

我国物流产业安全研究

Research on Security of
Logistics Industry in China

程敏 著

山东大学出版社

我国物流产业安全研究

程 敏 著

山 东 大 学 出 版 社

图书在版编目(CIP)数据

我国物流产业安全研究 / 程敏著. — 济南: 山东大学出版社, 2014. 12
ISBN 978-7-5607-5191-7

I. ①我… II. ①程… III. ①物流—产业发展—研究—中国 IV. ①F259.2

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2014)第 296753 号



出版发行: 山东大学出版社

社 址 山东省济南市山大南路 20 号

邮 编 250100

电 话 市场部(0531)88364466

经 销: 山东省新华书店

印 刷: 济南景升印业有限公司印刷

规 格: 720 毫米×1000 毫米 1/16

15 印张 246 千字

版 次: 2014 年 12 月第 1 版

印 次: 2014 年 12 月第 1 次印刷

定 价: 36.00 元

版权所有, 盗印必究

凡购本书, 如有缺页、倒页、脱页, 由本社营销部负责调换

序

随着经济全球化的进一步深入,中国与世界的关系越来越紧密,频繁的经济往来带来经济发展机遇的同时,也减弱了我国风险防范能力。因此,在中国的面前就横亘着一个重要的问题,即如何维护自身的国家经济安全?重中之重是如何维护战略产业的安全?物流产业作为国民经济动脉,其战略地位不可撼动。近年来,各国之间时有摩擦,特别是大国,中国作为新兴大国,更是与其他国家摩擦不断。反映在物流产业上,就是我国自2005年,物流行业对外全面开放后,外资物流企业大量进入,为实现其网络扩张,不断在各个领域“抢占圈地”,使国内物流市场竞争极为残酷,对本土企业造成了巨大冲击。因此,理论界大多从对抗性的角度阐述了外资与内资企业之间关系。但事实证明,过于强调冲突与对立不能真正解决问题,只能带来更多的问題。那么,解决问题的新切入点是什么?

当前各国之间的经济力量对比关系已经出现了一些变化,作为新兴经济体,尽管当前中国的综合竞争力并不强,经济增长质量、科技创新能力等相对还有很大差距,在世界经济体系中的地位不高,但中国的发展趋势仍将直指“大国”目标。中国终将和其他大国一起站在历史的舞台上,因此如何构建中国与其他大国之间的战略合作关系是值得研究的一个大课题。胡锦涛主席曾呼吁“打破历史上大国对抗冲突的传统逻辑,探索经济全球化时代发展大国关系的新路径”,习近平主席在2014年亚太经合组织北京会议上也强调了中美新型大国关系的重要性,奥巴马总统更指出美国有诚意同中国在亚太构建合作而不是竞争的关系。这为我们提出了一种维护国家安全的新思路,是一种求同存异、最大限度维护共同利益的思路。

基于此,此书从世界经济格局变化性和全球化、长远性、战略性出发,对于如何在全球化产业链形成背景下发展物流产业进行了探讨。首先,此书

基于合作博弈理论分析,突破了传统对抗性的思路,建立了新型物流产业安全观,探索了一条以合作为基础的产业国际竞争新思路;其次,此书采用更全面更具针对性的指标体系,收集多年的各指标数据,采用主成分分析法、熵权法、多元回归等方法对原始指标进行逐一地筛选与处理,对我国物流产业安全进行更为准确的评估。此书的研究对我国在世界经济格局演变下制定合理的物流业发展战略提供了新思路,对我国合理利用外资具有参考价值,有利于实现我国在全球产业链中地位的逐步提升,对于我国物流产业将来更好地投入国际竞争具有重要现实意义。

竞争和合作是当代国际经济关系主题。不管是竞争还是合作,其目标不应该是两败俱伤,而是寻求更长远的发展。中国作为新兴大国,主动积极地参加国际事务,积极寻求与其他国家的共同发展,其目标就是在共赢的博弈中,不断将人类文明推向更高的阶段。

