



国务院国资委研究中心研究员 王绛

## “新常态”下我国物流产业亟待转型升级

物流产业是现代商品经济的重要支撑,对优化产业结构、增强企业发展后劲、提高经济运行质量起到巨大的促进作用。2014年国务院颁布的《物流业发展长期规划》首次将现代物流业定位于“基础性、战略性”产业。在我国当前“三期叠加”的经济新常态下,促进物流行业转型升级,对推动“供给侧革命”,实施“一带一路”战略具有重要意义。

首先,发展物流产业是实现国民经济“保增长”的重要产业。现代物流业是一个新型的跨行业、跨部门、跨区域、渗透性强的复合型产业。在我国当前经济增长下降、国民经济结构调整时期,需要加快发展现代物流业,降低社会流通成本,在促进宏观经济增长的同时,保障就业水平。此外,随着电子商务的迅猛发展,物流产业正在以前所未有的速度快速发展,成为近年来促进我国国民经济增长的重要亮点之一,更需要促进物流产业的进一步繁荣发展。近年来我国电子商务交易快速发展,带动了快递业的快速增长。近两年,国内几家大型快递公司业务量年递增超过100%,足见其对国民经济增长的促进作用。

其次,大力发展物流产业是“供给侧革命”的重要环节。现代物流是流通方式的一场革命,是企业降低物资消耗,提高劳动生产率以外的“第三利润源泉”。

近年来我国物流业发展水平显著提高,一些制造企业、商贸企业开始采用现代物流管理理念、方法和技术,实施流程再造和服务外包,传统运输、仓储、货代企业实行功能整合和服务延伸,加快向现代物流企业转型,一批新型的物流企业迅速成长,形成了多种所有制、多种服务模式、多层次的物流企业群体。全社会物流总费用与GDP的比率呈不断下降趋势,促进了我国经济运行质量的提高,对促进我国经济增长起到了十分重要的支撑作用。

其三,做强做优物流产业是我国实现高水平对外开放、实现“走出去”战略的重要工具。随着我国新一轮对外开放的深化,国外物流企业巨头纷纷涌向中国,并购重要的物流企业、重要的物流枢纽,国外跨国物流巨头加快了在我国国内重要的物流集中地和枢纽环节的并购。与此同时,为贯彻中央“一带一路”方针,我国企业特别是中央企业积极实行“走出去”战略,对海外经营意义重大



的港口和重要基础设施加快并购步伐。根据媒体公开报道,不完全统计,从2002年起我国成功参与了10多个海外港口收购和建设项目,如希腊比雷埃夫斯港、巴基斯坦瓜达尔港、吉布提港、斯里兰卡科

伦坡南港,以及汉班托塔港等。

应该看到,我国当前物流企业与世界一流企业相比差距很大,物流产业的发展远不能满足我国的国内外的战略需要。究其原因,一是国内物流产业及中心布局目前缺乏明确的宏观规划;二是我国物流企业规模小而散,缺乏必要的产业集中度;三是企业内部机制不合理,一些大型企业和其他中小企业的市场定位高度重合,市场上低价无序竞争严重,企业内部物流不科学不合理,第三方物流利用率低,企业法人结构不合理现象突出。

在当前我国经济转型、促增长、保就业的新形势下,加快我国物流行业转型升级,打造我国一流的物流企业成为当务之急。

一是加快我国物流产业的战略规划,形成以区域经济龙头为核心的战略

物流枢纽和基础物流网。

二是加快培育我国世界一流的物流企业,加快实现“物联网”,并形成海外物流的坚实支撑。

做优做强我国物流企业首先要加大我国物流企业的市场集中度,促进有条件的大型骨干物流企业加快国际化经营的步伐。我国大型物流企业要进入世界企业100强或500强行列,就必须在极大地提高本国国际物流的支持能力下,加快转型升级的步伐。

