

智库圆桌(第13期·总222期)

# 有效降低全社会物流成本

物流是实体经济的“筋络”，联接生产和消费、内贸和外贸。2023年底召开的中央经济工作会议强调，有效降低全社会物流成本。今年《政府工作报告》提出，“实施降低物流成本行动”。本期邀请专家围绕相关问题进行研讨。



我国物流体系建设取得长足发展，但总体来说社会物流成本还是偏高，原因何在？

荆林波(中国社会科学院评价研究院院长、中国物流学会副会长):社会物流成本水平是国民经济发展质量和综合竞争力的集中体现。社会物流成本是指一个国家在一定时期内发生的物流总成本,又称宏观物流成本。具体指全社会在一定时间范围内,为消除空间和时间障碍而发生的有价值的商品运动和静止行为所耗费的成本开支总额,包括运输成本、保管成本、管理成本、流通加工、装卸与搬运等,可以看作不同性质企业微观物流成本的总和。

物流是实体经济的“筋络”。我们通常用社会物流总费用与国内生产总值(GDP)的比率这一指标,来衡量经济运行中投入的物流费用水平。党的十八大以来,我国持续推动物流降本增效,2023年社会物流总费用18.2万亿元,与GDP的比率为14.4%,比上年下降0.3个百分点,呈现稳步下降态势。但有的领域与发达国家相比,物流“成本高、效率低”的问题仍较突出。

总的来说,影响社会物流成本比率的主要因素是经济结构与经济水平。中



近年来我国在优化运输结构方面采取了哪些措施?成效如何?

李骏(交通运输部规划研究院城市交通与现代物流研究所副所长、中国公路学会运输与物流分会常务理事):调整优化运输结构是推动交通运输绿色发展、支撑实现“双碳”目标的关键所在,更是推动物流业降本提质增效、有效支撑现代化产业体系建设的紧迫任务。

党中央高度重视运输结构调整工作。2018年,中央财经委员会第一次会议强调,要调整运输结构,减少公路运输量,增加铁路运输量。2020年,习近平总书记在全面推动长江经济带发展座谈会上强调,要构建统一开放有序的运输市场,优化调整运输结构,创新运输组织模式。党的二十大报告提出,加快推动产业结构、能源结构、交通结构调整等优化。今年2月,中央财经委员会第四次会议强调,深化综合交通运输体系改革。在有关部门合力推动下,我国运输结构调整优化取得显著成绩。

一是顶层设计不断完善,政策环境日益优化。2018年和2021年,国务院办公厅先后印发推进运输结构调整的三年行动规划和五年工作方案,对运输结构调整作出系统谋划和整体部署,提出大宗货物中长距离运输优先采用铁路、水路运输,短距离运输优先采用封闭式皮带廊道或新能源车船的具体要求。近



在促进物流供应链上下游企业协同联动发展方面取得哪些成效?

魏际刚(中国国际发展知识中心副主任、国务院发展研究中心研究员):近年来,一系列政策出台实施,强有力地推动了物流供应链上下游企业协同,实现了资源共享、优势互补、共同发展,有效提高了物流供应链效率、韧性和竞争力。

一是推动物流业与相关产业联动发展。2009年国务院印发《物流业调整和振兴规划》,2010年全国现代物流工作部际联席会议办公室出台《关于促进制造业与物流业联动发展的意见》,2020年国家发展改革委等部门联合下发《推动物流业制造业深度融合创新发展实施方案》。同年,国家邮政局、工信部联合发布《关于促进快递业与制造业深度融合发展的意见》,提出到2025年,快递业服务制造业范围持续拓展,深度融入汽车、消费品、电子信息、生物医药等制造领域,培育出100个深度融合典型项目和20个融合发展先行区。同时,国家还大力推动物流与电子商务、农业等联动发展。“十四五”现代流通体系建设规划提出,支持物流企业与生产制造、商贸流通企业深度合作,创新供应链协同运作模式,推进物流与生产、制造、采购、分销、结算等服务有

## 物流降本增效为实体经济舒筋活络

国制造的背后蕴含着巨大的运输量,2023年我国全年货物运输总量557亿吨,增长8.1%。货物运输周转量247713亿吨公里,增长6.3%。港口完成货物吞吐量170亿吨,增长8.2%。港口集装箱吞吐量31034万标准箱,增长4.9%。以吨公里物流成本来看,我国的吨公里物流成本最低,仅为0.8元。2023年完成邮政行业寄递业务总量1625亿件,增长16.8%,这也得益于我国的快递成本相对较低。

而在某些领域,我国的物流成本是相对较高的。农业农村部的一项研究表明,每年我国蔬菜、水果、水产品、粮食、肉类、奶类、蛋类七大类食物按重量加权平均损耗和浪费率合计22.7%,约4.6亿吨,其中生产流通环节食物损耗3亿吨。出现这样的情况,主要在于储运环节冷链尚不完善、生产环节播种粗放和采收不精。

