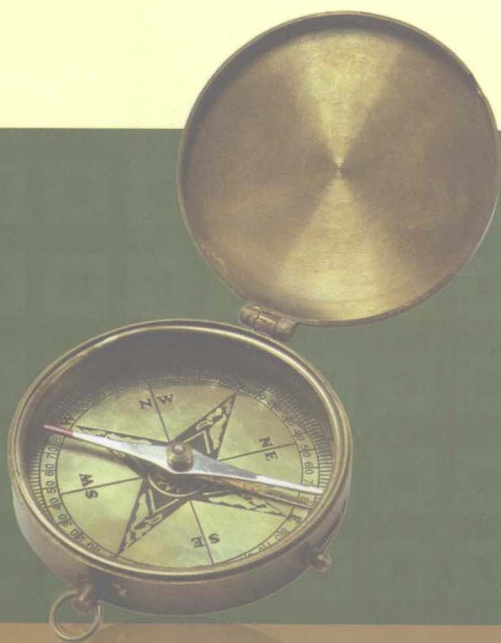


◎ 经济管理研究丛书 ◎

QUYU WULIU XITONG XIAOYING FENXI

区域物流系统 效应分析



杨晓雁, 著



上海财经大学出版社

经济管理研究丛书

区域物流系统效应分析

杨晓雁 著



上海财经大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

区域物流系统效应分析/杨晓雁著. —上海:上海财经大学出版社,
2011. 11

(经济管理研究丛书)

ISBN 978-7-5642-1189-9/F · 1189

I. ①区… II. ①杨… III. ①区域经济-物流分析 IV. ①F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2011)第 195392 号

☐ 责任编辑 张小忠

☐ 封面设计  游麒

☐ 责任校对 王从远

QUYU WULIU XITONG XIAOYING FENXI
区域物流系统效应分析

杨晓雁 著

上海财经大学出版社出版发行
(上海市武东路 321 号乙 邮编 200434)

网 址: <http://www.sufep.com>

电子邮箱: webmaster@sufep.com

全国新华书店经销

上海竞成印务有限公司印刷装订

2011 年 11 月第 1 版 2011 年 11 月第 1 次印刷

710mm×960mm 1/16 8 印张(插页:1) 147 千字
定价:23.00 元

前 言

本论著根据系统论的观点,研究了区域物流系统,认为区域物流系统是指存在于特定地理空间中的物流产品生产系统,它是作为特定地理空间中的区域经济系统的子系统而存在的。区域物流系统由三大要素构成,分别是物流基础设施要素、物流企业要素和物流政策要素。

作为物流系统输出产物的物流产品是为实物产品的生产和流通服务的。从产品价值角度考虑,物流产品通过提供实物产品的时间效用和地点效用,成为实物产品价值的组成部分,就此意义而言,可将物流产品视为构成最终产品的中间产品;从成本角度考虑,物流产品体现的是最终产品成本构成中的交易成本,由运输成本和制度成本组成。

由此,本论著针对单区域状态下区域物流系统与区域经济系统之间的相互作用关系,以及多区域互动状态下的物流系统效应分别进行了经济学模型分析,得出相应的分析结论。

针对单区域状态下物流系统效应的理论结论,本论著进行了经济学分析,并采用中国、美国的相关数据,运用 SAS 工具进行了实证数据验证,总结出区域物流系统与区域经济系统之间相互作用的机理,即区域物流系统对区域经济系统的正、负反馈效应。

本论著针对多区域物流系统模型的结论进行了分析,并针对两区域动态演化过程中可能出现的三种长期稳定均衡状态(对称均衡状态、局部高度集聚均衡状态、核心—边缘均衡状态)下的区域物流系统效应进行了分析,总结出在多区域经济动态演化过程中所应该采取的区域物流系统策略。

在实证研究部分,本论著分别以我国长三角地区和东北亚经济圈作为研究对象。针对长三角经济区,笔者指出,打破行政区经济的桎梏,推进区域经济一体化进程,是长三角地区实现可持续发展的必要手段。笔者提出在统一和协调区域政策的前提下,构建长三角区域物流系统,是实现长三角地区高效可持续发展的一个良好的先行

