

产业集聚与产业园区建设的链式共生模式

张秀娥,何 山

(吉林大学 商学院,吉林 长春 130012)

摘 要:以吉林省汽车产业为背景,重点分析了产业集聚的链式演进模式以及它与产业园区建设的共生机制。在链式集聚模型的论述中,重点分析了产业链设计的两难困境以及关系链条赋予链式集聚的解决机制;在产业集聚与产业园区建设的共生性机制论述中,将两者的共生性理解为制度供需动态匹配的演化博弈,这为研究产业集聚提供了一个新的研究切入点。

关键词:链式集聚;关系链条;产业园区;共生演进

中图分类号:F062.9

文献标识码:A

文章编号:2009-1101(2009)23-0076-04

产业集聚已经成为当代世界经济版图中最显著的特征之一,大量理论研究和实践经验表明,产业集聚带来的集聚效应可以大幅度提高产业的辐射力与竞争力^[1]。因此,许多国家和地区都把区域企业集聚作为促进经济发展的一种重要政策手段。20世纪90年代以来,在我国也兴起了产业集聚热,不少地方政府或是将企业集中到工业园区发展,或是在城市或区域内打造和拉伸产业链。但是,我们也注意到,理论上的设计以及地方政府的美好规划在现实生活中并没有完全变成现实,“集而不聚”、概念“集聚”操作“堆积”、只“邻近”不“集聚”等现实案例非常普遍^[2]。这是只重视企业的地理邻近而忽视产业联系产生的集聚效应,简单地把产业集聚与产业园区混淆的结果。因此,要想真正形成产业集聚,获得产业园区建设过程中的集聚效应,必须理解产业集聚与产业园区建设的互动机理,挖掘和认识其中的内在成长要素。

1 链式集聚模式:关系链条

古典企业区位理论认为,企业集聚的优势在于可以降低物流活动所带来的交易成本。然而正如波特^[3]所指出,在信息革命和物流技术高度发达的今天,该观点已经失去了解释能力;在现实的经济版图中,地理上的企业集聚并没有因为物流等交易成本的弱化而瓦解,相反在很多地区越来越多的企业集聚正在发生。也许可以用路径依赖和锁定效应等制度经济学理论来解释企业集聚的继续存在,但对于新的企业集群的出现,我们必须寻求一种新的解释。

对此,不同学者从不同角度给出了自己的答案。比如有学者从社会学角度出发,认为产业园区事实上是一个“社会—地理”系统(socio-territorial);也有学者从经济学角度出发,认为产业园集聚不是传统的大规模生产体系,而是一种“弹性专精”生产体系(flexible specialization);而另外一种比较新的也是广为关注的解释是产业园作为“创新体系”而存在(system of innovation),他们的研究涵盖了创新来源与途径、技术学习与扩散等多个方面。

本文认为,在此我们必须回答2个问题^[4]:①产业链是否一定要在本区域中打造;②企业的地理邻近是否一定有利于企业和区域竞争力。第一个问题涉及到了集聚的组织性质,它所要解决的问题是在什么样的经济技术条件下产业链需要在同一个区域内打造;第二个问题涉及的是集聚的地理性质(或者说空间性质),它是在第一个问题的基础上对工业园区理论的一个审视。本文的后续部分将结合吉林省汽车产业发展就这两个问题进行详细论述。

1.1 产业链设计的两难困境

产业链是不同的产业部门通过生产要素的提供和购买而形成的链状联系,其实质是部门关联,即各产业部门之间的供给与需求、投入与产出的关系。所以,对于产业链的理解必然涉及产业部门的生产技术特征。对于汽车产业来说,其产业部门可以大致分为整车(制造)装配、汽车配件制造。从国外汽车制造业的数据可以发现,整车(制造)装配企业所生产的普通轿车总体价值中的50%以及重型商用车价值中的65%由配件企业生产,产业链的部门交易十分活跃和巨大。可以认为,汽车产业是一个具有高度分

收稿日期:2009-05-18

基金项目:“985”工程吉林大学经济分析与预测创新基地二期项目(2008);吉林省社会科学基金项目(2007041);吉林省教育厅课题(2006-158)

