

doi. 10. 3724/1005-0566. 20260514

全国统一大市场、企业进入与产业新业态： 基于物流标准化试点工作的准自然实验

张世国¹, 蔡燕^{2,4}, 杜辉^{3,4}

- (1. 管理世界杂志社, 北京 100029; 2. 河北经贸大学经济学院, 河北石家庄 050061;
3. 河北经贸大学公共管理学院, 河北石家庄 050061; 4. 河北省城乡融合发展与协同创新中心, 河北石家庄 050061)

摘要: 本文利用全国工商注册企业数据、智联招聘数据, 对产业新业态进行了衡量, 并基于国家物流标准化试点工作所构建的准自然实验, 从企业进入角度考察物流标准化体系的构建对产业新业态发展的影响。研究发现: 物流标准化对产业新业态的形成有正向促进作用, 这一结果在进行多重稳健性检验后仍然成立。机制检验发现, 物流标准化通过降低交易成本、提高资源配置效率、扩大市场容量影响产业新业态。进一步地, 物流标准化对产业新业态的影响因行业和公路里程等差异存在异质性。研究结果对于破除贸易壁垒、构建全国统一大市场等具有重要借鉴意义。

关键词: 物流标准化; 产业新业态; 全国统一大市场; 贸易壁垒

中图分类号: F016 **文献标识码:** A **文章编号:** 1005-0566(2026)05-0173-15

Unified national market, firm entry, and emerging industrial forms: Quasi-natural experimental evidence from China's logistics standardization pilot program

ZHANG Shiguo¹, CAI Yan^{2,4}, DU Hui^{3,4}

- (1. *Editorial Office of Management World, Beijing 100029, China;*
2. *School of Economics, Hebei University of Economics and Business, Shijiazhuang 050061, China;*
3. *School of Public Administration, Hebei University of Economics and Business, Shijiazhuang 050061, China;*
4. *Hebei Collaborative Innovation Center for Urban-rural Integration Development, Shijiazhuang 050061, China)*

Abstract: Using nation wide business registration data for Chinese enterprises and job posting data from Zhilianzhaopin, this paper constructs measures of emerging industrial forms. Exploiting China's logistics standardization pilot program as a quasi-natural experiment, we examine the impact of establishing a standardized logistics system on the development of emerging industrial forms from the perspective of firm entry. The empirical results show that logistics standardization exerts a significantly positive effect on the formation of emerging industrial forms, and this finding remains robust across a series of robustness checks. Mechanism analyses further indicate that logistics standardization affects emerging industrial forms by reducing logistics costs, improving resource allocation efficiency, and expanding effective market size. Moreover, the impact of logistics standardization exhibits substantial heterogeneity across industries and levels of road infrastructure, etc. Overall, our findings provide important policy implications for dismantling trade barriers and advancing the construction of a unified national market.

Key words: logistics standardization; emerging industrial forms; unified national market; trade barriers

基金项目: 河北省社会科学基金项目“数字化赋能河北省制造业绿色转型的机制与对策研究”(HB24YJ028)

作者简介: 张世国(1989—), 男, 安徽宣城人, 管理世界杂志社副研究员, 博士, 研究方向为创新发展、劳动力市场等。通信作者: 蔡燕。

随着互联网、物联网、云计算等数字技术的迅速演进,传统产业边界被不断打破,产业结构与组织模式呈现出深刻变革^[1]。新技术通过重构生产流程、优化资源配置,在传统产业基础上催生出一系列融合性、平台化的新产业形态,形成了以新模式、新组织、新机制为特征的产业新业态。这些新业态不仅推动了新的分工体系和就业形态的形成,也成为推动结构转型和经济增长的重要力量^[2]。在此背景下,政策层面对新业态的制度供给持续强化。党的二十届三中全会强调“加强新领域新赛道制度供给”,2025 年《政府工作报告》也明确提出“培育壮大新兴产业、未来产业”,共同指向以新业态为抓手的高质量发展路径。

新业态的生成与扩展依赖生产要素在空间与组织体系中的高效流动与重新配置。制度性与物理性的要素流动障碍,是制约新业态成长的关键瓶颈。因此,推动要素市场的统一与高效运转,已成为国家治理体系现代化的重要内容。2022 年 4 月,中共中央、国务院印发的《关于加快建设全国统一大市场的意见》明确提出要“加快建设高效规范、公平竞争、充分开放的全国统一大市场”,旨在破除市场分割与地方保护,提升要素资源的跨区域配置效率。然而,要素流通的顺畅运行不仅依赖于宏观制度安排,更有赖于中观层面的标准化机制支持。作为统一大市场的基础制度之一,标准化被赋予协调市场行为、打破要素壁垒的关键功能^[3-4]。在流通领域,规则分裂直接导致运输衔接不畅、作业效率低与资源浪费;相应地,统一物流工具、包装规范与信息接口能够提升多式联运的互操作性与整体运输质量^[5],并通过信息交换效率的提升,促进商品在不同区域、企业与链条环节间的顺畅流转,打通商品要素流通的“最后一公里”^[6]。既有研究也表明,物流业为其他产业活动提供基础性支撑服务,其所产生的外部效应有助于带动产业发展与稳定就业^[7-8]。现实中物流

业发展与地区经济增长的协同趋势也已得到反复验证^①。

将视角收束到企业层面,物流作为流通体系的核心基础,其标准化程度不仅关涉资源配置效率,更深刻影响微观企业的进入决策。一方面,物流标准化促进流通业降本增效^[6],有利于扩大市场份额,促进产业新业态发展。另一方面,新业态中的企业对制度环境的依赖度通常高于传统企业,其创新路径往往需要新要素组合拓展市场边界。物流标准化为新业态的孵化与扩张创造了外部制度型供给条件。这种制度优势不仅促成了更多新企业的进入,也催生了产业边界的重构与新业态生态的形成^[9]。所以,在畅通国民经济循环的背景下,全面完整地厘清物流标准化对产业新业态的影响对于统筹推进“稳就业”和构建双循环新发展格局具有重要借鉴价值。

2014 年国务院印发的《物流业发展中长期规划(2014—2020 年)》正式提出开展物流标准化试点工作,这为本文探讨构建物流标准化体系对产业新业态发展的影响提供了良好的准自然实验^[3]。因此,本文基于 2000—2022 年全国工商注册企业数据,利用多期双重差分模型从企业进入角度探讨物流标准化对产业新业态发展的影响。通过对比试点与非试点城市在政策实施前后的动态变化,发现物流标准化能够显著提升新业态企业进入市场的概率。为排除其他干扰因素,在进行一系列稳健性检验后,结果依旧成立。

围绕作用机制,本文进一步考察物流标准化通过降本(降低交易成本)、增效(提升资源配置效率)和扩容(扩大市场容量)三条路径对产业新业态的影响。首先,以市场分割指数度量交易成本,证据表明标准化改革伴随制度摩擦下降而提升新业态进入;其次,以城市全要素生产率衡量城市资源配置效率,发现标准化通过提高资源配置效率,加快产业新业态企业进入;最后,以电子商务交易额刻画市场容量,结果显示标准化提高了电子商

① 2019 年由发改委等 24 个单位联合发布的《关于推动物流高质量发展促进形成强大国内市场的意见》。

务交易额。与此同时,本文进一步从行业差异、公路里程差异以及是否位于“一带一路”沿线等方面考察物流标准化政策效应的异质性,发现物流标准化对产业新业态发展的促进作用会因产业属性、基础设施条件和区位开放程度不同而呈现差异化特征。

与既有研究相比,本文可能的边际贡献主要有以下几点。

第一,本文在研究对象上进一步聚焦于产业新业态企业进入,而非笼统考察一般意义上的新企业设立。本文从数字化、平台化、共享化等特征出发,对产业新业态企业进行识别和界定,从而使研究对象更贴近当前产业结构转型和新质生产力培育背景下的新业态发展现实,也有助于更准确地评估制度环境改善对新业态成长的影响。

