

 中国社会科学院创新工程学术出版资助项目

构建流通骨干网络与 流通节点城市发展报告 (2016~2017)

Construction of Mainstay Circulation Network and
Node-cities Development Report (2016~2017)

依绍华 ◎ 等著

济管理出版社
JIMANAGEMENT PUBLISHING HOUSE

 中国社会科学院创新工程学术出版资助项目

构建流通骨干网络与 流通节点城市发展报告 (2016~2017)

Construction of Mainstay Circulation Network and
Node-cities Development Report (2016~2017)

依绍华 ◎ 等著



经济管理出版社
ECONOMY & MANAGEMENT PUBLISHING HOUSE

图书在版编目 (CIP) 数据

构建流通骨干网络与流通节点城市发展报告 (2016-2017) / 依绍华等著. —北京: 经济管理出版社, 2017. 9

ISBN 978-7-5096-5353-1

I. ①构… II. ①依… III. ①城市—物流—网络系统—研究报告 IV. ①F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2017) 第 231065 号

组稿编辑: 杨 雪

责任编辑: 杨 雪

责任印制: 黄章平

责任校对: 董杉珊

出版发行: 经济管理出版社

(北京市海淀区北蜂窝 8 号中雅大厦 A 座 11 层 100038)

网 址: www.E-mp.com.cn

电 话: (010) 51915602

印 刷: 北京玺诚印务有限公司

经 销: 新华书店

开 本: 787mm×1092mm / 16

印 张: 15

字 数: 311 千字

版 次: 2017 年 10 月第 1 版 2017 年 10 月第 1 次印刷

书 号: ISBN 978-7-5096-5353-1

定 价: 79.00 元

· 版权所有 翻印必究 ·

凡购本社图书, 如有印装错误, 由本社读者服务部负责调换。

联系地址: 北京阜外月坛北小街 2 号

电话: (010) 68022974 邮编: 100836

课题组成员介绍

课题负责人：依绍华

课题组成员（按姓氏笔画排列）：

庄伟卿	许贵阳
张 昊	张 楚
邹旭鑫	廖 斌

引言	001
----------	-----

总报告

第一章 大流通网络建设情况分析	005
一、总体发展状况	005
二、流通基础设施建设	021
三、流通创新与优化情况及比较	028
第二章 流通节点城市发展状况分析	044
一、节点城市发展情况分析	044
二、节点城市政策执行情况	052
三、流通节点功能发挥情况及比较	053
第三章 骨干流通大通道发展分析	068
一、东线沿海流通大通道	068
二、中线京港澳流通大通道	077
三、西线呼昆流通大通道	082
四、西北北部流通大通道	086
五、陇海兰新沿线流通大通道	090
六、长江沿线流通大通道	095

七、沪昆沿线流通大通道	100
八、珠江西江流通大通道	103
第四章 问题与对策建议	108
一、存在的问题	108
二、政策建议	112

子报告

子报告一 区域流通协调发展分析	117
一、区域流通协调发展措施	117
二、流通一体化	128
子报告二 骨干流通网络辐射力分析	131
一、主要节点城市发展情况分析	131
二、主要节点城市流通业对经济增长作用机理研究	137
三、主要节点城市流通产业对经济增长辐射作用的测度	142
四、政策建议	152

子报告三 典型流通节点城市发展分析	156
一、沈阳	156
二、石家庄	160
三、青岛	166
四、郑州	172
五、西安	179
六、重庆	184
七、杭州	190
八、广州	196

附录	203
----------	-----

参考文献	228
------------	-----

后记	231
----------	-----

引 言

建设大流通网络，培育流通节点城市，对于完善现代市场体系，促进国民经济运行效率和质量提升具有重要意义。2015年6月，由商务部牵头，根据中共十八大、十八届三中全会、十八届四中全会精神和《国务院关于深化流通体制改革加快流通产业发展的意见》（国发〔2012〕39号）制定的《全国流通节点城市布局规划（2015~2020年）》（以下简称《规划》）发布，全国流通节点城市建设和商业功能区发展有了新的进展、取得了新的成绩，但也面临着一些问题和挑战。因此，有必要对构建大流通网络与流通节点城市发展状况进行分析总结，以更好地培育节点城市，发挥其集聚辐射功能，逐步构建大流通网络，提升流通效率。

