

区域物流 理论与实证研究

王术峰◎著



科学出版社

区域物流理论与实证研究

王术峰◎著

科学出版社

北 京

内 容 简 介

本书结合政府和城市物流研究项目,阐述了区域物流布局的基础理论,介绍了区域物流布局的规划,以及绩效评价、建设和资源状况评价的方法,分析了区域物流与区域经济、市场竞争格局、产业关联的关系,论述了区域物流政策平台、信息平台、基础设施和网络体系的建设。书中采用大量的图表和案例,较为客观真实地反映了区域物流理论的应用与实践。

本书适合高等院校产业经济、运输经济、物流经济、物流管理、物流工程、工业工程等专业的师生阅读,也可供相关研究领域的科研人员、企业管理人员、政府部门人员参考。

图书在版编目(CIP)数据

区域物流理论与实证研究/王术峰著. —北京:科学出版社, 2018.4
ISBN 978-7-03-055571-7

I. ①区… II. ①王… III. ①区域—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(2017)第 283960 号

责任编辑:郭勇斌 邓新平 欧晓娟/责任校对:贾娜娜
— 责任印制:张 伟/封面设计:蔡美宇

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>

北京中石油彩色印刷有限责任公司 印刷

科学出版社发行 各地新华书店经销

*

2018年4月第 一 版 开本:720×1000 1/16

2018年4月第一次印刷 印张:19

字数:375 000

定价:98.00 元

(如有印装质量问题,我社负责调换)

前言

以区域为空间的经济发展模式成为当今主流经济发展模式之一。我国政府全面审视经济发展形势,按照因地制宜、协调发展的思想,提出了“一带一路”倡议、粤港澳大湾区建设、京津冀协同发展和长江经济带发展等战略规划,基本形成了东、中、西部区域经济体系。构建富有活力的区域物流网络平台,促进区域经济持续稳定发展,成为区域经济研究领域中的重大课题。

近年来我国区域物流规划取得了一些经验。首先,区域经济目标定位要清晰,物流规划才会可行。其次,区域物流规划解决的主要问题,是经济全球化背景下和国民经济发展进程中区域物流资源的配置问题。最后,规划研究本身采用的方法论,应立足解决实际问题。区域物流规划涉及国民经济增长、区域经济发展和公共产品投入问题。在物流设施选址、系统功能设计、业务流程优化和物流工艺布局方面,只有采用前沿物流方法,才能满足具体的运输、仓储、配送、流通加工和物流信息方面的需求,才会有现代物流服务。

本书研究和探讨加快区域物流现代化的进程,有助于深入开展城市经济运行速度、效益和质量问题的研究。近年来,社会结构的快速变迁促进了消费者与生产者的供需情况变化,使消费者对产品的需求由大众化消费模式转成少量、多样化、个性化的消费模式,致使企业产销及配送机制面临颠覆性的变革。因此,物流业将在引导生产、消费、促进产业结构调整方面发挥十分重要的作用。面对自动化、信息技术及流通渠道的发展趋势,物流业发展势必趋向连锁化、规模化,上下游厂商、物流企业之间的纵向、横向战略联盟也将势不可当,政府越来越需要加强对物流全局和物流全程的规划。

本书运用数理模型分析南沙、粤港澳物流业与经济增长之间的定量关系,采用弹性经济分析方法,量化物流业发展所带来的地区经济增长效益,通过实践序列分析预测未来南沙和粤港澳物流业的发展趋势,结合当前影响南沙、粤港澳物流业发展的相关因素进行定性定量分析,从而提出未来南沙、粤港澳适度发展物流业的相关政策建议。

本书结合政府和企业物流研究项目,较为透彻、完整地阐述了区域物流布局的基础理论,阐明了区域物流布局的规划和绩效评价、建设和资源状况评价的方法,分析了区域物流与区域经济、市场竞争格局、产业关联的关系,论述了区域

