

论物流企业转型升级

王 佐

(中国北方工业公司,北京市 100053)

摘要:产业转型升级是国家工业化进程的一部分,是转变经济发展方式和调整产业结构的必然要求。物流企业转型升级是制造业服务化的必然产物,不仅要依赖制造业的发展,也会促进制造业企业转型升级,具有产业联动与协调发展的显著特点,并表现出在更高级产业发展形态上融合发展的大趋势。物流企业转型升级是企业家重新配置资源和创新发展、领先发展的市场过程,其原动力来自市场竞争而不是宏观调控,不能用发展工业的传统思维和方法来发展现代服务业。

关键词: 物流; 转型升级; 工业化; 创新发展

中图分类号: F259.32

文献标识码: A

文章编号: 1007-8266(2014)02-0034-07

2008年金融危机爆发以来,全球经济贸易一直处于再平衡之中。发达经济体的再工业化与全球产业链布局的调整,使我国作为“世界工厂”面临严峻挑战:产能过剩严重、环境成本巨大、创新能力不足等直接威胁到我国工业化进程与社会经济可持续发展。于是,转变经济发展方式与调整产业结构成为我国深化经济体制改革重要而紧迫的任务。制造业要向产业链高端转移,服务业要扩大对外开放,必然使得属于生产者服务业范畴的物流企业面临转型升级的挑战。

一、物流企业转型升级的大背景

1. 产业转型升级属于发展经济学范畴。在我国特定国情与追赶情结的驱动下,转型升级实际上是国家现代化发展宏大叙事中的历史概念,是社会转型的改造和进化概念。美国学者马克·波拉特将人类文明时代划分为农业时代、工业时代和信息时代,分别对应着农业化、工业化和信息化。所以,从社会发展理论来说,所谓转型升级实际上就是从农业社会向工业社会,再向信息社会(后工业社会)转型的社会发展的历史演进过程。

现阶段,由于我国总体上还处于工业化转型的中期,因此所谓转型升级就是继续完成工业化进程或者加快实现工业化。此外,由于我国显著的学习能力和后发优势,在经济全球化大潮的推动

下,随着发达经济体全球产业链布局的渗透和信息技术的广泛应用,导致我国工业化道路呈现出鲜明的中国特色,即在从农业经济向工业经济转型的时期,在工业化的中期,就已经明显带有工业化后期知识经济或信息化并行发展的时代特征。

所以,2002年党的十六大报告提出:“要坚持以信息化带动工业化,以工业化促进信息化,走出一条科技含量高、经济效益好、资源消耗低、环境污染少、人力资源优势得到充分发挥的新型工业化路子。”这个路子的“新”就新在工业化和信息化两个社会发展阶段的部分重叠与交融发展;“型”就型在当我国还没有全部完成工业化的时候,信息化就已经开始拉动社会转型和产业升级。很显然,新型工业化路子的目标就是社会经济可持续发展,这就是具有中国特色产业转型升级意识和行动的大背景。

由此可见,制造业转型升级、服务业转型升级、物流业转型升级、零售业转型升级、银行业转型升级等,都是我国新型工业化发展的内容与要求,都是为了加速实现国家发展现代化,而不仅仅是因为当前严重的产能过剩或者制造业处于全球产业链的低端。因此,我们讨论物流业转型升级的时候,一定要在新型工业化这个社会转型的大背景下去观察和思考,物流业转型升级是我国新型工业化进程的一部分。

2. 产业转型升级属于政府宏观调控范畴。在我国政府主导经济发展的特定环境中,由于普遍的产能过剩与低效资源能源使用现象最终均可归因于政府对市场、对企业不当的行政管制,包括GDP主义、地方保护、部门分割、市场垄断、非公有制歧视等,因此产业转型升级实际上具有明显的政府用“看得见的手”,通过再次干预市场微观经济活动的宏观调控,来间接引导或直接配置资源,实现政府偏好或行政意图的色彩,包括淘汰落后产能、发展战略性新兴产业等。

