

物流成本高、效率低难题如何破解

——冀苏浙等地物流降本增效调查

经济日报·中国经济网记者 熊 丽

核心提示

“在政策合力的推动之下,我国社会物流成本水平近年来进入下降通道。2013—2016年,工业、批发和零售企业物流费用平均增速为4.9%,较2008—2012年平均增速下降12.1个百分点。2017年,社会物流总费用与GDP的比率为14.6%,比2012年下降3.4个百分点,实现“五连降”,2018年一季度进一步下降至14.5%。近日,记者赴河北、江苏、浙江等地进行了调研。

近年来,党中央、国务院高度重视物流降本工作,相关部门和各省区市积极采取措施,聚焦突出问题出实招,找准薄弱环节补短板,积极推进降低物流企业成本和企业物流成本。

2016年,国家发改委牵头报请国务院批准,发布了《物流业降本增效专项行动方案(2016—2018年)》。2017年,国务院办公厅又印发了《关于进一步推进物流降本增效促进实体经济发展的意见》。今年5月16日召开的国务院常务会议确定了进一步降低实体经济物流成本的多项措施,加上增值税率调整后相应下调铁路运价,预计全年降低物流成本120多亿元。

简政放权,把制度成本降下来

推进货车检验检测改革、实施“三检合一”是落实物流业降本增效的重要举措之一。近年来,江苏省积极引导机动车检验检测机构同时申请开展安全技术检验、综合性能检测和环保排放检验,实现“三站合一”。据统计,目前该省汽车综合性能检测站中“三站合一”的有102家,比例达到85%。在此基础上,江苏省进一步推进检验检测结果互认,对“三站合一”的检测机构实行“一次上线、一次检测、一次收费”。“推进货车三检合一,减轻了道路货运经营者检测费用负担,全省合计可减轻企业负担约1亿元。”江苏省交通运输厅运输管理局车辆科科长蔡健说。

“证照考核检测的简化及异地年审的实现,使惠龙平台会员得到了极大的便利,仅江苏就有10多万名会员受益。”惠龙易通国际物流股份有限公司行政副总裁陆俊说。

江苏金陵交运物流有限公司总经理徐刚告诉记者,省市全面落实取消营运车辆二级维护强制性检测政策,仅此一项,预计每年节约费用约40万元,这还不包括检测线停驶造成的人力、物力和时间成本。



江苏南京苏宁物流推出的共享快递盒提高了物流运输效率,并可循环使用。

数据“多跑腿”,企业就可以“少跑路”。浙江省着力推进项目审批集成式优化,在全省范围内实施道路货运分公司证照合一、普通货运和货运站证照联办、非核心材料分类容缺等制度改革。湖州推出船舶证书“六证联办”服务等,船户跑一次窗口就可全部办结,需提交的材料从32种减少到18种,对外承诺时限由29个工作日缩短到7个工作日。

推动货物通关便利化作为外贸企业带来了实实在在的红利。LG新港新技术有限公司关务部经理谭云峰介绍,过去企业需要在南京海关监管点报关,由海关对转

关集装箱加封后使用海关监管车辆运输到连云港出口。海关通关一体化后,南京企业直接申报连云港出口,同时可以使用普通车辆运输到连云港海运出口,手续减少的同时还减少了运输费用。据统计,通关一体化可以节省0.5日的通关时间,每集装箱平均可以节省约200元运输费用。

为保障物流企业的合理用地需求,河北省出台政策明确,一次性缴纳土地出让金确有困难的物流企业,在依法约定的前提下,首期缴纳50%后,其余可在1年内分期缴付。河北新发地农副产品有限公司总经理魏树俭告诉记者,农产品流通行业投资大、见效慢、回报期长,土地出让金的缴纳面临着很大的资金周转压力。这一政策有效缓解了企业周转压力,降低了融资成本。此外,根据“大型农贸市场用电、气、热价格与工业同价”政策,目前新发地物流园所有的用电、气、水全部执行工业价格,与之前商业价格相比,成本得到了明显控制。

“再比如,简化个体运输户道路运输许可证、营运证年审手续;取消超市向供应商收取的违反国家相关法律法规的通道费;大力推行不停车收费系统,高速公路全面设置ETC通道,提高物流企业ETC普及率,给予9.5折优惠等,这些政策为入驻企业和商户实现降本增效提供了很大帮助。”魏树俭说。

降税清费,让企业轻装上阵

“物流总费用中,运输费用占大头。”江苏省交通运输厅运输管理局副局长陶绪林说。

江苏是物流大省,也是水运大省,其内河航道总里程超过2.4万公里,约占全国五分之一,航道里程和密度均居全国首位。江苏省发展改革委经贸处处长周晓林介绍,江苏省自2017年开始实施的公路和水路通行费优惠政策,一年为企业降低物流成本7.1亿元。今年2月,江苏省政府办公厅印发实施意见,有关政策措施一年可为企业直接降低物流成本30亿元以上。