三是要健全相应物流企业的法人治理结构。由于承担不同战略任务的物流企业在国内外市场竞争中的地位和作用不同,需要在大力提高我国物流行业产业集中度的前提下,不同领域的企业应采取与自身战略与市场定位相一致的法人治理结构,加快推动“混合所有制”经济,引领行业实现跨越式发展。

商务部市场调控专家、中国工商大学教授、博士生导师 洪涛

## 供给侧改革促进物流业“去产能”



中央经济工作会议刚刚结束,2016年我们经济工作的主调是“去产能、调结构、转方式”。在战略上,要稳中求进、把握好节奏和力度。要做的五大建设包括经济、政治、文化、社会、生态、党建。

具体到供给侧改革,基本政策导向是宏观政策要稳,产业政策要准,微观政策要活,改革政策要实,社会政策要托底。说到这个问题要说供给侧改革的问题。什么是供给侧改革,过去我们中国需求管理,我们这里所讲的供给侧改革,也就是说我们过去主要靠“三驾马车”投资、出口、消费来拉动国际经济增长。目前来讲,我国单靠这个还不行,我们考虑到供给侧的问题,仅有传统的“三大要素”劳动力、土地、资本还不够,还要创新,这些通过供给侧的改革,来满足社会需求,满足国内外消费。通过供给侧改革,来促进整个经济的潜在增长,加快经济的增速。

2016年经济和社会发展的五大任务中有“去产能”,现在大量过剩的产能带来的一系列的问题,现在通过“去杠杆”化解金融风险,补短板,扩大有效供给,这就是补短板;有“去库存”,化解房地产库存,降成本,帮助企业降低成本;有“简政放权”,就是以创新发展来培养经济增长。

再谈我国物流业所面临的“多”问题。“多”的问题来自于两个方面。从城市建设来讲,我们每个城市都有物流,出现很多产业经济,包括钢铁、电解铝、水泥、平板玻璃、船舶产能、粮食、蔬菜水果、商品房、食用油、服装。出现很多的商流,不但百货店多了。城市综合体、购物中心、批发市场也多了,商业街、餐饮店、酒店虽然有很多的需求,这些都非常同质化。另外,还出现很多的电商,包括电商园、电商平台、网店、网站、微商。同时还有“过多”的模式,这些实际上都反映着我们供给不是有效的。

“多”不仅仅反映在工业,也反映在农业发展。农业产业化发展、农产品、粮油都会出现相应的问题。农产品的供应链,也随着农业产业化过多产生影响。比如,各种各样的农产品供应链,形成了以加工企业为核心的农产品供应链,以批发市场为核心的农产品供应链,以零售企业为核心的农产品供应链、以第三方物流企业为核心的农产品供应链、以外贸企业为核心的农产品供应链等九种模式。围绕农产品,基本形成了多网络、多渠道、多节点,但在这个体系中,各方都愿意做主角不愿意做配角。

随着经济和社会的转型升级,物流产业如何实现可持续发展。我们应该按照“去产能、去库存、去杠杆、去泡沫”的基本要求,解决产能过剩,提高效率。一个方面是转型升级。首先转变观念,过去的发展思路,从改革开放到现在,进入新时期,我们一定要转变观念。我们要通过创新的发展,协调发展,绿色的发展,开放的发展,共享的发展来实现我们的目标。作为企业要转变观念,有法治观念、品牌观念、质量观念、效益观念、生态观念。

在发展过程中,要探索“1+5”发展模式,这是我这些年来研究的理念。我们的企业基于我们供应链的发展,要有一个“3+4”核心框架体系,“3”就是我的物流配送、交易和支付。都要有对象,假如我的对象是以零售消费者为核心的。做批发,那就是供应商和采集商为核心的“三位一体”。同时考虑到主体是谁,在考虑主体、客体和空间关系时,要考虑到这个空间不仅仅是互联网空间,也包括互联网、数字电视网、宽带电信网等,同时也包括物联网等空间。在这个空间里,一定要形成核心的框架体系。