比如,2013年12月17日,上海市发布《关于进一步深化上海国资改革促进企业发展的意见》,明确指出了国资国企改革的布局和目标,即“将国资委系统80%以上的国资集中在战略性新兴产业、先进制造业与现代服务业、基础设施与民生保障等关键领域和优势产业”,而且要“重点发展新能源汽车、高端装备、新一代信息技术、新能源等有一定基础和比较优势的战略性新兴产业,推进制造业企业创新发展和转型升级,促进服务业企业模式创新和业态转型”。

再如,2013年10月,国务院发布《关于化解产能严重过剩矛盾的指导意见》,特别指出了我国传统制造业产能普遍过剩的现状:“钢铁、水泥、电解铝、平板玻璃、船舶等五大行业的产能利用率分别为72%、73.7%、71.9%、73.1%和75%,明显低于国际通常水平”,不仅导致“企业普遍经营困难”,而且可能“直接危及产业健康发展,甚至影响到民生改善和社会稳定大局”。因此,要求“把化解产能严重过剩矛盾作为产业结构调整的重点”,“着力创新体制机制,加快政府职能转变,建立化解产能严重过剩矛盾长效机制,推进产业转型升级”。

按照发达国家的一般标准,产能利用率低于79%即认为产能过剩。但主要问题是,目前严重的产能过剩却是在政府一轮接一轮的宏观调控政策和不断制定产业规划的过程中产生的。最为典型的例子莫过于钢铁产业,自1996年以来,宏观调控了17年多,产能增长了近7倍,过剩产能达2亿吨左右,而高端板带材却仍然需要大量进口,我国是全球第五大钢材进口国。据统计,截至2013年8月底,沪深两市27家公布中期报告的钢企上半年存货总额约为1582.5亿元,而净利润总额才36.8亿元,存货总额为净利润总额的43倍,相应

存货占用资金的利息就可能高达95亿元。显然,这种制度性、结构性存货高企,恐怕不是仅仅依靠物流管理或物流企业转型升级就能够解决的。物流企业帮助客户降低存货水平的功能一定是有边界的。

由此看来,普遍的产能严重过剩是一种制度补贴性产能过剩,而非市场竞争性产能过剩。因此,无论是制造业还是物流业转型升级,都必须从完善基本经济制度和改善政府监管方式入手。现实的选择只能是在结构调整中谋求转型升级,在转型升级中完成结构调整。所以说,物流业转型升级是我国制造业结构调整和转型升级的一部分。

3. 产业转型升级应是市场配置资源的过程。党的十八届三中全会明确,要“使市场在配置资源中起决定性作用”。这就至少需要两个方面政府管制的解除:一是由市场决定价格。即政府解除价格管制,特别是对要素资源的价格管制。利率、汇率都是价格,也应由市场定价。我们很高兴地看到,煤炭价格已经放开,“两率”市场化改革正在借助中国(上海)自由贸易试验区平台迅速推进。二是市场主体多元化。即政府解除市场准入管制,建立公平、开放、透明的市场规则,实行负面清单管理,废除妨碍全国统一市场形成与阻碍公平竞争的各种规定和做法,反对垄断与不正当竞争,并扩大服务业对内对外开放等,国有、民营、外资、混合所有制企业等都可以自由进出市场。比如,自2013年3月以来,我国新一届政府已经取消和下放了221个行政审批事项。另据国家工商行政管理总局公告,2013年7月至11月15日,共核准新设了36家民营银行,而此前自民生银行成立以来的17年左右的时间里,未批准过任何一家新设民营银行。

但是,市场并不能作为资源配置具体经济行为(如投资活动)的责任承担者,企业也不是投资行为的最终责任人。那么,究竟是谁在资源配置中起决定性作用呢?就是企业家。市场的主体是企业,企业的灵魂是企业家,而企业家的使命就是通过整合分散的知识和信息,不断创造新市场并为客户创造新价值。因此,产业转型升级的方向和路径应该由企业家根据市场需求与竞争态势的变化作出选择,并通过资源配置创新来加以实现,包括技术创新、管理创新、模式创新、战略创新、市场创新、客户价值创新等。比如,由企业家马云统帅的阿里巴巴集团,由天猫平台到支付宝再到余额宝,

