

推动流通业的供给侧改革

——学习领会习近平总书记新发展理念和供给侧改革的重要论述

中国物流与采购联合会原常务副会长 丁俊发

编者按 坚持五大理念、加强供给侧改革,是以习近平为总书记的党中央科学认识当前形势,准确把握经济发展新常态作出的重大战略选择。“十三五”时期,如何以五大发展理念加以统帅,推动中国流通业的供给侧改革,是一个值得探讨的大课题。

在党的十八届五中全会上,习近平总书记提出了创新、协调、绿色、开放、共享五大发展理念。2015年11月,习近平总书记在中央财经领导小组会议上提出,在适度扩大总需求的同时,着力加强供给侧结构性改革。坚持五大理念,加强供给侧改革,是以习近平同志为总书记的党中央科学认识当前形势,历史辩证认识我国经济发展阶段性特征,准确把握经济发展新常态作出的重大战略选择。“十三五”中国流通业如何发展,在供给侧的改革中流通业担当什么角色?是值得探讨的大课题。

习近平同志提出的创新、协调、绿色、开放、共享五大发展理念,是对马克思主义政治经济学的创新发展,“十三五”中国流通业的发展,必须用五大发展理念加以统帅。“创新”是“十三五”时期我国流通业发展的基本动力,是贯穿始终的一个灵魂。“抓住了创新,就抓住了牵动经济社会发展全局的牛鼻子”。流通业要提倡五大创新:一是战略创新,站在全局的高度,进行科学顶层设计。二是技术创新。科技是第一生产力,互联网技术在流通业的应用,使电子商务飞速发展。“十三五”时期要借势发力,弯道超车。三是模式创新。要全力推进供应链管理,用信息化技术与供应链管理改造,提升传统流通业。在当今时代,竞争主要是供应链之间的竞争,供应链管理是改变流通环节多、周转慢、效率低、成本高的主要途径。四是制度创新,着力打造法制化营商环境,加强市场监管,推进诚信体系建设。五是文化创新。文化是一个行业、一个企业的灵魂。“十三五”期间,应根据五中全会精神,去创新流通企业的人本文化,激发企业与广大职工的创造力。

“协调”是“十三五”时期我国流通业发展的基本手段。要协调好城乡流通、区域流通、国内外流通、实体与虚拟流通,协调好商品供给与服务供给,协调好生产资料与生活资料流通,协调好商品市场运作中基础设施、装备与技术、运作主体、行业自律与行政管理的关系,协调好流通运行中的循环、绿色、生态的关系,协调好流通与生产、分配、消费的关系以及商流、物流、资金流、信息流之间的关系。“绿色”是“十三五”时期我国流通业发展的基本要求。要大力推进可再生资源利用,提倡与鼓励绿色消费、科学消费,坚决淘汰高能耗、高碳排放的落后产能。

“开放”是“十三五”时期我国流通业发展的基本途径。商品与要素自由流动,反对任何形式的地方保护,提高政府管理透明度。要充分利用好经济全球化的机遇,取长补短、互联互通,构建经济命运共同体。“共享”是“十三五”时期我国流通业

发展的基本目标。只有共享,才能在2020年全面建成小康社会,流通业的一切工作要以此为落脚点和归宿,人民的幸福高于一切。

在计划经济条件下,商品与服务供不应求的短缺经济是常态;在市场经济条件下,商品与服务供大于求的买方市场是常态。但在实际运作中,有效需求不足或有效供给不足都是家常便饭。供求规律是市场经济的基本规律。在西方经济学中,围绕拉动经济发展,产生了以凯恩斯为代表的需求学派,主张经济发展的需求拉动,实施政府干预,加大投资,实行赤字财政、福利保障;也产生了以萨伊为代表的供给学派,主张通过改善与刺激供给来给经济发展注入新的活力。他们认为,放松管制,市场调节,减税减负,创新驱动,有效供给才是唯一出路。这些经济理论对欧美经济发展,特别是从经济困境中走出来都起过重要作用。

