

THE IMPETUS MECHANISM
AND PATH SELECTION OF CHINA'S
LOGISTICS
INDUSTRY DEVELOPMENT

中国物流业发展
动力机制
与路径选择



梁红艳 著



中国物流业发展 动力机制 与路径选择

THE IMPETUS MECHANISM
AND PATH SELECTION OF CHINA'S
LOGISTICS
INDUSTRY DEVELOPMENT

梁红艳 著



社会科学文献出版社
SOCIAL SCIENCES ACADEMIC PRESS (CHINA)

图书在版编目(CIP)数据

中国物流业发展：动力机制与路径选择 / 梁红艳著

— 北京：社会科学文献出版社，2018.12

ISBN 978-7-5201-3863-5

I. ①中… II. ①梁… III. ①物流-经济发展-研究
- 中国 IV. ①F259.22

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2018) 第 252542 号

中国物流业发展：动力机制与路径选择

著 者 / 梁红艳

出 版 人 / 谢寿光

责任编辑 / 陈凤玲 田 康

文稿编辑 / 陈凤玲 田 康

出 版 / 社会科学文献出版社·经济与管理分社 (010) 59367226

地址：北京市北三环中路甲 29 号院华龙大厦 邮编：100029

网址：www.ssap.com.cn

发 行 / 市场营销中心 (010) 59367081 59367083

印 装 / 三河市龙林印务有限公司

规 格 / 开 本：787mm × 1092mm 1/16

印 张：29.25 字 数：420 千字

版 次 / 2018 年 12 月第 1 版 2018 年 12 月第 1 次印刷

书 号 / ISBN 978-7-5201-3863-5

定 价 / 168.00 元

本书如有印装质量问题，请与读者服务中心 (010-59367028) 联系

 版权所有 翻印必究

前 言

党的十九大明确指出，我国经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段，正处在转变发展方式、优化经济结构、转换增长动力的攻关期，并提出了建设现代化经济体系的战略目标。现代物流业和现代供应链是现代化经济体系的重要组成部分，是新时代中国特色社会主义建设的重要支撑，也是社会主义现代化强国的必备条件。物流业作为支撑国民经济发展的基础性、战略性、先导性产业，在新时代面临着新要求、新任务。如何发展新时代的新物流，是摆在我们面前的新课题、新任务。

伴随着改革开放进程，我国物流业从探索起步到创新发展，在供给推动、市场拉动、技术驱动与政策促进的综合作用下，取得了巨大成就。一是物流业规模扩张、发展质量和效益明显提升。2017年，我国社会物流总额252.8万亿元，相当于同期GDP总量的3.27倍；全社会货运量达到472亿吨，全社会货物周转量达19.3万亿吨公里，比改革开放初期分别增长14倍和18倍；全年快递业务件量超过400亿件，连续四年稳居世界第一；社会物流总费用与GDP的比率下降为14.6%，比有记录的1991年下降近10个百分点。二是物流企业群体趋于成熟。通过改革国有企业、引进外资企业、发展民营企业，我国物流市场出现了多种所有制企业参与竞争、繁荣发展的局面。目前，全国物流相关法人单位已近40万家，其中A级物流企业5355家。各类物流企业坚持创新驱动，转换发展动能，服务能力和运行效率不断提升，基本符合市场需要的物流企业群体趋于成熟。三是物流基础设施跨越式发展。截至

2017 年底，全国铁路营业里程达 12.7 万公里，其中高铁 2.5 万公里；公路总里程 477.35 万公里，其中高速公路 13.6 万公里；港口万吨级以上泊位达 1913 个；民航运输机场 229 个；规模以上物流园区超过 1600 家，物流交通基础设施网络与运作基础设施网络基本成型。

经过四十年的发展，我国物流业多项指标排名居世界前列，在规模上已成为世界“物流大国”。但我国物流业在运行质量和效率、服务能力和水平、行业和地区结构等方面，还有许多不平衡、不协调、不充分的地方，与现代化经济体系建设和人民对美好生活向往的物流需求还有许多方面不相适应，打造世界“物流强国”还有很长的路要走。当前，国内外形势正在发生深刻的变化，新时代的新机遇和新挑战对我国物流业进一步深化改革、扩大开放，全面提升国家物流竞争力提出了新课题。我们要深刻理解我国经济发展的阶段性特征，结合物流业发展的实际，把建设物流强国作为战略目标，把促进物流业高质量发展作为根本途径。

