

“第四方物流”与“全球城市”建设： 以上海为例^{*}

季小立 洪银兴 刘东皇

[摘要] 全球城市是世界城市网络的关键节点；物流为世界城市体系城际和城市内部网络联系提供物质基础。“第四方物流”从全供应链视角设计和运作物流方案，通过减少厂商库存、深化市场分工和产业融合、协调企业组织化竞争、增强节点地区网络控制力和“倒逼”城市政府向服务化转型，提升“全球城市”在世界生产分工网络中的核心角色地位和集聚-辐射功能；物流集成商跨界整合资源和流通服务促进了贸易和投资活动，吸引跨国公司总部、R&D 中心和国际金融机构持续聚集。在中国改革开放的背景下，城市功能遵循特有的供给逻辑，呈现市场导向的总体演化特征。“第四方物流”诱致物流市场效率不断释放与城市能级提升的交替作用，推进着上海“全球城市”建设进程。

[关键词] 第四方物流；全球城市；功能升级

[中图分类号] F290 [文献标识码] A [文章编号] 1006—012X (2015) —04—0020 (06)

[作者] 季小立，副教授，博士，常州大学商学院（南京大学长三角经济社会发展研究中心），江苏常州 213164

洪银兴，教授，博士生导师，博士，南京大学长三角经济社会发展研究中心，江苏南京 210093

刘东皇，副教授，博士，江苏理工学院商学院，江苏常州 213001

伴随全球市场深化、经济关系的整合，民族国家的经济要素功能弱化和城市的经济主体地位上升现象同时并行^①，有潜力的城市已经或正在成为世界新经济一体化中掌握经济控制力的重要平台和网络节点。尽管在形塑城市区位、城市生产力、城市发展阶段和城市形象等方面作用独特，作为现代经济“第三利润来源”的物流业在各地创建“现代化国际大都市”热潮中尚未引起足够的关注。“第四方物流”（Fourth

Party Logistics, 4PL）集成管理咨询和专业化物流服务，设计全供应链网络系统的物流运作方案，提高城市物流设施的整体利用率^[1]，吸引跨国公司总部集聚和优化配置城市地区、国家甚至全球性经济、金融资源，凭借物流行业自身的集约运营和跨行业精细服务提升城市能级^②，为在世界城市网络体系中最大程度蓄积发展的势能、更有效地参与竞争，推动本土“全球城市”建设提供了新视角。

* 基金项目：国家自然科学基金重点项目“长江三角洲区域一体化空间组织机理与优化研究”（41130750）；国家社会科学基金重点项目“以全球价值链引导我国经济结构转型升级”（11AZD002）；国家自然科学基金课题“基于‘流-谱’分析的苏南资源配置与空间转型研究”（41201110）；江苏省社会科学规划课题“战略性新兴产业高端化发展内生驱动模式”（14EYB004）。

① 沙森（S. Sassen, 1991）就认为，全球主要城市之间不断加强的往来，正在创造在一定程度上绕开民族国家的战略性的跨边界地理，全球城市的战略网络为各类地方行为体提供了活动的空间。参见 Saskia Sassen, “The Global City: New York, London, Tokyo”, Princeton: Princeton University Press, 1991.

② 中国目前的第三方物流企业正处于发展的初期，规模小、实力弱，大多数又是从传统的储运业转型而来，不具备完整的现代物流服务功能。琼英等（Quinn & John Paul）认为，当前中国市场特别需要第四方物流提供者来对这些资源进行整合，提高物流服务水平，更好地满足企业对物流服务的需求。参见 Quinn, John Paul, “Driving East, shifting into 4PL”, Logistics Management, 2003, 42 (09): 65-67.

一、世界城市网络体系中的全球城市及其物流基础

1915年,英国人格迪斯首先把具有统领作用的国家首都和商业、交通网络系统中的工业中心界定为世界城市。20世纪80年代以后,学者们从反映公司总部集聚的城市等级体系、反映生产和市场全球影响的世界城市网络等角度进一步充实了全球城市研究(Friedmann, 1982, 1986, 1995; Sas-sen, 1991, 2004)。^[2-6]一些国家由于在商业中心之外基础设施日趋完善使得公司总部区位选择多样化,总部聚集对于世界城市的重要性呈现相对性,世界城市网络中提供优质交通、信息、物流服务的节点城市可能有着更为强大的全球性运作、协调和控制力。

