

京津冀流通业协同发展水平测度 与协同路径研究

赵 娴 杨 静

内容提要:本文研究京津冀流通业协同发展,从理论上探究了区域流通业协同发展的内涵。基于区域流通业协同发展的地区内与地区间、产业内与产业间的联动关系,运用区域投入产出分析方法对京津冀流通业协同发展水平进行合理测度,结果表明京津冀流通业协同发展水平低下,各地流通业仍以服务本地生产生活为主。为推动京津冀流通业协同发展,本文进一步构建了区域产业协同发展的基本框架,紧密联系主导产业的发展构建了京津冀流通业“点一线一面一网”的协同发展路径,并提出了具体的发展建议。

关键词:京津冀 流通业 区域产业协同 产业内协同 产业间协同

中图分类号: F127 文献标识码: A 文章编号: 1000-7636(2017)12-0024-09

一、研究背景

发达国家的经验表明,当经济发展到一定阶段,流通业的重要性将显著提高,需要发挥流通业的先导作用来推动经济发展。2014年3月,“京津冀协同发展”上升为国家战略,同年4月,京津冀三地商业联合会共同研究制定“关于建立京津冀流通产业协同发展服务机制的意见”,并提出10项具体落实措施,力促发挥流通业先导作用,推动区域协同发展。

然而,学术界关于京津冀流通业协同发展的研究尚处于起步阶段,实业界对于如何推动京津冀流通业协同发展尚处于探索之中。同时,有别于长三角、珠三角强化产业发展之路,京津冀区域协同发展的战略核心是“有序疏解北京非首都功能,调整经济结构和空间结构,走出一条内涵集约发展的新路子,探索出一种人口经济密集地区优化开发的模式,促进区域协调发展,形成新增长极”。在这一战略指导下,北京市批发业、物流业等逐步外迁,为首都功能腾挪空间,相应的生产与生活服务需求将依托京津冀区域协同得以满足。此种情形之下,长三角、珠三角区域流通业的发展经验对于京津冀流通业协同发展指导有限,京津冀需

收稿日期: 2017-04-21

基金项目:国家社会科学基金项目“京津冀产业区际转移与疏解非首都功能路径研究”(15CJL061);首都经济贸易大学特大城市经济社会发展研究协同创新中心资助项目“特大城市流通空间结构优化研究”(TDJD201509)

作者简介:赵 娴 北京物资学院经济学院教授,北京,101149;

杨 静 北京物资学院经济学院讲师。

作者感谢匿名审稿人的评审意见。

要立足区域发展实际探索出一条新的区域流通业协同发展之路。

要研究京津冀流通业协同发展,首先需要从理论上认识区域流通业协同发展的内涵,客观评估京津冀流通业协同发展水平,结合京津冀协同发展的战略核心明确京津冀流通业协同发展的路径,从而有效指导京津冀流通业协同发展实践,发挥流通业在京津冀协同发展中的先导作用。为此,本文在科学认识区域流通业协同发展的内涵的基础上,基于区域内地区间的联动发展实际,合理采用区域流通业协同发展水平的测度方法,客观评估了京津冀流通业协同发展水平,并契合京津冀区域发展实际提出了京津冀流通业协同发展的路径安排。

