

学校编码: 10384

分类号_____密级_____

学号: 13920131150335

UDC_____

厦门大学

硕士学位论文

翔安区商贸物流业发展战略研究

Research on Development Strategy of Trade-logistics
Industry in Xiang'an District

陈云青

指导教师姓名: 陈振明教授

专业名称: 公共管理(MPA)

论文提交日期: 2016年4月

论文答辩日期: 2016年 月

学位授予日期: 2016年 月

答辩委员会主席:

评阅人:

2016年4月

厦门大学学位论文原创性声明

本人呈交的学位论文是本人在导师指导下,独立完成的研究成果。本人在论文写作中参考其他个人或集体已经发表的研究成果,均在文中以适当方式明确标明,并符合法律规范和《厦门大学研究生学术活动规范(试行)》。

另外,该学位论文为()课题(组)的研究成果,获得()课题(组)经费或实验室的资助,在()实验室完成。(请在以上括号内填写课题或课题组负责人或实验室名称,未有此项声明内容的,可以不作特别声明。)

声明人(签名):

年 月 日

☆☆☆ ☆☆☆ ☆☆☆ ☆☆☆ ☆☆☆ ☆☆☆ ☆☆☆ ☆☆☆ ☆☆☆ ☆☆☆

论文指导小组:

陈振明 教授

郑云峰 区长

朱芳芳 副教授

厦门大学学位论文著作权使用声明

本人同意厦门大学根据《中华人民共和国学位条例暂行实施办法》等规定保留和使用此学位论文，并向主管部门或其指定机构送交学位论文（包括纸质版和电子版），允许学位论文进入厦门大学图书馆及其数据库被查阅、借阅。本人同意厦门大学将学位论文加入全国博士、硕士学位论文共建单位数据库进行检索，将学位论文的标题和摘要汇编出版，采用影印、缩印或者其它方式合理复制学位论文。

本学位论文属于：

（ ） 1. 经厦门大学保密委员会审查核定的保密学位论文，
于 年 月 日解密，解密后适用上述授权。

（ ） 2. 不保密，适用上述授权。

（请在以上相应括号内打“√”或填上相应内容。保密学位论文应是已经厦门大学保密委员会审定过的学位论文，未经厦门大学保密委员会审定的学位论文均为公开学位论文。此声明栏不填写的，默认为公开学位论文，均适用上述授权。）

声明人（签名）：

年 月 日

摘 要

翔安区成立于 2003 年，是厦门市最年轻的行政区。由于发展基础较弱，翔安区服务业发展一直维持在较低水平，并导致产业结构失衡。发展商贸物流业是带动服务业发展的较好选择，翔安区已明确将商贸物流业发展列为区“十三五”时期重点发展产业。提升商贸物流业发展水平，对转变经济发展方式、调整产业结构具有重要意义。

本研究以实现商贸物流业发展的公共目标为目的，按照公共部门战略管理思路，主线围绕“战略分析——战略选择——战略实施”三个步骤展开。战略分析阶段主要采用 SWOT 分析法；战略选择阶段和战略实施阶段则立足翔安区发展实际和需要，面向新时期的发展机遇，提出发展战略、主要建设平台和保障措施。

本研究选择集对台优势、空港优势、产业优势、后发优势“四位一体”集聚优势发展战略作为翔安区的商贸物流业发展战略，同时明确建设“东南沿海国际航空货运集散中心、两岸现代商贸物流合作试验区、闽南商贸物流集中区、厦门市商贸物流运营中心”4 个战略定位，并提出战略实施阶段建设航空物流园等 9 个重点建设平台及提高思想认识等 5 条保障措施。本研究的创新之处在于：一是研究主体创新，国内同类研究中选择省、市级行政区域作为研究主体的较多，选择区县级行政区域作为研究对象的较少；二是研究成果创新，国内同类研究中大多以选择单一战略为结论，本研究选择复合型的“四位一体”集聚优势发展战略更符合实际情况，具有一定优越性。

关键词：发展战略；商贸物流业；翔安区

Abstract

Xiang'an District was founded in 2003, and is the youngest administrative district in Xiamen City. Due to the weak development foundation, the level of service industry in Xiang'an District maintains at a relatively low level, which leads to the imbalance of industrial structure. To promote the development of service industry, developing the trade-logistics industry is a good choice. Xiang'an District has made it clear to list the trade-logistics industry among the key industries in the 13th Five-year. To improve the development level of trade-logistics industry, is significant to the adjustment of industrial structure and the transformation of economic development mode.

