·企 业 发 展·

我国企业流通成本变动趋势、问题及降本增效路径*

张秀青　程　华

摘要：流通体系是现代化产业体系的重要组成部分，流通效率与生产效率同等重要，流通成本是衡量流通效率的重要指标。目前，研究流通成本的最大障碍就在于缺乏系统性的统计指标和统计数据。本文通过解构企业流通成本，将流通成本分解为物流成本、内生性交易成本和制度性交易成本，并运用上市公司财务数据对流通成本进行定量分析，从而全面深入了解我国流通成本构成及变动趋势。经过分析，我国流通领域降本增效还面临着仓储成本上涨过快、公路收费大量存在、税负水平较高、显性成本隐形化、企业内生性交易成本继续下降存在瓶颈制约等问题。据此本文提出降本增效思路，从大处着眼，推进体制机制改革、依法行政，减低制度性交易成本；从小处着手，优化流程、减少环节、创新增效，减低物流成本和内生性交易成本。

关键词：流通成本　物流成本　内生性交易成本　制度性交易成本　降本增效

作者简介：张秀青，中国国际经济交流中心正高级经济师；
程　华，中国国际经济交流中心博士后。

DOI:10.16845/j.cnki.ccieeqqh.2024.01.013

习近平总书记在党的二十大报告中明确提出，“建设高效顺畅的流通体系”。流通体系是现代化产业体系的重要组成部分，流通效率与生产效率同等重要，流通成本是衡量流通效率的重要指标。2012年8月，《国务院关于深化流通体制改革 加快流通产业发展的意见》（国发〔2012〕39号）要求，着力解决制约流通产业发展的关键问题，有效降低流通成本，全面提升流通现代化水平。党的十八大以来，我国流通体系建设逐步完善，流通效率得到提升，为全国统一大市场建设和构建“双循环”新发展格局奠定了良好的基础。但是，我国流通体系建设中仍然存在不少问题。特别是2020年新冠疫情突如其来，在如此极端的情况下，一些流通体系中的短板问题被放大了，运输不畅、物流不通、区域分割，流通成本高企，再次引起社会高度关注。为了降本增效，国家在相继出台的重要文件中予以重点强调流通产业发展和流通体系建设问题。2021年3月，《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》指出，提升流通效率，降低全社会交易成本。2022年3月，《中共中央 国务院关于加快建设全国统一大市场的意见》指出，进一步降低市场交易成本，不仅要降

* 本文为中国国际经济交流中心2022年重点课题《我国流通业降本增效发展战略研究》的部分成果。

(C)1994-2024 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved.　http://www.cnki.net

低制度性交易成本，还要降低全社会流通成本。流通领域降本增效是提高国民经济总体运行效率的重要方面，是推动高质量发展的必要支撑。如何进一步降低流通成本、提高流通效率正是当前亟待解决的问题。本文从企业流通成本概念入手，利用上市公司财务报表数据对企业流通成本进行解构剖析，总结其变动特征和存在的突出问题，以期映射出我国流通领域存在的难点和堵点，针对性提出降本增效的优化路径。

一、文献综述

流通成本这一概念涵盖相对宽泛，对其内涵的认识是与经济社会发展相匹配的。在流通未独立于生产之前，流通成本研究主要有两种经典范式：一是马克思主义流通费用理论。马克思基于商品资本循环“商品—货币—商品”的视角，提出了流通费用理论，并使用二重性原理把流通费用分成生产性流通费用（保管费用、运输费用）和纯粹的流通费用（商品价值形态变化而产生的非生产性费用）。二是新制度经济学的交易成本理论。由于新制度经济学中并没有流通成本这一概念，与之相似的是“交易成本”概念，是相对生产成本而言的非生产性的成本，主要包括信息成本、协商成本、制定和履行契约的成本、监管成本、界权成本和制度结构变化的成本在内的“物质生产过程中直接发生的所有成本”或者“看得见的手”的成本（程艳、贺亮，2021）。

在流通独立于生产之后，人们对流通环节越来越重视，特别是 2000 年左右，我国各企业物流观念越来越强烈（刘东明，1998），企业纷纷进行组织创新以降低流通成本（陈亮，2000）。一些学者尝试从多个角度对流通成本进行解构分析。有的学者借鉴国际经验，运用国际上衡量物流成本和效率的通用指标是社会物流总费用与国内生产总值（GDP）的比率、物流费用率和物流绩效指数，并运用这三个指标进行了国内外比较（国家发展改革委经济运行局，2017），介绍流通成本由三部分构成：运输成本、库存持有成本和管理成本（王蕴，2014）。根据中国物流与采购联合会数据，2021 年，我国流通成本占 GDP 的比重为 14.6%，高于全球 8% 的平均水平。这也成为证明我国流通成本高的常用数据，虽然这组数据由于各国统计口径的差异而存在一些争论。有的认为流通成本由商流成本和物流成本构成。商流成本是商品所有权转移引起的所有商务交易活动而带来的活劳动和物化劳动的付出；物流成本相对复杂，包括物流成本以及与物流相关、由物流引发的资金流、信息流成本和管理成本（王之泰，2013）。有的综合考虑流通业发展实际和流通成本实际构成，把流通成本定义为流通主体，是产品从生产者向消费者转移的过程中所投入的资源总和。认为流通成本应该包括物流成本（运输、仓储、加工、包装、库存等费用）、商流成本（主要为信息搜寻等交易成本）、管理和经营成本（主要为人工费用和办公费用）（张育林，2007）。有的则从供应链角度分析流通成本的构成，包括信息搜寻成本、物流成本和组织成本（在日常经营管理中发生的耗费）（毕明军，2010；马茹，2015）。有学者指出，流通成本可分为经济性成本与体制性成本两类，其中经济性成本是市场机制运行下，正常流通经营活动所产生的费用，是需要优化的合理成本；而体制性成本是政策和管理体制上的不科学性、不合理性，所引致的非必要成本（宋则，2012）。有的学者认为，企业成本包括生产要素成本和交易成本，生产要素成本反映的是人与自然的关系，而交易成本则反映的是人与人之间的关系，可细分为契约性交易成本和制度性交易成本（彭向刚、周雪峰，2017）。有学者从制度性交易成本的概念和分类出发，既考虑了理论与实践的统一性，又确保其在会计领域实践中的可操作性，将制度性交易成本分为融资类制度性交易成本、物流运输类制度性交易成本、税费类制度性交易成本及劳动用工类制度性

(C)1994-2024 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved. http://www.cnki.net

交易成本，并指出各个明细分类的测度思路和方法（汤熙恩，2021）。

综上，各界从多个角度对流通成本进行了界定和剖析，让人们深刻认识到流通成本的重要性和复杂性，但由于涵盖广泛，并没有对其形成统一认识。这些成果既为本研究奠定了良好的基础，又对新的研究提出挑战。目前，进一步研究流通成本的最大障碍在于缺乏系统性的统计指标和统计数据。因此，学者们对流通成本的已有研究以定性为主，普遍认为企业流通成本比较高。但到底有多高、表现在哪些方面难以阐述清楚。这正是本研究尝试突破的问题，通过分解企业成本，并运用上市公司财务数据对流通成本进行定量分析，全面深入了解我国流通成本构成、变动趋势及存在的问题，为后续提出降本增效思路奠定基础。

