

# 大数据背景下南沙自贸区智慧物流发展研究

王术峰 刘秋瑾 邓朵朵 陈创火 吴泽宏 黄思嘉 李荣明  
(广东白云学院 工商管理学院 物流管理系 广东 广州 510550)

**[摘要]**基于大数据时代下,通过研究智慧物流是如何提升物流水平,推动传统物流业焕发新的生机,实现物流的技术化、智能化和自动化,稳步提高资源利用率和物流运输效率。文章通过分析广州南沙自贸区的船舶数据信息、技术信息发展情况、业务增长量、政策变化和相关信息技术等,认识其在智慧物流产业创新发展方面所面临现实环境、存在的问题。结合以上内容,对如何运用大数据技术来推动南沙自贸区智慧物流的发展进行探讨。

**[关键词]**南沙自贸区;大数据;智慧物流;物流运输效率

**[DOI]** 10.1252/j.issn.2096-627X.2020.07.661

## 1 绪论

### 1.1 背景

今年是5G技术不断成熟的年份,我国物流行业也迎来了智能化改革,因此5G时代的智慧物流也成为重要内容。智慧物流的发展能加快物流行业的转型升级和创新发展,提高物流行业的整体效率。5G技术能更好结合互联网与物流,运用智慧化技术和手段来提高物流体系的智能化和自动化水平,进一步推动物流智慧化的发展,提供更加便捷和智慧的服务。

南沙自由贸易区的物流行业发展状况将直接影响南沙自贸区的经济发展,推动智慧物流的发展具有重要的战略地位,同时智慧物流技术的应用在南沙自贸区越来越广泛。

### 1.2 目的

本文以南沙自贸区为例,希望通过智慧物流提高其物流水平,实现南沙物流的技术化、智能化和自动化,稳步提高物流运输效率。结合广州南沙物流发展现状,探究智慧物流对南沙物流的重要性以及对南沙物流发展的推动作用。以南沙自贸区为例,了解智慧物流产业发展创新面临的现实环境、存在问题、发展对策,利用智慧物流发展成果带动相关行业发展。

### 1.3 智慧物流研究综述

大部分物流研究都是从物流技术、物流管理、一般现代物流发展水平、评价指标体系和经济价值的角度进行,而智慧物流与一般现代物流最本质的区别就是全面引入并充分利用物联网、云计算、大数据、“互联网+”等新兴信息技术,来促进现代物流产业发展的“智慧化”。从政治经济学和产业经济学角度来看,智慧物流产业的兴起将会冲击生产、分配、交换、消费等传统的生产关系,会对流通领域中传统的商流、信息流、资金流等造成冲击,对处于经济转型期的中国经济产生变革性的影响,具有潜力巨大的经济价值。

## 2 南沙自贸区智慧物流SWTO分析

### 2.1 优势

#### 2.1.1 优越的地理位置和腹地优势

南沙港区位于珠江三角洲经济区的几何中心,囊括了整个珠三角的城市网络,可辐射整个环珠三角地区;同时,南沙港是广州唯一的深水港,是粤港澳大湾区的交通枢纽的天然之选。优越的地理条件让南沙港可辐射的经济地区极广,腹地经济发达,贸易往来密切,为南沙自贸区带来庞大的业务需求,为南沙发展智慧物流提供了重要的经济基础,刺激着南沙自贸区智慧物流的发展。

#### 2.1.2 拥有相对完善的运输网络

南沙60公里以内包括广州、佛山、深圳、珠海、澳门、东莞中山等14个大城市,100公里内囊括整个珠三角的城市网络。港陆路紧靠广深高速公路的交汇点,南沙大桥更位于粤港澳大湾区的核心位置,南沙港区共开通集装箱班轮航线27条,其中外贸直航班轮航线19条,内贸班轮8条,“一小时生活圈”逐渐成型。南沙交通网络不断完善,能更好发挥物流的流通作用,促进物流业和经济的发展。

