

# 生态位视角下江西物流企业竞争策略研究

吕品<sup>1</sup> 曹静雅<sup>2</sup>

## 摘要

以截止到 2018 年 3 月,在中国物流与采购联合会确定的江西省 A 级物流企业为研究样本。运用自然生态位、企业生态位理论,通过问卷调查和访谈,发放问卷 176 份,实地走访 36 家,对江西省物流企业生态位进行分析,发现江西省物流企业存在部分“物种”重叠度过高、同行间缺乏协作意识、创新意识不强、资源扩充能力不强等四方面的问题。依据企业生态位理论,结合区域物流企业竞争力和区域物流生态位相关理论,对提高江西省物流企业竞争力提出部分区域实施错位经营、加强不同领域的协作共赢、实施企业的价值创新、加强企业的资源扩充等竞争策略。

关键词:生态位;江西物流企业;竞争策略

[基金项目]江西省高校人文社会科学研究项目(GL20131)产业链链长制背景下江西省商贸物流集聚效应影响因素及发展路径研究

随着“一带一路”、“互联网+”等政策逐步推进,我国物流业发展正持续稳定的发展,到 2017 年,社会物流总额达到了 252.8 万亿元。据中国产业经济网报道,我国物流行业市场已经超越美国,成为全球最大的市场,同时物流企业的专业化水平和发展速度都呈现增长的态势。我国物流行业取得巨大成就,来源于政府主管、行业主导和企业自主经营的运作模式。但对比国外物流行业,我国物流行业还处于从成长期向成熟期过渡的阶段。江西省作为中部经济欠发达省份,近年来,江西省委、省政府高度重视现代物流业的发展,先后出台了《江西省关于促进快递业发展的实施意见》(赣府发[2016]9 号)、《江西省人民政府办公厅关于印发“十三五”现代物流业发展规划的通知》(赣府厅发[2017]22 号)、《江西省人民政府办公厅关于进一步推进物流降本增效促进实体经济发展的实施意见》(赣府厅发[2018]3 号)等系列文件,相关政策和规划的出台,有效的促进了江西省物流业的快速和规范发展,据统计,截止到 2018 年 3 月,江西省获中国物流与采购联合会认证的 A 级物流企业已经达到了 176 家<sup>[1]</sup>,从规模上看,与周边省市已达到持平状态。但对比发达省份来看,江西省物流企业无论是在数量还是在质量上都存在一定的差距。

随着市场中物流企业的不断增加,江西物流企业面临着国内外相关企业激烈的竞争,从市场的理论和实践都可以看出,无论是消费市场还是工业品市场,物流企业的竞争依然十分激烈,因此,江西省物流企业要想在国内外物流市场中立于不败之地,必须进行市场竞争策略的研究。

一直以来,由于激烈的市场竞争,行业企业、高校工作者开始借助相关理论,对市场进行分析和研究。由于生态学的发展,近年来,借助生态学相关理论对企业市场竞争进行研究,成为企业市场竞争的一个重要研究方向,也逐渐催生出了企业生态位、品牌生态位等等一系列理论,这些理论的诞生,为研究者提供了一个全新的视角,通过检索发现,借助生态位进行物流企业竞争的相关研究还较少。本文以生态位为视角,探索江西物流企业竞争策略,以期政府部门、行业协会、企业从业者以及相关研究者提供相关研究思路和理论依据。

## 1 相关文献回顾

现代物流的概念最早来源于美国,我国物流一词来源于日本 Logistics,经过近几年的发

<sup>1</sup> 吕品,男,1983 年 3 月,副教授,豫章师范学院教师,研究方向:物流与供应链,农村电子商务

<sup>2</sup> 曹静雅,女,1985 年 3 月,南昌工学院副教授,研究方向:电子商务,国际经济与贸易

展,我国物流的概念逐渐形成统一,目前国内最权威的概念是2006年颁发的国家标准物流术语(GB/T 18354-2006),2013年我国发布了《物流企业分类与评估指标》(GB/T19680-2013),对物流企业进行了规范,并将物流企业分为三类,即:综合性、运输型和仓储型三类,针对物流企业的评估后,根据企业的实际情况,可以分为AAAAA到A五个等级(下文将这五个等级分别简写为“5A、4A、3A、2A、1A”),其中5A级是最高等级。《指标》由中国物流与采购联合会负责组织实施评估,这一评估是衡量我国物流企业质量的重要依据。由于本研究主要是针对江西省物流企业竞争策略的研究,选取的物流企业样本应具有一定的代表性,因此,本研究的物流企业特指经过中国物流与采购联合会进行评估后的A级物流企业。

## 1.1 有关生态位研究

生态位是生态学当中的一个重要理论,涉及到内容非常丰富,主要涉及到生态位概念、生态位测度,并由此逐步形成了自然生态位、企业生态位等相关理论。

### 1.1.1 生态位概念

国内外学者针对生态位的给出定义的学者较多,但由于视角不同,所给出的定义各有不同。普遍认为最早提出生态位概念是1910年由Johnson提出,但没有进行定义,第一个对生态位进行定义的是1917年美国科学家Grinnell在其论文《加利福尼亚探索者的生态位关系》中提出,他在认为生态位是种的最后分布单位<sup>[1]</sup>,强调空间概念。Elton(1927)则从一个物种在种群中的功能和作用的角度,定义生态位为“物种在种群中的营养关系<sup>[2]</sup>。Hutchinson(1957)则从数学的视角,以点集理论为基础,提出生态位为物种所处环境的总和<sup>[3]</sup>。Pianka(1983)则从适应性的角度,提出生态位是物种适应性的总和<sup>[4]</sup>。

