

基于新型城镇化建设的 物流业发展研究

——以河北省为例

耿立艳 张占福/著



科学出版社

基于新型城镇化建设的 物流业发展研究——以河北省为例

耿立艳 张占福 著

2015年度河北省社会科学发展研究课题最终成果（2015020206）

科学出版社

北京

内 容 简 介

本书综合运用新型城镇化建设、物流业发展、区域物流、协调理论、灰色系统理论、人工智能预测法等众多理论与方法,深入剖析河北省物流业发展与新型城镇化建设水平的内在关系,并提出新型城镇化建设过程中合理发展河北省物流业的调控对策。本书采用多学科理论与技术相结合、定性分析与定量研究相结合、理论分析与实证研究相结合的研究方法,较为直观地展示出河北省物流业发展与新型城镇化之间的密切关系,这对于制定区域物流业发展与新型城镇化建设协调战略具有一定的理论指导意义。

本书可供物流管理相关领域的理论研究者、管理者、研究生及本科生参考。

图书在版编目(CIP)数据

基于新型城镇化建设的物流业发展研究:以河北省为例/耿立艳,张占福著.
—北京:科学出版社,2017.11

ISBN 978-7-03-055248-8

I. ①基… II. ①耿… ②张… III. ①物流企业--企业发展--研究--河北 IV. ①F259.272.2

中国版本图书馆CIP数据核字(2017)第274014号

责任编辑:魏如萍/责任校对:贾伟娟
责任印制:吴兆东/封面设计:无极书装

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>

北京京华虎彩印刷有限公司印刷

科学出版社发行 各地新华书店经销

*

2017年11月第一版 开本:720×1000 1/16

2017年11月第一次印刷 印张:12 3/4

字数:262 000

定价:86.00元

(如有印装质量问题,我社负责调换)

作者简介

耿立艳，女，1979年3月生，天津宝坻区人，汉族，管理学博士，石家庄铁道大学经济管理学院副教授，硕士研究生导师，中国社会科学院数量经济与技术经济研究所站博士后，北京大学访问学者，英国曼彻斯特城市大学访问学者。主要从事智能预测方法、物流工程、金融时间序列分析方面的研究工作。近年来，先后主持国家自然科学基金项目1项、省部级项目4项、厅局级项目6项，参与研究各级各类项目20余项。以第一作者在国内外学术期刊上发表学术论文40余篇，其中，EI检索10余篇；出版专著2部；参编教材4本。研究成果获得河北省社会科学优秀成果三等奖1项、中国物流与采购联合会科技发明三等奖1项。先后被评为北京大学优秀访问学者、石家庄铁道大学优秀科技人才、石家庄铁道大学优秀教师、石家庄市青年拔尖人才、石家庄铁道大学“三八红旗手”。

张占福，男，1978年9月生，天津蓟州人，汉族，大学本科。现为石家庄铁道大学四方学院工程师、电气工程系实验室主任。长期从事智能控制方面的理论研究与实践教学工作。近年来，参与多项省部级项目研究工作，在国内外学术期刊上发表论文10余篇，先后获得石家庄铁道大学四方学院“教书育人先进个人”“先进教育工作者”等称号。

前 言

城镇化是伴随工业化发展、非农产业在城镇集聚、农村人口向城镇集中的自然历史过程，是人类社会进步的必然趋势，是一个国家工业化与现代化的重要标志。新型城镇化建设是我国现代化发展的必由之路，是经济社会全面发展的重要动力。《国家新型城镇化规划（2014—2020年）》的出台，标志着我国新型城镇化建设已经进入了关键时期。现代物流业通过融合与衔接制造、商贸等行业的复合型服务产业，将运输、仓储、加工、配送、装卸、信息、金融等方面有机结合，形成完整的供应链，既能为社会生产提供生产性服务，又能为居民生活提供生活性服务；既有利于产业分工、创造岗位需求、吸引大量人员就业、促进产业集聚，又能为城镇居民生活提供方便与保障，在新型城镇化建设进程中发挥着重要作用。

