

doi:10.3969/j.issn.1672-626x.2017.02.011

商贸物流业:剔除隐形体制性成本 始终是主攻方向

宋 则^{1,2},陈向军²,冷凯君²,潘 林²

(1. 中国社会科学院 财经战略研究院,北京 100732;2. 湖北经济学院 物流与工程管理学院,湖北 武汉 430205)

摘要:个别企业或业态可能因为结构调整、环境恶化或经营不善而消失,但作为支撑产业的商贸物流不会被淘汰。那些因技术进步、经济调整和社会发展被加速洗牌替代的商贸物流形态或企业,将为新常态下商贸物流业的创新与升级提供更多的发展空间和时代机遇。不改革或不对比改革举措出台前后的显著变化,就很难识别体制性成本的真相。企业和公众从政府改革举措的“红利可得感”中可发现隐形成本的存在。因此,剔除隐形体制性成本仍然是后续改革的主攻方向。

关键词:商贸物流业;隐形;体制性成本

中图分类号:F270.7 **文献标识码:**A **文章编号:**1672-626X(2017)02-0074-05

一、依靠消费的常规增长支撑,商贸物流业不会整体塌陷

2016年以来,以大型超市为代表的百货实体店仍然遭遇业绩和利润的双双下滑。国家商务部统计数据 displays,2016年4月份5000家重点专业零售企业销售额同比增长仅为2.7%。截至2016年7月统计的101家零售业上市公司一季度报显示,64%的上市公司的营业收入和净利润双双下滑,且迄今没有好转迹象。百货作为非必须消费品渠道,收入受经济放缓影响连续两季度下滑,继续成为重灾区。

在互联网时代,商贸物流业深度结构性调整不可避免,各种业态有升有降属于正常,就像此前的结构变动一样,但在总体上始终平稳增长。在出口显著减少、投资大幅下降的形势下,消费绝对量和消费贡献率所占比重大幅上升,地位更加显赫。

据国家统计局发布的数据显示,2016年的消费对GDP的贡献为64.6%,仍然保持较高水平。这是因为,刺激居民消费需求有很多方式,但政府关注的重点是如何增加居民的货币收入,而商贸物流业除了具有“促销增收”的强大功能以外,还能带动货币收入的增长。即期消费是商贸物流的核心功能,他能开发未来潜在消费能力和即时满足居民的消费意愿,完美发挥货币的购买与消费功能。换言之,商贸物流的发展状况直接影响着居民的购物意愿和消费水平,各种国家性政策或管理制度能够按预期效果落地与实施,最终还是需要依靠商贸物流业完成政策的“最后一公里”。因此,只要有消费总量增长、消费结构升级和消费方式演化的强烈支撑,商贸物流业就不可能整体塌陷、断崖式下跌。

通过构建完善的商贸物流网络体系,不断提升

收稿日期:2017-02-13

基金项目:湖北经济学院湖北物流发展研究中心研究项目(2017A01)

作者简介:宋则(1951-),男,北京人,中国社会科学院教授,财经战略研究院研究员,湖北经济学院特聘教授,博士生导师,主要从事商贸流通研究;陈向军(1966-),男,湖北荆门人,湖北经济学院副院长,教授,管理学博士,主要从事流通管理与创新研究;冷凯君(1981-),男,湖北浏阳人,湖北经济学院物流与工商管理学院常务副院长,副教授,管理学博士,主要从事物流与供应链管理、约束理论研究;潘林(1987-),男,湖北武汉人,湖北经济学院讲师,管理学博士,主要从事供应链管理研究。

物流服务质量和运作效率,可以联动城乡的发展,降低成本,提高居民消费水平,让民众享受商贸物流的便利与实惠,达到改善民生及生活水平的作用,拉动社会不同阶层的消费意愿。^[2]在此背景下,商贸物流业所发挥的作用不言而喻,其承担的角色无可替代,尤其是随着互联网时代下信息技术的快速升级,商贸物流的延伸与服务功能进一步得到了发挥,对拉动消费和扩大内需,功不可没。传统业态增速放缓,但新兴业态正在填补,电子商务和快递业犹如井喷。更低的购物成本、更便利的购物渠道、不一样的购物体验使得电商零售业迅猛发展,成为市场需求扩展和经济转型的新引擎和新亮点。截至2016年12月,网络零售额已经突破5亿,占社会总零售额的14%以上。而这种消费方式的转变和商业模式的成功,离不开商贸物流业的支撑和物流服务的不断升级与创新。

