

■ 赵莉琴◎著

京津冀城市圈 区域物流资源优化研究

Research on
Beijing-Tianjin-Hebei
Urban Regional Logistics
Resources Optimization



科学出版社

京津冀城市圈 区域物流资源优化研究

Research on Beijing-Tianjin-Hebei Urban
Regional Logistics Resources Optimization

赵莉琴 著

本书得到河北省管理科学与工程重点学科和
河北省教育厅人文社科重点研究基地资助

科学出版社
北 京

内 容 简 介

本书在相关理论引导下,结合京津冀经济发展现状和未来发展战略定位,分析了三地物流发展现状,提出了三地物流管理体制、交通和物流节点规划、信息平台、产业整合、专业物流等优化构想,并分别提出了具体可行的实施方案。本书的主要特色是立足京津冀物流实际资料,建立数据分析模型,根据京津冀 13 个城市的不同功能定位,提出了物流功能的四个层次,对京津冀实现协同发展具有很大的指导意义。

本书可为区域经济领域的研究人员、政府决策部门提供理论依据和参考意见。

图书在版编目(CIP)数据

京津冀城市圈区域物流资源优化研究/赵莉琴著. —北京:科学出版社, 2015

ISBN 978-7-03-045613-7

I. ①京… II. ①赵… III. ①物流—资源优化—研究—华北地区 IV. ①F259.272

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2015)第 208759 号

责任编辑:李 莉 / 责任校对:李 莉
责任印制:徐晓晨 / 封面设计:蓝正设计

科学出版社 出版

北京东黄城根北街 16 号

邮政编码:100717

<http://www.sciencep.com>

北京京华虎彩印刷有限公司印刷

科学出版社发行 各地新华书店经销

*

2015 年 12 月第 一 版 开本:720×1000 B5

2015 年 12 月第一次印刷 印张:13 3/4

字数:280 000

定价:68.00 元

(如有印装质量问题,我社负责调换)

作者简介

赵莉琴，河北省石家庄市人，石家庄铁道大学经济管理学院副教授、硕士生导师，其主要研究方向为物流管理、企业管理。曾主持省部级课题4项，厅局级课题8项。在各类期刊公开发表论文近50篇，其中三大检索论文3篇，核心期刊论文近20篇，主编教材2部，参编教材7部。

序 言

京津冀协同发展，是习近平总书记亲自谋划和推动的重大国家战略。综合交通一体化和现代商贸物流体系建设是其战略实施的先导和重要支撑。以赵莉琴领衔的石家庄铁道大学物流专业教师科研团队，多年来专注于京津冀城市交通和物流专业发展研究，取得了一系列有价值的研究成果。

《京津冀城市圈区域物流资源优化研究》作为该团队长期探索的阶段性成果，对京津冀物流基础设施分布特点和未来发展重点、三地物流资源禀赋差异和未来优化整合设想、综合交通系统建设和物流节点布局等进行了深入研究，并提出了诸多切实可行的方案和可供参考的建议。同时对公益性设施和行业竞争性设施建设提出了有针对性的实施路线和改革建议，建立了政府规划、市场竞争和行业协会协助的管理模型。另外还对京津冀三地物流管理体制、信息平台建设、产业整合方向、专业物流发展等提出了设想和建议，有的还制定了具体的实施参考方案。

赵莉琴等的研究抓住了当前京津冀协同发展中的关键和要害问题，对现实状况了解深入，对存在的问题认识深刻，对未来发展设想和方案结合《京津冀协同发展规划纲要》要求，具有一定的超前性、科学性和可操作性。相信该书的出版将会为物流和交通行业的同仁、相关企业的管理者、交通和规划院所相关专业的师生，提供有益的借鉴。

