
湖南物流产业集群系统发展研究

杨自辉，邓恩，林安源

（湖南广播电视大学商贸系，中国湖南长沙410004）

【摘要】近年来，湖南物流产业集群随着区域经济的快速增长得到蓬勃发展。但产业集群规模小，缺乏整体规划，信息技术利用程度低，已经难以适应本土的经济发展。要尽快发展湖南物流产业集群，就必须根据湖南地理特征，构建三级物流产业集群系统；根据物流集群的功能，构建双轨物流产业集群系统；而且还要加大信息技术的利用力度，加快物流集群信息整合，构建湖南物流产业集群系统。只有这样，湖南物流产业才能迎头赶上，为湖南经济大发展做出贡献。

【关键词】物流产业集群；系统规划；物流园区；配送中心；信息技术

【中图分类号】F252

【文献标识码】A

从产业集群来看，产业集群是通过由外部经济性、联合行动与制度效应所构成的集群效应释放，在经济竞争中产生很强的竞争优势。产业集群的本质是一种生产组织方式，通过对产业集群的有效培育与发展可以实现多种经济发展目标，因此，产业集群被看作是一种经济发展的战略方式^[1-3]。产业集群（Industrial Cluster）的定义有多种，哈佛大学波特教授的界定具有一定的代表性。他的定义是：产业集群是指在特定的领域中，一群在地理上集中，且有相互关联性的企业、专业化供应商、服务供应商、相关产业的厂商，以及相关的机构（如大学、制定标准化的机构、产业协会等），由它们构成的群体^[4-6]。物流产业集群就是物流领域相互关联的企业，如货运代理企业、运输企业、仓储企业、物流信息企业、物流管理咨询企业等，在地理位置上相对集中所构成的群体。

物流产业集群系统，主要指的是在相对大的范围之内，各个物流产业集群形成的内部与内部之间、内部与外部之间的流通链，相互交错，相互依赖、又相对独立的灵活的综合物流系统。

1 国内外物流产业集群系统发展概况

1.1 发达国家物流产业集群系统现状

在发达国家，物流产业已形成一套完整的发展体系，是经济社会发展必不可少的一部分，并与其社会总体发展水平密切相关。实际上，这些国家为了实现物流对国民经济发展的支持目标，政府投入巨额资金扩大基础设施规模、提高基础设施质量，从而促使物流产业水平不断提高。1950年代以来，现代物流在美国、欧洲、日本等发达国家得到迅速的发展，并成为这些国家赢得竞争优势的“第三利润源”。目前，全球物流业规模已达34 300亿美元，以美国、日本和欧盟国家为代表的国外现代物流

收稿时间：2009 - 12 - 18；修回时间：2010 - 02 - 20

湖南省2009 科技厅软科学课题项目（编号：2009ZK3068）和中国物流学会2010 年应用研究课题项目（编号2010KT0168）联合资助。

产业规模已超过高技术产业，从而成为这些国家新的经济拉动因素，占到其国内生产总值的10%以上。

物流园区是物流企业赖以生存和发展的土壤，也是多种物流设施和不同类型的物流企业在空间上集中布局的场所，具有一定规模和综合服务功能的物流集结点。日本是最早建立物流园区的国家，至今已建立20 个大规模的物流园区，平均占地面积约74 万m²；荷兰统计的14 个物流园区，平均占地面积4.5km²；德国不来梅的货运中心占地在100万m² 以上，纽伦堡物流园区占地已达7km²。物流园区的建设有利于实现物流企业的专业化和规模化，发挥它们的整体优势和互补优势。

1.2 国内物流产业集群系统现状

近年来，我国物流园区发展迅猛。到2008 年底，我国物流园区已经达到2 700 多个，44%的物流园区集中在东南沿海地区，其中，有26%在东部沿海地区，18%在南部沿海地区。全国总投资在1 亿到10 亿元之间物流园区占50%，总投资在30 亿元以上的物流园区仅占7%。在入住物流园区的企业和实体中，商贸流通企业、货代公司和物流公司占84.1%。当前我国物流设施市场需求较大，但受到经济环境等因素影响，我国物流企业平均规模较小、经营效益偏低、企业资产负债率高等问题突出。物流行业总体经营状况不佳，与国民经济的发展现状以及整个物流业快速发展的态势不相适应。虽然近年来物流园区开发炒得比较热，但目前已经运营的物流园区比例仍比较低。在国家发改委对全国205 家物流园区（十一五规划园区）的调查中，已经完全投入运营（含部分建成，投入使用）的只有49个，部分运营的65 个，有91 个物流园区尚在建设中。

