

【区域格局与产业发展】

现代物流体系支撑全国统一大市场建设的 机理和路径研究*

马惠 冉净斐

摘要:构建全国统一大市场,必须充分发挥现代物流体系的重要作用。现代物流体系是全国统一大市场建设的重要基石,它从促进市场融合、降低市场交易成本、削弱垄断、促进市场公平、加快市场标准化等四个方面助推全国统一大市场建设。我国现代物流体系赋能全国统一大市场面临的主要难题是:物流效益不高、物流智能化和信息化程度低、物流设施有待加强、物流行业内部壁垒严重等。现代物流体系推进全国统一大市场的路径选择可以从以下五个方面进行:实施物流强国战略;提升物流效益、降低物流成本;加强物流设施建设、提高物流行业智能化、信息化水平;实施供应链管理、提高物流行业内部的协同;推进物流系统标准化建设。

关键词:现代物流体系;全国统一大市场;市场融合;物流设施;物流效率

中图分类号:F207 **文献标识码:**A **文章编号:**2095-5766(2025)01-0121-09 **收稿日期:**2024-03-06

***基金项目:**国家社会科学基金项目“贸易强国背景下国内统一大市场建构的模式选择和实现路径研究”(22BJY013);广东省哲学社会科学基金项目“扩大内需战略背景下广东推进全国统一大市场建设的模式和路径研究”(GD23XYJ54)。

作者简介:马惠,女,河南省国土空间调查规划院高级经济师(郑州 450002)。

冉净斐,男,郑州轻工业大学教授(郑州 450006);广州理工学院教授(广州 510540),硕士生导师,经济学博士。

党的二十大报告明确指出,“要加快发展物联网,建设高效顺畅的流通体系”,2024年3月的《政府工作报告》中提出,“要加快建设全国统一大市场,制定全国统一大市场建设标准指引。着力推动产权保护、市场准入、公平竞争、社会信用等方面制度规则统一”。现代物流体系对于增强产业链供应链韧性,畅通国内外循环,降低市场流通成本和交易成本,提高市场设施的建设水平,破除国内市场壁垒,促进全国统一大市场的形成具有重要意义。

构建全国统一大市场,必须充分发挥现代物流体系的重要作用。全国统一大市场的一个重要特征是商品和要素能够在国内市场自由顺畅地流

动。而现代物流体系通过物流枢纽、通道和网络一体化建设,增强物流装备技术水平和信息智能化水平,推动物流与产业联动,从而为商品和要素的自由流动奠定坚实的技术和基础设施条件。所以,研究现代物流体系促进全国统一大市场建设的理论逻辑,分析现代物流体系促进全国统一大市场建设的现实难题,找出现代物流体系赋能全国统一大市场建设的优化路径,就成为学界必须面对的一个重要问题。

一、文献综述

目前,关于现代物流体系支撑全国统一大市场

建设的研究,主要是从以下几个方面进行的:一是全国统一大市场的逻辑内涵。Romer(1996)认为统一的国内市场主要体现为市场规模和资源丰富。Bernard(2005)指出全国统一市场是指不受管制的国内统一的政治结构、国际金本位制度和工业的关税保护政策。孙耀川(1993)认为社会主义统一市场是一个没有地区、行业及所有制限制的国内资源商品化及畅流并与国际市场联网的充满生机与活力的竞争性市场。石奇(2002)认为一体化市场应该实现共同的产品市场、共同的要素市场以及合理的区际产业分工。张淑芹(2014)认为统一性是现代市场体系的核心与灵魂,建设统一市场是我国经济体制改革转型升级阶段的重要目标。行伟波(2022)认为国内统一大市场的本质是加强人财物在全国范围内的自由流动,促进文化融合、知识流动与技术创新,创造更高的生产效率和规模经济。二是现代物流体系促进全国统一大市场形成的理论基础。这其中包括:交易成本说。祝合良等(2024)认为交易成本是形成强大国内市场的关键。通过物流体系建设可以促进交易成本的降低,从而形成全国统一大市场。效率匹配说。白太辉等(2023)认为,在社会大生产的条件下,流通效率和生产效率的提升是国民经济的健康平稳运行的前提条件,只有其相互匹配才能够做到货畅其流,促进市场一体化。物质条件说。谢莉娟等(2022)认为,如果缺乏畅通发达的现代物流体系,缺乏与商流、信息流、资金流同步进行的物流运输、物流配送等活动,商品实体无法及时准确地送达消费者手中,商品就难以实现实体的转移,因而,一切商品交易就缺乏了“基础性的物质条件”,更不用说建立统一大市场了。三是现代物流体系支撑全国统一大市场建设的路径。这其中包括:基础建设说。王晓东等(2023)认为要持续推进物流基础设施建设,特别是物流领域的新型基础设施建设。现代物流体系不仅要在运输设施和商业设施等传统硬件上下功夫,还要在通信设施和电商平台等方面的数字流通方面下功夫。流通模式说。刘西涛等(2022)认为,要做好制度设计,鼓励流通模式创新。在现有的批发市场为主的流通模式下,推进多方位的流通模式创新。产业融合说。丁俊发(2022)认为,必须贯彻产业链理念,促进实体企业和物流企业的融合。离开产业链的融合,全国统一大市场建设就很

