

安徽省制造业与物流业联动发展研究

王晓艳 李道芳

【摘要】：文章运用经济学和管理学相关理论（包括交易费用理论、博弈论、核心竞争力理论）分析和讨论了制造业与物流业有机融合、联动发展的机理，并分析了安徽省物流业发展现状和存在的问题，以及制造业与物流业联动发展的现状和制约因素，最后，提出了安徽省制造业与物流业联动发展的策略建议。

【关键词】：制造业，物流业，联动发展

改革开放 30 年来，安徽省制造业与物流业得到了快速发展。2007 年，安徽制造业增加值占全部工业增加值的比重达 80.4%，制造业物流总额占社会物流总额的比重高达约 86%。因此，制造业是我省国民经济活动的主体产业，制造业物流是物流业发展的需求基础和强大动力。

一、制造业与物流业联动发展的理论基础

1. 交易费用理论的解释

交易费用理论是西方经济学的的一个分支，其核心是交易费用的节省。威廉姆森将交易费用的产生归结为三个原因：有限理性和机会主义行为、环境的不确定性和信息的复杂性以及资产专用性，而区分各种交易的主要标志是资产专用性、不确定性及其发生的频率。

从交易全过程来看，可减少搜寻交易对象费用、降低履行合同的风险与成本以及消除因交易频率较高带来的负面影响。从交易主体行为来看，可减少因交易主体的有限理性而产生的交易费用，并抑制双方机会主义行为。从交易特性来看，资产专用性越高意味将有越多的不可收回的成本或沉没成本，制造业与物流业长期关系的建立以及对专用性资产的共同占有成为解决这一矛盾的有效选择。制造业与物流业联动发展实质上是两业在能力上的互补从而形成一种持续的依赖关系，这就是威廉姆森所称的“双边依赖”，这种治理结构反而有助于降低交易成本。

2. 博弈论的解释

制造业和物流业是否合作，从本质上看，是双方的博弈问题，博弈矩阵见表 1。

图 1 物流外包中的制造业与物流业的博弈矩阵

| | | |
|-----|-----------|------------|
| | 物流业 | |
| | 不合作 | 诚意合作 |
| 制造业 | 不外包 | (Id', Id') |
| | 诚意外包 | (IC, IC) |
| | (IC', Id) | (IC, IC) |

表 1 中， IC 表示双方诚意合作时每个企业的收益； IC' 表示对方不诚意合作时企业收益， $IC \neq IC'$ ； Id 表示背叛对方时自己获得的收益； Id' 表示双方不合作时的收益。 $IC > Id'$ 且 $Id \neq Id'$ 。在一次博弈中，参数不同，模型均衡结果也不同：

当 $IC > Id$ 、 $IC' > Id'$ 时，双方选择合作策略是惟一的纳什均衡；

当 $IC < Id$ 、 $IC' < Id'$ 时，双方不合作是惟一的纳什均衡；

当 $IC > Id$ 、 $IC' < Id'$ 时，（诚意外包，诚意合作）和（不外包、不合作）是纳什均衡；

当 $IC < Id$ 、 $IC' > Id'$ 时，（诚意外包，不合作）和（不外包、诚意合作）是纳什均衡。

可见，当博弈只进行一次时，每个参与人都着眼于短期利益，只考虑一次性的收益，若背叛者受到的惩罚太小，则博弈双方合作的可能性是比较小的。如果博弈重复多次，参与人会为了长远利益而牺牲眼前利益从而选择不同的均衡战略，使得在一次性博弈中，不可能存在的合作成为可能，实现更为有效的均衡。

假设有制造业 A 和物流业 B，如果 A 不外包物流业务，此时双方均可获收益（2，2）。如果 A 将物流外包给 B，B 又能够全力合作，则联盟组织运行良好，双方均可获收益（10，10）。如果 A 将物流诚意外包给 B，而 B 作为代理方因拥有更充分的信息而有可能采取机会主义行为，则 A 的资产受损，此时的收益为-6，B 则因采取机会主义行为而得到更多的好处 8。如果 A 外包物流业务后；在 B 充分合作的情况下有败德行为而导致合作中断；此时 A 收益 8，B 收益为-6。双方的博弈分析见表 2。

表 2 制造业与物流业博弈分析图

| | | 物流业 B | |
|-------|-----------------|---------------|----------|
| | | 不合作 (机会主义) | 诚意合作 |
| 制造业 A | 不外包 (或外包中败德) | (2, 2) | (8, -6) |
| | 诚意外包 | (-6, 8) | (10, 10) |

在表 2 中，最终有两个纳什均衡，即不结成联盟（2，2）和结成联盟后双方采取诚意合作态度（10，10）。若上述博弈重复进行，则各博弈方在当前阶段的博弈要考虑到不能引起其他博弈方在后面阶段的对抗、报复或恶性竞争。