丁俊发老会长与我曾经较早地关注了物流产业安全的问题。我的博士程敏也加入到此问题的研究之中,并以此作了《我国物流产业安全研究》的博士论文。很高兴得知,她的博士论文即将出版,欣然为序。

荆林波

2014年11月

前言

物流产业是国民经济的动脉,是经济发展中具有战略地位的基础支柱产业,物流产业安全是我国产业安全中最基础的安全之一,没有物流产业安全,就没有整体经济和其他产业的安全。全球化是不可逆转的潮流,我国产业的开放也是必然的,但是外资的大量进入并逐渐取得了一些领域的控制权的态势逐渐让我们意识到维护我国的物流产业安全的必要性。研究我国物流产业安全,有助于我们认清我国物流产业安全的现状,有助于我们找到维护我国物流产业安全的方法,这对于我国物流产业将来更好地投入国际竞争具有重要现实意义。

传统的产业安全观基本上属于对抗性的,将外资与内资企业置于零和博弈中,但从供应链角度看,他们之间更是一种竞争合作关系,甚至更趋于合作的结构。物流产业安全的核心正是对于供应链的控制,因此,供应链中物流企业间和物流企业与其他企业间是一种更趋于合作的态势。本书创新性地利用博弈论中 n 人合作博弈的 Shapley 值对我国在全球供应链中的势力进行分析,根据 Shapley 值法,处于劣势的参与者其“势力”并不一定小,关键在于其如何参与、与谁联盟及其战略。虽然我国处于全球产业链的低端不利地位,但我国仍然拥有一定的势力,应该利用这一势力,提高我国物流产业供应链控制权。因此,本书在产业安全理论的基础上,提出了产业控制力进化论,设计了我国物流产业“被动反控制—主动反控制—控制—产业控制力国际化”的进化路线,为了实现这一进化,应该着眼于基于供应链的内部国际化向外部国际化战略路径。本书基于交易费用理论分析了产业战略协同的竞争力,提出通过基于供应链的产业战略协同实现控制力的不断增强,实现我国在全球产业链中地位的提升。因此,本书提出了外资客户资源控制率的概念,以进一步反映外资对我国供应链的控制情况,完善了物流

产业外资控制力指标体系。

本书分析了外资控制力、产业竞争力和产业环境的关系及外资对我国物流产业安全的作用机理,并根据这一分析构建了物流产业安全评估理论框架。首先,建立由外资市场控制率、外资客户资源控制率、外资股权控制率、外资技术控制率和外资国别集中度五个指标组成的产业控制力模型来估算外资对我国整体物流产业的控制力及其变化,通过建立预警标准综合指标和绝对控制综合指标判断物流产业安全状态。其次,建立了包括产业国际竞争力、产业生产要素环境、产业金融环境和产业需求环境四个因素的产业控制力影响因素模型,以说明产业控制力变化的原因,分析何种原因造成了产业安全问题。

通过实证分析显示,外资对我国物流产业控制力虽然有所减弱,但仍然处于临界值以上,可以判断我国物流产业相对不安全。但是不同行业有不同的情况:我国国际和高端物流业极度不安全,国内和低端物流业如国内快递业的外资控制力不高,处于基本安全状态,但是竞争过于激烈,也不利于物流产业安全。

本书从外资、产业国际竞争力、产业金融环境、产业生产要素环境、产业需求环境五个方面分析了我国物流产业不安全的原因:外资凭借优势在我国战略布局,逐渐控制了我国高端物流市场;产业国际竞争力是外资控制力的主要影响因素,虽然我国物流产业国际竞争力有所上升,但相对仍然较低;金融环境的恶化对产业安全的影响较为恶劣;产业需求环境和产业生产要素环境的波动极大,带来物流产业安全的不确定性。

