

全球物流价值链下我国物流企业战略选择

黄清煌,宋震

(福州大学 八方物流学院,福建 福州 350108)

[摘要]阐述了物流价值链的内涵与全球物流价值链下物流产业的发展态势及其可供选择的四种战略:差异化、信息化、业务重组、完善机制。

[关键词]物流;价值链;战略选择;物流企业

[中图分类号]F259.22

[文献标识码]A

[文章编号]1005-152X(2012)02-0065-03

Strategic Choice for Chinese Logistics Enterprises within Global Logistics Value Chain

HUANG Qing-huang, SONG Zhen

(College of ALL-TRANS Logistics, Fuzhou University, Fuzhou 350108, China)

Abstract: The paper elaborates the connotation of logistics value chain and the development trends of the logistics industry within the global logistics value chain environment as well as the four strategies for choosing, namely, differentiation, informatization, process reengineering and system optimization.

Keywords: logistics; value chain; strategic choice; logistics enterprise

1 引言

当今世界,随着世界经济全球化,国际分工格局逐渐由产业间分工向产业内分工转换,甚至达到在产品内分工转化。国际分工的细化使得国与国之间,企业与企业间的比较优势发生了转换,更加注重价值链中某一关键节点的调整。随着国家之间交易的日益频繁,为了使生产出来的产品能够更快的投入市场,物流作为“第三利润的源泉”也越来越多的引起企业的关注。全球价值链下的商品在世界范围内的转移,为了保证顺利生产和及时交货,物流的保障性作用就显得更加突出。

2 价值链理论体系演变

2.1 价值链理论

1985年 Michael E. Potter 在《竞争优势》中提出了价值链的

概念。他认为,企业创造价值的活动是由一系列相互区别又相互联系的增值活动构成的,而这些活动的相互衔接就构成了“价值链”。因此,企业价值链可以看作由其基本和辅助活动过程创造价值组成的,前者包括生产性活动、产品营销与推广、运输仓储以及售后服务等,后者包括后勤管理、人力资本管理、产品创新与开发等。企业价值链、经销商价值链、供应商价值链、物流提供商价值链和客户价值链共同构成了价值链体系。

2.2 全球价值链

全球价值链的思想是格里芬在2011年建立在价值链、全球商品链和物流价值链基础上提出的,同时要求从价值链的角度分析全球化的过程,而理解价值链活动的过程对于企业管理者和政策决策者都将带来很大的益处,因为当企业不断参与价值链活动并获得技术、运行模式和服务支持的过程也就是价值链形成的过程^[2]。

2.3 物流价值链

[收稿日期]2011-12-14

[作者简介]黄清煌(1987-),男,福建莆田人,福州大学八方物流学院硕士生,主要研究方向:供应链管理;宋震(1988-),男,山东济宁人,福州大学八方物流学院硕士生,主要研究方向:产学研合作创新管理、物流规划与管理。

物流价值链的出现是将价值链的思想运用到物流的领域,指的是在企业物流过程中产生的价值之间的关系,由一系列上下游相关利益方组成的,通过内在的价值利益关系并依次顺序相互连接形成的网络。传统的物流价值链结构中,物流活动被隐藏在价值活动的背后,从而使物流的价值没有完全表现出来。而现行物流价值链则分为与物流调配运输及其相关服务的基本价值活动和其他为使活动顺利进行的辅助活动,其中前者的基本价值活动包括生产要素投入、实物转移流动、营销活动和服务过程,后者辅助活动包括物流活动的前期保障和支持性活动^[1]。物流价值链上价值的流动和产生如图 1 所示。

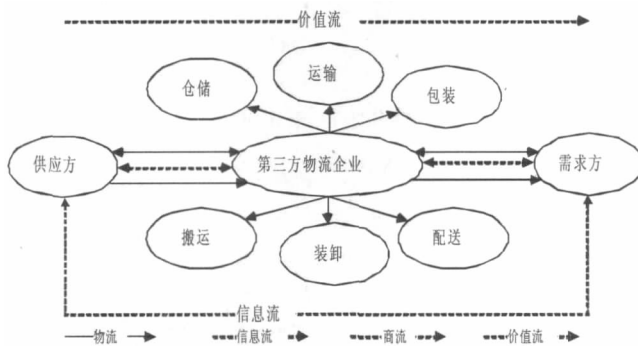


图 1 物流价值链上价值的产生和流动

3 全球物流价值链下物流产业发展态势

3.1 全球价值链的垂直分解

经济全球化的日益发展使得全球价值链的集约化不断得到强化。全球价值链的垂直分解实际上是那些处在价值链高端的企业在不断优化其内外部结构,改变或抛弃一些非核心的企业运作,将企业的发展重心集聚从而增强企业的核心竞争力,进一步减小企业运营成本,提高其市场竞争力。在全球价值链的分解影响下,物流产业也将面临两大趋势:一是物流需求的增加。由于产业分工的明确和企业运营结构的优化使得物流作为大多数企业的非核心业务而外包给独立的物流运营商,这会极大的促进第三方物流服务提供商的市场需求。二是物流服务的标准更高。在全球价值链分解的情况下,企业所需的原材料或剥离出的业务也都不一定局限在同一地区而可能出现在不同地区或国家,这也促使了国际物流的发展,这时区域物流逐渐呈全球化物流的趋势发展。

