

基于扎根理论的西部物流集群中横向物流协同 制约因素及作用机制研究

——以五省市为例

张晓燕¹, 孙志忠¹, 胡娟²

(1. 兰州文理学院 经济管理学院, 甘肃 兰州 730000;

2. 湖北工业大学 经济与管理学院, 湖北 武汉 430068)

摘要: 物流集群是物流业降本增效的重要形式,本质是其内部相互竞争的企业之间的物流协同。但企业在开展协同活动时,却受到诸多制约因素的影响。文章通过对中国西部7个大型物流集群的管理方、企业代表以及相关的政府官员、专家、学者等进行半结构化深度访谈,借助扎根理论研究方法进行编码分析,构建出由“协同环境”“合作伙伴”“信任”“信息系统”四个主范畴共同构成的“横向物流协同制约因素”模型,并编制故事线,说明它们之间的逻辑关系。制约因素“作用机制”模型揭示了上述制约因素在计划、实施和评估阶段的内在联系与相互影响。在此基础上,针对性地提出相应对策与建议,以便消除阻力,推动协同,促进物流集群的发展和西部物流业的转型升级。

关键词: 物流集群;横向物流协同;扎根理论;制约因素;作用机制

中图分类号: F127 **文献标志码:** A **文章编号:** 1000-2154(2019)09-0005-14

DOI: 10.14134/j.cnki.cn33-1336/f.2019.09.001

The Constraints and Their Function Mechanism of Horizontal Logistics Collaboration in Western Logistics Cluster Based on Grounded Theory ——Case Study of Five Provinces and Municipalities

ZHANG Xiao-yan¹, SUN Zhi-zhong¹, HU Juan²

(1. School of Economics and Management, Lanzhou University of Arts and Science, Lanzhou 730000, China;

2. College of Economics and Management, Hubei University of Technology, Wuhan 430068, China)

Abstract: Logistics cluster is an important form of reducing cost and increasing efficiency in the logistics industry, and Horizontal Logistics Collaboration (HLC) is the essence. But it is affected by many constraints. This article constructs a model of “HLC constraints” composed of “collaborative environment”, “partner”, “trust” and “information system”, and builds a story line illustrating the logical relationship between them on the basis of semi-structured in-depth interviews with managers of seven large logistics clusters in Western China, enterprise representatives, government officials, experts and scholars, and coding analysis of Grounded Theory. The “model of function mechanism” reveals the internal relationship and interaction of constraints in the planning, implementation and evaluation stages. On this basis, corresponding countermeasures and suggestions are put forward in order to eliminate resistance, promote collaboration and development of the logistics cluster, the transformation and upgrading of the logistics industry in Western China.

Key words: logistics cluster; Horizontal Logistics Collaboration (HLC); Grounded Theory (GT); constraints; function mechanism

收稿日期: 2019-07-26

基金项目: 教育部人文社会科学一般项目“基于服务主导逻辑的物流集群价值共创及服务生态系统构建研究”(18YJC630047); 甘肃省高等学校科研项目“物流集群内部企业横向物流协同的伙伴选择机制及其对策研究——以甘肃为例”(2018A-143)

作者简介: 张晓燕,女,副教授,博士,主要从事区域物流与供应链管理、企业管理研究;孙志忠,男,副教授,主要从事区域物流、企业管理研究;胡娟,女,副教授,博士,主要从事物流管理、区域物流研究。

一、引言

物流业是我国的基础性、战略性产业,也是我国在“一带一路”倡议实施中实现互联互通的基本保障。但我国物流业总体发展水平不高^[1],物流运作成本高、效率低,亟待转型升级。从欧美等物流业发达国家的经验上看,物流集群已经成为推动物流业降本增效、积极发展的一个重要组织形式^[2-3],其实质是相互竞争的各类物流服务企业之间的业务合作^{[1][4][137]},被学者们称之为横向物流协同(Horizontal Logistics Collaboration,以下简称 HLC)。Vanovermeire 等(2014)从运输角度定义了 HLC:“供应链同一层面上运作的具有类似或互补运输需求的企业之间的捆绑运输——可能是供应商之间,也可能是客户之间,或者是物流服务提供商之间的物流合作”^[5]。Rodrigues 和 Irina(2015)进一步指出,运输作为物流活动的主要功能之一,是 HLC 的一项重要协同内容,但 HLC 也应包括仓储、配送等其他物流活动的协同^[6]。

目前,大多数文献主要进行 HLC 成功案例的研究,鲜有学者关注失败案例。一种解释是失败的比例相对较低^[7],更加合理的解释是避免与竞争对手进行合作是企业的一种理性行为^[8],因为企业会慎重地思考协同失败的可能性,一旦发现有极强的失败倾向时,就会选择不进行 HLC^[9]。那到底是什么因素阻碍企业之间的 HLC 呢?不同学者和文献给出了不同的答案。

二、文献回顾

国外学者常常从流程角度将横向物流协同划分为协同准备(设计与规划)、协同实施(业务与市场运营)和协同产出(行为结果)阶段^[10]。在三个不同阶段,企业进行 HLC 面临的阻力有所不同。

(一) 协同准备阶段的阻力

存在于协同准备阶段的阻力的实质是企业欠缺进行 HLC 的基础,缺乏基础就意味着企业协同的阻力加大。企业在该阶段常遇见的阻力有:第一,宏观经济条件不鼓励合作^[11],一方面是宏观框架不稳定或游戏规则常变化,造成公司间交易不稳定^{[4][35]};另一方面是绝大多数国家反垄断法的限制带来合法性的问题,许多国家规定,当合计份额超过10%,合作会被限制^[12]。第二,缺乏高管支持,商人排斥合作是基于对竞争者披露自己的商业秘密的风险预判,为保护商业秘密而不愿交流^[8]。这部分源自企业高层管理者的悲观态度,缺乏对竞争对手的信任^[13-14],当然也可能源于企业的运作效率过低^[12],无法掌控组织之间的关系。排斥性的态度会造成高管团队或者内部部门的不支持,即使进入到协同的实施阶段,这也会极大阻碍 HLC 的正常进行^[6]。第三,没有协同经验,包括寻找与选择伙伴、谈判以及协同中的治理与协调等经验^[6],它们可以帮助避免协同中可能出现的诸多陷阱,缺乏经验的企业会放大协同的障碍^[12]。第四,信息技术支持程度低^[6,15],信息沟通是物流横向协同的基础要求,但目前绝大多数的物流企业是中小型企业,其信息技术的应用比较落后^[4-5],信息沟通不畅会带来冲突增加,并增加协同和控制成本^[12],造成损失^[9]。第五,伙伴难寻,这是横向物流协同最大的阻力^[12,14]。企业通过衡量潜在合作企业的财务稳健性、商品或服务的水平、高干团队的情况、人力资源管理等等来评价对方声誉^[16],比较资源、服务、财务、管理等的互补来判定企业之间的相似性^[15],并通过回顾与考察过去的合作情况来判定协同可能的失败率^[7],以此选择出值得信任的合作企业。

(二) 协同实施阶段的阻力

协同实施主要是企业进行业务与市场的协同运营过程^[10]。国外学者认为企业可能会遇到的阻力主要表现为四个方面:第一,找不到在理念、战略方面具有一致性的合作者^[17],企业的协同需要寻找价值观一致的伙伴,文化不匹配,合作难以长久。第二,企业在规模、实力、市场地位上的不对等,这会造成企业进行协同谈判的地位不同,这种不同会造成成本分摊、利益分享以及风险分担等方面极大的不同^[6]。分配机制的不公平会阻碍企业合作的步伐。第三,所有协同企业都会表现出对机会主义行为的担忧^[14,18]。横向物流

