



经/济/管/理/书/系



物流产业竞争力 评价研究 ——以山西省为例

WULIU CHANYE JINGZHENG LI PINGJIA YANJIU
——YI SHANXISHENG WEILI

田新豹 / 著



知识产权出版社

全国百佳图书出版单位

 经/济/管/理/书/系



物流产业竞争力 评价研究 ——以山西省为例

WULIU CHANYE JINGZHONGLI PINGJIA YANJIU
——YI SHANXISHENG WEILI

田新豹 / 著



知识产权出版社

全国百佳图书出版单位

图书在版编目 (CIP) 数据

物流产业竞争力评价研究: 以山西省为例/田新豹著. —北京: 知识产权出版社, 2016. 1

ISBN 978 - 7 - 5130 - 3632 - 0

I. ①物… II. ①田… III. ①物流—产业发展—竞争力—研究—中国 IV. ①F259.2

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2015) 第 155943 号

内容提要

物流产业在国民经济中发挥着越来越重要的作用, 对物流产业竞争力的评价已成为各地区更好地发展物流产业的先决条件。本书在对物流产业的评价过程中主要从两方面进行, 一方面评价物流产业对区域经济的影响, 另一方面则从物流产业自身的竞争力角度来进行评价。同时以山西省为例, 对其省级和市级两个层面分别进行了评价, 在评价的基础上, 为山西省物流产业发展提出了相应发展建议。

责任编辑: 国晓健

责任校对: 孙婷婷

封面设计: 刘伟

责任出版: 刘译文

物流产业竞争力评价研究

——以山西省为例

田新豹 著

出版发行: 知识产权出版社有限责任公司

网 址: <http://www.ipph.cn>

社 址: 北京市海淀区马甸南村1号 (邮编: 100088)

天猫旗舰店: <http://zscqchs.tmall.com>

责编电话: 010-82000860 转 8385

责编邮箱: guoxiaojian@cnipr.com

发行电话: 010-82000860 转 8101/8102

发 行 传 真: 010-82000893/82005070/82000270

印 刷: 三河市国英印务有限公司

经 销: 各大网上书店、新华书店及相关
专业书店

开 本: 787mm × 1092mm 1/16

印 张: 11.5

版 次: 2016 年 1 月第 1 版

印 次: 2016 年 1 月第 1 次印刷

字 数: 200 千字

定 价: 33.00 元

ISBN 978-7-5130-3632-0

出版权专有 侵权必究

如有印装质量问题, 本社负责调换。

前 言

物流产业在世界范围内发展迅速,在国民经济中的作用和地位日渐凸显,也越来越受到更多地方政府和企业的关注和重视,很多地区已经把发展物流业作为推动当地经济发展的重要途径之一。相对其他地区来说,山西省的物流业起步较晚,缺乏统一的规划,未能形成规模效应,对区域经济发展的推动作用不甚明显,这直接影响到了山西省经济的快速、协调发展。为了应对激烈的竞争,准确把握山西省物流业的优劣势,制定合理的物流发展方针和政策,对山西省物流产业竞争力进行研究已成为迫切的课题。

本书以国内外物流产业竞争力的相关理论为基础,首先,对物流产业、产业竞争力和物流产业竞争力的概念进行界定;其次,本书将物流业对山西省在经济转型过程中的协同发展作用进行了评价。在对物流业对区域经济的影响的研究过程中采用了两种方法,一是基于灰色关联分析方法,另一个是基于协整理论分析方法来进行区域经济对区域物流的实证分析。在对山西省物流产业竞争力评价过程中,根据物流产业竞争力的影响因素,输入角度选择基础设施、人力资源、资本投入、能源消耗等要素,输出角度选择产业规模、产业结构和产业效率等要素,根据一定的构建指标原则,选取相应的指标,构建山西省物流产业竞争力评价指标体系,采用数据包络分析方法,收集数据资料,并通过DEAP2.1数学软件计算来实现。同时本书对我国大陆31个省市自治区的物流产业竞争力进行了实证分析,实证结果说明山西省物流产业竞争力在全国范围内处于中等水平。进一步地,对山西省11个地市的物流产业竞争力分别从纵向和横向进行综合分析比较,结果说明山西省物流产业发展水平省内差异性比较大,太原市和朔州市物流产业竞争力水平在省内相对较高。本书在剖析区域物流产业竞争力的基础上,重点分析了山西省物流产业的发展水平及竞争力状况,通过实证及比较分析方法,梳理出山西省物流产业发展面临的一些亟须解决的问题,并提出了一系列具有可操作性的政策建议,以提升物流产业竞争力水平,保证山西省物流产业的可持续发展。

