

---

# 地方政府促进自贸区现代服务业研究—— 以中国(四川)自贸区现代物流业为例<sup>1</sup>

薛晓东 黄琳佳 罗思敏 魏欢

(电子科技大学 成都 611731)

**【摘要】**中国已经挂牌成立了12个自由贸易试验区,形成“1+3+7+1”的格局,现代服务业作为自贸区内重头,想要健康迅速发展就急需地方政府搭好台。现代服务业的发展需要有良好的公共服务设施作为基础,优惠的政策作为保障以及较高的社会消费需求作为动力。而现实是很多地方政府并没有找准促进现代服务业发展的关键因素。对此,拟通过以现代服务业中的现代物流业发展作为研究目标,以中国(四川)自贸区为例作为研究对象,横向对比各个城市,纵向对比各个影响因素,选择出影响现代物流业发展的关键因素,从而提出了地方政府促进现代服务业的路径措施。

**【关键词】**自贸区;物流业;现代服务业

**【中图分类号】**C939 **【文献标识码】**A DOI 10.14071/j.1008-8105(2019)-5001

## 一、问题的提出

如何发展自贸区,关键在于现代服务业的发展状况。良好的发展状况可以为地区商业、制造业提供有效的支撑和动力。而地区的现代服务业,尤其是相对落后地区的发展与提升,单纯地依靠市场力量,难以实现提升。很显然,没有现代服务业的提升,地区也将难以支撑自贸区的发展。地方政府采用怎样的定位和路径,能够有效提升地区现代服务业?这就成为了不可回避的问题。本文以中国(四川)自贸区内的现代物流业为着力点,分析影响自贸区物流业发展的因素并加以论证。从而找准地方政府促进现代物流业发展的政策路径,促进自贸区的发展。

## 二、中国(四川)自贸区现代物流业发展

### 背景及现状分析

#### (一)中国(四川)自贸区的成立与发展

四川自贸区的成立与发展主要分为三个阶段:

---

<sup>1</sup>收稿日期:2019-02-27

**基金项目:**四川省科技厅软科学项目“中国(四川)自贸区负面清单制度下的政府职能创新研究”(18RXX0196);成都市哲学社会科学规划项目“四川自贸区现代服务业融入‘一带一路’发展研究”(2018Z06)。

**作者简介:**薛晓东(1956-)男,电子科技大学公共管理学院教授;黄琳佳(1994-)女,电子科技大学公共管理学院硕士研究生;罗思敏(1994)女,电子科技大学公共管理学院硕士研究生;魏欢(1996-)女,电子科技大学公共管理学院硕士研究生。

---

1. 前期准备阶段（2016年8月~2017年3月），筹备工作。包括成立四川自贸区政策法律研究中心，主要负责自贸区相关议题的研究，提供人才支撑和智力支持。

2. 中期实施阶段（2017年4月~2017年8月），落实工作。启动改革任务，陆续推进重点试验项目建设。实行“先进区、后报关”等通关便利化政策，启动运行“中国-欧洲中心”，搭建对欧合作平台。

3. 后期发展阶段（2017年8月至今），探索工作。利用成都与一带一路沿线国家的合作关系，保持在金融投资、中欧贸易方面的优势。并进行大胆的探索和创新，支持发展中欧旅游班列，带动区内经济。

四川省自贸区目前共涵盖三个片区，其中成都天府新区片区是主体部分，打造成为西部地区门户城市开放高地。成都青白江片区以铁路港为特色，是打通内陆地区连通丝绸之路经济带，横跨欧亚的国际物流大通道。川南临港片区是区域性的综合交通枢纽，以港口的优势与其他两大片区形成互补之势。

## （二）中国（四川）自贸区现代物流业的发展

### 一、问题的提出

如何发展自贸区，关键在于现代服务业的发展状况。良好的发展状况可以为地区商业、制造业提供有效的支撑和动力。而地区的现代服务业，尤其是相对落后地区的发展与提升，单纯地依靠市场力量，难以实现提升。很显然，没有现代服务业的提升，地区也将难以支撑自贸区的发展。地方政府采用怎样的定位和路径，能够有效提升地区现代服务业？这就成为了不可回避的问题。本文以中国（四川）自贸区内的现代物流业为着力点，分析影响自贸区物流业发展的因素并加以论证。从而找准地方政府促进现代物流业发展的政策路径，促进自贸区的发展。

