

物流联盟

闫秀霞 著

——基于物流服务能力的创新模式

WULIU LIANMENG

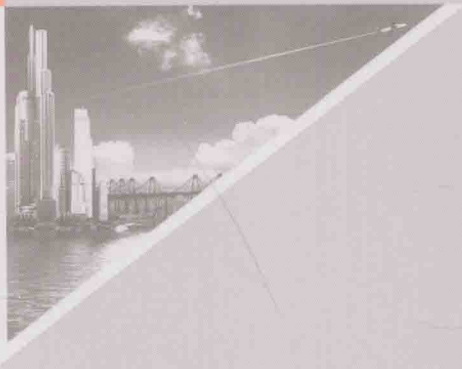
JIYU WULIU FUWU NENGLI DE CHUANGXIN MOSHI



经济科学出版社
Economic Science Press

物流联盟

——基于物流服务能力的创新模式



ISBN 978-7-5141-5486-3

定价：38.00 元

ISBN 978-7-5141-5486-3



9 787514 154863 >

教育部人文社会科学研究规划基金项目 (13YJAZH12)

山东省社会科学规划研究项目 (12CGLZ10)

山东省自然科学基金项目 (ZR2013GM001)

国家社科基金项目 (13BJY130)

物流联盟

——基于物流服务能力创新模式

闫秀霞 著

经济科学出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

物流联盟：基于物流服务能力的创新模式 / 闫秀霞
著. —北京：经济科学出版社，2015. 2

ISBN 978 - 7 - 5141 - 5486 - 3

I. ①物… II. ①闫… III. ①物资企业 - 经济合作 -
研究 - 中国 IV. ①F259. 23

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2015) 第 033364 号

责任编辑：柳 敏 于海汛

责任校对：郑淑艳

版式设计：齐 杰

责任印制：李 鹏

物流联盟

——基于物流服务能力的创新模式

闫秀霞 著

经济科学出版社出版、发行 新华书店经销

社址：北京市海淀区阜成路甲 28 号 邮编：100142

总编部电话：010 - 88191217 发行部电话：010 - 88191522

网址：www. esp. com. cn

电子邮件：esp@ esp. com. cn

天猫网店：经济科学出版社旗舰店

网址：http://jjkxcbs. tmall. com

北京京鲁数码快印有限责任公司印装

710 × 1000 16 开 16 印张 270000 字

2015 年 4 月第 1 版 2015 年 4 月第 1 次印刷

ISBN 978 - 7 - 5141 - 5486 - 3 定价：38.00 元

(图书出现印装问题，本社负责调换。电话：010 - 88191502)

(版权所有 侵权必究 举报电话：010 - 88191586)

电子邮箱：dbts@ esp. com. cn)

前言

随着改革红利释放、市场活力和经济内生动力进一步增强,我国物流业整体运行态势平稳,物流转型升级继续推进,快速物流、物流平台、一体化物流、供应链管理等物流业态保持快速增长。然而,在我国目前的物流体制下,由于物流服务属于不同的部门,尽管跨行业合并的制度约束逐步解除,但物流服务联盟仍然是一个解决产业物流和服务物流之间长期合作以及物流服务企业之间基于物流业务基础上的联盟合作的一个有效的方法。

本书以博弈论、效用理论、联盟理论、能力理论、拍卖理论、成熟度模型理论为工具,采用理论分析和实证研究相结合的方法,以物流服务能力为主线,从物流服务联盟参与主体的效用特性和物流服务商之间的竞争特性出发,深入研究了物流服务联盟能力框架、物流服务联盟的协调管理机制、物流服务商的聚类现象,利用支持向量机、佩特里(Petri)网等智能化方法,建立了物流服务联盟智能评价与优化系统,对物流服务联盟集成服务商业务流程优化、服务能力共享时的多服务商的选择决策进行了系统分析。通过研究,一方面改变现有物流服务运作方式,强化一体化物流与供应链物流管理,优化物流服务运作网络,提高物流服务能力;另一方面对如何协调物流服务过程中各个参与主体的利益以及如何为提高联盟的整体效率提供决策支持,因此具有一定的理论和现实意义。

