

资源整合视角下襄阳市第三方物流发展研究

马俊¹

(湖北文理学院, 湖北 襄阳 441053)

【摘要】: 从资源整合的视角下, 分析襄阳市第三方物流发展的现状和问题, 并结合该地第三方物流发展中的共性问题, 提出了相关建议 and 对策, 以期对襄阳市及面临同样环境的地区物流产业的发展提供参考。

【关键词】: 资源整合 第三方物流 襄阳市

【中图分类号】: F25 **【文献标识码】:** A

近年来, 随着我国社会经济的快速发展, 以及一系列相关物流政策红利的释放, 我国中西部地区的物流发展也迎来了高速发展期。对比国外与我国东部沿海等物流发达地区, 我国中西部地区物流发展在物流总量与结构、物流成本与水平等方面, 都存在着不足和差距, 为了减少此间差距, 众多学者与实业届人士做出了大量的研究与实证, 本文在前人研究的基础上, 以资源整合视角, 并以湖北省襄阳市为例, 来分析讨论在当前经济新常态、物流产业转型升级的背景下, 我国中西部第三方物流的发展问题。

1 物流资源整合内涵与界定

物流资源是物流活动运作的基础, 也是物流资源整合的对象。从狭义方面理解, 物流资源包括人员、设备、设施、线路、节点、资金、技术、品牌等一切生产运营的投入要素; 从广义方面看, 它还包括客户、政策、技术变革、市场环境以及企业社会关系等。

目前, 出于降本增效、培育核心竞争力以及转型升级等目的, 围绕着物流资源整合的研究方兴未艾。虽然众多学者因为研究的目的和背景不同, 现在关于物流资源整合界定仍然没有一个统一的标准, 但通过他们的成果, 可以归纳出以下共同点。

(1) 导向性明确, 无论整合主体是物流企业, 政府部门, 还是社会中间组织, 开展或引导物流资源的整合目标都带着很强的指向性, 比如, 满足物流需求、节约社会资源、提升物流效率、降低物流成本和交易成本、降低不确定风险、扩大市场占有率、培育和形成核心竞争力等, 其中, 有效满足物流需求是其核心目的。而物流需求总是变化的、动态的、高质量、低成本诉求的, 这就要求物流企业或行业整合内外部物流资源, 根据市场和客户要求的变化及时的提供相应的物流服务。

(2) 强调过程管理, 一方面物流企业不论是传统的运输企业、仓储企业, 还是当前新兴的轻资产物流组织(例如无车承运人), 进行物流资源整合, 都是在提供物流相关服务过程中体现出来; 另一方面, 物流资源整合, 离不开物流机会的识别、资源的识别、资源的选择, 以及资源的配置等一系列过程环节来完成。

(3) 突出技术性, 物流信息技术与通信技术的发展为物流资源整合提供了广阔的空间, 借助于信息网络和信息平台, 物流资源整合范围从原有的以流程重组为主要形式的内部整合, 可以快速有效扩展到跨行业、跨地区、甚至跨出国门, 进行全球范围内资

作者简介: 马俊(1976-), 湖北文理学院经济管理学院教师, 研究方向: 区域物流、物流企业运作管理。

基金项目: 襄阳市科技计划软科学研究专项 2016 年项目“资源整合视域下襄阳第三方物流发展研究”。

源整合;同时,除了物流生产经营中离不开物流技术和方法之外,物流资源整合在内外资源识别、采购(并购、租赁、联盟、合作)、配置,以及实现资源整合参与方多方共赢的制度安排等方面也充满着管理智慧和技术。

基于以上的理解,本文把区域第三方物流资源整合界定为:以市场为导向,物流组织(政府部门、大型物流企业、物流协会)借助于现代物流信息技术和网络通信技术,为满足企业和社会的发展需要,通过合理的制度安排,对区域企业内外部物流资源进行合理配置的动态管理运作活动。

