流节点缺失。**铁路人均拥有量极低，导致物流更多倚重公路。冷链与危险品物流的专业设施的设备匮乏，造成相关物流分支行业发展的缓慢。作为社会物流体系核心的物流节点存在建设水平较低，数量不足，分布不均，功能单一的问题。
- 4、经营理念落后，诚信体系缺位。**大部分物流企业的经营理念仍停留在简单的储运服务上，距离以供应链管理服务等为代表的现代物流还存在较大的差距。理念的落后制约了行业的发展。行业准入门槛过低导致市场参与者龙蛇混杂，加之从业人员总体素质较差，给物流行业诚信体系的建立带来困难。

行业评级

买入

前次评级

买入

行业走势



市场表现	1 个月	3 个月	12 个月
行业指数	2.96%	4.79%	-7.51%
沪深 300	3.83%	7.47%	-10.22%

目录索引

一、铁路运力不足，管理机制僵化	3
（一）我国铁路运力存在较大缺口	3
（二）铁路运力缺口短期内无法完全解决	3
（三）铁路管理机制不适应市场化运输需要	4
二、公路门槛过低，价格战是必然	4
（一）公路运输行业准入门槛极低	4
（二）公路运输业爆发价格战的必然性	4
三、设施设备不足，物流节点缺失	5
（一）物流设施设备的不足	5
（二）物流节点的缺失	8
四、经营理念落后，诚信体系缺位	12
（一）物流企业的经营理念比较落后	12
（二）从业人员素质较差，诚信体系尚未建立	12

图表索引

图 1：我国铁路货运量占比逐步降低	3
图 2：我国货运量按运输方式细分构成	3
图 3：世界各国铁路里程数排名情况	5
图 4：世界各国人均铁路里程拥有量情况	5
图 5：我国物流企业信息化程度统计情况	6
图 6：大多数企业仍处于信息基础设施建设阶段	6
图 7：华中与西南地区物流企业信息化程度较低	7
图 8：我国物流行业信息系统集成程度较低	7
图 9：我国物流行业新技术采用情况	7
图 10：我国物流企业信息系统与外部对接程度较低	8
图 11：我国物流园区投资规模情况	10
图 12：我国物流园区占地规模情况	10
图 13：我国物流园区分布情况	12
图 14：我国物流园区运营状态情况	12
图 15：我国快递行业投诉量迅速上升	14
图 16：2010 年上半年快递/物流投诉原因分析	14
表 1：我国九大物流区域与主要物流节点城市	11
表 2：我国各行业职工受教育程度比较	13

一、铁路运力不足，管理机制僵化

（一）我国铁路运力存在较大缺口

目前我国铁路存在比较严重的运力缺口，根据 2008 年初的统计数据，铁路车皮请求满足率仅为 35%。按照 2008 年铁路实际货运量 33 亿吨来推算，铁路运力缺口高达 61 亿吨。假设铁路运力全部由公路运输弥补，则在铁路运输要求能够全部满足的前提下，2008 年铁路货运量将达到 93 亿吨，超过公路货运量的 88 亿吨。

我国货物运输当前的实际情况是公路运输量占各种方式货运总量的 77%，铁路货运量和水路货运量比较接近，在 11% 左右。公路在很大程度上分担了铁路的运输需求，成为我国货物运输的中坚力量。

图 1：我国铁路货运量占比逐步降低

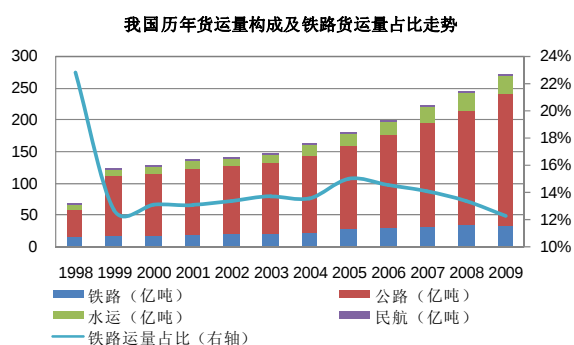
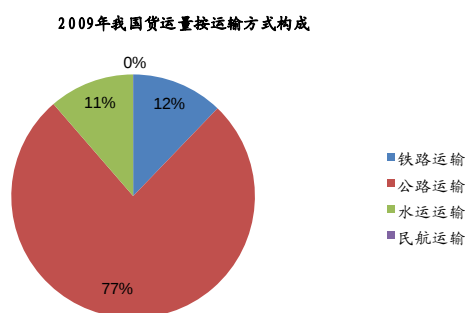


图 2：我国货运量按运输方式细分构成



数据来源：CEIC、广发证券发展研究中心

（二）铁路运力缺口短期内无法完全解决

1、铁路建设力度加大与客货分线

针对我国铁路运力紧张的局面，国家在逐步加大铁路建设的力度。

■ 铁路网规划，将使我国铁路里程延伸 50%

2008 年底，铁道部出台了新的《中长期铁路网规划》。根据规划，到 2020 年我国铁路建设投资总规模将突破 5 万亿元，铁路营运里程将达到 12 万公里以上，比现在的 8.6 万公里约提高 50% 左右；