2 湖南物流产业集群系统发展现状分析

近年来湖南省逐步形成了规划 4 大区域物流中心：以长株潭为中心，辐射全省；以怀化为中心，辐射西南；以衡阳为中心，辐射湘南；以岳阳为中心，辐射洞庭湖乃至湖北（图 1）。

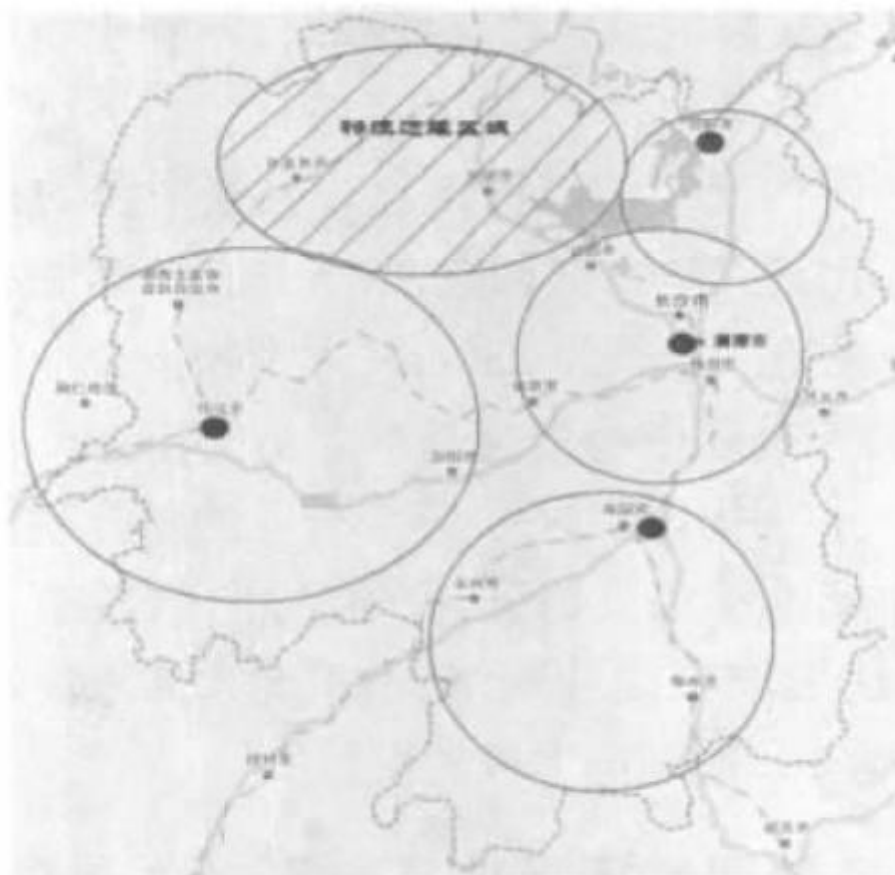


图 1 湖南四大物流产业集群中心示意图
Fig.1 4 logistics industry cluster pole in Hunan

2.1 长株潭物流中心

近年来，长、株、潭三市为支持经济一体化进程，拟定了“以物流促进商流，以商流带动工业化和农业产业化”的战略思路。根据湖南省政府2002年《关于加快推进现代物流业发展意见的通知》，长、株、潭三市以道路运输、客货站场枢纽和区域性物流中心等物流设施建设为重点，加快了构建现代物流产业集群的步伐，积极规划建设各类物流园区、物流中心、配送中心，大力发展现代物流企业，为长、株、潭经济一体化构筑良好的物流平台。目前，长沙市政府在城市总体规划中，已规划建设暮云、捞霞、星沙、望城坡等四个大型物流配送中心，确定湖南京阳实业、长沙重型机器厂等5家企业为首批物流服务体系试点扶持单位。迄今长沙金霞、长沙大托等物流园区已初具规模，金荣集团、一力物流、京阳物流、实泰物流、全洲医药食品物流、湖南中邮物流、长沙联运物流等各类物流企业正在快速成长。在湘潭市，2003年6月市政府根据湘潭的区位优势、交通优势、产业优势正式确立以物流产业拉动城市经济发展的战略，创建和引进著名物流企业，扶持发展一批有一定规模、具有现代化设施设备和服务功能的物流园区、配送中心和第三方物流企业，构建合理的能辐射一定区域的现代物流体系，使之成为湘中南的区域物流中心^[7]。目前，湘潭已基本构架好了建设一个园区（易家湾物流园）、扶持8个专业物流企业的基本思路。在株洲市，2002年成立了长株潭国际物流有限公司，长株潭国际物流中心项目也已全面启动。同时，长株潭地区的通程电器、湘潭钢铁厂、涟源钢铁厂、步步高、心连心、佳惠等工商企业也积极整合企业物流资源，改造业务流程，优化物流管理配置。招商物流、大田国际货运、宅急送、广东南方物流等一批省外知名物流企业大举挺进长株潭地区，投资发展现代物流业。随着传统仓储、运输企业积极向现代物流企业转化和一大批新型物流企业的诞生，一个多种所有制、不同经营规模和服务模式的物流产

