

跨国公司嵌入与物流产业集群创新绩效

——基于福厦泉三地的探索性案例分析

刘 荷

(福建省委党校 工商管理教研部, 福州 350001)

摘要:基于嵌入理论、产业集群创新理论的相关研究成果,通过对福州、厦门和泉州三地不同类型的3个物流产业集群进行深入调查与访谈研究,借助理论预设、案例分析、案例间对比与数据编码,分析了跨国公司嵌入与物流产业集群创新绩效的关联机制。研究发现:跨国公司嵌入与物流产业集群创新绩效正相关,技术、管理和市场等方面的知识资源发挥中介作用产生间接影响。根据研究结论对我国地方政府引进跨国公司、培育和推进物流产业集群发展提出了相应的对策建议。

关键词:跨国公司;嵌入;物流产业集群;创新绩效

中图分类号:F252.2 **文献标志码:**A **文章编号:**1671-1807(2017)07-0020-08

物流产业集群是物流相关企业及设施设备的集聚地,随着物流需求的不断变化和行业的竞争进一步加剧,市场要求物流产业集群具有较高的服务和创新水平。另一方面,我国外商投资已开始由制造业转向服务业,其中物流业是投资重点之一。随着国内社会经济发展和内需释放,跨国物流公司介入我国物流业的范围和深度将进一步拓展,对我国物流产业集群的影响也将更加显著。

在东道国产业集群情境中,跨国公司嵌入一般被定义为跨国公司以投资的形式在东道国集群区域建立产业网络并与集群各类本土组织产生联系、逐渐融入当地经济社会的过程。现有涉及跨国公司嵌入与东道国产业集群创新的文献多以制造业或高新技术产业集群为研究对象,跨国公司嵌入东道国产业集群一方面能够使其获取本地资源、提升自身学习效果并为跨国公司提供更多的市场机会,进而提高自身绩效。另一方面跨国公司也通过扮演东道国产业集群中的集成者角色促进东道国产业集群在知识储备、技术水平、管理经验等方面的创新活动^[1]。而现有关于物流产业集群创新的相关文献则多从物流业的行业特性出发探讨物流产业集群创新的机制和影响因素,研究一般认为鉴于物流业的服务业特性,网络及网络成员关系对物流产业集群创新有着突出的作用^[2],物

流企业及相关供应链企业、科研机构、行业协会等创新主体间通过协同合作关系促进创新资源在集群中流动和传播^[3-4]。

综合现有文献对跨国公司嵌入与物流产业集群创新的研究可以发现,跨国公司嵌入能够在一定程度上推动东道国产业集群创新;而在物流产业集群中,集群成员之间的关系、结构等嵌入维度也与集群创新密切相关。但现有文献侧重关注物流产业集群内部成员和因素,关于跨国公司嵌入与物流产业集群创新关系及其机制的相关研究较少。随着我国进一步放开服务业投资,跨国公司在物流产业集群创新中的作用不容忽视。因此,本文拟结合嵌入理论和产业集群创新理论,通过理论分析与探索性案例研究,探讨跨国公司嵌入与物流产业集群创新的关联。

1 理论预设

1.1 概念界定

1.1.1 跨国公司嵌入物流产业集群

物流产业集群提供的是无形的、生产与消费同时发生的、需求指向性的服务^[5],因此跨国公司只能通过将部分组织转移到集群区域才能进入当地市场、获得所有权优势^[6]。借鉴跨国公司本地嵌入的定义,本文认为跨国公司嵌入物流产业集群是指跨国公司进入本地物流产业集群区域与本地物流企业等集群当

收稿日期:2017-03-22

基金项目:教育部人文社会科学青年基金项目(14YJC790074);福建省社会科学规划项目(2014B083);福建省社会科学青年博士论文项目(FJ2015C236)。

作者简介:刘荷(1987—),女,福建莆田人,福建省委党校工商管理教研部,讲师,博士,研究方向:产业集群创新。

地组织建立的联系及其特征。跨国公司嵌入主要以本土联系对象的数量、联系持续时间和联系频率来表征^[7-8]。

1.1.2 物流产业集群创新绩效

Daniel 认为物流创新不仅是软件、包装、设备等技术创新,还应考虑物流业务流程的各个环节,如理解顾客需求及其变化、顾客的参与和满意程度等^[9]。王燕认为物流产业集群创新涵盖服务功能、物流过程和技术等方面的创新^[10]。物流产业集群作为服务业集群,从本质上看,其创新也是以集群相关企业为主体,以政府部门和科研机构等制度性机构为保障,通过集群网络优势实现企业创新活动以提高创新绩效的一种动态过程,但其创新的形式更为丰富。物流产业集群创新绩效目前还没有成熟的维度和指标,本文借鉴服务创新的相关研究,将物流产业集群创新以集群企业理念、技术、服务、流程等方面进行的改善和创造活动所带来的在财务、客户和自身竞争力方面的成效来表征。