2017年起,江苏全省的交通船闸、水利船闸对通过船闸的集装箱货运船舶过闸免收过闸费并优先提放,为企业带来了极大便利。“原先淮安至上海480公里的路程选择付款提放的情况约120个小时(4—5天)/航次,不提放即按规定取号排队的情况下,216—240个小时(9—10天)/航次,实行优惠政策以后现在用时约为90—95个小时(3—4天)/航次(往返),提高了水运竞争力。”江苏江淮通集装箱航运有限公司法人代表马维芹表示,淮安新港码头出发至长江六圩口的全年过闸费约210万元,过闸费免除后给客户的集装箱运费每标准箱降低约120元。

近年来,浙江省陆续推出多项降低集装箱费用的便利化举措,如调降直至取消进口重箱调箱门装卸费、调降海关集装箱检查设备机检辅助作业包干费、免收进口重箱转关施封辅助作业费、调降优惠海铁联运站装卸费、调降专用线取送车费、免收码头堆存费和转栈费,调降港口设施保安费、重箱装卸费,调整拖轮费和停泊费,免除无问题外贸企业查验吊装移位仓储费等。截至2017年底,以上措施已累计为各类企业减少港口物流费用近8亿元。

5月18日,浙江宁波舟山港穿山港区集装箱码头正在紧张作业中。宁波舟山港股份有限公司业务部副部长张海兴告诉记者,为再次降低港口腹地外贸企业的物流成本,按照国家发展改革委的有关要求,从2018年起,宁波舟山港对本地外贸重箱装卸费进行了下调,调降幅度达20%。预计全年可为相关外贸企业或船

公司减少费用约8.39亿元。

补短强基,支撑物流高效运行

高效运行的物流离不开完善的基础设施。近年来,我国物流业基础设施条件不断改善。高速铁路和高速公路营业里程位居世界第一,全国规模以上物流园区超过1200家,冷库库容超过1亿立方米,园区平台化、网络化、集群化、智能化特征日益显现,形成了覆盖全国的物流服务网络。铁路、公路、水运、航空等交通基础设施与物流设施更加融合,多式联运加快发展。

记者在三省调研时了解到,许多企业已经尝到了物流标准化建设的甜头。君乐宝乳业集团奶粉营运部负责人李英博介绍,通过托盘标准化及整托运输模式推广,原来单车5—6小时装卸时间缩短为1小时左右,装卸效率明显提高。运输车辆利用率由每日仅可运输1次增加为3次以上,车辆周转频次显著提升。接下来,君乐宝将继续以标准托盘及其循环共用为切入点,扩大其他上下游企业推广应用,促进包装箱、周转箱等设施的标准化、提升物流效率,降低包装搬运等成本。

2015年,杭州市被列为国家级物流标准化试点,经过两年多的试点,试点企业标准托盘拥有量由3.6万片增至31.8万片,增长7.8倍;租赁标准化托盘数量增长3.7倍。浙江省商务厅商贸发展处副处长长路林勇表示,得益于标准托盘的推广应用,试点企业的带板运输率由26%增至36%,货损率降低75%,装卸效率提升2倍以上,物流成本占主营业务收入比重降低6.6%。例如,华润万家采用标准化托盘及实施带托运输后,仅杭州物流配送中心一年即可节省成本1622万元。

末端配送点的建设,打通了城乡物流配送的“最后一公里”。记者在浙江大学紫金港校区菜鸟驿站看到,学生们正在货架前拿取自己的快递。该驿站站长高国强介绍,驿站是校企合作的项目,服务师生3万余人,平均每天处理包裹近6000个。过去取快递需要在校外“摆地摊”,而现在取包裹只用30秒。菜鸟网络公共事务部总经理韩曦表示,覆盖200多个城市的数万家菜鸟驿站,通过开放共建的方式,服务了超过2.6亿消费者,每年节省快递成本超过1亿元。在农村,截至2017年年初,菜鸟乡村已经覆盖全国600个区县,3万个乡村。

通过加强关键信息基础设施建设,江苏省公路ETC卡非现金支付比例达到46%,水上便捷过闸APP用户总数近3万个,非现金支付比例达到26%。长江经济带多式联运公共信息库与交易平台功能升级,运输船舶等水路运输信息实时共享水平持续提升。浙江省依托国家交通运输公共信息平台和浙江省交通大数据中心,全面完成省内所有经营户、货运车辆、从业人员信用信息,通关通检信息等信息汇集并逐步开放。

施俊告诉记者,形象地说,水路运输成本以分计,铁路运输以毛计,公路运输以元计。平台有了政府开放的大量有效数据信息,可根据不同货主商品运输的时间要求,将承接的货物运输业务进行水铁公多式联运方式优化和运输路径优化,选择最佳方案降低运输成本。

