

中國物流產業政策之研究

A Study of the Logistics Industry Policy in China

林立千 Li-Chian Lin¹

林姿瑜 Tzu-Yu Lin²

摘要

此次選擇中國的物流產業進行政策研究，係期望透過文獻資料探討來了解中國物流產業的發展現況，且中國的政治經濟體系與其他國家較為不同，政治牽絆經濟的因素居多，是較為值得探討的範圍，而探討的目的與方法主要有以下幾項，第一是採用文獻分析法來針對中國物流產業現況進行概述，藉由中國物流產業的歷年發展、現況分析，來探討過去、現在以及未來中國物流產業的發展問題；第二是將問題整理彙整後，透過政策構面來進行分類，針對問題與障礙進行政策制定考量因素的設定，佐以層級分析法並發放專家問卷來蒐集中國物流領域專家的意見，使本研究之研究結果更貼近事實發展。

研究結果顯示，在中國目前物流產業的發展情況之下，專家問卷針對政策構面的重要性程度考量排序為：法律與財政、環境與設施、創造需求、人力與技術以及干預市場。產業政策是物流產業蓬勃發展的重要推手之一，中國政府必須解決現有問題與障礙，考量整體環境、區域經濟等各項因素，建立完善的產業政策，才能使物流產業持續發展，並提升國家總體經濟。

關鍵字：中國、物流管理、產業政策

Abstract

In the past century, the high economic growth in China make it the research core around the globe. There are many factors cause the enterprise success or failure. This study tries to find out the key success factor which can generated by government, concentrating on the related policy of logistics which is made by Chinese Mainland government. As the result showed, the Chinese government should solve the ongoing problem and barriers which is generated from the market, and consider the whole environment and the regional economic of each province. That would make the logistic industry sustainable, and promote the general economic also.

Keywords: China, Logistics Management, Industry Policy.

¹國立高雄第一科技大學運籌管理系教授。

²國立高雄第一科技大學運籌管理系企業管理碩士班研究生(E-mail:u0129818@nkfust.edu.tw)。

壹、前言

過去十幾年，全世界從南到北地的各個經濟體，在全球供應鏈中的價值都發生了改變，而在那些新出口商和新市場的產業當中，大型經濟體發揮著非常顯著的作用，而中國就是一個新的市場、新的經濟體系，引領著全球經濟發展的脚步（Staritz et al., 2011）。中國在 1978 年進行經濟對外開放以後，經濟便迅速崛起，並於 2010 年成為世界第二大的經濟體，根據中國的國家統計局統計，中國在 1980 年的國內生產總值（GDP）約在人民幣 391.84 兆，在 2010 年急遽增加至人民幣 3979 兆（Lean et al., 2014）。

中國為提升國家整體經濟，參考蘇聯經濟發展計畫，實行以五年為期間做一個國家經濟總體規劃。而在中國實施五年計劃以來，與物流相關的各項產業，如交通、運輸、倉儲等都在五年計劃之內，但中國政府特殊的政治體系，使各產業沒有整合性的共同規劃，而是各自發展，所以會有重複投資、缺乏整合，以及阻礙物流發展的問題出現。加上多頭式管理體制，更是造成物流的各種法律、規範不會有專門的管理部門負責，各部門、地方政府在實施時也會出現偏差或政策落實不佳的情況。如表 1 所示，中國目前為止的物流市場尚且存在著幾項困難，使物流發展窒礙難行。

表 1 中國物流業發展問題之彙整總表

問題特徵	說明
多頭式管理嚴重	國家對於物流發展、政策執行尚未有一個專門負責的機構部門，實際上更多的是中央與地方各部門來共同管理，且政策推行有諸多問題。
物流成本過高	物流成本過高一直都是中國物流發展難以成長的原因，目前約有 50% 的物流成本費用在貨物運輸過程，因運輸過程中各項收費標準不一致，以及回頭車的空車率極高。
運輸體系不完善	中國擁有各項交通運輸的發展能力，但是在各運輸之間的銜接就有極大的落差，而且交通運輸的完整程度也有待加強。
市場環境混亂	中國物流市場的特徵是小（企業規模過小）、散（產業集中度較分散）、亂（市場秩序混亂）、多（具有物流功能企業過多）、差（物流服務品質差）。
物流人才短缺	在中國，訓練物流人才方面一直都是較為缺乏的，全方位之物流人才更是短缺嚴重，且在高等教育及在職訓練的課程上，其完整度都較為不足。
資訊化程度不高	在現代物流的發展裡，居中調節的重要環節即是資訊化的程度，但目前中國整體物流資訊化程度並不高，各企業之間容易產生落差，無法達到產銷之間相互配合，亦無法即時追蹤貨物流向，欠缺一個大型公共物流資訊平台。
物流園區過亂	物流園區的發展是中國近年來所重視的方向，但由於中央與地方政府之間，產生較多的政策落差及資訊不對稱，導致物流園區重複投資、荒廢閒置、名不符實的狀況眾多。

資料來源：本研究整理

貳、文獻探討與回顧

一、中國物流產業

中國近年來致力於將傳統物流升級到現代物流，而其整合、升級便是重要的過程。就如同企業為了因應環境之變化、增加物流領域的服務，便選擇整合企業內部流程、升級系統並採用先進設備、改善資訊化管理以及調整管理技術等等，都是為了調整企業本身的結構賺取利潤，並且長久地經營。隨著全球化的來臨，也表示著全球供應鏈將獲得各國家的重視，且半世紀以來，全球供應鏈已儼然成為全球商業環境中的常見景象(Gereffi and Lee, 2012)。因此，不論企業想要往國內、外發展，其資訊化的整合過程都是所必須擁有的。

中國政府自 1978 年以來，已採取一系列的優惠政策吸引外國企業進行直接投資。在 1984 年以前外國企業的投資僅限於 4 個經濟特區（包含深圳經濟特區、珠海經濟特區、汕頭經濟特區和廈門經濟特區）；在 1984 年以後，已放寬為可在 14 個沿海城市進行投資，並且採取一些優惠政策來吸引外國企業直接於投資這些城市之中，而物流市場的規模和交通基礎設施的完善更是吸引外商投資物流產業的重要因素（Hong and Chin, 2007）。