1.2 跨国公司嵌入与物流产业集群创新绩效的关联机制

知识资源具备稀缺性、异质性、隐性和难以模仿等特质,是企业竞争力的主要源泉^[11]。创新活动可以被视为知识资源的累积、异变过程,知识资源为创新活动提供支持与机会^[12]。在物流产业集群网络中,各主体对知识资源进行共享、吸收、整合,突破单个体的资源和能力限制,不仅扩大了整体知识储备还使得集群知识资源体系得以优化升级^[13]。在动态的外部环境下,集群创新活动需要多层次、跨领域的综合性知识,而经过优化升级的知识资源体系能够使物流产业集群创新系统更具弹性,激发集群成员进行创新活动。

嵌入理论和资源观理论认为:组织通过所处网络能够获得多样性的、关键性的资源,实现跨界知识探索与学习,是形成组织自身能力、提高绩效的基础^[13]。组织之间持续稳定、频繁的联系有利于组织之间交换信息与资源,实现知识共享与转移^[14]。关系嵌入使得集群网络中的各组织彼此扶持、交换信息并进行意见沟通,获取有价值的知识资源^[15]。结构嵌入通过大量联系对象和网络中的位置势差,一方面使企业与更多网络外的知识源连接,拓展集群知识边界,另一方面通过位置势差产生知识溢出^[16]。Martin 在总结嵌入相关理论的基础上认为嵌入东道国当地的社会网络能够为跨国公司提供创新所需的资源^[17]。张方华和左田园认为外资主导型集群的网络

嵌入性通过知识溢出效应正向影响集群创新绩效,企业的吸收能力在影响过程中起到调节作用^[18]。王雷的研究以上海浦东 ICT 产业集群为对象,研究表明集群区域跨国公司的关系、结构与认知嵌入促进其知识溢出,进而增加了集群区域的先进知识储备,形成创新的重要资源^[19]。

跨国公司国际化经营与溢出效应的相关理论也都提到集群网络对于资源获取的作用。跨国公司国际化经营理论认为,跨国公司全球布局战略之一是为了获取不同国家的资源,而当地资源的获取依托网络的支持,结构、位置、关系和认知资本与网络学习效果显著正相关关系^[20]。溢出效应理论则认为,跨国公司在当地结网扎根,能够促进在当地的知識溢出效应,相比之下,集群区域的溢出效应比分散地区更显著,跨国公司只有根植于当地经济社会网络中才能发挥在集群区域的促进作用^[21-22]。

因此,基于上述分析,本文假设跨国公司嵌入通过知识资源对物流产业集群创新形成正向作用,初步构建关于跨国公司嵌入与物流产业集群创新绩效的关联机制的理论框架,如图 1 所示。

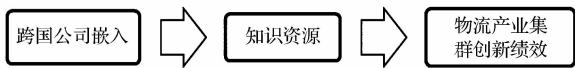


图 1 理论预设

2 研究设计

2.1 研究方法与步骤

案例研究法是一种通过考察某些现象并对其进行描述以探索事件之间相互关系的研究方法^[23]。本文的研究目的是探讨跨国公司嵌入与物流产业集群创新绩效存在何种关联机制,属于探索性案例分析。为得到具备一定共性的研究结论,选取多案例研究方法。研究步骤如下:根据现有理论提出理论预设,进行案例选择和数据收集,接着通过案例内和案例间分析识别案例集群的跨国公司嵌入以及创新绩效并由 4 名研究者评判各个案例集群的变量特征,形成编码结果后反馈给相关企业和政府部门进行检验。研究者再根据反馈结果进行修改,最后对特征评判结果进行比较归纳,形成关于跨国公司嵌入与物流产业集群创新绩效关联机制的研究命题。

2.2 案例选择

选择样本作为分析对象时应综合考虑多样性、代表性和可得性。遵从以下原则进行案例的筛选:①经过一定时间的发展、总体规模较大、有跨国公司参与

的物流产业集群,便于全面、准确地体现跨国公司嵌入和集群发展的特点;②为提高数据收集效率并适当降低调研成本,综合考虑案例集群数据的可得性和就近性。作为“海上丝绸之路核心区”和自由贸易试验区之一的福建省,在“十一五”、“十二五”期间通过组织保障、政策推动、统筹规划不断促进物流业发展、引进跨国公司、优化产业结构,大力推动物流产业发展。而福州、厦门和泉州作为福建省主要三大沿海城市,依托城市综合实力和经济发展,已经形成了一些规模较大、发展时间长的物流产业集群。选取的福州江阴物流产业集群、厦门航运物流产业集群和泉州晋江物流产业集群,自成立至今的发展时间各为 12 年、24 年和 5 年,具有一定的代表性、典型性和可行性,并且在跨国公司嵌入、创新等方面的特征上存在一定差异,符合案例分析的要求。根据上述原则,结合研究内容,选取福州江阴物流产业集群、厦门航运物流产业集群和泉州晋江物流产业集群作为数据来源。