第二,拓展了产业新业态影响因素的分析视角。现有文献更多关注宽带建设、交通基础设施等对创新创业的影响,而较少从物流规则统一、流通标准衔接和市场一体化建设的角度讨论新业态成长条件。本文从物流标准化角度切入,为理解统一大市场建设如何影响微观企业行为提供了新的经验证据。

第三,本文在变量测度和经验识别上作了进一步推进。一方面,本文结合文本识别、企业注册信息和招聘数据,对产业新业态进行量化识别,增强了相关研究的可操作性;另一方面,本文利用国家物流标准化试点构建准自然实验,从企业进入视角识别物流标准化对产业新业态发展的影响,并进一步从物流成本、资源配置效率和市场容量等维度考察其作用渠道。这不仅为相关研究提供了新的测度思路,也为评估统一大市场建设相关政策的微观效应提供了经验证据。

一、文献综述、产业新业态概念界定与衡量

(一)文献综述

1. 产业新业态的经济效应与影响因素

近年来,关于产业新业态的研究逐步成为理解经济结构转型与增长动力变迁的重要视角。文献强调,产业新业态不仅是经济新旧动能转换的

关键载体,更在激发内需潜力、促进要素重新配置方面发挥着日益显著的作用^[10]。在我国庞大的市场供需循环系统中,新业态所体现的灵活性、融合性与数字化特征,使其不仅能够直接创造就业和收入,推动科技进步与技术扩散,还能通过需求牵引效应反哺传统产业的转型升级^[11-12]。新产业、新业态与新模式所共同构成的“三新”经济体系,已经成为驱动当前中国经济结构重构与动能转换的重要组成部分^[13]。此外,这一过程也推动了新质生产力的生成^[14],并在改善收入分配结构、缩小区域发展差距、促进共同富裕方面展现出积极的外部性^[15]。

既有研究普遍从制度环境、企业禀赋与外部资源三个层面解释企业进入、生成与成长的内在机制。在制度环境层面,研究表明,制度环境越透明、市场准入壁垒越低,企业进入活跃度和扩张能力越强^[16]。同时,不同类型制度安排对企业进入行为具有差异化影响,制度环境的改善往往更有利于机会型企业和新兴产业主体的发展^[17]。在企业禀赋层面,资金约束、经营成本以及人力资本积累被视为决定企业能否顺利进入并实现持续成长的重要基础^[18-19]。与此同时,具备较强技术能力和人力资本优势的企业,更容易在竞争中形成规模扩张和持续创新的能力^[20]。在外部资源层面,市场规模、基础设施条件以及空间集聚效应通过影响资源配置效率和交易成本,对企业成长和产业演化产生重要作用^[21-22]。

2. 物流标准化的经济效应

制度为经济活动设定“游戏规则”,通过降低不确定性与协调交易行为,深刻影响资源配置与企业发展^[23]。可预期的制度环境不仅提供发展保障,也塑造企业进入市场的路径与方式^[24]。与此相对,市场分割抬高了要素跨地域流动的摩擦成本,诱发资源错配并压制区域创新能力,同时压缩企业的销售半径与技术扩散空间,削弱创新激励^[25-27]。在传统创业场景中,这种制度性摩擦叠加信息不对称与流程复杂性,往往转化为更高的准入与试错成本,机会主义行为增多,创新资源由

此被低效消耗^[28]。

在本文中,物流标准化可被理解作为一种“制度型基础设施”。它通过在仓储、运输、配送等环节确立统一规范,实现链上协同与作业可比,进而提高上下游对接效率与信息互通能力^[3,29]。标准化还降低跨区域经营中的运输与协调成本,提升供应链的可控性与可达性,改善企业扩张的可预期性^[30]。在数字化转型成为企业共识的当下,标准化提供了数据接口与流程规则的基础性支撑,帮助企业在不确定环境中维持运营韧性^[31]。

从机制来看,物流标准化通过确立统一的作业规范与数据接口规则,显著提高了供应链上下游的信息传递效率与准确性^[3]。标准化的信息交换体系减少了不同区域之间在数据格式、传输流程上的摩擦,降低了交易成本^[32]。这种高效的信息传播能力对于新业态企业尤为关键。一方面,新业态往往依赖实时的市场反馈和数据驱动的决策来调整产品与服务供给,高效的信息网络可帮助企业更快识别潜在需求并精准匹配资源;另一方面,及时、准确的跨区域信息流通有助于企业在更广的市场范围内发现机会并快速布局^[33-34]。因此,物流标准化通过改善信息传播机制,为新业态企业的进入与成长提供了制度化的支持路径。

然而,既有研究多停留在宏观制度或产业总体层面的效应识别,对“新业态企业”这一更依赖数据驱动与快速迭代的新兴主体关注不足。将物流标准化的作用机制置于“新业态企业进入—成长”的微观情境中加以检验,既能回应制度型流通改革的现实关切,也能补充现有研究的不足。这也是本文着力研究的方向。

(二) 产业新业态的概念

尽管近年来“新业态”在政策文件与产业实践中频繁出现,但学界尚未形成关于“新业态企业”的统一界定。现有研究多聚焦于“新企业设立”(new business formation),通常指那些探索、培育并验证可扩展经济模式的新兴商业实体,强调其在组织成立初期所体现出的高度不确定性与快速增

长潜力。这类企业往往聚焦于商业模式创新,并通过技术扩张实现可持续增长^[35-36],在经济体系中发挥着注入活力、引领结构升级的作用。然而,这一概念本质上强调企业设立行为及其初创阶段的成长动能,尚未充分揭示数字经济背景下“新业态”在产业组织、技术路径及消费关系等方面的重要作用。

从现有研究来看,关于“新业态”的讨论更多集中在宏观层面的理论解释和定性描绘。例如,何苗等^[10]指出,新业态是信息技术革命背景下传统产业组织模式、经营策略和盈利逻辑的深度重构,是产业链、价值链整合的集中体现。蒋金荷等^[12]则从国际贸易视角出发,界定贸易新业态为依托新一代信息技术形成的新型外贸模式,其主要特征包括小额、多频、数字化。在农业领域,赵路彝等^[2]从主体—要素视角出发,强调农业新业态的形成是农业经营者在整合技术资源与本地禀赋条件的基础上,通过创新实现组织形式重构的过程。这类研究从行业实践中提炼出新业态的内涵,拓展了传统产业研究的边界,但整体上仍缺乏系统性的范式建构与可操作的识别标准。

在地方实践中,产业新业态已呈现出多元融合、跨界叠加的态势。如“农业+加工流通”催生的预制菜、直供直销;“农业+教育”衍生的研学农业;“农业+旅游”衍生的休闲观光等多种形式,体现出传统产业在融合信息技术、市场机制和社会需求后的高度演化。这些新业态的共同特征:一是技术基础依赖于数字化、智能化、平台化的深度嵌入,二是运营机制突破了原有的生产—消费二元关系,三是在制度、模式和组织结构上呈现出高度的灵活性和适应性。

综合理论与实践探索,本文提出的“产业新业态”概念,将其界定为:在信息技术革命、科技创新和消费需求结构性变化的背景下,传统产业与新兴技术融合过程中形成的以数字化、平台化、智能化为主要特征,具备高成长性、高灵活性和高重构能力的经济组织与经营模式集合。其典型形

式包括共享经济、平台经济、直播电商、智能制造等,它们不仅推动传统产业升级,还孕育出具有独立经济形态的新结构,深刻改变市场结构与资源配置方式^[10]。

(三)产业新业态的衡量

根据产业新业态的概念界定,产业新业态主要形成了以互联网、大数据、人工智能等新技术为基础的共享经济、平台经济、直播电商等业态;与传统产业相比,新业态通过运用新技术,充分利用数字要素实现了生产力倍增。为进一步厘清产业新业态的概念与度量,同时又与现有产业分类具有一定的可比性,本文基于《国民经济行业分类(GB/T 4754—2017)》中的20个门类和97个大类行业标准,结合产业新业态企业数字技术运用等特点,对各个行业中新业态的企业进行界定与识别。