在生态位理论引入国内后,我国学者也结合自身的研究,对生态位进行了一定的定义,其中具有代表性的有,王刚等(1984)从集合的角度,提出生态位是物种与其他物种及环境之间的联系<sup>[5]</sup>,张光明等(1997)则从物种的生命层次的角度,提出生态位是物种在特定环境、不同生命时段所具有的功能地位<sup>[6]</sup>。另外还有众多学者根据生态位的发展,如拓展生态位、城市生态位等等进行定义。

#### (1) 自然生态位理论

自然生态位理论来源于生态学,是指个体或者种群在对应群落中的功能关系或者时空位置。在自然生态为理论的研究过程中,国内外学者主要围绕着生态位的测度和生态位的态势理论展开了诸多研究,在生态位测度上主要围绕着生态位的宽度、重叠度以及体积和维度等方面开展,比较知名的有Levins指数、信息指数、Smith指数、资源利用频数,在生态位重叠的测度上有Levins重叠指数、Schoener重叠指数、Hurlbert重叠指数等等<sup>[7]</sup>。由朱春全(1997)首次提出生态位态势理论,他认为无论是自然界还是在社会当中任何物种都具有态和势的属性,并围绕着这两个属性进行研究,且得出态呈“S”型变化曲线特征,势呈“钟”型变化曲线特征,所谓生态位就是物种所涉及到的态和势的总和<sup>[8]</sup>。

#### (2) 企业生态位理论

随着市场经济的发展,生态位理论与企业管理理论产生了融合,较好的解决了企业管理当中存在的一些问题,并形成了企业生态位理论。企业生态位的研究主要涉及两个方面,即从企业所处的行业出发,形成了企业种群生态位,从企业个体出发,形成了企业个体生态位。企业生态位重叠和分离理论,包含企业生态位维度、宽度、重叠度和密度等,其中企业生态位密度是指在一定资源下的企业数量。结合自然生态位理论,根据企业生态位情况,可以将企业生态位分为四种类型,即完全重叠、部分重叠、邻接和分离<sup>[9]</sup>。

企业生态系统可以分为行业生态系统和企业生态系统<sup>[10]</sup>。其中产业生态系统中包含外部环境、产业生态系统、企业、其它竞争性生态系统、区域市场整体企业生态系统以及相应企业。企业生态系统包含产业环境、供应商系统、外部环境、外部系统成员、供应商、顾客群、企业级内部系统、企业等几个方面。

企业生态位通常的环境因素既包括企业所在区域的政治、经济、文化等社会环境因素，又包括其所处的生态环境因素，即资源维度、时间维度、空间维度和生存能力维度四个环境。

### 1.1.2 有关区域物流企业竞争研究

#### (1) 竞争力

针对竞争力的定义非常多，竞争力可以通俗的理解为在竞争当中所体现出来的能力。这种能力是对象在竞争过程中所体现出来的一种综合能力。并且具有相对性，即在有竞争时才体现出来。竞争力具有以下四个方面的内涵，即竞争力的主体是特殊利益主体、竞争力研究结构是多层次的、竞争力的范畴是多方面的、竞争力的核心是比较生产力。

#### (2) 区域物流企业竞争力

区域物流企业竞争力是以区域物流为限定条件的的企业竞争力。企业竞争力是竞争力的一个具体应用。企业竞争力可以理解为企业在竞争过程中所体现出来的综合能力。企业竞争力通常包含产品层、制度层、核心层三个层面。

企业竞争力通常通过价格及成本、产品质量、品牌、差异化以及核心能力五个方面来表现，其中价格及成本又往往通过企业规模、技术装备水平、业务运营成本、管理水平等等诸多要素所体现；产品质量则是通过产品的内在质量特征和外在质量特征体现；品牌则包含广告、企业管理、客户服务、包装等形式；差异化则从产品、服务、人员、渠道以及形象等体现；核心能力则是通过价值优越性、异质性、不可仿制性和不可交易性来体现。

#### (3) 区域物流竞争力影响因素

由于经济环境的影响，近年来，物流一直是国内外学者研究的重点领域之一，国内外学者针对区域物流竞争力影响因素的研究还是存在不同。

国外学者针对影响区域物流竞争的相关研究主要集中在物流基础设施、物流信息服务网络、物流产业集群和政府的宏观政策。国内学者则认为主要影响因素则包括区域物流发展规划、区域物流发展模式、区域物流产业、区域物流发展水平。

#### (4) 区域物流企业竞争策略

国外在区域物流企业竞争策略研究较早，竞争战略之父迈克尔·波特早在上个世纪八十年代就提出，市场竞争策略一般包含成本领先、差异化和重点集中三大策略，迈克尔·波特在市场竞争领域的相关研究可以总结为五力模型、三大战略和价值链理论。国外众多学者也借助市场竞争的相关理论对物流行业进行了相关研究，Taeyeo 等（2010）研究了釜山、上海、香港等六个集装箱港口的物流产业状况，运用模糊综合评价法对物流产业竞争力进行评价，对物流企业进行品牌建设具有一定理论指导意义<sup>[11]</sup>；Mothillal（2012）以印度第三方物流为研究对象，运用多元回归分析法评价了其物流竞争力<sup>[12]</sup>。

国内针对市场竞争策略的研究内容较为丰富，主要集中在两个方面，第一宏观层面上的研究，如徐玖平（2015）设计了物流企业竞争力系统模型<sup>[13]</sup>。第二、微观层面上的研究，如邓万江等（2017）以碳排放制造企业为例，分别设计相关指标体系，并分析了各指标体系对企业竞争策略的影响<sup>[14]</sup>。

