

区域物流系统的构建及对亚麻纺织企业区位战略的影响

摘 要

物流 (logistics) 是现代商品经济发展到一定阶段之后, 而出现的一种使商品从卖方转移至买方的所有权转移活动。区域物流 (regional logistics) 是物流活动在区域范围内或区域之间的表现形态。区域物流以空间为主要研究对象, 研究不同区域的特征、规模、经济结构对物流实体生成的影响、研究物流活动的空间分布及演变, 相互交流的规律与特征, 研究区域与区域、点与点之间的作用规律, 进而揭示区域经济的相互关联。区域物流在区域经济中的能动作用, 是区域物流经济效益的一大贡献。而所谓企业区位战略 (location strategy) 即是指企业基于自身的发展和利益, 在重点考核关键区位因子的基础上, 选择合适的区位条件, 以实现企业目标的各种策略和措施。

区域物流体系根据不同的特征可以进行不同的分类, 本文根据论述中的需求采用的是一种复合式的分类方法, 既在物流系统结构的角度考察物流系统的宏观层面, 又从供应链的角度研究物流系统的微观层次。分别涉及国际物流、区际物流、区内物流和运输状况、资金占用、第三方物流、供应链的上下游衔接、信息的获取和控制等方面。

本文的案例选择是以笔者所熟悉的亚麻纺织企业作为主要的研究对象, 通过对亚麻纺织企业历史与现状的分析, 引发对其所出现的明显差异的思考, 然后从区域物流系统的角度对其进行归纳和总结, 并最终形成了区域物流系统对企业区位战略影响的一般结论。作为文章的结尾, 本文结合上述分析, 提出了珠江三角洲是我国亚麻纺织产

业新的战略区位的设想，指出了目前亚麻纺织企业投资的空白点。

本文的主要创新之处包括：1、对区域物流系统的分类采用综合划分的方法，既考虑物流系统结构层面宏观因素的影响，又考虑供应链层面微观因素的作用，并将其进行有机的联结，形成区域物流系统对企业区位战略影响的一般结论。2、采用案例研究的方法进行实证研究，一方面为案例的解决找到了有效可行的方案，另一方面对本文的理论结论进行了实践论证。

本文的主要结论为：1、区域物流系统的作用要考查来自宏观层面和微观层面的综合影响。2、一般而言，对于现代商品的区域物流系统的结构，单一中心的同心圆结构优于多中心平行结构。3、区域物流系统的差距会造成企业经营中的差异，进而导致企业的成功和失败。4、珠江三角洲地区将成为我国亚麻纺织企业重要的战略区位，将是亚麻企业进行投资转移的方向和目标。

关键词：物流，区域物流系统，构建，企业区位战略

CONSTRUCTION OF REGIONAL LOGISTICS SYSTEM AND THE INFLUENCE TO FLAX TEXTILE COMPANY'S LOCATION STRATEGY

Abstract

Logistics is the transfer of property from sellers to buyers, which happened when modern commodity economy came to a certain level. Regional logistics is the manifestation of logistics inside the area or among areas. Regional logistics targets on space and studies the effect of different features, scales and economic structures on the formation of logistics entity, the space distribution and development of logistics, the regular patterns and features, and the rules of the effects of areas on areas so as to discover the interrelations of regional economies. The dynamic role of regional logistics in regional economies is the great contribution of regional logistics economic effects. The so-called location strategy refers to the measures taken by companies to achieve their targets, which are based on the development and benefits of the companies themselves after the careful examination of the key location factors.

Regional logistics can be classified into different groups according to different standards. What the demand in the foundation of this text is described and adopted is the categorized method of a kind of complex type, have already investigated the macroscopical aspect of logistics system on the angle of the logistics system structure, study the micro level of logistics system in term of supplying the chain. Involve the international logistics separately, district border logistics, the logistics, transportation state, fund are taken up in the district, third party's logistics, supplying visiting the respect of obtaining and controlling etc. of linking up, information from head to foot of the chain.

Choose to be to regard flax textile enterprise that the author is familiar with as the main research object in case of this text, Through an analysis of history of textile enterprise of the flax and current situation, cause the thinking of obvious difference appeared by it, to sum up and summarize it then in terms of regional logistics system, and has formed the general conclusion that regional logistics system influence to enterprise's position strategy finally. As ending of article, this text is its analysis, put forward Zhujiang River Delta of our country flax textile industry new strategic imagination of position while being above-mentioned to combine, have pointed out the gap of the flax textile enterprise investment at present.

The creative points of this paper included: 1. Adopt the method to divide to the classification of regional logistics system synthetically, has already considered the influence of the macroscopical factor of structure aspect of logistics system, consider supplying the function of the micro factor of chain aspect again, and carry on it the organic connection, form the general conclusion that regional logistics system influences to enterprise's position strategy. 2. Case study was used to implement evidential study. On one side, the effective feasible plans were found for the case, on the other side, factual proofs were provided for the conclusion of this paper.

The main conclusion of this text is: 1. Examine the comprehensive influence from macroscopical aspect and micro aspect for the function of regional logistics system in main conclusion of this text. 2. Generally speaking, the structure of the regional logistics system to the

modern goods, the concentric circles structure of the single centre is superior to many parallel structure of centre. 3. The difference in the disparity of regional logistics system will cause enterprises to manage it , and then cause success and failure of enterprises. 4. The area of Zhujiang River Delta will become the important strategic position of textile enterprise of flax of our country; it is flax enterprises that make the investment to shift the direction and goal.

KEY WORD : logistics , regional logistics system , construction , location strategy

目录

- 1 文摘
- 2 英文文摘
- 3 上海交通大学学位论文原创性声明及上海交通大学学位论文授权使用授权书
- 4 第一章 导 论
- 5 第二章 相关理论的中外研究述评
- 6 第三章 我国亚麻纺织产业的历史及发展现状
- 7 第四章 我国区域物流系统的发展特点及运作
- 8 第五章 区域物流系统对亚麻纺织企业区位战略的影响
- 9 第六章 应用与设想：珠江三角洲是我国亚麻纺织企业重要的战略区位
- 10 参考文献
- 11 致 谢
- 12 攻读学位期间发表的学术论文目录

上海交通大学

学位论文原创性声明

本人郑重声明：所呈交的学位论文，是本人在导师的指导下，独立进行研究工作所取得的成果。除文中已经注明引用的内容外，本论文不包含任何其他个人或集体已经发表或撰写过的作品成果。对本文的研究做出重要贡献的个人和集体，均已在文中以明确方式标明。本人完全意识到本声明的法律结果由本人承担。

学位论文作者签名：吴宏刚

日期：2005 年 3 月 5 日

上海交通大学

学位论文版权使用授权书

本学位论文作者完全了解学校有关保留、使用学位论文的规定，同意学校保留并向国家有关部门或机构送交论文的复印件和电子版，允许论文被查阅和借阅。本人授权上海交通大学可以将本学位论文的全部或部分内容编入有关数据库进行检索，可以采用影印、缩印或扫描等复制手段保存和汇编本学位论文。

保密，在____年解密后适用本授权书。

本学位论文属于

不保密。

（请在以上方框内打“ ”）

学位论文作者签名：吴宏刚

指导教师签名：季建华

日期：2005 年 3 月 5 日

日期：2005 年 3 月 5 日

第一章 导 论

1.1 重要概念的厘定

1.1.1 物流

物流概念从1915年以Physical Distribution(简称PD)名称问世的,经过70多年的时间,才在业内确定以战争期间后勤物流(Logistics)作为物流的统一名称。Logistics包含生产领域的原材料采购、生产过程中的物流和销售物流。

目前国内外物流的概念很多,主要有以下几种:

“物流是从资材到服务,从产地到销地的物理性移动过程” ---- P. D昆巴士《物流概论》。

“物流是将货物由供应者向需求者的物理移动,它由一系列创造时间价值和空间价值的经济活动组成,包括运输、保管、配送、包装、装卸、流通加工及物流信息处理等多项基本活动。” ----日通综合研究所《物流手册》。

“物流是为满足消费者需求而进行的对原材料、中间库存、最终产品及相关信息从起始地到消费地的有效流动与存储的计划、实施与控制的过程。” ----美国物流协会

“物流是物品从供应地向接收地的实体流动过程。根据实际需要,将运输、储存、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等基本功能实施有机结合。” ----中华人民共和国国家标准《物流术语》。

从上述的定义来看,其表述虽然各有不同,但是从根本上说它们对于物流的基本性质和功能的认识是相同的,即:流通使财务由生产者向消费者进行社会性、物理性的转移活动。流通首先发生了商品交易功能----由买方向卖方支付获取商品的代价,使商品所有权发生转移,并且把商品从卖方处转移给买方的活动,而这项活动就是物流。

1.1.2 区域

地球表面的一定地域空间称之为区域(Area Region)。区域的基本特征表现在三个方面:即客观性和可度量性、层次性与开放性、多样性与不重叠性。根据考察对象的不同特征,可以把区域分为多种类型,常见的有三种类型,即自然区域、行政区域和经济区域,区域物流中的“区域”内涵侧重于经济区域。

所谓经济区域是指以大中城市为核心,以交通运输为纽带,以地区专门化部门为特征的经济地域。一般说来,构成现代经济区域的要素,包括经济中心(指各级城市)、经济网络(指交通网、流通网和通讯网等)和经济腹地(指中心和网络的吸引范围)。经济区域内的各要素相互联系、彼此制约。经济区域的特征是由区内各要素共同综合作用形成的,任何一个要素的变化都会引起其他要素的相应变化,从而影响区域经济的特征。本文在论述中除非有其他特别的声明,否则其区域内涵均意指经济区域。

1.1.3 区域物流系统

区域物流(regional logistics)是物流活动在区域范围内或区域之间的表现形态。区域物流以空间为主要研究对象,研究不同区域的特征、规模、经济结构对物流实体生成的影响、研究物流活动的空间分布及演变,相互交流的规律与特征,研究区域与区域、点与点之间的作用规律,进而揭示区域经济的相互关联。区域物流在区域经济中的能动作用,是区域物流经济效益的一大贡献。区域物流具有明确的区域性、整体性、目的性、层次性、适应性和动态性,因而又称之为区域物流系统(Region logistics system)。

区域物流系统有狭义和广义之分。广义的区域物流系统应该包括区际物流和狭义的区域物流系统。前者主要侧重于研究区际物流的运行规律,后者主要侧重于研究特定区域范围内物流的运行规律。这种区分有利于区域物流理论的健康发展及其体系的尽快形成。目前有关区域物流的诸多论述中,要么对区内、区际不作严格的区分,要么即使区分了但在研究内容上又含混不清,往往是既有区际物流的内容,也有区内物流的内容。这种认识上的模糊性是导致我国许多区域物流研究成果没有完整体系的主要原因之一。

为了研究的进一步深化,本文定位在狭义的区域物流范畴,并试图建立面向经济学思维的狭义的区域物流研究体系,探讨科学的区域物流系统运作模式。在实际运作中,区内物流与区际物流往往联系紧密,不能断然分开,鉴于以上事实,在论文的实证分析部分,根据研究需要,增加了部分区际物流的研究内容,使得整个区域物流研究思路更加严谨、深入。从现代经济发展来看,区域既是由不同区位形式(点、线、面)组合而成的地理实体,具有一定的客观存在范围(尽管这种界限多是模糊的、变化的,或者是一渐变过渡带),更是基于劳动地域分工而形成的经济实体。因此,可以把狭义的区域物流界定为:在一定的区域分工基础上,以地理空间为依托,以区域内中心城市为核心,以诸多城镇为结点的,促进区域内资源配置,调节区域产业空间结构,发展区域生产和流通协作,优化区域经济运行模式的物流空间组织形式。

1.1.4 战略

有关战略(strategy)的研究很多,在管理学意义的战略上,迈克尔·波特成为其中最主要的代表人物。他认为,人们经常混淆了运营效益(operational effectiveness)和战略(strategy)这两个基本概念,运营效益是指相似的运营活动能比竞争对手做得更好,而战略则是指:“创造一种独特、有利的定位,涉及各种不同的运营活动”,但是“选择一个独特的定位并不能保证获得持久优势。一个有价值的定位会引起他人的争相仿效。除非公司做出一定的取舍(trade-offs),否则,任何一种战略定位都不可能持久”。因此,战略的涵义还应该包括:取舍。“战略就是在竞争中做出取舍,其实质就是选择不做哪些事情。”最终,波特将战略的定义总结为:“所谓战略,就是在企业的各项运营活动之间建立一种配称。”¹

格兰特(Ulysses Grant)将军在18世纪60年代的时候,认为“战略是以最可能击败敌人的方式有效利用一个人的资源”。鲁梅尔特(Rumelt, 1991)教授的定义,“战略是为经济利润创造形势并找到维持它的方法”。而亨利·明茨伯格(Herry Misberg, 2004)教授则认为,“战略与自由意志(希腊语是Strategos,指军队将领的艺术)的概念密不可分,它表现为不同的侧面,以计划、谋略、范式、定位和视角五个层面展示出战略的内涵”。而萨缪尔森

¹ 《哈佛商业评论》, 2004年第1期。

(1991)则从经济学博弈论的角度给了战略的定义：“战略是一个完整的计划，一个详细说明在每个可能情形中博弈者将做出何种选择的计划。”

总之，结合管理学、军事学和经济学的概念内涵，本文认为，所谓战略是指一个计划或定位，在现有基本经济情况和竞争对手相关策略既定的前提下，追求企业利润最大化的谋略或措施。

1.1.5 企业区位战略

人类活动所占有的场所是我们通常的区位。但是，不同的场所并不是能同样地满足人类所从事某项活动的要求，即不同的场所有着不同的区位条件。区位条件是区位（场所）所持有的属性或资质。而区位条件是由区位因子所构成的，区位因子或称区位因素是指影响区位主体分布的原因。韦伯称之为区位因子（standortsfaktor），哈特向与格林哈特称之为区位因素（location factors），艾萨德称之为区位力量（locational forces）。最早提出区位因子的韦伯，将区位因子定义为经济活动在某特定地点进行时所得到的利益即费用的节约。从区位理论的角度看，即特定产品在那里比别的场所用较少的费用生产的可能性。相对于区位条件是由于场所不同而生产条件不同，区位因子则是对于生产者而言，由于场所不同表现出其生产费用或利益的差异。区位因子不仅包含有用货币可度量的价值标准，也包含有不能用货币所测算的非经济因子。格林哈特在其《工厂区位》一书中的纯粹个人因子（purely personal factors）即为这种非经济因子²。