本报告首先以“3纵5横”骨干流通大通道及节点城市构成的大流通网络进行分析，包括总体发展情况、流通基础设施建设、流通创新与优化情况及其比较。其次对37个国家级流通节点城市，66个区域级流通节点城市的发展状况进行分析，考察城市经济总体发展，节点功能发挥以及在流通创新方面的表现。再次对“3纵5横”8条骨干流通大通道沿线经济与流通发展状况进行分析，考察大通道在促进周边区域协同发展，商品与要素自由流动，以及流通效率提升等方面的作用，主要根据每条骨干大通道串联的具体经济区域，综合其在全国产业布局与流通运行中的角色和作用，采用定量与定性相结合的方式分别进行有针对性的分析。最后围绕流通基础设施建设、骨干流通网络构建、流通节点城市发展等方面的分析结果，提出当前全国大流通网络构建与流通节点城市发展遇到的主要困难和问题，从优化制度环境、提升行业发展动力、改善配套支持条件、深化管理体制变革等方面，提出有利于未来加快全国性流通网络形成和重要流通节点城市发展的对策建议。

本报告包含一个主报告加三个子报告，主报告分为四个部分：大流通网络建设情况分析；流通节点城市发展状况分析；骨干流通大通道发展分析；问题与对策建议。子报告分为三个部分：区域流通协调发展分析；骨干流通网络辐射力分析；典型流通节点城市发展分析。



总报告

第一章 大流通网络建设情况分析

一、总体发展状况

(一) 流通网络经济地位状况

“3纵5横”全国骨干流通大通道，即东线沿海流通大通道、中线京港澳流通大通道、西线呼昆流通大通道、西北北部流通大通道、陇海兰新沿线流通大通道、长江沿线流通大通道、沪昆沿线流通大通道及珠江西江流通大通道所涵盖的37个国家级流通节点城市和66个区域级流通节点城市，占全国4个直辖市和333个地级行政区域（不含港澳台地区）中的比例为30.56%，而经济总量（2015年）占到全国的67.45%（见表1-1，下同）。其中，第一产业增加值占40.12%，第二产业增加值占73.02%，第三产业增加值占67.83%。除第一产业外，第二、第三产业的占比，37个国家级流通节点城市和66个区域级流通节点城市合计分别接近3/4和超过2/3，在全国范围内发挥了主体的作用，是国家经济的主战场。在经济增长速度方面，“3纵5横”全国骨干流通节点城市的平均增长率，除第一产业外，GDP、第二产业增加值、第三产业增加值的平均增长率皆超过全国水平。这表明：“3纵5横”全国骨干流通节点城市不仅在经济规模上是主战场，还是国家经济的启动源和推动源。因此，对“3纵5横”大流通网络建设的总体把握将有助于国家制定更加精准的流通战略规划 and 政策实施措施。

表 1-1 “3 纵 5 横” 节点城市的经济地位（2015 年）

单位：亿元

指标	全国		“3 纵 5 横” 全国骨干					
			流通大通道		国家级节点城市		区域级节点城市	
	数值	增长率 (%)	总和	平均增长率 (%)	总和	平均增长率 (%)	总和	平均增长率 (%)
GDP	676708	6.9	456413.22	8.04	292324.97	8.57	164088.25	7.52
第一产业增加值	60863	3.9	24419.1	3.47	9285.57	2.82	15133.53	4.12

续表

指标	全国		“3纵5横”全国骨干					
			流通大通道		国家级节点城市		区域级节点城市	
	数值	增长率 (%)	总和	平均增长率 (%)	总和	平均增长率 (%)	总和	平均增长率 (%)
第二产业增加值	274278	6.0	200285.89	7.21	117987.19	7.22	82298.7	7.19
第三产业增加值	341567	8.3	231688.02	9.86	165052.16	9.94	66635.86	9.77
占全国的比例 (%)	GDP		67.45		43.20		24.25	
	第一产业增加值		40.12		15.26		24.86	
	第二产业增加值		73.02		43.02		30.01	
	第三产业增加值		67.83		48.32		19.51	

