

热点聚焦

打造连接世界的全球物流体系

魏际刚

【核心看点】全球物流体系,是中国连接各国、各地区的物流服务体系。党的十九大报告提出,加强水利、铁路、公路、水运、航空、管道、电网、信息、物流等基础设施网络建设。刚刚结束的中央经济工作会议也提出,深化电力、石油天然气、铁路等行业改革,降低用能、物流成本。这为我们发展现代物流,打造连接世界的全球物流体系指明了方向。未来,我们应牢牢把握全球化和国际格局变化的新特点,以“一带一路”建设为契机,构建全球物流和供应链服务体系,提升全球连接、全球服务、全球解决方案的能力。

世界进入到全球连接的时代

全球化是当今世界最重要的时代特征之一。全球化深化了国际分工,促进了全球经济增长和贸易扩张,推动了全球范围的人员、商品、资源、资金、信息、数据、知识和技术的流动。全球化要求各国间加强交通运输、物流、信息通信、互联网、金融、文化、制度等方面的连接。全球连接、全球流动进一步推动着全球化与全球经济增长。

过去的数十年,美欧日等发达经济体着眼于全球市场和在全球范围内配置资源,主导着全球连接,推动着要素、商品、服务的全球性流动。美国着眼于全球战略,将建设一个能够保障美国经济增长的全球交通运输、物流与供应链服务体系作为国家战略,通过掌控覆盖全球的交通运输网络、物流网络、信息网络和供应链网络,力图控制全球主要物流通道。欧盟的战略是通过建设一体化交通及物流网络确保欧盟的产业和产品有效进入欧洲统一市场及国际市场。日本高度重视流通发展,通过实现与东亚之间的无缝衔接,建立将东亚与世界各地联系起来的综合国际交通运输系统和物流系统。

最近这些年,随着新兴经济体的兴起,中国、印度、俄罗斯、巴西等国不断增强全球连接能力,特别是中国在全球流动网络中的地位变得日益重要,有望成为超越美国的全球贸易中心与流通枢纽。

此外,互联网、移动通信等信息网络技术的广泛应用,使得中小企业能够与传统跨国企业一道,参与全球连接的大潮。

对于我国而言,全球物流体系的建设,将大大增强中国连接世界的能力,支撑中国实现“全球买、全球卖、全球造、全球运、全球递”。

中国连接世界的物流能力有待加强

经过改革开放以来近40年的快速发展,中国已经成为有全球影响力的物流大国、最大的物流市场。2010年,中国成为世界第一制造大国。2013年,中国成为世界第一货物贸易大国。目前,中国铁路、公路、水路等货运量、货运周转量排名世界第一,快递量居世界第一,内河里程、高速公路里程、高速铁路里程位居世界第一。值得注意的是,中国物流业规模虽大,但绩效并不理想。大而不强、粗放式发展、互联互通性差、全球连接能力弱、物流成本高、质量效益低,中高端、体系化、集约式物流服务与供应链服务严重不足,传统发展模式与运作方式难以继。世界银行发布的物流绩效指标表明,从基

础设施、物流能力、海运能力、通关效率、货物跟踪、及时性等维度衡量,中国领先于发展中国家,但落后发达国家不少。麦肯锡的研究表明,美国和德国是全球连接能力最强的国家,中国的全球连接能力只有它们的一半。比如,中国国际海运在全球海运市场中控制力较弱,中国对主要国际海运通道影响力较小。从中国国际航空货运网络、国际快递网络、跨境仓储配送体系的建设看,还处于起步阶段。中国缺乏国际物流服务标准制定的话语权。中国的产品出口已经覆盖220多个国家和地区,但尚无一家物流企业具有全球递达能力。这些问题值得引起我们高度重视,亟待在今后的工作中加以解决。

中国连接世界的全球物流体系构想

打造连接世界的全球物流体系,应牢牢把握全球化和国际格局变化的新特点,紧紧围绕全球生产、流通、贸易需要,加强与各国战略对接,以“一带一路”建设为契机,逐步构建起全球物流和供应链服务体系,提升全球连接、全球服务、全球解决方案的能力,支撑中国实现“全球买、全球卖、全球造、全球运、全球递”。

