

工业强省战略下贵州 现代物流产业集群的培育研究

袁开福/著



科学出版社

工业强省战略下贵州 现代物流产业集群的培育研究

袁开福 著

科学出版社

北京

内 容 简 介

本书着眼于贵州现代物流产业集群的培育问题,分析了贵州路网建设、产业结构和物流产业集群的内在关系,客观评价了贵州物流产业集群及其支撑体系的建设现状,明确了培育贵州物流产业集群的条件并指出其支撑体系建设中存在的问题,提出了贵州物流产业集群及其支撑体系建设的对策和建议。

本书力求尽可能全面真实地反映贵州物流产业集群及其支撑体系的建设现状,做到资料翔实准确,并多以案例形式呈现对策和建议,具有较强的可操作性和借鉴意义,可作为物流与供应链管理、工业工程、物流工程等专业高年级本科生和研究生的参考书;同时也可供有关专业的教师、研究人员、物流企业和物流园区管理人员等专业人士阅读和参考。

图书在版编目(CIP)数据

工业强省战略下贵州现代物流产业集群的培育研究/袁开福著.—北京:科学出版社,2016.12

ISBN 978-7-03-051295-6

I. ①工… II. ①袁… III. ①物流—产业集群—研究—贵州
IV. ① F259.277.3

中国版本图书馆CIP数据核字(2016)第320488号

责任编辑:方小丽 李 莉 陶 璇/责任校对:邹慧卿
责任印制:徐晓晨/封面设计:无极书装

科 学 出 版 社 出 版

北京东黄城根北街16号

邮政编码:100717

<http://www.sciencep.com>

北京京华虎彩印刷有限公司 印刷

科学出版社发行 各地新华书店经销

*

2016年12月第 一 版 开本:720×1000 B5

2016年12月第一次印刷 印张:9

字数:180 000

定价:62.00 元

(如有印装质量问题,我社负责调换)

前言

物流产业作为国民经济的新兴服务产业，正在国民经济中扮演着越来越重要的角色，其被誉为国民经济发展的动脉产业，其发展程度成为衡量区域现代化水平的重要标志之一。但是，各地的经济发展表明，过高的社会物流成本已成为制约区域经济发展的瓶颈。为了有效地降低社会物流成本，近年来各地政府对物流产业的载体——物流园区给予前所未有的关注和支持，大力推动物流园区建设。发达国家的经验表明，物流产业发展趋向于集群化，依托物流产业集群已成为物流产业提升竞争优势的有效途径。本书按照“理论研究——实证研究——比较研究——对策措施”的研究思路展开：在理论研究中，主要从产业经济联系角度，分析路网建设对贵州产业发展的影响，特别是对物流产业集群及其空间布局的影响；在实证研究中，对贵州主要交通通道沿线涉及的县市区产业发展状况特别是物流产业的发展状况进行实地调查研究；在比较研究中，主要对德国、日本物流园区建设和运营方面进行比较分析，总结其成功的经验；在对策措施研究中，基于制约物流产业集群发展的各方面问题，针对性地提出贵州培育和发展物流产业集群的对策和建议。主要章节安排如下。

第1章为绪论。该章分析了贵州培育现代物流产业集群的现实要求，阐明了构建贵州现代物流产业集群的理论意义和实践价值，对产业集群、物流产业集群、物流设施、物流产业、供应链协同管理、区域物流和物流园区等基本概念及其作用进行界定。在此基础上，本书通过对国内外物流产业集群的研究现状进行评述，指出当前研究的不足，并给出研究思路和研究内容。

第2章为贵州路网建设、产业结构和物流产业集群的关系。该章具体包括贵州路网建设现状、贵州路网建设对物流产业集群的影响分析、贵州产业结构现状和调整趋势，以及贵州产业结构与物流产业集群的关系，明确了物流产业集群构建对提升贵州的市场竞争力、形成区域产业优势和推动招商工作等方面的作用和价值。

第3章为贵州物流产业集群建设现状及其培育的条件。该章分析了贵州物流产业集群建设的现状，在此基础上提出了贵州培育物流产业集群的条件，明确了贵州省发展物流产业集群应具备的条件、已具备的条件和尚不具备的条件。

第4章为贵州物流产业集群支撑体系建设现状及存在的问题。该章主要分析了物流基础设施、第三方物流体系、物流标准化体系、供应链协同管理体系等

支撑体系的建设现状及存在的问题。

第5章为贵州物流产业集群建设的对策建议。该章主要针对当前贵州物流产业集群发展中面临的问题和困难，通过对发达国家物流园区建设经验的归纳和总结，提出了加强政府在贵州物流产业集群建设方面的规划引导、加快建立物流园区运营绩效评价体系、推动物流园区协同运作模式的建立、加强物流园区运营的全流程管理、推动物流联盟的建立和探索物流企业合适的增值业务发展模式等对策建议。

