

我国区域物流商业生态环境比较分析 ——环渤海地区物流发展战略对策研究

赵道致, 刘潇

(天津大学管理学院, 天津, 300072)

摘要: 全球网络化制造(GNM)模式导致现代物流在提升制造业竞争优势和地区竞争优势中的作用日益重要。数
据表明,我国现阶段沿海地区形成的三大核心区域“长三角”“珠三角”以及“环渤海”物流业发展存在着不平衡现
象。地理、历史、社会等三个要素是构成“物流业生态环境”的三大因素,环渤海地区物流业发展相对滞后,就是这
些因素在起着作用。因此,环渤海经济区物流要健康发展,必须充分利用环渤海地区的运输体系及沿海优势,加快
老工业基地改革,加快地区一体化进程的步伐。

关键词: 物流业; 商业生态环境; 区域物流比较; 一体化进程

中图分类号: F713

文献标识码: A

文章编号: 1672-3104(2005)05-0625-07

21世纪以来,随着信息通讯技术的快速发展和
全球经济一体化不可遏制的趋势,全球网络化制造
已经成为一种主要的制造模式^[1]。由于网络化制造
模式使得一个企业在产品生产的整个工艺链上占据
的环节越来越短,相应地,一种产品的生产要经过全
球范围内分布的若干个合作伙伴,这就使得物流在
制造过程中的作用日益重要,物流效率的高低和效
果的优劣对制造业竞争优势的影响也日益明显。大
量研究和数据表明,一个地区物流业的发展和运行
效率,对该地区制造业的发展和竞争力具有很大的
影响。这一现象验证了美国的一代管理宗师 Peter
Drucker 在 60 年代指出的预言,物流和供应链管理
是“获取竞争优势的最后一块未开垦的土地”和获取
“经济效益的神秘大陆”^[2]。

美国哈佛大学法学院教授 James F. Moore 在
其 1996 年出版的著作“*The Death of Competition:
Leadership and Strategy in the Age of Business E-
cosystems*”中首次提出了商业生态系统的概念^[3]。
笔者也在“网络组织向商业生态系统的进化”一文中

指出,在新经济的环境下,每一个企业的生存和发展
同样都离不开周围关联企业的生存和发展。这与自
然生态系统中物种之间的关系十分类似。商业生态
系统就是企业组织之间,企业组织与市场环境,相互
依存,相互影响,共同提升的一种商业“群落”。如果
将一个地区的宏观经济系统看作一个商业生态系统的
话,那么,该地区的物流就是这个商业生态系统中的
一种特殊物种,该物种将影响到其他各类物种的
生存和竞争优势。但是,从商业生态系统的角度分
析,物流的发展还有待于整体商业生态系统的理顺
和良性发展。如在同样的宏观政策法规的环境下、
相近的地理条件和同样的改革开放历史条件下,环
渤海经济区与长三角和珠三角两个经济区的物流业
发展和经济合作就有很大的差别^[4]。

本文试图引申“商业生态系统”的概念,并提出
“物流业生态环境”的概念。“物竞天择,适者生存”
是自然界的基本规律,现代物流作为一个新兴的巨
大产业,其发展历程同样离不开与“生态环境”的交
互影响。

收稿日期: 2005-04-07; 修回日期: 2005-09-10

基金项目: 国家软科学基金项目; 天津大学青年教师基金资助项目

作者简介: 赵道致(1956—),男,江苏无锡人,博士,天津大学管理学院教授,博士生导师,主要研究方向: 物流与供应链管理,现代工业工程,工程项目管理; 刘潇(1981—),男,辽宁沈阳人,天津大学管理学院管理科学与工程专业硕士研究生,主要研究方向: 物流与供应链管理。