一是构建国际铁路货运网络。打通中国陆路商贸通道,交流通道,推动中国铁路技术标准、技术装备、工程建设、运营管理及相关产业走向世界,构建起布局合理、标准适用、安全高效的国际铁路货运网络。

二是完善国际海运网络。完善中国的海运航线与全球港口布局,增强中国与贸易伙伴国(地区)之间的海运能力,推进中国与各国海运基础设施的互联互通。提高中国与发达经济体之间的海运航线密度,加强中国与新兴经济体之间的海运班轮航线。加强全球港口码头资源整合,完善中国海外港口码头布局。完善国内沿海煤炭、石油、粮食、集装箱等主要货类海运系统。积极参与国际海运基础设施投资、建设和运营,扩大国际海运合作网络。加强中国的国际航运中心建设。推动海运开放发展,积极参与全球海运治理,加强国际海运通道安全保障能力。

三是完善国际公路货运网络。完善中国与周边国家的公路通道体系,积极参与亚洲公路运输系统和全球公路运输系统建设。提高中国与“一带一路”沿线国家重要公路网的连通性,形成“一带一路”国际公路运输通道。广泛参与境外公路基础设施设计、咨询、建设和运营等“全链条”环节。

四是完善国际航空货运网络。加快完善国际航空运输网络,扩大航空运输网络辐射范围。推动中国与周边国家航空货运一

体化。提高中国与发达经济体之间的航空线路密度,增加中国与新兴经济体之间的国际航空线路。增强中国的国际航空货运枢纽机场功能,实现国际航空货运跨洲多枢纽网络运作。加强境外航空货运机场和航空物流中心战略布点,支持航空货运、航空物流、航空快递企业深化与国际专业服务机构合作,拓展国际航空货运服务市场。

五是完善国际管道网络。在促进国内管网互联互通基础上,进一步加强中国与主要油气供应国、途经国、中转国、消费国的国际管道连接。重点推进中国与中亚、俄罗斯等的国际油气管道的互联互通。完善中国的海上油气进口通道建设。推动中国与周边国家共同能源市场、油气交易与定价中心建设。完善国际油气储备库的建设。

六是构建全球快递、仓储、配送网络。加快国际快递网络布局,加密中国与国际重要城市的快递网络,开辟中国与世界多数国家的快递专线。鼓励快递企业通过设立分支机构、合资合作、委托代理等方式,拓展国际服务网络。支持建设一批国际快件转运中心,完善国际邮件处理中心布局。部署海外仓储网络体系和配送网络体系。

七是构建国际多式联运系统和综合物流枢纽。提高货物运输集装箱化率。着力构建设施高效衔接、枢纽快速转运、信息互联互通、装备标准专业、服务一体对接的国际多式联运组织体系。完善多式联运运营人管理制度,建立涵盖运输、包装、中转、装卸、信息等各环节的多式联运全程服务标准。支持基于标准化运载单元的多式联运专用站场设施建设和快速转运设施设备的技术改造,提高标准化、专业化水平。建设集报关报税、国际运输、多式联运、仓储加工、信息处理、跨境电商等功能于一体、具有跨区域集聚辐射作用的国际综合物流枢纽。

八是构建全球物流运营和供应链服务体系。依托中国的全球物流能力,推动国际运输、物流企业与生产企业、流通企业、贸易企业、金融企业、互联网企业以及其他相关企业加强合作,通过现代信息技术、数字技术、智能技术,加强信息对接、协同发展、共享商业机会,形成全球供应链服务能力,构建共享共赢的全球物流与供应链生态体系。

九是构建全球物流信息综合服务平台。加快提升中国物流企业信息化、数字化水平,按照“统一标准、对等开放、互联互通、共享服务”的理念,构建全球物流信息综合服务平台,收集处理国内外各物流活动主体、各环节及物流资源的信息,为物流企业提供国际物流运行的实时在线信息,优化国际物流资源配置和运行控制。

完善全球物流体系建设的保障措施

构建全球物流体系,工程宏大、任务艰巨、周期很长,会面临一系列挑战与困难。一个友好共赢的国际环境对保障全球物流体系的建设至关重要。

第一,全方位推进国际物流合作。中国需要统筹战略与战术、近期与远期,秉承“开放、包容、共赢”的理念,以“多层次的国际物流合作对象、多元化的国际物流合作方式、多渠道的国际物流合作形式、多领域的国际物流合作内容、多任务的国际物流合作进程”来务实推进全球物流体系的建设。

