

统筹推进现代流通体系建设笔谈

荆林波 汪 鸣 依绍华

编者按:中共中央总书记、国家主席、中央军委主席、中央财经委员会主任习近平于2020年9月9日下午主持召开中央财经委员会第八次会议,研究畅通国民经济循环和现代流通体系建设问题,研究党的十九大以来中央财经委员会会议决策部署落实情况。习近平在会上发表重要讲话强调,流通体系在国民经济中发挥着基础性作用,构建新发展格局,必须把建设现代流通体系作为一项重要战略任务来抓。要贯彻新发展理念,推动高质量发展,深化供给侧结构性改革,充分发挥市场在资源配置中的决定性作用,更好地发挥政府作用,统筹推进现代流通体系硬件和软件建设,发展流通新技术新业态新模式,完善流通领域制度规范和标准,培育壮大具有国际竞争力的现代物流企业,为构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局提供有力支撑。

本刊邀请3位国内研究贸易经济的权威学者,从不同角度分别论述对现代流通体系建设的思考,希望引起学术界、政界和实业界的关注。

中图分类号:F724 文献标识码:A 文章编号:1672-6049(2020)05-0001-14

统筹推进现代流通体系的战略意义及其构想

荆林波

一、统筹建设现代流通体系的战略意义

统筹建设现代流通体系,是提升我国国际竞争力的核心环节,也是抢占全球价值链的关键所在。在经济全球化的今天,现代流通体系建设直接关系到一个国家的核心竞争力。从国际市场看,现代供应链和现代流通体系已经成为支撑一个国家整体经济竞争力的重要一环。

20世纪90年代,全球价值链诞生之初,其驱动力要么来自购买者,要么来自生产者,全球价值链也因此被划分为购买者驱动型价值链和生产者驱动型全球价值链。如今,以新一代信息技术为代表的技术力量正在成为新的驱动力,正在重构全球价值链。这些新驱动力正推动世界从服务经济主导向知识主导、数据驱动的经济发展阶段转变^[1]。

正如美国经济学家帕拉格·康纳在《超级版图:全球供应链、超级城市与新商业文明的崛起》一书中提出的,全球供应链取代了各国之间军事和领土的竞争,成为新的焦点。在一个互联互通的世界中,传统的国家竞争理念已经发生变化,处在全球供应链中的位置以及能否提供互联互通的基础设施,正在成为比军事和领土更重要的事情。未来40年的全球基础设施建设规模,将超过前四千年建

基金项目:国家社会科学基金重大项目“新时代流通服务业高质量发展的路径选择与政策体系构建”(18ZDA058)

作者简介:荆林波(1966—)男,山西临猗人,经济学博士,中国社会科学院大学教授,浙江工商大学兼职教授,研究方向为服务经济。

设的总和。所有国家都将成为全球供应链的一部分,世界将进入“非国家”状态。谁统治了供应链,谁就统治了世界^①。

世界贸易组织最近发布的《全球价值链发展报告(2019)》显示,随着全球运输、通信成本以及贸易壁垒的下降,超过2/3的世界贸易依托全球价值链。然而,在全球价值链中,各国的收益却是极其不平衡的。比如,基于全球价值链的全球附加值中67%归属于经济合作组织的成员国,新型工业化国家和金砖国家仅获得全球附加值的28%^[2]。以服装全球价值链为例,发展中国家获得的附加值低于10%。即使如此,发展中国家仍然展开了激烈的竞争。特别是,针对我国的贸易保护措施越来越多,根据联合国贸易发展组织的统计,截至2015年,已经生效的针对我国的贸易保护措施已经超过400项,远远超过其他国家。

因此,在全球防疫的新环境下,我国应当继续推动对外开放,以开放性思维拥抱快速变化的世界,继续加强与传统贸易伙伴的联系,寻求新的增长点,充分利用网络技术,推进跨境电子商务的发展,特别是要抓住新一代信息技术的发展机遇,打造以我国自主知识产权为核心的复杂全球价值链。

统筹建设现代流通体系的战略意义在于推动形成以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局。

2020年以来,习近平总书记在不同场合谈及了双循环问题,如表1所示。

表1 习近平总书记谈及双循环问题情况

| 时间 | 相关会议 | 核心观点 |
|-------|--|---|
| 5月23日 | 习近平看望参加全国政协十三届三次会议的经济界委员,并参加联组会 | 深刻分析国内国际形势,指出面向未来,我们要把满足国内需求作为发展的出发点和落脚点,逐步形成以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局。 |
| 7月21日 | 习近平主持企业家座谈会 | 习近平进一步阐释了提出构建这一新发展格局的主要考虑,并强调了“大循环”与“双循环”的内在逻辑关系。 |
| 8月20日 | 习近平在安徽省主持召开扎实推进长三角一体化发展座谈会,21日听取安徽省委和省政府工作汇报 | 习近平对加快形成新发展格局提出极具针对性的具体要求。 |
| 8月24日 | 习近平主持经济社会领域专家座谈会 | 习近平从谋划“十四五”时期经济社会发展的高度,对构建新发展格局和相关的一系列重大问题进行了系统阐述。 |
| 9月1日 | 习近平主持召开中央全面深化改革委员会第十五次会议 | 从改革的角度提出要求,强调为构建新发展格局提供强大动力。 |

尤其是在经济社会领域专家座谈会上,习近平总书记强调,自2008年国际金融危机以来,我国经济已经在向以国内大循环为主体转变,经常项目顺差同国内生产总值的比率由2007年的9.9%降至现在的不到1%,国内需求对经济增长的贡献率有7个年份超过100%。从经济运行的分工来看,流通是连接生产和消费的中间环节。而现代流通体系,就是要在更大范围把生产和消费联系起来,从而扩大交易范围,推动分工深化,提高生产效率,促进财富创造^[3]。统筹推进现代流通体系的战略意义在于,从国内市场看,可以更好地打通生产和消费之间的联系,让“供”和“需”更加有效地对接,激发经济持续发展的内生动力^[4]。

二、统筹推进现代流通体系的战略构想

统筹构建现代流通体系要有全球化视角、善用技术化手段、实现网络化布局、强化科学化治理、重视人性化关怀。

第一,拥有全球化视角。这意味着我国建设的现代化流通体系,绝不能是闭门造车,采取计划经

^①到2030年,全球将会出现50个超级城市群,超级城市群是一连串基础设施最便利、供应链网络最发达的全球地理节点,超级城市群吸引着全球的资金、资源、人才、技术,小城市也必须将自身融入超级城市群,这是获得繁荣的唯一方法。供应链将全球迅速增长的超级城市连接在一起,这对地缘政治、经济、人口、环境、社会认知都将持续产生深远影响。

济时代故步自封的做法。全球化时代,需要我们拥有更加开放的心态,通晓全球,知己知彼,博采众长,在吸收和借鉴外来经验的过程中,探索符合我国国情的建设路径。

第二,善用技术化手段。建设具有国际竞争力的流通体系,必须用好技术手段,发挥创新力量。也就是说,要推进流通基础设施的数字化建设、智能化改造,实现流通体系的现代化,从而整体提升流通的效率。当然,对于技术的使用,有一个合理的问题,并非最先进的技术都适用于所有的企业。比如,对于广大的微小企业来说,要选择恰当的技术路径,否则,贪图高新技术可能适得其反。同时,新技术的导入,要选择一个恰当的时机,顺势而为、因势利导,才能取得最佳的效果。

