我国制造业生产成本物流占比高达三成——

物流降成本还有哪几招

经济日报·中国经济网记者 杨国民

透视

物流业作为支撑国民经济发展的基础性、战略性产业，具有牵一发动全身的特点。当前，降低物流成本，是转变经济发展方式，实现转型升级的重要途径。因此，要着力加强多式联运建设，减税放权、降税清费，有效降低物流成本，提高企业和社会经济运行效率——

这是2月16日拍摄的宁波舟山港穿山港区集装箱码头。2016年，舟山港集装箱吞吐量达到2156万标准箱，同比增长4.5%，增幅居全球五大集装箱港口首位。到2020年，宁波舟山港计划将初步建成全球一流的现代化枢纽港，全港货物吞吐量力争达到10亿吨，跻身全球主要的集装箱干线港前三名。

新华社记者 黄宗治摄

日前，商务部、国家发改委等部门联合发布《商贸物流发展“十三五”规划》，提出“十三五”期间，我国将实施包括城乡物流网络建设工程、商贸物流标准化工程、商贸物流平台建设工程在内的七大工程，基本建立起高效集约、协同共享、融合开放、绿色环保的商贸物流体系，使商贸物流成本明显下降，批发零售企业物流费用率降低到7%左右。

近年来，围绕物流业降本增效，支持实体经济发展，国务院及有关部门贯彻落实《物流业发展中长期规划（2014—2020）》，就交通物流融合发展、互联网+高效物流、多式联运、电子商务物流、服务型制造、节能环保、物流业补短板和降本增效等打出了一系列政策措施“组合拳”，物流业政策环境持续改善，运行质量和效益稳步提升。

降低成本 潜力巨大

据中国物流与采购联合会统计，2013年至2015年，全社会物流总费用占GDP的比例分别为18%、16.6%、16%，2016年已降至15%以内。近年来，我国物流成本水平总体呈下降趋势，然而，目前我国全社会物流总费用占GDP的比例不仅比美、日、德等发达国家高出一倍左右，而且高于印度、巴西等其他金砖国家，高于全球平均水平5个百分点左右。

这意味着全社会创造同样规模的GDP和企业创造同样规模的产出，我国付出的物流费用代价更高。即便扣除产业结构因素，我国经济运行的物流成本较高、物流效率低效益差的问题依然较为突出。“从目前来看，我国社会物流总费用与GDP的比率如果能够达到美国2010年8.3%的水平，每年可新增经济效益5万多亿元。”中国物流与采购联合会研究室副主任周志成表示。

统计显示，我国工商企业物流费用率从2010年的8.8%下降到2015年的8.2%，企业物流运作效率和管理水平有所提升，但仍比日本高出3.6个百分点。我国目前制造业生产成本中仍有三成左右被物流占去，远高于发达国家的10%至15%。

“一方面，要看到我国物流效率总体偏低，物流成本水平仍然偏高；另一方面更要认识到现阶段降低物流成本具备的巨大潜力和空间。不仅如此，通过物流效率的提高，最根本的是能够最大限度地降低企业和社会经济整体运行成本。”中国物流与采购联合会副会长蔡进说。

打通关节 货畅其流

通过畅通各种交通方式间的衔接，实现多式联运，是实现物流业降低成本的有效途径。根据交通运输部调研结果，大多数的多式联运线路运输费用低于公路直达运输费用，成本平均降低约30%。

在中国物流与采购联合会副会长贺登才看来，我国社会物流总费用居高不下，除了经济结构、产业布局、发展阶段等客观因素外，各种运输方式缺乏合理分工、物流路径不够优化、货物多次装卸搬运也使得物流环节过多，从而推高了物流成本。

目前，我国多式联运发展水平仍然较低，运量规模仅占全社会货运量的2.9%；运行效率不高，货物中转转运所耗费的成本约占全程物流成本的30%。欧美国家经验表明，多式联运提高运输效率30%左右，将减少货损货差10%左右，降低运输成本20%左右、减少公路交通拥堵50%以上。据有关测算，我国铁路、水运和公路单位周转量运价(普货)比约为1:0.13:2.6、能耗比约为1:0.7:5.2、碳排放比约为1:1.3:10.9，通过多式联运将更多中长距离公路货运转向铁路和水运，将产生非常可观的经济和社会效益。