我国目前提出的供给侧结构性改革,不是重复西方的理论,而是根据中国的实际进行的理论创新。我们讲的供给侧结构性改革,既强调供给又关注需求,既突出发展社会生产力又注重完善生产关系,既发挥市场在资源配置中的决定性作用又更好发挥政府作用,既着眼当前又立足长远。供给侧改革的核心,主要是为了进一步解放和发展社会生产力,用改革的办法推进经济结构调整,提高全要素生产率。

流通处于生产与消费的中间,在供给侧结构性改革中,流通业面临的任务很重。流通业、物流业是生产性、生活性服务业,是供给侧的重要组成部分。流通业通过多种业态为消费者提供商品与服务,目前供应着全国生产的30多万种商品。同时,流通业也为工业与农业生产企业提供销售渠道、销售场地与销售方式。无论是供给侧还是需求侧都离不开流通,流通水平直接影响供给与需求双方。物流在供需双方中,不仅为生产企业服务,同样也为流通业及其他服务业服务。

流通业、物流业在供给侧是短板、瓶颈。我国流通产业仍处于粗放型发展阶段,网络布局不合理,城乡发展不均衡,集中度偏低,信息化、标准化、国际化程度不高,效率低、成本高的问题日益突出。一是物流成本高、效率低。二是条块分割严重,阻碍物流发展的体制机制障碍仍未打破。企业自营物流比重高,物流企业规模小,先进技术难以推广,物流标准难以统一,迂回运输、资源浪费的问题突出。三是基础设施相对滞后,尚不能满足现代物流发展的要求。现代化仓储、多式联运转运等设施仍显不足,布局合理、功能完善的物流园区体系尚未建立,高效、顺畅、便捷的综合交通运输网络尚不健全,物流

基础设施之间不衔接、不配套问题比较突出。四是政策法规体系还不够完善,市场秩序不够规范。一些地方法律对物流企业的乱收费、乱罚款问题突出。信用体系建设滞后,物流从业人员整体素质有待进一步提升。

可以用“三个木桶”来说明问题。第一,如把国民经济作为一个“木桶”,短板很多,如“三农”、扶贫、工业大而不强、产业结构不合理、经济发展不平衡、内需不足等,其中流通费用高,物流成本高绝对是一块短板。从两个方面可以说明:一是社会物流总费用与GDP比率过高。“十一五”5年平均为18.12%，“十二五”5年平均约为17.48%(2015年初定为17%计算),比发达国家高出一倍。如按发达国家在工业化中后期的经验比率13%对比,我国仍高出3至5个百分点。二是全球供应链绩效指数过低。全球供应链绩效指数,是一个国家或一个地区国内物流水平与参与全球供应链能力的国际性指数,由世界银行每两年发布一次。中国2014年排名28位,这与世界第二大经济体、第一大货物贸易国、第一大物流市场、全球制造业大国的地位极不相称。

第二,如果把生产与服务企业作为一个“木桶”,不同企业有不同的短板,但流通费用高,物流成本高绝对是一块短板。这突出表现在物流费用率过高。根据对全国重点工业、批发零售企业的调查,2014年全国工业、批发零售企业的物流费用率为8.3%,其中工业企业为8.9%,批发零售企业为7.7%,尽管从2008年以来一直在下降,但与发达国家相比,仍高出3至4个百分点。同时,物流与生产、服务企业融合度比较低。据有关研究表明,一个企业如果只是简单地以第三方替代自营物流,可节约成本5%;如果利用第三方的网络优势进行资源整合,部分改进原有物流流程,可节约物流成本5%至10%;如果通过第三方物流根据需要对物流流程进行重组,使第三方物流延伸至整个供应链,可取得10%至20%的成本节约。我国目前工业与流通企业对外支付的物流费用已占物流总费用的65%,但运输与仓储、供应链设计、采购供应、厂内物流、供应链金融等高端物流服务很少。这是中国物流业发展的最大瓶颈约束。

第三,如果把流通业、物流业作为一个“木桶”,影响流通业、物流业发展的短板也很多,但供应链管理水乎绝对是一块短板。比如,对企业管制过多。据中国物流与采购联合会调查,目前我国物流业所需证照资质约70项,行政机关多头管理,重复审批,效率低、层级多、透明度差,审批事项过多过乱加重了企业负担,企业注册登记非法人分支机构仍成本较高,不利于物流的合理网络布局。