目 录

前 言	1
第一章 导 论	1
1.1 研究背景及意义	1
1.1.1 研究背景	1
1.1.2 研究意义	3
1.2 国内外研究现状及述评	3
1.2.1 国外物流业相关研究现状	3
1.2.2 国内物流业相关研究现状	6
1.3 研究框架及方法	8
1.3.1 研究框架	8
1.3.2 研究方法	9
第二章 物流业竞争力及对区域经济的影响	10
2.1 物流业竞争力的内涵	10
2.1.1 物流业与物流产业竞争力的内涵	10
2.1.2 产业竞争力的相关概念	11
2.2 区域物流竞争力的宏观影响因素	13
2.2.1 区域经济及体制对区域物流竞争力的影响	13
2.2.2 地域资源对区域物流竞争力的影响	14
2.2.3 政府调控对区域物流竞争力的影响	15
2.3 物流业对区域经济的影响	15
2.3.1 物流业与区域经济的关系内涵	15
2.3.2 物流业对区域经济的影响	16
2.3.3 区域经济对物流业的影响	17



2.3.4 物流业与区域经济协调发展的互动	18
第三章 物流业发展基本情况	20
3.1 我国物流产业基本情况	20
3.1.1 物流政策环境	20
3.1.2 物流发展现状	24
3.1.3 物流运行中存在的主要问题	26
3.2 山西省物流产业基本情况	27
3.2.1 物流基础设施建设	28
3.2.2 物流信息技术建设	30
3.2.3 物流政策环境	31
3.2.4 经济发展环境	38
3.3 山西省物流发展新业态	40
3.3.1 物联网助力山西智慧物流	40
3.3.2 解决“最后一公里”问题	42
3.3.3 O2O 模式提升物流服务水平	45
第四章 山西省物流业对区域转型发展影响评价	49
4.1 资源经济转型中物流服务业的协同发展	49
4.1.1 资源经济转型与物流服务业的协同关系	49
4.1.2 山西省物流服务业的发展	50
4.2 资源经济转型中物流服务协同度评价方法	51
4.2.1 资源经济转型中物流服务业协同度评价指标体系	51
4.2.2 因子分析法确定二级指标权重	53
4.2.3 层次分析法确定三级指标权重	54
4.3 资源经济转型中物流服务协同度评价结果	55
4.3.1 二级指标权重结果	55
4.3.2 三级指标权重结果	57
4.3.3 评价结果	59
第五章 基于灰色关联的山西省物流业对区域经济影响评价	60
5.1 物流业对区域经济影响因素的研究方法	60
5.1.1 物流业对区域经济影响因素的定性分析	60

5.1.2	物流业对区域经济影响因素的定量分析	60
5.1.3	物流业对区域经济影响评价指标体系	62
5.1.4	灰色关联分析模型	63
5.2	基于灰色关联分析的物流业对区域经济影响因素分析	65
5.2.1	实证分析物流业对区域经济影响的因素	65
5.2.2	实证结果说明	68
5.3	基于灰色关联的山西省物流业与区域经济发展情况	69
5.3.1	省级层面的关系评价	69
5.3.2	市级层面的关系评价	71
5.3.3	结果分析	81
第六章	基于协整理论的区域经济与区域物流发展关系分析	82
6.1	区域物流指标分析	82
6.1.1	区域物流需求量指标	82
6.1.2	区域物流价值量指标	83
6.1.3	区域物流其他相关指标	84
6.2	区域物流影响因素相关性分析	84
6.2.1	区域经济与区域物流之间影响因素的指标的初步选取	85
6.2.2	影响因素相关性分析模型	88
6.2.3	山西省物流产业与其影响因素的相关性分析	89
6.3	分析方法及计量模型	94
6.3.1	协整理论内涵	94
6.3.2	Augment Dikey - Fuller 检验	95
6.3.3	协整检验	95
6.3.4	Granger 因果关系检验	96
6.4	基于协整理论的山西省区域物流对区域物流的影响	97
6.4.1	数据的选取和模型的建立	97
6.4.2	ADF 检验	98
6.4.3	Johansen 协整检验	99
6.4.4	Granger 因果关系检验	100
6.5	基于协整理论的山西省区域物流对区域经济发展影响	101
6.5.1	数据的选择与模型的建立	101



