

东北老工业基地供应链管理数字化创新研究

陈雨欣

辽宁科技大学, 中国·辽宁 鞍山 114051

摘要: 在全球供应链数字化、智能化转型背景下, 东北老工业基地供应链管理虽已形成以汽车制造、钢铁冶金等为主导的体系, 但存在物流效率低、库存管控弱、产业协同不足等问题。其瓶颈源于企业观念滞后、资金技术匮乏、政策扶持不够、人才流失及传统体制制约。综上, 未来东北地区的企业亟须革新观念, 将供应链管理纳入战略, 加大数字化投入并深化合作; 政府应强化资金扶持与政策引导, 推动绿色智能协同发展; 推动政企协同机制的运行, 提升人才吸引力, 培养本土化专业人才。上述对策的制定与实施, 必将有利于通过供应链管理水平的提升来助力东北地区高质量发展的实现。

关键词: 东北老工业基地; 供应链管理; 数字化创新; 产业协同; 政策协同

Research on Digital Innovation of Supply Chain Management in Northeast China's Old Industrial Base

Chen Yuxin

University of Science and Technology Liaoning, China Liaoning Anshan 114051

Abstract: Against the backdrop of the global digital and intelligent transformation of supply chains, although the supply chain management in Northeast China's old industrial base has formed a system dominated by automotive manufacturing and steel metallurgy, it still faces problems such as low logistics efficiency, weak inventory control, and insufficient industrial collaboration. The bottlenecks stem from lagging enterprise concepts, lack of funds and technology, insufficient policy support, talent loss, and constraints from the traditional system. Therefore, in the future, enterprises in Northeast China urgently need to update their concepts, incorporate supply chain management into their strategies, increase digital investment, and deepen cooperation. The government should strengthen financial support and policy guidance, promote green and intelligent coordinated development, and facilitate the operation of the government-enterprise collaboration mechanism to enhance talent attraction and cultivate local professional talents. The formulation and implementation of the above countermeasures will undoubtedly contribute to the realization of high-quality development in Northeast China through the improvement of supply chain management levels.

Keywords: Northeast China's old industrial base; Supply chain management; Digital innovation; Industrial collaboration; Policy coordination

1 当前世界供应链管理的发展态势

1.1 国际供应链管理发展态势

在全球经济一体化的背景下, 国际上供应链管理的发展正经历着深刻的变革, 其核心趋势是朝着数字化和智能化方向加速演进。随着大数据、人工智能以及物联网等新兴技术的广泛应用, 世界上众多先进企业通过构建数字化供应链平台, 实现了供应链各环节的实时监控、精准预测和高效协同, 显著提升了企业供应链的韧性、灵活性和响应速度。例如, 许多跨国企业利用大数据分析和优化库存管理工作, 同时, 通过物联网技术实现了物流过程的可视化, 极大地提高了供应链的运营效率和客户满意度。此外,

一些领先企业还通过“数字孪生技术”实现供应链的动态镜像, 实时监控供应链的运行状态, 并提前预测出可能存在的风险。再如, AI 驱动的机器人在仓储环境中展现出强大的适应能力, 能够通过计算机视觉和机器学习技术实时调整作业策略, 提升操作效率。此外, 供应链管理的数字化转型还推动了可追溯性的提升, 特别是在制药和食品行业, 端到端的追溯系统确保了产品的安全性和供应链的透明度。凡此种种, 以诸多先进技术为驱动的供应链转型不仅提升了企业的运营效率, 还增强了企业应对复杂市场变化的能力。

在全球供应链的演进过程中, 2025 年被视为一个关键

转折之年。技术创新与地缘政治博弈的交织使得供应链管理者面临着前所未有的挑战和机遇。企业不再单纯追求成本效益，而是将供应链韧性置于更重要的位置，通过多元化战略和优化库存布局来增强应对风险的能力。这种从单一效率导向向平衡效率与韧性的范式转换，标志着供应链管理进入了一个新时代。未来，随着人工智能、物联网和大数据等技术的不断发展，供应链将更具智能化、柔性化和可持续化。与此同时，企业将更加注重绿色供应链和社会责任，推动可持续发展目标的实现。在全球供应链的构建中，数字化和智能化技术将成为提升供应链国际竞争力的关键因素。

