

福建省高校人文社会科学研究基地
(华侨大学数量经济研究中心)
福建省高校服务海西建设重点项目
华侨大学科研启动基金资助

Research the best use of
regional logistics and economic resources

区域物流

与经济资源最佳利用的
理论方法、技术与应用

 吉林大学出版社

Research the best use of
regional logistics and economic resources

张义龙 / 著

区域物流

与经济资源最佳利用的
理论方法、技术与应用

吉林人民出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

区域物流与经济资源最佳利用的理论方法、技术与应用/ 张义龙著.

—长春: 吉林大学出版社, 2010. 4

ISBN 978 - 7 - 5601 - 5359 - 9

I. ①区… II. ①张… III. ①区域—物流—物资管理—研究②地区
经济—资源利用—研究 IV. ①F252②F062. 1

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2010) 第 074221 号

书 名: 区域物流与经济资源最佳利用的理论方法、技术与应用
作 者: 张义龙 著

责任编辑、责任校对: 张显吉 高珊珊
吉林大学出版社出版、发行
开本: 787 × 960 毫米 1/16
印张: 24 字数: 300 千字
ISBN 978 - 7 - 5601 - 5359 - 9

封面设计: 孙浩瀚
长春日升印业有限公司 印刷
2010 年 05 月 第 1 版
2010 年 05 月 第 1 次印刷
定价: 42.00 元

版权所有 翻印必究
社 址: 长春市明德路 421 号 邮编: 130021
发行部电话: 0431 - 88499826
网 址: <http://www.jlup.com.cn>
E - mail: jlup@mail.jlu.edu.cn

序 言

经济学理论最广泛的应用之一，就是合理地解释我们所观察到的现实。例如，通过微观经济学的分析，我们能够了解消费者和厂商的行为，以及市场决策。通过宏观经济学的分析，了解经济增长和政府的政策问题。并对增长的限制——资源进行分析。然而经济学理论在应用于资源利用问题的分析——分析问题产生的原因和寻求解决问题的方法时，通常并不是从深奥的科学角度研究资源怎样发生和如何耗尽，而是从基本的关系入手。答案来自家庭、厂商和政府的决策。由于消费和生产汲取着地球的资源，并会对资源造成过度的使用（浪费）或对环境造成破坏。这意味着有关经济活动的任何决策都与资源问题直接相关。为了阐述这个关系，本书首先建立一个经济活动的基本模型，然后将该模型扩展，解释这种关系是如何产生的。

本研究首先从经济活动的基础模型开始思考，来考虑循环流转中的产品流和要素流。诚然，我们必须永远从需求的满足出发，因为需求是一切生产的终点，而且任何时候的一定经济形势都必须从这一方面去理解。不过经济体系中的创新一般并不是按下面这种方式发生的，那就是：首先新的需求在消费者方面自发地产生；然后生产工具通过它们的压力转动起来。我们并不否认存在这种联系方式。可是，一般是生产者发动经济的变化，而消费者只是在必要时受到生产者的启发；消费者好像是被教导去需求新的东西，或者在某些方面不同于或甚至完全不是他所习惯使用的东西。因此，尽管可以容许甚至有必要把消费者的需求看做是商业循环理论中的一种独立的和确实是最基本的力量，但是，当我们分析变化时，我们就必须立即采取不同的态度。

生产意味着把我们所能支配的原材料和各种力量组合起来。生产其它东西，或者用不同方法生产相同的东西，意味着以不同方式把这些原材料和力量组合起来。只要当“新组合”最终可能通过小步骤的不断调整从旧组合

中产生的时候，就可能出现经济的新增长范式，经济体就肯定有变化，就可能推动经济增长。

经济发展主要在于用不同的方式去使用现有的资源，利用这些资源去做新的事情，而不问这些资源的增加与否。而且，在研究可持续发展的问题时，要考虑到制度和技术的变革问题，这甚至从一种更加看得见的效果来讲也是真实的。这主要是通过对于存在于生产手段的不同使用，才得以大部分成为可能的。

