

柳州市物流成本分析专题报告

● 市政府发展研究中心课题组

现代物流业是现代产业体系的重要构成，也是柳州建设现代制造城、打造万亿工业强市的重要支撑。物流综合成本是评判物流业发展效益的重要标准之一。近年，柳州物流业虽然呈现良好发展态势，然而受内外在、软硬件等综合因素叠加影响，对比区外发达城市，优势不足、劣势明显、成本高企。基于此，本研究拟在全面摸底、综合分析全市物流成本高企原因的基础上，针对性的提出建设物流平台以降低物流成本的对策建议，为柳州加快现代物流业发展，深度融入西部陆海新通道、融入国内国际双循环新发展格局，实现经济高质量发展提供决策依据。

一、柳州物流业发展现状

近年来，柳州物流业发展迅速，发展质量稳步提升。物流产业总量持续扩大。2020年，全年柳州市货物运输总量为2.22亿吨，比上年增长2.38%。其中公路专线运输货运量14396万吨，同比增长1.8%；快递快运及城市配送货运量为120万吨，同比增长30%；水路运输货运量763.5万吨，同比下降12.8%（另外柳江下游砂石水路运输2200万吨）；铁路货运量4698.1万吨，同比增长5.7%；航空运输1655.9吨，同比下降62.9%。经营主体规模持续增加。据统计，截至2020年底，我市共有本地注册或外驻物流企业约1800家。其中，AAAA级企业已达到7家。物流集聚区建设步

伐加快。至2020年初，规模以上物流园区20个。其中，已建成7个，新建和在建9个，规划建设4个；水运港口作业区建成3个，在建1个。多式联运基础条件已具备。目前已形成铁路、公路、航空、水运等多种交通方式并存的立体交通网络，可实现“公转铁”“公铁水”联运模式。

工业制造业物流仍是柳州市物流需求的主要来源。2020年，工业物流货运量达1.9亿吨。批发、零售、住宿、餐饮、居民服务等商贸服务业及货物贸易迅速发展，对商贸物流服务需求不断扩大。全年商贸物流货运总量0.51亿吨。在疫情以及网络直播带货等因素影响下，螺蛳粉产业销售额迅速增长，2020年全年袋装螺蛳粉产值达90亿元。以服务电商为主的快递业，全年柳州快递服务企业业务量累计完成11032.63万件，同比增长65.43%，业务量及增速排名全区第2；业务收入累计完成100192.03万元，同比增长34.96%，业务收入及增速排名全区第2。

进出口贸易发展迅速。2020年，柳州市进出口总值228.12亿元，同比增长3.8%；其中进口148.45亿元，出口79.67亿元。出口产品主要以汽车、袋装螺蛳粉和茶叶为主。汽车出口创历史新高，中小排量汽油小轿车为主要出口品种。2020年，柳州共出口汽车3.8万辆，增长32.7%；价值24.3亿元，增长37.8%，主要出口亚洲、非洲等

地区。此外，柳州螺蛳粉出口突破3000万元，为2019年出口总额的35倍，出口目的地新增阿根廷、俄罗斯等14个国家、地区。出口茶叶490吨，增长1.5倍，价值1.7亿元，增长1.5倍。

二、柳州物流业综合成本高企的主要原因分析

（一）柳州物流业综合成本现状

物流综合成本有下降空间。2020年，柳州市社会物流总费用466.54亿元，占全市GDP14.69%，按可比价格计算，比上年增长2.40%。2020年全国社会物流总费用与GDP的比率为14.7%，沿海发达地区社会物流总费用与GDP的比率约为12%，柳州物流成本在全国居于中游水平，有下降空间。经调研分析，柳州物流成本主要包括三大部分，运输费用246.33亿元，占总成本比重52.80%；仓储保管费用160.02亿元（含大型货运车辆停车费），占总成本比重34.30%；管理费用60.18亿元，占总成本比重12.90%。一般情况下，仓储费用因受土地资源限制，降低成本的可能性不大。因此，柳州降低物流成本应主要集中在运输和管理费用方面。

传统物流优势逐步弱化。随着人力、土地、燃料等成本不断升高，影响传统物流企业运营的各要素价格呈上升态势。据调查，运输型物流企业燃料成本和过路过桥费约占总费用的55-65%，其中燃料成本占40%左右，过路过桥费占20%左右。营改增后物流企业尤其是运输型物流企业的税负偏重，物流企业成本上升压力进一步加大。

