

突破认识的囿圈,推进现代物流业的发展

——论现代物流的特征及其发展思路

吴群琪,云虹,张圣忠

(长安大学 经济与管理学院,陕西 西安 710064)

摘要:针对中国现代物流发展面临的矛盾,从分析现代物流业演进的机理入手,指出现有理论主要以业态来把握现代物流业的局限性,以及由此导致实践上的偏差,重新定义了现代物流的概念,把现代物流发展理念、发展动力、发展方式及其本质融入到概念之中。进而论述了现代物流的本质特征、载体特征、方式特征,指出了现代物流业态的不确定性,强调必须充分认识现代物流演进的动力机制、演进规律及其与相关产业之间的联系。在以上理论基础上,通过分析发达国家现代物流发展进程,提出了中国发展现代物流业的基本思路。

关键词:现代物流;第三利润源;传统物流;商流

中图分类号:F259.2

文献标志码:A

文章编号:1671-6248(2014)01-0032-06

自从1978年“物流”概念正式引入中国以来,中国对发展现代物流业的重视程度日益提高,许多专家、学者都用“物流热”来描述中国物流业发展的态势。早在2000年,深圳市政府就把物流产业作为发展经济的三大支柱产业之一;截至2010年,全国已有410所大学、824所高职院校和2000多所中职学校开设物流专业,在校生突破100万人^[1];2010年,中国物流业增加值达2.7万亿元^[1];2009年3月,国务院将《物流业调整和振兴规划》列入“十大产业振兴规划”。2011年3月,全国人大十一届四次会议审议通过的《“十二五”规划纲要》,再次突出强调“大力发展现代物流业”;6月,温家宝总理主持召开国务院常务会议,专题研究支持物流业发展的政策措施,形成了《国务院办公厅关于促进物流业健康发展政策措施的意见》。2010年11月,由深圳市政府与交通运输部联合举办、被誉为“亚洲物流第一展”的国际物流与交通运输博览会,有二十多

个国家、地区近千个单位参展,共有来自四十多个国家、地区的7.8万人参观,可谓热闹非凡。然而,正如中国著名物流专家、中国物流业发展的奠基人之一王之泰先生指出那样,30年来中国物流业的发展仅是从“黑大陆”发展到当前的“灰大陆”而已,不论从理论还是实践,也不论从基础设施规划建设,还是从体制与制度方面来看,中国物流业的发展还有许多重大问题需要进一步研究^[2]。我们认为,对现代物流认识的局限性,是影响其发展的重大障碍之一。为此,本文拟从发展机理的角度谈谈对现代物流产业内涵及其基本特征的认识,这是科学认识现代物流的基本立足点。

一、现代物流发展的机理

物流,从字面意义上看完全可以理解为物的流动。“自从有了人类,就有了不同形式的零散的‘物

收稿日期:2014-02-25

基金项目:高等学校博士学科点专项科研基金(200807101010);西安市社会科学规划课题(11J096,11J097)

作者简介:吴群琪(1956-),男,广东大浦人,教授,博士研究生导师。

流’活动”^[3]。但是作为专用的概念,物流在提出时指的就是现代物流。这就意味着物流这一专用概念有现代物流与传统物流的区别,在不做专门说明的情况下,这一概念是指现代物流。