经过多年发展,我国物流体系建设取得长足进步,是全球需求规模最大的物流市场。但从总体上看,我国社会物流成本仍然较高,原因是多方面的。

## 优化运输结构挖潜物流降本空间

年来,交通运输部等部门相继出台多项政策性文件,聚焦提升联运通水平,提高联运服务效能,发展综合运输服务“一单制、一箱制”等。

二是基础设施建设步伐加快,硬联通能力持续加强。2023年全国交通固定资产投资3.9万亿元,“6轴7廊8通道”国家综合立体交通网主骨架建设不断加快,全国综合交通网络总里程已超600万公里,沿海主要港口和长江干线主要港口铁路进港率均超80%。交通运输部联合财政部等开展国家综合交通枢纽补链强链工作,至今已下达120亿元支持两批共25个枢纽城市,推动300个左右货运枢纽项目和100余个集疏运项目建设,货运枢纽利用效率和运输服务质量显著提升。

三是运输组织模式持续优化,有效推动系统性降本提质增效。发展货物多式联运是调整优化运输结构的重要内容,也是降低物流成本的有效途径。据测算,我国多式联运占全社会货运量的比重每提高1个百分点,可降低物流总费用约0.9个百分点。近年来,在多式联运示范工程引领带动下,多种联运模式取得长足发展。2023年1月至9月,我国港口完成集装箱铁水联运量753万标箱,同比增长14.7%,综合效益明显。

## 促进物流供应链协同联动

机结合,营造物流与产业互促发展生态。目前,我国已初步构建“通道+枢纽+网络”物流运行体系。截至2023年6月,已有4批95个国家物流枢纽,2批41个国家骨干冷链物流基地,4批116个多式联运示范工程纳入政府支持范围。第六次全国物流园区调查报告显示,规模以上物流园区达2553家,其中四分之三的园区已进入运营状态,运营效率和社会贡献稳步提升。

二是推动供应链创新与应用。2017年国务院办公厅发布《关于积极推进供应链创新与应用的指导意见》,2018年商务部发布关于全国供应链创新与应用试点城市和企业评审结果的公示,在全国数十个城市、数百家企业开展供应链创新与应用试点。商务部、工信部等部门在全国开展供应链创新与应用试点工作。目前,在供应链创新与应用的三大重要领域——农业、制造业、流通业,上下游和国内外供应链体系加快布局,新业态新模式持续涌现,培育了一批行业带动能力强的供应链核心企业,构建了一批整合能力强、协同效率高的供应链平台,现代供应链成为各地推动经济高质量发展的重要抓手。

一是整体的供应链管理水水平较低,仍然处于传统物流管理阶段,缺乏从货源方到流通中介方再到消费者的整个链条管理谋划。例如,山东寿光的大蒜要卖到北京消费者手里,至少要周转5次以上,不仅增加了搬运装卸保管成本,而且带来一定损耗。

二是物流标准化水平较低。要实现物物其流,需要信息网络接口标准化、托盘标准化、跨越水陆空的集装箱标准化等。只有推进全链条标准化,才能降低各环节的成本,提高物流效率。

三是全社会协同物流水平不高。例如,各类平台公司之间缺乏合作、各自为政,其结果是造成社会资源大量投入,甚至出现相对过剩,同时造成社会物流总成本增加。

现代物流一头连着生产,一头连着消费,高度集成并融合运输、仓储、分拨、配送、信息服务功能,是延伸产业链、提升价值链、打造供应链的重要支撑,在构建现代流通体系、促进形成强大国内市场、建设现代化经济体系、推动高质量发展中发挥着先导性、基础性、战略性作用。

四是运输服务网络不断延伸,支撑服务构建新发展格局能力持续增强。京津冀、长三角、长江经济带、粤港澳大湾区、黄河流域等重点区域将运输结构调整和多式联运一体化发展作为率先突破领域,以多式联运为纽带进一步缩小区域发展差距,带动区域协调发展。2023年,西部陆海新通道铁水联运班列发送货物86万标箱,同比增长14%,辐射范围拓展至18省份77个城市,物流网络覆盖120个国家和地区的473个港口。依托多式联运持续提升中欧班列开行质量,2023年全年共开行1.7万列、发送货物190万标箱,同比分别增长6%和18%,通达欧亚36个国家300多个城市。

值得一提的是,2023年,全国铁路、水路货运量分别较2017年增长13.18亿吨、26.89亿吨,货物周转量占比分别由14.0%、51.2%增至15.1%、54.0%,公路货物周转量占比则由34.7%降至30.7%。沿海主要港口利用清洁方式运输大宗货物的比例稳步提升,环渤海、长三角地区等17个主要港口煤炭集港全部改为铁路和水运。2023年全国港口完成集装箱铁水联运量是2017年的近3倍。

