

# 供给侧结构性改革背景下 降低物流成本对策研究 ——以湖南调研数据为例

曾玉湘<sup>1</sup>

**【摘要】**:物流业作为支撑国民经济发展的基础性、战略性产业,其发展状况如何直接关系到国民经济健康发展。降低物流行业运行成本,既是落实中央推进供给侧结构性改革的重要举措,也是提高和优化流通供给的重要手段。为此,对湖南省200多家物流企业展开问卷调查,从用工成本、燃油支出、过路缴费、各种罚款、税费负担、用地成本、融资成本和行业管理等八个方面,收集了解物流行业运行成本情况,分析其中存在的主要问题,并从供给侧入手,分析降低物流行业运行成本可借鉴的国际经验,思考物流行业降本增效的路径,从降低行业用工成本、融资成本、税负成本、制度性成本和提高行业管理水平、鼓励行业协同创新与应用等六个方面提出了切实可行的建议,以期对推进物流行业健康发展有所帮助。

**【关键词】**:物流行业 降成本 供给侧 结构性改革

**【中图分类号】**:F274 **【文献标识码】**:A **【文章编号】**:1009—5675(2018)04—146—06

物流业是融合运输、仓储、货代、信息等产业的复合型服务业,是支撑国民经济发展的基础性、战略性产业<sup>①</sup>。物流贯穿于企业生产经营各环节,也贯穿于社会经济各环节和领域<sup>②</sup>。降低物流成本是经济转型升级的必然趋势,是降本增效的重要源泉。党的十九大报告提出,要加强信息、物流等基础网络建设,把物流业提到了一个新的高度。降低物流行业运行成本,既是落实中央推进供给侧结构性改革的重要举措,也是提高和优化流通供给的重要手段。

## 一、物流行业发展现状及特点

### (一)物流业持续快速增长,物流需求结构改善

国家统计局数据显示,2016年,我国社会物流总额229.7万亿元,约为GDP的3.1倍,比上年增长6.1%,与2005年的48.1万亿元相比,年均增长34.3%(如图1)。社会物流总额持续快速增长,物流需求结构改善。与上年相比,2016年工业品物流总额同比增长6.0%;进口物流总额同比增长7.1%;单位与居民物品物流同比增长42.8%,增速比上年提高7.3个百分点,

---

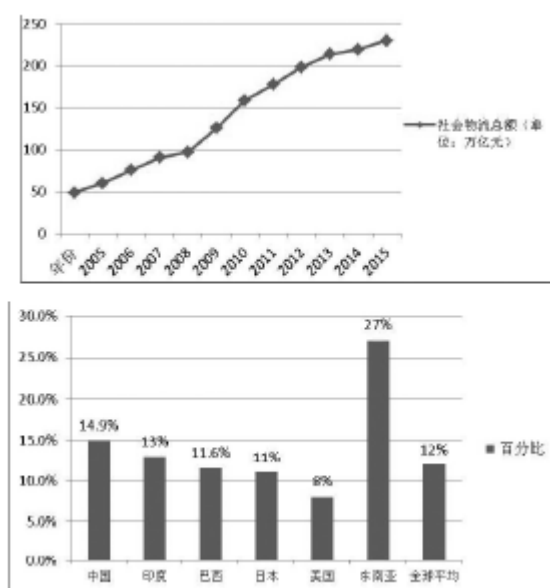
<sup>1</sup>**基金项目**:2015年湖南省情与决策咨询研究课题:“基于供应链的湖南生鲜农产品质量安全监管研究”(编号:2015ZZ029)拓展研究成果;2018年中国物流学会、中国物流与采购联合会面上研究课题:“供给侧结构性改革背景下降低物流成本对策研究”(编号:2018CSLKT3-097)研究成果。

**作者简介**:曾玉湘,湖南现代物流职业技术学院高级经济师、高级物流师、硕士,湖南长沙,410131。

<sup>2</sup>①国务院关于印发物流业发展中长期规划(2014—2020年)的通知[EB/OL]. 中华人民共和国中央人民政府:政府信息公开专栏, [http://www.gov.cn/zhengce/content/2014-10/04/content\\_9120.htm](http://www.gov.cn/zhengce/content/2014-10/04/content_9120.htm). 2014-10-04/2017-12-06.