#### 2.1.3 港口资源丰富

南沙港是广州唯一的深水港,共有92个码头泊位,其中,有16个万吨级泊位,2个10万级泊位,1个12万级泊位。此外,中船龙穴基地已建成9个万吨级的造船和修船码头。南沙港区集装箱设计通过能力为990万TEU,石油化工码头设计能力3975万修船。南沙港区内共有27家码头企业,其中有13家企业码头取得危险货物港口作业资格。其中,有8家进行石油、化工装卸作业,有5家企业进行集装箱危险货物装卸作业。

### 2.2 劣势

#### 2.2.1 基础设施有待完善

南沙新区挂牌至今,发展时间不足二十年,产业基础薄弱,其交通、供应、公共服务等基础设施和相关产业配套设施仍需完善。许多交通规划的项目处于实施阶段,配套设施同样如此。薄弱的产业基础和尚未完善的基础设施抑制了物流业的发展,也制约了南沙智慧物流发展。

#### 2.2.2 经济发展内生动力不足

一方面是南沙自贸区常住人口不足,据广州市统计局统计,2019年南沙区常住人口仅为79.61万人,只占广州市人口总量5.2%;另一方面,在南沙新区落户的企业从自贸区挂牌前的8400多户,在2019年末增加至124333户,增长了14.8倍,但绝大部分企业并没有重心放在提升核心竞争力上来,持有“观望”态度<sup>[1]</sup>。人气不足和企业的“观望”都导致了南沙经济发展内生动力不足,制约南沙经济发展和智慧物流的发展脚步。

### 2.3 机遇

#### 2.3.1 政府的重视与支持

南沙从2005年独立建区以来,获批国家级新区、挂牌广东省自贸区、定位广州市唯一副中心,再到粤港澳大湾区的核心支撑点,南沙的战略地位在不断提高。在2019年2月18日中共中央、国务院印发了《粤港澳大湾区发展规划纲要》中明确提出,打造广州南沙粤港澳全面合作示范区,支持广州南沙与港澳合作建设中国企业走出去综合服务基地和国际交流平台,建设我国南方重要的对外开放窗口<sup>[2]</sup>。

在政府的重视与多方位的支持下,南沙自贸区迎来了前所未有的发展机遇和巨大的发展空间。

#### 2.3.2 区域合作深化带来的发展契机

南沙位于珠江三角洲地理几何中心,辐射整个珠三角地区,是粤港澳大湾区天然的交通枢纽和参与全球竞争的重要载体。“一带一路”战略的实施的和粤港澳大湾区的明确提出,南沙地位凸显,贸易往来更加密切,区域合作深化,将进一步推动区域物流一体化发展和信息化建设,是南沙自贸区加快智慧物流发展的重大机遇。当前南沙与海南自由贸易区双方均展露了合作意向,联动发展,这也为南沙智慧物流带来发展契机。

#### 2.3.3 需求旺盛,业务量进一步增长

“互联网+”时代的到来,电商行业发展迅速,南沙跨境电商网购保税进口货值在2015年至2019年从16.6亿元增长至146.1亿元,增长接近9倍;从2004年发展

至今,广州港南沙港区的集装箱吞吐量以平均每年超100万标准箱的速度增长;在2015年-2019年,南沙港集装箱吞吐量由1185.20万标箱增长到1675.68万标箱,外贸集装箱量平均实现双位数增长<sup>[3]</sup>。业务需求旺盛,进一步刺激着南沙物流行业的转型与升级,加速物流产业的发展。

表2-1 2015年-2019年南沙集装箱吞吐量

时间	集装箱吞吐量(万标箱)	同比增长(%)
2015年	1185.20	6.30
2016年	1272.90	8.10
2017年	1406.00	10.50
2018年	1566.10	11.40
2019年	1675.68	7.00

数据来源:搜航网、国研网和广州日报整理所得

### 2.3.3 制度创新卓有成效

自南沙自贸区挂牌以来,南沙累计形成678项制度创新成果,其中43项在全国复制推广,112项在全省复制推广,202项在全市推广实施,3项入选商务部最佳实践案例,2项获国务院督查激励通报<sup>[4]</sup>。表明南沙依托保税港区,围绕制度创新做了大量卓有成效的工作,在促进贸易便利化、优化营商环境卓有成效。据广州市统计局发布的数据显示,2020年7月,南沙进出口整体通关时间分别为15.32小时、1.08小时,较2019年12月压缩51.82%、68.79%<sup>[4]</sup>。

