

我国第三方物流发展的对策思考

湖南商学院工商管理系 徐 姝

[摘要] 本文针对我国当前第三方物流发展存在的诸多问题,以推动我国物流业发展为宗旨,从物流需求企业、第三方物流商和政府这三个不同角度,探讨了促进我国第三方物流发展与改革的对策与建议,为我国第三方物流发展提供了新的启示。

[关键词] 第三方物流;信息化物流;集成化物流

一、我国第三方物流发展现状及其存在的问题

第三方物流(Third-party logistics, 3PL)兴起于 20 世纪 80 年代中期的欧美国家,并于 20 世纪 90 年代中

为 28%,企业信贷风险分别由联邦政府、州政府和商业银行等多方承担,而在我国受银行“零风险”政策的影响,目前大部分担保机构还无法实现与银行分担风险,大都由担保机构承担,严重制约了我国担保业的发展。要形成较为完善的风险分担机制,需多方努力。一是加快国家再担保机构的组建。目前大部分省份已形成省、市、县三层信用担保体系,但开展再担保业务的省只是少数。建议加快组建国家中小企业信用再担保机构,通过完善的再担保体系来控制分散整个担保体系业务风险,发挥其引导性、鼓励性和补偿性作用,提升和扩大担保机构的担保能力及抗风险能力,实现我国担保行业的整体安全发展。二是与商业银行建立利益共享和风险共担机制。风险分担有助于实现担保机构和协作银行在控制风险方面的真正合作,现阶段只要能够实现风险分担,哪怕是很小的比例,也是重大突破。要切实改变担保机构风险“一肩挑”局面,促进担保机构与协作银行建立良好的合作关系,建立信息交流、利益共享、风险共担机制。商业银行要对担保机构出具担保的中小企业贷款,应适当简化审贷程序,对优质项目贷款,利率应适当下浮,切实改变目前银保合作协议一律按银行总行制式合同执行,显示公平的局面。

5、积极推进担保机构信用能力提升与信息化建设,建立科学量化的企业评价指标体系。担保机构经营的是信用,控制的是风险,承担的是责任。信用是担保业可持续发展的基础和关键。德国担保银行开展受保企业信用评级的做法确实值得我们借鉴,需要采取措施控制担保风险,提升信用水平和能力。一是开展对受保企业的信用评级。目前,我国银行的企业评价体系大都是针对大企业的,建议借鉴德国先进的信用评级方法,制定针对我国中小企业的信用评价指标体系和实施细则。除财务分析外,还要考察硬性因素、软因素和警报,包括企业经营管理能力、市场地位和技术情况及客户历史信用记录及抵押物情况等,减少人为因素导致的判断偏差。二要开展对中小企业信用担保机构的资信评级,依法规范其担保行为。这就要求我们加快推进担保机构信息化建设和中小企业信用体系建设。可以先选择一批具备条件的担保机构进行试点,研究和开发担保机构信用评级与风险防范和控制系统,逐步建立在保和拟保中小企业的信用档案和数据库,提高在保和拟保中小企业信用意识和信用水平。并开展全国中小企业信用担保机构的联网和在线申报,实现政府对担保业的过程监管和担保数据的统计管理、以及担保机构间的交流和信息共享。同时结合改善中小企业融资与担保环境,积极推进中小企业信用制度建设,选择部分省市进行试点,加快建立中小企业信用信息征集、信用等级评价体系,提高“信用”的价值和“违约”成本,促进企业信用意识的提高,逐步实现中小企业信用信息查询、服务与共享的社会化。

6、建立与风险和成本挂钩的担保收费标准。德国担保业的收费总体上是与风险相一致的,而我国担保业是一个风险高,收益低的行业。尽管我国很多担保机构在制定收费标准时,已经按照担保风险的不同在收费上有一定的区别,但并未完全按照风险和成本来精细核算收费标准,而只是在国家允许的收费标准内做了简单的浮动。随着我国担保机构业务品种的多样化,以前制定的“不超过同期贷款利率的 50%”这一收费标准已经难以反映不同担保业务的合理价格,担保机构承担的风险与收益很不相称。建议国家中小企业管理部门会同国家物价部门按照保费与风险和成本挂钩的原则,按照“平均风险成本 + 平均营运成本 + 适当利润 - 担保风险补偿”等因素确定,定期公布担保行业收费的国家指导价格,具体收费可按担保项目的风险程度上下浮动 20 - 30%。

