

贵州省制造业与物流业联动发展探析

周辉

(贵州大学管理学院)

摘要: 贵州省目前处于促进工业经济发展的重要战略机遇期、跨越期,本文在分析了贵州省制造业与物流业发展现状的基础上,对“两业”联动存在的问题进行分析,结合贵州省资源优势、产业发展规划等省情,提出推进贵州“两业”联动的政策和相关配套措施。

关键词: 贵州省, 制造业, 物流业, 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,项目编号: JD2013046; 贵州大学研究生创新基金项目,编号: 研人文 2015015

1 贵州制造业与物流业发展的现状

1.1 制造业发展现状

制造业是贵州发展的重点,是国民经济的重要支撑。通过抓住西部开发的战略机遇,实施工业强省战略,做大做强工业经济,综合经济实力稳步提升。

工业企业结构变化较大。随着工业强省战略深入实施,全省规模以上工业企业数大幅增加。2010—2014年,规模以上工业企业数量由2049户增加到3496户,净增1447户,净增数居全国第一位,中大型企业比例明显增加。

工业投资增长迅猛。据统计,去年上半年超期完成工业投资2205亿元,同比增长24.7%;247个3000万元以上项目投产,主要集中在建材、装备、特色食品等行业。

硬件设施更加完善。仅2014年前10月,新建标准厂房380万平方米;产业园区标准厂房入住率达到89%;26个污水处理厂落成。

重点行业增速态势良好、产品结构不断优化。19个重点行业中有10个实现两位数增长,如装备制造、建材、纺织;传统行业如白酒、卷烟、特色食品行业稳步发展,如茅台酒产量和包装量同比分别增长25.7%、107.9%,白酒业增14.7%;煤、电行业同比增长12.3%、2.6%。27种主要工业品产量呈现增长态势,其中铝材增长85.8%、汽车增长35.8%、电子元件增长16.1%,工业产品结构逐步优化。

产业结构调整成效初显。能矿业占比下降到53.9%,其他产业对工业经济增长贡献率提高,其中烟酒食品等特色轻工业贡献率31.1%,同比提高12.3个百分点。新兴产业增加值同比

增长 30%，高于工业平均增速近 20%。

1.2 物流业发展现状

贵州生产型服务业发展迅猛，其中交通运输、邮政业为代表的物流业进步明显。

交通运输量增长迅速。2013 年全省客运量达到 83435 万人次，旅客周转量 593.62 亿人公里，同比增 4.0%；上半年货运量 72700 万吨，货物周转量 1292.11 亿吨公里，同比增 30.3%。邮政业也呈现快速增长态势，2013 年上半年营业额 13.64 亿元，同比增 21.0%。

基础设施改善。交通基础设施建设是物流业发展的重要基础。打造综合交通运输体系，将“不沿江、不沿边、不沿海”转为“近江、近边、近海”。铁路增 756 公里，高速增超 700 公里，改造国省道 450 公里，四级航道增 430 公里；扩建龙洞堡和凤凰机场、新建六盘水月照机场大大提升航空运力，已新开、加密航线 20 条。

物流企业增多、实力增强。2014 年上半年，交通运输、仓储和邮政业注册企业数同比增 24.0%达到 195470 户，总注册资金 10786.58 亿元，同比增 46.9%。

物流从业人员增多。从业人员数增长迅速，据有关研究报告显示，2013 年全省交通运输、仓储和邮政业从业人员总和为 37.39 万人，占服务业人员 20.4%，物流业发展潜力巨大。

综上所述，贵州省两业发展非常迅猛，但是相对落后，面临结构调整和转型升级的压力，现代物流业的发展不匹配制造业不断增长的物流需求，发展粗放、低效。两业相互促进已成为全球共识，成为一种不可阻挡的趋势，两业联动是实现产业结构调整 and 制造业转型升级、提高经济发展质量的重要突破口。

2 两业联动存在的问题

2.1 管理体制冗杂，效率低

目前，物流宏观上仍然是交通、铁路、工商管理等众多部门，多部门共同管理[1]。两业联动是一个巨大复杂的系统工程，是两个系统的融合和互动的过程，牵扯面广，多部门管理难以形成合力，不易沟通协调，这会使得物流企业的办事流程烦琐、运作复杂化、效率低下等，两业联动发展阻碍颇多。