第三,实现网络化布局。从传统的流通网络来看,流通企业不仅仅要着眼于国内市场,而且要密切关注国际市场的动态。从线下市场与线上市场融合的角度来看,今天的流通企业已经很难再用传统的定义去界定,正如我们在多年前所倡导的:今天,所有的企业都是电子商务企业^[5]。

第四,强化科学化治理。要实现全国流通一盘棋,必须要有相应的管理体制,而今,改革开放40余年,我们距离全国统一开放的市场仍然有一定的距离,其中的一个核心问题就是我国存在着严重的条块分割,各自为政、各自为战的问题在某些领域依然突出。所以,我们需要强化科学化的治理,提升管理的效率,才能有效地降低流通的成本。我们正在承担国家发改委委托项目——《国民经济和社会发展的第十三个五年规划纲要(2016—2020)》总结评估,项目报告建议要把构建现代流通体系及其相关的“新流通”治理体系,作为我国“十四五”规划的一个重点。

第五,重视人性化关怀。现代化流通体系的最终服务对象是“人”,所以还是要围绕当前消费市场的个性化、多样化需求,构建以人为本的现代流通体系。随着80后、90后正在成为新的消费主力,以及我国老龄化社会的时代到来,空巢老人、被数字鸿沟隔离的老人、失去自理能力的老人、渴望新生活的老人,这些不同场景所衍生出的各种服务与产品,需要相关企业潜心研究,设计出相应的解决方案。

三、统筹推进现代流通体系与全面促进消费

如前所述,要形成强大的国内市场,无非两个途径:一是靠投资;二是靠消费。如今,我们的重点在于如何全面促进消费,增强消费对经济发展的基础作用。而要破解全面促进消费这一难题,必须在三个维度发力:首先,如何扩大与稳定消费人口;其次,如何提高消费者的支付能力;最后,如何让消费者增强消费欲望、减少消费忧虑^[6]。

(一) 人口问题

1. 关于我国人口总量与社会消费品零售总额问题

我国人口净增长数在2017年为737万,而到了2018年我国人口净增长数为530万,创下1962年以来的最低点,2019年,我国人口净增长只有467万,再次创下新低。尽管我国的人口总量在2019年突破了14亿,达到14.0005亿,但是,我们必须高度关注我国人口的增长潜力问题。图1

展示了从2010年我国人口出生率的变化情况,在2016年有了较高增长之后,一路下降。

人口出生率的下降直接表现在新生儿的数量下降,如表2所示。

关于未来的走势,现在人口学家给出了不乐观的预测。中国社科院人口所在2019年1月发布的中国人口预测报告认为,中国人口将在2027年出现负增长。此报告引起了社会的广泛关注。而根据联合国的方案预测,中国人口将在2029年达到峰值(14.42亿),从2030年开始进入持续的负增长^①。

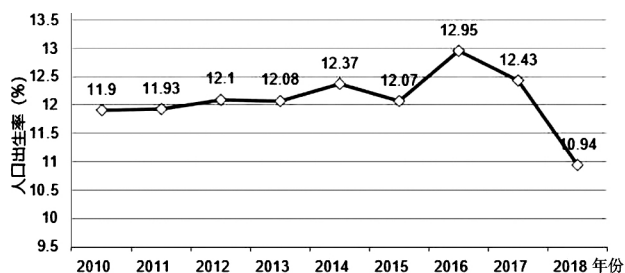


图1 2010—2018年中国人口出生率走势

^①联合国(United Nations, 2017)的方案预测结果显示,中国的劳动年龄人口在未来很长一个时期内将持续加速减少,到2050年将减少2亿人,总人口减少到13.64亿,2065年将减少到12.48亿,即缩减到1996年的规模。

关注我国人口总量,我们可以找出我国人口总量变化与社会消费品零售总额之间的关系。

到2025年,我国“十四五”结束之时,我们预测,我国的社会消费品零售总额会突破60万亿元大关。

2. 关于我国城乡人口与城乡消费问题

解放之时,1949年我国的城镇化率只有10.64%,之后稳步提升,1961年达到19.29%,接近20%,但是之后一路下滑。改革开放之初,1978年我国的城镇化率为17.92%,但是三年后,1981年城镇化率就突破了20%,之后进入一个相对稳定的增长阶段,每年保持0.5%左右的增长,1998年我国的城镇化率首次突破了30%,接着高速增长,2003年我国的城镇化率就突破了40%。这样,我国又进入一个相对稳定的增长周期,基本上每年保持1%左右的增长率,2011年我国城镇化率突破了50%,2019年我国城镇化率突破了60%。

因此,我们一方面要在未来继续推进新型城镇化,保持每年0.8%~1%左右的增长率,到2025年,我国的城镇化率会提高到65%左右,缩小与发达国家的差距。表5数据表明,城乡消费存在差距,我国城镇化率的提高会推动我国消费的升级换代。

另一方面,在推进新型城镇化的同时,我们必须高度重视户籍城镇化率与常住人口城镇化率的缺口问题^[7]。目前,我国户籍人口城镇化率与常住人口的比率在15%~16%。我们应当探索如何逐步解决那些外来务工人员的户籍问题,让农民工真正享受到城市的温暖,平等地接受各种基本公共服务。其实,如果能够在5年内把这个缺口解决好,那么,意味着要解决近2.3亿农民工进城问题,其意义重大,对带动城市建设、促进消费、实现基本公共服务均等化等有巨大的作用^①。

3. 关于我国老龄化与老龄消费问题

根据1956年联合国发布的《人口老龄化及其社会经济后果》中确定的划分标准,当一个国家或地区65岁及以上老年人口数量占总人口的比例超过7%时,意味着这个国家或地区进入老龄化。1982年维也纳老龄问题世界大会确定,60岁及以上老年人口占总人口比例超过10%,意味着这个国家或地区进入严重老龄化。

按世界卫生组织(WHO)的定义,一个国家65岁

表2 我国新生儿数量及其变化说明

| 年份 | 新生儿数量(万人) | 说明 |
|------|-----------|-----------|
| 2016 | 1 786 | 这是近年最高 |
| 2017 | 1 723 | 开始下降 |
| 2018 | 1 523 | 下降幅度达200万 |
| 2019 | 1 465 | 再次下降 |

数据来源:2016—2019年国家统计局统计年报。

表3 我国人口数量和我国社会消费品零售总额

| 年份 | 我国人口数量 | 社会消费品零售总额 |
|------|------------|--------------|
| 1995 | 121 121 万人 | 23 613.8 亿元 |
| 2000 | 126 743 万人 | 39 105.7 亿元 |
| 2005 | 130 756 万人 | 68 352.6 亿元 |
| 2010 | 134 091 万人 | 156 998.4 亿元 |
| 2015 | 137 462 万人 | 突破30万亿元 |
| 2019 | 突破14亿人 | 突破40万亿元 |

