

物流产业外商直接投资的机理及效应分析

王 杨

(大连交通大学 管理学院,大连 116028)

摘 要:本文尝试用“2+3+4”研究框架分析物流产业外商直接投资的机理,以及受物流产业自有特征条件影响的物流产业外商直接投资在动因、条件、方式、区域的内在规律性,对物流产业外商直接投资在经济增长、产业结构优化升级、就业、环境等方面的效应进行了分析。

关键词:物流产业;FDI;机理;效应

中图分类号:F272.3 **文献标识码:**A **文章编号:**1002-980X(2009)08-0041-04

在经济全球化的驱动下,国际直接投资已成为当今国际资本流动的主要形式。与此同时,中国在吸引与利用外商直接投资(foreign direct investment, FDI)方面也取得了举世瞩目的成绩。FDI物流企业的强势进入与我国物流业的发展现状却形成了较大的反差。

1 物流产业的典型特征

现代物流业是典型的生产性服务业。与服务业、制造业相比,物流产业具有以下特征:

1) 生产与消费的不可分离性方面。

物流服务各环节职能的相同,使得其在生产和消费不可分离特征上的表现程度也有所差异。对于运输、储存、装卸、配送等环节而言,物流活动的生产和消费是不可分离的,因为这些生产活动完成的同时,物流活动中需求者的消费目的也达到了;对于物流加工、信息处理等环节而言,生产和消费可以不具有同时性。

2) 交易过程中信息的不对称性方面。

物流服务是将产品从生产者到消费者的一个连接,不同的消费者甚至同一消费者在不同时期、不同地点的物流需求都会千差万别,这种不确定性造成了物流服务的需求者无法在消费前看到服务的结果,因此,大而知名的物流公司更容易赢得市场。

3) 对人力资本的要求方面。

现代物流产业属于高端服务业。物流企业的经营、管理、市场开拓和业务操作等工作需要具有各种专业知识和较高劳动技能的劳动者。因此,国外投资者在对东道国的物流产业进行投资时,东道国的人力资本水平也是其需要考虑的重要因素。

4) 规模生产方面。

物流产业通过规模生产可以降低成本,如相同运输线路的产品可以采用共同配送以降低物流成本。另一方面,物流业务的服务范围一般来说是全国性的,甚至更多时候涉及国际市场,因此物流企业必须拥有一个遍布全国乃至全世界的网络体系,这样才能顺利完成每一笔业务的收取、存储、分拣、运输和递送。

2 物流产业 FDI 理论分析框架 —— “2+3+4”模式

本文基于的物流产业 FDI 理论分析框架采用“2+3+4”模式(见图1),这是根据物流产业的典型特征及我国物流产业 FDI 实践有针对性地提出的一种分析角度。

模式中的“2”代表 FDI 东道国环境和 FDI 母国环境。对物流产业 FDI 的外部环境应进行研究。外国投资者进入东道国对物流产业进行投资,要同时受 FDI 东道国和 FDI 母国两国环境影响,只有两国的环境要素同时具备,才可能产生物流产业 FDI 行为。

模式中的“3”是指邓宁折衷论的核心——“三优势范式”,即所有权优势、区位优势 and 内部化优势。三优势理论揭示了 FDI 产生和发展的基本原因,是研究物流产业 FDI 规律性的主要依据^[1]。

模式中的“4”主要包括外商直接投资的动因、投资条件、投资方式和投资区位。与 Caves 的 6 个标准问题相比^[2],这里没有将投资主体、投资内容、投资时机列入本模型的研究范围,而是增加了投资条件。这样处理的原因主要在于:1) 本模式主要研究

收稿日期:2009-05-30

基金项目:辽宁省计划项目“辽宁科技与经济结合的管理模式研究”(2005401026);辽宁教育厅计划项目“辽宁工业结构调整过程中利用外资问题研究”(20040079)

作者简介:王杨(1957—),男,辽宁大连人,大连交通大学管理学院副教授,研究方向:投资经济、物流与供应链管理。

的是物流产业外商直接投资问题,投资主体为直接投资物流产业的各母国投资者,主体已经明确;2)本模型中,外商的主要投资内容就是物流产业,投资内容也是明确的;3)投资时机受企业经营状况、行业发展水平、投资东道国、母国环境等多因素的影响,而这些因素都属于本分析模型中“4”的研究范围;4)而投资条件是FDI的又一个基本问题,因为仅有投资的动因,还不能完成投资行为,是否实施这一行为在很大程度上取决于是否具备对外直接投资的条件。

