基于 SWOT 分析法的成都市现代物流业发展的优劣势分析¹

杨书华 四川师范大学

【摘要】现代物流业是成都推动现代服务业的重要组成部分。现代物流业作为辅助性生产行业，对降低企业的生产成本，提高生产效率，加快资金周转有着重要作用。本文从成都现代物流业发展现状出发，运用 SWOT 分析法，分析了成都市发展现代物流业所面临的优劣势，机遇，挑战问题，针对其中存在的问题，又从现代物流服务体系构建的角度提出了成都市现代物流的发展新思路——一是推进综合交通运输平台建设，二是推进物流信息化建设。

【关键词】成都；现代物流业；交通运输平台；信息化

D01:10.14013/j.cnki.scxdh.2016.10.026

一、现代物流理论

理论阐述

物流业的发展与商品经济的发展紧密相连，相互促进。随着市场由萌芽、发展到成熟，对于商品的销售便不限于单个的地区，而是会向周边市场扩散，物流业在扩散中起着至关重要的作用。传统意义上的物流业只是将商品用单一的运输方式运输到另外的目的地。随着三次科技革命突破式的发展，管理方式不断创新，经营理念与时俱进，现代物流业早已超越了传统物流业的发展模式及经营范畴。

(1)现代物流业的定义

现代物流业，即充分运用科学的管理方法和先进的组织形式，从生产地到销售地对商品进行全方位、多角度、高效率的控制、管理、配送的现代服务业之一，它通过对物流的运输、储存、包装、装卸、加工、配送和信息处理等环节进行一体化管理，从而实现降低流通成本，提高生产效率，增加企业利润的目的。

(2)现代物流业与传统物流业的区别

①现代物流业有机整合了多种运输方式，与传统物流业模式下，各种运输方式孤立运作相区别；

②现代物流业打通了生产环节与运输环节的隔离，基于物流网的背景下，有效延伸供应链，为企业对供产销全过程的计划和控制提供了可能；

③现代物流业更加侧重于运输服务满足客户需求的宗旨；更依赖于对于物流过程的管理和物流信息平台的建设，与电子商务的结合愈加紧密。

¹作者简介：杨书华(1990-)，女，河南省汝州市人，四川师范大学经济与管理学院，西方经济学研究生，研究方向：区域经济发展

二、成都现代物流业的发展状况

1. 成都市物流产业发展初具规模

成都正在加快国际物流园区、综合保税区和口岸服务体系等基础设施建设,打造长运距、大容量、低成本、高速度的国际物流链条,成为面向欧洲、中亚的转运中心。截止2012年,四川省规划建设物流项目总计80个,涵盖了物流园区项目、物流集群项目、信息平台建设项目、仓储设施及应急物流项目等方面;总投资额达5,708,706万元。依托于成都市交通运输网络,成都市规划建设了成都国际集装箱物流园区,成都国际航空物流园区,新津物流园区,青白江物流园区,龙泉物流中心,双流物流中心,成都保税物流中心以及新都物流中心等现代物流基础设施。

表 成都市物流园区与物流中心概况

项目名称	地址	投资额	概况
成都航空物流园区	成都市双流县	350,000	占地6400亩,建设航空口岸'标准化仓库、配套办公及生活服务设施。
成都国际集装箱物流园区	成都市青白江区	280,000	占地3500亩,建设铁路口岸、集装箱堆场、标准化仓库、配套办公及生活服务设施。
成都青白江物流园区	成都市青白江区	290,000	占地3600亩,建设公路货运集散中心、铁路专用线、标准化仓库、配套办公及生活服务设施。
成都新津物流园区	成都市新津县	290,000	占地3600亩,建设公路货运集散中心、铁路专用线、标准化仓库、配套办公及生活服务设施。
成都新都物流中心	成都新都区	240,000	占地3600亩,建设公路货运集散中心、标准化仓库、配套办公及生活服务设施。
成都龙泉物流中心	成都市龙泉驿区	270,000	占地3400亩,建设公水联运口岸、公路货运集散中心、标准化仓库、配套办公及生活服务设施。
成都双流物流中心	成都市双流县	120,000	占地1600亩,建设公路货运集散中心、标准化仓库'配套办公及生活服务设施。

资料来源:成都市投资促进委员会

2. 物流节点、物流区域中心正逐步形成

成都市政府正在积极推进成都国际集装箱物流园区和青白江物流园区建设,打造西部最大铁路物流枢纽;推进龙泉物流中心建设,打造西部最大的汽车物流中心及公水联运口岸;推进成都航空物流园区和双流物流中心建设,打造西部最大的航空物流枢纽;推进新津物流园区建设,打造成成都南部铁路物流集散中心;推进新都物流中心建设,打造西部最大公路物流港。四大物流园区和四大物流中心,布局合理,交通便利,均衡分布在成都市的重要的经济区及机场公路港口沿线。

