

一周数说

扫描

我国流动人口达2.45亿

《中国流动人口发展报告2014》显示



# 化解产能过剩，要靠长效机制

崔书文

政府核准投资项目，起始于2004年。那一年，国家取消了对企业投资项目的审批制，改为核准制和备案制，国务院发布了第一版《政府核准的投资项目目录（2004年本）》。这个目录沿用近10年。

2013年，新一届政府发布《政府核准的投资项目目录（2013年本）》，该目录对2004版目录中的核准事项取消下放60%。11月18日，《政府核准的投资项目目录（2014年本）》公布，此次新版目录又对2013年版目录中的核准事项取消下放40%。经过两次大刀阔斧简政放权，中央层面核准的项目数量比2004版目录减少约76%。减少数量之多、幅度之大、力度之大，出乎各方意料。

在2013年版目录中，水泥项目核准权下放至省（区）级政府，平板玻璃项目核准权取消。在2014年版目录中，钢铁、水泥、电解铝、造船设施项目核准权取消。至此，这5个“赫赫有名”行业投资项目核准权全部取消，均改为备案管理。这引起了一些人担心：这几个行业产能已经严重过剩，今后是否会出现产能更加过剩的局面？

回答这个问题，先看制度安排。国务院在取消核准的同时，强调“对于钢铁、电解铝、水泥、平板玻璃、船舶等产能严重过剩行业的项目，要严格执行《国务院关于化解产能严重过剩矛盾的指导意见》，各地方、各部门不得以其他任何名义、任何方式备案新增产能项目，各

相关部门和机构不得办理土地（海域）供应、环评审批和新增授信支持等相关业务，并合力推进化解产能严重过剩矛盾各项工作。”

就是说，实际上还在管理，而且是严格管理。会一直这样管下去吗？不是。这种管理有一个截止时间：2017年年底前。按照规划，在2017年年底前，我国要初步建立化解产能严重过剩的长效机制。此后，化解产能严重过剩，就要靠这套长效机制了。

投资项目核准，一个初衷是防止产能严重过剩，但实践表明这一招不管用。出现产能严重过剩的局面，因素是多方面的。例如，一些企业对市场预期过于乐观，盲目投资，加剧了产能扩张；一些地方过于追求发展速度，

过分倚重投资拉动，通过廉价供地、税收减免、低价配置资源等方式招商引资，助推了重复投资和产能扩张。与此同时，资源要素市场化改革滞后，政策、规划、标准、环保等引导和约束不强，投资体制和管理方式不完善，监督检查和责任追究不到位，导致生产要素价格扭曲，公平竞争的市场环境不健全，市场机制作用未能有效发挥，落后产能退出渠道不畅，等等。这种状况表明，化解产能严重过剩，必须综合治理，建立起长效机制。

建立化解产能严重过剩长效机制，是一项复杂的系统工程。要在2017年年底前，初步形成这套机制，任务十分艰巨。按此时间推算，需要加快推进相关工作。



近日，中国物流与采购联合会发布了《中国采购发展报告（2014）》。报告显示，2013年我国社会物流总费用10.2万亿元，同比增长9.3%，增幅较上年同期回落2.1个百分点，占GDP比重为18.0%。

在发达国家中，美国此项占比为8.5%；而在与我国经济发展水平基本相当的金砖国家中，印度为13.0%，巴西为11.6%

# 中国物流成本高在哪里

墨林

## 成本高低有争议

近日发布的《中国采购发展报告（2014）》显示，我国社会物流总费用占GDP比重为18.0%，明显高于发达国家，也高于经济发展处于同水平的金砖国家。此外，发达国家的物流成本平均占成品最终成本的10%至15%，发展中国家各种低效现象导致物流成本显著增高，占成品成本的15%至25%甚至更高，而中国制造商的此项比重可高达30%至40%。这表明，无论从物流费用占GDP比例，还是从物流成本占成品成本比例看，我国物流成本都处于较高区间。

但也有一些业内人士表示，“我国物流成本高”的说法值得商榷，中国无需用物流总费用占GDP比重与发达国家比较。

他们认为，中国与发达国家的经济结构迥异。中国经济主要以基础设施和制造业为主，发达国家则以服务和金融业为主，对物流的需求量不同。从单位GDP的货运量看，每万美元GDP美国只需要7.7吨货运量，而中国需要48.7吨，因此发达国家相对的单位GDP货运量较低，会对物流成本占GDP比例有下降作用。如果不了解中美经济结构差异，就会简单得出中国物流成本高于美国的结论。

而支持中国物流成本并不高的关键理由，是中国的吨公里物流总成本低于发达国家。从衡量物流成本高低的物流费率来看，中国吨公里的物流综合成本为0.09美元，美国为0.21美元，是中国的1倍多。从该指标看，美国物流成本远远高于中国。仅用物流成本占GDP比例与发达国家相比，容易被国家间不同的经济结构等因素干扰，而用不同统计口径看待物流成本会得出明显的差异。