物流政策平台、信息平台、基础设施和网络体系的建设。本书还通过案例较为客观真实地反映了区域物流理论的应用与实践。

此外,本书对区域物流能力的若干关键问题的解决思路和方法进行了阐述和创新,具有较为重要的社会现实意义,主要表现在以下几个方面。

第一,有利于为政府对现代物流业发展做出宏观规划提供参考,建立高效的区域物流体系。当前,各地各部门都在大力提倡发展现代物流业,但一些地方在发展现代物流业的过程中对诸多问题不够清晰,重复投资、重复建设,最终使得物流资源处于低效率的使用和配置状态,并使物流市场处于重复低水平发展阶段。加强物流能力的研究,能有效地确立区域物流的核心竞争优势,规避区域物流建设的盲目性,实现整个区域物流的效益最大化,从而推动区域物流与区域经济的可持续协调发展,使现代物流体系支持和保障区域经济的快速发展,充分提高区域经济实力乃至区域竞争力。

第二,有利于政府以产业投资促进区域现代物流业的发展,提高区域物流能力。经济活动中产业结构的改变对物流业的发展有着重大的影响,各区域产业结构的不同势必会使区域物流能力有较大的差异。产业投资与区域物流能力关系的研究,能为地方政府在未来的产业投资和物流业发展问题上,提供切实有效的辅助决策支持与指导,使区域投资结构合理化、投资利用高效化,通过提供原动力的投资手段,合理、高效地增强区域物流能力。

第三,有利于资源的合理利用和配置,全面提升区域内所有企业物流服务能力。区域物流能力的提高,能够使区域物流资源得以优化配置,建立起高效的区域物流体系,充分提升区域物流服务水平,降低社会物流成本,从而使区域物流系统这一物流基础服务平台之上的区域内所有具体物流服务实体,包括生产企业、销售企业、物流企业的物流服务能力得到提升。

本书参考了国内外大量的文献资料,引用了有关专家学者的研究成果,在此对这些文献的作者表示诚挚的谢意。由于区域物流在我国正处在阶段性的变革发展中,一些理论和实践还正在探索之中,限于作者的水平,本书难免存在疏漏之处,衷心希望读者予以指正,以利于推进研究,共同促进现代区域物流理论与实践的发展。

作 者

2017年9月23日

目 录

前言

第一章 区域物流理论概述	1
第一节 物流产业的分工演进	1
第二节 区域物流的定义、分类及主要特征	4
第三节 区域物流对经济发展的主要作用	7
第四节 我国的主要区域物流	9
第二章 区域物流体系的构建	25
第一节 区域物流体系的特点	25
第二节 区域物流体系构建的原则	25
第三节 区域物流体系构建的程序及方法	27
第四节 区域物流体系的构成内容	28
第五节 区域物流资源的整合	32
第三章 第五方物流理论在区域物流规划中的应用	34
第一节 第五方物流理论综述	34
第二节 第五方物流商业模式	38
第三节 区域物流体系系统集成实证研究	42
第四章 粤港澳大湾区物流业合作实证研究	49
第一节 粤港澳物流业合作动力机制研究	49
第二节 粤港澳大湾区物流业区域合作战略分析	63
第三节 南沙自贸区电商物流资源禀赋研究	72
第四节 基于城市空间发展的物流功能区定位分析	83
第五章 物流园区布局与规划	88
第一节 物流园区选址的重要意义	88
第二节 物流园区选址的基本原则	89
第三节 物流园区选址方法	92

第四节 物流园区规划设计方法——MSFLB 规划方法	104
第五节 物流园区建设与运营模式	111
第六节 案例：基于 MSFLB 规划方法的荣成钢材物流园区规划与设计	115
第六章 物流中心系统布局规划与设计	126
第一节 物流中心系统布局规划与设计概述	126
第二节 系统布局规划法——SLP 法	128
第三节 基于 SLP 法的汽车物流中心规划与设计	137
第四节 冷链物流中心的布局及功能区划	144
第七章 物流运输系统规划与设计	159
第一节 物流运输系统概述	159
第二节 运输方式选择	166
第三节 物流运输系统最短路径求解问题	175
第八章 区域物流公共信息平台的规划与管理	191
第一节 区域物流公共信息平台的基本概念	191
第二节 区域物流公共信息平台的功能与结构	194
第三节 区域物流公共信息平台的规划与内容	199
第四节 区域物流公共信息平台的实施与管理	203
第五节 案例：物流园区公共信息平台建设方案	205
第九章 城市物流的发展与规划	212
第一节 城市物流的概念与特征	212
第二节 交通对城市物流的影响	214
第三节 城市配送管理	218
第四节 城市配送中心的布局与规划	223
第五节 城市物流共同配送	257
第六节 案例：广州市 2012 年货车通行管理政策分析	267
第十章 电子商务物流区域协同发展	275
第一节 电子商务物流的特点、作用及原则	275
第二节 电子商务物流与供应链管理	278
第三节 电子商务的物流运作模式	287
第四节 案例：电子商务物流区域协同发展规划（节选）	290
参考文献	293

