

丛书主编 / 荣朝和  
网络型基础产业经济学丛书

# 物流组织与 专业化分工

WULIU ZUZHUYU ZHUANYEHUA FENGGONG

胡 斌 / 著



经济科学出版社

网络型基础产业经济学丛书

丛书主编 / 荣朝和

1200410346

# 物流组织与专业化分工

WULIU ZUZHI YU ZHUANYEHUA FENGONG

胡 斌 / 著

F222  
20



经济科学出版社

## 图书在版编目 (CIP) 数据

物流组织与专业分工 / 胡斌著. —北京: 经济科学出版社, 2003.12

(网络型基础产业经济学丛书)

ISBN 7-5058-3873-3

I. 物… II. 胡… III. 物流-物资管理  
IV. F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2003) 第 117897 号

责任编辑: 纪晓津

责任校对: 王肖楠

技术编辑: 董永亭

## 物流组织与专业化分工

胡斌 著

经济科学出版社出版、发行 新华书店经销

社址: 北京海淀区阜成路甲 28 号 邮编: 100036

总编室电话: 88191217 发行部电话: 88191540

网址: [www.esp.com.cn](http://www.esp.com.cn)

电子邮件: [esp@esp.com.cn](mailto:esp@esp.com.cn)

天宇星印刷厂印刷

德利装订厂装订

850×1168 32 开 8 印张 200000 字

2003 年 12 月第一版 2003 年 12 月第一次印刷

印数: 0001—2500 册

ISBN 7-5058-3873-3/F·3176 定价: 16.00 元

(图书出现印装问题, 本社负责调换)

(版权所有 翻印必究)

内	容
简	介

物流组织有多种形式，不同时期、不同企业的物流组织有较大的差别，没有统一的组织模式，各种组织形式也在不断演变。本书从企业组织的一般理论开始，认为新兴古典经济学的专业化分工理论可以较好地分析各种组织形式，提出以组织边界代替企业边界的理论，分析了各种物流组织的存在和变化原因，并结合我国物流组织现状，提出了相关的政策建议。本书可供高校教师、研究生和经济学专业的高年级本科生，以及物流机构研究人员和企业界人士作为参考。

## 丛书总序

---

20 世纪 70 年代以来，在世界范围内掀起了放松管制以及经济自由化和私有化的浪潮，这种变革在网络型基础产业里表现得尤为明显。以放松管制为契机，许多国家都对网络型产业如铁路、民航、电信和电力等部门进行了重组，力图打破由政府垄断经营的管理体制，引入竞争，形成新的市场结构；同时，一些国家对网络型产业实施私有化改革，引入了私人投资。例如在铁路业，美国 1976 年的《铁路复兴与管制改革法》和 1980 年的《斯塔格斯法》成为铁路放松管制的标志，促使美国铁路形成了大型铁路公司持续合并扩张和小铁路公司不断分离的产业组织结构；以瑞典、日本、英国为代表的国家则对原一体化的国有铁路进行了不同形式的分割，并希望在行业内部不同程度地引入竞争。在民航业，美国 1978 年的航空运输放松管制法促使美国民航业降低了进入壁垒，形成了新型的轴辐组织结构，而航空公司之间结成大型国际联盟则是近年出现的另一个重要趋势。在电信产业，美国电信业在长话领域成功地引入竞争以后，继而在 1996 年出台了新电信法，明确地把本地电话网引入竞争作为主要目标；日本政府也在考虑其网络经济性的基础上对日本电信 NTT 进行了分割和民营化。在电力产业，美英等国将电力输送的网络业务与电力生产进行了纵向分离，并在电

力生产部门引入了竞争。从整个世界看，在传统上由政府垄断经营或严格管制的具有网络特征的基础性产业里，自由化是目前一个非常显著的发展趋势。

网络这个概念现在用得很多，但实际上其内涵是有差别的。我们认为网络大体上可分为三类：第一类是实体网络，即有物质网络作为实体的社会基础设施，包括交通运输、电力、邮电、供水、供气等；第二类是虚拟网络，包括信息、管理、组织、关系、营销、资金网等，虽然并没有实体性的网络，但对社会经济生活以及企业经营也是至关重要的；还有一类就是因特网，它与完全实体网络和完全虚拟网络都不一样，形成了依靠实体网但又超越实体网的特定信息网络。该丛书所关注的网络型基础产业，主要是指属于实体网络的各个基础设施部门，它们共同构成了国家或地区的社会经济基础。网络型基础产业是一组相对特殊的经济部门，它们的投资建设、生产经营方式和组织结构等都有别于一般工商业，而且通常被认为具有自然垄断性、公共性、外部性等经济特征，因此过去各国政府对这些产业一直进行了较强度的经济管制，甚至直接进行垄断经营。