表4 我国城镇化率变化的主要节点

| 年份 | 城镇化率(%) |
|------|---------|
| 1949 | 10.64 |
| 1961 | 19.29 |
| 1978 | 17.92 |
| 1981 | 20.16 |
| 1998 | 30.40 |
| 2003 | 40.53 |
| 2011 | 51.27 |
| 2019 | 60.60 |

数据来源:《中国统计年鉴2020年》。

表5 全国城镇居民家庭消费水平及城乡消费水平对比

| 年份 | 城镇居民家庭消费水平 | 城乡消费水平对比(农村居民家庭=1) |
|------|------------|--------------------|
| 1978 | 301 | 1.92 |
| 1980 | 428 | 2.23 |
| 1985 | 795 | 1.68 |
| 1990 | 1 604 | 1.70 |
| 1995 | 5 263 | 2.21 |
| 2000 | 7 020 | 2.17 |
| 2005 | 12 254 | 2.35 |
| 2010 | 17 858 | 2.12 |
| 2015 | 28 661 | 1.78 |
| 2018 | 26 112 | 2.15 |
| 2019 | 28 063 | 2.11 |

数据来源:国家统计局。2013年,国家统计局开始实施城乡一体化住户调查,消费支出指标为全体居民家庭人均生活消费支出、城镇常住居民家庭人均生活消费支出和农村常住居民家庭人均生活消费支出。

^①有的经济学家测算,加快农民工市民化进程,预计将释放约4万亿美元的消费潜力。参见搜狐智库的《对话王小鲁:户籍制度改革过慢,农民工消费潜力达4万亿仍有待释放》,具体网址为:https://www.sohu.com/a/305932984_100160903。

以上人口占总人口的7%以上即称为老龄化社会(aging society);达到14%即称老龄社会(aged society),或者叫深度老龄化社会;达到20%则称超级老龄社会(hyper-aged society)。我们根据有关统计,得出我国与其他国家老龄化的对比情况,如表6所示。

从表6,我们可以清楚地发现,我国的老龄化进程比其他发达国家快得多,因此,“未富先老”成为当下我们必须面对的一个现实。我们有必要高度重视老年消费问题:

(1) 老年消费的规模巨大,值得关注。尤其是在家庭生命周期中,新的空巢阶段,在老年人身体状况较好、有较稳定的经济来源的情况下,老年消费的需求是相对旺盛的^[8]。

(2) 养老产业商机巨大。根据有关机构的预测,我国养老产业目前在5000亿元左右,而随着我国老龄化的加速,我国的养老产业有望在2030年突破1万亿大关^①。目前,我国城市居民的养老仍然以居家养老、社区养老为主,随着人们生活水平的提高,机构养老、医养结合等养老模式会有更大的发展空间^②。比如,2015年,全国城乡半失能、失能老年人总数超过了4000万。这些人迫切需要护理服务和养老机构,而我国养老机构发展相对滞后,供给能力不足,目前的养老机构床位数不到500万,远远无法满足市场的需要。

(3) 国家高度重视人口老龄化问题,需要全面推进相关工作。在1989年的《政府工作报告》中,“老龄化”一词首次出现。在“努力创造良好的稳定的社会政治环境”部分,“发展体育运动,增强人民体质”一段的段末,报告提出“人口老龄化越来越成为我国社会的重要问题,各地区、各部门都应关心老年工作。”^③2019年11月,中共中央、国务院印发了《国家积极应对人口老龄化中长期规划》,从而把应对老龄化上升为国家战略。2020年的《政府工作报告》是近年来篇幅最短的《政府工作报告》,1.1万余字,但是文中提及养老内容集中在第五部分的“实施扩大内需战略,推动经济发展方式加快转变”中,建议“推动消费回升,发展养老、托幼服务,发展大健康产业。建议扩大有效投资,发展居家养老、用餐、保洁等多样社区服务”。在第八部分,“围绕保障和改善民生,推动社会事业改革发展”中,建议“加大基本民生保障力度”^④。比如,针对老年人的数字鸿沟问题,国务院办公厅专门下发了《关于切实解决老年人运用智能技术困难的实施方案》,切实解决老年人在智能生活中面临的难点问题,让老年人可以共享信息化的新成果,提升他们的幸福感。

(二) 消费者支付能力问题

改革开放40年来,我国居民人均可支配收入大约用31年的时间实现跨万元,用5年时间跨越了

表6 我国与其他国家老龄化的对比

| 国别 | 从老龄化到深度老龄化 | 从深度老龄化到超级老龄化 |
|----|--|--------------------------------------|
| 法国 | 126年 | — |
| 英国 | 46年 | — |
| 德国 | 40年 | 36年(1972—2008年) |
| 日本 | 24年(1970—1994年) | 21年(1995—2006年) |
| 中国 | 2001年占比超过7%,预计中国将用约22年,即于2023年前后进入深度老龄化社会。 | 10多年后,即2033年前后进入超级老龄化社会,2050年达30.0%。 |

数据来源:国家统计局相关年份的《国际统计年鉴》。

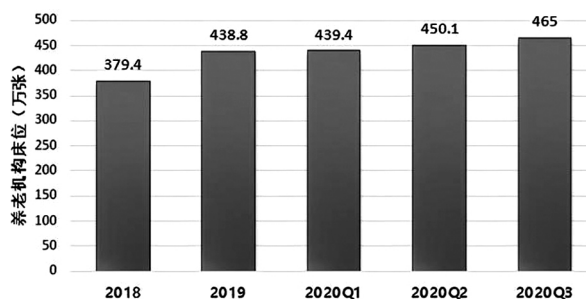


图2 2018—2020年中国养老机构床位数

资料来源:根据2020年民政部、智研咨询整理。

① 详见中国老龄协会于2019年4月发布的《需求侧视角下老年人消费及需求意愿研究报告》。

② 2017年28日国务院印发的《“十三五”国家老龄事业发展和养老体系建设规划》(国发〔2017〕13号)提出,到2020年,居家为基础、社区为依托、机构为补充、医养相结合的养老服务体系将更加健全。

③ 详见李佳在中国经营网发表的文章《从往年政府工作报告看中国如何从未富先老到边备边老》,具体网址为 http://www.cb.com.cn/index/show/zl_m/cv/cv13449141664。

④ 上调退休人员基本养老金,提高城乡居民基础养老金最低标准。实现企业职工基本养老保险基金省级统收统支,提高中央调剂比例。全国近3亿人领取养老金,必须确保按时足额发放。加强和创新社会治理。保障妇女、儿童、老人、残疾人合法权益。

2万元的门槛,目前我国居民的人均可支配收入已经跨越了3万元大关。而要全面促进消费,根本问题在于消费者是否有足够的支付能力。换言之,我国的居民收入水平能否持续地增长^[9]。

要稳步提高我国居民人均可支配收入,这里至少涉及3个问题:

1. 稳定经济增长与提高居民收入的关系问题^①

在全球疫情的冲击下,我国经济受到了巨大的冲击,今年我国经济增长大约在3%上下,因此,进一步提高居民收入受到了较大的挑战。我们认为,疫情肆虐之下,当务之急是稳就业,尤其是要保证城镇私营企业、个体工商户的稳定运营,彻底解决好农民工、大学生、退伍军人等群体的就业与安置问题。

