

# 发挥好货运物流基础支撑作用

智库圆桌  
(第34期·总84期)

主持人 本报理论部主任、研究员 徐向梅

货运物流是要素流通的基础支撑,在促进生产、分配、流通、消费各个环节有序循环中具有不可替代的作用。今年1月份,国家发展改革委会同交通运输部、商务部等研究制定的《“十四五”现代流通体系建设规划》公布,对加快发展现代物流体系具有重要意义。本期邀请四位专家围绕相关问题进行研讨。



## 关乎宏观经济运行整体动向

之间存在较强的关联性。货运物流既是经济社会发展的“先行官”,也是研判宏观经济运行的“晴雨表”。

交通运输部科学研究院从2013年开始研究编制中国运输生产指数,经过5年试运行和科学评估后,2018年12月正式公开发布。该指数从综合交通角度出发,以铁路、水路、公路、民航等客货运量为基础指标,指数由综合指数以及客运、货运两个分项指数构成。从绝对量看,我国运输生产指数与国内生产总值之间具有高度相关性,相关系数在0.95以上。总体来看,我国运输生产指数的增长趋势与国内生产总值是一致的,其波动通常先于国内生产总值。这样,通过分析运输生产指数,就可以预判国内生产总值走势,进而采取相应经济调整政策。可见,抓住货运物流这个“牛鼻子”,就抓住了宏观经济整体动向。

物流畅通,是保产业链供应链稳定的重中之重。《“十四五”现代流通体系建设规划》明确指出,要构建现代物流基础设施网络,打造“通道+枢纽+网络”物流运行体系;培育充满活力的现代物流企业,支持骨干物流企业加强资源整合、优化网络布局等。面对当前经济形势,要重视我国物流基础设施建设,构建覆盖国内、联通国际的供应链网络体系。健全我国应急物流管理体系,加快建设全国统筹的物流大数据平台,实现物流资源数据实时共享。

随着技术发展与客户需求增多,货运物流的服务内容也在日益拓展,从过去比较关注货物运输,日益拓展到运输以外的相关服务。比如与货物运输相关的仓单质押、针对运输行业工作人员提供的“商车贷”专属金融服务、城市配送的零担车货匹配以及信息共享等。从这个角度看,传统的货物运输只是货运物流的开始,伴随着不断延伸的新需求,货运物流的服务方式不断创新。因此,要加快从传统货物运输向现代货运物流转型,提升综合服务能力,提高行业集中度,推动物流业高质量发展。

随着技术发展与客户需求增多,货运物流的服务内容也在日益拓展,从过去比较关注货物运输,日益拓展到运输以外的相关服务。比如与货物运输相关的仓单质押、针对运输行业工作人员提供的“商车贷”专属金融服务、城市配送的零担车货匹配以及信息共享等。从这个角度看,传统的货物运输只是货运物流的开始,伴随着不断延伸的新需求,货运物流的服务方式不断创新。因此,要加快从传统货物运输向现代货运物流转型,提升综合服务能力,提高行业集中度,推动物流业高质量发展。

随着技术发展与客户需求增多,货运物流的服务内容也在日益拓展,从过去比较关注货物运输,日益拓展到运输以外的相关服务。比如与货物运输相关的仓单质押、针对运输行业工作人员提供的“商车贷”专属金融服务、城市配送的零担车货匹配以及信息共享等。从这个角度看,传统的货物运输只是货运物流的开始,伴随着不断延伸的新需求,货运物流的服务方式不断创新。因此,要加快从传统货物运输向现代货运物流转型,提升综合服务能力,提高行业集中度,推动物流业高质量发展。

## 公路货运物流承担重任

主持人:请分享公路货运物流的重要性、发展现状以及疫情防控地区保障物流供应链畅通方面遇到的问题?