This research aims at achieving public goals of developing the trade-logistics industry. In accordance with strategic management ideas of the public sector, the study goes through three steps: strategic analysis, strategic selection and strategic implementation. In the strategic analysis phase, SWOT analysis method is applied; in the strategic selection and strategic implementation phase, the development reality and needs of Xiang'an District alongside with opportunities for development of the new period is considered to select the development strategy with main construction platforms and safeguard measures.

This research selects the "Four in one" integrated advantage strategy which combines the priority to cooperate with Taiwan, the advantage of airport, the advantage of industry and the advantage of backwardness as the development strategy of trade-logistics industry in Xiang'an District and proposes constructing "the international air cargo center along the Southeast coast, the modern trade-logistics cooperation experimental zone of the Cross-Strait area, the trade-logistics center in the South Fujian, and the trade-logistics operation center in Xiamen City" as the strategic positions, and puts forward the strategic implementation with 9 key construction platforms such as construction of air logistics park and 5 safeguard measures such as improving thinking and understanding. The innovation of this research lies in: first, the study subject innovation, most of the domestic researches select the provincial or municipal level area as the subject, while the selection of county level is rare; second, the study achievements, most of the domestic researches select a single strategy while this study selects a comprehensive type of "Four in one" integrated advantage development strategy which meets the actual situation better and has certain superiority.

Keywords: development strategy; trade-logistics industry; Xiang'an District

目 录

一、绪论.....	1
(一) 选题及意义	1
(二) 文献综述	3
(三) 研究内容	9
(四) 研究方法和技术路线	10
二、翔安区商贸物流业发展的战略分析	12
(一) 优势 (Strengths)	12
(二) 劣势 (Weaknesses)	17
(三) 机遇 (Opportunities)	20
(四) 挑战 (Threats)	22
三、翔安区商贸物流业发展的战略选择	24
(一) 战略组合	24
(二) 战略选择	25
(三) 战略定位	27
四、翔安区商贸物流业发展的战略实施	29
(一) 重点建设平台	29
(二) 保障措施	35
五、结论与不足	39
参考文献.....	40
致谢.....	43

Contents

I. Introduction	1
i. Background and significance	1
ii. Literature review	3
iii. Research content.....	9
iv. Research methods and technical route.....	10
II. Strategic analysis of Trade-logistics industry in Xiang'an	12
i. Strengths	12
ii. Weaknesses	17
iii. Opportunities	20
iv. Threats	22
III. Strategic selection of Trade-logistics industry in Xiang'an.....	24
i. Strategic combination	24
ii. Strategic selection	25
iii. Strategic position	27
IV. Strategic implementation of Trade-logistics industry in Xiang'an..	29
i. Main construction platforms	29
ii.Safeguard measures.....	35
V. Conclusion.....	39
Bibliography.....	40
Acknowledgements	43

一、绪论

作为一项具有中国特色的工作,国民经济和社会发展五年规划是我国科学发展方向、战略、目标、政策之集大成,包括战略集成、智慧集成、思路集成和公共政策集成^①。制定五年发展规划是我国政府主导的回顾过去五年发展成就、部署未来五年发展的一项重要工作。正因为五年规划的重要性,每一个新的五年都被视为一个新的发展阶段,省、市、县,甚至乡镇,都响应上级部门的号召提出新的发展思路和发展方向,厦门市翔安区也不例外。2015年翔安区面向“十三五”时期提出了新的发展思路、发展目标,并提出了一系列重点工作,然而,在一些具体发展领域上仍然需要进一步理清思路,并制定发展战略。

