

物流产业集聚 及其区域经济效益研究

——基于省级面板数据的实证分析

陈利民◎著



企业管理出版社

ENTERPRISE MANAGEMENT PUBLISHING HOUSE

物流产业集聚 及其区域经济效益研究

——基于省级面板数据的实证分析

陈利民◎著



企业管理出版社

ENTERPRISE MANAGEMENT PUBLISHING HOUSE

图书在版编目 (CIP) 数据

物流产业集聚及其区域经济效应研究——基于省级面板数据的实证分析/陈利民著. —北京: 企业管理出版社, 2013. 11

ISBN 978 - 7 - 5164 - 0574 - 1

I. ①物… II. ①陈… III. ①物流 - 产业经济 - 研究 - 中国
IV. ①F259.2

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2013) 第 261419 号

书 名: 物流产业集聚及其区域经济效应研究

——基于省级面板数据的实证分析

作 者: 陈利民

责任编辑: 刘一玲 崔立凯

书 号: ISBN 978 - 7 - 5164 - 0574 - 1

出版发行: 企业管理出版社

地 址: 北京市海淀区紫竹院南路 17 号 邮编: 100048

网 址: <http://www.emph.cn>

电 话: 总编室 68701719 发行部 68414644 编辑部 68701322

电子信箱: 80147@sina.com zbs@emph.cn

印 刷: 北京媛明印刷厂

经 销: 新华书店

规 格: 880 毫米 × 1230 毫米 32 开本 5.375 印张 110 千字

版 次: 2013 年 11 月第 1 版 2013 年 11 月第 1 次印刷

定 价: 22.00 元

版权所有 翻印必究 · 印装有误 负责调换

前 言

2009 年，国务院出台了《物流业调整与振兴规划》，把“物流业与制造业联动发展”列为九项重点工程之一。当前我国物流产业的发展虽然时间不长，但各地的物流园区纷纷建立，物流产业的集聚发展要求很强烈。当然，对于物流产业的认识需要有一个过程，在我国物流产业战略调整中如何通过集聚化促进经济的可持续发展，这些无疑是我国物流业界慎重思索的问题。

无论是国外还是国内，目前对制造业集聚的研究比较系统和全面，但对于物流产业集聚的研究，多集中在概念、分类、功能、形成机理、发展机制、发展战略及政策建议等方面的定性分析阶段，不够系统和深入，针对性不强，尤其缺乏基于省级面板数据对物流产业集聚及其区域经济效应等方面的量化研究。

本书选择我国物流产业发展中的新生事物——物流园区这一视角进行研究，笔者撰写过程中查阅研读了国内外大量文献，在分析借鉴前人成果的基础上，通过大量调研、数据资料处理及系统深入的理论研究。首先在

对产业集聚的理论梳理的基础上,分析了物流产业集聚对区域经济运行的作用机理,以及国内外物流产业集聚对经济发展的研究现状,指出了当前对物流产业集聚研究的局限性和不足之处。然后,以我国31个地区为研究背景,结合物流产业的本身特征,收集了2005年至2010年物流产业和经济发展的指标数据,在对我国物流产业集聚程度计算的基础上,分析比较了不同地区物流产业集聚的差异和发展趋势;同时,基于面板数据模型就物流产业集聚对区域工业产值之间的关系进行了实证,研究了中国物流产业集聚的区域经济效应。本书还根据对我国物流产业集聚的理论分析和实证研究的结果,为我国政府采取具体措施提高物流产业集聚度,加快推进制造业与物流业有机融合,联动发展,促进区域经济增长提出了具有指导意义的参考意见。

在此,要感谢庞川教授在研究和撰写过程中给予我的悉心指导和无私帮助;感谢北京师范大学珠海分校物流学院张惠颖院长连续多年支持我参加全国物流学术研讨会,加强了与同行学者们的交流,开阔了研究思路;感谢孟浩副院长和其他同事在平时工作中的关照和帮助,让我有更多的时间和精力专心投入到有关物流园区发展的学术研究中。

本书是适应当前现代物流园区规划建设实践发展要求,在该学术领域进行理论探索研究的阶段性成果,本

研究成果《获得北京师范大学珠海分校 2013 年科研成果出版支持计划》经费资助。笔者在编写过程中，参阅、借鉴和引用了大量国内外有关物流产业及其他相关产业集聚发展的论文、论著、规章制度等资料，不论是否在书后列出，在此一并表示最诚挚的谢意！笔者虽然为本书的编写付出了艰辛的努力，但是由于水平有限、时间仓促，难免存在疏漏和不足之处，恳请同行和读者予以批评指正，以期不断完善。