河北省位居环渤海中心地带，东临渤海，资源丰富，科技发达，物流量大，优越的区位优势和经济发展趋势推动了当地物流业的发展。近年来，随着京津冀协同发展战略的实施和河北省新型城镇化建设的逐步开展，河北省物流业呈现快速发展的态势，规模和质量都有了很大提高。但是总体来看，由于受城乡二元经济结构的影响及农村生产力水平低下的制约，新型城镇化进程中的现代物流业仍处于粗放型发展阶段，面临整体水平不高、规划布局不合理、信息化程度低、产业关联性弱等问题。这需要积极发挥河北省政府的引导作用和物流企业的主体作用，以现代物流业的健康、快速发展助推新型城镇化建设水平的提高。

本书总结已有的相关研究成果，以新型城镇化、物流业、区域物流等相关理论为指导，采用多学科理论与技术相结合、定性分析与定量研究相结合、理论分析与实证研究相结合的研究方法，科学界定新型城镇化、物流业、区域物流的内涵及特征，深入剖析新型城镇化建设与物流业发展的相互作用关系，结合河北省省情，对河北省物流业发展与新型城镇化建设水平现状进行分析；运用灰色关联分析、线性回归模型、主成分分析、灰色预测模型、最小二乘支持向量机等多种技术手段，研究河北省物流业发展与新型城镇化建设水平的内在关系，预测河北省物流业发展规模；最后回归分析河北省物流业发展与物流需求水平、经济发展之间的关系，提出新型城镇化建设下促进河北省物流业发展的调控对策，为河北省政府有关部门制定政策提供参考依据。

本书共9章，各章内容具体安排如下。

第1章：绪论。围绕研究背景与研究意义，分析总结国内外城镇化、物流业

发展、新型城镇化建设与物流业发展关系研究现状，指出现有研究成果中存在的主要问题。在此基础上，给出基于新型城镇化建设的河北省物流业发展研究的研究目标、研究思路、研究内容、研究方法与创新之处。

第2章：相关理论研究。归纳总结新型城镇化建设、物流业发展及区域物流的相关理论；从新型城镇化建设对物流业发展的保障作用和物流业发展对新型城镇化建设的带动作用两个方面，分析探讨两者的相互关系。

第3章：河北省物流业发展与新型城镇化建设水平现状研究。首先，分析河北省物流业发展现状，包括物流业政策环境、物流业运输基础设施、物流园区与物流企业、物流业规模共四个方面；其次，分析河北省新型城镇化建设水平现状，包括城镇人口比重、城市基础设施建设、基本公共服务建设、居民收支四个方面。

第4章：河北省物流业发展与新型城镇化建设水平关联关系研究。基于量化指标体系构建原则，从物流供给能力、物流需求水平和物流发展规模三个方面构建河北省物流发展量化指标体系；从人口城镇化、经济发展、生活质量、社会进步、生态环境和城乡统筹六个方面构建河北省新型城镇化建设水平量化指标体系；运用广义灰色关联分析法研究河北省物流业发展与新型城镇化建设水平的关联关系。

第5章：河北省物流业发展与新型城镇化建设水平互动关系研究。根据第4章的研究结果，构建以线性回归模型为框架的互动作用模型，研究河北省物流业发展中的物流供给能力、物流需求水平、物流发展规模与关系最紧密的新型城镇化建设水平量化指标之间的互动关系。

第6章：河北省物流业发展与新型城镇化建设水平协调关系研究。首先，将主成分分析与协调理论相结合，根据协调度与协调发展度，分析河北省物流业发展与新型城镇化建设水平的协调关系；其次，运用灰色预测模型对河北省物流业发展与新型城镇化建设水平的协调度和协调发展度进行预测。

第7章：基于LSSVM-ADPSO的河北省物流业发展规模预测研究。基于自适应惯性权重粒子群优化算法和动态加速系数粒子群优化算法，提出自适应动态粒子群优化算法；结合自适应动态粒子群优化算法与最小二乘支持向量机，构建最小二乘支持向量机-自适应动态粒子群优化算法模型，预测河北省物流业发展规模。

第8章：基于新型城镇化建设的河北省物流业发展调控对策研究。首先，采用一元线性回归模型分析河北省物流业发展规模与物流需求水平、经济发展的关系；其次，从统筹合理规划、大力培育市场主体、完善相关扶持政策、拓宽投融资渠道、健全法律法规体系、加强高素质人才培养六个方面提出基于新型城镇化建设的河北省物流业合理发展的调控对策。