石家庄铁道大学书记、教授、博士生导师

王岳森

2015年10月25日

前 言

2011 年《中华人民共和国国民经济和社会发展第十二个五年规划纲要》（简称《国民经济和社会发展第十二个五年规划纲要》）和《物流业调整和振兴规划》都提出要优先整合和利用现有的物流资源，积极推动区域物流和不同区域之间的物流领域合作，引导物流资源区域内整合，逐步形成区域物流一体化的物流服务格局。2014 年年初，中央重新提出京津冀协同发展的概念，重点是对京津冀城市集群进行功能划分，落实各地在发展中的互补性和协调性。截至 2013 年年底，京津冀铁路营业里程 7 774.3 千米，京哈、京沪、京九、京广、京原、京包、京承、丰沙等线路在北京汇集，京哈、津沪和津蓟线在天津汇集，通过河北省的有京广、京山、津浦、石太等 15 条铁路干线；京津冀公路里程达 199 928 千米，其中高速公路 7 095 千米；拥有秦皇岛、黄骅、唐山、京唐、曹妃甸、天津六大海港，码头长度 40 606 米，生产性泊位 400 多个；有北京、天津、石家庄、秦皇岛、邢台五个机场，以及正在建设中的北京新机场；京津冀货运量为 291 896.3 万吨，客运量为 282 563 万人次。相对于全国其他地区，京津冀基本形成海陆空物流运输网络。

为了实现京津冀经济结构的调整，加快区域经济协同发展，分散北京市非首都功能，国务院和京津冀三地政府在 2015 年先后出台了一系列文件，提出了保证京津冀三地协同发展的物流建设框架意见。2015 年 7 月，国务院出台了《京

《京津冀协同发展规划纲要》，明确指出了京津冀三地的具体功能定位：北京为全国政治、文化、国际交往和科技创新中心；天津为全国先进制造研发基地、北方国际航运核心区、金融创新运营示范区和改革先行示范区；河北为全国现代商贸物流重要基地、产业转型升级试验区、新型城镇化与城乡统筹示范区、京津冀生态环境支撑区。天津市政府于2015年4月发布了《天津市现代物流业发展三年行动计划（2015—2017年）》，为天津市在京津冀协同发展环境下如何发展物流产业制订了实施计划。河北省于2015年4月制定了《河北省人民政府办公厅关于促进内贸流通健康发展的实施意见》，鼓励大型流通企业和商品批发市场的合作，主动承接京津产业转移，整合相关职能，优化区域布局，形成开拓京津冀物流产品市场合力；推进京津冀物流合作，配合制定《京津冀商贸物流发展专项规划》，联合共建北京新机场临空经济合作区、廊坊商贸物流园区、石家庄物流基地、秦皇岛滨海高端商务区等重点物流园区，搭建区域公共物流信息服务和电子商务交流平台，完善服务京津、辐射全国的物流网络。北京市成为我国物流标准化试点城市，在三地大力推进京津冀区域物流标准化水平提升，创新财政支持方式和资金监管方式，加强了项目管理和绩效评价工作；在三地逐步实现政策协同、工作对接，逐步实现标准化公共信息服务平台互联互通、标准化设施设备技术互认、流程规范互认、诚信体系互认、统计监测分析共享等，为推进京津冀物流资源整合打好环境基础。

本人及研究团队从2002年开始从事物流研究及教学工作，2005年开始对环渤海京津冀区域交通及物流进行了多方面的研究，先后申请并承担如下相关课题项目：石家庄铁道大学科研项目“京津冀物流一体化下城市圈交通空间布局优化及组织协调研究”；教育厅重点科研项目“京津冀一体化背景下大物流发展与规划”（课题编号：Z9900825）；教育厅青年基金项目“京津冀交通基础设施项目网络化协同治理研究”（课题编号：SY14106）；河北省社会科学基金项目“京津冀区域交通协同发展关键问题研究”（课题编号：HB14GL022）；河北省科技厅软科学项目“网络化治理视角下京津冀港口分工协作机制构建研究”（课题编号：15453501D）；河北省社会科学发展研究课题“基于产业转型视角的河北省总部经济发展研究”（课题编号：201204128）；河北省高等学校科学技术研究青年基金项目“高铁驱动下京津冀区域空间协调格局和特征分析”（课题编号：QN1035）。在研究过程中，本人及研究团队对京津冀交通网络、物流资源有了初步认识，根据相关理论基础，形成

了区域物流发展与规划的意见。

近年来,本人及团队成员以河北省唐山为核心,由点及面地对京津冀区域物流企业、相关政府管理部门、大型生产企业进行了调研,甚至走访了一定数量的物流企业高管,和河北省物流与采购联合会、河北省现代物流协会相关专家学者进行交流。在此基础上,我们总结、分析文献,形成了本书的理论框架。