所谓企业区位战略（location strategy）即是指企业基于自身的发展和利益，在重点考核关键区位因子的基础上，选择合适的区位条件，以实现企业目标的各种策略和措施。

1.2 本文的研究思路和研究方法

1.2.1 本文的研究思路

本文在研究中主要侧重于区域物流系统对企业区位战略的影响，因此，本文的重点落在区域物流系统的构建上。在逻辑上采用从一般到具体，再从具体抽象到一般的论证方法，以波普尔的“证伪主义”哲学作为本文的研究思想的总纲，坚持“问题 解决方案 方案边界”的研究思路布局整篇论文。论文的主要结构如下：

1. 评述中国物流和区位战略理论的研究现状；
2. 系统归纳和阐明我国区域物流系统的发展现状和问题；
3. 系统介绍我国亚麻纺织企业的历史和现状；
4. 对亚麻纺织企业的历史和现状进行研究，并得出区域物流系统对企业区位战略的影响；
5. 应用与设想，提出珠江三角洲是我国亚麻纺织企业的战略区位。

² 这一点尽管很重要，但是为了简化起见，本文在做一般研究的时候将只考虑经济因素对企业区位战略的影响，而忽视诸如区位战略决策者的个人偏好、文化、出生地等因素的影响。

1.2.2 本文的研究方法

本文的主要研究方法主要包括三种：

1. 事物相互联系的系统研究方法

唯物辩证法告诉我们，世界上的万事万物都不是孤立的，而是相互联系、相互影响的。有些事物相互之间有着内在的联系，有些事物则有着外在的联系。事物的相互联系按照一定的规则形成一个系统。物流也是由各功能要素组合而成的综合系统，系统内部各要素之间以及它们与外在事物之间均存在着有机联系。有鉴于此，在本论文的研究中广泛运用了联系的观点、系统论的观点来观察、分析物流领域内的经济现象。

2. 发展变化的动态研究方法

区域物流同其他任何经济活动一样，都是在不断变化不断发展的。对区域物流系统进行一定的静态研究，固然是必要的，但是发展变化是物流系统的主要运行状态，因此，必须进行动态研究，并且把静态研究与动态研究结合起来，根据截面和时间序列的分类来研究区域物流系统的界定及其发展变化的动态过程。

3. 理论与实际互为补充、规范分析与实证分析相结合的研究方法

理论是对客观事物内在联系的一种规律性的认识，它把握事物的客观必然性；实际是客观存在的各种事物现象。理论从实践中来又指导实践，实践要依靠理论的指导又远比理论丰富生动具体。任何理论都有其特定的研究方法，对区域物流系统及其与经济增长关系的研究在于探索区域物流系统自身发展的规律性及其促进经济增长的内在机制，从而决定了其研究在理论与实际相结合的同时，必须大量采用规范分析与实证分析相结合的研究方法。所谓规范分析，是以一定的价值判断为基础，提出某种标准作为分析处理经济问题的依据，从而作出判断，评价社会经济活动运行的好坏、优劣、利弊。实证分析则是对社会经济现象进行客观描述、分析、解释，并探讨经济现象的本质联系，进而分析和预测人们经济行为的效果。对区域物流系统的研究，必须理论与实际相结合，规范分析与实证分析相结合，区域物流系统的实证研究是其规范研究的前提，规范研究则是实证研究的结果和进一步的应用，只有作到两者的充分结合，才能更好地掌握区域物流运行的规律性。

1.3 本文主要的创新和结论

1.3.1 本文主要创新之处

1. 对区域物流系统的分类采用综合划分的方法，既考虑物流系统结构层面宏观因素的影响，又考虑供应链层面微观因素的作用，并将其进行有机的联结，形成区域物流系统对企业区位战略影响的一般结论。

2. 采用案例研究的方法进行实证研究，一方面为案例的解决找到了有效可行的方案，另一方面对本文的理论结论进行了实践论证。

1.3.2 本文的主要结论

1. 区域物流系统的作用要考查来自宏观层面和微观层面的综合影响；

2. 一般而言，对于现代商品的区域物流系统的结构，单一中心的同心圆结构优于多中

心平行结构；

3．区域物流系统的差距会造成企业经营中的差异，进而导致企业的成功和失败；

4、珠江三角洲地区将成为我国亚麻纺织企业重要的战略区位，是亚麻企业进行投资转移方向和目标。

第二章 相关理论的中外研究述评

2.1 物流理论的中外研究述评

2.1.1 国外物流理论的研究述评

国外物流理论跟随物流实践的发展而不断进行调整和取得新的突破,因此,在本文述评过程中,将根据国外物流实践发展的不同时期进行系统的分解并评析。

1. 物流观念的萌芽和产生阶段(20 世纪初至 40 年代)

物流概念的起源,尚没有统一的认识。一般认为,对物流这一经济活动的理论研究,最初产生于美国。1901 年,J.F.Growell 在美国政府的“工业委员会关于农场产品配送的报告”中首次讨论了影响农场产品配送的各种因素和费用。1916 年,A.W.Shaw 在《商业问题的对策》一书中首次论述了物流在流通战略中的作用。同年,L.D.H. Weld 在《农场产品的市场营销》中论述了市场营销的所有权效用、时间效用及场所效用,并提出了流通渠道的概念,肯定了物流在创造产品时间价值和场所性价值中的重要作用。1922 年,F.E.Clark 在《市场营销原理》一书中将流通职能划分为交换职能、物流职能和辅助职能三部分,并将市场营销定义为影响商品所有权转移的活动及包括物流在内的各种活动,从而第一次将物流纳入市场营销的理论研究范畴。1927 年,R.Borsodi 在《配送时代》一书中首次用 Logistics 来定义物流,为物流观念的统一奠定了基础。总的来看,这一时期物流研究的特点表现为:明确了物流在商品流通和市场营销中的地位和作用,但是受当时生产力水平和技术条件的制约,物流仅仅被视为市场营销和流通活动的附属职能。

2. 物流理论体系的形成与推广阶段(50 年代至 70 年代末)

进入 50 年代以后,物流的理论研究取得了飞跃性的发展。其背景是以顾客服务为核心要素的现代市场营销观念的确立。1954 年,在美国波士顿商业委员会所召开的第 26 届流通会议上,P.D.Converse 作了题为“市场营销的另一半”的演讲,指出应从战略管理的高度来重新审视和研究物流,这一理论认识的突破成为物流发展的里程碑,对物流管理学的形成起到了积极的推动作用。1956 年,H.T.Lewis, J.W.Culliton, J.D.Steel 等人在《物流中航空货运的作用》一书中首次提出了物流总费用分析的概念,指出物流费用由多个环节的费用组成,它们相互影响,此涨彼消。1961 年,E.W.Smykay, R.J.Bowersox, F.H.Mossman 合著的《Physical Distribution Management》(《物流管理》)一书,成为世界上第一本系统介绍物流管理的教科书,书中详细论述了物流系统及总成本分析的概念,为物流管理成为一门学科奠定了基础。1962 年,美国著名经营学家彼得·德鲁克(P.F.Drucker)在《财富》杂志发表了题为“经济的黑暗大陆”一文,强调应当高度重视流通以及流通过程中的物流管理,对实业界和理论界均产生了较大反响。在这一背景下,1963 年,美国物流管理协会(Council of Physical Distribution Management)成立,进一步推动了物流界与其他组织的联系与合作。

60 年代后期至 70 年代末,关于物流管理的研究和讨论相当活跃,出版了大量物流管理的教材、论文和杂志。1972 年,M.Schiff 在其专著《物流管理中的会计管理和控制》中首

次将会计学和物流学联系起来，论述了会计与财务信息对物流活动的重要影响。1978 年，A.T.Keamey 公司在美国物流管理协会的资助下，对物流生产率开展研究，发表了题为“物流生产率的评估”(Measuring Productivity in Physical Distribution)的研究报告，对物流领域产生了久远的影响。总的来看，这一时期最重要的研究成果之一是物流总费用分析概念的形成。

3. 物流理论的成熟与纵深发展阶段(70 年代末至今)

70 年代到 80 年代中期，MRP, MRP、DRP, DRP、Kanban 以及 Just in Time 等先进管理方法的产生与应用，推动了物流活动一体化的进程。具有历史意义的是 1985 年美国物流管理协会 National Council of Physical Distribution Management 更名为 National Council of Logistics Management (CLM)，从而标志着现代物流观念的确立，以及物流战略管理一体化的形成。同年，W.D.Harries 和 J.R.Stock 发表了“市场营销与物流的重组---历史与未来的展望”(The Reintegration of Marketing and Physical Distribution Historical and Future Perspective)，指出市场营销与物流活动的重组正在发生，强调了营销与物流一体化的必要性。该文的发表推动了物流供应链过程的一体化的实践与研究。

80 年代中期以后，物流一体化由企业内部的物流活动的整合转向跨越企业边界的不同企业间的协作，物流供应链管理概念应运而生。供应链概念是美国学者在 1982 年提出的³。这一学说在欧洲较为盛行。英国人 J.L.Gatoma 和 D.W.Walters 撰写的《物流管理》被公认为世界上最有影响的供应链管理方面的著作之一⁴，该著作研究了物流的发展与供应链管理、供应链与价值链、供应链中的运输选择、组织设计与供应链管理、供应链联盟、供应链管理的优化等热点问题。1998 年美国密歇根州立大学的学者详细总结了 20 世纪末供应链管理的基本概念和规律、供应链中的物流、供应链中的合作关系等方面的最新进展⁵。

2.1.2 我国物流理论研究述评

物流概念主要通过两条途径从国外传入我国⁶。一是在 80 年代初，随市场营销理论的引入从欧美传入我国，在市场营销理论中，都要介绍“physical distribution”一词，直译为“实体分配”，是指商品实体从供给者向需要者进行的物理性移动。另一途径是在 80 年代初，从日本传入我国，并直接采用“物流”一词。目前，我国物流理论研究和实践尚处于起步阶段，同国外先进水平相比仍有相当大的差距。改革开放以来，国内以合资或独资的方式建立了一定数量较有特色的物流企业，借鉴或引进了部分先进的物流经营形式和管理思想。但由于我国企业经营的环境与国外差距较大，国外物流管理的一些思想和方法并不一定完全适用于我国的具体情况，必须对国外物流理论和实践的成果进行消化、改进和吸收，在这一过程中，我国自身的物流研究起着十分重要的作用。

经过多年的努力，我国物流理论研究已取得了很大进步。首先，理论界已突破了传统仓储和运输业的界限，将物流理解为包含运输、仓储、包装、装卸搬运、流通加工和配送等诸多功能要素在内的综合服务系统，认为物流不仅仅是以上功能要素的简单相加，而是将它们进行整合，在内涵上进行拓展之后所产生的一种全新的服务形式。物流概念已从流通领域延

³ 何明珂，重新认识物流供应链，中国物资流通，2000年第3期。

⁴ J.L.Gatoma and D.W.Walters, Manageing the Supply Chain: A Strategic Perspective Macmillian Business, Great Britain. 1996.

⁵ Robert B.Handfield and Ernest L.Nichols, Introduction to Supply Chain Management.

⁶ 何明珂等编著，现代物流与配送中心：推动流通创新的趋势，中国商业出版社，1997年。

伸至生产和消费领域,甚至在工程管理、设备维护等诸多方面都得到了应用。其次,物流规划技术已经成为物流战略管理和物流量化研究的重要内容。我国研究物流规划技术的成果主要体现在如下几个方面:(1)将原有各项功能要素的研究模型进行整合,以供应链思想为指导,从追求小系统的局部最优转变为追求大系统的整体最优;(2)引进和开发了部分物流规划的专门技术,比如物流网点布局的模拟方法、物流中心的规划设计等等;(3)计算机技术在物流规划中得到广泛应用,使复杂的模型运用于实践成为可能;(4)运用模拟技术,对整个物流系统进行研究,实现物流系统的最优化。同时,随着各项研究的逐步深入,一些旨在改善国内物流企业管理的商用软件已经陆续开发并投入使用。

从研究现状来看,我国对于物流理论的研究仍不够深入,不仅落后于西方的研究理念和分析方法,而且还落后于国内的物流实践。一方面使理论与实践相脱节,理论对实践的指导意义下降;另外一方面使我国的物流产业的发展遭受阻碍甚至是损害。

2.2 区域物流系统理论

区域物流系统理论在中外研究的表现较为一致,我国基本上是学习和应用西方既有的理论框架,因此,在本节中对于中外区域物流系统理论不作区分研究。区域物流系统构建的理论基础主要表现在产业区位和市场因素两方面,具体包括以下几点:

1. 空间配置成本的比较

空间配置成本的比较是区域物流形成的首要因素。在空间经济学(Spatial Economics)中,基点制(Basing Point System)原理描述了在经济效益原则指导下贸易流向的形成过程,从而将韦伯的工业区位理论中运输成本影响区域经济形成的理论研究,具体应用于区域运行的分析。在基点制原理中,运费这一概念被广义地理解为产品从生产到销售由于空间地理上的距离引起的各种产品销售和资源配置成本⁷。

在基点制条件下,竞争型企业的产品销售范围必须满足下述条件:虚拟运费=0;倒贴运费=0。只有满足上述条件,竞争型企业才能获得不低于垄断企业的利润;而在满足上述条件的产品销售区域中,即在虚拟运费和倒贴运费均为零的临界范围内,就可以形成该项产品的区域市场。由于基点制条件下的价格制订是以同质性产品为重要假定,并严格遵循“一价定律”(The Law of One Price),区域市场的实际运行往往在不同程度上与基点原理相背离,但对运用基点制原理诠释区域物流系统的形成与发展并没有形成障碍。