第9章：研究结论与展望。全面总结本书的研究成果，并对今后的研究前景进行展望。

本书是2015年度河北省社会科学发展研究课题“基于新型城镇化建设的河北

省物流业发展分析及调控对策研究”(编号: 2015020206)的最终研究成果。同时,本书也得到国家自然科学基金青年项目(61503261)、河北省高等学校青年拔尖人才计划项目(BJ2014097)、河北省高等学校人文社会科学重点研究基地石家庄铁道大学工程建设管理研究中心的资助。

本书由石家庄铁道大学经济管理学院硕士研究生导师耿立艳副教授和石家庄铁道大学四方学院张占福工程师撰写完成。其中,第1章、第4章、第5章、第7章、第9章由耿立艳撰写,共计16万字;第2章、第3章、第6章、第8章由张占福撰写,共计10.2万字,最后由耿立艳对全书进行审阅、修改和定稿。

由于研究时间的限制及实证资料获取方面的困难,加之作者精力及研究水平有限,书中不足之处在所难免,敬请广大专家、学者、同行、读者批评指正。

作 者

2017年7月

目 录

第 1 章 绪论	1
1.1 研究背景及研究意义	1
1.2 国内外研究现状	6
1.3 研究目标与研究思路	26
1.4 研究内容与研究方法	27
1.5 创新点	30
1.6 本章小结	30
参考文献	31
第 2 章 相关理论研究	39
2.1 新型城镇化建设相关理论	39
2.2 物流业发展相关理论	47
2.3 区域物流相关理论	54
2.4 新型城镇化建设与物流业发展的关系	59
2.5 本章小结	63
参考文献	63
第 3 章 河北省物流业发展与新型城镇化建设水平现状研究	66
3.1 河北省物流业发展现状	66
3.2 河北省新型城镇化建设水平现状	77
3.3 本章小结	84
参考文献	84
第 4 章 河北省物流业发展与新型城镇化建设水平关联关系研究	86
4.1 河北省物流业发展与新型城镇化建设水平量化指标体系构建	86
4.2 灰色关联分析	91
4.3 河北省物流业发展与新型城镇化建设水平关联关系分析	95
4.4 本章小结	108
参考文献	109
第 5 章 河北省物流业发展与新型城镇化建设水平互动关系研究	110
5.1 线性回归模型	110
5.2 河北省物流供给能力与新型城镇化建设水平互动关系研究	114

5.3	河北省物流需求水平与新型城镇化建设水平互动关系研究	120
5.4	河北省物流发展规模与新型城镇化建设水平互动关系研究	126
5.5	本章小结	128
	参考文献	129
第 6 章	河北省物流业发展与新型城镇化建设水平协调关系研究	130
6.1	河北省物流业发展与新型城镇化建设水平主成分分析	130
6.2	河北省物流业发展与新型城镇化建设水平协调分析	143
6.3	河北省物流业发展与新型城镇化建设水平协调预测	147
6.4	本章小结	155
	参考文献	156
第 7 章	基于 LSSVM-ADPSO 的河北省物流业发展规模预测研究	157
7.1	最小二乘支持向量机	157
7.2	基于自适应动态粒子群优化算法的最小二乘支持向量机	165
7.3	基于 LSSVM-ADPSO 模型的河北省物流业发展规模预测	169
7.4	本章小结	173
	参考文献	173
第 8 章	基于新型城镇化建设的河北省物流业发展调控对策研究	175
8.1	河北省物流业发展规模与物流需求关系分析	175
8.2	河北省物流业发展规模与经济发展关系分析	179
8.3	基于新型城镇化建设的河北省物流业发展调控对策	182
8.4	本章小结	187
第 9 章	研究结论与展望	189
9.1	研究结论	189
9.2	研究展望	190

第1章 绪 论

本章在介绍研究背景与研究意义的基础上,归纳总结国内外有关城镇化、物流业发展、新型城镇化建设与物流业发展关系的研究现状,根据现有研究成果存在的主要问题,确立研究目标、研究思路、研究内容、研究方法与创新之处。