7、加快中小企业信用担保风险与防范系统的开发与应用。影响和制约中小企业信用担保机构发展的最大问题就是如何控制和防范风险,而开发应用风险控制和防范系统是防范风险的基础手段之一。由于受能力和资金等因素限制,目前仅靠担保机构自身难有精力开发风险控制和防范系统。国家中小企业管理部门可以组织国内有关专家,在总结国际与国内目前一些好的担保机构风险控制和防范系统建设的基础上,集中力量开发一个适用于中小企业信用担保机构的风险控制和防范系统,然后在行业内进行推广和应用。

[参考文献]

- [1] 陈文辉. 中小企业信用担保体系国际比较. 经济科学出版社, 2002.
- [2] 曹凤岐. 建立和健全中小企业信用担保体系. 金融研究 2001, (5).
- [3] 李芙蓉. 关于建立湖南省企业信用管理体系的设想. 株洲工学院学报, 2003, (6): 106 - 107.
- [4] 淮南诚信网. 世界各国中小企业信用担保体系发展情况.
- [5] 国家发展改革委中小企业司. 全国信用担保行业发展状况和政策建议. 中小企业简报, 2004, (7).

后期被引入我国。它是指企业将原来由自己处理的物流活动,以合同的方式委托给第三方物流企业,由其利用自己的物流服务设施和设备来为企业 提供物流服务的物流运作与管理模式。虽然现代意义上的第三方物流只有十几年的历史,但它已显示出了迅猛的发展态势和巨大的市场潜力。据统计,美国第三方物流营业额已从 1980 年的 20 亿美元增长到了 2000 年的约 600 亿美元;欧洲目前使用第三方物流的比例约为 76%,且其需求仍在增长;日本通过第三方物流完成的物资流通量达到了 80%左右^[1]。近年来,随着我国市场经济体制的完善和企业改革的深入,尤其是党的十六大提出“深化流通体制改革,发展现代流通方式”的任务要求以来,我国第三方物流的发展也成为深化流通体制改革的一项重要内容。有资料显示,我国整个第三方物流市场 2000 年至 2005 年的年增长率将达到 25%;有 57%的工业企业和 38%的商业企业正在考虑与第三方物流商进行合作^[2]。但总体来说,我国目前的第三方物流发展还处于初期,相关的理论与实践都还比较薄弱,要真正发挥第三方物流的价值,我们还需要解决多方面的问题,诸如物流外包需求不足、物流管理观念落后、物流服务功能单一、物流信息化程度低、物流企业规模偏小、物流基础设施薄弱、物流人才缺乏、信用体系欠缺、宏观管理体制不够完善等。本文将针对这些问题,从物流服务需求企业、第三方物流企业和政府这三个不同的角度来探讨推动第三方物流发展的对策与建议。

二、我国第三方物流发展的对策与建议

(一) 改变物流需求企业观念,加强其对第三方物流的认识

长期以来,我国许多企业受“大而全,小而全”经营观念的影响,将拥有自身的车队、仓库、配送中心等物流能力作为引以为荣的资本和标志。许多企业还错误地认为自身与物流商存在着诸多利益冲突,物流商要赚取利润就肯定会导致企业物流成本的增加。因此,这些企业宁愿采用自营物流的形式,即使某些物流功能受到自身能力限制而不能完成,他们通常也只是单项购买这项功能,与物流商保持着一种临时性需求的松散关系。这也是我国当前第三方物流市场需求明显不足的一个主要原因。事实上,企业并没有意识到:一方面维持闲置物流资产所花费的成本是非常巨大的,它可能会将企业一步步推向负债甚至破产的深渊;另一方面,第三方物流商的利润来自于物流总成本的节约,并非来自生产经营企业的利润转移。物流外包可以帮助企业降低成本,获取第三方物流商先进的设备、专业化的管理和高效的服务。企业应该充分认识到日益激烈的市场竞争对其核心竞争力培育提出了更高的要求,利用第三方物流,实施物流外包是提升企业核心竞争力的重要战略手段。