协同的本质是竞争型企业之间的合作,竞争因素会提高投机行为的威胁^[12],可能造成单个企业将集体知识转化为一己私利的投机行为^[5],极大地伤害协同伙伴之间的关系。第四,在协同实施阶段,各种冲突难以避免^[17,19],尤其是伙伴间在成本分摊^[5,12]、利益分配^[14]方面的冲突。在横向物流协同中,协同成本应该低于企业单独成本之和,协同利益大于企业单独利益。因此,应该将协同成本(利益)分配到每个参与者,让他们感受到协同的收益,从而降低风险,增加协同信心^[5];对成本和收益的分配要考虑诸多因素,专属设施的购置、货物装载量、客户数量、运输距离、订单数量^[8]等都可以成为分配标准。但是这些标准却很难同时达到^[12],加之企业地位不对等^[17]、机会主义行为、经验缺乏等原因^[6],造成企业分配机制不公平^[19],带来企业之间的冲突。此时,企业协调冲突的能力和经历十分重要,若缺乏冲突处理办法,企业协同的失败率会大大提高^[12]。

(三) 协同产出过程的阻力

阻碍企业横向物流协同的最根本力量是企业对协同产出的预判。理想的协同效果是总成本降低,收益增加,企业灵活性增大等^[6]。但事实上,许多企业担心合作会带来企业灵活性降低和其他成本增加的后果^[12,17]。

灵活性是指公司为了降低供应链总成本,在多大程度上允许交货条款的变更^[5],表现为提前期和运输频率的变化^[6]。战略联盟等 HLC 形式虽然建立了协同的长期性,但也会导致企业失去自由、灵活性降低^[17-18]。总成本降低是理想协同的效果之一,但是,企业的横向协同在降低运输等物流成本的同时,可能也会带来其他管理成本的升高。协调成本是其中之一^[5]。除了实施过程中可能发生的各种冲突外,还会有一些超出计划和程序的突发情况出现^{[13]105[18]}。为了处理这些意外情况,企业需要额外支出协调成本,当协调成本多于物流成本的降低时,企业就失去了协同的意愿。

此外,一些学者认为,协同阻力之间存在因果关系^[5-6,8,10-14,17-19]。如图1所示,在协同投入分析过程中,宏观环境、企业的意愿和经验等不足会造成企业难以找到令人满意的合作伙伴问题;合作伙伴的匹配程度又影响协同实施阶段,带来战略、文化的不匹配、企业投机行为以及地位不对等和分配不公平。协同经验的缺乏和信息的沟通不畅、失衡的企业地位等共同导致实施过程中各项难以协调的冲突,从而进一步造成协同产出的不理想:沟通、协调和管理等成本增加,甚至带来商业秘密的泄漏等后果。

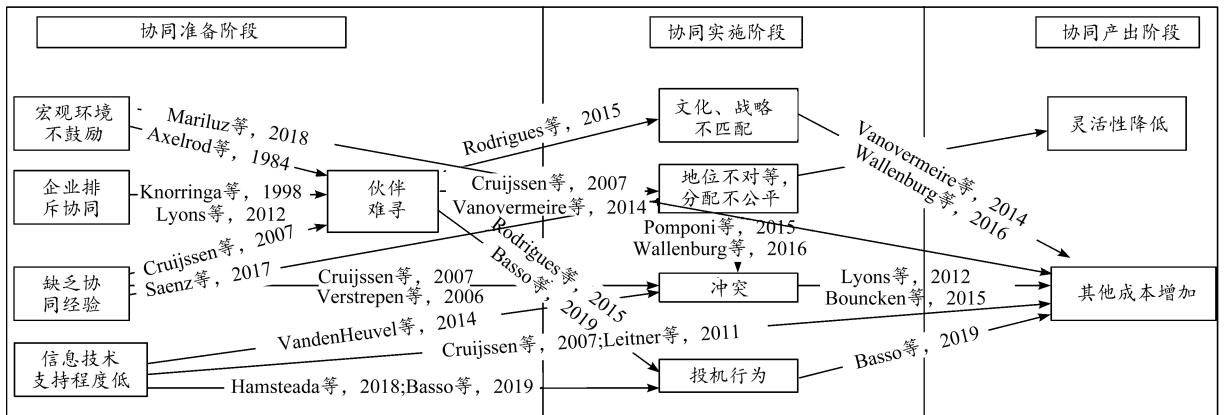


图1 横向物流协同的阻力

注:图中箭头表示学者们认为一些阻力之间存在的一定的因果关系

但上述研究全部是在国外经济背景中进行,缺乏对中国情景的关注,更没有置于我国经济较为落后的西部物流集群中进行。中国学者也极少对此进行专门研究,鉴于此,本文通过对我国西部7个大型物流集群的管理方、企业代表、政府官员、专家和学者等进行深度访谈,并借助扎根理论,对访谈资料进行编码分析,总结出制约企业进行 HLC 的因素及其作用机制,以便有的放矢地消除阻力,为物流集群中的企业创造良好的协同环境,提升企业运作效率,进一步提高物流集群的集聚经济,进而为促进中国物流产业转型升级提供理论参考。

三、扎根理论与数据取得

(一) 扎根理论方法

扎根理论(Grounded Theory, GT)是质性研究的方式之一。它通过自下而上的归纳建立实质理论^{[20]26},透过外在现象,逐步编码,寻找反映事物本质的概念,分析概念之间的逻辑关系,并建构相关社会理论模型。GT特别适合于针对社会组织内部结构以及外部关系进行的研究^[21],尤其对于解释供应链成员之间协同关系的成功^[22-23]、组织间信息的分享^[24]、企业之间技术、金融和人力资源差异的处理^[25]、协同文化的建立等研究问题十分有效^[26-27]。因此,目前,GT已被较多地应用于物流和供应链管理研究的领域^[21,26,28]。

扎根理论研究的三个“代表”流派中,以 Strauss 为代表的程序化扎根理论操作性最强,使用最广泛。它将构建理论的过程分为三级编码:开放编码、主轴编码和选择性编码。其中,开放编码是一级编码,是从原始资料定义概念,通过确定属性和维度形成范畴的过程;主轴编码是二级编码,通过归类建立各个范畴之间的主从关系,形成主范畴;选择性编码是三级编码,通过整合主范畴建立“核心”概念,系统分析与主轴编码之间的内在关系

1. 初步抽样。扎根理论强调从资料中提升理论,其资料来源十分广泛,实地调研、观察、访谈、研讨、会议记录等都可以成为数据源^{[20]27}。

初步抽样是划定作为主要资料来源样本范围的过程。鉴于资料的可得性,本文将主要(企业)样本地理范围确定为中国西部五省十二市(甘肃兰州、酒泉、嘉峪关、天水、陇西;青海西宁、海东、海西;宁夏银川;重庆;四川成都、泸州)。首先大致了解其中具有代表性的物流园区、物流中心、货物集散中心等,通过网络和专家咨询初步掌握园区(中心)的规模、历史等数据,然后对一些园区(中心)以及入驻其中的重点企业进行实地走访、观察,利用电子邮件、电话等方式大致了解上述样本内部企业之间 HLC 的基本情况,最终确定23个物流(经济、工业)园区、大型货物集散中心作为样本范围,按照他们所在的地域和对周边的影响力划分为7个物流集群^[4,18]。样本基本情况描述见表1。

