

新 驰 观 察

2024 年第 6 期（总第 31 期）

2024 年 2 月 26 日

关于有效降低全社会物流成本的初步认识

2 月 23 日，习近平总书记主持召开中央财经委员会第四次会议强调：物流是实体经济的“筋络”，联接生产和消费、内贸和外贸，必须有效降低全社会物流成本，增强产业核心竞争力，提高经济运行效率。本文针对当前形势下物流成本问题认识不统一的现状，对物流成本现有主要观点进行了梳理归纳，提出了“社会物流总费用占 GDP 的比重并不衡量物流成本的高低”等物流成本核心问题的不同认识，有助于深化对于物流成本的认识、精准推进物流降本增效。

中央财经委员会第四次会议强调，降低全社会物流成本是提高经济运行效率的重要举措。物流降成本的出发点和落脚点是服务实体经济和人民群众，基本前提是保持制造业比重基本稳定，主要途径是调结构、促改革，有效降低运输成本、仓储成本、管理成本。优化运输结构，强化“公转铁”、“公转水”，深化综合交通运输体系改革，形成统一高效、竞争有序的物流市场。优化主干线大通道，打通堵点卡点，完善现代商贸流通体系，鼓励发展与平台经济、低空经济、无人驾驶等结合的物流新模式。统筹

规划物流枢纽，优化交通基础设施建设和重大生产力布局，大力发展临空经济、临港经济。

推进物流降本增效是深化供给侧结构性改革的主要内容，也是促进实体经济健康发展的重要抓手，对促进产业结构调整 and 区域协调发展、培育经济发展新动能、提升国民经济整体运行效率具有重要意义，国家重大政策文件均从不同领域提出了物流降本增效的具体举措。但是，现在关于物流成本的核心问题以及降本增效主要方向也有着越来越多不同的认识。如何正确认识和科学对待物流成本问题成为影响我国未来物流发展政策导向和具体措施的重大问题，有必要对此问题进行系统梳理和分析，为制定科学合理的政策提供依据。本文对物流成本相关文献和观点进行了梳理归纳，提出了对于物流成本核心问题的几点认识，并总结了对策建议，有助于深化对于物流成本的认识、精准推进物流降本增效。

一、关于物流成本核心问题的观点综述

（一）物流成本的核算与衡量

“物流成本”的概念是伴随着现代物流的发展而逐步形成的。物流成本在经过“黑大陆”学说、“物流冰山”理论、“第三利润源”理论等理论学说阶段后，各国开始尝试探索对物流成本进行量化分析。美国、日本、欧洲和我国均给出了各自的物流成本的概念、核算方法和主要构成。总结来看，国内外关于物流成本的概念内涵基本一致，但对于物流成本的认识视角却又很大的不同：

发达国家侧重于从微观视角研究物流成本，重点关注物流与企业的关系；而我国则侧重于从宏观视角研究物流成本，重点关注物流成本与宏观经济的关系。按照微观物流成本和宏观物流成本的分类方法，我国对于物流成本的认识更偏向于宏观物流成本，而发达国家更偏重于微观物流成本视角，研究制造业中的物流投入问题和第三方物流成本，即企业物流成本和物流企业成本。

目前，日本、欧洲以及我国等各主要国家的宏观物流成本核算方法基本以美国的 CASS 方法为样本进行设计的，虽然各国在抽样方法、统计口径等方面有一些差异，但是各国的宏观物流成本核算方法基本是一致的。关于物流成本的衡量指标方面，目前最广泛采用也是争议最大的是“社会物流总费用占 GDP 的比重”。由于社会物流总费用和 GDP 的核算方法基本一致，社会物流总费用占 GDP 的比重可以在国家间进行横向比较这一点基本已经达成共识，而目前争议的核心在于社会物流总费用占 GDP 的比重是否可以用于衡量物流成本高低，更甚至于通过“我国社会物流总费用占 GDP 的比重是发达国家的 2 倍”从而得到“我国的物流成本是发达国家的 2 倍”这样的结论。

目前，绝大多数研究由“我国社会物流总费用占 GDP 的比重约为美日等发达国家的两倍”得出结论，认为我国社会物流成本水平远远高于发达国家，表明我国物流发展水平比较落后，影响着我国实体经济的整体发展。这一观点也是众多政策制定的出发点。但是，也有一些研究提出了不同的观点。部分研究认为，社

