

川渝黔流通产业合作及对策探讨*

陈淑祥

(重庆工商大学 经贸学院,重庆 400067)

[摘要] 流通业是国民经济的重要组成部分,也是第三产业的支柱产业。加强川渝黔流通产业的合作与交流,对促进区域内资源的有效利用、加快区域内物流中转速度、提升区域整体经济发展水平等方面均产生深刻影响。川渝黔在流通产业合作方面具备了资源产业互补、政府已搭台、市场需求量大等有利条件,但同时也存在合作观念滞后、基础设施差、流通企业组织化程度低、流通效率低、区域政策缺乏协调性等制约因素。应在此基础上制定川渝黔流通合作的保障措施。

[关键词] 川渝黔;流通产业合作;区域经济

[中图分类号] F259.27 [文献标识码] A [文章编号] 1672-0598(2007)01-069-05

流通产业是具有流通功能的相关经济活动的总称,涵盖商流、物流、资金流和资讯流之内涵,主要包括农产品、工业消费品和工业生产资料等商品的购销体系、商业基础设施、仓储业、运输业、包装装卸、流通加工、流通技术开发以及与此相关的信息反馈产业、服务业等。流通业作为国民经济的重要组成部分和第三产业的支柱产业,在促进经济增长、协调产销关系、满足人民生活需要、吸纳社会就业等方面发挥着越来越重要的作用,在国民经济各产业中,居于越来越重要的地位。加强川渝黔流通产业的合作与交流,对促进区域内资源的有效利用、加快区域内物流周转速度、提升区域整体经济发展水平等方面将产生深刻影响。

一、川渝黔流通产业合作的有利条件

一是资源互补。长江上游川渝黔地区是我国矿产资源、能源资源的富集地区,是生物资源多样性地区,但由于地理原因,这些资源的分布既有不平衡,赋存各异,也有共生交叉,不可截然分开,各有优势。比如重庆天然气资源占优,四川的水能资源最富,三省市在利用资源发展经济中各有所需,可以互补共享。这种资源性经济联系与互补是客

观存在并长期不可更改的。

二是产业互补。川渝黔的产业结构各有优势和特色,但在基本上,互补性强,如能源产业、机械工业等。四川具有水电优势,对重庆调整能源结构,实现清洁能源电力供应将起重要作用;机械工业方面,汽车、摩托车产业的整车生产在重庆,相当多的零部件可由四川、贵州与之配套,等等。

三是基础设施互连共享。水上,有长江水道;陆上,铁路有1952年建成的成渝铁路,以及后来的襄渝铁路、隆纳铁路、内昆铁路、成达万铁路等;公路有成渝高等级公路、成南渝万高速公路、刚刚修建好的渝黔高速公路;空中,有成都双流国际机场与重庆江北国际机场间的川渝航线等等。凡此种种,已构架起川渝黔经济之间人流、流物、信息流大动脉、大网络、大通道。这种全方位、立体性、方便快捷的基础设施,是川渝黔经济联系的神经,是川渝黔可以共享的资源,是西部其他地区无与伦比的良好地区合作配套条件。川渝黔合作,充分利用这些有利条件,整合资源,互补优势,长江上游经济带的建设和崛起将是指日可待的事情。

* [收稿日期] 2006-10-08

[基金项目] 本文为重庆市科委课题“川渝黔经济合作研究”的阶段成果。

[作者简介] 陈淑祥(1963-),女,四川仁寿人,副教授,研究方向:商业经济、区域经济。

四是政府已搭台,企业好唱戏。2004年初,川渝黔高层频繁互访,重庆市与四川省签订《关于加强川渝经济社会领域合作,共谋长江上游经济区发展的框架协议》。提出了川渝黔三省市合作建设长江上游核心经济区的新构想。

五是人口多,投资旺盛,市场需求量大。四川和重庆,是全国人口最多的地区之一,川渝黔众多的人口、人民生活由温饱向小康过渡、三峡工程库区移民和城镇工矿搬迁、大规模的基础设施建设、生态环境保护和污染治理、老工业基地的产业升级都将产生巨大的消费需求和投资需求。

六是各地方投资规模的迅猛扩大。如重庆,按规划到2010年,全社会固定资产累计投入将达到1900亿美元(15000亿人民币)。主要投入领域是:建成1400KM高速公路及一批高等级公路,投入近100亿美元(797亿人民币);增加发电能力600万千瓦,总发电能力达到1000万千瓦,电力投入80亿美元;建设一批体育馆、博物馆、医院、学校等需投入至少20亿美元;工业投入约500亿美元左右,一是架构现代工业,二是改造传统工业;房地产投入约500亿美元左右。巨额的投入必定有巨大的商业机会,投资者有巨大的投资空间。巨大的投入也有大量的进口,相应会新增出口。扩大投资,发展贸易,优势互补,合作共赢。