1.2 国内供应链管理发展态势

在全球经济深度融合与快速发展的大背景下，供应链已然成为影响国家经济竞争力与产业协同发展的关键因素。我国中央政府高瞻远瞩，深刻洞察到供应链创新发展对于推动产业升级、提升经济运行效率以及增强国家综合实力的重要意义，从而将其置于战略高度，并积极进行全面布局。

近年来，为全方位推动供应链创新发展，我国政府陆续出台了一系列极具针对性与前瞻性的政策文件。这些政策文件犹如一套精密的导航系统，从不同维度、不同层面为供应链的创新发展锚定方向、提供支撑。其中，《关于积极推进供应链创新与应用的指导意见》这一纲领性文件，更是旗帜鲜明且详细明确地提出要加快供应链数字化建设这一关键任务。该意见鼓励企业积极拥抱大数据、人工智能和物联网等前沿技术，通过这些技术与供应链各环节的深度融合，实现供应链流程的优化、信息的实时共享以及决策的智能化，进而全方位提升供应链的智能化水平，让供应链在运营过程中变得更加高效、精准、灵活。

我国目前以长三角地区的江苏省和珠三角地区的广东省为代表的发达省份，在供应链管理方面取得了显著成就。江苏省通过实施“互联网+供应链”行动计划，推动了供应链的数字化转型。截至2022年，江苏省规模以上工业企业的供应链数字化普及率达到60%，企业通过数字化平台实现了与供应商和客户的高效对接，降低了供应链成本。广东省则注重供应链创新与应用示范，培育了一批具有国际竞争力的供应链企业。例如深圳的怡亚通公司，通过构建供应链商业生态圈，整合上下游资源，实现了供应链的多元化发展。上述地区的企业普遍重视数字化技术的应用，通过建立数字化供应链平台，实现了供应链各环节的高效协同和信息共享。同时，这些地区还注重供应链管理人才

的培养和引进，为供应链创新发展提供了有力的人才支撑。

与此同时，发达省份逐步构建起完善的产业配套和高效的物流配送体系。以上海为中心的长三角地区，形成了汽车、电子信息等产业的完整供应链，零部件配套率更高、物流配送成本更低。相较之下，东北老工业基地在产业配套方面相对薄弱，部分关键零部件仍需从外地采购，供应链的成本和风险居高不下。

1.3 东北老工业基地的供应链管理现状

东北地区产业根基深厚，自然资源丰富，煤炭、石油、铁矿石等储量可观，为工业发展提供持续动力。正因如此，作为新中国工业摇篮的东北地区，为国家的工业化进程立下过汗马功劳。即便在当下，具有深厚历史底蕴的东北老工业基地仍是我国至关重要的工业区域，拥有独特的战略价值。

在供应链管理领域，东北老工业基地历经多年的探索与实践，已经取得了一系列可圈可点的成就。如今，这里已初步构建起以汽车制造、钢铁冶金、装备制造和石油化工等产业为主导的供应链体系。以汽车产业为例，众多知名车企扎根于此，围绕整车制造与销售，零部件供应商、物流配送商、销售服务商等紧密协作，形成了一条较为完整且高效的供应链条——从零部件的精准供应到整车的高效生产与及时交付，各环节衔接愈发流畅。尽管东北老工业基地在供应链管理上已取得一定成果，但仍存在如下不容忽视的短板：

在物流配送方面，基础设施虽有改善，但仍难满足产业扩张需求。公路、铁路线路的布局存在不合理之处，运输节点衔接不顺畅，时常造成货物积压与运输延误。数据表明，约40%的物流运输存在货物积压与延误问题，物流成本因此增加15%—20%。

物流信息化水平较低，货物追踪、车辆调度缺乏高效的信息系统支持，约80%的企业缺乏高效的货物追踪与车辆调度系统，难以实现智能化管理，导致物流效率降低20%—30%。