本书是在笔者的博士论文《基于物流服务能力的联盟构建与协调》和有关纵向研究课题基础上,经过修改加工完成的。

全书分为8章。第1章是绪论。介绍了研究背景、研究目的和意义,分析了国内外研究现状,阐述了研究内容、研究路线,指出了研究的创新点及不足等。第2章是物流服务能力导向的服务联盟特征分析。给出了物流服务、物流服务能力、物流服务联盟的相关定义,分析了产业环境驱动下物流服务合作的动因,阐述了物流服务合作的中间组织选择,深入分析

目 录

第1章 绪论	1
1.1 研究背景	1
1.1.1 现实的紧迫性	2
1.1.2 理论发展的趋势	8
1.2 研究目的和意义	12
1.2.1 优化物流服务网络, 控制物流服务费用增长	12
1.2.2 提高联盟供应链能力, 强化长期协调与短期 协调的均衡	13
1.2.3 强化物流服务联盟的成员关系管理	13
1.2.4 改善联盟服务能力, 提高物流服务质量, 增强顾客满意度	14
1.3 理论综述	14
1.3.1 物流服务理论	14
1.3.2 联盟组织问题探讨	21
1.3.3 企业能力理论	25
1.4 研究内容与技术路线	28
1.4.1 研究内容	28
1.4.2 技术路线	28
1.5 研究创新与研究不足	30
1.5.1 研究创新	30
1.5.2 研究不足	30
1.6 本章小结	31

第 2 章 物流服务能力导向的服务联盟特征分析	32
2.1 几个基本概念	32
2.1.1 物流	32
2.1.2 物流服务	34
2.1.3 物流服务能力	36
2.1.4 物流服务联盟	41
2.2 产业环境驱动下我国物流服务合作的动因	42
2.2.1 物流服务产业环境分析	43
2.2.2 物流服务产业内竞争分析	45
2.3 物流服务合作方式研究	47
2.3.1 物流服务合作的中间组织选择	47
2.3.2 我国物流服务企业选择中间组织的现实性	51
2.4 物流服务联盟的契约特征	53
2.5 物流服务联盟的性质	59
2.6 本章小结	61
第 3 章 物流服务联盟能力结构分析	62
3.1 物流服务联盟构建过程	62
3.2 基于广义随机佩特里网的集成物流服务商业务 流程建模	68
3.2.1 集成物流服务商业务流程的佩特里网建模过程	68
3.2.2 集成物流服务商业务流程的佩特里网建模实例	71
3.3 构造多代理 (AGENT) 智能单元的物流服务联盟	75
3.3.1 物流服务联盟的多代理结构分析	76
3.3.2 能力——管理——环境下多代理物流服务联盟形成 与演化分析	78
3.4 多代理环境下物流服务能力成熟度模型 (LCMM) 及评价	81
3.4.1 多代理环境下物流服务联盟能力框架	81
3.4.2 物流服务能力成熟度模型 (LCMM)	82
3.4.3 多代理环境下物流服务能力成熟度的 SVM 评价	85
3.5 基于物流服务能力成熟度的服务商选择	91