(二) 转变第三方物流商服务理念,提高服务品质

当前,我国不少第三方物流商的经营思想还停留在传统的物流概念上,各行业的储运企业相互独立与分割,物流设施重复建设,设备简单,功能单一,效率低下。而先进的第三方物流企业应能进行物流系统的设计,整合一个以上的物流功能,并充分协调好各相关部门之间的关系,为物流业务的开展创造良好的环境。为此,我国第三方物流商必须突破现有的经营模式和服务理念,尽快掌握相关的技术、活动和方法,建立与之相适应的企业经营管理体制,树立“以客户为本,顾客第一”的经营观和品牌意识,根据客户的需求,迅速、准确地提供物流的设计、管理、组织、协调、实施、沟通等服务。真正意义上的第三方物流应致力于为客户提供高质量、个性化的服务,保证客户物流体系的高效运作和供应链管理的不断优化,注重与客户发展战略合作伙伴关系。

(三) 提升第三方物流商信息化建设水平,实现信息化物流

信息系统是第三方物流立足于市场的必要条件,而据中国仓储协会 2002 年的调查结果显示,我国只有 39%的第三方物流商拥有物流信息系统^[3]。信息技术的制约导致第三方物流企业不能及时、准确、可靠、多样地为客户提供需要的服务,这也是造成物流低端市场竞争激烈,而高端市场无人问津的一个主要原因。因此,物流商必须努力创建信息平台,提高第三方物流商对市场的快速反应能力,使物流活动中的物流、资金流和信息流处于最佳状态。第三方物流商的信息化建设应包括:建立物流商的客户管理系统;建立企业物流业务管理系统;重视采集的物流信息资源,科学管理信息资源,实现管理控制层的系统功能;建立相应的决策支持系统,实现决策支持系统的功能;从应用技术层、环境体系层、作业管理层,以及管理信息系统层等不同层次实现物流的信息化。目前,世界上最先进的物流系统已经使用了 GPS(全球定位系统)、卫星通信和 RF(射频识别装置)。随着电子商务的进一步发展,越来越多的物流活动将通过 Internet 和 EDI(电子数据交换)来实现。优秀的第三方物流商都应与客户建立基于 Internet 和 EDI 的物流信息系统,以帮助物流商及时跟踪货物运输过程,掌握库存的准确信息,从而合理调配和使用物流资源。

(四) 改变第三方物流商传统的功能性物流企业性质,实现集成化物流

现代物流强调对物流整体进行系统化管理,通过组合物流功能要素以达到整体大于部分之和的效果。以聚合优势为主要特征的集成化物流已成为现代物流发展的重要方向,它提供的物流服务是集成的,包括仓储、运输、搬运装卸、包装、流通加工、信息处理等基本物流服务,以及订单处理、物流方案选择与规划、货款回收与结算等增值性与个性化服务。通过有机集成物流各节点企业内部供应链与节点企业之间的供应链,通过构建各节点企业之间共用的信息平台,集成化物流可以实现无缝化、网络化、协同化运作。在集成化物流系统中,集成化物流服务商是起主导作用的专业化要素,它不仅应承担起集成化物流服务的组织、协调和控制功能,同时还应担任集成化物流服务的规划与设计工作。具体来说,集成化物流服务商应是智能型的,应具备高水平的供应链策略制定能力;业务流程再造、技术集成和人力资源管理能力;良好的关系管理与组织能力;跨服务领域的专业技能,包括整体运输、零担货运、多式联运、空运、海运和仓储等;相应的物流服务地域覆盖网

公路货运枢纽站管理信息系统需求分析

中北大学经管系 潘嵩岩

[摘要] 公路货运枢纽站管理信息系统是为了道路运输行业管理和从事道路货物运输的经营者建立信息服务平台,为从事货物运输的用户提供方便而快捷的信息。采用现代化的生产管理信息服务系统,能够提高公路货物运输效率效益,缩短货物在途时间,降低货物运输成本,提高道路运输行业管理水平,能够有效的规范公路运输市场,促进道路运输业健康快速发展。