中國物流業的發展起飛，在於 2001 年正式加入世界貿易組織（World Trade Organization, WTO）後，而近十年內更是迅速的擴張，因為開放外資進入中國市場，促使現代物流業者獲得商機，再加上中國政府近幾年不斷地重視物流業，並且將物流業納入國家重點發展策略，以及各物流業相關範圍皆給予高度的重視的政策輔佐，都能展現出物流產業在中國經濟發展的重要性。在中國發展的幾十年中，其經濟體制一直不斷地在改變，從一開始的計劃經濟，到後來社會主義的市場經濟，都會影響著物流產業的發展狀況。中國物流產業在十五時期正式被列入五年計劃，並在十一五時期獲得重大進展，然中國的物流發展仍有幾項阻礙與困難，係為競爭力不夠強、發展方式比較粗放、不平衡性較為普遍、物流企業生存和發展環境沒有根本性地好轉、以及相關政策有待落實等各種因素所致，因此在十二五規劃時期，中國將會更加地著墨、落實物流發展。

物流產業的發展，已逐漸在國際上被認為是一國國家經濟發展的基礎產業，物流產業的發展程度，便成為衡量一國現代化程度與國家經濟的重要指標之一，而物流則是電子商務中的重要內容（李振汕，2006）。中國的網路購物市場一直保有成長趨勢，但是中國的宅配業與快遞業並不興盛，整體物流配送服務能力與水準也稍嫌不足，造成了中國電子商務發展的困境。電子商務帶來的物流商機，也促使更多大批的大型電子商務企業以及快遞企業，投入巨額的資金來建立電子商務之物流體系建設，藉以提高各自的物流服務能力，並期望透過電子商務背後所隱藏巨大商機，使企業本身能夠獲得更多的利潤與發展空間。根據中商情報網（2014）統計，在 2013 年中國電子商務市場中，其總交易規模達 9.9 萬億人民幣，並預計於 2014 年後的未來幾年，總交易規模的增長速度將放緩，如圖 1 所示，其預測在 2017 年的電子商務市場，總交易規模將達 21.6 萬億人民幣。

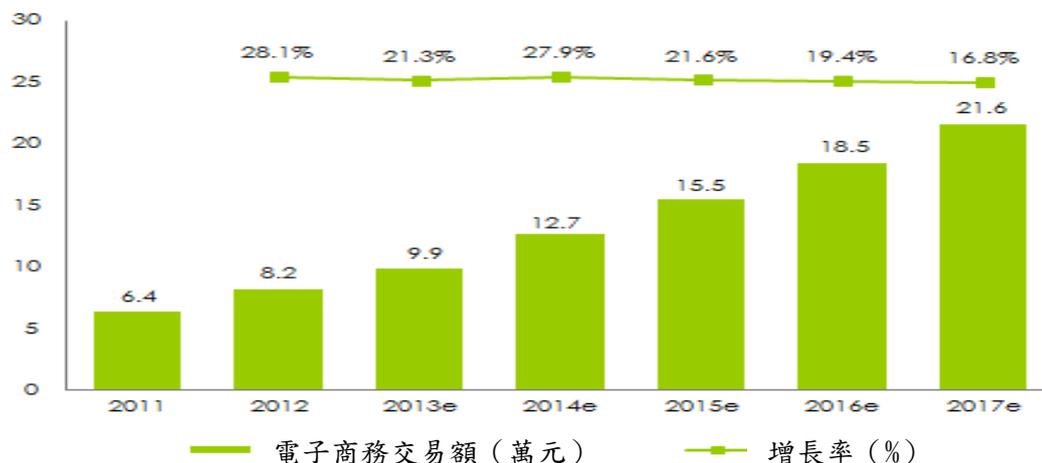


圖 1 2011-2017 年中國電子商務市場交易規模

資料來源：中商情報網（2014）

中國於 2000 年開始投入資源建立物流園區，隨著中國經濟發展速度加快，物流園區的投資、建設越來越多，所帶來的收益卻沒有同步上升，造成投資成本過大、數量過多、收益過少的情況（楊光玉，2007）。物流園區作為一個重要的物流基礎設施，其具有功能彙總、設施共用、用地節約的競爭優勢，故促進物流園區的健康發展，對於提高社會物流服務效率、促進產業結構調整、轉變經濟發展方式、及提高國民經濟競爭力是具有相當重要的意義。因此，透過政策的制定與規劃，各地政府因地制宜建設並發展不同類型的物流園區。

交通運輸網路系統是物流活動發展的重要環節之一，任何物流活動的連接都有賴於交通網路的運用。Lean et al., (2014) 研究指出，交通運輸條件的改善對於經濟發展有相當大的幫助，在中國這個擁有高物流成本的國家，改善其交通基礎設施則是非常重要的，且在未來，多式聯運的需求會日益增加。但在中國目前的交通發展環境裡，利用多式聯運是較不容易的，因為不同的交通工具是由不同的政府機構去進行管理。

目前，在中國主要運輸方式有公路、鐵路、海運、內河航運、空運等五種運輸方式。高速公路在運輸能力、速度和安全性方面皆具有明顯的優勢，並對國土均衡開發、建立良好的市場經濟體系、提高現代物流效率和國民生活品質等都扮演著重要的角色。隨著中國高鐵的發展，區域經濟發展獲得更大的發展空間，且中國高鐵即將促使交通基礎設施進行升級，中國高鐵的發展亦將使物流效率與品質將大幅度提高，透過拉動沿線經濟和城市的區域交流，進而帶動彼此之間的經濟發展，形成所謂的「高鐵經濟」。

產業的完善發展，產業標準與法律規範是相當重要的部分，若沒有法律規範產業間的活動，產業內部可能會產生惡性競爭，也會降低對外的產業競爭力。因此，自從中國進行改革開放以來，為了促進物流行業的發展，政府與機關部院在各物流領域路已經陸續制定出大量的規範性法律、行政法規和部門規章等等（郭時宜，2013）。

