

区域物流产业发展 策略分析

■ 李琰 著



知识产权出版社

全国百佳图书出版单位

H 行业战略·管理·运营书系

国家自然科学基金青年基金项目(51604216)资助

陕西省教育厅科学研究计划项目(13JZ029;14JK1445)资助

陕西省软科学项目(2015KRM011;2016KRM088)资助

陕西省社会科学基金项目(2015R043)资助

区域物流产业发展 策略分析

■ 李琰 著



知识产权出版社

全国百佳图书出版单位

图书在版编目 (CIP) 数据

区域物流产业发展策略分析/李琰著. —北京: 知识产权出版社, 2017. 9

ISBN 978 - 7 - 5130 - 5176 - 7

I. ①区… II. ①李… III. ①区域—物流企业—产业发展—研究—中国
IV. ①F259. 2

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2017) 第 237309 号

内容提要

本书试图借鉴区域创新学、物流及供应链产业理论和方法, 依照“理论研究—现状分析—模型构建—体系设计—对策建议”的思路, 通过理论梳理和陕西省物流经济发展情况的实证分析, 探究物流产业发展的新趋势和新策略。首先, 基于“关中—天水”经济区, “新丝绸之路”经济带, 陕西的西安市、榆林市、商洛市等区域物流业的相关数据对陕西省物流产业发展的现状进行分析; 其次, 通过物流基础设施的建设与资金使用两方面对“新丝绸之路”经济带物流基础设施建设与经济效率模型进行分析; 再次, 着重讨论陕西省物流产业集聚性发展将如何影响与带动区域创新; 随后, 剖析了整个物流产业成长与发展的过程; 最后, 对沃尔玛、银桥乳业、戴尔公司的供应链物流管理体系, 以及供应链突发事件进行分析, 并提出相应的应急措施。

本书可作为高等学校物流管理与物流工程专业本科教学参考书, 也可作为企业管理、区域经济、产业经济和其他相关专业研究生的参考用书, 还可供物流专业人士研究、参考。

责任编辑: 荆成恭

封面设计: 刘 伟

责任校对: 谷 洋

责任出版: 孙婷婷

区域物流产业发展策略分析

李 琰 著

出版发行: 知识产权出版社有限责任公司

社 址: 北京市海淀区气象路 50 号院

责编电话: 010 - 82000860 转 8341

发行电话: 010 - 82000860 转 8101/8102

印 刷: 北京中献拓方科技发展有限公司

开 本: 720mm × 1000mm 1/16

版 次: 2017 年 9 月第 1 版

字 数: 300 千字

ISBN 978 - 7 - 5130 - 5176 - 7

网 址: <http://www.ipph.cn>

邮 编: 100081

责编邮箱: jcgxj219@163.com

发行传真: 010 - 82000893/82005070/82000270

经 销: 各大网上书店、新华书店及相关专业书店

印 张: 18.75

印 次: 2017 年 9 月第 1 次印刷

定 价: 79.00 元

出版权专有 侵权必究

如有印装质量问题, 本社负责调换。



前 言

在我国,物流产业已经成为第三产业中的重要支柱产业,但也存在许多问题,这些问题制约了我国产业结构调整 and 国民经济发展。物流产业的集聚性发展对区域创新的成长与发展是至关重要的。本书试图借鉴区域创新学及物流产业集聚性有关理论和方法,依照“理论研究—现状分析—模型构建—体系设计—对策建议”的思路,探究物流产业发展的策略。

本书以“理论研究—现状分析”为基础。首先,通过对国内外文献的回顾,梳理物流产业相关文献研究热点及相关理论和实证模型;其次,对物流产业发展现状和供应链发展现状进行分析。基于“关中—天水”经济区,“新丝绸之路”经济带,西安市、榆林市、商洛市物流业的发展现状,陕西省的物流业发展规模与速度,分析陕西省物流产业的总供给量,根据以上所得结果探索陕西省物流产业集聚水平的发展规律,同时对供应链管理体系现状进行分析。

