

对我国第三方物流服务的一些思考

安徽工业大学管理学院 钱黎春

[摘要] 目前我国第三方物流服务尚处于起步阶段,无论是第三方物流服务提供商还是需求者都处于一个较低的发展层次。本文对第三方物流服务的内容与特点、我国第三方物流服务的现状进行了分析,并指出我国第三方物流服务企业应根据顾客的现实需求确定企业的核心业务,在做好物流基本服务功能的基础上,不断拓展其延伸功能,增加物流服务的附加价值。

[关键词] 第三方物流,现状,对策

现代意义上的第三方物流业(Third Party Logistics,3PL),起源于 20 世纪 80 年代中后期的欧美发达国家

综合评价矩阵是由咨询专家组测评得到的。咨询专家群的构成为大学教授、企业总工程师以及政府有关职能部门领导等。其咨询汇总结果如表 1 所示:

表 1 综合评判矩阵表

等级 评价因素	优秀(90 - 100)	良好(89 - 80)	中等(79 - 70)	一般(69 - 60)	差(59 - 50)
	A	B	C	D	E
B ₁₁	0.000	0.067	0.200	0.267	0.467
B ₁₂	0.067	0.133	0.333	0.200	0.267
B ₁₃	0.000	0.067	0.200	0.333	0.400
B ₂₁	0.467	0.333	0.133	0.067	0.000
B ₂₂	0.067	0.067	0.333	0.333	0.200
B ₃₁	0.000	0.133	0.467	0.267	0.133
B ₃₂	0.000	0.067	0.200	0.400	0.333
B ₄₁	0.067	0.133	0.133	0.400	0.267
B ₄₂	0.133	0.133	0.400	0.200	0.133
B ₄₃	0.067	0.067	0.267	0.333	0.267
B ₄₄	0.067	0.133	0.267	0.267	0.267
B ₅₁	0.067	0.200	0.467	0.133	0.133
B ₅₂	0.067	0.200	0.333	0.267	0.133
B ₆₁	0.067	0.200	0.467	0.200	0.067
B ₆₂	0.200	0.333	0.267	0.200	0.000
B ₆₃	0.067	0.133	0.133	0.267	0.400
B ₇	0.000	0.067	0.200	0.267	0.467
B ₈	0.000	0.133	0.133	0.333	0.400

4 进行模糊综合评价

利用公式 $v = \sum_{j=1}^m b_j v_j$ 可得到我国支柱产业政策的实施效果的模糊综合评价的加权综合分为:
 $v = 95 \times 0.0994 + 85 \times 0.1394 + 75 \times 0.290 + 0.2573 \times 65 + 55 \times 0.2139 = 71.53$ 显见,我国支柱产业政策的实施效果属于“中等”等级的范畴。

5 总结

本文提出了运用多级模糊层次综合评判方法对支柱产业的产业政策实施效果进行量化考评,运用数学手段更加合理地取长补短,在打分和权重设置上充分考虑了各方专家的作用和市场调查的结果,能较好地解决评价中评价因素和评价标准模糊性的问题,从而克服了人的心理影响带来的主观臆断,增强了评价结果的说服力和准确性。支柱产业的产业政策实施效果的科学评价结果也为支柱产业在全面建设小康社会的进程中的进一步发展提供了借鉴性作用。

[参考文献]

[1]孙建平,王海周: AHP 和模糊综合评价发在技术资产评估中的组合应用,南京理工大学学报(社会科学版),2000 年 2 月。
[2]周焯华等: 商业银行金融风险程度的模糊综合评价,重庆大学学报,2000 年 5 月。
[3]秦寿康: 综合评价原理与应用,电子工业出版社,2003 年 6 月,第 1 版。
[4]王凭慧: 科技项目评价方法,科学出版社,2003 年 11 月。