我们论证资源最佳利用中的第二步骤也是不言而喻的；资源对经济增长具有限制。因此，支配生产手段对于执行新组合是必要的。对于商业循环流转中进行活动的厂商，我们已经建立起来强大的物流体系，通过物流可以解决购入和销售等生产手段这一独特的问题。

因此，关于如何通过现代物流这一媒介以最优的方式在消费和生产之间分配资源和资源的利用的问题，也就成为本书的研究中心。通过物流这一现代化手段，来实现最佳利用经济资源的目标：即通过信息支撑来对设备的工作进行分配，并通过必要的合作，技术创新、制度与意识的相应调整，合理分配资源，分配运输流量等，来发现和寻找资源利用问题的最优化方法。

本书在论述的过程中，主要汲取了前人的大量研究成果，并对发达国家通过物流手段实现可持续发展的实践进行了分析，通过国际国内的对比分析，并有针对性地提出了我国通过物流这一现代化手段，如何寻找最佳利用资源的一些参考模式和策略。

作者认为，未来中国的区域经济发展已经不同于以往传统的经济发展方式，国家如何通过政策手段来防止资源的浪费和经济衰退等，将变得日益重要和迫切。通过对大量的中外资料的收集和研究，本书论证了高效率的物流将是资源最佳利用的有效载体，阐述管理和科技的变革对生产发展的促进作用，并指出，随着生产的扩大，客观上也要求对资源的高效率使用和对管理体制进行变革。书中对经济管理所作的一些分析，对于当前我国正在推动的生产方式变革会有一定的参考价值，因此特予以出版。本书的出版要感谢华侨大学出版基金的支持，没有它也就不可能有该书的问世。

作者

2010年3月于华侨大学

目 录

序 言	1
绪 论	1
一、论题的提出	1
二、几个一般性论点	2
三、理论假设	5
四、研究方法	6
五、本书的结构安排	10
第一章 区域物流与经济资源最佳利用的理论分析	12
第一节 区域物流与经济资源最佳利用的理论基础	12
一、现代物流理论文献评述	12
二、相关经济理论文献评述	19
三、微观的观点	36
第二节 区域物流与经济资源最佳利用的理论模型	37
一、最优化模型	38
二、相关区位理论分析模型	52
三、区域经济发展的动力模型	70
第三节 剪刀 - 自组织 - 新组合理论	97
一、选择不同的技术变革道路所引发生产和资源利用方式的改变	98
二、剪刀: 技术和知识诱导的资源利用方式的不断变革	112
三、自组织: 适应新资源利用方式从无序到有序的自我完善	119
四、新组合: 技术和知识诱导的管理模式的创新	122
五、剪刀 - 自组织 - 新组合模式	132
六、剪刀 - 自组织 - 新组合模式对经济资源利用方式的阐释	139

第二章 区域资源优化——物流与供应链网络建模系统	147
第一节 区域物流与资源最优化利用建模系统概述	148
一、区域物流网络最优化模型的内涵与供应链结构	148
二、构建区域网络最优化模型以整合区域资源	151
三、补充决策支持系统	154
第二节 选择和实施 NOM 能力的准则——标准化与资源整合	156
一、标准术语与说明书	156
二、标准化与资源整合	157
三、开发标准化产品	160
第三节 选择和实施 NOM 能力过程	163
一、企业资源规划与电子商务系统的发展	163
二、事务型 IT 和分析型 IT 的比较	165
三、供应链系统层次结构	167
四、物流资源最佳利用的集中式与分散式决策	176
第三章 物流绩效指标体系与供应链绩效分析	178
第一节 物流业绩、成本 and 价值的衡量	178
一、指标与指标体系	179
二、供应链中的关键物流绩效指标	181
第二节 区域物流资源的诊断与改善	196
一、诊断的含义	196
二、区域物流资源的改善	197
第四章 区域物流资源最佳利用模式 —— 一体化管理	198
第一节 区域企业供应链制造战略	201
一、有关企业制造战略的演化	202
二、新的网络环境下的制造战略	203
三、建立企业间联合制造战略——超越精益思想	204
第二节 物流网络设计、设施选址和生产运作	211
一、物流网络设计的战略重要性	212
二、区域物流网络设计	213