2.3 案例概况与数据收集

2.3.1 案例概况

1) 福州江阴物流产业集群。江阴港是福建省“两大集装箱港口”之一,自 2004 年首个泊位码头投入运营至今,已建、在建和即将投建的码头达 17 个,已开通全球四大洲各大港口 32 条国际航线、远洋干线和内贸支线;马士基等 16 大跨国航运企业入驻江阴港区,港区集装箱吞吐量以年均增幅 30% 以上。江阴物流产业集群现已呈现以江阴港区为中心,包括福州港保税区和保税物流园区以及江阴铁路物流园区并与周边的江阴经济开发区、融侨经济技术开发区和元洪投资区联动的空间格局;形成以港口物流业务为核心,集仓储、运输、货运代理、报关报检、包装、配送加工及信息处理等物流服务为一体的物流产业链。

2) 厦门航运物流产业集群。厦门航运物流产业集群依托海沧港区和高崎机场,涵盖象屿保税区和象屿保税物流园区、海沧保税物流园区和空港物流园区,主要提供航运、保税仓储、配送加工等物流服务功能,衔接海、陆、空等多种运输方式,是保税与非保税物流、国际与国内物流相结合的现代化综合型物流产业集群。截至 2016 年底,象屿保税区及保税物流园区、海沧保税港物流园区等集群相关区域共有近千家物流相关企业,拥有中邮物流、厦门象屿、建发物流、速传物流等资产总额超百亿的大型龙头物流企业。

3) 泉州晋江物流产业集群。晋江市物流业自 90 年末开始,已逐渐由传统的货物运输向综合性物流产业转变,物流企业的数量也在逐年增加,形成了以晋

江陆地港为核心区域,涵盖五里物流产业园、龙湖综合配送中心、陈埭鞋材配送中心等物流节点的商贸物流产业集群。集群依托泉州进出口加工区、五里工业园区等工业园区和商品交易市场,为物流需求企业提供对接国内外的保税展示和贸易物流平台,积极开展交易、商务配套、拆装箱、仓储等服务。

2.3.2 数据收集

为提高案例分析结果的准确性,采用公开文献资料、公司内部文档和现场调研访谈等数据收集方法,保证收集数据的准确性。在调研开始前,对相关的公开文献资料进行收集、整理,了解样本集群及集群主要企业的基本情况。随后,对相关政府机构负责人进行半结构化访谈,包括集群发展概况、当地企业整体规模和实力、有哪些跨国公司与集群本土组织联系较为密切、集群发展至今有哪些创新活动等问题。再由政府部门访谈对象推荐集群中与当地企业合作最密切的 1 家跨国公司及其当地合作企业作为企业访谈对象。接着对被推荐集群典型企业进行半结构化访谈,访谈对象选择在企业任职 3 年以上的技术部门、业务部门等主管部门负责人或者企业高层管理人员,主要包括:企业发展概况、入驻集群后企业进行了哪些创新活动、结果如何、跨国公司与集群当地企业等的合作关系及特征等。

3 案例分析

3.1 跨国公司嵌入

3.1.1 案例集群一

2004 年江阴港区正式对外开放至今,已集聚了物流相关企业 516 家,主要从事仓储运输、装卸搬运、配送加工、货运代理等物流业务,其中跨国公司有新港、地中海航运、马士基、达飞航运、嘉里物流等 58 家,跨国公司与本地物流企业围绕港口物流服务链的集装箱运输、装卸、仓储、保管等各环节形成了外包协作关系。总体来看,集群跨国公司与本土企业的合作形式主要为本土企业为跨国公司承担物流服务链上的部分服务环节,集中在集装箱运输、仓储、配送。下面以典型企业新港集装箱码头有限公司(以下简称新港)及其本土合作对象为例,对跨国公司嵌入进行分析。

新港作为最早入驻集群的跨国公司之一,也是集群的核心企业,其本地合作对象包括 38 家本地仓储货运企业和 10 家航运企业及 28 家本土物流需求企业。作为码头营运商,新港在港区协调船公司、货主、物流代理、仓储运输企业甚至海关、边检等各方关系,通过制定港区作业标准和考核指标,发挥带动港区整

体运营效率的核心作用。自港区运营以来,新港与万泉物流有限公司(以下简称万泉)等 5 家集群本土物流企业保持长期的合作关系。新港通过优先保证这些本土物流企业的提卸箱作业、漏提错提箱的特殊处理、港区作业信息的及时共享等措施减少合作过程中的冲突,建立有效的问题解决机制。在与新港合作的过程中,集群本土物流企业大多将其视为重点客户,如企业负责人每个月或每个季度均有 1 次针对新港相关部门负责人的上门拜访或电话沟通,年终考核时针对今年完成新港物流作业的情况与满意度进行总结。