基于这些原因,本书认为应该制定相应措施,维护物流产业安全。对外,通过合理规制外资,限制外资不正当竞争行为,同时,规避其他国家对我国投资的政府规制,但要防止政府失灵和市场效率的降价;对内,完善物流产业政策体系,规范国内市场竞争秩序,助推产业发展;合理布局物流园区,优化区域结构;促进产业战略联盟,增强产业竞争力,形成产业联动机制;通过产业融合做大物流企业,提高产业集中度,推动产业升级。总之,通过改善物流产业外部环境,为企业创造良好生存环境;通过产业战略协同形成产业协同机制与外资企业对抗,实现资源共享和网络效应,降低物流成本;通过内外结合,增强优势,克服劣势,达到维护我国物流产业安全的目的。

程 敏

2014 年 11 月

目 录

第一章 绪 论	1
第一节 背景、目的及意义	1
第二节 产业安全理论文献综述	8
第三节 研究内容及思路	21
第四节 研究方法、技术路线及创新之处	23
第二章 新物流产业安全观及其实现路径	26
第一节 相关概念的界定	26
第二节 物流产业安全文献综述	29
第三节 供应链视角下的物流产业安全观	42
第四节 战略协同视角下的产业安全实现路径	52
本章小结	63
第三章 我国物流产业安全评估	65
第一节 模型构建的理论基础及方法	65
第二节 物流产业安全评估模型的构建	75
第三节 整体物流产业安全评估实证	84
第四节 典型物流行业安全评估实证	90
第五节 物流产业外资控制力影响因素模型验证	96
本章小结	99

第四章 基于外资的物流产业安全影响因素分析	101
第一节 外资物流企业的优势	101
第二节 外资物流企业的扩张路径及模式	106
第三节 外资物流企业的扩张战略及策略	117
第四节 外资对我国物流产业安全的影响	126
第五节 案例分析	128
本章小结	134
第五章 基于内外因的物流产业安全影响因素分析	136
第一节 基于产业竞争力的内因分析	136
第二节 基于产业环境的外因分析	157
本章小结	173
第六章 维护我国物流产业安全的路径选择	175
第一节 适度规制外资,规范物流市场	175
第二节 合理布局物流园区,优化区域结构	181
第三节 促进产业战略联盟,形成产业联动机制	183
第四节 借助产业融合,推动产业升级	186
第五节 借鉴其他国家经验,完善产业政策	191
本章小结	197
第七章 结论与展望	199
第一节 本书的主要结论	199
第二节 未来研究方向	201
附 录	203
参考文献	216
后 记	231

第一章 绪 论

第一节 背景、目的及意义

一、研究背景

(一)经济全球化带来了危机全球化

经济全球化作为现代世界经济的一种客观存在将世界经济推向了一个全新发展的阶段,世界各国之间形成了一个纵横交错、连接紧密的经济网络。经济全球化增强了世界各国间的投资、贸易等经济活动的关联性,使得国家间经济利益在一定程度上得以共享,无论发达国家还是发展中国家从中受益匪浅是毋庸置疑的。但任何一种客观存在都是矛盾的共同体,表现在对现实的影响中,总是利弊相生、福祸相随的。经济全球化在让世界各国受益的同时,也加深了各国对国际市场的依存度,减弱了自身的经济独立性和风险防范能力,使得经济危险因素也得以迅速在全世界蔓延。从 1997 年东南亚诸国相继爆发的金融危机,到 2008 年的国际金融危机,再到现在的欧债危机,无不反映了这一情况。从这个层面上来说,经济全球化带来了危机全球化。

更为重要的是,他国经济发展带动下的本国经济发展是否是合理与可持续的,也是一个问题。一些国家特别是发展中国家,虽然看似经济发展迅速,但实际上却没有一个完整的产业链和正常的产业生态,甚至还停留在产业链的低端,甚至失去了对重要产业的控制权,这些情况势必威胁到本国经济的健康发展。在经济全球化这种大的趋势下,这些问题的出现使得国家

