

# 多元化企业产业链构建研究

## ——基于铁路产业的实证分析

唐元宁<sup>1</sup>, 蒋 畅<sup>2</sup>, 周国华<sup>2</sup>

(1.西南交通大学 物流学院,四川 成都 610031;2.西南交通大学 经济管理学院,四川 成都 610031)

**摘 要:**基于多元化经营及产业链构建理论,以铁路多元化经营行业相关性为依据,提出以铁路运输产品为对象构建铁路多种经营产业链的发展构思。这不仅为铁路多元化经营的后续系统性研究建立了框架,也为我国国企多元化经营改革及发展提出了新思路。

**关键词:**多元化经营;多元化企业;产业链;铁路产业

中图分类号:F27

文献标识码:A

文章编号:1001-7348(2009)20-0090-03

### 0 引言

企业多元化是指企业同时在两个或多个行业从事经营活动,并向不同行业市场提供产品和服务。企业为了获得必要的经济资源以增强整体竞争实力,通常会自主选择其内部契约关系,这取决于行业特征、发展状况等多种因素。本文基于铁路多元化经营企业发展现状,研究如何更有效地发展铁路多元化经营企业并促进铁路主辅业的和谐发展。铁路多种经营企业(以下简称铁路多经),指由铁路出资或主导出资参与,主要从事与铁路运输相关配套的辅助生产服务或涉足铁路运输外其它经营领域的多元经济实体。通过近30年的发展壮大,截止2007年它已经发展成为跨14个行业、涉及3 356个企业、分布于18个路局、累计期末资产总额1 537亿元、实现净利润30.2亿元的网络型经济实体。但由于进入行业时缺乏整体发展规划,造成了同行业或行业间缺乏有效合作的现状。这不仅致使各所属路局对资源恶性争夺,还限制了行业规模、范围经济的进一步发挥,使铁路多经内部不能建立起有效的内部市场,从而减弱了铁路多元化战略的优势。同时,通过调研还发现众多企业因其自身发展水平各异、所有权关系混杂等,尚未建立有效的合作方式,致使大部分企业仍然采用“各自为政”的经营策略,大多数企业认同了合作的必要性并迫切希望政策给予有力引导。因此,本文在铁路主辅业和谐发展的思想指导下,以铁路运输产品(客运、货运)为对象,整合铁路多经资源构建铁路多经产业链,从而优化调

整多经内部的合作关系,这种合作不仅引导资源的有序利用,还拓宽了现有行业的经营范围,增强了铁路多经各行业抵御风险的能力,为铁路主业提供更好的配套服务,促进铁路运输主业完善服务种类、提高服务质量,从而提升铁路整体竞争力。

### 1 文献综述

产业链是我国学者提出的一个经济概念,从20世纪后半期此概念的提出至今,它得到了广泛的研究和应用。针对产业链的构建,我国学者立足于不同的研究领域和目的进行了一定程度的研究。其中,龚勤林<sup>[1]</sup>提出构建的产业链包括接通产业链和延伸产业链两个层面,这被普遍认为是产业链构建路径的一个基本阐述。陈朝隆<sup>[2]</sup>针对区域进行了产业链构建,并将区域经济系统、劳动地域分工等理论作为指导区域产业链构建和运营的理论基础。钟震<sup>[3]</sup>则针对循环经济理论对矿产资源型产业进行了产业链构建研究,以达到物质和能量的充分利用和对环境负面影响的最小化。通过以上文献回顾可以看出,产业链的构建应针对具体适用环境进行分析,现阶段虽其理论研究仍存在诸多不足,但在实践运用中却取得了较好的收益。因此,该课题基于铁路多经的实际发展情况及相关性、规模经济和范围经济三大理论,从行业间合作关系层面探讨铁路多经产业链的构建。本文则偏重于铁路多经行业相关性评估,在此基础上给出铁路多经产业链的初步模型,在后续研究中,将逐步从铁路多经行业的规模经济和范围经济等几个

收稿日期:2009-04-10

基金项目:铁道部科技研究开发计划项目(2007F025)

