

拒绝物流泡沫——对当前物流热的冷思考

据不完全统计,从去年 11 月以来,由中央政府各有关部门、地方政府、各协会学会和高等院校等举办的各种物流高峰会、研讨会、展览会和研讨班达 20 余个,密度之大可谓空前。互联网上以物流冠名的网站已达 160 余个。一时间,谈论物流成了一种时尚。"物流"和"网络"并驾齐驱,在种种媒介上纵横驰骋。似乎未来"新经济"的发展就靠这两轮子了。

物流真的有那么大的能耐吗?回顾现代物流理念引进近 20 年来我国物流产业的发展,面对新一轮的物流热,业界同仁必须进行冷思考,要防止"物流泡沫"现象。因为运作物流企业和发展物流产业是不能靠爆炒的。

新一轮物流热的特点

产、官、学一起热是这一轮物流热的显著特征。其中,最值得注意的有三点:一是在去年 11 月,国家经贸委首次召开了面向生产制造企业的物流管理研讨会,这就从物流发展的源头上抓住了激发物流需求的牛鼻子。这次会议在我国物流发展史中具有里程碑的意义。二是跨国公司和国际著名的物流服务品牌以"分享"的名义频频在各种会议上推出各自的中国市场物流发展战略计划、物流服务标准和以信息技术为基础的物流解决方案。三是我国企业各界对物流产业开发表现出极大的热情,纷纷制定物流发展战略,调整组织和资产结构,培训物流管理人才。

第一轮物流热的诱因

1. 我国物流市场的开发潜力巨大。按照国际货币基金组织 1997 年的统计,我国当年物流成本占 GDP 的比重为 16.99%,达 718 亿美元。若按国际平均水平 12%估算,我国物流企业和生产制造企业可以分享的物流利润空间应在 208 亿美元左右。
2. 跨国公司进入中国市场后,经过自带物流伙伴(供应链复制)和自建物流企业(包括合资和合作)阶段以后,希望用物流的理念来整合我国国内现有的物流服务资源,进一步降低初始资本投入,扩大市场空间。
3. 我国加入 WTO 已经指日可待,面对 1---3 年的过渡期,国内物流企业面临巨大的生存危机,希望尽快提升服务水平、扩大服务规模并与国际物流接轨。
4. 传统仓储运输等企业,急于用物流的理念盘活大量闲置的储运资产,以改善生存条件。
5. 互联网技术和电子商务的发展对物流服务提出了新的要求。
6. "会议经济"概念也对这一轮物流热起到了推波助澜的作用。

应当冷思考的几个问题

思考之一:市场化程度的问题

物流作为服务业,它的发展与经济发达的市场化程度直接相关。市场化水平在微观形态上表现为分工的不断细化和协作体系的不断完善,而在宏观的形态上则表现为产业结构的高速变化。具体来说就是看第三产业在经济结构中的比重。我国第三产业占 GDP 的比重仅为 30%,比美国低近 40 个百分点,比韩国、泰

国和俄罗斯平均低 20 个百分点。甚至比印度、越南、印尼平均还低 10 个百分点。由于小农经济“肥水不流外人田”的利润独占意识和计划经济体制的长期束缚，造成了物流服务市场需求的严重不足，极大地制约了我国物流产业的发展。

从目前我国物流业发展的实际情况看，在我国沿海地区，从南到北呈现出明显的温降梯度。深圳市将物流产业与高新技术和金融业并列为深圳市的三大支柱产业，规划了平湖物流基地，出资 30 万美元请国际咨询公司做方案，向香港特别行政区倡议设立粤港运输协调机构，同时进行《深圳经济特区道路货物运输管理条例》的立法工作，实际已经进入实施阶段。上海市认为物流业将成为其新世纪经济发展的一个战略重点，但上海物流业与先进国家和地区相比还有不少差距，要通过现代化、系统化、社会化和国际化的发展道路，逐步实现与国际物流业的接轨；“大北京地区”的天津市和北京市基本还处于课题研究阶段。显然，这种温降梯度是与“珠江三角洲”、“长江三角洲”和“大北京地区”的经济发展水平即市场化程度的背景相适应的。

