

我国物流产业发展中的几个问题

沈玉良等

摘要: 本文从物流产业的发展必须遵循的一般规律出发,认为传统物流是我国目前物流产业发展的重点,但这并不排斥局部领域内现代物流的发展。同时要发展传统物流,从物流产业内部看,就是要培育第三方物流,从物流产业外部看,就是要对传统的物流体制进行彻底改造。

关键词: 物流;第三方物流;物流体制

中图分类号: F 259.22 **文献标识码:** A **文章编号:** 1005-1894(2001)04-0042-05

物流特别是现代物流业在我国的发展属刚刚起步阶段,由于经济体制方面的原因,我国传统物流产业本身就出现了发育不良的现象,本文就我国发展物流产业中的几个重要并相关的问题作分析。

一、传统物流与现代物流之间的关系

任何产业的发展都将经历产生、发展到衰弱的过程,而这一过程实际上包括产业内部市场主体的成长过程以及市场的连接方式。物流产业也不例外,这是不以人的意志为转移的客观规律,我国物流业的发展也必将遵循这一规律,它不可能脱离现状而发展,更不可能超越现状凭空发展。

国际上,物流产业从产生到发展经历了一个比较长的过程,以日本为例,自从 50 年代以来,日本物流业的发展经历了 6 个阶段:第一阶段:物流前期。物流按不同的功能和不同的场所互不联系地分别运行,这一阶段按生产和销售部门的要求进行保管和运输。第二阶段:个别管理期。物流成本意识的出现期。这一时期只有保管部门或发货部门在努力降低成本。第三阶段:综合管理期。作为一项独立业务开始建立物流管理部门,采取措施综合解决各种物流功能的优化组合问题。第四阶段:扩大领域时期。对于生产部门来说,企业已经在产品设计阶段就考虑物流的问题,如统一包装规格等方面。对于销售部门来说,则在接受订货的计划性、订货的数量单位及交货期限等方面提出要求。这一阶段,企业将物流作为“第三利润”来源。第五阶段:整体体制时期。物流进入小批量、多品种发货的新时代。第六阶段:生产、销售、物流一体化时期。建立以物流信息为核心的一体化系统。在物流的整个价值链中完全依赖电子技术、网络技术,以形成低物流成本向客户提供优质物流服务的机制,实现以速度、安全、可靠和低费用的 3S 1L 原则。而在现代物流发展过程中,物流标识技

术和电子数据交换技术是其中的关键技术。

我国物流产业处于物流产业发展的第二阶段与第三阶段之间,这主要基于以下3个方面的判断:(1)占我国国民经济主体的国有企业继续延续着传统经济体制下的“大而全”、“小而全”的经营模式。产、供、销一体化,仓储、运输一条龙是目前我国国有企业的主要物流运行方式,并且这种运行方式在短期内难以改变,这主要是因为产权处理上不仅存在着技术性的壁垒,如产权的界定,人员的处置,技术的改造等,而且存在着体制方面的壁垒,如国家对流通性企业的股权规定,国有企业本身经营困难而不愿意放弃这些业务等;(2)尽管存在着物流的管理部门,但这种管理不是综合性的管理,而是行业性的管理。商业、铁路、航运等部门各自为政,使物流行业各个部门难以协调发展,使全社会难以形成综合性物流服务,其后果是重复建设、功能单一和使用率低下;(3)以“契约”为基本特征的物流业发展所必须的信用条件在我国还没有真正建立起来。物流企业之间的联结方式可以有3种不同的供给制度安排:永久性契约、一系列的短期契约和纵向一体化。不论哪一类契约关系,其形成的“两难困境是:为了防止独立的各方当事人从对自己有利的角度来解释契约的模糊之处,就必须对各种意外的供给关系作出详尽无遗的规定。否则,各种分歧就只能通过无休止的争论、乃至最终诉讼才能解决。即使假定详尽无遗的规定是可行的话,它的代价也是昂贵的。”^①契约的不完全有两个主要原因。“第一,不确定性意味着存在大量可能的偶然性因素,且要预先了解和明确针对所有这些可能性的反应,费用是非常高的。第二,考核具体的契约绩效,诸如一个雇员从事一项复杂工作的能力水平,费用可能也是非常高的。”^②这样,机会主义行为的存在可能会阻碍契约的实现,从而会迫使一方当事人进行纵向一体化。在目前我国信用制度很不健全条件下,“契约性”物流企业成长的土壤受到明显的制度瓶颈。