二、区域流通业协同发展的内涵

协同概念最早于 20 世纪 70 年代初由德国物理学家赫尔曼·哈肯(Hermann Haken) 提出,强调系统中各子系统间的有序耦合,以及因减少摩擦而实现的整体效应。虽然李辉和张旭明(2006) 、胡大立(2006) 、徐力行和高伟凯(2007) 等学者均基于此进行了产业协同的内涵界定,但重点仍集中于协同效应的存在为主,并未形成产业协同的系统理论框架^[1-3]。而随着分工的深化,产业链条逐步突破地区界限而在地区间延伸。于斌斌和金刚(2014) 的研究表明,450 公里以内的范围是生产要素协同的最佳区域,以区域为载体的产业协同研究更加契合现实经济发展^[4]。因此,区域产业协同内涵的界定就显得尤为重要。在区域产业协同概念出现之前,区域产业发展的研究主要集中于区域产业分工和区域产业一体化两个方面:区域产业分工是区域内各地区基于地区资源禀赋与比较优势而形成的产业分工体系,依托地区间分工实现各地资源与要素生产水平的提升;区域产业一体化突出产业在区域内的一体化发展,包括目标一致性、产业体系的整体性等,依托产业在地区间的横纵一体化将区位优势转化为成本与信息优势。而从区域整体协同实现协同效应来看,区域产业协同也必将建立在一定的产业分工基础之上,但区域产业协同并不等同于区域产业分工,还包含了地区间产业的协作;区域产业一体化强调产业形态的整体性,区域产业协同仅突出区域整体协同效应,而不强调产业体系的完整性。

因此,不同于区域产业分工追求资源利用最大化、产业一体化追求产业体系的整体性,区域产业协同的内容更为灵活,其核心在于产业间有序联动、互促发展,共同实现 $1+1>2$ 的协同效应。同时,区域产业协同是区域协同与产业协同的综合,从区域角度来看,区域产业协同既包括地区内产业协同,又包括地区间产业协同;从产业角度看,区域产业协同既涉及特定产业的产业内协同,也涉及该产业与其他产业的协同。从而,区域流通业协同既包括基于流通产业内部分工而形成的地区间流通业产业内协同发展,又包括产业间分工而形成的流通业与区域其他产业的协同发展。其中,流通业与区域内其他产业的协同发展又包括了各地流通业与本地及其他地区产业的协同发展。因此,推动区域流通业协同发展,既需要推动各地区内流通业与其他产业的协同发展,又需要积极引导地区间流通产业的分工协同发展,以及各地流通业与区域内其他地区产业的协同发展,构建起区域流通业发展合力,共同促进区域生产与生活的升级发展。

三、京津冀流通业协同发展水平测度

正是由于产业协同与产业分工、产业一体化存在着紧密的联系与相似性,学术界对产业协同的评估方法也常以产业分工水平与一体化水平的测度为主。部分学者主要运用区位商、行业分工指数、结构相似度指数和结构差异化指数等来考察地区间的产业分工水平与产业结构互补的可能性。然而,地区间的产业分工水平能够在一定程度上影响区域产业协同水平,但不能真实反映地区间产业协同水平;同时,一体化水平

多用于测度区域经济发展的整合程度,包括市场一体化、政策一体化、经济一体化等多个方面的内容,现有关于产业一体化的测度主要集中于市场一体化和经济一体化的研究范畴,并未形成较为公认的方法论体系。鉴于此,本文基于区域产业协同的认识,从地区间实际的产业联动关系着手,运用投入产出法直接衡量地区间的产业关联效应,以此反映地区间流通业的实际协同水平。

传统的投入产出分析以一国或一个地区为主体,考察这一封闭空间中的产业间关联关系。随着分工的深化,产业链逐步跨越封闭的经济体逐步向开放空间延伸,地区间的产业经济与技术联系日益密切,传统以封闭经济条件为基础的投入产出模型已经不能全面地反映产业体系的真实联系,对开放经济条件下的经济技术联系的忽视使得相关研究成果与现实割裂,难以真实反映现实情况并有效指导现实改进。美国经济学家艾萨德(Isard)最早观察到传统投入产出的研究局限,构建了用来刻画地区间投入产出关系的地区间投入产出模型。其具体计算方法为:

设一个地区的总产出是 X ,最终消费为 Y ,直接消耗系数矩阵为 A ,则依据投入产出理论,可建立如下基本关系:

$$X = (1 - A)^{-1}Y$$

如有两个地区1和2,两个地区间的投入产出表如表1所示。

表1 两地区间投入产出表

		中间使用		最终需求		总产出
		地区1	地区2	地区1	地区2	
中间投入	地区1	$A_{11}X_1$	$A_{12}X_2$	Y_{11}	Y_{12}	X_1
	地区2	$A_{21}X_1$	$A_{22}X_2$	Y_{21}	Y_{22}	X_2
增加值		V_1	V_2			
总投入		X_1	X_2			

其中 A_{ij} 表示 i 地区生产对 j 地区产品的直接分配系数矩阵; $A_{ij}X_j$ 表示 i 地区产品流入 j 地区的直接分配流量矩阵; Y_{ij} 表示 i 地区产品进入 j 地区最终需求的量; X_i 表示 i 地区的总产出矩阵; V_i 表示 i 地区的增加值矩阵。鉴于地区间产业间完全消耗难以计算,本文采取直接分配系数来测度地区间的产业协同效应。

流通业所包含的细分产业主要涉及批发零售业、交通运输与仓储物流业、餐饮住宿业。其中,餐饮住宿业产业链条较短,且以服务本地为主,地区间的经济联系相对松散。因此,本文主要针对批发零售业、交通运输与仓储物流业两大细分产业开展协同效应的评估。同时,鉴于当前国家统计局并未发布地区间投入产出统计数据,相关学者在统计过程中各有侧重,所形成的地区间投入产出表涉及的产业部门数量及分类存在较大差异,为准确反映京津冀流通业协同水平,本文基于刘卫东等(2014)所发布的《2010年中国30省区市区域间投入产出表》^[5]进行分析。

基于区域流通业协同发展内涵的认识,本文对京津冀区域流通业协同发展水平的测度也将从流通业地区间产业内协同、地区间流通业产业间协同,以及各地区流通业产业间协同三个层面进行。

1. 流通业地区间产业内协同水平

地区间的产业内分工与联动将直接推动京津冀流通业的协同发展,为此,本文首先运用直接分配系数分别测度三地批发零售业、交通运输与仓储物流业在全国范围内的产业内分配情况(如表2和表3所示),以反映三地流通业的对外支撑水平。

表 2 京津冀三地批发零售业的产业内分配情况

%

排名	北京		天津		河北	
	地区	直接分配	地区	直接分配	地区	直接分配
1	北京	1.157 6	天津	0.565 9	上海	0.700 3
2	上海	0.489 4	上海	0.558 6	河北	0.221 5
3	山西	0.062 7	山西	0.079 2	山西	0.072 7
4	内蒙古	0.015 1	北京	0.033 1	北京	0.042 4
5	广东	0.007 1	内蒙古	0.018 9	内蒙古	0.025 0
6	安徽	0.006 2	广东	0.008 3	广东	0.010 1
7	湖北	0.005 3	安徽	0.007 2	安徽	0.009 0
8	江苏	0.004 2	湖北	0.006 2	湖北	0.006 7
9	天津	0.003 6	江苏	0.004 6	天津	0.005 9
10	湖南	0.003 5	云南	0.004 2	江苏	0.005 8
11	云南	0.003 4	湖南	0.004 2	云南	0.005 1
12	陕西	0.002 6	陕西	0.003 2	湖南	0.004 6
13	贵州	0.001 7	贵州	0.002 1	陕西	0.003 3
14	新疆	0.001 6	新疆	0.002 0	贵州	0.002 5
15	四川	0.001 6	四川	0.001 9	新疆	0.002 4
16	河北	0.001 4	河北	0.001 8	四川	0.002 2
17	海南	0.001 4	海南	0.001 6	海南	0.002 0
18	福建	0.001 3	福建	0.001 4	福建	0.001 8
19	江西	0.000 6	河南	0.000 8	辽宁	0.001 1
20	河南	0.000 6	江西	0.000 7	江西	0.000 9
21	辽宁	0.000 5	甘肃	0.000 6	黑龙江	0.000 8
22	甘肃	0.000 5	重庆	0.000 6	甘肃	0.000 7
23	重庆	0.000 5	辽宁	0.000 6	吉林	0.000 7
24	广西	0.000 4	黑龙江	0.000 5	河南	0.000 7
25	黑龙江	0.000 4	广西	0.000 5	重庆	0.000 6
26	吉林	0.000 4	吉林	0.000 4	广西	0.000 6
27	山东	0.000 2	青海	0.000 2	青海	0.000 2
28	青海	0.000 1	浙江	0.000 2	浙江	0.000 2
29	浙江	0.000 1	山东	0.000 2	山东	0.000 2
30	宁夏	0.000 1	宁夏	0.000 1	宁夏	0.000 2
	总计	1.774 3	总计	1.309 6	总计	1.130 2