家,经过近20年的发展,在西方已经形成了具有一定规模的产业。我国在20世纪90年代引进第三方物流,其发展还处于起步阶段,现有物流服务远远无法满足电子商务发展的需要。这个问题的解决有赖于物流服务供需双方物流观念的转变和合作方式的创新,需要我们从更深层次上研究、探索第三方物流的角色、职能和定位问题。对于非物流企业而言,需要以一种全新的角度来看待第三方物流服务。

一、第三方物流服务的特征及内容

第三方物流(3PL)是由物流劳务的供方与需方以外的第三方通过整合物流提供商的各种已有的资源为物流需求方提供物流运作、物流管理、物流咨询策划等活动,从而达到降低物流成本,提高物流效率的目的,其功能是设计、执行以及管理客户供应链中的物流需求,其基本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。

(一) 第三方物流服务的特征

第三方物流服务较传统物流服务更具有专业性、战略性、整合性,其特征在以下几个方面有突出的表现:

1、第三方物流服务不是一般的交易,而更多地具有战略同盟性。第三方物流企业与其说是一个专业物流公司,不如说是客户的一个专职物流部门,只是更具有专业优势和管理经验。与传统运输企业相比,在服务内容上,第三方物流服务企业为客户提供的不仅仅是一次性的运输或配送服务,而是一种具有长期契约性质的综合物流服务,最终职能是保证客户物流体系的高效运作和不断优化供应链管理,其服务范围不仅仅限于运输、仓储业务,而是更加注重客户物流体系的整体运作效率与效益。供应链的管理与不断优化是它的核心服务内容。它的业务涉及到客户企业销售计划、库存管理、订货计划、生产计划等整个生产经营过程,远远超越了一般意义上的交易关系,而是紧密地结合成一体,形成了一种战略合作伙伴关系。从长远看,第三方物流的服务领域还将进一步扩展,甚至会成为客户销售体系的一部分,它的生存与发展必将与客户企业的命运紧密的联系在一起。

2、第三方物流服务企业与其客户的利益更加一体化。第三方物流公司追求的不是短期的经济效益,更确切地说它是以一种投资人的身份为客户服务的,这是它身为战略同盟者的一个典型特点。为了适应客户的需要,第三方物流公司往往自行投资或合资为客户建造现代化的专用仓库、个性化的信息系统,以及特种运输设备等,这种投资少则几百万元,多则上亿元,直接为客户节省了大量的建设费用,而这种投资的风险必然也由其自身承担。所以,第三方物流服务本身就是一种长期投资。这种投资的收益很大程度上取决于客户业务量的增长,这就形成了双方利益一体化的基础。在业务关系上的紧密性为第三方物流企业与客户在资本市场上的合作创造了难得的条件,可以预见双方在股权、资本上的融合将更加紧密,第三方物流战略投资人的性质将更加明显。

3、第三方物流企业的利润基础是利益一体化。与传统的运输服务相比,第三方物流公司的利润来源与客户的利益是一致的,而不是矛盾的,并不是一方多赚一分钱,另一方就少赚一分钱的传统交易方式。第三方物流企业的利润从哪里来?从本质上来讲来源于现代物流的科学管理所产生的新价值,也就是我们经常提到的第三方利润源泉。如库存成本的节约就是物流科学创造的新价值。这种新价值是第三方物流与客户共同分享的。这就是利益一体化,这就是我们强调的“双赢”。所以,与运输企业相比,第三方物流服务的利润来源不是来自运费、仓储费用等直接收入,不是以客户的成本性支出为代价的,而是来源于与客户一起在物流领域创造的新价值。为客户节约的物流成本越多,利润率就越高,这与传统的经营方式有本质不同。

