

中国物流“高”成本原因及其对策

常连玉, 陈海燕

(交通运输部 管理干部学院, 北京 101601)

摘要:针对当前社会普遍认为物流成本“高”的问题,为了寻求降低物流成本的可行路径,运用综合分析和定量、定性分析相结合的方法,从宏观、微观两个角度分析了物流成本的具体构成。研究认为,导致物流成本“高”的关键原因不在于物流运输成本过高,而在于物流运输效率过低。基于上述分析,提出通过发展高效运输组织方式、整合货运中介组织、大力发展交通物流公共信息平台以及推进物流运输标准化建设等措施来降低物流成本。

关键词:物流成本;运输组织;货运中介;物流标准化

中图分类号:F252

文献标志码:A

文章编号:1671-6248(2013)02-0027-04

2011年5月,中央电视台播出了有关物流的系列节目“聚焦物流顽症”,对物流业的相关问题进行了曝光,指出物流成本过高是造成物价高的重要推手,这引起了社会各界对于物流问题的广泛关注。中国物流成本到底高在哪儿?采取什么措施能够有效降低物流成本?这值得我们深入思考和研究。国际物流界通常将社会物流总费用占GDP的比重作为衡量一个国家或地区物流发展水平和运作效率的主要标志,其比重越低,说明物流效率越高。国家发展改革委员会权威统计显示,近年来中国社会物流总费用占当年GDP的比重一直保持在18%左右,相比于欧美发达国家的8%~10%,中国经济运行中的物流成本依然较高。从宏观角度看,物流成本比重偏高与中国当前的经济发展阶段、产业结构特点等因素有关,现阶段中国物流运送的主要是工业品和低附加值的大宗物资,这是导致物流成本占GDP比重偏高的主要、宏观原因,这些因素在短期内难以改变。而从微观角度看,物流成本由运输、仓储等关键环节的成本构成,如果运输等关键环节的成本能

够得到有效控制或者运输效率得到较大提高,整个物流成本将会大大降低。

近年来,国内物流学界对物流成本问题的研究也越来越广泛和深入。其中的代表性观点有:徐亚华等借鉴美国发展经验,提出通过推广应用甩挂运输等先进运输组织方式、发展无车承运人等措施来提高运输效率,降低物流成本^[1];彭彤丽试图从比较中美物流成本的角度,提出完善物流成本核算办法、发展第三方物流、加强库存成本控制等降低物流成本的措施^[2];蒋惠园等从统计的角度对美国企业的物流成本管理进行了分析,提出实行物流成本单独核算、加强对存货成本控制等措施^[3];王宁认为,加强物流基础设施建设、建立资源整合协调机制、加强物流专业人才培养,可以提高物流运输效率^[4];朱鹏等基于组织模式角度,提出通过建立直线—矩阵复合型物流组织模式来降低物流成本^[5]。国内学者基于物流成本控制、物流组织模式优化、运输效率提升等不同视角,对物流成本控制问题进行了广泛的研究。本文拟在前人研究的基础上,从物流成本和运

收稿日期:2012-12-20

基金项目:国家自然科学基金项目(71001053)

作者简介:常连玉(1979-),男,河南南阳人,讲师。

输成本、运输效率间的关系角度研究控制社会物流成本的可行路径。

一、物流成本构成分析

(一) 物流成本分析

物流成本是指产品的空间移动或时间占有中所耗费的各种活劳动和物化劳动的货币表现,是产品在实物运动过程中,如包装、搬运装卸、运输、储存、流通加工等各个活动中所支出的人力、物力和财力的总和。国家发展改革委员会 2013 年 2 月通报显示,2012 年全国社会物流总费用为 9.4 万亿元,其中运输费用、保管费用、管理费用分别为 4.9 万亿元、3.3 万亿元、1.2 万亿元,分别占社会物流总费用的 52.5%、35.2%、12.3%。可见,运输费用占社会物流总费用的一半以上。

此外,通过 2004 ~ 2011 年的运输费用、社会物流总费用统计分析(表 1),近年来运输费用占社会物流总费用的比重均在 50% 以上。可见,运输是物流的主要环节,同时也是成本支出最大的环节,运输费用的高低直接决定着物流成本的大小。