作者简介:张秀娥(1963-),女,吉林长春人,吉林大学商学院教授、博士生导师,研究方向为企业管理理论;何山(1981-),男,吉林长春人,吉林大学商学院博士研究生,研究方向为企业管理。

工和专业化的生产体系,这种高度分工与专业化给整个汽车产业带来了巨大的专业化优势和规模效应。但是,这种高度分工也产生了很多交换难题,比如配件的标准匹配,供给的稳定性。在现实中,高度发达的工业标准可以解决技术上的标准匹配问题,但供给的稳定性却不是技术标准可以解决的。因此,如何在获得专业化收益的同时消除供需方面的不确定性便成为了产业链条设计的首要原则。

在高度分工的条件下,市场价格机制是一种最灵活的交换机制,企业可以自由地选择交易伙伴。但在市场机制下,交易最大的问题是面临交易摩擦,只有当交易双方存在时间、交换对象上都存在一致性时,交易才能进行,否则交易不成功。因此,市场机制在保证了交易灵活性的同时也丧失了交易的稳定性。与之相对,科层机制强调企业之间的一体化,即应用权力机制替代价格机制,该机制成功获得了交易的稳定性,但却失去了灵活性。对于汽车产业来说,除了以上需要考的,还应该考虑产业内部存在的大量专用性投资,因为资产的专用性在机会主义条件下容易造成损失。因此,基于稳定性以及专用性投资风险,汽车产业应该选择科层机制,即一体化,而基于专业化收益以及不断变化的市场条件,又应该选择较为灵活的市场机制。因此,这里面对的是一个相互冲突的两难选择。

1.2 链式集聚模式的解决机制

本文认为,打破两难困境的一个可行方案是采用链式集聚模式来治理产业部门之间的企业关系。链式集聚的组织性质是一种介于市场和科层之间的混合组织形态,其核心是关系治理。由于链式集聚仍然保留高度分工专业化的特征,在该模式下仍然存在专业化收益;而产业链的有效关系治理将在产业部门之间建立关系性契约,这不同于古典合同契约的高度刚性,却对产业部门产生了足够大的行为约束力,从而保证有效地实施产业链内部交易和供求匹配。所以,链式集聚在本质上是构造了一种弹性专精的生产组织形式。从嵌入性的视角来看,这种链式集群所形成的弹性专精生产组织形式依赖于其内部密切的经济、社会网络联系^[5]。大量产业部门企业的高度空间聚集,使得企业间交往变得十分方便,企业家间易于编造各自的生产与社会网络。随着经济交易的持续进行,企业家的信用、信誉、能力等社会属性不断得以呈现、甄别,企业网络开始由原本“匿名”个体的企业间关系转化为有形、具体的企业家间关系,这种交往已不再仅限于生产的交易,私人关系逐渐渗透于企业网络,网络的社会属性开始凸现,转而由一种隐性的经济契约与社会需要来支配其结构与走向。此时的集群企业已不再是单独的、原子式的经济行动者,而是嵌入于其所在企业网络之中并不断受其影响或决定的。所以,链式集聚的核心机制在于关系性嵌入。

基于以上的分析,本文认为,吉林省汽车产业可以采取链式集聚的模式进行产业链治理。在链式集聚模式下,我们无须担心牺牲现有的专业化收益,也可以有效地对产业内交换进行治理。另外,随着竞争平台的提升,链式集聚

还可以为本地企业提供有效率的组织架构参与国际竞争。

2 产业园区建设的共生机制

一般来说,产业集聚最直接的表现就是建设产业(工业)园区。大多数学者倾向于认为,产业园区和产业集群存在着一个共同的基础,即产业的地理集中效应,基于产业集群的产业园区具有更多优势和更强的竞争力,对于区域经济的贡献也更大;产业园区的发展有赖于产业集聚的形成,产业园区应以产业的集聚式发展作为最终方向^[2]。本文认为,产业园区的地理邻近为集聚效应创造了良好的基础设施和制度供给,而集聚效应的不断变大又为制度供给朝着更好的方向变迁提供了动力,企业地理上的邻近与集聚效应存在着动态演进关系。在这种动态演进的背后,由集聚效应产生的成本优势和创新优势起到了主导作用,他们是产业园区与产业集聚互动共生关系的内在机制。