■ 高速铁路的建设，将实现主要铁路路段的客货分线

长期以来，我国铁路运输处于客货混运状态，客运列车重视速度，但货运列车重视吨位，速度赶不上客车。两种速度差异很大的列车同线运行，对线路技术要求很高，运行效率却大大降低，铁路资源也存在着巨大浪费。未来高铁的建成将逐步实现客货分线，释放一部分铁路运力；

2、短期判断：短期内运力缺口无法完全解决

我们认为短期内，中国铁路运力严重短缺的状况无法得到完全解决。主要基于两点理由：

- 首先，新铁路线从建设到形成运力一般需要约 4 到 5 年时间，因此至少要到 2013 年左右新建路线才能完全发挥作用；
- 其次，客货混线的确牵制了大量的铁路货运运力，但客运高峰一般都集中在长假及春节期间。客货分线的作用更多的可能是解决了旅客“出

行难”的问题，对于季节性的运力紧张有一定的缓解。但从总体来看，我们不应高估其对货运的影响

（三）铁路管理机制不适应市场化运输需要

造成铁路运力紧张的原因非常复杂，但铁路的垄断经营体制是根本原因。按照经济学常识，垄断一般具有短缺经济的特点。也就是说，如果这种体制不能改变，那么铁路运力紧缺的局面也无法从根本上得到改变。

国家对关系到国计民生的重要行业，应该保持足够的控制力，这点无可厚非。但改革开放至今，粮食、金融等重要领域都已经向市场开放，唯独铁路部门仍然为铁道部所垄断。

铁路垄断的一个重要表现在于中国的铁路网和大部分铁路资源都掌握在铁道部手中，尤其是与民营铁路投资回报密切相关的收入清算规则，只能由铁道部独家制定。这对于民营资本来说，相当于一张警示牌，使其望而却步。

二、公路门槛过低，价格战是必然

（一）公路运输行业准入门槛极低

公路运输是我国货运的绝对主力，占我国每年货运总量的 7 成以上。开展公路运输业务对投资规模、专业技能与相关资质的要求极低，基本不存在实质性的准入门槛：

■ 开展业务的初始投资规模小

通常一人一车就承揽货物运输工作，因此资金门槛即为一台货车的价格。通常一台普通长途货车的价格约为 10 万元，在通货膨胀的今天，10 万元的初始投资对于相当大一部分人来说并不是问题；

■ 从业人员无需特殊的专业技能

除了道路危险品运输业务之外，从事其他类型货物的长途货运通常只要求司机会驾驶货车并熟悉运输路线即可。法律法规方面对普通货运从业人员基本没有专业性方面的要求；

■ 营业相关资质要求较低

开展普货道路运输通常只需要办理相应营运证、上岗证即可。这些证照的办理手续都比较简便，并不构成实质障碍；

（二）公路运输业爆发价格战的必然性

行业的低准入门槛，以及我国经济高速发展所带来的巨大货运需求，吸引了大量的个体运输者涌入市场。我国公路运输领域“一人一车”的现象极为普遍，有统计显示我国 80% 的公路货运是由运输个体户来完成的。

市场竞争者的大量涌入导致运力供给过剩；而低端普货运输服务的同质性，又使得个体运输者无法寻找到细分市场。这就造成了个体运输者之间的竞争只能停留在最低级的阶段，即价格战。个体运输者为了承揽更多的货运业务，互相压价，直到运费价格逼近运输成本。

目前国际物流行业的净利率在 4% 左右，而我国物流行业的毛利水平平均仅为 3% 左右。过度的竞争使得国内的个体运输车的经营举步维艰。

这也解释了在普货物流体系当中，为什么其他市场参与者不会介入到城际干线运输这一环节。

三、设施设备不足，物流节点缺失

（一）物流设施设备的不足

物流设施设备的不足是我国物流行业发展在现阶段所面临的一个关键瓶颈，主要体现在道路基础设施不足，特种运输工具与仓储设施的缺乏，信息化程度较低，装备水平较差等方面。

1、道路基础设施的不足

我国 2008 年 7.8 万公里的铁路里程排名世界第三，美国以 22.6 万公里的里程数遥遥领先，俄罗斯位列第二，略微领先中国。由于我国人口众多，平均下来人均铁路里程拥有量仅为 6 厘米，美国为 83 厘米。韩国的铁路总里程数世界排名 51 位，但其人均铁路拥有量仍超过中国。

我国铁路一方面要优先保障居民的出行需求，另一方面要确保煤炭等国家重大战略物资的运输，因此对社会铁路货运需求的满足程度非常低。虽然目前公路运输分担了大部分铁路运输需求，但从冷链物流与铁海联运等长期发展趋势来看，特种物流和大宗产品物流仍然需要铁路运力的提升作为支撑。