第1章为区域物流理论综述及京津冀物流状况。本章主要对区域物流领域所涉及的理论进行了阐述,包括区域物流与市政府的关系理论、区域物流供给与需求理论,以及区域物流理论的发展趋势等,在分析京津冀经济发展状况的基础上,提出了京津冀一体化过程中存在的若干问题。

第2章为京津冀产业结构区位熵及物流专业化分析。本章首先通过计算物流产业区位熵的方法,对我国京津冀、长三角、中部经济区、东北三省经济区所涵盖的北京、天津、河北、江苏、浙江、上海、湖北、湖南、河南、安徽、辽宁、吉林、黑龙江13个省(直辖市)进行了分析,说明京津冀区域中河北省、天津市经济发展对物流业有较大的依赖性,河北省和天津市相对于其他11个省(直辖市),其物流业具有比较优势;其次对京津冀13个不同级别的城市进行了第一、第二、第三产业区位熵的计算,说明13个城市在未来发展中的优势,结合国务院《京津冀协同发展规划纲要》相关内容,为13个城市的城市功能进行了全面定位;最后根据京津冀13个不同城市的功能定位,说明各自物流的发展方向。

第3章为京津冀区域物流优化原则与构想。本章首先分析区域经济发展中的非均衡发展理论、梯度理论、增长极理论、可持续发展理论,提出京津冀区域物流优化目标;其次根据区域物流发展的增长极模式、梯度推进模式、区域分工模式,提出京津冀区域物流发展的原则,并设定了京津冀区域物流未来发展的构想,包括政府管理、交通设施、产业整合、信息系统平台、人力资源环境等方面。

第4章为京津冀区域物流管理平台的构建。京津冀物流管理体制平台主要从三个方面进行构建,一是强制管理平台,二是自由市场管理平台,三是二者之间的协调机制平台。本章根据物流行业特点,首先从政府规制、市场竞争和行业协会协调三类理论出发,说明京津冀物流管理体制平台构建的合理性;其次分析京津冀目前物流管理现状,从政府管理机构 and 职能的设置、行业协会的数量和功能

等方面进行了分析；最后提出完善京津冀物流管理平台的建议，提出在国家发展和改革委员会（简称国家发改委）下设立专门的司，设立超越京津冀两市一省政府构架的顶层机构，下设专门的区域物流、商贸发展规划小组，分专业对京津冀物流进行专门规划和管理。同时在北京、天津、河北三地物流协会中设立三地协同发展的专门职能，通过协调企业、行业与国家政策之间的关系，达到三地物流协调发展。

第5章为京津冀交通物流基础设施优化研究。本章运用DEA协同发展评价模型，评价京津冀交通物流系统内各运输方式协同发展度，京津冀城市群各地区交通物流协同发展度，京津冀交通物流、区域经济、生态环境协同发展度；运用灰色关联度评价京津冀港口物流经济协同度；将京津冀交通物流与长三角、珠三角等其他区域进行了对比分析。研究说明京津冀一体化铁路、公路、航空、港口的大格局正在形成中，提出了京津冀交通物流系统协同发展的优化思路：①加快区域经济发展，拉动交通物流需求增长；②加强交通物流网络衔接，完善交通物流服务体系；③平衡资源供给和需求，实现区域可持续发展。本章最后在通道性物流基础设施优化和节点性物流基础设施优化两个方面提出了若干建议。

第6章为京津冀区域物流信息系统优化研究。本章首先分析了京津冀物流信息系统平台存在两个方面的缺陷：一是信息基础设施建设不到位，信息系统现代化水平不够；二是京津冀物流的标准化信息体系建设水平低，不能满足物流产业快速发展的需求。其次对京津冀区域物流信息平台需求进行分析，从信息平台功能、使用角色和信息流程三个方面进行了分析。最后提出了京津冀区域物流信息平台的设计方案，从信息系统硬件、信息系统标准化以及数据库建立和使用三个方面提出了具体实施方案。