第一章 区域物流理论概述

第一节 物流产业的分工演进

随着世界经济的快速发展和现代科学技术的进步，现代物流业作为现代经济的重要组成部分和工业化进程中经济合理的综合服务模式，正在全球范围内迅速发展。如何认识现代物流业在国民经济或区域经济中的地位和作用，是发展现代物流业的首要问题，它将直接影响人们对现代物流业的重视和投入程度，也将关系现代物流业对经济发展的贡献水平。

区域经济发展是由资本、劳动力和技术投入的数量和质量决定的。当区域之间的大市场形成之后，区域经济的进一步发展就离不开人力资源、信息和物资在区域间的流动。

当前，随着全球经济一体化进程的加快及中国经济的迅猛发展，全球物流业特别是中国物流业的发展正进入一个重大的战略机遇期。中国物流业的发展正呈现出物流需求快速上升、市场容量不断扩大、物流基础设施建设加速、第三方物流快速成长的趋势，整个物流产业正向着信息化、全球化和专业化方向发展。

一、物流产业与区域经济

（一）物流产业的概念及特征

物流产业属于第三产业的范畴，又称为物流（服务）业，是一种由物流资源产业化形成的聚合型产业，具体包括运输业、仓储业、包装业、配送服务及信息平台的资源整合手段。这些资源运用于产品市场的多个领域，包括农业、制造业和服务业中的大部分流通业务。无论是生产类企业还是流通类企业，都存在大量的物流活动或物流业务，但是这些物流活动或物流业务本身不是物流产业，只有将这些物流活动或物流业务独立化、社会化为一种经营方式，才能称其为物流产业。因此，对于物流企业来讲，物流产业跨出了单个经营主体的狭隘范畴，泛指一类物流企业集聚而成的企业群。

从物流产业的定义不难看出，物流产业涉及的不仅是服务性行业，只要跟物

流活动有关的行业行为,都被纳入物流产业的运作范畴。综合所涉及行业的共同特点,物流产业具有典型的基础特性,也就是说物流产业链下具体业务的实施必须依托交通基础设施和系统的物流装备,而且物流产业本身的服务行业特性决定了其通过改变时空属性来实现商品价值转移的目的,也就是具有服务性;在商品转移过程中,必然涉及多个行业和生产、服务、流通部门,体现为物流产业的综合性。

(二) 区域经济与区域物流

区域经济,是一种综合性的经济发展的地理概念,在一定区域内由经济发展的内部因素与外部地理环境相互作用形成的生产性综合体,属于具有特定结构和功能的经济系统。它不仅受制于地区性的自然资源禀赋,更重要的是与资金投入、劳动密集程度、技术先进程度等社会因素密切相关。随着绿色经济生活观念的深入人心,考察一个区域的经济效果,不能只定位于单纯的经济指标数据,需要考虑社会整体效益及地区性的生态效益,这样构成的区域经济才是一个较为完整的主体。