那么，我们需要思考新时代的物流业如何进一步深化改革和创新驱动，加快结构调整和动力转换，实现高质量发展。根据经济增长理论，一个国家（或地区）经济发展的潜在增长速度由两类因素共同决定。首先是生产要素投入的增长速度，在其他条件保持不变时，劳动力、物质资本、人力资本等生产要素快速增长，有利于潜在增长率的提升。其次是全要素生产率增长速度，其含义是即使生产要素投入不再增加，要素配置效率提高或者生产技术进步也能够使全要素生产率得到提升，进而提高潜在增长率。与各种通过增加要素投入提高潜在增长率的措施相比，提高全要素生产率对经济潜在增长率的影响是显著且可持续的。据此，本书指出，中国物流业的转型升级需要重塑产业发展的动力机制，需要从传统的要素驱动转向以提高全要素生产率推动高质量发展，实现物流业增长的动能转换。

围绕“以提高全要素生产率推动物流业高质量发展”这一动能转换核心思路，本书重点分析两大问题：一是我国物流业生产效率如何，

有着怎样的演变特征，对物流业增长的贡献情况如何。二是应如何提高物流业全要素生产率，从而推动物流业高质量发展，即中国物流业高质量发展的实现路径有哪些？针对这两大问题，本书的结构安排如下。

(1) 第一章主要分析中国物流业的成长轨迹与基本特征，考察中国物流业的发展现状，总结其发展成就，并剖析其存在的主要问题。

(2) 第二章主要从需求、供给、创新与制度四个方面分析中国物流业发展的动力源泉，并探讨在当前新的经济阶段下，实现中国物流业高质量且可持续增长的关键动力机制及其实现路径。

(3) 第三章重点研究中国省际物流业全要素生产率的变化趋势及其贡献，主要包括中国物流业生产率水平、演变特征及其区域差异性，生产率变化对物流业增长的贡献。

(4) 第四章至第八章重点研究中国物流业高质量发展的实现路径。理论上，全要素生产率的主要来源包括技术进步和制度改革。根据相关理论，结合物流业的产业特征与发展实际，本书从区域空间结构配置、产业互动协同、技术创新驱动与企业组织形式四个方面，探寻如何通过技术进步与制度改革来提高物流业全要素生产率，进而实现物流业高质量发展。

①第一条路径是站在区域物流的角度，讨论如何通过制度变革来优化区域空间结构配置，从而实现物流业高质量发展。第四章与第五章都是从区域空间结构配置的角度展开分析，其中，第四章重点研究物流业的空间分布体系，第五章重点研究物流业的区域空间结构。

②第二条路径是站在物流产业的角度，讨论如何通过制度变革促进产业互动融合，从而实现物流业高质量发展。第六章重点研究物流业与其他产业之间的互动融合关系，主要考察物流业与制造业之间的互动关系。

③第三条路径是站在物流产业的角度，讨论如何通过技术创新驱动来实现物流业高质量发展。第七章从物流业与信息业融合出发，探讨两业融合的理论机制，测算两业融合程度，并检验两业融合对物流业生产

率的影响。

④第四条路径是站在物流企业的角度，讨论如何通过制度变革推动我国物流企业之间形成优质的战略联盟关系，从而实现物流业高质量发展。第八章基于战略联盟中的关系质量，分析中国物流企业战略联盟发展进程中，联盟关系质量对联盟绩效的影响，以及关系质量影响联盟绩效的内部机理与调节因素。

本书是教育部人文社会科学青年基金项目“中国生产性服务业发展的影响因素及其空间效应研究”（14YJC790074）、福建省社会科学研究基地重大项目“供给侧改革下我国物流业发展的动力机制研究”（2016JDZ049）的研究成果，并得到福建省社会科学研究基地——福州大学物流研究中心的资助，在社会科学文献出版社编辑的帮助下得以出版，在此致以真心的谢意。

