

推动内蒙古物流业高质量发展的对策建议

张永军 祁婧

摘要：物流业作为生产性服务业的重要组成部分，对降低制造业成本及促进经济提质增效至关重要。目前，内蒙古物流成本偏高、专业化服务水平低、资源整合不够等问题限制了物流业对于制造业的支撑促进作用。为此，应在加快物流基础设施建设的同时，加大资源整合力度，围绕“降成本，专业化，提效率”，大力推动内蒙古物流业高质量发展。

关键词：物流业 资源整合 转型升级

一、问题提出

（一）交通运输与物流融合发展不足导致物流成本偏高

2017年，内蒙古社会物流总费用完成2784.26亿元，增长10.3%，社会物流总费用与GDP的比率为17.3%，比全国平均水平高出2.7个百分点，也高于河南（15.7%）等内地省区，表明全区物流效率仍然处于较低水平，物流成本偏高。

一是物流基础设施相对滞后。内蒙古仍是国内少数几个没有开通高铁的省份之一。公路整体等级水平比较低，高速公路占公路里程的比重仅为2.86%，农村牧区的交通设施更为落后，2738个嘎查村尚未通沥青水泥路。路网规模总量与国土面积相比明显不足，全区路网密度仅为全国平均水平的一半。

二是综合交通运输体系尚未完全形成。从各种运输方式完成货物运输量看，铁路在内蒙古综合交通运输中的优势未得到充分发挥，2017年前三季度仅占比35%。2016年呼和浩特市白塔机场货邮吞吐量占全国比重为2.5%，居第39位；起落架次占全国的0.9%，居第36位。从各种运输方式衔接看，内蒙古现代化仓储、多式联运转运设施明显不足，物流基础设施间不衔接、不配套，导致多式互通和联运衔接不畅，与区位优势不适应。

优势不适应。

三是产业发展层次较低。据估算，内蒙古单位工业产值消耗的物流量是第三产业的近两倍。煤炭、PVC、钢铁等大宗产品生产行业的物流支出较大，尤其是产品运距超过500公里后，物流费用占到总成本一半以上，物流成本负担较重；而精深加工产品、高科技产品、现代服务业等行业物流成本的支出较小。在深化供给侧结构性改革的背景下，传统生产制造企业迫切需要挖掘运输衔接环节的利润，这对内蒙古现代多式联运发展提出了更高的要求。

（二）物流市场主体竞争力不足导致专业化服务水平低

内蒙古物流市场主体发展水平滞后，核心问题表现为“散、小、弱、低”，即主体分散、经营粗放、封闭运行、各自为政，企业规模小，市场主体竞争能力弱，企业提供服务层次低、运作效率低。

一是物流企业转型升级步伐较慢。2017年50强物流业务收入占全国物流业总收入的比重为11.1%，企业“领头羊”效应凸显。内蒙古通辽铁盛商贸公司在2016年中国物流企业50强中居第30位，物流业务收入为61.02亿元，仅相当于排名第一的中国远洋总公司的4.9%。2017年上榜企业物流业务收入的快速增长，入围50

强榜单门槛大幅提升，内蒙古未能有企业上榜。

二是重点领域精细化服务水平低。内蒙古物流企业普遍存在人员多而文化素质和专业素质偏低的现象。多数小型物流企业信息化程度很低，无法提供查询、跟踪服务等，难以快速制订解决方案保证订单履约的准确性和满足客户的个性化需求。第三方物流企业发展不足，服务范围全而不专，中高端、体系化、集约式服务匮乏，在快运、冷链、医药等细分领域物流服务亟待提升。

三是融资能力较差。物流企业以民营企业为主，运输方式以货运车辆为主，不能作为贷款抵押物，企业以流动资金贷款为主，融资成本较高。此外，由于供应链运行处于初步阶段，新型供应链贷款模式难以形成。国家和自治区对物流业建设项目的贴息和专项扶持资金渠道单一、额度较低，而物流基础设施建设项目投资较大，政府的少量补助对投资较大的项目解决不了关键性问题。

（三）资源整合能力较弱导致物流产业服务效率低

内蒙古物流业的发展仍然处于较为粗放阶段，发展模式短时间内难以从资源大量占有模式转变为资源整合模式，物流业发展的软环境亟待改善。

一是集聚化的园区模式尚未形成。相对其他西部省份，内蒙古物流园区的数量相对较多，但是供需结构性失衡的问题较为突出。一方面，内蒙古物流园区缺乏统筹规划，库存、仓储中心、配送中心、专业化物流中心、物流园区的梯次配置难以形成，同质化、重复性建设的物流园区独立运作，未能实现预定的物流集散效应，形成资源闲置。另一方面，内蒙古物流园区以传统物流活动模式（如仓储、运输、配送、流通加工等）为主，在保税物流园区、空港物流园区、产业转移承接区、综合服务区等功能园区建设上的创新性探索不足，导致服务功能较为单一。

二是物流资源管理没有形成合力。内蒙古在物流资源管理上，政企不分、条块分割、多头管理造成物流资源的浪费。以运输管理制度为例，由于内蒙古实行按照不同运输方式划分的分部门管理体制，使得部门之间、地区之间的权利和责任交叉和重复，难以有效合作，导致大量的重复建设和盲目竞争。同时，物流产业缺乏明确有效的政策措施，价格政策、税收政策、投资政策不到位、不配套，影响和制约了物流产业的协调发展。