正是物流发展中所处的阶段决定了我国物流的效率,也决定了我国物流发展的重点。从我国的整体情况看,我们更应强调传统物流,特别是物流的整合,任何脱离传统物流的现代物流是不可能真正发展起来的,物流产业发展中的三要素(买方、卖方和买方和卖方之间的连接方式)还没有得到充分发展,严格意义上的物流企业尚处于孕育之中,物流产业发展的制度条件有待进一步完善,所有这些都说明:现代物流只能建立在传统物流的基础之上才有其发展的生命力。

当然我们在这里强调发展传统物流,并不意味着要排斥现代物流,我们认为在局部领域、局部地区发展现代物流还是可能的,但就目前而言,传统物流才是今后几年我国的发展方向,我们不能将局部领域的现代物流而获得的微观效率来掩盖整体领域下传统物流发展不充分而造成宏观效率的损失,这样的损失只会进一步产生对社会净福利的损失。

二、企业内物流与第三方物流(3PL)之间的关系

3PL是在物流渠道中由中间商提供的服务,中间商以合同(契约)的形式在一定期限内,提供企业所需的全部或部分物流服务。3PL与物流外包有着本质的区别,3PL不只是运输、保管等单纯的物流活动。而是在广义的范围内包括了设计、企划、管理和实施等步骤,最常见的内容包括物流策略/系统开发、电子数据交换、货物运输、信息管理、仓储、咨询、运费谈判和支付等。

3PL是对企业内采购物流和销售物流的替代,实际上是市场对企业的替代。这种替代

之所以发生,是因为用市场机制并不像传统的微观经济学所说的那样不需要费用支出,而是要支付昂贵的交易费用。这些费用 O. 威廉森将其归纳为两大要素,即交易要素(指市场的不确定性和潜在的交易对手的数量)和人的要素(人之性质使交易双方常常在利益的讨价还价中争执不下以致使谈判难以进行)。市场机制被替代是由于市场交易的成本,但企业没有无限扩张成一个大企业(一个企业即一个产业)这是因为企业组织也有成本,市场与企业界限是由以下原则决定的:当一个企业扩张到如此规模,以至于再多组织一项交易所引起的成本既等于别的企业组织这项交易的成本,也等于市场机制组织这项交易的成本时,静态均衡就实现了,企业与市场的界线也就划定了。同样,3PL 企业替代企业内采购物流和销售物流主要基于交易成本与组织成本之间的比较。

现代意义上的 3PL 约有 10~15 年的历史,欧洲目前使用 3PL 服务的比例约为 76%,美国约为 58%,同时欧洲约有 24%、美国约有 33% 的非 3PL 服务用户正在积极考虑使用 3PL 服务。据统计,1994 年美国 3PL 业的收入为 150 亿美元,1996 年为 250 亿美元。同时据预测,在未来的 3~5 年中,3PL 业将以 15~20% 的速度递增。1997 年,在美国的主要市场(汽车、化学、计算机、日用品、医药品和医药器械)3PL 的利用率已达 73%。又如在德国,包括运输、中转和仓储在内的物流服务的年市场容量大约为 1 840 亿德国马克,其中有 51% 的市场份额被物流服务供应商占有,5 年以后,这一数字有望增长到 60%。而且,像订单处理、仓储安排和供应链管理等更大比例的综合物流服务都已由物流服务商提供。这一领域的营业额最近已跃至 930 亿德国马克。到 2005 年,这一数字将达到 1 200 亿德国马克甚至 1 300 亿德国马克。

3PL 之所以在发达国家快速兴起主要在于 3PL 供需两个方面的共同要求。

从供给方面看,大规模经济带来的市场容量扩大为 3PL 企业带来了规模效益,一般情况下,一个国家物流成本占 GDP 的比重为 11~13%,如此巨大的市场容量,必然会吸引企业从事专门的物流业务,巨大的市场容量也为物流企业降低物流成本提供了条件,同时,3PL 企业的先进管理技术为社会提供优质的物流服务提供了基础。这些物流管理技术可以概括为 3 个方面:(1)3PL 企业不设置公司内部卡车、仓库等硬件设施。3PL 企业的目标是以最低的价格为各个货主公司提供最佳物流服务。不设置硬件设施可以增加公司选择的自由度。而传统的物流公司一般都配备自用卡车、仓库等设备,由于公司内部这些设备的局限性,对客户来说可能并不是最佳的选择。因此,即使在美国大企业内部设有 3PL 企业,但是这些企业还严格地把使用内部资产的比例控制在 20% 以内,绝不优先考虑使用公司内部或者母公司的资产。(2)建立高层次的信息系统。一方面通过信息系统把握物流据点情况,而据点规模、空仓状况、价格表进行数据处理,及时向客户提供最佳方案;另一方面,高效的信息系统能正确及时地掌握合作同行的车辆运行信息,根据这一信息可以有效利用回程空车。(3)发挥高层次的专业性机能。3PL 不同于传统物流业的一个优势在于具备高层次的专业水准。例如银行业设立的 3PL 公司也许不能对整个物流系统过程进行顾问、指导,但它能利用银行的金融分析优势,替代货主公司高效率、高水准地分析物流费用。