## 二、中国（四川）自贸区现代物流业发展背景

### 及现状分析

#### （一）中国（四川）自贸区的成立与发展

四川自贸区的成立与发展主要分为三个阶段：

1. 前期准备阶段（2016年8月~2017年3月），筹备工作。包括成立四川自贸区政策法律研究中心，主要负责自贸区相关议题的研究，提供人才支撑和智力支持。

2. 中期实施阶段（2017年4月~2017年8月），落实工作。启动改革任务，陆续推进重点试验项目建设。实行“先进区、后报关”等通关便利化政策，启动运行“中国-欧洲中心”，搭建对欧合作平台。

3. 后期发展阶段（2017年8月至今），探索工作。利用成都与一带一路沿线国家的合作关系，保持在金融投资、中欧贸易方面的优势。并进行大胆的探索和创新，支持发展中欧旅游班列，带动区内经济。

四川省自贸区目前共涵盖三个片区，其中成都天府新区片区是主体部分，打造成为西部地区门户城市开放高地。成都青白江片区以铁路港为特色，是打通内陆地区连通丝绸之路经济带，横跨欧亚的国际物流大通道。川南临港片区是区域性的综合交通枢纽，以港口的优势与其他两大片区形成互补之势。

中国（四川）自贸区于 2017 年 3 月设立，到现在其成立时间还不到 2 年时间，相关数据的统计相对缺乏。同时，自贸区与其所在城市联系十分密切。其所在城市的现代物流业，是服务自贸区产业的最主要服务业组成部分。因此，我们选择以自贸区主要所在城市数据，作为研究自贸区的数据依据。具体而言，中国（四川）自贸区，分为两地三片区，一共 119.99 平方公里。因此，我们选择成都市的数据作为中国（四川）自贸区的代表数据。具体将从货运周转量和产业产值两个方面来分析。

1. 从货运周转量。货运周转量，是指各种运输工具在报告期内实际运送的每批货物重量分别乘其运送距离的累计数。其计算公式为：实际运送货物吨数\*货物平均运距。

本文认为该数据能够有效反映地区现代物流业的发展状况，依据是以下两点：一是一个地区的现代物流业越发达，运力越强，其所运输的货物才会越多；二是一个地区的现代物流业越发达，运力越强，其单位货物的运输距离就越长。因此，货运周转量作为二者的乘积，能够有效地体现地区现代物流业的现状。

为了较为清晰地了解成都市现代物流业发展的现状，笔者选择了同为副省级城市的 11 个城市（沈阳、济南、长春由于相关数据缺失排除在外）和 4 个直辖市作为比较。本文选择 16 个城市，2016 年的货运周转量作为比较依据。相关数据统计如图 1 和表 1 所示：

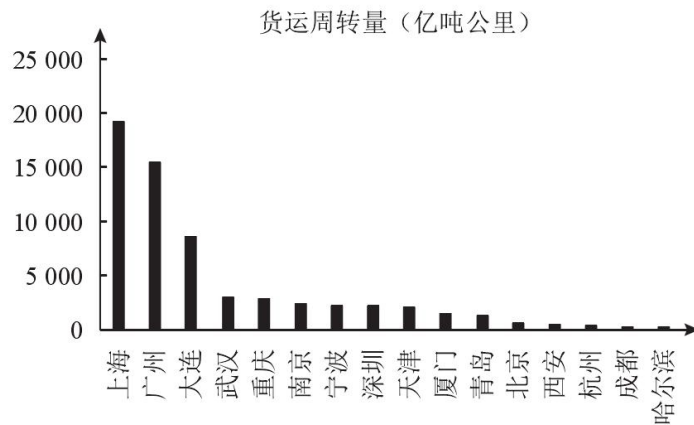


图 1 16个城市2016年运输周转量统计图

表 1 16个城市 2016 年运输周转量统计表（单位：亿吨公里）

城市	上海	广州	大连	武汉	重庆	南京	宁波	深圳
货运周转量	19317.76	15487.75	8638.23	3082.35	2964.77	2483.78	2297.6	2246.86
城市	天津	厦门	青岛	北京	西安	杭州	成都	哈尔滨
货运周转量	2116.89	1636.44	1366.9	671.2	552.13	479.67	327.86	317.8