2. 运输成本与积聚效应

工业区位理论的奠基人韦伯将影响工业区位的基本因素归结为运输成本、劳动力成本和积聚三个因素,并重点研究了产品销售的运输成本对工业区位选择的影响,把最低运输费用点作为工业企业的最佳区位选择。在韦伯的工业区位选择理论框架中,运输成本和劳动力成本构成了区际分工的动力,而积聚效应则从相反的方向决定着工业区位选择的情形,从而构成区际分工和区域物流系统发展的阻抗因子。在近现代大工业生产中,产品成本在不同程度上是由固定成本构成的,许多固定成本甚至不是在一个单体企业中形成的。如交通运输和电力供应等基础设施,就需要在某一地区集中兴建并向企业提供,否则就会导致较高的固定成本。积聚效应越显著,越是高于产品销售的运输成本和由此所节约的生产要素成本,生产就越应集中,从而降低了区域分工和区域物流发展的经济合理性。

3. 要素的流动性条件

在区际贸易形成和发展的过程中,生产要素的不可流动性是作为贸易形成和发展的一个重要前提假设,即在要素流动困难的条件下,商品贸易成为对要素流动的替代,从而隐含了

⁷ 周肇先主编,贸易经济学,1999年版,141页。

一个重要结论，即区际贸易的形成和发展对于某些商品而言，是处理区际关系的一个次优选择。在区域经济发展的过程中，由于要素流动性假设同时也是商品贸易流向改变应遵循的原理和机制，因此，该假设同样适用于区域市场间相互关系的重组以及区域物流系统的优化问题。

2.3 企业区位战略理论

从目前的企业区位战略来看，并没有成形的、专门的理论，企业的区位战略仍然要基于区位条件和区位因子进行分析。而我们第一章也进行了相关的说明，区位条件是区位所特有的属性和资质，而区位因子是影响区位主体分布的原因，而所谓企业区位战略，就是企业作为区位主体的分布决策，因此，有关区位因子和区位条件的研究就是对企业区位战略的研究。

在区位因子研究中主要有哈特向、格林哈特、廖什、艾萨德、胡佛、韦伯等人。韦伯在工业区位论中，将成本归纳为三种，即运费、劳动力成本和集聚、分散所带来的成本变化。考虑三者后的最低成本点就是最佳区位点。韦伯之后的区位理论学者对成本从各个方面进行了研究，使其更加趋于理论化和系统化，如其后的胡佛和艾萨德等，都将成本因子作为一个区位理论的重要研究内容。成本因子又可分为运费因子和非运费因子，运费因子是以运输为主随距离的变化而有规律变化的因子，这些成本在各个场所以系统的且可预测的方式变化，因此一直作为区位理论成本研究的基础；而非运费因子，包括诸如劳动力、动力、水、税金和资本的利息等与投入相关的各种因子以及能够产生集聚和分散经济的各种因子，这些因子一般相对比较固定，不表现出随距离规律性的变化，其中的集聚和分散因子则只与经济活动的规模等有关。

表 2-1 区位因子的层级分类

区位因子的层级分类			
区位因子	经济因子	成本因子	运费因子
			非运费因子
		收入因子	---
	非经济因子	---	---

同重视经济因子中的成本因子的作用不同，以廖什为代表的利润极大化区位理论从需求因子出发，重视经济因子中的收入因子。廖什在《经济空间秩序》一书中谈到，正确的区位是纯利润最大的地点，即影响区位的因子不仅包括成本因子也包括收入因子，更确切地说是二者的差。

收入与市场大小有密切关系。成本最大节约的区位不一定是获得最大利益的区位，因为利益同时与收入也有关。只有收入和成本的差最大的区位才是最大利益的区位。因此，决不能忽视经济因子中收入因子。在此所说的市场主要是指区位主体可能占有的市场地域大小。市场地域大小与商品的市场价格、地域人口数量和居民收入有关。因此，人口密集和收入水平高的地域是区位选择的最佳候选地，特别是现代区位选择主要表现为接近消费地。区位数量与人口数和经济收入一般成正比，各大城市成为主要的区位候选地的原因之一是人口分布密度大，收入高。

尽管在区位决策过程中，经济因子中的成本以及收入因子都在起着重要的作用，但有时与经济因子毫无关系或者说关系不大的一些非经济因子也在起作用。比如决策者的行为、区位政策、自然条件的作用和军事上的考虑等。在这些因子作用下进行的区位选择一般追求的不是成本最低，也不是利润最大，而是某种程度上的满足。能够得到最大利润的区位是总

收入超过总费用金额最大的地点。但是区位决策者在决定各种经济活动的区位时，还受到一些非经济因素的作用，如决策者个人的偏好，决策者的出生地，以及区位决策的模仿等。

政府可通过改善区位条件、增加区位补助金和区位限制条件等手段吸引、诱导或改变个人或企业的区位投资。区位政策从区位理论的角度来看，可达到降低生产费用，包括固定费用和区位费用，同时也可扩大收入空间的效果，最终使利益空间界限发生变化。有些区位选择完全是自然条件作用的结果。如受自然条件限制较大的农业区位布局，不论生产技术水平多么高，其区位经营也不能完全脱离自然条件的作用。

就区位因子而言，对区位主体的区位给予大的影响因子是主要因子，相对影响比较小的为次要因子。就工业区位而言，米勒将劳动力、资本、原料、能源、运输、市场作为主要因子，而将用水、研究开发、经营、税制、自然条件以及其它要素归结为次要区位因子（见图 2-1）。

格林哈特的代表著作是 1956 年出版的《工厂区位的理论与实践》。在格林哈特的论著中，对需求因子和影响区位的企业间相互依存的作用进行了详细的论述。他研究了在无限的需求弹性下，所有的生产者可能在消费地进行。这是由于运费造成的价格增加会使总需求减少。这种观点与霍特林的两生产者集中于市场中心是明显不同的。

格林哈特认为企业在价格和区位上越是竞争，价格就变的越低，区位就越相互接近。相反，如果企业在价格和区位上是非竞争的、垄断的，那么区位选择相互分散。同时，对企业产品的需求越是弹性的，生产也越趋于分散。不过，分散的趋势依赖于运费率的高低和边际费用的特性。到消费者的运费越高越趋于分散；边际费用如果是递减的，也将趋于分散。另外，企业的数量越多分散力也越强。格林哈特还比较了垄断的两种形态即组织化的垄断和非组织化的垄断。他认为企业在市场上，自由竞争的非组织化垄断比组织化垄断容易出现分散。

格林哈特不仅详细地论述了需求因子对区位和市场地域的影响，而且他对其它区位因子的分析也非常透彻，这也是格林哈特对区位论做出的另一大贡献。他把区位因子分为运费、加工费、需求因子、费用减少因子和收入增大因子等。他认为特定的因子对特定的工业是重要的，对别的工业是不重要的。一般对区位选择某一个因子是最主要的，当在这个主因子决定下，如果区位选择仍有几种可能时，次要因子才开始起作用。

格林哈特认为运费是工厂区位的一个主要决定因子，应该将它与其它因子区别。运费如果占总费用的比例很大时，企业家会考虑降低运费。但只有在下列两种情况下，区位才表现出原料指向，即原料易损伤时和原料的运费比最终产品的运费大很多时。除此之外，接近市场的区位选择是最有利的。对于加工费，格林哈特主要研究了劳动费、资本和税租。他认为这些因子在运费或需求因子不要求原料指向和市场指向时，对区位影响较大。

格林哈特在分析了运费、加工费和需求因子的基础上，还分析了费用减少因子和收入增大因子的影响。所谓费用减少因子是指集聚或分散产生的某种利益，如某种企业与其相同的行业在都市内部布局可得到某种外部经济。收入增大因子是指对销售产生影响的集聚和分散的各种作用力。他认为对区位选择的影响也许纯粹属于个人的考虑，即满足度最大化的区位通常会取代利润最大化区位。从这一点看，格林哈特的区位论已表现出向行为区位论的发展。

第三章 我国亚麻纺织产业的历史及发展现状

麻纺织行业是我国纺织行业中的一个重要的分支，主要包括苧麻、大麻、剑麻、黄麻以及亚麻等类别。鉴于笔者自身所从事的行业实践，选择亚麻产业作为本文研究和探讨的主要对象。

3.1 亚麻纺织产业的历史（1952——1978）

亚麻作为天然植物纤维，其栽培史伴随着人类古埃及文明源远流长，早在一两万年以前，古埃及人就已开始在尼罗河谷种植亚麻。公元前 5000—4000 年前的古墓中，不仅发掘出亚麻织物残片，而且还发掘出体现织物的石质浅浮雕。在漫长历史的各个时期，埃及亚麻织物织技之精，图案之美，简直无与伦比。在中世纪的欧洲，亚麻从瑞士传到法、英、比利时、荷兰、俄罗斯、捷克、罗马，随着亚麻的广泛种植，相继出现亚麻纺织业。1810 年，法国人发明了亚麻织布机，19 世纪初，美洲的殖民开拓者把亚麻传到了美洲，19 世纪末，亚麻又经欧洲传入日本。

中国亦为亚麻栽培起源地之一，远在 5000 多年以前，就栽培油用亚麻和油纤兼用型亚麻，作为食用和药用，少量为纤维用亚麻。1906 年，由清政府奉天农事试验场从日本北海道引种在东北试种并获得成功。但亚麻行业作为一个纺织制造业本身在我国的发展历史并不长，一般认为可以追溯到 20 世纪 30 年代的日伪时期，但其时产品链很短，基本上以简单加工的亚麻原料的形式出口至日本，亚麻产业在我国真正的发展开始于新中国建立以后，以 1951 年哈尔滨亚麻纺织厂建立为标志。

根据亚麻纺织企业的发展历史，将其特征归纳为四个方面：

3.1.1 原材料基本上以国内供给为主，产地主要集中于东北地区

在这一时期，由于我国基本上处于严格的计划经济时期，在工业和农业上注意发展中的协调，且由于我国的外贸环境较为恶劣，所以客观上要求我国的亚麻纺织工业的发展速度不能超过亚麻产量的限制。尽管种植亚麻的收入不高，但国家对农产品有严格的分类指令性计划，产量尚能保持稳定且逐年保持一定的增长速度，因此，当时的亚麻企业的原料来源基本上依赖于国内供给。

由于清政府在引进亚麻品种的时候，主要以东北为基地进行试种和播种，日伪时期又以东北为基地开展了亚麻的粗加工，而当时商品经济并不发达，粮食的压力很大，因此，东北地区作为亚麻的主产区（甚至是唯一的产区）一直持续到改革开放以前。

3.1.2 亚麻纺织业的生产布局基本集中于黑龙江省

1951 年哈尔滨亚麻纺织厂建立开始了亚麻纺织业在我国的现代化、大规模工业化的历程，以原材料布局为特点，结合当时东北地区便利的铁路运输以及国家战备的需要，随后国家在齐齐哈尔、佳木斯等地又建立起一些亚麻纺织企业。在这一时期，尽管西北等地也出现

了一些较小规模的亚麻纺织厂，但总起来说，东北的产业集中度高，且主要的企业基本上集中于黑龙江省。

3.1.3 亚麻纺织品的贸易形态主要以亚麻的坯纱、坯布出口为主

在这一时期，我国的亚麻服装产业没有形成，亚麻主要作为世界服装产业的原材料向国际市场供应，出口以坯纱、坯布为主，附加值较低。但由于西方人对天然材料成衣，尤其是对纤维亚麻材料服装的需求偏爱，我国的亚麻出口形势较好，出口市场稳定且保持稳健增长，为当时我国的外汇积累及对外经济贸易关系的开展贡献了力量。

3.1.4 大连是当时亚麻贸易的主要物流口岸，亚麻的运输形式以铁路运输为主

由于当时我国亚麻纺织品的出口市场主要是日本市场，而且东北地区是我国最重要的亚麻纺织品的主产区，因此，作为东北亚地区我国重要的航运口岸、东北最大的港口城市大连就成为这一时期我国亚麻纺织品物流的中心。

从东北地区的运输基础设施来看，东北地区的铁路运输是最发达的一种运输方式，路网密集、运力充沛，铁路覆盖了东北地区的每一个县级行政区。这一水平，即使在我国目前阶段，在经济发达的省份也很难实现。铁路运输当然的成为了东北地区工业制成品的最主要的运输方式，当然亚麻纺织品也不例外。

3.2 我国亚麻纺织产业的现状（1978 至今）

1978 年我国开始了市场经济改革和对外开放的历程，作为我国最重要的优势产业——纺织产业的重要组成部分的亚麻纺织业也获得了巨大的发展，尤其是在 20 世纪 90 年代以后，这种发展可以用“飞速”来形容。在这种发展情势下，亚麻纺织企业的生产、布局和销售等环节也出现了相应的变化，尤其在 2000 年以后的发展过程中表现最为明显：

3.2.1 国内原材料增长很快，产地出现分化，原材料由自给为主转变成以进口为主，且进口量连年增大

根据中国麻纺织行业协会 2004 的统计资料，2000——2003 年四年间，我国国内纤维亚麻原料的产量分别为：2.14 万吨、3.45 万吨、5.24 万吨和 6.55 万吨，增长率分别保持在：61.2%、51.9%、25%的水平，产量增长很快。

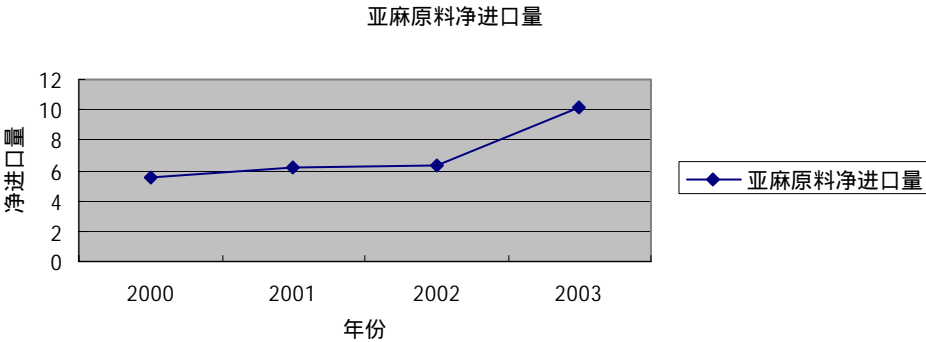
东北地区在经过了 20 世纪 80 年代末和 90 年代初期亚麻原料作物产量相对下降的时期后，产量一路攀升，种植面积也得以加大。但同时，随着亚麻种植技术的传播和亚麻加工企业规模的增大和数量增加，国内亚麻原料的种植也开始出现分散化。新疆的亚麻种植面积在 2003 年达到了 40 多万亩，占全国亚麻产量的 1/3 强，纤维亚麻原料的产量达到 2.03 万吨；云南等地区的试种亚麻也取得了一定的成效，在较短的时间内可以实现规模化种植并为亚麻纺织企业提供原料供应。