由阿里金融到“菜鸟物流网”，不断创新升级，打造了“平台+金融+数据+物流”的独特商业模式，构建起了全新的电商生态系统。

二、物流企业转型升级的产业经济学意义

1. 转型升级要满足制造业企业的功能要求。

从经济哲学的立场来看，首先要明确物流业的产业定位，因为不解决“我是谁”和“从哪里来”的问题，就很难弄清楚物流业转型升级的方向，即“要到哪里去”的问题。

物流业属于生产者服务业（我国官方语言称之为“生产性服务业”），是工业化进程中由制造业逐步派生出来的，并为制造业运行发展提供辅助性服务，这是物流业最基本的产业定位。如果没有制造业的发展，就不会产生大规模的采购和销售，不会产生大规模的仓储运输等功能性要求，不会产生大规模的航运与金融结算要求。所以，上海市提出加快建设“国际经济中心、国际金融中心、国际航运中心、国际贸易中心”的发展目标，是有产业经济发展历史积淀和内在逻辑支撑的。当然，制造业的发展或产业分工的细化取决于市场规模，而市场规模取决于基本经济制度设计。

显然，物流业转型升级必须伴随并依赖制造业的发展。如果没有加入世界贸易组织(WTO)以来的全球化产业链布局，我国就不会在这么短的时间内成为世界工厂，也就不会有我国现代物流业的蓬勃发展。2000~2012年，我国工业增加值从近4万亿人民币增长到近20万亿人民币，同期物流业增加值从0.69万亿人民币增长到3.5万亿人民币，两者几乎同步增长了5倍。所以，物流企业的转型升级首先就应该对制造业企业提高生产效率、降低生产成本具有促进作用。所谓传统储运企业转型升级的首要意义就是，适应制造业发展的功能要求，为制造业企业获得原料、组织生产及产品营销提供便利和保障。从这个意义上讲，我国物流业很好地承担了自己的产业经济责任，在将我国推向世界第二大经济体、全球第一制造业大国、第一大货物贸易出口国、第二大进口国的工业化过程中，有效提供了产业物流与供应链管理服务保障。我国物流业发展在总体上适应了国民经济持续高速发展的要求。

2. 转型升级要适应工业化发展进程的要求。

工业化对制造业转型升级的要求是不断发展的。定位于“工业强国”和定位于“世界工厂”的要求肯定是不一样的，由此会对物流业发展提出更高更新的转型升级要求。

金融危机爆发以来，面对发达经济体重建全球贸易规则、实施“再工业化”战略、进行全球产业链布局调整，面对国内经济增速放缓、城镇化进程加快和居民消费升级、信息技术广泛应用、能源生态紧约束以及普遍产能过剩，我国制造业亟需调整产业结构，完成转型升级，包括化解过剩产能，向产业链高端转移，提升创新能力和质量效益，加强品牌和文化建设，以及“走出去”开发市场并在全球市场整合资源等。

2011年，国务院发布的《工业转型升级规划（2011~2015年）》明确指出，我国工业已经进入必须以转型升级促进发展的新阶段，“转型就是要通过转变工业发展方式，加快实现由传统工业化向新型工业化道路转变；升级就是要通过全面优化技术结构、组织结构、布局结构和行业结构，促进工业结构整体优化提升”。简言之，工业转型就是转方式，而升级则是结构优化。

历史地看，制造业转型升级的一条重要路径就是制造业“服务化”，即围绕生产组织增加服务采购，提升企业核心竞争力；围绕产品营销增加服务含量，提升客户体验价值。比如，国际商业机器有限公司(IBM)、通用电气公司(GE)、亚马逊、海尔、华为等领先企业的转型升级。制造业服务化所涉及的全流程物流和供应链管理服务，以及相关信息技术应用和系统集成是不言而喻的。在制造业企业通过技术和模式创新，调整组织结构和市场布局，从销售产品转向销售服务、销售解决方案、销售客户体验、销售企业品牌，以及在全球市场整合资源的转型升级过程中，需要生产者服务业的大力支持，其中绝对离不开现代物流业的有效支持。根据刘世锦等人的研究：“2007年我国制造业的服务业投入系数仅为8.3%，显著低于典型工业化国家15%以上的水平。”可见，我国生产者服务业转型升级存在巨大的发展空间。