第二,加强与各国战略对接及政策沟通。将全球物流体系建设纳入“一带一路”建设。就国际物流发展战略、政策、规划与各国进行充分交流,联合制定合作规划和实施方案,协商解决合作中的问题,为共同推进务实合作提供政策支持。

第三,积极参与全球运输、物流、通关治理。深度参与国际铁路、航空、海运、公路、邮政、快递等相关规则、标准的制定和修订,提高中国在全球运输、邮政、快递中的话语权,保障国际物流通道与供应链安全。参与全球能源治理,推进国际油气管道互联互通。加强与周边国家的双边与多边运输合作机制建设,推动与国际通用运输法律法规和技术标准的对接,消除跨境运输制度性障碍。加强各国海关合作,降低清关成本,缩短中转时间,推进通关便利化。与各国共同建立统一的全球物流政策协调机制,促进国际通关、换装、多式联运有机衔接,推动形成兼容规范的全球物流政策体系。

第四,加强资金保障,创新融资方式。进一步完善国家投资、地方筹资、社会融资、国际资本相结合的多渠道、多层次、多元化投融资模式。积极探索PPP模式,广泛吸收社会资本、国际机构资本等参与到全球物流体系建设中来。对重大建设项目给予财税支持。按照风险可控、商业可持续原则,积极创新金融产品和服务。加大对领军物流企业、创新型物流企业的金融支持。

第五,支持物流企业整合国际资源。支持物流企业开拓和利用国际市场、国际资源,提升其适应国际市场的能力,不断拓展国际发展空间。支持优势物流企业联合或参股、收购、兼并周边、新兴市场、欧美各国物流企业,延伸服务网络,逐步建立覆盖全球的物流网络。相关部门可考虑简化项目审批程序,完善信贷、外汇、财税、人员出入境等政策;对符合条件的物流企业,在多方面给予支持;有关部门可为物流企业“走出去”提供信息和法律服务。(作者系国务院发展研究中心产业经济研究部研究室主任)

发挥人才在脱贫攻坚攻坚中的重要作用

张黎

打赢脱贫攻坚战,是保障全体人民共享改革发展成果、实现共同富裕的重大举措,是体现中国特色社会主义制度优越性的重要标志。党的十九大对坚决打赢脱贫攻坚战提出明确要求。打赢脱贫攻坚战,人才是关键所在。脱贫攻坚的潜力和后劲在于人才的充分有效运用。当前和今后一个时期,要充分发挥人才在脱贫攻坚中的引领、带动、示范和促进作用,形成强有力的人才智力支持,扎实推进脱贫攻坚各项工作。

人才是推动经济社会发展的第一资源,是农村贫困人口实现稳定脱贫的引领力量,在打赢脱贫攻坚战中具有重要地位。贫困地区要走出发展的困境,实现精准脱贫,离不开资金、物资、技术等资源的支持,但这些外部资源效用的发挥,必须通过“人”来把握和实现。人才作为人力资源中能力与素质较高的群体,是组织、使用各类精准扶贫资源并使之有效发挥作用的能动性、关键性要素。从这一意义看,人才对于贫困地区的重要性远超过其他资源。推进贫困地区的精准扶贫、精准脱贫,必须把培育与引进人才放在突出位置。

进一步看,扶贫必先扶智。志和智就是内力、内因。没有内在动力,仅靠外部帮扶,帮扶再多,也不能从根本上解决问题。虽然外部资源的输入可以为农村贫困人口脱贫提供有利条件,但帮助贫困人口获得生存技能、提升致富本领才是其实现稳定脱贫的内生动力。尤其是现代化生产经营对劳动者的素质要求越来越高,打赢脱贫攻坚战必须要引导经营管理人才、农村实用人才和专业技术人才扎根农村、服务基层,发挥引领带动作用。

需要注意的是,这些年来,我国农村人才储备不足问题日益突出。破解这一难题,补齐农村人才短板,需要我们适应贫困地区经济社会发展需求,促进人才规模、质量和结构与贫困地区经济社会发展相适应、相协调,全面提升人才对精准脱贫的支撑作用。