一、现代物流的发展与制造模式的演化

国家质量技术监督局于2001年8月1日正式颁布实施的物流术语国家标准中,对“物流”的定义是:“物品从供应地向接受地的实体流动过程。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。”^[5]由定义可知,物流是伴随着制造过程的,覆盖了制造过程的物料采购获取、生产加工支持以及产成品的分销配送等全过程。现代物流业务就是面向制造业的综合服务业务,现代物流业就是制造业的伴生产业。因此,现代物流业的发展与制造模式的演化是分不开的。

信息通讯技术(ICT)的发展和全球经济一体化的趋势导致全球网络化制造模式(GNM)的形成。这一形成过程可用图1说明。

图1 GNM模式形成的演化逻辑

在GNM模式中,制造企业根据Michael Porter价值链战略分析工具选择并保留自己最具竞争优势的业务环节,而将其他业务环节外包给在全球范围内选择的最优的合作伙伴。GNM模式必然在制造过程中伴随着大量的物流过程,进而导致物流成本在制造总成本中的比重增加,物流服务对制造企业竞争优势影响的重要性程度上升,物流甚至于决定和影响了制造资源的集成和优化配置。这种情况可用图2说明。

图2 物流对制造系统的影响

上述分析及发达国家的经验表明,一个国家或地区的物流运营水平影响着该国或地区的制造业的竞争力。而企业的“竞争优势则是一国或地区财富的来源”^[6]。因此,在伴随经济全球化的大趋势而来的全球化竞争日趋加剧的今天,各个国家和地区都非常重视现代物流的发展和环境建设。

从现代物流业作为制造业伴生产业的角度分析,一个地区物流业的发展显然离不开该地区的商业生态环境。

二、我国三大经济区域物流业发展现状

在我国,物流业的发展存在着地区发展不平衡

的现象。物流业生态环境好的地区,其发展的速度自然快些。目前,在沿海地区已经形成了长江三角洲、珠江三角洲、环渤海三大核心经济区域。近几年来,这三大区域利用其良好的区位优势,使物流业得到了前所未有的迅猛发展。可以说,这三大区域物流业的发展水平,代表了我国物流业的发展水平。然而,就是在这所谓的黄金三角区域,物流业的发展也同样存在着不平衡的现象。

物流产业作为产业链中链接各环节的最重要的产业,是整个国民经济发展的衔接地带,经济发展的差距问题深刻影响了物流经济活动的发展。图3给出了我国三大经济区域1978年和2002年GDP的比重占全国GDP比重的数据^[7]。通过图3比较可以看出,从1978到2002,环渤海地区的GDP增长率只有2.5%,落后于长三角的4.5%和珠三角5.5%。鉴于我国还没有针对物流产业的统计指标体系,那么按世界银行估计的我国的物流成本占GDP的16.7%核算,环渤海地区物流业的发展速度也落后于长三角和珠三角地区。尤其是从90年代中期之后,南北地区物流产业的发展差距逐渐加大。有关数据统计显示,在1992年以环渤海地区为代表的北方地区物流产值为586.41亿元,而以珠、长三角地区为代表的南方地区物流产值为717.85亿元,南北比例为1.22:1;到1999年南北比例高达1.38:1^[8]。而从最能够代表物流业发展水平的第三方物流的角度来看,据美智(Mercer)管理顾问公司和中国物流与采购联合会的调查报告显示,中国物流市场的地域集中度相当高,80%的第三方物流收益来自于长江三角洲和珠江三角洲地区^[9],而环渤海地区的第三方物流发展日趋迟缓。那么究竟是什么原因造成这种现象的产生呢?是否环渤海地区物流业的“生态环境”不如另两个地区优越?本文拟从这个角度来分析其深层次的原因。