放松管制的意图通常来说一是引入竞争，提高效益；二是引入私人资本，缓解政府资金不足的矛盾。网络型基础产业中有些技术上的变化，如电信中光缆和无线技术的使用，使基础设施的沉没成本大大降低；一些管理理念的变化，如实行上下分离或网营分离等，也为引入竞争创造了条件。而可竞争理论也提出，即使是具有自然垄断特性的行业，也可以在市场外创造为进入市场而竞争的机制，也就是说市场内可能只有一家企业在经营，但却可以形成多家企业为获得进入市场而竞争的局面。不少国家推行了在基础设施产业引入私人资本的政策，其中有些还把过去是国有的网络型产业实

行了私有化。曾经有过在基础设施产业改革中到底是竞争重要还是私有化重要的争论，现在有较多的人认为引入竞争只是市场化的第一步，随着市场化改革的深入，私有产权的引入是不可避免的。

各国网络型基础产业的放松管制在引入竞争、引入私人资本方面都取得了一定成效，但这些行业的自然垄断特性仍然在很大程度上起着作用。各国基础设施产业的改革实际上既有分解，也有整合。例如，很多国家的铁路实行了网运分离，有些还把上部运营公司的客运与货运分开；但另一方面，铁路公司的规模和服务范围又有扩大的趋势。欧洲各国铁路已经实现了网运分离，但大都没有选择将客货运公司进一步割碎的方案，而是要尽快在泛欧铁路网络上实现快速跨境运输，以适应欧洲统一市场需要并应付来自公路的激烈竞争；美日两国铁路仍旧保持着上下一体的货运或客运公司体制，美国铁路在放松管制以后更是经历了持续性的大规模兼并；只有英国铁路真正实施了内部竞争，但从几年实践的结果看似并不尽如人意，已被私有化的线路公司又被政府重新接管，改革前景堪忧。国外公路零担货运业在放松管制后形成了大型公司寡头垄断的局面，海运、航空和电信业则相继出现了国际甚至全球联盟的趋势，而著名的美国加州电力事故也引起人们在改革模式上的更多警惕。事实说明，行业特点在这里起着决定性的作用，放松管制也并不是取消管制，而是要用适合这些行业特点的激励性管制取代过去过于僵化的旧管制。

中国正处于从计划经济向市场经济过渡的时期，经过20多年的改革开放，市场机制已经在工业、商业、建筑业等竞争性产业中发挥基础性资源配置作用。作为市场化渐进式改革的必然逻辑以及对国外网络型产业变革的回应，我国

各基础设施产业也相继开始了市场化改革的步伐。交通部系统最早实施了政企分开，并通过投资主体多元化和采取收费方式，加快了公路和港口码头的基本建设，通过对价格和市场准入的放松管制，初步完成了市场化改革。电信和电力等行业不同程度地放松了对投资、市场进入和价格的管制，引入竞争，初步实现了从政府垄断经营向企业化经营的转变。民航业通过对国有民航企业的分割、允许地方政府投资以及机场与航空公司分离等措施，初步形成了一个竞争性市场。铁路的行业重组和政企分开也有望取得一些实质性突破。然而从更深层次看，虽然中国基础设施产业的市场化改革已经取得一定进展，但继续深化改革仍然面临诸多难题。例如，如何更有效地引入私人资本以及是否实行更大规模的民营化，如何确认网络型产业的规模经济和企业边界，如何处理自然垄断与鼓励竞争的关系，如何构建更有效率的政府监管体制等等。前一段的改革也暴露出对这些行业的理性认识不足。例如，有些人过于乐观地认为这些自然垄断行业可以轻易地通过某种类型的切分改造成竞争性行业。这种认为只需切分就能解决问题的看法对于有关政策的制定其实是有害的。事实上人们已经开始意识到铁路网的人为分割不是解决目前该行业主要问题的合理手段，因而开始更审慎地探索符合自身特点的改革模式；电信、电力和民航业的最新重组方案中则均包括了一些重要的横向合并。所有这些都体现出各网络型基础产业对自身网络规模经济的内在要求，说明在改革和引入竞争的同时，必须尊重这些行业的生产组织与结构特点。因此，毫无疑问地对网络型基础产业经济问题的研究具有重大理论和现实意义。

