

【交通运输与管理】

中国物流业的现状及发展趋势

袁玉玲

(长安大学 经济与管理学院, 陕西 西安 710064)

摘要: 随着社会主义市场经济体系的不断完善, 中国物流业基础设施建设有了较大发展, 物流规模不断扩大, 经营观念、经营方式及经营手段也发生了很大改变。同时中国物流业刚刚起步, 是一个新兴的、具有潜力的投融资领域。金融业应该在技术手段上、服务理念上不断改进, 信贷政策上给其应有的支持。发掘物流业的巨大潜力, 逐渐向集信息化、自动化、智能化和集约化于一体的现代物流发展, 是中国物流业的趋势。

关键词: 物流工程; 物流规模; 物流基础设施; 物流发展环境; 金融支持

中图分类号: F511.41

文献标识码: A

文章编号: 1671-6248(2006)02-0006-08

Present situation of logistics in China and its developing trends

YUAN Yu ling

(School of Economics and Management, Chang'an University, Xi'an 710064, Shaanxi, China)

Abstract: With the continuous perfection of socialist market economy system, China's logistic infrastructure has been constructed, logistics scale has been expanded, and the concepts, forms and approaches to management have also been changed. China's logistics has great developing potentialities and is growing gradually to the modern ways in information, automation, intellectualization and intensification. Meanwhile, logistics is a new and potential investment field at its beginning stage, and it needs financial supports in the technical approaches, service ideology and credit policies.

Key words: logistics engineering; logistics scale; logistics infrastructure; logistics developing environment; financial support

0 引言

现代物流是指原材料、产成品从起点至终点及相关信息有效流动的全过程。它将运输方式、运输工具、装卸、加工、整理、配送、信息等有机结合而形成完整的供应链, 为用户提供多功能、一体化的综合服务。现代物流业作为一个新型产业, 从功能和运作环节来看, 主要包括交通运输业、仓储业、配送业、运输代理业、物流信息及咨询服务业等五大业态, 也是构成现代物流业的五大行业。随着中国经济的迅速发展以及加入世界贸易组织, 中国市场经济对于整体提高物流行业服务水平的需求日益强烈, 而要

满足经济发展的需求, 提高物流企业的服务水平和核心竞争力, 又离不开金融业的大力支持。如果将物流比喻成经济发展的“推进剂”, 那么金融支持就是物流业发展的“润滑剂”。本文将简要分析中国物流业发展的现状和趋势, 以及金融机构尤其是银行系统对于物流业的支持策略。

1 中国物流业的发展现状

中国物流业是在计划经济时期, 以保证政府指令性物资计划分配的实现, 经过简单的储存、运输基础设施发展起来的。随着经济体制改革的不断深入、物流政策法制环境的进一步完善, 中国物流业不

收稿日期: 2005-12-08

作者简介: 袁玉玲(1954-), 女, 陕西渭南人, 高级工程师, 工学博士研究生。

仅在运行模式、操作方法、服务水平等方面有了较大的改善,而且为物流的发展拓展了广阔的空间,特别是在各级政府的支持下,加强企业物流管理、制定总体物流发展规划和加快物流基础设施建设,为物流业的长足发展提供了先决条件。

1.1 中国物流的发展历程

建国初期到改革开放前,是中国实行计划经济体制的时期,整个经济运行处于计划管理之下。国家对各种商品,如生产资料、主要消费品等实行指令性计划生产、分配和供应。商品的物流活动基本上由各级物资储运公司和商业储运公司来承担。

这一阶段,资源分配和组织供应是按行政区划进行的,物资活动的主要目的是保证国家指令性计划分配指标的落实,物流的经济效益目标被放在次要位置。物流活动仅限于对上述物资的储存和运输。物流环节相互割裂,系统性差,整体效益低下。

20世纪90年代中期,随着改革开放步伐的加快,中国经济转型、国内商品流通和国际贸易的不断扩大,物流业也开始受到重视和发展。此时不仅国有物流企业的建设有所加强,一些集体和个体的物流企业随之建立和发展。物流业开始打破部门、地区界限,向社会化、专业化的方向迈进。物流活动已不仅仅局限于被动的仓储和运输,而开始注重系统运作,集包装、装卸、流通加工、运输为一体,以发挥物流系统的整体效益。

建立社会主义市场经济体制以来,随着中国经济体制改革的不断深入,科学技术迅速发展和信息技术的普遍应用,不断提出了新的物流需求。原有的物流设施、物流服务体系、物流体制、物流结构已不适应社会经济发展的需要。这一阶段,除公有制的物流企业外,非公有制物流企业迅速增加,外商独资、合资企业也不断产生。物流活动开始按照市场规律的要求进行,并开始体现出物流业的统一服务功能。同时,物流更多地和信息技术相结合,服务的范围和领域也不断扩大。