但是，如果制造业企业一直处于产业链低端，在全球产业链中只是完成一些劳动密集型简单加工装配工作，并不具备明显的核心竞争力，其物流功能外包的意愿就会比较低。因为生产制造活动附加值低、利润薄，物流自营可更好地控制运营成本，而物

流外包则可能导致业务失控甚至流失。即使迫不得已必须到市场采购某些环节的物流服务,这类制造业企业唯一可以采取的策略就是压低物流服务价格,而不是考虑“物流总成本”的产业链绩效,因为产业链并不由它主导,相关供应链“整体”利益也不由它分配。所以,从某种程度上说,没有核心竞争力的企业不会统筹物流外包。反过来,如果物流业社会化程度低,也从另外一个侧面表明制造业核心竞争力不强。

因此,如果我国制造业的未来发展仍然以资源和劳动密集型产业为主,继续处于产业链“微笑曲线”的低端,我国物流总成本与当年GDP比率长期处在18%左右的情况就很难有所改善。换句话说,到2020年,如果我国制造业结构调整和转型升级如期到位,且金融服务、信息服务等生产者服务业在全面深化改革中也能获得迅速提升,则我国物流指数由18%下降到16%左右是值得期待的。

3. 转型升级具有产业联动与协调发展的特点。根据吕薇等人的研究,我国服装鞋帽行业的转型升级主要由要素成本上升推动;建材行业的转型升级主要由资源价格和节能环保规制共同驱动;数控机床行业主要由需求引导和政府政策推动;显示器行业主要由液晶显示新技术应用推动。制造业企业转型升级的动因不同,对物流企业服务与转型升级的要求也不同。

比如,由要素成本上升推动的行业可能会要求物流企业具备在低成本国家提供相关物流服务甚至伴随客户“走出去”的能力;由资源价格和节能环保规制推动的行业可能会要求物流企业具备较强的资源产品物流成本控制能力和绿色低碳物流解决方案的制定与执行能力;由需求和产业政策双驱动的行业可能会要求物流企业具备延伸和重构物流渠道体系,以及整合供应链资源的能力;由新技术应用推动的行业可能会要求物流企业具备再造生产物流系统和驾驭高技术产品供应链管理的能力。

显然,为满足制造业特定行业转型升级的具体要求,物流企业必须具备高度的专业化和能力,能够深刻理解其市场定位与客户价值。这时,物流业与制造业的联动发展就不再仅仅是分工协作的产物了,而是协同创新、转型发展的要求。在这个过程中,所谓物流企业转型升级,就是要完成从物流服务“小时工”向供应链“管家”的角色和能力的转变,包括为那些核心竞争力不是那

么显著的制造业企业代管供应链。

无论如何,制造业企业物流外包就是在市场上采购物流服务、选择物流企业的行为。随着我国新型工业化进程不断向前推进,制造业服务外购的广度和深度不断发展,进而对生产者服务业能力、服务、创新的要求越来越高,依赖性也越来越强。也正是在这个意义上,我们说物流业是支撑国民经济发展的基础性和战略性产业。

4. 转型升级将为制造业发展提供正能量。物流企业转型升级的意义就在于,不断提升对制造业企业的物流与供应链管理服务水平,提升两业联动水平与服务创新能力,并促进制造业转型发展。物流业转型升级对我国制造业发展的影响至少表现在以下五个方面:一是有助于我国制造业企业提高生产效率,降低物流成本;二是有助于促进我国制造业进一步细化分工,发展服务外包;三是有助于增强我国制造业在全球分工体系中的地位,提高国际竞争力;四是有助于我国制造业向“服务化”转型,更好地拓展市场空间和提升客户价值;五是有助于促进我国经济结构调整与发展方式转变,实现经济社会可持续发展。

当然,物流企业转型升级还意味着物流企业生命周期的延长与市场竞争力的提升,由此导致物流业产业成熟度与集中度不断提高,产业结构不断优化。物流企业转型升级有利于专业化物流功能提升和知识积累,与制造业企业结成战略联盟关系甚至嵌入制造业企业生产管理;有利于提升物流业资源整合能力、整体服务水平、市场地位和产业地位;有利于降低国民经济运行成本;有利于提升我国服务贸易国际竞争力等。未来,基础功能型储运企业行业集中度将进一步提高,而管理服务型物流企业将向专业化、精细化、差异化方向发展。