本书第五章第三节、第七章、第八章的主要内容是我指导的硕士生董慧丽、郑丽升、刘翊、王栋的研究成果；在本书研究和写作过程中，参考了国内外大量的文献资料，吸收并借鉴了众多专家学者的研究成果。谨此一并致谢。

鉴于作者的学术水平所限，书中不足之处恳请读者不吝指正。

梁红艳

2018 年深秋

目 录

第一章 中国物流业发展的脉络、现状与问题	1
一 中国物流业的发展脉络	1
二 中国物流业的发展现状	6
三 中国物流业发展存在的问题与展望	19
第二章 中国物流业发展的动力机制及其实现路径	21
一 中国物流业发展的主要动力机制	23
二 中国物流业高质量发展的动力机制与路径选择	45
第三章 中国物流业全要素生产率的变化趋势及其贡献	54
一 生产函数设定	55
二 变量说明	63
三 结果分析	65
第四章 中国物流业发展的空间分布体系与差异分解	90
一 研究方法	93
二 变量说明与数据来源	98
三 制造业与物流业规模分布的时空特征	100
四 省域制造业与物流业规模分布特征的进一步分析	113

五	城市群制造业与物流业规模分布特征的进一步分析	135
六	东中西部地区制造业与物流业规模分布特征的进一步 分析	148
第五章	空间结构网络化与区域物流协调	165
一	研究方法	166
二	中国省际物流业发展的空间关联网络结构	171
三	中国城市群物流业发展的空间关联网络结构	193
第六章	产业互动融合与物流业价值创造	219
一	产业互动融合的理论基础	220
二	制造业与物流业的综合发展水平评价	225
三	制造业与物流业的互动关系	232
四	制造业与物流业的耦合协调度	241
第七章	信息化与物流业生产率	279
一	物流业与信息业产业融合的理论基础与实践	282
二	中国物流业与信息业发展水平评价及其互动关系分析	289
三	中国物流业与信息业的融合水平	303
四	中国物流业全要素生产率的测度与分析	318
五	中国物流业与信息业产业融合的生产率效应	330
第八章	战略联盟与物流业市场竞争力	347
一	物流企业战略联盟的理论基础	348
二	物流企业战略联盟的探索性案例研究	359
三	理论分析与研究设计	369
四	检验结果与分析	393

附 录	426
附录 1 中国各省份物流业全要素生产率增长率及其分解项.....	426
附录 2 中国各省份物流业生产率的贡献	436
附录 3 中国五大城市群物流业发展水平测度结果	451
附录 4 物流企业战略联盟调查问卷	456

第一章 中国物流业发展的脉络、现状与问题

现代物流业是以信息技术和供应链管理为核心，融合运输业、仓储业、货代业、流通加工业等一体化发展的复合型服务业，不仅具有促进生产、拉动消费、保持国民经济平稳增长的作用，而且在推动制造产业结构升级、服务业态模式创新、加快经济发展方式转变等方面具有积极作用，是国民经济发展的动脉，是支撑国民经济发展的基础性、战略性新兴产业。物流业正成为全球经济发展的重要热点和新的经济增长点，也是衡量一个国家生产力发展水平的重要标志。在“十一五”时期，特别是2009年国务院印发《物流业调整和振兴规划》以后，我国物流业保持较快增长，现代产业体系初步形成，已成为国民经济的重要组成部分。本章主要分析中国物流业的成长轨迹与基本特征，考察中国物流业的发展现状，总结其发展成就，并剖析其存在的主要问题。

一 中国物流业的发展脉络

物流是物品从供应地向接收地的实体流动过程中，根据实际需要，将运输、储存、采购、装卸搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等功能有机结合起来满足用户需求的过程。纵观物流业的演变历程，其本质是从运输、仓储等分散活动到系统协同，直至形成服务集成体系。物流业是国民经济的重要支撑产业和新的经济增长点，然而国内外至今对

物流业还没有统一的界定。2011 年，我国在《国民经济行业分类》（GB/T4754 - 2011）中明确地给出了行业的定义：“一个行业（或产业）是指从事相同性质的经济活动的所有单位的集合。”据此，我们认为物流业是从事物流服务活动的企业的集合，而且是一个复合型的第三产业。