3.5.1 物流服务商竞争力影响因素的因子分析	92
3.5.2 各影响因素对竞争力影响程度的分析	97
3.5.3 基于物流服务能力目标贴近度的服务商选择	98
3.6 本章小结	102
第4章 基于物流服务能力的联盟组建决策与分析	103
4.1 基于拍卖理论的物流服务联盟体系结构	103
4.2 拍卖理论下物流服务联盟利益及决策分析	105
4.2.1 集成物流服务商和服务商之间的利益分析	105
4.2.2 联盟内服务商之间的利益分析	106
4.2.3 基于拍卖理论的物流服务联盟分包子合同决策	110
4.2.4 联盟分包子合同决策中多服务项目选择的 组合拍卖	112
4.3 物流服务能力限制下服务商项目选择决策	121
4.4 物流服务联盟的组织模式及绩效评价	124
4.4.1 物流服务联盟的组织模式	124
4.4.2 物流服务联盟绩效评价	126
4.5 物流服务联盟组建案例	128
4.5.1 联盟产生的背景	128
4.5.2 物流服务联盟的组建思路	129
4.5.3 物流服务联盟的组建过程	129
4.5.4 物流服务联盟实施	130
4.5.5 案例分析	130
4.6 本章小结	131
第5章 物流服务能力导向的联盟协调	132
5.1 物流服务联盟协调产生的背景	132
5.2 单一物流服务商环境下的联盟协调	133
5.2.1 生产商和服务商的定价方式与价格联盟	135
5.2.2 生产商和物流服务供应商之间的联盟机制设计	142
5.2.3 生产商和服务商之间质量—价格两阶段 联盟协调	144
5.3 多物流服务商环境下的物流服务联盟协调	153

5.3.1 多物流服务商模型	153
5.3.2 多服务商物流服务能力共享时的协调分析	160
5.4 本章小结	168
第6章 物流服务能力影响物流服务质量的研究	169
6.1 物流服务能力	169
6.2 物流服务能力与物流服务市场的关系	172
6.2.1 物流服务市场需求结构	174
6.2.2 物流服务市场满意度分析	178
6.2.3 工商企业所期望的物流服务	180
6.2.4 物流服务商供给现状	182
6.3 顾客导向的物流服务质量	183
6.3.1 顾客满意导向的物流服务质量概述	184
6.3.2 顾客满意导向的物流服务质量框架模型	186
6.4 顾客导向的物流服务能力对物流服务质量的影响	187
6.4.1 概念模型和研究假设	187
6.4.2 样本来源	188
6.4.3 结果与讨论	189
6.5 本章小结	196
第7章 基于物流服务能力联盟管理案例	197
7.1 德国货代联盟发展模式及分析	197
7.1.1 货代联盟发展背景	197
7.1.2 货代联盟运作模式	198
7.1.3 货代联盟组织方式	200
7.1.4 德国货代联盟的发展分析	202
7.2 中国智能物流骨干网运营模式及分析	202
7.2.1 菜鸟网构建背景	203
7.2.2 菜鸟网运作模式	203
7.2.3 菜鸟网的发展分析	204
第8章 结论与展望	206
8.1 本书的主要结论	206

8.2 研究展望	208
附录	209
参考文献	227

第 1 章 绪 论

1.1 研究背景

随着我国进入买方市场阶段,企业开始纷纷将竞争的焦点转入到第三利润源的争夺,我国物流产业的发展空间十分巨大。根据有关资料统计,2013 年我国社会物流总额(经过社会物流服务,最终送达用户的货物价值总量)达 197.8 万亿元,按可比价格计算,同比增长 9.5%。从构成情况看,工业品物流总额 181.5 万亿元,同比增长 9.7%,增幅比 2012 年回落 0.3 个百分点。进口货物物流总额 12.1 万亿元,同比增长 6.4%,增幅比 2012 年回落 1.3 个百分点。农产品物流总额同比增长 4.0%,增幅比 2012 年回落 0.6 个百分点。受电子商务和网络购物快速增长带动,单位与居民物品物流总额保持快速增长态势,同比增长 30.4%,增幅比 2012 年加快 6.9 个百分点;受绿色经济、低碳经济和循环经济快速发展带动,再生资源物流总额同比增长 20.3%,增幅比 2012 年加快 10.2 个百分点。2013 年我国社会物流总成本为 10.2 万亿元,同比增长 9.3%,社会物流总成本与 GDP 的比率为 18.0%,与 2012 年基本持平。2013 年我国物流业增加值为 3.9 万亿元,按可比价格计算,同比增长 8.5%,物流业增加值占 GDP 的比重为 6.8%,占服务业增加值的比重为 14.8%。物流业的发展不仅得到新一届国家领导人的全面重视,而且物流业作为支撑国民经济发展的基础性、战略性产业的地位得到进一步提升,对于物流领域的关注,就成为目前研究的重点,与物流相关的物资和商业储运、铁路、交通、民航、邮政等企业为了适应市场需求,纷纷转型成为物流服务商,得到了产业资金的资本“输血”,许多国外物流企业也把目光投向了有广阔市场空间的中国物流业,因此对于物流市场的争夺是十分激烈的。

