

doi:10.11835/j.issn.1008-5831.2015.05.003

欢迎按以下格式引用:何关银,孙瑞者.大宗物流及其对区域经济发展的影响分析[J].重庆大学学报:社会科学版,2015(5):16-22.

Citation Format: HE Guanyin, SUN Ruizhe. Analysis of bulk logistics and its impact on the development of regional economy[J]. Journal of Chongqing University: Social Science Edition, 2015(5):16-22.

大宗物流及其对区域经济发展的影响分析

何关银,孙瑞者

(重庆人文科技学院,重庆 402514)

摘要:物流理论与实践在微观层面不仅要让企业利用供应链系统获得经济外部性带来的好处,更要在经济全球化与区域经济一体化进程中发挥更大的作用。文章在此基础上对大宗物流与区域经济一体化发展展开论述。大宗物流的发展是中国经济对物流理论与实践的创新性贡献,经济中心城市之间基于价值链的大宗物流,与企业、消费者之间的供应链物流是辩证统一的关系,大宗物流的经济运作是基于价值链逻辑展开的,对区域经济一体化发展具有重要的战略意义。

关键词:供应链物流;大宗物流;区域经济;价值链

中图分类号:F250 **文献标志码:**A **文章编号:**1008-5831(2015)05-0016-07

习近平同志在出席2014年亚太经合组织(APEC)领导人非正式会议第一阶段会议的讲话指出,我们应该深入推进区域经济一体化,打造有利于长远发展的开放格局^[1]。本文的理论创新点是,在通行的大宗商品中析出了有一定原创意的大宗物流概念;并用价值链逻辑对大宗物流的经济运行机理进行了分析。同时,探索将大宗物流研究应用于分析经济中心城市之间的流通联系。重庆等城市与欧洲杜伊斯堡等经济中心城市之间的大宗物流关系,是本文观点提出的实践依据;本文观点提出的理论依据,则是学界对大宗商品与大宗物流之间的联系与区别的探讨。

一、从“供应链的微观经济学物流”向大宗物流的发展

(一)当前物流领域的理论与实践以“供应链的微观经济学物流”为主导的原因

一是物流理论与实践的范式基础或核心概念是“物流成本中心”说。无论是美国彼得·德鲁克的物流是企业成本中的“黑大陆”学说,还是日本西泽修教授的“物流冰山”学说,提出与要解决的经济问题都是“发现物流的价值,降低物流的成本”^[2]。当前美国的物流理论研究与实践处于世界领先水平,其物流理论主要是以“仓储→供应链→企业或消费者”为框架的研究,其中,发展比较充分的理论内容是用运筹学、经济模型等方法对供应链环节进行不断优化以达到降低物流成本的目的。

二是将物流作为创造企业经济效益的“第三利润源泉”。此观点是日本权威学者西泽修先生在1970年提出的^[2]。1973年的石油危机中,西方发达国家大力发展物流业以减轻石油涨价带来的成本上升压力凑了效,物流“第三利润源”的作用已经得到证实,物流在企业管理中的地位得到巩固。

修回日期:2015-06-29

作者简介:何关银(1953-),男,四川人,重庆人文科技学院工商学院教授,国务院特殊津贴专家,主要从事经济哲学、区域物流研究。

三是把物流指向企业客户的“服务中心学说”。美国和欧洲一些学者认为,物流活动的最大作用并不在于为企业节约了成本或增加了利润,而是在于提高了企业对用户的服务水平,进而提高了企业的竞争力。服务中心学说特别强调了物流的服务保障功能,国内有关物流服务功能的研究也是比较热衷的话题。

四是基于企业经营活动的“效益悖反”现象。效益悖反,是指在物流系统中的功能要素之间存在着损益的矛盾。在认识到物流系统存在着“效益悖反”的规律之后,狙击悖反的路径是,把物流系统的运输、储存、包装、装卸搬运、流通加工、物流信息处理等功能要素的有机联系寻找出来,作为一个整体来认识,追求总体的效果。

以上大部分学说主要以企业内、外部作为研究的出发点,供应链管理学说主要以对核心企业所带领的企业之间的相互合作为出发点,所以,本文将这些研究归结为“供应链的微观物流”。