1. 全球城市是世界城市网络的关键节点

世界城市网络建立于全球化的宏观背景之上,网络连接起不同的地点并赋予每一个地点在城市等级体系中相应的角色和权重。^[7]随着世界贸易、投资和劳动力流量的增长,占据支配地位的大城市承担越来越繁重的生产和流通职能;生产的地域扩散必然提出管理的全球整合要求,管理与控制生产的服务机构、分支机构及地区办事处组织在不同城市提供管理服务,进而增强城市间的网络联系;^[8]在以城市为节点,以跨国企业为行为主体,以生产性服务业特别是金融业为主要联结内容的完整网络中,一个城市与其他城市相互作用越多,它的轴心性质便越强;世界城市节点网络结构还会加强城市之间的竞争,有利于发现更好的问题解决方法,从而把特定城市在研发、市场营销、总部管理等价值链高端的优势位序凸显出来,特定城市由此占据网络中枢的关键位置、实施全球区位决策作用并控制和协调着整个网络。城市规模、城市融入世界经济的程度以及在国际劳动分工中承担的功能决定其在世界城市网络中作为全球城市的关键节点地位。

2. 物流提供了世界城市内部和城际网络联系的物质基础

结合微电子、通信、电脑、广播等电子信息技术和高速交通设施,现代物流促进了世界城市网络体系价值链各个环节的关联和协调,为人员、货物、服务、货币、资金、技术、信息的自由流动提供直接支持;在城市内部,物流供应商通过有效连接物流基础设施而形成交通、通信干线,对邻近地区的社会经济要素有很强的吸引和凝聚力。沟通城市各综合或专业性物流园区、货运场站、配送中心对内、对外联系的物流轴线通道直接影响着城市网络体系的通达性和服务的时效性。^[9]城市物流设施更加完善且充分利用,可以减少商品和服务的流通距离,缩短流通与交易时间,保障流通与交换安全,激发工商企业外包物流的信心和积极性,提高物流自身的社会化、专业化水平,支撑世界产业加速转移、企业总部迁址、吸引更多的国际投资和满足跨国公司全球布局生产的需要,增强城市的整体竞争能力和国际品牌关注度、提升城市形象。发达的城市物流系统已经成为衡量城市国际化水平的重要标志之一。

二、“第四方物流”提升“全球城市”能级的机理

物流快速发展能极大改善城市的交通和经济区位。运输、仓储、配送、装卸搬运、流通加工等物流产业活动催生先进的生产方式和生活方式,虹吸周围地区的物资、信息、人员、技术等要素向城区转移。“第四方物流”通过集约利用城市交通运输网络和空间,促进企业供应链精细运营,夯实了城市能级提升的微观基础;吸引公司总部选址、扩大对外经济联系,加强了世界城市网络体系上节点城市的区位控制力;要素流动具有趋利特征,“第四方物流”提高物流运行效率的同时也保障了城市能源资源供应,城市的“增长极”功能得以发挥,进一步驱动经济围绕城域空间作向心、离心运动,客观上改变了城市的经济地理格局,对以资源最有效利用为目的的城市集聚-辐射效应产生了倍加的效果。

1. 以集中存放和敏捷供应方式减少生产企业库存

“零库存”条件下维持生产在时间上继起是企业追求的理想经营模式。所谓“第四方物流”,一是组织专业化的物流企业用“敏捷供应”代替企业内部的仓库储存,从而促使企业可以在不依靠或减少企业内部安全库存的情况下保证生产和经营的正常运行;^[10]二是把各个生产企业和经营企业分散的库存按照空间最优的原则集中存放,同时设计和实施畅达的物流路网来保障生产经营的物料需求,从而达到降低库存量甚至“零库存”的目的。

2. 以物流外包的交易成本降低促进市场分工、产业融合

在给定期限内,物流企业的最大运力是既定的,而社会需求具有不确定性,这是造成物流供求结构错配的现实基础。“第四方物流”把偶然、随机的物流供求各方链接为相对稳定、互相联系的物流网络关系。发生在网络内的物流活动将促使合作伙伴之间的“组织学习”,从而提高合作双方对对方能力、信誉的认知,当物流业务很难由一家物流企业单独承担独立完成时,组织“物流连锁”就成为可行的方案;当多家物流企业同时为某项业务提供协作物流服务时,协调各方行动的“行为规则”就显得非常重要,这样,“第四方物流”提出统一实施和执行的步骤,也可能对机构的重组提出建议,催生了规范物流企业行为的行业标准。从交易的过程看,物流网络合作伙伴之间经常沟通与合作,降低了搜寻交易对象信息的费用“声誉”机制作用下建立起个性化物流服务的可信承诺,将在很大程度上抑制交易双方的机会主义行为,减少各种履约风险;^[11]即便在服务过程中产生冲突,也会因为合同时效的长期性而可通过“第四方物流”协商解决,从而避免仲裁、法律诉讼费用。“第四方物流”降低交易成本,激励物流厂商和生产企业专业化分工,又通过物流业的精细服务而与制造业融合发展,促进了市场深化。