同中国工业迫切需要淘汰高耗低效的落后产能一样,商贸物流业也需要淘汰服务差、经营不善、效率低下的落后企业。个别企业或业态可能因为结构调整、环境恶化或经营不善而消失,但作为支撑产业的商贸物流绝不会被淘汰。那些因技术进步、经济调整和社会发展被加速洗牌替代的商贸物流形态或企业,将为新常态下商贸物流业的创新与升级提供更多的发展空间和时代机遇。因此,着力发展商贸物流服务业,是新常态时期拉动经济内需、优化产业升级、提升消费水平、推动零售业稳步增长的重要举措和关键动力。^[3]

二、产品的生产-流通成本结构已经发生趋势性新变化

商贸物流业发展的最大障碍是流通成本偏高,其中又主要是隐形体制性成本过高,隐形体制性成本有时也被称作制度性交易成本。流通成本是指商品在流通过程中所发生的各种费用的总称。一般来说,它主要由商流成本、信息成本、物流成本及资金成本四大项组成,每项成本还可以进行细分与分解。例如,物流成本一般又是由仓储、包装、装卸、配送、运输与人员成本等组成。从宏观来看,由于计划经济和政策国情等原因,我国流通成本的分类与结构划分十分复杂。主要原因是,因为统计体制的缺漏,很多隐形的政策成本无法在报表中体现或剥离。例如,如果从政策视角看,流通成本可以分解为经济性和体制性两大部门。经济性成本是指企业在

生产运营过程中无法避免所产生的一些费用或成本,如房租、生产加工等环节产生的费用;而体制性成本是因为政策缺陷或管理制度而人为设计并产生的附加成本,如收费站、过多的审批手续产生的费用。前者是考虑采取何种补偿措施或技术进行降低的问题,后者是通过行政手段或政策支持坚决消除的问题。

目前,在全球经济节奏加快的背景下,如何提高商品流通效能,降低流通成本,已经成为当今的焦点话题。从产品整个生命周期看,“成本挤压”的重点,正在从商品的生产环节向流通环节转移。这种现象导致产品的生产时间和制造成本比重发生明显的变化,而产品的流通时间和成本成为竞争的关键,使得单位产品的销售价格中流通成本的比平均达到5%~70%,甚至更高,严重阻碍内需与消费的增长。^[4]

流通成本比重的逐步上升扰动了商品成本的组成,这种趋势性的变化将会影响实体经济的增长,须引起重视。尤其是在电子商务时代,商品的空转移成本难以大幅降低,换言之,电商模式降低商流成本的能力要远大于降低物流成本的能力,同时电商模式亦难以降低资源成本及环境成本。整体而言,我国当前经济运行呈现两个新的趋势:其一是,生产成本占比低,商贸流通成本占比高;其二是,生产加工时间短,物流流通时间长。

为了适应这种成本结构变化的新趋势,我们要将产品的商贸流通与生产加工放在同等重要的位置,从战略高度的方向去重视流通成本。在我国,政府和企业对流通环节的投入与支持同制造生产环节相比相距甚远,导致产品的储、运、购、销各个环节的资金投入不足,相应的基础设施建设亦很不完善。然而,随着生产加工和商贸流通的深度结合,物流信息、销售渠道及流通效率等已经成为核心竞争因素,产品的市场前景和整体效益,已经越来越取决于产品流通的状况。许多表面看上去是生产的问题,而实际上其根源大部分都是物流不畅或信息不通。只有重视发展商贸物流,大幅缩短流通耗时,降低流通成本,才能实现商品的高效流通,扩大经济内需,实现经济新常态下产业的升级与转型。^[5]

三、剔除隐形体制性成本始终是主攻方向

我国与其它国家不一样的是,降低流通成本的一个重要手段是剔除流通过程中的“体制性成本”。

从管理制度来看,体制性成本是在计划经济特殊时期中产生并随着时代发展演变而来,而当前政出多门与自乱其制的管理问题,严重阻碍了商贸流通的发展。从经济学来看,“体制性成本”又称“制度性交易成本”,是因行政制度而产生的交易成本,它与流通管理成本不同。因为“体制性成本”是因地方或某个主体的利益而产生,通常是通过行政手段或人为干预强制收费,是一种不合理的额外收费与负担,是一种可以避免的成本,也是一种“冤枉”的成本。而在现有的体制统计框架下,很难完全将这种因行政手段或管理制度产生的隐形体制成本准确地、独立识地别出来的,因为它具有隐蔽性,虽不容易统计却真实存在。可以断定,如果对现行体制或政策进行调整或改变,与之相关的体制成本将明显降低或立刻完全消除。例如,繁琐复杂的行政审批、延迟滞后的管理制度与运行办法、地方性保护收费、重复的税制税种、垄断型进入壁垒等都属此列。因此,如何消除隐形体制性成本,大幅降低流通成本是一个目前被忽略,但又值得研究的重点问题。