第6章为贵州物流产业集群支撑体系建设的对策建议。该章主要针对贵州物流产业集群支撑体系建设发展中存在的问题，提出了加大物流基础设施建设、壮大第三方物流体系、推进物流标准化体系建设、加强物流产业集群宏观层面的协同管理、加强物流供需耦合系统协同发展效果评价和重视工商企业物流业务的外包等对策建议。

第7章为现代物流产业集群研究总结及展望。该章是对本书的主要研究工作进行的总结，并指出存在的不足及未来的研究方向。

本书得到了贵州省优秀科技教育人才省长专项资金项目——工业强省战略下贵州现代物流产业集群的培育和发展对策研究（黔省专合字〔2011〕66号）、贵州财经大学省级特色重点学科工商管理第五期学科建设基金的资助，本书的编写和出版还得到贵州财经大学工商学院肖小虹院长和科学出版社李莉策划编辑的大力支持。在此一并表示衷心的感谢！此外，本人在写作过程中参考了大量文献，并尽可能地将这些文献列入参考文献，但仍难免有遗漏，这里特向漏列的作者表示歉意，并向所有参考文献的作者表示谢意。由于本人水平有限，加之编写的时间仓促，书中的不足在所难免，敬请读者批评指正。

作者

2016年9月

目 录

第1章 绪论	1
1.1 高质量的物流服务呼唤物流产业集群	1
1.2 物流产业集群及相关概念	3
1.3 国内外物流产业集群的研究现状	15
1.4 本章小结	18
第2章 贵州路网建设、产业结构和物流产业集群的关系	19
2.1 引言	19
2.2 贵州路网建设与物流产业集群的关系	20
2.3 贵州产业结构与物流产业集群的关系	23
2.4 本章小结	26
第3章 贵州物流产业集群建设现状及其培育的条件	27
3.1 引言	27
3.2 贵州物流产业集群建设现状	27
3.3 贵州培育物流产业集群的条件	33
3.4 本章小结	40
第4章 贵州物流产业集群支撑体系建设现状及存在的问题	41
4.1 引言	41
4.2 贵州物流基础设施建设现状及存在的问题	42
4.3 贵州第三方物流体系建设现状及存在的问题	45
4.4 贵州物流标准化体系建设现状及存在的问题	47
4.5 贵州供应链协同管理体系建设现状及存在的问题	50
4.6 本章小结	51
第5章 贵州物流产业集群建设的对策建议	52
5.1 引言	52
5.2 学习发达国家物流园区的建设经验	52
5.3 加强政府在贵州物流产业集群建设方面的规划引导	56
5.4 加快建立物流园区运营绩效评价体系	59
5.5 推动物流园区协同运作模式的建立	71
5.6 加强物流园区运营的全流程管理	76

5.7 推动物流联盟的建立.....	83
5.8 探索物流企业合适的增值业务发展模式.....	90
5.9 本章小结	95
第6章 贵州物流产业集群支撑体系建设的对策建议	97
6.1 引言	97
6.2 加大物流基础设施建设.....	97
6.3 壮大第三方物流体系.....	100
6.4 推进物流标准化体系建设.....	102
6.5 加强物流产业集群宏微观层面的协同管理.....	105
6.6 加强物流供需耦合系统协同发展的效果评价.....	108
6.7 重视工商企业物流业务的外包.....	113
6.8 本章小结	123
第7章 现代物流产业集群研究总结及展望.....	124
7.1 主要研究结论	124
7.2 研究展望	125
参考文献	126
附录 全省物流园区基本情况.....	130
后记	135

第1章 绪 论

1.1 高质量的物流服务呼唤物流产业集群

1.1.1 整合物流资源是工业强省战略的内在要求

《贵州省国民经济和社会发展第十二个五年规划纲要》明确将“加速发展、加快转型、推动跨越”作为贵州省“十二五”期间发展的主基调，“工业强省”是贵州省重点实施的两大战略之一。该规划纲要提出“十二五”期末全省生产总值确保实现8 000亿元，力争翻一番、突破1万亿元，其中电力、煤炭、冶金、有色、化工、装备制造、烟酒、民族医药和特色食品及旅游商品为主的特色产业八大产业产值分别超过1 000亿元；同时，全省将建成和完善100个左右具有一定规模的产业园区，其中30个产值达到100亿元以上。根据《贵州省国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》，2015年贵州地区生产总值达到10 502.56亿元，达到预期设定的目标。在此基础上提出了“十三五”期间贵州地区生产总值年均增长10%左右，到2020年，确保达到1.8万亿元，力争2万亿元的总体经济发展目标。其设定的目标非常鼓舞人心，但是要实现这些目标，除了用足、用活、用好国家产业政策和加强工业体制机制创新外，还需加快服务业特别是生产性服务业的发展，而现代物流产业是生产性服务业中最重要的产业之一。现代物流产业是以现代运输产业为重点，以信息技术为支撑，以现代制造业和商业为基础，集系统化、信息化、仓储现代化为一体的综合性产业。另外，贵州目前乃至未来较长一段时间内都将处于工业化阶段，原材料与产成品的大进大出、快速流动都离不开物流产业的高效运作。但贵州省物流产业的现实情况是，物流企业规模小、实力弱，物流的专业化、社会化程度低，发展方式比较粗放、功能较单一，服务质量和效率难以满足社会化物流的需要^①。因此，如何整合贵州省弱小物流企业的资源和能力，为工业企业提供全方位的物流服务是一道亟须破解的难题。