首先,数字技术的快速发展是产业新业态崛起的关键驱动力。以数字化或大数据为代表的技术应用,正在深刻改变各行业的生产和运营模式。如电子商务、共享经济、平台经济等商业模式是数字技术赋能下的新型经济形态。

其次,产业新业态还反映各行业在智能化、信息化、自动化等方面的创新发展。在智能技术和物联网的推动下,制造业、农业、物流等传统行业实现了数字化升级和智能化转型。

最后,产业新业态还伴随着产业融合和服务化的趋势。在产业融合和专业化分工方面,传统行业的边界变得越来越模糊,跨行业合作与协同创新成为常态。

所以,在这些大类行业分类基础上,如果行业中的企业业务能体现出“智能”“智慧”“信息/数字技术”“共享经济”“互联网”“数智化”“在线平台”“共建”“数字化”“大数据”“平台经济”“产业融合”“专业化分工”“快递”“外卖”“网络直播”“网约车”和“物联网”等关键词,则被视为属于新业态的企业。这些关键词反映了新技术、新模式和新产业形态的核心特征,是识别产业新业态的主要依据。

二、制度背景与研究假设

(一)制度背景

改革开放后,现代物流理念开始在我国传播并逐步嵌入经济运行体系。经过40余年的建设与发展,我国物流网络、基础设施和服务体系已明显改善,但与高质量流通体系建设要求相比,物流成本仍处于相对较高水平,据《中国商贸物流发展报告(2023)》相关数据,2023年我国物流运行规模持续扩大,社会物流总费用占GDP的比重达到14.4%,明显高于西方发达国家约8%的水平,说明我国物流体系在降本增效方面仍有较大改进空间。造成这一问题的重要原因之一,是物流各环节标准衔接不足、标准化应用水平不高。以托盘使用为例,我国标准托盘应用比例约为30%,而欧美国家普遍超过50%^[37],反映出物流装载、运输、仓储和配送等环节仍存在较明显的标准不统一问题。因此,推进物流标准化一直是我国物流业转型改革的重要抓手。无论是2014年国务院发布的《物流业发展中长期规划(2014—2020年)》,还是2017年出台的《关于进一步推进物流降本增效促进实体经济发展的意见》,均将物流标准化作为完善现代物流体系、降低流通成本和提升实体经济运行效率的重要内容。物流标准化是指通过制定统一的技术和管理规范,对物流全链条中的设施设备、信息、服务等要素进行规范化整合,旨在解决物流环节的割裂问题,实现物流行业的降本增效。

为加快物流标准体系在城市层面的落地应用,地方和中央部门先后开展了物流标准化试点探索。2011年,四川省遂宁市获国家标准化管理委员会批准,正式成为国家级物流标准化试点城市。此后,2014—2016年,商务部、财政部和国家标准化管理委员会分三批遴选确定了32个物流标准化试点城市。物流标准化试点在降低流通成本、提升作业效率方面取得了较为明显的成效。商务部流通发展司等三部门2017年发布的相关报告显示,2016年试点建设带来的物流费用节约规模约为73.4亿元;在试点区域内,非物流企业承担

的综合物流成本降幅超过 25%，企业物流运转效率也明显改善，其中装卸环节的平均作业效率提升幅度达到 21.4 倍^[38]。2017 年，试点城市社会物流总成本占国内生产总值比重年均下降 0.5%，物流成本占主营业务收入比重年均下降 31.6%，货损率年均下降 61.4%^[32]。

表 1 物流标准化试点城市

批次	时间/年	范围
第一批	2014	上海、北京、广州
第二批	2015	石家庄、天津、唐山、杭州、徐州、南京、芜湖、东莞、肇庆、佛山、中山
第三批	2016	邯郸、承德、德州、临沂、淄博、无锡、合肥、马鞍山、武汉、黄石、怀化、常德、贵阳、遵义、南昌、九江、厦门、三明

(二) 理论分析与研究假说

1. 物流标准化促进新业态企业进入市场

产业新业态企业多产生于新一轮信息技术革命背景下，依托互联网、大数据、人工智能等新技术独立生成，或通过与传统产业深度融合形成数字化、网络化的新型商业模式。与传统企业相比，这类企业的形成和扩张不仅取决于企业自身资源禀赋，也受到外部制度环境和市场基础条件的影响。已有研究表明，创业活动并非发生在孤立环境之中，而是深刻嵌入特定的制度与情境结构之中，制度环境不仅会影响创业活动的总体水平，也会影响创业活动的类型、组织方式及其发展路径^[39-40]。

从制度理论视角看，企业进入市场需要面对一定的不确定性和合法性约束。Aldrich 等^[39]指出，新企业和新行业在形成初期通常面临合法性不足问题，因此外部制度环境对其生存和扩张具有重要影响。对于数字化、平台化和网络化特征较为明显的产业新业态企业而言，制度环境的重要性更为突出。数字创业研究表明，数字技术改变了创业活动的边界和组织方式，使创业活动更加依赖数字基础设施及其所嵌入的制度环境^[41-42]。

物流标准化是完善现代流通体系和市场运行规则的重要制度安排。其核心在于通过统一的物流标准，提高物流体系运行的规范化、一体化和可预期性。与单纯的物流技术改进不同，物流标准

化更体现为对市场流通秩序和基础性制度条件的完善，有助于为企业进入和新业态成长提供更加稳定的外部环境。由此，物流标准化可以改善产业新业态企业形成所依赖的市场基础条件，提高新业态企业进入和发展的可能性。基于以上分析，本文提出如下假说。

假说 1：物流标准化有助于促进产业新业态发展。

2. 机制分析一——交易成本

当前，制度性交易成本依然是制约企业跨区域进入和扩张的重要瓶颈。这些成本不仅体现为运输、仓储等显性的物流支出，还包括制度配套缺失、资源匹配低效、信息传导滞后等隐性摩擦^[43-44]。在市场化水平存在地区差异的格局下，制度壁垒与要素流动障碍依然显著，不同地区的规则差异可能导致企业在进入过程中反复谈判、频繁调整经营模式，增加了进入的不确定性和试错成本^[45-46]。

这种制度环境的不均衡，对依赖“轻资产 + 快速扩张”模式的新业态企业尤为敏感。与拥有既有网络和资产沉淀的传统企业不同，新业态企业往往缺乏冗余资源来应对制度磨合和规则适配的额外消耗，其商业模式对要素流动效率、信息对称程度和制度友好度高度依赖^[2]。当跨区域经营需要适配不同地区的物流规则和接口标准时，进入成本上升，市场机会窗口可能被迫缩短。这种情境下，即便企业具备创新能力和市场潜力，也可能因制度性摩擦而延迟进入甚至放弃扩张计划。

物流标准化改革正是在这一制度约束下，为企业跨区域经营提供了兼容性更高、可预期性更强的制度性基础设施。物流标准化降低了地区间规则差异对企业经营模式的干扰；通过建设全国性、跨平台的物流信息枢纽，提高了物流链条的可视化和可控性，压缩了制度磨合与协调成本^[3]。

已有研究为这一逻辑提供了坚实的外部支撑。Asturias 等^[47]指出，进入成本与后续运营成本共同

决定了企业进入新市场的边界;Halaszovich 等^[48]发现,高运输成本不仅削弱企业定价能力,还压缩了可服务市场的半径;Limao 等^[49]的跨国实证表明,运输成本每上升 1%,跨区域贸易额平均下降约 2%。因此,物流标准化通过降低运输成本与制度磨合成本,直接削弱了制度性交易障碍,为新业态企业创造了低成本、快速进入的可能性。