1935年,美国销售协会最早对物流进行明确定义:物流(Physical distribution)是包含在销售之中的物质资料和服务,在从生产地到消费地流动过程中伴随的种种活动^[4]。二战后,受军事后勤供给保障系统整合的启发,对物流的认识逐步从含义较为狭窄的Physical distribution演进成为含有对供应链进行系统整合思想的Logistics。目前,世界各国各种组织对Logistics的定义虽不完全一致,但总的来说是大同小异。中华人民共和国国家标准《物流术语》(GB/T 18354—2001)认为,物流是物品从供应地到接收地的实体流动过程。根据实际需要,它将运输、储存、装卸、搬运、流通加工、配送、信息处理等基本功能实现有机结合。中华人民共和国原国家经济贸易委员会等六部委《关于加快我国现代物流发展的若干意见》(国经贸运行[2001]189号)认为,物流泛指原材料、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、仓储、装卸、加工、整理、配送、信息等方面有机结合,形成完整的供应链,为用户提供多功能、一体化的综合性服务。理论界对于物流究竟属于产业还是属于管理技术这一问题仍有不同的看法。吴群琪等认同物流的产业属性,并系统论述过该产业的基本特征^[5]。我们认为,目前在理论层面上对物流的认识还过于形式化、表象化,未能揭示物流的本质特征,同时也存在着“实践主体旁置”的缺陷,总是在假设有一种力量在指挥并实施着供应链系统的整合。以六部委文件上的定义为例,“它将运输、仓储、装卸、加工、整理、配送、信息等方面有机结合,形成完整的供应链,为用户提供多功能、一体化的综合性服务”,其中的“它”显然是指物流本身。物流是一种活动,那么它的实践主体是谁呢?又是什么力量在推动着实践呢?从实践层面来看,政府的“热心”程度远远高于产业层面的实际作为,大量物流园区闲置,绝大部分物流企业都是翻牌形成的,实际业务与定义中的物流相去甚远。被誉为中国现代物流发展第一推动人的王德荣曾说:“从我们的物流概念看,我们根本不懂什么是现代的物流业,我们所谓的物流服务也只是简单加粗暴的运输加仓储。”^[6]因此,我们认为非常有必要深究现代物流的发展机理,准确把握现代物流的本质特征,进而寻求发展现代物流正确的途径与方式。

众所周知,人类社会的发展历史也就是生产社会化、专业分工细化的历史。经历漫长的演进,每一类产品从原料直到最终消费的整个过程(也表现为物质流动的过程形成的供应链上)都存在少则几个、多则几十个甚至上百个利益的相互独立的专业化经济实体。其中,也包含着专门为物的流动过程本身服务的专业化企业,如运输企业、装卸企业、仓储企业等。马克思在描述运输业的性质时曾经指出“运输业由原来的生产职能的附带逐步演变为独立的第三物质生产部门”,实质上也就是社会分工的结果。在市场经济条件下,每一个企业都在追求自身利益的最大化,这是社会总体利益实现的微观基础。这造成供应链上产业的相互联系被寄予其之上,各个企业的利益相互独立性割裂开来,每个企业的利益最大化无法保证整个供应链上可能实现的利益最大化,目前已认识到的物流成本“二律背反性”就足以证明这一点^[7]。20世纪初,有些企业就认识到加快配送可以减少仓储及在途产品占用资金,由此促成运输企业与产品生产企业的合作。这也就是Physical distribution的雏形。包装标准化被公认为现代物流发展的重要切入点,究其关键就在于它将产品包装与提高后续流动的各个环节,如运输、装卸、仓储等的效率提高有机结合起来。二战时期,美国军界通过成立跨部门、跨环节的指挥系统,大大提高了军事后勤保障系统的效率。这种思想引入至社会经济运作系统,就形成了Logistics。由此可以得出现代物流发展的基本机理:通过以物的流动过程为纽带形成的供应链上关联企业之间的合作,或通过整合供应链上的关联环节,或通过将供应链上相对独立的各个环节作为统一体来策划,寻求提高效率、降低成本、增加收益的途径与方式。之所以说现代物流是第三利润源,原理也在于此。认识这一机理需把握两个基本点:第一,物的流动过程,是现代物流业的载体,不论是合作还是整体策划,都是通过这一载体实现的;第二,从局部(个别利益主体的业务范围)最优(个别利益最大化)转向追求扩展(范围)最优,是从发展动力机制上揭示的现代物流发展的基本机理。

需要明确认识到的是,军队提高后勤保障系统的效率完全是自上而下的军队组织行为,有极强的自主性和强制性,而在社会经济系统中只能通过市场的引导机制、由下促上的方式来推进Logistics的实现,其实践主体是构成社会经济微观基础的利益实体。在上述的发展机理中已经揭示了实践主体,