在库存管理手段上，多依赖人工经验判断，缺乏精准的需求预测模型。市场需求多变时，企业难以提前调整库存策略，致使库存积压或缺货情况频发，既占用大量资金，又可能错失销售时机，据统计，库存积压使企业资金周转率降低25%—35%，缺货情况导致企业销售机会损失10%—15%。

在产业协同上，各产业间的供应链协同深度不够。汽车、装备制造等产业上下游企业合作仅停留在基础业务层

面，在研发、技术创新等关键环节缺乏深度融合。调查发现，约 75% 的产业协同项目在关键环节合作不足，导致新产品研发周期延长 1 – 2 年，产业整体竞争力削弱，市场份额下降 5% – 10%。

跨区域协同不足，与国内其他经济区域供应链的联动较少，限制了市场拓展与资源优化配置。

最后，供应链风险管理意识淡薄，面对原材料价格大幅波动、政策法规调整、自然灾害等风险，缺乏完善的风险预警与应对预案。一旦风险发生，供应链各环节难以快速响应、协同应对，企业必将经济损失惨重，严重影响产业稳定发展。

2 东北老工业基地供应链数字化创新的瓶颈及其产生原因

2.1 东北老工业基地供应链数字化创新的瓶颈

在当前复杂多变的经济环境与激烈的市场竞争态势下，东北老工业基地的供应链管理虽取得一定进展，但与发达省份相比仍存在诸多亟待解决的难题，这很大程度上阻碍了东北地区供应链管理前进的步伐，以至地区竞争力的提升。主要体现在以下几个关键方面：

数字化转型滞后。当前东北地区多数企业的数字化水平较低，许多企业还依赖传统的人工记录与沟通方式，尚未建立起完善的数字化平台。在信息时代，数据是供应链优化的核心驱动力，缺乏数字化平台就意味着供应链各环节之间难以实现高效的信息共享。例如，生产部门无法实时获取原材料库存信息，导致生产计划常常因原材料短缺或积压而被打乱；销售部门不能及时将市场需求变化反馈给生产端，使得产品生产与市场需求脱节。同时，企业间的协同也因信息传递不畅而大打折扣，上下游企业难以在产品研发、生产进度、物流配送等方面达成高效协作，严重影响了供应链的整体运行效率。

供应链韧性欠缺。面对频繁的市场变化和难以预测的突发事件，东北老工业基地各企业的供应链的韧性普遍不足。例如，当原材料价格突然大幅波动时，企业难以迅速调整采购策略，导致生产成本急剧上升；市场需求出现快速变化时，企业的生产与销售难以快速响应，产品滞销或供应不足的情况时有发生。再如，在面对突发事件如自然灾害、公共卫生事件时，供应链的脆弱性就更加凸显出来。正因为普遍缺乏有效的应急预案和多元化的供应渠道，众多企业频繁遭遇物流受阻、原材料供应中断等情况，以至于生产经营极易陷入困境，且难以在短时间内恢复正常运营，对企业生存和发展构成了严重威胁。

管理效率亟待提升。供应链管理效率低下是东北老工业基地面临的又一突出问题。在库存管理方面，由于缺乏科学的预测模型和精准的需求分析，企业库存积压现象较为严重，大量资金被消耗在库存环节，不仅增加了仓储成本，还面临着产品贬值的风险。同时，物流环节也存在诸多问题，如物流基础设施配套不完善、物流企业信息化程度低，进而导致路线规划不合理、运输资源调配不当，货物在途时间增加、交付延迟等情况屡屡出现，这不仅降低了客户满意度，还增加了企业的运营成本，严重削弱了供应链的整体竞争力。