三、主要选址决定因素	214
第三节 设施资源最佳利用的模型优化分析	218
一、最优化模型	218
二、模拟模型	221
三、探索性模型	222
四、探索性建模方法的应用范例——坐标方格技术	224
五、区域物流国际化的挑战和选址分析	230
第四节 仓储设施及设备资源利用分析	235
一、仓储的性质及其重要性	236
二、基本仓储决策	236
三、物权决策	238
四、使用公用仓库的合理性分析	241
五、仓库数量分析	242
六、仓储设备采购的差异分析	245
第五章 生产与运输最优规划模式	248
第一节 供应链中的生产规划方法与资源利用分析	249
一、长期规划任务	249
二、中期规划任务	252
三、短期规划任务	253
四、协调与一体化管理	254
第二节 准时制生产方法和精益思想原理	254
一、准时制生产系统的定义与组成	255
二、“经济”批量和订货量	258
三、JIT 与 EOQ 存货管理方法的比较	259
四、JIT 与物料需求计划 (MRP)	262
五、资源最优配置模型——精益思想原理	265
第三节 特定行业供应链资源配置的中、短期规划分析	271
一、消费品行业的供应链和营销一体化规划	271
二、计算机组装业的供应链和营销的一体化规划	276
第四节 业务外包：区域企业最佳利用资源的新模式	282
一、业务外包	282

二、精益制造与外包	286
第六章 建立区域托盘共用系统与集成化运输系统	289
第一节 区域托盘共用系统对资源的有效利用分析	289
一、理论分析	293
二、区域托盘共用系统网络最优化模型及其交换模式	297
三、结 论	307
第二节 区域集成化运输系统模式	308
一、运输在供应链中的角色	309
二、运输基本模式与运输选择决策	311
三、运输最优化模型——集成化运输系统	314
四、结 论	328
第七章 区域物流与资源利用的国际比较	329
第一节 本地、区域性和全球性资源配置中的物流与供应链定位	330
一、供应链资源利用能力	330
二、供应链在本地、区域性与全球性延伸	331
三、在区域性与全球性网络中的恰当定位	331
第二节 中国企业应从发达区域供应链中汲取价值	332
一、欧洲供应链	332
二、美国供应链	336
三、亚洲供应链	336
四、中国的供应链	338
第三节 科学发展观和循环经济推动着区域经济的变革	344
一、市场增长和顾客需求的改变	344
二、倡导科学发展观和循环经济的政策	344
三、中国向更开放、更自由的市场经济迈进	345
第四节 未来方向和机会	345
一、区域物流的网络开发战略化与优化	346
二、获得杰出的职能	347
三、整合供求, 控制波动	348
四、区域物流职能和资产的整合——集中化与条理化	348

五、整合信息技术和系统结构.....	349
六、组织变革及供应链效率之衡量.....	350
七、第三方物流提供商的合并与发展.....	350
结 论.....	351
 第八章 结论与展望.....	 352
注 释.....	354
参考文献.....	363

绪 论

本书的名称即已指出其研究的主题，其重点或目的是考察正在变化中的中国的生产和分配过程，以及生产和分配的管理方式。为达到此目的，本书的重点是从资源的配置和利用入手，以物流为载体，研究资源的最佳利用的方法、技术和应用。因为大量生产和大量使用资源的时代已经过去，传统的基于资源的生产方式将被基于工业生态的生产方式所取代，生产的方式的变革正在中国各区域的企业中兴起。

