doi:10.3969/j.issn.1005-152X.2021.05.006

湖北交通运输促进物流业降本增效对策研究

姜舒曼[1],徐美霞[2]
(1.湖北省交通运输厅世界银行贷款项目办公室,湖北　武汉　430030;
2.湖北省交通运输厅规划研究室,湖北　武汉　430030)

[摘　要]介绍了湖北省物流成本结构的基本情况以及交通运输在物流业降本增效方面的工作成效,从交通运输的角度分析了存在的问题。从加快建设现代化综合交通运输体系、积极推进"结构性"降成本、"制度性"降成本、"技术性"降成本和"管理性"降成本等方面提出了对策建议。

[关键词]交通运输;物流;降本增效
[中图分类号]F512.7　　[文献标识码]A　　[文章编号]1005-152X(2021)05-0032-04

Research on Countermeasures to Reduce Cost and Improve Efficiency of Transportation and Logistics Industry in Hubei

JIANG Shuman[1], XU Meixia[2]
(1. World Bank Loan Project Office of Hubei Provincial Department of Transportation, Wuhan 430030;
2. Planning & Research Office of Hubei Provincial Department of Transportation, Wuhan 430030, China)

Abstract: In this paper, we introduced the basic situation of the logistics cost structure of Hubei and the achievement of the efforts to reduce costs and increase efficiency by the transportation and logistics industry of the province, and analyzed the existing problems from the perspective of transportation. Next, some countermeasures and suggestions were put forward, including accelerating the construction of a modern comprehensive transportation system, and actively promoting "structural", "institutional", "technical" and "administrative" cost reduction.

Keywords: transportation; logistics; cost reduction and efficiency increase

1　湖北省物流成本结构基本情况

近年来,湖北省物流业发展规模不断扩大,社会物流总费用占GDP比率下降明显,2020年,明确了"建设交通强国示范区、打造新时代九省通衢"的战略定位,提出了加快构建综合交通运输体系"三枢纽、两走廊、三区域、九通道"的总体布局。随着经济结构调整和供给侧结构性改革的不断深入,湖北省物流业呈现稳中向好的发展态势,社会物流总费用与GDP的比率稳中下降。2019年湖北省物流总费用占GDP的比重为14.26%,在中部省份中排位靠前,在全国排名大约第九位。

从物流成本中运输费用、保管费用、管理费用的占比情况看(见表1),2019年湖北省三种费用占比与全国水平大体相当。与发达国家相比,保管费用与管理费用占比明显偏高。从交通运输角度分析:一方面由于湖北省地处全国地理中心,许多国内外货物在湖北转运,存在临时仓储等客观因素。另一方面,物流环节多而不畅,货物周转效率较低,商品流通速度慢等原因,造成保管、管理费用偏高。

[收稿日期]2021-03-15
[作者简介]姜舒曼(1984-),女,湖北黄陂人,硕士研究生,经济师,研究方向:运输经济;徐美霞(1982-),女,湖北新洲人,硕士研究生,高级工程师,研究方向:交通运输规划。

表1 社会物流总成本中三大费用的占比情况分析

	湖北	浙江	安徽	重庆	中国	美国
运输费用	52%	34%	74.70%	62.10%	53%	65%
保管费用	33%	45%	18.30%	28.80%	34%	28%
管理费用	15%	21%	7%	9.10%	13%	7%

2 湖北省交通系统在推进物流业降本增效方面的工作成效

2.1 运输结构调整稳步推进

近三年来，湖北省深入推进《湖北运输结构调整实施方案》，积极引导大宗货物运输“公转铁、公转水”。依托长江黄金水道和华中地区重要铁路枢纽，着力发展铁水联运，集装箱水铁联运量增长迅猛。2019年全省铁水联运共完成货物发送量560万t，同比增长90%，实现了铁路运能显著提升，水运升级步伐加速，道路运输提质增效的结构调整目标。

