# 浅谈区域经济与物流产业发展研究

来源：网络 作者：流年似水 更新时间：2025-04-21

*随着经济的快速发展，各地区单一的物流企业已经难以适应物流产业发展的需要，而各区域的经济发展状况有所差异，又决定了物流产业发展的区域性特点。因此，巫需通过物流产业与区域经济的相关性分析，明确二者在当前经济条件下的发展现状，据此构建有效结合的...*

随着经济的快速发展，各地区单一的物流企业已经难以适应物流产业发展的需要，而各区域的经济发展状况有所差异，又决定了物流产业发展的区域性特点。因此，巫需通过物流产业与区域经济的相关性分析，明确二者在当前经济条件下的发展现状，据此构建有效结合的区域经济与物流产业发展对策。

【关键词】区域经济;物流产业;发展。

一、物流产业与区域经济。

(一)物流产业的概念及特征。

物流产业属于第三产业的范畴，又称为物流服务业，是一种由物流资源产业化而形成的聚合性产业，具体包括运输业、仓储业、包装业、配送服务以及信息平台的资源整合手段。这些资源运用于产品市场的多个领域，包括农业、制造业和服务业中的大部分流通业务。不论是生产类企业还是流通类企业，都存在大量的物流活动或物流业务，但是这些物流活动或物流业务本身不是物流产业，只有将这些物流活动或物流业务独立化、社会化为一种经营业务，才能称其为物流产业。因此，相对于物流企业来讲，物流产业跨出了单个经营主体的狭隘约束，泛指一类物流企业集聚而成的企业群。

从物流产业的定义，不难看出物流产业涉及到的不仅仅是服务性行业，只要跟物流活动有关的行业行为，都被纳入物流产业的运作范畴。如图1.1，综合所涉及行业的共同特点，物流产业具有典型的基础特性，也就是说物流产业链下具体业务的实施必须依托交通基础设施和系统的物流装备，而且物流产业本身的服务行业特性决定了其通过时空属性改变来实现商品价值的转移，也就是具有服务性，在商品转移过程中，必然涉及到多个行业和生产、服务、流通部门，体现为它的综合性。

(二)区域经济与区域物流。

区域经济，是一种综合性的经济发展的地理概念，在一定区域内由经济发展的内部因素与外部地理环境相互作用而形成的生产性综合体，属于具有特定结构和功能的经济系统。它不仅受制于地区性的自然资源禀赋，更重要的是与投入资金、劳动密集程度、技术先进度等社会因素密切相关。随着绿色经济生活观念的深入人心，考察一个区域的经济效果，也不能只定位于单纯的经济指标数据上，需要考虑社会整体效益以及地区性的生态效益，这样构成的区域经济才是较为完整的一个主体，但当前的经济环境和发展水平又决定了物流产业发展起初对环境的较小依赖度，本文正是基于这样的思想对环境这方面不予考虑。

区域物流，泛指区域经济中的物流产业，属于宏观范畴的概念。现代经济体系下的区域物流更多的侧重于区域内部从供应方到需求方的商品或服务的运输与集散的一体化，它以特定区域为腹地，在这个特定的区域地理环境中，结合各区域经济发展的规模和范围，连通区域内外商品的输入与输出，并通过运输业务、仓储服务、包装服务、配送服务以及信息平台建设等基本活动的有效构成，最大程度的服务本地经济建设，稳定本地生态经济的良好有序发展。其实，通过以上对比可知，区域物流就是对区域经济中物流产业的产生、发展等一系列行为的总体概况，浓缩为通过关注区域中的物流产业，来促进各区域的经济发展水平。