推动人才发展与脱贫攻坚深度融合。完善人才发展机制,建立统筹贫困地区经济发展和人才发展规划。可考虑将人才发展列为精准脱贫的综合评价指标,坚持人才发展与实施精准扶贫、产业项目发展同步谋划、同步推进。

推动精准引才与引智有机结合。加大人才体制机制改革步伐,打通人才向贫困地区流动的体制机制障碍,大力引进贫困地区各领域各行业急需人才。探索适应现实需求的柔性引才机制,促进人才智力流动,提升人才供给的灵活性与适应性。

推动人才开发与市场需求紧密对接。突出以精准扶贫需求为导向的人才培养机制,强化人才政策供给,科学评价人才绩效,推进人才价格与价值的对接。激活市场主体,明确企业作为产业扶贫的主体地位,调动市场主体的积极性和创造性,以市场化手段集聚专业化力量。

推动人才本土化与均衡化同步发展。挖掘乡村自身的力量,充分发挥教育在人才培养中的基础性作用,优化本土人才培养结构,激发脱贫攻坚的内生动力。优化人才政策和生活环境,制定本土人才成长激励机制,建立本土人才回引机制,引导人才向贫困地区、扶贫产业集聚,推动区域人才的合理分布。(作者单位:湖南省社科院农村发展研究中心)

本版编辑 欧阳俊

理论在线 以“一带一路”建设为重点形成全面开放新格局

李远芳

党的十九大报告提出“推动形成全面开放新格局”。中央经济工作会议指出,要在开放的范围和层次上进一步拓展,更要在开放的思想观念、结构布局、体制机制上进一步拓展。这是在国内外形势发生深刻复杂变化、机遇挑战前所未有的背景下所作出的重大部署,将为我国全面建成小康社会、推动构建人类命运共同体发挥强有力的支撑作用。

推动全面开放新格局具有丰富的内涵,不仅包括开放范围扩大、领域拓宽,也包括开放方式的创新以及层次的加深。这意味着在积极有效利用外资的同时,积极扩大对外投资合作,共同促进我国开放型经济转型升级;意味着在沿海地区开放深化的同时,推动中西部地区的对外开放,实现更为协调的区域发展;意味着在巩固深化我国与发达国家经贸合作的同时,扩大我国同发展中国家的经贸联系,从而形成更为全面及多元化的全球伙伴关系;意味着在维护和支持现行多边贸易体制的同时,积极参与全球治理,为全球制度建设作出大国的贡献。

作为我国对外开放的重大战略举措,“一带一路”建设在推动形成全面开放新格局的过程中发挥着重要作用。首先,“一带一路”建设为我国积极扩大对外投资合作、在全球价值链重构中实现开放型经济转型升级注入强大动力。一方面,在发达国家主

导的既有全球价值链体系中,我国总体上仍处于科技含量与增加值较低的环节,真正成为全球性企业的本土跨国企业数量还比较少。但另一方面,经过多年的发展,我国已在基础设施、电力、工程装备、电信等行业积累了强大的产能、技术与经验。当前,随着欧美发达国家产业政策调整,发展中国家进一步对外开放,全球价值链正在经历重大调整。通过与“一带一路”沿线国家和地区进行国际产能合作,中国企业可更好利用全球资源,进一步培育核心竞争力,提升其在全球价值链中的地位。

其次,“一带一路”建设为沿海地区与中西部地区更为协调的区域发展提供重大机遇。我国对外开放从沿海起步,由东向西渐次推进。这些年来,内陆和沿边地区开放取得长足进展,但总体上还是对外开放的洼地。“一带一路”建设不仅联通中国与“一带一路”沿线国家,也为中西部与沿边地区的对外开放提供了联通的物质条件与政策条件。比如,已常态化运行的中欧班列,联通国内城市达32个,到达欧洲12个国家32个城市。位于我国中西部的重点节点城市或区域经济中心,如重庆、成都、武汉、郑州、西安、兰州等均在这—联通网络中。同时,与物理对外开放条件相匹配的对外开放政策也不断出台。2017年新设立在中西部的五个自贸试验区,与边境经济合作区、跨境经济合作区一道将对促进中西部对外开放与区域经济发展起到显著作用,形成陆海内外

