

现代物流产业 集群形成和演进模式



杨春河 著

*xiandai wuli chanye
jiquan xingcheng he yanjin moshi*

中国铁道出版社

CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

现代物流产业 集群形成和演进模式

杨春河 著

中国铁道出版社
2009年·北京

内 容 简 介

现代物流产业是世界范围内极具增长前景的新兴产业。本书结合发达国家物流产业发展的集约化、协同化趋势,以共生理论、新兴古典经济学的专业分工理论与超边际分析方法为理论基础,采用模型、案例等研究方法,从现代物流与工商企业的区位共生性和集成特征入手,对物流产业集群的形成、演进进行了系统的分析,并以北京市物流产业集群为个案进行了综合实证,针对存在的问题,构建了产业集群导向的物流产业发展政策体系框架。本书适合现代物流产业集群理论研究人员、高校教师及学生等参考。

图书在版编目(CIP)数据

现代物流产业集群形成和演进模式/杨春河著. —北京:
中国铁道出版社,2009.8
ISBN 978-7-113-10382-8

I. 现… II. 杨… III. 物流-产业经济学-研究 IV. F252
中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2009) 第 135278 号

书 名: 现代物流产业集群形成和演进模式
作 者: 杨春河 著

责任编辑: 杨 哲 熊安春 电话: 51873094
编辑助理: 于 秀
封面设计: 郑春鹏
责任校对: 张玉华
责任印制: 陆 宁

出版发行: 中国铁道出版社 (100054, 北京市宣武区右安门西街 8 号)

网 址: <http://www.tdpress.com>

印 刷: 三河市华丰印刷厂

版 次: 2009 年 10 月第 1 版 2009 年 10 月第 1 次印刷

开 本: 880mm×1230mm 1/32 印张: 7 字数: 209 千

印 数: 1~2 000 册

书 号: ISBN 978-7-113-10382-8/U·2547

定 价: 18.00 元

版权所有 侵权必究

凡购买铁道版的图书,如有缺页、倒页、脱页者,请与本社读者服务部调换。

电 话:市电(010)51873170,路电(021)73170(发行部)

打击盗版举报电话:市电(010)63549504,路电(021)73187

前 言

随着经济全球化和高新技术尤其是信息技术的迅猛发展,现代物流在世界范围内获得迅速发展,成为极具增长前景的新兴产业。现代物流作为一种先进的组织方式和管理技术,被广泛认为是企业继降低物质消耗、提高劳动生产率之后的“第三利润源泉”,在经济和社会发展中的作用日益突出,被誉为国民经济发展的“加速器”和产业结构演变的“润滑剂”,越来越受到企业和政府的重视。

中国自1978年从日本引进“物流”概念到将现代物流业写进“十一五”国家发展规划,再到2009年将物流列为国家振兴计划产业,现代物流实践不断拓展和深入。我国物流业经过30多年的发展取得了显著成绩,但与发达国家的物流产业相比,我国现代物流产业还存在一些问题:物流市场供需结构性矛盾突出;物流服务社会化程度低,物流企业“小、散、差”;物流市场严重不规范,物流发展盲目过热。本书针对这些问题,结合发达国家物流产业发展的集约化、协同化趋势,以共生理论、新兴古典经济学的专业分工理论与超边际分析方法为理论基础,采用模型、案例等研究方法,从现代物流与工商企业的区位共生性和集成特征入手,对物流产业集群的形成、演进进行了系统的分析和研究,并以北京市物流产业集群为个案进行了综合实证,针对存在的问题,构建了产业集群导向的物流产业发展政策体系框架。

本书的主要内容如下:

(1)通过梳理现代物流、物流产业的概念和内涵,界定现代物流产业集群及与之相关的概念,深化了对现代物流产业集群主体企业、物流的特征、性质和类型的认识,形成了基本概念框架,为分析物流产业集群的发展和变化规律奠定了基础。

(2)从现代物流产业集群和现代物流的共生(区位、需求)特征和交易特性出发,选择共生理论和新兴古典经济学交易分工理论作为理论基础,结合空间经济学理论,揭示了物流要素的空间特性和运动规律,提出了本

