

物流系列谈之三:降低物流成本是一项大战略 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/260/2021_2022__E7_89_A9_E6_B5_81_E7_B3_BB_E5_c31_260531.htm

“九五”、“十五”

时期，中国经济总量持续、快速增长，不仅带来了资源、能源和环境方面的巨大压力，而且越来越无法容忍陈旧、低效、粗放、高耗的商品流程，降低物流成本在经济“总量块头”

急剧增大的场合显得尤为迫切。据最新估算，2006年，我国社会物流总额接近60万亿元，绝大部分来自采掘加工制造业，由此引起的货运、仓储和管理活动所付出的社会物流总成本占当年GDP的比重始终偏高。这种状况表明，中国物流成本高昂，但降低成本的潜力巨大，只要在“十一五”期间给予更多关注，并纳入国民经济节能降耗总盘子，寻求综合治理，就有望明显改观，并取得“立竿见影”的巨大实效。

从经济学及其政策含义角度考察，降低物流成本是一项大战略，有些方向性的重大问题需要进一步明确起来。第一，将优化流程、大幅度降低采掘加工制造业的物流成本作为重中之重。

基本情况是，在社会总产品中，工业生产资料产品占75%，工业品物流总值占社会物流总值的85%以上，工业企业自采自销比重高达70%。这些产品的市场流通，绝大部分是在工业企业之间直接进行的。而目前对工业企业为此而自行设置的采购、库存、储运、销售机构所引发的巨额投入，以及成本和效率状况几乎胸中无数。这个深不见底的巨大黑洞正是中国物流效率低下、粗放扩张、流程恶化的要害所在，也是潜力所在。根据国内有经验的物流服务商提供的信息显示，中国运用信息技术，优化整合潜力巨大的工业采购

、库存、储运、销售、废旧物流，可降低现有物流成本的50%~60%。据框算，在现阶段，物流成本占GDP的比重降低1%，则可以在货物运输、仓储方面节能降耗1000亿元以上；在此基础上，倘若中国逐步逼近工业化国家平均成本（即占GDP的12%），则可节约当年物流成本8000亿元。因此，“优化流程”有望成为“十一五”时期很有操作性、并将收获丰厚的政策思路，将切实促进国民经济从静态化、慢节奏、高成本、低效率到动态化、快节奏、低成本、高效率的重大转变。第二，节能降耗的近期重点在于运输成本，长期努力在于库存成本。从各国的经验看，如果没有重大技术突破，运输成本通常经过大幅度降低后会趋于稳定，而加快周转、降低库存则潜力无限。因此，在“十一五”期间，要统筹兼顾、科学规划、率先改善大宗货物的流量、流向，充分运用信息技术，减少盲目性，讲求合理化，特别要注重铁路、公路、水路、海上、航空和管道等不同运输方式各个转换节点上的有效衔接。一位智者说过：“落后通常是配套的。”作为讲求系统协同的物流更是如此。俗话说，“不怕慢，就怕站”。某一个环节的改进，例如火车提速、飞机高超音速，而其他方面的配套措施跟不上，迟滞耽搁甚至处处“作对”，最终结局注定还是“整体无效率”。在运输成本明显降低并趋于稳定的基础上，要将节能降耗的重点转向库存控制（当然不是说，近期可以放任库存低效率）。为此，要对工业企业加快资本周转、降低物流成本、提高物流效率、消除库存积压、优化产品流程提出指导性意见和具体要求；要促进工业企业采购、销售、储运业务和流程的“外包”，推动社会化“第三方物流”服务商的发展，改变工业企业“家

家有仓库、户户有车队”的落后低效局面，提高企业物流的社会化、专业化、集约化水平。第三，降低物流的体制性成本是迄今最薄弱、最困难、最有针对性、最值得深入研究的重大课题。新世纪新主题是“经济节奏的较量”。重要特征是各个国家争相向加快节奏、减少耽搁迟滞的流通领域“投钱和找钱”、“投小钱、找大钱”，凭借先进的信息技术，以储备信息取代储备商品，从而促使高昂的物流成本大幅度降下来。但充分必要的先决条件是管理体制改革与创新。相比之下，中国的问题有些尴尬。从管理机构纵向化、立体化和物流横向化、扁平化的矛盾角度讲，从计划经济体制演化而来的政出多门、九龙治水、自乱其制的现行管理体制，职能权限交叉、重复、遗漏已成痼疾顽症，从而是与物流天性处处“作对”的体制。从经济学观察，由此引起的物流成本属于物流的“体制性成本”，它有别于一般所说的物流管理成本。因为“体制性成本”带有纯粹人为的性质和既得利益背景，是人为因素导致的、原本可以避免、剔除的行政性额外负担。在基于原有体制的统计框架下，是不大可能把它自己的“体制性成本”独立识别出来的，但可以断定它确实存在。并且还可以断定，只要相关体制和政策得到改变，与之对应的体制性成本就会即刻消失。例如，诸多过时的不合理审批制度、政策规定、收费庞杂、税制缺陷、行政垄断、地区封锁、标准混乱及其他人为障碍造成的物流开支，都属此列。降低物流的体制性成本是迄今最薄弱、最困难、最有针对性、最值得深入研究的重大课题。目前，人们积极从事物流的技术创新和企业创新值得赞赏和鼓励，但是率先改变政出多门，从而改变物流“标（准）出多门”、“规（划

）出多门”，互相掣肘的体制性状况更加迫切；而解决与物流相关的铁道、公路、航空、水运、海运、仓储、包装、统计、监管等几十个主管部门的“体制性”协调衔接，更是降低物流体制性成本的要害。体制性问题不解决，许多先进的物流技术和管理创新恐怕会被大打折扣，就像不合理的体制性障碍使许多先进的环保技术设备被束之高阁，甚至闲置报废一样。总之，“十一五”期间要明确地将工业企业流程优化和降低体制性成本作为节能降耗、降低社会总成本的主攻方向。当然，这一行动计划需要在改革攻坚的大背景下进行，因为只有深化改革，推动空间上产业结构调整与时间上产品流程优化二者的互相促进、紧密配合，才可能对高耗低效势头釜底抽薪，切实见效。。 100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com