二、產業政策

所謂產業，是指正在從事類似經濟活動的所有相關企業的總稱，而產業所處的環境便稱之為產業環境。不論是台灣、中國，或是其他國家，在經濟活動的發展早期，產業環境是較為單純且穩定的發展，但後來因為科技的發展、技術的進步、網際網路的興起、消費者需求的多變複雜等各種因素相互影響之下，使得現在產業所面臨的環境是不穩定且多變。鍾憲瑞(2011)指出產業面貌有如此大之變化，是因為經歷了幾項重大改變，如表 2 所示，環境中各種因素的相互干擾之下，使得產業不得不轉變型態，以因應總體環境的需求與變遷，產業政策也就必須跟著產業發展來加以改變。

表 2 產業面貌的轉變

產業面貌轉變	說明
原因	<ol style="list-style-type: none"> 1. 技術進步 2. 網際網路的興起 3. 需求日益精緻複雜 4. 不同產能間能耐、技術、經營模式的融合
現象	<ol style="list-style-type: none"> 1. 跨越傳統產業分類架構的業別 2. 多種經營模式同時存在於特定產業內 3. 產業之間相互滲透 4. 產業內部分工體系的重組

資料來源：鍾憲瑞（2011）

政策是政府為了實現目標而訂定的一系列手段、活動，目標則多為提升國家經濟、輔助產業、增加社會福利等，且為了要達成政策目標，政策通常不會只從某一部份施行，而是會從經濟、社會、企業、學校等各個方面著手。政策包含產業政策，係由政府考量國內、外的總體環境、產業本身條件和國家總體目標來制定產業政策，因此，產業政策具有特定之目的，如改善經濟、提升國家經濟與發展、鼓勵產業升級等（吳婉韻，2003）。

日本是最早重視產業政策的國家，政策推行後的成效亦是最為成功，因此有許多開發中國家便試圖效仿日本的產業政策。Sakakibara and Cho (2002) 針對日本與南韓這兩個國家的產業政策中的設立研發聯盟做了比較，其結果指出，在產業政策的執行過程中，除了政府是最重要的因素之外，組織與制度的結構程度也會影響產業政策的執行結果，例如在韓國的產業中，在個人主義、有限的學習機會、研發歷史太短與不足、資源有限、目標設定錯誤或不足等各種因素的阻撓之下，都使得研發聯盟這項產業政策處於無效的成果。換言之，產業政策制定及執行的發展過程，必須具備幾項因素，如圖 2 所示，其包含了政府、總體環境、法律、產業之間等，才能構成一個完整的產業政策。

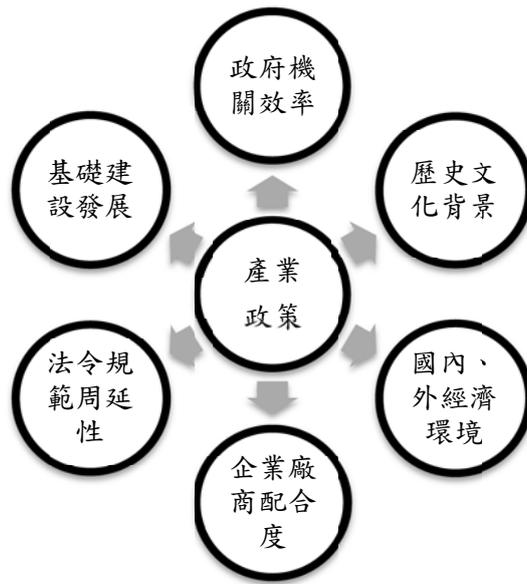


圖 2 產業政策之構成因素

資料來源：本研究整理

三、中國物流產業政策

中國係於1989年第一次頒布明確的產業政策，其產業政策是期望可以改善中國經濟，然而，中國至今的產業政策的發展尚未完善，仍然有許多的地方需要改進。Lu (2000) 針對中國產業政策與資源分配進行研究，並說明了中國制定的產業政策列示如表 3 所示，主要有以下幾點：中央政府籌資和規劃、行政手段、定價策略、授權重點行業可直接融資、對新興產業進行貿易保護、對外商投資企業的業務限制、融資方面給予優惠利率和稅率、針對許可投資項目的審批等。

表 3 中國主要之產業政策彙整表

主要產業政策	產業政策說明
中央政府籌資和規劃	基礎設施項目的直接投資、對重點行業進行財政援助、在落後地區的項目給予預算援助。
行政手段	行政規劃的措施是用來隨時落實產業政策，尤其是產業組織政策，例如發出直接命令去關閉或合併的國有企業。
定價策略	對於國家供電、供水方面進行價格管制；採用建設、運營和轉讓（BOT）模式為基礎設施項目。
授權重點行業可直接融資	地方政府或國有財團已經獲准發行建設公債，以供發展能源和通信行業。
對新興產業進行貿易保護	關稅和非關稅措施，例如進口關稅、進口配額、進口許可證。
對外商投資企業的業務限制	對外國公司做一般禁制，像是從控制自己的經銷網路與產品銷售；禁止指定城市外國銀行去經營人民幣存貸款和並對部分業務進行限制。
給予優惠利率和稅率	以行業為導向的稅收優惠政策；國有銀行的低息貸款。
針對許可投資項目的審批	1995 年以來，政府已定期公佈外商投資指定要鼓勵的項目，並列出哪些被允許、限制、禁止的。

資料來源：Lu（2000）

上述中國制定之產業政策，主要目的希望可以增加外資進行投資，因此產業政策所涵蓋的範圍多是財政金融面，對於其他方面的產業政策則是較少。然而，因總體環境的變遷、產業型態的多項、科技技術的進步，使得產業政策必須時時保持其可變性，中國自《九五計劃綱要》中便開始提及物流產業，時至今日，綱要中之物流產業政策以越加明確，並且因應改變加以調整，至最新之《十二五計劃綱要》，已明確地指出物流產業的發展重點，其中政策改變的重點如表 4 所示，從《九五計劃綱要》、《十五計劃綱要》中的流通事業、到《十一五計劃綱要》、《十二五計劃綱要》中的物流產業，都是中國物流產業及政策演進的最佳表現。