但是,我们强调物流业的产业地位,并不意味着动不动就要把物流业或航运业等的发展上升到国家战略层面。比如,在国际航运市场上,几乎见不到美国航运公司的身影,但谁也不能说美国物流业国际竞争力不高。随着深化改革的全面向前推进,物流业转型升级的思维方式还有待进一步转变更新。思维决定成败。

三、物流企业转型升级的大趋势

自我国加入世界贸易组织以来,物流业发展

一直处在加速转型升级的过程之中。先是制造业企业逐步外包物流功能性作业并分立企业物流管理功能,后来是传统仓储运输等物流企业沿着客户产业链延伸功能性服务与管理性服务,再后来是制造业和物流业企业借助信息技术整合物流资源、优化商业流程、深化管理合作,实现两业联动与两化融合发展。

总体来看,经过十多年的政府引导和市场推动,我国物流企业转型升级沿着供应链延伸服务和信息化提升能力两个方向展开。具体来说,表现出以下五大趋势:

1. 新一代物流企业队伍正在形成和崛起。过去十多年来,我国本土物流企业多是白手起家,或从最基层储运业务干起,或随国有企业主辅分离,或从外资或合资企业“学成归来”。但近年来,随着我国经济的持续繁荣和对物流服务需求的日益增长,一批具有战略眼光、创业魄力、知识底蕴和资本运作能力的高级物流管理人才纷纷从本土领先物流企业中脱颖而出,开始了高起点的第二次创业、创新征程。特别是党的十八届三中全会决定全面推进深化改革,致力于建设“统一开放、竞争有序的市场体系”,进一步确立了企业家是投资主体的市场地位,必将为新一代物流企业家成长创造更加宽松的市场环境。

可以预期,一批现代物流企业队伍将很快形成。市场对我国物流人力资本进行重新配置的力度会越来越大,并成为物流企业转型升级的重要推手。

2. 物流企业从单纯性的功能运作向综合性的供应链管理发展。由此产生的包括物流园区在内的物流节点枢纽化和网络化,以及物流服务不断延伸为客户带来的新价值,将进一步促进物流业的专业化和社会化发展,推进物流企业向供应链管理企业转型发展。比如,国药物流打造赛飞(SAVE)供应链云服务平台,实现了供应链全局事件的可视化管理、上下游计划与执行的协同以及弹性可定制的供应链服务、全网干线运输与本地配送的一体化管理、全网库存的合理分配与多仓协同运营以及全网供应链服务项目的定制化运作,极大地提高了医药物流的运行效率和安全保障。

可以预期,未来将有一大批物流企业向供应链管理企业转型发展,但仍会保留第三方服务提供商的基本定位。

3. 物流服务由劳动密集型向知识密集型转变。随着发达经济体重振制造业、再工业化和能源自给,我国制造业面临结构调整与转型发展的双重挑战。随着我国制造业从劳动密集型向资本和技术密集型转型升级,制造业对采购传统仓储运输服务的投入将不断下降,但对采购信息化、知识化、标准化、一体化物流服务的投入将不断提高。要为客户提供一体化物流解决方案,物流企业必须理解制造业企业物流管理存在的根本问题,它的产品特性和市场条件,它的行业地位和竞争态势,它的产业链布局和运营特点,它的客户对物流服务的价值主张和需求模式,以及是否需要为之配置专用资产等,由此将对物流企业的专业化和知识化提出更高要求。

比如,招商局物流运用深厚的知识底蕴和先进的管理理念,大力推进物流运作流程标准化、资源配置标准化、效率与成本标准化,建立了标准化成果检查机制并持续改进,已经在若干特定制造业行业推出了以仓储运作和外协公路运输标准化管理为基础的标准化物流服务产品,包括提炼酒类、化工品类、日用品类、食品饮料类等产业的物流服务,成为行业转型发展的标杆。

人们常说,“一流的企业做标准”。如果把物流企业转型升级的境界定位于“树立新标杆”和“建立新标准”,恐怕并不为过。

4. 物流业与制造业在更高级产业形态上融合发展。随着两业联动与两化融合的不断推进,制造业与物流业的功能边界和产业边界日趋模糊,在制造业服务化的转型升级进程中,物流业的服务价值越来越大,促使制造业强化与物流业的战略联盟关系,还有可能促使物流企业以新的服务模式向制造业企业回归。