表1 样本基本情况描述

集群	物流园区		占地面积	入驻企业及经营范围数量	选择原因	
兰州物流集群	甘肃(兰州)国际陆港		已建成14平方千米	内含10大产业园,入驻企业约2000家	甘肃省唯一国家级示范物流园区;2018年、2019年全国优秀物流园区	
	甘肃物产集团	兰州物流园	702.85亩	入驻153家各类企业	甘肃省物流企业龙头	
		河口物流园	664亩	18家以煤炭仓储物流为主的大型经销企业		
		皋兰物流园	1632亩	入驻企业约1000家		
	兰州货运集散中心		970.2亩	入驻89家企业	兰州市内生活资料配送的重要力量	
天奇物流园		293亩	入驻395家企业	甘肃最早的私营物流园区		
酒嘉物流集群	嘉峪关多式联运物流园		885亩	入驻108家企业	2018、2019年全国优秀物流园区	
	酒嘉物流园		3080亩	入驻企业500余家	在酒嘉地区具有极大影响力	
	酒泉国家经济技术开发区		58.9平方千米(约88350亩)	开发区共入驻企业约3000家,分为南园和西园,西园重点发展商贸物流产业	2013年1月升级为国家级经济技术开发区	
天水-陇西物流集群	社棠工业园区		15465亩	入驻约260家企业	2010年国务院批准的国家级开发区	
	甘肃建投天水物流园		230亩	18家,重点服务社棠园区	距社棠工业园区3公里	
	天水东森现代物流园		120亩	37户,重点服务社棠园区	距社棠工业园区8公里	
	甘肃物资集团	天水万达物流中心		280亩	入驻58家企业	建材、钢材加工配送、业务覆盖甘青宁
		(陇西)天马物流园		221亩	入驻180多家小微型企业	业务与社棠工业园区关联大,陇南地区重要物流配送力量

续表1

集群	物流园区	占地面积	入驻企业及经营范围数量	选择原因
西宁-海东物流集群	青海朝阳物流园区	12075亩	内含六大功能区,入驻514家企业	2017—2019年全国优秀物流园区
	海东临空物流园区	10500亩	入驻物流服务企业约1300余家	位于青海省级开发区海东工业园区临空综合经济园内
海西物流集群	海西物流园区(以德令哈物流园区为主)	360亩	入驻企业约500家	业务涵盖青海海西区域
银川物流集群	宁夏交通物流园	1509亩	入驻物流企业400余户	宁夏“十二五”规划的重点项目之一
	宁夏众一物流园区	390亩	入驻497家商户	2018、2019年全国优秀物流园区
	宁夏新华百货物流园(新百物流园区)	406亩	入驻各类小微型企业300余家	隶属宁夏新华百货集团,宁夏全省生活资料配送主要力量
重庆-四川西南物流集群	重庆西部现代物流园	35.5平方千米(约53250亩)	549家企业入驻	重庆铁路物流基地、国家服务标准化试点园区;2014年、2018年全国优秀物流园区
	新津物流园区(成都)	3600亩	700余家	成都市现代物流三大园区之一;西部国家级综合物流交通枢纽
	泸州临港产业物流园区	约5000亩	入驻企业587户	2017—2019年全国优秀物流园区

资料来源:作者据各物流园区(中心)官网资料或通过访谈调研统计汇总

2. 资料收集。扎根理论强调从资料中提升理论,鉴于访谈法具有明确的指向性,可以获得更加丰富的资料^[29],且操作灵活、互动性强,有利于深入探索问题等优点^[30-32]。本文主要采用半结构化深度访谈方式。

访谈分为两个阶段。非正式访谈仅针对个别样本的负责人(以甘肃省企业为主)进行,以初步检验访谈效果,修正提纲。正式访谈借助甘肃省物流学会在全省物流企业进行“出城入园”政策的大规模反馈调查,以及其与青海省物流协会、四川物流促进会交流学习等契机,^①按照修正后的提纲进行,每位访谈对象保证不低于40分钟。在对访谈资料(主要是录音材料)进行初步整理和分析之后,针对材料中存在的表述不清或模棱两可的内容,利用电话、微信等方式与相应被访谈者进行沟通,直至完全理解被访者的表述含义,以确保研究者对访谈内容的准确理解和把握。

针对不同的访谈对象,访谈提纲(提问侧重点及表达方式)不完全相同,但都可以分为三项内容。第一,被访者的一般信息,用于了解访谈对象的基本任职情况(如,职位、职责、工作年限、职位供职时间、其他与物流相关的工作经历与任职时间),重点考察其对行业、企业的熟悉程度;第二,公司区位及相关物流集群信息,用于了解集群发展历史、集群内企业的数量、规模、企业对“出城入园”政策的态度等,重点考察集群对企业的吸引力(企业入驻集群的原因);第三,集群内企业之间的HLC行为,用于了解企业对合作伙伴的选择,合作的具体情形、约束机制、效果、方式、模式等,重点考察企业间HLC的意愿及其原因。其中,HLC的制约因素被作为两个问题(企业为什么不与其他公司合作,企业与其他公司协同失败的原因是什么)单独列出,在被访谈者提及相关内容时被提出。

需要说明的是,资料收集工作是一个反复进行的过程,并未与资料整理截然分离,亦非一次完成。访谈最终形成近35万字描述性资料,其中,约4万字与企业之间HLC的制约因素有关,分散于访谈资料各处。

3. 理论抽样。基于研究目的,考虑到访谈样本的权威性、代表性和全面性,并在保证理论饱和的原则下^[20,32],访谈对象除了集群中物流园区(中心)管委会主要负责人、集群中一些主要企业的负责人外,还包

①甘肃省“出城入园”政策以兰州市为主,覆盖全省,主要是为了环保、交通等目的,要求市内各工业和物流服务企业迁出城区,入驻城区之外的经济(物流)园区。2016年8月至2017年5月期间,甘肃省物流学会受相关部门委托,在全省范围内进行意见反馈调研,笔者作为服务专家参与了学会在兰州、酒泉、嘉峪关、天水、陇西等地的调研;2017年12月,又以会员身份参与了甘肃省物流学会与青海省物流协会在西宁市进行的交流学习。2018年3月,借助项目资助,调研宁夏回族自治区三大物流园区,并进行访谈;2019年4月,借助甘肃省物流学会与四川物流促进会“一带一路”供应链发展论坛的契机,对川渝两地3个物流集群的个别企业负责人进行深度访谈。本文中的访谈资料,基本是以这四次活动为契机所得。

括了政府相关部门官员、长期从事物流集群研究的学者以及四省物流协会、学会、促进会专家等共计56人。样本人数所占百分比分别是:政府官员6人占比10.7%,园区管委会负责人13人占比23.2%,企业负责人20人占比35.7%,高等院校教授、学者9人占比16.1%,物流协会及学会工作人员8人占比14.3%。7个物流集群中,园区(中心)的业务领域涵盖生活资料和生产资料,包括药品、食品蔬菜、建材、煤炭等,运输方式包含航空、铁路、公路、水运、多式联运。被抽样的23个园区(中心)中,5个仅涉及生产资料,7个仅涉及生活资料,其余11个两者均有所涉及。从运输方式的角度看,所有园区(中心)内的企业至少使用两种以上运输方式。

四、研究的编码过程

鉴于扎根理论对理论饱和和检验的要求,本文从56份访谈资料中随机抽取43份进行三级编码分析,其余13份则用于饱和度检验^[20,32]。考虑到访谈资料数据量大,包含信息较多,在完成访谈资料文字输入后,本文采用了“分散→整合”的方式进行初步整理^[30-31]。首先将所有资料打散进行大致内容检索,并锁定 HLC 制约因素相关部分,然后集中对这些相关内容进行编码。编码过程借助备忘录工具进行持续比较^[32-33],力图使编码更加客观准确。

(一) 开放编码

为了避免受到已有观念先入为主的影响,客观分析访谈资料,本文在开放编码阶段使用了“逐段→逐句”的两分式编码方式。即先行对锁定的资料进行逐段编译,大致确定资料每部分的中心大意,将涉及制约因素的内容区分出来,然后利用逐句编码方式,对访谈资料中的每一句话进行编码和命名^[30-31]。

