

降低物流成本的对策分析

林健宸

近年来,我国物流业发展的需求基础持续巩固,物流行业取得了长足发展、产业地位不断提升。但物流成本居高不下,不仅加大了物价上涨的压力,也造成了资源能源的浪费,同时还影响了生产引导、内需扩大、就业增加和改善民生。为此,必须采取有力措施,努力降低物流成本。

物流成本居高不下的原因

(一)资源要素价格上涨,推动了物流成本上升。近些年,土地、人力成本等要素价格上涨,推动了物流成本上涨。物流用地依旧紧缺,2013年全国工矿仓储用地21万公顷,增长3.2%,低于国有建设用地供应增长幅度。物流地价过高,导致租金持续上涨,企业仓储成本也不断上升。

(二)流通专业化、标准化程度低导致流通管理成本占比高。一方面第三方物流发展滞后,物流方式落后,在工业品领域,大部分生产企业自建营销渠道,缺乏专业化操作经验,增加了运输、保管及管理费用。另一方面物流标准化程度低,不仅制约了现有物流资源、装备设施效率的充分发挥,也增加了货物的装卸、搬倒、分拣、包装等环节,浪费了物流与人力资源,导致管理成本上升。此外,物流业缺乏现代化管理手段,社会物流资源缺乏有效整合配置、不能集约节约利用,造成物流资源巨大浪费、物流效率低

下、成本费用偏高。例如,我国汽车物流企业公路运输车辆空驶率约达40%,海铁联运比例也远低于全球平均水平。

(三)运输距离长、公路收费高、车辆限制多致运输成本居高。运输费用在整个物流成本的占比大于50%,2013年运输费用总额达5.4万亿元,是最大的支出项目。一是运输距离长。受自然资源影响,生产力布局并未充分考虑资源优化配置、交通运输等因素,尤其是大城市和特大型城市的蔬菜、水果等农副产品自给率低,长距离输送加大了货物运输成本。二是公路收费高。2013年,公路货物运输量在全国货运总量中的比重达78.8%,而收费公路货运量又占全国公路货运总量的70%左右。物流企业过路过桥费约占运输成本的9%,运输型企业过路过桥费支出占运输成本的20%左右。三是车辆限制多。近年来,各地为缓解城市交通的拥堵压力,陆续出台了分期限行、限制货运车辆进城、大幅提高停车费等城市交通管控措施,加剧了城市配送车辆通行难、停靠难、卸货难,同时也增加了企业运输成本,降低了城区货物配送效率。四是罚款乱象多。运输型企业公路罚款占运输成本的5%以上,部分大件运输、汽车运输等超限运输企业则达到15%以上。公路执法政出多门、标准不一,企业无所适从。

(四)流通设施缺乏、基础设施薄弱、生产方式粗放致保管费用高。一是

仓储等物流基础设施资源紧缺。随着我国城镇化进程的加快,物流仓储设施、配送中心等设施不断往外迁移,配送半径不断扩大;城市规划对物流设施缺少统筹考虑,致使城市周边仓库、货场供给不足,仓储租金不断提高,既增加了物流成本,也降低了物流运行效率。二是农村物流基础设施较薄弱。农村流通市场广阔、物流具有潜力,但流通网点的“小、散、乱”状况没有根本改变,商品配送设施严重缺乏,相应推高物流成本。三是物流设施结构不尽合理。城市已有及新建物流设施中,大型超市、商场等高端设施较多,而菜市场、便利店、小型冷库等中小型物流设施较少,导致流通“最后百米”问题突出。四是冷链建设严重落后。我国冷链行业起步晚、发展水平较低,目前冷库总容量约800万立方米,易腐保鲜食品的冷冻冷藏运输约占运输总量的20%,流通环节的平均损耗率高达30%,远高于发达国家5%的损耗。五是社会库存居高不下。过剩经济情况下,消费模式从单纯追求温饱型向消费价值多元化转变,但生产方式粗放、“大批量、规模化”导致产需不能有效衔接、资源周转偏慢、社会库存居高不下。