(一) 选题及意义

统计数据表明,从1978年改革开放以来,我国服务业高速发展,1978-2007年三十年间服务业可比价增速达到11.5%^②,高于GDP增速2个多百分点。2014年,我国第三产业增加值占GDP比重已达到48.1%,首次超过了第二产业的比重。然而,本研究选取的研究对象——厦门市翔安区,直到2015年第三产业占比仅为20.6%,远低于全国平均水平。

众所周知,服务业发展程度是衡量一个地区经济发展水平的重要标志。自2003年建区以来,翔安区服务业发展一直呈现“双低”特征:增长速度低,占地区生产总值的比重低。以2014年为例,翔安区地区生产总值增速高达15.7%,远高于国家7.3%的增速和福建省的9.9%的增速,位列福建省内所有区县第一位,而第三产业增加值增速仅为2.5%,且比重仅为19.1%,远远低于全国、全省水平。服务业发展的迟缓已经给翔安区带来了很大困扰:一方面,辖区内没有形成有效的生产性服务业支撑体系,阻碍了工业产业链向上下游延伸、并保持高速发展;另一方面,由于辖区内生活性服务业小集镇发展烙印较重,以传统商贸业为

^① 吴丹,胡鞍钢,鄢一龙.国家发展五年规划的战略分析与实践认识——以“十二五”规划为例[J].清华大学学报(哲学社会科学版),2016,01:27-39+189.

^② 夏杰长.中国服务业三十年:发展历程、经验总结与改革措施[J].首都经济贸易大学学报,2008,06:42-51.

主，无法满足对消费品质需求较高的人群，对新时期的外来高端人才和新生代产业工人的吸引力不大。

2013年，《美丽厦门战略规划》^①中明确指出厦门市东部市级中心将落地翔安区，与现在的市级中心并立厦门东西两翼，与此同时，两岸新兴产业和现代服务业合作示范区、翔安机场、翔安高新技术产业基地、临空产业示范区等项目也纷纷落地翔安，翔安区赢得了建区以来最好的发展机遇。然而，在“十三五”到来之际，2015年翔安区全年地区生产总值增速下滑至7.1%，低于增长7.2%的全市水平，仅比全国6.9%的增速高出0.2个百分点。经济增速的严重下滑促使翔安区政府重新审视依靠工业拉动经济增长的老路子，正视服务业发展滞后的问题。

要在“十三五”期间有效提高翔安区服务业的发展水平，既要形成高效的生产性服务业支撑体系，也要促进生活性服务业具备更多城市元素，因此既要制定完善的发展规划，又要找准突破口和落脚点。选择发展商贸物流业，切实提高辖区内经济的流通性，就是一个很好的选择：一方面，商贸物流业与各行各业的联系较为紧密，有利于串联起服务业各行业的发展，也有利于促进一、二、三产业各相关行业融合发展；另一方面，翔安区的地理位置优越，依山傍海、四通八达，有港口、有机场，商贸物流业的发展基础较好，可塑性较高。因此，本研究就以翔安区商贸物流业发展战略研究为主题展开。

本研究通过整理收集的调查资料和统计数据，客观分析翔安区商贸物流业的发展现状，并通过分析翔安区商贸物流业发展的优势、劣势、机遇和挑战，提出翔安区商贸物流业的发展战略和战略定位目标，以及重点发展平台和保障措施等，具有较强的实践意义：

一是落实国家、省市对商贸物流业发展的新要求。近年来，国家、省、市对服务业及商贸物流业发展的重视程度空前，国务院及商务部等部委先后制定物流业发展规划、鼓励发展商贸物流业等，福建省、厦门市也配套出台了若干引导和促进服务业发展、支持发展现代物流业、规划建设物流园区等政策。国家、省、市的“十三五”规划纲要也都对商贸物流业的发展提出了发展目标和途径。开展翔安区商贸物流业发展战略研究，是贯彻国家、省、市对商贸物流业发展新要求的重要举措，可以为商贸物流业发展提供发展目标和实施路径的参考。

^① 厦门市人民政府.美丽厦门战略规划[Z].2013.