物流產業在中國的地位不斷地提升，從政策演變可以窺知一二，每個政策階段所注重的項目也越發不同及廣泛。在最新的《十二五計劃綱要》中，政策對於全面促進物流業轉型升級與技術發展給予更完善的總體規劃，並對物流業轉型升級的主要內容與目標有更加詳細的設定與說明。各地省市也依循著《十二五計劃綱要》的頒布，進行其總體之規劃要求，針對各地區經濟和社會發展特點，並對其進行了相關政策的規劃，對促進區域物流產業轉型升級，實現區域物流特色化發展，增強物流業與相關產業的協同配合能力具有積極的指導意義。

表 4 中國物流產業政策重點彙整表

計劃綱要	產業面貌	政策重點
九五計劃綱要	傳統流通業	1. 提高流通效率，維持市場秩序 2. 減少流通環節，降低流通費用 3. 提高流通企業經濟效益和社會效益
十五計劃綱要		1. 發展主要面向生產的服務業 2. 導入現代物流觀念，引進新型業態和技術 3. 提升傳統流通業、運輸業和郵政服務業
十一五計劃綱要	物流產業	1. 推廣現代物流管理技術 2. 整合傳統物流，推進物流資訊化 3. 積極發展第三方物流，建立區域性物流中心
十二五計劃綱要	物流產業	1. 建立社會化、專業化、資訊化的物流服務體系 2. 加強物流基礎設施的建設和銜接 3. 提高物流效率，降低物流成本 4. 物流園區等物流功能集聚區的有序發展

資料來源：本研究整理

然而，中國物流產業政策發展至今，實際成效卻不大，物流成本依然居高不下，基礎設施的仍然不足。Hong and Chin (2007) 指出中國目前的物流政策，主要強調硬體設施與物流的基礎設施（如交通基礎建設和物流園區的建設），卻忽略了軟體因素（如勞動力素質），研究結果證明各項軟體因素，例如人才教育與訓練等計劃，對於物流發展有相當大的重要性，例如，在中國物流人才的訓練，包括了第三方物流業與製造業和零售業，這些卻較為缺乏，因此，中國政府需要在這方面更加地努力，以順利發展物流產業。

此外，中國產業政策的演進過程中，行政權力不斷地進行下放給各地方政府，使政策的執行層級縮短，加強政策執行的速度，但因為受到經濟體制改變的影響，導致政府在進行權力下放時，地方政府為了追求自身的經濟利益，紛紛出現自己的聲音，並形成各種區域間的貿易壁壘，然而，這樣子的結果卻會導致政策效果不佳，政出多門的形況，換言之，地方政府有可能在追求自身的經濟利益時，會抗拒中央的命令而另行制定法律，也導致物流產業發展更加緩慢（Eun and Lee, 2002）。

參、研究方法與架構

一、研究方法

本研究主要為探討中國物流產業政策，為使研究更加完善，便採取兩種研究方法來研究探討，分別為文獻分析法與層級分析法（Analytical Hierarchy Proces, AHP），層級分析法是由美國匹茲堡大學 T. L. Saaty 於 1971 年所提出一套有系統的決策方式，主要係應用

在眾多不確定情況之下，以及擁有多數評估準則的決策問題上面（吳淑滿，2005）。

首先以文獻分析法來敘述中國物流產業概況、政策概況、產業政策，以及政策工具等相關探討範圍，進而分析次級資料及相關資料內容，藉以整合中國物流產業發展的相關問題。並將其歸納整理方式作成專家問卷中之問項，發送給中國物流領域之學者獲得答案後，佐以層級分析法來分析出中國物流產業政策制定之考量因素的重要程度，進一步了解現今中國物流發展所遇到的問題。

二、研究架構

一直以來，產業政策是否能對於企業的經營績效產生正面效益，是學術界討論已久的議題。現已有眾多論文撰寫關於台灣、中國的產業政策，例如汽車產業、自行車產業、文化產業等，探討的角度各有不同。本次針對產業政策進行分析，且因產業政策所涵蓋的範圍相當廣泛，使得政策工具的設立便更加重要。蕭峰雄（2001）認為，一般而言，可將產業政策分成兩大類，亦即(1)以促進產業發展，提高資源生產效率為主要對象之產業結構政策；(2)以促進市場自由化，加強產業內競爭的產業組織結構。Rothwell and Zegveld(1981)則將政策工具分為十二類，並可將其歸納為三大類（孫克難，2000；張瑋軒，2007）：

1. 供給面工具：主要是指政府直接投入技術供給的因素，亦即財務、人力、技術支援、公營事業等，包含了資金的挹注以及技術的協助。
2. 需求面工具：主要是著重在於政府提供穩定的市場需求，包括對於產品、製程與服務之購買與訂約，例如政府採購、公共服務、貿易管制等。
3. 環境面工具：重點在於企業採用或參與研發設備或技術之外在環境問題。其包含的範圍甚廣，包括「體制環境」(institutional environment)及「基礎設施」(infrastructure)等。例如政府透過租稅、智慧財產權及公平交易法等來間接影響產業研究發展活動。

因中國經濟及政治體系較其他國家不同，因此為了使研究架構能夠更貼近中國物流產業的發展環境，遂而參考中國物流產業相關文獻資料，參考 Rothwell and Zegveld（1981）之政策工具並進行修改，加入中國物流產業政策發展相關因素，遂而調整為供給面、需求面兩大類，分別包含 15 項政策考量因素，並歸納為法律與財政、環境與設施、人力與技術、創造需求、干預市場五大構面，如圖 3 所示，並依照層級架構模式建立起中國物流產業政策制定之考量因素架構。

供給面主要係指政府扮演供給者的角色，為產業供給資金、投入技術、建立人才庫、完善產業發展環境，其可分為法律與財政、環境與設施以及人力與技術。在法律與財政項下有財務金融、租稅優惠以及法規及標準，主要是期望透過資金與法規的幫助，協助物流產業降低物流成本、減少惡性競爭，藉由法規及標準化帶給物流產業一個良好的發展環境；在環境與設施項下有基礎設施、策略性政策以及產業資源整合，對中國而言物流產業穩定發展所著重的是基礎設施的完整性與銜接度、區域之間的物流產業配合度以及相關產業的