三

流通业在供给侧改革中大有所为,主要表现在以下方面:

一、在需求侧发力,扩大消费。2015年,消费对经济增长的贡献率已超过60%。流通业在供给侧改革中要为建立消费的长效机制加力,既满足生产性消费,又满足生活性消费。消费的长效机制有八大要素,即消费体制、消费政策、消费能力、消费供给、消费环境、消费观念、消费周期、消费热点,缺一不可,需要全方位通力合作,打组合拳才能奏效,流通部门责无旁贷。目前,我国从总体上已进入小康阶段,但由于城乡差别、地区差别、群体差别,基本性消费、享受性消费与发展性消费各不相同。供给侧的生产部门,也包括流通部门,要适应这种变化。

二、在降低流通费用与物流成本上发力。流通费用除了物流成本以外,还有交易费用、经营费用、管理费用、财务费用等,但物流费用是大头,流通环节多、商品周转慢、科技含量低都会影响到成本的高低。物流费用主要由运输、仓储、管理费用构成。物流成本高是多种因素造成的:一是国民经济相对落后的结构体系,服务业在国民经济中占比过低;二是工业、农业落后的商业运作体系,“大而全”“小而全”没有完全解决;三是传统的商品流通体系,散小差乱问题突出,还没有形成大流通、大市场、大贸易格局;四是流通与物流企业低效率的运作体系。因此,一方面流通业、物流业要自我革命,强身健体,另一方面要多方面出击,大力推进国家供应链、产业供应链、城市供应链、企业供应链建设。

三、在帮助企业生产“去产能”上发力,同时去流通业自身的多余产能。许多生产企业的产能过剩,主要是对市场的应变能力差,大部分商品质量并不差。消化库存积压,流通部门可以在国内外寻找市场,并采用工厂直销、易货交易、尾货市场、租赁金融等方式。特别是海外市场,运作空间很大,关键是要有我们自己的战略,通过产品销售把产能转移出去,并带动物流业、物流业走出去。

四、在“补短板”上发力,重点抓好三件事。一是对流通费用高,物流成本高进行全方位诊断,提出解决国民经济运行与企业经济运行成本高的有效办法,并采取坚决有力措施;二是要从需求与供给两端发力,物流企业要提高有效供给能力,比如电商物流、城市共同配送、冷链物流、农产品物流、危化品物流、特种运输、医药物流、应急物流等;流通业要创新业态,强化个性化、智能化、绿色化消费,加大服务消费;三是对物流业放松管制,减轻负担,优化配置资金、劳动力、土地、管理等公共资源,给流通、物流企业发展一个更宽松的环境。

全国人大教科文卫委员会委员 顾海良——

发展好当代中国马克思主义政治经济学

发展好当代中国马克思主义政治经济学,应做好以下工作:一是提倡领导干部学习马克思主义政治经济学经典著作,特别是加强《资本论》等著作的学习和研究。二是高校要加强马克思主义政治经济学的教学和科研工作。三是要注意加强中青年马克思主义政治经济学教学科研队伍的建设。应加大马克思主义政治经济学教学科研人才培养力度,尤其是中青年骨干人才的培养,使马克思主义政治经济学后继有人。四是要立足我国国情和社会主义经济建设实践,在发展当代中国马克思主义政治经济学理论体系上下功夫。

国家行政学院党委书记、副院长 陈宝生——

党的建设的理论创新和重要遵循

党的十八大以来,以习近平同志为总书记的党中央,高度重视领导干部的作风建设。在全面推进党的建设新的伟大工程中,作出了一系列重要论断,迈出了扎扎实实的步伐。习近平总书记强调,作风建设永远在路上,各级领导干部都要既严以修身、严以用权、严以律己,又要谋事要实、创业要实、做人要实。总书记的论述,语重心长,道理深刻。其中包含了对历史的把握、哲学的思考、实践的总结和规律的探索,体现了马克思主义世界观和方法论的有机统一、内在自律和外在于约束的有机统一,激荡着共产党人的崇高理想和使命担当,是新的历史条件下我们党的建设的理论创新和重要遵循,为协调推进“四个全面”战略布局,实现中华民族伟大复兴的中国梦注入强大动力。