（二）柳州物流业成本高企的主要原因分析

1. 向外、内部物流通道能力不足

铁路通道上，联通西南的湘桂、黔桂和衡柳铁路运力较低，无法满足西部陆海新通道重要节点城市的铁路货运要求。而“东融”方向的柳-梧-广线需4年后建成，现货物仍需北上衡阳或南下贵港绕行。水路通道上，柳州港现阶段通航能力较差。大藤峡水利枢纽工程虽于2020年3月10日正式下闸蓄水并投入运用，但要到2023年8月才能实现正常

蓄水。在2023年8月之前，石龙三江口至柳州段航道的疏浚工程一定程度影响通航能力。即使疏浚后的柳州航道可通过2000吨船舶，但是由于大藤峡过闸限制，严重降低通行效率。公路通道上，物流较为聚集的柳南区、柳江区的物流线路穿城而过，货流与生活性车流竞争同一通道，交通拥堵情况严重。传化公路港所在的柳工大道交通问题尤为突出，导致干线运输与城市配送衔接不畅。

2. 受政策、管理、服务等因素叠加影响明显

公路运输层面：一是政策因素，2018年以来，受国家《超限运输车辆行驶公路管理规定》的影响，公路长途整车运输受到一定限制；2019年全国高速公路推广ETC后，高速费用按车轴收费，快递企业、轻泡货运输和返程空车通行费都有所升高，使得公路运输成本增加。二是行业管理因素，因公共信息与货源组织能力不足，到达与始发货源存在严重失衡，货运车辆空返现象严重，加上缺乏优化配载智慧物流平台，货运车辆配货等待、耗时久，使整车运输物流成本大幅提高。三是物流配送周转成本高，柳州虽然有大物流园和众多运输公司，但均以仓库到仓库的配送为主，缺乏区域分拨中心，存在反复装卸的作业流程，物流周转多在广州、长沙等地完成，如智能家电行业，配送一台洗衣机、冰箱和空调等白色大家电的费用相对珠三角、长三角地区增加20~30元。

铁路运输层面：受硬件条件影响，柳州南铁物流中心在装卸、存车、调度上仍不同程度存在效率低、耗时长等问题。目前，物流中心无零散车流的存车线以便于统一取送货物；受柳州南站II场地限制，整列发车时，上下行方向需两台调车机协作才能完成。加上铁路运输限制条件多、时效慢和成本高原因，工程机械经销商不太愿意采用铁路运输方式。如工程机械产品尺寸偏高偏大，按目前铁路额定板载重量计价，运费高出公路2-3倍。

水路运输层面：现阶段受柳江水情、航道、船闸等制约，全年柳州港口码头作业时间约5个月。

因航道及船闸通航能力限制，目前柳江红花枢纽至石龙三江口航段为V级航道，常年只能通航500吨级的船舶，船型经济性低。大藤峡水利枢纽由于船闸仍处于调试阶段，日均通航能力无法满足水运货量需求，每天通过量约为40艘货运船舶，致使船舶整体运输成本和时间增加。据市场调研，当前柳州下航广州运输价格与以前相比上涨68%左右，通过大藤峡到达珠三角地区时间要15天。

国际物流层面：柳州目前出口运费相对偏高。从柳州至钦州港的物流费用相比珠三角、长三角，货柜从厂家到港口费用要高1倍以上。如从柳州拖运一个40尺的集装箱高柜，北部湾港报价是4200元/个，而从宁波至北仑港，佛山、广州至南沙港高柜运费约1200~1500元/个，相差约2700~3000元/个。柳州目前没有定期国际航班，部分航空货物需要从珠三角地区或桂林机场转运过来，本地航空物流服务能力也较弱，加上缺乏电商分拨中心，快递的中转次数多，不但增加了航空物流成本，也降低物流时效性。

3. 物流配套设施不健全

柳州港作业区及大型物流园缺少入园铁路专用线，大部分已运行的铁路专用线仅服务于单个企业，普惠共享程度低；柳州港鹿寨江口作业区及部分物流园区未通公路或公路等级较低，集疏运效率受限；部分物流园设施仅具备简单仓储功能，搬运装卸自动化、智能化操作率低，以人力搬运为主；缺少智能化分拣仓库，分拣效率较低。柳州目前尚无集装箱内陆场站，内贸和外贸集装箱必须去口岸提取空箱，加上没有设立还箱点，致使企业额外增加外地调配集装箱费用。如从广州调箱，每个空箱成本是3000-7000元，而集装箱出口的空载率较高，致使集装箱使用费成本居高不下。

