

基于第四方物流的现代物流园区管理优化

谭春平¹, 王 焯²

(1.兰州理工大学 国际经济管理学院,兰州 730050;2.兰州商学院 经贸学院,兰州 730050)

[摘要]近年来我国物流园区的规划建设得到了迅速发展,然而大部分物流园经营管理不佳,无法获得预期的社会效益和经济效益,其根本问题是经营管理思想和方式落后。利用第四方物流能有效优化提高物流园区的效率、重新整合物流园区的各种资源,促进物流园区的发展。

[关键词]物流园;第四方物流;管理优化

doi :10. 3969/j. issn. 1673 - 0194. 2010. 16. 024

[中图分类号] F502 [文献标识码] A [文章编号] 1673-0194(2010)16-0064-03

一、我国第四方物流的发展现状

第四方物流是一个供应链的整合者及协调者,组织与管理组织本身与其他互补性服务所有的资源、能力和技术来提供综合的供应链解决方案。4PL 公司能做到全程的唯一性,成为客户唯一的合作伙伴。同时 4PL 有自己的资源,又具备整合别人资源的能力。

(一)我国第四方物流的市场需求相当可观

据统计,2002-2008年,全球物流市场年均增长率为13%。与此同时,据中国仓储协会对全国450家大中型企业进行的调查显示,75%的企业将会选择新型的现代物流企业,并把自己的所有综合物流业务外包给这些物流企业。据国际货币基金组织的预测,2010年我国全社会的物流总量为28505亿元,第一方和第三方以外的物流业务市场份额为11972亿元。这给物流服务提供商特别是3PL和4PL提供商创造了良好的发展空间。

(二)我国4PL的运作模式已经初步成型

我国物流市场上4PL运作模式主要有3种:一是合资;二是行业整合;三是由3PL公司延伸出4PL,以3PL为核心来寻找同盟,如国内中邮、中远、中海等,4PL在这些3PL公司中已首先剥离出来。在目前我国4PL的发展中,最常用的运作模式有两种:一是由第三方物流直接演化。如2002年12月,深圳市首家第四方物流公司——新产业综合物流股份有限公司成立。二是技术合作型。如从1998年开始,深圳的新产业公司与日本富士通公司合作,共同研究开发了一套符合中国国情的物流中心管理系统,组建第四方物流公司。

[收稿日期]2010-05-10

[作者简介]谭春平(1979-),男,湖南衡阳人,兰州理工大学国际经济管理学院工商管理系讲师,管理学硕士,主要研究方向:管理理论、物流管理;王焯(1978-),女,山西大同人,兰州商学院经贸学院讲师,经济学硕士,主要研究方向:国际贸易理论与实务。

(三)4PL逐步取得客户和3PL的认可和信任

一个没有自己固定资产的4PL,要让客户认可自己的能力是很困难的。第四方物流公司不仅很难得到客户的信任,在处理与第三方物流的关系上也是十分尴尬。作为一个3PL,难免会产生这样的担心:4PL自由进出你的信息系统,掌握你的价格和服务特色,然后利用这些信息抢走客户。但是,随着供应链一体化的思想的不断深入和发展,客户和3PL公司也意识到必须加强供应链的集成化管理,追求供应链整体效益的最大化,因此,他们也逐步加强与4PL的合作与信息共享,4PL已经在较大程度上取得客户和3PL的信任。

(四)4PL的发展和应用已具备一定的信息平台基础

第四方物流开展的前提条件是必须提供全面供应链及物流信息管理系统平台。在这个系统中,基于GPS的物流跟踪定位子系统是技术关键,目前GPS在物流应用中一定程度上解决了如何将移动终端采集到的定位数据传回到一个被称为控制中心的实体,再通过控制中心去调度移动终端,以达到资源的合理利用。如2000年珠海东泽电器与SAP合作,引进了R3 ERP系统,并采用了GPS全球定位系统来辅助物流配送体系。同时我国也在加强自有的GPS的建设,一旦建成,这将为4PL的发展提供强大的信息平台支撑。

二、我国物流园区的发展现状

虽然我国物流园区的发展起步晚,但发展迅速,目前基本形成了从南到北、从东到西的物流园区建设发展局面。截至2008年,我国物流园区已经发展到475个,出现了货运服务、生产服务、商贸服务和综合服务等多种类型的物流园区,形成了不同物流需求与多种服务方式有机对接的平台。在我国物流园区大量建设的同时,大部分物流园区经营管理不佳、入驻不理想,无法获得预期的社会效