### 2.4 威胁

#### 2.4.1 经济“去全球化”冲击

2008年金融危机后失业上升、国内消费低迷和全球市场萎缩是去全球化兴起的直接诱因,加上贸易保护主义抬头,进一步加剧了去全球化。经济“去全球化”的冲击给中国经济发展带来了诸多不利影响,直接表现为出口大幅下降。国家统计局统计数据显示,2008年之后,中国出口贸易占GDP比重整体呈下降趋势,2008—2018年中国出口占GDP比重由10.26%下降到6.22%<sup>[5]</sup>。国际贸易萎缩,南沙自贸区的发展同样受到影响,增速变缓。

#### 2.4.2 与其他自贸区的资源竞争

2015年4月,上海自贸试验区扩容,广东、天津、福建自贸试验区正式挂牌,中国打开了四扇全新窗口,对内进行体制改革和机制创新,对外试验高水平国际贸易规则;2016年第三批自贸区设立,从不同的角度探索创新,形成了自贸区的第三梯队;广东自贸试验区本身又包括前海蛇口、横琴和南沙三大片区;自贸区彼此之间都是竞争对手,为了得到更好的发展,势必会加剧竞争。

#### 2.4.3 南沙金融体制机制弊端

南沙地处于拥有着世界级的基础设施和与制造业发达的珠三角,南沙金融体制机制却存在极大的不足,融资难度较大,成本高,这一最大的弊端,致使许多企业持有观望的态度,特别是一些境外法人机构,导致南沙港的资金原始积累不足,基础设施的建设进度缓慢,临港产业的转型升级,特别是物流产业的转型升级难度较大,阻碍了智慧物流的发展脚步。

## 3 大数据时代下的南沙自贸区智慧物流发展

### 3.1 发展信息化物流供应链管理

#### 3.1.1 港口供应链信息管理支撑模式

以物联网为核心,建设基于物联网的港口供应链管理模式。运用物联网技术,实现上下游的互通、统一调度,协同海关、海事等部门,对港口航运、各物流企业运输设备、货物等信息进行收集,从而实现资源的整合共享,提高效率、降低成本<sup>[6]</sup>。如图3-1 物联网的港口集成化供应链所示

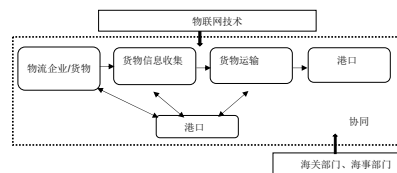


图 3-1 物联网的港口集成化供应链

通过物联网技术,对物流企业或货物供应商、货物信息和货物运输情况进行实时的信息收集。港口、海关等部门可以随时收集到货物信息以及运输情况,进而及时对港口设施进行调度以及提升报关效率。

#### 3.1.2 铁路供应链管理信息支撑模式

南沙港铁路建成后港口、公路、铁路全部打通,建立立体运输网络,大幅提高集装箱“海铁联运”“海公铁联运”的比例。以铁路运输为基础,建设发展优化铁路集装箱多式联运,发挥铁路运输的优势,达到物流效率、成本最大化<sup>[7]</sup>,如图3-2 铁路多式联运供应链所示。

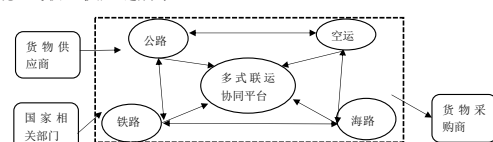


图 3-2 铁路多式联运供应链

要进一步发展铁路运输,发挥其优势,多式联运协同平台的构建起到关键性的作用。以多式联运协同平台为核心,多种铁路、公路、海路甚至航空进行信息资源的共享,以此增强运力资源的协调能力,不仅顺畅地共享公路、水运、航空运输资源,更能提高多式联运之间的衔接效率,以提高整体物流效率。