二、概念界定及数据来源

流通成本通常是指从生产结束到终端消费之前的流通环节对资本的耗费以及活劳动和物化劳动耗费的总和。企业流通成本是指在生产环节之后，为使产品或服务到达需求方以实现价值而产生的资本、活劳动和物化劳动的耗费。全社会流通成本可以看作是各类流通主体在流通环节所承担的成本总和。企业是社会流通主体的主力。分析企业流通成本可以很大程度上反映社会流通成本的变动趋势和问题。

为了对企业流通成本进行测度，这里先界定企业成本及企业流通成本的具体构成。企业成本可以分为生产成本和流通成本。企业的生产成本是指企业在生产过程中所消耗的各种生产要素成本及加工成本，包括直接参与或辅助参与的生产投入资源，如原材料成本、人工成本、制造成本等。企业成本中扣除生产成本，其他成本可以近似看作流通成本，即都是为了实现产品或服务的价值而产生的资本、活劳动和物化劳动的耗费（见图 1）。

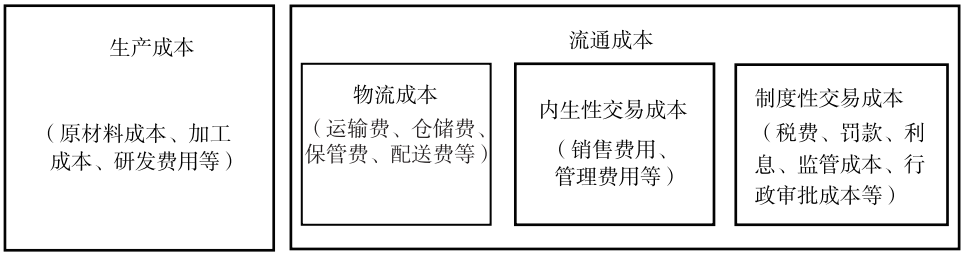


图 1　企业成本及流通成本构成

数据来源：作者根据相关资料自制。

企业的流通成本可进一步分为物流成本和商流成本两部分。物流成本产生于企业产品或服务的交付过程中，具体内容相对明确。根据企业活动的内容，物流成本通常根据物流环节实际发生的费用予以记录，如交通运输费、仓储费、保管费、配送费、损耗等。商流成本相对复杂。交易是一个大于或者等于制度的概念，因为制度形成之前就存在交易（孙国峰，2004）。企业的交易既包括针对企业产品和服务的交易，也包括与公共制度的交易。因此商流成本可进一步分为两类。一类是企业内部因契约合同而形成的内部性交易成本。这是企业交易和内部管理协调所发生的成本。在企业产品或服务交易过程中，企业寻找订单信息、维护客户关系、开拓市场、商务谈判、签订合同、线上销售系统维护、售后服务等所花费的成本。这些成本在企业的财务报表中通常计入“销售费用”；在管理协调环节，企业为保证内部的高效运行，为生产经营活动提供必要的管理支撑，企业内部需要设立管理规章

(C)1994-2024 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved.　http://www.cnki.net

制度，通过管理部门的运作协调保障企业管理体系的正常运行，为此花费办公、人工、水电能源、防疫等成本。另一类是因企业外部公共制度运行而给企业带来的制度性交易成本，其产生的根源在于政府公共制度运行。公共制度是调节市场交易和企业内部协调的必要环节。企业因使用各类公共制度而支付的成本，包括宏观调控制度、产权制度、税费制度、融资制度等各层次的制度。公共制度的运行不仅会产生交易成本，而且会对企业内部制度成本产生重要影响，对企业契约的制定和执行起到约束及保障的作用。企业运行在公共制度安排之下自身无法改变。因此，公共制度产生的交易成本具有强制性和外生性。企业在市场交易环节开展经营活动时需向政府缴纳各种税费；受官方汇率、利率变动影响而产生汇兑损失或利息支出费用；在管理协调环节，企业从市场准入到经营行为开展的全过程都需要在政府的监管之下进行，便产生一定的监管成本或行政审批成本。这些都是制度性交易成本。

本研究将以中国经济金融研究数据库（CSMAR）和万得数据库（Wind）数据为主，系统分析 2000 年以来 4000 余家上市公司的财务报表数据，阐述企业流通成本的变动和问题。由于上市公司的企业数量逐年增加，以下分析所涉指标均采用企业平均值以便统一比较。根据相关理论和概念界定，在企业财务报表中，“流通成本”为企业“总成本”减去“营业成本（相当于生产成本）”；“物流成本”主要计入“销售费用”，少量计入“管理费用”，并不单独反映；“内部性交易成本”通常计入“管理费用”和“销售费用”；“制度性交易成本”通常计入“财务费用”“营业税金及附加”“营业外支出”，具体科目如各项税费、利息支出、汇兑损失、各类罚款、诉讼赔款、监管费用、审批费用等。

三、我国企业流通成本的变动趋势

通过分析上市公司财务报表数据，企业流通成本变动呈现出四大特征。

（一）企业流通成本快升慢降，比重总体下降

2000 年以来，随着改革开放和加入世贸组织带来的发展红利逐步释放，我国经济发展进入快车道，企业生产规模随之壮大，企业流通成本先是较快增长，后来随着供给侧结构性改革的推进而下降。具体看，企业平均流通成本从 2000 年的 1.62 亿元增长至 2015 年的 15.6 亿元，年均增幅 15.2%。2015 年 11 月 10 日，习近平总书记在中央财经领导小组第十一次会议上发表重要讲话，首次提及供给侧结构性改革。“降成本”是供给侧结构性改革的五大重点任务之一。随着供给侧结构性改革的深入推进，企业降成本取得成效。2020 年，企业平均流通成本降至 13.6 亿元，年均降幅 2.2%。然而受新冠疫情影响，流通渠道受阻，2021 年的企业平均流通成本再次升至 16.43 亿元。企业平均流通成本占总成本的比重总体呈现下降趋势，从 2000 年的 17.9% 下降至 2020 年的 13.8%。其中，2015 年，企业平均流通成本占总成本的比重达到最高的 19.5%，企业的流通成本占比在 2015—2020 年的 6 年间下降了近 6 个百分点，但 2021 年因疫情又回升 4 个百分点（见图 2）。

（二）流通成本内部结构呈现“一降两升”

2000 年以来，流通成本结构发生了明显变化。对比 2000 年、2020 年与 2021 年的流通成本结构，内生性交易成本在流通成本中的占比从最高降至第二又再次升至最高，制度性交易成本从第二升至首位，2021 年又跌至第二位，物流成本一直位居第三。其中，物流成本占比从 2000 年的 15.78% 增至

(C)1994-2024 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved. http://www.cnki.net