难进行。

综上所述,学界对统一大市场的理论内涵、现代物流体系促进全国统一大市场的理论基础、现代物流体系赋能全国统一大市场的路径进行了多方面的研究,取得了很多有益的成果。但是对现代物流体系赋能全国统一大市场的逻辑机理研究还不够透彻,对现代物流体系支撑全国统一大市场建设的痛点和难点研究较少,对现代物流体系促进全国统一大市场建设的路径还缺乏系统的阐释。本文拟深入探讨现代物流体系赋能全国统一大市场建设的理论逻辑,研究现代物流体系促进全国统一大市场建设的现实难题,得出现代物流体系支撑全国统一大市场建设的现实路径。

二、现代物流体系赋能全国统一大市场建设的理论逻辑

作为供需双方的重要衔接点和信息交互中心,现代物流体系贯穿于经济活动生产、分配、流通和消费的全过程,在新发展阶段有效促进国内大循环的健康稳定发展(陈浩东,2022)。现代物流体系从整合零售渠道、实现柔性化生产、创新物流发展模式等方面促进线上线下与物流融合发展(孙永生等,2019)。现代物流体系是基于物流基础设施系统、物流作业系统、物流管理系统和物流信息系统,依托基础设施网、运营组织网和智能信息网,实现各个系统与网络的互联互通的物流整体(赵胜利等,2019)。建设全国统一大市场,需要发挥现代物流体系的重要作用。因为通过现代物流体系的建设,能够提高国内产业链、供应链的运作效率,在供应端促进产业转型升级,在需求端提高消费者的体验,从而实现“内循环”畅通(胡卫平等,2022)。因此,厘清现代物流体系促进全国统一大市场建设的理论机理,对于研究流通发展理论和国内统一市场理论具有重要意义。

(一)现代物流体系促进了市场的融合

国内各地区的经济在社会分工高度发展的条件下通过密切的、相互依赖的商品联系而融合成国内统一市场,反映了全国范围的生产社会化(林文益,1994)。全国统一大市场是国内国际双循环相互促进的“交汇点”,建设全国统一大市场就是在充分考虑各地自然条件、资源禀赋、历史特点、差异化

优势之后,进行合理的区域产业分工,匹配不同地区的产业供给与消费需求,以构建完整的产业链条和价值循环(罗小芳等,2023)。但各类非制度性成本会随着市场规模的扩大,其单位平均量会不断降低,市场的边界会逐渐拓展,从集市、区县扩大到省市、全国,直至达到新的动态边界。在此过程中,需要不断完善交通运输设施、交易网络等基础设施以降低非制度性成本(杜丽群,2023)。由此可见,全国统一大市场建设的过程就是市场边界不断向外开拓的过程,而联结不同市场之间的重要纽带就是现代物流体系,现代物流体系是全国统一大市场建设的基本保障。

市场最初是在一个个封闭的、狭小的区域内形成的。工业革命前,世界范围内的各国市场,都具有明显的地方性和排他性。一国内部的地方市场,往往是由地方的同业行会组织实施的。工业革命后,随着资本和商品的充分发展,商品和要素急需冲破地方市场的束缚,到更远的地方去寻求利润。而冲破这一束缚的重要工具就是物流的发展。通过创造发达的现代物流设施和系统,商品和要素才能够从一个地方市场流动到另一个地方市场,不同市场之间因为物流的出现联系不断得到加强,从而促使这些市场之间交流更加频繁。现代市场体系的运行,必须以发达的物流体系作为坚强的后盾。分工取决于市场的大小,市场大小又取决于运输的条件(斯密,1776),因此,物流体系的发达程度是市场发展的先决条件。市场规模的扩大取决于劳动分工,而劳动分工的细化又进一步扩大了市场规模(阿林·杨格等,1996)。这里劳动分工的一项重要就是物流的产生和发展。通过发达的物流设施和物流体系的运作,可以促进市场的外延不断延伸,使落后的、封闭的、分散的地方区域小市场逐渐融合,最终地方各个小市场的边界不断趋于模糊,全国统一大市场开始形成。尤其是随着现代物流智能技术、快速便捷的交通网络的运行,市场融合的质量提升、速度加快,为全国统一大市场的形成提供了良好的条件,全国统一大市场的形成