(五)税收政策有待完善。据中国物流与采购联合会的调查资料显示,2008—2012年五年间,样本企业平均税收负担水平为20%,高于全国同期宏观



税负水平近2个百分点。一是物流业各环节增值税税率不统一。交通运输环节执行11%的税率、仓储和其他环节执行6%的税率,不利于整合运输、仓储等物流不同环节和通过一体化运作降低社会物流总成本。二是增值税抵扣项目少。服务于小微型企业的物流企业无法得到增值税进项抵扣发票,物流行业可抵扣资产项目较少,物流企业人工成本得不到抵扣。三是跨区域物流企业统一缴纳所得税无法实现。就地预缴企业所得税方式,割裂了物流企业的网络化经营,也增加了集团运营成本,制约物流企业做大做强。四是物流业所属业态适用税目、税率认定不清。营改增后,快递企业或被认定为提供交通运输服务、适用税率11%,或被认定为提供物流辅助服务、适用税率6%;或依然按提供邮电通信服务、适用税率3%。五是土地使用

税减半征收政策执行不到位。执行标准地区有差异,部分符合要求的物流企业未享受该项优惠政策。

另外,企业融资难、成本高也增加物流成本。

降低物流成本的若干对策

(一)加强交通基础设施建设,改善物流运输外部环境。一是按照“适度超前”的原则,补齐发展短板,不仅要满足当前社会经济发展需求,还要为未来更好更快发展留有空间。应加快推进国家高速公路网建设,加大国家、省级干线改造力度,加强“断头路”、“瓶颈路段”建设,加快干线铁路网和中西部铁路、内河航道网以及港口集疏运体系建设。二是促进综合交通运输体系衔接,加强各种运输方式的深度融合,发挥各自比较优势,切实提升整体效益。支持铁路、

海运和内河水运等低成本、大运量运输方式的发展,加快综合运输枢纽、物流信息平台等建设,以多式联运为载体大力推进现代物流业发展。三是适应互联网经济发展新要求,积极推动云计算、大数据、物联网等现代信息技术的研发、推广和应用,通过信息流、物流、资金流与各种传统业态融合发展,不断推动综合交通体系降本增效。

(二)保障物流规划用地,优化生产布局。一是政府在调整城市规划及土地利用规划时,要统筹考虑物流产业发展的需要,相应保障必要的流通过地,尤其是农产品批发市场、农贸市场、社区菜市场、便利店等农产品流通设施用地。对新建居民小区、商业设施以及工业生产项目,要充分考虑物流功能需要,预留货物装载、仓储等基本物流用地。二是鼓励地方政府采取土地作价入

股物流企业或转售为租的供地方式,科学设置物流用地转换标准,保障物流用地指标稳定供应,不得随意变更物流用地性质与规模,纠正以发展物流之名,行“跑马圈地”、坐享升值之实现象。三是在大中型城市周边建设蔬菜基地,不断提高城市就近供应蔬菜比例,缩短农产品运距,降低蔬菜损耗率。四是政府有关职能部门要结合本地实际,积极创造条件,科学合理地为物流企业提供城区货运通行等便利,既减少交通拥堵压力又提高货物运送效率。

(三)加大财政支持力度,不断完善物流基础设施。一是提升城市物流网络水平。加快物流园区建设,搭建公共信息服务平台,发挥政策引领作用,促进物流企业集聚发展,大力发展城市共同配送等新型方式。二是完善农产品流通基础设施建设,加大投资力度,做大做强民生物流。对农产品批发市场、农贸市场、城市菜市场的改造工程要加大支持,积极推动冷链物流中心、冷藏库等仓储设施的建设,减少禽肉、水产品、果蔬损耗。三是进一步改善农村物流条件。鼓励大型流通企业向广阔农村延伸服务,重点加强农村商品配送中心建设,逐步完善农村流通网络。四是提高服务业发展专项资金使用效益,重点支持现代服务业综合试点工作、全国农产品流通骨干网络建设以及电子商务进农村综合示范建设。