3.1.2 案例集群二

截至 2016 年底,厦门航运物流产业集群入驻的跨国公司共 437 家,包括跨国航运企业、跨国码头运营商以及跨国物流需求企业及其专营物流中心等。世界前 500 强跨国公司中,戴尔、柯达、瑞珂等 13 家跨国公司都将亚太物流中心和亚太分销中心布局在此。跨国公司与本地企业的合作形式多样化、时间长。据保税区管委会领导介绍,与本土物流企业建立战略合作协议并将其作为重要物流服务商的跨国公司有 10 家。总体上看,集群本土企业与跨国公司形成了资源与信息共享、渠道与平台共享、人才与技术合作等多方位、多层次的合作关系。下面以典型企业戴尔公司及其本土合作对象为例,对跨国公司嵌入进行分析。

戴尔作为全球领先的 IT 及服务提供商,早在 2003 年象屿保税区成立时就将设在马来西亚的亚太物流中心迁往厦门,其业务占到保税区一线进出境货值的 60% 以上,是入驻园区时间最长、与本土企业合作最为深入的外资企业。戴尔物流中心目前在集群中与中邮物流有限公司等 3 家本土物流企业签署了长期战略合作协议,合作形式包括客户信息共享、共建物流基础设施、金融信贷服务等。其中,中邮负责戴尔在我国华南大部分地区及西部偏远地区的成品装配、加工及运输服务;戴尔则在物流信息系统、IT 服务等方面为中邮提供先进的信息化技术;双方在各自领域互相配合、优势互补,共同形成了保障高效物流运作、信息互联、柔性运作的管理和运营制度。三家本土企业目前的物流配送营业收入中约 60% 来自于戴尔、西门子等跨国公司,因此它们非常重视满足跨国公司的差异化需求,通过每月一次的业务反馈会议及时总结服务过程中的不足并提出相应的改进方案。随着合作程度不断加深,合作双方在遇到特殊困难时,通常会共同协商解决问题。如 2008 年初,在遭

遇极端天气和交通阻塞的情况下,三家本土物流企业与戴尔紧急建立协调小组,临时定制新的物流线路和方案,通过调用社会车辆及时完成了配送任务,保证当月货损率和投递率都达到了考核指标。

3.1.3 案例集群三

晋江物流产业集群目前引进的跨国公司集中在高铁综合物流园、晋江陆地港等核心区域,数量相对较少。截至 2016 年,晋江物流产业集群引进普洛斯、中外运、马士基等跨国公司 18 家。整体来看,跨国公司入驻集群后多采取自建、专营物流设施的经验策略,构建自营物流节点,或仅在集群当地设立办事处等机构以处理日常业务,与当地物流企业的合作较少。下面以典型企业普洛斯物流地产有限公司(以下简称普洛斯)及其本土合作对象闽南物流有限公司(以下简称闽南物流)为例,对跨国公司嵌入进行具体分析。

普洛斯是亚洲最大的工业及物流基础设施提供商与服务商,2011 年与闽南物流签订投资协议,在晋江内坑高铁物流园内共同投资建设晋江物流园,普洛斯投资额占总投资额的 75%。建设期间,普洛斯在与闽南物流相关负责人的业务往来中处于强势地位,除正式的商务往来外,几乎没有非正式的交流。2014 年 12 月,普洛斯物流园正式投入运营,将重点吸引世界知名的跨国制造商、零售商与电子商务企业,与当地物流企业的合作意愿较低。闽南物流是晋江当地规模相对较大的物流企业之一,当地物流行业长期以来都缺乏相互沟通,行业无序竞争、相互压价现象比较严重,没有形成协同合作的关系。在跨国物流公司入驻晋江之前,当地物流企业多由“租几辆车、划一两块地”开始,从事简单的仓储和运输物流服务。就目前来看,由于长期以来缺乏协作的观念与习惯,集群本土物流企业与跨国公司之间,尚未形成相互信任、持续稳定的合作关系。

3.2 知识资源

3.2.1 案例集群一

江阴物流产业集群在核心企业新港的推动下,引进了母国新加坡港的先进物流技术。集群知识交流的内容主要集中在日常运营理念、市场信息、行业动态等。2004 年江阴港区开始运营后,母公司 PSA 港务集团派驻了一批技术、业务和行政人员与合资方进行码头建设、运营方面的指导。此外,新港通过与本地物流企业的合作了解当地货源以及政策动向、制度规制等运营诀窍。2010 年开始,新港还与当地 211 院校建立了人才合作培养计划,将港区作为该院校的

物流专业实习基地。与新港合作的本土物流企业在合作过程中逐步了解到规范的集装箱操作流程、标准和先进码头的运营模式,开始有意识地改进管理运营过程中的缺陷。如万泉物流通过公司内部奖惩措施和每周一次的定期内部培训将新港提出的标准与规范在公司作业人员中进行推广,每年都积极安排骨干业务人员和一线物流作业人员参加省物流行业协会等行业组织举办的各类培训和研讨活动,学习集装箱设备改进、流程优化等方面的知识。在业务关系之余,万泉物流还鼓励员工和同行企业、客户公司的相关工作人员沟通交流并在公司每季度定期召开部门会议分享经验。

