

# 城市物流企业“进入-退出”的时空演化及分异特征

——以江苏省为例

杨 靖

哈尔滨师范大学地理科学学院, 黑龙江 哈尔滨

收稿日期: 2026年3月23日; 录用日期: 2026年4月16日; 发布日期: 2026年4月27日

## 摘 要

物流企业是物流业中市场行为的主要参与者, 为物流活动提供落地支持, 物流企业的“进入-退出”行为不仅反映市场的活力与韧性, 也深刻影响着城市资源配置与产业的可持续发展。本文基于2010~2022年物流企业微观数据, 运用时空可视化方法刻画物流企业进入与退出的时空格局, 并在此基础上分析其时空分异特征。结果表明: (1) 物流企业进入与退出的时间趋势呈现“核心引领、差异显著”的特征。企业进入呈现先升后稳的发展态势, 2010至2018年城市物流企业进入数量处于快速增长期, 企业退出则呈现一直上升的时间趋势, 2010~2022年物流企业退出数量持续增加。(2) 企业进入与退出的空间演化呈现明显的“区域分异、梯度演进”特征。企业进入的空间格局从苏南地区向苏中、苏北地区逐渐扩散, 但苏南(苏州、南京)始终处于较高等级, 企业退出格局由苏南局部高值演变为南北双高。(3) 省内城市时空分异特征显著。国家物流枢纽城市承担了全省物流企业进入与退出的主要份额, 但不同区域枢纽之间存在差异, 苏南(南京、苏州、无锡)呈现“高进入、中退出”; 苏中(南通)展现出较强的稳定性; 苏北(连云港、徐州)呈现“高进入、高退出”。

## 关键词

物流企业, 进入与退出, 时间趋势, 空间格局, 江苏省

# Spatiotemporal Evolution and Differentiation Characteristics of “Entry-Exit” in Urban Logistics Enterprises

—A Case Study of Jiangsu Province

Jing Yang

College of Geographical Science, Harbin Normal University, Harbin Heilongjiang

## Abstract

Logistics enterprises are the primary market actors in the logistics industry, providing on-the-ground support for logistics activities. Their “entry-exit” behavior not only reflects the vitality and resilience of the market but also profoundly influences urban resource allocation and the sustainable development of the industry. Based on microdata on logistics enterprises from 2010 to 2022, this paper employs spatiotemporal visualization methods to depict the spatiotemporal patterns of logistics enterprise entry and exit, and analyzes their spatiotemporal differentiation characteristics. The results indicate that: (1) The temporal trends of logistics enterprise entry and exit exhibit characteristics of “core-led development and significant regional variation”. Enterprise entry followed a pattern of initial growth followed by stabilization; from 2010 to 2018, the number of new logistics enterprises entering cities experienced a period of rapid growth. Conversely, enterprise exit showed a consistently rising trend, with the number of exiting enterprises increasing continuously from 2010 to 2022. (2) The spatial evolution of enterprise entry and exit exhibits distinct characteristics of “regional differentiation and gradient progression”. The spatial pattern of enterprise entry gradually expanded from the Southern Jiangsu region to Central and Northern Jiangsu, though Southern Jiangsu (Suzhou, Nanjing) consistently maintained a higher level. The pattern of enterprise exit evolved from localized high values in Southern Jiangsu to dual high values in both the north and south. (3) Significant spatiotemporal differentiation exists among cities within the province. National logistics hub cities account for the majority of both new entries and exits of logistics enterprises across the province, but differences exist among hubs in different regions: Southern Jiangsu (Nanjing, Suzhou, Wuxi) exhibits “high entry, moderate exit”; Central Jiangsu (Nantong) demonstrates strong stability; and Northern Jiangsu (Lianyungang, Xuzhou) exhibits “high entry, high exit”.

## Keywords

Logistics Enterprises, Entry and Exit, Temporal Trends, Spatial Patterns, Jiangsu Province

Copyright © 2026 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

## 1. 引言

物流业作为连接生产、流通与消费的关键纽带，在国民经济发展中扮演着重要角色，已成为现代经济体系中不可或缺的战略支撑产业。在全球化与数字化深度融合的时代背景下，物流业在优化资源配置、降低社会交易成本，推动产业链协同发展方面的作用愈发凸显。江苏省作为我国经济大省，在物流领域具备显著的区位优势、经济腹地与枢纽体系优势，南京、苏州、无锡、连云港、徐州、南通 6 个城市入选国家物流枢纽承载城市[1]，数量位居全国前列，以其为核心研究区域，具有一定的典型性。而物流企业是物流业中市场行为的主要参与者，为物流活动提供落地支持，研究城市物流企业的时空演化格局及其分异特征，能够在地理范围上探寻地区的物流发展水平及产业结构，也为物流节点选址和交通运输网络布局提供参考。

国内外学者在演化经济地理学视角下对物流企业的时空演化进行了广泛研究，但二者对城市物流与物流企业的研究侧重点存在明显差异。国外研究多聚焦于日本东京[2]、法国巴黎[3]、美国亚特兰大[4]等

全球核心城市群，重点研究城市中物流蔓延与集聚现象；国内学者对全国[5][6]、区域[7]、省域[8][9]及市域[10]-[12]层面的物流企业的区位选择、时空演化及影响因素展开实证研究，但研究区域主要集中于长三角、珠三角和京津冀地区。总而言之，演化经济地理学视角下，现有研究多聚焦于物流企业的区位选择，缺乏将企业动态与时空演化相结合的研究，同时其区位选择也揭示沿江、沿海、沿交通干线集聚的空间分布机制。

