

对现代物流过热发展引发的思考

山东大学威海分校 宣 锋

[摘要] 本文对 02 年以来的国内物流过热现象的特点、引发的诱因做了认真的分析,并在此基础上做了相关的深度思考,尤其对传统的物流企业的转型,如何与国际接轨及企业的信誉问题做了探讨。

[关键词] 物流 第三方物流 物流产业

一、背景条件

2002 年年底,世界著名的物流公司敦豪在 CCTV 做起了品牌广告。据不完全统计,从 2001 年 11 月以来,由中央政府各有关部门、地方政府、各协会学会和高等院校等举办的各种物流高峰期、研讨会、展览会和研讨班达 20 余个,密度之大可谓空前。互联网上以物流冠名的网站已达 160 余个。在经济界和企业界“物流、第三方物流”已经成为高频词和时髦之词。

回顾现代物流理念引进的 20 年来我国物流产业的发展,面对新一轮的物流热,企业界和理论界必须进行理智的分析与思考,要防止“物流泡沫”现象。因为发展物流产业和其它产业一样是不能人为因素一哄而上,这方面历史给我们留下的痛苦教训太多了。那么我们来分析一下、看一下当前物流热的特点及诱因:

二、当前物流热的特点及诱因

(一)新一轮物流热的特点为:产、官、学一起热是这一轮物流热的显著特征。其中,特别令人关注的有三点:在 2001 年 11 月,国家经贸委首次召开了面向生产制造企业的物流管理研讨会。这次会议在我国物流发展史中具有里程碑的意义。我国企业界对物流产业开发表现出极大的热情,纷纷制定物流发展战

证报告。因此审计服务的对象是所有的信息使用者,包括被审计单位的股东、债权人、管理当局、政府机构和一般社会公众。监理服务于建设合同的双方。建设单位与承建单位签署建设合同后,两者之间的关系是等价交换关系,即承建单位要按时交付既定质量等级的工程、开发实物,建设单位要按时支付等价的工程款。监理单位接受建设单位委托后,作为工程承包合同的洽商者,它所执行的原则是使工程承包合同成为“平等条约”,作为工程承包合同管理和工程款支付的签认者,它所执行的原则是等价交换。因此,监理单位是为双方的利益服务的,而不仅仅为委托方——建设单位服务。

(四)方法不同。信息系统审计的方法主要有系统审计和传统的数据审计两大类方法。在信息系统审计中,不仅要采用系统符合性测试、系统风险评估、系统实质性测试等系统审计方法,也仍然要充分利用传统数据审计各种方法,包括查错纠弊审计、制度基础审计、风险基础审计以及全面审计和重点审计等方法。信息系统工程监理在系统开发过程中,主要采用成本核算、价值分析、网络计划、全面质量管理等方法进行投资、工期、质量的动态控制、跟踪、纠偏,以达到既定目标。

四. 基于两者的现实思考

对于一个希望通过信息化来推动自身发展的企业来说,它首先关心的是自己在信息化方面的投资是否物有所值。一般,企业确保成功推行信息化的重要措施是:在信息化建设者和信息化承建者之间引入第三方,打破甲方与乙方在信息化技术方面的不对称。并且,企业多数选择的第三方是审计和监理。通过本文以上的分析,我们知道,信息系统工程监理是对建设中的信息系统工程项目实施的监督管理,监理活动只存在于信息系统的建设阶段并随着信息系统工程项目的完工而结束。信息系统审计不仅可以包括对信息系统建设过程的审计,更重要的还可包括对建设阶段之前的信息系统战略规划审计和建设阶段之后的信息系统运营审计。信息系统审计活动可以存在于信息系统的战略规划、建设、运营维护的全过程。而企业实施信息化战略时,到底应该选择审计还是监理,笔者认为,可以先委托监理单位对信息系统工程的建设过程做全程的监理,最后在信息系统交付使用之前和信息系统运行过程中,再请信息系统审计单位对该信息系统作审计。其中,为了保证第三方的公平、公正、独立,审计和监理最好不要请同一个单位。这样就会将信息系统工程的风险降得更低,更大程度上保证了信息系统工程的成功。此外,要尽快形成行业管理制度规范和积极促进针对企业信息系统工程的监理市场早日形成,如从事电子商务的企业必须经过审计、上市公司的信息系统必须经过审计、对于国家级、省部级、地市级的大中型信息系统工程项目必须实施监理等,借鉴会计师业和建筑行业的成功经验,对信息系统审计与监理职业的自律规范开展研究,包括资格考试制度、职业道德、执业规范与惩戒等,使我国信息系统审计与监理事业在健康规范的轨道上快速发展。

