

区域物流产业的发展 ——基于“一带一路”视角

◎张如云 / 著



中国水利水电出版社

www.waterpub.com.cn

本著作系河南省哲学社会科学规划项目阶段性成果，项目编号：2015BJJ086

区域物流产业的发展 ——基于“一带一路”视角

◎张如云 / 著



中国水利水电出版社
www.waterpub.com.cn

·北京·

内 容 提 要

本书以“一带一路”视角下的现代区域物流产业发展为研究对象,以国内外物流规划的理论与实践为背景,在区域物流产业发展规划理论与方法和相关路径与对策方面进行了积极探索和系统研究,并从“一带一路”倡议关于区域物流的定位入手,以河南省冷链产业发展为例进行分析,论述了区域物流发展面临的新环境,充分阐述了“一带一路”视角下的区域性物流产业发展状况。本书对于当前的区域性物流产业发展具有借鉴指导性意义。

本书可作为物流类及相近专业类院校的专业基础教材,也可作为物流产业工作者和流通行业爱好者的参考读物。

图书在版编目(CIP)数据

区域物流产业的发展:基于“一带一路”视角/张如云著. —北京:中国水利水电出版社,2018.9

ISBN 978-7-5170-6941-6

I. ①区… II. ①张… III. ①物流—产业发展—研究
IV. ①F252

中国版本图书馆CIP数据核字(2018)第220598号

责任编辑:陈洁

封面设计:王伟

书 名	区域物流产业的发展——基于“一带一路”视角 QUYU WULIU CHANYE DE FAZHAN——JIYU “YIDAI YILU” SHIJIAO
作 者	张如云 著
出版发行	中国水利水电出版社 (北京市海淀区玉渊潭南路1号D座100038) 网址: www.waterpub.com.cn E-mail: mchannel@263.net (万水) sales@waterpub.com.cn
经 售	电话: (010) 68367658 (营销中心)、82562819 (万水) 全国各地新华书店和相关出版物销售网点
排 版	北京万水电子信息有限公司
印 刷	三河市元兴印务有限公司
规 格	170mm×240mm 16开本 16.25印张 232千字
版 次	2018年10月第1版 2018年10月第1次印刷
印 数	0001-2000册
定 价	72.00元

凡购买我社图书,如有缺页、倒页、脱页的,本社营销中心负责调换

版权所有·侵权必究

前 言

随着经济全球化和区域经济一体化进程的不断加快,物流产业作为一种融运输、仓储、装卸、包装、流通、加工、配送、信息处理等在内的新兴复合型产业,已成为国民经济发展的动脉和全球新的经济增长点,对推动区域经济发展具有不可忽视的作用。世界各国物流产业的实践表明,现代物流与区域经济之间存在着深刻的联系,两者相互促进、协同发展,破坏了它们之间的平衡,都将对其中一方产生抑制作用。近几年来,随着国家各项利好政策及区域经济发展战略的逐步实施,我国的物流产业已经有了长足的发展,但是,仍存在总体规模偏小、运作模式落后,物流供给与物流需求失衡等问题,这些问题直接导致了物流产业与区域经济发展的不协调。目前,关于物流产业与区域经济关系的研究成果较多,但是基于“一带一路”视角的研究还较为鲜见,鉴于此,作者撰写了本书。

本书内容共六章。第一章从区域物流发展的理论基础入手,向读者阐述区域物流的内涵,并进一步概述了物流产业发展问题与影响区域物流产业发展的因素。第二章阐述了区域物流给区域经济的良性发展提供支撑,并从经济全球化的发展趋势入手进一步论证了区域物流是区域外向型经济发展的保障。第三章从“一带一路”倡议关于区域物流的定位入手,以河南省冷链产业发展为例进行分析,论述了区域物流产业发展面临的新环境。第四章从区域物流竞争力的含义开始解析,分析了影响区域物流竞争力的几个重要因素,并进一步阐述了提升区域物流竞争力水平的几种途径。第五章分别从区域物流“协同、创新、标准化、绿色化、立体化”五个方面详细论述了“一带一路”背景下区域物流产业发展新趋势。第六章即最后一章,阐述了区域物流的科学发展规划,并重点探讨了区域物流产业集群理论基础以及培