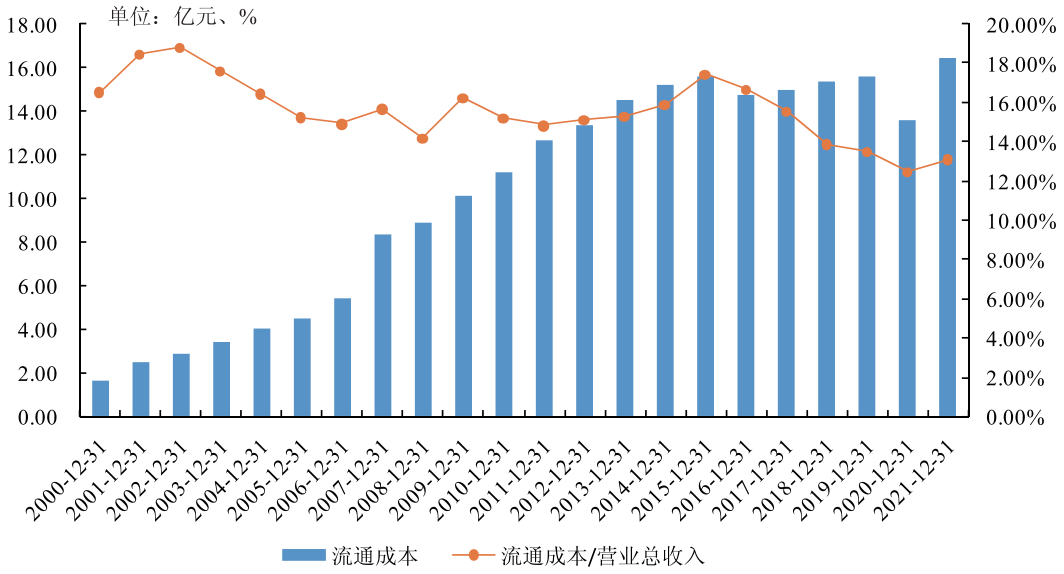


图 2　2000—2021 年我国企业流通成本变动情况

数据来源：作者根据上市公司财务报表计算而得。

2021 年的 29. 73%，增长 14 个百分点。中国是“世界工厂”，远程甚至全球流通越来越频繁，这都需要物流过程中活劳动及物化劳动的付出。因此，物流成本的增加，特别是物流成本在流通成本中占比的增加是一种趋势性特征；内生性交易成本占比从 2000 年的 50. 35% 大幅降至 2020 年的 31. 66%，2021 年又增至 38. 26%。这基本上体现了企业自身节本增效成效显著；制度性交易成本占比从 2000 年的 33. 87% 增至 2020 年的 45. 67%，2021 年又降至 32. 03%。我国制度性交易成本总体保持上升趋势，主要原因在于两个方面。一是资源或行业垄断，如土地、资金供给垄断引起成本和价格上升，以及石油、天然气、电等能源成本上升。二是政府管控较多的领域成本容易上升，政府采取的一些措施有意或无意地提高了制度性交易成本（卢现祥，2017）（见图 3）。

（三）大多数行业实现了“降本”

根据 CSMAR 数据分析，在 72 个主要行业中，[①] 20 年来 53 个行业实现了“降本”，占所涉及行业总数的 74%，带动全行业实现了流通成本占总成本的比重明显下降。9 个行业在流通成本上升的同时，利润率也实现了上升，占所涉行业总数的 12. 5%，多数流通成本的增加主要在于科技投入、自动化改造等方面，从而带动效益上升。还有 10 个行业流通成本上升、效益下降，是降本增效的重点领域，占所涉及行业总数的 13. 5%。这 10 个行业分别是医药制造业、新闻和出版业、家具制造业、纺织服装服饰业、燃气生产和供应业、零售业、文教工美体育和娱乐用品制造业、公共设施管理业、租赁业以及互联网和相关服务业。

（四）企业利润率保持相对稳定、经营效率提高

随着流通成本在总成本中占比下降，企业的经营效率得到有效提升。2009 年之后，由于世界金融危机的影响，企业的营业总收入增长率明显下降，2007 年最高时曾达到 46. 98%，2009 年已经降为

①根据证监会的行业分类标准，将沪深上市公司分为 72 个类别（不包括金融企业）。

(C)1994-2024 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved.　http://www.cnki.net

