

优化资源配置, 促进京津冀区域物流 与区域经济协同发展

——评耿立艳著《区域物流与区域经济协同发展研究
——基于京津冀区域的实证研究》

李雪松

(中国社会科学院 财经战略研究院, 北京 100028)

[摘要]《区域物流与区域经济协同发展研究——基于京津冀区域的实证研究》一书立足于京津冀协同发展背景, 以区域物流理论、区域经济理论、协同学理论、产业结构优化理论为指导, 在借鉴国内外区域物流与区域经济协同发展研究成果基础上, 基于京津冀区域物流与区域经济发展现状与内在联系, 系统研究京津冀区域物流与区域经济的协同发展关系, 揭示目前京津冀区域物流与区域经济协同发展过程中存在的问题, 并提出促进京津冀区域物流与区域经济协同发展的总体思路和对策建议, 为国家和地方政府制定区域物流与区域经济协同发展政策提供科学的理论指导和决策参考。

[关键词] 区域物流; 区域经济; 协同发展

[DOI] 10.13939/j.cnki.zgsc.2018.10.026

《区域物流与区域经济协同发展研究——基于京津冀区域的实证研究》一书由石家庄铁道大学耿立艳副教授撰写, 科学出版社于2017年9月出版, 全书45万字。该书在前人分散的研究成果基础上, 分别对区域、区域经济、物流、区域物流、区域物流系统等概念的内涵及特征进行了规范, 同时对区域物流与区域经济的互动作用机制、协同发展等问题进行了较为全面的分析探讨。作者指出, 区域经济是区域内包括物流活动在内的各种经济活动总和, 对于区域物流的发展具有决定作用; 区域物流作为区域经济的重要组成部分, 对于区域经济的发展具有推动作用, 区域物流存在与发展的主要目的是最大限度地发挥本区域物流设施的能力, 用以实现区域物资的空间、时间效益与各物流环节的合理衔接, 进而促进区域经济的发展。区域物流与区域经济协同发展应实现两者在功能、水平、结构等方面的协调、配合发展, 表现为区域经济运行效率的提升、区域物流宏观与微观效益的实现, 因此, 区域物流与区域经济之间存在相互统一、相互促进的关系。

该书从物流发展规划、运输基础设施、运输结构、物流业发展状况等方面分析了京津冀区域物流发展现状, 同时, 从经济规模、产业结构、投资、国内外贸易等方面分析了京津冀区域经济发展现状。作者认为, 一方面, 京津冀区域近几年的物流发展速度明显加快, 区域物流运输基础设施比较完善, 公路货物运输占主导地位; 在京津冀区域内部, 各地区物流发展并不平衡, 河北省由于地域较大, 在物流运输基础设施、物流业发展方面均劣于北京、天津两市; 另一方面, 京津冀区域经济增长迅速, 区域经济实力得到明显提升, 河北省的地区经济与天津、北京两市存在一定差距, 经济实力相对较弱; 北京市已进入后工业化阶段, 天津市处于工业化阶段后期, 正在向后工业化转变, 而河北省尚处于工业化阶段中期。

该书构建了京津冀区域物流与区域经济的互动作用模

型, 利用该模型分析了京津冀区域物流与区域经济之间的互动关系, 并分析了区域物流的经济影响因素, 进而选择了京津冀区域物流的经济指标, 利用灰色关联分析研究了京津冀区域物流指标与区域经济指标的相关性。应用投入产出分析法研究了京津冀区域物流业的产业关联效应和产业波及效应。作者认为, 京津冀区域物流与区域经济之间具有显著的线性正相关性关系, 加强京津冀区域的物流活动对于拉动京津冀区域经济具有一定的作用。另外, 区域物流作为京津冀区域经济的组成部分, 也支持和促进了京津冀区域经济的增长。作者还发现, 京津冀区域物流发展的经济影响因素中, GDP、第一产业产值、第二产业产值对京津冀区域物流发展的影响程度很大, 其中, 第二产业产值是影响京津冀区域物流发展的首要因素, GDP和第一产业产值是影响京津冀区域物流发展的次要因素; 分析京津冀区域物流发展时, 应主要考虑这三项指标之间的关系及其相互影响, 才能更全面地确定京津冀区域物流的发展速度与发展规模。最后, 京津冀区域物流业的发展对京津冀区域制造业、其他第三产业和物流业的拉动作用很明显, 对其他产业部门的拉动作用还不高, 京津冀区域物流业的发展仍然是一种内生式的发展模式, 受其他产业部门发展的带动作用较小; 制造业、燃气及水的供应业、建筑业、物流业属于“低附加值、高带动力”的产业; 而农林牧渔业、批发和零售业属于“高附加值、低带动力”的产业; 京津冀区域物流业的发展会通过直接和间接的消耗关系, 对包括物流业本身部门在内的8个产业部门产生较大的完全消耗作用, 同样, 京津冀区域各产业部门的发展可以通过直接和间接的消耗关系对物流业产生较大的完全消耗关系, 而农林牧渔业、制造业、燃气及水的供应业、建筑业和其他第三产业与物流业之间的具有很强的间接消耗关系; 京津冀区域物流业发展对于京津冀区域经济的拉动作用要明显大于其对于京津冀区域经济发展的推动作用。因此, 要想发展京津冀区域物流业, 应该以主动发展物流业为