二是有助于推动翔安区在“十三五”期间经济转型发展。“十三五”是翔安区建区后的第三个五年，也是我国经济进入“新常态”后的第一个五年，翔安区的“产业、城市、社会”均面临转型发展的需求，研究商贸物流业发展战略有助于明确发展方向、重点和抓手，盘活商贸流通经济，“以点带面”推动服务业发展，并逐步提高翔安区第三产业比重，促进一、二、三产业结构不断趋于合理。

三是可以为其他地区提供横向对比模板。与翔安区一样需要在服务业发展中寻找突破口的地区在国内仍有很多，通过本次研究，提出翔安区商贸物流业发展战略及战略实施的主要着力点和保障措施，可以为其他地区在制定商贸物流业发展战略时提供借鉴和参考。

（二）文献综述

商贸物流一般是指批发、零售、住宿、餐饮、居民服务等商贸服务业及进出口贸易相关的物流服务活动^①。商贸物流属产业物流，是商品流通的重要组成部分，构建高效、安全、通畅的商贸物流服务体系，既有利于降低物流成本，促进商贸服务业转型升级，又有利于扩大就业、改善民生，同时有利于减轻资源和环境压力，促进经济发展方式转变。无论是私人部门还是公共部门都希望通过推动商贸物流业的发展来实现其特定的发展目标，近年来商贸物流业发展战略的研究成果不断增加，以下主要从私人部门与公共部门两个视角进行分类陈述。

1、私人部门视角的商贸物流业发展战略研究

战略管理思想起源于私人部门，最早是 20 世纪 60 年代由美国管理学家钱德勒提出。私人部门的战略的传统定义强调企业的目标与途径相结合，以及战略的计划性、长期性和全局性，而私人部门战略的现代定义则强调为实现企业目标而采取的一系列决策或行动，以及战略的应变性、风险性和竞争性。私人部门战略管理包括战略分析、战略选择、战略实施三个主要过程，可按照战略层次的不同分为整体战略、业务单位战略和职能战略。“五力分析模型”、SWOT 分析法、PEST 分析法等方法均为战略分析的主要方法。由于私人部门战略研究集中于微观层面，私人部门商贸物流业发展战略大都以企业为研究主体，以下从总体战略

^① 该定义出自商务部《关于促进商贸物流发展的实施意见》（商流通函〔2014〕790号）。

和业务单位战略两个方面进行阐述。

商贸物流总体战略的研究主体大部分为物流企业，通过对企业的实地考察，结合多种分析方法，学者们提出了有针对性的公司层面的整体发展战略和实施保障措施。如：齐建波（2008）^①采用现代物流理论、战略管理理论、市场营销理论等相结合的方法，分析了铁路物资企业发展现代物流的可行性和必要性，提出了铁路物资企业发展现代物流的战略构想及实施方案。陈行亮（2012）^②采用五力模型分析法和 SWOT 分析法，指出 GWMC 物流公司由传统的单一仓储运输企业发展为多种物流服务的第三方现代物流企业应该采取发展型的战略定位和差异化集中的竞争策略。肖迪（2015）^③综合运用企业战略管理、资源整合理论，PEST 分析法、SWOT 分析法等方法对 GD 物流公司内外部环境、产业环境进行分析，提出了 GD 公司应在稳固现有业务及市场的基础上，依托国家物资储备物流网络，积极开发新的服务项目和拓展区域市场的扩张型发展战略。

商贸物流业务单位战略的研究则主要针对非物流企业，这些非物流企业大多为大型制造业企业，对商贸物流有较大的需求，商贸物流是企业重要的业务组成部分，商贸物流的运营与企业效益直接相关。江健凡（2006）^④提出了江铜集团为降低企业成本、提高企业效益需采取的物流战略，同时提供了物流模式选择并搭建基本架构，同时提出了江铜集团物流战略实施中应注意的几个问题。高晓刚（2012）^⑤研究了首钢集团的物流运转情况，提出了一体化的物流发展战略，并指出通过企业内部、外部物流资源的整合，有助于推动企业物流成长为物流企业。王鑫（2014）^⑥通过对 T 公司（电子元器件企业）的研究，指出：由于电子元件行业受到全球经济和行业周期影响波动大，T 公司物流战略的核心应该是建立高效灵活的物流运作系统来支持公司的运营，并有效控制成本和保持运营质量。