3. 社会物流总额稳定增长,物流费用占GDP比重稳步下降

UPS、TNT、DHL、等五十余家国际知名物流企业,中远、中海、中外运、中铁快运等三十多家国内大型现代化物流企业陆续抢滩成都,截止2014年,全市物流业实现增加值769亿元,同比增长8.9%;社会物流总费用1701亿元,同比增长10.5%,占GDP比重16.9%。2014年,全省社会物流总额达到5.48万亿元,比2010年增长57.8%;物流业增加值达到1586.79亿元,比2010年增长65.8%,物流业增加值占地区生产总值比重达到5.6%。但是,我省物流业发展的总体水平仍然偏低,流成本偏高。2013年,全省全社会物流总费用与地区生产总比率18.9%,比全国平均水平高0.9个百分点;全省运输费占全社会物流总费用的比重达到63.6%,比全国平均水平高1个百分点。运输结构不合理,公路货运量占全省货运总量的达到91.4%,比全国平均水平高16.3个

百分点,铁路、水运货量占全省货运总量的比重分别为 4.7%和 3.8%,比全国平均水平低 5 个和 9.9 个百分点。

4. 第三方物流发展加快

目前,成都市现代物流业已构建起运输业、仓储业、快递业、配送业四位一体的有机组成模式。航空运输方面,翡翠航空、德航汉莎货运等国际航空公司将成都作为航空货运转运中心;铁路运输方面,开通中铁集运、中铁行包、中铁特货、中铁快运、天津港等铁路货运五定班列;公路运输方面,民生物流、金桥物流等开通城际公路货运班车;宝湾物流、上海宇培等在成都建立仓储地产;国美电器、苏宁电器、红旗连锁、沃尔玛等在成都建立完整配送产业链及配送中心;四通一达,顺丰,宅急送等国内知名物流快递企业,及联邦快递、美国联合包裹、日本邮政等国外知名物流快递企业都落户成都,作为其布局西南现代物流业的重要据点。

三、成都市发展现代物流业的

优劣势分析

本文将从成都市发展现代物流业的优势(Strength),弱势(Weakness),机遇(Opportunity),和威胁(Threat)四个方面开展分析,并对其中一些问题提出的建议。

1. 优势(strength)分析

(1) 成都市发展现代物流业的区位优势

四川省地处长江上游,和重庆、云南等七个省(区、市)接壤,战略沟通我国西南、西北和中部地区,是“一带一路”战略的重要结合部。成都地处中西南地区的战略核心地域,位于亚欧航线的黄金分割点,是我国面向中亚和欧洲的门户。成都市经济发展水平在西部城市处在领先地位,故成都现代物流业的发展具有得天独厚的区位优势。

(2) 成都具备发展现代物流业的设施基础平台

① 航空运输

成都是中国内陆最大的航空枢纽,已初步建立面向东南亚、东亚,直达欧洲、北美的国际航线网络。据成都投促委相关统计显示,截止 2014 年底,通航城市达 187 个,开通国际国内航线 241 条。英航、国航等国内外知名航空公司均在成都运营洲际直达客货运航线。2015 年,成都双流国际机场航班运输起降达 26.8 万架次,同比增长 7.8%;货运吞吐量达 54.8 万吨,同比增长 9.2%,双流国际机场已成为中国四大航空港之一。此外,简阳国际机场也已开工建设。

② 铁路运输

成都是外国西南地区最大的铁路客货运枢纽。市内现有宝成等 4 条国家干线铁路,已形成“二环七射”铁路网络,运营总里程达 672 公里。规划至 2020 年,全面形成成都至重庆 1 小时快铁交通圈,至环渤海、长三角、珠三角地区 8 小时快铁交通圈,建成承接华南华中、连接西南西北、沟通中亚南亚的西部铁路交通运输枢纽。

③ 公路运输

四川省公路以成都为中心，主线干线以放射状分布，东西、南北线路交错，形成公路运输网络。成都市内已基本形成了干支结合、功能互补的大都市圈公路网体系；而在中心城区现已初步建立以一环路、二环路、三环路城市快速路为骨架的环状互通的城市交通网络体系。截止 2014 年底，成都市公路里程超过两万公里，其中高速公路总里程已达到 706 公里。规划到 2017 年，成都将建立起“三环十二射”高速公路网络，市域高速公路总里程达到 1000 公里以上，全面建成畅接全省、辐射中西部、通达全国的西部高速公路枢纽中心。

综上所述，成都市航空、铁路、公路综合交通运输体系已基本形成，综合运输网络初具规模，在物流基础设施方面，有力的成都市推动现代物流业的发展。

(3)成都市雄厚的经济实力孕育了强劲的物流需求

成都市作为西南的区域经济核心，吸引了国内外大批企业将成都作为生产基地。成都市现有汽车制造业、生物科技，装备制造，航空航天等支柱型产业，产品市场遍及全球，对物流服务有较强的需求和依附性。这些都为成都市发展现代物流业提供了有利条件。