### 3.1.3 航空供应链管理信息模式

航空货运企业与物流企业联合重组;优化资源配置,提高国际枢纽机场安检通关效率;提高航空货运信息化水平;建立互通共享的物流信息平台。以信息平台为媒介,与各物流企业联合,实现海陆空的协同运作,如图3-3 基于物流信息平台的航空货运供应链所示。

以物流信息平台为支撑,提高航空货运的信息化水平,海陆空协同运作,航空货运企业与物流企业联合,实现多种运输方式联合运输,优化资源配置。通过供应链各节点的协调满足航空货运的服务需求,平台满足信息的快速传递,国家相关部门协同物流运输,提升货物的报关报检效率,进而提高物流效率,提升物流服务水平。

### 3.1.4 基于云通关智能通关平台的物流报关协同服务模式

以云通关智能通关平台,实现产业链上下游服务商报关、报检、物流、货代、贸易、仓储及海关申报等作业进行无缝衔接协同。实现企业与海关的数据衔接,以此简化报关报检,提高通关效率,实现网上报关报检,货运单证无纸化,如图3-4云通关智能平台服务模式所示。

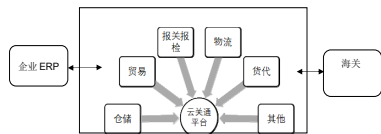


图 3-4 云通关智能平台服务模式

以云通关平台为媒介,实现物流企业、海关的信息互通,协同运作。云通关平台根据企业的基础数据建立关联关系,转换成通关需要的单证,实现自动制单、一单多报,进一步简化报关环节,提高报关效率;与此同时,实现报关报检无纸化,降低报关成本。

### 3.2 加快推进南沙物流数据中心建设

#### 3.2.1 数据中心建设的重要性

随着经济发展,高新科技的融入,传统的物流运作已经不能满足现在的物流需求,物联网、云计算、人工智能等技术正推动着物流运作向着智慧化发展。而这些技术无不需要数据中心作为支撑,其建设的重要性主要表现在以下几个方面:

(1) 数据中心的建设是企业信息化建设中的必经阶段,现在的企业信息化建设将以数据中心建设为核心,并将其作为企业的知识中心及通用的业务平台;

(2) 数据中心采取“数据集中、应用分布”的方式,可以有效地提高信息资源的利用率;

(3) 企业对保留数据进行集中沉淀,并尝试将其进行整理和优化,为企业未来的发展提供参考。

(4) 国际上许多大企业正在建设或已经建设了各自的数据中心,企业关键应用系统和关键硬件设施均统一集中在数据中心,支持企业核心业务运作。

#### 3.2.2 如何推动数据中心建设

(1) 建立统一的数据共享平台,统筹管理。消除数据库互通障碍,提高网络数据的融合效率,并建立统一的数据共享平台,优发挥资源互补的优势,统筹管理数据中心。

(2) 强化产业带动效应。支持相关数字产业和数据中心配套产业发展,推动大数据与社会各行业的融合,提高数据利用率,促进相关行业利用大数据进行产业结构优化,打造产业生态链。

(3) 加大对数据应用政策支持。通过健全大数据应用共享保障政策,加大对数据中心服务商扶持,鼓励南沙数据中心服务商借助国家战略实现全球化布局,扶优扶强。

(4) 加强数据人才建设,集中攻克关键技术。加强数字经济宣传,强化劳动者数据技术和素养,推进产业研结合、鼓励以联盟形式集中资源创新,同时加强国际合作,优势互补,实现共赢。

(5) 合理进行数据中心布局规划,推进区域协同发展。依托广州市互联网节点进行布局,制定数据跨区域互通制度,进行信息资源共享,共同打造区域数字经济联盟<sup>[8]</sup>。

### 3.2.3 物流数据中心建设

#### (1) 网络框架设计

运用完善的系统,智能化的机械设备,不断优化系统软件,保持数据中心的可控性;应用模块化设计以及层次化设计来优化数据网络,提升其可扩展性;选择通用性强和先进的设备作为载体进行数据传输,以确保满足多种渠道高速传输的整合技术要求,提高数据传输的实效性<sup>[9]</sup>。

