

中央地方密集发声 物流将成降成本重点

■ 王簇

有不愿透露姓名的分析人士对记者表示,今年的供给侧改革主要布局集中在“三去一降一补”,从短期来看,去产能、去杠杆等政策对经济增速会产生一定的抑制作用,实体经济也会比较困难,因此,重点强调降成本,能减轻企业负担并提高积极性,有效对冲这种抑制效应。

此外,这名人士还认为,《人民日报》将调查对象集中在垄断企业值得关注,这意味着降成本正在朝着更为深入的方向推进。

物流、电力将成降成本重点

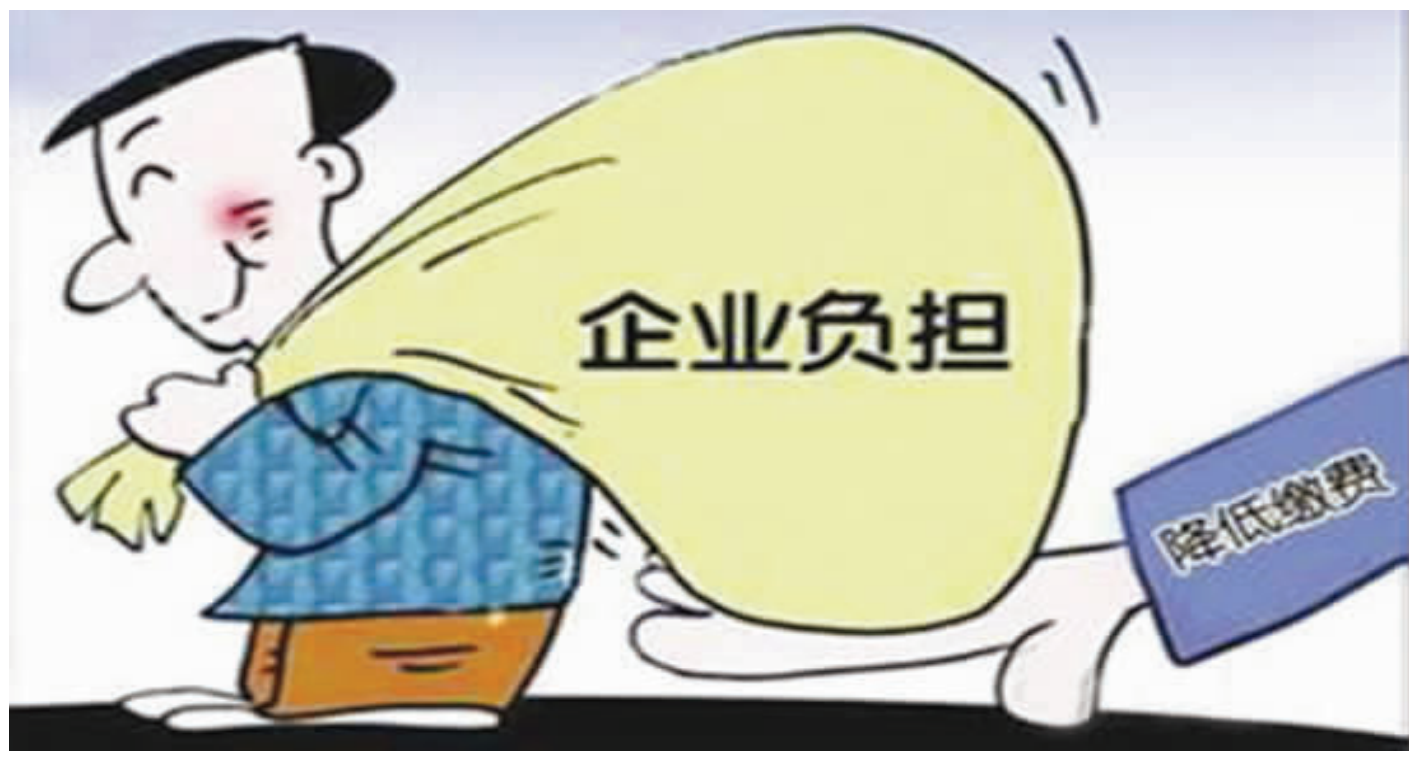
此前,中央党校教授周天勇等多名专家在谈及降成本的具体操作时均表示,除交易、税费、社保、财务等方面的成本以外,物流、电力等垄断性“刚需”成本也是要改革的重点。

