

文章编号:1000-582X(2003)01-0147-03

第3方物流集成利润分析

周明,程永生

(重庆大学工商管理学院,重庆400044)

摘要:物流企业作为专业化的第3方物流,不参与商品的买卖,仅仅为物流服务需求方提供物流服务,从物流服务需求方收取一定的服务费用,同时也需要付出相应的成本,二者之差就构成物流企业的利润。然而,物流企业追求的不仅仅是物流利润,更应该追求的是物流系统的集成利润。用解析分析、对比分析的方法从经济学的角度分析了物流企业集成利润的产生、性质以及分配方法,指出了我国物流企业应该向物流服务集成商的方向发展。

关键词:第3方物流;物流企业;集成利润;超额利润

中图分类号:F505

文献标识码:A

物流企业作为专业化的第3方物流,不参与商品的买卖,仅仅为物流服务需求方提供物流服务,从物流服务需求方收取一定的服务费用,同时物流过程的规划和作业也需要付出相应的成本,二者之差就构成物流企业的利润。在这里,物流需求方的成本中心转化为物流企业的利润中心^[1]。

1 物流收益与成本

1.1 物流收益来自于客户的服务满足

物流企业客户服务的出色完成会给所有供应链的成员增值。物流企业也正是因为提供了增值服务而获得收益。不同的物流服务需求方对物流的要求不一样,这取决于它们的经营战略、营销战略及其对营销组合中商品供应(物流)的重要程度。如果客户寻求在物流能力上的区别战略,那么客户寻求的是高水准的物流服务;如果其主要的竞争特征是价格,出于成本控制,则寻求的是低成本的物流服务。不同的物流需求方对既定的物流服务的看待是不一样的。物流服务需求者的这一反应特征可以称之为物流需求的偏好特性。客户也正是出于这种偏好而付给物流服务提供商不同的报酬,或者说愿意给予的最大报酬(实际报酬还取决于双方的讨价还价能力)。这一报酬即为物流企业的收益。服务水平不同,物流企业的收益不同。由于边际收益(边际效用)递减,物流收入曲线(同时也是物流需求方的效用曲线)先加速递增,后减速递增,到一定的水平后趋于稳定。整个收益曲线如图1中MEAN^[2]。可见,客户服务水平与所获得的收益成正向

相关关系。在服务水平提高的初期阶段,收益增长很快;但到一定阶段,物流收益增长趋缓,并且最终趋于稳定以至不变。这是合乎常规的,现实中表现为客户对物流服务要求达到一定的水平后不愿意再为额外的服务而多付出额外的成本。

1.2 物流成本

物流企业为客户提供物流服务,必然会发生相应的物流成本。在物流供应链整个链条上,所有的物流业务环节发生的成本的费用、物流过程的优化设计、物质消耗的总和即为物流供应链的成本。有运输费、仓储网点费、包装费、信息处理费、研究设计费用、商品的合理损耗等一切由物品空间运动所引起的费用支出。不同的服务水平要求的物流过程不同,发生的物流成本不一,根据不同的服务水平可以得出相应的物流成

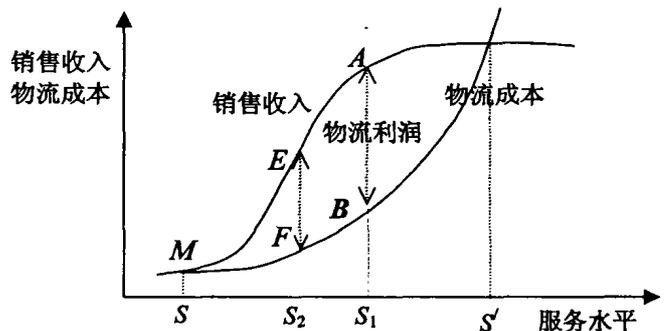


图1 物流收入(成本)—服务水平曲线

说明:物流企业的服务水平,相当于消费者的消费商品数量、或生产性企业的产量,则对应的收入曲线、成本曲线类同于消费者的效用曲线、生产性企业的总成本曲线,曲线的凹凸形状分析参见文献[4]。

• 收稿日期:2002-01-21

作者简介:周明(1957-),男,四川省乐山市,副教授,研究方向为管理信息系统。

本曲线^[3-4]。由边际生产率递减规律可知,物流成本曲线主要呈凹形。物流成本随着服务水平的提高而增加,但这种增加的速度是递增的。实践中也能感觉到,在服务水平为 98 增加 2 所引起的成本增加显然远大于服务水平为 88 增加 2 所带来的成本增加。成本曲线如图 1 中所示 MFBN。

