

我国物流业发展的问题及建议

□ 周 波 边 江

随着市场经济的发展,物流业已从过去的末端行业上升为引导生产、促进消费的先导产业。2009年,作为应对金融危机的措施,物流业等十个产业被国务院列入“十大产业”调整与振兴规划。现代物流业作为生产性服务业的重要组成部分,也成为我国“十二五”规划的重中之重。促进物流业健康发展对于服务和支撑其他产业调整与发展、扩大消费和吸收就业,促进经济结构调整、转变经济发展方式、增强国民经济竞争力等具有重要意义。

我国物流业起步较晚,进入21世纪后其发展受到前所未有的关注,国内物流业持续升温,发展势头迅猛。根据中国物流与采购联合会的统计数据,2010年中国社会物流总额125.4万亿元,同比增长15%。中国社会物流总费用7.1万亿元,同比增长16.7%。然而,从产业的国际竞争力看,我国还不是物流强国。一是规模化、网络化、集约化、专业化的现代物流服务体系尚未形成。二是衡量物流运行

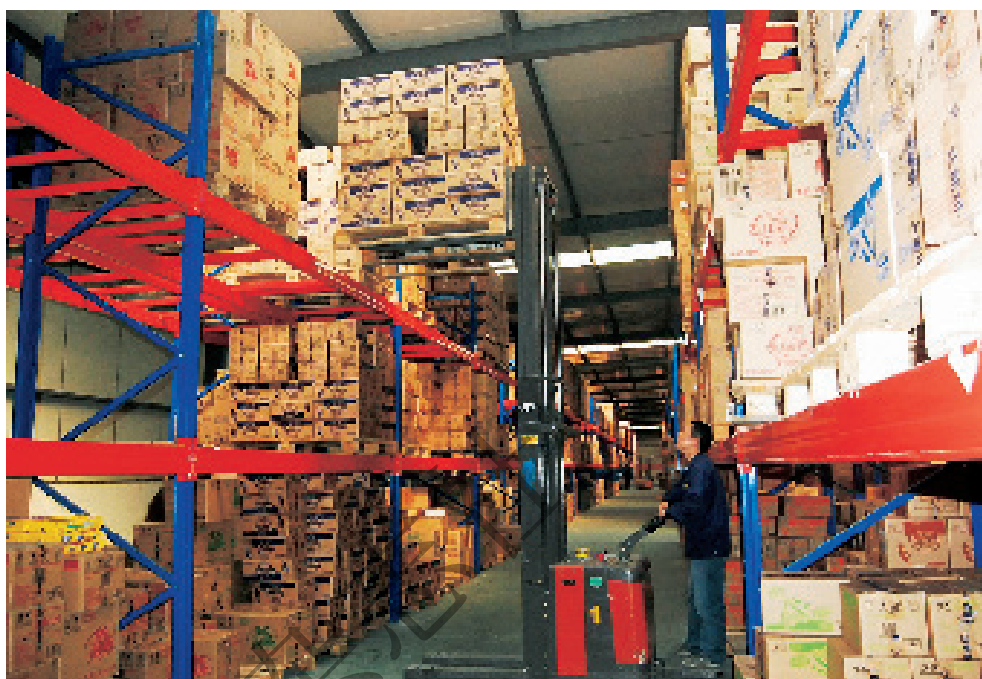
效率的指标较高。国际上通常用物流费用占GDP的比重度量物流运行效率。我国2010年社会物流费用与GDP的比率为17.8%,高出发达国家一倍左右。三是国内领先的物流企业与跨国物流企业相比,无论是规模、品牌、盈利能力、国际市场份额,还是物流提供能力、服务创新能力、运作模式、供应链管理能力的等,均有很大差距。四是农产品物流体系很不发达。我国社会物流总额近90%为工业品物流,农产品物流比重很小。农产品运销不畅,是造成农民增收缓慢、城乡差距拉大的重要原因。具体来讲,当前我国物流业发展存在着以下几方面的问题:

1. 中间成本高企。据统计,2011年一季度,物流业收费价格指数各月分别为53%、52.2%和50%。全国重点企业物流统计调查数据也显示,1—2月物流企业主营业务收入同比增长34.6%,成本增长39.6%,利润额同比下降8.6%。国内物流成本占GDP的21.3%,而美国物流成本占GDP大概10%左右。中间



成本高企成为制约物流业发展的突出问题。其原因主要在于：一是农产品物流中间环节多，物流损耗高。当前国内蔬菜的物流成本已经占到了最终菜价的2/3。农产品流通不畅，供应链过长，中间转手次数过多导致成本高。二是公路通行费畸高。2010年，我国货物运输总量320亿吨，其中将近75%由公路承担，路桥费占到了运输成本的20—30%。根据中国物流信息中心提供的数据，以物流费用率（物流费用与物流物品价值之间的比值）指标衡量，2010年我国物流费用率是9.9%，而日本只有4.8%。三是进城“最后一公里”问题严峻。央视《聚焦物流顽症》栏目记者调查显示，田地里5分钱一斤的西葫芦，运到北京五环的新发地批发市场，加上运输费和市场费，每斤西葫芦的批发价变成2.5毛；再运到四环的岳各庄批发市场，变成每斤3.5毛；如此再往各零售市场销售，价格高达1元一斤。从源头到餐桌，价格涨了20倍。此外，2010年以来，国内汽柴油价格先后六次上调、劳动力价格大幅攀升、乱收费、乱罚款等因素，都增加了物流业的运营成本。