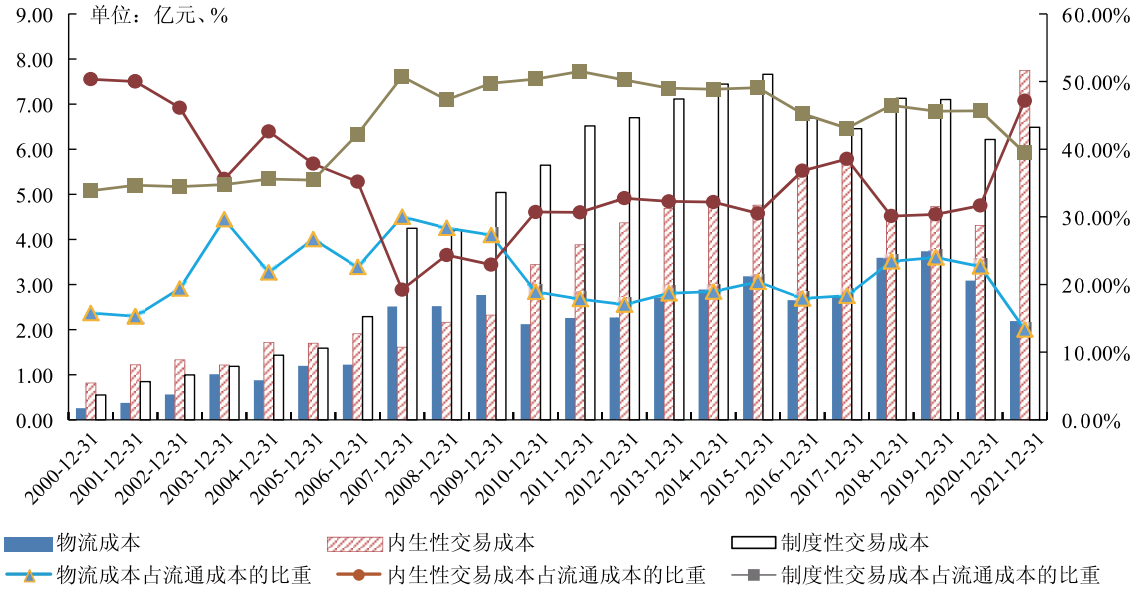


图 3　2000—2021 年企业我国流通成本结构图

数据来源：作者根据上市公司财务报表计算而得。

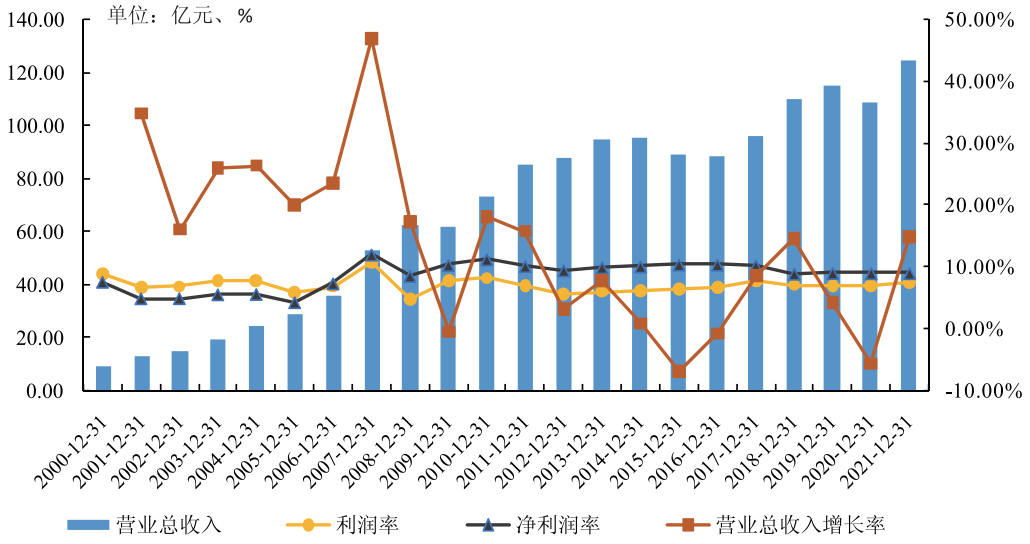


图 4　2000—2021 年我国企业营业收入及利润变动情况

数据来源：作者根据上市公司财务报表整理而得。

-0.44%，随后 10 多年有涨有落，整体水平低于 2007 年之前，2012 年达到最低为 -6.84%，2021 年恢复至 14.92%。但是，企业的利润水平相对稳定，利润率从 2000 年的 8.91% 增至 2012 年的峰值 10.84%，随后有所下降，到 2021 年为 7.52%；由于营业外收入大幅上升，企业的净利润率好于利润率，从 2000 年的 7.66% 增至 2012 年的 12.06%，随后也有所下降，但到 2021 年仍为 9.05%（见图 4）。

企业的流通效率也有明显改善。根据 Wind 数据，工业企业存货周转率全行业平均值从 2012 年 4.5 次的谷底水平，已经提高至 2021 年 9.8 次；5000 户工业企业的流通比率从 2016 年的 100.2% 提高至 2022 年 4 月份的 117.8%，说明工业企业的变现能力逐步提升，有较好的偿债能力。

(C)1994-2024 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved.　http://www.cnki.net

四、我国企业流通成本存在的突出问题

通过分析，我们可以进一步从企业流通成本变动趋势中看到一系列深层次的突出问题。

（一）仓储成本快速上升

根据前述研究，企业流通成本变动的一个特征就是物流成本占流通成本的比重回升，主要原因在于仓储成本上升。物流成本又可以主要分解成运输费用和仓储费用。根据 CSMAR 数据，每家上市公司的平均仓储费用从 2000 年的 0.1 亿元持续增至 2021 年的 5.08 亿元，年均增幅 20.6%，同期占物流成本的比重从 38.86% 增至 84.39%；平均运输费用从 2000 年 0.16 亿元先增后降至 2020 年的 0.94 亿元，年均增幅 8.9%，低于仓储费用增速近 12 个百分点，同期占物流成本的比重从 61.14% 降至 15.61%（见图 5）。

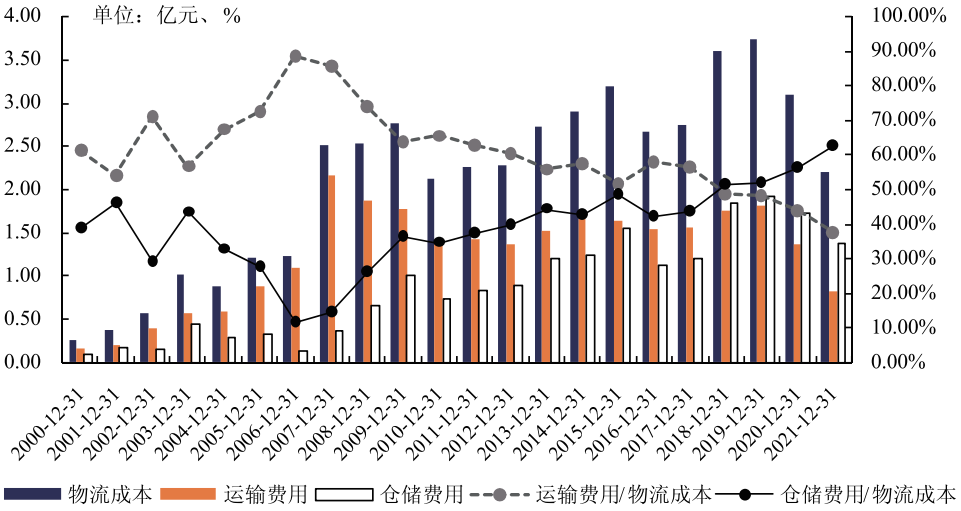


图 5　2000—2021 年我国上市公司物流成本及结构变动情况

数据来源：作者根据上市公司财务报表整理而得。

注：此处的物流成本 = 运输费用 + 仓储费用。

企业仓储成本上升的原因是多方面的。仓储是土地密集型和劳动力密集型的行业，推升仓储成本的主要因素是土地、水电能源和人工费用快速上涨。根据 CSMAR 数据，2000 年以来，上市公司人工成本（包括人员工资、奖励、医保、公积金、退休金、福利、抚恤、社会保障等）年均增速达到 19.23%，水电能源费用年均增速达到 13.51%，土地成本（包括土地使用费、土地租金、房租、耕地补偿、土地损失补偿等）年均增速达到 7.4%，还需要缴纳城镇土地使用税、耕地占用税、土地增值税、房产税等多种税赋。同时，仓储用地还面临供地紧缺的问题。由于仓储行业经营方式普遍比较粗放，集约化程度较低，配送中心附近环境常常充满人流车流，较为杂乱，在大中城市难以申请到用地指标，原有的仓储设施还可能会随着城市加大扩容改造力度而缩减，而远郊区或周边城市设点往往会增加运输配送费用，会进一步抬高物流成本。

(C)1994-2024 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved.　http://www.cnki.net

（二）过路过桥费大量存在

据统计，2020 年我国道路、铁路、水运以及民航的货物发送量市场份额分别为 73.93%、9.62%、16.43% 和 0.01%，[①] 道路运输、铁路运输、水运企业是货物运输的主力。综合 CSMAR 数据分析，道路运输和铁路运输的利润率自 2000 年以来明显下降，2021 年分别为 24.23% 和 15.65%；水运企业的利润率自 2000 年以来波动上升，特别是新冠疫情爆发以来，水上运费高涨，净载重量大增，2021 年利润率高达 29.80%。这三种主要的运输方式利润均显著高于上市公司全行业 7.52% 的平均利润率。从某种意义上讲，运输企业的高利润就是其他需要运输服务企业的高成本。