就有了更加可靠的保障(见图1)。

(二)现代物流体系是降低市场交易成本、促进全国统一大市场形成的重要载体

建立全国统一大市场,其主要目的之一就是降低市场交易成本。物流成本始终是交易成本中最重要的内容,降低物流成本,就能够大幅降低市场交易成本。在现代市场经济中,市场交易成本的高低直接影响着市场效率。两个相近城市的贸易与两个城市的经济质量正相关,与两个城市或地区间的距离负相关。如果两个城市或地区间产业与科技联系密切、交通条件便利、信息畅通、本地市场保护的行政壁垒少,则会产生更多的贸易量,从而扩大国内市场规模。现代物流体系就是要充分发挥物流智能化、信息化、一体化的优势,及时使商品和要素实现空间和位置的移动,达到降低市场交易成本的目的。

现代物流体系降低市场交易成本首先是通过先进的物流设施减少人员的搬运、装卸、流通加工,从而提高物流劳动效率。现代物流设施中的叉车、托盘等工具,降低了物流的劳动强度,节约了劳动时间;航空、铁路、远洋轮船及多式联运方式,提高了运输速度和运输数量,加快了商品和要素的流转,降低了商品在空间位移的时间。智能化的物流信息系统,一方面降低了物流系统运行的盲目性,提高了物流运行效率;另一方面为生产者和消费者提供了可靠准确的物流运动信息,从而减少了生产者生产运输的盲目性,增加了消费者需求的准确性。发达的物流金融工具为物流企业提供了充足的营运资金,从而保障了物流企业的供应链稳定,对于降低市场风险、促进交易稳定起到了重要支撑作用。现代物流体系所有这些活动,对于降低市场交易成本都起到了重要的作用。

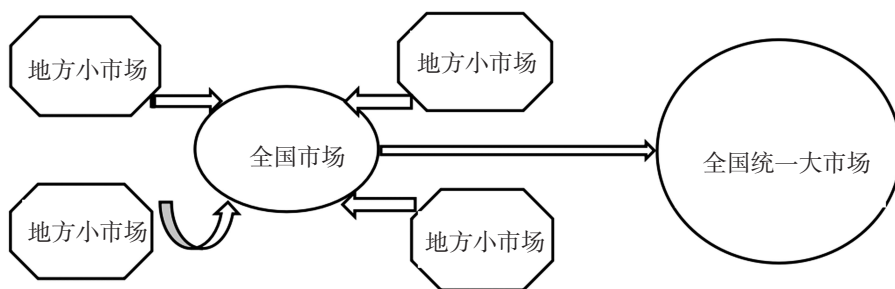


图1 物流促进市场融合图

资料来源:作者绘制。

现代物流体系降低交易成本的另一个渠道是通过信息的反馈机制提升市场交易效率。现代物流体系在运行过程中,会产生许多信息,包括生产的材料信息、产品的质量信息、消费者购买信息、市场中介的参与信息等。这些信息通过数据要素市场和各种大数据平台,反馈给生产者和消费者及政府监管部门,各种市场主体对这些信息进行分析整理后,会得出相对科学合理的生产信息、消费信息和监管信息,从而在下一轮的市场活动中科学合理地进行生产和消费,市场就会逐渐向均衡方向发展。

假设物流系统为 X ,它以价格 p 与其他系统 Y 进行信息交换,我们可以观察物流系统与外界系统在信息传递上是否有一种帕累托最优机制。假定以 ω 表示维持物流系统自身运转的信息量,定义物流系统与外界系统的超额信息需求函数为:

$$z(p) = X(p) - Y(p) - \omega \quad (1)$$

若存在着价格向量 p ,使得物流系统与外界系统处于一种信息均衡,则:

$$z(p) = 0, \text{即: } X(p) - \omega = Y(p) \quad (2)$$

由瓦尔拉斯定理(高鸿业,1996)可知,在一般经济系统中,对于任意的价格向量 $p \in S^{k-1}, pz(p) = 0$ 成立。

于是,若 $z(p)$ 是 S^{k-1} 上的一个连续函数,并且满足瓦尔拉斯定理,根据劳威尔不动点定理,那么 S^{k-1} 存在着价格 p^* ,使得 $z(p^*) = X(p^*) - Y(p^*) - \omega = 0$ 。因此,物流系统与外界系统之间存在着一种信息和谐机制,使得物流信息能够为市场均衡发展提供支撑。

(三)现代物流体系是削弱垄断、促进市场公平、建设全国统一大市场的重要利器

垄断是全国统一大市场建立的主要障碍(凌永

辉,2022)。全国统一大市场建设的障碍有市场垄断和行政垄断。在全国统一大市场建设过程中,市场垄断会破坏市场竞争规则,给中小企业的发展带来威胁,不利于企业之间的公平竞争。行政垄断会人为制造市场分割,不利于市场的统一和自由流动。现代物流体系借助其自身的运行方式和运行路径,一方面会削弱市场垄断的力量,促使市场趋于公平;另一方面也会对行政垄断进行制约,弱化行政垄断的作用。

