2019年8月22日 星期四
责任编辑/李磊明
电子信箱/llm@cnnb.com.cn
宁波日报 NINGBO DAILY

加快物流业降本增效 提升实体经济竞争力

资料图

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，随着我国经济由高增长阶段转向高质量发展阶段，推动物流降本增效，对促进产业结构调整和区域协调发展、培育经济发展新动能、提升国民经济整体运行效率具有重要意义。国家十分重视降低物流成本，近年来出台了一系列政策措施加快物流降本增效提质。宁波是制造业大市和物流大市，进一步推进物流业降本增效，对于提升实体经济竞争力具有重要作用。

戴东生 陈晓攀

A 加快物流业降本增效意义重大

1、物流降本增效是我国经济转型的重点所在

物流业是基础性、战略性产业，是促进供给与消费相匹配、相协调的核心环节。物流成本是整个社会交易成本的一个重要部分，物流成本的高低在很大程度上影响着社会成本的高低。近些年来，我国的社会物流成本总体呈下降趋势，但相比其他国家仍然偏高，我国物流总费用占GDP的比例是美国、日本的1.85倍，德国的1.75倍。物流业成本高不仅加大了生产者成本，而且加大了消费者成本。据测算，我国物流总费用占GDP的比例每降低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6500亿元的效益。推动物流降本增效，是供给侧结构性改革“降成本”的重点所在，更是我国经济转型升级的重点所在。

2、物流降本增效是应对中美贸易摩擦的有效选择

2018年3月以来，美国频频挥舞关税“大棒”，单方面挑起中美经贸摩擦，对中国输美商品加征10%-25%关税，削弱中国产品竞争力。2018年，宁波口岸进出口贸易额累计2427.9亿美元，与美国进出口贸易额为393亿美元，占比16.2%，是宁波口岸最主要的贸易国家。出口商品排名前五位的分别是机电产品、纺织产品、服装及衣着附件、高新技术产品和鞋类，综合物流成本占进出口货值为10%-15%。推动物流降本增效，可部分冲折关税影响，提升我市外贸企业的竞争力，有效应对中美贸易摩擦。

3、物流降本增效是建设“246”万千亿级产业集群的基础条件

据统计，我国工业企业物流费用占企业主营业务收入的比重至今未低于9%，大约比美国高0.6个百分点、比日本高3.5个百分点。我市正在创建国家制造业高质量发展示范区，实施“246”万千亿级产业集群培育工程。从企业经营层面来看，物流成本占据了企业成本的较大比重，具有一定的下降空间，是企业“第三利润源泉”；同时我市构建现代化产业体系，必须通过创新供应链体系助推产业转型升级。推进物流降本增效，不仅有利于降低实体企业成本，还有利于生产制造与消费需求对接，构筑供应链体系全新优势，助推我市从制造业大市迈向制造业强市。

B 宁波物流业降本增效的现状及问题

1、发展现状

2018年，宁波市社会物流总费用达1906.2亿元，物流费用占GDP比例从2014年的18.4%下降到2018年的17.7%，累计下降了0.7个百分点。即每万元GDP所消耗的社会物流总费用从2014年的1840元降至2018年的1790元，累计下降50元。从社会物流总费用的构成来看，每万元GDP所消耗的运输费用从2014年的978元降至2018年的924元；每万元GDP所消耗的保管费用从2014年的630元降至2018年的604元；每万元GDP所消耗的管理费用从2014年的237元上升至2018年的244元，呈现出“两降一升”的态势。

改革供给结构，大力发展多式联运。一是狠抓集装箱海铁联运。海铁联运实现了从无到有、从弱到强的跨越式发展，业务已辐射至15个省（区、市），常态化班列已开通14条，提供服务的地级城市达到46个，内陆无水港达到16家，从事海铁联运企业超过200家，箱量占港口集装箱吞吐量比例提升至2.3%。以2018年完成60.2万标箱计算，每天可减少行驶的公路集卡1600余辆；与相同运量公路运输相比，共节约燃油0.35亿升，节约能源费用超过1.9亿元，节约碳排放成本超过350万元，降低噪声成本1068万元。二是着力壮大江海联运。以浙江打造江海联运服务中心为契机，开辟宁波舟山港沿海及长江内支、内贸线53条，推动集装箱水水中转比例达27%；着力推动杭甬运河宁波段实现500吨级常态化通航，2018年货运量达469.05万吨，逐步实现了“河出海、海进河”格局。三是精心培育公铁联运。今年以来，宁波舟山港“公转铁”煤炭专列稳定开行，黄砂首次以海铁专列形式从镇海港区发往国铁余姚蜀山站，成功构建便捷、环保、高效的物流新模式。