1.2 物流业的发展环境

随着中国加入WTO,中外企业或商业的跨国经营,物流活动范围的进一步扩大,为物流企业提供了广阔的发展空间和发展机遇,同时也对物流质量提出了更高的要求。近年来,社会各界已经认识到物流业对于推动经济发展的重要性,把物流业的综合发展作为一项涉及经济全局的战略性问题来抓,改善物流政策法规环境、编制区域物流规划,强化、优化企业管理,已涌现出一批具有现代物流基础的

新型物流园区和物流企业。

1.2.1 加入WTO推动了中国物流业的发展

改革开放20多年来,中国经济发生了质的飞跃。物流需求的总量规模与全社会商品交易总量、国内生产总值等宏观指标存在正相关关系。经济的持续快速增长,使得各种商品、服务、信息的流通数量急剧增长,为物流业的发展提供了广阔的空间,这也对物流业的服务质量提出了更高的要求。尤其是加入WTO后,中国的物流量有了大幅度增加,全社会货物周转量从2001年的46304亿tkm增加到2005年的78329亿tkm。一大批跨国生产、零售企业在中国建立生产基地或销售网点,跨国公司对中国的投资进一步增加,由此带来更多的物流服务需求,原材料采购、成品销售会快速增长,中国的进出口贸易也有较大增长,从而使物流量大大增长。另外,中国的生产企业和商业企业也将更多地开拓国际市场,进行跨国经营,这无疑将大大促进中国物流业的需求量。

1.2.2 物流政策法规环境初步改善

随着对物流业认识的逐步深入,从中央到地方各级政府部门对物流业发展给予高度重视,2001年,全国人大提出把现代物流业发展列入“十五”规划。2001年3月,国家经贸委、铁道部、交通部、信息产业部、外经贸委、民航总局联合发布《关于加快中国现代物流发展的若干意见》(以下简称《意见》),这是中国政府部门颁发的第一个关于现代物流业发展的政策性、指导性文件,提出了现阶段中国发展现代物流的指导思想和工作要求。《意见》明确指出:“现代物流将成为中国经济跨世纪发展的重要产业和新的经济增长点。要加快建立全国、区域、城镇、企业等多种层次的、符合市场经济规律、与国际通行规则接轨的、物畅其流、快捷准时、经济合理、用户满意的社会化、专业化现代物流服务网络体系”。2001年8月,交通部印发了《关于促进运输企业发展综合物流服务的若干意见》。这些政策法规对中国物流业的发展具有重要的支撑作用。

在国家政策的指导下,许多省市已经认识到物流对于推动经济发展、改善投资外境、提高区域经济、增强工商业竞争力的重要性,把发展物流作为一项涉及经济全局的战略性问题来抓。目前全国很多省市已完成或正在编制地区物流发展规划。如天津市《天津市现代物流发展纲要》,为把天津市建设成为现代化港口城市和国际性物流中心城市,确定了天津市现代物流在城市中的定位;上海市在《上海市国民经济和社会发展的第十个五年计划纲要》的报

告》中,把现代物流同生物医药、新材料、环境保护列为上海市四大新兴产业;深圳市编制了《深圳“十五”及 2015 年现代物流发展规划》,把发展现代物流放到了重要地位;山东省把优化企业物流管理作为优化产业结构和经济高效运作的战略措施,重组企业物流系统,改变传统物流模式,同时培育物流企业,提供物流服务。这些具有现代物流结构形式的企业在经济发达地区的出现,将逐步带动区域乃至全国现代物流业的快速发展。

经济发展和物流需求的增长改变了许多运输、仓储、货贷企业的经济观念、经营方式和经营手段。同时,一批新兴企业也开始在市场上涌现,国外物流企业也看好中国市场;此外,为物流企业提供装备和技术的物流装备企业、物流软件供应商也有较快发展^[1]。中国经济的快速增长、物流市场的巨大潜力以及入世的机会吸引着跨国物流企业悄然进入中国物流市场。

2006《国民经济和社会发展第十一个五年规划纲要》明确指出:“推广现代物流管理技术,促进企业内部物流社会化,实现企业物资采购、生产组织、产品销售和再生资源回收的系列化运作。培育专业化物流企业,积极发展第三方物流。建立物流标准化体系,加强物流新技术开发利用,推进物流信息化。加强物流基础设施整合,建设大型物流枢纽,发展区域性物流中心”。这对于物流业“十一五”乃至更长时期在“质”和“量”上的快速提升将起着重大的促进作用。