2.2 缺乏引导和支持

贵州现代物流业发展比较晚，起点低，相较于发达省市来讲发展不足，表现在规模普遍比较小、管理不规范、缺乏统一规划，如政府对现代化物流园区的规划和建设引导和支持力度不够很多项目往往是由当地的企业提出，由当地政府批复，往往缺乏足够科学的论证，没有站在国家和省级层面来审视和布局，重复性建设突出，造成巨大的资源浪费和虚假繁荣的景象出现[2]。

政府对两业联动的认识不深。2009 年国务院出台促进“两业”联动发展的指导意见，但贵州省在这方面的配套政策和具体措施不多，如制定合理的道路收费机制等缺乏，促进两业联动发展的基本态势没有能够形成，联动动力不强。

2.3 制造物流外包比例较低

制造业是国民经济的重要支柱，制造物流是物流业需求基础，西方发达国家制造物流社会化发展非常成熟，而我国因长期受计划经济和条块分割体制的影响，“小而全，大而全”观念浓厚，自营物流居于统治地位，物流需求零散分布，制造物流社会化程度低[3]。省内制造企业国有或者控股的企业较多，拥有自己完整的物流系统，包含人、车等物流设施，重生产轻管理、重工艺轻物流，物流外包较少，缺乏专业、规范和精细的物流管理，物流资源集中度低、资源闲置率高。究其原因，制造业对现代物流认识不足，片面认为物流等同于运输、仓储，深层次的业务合作和联动模式创新难以实现，缺乏基于供应链运作的思维去考虑发挥自身核心竞争力。

2.4 物流业服务能力弱

近年来，贵州省物流业取得了长足的进步，发展较快，但也存在着企业规模小、散，行业成熟度和集中度低、管理不规范、先进物流设施和物流技术利用率低等。物流企业大多是由传统运输、仓储业转型而来，服务单一，局限于供应链上单个环节，且经营粗放，全方位一体化服务如为客户量身定制运输计划、车辆选择、路径优化甚至是物流方案和规划的设计等高端增值物流服务能力欠缺，出现需求和供给不足两个矛盾并存的尴尬局面，一方面，由于制造物流占整个社会物流绝大部分，而且随着制造业的发展，物流需求更加专业化和精细化，制造业对物流企业服务能力存疑，导致企业物流外包积极性不高，物流业物流需求不足，物流市场也陷入低价、无序竞争的局面，难以培育现代高效的第三方物流企业[4]。另一方面，制造业没有能够很好地利用现代物流业的专业化、集约化、高效率的特点，自身物流效率不高，阻碍了其核心能力的发展。

2.5 信息化建设不足

信息共享是两业联动发展的基础。由于配套政策、资金等多因素制约，我国企业信息化建设成果有限，省内多数物流企业不仅物流技术和物流装备缺乏，且服务网络、信息控制和数据交换技术(EDI)、自动识别技术等建设远远不足，在实践中使用专业物流管理软件的企业也是凤毛麟角，还有的企业只在事后由人工输入简单的数据。“信息孤岛”、信息不对称现象大量存在，一方面，物流企业对制造企业的物流需求不了解，如物流运作方式和流程、物流量、精细化和准时化程度以及更深层次的物流需求等。另一方面，物流企业的服务能力也不为制造业企业所知晓。因此，物流需求不足和供给能力不足两个矛盾同时并存。

3 促进联动发展的对策

3.1 政府推动

政府要深化对两业联动的认识，将推动此作为优化产业结构，提高经济发展质量的一项重点工程来做，建立有效工作机制，统筹安排和协调，扎实推进省内各地区两业联动开展，发挥资源优势，做好前瞻性的规划，有效衔接和利用域内物流基础设施；逐步建立和完善高效的区域物流服务体系[5]。如鼓励煤和磷化工等资源优势型产业龙头进行联动项目试点，给予政策扶持，并组织相关专家指导，有重点、高标准的启动示范项目。

3.2 加强物流管理创新

传统多部门物流管理体制效率低，成立一个跨部门、高级别的“综合部”势在必行；加强调研，适时出台政策和相关配套措施，一是设立联动发展专项扶持基金，用于鼓励理论研究和示范项目实践，对于符合规划和项目资助条件的加大财政支持力度，缓解融资压力。二是研究支持两业联动投融资的具体政策和途径，鼓励各类投资机构和信用担保机构对联动融资信用担保。