3. 以全供应链企业协作谋取组织竞争优势

“第四方物流”将企业物流运作向企业供应链的两端延伸,一端伸向供应商乃至工厂,另一端伸向零售末梢直至个

TEM

体消费者，贯穿了原料、生产、供应、零售到消费终端。随着生产企业物流业务外包，物流资源及功能整合并转移到互相关联、分工协作的整个产业链对应环节，形成以供应链为核心的社会化物流系统。^[12]物流企业既是生产企业的仓库，又是用户的实物提供者，物流企业的运作不再只具有简单的运输、仓储和配送等功能，还要考虑与整个供应链上、下游企业之间的协作。企业的组织结构由最基本的功能单元按新产品品种、规格、产量的生产需要组合，供应链上各企业之间的动态集成引致柔性化生产组织方式。^[13]企业上下游协同的综合供应链解决方案把单一企业对外竞争从组织形式上发展到全供应链各企业密切合作开展对外竞争，籍以取得协同竞争优势。第四方物流的出现让物流对生产、销售过程提供支撑者演变为商贸全流程的主导方甚至决定因素，引领供应链各商贸企业组织化程度提高，从而使其竞争方式、竞争能力的创新发展。

4. 以更完善的集散中转服务增强节点城市对外网络联结度和控制力

“第四方物流”协调国内、国际物流的各个集散环节，提供货物接收、配送、流通加工和口岸、中转功能等一揽子方案。对海、陆、空港运达的货物进行分拣、储存后向外发运；针对工商企业或配送中心提供日常配送服务；及时对待运货物包装整理、加固、换/改装、条形码印制等，提高物流对象的附加价值；统一协调海关、动植物检验检疫等机构，为当地生产、加工基地或者最终销售市场的制造商、分销商提供储存、保管、运输、加工、货代和商品检验服务；^[14]推动无缝衔接各种运输方式，为进出口货物运输提供接驳便利，如联合集装箱海运、空运与铁路或公路运输方式等等。“第四方物流”为节点城市设计从多条线路，或从多个方位上聚集各种生产要素去满足规模经济的投入要求并生产不同品种、规格的多样化产品。这种聚集不但能将散布在本国地理空间上的各种资源以及工业制成品和物流、金融服务通过辐射线路散布输出到世界各地市场，也将虹吸海外投资、跨国公司总部、R&D中心、外资金融机构和国际品牌商从而集中形成本地市场规模。“第四方物流”改善交通区位从而跨越空间距离的限制，提升了城市工业区位、市场区位，大大加强了城市辐射全球的网络权力。

5. 以市场“软”环境建设倒逼城市政府的“服务化”转型

高效的物流公共信息是“第四方物流”得以实施的基础。物流信息的及时性、准确性决定了综合供应链解决方案的科学性，^[15]使城市物流从简单的物资运输向为社会提供集仓储、采购、包装、转运为一体的集约化、现代化物流服务转化，取得最大的整体效益。这就“倒逼”城市政府职能由道路、交通等“硬件”建设向完善物流信息流通环境等“软件”建设转变，聚焦于行业监管和物流供求动态信息服务，不断完善物流信息采集、发布的政策与程序，使商流、信息流、资金流即时互动；又通过强化对城市物流系统规划调控行业发

展，规范市场和物流企业竞争秩序，为“第四方物流”发挥作用创造优越的市场环境条件。

三、面向“全球城市”的上海物流业发展：成效与潜力

自浦东开发开放以来，上海的城市发展定位经历了从“中国经济中心城市”到“现代化国际城市”、“国际大都市”、“国际金融中心”和“国际贸易中心”的转变。^[16]上海在迈向“全球城市”的进程中，城市物流效率提高，释放了上海城市物流集聚引力和产业支撑潜能，有效提高了世界城市体系内节点城市的网络控制力。