现代物流体系首先可以削弱市场垄断。市场垄断的主要力量来自市场主体对于市场上商品和服务的独占性。现代物流体系通过一体化的物流网络,把不同地区的商品带到全国乃至世界各地,在一个区域处于垄断地位的商品和服务会由于商品和服务的交流而增加了更多的竞争对手,因此,其垄断性会大大降低。即使在一个国家内处于垄断地位的商品和服务,也会因为现代物流体系的延展性和开放性,把国际上的商品和服务带到国内来,就减弱了该商品在国内市场的垄断,从而为破除全国统一大市场建设中的市场垄断做出贡献。

现代物流体系还可以削弱行政垄断的力量。行政垄断是全国统一大市场建设的主要障碍(张光远,2022)。行政垄断来源于地方政府出于自身利益的考虑,人为设置各种障碍,阻碍商品和要素在全国范围内流动,其主要目的是为了谋取地方发展的竞争优势,但这恰恰妨碍了全国统一大市场的形成。现代物流体系通过物流系统的整体性、一体化优势,实现商品和要素在不同区域市场之间的流转和划拨。由于行政垄断有显性的和潜在的两类,现代物流体系首先从削弱潜在的行政垄断开始促使市场公平。由于潜在的行政垄断没有明确的规定,现代物流体系就可以把商品和要素带到该区域,地方行政当局难以及时察觉,等待察觉时候,外地的商品和要素已经悄然进入,行政垄断事实上不复存在。对于先行的行政垄断,现代物流体系可以借助其网络化、智能化的优势,实现资源和商品的流通,对于削弱行政垄断也起到一定的作用(见图2)。

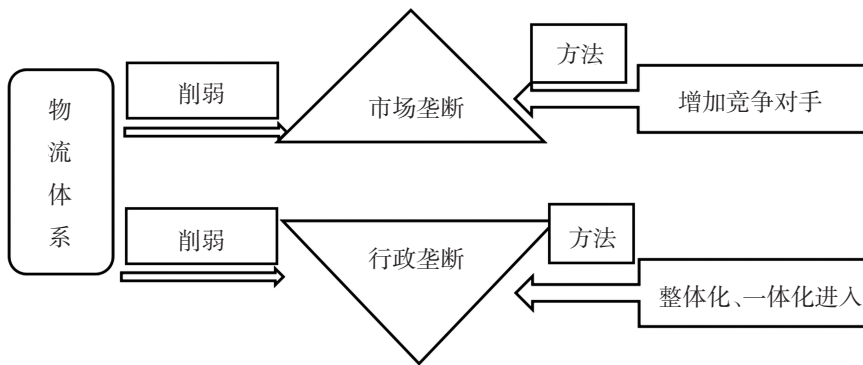


图2 现代物流体系削弱垄断示意图

资料来源:作者绘制。

(四)现代物流体系是促进市场标准化、提升全国统一大市场建设质量的重要途径

全国统一大市场的重要标志之一就是市场的标准化(邱振涛等,2023)。统一大市场的统一本身就暗含着标准化。只有建立了标准化的市场规则体系、产品质量体系和产品规格体系,才能使市场统一落到实处,全国统一大市场的形成才能具有坚实的基础。现代物流体系对市场标准化能够起到很大的促进作用,其主要原因就是现代物流体系本身就是标准化的产物,物流设施的标准化、物流服务的标准化、物流管理的标准化对市场运行的标准化影响很大。

第一,现代物流系统的内部标准化本身就是市场标准化的组成部分。现代物流系统的一个重要特点就是标准化。为了促进现代物流的发展,方便跨区域快捷运输和储存,物流设施和操作很早就进行了标准化的推广工作,如集装箱在世界范围内统一了规格和尺寸,铁路轨道宽窄的统一,为商品的跨区域流通奠定了基础。不仅如此,在物流信息系统的运行中,对于物流服务设置了标准化的运作流程,为物流服务的统一化制定了标准。这些物流系统内部的标准化工作同时也是市场标准化的重要组成部分,因为市场标准化同时也包含着物流运行的标准化。

第二,现代物流体系的标准化对整个市场体系的标准化起到了重要影响。由于现代物流设施和服务标准化的发展,促使市场运行过程其他方面的标准化。比如,由于物流设施的标准化,物流系统采用市场统一的标准设施,促使其他设施也逐渐向标准化的设施靠拢,维护市场的统一;由于物流信息系统的标准化,也促使其他市场系统和其对接,从而市场其他系统如产品质量、结算系统等趋于标准化。随着其他系统的标准化进程加快,市场规则也会逐渐走向标准化,原来不同地区的市场规则会由于产品标准化、物流标准化逐渐趋于一致,最终推动了市场规则的标准化。