1.2.3 西部大开发促进物流业的发展

西部大开发促使西部地区物流量增长,物流需求的地域分布不断扩大。2010 年国民经济发展远景目标已经把缩小中西部与东部地区的差距、促进地区经济协调发展纳入国民经济和社会持续发展的重要内容 and 战略重点。随着西部大开发战略的实施,国家要将大量资金投入西部基础设施建设中,从第十个五年计划开始,中国交通运输发展重点要向西部地区转移,已在西部 12 个省区规划了 35 万 km 的公路和 1 万 km 铁路以及重要的干线和支线民用机场的建设目标,西部基础设施对经济制约的瓶颈将得到极大缓解;国家对西部地区企业给予优惠政策,加上西部地区本身的资源优势和劳动力价格相对较低,将会吸引大量东部资金和外资流向西部,东部沿海发达地区以及部分跨国公司将在西部建立生产基地。西部地区拥有丰富的农业物资源和农畜土特产,随着西部大开发,资源优势将转化为经

济优势特色农业、生态农业、畜牧业、矿产资源和加工业都将得到合理开发,西部产业结构也将得到调整和优化。这些都将促进西部地区经济的快速增长,物流量的增加,货物流动的频繁,从而带动物流服务需求的增加。同时,东西部差距的缩小使物流需求的地域不仅集中在东部沿海地区,还将扩大到广大的西部地区。

1.3 物流产业基础设施及物流规模

物流业的发展不仅需要加快物流园区、基地建设和功能的提升,更需要综合运输网络和信息通讯系统的通畅。1998 年以来,中国持续加大对通讯设施和交通运输基础设施的投资力度,使公路、铁路、民航里程等得到了大幅度增长,特别是公路里程和民航航线里程分别以年均 6% 和 4.5% 的速度递增。这对于产品的快速周转和区域经济的繁荣起到了积极的促进作用,为物流业的健康发展奠定了坚实的基础。

1.3.1 基础设施建设

近年来,中国物流基础设施建设有了很大发展,交通运输基础设施初具规模,综合运输网络更加完善;信息通讯系统建设迅猛增长,为信息化带动现代物流发展奠定了基础;仓储设施投资逐年增加,年投资规模呈现快速增长趋势;集多种物流基础设施和不同类型物流企业优势于一体,在空间上集中、功能上互补的物流园区正在各地快速建设和开发。尤其是近年来中国现代物流基础设施的快速发展,为尽快建立中国现代物流服务提供了跨越式发展的基础。自 1998 年以来,以物流重要基础设施——综合交通运输线路为例,公路、铁路、水运、民航、管道里程分别实现了快速增长,其增长状况见图 1 和表 1。

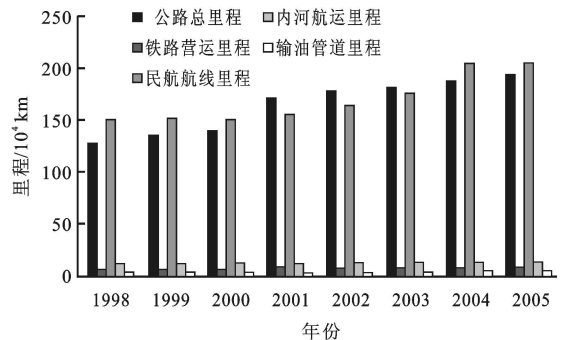


图 1 公路、铁路、水运、民航、管道里程增长状况

1.3.2 物流规模的增长

物流规模可以从货运量和商品交易数量增长情况部分反映物流总量的增长规模。运输是物流活动中最重要的组成部分,近年来全国社会货运量和周

表 1 公路、铁路、水运、民航、管道里程增长状况

/10⁴ km

年 份	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
公 路 总 里 程	128 0	135 2	140 3	169. 8	176 5	181. 0	187. 1	192 0
铁路营运里程	6 6	6 7	6 9	7. 0	7 2	7 3	7 4	7 5
民航航线里程	150 6	152 2	150 3	155. 4	163 8	175 0	204 9	205 0
内河航运里程	11. 0	11. 7	11. 9	12. 2	12 2	12 4	12 33	12 4
输油管道里程	2 3	2 5	2 5	2. 8	3 0	3 3	3 5	3 7

转量呈上升趋势。根据国民经济和社会发展统计公报, 2005 年全社会完成货物运量 183 亿 t, 完成货物周转量 78 329 亿 tkm, 分别比 2001 年增长 7. 3%和 13%。2003 年中国的消费品市场增长速度超过了其他大多数国家, 全社会消费品零售总额达 45 842 亿元, 比 2002 年增长 9. 1%。