中共十八大以来,为实现“降本增效”的目标,我国对行政体制进行了全面而深化的改革,大量曝光并整改了某些政府机构中的一些明目繁杂的行政乱收费与程序繁多、极不科学的审批制度。所涉及的资金与部门机构数量空前庞大,造成这种现象的一个重要原因是地方政府的不作为、乱作为和保护主义,使得官商勾结现象普遍,政府公信力严重不足。

(一)从大刀阔斧改革审批制度的成效看隐形体制性成本

2016年由世界银行发布的数据显示,在192个经济体中,我国营商环境仅处于中间水平,位列84位,各种繁多繁杂的行政审批和管制措施严重扰乱了我国的商业经营环境,是造成排位较低的主要原因。据国家统计局对企业民意调查报告显示,超过三分之二的企业希望政府加大自身的监管和改革现有体制。^[6]

2014年,李克强总理见证了1枚公章代替109枚的历史过程,总理强调,繁多的审批手续和各种条条框框严重束缚了民众的创业热情,与全民创业的理念不符,今后政府将更加重视民之所望,要以百姓之心为施政之向,对行政制度进行改革与创新。^[7]据中国政府网统计,截至2016年7月份,在本

届政府召开的近100次国务院常务会议中,简政放权被提及多达65次,与之相关的议题超过了40余次。在2015和2016两年时间,国务院相继下放或取消了近500多项行政审批事项和近211项职业资格证书,^[8]为企业减负超过670多亿元。^[9]

另据统计,截至到2017年1月,国务院各部门共取消或下放行政审批事项618项,行政成本有望进一步降低。同时,地方各级政府也积极响应中央精神,并认真贯彻中央决策部署,有些省份完全下放或取消部分审批权,有的省份下放审批权比例超过50%,最高超过70%。这些制度的改革和出台,预示着政府职能与监管方式的改变,是推进供给侧结构性改革的一大亮点。例如,工商登记实行“先照后证”程序,将大部分行政程序移至营业之后,年检制度由年报公式代替,减轻企业负担和简化监管程序。通过这一系列的简政放权,大大激活了民众的创业热情,2016年上半年,平均每天新增企业1.13万户,达到历史新水平。^[10]

(二)从收费制度改革看隐形体制性成本

为进一步减轻企业的劳动成本,激发企业的创新创业热情,2016年12月,国务院常务会议决定继续取消114项职业资格,累积共取消319项。同时,进一步规范和调整政府性收费制度。例如,为鼓励大众创新,扶持中小型企业,地方政府积极取消、减免和降低部分行政收费,规范收费标准。中央收费制度进一步改革,从2013年至今,中央已经累计取消或减免各种行政性收费项目400余项,累计为企业减负超过900亿元。为落实中央政策,地方层面开始逐步取消或减免重复和多余的行政性收费,有的省份一年取消超过20个乱收费项目。^[11]

(三)从不合理的公路管理体制看隐形体制性成本

据国家发展改革委员会、国家商务部及中国商业联合会联合调研显示,公路不合理收费吞噬了近70%流通成本,衍生出“收费-超载-罚款-再超载”的恶性循环怪圈及一系列的社会问题。我国高速公路已经成为一种可笑的悖论:用户为获得快捷高速的通行服务而为高速付费,而数量繁多的高速收费站点大大降低了用户的通行效率和通过时间,尤其是节假日出行,大范围的拥堵和堵塞随处可见。消费者支付高额的高速服务费换来的却是各站点的查岗

和延误,严重降低出行体验,造成运输成本的增加。这种支出高额服务费,享受到的却是低速的出行体验的高速公路不应该收取任何费用,相反,应该向用户支付赔偿金。^[1]