策略,并阐述了长三角地区的区域物流系统建设的具体内容。针对东北亚经济圈,笔者指出,东北亚区域经济合作具有现实基础和良好的发展前景,也存在物流成本过高这个制约东北亚区域经济发展和区域内贸易的瓶颈,因此,应将构建东北亚区域物流系统作为发展东北亚区域经济合作的先行策略,并采用分阶段实施的方法,首先构建东北亚统一的物流市场体系,其次构建东北亚区域物流系统。本论著同时说明了构建东北亚统一的物流市场体系和东北亚区域物流系统的具体内容以及发展展望。

目 录

前言/1

第一章 绪论/1

第一节 选题背景/1

第二节 研究思路/5

第三节 写作框架/13

第二章 相关理论与研究文献综述/15

第一节 相关概念/16

第二节 区位理论/19

第三节 迪克西特—斯蒂格利茨模型(D-S 模型)/24

第四节 空间经济学的核心—边缘模型(CP 模型)/26

第五节 空间经济学的本地溢出模型(LS 模型)/31

第六节 研究文献综述/42

第三章 区域物流系统的构造及其与区域经济系统之间关系的建立/51

第一节 区域物流系统的构造/51

第二节 区域物流系统的建设策略/56

第四章 单区域物流系统效应分析/63

第一节 区域物流系统效应分析模型的建立及推导/64

第二节 区域物流系统与区域经济系统相互关系的实证检验/67

第三节 区域物流系统与区域经济系统互动的作用机理/78

第五章 多区域物流系统效应分析/80

第一节 综述/81

第二节 多区域物流系统效应的理论分析/82

第三节 多区域动态演化过程中的区域物流系统效应分析/87

第四节 我国长三角地区经济格局态势及区域物流系统的构建分析/88

第五节 东北亚经济圈的区域经济特征及区域物流系统的构建分析/101

第六章 总结与展望/109

参考文献/113

后记/119

第一章 绪 论

本章将介绍本论著的选题背景、研究思路、写作框架以及创新与不足之处。

第一节 选题背景

一、世界经济形势的变化

(一)宏观领域的变化

当今世界经济的发展变化具有两大趋势：一是经济知识化，表现为知识和信息成为经济发展最活跃、最重要的因素；另一是经济全球化，表现为商品、劳务、资本、技术和人才在全球流动的加速。这两大趋势相互联系、相互影响。世界经济已经进入了以知识与技术创新为基础，以全球为市场的时代。

(二)中观领域的变化

宏观领域中所出现的经济全球化趋势反映到区域经济中观层面，体现为区域经济一体化的趋势。

区域经济一体化起源于 20 世纪 50 年代，自 20 世纪 80 年代以来呈现迅猛发展的趋势。据统计，20 世纪 60 年代，全球共有 19 个区域经济一体化组织。20 世纪 70 年代区域经济一体化组织增至 28 个，20 世纪 80 年代再增至 32 个。进入 20 世纪 90 年代，全球区域经济一体化组织达 100 多个，遍及欧洲、北美、拉美、非洲和亚洲。其内容除涉及国际贸易以外，还涉及资本、技术、劳务、人员流动以及财政、信贷政策的协调等。在众多区域经济组织中，最大的有三个：欧盟、北美自由贸易区和亚太经济合作组织。近几年来，以东盟为核心(10+3、10+6)的区域经济发展较快，实力进一

步增强。目前区域经济一体化主要有六种类型:优惠贸易安排、自由贸易区、关税同盟、共同市场、经济同盟及完全的政治经济一体化。

(三)微观领域的变化

20 世纪 90 年代以来,随着世界经济的发展和科技的进步,形成了全球化的信息网络和全球化的市场,企业竞争和产品竞争也日趋白热化。消费需求多样化和科技的进步使得产品的寿命周期不断缩短,产品的种类日益增长。