[参考文献]

- [1]周德铭. 信息系统审计几个问题的探讨[J]. 中国审计, 2003(11).
- [2]吕博. IT 环境下审计理论基础的重新认定[J]. 中国会计电算化, 2000(7).
- [3]邵丽. 信息系统监理机制的探讨[J]. 技术经济与管理研究, 2002(3).
- [4]姚世全等. 信息系统工程监理[M]. 北京:中国标准出版社, 2003.
- [5]张齐新. 审计学[M]. 成都:西南财经大学出版社, 1996.

略,调整组织和资产结构,培训物流管理人才。跨国公司和国际著名的物流服务品牌以“分享”的名义频频在各种会议上推出各自的中国市场物流发展战略计划、物流服务标准和以信息技术为基础的物流解决方案。

(二) 第一轮物流热的诱因: 我国物流市场的开发潜力巨大。按照国际货币基金组织 1997 年的统计,我国当年物流成本占 GDP 的比重为 16.9%,达 718 亿美元。若按国际平均水平 12%估算,我国物流企业和生产制造企业可以分享的物流利润空间应在 208 亿美元左右。跨国公司进入中国市场后,经过自带物流伙伴(供应链复制)和自建物流企业(包括合资和合作)阶段以后,希望用物流的理念来整合我国国内现有的物流服务资源,进一步降低初始资本投入,扩大市场空间。我国已经成为世界制造中心,面对庞大的物流配送业务,国内物流企业面临巨大的商机,并希望借此提升服务水平,扩大服务规模并与国际物流接轨。传统仓储运输等企业,急于用物流的理念盘活大量闲置的储运资产,以改善生存条件。互联网技术和电子商务的发展对物流服务提出了新的要求。

三、综合分析物流热的特点及诱因,我们应当冷思考的几个问题

(一) 第三方物流的问题。毫无疑问,第三方物流应当成为物流企业所追求的目标业态。物流企业在与生制造企业建立起研发- - - 营销- - - 物流“三位一体”的市场竞争策略联盟以后,将获得更大的发展空间。但这同样需要时间,需要长期的合作,需要长期的参与,需要具有价值交换意义上的优势互补。所以,做第三方物流企业不是一厢情愿的事情,不能脱离国情。事实上,即使在发达国家,物流服务业的主体仍然是功能性的物流服务。仍以美国为例,其 1994 年第三方物流的产值约为 100 亿美元,仅占当年物流产业总值的 2.5%。1996 年,在总值为 5000 亿美元的物流产业中,第三方物流的比重仅占到 6%。1999 年第三方物流的产值为 460 亿美元,仅占当年物流产业总值的 5%左右。有调查表明,美国第三方物流企业中的大部分是在美国本地的市场赚钱的。这同样说明第三方物流的发展是与经济市场化水平直接相关的。因此,我国的物流企业在现阶段不应盲目地追求一下子成为第三方物流企业,或不切实际地向生产制造企业承诺提供第三方物流服务。