本书以“现状分析—模型构建—体系分析”为研究过程。在借鉴国内外相关理论和文献的基础上,对物流及供应链产业发展现状进行分析,运用计量经济学方法,建立现代物流基础设施同经济发展之间的模型,运用系统动力学方法(SD)分析得出物流基础设施和经济之间的相互促进、相互制约的协同关系。建立“新丝绸之路”经济带物流基础设施模型,并进行仿真模拟,通过仿真趋势分析,提出促进“新丝绸之路”经济带物流基础设施效率的合理化建议。

本书进行了大量的实证分析。通过采用陕西省 2005—2014 年面板数据,代入构建的数学模型,对结果分析后,提出了对策建议。通过物流产业成长与生态位理论分析,剖析了整个物流产业成长与发展过程与自然生态系统的相关关系。从系统结构、信息流动和能量转移等方面将生态系统与物流产业系统进行类比,得出了物流产业成长的生态特性,包括生态因子、产业生态位、物流产业的生命周期及其特点和规律,结合生态理论对陕西省物流产业生态位进行测度,总结出陕西省物流产业各阶段成长的规



律,以期能够对陕西省物流产业健康快速发展做出积极贡献。

本书共分11章,第1章对选题背景和国内外研究现状进行综述,提出本书的研究出发点、主要内容和目标。第2章从物流产业理论进行分析,介绍了产业集聚、区域创新的内涵及相关理论。第3章通过对“关中—天水”经济区、“新丝绸之路”经济带、榆林市和商洛市物流业的发展,分析了区域物流产业的发展现状。第4章运用系统动力学模型,对“新丝绸之路”经济带进行分析,并对“新丝绸之路”经济带的各项数据进行系统仿真。第5章研究了陕西省物流产业集聚水平和区域创新能力。第6章运用DEA模型,对影响陕西省物流效率的因素进行分析,根据实证结果提出相应策略。第7章通过物流产业系统与生态系统组合类比,提出基于生态理论的陕西省物流产业生态位态势,从而实现陕西省物流产业成长生态化。第8章通过对现代物流业与西安区域经济协同发展模型进行分析,提出西安地区物流产业发展对策。第9章以沃尔玛供应商选择策略和企业的供应链为基础,对供应链管理体系进行分析。第10章通过对银桥乳业及戴尔公司供应链突发事件及风险进行分析,提出相应应急措施。第11章对全书所做的工作及研究结果进行总结,并提出今后研究的展望。

本书的出版得到了西安科技大学能源经济与管理研究中心基地项目的支持,并获得了国家自然科学基金青年基金项目(51604216)、陕西省教育厅科学研究计划项目(13JZ029;14JK1445)、陕西省软科学项目(2015KRM011;2016KRM088)、陕西省社会科学基金项目(2015R043)、西安科技大学(2013SY01,2014SX07,15JZ036,2015QDJ049,15BY46)等基金项目的资助与支持,谨在此向支持作者研究工作的所有单位表达诚挚的谢意;感谢西安科技大学安全管理研究所全体成员的帮助与支持;感谢参与本书撰写的本科生;感谢研究生赵梓焱、于瑾慧、杨森、李京蔓、冉小佳、乔立、崔天舒、刘洋、张燕、苏子馨、崔欣、陈潇沛的帮助和支持;感谢知识产权出版社的工作人员为本书出版付出的辛勤劳动。

由于作者理论修养和自身能力的局限性,本书必然存在种种的不足与缺陷,敬请各位读者不吝指正。在本书的写作过程中,曾参考和引用了国内外学者的相关的研究成果和文献,在此一并向他们表示诚挚的感谢!