6.5.2 ADF 检验	102
6.5.3 Johansen 协整检验	103
6.5.4 Granger 因果关系检验	104
6.6 物流量与工业发展的影响关系	105
6.6.1 ADF 检验	105
6.6.2 EG 协整检验	106
6.6.3 Granger 因果关系检验	106
6.7 实证结果分析	107
第七章 省级层面物流产业综合竞争力发展评价	109
7.1 数据包络分析法	109
7.1.1 评价方法介绍及选择	109
7.1.2 数据包络分析方法介绍	110
7.2 指标体系建立	116
7.2.1 评价指标的文献回顾	116
7.2.2 指标选择	117
7.2.3 模型的选择	120
7.3 省级层面物流产业竞争力实证研究	120
7.3.1 数据选择	120
7.3.2 实证结果	124
7.3.3 结果分析	124
第八章 山西省市级层面物流产业竞争力评价	136
8.1 评价指标及数据选择	136
8.1.1 评价指标选择	136
8.1.2 物流业评价数据	137
8.2 评价结果分析	139
8.2.1 纵向分析	139
8.2.2 横向分析	141
8.2.3 纯技术效率分析	142
8.2.4 规模效率分析	142
8.2.5 综合效率分析	143

8.2.6 投影分析	143
第九章 山西省物流产业竞争力发展建议	146
9.1 山西省物流产业发展建议	146
9.1.1 完善物流管理制度营造和谐物流环境	146
9.1.2 以战略联盟形式实现资源整合	146
9.1.3 加强物流信息化及物流技术建设	147
9.1.4 积极发展第三方物流服务	147
9.1.5 培育物流专业人才增强企业整体实力	148
9.2 各地市物流产业发展建议	148
9.2.1 大力发展绿色物流实现资源重复利用	148
9.2.2 发展多行业物流规模以降低物流成本	149
9.2.3 以市场需求为重心重视地区布局规划	150
参考文献	151
附录 山西省现代物流业发展“十二五”规划	155
后 记	171

第一章 导 论

1.1 研究背景及意义

1.1.1 研究背景

物流业作为经济快速发展、社会分工不断深化的产物，成为国民经济发展的动脉。物流业的发展对整个社会商品的流通和企业的运营成本、经营效率具有极大的影响。

20 世纪中期，彼得·杜克拉说过，物流业是“企业降低成本的最后一条边界”，是“一块未被开垦过的处女地”，它将会成为经济增长的一片“黑陆地”。

日本早稻田大学的西泽修教授提出了“物流冰山”说，他认为，物流成本像座冰山，水上的只是冰山的一小部分，更大的部分则在水面之下，而企业的利润空间往往就在那里，因此降低物流成本将成为继增加销售和降低制造成本这两个利润源之后的“第三利润源”。

美国物流协会曾经对物流定义，认为物流是供应链中的一个部分。英国经济学家克里斯多夫则认为，企业之间没有真正的竞争，真正的竞争只存在于不同供应链之间，因为市场上从来没有企业，而只有供应链。

德国经济学家则认为，世界上只存在生产者、消费者和物流者三种人。

山西省作为我国的能源重化工基地，是一个能源出口和外调大省。“近沿海、浅内陆”的天然区位优势 and 处于领先地位的部分工业，以及丰富的煤炭资源，都使山西省成为我国工业化和煤炭工业建设的重点区域之一。在政府相关部门的大力推动下，现代物流的理念逐步普及。各级政府对发展现代物流产