联动、东西双向互济的开放格局。未来,随着“一带一路”建设加快推进,中西部地区将逐步从开放末梢走向开放前沿,开放型经济发展空间广阔。

第三,“一带一路”建设为我国扩展同发展中国家的经贸联系,形成更为多元化的全球伙伴关系,推动经济全球化向更为普惠平衡、公正共赢的方向发展,提供有力保障。现代经济增长的根本在于劳动生产率的提高,劳动生产率的提高很重要的来源是专业化分工,专业化分工则取决于市场规模。改革开放以来我国经济快速发展正得益于抓住了全球化的历史机遇,积极融入国际市场参与国际分工,使得自身经济实力不断得到锤炼与升级。这一过程中,发达国家一直是我国主要经贸伙伴。巩固与发达国家的经贸合作,可以稳定我国开放型经济的基本盘。同时,我国与广大发展中国家的经贸联系也日益密切。未来,我国在巩固发展与发达国家的经贸关系同时,还要积极通过“一带一路”建设扩大同发展中国家的开放合作,扩大总体市场规模,实现各国优势资源更为密切的整合。在共商共建共享原则指引下,将有利于我国与沿线国家实现共同发展与繁荣,推动经济全球化向更为普惠平衡、公正共赢的方向发展。

“一带一路”建设是我国扩大对外开放的重大战略举措,也是今后一段时期对外开

放的工作重点。在推动形成全面开放新格局的过程中,“一带一路”建设具有着重要的意义。自“一带一路”倡议提出以来,有关工作取得了积极进展,顶层设计不断完善,国际社会响应热烈。党的十九大报告提出,要以“一带一路”建设为重点,坚持引进来和走出去并重,遵循共商共建共享原则,加强创新能力开放合作,形成陆海内外联动、东西双向互济的开放格局。未来,按照中央的要求和部署,推进“一带一路”建设还需要进一步处理好以下工作。

第一,加强与“一带一路”沿线国家及有关多边组织的战略对接。“一带一路”倡议是全球化与全球经济发展进入新时期的背景下,中国作为一个负责任大国积极参与全球化构建所提出的战略构想,坚持共商、共建、共享原则。因此,“一带一路”倡议具有相当大的开放性,与“一带一路”沿线国家的自身发展战略或区域发展愿景均可从理念、目标、方式、布局乃至具体措施等层面进行切实的对话交流,并在共识基础上形成合作机制。加强同沿线国家发展战略对接,有利于增进战略互信,并推动双方在该领域的资源投入,为有效落实提供基本的政策保障。

第二,更系统地改善优化“一带一路”投资环境。从贸易大国向投资大国的转型,是我国实现开放型经济转型的必由之路。“一带一路”沿线国家发展水平参差不齐,政策法规、社会文化环境差异巨大。在“一带一路”建设中,应进一步在国家层面以更系统

化的方式改善或优化相互之间的投资环境,形成成熟高效的对外经济合作范本,包括构建投资贸易磋商机制,推进区域性的投资促进与保护机制,推动双边或多边自贸谈判与投资协定谈判,在海关、检验检疫、运输物流、电子商务等诸多领域建立密切的沟通合作机制,启动标准一致化磋商,加强对社会的信息沟通发布,等等。

第三,更深入地推动“一带一路”产业合作。“一带一路”建设要聚焦发展这一根本。为实现与“一带一路”沿线国家的共同发展,提升产业实力并助推产业技术升级是根本之路。改革开放30多年来,中国工业化进程发展迅猛,而“一带一路”沿线国家经济发展水平参差不齐,一些国家还处于工业化中期甚至初期。一些国家有一定的工业化基础,但在一些关键工业领域还缺乏独立设计制造的技术能力。我国与这些国家在产品结构上存在互补性,产业结构上存在着承接关系。另一方面,我国面临的老齡化趋势对产业结构转型提出了迫切的需求,而“一带一路”沿线许多国家则具有显著的人口红利,为其工业化和城市化提供了良好的条件。从产能转移与产业合作角度看,中国企业在“一带一路”沿线国家进行产能转移和产业合作,这是中国的发展成果惠及“一带一路”沿线国家的重要资源,对于促进这些国家和人民的共同发展,具有同样重大而深远的意义。(作者单位:中国社科院世界经济与政治研究所)