不仅专家意见如此,中央就物流、电力成本方面的改革也有过明确部署。去年底召开的中央经济工作会议就曾明确提出,要降低电力价格,推进电价市场化改革,完善煤电价格联动机制。发改委有关专家表示,我国燃煤发电是主力,电煤成本下降将有助于用电成本的下降。

此外,会议还提出要降低物流成本,推进流通体制改革。中国物流与采购联合会副会长贺登才认为,降低物流成本是挖掘实体经济企业新的利润源、降低企业成本的重要途径。

“电力、物流等成本与企业息息相关,尤其占制造业企业总成本的比例很高,也是国家降成本六大‘组合拳’中的重要两拳,希望真正能够打拳到肉。”《人民日报》刊文指出,调查中,企业普遍渴望加大对垄断行业的改革,来自这些领域成本的切实降低对企业减负效果会很

核心提示:作为供给侧改革今年的主要任务之一,中央和地方近期在“降成本”方面密集发声。除了多个地方在供给侧改革的落实中重点强调降成本以外,《人民日报》近日刊发的对企业垄断成本调查的文章也明确指出,在原料成本稳定甚至下降的背景下,来自水电燃气等垄断性行业的成本仍然“坚挺”。



明显。

物流方面,调查结果显示成本居高不下的原因指向高速公路、铁路等具有垄断特质的行业。多家企业认为上述部门管理成本太高,希望降低高速公路收费,包括让一部分高速公路回归公益属性,“看起来政府和一些市场主体收费少了,但能够降低区域总体的物流成本,长远看对地方经济有很大好处。”

而在反应最强烈的电力领域,企业普遍建议减免或取消变压器基本电费,不少企业表示还希望尽快普及企业直供电政策。

“作为落实供给侧改革的重要方面,今年预计这两个方面的改革会取得一些突破。”开篇所述人士表示。

地方注重“差异化”

在供给侧改革的部署中,不少地方都将部署重点瞄准了降成本。两会以来,已经有二十余个省市在降成本方面做出部署和明确表态。

例如,广东省提出,到 2016 年底,为企业减负约 4000 亿元,企业综合成本比 2014 年下降 5%-8%。到 2018 年,企业负担进一步减轻。

辽宁省省长陈求发在政府工作报告中提出,今年将重点降低企业人工成本、税费负担、社会保险费、财务成本以及物流成本。作为措施之一,辽宁省将实施企业优质管理工程,并通过推进节能降耗、提高全员劳动生产率来提

升企业效益。

此外,山东省今年将引导企业消化库存,总结推广近些年各行业压缩支出的有效办法,支持企业减少材料消耗,降低能源损失,压缩管理、销售和财务费用。农业大省吉林省提出,今年将支持玉米加工企业脱困,降低企业财务成本、流通成本,继续对粮食加工企业给予适当补贴。

上海市发改委副主任阮青曾表示,我国各地区发展阶段不同,制定改革政策除了统一思想,也要因地制宜。要在确保中央政策权威性、指导性的同时,保护地方改革的积极性和自主性,鼓励地方政府在吃透中央精神的基础上,结合本地实际对中央政策进行深化细化。