业的战略意义的认识逐步加深,认识到通过物流产业的发展,能显著改善地区投资环境,有效地带动经济结构优化,从而提高区域经济的整体竞争力。为此,山西省各地区政府部门都在积极地制定物流业发展政策,这极大地促进了该地区物流业的发展,使该地区快速涌现出了一些优秀的物流企业:如在我国具有相当影响力的迎泽物流,它是一家集食品冷链仓储和配送一体化物流服务商;又如拥有现代化物流配送体系的朝阳物流和集货物运输、仓储中转、货运代理和配送服务为一体的盛唐物流。其中,迎泽物流公司在北京、太原、郑州、西安、兰州等地建立了食品冷链配送基地,为山西、青海、内蒙古、陕西、河南、宁夏、北京和甘肃等地区的 200 多家餐厅,如金汉斯餐厅、德克士快餐和康师傅牛肉面等提供配送服务。其仓储面积达到 7 700 平方米,其中干仓面积 6 500 平方米,为食材、包材、冻品等不同类型经销商提供有差异的特色仓储服务。另外,迎泽物流还积极拓展其他业务:公司以迎泽物流园区为中心,建立了四个卫星仓储,仓储面积达到 2.15 万平方米,已经发展成为天津百事可乐公司集运输、仓储和配送于一体的物流供应商,成为三洋彩电、惠科电脑、海尔电器、皇明太阳能、亿家能太阳能、东芝电器在山西省内的仓储、配送服务商。与此同时,以物流供应链为基础,公司积极发展物流供应链镶嵌式服务,开拓物流供应链的延伸服务。迎泽物流公司还为中兴通讯、爱立信等通信行业提供仓储配送服务和基站配送业务,从而实现了由物流园区型企业向第三方物流外包服务型企业的发展转型。此外,山西本地的杏花村汾酒、忻州糯玉米、祁县玻璃器皿、汾阳核桃、清徐老陈醋、柳林红枣、榆次孟氏门业、平遥牛肉、太谷玛钢等土特产品也是通过迎泽物流的物流专线打入了全国各地的市场。

与此同时,部分地区也出现了物流规划盲目、贪大求快等现象,造成重复投资和资源浪费,甚至影响了其他行业的健康发展。由于物流相关产业标准还不完善,物流管理体制和供需不平衡的结构性矛盾依然存在,物流资源流向不对等、不平衡等多种原因,导致了山西省区域物流发展落后。究其原因,是相关政策和投资的可行性研究缺乏科学的定量依据,没能考虑到邻近地区物流产业和本地物流产业之间的关联影响,加之缺乏对服务定位和未来发展方向的认识,从而不能制定出顺应物流发展的有效对策。所以,必须对山西省物流产业的发展进行深入研究,才能实现山西省传统物流业向现代物流业的转变、跨越;只有对当地物流产业发展现状、发展优势、存在问题,以及今后的发展方

向和服务定位上有了充分的认识,充分考虑所在地区物流发展的竞争能力,才能制定出符合适应本地区物流产业发展的科学决策方案,从而促进山西省当地物流业的健康、稳定、有序发展。

1.1.2 研究意义

21 世纪以来,物流业得到了快速发展,物流业对区域经济的影响越来越凸显。与发达地区相比,山西省的物流业发展仍处于初中期,存在物流效率低、成本高、物流企业竞争力普遍不强等问题。研究山西省物流业对区域经济的影响,有利于政府部门认识到物流业的发展可以有效带动区域经济的发展,具有很大的经济和社会意义。

通过研究山西省物流业对区域经济的影响,分析物流业要素对区域经济发展影响的关联度,得出哪些要素对区域经济发展影响较大,哪些要素对区域经济发展影响偏小,通过多方面的评价可以对物流业有一个全面的认识。从而从发展物流业的角度提出促进山西省区域经济发展的建议,为政府制定政策提供理论支持。