比如,江苏飞力达国际物流专注于IT制造业企业一体化供应链管理,通过不断完善信息化系统建设,致力于打造供应链协同、智能化运输、客户服务中心三个管理服务平台,深入挖掘客户价值主张,以货物流为切入点,从被动满足客户要求到主动设计并提供符合客户个性化需要的一体化供应链管理解决方案,形成了独特的“VMI+DC”商业模式(这里的“VMI”指供应商管理库存模式,“DC”指分拨中心模式),实现了对制造业企业客户真正意义上的一体化供应链管理。

实际上,那些将物流资产和业务剥离或将物流功能外包的制造业企业,从来就没有放弃过企业物流管理和对供应链流程的控制。所谓企业物流向物流企业转型,其中也包含了企业内部管理与利益分配关系的重新调整。因原企业往往仍然保留控股或大股东地位,所以转型物流企业实际上是放出去的“风筝”,业务要求和服务标准依旧牢牢掌握在母公司手中,其主要业务定位还是为母公司服务。只要看看这些物流企业的业务和利润来源,就一目了然了。至于一些领先发展的制造业企业,其生产排程或物料采购由第三方物流企业按照计划执行已经不新鲜了。

毫无疑问,物流管理是企业生产运营管理的有机组成部分,而不管它采取什么方式。

5. 物流业与制造业一起融入电子商务生态系统。电子商务强大的产业渗透力将构造一个全新的商业生态系统,由此产生的物流服务信息化、平台化和互联网化,包括实体物流节点的网络化与电商平台的互联互通、物流信息资源的不断丰富、物流服务线上线下一体化等,将进一步提高物流企业服务水平,并增强其对客户行为大数据的深度挖掘能力,促进物流业整合资源、创新发展。

比如,海尔集团下属的日日顺物流定位于“最后一公里服务平台”,建立了集物流网、配送网、服务网、信息网四网融合,虚实一体,覆盖3~5级城市、县、乡镇、村的大家电城乡综合物流服务体系,并逐步成为一家客户资源平台式企业和用户数据公司。近日阿里巴巴集团大额注资日日顺物流及其母公司海尔电器,意味着日日顺物流将融入阿里巴巴电商平台及其“菜鸟物流网络”体系。这一方面可以分享天猫电商平台客户端数据,提升物流服务信息化水平和大数据能力;另一方面甚至有可能成为阿里巴巴建设“智能骨干网”的重要基础构件。对阿里巴巴来说,还能找到比日日顺物流网络覆盖更全面、物流服务更专业、品牌支撑更有力、合作空间更宽广的垂直电商物流服务提供商吗?

再比如,淮矿物流为解决大宗生产资料电商交易中的信用难题,创设了“平台+基地”商业模式,从起初为钢铁、煤炭、机械制造上下游企业提供服务,逐步将仓储基地、运输监控、银行融资、在线交易等整合到电子商务平台,实现在线结算、在线金融、全流程管理、现货专场、电子超市、线上线下同步、交易与交割

协同等,为客户提供“电子商务+物流配送+金融服务+信息服务”的一站式综合服务,创新了电子商务实体化运营的商业模式,极大地提升了供应链管理服务能力,获得了显著的社会和经济效益。

制造业企业和物流企业都要以开放的心态,大胆拥抱互联网,积极融入电子商务,在数据共享、系统集成、流程再造、创新发展过程中,共同推进产业转型升级。

四、物流企业转型升级应注意的问题

1. 转型升级是不断创新发展的市场过程。物流企业转型升级不可能一劳永逸,而是一个不断适应客户需求变化、提升服务能力、满足客户要求的市场自洽过程。物流企业转型升级是非常个性化的市场竞争活动,就在企业发展战略选择之中。