区域物流,是指全面支撑区域可持续发展总体目标建立的适应区域环境特征,提供区域物流功能,满足区域经济、政治、自然、军事等发展需要,具有合理空间结构和服务规模,实现有效组织与管理的物流活动体系。区域物流泛指区域经济中的物流产业,属于宏观范畴的概念。现代经济体系下的区域物流更多地侧重于区域内部从供应方到需求方的商品或服务的运输与集散的一体化,它以特定区域为腹地,在这个特定的区域环境中,结合各区域经济发展的规模和范围,连通区域内外商品的输入与输出,并通过运输业务、仓储服务、包装服务、配送服务及信息平台建设等基本活动的有效构成,最大限度地服务本地经济建设,维持本地生态经济的良好有序发展。通过以上对比可知,区域物流就是区域经济中物流产业的产生、发展等一系列行为的总体概况,通过关注区域中的物流产业,来促进各区域的经济的发展。

二、物流产业与区域经济的关联性

(一) 物流产业与区域经济的内向关联

1. 物流产业影响区域经济发展

根据区域经济增长极理论,区域经济的发展主要依靠条件较好的少数地区和少数产业带动。物流产业具有深入所有行业的便利性,高度集中的物流产业能够有效快速地培育区域内部重点行业的经济增长极,通过这种区域内的扩散效应,影响和带动周边地区和其他产业发展,最终很好地刺激经济的增长。据统计数据,

2009年美国物流产业规模为9000亿美元,占美国GDP的10%以上,而10年之前其物流产业对GDP的贡献率就已经高达9.9%。

不仅如此,物流产业的发展可以最大化地提高物流活动效率,进而减少生产、流通过程中的运营成本,提高经济单位的运营效率,通过改善物流环境较好地提高区域内企业的竞争力,而且高度专业化、规模化的物流产业涉及许多行业,具有极强的产业关联和带动效应。物流产业对于区域经济的影响,除了表现为对产业关联的推动作用,还有助于调整区域经济结构,良好的物流产业能带动其他产业间的资源流动,降低生产流通中的交易成本,形成稳定的适合本区域物流产业发展水平的经济结构。

2. 区域经济促进物流产业发展

物流产业发展,当然离不开区域经济的配合,区域经济决定了物流产业最终所能达到的水平,一个发展水平较低的区域经济体,很难发展起较为成熟的物流产业链条。可以说,区域经济发展水平是物流产业发展的基础和衡量标准,任何物流产业的集聚和复合,都必须依托本区域的经济发展状况。当然完善的区域经济,很大程度上拥有较强的区域竞争力,内部的市场机制和资源配置水平都较为领先,可以为融入各行业的物流产业做好发展的基础。另外,区域经济体的规模同样决定着区域物流产业的发展水平,较大的经济规模往往伴随着巨大的物流业务量,繁忙的运输业务,大额的订单,高效及时的配送服务,等等。也只有规模巨大的区域经济体,产生较高的效益,才能将本区域的物流环境整治得井井有条,更有效率。由此可见,区域经济的发展无时无刻不影响着物流产业的运转,进而影响其最终的物流产业绩效。

(二) 物流产业与区域经济的外向关联

区域经济的发展状况与物流产业的发展密切相关,这体现在物流产业与区域经济的内在相关性。然而,区域经济体的存在,客观上产生了区域之间的物流产业活动,这种相关性对物流产业具有不可忽视的影响。区域之间的经济活动,体现在物流产业间,就表现为区域之间物流业务带来的资金流、商品流及信息流的传递与运转。根据区域的相互依赖理论,区域之间的经济、社会发展都不是孤立的,而是彼此紧密相连的。一方面,物流产业水平可以反映区域之间的外向关联特征,反映区域之间的经济来往密切程度,体现区域之间的依赖和贡献度;另一方面,区域之间的密切关联,必定会加快当地的物流发展,经济要发展,生产、流通市场是发展的基石,区域之间的经济依赖程度加大,必定有利于物流产业的集聚及复合性发展。

第二节 区域物流的定义、分类及主要特征

一、区域物流的定义

我国未对区域物流进行定义,学术界对区域物流的定义也尚未统一。一般来说,现代区域物流,就是组织货物在有着地缘关系的两个或两个以上的国家或地区的区域范围内从供应地向接收地的合理流动过程,是运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等物流基本活动的有机结合。从宏观层面来看,现代区域物流是按国际分工协作的原则,依照国际惯例,利用现代的物流网络、物流设施和物流技术,实现货物在区域间的流动与交换,优化配置资源,促进区域经济的繁荣和发展的过程。从微观层面来看,现代区域物流是选择最佳的方式与路径,以最低的费用和最小的风险,保质、保量、适时地使货物从区域内的供方运到需方的活动。