1.1 研究背景及研究意义

1.1.1 研究背景

自18世纪以来,城镇化建设一直受到世界范围内的关注。目前,以美国、英国等为代表的发达国家城镇化进程快、发展完善,成为世界的典范。自中华人民共和国成立以来,我国一直致力于城镇化建设,同时也取得了一些成效。随着我国城镇化建设的不断深入,其弊端逐步暴露出来。单纯以城镇人口比重作为衡量城镇化的唯一标准,导致城镇化建设过程中农村资源被不断攫取,享受到的利益很少,从而造成贫富差距加大、城乡二元制结构矛盾加剧。在城镇化进程中,城镇一直是建设的重点,生产要素大量涌入城市,城市的快速扩张导致各种城市病,如城镇的产业结构布局不合理、资源消耗巨大、环境污染严重、居民的生活质量日趋下降、人与自然的和谐程度日益加重。

我国在总结城镇化道路的经验教训后,结合我国实际情况,于2014年颁布了《国家新型城镇化规划(2014—2020年)》,制订了新型城镇化发展规划,明确了到2020年的总体发展构想,该规划成为我国新型城镇化发展的纲领性文件(张喆,2014;曾小春和钟世和,2017)。当前,我国正在大力推进新型城镇化建设,新型城镇化建设将成为我国城镇化建设健康、快速发展的必经之路。首先,我国已进入全面建设小康社会的阶段,而全面建成小康社会的目标包括持续健康发展经济、不断扩大人民民主、显著增强文化软实力、全面提高人民生活水平和建设资源节约型、环境友好型社会等。实践证明,实现全面建成小康社会的目标,走新型城镇化道路是必然的选择。其次,加快经济转型和转变经济发展方式战略的实施,需要新型城镇化建设保驾护航。一方面,新型城镇化建设进程必然会带来基础设施建设、消费品市场扩张等效益,从而可以扩大投资需求;另一方面,新型城镇化建设能够带来人口聚集效应,大量的农村人口

涌入城市，投入服务行业中，促进服务行业的发展，进而促进产业转型升级。可见，新型城镇化建设是实现我国经济转型和加快我国经济发展的重要抓手。最后，能源安全和气候变暖已经变为全球性问题，这给全人类提出了新的挑战。在这种情况下，发展“低碳经济”已经在全世界范围内达成共识。然而，随着城镇化建设进程的深入，城镇环境也遭到了严重的破坏，这将会严重降低居民的生活质量，甚至会威胁人类的生存。中国需要不断改变传统的城镇化发展模式，在保持经济以较高速度发展的前提下，走资源节约型、环境友好型、可持续发展的新型城镇化建设道路。

现代物流业是融合了运输、存储、加工配送与信息等职能的综合性现代服务业，是国民经济发展的基础性行业，其发展水平是反映一个国家、地区和城市核心竞争力的重要指标。进入 21 世纪以来，中国政府高度重视和支持现代物流业的发展，出台了一系列促进国家物流业发展的方针政策。2001 年，国家经济贸易委员会等六部委联合颁布了《关于加快我国现代物流发展的若干意见》；2003 年，国务院总理温家宝对《关于我国现代物流情况的调研报告》做出重要批示，要求各部门加大力度推动物流业的发展；2004 年，国家发展和改革委员会等部委联合发布《关于促进我国现代物流业发展的意见》；2006 年，中央人民政府发布了《国民经济和社会发展“十一五”规划纲要》，首次将现代物流的发展纳入国家总体规划纲要之中，并明确了物流业是国民经济中的一个重要产业，属于生产性服务业；2007 年，政府工作报告中再次重申大力发展服务业，并将物流业置于发展现代服务业的首位，这是我国物流业发展的一个新起点，表明物流业的重要地位得到了国家的认可；2009 年，国务院印发了《物流业调整和振兴规划》，将物流业列为需要调整振兴的十大产业之一，标志着物流业作为我国现代服务业的重要组成部分，进入了全面、快速、持续发展阶段；2011 年，国务院办公厅出台《关于促进物流业健康发展政策措施的意见》（“物流国九条”），同年，中央人民政府出台的《国民经济与社会发展“十二五”规划纲要》提出，要“培育和发展战略性新兴产业，加快形成流通业等先导性产业”；2012 年，国家 11 个部委联合印发《关于鼓励和引导民间投资进入物流领域的实施意见》；2014 年，国家颁布了《物流业发展中长期规划（2014—2020 年）》，将物流业界定为推动国民经济发展的战略性和基础性产业；2015 年，国家相关部门分别印发了《物流标准化中长期发展规划（2015—2020 年）》和《国务院关于促进快递发展的若干意见》，这对于促进我国物流业健康发展、增强国际竞争力具有重要意义。