也要看到,运输结构调整优化已进入深水区、攻坚期,还面临不少问题和挑

三是数字技术推动物流与供应链主体联动。2016年国家发展改革委出台《“互联网+”高效物流实施意见》,2019年交通运输部等部门出台《网络平台道路货物运输经营管理暂行办法》,《“十四五”数字经济发展规划》提出大力发展智慧物流。目前,伴随着物联网、云计算、人工智能等快速发展与应用,物流与电子商务、农业、制造业联动以及供应链上下游协同进一步加强,数字供应链市场规模持续扩大。作为全球最大的制造业和消费市场,我国数字供应链市场规模从2018年的8.25万亿元,跃升到2023年突破32万亿元,年复合增长率超26%。供应链的安全稳定为畅通双循环、提升国际竞争力提供了有力支撑。

也要看到,我国物流供应链协同还处于初级阶段,支撑协同共利共赢共享的长效机制尚未完全形成,法律法规政策标准衔接、信息共享和数据安全等尚不完善,还存在经营主体发展不平衡、空间分布不平衡等问题。

从下一步发展思路看,需要有战略思维、系统思维、开放思维、共享思维、创新思维、安全思维,坚持问题导向、需求导向

今年《政府工作报告》提出,“实施降低物流成本行动”。中央财经委员会第四次会议对有效降低全社会物流成本作出了进一步部署。《“十四五”现代物流发展规划》提出,到2025年,基本建成供需适配、内外联通、安全高效、智慧绿色的现代物流体系;展望2035年,现代物流体系更加完善,具有国际竞争力的一流物流企业成长壮大,通达全球的物流网络更加健全,对区域协调发展和实体经济高质量发展的支撑引领更加有力,为基本实现社会主义现代化提供坚实保障。

当前,我国正加快构建新发展格局、推动高质量发展。进一步降低全社会物流成本,对于降低交易成本、畅通经济循环、释放内需潜力、巩固经济回升向好的良好势头具有重要意义。要加快建设供需适配、内外联通、安全高效、智慧绿色的现代物流体系,推动物流业提质增效降本,有效降低全社会物流成本,为我国经济社会持续健康发展提供有力支撑。

战:一体化运输短板凸显,公路运输占比过大,部分区域铁路运输不足,方式间衔接不畅,全链条运输过程中还有不少堵点和瓶颈路段;协同水平不高,枢纽站点邻而不接、连而不畅和“中间一公里”问题依然存在,运输规则衔接不畅,数据信息互通不足;市场治理机制仍需完善,道路货运还存在过度竞争、低价竞争等现象,铁路与公路运价市场信号未能有效传递,影响了企业“公转铁”积极性。

要有效降低全社会物流成本,需树立系统观念,凝聚各方共识与发展合力,用发展的办法解决发展中的问题。

加强设施联通。加快打造一批基础设施衔接紧密、多式联运网络发达、合作机制灵活顺畅、运营组织高效规范的综合货运枢纽,推进铁路专用线“进港区、进厂区、进园区”,打通铁路运输“最后一公里”。

加强组织创新。加快推动多式联运各领域信息互联互通。积极推进多式联运“一单制”,大力发展集装箱运输“一箱制”。

强化示范引领。总结推广国家多式联运示范工程、综合运输服务“一单制、一箱制”交通强国专项试点经验与典型模式,不断扩大试点示范效应。

强化政策保障。统筹运用中央预算内资金、节能减排资金等,进一步加大对运输结构调整优化支持力度,保障铁路专用线、皮带廊道建设用地用海等需求。

和效率导向,充分发挥企业各自比较优势,加快建设统一开放、竞争有序的市场体系,构筑产业发展新生态。更加重视物流供应链上下游协同发展,推动供应商到最终消费者的全程高效无缝对接。推动物流供应链智能化、一体化、全球化、定制化、平台化发展。充分利用物联网、大数据、人工智能、区块链等技术,使物流与供应链协同更加智能化,逐步实现智能决策、智能调度和实时监控。注重物流与供应链的国内外布局,增强国际资源整合能力,打造高水平物流供应链集聚区。注重平台化发展,通过构建开放共享的物流供应链平台,实现资源高效利用和更大价值创造。

也要看到,我国物流供应链协同还处于初级阶段,支撑协同共利共赢共享的长效机制尚未完全形成,法律法规政策标准衔接、信息共享和数据安全等尚不完善,还存在经营主体发展不平衡、空间分布不平衡等问题。