三、现代物流体系赋能全国统一大市场建设的现实难题

由上可知,现代物流体系对建设全国统一大市场起着重要的作用。现代物流体系对促进市场融

合、提升交易效率、破除市场垄断和行政垄断、促进市场标准化都具有重要的意义。然而,应该注意的是,我国现代物流体系正处于建设阶段,许多地方还不完善,对全国统一大市场的作用发挥还比较有限,主要体现在以下几个方面。

(一)现代物流产业规模效益不高,影响着全国市场的统一整合

改革开放以来,现代物流产业虽然得到了长足的发展,但总体上物流业仍面临产业规模大而不强、现代化程度不高、利润效益偏低等问题,难以满足经济高质量发展要求(依绍华,2022)。我国现代物流产业的规模较大,中国物流与采购联合会发布的数据显示,截至2023年底,全国社会物流总额为352.4万亿元,2022年为347万亿元,比美国同期高219万亿元。但是,我国物流的总体效益不高。2023年中国社会物流总费用占GDP的比重为14.4%,而2022年美国的物流总费用占9%。我国的物流总费用一直是美国的1.6倍左右,说明我国物流的效益一直偏低。

物流规模效益不高,意味着物流业竞争力不强。只有物流行业具有较强的竞争力,才能对其他行业的发展具有影响。物流规模大,说明物流对市场的影响范围较大,对促进不同区域的市场交流能够起到积极的作用;但是物流的规模效益不佳,说明物流对不同区域的市场联系难以起到真正的聚合效应。因为物流成本高,出于经济效益的考虑,不同区域的市场主体会削弱彼此之间的联系,妨碍了这些地区市场之间进行商品和要素的沟通交流,从而不利于不同区域市场的融合。

物流效益不高,也同样会削弱不同类别的市场之间的融合。市场融合不仅需要区域之间的市场融合,也需要不同类别市场之间的沟通。由于我国物流效益不高,商品和要素在不同类别市场之间流通,也需要花费较多的物流成本,这样就不利于市场体系的有机统一。比如,由于废旧电器的回收物流成本高,导致很多废旧电器不能够进入二手电器市场,造成了社会资源的浪费。

(二)现代物流设施的智能化和装备水平有待提升,妨碍了全国统一大市场的基础设施水平的提高

建设全国统一大市场,必须具有完善的市场基础设施(廖唐勇,2023)。不同市场之间的统一,必须以发达的市场基础设施为桥梁和纽带。

只有市场基础设施完善,才能更方便不同市场之间的往来,促进市场向更高水平的方向发展。市场基础设施是市场统一的重要物质保障。而现代物流设施的建设对于市场基础设施的完善起着重要的推动作用。许多物流设施本身就是市场设施的一部分。比如公路、铁路、桥梁、仓库、批发市场和物流中心。近年来,我国现代物流设施建设水平不断提升,比如高铁、高速公路、大型物流中心不断增加,对我国市场一体化进程起到了很好的作用。但是,我国现代物流的智能化水平和装备技术水平仍然需要提升,才能进一步提高我国市场的基础设施建设水平,促进全国统一大市场的建设。

物流的智能化水平不高制约了市场基础设施的提升。我国物流实体设施的建设近年来取得了长足的进步,以公路为例,截至2023年底,我国公路通车里程已达535万千米,高速公路通车里程达到17.7万千米^①,居于世界第一。我国铁路营业里程达到15.9万千米,其中高铁达到4.5万千米。但是我国物流的智能化水平较低,物流数据要素设施建设比较落后。我国物流智能技术的应用领域有限,一些多式联运的智能化技术缺乏自主创新,物流系统的数据共享和交换系统没有形成,不同物流方式之间缺乏数据交换,这些都妨碍了现代物流作用的发挥。

现代物流的装备水平有待提升。我国的交通物流设施基本健全,为全国统一大市场的建设打下了坚实的基础。但是,我国的物流中心和冷链物流设施的建设水平还有待提升。当前,我国冷链物流基础设施建设比较滞后,冷链物流发展所需要的冷库、冷藏车等冷链物流设施建设严重不足。以人均冷库的容量为例,荷兰人均冷库容量为0.96立方米,新西兰人均冷库容量为0.50立方米,美国人均冷库容量为0.49立方米,而我国人均冷库容量为0.13立方米,明显低于大部分发达国家。所以,加强物流装备设施也势在必行。

(三)现代物流产业内部的壁垒还没有完全消除,延缓了统一大市场建设的步伐

现代物流体系是各个物流行业之间相互协作、共同为提高物流效益、促进市场运行畅通的物流共同体。按道理说,各个物流行业内部应该互相积极协作,实现设施共享和信息共享,共同促进

物流体系的发展和完善。但是,我国物流产业内部的各个物流子系统之间,还没有建立起协作共享的利益机制和数据信息共享的交流机制,造成了物流产业内部各子系统之间缺乏沟通和联系,甚至相互设置障碍,阻扰了全国统一大市场建设的进程。