会物流总费用占 GDP 比重更多体现的是物流发展水平，由于该指标没有考虑物流商品的价值属性和物流的需求状况，用于衡量物流成本存在着不科学性和片面性，应采用“社会物流费用占社会物流总额比重”的新测算方法。美国联邦公路局 FHWA（2005）也提出将物流成本与 GDP 进行比较存在误导性，由于 GDP 衡量的是最终产品和服务的价值，而物流成本有很大部分是中间产业和服务，因为将中间价值与最终价值进行对比既不能说明物流消耗了多少 GDP、也不能说明物流对于 GDP 的贡献有多少。也有研究指出，社会物流总费用占 GDP 比率的含义是创造单位增加值所投入的物流费用，创造单位增加值投入的费用越低，说明物流活动的产出效率越高。有研究认为“我国物流成本占 GDP 比重过高”这一结论在一定程度上误导了对物流与经济发展关系的认识，“降低物流成本占 GDP 的比重”，不是指在当前经济规模和产业结构水平上降低物流成本总额，而是指以合理的物流成本支撑更大规模的经济体量和更优结构的产业体系，我国物流成本占 GDP 比重高的直接原因是单位 GDP 产生的物流需求“量大”，而非“价高”。也有研究提出，物流总费用占 GDP 比例是经济结构的中性指标，仅凭物流总费用多少并不能准确判断物流成本高低，中国的单位物流成本远低于发达国家，中国的“物流总费用高”是由中国的“物流总量高”决定的，采用世界银行发布的全球物流绩效指数排名更能反映一个国家的物流发展水平。根据世界银行最新发布的《2023 年全球物流绩效指数排名》，中国得分为 3.7，

排名第 19 位，美国得分 3.8，排名第 17 位，印度的物流绩效指数为 3.4，而与之相对比的是 2022 年印度物流总费用占 GDP 的比重为 13%，如图 1 所示。

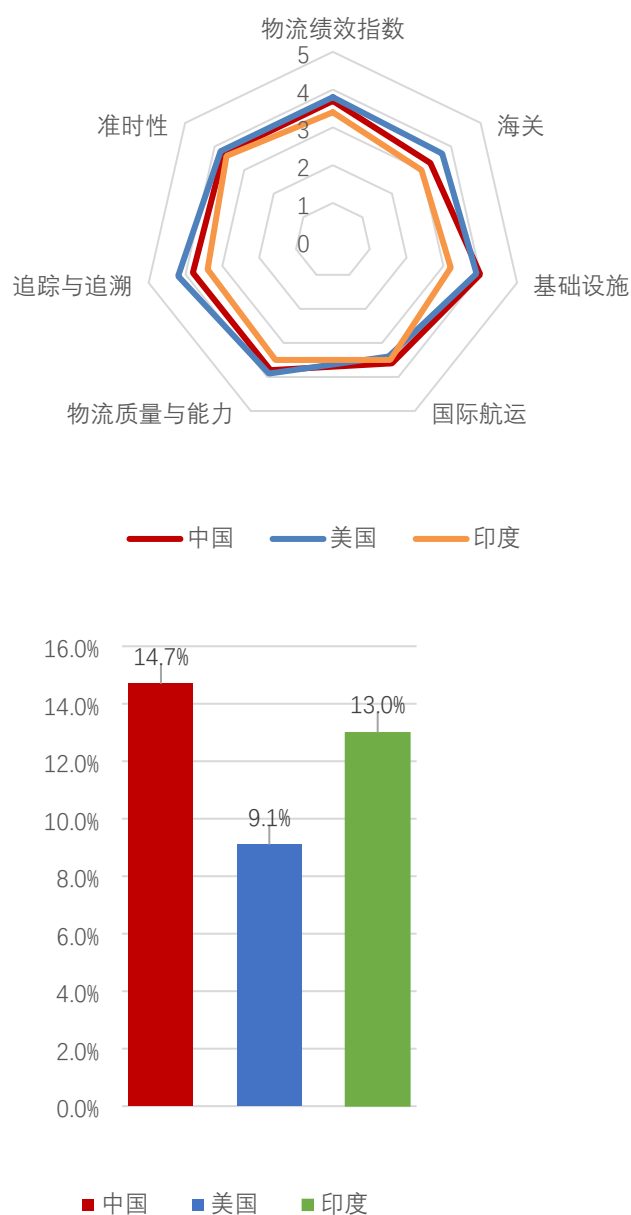


图 中国、美国和印度的物流绩效指数以及物流成本占 GDP 比重的对比

（二）影响物流成本的原因分析

关于影响物流成本的因素，众多研究从不同的角度进行了分

析，总结下来可以分为以下几种观点：

1) 产业结构决定论。

该种观点对比了美国历年来的产业结构与物流总费用占 GDP 的比重之间的关系，发现二者呈现高度相关的关系，认为产业结构偏重是物流成本占 GDP 比重高的根本原因。从 20 世纪 80 年代开始，美国物流总费用占 GDP 的比率从 16.5% 降低到 9.9%，主要源于服务经济快速发展，经济结构发生变化。由于我国正处在工业化的中后期，工业增加值占 GDP 的比重为 46.8%，而中国工业品物流额占社会物流总额高达 91.4%，创造一个单位的 GDP 工业消耗的物流量和物流费用要高得多。地理空间格局和产业布局结构客观上决定了大运量、远距离的基本运输格局，使得我国的物流运输强度是美国的 8 倍。总体来看，当前我国物流业发展水平与现阶段我国经济发展整体进程和阶段特征基本吻合，经济运行的物流成本短期内难以大幅降低。该观点认为，只有推动经济社会发展由工业主导向服务业主导迈进，才是降低经济运行物流成本的根本途径。但是该观点忽略了产业结构优化与物流成本降低之间的主次关系，降低物流成本是为了更好地推进产业结构升级，而不是相反。