改革供给模式，推动智慧物流发展。一是培育物流信息服务平台。搭建了以第四方物流市场为代表的政府主导型物流电商平台，发展了一批以铁大大、大掌柜、船货网、咖狗网、卡哥网等为代表的市场化“互联网+”物流专业应用平台。二是完成集装箱进出口“全程无纸化”。宁波舟山港电商平台进一步升级，在“无纸化”的基础上叠加“可视化服务”，全面实现进出口集装箱各物流节点的信息实时动态可视可控。以2018年完成的集装箱吞吐量测算，无纸化流程减少集卡司机作业总时长约700万小时，节省燃油成本1.2亿元，减少二氧化碳排放4.4万吨，减少各类单证用纸6300万张，折算成经济成本，为物流业降本超过1.5亿元。三是推动智能仓储技术应用。无人仓、无人驾驶、智能机器人等一批国际领先技术在港口及仓储企业试验应用。亚集物流公司研发改造AVG无人驾驶叉车，建立绿色智慧仓储物流系统，企业每年节省成本近500万元。

改革供给服务，优化营商服务环境。一是加大政策扶持力度。出台了包括宁波市物流降本增效综合改革试点工作方案、推进交通物流业、港航服务业健康发展等一系列政策意见。每年安排物流政策资金近1.5亿元，同时，近三年来，企业累计获得中央冷链物流、供应链专项资金2.8亿元，对培育物流市场、优化物流发展环境起到了积极的作用。二是推进降税清费。去年以来，我市加快落实国家相关政策，对物流企业承租的大宗商品仓储设施用地减半征收城镇土地使用税；对挂车减半征收车辆购置税；实现了货车年审、年检和尾气排放检验“三检合一”，取消4.5吨及以下普通货运从业资格证和车辆营运证，对货运车辆推行跨省异地检验。三是创新口岸服务。口岸大通关与区域大通关协调推进，贸易便利化水平得到进一步提高。2018年底，宁波口岸进口、出口整体通关时间比2017年分别压缩72.21%、66.18%，超额完成国家下达的“压缩三分之一”工作目标。