业集群体系正在形成。

2.2 省内其他物流中心

湖南其他地市自2006 年以来也在积极建设物流中心、物流园区。常德物流中心，建设用180亩，2006 年招商成功，2007 年8 月开始动工建设首期项目柳叶湖汽车站商业街，2009 年已经投入使用，现在已经初具规模。2008 年9 月，常德桥南物流配送中心完成初步设计，现在正在建设中。2007 年1 月，衡阳市出台《关于加快全市商贸流通业发展的若干意见》，指出衡阳市现代商贸流通业发展的目标是：到2010 年建成具有较强辐射功能、充满经济活力的区域性现代商贸流通中心、全国枢纽一级节点物流中心城市。规划建设的衡阳星沙物流园，总占地980 亩，项目总投资10 亿元，2008 年11 月开工建设，预计2010 年11 月投产。湖南怀化物流中心2008 年投入使用，同时还建成了怀化河西物流仓储配送中心、大伟物流运输配送中心等配套园区。岳阳也逐渐形成了以城陵矶、荣家湾、云溪为中心的洞庭三角物流园区，辐射湘北物流和湖北南边部分地区的物流，如孝感、蒲圻等。郴州着力打造的郴州中储粮食物流中心、郴州有色金属物流中心、郴州出口加工区物流中心等专业物流中心组成的湘南国际物流园也在2009 年初投入使用，2007 年6 月，占地200 余亩的湘西南最大物流中心——金利物流中心奠基落户邵阳。

湖南各个县在各地市物流的推动下，如常德石门东城物流园、邵阳隆回金利物流中心、道县蓝宁道新国际物流中心等开始纷纷发展起来。

3 湖南物流产业集群系统存在的问题分析

3.1 我省物流产业集群规模小，而且数量少

在广东，专业镇经济已经成为县域经济的重要支柱和广东最具特色、最具活力的经济新增长点，在珠三角的 404 个建制镇中，约有 25%已形成具有特色的产业集群专业镇；佛山、中山、东莞等地集群优势更为明显，约有 67%的建制镇已经形成专业镇经济。另外，在浙江省 90 个县（市、区）中，共有 82 个形成了产业集群，年产值亿元以上的产业集群 601 个，而且大部分县市区产业集群数量比较多，综合物流量比较大，在江苏，仅“十一五”期间，投资建设的物流园区就有：苏州白洋湾物流园投资 30 亿元人民币，张家港保税物流园区投资规模 20 亿元人民币，无锡现代金属物流园区投资规模 11 亿元人民币，无锡胡埭物流园投资规模 10 亿元人民币，南京丁家庄物流中心投资规模 6.8 亿元人民币，南京龙潭液体化工物流基地投资规模 3.2 亿元人民币，常州市新北区物流园区投资规模 1.6 亿元人民币，南通国际物流及国内配送中心投资规模 2 亿元人民币，盐城华藏物流仓储配送信息中心投资规模 3.5 亿元人民币，扬州苏中物流基地投资规模 3.2 亿人民币等等。无论是珠三角还是长三角，从物流园区建设规模和运营规模，都远远超过湖南（表 1）。

表1 湖南与广东、浙江两省物流园区规模数量对比
Tab.1 Hunan and Guangdong and Zhejiang provinces the size of the number of logistics parks comparative table

指标	广东省 ^①	浙江省 ^②	湖南省	备注
投资过亿的物流园区数量	55 家	38 家	9 家	主要是指工程投资
产值过 10 亿的物流园区数量	93 家	58 家	8 家	含港口物流园区
物流产值 / 亿元	6 450	3 600	1 200	

1

由上表也可以看出，湖南物流产业集群虽然在“十一五”之后取得了较快发展，但无论从数量还是规模来比较，均明显落后于沿海地区。

3.2 物流产业集群缺乏规划，内部企业竞争激烈，集群效应不强

物流产业集群的集聚效应主要源于四个方面：形成区域经济品牌效应，降低市场开拓的成本和风险。以内部专业化分工为基础，提高生产效率。带动相关产业的发展，延伸产业链条。产业集群内企业之间的合作，思想交流与企业间生产和营销网络在空间上彼此接近，有利于营造良好的创新环境，提升产业的科技含量和经营管理水平，形成区域的核心竞争力。