虽然汉朝张骞在 2000 年前疏通了东西方陆上商贸物流之路，600 年前郑和下西洋率先开启了全球远洋航运，创造了全球海运物流之路，但理论上，真正意义的现代物流业产生于市场经济体制下高度发达的商品经济中。因此，中国经济的发展状况是物流市场产生与发展的基础，即把握了中国经济发展状况才能准确把握中国物流业的发展脉络。潘斌（2017）以改革开放为临界点对中国物流业市场结构的演变历程进行了梳理与分析。本书按照潘斌（2017）的梳理，分析中国物流业的发展脉络。

1952 ~ 1978 年，中国实行计划经济，对物流的概念没有明确的认识。物流资源的配置基本上都是由国家相关部门计划和安排部署，在此阶段我国主要发展了交通运输业。交通运输业虽然承担着部分物流活动，但交通基础设施差，交通运输能力严重不足，严重制约了中国交通运输业的发展。绝大部分工商企业主要依靠企业内部组织完成一系列物流活动，其经营模式是“大而全，小而全”，且全部物流职能由当时的交通部、铁道部和邮电部共同承担完成。因此，在改革开放前，可以说中国基本上不存在适应经济发展的物流业。如果将当时的交通运输、邮电业称为物流业的话，那么当时的物流业是完全垄断的。

1978 年至今，物流业经过概念引入、具体实践后凸显了其在经济发展中的重要地位。中国交通运输业在逐渐转变成重要的物流业的同时进行了相应的改革，物流业市场结构也随之发生变化，即由国家相关部委单一管控垄断的交通运输体系转变为“四足鼎立”的竞争格局。中国物流业的演变与中国经济改革相伴而行，具体而言，改革开放以来中国物流业成长与变迁的大致轨迹可以划分为以下几个阶段。

第一阶段：1978 ~ 1987 年，物流业萌芽形成与中国流通体制的重建时期。1978 年，中国从日本引入“物流”概念，至此开启了对物流

的初步认识,并拉开了以“计划经济为主,市场调节为辅”的中国流通体制改革篇章。随着经济体制改革的不断深入,中国商品流通体制也发生了根本性的变化,过去从事物流的企业(如交通运输企业、邮政企业等)也逐步摆脱了计划体制的束缚,率先引入市场机制,提出“有河大家行船,有路大家走车”的口号,运输市场开启了多元发展之路,竞争机制不断形成。截至1984年底,许多物资流通企业依据自身实际情况实现了上缴利润包干、亏损包干、“三保一挂”、“目标利润包干”等形式的责任制,较为典型的是中国邮政法律地位的正式确立。^①另外,根据在这一时期国家发布的《外商投资产业指导目录》,外商独资或合资的物流企业一直被禁止在中国设立与开办。因此,当时中国物流业虽然已经开始了市场化改革,但由于运作过程中社会化、市场化程度低,依然只是由改革开放之前的交通部、邮电部、铁道部来共同垄断,可以认为物流市场中的垄断格局并未发生实质性改变。

第二阶段:1988~1997年,民营、合资物流企业出现,物流业市场探索和初步实践的时期。鉴于当时发展滞后的中国公路、水路等交通基础设施,1992年、1995年交通部发布了《关于深化改革、扩大开放、加快交通发展的若干意见》和《关于加快培育和发展道路运输市场的若干意见》,并在1998年实施了交通部与直属企业全面脱钩政策,希望进一步解放和发展运输生产力,通过改善运输结构,加快推进交通运输的市场化。与此同时,中国也相继成立了大量涉及交通运输的股份有限公司。1992年12月,中远航运股份有限公司和中国长江航运(集团)公司的成立,标志着股份制交通运输企业开始进入中国物流业市场。此外,1993年申通快递和顺丰速递这两家民营物流企业相继成立,物流企业间的竞争态势开始形成。此后,国家将邮电部撤销,建立了国家邮政局,隶属于信息产业部,积极推进了企业结构的调整。物流业市场化改革也在这一系列改革举措中不断推进。另外,1992年后,中国允许