2 襄阳市第三方物流发展现状分析

襄阳市,位于湖北省西北部,汉江中游平原腹地。作为湖北省省域副中心城市与汉江流域中心城市,在响应“一带一路”倡议以及自由贸易试验区(襄阳片区)建设的背景下,近年来,襄阳市在依托政策体制的独特性优势,经济规模总量领先优势,地理交通的区位优势,全面建设省域副中心城市和汉江流域中心城市,精心打造长江经济带重要绿色增长极的过程中,襄阳物流产业发展也极为迅猛。以2017年为例,襄阳全市实现地区生产总值(GDP)4064.9亿元,居湖北省第二位。其中,社会物流总额为14084亿元,同比增长12.85%;物流产业增加值为625亿元,同比增长17.92%,占国民生产总值的比重为15.38%,同比增长1.03%;社会物流总费用为583亿元,同比增长5.04%;社会物流总费用占国民生产总值的比重(物流成本)为14.34%,同比降低了0.68%,低于全国14.6%和全省14.9%的水平。

襄阳市第三方物流资源丰富,但其物流资源整合仍然处于初级阶段,具体而言,表现出以下特征。

(1)物流成本稳中有降,但结构不合理,物流成本是物流资源整合最直接的反映。襄阳市社会物流总费用占生产总值比重虽然略低于全国的平均水平,但物流成本内部结构不合理。该市具有丰富的公路、铁路、航空、水运和管道运输资源,但就运输方式而言,仍然出现公路货运量独大的现象,同期占比超出90%,其他运输方式的技术优势没有得到有效发挥;在抽样调查的规模以上工商企业物流支出结构方面,传统的运输(含原材料运输和产成品运输)和仓储环节占企业物流总支出的51.5%和18.7%,而物流方案设计、生产流程再造、报关、物流金融等这些高附加值的物流环节,仍是第三方物流供给的短板。

(2)物流与制造业联动不够,满足客户企业的物流需求是第三方物流资源整合的重要内容和导向。在襄阳市七大产业中,除了以襄阳风神、厚载科技为代表的物流企业通过进驻汽车制造厂区,开展供应、生产、销售物流的无缝融合;电子信息龙头企业骆驼电池通过整合供应链,打通了上下游企业,实现物流、信息流、商流和资金流的“四流合一”之外,其他产业包括农产品加工,装备制造,新能源新材料,医药化工,文化旅游等产业因为技术和设备专用性等原因,要么自己构建物流体系来运营,要么与社会第三方物流合作也仅仅局限于运输和仓储这些基础环节,物流与制造业联动的广度和深度均大有空间。

(3)平台构建已经初具规模,但发挥效益仍待时日,平台包括组织平台和信息平台,其在物流资源整合中充当着市场中间组织的角色。物流资源具有分散性、多样性的属性,物流企业可以通过平台快速有效的进行客户资源、物流资源的识别和配置,物流技术和管理经验也可以借此进行交流和学习。目前,以襄阳市物流协会为代表的社会物流组织,联系政府主管部门和地方高校资源,吸纳会员企业300余家,会员企业主营业务范围涵盖车辆与配件销售、设备租赁、信息服务、园区物流、物流金融与保险等,有效地降低了会员企业资源整合中的交易费用,但在上游客户资源整合方面仍需下大功夫。襄阳中小企业信息平台及物流信息平台已经运行多年,但主要内容仍集中在运输和仓储,时效性及功能完备性还需大力改善。

(4)整合内容与形式单一,和其他中西部地区类似,在面对市场中的物流需求时,襄阳市第三方物流企业表现出的数目多,规模小,能力差,综合服务能力弱等特征短期内将继续存在。形成在某细分领域的核心竞争力,并积极借助于信息技术参与资源整合,是这类企业进行转型升级的必由之路,在襄阳第三方物流市场发生的整合较为集中在线路的购买、场站设备的租赁、同类型的企业兼并等,而资源整合纵向上的供应链物流资源优化,横向上的不同物流功能环节的整合,多式联运以及类似物流联盟的自发物流合作组织运行均较为少见。

(5)龙头企业带动效果尚未凸显,截止到2018年3月份,襄阳市A级物流企业达到85家,其中:5A级2家、4A级56家、3A级22家、2A级5家,省级重点物流企业36家,国家A级物流企业、省级重点物流企业数量在全省各市州均名列第二。这些规模物流企业主营业务分布在商贸流通、汽车制造、运输、仓储、生物制药、化工、农产品等各个领域,但由于企业的所属关系、中小第三方物流企业自身局限、设备设施的专用性等原因,对区域内第三方物流整合与带动作用尚不明显。