由此，一方认为我国物流成本偏高，而另一方却有质疑。物流成本到底是高是低？此中是否存在数据解读或者统计口径的偏差呢？

## 当前的确是偏高

事实上，社会物流总费用占GDP比重



是衡量物流效率的标志，该比重越低，表明单位GDP消耗物流资源越少、物流效率越高，国家的经济整体竞争力越强。有统计表明，我国社会物流总费用占GDP比例每降低1个百分点，将会带动3000亿元的效益。

安邦咨询研究员洪厚兴告诉《经济日报》记者，目前国际公认的物流成本衡量标准就是社会物流总费用占GDP的比率。由于物流成本的高低是相对值，是在比较中得出的，而这项数据的作用就是在比较中发现国家间物流成本的差异，是一项客观数据。

无论从数据比较，还是从客观实际出发，中国物流信息中心副主任何辉都认为，当前中国社会物流成本偏高是不争的事实。“如果单从物流企业的运营看，我国每1吨货物运送1公里的价格确实比发达国家便宜，陆海空运费都比美国低。但不能就此说我国物流成本低于美国。”何辉表示，美国现代物流体系发展较好，其一体化物流可以使货物送达一次到位。而在我国，货物往往

要分几个批次才能运送完毕，且中间环节多、收费项目多、周转期长，即便吨公里运费低，但总成本依然高于发达国家。

我国物流成本偏高的深层次原因可以从三个方面考量。赛迪方略县域经济研究中心总经理雷玉茜认为，首先最根本的问题取决于国家的经济结构和产业布局。“由于处于工业化中后期，我国一、二产业比重较大，大宗商品对物流需求总量极大。我国产业布局也不尽合理，能源资源产地与消费地逆向分布，致使煤炭、钢铁等大宗商品长距离、大规模运输，导致货物周转量偏高，成本居高不下。”

其次是体制性约束。何辉表示，原本铁路、公路、水路可以联合运输，但由于主管部门太多，人为地割裂运输流程，导致各种运输环节间缺乏衔接、无法联动、效率低下。

最后是发展方式落后。产业存在作业效率低、运输车辆空驶率高、物流集散中心布局不合理、信息化建设水平低、基础设备落后等问题，抬高了总成本。

## 降本增效潜力大

当今，国际物流正向精细化方向发展，从前不计成本、拼人力物力的模式已难以以为继，我国物流必须结合实际由传统物流向信息化、现代化物流发展。从目前形势看，物流业降低成本提高效率的潜力和空间很大，应从内外部两方面入手。

从物流业内部来看，目前物流企业同质化竞争严重，急需提高行业集中度，实现规模效益。“比如像圆通这种大规模的物流公司全国就有10家，盲目投资和无序竞争严重。”圆通速递北京区域公司副总经理方松明认为，未来物流业集中化规模化程度会大大提高，国内可能会只留下3到4家大规模、全产业链的物流公司。

另外，供应链管理是物流业发展新亮点。这种管理模式包括所有物流活动、生产运作，可驱动企业内部和企业之间的营销、产品设计、财务和信息技术等过程和活动的协调一致，被公认为降本增效的好方法。

在外部环境方面，方松明建议，要大力构建和完善全国运输网络，打破跨省运输难的现状，优化运输流程，打通多式联运机制。《物流业发展中长期规划（2014—2020年）》已提出，加强物流基础设施网络建设。加快推进联通国内、国际主要经济区域的物流通道建设，大力发展多式联运，努力形成若干条货物其流、经济便捷的跨区域物流大通道。

方松明还表示，“规范路政管理、改善物流运输主管部门多而乱的局面十分必要，最大限度减少对运输车辆乱收费、乱罚款的情况，保证运输便捷高效运行。”《规划》对此也有明确要求，比如，减少行政干预，清理和废除妨碍全国统一市场和公平竞争的各种规定和做法，进一步优化通行环境，加强和规范收费公路管理，切实加大对公路乱收费、乱罚款的清理整顿力度。

事实上，《规划》对于物流业的发展重点、主要任务、重点工程等都作出了详尽安排，但关键在于执行和落实。相信随着国家经济结构的调整、政策的完善落实和企业管理模式的优化，我国将会尽快告别物流高成本时代。

# 有色金属行业景气度三连降

本报记者 吉蕾蕾

近日，由中国有色金属工业协会、经济日报社中国经济景气指数研究中心和国家统计局中国经济景气监测中心联合编制的2014年10月份有色金属产业景气指数显示，10月份，中经有色金属产业景气指数为55.6，较上月回落1.3点。

有色金属产业总体上保持平稳运行态势，但行业景气度呈持续回落态势。今年7月，中经有色金属产业景气指数升至59，此后8月、9月、10月，该景气指数分别为58.3、56.9、55.6，连续3个月回落。与此同时，中经有色金属先行指数已连续4个月回落，在构成有色金属先行指数的7个指标中，3个指标出现负增长。其中汽车产量、家电组合和有色金属固定资产投资额的环比增幅分别为-0.35%、-0.43%和-0.29%。这表明，近期有色金属产业运行下行压力增大。