新型城镇化的建设过程实际上是通过工业化的不断发展，使居民的生产和生活逐步向城市聚集。新型城镇化的主要原因实际是人们通过向城市聚集来产生所期望的规模经济效应。因此，大量农村人口转移到城镇，城市规模逐渐扩大，产业逐步聚集产生产业集群效应，区域的产业结构升级优化，商品经济越来越繁荣，

居民的生活水平不断提高,形成了一个协同发展的有机系统。该有机系统各部分发展都需要现代物流业的支撑。因此,现代物流业的发展与新型城镇化建设息息相关,它们之间相互依存、相互促进、相互影响,共同推动着当地经济和社会的发展(双海军和王长春,2015)。传统城镇化存在重经济轻文化、重生产轻生活、重建设轻管理的倾向,导致城镇基础支撑体系建设乏力,从而造成城镇功能单一或不足、功能的专业化程度不高、辐射力不强等弊端。新型城镇化克服了传统城镇化的弊端,通过突出以人为核心,走集约、智能、绿色、低碳发展道路,促进城乡一体化发展,带动工业转型升级,推进区域均衡持续发展。而现代物流业作为经济发展的重要组成部分,摒弃了传统物流业中运输、仓储和加工等物流功能各自独立、效能单一的方式,以供应链为基础,通过应用大数据、云计算、物联网感知技术,建设智能仓储体系、智能物流配送调配体系,优化物流运作流程,着力发挥物流功能整合效应和一体化效能,对于促进新型城镇化功能建设、促进社会分工、降低交易成本、优化产业布局具有重要意义。

国家新型城镇化战略的重要目标之一是逐步消除城乡二元结构,消除城乡差别。在城乡一体化战略实施过程中,现代物流业是城乡生活品质提升和商品顺畅交流的重要保障(赵松岭,2015)。因此,新型城镇化建设离不开现代物流业,需要现代物流业的强有力支撑;现代物流业也离不开新型城镇化进程的牵引,借助其推动发展。首先,城镇作为社会体系的重要组成部分,是人员、商贸和工业企业相对集聚的中心,也是全国物流网络重要的节点。新型城镇化建设水平的提高,意味着城镇人员的进一步集聚,经济、文化活动的增强,线上线下对各种商品需求增加,导致对物流需求加大,促进城市配送、区域物流、快递企业布局、商贸物流等现代物流业大力发展。同时,新型城镇化建设突出了人的需求和城市的可持续发展,城市道路、通信、电力、网络等基础设施的日益完善,极大地推动物流企业通过发展电子商务、智慧物流平台、“互联网+”等举措向信息化、现代化发展。其次,现代物流业通过供应链将物流企业、商贸企业、制造企业、金融企业等紧密相连,不仅能促进交通运输、信息等各行业的发展,还能促进包括城市配送、物流加工、物流中心等在内的物流环节的共同发展,对于合理配置城市各项经济资源,促进经济活动高效运转,减轻新型城镇化建设进程中所带来的交通、环境等社会压力方面的作用明显。最后,现代物流业发展还可以吸收新型城镇化建设进程中大量剩余劳动力在城际、同城、城乡三级城市配送,快递企业,物流加工企业等物流领域就业,促进城镇产业布局、维护社会稳定、促进新型城镇化建设有序健康发展。

河北省地处我国东部经济发达地区的中心地带,现辖11个市、42个市辖区、20个县市级市、102个县,总面积18.88万平方千米,2016年,总人口达到7470万人,石家庄是河北省的省会。河北省地理区位优势明显,位于首都北京的周围,