^① 该结论来自《省人民政府关于印发贵州省贯彻落实物流业调整和振兴规划工作方案的通知（黔府发〔2009〕28号）》。

1.1.2 培育贵州现代物流产业集群研究具有重要价值

物流产业集群是指聚集在物流集中地区及附近区域并依托公路、铁路和港口等物流信息,以第三方物流企业为核心,在业务上有着分工和合作的物流企业及其相关单位所形成的介于市场和企业之间的网络化产业组织形式和社会经济现象。物流园区、物流市场、物流中心是物流产业集群最主要的外在表现形式(陈云萍,2010)。因此,就培育贵州现代物流产业集群展开研究具有重要的理论意义和实践意义,具体表现如下。

1. 理论意义

(1) 贵州现代物流产业集群形成了一整套国内欠发达地区培育现代物流产业集群的理论和方法体系。目前,国内欠发达地区培育现代物流产业集群相关的研究成果非常少且零散。而本书对贵州现代物流产业集群发展现状、发展的动力机制与制约要素、路网建设、产业结构与物流产业的互动关系等进行深入系统的研究,为推动贵州现代物流产业集群的加速形成、运营效率与效益的快速提升提供理论支持和方法指导。

(2) 贵州现代物流产业集群丰富和拓展了物流产业集群研究的内容和边界。现有的物流产业集群研究主要集中在沿边、沿江和沿海等区位优势相对明显的省、自治区和直辖市,而对于一个以铁路、公路为主要交通载体,“三不沿”的内陆省贵州而言,关于如何通过培育现代物流产业集群来发展壮大物流产业的问题,尚未开展系统的相关研究。

2. 实际意义

(1) 培育现代物流产业集群,有助于推动贵州经济的快速发展。根据测算,2013年,我国单位GDP对物流需求的系数为1:3.36。而同期,贵州单位GDP对物流需求的系数仅为1:2.72,远远低于全国平均水平。换言之,物流产业发展滞后已经严重制约了贵州经济的发展。

(2) 培育现代物流产业集群,有利于优化贵州的产业结构。从产业链整合角度看,随着全球化和区域一体化的进程加快,现代物流产业已经成为区域产业集群和区域经济一体化的先导驱动产业和加速发展的润滑剂,许多产业的发展需要现代物流的支持。现代物流产业集群的形成有助于加快市场要素的流动,促进贵州经济产业结构高级化、产业空间布局合理化和产业发展现代化。

(3) 培育现代物流产业集群,有利于提升贵州招商引资的吸引力。随着经济发展,投资者越来越注重物流环境的选择,各地在招商引资上正由土地、劳动力、优惠政策的竞争转向物流环境的竞争。可是,因贵州省物流产业不发达,外商采购与配送的成本较高,削弱了对外资的吸引力。但是,随着贵州省现代物流产业集群的逐步形成,物流运营成本居高不下的局面将得到根本性改变,这将有助于

提升贵州对国际产业和我国沿海地区产业转移的吸引力。

(4) 培育现代物流产业集群,有利于增强贵州生产制造企业的核心竞争力。随着市场竞争的加剧,生产制造企业不仅需要运用现代物流理论对以订单为中心的企业流程进行再造,而且会越来越倾向于将原材料采购、产品销售、运输和仓储、售后维修等业务外包给专业物流企业,从而能够将有限资源集中于自己的优势领域,提高生产制造企业的核心竞争力。

(5) 培育现代物流产业集群,有利于提升贵州物流产业的整体竞争力。物流产业不同于其他产业,有其自身的特殊性。物流各个功能环节差异较大,同一家企业要控制所有物流过程比较困难。而通过专注于不同流程的物流企业进行相互协作,既有利于提高集群内物流企业自身的核心能力,又有利于整合集群内物流资源,有助于改变贵州物流产业弱小的不利局面。

本书以贵州物流产业为研究对象,以推动贵州现代物流产业集群的形成并以提出相应的发展对策为研究目的。在贵州实施工业强省战略的背景下,本书就贵州物流产业集群发展的动力因素和制约因素进行系统分析,具体实现以下研究目标:①明确贵州物流产业集群的发展态势及其存在的问题。②明确路网建设、物流产业集群与产业结构之间的相互关系。③通过对物流基础设施、第三方物流、物流标准化体系和贵州供应链协同管理现状进行分析,指出其存在的各种问题。④针对存在的问题,提出物流产业集群宏观和微观层面协同管理的对策和措施,为政府推动物流产业集群建设提供政策引导,为物流企业、物流园区管理提供可操作的决策支持。

