

物流领域首个五年规划发布——

构建现代物流体系有了“施工图”



近日,《“十四五”现代物流发展规划》(以下简称《规划》)正式发布。这是我国物流领域第一个五年规划,标志着我国物流业已进入到系统整合、转型发展、功能提升的新阶段。未来,现代物流体系该怎么建,发力点在哪里?如何推进物流业增效降本?国家发展改革委日前举行专题发布会,对相关话题进行了回应。

新思路
促进现代物流发展

现代物流是经济的“经脉”,一头连着生产、一头连着消费,是延伸产业链、提升价值链、打造供应链的重要支撑,在构建现代流通体系、促进形成强大国内市场、推动高质量发展、建设现代化经济体系中发挥着先导性、基础性、战略性作用。

国家发展改革委经济贸易司副司长张江波表示,作为推动现代物流发展的纲领性文件,《规划》重点聚焦构建供需适配、内外联通、安全高效、智慧绿色的现代物流体系,对“十四五”时期现代物流发展提出一系列新思路、新要求,对现代物流体系建设也作出了一系列具有创新性、前瞻性、可操作性的重大战略部署——

结合我国经济产业布局、现代物流发展空间格局,《规划》提出了构建“四横五纵、两沿十廊”物流大通道:对内建设串接东中西部、连接南北方的“四横五纵”9条国内物流大通道,提升相关城市群、口岸城市物流综合服务能力和规模化运行效率;对外建设“两沿十廊”国际物流大通道,包括沿海、沿边物流走廊以及10条国际物流通道,对接区域全面经济伙伴关系协定(RCEP)等,强化服务共建“一带一路”的多元化国际物流通道辐射能力。

结合构建新发展格局的新形势新要求,《规划》将此前已出台相关政策规划中现代物流发挥国民经济发展“基础性、战略性、先导性”作用的表述,调整为“先导性、基础性、战略性”。“看似简单的文字顺序调整,背后隐含着深层次含义。”张江波说,更加重视和充分发挥现代物流先导性作用,创造低成本、高效率物流条件,支撑和推动产业布局调整、要素配置优化、发展模式创新,建设更为合理、更加均衡的区域经济发展格局,有助于加快形成强大国内市场,支撑构建陆海内外联动、东西双向互济的开放格局。

张江波说,发展现代物流的最终目的和主要成效,集中体现在支撑带动区域经济社会发展上。《规划》提出了“培育发展物流经济”,旨在促进现代物流与区域经济互促发展、良性互动。一方面,依托国家物流枢纽、国家骨干冷链物流基地等重大物流设施,集聚物流要素资源,带动相关产业要素资源集聚融合,打造具有区域集聚辐射能力的产业集群,发展壮大物流枢纽经济;另一方面,提升“四横五纵、两沿十廊”物流大通道沿线物流基础设施支撑和服务能力,优化通道沿线产业布局与分工合作体系,打造基于物流大通道的经济产业走廊,培育发展物流通道经济,为区域经济增长注入新的活力。

更大范围、更深层次
降成本

社会物流成本水平是国民经济发展质量和综合竞争力的集中体现。近年来,在有关部门的共同努力下,我国已基本构建起推进物流提质增效降本的政策框架体系,社会物流成本水平稳步下降。据统计,2021年我国社会物流总费用与GDP的比率为14.6%,较2012年下降3.4个百分点,与主要经济体差距不断缩小。

与此同时,我国物流降成本工作也面临着更加严峻复杂的挑战,生产生活方式改变带来的多批次、小批量物流快速发展,劳动力、土地等资源要素成本不断上升,特别是2022年上半年受新冠疫情影响,交通物流运行受阻,社会库存高位运行,物流保管费用明显上升,社会物流成本水平出现阶段性上升。

对此,国家发展改革委、交通运输部、商务部等部门研究出台了一系列强化交通物流保通保畅的政策措施,包括收费公路货车通行费减免10%、用好1000亿元交通物流专项再贷款等,支持货运企业和司机等重点群体纾困。

“针对当前经济发展形势,我们积极加大对物流企业融资支持力度,统筹通过中央预算内投资、地方政府专项债券、政策性开发性金融工具、制造业中长期

经过多年发展,我国已成为名副其实的物流大国。2021年,社会物流总额超过330万亿元,较2012年翻了近一番,货运量、货物周转量、快递业务量等位居世界前列,物流业总收入将近12万亿元,成为全球最大的物流市场。

与此同时,我国现代物流“大而不强”问题也较为突出,规模经济效益释放不足,组织化、集约化、网络化、社会化程度不高,缺乏具有全球竞争力的现代物流企业,存量物流基础设施网络“东强西弱”“城强乡弱”“内强外弱”,与世界物流强国相比仍存在差距。

对此,《规划》提出采取综合措施,提升物流企业竞争力,提高物流服务质量效率,加快发展多式联运,补齐相关细分领域短板,健全“通道+枢纽+网络”运行体系,完善现代物流发展制度环境,通过上述措施协同发力,积极推动现代物流实现由大到强转变。

贷款、基础设施领域不动产投资信托基金(REITs)试点等方式,支持相关物流基础设施项目建设,减轻物流企业融资成本压力,助力降低社会物流成本水平。”张江波说。

值得关注的是,《规划》将“推动物流提质增效降本”作为“十四五”时期现代物流发展的重要任务,明确提出到2025年,社会物流总费用与GDP的比率较2020年下降2个百分点左右。

综合交通网络在提高物流运行效率、降低物流成本中发挥着基础性保障作用。交通运输部综合规划司副司长张大为表示,将以加快建设交通强国为总纲,以联网、补网、强链为重点,全面加强综合交通网络建设,建设高效率国家综合立体交通网主骨架,加强边远地区、欠发达地区交通基础设施建设,深入实施国家综合货运枢纽补链强链工作,推动智慧物流发展。

在巩固减税降费成果,聚焦全链条降成本、系统性降成本的基础上,推进深层次降成本成为重点发力点之一。张江波举例说,比如,促进物流业与制造业深度融合,促进企业协同发展,推动设施联动发展,支持生态融合发展。加快库存周转,减少社会物流保管和管理费用;再



如,稳步推进重大物流基础设施网络建设,不断健全“通道+枢纽+网络”现代物流运行体系,推动物流规模化、网络化、组织化、集约化发展,在更大范围、更深层次推动社会物流降低成本。

推动现代物流
由大变强

“对标高质量发展要求,针对综合交通网络存在的布局不够均衡、结构不优等情况,我们将以加快建设交通强国为总纲,以联网、补网、强链为重点,全面加强综合交通网络建设,为构建现代物流体系提供有力支撑和保障。”张大为说。

商务部流通业发展司副司长张祥表示,中央农村工作会议指出,要瞄准“农村基本具备现代生活条件”的目标,组织实施好乡村建设行动。下一步,将会同有关部门加快实施“千集万店”工程,推进县域商业建设行动,补齐农村商业设施短板,健全县乡村三级物流配送体系,畅通工业品下乡和农产品进城双向流通

渠道,促进农民收入和农村消费持续提升。

“智慧物流是推动物流高质量发展的重要抓手,将以数字化转型为抓手,夯实智慧物流发展基础;以智慧化改造为抓手,促进物流业态模式创新;以网络化升级为抓手,激发现代物流发展活力。”张江波说,要发挥创新在建设现代物流体系中的引领作用,促进物流业与制造业深度融合,强化物流数字化科技赋能,推动绿色物流发展,培育枢纽经济、通道经济等物流经济新形态。

(顾阳)
据《经济日报》