也就是参与追求优化效果的利益实体。由此推论,政府在推进现代物流发展进程中扮演的基本角色是为实践主体创造必要的基础条件、制度条件和人才支持。

二、现代物流的概念及其基本特征

概念是对事物本质的抽象。我们认为,发展机理最能反映现代物流的本质。据此,本文给出现代物流的概念:在优化理念的指导下,以追求第三利润源为根本目标,基于物的流动过程建立起来的相互联系、相互支持、相互制约的服务系统,是相对于传统物流的概念。

从经济学的基本理论可知,追求资源优化配置是人类社会经济活动永恒的主题,也是经济学永恒的主题。人们追求资源优化配置的方式、手段非常多,有技术属性的、组织与管理属性的、制度属性的,等等。现代物流作为社会经济活动的重要组成部分,显然不可能脱离社会经济活动的基本主题:追求优化配置。而现代物流作为一个专门的产业,应从以下几点把握其基本特征。

第一,现代物流主要通过追求第三利润源作为优化资源配置的主导目标,也以此来揭示现代物流的本质特征。目前对第三利润源的认识主要有以下几种观点:

1) 流通费用节约说。这种说法最早是日本的一位物流学家提出的。在西方发达国家的经济发展过程中,最初企业是把降低人工和材料的成本当作扩大利润的一个最重要的来源,所以此时把降低人工和材料成本作为第一利润源。当人工和材料成本降低到一定幅度以后,利润空间被大大压缩。这时候需要通过扩大市场销售方可获取更多的利润,所以通过这种途径获取的利润就称为第二利润源。随着市场竞争的日益激烈,当企业的市场份额占有量受到限制、不能再扩大利润时,人们发现在成本中占据相当高比例的物流费用如果能够有效降低,就等于提高了利润,所以这时就把服务物流称为第三利润源。这就是所谓的第一物流。

2) 流程优化说。通过投入(包括资本或劳动)实现的利润属于第一利润源,通过技术提升(包括管理技术)实现的利润属于第二利润源,通过服务改善、优化流程实现的利润属于第三利润源。

3) 要素投入说。资本投入创造的利润为第一利润源,劳动投入创造的利润为第二利润源,服务改

善创造的利润为第三利润源。

上述3种说法的主要差别在于对第一、第二利润源的认识上,而对第三利润源的认识基本一致。我们认为,划分3种利润源的主要意义仅仅在于思维方式上,也就是说应从哪些方面思考增加利润的问题,现实中很难、也没有必要将3种利润源划分开来的。本文只强调现代物流寻求资源优化配置的独特视角、主要的方式和途径,没有必要去认定它是否是第三利润源。

第二,基于物的流动过程寻求第三利润源,这是现代物流业的载体特征。物的流动过程,从表象上看仅仅是物质的空间位置变换而已;究其实质,则是以物质流动作为表现形式的价值创造及价值实现活动,也可称之为社会经济活动。并不是所有社会经济活动都会导致物质的空间位置变换,但从经济范畴来分析导致物质空间变换的都是社会经济活动。现代物流就是基于这类活动来寻求第三利润源的,现代物流发展的机理即可证明这一点。由于物的流动过程是现代物流活动的载体,因此全面认识物的流动过程,对于发展现代物流至关重要。

按照马克思主义的基本观点,社会经济活动是自然属性与社会属性的有机统一,据此,本文对物质流动也从自然属性和社会属性两个层面来解释。所谓物质流动的自然属性,也就是从物质流动过程的自然特征来解释物的流动过程,主要包括什么时候流动、从哪流动到哪、流动的是什么、用什么方式进行流动、按照什么过程流动、在什么条件下流动等等。

物质流动的社会属性,是指一定社会条件下人们意识主导的行为特征。自然属性,只是物质流动的外在表现形式而已,决定物性的是人们的社会经济活动,也就是价值创造与价值实现的活动,本文把它称之为价值流。我们认为,从经济范畴上抽象认识物质流动的社会属性并与现有物流相关理论接轨,最能体现其特征的是商流及与商流直接相联系的资金流、信息流。而商流的本质则是通过交换的方式实现利益在不同主体之间分配的过程。与物质流动直接相关的要素都是由特定的价值流决定的。