区域物流以经济学中的区域概念为基础,研究在该区域内物流活动的规律。区域物流的一般含义是在一定的区域地理环境中,以大中型城市为中心,以区域经济体规模和范围为基础,结合物流辐射的有效范围,将区域内外的各类物品从供应地向接收地进行有效的实体流动,根据区域物流基础设施条件,将公路、铁路、航空、水运及管道运输等多种运输方式及物流节点有机衔接,并将运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送及信息处理等物流基本活动有机集成,以服务于本区域的经济发展,提高本区域物流活动的水平和效率,扩大物流活动的规模和范围,辐射其他区域,提高本区域的综合经济实力。

二、区域物流的分类

(一) 区域内物流

区域内物流是物流系统的端点,与企业的供应物流、销售物流密切关联。主要内容是将企业物流合理化推进到区域物流合理化,形成战略管理。配送是完善区域内物流的主要手段。区域内物流网络体系布局的主要依据是:企业、配送中心(或物流中心)、物流园区间干线道路、物流设施、城市的交通密度时段等综合因素,以及集成化理论。要求是设施集约化、标准化,活动效率化,提高物流信息综合控制能力。目的是削减企业库存量,加快物流周转,提高企业销售能力,减少物流总费用。各区域内物流分布是不均等的,预估的物流量以国内生产总值(GDP)和商品销售总值为参考。

（二）区域间物流

区域间物流是物流系统的骨干。物流的进步主要是由区域间物流的改善所推动。从企业的角度看物流的改善，首先是选择运输公司，然后是生产场地到市场之间物流中心的平衡，输送商品量的调整和形式的平衡。区域间的物流改善，目的是进行生产场地与市场及物流中心的平衡化，输送商品量调整与形式的平衡化。要求也是设施集约化、标准化，活动效率化，提高物流信息综合控制能力。目的是提高干线运输效率，减少物流总费用，改善区域间物流的突破口是信息化、标准化和规模化。正因为是区域间的物流，构筑物流网络系统的指挥系统需要运用大量通信、计算机网络、车辆跟踪定位等技术，需要建立与公共经济信息网和电子数据交换（electronic data interchange, EDI）的交互系统，目标是实现物流信息共享和信息流、商流、物流、资金流集成化。

（三）国际物流

国际物流包括国际交易、储存、海洋运输、铁路运输、航空运输、邮政运输、联合运输、加工与通关等流程。由于涉及跨国界或跨政治实体（如欧盟）的贸易行为，需要必要的现代物流能力来应付不同法律、法规、传统、文化和应对不同的客户群。

三、区域物流的主要特征

区域物流是相对国际物流而言的，主要是指在某一国家或经济区域、城市中的物流。从物流学研究角度出发，区域物流和国际物流之间存在很多共性。但是区域物流是在区域范围内发展，因而其与区域经济有着密切的关系。事实上，区域物流最大的特点便是其自身所具有的区域特点。在区域化的范围内，物流可以依托该区域的铁路、公路、水运、航空、管道等基础设施建设，在保证区域内物流从供应地向接收地实体流动的同时，最终实现该系统的高效率和总成本最小化。显然，区域内的一些便利条件赋予了物流在区域内的优势，这些优势主要体现在以下5个方面。

（一）地域性

每一个区域有各自不同的特点和情况，这种客观存在的实际情况使区域物流在发展过程中有着各自的地域特征。这种区域物流间的差异是由地域间的空间资源的分布不均造成的。空间资源主要分为自然资源和社会资源两种，自然资源主要是指区域自身所具有的如土地、海洋、矿产资源等；社会资源相对自然资源而

言,是指在发展中逐渐形成的社会文化环境,如资金、文化习俗、劳动力、教育等资源。每一个区域都是由这些特定的自然资源和社会资源构成的,自然资源和社会资源分布不均衡致使在现实生活中存在资源不同程度的不等量、非均质现象,因此在区域物流的建设发展上便存在多样性与差异性。