表 3 京津冀三地交通运输与仓储物流业的产业内分配情况

%

排名	北京		天津		河北	
	地区	直接分配	地区	直接分配	地区	直接分配
1	北京	26.323 9	天津	10.027 0	河北	2.891 2
2	上海	0.499 8	北京	1.063 3	北京	1.665 4
3	天津	0.437 9	上海	0.785 7	上海	1.197 1

表3(续)

排名	北京		天津		河北	
	地区	直接分配	地区	直接分配	地区	直接分配
4	江苏	0.157 3	江苏	0.255 8	天津	1.130 6
5	广东	0.123 1	广东	0.201 2	江苏	0.382 0
6	福建	0.099 3	内蒙古	0.170 3	广东	0.292 4
7	内蒙古	0.094 2	福建	0.154 5	内蒙古	0.275 4
8	河南	0.074 4	河南	0.130 9	福建	0.231 6
9	浙江	0.060 7	浙江	0.097 5	河南	0.154 7
10	安徽	0.058 5	安徽	0.089 7	浙江	0.147 7
11	河北	0.043 8	河北	0.075 9	安徽	0.136 8
12	广西	0.039 8	广西	0.067 0	广西	0.096 8
13	江西	0.034 9	山西	0.058 8	江西	0.084 9
14	山西	0.032 3	江西	0.054 4	山西	0.059 6
15	湖北	0.020 2	湖北	0.033 7	黑龙江	0.055 4
16	湖南	0.018 1	湖南	0.030 5	湖北	0.043 6
17	黑龙江	0.017 5	黑龙江	0.029 4	湖南	0.041 0
18	贵州	0.016 6	贵州	0.028 8	贵州	0.041 0
19	陕西	0.015 4	陕西	0.027 2	新疆	0.037 3
20	新疆	0.014 4	新疆	0.025 3	陕西	0.033 8
21	云南	0.012 9	云南	0.022 5	云南	0.031 2
22	山东	0.012 1	山东	0.017 8	山东	0.025 8
23	海南	0.008 9	海南	0.014 9	海南	0.022 2
24	青海	0.006 6	青海	0.011 9	青海	0.016 2
25	重庆	0.004 5	重庆	0.007 8	辽宁	0.015 4
26	辽宁	0.004 2	宁夏	0.007 6	宁夏	0.011 6
27	宁夏	0.004 1	辽宁	0.006 2	重庆	0.010 7
28	吉林	0.002 0	吉林	0.003 2	吉林	0.006 8
29	四川	0.000 2	四川	0.000 4	四川	0.000 5
30	甘肃	0.000 0	甘肃	0.000 0	甘肃	0.000 0
	总计	28.237 5	总计	13.499 2	总计	9.138 6

结果表明,京津冀三地批发零售业产出作为中间投入进入各省市的比重均较小,这表明批发零售业并未在地区间形成深入的产业内分工体系,地区间批发零售业产业内协同水平较低;相比而言,交通运输与仓储物流业产出作为中间投入进入各省市的比重要大一些,但仍以支撑本地该产业的发展为主,这表明地区间交通运输与仓储物流业产业内分工也居于低位。与批发零售业不同的是,在现有的低分工水平的基础上,交通运输与仓储物流业已形成河北支撑天津与北京、天津支撑北京的地区间产业内协同雏形。

