

物流产业集群的竞争优势与形成模式

陈云萍

(南京审计学院, 江苏 南京 210029)

摘要: 物流与集群的耦合存在一定的必然性, 对物流产业集群的构念及其合理性进行了分析, 认为通过物流产业集群, 企业共同分享因区位集中带来的诸多便利, 进而形成了市场导向优势、资源整合优势、协作竞争优势和快速满足优势。由于这些竞争优势的存在, 会吸引更多的企业在此集聚, 并在集聚过程中自然地进行着各种形成模式的选择, 从而进一步强化这种竞争优势, 形成良性循环。

关键词: 物流产业集群; 竞争优势; 形成模式

DOI: 10.3969/j.issn.1001-7348.2010.21.021

中图分类号: F25

文献标识码: A

文章编号: 1001-7348(2010)21-0085-06

0 引言

随着经济的发展, 生产领域和销售领域的利润空间日益缩小, 而物流作为“第三利润源泉”^[1] 日益受到人们的重视, 物流产业将逐渐成为一个国家现代化程度和综合国力的重要标志之一。同时, 集群作为一个动态和开放的系统, 也正成为当代经济管理领域研究的一个热点, 对各产业的发展将产生深远的影响。

1 物流产业集群的构念辨析

1.1 物流的定义与本质

物流的概念国内外并不统一, 各国的标准也不尽相同。就目前来看, 我国比较有代表性的物流定义为: “物品从供

应地向接受地的实体流动过程, 是根据实际需要, 将运输、储存、装卸、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的过程。”^[2] 传统物流是以储存、运输及其它附属业务为内容, 功能单一的物流模式。随着社会经济的发展, 市场需求发生了根本性的变化, 主要表现在随着时间的推移, 产品生命周期逐渐缩短、重复订购次数日益减少、订购批量越来越小, 其变化趋势见图1。为了适应这种市场需求的变化, 现代物流在本质上呈现出多样化的特征, 主要表现在以下几个方面:

首先, 集成化与系统化相结合。现代物流着重将物流与供应链的其它环节进行集成, 同时物流的各项职能之间又形成了一个相互作用的、能提高物流服务质量的一个整体系统, 单个物流系统又构成了整个社会物流系统的要素。

- [5] 彼德·德鲁克. 管理: 下册 [M]. 北京: 机械工业出版社, 2010.
- [6] 陈倩倩, 王缉慈. 论创意产业及其集群的发展环境 [J]. 地域研究与开发, 2005(5): 5-8, 37.
- [7] 徐晶. 基于生命周期理论的上海创意产业知识产权保护策略研究 [R]. 上海创意产业中心. http://www.scic.gov.cn/cms/Article_Print.asp?ArticleID=128.
- [8] 任文凭, 胡永军. 创意产业园区产业生态链构建分析 [J]. 价值工程, 2009(3): 5-7.
- [9] 谭娜, 高长春. 组织生态学视角的城市创意产业竞争力影响因素分析与应用 [J]. 当代财经, 2009(5): 76-80.
- [10] 胡远航. 基于生态位理论的南宁文化创意产业发展对策 [J]. 广西民族大学学报: 哲学社会科学版, 2007(12): 76-79.
- [11] 王如松. 现代生态学的热点问题研究 [M]. 北京: 中国科学技术出版社, 1996.
- [12] 蔡晓明. 生态系统生态学 [M]. 北京: 科学出版社, 2000.
- [13] 迈克尔·波特. 竞争战略 [M]. 北京: 华夏出版社, 1997.
- [14] 钱辉. 生态位、因子互动与企业演化——基于生态位的企业成长机制探究 [M]. 杭州: 浙江大学出版社, 2007.
- [15] 李博. 生态学 [M]. 北京: 高等教育出版社, 2002.
- [16] 郭宁, 梁雄健. 组织生态学与企业生态学的发展研究 [J]. 现代管理科学, 2005(6): 25-28.
- [17] 王重远. 基于生态理论的都市创意产业集群研究 [J]. 贵州社会科学, 2009(9): 26-31.
- [18] FLORIDA, RICHARD. The rise of the creative class [M]. New York: Basic, 2002.
- [19] 罗玲玲. 创意产业兴起的条件及其思考 [J]. 自然辩证法研究, 2008(1): 51-56.