(二) 第三方物流服务的内容

第三方物流服务涉及内容范围广泛,可分为基本服务和增值服务两大内容。基本服务内容包括运输和仓储/配送类业务,它们提供了时空效用功能以及品种调剂效用功能。其中,运输类业务主要包括运输网络设计和规划,仓储/配送类业务包括配送网络的设计、订单处理、库存管理、仓储管理、包装/促销包装等业务。这些基本服务大多是与完成货物交付有关的服务,它们主要依靠现代物流设施、设备等硬件来完成,具有标准化的特征。增值服务内容包括信息服务、总体策划和其它增值服务。信息服务是第三方物流服务的载体,提供的主要有信息平台、物流业务处理系统,运输过程跟踪等服务内容。这些信息服务为第三方物流服务提供了一个优良的服务平台,使第三方物流更加高速、高效地运作。其它增值服务主要有延后处理、供应商管理、运费支付、即时制造支持、咨询服务、售后服务等内容。而总体策划属于更高层次的增值服务形式。增值服务主要是借助完善的信息系统和网络,通过发挥专业物流管理人员的作用来实现,它依托的主要是第三方物流企业的软件基础,具有创新、超常规、满足客户需要等特征。

二、我国第三方物流服务的现状

第三方物流已在全球呈现出蓬勃发展的势头,具有广阔的发展空间。目前欧洲使用第三方物流服务的比例约占整个物流服务的76%,美国则约为58%,而且其需求仍然在增长。研究表明,欧洲24%和美国33%的非第三方物流服务用户正积极考虑使用第三方物流服务,欧洲62%和美国72%的第三方物流服务用户认为他们有可能在三年内增加对第三方物流服务的运用。在2000年,美国的第三方物流市场规模达到564亿美元,比上年增长24%,占当年物流成本总支出的5.6%。

我国的第三方物流服务也呈现出上升趋势,据有关调查,我国第三方物流占整个物流总支出的比重,

1999年大约为7%,而2000年上升到18%以上,预测整个中国第三方物流市场2000年至2005年的平均年增长率将达到25%。目前,我国第三方物流市场还相当分散,第三方物流企业规模小,中国物流市场的地域集中度很高。从整体讲我国第三方物流服务还没有把解决宏观物流(或社会物流)作为提高国民经济运行质量与提高国民经济总体效益的一项战略问题来解决,投入不足。从采购订货、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。企业“大而全”、“小而全”思想影响仍很严重,专业化程度低,把提高企业物流水平作为利润的第三源泉认识差,流通费用占生产成本的比例居高不下。第三方物流企业发展缓慢,供应链管理刚刚起步。整的来看,我国第三方物流服务的现状大致如下:

物流服务功能的单一化。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是仓储、运输等单一功能,很少有物流企业能够做到提供综合性的物流服务,第三方物流服务的功能尚不能得到很好的发挥,增值服务薄弱。物流服务商的收益85%来自基础性服务,如运输和仓储管理,增值服务及物流信息服务的收益只占15%。

物流管理的低水平。我国现阶段的物流企业,无论是物流服务的硬件还是软件与电子商务要求提供的高效率低成本的第三方物流服务都有较大的差距,信息收集、加工、处理、运用能力,物流的专门知识,物流的统筹策划和精细化组织与管理能力都明显不足。

条块分割的物流管理和流通体制制约着物流业的发展。我国与物流相关的各部分分别由铁道、交通、民航、内贸、外贸等不同政府部门进行管理。依据这种条块管理体制,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的对物流进行行政统筹和规划,妨碍着物流的社会化进程,特别是制约了电子商务的进一步推广。

三、我国第三方物流服务市场需求现状

与第三方物流服务发展现状相对应的是其市场需求的现状。我国的物流服务需求层次低,需求仍停留在传统的服务上。从目前企业需求的服务项目来看,我国对第三方物流的需求主要集中在干线运输、市内配送及仓储管理等方面,物资系统设计和物流信息管理外包的比例很低。图1显示了我国工商企业物流需求均集中于传统项目上,而物流系统设计等高增值、综合性服务在第三方物流服务的需求层次上还处于较低水平。