作者

2017年5月



目 录

前言	1
第1章 绪论	1
1.1 研究背景	1
1.2 研究目的及意义	2
1.2.1 研究目的	2
1.2.2 研究意义	3
1.3 国内外研究现状	4
1.3.1 物流产业集聚性研究	4
1.3.2 物流产业成长研究	6
1.3.3 生态理论与物流产业成长的关系研究	8
1.3.4 物流绩效评价方法的研究	9
1.3.5 新型物流研究	11
1.3.6 物流效率研究	16
1.3.7 物流产业发展对策研究	17
1.4 研究内容及方法	19
第2章 物流产业理论	22
2.1 产业发展模式	22
2.1.1 美国	22
2.1.2 日本	22
2.1.3 欧盟	23
2.2 产业集聚	24
2.2.1 产业集聚的内涵及特征	24



2.2.2 物流产业集聚的内涵及特征	25
2.3 区域创新	27
2.3.1 区域创新的内涵	27
2.3.2 区域创新的特征	27
2.4 物流产业集聚与区域创新的互动分析	28
2.4.1 物流产业集聚是区域创新的基础	28
2.4.2 区域创新是物流产业集聚的动力	29
2.4.3 区域增长极理论	30
2.5 物流相关学说	31
2.5.1 黑暗大陆学说	31
2.5.2 第三利润源泉学说	32
2.5.3 物流冰山学说	32
2.6 生态理论	33
2.6.1 生态位理论	33
2.6.2 生态因子理论	33
2.6.3 共生理论	33
2.6.4 协同进化理论	34
2.7 物流网络系统	34
2.7.1 物流网络系统的定义	34
2.7.2 物流网络系统的特征	35
2.8 新型物流	36
2.8.1 物流业概述	36
2.8.2 绿色物流	37
2.8.3 智能物流	39
2.9 供应链相关理论	40
2.9.1 供应商理论	40
2.9.2 供应链理论	48



第3章 区域物流产业发展的现状分析	54
3.1 “新丝绸之路”经济带	54
3.1.1 基本情况	54
3.1.2 发展情况	55
3.1.3 制约因素分析	56
3.1.4 基础设施货运量与货物周转量	59
3.2 “关中—天水”经济区	60
3.2.1 “关中—天水”经济区发展现状	60
3.2.2 “关中—天水”经济区发展现代物流业的优势	63
3.2.3 “关中—天水”物流业发展存在的问题	64
3.3 陕西省	67
3.3.1 陕西省物流产业成长分析	67
3.3.2 陕西省物流产业的发展现状	71
3.3.3 陕北地区煤炭供应链发展分析	75
3.3.4 西安市	80
3.3.5 榆林市	88
3.3.6 商洛市	99
第4章 “新丝绸之路”经济带物流基础设施的效率分析	118
4.1 系统动力学方法模型概述	118
4.1.1 系统动力学	118
4.1.2 SD 模型变量	118
4.1.3 系统动力学处理问题的过程	119
4.2 “新丝绸之路”经济带系统动力分析	120
4.2.1 系统分析	120
4.2.2 因果反馈图	122
4.2.3 系统流程图	124
4.2.4 模型变量及方程	124



4.3	模型拟合与结果分析	126
4.3.1	参数值确定	126
4.3.2	模型拟合检验	128
4.4	系统仿真及结果	129
4.4.1	模型运行趋势分析	129
4.4.2	模型仿真	131
4.5	结果分析	135
4.6	政策建议	136
第5章	陕西省物流产业集聚对区域创新的影响分析	138
5.1	陕西省区域创新能力分析	138
5.1.1	陕西省区域创新系统建设现状	138
5.1.2	影响陕西区域创新能力的因素分析	140
5.1.3	“一带一路”对陕西区域创新发展的新要求	141
5.2	研究假设与概念模型	141
5.2.1	研究假设	141
5.2.2	实证研究方法	143
5.3	实证分析与讨论	148
5.3.1	上游创新效应的估计	148
5.3.2	下游创新效应的估计	149
5.3.3	稳健性检验	150
5.3.4	模型估计结果的分析	153
5.3.5	对策建议	155
第6章	陕西省物流效率及其影响因素的分析	157
6.1	物流效率的影响因素分析及评价指标的选取	157
6.2	基于 DEA 模型的陕西省物流效率评价	159
6.3	陕西省物流效率评价指标体系的建立	162
6.3.1	数据收集与整理	162
6.3.2	实证结果及分析	163