现代物流产业内部子系统之间缺乏利益共享机制。以运输行业为例,我国的铁路、公路和航空运输之间存在着互相竞争的关系,因此,彼此之间在运输方式的转换和衔接中,往往不能有效地积极配合,导致物流运输不畅,一些货物在运输过程中时间拉长、最后一公里问题非常突出(秦秋颐,2019)。消费者不能及时和便捷地收到商品,特别是在农村地区尤为突出。农村地区很多居民不得不到几公里外的城镇收取快递商品,这降低了物流对市场的拓展作用。

现代物流产业各子系统之间缺乏数据共享机制。数据要素是重要的物流发展要素,不同物流产业子系统在进行物流活动的时候,会产生大量的物流数据,这些物流数据对于提高物流产业的运营效率、提升物流产业的协作水平具有重要的作用。但是,拘泥于物流子系统自身的利益,物流子系统不愿意把这些数据要素拿出来与其他物流产业子系统进行交流,这妨碍了物流产业内部的信息数据共享,影响了物流信息在引导生产、促进市场消费、拓展市场的作用发挥。比如,铁水联运、公水联运需要交换大量的物流数据,但是由于铁路和港口、公路和港口之间的信息系统相互独立,没有实现互联互通和数据共享,所以就无法做到铁水联运和公水联运的实时跟踪,难以为客户提供及时便捷的物流信息服务,影响了客户的满意度。

(四)现代物流行业的标准化水平还不够高,影响了全国统一大市场的标准化进程

全国统一大市场形成的一个重要体现就是市场的标准化水平高。市场规则的标准化、市场客体的标准化、流通方式的标准化,能够极大促进不同市场之间的统一。然而,作为我国流通方式之一的物流体系,尽管在物流设施、物流信息系统等方面实现了部分标准化,然而还有大量的物流运作没有达到标准化要求,这制约了全国统一大市场的标准化水平的提高。

物流运行规则没有标准化。我国不同省份之间的物流运行规则没有实现标准化。各个省份为了发展地方经济,出台了有利于本区域的物流发展政策。但不同区域的物流政策不统一,导致物流运行规则的不一致。比如,就高速公路通行而言,有的地方为了促进本区域经济发展,规定本地车牌的货运车辆可以免费通过区域内的高速公路,而对外地车牌的货运车辆进行收费,这样造成了事实上的运输规则的不统一,不利于不同区域物流企业之间的公平竞争。

物流设施部分没有标准化。尽管物流大型设施比如集装箱等进行了标准化,但是很多小型的物流设施没有能够进行标准化管理,这样阻碍了物流系统的畅通运行,比如对于小型的快递包装设备,采用什么样的材质和型号符合标准,迄今为止还没有一个统一的规定,结果造成了许多材料和运输过程中的浪费。

物流服务没有标准化。对于同样的物流服务项目,应该有同样的处理标准流程。然而,我国目前还没有制定物流服务的统一标准。因此,同样的物流服务在实际中服务的程序和内容千差万别,从而给客户带来品质不一的物流体验。这影响了市场的深度和广度,不利于消费者消费能力的提升。

四、现代物流体系赋能全国统一大市场建设的路径选择

现代物流体系是全国统一大市场形成的主要支柱,也是促进产业链供应链稳定、畅通国民经济循环的主要力量。建设全国统一大市场,必须高度重视现代物流体系的作用。为此,可以从提高物流效益、进一步降低物流成本、继续加强物流基础设施建设、提高物流智能化、信息化水平、加强物流产业内部的协同、消除物流产业内部壁垒、持续推进物流标准化出发,来推进现代物流体系建设,促进全国统一大市场的形成。

1. 实施物流强国战略,提高现代物流业的规模效益,进一步降低物流成本,为全国统一大市场建设提供支持

我国现代物流业的规模较大,但是效益不高。这对制造业的发展和市场交易的顺利进行带

来了不利影响,妨碍了我国市场经济的健康运行。因此,亟须解决我国物流业大而不强的问题,实施物流强国战略,推进我国物流业规模和效益协同发展。

促进物流产业集聚发展,建立物流产业集群,提高物流产业的组织化程度。物流产业集聚发展可以提升物流产业规模效益,发挥物流产业懂得规模经济优势。我国要有意识地建立物流产业园区,吸引物流企业入驻园区,发挥物流园区对物流发展的集聚作用,促使物流产业规模效益的提升。

进一步采取措施降低物流产业成本。物流成本高,成为制约物流产业发展、市场流通畅通的一大障碍。要采取降本增效的各种措施,切实降低物流行业的成本。消除对物流产业的一些不合理收费,取消运输过程中的各种障碍和处罚措施,促使物流成本的降低。物流企业要挖掘内部潜力,提高物流劳动生产率,节约物流成本。