但由于我国的物流服务企业绝大多数是由传统的仓储企业及区域性的、运输功能单一的运输公司或许许多多货运代理公司转型而来,在现代物流的要求下,在国外物流企业及国内大型的具备综合物流能力的企业的双重竞争面前处于竞争的劣势,在这样的背景下,我国各地政府和物流企业开始了对物流发展的全面规划和思考,兼并重组及合作联盟成为解决问题的主要手段。在我国目前的物流体制下,由于物流服务属于不同的部门,尽管跨行业合并的制度约束逐步解除,但物流服务联盟仍然是一个解决产业物流和服务物流之间长期合作以及物流服务企业之间基于物流业务基础上的联盟合作的一个有效的方法。

1.1.1 现实的紧迫性

1. 物流服务需求的增加和我国物流服务体制问题

世界银行研究报告《中国:服务业发展和中国经济竞争力》的研究结果表明,在中国有4个服务性行业对于提高生产力和推动中国经济增长具有重要意义,它们是物流服务、商业服务、电子商务和电信。物流服务作为一种先进的组织方式和管理技术自从20世纪80年代引入我国以后,得到了迅速发展。但物流费用占国民生产总值的比重快速增长,如果不能有效地控制物流费用的增加,将会阻碍物流服务的正常运行和健康发展。

(1) 从货运量和货物周转量看物流总量的增长潜力。近年来,我国以干线铁路、高速公路、枢纽机场、国际航运中心为重点,大力推进物流基础设施建设,2013年年末,我国运输线路中,铁路营运里程为10.31万公里;公路通车里程为435.62万公里;全社会货物运输量和货物周转量分别达403.37亿吨/公里和164516.22亿吨/公里,按可比口径比2012年分别增长9.9%和6.1%,物流总量增长潜力巨大。

(2) 从社会物流总额看物流发展空间。社会物流总额从2003年的30万亿元发展至2013年的197.8万亿元,增长了近6.6倍,2013年社会物流增加值3.9万亿元,按可比价格计算,同比增长8.5%。物流企业和企业物流都有较大发展,为物流产业提供配套服务的基础设施建设、物流技术与装备、物流信息与咨询、物流地产等相关的产业和企业取得了比较快的增长。

(3) 从物流企业的发展 and 竞争看物流增值空间。2010年以来,物流

企业成长加速,原有的国有物流企业通过重组改制和业务转型,不断向现代物流发展,外资和中外合资物流企业抢滩中国物流市场,加快了发展的步伐。如丹麦马士基、美国总统轮船、英国英运等。国有企业、民营企业和外资、中外合资企业共同构成了中国各具特色的物流企业群体。物流企业和生产、流通企业之间的竞争与合作;多种运营方式和服务模式之间的竞争与合作导致了专业分工加快,需求的专业化带来市场的细分化,企业之间的联盟合作成为新的增值手段。