6.4 对策建议·····	167
第7章 陕西省物流产业成长分析 ·····	169
7.1 物流产业系统与生态系统组成类比·····	169
7.1.1 组成类比·····	169
7.1.2 能量循环类比·····	170
7.2 物流产业成长特性及规律·····	171
7.2.1 物流生态因子·····	171
7.2.2 物流产业生态位·····	172
7.2.3 从生态学角度探寻物流产业成长规律·····	173
7.3 基于生态理论的陕西省物流产业生态位态势分析·····	174
7.4 实现陕西省物流产业成长生态化·····	182
第8章 西安市现代物流服务业发展对策分析 ·····	184
8.1 现代物流服务业与西安区域经济协同发展模型分析·····	184
8.1.1 系统动力学方法·····	184
8.1.2 模型构建·····	185
8.1.3 系统流程·····	186
8.1.4 模型方程·····	186
8.1.5 参数值确定·····	188
8.1.6 仿真·····	191
8.1.7 有效性检验·····	192
8.2 结果讨论·····	194
8.3 西安地区物流产业发展对策·····	197
第9章 供应链管理体系分析 ·····	201
9.1 沃尔玛(Wal-Mart)供应商选择策略·····	201
9.1.1 沃尔玛企业概况及现状分析·····	201
9.1.2 Wal-Mart 供应商选择指标·····	202
9.1.3 Wal-Mart SWOT 分析·····	203
9.1.4 Wal-Mart 供应商选择问题分析·····	205



9.1.5 Wal-Mart 供应商选择对策	207
9.1.6 建立供应商选择激励机制	213
9.2 供应链分析	215
9.2.1 煤炭企业供应链分析	215
9.2.2 基于大物流战略的煤炭企业供应链组织体系研究	222
9.2.3 绿色供应链分析	232
第10章 供应链突发事件及风险应对分析	249
10.1 银桥乳业供应链突发事件管理分析	249
10.1.1 突发事件的含义	249
10.1.2 突发事件构成及特征	250
10.1.3 突发事件的类型	251
10.1.4 银桥乳业现状概述	251
10.1.5 企业现有供应链结构概述	252
10.1.6 银桥乳业的SWOT分析	254
10.1.7 应对供应链突发事件的风险	259
10.1.8 构建应对突发事件的供应链策略体系	260
10.1.9 供应链的应急管理策略	263
10.2 戴尔公司供应链风险应对分析	264
10.2.1 戴尔公司简介	264
10.2.2 戴尔公司供应链管理现状	264
10.2.3 戴尔公司供应链的特点	266
10.2.4 戴尔公司供应链存在的风险	267
10.2.5 戴尔公司供应链中断风险的应急对策分析	269
第11章 结论与展望	276
11.1 主要结论	276
11.2 展望	278
参考文献	279



第1章 绪论

1.1 研究背景

在经济全球化的大背景下,国际竞争日益激烈。在我国,物流产业已经成为第三产业中的重要支柱产业,其成长与发展的程度与我国产业结构的调整、国民经济的发展息息相关且密不可分。如何有效地配置和利用物流资源,有效地降低制造成本和运输成本,已经成为现代企业所要着重关注的问题。随着淘宝、京东、1号店等大型电子商务平台的涌现,网上购物已经成为人们日常生活中一种主流的购物模式。2016年天猫双11全球狂欢节一天的交易额达到了1207亿元,共产生6.57亿物流订单,这不仅反映了我国惊人的网上购买力,也体现了我国物流产业发展之迅猛、前景之广阔。但相比发达国家的物流产业,我国的物流产业相对萌芽较晚,发展不够成熟,存在许多问题,制约了我国产业结构调整 and 国民经济发展。特别是最近几年,随着国际金融大环境的恶化,正处于经济转型期的国家经济下行压力日益加大。因此,当务之急是调整产业结构、稳中求快、加速经济转型、争取先机。

