

对“现代物流热”的冷思考 Thoughts on the Modern Logistics Upsurge

张文松

(北方交通大学经济管理学院, 博士、副教授

北京 100044)

一、“现代物流热”潮

继房地产热、知识经济热、网络热、西部开发热之后,“物流热”显然又已成为一股新的潮流。我国的沿海各大中城市纷纷厉兵秣马,向现代物流进军,欲夺物流之天下。

上海提出着重发展3类物流和5个物流园区,把上海建成国际航运中心,成为全球现代物流中心的枢纽之一;香港提出建成国际供应链管理中心;天津提出建设中国及东北地区重要的物流及信息枢纽和中国重要的国际性物流中心城市;青岛以建设北方国际航运中心为切入点,建成与国际接轨的物流服务网络;广东省已将发展物流产业作为经济领域四大主攻方向之一,深圳市把现代物流业作为深圳的三大支柱产业之一,规划建设8个物流园区;广州要建成全国最大的物流中心,并希望建成亚太地区最大的物流中心;武汉市要成为华中地区现代物流中心;大连要建设成为现代化物流基地和电子商务中心;北京市也于2001年5月完成了“北京市综合物流系统研究”。另外,郑州、石家庄、芜湖、宁波、重庆、成都、湛江等也正在着手进行物流中心的论证和规划。现代物流在全国范围内从南到北、从东到西,全面热起来。

除了政府主导运作的物流规划外,国内知名企业也十分看好未来经济的这块“黑色大陆”,海尔成立了物流推进部,美的投资500万元成立物流有限公司,TCL要搞第三方物流。部分上市企业开始把注意力转向物流,明确提出要进军并推动仓储—物流体系的建立和发展,按物流理念积极拓展创新运输业务。进军物流业上市公司主要来自交通运输业,如外运发展、中储股份、深圳机场、上港集箱;商贸业,如华联超市、友谊集团;制造行业,如青岛啤酒、青岛海尔、燕京啤酒。从各上市公司从事物流活动的内容来看几乎涵盖了仓储、运输/配送、包装加工、代理、信息服务等物流全过程。

国际上一批跨国物流企业纷纷进入中国沿海

城市,设立物流机构和合作开展物流业务。如BALY公司、马士基物流、美集物流、东方海外(OOCL)、UPS、FedEx公司、APL公司。

虽然当前中国的物流产业已经看到美好前景,但仍有许多因素在制约着它的发展。《中国物流发展纲要》还未出台,没有市场准入条件,没有宏观规划和区域规划,没有物流企业管理法规,市场混乱,竞争无序。现在各地物流中心规划和建设已经暴露了这些缺点。

二、物流热背后存在的问题

从发达国家来看,现代物流的功能是设计、执行以及管理客户供应链中的物流需求,其特点是依据信息和物流专业知识,以最低的成本提供客户需要的物流管理和服务。我国多数物流企业是在传统体制下物资流通企业基础上发展而来的,企业服务内容多数仍停留在仓储、运输、搬运上,很少有物流企业能够做到提供综合性的物流服务,现代物流服务的功能尚不能得到很好的发挥,物流的统筹策划和精细化组织与管理能力都明显不足。

1. 条块分割体制制约着物流业发展 长期的计划经济体制造成了部门所有、地区所有、分散建设的局面,订货、运输、包装、仓储加工配送等环节都是独立的分割的经济活动,尚未形成一体化物流。条块分割的物流管理和流通体制制约着物流业的发展。物流的专业化分工特点虽然日益明显,但是物流的组织和管理却不断向综合性发展,各种物流方式和物流载体之间的联系越来越紧密。但是,我国目前的物流行业管理仍沿用着计划经济时期的部门分割体制,形成了自上而下的纵向隶属和管理格局,严重制约着在全社会范围内经济合理地物流进行行政体统筹和规划,妨碍着物流的社会化进程。多年来在计划经济体制的条块分割下,使得原本是一个系统资源的物流业的管理权限被分别划归成若干个部门。比如,铁路、公路、航空、海运等运输资源,在中国除了像深圳等个别新建城市统一由