因此,“2+3+4”模式中的四个基本问题也正是物流产业FDI受物流产业典型特征影响的具体表现。

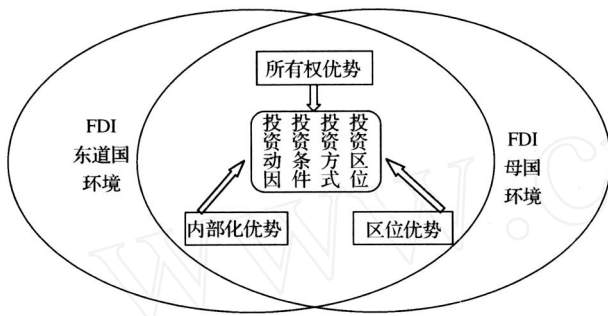


图1 物流产业 FDI 理论分析框架
——“2+3+4”模式

3 基于“2+3+4”模式的物流产业 FDI 机理分析

根据已提出的模式,在东道国、母国环境的影响下,本文将运用所有权、内部化和区位三优势范式来分析我国物流产业 FDI 的动因、条件、方式及区位四个基本问题^[3]。

3.1 物流产业 FDI 的动因分析

3.1.1 市场导向

对中国物流产业进行直接投资的大部分国家经济发达,但其本国市场相对饱和,面对相对落后的中国物流产业,却又存在庞大的市场需求,使得中国物流市场成为国外物流企业投资的热点。

3.1.2 国际化导向

世界著名的跨国物流企业巨头都在完善其在中国物流市场的网络布局,可以说,这是其国际化战略目标的一部分。DHL、TNT、UPS 等都出于这种动机而在中国建立了物流基地,大力拓展其在中国市场的业务。

3.1.3 物流产业自身特征

物流产业的生产和消费的不可分离性、物流服务产品的不可储存性和不可转移性,使得外国投资者向中国物流消费者提供物流服务产品,必须通过

FDI 形式而选择跨国经营战略。

3.2 物流产业 FDI 的条件分析

1) 所有权优势方面。许多发达国家的经济水平、物流基础设施和技术指标等都远超中国,其物流企业与我国本土物流企业相比具有明显的所有权优势^[4]。

2) 内部化优势方面。一些大型跨国制造企业在原材料、零部件及产成品方面的国内、国际物流需求持续增长。原来为这些大型跨国制造企业提供物流服务的物流企业为了维持和巩固其原有客户,必然将其物流网络作为原有战略联盟关系的一种延伸扩展到中国。如,有“戴尔物料保姆”之称的伯灵顿、英运物流、日通等公司都是同其原有客户一起进入中国物流市场。

3) 区位优势方面。具有代表性的是多数日资物流企业。一方面,中国具有丰富的劳动力资源,劳动力成本较低,另一方面,日本国内的“产业空洞化”引发了“物流空洞化”^[5],因此很多专业的物流企业都竞相到中国寻求发展空间。

3.3 物流产业 FDI 方式分析

在物流产业的 FDI 方式中,新设投资和并购是跨国物流企业选择的主要方式。2005 年底,外资企业的独资倾向愈加明显,并购加剧。2006 年,TNT 以购买方式兼并了我国华宇物流企业^[6];FedEx 以 4 亿美元收购了和天津大田合资的快递公司;UPS 以 1 亿美元的代价同中外运协议分手:外资企业开始呈现出通过并购最终达到独资目标的态势。

并购加剧的原因主要有以下方面:首先,并购能迅速解决进入新市场的一系列障碍问题,不但可以节约时间,而且还可以规避许多风险;其次,并购后通过企业垄断优势的维持与提升,企业可以充分利用外部资源——专利、商标、供应与分销网络等所有权资产,来获得和创造新的垄断优势;最后,并购更容易使跨国公司在东道国将其优势进行强项结合;此外,因为物流产业交易过程具有信息不对称的特征,这也使得选择并购方式的物流企业更容易赢得客户和市场。

3.4 物流产业 FDI 的区位分析

物流产业 FDI 的区位选择的影响因素主要有基础设施、对外开放度、市场容量等^[7]。

1) 基础设施。物流的重要职能就是提供商品运输,那么公路、铁路、港口、机场等基础设施的建设发展在物流产业发展中就具有至关重要的作用,便利的运输条件既可以提高物流活动的效率,又可以降低成本。