手段，带动京津冀区域经济发展，而不是靠京津冀区域经济的发展来推动物流业的发展。

该书构建了包含两个一级指标、七个二级指标的京津冀区域物流发展衡量指标体系，采用层次分析法选取基础投资占比、人均货运量、从业人数占比三个指标作为京津冀区域物流发展的主要衡量指标。以这三个指标为控制变量，以第一产业、第二产业、第三产业产值为状态变量，构建了京津冀区域物流与区域经济的灰色控制模型，通过灰色控制模型分析了京津冀区域“两市一省”物流业与产业经济之间的增长弹性，以及京津冀区域整体物流业与区域产业经济之间的增长弹性。将主成分分析与协同学理论相结合，构建京津冀区域物流与区域经济的协同发展模型，通过该模型分析了京津冀区域物流与区域经济的协同发展关系。作者提出，京津冀三地区物流业对产业经济的增长弹性不尽相同：第一，整体上，北京市地区的“从业人数占比”对三次产业经济的增长弹性最大，“人均货运量”的增长弹性居中，“基础投资占比”的增长弹性最小。第二，天津市地区“从业人数占比”的下降趋势对三次产业经济的发展具有抑制作用，“基础投资占比”和“人均货运量”对三次产业经济的发展存在促进作用。第三，河北省地区的“基础投资占比”对三次产业经济的增长均有促进作用，而且对第二产业促进作用最为明显；“人均货运量”对第二产业的发展具有积极影响，但对第一产业、第二产业的增长具有消极影响，且对三次产业经济的消极影响大于对第一产业的消极影响；“从业人数占比”对三次产业经济具有促进作用。第四，京津冀区域的“基础投资占比”“人均货运量”“从业人数占比”均对第三产业增长的增长弹性最高，对第一产业增长的增长弹性最低。第五，京津冀区域物流系统与区域经济系的协同发展具有明显的波动状态，两系统在协同发展的初级阶段与中高级阶段、增长与降低状态之间转换。所选取的五项区域物流系统量化指标以及四项区域经系统量化指标均为京津冀区域物流与区域经济协同发展的关键影响因素，应该应积极发展这些指标，以促进京津冀区域物流与区域经济的进一步协同发展。

该书在合理设定产业结构合理化与高级化的度量指标基础上，构建不同的回归模型，分析了京津冀区域物流对区域产业结构合理化与高级化的作用程度。作者认为，京津冀区域物流业发展对于京津冀区域产业结构专业化具有显著影响，而对于京津冀区域产业结构合理化程度具有一定促进作用，其中，对区域第三产业的促进作用最为显著；京津冀区域物流业发展有效提升了区域产业结构的合理化程度，表现在京津冀区域物流业的发展一定程度上带动了京津冀区域劳动力由第一产业逐步转向第二、第三产业专业，梯度变化趋势较为显现。同时，京津冀区域物流业发展对于区域产业结构高级化水平也产生一定的促进作用。物流业作为京津冀区域第三产业的子产业之一，其发展快慢对于区域三次产业的劳动生产率提高呈现较为显著的作用，特别是对第一产业在统计显著性较高。此外，整体来看，京津冀区域物流目前还处于发展阶段，规模效应还没有得到充分的发挥，其对于区域三次产业劳动生产率的提升还有很大的空间。