明确利润对象、利润点,明确利益杠杆。为此,我们需要采取多种多样的方式,在满足用户需求的同时,保护自己的利益。

## 中国现代物流产业基金母基金启动 东北发展注入“新血液”

本报记者 宋笛

在第十二届中国企业发展论坛——振兴东北老工业基地石油能源交易市场建设研讨会暨2015中国现代物流企业峰会上,中国现代物流产业基金母基金启动成立仪式。该基金的主要参与方包括中科北方投资发展公司、《中国企业报》股份有限公司以及北京方富资本管理股份有限公司。基金正式运作后,将对东北区域的经济发展和转型起到巨大作用。

12月26日下午,中科北方投资发展有限公司董事长陈华、《中国企业报》集团社长吴昀国、北京方富资本管理股份有限公司总经理王中华共同签署了战略合作协议。据了解,中国现代物流产业基金母基金首次规模为1—3亿元,5年后规模将达到30亿元,借助母基金的投资放大效应,将充分带动海量社会资本,从而真正实现当地能源产业发

展壮大、现代物流行业转型升级。

“我觉得要解决中小微企业的融资难、融资成本高的问题,仅仅依靠银行是远远不够的。私募基金,尤其是天使投资等,对这些企业的融资有很大的帮助。”北京方富资本管理股份有限公司副总裁郑之华认为,如果没有私募基金,北京中关村创意大街就只能设计有限的几个企业,但由于有了私募基金、天使基金的参与,中关村才有了今天的发展。从这个角度来说,私募股权基金在经济发展中发挥越来越重要的作用。

此外,郑之华认为私募基金还有利于政府发挥输出的领导作用。

“举个简单的例子,一个省政府设立了一个2000亿长江经济带的基金,这个基金是社会机构参与管理,政府出面希望达到4000亿,最终除亏损情况外,其他部分将回报给社会,这应该是政府充分认识到基金

对经济是很重要的作用的一个例子。”郑之华说。

据郑之华介绍,此次基金包括一个母基金和若干个子基金。子基金的分类包括物流、能源等投资回报率较高或者未来成长空间较大的领域,这些领域同时也是当地政府主要规划发展的产业内容。

东北产业整体即将进入转型升级时期,第三产业的发展格外重要。而在第三产业中,金融业和物流业作为节点产业,其发展对于整个东北地区有着巨大的意义。

“股权投资已经是未来地方经济发展一个非常重要的工具。”郑之华介绍,安徽省曾经有一个地级市的政府,要建一个LED的产业园区,最后政府直接参与行业,做上市公司的股东,把产业引进来了。安徽LED产业园就是用这种方式做起来,地方政府的经济发展了,税收有贡献了,这就是一个很好的结果。

北京交通大学经济系主任、服务经济与新兴产业研究所所长、教授 冯华

## 园区软环境突出差异化和特色化

“十三五”是创业大爆发、创新大繁荣、新经济大发展的关键时期,也是物流产业创新、物流园区提质增效、物联网经济大发展的黄金机遇期。

关于物流产业的发展现状,有两句总结的话。

第一句是全球物流市场增长,中国位居第一。第二句是我们竞争力还不够强,需要提高竞争力。

目前,中国的物流业市场规模达1.59万亿美元,占全球的18.6%,排名第二。中国物流业总额保持平稳较快的增长,速度增长2013年年复合增长率19%,物流产业20%左右的年增长率,远远超过经济增长的速度。

长期以来,我国社会物流费用占GDP比重过高。据德勤调研,我国规模以上物流企业利润率只有4.1%;2014年中国物流费用占GDP比重为16.6%。我国物流业的竞争力待提升,从物流费用占GDP的比重看,北美地区物流业占GDP的总份额为8.8%,欧洲9.2%,亚太地区12%,南美12.3%。同样产业规模,各个国家的物流业竞争力,中国排在第28位。

