

中国改革报

传播力就是竞争力

中华人民共和国价格公报发布报纸
全国独家信用信息公示信息披露指定报纸
本报发布企业债券公告



改革网



中国发展改革微信

13.5%:物流政策将持续在降本增效上发力

□ 本报记者 荆文娜

11月27日,中共中央办公厅、国务院办公厅印发《有效降低全社会物流成本行动方案》(以下简称《行动方案》)。11月28日,在国新办举行的国务院政策例行吹风会上,国家发展改革委、交通运输部、商务部以及国铁集团有关负责人就有关情况介绍并答记者问。

近年来,我国社会物流成本水平总体保持下降态势,社会物流总费用与GDP的比率由2012年的18%,降至2023年的14.4%。“也就是说,我们每创造100元GDP所支出的物流费用,从18元下降到14.4元。”国家发展改革委副秘书长张世昕在会上介绍,《行动方案》提出到2027年社会物流总费用与GDP的比率力争降到13.5%左右,是在统筹考虑我国产业结构及运行特征、物流业发展实际情况等基础上,综合研判后提出的。“综合来看,全社会物流成本仍有较大下降空间。”

特点:突出改革创新,打通堵点卡点,系统谋划推进

有效降低全社会物流成本是支持实体经济发展,促进国民经济稳增长的重要举措;是畅通国内大循环和国内国际双循环,构建新发展格局的重要基础;是增强我国综合竞争力,推进中国式现代化的重要任务。

张世昕介绍,此次《行动方案》主要表现出三方面特点。

一是突出改革创新。深化体制机制改革是有效降低全社会物流成本的关键所在。《行动方案》聚焦铁路货运、公路货运、物流信息数据等重点领域,提出系列改革措施和创新举措,加快铁路货运向铁路物流转型,促进公路货运规模化、规范化发展,优化城市货运网络,推进物流信息开放互联互通,完善全国统一的物流大市场,为有效降低全社会物流成本注入强劲动力。

二是打通堵点卡点。影响物流效率和成本的堵点卡点,有些是硬件,有些是软件。比如,基础设施网络不完善、多式联运衔接不顺畅、现代供应链体系不健全等。《行动方案》聚焦这些堵点卡点,提出针对性强、务实管用、可操作的政策举措,着力解决现代物流发展面临的实际问题,激发经营主体的活力。

三是系统谋划推进。有效降低全社会物流成本是一项系统工程。《行动方案》一方面统筹考虑不同运输方式,以及运输、仓储、配送等不同物流环节,提高物流一体化



今年以来,深圳港紧抓全球经贸复苏及国际航运市场回暖机遇,集装箱吞吐量保持高位运行,经营业绩持续向好。近日,全港集装箱吞吐量突破3000万标箱,重箱比例连续3年呈现逐年上升趋势,货物结构持续优化,实现“量质齐飞”。图为深圳妈湾集装箱码头。

新华社记者 毛思倩 摄

衔接转换效率;另一方面统筹深化物流业与制造、商贸等产业融合创新,促进现代物流与重大生产力布局协同发展,畅通国内国际物流网络,推动各行业、各领域、各类型企业共同发力,系统性降低全社会物流成本。

张世昕强调,有效降低全社会物流成本要统筹降低物流成本和现代物流高质量发展,通过调结构、促改革,优化全社会物流资源配置,加强物流各环节协同衔接,全面提升物流体系运行效率,用尽可能少的物流费用支出,支撑尽可能多的经济产出。而不是简单降低运输成本,也不是要压缩物流企业的合理利润,更不是要影响物流从业人员的收入。

“《行动方案》是一个‘施工图’‘作战图’,实现到2027年社会物流总费用与GDP的比率下降0.9个百分点的目标,将至少在四个层面产生重要影响。”张世昕表示。

在宏观层面,降低国民经济运行成本。我国是世界第二大经济体和第一大货物贸易国。实现这一目标后,对比2023年的社会物流成本水平,相当于在国民经济保持较快增长的情况下,可节约社会物流总费用1万亿元以上,将有效降低国民经济特别是实体经济运行成本。

在产业层面,提升制造业竞争力。我国是制造业大国,制造业物流总额占社会物流总额的比重接近90%,是有效降低全社会物

流成本工作的重中之重。实现这一目标,将减少不必要的物流环节和成本支出,有力增强制造业发展动能,促进转型升级。

在区域发展层面,促进生产力布局优化完善。我国国土幅员辽阔,产业和资源分布不均衡,实现这一目标,将进一步优化重大生产力布局,推动优势资源、优势产业形成就近配套的完整产业生态,形成“产业集群+物流枢纽”的新模式,为构建新发展格局提供支撑。

在社会民生层面,进一步提高物流服务水平。物流与消费密切相关,实现这一目标,将推动企业提升物流效率,改进物流服务质量,在“润物细无声”中为广大老百姓提供更加方便快捷、更加多样化的物流服务。