1.2 物流产业集群及相关概念

为了更好地对贵州物流产业集群进行研究,这里对物流产业集群及相关概念进行界定。

1.2.1 物流产业集群及其模式、特征

1. 产业集群与物流产业集群

不同学者对产业集群(industrial clustering)有不同的表述,但基本上都认为产业集群是领域上相互联系、地理上相对集中的企业群体。代表性观点包括:波特认为产业集群是在某一特定领域内相互联系的、在地理位置上集中的公司和机构的集合。集群包括一批对竞争起重要作用的、相互联系的产业和其他实体(宋瑞峰,2011)。王缉慈(2001)认为产业集群是一组在地理上靠近的、相互联系的公司和关联的机构,它们同处或相关于一个特定的产业领域,由于具有共性和互补性而联系在一起。魏江(2003)认为产业集群为某一特定领域内相互联系的

4 工业强省战略下贵州现代物流产业集群的培育研究

企业及机构在地理上的聚集体,该聚集体内部存在产业链上企业的纵向联系和竞争企业与互补企业之间的横向联系。目前,产业集群思想已经渗透到物流领域。但是,物流产业集群概念较新,缺乏一个统一的定义。国内学术界比较认同的观点有:在一个区域地理环境中,聚集着功能不同的物流企业,依靠地理和区域经济的优势,将运输、仓储、货物进出口、物流加工与配送及信息处理有机集成,形成物流产业链,提高物流运行效率(章建新,2007);或在一定的空间范围之内,以物流骨干企业为核心的,同时由具有竞争和合作关系、有相互关联性的物流企业,专业化的供应商,服务供应商,相关产业厂商及相关机构(如大学、制定标准化的机构、产业公会等)集中并保持持续竞争优势的现象(文海旭,2005);或在某一特定的区域内,以交通运输枢纽设施(如港口、机场、铁路货运站、公路枢纽等)、科研开发组织(物流技术、物流信息平台的研发等)、管理部门为依托,以第三方物流企业为核心,运输、仓储、装卸、包装、加工、配送、物流信息及其相关制造、流通企业在空间上的集聚现象(王瑛,2005)。综合相关学者的研究,本书认为物流产业集群是指在特定区域内,以物流需求为导向,以交通枢纽设施(如港口、机场、铁路火车站、高速公路出入口等)为支撑平台,以科研开发组织(如物流技术、物流信息平台的开发等)、管理部门、金融服务机构和一些中介组织为依托,相互之间存在着竞合、依存、促进关系的物流企业及有关单位(如需要物流服务的制造业、流通业等)和机构(如教育机构、行业协会等),在地理上形成空间集聚体并保持持续竞争优势的社会经济网络。

2. 物流产业集群的模式

物流产业集群模式是在一个宏观环境下物流企业与相关组织相互作用的产物。一般地,物流产业集群的动因有很多,根据其形成机理和政府的作用可分为以下三种类型。

1) 政府主导型物流产业集群模式

政府主导的物流产业集群是指以政府导向为中心,以政策支持为动力的自上而下形成的集群。其是一种多以物流园区为依托,划定特定区域,通过招商引资,集中投入建设的物流集群模式(马丽,2008)。它的发展模式为由政府批准规定出特定区域,再由政府组织集中投入建设。这种集群的特点是以政府导向为中心,以政策法规为保障来指引物流集群的发展方向,即在遵循经济规律的前提下注重政府宏观层面的规划。这种集群模式下的政府与企业是引导与被引导的关系,这种关系是为了达到供需对接、降低风险、协调发展、因势利导的效果。

2) 区位导向型物流产业集群模式

企业为了有效利用区位优势而形成的产业集群被称为区位导向型集群。这类物流集群是以区位优势为基础进行发展的,在集群内部以区位优势为保障来发展

各种与区位条件密切相关的物流园区。区位优势一般是指地理区位优势，当然也包括社会区位优势。大江大河或者海洋附近的港口码头因其有利的地理环境，是天然的物流产业集群地。而在距离铁路公路等基础设施近的地方也往往有很多的物流中心或物流园区，如紧靠金华收费站的金华物流园区。

3) 主导产业依附型物流产业集群模式

物流业属于第三产业，是为第一、第二产业服务的。主导产业依附型物流集群是依附于地区内主导产业的物流需要而发展起来的，这种集群模式适用于产业结构优势明显且主导产业具有一定规模的地区，如位于修文县的扎佐物流园区。

3. 物流产业集群的特征

物流产业作为一个新型行业，其发展与制造业、流通业有着千丝万缕的关系，因此物流产业集群往往与其他工业园区或产业相伴而生。物流产业集群除了具有一般服务业的特征外，也具有与传统产业集群不同的特征，主要体现在以下三个方面。

1) 物流产业集群的高度依赖性

物流需求是一种引致性需求，是为进一步的生产活动做准备，本身并不能创造价值。物流业的职能是按需求方的要求，将所需的产品按时、按地、按量、按要求从始点送到终点，物流产业的这种特征决定了其生存是以其他产业的发展为基础，对其他产业发展有高度的依赖性。另外，物流产业集群对区位选择也有较高的依赖性，主要表现在两个方面：①对空间的要求较高，有较大的依赖性。一般选择在城市边缘地区，城市边缘地区土地资源开发较好，用地充足，成本较低。②对交通基础设施的依赖性较高。为了将其他产业的商品或中间产品快速、高质量地运往需求地，物流企业一般聚集在交通较便利的地方，如火车站、港口附近或者高速公路出入口。