二、合作现状及存在问题

(一)现状

川渝黔三地近年来流通业合作越来越多。主要表现在:

一是汽车产销合作:成都,这个私家车拥有量居全国第三的西部城市,满街都能看见重庆制造的小车。来自重庆长安集团的数据显示,奥拓车最大的销售市场在北京(20%);成都名列第二,销量占其年总产量的16.2%。此外,长安集团的长安之星、面包车等微车产品在四川也销售火爆,从2000年至2003年,连续4年间,长安在四川微车市场占有率都在40%以上。

二是烟草产销合作:川渝两地合作,烟草先行。2005年8月,重庆、四川烟草公司统一组建川渝烟草工业有限责任公司,四川的娇子、重庆的龙凤呈祥无论在重庆,还是在四川市场上开始自由流通。

三是投资方面:据不完全统计,自2001年以来,重庆在四川的投资额(到位资金)达91.17亿元,在全国各省市在川投资中位居第二位。其中,仅2003年重庆企业在川的投资额(到位资金)就达45.17亿元。嘉陵集团、宗申集团、重庆鑫源公

司、重庆小天鹅公司、黑格集团等著名企业纷纷入川投资。四川的华西集团、武城集团、天歌股份和富帮实业、宏愿公司、正通饲料、邦新物业、济仁广业、金威智能等著名企业也纷纷进军重庆拓展发展空间。

四是城市经济协作方面:宜宾、自贡、攀枝花、内江、达州等11个四川城市还参加了以重庆为龙头的重庆经济协作区。

五是商贸业方面:重庆的孔亮、德庄等火锅到四川开店,四川的中餐等到重庆经营;成都人民商场到重庆解放碑开店,重庆百货股份公司到四川开店等,方面有一些合作

据统计,近3年来,川渝黔各方成员共实施合作项目3,650个,相互引进资金达260多亿元,商贸流通额达200亿元。但三地基本上还是以商品交流为主,且规模有限。不同形式的经营联合由于受体制和观念的束缚,发展仍十分缓慢。以资本为纽带的紧密型合作相当少。三地商贸物流市场建设主要是与外商和三地外的投资企业合作,如沃尔玛、家乐福、麦德龙等国际巨商已深入到各地,香港嘉里集团、台湾海霸王集团、联邦快递、英运等国内外知名的物流公司已在川渝黔设立机构或开展相关业务,有的已在进行广泛的考察接洽,一些合作项目正在洽商中。川渝黔各自的商贸物流竞争力弱,物流成本高,市场建设还存在不少问题,特别是在彼此的合作方面。

(二)存在问题

1、合作的观念和指导思想存在局限。等靠要的思想还存在,主动出击,寻找合作商机的意识不强,并且合作的指导思想也存在局限。一是缺乏用发展变化的眼光分析对方未来的经贸发展走势。二是相互间还没有把对方真正看作商贸物流与市场建设合作的最重要伙伴,在筛选合作项目方面,双方相互间的合作存在着非优先性。彼此比较重视同西方的合作,认为西方技术更先进,合作成功率高,资金充裕。常常在筛选合作对象时,即使合作对象的条件基本一样时,往往以有种种担心为理由,选择同西方的合作,而不愿意相互间合作。三是重视直接互补性项目的合作,而在开发潜在的产业结构互补性合作和发展共生产业合作方面下工夫不够。互补性也需要开发,不能静等唾手可得的互补效益。四是看重近期纯商业利益,忽视对长远战略层面合作的考虑和运作。五是重视贸易额度的增长,忽视对影响产业创新的技术与科技合作的培植、培育。科技合作是双方经贸合作发展的生长

极,是经贸合作得以巩固和持久发展的基础。忽视科技合作不仅影响眼前的贸易合作规模,更难以使今后的合作规模有大的发展。

2、基础设施差。这是影响区域合作中商品、资金、信息和人员流通的重要因素,必然会削弱区域合作的成效。三地近年来虽然在基础设施方面有了较大改善,但目前仍还存在不少问题。一是铁路担负干线与对外运输严重不足,密度过低,且技术装备落后;二是公路技术等级不高,高速公路里程不长,路网密度不足,有的重要地区存在空白,这对三地产品出口和发展旅游不利;三是民用航空港和投入运营的飞机场较少,客货运输设施不足,机场设施落后,与周边国家通航的国际航线少。