## 2 江西省物流企业发展现状及其生态位分析

### 2.1 江西省物流企业发展现状对比分析

截止到 2018 年 3 月，江西省 A 级物流企业共 176 家。按照区域划分，江西省各级 A 级企业分布情况如表 1 所示。

表 1

江西省物流企业分区域统计表

所在设区市	5A	4A	3A	2A	1A	小计
南昌	2	12	7	2		23

九江		1	1	3		5
景德镇		3	5			8
萍乡		3				3
新余		4	1			5
鹰潭		2	1			3
赣州		6	29	20	4	59
宜春		32	1			33
上饶		2				2
吉安		6	10	1		17
抚州		9	8	1		18
总计	2	80	63	27	4	176

说明：表中所有县市级全部纳入到地级市进行统计。

根据国家标准，所有物流企业分为三类，即综合型、仓储型和运输型，为了更好的了解江西省物流企业的总体情况，根据地区和物流企业的分类，对现有物流企业可以进一步进行分类、分地区划分，具体如表 2 所示：

表 2

江西省分地区 A 级物流企业分类、分级别一览表

类别 级别 地区	综合服务型					运输型					仓储型					合计
	5A	4A	3A	2A	1A	5A	4A	3A	2A	1A	5A	4A	3A	2A	1A	
南昌	2	9	3	2			1	2				2	2			23
九江		1		1					1				1	1		5
景德镇		2	3				1	2								8
萍乡		3														3
新余		1					3	1								5
鹰潭		2	1													3
赣州		2	20	9	2		3	9	10	2		1		1		59
宜春		3	1				27					2				33
上饶		1					1									2
吉安		4	5				2	5	1							17
抚州		7	7	1			2	1								18
合计	2	35	40	13	2		40	20	12	2		5	3	2		176

从表 2-1、2-2 可以看出：

第一、江西高水平物流企业整体数量偏少。表 2-1 显示，江西省各级物流企业分别为 2 家、80 家、63 家、27 家和 4 家，其中代表物流企业最高水平的 5A 级物流企业只有 2 家，数量明显偏少，所占全省物流企业百分比仅为 1.14%。

第二、区域物流企业发展不均衡。通过统计可以看出，各地区所拥有的 A 级物流企业数量呈现较大差距，其中最高赣州 59 家。在江西 11 个设区市中，A 级物流企业数量为个位数的居然达到 6 个，占比达到 54.55%。

第三、不同类型企业布局设点存在较大差距。在综合型、运输型和仓储型三类物流企业中，综合型物流企业达到 92 家，运输型 74 家，仓储型为 10 家，相比较于综合型和运输型，仓储型占比仅为 5.68%。

第四、部分地区同质化现象较为严重。从物流企业的分类来看，其同质化现象较为突出的有宜春的运输型物流企业，赣州、南昌的综合型物流企业。

## 2.2 江西省物流企业生态位现状分析

### 2.2.1 研究样本及研究方法

#### (1) 研究样本

江西省物流企业近年发展较为迅速，截止到 2018 年 3 月，江西省 A 级物流企业达到 176 家。根据表 2-1、2-2 所示，可以发现在江西 11 个设区市都有 A 级物流企业布局，其中南昌 23 家、九江 5 家、景德镇 8 家、萍乡 3 家、鹰潭 3 家、赣州 59 家、宜春 33 家、上饶 2 家、吉安 17 家、抚州 18 家。同时根据物流企业分类，分为综合服务型、运输型和仓储型。本研究以这 176 家物流企业为样本进行研究。

#### (2) 研究方法

2017 年-2018 年，通过对江西各设区市物流企业进行调查，并设计了调查问卷，对物流企业的企业概况、企业发展方向、制约企业发展的问题和困难以及发展建议四个方面展开调查，实际走访 36 家，并发放问卷 36 份，实际回收有效问卷 36 份，通过问卷星收集问卷 140 家。将物流企业按照分类和等级设定为物种，其中综合服务型 5A 用  $N_1$  表示，代表物种 1， $N_1-N_5$  分别代表综合服务型 5A 企业-1A 企业，依次类推； $N_6-N_{10}$  表示运输型 5A 企业-1A 企业； $N_{11}-N_{15}$  表示仓储型 5A 企业-1A 企业。由于运输型 5A 企业、仓储型 5A 企业和仓储型 1A 企业数量都为 0，不纳入到统计和计算，并通过除趋势对应分析法（以下简称 DCA），利用 matlab6.5 和 excel2013，得到基本数据如表 3。

**表 3**

江西物流企业生态位基本概况

物种序号	物种丰富度	多样性指数	均匀度	生态优势度
$N_1$	2	1.21	0.29	0.45
$N_2$	35	2.56	0.68	0.29
$N_3$	40	3.17	0.75	0.09
$N_4$	13	1.98	0.53	0.25
$N_5$	2	1.20	0.36	0.21
$N_7$	40	3.15	0.73	0.10
$N_8$	20	1.75	0.56	0.23
$N_9$	12	1.53	0.43	0.21
$N_{10}$	2	1.13	0.33	0.12

N <sub>12</sub>	5	1.43	0.37	0.36
N <sub>13</sub>	3	1.23	0.35	0.31
N <sub>14</sub>	2	1.11	0.31	0.26