表 1　2000—2021 年我国运输行业流通成本占比及利润变动情况　　单位：%

年份	道路运输		铁路运输		水上运输		全行业平均	
	流通成本/总成本	利润率	流通成本/总成本	利润率	流通成本/总成本	利润率	流通成本/总成本	利润率
2000	25.13	46.67	32.06	32.642	−9.84	12.05	17.92	8.91
2021	15.50	24.23	4.97	15.653	10.75	29.80	12.51	7.52

数据来源：作者根据上市公司财务报表整理而得。

进一步分析运输企业高利润的来源。先看道路运输企业。在 47 家道路运输型上市公司中，有 16 家高速公路和路桥企业，还有多家企业掌握收费公路的经营业务。据国家统计局数据，2021 年，我国高速公路里程 16.91 万公里，收费高速公路 16.12 万公里。收费高速公路占高速公路里程的 95.36%，占收费公路里程的 85.95%；其中经营性收费高速公路占比 57.45%，还贷性收费高速公路占比 42.55%。[②] 另外，我国一级公路中的 65% 也是收费公路，其中部分还存在超期收费、超量收费问题。根据交通运输部统计，我国公路通行费占运输成本的 30%。再看水上运输企业。在 53 家水上运输型上市公司中，有 22 家港口企业，其他大多数是水上运输和物流企业。2000 年以来，水上运输企业在流通成本及其占比增幅较大的情况下，利润率也明显提升（见表 1）。这得益于近年来港口企业的数智化升级。港口企业把以数字化改革为契机，依托人工智能、5G 通信、区块链、物联网、云数据等新技术新模式，加快新一代自动化码头建设，不断提高生产和服务效率。最后看铁路运输企业。铁路运输企业的上市公司相对较少，仅有 7 家，其中 3 家企业利润较高，2021 年的利润率分别是大秦铁路 23.15%、京沪高铁 21.31% 和西部创业 25.34%。其他企业利润率相对较低，如 2021 年广深铁路利润率 −6.65%、铁龙物流 2.73%、中国铁物 3.07%、中铁特货 6.00%，均低于全行业平均利润率 7.52%。可见，铁路运输获得较高利润的企业不是运煤，就是运客，真正的铁路物流利润率其实并不高。综上，运输企业高利润能够形成其他企业流通成本的部分主要来自过收费公路的通行费。

（三）税负水平仍然较高

制度性交易成本不断提升的一个主要原因在于我国税费水平依然较高。自 2015 年以来，我国采取“组合拳”简政放权、降低实体经济税费负担，一定程度上取得了明显成效。但是，总体看企业的税费负担依然较重。根据 CSMAR 数据，2021 年每个上市公司平均缴纳营业税金及附加为 2.16 亿元，缴纳所得税 2.65 亿元；2000 年以来年均增幅分别为 14.8% 和 13.4%，均高于营业总收入年均 12.9%

①国家铁路局规划与标准研究院：《中国铁路经济运行发展报告（2020）》，中国铁道出版社有限公司，2021 年。

②政府还贷公路的投资主体是县级以上地方人民政府交通主管部门或其不以营利为目的的专门机构；经营性公路的投资主体则为经授权的投资主体，以营利为目的。

(C)1994-2024 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved.　http://www.cnki.net

的增幅。其中，上市公司的年均缴纳营业税金及附加、所得税在2015年达到高峰，分别为3.06亿元和2.86亿元，2015年之后开始下降。但是到目前为止，企业纳税额占制度性交易成本的比重从2000年的56.33%增至2021年的74.19%，占企业总成本的比重仍高于2005年及之前的水平。

“营改增”之后，由于增值税税率高于原营业税以及部分进项税（如过路过桥费不能纳入增值税进项抵扣）无法抵扣、中央和地方财政体制系统协同性不够等原因，企业的实际税负增加了。除此之外，企业自开办之日起还要缴纳所得税、教育和城建两项附加税、土地增值税、房产税、车船税、环保税、地方发展税等近百余种税赋。① 同时，企业还需要缴纳除法定税赋之外的几十种基金收费项目，如残疾人就业保障金、防洪基金、退休职工独生子女奖励费、退休人员社会化管理服务费等。无疑，这些收费项目进一步加重了企业的税费负担。除了税制本身问题外，征税过程也存在漏洞或冲突。比如，企业为了促销向客户附赠礼品，有的地区要求企业缴纳13%的销售增值税，有的地区要求客户缴纳20%的个人所得税，有的地区则要求两项都要缴纳。

（四）显性成本隐性化

显性成本隐性化主要体现在“明税减、暗费增”。虽然国家税收和行政机关及事业单位面向企业的经营服务性收费减少了，但监管机关设置一些门槛或条件，要达到这些门槛或条件，企业需要向一些社会机构支付相关费用，如企业生产建设中的各种许可、评估与评价等各类行政审批前置、市场监管和准入等强制性垄断事项。比如以罚代管现象普遍存在，突出表现在公路运输企业。根据CSMAR数据，每个上市公司平均支付的罚款和滞纳金从2003年的70万元增加至2021年的534.5万元，2003—2015年之间年均增速9.1%，而2016—2021年的年均增速竟然达到22.9%。进一步从全国公共财政收入数据看，全国行政事业性收费从2007年的1897.35亿元增至2016年的4896.01亿元，年均增长11.11%，2021年降至4155.3亿元，年均降幅3.23%；全国罚没收入则从2007年的840.26亿元连续增至2021年的3711.95亿元，年均增幅11.19%，其中2007—2016年年均增长9.61%，2016—2021年年均增幅高达14.11%。

（五）企业继续降本存在瓶颈

根据CSMAR数据分析，20年来，多数行业的流通成本在总成本中的比重呈现下降态势，少数行业的流通成本占总成本的比重呈现上升态势。即便是在流通成本占比下降的行业中，也有企业出现流通成本上升的情况。流通成本占比上升的行业或者企业中，几乎其内生性交易成本都会上升。企业降本增效的关键还是在于降低内生性交易成本。

根据所有制的不同，我国企业可以分为中央企业、地方国有企业和民营企业。根据Wind数据测算，2020年，中央企业内生性交易成本占总成本的比重高达51.2%，地方国有企业为15.0%，而私营企业仅为8.1%。虽然10年来，中央企业和地方国有企业的内生性交易成本占总成本的比重分别下降200和400多个百分点，而民营企业还上升了3个百分点，但民营企业的内生性交易成本占比仍明显低于国有企业。这说明民营企业在自身降本方面有较高的效率。但是，如果企业进一步“降本”，无论是国有企业还是民营企业都面临巨大的挑战。先看国有企业，国有企业虽然因体制原因享受到一些资源优势，但也正是因为体制原因导致内部管理效率不高。尤其是在特殊时期，还要承担社会稳

①作者根据CSMAR中上市公司“营业税金及附加”项目统计而得。

(C)1994-2024 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved. http://www.cnki.net