#### (2) 网络融合

##### ① 供应链集成网络融合

集中核心业务,非核心业务外包,将物流需求与第三方物流融合;与分散的物流服务分供方建立长期的稳定关系,利用信息整合各种物流活动,满足客户多方面的物流需求;与第三方物流企业、IT服务供应商、管理咨询公司建立更为广泛的融合,进行全方位供应链集成。

##### ② 物流配送网络融合

通过建立网络平台,整合物流资源,深化物流配送网络增加规模经济。整合中小配送企业建立覆盖面广的配送网络;建立信息技术平台,共享物流信息和服务网络;融合加工、仓储、配载等活动,为客户提供增值服务。

##### ③ 区域性物流网络融合

区域性物流是对区域物流活动的有机整合,它超越了第三方物流和第四方物流的概念,不仅仅关注单个物流网络的广度和宽度,而且重视发挥区域整体的物流网络效应<sup>[10]</sup>。因此,区域性物流网络的融合主要体现在区域物流基础设施平台(包括信息技术平台)以及政策平台上。其中,物流园区是区域性物流网络融合的主要表现形式<sup>[11]</sup>。

#### (3) 虚拟化技术

通过运用虚拟化技术,实现用户在一个主机上实现多个应用同时进行的技术,通过区分资源的优先次序进行资源分配,简化管理,提高效率,在根本上减少单个工作负载峰值准备的资源,能为智慧物流提供更好技术支持,提高智慧物流的安全性和可靠性,带来更多的便利。其技术应用主要体现在以下几方面:

##### ① 服务器虚拟化

服务器虚拟化是一种突破物理限制的技术,可以将服务器由一台转化为多台相互独立的虚拟服务器,整合服务器,简化系统管理,对物流信息网络资源进行有效整合,提高物流信息获取和共享效率,加快对物流需求地响应速度。

##### ② 桌面虚拟化

通过企业桌面管理平台和虚拟化基础架构协同,将智慧物流网络信息管理中的监控、远程访问、管理等操作系统和应用组合成一个虚拟系统,并通过数据中心服务器运行虚拟系统,形成用户的桌面系统。实现同时对不同设备进行控制,解决时间和空间的问题,把多个局域性网络服务归纳到一个局域性虚拟网络服务器中,实现虚拟局域内的信息交流与数据传输,保证智慧物流安全进行信息共享的同时,极大地提升了智慧物流的工作效率<sup>[12]</sup>。

#### (4) 节能技术

数据中心建设具有重要的战略意义,但同时也存在能耗巨大的问题,通过降低能耗,将能有效降低数据中心的成本,提高能源利用率,满足物流数据中心的技术需要,推动数据中心在智慧物流的实际应用。数据中心主要耗能可分为三大部分:供电系统、制冷系统与气流组织和网络电信设备设施,因此要降低成本,可以从以下几方面入手:

##### ① 采用节能网络电信设备设施

降低数据中心IT设备能耗可以通过优化IT设备配置,使用节能型的IT设备和合理提高IT设备的应用率,研发IT系统能量管理软件,管理数据中心的运算负荷,减少空闲服务器,提高CPU利用率。

##### ② 优化供电系统

降低电源系统能耗可以采用节能型供电系统,通过直流供电系统减少了电源转换时的电能损耗,提高电能的使用效率和系统安全性。

##### ③ 制冷技术

数据中心设备需要常年进行运行,降低制冷系统的能耗是提高数据中心能源利用率的一个重要措施,因此需要根据不同情况采用不同的制冷技术,可以根据数据中心的条件充分利用自然冷源进行制冷,合理采用近端制冷和液态制冷技术,选取最合理的制冷系统,降低制冷系统的损耗。

#### 4 总结

智慧物流理念的提出,顺应历史潮流,也符合现代物流业发展的自动化、网络化、可视化、实时化、跟踪与智能控制的发展新趋势,符合物联网发展的趋势。发展智慧物流,一方面契合了企业的发展需求,通过发展智慧物流降低成本,提高物流效率,提高市场竞争力;另一方面,智慧物流是物流行业信息化发展的新阶段,通过大数据与物联网来整合资源,优化流程,推动传统物流业的转型与升级,