2) 对外开放度。一个地区的对外开放度越高,

其对物流的外商直接投资就越具有吸引力。近年来,日资企业设立物流据点最多的是上海,这与上海浦东新区的开放有密切关系。

3) 市场容量。物流市场容量主要是指物流服务的总需求量。物流市场容量较大的地区一般集中在以下几类地区: 人口密集区。物流提供的是一种将产品由生产者向消费者转移的服务,人口密集区在一定程度上代表其存在更多的潜在消费者。很多外资物流公司在进入中国市场时首选在大中型城市,而相邻城市经济一体化发展,有助于形成围绕城市群崛起的“物流带”。制造业密集区。制造业是物流需求的重要来源。在市场竞争压力下,越来越多的制造业企业从战略高度实施流程再造,积极推进物流外包。制造企业与物流企业加强深度合作,联动发展的趋势日益显现,如 BRINK、英运等都在向制造业中心区集聚,从而围绕产业链形成了“物流圈”。物流节点区。靠近物流节点有助于提供快捷便利的配送服务。以普洛斯在中国市场的物流网络为例,它投资的物流园区遍及主要枢纽城市,靠近机场、海港和高速公路等物流节点^[8]。

4 物流产业 FDI 的效应分析

随着物流 FDI 规模的不断增长,对我国经济发展、产业结构升级、劳动者就业及环境资源的影响日益显著,可以说,FDI 的物流产业在我国经济已占有举足轻重的地位。

4.1 国民经济增长效应

4.1.1 作用机理分析

物流产业 FDI 的进入,使得我国本土物流企业能够更好地与国际物流企业合作与联盟,实现优势互补,提高我国物流企业的竞争力。同时,物流产业通过产业关联和产业波及可以影响和带动其他产业的发展,从而促进国民经济的整体增长。另一方面,当国民经济增长、社会经济整体水平提高后,其对物流的需求会进一步加大,这样,良好的经济环境和市场则会进一步吸引外资进入中国物流产业。这是一个循环发展的过程。

4.1.2 数量模型分析

下面,我们来验证物流产业 FDI 与国民经济增长的相关性。本文采用物流产业 FDI 实际使用金额和我国 GDP 值,利用 SPSS 软件,来验证我国物流产业 FDI 与我国 GDP 之间的关系。表 1 显示了 1999—2006 年我国物流产业 FDI 实际使用金额与 GDP 的统计数据。

根据表 1 的数据,利用 SPSS 软件,采用单尾检验,得出:在 0.05 的显著性水平下,物流产业 FDI

与 GDP 的相关系数为 0.685,高于 0.5,且显著性水平为 0.03,低于 0.05(见表 2 SPSS 分析结果),因此可认为物流产业 FDI 与 GDP 正相关,物流产业 FDI 的进入,促进了我国经济增长。

表 1 1999—2006 年我国物流产业 FDI 实际使用金额与 GDP 的统计数据

年份	物流产业 FDI 实际使用金额 (万美元)	GDP (亿元)
1999 年	198485	210871
2000 年	181230	183867.9
2001 年	127285	159878.3
2002 年	86737	135822.8
2003 年	91346	120332.7
2004 年	90890	109655.2
2005 年	101188	99214.6
2006 年	155114	89677.1

数据来源:《中国统计年鉴》(1999—2006)。

表 2 SPSS 分析结果

		FDI	GDP
FDI	Pearson Correlation	1	0.685 *
	Sig. (1-tailed)		0.030
	N	8	8
GDP	Pearson Correlation	0.685 *	1
	Sig. (1-tailed)	0.030	
	N	8	8

本文用单位物流需求系数来反映物流产业对国民经济的重要性。我国单位 GDP 物流需求系数从 2000 年的 1.72 逐年上升到 2006 年的 2.8,这表明,我国物流产业对经济发展的贡献日益显著。

4.2 产业结构升级效应

1) 物流产业 FDI 规模的扩大推动我国三次产业结构升级。

第三产业的发展水平往往对一国国民经济的增长具有重要作用。我国第三产业的发展一直相对滞后,美国第三产业产值占 GDP 的 75%,而我国仅为 33%。2001—2007 年,我国第三产业吸收外资的比例逐年增加,物流产业吸收利用 FDI 的数额在第三产业中占有相当大的比重。2006 年,我国物流产业吸收外资总额达 44.4 亿美元。外商直接投资的物流企业不仅为我国国民经济发展提供了快捷通畅的物流服务,而且对中国的三次产业结构的优化升级起到了积极作用。

2) 通过关联效应推动三次产业结构升级。

外商直接投资物流企业的进入,使得我国的物流活动由简单的运输、仓储业务环节转向增值服务和一体化物流模式,大大促进了我国物流业和制造业的融合,我国第二产业和第三产业的联动发展趋势开始显现。物流产业与国民经济各产业有着高度

