

区域物流合作理论与应用研究

邢虎松 著

 东北林业大学出版社
Northeast Forestry University Press

QUYU WULIU HEZUO LILUN YU YINGYONG YANJIU

区域物流合作理论与应用研究

邢虎松 著

东北林业大学出版社
Northeast Forestry University Press

· 哈尔滨 ·

版权专有 侵权必究

举报电话：0451-82113295

图书在版编目 (CIP) 数据

区域物流合作理论与应用研究 / 邢虎松著. — 哈尔滨:
东北林业大学出版社, 2016. 12

ISBN 978-7-5674-0981-1

I. ①区… II. ①邢… III. ①物流—区域经济合作—
研究 IV. ①F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2017) 第 015617 号

责任编辑：赵 侠 刘天杰

封面设计：宗彦辉

出版发行：东北林业大学出版社

(哈尔滨市香坊区哈平六道街 6 号 邮编：150040)

印 装：三河市天润建兴印务有限公司

开 本：710 mm × 1 000 mm 1/16

印 张：15

字 数：225 千字

版 次：2017 年 9 月第 1 版

印 次：2017 年 9 月第 1 次印刷

定 价：56.00 元

前 言

2014年,京津冀协同发展上升为国家战略为我国区域经济社会一体化发展揭开靓丽的一幕。我国在区域经济一体化发展的背景下,迫切要实现区域物流一体化,以支撑区域经济的一体化。区域物流合作是区域物流发展到一定阶段的必然产物,也是实现区域物流一体化发展的必经之路。目前,我国区域物流合作的发展尚处于探索阶段,面临着物流管理体制的不完善、地方保护主义的干扰,缺乏科学的合作机制与合理的保障机制,区域物流发展存在无序市场竞争激烈、物流基础设施重复建设、物流服务范围重叠、区域物流发展规划难以落实等问题,严重困扰着区域物流的健康、协调和可持续发展。为了解决区域物流合作实践中存在的问题,就必须使合作参与主体坚定“合作共赢”的信念,摒除消极理念,按照科学的方法通力合作,加强在物流领域的紧密协调,引导和优化物流资源整合,优化物流业发展的区域布局,以促进区域物流合作发展以及区域物流一体化的实现。

本书系统地梳理了目前区域物流合作的研究现状、我国区域物流合作发展的现状及存在的问题,综合运用空间经济学、区域经济学、管理学、系统科学、博弈论、区域规划理论等诸多相关理论成果,论证了各参与方参与区域物流合作可以促进区域经济的发展,是双赢的选择;分析了区域物流合作的主体及其利益要求,并明确各主体的合作任务和建立稳定的合作机制;基于区域物流资源边际产出效用最大化,提出了可供参考借鉴的区域物流资本空间配置的方法,以实现合作区域的物流一体化及物流资源效用最大化发展;并以深圳、东莞、惠州(以下简称深莞惠)三市为案例,论证了上述结论及方法。



本书对区域物流合作的理论及应用方法进行了系统深入的研究,希望对我国地方政府开展区域物流合作、实现区域经济健康协调和可持续发展具有一定的实践指导作用,同时也可为我国区域物流理论、合作理论、物流资源配置理论提供补充,为我国区域物流合作和一体化发展提供理论基础与依据。希望本书能够对区域、物流、管理等领域的科研人员、学生以及政府相关工作人员的科研工作有所帮助。

目 录

第一章 绪论	1
第一节 研究背景	1
第二节 区域物流合作概念分析及界定	5
第三节 区域物流合作研究现状及综述	11
第四节 研究思路及内容	19
第二章 区域物流合作研究的理论基础	22
第一节 区域发展理论	22
第二节 经济学理论	25
第三节 管理学及现代物流理论	36
第三章 我国区域物流合作现状及存在的问题分析	40
第一节 我国区域物流合作发展的现状	40
第二节 我国区域物流合作发展存在的问题	51



第三节 区域物流合作的主要内容	60
第四节 我国区域物流合作的发展趋势	67
第四章 区域物流合作与区域物流增长研究	70
第一节 区域物流增长的内涵及区域物流生产函数	70
第二节 区域物流合作对区域物流增长的作用机制	77
第三节 区域物流合作对区域物流增长的贡献研究	92
第五章 区域物流合作与合作主体行为研究	109
第一节 我国区域物流合作的主体界定	109
第二节 区域物流合作主体之间的利益及冲突分析	116
第三节 区域物流合作主体的作用与任务探讨	124
第六章 区域物流合作与区域物流资源空间配置研究	143
第一节 区域物流合作对区域物流资源配置的影响	143
第二节 区域物流资源配置的前提——区域物流 需求的确定	146
第三节 基于区域物流合作的区域物流资本的空间 优化配置研究	159
第七章 深莞惠区域物流合作应用研究	165
第一节 深莞惠区域物流合作的基本情况介绍	165
第二节 深莞惠区域物流合作对区域物流增长的 贡献研究	172