不久前，《交通运输部等18个部门关于进一步鼓励开展多式联运工作的通知》提出，到2020年，我国将力争实现多式联运货运量比2015年增长1.5倍。届时，多式联运运量比重将达到7.25%，比现在提高4.35个百分点。以此推算，可降低社会物流总费用约3.9个百分点，节约成本4350亿元左右。到2020年，如果公路中长距离运输向铁路转移10%，交通运输行业能源消耗将下降约1000万吨标准煤，节能减排效益十分显著。

“只要形成多式联运的机制，就可能实现多式联运货运量几何倍率的增长。”交通运输部运输服务司巡视员王水平表示。

物流业内专家强调，当前，物流业降本增效，需要加快实现网络通、平台兴、行路畅，实现物流大通道多种运输方式的衔接，着重解决重点港口和大型综合性物流园区集疏运问题，打通枢纽节点微循环“最后一公里”；加快建设公路港、铁路港、无水港等实体平台和各种类型的信息平台，支持平台型企业联盟发展，推进基础设施网络、运输组织网络和物流信息网络等多网协同联动，推进传统交通运输企业向现代物流转型；除大力发展多式联运外，深入推进甩挂运输，完善农村物流服务网络，推进区域交通物流一体化和运输跨境便利化，推进物流标准化。

简政放权 降税清费

“从物流费用构成看，我国物流管理费用占物流总费用的12.6%。而发达国家这一费用比重只有3%到4%，一般来讲，管理费用控制在4%以内是合理的，超过4%就偏高了。我国物流中的管理费用明显偏高，其中相当一部分是制度性成本造成的。所以，简政放权，降低制度性物流成本是降低物流成本的重点之一。”蔡进说。

调查显示，目前我国物流业所需证照资质约为70项，涉及工商、运输、快递、货代、安全、质检、海关、环保、商务等等。存在多头管理、重复审批，审批透明度不高、效率低，非法人分支机构难设立和总部资质证书难通用等问题。对此，贺登才提出，要加大简政放权力度，简化行政审批手续，进一步取消和调整交通运输行政审批事项，加强事中事后监管；采取网上审批、异地年审、无纸查询等办法，简化道路运输经营许可证年审手续，优化道路运输从业资格考核制度，为物流企业创造宽松外部环境。

另一方面，物流业涉及领域多，覆盖范围广，涉及公路、港口、铁路、航空等运输领域。特别是过桥过路费，平均占公路干线货运企业运输成本的30%左右。经过连续治理，公路“三乱”问题虽已有收敛，但仍需规范车辆超限处罚标准，杜绝“乱罚款”“以罚代管”等现象。同时，还要规范铁路、港口、机场、海关等各环节收费项目，加强对高速公路车辆救援服务乱收费行为的督促检查。

在税收方面，贺登才介绍，“营改增”解决了困扰物流企业多年的重复纳税问题，但物流业进项抵扣不足、各环节税率不统一、集团型物流企业不能汇总缴纳增值税、个体运输业户无法开具增值税发票等问题依然突出，物流业特别是公路运输业“税负只减不增”的政策还有待落实。

简政放权，降税清费，仍是物流业降成本需啃下的一块“硬骨头”。

国产手机涨价折射“缺屏”之痛

秦海波

纵横谈

受元器件采购成本上升影响而上调出厂价格，暴露了国产手机厂商对供应链把控能力不足的问题，也说明国产手机在进军高端市场过程中还有不少短板需要补齐

获取高端市场，关键是技术能力的突破，对供应链的把控，以及对全球资源的整合能力等，这些都需要逐步积累

最近一段时间，国产手机的价格悄然上扬。小米、金立、魅族、乐视、中兴、联想等国产手机厂商纷纷宣布对千元机产品进行价格调整，上调约100元至200元不等。

对于涨价的原因，官方给出的解释大多是元器件采购成本上升和汇率波动影响。一部智能手机主要包括屏幕、处理器、内存、闪存、摄像头、指纹识别模块等核心基础元器件。自2016年下半年以来，这些元器件的关键词就是涨价与缺货。行业紧缺的高端OLED屏幕、内存、闪存等，涨价幅度更令人咋舌。来自赛迪顾问的数据显示，如果以2016年全年计算，内存价格涨幅约20%至30%，闪存价格涨幅约30%至40%。此外，自2016年下半年以来，美元兑人民币汇率持续上扬，对于以美元作为款项结算的智能手机行业而言，自然带来成本上升。