思考之二：制度环境的问题

美国物流企业的发展一般来说得益于计算机技术的商业化应用、信息技术革命、质量创新理念和企业联盟竞争战略，但最主要的是得益于制度环境的优化。1980 年通过的《汽车承运人规章制度改革和现代化法案》，即通常所说的《MC-80 法》和《斯塔克司铁路法》大大减少了联邦法规对运输业的管制，使作为物流服务重要手段之一的运输业更为接近自由竞争的市场体系，进而导致运输费率总体的下降。有资料表明，从 1981 年到 1986 年，美国的物流费用占当年 GNP 的总水平，从 14.7% 下降到了 11.1%。20 世纪 90 年代以来，美国物流费用总支出基本上稳定在当年 GDP 的 11% 左右。与此同时，物流服务市场的容量则从 1982 年的约 4000 亿美元增长到 1997 年的 8490 亿美元。考虑到这一时期正好是美国新经济的成长期，即自里根政府开始的刺激供给，放松管制，减轻税负，降低利率，鼓励创新，特别是废除了产业政策，使市场更接近于充分竞争，为物流产业的发展创造了良好的制度环境。因此，从经济运行的总体上来看，在降低物流服务总成本的同时，物流产业也得到充分的发展。这是制度和市场的双赢。

如果要问我国物流产业发展最稀缺的资源是什么？毫无疑问是制度环境，而一个良性互动的环境的创建肯定是要有一个过程的。

思考之三：信用体系的问题

市场经济也是信用经济，但现阶段我们却面临普遍的企业信用危机。以企业间拖欠货款为例，在发达的市场经济国家，企业间逾期应收帐款发生额约占销售额的 0.25%-0.5%，而我国这一比例高达 5% 以上，且呈逐年增长势头。1998 年全国法院受理的经济纠纷和债权债务民事纠纷案件为 289 万件，约占法院全部受理案件的 51%。

与生产销售不同，物流服务的动作实际上是一系列委托与被委托、代理与被代理的关系，是完全以信用体系为基础的。服务的无形化特点，各种复杂的费率协商机制，服务的标准和衔接，物权的转移和控制，结算的主体常常涉及多方面的物流服务参与主体和复杂的规制。特别是在第三方物流服务或有更多层次的外包服务需求时，没有一个完善的信用体系做基础，什么凭第三方交单结算甚至由第三方代为收款是无法想象的。

在缺乏普遍的商业信用的情况下，货主对物流服务的需求必然采取审慎的态度，其结果就是自营物流，进而表现为物流服务的市场需求不足。另一方面，信用体系的欠缺直接导致物流交易成本的增加和物流服务

效率的降低。显然，信用体系是否完善，将直接影响物流产业的发展。然而，目前我们离“征信国家”的要求还有相当一段距离。

思考之四：第三方物流的问题

毫无疑问，第三方物流应当成为物流企业所追求的目标业态。物流企业在与生制造企业建立起研发---营销---物流“三位一体”的市场竞争策略联盟以后，将获得更大的发展空间。但这同样需要时间，需要长期的合作，需要长期的参与，需要具有价值交换意义上的优势互补。所以，做第三方物流企业不是一厢情愿的事情，不能脱离国情。

事实上，即使在发达国家，物流服务业的主体仍然是功能性的物流服务。仍以美国为例，其 1994 年第三方物流的产值约为 100 亿美元，仅占当年物流产业总值的 2.5%。1996 年，在总值为 5000 亿美元的物流产业中，第三方物流的比重仅占到 6%。1999 年第三方物流的产值为 460 亿美元，仅占当年物流产业总值的 5% 左右。有调查表明，美国第三方物流企业中的大部分是在美国本地的市场赚钱的。这同样说明第三方物流的发展是与经济市场化水平直接相关的。因此，我国的物流企业在现阶段不应盲目地追求一下子成为第三方物流企业，或不切实际地向生产制造企业承诺提供第三方物流服务。