表 1 2004 ~ 2011 年社会物流总费用构成

年份	社会物流总费用/ 万亿元	运输费用/ 万亿元	运输费用占社会物 流总费用的比重/%
2004	2.91	1.65	56.9
2005	3.38	1.86	55.0
2006	3.84	2.1	54.7
2007	4.54	2.47	54.4
2008	5.45	2.87	52.6
2009	6.08	3.36	55.3
2010	7.10	3.80	53.5
2011	8.40	4.40	52.4

注:数据来源于国家发展改革委员会经济运行调节局。

(二) 运输成本分析

物流运输的主要方式包含公路运输、铁路运输、水路运输、航空运输等。据《2012 年国民经济和社会发展统计公报》显示,2012 年全国货物运输总量为 412.1 亿吨,其中铁路、公路、水运完成的货运总量分别为 39 亿吨、322.1 亿吨、45.6 亿吨,分别占货运总量的 9.4%、78.2%、11.0%。从数据可以看出,公路货运是整个物流运输过程中的主要运输方式,因此公路货运成本也是物流运输成本的主要构成部分。据《2011 ~ 2012 年中国现代物流业发展研究年度总报告》,公路干线货运成本主要有车辆通

行费用、燃油费、人工成本、车辆费用及其他费用。其中燃油费和通行费占公路货运成本的 60% 以上,是公路货运成本的主要构成部分。但是随着国际油价不断攀升,劳动力成本快速增加,高速公路通行费短期内难以降低,导致近年来单位公路货运成本不降反升。要想通过控制公路运输成本来降低整个运输成本和社会物流成本,将困难重重。

物流运输总费用取决于单位运输成本与货运总里程两大因素。在单位运输成本难以控制和降低的情况下,如果能够有效地提升货运组织运输效率,减少货运总里程,也可以促使物流运输费用降低。长期以来,由于国内道路市场结构集中度低、运输组织方式落后、信息化程度低等原因,国内公路货运效率明显较低。与欧美发达国家的专业运输企业相比,国内运营货车的实载率低 1/3 左右,平均日行车程大约只有发达国家的 1/3 到 1/2,大量的无效运输导致了运输效率难以提升。

因此,通过提高物流运输的集约化程度,减少无效运输次数,从而提高运输组织效率,达到减少货物运输总里程、降低运输总成本的目的,最终降低物流成本,不失为一种可行的方法。

二、降低物流成本的主要对策

(一) 优化运输组织方式,提高运输组织效率

国内当前的道路运输市场是以中小货运企业为主的单车运营模式占主导地位。据权威统计显示,全国道路货运经营者中,个体业户占 90%,平均每户仅有 1.5 辆车,拥有 10 辆货车以下的业户比例达 92%。同时,道路货运行业至今缺少能引领市场、促进市场集约化发展的规模化、网络化运输企业。

通过发展甩挂运输等先进运输组织方式,可以促进道路货运的集约化、规模化。甩挂运输作为一种先进的运输组织形式,在国外经过多年的发展,已成为主流的运输方式。在北美、西欧等公路网络比较发达的国家和地区,以牵引车拖带挂车组成的半挂汽车的运输量占到总运输量的 70% ~ 80%,牵引车与挂车数量比达到 1:2.5 以上,美国的甩挂运输中牵引车与挂车的比例更是达到 1:3 以上。与传统运输组织方式相比,甩挂运输具有减少装卸等待时间、加速牵引车周转、减少车辆空驶和无效运输、节省货物仓储设施、方便货主、减少物流成本等方面的优势。通过发展甩挂运输,能够促进道路运输组织

形式走向集约化,提高整体的运输组织效率;有利于培养物流企业,使物流企业不断发展壮大,从而走向规模化、网络化;甩挂运输的网络化运行需要标准化车辆的支持,因此,发展甩挂运输也有利于带动道路运输车辆的规范化与标准化建设。