作者简介:唐元宁(1967-),女,江苏南京人,博士,西南交通大学物流学院副教授、硕士生导师,研究方向为物流系统规划及物流项目管理;蒋畅(1980-),女,四川广元人,西南交通大学经济管理学院硕士研究生,研究方向为项目管理;周国华(1966-),女,江苏人,博士,西南交通大学经济管理学院教授、博士生导师,研究方向为生产物流与供应链管理、项目管理、管理信息化。

方面对此模型进行进一步的验证和完善。

## 2 构建铁路多经产业链动因分析

铁路多经内部构建的产业链,从广义上讲,是指整个铁路行业为了谋求长远的竞争优势,在整个铁路行业内部,按产业发展规律,以企业为构建对象,跨地域、路局、行业和所有制重新配置生产要素,调整和构筑新的资本组织,从而形成以区域为代表的产业链或更大区域的产业链。从内容上来看,产业链的构建可以分为2个层次:接通产业链的构建和延伸产业链的构建。其中,接通产业链指将一定地域空间范围内产业链的断环和孤环借助某种产业合作形式串联起来;延伸产业链指将一条已经存在的产业链尽可能地向上游或下游延伸拓展<sup>[1]</sup>。通过归纳我们认为,在铁路多经内部构建产业链主要有如下几点原因:

(1)我国铁路具有企业性和公益性双重属性,企业性是本质属性,而公益性从属于企业性,必须通过企业性才能很好地得以实现。因此,面对五大交通运输行业间激烈竞争和变化莫测的内外市场环境,我国铁路必须走网络化竞争道路而非单个业务或公司的“单打独斗”,通过产业链的构建来优化配置企业内部资源网络,使主辅业得到更好的补充,提升铁路整体竞争力。

(2)随着我国经济的飞速发展,人们的生活水平逐步提高,对运输服务质量、品种等的需求有了更大的选择空间。我国在加大基础设施建设提高铁路运力的同时,必须考虑到与之配套的服务水平等软件的提高,从而满足不同用户需求。通过产业链构建铁路多经现存行业,使之成为铁路运输主业的服务保障。同时,这也是“主辅分离”政策后,铁路多经企业与铁路运输主业和谐发展的方式。

(3)从产业链本身所具有的特点来看,与分散和随机的市场交易相比,产业链缓和了协作关系中固有的问题,同时又能避免增加纵向一体化带来的迟钝性及管理的复杂性,回避了目前铁路多经企业存在的一些积弊。

(4)与国外铁路多经发展模式相比,我国发展铁路多经先走“产业链”再走“集团化”的道路才适合国情和路情。与JR东日本公司各行业成立子公司再以此为中心与既有的出资公司、关系公司进行整合,最终成立各行业集团公司的发展模式相比,我国铁路多经所涉及的行业领域更广且行业自身发展特性各异,企业分布范围更广,加之又具有复杂的所有权关系等问题,短期内很难通过这种发展模式使在全国范围内得以统一指挥的集团企业取得规模效益。而通过先建立产业链再集团化的发展模式,可以先将具有相似行业特性的行业企业进行一定方式的组合,再针对不同产业链的作用和特性进行发展,这将更有利于对其系统性的研究和发展进行规划指导。

(4)在以铁路为代表的我国大型多元化国企内部构建产业链也具有很强的现实意义。早在2003年,原国家经贸委等8部门就颁布了《关于进一步明确国有大中型企业主辅分离辅业改制有关问题的通知》(简称859文件),根据文件精

神,大型企业集团应重视企业内部功能分层,将企业内部全能结构转变为市场关系,消除企业内部不合理同业竞争<sup>[4]</sup>。而现阶段,通过内部构建产业链处置国有资产,无需重新投入而获得规模效应,这种低成本的扩张所形成的金融机制和治理结构不仅替代了僵硬的旧体制,盘活了铁路主辅业存量资产,还让地方政府甩掉了包袱,获取就业、税收等综合社会效益。

(6)更好地发挥“蓄水池”作用,解决主业人员分流问题。因为通过构建产业链,可以采用保留或治理后保留现有行业的方式逐步使之纳入产业链发展,避免了行业退出等所造成的一系列诸如人员分配、资源浪费等问题。同时,产业链的完善需要不断地加入延伸产业,这也能使这个“蓄水池”发挥更大的作用。