(二)大宗物流与大宗商品、大企业、经济中心城市的关系分析

大宗商品运输需求,是大宗物流分化出来的实践起点。有大宗商品运输需求,必然有大型制造企业的存在,成百上千配套企业以大型制造企业为中心形成相关产业链,众多企业物流需求的集合与大宗商品如江河的支流与主流汇合一般,形成大宗物流。

但是,大宗商品与大宗物流既有联系又有质的区别。其联系是,大宗物流以大宗商品的先期存在为前提。比如,煤炭、原油、铁矿石、粮食或棉花等农产品等大宗商品的运输需求,常常会带动沿线各种小商品加入其中,汇聚成大宗物流业态;同时,煤炭、原油、铁矿石、粮食或棉花等农产品等大宗商品运出地,将因大宗商品运出的巨大收益形成的购买力,将有丰富的大宗回程物流需求。其区别是,大宗商品标准是某一种商品形成的运输需求,大宗物流的标准是集装箱标箱集合形成的运输需求。

在世界或中国,大型制造企业及其成百上千的配套企业,空间聚集多在经济、社会、文化发达的经济中心城市及其城市带上。所以,大宗物流需求,常常具体表现为相距几百、几千乃至上万公里的经济中心城市之间的物流园区中的物流作业区、集装箱编组站之间的运输与返程物流关系。

(三)大宗物流的“中国创造”

中国作为世界最大的制造业大国,为创造出大宗物流的必然性奠定了坚实的基础,大宗物流可以说是中国物流业界的实践创造,主要表现为以下方面。

1. 现有研究成果为研究大宗物流提供了理论基础

20世纪80年代改革开放之初,中国就引进了“物流”理论。长期以来,部分学者的研究成果也为“大宗物流”的提出奠定了学术资源基础。比较有代表性的观点有:(1)在大宗商品基础上发展大宗物流。王艳艳、陈韬提出改进铁路大宗货物运输组织方式,优化运力资源配置,建设运输新通道等大宗货物物流化发展对策^[3]。马卫光指出,要加快宁波(镇海)大宗货物海铁联运物流枢纽港开发^[4]。周鸣指出把舟山群岛建成大宗国际商品国际物流基地具有重要意义^[5]。(2)有关大宗商品物流体系发展模式的研究。李玉民认为随着现代物流的深入发展和市场经济体制的逐步确立,提出基于大宗货物道路运输招投标的区域物流发展模式应逐渐演化到基于大宗物流活动招投标的区域物流发展模式^[6]。安芳成、关治超等提出构建基于同质性大宗商品物流的配置优化模型^[7]。(3)有关大宗商品电子商务物流平台建设的研究。奚韵文提出在厦门(海沧)设立海西大宗商品电子交易中心,打造区域性物流中心的建议^[8]。翁心刚、安久意对构建全程电子商务物流集成模型和集成功力模型进行了分析,并对模型的内外动力影响因素的作用机理进行了梳理^[9]。舒锦屏分析了大宗物资在电子交易平台下的物流需求特征^[10]。(4)有关大宗商品物流金融模式的研究。张漫对于适合大宗商品的物流金融模式——代收货款模式、垫付货款模式、仓单质押模式、保税仓模式、统一授信模式进行了具体分析^[11]。但是,上述关于大宗物流的研究,都未将大大宗商品与大宗物流作质的区别,其研究主要是以大宗商品交易为出发点,理论上将大宗物流仍然视为传统物流的分支,并没有跳脱传统物流研究的基本观点。

2. 以重庆市利用“渝新欧铁路大通道”促进地区经济发展为代表的成功实践

重庆2011年开辟出的“渝新欧铁路大通道”,是大宗物流促进国内外经济一体化与区域开放水平跨越

式发展的有力证明。“渝新欧”在重庆及其周边川、陕、鄂、贵相邻地区已经形成了一个大宗物流运输体系。这个体系对重庆招商引资、对外开放的促进作用巨大。渝新欧铁路大通道不仅为重庆生产的笔记本电脑找到了便捷运往欧洲的通道,还进一步带动了重庆的招商引资工作。据重庆市有关部门的资料,近3年,重庆实际利用外资的增幅都在50%以上。2010年重庆市实际利用外资是63亿美元,2013年是106亿美元。在世界金融危机影响还没有完全过去的背景下,这种增长殊为不易。2010年重庆的进出口总额是124.3亿美元,2013年进出口额为686亿美元,出口市场也由港澳台向欧美市场转变,这种变化是很多人没有想到的。