2.2 交通基础设施建设日益完善

公路方面，湖北省“九纵五横三环”高速公路骨架网基本形成，实现县域全覆盖；普通公路规模等级不断提升，农村公路通车里程超25万km，居全国第一方阵；铁路方面，“五纵三横”铁路通道全面建成，以武汉为中心的“米”字型高铁网初步形成；水运方面，武汉至安庆6m水深航道整治工程基本建成，汉江梯级枢纽加速实施；航空方面，“双枢纽、多支线”体系布局完成，武汉、襄阳、宜昌等6个民用机场开通航线200余条。建成疏港铁路10条，长江主要港口均实现疏港铁路连接，全省铁水联运骨架网初步形成。

2.3 物流枢纽布局逐步优化

“十三五”以来，交通运输服务湖北省产业布局和经济发展，依托铁路场站、机场、港口，建成一批综合交通枢纽，建成货运站场（物流园区）64个，全省物流园区数量达到218个，形成“各市州建有物流枢纽、各县市建有物流中心”的节点体系布局。天河机场交通中心、襄阳东津综合换乘中心等一批综合客运枢纽建成运营。武汉港阳逻港区集装箱铁水联运一期货运枢纽、宜昌东站物流中心等货运枢纽项目投入运营。全省发展武汉、宜昌等多个国家物流枢纽布局承载城市。

2.4 新模式新业态广泛推广

多式联运发展得到重视，湖北省共3批次5个项目入选全国多式联运示范工程建设项目，为全国示范项目最多的省份。武汉阳逻港铁水联运示范工程通过验收，黄石等3个国家多式联运示范项目基本实现常态化运营，多式联运效果发展显著；襄阳、十堰、黄石、咸宁四市先后入选交通运输部城市绿色货运配送示范工程；甩挂运输发展态势良好，已有8个甩挂运输试点项目完成竣工验收，开通试点线路18条，试点企业货运车辆降低成本15%以上，效率提高约30%。

2.5 行业营商环境持续优化

湖北省积极推进高速公路减费降标，执行“一降两惠”“一绿一免”等高速公路通行费优惠政策，收费标准普遍降低10%。自2017年6月起，对进出省内长江沿岸主要港口的国际标准集装箱运输车辆试行高速公路通行费50%优惠。截止2019年，高速公路累计减免通行费超过250亿元，降低货运物流成本168.4亿元。持续优化审批环节，针对资质许可、证照审验、大件运输等领域办理时效慢、环节多、不便利等突出问题，推行线上办理，优化大件运输跨省并联许可，极大地缩短时间、降低审验成本。

3 存在的问题

3.1 互联互通不够

从综合交通运输发展的阶段性方面来看，在以前很长一段时期，我国不同交通运输方式独立发展，并形成了完整体系，这是符合综合交通运输发展规律的。但当各类交通运输方式具有相当规模后，交通运输发展应当朝着能有效连接，实现高效一体化目标前进。湖北省在各交通运输独立发展时期，不同交通方式的建设没有考虑连接的问题，也就出现了枢纽邻而不接、运输标准不一、管理部门协同难的问题。

（1）衔接设施互联互通不够。湖北省218个物流园区中，临港的物流园区只有26个，占总数的11.9%。26个临港物流园区中，只有8个有铁路专用线。部分园区与城市交通规划缺乏有效衔接，导致中转困难、运输效率低下。截至2019年底，全省共建成疏港铁路10条，除黄石港外，其他港口尚未真正打

通“最后一公里”,港区内仍需要公路短驳。

(2)供需信息互联互通不够。从经济学角度看,交通运输业的产品就是运输对象空间位置的变动。正是供方和需方空间位置不同,从而产生运输需求。可以说,交通运输业是连接供方和需方的纽带。当前,湖北省交通运输业企业相对传统,在信息化建设、供需信息掌握方面比不上大型知名企业,市场开发能力欠缺。

(3)市场开放程度不够。由于管理机制体制的原因,不同运输方式分属不同管理部门,存在互不开放的问题。如吴家山铁路中心站属于国铁集团,只能完成铁路装卸转运操作;部分铁路由地方或企业投资建设,建成后运行效率偏低,与国铁价格相比偏高,推高了物流成本。