图 3：世界各国铁路里程数排名情况

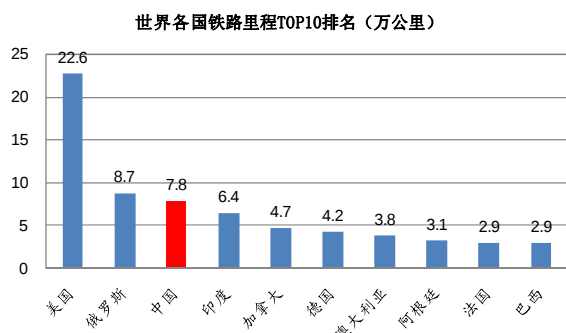
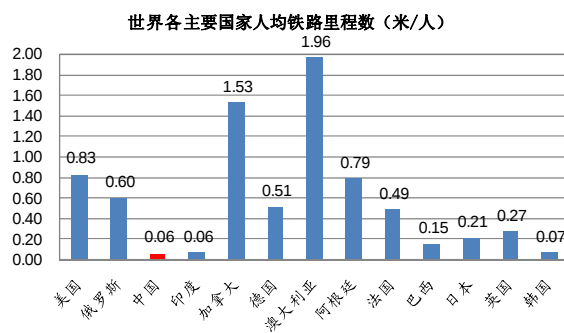


图 4：世界各国人均铁路里程拥有量情况



数据来源：广发证券发展研究中心

2、特种运输工具与仓储设施的缺乏

■ 冷链物流运输工具与仓储设施的缺乏

随着我国人民生活水平的不断提高，生鲜食品的消费量大幅提高，消费者对食品品质越发重视。这为我国冷链物流的发展提供了良好的市场基础，但也暴露出了我国冷链物流设施设备严重缺乏的问题。

目前我国的冷藏冷冻运输车辆总量同美日等发达国家相比还存在着较大的差距。冷冻冷藏运输工具的数量仅能满足一部分生鲜货物的运输需要，导致冷链覆盖率低下，生鲜食品经常会在流通过程当中脱离冷链环境，导致在流通环节货损率较高，食品安全隐患较大。另一方面，我国的人均冷库拥有量也极低，冷库分布和冷库适用范围的不合理使总体冷库供应不足与局部冷库使用效率低下的情况共存。

■ 危险品运输工具与仓储设施的缺乏

我国危化品产量总量巨大并在快速增长,对当前危险品物流体系的运输与仓储能力提出了严峻的考验。危险品物流如果出现纰漏,其危害性远大于货损与食品安全,往往会导致大量人员伤亡和严重的环境污染问题。

目前我国危险品物流在经营资质方面的要求比较严格,从事相关业务的资金投入也较大,高准入门槛导致正规危险品物流企业数量严重不足。而多头监管的问题造成相关制度得不到有效的落实,出现很多非法经营危险品储运的企业和个人,一方面扰乱了正常的市场秩序,另一方面也埋下了巨大的安全隐患。

3、信息化程度较低,装备水平较差

信息化技术是现代物流发展的重要基石之一。GPS, EDI, RFID 等先进信息技术的采用,极大的提高了物流体系的运行效率。物流信息标准化,互联网与移动通信技术的成熟,把资金流、信息流整合进来,将物流服务提升至供应链管理的全新高度。我国现代物流业起步较晚,在信息化方面与发达国家相比还存在不小的差距。

■ 信息化程度较低,尚停留在初级阶段

由《国际商报》主持的《来华跨国公司物流服务需求调查报告》的结果显示高达 80%的企业对目前物流服务商的满意度的评价为“一般”,而受访企业认为物流服务商首要改进的方面即为信息传递效率。

中国物流与采购联合会(中物联)的 2009 年对我国物流企业信息化程度的调研报告显示,目前我国拥有管理信息系统以及独立 IT 部门的物流企业占 60%以上。这是一个相对比较高的比例。但同时我们注意到,上述调查对象是中物联的会员单位以及 5A 级物流企业,最终收回的有效调查问卷仅有 232 份。考虑到我国 95%的物流企业为中小企业,以及全国物流企业上万家的总量,我们判断全国物流企业信息化的总体水平要远远低于上述比例。

从博科资讯以 739 家物流企业为有效样本得到的调查结果来看,在我国采用了物流信息系统的企业当中,有 7 成以上的企业仍停留在信息系统基础设施建设的初期阶段;达到供应链管理水准的企业仅为 5%。