在逐段编码锁定资料后,进行具体的开放编码过程:第一步,逐句编码,在每个有实际意义的句子停顿处加注标示符 I_x,表示一个现象,而没有实际意义的话语被剔除,不进行标注;第二步,应用原生编码原则将 I_x 浓缩,简化为初步概念,并加注标示符 II_y^[30-31];第三步,归类精炼初步概念并命名,以 III_z 标示;最后,将概念整合为范畴,标示符为 C_m。表2摘选了开放编码的其中一段文字。

表2 横向物流协同制约因素的开放编码过程(部分)

访谈资料(现象 I _x)	初步概念(II _y)	概念(III _z)	范畴(C _m)
兰州经济发展相对落后 I ₃₈ ,而中国大型物流公司如传化、中铁快运、德邦等对园区各项条件的要求较高 I ₃₉ ,基本不会考虑入驻小型园区 I ₄₀ 。但兰州市大型物流园区屈指可数 I ₄₁ ,所以我们园区内的企业没有直接接触大型物流公司的地理便利性 I ₄₂ 。同时,他们对合作伙伴的条件设置高 I ₄₃ ,重要合作伙伴都是与自己规模实力相当的企业 I ₄₄ ,所以我们与之合作往来的机会也少 I ₄₅ 。小企业之间的合作就更少 I ₄₆ ,因为互相不信任 I ₄₇ ,小企业的信任又很难说 I ₄₈ ,谁也不敢保证是否会有丢货的情况发生 I ₄₉ 。真的出现丢货了 I ₅₀ ,企业的利润空间小 I ₅₁ ,谁都不愿承担责任 I ₅₂ ,为了避免这种情况出现 I ₅₃ ,干脆不合作为好 I ₅₄ 。	城市经济落后 II ₃₄ ; 大公司要求高 II ₃₅ ; 不入驻小园区 II ₃₆ ; 大园区少 II ₃₇ ;缺乏地理便利性 II ₃₈ ;(大公司)合作伙伴的条件设置高 II ₃₉ ; 规模实力相当 II ₄₀ ; (大小)合作机会少 II ₄₁ ; (小小)合作更少 II ₄₂ ; 不信任 II ₄₃ ;信誉 II ₄₄ ; 丢货 II ₄₅ ; 利润小 II ₄₆ ;推卸责任 II ₄₇ ; 规避风险 II ₄₈ ;不合作 II ₄₉	经济环境 III ₅ ; 大公司 III ₁₉ ; 缺乏地理便利性 III ₂₀ ; 规模实力相当 III ₂₁ ; 合作机会少 III ₂₂ ; 不信任 III ₂₃ ; 缺少信誉保证 III ₂₄ ; 丢货 III ₁₂ ; 利润小 III ₂₅ ; 推卸责任 III ₂₆ ; 规避风险 III ₂₇	宏微观环境 C ₄ ; 企业规模 C ₂ ; 合作便利 C ₈ ; 追求平等 C ₉ ; 信任基础 C ₁₀ ; 协同保障 C ₁₁ ; 突发情况 C ₆ ; 利己行为 C ₁₂

注:上述标示符中的资料编号反映了真实的编码过程,x表示访谈资料的自然顺序,无重复;y、z、m的设定规则均为:新概念(范畴),顺序编号;重复概念(范畴),与已有编号相同

最终,43份原始资料识别出与制约因素有关的现象2014个,概念267个,范畴57个,其中,123个概念涵盖5个以上现象,18个范畴出现至少4次。事实上,表2中初步概念化的步骤(II_y)并非程序化扎根研究的必需步骤,是本文为了避免因为研究过程的跳跃造成部分内容遗漏而做的备忘录。

(二) 主轴编码

主轴编码主观性较强,是二级编码过程,常按照维度^[32]、性质^[33],或者“条件→行动/互动策略→结果”逻辑模型等标准寻找和提炼看似割裂分散的范畴(Cm)之间的联系^[34-36],以发现和建立各个范畴之间的主从关系,最终整合形成主范畴(标示符为Zn)。

参照国内学者常用的方式^[34-36],本文按照“条件→行动/互动策略→结果”逻辑模型对第一步形成的18个范畴进行主轴编码,形成4个主范畴,过程如表3。其中,条件是主范畴发生的情景或原因,行动/互动策略是针对该条件所采取的管理手段和处理策略,结果是策略执行带来的效果^[37-38]。表3的分析逻辑蕴含了不同制约因素的作用机制。

表3 横向物流协同制约因素的主轴编码过程

条件	行动/互动策略	结果	主范畴(Zn)
宏观环境 C ₄	协商基础 C ₅	合作便利 C ₈ 协同成本 C ₁₅	协同环境 Z ₁
企业规模 C ₂ 企业业务 C ₃ 历史经验 C ₁₃	追求平等 C ₉ ; 伙伴匹配度 C ₁₆ 突发情况 C ₆	利己行为 C ₁₂ 关系重审 C ₁₇	合作伙伴 Z ₂
信任基础 C ₁₀	协同保障 C ₁₁	协同意愿 C ₁₄	信任 Z ₃
系统建设 C ₇	信息系统对接 C ₁	信息失真 C ₁₈	信息系统 Z ₄

注:主轴编码的结果是形成主范畴(Zn)

二级编码形成的4个主范畴被命名为:协同环境 Z₁、合作伙伴 Z₂、信任 Z₃、信息系统 Z₄,他们共同解释了制约中国西部物流集群中 HLC 建立与发展的因素。这四项因素的缺失或不足,造成企业或者不愿协同,或者协商不成,或者迅速解散协同联盟,或者限制其他企业加入联盟。4个主范畴及其对应的18个范畴的内涵如表4所示。

表4 范畴的内涵

主范畴 Zn	主范畴内涵	对应范畴 Cm	范畴内涵
协同环境 Z ₁	企业所面临的宏观、行业和微观经济环境,企业所在区域和集群的硬件保障,政策环境和文化氛围	宏观环境 C ₄	国家、行业和所处地区经济发展及竞争状况,企业高层对协同的态度
		协商基础 C ₅	企业进行的协同协商可以基于正式的商业谈判,或者是行业协会、集群的推动
		合作便利 C ₈	集群为企业协同提供的区位、政策、交通、设施和设备等条件以及理想伙伴是否入驻同一集群(园区、中心)
		协同成本 C ₁₅	企业协同的各项有形和无形成本,包括协商沟通成本、机会成本以及由对方投机行为带来的损失等
合作伙伴 Z ₂	协同过程的不同阶段,企业对协同伙伴进行考察、选择、谈判沟通的条件和考虑因素等	企业规模 C ₂	企业的从业人数、影响力等
		企业业务 C ₃	企业的经营范围,主要指企业是从事专业的第三方或第四方物流服务,还是仅从事传统单一业务
		历史经验 C ₁₃	协同各方的协同经历和经验积累
		追求平等 C ₉	企业在协商和协同过程中追求地位的平等,主要体现在利益分配和成本分摊上
		伙伴匹配度 C ₁₆	协同伙伴在文化、理念、战略等方面的相互认可度以及在能力、市场等方面的互补性
		突发情况 C ₆	主要指运输途中的意外事故、仓储中的货损货差、临时工作人员不到位等情况
		利己行为 C ₁₂	协同过程中一方的投机行为,或者在突发事件发生时,协同某一方出现的逃避责任的行为
关系重审 C ₁₇	企业对协同关系的重新认识		