书的研究框架。

(3)从现代物流产业集群的需求指向性、对物流网络的依赖性和物流网络与社会网络的高度耦合及共生性等特征入手,以共生理论和新兴古典经济学的交易分工理论为基础,研究了物流产业集群的形成理论,提出和构建了物流交易效率模型、互惠共生模型、物流产业集群与区位的关系模型、集成共生模型、集群模式,有效地解释了物流产业集群的形成过程。

(4)在研究物流产业集群形成的基础上,探讨了物流产业集群的演进动力——创新和学习能力,以共生理论、产业集群和新兴古典经济学的交易分工理论为基础,研究了物流产业集群专业分工演进、物流产业集群学习机制、物流产业集群的演进和发展模式,提出和构建了物流服务创新模型,物流专业分工演进与物流集群演进的互动机制,邻近性和网络学习模式,集群内部知识协调模式及基于共生和交易效率的物流产业集群演进模式。

(5)在分析发达国家物流产业集群发展实践的基础上,对前面内容进行综合论证。从共生和集成的角度剖析了北京市物流产业集群的发展现状和存在的问题。同时,结合对北京市和我国现有物流政策体系存在问题的分析,提出了以政府协调与引导为主、产业集群导向的北京市物流政策体系框架。

目 录

第一章 绪 论	(1)
第一节 我国物流产业发展和研究现状	(1)
第二节 发达国家物流业的发展过程和发展趋势	(7)
第三节 国内外物流产业集群研究现状	(10)
第二章 现代物流产业集群相关概念的界定和经济学分析	(14)
第一节 现代物流的概念和特征	(14)
第二节 现代物流形成的经济学解释	(23)
第三节 现代物流产业的概念和特征	(29)
第四节 物流产业集群的概念和特征	(33)
第五节 物流产业集群的功能和分类	(37)
第六节 物流产业集群与其他概念的比较	(39)
第三章 现代物流产业集群的理论基础	(42)
第一节 产业集群形成和演进的研究框架	(42)
第二节 现代物流产业集群的理论框架	(44)
第四章 基于共生的现代物流产业集群形成模式理论	(51)
第一节 现代物流产业集群的共生理论	(52)
第二节 现代物流与生产和消费的共生模型	(62)
第三节 现代物流产业集群与区位的共生关系研究	(69)
第四节 现代物流集群纵向共生关系——集成模型	(94)
第五节 现代物流产业集群的模式研究	(116)

第五章 基于共生的现代物流产业集群演进和 发展模式理论	(119)
第一节 基于交易效率和管理费用的物流产业集群 服务创新演进	(119)
第二节 基于共生理论的物流产业集群学习机制	(125)
第三节 基于共生理论的物流产业集群演进和发展模式	(137)
第六章 北京市物流产业集群案例分析	(151)
第一节 北京市物流产业集聚发展现状	(151)
第二节 北京市共生物流现状分析及与发达国家的差距	(162)
第三节 北京市集成物流现状	(171)
第四节 北京市物流产业集群存在的问题	(175)
第五节 产业集群导向的北京市物流政策建议	(178)
参考文献	(202)
后 记	(216)

第一章 绪 论

第一节 我国物流产业发展和研究现状

一、我国物流产业发展现状

随着经济全球化和高新技术尤其是信息技术的迅猛发展,现代物流在世界范围内获得迅速发展,成为极具增长前景的新兴产业。现代物流作为一种先进的组织方式和管理技术,被广泛认为是企业继降低物质消耗、提高劳动生产率之后的“第三利润源泉”,在经济和社会发展中的作用日益突出,被誉为国民经济发展的“加速器”和产业结构演变的“润滑剂”,越来越受到企业和政府的重视。现代物流是企业适应新的竞争范式和提高竞争能力的一项基本核心能力。同时,也是政府改善企业生存环境,实现优化产业结构和向“服务—工业化”(Service-Industrialization)增长方式转变的“加速器”。因此,各国企业和政府都在不同层面上推动和大力发展现代物流业。