从图 1 和表 1 可以直观看出，成都市 2016 年货运周转量为 327.86 亿吨公里，位于选定的城市中的第 15 位，货运周转量约是上海的 1/59，广州的 1/47，是 16 个城市平均货运周转量的 1/12。所以，从货运周转量来看，成都的交通运输行业还处于一个相对落后的情况。

2. 产业产值。笔者认为交通运输业的产业产值能够有效反映地区现代物流业的发展状况，依据是以下两点：一是交通运输是物流发展的基本功能，起着决定性的支撑作用，任何形式的物流活动都严重依赖于交通运输的服务；二是一个地区的交通运

输、仓储和邮政业越发达，其对物流产业的要求就会越高，投入也会越高，推动了物流业发展。

为了较为清晰地了解成都市现代物流业发展的现状，以交通运输、仓储、邮政业增加值作为比较依据。在选择的 16 个城市中，以 2016 年各城市的数据作纵向比较和近 10 年成都市的数据作横向比较。相关数据统计如图 2、图 3 所示。

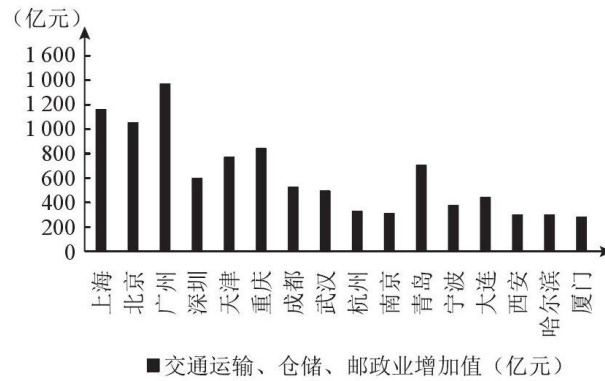


图 2 各城市2016年交通运输、仓储、邮政业增加值

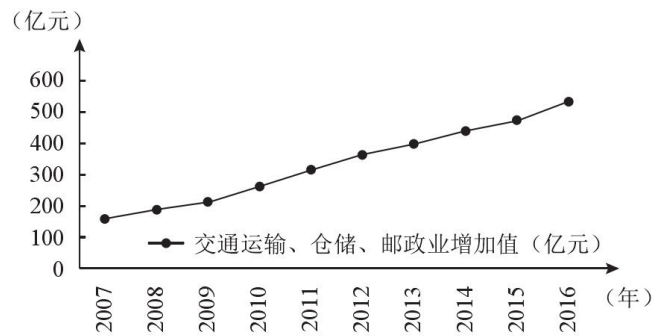


图 3 成都市2007~2017年交通运输、仓储、邮政业增加值

我们从图 2 可以直接看出，2016 年成都市交通运输、仓储和邮政业增加值，位于选定的所有城市中的第 8 位，处于较落后的状态。从图 3 我们可以看出，成都市近 10 年的交通运输、仓储、邮政业增加值呈持续增长的状态，现代物流业发展较为迅速，但是同其他副省级城市相比较，还有一定的差距。

综上，从货运周转量看，成都市 2016 年货运周转量排在选定城市的第 15 位，列倒数第二位，发展成都市 2016 年位于选定城市的第 8 位，处于较为落后的情况。这反映出成都市现代物流业的发展状况并不理想，规模有待进一步扩大。

### 三、影响自贸区现代物流业发展的

#### 因素分析

##### (一) 影响因素

1. GDP。从文献梳理来看，一个地区的经济发展，对现代物流业有着重要的影响。如姚磊，许学军认为 GDP 的发展能够显著地带动铁路的建设，而铁路建设在交通运输中发挥着重要的作用<sup>[1]</sup>。乔丽霞等人认为经济发展对货运周转量有较大的拉动作用<sup>[2]</sup>。吕稼欢，范文强认为，交通运输需求与经济发展之间呈现出相互影响的关系。以重庆市为例，重庆市经济发展水平对现代物流业的发展有着十分重要的影响<sup>[3]</sup>。因此本文结合 2016 年选定城市的统计年鉴数据，以地区 GDP 反映地区经济发展状况，以货运周转量反映地区现代物流业发展状况，具体情况如图 4 所示：