益和经济效益。目前我国物流园区的空置率高达60%，全国已建成并运营的园区只有20%多，近70%仍未运营，尚处于规划或在建阶段。

（一）金融服务弱，资金短缺成为关键性制约因素

物流园区是一个高投入、长期回报的行业，呈现出前期投资规模大、资金占用周期长、投资回收期长的特性。从我国目前建设经验来看，一个占地20公顷的物流中心通常需要6000万元的购地资金和8500万~1亿元的基本建设费用。从全国范围来看，部分园区的投资不足1亿元。资金问题已经成为物流园区建设发展过程中遇到的重要困难之一，即使在物流园区发展相对较好的上海，资金短缺现象也比一般制造业严重。

（二）战略定位不明确，重征地、轻发展

规划不充分和战略定位不明确两项因素，是很多物流园区规划建设和发展过程中遇到的最大阻力，造成了物流园区招商引资困难，影响了园区整体效益的发挥。部分物流园区脱离了我国供应链物流服务的实际需求，在园区的规划和功能定位上形成城市配送半径过大、交通道路拥堵、干线运输不畅等多种硬伤；在经营上仍然采用了“招商”和“售楼”的经营思路，缺乏物流供应链的解决方案与能力，忽视物流园区的供应链服务职能，缺乏对园区建设、运营和发展的考虑，没有真正地搞物流开发，而把物流园区的建设看作简单的圈地获利工具。

（三）经营管理与服务水平落后，内容单一

我国大部分物流园区的服务内容单一，提供的服务局限于库房货场出租和物流设备租赁，不能满足客户差异化的需求，不能对入驻园区企业的运作提供各种支持性配套服务，整个园区难以为跨国公司等高端客户提供高附加值的物流服务，有的园区缺乏对入驻企业获利的考虑，即使有企业入驻，在缺乏物流需求和合作伙伴的情况下，他们也无法长久驻留物流园区。

（四）园区企业软件设施相对落后，物流产业层次不高

物流专业人才储备不足是制约物流企业提高经营管理水平、升级物流服务的主要障碍，也是造成园区物流产业信息化程度不高的一个主要原因。目前，园区大多数物流企业只能简单地提供运输和仓储服务，而在流通加工、物流信息服务、物流方案设计以及供应链管理更高层次的服务方面还没有全面展开。物流产业层次不高极大地影响物流企业和园区的竞争力。

三、第三方物流对物流园区的管理优化

通过以上分析可以看出我国物流园区在取得长足发展的同时，仍存在诸多问题。其关键问题是经营管理思想和方式落后，脱离了我国供应链物流服务的实际需求。在我国，4PL的发展已经具备了基本的基础，并且逐渐得到了

有效的应用实践。物流园区作为多种物流服务功能的重要节点，其本身就具有第三方物流或第四物流的功能。经过对各种运作模式的对照比较分析，笔者认为现代物流园可与第四方物流模式运作进行融合，利用专业的4PL公司对物流园区进行管理优化。

（一）通过4PL促进物流园区物流与金融的整合与业务创新

4PL充分利用供应链环境，为物流园区融资带来新的途径。物流金融业务与银行以往的不动产抵押贷款不同，它越来越倚重于4PL企业，形成了银行—4PL物流企业—贷款企业的三方密切合作关系。4PL在整个业务过程中越来越成为关键的枢纽环节。根据我国物流金融业务的特性和物流园区的实际特点，有两种类型的业务模式值得拓展：第一，以银行（资金出借方）、生产流通企业（资金需求方）、4PL/3PL企业、物流园区（中介方）为主体的融资业务，通过直接解决生产流通企业的资金从而带动物流园区和物流企业的发展；第二，以银行（资金出借方）、4PL/3PL物流企业（资金需求方）、物流园区（中介方）为主体的订单融资业务，通过直接解决物流企业的资金从而促进生产流通企业和物流园区的共同发展。

（二）通过4PL加强物流园区对顾客需求的准确把握

物流园区的运作是以顾客物流需求为起点的，物流园区的产出能否充分满足消费者的需求取决于两个方面：一方面取决于对消费者需求的准确把握能力；另一方面取决于物流园区的供应质量。而4PL参与了物流园区的集成管理以后就能够有效地解决这两个关键问题。首先，4PL能够综合协调物流园区的3PL服务商、管理咨询公司以及物流园区的供应链上节点企业，再加上4PL所拥有的强大信息平台能够将物流园区的信息进行实时共享和监控，这样物流园区就具备准确理解和把握顾客需求的能力；其次，物流园区的整体运作都委托给了唯一的一个4PL服务商，这就为4PL协调物流园区的生产和服务能力提供了可能和便利。此外，4PL还可以向物流园区的3PL提供物流技术、供应链策略等一系列的服务，4PL可以与3PL结成战略联盟，为物流园区共同开发一套市场策略、服务内容和客户服务方案，并决定共同进行市场的开发和实施工作，利用4PL提供跨行业的供应链解决方案，有效解决不同供应链的交叉问题。