在全球化市场的激烈竞争中,面对变化迅速的买方市场,企业传统的生产与经营模式已很难适应时代的要求。为了摆脱困境,企业创造性地开发了许多先进的制造技术和管理方法,如成组技术(Group Technology, GT)、准时制(Just-in-Time, JIT)、计算机集成制造(Computer Integrated Manufacturing, CIM)、柔性制造系统(Flexible Manufacturing System, FMS)、企业资源计划(Enterprise Resource Planning, ERP)等。上述方法虽然在产品生产领域具有先进性,有利于提高企业的生产效率,但是不能从根本上解决对顾客需求的快速反应,因此企业仍然缺乏经营的灵活性,处于对市场变化的被动应对之中。此时,企业终于意识到必须对陈旧的思想方法和落伍的传统经营模式进行革新。

1. 传统管理模式

企业的传统管理模式是一套系统化的控制方法,它将企业中的人力、资金、材料、设备、设施和信息等资源,高效率、低成本、快速及时地转换为市场所需要的产品。质量、成本和交货期(生产周期)被称为企业生产的三要素,企业的生存和发展依赖于对这三个要素活动过程的管理水平。企业管理模式也是围绕着对这三个要素的管理而不断发展的。

企业为了占有制造资源和控制生产过程,一般采用“纵向一体化”(Vertical Integration)的管理模式,也就是通过企业自身生产规模的扩张,控制为其提供原辅材料、零部件、半成品的供应商企业。这种“纵向一体化”的管理模式在企业处于相对稳定的市场环境中的时候是有效的,但是在 20 世纪 90 年代以来科技创新迅猛、顾客的消费需求不断变化、产品竞争日益激烈、产品寿命周期不断缩短的形势下,“纵向一体化”管理模式所存在的缺陷显露无遗。

(1)巨额资金占用,企业负担沉重。无论是扩大自身生产规模,筹建新的工厂,还是控股供应商企业,都需要大量的资金,从而使企业背负沉重的财务负担。

(2)丧失市场机会。由于市场行情的不断变化,当新建项目建成投产时,企业可能已经错过了进入市场的最佳时机。

(3)多领域竞争,影响企业的经济效率。企业的资源是有限的,战线过长必然导

致企业系统效率的低下。这种问题的存在,增加了企业的经营成本,使其失去竞争优势。

(4)增加企业的宏观风险。当出现行业衰退时,实行“纵向一体化”模式的企业不仅会遭受自身的产品损失,而且会遭受行业衰退所带来的系统损失。

2. 供应链管理模式

随着世界经济形势的变化,自 20 世纪 80 年代后期开始,国际上越来越多的企业为了克服“纵向一体化”管理模式所带来的弊端,转而实行“横向一体化”(Horizontal Integration)管理模式,即利用企业外部资源快速响应市场需求。实行“横向一体化”管理模式的企业,一般只控制产品最核心的部分,如产品设计开发、品牌维护、市场开发和维护等。在生产领域,只控制核心技术和关键零部件的制造。

“横向一体化”形成了一条从原辅材料供应商到产品制造商,再到产品分销商的贯穿产业上下游企业的链条,链条上相邻的节点企业表现为需求与供给的关系,这一链条被称为供应链(Supply Chain),对这条供应链的管理称为供应链管理(Supply Chain Management, SCM)。

二、物流产业的发展

世界经济形势的深刻变化,促进了物流产业的蓬勃发展。自 20 世纪 90 年代以来,世界物流产业呈现出以下发展趋势:

1. 系统化

现代物流产业贯穿了产品的整个流动过程,形成了一个完整的供应链。

2. 专业化

第三方物流具有集约化、专业化的优势,有利于企业降低产品成本,节约流通费用,已经逐步成为物流产业的主体。

3. 信息化

借助于现代信息技术的应用,物流产业实现管理的电子化、运营的网络化。

4. 现代化

仓储现代化表现为机械化、自动化、标准化,形成高效的人、机、物系统,运输现代化表现为铁路、公路、水路、空运与管道的综合运输体系。

5. 一体化

现代物流产业可以实现商流、物流、信息流的集成。

现代物流产业具有鲜明的产业特征,它既是物质产品生产部门,其活劳动和物化劳动是产品价值的有机组成部分;同时,它又是产品生产和商品流通的必要手段,为

其他产业提供运输和仓储服务。

现代物流产业具有广泛的产业关联度,它不但涉及水路、公路、铁路、航空、管道等运输模式的经营企业,而且还涉及交通、运输、仓储、包装、通信等设备的制造业;它不但涉及农业、工业、邮政、通信、货代、仓储、包装、电子商务、银行、保险、消费者等生产经营和物流服务企业以及用户,而且还涉及税收、海关、商检等政府管理部门。因此,现代物流产业的服务领域几乎涵盖所有产业部门,是区域经济的基础性产业之一,对区域经济发展具有重要的促进作用。