运输局管辖外,其它均分别直属铁道部、交通部、航空总局、海运局等统辖,也就是说,一个企业如果是在国内从事铁路、公路、航空、海运货物运输,他必须分别向不同的有关审批单位提出申请。由于中国铁路货物集散作用的格局早在30~40年代就已形成,今天这一局面几乎没有太大变化。比如在北京运输及仓储资源小而散,公路货场有6000多个,到处都可以装卸货物,仅在市区内就有铁路货站78个,铁路运输专线100多条,仓库不仅分散而且几乎每个仓库都有一个“婆婆”管理。分散和重复建设使得物流设施利用率很低。据统计,全国仓库面积的平均利用率不到40%,工商业企业自有运输工具的空驶率高达40%。

2 物流的标准化和规范化较差 物流环节的运输工具、承载设施、设备的标准和规范不统一,导致物流无效作业环节增加、物流速度降低和物流成本上升,严重影响了物流企业的效益和核心竞争力。

3 物流手段落后 传统的物流方式、手段仍占主要地位。现代物流科技应用不普遍,现代化水平不高,尤其是在物流的信息化方面差距更大。中小物流企业多,缺乏有实力的专业化的大型物流企业,因而服务范围狭窄、服务层次低,只能提供单项或个别环节的物流服务,不能提供全国范围甚至全球范围的系列化、全程化的服务。

4 物流和配送方面的人才短缺 从国外物流和配送的发展经验来看,企业要求物流和配送方面的从业人员应当具有一定物流知识水平和实践经验,许多国家的物流从业人员必须接受职业教育,获得从业资格后,才能从事物流和配送方面工作。相比较而言,我国在物流和配送方面的教育还非常落后,在高等院校中设物流专业和课程的仅有10所左右;研究生层次教育刚刚开始起步;通过委托培训方式培训员工的企业也不多见。据北京一家专门为外国企业服务的猎头公司介绍,一些外国公司或其所属合资企业对物流经理的需求近年来开始增加,北京市场上基本符合企业要求的物流经理人选非常少。

三、对现代物流热要有一个清醒的认识

开发第三方物流能够发挥集约化、专业化的优势,在更大程度上实现物流合理化,从而节约流通费用、降低成本,提高经济效益和社会效益。笔者也承认现代物流业是重要的服务性产业,能够促进或服务于其它产业调整与技术进步的高技术产业、具有高速发展能力的新兴产业和朝阳产业,是未来新的经济增长点。但是,在目前我国信息化程度、市场化程度、信用程度低下的时期,我们要对现代物流

业在中国的发展速度、发展过程、发展趋势有一个清醒的认识和把握。现代物流不是包治百病的救世主和救苦救难的南海观音,企业尤其是国有企业不能有病乱投医;现代物流不是救命稻草,不能一哄而上。不掌握内涵,不具备条件,一哄而上,搞“翻牌公司”,将会造成市场混乱,把好事办坏。经验证明,再好的行业,只要让中国人都盯上了,该行业离全线崩溃的时间也就不远了。

1 物流中心建设投资大、回报率低、投资回收期长 中国物流与采购联合会常务副会长丁俊发提醒说,一个物流中心的建立需要几十甚至上百亿的资金,建设的周期比较长。物流中心建设是一个系统工程,不是建几间仓库、弄几辆汽车就可以搞成的。投资物流中心的建设,短期内要做好亏损的打算。那些投资找不到热点,想利用物流热迅速积累财富的人,对此最好要有一个清醒的认识。

2 物流中心必须要以经济发展为基础,有充足的资源保证 如果无“物”可流,物流中心的建设最终也要变成“烂尾楼”。对一些资源贫乏、商业落后、生活水平低下的地区以及相对落后的地区,就不适宜建设大型的物流中心。如果这些地区也进行了物流中心的规划,最好要三思而后行。