（三）利用4PL形成物流园区电子交易与物流一体化发展

交易是产生物流服务需求的源头。通过4PL已有的物流运作平台，物流园区能够拓展电子商务，构筑交易平台，有利于将分散交易双方复杂的交易程序和操作过程，转化为集中化、规模化和程序化的运作，可以使货物流通更加快捷和顺畅，有利于形成覆盖全国的网上分销网络系统，

建议开展我国旅行社规制体系重构研究

包小忠

(大连理工大学 管理学院, 辽宁 大连 116023)

[摘要] 我国旅行社行业经营管理不善, 严重阻碍了我国旅游业的健康发展。要从根本上解决旅行社行为秩序的问题, 需要重构并规范旅行社经营行为的微观规制体系。建议学术界以我国规范旅行社经营行为的微观规制体系为重构对象, 从广大游客的需求和愿望出发, 从统计分析入手, 提出有价值的研究结论以及具有可操作性的政策措施。

[关键词] 旅行社; 经营行为; 规制体系; 重构; 规范

doi: 10.3969/j.issn.1673-0194.2010.16.025

[中图分类号] F592.1 [文献标识码] A [文章编号] 1673-0194(2010)16-0066-02

世界旅游组织预测, 到2020年中国出境旅游人数将达到1亿人次, 国内旅游人数将达到20亿人次。中国国家旅游局预测, 2020年全国旅游业总收入将达到33000亿元人民币, 相当于国内总产值的8%, 真正成为国民经济的支柱产业。

然而, 被认为是旅游业中的“龙头行业”的我国旅行社行业却没能很好地发挥龙头的作用, 旅行社“小而散”, 经营行为“乱且差”的问题逐渐发展成了一个老大难问题, 深受国内外游客的诟病, 严重阻碍了我国旅游行业的健康发展。我国各级旅游管理部门在历次旅游市场秩序整顿工作中也都将旅行社经营行为作为整顿的重点, 但是事实证明, 仅仅依靠政府旅游行政主管部门“运动加风暴”式的整

顿工作是远远不够的, 根本解决旅行社经营行为失序的问题最需要我国规范旅行社经营行为的微观规制体系的重构。所以, 建议学术界以我国规范旅行社经营行为的微观规制体系为重构对象, 从广大游客的需求和愿望出发, 从统计分析入手, 提出有价值的研究结论, 以及相应的具有可操作性的政策措施。

建议研究的主要内容至少应包括以下7个部分:

第一部分的研究, 应概括当前我国旅行社经营行为方面存在的主要问题。

作为逻辑的起点, 这一部分必须明确指出我国旅行社经营行为存在什么样的问题, 这些问题应怎样整理, 哪些问题是解决的重点和难点。并在系统收集、整理和分析国内外有关旅行社经营行为研究的理论和研究方法的基础上, 提出适合我国旅行社实际情况的理论分析框架和研究方法体系。

[收稿日期] 2010-03-28

[作者简介] 包小忠(1968-), 男, 大连理工大学管理学院在站博士后, 主要研究方向: 旅游管理。

并最终形成一定规模和统一服务标准的社会化物流大系统。通过4PL信息网络的网上交易, 可以带动运输、配送、加工等综合物流服务业务的发展, 促使传统物流向现代物流转变。未来物流园区将更注重精益物流、越库操作、闭环物流等高端物流服务, 引入4PL拥有的RFID、声控技术等, 将促进园区向现代化方向发展。

(四) 利用4PL促使物流园区向综合化和专业化两大方向发展

4PL能够有效整合物流园区中众多分散的单一的物流服务提供商, 实现物流园区物流服务的综合化与专业化。第一, 能够实现多模式运输手段和多状态作业方式的集约, 物流园区也因此呈现一体化枢纽功能。第二, 实现多方面运行系统的协调。4PL的这一功能体现为其指挥、管理和信息中心功能, 通过信息的传递、集中和调配, 使多种运行系统协调共同为园区各物流中心服务。第三, 实现多

角度城市需求的选择。4PL使物流园区的配置着眼于其服务区域的辐射方向、中心城市的发展速度, 从而保证物流园区的生命周期和城市发展协调统一。第四, 实现多体系服务手段的配套。4PL使物流园区具备综合的服务性功能, 如结算功能、需求预测功能、物流系统设计咨询功能、专业教育与培训功能、共同配送功能等。

主要参考文献

- [1] Jon Bumstead, Kempton Cannons. From 4PL to Managed Supply-Chain Operations[J]. Logis and Transport Focus, 2002(4).
- [2] John Paul Quinn. Driving East, Shifting into 4PL[J]. Logistics Management, 2003(5).
- [3] 宋华. 整合供应链服务提供商——第四方物流[J]. 经济理论与经济管理, 2003(8).
- [4] 丁斌. 物流园区管理模式研究[J]. 华东经济管理, 2004(12).