2. 持续加强物流基础设施建设,为全国统一大市场提供良好的市场设施基础

必须高度重视物流基础设施在物流发展中的作用和地位,持续加强物流建设,提高物流设施水平。虽然我国的物流设施如铁路和公路建设取得了很大的成绩,高铁通车里程居世界第一,但是我国航空运输的发展水平还有较大的提升空间。因此,必须进一步加大物流基础设施建设。

进一步加大交通物流设施的建设力度。织密铁路网,继续加大铁路运输通道的建设,加快呼南高铁、西十高铁等铁路线的建设力度,建设现有铁路陇海京广的复线,更好地发挥铁路运输对物流发展的支持作用。加大机场的建设,扩大机场建设规模,建设支线机场,促进航空运输物流的发展。加大港口的建设力度,促进上海港、宁波港、青岛港提升吞吐能力。

加强物流配送中心、冷链物流体系建设。物流配送中心是重要的物流基础设施,它能够提升物流配送和集散能力,扩大物流的辐射力和影响力。我国物流配送中心数量需要进一步增加,物流配送中心的规模需要扩大。要建立一批吞吐量大、辐射范围广、影响力大的物流配送中心,提高物流对市场资源的配置能力。加强冷链物流建设,增加冷库、冷藏车的数量,建立起从产品原产地到消费者所在地的冷链物流体系。

3.提高物流行业技术水平,为全国统一大市场建设提供技术支持

物流行业的技术水平是物流业高质量发展的重要标志。物流行业的效率提升离不开科技进步。必须进一步提高物流行业的智能化、信息化水平,加大数字要素在物流行业的应用,大力推广自动化的物流技术,使物流发展的建立在高科技基础之上。

大力推进物流行业的智能化。物流行业由于涉及运输、搬运、流通加工、装卸等多个环节,有些环节长期以来主要靠人力操作,这严重制约了物流行业劳动效率的提升,对物流行业的生产力带来了不利的影响。提高物流行业智能化技术,大力发展智能化自动分拣、自动搬运、物流信息追踪等技术,使物流行业的发展建立在高度智能化的基础之上,为全国统一大市场的建设提供技术支撑。

大力发展物流数据要素。推动物流数据要素的互联互通,促进物流数据和其他行业数据的互通有无,让物流数据成为制造业生产、消费者消费的主要参考。加强物流行业内部的数据要素交换,对不同运输方式的数据要素实现互通共享,实现物流便捷高效地运转。更好地为客户服务,为市场发展提供更多的支持。

4.实施供应链管理,加强物流行业内部协同,消除物流行业内部壁垒,为清除全国统一大市场的市场壁垒提供经验支持

实施供应链管理是物流行业水平提升的一条重要举措。通过物流行业的供应链管理,可以促进物流行业内部的协作,以及物流行业和其他部门的协同。我国要高度重视供应链管理,在物流行业中推广供应链管理的经验和技能,使物流行业更好地服务于市场的拓展和客户质量的提升。

加强供应链管理,促进物流行业内部的协同。我国物流子系统之间仍然存在着内部不协调、相互之间信息沟通不畅、不同物流方式之间衔接困难等问题。这些问题影响了物流整体水平的发挥,也是物流效率不高的一个重要诱因。必须打破物流行业内部的壁垒,使物流行业之间信息互通、衔接有序,促使物流行业高质量发展。

5.推进物流行业的标准化,更好地促进市场标准化的实施

物流行业的标准化是实现货畅其流、提高物流

效率、促进物流水平提升的重要标志。物流行业标准化的实施,会对整个市场的标准化产生重要的影响。推行物流行业标准化,有利于统一物流设备的规格,更加方便合理地运输;有利于物流服务的正规化,促进物流服务升级,更好地服务于市场客户;有利于物流企业之间的协作,促进物流企业更好地合作交流。

推行物流行业标准化,首先需要对物流设备进行规格统一,使得物流设备能够在不同物流方式之间快速便捷地转换;其次需要统一物流服务流程,对物流服务流程进行研究,制定物流服务的标准化程序,这样一方面有利于物流企业之间的协作,另一方面也会对物流客户和供应商产生较好的服务效果,提升物流客户的满意度和忠诚度,最终实现市场潜力和容量双扩张。

注释

①中国发展网:交通运输部:《我国公路总里程达535万公里,高速公路总里程稳居世界第一》, <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1783342824033183187&wfr=spider&for=pc>。