三是信息化水平较低。我区针对钢铁等大宗交易、跨境贸易、农业产业链等优势领域的物流平台发展滞后，缺乏拥有自主知识产权的物流信息系统，基础信息和公共服务的平台发展缓慢。如支撑现代物流业的电商平台发展不足，导致优质农产品有市场没渠道，农畜产品流通只能依靠批发、零售等传统流通方式，多环节交易延长了物流周期，也增加了物流成本。

二、主要对策建议

（一）推进交通基础设施和交通运输服务“双融合”

降低运输成本是降低企业物流成本的关键，必须加强交通基础设施建设，补“硬”，加快发展交通运输业，着力构建多式联运综合服务体系，补“软”，二者同步推进。一是以区域中心城市为重点，推进铁路站点、机场、高速公路三者有效对接，建设城市地铁、公交、出租车等综合服务平台，形成合理运输半径，构筑多位一体的运输格局。二是以现有支线机场为重点，抢抓国家实施军民融合战略契机，完善机场服务功能，形成高密度航线服务网络。如阿尔山、阿拉善等机场。三是以口岸地区为重点，在目前已开通的中欧、欧亚班列基础上，进一步密切与港口、综合保税区、保税物流园区等节点联系，加

快发展陆海联运模式，实现“优进优出、优质优价”。

（二）加快推动多式联运发展

一是打通多式联运的瓶颈环节。依托物流大通道，统筹公路、铁路、航空货运枢纽，加快公路港、铁路集装箱中转站、航空物流园、口岸换装作业区等中转、转运设施建设，支持重要口岸、公路货站和公路物流园区引入铁路专用线，大力发展公铁联运、陆空联运等多式联运服务方式。二是以标准化实现多式联运匹配对接。借鉴河南省支持中欧班列开展邮件运输业务，建立航空和高铁物流直通作业体系，创新发展“一票制”服务模式等经验，加快实施多式联运示范工程，积极培育具有跨运输方式货运组织能力的企业开展多式联运业务。推动货物运输的“一单制”，支持企业应用电子运单、网上结算等互联网服务新模式。推动集装箱公铁联运领域在“一单制”运输上率先突破，促进物流一体化、标准化发展。三是提高中欧班列运行效率和效益。鼓励企业与欧洲当地物流、货代等企业紧密合作，积极拓展双向货源，开发跨境电商货物和国际邮政运输业务，努力增加适合通过班列运输的高附加值商品运量，充分发挥“比海运省时，比空运便宜”的特色优势。

（三）着力做大做强物流市场主体

一是大力推动中小物流企业兼并重组。鼓励物流企业与中央在自治区企业开展合作，全面参与中央在自治区企业的供应链管理，或共同组建第三方物流企业；鼓励制造企业剥离物流资产和业务，如支持大型煤炭企业充分发挥自身优势，剥离物流业务，发展专业化煤炭物流。二是鼓励支持互联网智慧化物流发展。适应信息化发展趋势，推进“互联网+”物流高效发展，鼓励大数据、云计算、物联网在物流领域的应用，建设智能仓储和配送调配体系，提升物流运转效率；推动智能化设备与先进信息技术的应用及推广，探

索智慧供应链、智慧物流平台、智能仓库等新产品、新服务、新模式，提升物流智慧化水平。三是建立区域性企业联盟。创造条件鼓励物流企业之间加强联合，支持工商企业与物流企业、物流企业与运输、仓储、货代、联运、集装箱运输等企业组建相互信任、共担风险、共享收益的物流联盟，通过集约化运作方式降低行业成本。

（四）积极探索重点领域实现突破

一是以基金规范化运作为突破口，创新投融资模式。探索设立现代物流业发展基金与重点补助相结合等模式，带动更大规模的资金投入现代物流业发展。探索设立制造企业服务剥离发展引导基金，扶持大型制造业企业服务活动分离后形成的现代物流业等重点生产性服务项目建设。引入专业化团队，推进规范化管理和运营，采取“母基金+子基金”、企业为主体的产业基金等形式，创新基金运营模式。二是以重大政策梳理为突破口，推进政策落实。对出台的现代服务业促进政策进行集中梳理，进一步修订完善《内蒙古自治区加快服务业发展若干政策规定》，并加强宣传。三是以提升物流业园区发展质量为突破口，实现产业集聚。研究出台“自治区级示范物流园区建设认定管理办法”，发挥示范物流园区的带动作用，着力推进产城融合。加大对物流园区土地闲置浪费退出监管，实现产业集聚、资源集合、经营集约、功能集成。四是以降税清费、简政放权为突破口，降低企业的经营成本。完善公路收费政策，加快根治公路运输中的乱收费和乱罚款行为。完善物流企业资质审批、简化注册经营手续的政策。着重对民间资本投资设立物流企业提出具体的扶持政策，通过这些措施将进一步完善物流业民间投资的管理体制。建立物流配送绿色通道补贴政策，保障运送鲜活农产品、生活必需品等车辆的通行便利。■

（作者单位：内蒙古自治区发展研究中心）

责任编辑：康伟