思考之五：传统物流企业转型的问题

虽然许多学者和企业家认为物流产业是资金和技术密集型产业，但这往往是针对以第三方物流服务为基础的、能够提供全过程在线服务的和已经成熟的跨国物流公司而言的。过分的强调这一点将造成我国物流企业进入市场的心理障碍，并有可能将物流企业一下子就引入建立“大而全”的硬件系统的歧途。

在物流发展的初级阶段，传统物流企业往往只能提供阶段性和功能性的物流服务。货主方面也不可能在短期内将企业的物流服务全部外包出去。这是物流市场供需状态的客观现实。即使在新经济形态下，也仍将是一个分工协作的社会化的生产体系。所以，在单个物流企业的层次上，应当强调物流服务的专业化，鼓励物流企业大力开发核心物流服务技术。因为由核心服务技术支持的核心竞争能力是企业生存发展的根本所在。只有专业化才能市场化，只有本土化才能国际化，这应当成为传统物流企业应对变化的市场并完成转型的不变的准则。

我国物流产业的发展，应当在优势互补和双赢的原则下，逐步推进现有物流服务资源的整合。如“物流基地”或“物流园区”的建设方面，应当在开始规则的时候，就贯彻整合的原则，在全社会范围内优化资源配置，而不是重新划地重复建设。因为网络技术已经为我们解决物流节点的协同运作问题提供了有效的解决方案。当然，发展物流产业与盘活储运资产有时也会由于渠道结构的效率和成本等问题不能同时兼顾，因为产业结构的调整和升级也是要支付成本的。再比如现行的六个物流系统包括海运物流系统、物资储运物流系统、生产企业物流系统、口岸城市物流系统、电子商务物流系统和外资物流系统等，也应当在更高的层次上进行整合，实现跨系统、跨行业、跨地区以至跨国的物流服务系统的整合，是我国物流企业构建供应链策略联盟、参与全球化市场竞争的必由之路。

思考之六：与国际接轨的问题

传统物流企业转型的外部力量就是跨国公司供应链的全球化扩张，以及由此引发的与国际规则接轨的要求。总的来看，我国物流企业与国际接轨主要包含这样几个方面：一是与服务标准的接轨；二是与服务规范的接轨；三是与服务体系的接轨；四是与服务管理方式的接轨。但最主要的是与国际物流服务理念的接轨。就现有中外合资或合作的物流企业而言，合资或合作双方大多貌合神离，许多跨国物流公司私下抱怨将来

不再搞合资，甚至有外方管理人员撤离或合作解体的情况。这固然有加入 **WTO** 在即、跨国公司想独占市场的因素，但冷静地来看，还是物流服务理念上的差距造成的。而物流术语标准体系与国际接轨，将有助于缩小物流服务理念的差距。

"物流"这一术语与后勤在本质存在很大的差异已经是不争的事实，物流是对现象的描述，非常符合国人的语言习惯和思维结构，但容易使人望文生义。对物流的过于宽泛的理解将使物流产业的发展推动特定的领域和方向，进而推动其应有的产业地位。与物流不同，后勤是与战略、战术共生的一个有机整体，是为实现既定的战略和战术目标服务的。事实上，当我们还在争论物流是什么的时候，跨国公司已经在我国的市场上实施供应链管理的联盟竞争战略了。美国物流管理协会也已经在 **1998** 年修订了 **13** 年前对物流的定义，认为"物流是供应链管理的一部分....."，更有西方学者已经在讨论"再造供应链"或"供应链管理的革命"。

物流术语标准体系与国际接轨是不可避免的，早一些接轨会更有利于我国后勤产业的发展。

结束语

综上所述，我国物流产业的发展必然要经历一个从相对无序到相对有序的过程，这是一般的经济规律，而非人的主观愿望能够左右的。但产、官、学各界在推进我国物流产业发展的进程中仍然是可以有所作为的：与物流服务技术有关的问题由企业来解决；与物流产业发展的制度环境有关的问题由政府来解决；而与物流发展理论研究有关的问题由学术界来解决。但是，现实地来看，只有尽快出台我国物流产业发展的政策纲领，才能将这一轮物流热积聚起来的能量转化成物流产业发展的持久动力。