(二) 传统物流企业转型的问题。虽然许多学者和企业家认为物流产业是资金和技术密集型产业,但这往往是针对以第三方物流服务为基础的、能够提供全过程在线服务的和已经成熟的跨国物流公司而言的。过分的强调这一点将造成我国物流企业进入市场的心理障碍,并有可能将物流企业一下子就引入建立“大而全”的硬件系统的歧途。在物流发展的初级阶段,传统物流企业往往只能提供阶段性和功能性的物流服务。货主方面也不可能在短期内将企业的物流服务全部外包出去。这是物流市场供需状态的客观现实。即使在新经济形态下,也仍将是一个分工协作的社会化的生产体系。所以,在单个物流企业的层次上,应当强调物流服务的专业化,鼓励物流企业大力开发核心物流服务技术。因为由核心服务技术支持的核心竞争能力是企业生存发展的根本所在。只有专业化才能市场化,只有本土化才能国际化,这应当成为传统物流企业应对变化的市场并完成转型的不变的准则。我国物流产业的发展,应当在优势互补和双赢的原则下,逐步推进现有物流服务资源的整合。如“物流基地”或“物流园区”的建设方面,应当在开始规则的时候,就贯彻整合的原则,在全社会范围内优化资源配置,而不是重新划地重复建设。因为网络技术已经为我们解决物流节点的协同运作问题提供了有效的解决方案。当然,发展物流产业与盘活储运资产有时也会由于渠道结构的效率和成本等问题不能同时兼顾,因为产业结构的调整和升级也是要支付成本的。再比如现行的六个物流系统包括海运物流系统、物资储运物流系统、生产企业物流系统、口岸城市物流系统、电子商务物流系统和外资物流系统等,也应当在更高的层次上进行整合,实现跨系统、跨行业、跨地区以至跨国的物流服务系统的整合,是我国物流企业构建供应链策略联盟、参与全球化市场竞争的必由之路。

(三) 市场化程度的问题。物流作为服务业,它的发展与经济发展的市场化程度直接相关。市场化水平在微观形态上表现为分工的不断细化和协作体系的不断完善,而在宏观的形态上则表现为产业结构的高速变化。具体来说就是看第三产业在经济结构中的比重。我国第三产业占 GDP 的比重仅为 30%,比美国低近 40 个百分点,比韩国、泰国和俄罗斯平均低 20 个百分点。甚至比印度、越南、印尼平均还低 10 个百分点。由于小农经济“肥水不流外人田”的利润独占意识和计划经济体制的长期束缚,造成了物流服务市场需求的严重不足,极大地制约了我国物流产业的发展。

从目前我国物流业发展的实际情况看,在我国沿海地区,从南到北呈现出明显的温降梯度。深圳市将物流产业与高新技术和金融业并列为深圳市的三大支柱产业,规划了平湖物流基地,出资 30 万美元请国际咨询公司做方案,向香港特别行政区倡议设立粤港运输协调机构,同时进行《深圳经济特区道路货物运输管理条例》的立法工作,实际已经进入实施阶段。上海市认为物流业将成为其新世纪经济发展的一个战略重点,但上海物流业与先进国家和地区相比还有不少差距,要通过现代化、系统化、社会化和国际化的发展道路,逐步实现与国际物流业的接轨,大北京地区基本还处于课题研究阶段。显然,这种温降梯度是与“珠江三角洲”、“长江三角洲”和“大北京地区”的经济发展水平即市场化程度的背景相适应的。

(四) 制度环境的问题。以美国为例,美国物流企业的发展一般来说得益于计算机技术的商业化应用、信息技术革命、质量创新理念和企业联盟竞争战略,但最主要的是得益于制度环境的优化。1980 年通过的《汽车承运人规章制度改革和现代化法案》,即通常所说的《MC - 80 法》和《斯塔克司铁路法》大大减少了联

SA8000 给中国企业带来的影响及对策

浙江大学管理学院 谢子远 山东大学管理学院 王立生

[摘要] SA8000 认证标准的强制推行和实施,将会给中国的企业带来广泛而深刻的影响。本文认为,这种影响的对象不仅仅是外贸企业,非外贸企业也会受到不同程度的影响。文章主要分析了 SA8000 可能对外贸企业和非外贸企业带来的负面影响,并在此基础上提出了相应的对策建议。

[关键词] SA8000 外贸企业 非外贸企业 负面影响 对策

社会责任标准(SA8000)是继质量管理体系(ISO9000)、环境管理体系(ISO14000)之后,中国企业不得不面对的又一个重要的新规则。从内容上来看,SA8000 主要是有关加强企业的社会责任,尤其是改善工人工作条件和工作环境方面的一个标准,被称为企业的“道德标准”。这一标准的普遍推行,会对中国企业产生广泛而深远的影响,并且这种影响不仅局限于外贸企业,对非外贸企业也会产生重大的影响,这一点不容我们忽视。这种影响既为中国企业提供了难得的机遇,又对中国企业构成严峻的挑战。企业应当立即行动起来,积极应对这种挑战,企业对 SA8000 的反应不同,SA8000 带给企业的后果也会迥然相异。