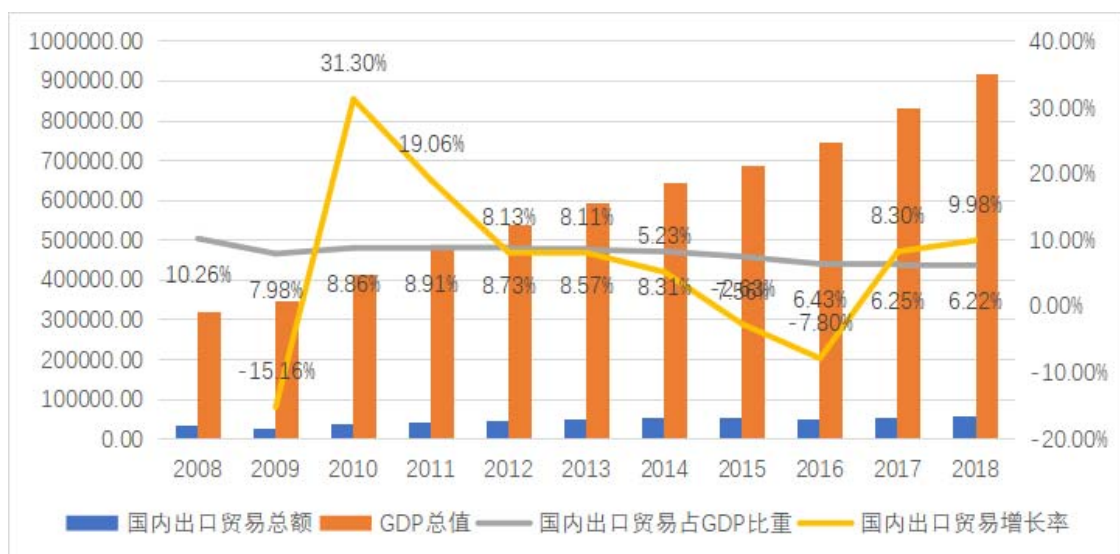


图 2-1 2008年-2018年我国出口贸易生产总值

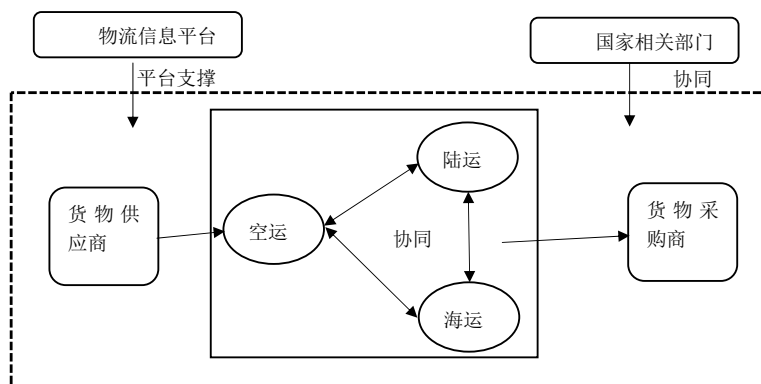


图 3-3 基于物流信息平台的航空货运供应链

更好地发挥物流的流通作用；同时，智慧物流也符合国家战略发展规划和当前社会发展的需要，向数字物流、数字经济迈进。

南沙自贸区拥有优越的地理位置和政策优势，同时也存在经济发展内生动力不足、产业基础薄弱等问题。因此，南沙自贸区发展智慧物流必须推动信息化建设，利用信息技术建立虚拟式电子网络和数据中心，充分利用大数据、物联网等信息化技术，对供应链系统进行集成与优化，提高物流效率；物流运营利用信息系统优化，整体协调、组织并执行物流解决方案，提供综合物流服务，实现共赢。

#### 参考文献

- [1] 丛超. 南沙自贸区的SWOT分析[J]. 对外经贸, 2016(12): 17-18+60.
- [2] 中共中央国务院. 粤港澳大湾区发展规划纲要[N]. 人民日报, 2019-02-19(A01).
- [3] 耿旭静, 董业街. 南沙自贸区5年累计形成678项制度创新成果 创新“南沙样本”走向全国[N]. 广州日报, 2020-10-10(03).
- [4] 王美苏. 广州南沙综合保税区正式通过联合验收[N]. 南方都市报, 2020-09-17(01).
- [5] 张斌, 齐鹰飞. 去全球化冲击与中国产业结构调整[J]. 财经问题研究,

2017, 08: 15-22.