3. “一带一路”与“互联互通”战略为发展大宗物流创造良好的政策环境

2013年习近平主席代表中国政府提出,共同建设丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的倡议;2014年APEC峰会期间提出互联互通建设战略性建议。习主席提出的“一带一路”和互联互通的区域一体化战略构想,更为中国大宗物流的发展与研究,奠定了坚实的理论与实践基础,事实上肯定了大宗物流方面的理论与实践的“中国创造”。

4. 中国大宗物流研究中心的成立正式开启了对大宗物流的学术与实践探索

2014年10月“第十一届中国国际物流节”举行期间,“中国大宗物流研究中心”正式成立,将重点关注大宗物流领域发展前沿、行业动态、市场信息、商业模式、资源整合等方面,并对大宗物流领域制度环境、行业发展、企业面临的问题进行研究,提出相关解决方案。

(四)关于大宗物流的界说

大宗物流是与世界、国家、较大经济空间或区域相联系、相匹配的“物流宏观与中观理论”。在实际经济生活中,大宗物流是以物流园区、物流作业区为基础,没有以集装箱标箱为单位,没有通过水空港口或铁路基础设施相联结,没有经济中心城市之间距离在几百、几千、甚至上万公里,为满足地区之间经济发展而产生的一种经济业态。

大宗物流与供应链物流之间是辩证统一关系,是互相促进、并行不悖的关系,而不是互相否定的关系。没有以物流园区、物流作业区为基础、以集装箱标箱为单位、通过水空港口或铁路基础设施相联结,经济中心城市之间以至少几百、甚至几千上万公里的大宗物流经济业态,供应链物流是无本之木、无源之水。同样,没有供应链物流,大宗物流也不可能持续运行,并失去存在意义。

经济中心城市的物流作业中心、集装箱标箱、相匹配的高速公路、铁路、江海或航空及港口等基础设施,是大宗物流的“三要素”(图1)。大宗物流像涓涓细流汇江河一样,是所在区域各种运输需求在经济中心城市物流作业中心的汇集。经济中心城市的物流作业中心依靠什么将区域各种运输需求变成物流?集装箱标箱是基本的大宗物流单位,各种大宗或小宗货物一旦装满集装箱,就是大宗物流的存在式样了。以集装箱标箱式样或形式存在的大宗物流,要想实现从经济中心A地被运往几百、几千乃至上万公里的经济中心B地,需要依靠快速、便捷的高速公路、铁路、江海或航空及港口等基础设施。

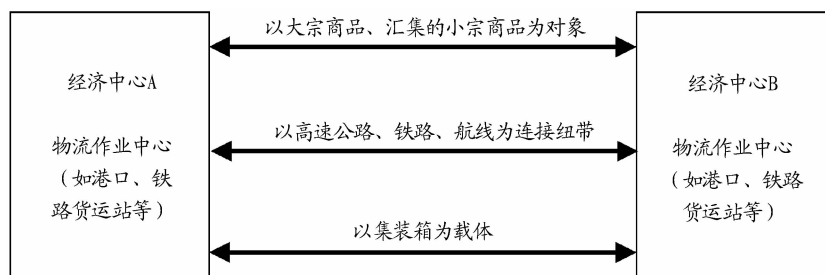


图1 大宗物流要素逻辑结构图

大宗物流有两个特征:(1)是区域物流需求的集合。这个特征强调的是大宗物流对区域物流需求的依赖性,也就是说,特定区域的经济水平愈高或依托中心城市经济辐射与带动力所能汇集的区域愈广阔,大宗物流的规模性、持久性与之伴随的“区域整体性物流效益‘蛋糕’”就愈大。在世界或中国,唯有经济中心城市才具有相当广阔的经济辐射与带动力,也才如大江大河汇聚万千支流一样,吸引周边物流需求并