养区域物流产业集群的政策、建议，同时进一步对中国物流产业的发展现状进行了总结，并对未来发展提出了展望。

本书在撰写过程中，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，进行了大量调研、数据资料处理及系统深入的理论研究。虽然本书撰写付出了艰辛的努力，但是由于作者水平有限、时间仓促，书中难免存在疏漏和不足之处，恳请同行和读者予以批评指正。

作者

2018年5月

目 录

前 言

第一章 区域物流发展的理论基础	1
第一节 区域物流的内涵	1
第二节 物流产业的发展问题	7
第三节 影响区域物流产业发展的因素分析	45
第二章 区域物流与区域经济发展的关系	52
第一节 区域经济是区域物流产业发展的基础和前提	52
第二节 区域物流给区域经济良性发展提供支撑	61
第三节 区域物流是区域外向型经济发展的保障	65
第三章 “一带一路”背景下区域物流发展环境解析	69
第一节 关于区域物流的定位	69
第二节 区域物流发展面临的新环境分析	73
第四章 区域物流竞争力研究	108
第一节 区域物流竞争力的含义和水平	108
第二节 提升区域物流竞争力水平的途径	112
第五章 “一带一路”背景下区域物流产业发展新趋势	115
第一节 区域物流“协同”	115

第二节 区域物流“创新”	120
第三节 区域物流“标准化”	127
第四节 区域物流“绿色化”	133
第五节 区域物流“立体化”	150
 第六章 “一带一路”背景下区域物流产业发展路径	 157
第一节 科学的区域物流发展规划	157
第二节 培养区域物流产业集群	227
第三节 中国物流产业发展展望	243
 参考文献	 248

第一章 区域物流发展的理论基础

物流产业是融合运输、仓储、装卸、包装、流通、加工、配送、信息等产业的复合型或聚合型产业，在促进地区产业结构优化和地区经济发展等方面发挥着越来越重要的作用。区域物流发展水平是衡量一个地区经济发展水平的重要指标，但是由于不同地区交通基础设施、地理环境以及经济发展水平存在差异，我国物流业仍存在明显的区域差异。

第一节 区域物流的内涵

一、研究背景的分析

物流产业是经济快速发展、社会分工不断深化的产物，是国民经济的重要组成部分和支撑国民经济发展的基础性、战略性产业，物流业发展水平能够直接反映区域经济的发展水平，已经成为影响地区之间供应链体系竞争的重要因素，是提升地区综合竞争力的重要战略举措和抓手。物流业被认为是国民经济发展的动脉，物流产业的发展规模和竞争力水平，已经成为衡量一个国家或地区综合竞争力高低的重要标志。在全球化趋势不断加强、国际竞争日趋激烈的今天，大力发展物流业已成为优化我国产业结构、促进我国经济健康快速发展的必然要求。

二、区域物流的含义界定

物流是社会经济发展的阶段性产物，其概念和内涵是一个随时间和

区域不断演化的过程。根据我国国家标准《物流术语》(GB/T18354—2006),物流的定义为:“物资从供应地向接收地的实体流动过程,根据实际需要,将运输、仓储、装卸、包装、流通加工、配送、信息处理等基本功能实施有机结合。”

区域物流是指在特定区域范围内的物流活动,由区域物流网络体系、区域物流信息支撑体系和区域物流组织运作体系组成。区域物流是指为了实现区域经济社会的可持续发展,对区域物资流动进行统筹协调、合理规划、整体控制,以实现区域物流各要素的系统最优目标。区域物流是区域经济活动的重要组成部分。作为国民经济发展的主要产业和新的经济增长点,物流业在促进产业结构调整,转变经济发展方式和增强国家经济竞争力等方面发挥着重要作用。物流的主体、客体和载体及其相互关系构成了物流的总体结构。其中物流主体决定了物流的组织结构,物流客体决定了物流的品质类型和规模,物流载体决定了物流的空间结构。因此,一个区域的物流总体结构往往决定了该区域物流业的发展水平和规模。

