

湖北省产业集群与区域物流协同发展策略分析

樊 锐,段雅丽

(湖北物资流通技术研究所,湖北 襄阳 441002)

[摘 要]基于产业集群与区域物流的相关理论,指出二者实现协同的重要意义。针对湖北省产业集群与区域物流的发展现状以及协同过程中呈现的问题,从协同主体、协同载体等角度提出湖北省产业集群与区域物流协同发展的策略,以期实现二者的有效协同和长足发展,进而推动湖北省经济又好又快的发展。

[关键词]产业集群;区域物流;协同发展;湖北省

[中图分类号]F259.27

[文献标识码]A

[文章编号]1005-152X(2020)08-0012-04

Analysis of Coordinated Development Strategy of Industrial Clusters and Regional Logistics in Hubei Province

Fan Rui, Duan Yali

(Hubei Institute of Logistics Technology, Xiangyang 441002, China)

Abstract: Based on the related theories of industrial cluster and regional logistics, the paper pointed out the importance of synergy between the two. Aiming at the development status of industrial clusters and regional logistics in Hubei and the problems in their coordination, the paper proposed the strategy for their coordinated development from the perspectives of collaboration subjects and collaborative carriers to achieve effective coordination and sustainable development of both the industrial clusters and regional logistics, so as to promote the sound and fast development of Hubei economy.

Keywords: industrial cluster; regional logistics; coordinated development; Hubei Province

1 引言

随着全球经济一体化的步伐加快,企业间竞争日趋激烈,由企业聚集引起的产业集群化已成为区域经济发展的重要模式以及区域经济竞争力的表现主体,甚至成为衡量一个区域乃至整个国家经济发展水平的重要指标。区域物流作为一种先进的物流组织方式,被认定为企业的第三利润源,在社会经济发展中发挥着非常重要的作用,也为产业集群和区域经济的发展提供了有力支撑。

国外学者针对区域物流与区域经济、产业集群之间的关系进行了大量探讨。20世纪50年代以后,伴随区域经济的规模化发展,外国学者开始重视将物流体系的建设与区域经济发展联系起来。以韦伯(1997)的工业区位论为代表的经典区位理论第一次意识到区域物流系统的规模、效率对区域经济产生

的影响。Bianchi等(1998)对交通物流与产业结构的关系进行了详细研究。Mudit Kulshreshtha等(2001)通过实证研究指出印度铁路运输物流与其经济的重大关联性。Hesse等(2004)指出运输由于其源需求地位而成为产业集群的内在服务功能,无论是产业集群内部的物流还是产业两端的物流,都决定着产业集群的竞争力。Sumila Gulyani(2001)进一步指出,一个差的运输系统会导致运输成本的增加,从而对产业集群带来不利影响。

我国有关区域物流与区域经济的探讨始于20世纪80年代,国内学者都肯定了区域物流对经济发展的能动作用,并从多个领域、不同层面提供了新的理论和思路。黎继子等(2005)针对产业集群内中小企业的点提出了五种物流外包模式;宋留栓(2006)首次提出了产业集群物流的概念,并对其发展模式进行了系统论述。姜华(2006)指出供应链网的形成是产业集群竞争力的重要来源,区域物流的健康发

[收稿日期]2020-07-12

[基金项目]湖北省软科学研究项目“湖北省产业集群与区域物流协作模式研究”(2012GDA01902)

[作者简介]樊锐(1981-),男,湖北物资流通技术研究所工程师,研究方向:物流管理。

展可以显著提高产业集群的竞争力;耿翔宇(2007)针对纺织产业集群的特点,提出了相匹配的物流模式。王燕(2007)针对长沙产业集群的发展状况,构建了现代物流支持体系。薛辉(2009)基于双维度协作模式分析框架及交易费用理论,提出了产业集群与区域物流的几种协作模式。

从以上研究我们可以总结出:一方面,产业集群对物流有着强势需求,产业集聚区成为区域物流的重要业务来源,也就是说产业集群决定着区域物流的区位特征、发展规模和组织形式;另一方面,区域物流在产业集群的发展中起着基础性作用,区域物流的整合优化是提升产业集群竞争力的关键手段之一。因此,通过产业集群与区域物流的协同发展,从而实现双赢,是经济发展的迫切要求,也是促进经济发展方式转变的必然选择。

