

文章编号:2095-0365(2014)03-0013-07

京津冀区域物流与城市群物流功能建设分析

赵莉琴¹, 刘敬严¹, 訾红兵²

(1. 石家庄铁道大学 经济管理学院, 河北 石家庄 350043;

2. 石家庄铁道大学 高等职业技术学院, 河北 石家庄 350043)

摘 要:2014年初中央重新提出京津冀协同发展的概念,重点是对京津冀城市群进行功能划分,落实各地在发展中的互补性和协调性。京津冀城市群功能划分离不开区域物流的保障。对京津冀地区经济及物流发展现状进行了分析,说明其交通运输布局具有很强的优势,物流行业发展潜力巨大。但是两市一省13个城市之间物流发展非常不平衡,依据2012年交通邮电统计数据对各市物流发展水平进行聚类划分,从强到弱分为5级城市群。根据13个城市的产业结构区位商进行城市群功能划分,指出北京应提升第三产业物流水平,并带动保定市第三产业的发展,天津、秦皇岛、唐山、沧州完善以海港为中心的立体物流体系,张家口、承德、廊坊应进行补偿性农业物流链建设,石家庄、邢台、邯郸、衡水必须根据自身发展优势进行特色发展。

关键词:京津冀;城市群;区域物流;物流功能

中图分类号:F207 **文献标志码:**A **DOI:**10.13319/j.cnki.sjztdxxbskb.2014.03.03

随着区域经济发展的进一步加快,现代信息技术的不断进步,区域物流的发展水平成为一个区域经济发展水平的重要标志。区域物流不但决定着区域经济的发展水平,还决定着其发展方向。区域物流资源的整合和成长能够促进城市群的高效发展,对城市功能划分具有正向促进作用^[1]。大量数据证明物流结点的建立是促进中心城市和周边区域经济发展的途径。

一、研究背景

2012年京津冀两市一省人口占全国总人口7.95%,土地面积只占2.26%,GDP为57 348.21亿元,占全国总量的11.05%,与长三角和珠三角经济区域相比经济优势不明显。而且京津冀经济发展不平衡,2012年,人均GDP北京市为87 475元、天津市为93 173元,河北省只有36 584元,不及北京和天津的50%。这就造成北京和天津在有限空间形成人力、物力和财力等生产要素的急

剧聚集,形成超额压力。而河北省11个城市群,由于缺乏政策、资金、人才,发展空间还很大。在2014年李克强政府工作报告中,要求京津冀打破行政界线,重新划分城市功能,加强城市群发展。京津冀进行城市群发展规划离不开区域大物流的支持,只有发展跨区域大交通大流通,才能形成新的区域经济增长极。

目前京津冀发展过程中出现了交通堵塞、资源浪费、能源紧张、废气污染、噪音污染、粉尘污染等问题。在这种环境下,简单的物流运输和中转节点的建立,已经不能满足未来环渤海及京津冀区域城市群发展思路。这就要求京津冀三方重新布局物流力量,在辅助信息网络基础上,扩大物流服务范围,缩短物流时间和成本,同时通过物流结点布局,来促使京津冀城市群良性发展。

法国经济学家佩鲁(F. Perroux)的增长极理论^[2],美国弗里德曼(J. Friedman)的“中心—边缘”理论^[3]和瑞典经济学家缪尔达尔(G. Myrdal)

收稿日期:2014-04-25

基金项目:河北省教育厅重点项目(SD141049),河北省教育厅青年基金项目(SY14106)

作者简介:赵莉琴(1973—),女,副教授,研究方向:物流管理。

的“极化—扩散”理论^[4],说明京津冀地区经济的高度依赖成为了一种自然发展状态,并且其经济发展的进一步聚集效应会越来越明显。总结中外关于区域物流和城市功能相关文献中如下: FrankP. Van den heuvel 等说明物流企业在一定区域聚集,会有效降低成本,并带来极大的社会效益^[5]。Abduwali Mahpula 等从物流发展历史说明,区域物流未来发展方向是供应链一体化^[6]。Leise Kelli de Oliveira 等证明城市物流空间的规划、商品生产的布局能够提高物流系统的效益^[7]。Stanislaw Iwan 等用波兰 C—LIEGE 项目经验说明,选择正确的理念和实施过程是解决城市物流的基础^[8]。王英辉等用外部性理论和帕累托最优理论证明只有将京津冀地区独立研发的外部性转为内部性才能使三地研发资源得到最优配置^[9]。孟祥林等通过分析京津冀地区的历史行政变革,证明该地域协同发展的必要性^[10]。孙启明等把北京市与世界其他城市进行比较,指出北京行政区划壁垒和发展腹地不足是其发展障碍,提出了“立足京津冀,携手陕晋蒙,辐射鲁豫辽”大北京经济圈思路^[11]。胡书金等提出在京津冀发展中,河北省主要发展方向是承接京津转出产业^[12]。张云等把河北省举办的“京津冀协同发展机遇与路径”学术研讨会内容进行了总结,从三地顶层设