三、影响环渤海地区物流业生态环境的三大因素

借鉴自然界对生态环境的定义,笔者认为物流业的生态环境主要包含“地理”因素、“历史”因素和“社会”因素三大部分。下面我们分别从这三个因素

的角度分析物流业在环渤海地区发展滞后后真正的“瓶颈”所在。

(一) 地理因素

地理因素主要指构成与物流业相关的商业生态发展的区域所处的地理位置、经济发展状况、自然资源条件以及基础设施水平等。

环渤海、长三角和珠三角这三大经济区域地处沿海地区,可以说是我国资源条件最好,铁路、公路、航空、港口等基础设施最为完备的地区。环渤海经济区主要指环渤海和黄海由辽宁、河北、山东、山西、内蒙古(中部7盟市)5省区和北京、天津两直辖市及渤海海域所形成的区域。在环渤海地区,远洋、近海、铁路、公路、航空、管道等各种运输方式齐全,彼此间相互衔接。环渤海地区的运输体系以港口为核心,形成了包括天津、大连、青岛、烟台等40多个港口在内的港口运输体系,渤海沿岸十几个大中城市,现已市市有港^[10];铁路以北京为中心,集中了10多条铁路及众多地方线、联络线;公路体系以国道和高速公路为主,集中了以北京为出发点和中转点的20多条国道和10多条高速公路;航空运输发达,开通国内外航线100多条^[11]。可以说,完善的运输网络体系是环渤海地区发展现代物流得天独厚的优势。表1给出了环渤海、长三角和珠三角三大经济区域与物流业发展相关的主要参考指标。

图3 我国三大经济区域GDP所占全国比重的比较

通过表1的对比可以看出,环渤海地区在区位条件和交通网络等方面不落后与两大三角地区。另外,从自然资源的储量上来看,原油、铁矿、煤炭以及各种海洋资源又具有其他两个区域不具备的优势,这些都构成了环渤海地区发展物流业良好的物质基础。因此,从地理因素上看,环渤海地区毫不逊色。

(二) 历史因素

本文分析的历史因素系指由于近半个世纪以来

表1 三大区域地理因素主要参考要素指标对比

主要参考衡量指标	环渤海地区	长三角地区	珠三角地区
人口(占全国百分比)	21 884 万(17.4 %)	13 162 万(10.5 %)	8 000 万(6.35 %)
面积(占全国比例)	51.8 万(5.4 %)	20.64 万(2.25 %)	18 万(1.88 %)
主要核心城市	北京、天津、大连、青岛、沈阳等	上海、杭州、南京、宁波、苏州等	广州、深圳、珠海、佛山等(大珠三角的概念中还包括香港、澳门)
主要港口(集装箱吞吐量全国排名)	青岛(3)、天津(4)、大连(8)、连云港(13)、烟台(16)等	上海(1)、宁波(6)、南京(12)、张家港(14)等	深圳(2)、广州(5)、中山(9)等
全国万吨级码头泊位数量(占全国比例)	261(38 %)	197(28 %)	138(20 %)
主要机场(旅客、货物吞吐量等综合排名)	北京(1)、大连(13)、青岛(14)、沈阳(18)等	上海虹桥(3)、上海浦东(4)、杭州(11)、南京(16)等	广州(2)、深圳(5)
区内铁路线路总里程(km)	1 3051	2 897	2 108
公路密度及全国排名(公里/百平方公里)	天津 78.27 (1) 北京 76.34 (2) 山东 43.30 (6) 河北 30.99 (12) 辽宁 30.86 (13)	上海 67.16 (3) 江苏 27.05 (7) 浙江 39.5 (8)	广东 53.74 (4)
GDP(占全国GDP比例)	142 348 亿(17.4 %)	170 982 亿(20.9 %)	81 911 亿(10.3 %) 另外:212 971 (27 %)(其中包含香港的16 %)