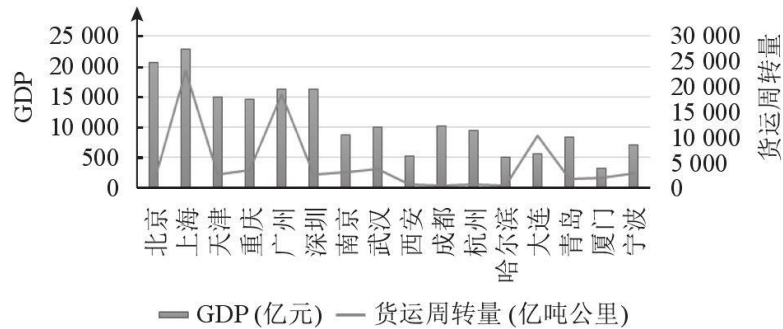


图 4 地区经济与现代物流业发展图

从图 4 我们可以发现 GDP 低于 15000 亿元的城市，除了大连之外，货运周转量都低于 5000 亿吨公里，现代物流业发展都相对滞后。而货运周转量高于 15000 亿吨公里的上海和广州，GDP 分别高达 27466.15 亿元和 19610.94 亿元。然而，重庆、天津、北京、深圳等地，GDP 高，货运周转量却低，大连货运周转量高，GDP 却相对较低。因此 GDP 并非现代物流业发展的决定因素。结合文献分析和数据对比，具体到中国（四川）自贸区的现代物流业发展，笔者认为 GDP 是一个基础影响因素。

2. 港口建设。从文献梳理来看，自贸区内的大型港口能有效推动现代物流业的发展。杨继涛，王进以大连市为例，认为加速东北地区内陆港建设，可以协调推进自贸区发展<sup>[4]</sup>。向吉英，危旭芳通过实证分析验证了深圳港口吞吐量与深圳经济增长的正相关关系，强调港口物流业和港口城市经济发展的重要联系<sup>[5]</sup>。

2016 年我国港口完成集装箱吞吐量 2.20 亿 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit)，比上年增长 4.0%。其中，沿海港口完成 1.96 亿 TEU，增长 3.6%；内河港口完成 2415 万 TEU，增长 7.4%。港口作为物流的枢纽，对现代物流有着极强的影响力和控制力。上海港是世界排名前十的港口，上海市外贸物资中 99% 经由上海港进出。每年完成的外贸吞吐量大约占全国沿海主要港口的 20%。由此可以看出上海自贸区内的大型港口能有效促进该区内现代物流业发展。

如图 5，天津、深圳、宁波和青岛等城市均有大型港口，因此货运周转量都较高。北京、杭州、西安、成都和哈尔滨等的货运周转量处于较落后的地位，和城市无大型港口有一定关联。重庆和武汉虽无大型海港，但均有河内港，所以运输周转量较高。因此，在自贸区建设铁路港可以一定程度上影响现代物流业的发展。结合文献分析和数据对比，具体到中国（四川）自贸区的现代物流业发展，我们认为港口是一个影响因素。

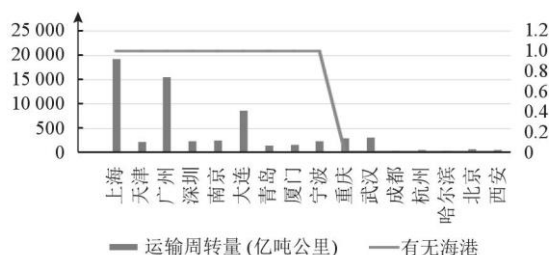


图5 2016年各城市交通运输业发展情况

3. 政府的规划与设计。从文献梳理来看，董慧丽和梁红艳认为政府干预是影响城市物流业发展的重要因素<sup>[6]</sup>。胡基学认为：在物流业的建设过程中，政府应当扮演好规划者、投资者、监管者、引导者的角色<sup>[7]</sup>。陈志卷认为物流区的发展需要政府在资金、土地和税收等方面给予适度政策优惠<sup>[8]</sup>。顾声乐认为，我国在十二五规划纲要中，将大力发展现代物流业紧紧安排在金融业之后，已经体现了政府认为现代物流业在生产服务业中仅次于金融业地位的认识，这一认识将推动现代物流业的发展<sup>[9]</sup>。