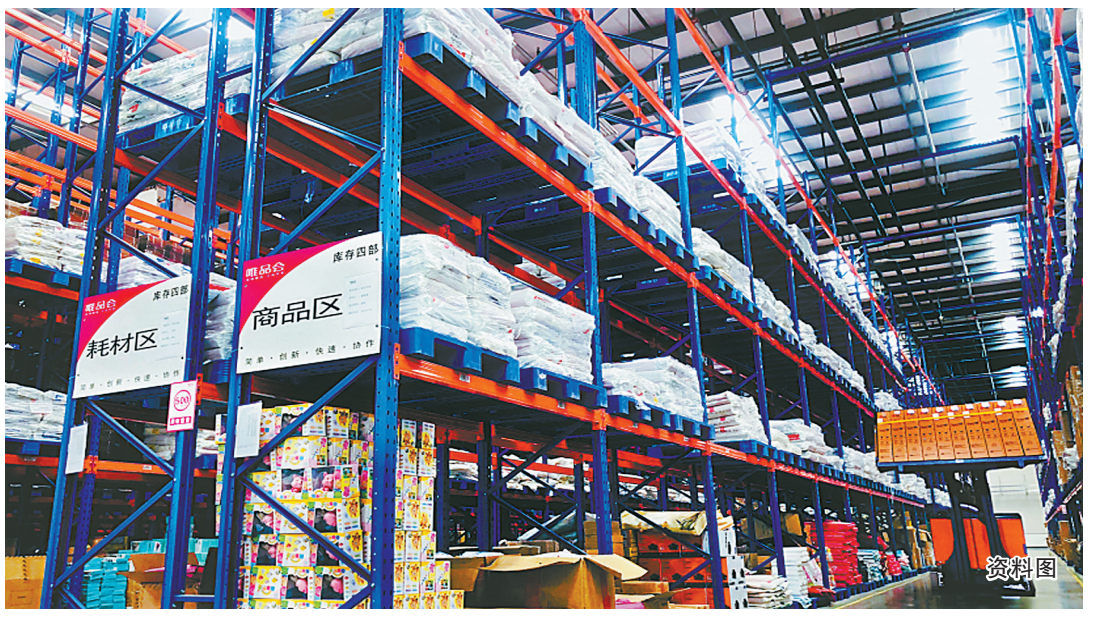
2、存在问题

一是各种运输方式分担比例不尽合理。宁波对外货运以水路和公路运输为主，铁路货运占货运总量比例仅为5%，低于全国7%的平均水准；港口集装箱集疏运受腹地货源分布和方式的影响，铁路集疏运量占比仅有2.28%，低于国内青岛、营口；长江内支线业务发展不足，与长江-上海支线运输量相差较大。

二是物流企业竞争力不强。物流企业集中在运输、仓储、装卸搬运等基础领域，受土地、通行等制约比较突出，企业“小、散、弱”局面尚未扭转。宁波上市及挂牌物流企业仅5家，营收超10亿元的物流企业较少，相比深圳上市及挂牌27家，顺丰、怡亚通、招商物流等营收超百亿元的物流企业超过10家，差距明显。

三是供应链物流发展相对滞后。物流与产业结合不够紧密，先进的物流服务、物流业态、物流模式培育不够，供应链服务能力较弱，供应链平台功能不强。

四是物流信息化、标准化、智能化推广应用不够广泛，各种运输工具、设施设备、信息平台衔接不畅，不同物流信息平台之间互联互通和信息共享还存在较大障碍，自动化仓储设备、先进的物流装备应用不多。



资料图

C 宁波物流业降本增效的对策建议

宁波物流业降本增效，必须紧紧围绕高质量发展的总体目标，以“降低物流成本、提高物流发展质量和效益”为主线，以“结构性”降本、“技术性”降本、“创新性”降本为抓手，以“两调整、两提升、两创新”为切入点，着力构建“四个体系”、营造“两大环境”，逐步推动解决制约物流业降本增效发展中的突出问题。

1、调整优化运输结构，构建公铁水空多式联运体系

一是深入推进海铁联运。以义乌-宁波海铁联运、宁波舟山港-浙赣湘（渝川）海铁公多式联运示范工程为示范，建立港口、物流以及铁路总公司的信息交换，实现铁路装卸车、货物在途查询等信息互联共享，提升海铁联运作业效率。依托重庆、成都、武汉、长沙等城市大宗货物进口需求，发展进口海铁班列，打造双向双重运输。深化萧甬铁路宁波至绍兴双层集装箱海铁联运试点，推广铁路双层集装箱运输模式。推动甬金铁路按照双层高箱运输班列标准建设，提升通道配套设施设备保障能力。

二是协同推进舟山江海联运服务中心建设。加快油品、铁矿石等大宗货物与集装箱的大型化专业化码头泊位建设，推进大榭国际能源贸易岛、宁波LNG全国登陆中心打造，提升宁波舟山港综合枢纽港能级。加快全球港口和航线网络布局，争取试点开展国际转运集拼业务，提升宁波舟山港对国际中转货源的吸引力。加快开展杭甬运河至宁波舟山港直达船型研究，推动内河集装箱实质化、常态化通航。着力提升包含船舶技术服务、航运信息平台建设等功能的现代航运服务能力。

三是推动“四港”联动快速发展。以多式联运为核心和海港为龙头、空港为特色、陆港为基础、信息港为纽带的发展方针，构建“四港”联动合作机制，谋划一批海铁、江海、海河、公水联运等“四港”联动示范项目，提炼一套可复制、可推广的多式联运标准化流程和信息平台体系，推进设施联通、标准连接、信息联网、企业联盟、多式联运。联合打造形成以宁波舟山港为核心的“一核心四通道”的大宗货物和集装箱联运服务体系，使海陆空各种运输方式的比较优势和组合效益得到充分发挥，实质性推进多式联运“一单制”。