注:数据根据2002、2003年物流年鉴整理

历史发展历程的不同所形成的状况、特色及其对物流业发展的影响。

公有制经济和非公有制经济都是我国社会主义市场经济的重要组成部分。有统计表明,这两种经济成份所占比重的不同,对于物流业发展的影响是不同的。以外企和私企为代表的非公有制企业一般不自备车队,把货物交给物流公司或服务质量有保证的运输企业,也把一些零担的货物交给货运代理公司处理。特别是外资企业习惯于把整个物流业务过程交由专业化的物流公司负责运作。这种对物流业务的需求自然成为了物流起步的重要支持因素。据统计,在中国第三方物流企业的服务对象也主要集中在非公有制企业,如中海物流的服务客户主要有:IBM、美能达、诺基亚、三洋、东芝、三星、华为、联想等企业;宝供物流服务对象主要有:宝洁、飞利浦、雀巢、沃尔玛、联想等企业^[13]。而以国有企业为代表的公有制企业中,大多追求并采用“大而全”、高度纵向集成、以及主辅业不分的经营模式。在这种模式下,企业一般都自建物流体系并独立承担流通运营业务,尽管物流运营效率和效果都不佳,也很少向外寻求专业化物流服务。这造成物流成本高、服务质量低,并制约了制造系统的整体竞争力。

由于历史原因的影响,珠、长三角经济区和环渤海经济区的工业组成结构是不同的。表2将三大区域工业结构的主要组成作了对比分析^[12]。珠、长三角经济区成熟于我国改革开放之后,是非公有制企

业相对集中的地区。珠三角地区的显著特点,就是以外资、外向型企业为主;而民营主导是长三角发展的主要模式。因此,在这两个区域内,第三方物流企业运行环境相对良好;而环渤海经济区是中国老工业基地集中的地区,区内的企业以国有企业为主,这些企业大都成立或成长于计划经济时期。通过表2的对比也不难看出,环渤海地区的国有及大型企业的比重和工业产值,不仅远高于珠、长三角地区,而且高于全国平均水平。这种状况形成了上述制造和物流运营的模式。

表2 三大区域工业结构主要参考要素指标对比

主要参考衡量指标	环渤海地区(%)	长三角地区(%)	珠三角地区(%)
国有工业比重	29.94	19.11	14.67
大型企业产值占该地区工业产值	45.06	33.86	31.70
小型企业产值占该地区工业产值	42.07	48.30	53.66
外商及港澳台投资比重	10.36	13.31	39.96
集体及个体工业比重	北京最低 26.68	浙江 77.68 (全国最高) 江苏 65.86	广东 39.96
工业行业规模集中指数	79.2	82.3	79.6
主要支柱产业	冶金、石化、矿物等	纺织、电气、普通机械等	电子、服装、纺织等

环渤海地区的物流业在以这种制造模式为主的商业生态系统中,生存和发展的环境显然不如珠三角地区。究其原因,首先是体制不畅。在我国,由于体制的原因,国有企业的经营目标往往是规模而不是利润,因此导致国企大多缺乏现代物流理念。农业经济和计划经济时期形成的“大而全,小而全,肥水不留外人田”的经营观念还根深蒂固。这样,许多企业都保留了自营采购与配送物流业务,而自营物流往往都达不到现代物流要求的“规模经济”和“范围经济”的水平。这些企业虽然自营物流效率和效果都不理想,但又不愿意放弃物流这块业务和利润蛋糕,更不愿意承担由于剥离这块物流业务和人员而造成的企业内部结构震荡。这种现象在环渤海地区的国有企业中很常见。