续表4

主范畴 Z _n	主范畴内涵	对应范畴 C _m	范畴内涵
信任 Z ₃	相互协同过程中, 伙伴之间互相信任的原因、保证和对未来的期许	信任基础 C ₁₀	协同伙伴的信用等级和在业内的信誉,或是基于企业家之间的私交
		协同保障 C ₁₁	协同开始时,企业各自缴付的诚信保证金;曝光投机行为;将屡次违规的企业列入“协同黑名单”,在集群内部甚至全行业进行“封杀”
		协同意愿 C ₁₄	协同企业参与或重复参与协同的意愿
信息系统 Z ₄	协同信息平台 and 系统的建设,和信息交流的过程与结果	系统建设 C ₇	政府、集群信息平台,企业信息系统的建设情况,信息技术支持程度
		信息系统对接 C ₁	企业信息系统与政府、集群信息平台的对接与信息交流,企业间的信息交换
		信息失真 C ₁₈	企业在各种信息交互的过程中可能带来的各种问题

(三) 选择性编码

选择性编码是三级编码,旨在发掘主轴编码之间的逻辑关系,提炼并形成核心范畴,进而确定研究结论并构建模型^[29-30]。构建的模型要体现出完善的逻辑关系和完整清晰的故事线^[36]。逻辑关系是对范畴更加细致的对比修正和确定内在联系的过程,故事线则利用范畴说明全部现象^[27],凸显核心范畴发挥统领作用的过程^[37]。

基于此,本文最终确定“横向物流协同制约因素”作为核心范畴,与“协同环境”“合作伙伴”“信任”“信息系统”共同构成 HLC 的制约因素模型,如图2所示。

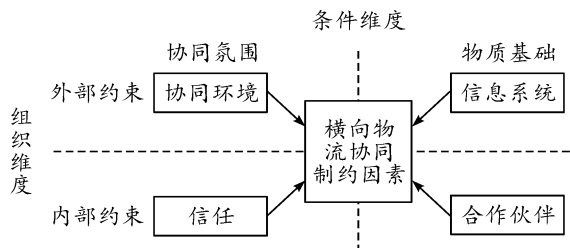


图2 横向物流协同制约因素模型

从“组织维度”上来看,HLC 制约因素被分为外部和内部两个约束。“协同环境”和“信息系统”作为外部制约因素影响协同的顺利开展。不利于协同的环境或者信息系统和平台建设不佳虽然不会造成企业间 HLC 无法建立,但会对协同关系的开展带来巨大的阻力。“信任”和“合作伙伴”作为内部约束,决定协同的建立和发展,两者的欠缺会造成 HLC 无法建立或难以存续。

从“条件维度”上看,四个主范畴被分为协同氛围和物质基础两个方面。前者包含了“协同环境”和“信任”,两者的缺失造成 HLC 文化和诚信氛围淡薄;后者包含了“信息系统”和“合作伙伴”,为协同的建立和发展提供物质基础条件。

由此,编制故事线如下:西部物流集群中,企业进行 HLC 受到诸多因素的制约。西部经济落后,企业家思想观念陈旧造成的协同环境不佳,带来了集群内部协同文化的欠缺;企业整体实力较弱,作为物质条件的信息系统尚未建立健全,造成信息交流不畅制约协同的开展。而合作伙伴作为物质条件,又是内部约束因素,伙伴难寻造成协同基础条件欠缺,HLC 难以建立和发展^[39]。与此同时,企业间缺乏相互信任,既稀释了协同氛围,又造成协同缺乏基础,阻碍了 HLC 的开展。

(四) 信度和效度检验

本文从三个方面来保证信度和效度:理论饱和^[29]、方法内部多元化^[32]、实践者的检验^[30]。

理论饱和是对研究信度和效度的保证,是指研究分析结果不再进一步发展并出现新的代码和类属,它是扎根理论停止采样的标准^[30]。在三阶段编码过程中,本文借助团队力量,各成员独立编码,进行持续比较;又对预留的13个数据资料进行重新编码和分析,结果没有形成其他新的范畴和关系,符合“横向物流

协同制约因素”这一核心编码的关系和脉络。经过检验,理论类属达到饱和。

研究方法内部多元化指的是数据多元化、地域多元化、研究人员(目的)多元化^[32]。本文主要利用访谈资料作为数据来源,但也大量涉及网络资料、企业内部文件资料等,保证了数据的多元化。研究的企业所在物流集群地域涵盖甘肃、青海、宁夏、四川和重庆五省(市、自治区)十二个城市,包括23个物流园区(中心)。此外,半结构访谈并不局限于企业进行HLC的制约因素,而是比较开放地涉及了协同的动机、方式、模式等。编码人员接受过正式的扎根训练,是具有丰富研究经验的学者^[31]。同时,所处地缘广阔,避免了同化思维,保证了研究人员多元化。

编码结束后,本研究还将编码结果交于具有丰富研究经验的学者和实践经历的企业家、官员进行检验。检验人员一部分是访谈对象,还有一部分是非访谈对象,前者主要检验编码的准确性和真实性,后者主要进行理论饱和度的检验^[20,32]。

五、横向物流协同制约因素的作用机制

结合国外学者对横向物流协同的阻力研究,按照主轴编码所遵循的“条件→行动/互动策略→结果”逻辑,本文将各个制约因素综合发挥作用的过程分为三个阶段,分别命名为计划、实施和评估阶段。计划阶段即“条件”,主要考察进行HLC的物质条件是否具备;实施阶段即“行动/互动”,主要考察企业进行HLC时采取的具体行动方案是否可行;评估阶段即“结果”,考察协同效果是否令企业满意。每个阶段都由组成“协同环境”“合作伙伴”“信任”“信息系统”四个制约因素的相应范畴(Cm)构成,体现出各个范畴在计划、实施和评估三个阶段的内在联系和相互影响。

(一) 制约因素在计划阶段的作用机制

1. 作用路径。在计划阶段,企业主要从组织维度上考察进行HLC的物质基础,它们是HLC得以建立的先决条件。当发现基本的物质基础不具备时,绝大多数的企业会选择放弃建立协同。如图3所示,首先,合作伙伴和系统建设作为最基本物质基础,为协同建立提供物质保障,如果不具备,企业就会选择放弃协同,只有具备,才会进入第二步;其次,企业会考察协同环境和企业间的信任,他们共同营造了协同氛围,影响协同的健康发展。当发现不具备时,绝大多数的企业会选择放弃协同,只有那些认为条件基本具备的企业才会走向行动层面,进入实施阶段。

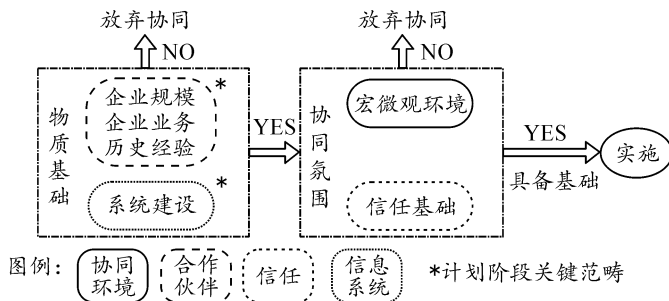


图3 制约因素在计划阶段的作用路径

注:图中箭头表示构成各个制约因素的范畴之间的逻辑

2. 内在机制。企业对物质基础的考察,首先关注合作伙伴的企业规模、业务和协同的历史经验。因为企业进行HLC的领域极易受规模、经营业务的影响,一般而言,规模越大、业务越广,协同的可能性就越大^[39]。但目前物流企业整体规模小,业务有限,增值服务少^[1],又造成他们更偏重缺乏技术含量的价格竞争^[40],强化了他们的竞争者身份。若双方都缺乏协同经历和经验积累,可能造成信心不足,无法达成共识而放弃协同^[7]。其次,企业考察的是信息“系统建设”,它是企业之间建立协同的物质保障。信息系统建设