1.2 国内外研究现状及述评

1.2.1 国外物流业相关研究现状

1.2.1.1 国外物流业与区域经济关系研究现状

德国经济学家杜能(J. H. Thunen)在《孤立国对于农业与国民经济关系》中阐述了“孤立国”的假设:利润来源于农产品的成本、价格及运费,产业布局根据单位利润最大化,并且运费与重量和距离均成正比。德国古典经济学家韦伯(A. Weber)提出的工业区位论,阐述了企业、区位如何影响运输,形成了工业区位研究的理论框架并确定三个影响因素,即运输费用、劳动费用、集散因子,运输费用被排在首位,表明它对区位的影响最大。美国空间经济学家胡佛(E. M. Hoover)提出新的运费理论,他将运费分为装卸和线路两部分,由于装卸不受距离的影响,因而运费率是递远递减的。比如,在线路交叉位置建造工厂,就可以减少一次装卸,降低费用。他还分析了交通



与空间经济,指出企业建厂的选址将考虑空的线路特征,标志着交通网络的优势经济区位将成为企业新的竞争力。

日本学者林周二认为:“物流是包含物资材料的废弃与还原,联结供给主体与需求主体,克服空间和时间距离,并且创造一部分形质效果的物理性经济活动。具体包括运输、仓储、包装、装卸、搬运、流通、加工等活动以及相关的信息活动。”20世纪80年代以后,现代物流被定义为:“为了满足顾客的需求,将原材料、半成品、成品以及相关的信息从发生地向消费者流动的过程,以及为使仓储能有效地、低成本地进行而从事的计划、实施和控制行为。”美国经济学家彼得·德鲁克指出:“消费者所支出的商品价格的50%是与商品流通活动相关的费用,物流领域是降低成本的最后领域。”管理学权威P. E. 德鲁克曾经讲过:“流通是经济领域里的黑暗大陆。”在日本,物流是介于资源领域和人力领域之外的第三个利润源。欧美学者认为物流的最大作用,并不在于为企业节约消耗、降低成本或增加利润,而在于提高企业对用户的服务水平,进而提高企业的竞争能力。

Talley Wayne 研究了物流设施投资对区域经济的影响,通过物流设施投资建立区域经济增长模型。Perry A. Trunick 研究了俄亥俄州物流对区域经济发展的影响作用,并提出大范围、小规模、高频次的航运,以及其他高技术产业发展趋势对区域经济的影响。Donald J. Bowersox 研究了区域经济一体化、经济全球化与物流业发展的内在关系。Melendez O. 和 Maria Fernanda 研究了交通基础设施对区域经济发展的影响——交通设施与物流业统一规划,可促进区域经济的发展。Perry A. Trunick 研究亚特兰大市如何通过合理规划城市物流,从而促进区域物流发展,成为物流产业发展的先进城市。Tage Skjott - Larsen、Sten Wandel 和 Ulf Paulsson 分析了欧雷桑德成为斯堪的纳维亚地区物流中心的各种条件,得出物流竞争力、地域理念、地理位置、基础设施和外部因素在物流产业发展中起主导作用。Suson R. Willians 等研究了现代物流业发展所产生的社会、经济和技术变革,对促进区域经济发展有重要影响作用。Markus Hesse 提出了由于区域经济与物流发展不协调,导致柏林布兰登堡出现物流问题,同时分析了物流在区域经济条件下的局限性,以及区域物流计划实施的各种可能性结果,并提出相应的调整意见。

1.2.1.2 国外物流产业竞争力研究现状

国外学者或从产业竞争力角度研究地区竞争力,或从宏观上研究区域物流

发展现状,或从微观上侧重研究企业的物流发展水平,但少有直接对区域物流产业竞争力进行综合评价的研究。

国际上有两个著名的竞争力研究理论,其一是美国哈佛大学教授 Michael Porter 提出的“钻石模型”理论,他认为区域竞争力是区域产业在一个大市场中的集中表现;其二是由瑞士国际管理发展学院和世界经济论坛提出的国际竞争力评价理论体系。世界经济论坛从基础设施、金融、政府职能、开放程度、企业管理劳动、技术和法规制度等八个方面来分析国际竞争力;瑞士国际管理学院则从国内经济实力、政府作用、国际化程度、基础设施、企业管理科学技术、国民素质、金融环境等八个方面来分析国际竞争力。但在这两个理论中物流产业并没有被独立考察和研究。

学者 Goh 和 Ang (2000) 在对国家或地区物流发展水平评价中,通过研究柬埔寨、老挝、缅甸和越南等地区的物流现状,得出了这些地区物流基础设施落后、物料处理设施不完善、运输网络不充足的结论。