陈利民

2013 - 06 - 16

目 录

第一章 绪 论 / 1

第一节 研究的背景和意义	1
一、问题的提出	1
二、研究的意义	7
第二节 研究方法	8
一、研究方法的选择	9
二、面板数据 (Panel Data) 模型	14
三、产业集聚水平测度方法	18
第三节 研究现状综述	26

第二章 物流产业集聚对区域经济运行的作用机理 / 33

第一节 现代物流产业集聚	33
一、物流产业的界定	34
二、物流产业集聚及其特性	43

第二节 物流产业集聚与区域经济发展的互动机理	48
一、物流产业与经济增长之间的关系	48
二、物流产业与区域经济的互动关系	52
三、物流产业集聚作用于区域经济的机理分析	56
第三章 中国物流产业集聚水平与地区差异 / 63	
第一节 中国物流产业的总体发展状况	63
一、中国物流总产值变化趋势	65
二、中国物流费用变化趋势	71
三、中国物流货运量变化趋势	76
第二节 中国物流产业的分地区集聚程度	80
一、生产总值法区位熵测度与分析	82
二、就业人员法区位熵测度与分析	85
三、企业个数法区位熵测度与分析	87
第三节 中国物流产业的分地区集聚程度综合分析	90
第四章 中国物流产业集聚的区域经济效应 / 95	
第一节 数据、变量与模型	96
一、变量、数据的选取	96
二、基于产业集聚视角的计量模型设计与构造	97

第二节 计量结果分析	101
一、全国样本数据分析	101
二、中国物流产业集聚的区域经济效应分析	107
第五章 中国物流产业集聚发展政策与建议 / 113	
第一节 物流产业集聚的政策含义	113
一、进一步加强物流基础设施建设	113
二、制定物流产业集聚的发展规划	115
三、有效提高行业的规模经济水平	117
四、重视技术创新能力和人才培养	119
第二节 物流业与工业协同发展的建议	120
一、物流产业集聚与区域经济发展	121
二、物流产业与工业产业联动发展	123
三、“两业”联动发展的建议	125
第六章 总结与展望 / 130	
第一节 主要研究结论	130
一、物流规模在膨胀, 效率在提升	130
二、物流业的集聚趋势显著	131
三、物流业进一步向东部地区集中	132
四、大部分地区的物流产业集聚效应显著	133

第二节 研究的创新之处·····	136
第三节 相关研究展望·····	138
一、物流产业集聚有待更细化的研究·····	138
二、实证模型有待进一步完善·····	141
三、“两业”联动发展的对策有待探索·····	142
参考文献 /	145

第一章 绪 论

第一节 研究的背景和意义

一、问题的提出

随着经济全球化的发展和网络经济的兴起，全球物流服务业加速发展。21 世纪初期，美国物流产业规模为 9000 亿美元，几乎是高科技产业的两倍，占美国国内生产总值的 10% 以上。根据美国物流管理协会的统计，美国的第三方物流产业以 15%—20% 递增。近几年，全球物流业年均增长 7% 以上，高于同期全球 GDP 增幅。2010 年，占现代物流主体和发展方向的第三方物流（合同物流）市场规模达 8600 亿欧元。随着世界经济的快速发展和现代科学技术的进步，物流产业作为国民经济中一个新兴的服务部门，正在全球范围内迅速发展（中国物流与采购联合会，2010，2011）。

在国际上，物流产业被认为是国民经济发展的动脉和基础产业，物流产业的发展规模和集聚程度，已经成为衡量一个国家或城市综合竞争力高低的一个重要标志。正因为如此，在全

全球化趋势不断加强、国际间竞争日趋激烈的今天，不少国家和地区开始把物流产业作为战略产业和支柱产业，并采取相应的政策措施和手段来积极推动和扶持其发展。我国各级政府也非常重视物流业的发展。国家已经举办了两届“物流业与制造业联动发展大会”。2009年，国务院出台了《物流业调整与振兴规划》，提出了“积极扩大物流市场需求”和“大力推进物流服务的社会化和专业化”的任务，并把“物流业与制造业联动发展”列为九项重点工程之一。