②蔡进. 切实降低企业物流成本助推经济转型升级[N]. 现代物流报, 2016-09-02(A01).

高于社会物流总额增长 36.7 个百分点;电商等新业态物流需求持续高速增长,电商物流总业务量指数平均达 156.1 点,为基期两倍以上,快递服务企业业务量全年累计完成 312.8 亿件,同比增长 51.4%<sup>①</sup>。



## (二)运行成本偏高,结构不够合理

社会物流总费用包括运输费用、保管费用和管理费用。近年来,我国社会物流总费用占GDP的比率总体呈下降趋势。2016年,我国社会物流总费用为11.1万亿元,与GDP的比率为14.9%(2013年为18%,2014年16.6%,2015年16%),比2013年下降了3.1个百分点。但与GDP的比率仍处于高位,相比发达国家仍有很大差距,与美国相差近7%(美国物流费用占GDP的比重稳定在8%左右,如图2),且比全球平均水平12%高2.9个百分点<sup>②</sup>。从结构看,与发达国家差距最大的是管理费用。2016年,我国运输费用、保管费用和管理费用分别为6万亿元、3.7万亿元和1.4万亿元,占社会物流总费用的比重分别为54.1%、33.3%和12.6%,与GDP的比率分别为8.1%、5.0%和1.9%,约是美、日平均水平的1.5倍、1.7倍和6.1倍。进一步分析运输费用,中国物流与采购联合会调查显示,2016年度自有运力企业运输成本中,燃油费支出占25.2%,过路过桥费占31.3%,人力成本占20.7%,此三项成本占运输成本的77.2%,成本结构有待改善<sup>③</sup>。由此可见,我国物流运行效率总体偏低,物流成本水平仍然偏高,降低物流成本具有巨大潜力和空间。

## (三)行业整合提速,企业利润水平差异较大

目前我国物流业集中度较低,但行业整合提速。2016年全国物流业总收入达7.9万亿,50强物流企业物流业务收入共达8299亿元,占全国物流总收入的10.5%,入围前50强的物流企业门槛由2008年的主营业务收入7.62亿元提升至28.5亿元,可见我国物流企业规模在扩大,行业整合在提速(2016年企业物流业务收入,排名首位的中国远洋海运集团有限公司达1408.4亿万元,为排名第二的中国外运长航集团有限公司的1.84倍)。物流业价格竞争激烈,企业利润水平差异较大。规模较大的物流企业,具有网络覆盖面更大、运力配置更好等优势,利用规模经济,可降低成本,提高利润。2016年百家重点物流企业平均利润率为8.1%,37.3%的企业利润率在0~5%之间,15.7%的企业利润率在5~10%之间,16.9%的企业利润率为10~20%,3.6%的企业利润率为20%以上,还有14.4%的企业利润率为负,处于亏损状态<sup>④</sup>。

2017年中央经济工作会议把深入推进“三去一降一补”,作为继续深化供给侧结构性改革的首要任务<sup>⑤</sup>。会议指出:“降成

<sup>①</sup>中国物流与采购联合会,中国物流信息中心. 2016年物流运行情况分析与2017年展望 [J]. 中国物流与采购, 2017(07):68

本方面，要在减税、降费、降低要素成本上加大工作力度。要降低各类交易成本特别是制度性交易成本，减少审批环节，降低各类中介评估费用，降低企业用能成本，降低物流成本，提高劳动力市场灵活性，推动企业眼睛向内降本增效。”<sup>①</sup>由此可见，物流行业企业责任之重大，降低物流成本任务之迫切。中国物流与采购联合会专家委员会主任戴定一表示：“物流成本中相当一部分被路桥费和油费占据了，石油部门和税务拿走了其中的大部分，物流企业并没有从高额的物流成本中获益太多。”<sup>②④</sup>到底是什么原因导致物流成本居高不下，还能怎样降低？

我们从降低物流行业运行成本着手，在湖南省内展开调研，通过实地走访、座谈访谈、问卷调查等方式，从用工成本、燃油支出、过路缴费、各种罚款、税费负担、用地成本、融资成本和行业管理等8个方面，对湖南200多家物流企业开展了深入调研。