## 2.2.2 研究结果与分析

### (1) 生态位宽度分析

根据上文所述，将江西省三类、五个等级分为 15 类种。由于运输型 5A 企业和仓储型 5A 企业和仓储型 1A 企业都为零，不纳入统计，实际最后进行统计的物种为 12 种。由于生态位宽度与环境适应能力呈正比，按照 Levins 指数，根据杨清培等（2010）提出的生态位分类理论<sup>[15]</sup>，当生态位  $B_i \geq 6.0$  时，认定为宽生态位， $B_i < 2.0$  时为窄生态位，其余为中生态位。通过计算，得出生态位宽度，结果如表 4 所示：

表 4

江西省物流企业生态位宽度

序号	物种名称	生态位宽度	标准生态位	生态位排序	生态优等级
N <sub>1</sub>	综合服务型 5A	6.82	0.41	4	宽
N <sub>2</sub>	综合服务型 4A	9.19	0.65	1	宽
N <sub>3</sub>	综合服务型 3A	5.83	0.38	5	中
N <sub>4</sub>	综合服务型 2A	3.12	0.24	8	中
N <sub>5</sub>	综合服务型 1A	1.89	0.18	11	窄
N <sub>7</sub>	运输型 4A	8.32	0.53	2	宽
N <sub>8</sub>	运输型 3A	5.63	0.32	6	中
N <sub>9</sub>	运输型 2A	2.95	0.21	9	中
N <sub>10</sub>	运输型 1A	1.32	0.09	12	窄
N <sub>12</sub>	仓储型 4A	7.27	0.43	3	宽
N <sub>13</sub>	仓储型 3A	4.68	0.28	7	中
N <sub>14</sub>	仓储型 2A	2.62	0.23	10	中

在物种中，综合服务型 5A、综合服务型 4A、运输型 4A、仓储型 4A 都属于宽生态位种群，可以体现为数量多、分布广，利用资源能力强，生态适应范围大，但对比相应数据有一定的异常，体现在综合服务型 5A，总体数量为 2，但也体现为宽生态位，主要原因是两个企业由于自身实力过于强大，且在各地都有经营网点。各类 1A 物流企业都处于窄生态位，企业自身实力有限，数量偏少、吸引资源能力不强，在与同类型更高级的企业抢占资源时不占优势。数据显示呈现异常的为仓储型 2A 企业，主要由于江西省仓储型物流企业布局较少，同时市场需求较大，因此，在获取业务等资源方面还是具有一定的优势。

### (2) 生态位重叠分析

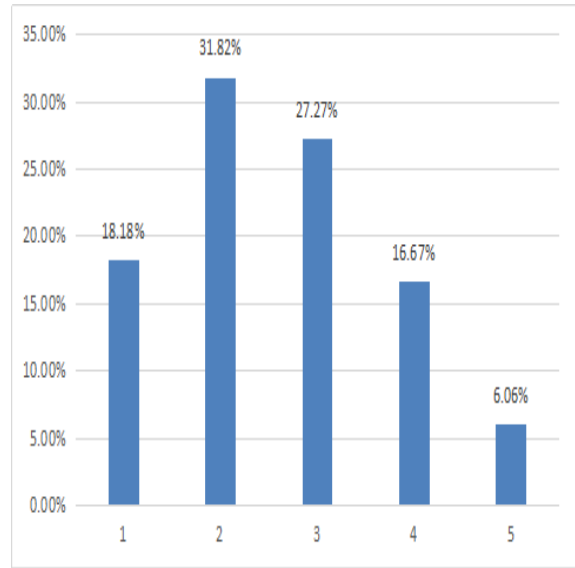
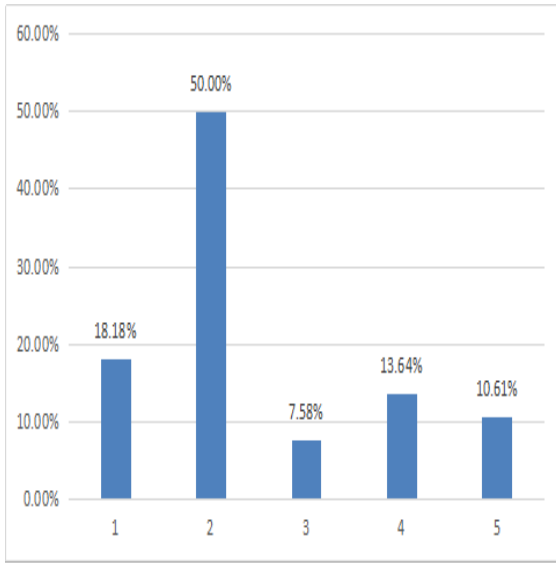
根据莱文斯生态位重叠测度方法，对物流企业进行生态位重叠指数进行分析，具体如表 5 所示：

表 5

江西物流企业生态位重叠指数

$\begin{matrix} i \\ j \end{matrix}$	$N_1$	$N_2$	$N_3$	$N_4$	$N_5$	$N_7$	$N_8$	$N_9$	$N_{10}$	$N_{12}$	$N_{13}$	$N_{14}$
$N_1$		0.69	0.76	0.81	0.93	0.13	0.19	0.23	0.26	0.15	0.17	0.21
$N_2$	0.73		0.58	0.63	0.72	0.21	0.18	0.15	0.08	0.19	0.15	0.07
$N_3$	0.68	0.52		0.43	0.45	0.28	0.16	0.11	0.06	0.23	0.19	0.12
$N_4$	0.78	0.65	0.48		0.34	0.21	0.16	0.10	0.05	0.21	0.18	0.12
$N_5$	0.53	0.48	0.32	0.26		0.21	0.11	0.08	0.06	0.12	0.07	0.03
$N_7$	0.47	0.23	0.18	0.05	0.02		0.89	0.83	0.76	0.00	0.00	0.00
$N_8$	0.51	0.48	0.31	0.25	0.13	0.76		0.68	0.62	0.00	0.00	0.00
$N_9$	0.58	0.42	0.33	0.28	0.17	0.82	0.73		0.49	0.00	0.00	0.00
$N_{10}$	0.46	0.32	0.25	0.13	0.58	0.48	0.32	0.27		0.00	0.00	0.00
$N_{12}$	0.28	0.23	0.19	0.14	0.12	0.00	0.00	0.00	0.00		0.65	0.78
$N_{13}$	0.18	0.16	0.12	0.09	0.05	0.00	0.00	0.00	0.00	0.75		0.56
$N_{14}$	0.20	0.18	0.13	0.11	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.73	0.65	