第7章为京津冀物流产业整合研究。本章首先通过对北京市、天津市和河北省三地物流产业现状进行分析，说明三地物流产业具有很强的互补性，也存在巨大的竞争性，需要三地之间进行有效整合。其次通过对京津冀服务要素、需求要素、企业要素、政府要素、产业要素进行分析，根据兼并式、联盟式、集群式三种整合模式的不同特点，提出了京津冀物流产业的整合对策。

第8章为京津冀专业物流的优化研究。京津冀地理位置重要、物产资源丰富、交通发达、物流基础设施比较完善，决定了区域物流主要包括零售物流、煤炭物流、钢铁物流、医药物流、农产品物流、危险品物流等主要物流形式。此外，本章提出了京津冀专业物流在线路、运输方式、结点设置与选择等方面的优

化措施。

本书内容在以下几点取得了突破和创新。

(1) 本书是目前所能查询到的唯一对京津冀物流资源分析、整合的研究成果。

(2) 本书所研究的内容立足京津冀物流实际资料,建立在详细的数据分析上,利用定量和定性结合的分析方法,在国家宏观环境和京津冀三地具体情况结合的基础上,成功地把京津冀协同发展与各地各市具体实践相结合,提出区域物流发展建议,对今后的研究具有一定的借鉴意义。

(3) 本书根据京津冀 13 个城市的不同功能定位,提出了物流功能的四个层次,对京津冀实现协同发展具有很大的指导意义。

(4) 本书在京津冀物流管理体制、交通和物流节点规划、信息平台建设、产业整合等多方面提出了系列构想,并分别提出了具体可行的实施方案,为京津冀协调发展决策机构提供了思路。

本书是由石家庄铁道大学赵莉琴主笔,团队成员郭跃显、刘敬严、张俊勇、赵宁根据多年研究成果分工完成。本书理论引用了当前许多国内外学者的研究成果,本人及团队尽最大能力详尽引注,鉴于水平有限,书中难免有疏漏和不当之处,恳请读者和学术同仁批评指正。

赵莉琴

2015 年 8 月 7 日

目 录

第 1 章 区域物流理论综述及京津冀物流状况	1
1.1 区域发展综述	1
1.2 京津冀经济发展状况分析	6
1.3 京津冀一体化过程中存在的问题	11
1.4 京津冀协同发展战略由来	16
第 2 章 京津冀产业结构区位熵及物流专业化分析	23
2.1 四大经济区域物流产值区位熵分析	23
2.2 京津冀各市产业结构及功能定位分析	27
2.3 京津冀城市物流聚集建设分析	38
第 3 章 京津冀区域物流优化原则与构想	44
3.1 区域物流的理论基础	44
3.2 区域物流模式分析	46
3.3 京津冀区域物流优化构想	50
第 4 章 京津冀区域物流管理平台的构建	63
4.1 区域物流管理体系理论研究	63
4.2 京津冀物流管理机制现状	79

4.3	京津冀物流管理平台完善建议	86
第5章	京津冀交通物流基础设施优化研究	93
5.1	京津冀交通物流基础设施总体概况	93
5.2	京津冀交通物流协同发展评价分析	109
5.3	京津冀交通物流基础设施优化策略	118
第6章	京津冀区域物流信息系统优化研究	126
6.1	京津冀区域物流信息系统现状分析	126
6.2	京津冀区域物流信息平台基础研究	129
6.3	京津冀区域物流信息平台的设计	141
第7章	京津冀物流产业整合研究	151
7.1	京津冀物流产业现状	151
7.2	京津冀物流产业整合分析	155
7.3	京津冀物流产业整合的模式	159
第8章	京津冀专业物流的优化研究	172
8.1	专业物流概述	172
8.2	京津冀专业物流现状	175
8.3	京津冀专业物流的优化策略	191
	参考文献	201