其次,是现阶段我国专业化物流企业自身服务水平和效率的局限性。这主要表现在:①技术装备落后,物流与信息 and 计算机技术脱节。我国目前全部实现计算机辅助设计系统,办公自动化系统,信息管理系统的物流企业不足10%,作为企业电子商务最核心的ERP系统,目前已经使用的企业不足3%,而美国企业70%的业务行为,欧盟企业50%的交易行为是在互联网上完成的^[16]。②服务方式和手段比较原始和单一。目前多数从事物流服务的物流企业只能简单的提供运输(送货)和仓储服务,而在流通加工,物流信息服务,库存管理,物流成本控制等物流增值服务方面尤其是在物流方案设计以及全程物流服务等更高层次的物流服务方面还没有全面展开。有数据统计显示,天津市2000年全社会物流成本占GDP的比重中,货物运输业占16.1%,仓储业占5.2%,其他仅占1.7%。数据表明,天津市物流产业活动仍以传统的货物运输,仓储业为主体,而高利润低成本的现代化第三方物流水平还很低^[13]。③组织规模较小,缺乏必要的竞争实力。目前从事物流服务的物流企业,包括传统的运输和储运等流通企业和新型的专业化物流企业,规模和实力都还比较小,网络化的经营组织尚未形成。据统计,在中国真正符合现代物流模式的第三方物流企业仅占国内物流市场的2%以下^[13]。在这种情况下,物流企业提供的物流支撑服务就达不到客户的要求。这也令一些想寻求第三方物流服务的物流企业退避三舍。

由于如上的原因,在环渤海区内,企业与专业化的物流公司之间出现了一个“怪圈”。一方面,制造企业由于上述种种原因不愿意放弃物流业务;另一方面,由于没有需求达不到理想的“规模”和“范围”,

专业化的物流企业无法形成“规模经济”和“范围经济”的效应,物流运营成本相对较高;反之,较高的专业化物流服务成本和价格,又抑制了制造企业物流外包。这种类似“怪圈”的恶性循环的结果是:制造企业继续以高成本、低质量的水平进行物流运作;专业化的物流企业又由于需求不足而难以提升自身实力,难以对企业产生较大的吸引力。这样博弈的结果最终导致地区商业生态系统的恶化和整体竞争优势的削弱。

(三) 社会因素

社会因素在此特指区域经济发展水平以及一体化进程水平。国内外物流发展的经验表明,发展现代物流产业,一定要与区域经济的目标和发展结合起来,物流业的发展要与区域经济发展相辅相成。如果缺乏区域性一体化的发展规划,就容易造成资源不能有效整合,现有基础设施不能充分利用和改造,甚至出现重复建设和恶性竞争现象。“现代物流”是一个社会化的概念,它已由企业间相互联系扩展到整个经济链条的方方面面并以各种资源整合为基础,因此地区性一体化的程度无疑对其发展起决定性作用。国家统一规划,成立三个沿海的经济区域的初衷就是为了各种资源,人力和政策在该区内实现共享,强化城市间的分工协作,淡化城市间的边境,从而推动区域经济的-体化进程。但与珠三角地区相比,环渤海地区区域整合能力不足从而导致-体化进程的缓慢是造成物流业在此地区难以进一步发展的主要原因。

首先,政府行为的过多干预是造成环渤海地区区-体化进程缓慢的首要原因。虽然市场经济的概念引入中国近20多年了,然而,政府在市场究竟扮演何种角色始终是一个未解的难题。环渤海地区与珠三角地区最大的发展差异在于:虽然三地同时在改革开放初期推行市场经济制度,而发展的起点南方可能更差一些,但南方早早接受了自由市场的制度,保护自由竞争;而北方迟至今日的发展脚步中仍然带有强烈的规划色彩。

表3将环渤海地区各省市的主要工业部门进行了对比。通过表3的对比可发现,在环渤海地区各个省市之间,在产业结构上存在很大的互补性。北京、天津、山东主要以轻工业和高科技产业为主体;而河北、辽宁主要以重化工业为主。而反观珠三角地区大多以加工制造业为主;江、浙的相似指数更是

高达了 0.973^[14]。那么,在环渤海地区,本可以实现一体化进程从而促进区域内的协作与共赢,但这个美好想法却由于政府行为的过多干预而只是成为政府的宣传口号。

表 3 环渤海地区各省市主要工业部门对比

城市及地区	主要工业及部门
北京	冶金,电子,交通设备制造,石油加工
天津	纺织,电子,石油加工,化工原料
河北	黑色冶金,化学原料,非金属矿物
山东	纺织,食品,非金属矿物,专业设备制造
辽宁	黑色冶金,化学原料,交通设备制造