关注物流园



物流园现状—— 闲置物流园 空置数量惊人

早在 2012 年就开始有了物流园区闲置超过 60%的说法,这或许只是某位业界人士的随口一说,但我们的确可以看到大批规划中的物流园区里除了围墙就是杂草丛生。

因为从来没有明确过物流园区的面积到底是按规划面积、设计面积还是按建设面积作为计量标准,官方的统计数据中也就没有了物流园区“闲置率”这一表述。如果仅以规划或者控制土地的面积计算,保守来说,闲置率应该超过 80%,而从建成面积来看,所谓的闲置率应该低于 60%。多数控制性土地都缺乏真正的投入建设,往往几万亩的规划面积,真正投入建设的可能只有几千亩左右,所以去实地参观,看到的自然是杂草丛生的荒地。

还有个并不准确的数字,在以仓储物流园区为服务的企业中,平均总资产收益率仅在 0.8%。如此之多的物流园区没有发挥预期效能的原因有很多,其中包括国家与省市缺乏顶层设计和全局统筹,各地区服务辐射区域重叠、同质化竞争;园区规划缺乏与区域经济发展有效衔接、缺少与产业链融合;地方政府好大喜功、好高骛远,园区占地面积明显过大;管理者运营

能力不佳,业主或经营者缺乏持续投资意愿等。

许多专家把这一轮物流园区建设称之为“圈地运动”,因为一方面许多地方是以物流园区为名,行商业地产之实;另一方面则更加干脆,只是买下土地,坐等土地升值后再卖出去,根本就没有规划日后的运营。究其核心原因,正是因为土地的价格飞涨让物流地产投资中的投机比例更高了。

我国自 2006 年开始实施 18 亿亩耕地红线,2007 年开始实施土地储备制度,同时国土资源部一直在收紧工业园区和高新区的土地审批和土地供应;加之国内房地产持续火爆,房地产价格飞涨数十倍,而当前在土地使用上限制比较宽松的只有物流园区用地,这就是为什么地方政府、各类企业和流动资本共同盯上了物流园区这块肥肉的原因。

一些地方脱离实际需求、片面追求占地面积和规模

2013 年,国家发改委会同 12 部门出台了《全国物流园区发展规划(2013-2020)》,将北京等 29 个城市确立为一级物流园区布局城市,将石家庄等 70 个城市确立为二级物流园区布局城市。应该说,这是因为看到了一些地方脱

核心提示:我国自 2006 年开始实施 18 亿亩耕地红线,2007 年开始实施土地储备制度,同时国土资源部一直在收紧工业园区和高新区的土地审批和土地供应;加之国内房地产持续火爆,房地产价格飞涨数十倍,而当前在土地使用上限制比较宽松的只有物流园区用地,这就是为什么地方政府、各类企业和流动资本共同盯上了物流园区这块肥肉的原因。但是,有的地方物流园区杂草丛生,开发进展速度缓慢……

离实际需求、片面追求占地面积和规模的盲目性,也看到了物流园区“落地难”、“用地贵”和基础设施投资不足的问题。

物流节点城市和物流园区的分级规划在战略层面有了统一部署,这为减少物流园区闲置奠定了宏观政策基础,但如何实现物流园区的有效运营,还需要从地方政府的具体措施和企业的微观运营来深层次思考。

如何解决？ 专家建议——

首先,要引入经济利润的概念。经济利润是经济收入减去经济成本,其中经济成本不仅仅包括会计成本,还包括机会成本,也就是把

资源从其他生产机会中吸引过来必须支付的报酬;经济收入不仅仅包括会计上实际获得的收入,还包括资产增值收入,这里面既包括了土地增值的收入,还应当包括由于物流园区的集约化和规模化所带来的利润增值收入,以及各种与物流相关的增值服务所带来的利润增长收入;而经济利润就是在经济收入高企的情况下使得债务资本和股权资本的投资者获得高企的“超额利润”。