3.2.2 案例集群二

厦门航运物流产业集群依托企业之间的合作交流形成了内容丰富的知识共享平台,主要由行业协会、商会或龙头企业牵头,不定期举行各类客户交流会、行业高端论坛、商品展销会等各类知识交流活动;集群中的本土企业与跨国公司都与厦门理工学院、嘉庚学院等当地高等院校建立了一定的合作关系,如物流实训基地、物流人才培养等。集群企业之间通过人员流动、企业衍生、个人交往等形式,对市场信息和经验进行充分共享。下面以典型企业戴尔及其合作对象中邮物流为例,对集群知识资源分别进行分析。在戴尔对本地市场的开发过程中,中邮物流的渠道资源和信息共享平台发挥了重要作用。同时,戴尔也支持公开产业标准,让更多技术规范标准化,实行开放式的知识共享与学习。中邮物流与戴尔合作期间,戴尔专门成立由物流部、售后服务部、技术部等相关部门人员组成的物流小组进驻中邮物流,在技术设备更新、物流运作流程等方面提供指导。2013年,中邮物流在公司设立了物流学习平台,交流内容包括市场营销、冷链物流、国际快件、电商物流等前沿课题和内部流程优化改进等具体操作性问题;通过设立年度学习评优奖,形成比学赶帮、优胜劣汰的学习文化。

3.2.3 案例集群三

晋江物流产业集群目前就专业性物流知识交流与互动、物流人才培养与储备等方面还比较薄弱。物流企业之间的交流互动多集中于业务联系,缺乏信息、技术、经验等方面的共享合作,与行业协会、高等院校、科研机构的互动不足。下面以典型案例企业普洛斯及其合作对象闽南物流为例,对知识资源进行分析。晋江物流园是普洛斯设在县级市的首个园区项目,因此对项目前景还持有谨慎的态度,对核心技术的管控也比较严格。在与普洛斯合作的过程中,闽南

物流接触到了一些物流服务的新理念与新信息,但仅限于了解,还不能很好地吸收并应用在企业管理中。闽南物流目前的主要信息来源是通过业务人员上门拜访、反馈与客户评价等途径收集当地主要物流服务需求商的信息。公司的QQ群与微信号发挥整合内外部信息的作用,业务人员反馈的一些客户需求会在群里与物流作业人员共享,领导层也能从中收集到这些一手资料。但是公司与同行之间的交流非常少,对各自客户的资源与了解到的行业信息都采取保密封锁的策略。

3.3 集群创新绩效

3.3.1 案例集群一

江阴物流产业集群在发展过程中注重拓展服务功能,业务范围由初期的集装箱业务逐渐向散杂货、件杂货、危险品物流与整车进出口等方面拓展,陆续启用了电子闸口、EDI、港航信息系统、等物流设施设备,已连续四届获评“中国十佳集装箱码头”荣誉称号和100万标箱以下“亚洲最佳集装箱码头”。下面以典型案例企新港及其本土合作对象为例进行分析。新港自入驻港区以来,主要创新成果有:2009年在港区推行RFID电子闸口技术的应用,集装箱车辆进出港区每小时通过率较之前提高了40%;2010年,公司将码头柴油驱动的轮胎式龙门起重机改造为市电驱动,单箱油耗由原先的1.8升每箱降低到1.35升每箱;2013年,港区成为福建省首个、我国第六个整车进口口岸,自开展整车业务以来,实现整车“零货损”及整车进口量连续两年翻番;2014年,公司制定了集装箱空箱直提疏港作业流程,使港外集装箱货运企业能够在船舶靠泊期间直接将集装箱提离港区,提高了港区堆场利用率和作业效率,同时也提高了港外集装箱货运企业的货物周转率。而与FCT保持长期合作的同时,不断挖掘客户需求,提高服务水平和标准,创新服务模式,如开展门到门、拆拼箱、集装箱修理与清洗业务等。2013年,万泉物流响应节能减排、绿色物流的发展理念,投入使用10辆LNG集装箱运输车辆,获得福州市集装箱行业协会年度优秀奖,在年营业额和主营业务收入上都居于集群同行企业的前列。

3.3.2 案例集群二

厦门航运物流产业集群在物流设施设备、运作制度、服务模式等方面都进行了一系列颇有成效的创新活动。如配置省内最先进的港航公共信息系统、电子关卡口岸、电子监控等现代化物流信息系统,投入使用世界一流的集装箱深水港口设施以及国内首家全