成本高,周期长,风险大,常需要依赖政府力量^[38]。近几年,中国各级政府牵头在物流园区进行信息平台建设,但收效甚微^[40]。这是因为平台的建设和维护需要专业技术队伍和大量资金投入,人才匮乏和后续经费不到位造成计划落空^[38]。也有企业想要建立自己的信息系统,以实现与合作伙伴之间的信息交流^[31],但地处西部的物流服务企业普遍缺乏建立信息系统的能力^[1],物流集群又未能形成良好的诚信体系和文化氛围,造成“搭便车”现象,降低了企业合作建立信息系统的可能性,为此,企业常常放弃协同。深度访谈表明,我国西部物流园区至今仍以停车费、仓储租金为主要收入来源,一些规模较小的甚至尚未建立整体发展战略,对未来缺乏长远打算,也缺少建立和完善信息系统的意愿和实力。因此,信息系统建设不佳是许多企业在计划阶段就放弃协同的主要原因之一。

企业面临的协同氛围主要包括了协同环境因素中的“宏微观环境”和信任因素中的“信任基础”。宏微观环境既包括国家、行业和西部地区经济发展及竞争状况,还包括企业高层对协同的态度。目前,宏观经济不景气,西部物流行业发展水平低,企业家的合作观念有待进一步强化^[39]。同时,企业物流运作成本高、效率低,给企业带来巨大的生存压力^[2],造成企业更加倾向于竞争,西部企业家不敢也不愿协同。因此,只有信用等级和企业信誉极高或者彼此非常信任的企业之间才会有在某项物流业务上进行合作谈判的意向^[8]。但信用等级和企业信誉又受到企业经营状况的限制,所以西部物流集群中企业之间的信任常常源自企业家之间的友好关系,但这种建立在“私交”基础上的信任却不稳定。因此,总体上,西部物流集群中企业间信任基础欠佳。

只有当企业认为物质基础条件具备,协同氛围尚且能够接受的情况下,才会进入到 HLC 的实施阶段。

(二) 制约因素在实施阶段的作用机制

1. 作用路径。进入 HLC 的实施阶段,企业主要从组织维度上考察对应的行动方案,常按照“内部约束→外部约束”的顺序进行。如图4所示,制约因素在实施阶段的作用路径也分为两个过程。前一个过程中,企业主要考察合作伙伴和信任因素,如果企业发现这些方面无法实现,就会果断终止协同,只有达到企业的基本预期,才会继续实施进入第二步;第二个过程,企业考察相互间进行协同时的协商基础和企业之间进行信息对接的程度,只有实施顺利,才会进入评估阶段。

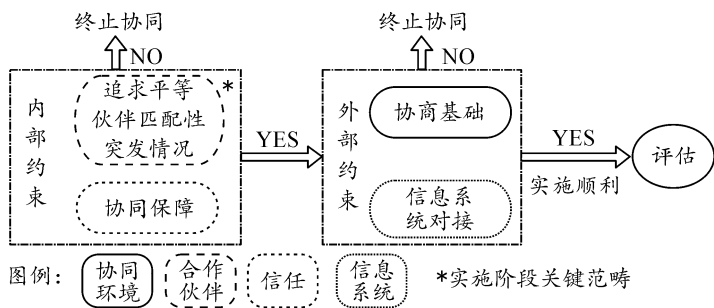


图4 制约因素在实施阶段的作用路径

注:图中箭头表示构成各个制约因素的范畴之间的逻辑

2. 内在机制。在协同的具体实施过程中,理智的企业都想追求平等的地位,以确保在日常运营过程中合理地进行成本分摊和利益分享。但现实中,真正的“平等”难以实现,“运输途中的意外事故、仓储中的货损货差、临时工作人员不到位”等“突发情况”的发生,极有可能打破所有的理想状态。发生突发事件时,企业可能会出于本能只顾及自身利益的保全,带来矛盾。同时,合作伙伴在文化、战略、理念等方面互不认同和能力的差异也会在此时被放大,这种不匹配可能造成协同终止。事实上,西部物流集群中,既能在业务上共同提升,又能在经营理念、战略方面保持一致,分歧不大,还能够为伙伴着想,而非只顾一己私利的“理想的”合作伙伴的寻找,难度极大。

由于企业的利己性,相互间缺乏信任是常态,企业一方面希望伙伴给予自己最大的信任,另一方面,却

小心地提防伙伴的背叛行为^[33]。因此,企业间进行HLC时,需要一定的协同保障。诚信保证金作为刚性保障,成为访谈涉及的绝大多数企业的选择。诚信保证金在正式协商阶段予以确定,大多等额缴纳,在合作终止后退还,所有企业均需在正式协议签订前缴付,不得随意动用。常采取金融保证制度确保其安全性,或由协同方共同确定的第三方保管,当出现协同协议认定的不诚信行为时,予以扣除。但在多方协同(尤其是新成员加入已有协同联盟的过程中),企业可能认为缴付不公平(后加入者可能需要多交付一些金额,以表达诚意),从而造成协同受阻。同时,“突发事件”常常成为诚信保证金使用矛盾的“导火索”,带来协同冲突:企业可能认为责任认定不公平,而就保证金的扣除提出抗议,造成冲突升级,继而遭到同行集体排斥,或被列入协同“黑名单”,在各项业务上遭遇同行排挤。为了避免被同行集体排斥,许多企业宁愿以不参与协同的方式规避可能的风险。

此阶段,只有同时具备了“合作伙伴”和“信任”的相关实施策略,企业才会考虑“协同环境”和“信息系统”要素。西部物流集群中,部分企业之间的合作基础源自物流园区和协会的推动,企业家常在非正式场合达成初步合作意愿后,进入正式协商谈判。非正式合作意向常会碍于情面或基于理想化的信任而确定,但在正式谈判中,协同各方都会尽量争取更多的利益,极易因为意见不一而终止谈判^[41]。此外,信息系统的有效对接会加强信息交流的频率,有助于厘清责任,但目前信息系统建设不佳,造成无法达到有效对接的要求。所以,实际运作中,企业常将信息滞后带来的损失和责任归咎于合作伙伴,造成协同的终止。

事实上,协同实施阶段,只有“合作伙伴”和“协同保障”实施顺利,且“协商基础”和“信息系统对接”没有遇到太大的困难,企业才会将协同持续下去,进入到第三个阶段。

(三) 制约因素在评估阶段的作用机制

1. 作用路径。HLC的效果评估阶段,是所有参与协同的企业对合作效果进行的反思和回顾。该阶段,企业的协同意愿受到“协同环境”“合作伙伴”和“信息系统”相应范畴的影响。一旦这三个因素效果不佳,造成“协同意愿”降低,企业极有可能拒绝再次进行HLC。制约因素在评估阶段的作用路径如图5所示。

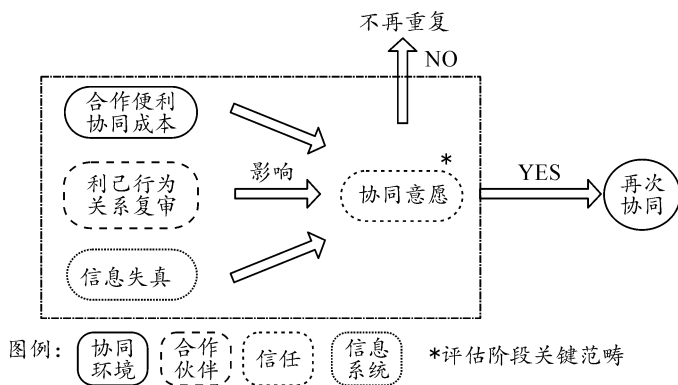


图5 制约因素在评估阶段的作用路径

注:图中箭头表示构成各个制约因素的范畴之间的逻辑

2. 内在机制。首先,空间距离临近的企业本应具有天然的协同便利^[4],西部物流集群的发展却限制了地理便利性。访谈涉及的企业地处我国西部五省,这些省份大多经济相对靠后,基础设施建设薄弱,制约物流集群发展与成长^[33],造成大企业不愿入驻。尤其是近年来政策扶持力度减弱,削弱了物流集群对各类企业的吸引力,更抵消了集群应有的协同地理便利性^[40-41]。集群应有的规模经济、范围经济、密度经济和频率经济效应难以得到发挥,带来运输、仓储、伙伴寻找、配送、信息等物流活动协同成本减少的可能性降低,或者直接带来专用资产投资风险^[28,39]和机会成本的增加,这使得企业的协同意愿降低。