在物流服务总量迅速发展的同时,我国的物流费用也快速增长,2013年,我国物流成本占GDP的比重为18.0%,这一比率高于美国、日本和德国9.5个百分点左右,高于全球平均水平约6.5个百分点。高于“金砖”国家印度和巴西5~6个百分点左右。在物流成本的构成中,我国物流管理成本占总成本的12.5%,美国只有3.8%,而从运输成本占总成本的比重来看,美国运输成本占63%左右,我国占50%左右,反映了我国物流水平较低的状况。

产生物流费用增长的原因主要有:(1)一般经济原因。如通货膨胀、物流服务质量增加、物流服务成本增加。(2)物流服务体制本身的问题。

物流服务体制本身的问题是造成物流费用增长的最核心的原因,也是我国物流发展必须改革的问题。尽管物流的发展得到了中央和地方政府的高度重视,但是在物流政策管理体制方面仍然存在政出多门,条块分割的现象,严重制约了物流服务的发展。目前,从中央到地方虽然均有相应的物流管理部门,但是部门之间、地区之间权利和责任交叉重复;各地区之间的分段管理造成物流过程人为分割,在规划建设上,难以做到科学有效地统一配置资源,在物流企业的运营中也会遇到各种障碍,极大地增加了交易成本。

我国现有的各类物流法律法规基本上已能维护目前物流业的经济秩序,然而面对物流业的飞速发展,现有的法规还存在一些问题,表现出后劲不足,难以实现物流服务在空间上的无缝连接(比如,对于运输环节,要求能够实现海、陆、空运不间断的无缝连接,而目前出自不同运输管理部门的法规难以满足这种综合交通运输的需要)。2011年,国务院办公厅出台的“物流国九条”明确指出:“要结合增值税改革试点,尽快研究解决仓储、配送和货运代理等环节与运输环节营业税税率不统一的问题。”而这一要求并未体现在2013年开始的“营改增”试点中。物流业务各环节税率不统一,割裂了相关业务之间的内在联系,不符合物流业整合社会

资源、一体化运作的需要,也为物流企业的独立运作带来一定的困难。在中央新一代领导集体重视物流业发展,各方面体制机制改革稳步推进,政策环境持续改善的环境下,基于供应链环境进行物流服务联盟运作是减少物流费用的基本手段之一。

2. 物流服务需求的变化

在复杂多变,以敏捷思想为核心的企业环境下,物流服务的需求发生了很大的变化,表现出新的趋势特点:一是物流服务要求满足更远距离,即国际全球化的要求。二是物流服务需求的动态性增加、前置期逐渐变短。三是物流服务的角色发生了转变,第三方物流甚至第四方物流、第五方物流均已出现,但对物流服务的有效需求仍然不足。

(1) 自营物流占有相当比重。目前,国内企业的自营物流占整个物流市场规模的50%左右,专业化物流服务有效需求不足。

由于在计划经济体制下,我国绝大部分企业都拥有自己的物资流通设施,从原材料采购到产品销售过程的一系列物流活动主要依靠企业内部的自我服务完成,从而造成大量资源的闲置和资金的浪费,物流效率低下。这种以自我服务为主的物流活动模式,在很大程度上限制了企业对物流服务的需求,同时也使得内部资源不能在全社会范围内合理流动,物流过程费用大,浪费惊人。一方面,运输专业化程度不高,运输方式独立分散,没有形成高效有机的综合运输网络,集装箱多式联运的发展还受到多方面的限制,造成仓库、车队等许多物流设施闲置,运力过剩的现象;但另一方面,具有综合服务功能的专业物流公司可利用的物流资源不足,满足不了经济和贸易发展的需要,物流资源亟须整合。