自动化、全智能的港口生产线。保税区内推行保税物流联网监管制度,依托腹地先进的制造业,充分利用保税区的政策与区位优势,大力发展面向出口为主的加工制造业保税物流业务和“国际采购、国际配送、国际贸易、国际中转”的综合性国际物流业务,实现区港联动,由加工贸易向现代化综合物流服务转型升级,成为面向国内外的大型国际采购分拨基地。目前,集群在“一带一路”和自贸区建设的利好下,大力推广跨境电商物流等新型发展模式。下面以典型案例企业戴尔及其合作对象中邮物流为例进行分析。进入集群后,戴尔根据自身产品直销模式和拉动式生产模式,与其物流合作商协同合作,推行物料“零库存”管理,从客户下订单到货物发往客户手中,全过程只需2小时,使其物流成本和周转时间大幅降低,能够集中资源和精力进行主业方面的技术和研发创新。为满足戴尔等跨国客户的物流需求,中邮物流开发了一体化物流服务项目,深入客户供应链各个节点,不断延伸服务链,增强客户粘性。目前开展的物流业务中不仅有长途运输、终端配送,还有采购物流、物流中心运营、逆向物流等新型物流服务,这些举措使中邮物流在客户中树立了良好的口碑和影响力。

3.3.3 案例集群三

晋江商贸物流产业集群通过陆地港、高铁物流园等重点物流项目,积极打造快件处理、跨境电商、进出口原材料和消费品交易、保税物流于一体的物流服务平台,但限于口岸资源分散、当地物流业发展基础薄弱、与当地物流需求产业集群融合不足、物流企业整体实力不强等问题,与周边的福州、厦门等地还有较大差距。2016年,晋江物流产业集群的核心区域陆地港贸易额约30亿美元,集装箱吞吐量约20万标箱,而2016年厦门海沧港区和福州江阴港区的集装箱吞吐量分别为961.37万标箱和126.7万标箱。晋江物流企业总体上呈现“规模小、现代化程度低、专业性不强”等问题,在经营管理水平、服务质量上有待提高。当地的鞋服、石材等优势产业集群长期以来形成了“进出口两头在外”的分销格局,因此物流需求层次低,目前当地企业主要从事比较单一的运输和仓储服务。就目前来看,晋江物流产业集群的整体创新水平还不突出。下面以典型案例企业普洛斯及其合作对象闽南物流为例进行分析。普洛斯物流园(晋江)总体上沿用其他区域的技术设备和传统的物流地产经营模式,新服务、新技术较少,营业额也与预期目标有一定差距。闽南物流的营业收入主要来自运输与仓储业务,传统物流业务为公司带来的营业额占总营业

额的比重约有80%;虽然规模增长较快,但总体来看,客户群体和需求比较固定,因此公司多在原有流程和内容的基础上进行改进和调整,创新活动较少。

4 结果讨论

4.1 案例数据编码

本文综合各案例集群和典型企业的情况对跨国公司嵌入、知识资源与集群创新进行了评价打分,并请被采访人员与研究者对其进行进一步审核与修正,用很高、较高、一般、较低、很低5个等级依次代表案例集群各变量的水平,如表1所示。

表1 案例集群的各变量编码

	案例集群一	案例集群二	案例集群三
跨国公司嵌入	较高	很高	较低
知识资源	较高	很高	较低
集群创新绩效	较高	很高	较低

4.2 案例对比分析

4.2.1 跨国公司嵌入与物流产业集群知识资源

通过案例数据分析与编码可以看出跨国公司嵌入与集群知识资源呈现正向相关关系。如案例集群一,新港在集群中的合作对象最多、占据核心位置,通过引进新加坡港务集团的先进技术和设备,制定标准化作业流程与规范,促使集群当地合作企业学习新的作业技能与运营模式,逐步改进管理运营过程中的缺陷并积极推动员工参加培训和研讨活动。而新港通过与本地物流企业也了解到当地货源的相关信息,对开辟新航线、挖掘新市场帮助很大。

案例集群二依托企业之间的合作交流形成了内容丰富的知识共享平台,如由龙头企业牵头,不定期举行各类客户交流会、行业高端论坛和商品展销会等各类知识交流活动。集群中的本土企业与跨国公司、当地高等院校、行业协会、咨询机构都建立了一定的合作关系,通过人员流动、企业衍生、个人交往等形式,对市场信息和经验进行充分共享。典型企业戴尔通过当地合作企业中邮物流的渠道资源和信息共享平台形成大规模的客户数据库,使其能够及时把握市场动态。戴尔物流小组入驻中邮物流,在中邮更新技术设备、改进物流运作流程等方面提供指导。

案例集群三企业之间的交流互动集中于物流企业与客户之间的业务联系,同行企业间缺乏知识、技术、经验等方面的共享合作。典型企业普洛斯进入集群后,对核心技术和作业标准的管控比较严格且受到园区规模所限,与本土企业的业务联系较少、本土合

作对象仅有3家。闽南物流虽然通过与普洛斯接触到了一些新理念与新信息,但由于合作时间较短、形式单一,目前对这些新知识还无法吸收应用。

因此,本文提出命题1:跨国公司关系嵌入与集群知识资源正相关。

4.2.2 物流产业集群知识资源与创新绩效

通过案例数据分析与编码可以看出集群知识资源与创新绩效呈现正向相关关系。案例集群一通过学习新加坡港的先进技术和模式,结合当地客户与合作企业提供的信息和经验,先后进行开辟新航线、再造集装箱作业流程、创新服务模式等创新活动。如核心企业新港根据客户、当地合作企业的个性化需求,再造作业流程,提高了港区堆场利用率和作业效率。合作企业万泉物流通过将新港制定的标准与规范在公司作业人员进行推广并在公司每季度定期召开部门会议分享经验,使其近年来在年营业额和主营业务收入上都居于集群同行企业的前列。