从静态考察,在一定的技术经济条件下,物质流动的自然属性决定了可供分配的利益总量,而社会属性则决定各相关利益主体的既得利益。问题在于社会经济活动是其自然属性与社会属性的有机统一,它们之间相互依存、相互影响、相互制约,共同决定事物运动的规律,整个运动过程表现出鲜明的动

态特征。我们认为,这正是发展现代物流业必须充分认识到的基本规律,也是寻求第三利润源必须把握的关键点。

第三,从业态上看,现代物流的主要方式是服务,这是现代物流业的方式特征。对此,国内外专家、学者的认识并没有明显的差异。传统的物的流动过程的服务业态有运输、仓储、装卸,随后逐步扩展到包装、流通加工、信息服务等。至今,主流理论基本上都是以业态为基础来定义现代物流的。对此,我们曾提出不同的看法,认为现代物流业并不是业态固定、边界固定的产业,而是按照现代物流理念、基于物的流动过程建立起来的相互依存、相互影响、相互制约的服务体系,属于概念产业;在此基础上,还就提出概念产业的理论及实践意义展开了论述^[8]。其核心观点认为,现代物流的业态及产业边界主要取决于是否具备现代物流业的基本特征,即本质特征、载体特征、方式特征,业态及其边界并不固定。现有理论以业态来认识现代物流是不够科学的,以此为基础来制定促进现代物流发展的方针、政策和措施,无法充分考虑现代物流发展的基本方向及其内在的、系统的关联性。从现在出台的一系列相关政策来看,主要着力点还在于促进传统物流业态各自的发展。汪鸣在总结中国“十一五”物流发展时指出的问题与此有必然的联系^[9]。

实际上,早在2003年,汪鸣等就提出了物流产业是复合产业的观点,认为物流产业“既具有局部的独立产业形态,又在整体上具有以共同使用的技术为媒介的多个产业交叉和融合的特殊产业形态”^[10],这一观点受到业内的认可。但复合产业只说明了在特定产业分类基础上,产业构成内容的特殊性,并不能说明产业边界上的特殊性。而产业边界的不确定性,恰恰是发展现代物流必须高度重视,并在产业政策中必须加以体现的关键特点之一。因此我们认为,以“概念产业”来表述现代物流产业的总体特征更为确切。

社会经济的发展历史,也是人类不断从优选择(即优化)的历史。优化的内涵非常丰富,但总体上说是追求利益增量。优化的途径非常广泛,如优化设计(功能、结构)、应用新材料、优化工艺流程、改进加工技术等,而物流则是从物的流动过程(物质流、价值流、信息流、商流;时间、空间、方式)作为基本途径来寻求优化的,由此决定了现代物流业的业态特征。从优化的方式来看,主要包括流程再造优化和产业融合优化,而且随着现代物流业的发展,产

业融合优化逐步成为主要的优化方式^[11]。从优化内容来看,横向主要是将物质流、资金流、信息流、商流进行集成优化,纵向(供应链)则主要是把原来分工形成的各个相关,但是由利益上相对独立(包括内部相对独立及控制主体的利益独立)主体控制的环节进行集成优化。可以这样说,对物流过程的相关服务进行集成(包括与相关产业活动的融合)优化,寻求第三利润源,是现代物流发展的基本方式和基本动力。前者构成了现代物流(业态)的“体”,后者是现代物流的“魂”。

三、发展现代物流的主要思路

从现代物流思想的提出到发达国家现代物流发展的实践来看,在优化理念的指导下,基于物的流动过程建立起来的服务系统的业态远远超出了传统物流的业态界限。传统物流服务的业态与相关的产业(包括商业)环节高度融合,体现出系统性的扩展,已成为现代物流发展的基本特征。所谓系统性的扩展,就在谋求第三利润源的目标统驭下的相关活动做出相应的响应,表现出目标的一致性及活动的联系性。据于此,我们想回答两个重要的问题。