比如,传化公路港物流集团自2000年确立公路港物流发展战略以来,已经完成了三次转型升级:2003年第一代杭州公路港的基本定位是服务货主、车主和第三方物流企业,以集约资源的平台发展模式,实现了信息对接功能,搭建了诚信体系,为平台各方安全提供了保障;2009年第二代成都公路港定位于打造城市枢纽综合体,成为城市配套功能区,在更大程度上汇聚资源,实现集群式发展;2010年第三代苏州公路港大力推进信息化,在公路港全系统打造由信息化平台、流量平台、物流平台构建的三层平台结构,并创新服务品种。同时,创新发展“弹性标准化”升级模式,即在保持核心功能模块标准化基础上,根据公路港落户城市的特征,包括区域经济结构、居民消费结构、生产资料产业结构等,进行功能系统的个性化设计,以便快速连锁复制。2013年9月,该公司首席顾问胡江潮先生提出,传化公路港未来升级版将由三部分组成:一是地网与天网在国内的全覆盖;二是线下与线上的离线商务协同运营模式(Online To Offline, O2O);三是现代化、智能化、多功能化、一体化的网络物流新模式。

2. 转型升级并非企业发展目标。转型升级不是物流企业发展的终极目标,也不是阶段性任务,而是企业家重新发现市场、优化资源配置的创新发展过程,取决于企业家“警觉”和企业家“精神”。因此,物流企业转型升级能否成功,主要看其是否能够满足客户现实要求,发现客户潜在要求,并整

合资源满足客户需求,为客户提供新的服务价值。这是一个双向互动以及评价体验的过程。换句话说,物流企业转型升级并不完全取决于自己单边的努力,而是一定会与制造业企业及其他现代服务业企业转型升级的过程密切相关,甚至是互为因果。物流企业只有跨边界整合资源,方能为客户提供一体化物流服务,方能完成自身的转型升级。这就是物流企业产业边界越来越模糊的根本原因。

3. 转型升级没有标准但须由企业战略指引。工业化进程是结构性的,市场化发展也是多层次的,所以物流企业转型升级也一定是结构性和差异化的。物流企业转型升级是工业化进程的阶段性状态,不存在达到均衡的统一标准和范式,更不存在政府设定的宏观调控目标。但物流企业转型升级需要企业发展战略的指引,包括明确市场定位、设定发展战略、识别客户问题、创新商业模式、建设人才队伍以及整合资源为客户创造新价值。企业是在实施竞争发展战略和为客户服务的过程中实现转型升级的。物流企业转型升级能否成功,取决于它能否随客户需求的变化而变化,并推动这个变化,甚至引领这个变化;取决于物流服务生产和消费过程中双方的互动体验,以及这种体验对提升双方市场竞争力的价值贡献。这是服务业企业转型升级的一个重要特点,它不同于制造业领域,其转型升级可以用所达到的工业技术水平和生产制造能力来判断。

4. 转型升级的原动力来自市场竞争。驱动物流企业转型升级的根本动力来自市场竞争,而且是公平的市场竞争。这是全面深化改革的主要任

务,即建设统一开放、竞争有序的市场体系,构建开放型经济新体制,让企业家在资源配置中起决定性作用。但在我国政府主导经济的现实条件下,物流企业转型升级离不开政府的引导和支持,政府对此也有很高的积极性。然而,工业发展的基本规律是规模化和标准化,而服务业发展的基本规律是多样化和个性化,因此政府不能用管理工业企业的传统思维和方式去发展现代服务业,不能一味地要求物流企业上规模,如“社会物流总额”等。GDP主义不能用于现代服务业发展,否则就会出现用“有形之手”干预微观经济活动的意想不到的后果。

五、结束语

综上所述,物流企业转型升级共有四个方面的驱动力:一是客户需求和客户价值,这是转型升级的目标;二是企业家对市场变化和利润机会的敏感性,这是转型升级的动机;三是信息技术、能力装备、标准化器具的广泛应用,这是转型升级的手段;四是法律和政策环境的不断改善,这是转型升级的基础设施平台。以上四个驱动力一个都不能少,而且必须平衡给力。我们相信,全面深化改革一定能为我国物流企业转型升级提供一个统一开放、公平竞争的市场环境。

[作者简介]王佐(1957-),男,江苏省扬州市人,中国北方工业公司高级政策研究员,中国物流学会副会长,北京交通大学、西南财经大学兼职教授,主要研究方向为企业物流战略和供应链管理。