第三节 基于合作的深莞惠区域物流资本的空间 优化配置研究	184
第四节 深莞惠区域物流合作的主体组织管理体系构建	206
参考文献	208
附 录	220
后 记	230

第一章 绪论

第一节 研究背景

一、经济全球化及我国区域经济一体化快速发展

社会的发展、科技的进步以及经济的全球化发展促使国家之间、区域之间交往日益频繁，经济领域的合作越来越密切，国家间的区域经济组织得到较快发展，在国际区域经济组织的推动下，世界经济发展呈现区域经济一体化的趋势。在经济全球化以及国际区域经济一体化进程加快的背景下，我国经济国际化、市场化、一体化的进程也快速推进。改革开放以来，我国秉承非均衡发展的战略理论，以城市群发展为载体的区域经济发展取得了巨大成就，珠江三角洲（以下简称珠三角）、长江三角洲（以下简称长三角）和环渤海经济区的迅速崛起和发展尤为显著。自 2003 年珠三角、长三角和环渤海三大沿海经济区重新定位并向周边地区扩散起，我国区域经济发展开始了新一轮的调整和整合，并开始步入区域内部经济一体化的发展道路。为促进区域经济一体化的快速发展，加强经济区域内部地区间的经济合作，落实国家提出的重大改革发展战略，继续深化开放合作，推进区域协调发展，促进经济平稳较快增长，2009 年至 2015 年期间，我国相继出台了《珠江三角洲地区改革发展规划纲要》《江苏沿海地区发展规



划》《关中—天水经济区发展规划》《辽宁沿海经济带发展规划》《促进中部地区崛起规划》《中国图们江区域合作开发规划纲要》《黄河三角洲高效生态经济区发展规划》《鄱阳湖生态经济区规划》《长江三角洲地区区域规划》《山东半岛蓝色经济区发展规划》《成渝经济区区域规划》《京津冀协同发展规划》等一系列区域发展规划。这些规划为经济区域的发展指明了方向，极大地促进了我国区域经济和社会的和谐发展。交通、物流是区域发展规划的重要内容，例如，为了配合《京津冀协同发展规划》，出台了《京津冀交通一体化规划》，规划的制定和实施对于促进区域物流发展，加深不同地区之间在物流领域的合作，引导物流资源区域整合和促进区域物流一体化发展具有积极推动作用。

二、《物流业调整和振兴规划》及《物流业发展中长期规划（2014~2020年）》的实施，极大地促进物流业发展

区域物流发展是实现区域经济一体化的重要基础，区域经济一体化的发展客观上要求区域物流一体化发展。为促进我国产业结构调整、转变经济发展方式、加快区域经济发展和增强国民经济竞争力，2009年国务院颁布了《物流业调整和振兴规划》。该规划按照打破行政区划分割封锁、整合现有资源的原则，提出了按照经济区划和物流业发展的客观规律，积极推进和加深不同地区之间在物流领域的合作，引导物流资源的跨区域及区域内整合，加强物流基础设施的衔接与协调，逐步形成区域一体化的物流服务格局。2011年颁布的《中华人民共和国国民经济和社会发展第十二个五年规划纲要》，将“十一五”规划纲要提出的倡导区域合作提升为深化区域合作和推动区域良性互动发展，并提出大力发展现代物流业，优先整合和利用现有物流资源，加强物流基础设施的建设和衔接，优化物流业发展的区域布局。2014年国务院出台的《物流业发展中长期规划》，明确将“推进区域物流协调发展，建立省际和跨国合作机制，促进物流基础设施互联互通和信息资源共享”作为我国物流业发展的重点方向。在国家规划和



政策的指引下,许多地方政府积极组织制定物流业发展规划,调查结果显示^[1]:已有61.8%的地方政府结合本地区的具体情况制定了物流规划和相关措施,其中52.7%的地区已开始执行。各地方政府大都从物流规模、增长速度、物流整体运行效率提升等方面明确了规划目标,提出了优化本地区物流业发展布局、加强基础设施建设(尤其是物流园区、交通设施的建设)、提升物流信息化水平、完善物流标准化体系、发展国际物流和保税物流及推动重点领域物流发展等主要任务,并明确物流发展政策和保障措施。