并与天津市紧密相连，不仅是北京、天津两市与全国各地联系的必经之路，还是东北三省入关的交通枢纽，拥有秦皇岛港、黄骅港、曹妃甸港等天然良港，是华北、西北等广大内陆腹地的便捷出海口。图 1-1 给出了河北省行政区划图。



图 1-1 河北省行政区划图

自 20 世纪 90 年代河北省大力发展物流业以来，交通运输、邮政配送、电子商务、商业储运等得到快速发展。河北省运用港口群和沿海综合物流体系，为西北、华北等区域提供了快捷、便利的出海路径，同时，与豫北、鲁北、内蒙古、陕西、山西、京津等地区有很好的贸易协作关系，建立了连接西北、华北乃至东北、华东地区的物流枢纽，大大推进了河北省物流业的发展。现在物流业已经成为河北省第二大支柱产业，也是增长速度最快的产业。2015 年出台的《京津冀协同发展规划纲要》确定了河北省在京津冀协同发展中“三区一基地”的功能定位，其中，“三区”是指将河北省建为产业转型升级试验区、新型城镇化与城乡统筹示范区和京津冀生态环境支撑区；“一基地”是指将河北省建为全国现代商贸物流重要基地。这一政策的实施为河北省物流业发展与新型城镇化建设提供了重要的发展契机。

在京津冀协同发展过程中,河北省要想发挥其战略定位功能,急需加快新型城镇化建设的步伐,逐步缩小与京津之间的差距,实现城乡一体化。现代物流业在新型城镇化进程中具有纽带、带动与提升作用,通过影响劳动力增长、资本、自然资源、技术进步、产业结构、基础设施等经济要素,推动城市群发展,是拉动城乡经济快速增长的“助推器”。河北省现代物流业的发展对于提升城市核心竞争力、缩小城乡差距、促进区域协调均衡发展、推进新型城镇化建设进程具有重要意义。因此,发展现代物流业不仅是河北省新型城镇化建设的重要任务,而且是解决新型城镇化所面临问题的重要手段。物流业作为河北省经济发展的重要支撑行业,在新型城镇化建设进程中的机遇与挑战并存。河北省城镇化建设的不断深入,各行各业均得到发展,使社会物流需求不断增加,为河北省整体物流业的发展提供动力。但是,如果现阶段河北省物流业发展规模与新型城镇化建设水平不相适应,物流业不仅不能服务于新型城镇化的建设,而且有可能阻碍新型城镇化的建设进程。因此,以国家发展新型城镇化为依托,研究河北省在新型城镇化建设道路上的物流业发展问题,对于加快河北省物流业发展与新型城镇化建设意义重大。

1.1.2 研究意义

近年来,河北省新型城镇化建设进程不断加快,城镇化水平与规模都有了一定提高,带动了省内物流需求的增大,进而加快了河北省物流业的发展速度。但是,在城镇化水平快速发展的同时,河北省新型城镇化建设过程中还存在不足之处,在一定程度上制约了河北省物流业的健康、快速发展。国家大力倡导的“京津冀协同发展”和“推进新型城镇化发展”为河北省物流业的发展提供了前所未有的发展机遇,也提出了更高的要求。为此,在新型城镇化建设背景下,深入研究河北省物流业发展与新型城镇化建设水平的内在关系,并提出新型城镇化建设过程中合理发展河北省物流业的调控对策,对于科学制定新型城镇化建设背景下的河北省物流业发展规模、推进河北省新型城镇化建设与物流业协调发展、促进河北省经济发展具有重要理论与现实意义。

1. 理论意义

本书运用新型城镇化、物流业、区域物流等相关理论,通过实证研究的方法,深入揭示了河北省物流业发展与新型城镇化建设之间的内在关系,构建新型智能预测模型对河北省物流发展规模进行预测,这在新型城镇化建设背景下的区域物流理论与方法研究中是较为创新的,能够进一步丰富和完善区域物流理论体系的研究领域与思路。此外,通过分析河北省物流业发展与新型城镇化建设之间的内

在关系，本书不仅印证了新型城镇化建设与物流业发展的相互作用，而且进一步阐述了两者之间的协调发展程度，较为直观地展示出物流业发展与新型城镇化之间的密切关系，这对于制定区域物流业发展与新型城镇化建设协调战略具有一定的理论指导意义。