^① 1986年《中华人民共和国邮政法》颁布实施。

外资限制性进入。1995 年，马士基（Maersk）在中国成立了第一个物流分拨中心，开始了其全面控制中国物流分拨网络的重要一步；联合包裹服务公司（UPS）也于 1996 年与中国外运首次成立合资公司，并于 1998 年开始在中国进行运营。交通运输和邮政业的体制改革，促进了中国国有经济的市场化发展，同时民营物流企业的成立和外资的限制性进入导致新的竞争力量不断涌入，交通运输和邮政业面临的竞争越来越强烈，至此中国物流业初步形成了多元化竞争格局。但是，由于国有体制改革尚未全面展开，这个阶段承担物流职能的交通运输和邮政企业依然是物流业的主导力量，可以认为该阶段的物流市场为寡头垄断格局。

第三阶段：1998 ~ 2004 年，随着企业结构调整的深化，物流市场进入竞争萌芽时期。这一阶段，国家继续深化企业结构调整，1998 年中国邮政进行了一项重大体制改革——邮政与电信分离，开始独立运营。为了改变主要依靠单一运输方式的交通发展状况，中国开始构建综合交通运输体系，2004 年，国务院批准实施了《国家高速公路网规划》；2006 年，交通部通过了《全国沿海港口布局规划》；2007 年，交通部通过了《全国内河航道与港口布局规划》等。2001 年，为了持续推动我国物流业的发展，国家经贸等六部委联合发布了推进现代物流发展的若干意见。2004 年，国家发展和改革委员会联合商务部等九部委共同出台了《关于促进我国现代物流业发展的意见》，主要目的是促使物流业转型，推动物流业逐步发展成为能够拉动经济增长、促进创新的主导产业。

第四阶段：2005 年至今，根据 WTO 协议，2005 年底，外资物流企业进入全面开放的中国，物流业进入产业提升阶段，物流业市场进入全面竞争阶段。在这一阶段，外资物流企业以各种优势加速业务整合和规模扩张，中国物流业市场竞争异常激烈。为了应对机遇与挑战，国家铁路局直接管理站段于 2005 年 3 月实施了结构性调整，这一改革直面运输市场，统一配置运力资源，优化了运输组织，并对运输生产力布局进行了大规模调整，提高了运输效率和效益，从根本上改变了长期以来我

国铁路运力资源分散的状态。2006 年，国务院批准成立了中国邮政集团公司，以持续推进“政企分开”。2008 年，新成立的交通运输部开启了中国高速铁路时代，首条高速铁路通车运营。2010 年，正式成立了中国邮政速递物流股份有限公司（国有股份制公司）。为进一步推动综合交通运输体系建设，2013 年十二届全国人大一次会议上提出了大部制改革方案《国务院机构改革和职能转变方案》，并于 2013 年 3 月 14 日被批准通过，该方案规划并确定铁路、公路、水路、民航的发展由交通运输部统筹。至此，集成的现代物流服务体系取代了传统发展模式，中国物流业在国民经济中的地位不断巩固^①。

综上所述，随着中国经济体制的推进，中国物流业市场结构持续发生变化，市场竞争态势不断增强，逐步形成了“四足鼎立”的竞争格局：一是从传统国有企业转型而来的物流企业，如中国外运物流发展有限公司（简称中外运）、中邮物流有限责任公司（简称中邮物流）、中国远洋物流有限公司（简称中远物流）、中海集团物流有限公司（简称中海物流）、中国物资储运集团有限公司（简称中国储运）等，占市场主导地位；二是新兴民营物流企业，如深圳市怡亚通供应链股份有限公司（简称怡亚通）、锦程国际物流集团股份有限公司（简称锦程国际）、新时代国际运输服务有限公司（简称新时代国际）、深圳市飞马国际供应链股份有限公司（简称飞马国际）、江苏新宁现代物流股份有限公司（简称新宁物流）等，市场份额快速上升；三是外资物流企业，如敦豪航空货运公司（简称 DHL）、德迅（中国）货运代理有限公司（简称德迅（中国））、嘉里大通物流有限公司（简称嘉里大通物流）、丹沙中福货运代理有限公司（简称丹沙中福）等，市场份额逐步扩大，并主要占据高端市场；四是源自生产流通企业的物流企业，如青岛海尔物流有

^① “十一五”计划明确表明要发展现代物流业，是物流业发展的一个里程碑。2009 年发布《物流业调整和振兴规划》，使物流业迎来了发展的全新时代。2014 年国务院发布《物流业发展中长期规划（2014—2020 年）》，将物流业定位为国民经济发展的支柱型产业，进一步提高了物流业的地位。