宿凤鸣(中国宏观经济研究院综合运输研究所研究员):公路货运物流是供应链系统中的重要组成部分。改革开放以来,我国公路系统发展迅速,与铁路、水运相比,公路运输效率相对较高,同时由于其在“最后一公里”中难以替代,极大承载了物流运输的货物量,是我国物流中最普遍、最基础的服务。2021年,我国公路货运完成营业性货运量391.39亿吨,在各种运输方式的营业性货运总量中达75%。

近年来,公路和物流园区等基础设施规模不断扩大,且物流组织水平不断提升,总体能适应发展需要。目前,全国高速公路里程16.91万公里,饱和度为0.4左右(按里程加权平均),其中“六轴”主干线高速公路饱和度略高,达0.6左右,总体能适应未来10—15年经济社会发展需要,但也有部分高速公路路段已经或接近饱和。中国物流与采购联合会、中国物流协会先后于2006年、2008年、2012年、2015年和2018年组织的五次物流园区(基地)调查显示,2018年我国包括运营、在建和规划的各类物流园区达1638家,比2006年增长691%,其中约80.2%的物流园区交通主导方式以公路为主。公路物流是我国物流业最大市场,参与者众多、市场化程度高、标准化程度

高,市场主体结构也逐步呈现规模化、规范化发展趋势。但是,我国公路货运物流在高质量发展方面仍存在诸多瓶颈。

一方面,基础设施需进一步优化。我国普通公路技术状况较差,交通饱和度较高。从技术等级看,普通国道二级及以上等级比重为70%,西部地区刚达到55%,仍有提升的必要。从路面状况看,普通国道省干线公路优良路率为84%,也需要进一步统筹优化,且其交通饱和度也远高于高速公路。同时,城市公路货运物流“最后一公里”问题仍然突出,亟需进一步优化城市道路功能,处理好货运物流与客运分工配合等问题。我国很多公路枢纽园区物流服务功能也相对较弱,需进一步提升集疏运、换装换载和信息服务等功能。

另一方面,物流组织水平有待提升。2021年全国载货汽车数量为1173.26万辆,但这些运力组织化程度较低,5辆车以下车队车辆占比90%以上,且行驶效率不高,60%车辆月均公里数低于5000公里。公路货运物流领域,虽然快递市场头部企业集中度进一步提升,零担市场也出现新的全网络型企业,但整车市场需求以小客户为主且运力组织化程度较低。未来,互联网应用将进一步推动形成“车—货”“车—人”匹配环境,需结合运输场站、物流园区等节点系统形成的网络化运输资源,进一步构建强大的线上线下互动服务网络,并与铁路、水运等有机衔接,

实现基于节点设施物理网络、信息服务平台网络的规模物流。

今年上半年,我国疫情多点散发情况持续存在,公路货运物流历经一场大考,同时也暴露出保供保物存在的问题。

首先,面临一定的需求不足风险。受疫情影响,尽管以“无接触配送”见长的O2O到家业务、社区团购等快速增长,但受工业制造等企业生产受阻、全球产业链供应链中断影响,生产领域物流需求有所放缓。

其次,物流企业成本高企,预防性消杀、货物监测、配合检查等成本较高。截至今年4月,全国总共设置11219个公路防疫检查站,但检查站执行政策不统一,数据也未实现互联互通,导致检测等防疫成本较高,甚至出现物流中断。同时,行业人力成本也持续上涨,部分地区人力极为短缺。

此外,物流不畅等问题还反映出我国尚未形成统一大市场,存在一定程度行政区划割裂现象。从中长期看,应进一步加强一体化、无界化基础设施建设和全程化、全局化物流组织水平提升。可推进数字化、智能化物流供应链建设,实现全国统一大市场“车—货—人”匹配互认;还可在线上线下一体化的货运人员和货物疫情相关检测异地互认机制,形成全国统一通行码等;发展甩挂运输与多式联运等,进一步优化我国公路货运物流运转,推动供应链高质量发展。

## 我国货运物流飞速发展

主持人:近年来我国货运物流业发展状况如何?