通过表 5 所示, 12 个物种构成了 66 种对。从  $N_{ij}$  来看, 生态位分离 12 对, 部分重叠 33 对、中等重叠 5 对、较大重叠 9 对和高度重叠 7 对, 分别占比为 18.18%、50.00%、7.58%、13.64% 和 10.61%。从  $N_{ji}$  来看, 生态位分离 12 对, 部分重叠 21 对、中等重叠 18 对、较大重叠 11 对和高度重叠 4 对, 占比分别为 18.18%、31.82%、27.27%、16.67% 和 6.06%。无论从  $N_{ij}$  还是  $N_{ji}$  来看, 处于生态位分离和部分重叠所占比重都超过 50%, 尤其是在  $N_{ij}$  中占比达到了 68.18%, 说明在江西省物流行业中, 物种资源利用和竞争较少, 但是通过数据也能反映, 在综合服务型 4A 企业和运输型 4A 企业重叠度较高。也说明在江西省物流行业中, 物种资源利用和竞争较少。但是通过数据也能反映具体生态位重叠分配格局, 如图 2-1a 和 b 所示, 其中横坐标表示生态位重叠等级, 纵坐标表示所占比率。



(a)  $N_{ij}$  生态位重叠分配格局

(b)  $N_{ji}$  生态位重叠分配格局

图 1 江西省物流企业生态位重叠分配格局

## 2.3 江西省物流企业生态位态势测度

### 2.3.1 测评指标设计

根据 GB/T19680-2013，将评估 A 级物流企业评估指标分为六个方面，即经营状况、资产、设施设备、管理及服务、人员管理、信息化水平，并根据这一系列内容设置相应指标体系，由于这一测评体系为国家检测 A 级物流企业的国家标准，本文进行生态位态势分析亦采用这一标准，在权重设计上采用主客观综合赋权法，其中态和势权重分别占 50%，其他按照国家标准中重要考察指标和一般考察指标进行权重赋值。

### 2.3.2 测评公式的确立

根据生态位态势理论，对江西省 92 家综合型物流企业、74 家运输型物流企业、10 家仓储型物流企业分别进行测评，测评采用分类型态、势之和与所处生态系统所有物种态、势之和的比值来进行衡量，具体计算方法如下：

$$N_i = \frac{S_i + A_i P_i}{\sum_{j=1}^n (S_j + A_j P_j)} \quad 2-1$$

其中  $S_i$  表示物流企业态， $P_i$  表示物流企业势， $S_i + A_i P_i$  表示绝对生态位， $N_i$  表示相对生态位， $A_i$  和  $A_j$  表示转换系数。

在计算的过程中通过上述公式得出生态位指标值，再求整体生态位，具体计算公式如下：

$$M_{ij} = \sum_{j=1}^n r_i N_{ij} \quad 2-2$$

其中， $M_{ij}$  表示物种  $i$  的整体生态位， $r_i$  表示权重， $N_{ij}$  表示物种  $i$  占指标因子  $j$  生态位。

### 2.3.3 数据处理及分析

#### (1) 数据来源与计算

数据主要来自于对企业的调研，绝对生态位用 AN 表示，相对生态位用 RN 表示，计算结果如表 6 所示。

表 6



江西各地区各类物流企业综合生态位一览表

	综合服务型			运输型			仓储型			总排序
	AN	RN	排序	AN	RN	排序	AN	RN	排序	
南昌	5.36	0.19	2	1.27	0.05	6	1.27	0.42	1	3
九江	0.73	0.03	9	0.36	0.02	9	0.45	0.15	4	10
景德镇	1.91	0.07	5	1.27	0.05	6	0.00	0.00	5	6
萍乡	1.45	0.05	7	0.36	0.02	9	0.00	0.00	5	8
新余	0.73	0.03	9	1.73	0.07	4	0.00	0.00	5	7
鹰潭	1.36	0.05	7	0.36	0.02	9	0.00	0.00	5	9
赣州	6.73	0.23	1	4.09	0.17	2	0.55	0.18	3	2
宜春	1.73	0.06	6	10.18	0.42	1	0.73	0.24	2	1
上饶	0.73	0.03	9	0.73	0.03	8	0.00	0.00	5	11
吉安	3.18	0.11	4	2.45	0.10	3	0.00	0.00	5	5
抚州	4.82	0.17	3	1.36	0.06	5	0.00	0.00	5	4

## (2) 结果分析

从整体排名来看，宜春、赣州和南昌在物流企业竞争力排名处于第一方阵，景德镇、新余、萍乡、鹰潭、九江、上饶则相对靠后。

通过对江西各地区各类物流企业综合生态位进行分析，可以看出在综合型物流企业中，赣州排名最高，九江、新余和上饶最低；在运输型物流中，宜春排名最高，九江、萍乡、鹰潭最低；在仓储型物流中，南昌排名最高，景德镇、萍乡、新余、鹰潭、上饶、吉安、抚州排名最低。