然而，物流产业不同于其他产业，物流产业是物流资源产业化而形成的一种复合型或聚合型产业，是一个跨行业、跨部门的综合新兴产业（万云虹，刘燕，王耀球，2005）。物流资源则包括运输、仓储、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息平台等。运输又包括铁路、公路、水运、航空、管道五种资源。这些资源产业化就形成了运输业、仓储业、装卸业、包装业、加工配送业、物流信息业等等。这些物流资源也分散在多个领域，包括制造业、农业、流通业等等。把产业化的物流资源加以整合，就形成了一种新的服务业，即物流服务业。它是一种复合型产业，也可以叫聚合型产业，因为所有产业的物流资源不是简单的累加，而是一种整合，可以起到 $1+1>2$ 的功效。当然，产业是社会分工的产物，是社会生产力不断发展的必然结果，它的含义具有多层次性，随着社会生产力的不断发展，可以细分到不能再分为止，并且内涵不断充实，外延不断扩展。可见，产业的形成和发展是动态的，物流业当然也不例外。

哈佛大学商学院著名学者迈克·波特教授曾经指出，一个国家是否具有国际竞争优势，与该国的优势产业是否形成所谓“产业集聚”有很大的关联性。产业集群或产业集聚指在一定区域内大量企业及相关支撑及服务机构在地理空间上的集聚而形成的经济现象。20世纪70年代以来，随着意大利北部传统产业群（所谓“第三意大利”）的迅速发展及其在国际竞争中显现出来的比较优势，产业集群现象开始引起人们的关注。80年代以后，随着美国硅谷和128号公路电子产业集群、马萨诸塞的制鞋产业集群，德国的图特林根的外科器械产业集群、斯图加特的机床产业集群、韦热拉的光学仪器产业集群，法国的布雷勒河谷的香水玻璃瓶产业集群、巴黎森迪尔区的网络产业集群，日本的丰田汽车城相关产业集群，印度的班加罗尔的软件产业集群以及我国台湾的新竹电子信息产业集群的蓬勃发展，和这些区域在经济增长与发展上的优异表现，使产业集群成为各国或地区政府和学术界关注的焦点。

产业集聚已经成为当今经济活动中的重要事实。产业集聚不只是近年才兴起的经济现象，其分布也不止集中于某一个国家或地区。随着人类经济的发展，国家及地区之间的贸易壁垒逐步被打破，企业所面临的市场范围随之不断扩大，特别的，近十年来经济全球化浪潮前所未有地推动着市场边界大幅延展，极大地促进了以区域专业化分工为基础的产业集群的形成与发展。区域产业集聚的层次也由国家向州、省、市、县等类似的区域渗透，正如波特（1998）所描述的一样：“当今世界经济地图上布满了被称之为集群的区域。”

区域物流与区域经济是紧密联系、相互依存的统一体，经济全球化、区域经济一体化、区域中企业对利润和核心竞争力的追求等，都对物流产生了强大的需求和依靠（Diane Mollenkopf, G. Peter Dapiran, 2005）。我国制造业产业集群式发展为物流业创造了广阔的市场需求。产业集聚带来物流量的集聚为物流业的发展提供良好的物质基础，为发展专业化物流服务提供了可靠的物流保障。制造业集群式发展为物流业向专业化、社会化、现代化发展提供了现实可能。实践表明，区域经济越发达，对区域及区域间物流的依存度也就越大，区域物流系统就越显得重要。在这一现实情况下促使物流业向专业化、现代化、社会化方向发展，进而促进了区域物流业集聚效应扩大。

随着近年来全球制造产业群在我国的进一步集聚，与加工制造业联系紧密的物流产业获得极大推动。在清晰的政策目标的保障及良好的产业发展基础的支撑下，我国在长三角和珠三角地区物流产业集聚化发展已取得初步成效，与制造业形成了良好的互动。物流产业的集聚发展又进一步加强了制造业产业集群的集聚效应。目前，全国 20 多个省、市和 30 多个中心城市都在物流发展规划中，提出了建设物流园区的设想，并制定了配套的扶持政策。可以说，形成了一个从南到北、从东到西的物流园区建设“热”。特别是珠江三角洲地区和长江三角洲地区以及北京等经济发达地区的城市物流园区建设发展步伐更快。近年来已经形成了一定范围内的区域集聚。我国许多地区希望将物流集聚的规模扩大，产生更大的集聚效应，为整个地区的经济发展提供有力的平台和促进的动力。继深圳规划建设