3、缺乏统一的规划和行之有效的监督机制。在长期计划经济体制下形成的条块分割、部门分割与地区分割在一定程度上仍然影响三地流通的发展。一是相关法律、法规不健全或不完善,且有些地方性法规还与现代商贸物流业的发展背道而驰;二是相关的行业标准、市场行为缺乏统一性;三是政府机构改革和职能转变滞后,政府管理不力,存在越位、缺位和不到位的现象;重审批轻服务的现象仍然存在。四是一些投资管理部门的工作效率和服务水平较低,热忱的态度和低水平的效率形成了明显的反差。

4、物流企业信息化程度不高。一是单位时间的物流量少;二是单位空间内物流处理能力低;三是给客户提供的信息无论是质量还是其数量十分有限;四是迂回运输、交叉运输和空载运输现象普遍存在;五是中间环节过多,手续繁琐物流周转时间长,损耗大。

5、政府对当地企业的保护主义。国际经济学的计量检验结果表明,当前中国省际壁垒甚至要高于国际贸易壁垒。由国务院七部委联合组成的督查组发现,目前地区保护行为已经由过去禁止本地资源外流为主转变为限制外地产品进入当地市场为主。保护手段也更加隐秘,由过去直接下发“红头文件”转变为制定一些只有当地产品才具备的所谓技术、质量、环保或安全标准,达到限制外地产品的目的(如某些城市在出租车车型的选定上做出有利于使用本地产车的规定和标准)。保护范围也从过去的产品扩大到劳动力、资金等生产要素。比如有些地方政府利用对户籍、劳动力管理等措施限制外地及农村劳动力进入本地就业;有些地方政府则利用投资项目和国有资产管理的审批权力,干预企业重组和资本自由流动。另外,还有工

程招投标中尽量划小标段,以增大外地建筑企业的成本,有利于本地建筑企业中标,等等。

6、组织化程度低,基本处于自发和无序状态。三地商贸合作,无论是在高度集权的计划经济时代,抑或在市场经济的今天,政府有意识的规划、协调和引导作用十分微弱,或者是通过指令性计划严控,或者走向另一个极端——放任自流。

7、合作的面窄、量小、层次低,且方式单一。三地商贸业的合作基本上以商品交流为主,且规模有限。不同形式的经营联合由于受体制和观念的束缚,发展十分缓慢。

三、合作对策

(一) 进一步提高认识,强化市场合作理念

要通过上上下下的反复学习,走出去,请进来,统一思想,提高认识,增强广大干部和群众对区域经济一体化和市场化合作的认识。强化竞争合作的新观念。

(二) 冲破交通“瓶颈”的制约,构建区域流通网络

川渝黔地处四川盆地和云贵高原,高山阻隔带来的影响不可低估。在国家总体交通规划蓝图下,建设快速联结交通网络。

1、加快川渝黔经济带综合运输体系规划,建设发展协同、管理协调和运输过程协作的交通体系。建立健全区域协调合作机制,加强川渝黔经济带的统一规划与协调。成立川渝黔经济带规划协调领导小组,建立规划建设协调联席会议制度,进一步加强政府之间、政府各职能部门之间的联系与沟通,及时交流和沟通区域相关工作情况,作好区域城市规划、交通规划等的协调统筹工作。通过建立协商对话、协作行动机制,加强川渝黔资源、设施与空间整合,达到内部优化、外向拓展的目的,形成区域一体化的发展格局。

2、积极推进交通建设投融资体制改革,创新交通建设投融资机制,探索和完善“国家投资、地方筹资、社会融资、利用外资”和“贷款修路、收费还贷”的多种投融资形式。在继续加大国家投资力度的条件下,积极发挥非政府投资的作用,采取多元化的投资方式,综合发挥国家财政、国家金融机构、民间金融机构和外资等方式筹集基础设施建设资金,广开资金渠道,加快交通基础设施建设,利用政府与市场双重力量,推动川渝黔经济带基础设施建设的顺利进行。特别要用足用好国家西部大开发有关政策,争取更多的国外优惠贷款。

3、推进基础设施运行管理改革。改革政府交

通运输管理体制,明确各方政府交通运输管理部门职责和沟通渠道,解决铁路、公路、民航、长江水道和城市交通管理条块分割问题,协调铁路、公路、民航、长江水道和城市交通的互通和衔接,解决交通运输发展建设及生产运营中出现的重大问题,维护交通运输市场秩序。

具体讲,目前应加强以下交通网络的建设:

公路:加快或开工建设国道主干线成都-重庆通上海,重庆-贵阳-南宁通湛江,重庆-泸州-合江-昆明,重庆通兰州、通西安,遂宁-重庆,成都-拉萨,贵阳-昆明,成都-昆明通河口,贵阳通长沙,成都通西安,兰州-成都-昆明通泰国,昆明-南宁通衡阳,南宁通越南等大通道项目的建设、扩建、升级。

铁路:以干线电气化和打通北、东、南对外通道为重点,加快区域内干线铁路的电气化步伐,加快成都-重庆-怀化快速通道建设。开工建设兰(州)-渝(重庆)铁路,贵阳-桂林-珠海-福州、隆昌-百色、柳州-韶关、永州-玉林-北海铁路及贵(阳)昆(明)铁路、沾益-昆明铁路东段复线等。

航空:尽快完成成都双流、重庆江北等干线机场的改扩建,开工建设一批条件成熟的支线机场。

水运:加快长江上游港口和重庆集装箱码头建设,加快长江河道整治,加快嘉陵江渠化工程建设。

管道:加快兰州-成都-重庆的输油管道的建设,支持国家实施重庆至华中地区天然气东输工程建设。

通信大通道:以突破带宽“瓶颈”为重点,完善川渝黔光缆干线网、宽带城域网,大力提高电话普及率和农村电话村通率。等等。

(三) 尽快解决缺乏统一的商贸物流业发展规划的问题

按照“有所为、有所不为”和“互利互惠”的原则,结合三地城市发展总体规划,尽早制订三地商贸物流业发展规划,对三地商贸物流发展加以科学引导和合理安排,以避免和减少重复建设,防止无序竞争。

(四) 加快信息网络建设

整合海关等联检部门及企业的各种资源,构筑统一开放的物流信息平台,实施包括电子预归类、电子预审价和电子查验的全程电子通关;发展电子商务,提高商贸流通业技术水平,加快网络基础设施建设,建立和完善相关的法规、制度,形成网上交易平台,为网络交易、网络结算提供法律保障

(五) 推进经贸整合,消除体制障碍

川渝黔政府、企业、民间的经济协作、合作从未也未间断过。比如成都的军工调迁企业,相当多是为重庆的汽车、摩托车配套的,雅安的车桥厂为重庆奥托车配套生产车桥,占其零部件生产的70%。但总的看,川渝黔三地的合作尚不尽如人意,究其原因,体制障碍仍相当程度地存在是重要因素。条块分割问题,大而全、小而全的问题仍相当严重。在政府层面,体制问题在省级四川、重庆贵州间有,在地级市与市间有,甚至乡与乡、街道与街道间都存在。比如相互挖对方的投资项目,相互挖人才,相互挖税源等,是常见不鲜的事;不顾比较优势和市场经济原则,追求产品在本地配套,追求建立完整的产业体系等,也是地方利益和体制障碍所致。在企业层面,至今企业还分为中央属、省属、市属,一些企业不愿意作省、市属企业,愿意是区属、街道属的企业;今年以来,四川省及各市的财政收入增长幅度下降,区以下财政收入增长幅度上升,此种怪异现象,恐怕也与体制有关。因此,核心是体制改革,消除川渝黔间合作的体制障碍。

首先是改革财政体制,实行企业税属地化征收。现在各级都有一级财政,都来自于企业税收,都想控制一批企业,结果把企业分割了,把产业链割断了,把经济联系分割了。实行企业税属地化征收,避免了政府间的税源之争,以及由此而来的企业合作的体制障碍。其次是打破企业隶属的条块分割,还企业以“四自”:企业是市场经济的主体,要按照经济体制改革的决定,真正使企业成为自主决策、自主经营、自我发展、自负盈亏的市场经济主体。只要体制问题解决了,政府不干预企业的经济活动,企业觉得哪里建立企业条件好,哪里产品配套好,就在哪里建立企业,这样,就会形成由企业按照市场需求组织生产、进行产业和产品配套的、充分搞活了的微观经济发展新机制。第三,明确政府职责,克服地方保护主义。政府的职责就是创造一种开放的企业成长体制环境,克服地方保护主义。建立一个开放性市场化体制,引导、推进和发展专业化分工协作与配套。川渝黔对外不能封闭,把真正的本事放在使自己的经济辐射半径扩大、经济竞争力增强上来,靠竞争、靠低成本、靠有产品、靠技术等去扩大自己的辐射半径。第四,维护区域间原有的经济联系。在打破体制障碍,打破地区、城市、企业的大而全、小而全的同时,要继续维护相邻省区市间、企业间以及民间、个人间的良好合作关系,过去有的协作渠道不要切断,没有的要尽力建立起