二、物流产业与区域经济的相关性分析。

(一)物流产业与区域经济的内向关联。

1、物流产业影响区域经济发展。根据区域经济增长极理论，区域经济的发展主要依靠条件较好的少数地区和少数产业带动。物流产业具有深入所有行业的便利性，高度集中的物流产业能够有效快速培育区域内部重点行业的经济增长极，通过这种区域内的扩散效应，影响和带动周边地区和其它产业发展，最终很好的刺激经济的增长。据统计数据，2009年美国物流产业规模为9000亿美元，占美国GDP的10%以上，而十年之前其物流产业对GDP的贡献率就已经高达9.9%。另一组数据显示，近20年之内，日本物流业每增长2.6个百分点，经济总量就增加1%。

不仅如此，物流产业的发展可以最大化提高物流活动效率，进而减少生产、流通过程中的运营成本，提高经济单位的运营效率，通过改善物流环境较好的提高区域内企业的竞争力，而且高度专业化、规模化的物流产业涉及到许多行业，具有极强的产业关联和带动效应。物流产业对与区域经济的影响，除了表现在对产业关联的推动作用，还有助于调整区域经济结构，良好的物流产业带动其他产业间的资源流动，降低生产流通中的交易成本，形成稳定的适合本区域物流产业发展水平的经济结构状况。

2、区域经济促进物流产业发展。物流产业发展，当然离不开区域经济的配合，区域经济决定了物流产业所能最终达到的水平，一个经济水平较低的区域经济体，很难发展起较为成熟的物流产业链条。可以说，区域经济发展水平是物流产业发展的基础和衡量标准，任何物流产业的集聚和复合，都必须依托于本地区的经济发展状况。当然完善的区域经济，很大程度上拥有较强的区域竞争力，内部的市场机制和资源配置水平都较为领先，可以为融入各行业的物流产业做好发展的基础。另一方面，区域经济的规模同样决定着区域物流产业的发展水平，较大的经济规模往往伴随着巨大的物流业务量，繁忙的运输业务，大额的订单，高效及时的配送服务等等。也只有规模巨大的区域经济体，产生较高的效益，才能将本区域的物流环境整治的井井有条，更有效率。由此可见，区域经济的发展无时无刻不影响着物流产业的运转，进而影响到其最终的物流产业绩效。

(二)物流产业与区域经济的外向关联。

本区域经济的发展状况与物流产业的发展密切相关，这是体现在物流产业与区域经济的内在相关性。然而，区域经济体的存在，客观上产生了区域经济体之间的物流产业活动，这种相关性对于物流产业具有不可忽视的影响作用。区域间的经济活动，体现在物流产业间，就表现为区域之间物流业务带来的资金流、商品流以及信息流的传递与运转。根据区域的相互依赖理论，地区之间的经济、社会发展都不是孤立的，都是彼此紧密相连的。一方面，物流产业水平可以反映区域经济体之间的外向关联特征，反映区域间的经济来往密切程度，体现区域间的依赖和贡献度;另一方面，区域经济体之间的密切关联，必定会加快当地区的物流发展水平，经济要发展，生产、流通市场是发展的基石，区域间的经济依靠水平加大，必定利于物流产业的集聚以及复合性发展。

三、当前各区域经济中物流产业发展的现状。

通过上述区域经济与物流产业的内向关联与外向关联的分析，我们知道要发展地区经济必须重视对于地方物流产业的培育与引导，也需要能够明确各区域发展过程中物流产业面临的问题和发展的现状。当前经济环境下，物流产业在各区域都取得了突飞猛进的发展，尤其是在经济发展水平较快的东部沿海地区，物流创造的GDP占据总生产总值的比重越来越高。因此，必须重视各区域中物流产业的发展现状。

(一)物流企业规模小，综合服务能力较差。

物流产业，是一个典型的集聚型产业，需要产业间的集聚来降低成本提高收益。但是从当前我国各重点区域经济体的发展状况来看，物流产业的集聚水平都是不高的，只是建立在简单的运输对接、仓储聚集、共同包装、互助配送基础上，没有形成真正的有机统一。而且这其中又以中小物流企业为主体，虽然物流要素都已分割在各部门、各领域，但是没有形成统一的大市场，一系列物流活动还主要是依靠本企业内部来实施，没有具体的分工细化，没有高度的专业化操作，必定加剧内部实施的运转成本。据统计局数据，在我国目前工业企业生产中，直接劳动成本占总成本比重的10%不到，而物流费用占商品总成本的比重约为40%，全社会物流费用支出约占GDP的20%，在荚国和欧洲这个数字分别为5%和10%。因此，我国目前的物流行业成本明显处于较高的不经济水平。

