

贵州省制造业与物流业联动发展的 现状及对策

周辉

(贵州大学管理学院)

摘要: 本文从分析物流业与制造业联动发展的必要性入手,指出贵州在两业联动发展方面存在的突出问题,并提出贵州物流业与制造业两业联动发展的有效措施。

关键词: 物流业, 制造业, 联动发展

基金项目: 贵州省教育厅高等学校人文社会科学研究基地项目,贵州大学喀斯特地区发展战略研究中心项目(项目编号:JD2013046);贵州大学研究生创新基金项目(项目编号:研人文2015015)。

1 引言

制造业是国民经济重要支柱,也是贵州省发展重点。贵州通过抓住国家西部大开发的良好机遇,构建了以支柱产业为支撑、特色优势产业为依托、高新技术产业为先导、符合新型工业化要求的特色工业体系,包括以能源和磷化工、煤化工、铝等贵州省优势原材料为主的新兴支柱产业,烟酒为传统的支柱产业,民族医药和特色食品为代表的特色优势产业。贵州工业经济增长势头良好,规模以上工业企业在2010—2014年期间净增1447户,达到3496户,净增企业数量居全国第一;国家核定2000万元口径规模以上工业增速11.6%,制造业总产值占工业总产值比重达到60%以上,制造业是推动贵州省工业经济增长的最大动力,制造业对地区生产总值有较高的贡献率。

现代制造业的快速发展需要物流业作为支撑,而贵州省制造业自营物流占绝对的比重,企业物流业务外包不多,采购物流、生产物流、回收物流以及在销售中的运输、仓储都由企业自身来做,弊端渐显,业务外包已经成为一种不可阻挡的趋势,物流业务外包会显著提升制造业的竞争力,有助于物流业的健康发展。

2 制造业与物流业联动发展的意义

2.1 有利于发挥制造企业的核心竞争优势

生产企业的业务是研发、原料购买、加工、仓储配送等环节。根据核心竞争力理论,现代化生产要求专业化分工和协作,发挥核心竞争优势。一般当制造企业规模比较小时,往往会采取“大而全,小而全”的模式,企业全部承担诸如原料采购、加工、销售以及物流配送等活动

；随着规模的扩大、市场竞争加剧，协作分工的要求更加迫切，企业专注于培育核心竞争优势，“好钢用到刀刃上”，集中资源于技术研发、加工以及营销等核心业务，将非核心业务如长途运输、物流配送和简单加工、仓储等外包。强化两业联动有助于制造企业发挥核心竞争优势、实现制造企业竞争力的跃升。

2.2 有利于制造企业加强成本控制、促进市场推广

一般商品从原材料采购到加工成品的全过程，加工制造耗时不超过 10%，而在物流各环节总耗时却达到 90%以上。发达国家制造企业的物流成本占销售总额的比例为 8%左右，在日本只有 5%，而我国普遍在 10%~15%，物流成本是国外的 2~3 倍。实施两业联动利于优化生产流程、缩短流通时间，从而降低生产成本、提升效益，加速市场推广；物流企业面对制造物流社会化和物流服务专业化不足而出现专业化发展阻碍因素难以调和的现实状态。因此，两业联动在促进制造物流社会化的同时，也促进物流企业网络化、集约化和规模化，走上专业和精细化发展之路。

2.3 有利于物流企业创新

制造物流占全社会物流比重最大，是物流业的需求基础。历史上出现的诸如汽车精益制造理念和计算机接单制造思想等重大变革都与物流业有关，最初都不是针对物流系统而是以其为前提进行的变革，前所未有地推动了现代物流业的进步。所以，物流业发展依赖于制造业的快速发展，制造业必须与物流业实现联动发展。

2.4 有利于增强两业的国际竞争力

我国制造业正处在转型升级、物流业正处在规模化、现代化的过程中，但仍障碍重重，实现双方稳定可持续发展需要仰仗产业优化和升级。所以，实现两业联动推动产业优化升级意义重大，借助两业互为延伸和需求相互匹配，着力培育两业全球竞争的核心竞争力。

2.5 有利于企业资源的优化配置

两业实现顺利发展需要各种资源作为支撑，但全球竞争加剧而带来的资源稀缺状况严重阻碍两业核心业务的发展。两业联动能够大大缓解物流业基础设施投入的压力，还能够实现双方跨产业资源的最优化配置。

3 贵州两业联动发展现状及原因

3.1 现状

(1)联动意识弱。目前人们普遍对现代物流业的重大作用认识不足，“大而全、小而全”的旧思维仍大量存在，制造企业内部资源缺乏有效整合，缺乏完善、高效、有序、便捷的物流市场服务体系与政策环境，种种因素导致两业联动积极性不高，两业联动发展仍步履维艰。

(2) 自营物流比例偏高。贵州省制造物流社会化程度低，大部分制造类企业仍以自营物流为主。我国物流外包的比例是 16% 左右，而贵州省制造业物流外包比例低于 10%。