第 1 章

区域物流理论综述及京津冀物流状况

1.1 区域发展综述

我国已经成为世界第二大经济体、第一大出口国、第二大进口国，国民生活发生了巨大变化，未来 10 年内能否跨越中等收入陷阱进入发达国家行列，值得期待。世界各国的经济表明，作为高收入大国，其多功能中心的首都与周围地区组成的首都圈通常是具有全球一流水平和巨大影响力的，如美国东北部的纽约都市圈、英国的伦敦都市圈、法国的巴黎都市圈等。我国在区域经济发展过程中，已经形成了多个都市圈，如珠三角都市圈、长三角都市圈、长株潭都市圈。世界经济重心向亚太地区转移，我国生产力布局调整由南向北推移，京津冀地区以其独有的政治文化优势、区位优势、雄厚的工业基础、先进的技术装备和强大的研发能力等特质，成为全国发展速度快、投资环境佳、经济内在素质好的地区，成为 21 世纪中国最具发展潜力和活力的经济增长中心之一。北京作为我国的首都，是全国的政治、文化、科技中心，然而其对周边地区的带动辐射还不明显，其与周边地区的凝聚力还不突出。

区域一体化符合世界经济发展的潮流，在经济全球化和市场化改革的双重作用下，国内各地区间的要素流动和产业转移日益加快，相互之间的经济依存和互动效应逐步加深，区域经济一体化进程加快。京津冀地区需要面向未来打造新的首都经济圈，推进区域发展体制及机制创新，完善城市群布局和形态，推进世界级城市群建设，为优化开发区域发展提供示范和样板。由于北方生态的脆弱性，探索生态文明、推进人口资源环境协调发展也是重要的发展方向。京津冀首都经济圈和一体化的示范作用，能够促进环渤海地区发展，带动北方内地发展。

京津冀地处我国东部地区，囊括 21.67 万平方千米的国土面积、1 亿多人口，京津冀两市一省，地理位置紧邻。京津被河北所环抱，河北是华北地区的腹

地。北京是全国政治、文化和国际交流中心,而且经济实力雄厚,商业服务业发达。天津是我国北方重要的、综合性的港口城市和环渤海地区经济中心,经济发展潜力巨大,京津两市组成全国最大的政治、文化、经济三位一体的核心区。物流业是国家经济发展的基础性产业,在促进区域经济发展中,物流业将发挥重要作用。三省(直辖市)拥有自然资源、科学技术和人才,具有交通和区位优势,自然资源丰裕程度高于长三角、珠三角。就物流而言,北京是世界上最大的国际航空港,服务业比重高;天津是我国北方最大的工业城市和海洋运输中心;河北作为北方能源基地,拥有煤炭、石油、电力和海洋化工资源,其中我国煤炭的80%是从河北集散到全国各地的。

物流产业是基础性产业。物流对所有生产、流通和消费活动都有影响,它通过运输、仓储等生产、流通条件与手段对国民经济起基础性作用。物流产业通过不断输送各种物品使生产者获得原材料、燃料、零配件,以保证生产过程的正常进行;又不断地将产品输送给不同的需求者,使这些需求者的生产、生活得以正常进行。这些互相依赖的关系需要物流维系,国民经济也由此得以成为一个具有内在联系的整体。基础性也可以看做战略性,物流要素中的许多重要载体,如铁路、邮政、电信等一直被认为是关系国民经济、人民生命财产及国防安全的战略性行业和部门。

在制定区域经济发展的规划中,应将物流业纳入区域发展统一规划。这对降低区域内部交易成本、优化区域内部产业结构、促进区域内部市场发展等都大有裨益,最终可以达到促进区域经济增长、调整产业结构、加快一体化建设的良好效果。

区域物流的发展已成为区域经济增长的主要动力和现代化的重要标志,区域物流的发展在一定程度上影响着区域经济发展的潜力和在全国区域分工格局中的地位、作用,同时区域经济的发展也会带动物流需求的增加和物流产业的发展,两者在协同发展中相互适应、相互影响。

1.1.1 区域物流理论综述

物流对于任何公司、地区和政府都具有重要的战略意义。区域物流是指在一个特定区域内,进出该区域货物的运输、储存、装卸、包装、流通加工、配送及相关的信息传递活动。它是一个包括诸多因素在内的复杂网络体系,硬件部分如区域物流设施,以及物流运营企业的数量、质量和规模等,软件部分则涉及区域物流运营机制、管理体制、政策发挥、物流标准、区域信息通信水平等相关因素。