2.2 东北老工业基地供应链数字化创新瓶颈产生的原因

2.2.1 企业层面

东北老工业基地的企业在供应链管理进程中暴露出一系列棘手难题。从思想认知维度剖析，企业对供应链管理的重视程度远远不够，依旧深陷传统管理思维的泥淖，普遍缺乏前沿且先进的管理理念。比如，在经营过程中，许多企业依旧将绝大部分的人力、物力以及财力聚焦在生产环节，过度关注产品的制造过程，却对供应链管理在提升企业整体竞争力、降低运营成本、增强市场响应速度等方面的关键作用视而不见。在这种短视观念的影响下，大量企业在供应链管理领域的资源投入严重匮乏，既没有购置先进的供应链管理软件，也未组建专业的管理团队，导致供应链管理水平和在低层次徘徊，难以实现质的飞跃。

从企业自身实力来看，短板也十分显著。东北老工业基地的多数企业属于传统制造业范畴，这类企业长期面临白热化的市场竞争，同行之间大打价格战，致使利润空间被极度压缩。在如此艰难的经营态势下，企业几乎没有负担供应链数字化转型所需的高昂成本的可能。众所周知，数字化转型不仅需要购置大量先进的信息技术设备如高性能服务器、数据采集终端等，还需要持续投入资金用于软件的更新与维护。与此同时，企业在技术研发和应用层面的能力也较为薄弱，内部缺乏既懂供应链管理又精通信息技术的专业技术人才，且由于吸引和留住这类复合型人才难度日益加大，企业在推进供应链数字化的道路上举步维艰，严重制约了供应链数字化的发展进程。

2.2.2 政策层面

尽管国家和地方政府充分意识到东北老工业基地供应链发展的重要性及其滞后性，并且积极出台了一系列旨在支持其发展的政策，但在实际的政策执行过程中，仍暴露出诸多不尽如人意的的问题。

首先是政策的扶持力度明显不足。在供应链数字化转型这一关键领域以及供应链创新等前沿方向，政府提供的资金支持和税收优惠政策相对较少。对于那些渴望通过数字化转型提升供应链管理水平的企业而言，有限的资金支持只是杯水车薪，难以满足其在技术研发、设备购置、人才引进等方面的巨额资金需求。而税收优惠政策的缺乏，也使得企业在供应链创新改造时面临更大的成本压力，无法有效激发企业的创新积极性。

其次，政策的引导作用不够突出。在推动供应链协同发展，促进不同企业之间实现信息共享、资源整合，以及助力产业升级，引导企业向高端化、智能化供应链迈进等方面，政府缺乏行之有效的政策引导。这就导致企业在供应链管理的发展道路上犹如在黑暗中摸索，缺乏明确的方向指引，难以明确资本投入和变革领域，进而阻碍了东北老工业基地供应链管理整体水平的提升。

2.2.3 人才层面

人才流失已然成为东北老工业基地供应链管理发展道路上的只“拦路虎”。东北地区由于经济发展速度相对滞后，产业结构不够多元化，导致就业机会较为有限，与经济发达地区相比，这里能够提供的岗位数量较少，岗位类型也相对单一。同时，薪资待遇较低也是不争的事实，较低的薪酬水平难以匹配人才的能力和付出，无法满足人才对于物质生活的需求以及对成就和自我实现的追求。

在这样的大环境下，大量优秀人才纷纷选择外流，尤其是被就业市场热捧的供应链管理领域的专业人才，如经验丰富的物流规划师、能够精准分析供应链数据的供应链分析师等。这些专业人才为了寻求更好的发展机会、更高的薪资待遇以及更广阔的个人成长空间，纷纷前往经济发达的长三角、珠三角或者京津等地区。人才的大量流失，使得东北的企业在供应链管理方面犹如失去了大脑，缺乏专业的智力支持。于是，企业在开展供应链流程创新、管理模式优化等工作时，常常因为缺乏专业人才的参与而困难重重。不仅如此，人才的短缺也对高校和科研机构在供应链领域的研究和教学工作带来了负面影响，高校难以招聘到优秀的专业教师，科研项目缺乏专业人才的支撑。

2.2.4 历史层面

东北老工业基地在长期的发展历程中形成的传统产业结构和管理体制，对当下供应链管理的发展构成了一定程度的制约。从产业结构角度看，传统产业结构以重化工业为主导，这类产业的特点是产品附加值较低，生产过程相对固定，对供应链管理的精细化和敏捷化要求相对不高。