根据国家人社部的数据显示,2013年以来,我国每年前三个季度解决的城镇新增就业人数都在1000万以上,今年我国城镇新增就业岗位数量首次突破了1100万,无论是横向与其他国家对比,还是纵向与历史年度对比,今年我国的就业成绩都是值得高度肯定的。

2. 如何进一步提高中低收入人群的收入问题

2020年“两会”期间,李克强总理提及“有6亿人每个月的收入也就1000元”。根据国家统计局的《中国统计年鉴2019》和《中国统计摘要2020》,我国进行住户收支调查,把全国家庭户样本分为五个等份,分别是高收入组、中间偏上收入组、中间收入组、中间偏下收入组和低收入组,每等份各占20%。其中,中间偏下收入组户数和低收入组占全部户数比重为40%。对应的人口为6.1亿人,年人均收入为11485元,月人均收入近1000元。由此可见,我国的城乡收入差距仍然较大,东中西部区域之间的差距仍然存在,需要我国进一步提高农村人口的收入,平衡区域发展,逐步实现共同富裕的目标。

3. 如何科学界定中等收入人群

党的十九届五中全会提出,“十四五”期间要扩大中等收入群体以及到2035年实现中等收入群体显著扩大。

目前,对于中等收入的定义不同,参见表8。

表8 关于中等收入的各种定义

| 机构 | 中等收入标准 | 说明 |
|-------|---|--|
| 世界银行 | 成年人每天收入10~100美元,也即年收入3650~36500美元。按照美元与人民币1:7的保守汇率计算,中等收入标准为2.5万~25万元人民币。 | 中间跨度偏大。在我国,年收入2.5万元人民币,意味着月收入为2083元,就算中等收入群体,标准有点偏低。 |
| 瑞士信贷 | 中国人个人财富在2.8万~28万美元。换言之,包括所有房产、股票、存款等,只要你的个人财富在17万~176万元。 | 根据这个标准,中国中等收入群体数量达1.09亿人。 |
| 福布斯 | 对中国中产的定义:生活在城里,25到45岁间,有大学学历,专业人士和企业家,年收入1万~6万美元。 | 2010年提出的标准。 |
| 国家统计局 | 宁吉喆给出的中等收入群体定义标准是:中国典型的三口之家,年收入在10万~50万元。 | 三人家庭年收入10万~50万元人民币,换算成每人每月的收入为2777.78~13888.89元,最低标准2777.78元与2000元相差不大,但最高标准13888.89元几乎快到5000元的3倍。 |

通过表8的对比说明,我们可以看出,目前的中等收入定义缺乏足够的说服力,至少在我国仍然没有一个让人信服的界定。

^①坚持在经济增长的同时实现居民收入增长、在劳动生产率提高的同时实现劳动报酬提高。

(三) 消费者的购买欲望问题

在消费人口足够和支付能力有保证的前提下,全面促进消费,仍然需要刺激消费者购买欲望,免除消费者的后顾之忧,提振消费者的消费信心^[10]。我们总结,目前压在消费者心头的有四座大山,即养老、购房、结婚与子女教育,我们前面讨论了养老问题,这里重点分析后面三个问题。

1. 购房的压力

根据央行发布的《2019年中国城镇居民家庭资产负债情况调查》,城镇居民家庭户均住房资产为187.8万元,占总资产的比重为59%,这说明住房在城镇居民家庭中的重要地位。而城镇居民家庭户均房贷余额为38.9万元,占到总负债比重的76%,这说明购房对城镇居民的壓力。

根据恒大研究院和易居研究院等机构的研究,我们发现,我国一些城市如北京、上海、深圳的房价收入比都在40倍左右,二线城市的房价收入比在30倍左右,三线城市的房价收入比在20倍左右。如此高的房价收入比,严重压制了消费者的其他消费,抑制了人们的消费欲望。尤其是在北京这样的一线城市,如果一个外地博士毕业生要选择留在北京工作,那么,一旦要购房,则意味着自己的原生家庭、配偶的原生家庭以及自己的小家庭都落入了中等收入陷阱,三个家庭都要拿出足够的钱支持该毕业生在北京交购房首付,并且背负起多年的房贷^[11]。

2. 结婚的压力

据国家统计局数据显示,我国单身人口已达2.46亿,占全国总人口的17.65%,而根据民政部的预测,到2021年,我国独居成年人将上升到9200万人。为什么选择独居呢?原因在于结婚的成本高,与房价高紧密相关。网上流传的各地结婚成本显示,一线城市平均的结婚成本在200万以上,二线城市的结婚成本在100万以上,如此庞大的结婚费用,并不是所有人都可以承受的,“婚不起”成为当下一个新的社会现象。

3. 子女教育的压力

我国的家庭都愿意在子女教育上投入,都不愿意让自己的孩子输在“起跑线”和“赛道”上,因此,子女的教育支出已经占我国城镇家庭支出的一半以上,并且这种投入仍然有上升趋势。

有机构测算,一线大城市的育儿成本,即从孩子出生到上大学费用在200万元以上。即使是长春这样的二线城市,育儿成本也在100万以上。有的机构测算,1988—2012年,我国的育儿成本增长了40倍。如今,一线城市的育儿成本又有新突破,尤其是子女课外辅导费用与学区房的租房费用。

首先,我们分析一下课外辅导班的收费。全国的消费水平趋于一致,一线城市与二线城市之间的差距不明显,一般情况下,省市级城市的收费标准是每小时200元,即使乡镇的收费标准是每小时80~100元。但是,名师授课、小班授课或者一对一授课的差距就比较明显。比如,在北京,名师授课2小时的价格在7500~10000元,如果5个学生上课,那么,意味着一个学生家庭要支付1500~2000元,这只是两个小时一门课的辅导费。如果是高考、中考一对一的辅导课,那么,费用就更高了,有的名师一对一的授课收费达到1小时5000元。就如此高的费用,如果没有关系引荐,还找不到名师授课。由此可见,子女的教育费用足以让许多年轻人望而生畏,不敢多生孩子。

我们再对比一下学区房的租房费用。目前,北京人的平均通勤距离超过了17公里,通勤时间超过了50分钟,许多一线城市的通勤时间也在40分钟左右,这样,随之而来的问题是学区房成为大家追逐的热点。一般而言,优质的中小学在传统的老城区,而小学一般放学较早,大多数家庭必须有老人来接送孩子,造成了许多家庭被迫在学区周边租房,方便上下学。结果是学区房价格不断上涨,同时,学区周边的租金也每年保持上升的趋势。我们调查了一下,北京学区周边的租金已经从5年前每平方米100元上调到150元左右。如此高的租房费用,必然压制了这些家庭的其他消费。

综上所述,我国要全面促进消费,必须解决好阻碍消费的各种问题,为此我们建议:加快户籍制度改革,逐步解决好常住人口的户籍问题,不断释放城镇化的消费红利;关注新型消费群体的同时,加大对老龄消费的供给,充分满足老年人群的健康、养老、教育、旅游等需求;进一步出台鼓励生育的政策,解决好生育后的养育问题,真正做到让大家生得起,更要养得好;加大优质中小学的投入,鼓励优质中