为了分析各个城市政府对本地区物流行业的支持程度，我们从各个城市的国民经济和社会发展第十二个五年规划纲要（2011～2015年）中，对物流行业相关词汇提及程度来判断其支持程度。我们使用“图悦”在线词频分析工具(<http://www.picdata.cn/>)，对每个城市的“十二五”规划进行分析，从分析权重排名前150名的词汇进行梳理，挑选出能够直接反映物流行业规划的词，如“物流”“航运”“港区”等词，也挑选出可能含有对物流行业规划的词，如“基地”“园区”“服务业”等词，并按比重计算物流行业在这些词中反映出来的权重，且算出这类词与物流直接相关的权重，如表2所示。

计算方法如下：将直接反映物流行业规划的词权重赋予1，将可能含有对物流行业规划的词权重乘上该词与物流直接相关出现的权重，最后加总两类词的权重，则是该城市对物流行业支持程度系数。

表2 各市政府对物流业支持程度

城市	政府对物流行业									支持程度
	产业	服务业	交通	功能区	行业	物流	航运	港区		
上海	0.050 722	0.114 365	0.168 639	0	0	0	0.890 1	0		1.223 8
广州	0.033 052	0.136 131	0.159 293	0.144 503	0	0.806 7	0.753 1	0		2.032 8
大连	0.009 838	0.219 992	0.164 043	0.047 744	0	0.928 3	0.837 9	0		2.207 8
武汉	0.019 392	0.096 914	0.129 015	0.047 975	0	0.782 2	0	0		1.075 5
重庆	0.017 453	0.093 396	0.175 865	0	0	0.843 7	0	0.745 1		1.875 5
南京	0.005 685	0.149 676	0.137 238	0.048 281	0	0.822 8	0	0		1.163 7
宁波	0.031 122	0.176 456	0.186 591	0.088 383	0.102 427	0.851 5	0.781 2	0.753 2		2.970 9
深圳	0.006 081	0.082 25	0.166 433	0	0	0.721 3	0	0		0.976 1
天津	0.021 248	0.098 461	0.177 21	0.071 98	0.169 621	0.809 8	0.739 2	0		2.087 5
厦门	0.004 796	0.102 912	0.186 865	0	0	0.847 5	0.763 4	0.760 6		2.666 1
青岛	0.015 434	0.138 528	0.179 004	0	0	0.834 4	0.732 1	0.772 6		2.672 1
北京	0.003 694	0.060 848	0.118 575	0.018 872	0	0	0	0		0.202
西安	0.005 696	0	0.175 445	0	0	0.793 6	0	0		0.974 7
杭州	0.011 092	0	0.196 15	0	0.080 366	0	0	0		0.287 6
成都	0.005 535	0.108 145	0.125 314	0.075 374	0	0.793 6	0	0		1.108
哈尔滨	0.008 743	0.029 074	0.124 208	0	0	0.800 8	0	0		0.962 8

$f$  (政府对现代物流业的支持程度) = 直接反映物流行业规划的词的权重\*1 + 可能含有对物流业规划的词的权重\*该词出现与物流直接相关的权重

按将直接反映物流行业规划的词的权重赋予 1, 将可能含有对物流行业规划的词的权重乘上该词与物流直接相关出现的权重, 最后加总两类词的权重, 则是该城市对物流行业支持程度系数, 如图 6 所示。

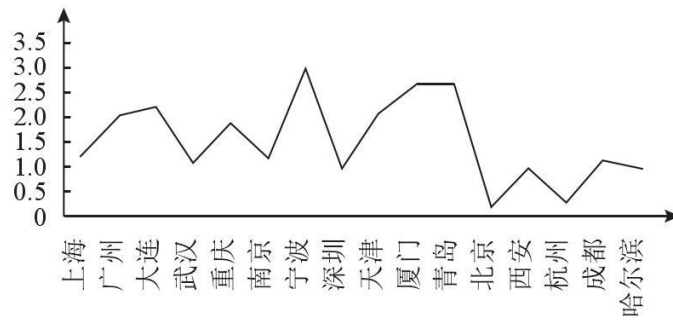


图 6 政府对物流行业支持程度系数

我们结合选定城市的“十二五规划纲要”中, 政府对物流行业支持程度系数即对物流行业相关词汇提及程度, 以及货运周转量地区现代物流业发展状况进行分析, 具体情况如图 7 所示。