2.1 产业园区:基础设施与制度供给

产业集聚的生命周期理论将集聚划分成诞生阶段、成长阶段、成熟阶段、衰退阶段,在不同阶段,集聚效应的发挥存在着差异。产业园区建设事实上是在为不同阶段的集聚提供相应的制度和环境基础,产业园区所创造的制度与环境将直接决定集聚的质量和集聚效应的发挥。根据区域发展环境与经济制度的内涵,本文认为产业园区的这些公共物品应该包括两方面:硬性基础设施和制度文化建设,他们共同构成了产业集聚的产生背景。

为了满足企业集聚对基础硬件设施的需求,产业园区建设包括现代化的基础设施、便利的交通通讯设施等。由于其成果的可见性,也较容易被政策制定所重视。因此,大部分政府都不会忽视本地区的产业集群与产业园区建设中硬件基础设施的建设。然而,隐藏在硬件设施背后的制度文化等软环境却难以得到重视,集群效应的发挥所需要的软环境包括3个方面:

(1)文化环境,包括产业所在区域的文化水平、社会价值观念和社会风气等内容,这些内容直接影响着企业以及个人的商业文化和行为范式。中国式的商业文化有着自身独特的优点和特征,但同时也存在着固有的弊端。由于过分强调“关系”以及道德契约,企业行为以非正式行动为主,正式行为只是非正式行为的一种外在延续。在现代商业竞争与运作机制中虽然也强调“关系”等企业社会资本,但正式的合同契约是现代企业运行的基石。吉林汽车产业想在国际竞争中获得永续发展,必须有意地使用正式合同契约和维系企业行为,在此前提下利用各种关系性契约和社会资本进行最优决策行为。

(2)机构制度,包括各种为促使集聚效应产生而建立的机构和制度。例如为资金流动服务的银行等金融机构,为劳动力流动服务的人才交流中心,为加强同业人员交流合作而成立的行业协会、俱乐部,以及为区内各种创新主体服务的法律事务所、会计师事务所和其它中介服务机构。这种环境能否充分发挥效力,更取决于这些机构的服

务是否规范化、制度化。这种规范化、制度化的过程是一个长期摸索试验的过程,受到国际惯例和本地实际情况的双重影响。

(3)行政体制,包含政府宏观调控职能以及政府与企业间的关系。一直以来,我国的政府部门都作为行政管理者而存在,但越来越多的研究和实践表明,在一个完善的社会经济体系内部,政府应该作为提供经济性公共服务的实体而存在。本文认为,在吉林汽车产业园区建设初期,可以采取政府主导型企业政府关系,因为在制度不完备的情况下政府主导可以克服制度缺失时的一些无序状态;而为了实现工业园区的长远规划目标,政府必须进行转型,只有一个服务型的政府,才能满足产业园区发展对公共职能的需求,从而与企业进行良性互动,为园区建设提供制度支持。

一般来说制度供给取决于制度需求,而制度需求取决于产业集聚的不同阶段,因此,制度供给具有内生性要求,在产业园区建设过程中,制度供给滞后、制度供给瓶颈都将影响集聚的质量与效果,并且会引起集聚的反作用,从而内生引起制度供给行为的变迁。

2.2 集聚效应对产业园区建设的制度需求

由于制度环境的非直观性,在产业集聚的不同阶段,往往会出现产业园区建设中的制度供给滞后、制度供给瓶颈问题。当这些问题出现时,集聚过程将给产业园区建设一个反馈作用,并对制度供给提出改进的方向,而制度供给行为必须根据该方向进行调整,这就是集聚与产业园区建设互动过程的制度需求面。它与上面的制度供给一起共同完成了集聚与产业园区建设的共生过程。

在产业集聚的诞生阶段,集聚效应中往往是成本优势占主导,而创新优势由于企业间的关系强度较弱而未有显现。此时,作为创新的主体——企业往往将环境与制度方面的需求定位在硬件基础设施,比如优质的物流体系、低廉的劳动力成本等,满足这些需求将可以给企业带来静态竞争优势。然而,随着产业集聚的成长,成本优势的空间会被不断压缩,与此同时,技术的复杂性会增加,参与技术创新的主体越来越多,主体之间的相互关系也更趋复杂多变。因此,集群对制度的需求开始转向促进创新的制度供给,而软环境的建设正好为创新优势的集群效应发挥提供了保证。特别的,在产业集聚达到成熟阶段以后,其维持集聚优势和避免走向集聚衰退的能力都有赖于创新优势的维持和获取。因此,本文认为,产业集聚效应对产业园区建设提供的最终公共品需求是创新制度与创新文化的软环境需求。