2. 物流业发展方式有待转变。物流市场还不够规范有序，物流企业“多、小、散、弱”问题突出。发展方式较为粗放，以“数量扩张的高速增长”和“无序竞争”为主要特征。多数物流企业缺乏规范的法人治理和明确的发展战略，运作不够规范，学习能力和创新能力不足。此外，一些地方盲目大量兴建物流园区，造成物流资源的浪费，物流规划和布局存在地区分割、部门分割等问题。物流基础设施还相对薄弱，物流要素供给不足。专业化物流人才、



先进的物流技术等相对缺乏，物流业结构的升级滞后于产业结构和消费结构升级。

3. 物流业的服务水平尚不能满足现有需求。与世界现代物流企业发展情况相比，我国的物流发展相对比较滞后，在资源配置、服务水平、管理水平、现代化科学技术使用手段等方面差距甚大。物流业相关法律法规和管理制度尚不完善。企业在改善自身物流效率时，必然要在企业内外重新配置物流资源，但制度和法规方面的不完善却常常阻碍着企业对物流资源的再分配。

4. 第三方物流有待进一步发展。第三方物流是指在物流渠道中由中间商提供的服务，具有专业化、系统化、配送高效等特征，是现代物流发展的方向。我国的第三方物流虽然发展迅速，但市场份额相对较小，物流执行主体“自我实现”的传统运作模式仍占有相当份额。第三方物流企业“小、弱、散”，物流的规模化、

专业化程度不高，竞争优势不明显，核心竞争力较低。

2011年是《物流业调整和振兴规划》实施期的最后一年，也是“十二五”规划的开局之年。我国应积极适应全球物流竞争与市场格局调整的新形势、新挑战，落实好“十二五”规划对物流业发展的总体规划，大力发展现代物流业，使我国由物流业大国发展为物流业强国。为此，笔者提出以下几点建议：

1. 积极转变物流业发展方式。推动经济转型、创新发展模式将是我国“十二五”时期经济社会发展的重要特征，物流业的发展也亟待“转方式”。物流业可持续发展的实现方式包括制度创新、技术创新、组织创新和业态创新，从国外近年来物流业发展的经验来看，创新是提升竞争力、开拓市场、提高效益的重要动力。物流业的跨国公司正是依靠新型业态和组织形式在先进的技术的支持下取得了成功。“十二五”时

期,我国应积极转变物流业的发展方式,落实好“十二五”规划的各项要求。大力发展第三方物流,加强物流基础设施的建设和衔接,提高物流效率,降低物流成本。优化物流业发展的区域布局,推动物流功能集聚区有序发展。推广现代物流管理,提高物流业的智能化水平。

2. 完善物流市场体系。加快体制机制创新,推动以激发物流业发展活力为目标的市场化改革,构建统一、开放、规范、有序的物流市场体系。一是明确政府、协会、企业在市场经济体制中的职责作用。市场机制应在物流领域中发挥基础性调节作用;政府工作的重点则是维护公平竞争的市场环境,为物流业发展营造良好的政策环境,构建符合物流行业特点和阶段发展特征的政策体系,加强对物流市场的监管,扶持具有公益特征的物流基础设施建设。二是推进物流领域的大部制改革,

整合交通部、民航总局、铁道部等相关部委的职能,提高行政效率,降低行政成本。三是充分发挥行业协会在物流行业自律、经验和信息交流等方面的作用,制定企业服务水平标准体系,为企业物流创造良好的市场环境。鼓励物流协会与国家标准化委员会、国家认证认可委员会合作,研究制定各类更为完善的物流行业标准和从业人员资格标准。鼓励并支持物流行业协会通过开发和制定物流教学与培训标准,形成物流从业资格准入制度。对于物流行业组织为政府提供的公益性服务,政府应通过购买公共服务的政策给予财政支持,保证其经费来源。

3. 推进物流业基础设施建设进程。整合物流业基础性的公共服务,建立和完善全国的物流业基础设施,如运输网络、快递网络、仓储网络等。物流业基础设施是物流业发展的基础性环节,具有公益性强、

资金投入大、收益期长等特点,由于成本过高,单个企业无法独立完成。应将城市物流配送中心、农村物流体系建设、全国性和区域性的物流园区以及提供公共服务的物流信息平台等基础设施纳入国家支持的基础设施建设项目,由政府进行统一规划和投资建设。

4. 大力发展农产品物流体系。继续推进农业生产资料连锁经营,重点培育大型农业生产资料流通企业,加强农业生产资料现代物流设施建设。此外,“农超对接”能够有效解决农产品物流中间环节过多的问题,为优质农产品进入市场搭建平台。数据显示,欧美80%的蔬菜是“农超对接”的,而我国目前只有15%。为此,应以城市大型连锁商业企业为主体,支持连锁商业企业和农民专业合作社发挥网络、信息、配送等优势,建设农产品生产基地,建立新型鲜活农产品供应链。

5. 完善收费公路的管理体制。收费标准和收费时限需要更好的立法和制度设计。公路的建设和运营也需要设计更加科学合理的融资机制和退出机制。应适时开展收费公路的专项清理工作,撤销违规设置、收费期满、站点间距不符合规定的收费站点,降低部分道路通行费,特别是对一些与民生密切相关的公路客货运输企业,在通行费上予以一定倾斜。应研究通过延长道路通行费收费期限来降低收费标准的可能性。同时,对有条件的地区,应研究开展公路资产证券化的试点工作,通过债转股和发行中长期道路建设债券等措施,探索新的融资模式。

(作者单位:财政部亚太财经与发展研究中心 经济科学出版社)

责任编辑 李 燕