2 湖北省产业集群与区域物流协作情况分析

2.1 湖北省产业集群发展情况

改革开放前,湖北就已经形成了以武钢为中心的冶金工业区,武重和武锅为中心的机械制造工业区以及轻纺工业区、石化工业区等产业集群。近年来,湖北产业集群的发展呈现出新的特征:一是出现了一批跨区域产业集群,如基于从十堰、襄阳到武汉,从宜昌、荆州到黄石这两条汽车工业长廊的汽车及零部件产业集群,以武汉、襄阳、仙桃等城市为中心的纺织服装产业集群。其二,形成了一批县域特色产业集群,如我国最大的氨基酸生产基地鹤峰,中国最大的有机氟、有机硅生产基地,“中国小龙虾之乡”潜江等等。第三,在武汉、宜昌、襄阳、黄石、荆州、孝感等地均建有不同规模等级的经济开发区,以此为空间载体形成了一批高新技术产业集群。2019年,湖北省已拥有7个国家级经济技术开发区、12个国家级高新技术产业开发区,表现出突出优势。

目前来看,湖北省产业集群发展势头猛,集群效应凸显。汽车及零配件、冶金工业和机械工业等依然是湖北的三大支柱性产业,相关特色产业如电子、化工、纺织、建材、食品等行业,都表现出迅猛发展态势。2019年湖北省重点成长型产业集群达112个。国务院《关于依托黄金水道推动长江经济带发展的

指导意见》明确提出要“推动沿江产业结构优化升级,打造世界级产业集群”。这意味着,培育出具有重大战略意义的世界级产业集群将成为湖北省未来发展的重点。

2.2 湖北省区域物流发展现状

湖北省具备突出的区位优势和交通运输优势,省内经济的快速发展和消费结构的变化,也为区域物流的发展提供了巨大的市场需求。同时,湖北省确立了“2020年基本建立现代物流服务体系”的目标,将培育和发展现代物流业作为全省经济建设的重点,推行了多项重点工程,如:推动长江经济带、汉江经济带开发,整合省内物流信息服务平台资源,合理规划物流园区等等,为区域物流的发展提供了良好的环境。多重利好使得湖北省区域物流实现了快速发展。从总体经营状况来看,“十三五”期间,湖北省正逐步从“运输通道”向“物流节点”转型,形成了较为完善交通网络,拥有了基本满足需求的物流基础设施以及一定规模数量的物流企业,全省物流业投资总额和社会物流总产值呈持续增长态势。从物流发展整体布局来看,湖北省基本形成了“物流圈(带)-物流基地(园区)-物流中心”的现代物流网络体系,以“一主两副”中心城市为核心,各州市为节点,物流园区和专业物流中心为支撑,面向全国、连接国际的中部物流核心区域。

2.3 湖北省产业集群与区域物流协同情况分析

湖北省产业集群的发展为物流活动提供了巨大的市场需求,同时区域物流在为产业集群提供支撑的同时,其自身也在不断调整以适应产业集群发展的新要求。但不可否认的是,两者在协同发展的过程中还存在一些不足之处:

(1)协同意识薄弱。受各方面因素的影响,湖北省内“重生产、轻物流”的意识依然存在,与区域物流相比,产业集群的发展明显获得了更高的关注度和更多的政策倾斜。湖北省虽然针对产业集群和区域物流的发展出台了一系列政策措施,但针对产业集群和区域物流的协同发展尚未形成共同的政策导向和支持。而且大多数政策制定涉及多部门,分段管理情况比较严重。从企业层面看,湖北省产业集群

内企业以生产为中心,没有充分意识到现代物流对于产业发展的重要意义,且社会化物流意识比较薄弱。物流企业也只关心自身的运营发展,很少注意与服务对象的融合问题。这就直接导致湖北省产业集群与区域物流虽然各自都有了一定的发展,但两者协同的内生动力不足,契合度不高,自然无法发挥“1+1>2”的效应。