## 3 铁路多元化经营企业产业链的构建

### 3.1 研究行业的选择

依据2007年铁路多经年报行业分类标准,铁路多经企业按主营业务可划分为农林牧副渔、采矿、制造、建筑、交通运输、运输辅助、仓储、批发和零售、住宿餐饮、房地产、租赁与服务、居民服务和其它服务、文化体育娱乐、其它共14大行业。其中,租赁与服务业又包括广告业、旅游业和管理机构3个行业明细。为了方便研究,我们将行业特性不明显的“其它”、“管理机构”两个行业略去,而将租赁与服务业中所包含的“广告业”和“旅游业”作为单独的行业研究范畴,这不仅是因为这两种业务具有很强的行业特性,还因为在铁路多经的发展中它们都起到了越来越重要的作用。因此,本文以上述14大行业中的企业作为研究对象,对其进行产业链的构建。

### 3.2 构建的产业链模型及涵义

合理地构建产业链是个非常复杂的系统工作,本文仅从宏观层面就业务组合问题来探讨铁路多经阶段如何构建产业链的问题。通过调研我们可以知道,虽然现阶段已基本完成了各所属路局专业化集团的重组工作,但各行业内部或行业间仍然缺乏有效合作,与之相矛盾的是调研数据反映出的铁路多经内部某些行业间存在很强的相关性,通过合作能更好地达到降低成本、提高效益的作用。因此,针对行业间的相关性现状,我们进行了五级量表打分,让各行业中的管理者对其进行了评价,筛选出162份有效问卷并汇总了2 268个打分结果,加权平均14个行业评分意见,总共得到了182个相似性测量点。然后,运用spss 16.0进行了多维尺度分析(Multidimensional Scaling, PROXCAL)。它是市场研究行业中非常重要的一种分析方法,使用的数据通常是消费者对一些商品相似程度(或差异程度)的评分,通过分析产生一张能看出这些商品间相关性的图形(感知图)。由于此过程提供了丰富的模型诊断和结果输出,所以,本文选用了这种方法。模型的拟合效果是令人满意的,得到正态化原始应力(Normalized Raw Stress)为0.04961,相应的D.A.F指标为0.95039。从图1可以看出,对

于行业业务间的相关性，距离越近的行业其相关性也越强，反之亦然。由图1可以看出，铁路多经中某些行业表现出较强的业务相关性，而这与各行业各自为政的经营策略相互矛盾，若能通过某种合作方式打破目前各行业“各自为政”的僵局，使本身具有较大相关性且具备合作条件的行业企业开展合作，那势必会大大降低经营成本并为铁路多经的发展带来新的增长。本文构建产业链的思路不失为寻找合作之路的一个新尝试。

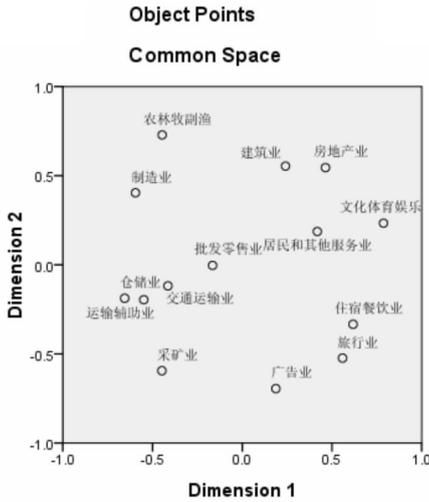


图1 公共空间的状态空间

因此，结合图1及铁路多经自身行业现状，如图2所示，按照分类后所形成产业的功能性，将其设定为3类，即客运服务产业链、物流服务产业链和保障服务产业链。其中，住宿餐饮业、旅游业、广告业和属于与路网优势密切相关且与铁路客运具有较强相关性的行业，被分为第一类，它们为铁路旅客运输提供服务；而仓储业、交通运输业和运输辅助业是对铁路物流运输的补充，可以与主业货运业务开展合作构成物流服务产业链；其它剩下各行业大多为主业或其它辅业提供保障支持，划为第3类保障服务产业链。3类划分构成了铁路多经企业内3条产业链，不仅将现有行业资源按功能分类促使其采用不同的策略进行管理，还能推动其更好地与铁路运输主业展开合作。