(责任编辑: 赵贤瑶)

收稿日期: 2010-09-06

基金项目: 国家社会科学基金项目(07CJY029); 江苏省教育厅哲学社会科学基金项目(08SJD7900032)

作者简介: 陈云萍(1975-), 女, 江苏泰兴人, 博士, 南京审计学院讲师, 研究方向为物流战略。

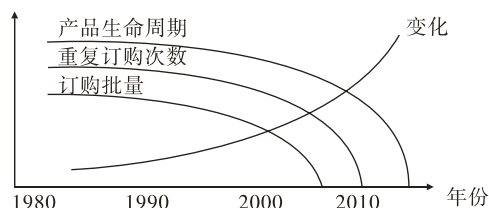


图1 市场需求变化

其次，快速化与现代化相结合。现代物流提供者对供应链上下游物流及配送需求的反应速度越来越快，配送的时间间隔越来越短，商品周转次数越来越多。快速化反应离不开物流技术的现代化，离不开GPS、卫星通信、射频识别、机器人等的应用^[3]。

最后，聚集化与分散化相结合。集聚和分散是现代物流发展的两种不同空间形态。现代物流以物流园区的空间形态集聚发展，有利于微观企业各项物流职能的功能互补，有利于宏观城市物流资源的整合，它可以全面拉动城市经济发展。同时，多数物流园区又分布在城市外围，城市中心区以配送车辆运行为主，在此两者中间分散着各类的物流中心和配送中心，从而形成分散化的发展状态。

1.2 集群的概念与识别

迈克尔·波特^[4]于1998年将集群定义为“在某一特定领域内互相联系的、在地理位置上集中的公司和机构的集合”。2002年，他又对这一定义进行了说明，即集群还包括一些对竞争起重要作用的产业或实体，比如机器、零部件和服务等提供专业化服务的供应商。波特还认为集群应该包括大学、标准制定机构、智囊团、职业培训提供者和贸易联盟等提供专业化培训、教育、信息研究和技术支持的政府和其它机构，第一次把服务性的行业列入了集群的概念之中。波特对于集群的认识反映了集群的外在特征与构成，但对于集群本质的认识，许多学者们的意见却不太一样。根据OECD的总结，各国学者对集群本质的认识如表1所示。

表1 不同国家对集群本质的理解^[5]

国家	集群的本质	国家	集群的本质
荷兰	价值链和生产网络	法国	由知识链组合起来的独特网络结构
意大利	产业知识流	澳大利亚	创新网络和生产网络
德国	相似公司的聚集和创新模式	美国	供应链网络和生产网络
英国	区域创新系统	加拿大	创新系统
墨西哥	创新系统	爱尔兰	价值链和生产网络

集群的不同定义使得对集群有着不同的识别方法，目前OECD国家通常使用3种集群识别方法：基于“钻石”模型的波特集群分析法，基于投入产出分析法和基于有向图表分析法的集群识别分析方法^[6]。3种方法可分为两组：投入产出分析法和有向图表分析法都属于集中分析网络或价值链中各要素关联的定量集群界定方法，而基于“钻石”模型的集群分析法则进行集群个案研究的定性分析方法^[7]。根据产业集群的界定和本质，本文总结出识别产业集群要遵循的原则：潜力性和开放性、集聚性和关联性、网络性和创新性。

1.3 物流与集群的耦合

以上理论分析可知，物流与集群的耦合存在一定的必然性，从不同的视角看待这个问题会有不同的解释。

首先，从物流本质的视角来分析，物流产业集群可以向外拓展其活动内容，可以融合分销、交通运输的部分内容，可以使得物流集群成为一个为工商企业提供信息综合服务平台的产业链条，完全地包括物流需求者和物流供给者信息，体现了潜力性和开放性。

其次，从物流活动参与主体的视角来分析，工商企业的物流活动从其内部来讲，自成一个体系，使得工商企业自身的物流与其自身的采购、生产、销售、回收集聚一起，成为一个集群，这种物流集群在一定程度上是一种狭义物流产业集群；物流企业的物流拥有相同的集群内容，但是面对的对象则有所不同，形成的物流集群与前者不同，我们可以将其看成是一种广义的物流产业集群，同时体现了集群的集聚性和关联性。