2) 物流管理成本主导论。

该观点主要从物流成本构成情况分析，我国运输费用、仓储费用和管理费用占社会物流总费用的比重分别为 54%、33%、13%。运输费用占比与同期日美相比，较日本低约 9 个百分点，

比美国低约 11 个百分点，占比并不高。从各单一运输方式来看，我国的干线运输成本相对较低，美国的运输成本和公路运输成本分别是中国的 1.95 倍和 1.79 倍。从运输环节来看，各运输方式之间的转换成本过高和末端配送环节不畅是影响运输成本的主因。从运输成本构成来看，运输费用中通行费占比较小，2016 年全国收费公路通行费总收入为 4548.5 亿元，仅占 11.1 万亿元全社会物流总费用的 4.1%，仅占 6.0 万亿元运输费用的 7.5%，高速公路在全社会营业性货车周转量的比例在 40%左右，人工、燃料费用是单车运输成本的主要内容。仓储费用占比与发达国家相当，而管理费用则为发达国家的三倍以上。而管理成本过高是物流成本居高不下的主因。但是该种观点仅从结构的角度进行了分析，并没有给出降低管理成本的有效措施。

3) 物流产业效率决定论。

该观点认为物流业自身发展水平不高、物流产业效率低下是决定物流成本的内因。目前，我国物流市场结构分化特征明显。低端物流市场如公路零担、装卸搬运、长途整车运输等，市场集中度低，进入退出壁垒基本没有，众多的中小型物流企业提供无差别的低附加值物流服务，价格成为最主要的竞争手段。个体运输户占道路运输经营业户总数的 91.7%，85.5%货运企业拥有车辆数不足 10 辆。而航空快递、供应链管理、一体化解决方案等专业化的第三方物流服务，规模经济明显，服务的附加值也高，但是整体市场有效供给缺乏，外资占有市场主导地位。第三方物

流在物流市场的占比只有 15%-20%，低于欧美 30%-40%的水平，工商企业自营物流比例仍高达 1/3。同时，物流企业经营管理水平不高，组织化、网络化、信息化程度低，服务模式缺乏创新，多式联运、一体化综合物流服务等先进的物流组织方式尚未得到广泛应用，影响着物流运行效率。该观点从市场的角度来分析物流服务的供求特征，但是现有研究还不够深入，应该进一步深入微观视角探寻真正影响物流成本的具体因素。

4) 公共服务成本影响论。

该观点认为由于土地成本过高、乱收费现象严重、基础设施不健全等外部性社会成本过高导致企业负担过重，从而影响了社会物流成本，这也是企业呼吁降低物流成本的主要方向。土地成本居高不下使得主要城市仓库租金年均上涨 15%以上，并且随着城市的扩大不断向城市外围搬迁。物流基础设施建设布局也不合理，54%分布在东部，30%分布在中部，16%分布在西部，而各地区物流基础设施建设布局也不均衡。现行国家增值税税收政策不允许企业抵扣固定资产的进项税额，制约了物流企业固定资产更新需求，政府人为设置准入壁垒，造成物流企业市场分割、网络化经营困难，各环节税目、税基和税率不统一，重复纳税严重更是加大了企业税负。同时，密集的收费站、超长的收费公路里程、高标准和违规的收费，使我国车辆通行费远远超于其他国家的平均水平。该观点过于强调政府在降本增效中的作用，而忽视了企业的市场主体地位。事实上，政府提供社会化公共服务也存在成

本，单纯通过降费的方式来降成本空间有限，难以治本。政府在推进“放管服”改革、更好地服务于物流企业的同时，企业也更应该注重核心竞争能力和服务质量的提升。

二、正确认识物流成本的核心问题

（一）正确认识“物流总费用占 GDP 的比重”的涵义

物流属于引致需求，因此物流成本衡量的是企业或者行业投入产出过程的中间值，而社会物流总费用则是对企业或行业的物流成本进行了加总，在此过程中便隐藏了产业特征、商品价值等中间过程信息。不考虑行业属性的情况下，社会物流总费用只在反映市场供求的相对价格，其绝对数值没有任何解释意义。尤其是第三方物流市场比较发达的情况下，物流需求企业外包的物流费用总额便是第三方企业的物流总收入，因此随着经济的发展、产业结构的升级和市场分工不断深化，制造业对于物流需求的精准和复杂程度要求更高，社会物流费用总额增速将会高于经济增长的速度，因此物流总费用占 GDP 的比重反而可能会增加。此外，GDP 衡量的是社会新创造的增加值，而物流成本则属于中间投入，而物流的中间投入值与产业的最终增加值的取值范围取决于产业的自身特性，没有固定的评判标准，比值甚至可能大于 100%。因此降低物流成本不等于物流总费用占 GDP 的比重，物流总费用与 GDP 相比只能说明创造单位增加值物流产业的投入情况，可以反映行业的相对规模，但并不能代表一个国家物流成本的高低。