2. 地区间流通业的产业间协同水平

在批发零售业、交通运输与仓储物流业的地区间产业内协同水平均处于低位的情况下,本文继续进行京津冀三地批发零售业、交通运输与仓储物流业的产业间协同分析。三地间批发零售业、交通运输与仓储

物流业的分配情况如表 4 和表 5 所示。

表 4 京津冀三地间批发零售业的

产业间分配情况			%
	北京	天津	河北
北京	83.58	0.62	0.49
天津	2.65	79.71	0.59
河北	3.39	1.01	75.06

表 5 京津冀三地间交通运输与
仓储物流业的产业间分配情况

	北京	天津	河北
北京	59.28	2.12	0.76
天津	1.59	67.79	1.32
河北	2.50	5.49	59.69

表 6 京津冀三地内批发零售业的
产业间分配情况

	北京	天津	河北
农林牧渔	0.35	0.92	6.42
工业	31.83	57.67	51.70
建筑业	9.79	6.57	8.14
交通仓储	2.14	7.29	2.69
批零	1.16	0.57	0.22
其他	39.48	7.25	6.11

表 7 京津冀三地内交通运输与
仓储物流业的产业间分配情况

	北京	天津	河北
农林牧渔	0.25	0.43	5.68
工业	15.70	50.74	39.23
建筑业	3.56	8.79	4.95
交通仓储	26.32	10.03	2.89
批零	9.46	1.68	4.02
其他	30.31	5.97	5.80

京津冀三地流通业的发展都有效支撑了当年占据较大产出比重的工业的发展,天津、河北两地尤为突出,地区内产业间协同发展良好;但动态来看,伴随着京津冀三地新的功能定位的落实,地区产业结构体系将进一步升级发展,各地区内流通业的产业间协同发展也将面临调整。

剔除批发零售业、交通运输与仓储物流业的产业内联动,考察这两个产业的地区间协同水平,结果表明:整体来看,各地仍以支撑本地其他产业的发展为主导,其中,批发零售业中,北京、天津、河北三地对自身产业体系的支撑力度依次下降,河北、天津均对北京的产业体系有一定的支撑,但天津、北京批发零售业对河北其他产业的支撑微乎其微,北京对天津产业的支撑也较小;交通运输与仓储物流业中,河北交通运输与仓储物流业已经在一定程度上支撑了北京、天津产业的发展,北京、天津对其他地区产业发展的支撑作用仍较为有限。同时,对比批发零售业、交通运输与仓储物流业的地区间产业联动关系,不难看出,批发零售业的地区间关联水平要低于交通运输与仓储物流业。因此,可以得出结论:京津冀已经形成一定的流通业协同发展的基础,主要表现为河北交通运输与仓储物流业对北京和天津较其他省市更高的支撑水平,但三地间产业间协同水平仍较低,且批发零售业地区间协同水平较交通运输与仓储物流业更低。这虽然与零售业服务本地的产业属性有很大联系,但仍反映了具有区域辐射力的批发业、交通运输与仓储业的地区间发展的隔阂与协同不足。

3. 地区内流通业的产业间协同水平

前述分析已经表明,京津冀三地不论是批发零售业还是交通运输与仓储物流业,都仍以服务本地为主。此种情形之下,继续探讨三地流通业对自身产业体系,尤其是主导产业的支撑作用就显得尤为重要。为此,本文分别对京津冀三地内批发零售业、交通运输业与仓储物流业的产业间协同水平进行了测度。京津冀三地内部的产业间直接分配情况如表 6 与表 7 所示。