三、物流产业的内涵及特性

物流产业是社会分工专业化背景下流通产业的子系统,是以提供物流服务为目标的各种盈利性事业组织的集合,其中包括运输业、仓储业、邮政业、装卸业、包装业、加工配送业、物流信息业等。物流产业是追求物资流动全过程整体最优化的一种新兴产业形态,其主要支撑是仓储业和运输业,但又不等同于仓储业和运输业,具有网络性、服务性、融合性、产业联系性等产业特征。

物流产业既是一个有产品市场边界的生产活动集合,同时也是一个嵌入到其他国民经济行业部门之中的横向经济领域,是一个跨地区、跨行业、跨部门的服务性、基础性和综合性的产业部门,其构成因素极为复杂,将构成庞大的产业集群。

物流服务在市场上表现为一种服务性产品,而物流在企业或行业管理中具体表现为一种组织方式和管理技术,这使得物流产业构成比

较复杂,要明确划分物流产业的界限和范围极其困难,有着不同于其他产业的特征。但物流产业符合上述有关产业的定义,并且具备一般产业的特征,但从其内涵来看,物流产业将会表现出明显的服务性、基础性、综合性和复杂性等经济特性。

(一) 物流产业的服务性

物流产业的服务性表现在它的物流服务上,物流服务主要是通过货物运输、物资仓储、包装、流通加工、信息服务等功能来实现,客户不仅购买物流设施的使用权,而且购买保证货物得到最优处理的服务。而物流服务具有无形性、不可储存性、严格的时间性和空间性,这一性质决定它表现为一个提供物流服务的产业。物流产业的服务性表现在物流服务的“及时性”,生产过程与消费过程同时进行,服务产品无法储存,仓库闲置一天就会浪费一天,车辆等设施也有类似情况。

此外,物流产业的服务性还表现为很强的引致性需求,物流服务并非最终产品,其时间价值与空间价值主要体现在为国民经济的各行各业服务上,若单纯地讲物流产业的时间价值与空间价值是没有任何意义的;引致性需求还表现在:物流产业是伴随着社会经济不断发展才逐步从商流中分离出来,成为独立运作的产业,但是它并不能够完全与商流分开,其还将作为商流的服务职能而存在。

(二) 物流产业的基础性

物流对生产、流通和消费活动都有影响,物流产业是通过它包含的运输、仓储、装卸、流通加工和信息处理等活动,来实现对国民经济的基础性作用;物流设施的建设,例如运输线路和结点的建设,本身就属于国民经济的基础设施建设,而且,物流基础设施对于整个物流的运作是决定性的,没有基础设施就不可能有物流手段,而没有物流手段就不可能进行商品流通和市场扩展。另外,物流产业的基础性还表现在:物流系统的资源要素、流动要素、网络要素等要素的载体是由基础设施或依靠基础设施来运行的物流设备组成的,物流基础设

施对生产、流通加工与信息处理产生重大影响；物流系统的某些组成部分还表现出公用性、准公共产品的特征，如道路运输业的发展，必将带动铁路和公路等方面的基础设施投资，这将起到改善社会经济环境的作用，为人们生活带来便利并增加“消费者剩余”和“生产者剩余”。

（三）物流产业的综合性

从纵向分析，物流产业将涵盖交通运输业、物资仓储行业、装卸行业、流通加工行业、物流信息业、咨询服务行业等，仅交通运输业又包括铁路运输、公路运输、航空运输、水路运输和管道运输等部门，其本身就构成庞大产业群，只不过具有与其他产业不同的产业特性，比如服务性，是为其他纵向行业提供服务的；而从横向分析，物流产业横跨多个行业和部门，涉及和影响国民经济的方方面面及各个领域，并且这种影响还有较强的基础性。因此，在考虑物流产业的指标体系和对我国物流产业国际竞争力进行评价时，必须综合考虑国民经济各部门、各领域的物流需求特点，并综合采用各种手段来满足这些需求，同时需要制定统一的预算和统计口径，需要专门的法律和规章并建立相应的行业运行机制等。