(2) 第三方物流发展缓慢。目前,能够提供综合性、供应链全程化物流服务的第三方物流企业还为数不多,物流费用居高不下,严重制约了第三物流的发展,表现在:一是第三方物流服务比重较小。据统计,我国物流市场的执行主体主要是供货方,第三方所占比重不到30%,在欧洲,大型企业特别是制造业,全部或部分使用第三方物流的比例高达80%,第三方物流占整个物流市场份额的35%,美国的第三方物流比例超过50%,而日本的这一比例更是高达80%。这种为生产企业、商贸企业提供集成化、专业化、个性化全方位服务的物流模式,在欧、美、日国家仍在快速发展。二是第三方物流服务功能单一。中国仓储协会的调查表明,生产企业和商贸企业的外包物流主要集中在市内配送、单纯仓储和干

线运输。生产企业使用第三方物流企业的数量通常有2~10家,商贸企业使用第三方物流企业的数量一般都在10家以上,可见生产企业和商贸企业外包物流主要以“分包”为主,即将不同功能的业务分别委托给不同企业。目前国内介入物流的上市公司已经有上百家,但就其经营情况来看,大部分企业服务内容单一,仍然属于“类物流”企业的范畴,缺乏综合的社会化物流能力,很多企业只能提供单项或分段的物流服务,不能形成完整的物流供应链;只能简单地提供运输和仓储服务,而在需求预测、流通加工、物流信息服务、库存管理、物流成本控制和物流实施网络设计等物流增值服务方面,尤其在物流方案设计以及供应链全程化物流服务等高层次的物流服务方面还没有全面展开,虽然物流存量资产十分庞大,相关物流企业数量多,分布面广,但缺乏企业间的紧密联系,难以形成基于现代供应链管理服务模式的物流服务增值网络。

(3) 物流服务水平低。从我国目前的物流运作实践来看,传统企业尚处于转变之中,新兴企业尚处于起步阶段,真正拥有可以信任的品牌,庞大的物流网络,先进的管理体制,高素质的人才队伍和丰富的运作经验的物流龙头企业还较少。物流作业水平低,物流企业无法通过自身成本的降低来优化客户的物流成本,物流信息系统成为竞争力的“瓶颈”,根据有关调查,目前我国大约有40%的物流企业采用了包括通信网络、条码、RFID、GPS、GIS、物流自动化系统、物流管理软件等先进的信息技术来改进企业管理和作业流程,全面提升企业的运营效率。但大部分物流企业仍采用传统的人工操作方式作业,行业物流信息化的整体水平很难满足企业高效运营和市场用户需求。

目前,我国商品周转率只有发达国家的35%,每平方米库存的商品量只及发达国家的30%,配送差错率为发达国家的3倍。2012年,我国工业、批发和零售业企业物流费用占销售额的比重为8.6%,高于日本调查企业3.9个百分点,高于美国调查企业0.7个百分点,其中,工业企业为9.2%,批发零售业企业为7.8%。据重点物流企业调查显示,2013年1~11月,重点物流企业主营业务收入同比增长5.3%,主营业务收入利润率为4.1%,较2012年同期下降了0.9个百分点,且低于同期的规模以上工业企业主营业务收入利润率1.4个百分点,两组数据都反映出,我国重点物流企业盈利能力较弱,导致物流服务企业回报率低下。据对美国物流业的统计与分析,以运输为主的物流企业年平均资产回报率为8.3%(IRR),仓储为7.1%,综合服务为14.8%,在中国,大部分的物流企业的资产回

报率不到2%，物流服务满意度较低，尤其是第三方物流公司，缺乏必要的服务标准和服务规范，很难提供规范化的物流服务，服务质量较低，直接造成了物流市场有效需求不足。

3. 物流服务分工带来的利益冲突

环境的动态性和消费者个性化的需求使得物流运作和管理更加复杂，为了覆盖更远距离的服务，需要采用很多不同的物流服务主体，共同完成服务目标。这样将物流服务的操作分为若干个小块，需要在正确的时间选择合适的服务提供商，分工越细，可选范围越广。这种基于供应链的物流服务运作方式进一步推动了物流专业化和功能化的进程。