图 5: 我国物流企业信息化程度统计情况

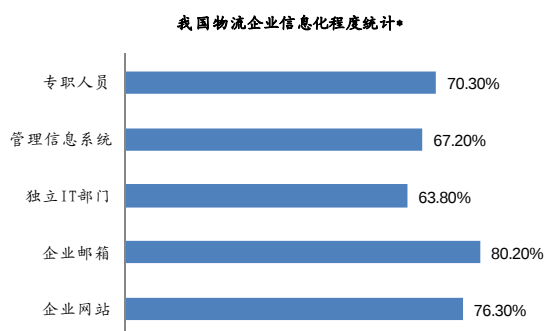
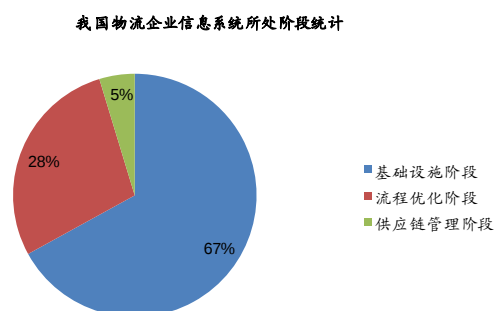


图 6: 大多数企业仍处于信息基础设施建设阶段

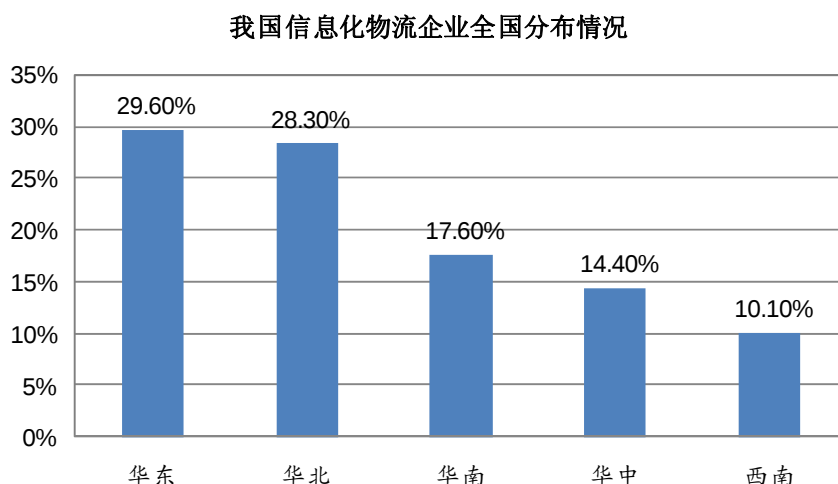


数据来源: 中国物流与采购联合会、博科资讯、广发证券发展研究中心

(说明: 左图来自中国物流与采购联合会在 2009 年以 232 家随机物流企业为调研样本得到的统计结果; 右图来自博科资讯在 2008 年以 739 家随机物流企业为调研样本得到的统计结果)

从我国各地区物流企业信息化水平来看，华东与华北地区最高，而西南地区最低。这与我国目前的经济发展格局是相符合的。

图 7：华中与西南地区物流企业信息化程度较低



数据来源：中国物流与采购联合会、广发证券发展研究中心

■ 信息系统应用层次低，标准化差

物流信息系统的建设包括三个层次：企业内部信息系统、物流企业间信息系统以及物流企业与客户间信息系统。企业内部信息系统的建设是后两者的基础。

➢ 内部信息系统集成程度低

财务管理、仓储管理、运输管理是我国物流企业所使用信息系统最主要的功能，比例高达 95%。其次是货运代理、客户关系管理、协同办公系统、订单系统，所占比例依次为 72.3%、66.7%、60.4%和 59%。

虽然上述信息系统的应用能够帮助企业改善运作效率，但内部信息系统集成程度还很低。根据中物联的调查报告，受访对象只有 16%实现了内部信息系统的全部集成。通过信息系统集成，可以充分利用企业内部的各种资源，实现集中、高效、便利的管理。信息系统的集成是物流信息化过程当中非常重要的一步，也是向现代物流迈进的重要一环。

图 8：我国物流行业信息系统集成程度较低

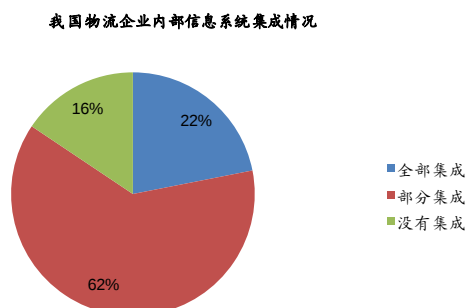
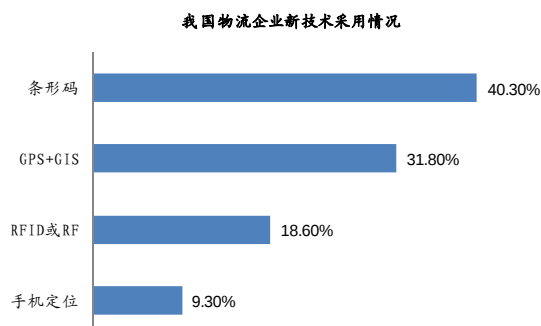