其次,企业对合作伙伴发生的利己行为的评判和对双方关系的重审,也会影响协同意愿。曾经发生过的投机行为、推卸责任、互相指责等行为都会阻碍协同的正常进行,并促使企业重新考虑对合作伙伴的选择,思考和批判协同行为的意义和可行性,带来协同意愿的降低。

最后,西部物流集群信息系统建设基础欠佳,企业间各种方式的信息对接可能带来信息失真。一方面,物流集群公共信息平台要确保临时协同信息发布的真实性,但信息真实性与时效性之间存在二律背反,平台对信息的审核,势必会造成信息发布延迟,影响时效性。另一方面,企业间的专用信息系统对接也会带来信息失真,可能是数据丢失,也可能是源自操作人员的理解偏差,抑或是由文化不匹配带来的伙伴双方(或多方)对同一事件的认知不同,造成多方信息交流的结果效果低于预期,企业协同意愿降低。

效果评估阶段决定企业是否具有再次合作的意愿,当企业发现协同的成本高于预期,或者是收益低于预期时就会放弃再次合作的意愿。而只有顺利地通过了计划、实施和效果评估阶段,并且取得了理想结果的企业才会进入到第二次 HLC,发生重复协同行为。

六、研究结论与管理启示

(一) 研究结论

本文研究了中国西部物流集群中企业进行 HLC 的主要制约因素及其内在作用机制。

1. 西部物流集群横向物流协同的制约因素。研究发现,西部物流集群横向物流协同的制约因素主要有四个:“协同环境”“合作伙伴”“信任”“信息系统”。协同环境反映了企业所面临的宏观、行业和微观经济、政策、文化和硬件环境,由4个范畴构成;合作伙伴反映了企业对协同对象的考察、选择、评价的标准,由8个范畴构成;信任体现了伙伴之间协同的信用保障和对未来的期许,由3个范畴构成;信息系统反映了协同信息交流的基础、过程和结果,由3个范畴构成。他们共同构建了图2所示的“横向物流协同制约因素模型”,并从组织和条件两个不同维度上对 HLC 的建立、发展和重复发挥影响和约束作用。

2. 制约因素的作用机制。按照“条件→行动/互动策略→结果”逻辑,HLC 过程可以分为计划、实施和评估三个阶段。计划关注的是表示各个主范畴的制约因素发生的情景或原因,即物质基础是否具备;实施阶段关注的是各个因素所采取的管理手段和处理措施,既实施策略;而评估阶段关注的是策略执行带来的结果,即协同效果。

计划阶段注重物质基础保障。此时,地处西部物流集群内部的企业规模、业务和其先前参与协同的历史经验成为衡量潜在合作伙伴的重要指标。中国西部物流集群中的企业多以小散弱差为特征^[39],规模、业务和经验对协同的影响较大。同时,通畅的信息沟通是协同必要的物质基础^[6,21],故而“系统建设”不佳也是计划阶段的重大制约因素。此外,本文的研究表明,企业所在集群的宏微观环境和企业间协同的信任基础虽然只要求可以接受^[42],但也是考察因素之一。这六项范畴共同构成了计划阶段的物质基础因素,从条件维度上制约 HLC 的建立。

实施阶段注重策略保障。合作伙伴的平等和匹配度考察依然重要,尤其是协同中遇到的“突发情况”是检验伙伴选择合理性的“试金石”。同时,西部企业为了解决这些问题,针对性地提出了通过缴纳诚信保证金的方式提供协同保障,但实施过程也会因为扣除情形的认定而产生冲突。此外,本文的研究还表明,虽然不作为重点,西部企业也会对协商基础和信息系统对接进行考察。这六项范畴共同构成了该阶段的实施策略因素,从组织维度上制约 HLC 的开展。

评估阶段注重效果评价。本文的研究结果表明西部物流集群未能体现出合作的便利,造成协同中各项有形(协商沟通成本)和无形(包括机会成本以及由对方投机行为带来的损失等)成本增加,加之信息交流过程中出现的信息失真,企业对利己行为的判断和对伙伴关系的重审等都会降低企业再次协同的意愿。这六项范畴共同构成了该阶段的协同效果因素,制约 HLC 的再次发生。

需要说明的是,各个制约因素发挥作用呈现出递进模式,若计划阶段的物质基础因素不具备,则企业会选择放弃协同,不会进入实施阶段;若实施策略不顺利,则企业会很快终止协同,无法进入到评估阶段;若协同效果不佳,企业会选择不再重复进行 HLC。

(二) 管理启示

针对研究结论,本文建议从以下几方面入手,以消除不利因素,促进有序协同,为企业营造具有鼓励性

的 HLC 氛围。第一,物流集群投资方发挥积极引导作用,为企业协同营造良好的政策环境。物流园区作为主要载体,其园区管委会应积极发挥管理功能,建立长期发展战略和鼓励性政策,引进企业共同需要的保障性服务,多管齐下,进行硬件和软件建设,帮助企业营造出一个稳定、有保障的协同环境。第二,物流集群积极打造内部诚信体系,为企业协同营造良好的信任环境。一方面,集群可以在内部建立企业诚信识别体系,及时记录不诚信企业,采取适当措施予以惩戒。另一方面,投资方应该鼓励各类企业共同建立 HLC 的伙伴选择机制、信息交流机制和纠纷解决机制。第三,促进企业转变观念,树立合作意识,以灵活方式进行协同。企业应该不断转变观念,以整合的心态积极同竞争对手建立良好的合作关系,以各种灵活的形式开展协同,通过共享行业知识和信息、共担风险进行新市场开拓、共同开发增值服务业务和整合价值链来实现成员企业双赢发展,以获取自己所欠缺的资源和力量,提升自己的物流运作能力,进一步降本增效。第四,集群、行业、企业大力构建有利于协同的信息平台,推进企业之间的信息交流。物流行业协会也应该主动扮演好服务者和桥梁的角色,为有协同意愿的企业牵线搭桥,也可以通过定期开展座谈会等方式,鼓励企业之间的相互了解、沟通与学习以及信息的交换,推进各种协同关系的建立,从而引导行业内部的有序竞争和进一步的 HLC。

(三) 研究不足与展望

本文构建的“横向物流协同制约因素模型”发现了处于西部物流集群中的企业在进行 HLC 过程中所面临的各种障碍,制约因素在计划、实施与评估三阶段的“作用机制模型”揭示出这些障碍之间的相互关系和作用路径。消除这些不利因素,对提升中国西部物流产业竞争力具有现实意义。但不可否认,本文仍存在一些需要改进的地方。首先,基于资料取得的难度,访谈样本全部来自西部五省市。一方面,缺乏对西部其他省份物流集群的分析,另一方面,文章虽尽量选择具有代表性的物流园区与集群,但受到经济发展所限,大企业相对较少,协同水平偏低,希望未来能够扩展研究地域,同时增加大企业样本,以提高数据多元化程度;其次,受限于扎根理论的研究本质,本文更多进行的是理论的建构,希望未来能扩展为实证研究,检验理论模型。