从生态位的态势来看，“态”的效果好于“势”，反映了近些年来，在进一步规范物流企业发展的同时，带来了物流企业资本和硬件上的加大投入，同时也可以看到物流企业在自身软件发展上还存在一定的不足。

通过分析也可以看出，在江西省物流企业发展过程中，各地区呈现较为不均衡发展的态势。

## 2.4 江西省物流企业生态位建设存在的问题

通过对江西省物流企业生态位宽度和重叠度进行测度以及态势分析，并结合相关调研发现江西省物流企业生态位建设存在以下问题：

### 2.4.1 部分物种重叠度过高

通过对表 2-2、表 2-5 进行分析，可以看出在南昌的综合服务型物流企业、在宜春的运输型物流企业同质化现象较为明显，虽然在一定程度上形成了集群，但物种重叠度过高，但相互之间的竞争也较为激烈，显然对于提高江西省物流企业竞争力存在着一定的影响。

### 2.4.2 同行间缺乏协作意识

除去南昌综合服务型物流企业和宜春运输型物流企业同质化现象明显外，其他地区不同类型的物流企业生态位重叠度较小，还有较大扩展空间，相互之间的竞争并不十分激烈，这些企业往往各自都有相对固定的市场资源，通过调查发现相对于扩展市场业务，企业目前的核心任务还是局限于完成自身的市场业务，因此导致大部分区域同行之间缺乏相互协作的意识。

### 2.4.3 创新意识不强

通过调查发现，目前企业虽然在硬件各方面的设备加大投入，但是在市场开拓领域往往采

用固有模式，尤其借助新技术改善企业经营管理模式较为落后。通过网络调查，可以看出 176 家物流企业真正通过互联网开展业务的极少，甚至大部分企业连企业网站都没有。从江西省物流的发展看，大部分物流企业都是由传统的仓储企业、运输企业发展而来，还有部分是由传统企业某部门剥离出来的。而这些企业的从业人员也是从原企业分离出来的，这部分工作人员习惯了传统的运作模式。

#### 2.4.4 资源扩充能力不强

主要体现在两个方面，第一、总量上的资源扩充能力不强。江西省经过多年的发展，A 级物流企业虽然达到 176 家，但是对比发达省份，差距较为明显，单就与山东省比，总量上相差 100 余家。第二、企业自身升级水平有限。查看近些年来江西省物流企业的升级情况，经过 25 次 A 级物流企业认证，江西省只有 2 家 5A 级物流企业。仓储型物流企业较为匮乏，这都反映出物流企业资源扩充能力不强。

### 3 江西物流企业竞争策略选择

江西省物流企业实施竞争策略选择建议如下。

#### 3.1 部分区域实施错位经营

总体来看，江西省物流企业生态位宽度较之经济发达省份还存在较大差距，同时各地区发展也较为不均衡，但通过分析，可以看出在部分设区市存在着重叠度较高的现象，如南昌的综合服务型物流企业 16 家，占南昌市物流企业的 69.6%，宜春的运输型物流企业 27 家，占比达 81.8%。

首先，从江西省物流企业分类来看，综合型物流企业 92 家、运输型 74 家、仓储型才 10 家，综合型加运输型占到整体的 94.3%，因此，根据生态位理论，应加强仓储型物流企业的布局。

其次，从各设区市来看，除南昌、赣州、宜春、吉安、抚州物流企业超过十家以上，其他设区市物流企业过少，由于生态位密度过于稀少，相互之间竞争有限，从整个江西省物流企业竞争角度来看，应该要加快推进九江、景德镇、萍乡、新余、鹰潭、上饶六个地区的物流企业布局。尤其是九江、萍乡和上饶地区，这些区域都是江西省与外省连接的重要枢纽。

最后，从生态位密度来看，南昌、赣州和宜春相对较高，其中南昌有 23 家、赣州 59 家、宜春 33 家。通过分析可以看出，赣州综合型物流企业和宜春运输型物流企业密度较高，但从组成来看，南昌有 5A 综合型物流企业 2 家、4A 综合性物流企业 9 家、3A 综合性物流企业 3 家、2A 综合性物流企业 2 家，虽然生态位密度较大，但是相互之间由于层级差距同时能带来生态位上的分离。针对赣州综合型物流企业和宜春运输型物流企业，从生态位密度和重叠度来看，处于一个较高的状态。针对这两个区域的物流企业，要想获得竞争优势，建议主要采用错位经营的方式。

以宜春为例，近些年来宜春大力发展物流行业，已经形成了以高安汽运、货运为代表的“高安现象”。高安以汽运、货运为代表的物流企业占到宜春地区的绝大部分，因此，不可避免的导致竞争激烈，针对这一现状，主要策略如下：

(1) 降低区域生态位密度，可以重新调整设市区内物流企业的布局，可以采用并购或者企业搬迁的方式，避免众多物流企业抢占有限资源。

(2) 对于设市区内物流企业个体，应该分析自身竞争的内部要素和外部要素，借助生态位分离理论，寻求企业新的业务，开拓新的市场，以确保自身竞争优势。

#### 3.2 加强不同领域的协作共赢

物流是一项系统工程，包含了仓储、配送、运输、包装、流通加工、装卸搬运和物流信息七大子系统，对于物流企业而言，相互之间各有优势和劣势。因此，加强同行间的协作，能够有效提高物流企业竞争。

根据行业生态系统和个体生态系统，进行同行间的协作共赢可以从两个方面进行考虑。

##### 3.2.1 区域间的协作共赢

正如上文所述，江西省物流企业布局较为不均衡，如九江地区物流企业布局较少，考虑到政府提出的昌九一体化建设，以及与南昌地区交通的便利性，在短期内无法实现快速布局的情况下，可以采用与南昌实现协作，以解决综合型物流企业布局少的问题。同样萍乡地区亦可以与宜春地区协同共赢。