（四）物流产业的复杂性

物流活动具有很强的渗透性，其涉及的行业、领域众多，构成复杂，物流活动环节繁多、形态各异，而且物流需求将呈现出个性化和多样化的趋势，要求高定制式物流操作流程来满足各个客户高定制化的物流要求，以实现物流系统的“5S 目标”，即合理库存（Stock control）、规模适当（Scale optimization）、节约空间（Space saving）、迅速及时（Speed）和优质服务（Service）。物流产业的复杂性在国际物流业务中表现尤为突出，国际物流将按照国际分工协作的原则，依照国际惯例，利用国际化的物流网络、物流设施和物流技术，实现货物在国际间的流动与交换，这将涉及多个国家，地理范围大，国际物流的复杂性主要包括国际物流通信系统设置的复杂性、法规环境的差

异性、商业现状的差异性及各国文化间的巨大差异性等,这使得物流产业的外在特征表现得非常复杂,要求考虑物流产业国际竞争力的影响因素时尽量全面系统。

四、国内外研究现状

(一) 物流产业结构研究

物流产业结构分为功能结构和权属结构两个方面。功能结构主要是指物流运转中涉及的运输、仓储、配送等活动形成的产业在物流产业整体中占据的比例和关系;权属结构则主要是指物流产业中的企业在整个物流产业中的比例和关系。国内外学者主要从产业结构的角度研究物流产业结构。国外方面 Lieb 和 Bentz 认为第三方物流产业结构会随着社会发展逐步改变和合并,而物流基础设施不完善、交通拥挤以及成本高等问题是阻碍物流企业难以实现统一管理的主要因素。Ruth 从印度尼西亚、马来西亚和泰国的发展经验出发,发现物流产业服务以及物流信息基础设施建设的改善有助于经济发展,并认为推动物流产业发展可以促进区域经济一体化。Tibus 和 Brennan 对物流产业进行了概述,阐述了在物流行业竞争力不断提高的背景下,美国物流企业为减少整体物流成本,应用管理信息系统来提高员工的工作效率,应用射频识别技术来完善物流活动中的仓储工作。Izabela 和 Bjorklund 认为物流服务商的服务应该结合企业社会责任考虑,将对社会环境以及其他方面的影响作为企业绩效考量的一项工作。

国内方面,刘爽利用系统动力学方法,通过建立区域物流业与产业结构优化的系统动力学模型,分析了物流业与产业结构之间的关系。李纯分析了无锡市物流产业与当地经济发展之间的关系,认为物流产业发展质量的提高能促进区域经济增长,同时利用产业乘数分析发现无锡市已经初步形成物流产业集群,物流产业的发展可以促进产业结构更加合理。郭彩环实证分析了物流产业对河北省产业结构的影响,研究认为河北省物流产业的发展降低了第一产业结构比重,提高了第

二、第三产业结构比重，总体提升了河北省三次产业结构水平。马静漪研究认为京津冀物流业与三次产业之间存在着长期稳定的协整关系，京津冀物流业的发展会作用于产业结构的升级，而产业结构在向高级形态转变的过程中也会对物流业发展起到推动作用。

（二）物流产业效率研究

Rabinovich 和 Knemeyer 利用计量经济学模型对美国第三方物流企业的总体效率进行了比对分析，并实证分析了物流企业服务绩效和服务广度对物流生产效率产生的影响。Trujillo 和 Tovar 运用随机前沿法（Stochastic Frontier Approach, SFA）分析 22 家港口企业的物流效率，结果表明企业的现有资源没有得到充分利用，生产率仅达到 60%。Hamdan 和 Rogers 在传统数据包络分析—CCR 模型（CCR 是提出该方法的三位作者 Charnes、Cooper、Rhode 的首字母缩写，后来将有关模型简称 CCR 模型）基础上将企业的成长目标和专家提议作为约束条件纳入其中，推出约束性数据包络分析模型，并运用两种模型对美国多个仓储中心进行效率分析。Odeck 和 Brathen 研究欧洲港口物流效率，他们主要以随机影响模型为基本模型，以欧洲港口相关数据为基础。

魏华运用数据包络分析模型对湖北省物流产业近 12 年的可持续发展状况进行实证研究，找出了制约湖北省物流产业发展的因素。曾佑新和杜立奎利用数据包络分析方法分析了江苏省物流效率，提出了有关对策建议。张春梅等对内蒙古地区 9 年的物流产业发展情况进行了整体有效性、技术有效性和投影测度分析。陈洁利用环境数据包络分析技术和方向距离函数方法，对碳强度约束下中国物流业全要素生产率的增长来源与区域差异进行了实证分析。王维国和马越越利用三阶段数据包络分析模型分析了物流外部营运环境条件对我国物流产业效率变化的影响。