3.3 鼓励释放物流需求，完善第三方物流市场

制造物流是物流的需求基础，联动关键在于制造业物流需求的社会化[6]。要鼓励制造业突破“大而全，小而全的”传统模式，优化业务流程，加强物流管理创新，鼓励制造企业逐步分离物流资产和业务，加强与第三方物流企业之间的合作，同时完善物流市场服务体系，可从“增量”和“存量”两个方面入手，设置市场准入和鼓励现有企业功能延伸和整合，培育现代第三方物流市场主体；建立完善的市场信用体系，设施信用分类监管，鼓励诚信经营。

(1)建立两业交流平台。信息交流不畅是阻碍两业联动发展的重要因素，一方面，可以通过定期或不定期举行讨论会、经验试点推广会、发展论坛、针对性培训、参观学习等活动，大力宣传两业联动，避免“信息孤岛”的现象。另一方面，由此可明确两业联动的着力点，互相学习、取长补短，推动两业需求互为延伸。

(2)强化行业协会的建设和管理。行业协会主动加强自身建设和管理，协助政府制定鼓励两业联动的产业规划和具体配套措施，该过程中可以充分发挥其在两业联动过程中的桥梁和纽带作用，实现两业的无缝连接；协助主管部门进行物流标准的重新修订，建设物流标准信息库，开展物流术语、计量与设施技术标准等的普及工作。

3.4 提升物流企业服务能力

制造业与物流业联动发展是基于制造业通过两种资源配置方式的选择[7]。当前的物流行业服务能力和制造业不断增长的物流需求不匹配，出现了结构性的供需矛盾。一是鼓励通过兼并等多种方式联合组建第三方物流企业，做强做大；二是中小物流企业可以寻求在专业化分工基础上进行合作，如组建物流战略联盟；三是支持物流企业提升装备和技术水平，提升物流运作效率；方位一体化物流服务；四是着眼于管理创新。根据企业实际运作需求，力图实现扁平化管理，增强整体响应能力。五是加强信息化建设，由政府或者是行业协会组织开发一款小型的物流专业软件供这些企业使用，也可由企业联合投资开发适合自身需要的软件来使用，来提升物流企业的物流管理水平，真正发挥物流业专业化的优势[8]。

4 结论

两业联动已经成为当今不可阻挡的趋势,制造企业物流外包可以获得第三方物流企业的专业化、高效率的物流服务,同时降低成本,有利于自身优势资源的集中,确保企业核心竞争力的稳步提升[9]。物流企业通过为制造业服务,可以发挥自己的专业优势,改变从属于制造业的地位,从而迈向独立、现代化和专业化。文章首先分析了贵州省制造业和物流业的发展现状,指出贵州省物流业虽然取得了很大的进步,但是还相对落后,接着分析贵州省制造业与物流业联动发展存在的主要问题,进而提出应对的措施,对于贵州省当前和今后制定相关政策和两业联动规划有所借鉴。

参考文献:

- [1]李增妮,刘增凡.黑龙江省制造业与物流业联动发展的对策探讨[J].商业经济,2012(12):20-21.
- [2]刘文博.辽宁省制造业与物流业联动发展现状及对策探讨[J].交通企业管理,2010(3):58-59.
- [3]曹国安.西部地区制造业与物流业联动发展的问题与建议[J].物流管理,2013(2):25-26.
- [4]龚鹏,阎黎.西安地区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.
- [5]王军,曹丽新.促进我国制造业与物流业联动发展的对策探析[J].学术交流,2012(9):88-91.
- [6]高晓红,俞海宏.宁波制造业与物流业联动发展的现状与策略[J].科技管理研究,2010(20):71-74.
- [7]王佐.制造业与物流业联动发展的本源和创新[J].中国流通经济,2009(2):16-19.
- [8]李亦亮.制造业与物流业联动发展需要澄清的认识问题[J].兰州学刊,2010(12):51-53.
- [9]李亦亮.现代物流管理基础[M].合肥:安徽大学出版社,2009:75-76.