涨价的另一大背景，是国内智能手机市场已趋饱和，从增量市场转向存量市场。作为换机用户，消费者更关注手机产品的创新点和用户体验，如果以牺牲用户体验来降低产品价格，很难受到用户青睐。在竞争激烈的手机市场，赔本赚吆喝的烧钱比拼将是无底洞，任何厂商都耗不起。产品必须获得合理溢价，才能支撑其研发投入与科技创新，才能更好满足用户消费升级的需求。“硬件溢价赚钱非常合理，如果长期处于微利状态，企业很难提升技术、打磨出更好产品。”锤子科技创始人罗永浩说。

一加手机CEO刘作虎曾直言，2017年手机行业仍有可能持续“涨价”。三星去年爆出Note7电池燃损事件后，各大手机厂商均加强了对元器件品质把控的要求。“国产手机厂商对于元器件供货商的选择更加严格，放弃价格便宜的小厂，集中选择品质较高的大厂，导致大厂供货困难。”飞象网总裁项立刚说。OLED屏幕、内存、闪存等核心元器件的供不应求，恐怕会持续2017年一整年，因为这些元器件的产能扩充没有那么快。拿OLED屏幕来说，三星占据市场97%以上的份额，供不应求，京东方等厂商的产能要到2018年以后才能充分释放。

受元器件成本上升而上调产品价格，其实暴露了国产手机厂商对于产业链把控能力不足。除了华为、OPPO和VIVO之外，其他国产手机厂商很难具备和供货商的议价能力，产品本身利润空间也不高，无法消化上游元器件涨价带来的成本提升。在产业链把控方面，三星的做法值得国产手机厂商学习。尽管受到Note7电池燃损事件的冲击，三星电子在去年第四季度仍然交出了漂亮的成绩单，运营利润飙升50.16%，创三年新高。最大的“功臣”，正是来自于包括存储芯片和显示器面板在内的核心元器件业务，运营利润分别飙升76.9%和347%。

获取高端市场地位，关键是技术能力的突破，供应链的把控，以及对全球资源的整合能力等，这些都需要逐步积累。尽管国产手机厂商2016年取得了漂亮的成绩单，但在追赶三星和苹果的过程中，还有不少短板要补。2017年，国产手机市场集中度将进一步提高，大厂商凭借较强的议价能力和产业链协同能力，有望扩大竞争优势。

一周点睛

国内钢价小幅上升

新闻回放：中国钢铁工业协会2月23日发布数据，1月末，钢材综合价格指数(CSPI)为99.87点，环比增长0.36%，与上年同期相比增长73.39%。

点评：春节后，我国钢市提前进入“旺季”，钢材现货价格持续上涨。从需求侧看，近日国家发改委共审批核准固定资产投资项目18个，总投资1539亿元，今年铁路新开工项目将达35个，各省固定资产投资累计超过40万亿，基建将提供稳定的钢材需求。从供给侧看，受去产能及环保整治影响，1月下旬的粗钢日均产量创下2016年3月中旬以来的新低，供应收紧为钢价上涨提供基础。

首款石墨烯五号电池量产

新闻回放：北京碳世纪科技有限公司2月21日发布了全球首款石墨烯锂离子五号充电电池。与普通5号干电池、充电电池相比，该款电池可循环使用3万次以上，能够在零下45摄氏度到60摄氏度的环境下使用。目前该款电池已实现量产，正式投入市场。

点评：长期以来，有“新材料之王”称号的石墨烯由于没能带来颠覆性的创新应用，备受质疑。但此次石墨烯五号电池的问世量产，则被业界认可为真正意义上电池领域运用石墨烯的创新尝试。在我国已将石墨烯列为战略前沿材料之一，并列入“十三五”规划的政策带动下，下游应用和产业化成果的逐渐推出也加快了石墨烯应用的进程。随着石墨烯电池不断量产，投入市场，相信我国石墨烯应用市场将在不久后迎来爆发期。