根据国家发改委的行业报告, 2004 年全国社会物流总额达 38. 3 万亿元, 同比增长 29. 9%; 国内物流业实现增加值 8 459 亿元, 同比增长 8. 4%; 2005 年全国社会物流总成本为 33 860 亿元, 同比增长 12. 9%。重点物流企业 2004 年主营业务收入和利润总额等指标都有较大幅度增长, 一些大型物流企业主营业务收入和利润总额等指标的年均增长幅度一般在 30%以上。

2 中国物流市场发展潜力

物流成本占 GDP 比重的大小、产品库存时间的长短, 直接反映一个国家物流业的发展水平。中国物流业在上述两个指标上与国外同行业相比尚有较大差距, 这就一方面要求中国物流企业不断加强自身建设, 完善外围环境; 另一方面显示中国物流市场极具发展潜力。随着全球经济一体化进程的加快, 为满足中国经济社会的发展和中外客户需求多样化的需要, 中国物流规模和物流范围将逐步扩大, 物流企业运作模式、服务手段将进一步多样化。

2. 1 从物流成本看物流规模增长潜力

社会活动中的物流过程非常复杂, 由物流活动的不同内容和形式决定了不同的分析方法以及物流规模的分析结论。在此仅以物流成本在 GDP 中的比重来衡量中国物流总体规模。据 1997 年 IMF 的统计资料, 英美发达国家的物流成本占 GDP 比重的 10%左右。根据国家发改委的行业报告, 2005 年中国社会物流总成本为 33 860 亿元, 按现行价格计算, 同比增长 12. 9%, 增长速度比上年回落 3. 7 个百分点。2004 年物流成本为 3 万亿元, 与 GDP 的比率为 18. 8%; 2005 年为 18. 6%, 比上年下降 0. 2

个百分点。虽然中国年社会物流总成本增速有所减慢, 与 GDP 比率进一步下降, 但与发达国家相比还有很大差距。如果该比重降低到发达国家 1997 年的水平, 物流成本可节约 15 600 亿元。由此可见, 中国物流发展空间是极具潜力的。

2. 2 从资金周转速度和库存比例看物流增值空间

在中国, 库存商品过多与资金周转率过低是制约物流业发展的两大因素, 这使得企业大量占用银行资本, 银行产生大量不良资产而不能自拔。现代物流产业本身代表了一种先进生产力, 可以大大降低物流成本, 从而提高商品的市场竞争力, 提高一个国家的综合国力。因此物流金融不仅代表了一种全新的理念, 也是金融业开辟的一个新领域。金融业与物流业的结合, 是金融资本与商业资本的有效结合形式。据国家统计局对规模以上工业企业的统计, 2004 年工业企业流动资金周转率为 2. 1 次/年, 而发达国家一般超过 15 次/年。从中国产品的供应链结构来看, 生产环节的时间平均只占 10%, 90%的时间消耗在流通环节。据中国物流与采购联合会 2004 年的抽样调查, 制造企业产成品存货占销售量的 20%。企业的平均订货周期为 20 天。在组织生产过程中, 从原材料入库到投入生产平均超过 15 天, 最高的要达 2 个月。这些指标与国际上的先进水平相差很大, 从另一方面反映了工业物流发展的巨大潜力^[2]。

3 中国物流市场的发展趋势

中国物流发展虽然具有中国特色, 但随着全球经济一体化进程的加快, 科学技术尤其是信息技术、通讯技术的发展、全球采购、全球消费趋势的加强, 中国物流将以跨越式的发展步伐进入国际现代物流的发展轨道。由于全球经济一体化趋势的不断显现, 物流业正向全球化、网络化、信息化方向发展, 使商品与生产要素在全球范围内以空前的速度自由流动。跨国经营在全球范围风行, 企业为了追求更大的利润, 根据比较成本优势的经济原则, 将许多商品

的原料生产、半成品生产、零部件加工、成品组装、标志、包装和发运销售,分别安排在国内许多不同的地方进行,并同生产、流通、分配、消费过程交叉结合,从而改变了传统的生产经营方式。跨国公司的生产和经营越来越成为今后国际物流需求的主要来源,并成为物流业发展和竞争的焦点。全球化战略的趋势,还使物流企业和生产企业更加紧密地联系在一起,形成了社会大分工。生产企业集中精力提高产品质量,降低成本,创造价值;物流企业则花费大量时间、精力提高物流服务水平 and 质量。此外,电子物流也是现代物流业的必由之路。物流系统必须有良好信息处理和传输系统,如美国洛杉矶西海岸服务公司与码头、机场、海关进行联网,使客户可以从该公司获得货物到达的时间、到泊(岸)的准确位置,可使商品在几乎不停留的情况下快速流动,直达目的地。通过良好的信息系统能提供极好的物流服务,赢得客户的信赖。