基于以上分析,本文提出如下假说。

假说 2:物流标准化通过降低交易成本影响新业态企业进入。

3. 机制分析二——资源配置效率

在现代产业体系中,全要素生产率(total factor productivity, TFP)被广泛视为衡量资源配置效率与技术进步水平的核心指标^[50]。高水平的 TFP 不仅意味着资本与劳动等生产要素在产业内部及区域之间得以高效配置,还反映了生产组织方式与技术应用的整体优化^[51]。有研究指出,基础设施投资,尤其物流与交通类投资,能够促进产业结构优化与资源重新配置,进而提升 TFP。物流标准化作为流通领域的重要制度创新,通过统一托盘、包装、接口编码及信息平台等,显著降低了要素跨区域流动的摩擦成本,并提升了供应链协同效率^[52]。一方面,物流环节的制度化、标准化和信息化减少了中间环节的资源浪费与重复投入,使资本、劳动、土地等生产要素能够更快速地流向生产率更高的部门与企业。另一方面,标准化所带来的流通降本增效与信息透明化,有助于产业链上下游的精细化分工与实时协调,促进了生产过程的规模经济与范围经济形成^[53]。对于新业态企业而言,这种基于高效流通体系的要素匹配,不仅提升了运营效率和市场反应速度,还增强了其在快速迭代环境下的生存与扩张能力。因此,可以预期物流标准化通过提升 TFP,从而为产业新业态发展提供了坚实的效率基础。基于以上研究,本文提出如下假说。

假说 3:物流标准化通过提高城市资源配置效率影响新业态企业进入。

4. 机制分析三——市场容量

在数字经济背景下,电子商务已成为产业新业态企业进入市场和实现规模扩张的重要载体。与传统商业模式相比,电子商务的竞争优势不仅取决于产品质量与价格水平,更依赖于信息获取、传递与反馈的效率,即企业能否及时捕捉消费者需求变化,并据此实现供应链的快速调整与精准匹配^[54-55]。在这一过程中,物流体系作为信息流与实物流的重要交汇环节,其运行效率和制度规范程度直接影响电子商务信息传播的速度、准确性与覆盖范围。物流标准化显著提升了物流节点之间的数据兼容性和信息互联互通水平,降低了信息传递过程中的摩擦和不确定性^[56]。进一步而言,物流标准化还有助于打破区域分割,扩大电子商务的有效市场边界。一方面,统一的物流标准降低了企业跨区域布局和复制商业模式的制度适配成本,使新业态企业能够在更大空间范围内实现规模扩张^[22,57];另一方面,信息传播效率的提升强化了平台型企业的网络外部性,增强用户黏性和市场集聚效应,从而推动市场容量持续扩展^[58]。

基于以上分析,本文提出如下假说。

假说 4:物流标准化通过促进电子商务信息传播影响新业态企业进入。

三、数据来源、模型设定与变量介绍

(一)数据来源

本文的研究数据来源于两个部分,结合大量企业和招聘信息,识别产业新业态的发展动态。第一部分数据来自于 1949—2023 年全国工商 2.5 亿条注册企业数据。该数据包括了企业名称、成立时间、企业类型、行业分类、注册资金、登记住所所在行政区划以及注销/吊销时间等多维度的工商注册企业信息。通过这些数据,本文能够对企业的生命周期、行业分布和地理分布进行深度分析,从而揭示产业新业态相较于传统业态的空间分布特点与动态发展规律。第二部分数据来自于 2000—2022 年《中国城市统计年鉴》,综合数据可得性等因素,将缺失值进行补充,本

文共形成 2000—2022 年 297 个城市的平衡面板数据。

(二) 模型设定

本文借助物流标准化试点构建的准自然实验环境,将物流标准化试点城市内新进入企业作为处理组,其余则视为对照组,并通过如下的多时点双重差分模型考察物流标准化对新业态企业创立的影响。

$$Enterprise_{it} = \beta_0 + \beta_1 LOG_{it} + X_{it} + v_i + \lambda_t + \varepsilon_{it} \quad (1)$$

式中, i 表示不同城市; t 代表不同年份。在等式的左边, $Enterprise_{it}$ 表示当年新成立新业态企业数量。在等式的右边, LOG_{it} 表示物流标准化城市设定。具体地:2011—2016年,该市在某一年被确定为试点市,则该年份及以后赋值为1,否则赋值为0。 β_0 为截距项, β_1 表示改革的系数,是本文最关心的估计系数; X_{it} 为一组控制变量。 v_i 表示地区固定效应; λ_t 表示时间固定效应; ε_{it} 为随机扰动项。

(三) 变量介绍

(1)被解释变量:本文的被解释变量是当年新成立新业态企业数量。①数据来源于全国工商注册企业数据。②数据主要通过 Python 编写的爬虫程序,从数据库系统抓取本文设定的关键词。为避免异常值影响回归结果,本文对所得的新业态企业前后各 1% 进行缩尾。

(2)解释变量:物流标准化。遵循何凡等^[3]的设定方式,本文以 2014 年在城市层面开始分批实施的物流标准化试点政策衡量核心解释变量,如果企业所在城市在第 t 年选为试点城市,则该城市在 t 年及 t 年之后都赋值为 1,否则赋值为 0。

(3)控制变量:借鉴高子茗等^[13]、赵路彝等^[2]的研究,控制了如下变量:第二产业占 GDP 的比重、人均 GDP、从业人员数量、行政区域面积、人口密度、水资源拥有量、FDI、预算内财政支出、每万人在校大学生数量和专利授权数。因为不同变量之间量纲差异较大,直接纳入模型容易造成系数数值不可比、结果展示不够紧凑的问题,所以除比

例指标外,以上变量均采用对数化处理,并剔除通货膨胀影响。

表 2 描述性统计

变量	统计	均值	标准差	最小值	最大值
产业新业态(万个)	6 831	0.009	0.036	0	0.132
物流标准化	6 831	0.037	0.189	0	1
二产占比(%)	6 831	45.69	11.584	8.85	90.97
人均 GDP(元)	6 831	10.146	0.959	4.605	13.056
从业人员数量(万人)	6 831	3.471	0.85	0	6.896
行政区域面积(平方公里)	6 831	9.386	0.973	2.639	12.917
人口密度(人/平方公里)	6 831	5.707	0.912	1.792	7.906
水资源拥有量(万人/万立方米)	6 831	12.802	1.276	8.215	17.165
FDI(万元)	6 831	9.217	2.35	0	14.941
预算内财政支出(万元)	6 831	14.06	1.284	9.705	18.358
每万人在校大学生数量(人)	6 831	4.686	0.97	0.693	7.166
专利授权数(件)	6 831	5.216	1.901	0	11.387

四、基准回归结果分析与稳健性检验

(一) 基准回归

表 3 中,第(1)列在不添加任何控制变量的情况下,物流标准化对产业新业态的影响在 1% 的显著性水平上显著为正。第(2)列在控制地区经济发展水平以及地区资源等相关变量后,回归结果仍显著为正。第(3)列在控制所有变量后,物流标准化对产业新业态的影响仍显著为正。这一回归结果初步证明假说 1 成立。

由于列(3)是加入了所有控制变量和固定效应的估计结果,我们以此为例阐述基准结果的经济意义。物流标准化估计系数为 0.011 8,意味着平均而言,产业新业态在物流标准化试点城市的数量要比未开展物流标准化试点的城市多 0.011 8 万家。由此可见,强化市场制度规则统一,建设有助于要素自由流通的公共基础设施,破除妨碍各种商品服务流通的体制机制障碍,对产业新业态发展,建设全国统一大市场具有重要的意义。