网络型基础产业一直是产业组织理论和管制经济学的主要研究对象，但以往经济学家的注意力多集中在政府管制行



为本身的属性上，而对这些行业的规模经济和竞争等问题没有给予足够关注。随着网络竞争的不断深入，政府干预的方式正在发生变化，有人认为竞争政策正在逐步取代替管制政策，但也有人认为是激励性管制取代旧的管制。无论哪一种意见占上风，都要承认由于制度环境与市场需要的巨大变化以及技术上的飞速进步，各网络型基础产业的组织结构发生了很大变化，同时这些行业还仍旧各自保留着若干独有的特点。各种网络型产业问题被更多人重视和研究是很自然的，但到目前为止，网络型产业组织理论框架还没有完全建立起来，网络型产业的竞争仍然缺乏坚实的理论基础。国内网络型基础产业的改革也已经引起经济学家的关注，但运用现代经济理论对各个不同行业进行系统研究的专著尚属少见。这主要是由于网络型基础产业本身较为复杂，其研究工作需要以一定的专业知识作为基础，并进行长期不懈的跟踪和探索。由于各种网络型产业之间仍存在着一定的差异，因此，我们认为应该在研究各种产业不同特性的基础上，才可能总结出对网络型产业的经济特性和组织结构具有更一般意义的结论。

北方交通大学经济管理学院产业经济学学科，是全国高等院校中以网络型基础产业经济分析为特色的国家级重点学科。该学科过去一向以铁路及一般运输经济的研究和教学见长，近年来更加注重广泛借鉴经济学最新成果研究各种网络型基础设施产业的经济问题，已经取得一批具有较高理论水平和实践意义的成果，受到学术界和社会的广泛关注与好评。本丛书以网络型基础产业为研究对象，运用现代经济学的理论和方法，如交易成本理论、委托代理理论、产权理论、制度变迁理论、管制理论、竞争理论以及新兴古典经济学等，内容全部集中在不同运输方式和电信、电力等网络型

基础产业的经济学分析，其中有些书相对综合一些，而多数则是一本书针对某一个行业深入进行探讨，也包括若干精选的译著。本丛书的作者及编译者主要由北方交通大学经济管理学院产业经济学学科点的教师和毕业博士生组成。我们愿将该丛书献给所有关心网络型产业改革和发展的人，并愿同全国的经济工作者和学术界一道，共同推动我国网络型基础产业的发展、改革以及经济研究事业。

**荣朝和**

2002年8月

于北方交通大学

# 本书前言

---

物流问题近年来才受到理论界和企业界的广泛关注。长期以来，与实物产品的生产相比，物流没有引起人们足够的重视，物流活动的成本较高，组织效率较差。在我国，许多生产企业自办物流组织，形成大而全、小而全的企业组织边界，专业化的物流企业组织还不多，组织效率不高。那么，困扰我国物流企业组织边界的原因是什么？如何才能提高我国物流企业组织的效率？这些问题是本书思考的起点。

带着这些问题，作者考察了许多相关的物流组织资料，发现不同时期、各种特点企业的物流组织的形式都有很大的差别，没有一个统一的组织模式，很多组织形式在不断地演变。一般来说，新的组织形式是比较有效的，但是，在当时特定的历史条件下，旧的组织形式有其相对有效的存在合理性。一味指责以前的落后形式，是不符合科学精神的。正确的态度是，找出当时影响有效组织形式的因素，建立科学系统的理论。反过来，用这些理论，再认识目前依然存在的各种不合理现象，进而给出相关建议。这种思路就是我们研究企业组织边界理论的初衷。

所谓企业组织边界问题就是企业应该包含哪些组织结构。如果所有组织的活动都可以理解为广义的生产活动的话，那么，企业组织边界问题也就是企业应该包含哪些生产活动，为了效率最优的目标，企业应该生产什么、不应该生产什么（或者说从市场购买什么）。换一个角度，如果以产品作为分析对象，企业组织

边界问题就是要确定该产品应该由什么样的企业或组织来生产。

经济学对企业组织边界的研究是从新制度经济学开始的。在此之前的新古典经济学把企业简化成市场运行的基本“细胞”，一个被高度抽象化了的投入产出“黑箱”，其惟一特征就是追求利润最大化。至于企业的性质和功能是什么、何种内部组织结构有助于提高企业的经营效率、企业一体化或多元化究竟为何得以发生、企业的成长和规模的扩大是否存在界限等问题都在这种简单和抽象中被省略掉了，企业的存在及其运行的有效性似乎是不证自明的事实。