注：①全国及各节点城市的 GDP、第一产业增加值、第二产业增加值、第三产业增加值均来自对应的 2015 年国民经济和社会发展统计公报；②因日喀则统计数据暂无法获取，故统计排除之；③节点城市 GDP、第一产业增加值、第二产业增加值、第三产业增加值的平均增长率为取各节点城市较 2014 年增长率的平均数。

(二) 大流通网络基础设施建设情况

1. 固定资产投资投入

自 2015 年 5 月 25 日，商务部等十部门联合印发《全国流通节点城市布局规划（2015~2020 年）》以来，对实施国家新型工业化、信息化、城镇化和农业现代化，以及“一带一路”、京津冀协同发展和长江经济带等重大发展倡议和战略起到很好的助推器作用。通过科学合理规划全国流通节点城市，推动流通节点城市加速发展，完善流通节点城市网络布局，形成健全的全国骨干流通网络。在对 2015 年大流通节点城市与全国的基础建设投资进行比较（见表 1-2），全国全社会固定资产投资额为 562000 亿元，增长率为 11.8%，全国全社会固定资产投资额占 GDP 的比例为 83.05%；“3 纵 5 横”全国骨干流通大通道的全社会固定资产投资额为 307494.39 亿元，平均增长率为 11.65%，占全国的 54.71%，全社会固定资产投资额占 GDP 的比例为 67.37%。一方面，大流通网络基础建设投入保持较高的增速；另一方面，大流通网络基础建设投入与 GDP 占比呈现较低水平。其中，37 个国家级流通节点城市的全社会固定资产投资额占全国的 31.79%，低于这 37 个节点城市 GDP 总额占全国 GDP 总额比例（43.20%）11.41 个百分点；37 个国家级流通节点城市的全社会固定资产投资额占 GDP 的比例为 61.11%，低于全国全社会固定资产投资额占 GDP 比例（83.05%）21.94 个百分点；同时，与 66 个区域级流通节点城市的 22.93%和 78.53%也存在较大

差异。这表明：“3纵5横”全国骨干流通大通道节点城市的基础建设投入水平并不高，特别是37个国家级流通节点城市相对较低。

表 1-2 大流通网络基础建设情况（2015 年）

单位：亿元，%

指标	全国		“3纵5横”全国骨干					
			流通大通道		37个国家级流通节点城市		66个区域级流通节点城市	
	数值	增长率 (变化率)	总和/ 平均值	平均 增长率	总和/ 平均值	平均 增长率	总和/ 平均值	平均 增长率
GDP	676708	6.9	456413.22/ 4474.64	8.04	292324.97/ 7900.67	8.57	164088.25/ 2486.19	7.52
全社会固定资产投资额	562000	11.8	307494.39/ 2985.38	11.65	178636.50/ 4828.01	10.20	128857.89/ 1952.39	12.46
全社会固定资产投资额占GDP的比例	83.05	2.49	67.37	144.90	61.11	119.02	78.53	165.69
占全国的比重	GDP		67.45		43.20		24.25	
	全社会固定资产投资额		54.71		31.79		22.93	

注：①全国及各节点城市的GDP、全社会固定资产投资额均来自对应的2015年国民经济和社会发展统计公报；②因大庆市的全社会固定资产投资额增长率数据暂无法获取，故统计排除之。③节点城市GDP、全社会固定资产投资额的平均增长率为取各节点城市较2014年的增长率的平均数。

2. 软环境建设体系

国务院2015年8月28日印发关于推进国内贸易流通现代化建设法治化营商环境的意见，提出了五个方面的举措^①：一是健全内贸流通统一开放的发展体系。加强全国统一市场建设，构建开放融合的流通体系。建设以三大流通产业集聚区、四大流通产业集聚带和若干重要支点城市为基础的全国骨干流通网络。完善流通设施建设管理体系，加强流通领域重大基础设施建设。二是提升内贸流通创新驱动水平。推动电子商务等新兴流通方式创新，促进农产品和农村电子商务发展，鼓励引导传统流通企业利用电子商务加快转型。推动绿色循环低碳发展模式和文化培育传播形式创新。完善创新支