2、公共部门视角的商贸物流业发展战略研究

公共部门的战略管理受到了私人部门战略管理的深刻影响，兴起于 20 世纪 80 年代，是“新公共管理运动”和“新公共管理”范式的重要组成部分。陈振明

^① 齐建波.铁路物资企业发展现代物流战略研究[D].北京邮电大学,2008.

^② 陈行亮.GWMC 公司发展现代第三方物流战略研究[D].广西大学,2012.

^③ 肖迪.GD 物流公司发展战略研究[D].北京交通大学,2015.

^④ 江健凡.江铜集团物流战略及其物流模式的选择研究[D].南昌大学,2007.

^⑤ 高晓刚.首钢集团物流发展战略研究[D].燕山大学,2012.

^⑥ 王鑫.T 公司物流战略的规划和实施研究[D].苏州大学,2014.

(2004)^①提出公共部门战略管理是一个过程,可分为战略规划、战略实施和战略评价三个功能环节。公共部门战略管理与私人部门战略管理在管理目标、管理内容上存在明显差异。公共部门战略管理是宏观上的规划和管理,学界开展的研究很多,下文根据研究的需要对公共部门视角的商贸物流业发展战略相关研究进行梳理。

(1) 政府作用与商贸物流业发展

发达国家早在几十年前就已通过研究指出加大国家宏观的调控能力、制定优惠政策等方法对促进物流业发展的作用。P. Pontrandolfo (1999)^②和 K. V. Ramani (1999)^③认为“物流政策是物流以及区域物流发展的基础”, Panos Kouvelis 和 Meir J. Rosenblatt (2002)^④通过研究全球化供应链管理中设施融资、交通以及地区交易规则、企业税费法律中的政府补贴等对物流发展的影响,指出在物流基础设施建设中政府的作用是不可忽视的。

国内学者也对政府在物流业发展中的作用进行了研究,且均认可了政府在物流业发展中不可或缺的作用。王健(2004)^⑤认为在现代物流活动需要政府制定并出台政策以矫正“市场失灵”现象,制定实施的政策包括:物流发展促进政策、物流活动规制政策、物流设施供给政策等,才能促进现代物流的快速、健康、有序发展。闫嘉有(2007)^⑥则认为,中国政府在促进物流业的发展上要借鉴国外经验,扮演好五种角色,即:物流基础设施的供给者、物流业长期发展的规划者、物流业信息化建设的推动者、物流市场秩序的维护者和物流业良性运行的协调者。梁晓杰(2012)^⑦等人认为,为进一步推动现代物流业发展,政府部门应该完善物流相关政策法规体系,加强对公共物流基础设施建设的支持,规划并推动物流园区发展,促进多式联运发展,推进物流信息化,建立物流标准体系,推动物流技术的研发、推广和应用。

我国政府也认识到了政府作用对于推动物流业发展的重要作用,近年来陆续

^① 陈振明.公共部门战略管理途径的特征、过程和作用[J].厦门大学学报(哲学社会科学版),2004,03:5-14.

^② P. Pontrandolfo,O. G. Okogbaa.Global Manufacturing:A Review and A Framwork for Planning in A Global Cooperation[J]. INT. J. Res,1999,37:5-20.

^③ K. V. Ramani.Interactive Simulation Model for The Logistics Planning of Container Operation in Seaports[J].Simulation,1999,66:291-300.

^④ Panos Kouvelis,Meir J. Rosenblatt.A mathematical Programming Model for Global Supply Chain Management:Conceptual Approach and Managerial Insights[J].Supply Chain Management,2002,2:245-277.