组织大宗物流,所以,大宗物流往往在经济生活中表现为经济中心城市之间远程的物流运输关系,并表现为沿途区域物流需求“搭便车”的运作过程及业态形式。(2)对区域经济发展有直接推动作用。大宗物流为什么被称为“经济繁荣的‘晴雨表’”?就在于大宗物流的规模、运输频率、综合经济效益可以支撑区域乃至世界经济的发展。经济发展实践证明,大宗物流发展应该先于区域经济发展,至少要同步,如果滞后于区域经济、特别是产业发展或调整进程,将“倒逼”大宗物流的发展。重庆市渝新欧铁路大通道,就是“倒逼”出来的。重庆“十一五”规划就将电子产业作为要发展的“六大产业”之一,2009年9月,惠普、富士康两大国际电子龙头企业落户重庆,是重庆发展电子产业取得突破性进展的标志。电子产业在重庆的发展,每年有数以千万台乃至亿台计的电脑产品及其配件构成的大宗物流需求,可是,重庆当时的物流通道仍然是通过沿海港口运输,其长达一、两个月的运输时间成本,将使重庆市发展电子产业的战略在经济效益上黯然失色!必须开辟出新的大宗物流通道,这才“倒逼”出了“渝新欧铁路大通道”。其实,用铁路作为物流大通道有成功先例,俄国海参崴到欧洲的远东铁路,就曾经是19世纪末至20世纪中期的铁路大通道。

(五)大宗物流与物流之间的联系和区别

1. 大宗物流与物流的联系

大宗物流是物流的一种表现形式。物流研究的基本对象是物资,如原材料、零部件、半成品、成品的有形物资;大宗物流依然是以物流基础展开研究,其仍是物流的具体表现形式之一,其本质仍然是物流。

2. 大宗物流与物流的主要区别

(1)流通规模不同。物流研究物资的流通过程,对其规模大小没有明确要求,既可以是规模较小的零担物流,也可以是规模较大的大宗商品物流;大宗物流研究的对象的规模包括规模较大的大宗商品物流,还包括整合零担物流后需进行远距离运输形成的规模较大的物流。

(2)基础设施设备支撑条件不同。通过公路、铁路、水路、航空都可以实现物资在需求地与供应地之间的流动,甚至一些地区基本的设施设备条件很差,也可以实现物流的流动过程;而大宗物流对基础设施设备条件要求较高,要具有功能完善的物流作业区,如铁路枢纽、港口枢纽,并且还要具有与之相配套的集装箱作业区、便捷的高速公路等设施设备的支撑。

二、大宗物流的价值链逻辑分析

根据萨缪尔森、诺德豪斯的观点,经济学总是以效益最大化为标准的选择^[12]。如果在供应链微观物流理论的基础上,确立的中观、乃至宏观的大宗物流,必然引发这样一个问题——“大宗物流是如何产生效益的?”如果不能回答这个问题,大宗物流概念就可能在经济学理论中缺乏立足的基本经济依据。笔者认为,对该问题研究的切入点是大宗物流的价值链逻辑。

(一)企业价值链到全球价值链

价值链概念,从经济学角度看早已有之。但是,在相当长时间内,经济学普遍认可的价值链,其内涵与概念的指向都是企业价值链,内容是以企业取得竞争优势为目标,其所应采取的竞争策略选择。

价值链概念内涵应该超越单个企业竞争优势比较的局限和束缚,逐步嬗变为区域性乃至世界“经济公共性”的价值链,其动力或契机来源于企业在经济带中工业园区所产生的聚集效应,或被有学者称之为“群优势的市场价值链”。什么是市场价值链?根据马歇尔的分析,市场价值链是企业因空间聚集所产生拥有特殊技能的劳工市场、带动生产中间投入品企业和辅助性企业(运输、仓储等)的发展、技术溢出效应等价值的总和。今天国家与世界的经济空间布局是,无论在发达或欠发达国家,相当数量的企业及其生产力都是围绕以最具活力的经济中心城市为核心的经济带空间聚集的。所以,我们认为,因企业在空间上聚集产生的不同于单个企业竞争优势的市场价值链,是对价值链学说理论与实践的重要发展。

南开大学 APEC 研究中心主任刘晨阳认为,全球价值链的概念可以从新的视角将贸易投资自由化向深度和广度推进^[13]。原来贸易投资自由化只是局限于关税、非关税及贸易投资便利化等环节和领域,而全球价值链概念的提出可以将生产、加工、消费等边境上、跨边境、边境内的整个链条视为整体,涵盖制造业、服务业等更广泛领域。