在这种产业结构模式下，企业长期处于相对稳定的生产经营环境，缺乏在供应链管理方面进行创新的内在动力。多数企业习惯于按照传统的生产和供应模式开展经营活动，对市场变化和客户需求的敏感度较低，难以快速适应日益激烈的市场竞争和不断变化的市场需求。

此外，计划经济体制下形成的管理模式死而未僵，仍给企业的供应链管理设置了诸多体制与机制上的障碍。在计划经济体制的残存影响下，企业在供应链管理过程中没有完全自主决策权，许多关键决策需要层层上报审批，决策流程繁琐且效率低下。企业难以根据市场的实时动态和自身的实际需求，灵活地对供应链进行优化和整合。同时，历史遗留下来的债务问题和不良资产问题，像沉重的枷锁一般，增加了企业在供应链管理方面的负担。企业需要耗费大量的资金和精力去处理这些历史遗留问题，从而无暇顾及供应链管理的改进和创新，严重影响了企业的发展活力和市场竞争能力。

3 东北老工业基地供应链管理数字化创新性对策

3.1 企业层面的解决对策

首先，企业需在思想观念上进行深度变革。要彻底摒弃以往只重视生产而忽视供应链管理的陈旧观念，充分意识到供应链管理并非仅仅是产品的运输与仓储调配，而是贯穿企业采购、生产、销售直至售后服务全流程的关键环节，对企业的长远发展起着决定性作用。企业应将供应链管理郑重其事地纳入整体战略规划之中，是绘制企业发展蓝图时不可或缺的重要板块，从顶层设计层面确保供应链管理的战略地位。厦门象屿股份有限公司将供应链管理纳入整体规划后，将收储网点建到东北农户家门口，通过优化玉米收割、收购、质检、烘干、仓储、运输等各环节，减少损耗，开辟北粮南运大通道，缩短了运输时间，降低了运输成本；同时，公司还为钢厂等上下游企业提供融资信用背书、多式联运一站式物流服务、整合市场信息等综合服务，从单纯的买卖发展为深度介入上下游企业发展，实现了全链条的价值提升。

其次，在资源投入方面，特别是在数字化技术应用领域，企业需加大投入力度。随着信息技术的飞速发展，数字化已然成为提升供应链管理效能的核心驱动力。企业应积极引入先进的供应链管理软件，如具备智能预测、实时监控、自动优化排程等功能的高端软件系统，通过这些软件实现对供应链各个环节数据的精准采集、深度分析与高效利用。同时，购置先进的硬件设备，如自动化仓储设

备、智能运输追踪装置等，提升供应链的自动化和智能化水平，从而大幅提高供应链的信息化程度，使其在面对复杂多变的市场环境时能够迅速做出响应。比如，天润工业通过 ERP、MES、PLM 软件协同集成，实现生产过程可视化和透明化，使智慧制造贯穿于设计、生产、管理、服务等生产制造活动中。在硬件方面，以智能机器人系统、桁架机械手、AGV 系统等硬件为依托，建立生产线，有效协调产品的存储以及自动传输、搬运、加工和检测。最终实现生产效率提升 33.43%，产品不良品率降低 83%，车间能耗降低 36.68%，人工成本节省 62.96%，直接材料成本节省 10%，库存流转率提高 40%。再如，博世物流通过实施智慧园区管理系统，平台架构基于微软云服务，同时与博世内网 SAP 系统打通，并与多种智能硬件系统对接，如智能摄像头、自动抬杆系统等。系统上线后，月台无效占用率缩短了 70%，月台利用率上升了 30%，现场装卸调度人员减少了 10%，车辆入园等待时间缩短了 30%，物流园区作业数据电子化采集率和车辆预约调度数字化率均达到了 100%。