^⑤ 王健.现代物流发展中的政府作用[J].中国流通经济,2004,10:16-19.

^⑥ 闫嘉有.论政府在物流业发展中的作用[J].国家行政学院学报,2007,02:29-32.

^⑦ 梁晓杰,刘芳,东朝晖.政府推动物流业发展的国外经验借鉴[J].中国流通经济,2012,01:33-38.

针对物流业发展出台了一系列的政策文件，如：2009年3月，面对国际金融危机的威胁，国务院印发《物流业调整和振兴规划》（国发〔2009〕8号）^①；2014年9月，国务院审时度势制定了《物流业发展中长期规划（2014—2020年）》（国发〔2014〕42号）^②，提出“到2020年，基本建立布局合理、技术先进、便捷高效、绿色环保、安全有序的现代物流服务体系”的发展目标；2014年9月，商务部响应国务院发布的物流业发展中长期规划，出台了《促进商贸物流发展的实施意见》（商流通函〔2014〕790号）^③，提出要高度重视商贸物流工作，提高其社会化、专业化、标准化、信息化、组织化、国际化水平。福建省、厦门市以及其他地方政府对物流业的发展也十分重视，纷纷出台相关配套政策。

（2）商贸物流与区域经济的关系

物流对区域经济发展的促进作用已得到广泛认同。20世纪初，Alfred Weber (1929)^④阐述了企业、区位和城市规模经济与运输价格之间的关系，并指出交通运输因素与区域经济紧密相联的关系。20世纪60年代，美国经济学家彼得·德鲁克（Peter F. Drucker）预言物流领域将成为经济增长的“黑大陆”和“第三利润源泉”。学者们也对区域物流对经济发展的影响进行研究。Hoover E. M. (1948)^⑤和 Donald J. B. (1999)^⑥等论述了经济全球化、区域经济一体化与全球供应链和区域物流业发展的关系。

国内关于区域商贸物流与区域经济关系的研究在2000年以后频繁出现。金真（2002）^⑦等人提出区域物流是区域经济的构成要素之一，区域经济规模和发展程度决定了区域物流的产生和发展。夏燕菊、李薇辉（2008）^⑧等在研究长三角地区经济增长与区域物流的关系后指出，区域物流不仅能提高区域经济的运行效率，还能为区域经济的发展提供强大后勤保障。李全喜（2010）^⑨等人验证了区域物流能力和区域经济发展两个指标组之间的显著相关性，指出区域物流发展

^① 国务院. 物流业调整和振兴规划.[Z].国发[2009]8号.

^② 国务院. 物流业发展中长期规划（2014-2020年）[Z].国发[2014]42号.

^③ 商务部. 关于促进商贸物流发展的实施意见[Z].商流通函[2014]790号.

^④ Alfred Weber. Theory of The Location of Industry[M].Chicago:The University of Chicago Press,1929.

^⑤ Hoover E. M..The Location of Economic Activity[M].New York:Mc Graw-Hill,1948. 102-108.

^⑥ Donald J. Bowersox.21st Century Logistics:Making Supply Chain Integration a Reality[R].Oak Brook,IL:Council of Logistics Management,1999.

^⑦ 金真,唐浩.现代物流——新的经济增长点[M].北京:中国物资出版社,2002:20-39.

^⑧ 夏燕菊,李薇辉.区域物流对长三角地区经济增长的贡献度分析[D].上海师范大学,2008.

^⑨ 李全喜,金凤花,孙磐石.区域物流能力与区域经济发展的典型相关分析——基于全国面板数据[J].软科学,2010,12:75-79.