图 9：我国物流行业新技术采用情况



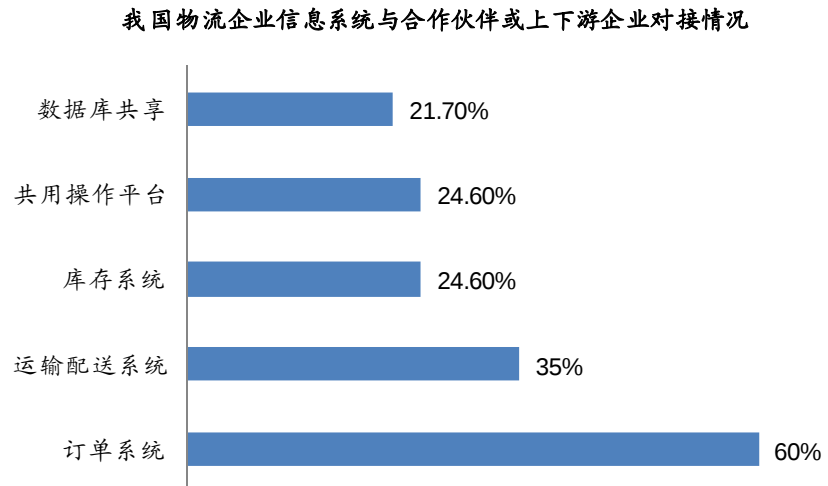
数据来源：中国物流与采购联合会、广发证券发展研究中心

■ 物流企业信息系统与外部对接程度较低

物流必须与信息流结合才能体现现代物流的效率。现代物流的发展前沿是供应链管理，更为强调信息的在供应链上的采集处理与传递交换。但

目前我国物流体系的信息化程度比较低，物流行业信息标准化较差，部门之间、地区之间、企业之间信息格式不统一、接口不统一，使企业间的物流信息系统对接程度较低。

图 10：我国物流企业信息系统与外部对接程度较低



数据来源：中国物流与采购联合会、广发证券发展研究中心

（二）物流节点的缺失

1、物流节点的概念与分类

■ 什么是物流节点

社会物流网络是由运输路线和物流节点所构成的，全部物流活动都是依托于这些线与点来开展。线包括各种运输渠道：公路、铁路、航空、内河、铁路等，而点则包括各种仓储设施，如仓库，货站等。

如果把点和线所实现的功能展开来看，在物流线路上实现的主要功能包括：集货运输、干线运输、配送运输等；在物流节点上实现的主要功能则包括：包装、装卸、保管、分货、配货、流通加工等。

综合来说，物流节点主要实现三方面的功能：衔接功能、信息功能与管理功能。

➤ 衔接功能

衔接功能主要包括：多种运输方式的衔接转换，如公路与铁路、海运与铁路等的联运；产品的分拣加工与包装，以便于下一步运输或配送；作为供需时间差异的缓冲调节等；

➤ 信息功能

物流的信息化对现代物流具有极为重要的意义，物流节点是正是物流信息的搜集、处理、传递、共享的中心。将各个作为信息中心的物流节点连接起来，才能构成信息化的社会物流体系。而整个社会物流体系的协调运转与效率提高都必须仰仗于网络化的信息系统；

➤ 管理功能

物流结点大都是集管理、指挥、调度、信息、衔接及货物处理为一体的物流综合设施。整个物流系统的运转的有序化和正常化，整个物流系统的效率和水平都取决于物流结点的管理职能实现的情况。

■ 物流节点的分类

从物流层级的角度，物流节点一般可分为物流园区、物流中心和配送中心三种类型，三者的层级依次递减。

物流园区作为一个区域物流功能集约化水平最高、规模最大、综合性最强、辐射范围最广、多种运输方式衔接顺畅的物流需求与物流服务企业的集中区，是现代物流体系当中最高层级的物流节点。从功能定位角度，物流园区可以分为货运服务性、生产服务型、商贸服务性与综合服务性四种。

物流中心与物流园区类似，但规模较小，功能也更加细化与专业。不同城市可以在物流园区的基础上，根据自己的产业结构或区域特点设置多个专业物流中心。区域中心城市，通常都有比较发达的传统产业，如钢铁、汽车、农业等，可以围绕这些产业整合已有物流资源，建设钢铁物流、汽车物流、农业物流等专业物流中心。

配送中心是指以组织配送性销售或以执行实物配送为主要职能的流通型物流节点。很多大型配送中心具有较为强大的综合功能，包括仓储、加工装配、运输和配送等；同时也还有一些仅具有转储、运输功能的小型配送中心。

■ 物流节点是社会物流体系建设重中之重

物流节点是运输路线之间的衔接所在。各种运输方式都有其经济适用范围，很多情况下不可能仅仅依赖单一运输方式一路到底实现“门到门”服务。因此不可避免的要涉及到不同运输方式之间的换装衔接。例如由海运方式运输的货物到岸之后需要转为公路运输或铁路运输，这时就需要在物流节点（如港口）进行货物换装，运输配载等。货物的换装与配载运输十分重要，一方面需要能够适应不同运输方式的专用装卸搬运设施，另一方面必须能够高效合理的配货和组织运输，避免运输延误。