1. 上海城市物流发展成效

上海城市物流发展扩大了城市经济规模，优化了经济结构，吸引众多跨国公司总部入驻，改善了上海的城市区位、密切了与世界城市体系的网络联系。

(1) 推动城市经济增长。2013年，上海完成货物运输量91535.07万吨；旅客发送量15932.52万人次，增长9.5%；现代航运服务业实现营业收入6321.85亿元，同比增长2.9%。物流包含交通运输、邮政、通讯等多个产业，物流发展带来城市GDP总量增加；同时，物流较强的产业关联性，其发展也带动建筑业、工业、农业和贸易等多个门类产业成长。

(2) 促进产业结构升级。由于物流外包有助于降低生产成本，增强企业效益，进入21世纪以来，上海市各类工商企业越来越多地将物流业务委托给专业物流公司，物流社会化、专业化趋势加强；物流专业化、现代化也促进物流行业内部的结构比重改善和增加第三产业在国民经济中的贡献值，^[17]推动了城市产业结构优化。

表1 上海港货物运力业务量变化情况（2006~2013年）

	上海港年货 物吞吐量 (亿吨)	世界 排名	增长率 (%)	集装箱 吞吐量 (万箱)	世界 排名	增长率 (%)	集装箱水 水中转比 (%)	国际中转 比 (%)
2006	5.37	1	21.3	2171.9	3	20.1	—	—
2007	5.6	1	4.5	2615.2	2	20.4	35	—
2008	5.82	1	3.6	2800.6	2	7.1	49.8	—
2009	5.92	1	1.8	2500.2	—	-10.7	—	—
2010	6.53	1	10.4	2906.9	—	16.3	38	—
2011	7.28	1	11.4	3173.93	—	9.2	41.1	—
2012	7.36	1	1.1	3252.94	—	2.5	42.8	5.5
2013	7.76	1	5.5	3361.68	—	3.3	45.4	7

资料来源：笔者根据上海市历年统计公报数据整理。“—”表示数据缺乏。

(3) 初步建成陆海空立体物流系统。上海公路、水路、铁路和空运等基础设施建设已呈现现代立体物流网络雏形。港口货运、集装箱运输等综合承运能力不仅可满足区域发展的需要，还服务于周边市场和世界其他经济体（见表1）。GaWC（全球化和全球城市研究网络）2010年发布的亚太地

区代表性城市在全球城市网络中的定位截面数据分析显示,上海在全球城市体系中的网络联结度排名大幅提高,从2008年起快速升至前10位(见表2)。^[18]

表2 亚太地区部分代表性城市网络联结度及全球排名

城市	网络联结度(衡量与全球城市体系的总体网络联结水平)				
	2000年		2004年		2008年
	数值	全球排名	数值	全球排名	全球排名
中国香港	.724	3	.731	3	3
东京	.694	5	.690	5	6
新加坡	.645	6	.671	6	5
中国台北	.488	18	.446	25	28
上海	.429	30	.452	23	9

资料来源: <http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb204.html>。

(4) 上海物流发展增强了经济辐射和聚集力,总部经济发展已初具规模。上海物流基础设施建设自1990年代中期开始加速,2000年之后上海跨国公司机构数量迅猛增加。由于市场规模经济和自我增强机制累积效应,至2013年底,落户上海的跨国公司地区总部、跨国公司研发中心、外资金融机构数分别达到445家、366家、215家(见表3)。

表3 上海跨国公司机构数量变化(2006~2013年)

	跨国公司地区总部(家)	投资性公司(家)	R&D中心(家)	外资金融机构(家)
2006	154	150	196	105
2007	184	165	244	131
2008	224	178	274	165
2009	260	191	304	170
2010	305	213	319	173
2011	353	240	334	173
2012	403	265	351	208
2013	445	283	366	215

资料来源:笔者根据上海市历年统计公报数据整理。

2. 上海城市物流潜在成长空间

上海物流现代化、国际化发展已经取得长足进步,美国联合包裹服务公司(UPS)、联邦快递(FedEx)、快递和邮政服务提供商TNT集团等国际物流巨头先后开展在沪业务。但是,除一些大型的国际物流商和近几年发展起来的大型第三方物流企业外,上海物流业总体发展层次、水平还有很大的提高空间。

