

构建高效绿色精准发展体系

物流降成本政策将密集出台

物流降成本新一轮攻坚战全面打响。继5月16日国务院常务会议提出进一步降低实体经济物流成本后,有关部门密集展开相关部署并明确了具体推进时间表。记者获悉,围绕物流业降本增效和创新发展,未来仍将出台一系列政策和措施,包括编制中国物流发展指数、构建协调高效的物流业标准体系、加快多式联运发展以及绿色物流发展等。



物流降成本 提速推进

5月16日,国务院常务会议对进一步降低实体经济物流成本作出一系列部署,并给出了相关时间表和路线图。从2018年5月1日至2019年12月31日,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。从今年7月1日至2021年6月30日,对挂车减半征收车辆购置税;今年年底前,实现货车年审、年检和尾气排放检验“三检合一”;推动取消高速公路省界收费站等等。

交通运输部新闻发言人吴春耕5月24日在例行新闻发布会上表示,今年1到4月实现降低物流成本约262亿元,其中就包括落实货车车辆年检、年审合并和取消营业性货车车辆二级维护强制检测等工作,降低物流成本的60亿元。

吴春耕还表示,交通运输部已经形成了货车车辆排放检验一并纳入货车车辆综合检与安检合并的工作初步建议,目前正在会同公安、环保等部门,积极推进“三检合一”实施工作。下一步,将进一步深入开展相关政策研究和制定工作,确保年底前实现“三检合一”,切实降低道路货运经营者经营成本。

对于推动取消高速公路省界收费站,吴春耕表示,目前,交通运输部已经制定了专项工作方案,积极推动落实工作。下一步,将组织有关科研单位,深入研究论证技术方案和配套政策制度,制定具体实施方案,指导各地加强联网收费及相关系统升级改造,修订完善相关政策制度,选择条件较好的地区开展试点,在总结经验、完善制度的基础上进行推广。

“此次针对影响物流成本高企的突出因素进行精准施策,将直接推动全社会物流成本的降低,以提高国民经济运行效率,提升产业竞争力。”国务院发展研究中心产业经济研究部研究室主任魏际刚在接受记者采访时说,这些措施是物流供给侧结构性改革的重要内容,也是政府转变职能的重要体现,有利于降低企业负担,提高物流综合效率,推进物流业可持续发展。

北京物资学院物流产业研究院常务副院长王成林也对记者表示,本轮降成本可以更好地发挥物流业战略性的先导产业和支撑产业作用。通过税收手段,调整土地供给价格可以进一步降低物流资源的配置成本;通过简化行政审批手段,降低运输成本;通过强化多式联运,可以提高节点间的运作效率;简化物流企业分支机构设立手续可以推动物流企业做大做强,形成网络化的布局体系,形成规模化的协同效应。“通过点、线、面的组合,将会极大地推动更加健康的物流产业生态体系建设,并以此作为纽带促进跨地域、跨产业的交流,将政策红利逐级传递,形成更优质的营商环境,推动社会经济进一步转型升级。”

更多物流业 促进政策将出台

近年来,我国物流政策环境不断改善,仅在2017年就密集发布了多个物流相关政策,如国办发出《关于进一步推进物流降本增效促进实体经济发展的意见》和《关于积极推进供应链创新与应用的指导意见》;工信部开展服务型制造试点,提升工业物流发展水平;税务总局、交通运输部连续发文,破解道路运输企业“营改增”后税负增加问题;国家质检总局联合11部门出台《关于推动物流服务质量提升工作的指导意见》等。

中国物流与采购联合会数据显示,从2013年到现在,中国物流业景气指数连续保持在50%以上的景气区间。世界银行最新发布的物流绩效指数中,中国的物流服务质量和能力排名较上次提升了8位。

更多物流业促进政策有望出台。记者从国家发改委了解到,近日国家发改委开始组织开展2018年物流业降本增效和创新发展课题研究,包括中国物流发展指数编制及应用研究、物流业发展中长期规划接续规划研究、推动物流高质量发展的战略研究、加快多式联运发展研究、构建协调高效的物流业标准体系研究、加快绿色物流发展研究等。

在中国物流发展指数编制方面,将研究提出编制原则、主要思路和技术路线,建立科学合理、全面统筹的框架体系,明确各级分项指标,从全国、省(区市)两个层面和季度、年度两个时间维度科学评价物流业整体状况和发展趋势。在此基础上试算中国物流发展指数。

另外,加快多式联运发展、构建协调高效的物流业标准体系、规划京津冀农产品物流体系建设、加快绿色物流发展等也将成为未来政策推进的着力点。

将重点围绕加强公路、铁路、水运、航空等不同运输方式以及交通基础设施、物流基础设施的无缝衔接,提出构建多式联运体系的总体思路、重点任务、运行机制、标准规范和相应措施建议。提高物流标准体系的合理性、有效性、完备性,推动解决我国物流“成本高、效率低”的问题。在加快绿色物流发展方面,也将研究提出加快绿色物流发展的主要目标、总体思路、主要举措和相应措施建议。

还将对目前物流业发展中长期发展规划进行持续研究,提出2020年至2025年物流行业发展的总体思路、主要任务和相应措施等。研究明确物流高质量发展的概念内涵和主要内容,提出推动我国物流高质量发展的战略思路、实现路径和相应措施建议。

降本实质性突破 尚待时日

我国社会物流成本水平已进入下降通道。2017年,社会物流总费用与GDP的比率为14.6%,实现“五连降”。2018年一季度进一步降至14.5%。不过,这一数字仍高于主要发达国家8%—9%和新兴经济体11%—13%的水平。

国家发改委新闻发言人孟玮日前指出,这既与我国产业结构和人口、产业空间布局有一定关系,也反映出我国物流“成本高、效率低”问题仍然比较突出。

其中,多式联运发展不足是重要原因。据记者了解,我国多式联运比例与欧美发达国家比,相差不少。交通部数据显示,发达国家集装箱海铁联运比例通常都在20%至40%,而我国仅为2%,这个比例偏低;铁路集装箱运量占铁路货运的比例,发达国家为30%左右,我国目前仅10%。

吴春耕认为,我国目前多式联运发展还处于起步阶段,总体发展水平不高。

主要是思想认识不到位、基础设施衔接不够、技术装备水平落后、信息服务能力不足、法规建设和市场化改革滞后、多式联运经营主体严重不足、体制机制还没有完全理顺等。

另有专家指出,取消高速公路收费站也面临不少难点。据统计,与2015年相比,截至2016年年底,全国收费公路主线收费站仅减少13个。虽然从大的形势看,在区域经济一体化的今天,取消收费站是大势所趋,但目前人员难分流,以及后台计算机处理收费问题仍是挑战。

吴春耕也坦言,取消高速公路省界收费站,在一定程度上,是对高速公路收费管理体制的重构,需要做大量的基础性准备工作,特别是在车辆和通行路径识别、收费系统运算处理能力、收费系统网络安全保护、跨省服务协调机制等方面,都需要按照新的要求进行调整或强化。

在魏际刚看来,物流产业降成本是个系统工程,改善物流产业的效益也是个系统工程。从产业层面来说,综合调度体系并不完善,流通体系也都还有调整的空间,还有供应链服务体系、标准系统尚需完善,此外,产业的布局、产业结构都需要进行相应调整。

由于涉及政策和制度、收费公路、土地投入、用工、人员技能、操作规则等问题,物流降本增效须长期努力才可能有实质性改变。

(班娟娟 王璐 李志勇)