作为一个新兴的复合型产业,物流活动贯穿于经济发展的全过程,在制造业、餐饮业等各行各业的发展中无不需要物流产业的支持。当前我国物流业在部分区域内已呈现出集聚性,并且发展成为现代社会生产和消费的重要纽带,今后也必将为各地区一个新的经济增长点,其发展程度也将成为影响一个国家综合国力的重要因素。在物流产业集聚化发展背景下,创新的区域特性十分显著。在影响区域创新的诸多因素中,物流产业的集聚性发展对一个地区创新力产生的影响较大,在一定程度上对区域创新的成长与发展起着至关重要的作用。

陕西省地处西北内陆腹地,是中国西部地区重要的经济大省,连接了



东西部两大经济区域,是东部向西部进行生产转移的第一起点。2015年3月国家发布《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》指导书,将“一带一路”倡议带入实质性发展阶段。2016年国家赋予陕西省建设内陆改革开放新高地、先行先试的使命,并将诸多规划上升到国家战略层面,对区域内物流产业的发展也提出了新要求。根据我国物流业发展规划,预计至2025年,我国将着重建设大区域物流体系,西安作为陕西省的省会已被纳入国家物流一级节点城市,陕西省作为我国西部相对发达的省份,基础设施完善,电商物流带动物流产业飞速发展。2015年西安物流业实现物流产业增加值594亿元,对全市经济贡献度达9.5%。在国家政策扶持下,陕西省依托不断提高的区域创新水平取得了一定的经济成果。因此,以世界眼光建设陕西,力争健全以航空、铁路、信息“三网”和海港、空港“两港”为核心的骨干物流体系,建设一批国家级、省级物流园区,发展航空物流、保税物流和大宗商品物流对带动区域创新发展尤为重要。

尽管“一带一路”倡议的前景值得期待,但在物流网络与交通通道的规划与建设方面仍然要面对网络布局理论、基础设施项目融资模式以及外部经济性内部化策略不适应“一带一路”相关国家和地区差异化环境等科学问题。陕西省如何更好更快发展物流产业、强化物流产业创新主体地位、构建“一带一路”国际交通商贸中心,如何加速推进物流发展中的创新链与产业链双向互动,以促使物流产业提质增效,充分释放创新要素活力,从而推动区域整体发展。所有这些问题虽然重要,但还没有很好地解决。本书将围绕以上描述的问题展开系统的研究。

1.2 研究目的及意义

1.2.1 研究目的

本书研究的目的有两个方面:第一,理论研究。梳理当前研究成果,结合产业集聚理论、生态理论、第三方物流理论等分析“新丝绸之路”经济带物流基础设施建设与经济效率模型;陕西省物流产业集聚性发展对区域创新的影响因素;物流产业成长与生态位理论。第二,现实指导。通过“新丝绸之路”经济带物流基础设施建设与经济效率分析、陕西物流产业



集聚水平和区域创新能力分析、陕西省物流产业成长分析、西安市现代物流服务业发展对策分析、陕西省供应链管理体系分析、陕西省供应链突发事件管理分析、验证理论在实践中的具体应用,并根据分析结果探讨提升陕西省区域物流产业发展应采取的方式和手段,强调陕西省应结合自身实际发展方向和需求,推进区域内物流产业集聚,完善知识溢出的途径,强化创新影响效应。

1.2.2 研究意义

本书在“一带一路”的倡议下,分析陕西省物流产业集聚对区域经济的影响,不仅有助于奠定物流产业集聚创新效应的理论基础,还为陕西省物流产业园区构建,区域创新能力的发展提供一定的参考和启示,具有重要的理论意义和现实意义。

(1) 理论意义

通过梳理当前研究成果,分析了产业集聚理论、生态理论、第三方物流理论等,为提高各行业生产效率,促进整个区域内的创新发展提供依据。本书有利于揭示物流产业集聚对物流业内部生产效率提高的影响机制,并将讨论的重点由物流业外围知识溢出逐步引向物流业内部知识溢出,结合“一带一路”倡议要求,将物流产业集聚理论与区域创新理论的思想进行有效整合,为物流产业集聚与区域创新的研究提供一个理论分析框架。研究成果将拓展物流产业集聚领域研究范畴,有助于提升陕西省物流产业生产效率。在参考国内外已有相关研究成果的基础上,依据陕西省具体情况具体分析区域物流产业集聚对创新能力的影响。综合运用实证研究、数据统计分析等方法,对样本数据进行分析,检验了理论模型。因此,本书的研究,有利于提供系统研究“一带一路”倡议下区域物流产业集聚的方法和思路。