3.1 电子物流

电子物流是利用电子化的手段,尤其是利用互联网的技术来完成物流全过程的协调、控制和管理,实现从网络前端到最终客户端的所有中间过程的服务,最显著的特点是各种软件与物流服务的融合应用。当今,基于网络的电子商务和科学技术的迅速发展,电子物流将会很快冲破原有的、传统的物流运作模式;同时电子物流的操作模式、应用技术、应用范围、操作效率等都将较传统物流有一个显著的提高,电子物流与传统物流的区别见表 2。

表 2 电子物流与传统物流的比较

项目	传统物流	电子物流
服务范围	单项物流服务(运输、仓储、包装、装卸、配送等)	综合性物流服务,同时提供更广泛的业务范围,如网上前端服务等
通讯手段	传真、电话等	大量应用互联网、EDI 技术
仓储	集中分布	分散分布、分拨中心更接近顾客
包装	批量包装	个别包装、小包装
运输频率	低	高
交付速度	慢	快
IT 技术应用	少	多
电感	少	多

电子物流的产生,是在信息技术和电子商务迅速发展的情况下,现代物流发展的最新成果。由于物流业是一个涉及环节多、牵扯范围广、业务分散的服务领域,物流服务企业所提供的服务对象和服务

范围都有其局限性,而大量的物流需求者往往难以迅速找到合适的物流服务方。怎样才能让物流供需双方方便、快捷地达成物流服务意项,完成物流服务,物流的电子化、网络化、自动化就是必然的选择,电子物流的目的就是通过物流组织、交易、服务、管理方式的电子化,使物流商务活动能够方便、快捷地进行,实现物流的速度、安全、可靠、低费用的目的。因此,集信息化、自动化、智能化和集约化于一体的电子物流将是中国物流的发展主要方向。

3.2 物流规模和物流活动范围进一步扩大

全球化经济时代的企业间竞争十分激烈,中国现有的物流企业规模绝大部分难以适应面临的竞争。企业势必扩大规模,形成规模经济。从组织形式来说,物流企业的发展方向主要集中在以下两个方面。

3.2.1 建立物流园区

物流园区是对物流组织管理节点进行相对集中建设与发展的具有经济开发性质的城市物流功能区域;同时,也是依托相关物流服务设施进行与降低物流成本、提高物流运作效率和改善企业服务有关的流通加工、原材料采购和便于与消费地直接联系的具有产业发展性质的经济功能区。大规模和相对集中的物流基础设施建设不仅是为了发展物流本身,往往会涉及物流运作、交通运输组织、信息组织、产业整合、资源整合和城市功能开发与调整等综合性方面。对此类物流项目,一般借鉴目前的工业园区、经济开发区、高新技术产业开发区等综合发展的内在含义,使用“物流园区”的概念,赋予其在发展物流等方面的综合意义,而不是“物流基地”所体现的仅仅是物流运作场所的含义^[3]。物流园区的建立,有利于实现物流企业的专业化和规模化,发挥其整体优势和互补优势。国家近几年对于物流园区的建设给予了大力支持。首先,包括高速公路、铁路、机场、港口等在内的交通基础设施的建设取得重大突破后,如何发挥这些设施的作用和效能,将得到交通主管部门的政策支持。物流园区对规模化、规范化组织运输服务,以及提升相关设施的功能和效率的作用,必然会受到交通运输相关行业管理部门的重视,从而为运输枢纽型的物流园区的发展带来机遇。其次,中国实施新的全面小康社会的经济发展战略,新型工业化和流通现代化是重要的产业发展导向,物流园区与产业园区、商贸流通中心的结合,完全符合或与国家新的经济发展战略相吻合,发展机遇不言而喻。

3.2.2 物流企业的兼并与合作

随着国际贸易的发展,要使物流企业跨越国境,

拓展国际物流市场,争取更大的市场份额,现有的物流企业“单拳头”出击是难以获胜的;企业间不同形式的联合、兼并,共同构筑物流网络,将会增强其服务功能,降低成本、节约时间,为货主提供优质的标准化服务。由于内地物流企业资本实力和经营管理能力的不足,物流业内尚未出现大规模的兼并。工商企业与物流企业之间、物流企业之间在物流硬件资源、物流业务、物流客户等方面的整合正在兴起。有的建立联合经营实体,有的以契约关系形成战略联盟,这是可行的组织方式,也符合中国现实情况的积极趋向。