## 二、物流行业运行成本及存在的问题

本次调研，共在湖南省内走访或发放调查问卷200多家，回收有效问卷136份。调研对象包括第三方物流企业、仓储企业、物流地产企业、商贸物流园区。

### （一）物流行业运行成本构成

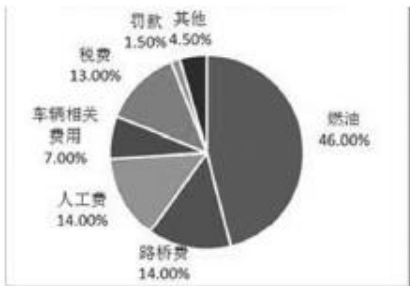


图3 运输型物流企业平均成本构成

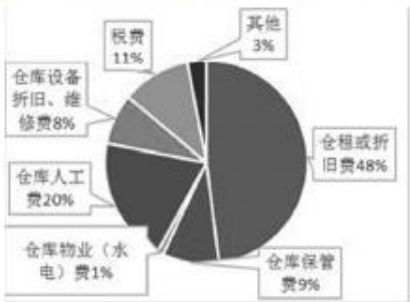


图4 仓储型物流企业平均成本构成

—72.

②吴文治，李振兴．占GDP15%约美国两倍中国物流费用还能怎么降？[EB/OL]．北京商报网，  
<http://www.bbtnews.com.cn/2017/0118/178886.shtml>．2017—01—18/2017—12—08．

③中国物流与采购联合会．2016年度物流企业负担及营商环境调查报告[N]．现代物流报，2017—05—24(A03)．

④同③．

⑤何黎明．我国物流业2016年发展回顾与2017年展望[J]．中国流通经济，2017(03):3—7．

<sup>①</sup>何黎明．我国物流业2016年发展回顾与2017年展望[J]．中国流通经济，2017(03):3—7．

②甘琛．找到不足精准发力我国物流业变革创新加速跑[N]．中国水运报，2017—03—03(007)．

根据问卷分析发现:湖南问卷调研物流企业业务收入有增长的超过半数,增长或基本持平的超过八成;运行成本增速快于收入增长,企业利润增速明显放缓,利润有增长的不到一半。直接影响企业运行成本的因素,主要包括人工成本、燃油支出、车辆购置与保养、过路过桥费、用地与仓租成本、仓库运营与维修费用、税费负担、各类罚款、财务费用(融资成本)等,具体成本构成比例如图3、图4所示。

## (二)各成本构成及存在的问题

1、用工成本持续上升,但整体薪酬水平仍偏低。问卷企业平均人力成本占总成本的16%,年均涨幅都在8%以上;人力成本上升的企业达80%,其中认为涨幅较大的企业有35%,涨幅不大的企业有20%。用工成本上升的原因,问卷企业认为主要是员工工资上调、社保基数上调和福利水平上调等。调研显示,与其他行业相比,物流行业人员的工资水平仍然偏低,中层管理人员薪酬73%的在6—10万,25%的在10—18万,18万以上的仅2%;基层员工普遍收入在3—5万,约占76%,行业薪酬没有竞争力。

2、受国际油价影响,燃油支出再次上升。燃油支出仍然是问卷运输型物流企业的主要支出,约占总成本的40%—60%。受国际油价前期下降和当期回升影响,我国燃油价格再次回升,物流企业燃油费支出不同程度增加,燃油费支出上升高于国际油价上升幅度。

3、过路过桥费收费标准偏高,争议较多。过路过桥费占问卷企业总成本的14%,其中干线运输企业占22%。与往年相比,问卷企业认为过路过桥费变化不大的有55%,有所上升的19%,有所下降的26%。针对过路过桥费收费标准问题,问卷企业反映收费标准偏高的有31%,各地收费标准不统一的有25%,超限收费标准不合理的有16%,计重收费误差较大的有10%,存在超期收费、延期收费问题的有10%。