计、城市布局、产业划分、交通规划、生态环境建设等方向进行了总结^[13]。楼文龙采用层次分析法证明了珠三角、长三角、京津冀区域经济一体化程度水平,同时说明京津冀一体化水平低的原因。

总之,中外学者区域经济和区域物流研究中涉及了城市群空间范围、职能范围、资源整合,并提出许多研究方法和实际例证,证明物流布局和发展不但影响着该经济区域的发展速度,而且决定着该区域的发展方向。

二、京津冀物流发展现状

北京、天津和河北省中东部物流基础设施建设非常完善,尤其是交通发达,初步形成海陆空立体运输网络,而且地处国家政治、文化中心,经济发展水平比较高,有广阔的市场发展空间,但是区域内13个城市之间发展不平衡,出现相互竞争、重复发展的态势。

(一) 交通发达,形成海、陆、空立体运输网络

京津冀位于我国华北地区,东临渤海,地理位置优越。其区域范围内交通发达,海陆空及管道运输基础设施都比较先进,为区域物流发展及省级、跨区物流合作创造了良好基础。具体数据见表1。

表1 京津冀两市一省2012年交通运输、邮电数据一览表

区域	铁路营业 里程/km	公路里程 /km	高速公路 /km	公路营运汽车 拥有量/(万辆)	主要港口货物 吞吐量/(万吨)
全国	97 600	4 327 508	96 200	1 339.89	665 245
北京	1 276.3	21 492	923	21.28	—
天津	867.7	15 391	1 103	12.4	47 697
河北	5 630.3	163 045	5 069	103.22	76 234.09

资料来源:《中国统计年鉴2012年》。

铁路运输在京津冀的作用比较突出,三地铁路营业里程截止到2012年共7 774.3 km,京哈、京沪、京九、京广、京原、京包、京承、丰沙等线路在北京汇集,同时大秦线也通过北京。汇集在天津的铁路线主要有京哈、津沪和津蓟线。河北省以石家庄为中心,已经形成了北方物流交通中心,通过河北省的有京广、京山、津浦、石太等15条铁路干线,链接秦皇岛、曹妃甸、黄骅、天津等港口,加强了河北省水路联运的能力。

公路里程交通京津冀在2012年达到199 928 km,其中高速公路有7 095 km。高速路链接了京津冀三个行政中心,北京、天津各区和河北省11个地级市,同时高速路与区内各大铁路枢纽、各大港口相通,实现了区内多式联运模式。省级公路延伸到各个县区,实现了乡乡村村通公路,并在近年逐步实现了拓宽、升级改造等工程,在三大区域经济中,京津冀公路交通比较发达。

京津冀东临渤海,有秦皇岛、黄骅、唐山、京

唐、曹妃甸、天津六大海港,码头长度有 40 606 m,生产性泊位 2012 年近 400 个,并形成了煤炭、原油、矿石、集装箱等港口运输系统,中外航线 200 多条,三地港口货物吞吐量达 11 亿吨以上,成为我国继长三角、珠三角之后的第三大海港群。并且随着天津滨海新区和曹妃甸的发展,加强了海港与内陆城市的发展,比如与石家庄和郑州两个内陆物流中心地建立“无水港”项目,扩展了海陆多式联运的范围。

京津冀区域有北京、天津、石家庄、秦皇岛、邢台五个机场,以及正在建设中的北京新机场,为三地与区域外以及海外物流运输创造了条件。

(二)地理位置优越,市场需求广阔

京津冀位于我国华北,西北、中南和东北三大区域、东临渤海,是我国进入东北亚,通向太平洋重要前沿,也是连接中亚、西亚和欧洲大陆的重要起点。北京是我国首都,是重要的政治、文化、金融、教育以及对外交流的中心,天津是我国冶金、石化、机械制造发展重地,河北省是钢铁、医药、化工、建材和农业生产大省,这都是长三角和珠三角所不具备的地理优势。