科斯是最早研究企业组织边界问题的经济学家。在科斯以前的经济学研究中，假定市场的运行是无摩擦的资源配置过程，科斯抛弃了市场价格机制是零成本的假设，将交易成本的概念引入经济学的分析中，提出市场与企业是两种可以互相替代的资源配置方式，只不过市场配置是通过价格机制实现，而企业的配置是通过权威关系完成，企业之所以存在是因为市场运行具有交易成本，当市场交易成本大于企业组织成本时，企业的边界就是有效的。“企业规模的界限应该在其运行范围扩展到企业内部组织附加的交易费用等于通过市场或在其企业中进行同样交易的费用的那一点上”。

但是，科斯在考虑企业边界时，忽视了企业内外生产成本的差别，或者说，是假定企业内外的生产成本是相同的。新制度经济学的企业理论一般只考虑交易成本对企业组织边界的影响。从科斯起，企业组织边界的讨论主要围绕交易成本来展开，很少涉及生产成本对企业组织边界的影响问题。

威廉姆森的理论向前进了一步，认为即使企业内部生产成本较高，但由于具有治理成本的优势，企业边界是有效的。用在物流企业组织方面，例如，企业内部的汽车运输部门的车辆性能和司机的技术相对都不太高，但由于需要频繁运输、企业与外部运

输组织打交道大困难，企业内部自行组成车队就能大大提高交易效率，企业组织边界应该包括汽车运输的生产（或称运输服务）。又例如企业内的物流，经常是与生产职能混在一起，形成企业内部组织人员多种活动的自给自足，生产效率较低。但是，由于生产与物流在地理上的不可分割性等原因，许多企业即使内部物流生产成本较高，也不会从市场上购买物流产品。这也是过去很多企业“大而全”、“小而全”的主要借口之一。

企业组织边界问题不仅是组织的交易问题，而且也是组织的分工问题。不同组织在分工或自给自足的生产过程中，不仅有交易成本的差异，而且会自然演进出生产成本的差异。因此，企业组织边界问题的研究应该建立在以交易成本理论为起点的专业化分工理论的基础上。

历史上关于专业化分工的经济理论很多，但是对分工产生的交易及其交易成本的研究都不够深入，在企业组织边界方面缺乏深刻、系统的理论体系。20世纪80年代以罗森、贝克、杨小凯、博兰、黄有光为代表的一批经济学家，用非线性规划（超边际分析）重新将古典经济学中关于分工和专业化的精彩思想变成决策和均衡模型，掀起一股用现代分析工具复活古典经济学的思潮。

杨小凯（1984）是第一个放弃马歇尔的分析框架，而用新兴古典框架分析专业化的经济学家。新兴古典经济学将交易成本理论与专业化分工理论结合起来，建立了一套严密的数学模型，可以用来解释企业制度及组织结构问题。在新兴古典经济学的理论框架内，企业制度的专业化分工模型为企业组织边界理论的数学化分析开辟了新的天地。在此模型中，不仅交易效率而且生产的专业化水平和专业化程度成为企业组织边界的决定因素，这样就可以将产品的生产成本纳入企业组织分析的框架，弥补了新制度经济学只对企业组织边界的交易成本因素分析的不足。

不过, 尽管新兴古典经济学的很多模型和结论给人以豁然开朗的启示, 有些地方还是不尽完善。例如, 数学构造比较复杂、过程推理不够直观。在企业组织边界分析方面, 虽然理论起点和结论都超越了前人, 但处理方式不够简明, 也没有突出组织边界的概念和理论, 影响了理论的解释力和推广应用。

在新兴古典经济学的基本框架下, 本书试图完善原有的理论模型, 并将其应用于各种物流企业组织边界的分析中。

第一章提出了本书关注的物流组织边界问题, 通过各种相关理论思想的总结分析, 明确了本书将要研究和应用的经济学理论, 界定了各种概念。

第二章对各种新制度经济学的企业组织理论和专业化分工理论进行综述, 然后介绍杨小凯的新兴古典经济学理论, 重点介绍他的理论基本思路和企业制度模型, 说明企业制度模型的经济学意义, 分析模型存在的一些问题。

第三章是专业化分工的组织边界模型。在第二章的理论思想基础上, 改进原有的几个模型, 提出一个企业组织边界的确定原理, 讨论本书模型的管理学和经济学意义, 尤其是比较本书模型与以往经济学家关于企业边界思想的异同, 最后着重提出组织边界的概念和含义。