但湖南物流产业集群由于缺乏规划，大多是属于竞争型产业集群，集群由大量从事物流货代、专线运输、企业外包物流、信息中心等类的中小企业组成，产业链不长。企业之间主要是竞争关系，很少进行分工协作。虽然企业家在很近的地理范围内一起工作，也很少共享信息。同时，由于行业自律组织建设滞后，缺乏相应的行业规范对企业经营进行引导，企业之间信任程度低，加上少数企业的短视，容易在集群中产生恶性竞争，不利于产业集群的健康成长。

3.3 产业集群的信息软环境薄弱，不利于物流产业集群的整合

湖南物流基础信息和公共服务平台的建设与应用都比较欠缺。据调查，GPS、GIS 技术服务在大型企业的应用比例为23%，在大型物流企业的应用仅有12.5%，在中小企业基本上是空白。基础研究技术服务应用比例过少，整个行业的整合就相对困难。市场推动如火如荼、竞争激烈，但各地各自为战，无法形成全国性网络，造成地域割据，效率低下，很难在短时间内形成规模。

4 未来湖南物流产业集群系统发展的对策与建议

4.1 根据地理板块，构建三级物流产业集群系统

¹ ①数据来源：转发关于发布第九批A级物流企业名单的通告[R]. 粤物评办，2009.

②数据来源：2010—2015 年浙江省物流业投资分析及前景预测报告[R]. 中投顾问产业研究中心，2009.

构建三级物流产业集群指的是构建辐射全国各省或部分省份的一级物流中心、在地方构建辐射全省各个地级市和相邻省份城市的二级物流中心、在县构建辐射本市或邻县的三级物流中心。

4.1.1 构建辐射全国各省或部分省份的一级物流中心。湖南是典型的内陆省份，物流主要以陆地物流为主，以航空和水运为辅。按照湖南省的地理特征，可以把湖南分为以长株潭为中心的湘中板块；以衡阳为中心的湘南板块；以怀化为中心的湘西板块；以常德为中心的湘北板块。与此相对应，湖南可以在长株潭三角地区建立湘中物流中心，用以辐射全国各省各地市，还要辐射湖南岳阳、长沙、株洲、湘潭、娄底、益阳、邵阳等市。在衡阳建立湘南物流中心，用以辐射永州、郴州、衡阳三市，还可以辐射广东、广西两省部分地市，如韶关、贺州、桂林等。在怀化建立湘西物流中心，用以辐射贵州省铜仁地区、吉首、张家界、怀化等三市，也可以利用邵怀高速的优势，把邵阳地区的部分物流甚至全部纳入湘西南物流中心。在常德建立湘北物流中心，用以辐射湖南益阳、岳阳、常德、张家界、吉首等市，还以辐射湖北荆州、宜昌、荆门等市（图2，图3）。



图2 一级物流中心板块分布图

Fig.2 Distribution of first logistics center plate



图3 一级物流中心系统结构图

Fig.3 System structure diagram of first logistics center

4.1.2 构建以地级市为中心，辐射全省各其他地市或部分其他地市的二级物流中心。该物流中心对本地区而言，集散本地区物流。对外而言，要承担起结合一级物流中心辐射过来的物流业务，还要将本地市的物流辐射到各个一级物流中心或二级物流中心，是连接一级物流中心、二级物流中心、三级物流中心的重要枢纽（图4）。

4.1.3 构建以县或县级市为中心，辐射本县以及本市各县的三级物流中心。一般来说，运输条件便利的邻县之间可以直接完成物流运作过程，运输条件不是很便利的县，可以通过二级物流中心来完成物流运作过程。

由于湖南整体来说，物流产业集群的规模与其他发达地区相比较，都劣势凸显，只有构建这样三级物流产业集群，让他们相互依存，相互竞争，形成一个有机的统一的整体，才能在现代物流博弈中，岿然屹立于中部物流的丛林，应对外来物流企业带来的巨大冲击。