3.3 第三方物流将快速发展

第三方物流是在物流渠道中由中间商提供的服务。第三方物流提供者是一个为外部客户管理、控制和提供物流服务的专业公司,他们虽不在供应链中占有一席之地,但通过提供整套物流活动来服务于供应链。工商企业物流进展迅速,第三方物流稳健发展。目前,中国内地物流业务的80%是工商企业物流,综合经营业务的第三方物流仅占2%。第三方物流综合服务能力的成熟需要有一个过程,在今后相当长的时期内,中国内地仍将是企业物流与第三方物流并行发展的局面。但第三方物流市场潜力巨大,因为出于降低物流成本和经营总成本的压力,除了物流能力强大的工商企业整合自身物流业务,组建物流实体,集中统一经营物流业务之外,其他企业将逐渐转向第二方物流、外包物流业务^[4]。

4 物流业的发展与金融支持

回顾中国物流业近年来的发展,其中一个重要的原因是物流业与金融业之间初步建立起一种能为双方理解,并便于沟通的较为融洽的关系和运作模式。但近几年来与物流业的发展速度相比,目前中国金融服务体系明显滞后,由于传统银行经营体制的原因,金融业对物流业发展的需求重视不足;管理者对物流业资金监督不够;金融手段落后,不能跟上物流发展需要。中国物流业作为新兴产业在运作的同时,也存在着资金需求量大、运营风险大的特点,这些也阻碍了中国金融行业对于物流的支持力度。

4.1 金融支持对发展现代物流的意义

金融支持是物流业发展的重要条件。传统的信贷融资是物流企业设备购置、基础设施建设的重要资金来源,但要满足现代物流业的时效性、个性化的需求,需要以现代金融的手段对物流企业进行风险测评、预警;运用金融工具建立现代物流结算系统,

确保金融渠道快速、安全、通畅,这是物流业实现跨越式发展的关键所在。

4.1.1 现代金融的发展对物流的保障作用

现代物流是即时性的物流,是货物配送快、货流畅通的物流,是以对企业做到零库存、对消费者或需货方做到零距离的物流;又是时效性较强、个性化需求较强的物流。要实现这种快捷、方便、灵活的物流,离开金融业的服务是不可能实现的。因为如果没有金融资本市场的聚集,现代物流体系就不可能建立;如果没有金融工具的运用,现代物流结算就不可能实现;如果没有金融渠道的畅通,现代物流渠道就会被堵塞;如果没有金融安全的保证,现代物流的即时性就会被延缓。只有金融市场高效分配资金和资源,才能为物流基础设施提供更多资金来源;只有金融渠道的畅通无阻,才能保障物流过程中产供销的进一步循环;只有金融网络安全,才能使需求者既能网上订货,又能网上结算,现代化的工具才能被广泛应用于物流的整个流程之间。

4.1.2 现代金融对物流的支持作用

现代金融对物流的支持作用表现在资金支持、结算支持、个性化服务等方面。从宏观上看,由于物流是从生产者到最终市场一体化的物流,包括供货、生产与加工、仓储、装卸、配送及最终送至需货方手中的整个过程。因此,物流对全国范围内的基础设施投入要求很高。单个企业组建的物流基础投入难以形成规模经济,必然需要政府和银行的大量资金支持^[5]。

从微观上看,金融对物流的支持主要体现在结算手段和服务方面。现代物流的发展朝着满足不同批量、不同规格、不同地区需求的方向发展。当顾客的需求是来自全国范围乃至世界范围时,金融的相应服务也就随之延伸到全国乃至世界范围。如果没有金融结算及资金划转等服务措施的配套,物流企业的成本就会扩大,更多中小企业就会对物流望而止步,更多大型物流企业会对订单较小、运送距离较远、花样要求较多的产品失去兴趣,物流的灵活性、多样化、个性化的发展优势就会丧失。对于客户而言,如果采取网上订单却不得不离线支付,这种物流就是失败的物流。

4.1.3 现代金融对物流的监督作用

良好高效的金融市场应该是成本低廉、资金透明度高、管理规范、运行稳健的市场。要实现资金的高效运作,必须实现资金“安全”。为了保证资金安全,银行必须加大对金融资金运作的监管,防范企业

风险, 监督企业加强内部核算, 科学、合理组织资金资源的分配与使用。这种监督体现在物流的筹资过程中, 企业应有效利用货币市场和资本市场筹集资本, 合理安排资金组织货源和生产; 在经营管理过程中, 应加强内部核算, 突出成本与效率关系, 降低物流材料耗费及库存配送物资占压时间; 在销售环节中, 应加快资金货币回笼, 减少销售资金占压款或应收账款, 实现“零”资金运营的科学营销。