经济安全问题成为国家安全的命门所在,也成为经济学界的研究热点之一。

(二) 战略产业安全是国家经济安全的核心

维护国家经济安全是维护国家安全的核心,这在经济全球化时代凸显出来。所谓国家经济安全,是指本国经济体系完整存在和可持续性发展的一种态势。在经济全球化时代,维护国家经济安全的重要性是世界各国的共识。维护国家经济安全不单单对于发展中国家重要,对发达国家同样重要。1991年,美国通过了《外资银行监管加强法》(The Foreign Bank Supervision Enhancement Act of 1991),用以限制外资银行的进入和经营,实现产业保护,进而维护国家经济安全。经济全球化不能超越国家利益,更不能自动维护国家经济安全,这点同样是毋庸置疑的。一方面,我们应该看到全球化是不可逆转的潮流,我国战略产业的开放也是必然的。另一方面,我们也应该看到,作为发展中国家,我国与发达国家并不是处于平等地位的。不从国家利益出发,盲目地趋从于经济全球化的脚步,只会使国家成为发达国家全球战略的跟随者和全球经济危机的牺牲品,国家安全更无从谈起。

要维护国家经济安全,重中之重就是要维护国家产业安全。在经济全球化的趋势下,国际间的经济活动同样以企业为基本单位,国家利益的冲撞同样以企业间的竞争关系为直接体现。而产业作为企业的集合体,同样也是这种竞争关系的集合体,如何维护本国产业安全成为维护国家经济安全的基石之一。首先,各国都通过种种立法,如反倾销法、反补贴法等,来规避恶性竞争对本国产业安全的侵扰。其次,产业是国家宏观调控的最基本出发点。在研究经济整体时,各部门间关系极为复杂,往往要从产业间结构关系角度去考察,才能分析出社会总体失衡的原因,制定相应的政策措施,用以合理调控产业结构,提高产业竞争力,实现产业发展的可持续性,从而实现国家产业安全。其中,维护战略产业安全又是维护国家产业安全的关键。战略产业,是那些承载完善国家经济结构、提高国家竞争力、保障国家安全等重大责任的产业,是与国家利益休戚相关的产业,是国家“不得不”发展的产业。所以,如果战略产业受到威胁,其产业安全问题将影响整个国家经济安危。

(三) 物流产业是我国的战略产业

在不断的国际危机的冲击下,如何扩大消费成为学者们的重大战略课题,这时人们开始注意到物流对降低成本、扩大消费的重要作用,物流产业地位逐渐被提升,我国“十一五”规划已提出要大力发展物流业。

物流产业具有以下特征:

1. 基础性与支柱性

任何商品经济都离不开物流,物流是连接所有经济体的庞大的开放系统。经济的发展使社会分工日趋细化,这意味着从采购、生产到销售的各个环节都有可能由不同的企业在不同的地点和时间来完成,如果没有物流,经济根本无从运行;反过来,经济发展又使贸易往来加深加快,这就要求有更为强大的物流体系的支撑。

物流产业是国民经济的动脉,是经济发展中具有战略地位的基础支柱产业。一般来说,一个产业的增加值达到 GDP 的 6%,则这一产业是一国支柱产业。2012 年,中国全国社会物流总额已达 177.3 万亿元,物流业实现增加值 3.6 万亿元,占 GDP 的比重为 6.8%。^① 物流业是服务业,本身就是国民经济的重要组成部分,在促进就业和生产、拉动消费等方面发挥着重要作用(2011 年,交通运输、仓储与邮政业城镇单位从业人员达到 662.8 万人,占总人数的 4.6%^②),同时还带来了公路、港口等基础设施的固定资产投资;而且,物流产业是复合型产业,覆盖了海陆空运输和仓储等诸多行业,这些行业本身就是关乎国计民生的基础性行业。物流业也是连接社会经济各方面的主要纽带,对于支撑其他产业发展,增强国民经济竞争力也发挥着巨大的作用;物流产业又在横向上跨地区、行业、部门将其他产业连接起来,物流的发展使得生产不再是“生产推动”而是由“需求拉动”^③,从而能帮助企业减少库存,降低成本,增加企业附加值,增强企业竞争力,促进产业结构高度化,因此,物流产业是辅助其他产业部门提升竞争力的重要支柱力量。在重视效率和速度的 21 世纪,物流效率更是成为竞争的重点。