但与此同时，由于我国亚麻纺织企业增长很快，对于原材料的需求进一步加大，尽管国内亚麻种植的面积和产量不断扩大，但仍然无法满足国内生产的需要，原料进口量逐年提高，预计在 2005 年纺织品和服装配额解除后，这一数量还将呈现加速趋势（如表 3-1）。由于我国面积广袤，运输距离较长、成本较高，因此，亚麻原料的贸易呈现出较典型的产业内贸易的特征。

表 3-1 我国纤维亚麻原料的进口、出口量统计表 单位：万吨

类 别	2000 年	2001 年	2002 年	2003 年
进口量	6.01	6.54	6.73	10.45
出口量	0.48	0.36	0.35	0.3
净进口量	5.53	6.18	6.38	10.15

资料来源：中国麻纺织行业协会 2004 年统计报告整理。



3.2.2 我国亚麻纺织企业的生产布局出现多元化，东北地区的企业地区逐渐衰落，长江三角洲地区企业实力增强

随着我国纺织业生产的发展以及出口竞争力的提高、出口市场的稳定，亚麻纺织企业的生产布局开始出现多元化，从东北向西北、华东地区扩张（如表 3-2）。经过近几年的建设，2003 年亚麻纺织加工能力达 53 万锭（包括短纺锭），与 2000 年比较增长了一倍。新增亚麻纺织加工能力主要集中于浙江、江苏等经济发达地区，投资资本结构以民营和外资为主，已打破亚麻纺织加工主要集中在原料产区的模式，在经济发达地区和纺织服装加工业集中的区域逐步形成规模。

至 2003 年末，东北地区的亚麻纺锭为 18.65 万锭（其中黑龙江 15.45 万锭，吉林 1.8 万锭，辽宁 1.4 万锭），低于长江三角洲的 20.25 万锭（其中浙江 12.9 万锭、江苏 7.35 万锭），占全国生产能力的比重由 20 世纪 90 年代初期的 80%下降为 35.6%。除此以外，东北地区企业规模较小，长期处于亏损状态，生产技术落后，社会负担加大，企业生产日渐势微。而同期，长江三角洲的亚麻纺织企业的加工能力迅速提高，超过东北地区成为我国最大的亚麻产区，企业生产规模大，经营机制灵活，设备技术水平较高，成本极具竞争力。浙江麻纺织有限公司、海宁麻纺厂等企业发展成为业内数一数二的行业巨头，而有着五十多年历史的哈尔滨亚麻纺织厂则滞步不前，地位衰落。

表 3-2 至 2003 年末我国亚麻纺织加工能力及地区分布 单位：万锭

区 域	省份	亚麻纺锭	区域合计
东北地区	黑龙江	15.45	18.65

	吉 林	1.8	
	辽 宁	1.4	
长江三角洲	浙 江	12.9	20.25
	江 苏	7.35	
黄河中下游	山 东	4.0	8.9
	安 徽	2.5	
	山 西	2.4	
其他地区	其他地区	5.2	5.2

资料来源：中国麻纺织行业协会 2004 年统计报告整理。

3.2.3 产品链延长，亚麻产品的贸易形式由坯纱、坯布的出口为主转变成亚麻服装的出口为主

长期以来，中国亚麻纺织以出口亚麻纱、亚麻布为主。在中国加入 WTO 的发展机遇和国内市场需求增长及亚麻纺织品消费时尚的推动下，中国亚麻纺织业产品结构和市场结构发生了重要的变化。

亚麻纺织产品链向下游产品企业延伸。由于亚麻纺织品市场的需求增长，在市场作用下，向印染面料企业，家用纺织品和服装企业延伸。亚麻与各种天然纤维、化学纤维的混纺交织的新产品的开发，促进了亚麻纺织相关产品和企业之间的链接。亚麻纺织业的投资资本结构的变化。新建企业主要为民营资本和外资投资，多种经营资本结构的变化，促进了企业经营机制的转变，增强的企业与行业的竞争活力。

在亚麻纺织业的下游产业——亚麻服装业等行业迅速扩张的支持下，亚麻产品的贸易形式也发生了重大转变，从原来出口低附加值的坯纱、坯布转变成较高附加值的产品亚麻服装成衣的出口（见表 3-3，表 3-4）。

表 3-3 中国亚麻纺织品的产量统计

产品	2000 年	2001 年	2002 年	2003 年
亚麻纱（吨）	26798	25208	27715	44323
亚麻布（万米）	4051	4249	3312	13536

资料来源：中国麻纺织行业协会 2004 年统计报告整理。

表 3-4 中国亚麻纺织品进出口数量统计

产品	进口/出口	2000 年	2001 年	2002 年	2003 年
亚麻纱（吨）	出口	7679	4416	5906	6669
	进口	3628	4530	5104	4507
亚麻布（万米）	出口	1627	1258	1497	1641
	进口	7493	5760	8276	11268

资料来源：中国麻纺织行业协会 2004 年统计公告整理。

根据表 3-3 和表 3-4 的相关数据可以看出，一方面我国的相关产品的产量在迅速的扩大，另外一方面，相关亚麻纺织品的出口却没有出现显著增长，其主要贸易形态已经从单纯的亚麻纱（坯纱）、亚麻布（坯布）的出口转变成亚麻服装制品的出口，产业链延长。为了更好的说明这个问题，所以将上述的数据予以归纳，以国内亚麻纱（M）和亚麻布（N）的存有量作为主要的说明指标，其中： $M = \text{国内亚麻纱的产量} + \text{亚麻纱的进口量} - \text{亚麻纱的出口量}$ ； $N = \text{国内亚麻布的产量} + \text{亚麻布的进口量} - \text{亚麻布的出口量}$ 。见表 3-5：

表 3-5 中国亚麻纺织品的存有量统计

指标	2000 年	2001 年	2002 年	2003 年
M（吨）	22747	25322	26913	42161

N (万米)	9917	8751	10082	23163
----------	------	------	-------	-------

根据表 3-5 的计算,大量的亚麻纺织品并没有以坯布、坯纱的形式出口,而是转为满足国内服装企业的需求,产品链延长了。

3.2.4 运输成本和运输时效日益成为决定亚麻纺织企业成本的关键要素

根据 H—O 理论的结论,亚麻纺织产业在一国的产业链中属于典型的劳动密集型产业,技术处于标准化阶段。而根据弗农的“产品生命周期”学说,处于标准化技术的产品,市场竞争的关键是价格,而有没有较低的成本,是企业取得价格优势的关键。

由于劳动密集型产品的附加值较低,产品的价格需求弹性和收入需求弹性均不高,企业很难通过扩大产量或是提高销售额来降低成本、增加利润,根据“第三利润源”学说,物流成本的高低是决定企业成本和利润的关键。而运费是产品从生产到销售过程中由于空间地理上的距离而引起的各种产品销售和资源配置成本(韦伯,1956)。在这种情况下,运输成本的高低就成为决定亚麻纺织企业竞争能力的一个重要因素。运输成本的高低取决于运输方式、运输效率和运距的长短,一般来说,运输方式的经济性与运输效率成反向变化,若要改变这一规律,需要有服务水平较高的专业化力量(即第三方物流)的介入。

从运输时效来看,根据美国在 70 年代以后出现的运输革命的情形,现代化的运输,一般强调精确、适时、适量、一站式。所谓的精确一般是指运输方式的“门到门”,在运输中的包装适于整体装卸且保障安全(即集装化运输);适时是指能够随时安排运输、按照合约的规定顺利的运送到合适的地点;适量是指由于商品需求的差异化程度的提高,使得产品供给的时候标准化的程度有所降低,尽管企业可以通过努力使一些环节可以努力的实现标准化,但单批订单和运单的规模还是出现了下降的情形,运输方式适应于各种批量的运输要求;一站式是指承运人中立化,企业货交承运人后,由承运人对运输全程负责,按照合同的要求,按时、保质的把商品从出发地运送至目的地。一般来说,海运方式的灵活性和效率最差,但费率较为经济;铁路运输灵活性和效率也较低,在中程和远程运输中运费有一定的优越性;公路运输具有较强的灵活性和效率,在“门到门”的运输中扮演重要的角色;而航空运输虽然运输效率较高,时效性强,但运力有限,无法实现“门到门”且费率太高。

因此,对于亚麻纺织企业来说,有没有一个便利的公路物流基础是其应对 21 世纪企业竞争的一个关键的环境指标。

综合我国亚麻纺织产业的历史与现状,根据其特征进行归类比较,结果如下:

表 3-6 我国亚麻纺织产业的历史与现状的比较

特 征	1978 年以前	1978 年以后
原料来源	以国内自给为主,主要集中于东北地区	国内无力实现自给,以进口原料为主
企业分布	主要集中于东北地区,且以黑龙江为主体	企业分散,遍及全国近三十个省市,东北地区企业地位衰落,长三角地区企业崛起
贸易形式	以简单加工产品坯布、坯纱的出口为主	产品链延长,转而以下游产品亚麻服装的出口为主
运输方式	铁路运输为主,主要需要中长途运输	强调运输的效率以及低成本,对于汽车运输的需求很大

第四章 我国区域物流系统的发展特点及运作

4.1 区域物流系统的特点及类型

4.1.1 区域物流系统的特点

区域物流系统具有一般系统所共有的特点，即整体性、相关性、目的性、环境适应性，同时还具有规模庞大、结构复杂、目标众多等大系统所具有的特征。

1. 区域物流系统是一个“人----机系统”

在这一系列的物流活动中，人是系统的主体。因此，在研究区域物流系统的各个方面问题时，把人和物有机地结合起来，作为不可分割的整体，加以考察和分析，而且始终把如何发挥人的主观能动作用放在首位。

2. 区域物流系统是一个大跨度系统

这反映在两个方面，一是地域跨度大，二是时间跨度大。大跨度系统带来的主要是管理难度较大，对信息的依赖程度较高。

3. 区域物流系统是一个可分系统

作为区域物流系统，无论其规模多么庞大，都可以分解成若干个相互联系的子系统。系统与子系统之间，子系统与子系统之间，存在着时间和空间上及资源利用方面的联系；也存在总的目标、总的费用以及总的运行结果等方面的相互联系

4. 区域物流系统是一个动态系统

区域物流系统总是联结多个生产企业和用户，随需求、供应、渠道、价格的变化，系统内的要素及系统的运行经常发生变化。为适应经常变化的社会环境，人们必须对区域物流系统的各组成部分经常不断地修改、完善，这就要求区域物流系统具有足够的灵活性与可改变性。在有较大的社会变化情况下，区域物流系统甚至需要重新进行系统的设计。

5. 区域物流系统的复杂性

在物流活动的全过程中，始终贯穿着大量的物流信息。物流系统要通过这些信息把各个子系统有机地联系起来。如何把信息收集全面、处理好，并使之指导物流活动，亦是非常复杂的事情。

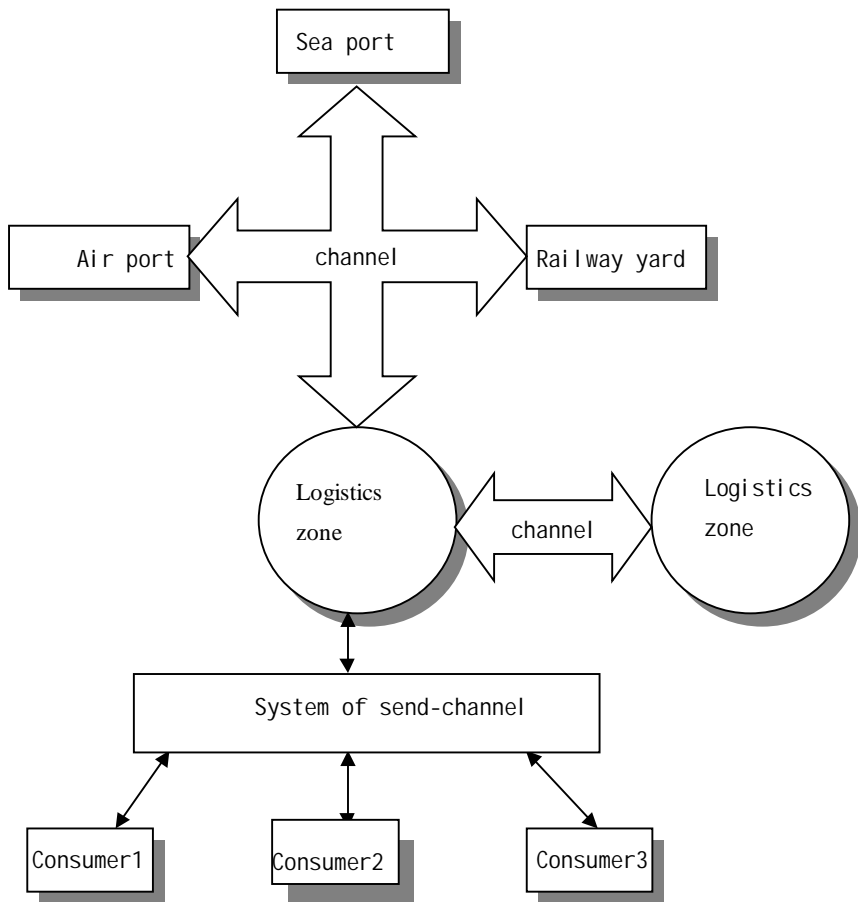
6. 区域物流系统是一个多目标函数系统

区域物流系统的总目标是实现宏观和微观的经济效益。通常，对物流数量，人们希望最大；对物流时间，希望最短；对服务质量，希望最好；对物流成本，希望最低。显然，要满足上述所有要求是很难办到的。例如，在储存子系统中，站在保证供应、方便生产的角度，人们会提出储存物资的大数量、多品种问题；而站在加速资金周转、减少资金占用的角度，人们则提出减少库存。在运输中，选择最快的运输方式为航空运输，但运输成本高，时间效用虽好，但经济效益不一定最佳；而选择水路运输，则情况相反。要使区域物流系统在诸方面满足人们的要求，显然要建立物流多目标函数，并在多目标中求得物流的最佳效果。