(2)协同需求不匹配。首先,与发达国家以及我国发达地区比较,湖北省区域物流的基础条件不完善,具体表现为:基础设施建设水平较低,现代化物流集散和储运设施较少,尤其是服务于产业集群的各类大型综合物流枢纽欠缺,作业效率不高,成本高企,适应产业集群需求的物流服务网络尚未真正建立起来。其次,第三方物流服务主体发展不足。目前湖北省能提供专业第三方物流服务的企业较少,大部分物流企业规模偏小,经营管理粗放,服务功能单一,很多都只能提供简单的运输、仓储服务,而无法在流通加工、成本控制、库存管理、信息化等方面提供增值服务,更加不能针对产业集群的发展提供科学的物流方案以及全程物流服务。第三,物流服务内容缺乏针对性。除了降本增效等共性需求外,不同产业集群由于产业内容、发展阶段不同,对于物流的运作模式和服务功能也有很大的需求差异。例如:湖北省汽车产业集群要求物流服务侧重于整车和零部件的分拨和配送以及相关增值服务,服务网络到达二线城市;医药产业集群对供应链的质量监控以及应急服务能力有很高要求;而快速消费品类产业集群则要求物流网络覆盖广阔,物流运作能力快速灵活,支持小批量、多品种、高频次配送等。但目前湖北省的物流企业大多缺乏明确定位,无法提供有针对性的物流服务支持。

(3)协同基础不牢固。产业集群与区域物流协同的基础,是各类有形资源和无形资源的共享,具体包括政策环境、信息平台、基础设施等。目前,湖北省产业集群和区域物流的协同方面尚没有形成共同的政策支持,部门分割、分段管理导致二者的协同机制不健全,协同发展的环境亟待优化。信息平台方面,在湖北省产业集群和区域物流迅速发展的过程中,各类数据也随之急剧增长,由于没有形成统一的

信息交互平台,集群企业与物流企业之间的信息交互渠道不畅,信息不对称的情况十分严重。基础设施方面,湖北省的“物流节点”建设尚在进行当中,具有衔接作用的枢纽设施和相关服务不完善,无法适应产业集群的需求。另外集群产品的多样化,对仓储和运输服务提出了更高的要求,而湖北省现代化物流设施设备比例依然很低,如冷库、现代化搬运工具、特种运输车辆等数量都很少,无法满足产业集群发展的需要。

3 湖北省产业集群与区域物流协同策略

产业集群与区域物流的协同应该从协同主体和协同载体这两个方面进行考虑。协同主体包括产业集群企业和为产业集群提供物流服务的物流组织;协同载体主要包括协同政策平台、协同基础设施平台、行业组织等。

3.1 协同主体发展措施

3.1.1 产业集群。目前湖北省产业集群的物流主要有三种形式:自营物流、简单的物流业务外包以及物流合作外包。与专业化、高水平的第三方物流企业合作无疑是最优选择,但是鉴于目前物流服务商所提供的服务尚不能完全适应集群企业的需要,因此,部分物流基础设施与物流运营能力较强的大型集群企业,可以对自身的物流资源进行整合优化,甚至将原有储运部门剥离出来形成新的物流企业。中小型集群企业也可以通过合作,将分散的物流资源和闲置资产整合起来,进行社会化、市场化和专业化运营,使企业物流变成物流企业。生产制造企业不再自行建设物流设施,而是专注于自己的核心业务,将物流业务完全外包。

3.1.2 物流组织。目前来看,湖北省产业集群所需的物流服务依然以干线运输和配送、仓储保管、包装加工等传统物流服务为主,物流信息系统开发、物流系统改造升级、物流咨询与管理等新的专业物流服务也逐渐被集群企业所重视。因此,各类物流组织应基于集群企业的需求调整发展方向。

(1)传统物流服务协同策略。传统物流服务方面,湖北省应加强物流资源的整合优化,包括有形的实体资源如仓储设施、运输设备、物流节点等,以及

无形的资源如货运组织方式、存货控制能力、物流服务网络等等。同时,传统的运输、仓储、货代等物流企业应实现升级,通过延伸服务领域、扩大增值服务功能等手段,加速向现代物流企业转型,尽快做大做强。

(2)专业物流服务协同策略。应高度重视现代物流技术和管理方式的应用,不断优化供应链管理,对物流流程进行再造和重组,从而实现降本增效。在这个过程中,要进一步开放物流市场,鼓励和支持多元投资主体进入,引进一批国内外先进物流企业为集群企业重点产业链提供专业化服务,同时充分发挥其示范带动作用,让他们参与区域物流的整合优化升级。