第四章重点讨论企业内物流组织形式。主要是两个主题: 一是西方企业内物流组织形式的演变过程。分析三个时期, 即分离的职能结构时期、职能集合时期和过程一体化再造时期, 论述历史上在不同技术条件下的企业内物流组织形式的原因。二是不同规模企业内的物流企业组织形式。小企业的管理层次少, 机构设置不宜分散, 大企业的组织结构层次和数量都要增加, 同样可以用企业组织边界模型来解释这些不同规模企业内物流组织的有效形式。

第五章分析销售物流组织。将物流产品融入整个社会的网络产品中, 认为完整的最终产品应该从用户的需求角度而非厂商的

供给角度来考察。分析与物流有关的各种相关产品——生产、资金流和信息流，商流组织就是由这些产品组合而成的，具体形式为批发商和零售商等中间机构，它们存在的边界形式和变化的原因可以由企业组织边界原理来解释。然后给出了钱德勒的历史案例并进行实证分析，说明销售物流一体化的几个特殊例子与专业化分工理论的关系。最后，对最近企业组织管理实践中的供应链现象进行了分析。

第六章研究供应链。供应链是最近兴起的很流行的术语。一般来说，经济社会就是供给与需求的关系，所有供给与需求的连接都构成供应链。之所以要提出供应链的概念，就是为了从整体综合的角度，考察经济系统运行的有效性，而物流组织在其中起着重要的作用。本章分析了供应链与物流概念的异同、组织边界原理以及产生的历史原因，在实证研究部分，以惠普打印机的供应链再造为例，说明物流组织改革对现代企业的重要性。

第七章论述物流职能的组织边界。物流概念经常与运输、储存、装卸搬运、包装、流通加工和配送等相混淆，至今众说纷纭。本书的观点是，前者是一种系统的观点，后者是具体职能的分工，两者是宏观与微观的关系。从组织理论角度，物流就是将后者的各种职能综合组织起来，以达到一种最佳的经济效果。本章对各种物流职能进行分别论述，探讨各种职能的专业化和一体化的条件。实证研究部分，对海运企业物流多元化的历史演变过程进行分析。

第八章简要分析了中国物流企业组织的现状与制度。总结中国物流业的发展阶段和目前企业的现状，并针对物流企业现状中存在的主要问题，按照优化组织边界的原理要求，提出一些制度方面的见解。

第九章总结、归纳了本书的主要研究结论和有待于进一步研究的问题。

# 目 录

丛书总序	(1)
本书前言	(1)
<b>第一章 物流组织的问题</b>	<b>(1)</b>
第一节 问题的提出	(1)
第二节 组织边界问题的相关理论	(6)
第三节 有关概念的界定	(13)
<b>第二章 企业组织与专业化分工理论概述</b>	<b>(17)</b>
第一节 新制度经济学的企业组织理论	(17)
第二节 专业化分工理论综述	(27)
第三节 新兴古典经济学的基本思想	(35)
第四节 新兴古典经济学的企业制度模型	(41)
<b>第三章 专业化分工的组织边界模型</b>	<b>(47)</b>
第一节 改进的产品网络示意图	(48)
第二节 结构 A 与 D 的修正模型	(51)
第三节 组织边界的模型	(52)
第四节 企业组织边界的确定原理	(56)
第五节 企业组织边界模型的管理学意义	(58)



---

第六节 企业组织边界模型的经济学意义 .....	(62)
<b>第四章 企业内物流组织形式 .....</b>	<b>(76)</b>
第一节 物流与企业物流 .....	(76)
第二节 实证分析之一：企业内物流组织 的历史演变 .....	(79)
第三节 实证分析之二：不同规模的企业内 物流组织形式 .....	(90)
<b>第五章 销售物流组织 .....</b>	<b>(97)</b>
第一节 完整的最终产品 .....	(97)
第二节 销售物流组织的专业化 .....	(100)
第三节 销售物流的组织边界 .....	(109)
第四节 案例分析：销售物流的一体化 .....	(116)
<b>第六章 供应链 .....</b>	<b>(128)</b>
第一节 供应链的概念 .....	(128)
第二节 供应链与一体化物流的区别 .....	(130)
第三节 供应链组织边界原理 .....	(131)
第四节 供应链的产生原因 .....	(134)
第五节 案例分析：供应链再造 .....	(137)
<b>第七章 物流职能的组织边界 .....</b>	<b>(145)</b>
第一节 物流的职能分类 .....	(145)
第二节 运输、联运与代理 .....	(146)
第三节 储存 .....	(159)
第四节 装卸搬运 .....	(162)
第五节 包装 .....	(164)