由于集聚效应对制度环境需求的阶段性特征,导致了产业园区建设的供给阶段性特征,两者之间的互动与共生可以理解为制度供需动态匹配的演化博弈。从该角度出发,我们就能够理解很多地方产业园区建设的失败原因。比如,只“邻近”不“集聚”就是只重视硬件设施建设而忽略软环境建设的结果;而更多的时候,制度需求与供给之间

的错位将导致集聚效应与集聚质量的降低,甚至消退。

3 链式共生模式的一个应用——吉林省汽车产业

本文已经在理论上分析了产业集聚与产业园区建设的链式共生模式,并部分涉及到了吉林省汽车产业。下面,本文将结合吉林省汽车产业集聚与产业园区建设的现实案例,对该模式进行应用分析。

3.1 汽车产业园区的类型选择

Guerrieri和Pietrobelli^[6]认为,产业园可以分为3种类型:马歇尔式(又称意大利式,Marshallian)、中心—轮轴式(hub-spoke district)以及卫星式(satellite platform),图1给出了不同类型产业园区的具体特征。其中,马歇尔式产业园特征在上个世纪80年代的第三意大利产业园和90年代的美国硅谷中表现最明显,该类型的主要特征是强调产业园区的“产业环境”、本地企业的长期社会经济关系网络等,如企业之间的信任水平、混合竞争协作的水平以及区域制度角色。从图1可以看出,该类型的产业园主要是中小企业之间集聚形成企业网络。中心—轮轴式的产业园区则指的是在产业园区内有一个或多个企业充当中心锚的角色,大量的供应商或者关联企业围绕中心锚形成轮轴。一般来说,该类型的产业园中大企业与外部供应商、竞争者和顾客有着紧密的联系,从而为本地的技术创新与传播提供了一个“长臂”链条。当然在这类的产业园中,大企业的作用十分明显,集体绩效依赖于少数几家大企业的表现。卫星式产业园包含大量外部企业的本地分支机构,主要的企业决策,如投资,都在产业园外部决定,大部分企业都保持相对的独立性,即与上下游企业保持独立,也与本地区聚集的竞争者、供应者保持独立。

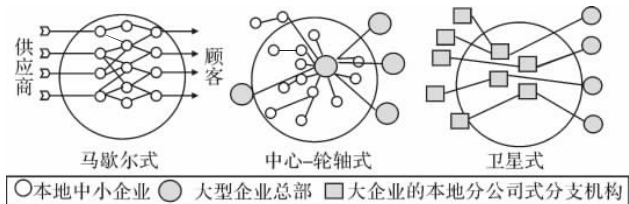


图1 产业园区的分类

资料来源:摘译自Guerrieri和Pietrobelli,2004。

从吉林省的汽车工业现实发展来看,本文认为中心—轮轴式的产业园区比较适合目前的产业格局。从产业部门来看,中国第一汽车制造集团作为吉林省汽车产业中的第一大整车(制造)装配企业,其企业规模和产业影响力足以担负起中心—轮轴模式中的核心企业角色。事实上,经吉林省人民政府批准,长春汽车产业开发区已经于2005年9月29日正式成立,形成了以第一汽车集团为核心的轮轴式产业区。位于长春市西南部的长春汽车产业开发区,总体规划面积120km²,由24km²建成区和96km²发展区构成。但是,我们必须注意到,虽然中心—轮轴式的产业区比较适合目前的产业格局,但从吉林省汽车产业的长远发展以及国际市场竞争的角度出发,汽车产业园区建设的长远战