案例集群二依托各类知识交流活动,形成人才和知识集聚效应,在物流设施设备、运作制度、服务模式等方面都进行了一系列颇有成效的创新活动。典型企业戴尔借助中邮物流的渠道资源和信息共享平台对当地客户需求有了更深入的了解,使其物流成本和周转时间大幅降低。合作企业中邮物流通过戴尔物流小组的指导与反馈,在企业内部对存在的问题和新信息进行共享整合,帮助公司发现作业中的不合理现象并进行改进,延伸物流服务链、针对市场与客户开展了诸多新型服务模式。

案例集群三中,专业性物流知识和市场经验的交流不足,企业之间缺乏知识共享。普洛斯在当地投入的人力资源、人员培训力度都低于其他分公司,对核心技术和运营模式采取严格的封锁策略,因此即使是本地合作的物流企业也还无法吸收应用其新理念和新技术。相应地,集群企业目前的运营重点多为在原有流程和内容的基础上进行改进和调整,创新活动较少。

因此,本文提出命题2:物流产业集群知识资源与集群创新绩效正相关。

5 结论与启示

5.1 结论

本文结合嵌入理论、资源观理论与产业集群创新理论,运用探索性案例研究方法,对福州、厦门和泉州的物流产业集群进行案例内和案例间的分析,研究了跨国公司嵌入与物流产业集群创新绩效的关联机制。得到如下结论:

1)跨国公司嵌入与物流产业集群创新绩效正相

关。跨国公司嵌入物流产业集群由跨国公司与集群本土企业等相关组织的联系对象数量、联系持续时间和联系频率三个指标构成。案例分析表明,跨国公司嵌入与物流产业集群创新绩效正相关。首先,跨国公司与本土企业建立合作关系,通过其主导地位和网络权力控制集群物流运作规则和效率,能够形成集群竞争效应,增强集群企业创新动力。其次,跨国公司与本土企业之间的频繁互动与稳定合作,在集群中形成知识溢出效应以及共同解决问题机制,还能够抑制集群中的机会主义行为,降低创新过程中的风险与不确定性,促进集群创新。

2)跨国公司嵌入通过知识资源间接影响物流产业集群创新绩效。在产业集群中,企业之间构建各类联系的实质是知识创造、流动和共享的网络^[24],知识资源是集群创新的关键。探索性案例分析表明,跨国公司嵌入通过技术、管理和市场等方面知识资源的中介作用影响集群创新绩效。首先,跨国公司作为国际化经营组织,是连接全球通道与集群当地市场的“交互界面”,跨国公司嵌入集群能够为集群引入更多异质性的先进知识。其次,跨国公司嵌入能够在集群中形成知识资源的传输通道,不仅为本土企业提供了更多学习先进知识的机会,也能使跨国公司获取当地市场和政策等国际化经营所需的信息,进而提升集群整体创新绩效。

5.2 管理启示

本文通过探索性案例分析构建了跨国公司嵌入通过知识资源提升物流产业集群创新绩效的关联机制,深化了跨国公司在产业集群中的嵌入效应研究,上述研究结论对我国地方政府的启示是,可采取如下策略引进跨国公司、培育和引导本地物流产业集群发展:

1)促进跨国公司嵌入物流产业集群,与当地物流企业形成协同合作关系。对于我国物流产业集群来说,物流主管部门管理者应意识到,招商引资并非一劳永逸的工作,要实现跨国公司扎根当地并带动相关产业发展不能一味地以优惠政策和低廉资源吸引跨国公司进入。盲目引进跨国公司的后果可能是跨国公司之间形成封闭的合作关系,无法融入集群当地网络,形成地方集群的空洞化。只有引导跨国公司与当地企业形成协同合作关系,由地理进入转变为“集群嵌入”,才能真正发挥跨国公司对物流产业集群创新的推动作用。

2)培育龙头企业,加强集群企业对知识资源的学习、应用。知识资源在跨国公司嵌入影响物流产业集

群创新绩效的过程中发挥重要的中介效应。物流产业集群当地的政府主管部门可在重点培育龙头企业的基础上,发挥政策导向性作用,引导龙头企业与跨国公司之间通过优势互补、资源整合,鼓励一般企业加强人才培养与引进以提升对知识资源的吸收和应用能力,实现跨国公司的先进知识资源在集群中的有效传播,促进集群整体创新绩效的不断提高。

基于数据收集限制,本文选取了福州、厦门和泉州三地的物流产业集群作为案例,研究结论的可推广性需要在后续研究中通过扩大案例选取范围、增加案例数量或采用大样本数据来加强。

参考文献

[1] 陈守明. 跨国公司主导型产业集群特征分析[J]. 科技进步与对策, 2010, 27(14): 45—50.