“受国内、国际复杂环境影响，预计未来一个时期，尽管我国有色金属生产仍将保持平稳增长，但依然面临很大下行压力。”中国有色金属工业协会政策研究室主任赵武壮分析说，预计全年十种有色金属产量增幅在7%左右；行业投资增幅仍呈回落态势，全年增幅将回落至5%左右。在国内外宏观经济企稳、供应过剩局面尚未根本改变的情况下，预计有色金属价格总体呈持续震荡的态势，有色金属产业效益持续回升的压力依然很大，尤其是电解铝企业。

值得关注的是，尽管有色金属行业景气度持续回落，但仍继续维持在“正常”区间。就有色金属行业运行总体而言，生产经营情况保持稳定，特别是主要金属产品生产继续保持平稳增长。在目前国际形势复杂多变、国内三期叠加压力突出的情况下，行业生产经营能够保持平稳运行也实属不易。

专家预计，四季度有色金属产业将延续在正常区间内温和回落的态势，但受制于一些大宗原材料的价格跌幅较大，实体经济表现出的产能过剩问题仍比较突出。

“当前，有色金属行业稳增长、调结构、促改革的任务依然艰巨。”赵武壮分析说，虽然国家出台的一系列稳增长政策和微刺激措施对有色金属行业平稳运行起到积极推动作用，有色金属企业利润总额也已转为正增长，但主营活动利润下降的态势仍未改变。同时，企业之间盈利水平也日趋分化明显，国有企业亏损的态势尚未根本改变，特别是铝冶炼企业，虽然10月份当月实现盈利，但累计实现扭亏为盈的压力仍然很大。此外，电解铝产能过剩尚未根本化解，有色金属企业资产负债率居高不下以及应收账款偏多，尤其是近期国内外有色金属市场价格如铜、铅、镍等金属品种价格震荡走低，黄金等贵金属价格大幅下跌，这些因素都将对有色金属企业生产经营产生不利影响。

本版编辑 许红洲 周雷

## 前瞻

中国物流与采购联合会副会长蔡进：

# 物流业将进入“成本回落期”

本报记者 李景

社会物流总费用占GDP比重作为衡量一国物流成本高低的标准，我国2013年这个比例为18.0%，而早在2005年这个比例就为18.7%。从数据看，近10年时间我国的物流成本并没有发生明显变化。为什么会这种现象？如何才能降本增效？

中国物流与采购联合会副会长蔡进在接受《经济日报》记者采访时表示，10年来我国物流成本占GDP比例没有太大变化是正常现象，因为该数据有其自身的运行规律，并与一国的经济发展进程相一致，不能脱离宏观经济的发展水平孤立地看待成本偏高的问题。从发达国家的经验来看，物流成本由高到低一般需要经历四个历史时期。

第一阶段，当国家处于经济短缺时期，物流成本就处于上升期。由于短缺经济要不断扩大产成品规模、批量化生产，需要快

捷的物流方式把产成品销售出去，对物流需求非常迫切，甚至是不计成本的物流投入，成本自然会快速上升。

第二阶段，当短缺经济发展为过剩经济，由于产成品过剩，难以继续扩张，物流成本由“快速上升期”逐渐过渡到“高位平台期”。

第三阶段，是经济转型期，经济发展由速度型转变为质量型，其核心问题是提高效率、降低成本。由于物流业渗透到国民经济各领域，在各方面降低成本的压力下，物流将成为降本增效最有效的方法，此时物流成本会出现快速下降。

第四阶段，经济转型期过后，会进入供应链管理时代，把物流成本控制在合理水平，一国物流成本会进入一个较合理的新的平台期。

过去10年，我国处于经济全面过剩时期，而现在的经济社会正经历着从过剩期向

转型期的发展，因此我国的物流成本也正在由“高位平台期”向“快速回落期”转变。

中物联通过计算发现，在结构调整过程中，第二产业占GDP比重每降低1个百分点，或者第三产业占GDP比重每升高1个百分点，物流成本占GDP比重会降低0.56个百分点。蔡进预计，到2020年，第二产业比重将相应下降至少6个百分点，第三产业至少上升7个百分点，届时我国物流成本至少会降低3.5个百分点，将降至15%以内。

因此，看待物流成本要结合宏观的经济规律，把握国民经济发展对物流不同时期的要求。而接下来，我们应把握即将到来的成本“快速回落期”，从三方面入手降本增效。

首先，坚定不调整经济结构。我国物流目前90%的成本都发生在工业领域，因此从降成本的角度讲必须要结构调整、淘汰过

剩产能，增加服务业，保持经济平稳增长，在转型期间物流成本会保持下降态势。

其次，进行物流管理方式的升级。当前我国的物流方式还停留在与短缺经济配套的实物配送方式上。未来要形成一体化的物流模式，在整合社会资源的基础上进行流程优化。企业应形成一体化物流流程，减少不必要环节；上下游企业间也要优化流程，形成供应链管理，将物流成本控制在合理水平内。

第三，政府要简政放权，形成较好的物流环境。目前物流成本中管理费用偏高，据中物联统计，中国的物流管理成本在13%至15%，美国仅是3.5%至3.8%。其中很重要的一个原因就是行政性收费过多，因此应不遗余力地减少行政干预，通过市场行为形成互联互通、全国统一的物流机制和氛围。