3 物流中心的运作需要一套科学的管理方法、先进的管理模式 这样才能够迅速、有效地降低物流成本、节约社会劳动,让渡部分剩余给供应商和消费者,实现企业、消费者、社会的“共赢”。没有一套独到的运作模式,降低成本也只是一句空话。对第三方物流企业而言,确实存在着节约原材料的“第一利润源泉”、降低人力资源成本的“第二利润源泉”的转化问题和降低流通成本的“第三利润源泉”。这“三大源泉”对物流外包的企业和消费者而言,都是获得“额外”效益的源泉,也是第三方物流企业的立命之本。

4 物流中心必须具有一定规模 只有规模上去了,成本才能大幅度降低,规模效益、范围效益、深度效益才能显示出来,才能显现出第三方物流企业的魅力。如果规模很小,就很难保证自身的盈利性,自身难保,更不会为供应链另一端的企业和消费者创造效益了。而当前存在的物流企业大都规模较小,专业化程度低。大型的、有实力的、拥有跨地区甚至全国性网络的物流骨干企业和龙头企业至今还没有形成。

5 物流竞争会进一步加剧 包括一部分新建立的物流中心和原来业已存在的个体运输企业、仓储企业、货物配送点、货运代理点,有个三五十万就可以注册物流公司,租间房子刻个公章就可竖起物流公司的旗帜。由于这些个体小企业设备简陋、人工费用低等,具有比较成本优势,一般的物流企业很难与其竞争。而与一些大型的物流企业和国外物

流巨头相比,又不能与之抗衡。因此,物流中心的建立一定要有一定的规模。

6 企业对社会物流的需求还不是很迫切 从“小企业大社会”模式中脱胎而出的中国企业,包打天下的思维定势十分突出,物流只是一个方面。各企业分头编织庞大的全国分销及配送网络,其指导思想如出一辙,即所谓“肥水不流外人田”的利润独占。“只有自己经营才放心”的经营心理以及由于“对他人的不信任、防范戒备心理”所导致的不合作,致使社会化大生产的协作意识低。所有这些造成企业只想自己办物流,对社会物流的需求目前还在观望、徘徊之中,不是很迫切,没有向社会物流要效益的动力和压力。

7. 第三方物流的建立会涉及到企业的人员安排问题 这是一个社会问题。例如,企业,特别是国有企业在选择外部物流服务时,由于企业处置原有的仓储、运输等设施 and 人员时遇到障碍,必然会影响企业物流效益的改善,同时也制约着第三方物流的迅速崛起。

四、关于物流中心建设的几点 意见和建议

在进行物流中心的建设之前,首先要做好物流中心的系统规划 这包括不同层次的物流中心、不同功能的物流中心的区域布置规划,包括作业流程规划、作业区域规划、作业需求能量规划、基本储运单位规划、基本运转能量规划、自动化程度规划、物流基础设施平台规划、物流信息平台规划、物流设备规划、物流产业组织规划以及交通运输系统规划,等等。要杜绝物流中心的重复和盲目建设。

2 物流基础设施建设要坚持先改造,后重建;先整合,后规范;长期规划,分步实施;边建设边经营,滚动发展和跨越发展并进的原则 要充分利用现有的正规的仓储物流设施改造重建,比如仅商业、物资、供销社、粮食、外贸与铁路系统就有3亿多平方米的仓储面积,对这部分仓储设施首先就要进行改造提高,而不是弃之不用。应充分利用现有的社会的、闲散的运输设施,运用市场机制、经济杠杆吸引他们加盟,形成紧密型的利益共同体。

在规划过程中,不仅需要分析子系统的最佳状态,还要统筹规划系统的整体利益;不仅考虑单一基础设施要素,而且考虑系统的整体结构效应(内部整合);不仅考虑物流系统自身的要求,而且考虑物流系统与城市建设整体协调关系(外部整合);不仅考虑物流设施的建设,而且同步考虑信息系统设施与物流园区的协调建设(协调整合)。必须整合制造商建立的物流网络,整合经销商建立的物流网络,整合第三方物流企业建立的物流网络,达到社