[2] CLAUDINE A SOOSAY, PAUL W HYLAND. Mario ferrer supply chain collaboration: capabilities for continuous innovation[J]. Supply chain Management: An international Journal, 2008, 13(2): 160—169.

[3] 慕静. 基于循环创新链的物流企业集群服务创新体系研究[J]. 商业经济与管理, 2012(6): 5—13.

[4] 谢泗新, 张文华. 资源整合视角下的物流产业集群创新网络运行机制[J]. 中国流通经济, 2014(3): 49—54.

[5] 海峰, 靳小平, 贾兴洪. 物流集群的内涵与特征辨析[J]. 中国软科学, 2016(8): 82—93.

[6] 朱顺林. 基于网络嵌入的子公司演化成长机制研究[D]. 杭州: 浙江大学, 2012.

[7] 冯利萍. 跨国公司嵌入地方生产网络的特征及影响因素[D]. 广州: 广州大学, 2013.

[8] 艾少伟, 苗长虹. 异质性通道与跨国公司地方化结网[J]. 地理研究, 2011, 30(8): 1483—1499.

[9] DANIEL J FLINT. Logistics innovation: a customer value-oriented social process[J]. Journal of Business Logistics, 2013, 2(1): 113—147.

[10] 王燕. 物流产业集群创新机制形成的影响因素分析[J]. 中国流通经济, 2009(7): 35—38.

[11] LAVIE D, ROSENKOPF L. Balancing exploration and ex-

ploitation in alliance formation[J]. Academy of Management Journal, 2014, 49: 797—818.

[12] 王铮. 面向创新的开放知识资源管理若干理论问题研究[J]. 图书情报工作, 2015(4): 92—103.

[13] 陈云萍. 物流产业集群的竞争优势与形成模式[J]. 科技进步与对策, 2010(11): 56—62.

[13] MCEVILY B, MARCUS A. Embedded ties and the acquisition of competitive capabilities[J]. Strategic Management Journal, 2013, 26: 1033—1055.

[14] ROTHARMEL F T, HESS A M. Building dynamic capabilities: innovation driven by individual-firm and network-level effects[J]. Organization Science, 2007, 18: 898—921.

[15] 田雪, 司维鹏, 杨江龙. 网络嵌入与物流企业服务创新绩效的关系——基于动态能力的分析[J]. 技术经济, 2015, 34(1): 62—69.

[16] 刘雪峰, 徐芳宁, 揭上峰. 网络嵌入性与知识获取及企业创新能力关系研究[J]. 经济管理, 2015(3): 150—160.

[17] MARTIN HEIDENREICH. The social embeddedness of multinational companies: a literature review[J]. Social-Economic Review, 2015, 10(3): 549—579.

[18] 张方华, 左田园. FDI 集群化背景下本土企业的网络嵌入与创新绩效研究[J]. 研究与发展管理, 2013, 25(5): 70—80.

[19] 王雷. 集群区域跨国公司子公司知识外溢的影响因素研究[J]. 科研管理, 2012, 33(10): 90—96.

[20] 黄中伟, 王宇露. 位置嵌入、社会资本与海外子公司的东道国网络学习——基于 123 家跨国公司在华子公司的实证[J]. 中国工业经济, 2010(12): 144—155.

[21] BIRKINSHAW JULIAN. Characteristics of foreign subsidiaries in industry clusters[J]. Journal of International Business Studies, 2000, 31(1): 141—154.

[22] 陈景辉, 王玉荣. 跨国公司嵌入与我国开发区产业集聚的实证研究[J]. 国际贸易问题, 2009(4): 100—104.

[23] 栗进. 科技型中小企业技术创新的关键驱动——基于京津 4 家企业的一项探索性分析[J]. 科学学与科学技术管理, 2014, 35(5): 156—164.

[24] AANDERSSON U, HOLMD B, JOHANSON M. Moving or doing? knowledge flow, problem solving, and change in industrial networks[J]. Journal of Business Research, 2013, 60: 32—40.

Multinational Enterprises' Embeddedness and the Innovation Performance of Logistics Clusters

——The exploratory analysis based on Fuzhou, Xiamen and Quanzhou

LIU He

(Department of Business Administration, Party School of Fujian Provincial Committee, Fuzhou 350001, China)

Abstract: Based on the theory of emeddedness, clusters' innovation, through case analysis and data coding, the paper explored the relationship mechanism between multinational enterprises' embeddedness and the innovation performance of logistics clusters by the surveys and interviews of Fuzhou, Xiamen and Quanzhou. The paper found that: ① there is a positive correlation between multinational enterprises' embeddedness and the innovation performance of logistics clusters; ② the knowledge resources about technology, management and market played a mediating role between them. Finally, the paper made the suggestion about introduction of multinational enterprises and the development of logistics clusters through the conclusion.

Key words: multinational enterprises; embeddedness; logistics clusters; innovation performance