2. 弱势 (Weakness) 分析

(1)综合运输通道建设滞后，各种运输方式分工协作差

物流通道还没有完全打通，连接其他中心城市、沿海港口城市、国际城市的物流通道的时效性、便捷性不高，立体多联动交通运输方式没有得到充分发挥；目前，成都市的物流基础设施虽然相对完善，但是各种运输方式之间还没形成综合的有机联动效应。现代物流业的发展还存在运输方式单一，物流成本偏高，不能有效的降低企业的生产成本。

(2)物流业政策法规难以满足发展需要

成都市虽已出台了《物流业发展中长期规划 2014-2020 年》，《2015 年全省现代物流业发展工作推进方案》等法规，但是相关的政策还未形成一个完整的体系，只是在成都市现代物流业发展的某些突出领域作出了指示。配套现代物流业发展的政策还有相当多的进步空间，制度环境有待完善，管理机制需要调整，发展模式更得落地创新。

(3)物流信息化建设滞后

目前成都物流企业仍主要提供运输、仓储、快递等低层次传统类型服务，缺乏高附加值的物流增值服务，管理水平落后，也未能提供规范化的物流服务。信息通道的不畅通，缺乏一站式物流服务提供，会成为未来成都市发展现代物流业的瓶颈。且成都市的物流企业大都为外来企业，缺乏有特色和规模的本地物流企业，也是成都市发展现代物流业的一大劣势。

3. 机遇 (Opportunity) 分析

(1)政策牵头助推现代物流业新高度

我国经济发展进入“新常态”。在新的历史契机下，抓住省委、省政府推进新兴先导型服务业发展契机，现代物流业作为现代服务业的重要组成部分，助力推进电子商务，制造业，汽车产业等支柱产业。四川省推进“一带一路”建设重点工作，提出要推进四川综合立体交通建设；加快国家级国际航空枢纽建设；大力推进铁路建设；强化公路通道建设；推进航运通道建设；发展国际物流体系。

(2)新技术革命浪潮下的物联网产业发展

2009年,国务院将物联网正式列为五大新兴战略产业之一,物联网的大力发展势将对物流业进行新的内涵的解读,并给现代物流业带来全方位的变革。以信息化,只能化,互联网,识别与通信为特征的物联网,在拥有众多互联网企业和高科技企业的成都,发展现代物流业拥有无可比拟的优势。

4. 威胁(Threat)分析

按照WTO的协定,2005年底,中国物流行业实现全面对外开放,国外物流企业相继进入本地的市场;国内其他地区的物流企业也进入成都本地市场,如中海物流有限公司、中国物流公司等陆续在成都设立子公司;本地的物流企业的规模都相对比较小,现代物流企业不断洗牌,竞争加剧,给本地物流业带来巨大的冲击,可能造成市场的混乱和无序发展。

基于对于成都市发展现代物流业的SWOT分析,本文基于现代物流体系构建方面,提出以下两点建议:

(1)推进综合交通运输平台建设

统筹不同的运输方式,推进综合交通运输平台的建设。使各种运输方式成为一个灵活,联动的有机整体,而不是片面、碎片化的单枪作战。必须加强各种运输方式之间的组合和联系,发挥各自的优势,初步构建区域交通运输平台并逐渐完善,充分利用信息技术和先进设备,建立现代化物流网络,在加快综合交通运输平台建设的同时促进现代物流的发展。

(2)推进物流信息化平台建设

信息化平台建设是现代物流业的重要发展方向,推动信息化平台建设也是加快物流发展的关键途径。对此,我们可以立足于对现有信息平台的整合,充分利用开拓现有信息平台的潜力,为推进物流信息化建设服务。依托政府门户网站的影响力,发布物流交易信息;建设物流交易移动平台,提升物流信息流动效率;整合各大物流企业的自有平台,构建联动,立体,互通的物流信息通道。多方位,全角度,新思维,推动物流信息化平台建设。

参考文献:

[1] 成都市现代物流业发展规划纲要. 2005.

[2] 物流业发展中长期规划 2014-2020年.

[3] 双流区政府门户网站. <http://www.shuangliu.gov.cn>.

成都市投资促进委员会. <http://www.chengduinvestgov.cn>.

[4] 四川省政府. 四川省物流业发展中长期规划(2015-2020).

[5] 唐涌, 朱莲. 物联网时代下现代物流业发展研究—以四川物流业为例[J]. 经济体制改革, 2014(3).

[6] 宋华, 胡左浩. 现代物流与供应链管理 [M]. 北京, 经济管理出版社, 2000.