3.2 协同载体发展措施

3.2.1 协同政策环境。良好的政策环境是产业集群与区域物流协同发展的保障。政府应转变思路,强化引导作用,立足于行业发展的切实需求,高度重视产业集群与区域物流的协同发展,通过政策引导、科学规划等方式对其进行鼓励和支持,例如:建立湖北产业集群与区域物流协同发展工作联席会议制度,成立领导小组统一管理协调,重点解决好二者协同发展中面临的土地、资金、人才等问题,加大政策倾斜力度;大力引进与湖北产业集群关联度大、带动力强的物流项目和配套产业;选取部分集群企业作为试点,探索产业集群与区域物流协同的科学模式;制定优惠政策,鼓励集群企业与第三方物流企业融合发展,培育一批龙头标杆性企业等等。通过全方位的扶持和引导,因地制宜、统筹规划,为湖北省产业集群与区域物流的协同发展创造有利环境。

3.2.2 协同基础设施

(1)物流运作基础设施。为推动湖北省产业集群与区域物流协同发展,政府应发挥主导作用,加大对相关基础设施建设的财政性资金支持力度,在考虑产业集群集聚特性的基础上,不断完善交通网络体系,打通物流节点,加强运力整合,为产业集群供应链的拓展提供支持;合理规划建设与产业集群配套的物流运作基础设施,实现物流园区(中心)网络、交通枢纽网络以及产业集群网络的高效无缝对接;提高物流基础设施的规模经营能力和竞争能力,打

造适应产业集群和区域物流发展趋势的多元化经营模式。

(2)信息基础设施。信息化时代,无论是产业集群还是区域物流的发展都离不开信息掌控能力的支持,而二者之间的协同更是需要现代信息技术和信息平台作为基础。因此,应由政府主导并鼓励支持商业资本参与开发构建基于产业集群和物流服务节点的协同信息平台,并不断扩大信息平台的覆盖面,协助相关企业充分利用信息平台等等,多措并举,将产业集群、物流服务商、用户联结起来,打破行业限制,实现信息交互、资源共享、优势互补,提升协同精度和效能。

3.2.3 行业组织。行业协会等组织是介于政府、企业之间,生产者与经营者之间的社会中介组织,发挥着服务、咨询、沟通、监督、公正、自律、协调等重要作用,其既能实现政府与企业之间的纵向沟通,又可以在企业之间进行横向利益协调与平衡。因此,在产业集群与区域物流的协同发展中,也要注重发挥行业协会的作用。

(1)沟通协调。无论是集群产业相关行业协会,还是物流业协会,都应该扮演好桥梁和纽带的角色。一方面,通过与企业的直接交流合作,了解产业集群与区域物流协同发展中的难点和不足,并提出可行性建议,为政府决策提供参考,同时也要把政府决策过程中的信息反馈给企业,从而在企业与政府间建立起信任机制和沟通机制。另一方面,面对协同发展中出现的利益矛盾和意见分歧,行业协会应发挥横向协调作用,帮助企业进行协商,促进健康、稳定的协同秩序的形成。

(2)推动行业标准化建设。行业标准的制订,意味着一个行业的规范与成熟,是行业健康发展的必要依据。无论是产业集群还是物流业都需要通过标准引领规范,而二者的协同也需要标准化层面的支持。行业组织应发挥自身优势,联合各方力量,积极主导、承接、参与相关标准的制定和推广工作,同时在这个过程中,确定集群产业与物流业的底层互联互通标准,使二者在标准化层面实现协同,从而发挥事半功倍的效果。

(下转第24页)

能,成为怎样的技术技能现代学徒制人才。对此应制定详细的学徒培养质量监控评价指标体系以及学徒学业考核办法。其次是建立校内导师质量标准、兼职教师质量标准和企业导师质量标准。应设立导师(教师)资格审查表、导师(教师)课堂教学质量评价表、导师(教师)满意度调查问卷。

对教学质量的监督监控,要注意日常数据的规范和收集,由学校监督机构日常抽查现代学徒制试点项目组提交的各种数据和报表。对学生学业评价则采取过程性考核方式,以师傅评价为主,通过确定相关的教学质量制度、相关的标准,利用多重评价方法和多元评价主体,对现代学徒制过程中的相关方面进行监督,确保学徒培养质量^[7]。

3.7 加强学生管理

现代学徒制从入校即入企,招工即招生开始,签订三方协议,明确三方责任。企业给学徒办理保险,规定工作时间及劳动报酬。制定并执行学生管理制度,严肃工作纪律,明确工作义务及责任,规范学徒