表3 基准回归结果

变量	(1)	(2)	(3)
物流标准化	0.016 1*** (0.004 8)	0.012 6*** (0.004 4)	0.011 8*** (0.004 4)
二产占比	—	-0.000 2** (0.000 1)	-0.000 2*** (0.000 1)
人均 GDP	—	-0.000 9 (0.001 9)	-0.004 0* (0.002 2)
从业人员数量	—	0.007 1*** (0.001 9)	0.006 7*** (0.001 9)
行政区域面积	—	0.019 8*** (0.005 9)	0.016 8*** (0.005 3)
人口密度	—	0.029 8*** (0.010 9)	0.026 9*** (0.009 9)
水资源拥有量	—	-0.003 2** (0.001 3)	-0.003 1** (0.001 3)
FDI	—	—	0.000 4 (0.000 2)
预算内财政支出	—	—	0.004 9*** (0.001 2)
每万人在校大学生数量	—	—	-0.001 0 (0.000 8)
专利授权数	—	—	0.001 9* (0.001 0)
时间固定效应	控制	控制	控制
地区固定效应	控制	控制	控制
常数项	0.006 6*** (0.000 2)	-0.315 3*** (0.110 3)	-0.318 0*** (0.101 4)
N	6 831	6 831	6 831
R ²	0.465 0	0.490 2	0.495 4

注：***、**和*分别表示1%、5%和10%的统计水平上显著；括号中是城市层面聚类稳健标准误。下同。

(二) 平行趋势检验

双重差分方法能够成立的关键条件是，在政策实施之前，两类城市的变化趋势应当保持相近，因此在展开基准回归和政策效应识别之前，需要先对处理组与对照组的政策前趋势进行检验。

图1验证了本文识别策略的有效性。图中趋势线上的小圆圈代表Bk或者Am的估计值，小圆圈上下的虚线表示的是95%的置信区间。从图1可以发现，政策发生前处理组和对照组之间并不存在显著差异。改革后第4期开始有效果，这说明改革具有时滞效应。总体来说，本文所使用的时变DID模型的平行趋势检验得到满足，即物流标准化制度改革试点显著促进了产业新业态发展^②。

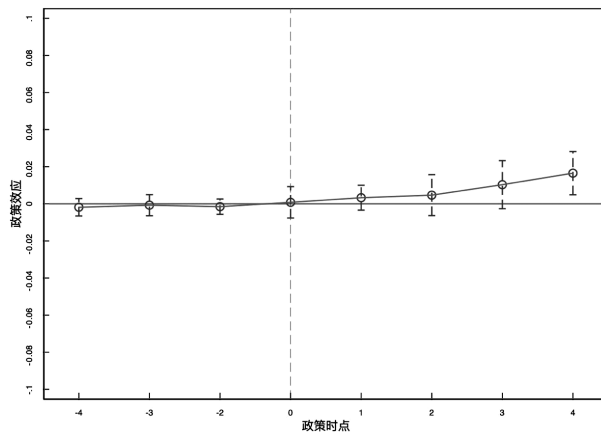


图1 平行趋势检验

(三) 安慰剂检验

为检验基准结果是否由随机冲击或其他未观测因素驱动，本文进一步开展安慰剂检验。本文借鉴Cai等^[59]的检验方法，在保持原有样本结构不变的基础上，随机为城市指定一个虚拟的政策实施年份，并以此重新构造伪政策变量。随后，本文在2000—2022年范围内反复随机抽取政策时点，采用Bootstrap方法重复500次。统计结果显示，各年份被抽中的比例为4.10%~4.73%，接近均匀随机抽取下的理论比例4.35%。根据500次随机估计所得系数，本文绘制了相应的散点分布图和核密度曲线，结果如图2。

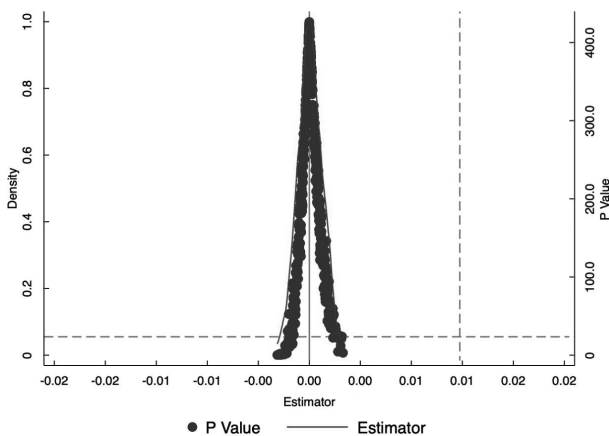


图2 安慰剂检验

从图2可以发现，安慰剂检验下的改革系数大都集中在0附近，和前述基准回归的系数0.0118

② 政策实施前第4期及更早时期归为一组，政策实施后第4期及更晚时期归为一组，因此图中呈现为前后四期的动态系数。

存在明显的差异,一定程度上拒绝了安慰剂检验的估计结果与真实估计之间不存在差异的原假设。这也可以证明,前述估计结果不存在偏差,不太可能会受到其他不可观测因素的影响。

(四) 稳健性检验

1. 倾向值得分—双重差分估计

为进一步剔除不可观测因素的影响,本文使用了倾向值得分—双重差分估计(PSM-DID)回归模型。如表 4 估计结果所示,使用该模型回归后,结果仍旧显著,证明了基准回归结果的稳健性。

表 4 稳健性检验 1: PSM- DID

变量	(1)	(2)	(3)
物流标准化	0.013 3*** (0.004 9)	0.011 1** (0.004 6)	0.008 2* (0.004 6)
基础控制变量	否	是	是
扩展控制变量	否	否	是
时间固定效应	控制	控制	控制
地区固定效应	控制	控制	控制
常数项	0.011 2*** (0.000 3)	-0.574 3*** (0.148 1)	-0.513 1*** (0.136 9)
N	3 919	3 919	3 919
R ²	0.489 4	0.505 8	0.520 3

注:基础控制变量包括二产占比、人均 GDP、从业人员数量、行政区域面积、人口密度和水资源拥有量;扩展控制变量包括 FDI、预算内财政支出、每万人在校大学生数量和专利授权数。

2. 增加控制变量

除了物流标准化以外,其他政策也可能影响产业新业态发展。借鉴已有研究^[60-61],本文将高铁开通与智慧城市试点引入模型。回归结果如表 5 所示,物流标准化对于产业新业态的发展仍然具有显著的正向影响,进一步支持了本文的假说。

表 5 稳健性检验 2: 增加控制变量

变量	(1)	(2)
物流标准化	0.011 7*** (0.004 4)	0.011 7*** (0.004 4)
高铁开通	0.001 5* (0.000 7)	—
智慧城市	—	0.000 0 (0.001 5)
控制变量	控制	控制
时间固定效应	控制	控制
地区固定效应	控制	控制
常数项	-0.307 3*** (0.102 1)	-0.317 9*** (0.102 9)
N	6 808	6 830
R ²	0.496 2	0.495 4

3. 替换被解释变量

借鉴赵路彝等^[2]的研究,本文使用二级指标的原始数据进行主成分分析,最终得到 2000—2022 年各城市产业新业态综合水平。回归结果如表 6 所示,物流标准化对于产业新业态发展仍然具有显著的促进作用。

表 6 稳健性检验 3: 替换被解释变量

变量	(1)	(2)	(3)
物流标准化	1.271 9*** (0.314 9)	1.010 8*** (0.298 7)	0.964 0*** (0.298 4)
基础控制变量	否	是	是
扩展控制变量	否	否	是
时间固定效应	控制	控制	控制
地区固定效应	控制	控制	控制
常数项	-0.046 2*** (0.011 4)	-21.477 8* (12.557 7)	-21.256 1* (12.008 5)
N	6 578	6 578	6 578
R ²	0.513 2	0.563 4	0.568 4

4. 更换样本

为提高结果准确性,本文更换研究样本,将 2014—2020 年智联招聘的招聘数据作为研究样本,运用 Python 爬取招聘岗位信息,关键词与前述产业新业态一致。回归结果如表 7 所示,即使在更换样本后,物流标准化对产业新业态人员招聘呈现出显著的正向作用。