2) 物流产业集群成本的低廉性

物流产业集群成本的低廉性体现在供需双方。对于物流服务的提供方，即物流产业集群内的物流企业，由于集群内吸引了不同规模、不同运作模式的企业，其中必然集中了很多（如人才、技术、信息等）物流资源，这些物流企业可以共享这些物流资源及其他基础设施设备，从而降低了企业的运营成本。与此同时，作为物流需求方的制造企业或商贸企业，由于不同类型企业要求的物流服务功能和档次不同，必然要求物流服务产品多样化、多层次化、个性化，为了找到合适的物流服务提供方，需求方将支付较高的搜寻成本。而物流产业集群的形成使各种层次的物流企业集聚在一起，降低了搜寻成本，正好解决了需求方寻找合作伙伴的难题。

3) 物流产业集群的竞合关系性

现代物流不同于传统意义上只包含运输和仓储的物流，现代物流还包括流通

加工、分拣、包装、配送、物流信息和物流金融等多项服务，单个企业的孤军备战方式已经不适合当今物流企业的发展。只有当物流企业间有效地展开竞争和合作，实现双赢和多赢时，才能促进物流企业和整个行业的发展。总之，物流服务产品的差异化和个性化使得集群内的物流企业具有竞合关系的特征。

1.2.2 物流设施与物流产业

物流设施建设是物流产业发展的前提和基础，物流产业引领物流设施建设不断更新和进步，二者相互促进，相辅相成，共同推动地方经济的增长。

1. 物流设施

物流设施是指在物流活动过程中的供应链整体服务功能或供应链某些环节上，为了满足物流组织与管理的需要，提供具有综合或单一功能场所或组织的统称，主要包括物流线路和物流节点。简而言之，物流设施是指在物资发生时间转移和空间转移的过程中，为其直接或间接提供服务的设施总称。物流各功能要素在参与物流活动过程中所需用到的各种公用设施，各种不同的运输线路、运输线路的交汇节点及货物理货终端，不仅包含了有形的物质设施，还包含了无形的信息服务。物流设施的分类如图1-1所示（耿勇，2010）。