3.2 运输效益不优

运输规模、载运率是影响运输成本的基本因素。湖北省运输企业存在货源不足、载运率不高、运输规模优势没有发挥的问题,其主要原因为:

(1)运输经营主体不强。传统运输行业市场化程度比较高,道路运输企业中民营企业占比很高,规模普遍较小,呈现“弱、小、散”的特点。先进运输模式层面,受限于管理体制机制,多式联运、中欧班列(武汉)运营人也存在主体不强,在统筹协调资源上力不从心。

(2)配套设施不完善。全省物流园建设缺乏统筹和顶层规划,存在一定程度的低水平重复建设、区域协调不充分的问题。部分物流园区配套设施不完善,与产业联动发展存在不足。目前,湖北省物流园区功能较为单一,通关成本较高,大型综合枢纽数量不足。

(3)先进运输模式发展不够。甩挂运输发展仅开展试点,没有广泛开展。多式联运方面,一体化联程设施和管理上都没有实现完全无缝对接,全省年货运量在150万t以上的工矿企业、大型物流园区铁路专用线建设比例达到80%的目标尚未完成。基础设施衔接的不足造成了多次转运,提高了多式联运的转运成本。

(4)城市配送成本较高。城市配送网络还不够优化,末端“一公里”问题还没有完全解决。配送车辆进城限制较多,通行难、停靠难的问题依然存在。

3.3 资源要素约束紧

(1)用地供应不足。随着城市发展,地价不断高企,物流用地规划不足,各地对物流供地积极性不高。如武汉汉欧国际物流园区因土地问题,一直未达到开工条件,影响中欧班列(武汉)货源组织。

(2)设施设备不优。在当前运输市场中,标准化运载单元和运输设备应用不多,不同标准的运输设施设备为装卸、转运带来较大困难。

4 对策及建议

4.1 加快建设现代化综合交通运输体系

综合交通运输体系是现代交通运输业的重要标志。湖北省应按照“建设交通强国示范区,打造新时代九省通衢”目标,围绕交通强国战略和全省“一主引领、两翼驱动、全域协同”布局,补齐交通基础设施发展短板,优化全省综合交通运输布局,加快建设安全、便捷、高效、绿色、经济和引领中部、辐射全国、通达世界的现代化综合交通运输体系,打造国内大循环重要节点和国内国际双循环战略链接的交通支撑。

(1)统筹规划各种运输方式发展。为满足人民群众对交通运输质量、效率、成本等方面的新期待,湖北省迫切需要构建现代化综合交通运输体系提升运输的整体效能。综合交通运输不是各种运输方式的简单叠加,而是不同运输方式的深度融合,才能实现由各种交通运输方式相对独立发展向更加注重一体化融合发展的转变。

(2)加强综合运输规划前瞻性。交通运输是经济社会发展的“先行官”,发挥着基础性和先导性的重要作用。交通一体化、绿色化、共享化发展,是世界交通运输发展的主流趋势。例如:将交通运输基础设施与能源设施统筹考虑,强化交通与能源基础设施共建共享,提高设施利用率,减少能源资源消耗,降低运输成本。湖北省应充分考虑新能源变革给交通运输带来的影响,为交通运输发展适应新的变化留出发展空间,降低重复建设成本。

4.2 优化运输结构,推进“结构性”降成本

湖北省应以多式联运发展为抓手,充分发挥各

种运输方式的组合优势和整体效率,着力构建“宜铁则铁、宜水则水、宜公则公”的综合运输服务格局,通过畅通各种交通方式间的衔接以实现物流成本降低。

(1)统筹规划综合货运枢纽。为实现综合货运枢纽与国家综合立体交通网顺畅衔接,结合湖北交通运输实际,重点加快推进集疏运体系建设,重要港区新开工建设原则上同步规划建设进港铁路,新建大型航空枢纽需统筹规划集疏运体系。

