

第三方物流——中国现代物流产业发展的突破点

杨晓雁

摘要 物流 80 年代引入中国,90 年代以来日益受到各方关注。在市场竞争日益激烈的今天,企业要想保持竞争优势就必须在降低成本的前提下不断提高产品质量和为客户服务水平。为适应企业越来越多的外购物流服务的要求,现代专业物流企业(Third-party Logistics)应运而生。但中国第三方物流企业的发展目前还处于起步状态。本文从几方面分析了中国第三方物流业发展过程中存在的问题及应该采取的对策。

关键词 第三方物流 现代物流业 综合物流 第四方物流

中图分类号: F 259.22 **文献标识码:** A **文章编号:** 1006-1894(2001)01-0053-03

现代物流业开始于 20 世纪 60 年代,七八十年代在西方国家得到大规模发展,由最初的成品配送发展为贯穿生产和流通的综合物流过程,到 90 年代更进一步发展为上、下游企业互相配合、互为影响的供应链管理过程。通过对企业各项物流活动的整合达到提高效率、节省时间和费用的效果。事实上,80 年代以来物流在西方国家经济活动中地位的大幅提升正是源于降低成本、改善服务、开创新的竞争优势的考虑。

近几年来综合物流在中国正日益引起社会各方的关注。深圳率先建立了专业的平湖物流基地,北京、上海、宁波等地也都在纷纷“招兵买马”,欲组建专业的现代物流企业。物流业作为经济领域一块未被开垦的黑暗大陆,过去只是冰山的一角,而今正日益浮出水面,成为新的经济增长点。现代物流业的发展水平已成为一个国家综合经济实力的重要体现。

而现实却是,中国的现代物流业才刚刚开始起步,仍处于较低发展水平。从微观上看,由于受计划经济体制的影响,长期以来许多企业,尤其是国有企业走的是“大而全”、“小而全”的路子,它们拥有自己的仓库、车队、甚至远洋船队,造成物流过程的大量浪费,具体表现为仓库的闲置、车辆的空驶等状况。而能够提供一体化、现代化、专门化、准时化、高效率服务的专业性物流企业则寥若晨星。从宏观上看物流未能跟上经济发展的步伐形成产业化经营的模式,而仅仅是同交通运输、邮电通讯、商业物资、对外贸易等行业的综合与协作。由于管理体制上的条块分割造成各部门之间缺乏高效衔接,物流活动效率低下,又反过来制约了物流产业的快速发展。随着中国加入世贸组织步伐的加快,中国企业将面临来自国内外的越来越大的竞争压力,降低产品成本、提高服务水平已成为企业培育竞争优势的首要考虑,而物流正是能为企业创造上述两项利益的一个重要的新领域。

企业在组织物流活动时一般有两种选择,一是建立自有物流体系负责管理本企业的物流过程,而越来越多的企业则采用第二种选择,即将本企业的物流活动外包给专业性的物流企业,自己则集中精力进行产品生产和技术开发,充分利用专业化分工的优势,通过产业间的结盟达到共同发展的目标。据国际经贸消息报载根据中国仓储协会委托某咨询机构对中国物流市场所做的一项调查,目前国内有 45.3% 的企业正在寻找新的物流代理商,而其中 64.3% 的企业希望新的物流商提供综合物流服务。

专业性的物流企业在国外又被称为“第三方物流”或者是“社会化物流”,它们凭借资金、技术和管理上的优势向众多企业、组织和/或家庭提供低成本、高效率的运输、仓储、包装等一系列物流服务。近年来在此基础上又衍生出一种新型社会化物流形式——“第四方物流”,在这种新模式下,专业物流公司依靠复杂的信息技术与其客户的制造、分销数据进行在线连接,对客户的供应链业务从事专门化管理。正宗的第四方物流不仅对客户的特定物流活动进行控制和管理,而且对整个物流过程提出策划方案,并通过电子商务将这个过程集成起来(摘自国际经贸消息报 2000.2.28)。这种新业态的出现可以有效地实现对企业供应链的全方位管理,使物流企业与其客户之间的战略伙伴关系得以有效建立和稳固。

中国目前的第三方物流公司多是传统运输、仓储和物资购销企业的转型,它们所能提供的服务也往往局限于过去的业务领域,尽管冠以“物流”企业的名称却少有能够提供全方位物流服务的实例。据上述中国仓储协会委托下的同一调查显示,企业外购物流服务内容中单纯运输所占比重最大,达到 45% 左右,而对于外购物流服务的满意水平也只有 69.2%,相对于自理方式 83.1% 的满意度还有一定距离。中国第三方物流业服务水平不高的原因主要有以下几点:

1. 缺乏现代物流知识和专业物流管理人才 这一点可以说是目前制约中国现代物流业发展的最主要的瓶颈之一。物流概念作为一个新生事物引入中国是在进入 20 世纪 80 年代以后,国内虽有一些专家在对它进行研究,也有一些大专院校设置了某些物流相关课程,但物流知识,尤其是现代综合物流知识远未得到普及,甚至许多人不识物流究竟为何物。即使有所了解,也只是知道它主要的业务领域是提供运输和仓储服务,而不知道它是对这些传统业务的新的整合,其业务领域也远超过单纯的运输和仓储而成为连接原料、半成品供应→生产过程中物料流动→成品配送的全过程的服务,成为涵盖商流、实物流、资金流、信息流等子系统的综合体系。现代物流业的发展需要大批懂得业务知识、拥有业务技能的各个层次的受过专业训练的从业人员,为达到这一目标,需要大力引进和普及国外先进物流理论和操作方法,并在国内相关大、中专院校设立物流专业,培养具有专业素养的物流人才向社会进行输送,以实践推动研究,以研究指导实践,达到产、学、研的有机结合。

2. 未能有效利用现代科技手段 计算机和电子通讯网络的发展和推广应用标志着电子时代的来临,人类社会已经进入了一个崭新的阶段,社会生产和生活的各个层面正在发生着历史性的巨变。卫星全球定位系统、电子数据交换、自动化仓储系统(自动化库存定位及货品分拣等)、计算机辅助运输线路设计和车辆配载等现代科技手段在物流领域的应用极大地提升了物流的运作效率。科学技术成为物流业迅猛发展的有力支撑,可以说没有现代科技就没有现代物流。我国目前的物流企业虽有一些已在某些方面引进了高科技的工作手段,但更多的仍停留在传统的人工操作阶段,由于新技术和新设施往往投资巨大,且要求与客户之间建立接口,不少企业对之望而却步。这种现状极大地制约了新型物流企业的培育,

影响了企业综合竞争实力的提高。随着中国加入世贸组织时刻的日益临近,国内物流企业将面临来自国外的强有力的竞争,国内物流业是否能经受住这种竞争并站稳脚跟取决于它们是否能提供低成本、高质量、高效率的服务,如果没有现代科技手段作为支撑,这一点是很难做到的。

3. 受到传统管理体制的制约 在传统的条块分割的体制安排下,物流的许多活动被割裂至各个不同的部门,如交通运输、邮电通讯、对外贸易、国内贸易等,仅运输业就牵涉到铁道部、交通部等若干部门,部门之间缺乏高效协作,致使运输过程中各运输方式之间的转运环节耗费大量时间和成本,成为物流过程中的“陷阱”。此外还有海关管理程序、物资采购等方面的一些规定也影响了物流企业综合服务水平的提高和业务领域的拓展,进而制约了物流产业的快速发展。相信随着社会主义市场经济体系的逐步建立,随着改革的进一步深化,这些体制上的问题都将逐步得以解决。作为物流企业而言重要的是如何先行一步,更新经营观念,改变经营机制,实现向新型物流企业的转换,以便在时机来临时抓住机遇,掌握主动。

作为提供社会化服务的第三方物流企业,其发展水平的高低直接影响到中国现代物流产业的总体水平。如何促进社会化物流服务业的快速发展已成为迫在眉睫之事。笔者认为物流业的发展需要政府和企业的共同努力。物流作为大系统的特性需要各业务环节的高效协作和沟通,政府在其中应起到导向和协调作用,在基础设施建设上由于投资大、收效慢等原因,企业往往很少问津,此时就需要政府作为投资主体加以规划和建设。良好的基础设施既是一国综合经济实力的体现,也是现代物流产业得以发展的前提和重要物质保障。作为物流企业而言则应努力改善经营、降低成本、提高效率,以优质服务提供给生产和消费各界,使物流真正成为新的利润源泉,为中国经济整体实力的提升贡献应有的力量。

(作者单位:上海对外贸易学院)

=====

(上接第 46 页)

的明确回答。ISP98 与 UCP500 有基本的相似性,但在重叠处更为精确。ISP 的出现,使人们在对规则的使用上有了更多的选择。人们可以为某些类型选择 ISP98,为其他的选择 UCP,为另外一些选择 URDG。ISP98 的出现,提供了在大部分情况下可接受的一些中性规则,它可以节约有关各方(包括开证人、保兑人或备用证的受益人)在商议和起草备用证条款时相当多的时间和费用。

ISP98 的规定符合《联合国关于独立保函和备用证的公约》,如果这些规则在诸如款项让渡、按法律规定进行转让等问题上与强制性法律相冲突时,当然以适用的法律为准。可以预测,其结果是 ISP98 对当地法律是进行补充,而不是与其冲突。

ISP98 不仅可用于司法诉讼,也可用于仲裁。但在选择解决争议方式时必须明确并适当详尽,应确切表示与有关 ISP98 的条款相联系。

综上所述,ISP98 对当今经济社会的意义深远。它不仅为全球化的金融和贸易运作提供了共同沟通的语言,而且还在国际范围内开辟了国际银行界和法律界进行合作的新篇章。为迎接 WTO 的到来,我国必须在各个方面做好准备工作,而作为银行界和企业界,目前对 ISP98 还很陌生,所以学习和掌握 ISP98 应成为当务之急。

(作者单位:浦东发展银行)