重点:促进产业链供应链融合,推进物流枢纽建设

中央财经委员会第四次会议强调,有效降低全社会物流成本的重要前提是保持制造业比重基本稳定。针对我国制造业比重比较高的特点,必须深化产业链、供应链融合发展,通过物流和相关产业的协同创新降成本。《行动方案》提出,将“促进产业链、供应链融合发展”作为降低物流成本的重要任务。对此,国家发展改革委经济贸易司负责人吴君杨介绍,将重点从三个方面进行部署。

首先,提升物流企业的综合服务能力。引导大型物流企业扩大运力规模,培育更多具有国际竞争力的骨干物流企业。促进中小物流企业向专精特新方向发展,在专业化的细分领域“深耕细作”,培育特色竞争优势,推动物流企业全面提升服务质量、时效和便利度,更好满足实体经济对物流的需求。

其次,加快现代供应链体系建设。重点推动大型工商企业构建集采购、库存、生产、销售于一体的供应链体系,开展精细化管理,加快库存周转。鼓励大型制造企业和物流企业建立长期战略合作关系,优化物流流程,共建设施设备,对接信息系统,推广运用综合性供应链解决方案。同时还要完善现代商贸流通体系,健全城乡商贸流通网络。

第三,推动重点领域产业链供应链的融合发展。聚焦大宗商品物流领域,要布局建设大宗商品储运基地和资源配置枢纽,发展大宗商品供应链组织平台,提高供需的匹配度。对适宜的大宗商品推广集装箱全过程运输,推动大宗商品物流向精细化转变,要加强国际供应链的共建共享,支持有条件的地区建设国际物流枢纽中心,推动内陆港建设工程。鼓励企业深化国际物流合作,共建共用海外仓储设施。

》2版

改革动态

我国生态保护补偿制度不断健全

本报讯 记者田新元报道 11月25~27日,第十届生态保护补偿理论与实践创新交流暨现场观摩会在北京市密云区召开。国家发展改革委副秘书长肖渭明、北京市政府副秘书长尹航、亚行东亚局局长穆罕默德·伊赫桑汗出席开幕式并致辞,国家发展改革委振兴司司长章舜、中国工程院院士王金南、亚行行业分局局长张庆丰发表主旨演讲。国务院各有关部门相关司局,各省(自治区、直辖市)发展改革委生态保护补偿工作负责人以及国内外高校和研究机构生态保护补偿领域的专家学者参加会议。

党的十八大以来,以习近平同志为核心的党中央把生态文明建设作为关系中华民族永续发展的根本大计,开展了一系列开创性工作,生态文明建设成就举世瞩目。今年4月,李强总理签署国务院令,正式颁布《生态保护补偿条例》,标志着我国生态保护补偿领域多年探索的经验路径经过了历史和实践检验,进入了法治化新阶段。《条例》作为国际上第一部生态保护补偿法律法规,填补了该领域立法空白,具有里程碑意义,通过加强财政纵向补偿、完善地区间横向补偿、拓展市场化补偿等方式,推动形成稳定的社会预期和长期的制度约束,护航生态保护补偿工作行稳致远。

下一步,国家发展改革委将充分发挥生态保护补偿机制建设牵头部门职责,重点做好以下工作:一是进一步抓好《生态保护补偿条例》的贯彻落实,推进生态综合补偿工作,不断完善体制机制建设。二是进一步发挥市场作用,研究设立生态保护补偿基金,鼓励、引导社会资金投入生态保护补偿。三是进一步加强国际合作,促进国内外交流互鉴,讲好生态保护补偿中国故事,为全球可持续发展和生态保护贡献中国力量。

七部门发文促进数字金融高质量发展

本报讯 记者赵庆国报道 近日,中国人民银行、国家发展改革委、国家数据局等七部门联合印发《推动数字金融高质量发展行动方案》,提出到2027年底,基本建成与数字经济发展高度适应的金融体系。

在系统推进金融机构数字化转型方面,《行动方案》提出,建立数字化转型“一把手”负责制和统筹协调机制,指定牵头工作部门,加强经费保障,加快推进数字化转型步伐。建立数字化转型成效评价体系,完善激励考核机制。

根据《行动方案》,我国将推动数字技术在科技金融、绿色金融、普惠金融、养老金融、数实融合等领域的应用,提升重点领域金融服务质效。夯实数字金融发展基础,营造高效安全的支付环境,培育高质量金融数据市场。完善数字金融治理体系,强化数字金融风险防控,加强数据和网络安全防护,健全金融消费者保护机制等。