参考文献:

- [1]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):137-148.
- [2]贾兴洪,海峰.物流业空间集聚度与产业结构的关联分析——以河南省18地市为例[J].兰州学刊,2015(2):178-183.
- [3]张晓燕,海峰,孙志忠.“物流集群”研究的奠基者、范式和主题——基于WOS期刊文献的共被引分析[J].宁夏大学学报(人文社会科学版),2016(5):121-130.
- [4]SHEFFI Y. Logistics cluster: delivering value and driving growth[M]. Cambridge, MA: MIT Press, 2012: 35-37.
- [5]VANOVERMEIRE C, SÖRENSEN K, BREEDAM A V. Horizontal logistics collaboration: decreasing costs through flexibility and an adequate cost allocation strategy[J]. International Journal of Logistics Research and Applications, 2014, 17(4): 339-355.
- [6]RODRIGUES V S, IRINA H R. Horizontal logistics collaboration for enhanced supply chain performance: an international retail perspective[J]. Supply Chain Management: An International Journal, 2015, 20(6): 631-647.
- [7]SCHMOLTZI C, WALLENBURG C M. Horizontal co-operations between logistics service providers: motives, structure, performance[J]. International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, 2011, 41(6): 552-575.
- [8]KNORRINGA P, JÖRG M. New dimensions in local enterprise co-operation and development: from clusters to industrial districts [J]. Stamer, 1998(9): 231-235.
- [9]LEITNER R, MEIZER F, PROCHAZKA M. Structural concepts for horizontal cooperation to increase efficiency in logistics[J]. Crip Journal of Manufacturing Science & Technology, 2011, 4(3): 332-337.
- [10]FRANCO B, SOPHIE D, MIKAEL R, et al. A survey on obstacles and difficulties of practical implementation of horizontal collaboration in logistics[J]. International Transactions in Operational Research, 2019, 26(3): 775-793.
- [11]AXELROD R, HAMILTON W. The evolution of behavior[J]. Journal of the Experimental Analysis of Behavior, 1984, 239(2): 176-178.
- [12]CRUIJSSSEN F, COOLS M, DULLAERT W. Horizontal cooperation in logistics: opportunities and impediments[J]. Transportation Research Part E: Logistics & Transportation Review, 2007, 43(2): 129-142.

- [13] LYONS A C, MONDRAGON A E C, PILLER F. Network collaboration; vertical and horizontal partnerships [M]. London: Springer, 2012: 95-111.
- [14] SAENZ M, UBAGHS E, CUEVAS A. Enabling horizontal collaboration through continuous relational learning [J]. Springerbriefs in Operations Research, 2014, 28(7): 113-135.
- [15] HEUVEL F, LANGEN P, DONSELAAR K. Proximity matters: synergies through co-location of logistics establishments [J]. International Journal of Logistics Research and Applications, 2014, 17(5): 377-395.
- [16] SAXTON T. The effects of partner and relationship characteristics on alliance outcomes [J]. Academy of Management Journal, 1997, 40(2): 443-461.
- [17] WALLENBURG C, RAUE J S. Conflict and its governance in horizontal cooperation of logistics service providers [J]. International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, 2011, 41(4): 385-400.
- [18] BOUNCKEN R B, GAST J, KRAUS S. Coopetition; a systematic review, synthesis, and future research directions [J]. Review of Managerial Science, 2015, 9(3): 577-601.
- [19] POMPONI F, LUCIANO F, SILVIA R T. Trust development and horizontal collaboration in logistics; a theory based evolutionary framework [J]. Supply Chain Management: An International Journal, 2015, 20(1): 83-97.
- [20] 卡麦兹. 建构扎根理论——质性研究实践指南 [M]. 边国英, 译. 重庆: 重庆大学出版社, 2009: 26-40.
- [21] MELLO J, FLINT D J. A refined view of grounded theory and its application to logistics research [J]. Journal of Business Logistics, 2009, 30(1): 107-125.
- [22] WESLEY S, RANDALL W, DAN F. Grounded theory: an inductive method for supply chain research [J]. International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, 2012, 42(8/9): 863-880.
- [23] MANUJ I, POHLEN T L, DAN F. A reviewer's guide to the grounded theory methodology in logistics and supply chain management research [J]. International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, 2012, 44(6): 784-803.
- [24] RIVERA L, SHEFFI Y, WELSCH R. Logistics agglomeration in the U S [J]. Transportation Research Part A, 2014, 59(2): 222-238.
- [25] 但斌, 郑开维, 吴胜男, 等. “互联网+”生鲜农产品供应链 C2B 商业模式的实现路径——基于拼好货的案例研究 [J]. 经济与管理研究, 2018(2): 65-78.
- [26] 杜晓君, 杨勃, 任晴阳. 基于扎根理论的中国企业克服外来者劣势的边界跨越策略研究 [J]. 管理科学, 2015(2): 12-26.
- [27] 王雪原, 刘成龙, 王亚男. 基于扎根理论的制造企业服务化转型需求、行为与绩效结果 [J]. 中国科技论坛, 2017(7): 64-71.
- [28] RIVERA L. Logistics clusters: prevalence and impact [D]. Cambridge: Institute of Technology, 2014.
- [29] 王璐, 高鹏. 扎根理论及其在管理学研究中的应用问题探讨 [J]. 外国经济与管理, 2010(12): 10-18.
- [30] 李燕萍, 郭玮, 黄霞. 科研经费的有效使用特征及其影响因素——基于扎根理论 [J]. 科学学研究, 2009(11): 1685-1691.
- [31] 孙志忠, 张晓燕. 基于扎根理论的物流产业核心竞争力构成研究 [J]. 宁夏大学学报(人文社会科学版), 2014(3): 132-138.
- [32] 范轶琳, 吴俊杰, 吴晓波. 基于扎根理论的集群共享性资源研究 [J]. 软科学, 2012(7): 43-47.
- [33] 张秀智, 施昱年. 产业园区与城乡结合部产业集群的共生关系——以北京中关村丰台科技园为案例 [J]. 经济管理, 2012(7): 21-31.
- [34] 贾旭东, 衡量. 基于“扎根精神”的中国本土管理理论构建范式初探 [J]. 管理学报, 2016(3): 336-346.
- [35] 徐立国, 葛京, 席酉民, 等. 企业发展过程中的本土领导角色及行为 [J]. 管理学报, 2013(11): 1567-1576.
- [36] 张玉春, 申风平, 余炳, 等. 企业集群环境下供应链快速响应能力影响因素研究——基于扎根理论 [J]. 兰州大学学报(社会科学版), 2013(1): 126-131.
- [37] 景怀斌. 扎根理论编码的“理论鸿沟”及“类故理”跨越 [J]. 武汉大学学报(哲学社会科学版), 2017(6): 109-119.
- [38] 吕蕊, 石培基, 聂晓英, 等. 河西走廊产业园区集群化发展机理研究——基于扎根理论分析 [J]. 地理科学, 2017(5): 718-727.
- [39] 张晓燕, 海峰. 相似还是不同? 伙伴相似性在横向运输协同的中介效应研究 [J]. 商业经济与管理, 2018(1): 5-16.
- [40] 孟煜, 夏恩君, 宋剑锋, 等. 我国物流产业集聚区的资源获取效应 [J]. 技术经济, 2013(4): 71-77.
- [41] 刘畅, 张晓燕. 物流集群协同的自组织特征和演化机理 [J]. 甘肃社会科学, 2018(3): 236-242.
- [42] MORICE D, JANNICKE B H, KLAUS D T. Behavioral factors influencing partner trust in logistics collaboration; a review [J]. Logistics Research, 2016, 9(1): 19-28.