^① 《国务院关于推进国内贸易流通现代化建设法治化营商环境的意见》（国发〔2015〕49号），发布时间2015-08-28，访问网址 http://www.gov.cn/zhengce/content/2015-08/28/content_10124.htm，访问时间2016-10-30；新华网，“国务院系统部署发展现代流通业 推进大流通网络建设”，发布时间2015-08-29，访问网址 http://news.xinhuanet.com/info/2015-08/29/c_134567736.htm，访问时间2016-10-30。

持政策，健全支撑服务体系，推动流通企业改革创新。加强知识产权保护。三是增强内贸流通稳定运行的保障能力。完善信息服务体系，推广大数据应用。完善商品应急储备体系，增强市场应急保供能力。构建重要商品追溯体系，形成来源可追、去向可查、责任可究的信息链条。四是健全内贸流通规范有序的规制体系。加快推进流通立法。加强流通领域执法，提升监管执法效能。加强流通标准化建设。加快建设流通信用体系，推动建立行政管理信息共享机制、市场化综合信用评价机制、第三方信用评价机制等信用评价模式。五是健全内贸流通协调高效的管理体制。处理好政府与市场的关系，推动建立内贸流通领域负面清单、权力清单和部门责任清单。合理划分中央与地方政府权责，完善部门间协调机制，充分发挥行业协会商会作用。

（三）节点城市的合作联动情况

1. 政策联动

根据《全国流通节点城市布局规划（2015~2020年）》确定的“3纵5横”全国骨干流通大通道包括三条南北向流通大通道和五条东西向流通大通道。

（1）东线沿海流通大通道：以深圳经济特区、上海浦东新区、天津滨海新区等经济特区和国家级新区为引擎，沿线包括东北地区、京津冀、山东半岛、长三角、海峡西岸、珠三角等地区，依托我国人口和生产力布局最密集、产业最集中的地区，促进商品和要素自由流动，提高现代服务业发展水平，形成联结东西、贯穿南北，辐射全国、面向亚太的流通产业发展战略空间，提升我国流通产业国际竞争力。

（2）中线京港澳流通大通道：依托京港澳高速、京广高铁、京广铁路等综合交通运输通道，串联京津冀城市群、中原城市群、长江中游地区、珠三角地区，联系香港和澳门地区，涵盖北京、石家庄、郑州、武汉、长沙、广州、深圳等重要的流通节点城市，促进农产品和工业品跨区域流动，形成贯穿南北、衔接东西、辐射全国的重要流通大通道。

（3）西线呼昆流通大通道：以西部的呼和浩特、西安、成都、重庆、昆明为支点，以沿线的重庆两江新区等国家级新区为牵引，促进西部地区流通基础设施建设，向东联系京津冀地区、长三角地区、珠三角地区，向南辐射南亚、东南亚，形成联系东西、纵贯南北的流通大通道。

（4）西北北部流通大通道：发挥天津滨海新区龙头带动作用，以北京、呼和浩特、石家庄、太原、银川、乌鲁木齐为支点，经哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯到达欧洲，促进环渤海地区和西部地区流通产业联动发展，发挥欧亚大陆桥功能，辐射中亚、西亚和东北亚地区。

（5）陇海兰新沿线流通大通道：通过陇海、兰新线等运输通道，串联乌鲁木齐、西宁、兰州、西安、郑州、连云港等流通节点城市，向西出阿拉山口、霍尔果斯，联

接中亚，经莫斯科到达欧洲；以喀什为支点向西，通过中亚、西亚，经伊斯坦布尔到达欧洲。依托国际铁路运输通道，提升郑州、西安、兰州、西宁、乌鲁木齐等节点城市流通服务功能，向西北联系中亚、西亚和欧洲，向南辐射我国云贵地区，带动我国西部地区开发开放。