三、以地方政府主导的区域物流合作进入实践性探索阶段

随着国家不断出台区域发展规划,为了更好地促进区域经济及区域物流一体化发展,贯彻落实国家的“深化区域合作”的区域发展政策,我国东部沿海以及部分中部发达地区广泛开展了区域物流合作的实践探索。国家发展和改革委员会经济运行调节局与南开大学现代物流研究中心于2010年1月至2010年4月开展的第八次全国物流市场问卷调查显示,行政区划间开展物流合作的地区比例呈现持续增长的趋势,2009年开展物流合作的比例已上升到55.8%,与2008年的43.26%相比^[2],增加了12.5个百分点,表明我国地方政府推动区域物流一体化和物流合作意识明显增强。许多区域内的地方政府间都开展了物流合作,签订符合区域物流发展目标的政府间协议,取得了初步的合作进展,主要包括建立统一的区域物流市场准入协议、区域物流基础设施建设协议等方面的框架备忘录,重新确定区域物流发展的宏观定位,为开展物流领域的具体合作奠定基础。例如,两省一市(江苏、浙江和上海)的物流负责部门在2005年于杭州举行的长江三角洲物流合作高层论坛上,达成了“长三角物流合作的框架协议”;2007年苏皖赣三省20个城市参加了南京区域协调会第十四届市长联席会,会上围绕“南京区域现代物流圈”建设主题共商现代化物流的发展大计,标志着南京区域城市物流合作正式启动;深圳、东莞、惠州三市为促进深莞惠区域物流资源整合及物流业的协同发展,



提高区域物流业竞争力，于 2009 年着手进行《深圳、东莞、惠州区域物流园区发展布局规划》的编制，将区域物流合作发展提升到区域规划的层面。这些卓有成效的实践探索在很大程度上促进了区域物流与区域经济的发展。

四、区域物流合作发展尚存在诸多问题

在我国政府的政策支持引导下，各地推进区域物流合作的实践在一定程度上促进了区域物流的加快发展。但客观地说，目前大多数区域物流合作尚处于分散化、低水平的状态，收效不甚理想，甚至部分地方物流合作有始无终、有名无实，存在重形式、轻内容，重宣传、轻实效的现象。当前，我国区域物流合作多停留在地方政府间协作层面，物流企业与物流行业协会处于从属地位，未能充分调动物流企业的积极性与主动性，导致区域物流合作的具体内容就难以落到实处，极大影响区域物流合作发展的广度与深度。由于地方保护主义的存在，并且缺乏有效的物流合作协调机制，导致我国物流市场比较封闭，物流企业跨区域发展受到体制和市场双重制约和压力不仅阻碍物流组织资源在区域内的合理流动，而且严重阻碍物流设施设备资源在区域内的优化配置，造成物流资源的极大浪费，极大地制约区域物流一体化与区域经济一体化的发展。

我国以财政改革为起点和主要内容的分权化发展，奠定了地方政府之间竞争的基本格局，从而形成了具有中国特色的行政区经济现象。由于我国区域物流合作制度不够完善，以利益为导向的物流市场竞争以及地方政府间的竞争导致我国区域物流合作发展举步维艰。在经济全球化的影响和推动下，区域经济一体化发展受到中央政府的大力支持，为了响应中央政府的号召，我国部分地方政府开始了区域物流合作的有益实践探索。为了更好地促进我国区域物流一体化的发展，迫切需要开展区域物流合作相关理论及方法的深入研究。



第二节 区域物流合作概念分析及界定

根据本书研究的重点内容,本节重点分析区域物流、物流资源的内涵,并结合合作的内涵,确定本书所研究的“区域物流合作”以及“物流资源”的内涵。

一、区域物流

探究区域物流的内涵,首先应该探究区域物流中区域的内涵。一般认为,区域是一个客观存在的空间概念,往往没有严格的范围、边界以及确切的方位,是一个多侧面、多层次,而且相对性极强的概念。由于研究视角的差异,不同的学科对其概念有不同的理解:地理学把“区域”作为地球表面的一个地理单元;政治学一般把“区域”看作国家行政管理的行政单元;社会学将“区域”作为具有人类某种相同社会特征(语言、宗教、民族、文化)的聚居社区;经济学把“区域”理解为一个在经济上相对完整的经济单元^[3]。区域按照属性划分可分为行政区、经济区、自然区和社会区。由于区域物流内涵研究的提出根源于区域经济的发展,因此,本书也将区域物流中的区域理解为“经济区域”。然而,无论以何种角度研究区域的内涵,都不能忽视区域是客观存在的空间概念,即区域具有自然的、经济的、社会的等多元属性,并且具有一定的体系结构形式,有分级性或多级性、层次性特征。