物流节点是社会物流信息网络上的关键节点。信息化是现代物流发展的重要特征与推动力。物流与信息技术的结合，才能实现货物的自动分拣，货物实施追踪与社会物流资源在公共平台上的整合等现代物流手段。物流节点利用公共物流信息平台，可以有效的整合在节点半径以内的物流资源；通过射频识别与车载 GPS 等新型技术手段对节点半径内的物流动向实施实时监控；同时物流节点之间的信息共享，可以有效消除物流供求的信息不对称性，提高物流企业的运行效率。

物流节点的管理统筹是提高物流效率的关键。物流节点一般是物流企业与物流资源的汇集地，这样可以集中利用基础设施，提高使用效率。另一方面，物流节点可以充分利用其在物流信息方面的优势，将节点内的各种物流资源进行有效的整合与统筹规划，在物流线路设计，货物配载等方面进行优化处理，以降低成本，提高效率。

2、物流节点发展现状：水平较低，数量不足，分布不均，功能单一

■ 物流园区对物流体系建设的重要性

物流园区作为最高级别的物流节点，对整个物流体系的建设具有至关重要的作用。从我国经济现阶段的发展方式来看，主要是通过“以点代面”的形式，即集中各种资源着力优先扶持区域中心城市经济发展，之后通

过中心城市的带动作用，拉动周边主要城市的发展，最终实现所在整个区域的经济水平的提升。

物流行业主要服务于制造、商贸等产业，因此物流资源的分布应与上述行业的分布与业务范围相匹配。物流园区具有建设规模大，资源集中度高，辐射范围广的特点，在功能定位与区域中心城市相对应。而区域中心城市的相关产业也通过物流园区强大的物流能力向周边主要城市延伸，并通过其他层级的物流节点向更广泛的区域渗透。

■ 物流园区建设多以企业自发为主，缺乏长远规划

根据“物流随着产业走”的发展规律，目前我国形成了很多专业性的物流节点。这些物流节点主要都是围绕在交通枢纽周围的货运服务型节点，围绕在商贸市场附近的商贸服务型节点。这些物流节点规模各异，根据当地经济规模大小，和服务对象周围的场地容量与交通情况，有些物流节点规模较大，已经形成了物流园区的雏形，但更多的还处于混乱无序的状态，仅仅提供货运和仓储的初级物流功能。

物流园区作为最高级别的物流节点，在建设之初必须充分考虑到规模、选址与周边交通环境的影响。物流园区的规模必须与经济发展战略相适应，随着经济的不断发展，货物流通量必然增大，所需的物流服务水平更高，物流功能更加多样化。因此园区的建设规模要具有适度的超前性。

从我国目前的物流园区现状来看，近 70% 的物流园区占地都在 2 平方公里一下，其中 50% 以上的物流园区占地在 1 平方公里以下。规模过小的园区缺乏发展后劲，未来的拓展性受到限制。另一方面，从园区的投资规模来看，1 亿元以下的占 7%，1-10 亿元之间的占 54% 以下。按着这样的投资额来推算，园区的建设水平和物流服务功能都不会很高。

物流园区所带来的巨大物流量，必然给园区附近的交通带来较大的压力。一方面周边路段要有足够的通过承载能力，既不影响城市正常交通状况，又能确保园区运输的顺畅；另一方面，从运输成本的角度考虑，周边交通路线还要有助于物流路线的优化。

综上所述，物流园区的建设决不能与城市的发展割裂开来，必须从土地规划，交通规划，城市建设规划与经济发展布局等各方面综合考量，来进行物流园区的建设。从这个意义上来说，物流园区的建设应该由政府主导，退一步讲，政府至少应该是园区规划建设的主要参与者。

图 11：我国物流园区投资规模情况

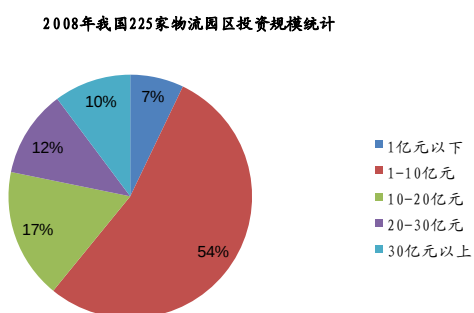
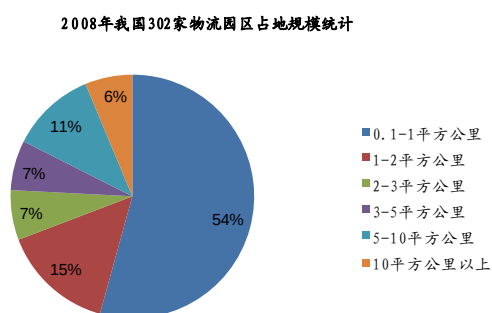