（二）推进产业结构升级只是物流成本下降的表面原因

美国的发展历程表明工业化进程与物流总费用占 GDP 的比重高度相关，因此有观点认为推进我国物流成本降低的根本举措在于优化产业结构，似乎我国工业化进程完成之后，我国的物流成本会自然而然地降低。该观点只关注了表明的相关性，而并没有对背后的原因进行深入分析。随着产业结构升级的推进，产业分工越来越细化、产业链条越来越长，工业流程也越来越复杂，导致物流时间、物流成本在产品总时间和产品总成本中所占比重不断提高，物流成本会呈现直线上升。但是美国之所以在推进工业化的过程中实现了物流成本的下降，更重要的是美国在 20 世纪 80 年代开始推广和实践供应链管理和物流外包等先进的管理方法，优化了供应链流程，将非核心的物流业务外包，更专注于核心竞争力，同时带来了物流市场的繁荣发展。美国埃森哲公司经研究证实，美国实施供应链管理可使运输成本下降 5%-15%，库存下降 10%-30%，整个供应链运作成本下降 10%-25%，企业订单处理周期缩短 35%。我国只有建立和优化产业供应链，实施精益供应链物流管理，才能在推进工业化的进程中实现社会物流总费用的下降。

（三）以降本为导向的物流产业政策不利于产业结构优化调整

物流成本在不同产业发挥的作用不同，若只注重追求物流成本的降低，而忽视了降本增效的根本用意，反而不利于产业结构的优化调整。以运输成本为例，从不同行业的物流成本结构来看，

产品价值较低的行业其运输成本的比例越高，钢铁、煤炭等去产能重点行业运输成本占比甚至高达 50% 以上，运输成本是此类行业物流成本控制的重点。而对于医药、汽车这类产品价值高、物流运作相对复杂的行业来说，仓储和配送的成本远高于其他行业。如果以降低运输成本为重点推进物流业降本增效，反而对于一些低端产业更有利，不符合供给侧结构性改革的发展方向和产业结构优化升级的根本目标。

（四）我国推进降本的空间有限但增效的潜力巨大

降低物流成本是提高企业运行效率的重要手段，而提高物流作业效率才是降低物流成本的根本途径。目前，政府正在深化“放管服”改革，积极落实全面取消政府还贷二级公路收费、实施鲜活农产品“绿色通道”政策、规范和减少港口收费、减轻货运车辆检验检测费用负担等降费措施，2016 年交通运输行业降低物流成本 558 亿元，真正使物流企业得到了实惠。但是，在市场化运作的物流环境下，政府主导的降本空间毕竟有限，尤其是“减、免、补”等目前采用的降本措施更有可能造成市场竞争的不公平。更重要的是发挥物流企业的主体作用，转变以“成本”的视角来看到物流业的传统观点，以“增值”的全新认识看待物流行业的发展，通过提高效率来创造更多的时间价值和空间价值，服务于实体经济的发展。尤其是“互联网+高效物流”的发展，为零散的物流资源整合和优化高端物流市场供给提供了新的机遇，未来的物流行业在组织化、集约化、网络化等方面增效的潜

力非常巨大。

三、结论与对策

物流成本或许有高低之分，但是社会物流总费用占 GDP 比例的高低则无高低优劣之分，只是反映一个客观存在的状态而已。在充分的竞争环境下，物流成本是由物流市场的供求决定的，同时也是反映市场供求状况的主要指标。因此，推进物流降本增效，一方面要着重创造公平的市场环境，深化“放管服”改革，消除制约物流企业规模化、网络化发展的制度与政策，推动出台物流企业异地设立非法人分支机构、增设经营网点便利化的政策措施；与此同时，更要规避“减、免、补”等人为制造物流企业不公平竞争的政策措施，保持市场预期的稳定性，尊重物流企业的市场主体地位，注重发挥市场的决定性作用。

原文刊载于《综合运输》2018 年第 1 期，人大复印资料《物流管理》2018 年第 7 期全文转载。更新时有删减。

报告执笔人：

林坦

编辑：徐静怡

地址：上海市杨浦区国康路 100 号
