

# 物流业发展形势及国内政策研究

游攀,肖和英

(湖北物资流通技术研究所,湖北 襄阳 441002)

**[摘要]**指出中国物流业面临的发展形势,梳理了2018-2020年国内物流业相关的重点行业政策,并对这些政策进行了分析总结,指出其特点和存在的问题,在此基础上,提出“十四五”中国物流业发展的方向和热点。

**[关键词]**物流业;发展形势;行业政策;发展方向;中国

**[中图分类号]**F259.2

**[文献标识码]**A

**[文章编号]**1005-152X(2020)11-0030-04

## Research on Development Status and Domestic Policy of Logistics Industry in China

You Pan, Xiao Heying

(Hubei Institute of Logistics Technology, Xiangyang 441002, China)

**Abstract:** In this paper, we pointed out the development situation of the logistics industry in China, went over the key industry policies related to the domestic logistics industry from 2018 to 2020, summarized these policies, pointed out their characteristics and existing problems, and put forward the direction and hot spots for the logistics industry in China during the 14th Five-year Planning period.

**Keywords:** logistics industry; development situation; industry policy; development direction; China

## 1 引言

物流业作为支撑实体经济发展的基础性、战略性、先导性产业,当前正处于大有作为的重要战略机遇期。本文从形势与政策两个层面来分析当前物流业发展面临的复杂严峻的国际国内环境,艰巨繁重的改革发展稳定任务,以此研判“十四五”乃至更长一段时期物流发展的重点方向与热点。

## 2 物流业发展形势分析

### 2.1 中国已成全球最大物流市场,国内物流业迎来“质变时代”

(1)我国已成为具有全球影响力的物流大国和全球最大的物流市场。我国作为世界第一大工业国和货物贸易国、世界主要的外国投资吸收国与对外投资国、消费大国等,有着巨大的物流服务需求。2019年我国全年货运量为534.0亿t,快递业务量达

630亿件(连续6年世界第一),公路货运量、铁路货运量、港口货物吞吐量多年来居世界第一位。

(2)国内经济进入动能转换、高质量发展机遇期,“质变时代”驱动供应链变革。当前,我国经济已由高速增长转向高质量发展,这就要求作为基础和支撑的物流业以供给侧改革为主线,推动质量变革、效率变革、动力变革,实现高质量发展。

2019年两会前夕,国务院24个部门和单位就联合出台《关于推动物流高质量发展促进形成强大国内市场的意见》,明确将物流高质量发展作为当前和今后一段时期物流工作的总目标。

在新的“质变时代”,供应链变革成为战略核心。当前我国正积极推进供应链创新与应用,国务院办公厅《关于积极推进供应链创新与应用的指导意见》就明确未来中国要成为全球供应链创新与应用的重要中心,各产业供应链竞争力要提升到世界前列。

**[收稿日期]**2020-09-27

**[作者简介]**游攀(1989-),女,湖北武汉人,硕士,湖北物资流通技术研究所物流规划工程师,研究方向:物流系统规划与仿真。

而企业也从物流视角升级为供应链视角,从仅注重点到点的运输搬运效率,到实现计划、采购、制造、物流全产业链流程优化,从组建国内供应链网络,逐步扩展布局到全球范围,优化全球供应链。

## 2.2 全面开放新格局推动物流市场深刻调整

(1)全球化深化了中国与世界经济的联系,对外贸易往来日益频繁。中国是120多个国家和地区的最大贸易伙伴。中国与发达国家始终保持持续的贸易联系,另一方面也在积极建立与新兴经济体及发展中国家之间的贸易往来。可以预见,未来中国国际贸易仍将有稳健增长,推动跨境电商物流高速发展,与其它国家之间的物流、信息等相关基础设施连接将是布局重点。

(2)对外开放程度扩大加剧物流市场更深层次竞争。丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路为中国物流业走向世界带来巨大机遇。虽然当前新冠疫情加剧了“去全球化”风险,尽管消除影响需要一段时间,但全球化不会因新冠疫情而终结。全球供应链是支撑经济全球化的重要力量,此次新冠疫情也暴露了全球供应链的极端脆弱性,未来全球供应链能力体系亟待加强。

在更加开放和不断升级的物流市场中,更加专业化、综合性的国际物流企业才会有更大发展。

(3)伴随新一轮产业革命,全球供应链迎来发展契机。《中国制造2025》宣示制造业产业变革趋势,智能制造成为新一轮产业革命的核心。而物流业作为重要的生产性服务业,其与制造业之间的深度联动融合一直是实现两者共赢的重要途径。为推动制造业转型升级,物流供应链也必须向着智慧化、协同化、全球化发展。对于物流企业而言,提供仓储运输等单一物流服务已经不能满足市场需求,培育具有全球竞争优势的供应链体系,才是未来物流业发展趋势与核心。