表 7 稳健性检验 4: 更换样本

变量	(1)	(2)	(3)
物流标准化	60.274 0** (29.444 1)	57.685 2** (28.829 3)	50.539 6* (26.897 0)
基础控制变量	否	是	是
扩展控制变量	否	否	是
时间固定效应	控制	控制	控制
地区固定效应	控制	控制	控制
常数项	34.130 9*** (2.752 4)	-1 330.454 2 (902.110 3)	-921.183 3 (908.834 0)
N	1 840	1 840	1 840
R ²	0.902 1	0.902 5	0.903 2

5. 替换新业态衡量方式

根据 2016 年国家统计局发布的《新技术新产业新业态新模式统计监测制度》相关内容,以及各省市在这一文件指导下出台的相关地方性

政策文件内容,重新调整产业新业态衡量方式,在原有关键词的基础上增补更多关键词,重新统计产业新业态口径,以此作为被解释变量^③。回归结果如表8所示,物流标准化仍显著提高了产业新业态。

表8 稳健性检验5:调整新业态统计口径

变量	(1)	(2)	(3)
物流标准化	1.310 9*** (0.429 8)	1.139 8*** (0.401 9)	1.073 5*** (0.389 8)
基础控制变量	否	是	是
扩展控制变量	否	否	是
时间固定效应	控制	控制	控制
地区固定效应	控制	控制	控制
常数项	0.194 5*** (0.015 1)	-20.179 8 (12.306 5)	-20.226 1* (11.658 6)
N	6 734	6 734	6 734
R ²	0.472 0	0.519 1	0.528 7

本文还进行了其他检验:①剔除2021—2022年的数据;②将标准误在城市、年份上双聚类^④;③考虑到可能存在的“坏控制”问题,将所有控制变量滞后一期处理。所有结果均支持前述结论。

五、机制分析

前文的理论分析表明,物流标准化可能通过降低交易成本、提升电子商务信息传播效率以及扩大市场规模等路径促进产业新业态发展。为进一步验证这些机制,本文借鉴孙伟增等^[62]的研究思路,结合地级市层面数据特征,对三条机制路径分别进行检验。

第一,交易成本降低机制。物流标准化改革有助于削弱跨区域流通中的制度性壁垒和物理性障碍,降低企业跨区进入与经营的隐性与显性成本^[3],从而为企业进入和产业新业态发展创造有利条件。与企业层面研究通常采用管理费用率等

指标衡量管理成本^[63]不同,本文构建市场分割指数,衡量地级市的交易成本水平。在市场分割程度的测算方面,本文参考已有研究^[64],回归结果如表9所示,物流标准化改革确实显著降低了交易成本,从而促进了新业态的发展。

第二,电子商务信息传播。在数字经济背景下,物流体系不仅承担货物的空间转移功能,也成为信息流动的重要载体。其中,电子商务交易额不仅反映了线上消费活动的规模,也可视为衡量信息在消费端与供给端之间传递速度与匹配效率的重要指标。物流标准化通过统一配送流程、强化数据接口标准、提升节点间信息共享程度,使线上订单履约的时效性与准确性显著提高,进而带动电子商务平台交易额的增长。交易额的提升反映出市场信息在数字化渠道中更高效的流转速度,这一信息优势使新业态企业能够更及时地捕捉消费需求变化、调整供给结构,从而获得更强的市场竞争力^[32]。参考已有研究^[65],本文使用地级市层面电子商务交易额衡量电子商务信息传播效率。实证结果显示,物流标准化显著提升了信息传递效率较高地区的新业态发展水平,印证了信息传播机制的有效性。

第三,提高全要素生产率机制。物流标准化通过完善运输网络和节点衔接^[48]、推动区域间托盘交换与共用体系建设^[52],不仅降低了企业物流环节的冗余与等待成本,也提高了城市内部及城市间货物流通的速度与稳定性。这种全链条的效率提升,使城市在商品、信息与要素的集散、分拨和再分配方面更为高效,从而强化了城市作为区域经济增长极和资源配置中心的功能。参考已有研究^[66],通过投入产出法测算全要素生产率,回归结果印证了这一影响机制。

③ 新兴现代农业、新产品、新服务、科技企业孵化器、众创空间、企业创新、电子商务、互联网平台、开发园区、互联网金融、商业综合体、节能环保产业、新一代信息技术产业、生物产业、高端装备制造产业、新能源产业、新材料产业、新能源汽车产业、医药制造业、航空、航天器及设备制造业,电子及通讯设备制造业,计算机及办公设备制造业,医疗仪器设备及仪器仪表制造业,信息化学品制造业、智能、智慧、信息/数字技术、共享、互联网、数智、在线、共建、数字化、大数据、平台、融合、专业化分工、快递、外卖、网络直播、网约车、物联网、低空经济。

④ 同一个城市不同年份间的政策延续性(时间相关性),或同一年不同城市受宏观政策影响,因此双向聚类是为了更稳健地控制标准误的偏误估计。

表 9 机制分析

变量	交易成本 (降本)	信息传递 (扩容)	全要素生产率 (增效)
物流标准化	-0.398 8 ** (0.199 9)	1 772.924 4 ** (872.529 3)	0.085 7 ** (0.036 4)
控制变量	控制	控制	控制
时间固定效应	控制	控制	控制
地区固定效应	控制	控制	控制
常数项	15.739 3 ** (7.942 5)	-24 897.943 4 (1.5e+04)	-2.538 4 ** (1.175 0)
N	3 810	3 432	6 831
R ²	0.462 2	0.740 8	0.652 9

七、进一步研究

(一) 基于行业差异性的视角

在物流标准化对产业新业态发展的影响分析中,行业差异性扮演了至关重要的角色。为探究物流标准化在不同行业中效果,本文分行业进行了讨论。回归分析结果如表 10 所示,物流标准化效应仅出现在第三产业,这一现象可以通过供应链理论和新兴产业发展理论得到解释。物流标准化在服务行业中的影响较为突出,主要体现在提升服务效率、优化市场响应速度和降低客户获取成本方面,而农业和制造业则由于其产业特性和生产结构的不同,物流标准化的效益相对较小。

表 10 异质性分析:行业差异的视角

变量	第一产业	第二产业	第三产业
物流标准化	-0.000 1 (0.000 3)	0.002 2 (0.002 0)	0.014 4 ** (0.006 5)
控制变量	控制	控制	控制
时间固定效应	控制	控制	控制
地区固定效应	控制	控制	控制
常数项	-0.017 8 ** (0.007 9)	-0.253 4 ** (0.117 8)	-0.549 6 ** (0.271 3)
N	6 831	6 831	6 831
R ²	0.156 6	0.331 7	0.313 3

(二) 基于公路里程差异的视角

公路里程是物流基础设施的重要指标。表 11 报告了基于公路里程差异的异质性分析结果。回归结果显示,无论是在公路里程较短还是较长的地区,物流标准化均对产业新业态发展产生显著的正向影响,表明物流标准化具有较为稳健的促进效应。

(三) 基于“一带一路”沿线城市差异的视角

借鉴孙丽等^[67]的研究,选取“一带一路”沿线 18 省份和 26 个节点城市(共计 126 个城市)作为

“一带一路”沿线城市,其他城市为非沿线城市。回归结果如表 11 所示,无论是否是沿线城市,物流标准化均有利于产业新业态发展,但是“一带一路”沿线城市的作用更明显。可能的原因是“一带一路”沿线城市在基础设施建设、政策支持以及市场连接性方面具有较为显著的优势。作为共建“一带一路”的组成部分,这些城市在物流网络的建设、跨区域合作以及资源配置等方面得到了更大的政策支持和资金投入,从而使得物流标准化能够在这些地区发挥出更强的效能。