三、问题的提出

随着经济全球化和区域经济一体化的浪潮,区域之间的竞争加剧,区域合作也蓬勃发展。如何在新的经济形势下扬长避短,发展区域经济,成为各方关注的焦点。

随着现代物流产业的蓬勃发展,交通、通信基础设施的大规模建设,以及物流产业相关政策的实施,物流因素已经逐步发展为区域经济发展的独立影响因素之一。

现代物流产业的蓬勃发展,以及物流理论、空间经济学理论的兴起,使得构建区域物流系统,开展区域物流系统研究,探讨区域物流系统的经济效应,以形成区域竞争优势,促进区域经济发展,成为一个具有现实指导意义的研究方向。

近年来,关于物流产业、交通基础设施、物流产业政策方面的研究成果很多,但涉足物流系统模式研究和经济效应分析的研究成果还比较少。

本论著试图建立区域物流系统的理论体系,并以之作为分析客体,运用一系列经济学分析工具,探讨区域物流系统在单区域经济发展和多区域经济空间演化过程中的经济效应,以期引起研究者和政策制定者对区域物流系统模式设计和区域物流系统建设的重视,使区域物流系统成为构建区域经济核心竞争力的基石之一。

四、研究难点

第一个难点就是分析客体的确立,包括以下几个问题:如何界定区域物流系统一系列相关概念,区域物流系统应该由哪些要素构成,确立的分析客体能否成为区域经济系统的独立影响因素,如何展开区域物流系统与区域经济系统之间相互作用的辩证关系的研讨,并揭示其作用机理等。

第二个难点就是理论分析模型的构建,即在确立了分析客体之后,如何选择合适的理论分析工具来构建理论分析模型,模型的假设前提是否合理,理论分析模型所推演出的结论是否有现实指导意义,等等。

上述的研究难点之所以存在,是因为:

其一,有关区域物流系统的理论尚存在不成熟之处。相关的理论概念不统一。区域物流系统的内涵还没有形成共识,究竟哪些要素可以进入区域物流系统的范畴,可以说是仁者见仁,智者见智。

其二,将物流因素作为独立的影响因素引入区域经济的宏观经济分析,在构建理论分析模型方面难度很大。

虽然 D-S 模型的出现以及空间经济学理论的发展,突破了新古典宏观经济学在区域经济领域的宏观经济分析的局限性,为我们提供了一个崭新的分析工具,但其并未将物流因素作为独立的影响因素来考虑。由于空间经济学的研究重点是区域经济的动态演化过程,空间经济学的相关分析模型虽然将运输成本或交易成本作为区域经济空间演化的影响因素,但并没有独立为物流产业或物流系统建立过分析模型,而是以萨缪尔森(Paul Samuelson, 1952)的“冰山成本”^①形式内生,从而回避了对物流产业或物流系统与区域经济系统关系的阐述,因此,在以经济学模型分析区域物流系统与区域经济系统的相互作用方面,没有成熟的模型以资借鉴。

第二节 研究思路

一、确立分析客体

本论著首先通过构建区域物流系统理论体系,确定物流产品、区域物流体系的概念,分析了物流产品的价值和成本构成,说明了区域物流系统的要素构成、功能、类型以及评价指标。

相关的概念和理论要点包括:

区域物流系统是指存在于特定的地理空间中的物流产品生产系统,通常它是作为特定的地理空间中的区域经济系统的子系统而存在的。区域物流系统的产出是区域经济系统总产出的有机组成部分。

区域物流系统是由作为物流产品生产主体的物流企业、物流基础设施以及与物流服务有关的区域经济政策所共同构成的统一体。

区域物流系统的输出是物流产品,物流产品是物流过程的结果,物流产品是为区域经济系统内部实物产品的生产和流通服务的。从被消费的最终实物产品角度考

^① “冰山成本”指的是一个运输模型,它是由萨缪尔森于 1952 年在一篇名为《纳入运输成本的传统贸易理论》的论文中提出的,货物可以被自由地运输,但所运送的货物部分地“融化”在运输之中。