2011 年,京津冀全社会货运量是 291 896.3 万吨,占全国 7.12%,客运量为 282 563 万人次,占全国 7.4%,固定资产投资为 337 085 000 万元,占全国 9%,财政收入 85 541 600 万元,占全国 7.3%。

2012 年,京津冀两市一省国民生产总值为 57 348.21 亿元,工业生产总值 97 689.88 亿元,进出口总额 57 428 017 万美元,三项指标占全国总额分别为 11%、9.1%、15%,说明区域经济在全国占有很大优势。物流经济主要指标也说明京津冀在全国物流产业发展中比较活跃,并且具有很大发展空间。

北京现代物流业发展迅速,主要体现在第三方专业物流发展迅速,每年新兴第三方物流公司业务增长量保持在 30% 以上,物流深层次分工明显。尤其是一些国外著名企业已经入住北京,比如 TNT、FedEX 等,国内大型物流企业也在北京落户,比如中铁物流、中铁快运、宅急送等公司。河北省中小物流企业发展迅速,2012 年新增仓储、邮政、装卸搬运及其它运输服务业施工项目 300 多项,零担货运站、仓储面积和运输企业连续三年都有比较大的增幅。天津、秦皇岛和曹妃甸

海港信息技术发展比较先进,设有比较完善的 EDI 系统,实现了海陆多式联运的快速发展。

(三)城际之间物流发展不平衡

京津冀两市一省包括北京和天津 2 个省级市,石家庄、秦皇岛、承德、保定、唐山、张家口、廊坊、沧州、衡水、邯郸、邢台 11 个地区级市。这 13 个市的物流产业发展非常不平衡。根据数据易得、准确性原则,选取三类指标进行分析:一类属于经济发展指标,包括 GDP、人均 GDP 两个指标;二类是生产和消费类指标,包括第一产业产值、第二产业产值、第三产业产值、社会消费品零售总额 4 个指标;三类是交通、信息类指标,包括国际互联网用户、货运量、客运量 3 个指标。

根据 2012 年《中国统计年鉴》和《河北省经济年鉴》进行整理,得出数据如表 2。

把京津冀 13 市 9 类数据输入 SPSS 软件,运用聚类分析方法,可以看出,省级之间物流发展水平差别比较大(见图 1),而河北省内部差异比较小。总体来看,可以划分为五个层次:北京市和天津市分别属于第一、第二层次,唐山市和沧州市属于第三层次,因为曹妃甸、唐山和黄骅海港的发展,与其配套的铁路和公路建设,以及大量物流园区、物流公司的入住,在河北省内物流发展水平比较高。石家庄、保定、邯郸 3 市属于第四层次,石家庄是河北省省会城市,保定是北方机械制造中心,邯郸是北方重要的钢铁生产基地,三市相对河北省其他城市经济比较发达,促进了其物流业的发展。秦皇岛、承德、张家口、廊坊、衡水、邢台 6 市属于第五层次,物流水平相对较弱,需要进一步的发展。