区域物流是指发生在某一个行政区域或两个以上区域联合体内的物流。区域联合体是指具有自然经济(物流)联系或人为经济(物流)联系的若干行政区域的集

合。其中,自然经济联系是指因地理位置、产业分工或传统习惯而形成的具有互补或双赢性质的经济关系;人为经济联系是指通过人或组织的作为而形成的具有互补或双赢性质的经济关系。一般来说,自然经济联系是基础,人为经济联系往往是在自然经济联系的基础上产生的。

从现实来看,区域联合体主要包括两大类:一类是一国之内的区域联合体,另一类是跨越国境的区域联合体。就前者而言,如我国在传统上就有东北(辽宁、吉林、黑龙江)、华北、华东、华南、西北、西南六大区域联合体,但近年来又出现了若干新的区域联合体,如珠三角、长三角、环渤海经济圈、大西北经济区、东北沿海经济带、长江经济带、黄河经济带等。与此相对应,就自然产生了东北物流、华北物流和珠三角物流、长三角物流、东部沿海物流,以及大西北物流、大北京物流等区域物流的概念。就后者来说,如北美自由贸易区、东北亚或环黄海经济圈等,都是该类区域联合体的代表。这类联合体的主要特点有两个:一是联合体的成员是多国的;二是联合体的成员只是某个国家的部分行政区域。

区域物流表现为一定地域或跨区域范围的多个企业之间的合作、协作及相互作用,共同组织大范围专项或综合物流活动的过程,以便实现区域物流的最佳化。区域物流系统是区域经济系统中的一个子系统,它是在一定的时空内,由所需位移的物资、物流设施、人员和信息联系等多个相互制约的动态要素所构成的具有特定功能的有机整体。其主要目的在于运用现代物流管理方法解决单一企业以外的各种物流问题,以保证社会生产和再生产顺利进行的前提条件下,实现物流的空间效益、时间效益和各种物流环节的合理衔接,最大限度地发挥本地区物流设施的能力,实现区域或更大范围的物流合理化,促进本地区经济的发展。

区域物流是相对于国际物流而言的,是指一个国家范围内的物流或一个城市的物流,它们都处于同一法律、规章、制度之下,都受相同文化及社会因素影响,都处于基本相同的科技水平和装备水平之中,因而都有其独特之处,都有其区域的特点。

1. 区域物流中政府与市场的关系

究竟政府在物流发展中起到什么样的作用?是研究政府还是研究市场?有学者强调物流合作停留在政府间协作层面,导致市场主体物流企业处于从属地位,政府实际上已经成了区域物流发展的市场利益主体和市场竞争主体,在一定程度上抑制了物流企业的竞争活力,使其很难成为区域物流合作的真正主体。

政府行为对物流企业及物流业发展的作用与影响研究,主要是基于政府在物流企业和物流业发展的作用研究。例如,有学者分析了我国物流企业发展过程中政府职责缺失的原因,指出发展良好的物流市场环境、建立物流企业服务综合平台、构建统一的管理机制、对物流业发展进行支持是政府在现代物流企业发展中

的职责。

有学者基于内容分析法分析政府行为对物流企业发展的战略影响,分析结果表明特许经营、公司合营、推动企业制度改革、税收、财政补贴等因素对企业发展战略有较大的影响,指出政府应在物流发展中扮演好企业制度改革的推动者、产业发展的扶持引导者、物流发展的协调监督者的角色。

有学者探讨了政府在扶持物流产业发展过程中所起到的关键作用,提出政府应为物流企业的发展提供体制、法律和法规保障,鼓励各类物流服务企业积极改变传统经营模式,促进制造业物流剥离等措施建议。

有些学者认为我国地方政府在物流发展中存在着管理体制缺陷、推动和指导作用不强、对物流市场调控监管不到位、物流行政管理效率低等问题,提出地方政府应该在建立物流管理体制、制定现代物流总体发展规划、营造有利于物流发展的政策环境等方面发挥作用。

也有学者从演化博弈理论出发,建立了政府支持下的不同地区非对称物流企业合作发展的演化博弈模型,对合作策略做演化博弈分析,通过对比分析自然状态下与政府支持的两种情况下物流企业合作策略的选择及策略的演化稳定性判定,确定政府的支持行为对区域物流合作中的市场主体的合作演化产生的影响。