定、安置就业等义务性工作，更加重了企业负担。再看民营企业，民营企业虽然内部管理效率较高，但近年来内部性交易成本占比上升就说明继续“降本”也面临较大困难，主要在于外部营商环境改善不到位以及“国有企业偏向性”推升民营企业内生性交易成本。比如，民营企业在用地、用人、投资等方面存在多种隐性歧视现象；上游生产资料领域不断涨价推升民营企业成本；税费负担偏重且征收方式还多有不规范之处，对“放管服”以及降低“五险一金”缴纳比例等改革措施落实不力，企业感受不到改革效果；环保门槛不断提高；民营企业还面临应收账款难以收回的问题，欠款最多的恰恰是政府平台、国企、央企，民营企业催款也不敢追得太急。

除此之外，企业降低内生性交易成本还面临除人工、水电能源和土地成本之外，广告宣传、办公、信息化、质量安全等几项硬成本刚性上涨。这些刚性成本是当前企业应对同行竞争、提升产品质量和管理效率所必不可少的，一些投入不足的企业可能会在后续竞争中表现被动。比如，一些中小企业数字化建设投入不足，物流标准化托盘、智能分拣、射频识别（RFID）等物流新技术应用和技术创新动力不足，标准化、智慧化仓储项目较少。信息化科技赋能水平低就会导致企业转型升级困难。

五、我国企业流通成本降本增效的优化路径

根据我国流通成本构成情况及其存在的突出问题，流通业降本增效需要全局谋划，从大处着眼，推进体制机制改革、依法行政，减低制度性交易成本；从小处着手，优化流程、减少环节、创新增效，减低物流成本和内生性交易成本。具体政策建议如下。

（一）推进政府职能转型

政府的越位、缺位与错位都会产生制度性交易成本。降低制度性交易成本的根本途径就在于推进政府职能转型，建立与市场经济体制相适应的行政管理体制（武靖州，2017）。

1．进一步处理好政府与市场的关系

推进政府职能转型，政府应在市场失灵领域充分发挥应有作用。根据现代流通体系建设和国民经济平稳发展需要，积极承担起提供公共产品和服务的职责。要根据其涉及商流、物流、资金流、信息流的多重属性，着力建设包含多个职能部门的协同配合机制，构建适应数字经济特点的现代流通政府监管与治理体系，维护超大规模国内市场的统一规则和公平竞争。同时，全面推进依法行政，建设法治政府、服务型政府，把政府提供公共服务的行为纳入法治轨道。

2．深化要素市场化配置综合改革

深化土地、劳动力、资本等要素市场化配置改革，逐渐破除不同程度存在的“双轨制”。在土地要素方面，要推进土地集约高效利用和建立健全城乡统一的建设用地市场，支持产业用地实行“标准地”出让、不同产业用地类型合理转换；在劳动力要素方面，进一步深化户籍制度改革，推动加快畅通劳动力和人才社会性流动渠道；在资本要素方面，要强化金融服务实体经济发展的功能；在技术要素方面，构建项目、平台、人才、资金等全要素一体化配置的创新服务体系；在数据要素方面，要推进数据采集、开放、流通、使用、开发、保护等全生命周期的制度建设。通过深化要素市场化配置综合改革，引导市场主体从寻租转为寻利，通过降低要素获取中的制度性交易成本提升企业创新意愿。

3．持续推进价格体制改革

目前，我国 97% 以上的商品和服务价格都已经由市场为主形成，政府定价和政府指导价的实行范

(C)1994-2024 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved. http://www.cnki.net

围主要控制在政策性粮食、石油天然气等具有自然垄断属性的基础产业和重要的公用事业及公益性服务范围内。坚持“调高”与“调低”并重，注重预调微调，完善突发应急调控机制，提升调控能力，有效保障粮油肉蛋菜果奶等供应，防止价格大起大落；在稻谷、小麦最低收购价政策框架下，提高政策灵活性和弹性；加强对铁矿石、铜、原油、天然气、玉米、大豆、食用油等大宗商品市场动态和价格形势的跟踪分析，深入研判输入性影响，及时出台储备、进出口、财税、金融等综合调控措施；建立完善预期管理制度。

4．深化国有企业改革

推动国有企业混合所有制改革，鼓励优势企业通过兼并、重组、收购、控股、参股等方式，跨地区、跨行业整合资源，培育一批有竞争力的大型流通企业集团。对于能源、铁路、电网等自然垄断企业，要推动国有企业集团涉及的竞争性环节业务逐步剥离或者混改，降低对竞争性环节的市场参与度。对因自然垄断而带来的可竞争类业务，通过特许经营权招标拍卖的方式，引入市场化机制，实行公平竞争。

（二）着力降低税费负担

1．调整完善税制设计，减轻流通产业税收负担

针对目前流通环节税制设计不合理，流通业税收负担较重的问题，应重点从以下两个方面来调整完善税制设计：一是在不改变目前“营改增”税制的框架下，着力降低交通运输业增值税税率。以往我国营业税对交通运输业设置了较低的税率，在改征增值税后，有必要继续对其实行税收优惠政策。同时，考虑到交通运输业在经济社会发展中的基础性地位，有必要对其使用较低的税率，可考虑将目前交通运输业的增值税税率下调至5%～9%。同时，要逐步扩大抵扣范围，将占有较大成本比例的道路补偿费、过路过桥费、保险费、房屋租金等纳入进项税抵扣范围。

2．清理和取消不合理的涉企收费项目

摸清各级政府针对企业征收的规费条目，进行优化调整。严格控制各类收费项目和类别，并及时向全社会公开；新增收费项目要广泛征求企业意见。建立对公务执法行为的公开监督机制，加大对违规、违法执法行为的问责和惩罚力度。涉企收费项目实行清单管理，建立健全涉企收费维权机制。

（三）多措并举优化营商环境

优化市场经济条件下的营商环境，既是更好发挥政府作用的要求，也是企业的普遍呼声。降本增效与优化营商环境的内在逻辑是一致的。

1．推动营商环境建设制度化

明确政府的职能边界，通过“权力清单”“责任清单”和“负面清单”的“清单式管理”，破除行业垄断、降低市场准入门槛，实现政府对市场和社会积极、适度、有效的干预，最大限度降低政府对企业经营的直接干预。政府以“放管服”改革为核心，通过一系列的体制机制创新提升政府治理能力，促进营商环境的整体优化。通过促进市场的良性竞争，发挥不同所有制企业主体的资源互补优势，进而提升企业的创新效率。支持定期开展全国性或区域性营商环境评价并向社会发布，建立健全营商环境制度化建设。依托全国信用信息共享平台，开展公共信用综合评价，形成以商务信用监管为基础的多部门信用联动机制。建设重要产品追溯体系，加大流通产品标准化，以信用建设推进流通安全。简化审批流程，提升管理效率。

(C)1994-2024 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved. http://www.cnki.net

2．加强流通领域的行业规范和法律法规建设

针对流通企业开展经营活动的实际要求，完善登记注册、税务稽查、数据统计等多项规范制度。推动地区性、行业性标准发展为全国性标准，鼓励、引导大型数字化平台企业统一分类标识规范，优化数据对接方式，降低供应商跨平台、跨地区经营过程中的运营成本。推动流通领域法规建设，构建跨地区市场监管案件协同处理平台，推动执法裁量环节的标准化、统一化。