本书是关于如何最佳利用资源的研究，无论其社会的特征是什么形式，所有社会中的基本经济问题是一样的。因为各地域的生产资源供给有限，所有社会都面临一系列关于优化使用资源和在公民间公平分配收入的问题。这种实证和规范性问题可用科学方法对待，独立于所研究的社会政治组织结构。在这里，资源的优化使用和生产效率的分析将是中心问题。合理的规划应基于资源最优计算中得到结果，而且通过一个最佳载体来应用，生产决策可以得到分化而不失其效率。

一、论题的提出

自从 20 世纪 90 年代以来，人类开始面临着史无前例的挑战，也面对着前所未有的机遇。挑战是因为我们正在快速地消耗人类赖以生存的自然资源，依据现时的自然资源消耗速度，有可能证明从长远来看是不可持续的。机遇表现为第三次工业革命带来的信息技术的表现形式，这场革命也许使我们得以在许多经济活动领域内，基于知识、技能，并通过网络信息技术与物流的结合，实现区域经济中生产和交换在空间上的自组织与新组合，达到区域资源的最优使用，提高经济绩效，推动区域经济发展。

我们现今生活在一个信息化的社会里，在这样的社会里，人们的消费习惯已经悄悄地发生改变，其证据已变得不可辩驳。信息流、物流和资金流三

者的有机组合,改变生产与交换的资源配置方式。与此同时,我们又发现,经济不像亚当·斯密所想的那样简单:在自由竞争过程中,总会建立一种一般被认为唯一的均衡状态。然而我们已经通过现实经济的发展发现,可能有两个均衡状态同时存在的相反的例子——两种利用资源的方式的共存——大规模生产和交换与精益生产和交换均衡的共存。这缘于信息技术与物流的结合,改变了经济运转方式,是一种通过二者整合物质资产达到最优利用资源的方式。这也给我们带来了一个难题,在现实经济中,经济的运行要比我们想象复杂得多。例如,经济资源配置可以在两个均衡状态之间起伏,资源最优利用与资源不当使用的交替发生。这些问题很容易发现,但很难解决。本研究就是试着回答这一难题。

二、几个一般性论点

在进入复杂的经济系统研究之前,明智的作法是,首先扼要列出本研究的主旨中更精确的一般性论点。这些论点在开始时可以指出信息技术与物流在现代资源配置中的某些特性,并说明为什么在经济增长中要努力地实现资源配置的范式转变。笔者把这些论点提出来,试图为企业借助信息技术与物流结合这一途径建立新型资源利用范式,并为这一范式构建一个分析引论。

论点一,当企业在管理上获得成功的旧基础已成往事,而基于资源最优配置能带来更大的生产力、较低的成本和较高的利润时,成功的企业有时必须为了自救而进行一种创造性的自我破坏,并实现新组合——迅速转变传统的生产经营的范式,即实现生产和交换的范式转变。

这一论点直接起源于电子商务与现代化物流的出现。由于计算机和网络信息技术的发展,改变了人们的生活习惯,导致市场和需求在时间和空间上发生了变化。一些明智的老牌企业(跨国公司)利用电子商务与物流进行资源整合,转变传统生产与经营方式,不断发展壮大。例如,这些企业通过信息技术和物流的结合,实现对外部资本的使用(大量业务的外包),实现了资源的最优利用,此种改变所带来的产品高附加值远高于通过传统的大量生产大量销售产品而带来的利润值,并大大分散(或降低)了企业的风险。

论点二,交通运输和信息革命导致生产和经销上的革命。企业借助何种技术,通过何种途径才能建立起新型的生产和销售范式?很显然,世界地域政治形势正在发生范式上的转变,从而导致国际商业环境的范式也发生了转变。

按照经常引用的定义,经济学是研究我们社会中的个人、厂商、政府和其他组织是如何进行选择的,这些选择又怎样决定社会资源如何被利用。稀缺是经济学的一个显著的现象,因为资源的稀缺,所以选择是必要的。这一定义中最重要的一点是资源的最优利用问题,但在实际应用中,使我们感到它并不完整。问题的另一面是“次优”利用资源和直接的浪费资源也要引起我们的注意。现代物流业与信息产业的结合正好体现了这种资源利用范式的新转变。如果企业无法适应新的形势,不能实现有效的转变,就将被无情地淘汰。