4、罚款门类多样,自由裁量权大。对问卷企业来说,各类罚款约占企业总成本的1%—2%,但大件运输、整车运输罚款较多,占比在3%以上;问卷企业认为公路罚款变化不大的有60%,有所降低的19%。同时,随着城市货车限行范围持续扩大,限行时间长,限行线路多、设计不合理,造成货车运行不畅,加上一些企业货车通行证配给数量不足,企业被动违法增多。针对公路罚款问题,问卷企业认为自由裁量权大的有29%,政出多门、标准不统一的有25%,存在只罚不纠的有24%,缺乏举报、问责和处罚机制的有22%。部分企业对道路运输从业资格证诚信考核、冷藏车辆改装、车体广告、车容车貌等名目的罚款意见较大,认为罚款没有统一标准,随意性强。

5、税负有所上升,优惠政策没有落地。问卷企业总体税负占总成本的13%—20%,与往年相比有所上升。企业总税负占总成本的比例,57%的企业反映在15%以下,37%的企业反映在15%—25%之间,6%的企业反映在25%以上。企业反映最强烈的是“营改增”,80%的受访企业认为“营改增”之后企业税负加重了,尤其是运输型企业,缴纳的增值税较之前的营业税增加了将近一倍。

6、用地成本居高不下,仓租成本大幅上升。问卷企业用地成本居高不下,推动仓租成本上升,也导致违建简易仓储设施大量涌现。如长沙物流用地均价为40—50万元/亩,其他城市为10—15万元/亩。2015年以来,随着长沙“拆控违”的全面推进,长沙仓租价格出现“恐慌性”上涨,租金均价由0.6元/天/平米迅速上涨到0.9元/天/平米。

7、融资渠道不畅,融资成本高。问卷企业认为当前融资环境变化不大的有40%,较去年紧张的32%,有好转的28%;表示未来一年资金缺口很大的企业有22%,缺口不大的55%,不需融资的23%。融资渠道方面,选择银行贷款的企业有70%,民间借贷的有7%,企业债券的有6%,上市融资的有3%,基金和风险投资的有3%,银行贷款仍是企业融资主要渠道。从放贷来看,认为难度较大的企业有18%,可以争取的有64%,比较容易获得的有18%。

8、行业管理落后,亟需政府干预。问卷企业中,有90%以上问卷企业认为近年来物流行业整体发展环境有明显改善。对商事制度改革,83%的企业反映注册审批环节有简化,如工商登记、车辆手续、营运手续等,但土地、规划、建设、消防、海关等

手续仍较繁琐。对货车通行难、行业标准化、信息化、行业诚信等问题反映较为强烈。认为货车通行证申请困难的企业有53%，区域设限的有28%，标准不一的有24%，发证数不足的有67%。同时，企业反映亟需政府或行业中介在编码标准化、设施与技术装备标准化等方面加强引导。在行业失信方面，主要表现为拖欠贷款(占50%)、合同违约(占35%)、虚假信息(占10%)，行业信用体系亟需完善。

### 三、供给侧角度降低物流行业运行成本的国际经验

#### (一) 减税减负、鼓励创新，加大人力资本投入

作为供给学派的典型实践，“里根经济学”(Reaganomics)和“撒切尔主义”(Thatcherism)采用减少政府干预、推进市场化改革、减税减负、鼓励创新、控制货币供给和加大人力资本投入等措施帮助经济走出衰退的泥淖<sup>①</sup>。德国的理性供给侧管理，则对市场保持适度干预，尤其注重长期人力资本投资，同时通过税收优惠扶持中小企业创新以及产学研结合，成就了欧洲第一经济体<sup>②</sup>。

#### (二) 立法规范完善交通运输

对交通秩序进行立法，以保障物流行业规范发展，降低成本：如，美国主要以运输业为中心进行立法，将公路运输、海运、航运等形式衔接，控制物流成本<sup>③</sup>。德国和日本推行大交通管理体制立法，德国2013年进行了运输法的改革，日本2014年将运输法和海商法列入法制审议会项目，包括多式联运的立法<sup>④⑤</sup>。

#### (三) 鼓励物流配送模式创新

城市物流配送模式创新：一种是以货主为主题共同配送，另一种是以物流业者为主题共同配送。利用共同配送，实现资源优势互补，节省运输成本，提高配送效率<sup>①</sup>。日本提出的物流共同化模式，确保物流的合理化效率化，形成市场竞争优势，鼓励不同行业相互利用对方回程车辆以避免回程空载<sup>②</sup>。