国家粮食局党组书记、局长 任正晓——

解决好吃饭问题是治国理政头等大事

粮食安全事关国运民生,维系经济社会发展和社会稳定,是国家安全的重要基础。党的十八大以来,习近平总书记从我国发展全局出发,深刻阐述了粮食安全的重大理论与实践问题,多次强调“解决好吃饭问题始终是治国理政的头等大事”。面对经济发展新常态,保障国家粮食安全面临着新挑战,我们要深入学习贯彻习近平总书记关于粮食安全的重要论述精神,深刻认识新常态下我国粮食安全形势的新特征,切实履行好保障国家粮食安全的行业职责,时刻绷紧粮食安全这根弦,守住管好“天下粮仓”,始终筑牢13亿多中国人的饭碗,共同为保障国家粮食安全作贡献。

中国人民大学马克思主义学院教授 秦宣——

把创新摆在发展全局核心位置

一个国家是否强大不仅取决于经济总量、领土幅员和人口规模,更取决于它的创新能力。党的十八大以来,以习近平同志为总书记的党中央大力谋划创新,积极推动创新。习近平总书记提出,以全球视野谋划和推动创新,坚定不移走中国特色自主创新道路,把改革创新精神贯彻到治国理政各个环节,把理论创新、制度创新、科技创新、文化创新以及其他各方面创新有机衔接起来。这些话阐明了创新的意义和作用,指明了创新的内容,提出了创新的方式方法,是新时期推进创新的重要战略思想。站在新的历史起点上,面对日益严峻的现实挑战和实现中华民族伟大复兴的历史重任,必须实现发展动力从要素驱动向创新驱动转换,把创新作为引领发展的第一动力,把人才作为支撑发展的第一资源,加快形成以创新为主要引领和支撑的经济体系和发展模式。

(以上均为本报记者欧阳优整理)

本刊主编 马志刚

责任编辑 裴珍珍 欧阳优

放大“隧道效应” 抑制“马太效应”

李汉林

习近平同志在不同场合中多次提出,让人民在发展中获得更多的获得感。“十三五”规划建议也提出,必须坚持发展为了人民、发展依靠人民、发展成果由人民共享,作出更有效的制度安排,使全体人民在共建共享发展中有更多获得感。获得感的增强不仅要坚持收入增长和经济增长同步、劳动报酬提高和劳动生产率提高同步,而且也要优化收入分配方式,做到效率与公平兼顾、短期获得与长期维持兼顾。随着改革和经济发展红利的不断释放,城乡居民的收入水平不断提升,切实改善了亿万民众的物质生活水平。但也要看到,收入差距不断拉大仍是一个值得重视的大问题。新时期,在新的发展理念下,要增强全体人民的获得感,就要深入学习贯彻习近平总书记重要讲话精神,一方面使广大人民群众共享改革发展成果,在客观上进一步提升收入水平;另一方面,要维护社会公平正义,在主观上增强普通城乡居民有关利益诉求满足来自于不断改革深化、持续经济增长和互利合作实现的理念认同。获得感是一种主观的情绪和生活体验,强调客观获得与主观认同的一致性。在这个意义上,一般人的获得感不仅受到自身生活水平、收入状况纵向变化的影响,也受到与参照群体横向比较的影响。在很大程度上,诸如“不患寡而患不均”等平均主义理念以及群体间由于收入差距较大而形成的相对剥夺感对普通群众获得感的负面影响效应更为强烈。在这个