3 对策与建议

(1)厘清盘活存量物流资源,合理规划物流资源增量。

区域内现有的物流资源是开展第三方物流资源整合的基础。为了摸清家底,可以由政府主管部门牵头,协会组织和重点物流企业参与,结合每年度的物流运输量统计工作,对区域内物流园区、重点物流企业以及抽样中小物流企业的人员、设备设施、规模、属性、分类等开展进一步核实核算;以走访、座谈、问卷调查等形式了解制造业、商贸业以及居民等的物流需求种类、形式、数量。政府应结合“一级两中心”的建设实际,借鉴物流发达地区经验,做出短期和长期权衡规划,并配套政策和法规,为整合提供方向。

(2)充分发挥看得见和看不见的手的作用。

企业由于竞争和逐利的需要,对资源优化配置具有天然的偏好,但因为整合成本和风险的广泛存在,使得许多企业在进行物流资源整合时认为“不敢整”“不好整”。打造一个有序、公平、便捷、安全的物流资源市场,是发挥市场对资源配置决定作用的前提,也是政府部门这只“看得见的手”工作目标,例如做好与周边区域物流规划的衔接和统筹,协调与航空、铁路、水运等部门的整合渠道,降低参与企业的交易成本,打破条块分割的制约;扶持产学研结合,牵头研究并推行可行的联盟政策、分配机制、风险规避等方面的研究成果,打造信用体系等来完善市场环境;通过补贴、税收减免等行为鼓励制造业与物流业,以及物流企业之间的资源整合,引导区域内物流资源整合行为由自发向自觉转变。

(3)完善基础设施。

襄阳市交通区位优势突出,物流基础设施较为完善,但由于定位不准,衔接不畅等原因,导致了丰富的公路运输资源与具有成本优势的水运、铁路运输“联不上”,“联不起”,多式联运与甩挂运输难以发挥优势。加快“一港四园”中的襄阳北物流园、襄阳西现代综合物流园、襄阳南临港物流园、襄阳东农产品物流园基础设施,完善并提升物流功能,尽快形成物流产业聚集与资源整合中心;丰富襄阳国际陆港物流园区服务范围,提升襄西欧,襄阳-宁波港等跨国物流的规模效应。协调汉江流域沿线城市,加快航道梯级开发进度,打破航运瓶颈,整合提升区域内水运运能。针对襄阳站和襄阳南站铁路货场受交通影响业务持续萎缩的现实,对襄阳北部铁路货运场站(襄阳北站和郢营站)进行扩能升级,提升铁路运力。

(4)重视平台建设,培育整合共赢的意识。

一方面加快建设襄阳市物流信息平台,引导物流业开展“互联网+”车货匹配、“互联网+”货运经纪、“互联网+”甩挂运输、“互联网+”合同物流、无车承运人等“互联网+物流”创新模式,实现货运供需信息的在线对接和实时共享,改进运输的组织方式,提升运输的运作效率。另一方面丰富市场中间组织平台活动内容,物流企业,协会组织,地方高校、政府部门联动,在现代物流与供应链知识的再认识的基础上,培育整合共赢意识,促进第三方物流企业由内部到企业间,最终实现跨产业、跨区域的物流资源整合,提升物流运作效率,降低社会物流成本。

4 结语

襄阳市持续快速发展的社会经济, 优厚的交通区位, 以及门类齐全数量众多的物流资源, 为第三方物流资源整合提供了基础。在物流企业、行业、政府的共同参与下, 以打造健康便捷的物流资源市场为核心, 以“互联网+”物流形式为突破口, 襄阳市第三方物流将会朝着高效集约的方向发展, 襄阳市物流产业也将迎来再次腾飞。

参考文献:

- [1] 樊毓卿. 供需视角下钢铁物流资源整合模式及运作机制研究[D]. 北京: 北京交通大学, 2018.
- [2] 徐雅琦, 郭瑞伟等. 台州市第三方物流企业资源整合模式研究[J]. 中国市场, 2018, (6): 137-138.
- [3] 杨瑾. 第三方物流资源整合能力评价与供应链管理运作模式选择研究[J]. 价值工程, 2017, (7): 84-85.