最后，从产业集群特点的视角来分析，集群实际上是一个大的物流系统。由于供应链上相互关联的上下游企业综合了物流系统所有的细节，从原材料采购，产品的生产、包装、装卸、仓储、运输以及由此所产生的信息的传递和管理的所有过程。同时，物流系统具有了集群的网络化结构，实现了物流功能的一体化，其在空间上的集聚降低了产品的库存和运输成本，由集群的人脉关系产生的信任和建立的契约机制加快了信息流和资金流的传输，体现了集群的网络性和创新性。

总之，物流作为特殊服务产业，在发展到一定程度后为了追求自身利益，也会自发地寻求规模效益所带来的好处，那么集群自然就是物流发展的目标和方向。

1.4 物流产业集群的构念及其合理性

从不同的视角讨论过了物流与集群的耦合关系之后，我们可以给物流产业集群下一个比较完整的定义：物流产业集群是指聚集在物流集中地区及附近区域并依托公路、铁路和港口等的物流信息，以第三方物流企业为核心，在业务上有着分工和合作的物流企业及其相关单位所形成的介于市场和企业之间的网络化产业组织形式和社会经济现象，物流园区是它最主要的外在表现形式。这个构念的合理性主要体现在以下几个方面：

首先，集群主体完备。物流产业集群以物流企业为主体核心，主要包括公路运输、铁路运输、水运、空运等，相关产业和支持性产业包括电子订货厂家、仓储设备提供厂家、仓储设备的安装厂家、设备和仓库的建造商、维修和保养商、包装容器的制造商、贸易协会、研发机构、专业的培训机构、专业软件提供者等。

其次，服务业集群早已存在。正如上文所说，迈克尔·波特早就注意到了服务业集群的现象。物流产业和其它服务行业一样，其服务是向利益方提供基本上不导致所有权产生的无形活动，但物流服务是与某些有形商品联系在一起的。

最后，空间集聚可能。从现代物流的本质来看，信息化是物流集群的显著特征，随着交易成本的降低，某个区域内和区域之间的交流会更加地方便，物流产业的出现其本身也是满足经济发展效率的结果。同时在物流产业集群里，集群有着自己强大的吸引力，往往会吸引其它企业的进驻，这样

不仅可以节约社会物流资源, 而且可以增加区域内企业之间的良性竞争, 再加上物流集群出现的区域本来就有着良好的物流基础, 所以物流集群在空间上的集聚是可能的。目前, 我国物流园区约为 475 个, 其中已经运营的 122 个, 占 25.7%; 在建的 219 个, 占 46.1%; 规划中的 134 个, 占 28.2%^[8]。围绕海港、空港、陆港、制造业园区和城市物流需求发展起来的物流功能集聚区正在形成。我们认为物流园区是现代物流产业集群的重要表现形式和载体。

总之, 物流产业集群将是今后物流发展的主要方向, 它汇集了物流集聚的主要特征: 以区域产业为基础的根植性, 网络资源的开放性和物流需求与资源的集聚性, 这些特质是其形成竞争优势的重要基础。本文认为通过物流产业集群, 企业共同分享因区位集中而带来的便利, 从而形成了市场导向优势、资源整合优势、协作竞争优势和快速满足优势。由于这些竞争优势的存在, 会吸引更多的企业在此集聚, 并在集聚过程中自然地进行着各种形成模式的选择, 从而进一步强化这种竞争优势, 形成良性循环(如图 2)。

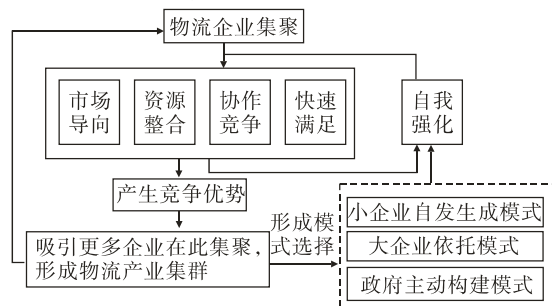


图 2 物流产业集群的良性循环

2 物流产业集群的竞争优势分析

2.1 市场导向优势

美国管理大师德鲁克认为: 好的公司是满足需求, 伟大的公司是创造市场。就我国目前主导的物流市场结构来说, 物流市场的供需双方存在严重的矛盾。对于单个物流企业来说, 要解决这种矛盾、创造市场, 困难重重。