六大物流园区、上海提出建设三大物流园区之后，北京也规划了三个物流园区（基地）和 17 个综合、专业物流配送区，以使北京成为亚太地区重要的物流枢纽城市；而天津则规划了开发区工业物流园区、空港物流园区等五大工程；青岛依据其“以港兴市”的方针，决定建设六大物流园区，使多种功能不同的物流园区连成一片。如有为港口配套专门搞国际物流的前湾国际物流园；有专为海尔、海信、澳柯玛等大型企业配套的中储物流园；有为农副产品加工配送出口服务的普民物流园；有为出口加工区配套的玉龙物流园；有专为山东造纸业提供分拣、包装、配送服务的废物物流园。在中国，随着物流产业集群的发展，以及这些区域相对于其他区域在经济上的良好表现，产业集群这一经济现象也已成为我国区域经济和产业经济学界关注的焦点（杨自辉，邓恩，林安源，2010）。

通过产业集聚，企业共同分享因区位优势中而创造的外部效益、网络效益和资源共享效益，体现在区域内物流企业的运营成本普遍低于该区域外的单体物流企业，其结果不仅扩大了市场对其服务的需求，提高了企业的竞争力，同时通过自我强化功能，使区域内的各类企业效益更加明显。这必然吸引更多的物流企业进入集聚区，实现集聚规模的进一步扩充。

物流产业是物流资源产业化而形成的一种复合型或聚合型产业，是一个跨行业、跨部门的综合新兴产业。这些物流资源也分散在多个领域，包括制造业、农业、流通业等等（GB/18354—2006）。任何公司想垄断整体技术和资源都是极其困难的，必须对产业内外的相关知识、技能和资源进行整合、配

置,需要专业管理和分工合作,因此物流产业更加需要聚集。国内物流产业集聚的实践活动,取得了不俗的效果。例如,2008年,全国共有475家物流园区,2009年,又新增近200家规划、在建和建成的物流园区,规划占地面积43134万平方米。在国家振兴规划的引领下,物流业获得了新的发展机遇,最突出的表现是物流园区发展。物流服务企业集中于同一地区,各个行业、企业之间相互刺激和支持,取得了很好的效果。为实现我国物流业平稳较快发展,以成功应对金融危机和实现物流市场复苏,国务院于2009年出台了物流业调整振兴规划,其中物流业与制造业联动发展被确定为振兴物流业的九大重点工程之一。在这种“共赢”理念的指引下,物流企业与制造企业之间的关系将会出现一系列全新的变化,跨产业的战略联盟合作关系—联动发展,将在两大产业间蓬勃发展。

当前我国物流产业的发展虽然时间不长,但物流产业的集聚发展要求很强烈,各地的物流园区纷纷建立。当然对于物流产业的认知需要有一个过程,政府首先想到的是建设物流产业园区,但是作为知识高度密集、高附加值、高整合性的产业形态,物流产业集聚的影响因素究竟有哪些,这些因素的影响作用究竟如何?各影响因素之间的关系到底如何?这些问题摆到我们的面前,这需要通过产业集聚的理论,结合物流产业的特征来研究。

在世界经济全球化、信息化、市场化的大背景下,国际产业的发展也呈现出新的特征,产业的集聚发展、相互间的渗透发展以及物流产业的持续发展,构成了当今产业发展的主旋律

(Vim, 1997)。把握国际产业的发展趋势,在我国物流产业战略调整中如何通过集聚化促进经济的可持续发展,是当今中国产业经济发展的重大命题。在我国,物流产业的边界如何界定?怎样才能促进我国物流产业的健康发展?这些无疑是我国物流业界慎重思索的问题。

中国工业经济经历了计划经济时代根据非经济因素集中发展的时期,也经历了改革开放后在包括市场机制、政府政策和开放市场等因素综合作用下的高速发展。中国经济已经保持了近20年的高速增长,全国的经济水平普遍有了较大的提高。中国经济在长期高速增长的同时,呈现出两个显著的特征:一是经济增长与发展的区域非均衡性日趋显著;二是物流产业的空间集中现象愈发显著。

但是直到目前,我们对于关于中国物流业的分布和集聚,以及中国物流产业集聚与经济增长之间的关系等问题还是知之甚少。本书的写作试图在这些方面作一些探索性的工作。

二、研究的意义

产业集聚以其不同于传统福特式制造的柔性专业化生产方式以及相对灵活的企业自组织模式,在推动区域乃至国家经济增长和解决劳动就业等方面均显示出无可比拟的优势,被誉为经济增长的“发动机”。近年来,围绕产业集聚的形成、发展以及风险规避等方面的研究确实不少。然而,绝大多数的产业集聚的理论研究围绕制造产业,对于物流产业这样的新经济方面的研究甚少,而物流产业正被世界各国、各地区列为新的经