Wood 在 1995 年设计了一套国家物流系统等级,以基础设施、人力资源、信息系统和供应商服务水平为评价标准,通过对指标进行加权然后汇总,得出地区物流发展总分。

Mark Goh 和 Argus Ang (2000) 研究认为,印度支那半岛在过去十年经济发展中,有效的物流设施是促进经济发展的最重要因素之一。他们从电信、海关、交通、仓储四个方面分析了该地区的物流发展现状,认为交通网络不合理、通关手续效率低下和搬运设施落后是当地物流业发展缓慢的主要原因,他们同时提出了改进物流运转效率、进入新兴市场的战略性建议来提升当地物流产业竞争力。

Gandlur 在 2002 年提出了公共物流网络对于区域物流产业竞争力的重要作用,并主张将公共物流网络作为区域物流系统的基础设施来进行建设,从而提升地区物流竞争力。

Tage Skjott - Larsen 等人在 2003 年对 Oresund 地区物流的研究中,通过了解该地区的物流环境,对区域思想、区域位置、基础设施、物流自身内部因素进行分析,讨论了 Oresund 成为新的物流中心的促进和阻碍因素,并提出了提升 Oresund 物流产业竞争力的措施。

除了学者个人的研究之外,某些国家也对区域物流产业竞争力评价进行了研究。例如,日本对物流发展需求做了相关数据的统计,并制定了相应的物流



发展文件。

1.2.2 国内物流业相关研究现状

1.2.2.1 国内物流业与区域经济关系研究现状

国内关于物流业对区域经济发展影响的研究始于20世纪80年代,比国外晚很多。国内最早的相关研究是陆大道提出的“点轴开发理论”,目前主要研究三方面内容:物流业对区域经济增长的影响作用、区域经济对物流业发展的影响作用、物流业与区域经济之间的相互影响。

潘瑞玉(2006)采用浙江省1978~2003年的数据,实证分析了物流业对区域经济增长的影响作用,并阐述了浙江省物流业发展对区域经济发展的影响。李力、杨柳(2006)通过建立VAR模型,实证分析了物流产业与国民经济之间的关系,阐述了能源价格、物流业发展、国民经济三者之间的关系。周君(2006)建立逻辑(Logistic)增长模型,在分析物流业对区域经济增长的影响的过程中,应用边际分析方法,定量地研究物流业与区域经济增长之间的关系。覃成林、王荣斌(2007)阐述了合理的区域分工可以发挥自身优势,专业化的生产方式可以提高经济效率,在这之间就需要区域物流搭桥,以促成区域间的相互合作。刘南、李燕(2007)认为物流业发展的推动作用和经济增长的拉动作用存在双向因果关系,物流业发展与经济增长是相辅相成的,通过Granger因果检验可以分析两者之间的相互联系。

江晓东、王丹(2008)采用2003~2005年省级面板数据,通过构建固定效应模型,利用回归分析法阐述物流业发展对区域经济增长的影响,结果表明,物流业的发展对区域经济增长有显著的正向作用,这种影响随地域的不同而有所区别。杨志梁等(2009)采用1991~2007年各省物流发展水平数据与GDP数据,利用协整检验和因果关系检验,通过实证研究的方法对我国不同地区的物流业发展与经济增长的关系进行了分析,结果表明,各区域的物流发展与相应区域经济增长之间存在协整关系。吴晔(2009)构建了复杂的数学模型,采用统计分析方法分析珠三角的区域物流与区域经济之间的联系,结果表明,珠三角地区物流业发展可以促进区域经济增长,而区域经济的增长业也可以促进区域物流的发展。

王伟、黄莉等(2010)基于协同学理论和复杂系统理论,阐述了区域经济和区域物流相协调发展的控制策略。张诚、周敏(2010)阐述了区域物流

与区域经济之间的协同作用,二者是相辅相成的统一体。张建升(2011)在基于VAR模型的物流发展与经济增长关系的实证研究中,采用1978~2008年的宏观经济数据,根据不同的维度,研究物流业发展与区域经济增长之间的动态关系。结果表明,物流业发展和区域经济增长是相互制约相互影响的。区域经济增长可以带动物流供需的增加,而物流供需增加也可以促进区域经济增长。