陕西建设无人机物流网络

新闻回放：陕西省政府和京东集团2月21日在西安签署战略合作协议，开展基于智慧物流体系、无人机通航物流体系、传统物流体系升级等方面的全面战略合作，并将在陕西打造低空无人机通用航空物流网络。根据协议，双方将利用载重量数吨、飞行半径300公里以上的中大型无人机，合力打造低空无人机通用航空物流网络，实现陕西省全域覆盖。

点评：虽然国内快递企业试水无人机配送消息不断，但围绕无人机配送的飞行标准化、合规化等问题一直存在。在实际运用场景中，无人机面临着很多问题。比如电池的续航和载荷问题，自动飞行的控制问题，以及安全和监管问题等。业内人士普遍认为，目前开始正式推出服务的无人机送货业务，营销功能大于实际用途。无人机物流想真正实现突破性进展，首要的是攻克电池的续航、飞机的载荷等安全性问题，再辅以立法和监管，这将会是个漫长的过程。

行业观察

景气指数较上月上升1.7点

有色金属产业延续回升态势

本报讯 记者吉蕾蕾报道：由中国有色金属工业协会、经济日报社中国经济趋势研究院、国家统计局中国经济景气监测中心联合编制的2017年1月份中经有色金属产业月度景气指数报告近日发布。报告显示，2017年1月份中经有色金属产业景气指数为36.5，较上月回升1.7点，在“正常”区域继续稳定回升。

“从景气指数来看，有色金属产业景气度已连续14个月回升，这也充分说明目前有色行业持续企稳回升势头良好。”中国有色金属工业协会副秘书长王华俊表示，在构成有色金属产业景气指数的12个指标中，位于“正常”区间的包括十种有色金属产量、利润总额、有色金属出口额、汽车产量、家电产量等8个指标。

与此同时，在构成有色金属产业先行指数的7个指标中，经季节调整，5个指标同比上升，LMEX、M2、汽车产量、商品房销售面积和家电产量同比增幅分别为25.1%、11.1%、27.0%、34.3%和12.5%。这表明，有色金属行业企稳回升态势得到进一步延续。

不过，据国家发改委价格监测中心网站发布数据显示，1月份全国有色金属综合平均现货价格环比下降1.42%。其中电解铜、铝、铅、锌、锡、镍平均价格分别为每吨46988元、13562元、18798元、22564元、152495元、86856元，与去年12月份相比，除了铜、锡分别上涨0.81%、1.98%，铝、铅、锌、镍分别下降3.22%、6.61%、0.01%、7.34%。

“1月份有色金属价格有所下降，主要是受春节因素影响。”王华俊分析说，春节前备货行情陆续结束，国内有色金属市场趋于冷淡，下游生产企业需求减弱和中间贸易商交易频率下降造成了前期有色价格总体小幅下降。随着经济稳中向好发展，有色金属价格有望总体趋强，但各品种走势之间可能存在差异。

值得注意的是，有色金属产业是否具备进一步回升的动力仍有待观察。

从全球经济环境看，2017年有色金属工业面临的不确定性依然很多。美国经济增长有望加快，欧洲经济在多重挑战中稳步复苏，日本经济小幅回暖，但美联储加息步伐可能加快，美元短期在良好市场预期下将延续强势，基本金属的分化格局将会加剧。同时，特朗普政策的出台、欧洲局势的动荡加剧，以及各种难以预料的“黑天鹅”事件，将是影响有色金属价格的风险点。

从国内经济环境看，中国2017年1月进出口数据表现良好，PMI也保持平稳运行。中国将进一步推进供给侧结构性改革、经济新旧动能切换、新旧模式转换，国内发展环境更加复杂多变，经济减速压力依然存在。

王华俊表示，短期来看，有色金属行业将迎来明显回升，但进一步回升的动力依然不足，行业产能过剩和市场供需矛盾并未得到根本性缓解。初步判断，2017年一季度有色金属工业生产的动力加大，十种有色金属产量增幅有望超过10%，供大于求的矛盾可能再现，有色行业固定资产投资及出口难有起色，企业经济效益持续回升的基础仍不稳固。

本版编辑 于 泳