2 物流利润

物流企业通过提供服务,获得收益。收益曲线与成本曲线之间的差距为物流企业的利润。如图所示:销售收入曲线与物流成本曲线之间的差距,为物流企业在各个不同的服务水平的物流利润。由分析可知,物流企业一般只能在服务水平 S 与 S' 之间提供物流服务,因为超出这个范围收入不能偿付付出的成本。

在物流服务的经济区间 SS' ,物流企业提供不同的服务获得不同的收益。根据利润最大化原则,物流企业根据自身的物流成本结构特点(物流成本曲线特征),选择使利益最大化的服务水平。如图中 1 的 S_1 。因为在其他的服务水平获得收益总是要比 AB 小。 AB 是物流企业能够获得的最大利润。这种利润经济学上称作正常利润。事实上,要做到这点是很难的,因为整个物流供应链是由多个物流企业联合才能完成的。这种联合是没有经过统一协调、集成规划,而是相互隔离,相互脱节的,不能形成一个连贯的物流链条。物流企业往往只能获得小于 AB 的利润,如提供 S_2 的服务水平,获得 EF 的利润^[5]。

正常利润是企业能够继续从事企业活动所要得到的起码的报酬。其实质是企业家才干的报酬、资源的租金、自由资本的使用费和承担经营风险的报酬。

3 集成利润

集成的物流服务寻求的不仅仅是正常利润,还要寻求超额利润。

物流服务集成商通过集成自身和其他物流企业的资源,精简物流服务业务环节,加强组织之间的协调运作,为客户提供集成化的物流服务。这种集成能力使得物流成本曲线向右下方移动,如图 2 所示:

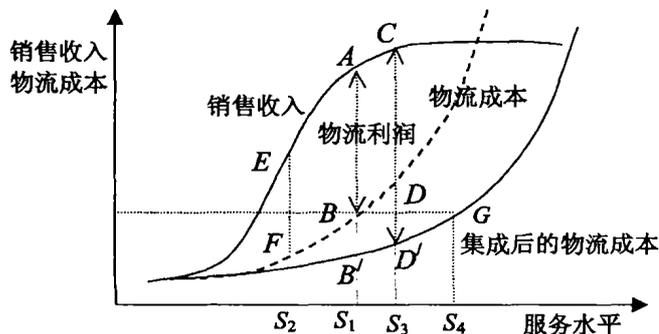


图 2 集成物流收入(成本)—服务水平曲线

集成后的物流成本曲线,能够在服务水平不变的情况下,大大降低物流服务成本,如图 2 中的 S_1B' ;或者在原有的物流成本水平上提供更高水平的物流服务。如在 S_1B 的成本水平上提供 S_4 的服务水平。

由图 2 中看出,集成后的物流服务大大拓展了服务的经济区间。这就使得物流集成商可以选择的物流服务水平的区间加大。

关键的是利润的幅度增加了。在服务水平 S_1 的水平上,物流企业集成前用 S_1B 的成本获得 S_1A 的收益,得到的利润是 AB 。经过集成商集成后,只需要付出 S_1B' 的成本,就能够达到 S_1 的服务水平,获得 S_1A 的收益,从而得到 AB' 的利润^[5]。显然, BB' 的利润来源于物流系统的集成。这部分利润称之为集成利润。

由于物流服务集成商可以选择的经济区间被大大拓展,集成物流服务商将根据新的物流成本曲线选择利润最大化的服务水平。如图 2 示,根据集成商可以选择在服务水平上 S_3 提供物流服务,总利润为 CD' ;相应地,集成前的利润(可以看作是正常利润)为 CD ;也就是说,集成运作为物流企业带来 DD' 更多的利润。事实上,集成为物流企业带来更多的利益远不止 DD' ,因为正是有了集成运作,参与运作的物流企业能够统一规划、互相协调、集成运作,才能够正确选择合适的、利润最大化的服务水平 S_3 ,从这个意义上讲,集成利润应该是 $CD' - EF > DD'$ 。

集成利润是一种超额利润。超额利润是超出正常利润以外的那部分利润,超额利润来源于创新的结果。

集成物流运作是对物流生产的组织方法的一种创新,这种创新是基于现代通讯技术和网络技术基础上的集成管理思想在物流领域的应用。从某种意义上讲,集成后的物流服务是一种全新的服务概念,具有更大的广泛性和地域性,已经开发成一个全新的市场。

一项创新可以使企业家在一段时间内获得超额利润。但从长远的观点来看,当其他厂商开始模仿后,这种超额利润就会消失。但由于创新总是不断出现的,所以新的超额利润会不断地出现。物流系统的集成也正是这样,集成本身就是一种创新,是永无止境的创新。随着某种创新被推广,超额利润随即消失,但同时又会催生出更先进的创新,带来新的超额利润。