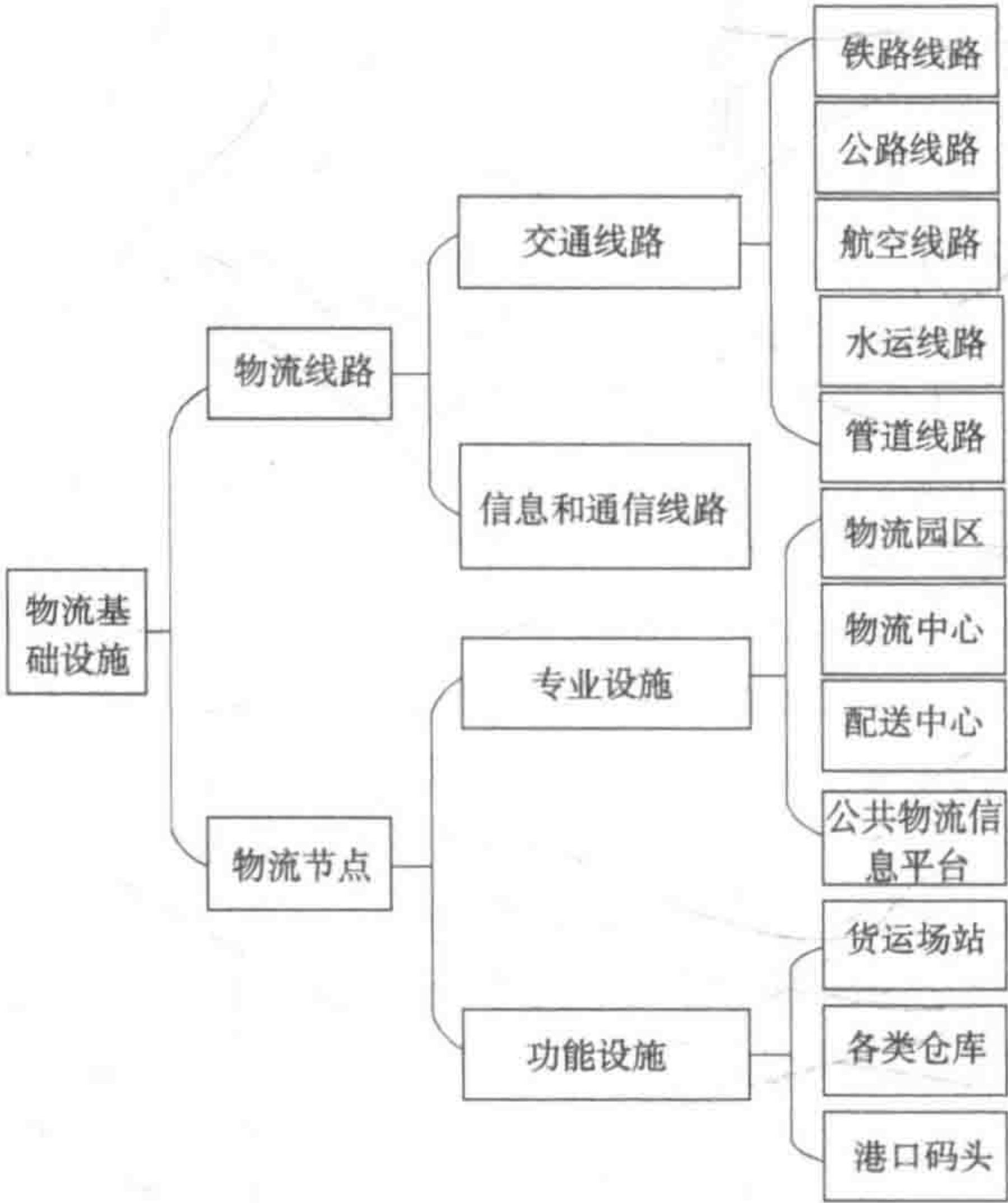


图 1-1 物流设施的分类

2. 物流产业

产业是指当社会生产力发展到一定程度时由利益相互联系的、具有不同分工的各个相关行业所组成的业态总称。这些行业有着不同的经营方式和经营形态,但却围绕着共同的产品开展经营活动。由此,物流产业可以定义为:为完成物资的运输、仓储、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等一系列工作而形成的一种复合型或聚合型物流资源产业化产业,它具体包括运输业、仓储业、装卸业、包装业、加工配送业、物流信息业等。当然,所有产业的物流资源并不是简单的叠加,而是一种整合,通过取长补短,促进协作,最终达到 $1+1>2$ 的功效。需提及的是,物流产业的活动是组织与组织之间有关物资流动的交易活动,而不是组织内部的物流活动或物流业务。例如,尽管生产企业和流通企业都存在大量的物流活动或物流业务,但是这些物流活动或物流业务本身不是物流产业,只有将这些物流活动或物流业务独立化、社会化为一种经营业务,才能称其为物流产业。

1.2.3 物流产业集群供应链协同管理

1. 供应链协同管理的内涵及优势

供应链管理是指通过运用管理技术、信息技术和过程控制技术,达到对整个供应链上的信息流、资金流、物流、工作流和价值流的有效规划和控制,将客户、供应商、制造商、销售商和服务商等合作伙伴连成一个完整的网链结构模式,建立起一个共享的信息平台,构建成一个具有很强竞争力和协同化环境的供应链战略联盟。随着全球经济的一体化,企业之间的竞争逐渐被供应链之间的竞争所取代。为了迅速满足客户需求,增强供应链的整体竞争力,供应链上各成员只有协同合作,才能谋求更大的发展空间。因此,供应链协同管理的概念应运而生。供应链协同管理是指信息无缝地、顺畅地在供应链中传递,减少因信息失真而导致过量生产、过量库存的现象,使整个供应链能根据顾客需求步调一致,实现同步化的管理。协同管理包括内部协同和企业之间的协同。供应链协同管理能降低集群内成本,提高集群内的快速反应能力,提升产业集群的客户服务水平。通过实施集群的战略协同,可促进集群内的企业协同决策。依靠供应链协同管理机制能提升产业集群的竞争力。建立集群供应链的协同信任与约束机制,能采用协同的商务平台策略,有利于推动产业集群的持续发展。

供应链协同具有很大的优势,供应链协同的企业可以相互依赖,实现信息共享,分享业务数据,联合进行预测、计划管理、完成绩效评估,在商务目标一致的情况下实现协同工作,实现紧密无缝的业务集成,缩短市场反应时间;可以通过价值链的分解与整合实现优势互补,获得新的竞争优势,供应链中的多个企业

沿着价值流方向实现战略规划协同、物流管理协同、服务管理协同及信息知识协同,提高客户期望价值与供应链效率;可以通过对合作企业资源、业务,甚至形象的共享,获得产品生产、市场营销和研究开发的扩散效益,降低盲目扩大规模所带来的风险和投入,获得持续的竞争优势。

2. 物流产业集群供应链协同管理的要求

为了实现在物流产业集群内部实现供应链协同管理,必须实现软硬件资源共享,具体表现如下。

(1) 物流设施设备共用。道路基础设施、仓库、装卸搬运设备等资源的共用提高了资源利用率,分摊了固定成本。例如,水路港口码头、铁路货运站场等设施具有公共属性,通过共用不仅能够有效节约物流成本,还能够为物流园区人才的交流提供一个良好的平台。因为,集群内的物流人才交易成本低,集群内丰富的劳动力资源和各种中介机构促进了人才的流动。集群内企业间的联系也为人才流动提供了条件和途径。通过物流专业人才的流动,社会资源得到优化配置,加速了物流产业集群的发展及知识创新的过程,这将为集群内成员的发展提供良好的外部条件。