的关联性。外商直接投资的物流企业和我国本土物流企业的关联效应,直接和间接地带动了我国三次产业结构的优化和升级。

3) 通过技术溢出效应推动三次产业结构升级。

外资的技术溢出效应主要通过三种途径来实现,即示范-模仿效应、竞争效应和人力资源流动效应。首先,外商直接投资物流企业的进入大多是追随国际制造业而进入的,其业务涉及技术含量高、附加值高的采购和供应链管理等业务,示范和模仿效应可以促使我国本土物流企业的进步。其次,外商直接投资物流企业的进入势必加剧了我国国内物流市场的竞争,为了保持原有的市场份额,本国物流企业必须加快技术改造、树立创新服务理念以提高企业竞争力,这样做最终提升了我国物流产业的整体水平。最后,物流产业对人力资本有着较高的要求。外资物流企业的员工如果日后受雇于东道国物流企业,其积累的各种技能、知识也会随之外流,这也能有效提高东道国物流企业的技术水平和管理水平。

4.3 就业效应

物流业属于劳动密集型产业,可以大量吸收各类人员就业。外资对就业的贡献不仅仅体现在外商所投资的企业提供的直接就业机会,还包括通过产业关联而创造的间接就业机会^[9]。另一方面,外商直接投资物流企业的进入有助于提高劳动者的素质,物流产业 FDI 带来了先进的技术、丰富的知识与技能,包括诸如设备和工艺流程的硬技术以及管理、营销等的软技术。由于我国物流产业起步较晚,高级技术人员、管理人员和熟练技工还十分缺乏,而外商直接投资物流企业会对其雇用的员工进行一系列的技能与知识培训,从而达到逐步提高物流产业劳动者素质的作用。

4.4 环境效应

随着资源的过度消耗,人类的生存环境和经济发展受到严峻挑战。世界各国对环境保护和资源利

用越来越重视,提出了可持续发展的理念,同时,逆向物流、绿色物流也越来越引起全社会的关注。外商直接投资物流企业进入中国后,我国的物流活动日益频繁,这加大了环境的负担。在运输与配送环节中,剧增的运输车辆会增加对燃油的消耗,从而加重空气污染、噪声污染、交通堵塞;不当的库存和配送中心选址,在加重污染的同时还会带来土地资源的过度占用;在包装环节,塑料、编织袋、绳子等包装物材料都是不可降解的,这些也加重了环境污染。

但另一方面,外商直接投资物流企业的进入也相对改善了我国的物流环境,给我们带来了很多先进的技术和环保理念。在其影响下,我国本土物流企业也越来越重视物流环境问题,更多的企业选择绿色运输,通过有效利用车辆,降低车辆运行频率,提高配送效率,采用绿色包装并在物流增值服务中以规模作业方式提高资源利用率,以减少环境污染。

参考文献

- [1] J·H·邓宁. 贸易、经济活动的区位与跨国企业:折衷理论的探索[M]//载俄林. 经济活动的国际配置. 伦敦:麦克米伦出版公司,1977:187.
- [2] R·E·凯夫斯. 国际公司:对外投资行业经济学[J]. 经济学季刊,1971,38:5.
- [3] 杨春妮. 全球服务业直接投资理论与实证[M]. 北京:中国经济出版社,2006:62.
- [4] 徐磊. 服务业外商直接投资动因分析[J]. 科技情报开发与经济,2006,16(7):113-114.
- [5] 魏琴. 外资投资中国物流业若干问题的探讨[J]. 物流经济,2007(6):36-37.
- [6] 王新林,林家海,苏三奎. 外资物流公司布局中国战略[J]. 北京:中国邮政,2008(4):38-39.
- [7] 肖文,周明海. 中国 FDI 的区位选择及其影响因素分析[J]. 江南大学学报:人文社会科学版,2008(7):70-75.
- [8] 刘秉镰. 外资企业加快进入中国物流业[J]. 港口经济,2007(1):29-30.
- [9] 周旭峰,许雄奇. FDI 对我国就业贡献的实证分析[J]. 重庆工学院学报,20(6).

Analysis on Mechanism and Effect on Foreign Direct Investment in Logistics Industry

Wang Yang

(College of Management ,Dalian Jiaotong University ,Dalian 116028 ,China)

Abstract : This paper tries to analyze the mechanism of foreign direct investment in logistics industry based on the research framework of '2 + 3 + 4' as well as the inherent laws of motivation ,condition ,mode and region of foreign direct investment in logistics industry affected by the characteristics of logistics industry ,and discusses the effects of foreign direct investment in logistics industry in the aspects of economic increase ,optimization and upgrade of industrial structure ,employment and environment.

Key words : logistics industry ; FDI ; mechanism ; effect