其次,环渤海地区人员流动受到限制也是一体化进程缓慢的因素之一。任何地区的合作与联合都是以人员流动开始的。在非公有制经济,尤其是民营经济发展较快的区域,对价格低廉的劳动力的大量需求促进了人口的大流动。这在外来人口众多的珠、长三角地区已经是司空见惯的事情了。但是,在环渤海区域内,人口在城乡之间的流动仍然很大程度上受到户籍制度的限制。人才与劳动力进入中心城市变得难上加难^[15]。与此同时,中心城市的周围地区不发达也阻碍了资本、劳动力与高素质人才向周围的地区流动。这样的结果是,中心城市与周边城市的差距越来越大,区域共同发展、共同前进的思想也自然成为了一纸空谈。

四、环渤海地区物流发展的对策

环渤海地区发展现代物流业,提高区域竞争力应该注意哪些问题呢?笔者认为应从下列三点着手。

第一,利用环渤海地区完善的运输体系及沿海优势,依托天津、大连、青岛、秦皇岛等沿海城市,加强它们之间的联系,增加进出口业务,积极发展港口物流和保税物流,以之作为环渤海地区物流发展的突破口,并把进出口货物列入现阶段物流发展的主要对象。同时,由于环渤海地区多年以来已成为中国木材、粮食、矿产等资源的产地,因此,可借助良好的港口与铁路、公路的运输网络,建立大型仓储基地,发展仓储物流。此外,由于环渤海地区地处东北

商业区和华北商业区的交汇处,商业和销售网络很发达,城市配送发展水平高,因此,既应将城市内部配送物流作为重点,又要突破城市概念,积极发展城市间、区域内部配送物流。而在北京、天津、济南、大连等城市所拥有的众多的企业网站、信息网站与商务网站及政府网站也为发展城市配送物流尤其是电子商务提供了信息基础^[16]。

第二,借助国家扶植老工业基地政策的东风,加快环渤海地区老工业基地改革的步伐和力度。尤其要加快区内国有大、中型企业的产业优化与重组,使其能集中资源于其核心及优势环节,而将非核心业务以及物流业务外包。大型国企的物流业务外包可能会遇到障碍,我们给出如下三点建议以逐步逾越这一障碍:

- (1) 企业由自营物流业务逐步过渡到成立专业化的物流子公司,通过自主经营以促使其寻求更多的物流业务,达到更好的规模经济和范围经济水平。
- (2) 将本企业的物流业务与伙伴企业合资经营。
- (3) 把物流业务外包给专业的第三方物流企业,并把相关的人员和设备转入企业核心业务中。

此外,一方面鉴于区内物流企业规模小、实力弱、竞争力差的现状,应创造平台并尽快整合区内大量的、零散的、不成规模的中、小型专业化物流企业,使其能在这个平台上共享信息、客户、渠道和资源,形成良好的协调运营机制;另一方面,WTO 所要求的市场的全面放开,又为跨国物流公司进入环渤海地区提供便利条件,这对于区内本土物流公司来说,既是挑战,也是机遇。因此,区内物流企业可以利用民间物流企业拥有国内网络及设施,人力成本低等本土优势,与国外大型物流企业建立战略合作伙伴关系。建立中外合资的现代化物流企业不光是环渤海,也是我国本土物流发展的一条出路。如 1999 年美国联邦快递与天津大田集团合作共建大田联邦快递有限公司,业务已扩展到中国 210 个城市,经营额以每年 30% 的速度上升^[16]。这种合作模式的成功为区内物流企业的发展提供了借鉴作用。

第三,借鉴珠、长三角一体化发展模式的经验,加快环渤海地区一体化进程的步伐。加强城市间的联合与协调,鼓励竞争但要消除摩擦、冲突与重复建设,减少不必要的损失。产业布局的重点向滨海地