(2)充分发挥各种运输方式优势。铁、公、水、空及邮政快递等各种运输方式具有不同的技术经济特征,需要充分发挥各种方式的比较优势,推动各种运输方式平衡协调发展。货运量在150万t以上的工矿企业、大型物流园区建设铁路专用线,推进大宗货物运输向铁路和水运有序转移。

4.3 深化“放管服”改革,推进“制度性”降成本

(1)持续优化营商环境。湖北省应落实简政放权、放管结合、优化服务改革,重点推动建立统一开放、竞争有序的市场体系。推动运输领域资质证照电子化,推动线上办理签注。优化大件运输跨省并联许可服务,进一步提高审批效率。不断深化交通运输行业改革,适时加大铁路部门开放程度,促进与其他运输方式竞合关系。

(2)加强交通运输法治建设。湖北省应持续规范交通运输行政执法程序规定,推进治超联合执法常态化、制度化,细化执法流程。完善交通部门与国土资源、城乡建设、生态环境保护等部门的政策协商机制,提高政策统一性、规则一致性和执行协同性。

4.4 加强技术创新和应用,推进“技术性”降成本

(1)支持货运新业态发展。湖北省应发展“互联网+”高效物流,支持并规范企业通过网络货运线上服务能力认定及无车承运人试点程序,引导企业发展网络货运,推进货运新旧业态加快融合发展。

(2)推进信息化技术升级。湖北省应加强交通基础设施与信息基础设施统筹布局、协同建设。推进综合枢纽智能化升级。引导建设跨区域、跨运输方式的全程物流信息服务,推进枢纽间资源共享共用。培育多式联运平台,加强载运工具、通信、智能交通、交通管理跨部门、跨运输方式的信息共享和管理协同。

4.5 强化管理和组织创新,推进“管理性”降成本

(1)持续推进绿色配送示范工程建设。开展城市绿色货运配送示范工程建设是促进物流降本增效、破解城市配送“通行难、停靠难、装卸难”问题的有效途径。湖北省应在襄阳、十堰、黄石、咸宁四城市开展绿色货运配送的基础上,总结经验,扩大创建绿色货运配送示范范围,进一步推进物流企业降本增效,促进实体经济健康发展。

(2)完善农村物流网络节点体系和服务功能。湖北省应重点推进农村公路提档升级、乡镇二通道和乡村骨干网建设,不断完善县、乡、村三级农村物流网络节点,持续推进农村物流运输试点示范建设。

(3)加强对交通生产要素保障力度。交通运输是资源、技术、人才密集型行业,湖北省应加大对交通运输发展资金、土地等要素供应,保障交通发展要素的优先、高效配置,从而降低物流成本。

5 结语

物流业具有从业人员多、服务产业广、融合消费深的特点,是做好“六稳”、落实“六保”的关键领域。湖北省交通运输系统在推进物流业降本增效方面持续加力,但还存在互联互通不够、运输效益不优等短板。本文提出持续优化综合交通布局,积极推进“结构性”降成本、“制度性”降成本、“技术性”降成本和“管理性”降成本,为湖北省“建成支点、走在前列、谱写新篇”提供坚强交通运输支撑保障。

[参考文献]

[1] 严作人,等.运输经济学[M].北京:人民交通出版社,2009.

[2] 中华人民共和国交通运输部.深化物流降本增效 稳固经济运行底盘[EB/OL].(2020-06-10)[2021-03-10].https://www.mot.gov.cn/zhuanti/liuwenliubao/dongtaixx/202006/t20200610_3323147.html.

[3] 国务院办公厅.国务院办公厅转发国家发改委.交通运输部关于进一步降低物流成本实施意见的通知[EB/OL].(2020-06-02)[2021-03-10].http://www.gov.cn/zhengce/content/2020-06/02/content_5516810.htm.

[4] 中国交通运输部党组.加快建设交通强国[EB/OL].(2020-02-01) [2021-03-10].http://www.qstheory.cn/dukan/qs/2020-02/01/c_1125497430.htm.