(4)国际物流市场保持高速增长,我国物流国际化能力亟待提升。2019年中欧班列开行8 225列,同比增长29%,发运72.5万标箱,同比增长34%,综合重箱率达到94%。而2018年中欧班列全国共开行6 300列,同比增长72%,其中返程班列2 690列,同比增长

111%;国际快递和海铁联运增速超过25%;其他运输方式下的货运量增速大约维持在0.3%—5%的区间。可见国际物流市场保持了较快发展。

但相对而言,我国国际物流服务生态体系还远远不足以支撑中国的贸易全球化布局,物流的国际化服务能力亟待提升。

我国全球连接能力只有美国和德国的一半。海运和空运是我国国际物流最主要的两大途径,其中海运占全球货物运输量的90%,但是我国国际运输物流在服务贸易中长期处于逆差。经分析测算,中国对外货物贸易中90%的货物由外国船籍的船舶在承运。而我国国际航线中,全货机在货运量中的占比只有49%,货物大多通过客机腹舱来运输,航空货运服务能力有待提升。

总的来说,中国国际供应链体系的建设也尚处于起步阶段,供应链服务人才、运力基础设施、落地网络、海外落地仓配服务体系均存在短板。中国尚无一家物流企业具有全球递达能力。

从历史角度看,国外物流产业发展的基础在于传统制造业,成长起来的物流巨头主要服务于企业客户,而中国物流企业成长于消费业务。未来国内物流企业形成跟制造业的双级联动,进一步整合中小制造企业的碎片资源,形成产业链协同发展态势,这对物流的数字化服务能力发展提出了高要求,推动了供应链数字化转型。

## 3 物流业发展政策研究

### 3.1 2018—2020年物流业发展政策汇总

近两年,发改委、交通运输部、国家税务总局等部门针对物流业发展发布了一系列政策:从农村物流、跨境电商、快递市场规范、运输结构调整等多方面多维度,围绕“减税降费”、“绿色发展”、“创新应用”、“快递电商”、“结构调整”、“产业升级”、“道路货运”、“物流枢纽”、“标准化”、“降本增效”等关键词进行。

(1)降本增效。《关于进一步降低物流成本实施意见的通知》指出要着力降低物流制度成本、要素成本、税费成本、信息成本、联运成本、综合成本,提质

增效。

《物流企业大宗商品仓储用地减半征收城镇土地使用税》中提出,对减税范围内的土地按照土地等级适用税额的50%计征城镇土地使用税。

《中央经济工作会议:降低物流成本,加强冷链物流等建设》中指出,要落实减税降费、降低企业用电、用气、物流等成本。

《关于推动物流高质量发展促进形成强大国内市场的意见》中指出,要从技术设施网络、与实体经济融合发展、提升内生动力,优化营商环境部署及配套支撑体系建设等方面部署推进物流高质量发展的重点工作。

《关于物流企业承租用于大宗商品仓储设施的土地城镇土地使用税优惠政策的通知》中指出,要制定物流企业承租用于大宗商品仓储设施的土地城镇土地使用税优惠政策。

《确定进一步降低实体经济物流成本的措施》中指出确定进一步降低实体经济物流成本的措施。

《关于开展物流降本增效综合改革试点的通知》中指出,要在6省(市)组织开展为期2年的物流降本增效综合改革试点,部署试点重点领域和实施程序。

(2)运输结构调整。《推进运输结构调整三年行动计划(2018-2020年)》中指出,要明确水运系统升级、公路货运治理、多式联运提速、城市绿色配送等任务。

《深入推进长江经济带多式联运发展三年行动计划》中指出,要建设铁水联运系统,完善水运基础设施,初步形成长江经济带多式联运体系。

《关于促进航空物流业发展的指导意见》中指出,要完善航空物流基础设施体系、信息平台建设,提升货运能力,培育具有国际竞争力的航空物流企业,发展航空多式联运。

(3)绿色物流。《打赢蓝天保卫战三年行动计划》中指出,要推进产业绿色发展;深化工业污染治理;构建清洁低碳高效能源体系;积极调整运输结构,发展绿色交通体系。

《关于公布绿色货运配送示范工程创建城市的通知》中明确了22个城市为绿色货运配送示范工程

创建城市,大力发展城配新能源车。

(4)物流标准化。《关于推广标准托盘发展单元化物流的意见》中指出,要推广标准托盘应用,如标准托盘带板运输、托盘循环共用体系及智能化信息管理与服务平台。

(5)城市配送。《关于进一步规范和优化城市配送车辆通行管理的通知》中指出,要改进城市配送运力需求管理;创新配送模式;优化城市配送通行管控,并改善城市配送车停靠条件。

(6)快递电商。《国家邮政局关于支持民营快递企业发展的指导意见》中指出,要推进减税降费,全面推进邮政业落实减税降费政策,引导中小民营快递企业拓宽融资渠道,降低融资成本。