小学通过兼并扩大品牌影响力,让更多的学生享受到优质的教师资源;积极探索我国房地产市场的改革之路,理顺中央政府与地方政府在土地财政上的关系,不断加大居民保障用房的供给,满足人民对美好住房日益增长的需求;继续保持我国经济持续稳定增长的态势,保证就业的稳定增长,提高城乡居民的收入水平,让老百姓手中的货币增值保值,这是扩大消费的根本所在。

参考文献:

- [1]荆林波,袁平红.全球价值链变化新趋势及中国对策[J].管理世界,2019(11):72-79.
- [2]RASHMI B. Linking into global value chains is not sufficient: do you export domestic value added contents? [J]. Journal of economic integration, 2014, 29(2): 267-297.
- [3]荆林波.消费升级与小康社会(英文版) [M].北京:社科文献出版社,2019.
- [4]王小鲁,樊纲,刘鹏.中国经济增长方式转换和增长可持续性[J].经济研究,2009(1):4-16.
- [5]荆林波.电子商务:中国经济发展的新引擎[J].求是,2013(11):15-17.
- [6]荆林波,王雪峰.消费率决定理论模型及应用研究[J].经济学动态,2011(11):71-79.
- [7]郭亚,葛扬.江苏省城镇居民消费结构:基于ELES模型和AIDS模型的比较分析[J].南京财经大学学报,2014(2):1-10.
- [8]张川川,JOHN G,赵耀辉.新型农村社会养老保险政策效果评估——收入、贫困、消费、主观福利和劳动供给[J].经济学(季刊),2015(1):203-230.
- [9]荆林波.促进形成强大国内市场之我见[J].商业经济研究,2019(6):2+193.
- [10]陶金国,瞿永真.网红模式下消费者购买意愿的影响因素研究[J].南京财经大学学报,2017(2):89-95.
- [11]许宪春,贾海,李皎,等.房地产经济对中国国民经济增长的作用研究[J].中国社会科学,2015(1):84-101+204.

完善综合运输网络服务 确保现代流通体系高效运行

汪 鸣

习近平总书记指出,流通体系在国民经济中发挥着基础性作用,构建新发展格局,必须把建设现代流通体系作为一项重要战略任务来抓。在社会再生产过程中,流通效率与生产效率同等重要,是提高国民经济总体运行效率的重要方面。高效的流通体系能够在更大范围把生产和消费联系起来,扩大交易范围,推动分工深化,提高生产效率,促进财富创造。国内循环和国际循环都离不开高效的现代流通体系。现代流通体系建设内涵丰富,既包含综合运输体系建设的内容和任务,又要求加快建设现代综合运输体系,形成统一开放的交通运输市场,优化完善综合运输通道布局,加强高铁货运和国际航空货运能力建设,加快形成内外联通、安全高效的物流网络。

一、现代综合运输体系既是现代流通体系的构成要件,又是基础保障环境和条件

(一) 重要的构成要件

运输服务以货物位移为基本服务产品,在生产和消费流通体系建设中,运输服务是满足生产和消费的重要基础要件。运输服务是派生需求,来自现代经济活动中环节货物的位移,并因此将生产各个环节有机联系起来,既满足基于规模化生产的产业集群化发展所需要的短距离运输和即时配送服务的需要,又因运输能力和成本的比较优势,在更大的范围内进行产业链衔接,成为现代产业链构建的

作者简介:汪鸣(1963—),湖北武汉人,国家发展和改革委员会综合运输研究所所长、研究员,研究方向为综合运输、物流产业规划与政策。

重要组成部分。运输服务是实现最终消费的重要手段,不仅可以满足各种不同类型的消费需求,而且也是消费新模式的重要支撑和引领。

(二) 高效的运行保障

现代流通具有越来越鲜明的国际化、区域化特征,生产和消费活动均可以在更大的范围内进行。由铁路、公路、水运、航空和管道运输构成的现代综合运输体系,拥有各种不同运输方式的技术经济特性和运输服务组合方式、组织形态,实现运输服务所需要的基础设施布局,以及运输技术装备的不断更新,以运输成本、效率和服务三元素为基础,不断支撑流通范围的扩大和流通服务的创新,已经成为现代流通体系运行的重要保障。流通模式的创新,又反过来促进了运输服务创新和效率的不断攀升,尤其是电商网购的发展,加快了快递服务的发展和基于网络化、规模化的快递服务效率的提升。

(三) 循环的布局条件

产业链、供应链协同已经成为现代生产的重要方式,并成为终端产品消费服务的基本组织形态和模式。产业链、供应链组织方式的创新与运作模式的变革,在生产主导或消费引导下,必将形成基于规模经济的各种区域性循环布局。综合运输服务条件的不断完善和运输、物流服务的便利性,又极大促进了各种区域经济、产业、消费循环系统的形成和发展,使现代流通逐步具有了在特定的区域内运行的特征。同时,区域资源禀赋差异带来了分工深化、生产效率、财富创造路径与机遇的不同,在对应的产业链、供应链构建中,需要得到更为精准的、具有较强适应性的运输、物流服务支撑。现代综合运输体系效率、服务的创新能力,为差异化的区域生产、消费循环提供了服务和系统构建引领。

二、新发展格局为现代综合运输体系建设指明了方向,必须加快综合运输体系重构

(一) 完善国内综合运输网络布局

建设以国内大循环为主体的新发展格局,是我国经济发展迈入现代化阶段后,发挥我国经济规模红利的必然选择。一是改革开放40多年来,我国积极参与经济全球化发展,经济发展规模和水平不断上台阶,不仅使我国成为世界第二大经济体,而且生产和消费均进入世界级规模阶段,成为国际产业链、供应链组织的重要力量,足以影响国际流通体系建设发展走向,尤其是我国在强大的消费能力基础上进行的现代化建设,将中国推向了国际最大买方市场的地位,善用消费规模红利,打造由我国生产、消费构成的经济大循环体系,不仅可以最大限度提升流通效率,还有利于我国形成新动能、新机遇支撑的新发展格局。二是大循环发展新格局需要确立综合运输发展的新方向,加快调整综合运输趋向沿海港口的陆海布局,向发挥内陆地区优势的海陆逆向布局,以及内陆地区之间的陆陆布局转向,形成不同层次、不同流通系统的综合运输网络,为经济后发地区提供生产、消费循环体系建设所需要的综合运输服务环境条件和能力。三是按照大循环流通体系进行国内综合运输网络体系重构,在提高国家区域战略实施所需要的综合运输能力建设的同时,按照地区资源禀赋和生产、消费辐射格局,进行多模式、多范围综合运输体系布局建设,以不同区域的大循环和全国大循环为目标,打造强辐射、高效率、低成本的综合运输服务系统。