在物流理论中，一般认为一个物流系统应该包括物流基础设施、物流体系结构和物流管理服务三个基本层面，在这三个层面中，各个因素相互影响，相互作用，从而形成了整个物流系统(见图4-1)。

图 4-1 区域物流系统的一般构成示意图

figure 4-1 the construction of regional logistics system



在这三个层面之中，处于核心地位的是区域物流的体系结构，它直接作用和影响着物流基础设施和物流管理服务的内容、水平和发展，因此，所谓区域物流系统对企业区位战略的影响实际上是区域物流的体系结构对企业区位战略的影响。

4.1.2 区域物流系统的类型

区域物流系统是指在特定区域的辐射范围及其关联空间内,由物流需求、物流设施、物流资源、以及信息、资金、人员等若干相互制约的动态要素所构成的、具有特定功能的有机整体。区域物流系统是全国物流体系中的子系统,其发展速度与水平将对我国物流业的整体发展进程产生重要影响。一般来说,区域物流系统按照不同的标准可以进行以下类型划分:

1. 从物流社会化的角度, 可以将区域物流系统分为社会化物流和非社会化物流两个层次

社会化物流即所谓“第三方物流”，是指生产经营企业为集中精力搞好主业，把原来属于自己处理的物流活动，以合同方式委托给专业物流服务企业，同时通过信息系统与物流服务企业保持密切联系，以达到对物流全程的管理和控制的一种物流运作与管理方式。因此第三方物流又叫合同制物流(Contract Logistics)。在“第三方物流”运作模式中，完成物流活动的主体——专业物流公司并不参与商品的买卖，只提供专业的物流服务，是独立于买方和卖方之外的第三方，故称其为第三方物流。传统的物流企业的经营目标是：如何快速、准

确地将产成品配送到客户手中，它更多考虑的是库存和配送速度之间的优化、平衡，服务对象是单个的、零散的客户；而第三方物流经营者所寻求的目标是社会物流合理化，是通过物流全过程的合理化，实现社会物流费用水平的普遍降低。第三方物流的发展，往往使制造生产过程缩短，使各方的经营资源更集中于核心能力。第三方物流可参与社会再生产过程各领域的物流活动，拥有为数众多的服务对象，是区域物流系统的主要组成部分。

非社会化物流是指归属于某一行业或企业，附属于其主营业务的从属性物流活动，如企业内部、集团内部或者行政事业单位内部的物流等。在物流发展的初级阶段，分散于不同产业、不同企业类型及不同商品流程中的非社会化物流是区域物流结点体系的基本组成要素。

2. 从行业的角度，可以将区域物流系统分为物流行业 and 行业物流两个层次

物流行业(简称物流业)是为满足物流需求，以有偿的方式提供物流服务为事业内容的产业部门。物流企业并不简单地等同于运输企业和仓储企业，而是表现为多种不同的产业经营类型与业态。

行业物流是某行业内部从原材料供应到顾客消费的过程中所发生的物流活动的总和。行业中的物流活动，一部分由社会化物流企业完成；一部分由本行业中的物流企业完成；一部分由本行业中的企业自行完成。行业物流的社会化运作模式是同一行业中的若干企业建立共同物流中心，实施共同保管与共同配送，针对产业活动特性和商品物流特性，建立行业的共同情报系统，实行托盘、装卸设施、条码以及票据的标准化。

3. 从物流活动所涉及地域范围的角度，可将广义的区域物流系统分为国际物流、区际物流、区域物流以及城市物流

国际物流是由进出口商品物流组成的不同国家之间的物流活动。区际物流是指一国范围内不同经济区域之间的物流。区域物流则指特定区域内部的物流活动，侧重于研究一个区域内的物流关系。城市物流则是要解决城市内的物流优化问题。本论文以狭义的区域物流为研究对象，目的在于探索能够更有效地服务于企业生产和居民生活的区域物流结构体系。

4. 根据物流的作用，区域物流系统可分为供应物流、生产物流、销售物流和回收物流四种类型

供应物流是指生产企业、流通企业购入原材料、零部件或产成品的物流活动过程。生产物流是指从工厂的原材料购进起，直到产成品发送为止的物流活动过程。销售物流是指生产企业、流通企业售出商品的物流活动过程。回收物流是指对生产及流通活动中的可以进行再利用的物品进行回收而形成的物流活动过程。

5. 按物流系统的网络结点分类，可将区域物流系统分为结点物流与网络物流

物流系统的网络布局规划是物流系统规划中一项十分重要的工作。物流系统的复杂网络构成物品流动的路径，结点构成物流系统网络的要素。据此，可将物流活动分为结点物流和网络物流。其中微观物流网点的物流称为结点物流，由若干个微观物流网点有机构成的网络中的物品流动则称为网络物流。因此，研究区域物流系统就是要研究由若干个结点所构成的纵横交织的物流网络结点系统。物流网络系统又可进一步细分为物品运输网络、物品配送网络、物流信息网络等功能子系统。

4.2 我国区域物流系统的结构

我国目前已经形成了六大区域物流系统，分别是：以山东、河北、北京、天津和辽宁为中心的环渤海物流系统；以甘肃、陕西、新疆、青海为核心的西北部物流系统；以湖北、湖南、河南、山西为核心的中部物流系统；以云南、贵州、四川为核心的西南部物流系统；以上海、江苏、浙江为核心的长江三角洲物流系统；以广东、广西为核心的珠江三角洲物流系统（如图4-2）。但本文为了下文论述中的便利，将另行采用三个区域作为独立的物流区进行

分析，包括：以辽宁、吉林、黑龙江三省为主体的东北物流系统；珠江三角洲物流系统、长江三角洲物流系统。这种观点并不是属于主流的区域物流划分观点，但对于本文，做如此划分却有着重要的意义。

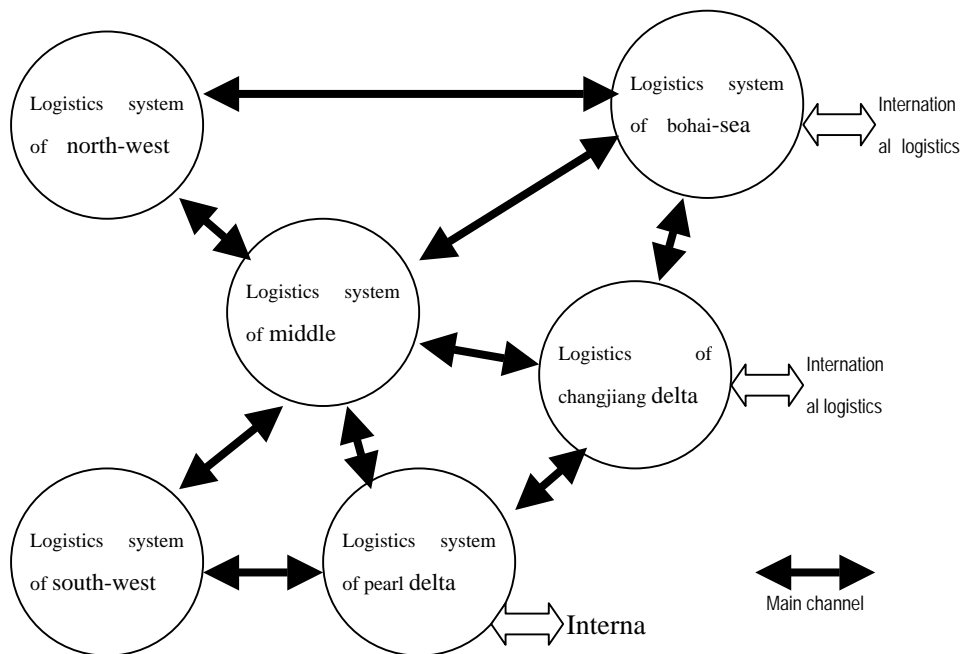


图4—2 我国主要区域物流系统及相互间联系情况汇总
figure 4-2 main regional logistics system in china

4.3 我国区域物流系统的运作

4.3.1 我国区域物流系统运作的宏观层面

我国区域物流系统可以由宏观层面和微观层面两个方面来进行分析，所谓宏观层面即物流的结构层面，对于一个国家的经济区域来说，其宏观层面由三个部分组成：国际物流系统、区际物流系统和区内物流系统。

1．国际物流系统

所谓国际物流是指为实现经济区与国外经济体之间的物质流通。对于国际物流系统来说，主要的影响因素是区域物流系统中能够承担国际物流的结点是否充沛，物流中心是否具有较强大的物流集散能力，国际间的第三方物流的发展是否充分，是否具有适合长途、经济运输的运力。

2．区际物流系统

区际物流是指国内一经济区域与另外一经济区域之间的物质流通。从这一层面上来说，区际物流系统所包括的影响因素与国际物流系统的影响因素较为相似，主要为区域边界上承担区际物流的结点是否充分，区内物流中心城市是否具有较强大的物流集散能力，区际间的第三方物流发展是否充分，是否有适合较长途运输且具有运输经济性的能力。

3．区内物流系统

区内物流是指经济区内部的物质流通。在区内物流系统上，较为重要的因素为：区内物

流的结构,物流中心城市是否具有保持区内物流通畅和各个次中心稳定的能力,区内的第三方物流发展是否充分,是否具备适合城市间短途运输和市内运输的运力,能够保证运输的准确、高效、门到门。

从三大物流系统的运作来看,国际物流系统和区际物流系统对于变量的要求具有一定的统一性,突出表现在区域物流的地理结构上,一般来说,具有开放式的地理结构较为有利,即如果国际物流集中于一点,则会增大非物流中心城市的运输成本,减缓运输时效。

区内物流系统对区域物流系统的层级结构安排非常关注。从国际上的区域物流系统的层级结构来看,一般表现为两个类型:单一中心同心圆结构和多中心平行结构,两种类型的形成有着复杂的历史、现实、政治和社会经济发展的因素,而且一经形成,一般情况下而言,不易发生改变。在我国这两种物流结构也有着典型的代表区域,长江三角洲和珠江三角洲,从两种结构形式的动态来看,单一中心同心圆结构的区域物流系统相较于平行多中心结构具有一定的优势。如,珠江三角洲目前的物流结构主要表现为多点布局、中心不明显的平面布局(平行多中心结构),而长江三角洲则表现为明显的“中心--次中心—一般中心—结点”多层次的空间立体布局(单一中心同心圆结构)。珠三角现行物流结构在进行变革的时候会遇到很大的阻力,因为任何一个中心的崛起往往都意味着对其他中心的取代,帕累托改善的可能性较低,阻力颇大。而在长三角地区,由于确保上海的中心地位不动摇(事实上也无法动摇),结构性改变主要在二、三级城市之间展开,由于有中心城市的协调,和二、三级城市与中心城市的错位发展,这种结构性变革对原有结构中的既得利益城市的影响相对较小,存在帕累托改进的可能。

近年来,我国区域物流系统宏观层面的发展集中表现在以下几点:

1. 区域内物流需求迅速增加

这主要表现在承担短距离运输的公路运输迅速增加。如表4-1,表4-2所示,各种运输方式中,公路运输的占有率急剧增长,而其平均运输距离并没有明显增加(从1978年的32公里增加到2002年的61公里,见表4-3,这期间铁路的平均运输距离从496公里增加到760公里)。另外,这与改革开放时期,带动经济增长的轻工业、消费品工业的快速发展及与新设立的外资企业对物流的要求特别适合于公路运输的特点也有很大关系。

表4-1 各种运输方式货运量统计表 单位:亿吨;%

年份	总计	铁路		公路		水运		航空		管道	
		总量	比重	总量	比重	总量	比重	总量	比重	总量	比重
1978	24.89	11.01	44.23	8.52	34.23	4.33	17.4	--	--	1.03	4.14
1980	54.65	11.13	20.37	38.2	69.9	4.27	7.81	--	--	1.05	1.92
1985	74.58	13.07	17.52	53.81	72.15	6.33	8.49	0.002	--	1.37	1.84
1990	97.06	15.07	15.53	72.40	74.59	8.01	8.25	0.004	--	1.58	1.63
1995	123.48	16.59	13.44	94.04	76.16	11.32	9.17	0.01	--	1.53	1.24
2000	135.81	17.8	13.11	98.39	72.45	12.24	9.01	0.02	--	1.87	1.38
2001	140.12	19.26	13.75	105.63	75.39	13.27	9.47	0.02	--	1.94	1.38
2002	148.27	20.42	13.77	111.63	75.29	14.18	9.56	0.02	--	2.01	1.36

资料来源:《中国经济统计年鉴》(2003)

表4-2 各种运输方式货物周转量统计表 单位:亿吨;%

年份	总计	铁路		公路		水运		航空		管道	
		总量	比重	总量	比重	总量	比重	总量	比重	总量	比重
1978	0.98	0.53	54.08	0.03	3.06	0.38	38.78	--	--	0.04	4.08
1980	1.20	0.57	47.5	0.08	6.67	0.51	42.5	--	--	0.05	4.17

1985	1.84	0.81	44.02	0.19	10.33	0.77	41.85	--	--	0.06	3.26
1990	2.62	1.06	40.46	0.34	12.98	1.16	44.27	--	--	0.06	2.29
1995	3.57	1.29	36.13	0.47	13.17	1.76	49.3	0.002	--	0.06	1.68
2000	4.42	1.37	31	0.61	13.8	2.37	53.62	0.005	--	0.06	1.36
2001	4.76	1.46	30.67	0.63	13.24	2.6	54.62	0.004	--	0.065	1.37
2002	5.05	1.55	30.69	0.68	13.47	2.75	54.46	0.005	--	0.068	1.35

资料来源：《中国经济统计年鉴》(2003)

表4-3 各种运输方式货物平均运距 单位：千米

年份	铁路	公路	水运	管道	航空
1978	485	32	873	416	1512
1980	514	20	1184	467	1573
1985	636	31	1216	442	2128
1990	705	46	1447	398	2218
1995	807	50	1551	386	2206
2000	767	60	1939	340	2556
2001	757	60	1959	336	2557
2002	760	61	1940	339	2251

资料来源：《中国经济统计年鉴》(2003)