高秀丽、房兴超等(2012)选用1978~2009年广东省的年度数据建立VAR模型,运用协整理论、Granger因果检验和脉冲响应模型,实证研究了在区域物流的发展与区域经济增长之间的联动效应和关系。结果表明,以上两者之间存在着长期协整关系,物流业的发展有利于广东省区域经济增长。胡秀忠、张建升(2012)采用2008年经济数据,构建综合评价指标体系,在对区域物流发展与区域经济增长的内在关系的研究中,定量评价了51个省级区域的区域物流与区域经济发展水平,并计算得出两者的耦合协调度。区域物流发展水平存在明显的地域差异性,以从东向西逐渐降低的梯度分布,区域经济发展与物流业发展水平接近度同样以从东向西逐渐降低的梯度分布。由于中西部区域协调度较低,所带来的结果就是区域经济发展低于物流业发展水平,因而两者处于失衡状态。

1.2.2.2 国内物流产业竞争力研究现状

近年来,随着我国国民经济的快速发展,各地区经济实体对物流业的需求日趋旺盛,这促使区域内各级政府纷纷制订物流的发展计划。与此同时,学者们也展开了对区域物流的研究和探索,其中关于区域物流产业竞争力的评价研究尤为学者们所注重。

章孟达(2002)构建了以现代物流的需求指标、供给指标、发展环境指标和物流发展成效指标为主要内容的区域物流发展评价指标体系。

刘国新、罗险峰、孙春梅(2004)选取国内生产总值、交通邮电总值、第三产业占GDP比重、社会固定资产投资总额、物流固定资产投资额、工业总产值、货运量、社会消费品零售总额、商品购进总额、商品销售总额等18个指标构建地区物流产业综合发展水平指标体系,采用最优脱层法和神经网络对城市物流水平进行了综合评价。

寻立祥(2007)在对区域物流产业与经济发展关系的研究中指出,要根据各地区优势不同、产业分工不同和企业在供应链中的位置不同,建立一个与城市群经济协同发展的特色物流系统。



汤银英(2007)从物流学的角度对物流体系构建进行了深入的探讨,通过分析和研究物流活动规律,指出“物流通道”、“物流节点”和“物流网络”的场效应,进而构建了“点—线—面”效应场及物流空间结构模型。

邵扬(2010)将运输路线总长、货物周转量、各地区的国内生产总值作为物流供给指标、需求指标和经济增长指标,选取物流业及该地区经济增长面板数据,经过面板分析得出经济增长与物流供给规模、物流需求规模之间成正相关关系,扩大物流供给和需求规模在某种程度上可以刺激经济的增长。

李艳丽(2007)从现实竞争力、潜在竞争力和环境竞争力三个方面构建指标体系来分析山东物流产业竞争力。文章选择物流业增加值占GDP的比重、物流总额、物流业生产总值、物流业平均利润率作为现实竞争力指标;选取物流辅助产业发展情况、自营物流所占比重、物流市场需求的总规模和物流需求市场发育程度来反映潜在竞争力;选取人力资源、资金、物流基础设施作为环境竞争力指标。

李旭宏、李玉民等(2004)将分析层次分析法和熵权法两种方法相结合给出指标权重,同时采用SWOT方法,按照利用优势、改善劣势、抓住机遇和避开威胁的分析思路,从动态发展角度制定了区域物流发展战略。

汪波等人(2005)采用AHP层次分析法对已构建的区域物流产业竞争力评价体系进行了综合分析,在赋予指标合理的权重的基础上采用模糊评价方法对天津地区物流竞争力进行评价,得出天津市物流业处于后发期间,在以后的发展中将存在很大发展空间的结论。

黄福华、欧阳小迅(2010)运用方差加权法与熵值法对湖南省物流产业竞争力指标体系进行了综合赋权,并采用非线性评价模型进行计量分析,从该地区各地市的物流产业竞争力得分情况看来,计算结果比较符合该地区物流业的实际发展情况。

1.3 研究框架及方法

1.3.1 研究框架

本书主要有七个部分。第一部分是导论,论述本研究背景及意义、国内外