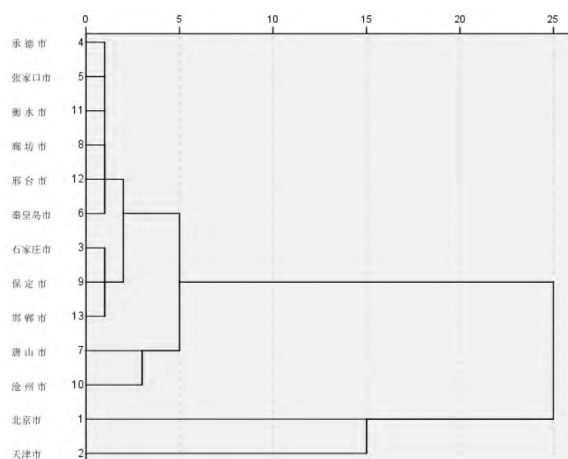


图 1 京津冀 13 市物流发展水平聚类分析图

表 2 各城市物流产业指标数据

区域	GDP/ 亿元	人均 GDP/ 元	社会消费品 零售总额/ 亿元	国际 互联网 用户/户	货运量/ 万吨	客运量/ 万人次	第一产业 产值/亿元	第二产业 产值/亿元	第三产业 产值/亿元
北京市	16 251.93	81 658	6 900.3	5 233 645	24 787.56	139 718	130.02	3 802.95	12 429.48
天津市	11 307.28	85 213	3 395.1	1 901 900	43 600.94	25 331	159.43	5 936.32	5 268.06
石家庄市	4 082.683	3 50 823	1 663	1 668 017	24 273.32	13 938	7.71	361.52	870.55
承德市	1 104.201	3 39 061	303.9	339 857	7 121	5 198	4.83	119.59	81.94
张家口市	1 118.61	36 485	382.0	411 217	8 872	4 305	8.12	201.40	151.97
秦皇岛市	1 070.080	8 61 689	394.4	524 381	6 819	2 920	7.36	216.58	307.07
唐山市	5 442.454	1 89 393	1 334.8	1 103 454	43 600.94	13 645	98.77	1 376.69	787.19
廊坊市	1 611.42	38 910	493.1	692 955	9 440	4 720	23.13	139.19	171.99
保定市	2 449.9	59 098	1 018.5	1 227 655	18 967	15 677	6.88	325.45	211.07
沧州市	2 585.2	90 108	683.8	628 629	26 003	10 111	5.19	218.31	205.76
衡水市	929.073	6 38 534	374.7	478 083	5 366	3 561	14.79	103.63	54.09
邢台市	1 428.923	1 30 050	542.1	613 224	12 752	8 449	1.75	140.07	75.22
邯郸市	2 789.03	42 010	845.2	769 612	29 266	16 666	4.93	317.31	222.23

资料来源:《中国统计年鉴 2012 年》、《河北省经济年鉴—2012》。

三、基于产业结构的物流功能聚集区建设分析

京津冀 13 市的产业结构存在较大差异,而且近年出现了产业发展方向趋同的态势,使大量的产业设施出现闲置或使用效率不高的局面,北京在发展过程中越来越不能承担房价过高、交通拥挤、资源浪费、环境污染等负面因素的重担。在这次提出的京津冀协同发展的概念中,城市群功能划分成为了首要探讨的问题。城市功能划分必然要基于自身条件和优势主导产业。本文用区位商理论进行 13 市的产业结构分析,在确定各市主导产业基础上确定城市物流功能聚集区。

(一)区域城市群产业结构区位商分析

区位商是分析产业的效率或效益的定量工具,能够衡量某一产业在一定区域的相对集中程度。产业结构区位商是某产业在该地国民经济中的比重与全国该产业比重的比值,比值决定着该产业的优势大小^[15]。2012 年 13 市的第一产业、第二产业、第三产业的 GDP 在当地总 GDP 的比

重见表 3,分别与全国各产业 GDP 所占比重进行比较,计算出京津冀 13 市的产业结构区位商,见表 4。

从表 4 中可以看出,第一产业区位商中衡水 1.86、张家口 1.6、邢台 1.52,超过了 1.5,属于具有明显相对优势产业的地区。北京 0.079、天津 0.129、唐山 0.89 低于比值 1,属于明显相对弱势产业,尤其是北京和天津市其区位商低于 0.5,属于严重弱势产业。

第二产业区位商中可以得出结论,京津冀 13 市除北京市以外,其工业发展都与全国平均水平相差不大,主要集中在 0.8 与 1.3 之间,说明工业建设中可能存在很大重复建设、梯度发展不协调的现象。其中沧州和唐山工业发展相对有比较优势,加上天津市海港便利的运输条件,可能对第二产业发展起到了很大的促进作用。

第三产业区位商数值表明,京津冀 13 市除北京、天津和秦皇岛外,其他 9 市区位商值都低于 1,说明普遍存在发展不足的问题。其中北京第三产业发展相对优势最明显,再次证明北京市对河北省各地经济辐射作用远远小于虹吸作用。