虑,物流产品所包含的活劳动和物化劳动是最终实物产品价值的有机构成部分,其价值体现为物流产品所提供的空间位移和时间效用。从产品价值角度考虑,可以将物流产品视为构成完整的最终实物产品的一个中间产品。从成本角度考虑,物流产品体现的是最终实物产品成本构成中的交易成本,是由运输成本和制度成本构成的。

其次,阐述了区域物流系统策略,指出区域物流系统策略是建设区域物流系统的总体规划和实施方案的统一,并说明了制定区域物流系统策略的原则,介绍了区域物流系统策略所包含的内容。

二、构建分析模型

本论著为了分析区域物流系统与区域经济系统之间相互作用的关系,以及区域物流系统在多区域经济系统动态的空间演化过程中的经济效应,分别建立了分析模型,并通过模型的推演,得出确定的模型分析结论。

针对单区域物流系统模型的模型推演结论,本论著进行了经济学分析,并采用中国、美国的相关数据,运用 SAS 工具进行了实证数据检验分析,对模型推演结论进行了有效的验证。在此基础上,总结出区域物流系统与区域经济系统之间相互作用的机理,即区域物流系统对区域经济系统的正负反馈效应。

针对多区域物流系统模型的模型推演结论,本论著进行了经济学分析,并进行了多区域经济动态的空间演化过程中可能出现的三种长期稳定均衡状态下的区域物流系统效应分析。

(一)单区域物流系统效应分析

单区域物流系统分析模型以区域物流系统理论体系为基础,从区域物流系统要素的有机构成与物流产品的成本构成之间的对应关系入手,参照 D-S 模型的逻辑分析框架,通过一系列理论假设,力图揭示区域物流系统与区域经济系统之间相互作用的关系。

1. 模型分析结论

(1)在一个封闭的区域中,在一定的经济技术条件下,在一定的最终产品产出规模下,物流系统总产出与最终产品总产出之间存在着正线性关系。

(2)物流系统总产值占区域经济系统最终产品总产值的比重,将会随着区域经济系统和区域物流系统的产出水平以及劳动分工水平的提高,而呈现出逐步下降的趋势。

上述模型分析结论的经济学含义是:

第一,区域物流系统产出与区域经济系统总产出之间存在线性的正相关关系,首

先证明了区域物流系统可以作为独立的区域经济影响因素进行宏观经济分析;其次,证明了模型假设前提中关于物流产品可以作为构成最终产品的一个中间产品的可行性和正确性;再次,证明了区域物流系统与区域经济系统之间存在着互为因果的经济关系,即循环因果链。

第二,物流系统总产值占区域经济系统最终产品总产值的比重会随着区域经济系统和区域物流系统的产出水平以及劳动分工水平的提高而呈现出逐步下降的趋势变化,说明了区域物流系统作为物流产品的生产部门,其劳动分工水平的提高,将导致最终产品生产部门产出的扩张,显示出外部规模收益递增;而区域经济系统产出水平以及劳动分工水平的提高,又进一步增加了为最终产品生产服务的中间产品——物流产品——的需求,促进物流产品生产规模的扩大和劳动分工水平的提高。

2. 实证数据检验分析

通过对中国和美国历年经济数据的计算分析,我们得出如下结论:

(1)物流总费用与 GDP 呈现出近似线性的强相关关系。

(2)随着年 GDP 和年物流总费用的不断增长,当年物流总费用占当年 GDP 的比重,表现出逐渐下降的趋势。

(3)物流基础设施投资额与 GDP 之间存在明显的正相关关系。

(4)物流业增加值(物流产业化水平)与 GDP 之间存在明显的正相关关系。

3. 区域物流系统与区域经济系统之间相互作用的机理

区域物流系统与区域经济系统之间的相互作用关系,表现为互为因果,即循环因果链,其作用机理陈述如下:

(1)区域物流系统对区域经济系统的正反馈效应。

区域物流系统对区域经济系统的正反馈效应发端于区域物流系统产出效率的提高。区域物流系统产出效率提高的原因,可以是大规模的交通基础设施建设所导致的区域物流系统硬件条件的改善,也可以是物流产业化程度提高或物流企业管理水平提高、生产工具革新、作业流程改善所导致的劳动生产率的提高,也可以是与物流有关的区域经济政策的改善所导致的制度成本的降低。区域物流系统产出效率提高的结果反映为区域物流系统劳动分工水平的提高。

区域物流系统的产出效率的提高,使物流产品成本下降,从而降低了区内交易成本。区内交易成本的下降,使得最终产品成本下降,最终产品生产商的盈利水平提高,从而刺激最终产品生产和销售规模的扩大。

最终产品生产和销售规模的扩大,一方面增加了对中间产品——物流产品——的需求,促进物流产品生产规模的扩张,从而产生区域物流系统的内部规模效应;另

一方面刺激了区域经济系统内部劳动分工的深化,导致最终产品生产部门产出的扩张,显示出外部规模收益递增,进一步扩大了最终产品的生产和销售规模。

最终产品的生产和销售规模扩大,盈利水平提高,以及与生产和销售规模扩大相伴随的区域经济系统劳动分工的深化,不仅为区域物流系统提供了产品需求,也为物流系统扩大生产规模和深化劳动分工提供了有利条件,从而降低了物流产品的成本水平,促进区域物流系统产出效率的进一步提高。

(2) 区域物流系统对区域经济系统的负反馈效应。

区域物流系统对区域经济系统的负反馈效应发端于区域物流系统产出效率的低下。区域物流系统产出效率低下的原因,可能是交通基础设施的落后或不足所导致的区域物流系统硬件条件的欠缺,也可能是由于物流产业化程度不足或物流企业管理水平低、生产工具落后、作业流程不合理所导致的劳动生产率的低下,也可能是与物流有关的区域经济政策不合理所导致的制度成本高昂。区域物流系统产出效率低下的结果反映为区域物流系统劳动分工水平低下,物流产品成本高,生产商盈利水平低。

由于区域物流系统的产出效率低下,物流产品成本较高,从而提高了区内交易成本。较高的交易成本,提高了最终产品的成本水平,使得最终产品生产商的盈利水平下降,从而导致最终产品生产和销售规模的萎缩。

最终产品生产和销售规模的萎缩,一方面减少了对中间产品——物流产品——的需求,导致区域物流系统生产规模的萎缩,另一方面伴随着最终产品生产规模的萎缩和最终产品生产商的退出,导致工业品种类的减少。

最终产品生产和销售规模,以及劳动分工的萎缩,不仅减少了区域经济系统对区域物流系统的产品需求,也抑制了区域物流系统劳动分工的深化,导致物流产品生产规模的萎缩、物流产品种类的减少和服务商的退出,从而提高了物流产品的成本水平,促使区域物流系统产出效率的进一步下降。

(二) 多区域物流系统效应分析

区域物流系统的正负反馈效应不仅在单区域的经济的发展过程中起到重要作用,其作用在多区域互动的区域经济发展过程中也同样得到体现。但是,多区域互动状态下的区域物流系统效应,具有更加复杂的作用机制。这是因为:

1. 经济利益的不一致性

不同的国家或地区之间,在其各自的区域经济发展过程中,不仅存在贸易与合作关系,也存在着竞争关系。

2. 区域经济发展的动态性

随着时间的推移,各个互动的区域经济之间会发生空间上的动态演化过程,并导

致区域经济的强弱变化。

3. 区域经济政策存在差异

对于单个区域,我们默认实行统一的经济政策,因此在讨论区内物流系统时,无需对制度成本单独讨论,而在研究多区域互动状态下的区域物流系统效应时,则必须考虑交易成本中的制度成本因素的影响作用。