2、调整市场主体结构，构建国内领先物流企业体系

一是扶持专业物流企业做大做强。以数据、科技、金融赋能物流企业为契机，加快培育一批规模化、集约化、网络化运作的物流企业，推进物流企业做大做强。支持传统物流企业拓展和参与电商平台运营，从递送、运输服务升级延伸至产业链多个环节，提供代收货款、逆向物流等增值服务，推进传统运输快递化，提高定制化物流服务水平。着力培育“品牌优、规模大、实力强、后劲足”的龙头企业，加快形成若干具有竞争力的物流企业集团。

二是培育“互联网+”物流平台发展。积极推广基于“互联网+”的仓储配送、高效运输、信息整合的物流组织模式，完善供应链物流平台整合功能，培育一批创新强、市场潜力大的功能完善、标准规范、运营高效、国内市场占有率高的国际航运物流交易、集装箱仓位交易平台、无车承运人平台、多式联运信息平台和城市共同配送平台，引进战略投资和风险投资，延伸供应链物流服务功能，提供供应链金融、信息等一体化服务，打造供应链物流平台经济生态圈。

三是加快高端服务型企业集聚。依托港口、产业集聚区和物流基地等城市资源，引进和培育一批具有国际影响力的航运服务企业，打造以港口、航运、交易为特色的现代物流产业集聚区。依托宁波东部新城国际航运服务中心，建设港航物流高端服务集聚核心区，打造世界级的高端航运总部集聚区。依托宁波国际海洋生态科技城，发挥梅山保税港区政策优势和科技教育创新优势，大力发展航运物流、船舶供应、航运培训、融资租赁、跨境结算服务等业态，促进高端服务型企业集聚。

3、提升联动融合水平，构建现代化供应链服务体系

一是完善“246”万千亿级产业集群供应链服务体系。开展制造业与服务业融合行动，推动建立现代供应链体系，发展供应链协同制造，完善从研发设计、生产制造到售后服务的全链条协同供应链体系。鼓励物流企业向供应链上下游延伸服务，着力培育供应链资源整合能力强、服务功能齐全的第三方物流企业，加快发展具有供应链设计、咨询管理能力的第四方物流企业，提升面向制造企业的供应链管理服务水平。推动标准化运载单元从商贸领域向制造领域延伸，促进包装箱、托盘、周转箱、集装箱等上下游设施设备的标准化，推动标准装载单元器具的循环共用，提升物流效率，降低包装、搬倒等成本。

二是促进跨境电商物流发展。着力培育一批连接国际国内市场、运行规范有序的跨境贸易电子商务综合服务平台，提供通关、物流、仓储、融资等服务，打造跨境电商完整产业链，形成进出口并举、多种模式并存、线上线下深度融合的跨境电商发展格局。推广应用货物跟踪定位、无线射频识别、电子数据交换、可视化技术、移动信息服务和位置服务等新兴技术，优化“仓配一体化”的电商快递物流模式。鼓励企业发展海外仓和体验店，打通跨境电商通关、运输、仓储、配送、交易、融资等服务链。加快推进国际邮件互换局和交换站建设，高标准建成国际邮件处理中心和中国邮政跨境电子商务宁波基地。

三是加快推进冷链物流发展。加快推进宁波冷链物流政府公共信息服务平台建设和运行。推动冷链物流专业化信息平台建设，完善冷链相关信息化行业标准。支持鲜活农（渔）产品产地预冷、初加工、储存设施建设，完善农产品批发市场等重要节点的物流设施体系。促进引导冷链运输物流企业与生产企业、流通企业信息资源整合，实现对货物和冷链运输车辆的全程监控和信息共享，优化配置资源，提高冷链运输效率。