中国自 1978 年从日本引进“物流”概念到 1999 年世界银行与国家经贸委联合举办“中国现代物流发展国际研讨会”,我国现代物流产业发展缓慢,基本处于学术研究和经验传播的准备阶段。自 1999 年世界银行与国家经贸委联合举办“中国现代物流发展国际研讨会”,尤其是经历了中美围绕分销及其相关活动——物流与配送——进行多轮 WTO 谈判及达成协议的过程,物流产业的功能和巨大的利润价值日益为我国政府、企业和越来越多的有识之士所认识和接受,我国国家领导人明确指出要把现代物流产业作为国民经济重要产业与新的经济增长点,并列入了“十五”和“十一五”规划。自此,我国物流产业发展进入快车道,现代物流实践不断拓展和深入,学术研究呈现出百家争鸣的局面。虽然我国物流业经过 30 多年的发展取得了显著成绩,但总体上仍然处于初级阶段,与国际先进水平相比存在较大差距,有许多问题亟待解决,特别是一些影响物流长

远发展的深层次的突出的问题有待解决。

1. 物流市场供需结构性矛盾

中国物流与采购联合会在最新的《中国物流发展报告(2005~2006)》中指出:社会化的物流需求不足与专业化的物流供给不够,是制约中国物流发展的主要矛盾。一方面,物流需求聚集和释放的速度不快,“大而全”、“小而全”的企业物流运作比例还比较大。另一方面,物流服务供给能力还不能满足需求,特别是高端需求、即时需求、特色需求、“一体化”需求满足率不高,需求不足与供给不够并存,物流资源短缺与物流服务“过剩”同在。此外,东、中、西部区域物流发展不平衡,资源型地区流出量与流入量差距很大;城乡物流发展不平衡,农产品物流与农资物流发展滞后;行业物流发展不平衡,部分传统产业物流模式转型不快;各物流环节发展不平衡,供应物流和生产物流的分离外包慢于销售物流;基础性服务与增值性服务发展不平衡,增值性服务所占比例仍然不大;多种运输方式衔接不够、配套不好,公路运力相对“过剩”,铁路运能依然不足,普通设施设备“过剩”,特种、专用设备不足;物流基础设施分属不同的地方、部门和行业,缺乏有效整合和充分利用。

2. 物流服务社会化程度低,物流企业“小、散、差”

受传统计划经济和经济发展水平的影响,采取“大而全”、“小而全”运作模式的企业比例还比较大,在物流领域体现为物流职能和设施设备分散于不同部门与企业,而且多属于低水平的重复建设。同时,物流企业经营规模小而分散,不利于货物迅速集结与规模化作业,严重影响了设施设备利用率、机械化作业效率、信息化水平和新技术的应用,制约了企业管理创新和技术创新。据中国物流信息中心调查,目前我国商业企业应用计算机系统的比例不到一半,服务业和运输业的比例更低,分别只有24.3%和18.3%,这不仅造成社会资源的浪费,还阻碍了物流企业服务功能的拓展、质量的提高,制约了物流业专业化和社会化的发展,抑制了物流服务需求的增长。

3. 物流市场严重不规范

现代物流是跨行业、跨地区的社会物流运行系统,它利用信息系统实现对顾客、经销商、运输商、生产商、物流公司和供应商之间的管理,让物的流动具有最佳的目的性和经济性,消除整个价值链上的浪费,让每个参

与者都能受益,从而提高整个社会的资源利用水平,提高整个社会的竞争力,抵消市场经济条件下盲目竞争和调节滞后的制度性缺陷。但目前物流组织布局分散,物流资源和市场条块分割管理,地方封锁和行业垄断对资源整合和一体化运作形成体制性障碍,制约了物流业规范、有序的发展。