(二) 强化国际综合运输网络辐射

构建国内国际双循环相互促进的新发展格局,是我国现代化发展进程中适应强大国内市场需求、更为开放的新全球化引领。一是以国内大循环系统为基础,按照最大限度发挥我国消费红利和生产规模优势的要求,以更加开放的经济政策为前提,积极打通大循环辐射方向的国际大通道,构建多层次、多网络对接的开放新格局。二是按照外向型、内需型、内外需混合型等不同区域开放组合模式需求,建设陆海、海陆、陆陆多层次的国际综合运输辐射网络,并为不同服务功能的综合运输通道赋能,尽快形成国内国际双向流通的新发展格局,丰富国际流通层次和产业内涵,引领我国生产、消费产业迈向全球价值链中高端。三是培育我国面向“一带一路”倡议重要辐射方向的国际运输通道,形成更为紧密的、基于国际产能和贸易合作、具有流通体系内在需求的运输服务组织格局,启动我国内需与国际经贸合作高度耦合驱动运行的通道经济发展格局,为现代流通体系建设赋予全新的国际内涵和新的全球化发展动能。

(三) 精准区域综合运输网络衔接

大循环、双循环的全国产业布局、消费布局重构,推动区域战略实施达到新水平,为实现经济发展新高地、新增长极提供强大支撑。一是以中国现代化建设为大场景,以发挥区域资源禀赋优势和挖掘要素价值潜能为方向,从大循环、双循环着手,不断优化全国产业布局 and 消费布局,为京津冀协同发展、长江经济带发展、粤港澳大湾区建设、海南全面深化改革开放、长三角一体化发展、黄河流域生态保护和高质量发展等重大国家战略赋能,提高国家战略实施能力和水平,为大循环、双循环流通体系建设提供新内容,据此作为精准完善国家战略实施中综合运输建设发展的基本遵循,提高综合运输服务体系支撑和引领区域现代流通体系建设发展的能力。二是依托不同层次的大循环、双循环综合运输体系和运输、物流服务网络,加快区域经济要素向区域中心城市聚集,加快中心城市产业布局 and 现代化发展步伐,打造不同区域经济发展新高地,建设区域现代流通体系,构建新发展格局。三是依托区域产业布局发展系统,发挥区域综合运输服务系统的成本效率优势,提高大循环、双循环流通体系发展效能,培育区域流通体系、生产消费新的增长点,为产业重构、消费布局提供具有增量价值的产业发展支撑。

三、按照现代流通体系建设要求,加快建设布局优化和运行高效的综合交通体系

(一) 完善综合运输通道和综合交通枢纽布局

一是加快完善综合运输通道布局。按照现代流通体系建设对各个层次综合运输通道的要求,加快推进既有通道缺失路段、延伸路段建设,加强西部地区通道建设,提升进出疆、出入藏以及贫困地区对外通道能力,加强主要城镇化地区对外多向联通能力,为内陆地区现代流通体系建设提供重要支撑。二是加快完善综合交通枢纽布局。进一步优化国家综合交通枢纽功能层级和空间布局,加快构建层级分明、功能清晰的综合交通枢纽体系,加快国家物流枢纽和口岸枢纽建设,为打造依托流通要素高效集散的中心城市新增长极奠定坚实的流通基础设施支撑。

(二) 提升城市群和都市圈高效运输服务网络

从支撑大循环、双循环经济增长,促进区域协调发展,提高区域参与国际竞争合作能力出发,加快完善都市圈超大和特大城市的辐射带动功能,为流通产业布局发展和骨干企业培育提供核心聚集载体。构建与都市圈国土空间相吻合、有效支撑都市圈现代流通产业高质量发展的综合交通枢纽体系,推进区域枢纽、城际枢纽、市域枢纽和城市枢纽等不同层次综合交通枢纽“多级协同”发展,促进都市圈各种运输方式高效衔接。以都市圈为产业载体和服务平台,培育高铁货运、空港国际运输服务功能,强化服务现代流通体系的高效运输组织能力。

(三) 超前布局谋划新时代新型交通基础设施

加快交通运输领域5G网络、大数据、物联网、人工智能、云计算、区块链等技术手段的应用。把握新一轮科技进步浪潮,依托新技术的发展,探索和布局下一代新型交通基础设施,超前实现交通基础设施数字化、网络化、智慧化,为流通体系现代化提供新交通基础设施支撑,实现提高流通效率、降低流通成本的新技术功能。规划建设智慧公路及城市智能交通基础设施,结合新一代国家交通控制网和智慧公路试点,开展“智能+网联”的自动驾驶汽车道路技术应用示范。加强港航和民航交通新型基础设施布局应用,鼓励大中型港口根据实际需要部署不同等级的自动化码头系统,提升港口装卸、转场、调度等作业效率,全面推动智能港口建设,实现港口港区泊位联动运营。推动新一代空管系统部署,布局数字化放行和自动航站情报服务系统,实现飞行任务四维航迹管理,促进民航飞机起降效率和安全性达到世界先进水平。研究部署面向区域物流的大型无人机起降点。

(四) 积极完善交通运输信息化基础设施建设

加快完善国家综合交通运输信息、国家物流公共信息、国家交通地理空间信息、国家交通基础设施大数据等一系列国家级信息平台。面向未来智能汽车发展,统一部署、协同共建智能汽车大数据云控基础平台,逐步实现车辆、基础设施、交通环境等领域的基础数据融合应用。推动交通定位导航、出行服务、物流电商、交易结算等交通运输平台融合发展。鼓励集约布局交通运输和物流行业大数据中心,建立国家交通运输战略数据安全灾备基地。

(五) 提升存量交通基础设施的运行服务效能

坚持质量第一、效益优先,以供给侧结构性改革为主线,提升交通基础设施网络效应和规模效益,加强既有设施扩能改造和提质升级,推进交通基础设施支撑现代流通体系的质量、效率、动力变革。提升交通基础设施网络效应和规模效益,围绕适应中高端运输和大众普遍运输的差异化需求,着力提升既有交通基础设施的网络效应和规模效益,更好地服务现代流通体系建设。加强交通基础设施扩能改造和提质升级,全面推进既有交通基础设施扩能改造,以技术创新为牵引,推动交通基础设施更新换代。提高综合交通枢纽运行效率和服务品质,着力提升综合交通枢纽的有效供给能力,进一步明确枢纽功能层级,围绕综合交通枢纽,促进各种运输方式高效衔接,提高综合交通运输整体运行效率和服务质量,支撑引领经济社会高质量发展,有效拓展区域发展空间,培育形成增长新动能。

(六) 注重综合一体衔接,提高运输服务的效率

加强交通运输网络衔接协调,大力发展一体化运输组织,推动交通运输全生命周期健康发展,着力提高交通运输整体运行效率和发展效益。加强综合交通运输网络衔接协调,完善综合交通枢纽布局衔接,大力发展联程联运等一体化运输组织,推动“一票制”“一单制”“一站式”发展。加快国家物流枢纽网络、骨干冷链物流基地、末端配送节点等多层级物流基础设施建设,提高干支配衔接效率和水平,为流通体系高效运行提供网络运行环境。