### 3.2.2 企业间的协作共赢

企业间的协作共赢又可以包含多个方面，如物流企业与物流企业间的协作共赢、物流企业与供应商及客户之间的共赢。

#### (1) 物流企业与物流企业间的协作共赢

企业 A 和企业 B 之间的协作共赢有两种模式，第一、合作，第二、共生。针对不同类型的物流企业，由于主要业务不同实现合作相对而言较为容易，如运输型物流企业和仓储型物流企业，双方之间各有优势，较为容易实现合作，甚至可以达到共生的状态，而对于相同类型的物流企业，由于主要业务存在部分重叠甚至完全重叠，双方之间存在着直接竞争关系，如宜春的运输型物流企业，要想实现同地区同类型物流企业之间的协作共赢，主要思路则只能从生态位宽度、生态位密度和生态位分离三个方面着手考虑。

第一、增加生态位宽度，即增加区域内企业的资源总量，让存在竞争关系的企业都能够获得足够的业务，确保企业之间相互竞争不至于过于激烈，如宜春市、赣州市、南昌市按照现有的企业数量，通过招商引资、与其他省市合作等方式，通过增加物流相关业务，以满足市场资源不够充足的现状。

第二、减少生态位密度，通过合并或者迁移的方式，减少区域内物流企业的数量，在资源总量有限的情况下，确保企业的业务，如宜春的运输型物流企业从高安到其他县市的布局。

第三、实施生态位分离，即企业通过不断拓展自身生态位宽度，拓展其他业务能力，减少生态位重叠度，即企业不断拓展业务，如从单一运输型、仓储型向综合型发展，并不断提高自身的核心竞争力，如增加供应链业务等方式，实现生态位分离。

#### (2) 物流企业与供应商及客户之间的共赢

供应商和客户都处于物流企业生态系统当中，要想提升物流企业的生态位宽度，一个重要的方式就是加强与供应商与客户之间联系，实现与供应商及客户之间的共赢，从而达到提升物流企业竞争力的目的。实现物流企业与供应商及客户之间的共赢，可以构建三者之间的联盟，通过构建联盟，实现不同行业之间优势资源互补，有助于企业间相互提高。

### 3.3 实施企业的价值创新

从目前江西省物流企业来看，江西省 5A 物流企业 2 家、4A 物流企业 80 家、3A 物流企业 63 家、2A 物流企业 27 家、1A 物流企业 4 家。从评级来看，江西省 5A 级物流企业只有 2 家，明显数量偏少，同时也说明，江西省物流企业通过价值创新，提升的空间是巨大的。

江西省物流企业要实施企业的价值创新，可以考虑从以下几个方面着手：

第一、考虑企业自身的价值提升，衡量 A 级物流企业价值的主要指标，包含经营状况、资产、设施设备、管理及服务、人员管理、信息化水平六个方面。江西省物流企业应该加快推进企业自身建设，从经营状况、资产、设施设备上进一步加大力度，加快建设，提高自身业务能力和业务水平，为实现价值创新奠定良好的基础。

第二、实现多元化经营战略。实现多元化经营战略就是拓展企业的生态位宽度。对于江西省物流企业而言，要实现多元化经营战略，首先，实现以客户需求为导向的经营战略，尤其是在生态位密度较高的地区，需要重视客户需求为导向，通过对客户需求分析，寻找企业潜在生态位；其次，正确处理专业化和综合化，如运输型物流企业和仓储型物流企业，由于有专业化主业，但同时也可以发展其他生态位，如对应的服务，对于综合型物流企业也应该有主营业务和其他生态位，做强主营业务，做大副业；再次，以提升企业核心竞争力为目标，实现多元化经营战略一个重要的内容就是不断提高企业的核心竞争力，对于不同类型物流企业而言，仓

储型和运输型物流企业核心竞争力较为明确，企业只需要不断提高自身水平，保障自身核心竞争力不断提升即可。对于综合型物流需结合自身实际情况，尽快明确企业核心竞争力，并不断提升；最后，要灵活运用多元化经营，多元化经营并不是企业必选项，但在生态位视角下，企业实现多元化能够分散风险、实现协同、充分利用资源。

### 3.4 加强企业的资源扩充

江西省物流企业截止到2018年3月的物流企业就达到176家，随着时间的推移，无论从数量还是质量上，江西省物流企业还会不断增大和增强。显然对于企业而言，除综合型物流企业之外，其他类型物流企业相对业务较为单一，而运输型和仓储型物流企业又占到了江西省物流企业的47.72%，几乎达到半壁江山。因此，要想在江西省物流市场占据一席之地，实现资源扩充也可以从两个方面来进行考虑。

#### (1) 总体资源扩充

由于物种在有限的资源当中不可避免的会产生竞争，而减少竞争一种方式就是追加资源，即总体资源的扩充。近年来，江西省经济持续稳定发展，在这种形势下，给物流行业带来的机会也越来越多，并且江西省经济发展还有巨大空间，必然会带来总体资源的扩充。在这一大形势下，对于江西省物流企业来说，要紧紧抓住这一机遇，不断提高企业自身实力。

#### (2) 个体资源扩充

对于个体物流企业而言，要想实现资源扩充，可以考虑个体资源的扩充战略，即从生态位态势理论的势的角度来进行考虑，从管理及服务、人员管理、信息化水平这三个方面入手。

在管理及服务上，重点关注管理制度、质量管理、物流服务方案与实施以及客户投诉率，物流企业应该建立完善的管理制度，包括质量管理体系、物流服务制度等等，通过建章立制，规范和提高企业管理和服务水平，通过差异化的管理和服务，实现个体资源的扩充。