4. 物流发展盲目过热

自1999年世界银行与国家经贸委联合举办“中国现代物流发展国际研讨会”以来,尤其是物流产业被列入“十五”和“十一五”规划后,物流经济崛起,掀起了建设物流园区的热潮,虽经2003年国家治理整顿,但全国各地建设物流园区的热情依然高涨。据国家统计局调查,全国在建和已建成的各类物流园区已经逾千,仅占规划的50%左右,而物流发达的德国才拥有30多个物流园区。我国“物流园区热”主要表现为:一是数量多且分布不均。中国物流与采购联合会2006年重点调研课题《全国物流园区发展调查报告》调查了207个运营(含部分建成、投入使用)、在建和立项(含规划设想)物流园区的资料,主要分布在沿海地区(57%)。二是空置率高。国家统计局资料显示,建成的物流园区空置率达到60%。三是重复性建设较多,特色园区少。目前长三角已建成和在规划中的物流园区已达60多个,除少数的几个物流园区特色比较明显外,绝大多数物流园区都是大同小异,造成了管理混乱和重复建设。形成这种局面的主要原因是缺乏科学依据和指导以及全国有力的统筹协调,各地盲目制定自己的物流发展规划。如果不能从理论上为我国物流的实践提供科学的指导及政府的统筹协调对脱离实际的“物流园区热”加以引导和规范,将对现代物流业发展及社会经济的发展造成难以挽回的损失和浪费。

物流园区作为政府推动现代物流发展的主要形式和解决物流市场供求结构矛盾、粗放经营和社会化程度等问题的途径之一,在物流系统中发挥着集约整合社会物流资源、提高整体经济运行效率的作用,但至今对物流园区的研究多集中于技术操作层面,尚未从经济理论层面对物流园区的形成和发展规律做系统研究。中国物流产业发展是以园区的形式形成集群还是分散发展?区域物流产业集中化对地区协调发展有什么影响?另外从全球经济范围来看,产业发展的集群化越来越成为一种普遍现象,

各国在国际上具有竞争力的产业大多是集群发展的模式。放眼世界,被产业集群主导的全球经济版图布满了“马赛克式的空间经济黏滞点”,其周围集聚了稠密的经济能量:经济竞争主体已经超越企业的边界,以区域产业集群为主体的竞争格局开始形成。产业集群在世界各国的迅速发展和它对地区和国家经济发展的重要贡献,使得它成为很多学科的重要研究对象。在经济学领域内,产业集群研究也越来越深入,已经成为区域经济学的重要研究领域。集群理论是一种指导地区经济发展和创新的重要政策工具,同时也代表了一种中观层次的经济学思想,因此,从物流产业层面入手,以经济学基本理论为分析框架,以产业集群的全新视角研究中国物流产业发展模式和发展中存在的问题,将对提高物流企业竞争力和管理运作水平提供理论支撑和方法指导,将对越来越依赖产业集群发展的我国区域经济产生重要作用。

本书的以研究现代物流产业集群的形成和演进为主体,以共生理论和新兴古典经济学的交易分工理论为分析框架研究物流产业集群形成机理、演变规律和发展模式等问题。本书的意义和价值从以下几个方面反映:

1. 物流产业集群形成和演进模式研究将丰富物流研究的理论内容

物流是一种古老的经济活动,长期存在于社会经济活动中,并分散在生产、交换和消费过程中,但世界物流研究的历史却不到 100 多年,我国仅有 30 多年的历史。我国现代物流的发展与国际先进水平相比,存在较大差距。不仅在物流理论研究上与国外存在较大差距,而且在物流产业集群形成、发展及发展模式等领域明显滞后于物流实践的发展。同时,我国物流研究多为宏观研究,缺乏产业层面的研究,尤其缺乏经济学角度的研究。本书的主旨是从产业层面入手,以经济学基本理论为分析框架,研究物流产业的空间发展机理,将中观研究和宏观研究相互衔接,丰富物流理论的内容。

2. 物流产业集群形成和演进模式研究为深入分析物流产业集聚现象和发展模式等问题提供了一种新的研究视角和范式

目前,很少有文献从新兴古典经济学的角度对现代物流产业空间形态及变化规律进行研究,本书在这一程度上丰富了物流研究方法和思路。

3. 物流产业集群形成和演进模式研究,为我国建设物流园区的实践

提供了理论支持,丰富和完善了区域物流和城市物流理论

物流园区是近年来现代物流发展的产物,它是物流结点作业活动空间的集聚体,是政府规划和扶持下物流设施和物流企业及组织的一种空间集聚形态,它的健康发展需要一定的条件支撑和合理的发展机制。从理论上研究物流产业空间发展机理和演进规律及发展模式,有利于理解物流园区的形成机理和运作机制,为物流园区规划和健康发展提供理论依据。