“双循环”新发展格局下流通体系 面临的问题及对策建议

依绍华

流通作为生产和消费的中间环节,一方面将消费需求信息传递给生产部门,使其组织生产适销对路的商品;另一方面将生产端的商品提供给消费者,满足既有需求的同时激发潜在需求,从而推动社会再生产过程顺利实现。因此,流通体系不仅是新发展格局的重要内容,更是有力推动经济高质量发展的关键要素。在“双循环”新发展格局下,建设现代流通体系,亟待理清流通概念内涵、分析问题,进而提出发展建议。

一、流通与流通体系内涵

(一) 流通的概念

马克思从广义和狭义两个角度对流通进行阐释:从广义角度,流通泛指资本流通的总过程;从狭义角度,特指不包括生产过程的商品交换活动,具体表现为:货币向商品的转化过程——购买阶段;商品向货币的转化过程——售卖阶段。马克思将狭义流通过程称为“真正的流通”,这也是流通的本质。

很多学者从流通承担的职能角度进行界定,如美国学者 F.E. 克拉克提出,流通是由生产向消费的人的转移和商品本身的实质转移两个过程组成;日本学者铃木武进提出,流通是在生产者与消费者之间,通过人、场所和时间展开的架桥活动等。

我国学者对流通的研究始于著名经济学家孙冶方^[1]提出的“流通是社会产品从生产领域进入消费领域所经过的全部过程”。高涤陈^[2]认为,流通是同社会分工、生产社会化的出现与发展相联系而产生的社会经济过程。宋则^[3]提出,流通主要包括农产品流通、工业消费品流通和工业投资品流通。徐从才^[4]认为,市场经济条件下的流通包括广义和狭义的流通过程。

作者简介:依绍华(1970—),女,黑龙江哈尔滨人,经济学博士,中国社会科学院财经战略研究院研究员,博士生导师,研究方向为流通产业理论与政策、消费问题、农产品流通。

综上,从经济学的角度分析,流通的概念可以理解为产品从生产者到消费者的社会性和经济性的移动过程,包括地理位置的移动和产品所有权的转移,不仅包括商品买卖的交易过程,还有商品的转运过程。

(二) 流通体系的内涵

现代流通体系涉及范围较广,涵盖内容较多。诸多学者从不同角度对当前现代流通体系的概念和发展方向进行研究。如丁俊发^[5]从政府管理流通角度提出流通体系由六大体系构成,包括商品宏观调控体系、多元化的流通企业组织体系、商品流通方式与营销业态体系、商品市场体系、商品流通法律体系、流通行政管理体系;宋则^[6]提出,现代流通体系的高质量发展越来越依赖流通创新;王先庆^[7]认为,流通体系由不同的业态、品类、节点和链条构成;贺登才^[8]提出,完善流通体系应突出网络建设,包括补齐节点设施、城乡物流和应急物流短板。

随着技术进步和社会分工的深化,流通体系内容不断丰富,由以商品流通为核心拓展为商品及附加服务从生产到消费的转移过程,可细化为商贸流通体系、物流运行体系、物流运输配送体系、统一市场体系、信用体系以及保障供应体系等。现代流通体系层次结构多元,各组成部分相互依赖,并根据社会经济发展需要进行动态调整。

二、流通体系现状及主要表现

流通体系以流通产业为依托,以流通基础设施和网点为基础,在全国范围形成层次分明、种类多元、遍布城乡的流通网络体系,为畅通国民经济循环、保障生产和生活供应、满足消费需求做出应有贡献。尤其是近年来,我国经济进入高质量发展阶段,消费成为拉动经济增长的主引擎,流通对经济的贡献逐渐提高。

(一) 全国性流通网络体系初步形成

目前,我国已建立8条骨干流通大通道、37个国家级流通节点城市和66个区域性流通节点城市构成的全国性流通网络。尽管受经济二元结构的影响,城乡流通设施及流通网络体系存在较大差距,近年来,国家持续加大农村流通基础设施建设力度,提升农村商业网点布局密度,鼓励大型流通企业渠道下沉,并将商务、供销、邮政等不同体系资源整合,打通不同体系界限,畅通农村流通网络体系。与此同时,积极推动电商下乡,鼓励大型电商平台在农村地区进行网络布局,在引导工业品下行的同时,大力促进农产品上行,构建城乡双向流通网络。

(二) 物流现代化水平稳步提升

在科技进步的推动下,现代技术与物流业深度融合,推进物流设施与设备现代化水平的提升。不仅如此,随着大数据、人工智能等信息技术的发展,智慧物流体系逐步完善,物流效率快速提升,物流模式创新不断丰富,推进物流产业由劳动密集型向技术密集型转变。在物流体系建设中,依托流通节点城市,应用物联网、自动拣选、节能冷藏等先进技术,搭建物流园区、专业批发市场、商贸连锁企业和社区商业网点多层次配送模式,打造城市共同配送体系,提高物流效率。并大力发展冷链物流,完善产地预冷、销地冷藏和保鲜运输、保鲜加工等全链条冷链体系,逐步实现冷链物流无缝衔接,降低物流损耗,保障商品品质。

(三) 绿色流通体系初步建立

我国经济进入高质量发展阶段,对绿色环保重视程度日益加深,流通领域在采购、包装和物流等环节广泛推广和践行绿色理念,已基本建立绿色流通体系。具体表现在:一是有关部门出台优惠措施引导流通企业推广绿色供给,通过创建绿色商场、绿色市场,进行节能改造,开设绿色产品专柜,宣传、展示和销售绿色低碳商品,减少商品过度包装,引导绿色消费;二是打造绿色供应链,以节约资源能源、降低消耗为核心,推广绿色采购、绿色包装和绿色物流,强化物流企业降低能耗、达到减少污染排放目标,对运输线路合理布局、提高装载率等,并对快递物流包装进行回收,初步建立废弃物回收逆向物流体系。

(四) 流通信息化水平稳步提高

以互联网、云计算和大数据等新技术在流通领域的广泛应用,提升流通产业的信息化和智能化水平,推动流通方式创新,提升流通效率。主要表现在:一是流通企业信息化管理水平提升,大型流通企

业普遍引入信息管理系统(MIS)和资源管理计划系统(ERP),实现办公自动化,并采用电子数据交换(EDI)、电子订货系统(EOS)等实现采购、订货、送货一体化管理,并借助信息管理系统和网络体系上下游企业建立从需求预测到供货、补货、结算的快速反应体系,提高企业运营管理能力;二是提高经营场所信息化水平,流通企业广泛应用电子销售终端POS机,实施电子标签、二维码识别以及移动电子支付等,极大提升消费便利度,提高流通企业智能化服务水平。

三、流通体系面临的问题

(一) 流通管理体制分散且交叉

流通产业涵盖范围很广,涉及多个领域。一直以来,我国政府对于流通领域的管理都是按照职能划分,导致与流通相关的政府部门多达十几个,包括商务部、发改委、农业农村部、市场监督管理总局和交通部等。从纵向来看,在商品的每一环节都有相关的部门归口管理;从横向来看,每一个商品流通领域又都有多个部门来管理,使得流通业行政管理存在重复交叉。