[关键词] 公路运输 货运枢纽 信息系统 需求分析

一、公路货运枢纽站管理信息系统功能概述

目前,道路货物运输已经市场化,并且具有点多、面广、流动、分散的特点。这种运输组织与管理没有现代信息手段就无法组织高效率的运输生产。而公路货运枢纽站的规模、场站设施、管理模式、经营业务、服务对象和生产活动范围均不同,不同的对象对信息需求也不同。针对不同的对象进行统计、聚类分析,找出共同需求特征,得出公路货运枢纽站生产管理信息系统应具有以下功能及作用:(1)信息传递功能及作用。作为车与货的集结点的枢纽站,其管理信息系统自然是货运市场信息的汇集中心。通过建设信息平台,较容易对道路运输信息数据进行搜集,然后对信息进行加工、整理、分析、处理和传递,便于实现企业生产管理信息化和网络化。实现行业、企业和其他运输方式之间的信息交流传递。(2)信息反馈功能及作用。作为货运市场的信息中心,在为车主货主双方提供信息服务的同时,可以将经过分析处理得出的市场动态信息及时反馈给行业部门和从事经营的业户,为宏观调控和生产管理提供决策支持。(3)信息规范功能及作用。管理信息系统可以将货运生产过程中的各种信息加以规范化。将增加货物运输生产活动和交易的透明度,有利于规范企业生产

络;对组织变革的深刻理解和能力;能有效管理大量数据流的强大技术支持系统;雄厚的财力资源,能与客户分担风险与收益;良好的社会信誉和职业道德等。

(五) 重视物流管理教育投入,大力培养物流专业人才

现代物流是一个涉及多学科、多领域的增值服务体系,相应的物流人员应是管理类和技术类相结合的复合型人才,而我国当前对这种物流专业人才的严重缺乏是一个不争的事实。据调查显示,物流人才已成为全国 12 种紧缺人才之一,到 2010 年我国大专以上物流人才的需求量约为 30 万以上,而目前我国各大专院校物流专业年培养规模仅为 5000 人左右^[4]。为了缩小这一人才缺口,大力培养物流专业人才成为当前的一个紧迫任务。这不仅有赖于国家教育投入的加大,有赖于高校及各种层次物流专业教育的发展,更要依靠第三方物流企业的实践教育和培养。企业不仅应注重招聘优秀的物流专业毕业生,还应特别重视物流人才的在职培训。这种在职培训包括对新进物流人员的专业培训;对已有物流人员的素质提升、技术培训与进修;与科研院所合作进行有针对性的物流人员培训;与外资物流企业进行交流与合作等,为物流人员提供多层次、多方面的素质培训与教育,逐渐形成符合现代物流发展需要和我国管理体制与标准的人才储备,提高我国第三方物流的运作与管理效率。

(六) 政府应充分发挥指导、协调与扶持作用

我国政府在借鉴国外经验的同时,应结合我国国情,加强对第三方物流的指导、协调与扶持作用。首先,政府应该科学定位我国现代物流发展的总体目标,并在此基础上制定全国统一的物流发展规划,统筹兼顾,合理布局,分期实施和逐步成网,有选择、有针对性地加大对物流设施的资金投入,并制定一些鼓励多元化市场主体投资物流设施的政策,加快物流设施系统的形成与完善,避免重复建设与资源浪费;其次,应鼓励大型、跨地区,甚至全国性、国际化的物流企业集团的组建,为其发展营造一个既同国际惯例接轨,又符合国情的发展环境,研究制定促进物流企业发展的相关政策和法规,推动物流企业向规模化、专业化、信息化、集成化方向发展;再者,加强基础性政策的引导和扶持,包括土地、贷款、税收等方面的相关政策倾斜,科学整合运输资源,大力发展综合运输,并梳理、修订和完善相关法规,如物流企业的市场准入与退出、纳税项目、如何避免重复征税等;第四,应克服体制瓶颈,消除条块分割的局面,制定全国统一的贸易、运输管理政策,进一步放宽政府对市场的干预和管制,建立国家级的物流发展综合协调机构,并借鉴日本经验,将物流方面的政府管理职能进行适当集中,提高政府的管理与协调效率;最后,应尽快出台相关法律、法规以有效保护第三方物流以及整个物流市场的健康发展,同时要健全我国尚不完善的信用制度,构建能促进我国经济发展的社会信用体系,减少物流服务中的交易成本和交易风险。

[参考文献]

[1] 刘梅生,刘水根. 第三方物流:企业获得竞争优势的新途径[J]. 商业研究,2003(3)

[2] 孙海梅,张慧霞,赵莺燕等. 推动中国第三方物流的发展[J]. 经济师,2003(12)

[3] 上海移动 GPRS 服务全力支持企业管理信息化[DB].

<http://www.enet.com.cn/esafety/inforcenter/A20040830338574.html>.

[4] 任民. 物流人才缘何“有价无市”[DB].

<http://www.library.hn.cn/jbz/jb/bj-data/cyfzdtgz/cy13.htm#-Toc69807142>.