資源整合，因此納入這幾項考量因素於架構之中；在人力與技術項下有教育與訓練、公營事業和資訊及技術，中國在物流產業發展以來，對於物流人才的需求，一直都未減少，雖然已從各方面進行人才培養，卻依然高度缺乏，且現代化物流所需具備的技術與資訊，都尚處於學習階段，資訊化程度不足，故而將這兩項納入研究架構中，並且期望透過公營事業採用新技術，進一步帶領其他民間企業技術及資訊升級，為物流產業提高競爭力。

需求面主要是指政府間接地引導產業發展，其可分為創造需求以及干預市場，透過這兩個構面來穩定物流產業與市場的發展，並且進一步拓展物流產業之業務，提高國內、外之競爭力。在創造需求項下有市場機制、品牌行銷以及物流外包，中國物流產業市場的運作除了適時由政府干預外，更多時候應回歸市場機制以激勵物流企業創新、技術開發，多多協助企業建立相關品牌以提高競爭力，以及鼓勵企業將各項物流活動外包，保留其核心價值，為物流企業節省成本降低費用。在干預市場項下有公共服務、政府採購以及貿易管制，此項構面及因素之建立，是希望能夠從政府角度主動為社會解決各項問題，以及提供相關服務性措施，並以政府為主軸，物流產業中之企業為受益對象，透過採納創新企業，直接或間接地影響並協助產業朝新技術、新產品、新科技之方向進行發展，此外，政府建立海外貿易代理機構藉以蒐集國際商業情報、技術情報以開拓開外市場，並且鼓勵外資設立研發中心以借鑒各項技術、科技及經驗，提高產業國際競爭力與進入國際市場，這些都是將其納入政策制定考量因素的重要原因。

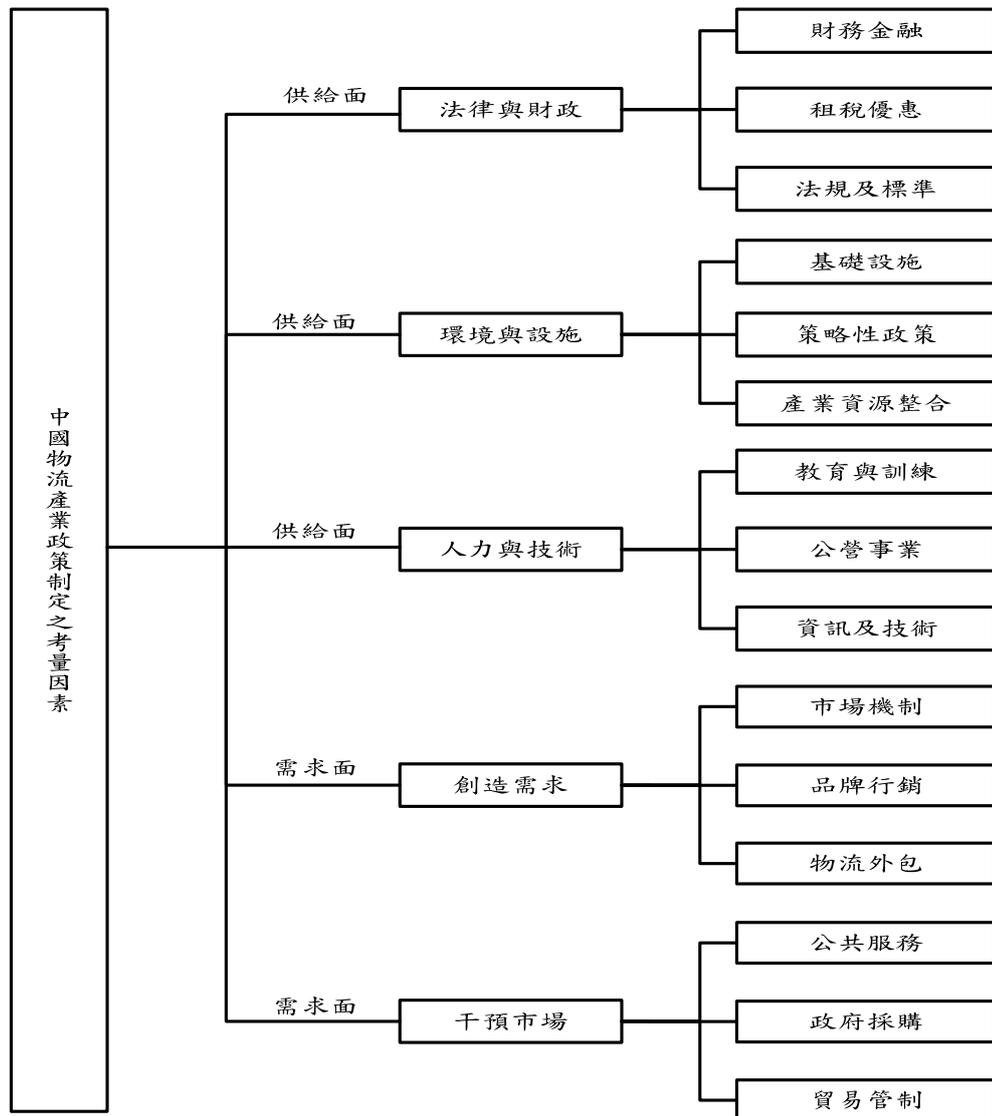


圖 3 中國物流產業政策制定之考量構面及因素

資料來源：本研究整理

肆、問卷設計與分析

一、問卷抽樣與調查對象

本研究以層級分析法為基礎，將政策工具以層級方式製成問卷，以專家問卷調查方式來實證本研究探討之議題，根據研究構面的設計，將調查對象設定為中國學術界中物流領域之學者，蒐集中國各級大學網站中相關學者的資料來進行隨機發放，問卷以電子郵件寄送方式進行。