2. 现实意义

本书以河北省为研究对象，通过分析河北省物流业发展与新型城镇化建设水平的现状，利用实证分析计算河北省物流业发展与新型城镇化建设水平的内在关系，揭示近年来河北省新型城镇化建设对物流业发展的影响程度、两者的协调发展关系，提出基于新型城镇化建设的河北省物流业发展调控对策，为河北省转型跨越发展的顺利进行与相关政策的制定提供了必要的数据支撑和理论依据。同时，根据河北省新型城镇化建设对物流业发展的影响程度，剖析河北省物流业发展与新型城镇化建设水平的互动关系，这对于加快河北省新型城镇化建设进程、以新型城镇化建设促进河北省物流业发展，从而带动整个河北省社会经济持续协调发展具有重要的现实意义。

1.2 国内外研究现状

1.2.1 城镇化研究现状

1. 国外研究现状

城镇化源于城市化，最早是由西班牙工程师 Serda 于 17 世纪 50 年代提出的 (Knox and McCarthy, 2005)，随后相继有学者对城镇化进行了研究。国外的城镇化建设主要经历了三个阶段 (张瑞英, 2016)。第一阶段，18 世纪初至 19 世纪中叶，城市化处于兴起和逐步扩散阶段，英国在“蒸汽机”的推动下，率先走向城市化，随后产业革命不断发展，城市化在欧洲大陆和北美地区开展起来，西方国家先后步入城市化的进程潮流中。第二阶段，19 世纪到 20 世纪中叶，城市化全面推进，并且基本实现。在此阶段，西方发达国家的城市化速度逐步加快，大部分地区基本实现了城市化。然而，城市化水平的上升，并没有从根本上解决贫民窟和各种社会问题，同时还带来了新的问题。针对这一现象，西方国家采取了相应的解决措施，纷纷颁布相应的法律、法规。第三阶段，20 世纪中叶至今，为信息化推动现代城市化阶段。第三次科技革命的发生，导致高科技信息的技术产业成为主导，信息经济时代的到来对城市化的发展产生了巨大的影响，随之各种弊端也开始显现，这个阶段的城市化开始走向“新型城镇化”，坚持“绿色”“生态”

的可持续发展观点。

经过多年的发展,国外关于城镇化的研究相当成熟,研究内容主要涉及城镇化作用、城镇化动力机制、城镇化发展规律、城镇化发展模式、城乡一体化、城市体系等方面。

1) 城镇化作用研究

国外关于城镇化作用的研究主要有两种观点。一种观点认为,城镇化能够为经济发展带来一系列的正能量,从而促进经济的发展,最终会带动整个国家迈向现代化。Chenery (1957) 分析了世界各国人均国内生产总值 (GDP) 与城镇化水平的关系,发现城镇化能促进人均国内生产总值 (GDP) 的增长,即城镇化能够在一定程度上促进经济增长。Berry (1971) 利用主成分分析方法研究了城镇化与国家经济增长之间的关系,结果显示,国家经济增长与城镇化之间呈正相关关系。Lucas (1988) 运用内生经济增长模型,分析了城镇化与国民经济增长的内在关系,得出两者之间存在明显正向性的结论。Dhakal 等 (2010) 以南亚五个国家为例,研究了城镇化水平与经济增长之间的关系,结果显示,城镇化发展对经济增长起到了积极的促进作用;反过来,经济增长又加快了城镇化建设进程。Moomaw 和 Shatter (1996) 研究发现,城镇化水平随着人均国内生产总值的增加、工业化程度的强化而逐步提高,但随着农业生产水平的提高而降低,城镇化水平与经济增长及工业化之间存在正向关系,工业化是城镇化的根本动力。此外,有学者认为,城镇化的和谐健康快速发展有利于转移农村剩余劳动力、带来集聚效应、促进产业集聚、产生外溢效应、提高生产效率、促进创新等 (Ortega, 2000; Peres et al., 2010; Castells and Royuela, 2012; Farahmand et al., 2012; Kawsar, 2012)。另一种观点认为,城镇化在发展过程中会产生各种各样的问题,没有达到城镇化本质内涵的要求,是发展中国家持续贫困的根源。城镇化的过快发展会带来如人口过度拥堵、交通堵塞、房价高涨及环境污染等问题 (Copeland and Taylor, 1995; Henderson, 2002; Downs, 2005; Leones, 2006; McDonald et al., 2008)。