除此之外，中小物流企业形式上的集聚不能达到规模上的效益共享、成本共担，而且大量中小物流企业的存在，使得区域内物流产业的综合服务能力水平较低，大部分物流企业都难以脱身于物流市场上的激烈竞争，不能将更多的资金、时间、技术、人才应用于本区域或区域间物流服务的建设上，只有少数的大型物流企业有些这些方面的成绩，但效果也不十分明显，因为物流产业最终还是要面对具体的消费群体，这样的复杂流程和过长的服务产业链，难以保证服务水平的高质量。

(二)地区差异较大，第三方物流水平层次不齐。

据统计，欧洲目前使用第三方物流服务的比例约为76%，美国约为58%，且其需求仍在增长，而我国的第三方物流服务的比例占比相比较发达国家还有较大差距。不仅如此，我国的物流产业的发展还呈现非常明显的区域差异，这更减缓了第三方物流服务的普及性。

1、东西部差距逐步加大。由于历史及地区分布的原因，我国东、中、西部的经济发展水平呈现逐步递减的趋势。由区域经济与物流产业的内生关联性，我们知道，经济发展水平对物流产业发展产生较大的影响。近些年，随着我国经济的持续稳定发展，东、中、西部的经济发展水平都取得了长足的进步，但是经济水平差距也有拉大的趋势。这样的经济背景，便产生了物流发展的区域性差异，尤其表现在第三方物流的发展方面。东部的物流发展速度远远超过中西部，而且第三方物流的密集程度及实施效率都具有明显的优势，已经开始向专业化的细分工过渡。而经济较为落后的中西部第三方物流带来的产值比重仍旧较低，更多的是以物流企业自身为基础的产值创造，这样相比于东部，第三方物流的水平差距呈现逐步加大的趋势。

2、各区域内部差距显著。第三方物流的发展，对于本区域经济发展水平的依靠较深，必须是足够规模基础上才能产生的专业性分工。在这方面，尽管东、中、西部差距加大，但就某个区域内部而言，存在的差距也是十分明显。比如东部地区的沪宁杭经济区，第三方物流水平居于全国最优。而位于山东南部和江苏北部的淮海经济区的第三方物流水平则相形见绌，无论是绝对额还是所占份额，都存在着较大的差距，而且呈逐步加大之势。

(三)区域性物流信息系统缺失，宏观调控能力不强。

物流产业的各个环节之中，除去传统的运输、仓储、配送等，只剩下信息平台的建设。信息化建设是现代物流业的灵魂，单一的物流企业很难具有用现代物流技术处理物流信息的能力，但是区域性的物流产业便可以构建区域物流信息平台来进行运作。但正是由于区域经济的差异，也产生了对于物流信息系统建设的差异，较为发达或者成熟的区域经济体，能够建设成物流信息系统，但在全国来看还属于极少数。大部分区域体都没有专门对于物流信息的专业化建设平台，这也就决定了区域内部或者区域之间进行宏观调控把握物流产业发展的能力有所欠缺。

四、发展物流产业促进区域经济增长的对策。

明确了当前经济环境下的物流产业发展现状及问题，必须找到途径来解决问题改善现状，只有这样才能真正发挥物流产业在区域经济发展中的促进及催化作用，真正引导区域经济走向稳定发展的增长之路。