所以,物流产业的发展状况直接关系国计民生,影响经济及其他产业尤其是制造业和商贸业等的健康发展。2012 年,我国工业品物流总额 162 万亿元,占社会物流总额的 91.5%^④,对物流需求极大。而物流的发展决定着生产能否发挥作用、产品能否到达消费者手中。在我国,由于物流的发展与

① 资料来源:中华人民共和国国家统计局网(<http://www.stats.gov.cn>)。

② 资料来源:中华人民共和国国家统计局网(<http://www.stats.gov.cn>)。

③ 生产推动强调通过制定标准和长规划从而寻求生产作业的最优化;而需求拉动从理想的角度说,是除非最终要求已被确定,否则就不生产、采购或搬运任何事物,也就是使产量必须以需求为依据。

④ 资料来源:中华人民共和国国家统计局网(<http://www.stats.gov.cn>)。

经济发展不匹配,已严重制约了我国其他产业的发展,带来经济不安全因素,例如,物流运输的不及时顺畅是造成许多地区电荒的重要原因,是造成农产品价格居高不下的关键;我国一些战略资源(如原油运输的 80%~90%)的运输都是由外国企业完成的,这又进一步带来了我国能源安全问题。

因此说物流产业是国民经济的动脉,物流的发展对经济发展起到了基础性和支柱性作用。

2. 波及性与回溯性

现代物流产业具有极强的产业关联度和带动效应,我国社会物流总额与 GDP 高度相关,通过对 1991 年到 2010 年的数据进行检验,两者的相关系数达到 99.3%。通过估算得出两者的拟合度也很好。

$$GDP=32724.47279+3.172546454\times LOGISTICS$$

物流与其他产业也高度相关,以工业为例,物流总额与工业生产总值的相关系数达到了 99.797%(见表 1-1)。

表 1-1 物流总额与工业生产总值的相关系数

	物流总额	工业生产总值
物流总额	1	0.997972410612724
工业生产总值	0.997972410612724	1

注:分析过程见附录 1。

因此,物流产业具有很强的波及效应,物流产业的变化会波及各产业部门的走向。物流产业涉及范围之大、与其他产业联系之密切是其他产业所不可比拟的。物流产业几乎涉及了所有的生产、生活部门,它不仅是交通运输企业的活动,也涉及各类制造业和服务业及居民,政府、海关等管理部门也离不开物流活动。因此,一旦物流产业出现问题,可能会影响经济各领域和部门的安全。反过来,物流产业也依赖于其他产业,当其他某一产业的安全受到威胁时,可能会产生物流需求不足等问题,从而产生连锁反应,最终回溯到物流产业,影响物流产业安全。从这一点上说,研究物流产业安全要关注由此带来的产业风险,以确保产业整体安全。

物流产业安全是我国产业安全中最基础的安全之一,物流产业与其他产业相辅相成,没有物流产业安全,就没有整体经济和其他产业的安全,反之亦然。随着我国经济的快速发展和贸易的迅速增长,中国现代物流业也

经历了多年的高速发展,已经具备了一定的规模,成为国民经济新的增长点。物流业在服务和支撑其他产业发展、拉动消费等方面的作用越来越明显,逐渐发展成为我国的战略产业,随着我国经济发展速度的不断加快,物流产业的作用必将不断加强。

(四)外资大量进入危及物流产业安全

经济全球化对于开放条件下的东道国来说肯定伴随着外资的进入。2012年,我国外商直接投资达到1117亿美元,居世界第一位,其中交通运输、仓储和邮政业的外商投资额达34.7亿多美元,占我国外商直接投资总额的3.1%。^①随着外资的大量进入,中国市场面临着难得的机遇,但也受到严峻挑战。由于我国在经济发展水平不高、产业竞争力相对普遍较低、市场机制不完善的情况下就全面开放市场,外资的大量涌入难免会危及本土产业发展,威胁我国的产业安全。