当然，三大产业链是结合现阶段铁路内部经营情况行的一个大致的划分，这种行业归纳并不仅限于现有的14

大行业，在具体实施中应根据各路局实际情况进行划分。同时，随着规划和改革的深入，必然需要逐步地完善产业链功能，使其在铁路系统内部发挥更大的作用。为了达到上述目标，在各路局已基本完成专业化重组的基础上进行产业链构建的政策建议为：①各路局多经企业应进行相应的行业治理，规范各行业业务服务内容和范围，慎重选择进入或退出某行业；②结合各路局情况，通过相关性分析及潜力挖掘，将相关性较大且具有相似行业特性的行业或企业进行产业链整合。比如：对旅游业、住宿餐饮业、广告业及经过治理后更偏向综合服务业的批发和零售业部分、文化体育娱乐业部分的资源进行整合，逐步建立并形成一个完善的客运服务产业链，在路内发挥内部协同效应，为整个铁路客运业提供服务支持，在路外市场参与相关行业的业务拓展和竞争；对交通运输业、运输辅助业、仓储业和与运输密切相关的部分商贸业等进行整合，逐步建成由铁路运输货运主导，集“铁路、公路、航空、水运”运输功能为一身的货运产业链，提升铁路运输市场的竞争力；农林牧副渔业、采矿业、制造业、建筑业、房地产业、居民服务和其它服务业及与保障相关的批发和零售业部分大致可以划为保障产业链，它们形成内部竞争的态势，并为各产业提供相应的保障支持；③关于在多大范围内实行产业链构建，应采取“从小到大，逐步推进”的策略，可选择地方路局先进行尝试再逐步推广扩大行业间合作范围，形成跨路局、地域的内部市场，该市场除了可以进行多元化业务的交叉资助、引导资源正常流向、分散风险外，还可以形成内部资本市场，这将是提升铁路产业整体竞争力的有效途径。

#### 4 结论

多元化战略的复杂性决定了多元化企业除面对专业化企业的所有管理问题之外，还需要解决多元化经营业务之间的优化和组合等问题，从其业务相关性入手，将相关性较强的行业所包含的企业进行合并或通过治理逐步完善并进行产业链构建，形成有效的内部市场，通过重组和治理使多经产业与主导产业共谋发展，这是铁路多元化经营改革的新思路，为后续铁路多元化经营的系统性研究作

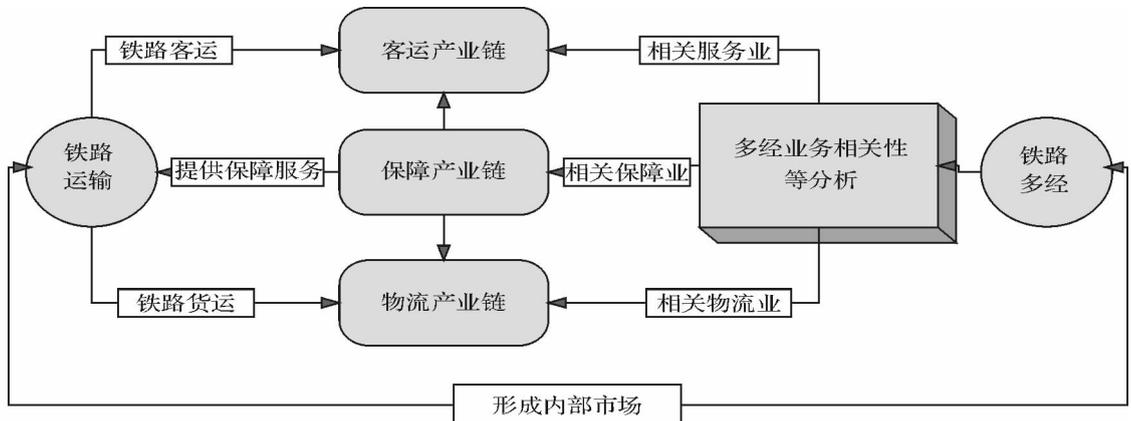


图2 铁路行业内部产业整合模型

# 大中型工业企业技术引进及其绩效分析

李光泗

(南京财经大学,江苏 南京 210046)