有利于带动其他产业的发展,区域经济的发展也将反过来促进物流需求的快速增加,因此可以通过提高区域物流能力来促进区域物流和区域经济的共同发展。

(3) 区域性商贸物流发展战略研究

国内外学者对区域性商贸物流发展的研究涉及到多个领域。有些学者研究区域物流发展规划方法。Francisco J. E. (2001)^①对智利圣地亚哥周边区域经济进行研究,并通过对价值链理论的分析,提出了以产品价值的流向来指导区域物流规划的观点。Olive. Fisher (2002)^②等将区域物流系统规划分为网络规划、结点规划两部分,网络规划沿用传统运输规划的思想,结点规划则根据功能的不同划分为生产型配送、消费型配送和运输转运三类。林荣清(2004)^③、李春海(2004)^④等在非均衡发展理论的基础上讨论了区域物流发展规划以及物流园区规划的原则、模式、关键因素及基本思路。海峰(2005)^⑤、赵习频(2006)^⑥等人提出物流园区的规划与建设应分层次进行,并提出了区域物流系统的规划模式。

还有部分学者则直接提出了针对不同地区的物流发展战略。杨承新(2004)^⑦运用层次分析法和SWOT分析法对深圳基于港口核心的现代物流发展进行客观评价,明确深圳发展现代物流的核心是构建国际物流、区域物流、市域物流三个层次的产业结构。陈盈(2005)^⑧通过对宁波市物流业发展现状的分析和物流业需求的预测,指出宁波市应逐步建立起以港口为龙头的国际物流体系,以第三方物流为主体的物流配送体系和以基础设施和信息平台为重点的物流支撑体系。游佳、尹超、刘飞(2006)^⑨提出在经济欠发达地区可以采用现代物流与商贸集成运行的区域物流发展模式,构建“物流园区—物流信息平台—物流网络节点”三位一体的区域物流体系。刘明菲(2007)^⑩通过对武汉城市圈现代物流产业发展情况的研究,提出要从战略发展的高度,把发展大物流和建设区域物流中心作为加快发展经济的战略任务,使武汉城市圈成为服务中部、而向全国、连接国际的中

^① Francisco J. Escobedo. Value Chain on the Regional Logistics Planning System[M]. London: Pitman Publishing,2011.

^② Olive Fisher. The Planning of Regional Logistics[J]. Journal of Melbourne University, 2002,30(2):102-122.

^③ 林荣清.区域物流发展规划研究[J].物流科技,2004,09:7-10.

^④ 李春海,缪立新.区域物流系统及物流园规划方法体系[J].清华大学学报(自然科学版),2004,03:398-401.

^⑤ 海峰,张丽立,孙淑生.区域现代物流模式探讨[J].经济管理,2005,20:44-50.

^⑥ 赵习频,余康.区域物流体系规划模式探讨[J].中国远洋航务公告,2006,04:68-72.

^⑦ 杨承新.基于港口核心的深圳现代物流发展战略研究[D].浙江大学,2004.

^⑧ 陈盈.宁波市现代物流发展战略研究[D].武汉理工大学,2005.

^⑨ 游佳,尹超,刘飞.欠发达地区区域物流发展模式研究[J].商业时代,2006,04:22-23.

^⑩ 刘明菲.武汉城市圈现代物流发展战略研究[J].特区经济,2007,05:177-178.

部地区货物的产品配送、货物集散地。孙淑生、李亚（2008）^①在我国产业聚集区蓬勃发展的背景下，针对湖北省的优势产业和高新技术产业，提出基于产业聚集的区域综合型物流发展模式，并进一步提出解决产业聚集区内区域物流发展问题的相关对策。金鑫（2011）^②通过对黑龙江省物流业发展现状的研究，指出其发展的不足之处，并提出要通过加快交通基础设施建设、推进产业物流发展、加强物流信息化和自动化建设等来推动黑龙江省物流业发展。

通过以上对私人部门和公共部门商贸物流业发展战略相关研究的分析可以看出，有从企业角度出发、为实现企业利益最大化的商贸物流战略，也有从公共部门角度出发、以实现公共利益最大化为目的的商贸物流战略。作为一个交叉学科，关于物流的很多问题的研究都是“见仁见智”，对商贸物流发展战略的研究也是如此，不同学者、不同方法、不同视角得出的结论都有所区别。综合上文引述的观点，本文认为，从以上研究文献的引述可以看出，开展商贸物流发展战略研究有以下几个要点：