4. 各区域的区内物流系统存在差异

各区域的区内物流系统存在着系统等级和运行效率的差异,从而导致各区域的区内交易成本的差异。

本论著对多区域互动状态下的区域物流系统效应分析,是参照空间经济学的核心—边缘模型(CP模型)和本地溢出模型(LS模型)的逻辑分析框架,采用两区域互动的分析模式。

两区域互动模式下的区域物流系统效应分析,是建立在核心—边缘模型和本地溢出模型关于区域经济动态演化路径的模型结论基础之上的,即是对两区域动态演化过程中可能出现的长期稳定均衡状态进行区域物流系统效应分析。

在两区域互动的物流系统效应分析模型中,本论著将物流系统改善这一新的要素纳入分析,通过把交易成本引入到区内,使交易成本既存在于区域之间(区际交易成本),又存在于区域内部(区内交易成本)。物流系统改善的同时影响区际和区内交易成本。

1. 模型分析结论

两区域互动的物流系统效应分析模型的分析结论为:

(1)有利于南部区内贸易的物流系统,降低空间集中度和整个经济增长率。(区内物流系统)

(2)有利于南北区际贸易的区际物流系统,提高产业的空间集中度和整个经济的增长率。(区际物流系统)

从上述分析结论可以看出,区内交易成本由高到低的变化,有利于本区域的发展;区际交易成本水平由高到低的变化,有利于集聚。因此,落后地区要发展,倾向于发展区内物流系统;发达地区要市场,在区内物流系统已发展成熟的情况下倾向于发展区际物流系统。

2. 多区域动态演化过程中的区域物流系统效应分析

(1)对称均衡状态下的物流系统效应分析。

无论是对于处于低水平的经济落后的区域,还是高水平的经济发达的对称均衡状态的两区域来说,发展两区域之间的区际物流系统,都有利于降低两区域之间较高的

区际交易成本,扩大产品销售市场,促进两区域最终产品生产规模的扩大。通过物流系统正反馈机制的作用,增加两区域的总体福利水平。

由于两区域区内交易成本的差异,区内交易成本水平较低的区域,处于竞争的有利地位,将会获得较快的经济发展速度,具有优先发展成为核心区的潜在优势。

但是,由于两区域经济利益的不一致性,处于不利地位的区域在有效开展两区域经济合作之前,必须考虑所采用的物流系统策略。处于不利地位的区域有可能采取积极的改善区内物流系统的措施,以改变区内交易成本较高的不利局面。这种积极措施可以使两区域保持较高的、相近似的经济发展速度,两区域经济进入互动的良性循环。处于不利地位的区域也可能采取设置制度壁垒,提高制度成本水平的消极措施,来改变区内交易成本较高的不利局面。这种消极措施将会阻碍两区域的经济合作进程。

另外,对称均衡的两区域在产业结构方面很可能存在着同质化的问题。如果两区域的产业结构同质化水平较高,则两区域之间存在着激烈的产业竞争关系。由于产业竞争的关系,区内交易成本水平较高的区域,将会逐步失去产业竞争优势,产生产业的跨区域转移。

因此,处于不利地位的区域在有效开展两区域经济合作之前,必须优先采用改善区内物流系统的策略,然后再进行区际物流系统的建设。

(2) 局部高度集聚均衡状态下的物流系统效应分析。

与局部高度集聚均衡状态对应的是,中等水平的区际交易成本和两区域各自具有优势的同质化水平很低的相关产业结构。在这样的两区域之间,发展经济合作具有明显的有利条件和共同利益。

由于两区域的产业结构同质化水平较低,发展区际物流系统,有效降低区际交易成本,有利于两区域的产业互补,扩大产品销售市场,促进最终产品生产规模的扩大,具有明显的外部规模经济效应。通过物流系统正反馈机制的作用,两区域的总体福利水平得以提高,并促进两区域的共同发展。

由于两区域区内交易成本的差异,区内交易成本水平较低的区域,处于竞争的有利地位,将会获得较快的经济发展速度,具有优先发展成为核心区的潜在优势。这是因为,虽然两区域之间在短时间内不存在激烈的产业竞争关系,但是经济发展速度的差异将导致区域经济规模扩张速度的差异。在长期的经济发展过程中,由于本地市场效应和价格指数效应的影响,生产要素会发生空间转移,两区域具有向核心—边缘结构转化的趋势。

为了克服这种在长期的经济发展过程中有可能出现的不利局面,因区内交易成