(2) 实际意义

在国家“一带一路”倡议和向西开放的背景下,陕西省成为连接陆海、快速融入全球竞争合作的重要窗口。怎样通过创新驱动促进地区整体发展,提高物流行业整体服务能力,提升陕西省物流业的附加值,促进整个地区行业转型升级,成为该行业需要解决的关键问题。本书的研究成果会使社会对物流产业集聚进行更多的关注,并通过规范的研究方法,把物



流产业集聚外部性及其作用机制刻画地更加清晰明朗,为丰富物流集聚创新效应理论提供了一个实证范例,同时提出相关的对策建议。

1.3 国内外研究现状

1.3.1 物流产业集聚性研究

(1) 国外研究现状

目前,国外较有代表性的观点是英国的 Trends Business Research Ltd. and PAWA Consulting Ltd. (2002),以英国中东部的部分地区为例,针对该地区物流业集聚的现状和发展情况进行探究,并得出物流产业在英国中东部的集聚分布情况^[1]; Doug Leduc (2004)从供应链管理的角度出发,认为物流产业集聚是指包括物流产业所需的基础设施、物流的功能或环节横向的产业集聚,还包括供应链上纵向的产业集聚^[2]; Olli Pekkarinen (2005)对俄罗斯西伯利亚区域内的物流产业集聚程度及影响进行了实证研究^[3]。

国外的相关研究人员起先倾向于从创新的组成方面来解释区域创新。英国的库克(1996)提出“区域创新主要是由在地理上相互分工又相互关联的企业、研究院所和高等教育机构等组成的区域性组织系统,这种系统支持并产生创新”^[4];来自挪威的学者 Wiig (1995)研究发现企业群、教育培养院校、产品研发事业部、政府支持部门和金融部门是区域创新系统中的重要组成部分,在区域创新系统中其起着至关重要的作用^[5]。

“一带一路”“新丝绸之路”经济带的研究领域:当前很多国外学者阐述了“一带一路”的内涵和基本框架。比尔·波特(2013)认为丝绸之路对人类文明和社会发展产生了重要的影响和意义^[6]。尤里·塔夫罗夫斯基(2015)指出“丝绸之路是一条无与伦比的洲际贸易通道”^[7];针对“新丝绸之路”经济带发展的定位、策略与路径,Abudureyimu A (2014)认为丝绸之路经济带的焦点在于生态安全、经济增长、教育、能源开发、金融合作、新技术和旅游发展^[8]; Xincai G (2014)认为西北五省应该加大交通基础设施投资力度,加快绿色物流发展,强化物流资源的合作和再分配,以促进丝绸之路经济带的发展^[9]。

(2) 国内研究现状

由于我国物流产业集聚性的研究起步较晚,因此国内的学者更多的是



在借鉴理论研究成果的基础上对物流产业集聚进行实证性研究,主要偏向对物流业集聚的影响因素以及物流产业集聚与地区经济发展的相互关系进行研究。近年来,国内对物流产业集聚的研究也取得了阶段性成果,其中有实质性成效的研究成果如下:唐丽敏等(2014)运用区位熵、空间基尼系数等方法对辽宁省物流产业集聚水平进行了测算,并运用面板数据模型对辽宁省的物流产业集聚的影响因子进行了对比分析,最后对今后的发展提出了相应的政策建议和解决方法^[10];张春琴(2012)借助 Cobb—Douglas 生产函数和 Solow—Swan 增长模型为理论模型,从多个角度剖析了物流产业集聚的经济学原理,并对物流产业集群的发展提出了切实可行的改进提议^[11];谢守红、蔡海亚(2015)用区位熵和空间自相关方法阐述了我国物流产业集聚的演变特征,并用主成分回归分析研究物流产业集聚的影响因素^[12];王婷婷、李凯(2015)运用区位熵法计算了我国物流集聚度,并采用灰色关联分析法进行了实证研究,发现物流产业集聚对地区经济发展有着显著的正向促进作用^[13]。