在我国属地管辖、地区经济封锁依然比较严重的背景下,地方政府通常借助市场监管部门的行政手段,大量收取各种形式的区域行政费用,以达到阻止其他区域产品流通,保护地方经济的目的。同时,在管理体制看,依然存在审批不合理、收费重复繁杂、收费标准不易、地区保护主义盛行及各种人为障碍等不良现象。例如,以农产品为例,农产品中的“绿色通道”名存实亡,它不仅阻滞了农村居民即时消费和农产增收,同时还降低城市居民的生活水平,加重了生活成本负担。^[2]因此,着手进行行政改革,消除体制性成本,尤其是地方行政收费是降低流通成本的关键,势在必行。值得注意的是,我们还要留意这样一种情况:不能用另外一种行政手段去降低行政成本,因为在既定的经济体制环境下,产品流通总成本是一定的,只是组成结构或形式在不同时期不尽相同,类似于热力学“能量守恒”的原理。例如,上级行政干预或专项政策可能会影响该商品的价格,降低其流通成本,并取得立竿见影的效果。然而,该成本的下降将导致行政成本的上升,如各级会议、文件传达、流程变化及协调成本等相关干预成本大幅上升,全社会因产品流通产生的总成本并未显著下降。换句话说,这种无法长期推行和考核的突击政策并不能从根源上解决行政性乱收费问题,从整体来看,政府付出的时间成本和政策成本,远远超过表面一时虚假的繁荣和短暂的政绩。

(四)从全面推开营改增试点看隐形体制性成本

2015年以来,国务院提出了减税降费的政策方针,并出台了一系列相关措施和管理办法。包括降低企业的失业保险费率,即从3%调整为2%,仅这一项就可以为全国企业共减负400余亿;降低工伤保险和生育保险费率,这两项将为企业累计减负270余亿元。尤其是政府推出的税收优惠政策,将免税金额从20万元提升至30万元,为中小微型企业减轻40多亿的负担。而2014年的营改增税制政策是释放深入税制改革、为企业减负增效的重要信号,也为企业提供了实实在在的的巨大红利,仅2014一年数据显示,营改增的推行已经受惠的试点企业达到410万户,累计让利超过1000多亿元。

1954年,法国在全球率先颁布实行增值税制度,因有效解决了传统销售税的重复征税问题,推动了工业化进程和服务业发展,增值税被许多国家和地区纷纷吸收并采用。据统计,在全球193个国家中超过三分之二的国家政府将其列为主要的税制政策。其中,我国已经于2016年5月1日实施。国务院通知要求“要确保试点工作平稳、有序进行,确保各项减税措施落到实处、见到实效,确保各行业税负只减不增,使广大企业充分享受到全面推开营改增试点的改革红利。”据统计,在营改增试点的四年中,已经累计为企业减免税费超过6400亿,涉及到的纳税主体或企业超过592万户,效果明显。该政策的实施,明显降低了企业运行成本,激发了企业新的活力。预计,在政策全面铺开以后,每年为企业减税的总金额将超过5000亿,惠及企业将超过80%的企业。是我国历史上几乎是规模最大的一次涉及到企业税种的减免政策。

营改增政策的方向更多的是引导服务业的升级与创新,并以此为契机,推动服务业形态的发展,带动和延伸与其它产业技术的融合,拉动产业链的升级与扩展,实现服务专业化分工和外包,驱动实体经济制造业的升级转型。试点4年,其对经济结构调整的巨大撬动作用已经显现。不难看出,“营改增”的重要目的之一就是为纳税人减负。通过统一税制,贯通服务业内部和二第三产业之间抵扣链条,从制度上消除重复征税,使税收的中性作用得以充分发挥。此次营改增受益最大的是生活服务业,尤其是商贸流通,通过营改增政策的实施,中小企业的税率由原来的5%降低到现有的3%,运营成本大幅降低,体制性成本得到改善。而且,此次营改增涉及范围广,涉及的税收资金量大,据统计在1100多万户试点企业,涉及税收规模超过19000亿元。营改增目的是总体减负、减税费,推进营改增前景广阔,但能否顺利推进,各行各业千差万别,增值税抵扣的识别认定是关键。

四、彻底铲除流通过程中的隐形体制性成本仍然是今后的战略重点

剔除隐形体制性成本要按照中央部署的全面深化改革路线图和时间表,坚决一查到底,彻底清理。从各地情况看,不少机构本末倒置,公仆意识淡薄,始终抱有居高临下傲慢的思想,落实中央决策,一再拖延、阳奉阴违,暗中抵制。从商贸领域看,商