尽管如此,但有资料表明,我国工商企业对未来企业希望物流服务商提供的服务项目中物流信息管理、物流系统设计等占有很大比例,这说明我国企业对第三方物流的提供的物流增值服务的需求在加强。图2显示,虽然运输与配送等传统物流服务功能仍占很大比例,但其需求比例在下降,而信息服务功能居于首位。由此可见,企业对未来的第三方物流服务的信息服务提出了很高的要求。

四、我国第三方物流服务的发展对策

针对第三方物流服务的内容和特点,联系我国第三方物流服务的现状以及工商企业对第三方物流服务的市场需求,我国第三方物流服务的的发展可采取以下对策:

1、政府统一规划和指导。从国际经验看,传统的储运企业也能够发展成现代物流企业,因此加强政府的规划、指导与协调,是促进我国发展第三方物流的关键所在。应尽早明确我国统一管理物流行业的政府部门,尽快制定全国统一的物流法规促进我国第三方物流的加速发展。政府有关部门要转变职能,强化服务意识,打破地区封锁和行业垄断,积极帮助物流企业逐步建立起与国际接轨的物流服务和管理体系。

2、改善基础设施。应重视对物流基础设施的规划与建设,加大投入,尽快形成配套的综合运输网络、完整的仓储配送设施、先进的信息网络平台等。从目前国际上成功的大型现代综合物流企业来看,都拥有铁路、公路、水运空运和仓储等综合运输体系和网络,以及出色的物流管理人力和信息技术。只有建立适应综合物流发展的信息技术平台,实现资金流、物流、信息流的有机结合,才能称得上是真正的第三方物流。政府应鼓励国内不同所有制投资者和外商投资企业参与物流基础的建设,建设中要遵循市场经济规则,防止盲目重复建设。

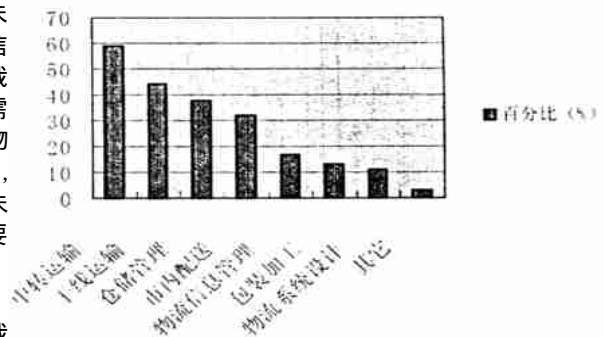


图1:我国企业外包物流功能需求分布

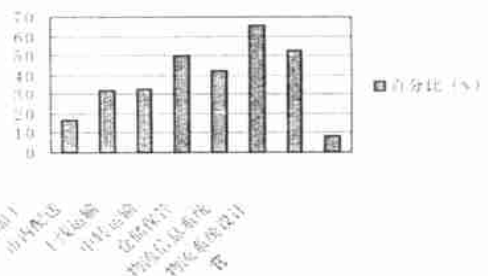


图2:我国企业期望的物流服务项目分布

扩大创业投资制度创新供给,推动经济进一步增长

安徽财经大学金融系 周海林

[摘要] 制度决定技术,从而决定经济增长,而创业投资制度是影响技术创新的重要因素。我国一直以来都存在创业投资制度创新的供给不足,导致了我国创业投资机构从事科技向生产力转化的动力不足,造成我国的创业投资发展速度较慢,没有对科技成果的产业化起到应有的支持。为了进一步推动经济增长,我们必须扩大创业投资制度创新的供给。

[关键词] 创业投资,制度创新,经济增长

一 创业投资制度是推动经济增长的重要因素

(一) 制度决定技术,从而决定经济增长

现代经济增长理论普遍认为,技术进步是经济增长的主要动力。如索罗(索罗,1956)第一个严格地表达出经济增长最终取决于技术进步。在索罗的经济增长模型中,他引入全要素生产率,作为表达技术进步的变量,并提出经济增长不仅仅取决于劳动投入和资本投入,技术进步也是一个重要因素,甚至是决定因素。保罗·罗默将技术进步转化为经济增长的内生变量,人力和资本投入越多,技术进步就明显,强调了投入与研究 and 开发领域的人力和资本对经济增长的贡献。