表 11 异质性分析:基于公路里程和“一带一路”沿线城市差异的视角

变量	公路里程较短	公路里程较长	“一带一路”沿线城市	非“一带一路”沿线城市
物流标准化	0.017 2 ** (0.008 5)	0.009 6 ** (0.004 8)	0.021 8 *** (0.008 0)	0.005 3 (0.004 3)
控制变量	控制	控制	控制	控制
时间固定效应	控制	控制	控制	控制
地区固定效应	控制	控制	控制	控制
常数项	-0.370 9 *** (0.111 5)	-0.313 2 * (0.179 1)	-0.507 5 *** (0.142 4)	-0.020 0 (0.141 7)
N	2 959	3 867	3 680	3 151
R ²	0.558 2	0.465 3	0.509 9	0.507 4

七、主要结论与政策建议

加快构建全国统一大市场,促进商品要素在更大范围内流动,是构建新发展格局的基础支撑和内在要求。畅通国民经济循环需打通从生产到消费的各个环节,而流通是连接生产和消费的桥梁,因此破除流通的堵点对于畅通国民经济循环意义重大^[38]。本文基于 2000—2022 年全国工商注册企业数据库和 2014—2020 年智联招聘数据库,实证分析了物流标准化改革对产业新业态发展的影响,得到以下结论。第一,物流标准化促进了产业新业态发展,这一结果在进行多重稳健性检验和处理可能存在的内生性问题后仍然成立。第二,物流标准化对产业新业态发展促进效应因行业、是否“一带一路”沿线城市和公路里程差异存在异质性。在第三产业占比较高的城市以及“一带一路”沿线城市,改革的效应更为明显。第三,物流标准化通过降低交易成本(降本)、提高资

源配置效率(增效)以及促进市场扩张(扩容)助推产业新业态发展。

基于以上研究结论,我们提出如下政策启示。

第一,将物流标准化作为培育和壮大产业新业态的核心制度抓手。在国家层面制定更高层级的物流标准化战略,统筹现有行业标准、地方标准与企业标准的兼容与融合,推动托盘、接口、信息系统等关键环节的全国统一。同时,应建立物流标准化的动态评估与更新机制,使标准能够及时适配新兴业态的运营需求和技术迭代速度。在执行层面,可设立中央与地方联动的专项基金,用于支持物流企业、平台企业和产业园区在标准化设施改造、信息系统对接及人员培训等方面的投入,从而形成制度供给与市场需求的双向匹配。

第二,发挥物流标准化在电子商务信息传播中的放大效应。加快建设覆盖全国的物流信息互联平台,实现不同节点、不同企业、不同系统间数据的实时共享与互通,减少信息传输噪音与延迟。应鼓励龙头电商平台、物流企业与地方政府合作,推动物流标准化与物联网、区块链等技术深度融合,构建可追溯、可验证的交易与配送数据链条,以提升消费者信任度和交易透明度。

第三,依托物流标准化扩大市场可达性与企业市场半径。可以将物流标准化与区域一体化战略协同推进,在城市群、都市圈内率先建立统一的托盘循环共用体系和跨区域分拨网络,实现区域内的无缝连接与高效运转。对于制造业、农产品加工等供应链较长的行业,可探索“标准化+冷链”“标准化+多式联运”等组合模式,以降低长距离运输中的损耗与不确定性。在中西部及边远地区,通过政策引导和财政补助,推动基础物流设施与标准化体系的同步升级,避免区域间物流能力差距进一步扩大,促进新业态企业在全国范围内有序布局。

第四,关注行业与区域差异,推动差异化的标准化改革路径。在物流基础设施较好、市场连接能力较强的地区率先实施深度标准化改革试点,形成可复制、可推广的经验,再向物流基础较弱的

地区扩散。在市场化程度低、规则体系不完善的区域,应在政策支持上重点倾斜,包括提供税收减免、贷款贴息、设备采购补贴等措施,鼓励企业主动参与标准化体系建设。同时,应建立跨区域协调机制,确保标准化设施与规则在区域边界处无缝衔接,破除行政分割造成的流通瓶颈。

参考文献:

- [1]田秀娟,李睿. 数字技术赋能实体经济转型发展:基于熊彼特内生增长理论的分析框架[J]. 管理世界,2022,38(5):56-73.
- [2]赵路彝,林海. 数字乡村发展政策实施能否推动革命老区农业新业态创业活动[J]. 中国农村经济,2024(7):141-160.
- [3]何凡,陈波,黄炜. 行业规范标准化与资本跨区流动:基于企业异地投资的研究[J]. 管理世界,2024,40(7):204-225.
- [4]任保平. 畅通国民经济循环的重点问题和关键环节[J]. 人民论坛·学术前沿,2021(5):41-45.
- [5]GHAREHGOZLI A, DE VRIES H, DECRAUW S. The role of standardisation in European intermodal transportation [J]. Maritime business review, 2019, 4(2): 151-168.
- [6]RABALLAND G, ALDAZ-CARROLL E. How do differing standards increase trade costs? the case of pallets [J]. World economy, 2007, 30(4): 685-702.
- [7]梁红艳,王千. 中国“互联网+”物流的经济效益与环境效益研究[J]. 福州大学学报(哲学社会科学版),2021,35(3):22-30.
- [8]PI J, LI D, LIU X, et al. The spatial distribution of employment around major Chinese airports [J]. Journal of transport geography, 2021, 91: 102978.
- [9]GEREFFI G, LEE J. Economic and social upgrading in global value chains and industrial clusters: why governance matters [J]. Journal of business ethics, 2016, 133(1): 25-38.
- [10]何苗,任保平. 数字经济时代我国新业态的形成机理与发展路径[J]. 经济体制改革,2022(5):14-20.
- [11]何师元. “互联网+金融”新业态与实体经济发展的关联度[J]. 改革,2015(7):72-81.
- [12]蒋金荷,黄珊. 贸易新业态对绿色技术创新的影响研究:来自跨境电商综合试验区政策的证据[J]. 数量经济技术经济研究,2024,41(12):133-154.
- [13]高子茗,吕洋. 新业态发展与城市内部经济不平衡