从需求方面看,经济全球化给企业带来了更强、更激烈的竞争。这种情况特别发生在跨国公司之间,剥离非核心业务,强化核心技术是 20 世纪 80 年代以后跨国公司竞争战略调整的基本思路,跨国公司不仅剥离了非相关产品,而且剥离了产品经营中的非核心业务。这样,物流业务对于大多数跨国公司来讲,都是非核心业务,同时也牵涉了他们大量的人力、物力和财力,他们迫切需要有专门性的物流企业从事物流业务。3PL 企业的产生是一种必然

的趋势,是企业进一步实行专业化分工的要求。

同时,通信技术和信息技术的发展是物流全球化发展的技术基础,而各类管制的解除为国际物流业的发展提供了制度条件。国际物流的壁垒主要来源于 3 个方面:一是营销和竞争方面的壁垒,如对国外投资者在进入方面的限制;二是金融方面的壁垒,主要来自于推动物流成长的金融机构的基础结构不完善。没有同物流相匹配的银行、保险公司、法律顾问和运输承运人的业务衔接,更没有相关的法律体系;三是配送渠道方面的壁垒,其主要表现为在基础结构标准化和贸易协定等方面在国与国之间存在的差异。上述 3 个方面的壁垒在发达国家之间基本上消除。

笔者认为,我国企业内采购物流和销售物流为 3PL 全面替代的时机尚未成熟。

从市场需求方面看,尽管我国 GDP 以每年 8% 的速度增长,市场对物流的潜在需求很大。但国内的主体企业(主要是指国有企业)由于以下 3 个方面的原因不愿意委托 3PL 服务:一是原有运行机制的作用,许多国有企业原来实行产、供、销一体化,仓储、运输一条龙的经营体制,在这些存量得不到妥善解决的情况下,他们不会将业务委托给 3PL 企业;二是对于许多国有企业来说,冗员问题是国有企业发展中的一个最难调整的问题,传统物流业务是一个相对技术含量低、风险比较小的业务,在国有企业冗员不断增加的困境下,这些业务理所当然地成为工厂内物流;三是国有企业体制的物流链同所有权的转移链是紧密结合在一起的,层级批发至今是我国物资流动的主流,这种所有权转移条件下的物流经营方式已经形成了企业之间千丝万缕的联系,不可能一下被打破,只能逐步实现。因而从市场需求看,我国工厂内物流被 3PL 替代需要有一个漫长的培育过程。

从市场供给方面看,目前的物流企业很多是从运输企业转型过来,处于小、多、散、弱的状况,无法为企业提供全面的物流服务,能够提供高层次物流服务的企业更少,特别是这些企业仍沿袭着传统经济体制下的经营方式,同发达国家近期出现的 3PL 企业差距太大,许多企业根本无法实现 3S 1L 原则,这主要体现在以下 3 个方面:一是 3PL 所需的基础设施能力仍然不足。交通运输能力仍不能满足运输需求,主要运输通道供需矛盾依然突出。仓储设施落后,大量的仓库是五六十年代的陈旧设施。二是物流技术装备依然落后。现代化的集装箱、散装运输发展不快,我国水路运输集装箱化率仅为 4.2%,国际上一一般是 60%,高效专用运输车辆少,汽车以中型汽油车为主,能耗大,效率低,装卸搬运的机械化水平低。三是物流管理人才匮乏。