经济学将经济区作为经济活动的主体单元,参与经济贸易,产生一定的经济行为。早在1922年,苏联全俄中央执行委员会直属经济区划问题委员会就从经济学角度对区域概念进行了界定:“所谓区域,应该是国家的一个特殊的经济上尽可能完整的地区。这种地区由于自然特点、以往的文化积累和居民及生产活动能力的结合而成为国民经



济总链条的一个环节。”随后，许多研究人员也对区域进行了定义。埃德加·M. 胡佛^[4]认为：“区域是基于描述、分析、管理、计划或制定政策等目的而作为一个应用性整体加以考虑的一片地区。”郝寿义、安森虎^[5]具体地指出：“区域是指便于组织、计划、协调、控制经济活动而以整体加以考虑的并考虑行政区划基础上的一定的空间范围，必须包括于某一主权国家的疆域内，中央政府对它拥有政治、经济方面的控制权，而它具有组织区内经济活动和区外经济联系的能力。”孙久文^[6]将区域认为是居民高度认同、地域完整、功能明确、内聚力强大的经济区域单元，它不但充分考虑了地理单元和行政单元，而且考虑了地域空间的人口、经济、资源、环境、公共设施和地表结构等特点。根据上面从经济学的角度对区域的定义，可以发现区域的内涵中包含了经济区域和行政区域的内涵。

经济区域是按人类经济活动的空间分布规律划分的一种区域类型，是指人类经济活动与具体时空条件紧密结合而形成的具有特定结构、功能和类型的相对完整的地理空间^[7]，例如我们经常提起的长三角、珠三角、京津冀就是一个经济区域的概念。经济区域的边界是模糊的，具有开放性特点，是指经济区域既不能无限划分，也不能是固定不变的，是随区域与外界环境物质能量的交换而不断变化的。

行政区就是由行政区划而产生的、具有明确范围的地域空间。行政区划是指为实行国家的行政管理、治理与建设国家，对领土进行合理的分级（层次）划分而形成的区域与地方。国家划分行政区是根据政权建设、经济建设、行政管理的需要，遵循有关的法律规定，充分考虑政治、经济、历史、地理、人口、民族、文化、风俗等客观因素，按照一定的原则进行的。在政权稳定的条件下，行政区一经划定，具有相对稳定性。因此，从空间特征上看，行政区是一个静态的概念。我国目前现行的行政区划以“四级行政区划制度”为主，即省级、地级、县级和乡级。

在经济区域与行政区的关系中，某一特定的经济区域总是包含若干行政区，这是经济区域与行政区关系的基本判断^[8]。例如，珠三角



经济区就包括 9 个地级行政区, 长三角经济区包括 22 个地级行政区, 京津冀经济区包括 8 个地级行政区。当然, 从不同的空间范围考察, 某一行政区内可以包括若干经济区域, 例如黑龙江省内就存在哈尔滨都市圈、哈大齐工业走廊等经济区域; 然而, 这些经济区域内部也都包含着层次不一的不同行政区。因此, 经济区域最终都是可以由若干不同等级的行政区组成。

同时, 由于区域具有一定的体系结构形式, 因此, 本书还要注意到区域概念是个体与整体的统一。区域作为一个个体, 要强调它在所属的整体中的独特性(或个性), 做好它与外部空间的衔接; 区域作为一个整体, 要处理好它自身的整体性(或典型性), 做好区域内部的空间组织。作为经济区域, 既要做好与其他经济区域的外部空间衔接, 又要做好经济区域内部的经济主体(行政区经济)的空间组织。

根据上面的分析, 本书认为区域物流中区域的含义应为一个动态空间范畴, 既包含经济区域的内涵, 也包含行政区域的内涵。为了实现物流的系统化发展, 可以将其表述为规划、分析、管理特定地理空间物流活动的统一体。从这个角度来看, 区域物流具有全层次性。从微观角度看, 区域物流是由企业物流主导的在特定区域内利用物流基础设施实现物流功能作业的有机集成; 从中观角度看, 区域物流是由区域物流主体在较大特定空间范围内实现物流系统内物流资源合理配置、物流功能作业最优化、物流活动成本最低等一系列的目标, 具有企业间、政府间、区域内、区际等更为复杂的关联, 具有更强的社会性、经济性、环境性, 更强调系统整体性运作; 从宏观的角度看, 区域物流是指更大的空间范围内物流产业发展的规律, 是物流活动在地理空间范围内的体现。本书将从中观的角度对区域物流进行研究。