一、SA8000 给中国企业带来的影响

SA8000 强调劳工权利,强制性地要求劳动环境的改善和劳工福利的保障,应该说,这一点迎合了全球发展的大趋势,对促进企业管理的规范化,改善劳资关系,提高劳动效率等方面都有重要的作用。中国企业如果能积极行动起来,积极响应并满足 SA8000 标准的要求,从长远来看,对中国企业的发展是非常有利的。SA8000 的实施,有利于保护劳工权益,激发员工的工作积极性,提高劳动生产率,因而有可能提高企业的盈利能力。企业通过了 SA8000 体系的认证标准,会改善企业的社会形象,提高企业声誉,提升企业的国际竞争力。通过了 SA8000 认证,意味着企业在劳工的权利保护方面做得比较好,企业产品就有了进入国际市场的

邦法规对运输业的管制,使作为物流服务重要手段之一的运输业更为接近自由竞争的市场体系,进而导致运输费率总体的下降。有资料表明,从 1981 年到 1986 年,美国的物流费用占当年 GDP 的总水平,从 14.7% 下降到了 11.1%。20 世纪 90 年代以来,美国物流费用总支出基本上稳定在当年 GDP 的 11% 左右。与此同时,物流服务市场的容量则从 1982 年的约 4000 亿美元增长到 1997 年的 8490 亿美元。考虑到这一时期正好是美国新经济的成长期,即自里根政府开始的刺激供给,放松管制,减轻税负,降低利率,鼓励创新,特别是废除了产业政策,使市场更接近于充分竞争,为物流产业的发展创造了良好的制度环境。因此,从经济运行的总体上来看,在降低物流服务总成本的同时,物流产业也得到充分的发展。这是制度和市场的双赢。如果要问我国物流产业发展最稀缺的资源是什么?毫无疑问是制度环境,而一个良性互动的环境的创建肯定是要有一个过程的。

(五)与国际接轨的问题。传统物流企业转型的外部力量就是跨国公司供应链的全球化扩张,以及由此引发的与国际规则接轨的要求。总的来看,我国物流企业与国际接轨主要包含这样几个方面:一是与服务标准的接轨;二是与服务规范的接轨;三是与服务体系的接轨;四是与服务管理方式的接轨。但最主要的是与国际物流服务理念接轨。就现有中外合资或合作的物流企业而言,合资或合作双方大多貌合神离,许多跨国物流公司私下抱怨将来不再搞合资,甚至有外方管理人员撤离或合作解体的情况。冷静地来看,是物流服务理念上的差距造成的,而物流术语标准体系与国际接轨,将有助于缩小物流理念的差距。物流术语标准体系与国际接轨是不可避免的,早一些接轨会更有利于我国后勤产业的发展。

(六)信用体系的问题。市场经济也是信用经济,但现阶段我们却面临普遍的企业信用危机。以企业间拖欠货款为例,在发达的市场经济国家,企业间逾期应收帐款发生额约占销售额的 0.25% - 0.5%,而我国这一比例高达 5% 以上,且呈逐年增长势头。1998 年全国法院受理的经济纠纷和债权债务民事纠纷案件为 289 万件,约占法院全部受理案件的 51%。与生产销售不同,物流服务的动作实际上是一系列委托与被委托、代理与被代理的关系,是完全以信用体系为基础的。服务的无形化特点,各种复杂的费率协商机制,服务的标准和衔接,物权的转移和控制,结算的主体常常涉及多方面的物流服务参与主体和复杂的规制。特别是在第三方物流服务或有更多层次的外包服务需求时,没有一个完善的信用体系做基础是无法想象的。在缺乏普遍的商业信用的情况下,货主对物流服务的需求必然采取审慎的态度,其结果就是自营物流,进而表现为物流服务的市场需求不足。另一方面,信用体系的欠缺直接导致物流交易成本的增加和物流服务效率的降低。显然,信用体系是否完善,将直接影响物流产业的发展。

[参考文献]

- [1]刘秉镰:21 世纪两岸三地现代物流发展研究[M],机械工业出版社,2005.1.
- [2]周启雷:现代物流业形成发展机理与推进策略[M],北京大学出版社,2004.11.
- [3]任登魁:第三方物流——21 世纪财富的新金矿[M],黄河水利出版社,2004.7.