但是自 1996 年中国提出甩挂运输以来,由于受到各种条件的限制,甩挂运输发展缓慢,滞后于运输业的发展。2010 年权威资料显示,中国牵引车数量为 27 万辆,挂车 32 万辆,拖挂比仅为 1:1.2,与发达国家甩挂运输的发展水平差距很大,与国内国民经济和现代交通运输业的发展需求差距也很大。这需要政府部门完善甩挂运输配套政策,加快推进甩挂运输在全国的试点工作;要加大对货运物流企业的宣传培训力度,促使企业从理论上准确理解和把握甩挂运输的基本规律,定期组织现场交流活动,安排企业到国内外同行重点企业参观、学习和交流,从实践中认识甩挂运输的组织模式和带来的效益。只有这样才能化外部推力为企业内部动力,促使甩挂运输在国内货运业大面积推广和应用。

(二) 推进物流标准化建设

自 2003 年全国物流标准技术委员会成立以来,全国物流标准化建设取得了巨大的进展。截止 2011 年,全国发布的物流标准已达 700 余项,其中国家标准 491 项,行业标准 234 项,地方标准 15 项。《物流术语》、《商品条码》、《物流单元格条码》等一些重要的国家标准已投入实施。这些标准的实施对于规范全国当前物流业发展中的基本概念,促进物流业迅速发展,并与国际接轨起到了重要作用。但是,全国物流标准化建设还处于起步阶段,很多实质性问题还远未接触。而如今物流市场所表现出来的越来越强烈的对产品多样化和个性化服务的需求,在某种程度上就是对以往工业标准化状态在社会经济发展更高层次上的挑战和反叛。

中国物流标准化主要存在如下问题:第一,各类物流运输方式间装备标准不一,限制了多式联运的开展。海运集装箱、铁路集装箱和空运集装箱的“标准不统一”,造成多式联运过程中的多次拆装,增加了货运成本,影响了中国综合运输的发展,降低物流效率,限制成本的节约空间。第二,物流器具标准不配套。中国现有托盘标准与各种运输装备、装卸设备标准间缺乏有效衔接,降低了托盘在整个物流过程中的通用性,严重影响了货物在运输、仓储、搬运过程中的机械化、自动化水平的提高,影响物流配送系统的协调运作。第三,物流包装标准与物流

设施标准间的缺口严重影响运输工具的装载率、装卸设备的荷载率以及仓储设施的空间利用率。第四,物流信息化标准缺失。物流企业之间由于信息传递不畅,信息孤岛现象普遍存在。

因此,要加快中国物流标准化工作,推进物流设施装备、物流器具标准化建设,促进各种运输装备统一化、标准化,提高各种运输器具之间的配套衔接性,以及运输器具与物流设施工具之间的有效配合性。这样可以减少拆装箱、换箱的现象,使得整个物流运行过程配合有序、衔接得当。同时,加强物流标准化的推广应用工作,达到提高物流效率的目的。

(三) 加快货运物流公共信息平台建设

货运物流公共信息平台作为连接市场上供应方与需求方之间的平台,是为货运物流企业、物流需求方和政府以及其他相关部门提供物流信息资源服务的平台,是一个广域的、开放的信息资源共享平台。通过及时发布供方、需方以及政府相关方的信息,使这些信息得以及时传递,货主和车辆司机可以随时查询相关的信息,可以有效避免有货无车、返程空驶的现象,达到降低车辆空驶率、提高车辆运输效率、减少无效排放的目的。

目前物流行业已经出现了八卦来网、浙江 LOGINK 公共信息平台等信息平台,但是对于信息平台如何构建至今仍未形成统一的模式,信息平台中关于政务以及商务部分包含的内容也没有一致的结论。因此,进一步研究信息平台建设模式、体系框架,规范与完善相关信息,使其发挥信息平台的控制中枢作用,对于减少车辆空驶率,提高车辆利用率意义重大。

(四) 规范货运中介,整合运输资源

货运中介是介于车主和货主之间的中介组织,其经营活动主要是为车主配货,为货主找车,从中收取中介费。货运中介广泛存在于公路运输领域,各地名称与叫法不一,如配货站、信息部、货运部等称呼。当前,中国货运中介操作水平极为落后,对货车的掌控调度能力极低,完全依赖司机上门找货的现象极为普遍。同时,中国货运中介进入门槛低,普遍表现为规模小、分布零散、设备简单、从业人员素质低下,且提供的货源信息非常有限。

