

中国物流与采购联合会副会长贺登才:

物流业降本增效需政策支持

去年8月份,交通运输部印发《关于推进供给侧结构性改革促进物流业“降本增效”的若干意见》,着力推进物流业集约化、智能化、标准化发展,促进物流业降本增效。同年9月份,国务院办公厅转发了国家发改委《物流业降本增效专项行动方案(2016—2018年)》,明确要简政放权,建立更加公平、开放、规范的市场新秩序。今年全国两会,政府工作报告中也提出要降低物流成本;7月召开的国务院常务会议上,专门讨论这个问题并向全社会广泛征求意见。

降本增效的重点是降低制度性成本。近几年,国内物流业降本增效已取得一些阶段性成果,但还是存在一些差距,物流业降本增效的重点应该还是如何降低制度性成本,通过降低不合理涉企行政事业性收费而营造环境。换言之,物流业的降本增效还需要政府降税轻税、减政放权等政策

环境支持。

作为企业主体,降本增效就是降低生产经营成本,增加企业经济效益,这直接关系到企业的竞争能力和生存发展能力。因此需要企业适应新形势创新机制,实现“三多四化”。

“三多”是指多业联动、多式联运和多方协同。多业联动,物流业可以和制造业、服务业、金融业等产业联动起来,扩大它的需求基础;多式联运,即多种运输方式或交通工具结合并合理分工的复合运输;多方协同,即各种要素资源进行多方协同。

“四化”是指物流企业可以向平台化、集约化、智能化和生态化发展。物流公司可以转向物流、开发平台,让更多的企业一起运作;随着物流业的深入发展,出现了物流业集群;大数据、云计算、物联网在物流行业中广泛应用;在物流集群中,和物流相关的产业进入,形成产业融合的生态圈。

北京交通大学校长助理张晓东:

亟待补齐行业发展软硬短板

近年来,我国物流业获得较快发展,但社会物流总费用居高不下与物流企业利润空间不断压缩的矛盾依然突出,物流业陷入发展结构性难题。

物流业“降本增效”,不是要一味降低运输及物流服务价格,而是要改善物流发展环境,补齐物流软硬短板,加快政府职能转型,为物流创新驱动发展创造环境,引导企业创新发展。因此,下一步应该着力打破地域分割和行业垄断,改善物流企业的发展环境,通过简政放权、减税降费,从根本上保证物流业“轻装上阵”,多管齐下降低成本,为企业发展增添动力。

无论是深化铁路货运改革,降低物流企业运输收费水平,还是加大对重要物流基础设施建设的投资支持和完善落实支持物流业发展用地政策,此次出台的《意见》基本都击中了物流成本过高的要害,这是顺应民心之举,也是推进供给侧结构性改革的重要内容。

当然,虽然政策已经出台,但多管齐下降低物流企业成本,还需

要地方做好落地和实施,切实减轻企业物流成本,缓解企业压力。而在具体实施落实上,打破垄断才是关键。

因为,物流行业具有跨区域流动的特性,目前地区分割、行业垄断仍是物流行业难以破解的困境之一,使得物流企业面临多次收费、在各地区需要办理不同的执照等问题,下一步应该打破地域分割和行业垄断,健全公平竞争的市场环境。

中国物流目前最大的问题是集约化水平很差。解决这一问题,公路物流须向“一整合三融合”的方向发展。所谓“一整合”:即物流行业内,尤其是专线运输的整合。而“三融合”则是物流业与制造业、商贸业的融合,物流与信息流、资金流的融合。

此外,物流企业还要加大企业之间的互助合作,开展良好的竞争,才能促进物流行业向更健康的方向发展。在这方面,政府职能部门应进一步完善相关法律法规、消除地方政策差异、鼓励并购,规范物流行业发展。

物流业如何降本增效?