我国发展 3PL 时机尚未成熟,并不等于我们不要发展 3PL,也不等于目前我国没有一点发展的空间。事实上,经济体制变革实际上正在孕育着 3PL 的土壤。首先,三资企业特别是进入或者即将进入我国的跨国公司存在着对物流的大量需求,他们不可能将这部分业务纳入到自己的业务体系下,一方面是因为他们本身习惯了将许多非核心业务外包出去的做法,将主要精力集中于核心业务;另一方面,作为在中国的子公司,只为自己而成立一个物流企业,其市场容量是相当狭小的,因而也不可能实现规模经济,寻找专业性的物流企业是他们的必然选择;其次,国有企业新增投资而形成的业务(有些业务以子公司的组织方式出现)也正在以市场取向建立专业化的合作体系。因为只有这样,国有企业才能在市场日益开放的条件下直面竞争对手;最后,传统的批发企业是计划经济的产物,这些企业以前的优势在于垄断形成了批零差价利润,而垄断形成的原因是政府对经营权的控制,当经营权被放开以后,垄断利润自然消失,这样也就失去了存在的意义了,传统的流通企业将经历痛苦的经营

方式的转型过程,或是与国外物流企业进行全面的合作,或是对自己的经营方式作必要的转换,否则他们迟早将退出市场。

三、物流业发展与体制变革之间的关系

物流业是全社会的服务行业,涉及国民经济的所有产业,需要统一规划,制订具体的发展目标,分部门组织实施,使物流行业各个部门协调发展。但是,由于体制没有理顺,各部门之间分工又有交叉,造成了物流行业管理中存在的条块分割、部门分割、重复建设等种种问题,使全社会难以形成综合性物流服务。

目前我国物流业的制度安排基本上仍沿袭计划经济体制,使原本是一个系统资源的物流业的管理权限被分别划分成若干个部门。比如,铁路、公路、航空、海运等运输资源,均分属于不同的管理部门。这样,一方面大大降低了运输的效率,若一个企业要在国内从事铁路、公路、航空、海运货物运输,就必须分别向不同的部门有关审批单位提出申请。另一方面,每个部门都自成体系,使物流环节的运输工具、承载设施和设备的标准和规范不统一,导致物流无效作业环节的增加,物流速度的降低,影响了物流的效益、快速反应能力和竞争力。

上述传统制度安排上的缺陷,具体表现在3个方面:一是布局问题,由于缺乏统筹考虑,各行业部门大多从行业角度出发,在衔接和协调上缺乏统筹考虑,重复建设,造成资源的浪费。例如,商业系统有自己的物流园区,工业系统也有自己的物流园区,物资流通系统也有自己的物流园区,各口岸也有各自的物流园区,但是各行业各自为政,物流园区又大多功能单一,使用率低,这种布局上出现的整体效率的损失是显而易见的。二是多式联运问题,现代物流要求货物运输速度快、时间少、质量高,因此保障现代物流的货运交通系统应实现货物运输的连续性,即建立各种运输方式的联合运输体系,但是目前我国的多式联运现状不尽如人意。以上海为例,上海浦东的对外交通尚未形成系统,上海海铁联运铁路比重仅占1.3%,功能不全,没有一个适合集装箱多式联运的场站,浦东地区空港、海港的陆上集疏运条件尚不完善,浦东铁路还处在规划论证阶段,与集装箱物流市场蓬勃发展势头不相适应。三是信息系统问题,信息系统因为隶属不同的部门而各自封闭,规范性差,各个系统之间的转换和衔接困难,造成人为的信息阻断,如海关、港航两个分中心的EDI应用系统均是各自封闭的系统,相互之间不联网,且技术标准不统一,铁路部门尚未加入上海EDI网络,铁路近年来正在开发的TMS信息网中的集装箱跟踪系统也是按本行业技术标准自成体系。所以急需整合已有的资源,从全市的角度制定符合上海经济增长需要的统一的物流规划。

物流产业具有明显的外部经济性,说明物流产业的发展问题并不仅仅是靠物流产业本身就能解决,更不是靠某些企业的成长来发展物流产业,或者是引进国外技术就能解决问题,它需要对旧体制下产生的运行方式作彻底的改造,制度的重新整合要先于物流产业的发展,只有先解决物流的外部性不经济问题,物流产业才能真正发展起来。

(作者单位:上海对外贸易学院)

注释:

- ① 奥利费·威廉姆森:《生产的纵向一体化:市场失灵的考察》选自《企业制度与市场组织——交易费用经济学文选》上海三联书店,上海人民出版社,第7页,1996年版。
- ② 本杰明·克莱因:《“不公平”契约安排的交易费用决定》,选自《企业制度与市场组织——交易费用经济学文选》上海三联书店,上海人民出版社,第155页,1996年版。