在選擇目標問卷對象時，因考慮到非物流領域的學者對於物流產業較不熟悉，所以僅選擇物流領域之學者，使回覆之問卷較能契合中國物流產業問題，並將其反應在政策上。本專家問卷採用電子郵件為主要的發送方式，透過中國各大學網站所提供之教師資訊，來蒐集中國物流領域之學者名單。專家問卷總共成功發放 766 份問卷，回收 45 份，其中無效問卷 3 份，有效問卷 42 份，回收率為 5.48%。

二、問卷結果分析

透過 Expert Choice 2000 之 AHP 統計軟體將各問卷資料分別輸入後，問卷整體一致性小於 0.01，為有效之結果。從政策構面上來說，依其重要性程度進行排序，如圖 4，最為重要的是為法律與財政、爾後為環境與設施、創造需求、人力與技術以及干預市場，表示專家們認為法律與財政是中國政府應為首重之目標，應在法律與財政部分加強力度。

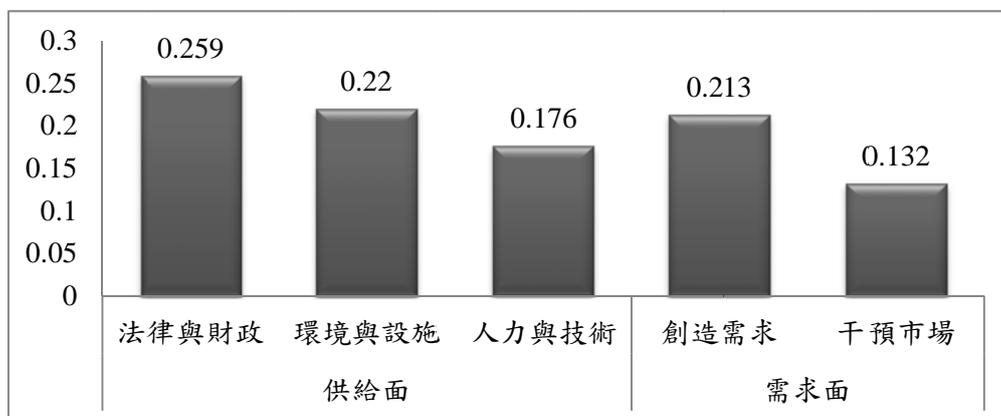


圖 4 中國物流產業政策構面之結果圖

資料來源：本研究整理

透過文獻探討可以得知目前中國物流產業中，對於法律與財政的規範優惠，以及環境與設施的建立都是不足的，法律方面多是繁複而相互交錯，政出多門的情況；環境與設施方面，如物流園區所呈現出的多是混亂而無管制，在專家問卷調查中的結果正好呼應了這兩項政策構面，學者們期望透過法律與財政、環境與設施的建立，來完善中國物流產業發展的整體環境，帶動整體中國物流產業的競爭力。市場的需求是產業發展的重要環節之一，唯有提高消費者需求，才能為產業帶來獲益，在專家問卷中，也對需求的創造感到其重要性，將其列為第三位，其重要性程度高於人力與技術面、干預市場面。人力與技術方位居第四名，其高過干預市場，在專家問卷中亦有專家直接點出，政府應該減少干預程度，並加強人才的培訓，在文獻資料中亦說明了中國物流人才目前仍是缺乏的狀況，因此，問卷調查在政策構面這方面，與文獻所呈現出的是相互呼應。