近日,国家发改委网站发布消息,就《关于进一步推进物流降本增效促进实体经济发展的意见》征求意见,旨在进一步推进物流降本增效,促进实体经济健康发展。如何激发物流运营主体的活力,切实减轻企业负担?物流企业如何主动实现降本增效,促进产业协同发展?对此,《中国企业报》记者采访了多位专家学者及企业人士。

广东省现代物流研究院研究规划部主任、研究员王瑀:

靠人才和技术破解行业瓶颈

目前,我国物流业的占比是18%,与发达国家在中等收入阶段的水平来讲基本接近,但是与目前高收入水平的国家相比仍然有很大差距。特别是在物流内部结构上,我国还停留在以交通运输为主的传统结构上,而更多依靠专业化服务,以细分行业为主导的新产业结构尚未形成。因此,物流企业需要从人才和技术两方面来提升综合实力。

首先,人才培养缺乏系统性等造成的专业人才匮乏,制约着当前快递、物流企业的快速发展。随着电商、网购的需求不断增长,传统物流商业模式、基础设施和设备等已难以支撑现代物流的高速发展,物流业正在进入以网络技术、电子商务和共享经济为代表的信息化新阶段。在这个阶段,整合专业人才资源就显得尤为重要。

一直以来,由于入行门槛较低,造成行业人才整体素质不高。而人才需要良好的企业文化与机制进行熏陶与培养。所以,未来快

递、物流业将会逐渐从“人海战术”中退出,在人才培养、文化与机制建设等方面下功夫。

其次,以新技术手段降本增效,提升综合实力是未来物流企业的发展方向。为了达到降本增效的目标,大力推进科技创新,从而提升分拣、配送等流程的效率。例如在推进服务智能化方面,不少快递企业依托互联网与物联网技术、智能化自动化设备,通过智能媒介、智能交互、智能管控打造智慧物流,实现运营管控精细化和全方位可视化。科技的不断创新,以及互联网技术的快速更新,正在颠覆传统经济,新零售的崛起,这对企业综合实力提出了更高的要求。

总之,要真正达到降本增效的目标,就需要快递企业不断突破瓶颈,创新模式,迎接挑战。在这个大变革的时代,物流行业“这盘棋”将迎来怎样的机遇与挑战,又该如何走好下一步,我们只能拭目以待。但赢者,往往通吃。

青岛和川国际物流有限公司信息部经理陈冠宇:

急需构建物流业数据流标准

政府(交通运输部门)可借助大数据来预测哪个时段车流量少,通过对车流量少的时段施行分时段降费来激发企业自身的主动性,从而减少企业开支。从物流收费来讲,高速公路、海运都有高峰和低谷期,有旺季和淡季,政府可以分时段降费,从而激发物流企业自身的主动性减少开支。

此外,急需构建行业统一的数据流(或信息流)标准,最大限度减少因信息孤岛造成的效率降低。目前国内物流业各企业之间甚至同一企业内部之间的数据、信息传递存在极不对称的现状,每一个企业甚至每一个人都是信息孤岛。货运公司、货代公司、船公司等,不同公司、不同代码的信息接口完全不一样,导致在传输中需要多次确认、核对,造成了人力、物力、财力的极大浪费。如果企业和政府能一起推进数据标准、接口标准统一的话,将对整个物流业起到非常大的

促进作用。

企业相互之间需要制定相同的信息接口标准,助推产业协调发展。目前有些大企业不愿意开放信息端口,甚至故意制造一些技术壁垒,形成某些技术上的垄断,也由此诞生了很多畸形企业,但这是很不可取的,在短期内或许可以受益,但从企业长远以及行业整体发展来看,都是百害无一利的,急需改变。

企业内部需要不断精简优化工作流程,去掉繁复环节。很多企业存在不科学的管理流程,有些流程非常复杂,有些流程又存在重复劳动,造成了人力、物力、财力的大面积浪费,急需企业、行业加以改进。企业内部流程简化了,各企业之间的信息数据打通了,外部资金进入了,在时间上也得到了有效控制,随着“互联网+”的深入,物流业有望形成一个新的业态,“互联网+物流产业”。

(本版稿件由本报记者何芳、洪鸿采写)



王利博制图