中国的清关水平和发达国家相比有一定的差距。中国的物流企业大部分集中在中低端市场,表现为同质化竞争比较严重,与一些附加值高这种企业相比有很大的差距。

面对新一轮科技革命和产业革命,随着全球化、网络化和信息化不断深入,物流产业发展呈现出五大趋势,主要表



现为信息化、全球化、专业化、差异化、园区化。

物流的信息化是指商品代码和数据库的建立、运输网络合理化、销售网络合理化,物流中心管理电子化、电子商务和物品条码技术应用等。各种信息平台、电子数据交换系统(EDI)、事务处理系统(TPS)在物流中广泛的运用,将实现信息共享,使信息传递更加方便、快捷、准确,大大增强运输、保管、配送等物流各环节的功能,实现物流跨越式发展。

物联网是当前世界上最受关注的技术领域之一,已广泛应用于现代社会各领域,对社会发展具有很强的渗透性。物联网技术在中国物流领域的市场化推广与应用正在进一步快速推进,并为中国物流行业发展带来全新的机遇。IDC数据显示,2014中国物联网产业规模达7.52亿美元,2017年将达20.49亿美元。

4G网络普及和移动互联网,作为新的技术和产业,已经广泛而深入改变着生产、工作和生活状态。

移动互联网在物流配送环节的应用和移动支付技术,可以说是物流服务发展的基础保障,它能向客户提供良好的物流服务和决策。

在全球化方面,可以说“物流发展无国界”。国际化采购、国际化生产、国际化销售格局的形成,随之而来的是国际化物流。

从国内来看,随着中国物流业的全面开放,物流领域已成为外资投资的新热点。从2001年到2013年,交通运输、仓储与邮政业的外商直接投资的实际利用金额,年均增速达到13.6%。自2004年起就有外国物流企业在我国设立外商独资企业。

在专业化方面,电子物流和快递业务获得了飞速发展,这和电商快速发展有直接的关系。淘宝等网络零售呈爆发式增长,7年增长了27倍。电商的发展之快,决定了快递行业在未来几年仍会快速增长。

在差异化建设上,汽车物流、医药物流、冷链物流、各式的高端物流等,在未来仍然会高速增长。这两年中国的汽车销售量达2000万辆,过去10年汽车销量增长10%左右。

在园区化建设上,我们看到物流园区在快速发展,分布区域趋向均衡。物流园区是各项物流活动开展的重要载体。通过产业的空间集聚、资源的

有效整合、业务的流程优化,在促进区域经济发展,提升物流服务水平、提高土地集约化使用,减轻道路、环境和能源的压力,加强物流市场管理,增加就业机会等方面发挥着重要作用。中国物流与采购联合会2015年8月发布的第四次物流园区(基地)调查数据显示,我们现在的物流园区已经达到了1210家,与2012年的754家相比,增长60%,所有园区的产业还在快速扩张,目前运营的有857家,占70%以上。

从物流园区的背景来看,大部分是综合服务商,15%左右是商贸服务型,12%是货运枢纽型,6%是生产服务型。园区提供的服务是政务和商务服务,最重要的就是信息化服务,很多园区包括大的物流企业,通过平台来升级第三方物流企业。

物流园区未来需要重点加强的工作是提高信息化水平,拓展业务领域,增强服务项目,降低运营成本,优化业务运作网络,加强市场营销,与上下游客户建立更紧密的合作关系。

新经济需要科技创新服务体系,要进行转型升级,从园区角度重要的是在硬基础设施基础上增加软基础设施,在软环境上实施精准的差异化,有了硬件设施才有软件设施。需要在软环境建设特别是在创新服务体系上精准制订方案,要有专业技术咨询环节、创业孵化环节、技术投融资环节、知识产权环节、信息平台环节、研发设计环节、技术交易环节,来推动转型升级。