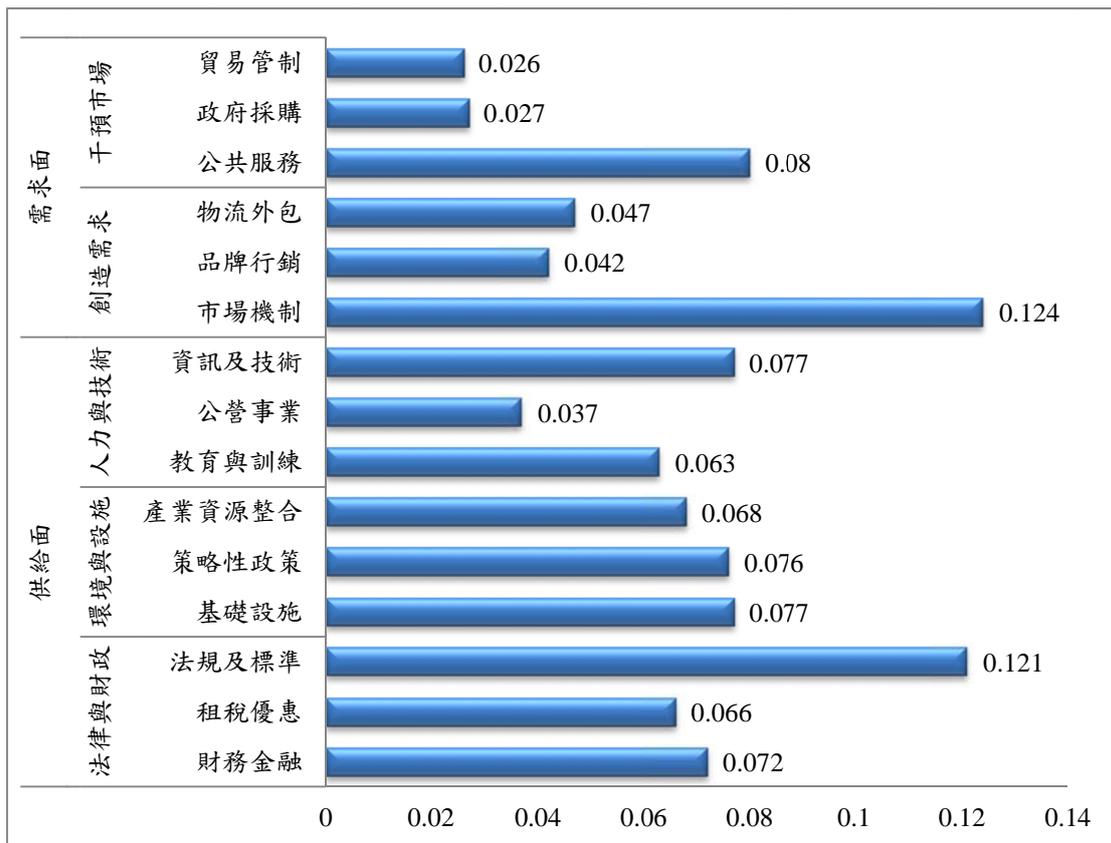


圖 5 中國物流產業政策制定之考量因素對目標之權重排序分配圖

資料來源：本研究整理

在整體的政策考量因素中，其最重要的前五項分別為市場機制、法規及標準、公共服務、資訊及技術以及基礎設施，其整體之排序可參考圖 5 所示。市場機制的建立與有效運作，是政府再提高需求時最應考量的政策走向，必須多以法律來規範政府的行為，主張讓看不見的手運作市場，讓企業之間自由發展、公平競爭，以提高目前中國物流產業的整體水準。

在專家問卷中，有一題是採開放性問答題，目的是希望可以透過非既定答案的方式來獲得專家們之其他意見，透過專家意見的回饋，來更加明確地獲得中國物流產業現況，抑或是政府制定政策時未來之走向，茲將專家意見彙整如表 5 所示。多數專家認為，政府的介入帶給產業及市場相當大的影響，且沒有針對目前物流產業產生的相關問題進行解決，再與地方政府之間的相互合作，也沒有獲得政策實執行之共識，此外，因中國幅員遼闊，各地經濟發展程度不同，在制定政策時，需要考慮區域經濟問題來加以分區制定物流產業政策。在物流產業面，專家們認為應繼續開放物流市場，加強中國本土物流企業的競爭力，整合現有物流資源以及相關產業適配性，降低物流費用以帶動整體物流產業的蓬勃發展。

表 5 專家意見彙整表

研究領域	專家意見
電子商務	應多考察理論上可行與現實落地之間的差距，物流產業實際營運時的痛處，政府並沒有很好地把握。
創新網路	弱化政府導向，尊重市場機制。
經濟管理	考慮區域經濟問題，分區域制定物流產業政策。
市場行銷	政策制定要真正做到自下而上，充分論證，而不是拍腦門。
物流與供應鏈管理	<ol style="list-style-type: none"> 1. 中國應繼續開放物流市場，加強物流人才培養，打造本土物流企業的競爭力。 2. 區域經濟的發展。 3. 高速公路通行費用等物流費用。 4. 主要是整合物流，形成規模化，現代化之物流運作體系。 5. 制定物流產業政策時，更多應是從技術、經濟、法律和社會等因素來考慮。 6. 物流產業政策制定時考慮與其它產業的配套程度，如與製造業、商貿業等。 7. 充分搜集民營企業家的意見和建議，整合現有物流資源，求小投入大發展。 8. 各地方政府情況不一，考慮因素也就有所不同，應該有所甄別。

資料來源：本研究整理

陸、結論與建議

本研究針對文獻資料結果進行分析，發現中國因為政治體系的關係，導致政策的落實會出現落差，而產業政策的實行效果更顯不彰。從中國物流產業歷年發展來看，長久以來發生的問題依舊未改善，問題接踵而至，讓政府與產業皆措手不及難以應對。中國物流產業發展至今，仍有相當大的發展空間，雖然中國政府對於物流產業已逐漸完善其相關機制，但是單就政治體系而言，其影響物流產業的發展被諸多因素所妨礙，並非短時間內即可改善的，因此對於物流產業而言，其所要面臨的考驗還是相當的多，研究結果認為，其最先需要解決的便是多頭式管理的問題，將相關職務給予一個專責的部門機構，將會有助於產業發展、政策的執行，以及政策執行之後續發展。

從產業政策的角度探討中國物流產業現況，可發現有諸多問題是相互干擾、影響的，例如法律的多樣性無法規範物流園區的整體發展秩序。從文獻資料中可以發現，中國物流產業的發展問題與困難點，看似簡單卻難以解決，如法律的規範必須要統一，但是中央政府所制定的是一個廣泛的整體發展，對於很多項目都沒有精準而明確的規範，地方政府又會因地制宜去制訂各地方的法律，在這之間容易會產生抵觸國家計劃的問題。