该书将自适应惯性权重粒子群优化算法与最小二乘支持

向量机相结合，构建了最小二乘支持向量机-自适应惯性权重粒子群优化算法模型，通过自适应惯性权重粒子群优化算法选择最小二乘支持向量机的最优参数；选取六个评价指标，检验了最小二乘支持向量机-自适应惯性权重粒子群优化算法模型的预测性能。由该模型预测的京津冀区域物流与区域经济发展趋势结果表明，未来三年，京津区域物流以及区域经济将具有不同的变化趋势。具体来说，京津冀区域物流指标中，物流业产值与人均货运量、从业人数占比将呈现波动性增长的变化趋势，基础投资占比将具有逐年增长的变化趋势，而货物周转量将出现波动性减少的变化趋势。京津冀区域经济指标中，GDP和固定资产投资总额将呈现逐年缓慢增长的趋势，进出口贸易总额将呈现波动性上升的趋势。

该书从发展观念、经济中心城市、产业基础、城际交通体系、物流信息系统平台建设、物流人才发展等方面分析了京津冀区域物流与区域经济协同发展存在的问题，认为促进京津冀区域物流与区域经济协同发展应该以优化京津冀区域物流的发展布局、切实加强区域物流基础设施建设、不断创新区域物流的服务运作模式、大力推进区域物流的信息化与标准化建设、积极营造区域物流发展的政策环境、完善区域物流发展的体制与机制、加强区域物流的合作互动作为总体思路，从保证区域物流供需的综合调整、全面提升区域物流企业的核心竞争力、全方位提高区域物流信息技术水平、促进区域产业结构调整及联动发展、充分发挥政府的引导扶持作用、加强区域经济发展的基础保障等方面着手实施。

参考文献：

- [1] 曹东. 区域物流与区域经济协同发展研究 [J]. 企业家天地：理论版，2010（9）：15-16.
- [2] 郭湖斌. 区域物流与区域经济协同发展研究 [J]. 物流科技，2008，31（7）：83-86.
- [3] 国世旭. 区域物流与区域经济协同发展研究——以南京市为例 [D]. 南京：河海大学硕士学位论文，2006.
- [4] 金萍. 区域物流发展评价研究 [D]. 杭州：浙江工业大学硕士学位论文，2007.
- [5] 栾贵勤，王瑞凯. 区域经济发展与区域物流体系建设关系的理论研究 [C]. 全国经济地理研究会第十三届学术年会暨金融危机背景下的中国区域经济发展研讨会论文集，2009.
- [6] 徐虹虹. 现代物流业发展对上海产业结构优化的影响研究 [D]. 上海：上海师范大学硕士学位论文，2012.
- [7] 曾文琦. 区域物流发展与区域经济发展的关系 [J]. 福建行政学院福建经济管理干部学院学报，2004（4）：40-43
- [8] 李娟. 中部地区交通运输物流发展战略研究 [D]. 武汉：武汉理工大学硕士学位论文，2008.
- [9] 朱坤萍. 区域物流与区域经济发展的互动机理 [J]. 河北学刊，2007，27（2）：168-171.
- [10] 邹跃飞. 武汉城市圈区域物流协调发展的政策支持研究 [D]. 武汉：华中科技大学硕士学位论文，2007.
- [11] 栾贵勤，王瑞凯. 区域经济发展与区域物流中心建设研究 [J]. 山东社会科学，2009（10）：96-98.
- [12] 刘明菲，李兰. 区域物流与区域经济互动作用机理分析 [J]. 工业技术经济，2007，26（3）：40-42.
- [13] 廖迎，阮陆宁. 区域物流与区域经济增长（下转 P38）

(5) 智慧化与互联网引擎。积极利用先进的科学技术,对其游客的互动体验等进行系统的规划与设计,在无线通信技术的推动下,推动其产业结构的不断升级。

3.2 特色小镇的总体特征

(1) 以特色的产业及环境资源为基础。在对特色小镇进行建设与发展的过程中,积极对其产业资源进行系统的重视是非常有必要的,要根据市场的需求对其环境资源等进行系统的整治与调整,从而更好地对其特色小镇的发展进行有效的完善。

(2) 以坚定的政府政策及投融资支持为依托。加强对其政策的应用,从产业文化到核心资源的利用与开发,都要积极践行政府的有效政策,从而对其融资等提供有力的政策支持。

(3) 以产业链开发及房产开发为盈利核心。不得不说的是,积极对其土地资源以及房地产业的产业链进行系统的重视也是非常重要的,具体来讲,要从项目开发到经营管理等,根据实际的河北省自身的特色进行有效的规划。