**摘 要:**大中型工业企业在国民经济中占有十分重要的地位,大中型工业企业技术引进对我国工业乃至整个经济发展都具有重要影响。在考察大中型工业企业技术引进变动趋势及分布特征基础上,实证分析了大中型工业企业技术引进的绩效。结果显示:技术引进对大中型工业企业产品销售收入、劳动生产率、技术进步产生显著正向影响;技术引进对就业的增长产生负向影响;经济环境变动降低了技术引进对企业绩效的影响。技术引进仍是大中型工业企业提高市场竞争力、改善企业绩效的重要途径。

**关键词:**大中型工业企业;技术引进;绩效

中图分类号:F276.6

文献标识码:A

文章编号:1001-7348(2009)20-0093-05

## 0 引言

对发展中国家来说,企业尝试提高经营业绩的途径是技术引进。从企业层面来说,技术是决定市场竞争力的重要方面,技术越先进,其市场竞争力就越强。在国内外技术水平差距较大的情况下,技术引进显然是获取技术升级的便捷途径。技术引进有助于淘汰落后的生产技术、提高企业的技术优势、扩大产品的市场需求。技术引进有助于提高资源利用效率、降低生产成本。20世纪80年代中期,我国实行了技术引进战略,技术引进规模增长迅速,尤其是2001年以后,技术引进合同从2001年的3900份增长到2005年的9902份,技术引进支出从2001年90.91亿美元增长到2005年的190.50亿美元。根据后发优势理论,

我国技术水平仍相对落后,技术引进有助于发挥我国的后发优势。那么,我国技术引进的增长是否带来经济快速发展呢?这个问题的实证研究结论,对评价技术引进在我国经济发展中的作用和制定技术引进的相关政策等具有重要参考价值。本研究选取大中型工业作为研究对象,系统地研究大中型工业企业技术引进及其绩效问题。大中型工业企业在工业乃至整个国民经济中占有十分重要的地位。2004年,大中型工业企业数量虽然仅占工业企业总数的2%左右,但是大中型工业企业总资产占工业企业总资产的61%,从业人员占工业企业从业人员总数的37%,总产值占工业总产值的60%以上,主营业务收入占工业企业主营业务收入的60%以上,利润总额占工业企业利润总额的70%以上,增加值占GDP的比重基本在15%~19%之间。这是我们以大中型工业企业为研究对象的意义所在。

好铺垫。

参考文献:

- [1] 龚勤林.论产业链构建与城乡统筹发展[J].经济学家,2004(3):121-123.
- [2] 陈朝隆.区域产业链构建研究[D].广州:中山大学博士毕业论文,2007.
- [3] 钟霞.基于循环经济的矿产资源型产业链构建研究——鄂尔多斯集团循环经济实践研究报告[J].内蒙古财经学院学报,2008(6):46-50.
- [4] 周放生.产业整合的路径选择[J].上海国资,2005(2).
- [5] 孙国栋,王宁.粗链条产业链的优化分析[J].科技进步与对

策,2008,25(5):75-77.

- [6] PEHRSSON,A.Strategy competence:a study of successful business establishments [J].Strategic Change,2004,13:271-282.
- [7] STIMPERT,J.L.& DUHAIME,I. M.Seeing the big picture: The influence of industry,diversification,and business strategy on performance [J].Academy of Management Journal,1997b,40(3):560-583
- [8] TANRICERDI,H.& VENKATRAMAN,N.Knowledge relatedness and performance of multibusiness firms [J].Strategic Management Journal,2005,26(2):85-108.

(责任编辑:万贤贤)

收稿日期:2008-08-15

基金项目:教育部人文社会科学青年基金项目(07JC790070)

作者简介:李光泗(1980-),男,江苏泗洪人,南京财经大学博士研究生,研究方向为产业经济学。