从下一步发展思路看,需要有战略思维、系统思维、开放思维、共享思维、创新思维、安全思维,坚持问题导向、需求导向

党的十八大以来,我国牢牢把握发展实体经济这一坚实基础,着力加强交通、物流等基础设施网络化建设,大力实施制造业降本减负行动,持续推动物流降本提质增效,为实体经济“舒筋活络”取得显著成效。同时,我国物流实物量附加价值稳步提升,单位GDP物流量、单位GDP货运量稳步下降,进一步彰显了物流降本增效与经济结构升级间的良性互动。

今年2月召开的中央财经委员会第四次会议指出,“物流降成本的出发点和落脚点是服务实体经济和人民群众,基本前提是保持制造业比重基本稳定,主要途径是调结构、促改革”,充分体现了党中央对降低全社会物流成本的结构性的、体制性的深刻把握和精准施策,也预示着物流降本增效工作将迈向更加全面和纵深的领域。其中,降低制度性交易成本是重要方面。

制度性交易成本既包括微观层面上各级政府作为治理主体对经营主体规制过程中所产生的成本,也包括宏观层面上体制机制引导经营主体行为所产生的成本。

从全社会物流成本构成看,2023年我国运输成本、仓储成本和管理成本占物流总成本的比重分别为54.2%、33.3%和12.5%。考虑产业结构、货运需求规模、物流行业会计制度等国别差异,我国单位货运周转量的物流成本特别是单位货物运输成本,较美、日等发达国家偏低,但仓储成本特别是管理成本偏高,而管理成本中相当一部分是制度性交易成本。例如,美国将管理成本界定为订单处理、IT成本、市场预测、计划制定等相关费用,占比限定在存货持有成本(含仓储费、存货贬值等)和运输成本之和的4%以内。我国则是将运输、仓储等直接成本以外的各种成本均纳入管理成本,这其中就包含了物流企业在运营过程中受政策、法规、行业标准、技术规范等制度性因素影响所造成的成本。当然,这一类制度性成本中包含着企业必须承担的一部分合理支出。

从全行业货运方式占比看,我国公路货物运输量占比超七成,铁路货运占比不足10%,煤炭、矿石等大宗物资采用公路长距离运输的情况仍较为多见,铁水联运占港口集装箱吞吐量比重不足4%,铁路运输在快速物流的市场份额不足5%,还存在未充分发挥各种运输方式比较优势的现象,间接增加了社会运输成本,成为制度性交易成本的另一面镜子,反映出交通运输行业尤其是铁路行业仍需进一步完善行业治理体系、持续深化供给侧结构性改革,以减少体制性矛盾叠加结构性矛盾对物流降成本的制约。

从全链条物流成本负担看,一些典型的需求、供给主体也反映了制度性约束,诸如运费费用名目多、委托运营不透明、仓储用地难保障、载具标准不统一等。

从全国统一大市场建设看,物流领域不同程度地存在行业垄断、地方保护、区域分割等问题,这些都会增加物流领域的制度性交易成本,进而推高全社会物流成本,反噬实体经济发展。

未来,要有效降低物流领域制度性交易成本,需宏观微观持续发力,立破并举稳中求进,核心在于转变政府职能、创新体制机制,推动现代物流高效融入实体经济产业链供应链。

一是持续有效降低物流企业规制成本。深化“放管服”改革,最大限度减少政府对市场活动的直接干预。进一步破除隐性门槛,规范涉企收费和中介服务,降低经营主体准入成本和经营负担。全面实施跨部门联合监管,建立健全重点领域以信用监管为基础的分级分类差异化监管模式,切实保障经营主体合法权益。

二是持续深化物流行业管理体制改革。健全综合交通运输体系,着力完善各货运方式统筹资源、协同管理、一体衔接的体制机制。大力深化铁路改革,优化调整政企职能,完善行业经济监管,健全现代企业制度,推进可竞争环节市场化改革。深化收费公路改革,进一步提升高速公路通行便利性、费用公平性与可持续发展水平。

三是持续优化现代物流联动融合发展环境。健全物流新技术、新模式、新业态发展的产业政策体系,重点加强物流网络化、集装化、标准化、数字化、绿色化及多式联运、平台经济、枢纽经济等重点先行发展领域配套保障措施,促进物流链上下游企业协同联动,深化现代物流与制造、贸易、信息、能源、金融等行业融合创新发展。

(作者系国家发展和改革委员会综合运输研究所交通运输技术发展中心副主任)

### 展望2035年

现代物流体系更加完善,具有国际竞争力的一流物流企业成长壮大,通达全球的物流网络更加健全,对区域协调发展和实体经济高质量发展的支撑引领更加有力,为基本实现社会主义现代化提供坚实保障。

——《“十四五”现代物流发展规划》

### 到2025年

基本建成供需适配、内外联通、安全高效、智慧绿色的现代物流体系。

本版编辑 张静美 编高妍 来稿邮箱 jrbjzk@163.com