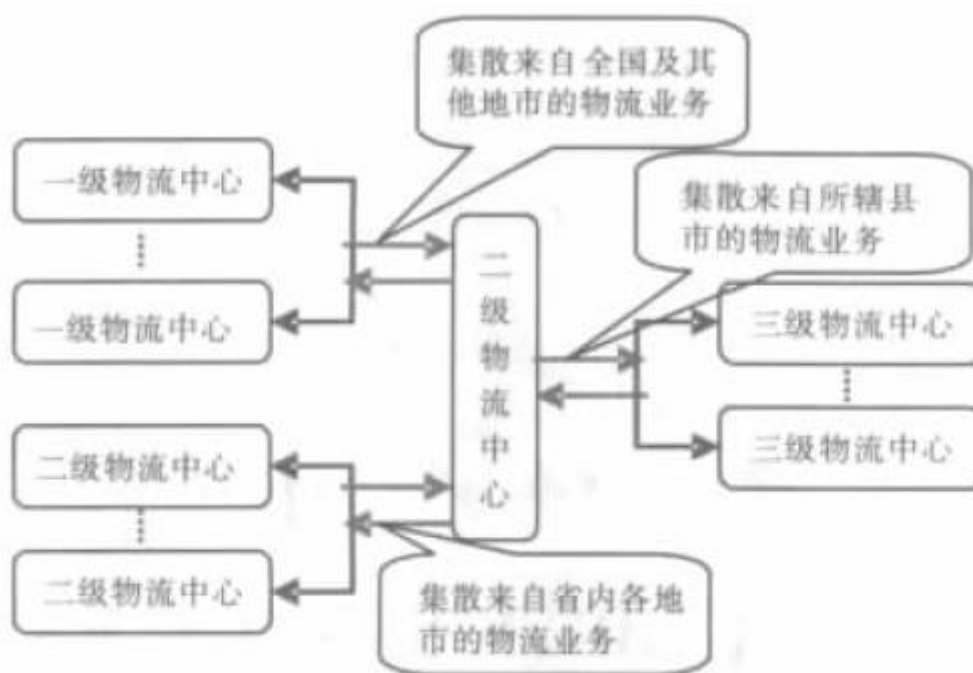


图 4 二级物流中心系统结构图
Fig.4 System function, structure chart of second logistics center

4.2 根据物流产业集群的功能，构建双轨物流产业集群系统

三级物流产业集群的构建，只是搭建了物流系统的框架，要想湖南物流系统真正完善，并能在现代物流大潮中立于不败之地，就必须还要根据物流产业集群的功能，构建双轨物流产业集群系统，使物流系统更加丰满，具有真正的凝聚力，竞争力。要做到这一点，物流中心可以分两大部分来规划：

一方面，构建的三级物流中心是按照地理板块划分的，他们只能作为运输的主要节点来完成对外纽带的作用，因此他们真正的功能是运输和仓储。另一方面，根据城市物流的需要，应该在城市的周边建立相应的配送中心。配送中心主要完成门到门的服务，也就是神经末梢部分。当然这个主要是针对一级物流中心和二级物流中心而言的，对于县级物流中心，可以直接集成运输、仓储和配送等功能。

4.3 加大信息技术的利用力度，加快物流产业集群信息整合

要注重对物流软件的研究和开发，尤其要加强对物流信息先进技术、关键技术的研究和开发。加强信息技术的推广应用，政府和行业协会要加强信息化的宣传、交流、推广工作，提高物流企业特别是中小物流企业对信息化的认识，把信息化作为产业集群的重要功能组成部分，以应用为突破点，鼓励引导企业应用互联网络，电子数据交换，全球卫星定位系统、地理信息系统等技术，提高现代物流信息体系的技术水平。利用信息技术，把湖南各个物流产业集群（包括一级物流中心、二级物流中心、县级物流中心以及各个配送中心）整合起来，增强整体竞争力。

参考文献：

-
- [1] [英]马歇尔. 经济学原理[M]. 北京: 商务印书馆, 1997: 32.
- [2] 马刚. 产业集群演进机制和竞争优势研究述评[J]. 科学研究, 2005(2): 188 - 196.
- [3] 尤振来, 刘应宗. 西方产业集群理论综述[J]. 西北农林科技大学学报(社科版), 2008, 8(2): 62 - 67.
- [4] 陈柳钦. 产业集群与产业竞争力[J]. 南京社会科学, 2005(5): 15- 23.
- [5] 蒋录全, 吴瑞明, 等. 产业集群竞争力评价分析及指标体系设计[J]. 经济地理, 2006(1): 37 - 40.
- [6] 李春梅, 王克振. 国外产业集群理论述评[J]. 商业时代, 2008(12): 90 - 92.
- [7] 赵敏. 基于区域共生理念的长株潭物流系统[J]. 经济地理, 2008(1): 29 - 32.