参考文献

- [1]习近平.高举中国特色社会主义伟大旗帜 为全面建设社会主义现代化国家而团结奋斗——在中国共产党第二十次全国代表大会上的报告[J].共产党员,2022(21).
- [2]第十四届全国人民代表大会第二次会议关于政府工作报告的决议[N].人民日报,2024-03-12(002).
- [3]ROMER T H , LEE D , VOELKER G M , et al. The structure and performance of interpreters [C]// International Conference on Architectural Support for Programming Languages & Operating Systems. ACM, 1996:150—159.
- [4]BERNARD A B , REDDING S J , SCHOTT P K. Factor price equality and the economies of the United States[J]. CEPR discussion papers, 2005,71(5111):206—207.
- [5]孙耀川.论社会主义统一市场形成问题[J].经济理论与经济管理,1993(3).
- [6]石奇.国际区域一体化理论与国内市场一体化研究[J].湖南商学院学报,2002(6).
- [7]张淑芹,王玉凤.我国统一市场建设及规制改革的模式设计:来自澳大利亚的经验[J].现代管理科学,2014(9).
- [8]行伟波,张康.新发展格局下全国统一大市场建设的重点方向、现实障碍与推进路径[J].新疆师范大学学报(哲学社会科学版),2022(6).
- [9]祝合良,李晓婉,王春娟.统一大市场促进形成强大国内

- 市场的机理与路径:基于交易成本的视角[J].财经理论与实践,2024(3).
- [10]白太辉,毛华兵.马克思流通理论视角下的全国统一大市场建设[J].当代经济管理,2023(1).
- [11]谢莉娟,张昊.全国统一大市场与现代流通体系建设:实践探索与关系演进[J].中国流通经济,2022(7).
- [12]王晓东,谢莉娟.加快建设全国统一大市场:理论基础与中国实践[J].教学与研究,2023(5).
- [13]刘西涛,李立辉.全国统一大市场下农产品全产业链流通的现实困境与优化路径[J].商业经济研究,2022(19).
- [14]丁俊发.关于建设全国统一大市场的理论与实施[J].中国流通经济,2022(6).
- [15]陈浩东,马军.现代物流体系助力构建双循环新格局的作用机制与策略研究[J].供应链管理,2022(9).
- [16]孙永生,李丽.零售企业线上线下与物流融合发展的动因、案例与策略[J].商业经济研究,2019(1).
- [17]赵胜利,师宁,李泽萍,等.“互联网+”背景下现代物流网络体系构建[J].科技管理研究,2019(13).
- [18]胡卫平,胡朝晖.物流行业服务建设全国统一大市场研究[J].铁路采购与物流,2022(8).
- [19]林文益.论国内统一市场的形成[J].北京商学院学报,1994(1).
- [20]罗小芳,卢现祥.交易成本、普遍制度与全国统一大市场[J].经济学动态,2023(6).
- [21]杜丽群.全国统一大市场的理论逻辑、历史演进及新时代发展[J].人民论坛·学术前沿,2023(24).
- [22]亚当·斯密.亚当·斯密哲学文集[M].石小竹,孙明丽,译.北京:商务印书馆,2012.
- [23]阿林·杨格,贾根良.报酬递增与经济进步[J].经济社会体制比较,1996(2).
- [24]高鸿业.西方经济学:微观部分[M].北京:中国经济出版社,1996.
- [25]凌永辉.新发展格局下建设全国统一大市场:体制障碍、突破路径与政策取向[J].新疆社会科学,2022(4).
- [26]张光远.公平竞争审查与建设全国统一大市场[J].价格理论与实践,2022(3).
- [27]邱振涛,曹逸风,李志明,等.标准化助力全国统一大市场建设研究[J].中国标准化,2023(6).
- [28]依绍华.加快物流业智慧化转型,推动经济持续恢复向好[J].中国发展观察,2022(11).
- [29]廖唐勇.机场基础设施对城市全要素生产率的影响研究:基于建设全国统一大市场视角[J].云南财经大学学报,2023(1).
- [30]秦秋颐.电商物流“最后一公里”配送问题及其对策[J].企业改革与管理,2018(4).

Research on the Mechanism and Path of Modern Logistics System Supporting the Construction of a Unified National Market

Ma Hui Ran Jingfei

Abstract: To build a unified national market, it is necessary to fully leverage the important role of the modern logistics system. The modern logistics system is an important cornerstone for the construction of a unified national market. It promotes the construction of a unified national market from four aspects: promoting market integration, reducing market transaction costs, weakening monopolies, promoting market fairness, and accelerating market standardization. The main challenges faced by China's modern logistics system in empowering the unified national market are: low logistics efficiency, low level of logistics intelligence and informatization, need to strengthen logistics facilities, and serious internal barriers in the logistics industry. The path selection for promoting a unified national market in the modern logistics system mainly includes the following five aspects: implementing the strategy of building a strong logistics country; Improve logistics efficiency and reduce logistics costs; Strengthen the construction of logistics facilities and improve the intelligence and informatization level of the logistics industry; Implement supply chain management and enhance collaboration within the logistics industry; Promote the standardization construction of logistics system.

Key Words: Modern Logistics System; National Unified Market; Market Integration; Logistics Facilities; Logistics Efficiency

(责任编辑:柳 阳)