4. 物流产业集群形成和演进模式研究为现代物流产业的发展提供政策依据

目前国家和地方政府都十分重视物流产业的发展,分别在职权范围内对物流产业的发展制定了一些急需的政策。与国外物流产业发达国家相比,在政策的系统性、科学性、合理性上还有一定的差距。本书从理论上系统的研究了物流产业集群的形成和演进模式,使人们在制定政策的过程中可以更加清楚的了解现代物流发展的空间机理和发展模式,从而可以依据规律制定更加行之有效的政策,统筹规划,更好的促进现代物流产业的发展。

总之,“物流集群”是对物流产业空间集聚形态的经济学思考和提炼,以产业集群的全新视角审视物流产业的空间发展规律。目前,我国以物流规划和物流园区为代表的物流实践发展迅速,为物流产业集群的研究提供了平台及应用基础,所以,对现代物流产业集群的研究具有很大的理论价值和应用前景。

二、我国物流产业研究现状

物流系统的改进始终是制约人们生活水平与生活质量提高的一个关键因素,随着人类社会经济的迅速发展,物流理论研究也不断向高层次演进。目前在物流概念及其产业边界仍然很不统一的背景下,为了促进物流产业理论研究的持续发展,不同学者从不同角度廓清物流概念及其学科边界、梳理物流理论发展轨迹并取得了相应的成果。李怀政从物流思想和理论的变迁过程对国外物流理论进行了梳理,他将物流理论发展划分为:物流思想的启蒙(1884年—第二次世界大战前夕)、后勤管理思想的兴起(第二次世界大战期间)、商业物流及其价值的发掘(1945年—20

世纪 80 年代初期)、一体化物流管理思想与“战略物流管理”理论的兴起(20 世纪 80 年代中期—90 年代末期)和基于供应链的物流管理理论及其商业价值(20 世纪 90 年代中期至今)。更多学者从物流概念的演变、物流理论的科学认识、物流管理的实践发展等方面对国外的物流理论和实践的发展进行系统的评述。

我国现代物流研究始于 1978 年,但直到 90 年代末,只有少数学者进行了相关研究,如王之泰完成了《现代物流学》,吴清一撰写了《物流学》,1999 年清华大学出版了《物流基础》等管理丛书。以 1999 年世界银行与国家经贸委联合举办“中国现代物流发展国际研讨会”为标志,我国掀起了物流的发展热潮,许多省市积极提倡发展现代物流,物流发展呈现“自上而下”的轨迹,各领域开始进行相关研究,成果急剧增多(见图 1-1-1)。王健、冯耕中、庄玉良、周启蕾、李振等人从物流概念的引进与发展、第三方物流、供应链、电子商务、信息、物流实践、宏观分析等方面对我国物流理论进行了梳理,笔者认为我国物流研究基本遵循了“引进—应用—吸收—创新”的轨迹。目前,我国物流产业基本处于引进、引用、吸收的研究阶段,尚未进入“创新”研究阶段,物流研究多侧重于宏观描述,多集中于区域、行业和对企业的对策研究,很少涉及具体内容,缺乏针对性。同时,我国物流基础研究落后,尤其缺乏基础理论研究,迫切需要在理论上明晰物流产业、物流企业的发展机理,特别是从经济学角度的分析与解释。