论点三,除了基本的技术变化,另有一条途径能创造企业的高增长、高收益率的机会——在区域经济发展的差距和失衡中创造新组合,寻找获利机会。

企业家寻求能改变人们习惯的社会机会。如斯塔巴克公司说服美国人不在当地餐厅购买 50 美分一杯的咖啡,而是在商业繁华区的咖啡吧购买 2.5 美元一杯的咖啡。他们利用一种具有广泛分布的销售点、使原来没有人能从中赚取很多钱的竞争激烈的产品,变成了一种没有竞争的不同产品,并开创了一个具有高收益率的增长迅速的产业。电子商务和物流的结合,使虚拟商业代替了传统商业的销售模式。你无需走路到商店购物,电子商务和现代物流把你所需商品送到你的家中。以亚马逊书店为代表的新型企业,把电子商务和物流进行结合,实现一种新的组合,通过网络销售和物流获得巨额利润,并使企业不断成长。

每当一些地区或企业家能够在不发达区域仿效发达区域的模式来行动时,就存在所谓的发展失衡。中国地区发展不平衡,一些聪明的企业家只是抄袭发达地区所做的事情,并在经济不发达的地区模仿,就导致在发达地区收益率很低、并且增长机会很少的商品经营,在落后地区是高收益、高增长的机会,但与此同时也导致工业发展的梯度转移,这种新的资源开发与利用,就会推动落后地区的经济增长。

论点四,自由的经济能焕发企业家的创造力,推动企业的发展。从来没有一个把秩序视为至高无上的社会能具有创造力;但没有一定程度的秩序,创造力也不会得到保护。

一个经济系统只有开放,才能不断地从外部汲取营养。回想近代世界的经济发展,正是自由竞争和贸易不断扩大的结果。企业兴衰的历史,是企业创新的历史,是经济和社会进步浪潮不断推进的历史。自由经济表面上造

成经济和社会的无序,但正是这种无序的竞争才焕发了企业家的创造力,使创新不断涌现。企业家创业和实现新组合的技能、好奇心、探险欲望和创造动力是能够通过自由经济增强的,有益的好奇心是掌握大量现有知识、但不受这些知识束缚的成功企业和企业家个人的一个特征。

论点五,知识经济要求经济组织进行变革:技术创新不是推动经济增长的充分条件,而是必要条件;新组合与组织制度的创新以及意识的相应调整才是引致经济持续发展的充分条件。

创建新型企业的过程是一个不断加强创造性学习的过程,它不同于对旧体系的简单修补,我们要创造出新的管理体系。企业重组是新技术条件下必须进行的,企业重组需要洞察力,需要创建新的组织结构,同时也要发展和实现新的结构、反馈和连续改进的制度化系统。

论点六,大量生产的经济范式不同于精益生产的经济范式的最大特点,是企业规模和效益的最优。

最优生产规模一词是指在给定时间和地点的一个工厂的最大效益规模。这一概念不仅反映现有生产技术的状况而且也反映在建厂时的预期市场规模。此外,它还反映了市场需求的弹性。市场都是动态的,市场规模变动导致最优的生产规模增加或减少,那么,技术和组织也应随之变革。在一定区域内建立最优工厂,一方面受区域资源和市场规模的限制,另一方面也受开放程度的限制,表现为生态学的竞争和共生的规律。

论点七,在一个国家或区域内,经济发展的成功需要对信息通讯及交通等基础设施进行大量的公共投资。

没有发达的交通,就无法实现资源的互补;同样,没有信息,无法知道市场需求的变化,这两者都是不可或缺的。一个国家或区域愿意对信息和交通进行投资,就会带来经济的不断增长,否则就要持续地落后和贫穷。