#### (四) 鼓励物流技术创新与应用

美国在上世纪70、80年代就提倡运用计算机技术与信息管理系统代替传统纸介质信息载体以降低物流成本；德国采取有利于物流技术创新的政府投融资新政策不断完善物流创新体系；日韩注重研究应用物流配送实用技术和方法，降低物流成本，提高物流服务质量<sup>③</sup>。

大数据应用于物流行业系统：物联网RFID技术引入企业布局物流网，从粗放的传统物流管理逐步向数据化、可视化的现代物流转型，如DHL应用大数据加快了自身反应速度，分析客户数据做精准服务；UPS通过大数据调整了配送策略节省了大量燃油成本；FleetRiskAdvisors可对车队管理做全程监控，甚至能觉察到司机的心理变化等<sup>④⑤</sup>。条形码等MIS物流信息系统的引入，主要客户与供应商的信息共享削减库存，可有效降低仓储、劳动力等成本<sup>⑥</sup>。

### 四、供给侧改革角度降低物流行业运行成本的几点建议

<sup>①</sup>李传学. 供给侧改革视角下寿险公司转型的思考[J]. 保险理论与实践, 2017(03):1—10.

<sup>②</sup>秦志刚. 中国供给侧改革当更具国际视野[N]. 国际商报, 2016—05—11(A02).

<sup>③</sup>付媛媛. 美国、德国物流成本控制的经验分析及借鉴[J]. 对外经贸实务, 2016(04):88—91.

<sup>④</sup>季小立, 阎立. 城市物流成本控制与经济结构优化:国际经验及借鉴[J]. 上海经济研究, 2014(07):90—96.

### (一) 切实降低物流行业用工成本

物流业是支撑国民经济发展的基础性、战略性产业。在全行业薪酬没有竞争力和招工难并存的情况下,需要政府雪中送炭。一是要帮助企业招聘高素质人才,特别是行业当前急需的信息化专业人才、高级经营管理人才;优先将高素质物流人才引进列入省人才引进计划,在落户安置、小孩上学等方面给予优惠。二是尽快出台贯彻落实国家降低社保缴费率和缴费基数实施细则,切实降低失业、工伤和生育三项社保费率,切实降低物流企业职工基本养老保险单位缴纳比例和失业保险费率,规范住房公积金缴存比例,允许生产经营困难企业适当降低缴存比例或依法申请缓缴,促进增加就业和职工现金收入。三是切实出台措施帮助企业加强人才培养,对企业急需的驾驶员、信息员等岗位,可以考虑纳入农民工技能培训计划,将外来务工人员纳入当地教育、基本医疗卫生等公共服务覆盖范围,降低劳动力自由流动的成本,稳定行业人员就业。

### (二) 切实降低物流行业融资成本

银行贷款是物流行业融资主要渠道。政府要针对企业普遍反映的物流业抵押物少、公信力低等问题,出台支持政策。一是要切实贯彻落实国家利率政策,畅通信贷资金向物流行业的融通机制,降低贷款中间成本。二是加大金融机构中间业务不合理收费清理整顿力度,对企业反映强烈的金融机构予以曝光整顿。三是完善政策性融资担保体系,建立具有公信力且成本低廉的行业贷款担保机制,提高物流企业放贷比重,加快发展直接融资。

### (三) 切实降低物流行业税负成本

湖南省问卷企业平均税负在11%—13%之间,这对利润不高的物流行业来说显然较重。为此,一是要尽快研究解决企业反映强烈的“营改增”后税负增加问题,完善增值税抵扣链条,减轻物流企业税收负担<sup>⑦</sup>。开展物流业统一执行6%的税率探索,同时将仓租费、过路过桥费、外包公路运输业务燃油费纳入抵扣范围<sup>⑧</sup>。二是要针对新法规实施以来仓储型物流企业土地使用税单位税额基数过高,土地税额普遍增加2倍以上的问题,尽快研究出台解决办法。三是要清理行政事业性收费和政府性基金,严格执行涉企收费目录清单制,从严审批涉企收费项目。切实解决物流企业印花税、防洪保安基金、水利基金等不合理收费问题,以及教育费附加和地方教育费附加重复征收等问题。