以表4-3中的数据来看，公路运输是较典型的区内运输的运输形式，而铁路运输一般为区际运输的载体，水运和空运是国际运输运力最主要的组成部分。而根据表4-1和表4-2，公路运输的运量出现了显著的上升，区内物流的发展速度很快。

2. 区际的物流数量有所增加

这可以通过铁路运输到省外、经济区之外的运输量的变化来表示。如表4--4和表4--5所示。

表4-4 跨区运输占铁路运输的比例(%)

区域 年度	省际 运输	区际运输						
		平均 比率	东北 地区	华北 地区	华东 地区	中南 地区	西南 地区	西北 地区
1985年	50.2	24.2	19.3	32.8	14.8	24.1	26.6	26.8
1990年	55.3	28.0	16.8	36.6	22.7	28.5	31.9	34.4
1995年	62.2	30.8	21.3	36.0	24.1	34.1	34.1	40.8
2000年	62.9	32.5	21.5	36.9	26.5	35.9	35.9	39.3

资料来源：《铁路统计资料汇编》(2002)

注：东部地区主要包括北京、天津、上海、辽宁、山东、江苏、浙江、福建、广东、广西、海南、黑龙江；中部地区包括吉林、内蒙古、河北、河南、湖北、湖南、山西、安徽、江西；西部地区包括云南、四川、陕西、青海、甘肃、西藏、新疆、贵州、宁夏。

表4—5 各省份区内物流与跨区域物流增长情况

省份	内部运量比重(%)		区际物流联 系增长(%)	省份	内部运量比重(%)		区际物流联 系增长(%)
	1992年	2001年			1992年	2001年	
北京	23.2	20.1	3.4	河南	37.2	29.9	8.8
天津	10.9	8.1	3.6	湖北	28.4	27.0	1.4
上海	5.7	5.4	0.3	湖南	46.1	34.9	11.2
辽宁	59.8	58.1	1.7	山西	18.4	14.9	3.5

山东	50.2	48.2	2	安徽	55.6	51	4.6
江苏	28.8	21.6	7.2	江西	48.3	41.9	6.4
浙江	28	21.2	6.8	云南	57	47.7	9.3
福建	45.8	45.5	0.3	四川	65.8	58.5	7.3
广东	25.4	20.8	4.6	陕西	48.8	40.3	8.5
广西	35.5	27.9	7.6	青海	28.3	26.2	2.1
黑龙江	60.2	55.9	4.3	甘肃	48	43.7	4.3
吉林	48	41	7	新疆	42.7	41.5	1.2
内蒙古	49.2	44.1	5.1	贵州	45.6	37.5	8.1
河北	31.6	32.2	-0.6	宁夏	44.4	35.8	8.6

资料来源：《中国交通年鉴》(1993，2002)

运输系统为区域经济联系提供了空间支撑，运输联系的开放性反映了不同区域经济系统的相互作用。对于给定的区域，既有区内物流联系，也有跨区域的区际物流联系。区际物流联系所占的比重逐渐增大，表明区域经济外向依存度不断提高，区域经济空间的开放性在逐渐增强。

3. 国际物流增长很快

国际物流的增长情况可以从我国的对外贸易总额这一指标中予以反应出来，如表4-6。在2000——2004年的较短的5年间，我国出口商品的结构并没有出现明显的变化，而对外贸易总额却出现了显著的增长，并超过日本成为世界第三贸易大国，可以断定，国际物流的增长保持着较高的水平。

表4-6 2000——2004年中国对外贸易总额统计表 单位：亿美元

	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年
对外贸易总额	4743.0	5096.5	6207.7	8512.1	11547.4

资料来源：根据商务部历年进出口统计资料整理。

4.3.2 我国区域物流系统运作的微观层面

我国区域物流系统运作的微观层面主要是指供应链层面的研究，一般来说，包括运输状况、资金占用、上下游产业衔接、信息控制和第三方物流服务等因素组成。

1. 运输状况

运输状况是指区域物流系统中运输的基础设施情况、运输方式、运输工具的数量以及运距的长短。一般来讲，对于低附加值的产品，比较关注运输费用的高低，而运输费用则与运距的长短成反比，与运输方式的快捷程度成正比。

2. 资金占用

资金占用主要包括存货占款、运输过程占款、原材料储备占款等部分。存货占款是指企业为了更好的满足顾客要求和维持企业生产的连续性，而保持的一定数量的制成品从而对企业资金形成占用的成本。运输过程占款是指由于运输过程中时间较长，而形成一种对资金的占用。原材料储备占款是指为了保证企业生产的继续或实现规模采购的需要而采购超过企业当期生产正常需要之外的原材料而形成的成本。

3. 上下游产业衔接

上下游产业衔接是供应链管理中极为关键的一环。对于上下游产业衔接来讲，上下游企业相距的远近和是否具有关联性是其中非常重要的衡量指标。但在企业经营实践的过程中，形成了一种非关联性的默契合作——虚拟企业，这种虚拟企业的存在也会对上下游产业衔接带来正面的影响。

4．信息获取和控制

根据供应链管理的柔性原则，企业的产出应该随着需求的变动而适时的做出相应变化，而根据供应链管理中的“牛鞭效应”，上游企业面对需求的变动程度要远比下游企业来的激烈，从而在上游企业生产经营过程中形成巨大的风险。这一效应的产生最主要的原因是来自于上下游企业对信息获取和控制难度的差别，上游企业处于信息获取和控制的劣势，因而其面对需求变动风险的可能性也大大增加。加强信息的获取和控制主要依赖于上游企业自身的实力，是否具有良好的管理团队和技术人才是其必须要具备的客观条件。除此之外，一些客观条件也会对信息的获取和控制带来影响，如上下游企业距离的远近、主要产业区域距离国际中心市场远近等。

5．第三方物流的发展

第三方物流泛指为物流提供服务以实现物流精确、高效、节约目标的各种辅助性企业的总称。第三方物流是独立于供应商和需求方之外的第三方，专业于物流各个环节的运作，为企业提供优质、高效的服务。对于中小企业来讲，其本身无力建立起强大物流力量，第三方物流的存在对于中小企业的物流成本的节约和效能的提高有着重要的意义。即使是对于大企业来讲，在一定区域范围内的可以实现较为有效的物流运送，但对于较大的区域范围和复杂运输方式的集合运输，则也必须借助于第三方物流的力量。因此，区域内是否拥有较为完善的第三方物流系统也是决定区域物流系统的运作能否得以顺利完成的关键。

第五章 区域物流系统对亚麻纺织企业区位战略的影响

企业区位战略的概念在实际考核的时候具有较为突出的不易控制的特点,即一般无法通过对实验环境的控制,从而观察不同的区域物流系统对某一企业区位战略选择的影响。但是,鉴于我国亚麻纺织行业历史和现状的较大差异,尤其是东北企业的衰落和长江三角洲企业的兴起具有鲜明的对比性,本文将纵向实践转换成横向实验,即把东北和长江三角洲亚麻纺织企业地位的变迁转换成一个企业在区位战略上的选择,从而探究区域物流系统对亚麻纺织企业区位战略的影响。

5.1 区域物流系统的宏观层面对亚麻企业区位战略的影响

如第4章所述,区域物流系统的宏观层面主要由国际物流系统、区际物流系统、区内物流系统三个层面构成,从这三个层次来看,东北地区相较于长江三角洲地区都处于较大的劣势地位。

5.1.1 国际物流系统上的差异

东北地区国际物流体系在经济地理层面存在较大的劣势,主要表现在:(1)大连是东北地区唯一的国际物流口岸,尽管锦州、营口等地也有少量的国际货运,但其影响力着实有些微不足道,但同时大连并不具备承担完全的区域国际物流负荷的实力,货物周转速度慢,效率较低,成本较高。(2)黑龙江是我国亚麻纺织产品的最主要的产地之一,但距大连运距较为遥远,虽然有电气化的哈大铁路可以直达,但由于东北地区属于重化工业基地,运力主要用于满足重型机械、石化、化工等产品的运输,为亚麻原料的运输提供的运力并不充沛,通道亦不通畅。

相反,长江三角洲地区存有多国际物流口岸,而且服务于上海这一国际物流中心的地位,整个国际物流系统呈宽角度、发散状。长江三角洲的主要亚麻生产企业,要么本身就处于国际物流口岸,要么与国际物流口岸之间也有着顺畅的高等级公路相连接,这种辐射力量是东北地区远远不具备的。

5.1.2 区际物流系统的差异

众所周知,东北一般称之为“关外”,而且入关的通道非常的狭窄,仅有京哈铁路和京沈高速承担这一任务。这种区际物流上的瓶颈直接制约了东北企业的市场的宽度与广度,在锦州等区际物流口岸无力担当综合物流中心这一角色之前,东北企业的重要产品向国内其他区域辐射无法保证效率和安全。而根据第3章的相关分析,目前,我国的亚麻纺织行业的产品主要并不用于出口,而出现了产品链延伸,即主要用于满足下游产业——服装产业发展的需要。这种产品链的延伸同时也造成了亚麻纺织品的市场的改变,即东北地区亚麻纺织企业的主要市场从通过大连出口日本的国家转变为销售至我国的服装主产区——长江三角洲地区,运距拉长,运力不足较为明显。

长江三角洲地区不仅具有发散性的国际物流通道，而且同时具有发散性的区际物流通道。长江三角洲地区既有沿江城市，又有京杭大运河流过，已建成通车的沪宁、沪杭、宁杭、苏嘉杭高速公路，江阴长江大桥、南京长江二桥加上已有的南京长江大桥、沪宁铁路，正在施工中的沪湖高速、润扬长江大桥、沿江高速、苏通长江大桥、新长铁路，已经列入规划待建的还有贯穿长江三角洲地区的京沪高速公路、沪杭高速铁路、宁启铁路、南京长江三桥以及连接上海与崇明岛、南通之间的跨江隧道和跨越杭州湾大桥。南京成为我国最大的内河港口，以其为枢纽将长江三角洲的区际物流沿江直达我国的内地。除此以外，长江三角洲地区作为我国主要的服装产业基地，各类服装企业云集，设于此处的亚麻纺织企业对主要下游市场的运距短，效率高，运力充沛，基础设施完善。

5.1.3 区内物流系统的差异

区内物流系统的差异主要表现为区内物流系统的结构差异。东北是比较典型的平行多中心结构，彼此之间的竞争甚至多于合作，如表 5-1 对东北地区四大物流中心的数字的比较。

表 5-1 东北地区四大物流中心相关情况的统计

主要运输方式		沈阳	大连	长春	哈尔滨
铁路运输	货运机车数量	341	227	112	311
	铁路枢纽地位	枢纽	仅是结点	仅是结点	枢纽
公路运输	重型汽车数量	6700	5100	4600	5200
	高速公路数量	4	2	3	4
水上运输	国内船舶数量	0	220	0	---
	国内航线数量	0	42	0	2

资料来源：根据交通部、国家统计局、沈阳、大连、长春、哈尔滨等地的交通局、铁路局及大连港务局 2002 年度相关统计资料整理而得。

从表中来看，除了大连在水上运输中能够起到中心的作用以外，各个中心之间的平行结构比较明显，多平行中心结构一方面造成区域内各中心之间相互竞争形成内耗，另一方面，也使得东北地区本就不充沛的运力得不到充分的利用，在主要的运输线路上竞争激烈，运力过剩，而其他所谓的非主要线路则运力严重不足，出现比较明显的运力结构性失衡，影响现有运力总效用的发挥。此外，多平行物流中心也使得物流板块分割严重，以大连至哈尔滨的公路运输为例，一般来讲，其运输路线为沈大高速+沈哈高速，大连的载重汽车可以通过这个路线将货物运送至哈尔滨，但完成运输之后只能空车返回，由于物流板块的分割使得各个子物流系统往往以自我为中心，造成运力的浪费和运输成本的高昂。

而长江三角洲地区则是单一中心同心圆式的区域物流结构，上海具有成为和保持区域物流中心的绝对优势，而其他主要城市（如南京、苏州、杭州、宁波）则以各自的特色服从中心城市整体结构安排，既保持各自间的相互独立、相互竞争，又保持彼此之间的相互协调、系统运作，这样可以突出物流中心城市的地位，同时又可以建立一个配合协调、运转高效区域物流系统。

而这也正是东北地区 and 长江三角洲地区的亚麻纺织企业所面临的区内物流环境，仅从上述的一般环境来看，东北地区亚麻纺织企业面临的物流环境要比长江三角洲的企业恶劣许多。

5.2 区域物流系统的微观层面对亚麻企业区位战略的影响

区域物流系统的微观层面对亚麻企业区位战略的影响主要是基于物流的供应链而形成的,从实践中看来,供应链主要包括上下游产业环节、第三方物流服务、运输状况、信息获取和控制难度等方面。

5.2.1 运输状况

运输状况包括运输基础设施、运输方式、运力和运距四个方面,东北地区在这四个方面上都存在一定程度的劣势。东北地区的运输基础设施的建设在全国处于较为领先的水平,公路、铁路、航空和水运的相关基础设施建设都取得了很大的成绩,但存在一定的结构性问题,主要表现在:(1)主要以铁路设施建设为主,公路建设相对滞后,与现代物流的准确、高效的“门到门”的要求相差较大;(2)基础设施建设主要在重点城市之间展开,对于县级经济和行政区域的惠及力度不大,而亚麻生产企业除了个别大型企业以外,新建的中小企业主要集中于黑龙江省的各个县(市),也即东北地区的亚麻生产企业面临的物流基础设施环境并没有什么优势。

在运输方式上,东北地区的运输主要以铁路运输为主,铁路运输的特点是安全、准时具有一定的经济性,但是在时效性、随机性和实现“门到门”运输上存在很大的劣势。而对于亚麻生产企业来讲,其主要原料已经由国内供应转变成进口,而国外原料在运抵大连港后要求立即、准确而便捷的运往生产企业,这一点,铁路并不具备运输上的优势。而亚麻的主要市场也从以坯纱、坯布出口为主的国外市场转变成长江三角洲的国内市场,且与市场转移相伴随的是需求差异化和时效性要求提高,而铁路运输的大批量性和班次不密集等特点也使得铁路运输并不是东北地区亚麻纺织企业首选的运输方式。在运力上,东北地区重型载货汽车数量不足,区内铁路的运力虽然充沛,但由于区际物流通道过于狭窄的影响,使得其铁路运力很难发挥出其力量,这样,自东北向长江三角洲进行产品运送的力量也变得极为局促。长江三角洲地区相关公路运输的物流指标见表5-2。