(1) 物流市场范围窄化抑制了物流专业化水平,物流成本偏高。一般地,区域内部门或行业利益自我保护客观上会诱致市场分割,规模经济利用不足。上海城市生产企业自营物流情况还较为普遍,即使以占物流业比重最大的制造业物流来看,物流外包比例多年来一直维持在20%以内,远低于国际平均水平。上海第三方物流不能满足城市现代化要求,也表现为供应链集成、多式联运、共同配送等先进物流形态

无法有效实施。至2013年上海港货物国际中转比仍只有7%(见表1);与发达国家港口运输相比,相同货运总量的货物周转量要高很多。由于物流专业化水平低,2012年上海物流总成本与GDP的比值约为20%,比1970年纽约的物流成本在GDP中的占比高1/3,也高于发达国家同期的8.5%左右的占比水平。^①

(2) 市场集中度不高,物流企业间过度竞争,市场秩序有待规范。上海存在多家只有一辆汽车的道路货运公司。与全国情况类似,上海前20家公路运输型企业所占市场份额不到10%,而美国前5家公路运输型企业所占市场份额达60%。上海车辆空驶空载率高和超负荷运转现象普遍。上海市2011年的公路货运汽车空驶率为37%,比发达国家高3倍。^[19]在物流行业准入门槛较低的情况下,物流企业“低、小、散、弱”问题突出,部分中小物流企业为争夺市场份额而以低于成本的运价开展恶性竞争,一些企业被迫选择超载来维持生存。

(3) 管理体制上物流业缺乏对应的主管部门。物流产业振兴已列入国家战略规划,但其管理职能尚未落实到国民经济相关管理部门。从国民经济行业分类、统计、工商注册、土地使用及税目设立等方面,物流业都找不到对应的类别。^[20]这种状况削弱了政府对物流市场指导和培育,影响了物流政策的制订、颁布和施行,也不利于各运输形态间的衔接和通联。

四、以“第四方物流”推进上海“全球城市”建设的相关对策

全球化淡化了空间临近对生产性服务和竞争优势形成所扮演的角色。全球化过程通过跨国企业将生产沿交通轴线全球分散布局并由“全球城市”利用世界城市网络联系集中管理、控制。物流构成支撑全球“碎片化”生产和“一体化”管理的产业基础。“第四方物流”以全供应链视角提供物流整合方案实质提高了城市物流的产业效率、服务效率,引致“全球城市”集聚-辐射功能的乘数效应。由此,越来越多的国家或地区将开发“第四方物流”作为调优城市区位加入全球生产网络、以城市能级提升带动“全球城市”建设、吸引公司总部汇聚和生产性服务业发展从而驱动本土产业攀升价值链高端的基本取向。

1. 加快物流专业化和提高专业化物流企业的组织性

第四方物流服务商不承担各项具体物流业务,而是通过总体安排对第三方物流企业的管理和物流手段进行功能组合。

(1) 专业化物流商是第四方物流统筹的对象。企业专注于物流领域的业务,从而创造和积累专门的知识、技术,可以提高其劳动生产率。由专业的第三方物流执行传统上由生产企业内部完成的物流功能,保证了物流服务的低成本高

^① 2012年,德国、美国、日本的物流成本占本国GDP的比重分别为8.3%、8.5%、8.7%。

TEM
效率。

(2) 要清除物流专业化发展的体制性障碍。地区分割和不同部门利益壁垒导致市场分割, 小规模市场制约了第三方物流产生, 其结果是物流业小公司林立, 既表现为公路运输过载、空驶并存, 也表现为铁路运力不足、公路运输成本超负荷的结构性矛盾现象。第三方物流的蓬勃发展必须以统一市场建设和不同运输形态部门联合为前提。

(3) 组织性深化了企业协作和产业融合。专业化分工引致空间交易成本上升带来物流企业、生产企业相分离以及第三方物流各自为政的格局。组织联系克服了全供应链诸企业间交易成本约束, 发挥整合功能, 降低交易成本和生产企业库存成本, 提高整体企业竞争力。

2. 推进物流信息化运用和标准化改造^①

“第四方物流”借助先进的信息通讯技术收集、跟踪物流供求、配送信息, 发掘客户资源, 并通过标准化过程提高供应链协作关系。

(1) 建立物流管理公共信息系统。该系统是由政府物流管理、金融、物流企业以及运输部门共同参与、通过网络进行的物流信息交流、管理。它在采集、发布物流信息, 使货品流动、配送和资金结算在网上即时互动, 实现物流环节协调衔接, 降低物流运营成本, 提高社会物流资源的利用率。