2) 城镇化动力机制研究

Gottmann (1957) 在研究美国东北部城市绵延区基础上,提出了“大城市连绵带”的概念,认为交通运输和信息产业的高度发达成为促使大城市连绵带形成的重要动力机制。Mabogunje (1970) 提出了“推-拉”力机制,认为在农村人口向城市转移的过程中,有两种力量在起作用:一个是来自城市的牵引力,另一个是来自农村的推动力,这两种力量相互协同,共同实现农村人口到城市的转移。Seeborg 等 (2000) 提出了城乡政策的动力机制,认为城乡政策的实施有助于通过鼓励劳动力的迁移而完成城镇化的过程,避免城乡劳动力市场的割裂现象。Henderson 和 Wang (2007) 提出制度对城镇化的推动作用,指出民主化程度和技

术进步对城镇化发展有着直接的影响。此外,有部分学者从工资收入、集聚经济、受教育程度及全球化等方面对城镇化动力机制进行了研究(Gibbs and Bernat, 1997; Lo and Marcotullio, 2000; Hutton, 2003; Andersson et al., 2009)。

3) 城镇化发展规律研究

国外学者对城镇化发展规律进行了较为深入的研究,认为城镇化发展进程通常具有自身阶段性发展规律。Zipf(1949)发现了城市规模及其在所有城市区域中排序之间的“等级-规模规则”。Lewis(1954)认为,城镇化过程是农村剩余劳动力从低生产率的农业部门转移到高生产率的城市工业部门的过程。Northam(1979)将各国城市化规律轨迹概括为一条稍被拉平的“S”形曲线,并分为三个阶段:第一阶段是城市化的初级阶段,农业经济占主导地位,农业人口占有绝对优势,城市人口增长缓慢,当城市人口超过10%,城市化逐渐加快。第二阶段是城市化的加速阶段,当城市化水平达到30%后进入加速阶段,即随着现代工业基础的逐步建立,经济得到相当程度的发展,农村剩余劳动开始转向城市,城市人口比重大幅度上升;这种趋势要一直持续到城市人口比重达到70%才会有减缓,此后进入城市化进程的第三阶段。Williamson(1988)研究了城镇化发展的三种主要形式(乡城人口的净迁移、城市人口的净增长及行政建制的再划分),他认为,迁入人口在城镇人口的增加中扮演着关键的角色。Chenery和Syrquin(1988)对城市化和工业化之间的内在联系进行了研究,并提出了“多国发展模型”,认为工业化对城市化具有推动作用,但是这种推动作用呈现由弱到强,再由强到弱的规律性。Friedman(1966)将城市化进程分为城市化I和城市化II两个阶段,城市化I是指物质上的或实体上的直接城镇化过程,包括人口和非农业活动在不同规模城市环境中的地域集中过程、非城镇型景观转化为城镇型景观的地域推进过程;城市化II是指精神上的、抽象层面的间接城镇化过程,包括城镇文化、城镇生活方式和价值观在农村的地域扩散过程。

4) 城镇化发展模式研究

城镇化发展模式与各国的政治体制、经济发展水平、工业化程度及土地利用状况等紧密联系。从宏观层面来看,目前国外主要有两种城镇化发展模式(孙振华,2014):一是以美国为代表的自由放任式的城镇化,在其城镇化和城镇发展过程中,市场发挥着至关重要的作用。这种城镇化模式虽然有着明显的功效,但当时政府没有及时对以资本为导向的城镇化发展加以有效引导,造成城镇化发展的自由放任,并为此付出了高昂的代价,其突出表现就是过度郊区化(杨仪青,2013)。二是以西欧为代表的发达市场经济国家政府调控下的市场主导型城镇化,市场机制在这些国家的城镇化进程中发挥了主导作用,政府则通过法律、行政和经济手段,引导城镇化健康发展。总体上,城镇化与市场化、工业化是一种比较协调互动的关系,是一种同步型城镇化。相比于美国的完全市场化城镇化发展模式,西