4、提升物流智慧水平，构建高效物流科创产业体系

一是推进智慧物流发展。加快现代信息技术及装备在物流中的应用开发及推广，鼓励和支持企业广泛应用物流自动化技术和现代物流管理软件。实施物流智能化改造工程，推进港口码头、物流园区、仓储基地智能化改造，推广应用自动分拣、智能搬运和装卸等智能物流装备，推进一批研发应用示范项目。加快推广智慧云仓、共享集装箱、共享托盘等共享物流新模式，推进一批试点示范项目，鼓励共同配送、集中配送、夜间配送、分时配送等先进物流组织方式。

二是推进物流信息互联互通。推动宁波舟山港EDI与宁波电子口岸、浙江电子口岸的信息共享，设计建立面向货主、开放互动的全球化港航物流信息交换平台。依托宁波航交所网上订舱交易平台、港口物流供应链网络交易平台、四方物流公共订舱服务平台、港海铁联运物联网平台等示范项目，打通港口物流供应链各环节的信息通道，实现各环节信息交互的电子化、智能化。

三是加快实现港口物流运行无纸化。启动集装箱箱单、舱单、海运提单和铁路运单等纸质单据的电子化、标准化，优化海铁、江海等多式联运信息传递流程，形成货物进出口状态和物权转移情况的实时信息闭环，实现港口国际进出口货物物流、信息流和资金流的完全无纸化和一体化。

5、创新物流土地供给机制，营造资源要素保障环境

一是多渠道创新物流用地保障。探索建立物流用地节约集约利用的激励和约束机制，支持利用工业企业旧厂房、仓库和存量土地资源建设物流设施或提供物流服务。鼓励通过弹性出让、长期租赁、先租后让、租让结合等方式保障仓储类设施物流用地，创新建立长期租赁的新型物流用地供应保障模式。

二是统筹全市物流设施规划布局。依托港口、铁路货运北站、公路货运站和主要产业集聚区、贸易市场，选址布局一批物流基地，建设一批物流中心、配送中心，构建起覆盖市-区县（市）-乡镇的物流基地、物流中心、配送中心的三级空间体系，着重引导快递企业向电商园区、跨境电商园区、快递物流园区集聚。建立物流设施布局、规划、建设“一张蓝图”长效机制，研究制定与城市规模相适应的物流用地面积标准，作为控制性指标纳入城市总体规划。加强物流设施规划，加强与城市总体规划、土地利用规划的衔接，提升规划执行刚性。

三是建立健全物流设施建设监管和约束机制。创新土地供应机制和项目评估机制，加强政府部门对物流设施建设的控制力，严格执行单位面积的投资密度、建筑密度和投入产出等指标。加强物流设施规划、立项后评价工作，实行物流用地定期考核和监管，防止以获取土地增值收益为目的物流用地流转。

6、创新物流管理服务机制，营造最优营商服务环境

一是深化道路货运行业管理创新。推广互联网物流平台企业代开增值税专用发票政策，进一步规范港口涉及道路货运的经营服务性收费。建立“政府+市场”相结合的安全监控平台体系，加强网络平台公司、保险公司与道路运输企业三者的合作，借助车辆、货物保险大数据的分析，建立企业车辆安全行驶状况与保险费率相对应的费率奖惩机制。采取经济补偿、限制使用、严格超标排放监管等疏堵相结合的措施，大力推进老旧营运车辆淘汰更新，试点推行“共享加油”创新模式。

二是规范全市物流财税政策。支持具备条件的物流企业申报高新技术企业，享受高新技术企业所得税优惠政策。着力解决异地代开增值税发票、收费公路通行费发票等影响运输企业进项税抵扣的问题，改革港口拖轮计费方式，推动集装箱堆场提箱环节价格的全面市场化。探索相关税收政策与跨市、省的减免共享机制。

三是持续提升口岸通关便利化水平。深化长三角口岸通关协作，加快建立高效的一体化口岸通关机制。推进关检业务深度整合融合和流程再造，全面推进“查检合一”。推行进口集装箱货物“提前换单”，实施多元化税收担保方式，在风险可控的前提下，优化鲜活产品检验检疫流程。简化进出口监管证件和随附单证、巩固压缩整体通关时间工作成效，降低进出口环节合规成本。

【作者单位：市现代物流规划研究院（市交通发展研究中心）】