从市场的物流需求角度来分析: 物流需求是指一定时期内物流主体(制造企业、商业企业、机关单位等)由于生产、交换、消费等需要, 而产生对物资流动的各个过程及相应的信息流动的处理需要。物流需求是一种派生需求, 它的源需求是生产、交换和消费等过程, 因此只要生产、交换和消费存在, 那么物流需求就客观存在。然而, 物流的需求与有形产品的需求是一样的, 构成物流需求必须具备两个条件, 即物流主体有物流的需要, 并且物流主体愿意并有能力支付其物流需要所用的费用^[9]。有效的物流需求是物流业持续、快速、健康发展的基本保证。我国目前存在有效物流需求严重不足的现象, 真正利用专业物流公司帮助企业进行物流服务的只占 22%, 大约 78% 的工商企业是通过自主物流来实现商品的原料采购和分销业务^[10]。另外, 根据美智管理顾问公司的调查, 我国企业不选择外包业务的原因主要是对外界物流服务水平缺乏信心或者过去有过不愉快的物流外包经历。从调查结果可以看出, 企业不愿意外包物流的很大一

个原因是他们对物流服务提供商存在较大的顾虑。

从市场的物流供给角度来分析: 从我国目前的情况来看, 专业化物流服务的有效需求严重不足。寻求专业化物流服务的企业主要是跨国公司或合资企业, 国有企业大多自建物流体系来承担商品的物流。出现这种情况, 除在一定程度上源于我国的计划经济, 更进一步地可以追溯到我国自给自足的自然经济思想, 同时, 这也与目前我国生产的社会化和专业化程度不高有密切的关系。在生产的社会化和专业化程度不高的情况下许多本可以作为企业的外包服务, 由于市场不能满足企业的需求, 企业不得不自己来提供。拥有自己的运输队伍、设立自身的仓库不仅是企业生产必需的, 也是最为经济的。因为目前我国的社会化物流供给存在许多问题: 物流企业总体规模偏小、经营过于分散、经济结构雷同、企业制度落后、经营机制不活、物流服务水平效率和效率还比较低、专业化的物流服务方式还很有限等。

所以, 对于专业性物流企业来说, 既要满足目前工商企业外包的物流需求, 又要努力争取潜在的物流需求, “创造市场”。实现这两个任务的主要办法就是充分发挥物流产业集群优势, 通过物流集群的区位集中效应, 克服物流供给市场的诸多矛盾, 吸引更多有效物流需求。由于物流企业在空间上大规模集中, 使其更容易吸引物流需求客户的注意, 搜寻成本的降低使这些客户更乐于在此寻找物流业务的合作伙伴, 其结果是集群区内的物流企业扩大了业务需求市场。同时, 由于成员企业的相互合作, 放大了集体生产率, 会使某一特定区域内物流集群企业的信誉提高, 从而吸引更多的消费者。这样在这一区域就会产生物流的区位品牌效应, 对整个物流需求市场有很好的引导作用。

2.2 资源整合优势

传统的物流资源比较分散, 主要表现为: 首先, 空间上, 物流资源分散在城市市区的各个不同区位, 尚未形成集中布局; 其次, 部门上, 物流资源分散在商业、物资、交通、运输等诸多领域, 并仅为本系统服务, 处于附属地位, 难以充分发挥物流本身的功能; 最后, 物流专业人才的短缺也是制约整个物流产业发展的障碍。而现代物流的本质要求整合分散于各领域和各角落的物流资源, 发挥物流的整体功能。总之, 鉴于物流资源的分散化和无序化, 需要一种先进的流通形式或一个整合的载体和平台, 来组织、开发和利用这些资源, 而物流产业集群由于其地理位置上的集中性, 正适应了这种资源整合需求, 充分表现出资源上的集聚性。资源整合优势主要表现在以下几个方面:

(1) 人才资源的流动共享优势。物流产业集群为人才的适度流动提供了平台。因为一方面集群内物流人才流动的交易成本很低, 如离开一个公司的员工不需要离开本区域就能找到合适的工作; 另外一方面, 集群内完善的劳动力市场和各种中介机构也直接促进了物流人才的流动; 最后, 集群内企业间的联系也为人才流动提供了条件和途径。通过物流专业人才的流动, 使社会人力资源得到优化配置, 加速了物流产业集群的发展及知识创新过程。

(2) 物流基础设施的共享优势。设施的共享分为两个方

面,一方面是指仓库、交通和道路等基础设施的共享,另一方面是指软环境所提供的条件,如科研、教育机构等。任何单个物流企业都不可能拥有从事业务需要的所有基础设施和相关的知识,而物流产业集群由于其内部物流企业业务上的互补性与联系性,使得在其开展业务的过程中通过免费或付费的方式,方便地从经营地获得其所需要的资源,同时提高资源的利用率,分摊了固定成本。从物流产业的特征和性质来看,其关联行业包括运输行业如水、铁、空等和公共行业如储备、电信、海关、商检等。这些行业的基础设施具有公共属性,因此物流企业集群可以充分利用这些公共设施,从而提高其经济效益。从物流企业聚集的地域范围来看,它们大都集中于高速公路和空港的周围,这将极大地方便物流企业开展报关、报检、货代等业务。

(3)物流信息平台的共享优势。集群内组织间的正式或非正式交流使各成员企业更易于收集信息,矫正信息,提高信息质量。信息交流提高了集群内成员企业对产业知识的了解,降低了信息利用成本,提高了信息利用效率。目前,从各地物流企业集聚的现状分析,运行得较好的物流产业集群,该地政府管理部门都能够提供硬件和软件方面的物流运作平台,其中包括订单管理、计划、成本核算、过程跟踪、业务协同等功能在内的公用的物流信息系统,并且该信息系统与银行、海关、商检、税务等部门衔接。物流企业集聚地的网络信息平台建设使诸多物流企业能够做到信息共享,极大地提高了物流作业效率。

2.3 协作竞争优势

由于物流产业集群内各物流成员企业相互依存、优势互补,因此合作者将会比单独行动者获得更多的效益。由企业间能力的联合所产生的价值大于企业单独利用这些能力所产生的价值之和,这就是协作优势;而企业之间又会因为客户的共同性会产生不同程度的竞争,竞争和协作的共存我们称之为协作竞争,又叫竞合优势。

物流产业集群内的物流成员企业选择合作或者不合作是对合作效益与不合作效益的理性选择,当且仅当合作效益大于不合作效应时,选择合作才是合理的。由于物流成员企业间能力与资源的互补,合作将大大提高物流成员企业的经济效益。虽然每个物流成员企业都不会从提高集群整体效益的角度来决定自己的行为,但是在经济理性条件下,他们出于“利己”的选择能够带来更高效益的合作行为。比如,研究表明合作使用同一个仓库远比各自单独使用仓库的效益要高。又由于集群中物流成员企业的行为不是彼此独立的,后行动者在行动之前能观测到先行动者的行为,因而只要有一个物流成员企业选择了合作,其它物流成员企业也会因“利己”目的而选择合作。这最终不但提高了每个物流成员企业的效益,同时也导致了整个物流集群总效益的提高。无疑这种合作是双赢的,即与任一物流成员企业的合作都将提高其绝对效益。当然,这种合作只有建立在良好的信任基础上才能产生协作优势。

竞争是市场经济的本质特征,为了争夺有限的资源,在空间上相邻、产业上相关或相似的物流产业集群内企业

之间合作的同时也离不开竞争。一般认为,面对面的竞争比信息不对称情形下的竞争更为激烈,激励效果也更好^[11]。物流产业集群内的企业具有空间邻近性,信息传递不但迅速而且失真小,与空间分散的物流企业相比,集群内企业面临着更加激烈的竞争,为了生存企业必须获取持续的竞争优势,否则将遭到淘汰。此外,集群内的竞争效应促使企业进行彼此模仿创新或在此基础上进行二次创新,从而达到集群的整体创新^[12]。将物流产业集群内的企业与非集群内的企业相比,其具有更强的竞争优势,更容易进入现代物流业的前沿地带。所以,虽然竞争对手会带来威胁,但是物流产业集群中的适度竞争能够加强而不是削弱集群企业整体的竞争地位。所以,好的竞争对手有助于企业增加持久的竞争优势以及改善其所处产业的总体结构^[13]。

