影响浙江中小物流企业发展的主要因素

高晓平

（河北医科大学第二医院　　050000）

【摘 要】目前,浙江省正处于经济历史性关键时期,发展现代物流业,推动区域经济转型升级已成为共识。明晰浙江省中小物流企业发展的有利和不利因素,对于促进浙江物流行业健康发展,实现产业转型升级,降低物流成本、提高制造企业市场竞争力,促进整个经济社会可持续发展,显得十分迫切和具有现实意义。

【关键词】浙江;中小物流;有利因素;制约因素

一、影响浙江省中小物流企业发展的有利因素

(一)政府重视、政策支持

近年来,浙江省各级领导一直很重视物流建设工作,出台了一系列的政策,并编制专项规划,引导和促进浙江物流业的发展。2003年,编制了专项规划和政策,对浙江物流业发展起到重要的指导作用。2007年12月,全省经济工作会议作出了包括“建设大物流”在内的现代交通“三大建设”的战略决策。2010年,省政府相继出台了关于加快服务业发展的五年规划和政策措施的几个文件,有力地促进了浙江物流业的快速发展,并逐渐成为浙江经济发展新的增长点。

(二)需求旺盛,基础扎实

随着浙江城市化水平的提高,外向型经济的发展,市场大省、先进制造业基地建设的推进,给物流业带来了旺盛需求和更高的要求。主要表现为以下几个特点:

一是物流市场需求旺盛。2008年,物流总额5.45万亿元,为GDP的2.9倍,物流总费用3889亿元,占GDP的18.1%。物流增加值2052亿元,占GDP的9.4%。2009年,公路集装箱货运量为85249839标箱;营业性公路货运量95801.9万吨。

二是物流费用占GDP的比重持续降低,物流运行质量逐步提高。2007年物流总成本为3399亿元,占全省GDP的18.2%。2008年物流总成本占全省GDP的18.1%。

三是基础设施和存量资源比较丰富。至2009年底,全省道路货运站场有144个,其中有形货运市场、物流中心、园区基地等83个,有口岸功能的物流园区8个。截至2009年底,浙江省有物流园区(物流中心)45个,占全国9.5%,居全国之首。

四是物流多元化的立体格局基本形成,服务水平和能力逐步提高。据不完全统计,截至 2008 年底,目前全省各类物流企业约26000多家,其中外资企业共30家,超亿元规模的约20家。在2010年初最新认定的A级物流企业中,浙江省共有118家A级物流企业,5A级为两家,4A级为15家,3A级为59家,2A级为42家,数量居全国首位。

作者简介:高晓平,1972，04 ,女，籍贯:河北石家庄,最高学历:本科,目前职称:经济师,主要研究方向:经济管理。

五是物流的功能和结构逐步升级,物流专业化和社会化程度增强。物流增值服务能力的配送、加工等服务业务量近年来增长60%。90%以上的规模企业开始按照大物流理念的要求加速转型。信息技术、仓库管理系统、条型码、托盘等物流技术也在全省得到广泛应用。目前,由省交通运输厅承建,多省交通运输管理部门参与共建的公共物流信息平台在浙江省及全国逐步加以推广。

(三)区位与交通优势明显

浙江位于我国东南沿海,地处长江三角洲南翼,海、陆、空交通快速便捷。浙江港口资源丰富,拥有宁波—舟山、温州、台州、嘉兴等 39 个沿海港口。杭州湾跨海大桥的建成通车,对整个长江三角洲地区的发展将产生深远的影响,极大改变了宁波—舟山港物流末端的现状。上海和宁波的陆上距离缩短 120 公里,在沪杭甬之间形成一个二小时的“金三角”交通圈。增强了宁波、舟山港的大港枢纽地位,提升了长三角南北两大物流体系的合作功能和效率。2009 年,宁波—舟山港货物吞吐量达到 5.7 亿吨,位居全球海港吞吐量第一。

全省高速公路网络骨架已基本形成,至 2015 年要基本实现县县通高速。铁路已形成了“两纵两横”格局,沪杭、宁杭、杭长、杭甬高铁扎实推进。目前浙江省主要城市之间已形成了“4 小时交通圈”,发展物流业的区位优势十分明显。截至 2008 年,铁路营业里程为 1306 公里,公路通车里程 103652 公里,内河通航里程 9695 公里。2009 年,高速公路营运里程为 3110 公里,全年铁路、公路和水运等运输方式完成货物周转量 4918.5 亿吨公里,港口完成货物吞吐量 10.3 亿吨。

(四)产业集群和物流枢纽园区建设富有成效

浙江是制造业大省,产业群网络分布密集,现有年产值超亿元的各类特色产业区块 500 多处,涉及 100 个大小行业和 20 余万家企业,年产值占全省工业总产值的 65%左右。杭州湾、金衢丽、温台沿海三大产业带已形成众多产业群的集聚效应。