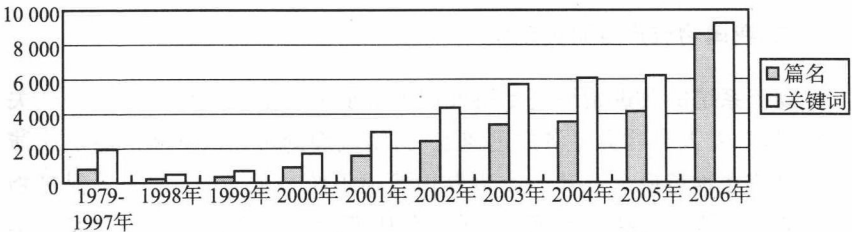


图 1-1-1 1979—2006 年中国知网(www. cnki. com. cn)检索“物流”科技论文数量

第二节 发达国家物流业的发展过程和发展趋势

一、发达国家物流业的发展过程

物流产业的产生和发展是经济发展到一定阶段、社会分工不断深化的产物。传统上的物流活动分散在不同的经济部门、不同的企业以及企业组织内部不同的职能部门之中。随着经济快速发展、科学技术水平的提高以及工业化进程的加快,大规模生产、大量消费使得经济中的物流规模日趋庞大和复杂,传统的、分散进行的物流活动已远远不能适应现代经济发展的要求,物流活动的低效率和高额成本,已经成为影响经济运行效率和社会再生产顺利进行的制约因素,并被视为“经济的黑暗大陆”。20世纪50—70年代,围绕企业生产经营活动中的物品管理和产品分销,发达国家的企业开始注重和强化对物流活动的科学管理,在降低物流成本方面取得了显著的成效。

进入80年代以来,随着经济全球化持续发展、科学技术水平不断提高以及专业化分工进一步深化,在美国、欧洲一些发达国家开始了一场对各种物流功能、要素进行整合的物流革命。首先是企业内部物流资源整合和一体化,形成了以企业为核心的物流系统,物流管理也随之成为企业内一个独立部门和职能领域。之后,物流资源整合和一体化不再仅仅局限在企业层面上,而是转移到相互联系、分工协作的整个产业链条上,形成了以供应链管理为核心的、社会化的物流系统,物流活动逐步从生产、交易和消费过程中分化出来,成为一种专业化的、由独立的经济组织承担的新型经济活动。在此基础上,发达国家经济中出现了为工商企业和消费者提供专业化物流服务的企业,即“第三方物流”企业。各种专业化物流企业的大量涌现及其表现出来的快速发展趋势表明,专业化物流服务作为一个新的专业化分工领域,已经发展成为一个新兴产业部门和国民经济的一个重要组成部分。欧美物流产业发展可以分为四个阶段:

第一阶段:20世纪60年代以前

此阶段储存和运输分离,各自独立经营,许多生产工厂、个人都建造仓库(主要是楼仓),是封闭型、储存性的。只具备储存、储备功能。

第二阶段:1960—1980年

此阶段,产品越来越多,储存期越来越短,储存型向流通型发展。产生了“配送”的概念,仓库向城市郊区发展,楼仓向高架仓库发展。增加了生产过程中的衔接功能和集散功能。

第三阶段:1980—1990年

计算机的发展,使物流业发展发生质的变化,仓库、配送中心增加了信息处理功能,向综合物流发展,95%的仓库变成了单层的立体库;增加了配送功能,许多仓库变成了配送中心。

第四阶段:1990年至今

物流发展到集约化阶段,除了储运货物外,还有许多增值服务,由第三阶段的“我能为客户提供哪些服务”发展到“客户究竟要我提供哪些服务”。这四个阶段主要是从仓库的发展而言的,有些功能是配送中心之外的,如运输。配送中心应该有自用或租用卡车和铁路专用线,越来越多的配送中心提供运输服务以及其他服务。

二、发达国家物流业的发展趋势

21世纪是物流全球化的时代,物流企业之间的竞争将愈加激烈,要满足全球化或区域化的物流服务,企业规模必须扩大,形成规模效益。国外物流发展出现物流企业的集约化与协同化、专业化物流的发展——3PL、物流服务的优质化与全球化、物流战略联盟、政府在物流发展中的作用日益突出趋势。这些物流发展趋势的实质是如何整合优化物流资源、客户资源、能力资源,实现方式主要有物流园区、企业兼并和合并、政府主导的宏观资源配置、物流企业自身资源的配置和对社会物流资源的配置。

1. 国外物流发展出现物流企业的集约化与协同化方式

国外物流发展出现物流企业的集约化与协同化方式主要是物流园区的建设和物流企业的兼并与合作。各国在发展物流园区时,由于各国的国情不同、主要目的不同,政府所采取的对策和措施也不同,但一般都是由政府确定市政统一规划的前提下,在城市的市郊边缘地带或城市之间的主要干线和枢纽地带附近,根据各种运输方式衔接的可能性,规划有利于未来交通设施配套建设的地块作为物流园区,实施政府统筹规划、扶