(一)壮大物流产业，形成区域集群效应物流产业与区域经济的密切关系，表明了物流产业对于推动地方经济建设的重要性，必须毫不犹豫的着力壮大物流产业，着力引导物流企业的集聚，向更有效率的产业化方向发展。国家对于物流产业的发展拥有不可推卸的责任，有关部门必须积极负责起来，制定更适合当前我国经济发展的物流产业支持政策。如2010年3月5日，国家出台政策重点支持上海建设国际金融中心、国际贸易中心、国际航运中心，这对于以后上海的物流市场将会产生极为远大的影响，会使得上海的物流集聚程度迈向前所未有的高度。但相比于年产值占荷兰GDP的12%的世界第一大港鹿特丹，物流业务占GDP的8%的新加坡都有较大的差距。只有建设物流产业的目标，已不能很好的适应当前经济全球化的快速发展，还必须考虑到产业集群的角度，区域内部和区域之间的产业集群缺一不可，国家应着力推进区域内部的物流产业集群，体现出本区域的集群优势，在此基础上，区域间的跨区域产业集群也必须得到重视，这是增强我国物流产业竞争力的必经之路。

(二)因地制宜，促进第三方物流集约发展随着经济的发展，社会分工的细化，物流逐步从生产领域分离出来，形成独立的第三方物流，这与生产、流通环节中物流的业务整合起来就构成了当下的物流产业。物流产业的发展，具有较明显的区域差异，这也就产生了第三方物流发展的差异。明确了差异和区域特点，必须因地制宜的开发物流产业，对于经济较为发达的东部区域体，集中主要业务力量发展集约化的第三方物流，就要积极引导自营物流和外包物流向集约化的第三方物流发展，通过提高物流产业内的专业化水平，降低物流产业的成本，提高所获得的最大收益。要想更好的达到效果，必须积极创新制度方式，放开市场管制，促进市场竞争，这样能发挥第三方物流的天然优势，淘汰掉不适宜生存的粗放型物流企业。而区域经济较为落后的中西部地区，必须依托本区域特点，重点建设物流产业的集约化发展，不可过度要求第三方物流的集聚，而应该先把本区域物流产业的发展水平提高，进而更好的促进本区域经济发展，最终来促进日益发展成熟的第三方物流向集约化发展。

(三)建立区域物流信息系统，加快物流信息流通。

现代物流区别于传统物流的一大特征就是现代物流信息的建设，谁拥有信息，谁就能在物流活动中拥有优势，信息系统越完善越全面，物流供给的水平就会越高[5]。区域物流信息系统，能够最大程度的调控区域内部和区域之间的物流信息，能够加快区域的物流信息更新速度，更好的利于区域物流产业发展。各主体区域必须明确物流信息系统的重要性，从宏观整体角度加以把握。各区域积极设立本区域内部的物流信息系统，加快物流信息的流通，提高物流信息的利用效率。一方面，中国物流协会可以组织各区域的物流企业办理会员业务，引导建立全国性的物流信息流通平台。通过信息平台，各物流企业能够更公平更有效的参与到本区域物流产业的建设和发展中来，以便为本企业的经济效益、本区域的经济发展水平提供最大的帮助。另一方面，各区域经济体都必须转变物流信息观念，明确物流信息建设在物流产业发展中的重要地位，各物流企业也必须注重对本企业信息系统人员的管理培训，促使企业形成物流信息系统调控下的有效运转体系，最大化的利于企业生存发展。

【参考文献】

1、孙有望。现代物流导论[M].上海：同济大学出版社。2004，(8)：7-9.

2、栾贵勤。区域经济学[M].北京：清华大学出版社。2008，(11)：59-623、沈强。吴江。重庆物流产业与经济增长的关系研究[J].中国市场。2011，(2)：12-13.

4、周君。区域物流业对地区经济增长的影响分析[J].统计与决策。2006，(2)：109-112.

5、张群。程肖冰。现代物流与区域经济发展[J].统计与决策。2005，(12)：97-98.

本文档由028GTXX.CN范文网提供，海量范文请访问 https://www.028gtxx.cn