这里必须指出的是, 金融对物流的监督机制是与其激励机制相辅相成的。金融体系在要求企业完善内部核算机制的同时, 也激励物流业不断创新企业内部运行机制, 通过减少库存和物资占压等手段, 加速企业资金周转, 降低占压资金成本, 从而提高企业的资金财务管理水平, 增强市场竞争力, 使企业管理者及员工的素质都得以极大提高。

4.1.4 现代金融对物流的推动作用

与传统金融相比, 现代金融最重要的特征就是金融创新。所谓金融创新就是指金融业随着国际经济变化的需要而对各种金融要素进行重新组合, 是以实现金融业利润的最大化为目的而进行的各项变革。金融创新对社会经济生活的各个方面都将产生巨大的影响, 对物流业的进一步发展也有巨大的推动作用。

金融业务的创新进一步推动物流业朝着多样化、综合化、个性化发展。近年来金融业不断在存款、贷款、结算等方式上进行创新, 使得客户在同一个账户下可以灵活地调度资金; 也使得企业运用资金更为便利。金融业务可以根据企业的需要, 为企业提供“量身定做”的各项新型业务, 从而推动现代物流业在“以人为本, 以客户为中心”的思想下, 最大限度地满足客户的各种需求。

金融工具的不断创新极大地推动了物流业的现代化进程。现代金融工具借助银行网络不断创新各种结算方式与凭证, 由银行结算的 POS 信用卡、Internet 结算提供的电子货币和网络通讯, 使信息沟通更加便利。实现金融结算现代化, 为企业之间商品流通减少了中间环节, 进而降低了成本。

金融制度及管理模式的创新推动了物流管理模式的创新。新型的金融体制和管理模式必然会为物流业的发展创造良好的服务环境, 提供新型的服务技术, 开辟多样化的服务渠道, 物流业选择资金的空间也就更加广阔, 届时物流业与金融业的合作就会更加便利与融洽。总之, 现代物流的发展离不开金融行业的支持, 而在多种融资渠道中银行贷款是目

前中国物流业筹集资金最稳定、最直接的方式之一。而银行资金的及时合理注入, 不但能加快物流效率, 缓解物流业的资金压力, 而且可以通过银行的风险测评体系, 完善物流业的管理体制, 增强企业的核心竞争力。

4.2 中国物流业在筹集资金方面所面临的问题

面临日益激烈的行业竞争和国外同行的压力, 中国物流企业必须从传统物流理念向现代物流理念转变, 企业规模也将向大型化和国际化的方向发展。从中国物流企业现状来看, 物流企业的转型需要大量的资金支持, 大规模的资金需求依靠物流企业自身是难以筹集的, 而通过资本市场或者金融机构筹集资金存在重重障碍^[6]。

4.2.1 物流企业现金流量不足, 信用结构不完善

造成中国物流企业效益差的原因是多方面的, 归纳起来主要有两个方面: 一是政策性因素, 在计划经济时期, 物流行业执行国家指令、实行政策性经营, 充当政府调剂物资的运输工具, 在其运行过程中, 形成大量政策性负债; 经济体制转变后, 国家财政对物流企业的政策性负债没有进行适当的补贴。二是自身因素, 在经济转轨过程中, 部分物流企业没有适时转换经营角色, 缺乏竞争意识, 自身发展意识淡薄, 在市场竞争中形成经营性亏损。在计划经济时期, 物流企业注重社会效益而忽视了企业效益, 无法积累利润。经济体制转变后, 物流企业普遍存在“重消费, 轻积累”的倾向, 短期行为比较严重, 真正用于企业自身发展的资金较少。由于自身发展资金长期不足, 物流企业在市场经济竞争中发展动力不足, 造成物流企业财务效益普遍较差。据山东省经贸委的统计显示, 2004 年山东物流企业中有 50% 处于亏损状态, 20% 处于保本状态。物流企业现金流量不足, 难以从银行取得信贷资金, 更难从资本市场筹集资金。

从中国物流业固定资产技术含量来看, 总体技术装备落后, 所拥有的设备和设施大多数是 20 世纪 60、70 年代兴建或配置的, 大部分已经陈旧、老化, 高效专用运输车辆少, 装卸搬运机械化水平低。物流企业在利用资产进行抵押融资时, 由于资产信用度不高, 金融机构对其评估价格自然偏低。从金融机构角度来看, 物流企业资产技术水平偏低, 信用结构不完善, 银行不愿为其贷款, 物流企业通过金融机构融资额度有限。

