

中国加入 WTO 与中国物流业的发展

王新奎

编者按：“现代物流”概念引入我国只是 20 世纪 80 年代以来的事，并且只是近几年才引起国内政府部门、企事业等各界广泛关注。物流业将成为 21 世纪我国经济新的利润增长点。因此，从本期开始，我们正式推出“现代物流”栏目，旨在交流物流学研究的最新成果，促进我国现代物流教育、理论研究和实践的发展。

摘要 本文首先从国际贸易纯理论的角度就物流产业发展对贸易和生产布局的影响作一般性的理论分析，以说明物流产业发展对贸易和生产布局的影响的内在规律；其次分析中国加入 WTO 对贸易转运费用水平的影响，并据此对加入 WTO 以后中国贸易规模的扩大趋势作出静态和动态的预测；最后从加入 WTO 以后中国物流业所面临的发展机遇说明对全国性物资储运系统进行全行业重组的必要性和紧迫性。

关键词 物流 WTO 贸易和生产布局

全球性的企业购并浪潮推动国际贸易的货物流动加速向全球化的方向发展，并促进各国物流企业的联合和并购活动。大型跨国物流企业的出现加速了物流业与互联网经济的结合，使物流产业的业态发生了革命性的变化。

加入 WTO 以后，由于服务业市场准入的扩大，必将使中国的物流产业融入全球性物流产业跨国化、大型化和互联网经济化的潮流之中，并将对中国的贸易和生产布局产生深远的影响，而这种贸易和产业布局的变化又形成影响中国物流产业发展的外部环境。

一、关于物流、贸易与生产布局关系的理论分析

瑞典经济学家奥林在《地区间贸易和国际贸易》(1933)一书中对转运费用、贸易和生产布局之间的关系有过经典性的论述。其最重要的理论观点可概括如下：

(1) 区域和区域之间的贸易可称为地区间贸易。国际贸易是区域间贸易的一种，两者并无本质的区别。地区间或国际贸易存在的必要条件，是商品和生产要素在不同区域或国家间存在禀赋差异，以及由这种禀赋差异引起的生产要素价格差异。

(2) 全世界可看作一个整体，它划分为若干个大区域，每个大区域又可划分为若干个次区域，每个次区域还可划分为若干个小区域，依此类推。区域是基本贸易单位，其所以成为

基本贸易单位取决于两个条件,一是该区域的生产要素分布和它们的移动关系与其他区域存在差异,二是该区域的各小区域之间的生产要素分布和它们的移动关系的差异较该区域与其他区域的差异更小。

(3) 在开放经济条件下,不同区域或国家之间的生产要素价格有均等化的趋势。这种均等化的趋势主要取决于生产要素和商品的区域或国家间移动。但转运费用(包括运输费用和克服贸易壁垒的费用)的差异使世界各国之间的生产要素和商品价格差距扩大。运输劳务在价格体系中占有与其他劳务和商品同样重要的位置。

(4) 生产布局主要受3个因素影响:一是自然资源与市场之间的距离;二是原料和成品的可运性;三是运输能力和运输设备的地方差别。国内的生产要素、转运能力和工具的分布不仅影响到国际上的工业分布,也影响到国内生产和贸易的分布。

从以上奥林关于转运费用、贸易和生产布局之间的关系的理论可知,转运费用在国际贸易和国际分工中起着十分重要的作用。它对基本贸易单位的形成、生产要素和商品价格的差异、以及生产布局均产生重要的影响。在全球经济一体化和贸易自由化背景下发展起来的,以电子商务、供应链软件集成和第三方物流为特征的物流业的发展将大大降低国家间的运输费用并加速国家间生产要素和商品的移动,改变现有的区域资源禀赋状况并缩小区域间资源禀赋差异,从而影响整个国际分工和国际贸易的格局并提高资源的全球配置效率。

二、加入 WTO 对中国贸易转运费用及规模的影响

中国加入 WTO 以后,由于进口关税的下降、进出口配额和许可证的逐步取消,以及海关管理、商品检验、卫生及动植物检疫和知识产权保护的改善将大大降低生产要素和商品流动的克服贸易壁垒的费用。根据美国国际经济研究所 1998 年出版的题为《衡量中国保护成本》的研究报告,在 1997 年中国的进口中,高度保护的商品与所有服务约占 18.8%,其他商品进口约占 8.4%。其中,1997 年高度保护商品的关税壁垒为 21.7%,非关税壁垒为 22.1%,两者相加相当于 43.8%的关税,加入 WTO 以后关税壁垒削减 60%,非关税壁垒削减 40%,总体贸易保护水平比加入 WTO 以前下降 50%。其他商品 1997 年的关税估计为 24.6%,加入 WTO 以后预计也会降低 60%。