美国的罗宾逊全球物流公司(以下简称 CHRW)属于纯粹的非资产型运输企业,没有自己的运输工具和货运站场,是无车承运人的一种表现形式。CHRW 的运作模式为:客户将物流外包给

CHRW, CHRW 选择合适的有车承运商进行运输。它的最大特点是整合各种运输资源,低成本、高质量并且灵活高效地满足客户的需求,为货主提供最佳的承运商、最佳的物流解决方案或供应链优化方案。它与 4.7 万家经过评估并有良好信誉的车承运商建立了长期合约关系,同时又拥有 3.5 万个货主客户,进行整合物流运作^[6]。CHRW 在广大的承运商和货主之间充当中介组织者的角色^[7]。它主要致力于货运网络建设和货源信息的寻找,其广大的货运网络就是其发展和壮大的优势资本^[8]。对于中国的货运中介市场而言,应不断学习并借鉴无车承运人模式,整合现有资源、优化货运中介,促进中国货运中介走规模化道路,提高车辆的配货效率,降低车辆空驶率,从而提高货物运输效率。

三、结 语

降低物流成本的关键切入点是提高物流运输效率。国外物流业发达国家的物流运输效率之所以比较高,主要得益于其结构合理、衔接流畅的交通基础设施网络体系和规范有序的运输组织管理模式。对中国而言,一方面要不断加快中国综合运输体系建设,努力实现“货畅其流”,这是提高运输效率、降低物流成本的基础;另一方面,要通过推广应用高效运输方式、优化运输组织形式、整合资源、规范货运市

场中介、积极推进物流公共信息平台 and 物流标准化建设等措施,不断提高运输效率,实现降低社会物流成本的目的。

参考文献:

- [1] 徐亚华,谢家举,谭小平. 提高运输效率 降低物流成本:美国甩挂运输发展启示录(上)[N]. 中国交通报, 2011-05-05(8).
- [2] 彭彤丽. 降低我国物流成本的措施探讨:基于中美物流成本的对比分析[J]. 经济地理, 2009, 29(6): 952-954, 971.
- [3] 蒋惠园,杨 旸,谢王洲,等. 美国企业物流成本的分析与国内降低物流成本的对策[J]. 武汉理工大学学报:交通科学与工程版, 2003, 27(1): 56-57.
- [4] 王 宁. 影响我国物流运输效率的因素分析[J]. 郑州航空工业管理学院学报:社会科学版, 2008, 27(4): 180-181.
- [5] 朱 鹏,张 平. 降低物流成本的组织模式的选择[J]. 软科学, 2004, 18(4): 72-73.
- [6] 梁晓杰,刘 芳,东朝晖. 政府推动物流业发展的国外经验借鉴[J]. 中国流通经济, 2012, 26(1): 33-38.
- [7] 董 娜. 无车承运人的优势分析和发展建议[J]. 交通标准化, 2011, 26(24): 87-88.
- [8] 吴群琪,张圣忠. 物流组织层[J]. 长安大学学报:自然科学版, 2005, 25(1): 73-76.

Main causes of high logistics cost and the corresponding countermeasures

CHANG Lian-yu, CHEN Hai-yan

(Institute of Transport Management, Ministry of Transportation, Beijing 101601, China)

Abstract: Aimed at high cost problem in transportation logistics, in order to find out feasible approaches to lower the transportation logistics cost, using comprehensive analysis and the combination of quantitative and qualitative analysis, the specific components of the transportation logistics from both macro and micro prospective are analyzed. The results indicate that the cause of the high cost in logistics does not lie in the high transport cost but the low efficiency of the logistics transportation. Based on the above analysis, it is possible to lower the cost of the logistics by developing high efficiency transportation organization, integrating the freight agencies, improving the logistics public information platform construction, as well as promoting the logistics standardization etc.

Key words: logistics cost; transport organization; freight agency; logistics standardization