王先进(全国政协委员、交通运输部科学研究院副院长):货运物流业是我国经济发展的血脉系统,属于基础性、服务性和先导性产业。近十年来,我国货运物流业发生翻天覆地的变化,在服务国家重大战略实施、保障国民经济高质量发展、促进流通消费、构建国内大循环为主体和国内国际双循环相互促进的新发展格局中,发挥着重要支撑作用。

一是交通物流基础设施更加完善。建成全球最大高速铁路网、高速公路网、世界级港口群,航空海运通达全球。截至2021年年底,综合交通运输网络总里程超600万公里,铁路营业里程达15万公里,其中高铁4万公里,铁路已覆盖全国81%的县域,高铁通达93%的50万人口以上城市。综合货运枢纽和国家物流枢纽、冷链物流骨干基地加快布局,有力支撑我国作为世界第二大经济体和世界第一大货

物贸易国高效运转。

二是货运物流服务能力大幅提升。铁路、公路、水运、民航货运周转量、港口货物吞吐量、邮政快递业务量等主要指标连续多年位居世界前列,我国已成为世界上运输最繁忙的国家之一。全社会物流总额连续两年突破300万亿元,2021年达到335.2万亿元历史新高,物流业总收入11.9万亿元,同比增长15.1%;货运总量达到521亿吨,是同期美国的2.7倍左右。我国港口吞吐量超155亿吨,上海港集装箱吞吐量连续多年位居世界第一。

三是货运物流运行质量显著改善。货运物流结构不断调整,积极推进大宗物资中长途运输“公转铁”“公转水”,铁路在国民经济中的骨干作用进一步显现,2021年铁路货运量达47.7亿吨。运输组织模式不断创新,积极推进多式联运高质量发展,组织开展三批多式联运示范工程,2021年完成集装箱铁水联运量754万标准箱,海铁联运、公铁联运、陆空联运、空铁联运和高铁快运快速发展,在有效推进供给侧改革、提高货运服务效率、促进物流降本增效等方面发挥了重要作用。

四是网络货运等智慧物流新业态快速发展。当前我国已进入以数字化、智能化为主要特征的新发展阶段,交通物流业积极抢抓新一轮科技变革发展机遇,加快推进互联网、移动通信、5G、区块链、大数据和人工智能等新一代信息技术与货运物流业深度融合,不断加快产业数字化步伐。积极开展网络货运新业态创新发展和试点工作,鼓励企业以互联网平台为依托,加快整合社会零散运力和物流资源,实现网上下单、线上智能匹配、线上线下一体化发展。目

前,全国已涌现出2000多家以网络货运为主要形式的市场主体,大幅提升物流运输效率和社会化组织水平,可为上下游企业节约成本10%—30%,车货匹配时间由过去的一两天降低至现在的一小时之内。智慧港口、智慧枢纽等新基建加快建设,无人驾驶、无人车、无人机等新服务不断涌现,科技创新在货运物流高质量发展中的引领作用进一步凸显。

五是国际物流服务体系有力支撑高水平对外开放。加快推进国际物流服务体系,大力促进沿海、沿边和内陆地区协同开放、一体化发展。中欧班列成为“一带一路”开放合作新名片和“钢铁驼队”。2021年我国中欧班列开行数量超1.5万列,连续20个月单月开行千列以上,铺设78条运行线,通达欧洲23个国家180个城市,在积极应对全球疫情冲击、保障产业链供应链稳定等方面发挥了关键作用。西部陆海新通道物流网络拓展至107个国家(地区)315个港口,成为支撑广西、重庆、贵州、云南等西部地区对外开放、参与国际竞争合作的重要平台。

我国货运物流业发展取得显著成效,但与发达国家相比,还存在不少短板:货运物流大而不强问题依然突出,物流运行效率还存在较大差距;运输结构有待进一步调整,铁路和水运比较优势尚未充分发挥;各种运输方式之间融合衔接并不顺畅,多式联运“中间一公里”和“最后一公里”效率不高、成本较大;国际物流竞争力不强,缺乏具有全球网络布局的一体化运作能力的领军型企业,国际航空货运巨头规模较小,与联邦快递等国际航空寄递巨头还存在较大差距;城乡物流发展不平衡问题还较突出,农村物流发展投入不足、发展滞后;智慧物流发展还处于初级阶段,信息互联互通水平较低,数据安全 and 隐私保护、消费者权益维护等亟待解决。

## 全方位提升货运物流效能

主持人:推动现代物流业高质量发展应从哪些方面着力?