在区域创新研究方面,多数国内学者的探究集中于知识创造、知识获取、企业创新、创新环境和创新绩效等方面。赵大丽等(2011)讨论了知识转移方式对区域中创新能力的影响^[14];王锐淇等(2010)发现并分析了区域间互动对区域创新能力产生的重要影响^[15];党文娟等(2008)讨论了环境的创造对区域创新能力的影响^[16];侯润秀、官建成等(2006)利用我国 1998—2003 年各省、市、自治区的面板数据,通过计量分析研究了 FDI 对区域创新能力的影响^[17]。

在“一带一路”“新丝绸之路”经济带研究方面:有关“一带一路”的研究近年来倍受国内学者的青睐。贾秀东(2015)分析认为,“新丝绸之路”最终会形成东至中国、西至西欧的架构,并辐射中东和北非的广阔区域^[18];针对“新丝绸之路”经济带发展的定位、策略与路径,马莉莉等(2014)认为丝绸之路经济带面对外围陷阱、大国威胁等问题,应建构共生协同转型机制、创新合作模式^[19]。王保忠(2015)指出,“一带一路”倡议实施的起始阶段应着重展开交通、能源、产业、区域一体化发展,之后应重点推动贸易与金融一体化^[20]。

相比国外研究领域,对“一带一路”经济发展中物流产业集聚与区域内部创新的关系研究是目前国内研究的一个新方向。“一带一路”的建设



是一项长期、复杂的系统工程,而物流产业作为实现“一带一路”倡议的前提和基础,重点是进行交通物流基础设施的规划与建设。刘育红、王新安(2012)则对“一带一路”的基础设施和全要素生产率增长之间的联系进行了探究^[21];李忠民、刘育红、张强(2011)根据“新丝绸之路”的交通经济带经济,提出了涵盖 R&D 投入在内的面板数据模型^[22];李全喜、金凤花和孙磐石(2010)利用实证分析法进一步研究了多维要素对区域经济及创新发展产生的影响,讨论了促进“新丝绸之路”经济带经济持续快速发展的解决方法^[23]。

基于以上材料,本书发现对于物流产业集聚和区域创新的相互关系研究,在“一带一路”倡议提出后,国内的研究仍处于初步研究阶段,针对产业集聚或者区域创新单独的研究比较多,而将二者结合起来讨论的针对某一省际区域内的研究文章较少,缺少全面系统的分析和指导性建议。另外,实证的研究方法大都根据国外文献提供的已有研究方法进行测量,缺少针对省际区域内物流产业集聚和区域创新的研究。

1.3.2 物流产业成长研究

目前,针对物流产业成长的研究文献较多,国内外学者主要从物流产业的发展这个切入点展开研究分析。在研究物流产业成长方面,美国著名管理学权威彼得·德鲁克(Peter F. Drucker)早在1962年提出了“黑暗大陆”^[24]理论。其后在1970年日本早稻田大学教授、权威的物流成本研究学者西泽修先生提出了“第三利润源”^[25]学说。“黑暗大陆”理论和“第三利润源”理论提出后,国外的物流管理逐步走向现代化阶段^[26]。

到20世纪末期,在经济全球化越来越深化、科技水平持续提升、专业化分工进一步细分的大背景下,以美国、德国、日本为主的发达国家发起了一场深刻的物流变革^[27]。首先是企业整合自身内部的物流资源,使物流管理成为企业的一个独立部门和职能领域。此后物流资源的整合和一体化进程跳出了企业本身,转移到了彼此联系、分工合作的总体的产业链条上,进而演变为以“供应链管理”为中心的社会化的物流系统^[28]。物流活动逐步从生产、交易和消费过程中分化出来,成为一种专业化的、由独立的经济组织承担的新型经济活动^[29]。第三方物流企业的大批量涌现并集聚,促进了第三方物流产业的形成^[30],而第三方物流产业的进一步发展使