(二) 适应性

区域经济的发展影响区域物流的发展。与此同时,区域物流的发展也能够促进区域各项经济事业的发展。一个区域经济的发展需要与之相匹配的物流业进行支持。从区域经济发展来看,我国的中西部地区经济发展主要依靠农业和材料性工业,因而其主要需要的物流服务是依托铁路运输和水运运输的货运形式;对于我国东部地区及珠江三角洲地区的高新产业和制造业而言,该地区便利的交通设施,使其有更多可选择的运输途径。此外,这些行业对于原料和产品的需求量较高,因此,其对于区域物流的要求也较高。

(三) 中心性

一个地区中心城市的发展对于区域内的物流产业的形成与发展都有着重大影响。一般来说,大中城市往往是区域内的经济发展中心,因此大多数企业往往更愿意向这些中心城市靠拢,这使得城市成为区域经济聚集的一个重要表现形式,企业的聚集带来了物流产业活动的空间集聚现象。也就是说,一个区域的经济发展中心往往是这一区域的物流发展中心。例如,我国华东地区的物流发展中心在上海,华南地区集中在广州和深圳两地,华中地区是武汉,西南地区则以成都为主。区域物流的发展过程,实际上正是以中心城市为中心向区域四周不断延伸的一个过程。华中地区的物流发展中心便是其中一个典型的例子,在其发展中,以武汉为中心,继而不断向四周辐射和延伸。

(四) 相对开放性

总体而言,区域物流之间既存在竞争又相互依存,既有分工又有协作。正是在这样一种相互的关系中共同构筑了整个物流体系。由于区域经济在社会制度、经济体制等方面具有一定的一致性,其并不像国与国之间有进出口税、关税等阻碍,这使得地方区域经济具有开放的可能性,但这种开放并非完全和绝对的,而要受到空间距离及运输成本等因素的制约。一般来说,区域规模越大,其开放的程度也就越低;反之区域规模小,其开放程度高。

(五) 距离、规模经济性

运输作为物流产业中最重要的一环,直接影响物流产业中经济效益的实

现。就运输而言,其具有距离经济性和规模经济性两大基本特点。物流企业是区域物流组织的主体,企业要想在市场上具有竞争力,其必须遵循规模发展和距离经济原理,区域物流企业发展也应如此,其要想能够在区域范围内尽可能地获得更大的经济效益和发展空间就必须要在最佳的距离范围内采用最佳的运输方式。同时,还应该充分兼顾物流在运输中的物流规模。这对区域物流经济效益的实现有着至关重要的作用,直接关系到物流运输的成本。

第三节 区域物流对经济发展的主要作用

区域经济是一种聚集经济,是人流、商流、资本流等各种生产要素聚集在一起的规模化生产,以生产的批量化和连续性为特征。但是,聚集不是目的,要素的聚集是为了商品的扩散,如果没有发达的商业贸易作保障,生产的大量产品就会堆积在狭小的空间里,商品的价值和使用价值就难以实现,区域经济的基本运转就会中断。因此,在区域经济的发展进程中,合理的物流系统起着基础性的作用。

(一) 降低交易成本, 改变区域经济增长方式

2000年,世界银行在研究报告《中国:服务业发展和中国经济竞争力》中说,中国有4个服务性行业对于提高生产力和推动中国经济增长具有重要意义,它们是物流服务、商业服务、电子商务和电信。其中,物流服务占1997年服务业产出的42.4%,比重最大。从市场运行成本的角度分析,物流业的突出作用是能普遍降低交易成本。

物流业之所以能够普遍降低交易成本,主要是因为,现代物流业的主体是由诸多节点和线路组成的网络体系。以点状松散存在的要素组成物流网络后,原来要素和要素之间偶然的、随机的关系随之变成网络成员之间的稳定的、紧密的联系。一个结构稳定、高效运作的物流网络,不仅可以减少要素之间的磨损和交易成本,减少用户使用网络资源和要素的成本,还可以放大各要素的功能,提高要素和整个网络的收益。