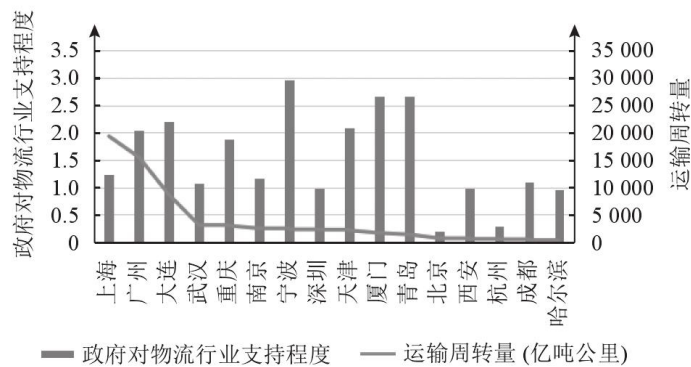


图 7 城市对物流行业支持程度与现代物流业发展图

从图 7 我们可以发现, 城市对物流行业支持程度高于 1.5 的城市, 除了广州和大连, 其他城市的货运周转量都低于 5000 亿吨, 发展都较为滞后。而城市对物流行业支持程度低于 1.5 的城市, 除了上海, 其他城市的货运周转量都低于 5000 亿吨, 而上海的货运周转量高于 15000 亿吨。然而, 重庆、宁波、天津、厦门、青岛等地, 政府对现代物流行业支持程度高, 货运周转量却低, 上海货运周转量高, 政府对现代物流业的支持程度却相对较低。因此政府对现代物流业的支持程度并非发展的决定因素。

4. 社会消费品零售总额。从文献梳理来看, 一个地区的社会消费品零售总额, 对现代物流业有一定的促进作用。如肖静, 董庆雪以吉林省为例, 采用灰色关联分析方法进行研究, 认为社会消费品零售总额对吉林省区域物流的发展水平有较大影响<sup>[10]</sup>。杨菊兰, 卢美丽基于岭回归分析了山西物流业发展影响因素, 其中一个结论是山西省社会消费品零售总额每增加 1 万元, 货运周转量增加 1821.448 万 t · km, 这体现了物流与消费的关联性<sup>[11]</sup>。

本文结合 2016 年预先选定城市的统计年鉴或统计公报数据，以社会消费品零售总额反映地区消费水平状况，以及货运周转量地区现代物流业发展状况进行分析，具体情况如图 8 所示。

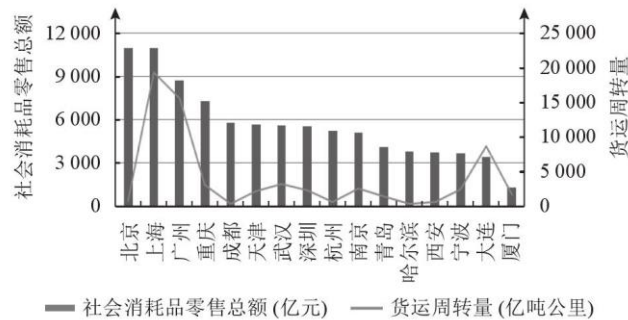


图 8 社会消费品零售总额与货运周转量

从图 8 中，可以发现社会消费品零售总额低于 5600 亿元的城市，除了大连之外，货运周转量都低于 3000 亿吨公里。社会消费品零售总额分别排名第二和第三的上海和广州的货运周转量都高于 15000 亿吨公里。结合文献分析和数据对比，社会消费品零售总额是现代物流业发展的影响因素。

## (二) 影响因素的验证

### 1. 问卷设计与实施

依据上述因素分析与假设，本文采取调查问卷的形式对以上影响因素是否成立进行验证，此外为了使研究更具延展性，还增加了金融业发展和人口城市化密度两个影响因素。针对上述 6 个因素设计 T “成都市现代物流业影响因素调查问卷”，共设计问题 18 个，涉及调查对象相关身份信息、对 6 个因素的验证信息。本问卷选择中国（四川）自贸区的政府、企业和相关第三方组织进行纸质档问卷发放，由研究人员辅助其完成调查问卷，以此来保障问卷回收质量。

### 2. 问卷分析

本轮问卷共发放 100 份，回收有效问卷 84 份，其中政府及企事业单位 21 份，企业 57 份，其他组织 6 份。本轮问卷 72.62% 的填写者在相关行业有 5 年以上的工作经验，86.90% 具备大学本科或专科及以上学历，保证了问卷的解释力度。