（三）物流产业升级研究

Porter 认为产业升级就是国家在人力物力资源十分充足时，资本和技术密集型产业的发展更有竞争力。Poon 认为物流产业集群升级是

劳动密集型角色的转变,利用人力资本生产出高价值的技术产品的转移过程。Franke 和 Kalmbach 认为科技变革优化了产业间投入与产出的关系,从而促进了产业结构调整和经济增长。陈长彬和盛鑫运用演化博弈的方法研究了供应链一体化下区域物流产业集群的升级问题。刘联辉和赵少波分析了广东省物流业发展情况,指出了广东省物流产业升级路径及对策建议。刘伟华等从全球物流价值链角度阐述了物流产业升级的内涵,分析了物流产业升级动力,给出了物流产业升级模式。肖小虹分析了物流产业与国家经济新环境的关联度,提出我国西部物流产业创新优化升级的路径。孙慧指出了我国区域物流产业集群发展中存在的问题,提出了物流链整合背景下区域物流产业集群升级策略。宋迎春探讨了全球价值链背景下推进我国物流产业升级的策略选择。赵松岭阐述了河北省沿海地区发展现代物流业的意义,指出了河北省沿海地区现代物流业存在的问题,分析了河北省沿海地区现代物流业的发展途径。

第二节 物流产业的发展问题

物流产业与经济发展、产业运行具有紧密的内在联系,物流产业的发展水平和质量,既受关联产业和经济发展阶段的制约,又因供应链物流管理与服务、第三方物流服务、物流园区规划与建设、城市配送系统建设等的应用和发展,对关联产业具有良好的提升发展和转型引导作用。物流产业是国民经济发展中非常重要的、运作机理较为复杂的产业。物流产业发展的重要性和复杂性,使得物流产业发展的规划和政策引导成为具有难度的一项工作。如何按照物流产业与经济发展关系特征,以及物流产业自身的发展规律,编制科学性、可操作性的规划,并制定出能推动物流业健康发展的实施政策,已成为物流产业发展中的重要任务和根本问题。

一、物流产业问题的产生

在现代经济发展趋向产业化和产业组织不断变革的背景下，物流产业发展问题的产生，既具有缘自物流本身的概念变化因素，又由于现实的通过规划引导产业发展模式在物流产业领域的应用，这两大因素是物流产业问题产生的重要基础。

（一）物流概念的演变

在物流概念的演变过程中，有一个脉络是非常清晰的，就是物流活动涵盖的内容越来越多，以物流活动为支撑的物流服务的专业化、规模化、信息化等程度越来越高，以物流服务为基础的企业经营活动范围越来越广，由此形成了由专业企业和特定经营领域构成的物流服务产业，物流概念的演变成为物流产业形成与发展的重要基础。

同时，也由于物流产业问题的形成与发展，在很大程度上推进了物流概念进一步朝着产业方向演变，物流概念的产业内涵不断扩展。由此可见，物流概念与物流产业问题在现代经济条件下具有相互影响和伴生性。

无论物流概念如何演变，物流活动内容不断增加和专业化的服务是其主要特征，尤其是物流活动的增加是以服务创新、服务组织的改变等体现出来的，而提供服务的企业的发展造就了物流产业的形成与发展。物流产业问题其实在物流概念产生之初就已经形成了，仅仅是由于规模小、影响范围窄和以运输、仓储等传统载体体现而不为人们认识，或未从产业层面上进行表述而已。

1965年，日本在政府文件中正式采用了“物的流通”这个术语，并简称为“物流”。我国目前使用的物流一词正是来源于此。

1981年，日本综合研究所编著的《物流手册》，对“物流”的表述是：“物质资料从供给者向需要者的物理性移动，是创造时间性、场所性价值的经济活动。从物流的范畴来看，包括包装、装卸、保管、库存管理、流通加工、运输、配送等诸种活动。”