4.2.2 信贷机制制约物流企业融资需求

金融部门在贷款过程中均实行“谨慎性原则”,

首先考虑的是资金的安全性,并建立了一套手续繁杂的审批程序,同时实行严格的财产抵押担保制度。而物流企业由于自身发展的限制,经济效益普遍较差,依靠自身的实力不足以提供担保,而且担保连带责任重大,很少有单位或个人愿为物流企业提供担保。在办理财产抵押过程中,抵押登记和评估费用较高,而贷款抵押率较低:一般房产抵押率为70%,生产设备抵押率为50%左右,可流动资产抵押率为20%~30%,而专用设备抵押率只有10%。物流企业的资产主要由专用设备构成,其贷款抵押率明显较低,同时金融部门还要根据企业的经济效益和信用度来调整贷款抵押率,抵押物品还要满足金融部门的其他要求,在这种体制下,物流企业融资额度十分有限。由于金融部门贷款门槛较高,融资费用较高,贷款抵押率较低,因此现行信贷机制大大降低物流企业的融资能力^[7]。

4.2.3 资本市场发育不完善

在市场经济发达的国家,实行公司制的企业可以直接向社会筹集资金。目前,中国企业尚不能完全享有自由发行债券和股票的权力。如果企业要发行债券和股票必须经营业绩良好,且达到一定的标准,然后经过有关部门严格审批通过后才能向社会筹集资金,且所发行的债券和股票主要在公开市场交易。由于资本市场的严格限制,物流企业很难从资本市场筹集资金。从上市物流企业的分布情况来看,主要集中于沿海经济发达地区经济效益良好的大型物流集团。无论从上市公司数量还是从融资规模来看,中国物流企业在A股市场所占的比例都较小,因此发育不完善的资本市场不能成为物流企业的主要融资渠道。

4.2.4 社会信用危机的不良影响

目前,中国金融部门的不良贷款比例普遍较高,使得金融部门产生“惜贷”心理。究其原因,主要有以下几点:有的企业经营不景气,企业负债偏高,在向市场经济转轨过程中难以适应市场经济的要求;有的企业信用意识淡薄,有意拖欠银行贷款本息,多头开户,分散资金,逃避监督;有的企业借改制之名,恶意逃避银行债务。

社会信用的危机影响国民经济的健康运行,金融机构为了防范金融风险被迫采取严格的审查程序,并制定一系列贷款条件和担保措施,将一些有强

烈融资需求的企业拒之门外。同时,由于社会信用危机的影响,有的企业间资金相互拖欠问题也比较严重,制约了物流企业与其他企业之间的融资。

5 结 语

面对中国物流的实际情况,银行如何进入并力争占领这一新兴产业市场,同时又能控制风险,获取效益,是一项重要的研究课题。在银行对于物流业的支持和监管过程中,本文认为应注意以下几点:

(1)做好开发前期工作,了解国家有关物流方面的法律、法规、政策,规划战略,区域或省市政府对物流的规划设想,物流企业的重大改革思路等,把握物流发展的脉搏、动向。

(2)对已有规划的物流企业、物流园区,应该提前介入,帮助制定企业物流运作目标和跨越式发展的实施步骤,帮助建立融资方案和信用结构,把融智和融资结合起来,尽早培育,跟踪开发。

(3)对于已形成规模的物流企业,不仅要加大开发力度,而且要帮助其完善服务功能,提高物流企业的竞争能力,除技术上的先进性外,更重要的是内部管理的有效性和对市场的快速反应能力。

(4)加大交通基础设施建设的支持力度,促进不同运输方式协调衔接的多式联运。

(5)银行对物流业的支持,不能仅停留在传统的信贷融资上,而要加大金融创新力度,全面提升对物流企业结算、监督、风险预警等服务水平。

参考文献:

- [1] 曾 丹.第三方物流市场环境研究[J].经济师,2004,24(1):79-81.
- [2] 何 愈.公私合作模式对中国城市物流规划的借鉴[J].长安大学学报:社会科学版,2005,7(3):30-34.
- [3] 曾祥云,王 强.第三方物流管理的内涵与特征研究[J].中国流通经济,2002,23(2):15-17.
- [4] 张 薇.现代物流经营理念[J].长安大学学报:社会科学版,2003,5(2):40-42.
- [5] 吴群琪,张圣忠.运输供给的品质特性[J].长安大学学报:社会科学版,2006,8(1):1-4.
- [6] 刘 华.物流企业融资障碍及对策[J].中国物流与采购,2002,17(11):34-36.
- [7] 黄 燕,游 金.依托金融支持发展现代物流[J].物流技术与应用,2002,19(2):62-65.