责任编辑:陈诗静

The Transformation and Upgrading of Logistics Enterprises

WANG Zuo

(China North Industries Corp., Beijing100053, China)

Abstract: Industrial transformation and upgrading is a part of the process of national industrialization; it is the inevitable requirement in transforming economic development pattern and industrial restructuring. The transformation and upgrading of logistics enterprises is the inevitable product of the servicization of manufacturing industry; it will not only depend on the development of manufacturing industry, but also promote the transformation and upgrading of manufacturing enterprises; it is of the characteristics of industrial linkage and coordinated development, and also the characteristics of integrated development based on higher level industrial development. The transformation and upgrading of logistics enterprises means that entrepreneur redistribute resources, make innovation in development and play the leading role in development; the original motivation for that comes from market competition, but not macro control; we can not develop modern service industry with traditional thinking and method in developing industry.

Key words: logistics; transformation and upgrading; industrialization; innovative development

“第五方物流”理论在应急物流领域的应用

——基于供应链管理思想的军地物流一体化探讨

王 术 峰

(广东白云学院, 广东广州 510450)

摘要:“第五方物流”具有集成化(运作能力)、标准化(产品类别)、差异化(市场定位)、系统化(服务体系)的服务特征,主要包括集中型供应链、缩短型供应链、延迟型供应链、拉动型供应链。军地物流一体化,应建立应急物流组织,实现集成化联动机制,协同军地资源,开展军产学研一体化研发,在应急物流中心(调拨中心)建设,应急物流所需资金和物资筹措,应急物资储存、管理、运输、配送,以及应急物流人才培养等方面协同共享。

关键词: 第五方物流; 供应链管理; 应急物流; 军地物流一体化

中图分类号: F259.23

文献标识码: A

文章编号: 1007-8266(2014)02-0041-05

一、引言

构建高效的应急物流体系,是保障应急物流活动能够取得圆满效果的根本。在突发事件中,由于应急物资品种多、物资来源渠道多、管理部门多,但通道资源有限,所以应急物流对组织协调方面的要求很高。要做好这项工作,需要一个应急物流指挥调度平台,要靠这个平台做到需求可知、资源可视、过程可控。加强应急物流建设,需要做好充分的应急物资储备、完善应急采购预案、统筹应急生产能力。采取措施主要包括构建完善的应急物流网络,发展实用的应急物流技术装备,建立一支专业化的应急物流保障队伍,制定配套的应急物流标准规范,建立集成化物流组织联动机制。

目前,构建应急物流体系、实现军地物流一体化,已成为政军产学研各界的共识,实务中也作了有益的尝试。但是,由于种种原因,军物流、民用物流基本上自成体系,难以形成真正意义上的协同融合,究其原因,主要是缺乏一种思想指导和理论支撑。本文基于供应链管理思想,论述在应急物流领域实现军地物流一体化过程中“第五方物流”(The Fifth Party Logistics, 5PL)理论作为重要理论支撑的必要性,探讨创新军地协同服务应急物流组织模式、运营模式、保障模式、服务模式的可能性,

并提出相关建议。

二、供应链管理思想

1. 基本内涵。供应链是以核心企业为中心的网链结构,即认为供应链是以核心企业为中心,用户需求为导向,通过控制前馈的物流和反馈的信息流及资金流,将供应商、制造商、分销商直到最终的消费者连成一个整体的功能网链模式。也就是由供应商、制造商、仓库、配送中心和渠道商等构成的物流网络。同一企业可能构成这个网络的不同节点,但更多的情况下是由不同的企业构成这个网络中的不同节点。

把供应链看作一个完整的运作过程对其进行集成化管理,就可能避免或减少各个环节之间的延误和浪费,就有可能在更短的时间内,用更少的总成本实现企业的增值。^[1]

供应链管理(SCM)强调的是网络(企业、供应商、客户、合作伙伴等),如图1所示。

2. 主要特点。第一,需求的响应性。供应链管理改变了传统的按订单组织生产的管理模式。为了提高企业快速响应市场需求变化的能力,企业应能够及时作出反应,调整计划进度,迅速组织生产。第二,信息的共享性。供应链上的制造企业,不