针对 GDP 的验证，问卷第 4 题“您认为成都市的 GDP 增长量对现代物流业发展的影响程度是”的结果如图 9 所示：

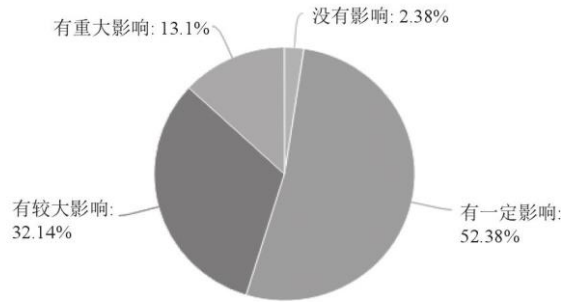


图9 成都市的GDP增长量对现代物流业发展的影响程度调查图

只有2.38%的人认为成都市的GDP增长量对现代物流业发展没有影响,52.38%认为有一定影响,32.14%认为有较大影响,13.1%认为有重大影响。因此,本文认为不足50%的人认为GDP对现代物流业存在较大或重大影响,因此GDP是中国(四川)自贸区现代物流业发展的影响因素不成立。

针对港口建设的验证本问卷第7题和第8题进行验证,70%以上的人认为港口对成都市发展现代物流业有较大或重大影响,其中44.05%认为有较大影响,26.19%认为有重大影响。而在港口类型上,公路港、铁路港和航空港被认为是适合成都发展的港口类型,而76.19%的人认为铁路港是适合成都市发展的。以此,港口建设因素经问卷验证成立。

针对金融业发展的验证,本问卷第9题与第10题进行了验证,在调查问卷中,认为金融业对现代物流业有较大或重大支持力度的人分别占30.95%和10.71%,总比例不超过总数的50%。因此,金融业并非支持成都现代物流业发展的重要因素,金融业发展因素不成立。

针对人口城市化程度的验证,本问卷第11题进行了验证,在调查问卷中,40.48%和7.14%认为有较大和重大影响,占比不到50%,因此人口城市化并非现代物流业发展的重要影响因素。

针对政府的规划与设计因素的验证,本问卷第12题和第17题进行的验证65.48%的人认为现代物流业是成都市重点发展的行业之一。39.29%和19.05%的人认为政府的规划设计对现代物流业有较大和重大影响,45.24%和17.86%的人认为政府的配套资金对现代物流业发展有较大和重大影响,47.62%和17.86%的人认为政府政策对现代物流业发展有较大和重大影响。从以上数据来看,政府的支持是现代物流业发展的重要影响因素。

针对社会消费品零售总额的验证,本问卷在18题进行了验证,38.1%和25%的人认为社会消费需求增长对现代物流业业务量增长有较大或重大影响。因此,本文认为社会消费品零售总额是社会消费需求增长的体现,其对现代物流业增长发展有重要影响。

因此经过验证,本文认为港口发展、政府支持和社会消费品零售总额三个因素的状况对于现代物流业发展有重要影响,能够进一步促进自贸区的发展。

#### 四、地方政府促进现代物流业发展的政策建议

经过问卷验证,本文认为自贸区内的港口、中国(四川)自贸区内政府对现代物流业支持程度以及社会消费品零售总额是中国(四川)自贸区现代物流业发展的重要影响因素。因此针对成都市地方政府促进现代物流业发展的政策建议主要来源于这三方面。

---

## （一）优化港口发展

问卷结果显示本地区的铁路港和航空港对中国（四川）自贸区现代物流业有重要影响，因此发展大型港口能有效促进自贸区现代物流业发展，政府应主要加强铁路港和航空港的建设，促进港口运输周转量的提高。

### 1. 航空港建设

首先要加速成都天府国际机场的建设，为双流航空港分担物流运输的压力，提升航空运输的货运承载力；其次进一步完善航线网络，开拓航空运输的国际国内市场，提供更多航线与周边机场竞争；最后完善配套基础设施的建设，实现与其他运输方式的衔接，努力提高货物通关的效率，凸显低成本、高效率的竞争优势，提高运输周转量<sup>[12]</sup>。

### 2. 铁路港建设

首先要积极推进蓉欧快铁的发展，优化班列网络布局，拓展铁路运输的国际国内市场；其次要加快青白江铁路的集装箱运输口岸建设，加快水路运输转铁路运输的对接速度，提高铁路港的货运能力。