结果表明,京津冀三地不论是批发零售业,还是交通运输与仓储物流业地区内主要的支撑产业是工业。京津冀三地当年工业产出占总产出的比重分别为 29.90%、60.84% 和 63.37%。因此,静态来看,京津冀三地流通业的发展都有效支撑了当年占据较大产出比重的工业的发展,天津、河北两地尤为突出,地区内产业间协同发展良好;但动态来看,伴随着京津冀三地新的功能定位的落实,地区产业结构体系将进一步升级发展,各地区内流通业的产业间协同发展也将面临调整。

综上,北京、天津、河北虽已经形成一定的产业联系与产业协同的雏形,但地区间的产业内与产业间协同水平均较低。地区内已经形成的产业协同体系也将在京津冀区域发展战略调整之下面临调整,区域流通业协同发展体系尚未形成,亟待优化以发挥流通业的产业先导作用,形成京津冀区域产业协同发展格局。

四、京津冀流通业协同发展路径安排

如前所述,区域流通业协同发展包含了各地区内流通业与其他产业的产业间协同、地区间流通业与其他产业的产业间协同,以及地区间流通业的产业协同。但就京津冀区域流通业发展实际来看,虽然地区间已经建立起产业联系的雏形,地区内产业间协同已经初具基础,但地区间的产业内协同与产业间协同水平均较低。流通业的协同发展尚未打破行政区划的掣肘,地区间人流、物流、商流并未因区位邻近、交通便捷等而畅通对接,使得 $1+1>2$ 的协同效应难以实现。但区域产业协同并非一蹴而就,需要基于地区与区域经济的实际运行规律,深入分析区域产业协同效应的形成机制,从而构建起区域流通业协同的基本框架,系统梳理区域流通业协同发展的一般路径,并在此基础上结合京津冀实际确定京津冀流通业协同发展的路径,以切实指导京津冀区域流通业协同发展。

1. 区域流通业协同发展的基本框架

区域产业协同包括地区内产业协同与地区间产业协同。区域内各地区产业联系繁复多样,区域产业协同必然“抓大放小”。主导产业作为地区乃至区域产业发展的核心,在区域产业协同中具有突出重要的地位:

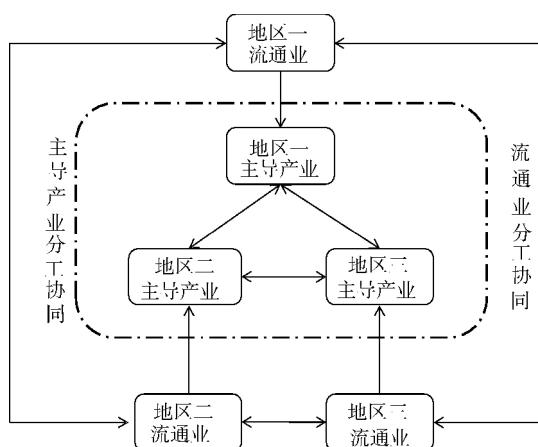


图1 区域流通业协同发展的基本框架

各地主导产业的选择将在很大程度上引导其余各产业的地区间分工,从而在地区内引导产业体系的发展,在地区间引导区域产业的产业间与产业内分工。因此,区域流通业产业协同的基本框架也需基于主导产业的分工与协同而展开。如图1所示,各地主导产业的选择与协同发展构成区域产业协同的基础框架,各地流通业借助与主导产业的协同发展实现地区内流通业协同效应;借助与主导产业的协同发展,将形成各地流通业的发展优势与特色,进而推动流通业的地区间分工与协同发展体系,以及各地流通业专业化发展而形成的区域流通业整体发展水平的提升,及其对区域其他产业支撑作用的升级。从而,最终形成在地区内与地区间、产业内与产业间分工合理、协作高效的区域流通业协同发展格局。