在人员管理上，关注企业中高层管理人员和基层物流业务人员，尤其要重点关注中高层管理人员。对于企业而言，无论是战略规划还是具体操作执行，最终还是需要人来落实，因此，物流人才显得格外重要。企业在进行物流人才培养时，可以采用外引和内培相结合的方式，同时可以考虑与地区高校开展定制化人才培养，通过人员管理，实现个体资源扩充。

在信息化水平上，重点关注企业信息系统、电子单证管理、货物物流状态跟踪和客户查询四个方面，通过信息化手段实现货物的跟踪以及个性化的服务，实现企业的差异化，最终达到实现个体资源扩充。

## 4 结论

论文从生态位的视角对江西省物流企业竞争策略进行研究，在研究的过程中首先对生态位理论（含自然生态位理论、企业生态位理论）、区域物流企业竞争力、市场竞争理论等相关文献进行综述，然后针对江西省物流企业进行界定，提出只针对截止到2018年3月，在中国物流与采购联合会进行命名的A级物流企业为研究对象，进行调研，然后根据自然生态位、企业生态位理论对江西省物流企业生态位进行分析，然后利用企业生态位理论，结合区域物流企业竞争力和区域物流生态位相关理论对江西省物流企业品牌建设提出相应策略。论文的主要结论包括如下：

江西省物流企业呈现数量不多、高水平企业少，发展不均衡和部分地区同类企业重复度高的特征，这些也带来了江西省物流企业存在部分“物种”重叠度过高、同行间缺乏协作意识、创新意识不强、资源扩充能力不强等问题。

从生态位的角度来看，加快推进江西省物流企业发展应该从部分区域实施错位经营、加强不同领域的协作共赢、实施企业的价值创新、加强企业的资源扩充的建设策略四个方面进行着手。已实现提高江西生物物流企业竞争力。

可能存在的主要问题包含：第一、对江西省物流企业调研的具体情况对江西物流企业生态位分析具有一定的影响。第二、对生态位理论的文献综述，全面掌握生态位理论对影响论文撰

写质量和结论,也至关重要。因此本文的技术关键也在于如何采用生态位的理论对江西物流企业正确的评价。这也是论文研究的难点。

企业生态位理论是近年来才逐步发展起来的,利用企业生态位对区域物流的测度相关研究非常少,将这一理论应用于物流企业竞争策略的研究更加少之又少,文章利用生态位理论对江西省物流企业竞争策略进行研究,本身就是一个探索,尤其是在测评指标体系上采用国标关于物流企业相关指标是否合适,还需要进一步探讨。另外在研究的过程中针对如何提高江西物流企业的竞争力更多的是从微观的角度来进行指标体系的探索,而对于解决重要问题的第四方物流所涉及到的内容较少,这也是下一步进行研究的重要方向。

## 参考文献

- [1]Grinell J. The niche relationship of the California thrasher[J]. Auk, 1917 (21) :364-382.
- [2]Elton C. Animal Ecology[J]. London:Sidgwick and Jackson, 1927. 63-68.
- [3]Hutchinson. G. E. Concluding remarks[J]. Cold Spring Harbor Symp Quant Biol, 1957(22): 415-427.
- [4]Pianka E R, Burghardt G M, Rand A S. Iguanas of the World. Their Behavior, Ecology and Conservation[J]. Copeia, 1983, 1983(2) :578.
- [5]王刚,赵松岭,张鹏云,陈庆诚. 关于生态位定义的探讨及生态位重叠计测公式改进的研究[J]. 生态学报, 1984(02) :119-127.
- [6]张光明,谢寿昌. 生态位概念演变与展望[J]. 生态学杂志, 1997, 16(6) :46-51.
- [7]柴永福,岳明. 植物群落构建机制研究进展[J]. 生态学报, 2016, 36(15) :4557-4572.
- [8]蹇令香,曹章露. 基于生态位理论的广东省港口产业发展研究[J]. 科技管理研究, 2018, 38(12) :205-209.
- [9]刘志峰. 企业生态位基本原理与理论构架研究[J]. 商业经济研究, 2016(08) :117-119.
- [10]顾力刚,蓝莹,谢莉. 企业生态位视角的商业生态系统稳定性研究[J]. 工业技术经济, 2016, 35(05) :148-155.
- [11]Taeyeo A. Torbianelli, Marco Mazzarino. Optimal Logistics Networks: the Case of Italian Exports to Russia[J]. Transit Stud Rev, 2010(16) :918-935.
- [12]Marco Mothillal. Strategic Scenarios of Global Logistics:What Lies ahead for Europe?[J]. Eur. Transp. Res. Rev, 2012(4) :1-18.
- [13]徐玖平,张梦翔,冯江洪. 基于熵值法-双基点法的物流企业竞争力测度研究[J]. 西南民族大学学报(人文社科版), 2015, 36(07) :122-126.
- [14]邓万江,马士华,关旭. 碳交易背景下存在顾客环保偏好的双企业竞争策略研究[J]. 中国管理科学, 2017, 25(12) :17-26.
- [15]杨清培,王兵,赵广东,等. 江西大岗山毛竹林主要种群生态位及 DCA 排序分析[C]. 中国林学会竹子分会四届四次全委会暨中国竹业学术大会. 2010:51-59.

通讯作者:曹静雅

邮箱:75520911@qq.com

手机:13970950174