图 12：我国物流园区占地规模情况



数据来源：中国物流与采购联合会、广发证券发展研究中心

■ 物流节点的数量不足，分布不均

我国物流园区的建设发展十分迅速。根据中物联的调查，我国物流园区从2006年的207个迅速发展到2008年上半年的475个，总量翻了一倍。然而从园区的投资额度与建设规模较小的现状来看，符合真正意义上的物流园区的恐怕不多。目前全国现有21个全国性物流节点城市与17个区域性物流节点城市，以及250多个国家一级口岸，相比而言，我国目前的物流园区在数量上还有一定的增长空间。

表 1：我国九大物流区域与主要物流节点城市

九大物流区域	全国性物流节点	区域性物流节点
华北地区	北京	包头、呼和浩特、石家庄、太原、唐山
	天津	
东北地区	沈阳	哈尔滨、长春
	大连	
山东半岛	青岛	—
	济南*	
长江三角洲	上海	—
	南京	
	宁波	
	杭州*	
东南沿海	厦门	福州、海口
珠江三角洲	广州	
	深圳	
中部地区	郑州	合肥、长沙、南昌
	武汉	
西南地区	重庆	昆明、西宁、贵阳
	成都	
	南宁	
西北地区	西安	银川、拉萨
	兰州	
	乌鲁木齐	

数据来源：广发证券发展研究中心

从现有园区的分布来看，北部沿海、东部沿海与南部沿海经济区的物流园区数量占园区总量的 54.7%，而我国未来经济发展的重点地区如西部、中原地区等所拥有的物流园区则相对较少。

图 13：我国物流园区分布情况

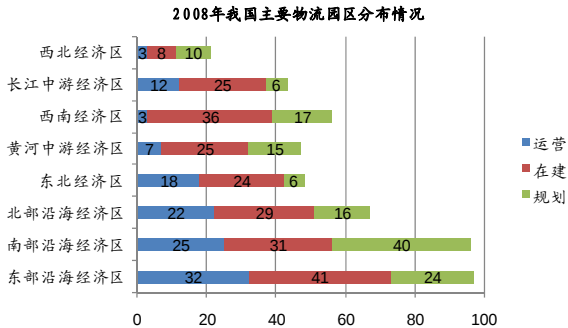
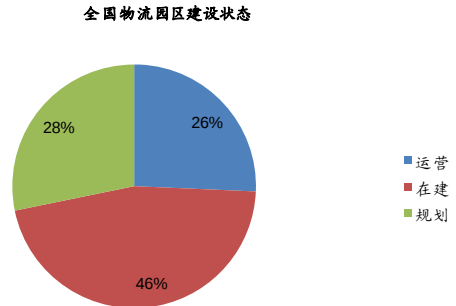


图 14：我国物流园区运营状态情况



数据来源：中国物流与采购联合会、广发证券发展研究中心

■ 现有物流节点功能单一，物流资源缺乏有效整合

受到我国物流行业整体发展水平低下的制约，目前我国包括物流园区在内的各级物流节点都存在一定的服务功能单一，资源缺乏整合的问题。

物流企业与物流资源在物流节点上的集中并不意味着物流效率的提高。目前我国很多园区在物流活动的组织，运输方式的衔接，物流息的传递与共享等方面还基本处于自发状态，各种资源缺乏有效的整合。

四、经营理念落后，诚信体系缺位

（一）物流企业的经营理念比较落后

我国多数物流企业对物流业务经营还停留在简单的仓储与运输阶段，而现代物流已经发展到集物流、信息流、资金流于一体的供应链管理阶段。两者之间存在巨大的差异。

经营理念的落后对整合物流行业的业务形态和发展方向都有很大的影响。物流设施设备的功能定位，社会物流的组织形式等无不受到物流经营理念的影响。

仓储、运输等环节逐步从实业企业分离出来，大量由第三方提供。在传统的观念下，供应链企业之间仅是简单的竞争与业务往来关系。但从供应链的角度来看，则要求分散的第三方仓储设施与运输设备具备相应的硬件条件和管理手段以实现有效的衔接，使多家物流企业与客户和上下游企业在统一的供应链管理体系下展开协作。

简单的仓储、运输服务附加值极低，已经开始沦为物流金字塔的底层行业。未来物流的高额利润将来自于对客户供应链的改进和重构，对第三方物流资源的有效整合。

（二）从业人员素质较差，诚信体系尚未建立

现代物流业是一个跨行业、跨部门的综合服务行业。它不但要承担帮助客户进行实物流转的任务，更进一步延伸到企业的内部业务流程当中，从企业管理与战略规划的高度为客户服务，提高企业的运作效率与盈利能力。业务范围的扩展与产品内涵的升级需要具备综合素质的现代物流人

才。但当下物流专业人才奇缺已经成为制约我国物流发展的瓶颈。据中国物资采购物流协会统计，到 2020 年全国的物流人才缺口将达 20 万，物流专业人才已经成为我国 12 类紧缺人才之一。