第一,传统物流服务的业态是否就是现代物流,具体地说传统的运输、搬运、装卸、仓储等活动是否属于现代物流?从上述分析可得出答案:不一定!如果这些活动具备现代物流的3个基本特征,则属于现代物流业,否则不属于。也就是说,现行主流理论定义的现代物流包含的业态不一定都属于现代物流。例如,如果运输业整个运作系统仍然保留着专业化分工后形成的独立性,那它就不属于现代物流业。将传统物流服务业态按照现代物流的要求进行整合,使之成为具备现代物流基本特征的运作系统,是发展现代物流业的主要途径之一。社会经济演进过程中形成的职能及利益都相对独立的传统物流业态(运输、装卸搬运、仓储等)逐步与相关产业活动融为一体,同时还会衍生出结合环节的专门业态。例如,包装标准化、专门化就是以提高物的流动过程效率、减少流动消耗为主导目标,将生产环节、销售环节、运输环节、装卸环节、仓储环节统筹起来考虑的结果。

第二,现代物流的业态包含哪些?本文的答案非常明确:只要符合现代物流基本特征的任何业态,都属于现代物流的产业范畴。传统物流服务业与相关的产业活动、商业活动高度融合在一起,形成以物

的流动过程为轴心的、相互联系、相互依存、相互制约的运作系统,又是发展现代物流的重要途径之一。按照这一途径发展起来的现代物流业,其业态通常表现出高度的综合性及高度的专业化。依托运输网络代理采购(销售)及运输过程的代收代付,是现代物流业非常普遍的业务;入驻世界有名的德国不莱梅物流园区的就有餐饮业及办公用品供应商;日本三九物流公司九州分部以大件运输起家,后来发展成为以九州钢铁公司高炉维护与更新为主业的物流服务商;日本三九物流公司大阪分部是以海上运输起家发展成为专门运送并安装海底光纤为主业的物流企业;德国不莱梅物流技术服务有限公司是在二战时期德国空军导航基地基础上发展起来的,以发射民用卫星并向物流公司出租卫星频道,以便实现可视物流为主业的公司;德国飞鸽物流公司通过改变不莱梅梅赛德斯-奔驰汽车制造厂的生产工艺流程,获得该厂生产供海外销售车身的配送业务,^①诸如此类不胜枚举。按照目前中国物流界主流理论,无论如何都无法把这些企业与现代物流产业联系起来。正因如此,吴群琪在其所著的《物流经济》一书中指出,中国发展现代物流的误区之一是“重物流现象(业态),轻(现代)物流的本质”^[5]。

综合上述发展现代物流的主要思路,不难看出,在微观层面上,现代物流发展的基本方式是按照现代物流内涵寻求相应的业务组合,显然组合的业态是不可能确定的。而现代物流发展的基本动力来源于微观层面,因此,政府促进现代物流发展的基本着力点在于,为企业寻求具有现代物流特征的业务组合提供必要的政策、制度及基础设施的支持。根据传统物流业态涉及的领域,通过多部委联合出台政令,自上而下推动现代物流发展的做法,与现代物流发展的动力链并不相符。

由社会经济活动的自然属性决定,现代物流系统性扩展的必然是专门性,从发达国家现代物流业发展的实践很容易证明这一点。专门性的内涵非常丰富,主要包括服务对象的专门性、服务设施设备的专门性、服务网络的专门性、服务技术的专门性、服务人才的专门性等。专门性服务已成为发达国家现代物流业的基本特征之一。本文之所以要专门提出这一点,就是试图强调中国必须冷静思考现代物流业发展的进程。必须冷静思考的重要因素之一在于:从风险与报酬对应的市场经济基本规则来看,低成本的专门化服务要求服务对象(包括经济实体及其业务)具有稳定性;如果服务对象不稳定,则服务

成本必然上升,要求服务对象有较高的服务成本承受能力(实际上是对产业高度化要求较高)。中国目前正处于经济快速发展时期,经济环境极不稳定,而且产业高度化水平(通常可用产品附加值来反映)还比较低,我们认为这是造成中国无法按照发达国家的标准来发展现代物流业最大的、也是不可逾越的障碍之一。实现专门性服务,必须循序渐进。任何试图在中国完全复制发达国家现代物流业的做法,都是违背事物发展基本规律的。