我国将全方位加强电力系统运行安全治理

本报讯 记者李宏伟报道 近日,《国家能源局关于加强电力安全治理 以高水平安全保障新型电力系统高质量发展的意见》对外发布。这份《意见》是国家层面首次专门就全方位加强电力系统运行安全治理出台的政策文件,提出了推进电力安全治理体系和治理能力现代化、以高水平安全保障新型电力系统高质量发展的系列举措,为支撑新型能源体系建设和“双碳”目标如期实现提供坚强安全保障。

《意见》重点围绕新型电力系统结构发生重大变化、运行机理深刻调整,并网主体海理增多、民生保障要求持续提升等新形势带来的安全治理新挑战,提升源网荷储各环节安全治理能力,助力能源绿色低碳转型。

《意见》提出,要统筹推进电力安全各要素全面治理,完善源网荷储治理力量布局,打造隐患联治、风险联控、安全联创的治理模式,坚持依法治理,构建权责对等、各方共建共治共享的电力安全治理体系,形成政府有关部门和监管机构牵头、源网荷储各主体、社会各方面共同参与的电力安全共建共治共享的良好局面。

基于我国电力改革发展和安全治理实践经验,在风险管控、隐患治理、监督管理等方面,《意见》作了多方面制度上的探索和工作机制创新,在科技兴安、文化育安等方面也创新提出了系列举措,以远近结合、标本兼治的电力安全治理一揽子措施增强安全治理效能。

重点推荐

让供应链成为“共赢链”

2版

全社会物流成本仍有较大下降空间

——各界热议《有效降低全社会物流成本行动方案》

□ 本报记者 荆文娜

物流是经济社会发展的“动脉”,连接着生产和消费、内贸和外贸,高度集成并融合运输、仓储、分拨、配送、信息等服务功能。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。

2023年12月,中央经济工作会议对有效降低全社会物流成本作出重要部署。今年2月,中央财经委员会第四次会议专题研究有效降低全社会物流成本工作。党的二十届三中全会《决定》明确要求降低全社会物流成本。

为此,国家发展改革委牵头起草形成《有效降低全社会物流成本行动方案》(以下简称《方案》),并报请中共中央办公厅、国务院办公厅印发实施。11月27日,《方案》向全社会公开发布。

为何有效降低全社会物流成本如此重要?此次文件的发布有何意义?目前又有哪些有效降低全社会物流成本的创新实践?就此,本报记者采访了相关专家和企业。

从战略高度推动降本提质增效的顶层设计

国家邮政局监测数据显示,11月11日,

全国邮政快递企业共处理快递包裹7.01亿件,是日常业务量的151%,同比增长9.7%,创历年“双11”当日新高。

每年的“双11”,对于物流业都是一次“大考”。从“快递爆仓”到“物流黑科技”,从“一个月也送不完”到“标配半日达”,从“人工作业破万难”到“一个共配网点投入30台无人车”……我国物流业发展伴随着“双11”的成长加速转型升级。

然而,快递就是物流吗?我们普通老百姓该如何理解全社会物流成本?《方案》强调的“全社会”包括哪些方面?

“物流活动有着全链条的特点,生活中,人们看到、涉及的物流通常是末端的环节,典型的表现就是与人们息息相关的快递物流活动。”中国宏观经济研究院综合运输研究所研究员陆成云接受本报记者采访时解释说,事实上,所有的末端物流活动,都涉及前端的干线运输、仓储活动等,末端配送只是干、支、仓、配全链条的一个具体环节。

物流一头连着生产,一头连着消费。陆成云向记者介绍,从直观角度看,降低全社会物流成本,既直接体现为各类工贸企业的效益,也直接体现为因流通全过程优化带来的终端商品价格下降和民生获利;从深层次的发展模式看,物流及供应链深

度嵌入产业组织,降低全社会物流成本,意味着产业组织模式变革和产业链供应链运行效率的提升,是我国构建现代产业体系、推进高质量发展的重要体现。

“《方案》既着眼于物流行业优化,加快物流体系建设,推进物流提质、增效、降本,也以物流降成本为切入点,统筹物流供给优化与产业组织变革,支撑构建现代产业体系,统筹物流供给结构与生产力布局,支撑构建新发展格局,是从全局和战略高度推动有效降低全社会物流成本的顶层设计。”陆成云认为,《方案》的发布意义重大。

作为有效降低全社会物流成本的顶层设计,《方案》提出了一个宏观的目标——到2027年,社会物流总费用与国内生产总值(GDP)的比率力争降低至13.5%左右。

这一比率受哪些因素影响?陆成云解释说:“这一比率,不仅反映物流行业运行的质量,也反映经济运行的质量。正因如此,影响比率的因素极其广泛,包括国家国土空间上的人口、资源、产业布局结构,包括国家的产业结构以及物流行业的组织化水平等。”

中国物流信息中心数据显示,2023年社会物流总费用18.2万亿元,与GDP的比率为14.4%,比2022年回落0.3个百分点。另有数据显示,今年前三季度,社会物流总费用

》2版