

政府如何为中国物流业的发展“搭台”

陈 晶 莹

摘要： 本文主要就中国入世后物流业面临的压力和问题，借鉴欧美国家政府推动其物流业发展的有效举措，从宏观上阐述政府促进中国物流业发展的方略：设置专门的物流管理机构，构建统一的大市场；政府政策扶持物流业，推进中国物流现代化进程；鼓励支持物流教育与研究，培养现代化物流急需人才。

关键词： 中国物流业；政府扶持；物流现代化

中图分类号： F 259.22 **文献标识码：** A **文章编号：** 1006-1894(2002)02-0039-04

物流这一概念最早源于 20 世纪初的美国，如今它不仅已成为新兴的服务产业，而且已处于一个前景广阔的发展期。物流业的发展推动了一国制造业、商业、运输业等产业部门的健康发展，极大地降低了全社会的物流成本，提高了国民经济的运行效率和企业的国际竞争力。据统计，2000 年全球物流费用总支出为 3.75 万亿美元，其中第三方物流市场份额为 2 027 亿美元，占全球物流总支出的 5.5%。预计 2002 年全球物流支出将达到 4 万亿美元，第三方物流达到 2 810 亿美元，占全球物流总支出的 7%。欧洲物流协会 1999 年一项调查显示，1993 年欧洲物流成本占产品最终销售价格的 10.1%，1998 年下降到 7.7%，预计 2003 年将进一步下降到 6.8%，而美国的物流产业发展则更快于欧洲各国。中国物流业起步较晚，其成本占 GDP 的比例约为 16.7%，按 2000 年中国 GDP 89 000 亿元计算，物流成本约为 14 863 亿元；按 2001 年中国 GDP 95 800 亿元计算，物流成本约为 15 998.6 亿元，第三方物流则占整个物流总支出的比重约为 10%。年轻的中国物流业在发展过程中，面临着诸多的问题与压力，政府应怎样扶持和推动便是本提案的主题。

一、中国物流业的现状与问题

1. 入世后中国物流业面临的国际竞争压力 中国业已入世，物流市场的竞争将愈趋激烈。根据中国与美国、欧盟的协议，中国承诺：所有的服务行业（包括物流业）在经过合理过渡期后，取消大部分外国股权限制，不限制外国服务供应商进入目前的市场，不限制所有服务行业的现有市场准入和活动。同样，在辅助分销的服务方面也作了类似的承诺，具体包

括租赁、速递、货物储运、货仓、技术检测和分析、包装服务等方面,这些方面的限制将于今后 3~4 年内逐步取消。事实上,从 2000 年始,国际跨国物流企业已纷纷向中国物流市场进军,并展开了一场争夺我国物流市场的大战。如今要找一家合适的外国物流企业合资已不是那么容易了,一些已经合资的物流企业也在准备着分手,外国物流企业等待的是政策许可的独资展业。毕竟中国有着约 14 863~15 998.6 亿元的物流市场,而我国物流企业按现在的服务水平是无法掌握市场的多数份额的。跨国物流企业拥有先进的服务理念、竞争的市场意识、发达的信息系统、雄厚的资金实力和创新的运营机制,必然对我国物流企业的发展形成巨大的压力。

2. 缺乏统一、规范的管理制度与立法 目前,我国物流管理体制仍然存在较严重的条块分割的现象,没有专门的产业管理机构或协调机构。在基础设施的投资和建设上,中央政府没能从整体上合理规划,加以引导和协调,任由不同运输方式和行业管理部门进行规划与投资,其结果是布局不尽合理、资源浪费、管理不顺、物流运行效率下降,难以形成统一的物流市场;而在立法上,由于尚未彻底打破行业、地区界限,不管是宏观上的市场准入规定,还是规范服务主体行为的规定均无统一的法例。如国务院 2001 年 2 月 11 日颁布、2002 年 1 月 1 日生效的《中华人民共和国国际海运条例》规定经国务院交通主管部门批准,外商可以依法投资设立外资企业经营国际海运货物仓储业务,2001 年 11 月 20 日由交通部、经贸部公布施行的《外商投资道路运输管理规定》却只允许外商以中外合资、合作的形式投资经营道路货物仓储业务,而以独资形式投资经营道路货物仓储业务的对外开放时间则尚未确定。这就使物流供应链中的仓储在条块分割的背景下通过立法而分划为海运货物仓储、空运货物仓储、道路货物仓储等,而实践中有时候是很难截然地将海运货物与道路货物或其他运输下的货物区分开来的,尤其在多式联运、疏运的时候更是如此。这些对物流产业的发展均形成了一定程度的制约。

3. 政策支持力度不够 中国物流业进展较为缓慢,成因还在于政府没能有针对性地、适时地推出相应的扶持政策,主要体现在以下诸方面:(1)中国的物流领域还存在着较为严重的部门垄断和地区市场分割的状况,其中以运输服务为甚;(2)在如何加快物流产业的现代化进程,支持新技术在物流产业中的应用和推广上,各级政府并无有效具体的政策措施;(3)税收政策不合理,制约了物流企业的生存与发展。我国现行增值税采用的是“生产型”增值税,其对企业购进的固定资产、专有技术等长期资本所承担的税金不予抵扣。这种税收政策将制约资本有机构成较高的物流企业对固定资产的更新投资需求。

4. 物流标准化程度和全社会物流服务需求水平偏低 我国目前物流业不管在硬件还是在软件上,其标准化程度都不高。同时,由于我国跨国集团较少以及工业企业“大而全”和“小而全”的格局,不仅全球采购量小,全国采购的外购件比例也不大。企业没能像国际先进企业那样将企业资源和能力向其核心业务和战略性资源方面集中,在非核心精力和非战略性、不具备竞争优势的业务方面则采用更高效率和专业化的外部资源,企业利用外部物流资源和服务的机率较低,一方面企业没能真正降低其在运输、仓储等方面的投入或固定成本;另一方面我国整体的物流服务需求也难以快速提高。