魏际刚(中国国际发展知识中心副主任、研究员):货运物流发展应紧紧围绕国家战略、市场需求与应急需要,把握新一轮科技革命与产业变革机遇,顺应产业与消费升级趋势,以优质服务支撑高质量发展。

第一,巩固提升货运基础能力。增强铁路干线大宗货物运输能力,发挥铁路在大宗货物长距离运输中的主力作用,打造铁路干线“超级承运人”。构建包括批零、零散等铁路白货物流体系,打造全国公路运输,形成全国性公路货运网络、超级车队、公路货运企业和公路货运联盟等,提供标准化、精准化、专业化、品牌化全国性公路货运服务。加强内河、沿海港口和航道基础设施建设,优化内河与沿海运力结构,建成通海高效的现代化内河与沿海水运体系,建设规模适度、结构合理、技术先进的专业化船队。打造全国航空货运服务网络,形成规模化货运飞机,加强货运机场、航空货运和物流枢纽建设,形成覆盖全国范围的规模化航空货运服务网络,打造航空货运“超级承运人”。

第二,推动货运与快运、快递、配送融合发展。依托高铁运输,打造高铁快递服务网络。做强公路快运专线,大力发展标准化、精细化、高速化、专业化的整车专线、零担快运、定时达公路快运专线、公路货运班车等。鼓励公路货运企业加强合作,实现资源和运力优化配置。加强公路快运与邮政、快递合作,积极发展城际、同城快递,加快发展直达终端的城际配送、市内配送、末端配送、共同配送等。依托航空网络,打造航空快递、航空特快服务网络,实现省内24小时达、国内48小时达的高品质快递服务。

第三,推动货运物流国际化。以中欧班列、中亚班列、海铁联运为核心,推动铁路物流国际化。大力发展我国与周边国家、“一带一路”沿线国家公路物

流,全面提升国际物流效能。积极参与国际海运事务及相关基础设施投资、建设和运营,加快发展国际航运金融、航运交易、信息服务、设计咨询、科技研发、海事仲裁等现代航运服务,做大做强国际海运业务,打造“国际海运超级巨人”。完善国际海运服务网络,结合国际物流园区、仓储中心、配送中心等,提升一体化全球海运物流服务能力。加强与周边国家航空货运合作,与各国国际航空线路对接,优化境外航空物流中心战略布局。推动航空货运、物流、快递企业深化与国际专业服务机构合作,大力拓展国际航空货运物流市场。

第四,发展智慧、绿色货运物流。推动货运物流信息化、数字化、智能化,建设货运物流大数据中心,打造“国家物流大脑”。大力发展物流枢纽、线上物流交易平台、货运物流APP等,构筑全国货运物流平台网络,建立高效、集约、协同、共赢的货运物流生态体系。强化绿色理念,推广绿色运输、绿色快递、绿色配送、绿色仓储和绿色包装管理。完善绿色物流标准评价体系,绿色低碳循环发展政策体系、法律法规体系、教育培训体系等。通过财税、金融、科技、监管等政策,支持绿色技术创新和商业模式创新。

第五,提升应急物流服务能力。推动综合物流与供应链发展。提高物流资源配置效率,优化应急物流方式,增强应急物流保障能力。合理布局应急物流中心,提升组织力与服务水平。第一时间应急响应,做到“保重点、保核心、保关键、保基本、保民生、保产业链供应链安全”。支持铁路、公路、航空、水运等开展多种合作,发展多式联运特别是集装箱多式联运。支持货运企业拓展加工、仓储、金融、咨询等增值服务,打造个性化、定制化、一体化、高时效的第三方物流和综合物流服务。鼓励物流企业纵向拓展延伸,提供采、产、运、储、销、金、信等一体化供应链服务,构筑统筹国内国际、沿海内地、东中西和城乡的现代物流服务体系。