可见,经济实际工作者与理论界已经对超越企业视角的区域乃至全球意义上的价值链达成基本共识。

(二) 大宗物流视角对价值链的解读

如何理解超越企业视角的在区域乃至全球意义上的价值链?目前的学术研究应该说还不够深入。从物流学的角度对价值链的解读,本文提出以下几点认识。

首先,大宗物流视角意义上的价值链,是通过对远距离空间链接的优化,将空间优化转换为时间节约换算出来的经济效益。马克思在《经济学手稿(1857-1858年)》中明确指出:“真正的经济节约——是劳动时间的节约(生产费用的最低限度——和降低到最低限度)。而这种节约就等于发展生产力。”^[14]可见,时间节约规律是推动生产力发展的首要经济规律。大宗物流的最大经济价值是通过以交通基础设施与物流园区或物流作业区的集装箱编组结合,使运输的空间距离不断被优化,空间优化的主要标准是运输时间的节约。这种时间的节约,按马克思的观点,就是等于发展生产力,具体则表示为价值链上的“价值蛋糕”被做大且让参与企业普遍受益。从这个意义上讲,物流价值链是一种阳光雨露般的普惠式集体价值形态。

其次,大宗物流视角意义上的价值链运行机制是区域经济体乃至世界经济深入全球化的互联互通。当然,这种互联互通在物质条件是借助水路、航空、公路、铁路等基础设施。有了这些交通基础设施,还需要自觉规划建设集装箱物流园区聚集货运需求、物流作业区进行集装箱编组与发运才能实现区域乃至世界的互联互通。所以,2014年11月8日,习近平同志在“加强互联互通伙伴关系对话会”上,发表题为《联通引领发展 伙伴聚焦合作》的重要讲话强调:自古以来,互联互通就是人类社会的追求。丝绸之路就是一个典范,亚洲各国人民堪称互联互通的开拓者。面对结构调整和改革创新的世界潮流,亚洲国家必须积极作为。联手培育新的经济增长点和竞争优势。实现这些目标,互联互通是其中一个关键环节。通过“加强互联互通伙伴关系对话会”,与会各国都形成了加强基础设施、经济走廊建设,推进贸易、交通、金融、人文等全方位互联互通的共识,以促进区域经济一体化,塑造更加开放的亚洲经济格局,造福各国人民。

最后,大宗物流视角意义上的价值链,与企业价值链的最大区别是“利益蛋糕”是此消彼长还是共赢俱增的关系。企业之间价值链实质是相对垄断利润的分割,存在企业之间你多我少的竞争关系;大宗物流视角意义上的价值链,是一种不以损害或减少个别企业已有利益的“蛋糕”前提下,把区域乃至世界“总体蛋糕”做大,并增加所有合作者已有利益“蛋糕”的价值总量。例如,渝新欧铁路全程运行16天左右,比重庆到欧洲的海运要节约30天左右,尽管目前运费比海运稍高一些,但总的测算下来,相比海运,“渝新欧”一个集装箱仍然要节省2880美元^[15]。这“节省的2880美元”,是在不损害任何方面利益中获得的。

(三) 价值链对大宗物流的意义分析

1. 价值链构建起了大宗物流框架内要素的利益联系与运动

市场经济不是单笔交易,而是一个地区交易关系与制度的体系。在微观经济、特别是企业的生产经营中,价格信号实现了交易框架内要素的利益联系与运动^[16]。既然把大宗物流与区域、世界经济系统相联系,那么必然要回答框架内的要素依靠什么为纽带实现其利益联系与运动?这就是价值链。表面上,大宗物流参与的主客观性要素,在谈判与结算中仍然要依靠价格计算盈亏,似乎看不到价值链驱动大宗物流框架内要素的利益联系与运动。这其实是把经济过程与经济结果混淆了。本文认为价值链驱动大宗物流框架内要素的利益联系与运动,是大宗物流的过程。比如,重庆渝新欧铁路大通道运营的相当一个时间内,因回程货物组织的滞后性,仅计算铁路运输成本,单位吨运输成本未必比海运低。但是,如果考虑渝新欧铁路大通道比海运节约的时间,把节约的时间换算成企业收益,再看到新丝绸之路将带来的回程货物增加的发展前景,渝新欧铁路大通道仍然保持了下来。这就是大宗物流的价值链整体性与战略性思维及存在。