贸物流业实体店铺租金多年来居高不下,以每年20%的速度增加,造成很大经营压力,这其中不乏体制性原因。从用人单位看,用人单位负担的五项社会保险费率合计为本单位职工工资总额的比重偏高,有些地区费率合计超过40%,用人单位特别是企业的缴费负担仍然较重,导致企业人工成本过高。所有这些,都要通过改革加以解决。

另外,为巩固改革成果,加快改革进程,还要进一步探讨解决相关问题。围绕隐形成体制性成本造成的总成本增加和效率损失,一直缺少深入的经济学定量分析,需要加强。一是除了采用上述改革举措出台前后的成效比较以外,还要研究隐形成体制性成本的定量识别测算和统计核算的精准方法。二是要把隐形成体制性成本放入商贸物流总成本,看隐形成成本在商贸物流总成本当中所占比重及其变化。三是要把隐形成体制性成本与GDP作对比,看其在GDP中所占比重及其变化。四是权钱交易、贪污腐败导致的成本增加和效率损失。五是剔除隐形成体制性成本对一带一路战略实施,对京津冀一体化,对优化长江经济带,对促成环渤海经济圈,对各地自贸区建设,对跨境电商发展等等所具有的积极的重要意义。

总之,隐形成体制性成本虽然已经铲除不少,但仍可能是冰山一角。因此,十三五规划应该将剔除流通领域的隐形成体制性成本继续作为主攻方向,制定相应的年度规划和目标,把降低流通成本及物流成本作为带动供给侧结构性改革和新经济转型升级的重要推手。

参考文献:

- [1] 司建楠.2016年中国商业十大热点展望(之四)[EB/OL].
<http://www.cinnn/xw/chanj/352896.shtml>,2016-01-14.
- [2] 刘琼.习近平主持召开中央财经领导小组第十一次会议[EB/OL].http://news.xinhuanet.com/politics/2015-11/10/c_1117099915.htm,2015-11-10.
- [3] 宋则.我国商贸流通服务业战略研究[J].经济研究参考,2012,(32):94-117.
- [4] 董峻,高敬.监管方式创新助力简政放权——简政放权新观察之六[EB/OL].http://news.xinhuanet.com/politics/2015-08/08/c_1116187096.htm,2015-08-08.
- [5] 徐东明.解读李克强的“当头炮”:将简政放权进行到底[EB/OL].http://news.xinhuanet.com/politics/2015-08/02/c_128084383.htm,2015-08-02.
- [6] 陆茜.简政放权为何成为重中之重[EB/OL].http://www.gov.cn/zhengce/2015-08/04/content_2908518.htm,2015-08-04.
- [7] 白羽.我国两年砍800多项行政审批力推简政放权[EB/OL].http://news.xinhuanet.com/politics/2015-08/03/c_1116118855.htm,2015-08-03.
- [8] 黄锐.在“一高一低”中惠民生——简政放权新观察之五[EB/OL].http://news.xinhuanet.com/politics/2015-08/07/c_1116173957.htm,2015-08-07.
- [9] 宋则,蔡胜勋.铲除不合理的体制性成本 建立高效快捷的绿色通道[J].北京工商大学学报(社会科学版),2008,(5):1-4.
- [10] 吴涛.财税增收放缓为何还要减税降费[EB/OL].<http://www.chinanews.com/cj/2015/08-20/7480199.shtml>,2015-08-20.
- [11] 吴姬坤.地方“第一大税”营业税退出历史舞台[EB/OL].http://epaper.jinghua.cn/html/2016-05/01/content_299556.htm,2016-05-01.

(责任编辑:卢 君)

Trade Logistics: Eliminating Invisible Institutional Cost is Always a Main Direction

SONG Ze^{1,2}, CHENG Xiang-Jun², LENG Kai-Jun², PAN Lin²

(1. National Academy of Economic Strategy, Chinese Academy of Social Sciences, Beijing 100732 China; 2. Research Center for Logistics Development, Hubei University of Economic, Wuhan Hubei 430205, China)

Abstract: Some companies or industries can break up due to structural adjustment, a weaker economic backdrop or mismanagement, but the trade logistics industry and consumption never fail. The bankrupt business logistics enterprises can make room and opportunity for efficient enterprises in times of economic difficulty, and it bring about restructuring of trade logistics industry, improvement and innovation. If we do not innovate and compare the effect, it is difficult to identify the truth of the institutional cost. Enterprise and people tumble to realize the existence of hidden costs under the government bonus reform measures. Therefore, Eliminating invisible institutional cost is always a main direction.

Key words: trade logistics; invisible; institutional cost