行为。进入企业前就安排好学徒的食宿问题,关注学生工作生活的心理问题,每天安排教师下企业指导学生,学生分组分配导师,导师利用QQ群、微信群、电话及时询问学生每天的工作生活情况,使学生遇到问题能够当日解决,情绪得到及时安抚疏导^[8]。

[参考文献]

- [1]中华人民共和国教育部.教育部关于开展现代学徒制试点工作的意见[EB/OL].http://www.gov.cn/gongbao/content/2015/content_2806020.htm,2014-08-25.
- [2]张春,智渊,司良群.师傅带徒弟校企合作打造现代学徒制[J].科技资讯,2018,(9):188-189.
- [3]孙大成,陶艳萍,朱志民.高职院校开展现代学徒制的师资建设探索[J].辽宁高职学报,2017,(7):68-69.
- [4]林红梅,史洪.高职旅游管理专业现代学徒制课程体系构建探析[J].广东农工商职业技术学院学报,2017,(2):16-20.
- [5]李泽文,陈晓柱.现代学徒制下构建高职教学质量保障体系之探索[J].教育现代化,2018,(40):171-173.
- [6]周灵娜.学习国外典范探索我国高等职业教育现代学徒制实施对策[J].教育教学论坛,2018,(9):259-261.
- [7]刘颖,郝锦峰,钟玉珍.基于现代学徒制的高职教学质量监控体系构建与实践[J].教育观察,2018,(16):129-130.
- [8]谢小娟.现代学徒制下的学生管理研究[J].创新创业理论与实践,2019,(2):161-162.

(上接第15页)

4 结语

本文分析了产业集群与区域物流之间的关系,并从湖北省产业集群和区域物流发展现状着手,指出了二者协同发展过程中存在的一些问题,并从协同主体和协同载体两个方面提出了协同发展的策略,以期实现二者的有效结合和长足发展,从而推动湖北省经济的快速发展。

[参考文献]

- [1]阿尔弗雷德·韦伯.工业区位论[M].北京:商务印书馆,1997.
- [2]R Bianchi, S R Jara-Diaz. Modelling new Pricing strategies for the Santiago Metro[J]. TransPort Policy, 1998, (10).
- [3]Mudit Kulshreshtha, Barnali Nag, Mukul Kulshreshtha. A multi-variate cointegrating vector auto regressive model of freight transport demand: evidence from Indian railways[J]. Transportation Reseach Part A, 2001, (1).
- [4]Hesse M, Rodrigue J-P. The Transport Geography of Logistics and Freight Distribution[J]. Journal of Transport Geography, 2004, (12).
- [5]Sumila Gulyani. Effects of Poor Transportation on Lean Production and Industrial Clustering: Evidence from the Indian Auto Industry[J]. Elsevier Science-Pergamon-World Development, 2001, (29).

- [6]黎继子,刘春玲.集群内中小企业物流外包的五种模式[J].中国物流与采购,2005,(20).
- [7]宋留栓.广东产业集群物流的发展模式研究[D].广州:广东工业大学,2006.
- [8]姜华.试论区域物流发展与区域产业集群竞争力[J].新疆大学学报,2006,(34).
- [9]耿翔宇.基于我国纺织产业集群的物流模式研究[D].重庆:重庆交通大学,2007.
- [10]王燕.长沙市产业集群的现代物流支持体系发展研究[D].长沙:湖南大学,2007.
- [11]薛辉.产业集群与区域物流协作模式研究[D].北京:北京交通大学,2009.
- [12]华蕊.区域物流与区域经济的关系[J].物流科技,2004,(9).
- [13]阎秀霞,孙林岩.区域物流能力与区域经济协同发展研究[J].经济师,2005,(3).
- [14]李钰颖.长江经济带港口物流产业集群与区域经济增长的互动关系研究[D].重庆:重庆大学,2018.
- [15]王博.江西省汽车制造产业集群与区域物流协同发展研究[D].南昌:南昌航空大学,2017.
- [16]徐思远,张喜龙,陈志新,等.湖北省汽车产业集群与区域物流协同发展研究[J].物流工程与管理,2017,(4).
- [17]金峰.湖北省物流产业集群竞争力评价研究[D].武汉:武汉大学,2017.
- [18]张景秀.广州汽车产业集群与区域物流协同发展研究[D].广州:华南理工大学,2012.
- [19]祝婧.湖北省产业集群发展现状研究[D].武汉:华中农业大学,2009.