会资源优化配置的目的。

从发展的眼光来看,物流规划中应有长期发展目标 and 战略部署。总体上要分为几个大的阶段,每个阶段制定不同的目标。每个阶段有不同的工作部署、投资重点和发展重点。不能不着边际,不考虑经济实力,片面追求高速度,盲目做大。首先,应根据当地周边地区的市场容量分析,选择适当的物流品种和服务内容,开展物流中心的工作;然后,通过市场手段,逐步扩展物流服务品种、物流服务区域和物流服务功能,兼顾近期利益和长远发展。

3. 学习借鉴先进经验,结合实际开拓创新 由于我国物流发展起步较晚、水平较低,学习借鉴发达和优强企业的先进经验,消化吸收已被实践证明的成功做法为我所用,是加快我国现代物流发展的一个好途径。北美、日本、西欧等国家不仅在物流理论的研究方面比较成熟,而且在实践发展方面已形成规模。都有许多好的做法和成功经验,值得学习与借鉴。在学习借鉴先进经验的同时,还应注意结合实际开拓创新。由于条件不同、服务对象不同、用户的要求不同,服务的内容和形式也会变化。政府部门、广大企业要加强与科研院校、咨询机构、社团组织的联系,充分发挥他们在理论研究和人才培养方面的优势,采取多种形式,积极开展合作。

4 物流中心、物流园区、物流基地的建立,定位要明确 对物流企业的服务领域、战略规划、标准制定,要进行细致的市场调研,进行充分的可行性分析,要有“物”可流,不能盲目上马。物流的本质是服务,为制造商的产品生产和营销提供服务,为产品的最终用户提供服务,为供应链的组织协调提供服务,等等。如何提高物流企业的服务水平,培养企业开放的物流服务能力,确立主动的服务意识,正是物流企业寻求长期发展应当解决的问题。

一般物流企业服务定位不能太脱离实际,要根据自身情况,逐步推进,即,点对点的服务→点对线的服务→点对面的服务。由于本身的资源不占优势,所以就应当以市场价值和客户价值为取向。选定一家大型企业为依托,实施一对一营销,即专业化服务;慢慢把市场做大,寻求对相同类型的客户进行差异化服务,即点对面的服务;在此基础上,实行大面积、规模化服务,服务的客户、服务的内容、服务的形式、服务的标准都可多样化,形成点、线、面相结合的立体化的服务网络。

5. 物流规划要和国家规划吻合,物流规划要高起点、高标准,但又必须适合区域实际,必须能够应付外国物流业巨头的竞争需要 物流的发展必须以适应未来经济发展趋势及与国际接轨、满足国际化企业对物流服务的需求为导向,坚持高标准的原则,依托综合的运输体系、重要的物流据点和优惠政策等优势,高起点构建物流网络系统、物流信息

系统和物流服务体系。既抓供给,又找需求;既发展基础设施等硬件,又抓物流技术和人才;既发展电子商务,又发展物流和配送体系;既发展物流业本身,又重视发展与物流业相关联的物流产业群,从而使得物流向着信息化、网络化、智能化、标准化、规模化、柔性化和国际化的方向发展。物流系统建设是规模大、耗资多的基础性建设,既要考虑眼前利益,更要着眼于可持续的长期发展。特别要防止出现仅从现实的需要出发来规划物流的功能、设施、能力和辐射范围,要为今后的发展留出足够的空间。虽然国家级物流整体规划还未出台,但这只是迟早的事,需要国家组织专门人员尽快拿出全国物流中心、物流园区、物流基地的部署来,否则,各地都存在着建国际物流中心的强烈冲动和侥幸报批心理,也存在着社会资源浪费的危险。据可靠信息,国家拟在全国建设 10 个国际物流中心和 50 个配送中心,因此各区域物流中心的规划设计要符合国家发展战略规划实际。

6. 不同区域、不同功能定位、不同服务模式的物流企业间要建立战略联盟,达到信息共享、硬件资源共享,实现互惠双赢。企业可以通过租用仓储合作伙伴的存储空间,迅速建立起自己的物流网络,并可根据需求的变化增加或减少租用的空间、调整网点的布局;同时,可利用仓储合作伙伴预先配置的物料搬运系统和计算机管理系统,迅速建立起自己的作业与信息系统,借助仓储合作伙伴的业务经验,很好地实现拆包、分拣、包装、配送等一系