《智能快件箱寄递服务管理办法》中指出,要智能快件箱使用企业使用智能快件箱投递快件,应当征得收件人同意。

《关于规范快递与电子商务数据互联互通的指导意见》中指出,要电商平台不得阻碍商家自由选择快递服务。

《关于推进电子商务与快递物流协同发展的意见》明确了推进电子商务与快递物流协同发展的政策措施。

(7)跨境电商。《中共中央国务院关于推进贸易高质量发展的指导意见》中指出,要构建高效跨境物流体系,布局智慧物流网络,支撑贸易高质量发展。

《关于促进跨境电子商务寄递服务高质量发展的若干意见(暂行)》中围绕跨境电子商务寄递服务发展过程中存在的短板,提出12条具体的政策措施。

《关于完善跨境电子商务零售进口监管有关工作的通知》明确了跨境电商企业、电商平台、境内服务商、消费者的责任,以及政府部门监管职责。

(8)交通与道路货运。《推进综合交通用书大数据发展行动纲要(2020年-2025年)》中指出,要推进综合交通大数据发展,推动大数据创新应用及货运物流数字化。

《网络平台道路货物运输经营管理暂行办法》明确了“网络货运”范畴及经营要求以及政府监管方式。



《交通强国建设纲要》中指出,要统筹推进交通强国建设。

《数字交通发展规划纲要》中指出,要贯彻落实关于推进数字经济发展的决策部署,促进先进信息技术与交通运输深度融合,有力支撑交通强国建设。

《关于加快道路货运行业转型升级促进高质量发展意见的通知》中指出,要聚焦当前道路货运行业发展面临的突出问题,并从5个方面部署了14项重点工作任务。

《交通运输标准化管理办法》中指出,产品、服务必须符合交通运输标准。

《关于深入推进无车承运人试点工作的通知》中指出,要加强试点运行监测评估,优化试点企业外部环境,推动完善相关税收保险政策,强化运输安全管理,加强技术创新和经验推广。

(9)农村物流发展。《关于深化交通运输与邮政快递融合推进农村物流高质量发展的意见》中指出,要推动交通运输、邮政快递深度融合,推动农村物流体系建设,推出定制化服务产品,创新农村物流运营模式,提升服务品质。

《关于推进邮政业服务乡村振兴的意见》中指出,要打造农村寄递物流网络,实施冷链建设工程、邮政兴农行动,提升农村物流效率。

《关于推动农商互联完善农产品供应链的通知》中指出,要建立新型农商关系,打造农产品现代供应链体系,支持基础设施建设。

《关于组织实施城乡高效配送专项行动计划通知》中指出,要通过设施规划保障、政策引导支持、体制机制创新、重点项目推动城乡配送资源整合、协同共享、组织方式创新和集约化发展。

《关于推进乡镇运输服务站建设加快改善农村物流网络节点体系的意见》中指出,要进一步完善县、乡、村三级农村物流网络节点覆盖,加强站点服务能力和运营模式建设。

(10)物流枢纽建设。《关于做好2019年国家物流枢纽建设工作的通知》中23个物流枢纽入选2019年国家物流枢纽建设名单。

《西部陆海新通道总体规划》中指出,要到2035

年,西部陆海新通道全面建成。

《国家物流枢纽网络建设实施方案(2019-2020年)》中指出,要到2025年,基本建设完成以国家物流枢纽为核心的现代物流运行模式。

《国家物流枢纽布局和建设规划》中指出,要全面打造“通道+枢纽+网络”运行模式,明确国家物流枢纽类型、定位、规划建设要求及未来发展。

(11)产业融合。《关于推动先进制造业和现代服务业深度融合发展的实施意见》中指出,要推动现代物流与制造业高效融合。

《推动物流业制造业深度融合创新发展实施方案》(发改经贸[2020]1315)号中指出,要围绕生产、消费、应急物流等六个重点领域综合施策,推进物流业制造业融合发展。

(12)供应链创新。《关于进一步做好供应链创新与应用试点工作的通知》中指出,要推动有影响力的供应链企业复工复产,协助解决企业苦难,推动供应链上下游协同。

《关于开展2018年流通领域现代供应链体系建设的通知》聚焦流通业,部署供应链体系建设主要任务。

《关于开展供应链创新与应用试点的通知》中指出,要在全国范围内开展供应链创新与应用试点。

### 3.2 2018-2020年物流业发展政策分析

由过往发布政策可以看出,国家物流业发展政策环境正向着发展稳定、竞争有序、治理规范的方向持续改善。我国政府对物流业关注度逐渐增高,在规范的同时,给物流行业发展带来了机遇。但与此同时,从国家政策层面分析存在以下特点:

(1)政策发展主线较多,力量和资源分散。近两年政策涵盖了十二个大类,部分政策的发布具备整体推进的阶段性计划,如降本增效、物流枢纽建设等方面,但部分领域政策不具备连续性,如物流标准化、城市配送等,并没有获得持续性关注,较难形成解决问题的合力。

(2)政策发布部门广泛,政出多门,条块分割。纵观政策发布的部门,上至国务院,下至国家发改委、交通运输部、财政部、商务部等国(下转第77页)