不仅如此,这种行政管理上的交叉也使得流通管理责任不清晰,许多部门对于同种商品的流通都负有管理职责,但难以真正落实到位,一些领域处于政府部门监管的空白和盲点。比如在食品安全管理方面,涉及的部门包括有工商、质量监督、环保、消防、交管、人防等,这些部门对于食品安全都具有管理权限但又有限,容易造成推诿,导致管理权责无法发挥应有的作用。

(二) 流通基础设施体系不完备

近年来,我国政府加大对流通公益性建设的投入,但总体来看流通设施略显不足,难以满足构建现代流通体系的新要求。主要问题包括:一是交通运输、仓储物流、智慧物流等基础设施建设相对滞后,尤其是多式联运中心、快件分拨中心和其他物流场站设施供给相对不足,导致一些流通节点城市的生产、服务、中转等功能不完善,制约了流通功能的充分发挥和流通效率的进一步提升;二是与交通设施融合不足,交通枢纽和物流园区衔接不畅问题较为突出,城市出入城道路与高速公路衔接存在缺口,未能有效发挥交通基础设施的网络优势;三是物流业专业化、社会化水平不足,第三方物流及专业化物流快递平台发展相对较慢,大部分企业仍使用自有物流模式,汽车空驶率远高于发达国家;四是多式联运等复合型流通体系发展滞后,各种运输方式之间缺乏合理分工,不仅是道路、交通设施接驳不畅,而且装备设施标准不统一,物流器具标准不配套,使得不同流通企业的运输、仓储及市场等信息难以共享对接。

(三) 流通网络发展不均衡

由于区域经济发展不平衡,区域流通网络发展水平差距亦较大。总体来看,东部地区流通网络体系较为健全,节点城市间合作联动性较好,但是北京、上海、深圳和苏州等城市与其他城市联动效果不显著;中西部地区流通网络设施相对不足,流通网络体系有待进一步完善,但是在商品集散中转方面,武汉等城市功能最为突出,联动作用较强。其原因在于:一是发达地区城市功能突出,商品流转功能转移至周边地区,而中部地区节点城市集中调配功能较强,充分发挥流通网络中心节点作用;二是一些地方政府为促进当地经济,积极鼓励本地流通设施建设,对区域流通网络发展设置行政壁垒,使流通网络体系运行不畅,影响了流通质量的提升。

(四) 流通体系国际化面临新挑战

流通领域开放程度较高,尤其是加入世贸组织以来,吸引了大量外资流通企业进入中国,加速推进了国内传统流通企业转型,推动流通领域模式创新。近年来,由于国内市场竞争激烈,外资流通企业进入自我调整阶段,外商零售企业在华开店数量出现下滑,一些外资零售企业退出中国,如家乐福将在华企业出售给苏宁易购、麦德龙被物美集团收购、大润发被阿里收购等,使零售企业竞争格局发生变化。尽管如此,我国流通企业仍主要以国内市场为主,产业集中度不高,缺乏具有国际竞争力的大型流通企业集团,尚不具备全球布局能力,难以参与到全球价值链和供应链竞争中,导致我国流通业走出去的国际化程度较低,无法满足国际国内相互促进的“双循环”新发展格局发展的需要。

四、对策建议

根据加快形成新发展格局的总体要求,针对流通体系实际发展状况和存在的问题,本文提出以下

建议。

(一) 构建新型管理体系 提高管理效率

根据现代流通体系的发展要求,打破不同部门行政管理界限,综合统筹流通要素和资源,强化流通体系与交通、城市规划等不同领域有效衔接,形成高效运转的流通管理机制。同时,以完善统一开放的全国市场为目标,以跨区域合作协商和共享机制为基础,消除地方保护主义导致的区域市场分割,畅通资源、要素等在区域间流转机制,构建协调一致的大流通管理体系,为提高流通效率提供支撑。

(二) 健全流通法律体系 强化市场主体责任

实现现代流通体系与市场对接互动,而完备的法律制度是良好市场环境、公平交易秩序的基础和前提。因此,应健全和完善流通法律制度体系,降低交易成本,更好地保障市场主体合法权益。一是进一步放宽外资进入商贸物流等领域的准入限制,及时修订反垄断、电子商务等领域的法律法规,减少新业态出现带来的法律监管空白,提高现有法律的适用性。二是完善流通标准体系,包括物流设施、农产品流通、商品交易市场等不同流通领域内容,一方面注重与国际标准有效衔接,减少对接成本;另一方面强化各类标准在实施落地过程中的监督和检查机制,提高标准体系的权威性,提升标准体系实施效果。三是强化消费者权益保护制度体系建设,完善《消费者权益保护法》,加大对消费者隐私安全和人身财产安全保护力度;同时尽快出台《消费者安全法》,对造成消费安全重大损失的企业和人员,不仅对企业提高罚款额度,而且对企业所有者及从业人员实行刑事处罚,提高违法成本。

(三) 加强流通基础设施建设 提高流通现代化水平

针对流通基础设施存在的不足和短板,制定总体发展规划,统筹流通网络功能布局,并对现有资源进行整合,重点加强节点城市之间网络体系链接,提升枢纽城市内外辐射能力,推进各区域之间流通网络无边界化。在此基础上,从准入门槛、用地审批、财政补贴、税收减免、贴息贷款等方面给予政策优惠,支持流通网络体系建设,建设高质量综合立体流通网络,完善流通枢纽综合功能,提升全国性和地区性流通枢纽水平。同时加强流通设施基础共性标准、关键技术标准和重点应用标准研究,在统一信息化标准的基础上实现各环节、各接口的紧密衔接,降低各环节之间的信息不对称,提高流通效率。此外,以“互联网”为纽带,大力推进物流云平台建设,全面实现流通业务数据化,从而提升流通现代化水平。

(四) 持续改善营商环境 提高流通体系国际化水平

深化“放管服”改革,细化流通领域负面清单,为外资进入流通领域提供咨询服务,进一步改善营商环境。积极推动外资物流企业与国内企业合作,促进第三方物流发展,实现物流管理模式创新。与此同时,加快推进国内流通企业“走出去”,借助大型电商平台面向全球市场的优势,搭载实体店落地海外热点区域,深入了解国际市场需求,引导国内企业生产;与国外企业建立合作关系,打造国际国内市场沟通渠道,更好地满足消费需求,为“双循环”体系建设助力。

参考文献:

- [1]孙冶方.流通概论[J].财贸经济,1981(1):6-14.
- [2]高涤陈.论流通经济过程[J].经济研究,1984(4):14-20.
- [3]宋则.中国流通现代化评价指标体系研究[J].商业时代,2003(6):2-3.
- [4]徐从才.流通理论研究的比较综合与创新[J].财贸经济,2006(4):27-35+96.
- [5]丁俊发.构建现代流通体系提高流通效率[J].铁道货运,2006(10):1-3.
- [6]宋则.筑牢现代流通体系高质量发展的微观基础[J].中国流通经济,2018(12):14-19.
- [7]王先庆.畅通国民经济循环和现代流通体系建设的内在逻辑[N].南方日报,2020-10-12.
- [8]贺登才.统筹硬件软件建设构建现代流通体系[N].经济日报,2020-09-14.

(责任编辑:王顺善)