创新必然要冒风险,有创新而获得的超额利润从一定意义上讲,也是风险的报酬。这种风险报酬与不具有创新意义的风险报酬有所区别。创新意义的风险报酬存在于开始时期的短时期内,而不具有创新意义的风险报酬是指投资冒险的收入,它的存在具有长期性^[5]。

4 利润分配

参与物流系统集成运作的物流企业包括物流集成

者和被集成者。物流要素(资源、组织)被集成者,是被集成资源的所有者、运营者、管理者。它是物流系统集成运作方案的实施者和执行者,它按照物流集成商的要求去运作它所拥有的物流资源,在整个物流系统中处于从属地位。它们只是根据集成商的取舍“出租”了自己所拥有的部分物流资源,同时获得这些资源“出租”的“租金”。只能参与分配物流利润中的正常利润,如图 2 中的 CD 部分。

物流系统集成商是物流集成运作系统方案的规划者、设计者和运作过程中的协调者、控制者。集成商自己也可以拥有物流资源,但集成商在物流系统中处于支配的地位,凭借的不是这些自己所拥有的资源,而主要是智力资本和关系资本。从这一点来说,物流集成商可以不拥有物流资源,完全作为物流代理服务出现。物流集成商除了将自己所拥有的物流资源充分合理地利用外,还将其他物流资源拥有者的资源集成进自己规划建设的物流系统之中,从而能够为物流需求方提供物流集成服务。相应地,物流集成商不仅获得自己拥有资源的“租金”,而且可以得到规划设计物流系统所应获得的收益。规划设计是一种高附加价值的服务,相应的收益也将是高额。物流集成商参与分配物流利润中的一般利润 CD,另外(也是最主要的)独享物流服务的集成利润 DD^[6]。

5 结 语

由于历史的原因和经济体制的差异,物流资源被分割在不同的行业、部门、组织,传统的储运企业只能提供简单的储存、运输、包装等单项功能服务。低效率、分散的多元化格局导致物流的集约化经营优势难以发挥,规模经营、规模效益难以实现,这使得物流企业的经营成本居高不下,即只能在图 1 中的 MEF 区间范围内经营,获得极低的利润。

在竞争日益加剧的今天,物流企业为了实现组织战略和经营目标,不仅要追求物流服务的一般利润,而且必须寻求集成利润的获取。由此可见,集成化经营方式是我国物流企业的发展方向。传统储运企业应该加快向现代物流企业转型,完善物流服务功能,创新管理模式,提供在外延有所延伸、内涵有所丰富的深化的配套、系列化的服务。

现阶段,我国有些经过现代化改造后的物流企业能够提供多项物流服务,服务水平跃上了一个台阶,但相应的服务成本却也紧跟猛涨,即图 2 中的物流成本曲线不是向右下方移动,而是向左上方移动,接近甚至高于物流服务需求方愿意接受的限度,最终使得需求不足,企业的发展缺乏后劲。

由此可见,我国物流企业转型过程中面临两个问题需要解决:一是将物流功能进行集成,提供高水平的物流服务;二是大力降低物流运作成本,提供质优价廉的服务。寻求将这二者结合为一体的方法是系统集成。总之,集成化是 21 世纪我国物流业发展的主要方向^[6]。

参考文献:

- [1] 马丁·克里斯托弗. 物流竞争—后勤与供应链管理[M]. 北京:北京出版社,2000.
- [2] [日]菊池康也. 物流管理[M],北京:清华大学出版社,1999.
- [3] LEE H L, BILLINGTON C. Material management in decentralized supply chains[J]. Operation Research, 1993, 41(5): 35-47.
- [4] HARLAND C. Supply Chain Operational Performance Roles[J]. Integrated Manufacturing Systems, 1997, 8(2): 70-78.
- [5] 李善民. 西方经济学原理[M]. 广州:中山大学出版社,2001.
- [6] 丁立言,张铎. 物流企业管理[M]. 北京:清华大学出版社,2000.

Analysis of Third Party Logistics Integrated Profits

ZHOU Ming, CHENG Yong-sheng

(College of Business Administration, Chongqing University, Chongqing 400044, China)

Abstract: As specializing third party logistics, logistics companies do not participate in the goods' dealing. They get profits from serving customs. However, they hunt for not only general profits, but integrated profits. This article analyses the source, character and allotment of integrated profits from the point of view of economics. At last, the article points out that the logistics companies should progress to logistics integrated logistics providers.

Key words: third-party logistics (TPL); logistics companies; integrated profits; excess profits

(责任编辑 刘道芬)