(3) 物流企业服务缺乏一体化、能力弱。省内物流企业规模都偏小，全国共 300 家 A 类物流企业，贵州省占 19 家，企业普遍缺乏制造业所需的一体化、专业化的比如物流规划和物流方案的设计、基于供应链的全程服务、物流信息化等增值物流服务，在传统物流领域粗放经营、同质低价竞争。

(4) 行业信息平台建设滞后。缺乏完整的网络系统平台，信息孤岛、信息不对称的现象大量存在。一方面，众多物流企业在运输、仓储等传统物流领域低价竞争，缺乏提供高端物流服务的的能力；另一方面，制造企业对物流企业的能力缺乏了解和信任，找不到合适的提供一体化等现代高端物流服务供应商，只能耗费大量资源来组建物流中心，效率低下。

3.2 主要原因

(1) 体制因素。由于计划经济和条块分割体制的影响由来已久，各自为政、政出多门，难以形成合力，致使物流企业的办事流程繁杂、运作管理复杂、业务周期长，从而也必将成为两业联动发展的障碍，而且制造企业的物流需求分散在各个企业、部门中，制造物流社会化、物流资源集成度低。

(2) 对竞争的变化认识不足。贵州地处我国西南内陆，两业对全球经济一体化格局下竞争方式的转变认识不足，危机意识不强，缺乏前瞻性的思考和谋划。企业组织结构、经营管理方式都难以跟上竞争环境变化的节奏。

(3) 需求不足和服务能力不强矛盾同时并存。省内制造企业很多都是国有或国有控股企业，传统的生产经营管理模式和管理流程僵化，管理创新、改革动力不足，制造物流社会化程度低，物流业“吃”不到制造物流这个“蛋糕”而显得“饥馑”；贵州现代物流起步晚、起点低，且多数是民企，规模较小、物流设施陈旧、标准化建设落后、资源利用不当、信息沟通不足，服务单一、仅限供应链个别环节，难以满足制造业物流的需求，需求不足和供应能力不足的矛盾共存。

4 有效措施

4.1 政府强化认知，实施行业联动

积极制定推动贵阳、安顺等贵州制造基础较好的地区两业协调的配套政策和工作机制，发挥贵阳大经济核心区作用，实现域内各物流设施有效衔接利用，力争形成高效、便捷、完善的区域物流服务体系，如抓住贵广高铁等大交通项目为契机，选择重点行业的品牌企业开展联动发展示范项目试点工作，通过政策扶持加业务指导，有重点稳步高标准地开展联动。

4.2 完善配套政策

出台扶持政策，积极营造良好的市场环境：一是可由政府牵头成立两业联动发展专项基金鼓励联动理论与项目实践，考虑政府财力，对符合规划要求、列入重点扶持的制造企业、物流企业加大资金支持。二是统筹安排，加强调研，研究两业联动项目投融资政策和途径，鼓励各类投资机构和信用担保机构对联动项目投资担保，减轻两业在生产制造和物流基础设施建设投融资的压力。

4.3 提高制造物流社会化水平

制造物流社会化是两业联动的关键，只有制造企业的物流需求得到整合、释放，第三方物流才会有发展的空间。因此要鼓励制造企业摒弃传统的“大而全、小而全”观念，加强物流管理创新，整合业务流程、分离物流资产，逐步深化物流业务外包；鼓励制造企业对内设立物流管理部门，加强标准化建设，完善物流成本核算制度，推进两业联动顺利发展。

4.4 增强第三方物流企业服务能力

支持现有的运输、货代等企业进行功能整合和业务扩展，加快转型；鼓励通过参股、控股、兼并等方式资产重组，联合组建第三方物流企业做强做大；中小物流企业做精做细、专业化；物流企业主动深入制造类企业，基于供应链运行模式，发挥自身核心竞争优势，加强管理创新提升效率，从根本上增强第三方物流企业一体化服务能力。

4.5 打造信息平台

有效的沟通是两业联动顺利进行的关键，首先支持制造企业业务流程优化和创新，规范物流管理，同时加强物流成本核算和控制；再次，鼓励双方企业建立信息服务平台，该平台应该能够实现沟通上下、数据的及时采集和传输，以实现信息共享并形成长效机制；最后，建立各类专物流市场，充分利用信息平台互通互联和信息资源整合功能，促进各种信息资源规范、有序、高效的流动。

4.6 注重发挥行业协会的作用

加强行业协会的建设和管理，坚持资源整合，行业联合与促进协调发展的原则，支持行业协会因地制宜积极协助政府部门制定规章制度和标准、联动考核指标等，充分发挥行业协会专业管理和衔接两业的桥梁功能，推动两业协调发展。

参考文献：

龚鹏, 阎黎. 西安制造业与物流业联动发展的现状及对策[J]. 研究与探讨, 2012(1): 51-56.