针对浙江省商品大进大出的特点,政府统筹规划,重点加强了杭州、宁波、温州、金华—义乌 4 个全省性物流枢纽的建设。另外,浙江的国际物流中心发展也较快,相继开放了 13 个一类口岸(其中 5 个海港口岸、3 个航空口岸、5 个外轮海面交货点和接卸点),在内陆地区根据需要陆续发展了杭州口岸物流有限公司等 9 个具有口岸功能的国际物流中心。作为物流中心的补充,在浙江省构建起四级货运站场货运网络,截至 2009 年底,全省规模以上货运站场达 144 个,总营运面积 9796258.6 平方米,吞吐量为 82828 万吨,货物周转量为 4717911.8 万吨公里。

二、浙江省中小物流企业发展的制约因素

从物流发展各项指标来看,浙江省物流业发展水平在全国处于前列,但是与发达国家和国内部分地区相比还有一定差距,制约中小物流企业发展主要有以下原因:

(一)企业服务功能单一,竞争能力不高

我国中小型物流企业大多数原为传统的物质运输、仓储业或是国有工商企业分拆转型而来,它们只能提供单一或分项的物流服务、物流功能主要停留在储存、运输、配送上。在服务项目的开拓,如包装、加工、配送等价值增值服务业务还不多。另外,我国物流运输、仓储的现代化水平不高,市场反应速度慢,物流企业“大面全”、“小面全”现象较突出,产供销一体化、专业化程度不高,不能形成完整的物流供应链。多数中小物流企业仍以局部的、分段的物流服务为主,大多从事低端物流服务业务,不能提供物流方案设计和全程一站式物流服务等高层次的物流服务。

(二)企业缺乏长远规划,协同意识淡漠

由于受传统的经营意识和管理体制的影响,我国中小型物流企业在开展业务时一窝蜂跟进现象严重,缺乏长远规划和打算,市场定位和发展战略模糊,往往凭经验和感觉办事,因而造成资源浪费,成本过高,企业发展后劲乏力。美国的企业在与日本企业竞争时,纷纷实施归核战略——企业集中资源,培育自己的核心能力,大力发展核心主业,把主业做大、做强、做精,并在全球范围谋求物流外包或与全球的外部企业缔结战略联盟,以整个供应链的整体优势参与国内、国际竞争。我国中小物流企业却缺乏这样的战略理念,总是单独作战,以致在快速多变的市场竞争中很难依靠自己的资源让自己的发展速度赶上市场变化的速度。

(三)物流企业资金短缺,融资能力不强

资金短缺是影响和制约中小物流企业发展的主要问题。金融部门在贷款过程中均实行“谨慎性原则”。而中小物流企业自身规模较小,其资产主要由各种运输、仓储、配送的专用设备构成,贷款抵押率明显较低,仅仅依靠自身的实力不足以提供担保,同时由于担保的连带责任,也导致很少有组织或个人愿为中小物流企业提供担保。资金不足是中小物流企业发展面临的最大困境之一。

(四)缺乏现代管理理念,物流效率低下

首先,我国物流行业由于历史原因,形成物流业的管理权限分属于若干个部门,这样势必造成管理职能交叉重复,缺乏统一协调的战略管理思想,因而常常使物流企业的运作受阻、效益低下,甚至出现地方(部门)保护主义现象。其次,目前多数从事物流服务的中小企业只能简单地提供运输送货和仓储服务,而在流通加工、物流信息服务、库存管理、物流成本控制等物流增值服务方面,尤其在物流方案设计以及全程物流服务等更高层次的物流服务方面还没有全面展开。再次,中小型物流企业普遍存在小农意识、短期利益主义严重,经营管理水平较低,多数缺乏必要的服务规范和内部管理规程,经营管理粗放,很难提供规范化的物流服务,缺乏品牌意识。

(五)物流人才严重短缺,制约企业发展

严重缺乏现代物流人才,是制约中小型物流企业发展的最大障碍之一。造成这一现象的原因有:一是中小物流企业员工流失率高。由于大型物流企业相对稳定,待遇好,机会多,人才需求很大,导致中小物流企业的人才流失率高。二是培训意识差。在中小物流企业中,对物流一线从业人员进行系统专业的物流知识培训的少之又少,大部分上层管理人员只顾眼前利益,不愿把资金用到员工培训上。这就造成长期在物流一线的工作人员对物流前沿理论、管理模式知之甚少,缺少创新开拓能力。

(六)设施设备和技术落后,信息化水平偏低

低水平的物流基础设施和装备条件严重影响着物流效率的提高,主要表现为现代化物流集散和储运设施较少,发展水平较低。浙江省中小物流企业在交通枢纽、公共储运设施、各种现代化物流中心等物流集散设施建设方面明显滞后,严重影响着物流运输效率的提高。发达国家已极少采用的杂散货运输方式在浙江省沿海港口仍普遍存在。目前浙江省中小物流企业信息化水平偏低制约了企业的发展,影响了业务开展。浙江省中小物流企业中,普遍没有配套的信息化管理系统。只有少量的企业拥有管理信息系统,并且也仅限于针对财务管理系统、企业资源计划、人力资源管理、客户关系管理、建立内部网以及企业网站等方面。主要原因是大多数系统的成本较高,而中小企业的起点很低,市场上缺少适合中小企业起步的信息系统。

参考文献:

①浙江省交通运输厅办公室.浙江省交通经济统计年鉴(2009).2010年4月

②陆立军,王祖强.专业市场:地方型市场体系[M].上海:上海人民出版社,2008.