2.4 快速满足优势

与单个物流企业相比,物流产业集群能够更快地获取市场信息,这是由物流产业集群的网络性、集群内企业间激烈的竞争性所决定的。集群网络中的物流企业迫于竞争的压力,不得不时刻关注市场需求的变化。这也就是说,与单个物流企业相比,物流产业集群网络内拥有更多的相互竞争的、有强烈需求的市场信息“收集者”。由于物流产业集群内成员企业间并不是彼此孤立的,存在着或多或少的信息流通,如果信息在每次传递中都得到纠正,其结果是每经过一次传递,信息的准确性就会更高。例如:假设以物流信息在传播过程中有无损耗来定义信息的有效性,那么物流信息一旦发生损耗就称其为失效信息,不发生损耗则为有效信息。假设物流产业集群每个成员企业结点物流信息的有效概率为 p , 失效概率为 q , 且 $p+q=1$ 。并假设该物流信息能够被单一物流企业及物流产业集群中的成员企业收集到,那么单一物流企业能够准确掌握真实市场需求的概率为 $p=1-q$ 。如果信息能够在 m 个物流成员企业间共享,根据假设, m 个物流成员企业都独立获得了该信息,物流成员企业就会在共享过程中对该信息进行比较、甄别,纠正信息中的失效部分。这样,在物流信息的传递过程中该信息获得了 m 次纠正,物流信息失效的可能性大大降低,其概率为 q^m 因为 $0 < q < 1$, 所以 $q^m < q$ 。所以,物流产业集群能够准确掌握真实市场物流需求情况的概率就等于 $1-q^m$, 高于单个物流企业获得准确市场信息的概率 $1-q$ 。当假设条件不变时,可以推出结论,即参与信息共享的成员企业数目越多,物流产业集群所获市场信息的准确性越高,因为 $\lim_{m \rightarrow \infty} (1-q^m) = 1$, 当然此结论的前提是参与物流信息共享和传递的成员企业必须同时是信息的“收集者”。

与单一物流企业相比,物流产业集群不仅能够更快、更准确地获知市场信息,而且能够快速地对市场变化做出反应,这是由物流产业集群成员企业的差异所决定的。只要市场有新的物流需求,物流产业集群就会针对这一新的需求,组织有效的物流成员企业进行合作,在价格机制和权威机制共同作用下,高速配置物流资源,快速实现对物流需求的满足。单个物流企业虽然能够同时组织多种物流分工活动,但在同一企业内部要囊括所有物流分工活动,

比如运输、仓储、包装、流通加工、配送等,尤其是高效率地安排这些物流活动则是比较困难的。因而,单个物流企业会就某一项或某几项物流活动实行外包,而每一次寻求合作伙伴、进行市场交易都需要花费一定的市场交易成本。相比而言,物流产业集群则免去了花费大量时间与金钱去选择市场交易对象的麻烦。所以,物流产业集群能够更快地组织生产,更快地满足市场对物流的需求。

3 物流产业集群的形成模式

3.1 小企业自发生成模式

小企业自发生成模式是物流企业的一种集聚和整合的过程,物流产业集群的构成要素即物流资源要素在原有的城市形态中处于分散、零星状态,不能形成规模,相互间缺少联系、交流及协作。这些零星的、分散的构成要素在各种区位指向的作用下,在地域上会自发地选择集聚在一起,从而形成新的城市功能—形态适应性关系。这种集群形成模式根植于当地的社会经济系统中,与本地社会经济系统有着较为密切的关系,以传统物流园区或相关基础设施作为增长极,各种物流企业和相关企业以及其它物流设施按市场法则和园区规律逐步集聚而形成物流产业集群。这种物流集群的发展模式是“自下而上”,主要受市场机制的作用形成,很少受到政府行为的干预和影响。为了便于城市物流的集散,该模式需要有方便的交通运输条件。因此,以公路运输为重要物流集散方式、靠近交通便捷的干道进出口便成为物流产业集群布局时的主要考虑因素,并且在空间上形成很强的交通指向。例如南京自然生成的物流产业集群主要有紫金山、玄武湖、宁东 3 家货运市场,其中玄武湖货运市场集中了近 600 多家物流企业(和紫金山货运市场合计则可达 1 000 多家,集中全市 90% 的货运散户)在此集聚,占地 13.3hm²,每天配载 1 000 多辆车,配载货物达 2 万多 t^[9]。在这个集群内,物流企业主要属于中小型,其组织形式以私营业主和公司制企业为主。当然,这种集群的运行管理还存在一定的不确定性—由于没有统一的管理组织机构,物流市场是一种自由市场,市场秩序往往比较混乱,物流服务价格经常存在恶性竞争,发生哄抬或压低现象;另外,由于这些集群是自然生成,其用地属性不一定符合国家规划或土地规划要求,因此在城市建设中这些集群经常发生迁移的现象,其管理和运行在某种程度上存在很大的不稳定性。