第一，要深刻理解公共部门战略与私人部门战略的不同之处。公共部门战略管理以实现公共利益、公共目标等为战略目标，私人部门则以实现组织利益帷幕博爱；公共部门战略管理是宏观的规划和管理，私人部门战略管理则较为微观。公共部门战略的制定要尤其重视政府在促进商贸物流发展中的制定发展规划、出台的发展政策、扶持商贸物流业项目的的作用，还要发挥政府综合调控的作用，有效纠正商贸物流业的“市场失灵”现象，保障商贸物流业平稳有序发展。

第二，要注重研究对象的独特性。从以上所引述的学者研究中可以看出，在进行商贸物流发展战略研究或进行规划时，无论是私人部门或是公共部门，都需要从研究对象本身的内部优劣势等属性出发，同时把握最有利的的外资机遇，制定有针对性的发展战略，切不可随意参考或套用其他研究中的战略模式。

第三，要善于把握不同时期的特殊性。公共部门战略管理对公共政策的反应十分敏感，国家面对“十三五”发展战略规划，提出了“创新、协调、绿色、开放、共享”的发展理念和一系列战略措施，在制定翔安区商贸物流业的发展战略时，应该予以着重考虑。

^① 孙淑生,李亚.基于产业聚集的区域物流发展模式[J].物流科技,2008,02:8-10.

^② 金鑫.黑龙江省物流业发展战略研究[J].黑龙江对外经贸,2011,06:8-9.

第四，要善于利用商贸物流与区域经济发展存在相互制约与相互促进的关系。商贸物流业发达能促进区域经济的增长，区域经济的增长会提高对商贸物流的需求，相反，商贸物流业发展滞后会影响区域经济的的增长，区域经济增长慢则商贸物流业也不可能会有高增长。在促进商贸物流业的发展的同时，也要积极提高经济发展的水平。

（三）研究内容

为了开展翔安区商贸物流业发展战略，在收集相关数据、资料、并开展实地调查后，按照战略管理“战略分析——战略选择——战略实施”的步骤开展研究。论文全文分为五个部分，主要内容如下所示：

第一部分是绪论。介绍选题背景及意义，指出开展翔安区商贸物流业发展战略研究对于翔安区落实上级发展部署、实现经济转型发展的重要意义，同时通过文献阅读，整理本研究涉及的理论基础，并归纳整理国内外商贸物流业发展的研究成果，并介绍主要研究内容和研究的技术路线。

第二部分是战略分析。整理收集到的数据和通过调查得到的资料，通过SWOT分析法分析翔安区商贸物流业发展的优势、劣势、发展机遇和挑战等，提出翔安区在发展商贸物流业中的具备的区位优势、后发优势、产业发展优势及文化优势，政府重视程度不够、产业发展不平衡等劣势，以及面临的重大战略构想、重大改革平台及区域发展等机会和全球经济危机影响等挑战。

第三部分是战略选择。根据战略分析部分的分析内容，归纳提出翔安区商贸物流业发展SO型战略、ST型战略、WO型战略及WT型战略等4个战略组合方案。进行战略选择决策，选出集对台优势、空港优势、产业优势和后发优势“四位一体”的集聚优势发展战略，同时指出建设东南沿海国际航空货运集散中心等4个战略定位目标。

第四部分是战略实施。依托4个战略定位目标，提出推动战略实施的建设航空物流园等9个重点建设平台的，同时给出提高思想认识等5条保障措施。

第五部分结论。回顾全文研究情况，得出翔安区商贸物流业发展战略研究适宜采用“四位一体”集聚优势发展战略并开展相关平台建设工作的结论，同时指出在数据采集、资料收集及分析方法等方面的不足。

Degree papers are in the “[Xiamen University Electronic Theses and Dissertations Database](#)”.

Fulltexts are available in the following ways:

1. If your library is a CALIS member libraries, please log on <http://etd.calis.edu.cn/> and submit requests online, or consult the interlibrary loan department in your library.
2. For users of non-CALIS member libraries, please mail to etd@xmu.edu.cn for delivery details.