(四)大力发展现代物流,鼓励市场公平竞争。一是推动第三方物流发展。鼓励企业物流外包,支持大型专业物流企业改善经营条件,建立配送中心,统一配送标准,建设分拨中心、配送中心和末端网点“三位一体”的城市配送服务体系。二是创新物流行业技术。建设标准化托盘共用体系,促进提高物流标准化水平,实现配送商品一贯托盘化运输和托盘循环使用,降低物流损耗,重点搭建物流公共信息平台,提高物流运

行的信息化、智能化水平。三是鼓励流通方式创新。大力发展由农户向超市直接供应农产品的“农超对接”等多种形式的农产品流通模式,最大限度地减少农产品流通环节,降低流通损耗和交易成本;鼓励企业发展电子商务等现代流通运行模式,缩短流通周期,降低物流成本。四是发展公路甩挂运输。充分发挥财政资金杠杆作用,落实省级财政配套资金,积极发展公路甩挂运输,重点支持西部地区以及集疏运需求较高的港口甩挂运输站场建设,引导企业采购装卸等设备,统一甩挂运输车辆生产标准,降低单位周转量能耗,促进节能减排,推进多式联运,提高运输效率。五是鼓励物流企业兼并重组。改善市场环境,落实政策措施,鼓励物流企业在快递、公路快运、冷链物流、化工物流、物流地产等领域兼并重组,整合物流资源,壮大企业规模,增强自身实力,形成一批具有国际竞争力的大型现代物流企业集团。六是促进市场公平竞争。积极培育大型专业批发商,增强采购、销售环节议价能力,促使生产企业、零售终端降低成本费用,强化市场公平竞争。

(五)推进税制改革,完善物流税收制度。一是统一物流业各环节增值税税率。为适应物流业一体化运作、网络化经营要求,促进不同物流企业之间税负公平,统一仓储、配送、货运代理等环节与货物运输环节增值税税率,研究改“货物运输服务”和“物流辅助服务”为“综合物流服务”税目。二是允许物流企业集团统一纳税。引导企业发展连锁经营等现代流通方式,落实集团型物流企业实行企业所得税总分机构统一申报缴纳,允许物流企业集团总机构纳税人实行增值税合并纳税,切实解决连锁企业统一纳税问题,促进物流企业做大做强。三是落实土地使用税减半征收政策。进一步明确专业化、社会化的仓储设施用地均可享受该项政策,研究明确

专业建造并出租仓储设施的企业以及提供仓储服务的仓库企业视同专业物流企业,明确物流园区、物流中心、货物中转站等物流基础设施平台建设类单位享受该项政策。

(六)深化投融资体制改革,改善物流领域融资环境。一是简化商业银行贷款程序,缩短审核周期,明确担保条件,限制承兑汇票使用,取消存贷挂钩、搭售理财产品等附加条件,制止收取除贷款利息以外的任何费用。二是扩大直接融资比重,降低物流企业准入门槛和股票发行成本,允许有发展潜力的大型物流企业发行长期债券,鼓励并大力推进物流集团公司股票上市。三是发展新型融资方式。推进现代物流产业基金的试点,通过参股、控股、兼并、收购等形式,不断提高物流行业的集中度。四是加快物流业信用体系建设。建立物流业信用体系,营造公平竞争、诚信经营的市场环境;加强物流行业信用担保机制建设,促进资金融通流通。

(七)清理相关收费、严格规范管理。一是切实清理公路收费。从严审批新设一级和一级以下公路、桥梁、隧道的收费项目,加快取消普通公路收费;地方政府应根据本地财力状况,逐步回购已出让繁忙路段的经营权。二是保障债权人权益的同时大幅降低公路收费标准,加强对政府还贷公路收支情况的审计工作,强化社会监督,确保公路收费专款专用。三是规范车辆违章罚款。整合公路监管执法队伍,纠正重复罚款等乱罚款现象,落实现有罚款制度,加强社会公众监督。四是减少行政审批,规范收费定价机制。取消不合理的行政事业性收费,逐步降低经营服务性收费,规范行业证书资质,减少行政审批,减轻物流企业负担。

(作者单位:北京理工大学管理与经济学院)

责任编辑 雷艳