论点八,本研究的最重要论点:随着电子商务和现代物流对主要经济部门的支配,它们将改变这些部门乃至整个经济的基本结构,促使其区域经济发展走向快车道^[1]。

正如李斯特得出的一种很有参考价值的见解,他认为一个落后国家必须向那些进步的国家学习,但要学习的是当它们处于它今天所处的地位时的那些措施,而不是它们的当前措施(《政治经济学》,第2章,第5节)。但是也正如克尼斯指出的,商业的发展和交通运输的改良有使各个不同国家的发展同时并进的趋势^[1]。经济学家萨缪尔森的大道定理也说明发展中国家快

速赶超发达国家的可能性,他认为“……如吊在两个钉子间的绳子会以悬链形垂悬,垂向水平面,所以经济运动是向着大道的悬链形。……所以经济学中:要最有效率地发展一个国家,在某些情况下,应该相当快速向最大平衡增长构型进发,赶上一班车在高速大道上行驶,然后在20年计划末尾才下大道驶向最终目的地。”^[2]因此,一个区域或国家的发展,通过物流网络和信息技术来整合资源,达到区域经济资源的最优配置,就可实现区域经济的跨越式发展。

有关商品流量的当前决策以及有关资源分配的长远决策,其依据分别为对当前的和对长远的市场需求的估计。现代物流把以前从原料的生产,经由各个生产过程,直到卖给最终消费者的一系列的交换过程,通过电子商务和物流这种新型生产和交换方式加以化简和部分取代,从而最大程度地促进商品和服务的流量,节省了许多中间环节,降低了成本,实现了增值。导致了从大量生产方式向精益生产方式的变革。这充分证明,在信息经济中,电子商务与物流能够为企业赢得竞争优势。电子商务和物流二者结合,以及它的不断发展,使得越来越多的经济资源被充分而有效地利用,推动资源配置方式的不断改善。

三、理论假设

本研究的基本假设前提是,一个成功地获得区域经济各部门生产率迅速增长的区域,其共同基础是,每个区域产生生态上适应的、经济上可行的最优利用资源的技术能力以及物流能力。在区域经济发展的过程中,成功地获得持续的生产率增长涉及对初始资源禀赋和资本积累的动态调整过程。为了实现由新技术和物流所开辟的增长潜力,它也同时涉及到一个地区的文化、政治和经济制度的适应性反应。本研究将在一个诱导的创新模型中更为正式地概述这个假设。该模型试图更为明确地阐述这个过程,通过这个过程,劳动者、企业家、科学家、公共行政官员对资源禀赋和生产要素与产品供求的变化作出反应,基于知识的不断进展,从而诱导技术与制度的变革。

六种资源要素即土地、资本、劳动、技术、知识与企业家才能是推动生产力向前发展和制度变革的关键因素。区域经济增长的特点是,从某种意义上说,物流对生产和分配方式的约束比经济中其他大多数部门要强烈得多。根据资源的稀缺性,凝结在新的、更有生产性投入的技术变革最初可能是由节约劳动和节约资本所诱导的。区域经济增长可以被看做是通过物流的整

合,使其各种经济资源得到最优利用、生产中成本最小化的发展过程。

现代物流的效率在这个过程中发挥着重要的作用。现代化物流把资源输送到各部门,是实现现代管理技术和最优使用资源的集中体现;是提高劳动生产力的重要环节。我们假设:发达地区的高生产率是取决于:(1)物流部门的发展,它能够以更快速、低成本为生产和服务部门提供输送物质资源的能力;(2)创造连续的技术创新系列的社会资源整合能力,以增加由生产部门提供的投入需求。一个连续的新技术流量和新知识凝结于其中的资源投入量,对现代区域经济各部门发展是必不可少的。如果要充分实现新知识和新资源投入的生产潜力,这个新技术投入必须由以下两个因素加以补充:第一,对普通教育和职业教育的投资;第二,转变制度以便与新增长潜力相一致。再假设,从促进新技术开发的制度创新中产生企业家和区域政治领导人的预期收益,是制度创新的重要诱因之一。