在我国物流业的发展过程中,外资企业一直扮演着重要的角色,早在改革开放之前,中外企业就开始了合作。1973年,中国对外贸易运输集团总公司(以下简称“中外运”)就与日本班轮公司合作,开辟了我国首条集装箱运输试运航线。对外开放后,外资开始陆续进入国内物流领域。外资对物流业的投资促进了我国对外贸易和中国现代物流业的发展,对中国物流业发展做出了重要的贡献;但是,外资的大量进入也带来了一些负面影响,使国内物流市场竞争极为残酷。由于中国物流产业发展较晚,水平不高,这种冲击对本土企业造成了巨大伤害。某些较大型物流企业被外资并购,控股权落入外资手中,导致了部分物流品牌的丧失。再加上我国对于外资对我国物流行业安全的危害认识不足,宏观调控机制相对不成熟,而地方政府基于各种考虑,对引入的外资企业又比较偏好,给予了诸多优惠,这些都使得我国物流企业更处于不公平的地位,使得物流业的某些领域逐渐为外资企业垄断,一些领域控制权缺失。例如,在货代市场进口业务中,外资企业占到了总完成业务量的60%;外国船公司承运了我国远洋货物的80%以上,其中就包括原油这种战略资源(80%~90%),外资企业占到了我国航运市场的60%。^②

而且,在经济看似繁荣的时候我们也要清醒地认识到,我国只不过被当

① 资料来源:中华人民共和国国家统计局网(<http://www.stats.gov.cn>)。

② 资料来源:中华人民共和国商务部网(<http://www.mofcom.gov.cn/>)。

成“世界工厂”，外资在中国加工产品更多的是为了将其再加工和再出口。跨国或外资公司只将中国作为其战略国际网络的一环，中国只是处于其国际产业链中低附加值部分，这对于本来竞争力就低的中国产业来说更是雪上加霜。

外资的大量进入并逐渐取得了一些物流领域的控制权的态势将影响我国的物流产业安全，长此以往，势必带来严重后果。但是，我国对物流行业的重视程度一直不够，针对于物流的法律法规和相关规定也不完善。不过，近年来，国家正逐渐从以前的传统思想中解放出来，开始重视物流业的发展。2009年，国务院常务会议审议并原则通过物流业调整振兴规划，确定了包括多式联运和转运设施、物流园区、制造业和物流业联动发展等九大重点工程。2012年时规划虽已结束，但物流产业的发展却才刚刚起步，任重而道远。

（五）维护物流产业安全的必要性

物流产业是战略产业，但我国物流产业本身还处于发展初期，基础薄弱，竞争力低，又是幼稚产业，在产业政策和金融环境不完善的情况下，又处于与外资企业的不平等竞争中，种种分析表明，我国应该维护我国物流产业安全，提高我国物流产业竞争力。

在全球金融危机的影响下，世界经济形势日趋恶化，大多数国家的经济都受到了重创，国民经济力大幅度下滑，世界经济正面临百年未遇的困难。而中国经济此时却奇迹般仍然保持了较快的发展，成为世界经济发展的“火车头”之一，在拉动世界经济发展上起到了重要作用。几乎所有的国家、所有企业都看中了中国市场的广大，意识到了中国的重要性，谁都想在中国市场的大蛋糕上分一杯羹。但是他们在进入的同时也给中国带来了很多问题，例如挤压了中国企业生存空间、使中国市场更为失衡等等。

实际上，任何一个国家，包括发达国家，也都经历过对自己的产业实行适度保护以抵御外来威胁的时期，中国也正在经历这一时期。根据战略贸易政策，一国应该利用各种手段，对本国战略性产业进行扶持与保护，以增强其国际竞争力。物流产业已成为我国的支柱产业、基础产业，对于我国长远经济战略的实施至关重要，应该得到政府的重视。

基于中国经济对于世界经济的重要性，中国产业的发展也有重要的地位，因为中国经济的发展正是基于中国产业的发展。中国经济不安全，必然也会危及世界经济，维护中国产业安全，也是维护世界产业安全。中国这一