3．健全完善制度机制，加强事中事后监管

健全完善制度机制，持续开展制度立改废释，强化内部控制，推进法务、合规、风控与内控一体化构建、一体化推进，形成靠制度管人、管权、管物的机制。强化事中事后监管，在审批、监管、通关、信用、通行等方面创新管理方式，最大限度地增强企业经营办事的便利性，提高企业降成本的获得感。对热点、急点等问题及时采取措施，坚决打击囤积居奇、压价压级、欺行霸市等不法行为。加强舆论监测和引导。

（四）有效降低物流成本

1．创新投融资机制，加强收费公路规制和监管

建立健全收费公路相关法律法规制度、特许经营协议以及《收费公路管理条例》等各项制度。创新交通设施建设投融资机制，探索设立由财政资金引导的交通产业发展基金，解决“贷款修路、收费还贷”建设模式带来的负面影响，逐步降低收费公路货车通行费和政府定价货物港务费标准，统一全国收费公路计重收费标准，完善各种激励打折优惠制度，同时对收费公路特许经营企业和政府定价货物港务运营企业给予定向金融政策支持，适当降低融资成本，为流通产业发展提供可持续的基础设施支撑。撤并不合理的收费站点，回购繁忙路段和收费即将到期的公路，禁止超过收费期限的公路继续收费。对于达到收费期限的收费公路，应由国家财政承担后续建设和维护费用，实行客车免费，一定吨位以上的货车收取少量费用，一定吨位以下的货车免于征费。逐步引入和完善激励性规制措施，提高特许经营企业在收费公路运营过程中降本增效的压力和内生动力。通过降低进入壁垒吸引大量市场主体参与特许经营权的竞争，推进国有收费公路企业政企分离，从而保障国有企业和私人企业能够公平地按照市场经济原则竞争特许经营权，充分发挥社会资本的效率优势。

2．精简商品流转环节，减少商品物质损耗

大力精简多余的中间流转环节，缩短流通环节中商品的滞留时间，提高流通效率，降低流通损耗。发挥“互联网 + 物流”优势，促进供需智能对接，降低车辆空驶率，减少能耗物耗，实现社会物流资源的优化配置。采取措施优化公、铁、水运输结构，大力发展多式联运、甩挂运输等先进运输组织方式，降低运输费用。

3．做好应急预案，完善保供保通保畅体系

做好应急预案，全力保障港口、货站等正常运转和主干道、微循环畅通，防止层层加码、一刀切。设立交通物流专项再贷款，支持货运企业和司机等纾困。畅通农产品“绿色通道”，必要时，可对果蔬车辆进行适当的放宽通过条件。完善关系国计民生的粮食、石油天然气等重要初级产品的保供机制，多渠道建立储备体系。建立粮食的中央储备和调节储备机制，建立油储的政府轮动机制，引入民营企业储油，实行企业社会责任储备，实现商储和国储的直接转换。

4．促进“互联网 +”，实现各环节信息共享

推进产业链各主体直接对接，加快生产上网（互联网 +）、通电（电商），实现“线上线下”融

(C)1994-2024 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved. http://www.cnki.net

合销售。大力实施“互联网+”，以信息技术带动业态融合。支持实体商业要开拓线上经营，并发挥线下客户体验、实景展示等优势，重构流通渠道和供应链，推动场景改造，提升智能化、便捷化服务水平，做好特色经营。利用全球定位系统（GPS）技术、车载移动终端构建智能运输系统，实现对冷藏车辆的配送和动态管理，从而提升物流效率，减少损耗成本。加大对电子商务的支持力度，优化各电商平台的入驻政策，鼓励收费模式透明化。同时平台应合理调整配送半径，减少低价订单的远距离运输，降低物流成本和额外损耗。

5．加快推动流通领域新型基础设施建设

现代流通基础设施仍然是流通体系建设中的工作重点。充分调动民间资本和大型流通企业的投资积极性，推进数字化建设及智能化升级，使之真正为全国统一大市场提供有力支撑。通过完善财税政策，建立政府对公益性流通市场、平台的财政投入制度。充分运用税收、贴息、补助等手段，支持社会性物流配送中心、公共服务信息网络、电子商务平台等流通基础设施建设。研究建立综合运输物流信息网络平台，支持集约建设、共同配送的运营模式，打破行业壁垒，形成信息、资源互联互通、利益共享和降本增效的管理格局，全面降低物流总成本，提高流通总体效率。特别在农产品流通领域，明确大型区域农产品批发市场的公益性属性，通过财政补贴的方式推动降低摊位费、市场管理费等收费标准。全面落实国家免征农产品批发市场、农贸市场的城镇土地使用税和房产税政策。加强对冷藏冷冻设施设备的投入，条件允许的地方还可以适时地促成冷链联盟的形成。加强农产品专用运输、仓储设施及设备的开发和生产，以便能够满足各种农产品的运输、储存需求。

6．制定完善流通网络布局规划

依托全国优势资源地、产业和消费集聚地，布局建设一批流通要素集中、流通设施完善、新技术新业态新模式应用场景丰富的现代流通战略支点城市，打造设施高效联通、产销深度衔接、分工密切协作的全国骨干流通网络。把物流用地纳入城市总体规划中。根据城市物流需求，确保物流园区、配送中心等仓储类物流设施的用地需要。对于既有物流用地，不得随意变更用地性质和规模。中等以上规模城市要将城市物流配送中心纳入城市总体功能布局规划中，支持城市公共配送中心建设，完善城市物流配送服务网络。加强城市配送停靠作业管理，规划建设配送专用卸货作业区域，在用地紧张、交通问题突出的商业聚集区域推行共同配送方式，切实解决制约流通效率提高的城市内部“最后一公里”问题。

（五）助力企业创新发展、降本增效

降低流通成本，还需要激励企业采取措施创新发展、降本增效。

1．着力降低制造业物流成本

大力推进制造业与物流业深度融合发展，实现一体化管理。支持流通企业嵌入制造业生产环节，实现供应链逆向整合，推动从消费者到生产者（C2M）模式形成，提供差异化定制增值服务。支持大型流通企业与上下游协同创新，整合信息、物流、营销、销售和售后等资源，开发自主品牌商品，提高全链路供应链掌控能力，向流通业制造商、供应链服务商转型。

2．完善经营管理制度，提高流通效率

在流通过程中建立与健全各项必要的规章制度，可有效降低非生产性费用。在相对繁杂的流通企业经济活动和经营管理过程中，制定相关规章制度，保障流通过程中购销业务有秩序进行，这是降低流通成本的有效途径。企业应以制度严格规范商品流通、保管和交易行为。

(C)1994-2024 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved. http://www.cnki.net