二、区域物流合作

我国区域物流研究起步较晚, 区域物流实践活动远远超前于区域物流理论研究, 致使目前鲜有学者对区域物流合作的内涵进行分析研究。本书从区域物流以及合作的内涵出发, 结合目前的区域物流合作



实践活动，探索性地提出区域物流合作的科学内涵。

在人类社会中，合作行为呈现出繁复性和多样性。既有人与人之间的合作，也有组织和组织之间的合作；既有紧密的合作，也有松散性的合作；既有双边主体的合作，也有多边主体的合作。通常来讲，合作是个人与个人、组织与组织之间为达到共同目的，彼此相互配合的一种联合行动、方式。在合作经济学理论体系中，当组织中某个成员的行为会对其他成员产生影响时，从私人角度进行的优化决策和从社会角度进行的优化并不一定一致，而是存在着冲突（conflict），合作应该是能够降低“冲突”程度的一种基本经济行为，可以给组织带来利益^[9]。合作应该具有三个基本特征：一是合作应该有明确的合作主体；二是合作为合作主体自愿选择的结果，并不是超经济力量干预下的被迫选择，自由地选择合作说明合作肯定要比不合作带来更大的利益，如果合作不是发生在自愿的情况下，那么是一种假合作，不能维持；三是合作为自利性与互利性的统一，是一种既利己又利他的行为，这也是合作的最本质特征。

一般意义上，区域物流合作就是指区域物流主体在物流领域进行的自愿的、有目的的自利与互利活动。区域物流主体是区域物流活动的实践主体，也是利益主体。一方面，区域类型不胜枚举，但是行为主体的确定、具有权益功能的区域只能是行政区^[10]，在我国经济体制转轨过程中，行政区的存在强化了地方政府的经济管理职能，使地方政府由分享市场管理权而获得了推动地方经济发展的主导权，形成了相对独立和明晰的地方利益主体；另一方面，由于区域物流活动是市场经济活动，作为市场主体的物流企业也是区域物流利益主体。那么，可以认为区域物流合作是地方政府、物流企业之间在区域物流基础设施建设、物流服务产品创新、物流市场共享以及物流行业管理等方面展开的合作。因此，区域物流合作既包括政府之间的合作，也包括企业之间的合作；既可以是单层次的合作，也可以是多层次的合作；既包括管理方面的合作，也包括市场培育、基础设施建设等方面的合作。



因此,可以认为区域物流合作是在不同等级的物流区域之间,物流利益主体在资源平等的基础上,依投入大小分享利益、分担风险,通过政策、市场等手段,对物流系统要素的配置方式进行整合,扩大区域物流整体规模,优化其功能结构,以实现物流经济主体的物流经济协作活动,其根本目的是为了实实现物流利益主体的利益诉求。它包括以下几方面的内涵。

第一,区域物流合作主体可以是政府、行业协会和物流企业。由于政府是行政区经济发展的公共利益代表,因此政府之间的物流合作是区域物流合作的主导层面。基于合作的内涵,无论合作主体在经济实力和地位上如何,其在区域物流合作活动中的地位是平等的。

第二,区域物流合作的核心和关键是突破某些制度或权益限制,协调各合作主体的利益,使物流要素在区域层面进行合理流动和重新配置,实现资源共享和市场共享,实现利益的共赢。

第三,区域物流合作的核心目标,是实现物流资源(物流基础设施、物流人力资源、物流信息资源、物流资本资源等)在合作区域内的优化配置,最终实现区域物流一体化发展。

第四,利益共赢是区域物流合作的基本驱动力,也是维系合作的核心价值观。合作主体可分为物流企业和地方政府两大类,且利益要求不尽相同。物流企业的合作活动以追求经济利益为主;地方政府的合作活动则追求经济效益、社会效益、政治效益和生态效益。

第五,从区域物流合作的效果来看,区域物流合作不仅包括物流企业之间劳动分工、合伙、市场交易和共同经营的行为和行业协会及地方政府的相互协作行为,还包括了行业协会及地方政府相互行为所产生促进区域物流合作的制度,比如市场制度、政策及法律法规。

第六,从合作的范围来看,区域物流合作既包括区域内地区与地区间的物流合作,又包括区域间的物流合作。区域内合作是基础,区域间合作是区域内合作的扩展,没有区域内合作就没有区域间合作。