带转移,尤其是提高北京、天津、大连和青岛的区域辐射中心地位。不断提高核心城市的能量聚集度,强化对周边地区的辐射能力。此外,良好的宏观调控是环渤海区域物流正常运作的保证。各级政府部门在物流发展中应积极参与,明晰政府角色,借鉴日韩、欧美、新加坡等国政府在物流发展方面所发挥的积极作用的经验,成为大政方针政策的制定者,基础建设的推动者和企业市场竞争发展的扶植者^[17]。

参考文献:

- [1] ZHAO Dao-zhi, FANG Miao. Evolution of CIMS philosophy: network manufacturing[A]. Proceeding of International Conference of Industrial Engineering and Enterprise Management (IE & EM2002)[C]. Beijing, China, Sept. 2002.
- [2] Peter Drucker. Economy's Dark Continent[M]. Fortune, April. 1962.
- [3] James F. Moore. The Death of Competition: Leadership and Strategy in the Age of Business Ecosystems[M]. John Wiley & Sons, 1996.
- [4] 闫平, 尹洪东, 孙晓胜. 环渤海经济合作为何“起大早赶晚集”[N]. 中国改革报, 2004-12-14-.
- [5] 国家质量技术监督局. 中华人民共和国国家标准物流术语[S]. 2001. 8
- [6] 迈克尔·波特. 李明轩, 等译. 国家竞争优势[M]. 北京: 华夏出版社, 2002.
- [7] 刘刚, 周立群. 环渤海地区能成为中国经济的第三增长级么? [J]. 领导之友, 2003, 6: 27-28.
- [8] 中国物流与采购联合会编. 中国物流年鉴[M]. 2002, 2003卷.
- [9] 葛乾达. 长三角物流业主要领域分析[J]. 上海经济, 2003, 7: 10-12.
- [10] 张慧霞. 环渤海地区产业布局的战略构想[J]. 管理评论, 2003, (15): 7-10.
- [11] 王成金, 韩增林, 论环渤海物流网络的形成与运作[J]. 人文地理, 2004, (19): 2-4. [12] 代合治. 长江三角洲, 珠江三角洲, 环渤海区域工业结构比较[J]. 地理学与国土研究, 2000, 16(1): 36-40.
- [13] 天津市统计局课题组. 天津市物流产业统计方法的研究和有关测算结果[J]. 统计科学与实践, 2002, (4): 7-9.
- [14] 朱荣林. 长三角经济互动对京津塘一体化的启示[J]. 管理评论, 2003, (15): 7-10.
- [15] 李杰. 环渤海经济圈分工经济落后之原因分析[J]. 领导之友, 2004, (2): 24-25.
- [16] 房克欣. 浅析我国现代物流发展的新趋势[J]. 中国招标, 2003, (3): 8-12.
- [17] 孙垂凤, 马立宏, 张文杰. 入世后物流产业发展与区域核心竞争力研究[J]. 铁道物资科学管理, 2003, (3): 21-22.

Comparison and analysis on business ecosystem of region logistics in China: research on strategies of logistics development in the Bohai Sea region

ZHAO Dao-zhi, LIU Xiao

(Management School of Tianjin University, Tianjin 300072, China)

Abstract: This paper explains the relationship between modern logistics and the evolution of manufacturing model firstly. It points out that global network manufacturing, GNM, causes that modern logistics plays a very important role for raising the advantages of manufacturing competency and region competency. Secondly, on the basis of statistic data, it analyses the difference of logistics development among the three core regions of Yangtse River Delta, Pearl River Delta and Bohai Sea Region. Then, it analyses the three factors that constitute business ecosystem from three aspects of geography, history and society. Thus, it concludes the reasons of the less development of logistics in Bohai Sea Region. Finally, it proposes the strategic suggestion about the development of logistics in Bohai Sea Region.

Key words: logistics industry business ecosystem region logistics comparison integration process

[编辑:汪晓]