2. 价值链构建起了大宗物流与区域、世界经济互联互通的内在结构

区域、世界经济之间要不断推进一体化,但是,经济一体化的实际内在结构是什么?内容是商品与服务相互开放,商品与服务只有通过物流流通才能实现区域、世界之间的经济相互开放。区域与世界之间的经济一体化,条件是基础设施的互联互通,在基础设施之上相互开放的内容则是将商品与服务转化为物流“实体”。

3. 价值链的实现体现供应链微观物流与宏观及中观物流的差异

本文认为,经济学分为微观经济学与宏观经济学,那么,物流理论也应该有直接联系企业或消费者的供应链微观物流,与联系区域及世界的宏观及中观物流的区别。价值链是从“企业社区”中衍生出来的,最初具有“整体价值”的企业价值链,后逐渐嬗变为区域乃至世界价值链,那么,价值链与区域及世界的宏观及中观经济的耦合性、对应性更强了。

三、物流是促进区域乃至世界经济发展的重要力量

本文认为,在当前世界经济格局不断变化的大背景下,物流将是促进区域、乃至世界经济发展的重要力量,发展物流会极大地促进区域乃至世界经济发展。

(一) 物流是促进区域乃至世界经济一体化的直接推动力量

区域乃至世界经济的发展,与物流的流通规模与频率的正相关性,这已被经济周期性波动的事实所证明。世界物流的运输规模与频率,可以换算为世界贸易总额来量化判断。比如,2008年发起于美国次贷危机的全球性金融危机,使国家、地区之间物流的流通规模与频率锐减,量化的表现是世界贸易总额的迅速萎缩。2007年,据世贸组织统计从出口角度计算的世界贸易总额(包括货物贸易和服务贸易)达39.5万亿美元;2008年,世界贸易总额(包括货物贸易和服务贸易)则下降为15.8万亿美元。两相比较,下降幅度近50%。2012年世界经济在蹒跚中艰难开始复苏,世界贸易总额达到22.42万亿美元,较上一年只增加1900亿美元。

(二) 物流是改变经济发展区位的路径

杜甫有诗“立志登高足,窃据要路津”。世界现代化从来都是在利于经济发展的区域空间中展开,意大利、西班牙、葡萄牙等早期发展资本主义的国家都有近海优势;后来铁路、公路的发展,一定程度扩大了经济空间的纵深,但是,今天发达国家的城市群、经济带仍多沿海或沿江铺开。这说明经济发展对区位的依赖性。同时,经济地理中的区位优势可以依靠基础设施的互联互通改变。基础设施的互联互通,结果必然是大宗物流的发展。在中国,新疆与重庆是大力发展物流,在一定程度改变原有区位优势的成功例子。从自然地理看,新疆是一片面积达100多万平方公里的存在广阔戈壁和沙漠、大风、干旱的亚洲内陆,经济发展制约因素很多。但是,改革开放后新疆通过建立边贸口岸,发展边贸物流,边贸物流贸易额从1991年的4千万美元,发展为2009年的91亿美元,占全国边贸贸易额的65%。重庆是坐落在西南崇山峻岭中的山城,既不靠海也不沿边,利用长江黄金水道借助沿海港口转口贸易也不具有优势,物流地理曾是长期制约重庆开放与发展的重大因素。2009年前,重庆的进出口总额始终在30亿美元左右。自从2010年10月19日重庆开通渝新欧班列后,2013年重庆进出口总额达到了687亿美元。2011年,重庆经济在全球艰难复苏、中国经济增长下行压力大的背景下,经济增长速度达到16.4%。不难发现,渝新欧铁路集装箱班列对重庆地方经济增长作出了突出贡献。

(三) 物流是使区域内企业普遍受益的主要途径之一

物流的存在,将使企业借助物流搭乘原材料采购与产品销售便利与便宜的“便车”。这些因物流而产生的原材料与产品销售便利与便宜“便车”,对区域所在企业具有普惠性,而这恰恰是很多企业投资决策与选址考察的重要因素。这些普惠性的、原材料与产品销售便利与便宜的“便车”,在经济学理论上讲是经济外部性的正效应。因此,大力发展物流,对于促进区域内企业迅速成长,吸引外来企业投资设厂具有重要意义。