表 3 2012 年全国及京津冀 13 市第一、二、三产业 GDP 所占比重

地区	GDP/亿元	第一产业占 GDP 的比重/(%)	第二产业占 GDP 的比重/(%)	第三产业占 GDP 的比重/(%)
中国	518 942.1	10.1	45.3	44.6
北京市	17 879.4	0.8	22.7	76.5
天津市	12 893.88	1.3	51.7	47
石家庄市	4 082.683 3	10.16	49.77	40.07
秦皇岛市	1 070.080 8	13.08	39.2	47.72
邢台市	1 428.923 1	15.31	55.52	29.16
张家口市	1 118.61	16.12	44.2	39.69
沧州市	2 585.2	11.44	52.56	36
廊坊市	1 611.42	10.82	54.33	34.85
承德市	1 104.201 3	14.99	54.83	30.18
保定市	2 449.9	14	54.63	31.36
邯郸市	2 789.03	12.57	54.77	32.66
唐山市	5 442.454 1	8.94	60.08	30.98
衡水市	929.073 6	18.79	52.56	28.65

资料来源:《中国统计年鉴 2012 年》、《河北省经济年鉴—2012》。

表 4 京津冀 13 市第一、二、三产业结构区位商

地区	第一产业区位商	第二产业区位商	第三产业区位商
北京市	0.079	0.5	1.72
天津市	0.129	1.14	1.05
石家庄市	1.05	1.1	0.9
秦皇岛市	1.3	0.87	1.07
邢台市	1.52	1.23	0.65
张家口市	1.6	0.96	0.89
沧州市	1.33	1.16	0.81
廊坊市	1.07	1.2	0.78
承德市	1.48	1.21	0.68
保定市	1.39	1.21	0.7
邯郸市	1.24	1.21	0.73
唐山市	0.89	1.33	0.69
衡水市	1.86	1.16	0.64

(二)城市集群物流聚集建设建议

京津冀协同发展中要实现城市功能划分,必

然需要区域物流保障。根据上述 13 市产业结构分析,可以对各市未来发展及物流聚集建设提出如下建议:

1. 提升北京第三产业物流服务层次

北京应重点发展文化、医疗、教育、金融等服务业,同时还可以依托大学、科研机构等高层次人才密集优势,大力发展高新技术产业,同时带动秦皇岛、天津和保定等市的高新技术产业发展,比如电子、计算机、光伏、通信等产业。其次,北京高度人群密集,第三产业交通运输及邮电产业也应注重发展。批发及低端服务行业应逐步转移出北京市范围,第二产业中除高新技术行业外都应转移到河北省其他城市。在此基础上,北京应大力发展城市配送,规划物流园区和高新技术开发区,实现城市内零售企业的完善配送系统,建立高效信息化配送系统,减少市内仓库面积。

2. 完善以海港为中心的工业物流体系

天津、秦皇岛、唐山、沧州因为其有比较发达的海陆空立体运输网络,可以大力发展第二产业。秦皇岛、天津应该主要发展精密制造业、复杂加工业,主要能源节约和环境保护。唐山和沧州可以重点制造业和物流加工行业,利用便利运输条件,加大来料加工业的发展。物流产业主要在港口建立物流园区、保税区,加大长距离专业物流运输产业发展,引入多式联运机制,保障大宗物资集散、贮藏等工作。

3. 补偿农业供应链物流建设

张家口、承德、廊坊于北京附近,可以大力发展农业,尤其是优质粮食和蔬菜的生产,保障北京和天津的“粮袋子”和“米袋子”。物流功能偏向农产品生产、贮藏、加工、运输等方面发展。石家庄作为河北省省会,可以用铁路交通枢纽的有利条件大力发展物流、交通、邮电行业,成为华北物资集散、配送、加工中心。

4. 综合自身优势突破格局

石家庄、邯郸、衡水、邢台由于距离北京和天津比较远,可以根据自身优势进行发展。比如石家庄作为河北省省会城市,铁路和公路运输发达,可以作为京津冀三地物流中转站,大力发展中转物流。邢台坐落在群山之中,可以大力发展特色农业、山区水果和旅游等项目。邯郸市是华北钢铁生产基地,可以大量发展钢铁生产及加工产业。衡水市要优先发展农业,比如水果及以粮食为原料的酿酒等行业。物流发展方向可向专业化方向发展,比如钢材加工与运输,水果冷藏与冷链物流等。

总之,京津冀物流发展基础良好,市场前景非常广阔,但是需要各市根据自身产业结构特点,以北京市需求为出发点,定位城市功能,寻求物流发展方向。

参考文献:

- [1]沈玉芳,王能洲. 长三角区域物流空间布局及演化特征研究[J]. 经济地理, 2011(4):618-623.
- [2]Perroux f, Economic space. Theory and application [C]. Quarterly Journal of economics, 1994:64-89.
- [3]Friedman J. Regional Development Policy [C]. Cambridge Mass; MIT PRESS, 1996.
- [4]Myrdal G. Economic development and underdeveloped regions [M]. London, Duckworth, 1957.
- [5]Frank P. Van den heuvel, Peter W, et al. Regional logistics land allocation policies: Stimulating spatial concentration of logistics firms [J]. Transport Policy, Volume November 2013, 30:275-282.
- [6]Abduwali Mahpula, DeGang Yang, Alishir Kurban, et al. An overview of 20 years of Chinese logistics research using a content-based analysis [J]. Journal of Transport Geography, 2013, 31:30-34
- [7]Leise Kelli de Oliveira, Bárbara Regina Pinto e Oliveira, Vagner de Assis Correia. Simulation of an Urban Logistic Space for the Distribution of Goods in Belo Horizonte, Brazil [J]. Procedia - Social and Behavioral Sciences, Volume 125, 20 March 2014, 125: 496-505.
- [8]Stanislaw Iwan, Kinga Kijewska. The Integrated Approach to Adaptation of Good Practices in Urban Logistics based on the Szczecin Example [J]. Procedia - Social and Behavioral Sciences, Volume 125, 20 March 2014, 125: 212-225.
- [9]王英辉,李文陆. 京津冀区域研发联盟构建及其经济学分析——基于外部性理论与帕累托最优理论[J]. 石家庄铁道大学学报:社会科学版, 2012(4):1-6.
- [10]孟祥林,王妙英. 行政区划沿革视角下京津冀城市群的发展思路分析[J]. 城市发展研究, 2013(6):64-70.
- [11]孙启明,宋雅雯. 北京世界城市建设中的难点与对策 [J]. 区域经济评论, 2013(6):136-141.
- [12]胡书金,刘艳. 河北省承接京津产业转移的机遇与挑战分析[J]. 中小企业管理与科技, 2013(1):103-104.
- [13]张云,窦丽琛. 高钟庭“京津冀协同发展:机遇与路径学术研讨会”综述[J]. 经济与管理, 2014(2):95-97.
- [14]楼文龙. 京津冀. 长三角和珠三角区域经济一体化测

量和比较[J]. 统计与决策, 2014(2):90-92.
[15]张炜熙,胡玉莹. 长三角与京津冀城市群物流产业发

展比较与区域经济关联分析[J]. 现代财经, 2010(6):
81-86.

Analysis on the Function Construction of Beijing-Tianjin-Hebei Regional Logistics and Urban Cluster Logistics

ZHAO Li-qin¹, LIU Jing-yan¹, ZI Hong-bing²

(1. School of Economic and Management, Shijiazhuang Tiedao University, Shijiazhuang 050043, China;

2. School of Higher Vocational Education, Shijiazhuang Tiedao University, Shijiazhuang 050043, China)

Abstract: The central government puts forward again the concept the coordinated development of Beijing-Tianjin-Hebei in early 2014, which focus on making a function division on Beijing-Tianjin-Hebei urban cluster to achieve the complementary and coordinated development of the relative cities. The function division of Beijing-Tianjin-Hebei urban cluster depends on the guarantee of regional logistics. Firstly, the development situation of Beijing-Tianjin-Hebei region economy and logistics is analyzed which shows that the traffic layout of this region has strong advantages and the development potential of logistics industry is huge. Second, it is found that the logistics development among 13 cities belonging to Beijing-Tianjin-Hebei region is unbalanced, so the logistics development levels of those cities are made a clustering analysis and divided into a five-level urban agglomeration from strong to weak according to China Statistical Yearbook (2012) and Hebei Economic Yearbook (2012). Finally, the urban cluster function is classified in terms of the industry structure based on location quotient of the 13 cities. The paper suggests that Beijing city should improve the logistics level of the tertiary-industry, and promote the development of the tertiary-industry in Baoding; Tianjin, Qinhuangdao, Tangshan and Cangzhou should perfect the harbor-centered stereo logistics system; Zhangjiakou, Chengde, Langfang should carry out compensatory agricultural logistics chain construction; Shijiazhuang, Xingtai, Handan, Hengshui should develop characteristically based on their own advantages.

Key words: Beijing-Tianjin-Hebei; urban cluster; regional logistics; logistics function