(6) 长江沿线流通大通道：以上海为龙头，以南京、杭州、宁波、苏州、合肥、武汉、重庆等为支点，串联起江苏、浙江、安徽、江西、湖北、湖南、四川、贵州、云南九省沿江节点城市，依托长江经济带综合立体交通走廊，建设长江沿线流通大通道，发挥承东启西、通江达海的区位优势，带动长江经济带和东中西部联动发展。

(7) 沪昆沿线流通大通道：依托沪昆高铁、沪昆铁路、沪昆高速公路组成的综合运输体系，经缅甸联系南亚和孟加拉湾，串联长三角地区、长株潭地区、黔中地区、滇中地区，加强长三角沿海发达地区与中部内陆地区、西南沿边地区流通产业联动发展，形成横贯东中西部地区，联系南亚的流通大通道。

(8) 珠江西江流通大通道：依托珠江—西江黄金水道和南广铁路、贵广铁路、云桂铁路等组成的综合运输体系，建设珠江西江流通大通道，经越南辐射东盟和南亚，

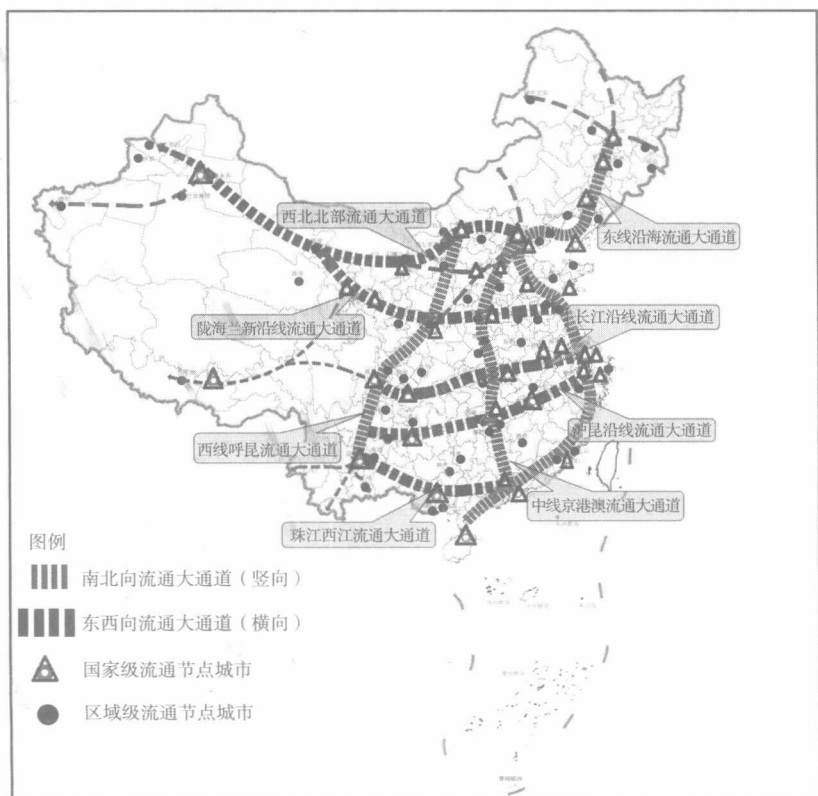


图 1-1 全国骨干流通网络布局示意图

资料来源：《全国流通节点城市布局规划（2015~2020 年）》。

发挥直接连接东西部地区、面向港澳、连接东盟的区位优势，促进形成西南中南地区新的经济支撑带，形成东西互动、优势互补、江海联动的流通大通道。

2. 产业与流通数据联动

“3纵5横”全国骨干流通大通道是以37个国家级流通节点城市为主，带动66个区域级流通节点城市为辅，推进遍及全国范围的流通网络的发展。因此，这里以2005~2014年的数据^①讨论37个国家级流通节点城市的产业与流关联性。研究分为两个视角：①以37个城市为视角，分析城市间产业与流通的联动；②以产业、流通为视角，分析37个城市的联动。