来,努力形成一个开放、有序、充满活力的长江上游经济带合作的新局面。

(六) 市场化运作

我国已经建立社会主义市场经济体制,按照市场经济的要求和国际通行的规则,发挥市场机制在川渝黔合作中的基础作用是实现四川、重庆和贵州长期而有效开展合作的必然要求。

首先是合力推进川渝黔统一市场的形成。消除一切市场分割的人为壁垒,在川渝黔三地广大城乡地区形成商品自由流动、人员自由进出、合作不受体制和其它人为限制的统一市场。当前的重点是全面建成川渝黔间的全方位的“绿色通道”,所有的产品都可以在三地市场上取得“绿卡”,并有三地市场销售的权利,双方的经营主体都可以平等取得经营权的资格等。现在这个统一的市场并未形成。川烟进不了重庆市,重烟卖不到四川的城乡;山城啤酒在成都难买到,蓝剑啤酒在重庆市场很少见;凡此种种。如此割裂的市场,不利于川渝黔市场经济的发展,不利于三地资源的充分流动,合理配置和有效开发利用,最终影响川渝黔经济的跨越式发展。统一市场都形不成,何谈川渝黔的其它合作。

其次,运用市场机制而非行政手段推进合作。利益原则要在四川、重庆和贵州三地政府、企业和个人间的广泛的合作中发挥作用,尊重合作主体赚钱的价值取向是经济合作有效进行并持续发展的要求。不要期望用行政手段、平调方式实现人为的区域经济合作,搞“拉郎配”。一定要让市场机制和价值规律在共建川渝黔经济带中发挥基础性作用。

三是遵循市场和国际规则促进川渝黔三地间的有效合作。在促进统一市场形成的同时,需要按照市场经济规则和世贸组织规则规范区域协作在

内的经济活动,用法规和政策保证市场原则运用在区域协作方面,使市场机制在区域协作的资源配置中真正发挥基础性作用,保证合作双方有利可图,有钱可赚,买卖公平,有偿互利。

(七) 培育现代流通企业

鼓励从事运输服务、仓储服务、货运代理服务和批发配送业务的企业,根据自身业务优势,延伸物流服务范围和领域,成为部分或全程物流服务的供应者;在规范市场准入标准基础上,鼓励多元化投资主体进入物流服务市场;同时引进外资物流企业,积极借鉴国外先进的物流理念和物流技术,进一步提升物流企业的运作水平。

(八) 努力拓展贸易形式

努力发展加工贸易、旅游贸易、服务贸易、寄售贸易和边境小额贸易等灵活的贸易方式。合资办外贸、合资办批发,联合开发高科技含量产品,促进彼此宽领域、多层次的交流与合作。加强媒体合作,提升经贸影响

[参考文献]

- [1]王引,李蒙.“十五”时期嘉兴与上海商贸合作战略研究[J].嘉兴学院学报,2001,(4).
- [2]王凌等.东西部协调发展要抓市场合作[J].群众,2001,(5).
- [3]李晓红.浅谈川渝黔合作构建长江上游核心经济区[J].商业时代·理论版,2005,(23).
- [4]张秀杰.黑龙江省对俄罗斯经贸合作的现状、前景及对策[J].西伯利亚研究,2005,(2).
- [5]张岳恒.“泛珠三角”条件下川粤区域合作思路与对策[J].惠州学院学报(社科版),2005,(2).
- [6]刘源.对开展东西部地区经济技术合作的思考[J].中国经贸导刊,2001,(4).

(责任编辑:朱德东)

Discussion on cooperation of circulation industry between Sichuan and Chongqing and Guizhou and its countermeasures

CHEN Shu - xiang

(School of Economics and Trade, Chongqing Technology and Business University, Chongqing 400067, China)

Abstract: Circulation industry is an important component of national economy and is the pillar industry of the tertiary industry. Consolidation of cooperation and exchange of the circulation industry between Sichuan and Chongqing and Guizhou has long-term effect on promoting effective utilization of the resources in this region, accelerating logistics circulation speed in the region, promoting the total economic development level in the region and so on. The cooperation has the advantages such as resources industries' supporting each other, governmental participation, large market demand and so on but also has restrictive factors such as backward cooperation ideas, backward infrastructure, low level organization of circulation industries, low circulation efficiency, insufficient coordination of regional policies and so on. The guarantee measures for circulation cooperation between Sichuan and Chongqing and Guizhou should be made based on this basis.

Keywords: Sichuan, Chongqing and Guizhou; circulation industry cooperation; regional economy