表5-2 长江三角洲地区公路运输的物流指标统计表 单位:千米、万辆

地区分布		公路状况		重型货车	中型货车	轻型货车	微型货车
		总里程	高速				
长江三角洲		112073	3251	6.34	38.57	44.84	11.77
其中	上海	6286	240	2.3	6.3	6.06	2.55
	江苏	60141	1704	2.63	18.47	13.38	2.92
	浙江	108538	1741	13.2	9.17	52.97	1.9

资料来源:《中国经济统计年鉴》(2003),《上海市经济统计年鉴》(2003),《广东省经济统计年鉴》(2003)

而在运距上东北地区的亚麻纺织企业面临的环境更加艰难。首先,企业原来设立于原材料的产地,通过节省原材料的运费以降低企业的总成本,取得竞争优势,而目前,原材料主要依赖于进口,不仅原本企业依恃的优势荡然无存,而且由于企业距离大连距离太远,使东北的亚麻纺织企业在与长江三角洲的亚麻生产企业的竞争中反而处在原料成本较高的劣势。其次,原来我国亚麻纺织品主要供应日本等市场,虽然亚麻纺织品的东北主产区在国内运距上存在先天的劣势,但如果包含国内物流部分,总的运距与长江三角洲的亚麻纺织企业相差并不大,即没有明显的运距劣势。但由于产品链的延长,原来主要用于出口的亚麻纺织品开始主要供应国内的服装产业,而长江三角洲成为我国亚麻服装的主要产地之一,即一方面东

北企业距离主要市场的运距开始拉长,另一方面长江三角洲的亚麻纺织企业距离主要市场的运距迅速缩短,在这种情势下,东北企业的劣势就变得更加突出了。

5.2.2 资金占用

资金占用与运输存在一定的关联,一般来讲,运输的距离越长、运输的速度越慢给企业带来的资金占用就越大。东北地区的亚麻企业即面临运输速度迟迟得不到提高,又面临主要市场转移,运距越来越长等窘境。此外,存货也是造成资金占用的主要原因。随着我国亚麻纺织企业的原材料主要靠进口来满足,由于东北地区国际物流瓶颈的约束,企业不得不在一定的时期内大批量的采购原料,以防范运输风险。同时,由于亚麻纺织品的主要市场距离较远,企业为了适应铁路运输的需要和通过规模运输降低成本,也不得不保有大量的成品存货。与东北亚麻纺织企业的情形相反,长江三角洲的亚麻纺织企业的亚麻纤维原料的采购由过去的远离市场(东北地区)转变为贴近市场(国外进口、相对东北而言),而成品存货也由于距离下游企业较近而可以大幅削减。于是,东北亚麻纺织企业的资金占用负担要大大多于长江三角洲的企业。

5.2.3 上下游企业间的衔接

上下游企业间的衔接的主要衡量指标为企业间的关联性和上下游企业距离的远近。从东北亚麻纺织企业的现状来看,其在生产经营过程中,并没有主动构建自己的下游产业,而且在一个阶段内,对其上游产业的亚麻种植业也持非常忽视的态度,于是并没有构建起与企业本身相关联的上下游企业。而近来由于东北亚麻企业生产经营状况日蹙,更无力为自己构建适合的上下游企业支持系统。

此外,东北企业在上下游企业间的距离上也有很大的劣势。在亚麻纤维原料主要依靠进口的情况下,东北企业距离原材料的提供商的距离更远,出现原料供应脱节的可能性也大于长江三角洲的企业。而在主要目标市场的问题上,东北企业的劣势更是显而易见的,遥远的距离,不确定的运输风险,服装厂商的需求改变都使得“亚麻种植——亚麻纺织品——亚麻服装”这样一个链条的衔接处于一个随时出现离析危机的边缘。

至于“虚拟企业”的形成与构建,则更加需要市场机制的成熟与企业间相互配合的默契。在东北区域经济的发展过程中,缺乏市场机制的成熟有效运作一直是东北经济的主要问题。加之各个企业分别隶属于不同的行政区域,分布较为分散,缺乏具有市场定价领导权的领军企业,“虚拟企业”这一高级市场组织模式的形成与运作几乎没有任何实现的可能。而在浙江,这样一种“虚拟企业”在一些方面——如原材料采购价格、产品销售价格等方面已经开始实验并积累了许多的经验。

5.2.4 第三方物流服务

第三方物流服务是社会物流企业为买卖双方提供的物流服务。第三方物流服务企业由于其自身的规模性、专业性和效率性,可以在更经济的条件下,保质、保量、按时将商品从一个区域移动到另一个区域。从东北的现实情况来看,第三方物流发展的基础较为薄弱,企业对于合同的履行基本上仍要依靠其自身的力量来完成,一方面影响效率,另一方面提高了企业的成本。而且东北地区的亚麻纺织企业绝大多数都是规模有限的中小企业,仅仅依靠自身

的力量很难实现产品向长江三角洲地区的转移，由此错失了很多的市场机会。而长江三角洲地区的第三方物流则是我国相关产业发展最为充分的区域之一，亚麻纺织企业很容易利用第三方物流服务提供商便利而高效的物流网络，弥补自身运力的不足甚至直接作为企业竞争力构成的一个核心环节。

第三方物流服务的另一个重要影响是对东北地区单向运输比例较高难题的解决。由于地理位置的影响以及第三方物流不发达造成的企业各自为政，进而通过构建自己的运力来解决自己的物流需要，于是造成了东北运输中比较突出的单向运输比例较高的现象，形成运力的极大浪费，增加了企业的运输成本。但鉴于东北地区第三方物流服务业的发展现状，东北地区的亚麻纺织企业还很难借力于第三方物流，形成竞争中的劣势。

5.2.5 信息获取和控制

随着世界经济的发展，世界市场的需求状况和需求内容的变化日趋频繁。对于传统的成熟产品如亚麻产品来说，其市场是非常典型的买方市场，因此，能否把握好市场需求变化的趋势，是亚麻类企业生存、发展的关键。

供应链理论中的柔性管理即是应对这种挑战的一种有效方法，但在柔性管理中最核心的内容便是对市场信息的获取难易以及对信息控制成本的高低。按照宝洁公司在实践中总结出来的“牛鞭效应”：处于产业链上游的企业所面临的需求变动风险几倍于下游企业面临需求变动风险。因此，能否保证上游企业方便、快捷、有效的获取与下游企业同样的信息（规模相同、准确度相同）是解决“牛鞭效应”最有效的一种方案。

根据第4章的分析，上下游企业的距离和主要产业区域距离世界中心市场远近是决定信息获取和控制难易的客观条件。东北亚麻纺织企业距离下游产业（服装业）距离较远，且处于地理位置较为偏僻的东北地区，距离世界中心市场也较远。而长江三角洲的亚麻纺织企业，与下游企业同处一个经济区，对于外部有效信息的搜寻和控制成本并不显著高于其下游产业，甚至对下游企业内部信息的获取也显得较为容易，大大降低了需求变动的风险。而由于长江三角洲地区的企业外向型程度很高，与世界主要国家市场都有畅通的信息渠道连结，捕捉市场需求信息的能力也大大高于东北地区。

总之，东北地区亚麻纺织企业的衰落其原因是多方面的。体制问题当然是其中最为核心的问题，但除此之外，从客观经济层面上讲，缺乏一个完善、有效的区域物流系统也是导致其衰落的一个重要原因。总结上述分析，将亚麻纺织企业在东北和长江三角洲地区的由于区域物流系统所导致结果进行归纳，如表5-3：

表5-3 亚麻纺织企业由于区域物流系统的差异所导致对区位战略的影响

区域物流因素		东北地区亚麻纺织企业	长江三角洲地区亚麻纺织企业
宏观层面	国际物流	通道狭窄，运距较长，基础设施不完善	具有较宽的国际物流通道，运距适宜，基础设施较完善
	区际物流	通道狭窄，运距较长，铁路是主要运输方式	通道宽，运距较短，以高效、准确的公路运输为主
	区内物流	多中心平行结构，运力分散	单一中心同心圆结构，运力集中
微观层面	运输状况	以铁路运输为主，不适应小批量的精确型运输，运距变长	以公路运输为主，能够实现灵活而准确的运输，运距变短
	资金占用	无论是存货形式还是因为运输过程中形成的占用都在增大	存货形式和运输过程中形成的占用都在减少

	上下游企业间衔接	距离原料供应企业和服装企业都较远，未形成有效的关联企业和虚拟企业	距离原料供应企业和服装企业都较近，形成了一定的关联企业并开始了虚拟企业的实践
	第三方物流	未形成有效的第三方物流系统，单方向运输比例高	形成了较为完善的第三方物流系统，单向运输比例较低
	信息控制	上下游企业距离较远，距离世界中心市场也较远，难度大	上下游企业沟通顺畅，有较多的信息渠道与世界市场相贯通

第六章 应用与设想：珠江三角洲是我国亚麻纺织企业重要的战略区位

通过前五章的分析,在总结区域物流系统对企业区位战略的影响的基础上,本文提出一个新的设想:珠江三角洲是我国亚麻纺织企业重要的战略区位。之所以定位其为一个新的设想,原因是迄今为止尚无一家亚麻纺织企业在广东设厂,笔者本人也未进行实际有效的投资,所有的分析只是依据本文对长江三角洲和东北地区区域物流系统的比较而得出一般结论的应用。

6.1 珠江三角洲区域物流系统的现状

6.1.1 珠江三角洲区域物流的发展环境

珠江三角洲地区,包括广州、珠海、深圳、佛山、东莞、中山、江门、惠州8个市,改革开放以来,珠江三角洲依靠中央给予的“特殊政策、灵活措施”,凭借毗邻港澳、华侨众多的人缘地缘优势,尤其是和香港山水相连的便利条件,经过大规模地利用香港这个国际金融中心的资金,引进技术设备,武装国有、集体和乡镇企业,发展三资企业和“三来一补”业务,经济得到迅猛发展,对广东和华南地区一直起着带动、示范和辐射作用,并且支持着香港、澳门两地经济的发展。

改革开放以后,珠江三角洲经济区一直保持着经济高速增长的态势⁸:

1. GDP的增长

1980-2003年,全区GDP年均递增17.8%,高于全省14.55%和全国9.7%的同期增长速度。2004年比2003年GDP增长20.3%,GDP达到10835.94亿元,人均33645元(折合4200多美元),GDP占全省81.39%。

2. 产业结构的变化

珠江三角洲经济区基础设施日趋完善,产业结构不断调整。80年代从传统的农业经济转变为我国重要制造业中心后,进入21世纪,第三产业发展迅速,从1980年的28.9%提高到2003年的40%。一批新兴产业正在崛起,2003年,全省高新技术产品产值6100亿元,90%集中在珠江三角洲经济区,电子信息产业3560亿产值中,也主要集中在珠江三角洲。特别是东莞地区,目前已经成为世界最大的电子元件和产品生产基地之一。

3. 外向型经济发达

2003年,珠江三角洲经济区外贸出口总额达1343亿美元,占全省的87.81%,引进外资169.11亿美元,占全省的85.06%;珠江三角洲经济区是全国四大城市群之一,城市化比重45.1%,高出全省平均水平16个百分点,城镇密度为109个/万平方千米。珠江三角洲经济区也是质量密集地区之一,全区专业人员105.8万人(2003年),每万人拥有480个专业技术人员;珠江三角洲是国家两个高技术产业带之一,区内有6个国家级高技术产业开发区和3个省级高技术产业开发区。

珠江三角洲的发展,对该地区今后交通运输的发展提出了较高的要求,特别是探讨适用于经济发展和企业区位选择的新物流形式,使整个区域的物流更加合理。

⁸ 以下数据均来自于珠江三角洲八市经济的简单加总。

6.1.2 珠江三角洲区域物流发展的特点

对于珠江三角洲的区内物流系统构建来说,珠江三角洲地区经济最显著的特点是区域内平行经济中心较多,产业集聚性强,区域内经济结构的层次性不明显,广州、深圳等经济重心与其余六市经济结构尤其是工业结构的差异性不明显,真正的区域物流系统的中心并未完全形成,而这一中心对于珠江三角洲的区域物流系统甚至是泛珠三角区域物流系统的构建并协调运转影响至关重要(见图6--1)

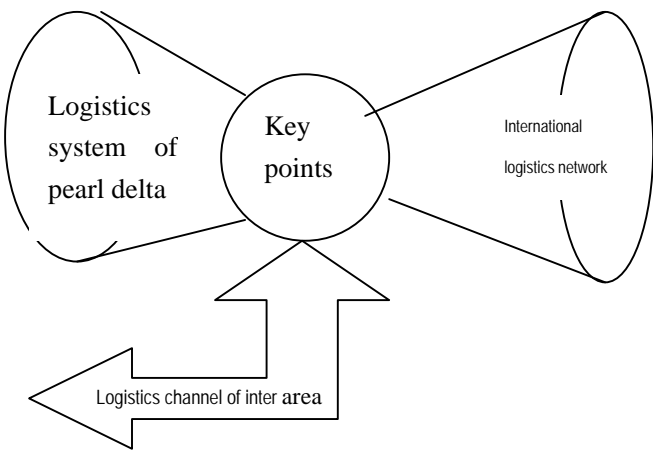


图6—1 珠江三角洲物流中心建设的意义示意图

figure 6-1 construction of pearl delta's logistics center

珠江三角洲地区运输基础设施较好,铁路运输、公路运输、内河航运都有着较快的发展,但公路运输的地位更为突出(见表6-1),占整个区域货运量的2/3以上。

表6-1 珠江三角洲地区公路运输主要指标统计 单位:万辆

区域	公路(千米)		重型货车	中型货车	轻型货车	微型货车
	总里程	高速里程				
珠江三角洲	108538	1741	13.2	9.17	52.97	1.9

资料来源:《中国经济统计年鉴》(2003),《上海市经济统计年鉴》(2003),《广东省经济统计年鉴》(2003)