四、结 语

上述一系列讨论,目的在于提出发展现代物流的基本思路:基于物的流动过程,通过服务的方式进行集成优化,寻求第三利润源。

本文的理论价值在于阐明,现代物流产业并不是传统物流业态的现代化,而是对生产社会化、专业化进程的螺旋式回归,超越社会化、专业化进行重组优化;不能仅仅在传统物流服务业态上寻求现代物流的发展,必须抓住现代物流的基本特征来促进该产业的发展;在市场经济条件下,现代物流业发展的基本动力在于微观实践主体的集成优化能力,政府的主要作用在于为微观主体集成优化提供基础设施及制度政策的支持。由此推论,我们不赞成目前政府不顾微观实践主体的能力,过分“热心”去主导现代物流业的发展。

本文将直接表达物的流动过程的各种要素称为物流直接要素。而从物流要素的视角来看,基于物的流动过程,通过集成优化来寻求第三利润源,实际上就是以价值创造及价值实现这一本质过程为轴心,通过调整物流构成的各要素或者相关要素的组合来实现的。

根据上述分析,物的流动过程是指所有物质资源从原始状态转化为终极消费状态的一系列技术经济活动引起的空间变化的体现。其本质是一系列技术经济活动,而不是简单地从甲地移动到乙地。其构成内容非常丰富,是物质流、价值流、信息流、商流的有机统一,而每一部分的构成内容都涉及到时间、空间、方式等维度内容。基于物的流动过程追求优化效果,是现代物流业态和本质的有机统一。

^① 近十年来,吴群琪先后考察过日本、德国、美国等发达国家的物流发展状况,文中的案例都是吴群琪亲自考察过的物流企业。

参考文献:

- [1] 何黎明. 中国物流与采购联合会第四届理事会工作报告[J]. 中国物流与采购, 2011(19):11-26.
- [2] 王之泰. 从黑大陆到灰大陆:王之泰物流研究 30 年轨迹[M]. 重庆:重庆大学出版社, 2009.
- [3] 魏际刚. 物流经济分析:发展的视角[M]. 北京:人民交通出版社, 2005.
- [4] 彭云飞, 邓勤. 现代物流管理[M]. 北京:机械工业出版社, 2009.
- [5] 吴群琪, 张圣忠. 物流经济[M]. 北京:人民交通出版社, 2005.
- [6] 天棚. 王德荣:中国物流业的机遇与隐患[J]. 财经文摘, 2006(9):92-93.
- [7] 云虹. 物流成本管理与控制[M]. 北京:人民交通出版社, 2010.
- [8] 张圣忠. 物流产业组织理论[D]. 西安:长安大学, 2006.
- [9] 汪鸣. 我国物流业发展展望及管理体制问题[J]. 物流工程与管理, 2011(1):1-4.
- [10] 汪鸣, 冯浩. 当前我国现代物流发展中的若干认识问题[J]. 中国物流与采购, 2003(1):20-26.
- [11] 李敏, 张圣忠, 吴群琪. 物流产业融合主要影响因素的博弈分析[J]. 经济与管理, 2010, 24(5):23-27.

Break-through of cognition jail and promotion of modern logistics development

—on characteristics and strategies of modern logistics development

WU Qun-qi, YUN Hong, ZHANG Sheng-zhong

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

Abstract: Focusing on the problems of modern logistics development, and analyzing the mechanism of the the modern logistics evolution, the paper points out the limitations of the present theory in studying the modern logistics by industry modality and the due deviations in practice. This paper re-defines the modern logistics and also integrates the development concept, the development power, the development mode of modern logistics and their natures into the defination. Then this paper discusses the essential characteristics, carrier characteristics, mode characteristics of modern logistics, and also points out the uncertainty of modern logistics industry modality. What's more, the study emphasizes the need to fully understand the dynamic mechanism, the evolution law and the links between related industries of the modern logistics evolution. Based on the above theory and the analysis of modern logistics development process in developed countries, this paper proposes the basic ideas of modern logistics development in China.

Key words: modern logistics; the third source of profit; tradition logistics; business flow