3.2 全球价值链的水平集聚

在全球价值链分解后,各业务模块也不是散乱的出现,在世界各个地方,这时随着分解后产业的集聚便以产业集群的形式存在。而物流作为服务业,全球价值链的大背景下必将发挥它的良性润滑剂作用。物流业也势必考虑如何更好的优化

自身从而迅速的融入产业集群的大环境下,获得更多的发展机会,产业集群也促使物流服务趋向系统性和有效性。系统性和有效性主要是指物流能为产业集群提供一定的专业化和个性化的服务,满足产业集群的需求也努力促进物流成本最小化和效益最大化。

4 全球物流价值链下物流企业战略选择

20 世纪 50 年代以来,各国企业的国际化经营已成为世界经济发展中的一个重要特点,加速了全球物流行业的快速发展,并向物流提出了更高的要求。加入 WTO 以后,即把我国的物流企业放置于一个更加开放同时充满竞争的环境之中。面对如此激烈的环境,也为我国物流行业的发展提供了前所未有的机遇。在对我国的内外部环境进行系统有效分析之后,可着重实施“差异化、信息化、业务重组以及完善机制”这四大战略,以保证在实际发展中取得更大的成果。对于这四大战略,关键是先简述各战略的概念并且进行动因分析,最后重点分析各战略组织的实施过程和实施的具体方法。

4.1 差异化战略

迈克尔·波特在《竞争战略》中提到的三种基本竞争战略,其中的主要一种就是差异化战略。物流企业的差异化战略是指各物流企业建立在自身的比较优势、主要客户需求和自身的实际情况之上,再结合自身市场的需求,提供的产品和服务与其他的物流企业相比,具有差异性和独特性。价值的创造活动是物流企业差异化战略核心的逻辑思路,以提高客户的满意度和忠诚度为目的,同时,差异化战略可以规避与其他物流企业之间的无序和盲目竞争,从而使物流企业为经济发展做出更大的贡献^[2]。

现代物流行业内的竞争,实际上是在客户资源上的竞争。随着经济的快速发展,不同客户的偏好、需求和财务状况存在很大差异,从而对物流服务满意的期望值也各不相同,即使相同客户在不同时期或不同的环境条件下也会有所不同。面对上述情况,任何物流企业都不可能提供同质化的物流服务来让不同需求的客户满意。所以只有通过提供差异化的物流服务来分别满足不同客户的需求。

4.2 信息化战略

众所周知,物流企业在提供物流服务的过程中,将实时产生大量的信息,这些信息对于整个物流活动高效的运转产生很大的推动作用。但是这些信息不仅量大,而且涉及物流活动的广泛信息,并要求具有实效动态性。在物流计划的过程中,能否有效的制定出长期物流战略计划和短期物流战略计划,关键在于能否有内部信息和外部信息的及时、准确的提供,在物流评价过程中,能否作出系统性的评价,关键在于能否有物

流活动全部过程信息的掌握,在物流实施过程中,能否顺利的完成物流任务,关键在于信息的支持,因为物流信息是物流指挥控制的工具,是物流活动的基础^[4]。

4.3 基于全球价值链下业务流程重组战略

物流效率的低下,其中的原因是企业内部、企业与合作伙伴、企业与客户之间存在多个独立的信息孤岛。效率的低下将不利于整个价值链创造价值的机会,不利于适应国际物流的发展潮流。物流企业要想在今天充满激烈竞争的市场生存和发展,唯有利用先进的信息技术来实现整个供应链上信息的集成与共享。因此,以客户满意度为中心,以增加整个供应链的价值为目标,依靠信息化手段,从而通过物流服务在企业、供应商和客户每一个个体上实行价值的创值。即实现三流贯通(物流、商流、资金流)和四流汇通(物流、信息流、商流、资金流),如图2所示。