(2) 统一物流行业标准。标准化便利物流设施循环使用、资源共享, 降低流转成本、提高投入效率; 第四方物流对物流需求者(用户)的物流全过程负责, 增强协作与协调的透明度与可比较性, 也必须对供应链企业应用的技术标准进行统一。一是推动信息系统和各分支平台接口的互联互通; 二是加快技术装备的标准化改造; 并在行业内推广; 三是推动物流编码的标准化; 四是制定城市配送技术服务标准, 提高配送作业效率。^[21]

3. 发挥政府对“第四方物流”的市场培育和规范功能

由于物流产业发展尚不成熟, 难以完全依靠市场机制实现产业的自发调整, 客观上需要政府发挥培育市场的作用。^[22]

(1) 政府充当“第四方物流”集成商。发达国家主要由物流行业的领导企业牵头发展第四方物流。在我国短期内无法形成领导型第四方物流提供商。这就要求政府代行“第四方物流集成商”职能参与市场运行, 培育第三方物流市场。

(2) 设立行业准入条件和鼓励兼并重组, 竞争形成行业领导厂商。对从事物流业务的企业设立最基本的准入条件, 对于没有运输能力与条件、没有现代信息设施、设备和不能达到物流服务标准的企业禁止进入物流市场。同时, 通过鼓励合资、合作、兼并, 在竞争中形成规模企业和行业领导者, 防止物流企业过度竞争带来的市场成本, 提高物流行业效率。

(3) 政府对“第四方物流”的宏观管理和规划。伴随物流市场成长, 政府要逐步退出市场微观运行, 转而对物流行业的从业者行为进行规范, 形成良性的市场秩序; 建立专职物流管理机构, 推进陆、水、空、铁各运输形态的联合联运机制, 实现多形态运输基础设施无缝连接和集约经营; 加强

对“第四方物流”理论研究和探讨, 注重对微观或者个体企业的调研和大数据分析, 制订前瞻性和可操作的物流发展规划与政策, 对接国际物流系统。

五、结论

中国的城市化已经成为影响 21 世纪人类进程的标志性事件之一。加快建设“全球城市”并发挥其在世界城市体系中对战略性资源、产业的网络控制力更是持续推升国家或区域经济增长的核心引擎。自 2009 年国务院发布《物流业调整和振兴规划》, 2011、2012 年国务院又先后出台《关于促进物流业健康发展政策措施的意见》、《关于深化流通体制改革加快流通产业发展的意见》, 并于 2013 年 10 月由国务院组织召开“城市物流工作座谈会”, 物流作为城市化的重要内容得以从国家战略层面确立。但是, 实践中城市物流产业非专业化、企业小规模化、基础设施重复建设和恶性竞争等等混乱和无序反而加剧了交通拥堵、生态恶化和不宜居等城市问题。立足于城市化的物流维度, 亟需彻底扭转物流产业粗放发展格局, 以新的物流发展理念在克服城市化衍生问题的基础上锻造城市功能提升的动力和条件。

在中国改革开放的背景下, 城市功能遵循着特有的供给逻辑, 呈现出市场效率导向的总体演化特征。“第四方物流”从全供应链视角设计和运作物流整合方案, 重新组织上、下游企业间的协作与竞争模式, 诱致城市物流市场发育、物流企业规模化和集约化运营, 为区域的、国际的投资和贸易活动提供便捷而且高附加价值的物流服务, 引导并支撑城市产业向价值链高端升级, 吸引跨国公司总部、R&D 中心和国际金融机构持续聚集, 同时大大加强“全球城市”在世界城市体系的通道作用、节点功能和在全球生产分工网络中的核心角色地位。“第四方物流”引致物流市场效率不断释放与城市能级提升的交替作用, 稳步推进着上海“全球城市”的建设进程。

参考文献:

- [1] Quinn, John Paul. “Driving East, Shifting Into 4PL” [J]. Logistics Management, 2003, 42 (09): 65 - 67.
- [2] John Friedmann, Goets Wolff. World City Formation: An Agenda for Research and Action [J]. International Journal of Urban and Resional Research, 1982, 6 (03): 309 - 344 .
- [3] J. Friedmann. Where We Stand: A Decade of World City Research [A]. Paul L. Knox, P. J. Taylor. World Cities in

^① 据测算, 如能建立全国性的托盘循环共用系统, 可降低物流费用与 GDP 占比 1 个百分点, 直接经济效益达 5000 多亿元。上海百联集团依托市场和其庞大的网络资源, 自 2011 年起实施托盘共用, 提升货物装卸效率 5 ~ 8 倍, 十几家使用托盘共用租赁服务的企业较之前自行采购托盘平均节约使用成本 17.8%。

a World-System [C]. UK: Cambridge University Press, 1995.