(2) 物流信息平台的共享性。集群内组织间的正式和非正式的交流使各成员间更容易接收信息,矫正信息,提高信息的质量。信息的交流提高了集群内企业成员对物流产业知识的了解,降低了信息利用成本,提高了信息利用率,使物流产业集群运行更加高效。另外,包括订单管理、计划、成本核算、过程跟踪、业务协同等功能在内的公共物流信息平台通过对银行和税务等部门进行信息共享,提高物流作业效率。

(3) 供应链上各结点的衔接性。即与以供应链为轴心的企业结合、联盟取代传统上相对封闭的经营系统。传统供应链上的结点企业只和相邻企业进行沟通,而且信息传递准确性不是很高,常因企业估计不准造成了牛鞭效应,而物流产业集群要求供应链上各结点信息必须无缝地、顺畅地在供应链中传递,使供应链通过同步化来响应市场的需求。

3. 物流产业集群供应链协同管理的层次及具体内容

物流产业集群供应链协同管理主要集中在三个层次,其具体内容如下。

(1) 最高层次的战略层协同。物流产业集群内各企业通过管理集成系统的整体性目标指导企业的发展方向和经营策略,在中间层面上发挥调控作用,使企业间的竞争以有序的方式出现,消除不符合产业集群发展的因素,在一定程度上克服传统企业运营和集群经济发展过程中面临的资源匮乏、分散与市场机遇多样化之间的矛盾,实现物流产业集群的结构调整和优化升级。

(2) 中间层次的策略层协同。物流产业集群以供应链的网络结构机制优化集

群内外企业的联系；以供应链的分工合作调节机制使集群内各企业专注做自己最有竞争优势的业务活动，实现整个集群内的需求、采购、设计制造、分销和配送等环节的协同，增强产业集群的发展原动力；以供应链的协同创新机制提高产业集群的整体创新能力，具体策略层协同包括采购协同、设计制造协同、分销协同、配送协同、风险承担、收益分配等。

（3）基础层次的技术层协同。在供应链信息共享机制指导下的物流产业集群，以网络技术为支撑，实现物流产业集群中两个或多个企业间库存水平、需求、生产计划等信息的共享，再由点到面，最终使物流产业集群内企业实现信息共享，提高物流产业集群对市场的响应速度。物流产业集群内外商务平台的建立可按以下步骤完成：首先，在产业集群内部各节点企业中建立内部网；其次，实现各企业之间网络的对接，开发并运行集成化协同管理信息系统；最后，加强企业之间的协作与沟通，确保企业之间的信息共享，保证协同商务平台的高效运行。物流产业集群供应链协同管理的层次及内容，如图1-2所示。