2. 京津冀流通业协同发展的路径安排

区域流通业的协同发展并非一蹴而就,当流通业的发展处于起步阶段时,服务能力有限,服务本地产业发展与生活需求成为这一产业发展的主旨。只有在其服务能力超出本地需求时才能溢出,从而向本地之外更大的区域延伸。在这一过程中,地区主导产业对流通业的发展具有突出重要的导向作用;之后,随着服务能力逐步超出本地市场需求,各地流通业的发展将迎来一定区域乃至广域的市场竞争。通过竞争将使得各地区基于自身比较优势与资源禀赋开展流通业细分产业的选择,从而形成地区间的产业间分工。随着竞争不断深化,分工也将逐步从产业间分工向产业内分工发展。当区域中各地流通业分工细化到一定程度,将形成产业链条在区域内各地区间不断延伸,充分利用各地区产业资源与产业优势,形成区域流通业发展合

力,共同支撑各地区主导产业及其他产业的发展。据此,可以归纳出区域流通业协同发展的一般路径:首先,区域流通业协同发展的起点是各地流通业自身的发展壮大。只有流通业自身发展壮大才能逐步实现流通业对地区主导产业及区域其他产业的有力支撑;地区内产业协同是地区间产业协同的基础,各地区流通业与主导产业的协同发展构成区域流通业协同发展的线性支撑;在主导产业的带动下形成各地流通业的发展优势与特色,从而形成地区间流通业产业间与产业内分工与协同发展局面;流通业产业间与产业内分工深化下整体提升的区域流通业与各地主导产业及其他产业建立更为频繁而深入的产业联系,从而形成区域流通业协同发展的网状结构。

结合京津冀流通业发展实际来看,京津冀三地流通业协同不足,一方面在于三地间的产业协同体系尚未建立,同时很大程度上还与三地流通业发展不足有较大关联。京津冀三地流通业发展滞后于生产性服务业的总体发展,零售业升级不足,批发业辐射能力欠缺,物流企业规模小且竞争力较弱,不能有效适应本地生产与生活的升级发展,这给京津冀流通业协调发展提出了巨大挑战。但与此同时,京津冀区域协同发展战略构想之下,京津冀新的功能定位对流通业提出的具体发展要求也成为三地推动流通业跨越式发展的重要机遇。在各地新的功能定位之下,契合区域流通业协同发展的一般路径,京津冀流通业也需要按照“点一线一面一网”的发展路径逐步推进:流通业的发展首先需要契合三地未来生产与生活需要,以推动本地流通业的产业选择与升级发展为起点,借助本地流通业服务能力的提升形成地区乃至区域流通业协调发展的基础;以力促本地流通业与主导产业协同发展为线,强化主导产业对流通业的引导作用与流通业对主导产业的支撑作用,形成地区流通业发展特色与优势,为地区间流通业分工协同创造条件;以主导产业带动地区间流通业分工协同发展为面,实现地区间流通业产业内分工与协作,推动各地流通业优势的发挥;以各地流通业产业间与产业内协同实现对区域主导产业有力支撑为网,建立区域内频繁高效的流通业产业内与产业间协同发展联系,打造区域流通业发展的综合实力。

五、结论与建议

通过对京津冀流通业协同发展水平的测度发现:京津冀三地虽已建立起一定的产业联系,但是三地的协同效应均未有效凸显,流通业协同发展格局尚未形成。在三地发展定位逐步落实的情况下,地区间分工体系将日益明晰,流通业的协同发展格局亟待优化调整。结合流通业产业协同的一般路径,本文突出了主导产业在区域产业协同中的发展地位,构建了京津冀流通业“点一线一面一网”的协同发展路径,即以推动本地流通业的产业选择与升级发展为起点,以力促本地流通业与主导产业协同发展为线,以主导产业带动地区间流通业分工协同发展为面,以各地流通业产业间与产业内协同实现对区域主导产业有力支撑为网,分层次有步骤地推动京津冀流通业协同发展体系的形成。基于区域产业协同路径与当前流通业协同发展所存在的现实问题,要实现京津冀流通业协同发展需从以下几个方面着手:

第一,推进各地主导产业选择与主导产业协同发展体系的建立。各地主导产业的选择与主导产业协同发展体系是开展流通业地区间产业分工与协同发展的基础。立足于北京市“全国政治中心、文化中心、国际交往中心、科技创新中心”、天津市“全国先进制造研发基地、北方国际航运核心区、金融创新运营示范区、改革开放先行区”、河北省“全国现代商贸物流重要基地、产业转型升级试验区、新型城镇化与城乡统筹示范区、京津冀生态环境支撑区”的发展定位,积极开展北京非首都核心功能的疏解,推动京津冀基于区域整体发展需要开展主导产业的选择,并构建起区域主导产业协同发展体系,建立健全协同发展的公共服务体系^[6]。据此,各地的流通产业选择将得以实现,并可进一步推动地区内流通业与主导产业协同发展,以及地

区间流通业的协同发展。

第二 立足区域发展与北京核心问题积极开展三地流通业的疏导与承接工作。重点完善河北作为“全国现代商贸物流重要基地”的基础设施建设,以科学合理的疏导政策引导北京市大型批发市场、仓储物流功能区向河北等地转移。同时,在流通业疏解转移过程中,充分考虑北京市未来生产与生活物资的快速供应通道的建立,积极推动流通业新型业态的形成、先进经营方式与管理方式的引入,确保批发功能与物流功能疏解后北京市生产与生活的有序运行,推动区域流通业向集约化方向发展,提高区域流通业辐射能力与服务效率。

第三 建立区域流通业协同发展的指导体系。充分发挥京津冀协同发展领导小组的协调能力,着力打通京津冀三地的行政区划界限对商流、物流、人流、信息流沟通可能造成的阻碍,立足区域发展需要,在《京津冀协同发展规划纲要》的指引下,确立京津冀流通业协同发展的指导规划,从道路交通、批发市场、仓储设施等硬件设施建设,到市场监管、扶持政策等软性环境的打造上,进行区域整体统筹,确保京津冀流通业协同发展“一盘棋”推进。

参考文献:

- [1]李辉,张旭明.产业集群的协同效应研究[J].吉林大学社会科学学报,2006(3):43-50.
- [2]胡大立.产业关联、产业协同与集群竞争优势的关联机理[J].管理学报,2006(6):709-713.
- [3]徐力行,高伟凯.产业创新与产业协同——基于部门间产品嵌入式创新流的分析[J].中国软科学,2007(6):131-134.
- [4]于斌斌,金刚.中国城市结构调整与模式选择的空间溢出效应[J].中国工业经济,2014(2):31-44.
- [5]刘卫东,唐志鹏,陈杰,等.2010年中国30省区市区域间投入产出表[M].北京:中国统计出版社,2014.
- [6]孙金秀,孙敬水.现代流通业与先进制造业协同机理研究[J].北京工商大学学报(社会科学版),2015(3):29-38.

The Level of Coordination for Circulation Industry in Beijing-Tianjin-Hebei Region and Its Path

ZHAO Xian, YANG Jing

(Beijing Wuzi University, Beijing 101149)

Abstract: This paper focuses on the coordination of the circulation industry in Beijing-Tianjin-Hebei Region. It defines regional coordination of the circulation industry, and measures the coordination effect of that in Beijing-Tianjin-Hebei Region. The results indicate that the coordination of the circulation industry in Beijing-Tianjin-Hebei Region is so low that the circulation industry of each district serves respective production and life needs. In order to promote the coordinated development of the circulation industry in Beijing-Tianjin-Hebei Region, this paper makes further effort to construct the basic framework of coordinated development of regional industry and coordinated path of the circulation industry in Beijing-Tianjin-Hebei Region named “point-line-plane-net”. Besides, this paper puts forward the proposal of coordination of the circulation industry in Beijing-Tianjin-Hebei Region.

Keywords: Beijing-Tianjin-Hebei Region; circulation industry; coordination of regional industry; coordination in industry; coordination between industries

责任编辑: 宛恬伊