现代物流业对普遍降低交易成本所作的贡献可以从对交易过程和交易主体行为的考察中得到进一步的证实。一方面,从交易的全过程看,现代物流业的发展,有助于物流合作伙伴在交易过程中减少相关交易费用。由于物流合作伙伴之间经常沟通与合作,可使搜寻交易对象信息方面的费用大为降低;提供个性化物流服务建立起来的相互信任和承诺,可以减少各种履约风险:即便在服务过程中产生冲突,也会因为合同时效的长期性使得可以通过协商加以解决,从而避免仲裁、法律诉讼等行为所产生的费用。另一方面,从交易主体行为看,现代物流业的发展将促使伙伴之间的“组织学习”,从而提高双方对不确定性环境的认知能力,

减少因交易主体的“有限理性”产生的交易费用；物流企业之间的长期合作将在很大程度上减少交易双方的机会主义行为，这使得交易双方机会主义交易费用有望控制在最低限度。

（二）形成新的产业形态，优化区域产业结构

根据产业结构发展演进规律，产业结构的发展方向是合理化和高度化。产业结构合理化是以第三产业的发展水平来衡量的。产业结构高度化是第一产业向第二产业、第三产业升级演进，由劳动密集型向资本密集型、技术密集型产业演进。

现代物流业的实现方法之一就是通过对培育并集中物流企业，使其发挥整体优势和规模效益，促使区域物流业形成并向专业化、合理化的方向发展。现代物流业的本质是第三产业，是现代经济分工和专业化高度发展的产物。物流产业的发展将对第三产业的发展起到积极的促进作用。发达国家的实践表明，现代物流业的发展，推动、促进了当地的经济的发展，既解决了当地的就业问题，又增加了税收，促进了其他行业的发展。此外，现代物流业将进一步带来商流、资金流、信息流的集聚，以及交通运输业、商贸业、金融业、信息业和旅游业等多种产业的发展，这些产业都是第三产业发展的新的增长点，是第三产业重要的组成部分。

现代物流业还有利于对分散的物流进行集中处理，量的集约必然要求利用现代化的物流设施、先进的信息网络进行协调和管理。相对于分散经营、功能单一、技术原始的储运业务，现代物流业属于技术密集型和高附加值的高科技产业，具有资产结构高度化、技术结构高度化、劳动力高度化等特征。从这个角度来说，建立现代物流业有利于区域产业结构向高度化方向发展。

（三）促进以城市为中心的区域市场的形成和发展

一般来说，城市是商品集散和加工的中心，物流设施和基础建设齐全，流通人力资本高，消费集中且需求量大，交通与信息发达，城市与周围地区存在非对称性，在这种非对称结构中城市起到“中心地”或“增长极”的作用，以其为核心枢纽将其他地域“极化”成一个商品流通整体，因此从此意义上讲，现代物流所辐射的经济区域属于法国经济学家布德维尔提出的“极化区域”。现代物流对于以城市为中心的区域市场的形成和发展的促进作用表现为：促进以城市为中心的区域经济的形成，促进以城市为中心的区域经济结构的合理布局协调发展，有利于以城市为中心的经济区域吸引外资，有利于以城市为中心的网络化的大区域市场体系的建立，有利于解决城市的交通问题，有利于城市的整体规划，有利于减小物流对城市环境的种种不利影响。

案例 1-1 以××街为例，来看物流对区域经济的作用。

1) ××街地处长江与汉江的交汇处，周边有较多港口码头，口岸运输优势得

天独厚,铁路、公路交通运输四通八达,快捷便利。

2) 在××街进驻的物流公司有几十家,规模各不相同,可以连通整个荆楚大地甚至还可以辐射到华中地区,为批发商提供了市场准入条件。

3) ××街自建立以来几百年时间,武汉一直处于交通枢纽的位置,交通便捷,战略位置重要,××街依托其商品批发市场的有利地位,雄踞多年,有力地推动着自己及周边市场的快速发展。