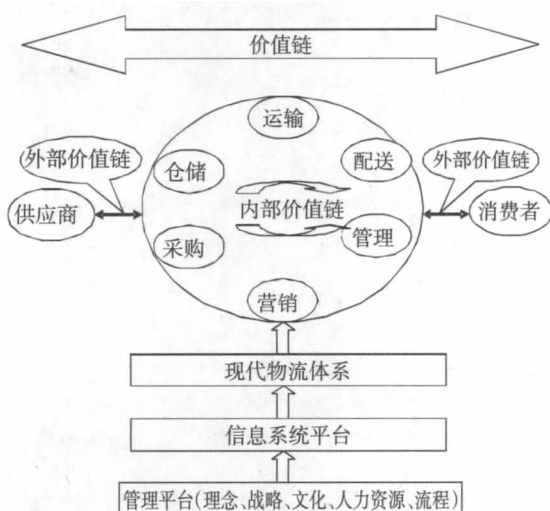


图2 企业现代物流与价值链基本框架模型

基于价值链基础上的现代物流研究有别于基于供应链基础上的物流研究,其主要区别在于价值链管理强调在信息流的基础上实现商流与实体物流的有机结合,同时注重的是效益的增长而非效率的提高,而供应链管理强调实体物流的流

动和过程的优化,注重的是效率的提高。价值链管理的内涵即使商流与物流的有机结合,通过以客户为中心,以信息技术为手段来实现价值链上各节点价值的创造。基于价值链基础上的现代物流研究是指在信息流和管理流的层面上,使商流与物流协调发展,共享资源,但在具体作业层面上二者却是彼此独立和分离的,如图3所示。

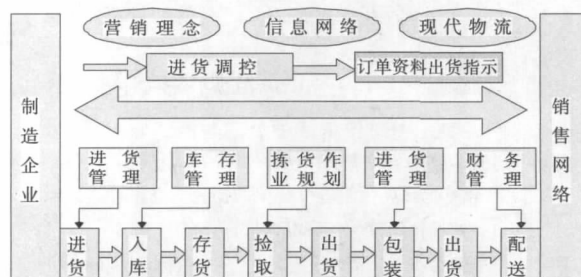


图3 物流运行的两个层面

4.4 完善协调管理机制

我国相关部门已经意识到物流领域管理体制的条块分割问题,根据我国目前的实际情况,同时借鉴国外经验,由发改委牵头联合九部委建立了全国现代物流部际联席会议制度,目的在于统筹管理各部门的物流工作。但政府在建立完善的物流管理多部门协调机制方面还有很远的要走,尤其是中央的指导政策到了地方及各部门具体执行时都被大打折扣。在我国,物流行业协会主要是学术性的研讨,很少参与物流的管理工作。所以,在进一步完善协调管理机制上,政府应提高政策的执行力,并充分发挥行业协会的管理作用^[5]。

[参考文献]

- [1]周兴建.从供应链到价值链[J].物流科技,2007(12).
- [2]陈曦.在价值链上跳舞[M].北京:地震出版社,2009.
- [3]江介达.物流企业差异化竞争战略研究[M].大连:大连海事出版社,2007.
- [4]施国良.价值链分析的信息基础[J].情报杂志,2009(4).
- [5]刘浩华,李振福.物流战略管理[M].北京:中国物资出版社,2010.

(上接第16页)强调了冷链物流企业对于需求网络构建的重要性,在冷链物流功能网络建设中,围绕“两圈一带”进行冷链物流枢纽的选择,根据现有冷链集散地的发展情况选取武汉、襄阳等5个市作为冷链物流枢纽;在冷链物流目标客户网络的构建中强调了专业第三方物流企业的作用,并描述了目标客户网络建成后物流和商流分离后的冷链物流情形。

[参考文献]

- [1]鞠颂东,徐杰,王冬梅.城市物流网络体系的构建及其对城市经济发展的作用[A].第四期中国现代化研究论坛论文集[C].北京,2006.201-202.

- [2]单丽辉,张仲义,王喜富,陈志伟.基于系统理论的物流网络分析与资源整合[J].北京交通大学学报(社会科学版),2011,(2):47-53.
- [3]杨晗熠.区域物流系统及轴-辐网络研究[D].天津:天津大学,2010.
- [4]孙春,李圣军.我国农产品冷链体系建设[J].重庆工学院学报(社会科学),2009(5):69-71.
- [5]汪利虹,陶君成.解析湖北农产品冷链物流的发展[J].物流工程与管理,2011(6):25-27.
- [6]国家发改委.“十二五”农产品冷链物流发展规划[EB/OL].http://www.gov.cn/jwz/gk/2010-07/30/content_1668124.htm,2010-07-30.
- [7]中华人民共和国国家统计局.中国统计年鉴(2010)[M].北京:中国统计出版社,2010.