列物流职能;可以租用合作伙伴的配送体系,达到为自己客户服务的目的。

7. 现代物流业应有积极的产业政策环境作为依托。建设有一定规模的物流园区和物流中心,由于涉及大量的土地征用、资金投入和基础设施的建设,仅凭企业的努力是不够的,必须以政府为主体解决。政府需要出台优惠政策加以扶持,但要掌握尺度,否则就会像前几年的开发区热一样成为一种误导,造成极大的社会资源浪费。政府要为现代物流的发展制定积极的产业政策和相关的政策措施,加快引入竞争机制,简化相关程序和手续。政策的导向应立足于加快发展,谨防政出多门、草率定规,出现新的政策性、体制性障碍;要按照现代物流的特点和规律,打破地区封锁和行业垄断格局,制约不正当的行政干预和不规范的经营行为,创造公开、公平、公正的市场环境。物流园区的规划、资金的筹措、土地的征用、基础设施的建设等工作,需要政府综合部门、规划部门、土地部门、交通部门甚至公用事业部门、环保部门统筹安排,决非某一两个部门所能独立完成,要统筹考虑、适当安排。有关部门要从规划建设、技术改造、查验通关、交通管制、工商管理、财税金融等方面给以支持,帮助企业排忧解难,搞好协调服务;在税收(增值税、消费税、营业税、企业所得税、地方所得税、地方税)方面给予适当优惠;在生产经营配套条件(水、电、原材料、运输、通讯等)方面给予优先安排和保证供应。

(责任编辑 王宏章)

(上接第 34 页)

近年,银行利率大幅度缩小,养老金方式的保险面临很大困境,农民对实物保险的兴趣在增加。而实物保险中保证基本口粮在当前对农民仍有基本意义。养老保险联系实物保险,可以认为能以十分简明的方式解决有关养老保险复杂的保险增值问题。在国际市场上 80 年代以来粮价一直下跌,近年国内外有关预测表明,粮价中期走势也将滞涨。目前,国内粮价已经大大高于国际市场。加入 WTO 后,国内外粮价进一步大幅度背离的可能性(临时、短暂的波动除外)已受到了非常有力的制约,因此这也是政府风险较小的实物保险之一。

这里还值得指出的是,就平均情况讲,基本口粮保险实质上不是一种基本生活保险,而是一种小康水平生活保险。因为,农民老年时除此之外,还照常有劳作收入、储蓄收入,以及子女赡养方面的收入,综合起来就是保障小康生活水平。

当然,我国农村发展也很不平衡,一些经济发达地区的农民可能有更高要求。对此,可以认为解决方案有两个。一是出台不同的方案,不同方案的投入与保障水平不同,但国家所负责任基本平衡

(另一种方案以医疗保障方面的承诺为宜),供收入水平不同的农民或不同经济发展水平的地区自由选择。二是仍只出台保证基本口粮方案,条件较好的地区愿意附加其他方案,可以自行决定。

笔者认为,第二种方案似更为可取。有 3 点。一是,对全国来讲,保证基本口粮对农民基本养老保险还有不容忽视的意义。二是,首先为农村处于较低或平均生活水平线的农户,提供养老方面最基本的物质与心理保障,毫无疑问是政府这项工作主要的着眼点,也符合目前政府的能力。政府这方面的基本保证,并不影响农民进入老龄以前或以后还可以用储蓄、劳作、子女赡养等方式进一步加强老年生活保障能力。而当其他方面保障不足时,这一保障又基本上可以解除农民基本生活方面的后顾之忧。三是,一种保险所以能有市场,是因为保险设置使投保者认为是合算的;而经济上合算与否,与收入低或高无关。何况就一般情况而言,农民收入的高低只是相对的。从这一角度看,这种方案会同时受到经济状况稍差一些或稍好一些的农民的认同。

(责任编辑 王宏章)