[6] 王景敏. 基于物联网的集成化港口供应链协同管理探析[J]. 物联网技术, 2014, 4(11): 53-55.

[7] 周红云. 利用好战略机遇期大力促进铁路集装箱多式联运发展《“十三五”铁路集装箱多式联运发展规划》解读[J]. 大陆桥视野, 2017, 06: 56-58.

[8] 连一席, 郭双桃. 数据中心: 新基建 抓住数字经济新机遇[J]. 发展研究, 2020(08): 37-49.

[9] 李洋. 云计算背景下数据中心网络架构设计[J]. 中国新通信, 2018, 20(14): 56.

基金项目: 2020年度广东省科技创新战略项目(“攀登计划”项目), 关于如何推动智慧物流发展研究分析——以广州南沙为例(pdjh2020b0672)

作者简介:

王术峰(1963-), 男, 山东文登人, 教授, 硕士生导师, 主要研究方向为物流经济、物流管理; 刘秋瑾、邓荣荣、陈创火、吴泽宏、黄思嘉、李荣明, 本科生, 主要研究方向为物流管理。

## 顾客式服装设计 ——服装行业的变革与发展

郑馨

(武汉学院会计学院 湖北 武汉 430000)

**摘要** 中高端市场, 缺乏自主的设计风格, 一模一样的服装款式贴着不同的标签在市场上出现已经司空见惯, 中低端市场, 没有严格的服装管控制度, 服装来源, 面料, 以及质量检测, 都没有合法的来源。而新型功能性店铺, 可以满足不同消费水平的女性, 应对不同场合的穿衣设计, 约会, 工作等, 提升穿衣舒适感及幸福感。

**关键词** 服装设计; 新型功能性店铺

**DOI** 10.12525/j.issn.2096-627X.2020.07.662

顾客式服装设计, 是一种功能性店铺, 受众群体为女性, 消费者能够自己选择服装素材的合成, 自己参与设计。现在中国的服装市场, 价格虚高, 质量参差不齐, 消费者很难买到一件, 心仪且性价比高的衣服。而采用这种方式可以, 解决全民的穿衣问题, 提升幸福感。

这种设计方式有3个功能板块, 分别是修改裁剪板块, 自我选择设计板块和二次服装设计板块。其中修改裁剪是其基础板块; 自我选择设计是核心板块, 能让顾客自己选择服装元素, 参与设计; 二次服装设计是高端板块, 对服装进行二次设计, 使其更符合顾客的个人特征及喜好。三个板块, 适合不同层次的消费群体。修改裁剪板块, 是针对顾客的身材以及需求, 对他们的二手衣服进行改造。这个板块可以取代传统的手工裁缝店, 普通裁缝店无明码标价, 手艺也不明好坏, 经常会有衣服改坏, 乱收费的情况。而修剪裁剪板块, 是这种设计方式的基础工作, 聘请手艺娴熟的技术人员, 并且明码标价, 保证成品。自我设计板块中, 有一本清单, 顾客可以在上面勾选你所喜欢的颜色, 版型, 样式, 然后设计师会根据其形象, 身材, 气质, 做出一件顾客心仪的衣服, 任何场合下穿的衣服, 都可以随意设计和选择, 有针对性。不需要跑断腿, 去店面选择, 不用被眼花缭乱的服装市场迷惑。二次服装设计板块, 是专为冲动的女性服务, 女性常常会, 一时冲动而买下一件衣服, 可回家后, 会发现这件衣服并不是很适合自己, 受版型, 颜色, 款式等各种因素的影响, 有时买了就丢在衣柜里, 不想去穿它, 这时, 可以到这种功能性店铺中, 进行二次设计, 让它成为独一无二, 具有个人特性的衣服。