四、结论

目前学术界关于大宗物流的研究相对较少,处在刚刚起步的阶段,对于大宗物流的定义还不明确,因此本文以此为出发点,对大宗物流的由来、概念、价值逻辑进行了一定的阐述,以求达到新的突破。

中国正在打造“一带一路”的经济体系结构,中国经济正处在转型的关键时机,应该充分利用当前产业结构的调整升级、世界经济格局变化的机遇,加快形成中国与世界经济新格局的良性互动,积极探索支撑经济发展的物流新形态^[17],积极探索发展大宗物流,这对于促进中国经济与世界经济的发展具有重要意义。

参考文献:

- [1] 习近平. APEC 领导人非正式会议第一阶段会议讲话[Z]. APEC 领导人非正式会议, 2014.
- [2] 王之泰. 新编现代物流学[M]. 北京: 首都经济贸易大学出版社, 2005.
- [3] 王艳艳, 陈韬. 铁路大宗货物运输物流化发展的探索[J]. 铁道货运, 2008(12): 8-10.
- [4] 马卫光. 加快宁波(镇海)大宗货物海铁联运物流枢纽港开发建设[J]. 政策瞭望, 2009(7): 18-20.
- [5] 周鸣. 努力把舟山群岛建成大宗国际商品国际物流基地[J]. 中国港口, 2011(10): 33-34.
- [6] 李玉民. 基于大宗货物道路运输招投标的区域物流发展模式及其演化[J]. 物流技术, 2005(8): 15-17, 20.
- [7] 安芳成, 关治超, 贾蕾, 等. 基于同质性大宗产品物流配置优化模型构建[J]. 物流技术, 2011(17): 109-112.
- [8] 奚韵文. 设立海西大宗商品电子交易中心 打造区域性物流中心[J]. 中国港口, 2010(5): 27-29.
- [9] 翁心刚, 安久意. 大宗商品全程电子商务物流内涵与模型研究[J]. 商业研究, 2013(12): 191-194.
- [10] 舒锦屏. 电子交易平台对大宗物资物流需求的影响[J]. 技术与市场, 2013(6): 313.
- [11] 张漫. 大宗商品物流金融模式研究[J]. 中国集体经济, 2014(21): 140-141.
- [12] 萨缪尔森, 诺德豪斯. 经济学[M]. 第18版. 北京: 人民邮电出版社, 2007.
- [13] 刘晨阳, 宫占奎. APEC 贸易投资自由化后续行动的新进展及我国的对策[J]. 亚太经济, 2004(1): 12-15.
- [14] 宋艳丽. 论马克思的时间节约理论[J]. 中共南京市委党校学报, 2013(5): 10-14.
- [15] 朱友文. 相比海运, 走“渝新欧”一个集装箱要节省 2880 美元[N]. 重庆日报, 2011-09-29.
- [16] 马歇尔. 经济学原理[M]. 北京: 商务印书馆, 1965.
- [17] 辜胜阻, 方浪, 李睿. 我国物流产业升级的对策思考[J]. 经济纵横, 2014(3): 1-7.

Analysis of bulk logistics and its impact on the development of regional economy

HE Guanyin, SUN Ruizhe

(Chongqing College of Humanities Science and
Technology, Chongqing 402514, P. R. China)

Abstract: The theory and practice of logistics, not only lets the enterprises obtain external economic benefits by the supply chain system on the micro level, but also plays a greater role in the economic globalization and regional economic integration process. Based on the above point of view, the paper discusses the bulk logistics and the development of regional economic integration. The development of bulk logistics is a creative contribution to the logistics theory and practice on China's economy. The bulk logistics between economic center cities based on value chain, is the dialectic relationship with supply chain logistics of enterprises and consumers. This paper argues that the economic operation of bulk logistics is based on the logic of value chain, and bulk logistics has important strategic significance on the development of regional economic integration.

Key words: supply chain logistics; bulk logistics; regional economy; value chain

(责任编辑 傅旭东)