鉴于铁路运输的适宜的运距,在分析珠江三角洲区际物流时,仍采用铁路的区际贸易量来予以衡量(见表6-2),从表6-2中可以看出,广东最主要的区际贸易伙伴和区位物流系统的重点仍集中在西南地区,而且发展很快,在泛珠三角的大背景下,这一趋势仍将提速。

表6-2 近年来广东(珠三角地区)主要物流流向

年份	最首要物流流向		次要物流流向		较次要物流流向	
	省区	比重%	省区	比重%	省区	比重%
1998	湖南	13	云南	7	广西	6
2002	湖南	11	云南	9	广西	9

资料来源:根据《中国交通年鉴》(2003)汇总而得。

而对于珠江三角洲地区的国际物流来看,其特点仍然是中心地位不突出,尽管珠三角地区是我国外贸发达的地区,但其有两个基本特点:分散性和附属性。分散性是指珠三角的每一个沿海城镇几乎都拥有覆盖有当地及腹地经济的码头和港口,规模有限,效率不高,监管难度大。附属性是指珠三角地区的国际物流基本上依赖于香港的辐射和转口,其整体物流系统是依附于香港这一国际航运和物流中心的,即使是最大的集装箱码头深圳也是如此。

6.2 珠江三角洲将成为我国亚麻纺织企业的战略区位

根据珠江三角洲区域经济的发展规模、特点及类型,尤其是珠江三角洲区域物流系统的规模和特点,本文提出一个大胆的设想:珠江三角洲将成为我国亚麻纺织企业的战略区位。这一结论的做出依赖于两个基本理由:珠江三角洲地区有强大的区域物流系统作为支撑、投资在珠江三角洲的企业能够获得竞争优势。

6.2.1 珠江三角洲强大的物流系统可以为区内的亚麻纺织企业提供支持

根据第5章章末的结论,本文在此仍按照宏观层面和微观层面来研究珠江三角洲区域物流系统的特点。

一、宏观物流层面

1. 国际物流系统

如前文所述,珠江三角洲地区的国际物流有两个基本特点:分散性和附属性。尽管存有这样的局限性,但是珠江三角洲拥有多个国际物流口岸,其经济地理结构呈明显的发散型,区内主要经济体的国际物流运输距离不长,基础设施完善,运力庞大,效率高,以“门到门”的运输为主,且毗邻港澳,可以便利的借助香港国际物流中心的地位,CEPA 生效后,香港成为珠三角广义上的成员,为珠江三角洲的国际物流提供了世界一流的通道。

2. 区际物流系统

珠江三角洲的区际物流的通道较为狭窄,庞大的经济总量和物质流通完全由广州一市来承担,压力很大。但广州是我国第四大城市,实力较之锦州等区域物流结点不可同日而语,所以尽管珠江三角洲的区际物流通道不畅,但其结果却并非十分严重。而广东省政府也已经发现了这一物流系统构建缺陷的症结,提出了宽纵深、发散型的新的经济、物流区域——泛珠三角经济区,如果这一经济区最终得以构建完成,珠江三角洲的区际物流通道问题将会从劣势转变为优势。

3. 区内物流系统

珠江三角洲区域物流系统内部存在两个平行的物流中心,属于多中心平行结构。但珠江三角洲的双中心结构与东北的四中心结构相比在本质上并不完全相同,一般来讲,珠江三角洲内部的物流并不会因为双中心而出现相互排斥的情形,合作大于竞争是其区别于东北四中心结构最突出的表现。区内物流基础设施发达,城镇密集,公路运输的地位最高,重型卡车和轻型卡车的拥有量都超过了长江三角洲地区。

二、微观物流层面

1. 运输状况

珠江三角洲运力庞大,设施完善。设立亚麻纺织企业后,可得以利用便利的国际物流系统购进原料并将成品就近销售给服装加工企业(珠江三角洲是我国服装加工业的主要基地之一)。区内以公路运输为主,运输方式灵活多样,安全快捷,符合现代物流运输的要求。

2. 资金占用

设立于珠江三角洲的亚麻纺织企业接近原料来源地(国外进口),接近产品销售市场,因此,运输时间短,过程简单,运输过程中的资金占用很小。而同时,由于原料的来源稳定,可获性高,因此原材料的存货成本也较小。产品主要销售给亚麻服装企业,由其加工成服装后再出口,而珠江三角洲云集了我国大量的麻类服装厂,成品的存货成本也较低。

3. 上下游企业间衔接

珠江三角洲地区既有非常便利的国际物流系统,又有发达的区内物流系统,区内服装产业发达,因此,从地理位置上看,上下游企业间的有效衔接具有优势。由于企业规模不大,且多为国外非公开的订单生产,所以不易形成所谓的虚拟企业。但由于一些大型服装厂为了保证原料供应的质量,实施一定程度上的垂直兼并,为上下游的企业间建立关联关系准备了必要的基础和经验。

4. 第三方物流

珠江三角洲是我国市场经济改革起步最早、发展最快、开放程度最高的经济区域,其市场机制相对完善,信用体系初步建立,包括第三方物流在内的服务产业发展水平较高。从珠江三角洲第三方物流的发展状况看,其不仅可以覆盖整个中国,而且可以通达世界上主要经济区域。

5. 信息的获取与控制

珠江三角洲地区是我国商业信息的高地,受惠于香港这一国际信息中心的辐射及影响,珠江三角洲地区的相关商业信息非常充裕,获取成本较低。而亚麻纺织企业与下游企业相距较近,通讯基础设施发达,对于下游企业信息控制也较容易,一般情况下,不易产生诸如“牛鞭效应”等需求风险的冲击,供应链的柔性较强。

综合以上的宏观层面和微观层面,对珠江三角洲区域物流系统的特点归纳如表 6-3:

表 6-3 珠江三角洲区域物流系统的特点归纳表

物流系统特点		具 体 内 容
宏观 层面	国际物流	发达,发散型,公路运输为主,可以方便的借助香港的力量
	区际物流	较狭窄,但政府的改进工作正在进行,公路运输为主
	区内物流	顺畅,双中心平行结构,但合作多于竞争,公路运输为主
微观 层面	运输状况	基础设施先进,运力大,运距短,公路门到门运输为主
	资金占用	较低,运输过程短,存货成本低
	上下游衔接	上下游企业距离较近,但关联性企业不多,虚拟企业形式不发达,衔接较好
	第三方物流	发达,通达面广,运力强大
	信息获取 和控制	上游企业距离下游企业较近,信息控制容易,接近国际市场和香港国际物流集散中心,便于获取信息,不易发生需求风险。

6.2.2 设在珠江三角洲的亚麻纺织企业可以获得竞争优势

竞争优势的获得原因是多方面的,既依赖于环境的支持,也依赖于企业自身的努力;既依赖于偶然性运气,也着重于必然性的尝试。本文所及的竞争优势是依据迈克尔·波特教授的相关定义:所谓竞争优势是指企业或国家所保有的,不为其他企业或国家所模仿的特质。根据迈克尔·波特教授的“金刚石”理论,这种竞争优势的获得,企业进行经营投资活动的区位必须符合四个方面的要求。

1. 市场需求

所谓市场需求是指市场上对于这种产品的需求量的大小,未来的需求前景如何,需求的波动性如何,以及需求的结构会发生哪些变化等。亚麻纺织品的需求并不是一种真正意义上的消费需求,作为一种中间产品,亚麻服装企业对亚麻纺织品的需求依赖于消费者对亚麻服装的需求。由于亚麻服装的天然、保健等特点,发达国家对这类布料衣服的需求一直有增无减,总量需求一直看好。香港是我国出口服装的主要设计地点和剪裁地点,珠江三角洲以其优越的地理优势迅速获得来自香港的方面的信息,保证服装的质地、款式与国际需求的变动相一致,以求得市场平稳。因此,设立在珠江三角洲的亚麻纺织产业面对着稳定而日渐增长的市场需求,符合“金刚石”理论第一方面的因素。

2. 要素禀赋

普遍认为经济学的要素包括四个方面:土地、劳动、资本和知识。从亚麻纺织企业来看,其本身并不是一个土地密集型的产业,对于土地的要求并不比其他的行业更高;同时,亚麻纺织企业也不是一个资本密集型的产业,尽管现在纺织行业的自动化程度越来越高,机器资本的比例也越来越大,但资本仍然不是决定这一产业优势的决定性要素;从亚麻纺织技术来看,近年来存在许多技术上的创新,把更多的保健、安全、环保概念做了进去,但始终没有改变其主体技术归属成熟技术的特点;而只有劳动力才是决定亚麻纺织产业最关键的要素。从珠江三角洲的劳动要素的供给来看,相对于华东其他地区,劳动力的要素供给较为充裕,且一般为从事过纺织行业两三年以上的熟练劳动力,能够为亚麻纺织业的发展提供最根本的要素支持。

3. 相关和辅助产业

珠江三角洲地区是我国重要的纺织和服装产业基地,早在改革开放的初期,珠江三角洲即与香港合作,以“前店后厂”的方式把纺织服装产品做进了世界市场。目前,珠江三角洲地区在虎门、东莞、中山等地存有大量的纺织企业和服装企业,并且形成了为纺织和服装企业提供销售、研发、运输、修配等全方位服务的辅助产业。

4. 企业自身的结构、组织和运作

珠江三角洲是我国改革开放的前沿,是市场经济制度发展最完备的地区。经过长期以来的市场经济实践,珠江三角洲地区的企业形成了适合现代企业制度要求的组织结构,产权清晰,激励机制完善,社会信用体系基本建立,交易成本下降。而且由于企业间的竞争较为公平,既培养了大量适应市场经济要求的企业家队伍,也诱使全国优秀的企业家向珠江三角洲地区集中,在降低企业管理成本的同时,也提高了企业自身运作和发展的能力。在珠江三角洲地区新建的亚麻纺织业也将享受这一基础带来的好处,其企业的构建和运作也可以迅速的走向完善。

因此,从以上四个方面可以看出,设立于珠江三角洲的企业能够获得设立在其他区域所无法获取的竞争优势,再结合珠江三角洲强大的区域物流系统的支持,因此,珠江三角洲是我国亚麻纺织企业的一个重要战略区位。

参 考 文 献

- 1、Michael Quayle , Bryan Jones. Logistics: An Integrated Approach[M]. New York: Athenaeum Press Ltd., 1999.
- 2、Brewer A M. Handbook of Logistics and Supply – Chain Management[M]. Los Angeles: Elsevier Science Ltd., 2001.
- 3、山越完吾．物流革新への挑战[M]．日本：日本经济新闻社，1985．
- 4、北冈正敏．物流系统スリム计设のすすめ方[M]．中央经济社，1999．
- 5、宫泽健一，高丘季昭．流通的再构筑[M]．日本：日本有菲阁，1991．
- 6、王云泰，物流学[M]，北京：北京经济学院出版社，2002
- 7、李子奈，计量经济学[M]，北京：高等教育出版社，2002
- 8、国家统计局，2003 年中国统计年鉴[M]，北京：中国统计出版社，2004
- 9、王莉，物流学导论[M]，北京：中国铁道出版社，1997
- 10、明珂，物流系统论[M]，北京：中国审计出版社，2001
- 11、金真，唐浩，现代物流——新经济增长点[M]，北京：中国物资出版社，2002
- 12、王佐，2002 年的美国物流[J]，中国物流与采购，2003（17）
- 13、王佐，中外物流差异[J]，港口经济，2004（1）
- 14、苏德勤，东北经济区现代物流发展规划纲要要点[J]，港口经济，2004（1）
- 15、王俊，中国物流业对经济增长作用实证分析[J]，科技情报开发与经济，2004（11）
- 16、刘伟华等，主枢纽城市物流配送体系的理论依据和构建原理[J]，重庆交通学院学报，2003（12）
- 17、林烨，交易费用理论与物流联盟的形成研究[J]，武汉理工大学学报，2004（2）
- 18、沈惠敏，交易费用理论对物流活动的影响分析[J]，铁道物资科学与管理，2004（2）
- 19、谭玲玲，以 3PL 理论诊视我国物流[J]，中国物流与采购，2003（12）
- 20、林益松，全球采购——上海物流发展的新机遇[J]，集装箱化，2004（1）
- 21、谭清美，葛云，区域物流投资弹性研究[J]，河海大学学报，2004（1）
- 22、黄永晔，发达国家第三方物流的发展与借鉴[J]，国际经贸探索，2004（2）
- 23、吴崎右，欧美日第三方物流的物点及启示[J]，对外经贸实务，2003（3）
- 24、唐海丹，将协同学原理应用于物流领域的理论与实践初探[J]，物流技术，2003（3）
- 25、邓瑾，广东经济与现代物流发展[J]，经济师，2004（6）
- 26、丁俊发，当前我国物流理论研究的十大热点[J]，中国物流与采购，2003（2）
- 27、丁俊发，我国物流业发展的理论创新与实践探索[J]，中国物流与采购，2003（22）
- 28、黄小彪，我国物流业发展现状及对策[J]，港口经济，2004（1）
- 29、汪旭辉，日本物流产业的发展及对中国的启示[J]，现代日本经济，2003（2）
- 30、刘全跃，欧洲现代物流发展给我们的启示[J]，广西经贸，2003（12）
- 31、何云峰，美国物流组织模式发展和变迁[J]，物流技术，2003（4）
- 32、潘阿虎，纵看美国物流业[J]，城市管理，2002（6）
- 33、中国麻纺织行业协会，2003 年中国麻纺织行业统计报告

致 谢

首先，感谢上海交通大学为我们提供了这么好的一个学习环境，使我们在本科毕业多年后又重新走进大学的校园，与众多优秀的同学和工商界的朋友共同参与并完成 EMBA 课程的学习。

其次，要感谢交通大学安泰管理学院 EMBA 办公室及深圳青年学院所提供的卓越的教学支持和后勤保障工作。

最后，要特别感谢论文指导教师季建华教授对论文的悉心指导，以及交通大学安泰管理学院院长王方华教授、副院长兼 EMBA 项目主任徐飞教授和各位优秀的授课教师，为 EMBA 所付出的巨大努力。

吴宏刚

2005 年 2 月 25 日

攻读学位期间发表的学术论文目录

- [1]. CEPA 对我国主要区域物流系统的影响. 《新财富》2005 年 3 月增刊.