创新驱动,发展动能加速转换

近年来,物联网、大数据、云计算、人工智能等技术物流领域广泛应用,智慧物流、甩挂运输、多式联运等一批新模式得到推广,无人机、物流机器人等智能化物流设施设备加快应用,物流信息化、智

能化水平不断提升。

“中国每年有价值250万亿元的货物在流动,其中工业品物流占93%,但是供应链还没有很好地协同起来,货物的流量和流向没有得到很好的组织。”传化智联高级副总裁周升学告诉记者,传化网依托“物流+互联网+金融”的模式,有效提升了物流效率,降低了企业物流成本。目前,车辆配货时间从平均72小时缩减到平均6—9小时,运输一票货物的平均时间从传统市场的5.6天缩减到2.9天,平均降低工业企业运输成本40%,车辆运行效率提升了48%。

在调研中,多家互联网物流平台企业表示,“无车承运人”试点为企业解决了合法身份的问题,对于提升运输组织效率,优化物流市场格局,促进物流业降本增效具有重要意义。

中储智运创始人兼执行董事李敬泉表示,无车承运人模式有效优化了传统物流行业“小散乱差”的问题,减少司机找货、等货成本,降低了返程空驶率。目前中储智运拥有货主会员1万余家,运输企业会员1万余家,个体承运人会员60多万名。2017年,企业开票销售金额达65亿元,累计纳税超过6亿元,成为江苏省第一大物流运输企业。



浙江大学紫金港校区菜鸟驿站工作人员正在为学生服务。

智慧物流带动了实体经济降成本。大型纸业制造企业湖南骏泰新材料科技有限责任公司是中储智运的合作对象之一。李敬泉介绍,中储智运负责为骏泰浆纸寻找优质运力,负责整个货物运输过程的装卸方案、流程管理、呼叫、调度运输过程的跟踪监控、风险把控与承担、大额运费的融资协调与结算。自2015年11月合作至今,平台已为骏泰完成纸浆运输445万吨,累计平台运费交易额超过9000万元,累计降低运输成本超过1000万元,降低比率达到10%左右。

“国家和省里出台的政策抓住了促进物流业运营主体创新发展的牛鼻子,条条接地气,项项出实招。没有好的政策,我们这种企业是发展不起来的。”江苏省物润船联网络股份有限公司董事长朱光辉表示,江苏省国税局围绕国税总局出台的一系列政策,允许互联网平台企业异地代个体运输户开具增值税专用发票,有效解决了无车承运人进项抵扣不足的问题。

“可以说,国家为推动物流行业降本增效创造了非常好的政策环境,产生了积极影响。”丹阳顺风物流股份有限公司副总经理杨珍说,“放管服”激发了物流运营主体活力,降税清费降低和规范了物流行业主体经营税费,加速提升物流基础设施服务能力和土地金融等要素保障能力,为物流行业提供了良好的基础载体。

调查手记

作为实体经济降成本的重要内容之一,物流降成本对于激发实体经济活力,推动经济高质量发展和现代经济体系建设,提高国民经济的竞争力具有重要意义。据专家测算,物流总费用占GDP的比率每降低1个百分点,就可为工业企业节省超过9000亿元的费用,为我国经济和社会发展带来超过6000亿元的效益,降低的物流成本有望成为企业的“第三利润源泉”。

党中央、国务院高度重视物流降本工作,针对物流领域“简政、减税、降费”问题,出台了一系列政策举措。一方面,积极为物流企业营造良好的政策环境,推动降低“物流企业成本”,深层次挖掘物流降本潜力;另一方面,紧密结合经济社会发展大局和实体经济发展需要,着力提升物流的系统化组织化运作水平,降低“社会物流成本”,通过物流降本促进实体经济降成本。

有关行业协会对重点物流企业负担及营商环境的调查表明,企业对近几年政府采取的物流降本增效措施总体比较肯定,近七成被调查企业认为各项政策已落实到位或基本落实,对行业未来发展预期向好、充满信心。记者在河北、江苏、浙江的实地调研中,有关物流企业和制造业企业也表达了同样的看法。

2013年以来,我国社会物流总费用与GDP的比率实现“五连降”,2017年降至14.6%,成绩来之不易。但横向上,这一数字仍然高于主要发达国家8%—9%和新兴经济体11%—13%的水平。这既与我国产业结构和人口、产业空间布局有一定关系,也反映出我国物流“成本高、效率低”问题仍然比较突出,需要在降本增效上接着下功夫。

实现“物畅其流”,要坚持问题导向和发展导向并举,一方面,继续抓好已经出台的政策措施,确保相关政策落到实处。另一方面,瞄准“难点”“痛点”,聚焦影响物流业健康发展的突出矛盾和瓶颈制约,进一步简政放权,创新体制机制,推广应用先进技术和管理手段,加快补齐软硬件短板,目标是建立布局合理、技术先进、便捷高效、绿色环保、安全有序的现代物流服务体系,激发物流业的巨大潜力。