产业数据指标：国内生产总值（GDP）、第一产业增加值（IND1）、第二产业增加值（IND2）和第三产业增加值（IND3）。

流通数据指标：旅客运输量（PassVol）和货物运输量（CargVol）。

（1）产业、流通的联动。将37个节点城市的产业与流通数据进行相关性分析（见表1-3）。国内生产总值（GDP）、第一产业增加值（IND1）、第二产业增加值（IND2）、第三产业增加值（IND3）与旅客运输量（PassVol）和货物运输量（CargVol）均存在显著的相关。从相关性系数来看，货物运输量（CargVol）与产业变量较旅客运输量（PassVol）来得大，说明货物运输量与国内生产总值、第一产业增加值、第二产业增加值、第三产业增加值的关联性更紧密，联动更强。

表 1-3 产业、流关联性分析

指标		GDP	IND1	IND2	IND3	PassVol	CargVol
GDP	Pearson 相关性						
IND1	Pearson 相关性	0.357 **					
IND2	Pearson 相关性	0.919 **	0.474 **				
IND3	Pearson 相关性	0.961 **	0.280 **	0.840 **			
PassVol	Pearson 相关性	0.517 **	0.304 **	0.471 **	0.494 **		
CargVol	Pearson 相关性	0.732 **	0.497 **	0.737 **	0.638 **	0.416 **	

注：** 表示在 0.01 水平（双侧）上显著相关。

（2）节点城市的联动。选取国内生产总值（GDP）、旅客运输量（PassVol）与货物运输量（CargVol）变量，对37个节点城市做相关性分析，结果见附表1：37个国家级流通节点城市关联性分析。除长春与其他节点城市均显著相关外，余下36个节点城市的联动存在显著不相关，情况如下：

① 因2015年数据采集存在一定缺失，故数据确定到2014年，因产业流通的关联是长期历史发展起来的，所以最新数据到2014年也可准确描述它们之间的关系，不影响研究结论。

北京与天津、石家庄、太原、呼和浩特、大连、上海、济南、青岛、武汉、南宁、昆明、拉萨、兰州、银川、乌鲁木齐不相关；

天津与苏州、深圳、海口、成都、贵阳、拉萨不相关；

石家庄与苏州、深圳、海口、贵阳不相关；

太原与苏州、郑州、深圳、海口、重庆、成都、贵阳、拉萨不相关；

呼和浩特与沈阳、苏州、深圳、海口、重庆、成都、贵阳不相关；

沈阳与上海、拉萨不相关；

大连与苏州、深圳、海口、重庆、成都、贵阳、拉萨不相关；

哈尔滨与上海、拉萨不相关；

上海与南京、苏州、杭州、郑州、长沙、深圳、海口、重庆、成都、贵阳、拉萨、西宁不相关；

南京与拉萨不相关；

苏州与宁波、济南、青岛、武汉、南宁、昆明、拉萨、兰州、银川、乌鲁木齐不相关；

杭州与拉萨不相关；

宁波与拉萨不相关；

合肥与拉萨不相关；

福州与拉萨不相关；

厦门与拉萨不相关；

南昌与拉萨不相关；

济南与深圳、贵阳不相关；

青岛与深圳、贵阳、拉萨不相关；

郑州与拉萨不相关；

武汉与深圳、海口、拉萨不相关；

长沙与拉萨不相关；

广州与拉萨不相关；

深圳与南宁、昆明、拉萨、兰州、银川、乌鲁木齐不相关；

南宁与海口、成都、贵阳不相关；

海口与拉萨、兰州、银川、乌鲁木齐不相关；

重庆与拉萨不相关；

成都与拉萨、兰州、银川、乌鲁木齐不相关；

贵阳与拉萨、兰州、银川、乌鲁木齐不相关；

拉萨与兰州、西宁、乌鲁木齐不相关。

从研究结果来看，北京、上海、苏州、深圳、拉萨、海口、成都等节点城市与其他城市的联动效果并不理想。表明在流通网络中，这些城市的经济表现显著，但并未