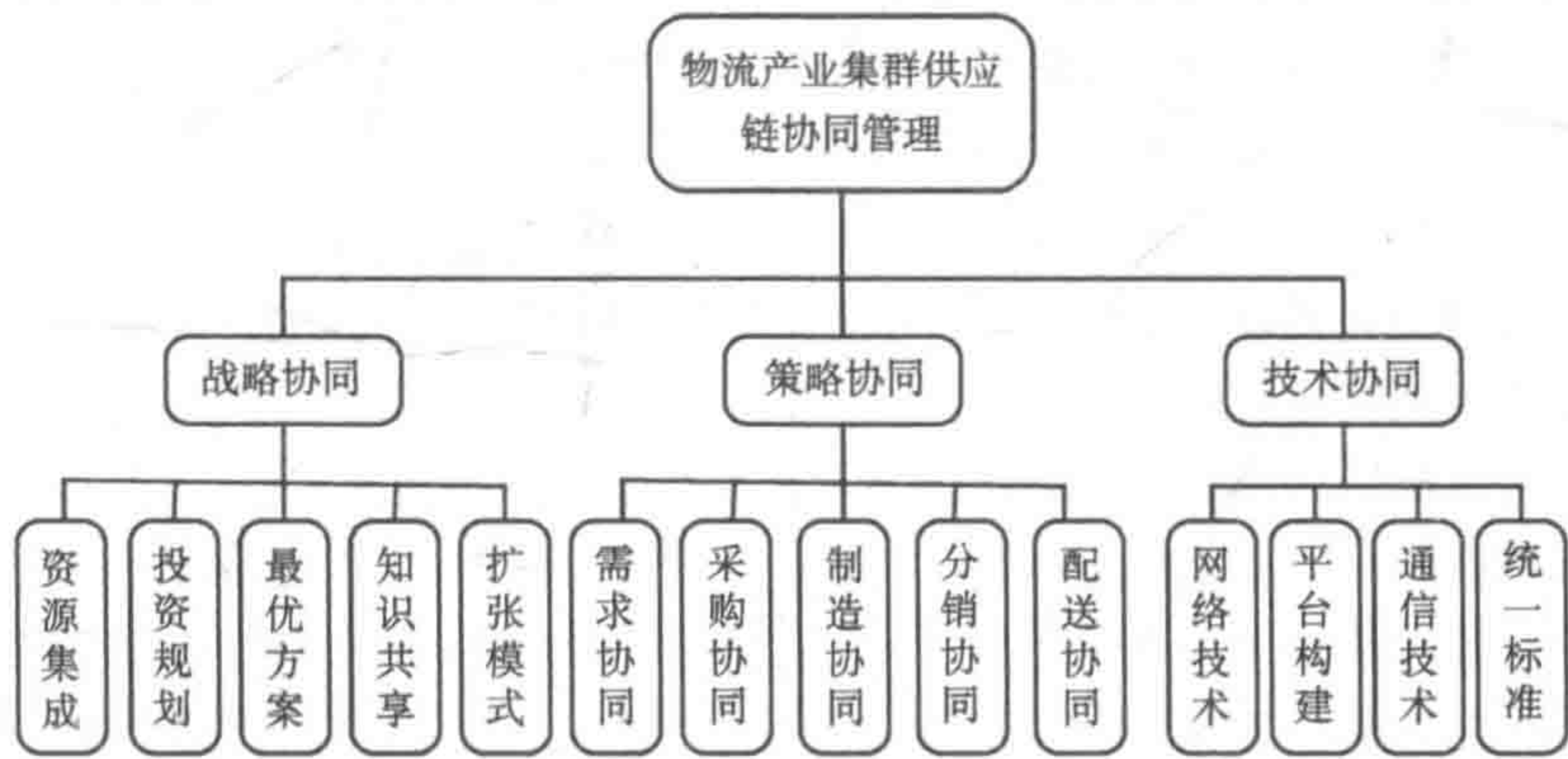


图 1-2 物流产业集群供应链协同管理的层次及内容

1.2.4 区域物流

1. 区域物流与区域经济

区域物流是指全面支撑区域可持续发展总体目标而建立的适应区域环境特征，提供区域物流功能，满足区域经济、政治、自然和军事等发展需要，具有合理空间结构和服务规模，实现有效组织与管理的物流活动体系。而协同发展是指协调两个或者两个以上的不同资源或者个体，相互协作完成某一目标，达到共同发展的双赢效果。协同发展论已被当今世界许多国家和地区确定为实现社会可持续发展的基础。协同发展的核心在于“和谐”，认为一些物种的胜利是与另一些物种共同进化形成的，也就是共荣共存。目前，有关区域物流协同发展的研究大多是围绕区域物流与区域经济的相互联系、区域物流发展存在的问题及策略等方

面展开,如常士全和梁冠民(2011)、王洪云(2010)、王新桥(2012)等。经济全球化进程的加快和区域经济一体化的快速发展使区域物流的发展越来越受到人们的重视。发展区域物流对区域经济发展有重要意义,区域经济协调发展及产业分工协作的不断增强促进经济活动的频繁化和多元化,刺激物流需求,使区域物流的价值和重要性越来越显现,使物流业在国民经济中的地位得到提升。同时,区域物流的协同发展能够很好地整合区域物流资源,避免大量的重复建设和资源浪费,对于自身物流系统的完善也有重要意义。一般来说,区域经济较发达的地区,区域物流的发展水平要求也就越高,因为其经济层次必须要求相当的物流发展水平作为企业间经济协作的保证。区域经济的结构决定了区域物流的结构,如果经济发展的速度与物流产业的结构发展没有有效的统一,那么经济与物流业就做不到科学合理的协调发展。尽管区域物流发展依赖于区域经济的发展,但是区域物流是区域内各个企业之间相互协作的重要联系,是维系区域内企业之间作为一个发展统一整体的保证。因此,区域经济与区域物流在结构上相互适应和互补对两者的发展有重要价值。

2. 区域物流供需耦合系统协同发展

“耦合”在通信工程、软件工程、机械工程等工程中是指两个或两个以上的电路元件或电网络的输入与输出之间存在紧密配合与相互影响,并通过相互作用从一侧向另一侧传输能量的现象。简而言之,耦合是指两个或两个以上的实体相互依赖于对方的一个量度。耦合的关键是打破原有系统的界限,以经济要素的自然关联和信息的自由流动为原则,将关联要素进行重新组合,形成具有自组织结构、系统内各个要素具有能动性的“活”的主体系统。物流供需耦合系统由物流供给子系统、需求子系统和环境子系统构成,能以自组织方式形成空间、时间和功能有序结构的开发性系统。区域物流供需耦合系统协同发展是指系统中子系统及构成要素之间具有相互协同、相互合作、互补、同步等多种关系,并由于这些关联关系,使系统呈现出协同结构和状态。这种关联关系并非一成不变,相反,它呈现出一种动态的协同关系,且系统的协同性通过系统的动态调节机制反映出来。物流供需耦合系统中子系统和构成要素之间、系统和区域外界环境之间在相互作用过程中,总是存在着各种矛盾、各种不协同的现象。只有不断地进行协同、调节,才能保持系统之间的动态平衡协同发展关系,从而使系统整体,以及各个子系统都能充分发挥其功能,达到整个系统整体的最佳效应。图1-3为物流供需耦合系统协同发展模型。