新制度经济学派把制度创新看作比技术创新更为重要的经济增长推动力量。如诺斯教授(诺斯,1981)认为,在没有技术进步的情况下,通过技术创新能够提高生产率和实现经济增长。在技术创新与制度创新的关系上,诺斯教授认为,技术创新可以因为制度创新降低了技术创新费用而发生;制度创新可以因为技术创新改变了利益格局而发生。

吴敬琏教授^{*}认为,制度重于技术。他认为,在推动技术发展的因素中,有利于创新的制度安排比技术自身的演进更为重要。他在比较阿拉伯国家从15世纪到19世纪的经济发展后,得出结论:如果我们热心于发展我国的高技术产业,就首先应当热心于建立有利于高新技术产业发展的相关经济和社会制度。

本文认为,技术进步是经济增长的主要动力,但技术进步的速度取决于相关的经济和社会制度安排。适

3、发展综合物流代理业务。对于大多数的第三方物流企业来说,这是最佳的发展方向。具体是指:不进行大的固定资产投入,低成本经营;将部分或全部物流作业委托他人处理,注重建立自己的销售队伍和管理网络;实行特许代理制,将协作单位纳入自己的经营轨道;公司经营的核心能力就是综合物流代理业务的销售、采购、协调管理和组织设计的方法与经验,并且注重业务流程创新和组织机制创新,使公司经营不断产生新的增长点。

4、企业内部与社会资源优化配置。第三方物流企业的三要素具体指规模、现代化管理、IT技术。但是企业资源的有限性与竞争优势的特异性决定了绝大多数企业仅重点发展其中1~2个要素,至于其余要素要通过结盟和并购的方式获得充分发展。目前各企业均认为核心竞争优势是管理模式与IT技术,故而预计这一发展方向会非常明确。

5、为客户提供定制化服务。第三方物流业的竞争大有愈演愈烈之势,物流服务提供商要将提供定制化服务作为制胜的法宝之一。这其中包括物流管理(如物流配送规划、IT规划等),也包括为客户提供辅助的营销服务,物流服务的内涵将不断得以扩充。

6、大力培养物流管理人才。西方发达国家在发展第三方物流,实现物流一体化方面积累了较为丰富的经验。西方发达国家普遍认为,发展第三方物流,关键是要具备一支优秀的物流管理队伍。要求管理者必须具备较高的经济学和物流学专业知识和技能,精通物流供应链中的每一门学科,整体规划水平和现代化管理能力都要强。

综上所述,我国第三方物流服务业尚处于起步阶段,有着巨大的发展空间,其发展成熟不仅有赖于良好的宏观环境发展,包括政府的宏观规划与政策引导、基础设施配套完善等,还有赖于对第三方物流服务的市场需求的发展状况以及第三方物流服务企业如何更好满足这些需求。因此,我国企业在考虑第三方物流服务的时候,应考虑到企业的现实需求,应该确定企业的核心业务,在做好自己的核心业务的基础上,再延伸企业的服务功能,扩大企业的业务范围。在做好物流的基本服务功能的基础上,不断拓展物流服务的延伸功能,做深做精,增加物流服务的附加价值。

[参考文献]

- [1]中国物流与采购联合会主编,中国物流年鉴,中国物资出版社,2002年9月
- [2]张铎主编,电子商务物流管理,高等教育出版社,2002年版
- [3]Efraim Turban、Jae Lee等,Electronic Commerce—A Managerial Perspective,2001年版

* 来自吴敬琏1999年2月13日在北京市政府中小企业发展对策高层研讨会上的讲话。