[4] John Friedmann. The World City Hypothesis [J]. Development and Change, 1986, 17 (01): 69-83.

[5] Saskia Sassen. The Global City: New York, London, Tokyo [M]. Princeton: Princeton University Press, 1991.

[6] Saskia Sassen. Local Actors in Global Politics [J]. Current Sociology, 2004, 52 (04): 649-670.

[7] 李健. 世界城市研究的转型、反思与上海建设世界城市的探讨 [J]. 城市规划学刊, 2011, (03): 20-26.

[8] 马学广, 李贵才. 全球流动空间中的当代世界城市网络理论研究 [J]. 经济地理, 2011, (10): 1630-1637.

[9] 徐杰, 鞠颂东. 城市物流网络体系的构建 [J]. 中国流通经济, 2008, (01): 10-12.

[10] 崔介何. 论城市物流体系建设 [J]. 开放导报, 2011, (10): 21-25.

[11] 刘勇. 物流对城市空间结构演化的作用机制研究 [J]. 现代经济探讨, 2008, (04): 88-92.

[12] 田歆, 汪寿阳. 第四方物流与物流模式演化研究

[J]. 管理评论, 2007, (09): 55-61.

[13] 谢莉娟. 流通商主导供应链模式及其实现——相似流通渠道比较转化视角 [J]. 经济理论与经济管理, 2013, (07): 103-112.

[14] 高伟凯, 纪寿文. 物流发展与城市竞争力提升之关系分析 [J]. 城市问题, 2008, (12): 62-65.

[15] 毛光烈. 以第四方物流带动现代物流体系建设——以宁波市为例 [J]. 中国软科学, 2010, (04): 177-182.

[16] [17] 李健. 全球城市——区域的生产组织及其运行机制 [J]. 地域研究与开发, 2012, (12): 1-6.

[18] 唐晓云. 内生性、生产分割与国际贸易中心的新兴起——以上海为例 [J]. 亚太经济, 2010, (03): 52-57.

[19] [21] 王选庆. 提高城市物流水平降低物流运行成本 [J]. 中国流通经济, 2013, (12): 26-28.

[20] 贺登才. 我国物流业政策环境回顾与建议 [J]. 中国流通经济, 2013, (03): 33-38.

[22] 毛光烈. 第四方物流平台流程与制度一体化的创新性设计 [J]. 管理世界, 2008, (04): 8-14.

“Fourth Party Logistics” and the Construction of “Global City”: Take Shanghai for an Example

JI Xiao-li^{1 2} HONG Yin-xing² LIU Dong-huang³

(1. School of Business, Changzhou University,

Changzhou 213164, China;

2. Center for The Yangtze River Delta's Socioeconomic Development of Nanjing University,

Nanjing 210093, China;

3. School of Business, Jiangsu University of Technology,

Changzhou 213001, China)

Abstract: Global city is the key node to the world city network; logistics is to provide the inter-city and urban internal network connection the global urban system with material basis. “Fourth party logistics” is to impact the constraints of logistics specialization development in the traditional system in the way of system innovation, design and offer logistic conformity proposal from the perspective of the whole supply chain, promote logistics market development, logistics enterprise scale and intensive operation, actually improve the industrial efficiency of urban logistics as a production and operation of the transmitter industry, offer a convenient and high value-added logistics service for the regional and international investment and trade activities, attract multinational company headquarters, multinational corporations, R&D centers and international financial institutions to gather continuously, highlight the central role position of the node cities in the world city system in the division of global production networks and the “global city” agglomeration—the multiplier effect of radiation function. Under the background of reform and opening up in China, following the characteristic of the supply logic, urban functions show the overall evolutionary characteristics of market efficiency guidance. “Fourth party logistics” has induced bilateral effect of efficiency continuous release in logistics market and city function upgrading, and promote Shanghai into the construction of “global city”.

Key Words: fourth party logistics; global city; function upgrading

责任编辑: 王丽娟