略选择应该突破中心—轮轴式的局限。确定地说,最终应该定位为集汽车设计、生产制造、销售及零部件供应、相关汽车周边产品生产于一体的大规模生产开发基地。在吉林省汽车产业园区建设的过程中,应该区别短期规划目标和长期规划目标,在短期向长期过渡时应该保持动态集聚优势。这里,关键的问题是处理产业园区创新体系的动态变迁过程。由于中心—轮轴式的产业园区创新活动主要由大型核心企业承担,中小企业的技术革新来源于中心企业的传递。所以,其创新能力体系表现为一条“长臂”,“长臂”的实体是大型中心企业,中小企业只是被动地吸收“长臂”带来的外生技术创新。但正如我们已经论述过的,产业园区的竞争力根源在于创新,如果无法带动中小企业参与创新,单靠中心企业维持的创新体系很难获得动态的竞争优势。

3.2 创新环境营造

建立产业园区的长效创新体系是产业集聚乃至整个区域经济发展的关键中的关键,并且在所有集聚要素中,除了创新体系是增长要素,其它要素都只具有水平效应,或者说它们只是产业园区发展的环境要素。因此,对吉林省汽车产业园区建设来说,创新体系建设便成为了核心任务。企业成功的创新与创新环境的关系表现在2个方面。其一,区域特点影响企业的创新活动。区域特点包括生产要素的可得性和质量、知识基础、公司原有的网络以及区域政策等。其二,企业行为对区域环境发生反作用。企业吸引生产要素,并通过内部培训等来影响区域的知识基础。不同的区域,由于区域特点和企业战略不同,所形成的创新能力也不同。企业竞争力强烈依赖于创新的能力。在创新过程中,技术、组织和市场的变化紧密联系在一起。实践证明,在吸引企业和促进企业再生的过程中,创新环境发挥着重要的作用。下面本文结合共生性机制,简要说明吉林省汽车产业园区的创新环境营造。

创新环境的建立可以通过2种渠道完成:一种是通过政府或经济管理部门,自上而下地建立或帮助建立区域创新环境;另一种是企业、个人自下而上的行为,自发地或在引导下建立和完善创新环境的形成。对于吉林省汽车产业来说,应该不是绝对地选择某种渠道,而是综合地发挥两者的优势。这里,吉林省汽车产业园区建设需要重点打造的是技术创新公共平台。根据广州、深圳等国内区域创新体系建设的经验,创新中心不仅发挥技术革新的功能,在

区域产业品牌建设等方面都发挥着重要作用。另外,在很多时候,企业的科研实力并不能独立完成整个创新过程,这就需要科研院所和科技中介机构的介入。所以,建立产学或者产官学多方联动体系也是创新环境建设中的一个重要维度。最后,创新的扩散也需要良好的制度环境支持,因此,在产业园区建设中搭建企业网络平台,便于技术、创新和其它知识的扩散也应该成为创新环境建设的一部分。

4 结论

本文为研究产业集聚提供了一个新的研究切入点。根据本文的研究,我们得到如下结论:由于产业链交易存在着专业化收益与供需稳定性的需求冲突,因此制造了产业链设计的两难困境,而链式集聚的混合组织性质正好为此提供了解决之道,其核心是应用关系性契约的治理机制;产业集聚与产业园区建设具有共生性特征,即产业园区的地理邻近为集聚效应创造了良好的基础设施和制度供给,而集聚效应的不断变大又为制度供给朝着更好的方向变迁提供了动力;企业地理上的邻近与集聚效应存在着动态演进关系,两者的共生性可以理解为制度供需动态匹配的演化博弈;在这种动态演进的背后,由集聚效应产生的成本优势和创新优势起到了主导作用,它们是产业园区与产业集聚互动共生关系的内在机制。

参考文献

- [1] 王缉慈.创新的空间:创新集群与区域发展[M].北京:北京大学出版社,2001.
- [2] 赵延东,张文霞.集群还是堆积——对地方工业园区建设的反思[J].中国工业经济,2008(1):131-138.
- [3] 波特.迈克尔.集群与新竞争经济学[J].经济社会体制比较,2000(2):21-31.
- [4] 王缉慈.产业集群和工业园区发展中的企业邻近与集聚辨析[J].中国软科学,2005(12):91-98.
- [5] 林竞君.嵌入性、社会网络与产业集群[J].经济经纬,2004(5):4548.
- [6] GUERRIERI P,C PIETROBELLI.Industrial districts' evolution and technological regimes: Italy and Taiwan[J].Technovation,2004(24):899-914.

(责任编辑:查晶晶)