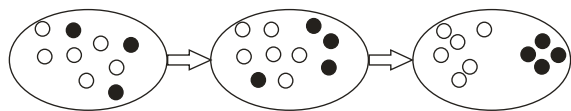


图 3 小企业自发生成模式

3.2 大企业依托模式

大企业依托模式主要指随着城市功能的分化,许多具有一定规模的大型工业企业向近郊区集中,形成新兴的产业区,从而将大量的物流活动即物流信息源同时外迁到近郊区;物流企业作为物流活动的专业承担者,也随着物流信息源向大型工业企业所在的近郊区集中,这样可降低市

场交易成本和市场服务成本,并形成了围绕大型企业产业区提供物流服务的新的物流产业集群。因为城市地租的昂贵性迫使物流企业去追求较低地价的土地,而这种土地需求只有在城市近郊地区才能满足,从而降低地租成本;同时,依托大企业建立的物流产业集群可利用自身的竞争优势,向此处的大型工业企业迅速提供物流服务,尽量缩短向城市中心地区的物流配送距离,以达到迅速供货配送,这样可在两者之间达到时间成本的最小化。近郊区往往是城市内外交通的融合地带,物流企业在此依托大型企业集聚形成物流园区,可以有效衔接城市内部交通和外部交通,降低时间成本(见下图 4)。例如,南京市雨花现代综合物流园就是依托江苏红太阳集团、香港明发集团筹建的两大工业原料城,形成了以南京苏宁物流基地为核心的物流产业集群,此物流产业集群已经抓住被列入“江苏省现代服务业集聚区(工业物流)”的契机,始终以着力打造功能特色鲜明、辐射带动作用强的现代物流产业集群为目标,加快建设,加快发展,不断提高层次、提升能级、优化服务,快速步入良性发展轨道。

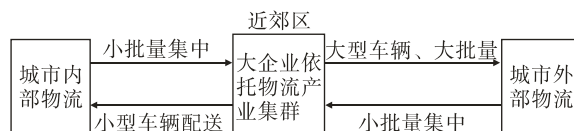


图 4 大企业依托模式

3.3 政府主动构建模式

政府主动构建模式是指政府或主管部门从区域经济的视角出发,根据物流市场的发展趋势和物流园区的发展规律,主动规划构建的物流园区,以整合各种分散的物流资源,形成区域物流发展的平台和空间载体,提高城市经济的运行效率。这种“自上而下”的物流产业集群形成模式,政府行为在物流企业的集聚中起着重要的作用:首先,政府要通过论证选择合适的地理区域,这些区域在物流发展中往往具有一定的优势,有的前身可能就是自然生成的物流企业集聚地;其次,政府开始着手创建大型国有物流企业,并投资道路、仓库、停车场、装卸搬运等基础设施建设;另外,政府开始采取优惠政策吸引中小型物流企业入驻物流园区,并对这些物流企业采取松散性的行业协会管理方式。行业中的会员企业通过现场、电话、网络等方式进行物流服务的协商交易、竞价交易、撮合交易、招标交易等,其中优惠政策包括土地政策、税收政策和仓储租费等,同时进行物流活动的配套设施建设,如海关、工商税务、金融保险、海事、三检等入驻园区,形成协同工作机制,以简化物流活动程序,为入驻园区的物流企业创造良好的工作环境。最后,还提供物流交易信息平台。集群中的物流企业成为物流信息提供商,将大量的物流信息通过信息平台发布,由成员物流企业承担和组织具体的物流活动,使包括国有物流企业在内的企业从中获取物流利润,形成物流园区和中小型物流企业的“共赢”。所以,主动构建的这种物流产业集群中,政府对物流企业的集聚起一种引导和管理作用,同时共享物流利润,形成带有深刻政府行为、由