1、我国物流行业从业人员受教育程度较低

物流业中 75%从业人员是基层操作人员，即物流初级人才。在美国，90%以上的物流从业人员接受过本科教育，而我国目前则只有 20%物流从业人员是本科学历。从运输和仓储等主要物流基础环节从业人员受教育程度来看，拥有大专及以上学历的员工比例仅为 8.2%。很大部分一线操作员工完全不具备物流专业知识，仅仅经过简单的岗前培训就直接上岗。

表 2：我国各行业职工受教育程度比较

排名	行业	大专及以上学历员工占比 (%)
1	国际组织	100.0
2	教育	67.0
3	科研勘探	59.2
4	金融业	58.1
5	公共管理	56.4
6	卫生保障社会福利	47.6
7	IT	47.3
8	租赁商服	35.4
9	文娱	34.8
10	房地产业	32.8
11	电气水	29.6
12	水利环境	23.4
13	批零业	8.4
14	交运仓储邮政	8.2
15	制造业	7.6
16	采矿业	7.5
17	建筑业	6.0
18	住宿餐饮	5.0
19	其他服务业	4.1
20	农牧渔	0.2
-	全国平均	6.6

数据来源：国家统计局、广发证券发展研究中心

2、物流行业诚信体系尚未建立

物流从业人员素质的低下，不但限制了我国物流行业的发展水平，同时也造成了物流行业诚信体系的缺失。

从我国物流行业现阶段的发展水平来看，大部分子行业如快递，运输等准入壁垒极低。缺少资金门槛、专业资质方面的过滤，导致我国物流市场龙蛇混杂，参与者数量众多，规模较小。偷换货物，收货后“人间蒸发”等恶性事件不绝于耳，物流业投诉量居高不下。

随着我国物流行业发展水平的提高，市场从分散走向整合将是必然的趋势，结实我国物流行业的诚信问题将得到一定的缓解。但这还需要一段很长的路要走。

图 15：我国快递行业投诉量迅速上升

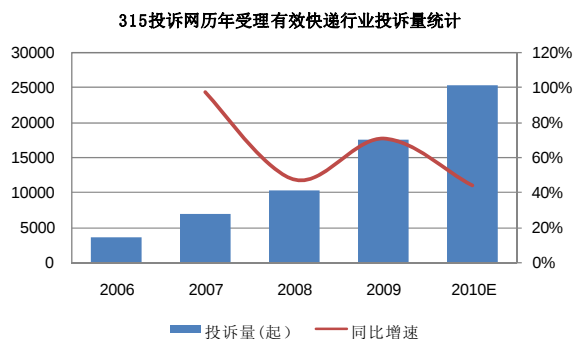
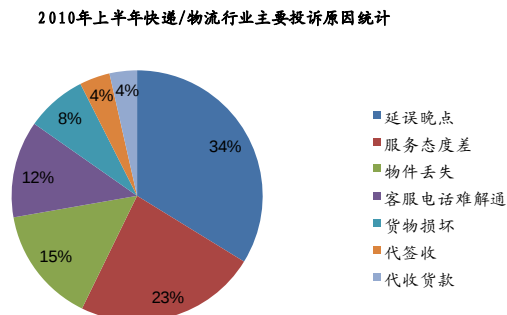


图 16：2010 年上半年快递/物流投诉原因分析



数据来源：315消费电子投诉网、广发证券发展研究中心

下一篇：《物流行业系列深度报告之三：变革篇——与时俱进，众望所归》

广发证券——行业投资评级说明

买入 (Buy)	预期未来 12 个月内，行业指数优于大盘 10% 以上。
持有 (Hold)	预期未来 12 个月内，行业指数相对大盘的变动幅度介于-10% ~ +10%。
卖出 (Sell)	预期未来 12 个月内，行业指数弱于大盘 10% 以上。



相关研究报告

	广州	深圳	北京	上海
地址	广州市天河北路 183 号 大都会广场 36 楼	深圳市民田路华融大厦 2501 室	北京市月坛北街 2 号月坛 大厦 18 层 1808 室	上海市浦东南路 528 号证券大厦北塔 17 楼
邮政编码	510075	518026	100045	200120
客服邮箱	gfyf@gf.com.cn			
服务热线	020-87555888-612			

注：本报告只发送给广发证券重点客户，不对外公开发布。

免责声明

本报告所载资料的来源及观点的出处皆被广发证券股份有限公司认为可靠，但广发证券不对其准确性或完整性做出任何保证。报告内容仅供参考，报告中的信息或所表达观点不构成所涉证券买卖的出价或询价。广发证券不对因使用本报告的内容而引致的损失承担任何责任，除非法律法规有明确规定。客户不应以本报告取代其独立判断或仅根据本报告做出决策。

广发证券可发出其它与本报告所载信息不一致及有不同结论的报告。本报告反映研究人员的不同观点、见解及分析方法，并不代表广发证券或其附属机构的立场。报告所载资料、意见及推测仅反映研究人员于发出本报告当日的判断，可随时更改且不予通告。

本报告旨在发送给广发证券的特定客户及其它专业人士。未经广发证券事先书面许可，不得更改或以任何方式传送、复印或印刷本报告。