- [J]. 财贸经济,2024,45(9):110-124.
- [14]刘珊,马莉莉,郭家琛. 贸易新业态何以赋能新质生产力:来自跨境电商综合试验区的证据[J]. 国际贸易问题,2025(5):26-46.
- [15]邹小勤,何佩遥. 数字经济背景下农村三产融合新业态的富民效应与机制研究:学习贯彻党的二十届三中全会精神[J]. 重庆大学学报(社会科学版),2025,31(4):279-294.
- [16]DJANKOV S, LA PORTA R, LOPEZ-DE-SILANES F, et al. The regulation of entry [J]. The quarterly journal of economics, 2002, 117(1): 1-37.
- [17]FUENTELESAZ L, GONZÁLEZ C, MAÍCAS J P, et al. How different formal institutions affect opportunity and necessity entrepreneurship [J]. BRQ business research quarterly, 2015, 18(4): 246-258.
- [18]EVANS D S, JOVANOVIĆ B. An estimated model of entrepreneurial choice under liquidity constraints [J]. Journal of political economy, 1989, 97(4): 808-827.
- [19]BECK T, DEMIRGÜÇ-KUNT A, MAKSIMOVIC V. Financial and legal constraints to growth: does firm size matter? [J]. The journal of finance, 2005, 60(1): 137-177.
- [20]COLOBELLI A, KRAFFT J, QUATRARO F. High-growth firms and technological knowledge: do gazelles follow exploration or exploitation strategies? [J]. Industrial and corporate change, 2014, 23(1): 261-291.
- [21]CICCONE A, HALL R E. Productivity and the density of economic activity [J]. The American economic review, 1996, 86(1): 54-70.
- [22]DURANTON G, PUGA D. Micro-foundations of urban agglomeration economies [M]// Handbook of regional and urban economics. Elsevier, 2004: 2063-2117.
- [23]NORTH D C. Institutions, institutional change and economic performance [M]. Cambridge university press, 1990.
- [24]ACEMOGLU D, JOHNSON S, ROBINSON J A. Institutions as a fundamental cause of long-run growth [J]. Handbook of economic growth, 2005, 1: 385-472.
- [25]陈勇兵,陈宇媚,周世民. 中国国内市场整合程度的演变:基于要素价格均等化的分析[J]. 世界经济,2013,36(1):14-37.
- [26]陆远权,赵婉莹,蒙媛. 市场一体化、科技创新与产业结构升级[J]. 科学学研究,2023,41(6):1038-1047.
- [27]俞立平,黄梦亭,李雯,等. 市场一体化、地方政府绩效与高技术产业创新[J]. 科研管理,2024,45(8):106-114.
- [28]王亚飞,石铭,刘静,等. 新型基础设施建设对区域创新创业活跃度的影响研究[J]. 管理学报,2024,21(5):711-720.
- [29]张学良. 中国交通基础设施促进了区域经济增长吗:兼论交通基础设施的空间溢出效应[J]. 中国社会科学,2012(3):60-77,206.
- [30]BALDWIN C Y, CLARK K B. Design rules: the power of modularity volume 1 [M]. Cambridge, MA: MIT press, 1999.
- [31]BALDWIN R, VENABLES A J. Spiders and snakes: Offshoring and agglomeration in the global economy [J]. Journal of international economics, 2013, 90(2): 245-254.
- [32]JIN T, LIANG X, LU M. Does logistics service standardization matter for digital transformation? evidence from a natural experiment [J]. Applied economics letters, 2025: 1-8.
- [33]胡增玺,马述忠. 市场一体化对企业数字创新的影响:兼论数字创新衡量方法[J]. 经济研究,2023,58(6):155-172.
- [34]易巍,龙小宁. 行政边界与专利知识传播[J]. 数量经济技术经济研究,2023,40(10):159-180.
- [35]SHEPHERD D A, GRUBER M. The lean startup framework: closing the academic-practitioner divide [J]. Entrepreneurship theory and practice, 2021, 45(5): 967-998.
- [36]GHEZZI A. How entrepreneurs make sense of lean startup approaches: business models as cognitive lenses to generate fast and frugal heuristics [J]. Technological forecasting and social change, 2020, 161: 120324.
- [37]祝合良,叶萌. 标准化对我国商贸流通业国际竞争力影响实证研究[J]. 中国流通经济,2017,31(5):3-11.
- [38]刘海建,胡化广. 畅通国民经济循环与劳动力就业:基于流通标准一体化视角的研究[J]. 数量经济技术经济研究,2023,40(10):51-70.
- [39]ALDRICH H E, FIOLETTI C M. Fools rush in? the institutional context of industry creation [J]. Academy of management review, 1994, 19(4): 645-670.
- [40]BRUTON G D, AHLSTROM D, LI H L. Institutional theory and entrepreneurship: where are we now and where do we need to move in the future? [J]. Entrepreneurship theory and practice, 2010, 34(3): 421-440.

- [41] NAMBISAN S. Digital entrepreneurship: toward a digital technology perspective of entrepreneurship [J]. *Entrepreneurship theory and practice*, 2017, 41(6): 1029-1055.
- [42] SUSSAN F, ACS Z J. The digital entrepreneurial ecosystem [J]. *Small business economics*, 2017, 49(1): 55-73.
- [43] 曹春方, 夏常源, 钱先航. 地区间信任与集团异地发展: 基于企业边界理论的实证检验[J]. *管理世界*, 2019, 35(1): 179-191.
- [44] 马光荣, 程小萌, 杨恩艳. 交通基础设施如何促进资本流动: 基于高铁开通和上市公司异地投资的研究[J]. *中国工业经济*, 2020(6): 5-23.
- [45] ACEMOGLU D, GANCIA G, ZILIBOTTI F. Competing engines of growth: Innovation and standardization [J]. *Journal of economic theory*, 2012, 147(2): 570-601.
- [46] AGHION P, HOWITT P, PRANTL S. Patent rights, product market reforms, and innovation [J]. *Journal of economic growth*, 2015, 20(3): 223-262.
- [47] ASTURIAS J, HUR S, KEHOE T J, et al. Firm entry and exit and aggregate growth [J]. *American economic journal: macroeconomics*, 2023, 15(1): 48-105.
- [48] HALASZOVICH T F, KINRA A. The impact of distance, national transportation systems and logistics performance on FDI and international trade patterns: results from Asian global value chains [J]. *Transport policy*, 2020, 98: 35-47.
- [49] LIMA O N, VENABLES A J. Infrastructure, geographical disadvantage, transport costs, and trade [J]. *The world bank economic review*, 2001, 15(3): 451-479.
- [50] SYVERSON C. What determines productivity? [J]. *Journal of economic literature*, 2011, 49(2): 326-365.
- [51] HSIEH C-T, KLEINOW P J. Misallocation and manufacturing TFP in China and India [J]. *The quarterly journal of economics*, 2009, 124(4): 1403-1448.
- [52] 王雄元, 谭建华. 国家物流服务标准化促进了企业投资吗[J]. *会计研究*, 2019(12): 46-51.
- [53] DONALDSON D. Railroads of the Raj: estimating the impact of transportation infrastructure [J]. *American economic review*, 2018, 108(4-5): 899-934.
- [54] AMIT R, ZOTT C. Value creation in e-business [J]. *Strategic management journal*, 2001, 22(6/7): 493-520.
- [55] VARIAN H. Artificial intelligence, economics, and industrial organization [M]// *The economics of artificial intelligence: an agenda*. Chicago, IL: University of Chicago Press, 2018: 399-419.
- [56] SHEFFI Y. Logistics-intensive clusters: global competitiveness and regional growth [M]// *Handbook of global logistics: transportation in international supply chains*. New York, NY: Springer, 2012: 463-500.
- [57] KRUGMAN P. Increasing returns and economic geography [J]. *Journal of political economy*, 1991, 99(3): 483-499.
- [58] ROCHET J C, TIROLE J. Platform competition in two-sided markets [J]. *Journal of the European economic association*, 2003, 1(4): 990-1029.
- [59] CAI X, LU Y, WU M, et al. Does environmental regulation drive away inbound foreign direct investment? evidence from a quasi-natural experiment in China [J]. *Journal of development economics*, 2016, 123: 73-85.
- [60] 刘勇政, 李岩. 中国的高速铁路建设与城市经济增长[J]. *金融研究*, 2017(11): 18-33.
- [61] 钟照辉, 位晓琳, 覃成林. 智慧城市试点政策如何影响区域协同创新[J]. *公共管理与政策评论*, 2024, 13(5): 26-45.
- [62] 孙伟增, 司璐, 吕越. 数字经济发展、资本跨区域非对称流动与异地分类投资[J]. *经济研究*, 2025, 60(3): 69-86.
- [63] 孙浦阳, 刘伊黎. 企业客户贸易网络、议价能力与技术追赶: 基于贸易网络视角的理论与实证检验[J]. *经济研究*, 2020, 55(7): 106-122.
- [64] 盛斌, 毛其淋. 贸易开放、国内市场一体化与中国省级经济增长: 1985—2008年[J]. *世界经济*, 2011(11): 44-66.
- [65] 方福前, 邢炜. 居民消费与电商市场规模的U型关系研究[J]. *财贸经济*, 2015(11): 131-147.
- [66] 杜运周, 刘秋辰, 陈凯薇, 等. 营商环境生态、全要素生产率与城市高质量发展的多元模式: 基于复杂系统观的组态分析[J]. *管理世界*, 2022, 38(9): 127-145.
- [67] 孙丽, 王艳苹, 陈永胜. “一带一路”倡议对国内市场分割的影响研究[J]. *上海经济研究*, 2025(5): 116-128.