在有限次多重博弈中纳什均衡存在的必要条件是每一阶段博弈的纳什均衡都成立，现假定在市场上每次交易的费用相等，用 P 来表示，那 n 次博弈成功的总费用是 $n \times p$ ，如果这一系列交易由一次交易 I 达成，而这一次交易的费用 $P < n \times p$ ，那这次交易就是一个更有效的交易安排。可以证明，当 $n \rightarrow \infty$ 时， $P[P < n \times p] \rightarrow 1$ 。显然，如果博弈重复多次，合作博弈将是制造业和物流业必然的策略选择，这是经济道德的要求，也是经济人利益权衡和双方博弈后的理性决策。

3. 核心竞争力理论的解释

物流企业从事的是专业化的物流服务，物流经营就是它的核心业务，在物流方面的专业能力就是它的核心竞争力。制造业与物流业风险共担、联动发展是已被国际经验所证明了的经济发展规律。即：在工业化初期，制造业是产业的主体；而在工业化中后期，服务业逐步成为产业主体。

二、安徽省物流业发展现状和存在的问题

1. 安徽物流业发展现状

(1) 物流业规模快速增长。1978—2007年，安徽物流业增加值年均增长14.8%，高于全国年均增速0.8个百分点，高于地区生产总值的年均增速4.4个百分点。2007年，安徽物流业增加值为535.6亿元，占全部服务业增加值的比重为18.6%，占地区GDP的比重为7.3%，均高于全国的平均值。煤炭、矿建材料、水泥、钢铁、金属、非金属矿石、粮食等大宗物资是安徽货运和货物周转的主体。

(2) 物流业发展水平有所提高。省内一些大型制造企业，已开始采用现代物流管理理念、方法和技术，实施流程再造和服务外包；传统运输、仓储、货代企业开始实行功能整合和服务延伸，加快向现代物流企业转型；一批新型的物流企业开始成长，形成多种所有制、多种服务模式、多层次的物流企业群体。

(3) 物流基础设施有所改善。一是综合交通体系逐渐完善。“十一五”期间，新建铁路1000公里以上、高速公路2000公里、新增港口吞吐能力1.3亿吨。二是物流信息平台更加巩固。

(4) 物流业发展环境明显好转。国家“十一五”规划纲要明确提出“大力发展现代物流业”，2009年3月10日，国家出台了第一个物流业专项规划——《物流业调整和振兴规划》。

2. 安徽物流业发展存在的问题

(1) 社会物流成本与地区生产总值的比值呈增长趋势。2007年，安徽省社会物流总成本约为1467亿元，与地区生产总值的比值约为19.2%，比2002年提高了近2.2个百分点，高于同期全国平均值18.4%，更高于发达国家水平。

(2) 物流产业投入产出的比例不合理。物流生产能力增长速度与物流基础建设增长速度不成比例，投入产出效率低于全国平均水平；物流业附加值较低，物流活动处于低水平、粗放型发展阶段。物流业增值服务太少。

(3) 适应现代物流发展的宏观管理体制尚未形成。运用现代物流理念对企业内部物流资源进行整合或业务外置认识不足，省级物流综合协调机制尚未进入实质性运转阶段，物流工作仍存在各行其是、政出多门的现象。

(4) 工商企业仍以自营物流、自我服务的物流模式为主。

(5) 物流技术、人才培养和物流标准还不能完全满足需要，物流服务的组织化和集约化程度不高。

三、安徽省制造业与物流业联动发展现状和制约因素

1. 制造业物流外包比例不高，且物流外包层次较低。安徽制造企业中，2008年物流外包的比例为37.3%，其中运输及配送业务外包的占39%，仓储及库存管理外包的占16%，销售物流外包的占14%。没有企业将供应、生产、回收、物流信息系统和订单处理等物流业务外包。

2. 物流业服务能力和服务水平不高，满足不了制造业需求。安徽制造业和物流业还是两个相隔离的行业，中间的通道并没有有效打通。制造业与物流业尚没有在同一层面上进行合作，两业协同相生能力弱。

四、制造业与物流业联动发展策略建议

1. 制造业和物流业要解放思想、转变观念，打破两业联动瓶颈。首先，更新观念主动寻求社会化的物流服务；其次，结合安徽制造业的特点，创新物流服务模式，多角度地参与企业供应链的管理。

2. 地方政府要积极推动两业合作，为两业联动发展创造有利的政策环境。加强对制造业物流分离外包的指导和促进，对分离外包物流业务的制造企业给予一定的政策优惠措施。二是建立联系，为两业合作搭建平台、创造机会。三是做好产业引导。促进两业渗透和融合。四是出台具体扶持政策支持物流企业发展。在土地、税收、资金等方面支持现代物流业发展，给物流企业的发展提供更为宽松的环境，扶持鼓励物流企业走规模化、品牌化的发展道路，为两业合作培养对等的主体。五是打破分割封锁，整合现有资源。

3. 行业组织要发挥好桥梁和纽带的作用。一是行业组织应深入调研，为政府决策或出台促进两业合作的政策提供依据。二是加强供需衔接。三是加快建设有利于信息资源共享的行业和区域物流公共信息平台项目，重点建设电子口岸、综合运输信息平台、物流资源交易平台和大宗商品交易平台。还可以通过行业组织来设立物流交易所和物流超市。四是建立物流业诚信体系。