如果只需要将不同的物流服务供应商结合在一起是比较容易的，但客户服务是作为一个整体出现的，由于各个成员分别提供固定的物流服务，缺少整体性。因此，这种分工服务方式为物流网络中各成员之间的利益冲突的产生提供了可能性。

第一，物流服务提供商个体和整体之间的利益冲突。由于大范围地域和行业的物流运作，单个服务商为了实现自身利润最大化，而不考虑其他服务商的运作时间和进程，很难与整个物流网络的计划和步调保持一致。

第二，物流服务提供商和客户服务之间的利益冲突，主要体现在服务时间和服务规模上。通常，客户服务需要产品配送立即进行，尽可能快和准时，并不考虑其他服务。例如，如果一个包裹需要递送，卡车需要在包裹装卸的准确时刻到达。相反，物流运营者通过工具的使用而获得利润，为了追求规模经济，一般要收集很多货物，等达到他们的运载能力极限时才开始启动，他们需要考虑所有其他服务，包裹运输会延迟直到卡车装满时进行。

当物流商在很大地域范围和需求变化的市场环境下提供物流服务时，这些矛盾成了服务质量保证的主要障碍。

4. 信誉缺失导致交易费用增加

在物流服务中，人们要解决的问题不仅仅是物流在时间、空间上的安排，还要大量处理外界输入矢量之间的逻辑关系，即物流服务供应方和物流需求方之间的合作问题以及物流服务供应商之间的竞争与服务差异化问题。由于我国现代物流正处于起步阶段，企业信誉度相对较低，物流服务仍然以短期合约为主，由此加大了企业的交易费用和交易风险。

在物流服务实践中,造成交易费用增加的一个主要原因是道德风险。道德风险是信息经济学中的一个主要问题,是由于信息不对称造成的。非对称信息是指市场上交易的双方所掌握的信息是不对称的,在大多数商品和生产要素市场上,卖者掌握的信息多于买者,在物流服务市场上,物流服务供应商拥有比物流需求方更多的信息,他们拥有更多的关于自己物流服务能力资源的信息,尤其是提供物流服务所需要的无形的技能资源、物流服务的知识资源。如果双方掌握的信息不对称,市场出现问题,在此情况下所导致的均衡结果对社会来说将是一种无效率。拥有信息优势的一方,就可能产生机会主义行为,为了获得更有利于自己的交易条件,故意隐瞒某些不利于自己的信息,甚至制造虚假的信息。这种在交易前隐瞒自己掌握的信息,或利用对方知情来作出有利于自己的选择的行为称为逆选择。与隐藏信息相类似的另一类经济行为是隐藏行动,即道德风险,也是由信息不对称造成的。

物流服务联盟运作过程中,产生道德风险的原因之一在于代理人拥有私人信息,这从道德风险对策环境中可以看得很清楚:委托人与代理人签订合同后,委托人无法观察到代理人的某些私人信息,特别是代理人努力程度方面的信息。这种情况下,代理人可能利用其私人信息采取某些损害委托人利益的行为。

5. 小结

通过以上的分析,造成物流服务费用增加和物流产业主体利益冲突的主要原因是物流服务运作中缺乏优化、协调与控制。解决的根本途径可以从以下几个方面着手:

(1) 优化物流服务运作网络,提高物流能力。提高物流服务运作能力在某种程度上能够加快物流产业的发展和降低物流服务费用。一般而言,可从两个途径提高物流服务运作效率:一是优化物流服务网络结构(网络拓扑结构、节点企业选择、流量分配),在保证物流服务可靠性的条件下,减少物流服务费用。二是加强物流服务联盟内部控制,通过联盟内部各主体能力的改善,提高物流服务质量,使联盟系统朝着有利于自身的方向发展。

(2) 改变现有物流服务运作方式,强化一体化物流与供应链物流管理。改变现有物流服务运作方式,强化一体化物流与供应链物流管理可以从根本上解决物流产业分割的局面。因为现有物流服务运作模式的有效改