## （二）加强政府支持

问卷结果显示政府的支持对中国（四川）自贸区现代物流业有重要影响，因此加强政府的规划与设计，提高政府的支持力度能有效促进该产业的发展。对此，主要从配套资金支持和鼓励发展相关政策两个方面入手。

### 1. 配套资金支持

应设立自贸区现代物流业发展的专项资金，进行配套资金补助，扩大覆盖范围。加大交通物流基础设施建设和重点物流项目的扶持力度。

### 2. 鼓励发展

首先应制定促进现代物流业可持续发展、集聚发展的配套相关政策，如建立重点现代物流企业认定制度，对自贸区内重点现代物流企业进行认定，经认定的重点现代物流企业，在项目用地、贷款贴息、财税补贴、政府奖励等方面给予重点倾斜；其次优先保障现代物流项目供地，实施试点税收优惠政策，鼓励现代物流企业的发展。

## （三）提升社会消费需求

问卷结果显示本地区的社会消费需求对中国（四川）自贸区现代物流业有重要影响，因此提高社会消费需求能有效促进该产业发展。对此，在社会总收入相对平稳的情况下，政府可以从消费对象、消费环境、消费方式等方面促进社会消费需求的提高。

### 1. 消费对象

采取政策提高中低收入群体的收入水平和社会保障水平，确保消费群体的扩大以带动消费发展；通过旅游业的发展和留学政策优惠等途径吸引外来消费者到成都市购物消费。

### 2. 消费环境

---

引导信用消费发展，营造放心的消费环境。随着食品安全问题日益受到人们的高度关注，应该特别注重整顿和规范食品企业大发展，对假冒伪劣产品进行严厉打击，确保人民能够敢消费、愿消费、能消费。

### 3. 消费方式

大力发展电子商务，相关数据显示，实物商品网上零售对社会消费品零售总额增长的贡献率超过了 37%。因此，应该重视“线上线下一体化”互动销售模式的探索，以促进传统商业实现产业的转型升级，能够把纵向与横向服务更好地提供给消费者，努力扩大消费。

## 五、结论

自贸区作为我国进一步深化改革的试验田，承担着制度创新、提升效率以及带动现代服务业经济发展的职能。而根据本文以现代服务业中的现代物流业为例研究来看，地方政府要搭好自贸区发展的平台、促进现代服务业的发展就需要不断优化当地港口建设，加大政府的政策倾斜力度并提升社会零售需求。只有先从这些重要影响因素着手，地方政府才能够利用有限的资源最大化地促进现代服务业的发展。

### 参考文献

- [1]姚磊, 许学军. “铁公机”的建设与经济发展的关系研究[J]. 金融经济, 2013(12):138-140.
- [2]乔丽霞, 王斌, 杨颖梅. 关于交通运输与经济发展关系的实证分析[J]. 北京信息科技大学学报(自然科学版), 2013, 28(4):79-82.
- [3]吕稼欢, 范文强. 基于 VAR 模型的区域交通运输需求与 GDP 的关系实证分析[J]. 交通科技与经济, 2016(2):52-61.
- [4]杨继涛, 王进. 大连融入“一带一路”建设物流领域问题研究——基于物流信息化角度分析[J]. 中国经贸导刊(理论版), 2018(2):50-51.
- [5]向吉英, 危旭芳. 现代港口物流业升级与城市经济转型的关系——以深圳港为例[J]. 广东行政学院学报, 2013, 25(4):92-95.
- [6]樊纲. 物流与中国城市化[J]. 开放导报, 2011(5):7-9.
- [7]董慧丽, 梁红艳. 我国五大城市群物流业发展的空间差异及影响因素研究[J]. 武汉理工大学学报(信息与管理工程版), 2018, 40(1):48-54.
- [8]胡基学. 支持物流业发展的财税政策研究[D]. 北京:财政部财政科学研究所, 2014
- [9]陈志卷. 基于经济发展关联机制的区域物流园区规划方法研究[D]. 天津:南开大学, 2012
- [10]顾声乐. 经济学视角下的物流公共政策研究[D]. 成都:西南财经大学, 2013
- [11]肖静, 董庆雪. 基于灰色关联分析的区域物流发展的经济影响因素研究——以吉林省为例[J]. 长春大学学报, 2017, 27

---

(1):15-19.

[12]班奕. 西咸空港自贸区航空物流枢纽建设路径探究[J]. 价值工程, 2017, 36(31):67-68.