限公司（简称海尔物流）、神华物资集团有限公司等，利用其与生产企业的密切联系开展供应链物流服务。

二 中国物流业的发展现状

物流绩效是指物流产业总体运行的效率及物流产业提供物流服务的能力。本节主要从世界银行物流绩效指数和中国物流业运行绩效两方面来剖析我国物流业市场绩效，总结我国物流业发展的成就。

（一）世界银行物流绩效指数

2007 年，世界银行与国际运输代理协会等机构公布了全球大部分国家或地区的物流绩效指数（Logistics Performance Index, LPI）。物流绩效指数是在综合评价清关效率、基础设施水平、国际交通运输便捷程度、物流服务的质量与能力、货物跟踪追查能力以及交货及时性这些指标的基础上得来的。综合指数及各类细分指数的范围均从 1 至 5，分数越高代表绩效越好。截至目前，世界银行已于 2007 年、2010 年、2012 年、2014 年、2016 年、2018 年发布了 6 份物流绩效指数报告，分别针对 150 个、155 个、155 个、160 个、160 个、160 个国家或地区展开评价。

物流绩效指数排名居前 10 位的国家或地区如表 1-1 所示。可以看出，物流绩效指数排名居前 10 位的国家或地区总体上表现稳定，主要集中在欧洲国家、美国、日本与我国香港地区。2018 年，全球物流绩效指数排名前 10 的国家依次为：德国、瑞典、比利时、奥地利、日本、新西兰、新加坡、丹麦、英国、芬兰。在物流绩效排名最高的国家，基础设施是首要因素，其次是物流服务的改善以及海关和边境口岸管理。正如世界银行国际贸易局副局长莫纳·哈达德所说：“在物流绩效排名最高的国家，基础设施是推动改善的首要因素，其次是物流服务的改善以及海关和边境口岸管理。所有绩效排名高的国家都显示出公共与私营

部门之间合作紧密，在发展物流服务、基础设施和高效率物流方面采取了综合性方式。”物流绩效最差的经济体往往是内陆国家、岛国或冲突后国家。2018 年，物流绩效指数排名后 10 位的国家依次为：中非共和国、津巴布韦、海地、利比亚、厄立特里亚、塞拉利昂、尼日尔、布隆迪、安哥拉、阿富汗。

表 1-1 2007~2018 年全球物流绩效排名前 10 位的国家或地区

排名	2007 年		2010 年		2012 年	
	国家或地区	LPI	国家或地区	LPI	国家或地区	LPI
1	新加坡	4.19	德国	4.11	新加坡	4.13
2	荷兰	4.18	新加坡	4.09	中国香港	4.12
3	德国	4.10	瑞典	4.08	芬兰	4.05
4	瑞典	4.08	荷兰	4.07	德国	4.03
5	奥地利	4.06	卢森堡	3.98	荷兰	4.02
6	日本	4.02	日本	3.97	丹麦	4.02
7	瑞士	4.02	瑞士	3.97	比利时	3.98
8	中国香港	4.00	英国	3.95	日本	3.93
9	英国	3.99	比利时	3.94	美国	3.93
10	加拿大	3.92	挪威	3.94	英国	3.90
排名	2014 年		2016 年		2018 年	
	国家或地区	LPI	国家或地区	LPI	国家或地区	LPI
1	德国	4.12	德国	4.23	德国	4.20
2	荷兰	4.05	卢森堡	4.22	瑞典	4.05
3	比利时	4.04	瑞典	4.20	比利时	4.04
4	英国	4.01	荷兰	4.19	奥地利	4.03
5	新加坡	4.00	新加坡	4.14	日本	4.03
6	瑞典	3.96	比利时	4.11	新西兰	4.02
7	挪威	3.96	奥地利	4.10	新加坡	4.00
8	卢森堡	3.95	英国	4.07	丹麦	3.99
9	美国	3.92	中国香港	4.07	英国	3.99
10	日本	3.91	美国	3.99	芬兰	3.97

资料来源：世界银行发布的 2007~2018 年全球物流绩效指数报告。