4. 缺乏供应链物流龙头企业引领行业发展

柳州缺乏一批上规模、市场扩张力和核心竞争力强的现代供应链和物流企业。加上现有的物流企业不具备提供供应链整体解决方案的能力，故而物

流业仍停留在提供传统服务层面，在供应链采购、物流金融等价值链高端环节中提供的服务较少。

5. 物流高级人才和专业人才缺口大

柳州存在物流人才短板。一是缺乏高级人才，尤其在供应链物流管理、国际物流综合服务、物流金融、智慧技术、物流信息等领域缺乏高层次人才。二是缺乏专业人才，对仓储、特种作业运输、物流信息管理等专业性人才需求很大，对综合性物流管理人才的需求更是居首位。

三、建设物流平台，降低柳州物流成本的对策建议

(一) 构建柳州智慧物流综合服务平台，全面降低物流成本

以现代物联网、人工智能和信息化技术为基础，建设贯穿整条物流供应链的柳州智慧物流综合服务平台（以下简称“综合平台”）。综合平台依托于物流枢纽、集疏运网络和物流公共信息网络，通过畅通的信息共享及丰富的物流应用服务，整合供应链物流资源，实现物流全过程的信息化监控和智慧化决策。综合平台为企业属性，由企业运营，政府监管。综合平台运营享受政府优惠政策，政府部门通过综合平台监管分析，进行行业决策。综合平台内含七个子平台。依托综合平台，初期由政府主导，全面梳理整合全市现有平台，对柳州急需新建、扩建的平台优先给以支持。综合平台担负全面统筹管理其他子平台的职责，通过制定标准和规则，实现各子平台间的数据对接。初步预测，通过综合平台运营可实现降低柳州物流成本20%左右的目标。

(二) 梯队建设运营七个子平台，推动物流业降本增效

1. 子平台一：优先建设多式联运物流服务子平台
建设多式联运物流服务子平台，形成多式联运生态系统。依托平台运营，积极推动中长距离货物运输由公路有序转移至铁路、水路等运输方式，不断提高铁路运输和水运比例。重点在柳州西

鹅铁路物流中心打造柳州“无水港”，形成高效、稳定、快捷的公铁联运集散中心，重点开展公路甩挂运输、海铁联运、江铁联运等业务。重点将柳州港官塘作业区、柳州国家公路运输枢纽柳东物流中心和规划的铁路货运场站建成水公铁多式联运物流服务体系，促进官塘港水运物流体系发展和大宗货物“公转水”。依托平台全面提升多式联运服务水平，为汽车城的零部件物流提供整体供应链及物流解决方案服务；打造汽车物流生态平台，形成集金融、贸易、物流、电商等业态于一体的汽车物流综合生态平台。

2.子平台二：重点建设国际物流服务子平台

建设国际物流服务平台，设立集装箱办理站和口岸监管区，政企联合，全面提升报关、报检、进口保税、出口监管和集装箱空箱优化调配等服务水平。充分发挥柳州保税物流中心（B型）货物仓储、调拨等功能，提高退税效率，产生税差使物流企业更有成本优势。在“无水港”打造过程中，引进海关、检验检疫等部门进驻柳州铁路港，为各企业提供进出口货物便利服务，实现内陆港通关作业一体化。充分利用海关监管场功能及出台相应优惠政策，服务柳钢、柳工、东风柳汽等有进出口及流通加工业务的企业。设立集装箱办理站，培育集装箱运输市场，如通过对集装箱使用企业进行补贴，政府支持第三方物流企业购买集装箱，企业向其租用，第三方物流企业自行收回集装箱等措施，降低集装箱进出口环节的合规成本。

3.子平台三：加快建设社会化的网络货运服务子平台

建设社会化的柳州网络货运服务平台，依托新一代信息技术，高效整合上下游资源，链接线上线下，分析整合实时数据，推动传统物流业向数字化、规模化、集约化发展。依托平台建设和运营，全面提升柳州现有的传化公路港网络货运平台（平台形态）和柳钢物流网络货运平台（自营形态）的运营水平；进一步强化社会货运资源的整合、

交易，监管物流运作规范等，解决传统物流行业“小、散、乱、差”局面，达到使货主有车可选、司机有货可运，降低车辆空载率，解决长久存在的行业痛点，并明显降低物流行业的税赋成本和运输成本。

4.逐一健全公、铁、水及电商物流服务四个子平台

子平台四：建设柳州铁路港物流服务子平台，开通铁海班列、中欧班列，力争成为区域性有品牌影响力的公铁联运枢纽。引进北部湾港务集团，全面提升“无水港”综合竞争力。大力推行大宗货物“一票制”运输，优化班列运输组织，推进“中转集散”，规范不良竞争行为，进一步降低班列开行成本。在柳州南站增加存车线存放零散车流，以提高作业效率；对II场进行硬件升级改造，减少调车的负担和作业时间。结合实际，为大型机械设备等大件货物提供物流服务解决方案，进一步降低大件物流铁路运输成本。