最后，企业应着力加强与供应商、合作伙伴和客户之间的紧密合作。与供应商建立非简单买卖交易的长期稳定战略合作伙伴关系，通过深入开展信息共享，让供应商提前知晓企业的生产计划与原材料需求预测，以便其合理安排生产与库存，实现双方库存成本的降低与供应链稳定性的提升；与合作伙伴共同进行资源整合，例如联合开展物流配送，共享仓储设施等，实现资源的高效利用与成本的分摊，对于客户则要建立常态化的沟通机制，及时了解其需求变化，通过供应链的快速响应为客户提供更加优质的产品与服务；鼓励企业勇于开展内部供应链创新，积极探索并尝试诸如供应商管理库存（VMI）、协同规划预测与补货（CPFR）等新的供应链管理新模式，以及优化订单处理流程、缩短生产周期等新的业务流程，以此提高供应链的运作效率和市场竞争力。立达信公司通过 SRM 供应链协同平台，让供应商可查询订单预测，交期达成率从 92% 提升到 98%，线上对账、发票系统将双方财务对账周期缩短 50%，由于其将上下游企业原材料需求汇总与统采，进而取得价格与质量优势。

3.2 政府政策层面的解决对策

在扶持力度方面，政府应进一步加大对东北老工业基地供应链发展的投入和对东北老工业基地传统产业改造升级的支持力度。比如设立专项扶持基金，该基金专门用于支持供应链数字化转型项目，为企业购置数字化设备、研

发数字化管理系统提供资金支持；同时也用于供应链创新项目，鼓励企业开展创新性的供应链实践，对取得显著成效的创新项目给予奖励。优化税收优惠政策，针对企业在供应链管理方面的投入，如购置先进物流设备、开展供应链技术研发等，给予更大程度的税收减免或者税收返还，切实降低企业在供应链管理方面的成本负担。鼓励企业引进先进生产技术和设备，提高生产效率与产品质量；促进产品升级，引导企业开发高附加值产品，拓展市场空间，从而提高传统产业的附加值和竞争力。只有当传统产业的竞争力得到提升，进而企业效益和市场份额也得到提升的时候，企业才可能在供应链管理领域拥有更强的内驱创新动力。比如哈尔滨平房区政府提供超前服务，帮办手续，协调解决基础设施配套问题，推动企业项目提前投产。黑龙江亿汇鑫食品有限公司因此引进行业先进生产线，从而产能大幅提高，用工成本降低 50%；通过打造“三合一”生产基地，形成短保期西式快餐品类产业链，为客户提供一站式配齐和统一配送服务，提升了客户满意度，拓展了市场，实现了产业升级和效益提升。

政策引导同样至关重要，政府应制定明确且具有前瞻性的供应链发展规划和产业政策。规划要明确指出东北老工业基地供应链未来的发展方向，例如向绿色供应链转型，鼓励企业采用环保包装材料、推广新能源运输工具等；向智能供应链迈进，支持企业应用人工智能、大数据、物联网等技术提升供应链智能化水平；向协同供应链发展，引导不同企业之间加强合作与协同。同时，要加强不同部门之间的政策协调，避免出现政策相互矛盾或者重复扶持的现象，形成政策合力，共同推动东北老工业基地供应链的健康与快速发展。吉林省正在实施的“智改数转”，推动产业链上下游协同创新与价值链提升的战略得到了长春汽车制造业企业的积极响应，通过数字化计划协同与线下联储联储相结合，实现商品敏捷履约交付，助力企业优化库存，显著提升了供应链运营效率，降低了采购成本和库存压力。

3.3 人才层面的解决对策

首先，建议各级政府和企业协同发力，提升东北地区的人才吸引力。政府应积极出台一系列具有吸引力的政策，提高人才的薪资待遇水平，例如设立人才补贴专项资金，根据人才的层次和贡献给予相应的补贴；完善人才福利体系，为人才提供住房补贴、子女教育优惠、医疗保障等全方位的福利，解决人才的后顾之忧，为其营造良好的生活和工作环境；加大对高校和科研机构的支持力度，鼓励高