龙头企业——中小型物流企业共同参与的运作机制(见图 5)。例如南京市的王家湾物流产业集群就是以南京王家湾物流中心有限责任公司为主体,是由交通部规划的 45 个公路主枢纽城市货运系统中心站之一,是南京市政府重点规划建设的大型现代化综合性物流基地。当然,目前这种类型的物流产业集群主要是吸引物流企业在这些地域集中布局,但物流企业的最终集聚还有赖于市场机制和空间机制的完善与配套,所以在我国目前普遍存在这种现象:主动构筑的物流园区尽管各种设施较为齐全,但企业集聚现象远不如自然生成的物流基地。

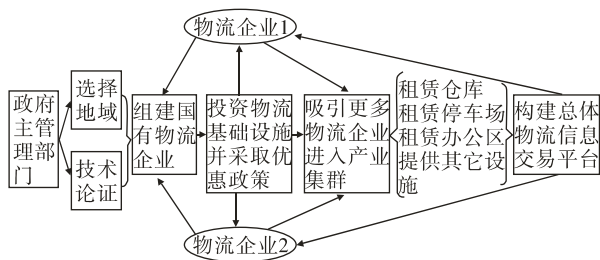


图 5 政府主动构建模式

总之,很多物流产业集群并不是单一模式选择的结果,而是几种力量相互交错作用的结果。

参考文献:

- [1] 崔介何.物流学概论[M].北京:北京大学出版社,2004:4.
- [2] 叶怀珍.现代物流学[M].北京:高等教育出版社,2006:3.
- [3] 黄中鼎.现代物流管理[M].上海:复旦大学出版社,2008:

295-304.

- [4] Michael E.Porter: Cluster and the new Economics of Competition[J].Harvard Business Review,1998,76(6):77-99.
- [5] Theo J.A.Roelandt: Cluster analysis and cluster-based Policy making in OECD countries: an Introduction to the theme.Boosting innovation:the cluster approach[R].OECD Proceeding,2000:98.
- [6] OECD Proceedings. Boosting Innovation: The Cluster Approach[R],1999.
- [7] OECD Proceedings. Innovative Clusters: Drivers of National Innovation Systems[R],2001.
- [8] 中国物流与采购联合会.中国物流发展报告(2008)[M].北京:中国物资出版社,2002:7.
- [9] 曾建平,沈永清,等.物流营销——现阶段物流企业的工作重点[J].中国物流与采购,2002(7):30-32.
- [10] 中国仓储协会[EB/OL].第六次中国物流市场供需状况调查报告. <http://www.pinggu.org/bbs/b90i238227.html>.
- [11] 陈守明.知识互动共享与企业簇群的创新优势[J].同济大学学报:社会科学版,2003,14(4):48-51.
- [12] 邓旭东,周应其.中小企业集群创新及集群创新战略[J].企业经济,2005(7):77-79.
- [13] 迈克尔·波特.竞争战略[M].陈小悦,译.北京:华夏出版社,2003:224.

(责任编辑:胡俊健)

The Competitive Advantage and Formation Mode of the Logistics Industry Cluster

Chen Yunping

(Nanjing Audit University, Nanjing 210029, China)

Abstract: There is a certain inevitable coupling of logistics and cluster. The paper analyzes the structure of the logistics industry cluster concept and the rationality. The view is that through the logistics cluster, enterprises gain the superiority of a market-oriented businesses strengths, resource integration, cooperation and competition and meet demand quickly because of sharing centralized location. With these competitive advantages, more enterprises will be attracted in this cluster. Enterprises chose a variety of formation models in the agglomeration process, further strengthen this competitive advantage, and form a virtuous circle.

Key Words: Logistics Industry Clusters; Competitive Advantage; Formation Mode