1986年,美国物流管理协会(National Council of Physical Distribution Management, NCPDM)改名为CLM,即The Council of Logistics Management。将Physical Distribution改为Logistics,其理由也是因为Physical Distribution的领域较狭窄,Logistics的概念则较宽广、连贯,更具整体性。改名后的美国物流管理协会(CLM)对Logistics所做的定义是:“以适合于顾客的要求为目的,对原材料、在制品、制成品与其关联的信息,从产业地点到消费地点之间的流通与保管,为求有效率且最大的‘对费用的相对效果’而进行计划、执行、控制。”

从配送概念的演进可以较为清晰地看到,以商品终端流通服务为其初期阶段的主要活动内容的配送,在经济发展和产业组织模式变化中发生了两个较为显著的变化:一是与产品的生产、流通全过程联系密切,既产生了不同的配送服务内容,也形成了全新的配送模式,并因生产、流通的社会分工而出现专业化的配送服务企业,促进了物流产业的形成与发展;二是专业化配送服务企业的不断发展,逐步形成了具有独立经营领域和特点的配送企业群体,具有扩张能力的企业在竞争中不断发展壮大,符合现代经济发展中的产业发展模式。

这种概念上的调整,导致供应链物流概念逐步形成。2005年,美国物流管理协会更名为美国供应链管理协会,从供应链的角度对物流的概念进行了定义:“供应链管理,即利用计算机网络技术全面规划供应链中的商流、物流、信息流、资金流等,并进行计划、组织、协调与控制。”从供应链管理的角度定义并推进物流的发展,标志着世界物流已进入供应链管理的新阶段,物流活动的范畴已经大大超出了传统的物流定义,为物流业的发展奠定了理论基础。

由于我国物流产业发展起步较晚,同时制造业、商贸服务业发展的层次水平相差较大,导致我国物流实践客观上存在物流管理的多层次性,即多种模式的物流并存。我国的物流概念需要很好地涵盖这些内容,因此,我国的物流定义中既包括了物流配送等在内的物流活动,也具有供应链物流的内涵。

供应链物流概念的形成与发展,大大拓展了物流服务的内容和形态,使在物流服务基础上形成具有规模化、组织化特点的物流产业既

成为可能又具有现实需求，为在地理空间（辐射区域和国际）、产业跨度（涵盖所有物流活动）上发展物流产业奠定了较为坚实的理论基础。现代物流产业形态之所以丰富多彩，很大程度上得益于物流供应链概念对物流活动的拓展性总结，也为未来物流业的发展指明了方向。

（二）物流产业发展的实践基础

在物流概念演变基础上产生物流产业问题的同时，在产业发展层面也开始了较为丰富的实践，尤其是不同层次、不同范围、不同视角和不同内容的各种类型的物流产业发展规划的编制，在很大程度上推进了物流产业的发展，使物流产业问题成为物流产业发展中的重要问题。

1. 发展内容

无论是物流相关的政府部门还是企业，在各种类型的物流产业发展规划编制过程中，很自然地涉及各种物流产业发展内容问题，这些主要由物流活动构成的发展内容构成了目前发展物流产业的基本框架。由于客观上物流产业规划走在了物流产业理论的前面，导致物流产业发展相关规划缺乏坚实的理论基础。目前，各类物流产业发展规划基本是按照一般性产业的构成要件和发展需要来编制的，各个不同区域范围和产业发展领域具有引导、控制、管理、建设等功能的规划，均具有这种特征。由于物流产业发展规划研究是在物流产业理论逐步建立和完善过程中进行的，不同阶段物流产业概念的差异，直接导致了规划内容和模式的不同，概念的演变也体现在规划内容的演进上。

编制物流产业发展规划，核心是科学、合理、有效率、低成本地实现物流产业组织和发展。从目前的物流产业发展规划分析，物流产业发展内容主要包括物流产业空间布局、物流基础设施建设、物流管理与服务组织、物流企业和企业物流的发展，以及支持物流产业发展的相关政策与措施等。由于物流活动随着实践的发展不断增加和物流组织形态日益丰富多彩，从产业角度对物流产业发展问题进行规划，需要对物流产业内涵进行界定，并针对物流产业内涵涉及的物流产业