子平台五：建设柳州港物流服务子平台，健全港口装卸、仓储、中转换装、水运运输组织、物流服务、信息服务、口岸服务、旅游服务等综合功能。推动“柳州—港澳”外贸班轮常态化运行，政府给以相应补贴，定期开航，降低企业的水运成本。政府协调解决让出口型企业及工业零部件船舶优先于沙石料过闸，进一步缩短通航时间，为柳州企业降低物流成本和时间成本。

子平台六：依托柳州传化公路港，建设公路港物流服务子平台，进一步构建全国、广西及同城配送公路运输网络，完善物流信息交易、管理服务、车辆管理服务、物流设备展示展销、电商物流及其他配套设施服务等功能。着力引进快递、社会零担物流经营户入驻公路港，开展长、短线物流运输业务；引入全国性物流配送公司，建设柳州“分拨中心”。完善城市共同配送业务，为大型企业提供专业化仓储配送服务。支持柳州传化公路港的公路“三网”建设，加快构建全区网络和同城配送网

络。其中，公路港物流服务子平台运营良好，可为生产制造企业降低20%—25%的物流运输成本。

子平台七：建设电商物流服务子平台，重点建设区域性分拨转运基地和快消品物流分拨中心，以进一步优化区域快递分拨和形成快递专线服务功能。其中，以螺蛳粉电商物流为切入点，在螺蛳粉产业园建设快消品物流分拨中心，吸引更多专线、快递和仓储配送企业进入柳州。电商物流服务平台通过供应链及第三方物流企业运营，整合供应链及物流上下游企业，使分拨中心形成区域物流枢纽，为企业降低成本，增加效益。

（三）加大政策扶持力度，营造平台良好发展环境

建设平台相对容易，平台运营和推广是重点和难点，必须加大政策扶持力度，为平台建设、运营、推广营造宽松良好政策环境。一是对物流平台给以相应财政补贴。对平台建设要进行前期帮扶和放水养鱼，建立物流基金，支持鼓励企业加大物流平台建设和运营投资力度。二是降低网络货运平台税赋。借鉴山东泰安市在企业开具增值税发票税点方面进行优惠的先进经验，突出税收扶持政策，创新出台适合柳州特色的网络货运平台税收优惠政策。三是设置通行西部陆海新通道的高速减免政策。建议进出柳州铁路港装卸货物的车辆能享受到至北部湾港口的高速费减半的政策优惠。四是适当开放利用铁路专用线。鼓励各铁路专用线面向社会开放，充分发挥各铁路专用线的作用。

（四）加快实施平台配套工程，为平台发展提供支撑

一是加快推进柳州航道疏浚工程，重点将从红花枢纽至石龙三江口101.2公里航道提升为Ⅱ级航道，力争在大藤峡二期蓄水完成前，即2023年8月前完工，为柳州港可通航2000吨级船舶提供支撑。二是加快推进集装箱还箱点工程，扭转自2018年后集装箱公司撤出柳州的局面。三是建设区域性分拨转运中心（基地），减少反复装卸的作

业流程，降低物流操作环节的成本。四是加快推进铁路专用线建设工程。加大对铁路专用线、多式联运场站等物流设施建设的资金支持力度，研究制定铁路专用线进港口设计规范，促进铁路专用线进港口、进大型工矿企业、进物流枢纽。五是加快推进安装撬装加油站工程。用好驻柳央企在物流行业的独特优势，通过央企申请安装撬装加油站，向物流企业车辆提供加油服务，将比在普通加油站中加油节省约20%的成本。

（五）加大物流人才的培养与引进，为平台发展提供保障

推进物流人才培养，加强校企合作，支持企业为大学生实习提供方便，增强大学生就业的适应能力；鼓励职业院校增设物流相关学科或根据人才缺口情况扩大招生规模，探索与大型物流企业开展定向培养项目，保证企业的用工需求和成本降低。推进物流人才引进。鼓励支持企业在招聘急需紧缺平台建设和运营的高层次人才中使用猎头服务。企业通过猎头公司引进并与企业签订三年以上劳动合同或工作协议，年收入在25万元以上的核心技术技能或中层以上经营管理岗位，且符合引进柳州市高层次产业人才条件的，给以企业一定比例的服务费用补贴。

执笔：石妮妮 张春安

编辑：容莉莉

校对：蒙芳