持建设、企业自主经营的方式建设、运营物流园区。世界上各行各业间的联合与并购,必然带动国际物流业加速向全球化方向发展,而物流全球化的发展走势,又必然推动和促进各国物流企业的联合和并购活动。新组成的物流联合企业、跨国公司将充分发挥互联网的优势,及时准确地掌握全球的物流动态信息,调动自己在世界各地的物流网点,构筑起本公司全球一体化的物流网络。

2. 物流服务的优质化与全球化

随着消费多样化、生产柔性化、流通高效化时代的到来,社会和客户对物流服务的要求越来越高,物流成本不再是客户选择物流服务的唯一标准,人们更多的是注重物流服务的质量,物流服务的优质化是物流业今后发展的重要趋势。

目前,许多大型制造部门正在朝着“扩展企业”的方向发展,这种所谓的“扩展企业”基本上包括了把全球供应链条上所有的服务商统一起来,并利用最新的计算机体系加以控制。制造业已经实行“定做”服务理论,并不断加速其活动的全球化,对全球供应连锁服务业提出了一次性销售(即“一票到底”的直销)的需求,物流服务全球化是物流业今后发展的趋势。

3. 物流联盟

物流联盟、虚拟企业和虚拟联盟是企业为强化其竞争优势而进行的企业组织和管理创新,是企业间某些特定的合作关系。战略联盟(Strategic Alliances)是指两个或两个以上的企业为了实现资源共享、风险或成本共担、优势互补等特定战略目标,在保持自身独立性的同时,通过股权参与或契约联结等方式建立起较为稳固的合作伙伴关系,并在某些领域采取协作行动,从而取得“双赢”效果。

4. 第三方物流

第三方物流业是代理货主,向货主提供物流代理服务的各种行业所组成的行业。过去很少能由一个企业代理货主的全部环节的物流服务,往往所提供的服务局限于仓库存货代理、运输代理、托运代办、通关代理等局部的代理业务,现代经济中完善的第三方物流的代理作用是全部物流活动系统的全程的代理。

第三节 国内外物流产业集群研究现状

一、国外研究现状

物流集群是一个崭新的概念,国内外研究较少,英国公司 Trends Business Research Ltd. (Businessline) 和 PAWA Consulting Ltd. 在 2002 年 8 月对英国中东部地区物流集群的现状进行了实证分析,最后形成报告:East Midlands Logistics Cluster Mapping & Development。报告以产业 SIC 码为基础,从广义的角度对物流产业和物流集群进行了界定,绘制了物流集群的产业地图,扩大了我们对物流外延的认识,对我们阐释物流集群这一概念有很大的帮助。Businessline 在对印度供应链系统进行分析后,对物流集群给出了自己的定义,将这一概念视为若干投资之间的平衡,这些投资包括信息技术和固定资产投资、培育特定的纵向产业集群的投资以及培育特定的物流环节的投资,同时强调了新的物流供应链战略的必要性。

国外物流集群的文献主要包括以下几个方面:

第一,Logistics and Transport Focus、秋武孝春等探讨了空港物流集群形成机制及其治理;

第二, Tomoya Mori 和 Koji Nishikim、Markus Hesse 和 Jean-Paul Rodrigue、Drs. Joost M. J. Rongen、Philip McCann and Daniel Shefer 对交通运输、交通地理空间分布与企业集群的关系进行了研究;

第三,De Schrijver M. and Kuipers B.、Jennifer Bair and Gary Gereffi 对物流集群、区域物流的竞争优势进行了分析,Forte E. 等物流集群对区域经济和产业集群的作用分析;

第四,Igor Kabashkin、Jeroen Boerkamps and Arjan van Binsbergen、Wehking and Rinschede、Eiichi Taniguchie、L. K. Nozik and M. A. Tumquist、Karageorgos and Anthny 对物流集群与城市物流布局的规划和设计进行了研究;

第五,William P. Anderson and T. R. Lakshmanan 对交通基础设施和技术与集群效率关系的进行了研究;