3.3 特色小镇的关键在于产业培育

实际上,在对特色小镇进行有效建设与发展的过程中,积极对其产业培育问题进行系统的重视是非常重要的。具体来讲,要从特色产业入手,使其集聚在一起,在规模等方面进行有效的规划。比如,在河北省的白洋淀,其景区主打荷花、大观园等景观,在实际进行发展的过程中,也积极与历史人文进行有效的结合,诸如“小兵张嘎”的演出等,大大促进了其特色旅游业的进步与发展。

3.4 特色小镇发展的基础是人口聚集

在实际进行特色小镇建设的过程中,要积极对其人口资源进行有效的利用,过亿人口带动产业资源的有效开发,在房地产、金融、基础服务业等方面进行系统的开发。在这个建设的过程中,也要积极利用其旅游服务业带动城镇化的进步与发展,从交通系统、金融系统等方面进行系统的完善,从而更好地促进河北省特色小镇发展的科学化与合理化。

(上接 P27) 的实证研究——基于面板单位根与面板协整分析 [J]. 南昌大学学报:人文社会科学版, 2008, 39 (3): 64-69.

[14] 杜萌. 浅析西安物流发展现状与区域经济发展研究 [J]. 知识经济, 2012 (22): 95.

[15] 董龙云. 基于区域可持续发展的交通物流基础设施建设问题研究 [D]. 长沙: 中南大学博士学位论文, 2009.

[16] 熊勇. 广东制造业与物流业协调发展策略研究 [J]. 广东科技, 2016, 25 (8): 1-4.

[17] 徐松. 物流成为区域经济发展的突破口 [J]. 市场周刊: 新物流, 2007 (7): 16-17.

[18] 赵琨, 许洪贵, 朱晓宇. 基于支持向量机的浙江省物流区域发展研究 [J]. 中国物流与采购, 2014 (9): 76-77.

4 国内外特色小镇的建设对河北省“产城人文”建设与发展的启示

4.1 落实城镇化的功能要求, 构建“产城人文”一体化的城镇

特色小镇在实际进行建设的过程中, 要积极发挥“产城人文”一体化的带动作用, 从产业到城市, 再到重要的人文资源, 都要对其基础设施服务等进行系统的重视, 从而更好地促进其特色小镇的建设与发展。

4.2 结合具体环境特征, 打造生态宜居环境

在实际发展的过程中, 要着力打造宜居的生态环境, 不仅从其生活环境中进行充分的重视, 对其生态环境的保护也要进行系统的重视。

5 结论

总的来说, 在科学技术不断进步与发展的 21 世纪, 我国在进行经济建设的过程中, 要积极对其国内外特色小镇的建设经验进行充分的借鉴。并且, 从河北省目前的发展状况来看, 为了更好地促进其产业结构的革新与发展, 积极对其进行特色小镇的建设与发展, 并注重“产城人文”的发展理念指导是非常重要的。因此, 在未来的发展过程中, 要积极建设特色小镇, 践行“产城人文”的目标, 从而更好地促进我国社会经济的长效健康发展。

参考文献:

李秀云, 李俊杰, 康丽滢. 国内外特色小镇建设中“产城人文”融合对河北省的启示 [J]. 全国流通经济, 2017 (19): 56-57.

[基金项目] 2016 年度河北省社会科学发展研究课题民生调查专项 (课题编号: 201601526 一般课题)。

[作者简介] 田虹虹 (1974—) 女, 汉族, 河北邢台人, 副教授。

[19] 朱林. 物流产业对区域经济时空格局影响的研究 [J]. 吉林金融研究, 2009 (4): 28-30.

[20] 陈木子. 重庆市两江新区物流发展评价研究 [D]. 重庆: 重庆交通大学硕士学位论文, 2014.

[21] 韩玉, 李红云, 隋鹏, 等. 基于“四化同步”的河北省农业现代化发展探讨 [J]. 山西农业科学, 2013, 41 (8): 877-881.

[22] 赵放, 成丹. 东亚生产性服务业和制造业的产业关联分析 [J]. 世界经济研究, 2012 (7): 73-79.

[作者简介] 李雪松 (1970—), 江苏宿迁人, 经济学博士, 中国社会科学院财经战略研究院纪委书记、副院长, 中国社会科学院研究生院教授、博士生导师。