与此同时,加入 WTO 后,物流业的市场准入将同时得到金融服务业、基础电信服务业和专业服务市场准入的支持,这必将大大推动现代物流业的发展,从而使贸易的运输费用下降。

包括运输费用和克服贸易壁垒费用的贸易转运费用的下降将推动货物贸易和服务贸易的加速增长。根据以上同一项研究,按 1997 年静态计算,如加入 WTO,中国进口的 CIF 总额将增加 166.7 亿美元,其中商品进口增加 150 亿美元(高度保护商品进口增加 54.2 亿美元,其他商品进口增加 95.8 亿美元),服务进口增加 16.7 亿美元。

如按 1997~2005 年动态计算,假定 GDP 的年平均增长率为 7%,进口增长率对 GDP 的增长率的弹性为 1.132(1992~1997 年平均数),加入 WTO 对货物贸易的影响系数为 1.12(1997 年静态数),进出口贸易平衡,则按保守的预测,到 2005 年,中国的进出口总额将达到 6 000 亿美元,进出口的年平均增长率分别为 10.6%和 8.0%。如果出口增长率超过 8%,则进出口贸易的规模将会更大。

研究证明,加入 WTO 以后,转运费用下降将对中国贸易规模的扩大产生重要的影响。

三、加入 WTO 后中国物流业发展的机遇和挑战

从以上分析可知,加入 WTO 将对中国物流业的发展带来前所未有的巨大机遇。从短期来看,中国加入 WTO 以后,由克服贸易壁垒的费用的下降所推动进出口贸易的迅速增长,将为物流业的发展提供新的市场空间;从长期来看,物流业发展的本身又将降低贸易的运输费用,从而对国内统一市场的形成、资源配置效率的提高和区域经济发展水平差距的缩小带来积极影响,并加速中国参与国际分工和全球经济一体化的进程,从而为物流业的发展提供持续扩张的市场空间。

但是也应该看到,在加入 WTO 以后,由于物流业的市场准入,中国物流市场的竞争也将更趋激烈。根据由美国单方面公布的中美关于中国加入 WTO 的双边协议文本摘要,在物流业的市场准入方面,中国的主要承诺如下:将向美国公司提供贸易权(进出口权)和分销权(批发、零售、维修、运输),其中贸易权将在 3 年内逐步实施,分销权将包括限制最严格的贸易部门,例如化肥、原油和石油加工品。将在 3 至 4 年内取消对分销的辅助服务(租赁、速递、货物储运、货仓、广告、技术检测分析、包装等)的限制,并允许美国的分销辅助服务供应商将可建立百分之百的全资拥有的分支机构。这意味着在加入 WTO 以后,大型跨国物流企业将会迅速进入中国,抢占迅速增长的物流市场。

中国加入 WTO 以后物流业发展的市场需求特点决定了传统储运业将在中国物流业的发展中据有十分重要的地位。中国在集中计划经济体制下发展起来的,为物资计划调拨服务的全国性物资储运网络系统是我国物流业发展和参与国际竞争的特有的物质基础,因此,应十分重视这一全国性物资储运网络系统在我国物流业发展和参与国际竞争中的地位和作用。但也应该看到,我国全国性物资储运网络系统要完成向物流业的转变还存在以下障碍:

第一,在企业的运行机制方面,这一全国性物资储运网络系统的运行机制在改革开放以来虽然基本上完成了向企业化运行机制的转变,但仍具有种种大型国有企业在运行机制方面的固有弊病,缺乏适应市场竞争和向物流业转变的企业动力机制。

第二,在企业的经营资源方面,这一全国性物资储运网络系统的现有技术装备、人力资源、管理能力均难以适应当前物流业发展的需要,特别是难以适应中国加入 WTO 以后大型跨国物流企业的竞争,缺乏向现代物流业转变的经营资源。

第三,在企业的管理体制方面,这一全国性物资储运网络系统目前基本上是按政府条块进行分割管理的,因而具有这种政府条块分割管理体制下国有企业的重复投资、重复建设、过度竞争的特点,作为一个行业,整体效率不高,缺乏向现代物流业转变的资金资源。

可以预见,中国加入 WTO 以后,以电子商务、供应链软件集成和第三方物流为特征的跨国物流企业将首先选择这一全国性的物资储运网络系统作为收购、兼并或合资的对象,作为占领中国巨大物流市场的依托。因此,中国物流业的当务之急是必须利用中国加入 WTO 以后有限的过渡期,通过建立以法人治理结构为基础的现代企业制度改革,解决现有全国性物资储备系统企业动力机制不足的问题;通过加大技术和人力资源投入力度,解决现有全国性物资储备系统企业经营资源不足的问题;通过跨条块的企业联合和资产重组,解决现有全国性物资储备系统企业资金资源不足的问题,最终完成对这一全国性的物资储备系统的全行业重组,形成中国大型物流企业,迎接和参与国际竞争。

(作者单位:上海对外贸易学院)