总的来说,主要是由于物流运输的大力发展,才有××街的发展与繁荣。没有物流运输就没有今天的××街。

第四节 我国的主要区域物流

一、泛珠江三角洲区域物流

珠江三角洲各城市以自身的产业为支柱,通过建立不同功能的物流园区,形成以深圳、广州为综合物流枢纽中心,以珠海为区域物流枢纽中心,以东莞、中山、佛山为城市物流枢纽中心或专业配送中心的区域物流网络系统,促进珠江三角洲经济协同发展。

泛珠江三角洲地区是指沿珠江流域的广东、福建、江西、广西、海南、湖南、四川、云南、贵州,以及香港特别行政区和澳门特别行政区在内的 11 个地区。这些地区直接或间接地与珠江流域的经济流向和文化有关,并且在资源、产业、市场等方面有较强的互补。

1. 泛珠江三角洲发展现代物流业的优势

(1) 地理位置优越

泛珠江三角洲濒临南海,面向亚太地区,拥有很长的海岸线,包括众多岛屿、众多的优良港口且背靠大西部,其经济腹地包括贵州、云南及川南、湘南等。粤港澳桂滇毗邻东南亚、南亚,是中国通向东南亚、太平洋、南亚和非洲的重要出海口。拥有包括我国沿海与非洲、中东、欧洲、东南亚、大洋洲海上运距最短港口在内的几大深水港。珠江三角洲作为对外贸易先锋,是我国面向东盟和世界的前沿阵地。

(2) 强大的经济实力

借助特殊政策、灵活措施,结合优越的地理位置,珠江三角洲地区经济得到迅猛发展,对华南地区一直起着带动、示范和辐射作用,并且支持着香港、澳门两地经济的发展。2008 年珠江三角洲生产总值近 3 万亿元,同比增长 12.6%。

由社会科学文献出版社出版的 2006 年泛珠江三角洲蓝皮书《2006 年:泛珠

三角区域合作与发展研究报告》指出，泛珠江三角洲区域整体综合实力很强，其区域经济的发展在国家的发展中具有具有重要的战略地位。从经济总量来看，泛珠江三角洲地区内地 9 个省（自治区）地区生产总值占全国的 1/3，相当于京津冀经济圈和长江三角洲经济圈的总和。

（3）有利的政策扶持

国家重点支持泛珠江三角洲区域加强口岸基础设施的建设与管理，优化港口、公路和铁路物流交通网络，加强电力、能源、矿产原材料等方面的统筹协调。

（4）区域内部的资源优势互补

泛珠江三角洲内各地区之间在地理区位、资源或要素禀赋、产业结构、发展水平等方面都有一定的差异性；差异性越大，互补性越强，可行性就越大。

粤港澳地区，是中国经济最活跃、成长性最好的地区之一，在泛珠江三角洲区域合作中起到“龙头”作用；其他各省（自治区）在某些行业有较大优势，相互间差异性较大，互补性较强。

（5）相关人才培育迅速

粤港地区物流教育繁荣，为泛珠江三角洲地区解决了部分亟待解决的问题。广东等省正努力借鉴国外物流教育经验，开展物流人才的培养，并相继取得了较好的成效。

总的来说，强大的经济实力对泛珠江三角洲的物流业发展提供了坚实的基本保证，特别是珠江三角洲地区已经成为世界经济最繁荣、最具活力的地区之一，极大地促进了物流业的发展。优越的地理位置、政府政策的扶持和区域内部的资源优势互补都为泛珠江三角洲发展现代物流业提供了有利的条件。

2. 战略目标

战略目标主要包括以下几个方面。

- 1) 适应供应链管理的先进物流服务。
- 2) 配合全球采购的物流服务平台。
- 3) 面向国际中小企业的物流服务。
- 4) 全国的某些行业性物流枢纽。
- 5) 先进的社区物流配送服务体系。

3. 战略举措

战略措施主要包括以下几个方面。

- 1) 坚持开发政策、吸引国际大型物流企业建立基地与服务网络，快速通关及跨地区联检，鼓励和支持管理型物流企业的发展。
- 2) 建立与商务平台紧密连接的物流信息平台，吸引跨国企业的采购中心落户，提供多样化海关服务。