王群山曾说过, “服装设计效果图是关于视觉传达的造型艺术, 既包含艺术成因, 又有科学技术含量。服装设计效果图是服装设计表现的重要组成部分, 是服装设计系列技能的专业基础能力。”所以在顾客式服装设计这种方式中, 给顾客画出适宜的效果图至关重要, 需要设计师具备良好的专业素养。

打破传统服装市场, 形成一个适合全民的, 提升穿衣舒适感和幸福感的店铺。顾客式服装设计, 能够真正意义上, 站在顾客的角度, 满足每个顾客的想法, 设计出她们所心仪的衣服。与已有店铺对比。商场等实体店, 普遍价格昂贵, 适合薪酬水平高的女性购买, 而其他的杂牌, 质量参差不齐, 价格虚高, 乱喊价的情况, 普遍存在。难以买到心仪且性价比高的衣服, 服装市场质量普遍较差, 衣服, 线头多, 容易掉色, 变形且版型不合身。这种市场现状, 难以让普通大众具有, 穿衣幸福感。而顾客式服装设计, 这种方式能够满足不同女性的穿衣需求, 在保证面料质量和舒适感的基础上, 有消费能力的顾客, 可以选择更优质的面料, 以应对不同场

合的穿衣需求。

服装材料充满着迷人的魅力, 发展历史悠久。张志春说过“想象、搜寻、研制与探索, 使之从无到有、从一到多, 从花草树木到葛麻丝毛皮棉纸等, 都成

为一个个历史难题的艰难确立与逐步解决。”服装材料在不断变革与发展。在当今社会, 各种新奇高科技面料层出不穷, 但不是所有消费者都有能力体验到这种服饰。生理感受而形成心理的和审美的感受, 这种经验性审美、心理感受反过来也会影响和规定服装材料的选用趋向。在服装材质肌理变化上所产生的多种视觉效果十分丰富, 不同的质地和肌理都会引起相应的视觉美感, 如粗糙意味着大气、粗犷, 细密意味着精致、细腻, 疏松意味着舒适、随意, 光滑意味着精美、华贵, 闪光意味着前卫、华丽, 轻薄意味着柔软、飘逸。除视觉外, 触觉在现代人类感性发达的体验中也占有重要位置。服装的材质美是指由服装材料而产生的美感。服装材料是服装美最基本的物质前提, 没有适当的服装材料也就产生不了服装美。服装材质美主要表现在材料的色彩、质感、肌理以及悬垂性、透气性、柔软性、挺括性、伸缩性等要素。服装设计是用衣料来表现的, 设计师的任何构思都需要选用恰当的材料来完成, 而且材质本身的美感也会给设计带来独特的风格。所以这种新型的功能性店铺的存在, 很有必要, 提供最具有性价比的面料, 对进购的每一款, 进行全面检测, 确保色泽, 舒适, 健康, 新潮。严格把控品牌质量, 让顾客不存在顾虑, 安心选购, 量身定制, 体验到服饰的新锐变革。综合性的, 功能性店铺, 满足不同消费层次的女性, 应对不同穿衣场合的需求。

中国在服装方面应该是一个非常大的使用市场, 而服装市场却显得不景气, 呈现总体疲软、混乱的局面。内地的批发市场主要有三类: 一是批发市场; 二是百货商场、专卖店、零售商店; 三是新兴的服装超市。这三个方面组成了国内服装市场的终端现状。

百货商店等专卖店, 价格普遍偏高但质量较好, 而批发市场和新兴的服装超市, 款式普遍抄袭大牌, 无创新, 大批量化生产, 质感差, 版型差, 且容易撞衫, 与原版差距大。

而顾客式服装设计, 这种新型功能性店铺中的每件衣服, 都是独一无二的, 纯手工制作, 保质保量, 售后有保障, 根据消费者的身材特征及需求, 量身定制。是一个综合性的功能店铺, 适合不同层次, 不同需求的女性。

项目: 武汉学院大学生创新创业训练计划项目资助项目