意义上说,降低相对剥夺感是有效增强人民群众获得感的重要环节。相对剥夺感主要是指人们从期望得到的和实际得到的差距中所产生出来的或所感受到的、特别是与相应的参照群体在比较过程中所产生出来的一种负面感受,一种不满和愤慨的情绪。就社会的总体环境来说,相对剥夺感产生的一个基本条件是,过度提高人们的期望值。特别是在急剧的社会转型过程中,由于社会变迁形成了诸多不确定性,加之各种各样的新社会因素,使社会结构形成了交叉、重叠和错落的局面,制度的安排以及人们对未来的预期变得越来越不明确,社会成员也越来越难以确定自身的行动目的和价值取向。在这种情况下,一些人就会在与各种各样的参照群体比较中,不断拉大自身期望值和实现值之间的差距,进而产生越来越强烈的相对剥夺感。当这种情绪在群体内或者是群体之间蔓延开来,就会降低获得感,形成一种对现状不满的群体性社会情绪,造成群体之间的结构性紧张,进而影响社会稳定。通过对多个年份的全国性抽样调查数据分析,我们还发现了两个值得注意的现象:第一,相对剥夺感呈现年龄差异。在年龄结构上,60岁及以上的受访群体被相对剥夺的感受最低(均值为97.62),30岁到40岁的受访群体则表现出较高的相对剥夺感(均值为99.36),两个群体之间的差异具有统计上的显著性。30岁到40岁的群体是“70后”和“80后”,是伴随着改革开放

成长起来的一代。这部分群体的平等观念较强,权利意识更突出,对未来的期望更高,也更习惯于横向的群际间比较。同时从群际比较的角度而言,面临的生活压力也更大。这一群体的社会感受在一定程度上能够反映一个社会的情绪状态与发展态势,值得研究者和社会管理者的高度重视。第二,相对剥夺感呈现社会经济地位差异。在社会经济地位结构上,人们的收入水平愈高(低收入群体均值为95.27,高收入群体均值为104.18),受教育的程度愈高(低文化程度均值为96.12,高文化程度均值为101.12),被相对剥夺的感受反而愈加强烈。为了更好地化解和疏导影响社会稳定的相对剥夺感,首先,充分利用“隧道效应”,进一步实现社会公平正义。许多后发展国家的历史经验表明,在经济高速发展的初期阶段,收入差距会快速拉大,但整个社会可能对持相当宽容的态度,因为大部分人对预期在不久的将来自身也能从经济发展中获益,这被称之为“隧道效应”。经济势头发展良好之时,即使存在收入分配不公,普通民众大多对未来的收入分配抱有充足信心和良好预期。但如果收入分配结构在较长时段内仍然未转向公平正义,甚至出现贫富加剧的“马太效应”,那么对分配不公抱有宽容而形成的“隧道效应”由于积弊已久,会以更加激烈的方式负向转变为“相对剥夺感”。因而要充分利用改革以来经济高速发展和人民生活水平大幅提升所形成的“隧道效应”,抓住机遇期及

时完善制度安排,进一步实现资源更加公平公正的分配。其次,扩大和稳定社会中下层,进一步增强人民获得感。一个社会的中下层是社会的稳定器,逐步实现社会结构向“橄榄型”转变是发展的必然趋势。要着力培育社会中间层,增加人民实现自身全面发展的流通渠道,提升安全感,切实增强大多数人民群众的经济社会地位获得感,不断激发社会活力,推动社会稳定发展。第三,要注意把握好舆论宣传上的导向。人们被相对剥夺的感受往往是在和其他群体比较的过程中产生的,是一种比较过程中的负面感受。要避免这种负面感受的产生,最重要的点就是要在舆论宣传引导上避免刺激产生这种负面感受的条件,并努力创造正面比较的基础。最后,进一步加大对社会景气状况的跟踪研究。目前我国对经济形势的现状监测和未来预测已经有一套较为完备的体系,与之相比,对社会发展状况尤其是人民群众社会态度的观测还存在断点、不完善的状况。建立以社会态度为基础的“社会景气”状况研究,长期跟踪了解人们的主观态度变化,形成能够反映社会发展状况和运行态势的“晴雨表”“温度计”,不但可与“经济景气”研究相得益彰,也可为全面把握我国经济社会的运行状况及政策制定提供全面、可靠的事实依据。(作者系中国社科院社会发展战略研究所所长、中国社科院中国特色社会主义理论体系研究中心研究员)