李文懿、张梅青等基于系统动力学原理,建立物流产业和区域经济协调性关系的系统动力模型,运用系统动力学软件对建立的系统动力模型进行模拟,探索京津冀经济一体化的背景下区域物流业如何才能与经济发展相协调。

雷勋平等以安徽省 1978~2010 年国民经济和物流业年度经济数据为基础,运用 Reviews 6.0 计量软件对安徽省区域物流业与区域经济增长之间的关系展开实证研究,对经济增长变量生产总值和区域物流业发展变量物流产值进行时间序列平稳性检验、协整检验和格兰杰因果检验。其结论是生产总值增长和物流业发展不同步,物流业发展滞后于经济发展;两者之间仅存在单向因果关系,经济增长促进物流业发展,但物流业对经济增长的贡献尚不显著。因此,他们最后提出了安徽省发展现代物流的建议。

2. 区域物流中市场供应与需求问题

夏国恩改进了区域物流需求量预测的精度及可操作性,具体做法是各区域要使用同一物流需求量预测模型,采用最新的回归方法。赵辉认为以往研究过多的是关于区域物流服务需求预测方法的创建和应用,创建了区域物流需求的指标体系,填补了国内研究区域物流需求领域的空白。

区域物流发展模式受到区域经济发展、区位等因素影响。学者们更多的是研究适合发达地区、较发达地区和欠发达地区的物流发展模式。针对于发达地区物流发展模式,鲍同振和张殿业(2006)设计了以香港为专业国际物流服务中心、以

深圳市作为珠三角地区的次级物流节点,以广州市作为提供各类物流服务的区域性物流中心的珠三角地区区域物流发展模式;针对于欠发达地区的物流发展模式,游佳等(2006)认为区域经济发展状况决定了其区域的物流发展模式,在对欠发达地区的经济发展特点及其现代物流产业状况进行深入分析的基础上,构建了欠发达地区的物流发展模式,即现代商贸产业与现代物流产业协同发展的区域物流发展模式,并为该模式提出了系统结构及运行机制,并分析了该模式实施的要点及关键问题。张梅青等通过构建物流产业与区域经济发展不协调和协调的两个互惠互省模型,并求解两个模型的稳定点,得出了物流业和区域经济发展应共生发展、合作的作用大于竞争作用的结论,且提出了物流产业与区域经济协调发展的相关对策。

1.1.2 区域物流发展评价

迄今为止,我国还未建立统一的物流指标体系,尽管我国物流年鉴使用物流总值、物流需求、社会物流总成本和货物周转量等指标来进行系数物流统计,但该指标体系尚未得到国家统计局的认可。究竟靠什么来衡量物流业?物流业是连接生产和消费的重要纽带,作为物流指标之一的铁路货运量曾被列为“克强指数”的三大指标之一,物流业的发展与国民经济的发展息息相关。

我国物流业的发展还处于孕育期和成长期,物流业滞后于经济的发展,指标体系构建和数据统计方面还未能反映出它对经济的推动作用,因此变物流业的依附作用为推动作用成为广受关注的问题之一。

区域物流发展效果是学者们关注的一个学术热点,国内学者在区域物流评价方面主要体现在区域物流的绩效评价、区域物流的综合发展水平及区域物流的综合竞争力。朱帮助和李军通过主成分分析法规避了各指标间的非显性条件。

区域物流以区域经济为发展基础,同时又对区域经济发展起到促进作用。人们对物流的认识也有一个过程,最初关注与研究的是运输与区域经济发展的关系。不同地区的资源、产业结构和地理位置不同,因而影响地区物流业发展的因素也各不相同。陈畴镛认为区域物流需求主要受区域经济、宏观经济政策、消费水平和消费理念、物流服务和交通运输网络等因素影响。区域物流的因素应包括区域经济整体水平、产业结构、经济空间布局、物流设施、设备的数量及布局、物流服务的质量及费用等方面。

1.1.3 区域物流的研究方法综述

通过对文献的梳理,可以发现一些方法的应用,如回归方法、聚类分析方法、区位基尼系数、区位熵等方法。

曲敬运用因子分析法对各省物流产业竞争力进行综合分析,得出我国物流产