5. 物流专业人才匮乏 物流的发展必须要有现代化的物流装备和先进的信息化网络,而物流的现代化和信息化都不能没有专业的物流人才。由于上述条块分割的问题以及业界人士对现代物流理论的理解不一等因素,中国物流的学历教育 and 研究不仅起步较晚,而

且明显较弱,物流研究人员和物流应用型人员奇缺,培养该领域人才的问题亟待解决。

二、中国物流业的发展有赖于各级政府的导向与支持

审视欧美各国物流产业的沿革历程及其快速发展之原因,政府的扶持和导向作用举足轻重。如欧洲统一市场的形成即受益于欧盟制定和推行的统一贸易政策、运输政策、关税政策、货币政策以及欧洲各国政府为营造良好的物流制度环境所付出的努力,如荷兰政府运输部就原来分散的、按不同运输方式管理的政府职能进行调整,改按货运、客运分类组建统一的货运管理司和客运管理司,便于政府按照物流发展的要求制定相应的运输管理和基础设施投资政策与法规;而美国为了物流基础设施的发展,制定了以最大限度地发挥各种运输方式效率为中心的协调发展政策,于1991年通过了《陆运多式联运效率法》,计划在6年中花费1510亿美元改善公路和大宗货物运输的设施系统,旨在形成美国参与全球竞争的一种经济高效、环境良好的基础。意大利的某些地方政府则对物流中心的开发给予土地使用方面的便利和优惠等等。结合中国物流产业实情,合理借鉴欧美先进物流运行经验,建议政府在推进我国物流产业发展方面做如下几件事:

1. 设置专门的管理机构,制定划一的管理制度与立法,构建统一的物流大市场 为使中国物流产业快速发展,政府必须提供基本的制度环境。第一,尽快设置统一的物流管理机构,专门负责研究、制定、规划和协调物流产业发展的相关政策;第二,打破部门分割,借鉴欧洲、尤其是荷兰的经验,进行合理有效的产业结构调整,将不同运输方式的管理职能纳入到统一的部门,以提高政府的规划预测功能和协调效率,同时避免多头管理的弊端,以利于政府按照物流发展的要求制定统一的管理制度,以统一的立法规范统一的市场,提高国民经济整体运行的效率;第三,构建统一的物流大市场,政府必须加强规划,具体可制定国家的、地区的、口岸的物流发展规划,并根据政府的政策取向协调地区间、口岸间的物流发展规划,分期、分批投入使用。

2. 政府政策扶持,推动物流发展 物流市场的良性运行与发展,得有公平、充分竞争的市场环境。因此,政府应制定和实施:打破垄断、放松价格管制的政策;税收扶持政策。可借鉴以美国为代表的欧美国家的做法,将税收优惠作为政府推动物流企业技术创新的有效途径,通过制定形式多样的税收优惠政策,降低物流企业技术创新的税负,促进物流企业技术水平的提高。对物流企业购进的固定资产实行增值税进项税额抵扣,并允许对固定资产加速折旧,加快技术设备的更新换代;鼓励、引导多元化市场主体投资物流基础设施的政策,加快物流基础设施系统的形成与完善。

3. 采取积极措施,推进物流信息化、标准化进程 物流的标准化和信息化是现代物流的生命线。政府应指定国家技术标准管理机构针对物流基础设施、装备制定基础性和通用性标准,如统一的计量标准、技术标准、数据传送标准等;对物流安全和环境制定强制性标准,如清洁空气法、环境保护责任法等,以保证物流业的顺利进行和安全进行。同时,支持敦促行业协会制定物流作业和服务的标准,统一物流用语以及物流从业人员的资格标准。加快、强化物流信息网络的建设,以物流信息化带动物流现代化。

4. 鼓励支持物流教育与研究,提供现代化物流急需人才 物流企业要实现技术创新,不仅要提高设备的技术程度,而且要靠具有综合素质的物流专业人才。政府应鼓励对物

流基础理论的研究,建立物流人才培养体系,其中包括学历教育与非学历教育。一方面要在高校拓展设置物流管理专业,资助扶持高校和科研机构在物流领域的研究和创新活动;另一方面要支持行业协会举办从业和执业培训,建立物流行业的职工终生教育系统,既满足中国现代物流业的专业人才需求,又保证行业升级发展的人员素质提高。

(作者单位:上海对外贸易学院)

(上接第 17 页)

群众中去的行之有效的群众路线。每个党员和干部都把代表、反映、实现和维护全体中国人民的根本利益作为自己义不容辞的责任,任何时候都把群众的利益放在第一位,为了人民的利益而奋斗。党的群众路线充分体现了我们党是中国最广大人民根本利益的忠实代表,党的一切工作和党自身的建设都是围绕着“为民”、“利民”、“富民”这一根本目标展开的。只有“代表最广大人民的根本利益”,我们的党才能得到群众的拥护和爱戴,才能带领中国人民进行改革开放和社会主义现代化建设,才能实现富国强民的目标,才能真正成为中国革命和建设的领导核心。因此,树立马克思主义唯物史观,尊重人民群众的历史作用及历史地位,忠实地代表最广大人民的根本利益,是一个政党的执政之基,力量之源。

综上所述,江泽民同志“三个代表”重要思想是以马克思的历史唯物主义为理论基础和哲学依据,是对马克思主义关于无产阶级建党学说以及毛泽东思想、邓小平理论关于党的建设思想的继承发展及创新,也是新世纪中国共产党加强自身建设的伟大的纲领性文件。

(作者单位:潍坊学院)