在此过程中,资源最优利用的关键因素是:通过现代物流建立起一个把消费者、厂商、政府以及企业家之间能够产生有效联系的体系。并进一步假定,他们之间的相互影响是成功地产生任一区域经济发展所需的唯一技术创新与新组合的关键。

四、研究方法

本研究提出的剪刀-自组织-新组合理论以及对该理论所作的检验,是以有代表性的汽车工业和计算机组装业以及零售服务业的生产水平、生产率和资源利用率为比较的基础。只有通过这种比较,各行业中所显示的资源利用技术和经济增长模式才能加以概括和总结。这种比较也给我们提供了一种机会,使得对新理论的假说的检验能够在国际的大区域间显示出更大的变量变化,并对资源要素比例变化的范围进行比较。

有关物流、资源禀赋、技术与制度变革相互作用的假说的第一个检验是从发达国家间横向比较中获得的。这个假说以美国、日本和欧盟等产业为基础得到检验。通过发展虚拟企业^①这一独特的企业制度来产生和扩散技术以整合资源,尽管美国和日本以及欧盟在资源禀赋方面存在着巨大差异,但他

^①一个虚拟企业是合法及独立的经济实体为了在市场中认清机遇并且迅速抓住它们而建立的合作关系。这些机遇不可能被一个企业独自占有或是只有很少的利益而需要相对多的投资。理想的虚拟企业能够不用其他伙伴的帮助而实现它的目标。参考见郑力.合作制造方法、技术与应用[M].清华大学出版社,2003.7,第328页。

们相互之间在通过物流和信息技术实现资源最优利用、提高劳动生产率方面是一致的。同时也对中国各区域利用物流和信息技术来实现资源利用所获得的增长进行必要的分析和比较。

在分析中,主要以信息论、耗散结构理论、协同论等新系统论及大推进理论和区位理论等区域经济理论与相关物流理论为理论基石,以经济学基本概念和帕累托效率为出发点,来说明现代物流与资源最佳利用的关系。考虑到在我们这个时代,数学知识、信息技术、网络技术、电子商务和物流已如此广泛、全面地渗入经济学。所选研究的主题与如此多的领域和问题相联系,但要把所有要素都考虑到整个研究中显然是不现实的。正如柯兹玛·普鲁柯夫的话:“一个人不能拥抱他不能拥抱的东西。”为此,笔者把研究目标限定在区域物流与稀缺资源的最佳利用上。为了得到最好结果而最优利用资源,即研究区域物流与最优使用稀缺资源就足够了。但其中的每一个名词都要进一步定义;反过来这些定义又需要变化调整,以适应采用的各种优化经济决策的特定情况。在这些限制下,我的研究肯定只能考虑如下几个重要的问题。

1. 研究的新视角

在讨论方法和结果之前,谈一下问题的特殊性是有用的。对于我国来说,区域经济的发展是随着改革开放的大潮逐渐得到重视和发展的。由于各地区发展的不均衡性,显现出技术进步的差异性,社会经济发展的各自的特殊性,使得以下问题与经济理论和经济控制的实践都有关系。

首先,经济协同性在加强。供应链协同运作与管理对区域经济资源最优利用的实现途径以及对区域经济增长的贡献在加强。这一协同计划必定是详细的,可包括各相关伙伴企业在特定时间中的特定任务,整个巨大的决策集合保证了共同一致性。显然这一规模的计划和控制问题确是首次出现,所以其解决不能依靠现有的经验和经济理论。

其次,经济科学不仅产生整体上关于区域经济的一般经济问题的结论,而且也是作为关于单个企业和项目的答案的基础。最终,它必然不仅有助于一般定性建议,而且有助于具体定量和足够精确的、可供经济决策的客观选择的科学方法。

第三,与物流、资金流和信息流一起,还要研究和直接观察物价、租金、利率等重要经济资源的经济利用指标及其静态、动态性质。这些指标是所有区域经济计算、加总、编制综合经济指标的背景,显然,这是一个区域