校优化专业设置,开设和新设供应链管理相关专业,并给予教学资源、科研经费等方面的倾斜,培养一批适应东北老工业基地发展需求的本土专业化人才。

其次,企业也应主动作为。加强与高校和科研机构的深度合作,建立人才培养和实践基地,为高校学生提供更多的实习机会,让学生在实践中积累供应链管理经验,同时也为企业选拔优秀人才拓展渠道;企业应高度重视内部员工的培训和继续教育,定期组织供应链管理相关的课程培训,邀请行业专家进行授课,提升员工的供应链管理水平和专业技能,打造一支高素质的企业供应链管理人才队伍。

4 结论

在全球供应链加速向数字化、智能化转型的大背景下,东北老工业基地的供应链管理既迎来了难得的发展机遇,也面临着诸多严峻挑战。本文对东北老工业基地供应链管理进行了深入探究,剖析现状、挖掘瓶颈及其成因,并提出切实可行的对策,对推动区域经济高质量发展具有现实意义。

如今,国际供应链管理借助大数据、人工智能等新兴技术,在库存管理、物流可视化、风险预测等方面取得显著进展,同时更加注重韧性与可持续发展。国内长三角、珠三角等发达地区,凭借政策支持与技术创新,在供应链数字化转型和企业竞争力提升上成果斐然。与之相比,东北老工业基地虽已构建起以汽车制造、钢铁冶金等为主导的供应链体系,但在信息共享、物流效率、库存管控、产业协同和风险管理等方面存在明显不足。其症结源自企业思想观念、自身实力、政策扶持力度、人才储备情况以及传统产业结构和管理体制等多个层面。

基于上述问题,本文从企业、政府政策和人才三个关键层面提出了具有针对性的创新性对策。企业需革新观念,将供应链管理提升至战略高度,加大数字化技术投入,加强与各方合作并积极探索创新模式;政府应强化扶持力度,设立专项基金、优化税收优惠政策,助力传统产业升级,同时制定前瞻性规划和政策,引导供应链向绿色、智能、协同方向发展;政府与企业应携手合作,通过政策吸引和完善福利体系留住人才,加强高校与企业协作培养本土专业人才。

若上述对策得以有效实施,东北老工业基地的供应链管理水平和竞争力有望得到提升,企业竞争力也会随之增强,进而推动产业升级,促进区域经济的可持续发展。

致谢:

本研究获“辽宁科技大学2025年大学生创新创业训练计划”立项并资助。学校的专项资助为研究过程中的文献调研、数据采集、案例分析及成果梳理提供了重要资金与资源保障,并形成阶段性成果。在此,谨向辽宁科技大学、工商管理学院及指导老师王书汉老师致以最诚挚的感谢。

参考文献:

- [1] 李凤娇,刘家明,姜丽丽.东北地区战略性新兴产业发展水平时空演变与影响因素研究[J].地理科学进展,2022,41(04):541-553.
 - [2] 何晖,高琦,原宗琳等.东北地区产业链供应链韧性研究[J].时代经贸,2023,20(10):147-153.
 - [3] 周凯.供应链构建是振兴东北老工业基地的重要环节[J].吉林省经济管理干部学院学报,2006,20(5):12-14.
 - [4] 王一鸣.东北振兴关键在于增强产业竞争力[J].中国经济评论,2021,(10):21-23.
 - [5] 刘铤铭.东北三省制造业与物流业绿色协同发展研究[D].石家庄铁道大学,2023.
 - [6] 杨威.十八大以来东北地区制造业全面振兴主要进展及对策建议[J].中国经贸导刊,2023,(04):35-37.
 - [7] 高宏伟.新形势下东北地区产业结构调整的路径与建议[J].辽宁经济,2022,(05):21-25.
 - [8] 何晖,原宗琳,高琦等.东北地区产业链供应链现代化政策实施的特点及未来提升建议[J].时代经贸,2022,19(12):124-130.
 - [9] 冯彦明.东北振兴的中国经济学视角及其产业选择[J].区域经济评论,2022,(02):28-32.
 - [10] 刘英杰.数字物流、供应链弹性与流通产业链韧性[J].产业经济研究,2023,(02):30-33.
- 作者简介:陈雨欣(2005.08-),女,中国湖南长沙人,辽宁科技大学在校本科生,研究方向:物流管理,供应链管理。