3．培育一批规模化、国际化的龙头物流企业

应培育一批战略流通头部企业，逐步形成头部企业为引领，中小企业共同发展的局面。应支持阿里巴巴等以平台为核心的综合性流通企业继续做大做强，支持中国物流集团依托共建“一带一路”和中欧班列不断壮大延伸自身的供应链体系，培育顺丰等头部物流企业“走出去”，切实提升头部企业的供应链渠道控制能力和及时反应能力，不断整合深入上下游产业链重要环节。注意形成大中小企业的战略联盟，避免各自为战，全面提升我国现代流通主体国际竞争力。要强化流通企业在支撑国内大流通格局构建中的主体力量。尤其要提高零售企业在采购、销售等方面的自主经营能力，构建国内市场高质量发展在流通领域的微观基础。

4．促进和支持流通业提高现代化水平

促进和支持流通企业技术改造，推广并优化供应链管理，提高流通信息化水平。鼓励商贸、物流企业采用条码、智能标签、无线射频识别等自动识别和标识技术、电子数据交换技术、可视化技术、货物跟踪技术等，实现商品来源可追溯、去向可查证、物流流程可视化。重点支持大型连锁企业信息化建设、物流配送中心建设等。加快建设适应电子商务发展需要的社会化物流体系，包括公共配送中心、中转分拨场站、社区集散网点等。建立健全电子商务诚信体系，要积极营造诚信为本、守信激励和失信惩戒的社会信用环境；推进电子商务行业企业的自律，对电子商务经营主体开展商务信用评估等。

参考文献：

1．程艳、贺亮：《内生交易费用与流通成本的变动——兼论互联网平台交易费用内生性路径》，《治理研究》，2021 年第 2 期。

2．刘东明：《强化物流观念　降低流通成本》，《中国商贸》，1998 年第 9 期。

3．陈亮：《流通成本与物资流通企业组织创新》，《中国物资流通》，2000 年第 2 期。

4．国家发展改革委经济运行局：《我国物流成本现状及国际比较》，《中国经贸导刊》，2017 年第 22 期。

5．王蕴：《我国流通成本问题研究》，《经济研究参考》，2014 年第 51 期。

6．王之泰：《流通成本及物流成本问题探讨》，《中国流通经济》，2013 年第 5 期。

7．张育林：《对流通成本概念问题的认识》，《商业时代》，2007 年第 33 期。

8．毕明军：《关于我国商品流通企业成本控制研究》，《现代商业》，2010 年第 18 期。

9．马茹：《中小连锁企业商贸流通成本的控制及优化机制》，《商业经济研究》，2015 年第 17 期。

10．宋则：《关于生产与流通成本结构变化的研究——商品流通成本绝对上升和相对上升的新趋势》，《价格理论与实践》，2012 年第 7 期。

11．彭向刚、周雪峰：《企业制度性交易成本：概念谱系的分析》，《学术研究》，2017 年第 8 期。

12．汤熙恩：《基于财务报表的制度性交易成本会计测度方法探究》，《企业科技与发展》，2021 年第 6 期。

13．孙国峰：《交易成本与制度成本的关系分析》，《西南师范大学学报（人文社会科学版）》，2004 年第 2 期。

14．卢现祥：《转变制度供给方式，降低制度性交易成本》，《学术界》，2017 年第 10 期。

15．武靖州：《企业制度性交易成本的表现、成因及其治理》，《财务与金融》，2017 年第 6 期。

责任编辑：谷　岳

(C)1994-2024 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved.　http://www.cnki.net

(10) To accelerate the construction of a modern industrial system, it should focus on promoting the "six deep integration"

Yuan Lixing

As a major task to accelerate the construction of a new development paradigm and strive to promote high-quality development, the modern industrial system is the material and technological foundation for building a modern country and providing strong material support for the realization of the second centenary goal. In recent years, the theoretical research on China's modern industrial system has been gradually deepened, the policy framework has been continuously improved, and important progress has been made in the construction of the system, but there are still some outstanding problems. At present, with the acceleration of a new round of scientific and technological revolution and industrial transformation, intelligence, greening, and integration have become important characteristics and development directions of the modern industrial system. In order to effectively respond to the complex and severe international situation such as the intensification of competition between major powers and the acceleration of the restructuring of the global industrial chain and supply chain, and accelerate the solution of outstanding problems in the process of building a modern industrial system, the construction of a modern industrial system should focus on promoting the "six deep integrations", that is, to accelerate the deep integration of intelligent manufacturing and manufacturing, deep integration of modern service industry, advanced manufacturing industry and modern agriculture, deep integration of informatization and industrialization, deep integration of digital economy and real economy, deep integration of real economy and resource elements, and the deep integration of internal and external industries.

(11) Food security in the new Era: theoretical guidance, values of the times, and strategic paths

Lin Weiwei, Jing Ce

Food is the basis of the people, and ensuring food security is related to the national destiny and people's livelihood. Since the 18th National Congress of the Communist Party of China, the CPC Central Committee with Comrade Xi Jinping at the core has accurately grasped the risks, challenges and complex situations facing food security, profoundly pointed out that "only by taking the initiative in food security can take the initiative in the rejuvenation of a strong country", and made strategic arrangements for ensuring a stable and safe supply of food and consolidating the foundation of food security in an all-round way. This paper sorts out the theoretical connotation of food security from both international and domestic perspectives, constructs a theoretical framework of food security based on the Marxist theory of political economy and social reproduction, expounds the value of ensuring food security in the new era under the background of the new security pattern and new development pattern, summarizes the historic achievements of China's food security since the 18th National Congress of the Communist Party of China, and studies and judges the domestic and foreign challenges faced by China's food security in the new era and new journey, and it also analyzes the strategic orientation of ensuring food security from the perspective of strategic bottom line, strategic balance, strategic measures, and strategic guarantees, and studies and proposes strategic principles and paths to ensure food security.

(12) The trend and problem of the circulation cost of Chinese enterprises and the path of reducing costs and increasing efficiency

Zhang Xiuqing, ChengHua

The circulation system is an important part of the modern industrial system, the circulation efficiency is as important as the production efficiency, and the circulation cost is an important indicator to measure the circulation efficiency. At present, the biggest obstacle to the study of circulation costs is the lack of systematic statistical indicators and statistics. This paper deconstructs the circulation cost of enterprises, decomposes the circulation cost into logistics cost, endogenous transaction cost and institutional transaction cost, and uses the financial data of listed companies to quantitatively analyze the circulation cost, so as to gain a comprehensive understanding of the composition and change trend of circulation cost in China. After analysis, cost reduction and efficiency improvement in China's circulation field are also faced with problems such as the rapid rise of storage costs, the existence of a large number of highway tolls, the high level of tax burden, the invisibility of explicit costs, and the bottleneck constraints of the continuous decline of endogenous transaction costs of enterprises. Based on this, the idea of reducing costs and increasing efficiency is proposed, and the reform of the system and mechanism is promoted from the perspective of the big picture, administration according to law, and institutional transaction costs are reduced; and start small, it should optimize processes, reduce links, innovate and increase efficiency, and reduce logistics costs and endogenous transaction costs.

Editor: Yang Yuge

(C)1994-2024 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved. http://www.cnki.net