### (四) 切实降低物流行业制度性成本

主要有三个方面:一是解决行业规范问题。政府部门或行业中介组织要加强物流信息交换标准化、编码标准化、设施与技术装备标准化和数据采集标准化等建设,推动物流公共信息平台建设,适时建立公路运输指导性运价机制,定期公布运价指数和建立公路运输的油价、运价联动机制。二是解决过路过桥费问题。公安机关要通过加强驾驶员安全教育和培训,增强遵纪守法意识,降低罚款成本。城市管理部门,要在规范管理基础上,适当简化办证条件和申报手续,增加发证数量,宽容物流车辆临时停车。条件允许的情况下,要大幅降低货运车辆过路过桥费收费标准。三是解决行业诚信问题。政府要在规范行业管理和加

<sup>⑦</sup>①季小立, 阎立. 城市物流成本控制与经济结构优化:国际经验及借鉴 [J]. 上海经济研究, 2014(07):90—96.

<sup>②</sup>李南. 日本物流共同化的发展演变及发展模式探析 [J]. 现代日本经济, 2015(04):77—86.

<sup>③</sup>同①.

<sup>④</sup>硬蛋供应链. 盘点物联网在国内外物流领域九大成功案例 [EB/OL]. <http://biz.ingdan.com/knowledge/details/470>. 2015—11—11/2018—02—28.

<sup>⑤</sup>汉森世纪物流与供应链研究中心. 盘点8大欧美物流巨头大数据应用案例 [EB/OL]. <http://www.ehuojia.org/news/7571.html>. 2018—02—26/2018—02—28.

<sup>⑥</sup>覃鹤. 国外先进企业物流运作模式对我国的启示——以NIKE公司物流系统为例 [J]. 现代商贸工业, 2011, 23(09):10—12.

<sup>⑦</sup>中国物流与采购联合会. 2014年度物流企业负担及营商环境调查报告 [N]. 现代物流报, 2015—04—17(A05).

<sup>⑧</sup>同⑦.

---

强行业自律中发挥引导作用，加大行业失信打击力度，推动行业诚信管理体系建设，建立奖优罚劣惩处机制，降低行业成本。四是推进“互联网+政务服务”，完善物流行业税收征管模式，扩大电子发票覆盖面。

#### (五) 切实提高物流行业管理水平

创新物流业管理体制和管理方式，降本增效。一是政府部门要提高政策实施效力，切实推动行业已有各项政策真正落地，优化审批等办事流程，提高办事效率和效能。二是政府部门或行业中介组织要加强引导物流行业企业做好战略定位，明确目标，按年度工作重点逐项解码，确保物流运行有章可循、有据可依，防止重复建设，恶性竞争导致成本上升<sup>①</sup>。三是充分发挥行业协会等中介组织的引导、协调与监管作用，加强物流业文化建设，开展争先创优活动，重视物流技能鉴定与竞赛，促进行业从业人员素质与能力提升，推行精益管理、强化成本意识。

#### (六) 鼓励物流行业协同创新与应用

一是出台措施鼓励行业企业探索“共享经济”新模式，促进城市共同配送产业发展；实施全程供应链管理模式，加强各环节协同，减少交易、库存等成本，有效节约物流费用。二是制定政策激励物流企业、大学和研究所等物流业创新主体在物流运输、仓储、配送、调度、信息等方面开展产学研协同创新，鼓励联合发明专利，推动物流技术升级，提升物流技术水平<sup>②</sup>。三是出台政策助推以“互联网+”高效物流为标志的“智慧物流”发展，提高物流运行质量与效率，降低物流成本<sup>③</sup>。

---

<sup>①</sup>①缪开华. 抓好“六个关键”力促物流管理上水平[EB/OL]. 烟草在线:视点, [http://www.tobaccochina.com/shidian/yanlun/20169/201683185312\\_735247.shtml](http://www.tobaccochina.com/shidian/yanlun/20169/201683185312_735247.shtml). 2016-09-06/2017-12-28.

<sup>②</sup>②刘国巍. 物流技术创新对物流业的影响测度与路径分析——基于2000—2015年省际空间杜宾面板数据模型[J]. 中国流通经济, 2018(01):38-46.

<sup>③</sup>③深度前瞻:2017年中国物流的5大发展变革趋势[EB/OL]. 微口网:物流指闻, <http://www.vccoo.com/v/qw88rs>. 2017-01-19/2018-02-28.