其次,要了解物流园区的发展需要两个基本要素:投资和运营管理。先从投资上分析,目前所有投资者都看到了三个投资增值中土地增值的“超额利润”,有的投资者可以利用 1/3 的土地进行商业地产,有的投资者干脆圈地待涨,这也是地方政府、投资企业乃至流动资本都乐于扩大物流园区规划面积的重要因素,而所谓的物流园区规划也不过是一份圈地之后便束之高阁的文件而已;但另外的两个投资增值项则需要更加有效地结合区域经济发展和产业链资源以及经营者的实际运营绩效才能实现的,由于目前物流园区的平均获利回收期长达十年到二十年,且还随着宏观经济走势存在各种风险,后两个投资项的“超额利润”并没有被广泛认可,因此也就难免产生“圈地容易落地难”的问题了。

升级产业和打造物流集群,吸引更多资金投入

解铃还须系铃人,既然明确了问题的本源,也就容易解决问题,那就是在规划的源头上就引入经济利润的评价,特别是引入对物流园区自身运营优势带来的集约化和规模利润以及运营者可能实现的增值服务利润的评估

体系。

物流园区的出现是因为其先天的自然垄断优势,即可以通过规模经济和范围经济,涌现劳动力池、知识溢出和供应链,形成物流产业集群,进一步汇聚物流资源,构建网络优势,降低物流成本,并推进第三方、第四方物流、物流金融及供应链金融等增值服务企业的汇聚,甚至可以推动区域的相关产业发展。但物流园区的形成也要依赖固有的区位与交通优势、区域内产业链的自然支撑和先期政策及投资的持续支持。因此,在园区规划中务必要下大力气、集思广益、因地制宜、创新发展,既要充分把握并优化好区域既有资源,又要与区域内外的资源相互协调、优势互补、突出重点,特别是要把握各种经济发展的契机,吸引经济禀赋要素,创新性地达成产业升级和物流集群,从而吸引更多资金投入

到园区建设和运营中。(李芳)

编后语

针对当前一些地方物流园存在起步慢和停止开发等诸多问题,业内专家提出了一些意见。专家们认为,物流园区规划还应寻求推进增值服务行业和企业的发展环境,从规划之初就要明确物流园区的运营模式,明确哪些政策、措施或资源可能是发展增值服务的潜在需求或条件,让投资者看到后续经营的“超额利润”期望,也让经营者看到未来发展的目标。

因此,物流园区的规划至关重要,而物流园区规划的评估审核则更为重要,“磨刀不误砍柴工”,虽然物流园区的建设有时需要争分夺秒,但前期的科学性论证依旧不可或缺,把三类经济利润的“超额利润”点引入园区规划中将会大大减少物流园区的闲置。

热烈祝贺企业家日报《物流周刊》创刊

关注物流人 分享物流圈

每周一,我们第一时间关注中国现代物流业动态趋势和热点,第一时间为厂商提供权威、公正、准确的信息资讯。5月9日《物流周刊》第一期出刊,引起了物流业的关注和强烈反响!

祝贺单位 (排名不分先后)

中国物流与采购联合会
中国交通运输协会
四川省川联物流商会
四川省现代物流协会
四川省现代物流促进会
成都市物流协会
成都市金牛区道路运输协会
四川省达州市道路运输协会
成都市新都物流中心管委会

成都市青白江国际集装箱物流园区管委会
成都市龙泉驿区物流中心管委会
成都市双流区物流中心管委会
成都市新津县物流园区管委会
上海远孚控股集团
中铁八局物流集团
中外运空运西南分公司
长德新世贸食品城
中国物流成都分公司

成都迈诺物流园
成都传化物流
招商局物流
宝湾物流
七七国际物流
四川物流集团
成都安蓉达物流
成都志勤物流
申通快递

顺丰快递
卡行天下成都分公司
顺丰物流
大西南生旌物流
成都薪丰物流
成都佳尚物流
成都兆邦冷藏物流
银犁冷链物流
成都恒峰物流

安吉物流集团
民生物流
普洛斯物流
嘉里大通
通安达物流
中储股份
四川安联企业
中国重汽成都王牌商用车有限公司
成都广阔物流