

关于提高货车进出岛载货率 推动降低物流成本的建议

文 | 省委政研室调研组



出岛货车。海峡股份供图

针对海南运输费用高、货车空载率比较突出的问题,省委政策研究室调研组听取省发改委、住建厅、商务厅、农业农村厅、市场监督管理局等单位情况介绍,深入省物流协会、港航控股有限公司、海口菜篮子集团等单位调研,分析问题现状和原因,提出对策建议。

现状和原因分析

我省物流成本高问题一直比较突出,2021年我省每百元社会物流总额花费的社会物流总费用为10.47元,是全国平均水平的2.1倍。具体到货车运费,以运输矿泉水为例,从广州运到长沙约600公里,目前运费为240元每吨;而从广州到海口距离大体相当,运费却高达500元每吨。

从物流数据看,进出岛货物存在明显的季节性不匹配。通过货车运输进岛的物资大多是日常生活消费品,由各相关市场主体自行采购,全年大体均衡。通过货车出岛的物资则主要是瓜果蔬菜等农产品,基本上从田间地头装车后直接运往岛外,在岛内不会有二次转运装卸,一年当中存在明显的数据峰谷差。2021年瓜果蔬菜外销旺季(11月—次年5月)出岛瓜果蔬菜454万吨,占全年85.5%,淡季(6月—10月)出岛瓜果蔬菜75万吨,占全年14.5%;

5月出岛瓜果蔬菜最多,达132

万吨,是出岛瓜果蔬菜最少月份(9月,5万吨)的26倍。据省物流协会介绍,旺季货车空车进岛拉货出岛现象比较突出,至少占30%,峰值占到60%;淡季货车拉货进岛空车出岛现象比较突出,占30%左右。

从运费看,进出岛价格淡旺季差异大。瓜果蔬菜外销旺季出岛运费高、进岛运费低,淡季则相反,出岛运费低、进岛运费高。据省物流协会介绍,旺季出岛运费可达淡季的2.5倍。有司机介绍,13米长半挂车淡季从山东寿光运蔬菜到海口,里程约2700公里,运费2.6万元,而回程运输乐东哈密瓜到山东运费仅为8000元,有时甚至空载回去。货车进出岛空载率高是导致运费高的最直接、最显性原因,用单程收费弥补进出岛双程成本,折算的运费标准自然就高。

货车运费高、进出岛空载率高不下的问题由来已久,但长期得不到解决的主要原因如下:

一是重视程度不足,政策落实不力。海南省“十三五”现代物流业发展实施方案提出要建设海口美安物流园区(综合服务型)、澄迈金马物流中心(货运枢纽型)两个物流园区,但已进入“十四五”时期,这

两大园区还没完工。省冷链物流协会表示,2017年省政府印发《关于加快推动冷链物流发展保障食品流通安全实施方案的通知》,提出“力争到2020年,基本建成以全省物流核心枢纽和重要枢纽为主要节点,覆盖全省、衔接大型农业生产基地、中心渔港以及农产品批发市场的冷链基础设施网络体系,基本形成‘标准齐全、全程温控、绿色安全、应用广泛’的冷链物流服务体系”,目前这些仍没有落实到位。相关规划和政策执行不力导致我省物流基础设施不完善的局面得不到有效改变,货物不集中、冷链缺乏、信息分散,市场对资源的配置效率无法充分发挥,有时货物扎堆,有时无货可拉,只能空车出岛。

二是出岛品种单一,出货时间集中。我省产业结构中,农业占比大,工业占比小且基础薄弱,2021年我省工业物流总额占比为23.7%,远低于89.4%的全国平均水平。季节性农产品物流占比较大,瓜果菜车辆八成在旺季出岛,出岛量可占当季全省出岛货物量的六成左右,而工业货品严重匮乏,淡季经常无货可拉只能空车出岛。

三是仓储设施缺乏,腾挪空间