世界经济发展的需要维护的,类似其他资源如石油、煤等一样,不加以保护,随意开采,必然带来资源的枯竭。如果中国经济的发展是可持续的,其维护的作用可能带来世界无尽的利益。而且,中国在市场机制还不完善、企业发展相对弱小的情况下,本土企业与外资企业间的竞争是不对等的,如果不进行适当的维护,其结果只能是本土产业被蚕食,甚至消失。中国承诺开放市场,允许外资自由进出,但这个世界上是没有无限制、无条件的自由的,自由是“带着链锁的舞蹈”,没有限制和条件的自由只会带来灾难。任由外资在中国扩张,而不加以监管,只会给中国市场带来灾难。所以,中国必须对外资进行适当的监管,规范他们的行为,使他们的发展不损害中国产业的发展。又由于产业安全的公共物品性质,政府和行业协会应当承担起保护和监管的责任,并以宣传和规制等形式让企业将维护产业安全作为自身的社会责任。

市场竞争是需要的,而竞争的前提是公平。中国应该从自身利益出发,同时结合世界经济发展的长远利益,制定符合各方需要的适当的策略,为本土产业发展提供一个良好的、公平的产业竞争环境。

二、研究目的

(一)判断我国物流产业安全状态

本书参照前人的研究,建立了物流产业安全评估模型,包括外资控制力模型、物流产业安全预警模型和外资控制力影响因素模型,通过实证评估了我国物流产业整体安全状态。但物流产业包括诸多不同行业,每个行业的特点是不一样的,外资进入这个行业的模式与深度也是不一样的,因此,在对我国物流产业整体安全评估的基础上,本书还针对物流产业典型行业进行了实证评估。

(二)分析影响我国物流产业安全的因素

在判断我国物流产业安全的状态后,本书建立了物流产业安全影响因素模型,并进行实证分析了外资、产业国际竞争力和产业外部环境因素对我国物流产业安全的影响,根据整体和不同行业外资控制的特点,有针对性地提出了维护我国物流产业安全的对策建议。

(三)提出维护我国物流产业安全的路径

通过对我国物流产业安全的理论与实证分析,应用定量分析与定性分析的方法,针对物流产业和不同物流行业的特点,借鉴发达国家在维护物流

产业安全方面的政策措施,对我国如何合理规制外资、完善物流产业政策、提高我国物流产业竞争力,从而维护我国物流产业安全。希望有助于提高我国对于物流产业安全的认识,有助于我国物流企业和物流市场的良性发展,为相关政策的制定提供一定的理论基础和建议。

三、研究意义

(一)对促进我国物流产业的发展具有现实意义

物流产业是我国的战略支柱产业,研究我国物流产业安全,有助于我们认清我国物流产业安全的现状及其对物流产业发展的危害性,通过分析产业安全问题的影响因素,有助于我们找到维护我国物流产业安全的方法,这对于我国物流产业将来更好地投入国际竞争具有重要现实意义。

(二)弥补了我国物流产业安全理论研究的不足

本书提出了新的物流产业安全观,对产业安全理论进行了补充。而且,学术界大都从理论角度、宏观层面上进行研究,对具体产业进行实证分析的还不多,而对产业不同行业进行分类比较讨论的更是极少,本书的研究可以在一定程度上弥补这方面的不足。另外,各学者对产业安全的临界标准的设定不一,使得各人的研究不能比较。本书以外资控制力为产业安全判断的显示指标,建立产业安全预警模型,并提出产业安全临界标准,为今后的研究提供一个可供选择的判断标准,这对于发展我国物流产业安全理论研究具有一定意义。

(三)对我国合理利用外资具有参考价值

产业控制力的强弱是一个产业是否安全的重要反映,通过对于物流产业控制力各具体指标和影响因素的细致研究,可以对我国物流产业有更客观的评价和分析,从而可以为相关政策的制定提供支持,有效地维护我国的物流产业安全,为我国物流业今后合理利用外资与维护产业安全提供具有重要参考价值的对策建议,以便趋利避害,促进我国物流产业的健康快速发展。

第二节 产业安全理论文献综述

对产业安全的研究是基于对国家经济安全的研究建立起来的。早在