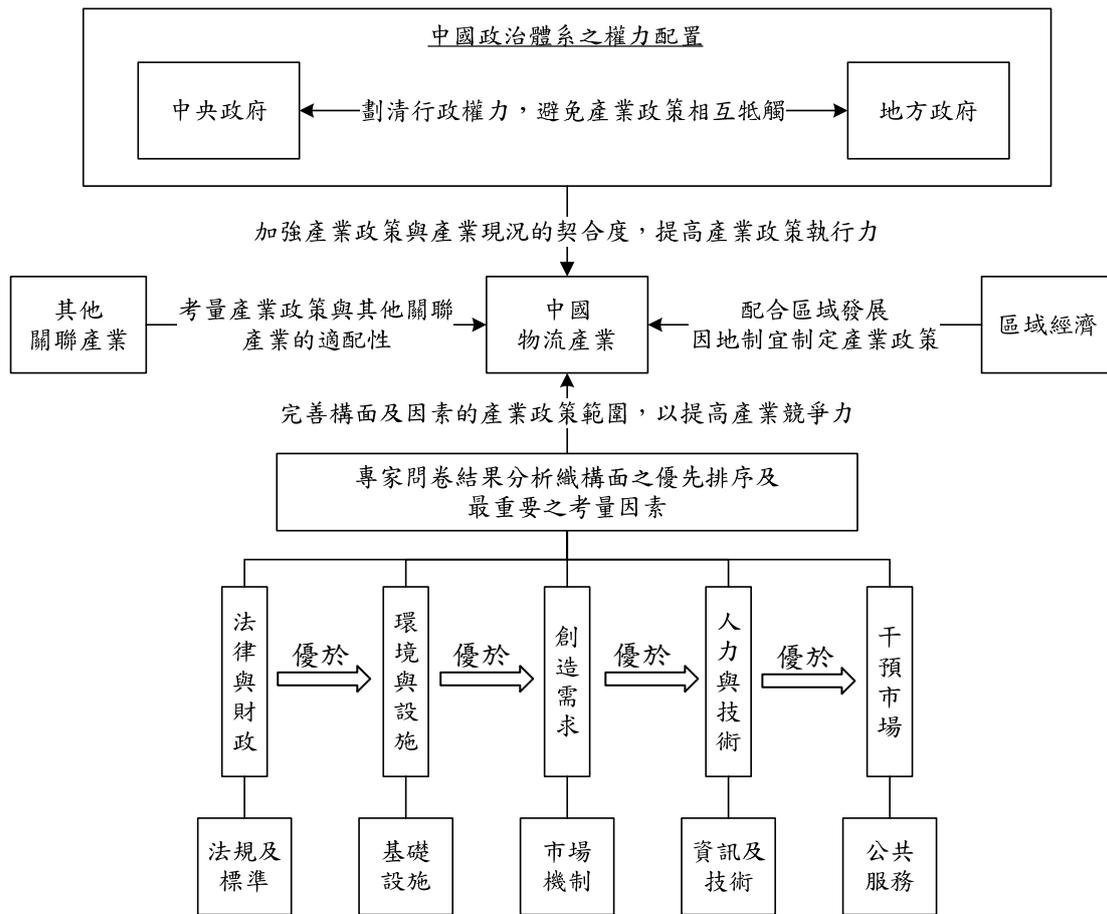


圖 6 制定中國物流產業政策之考量因素關係圖

資料來源：本研究整理

中國在制定物流產業政策時，必須考量的因素相當多，且是層層相關，如圖 6 之所示。研究結果認為，中國須先優先劃清中央與地方政府之間的行政權力關係，避免政策出現抵觸，在政策執行方面，則是需要加強政策落實程度，減少上令無法下達的情況，提高產業間對政策的了解程度。除了政治因素，尚需加入區域經濟因素以及其他關連性產業的考量，以完整物流產業政策的涵蓋範圍。

透過問卷結果以及中國目前物流產業的發展現況，本研究認為中國政府應首重法律與財政層面，如前之所述，中國物流產業在法律與財政方面仍有諸多的不足之處，且由專家問卷結果顯示，法規及標準也是所有因素中被專家學者們認為是重要的，因此，中國政府應該多加注重法律與財政體系之發展。其次係為環境與設施之重要性，對於物流產業而言，決定產業需求與進步的，便是環境與設施的建立，而中國因開放投資物流園區，卻造成過度投資，以及基礎建設銜接度低問題，皆是在環境與設施的議題之內，中國政府對於環境與設施的範圍政策，尚未有完整之制度，在現代化物流來臨的時代，環境與設施將會對物流產業產生相當重要的影響力。

本研究因考量到時間、金錢上之因素，使問卷之樣本發放著重於中國學術界中，並未廣發於產業界、官方機構之中，因此，可能會與現況有些許落差。期望若有後續之研究者，可以將研究範圍、問卷發放範圍將其擴大，以獲得更為客觀、真實之數據。

參考文獻

- 中商情報網，<http://www.askci.com/>。
- 中華人民共和國國民經濟和社會發展“九五”計畫和 2010 遠景目標綱要，1996。
- 中華人民共和國國民經濟和社會發展第十個五年規劃綱要，2001。
- 中華人民共和國國民經濟和社會發展第十一個五年規劃綱要，2006。
- 中華人民共和國國民經濟和社會發展第十二個五年規劃綱要，2011。
- 李振汕(2006)，電子商務對物流產業的影響與對策，商場現代化，第 460 期，頁 64-65。
- 吳淑滿(2005)，以企業特區觀點探討都市再發展策略，碩士論文，國立政治大學
- 吳婉韻(2003)，國家與台灣紡織產業政策之研究：全球化與政策工具觀點，碩士論文，國立政治大學。
- 楊光玉(2007)，試論我國政府主導型物流產業園區的建設，商場現代化，第 500 期，頁 221-222。
- 孫克難(2000)，政府協助產業科技發展措施的檢討與改進，產業金融季刊，第 106 期，頁 2-23。
- 張瑋軒(2007)，台灣產業發展水平式研發聯盟之機會與問題—以機械產業與電子產業為例，碩士論文，逢甲大學。
- 郭時宜(2013)，試析完善中國現代物流立法的思考，中國論文下載中心，經濟學論文
- 鍾憲瑞(2011)，產業分析精論：多元觀點與策略思維，前程企管。
- 蕭峰雄(2001)，我國產業政策與產業發展，遠東經濟。
- Ding LU. (2000), Industrial policy and resource allocation: implications on China's participation in globalization, *China Economic Review*, Vol.11, pp. 342-360.
- Gary Gereffi and Joonkoo Lee. (2012), Why the world suddenly cares about global supply chains, *Journal of Supply Chain Management*, Vol.48, pp. 24-32.
- Hooi Hooi Lean, Wei Huang and Junjie Hong. (2014), Logistics and economic development: Experience from China, *Transport Policy*, Vol.32, pp. 96-104.
- Jong-Hak Eun and Keun Lee. (2002), Is an Industrial Policy Possible in China?: The Case of the Automobile Industry, *Journal of International and Area studies*, Vol.9, No.2, pp. 1-21.
- Junjie Hong and Anthony T.H.Chin. (2007), Modeling the location choices of foreign investments in Chinese logistics industry, *China Economic Review*, Vol.18, pp. 425-437.
- Mariko Sakakibara and Dong-Sung Cho. (2002), Cooperative R&D in Japan and Korea: a comparison of industrial policy, *Research Policy*, Vol.31, pp. 673-692.
- Rothwell, R. and W. Zegeld. (1981), *Industrial Innovation and Public Policy, preparing for the 1980s and the 1990s*. Westport, Conn.: Greenwood Press.
- Staritz, C., G. Gereffi, and O. Cattaneo. (2011), Editorial. *International Journal of Technological Learning, Innovation and Development*, (4:1-3), pp. 1-12.