鉴于此，本文从企业“进入-退出”这一动态视角出发，以江苏省城市物流企业的时空演化及分异特征为研究核心，基于2010~2022年江苏省城市物流企业微观数据，利用时空可视化方法分析江苏省物流企业进入与退出的时间趋势，厘清企业数量与逐年变化趋势；再深入探讨物流企业“进入-退出”空间演化的基本格局及分异特征，同时重点关注国家物流枢纽城市在物流企业进入与退出方面的引领性。通过上述研究，一方面丰富了演化经济地理学视角下的企业动态研究，另一方面为江苏省优化物流产业布局、提升企业生存能力、分类施策引导物流业高质量发展提供决策参考。

## 2. 研究方法与数据来源

### 2.1. 研究方法

本研究采用时空可视化方法将地理空间数据及其关联属性转化为直观视觉表达，对2010~2022年的江苏省城市物流企业进入与退出的数据进行预处理，然后将其用图表等形式呈现出来。在空间格局分析中，先将物流企业数量与地理空间坐标进行关联，再选取2010、2016、2022年三个关键年份进行空间格局绘图，生成城市物流企业“进入-退出”的时空演化格局图，为后续时空分异特征的分析提供支撑。

### 2.2. 数据来源

以地级市为研究尺度，利用“天眼查”平台国家企业的登记信息，收集获取成立日期为2010年至2022年，注册资本在500万元及以上且所属行业为交通运输、仓储和邮政业的江苏省城市物流企业数据，最终整理得到城市物流企业进入的有效数据22,805条，企业退出的有效数据4909条。

## 3. 物流企业进入与退出的时间趋势分析

基于2010~2022年城市物流企业进入与退出的数量分析，江苏省物流企业进入与退出的时间趋势呈现显著波动与区域分异特征。

### 3.1. 整体趋势分析

2010~2022年(见表1)，江苏省累计进入物流企业约22,805万家，累计退出4909家，进入规模远超退出。从进入方面来看，苏州、南京、无锡位居进入总量前三，合计占比达50%，其中苏州就贡献了近四分之一的进入量，凸显其作为全省物流中心的地位；退出方面，苏州、南京、连云港位居前列且退出量占比均超10%，反映出枢纽型城市在物流企业高度集聚的同时，市场竞争激烈、企业更替频繁的特征。

**Table 1.** Number of logistics enterprises entering and exiting the market from 2010 to 2022

**表 1.** 2010~2022 年物流企业进入与退出的数量

排名	物流企业进入			物流企业退出		
	城市	企业数量	比例/%	城市	企业数量	比例/%
1	苏州市*	5666	24.85%	苏州市*	1061	21.61%
2	南京市*	3209	14.07%	南京市*	584	11.90%
3	无锡市*	2527	11.08%	连云港市*	555	11.31%

续表

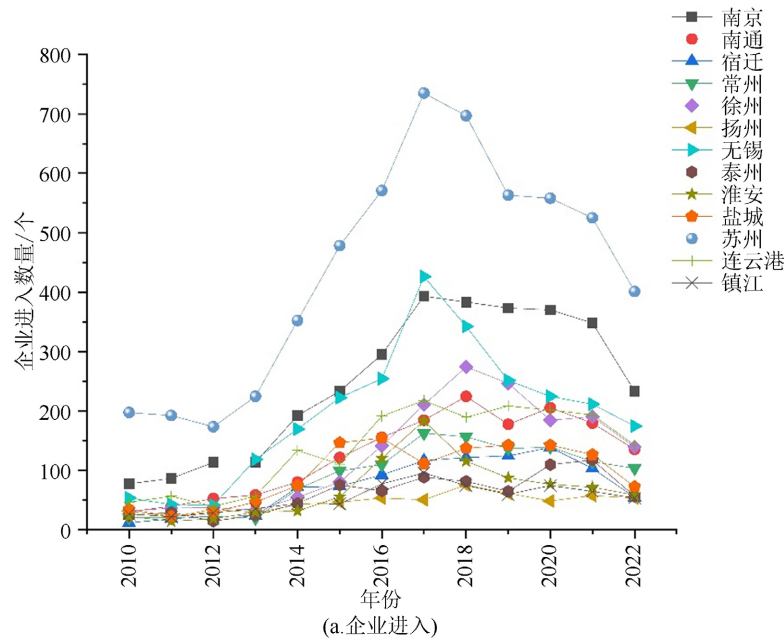
4	连云港市*	1781	7.81%	徐州市*	437	8.90%
5	徐州市*	1654	7.25%	无锡市*	402	8.19%
6	南通市*	1639	7.19%	南通市*	367	7.48%
7	盐城市	1236	5.42%	淮安市	343	6.99%
8	常州市	1167	5.12%	盐城市	259	5.28%
9	宿迁市	966	4.24%	宿迁市	217	4.42%
10	淮安市	879	3.85%	泰州市	203	4.14%
11	泰州市	789	3.46%	常州市	180	3.67%
12	镇江市	693	3.04%	镇江市	156	3.18%
13	扬州市	599	2.63%	扬州市	145	2.95%
	合计	22,805	100%	合计	4909	100%

说明：带\*为国家物流枢纽城市。

国家物流枢纽城市物流企业进入与退出呈现明显分化。苏州与南京“高进入、中退出”，净留存率高，市场韧性较强；而连云港与徐州企业退出的占比高于进入占比，分别高出 3.5%和 1.65%，呈现出“高进入伴随高退出”的特征，稳商压力较大。总而言之，江苏省物流枢纽城市承载了全省物流企业进入与退出的主体份额，但苏南地区物流枢纽稳定性明显优于苏北地区。

### 3.2. 逐年趋势分析

2010~2022年(见图 1)，江苏省物流企业进入数量呈现“先升后稳、高位调整”的时间趋势，2010~2018年为快速扩张期，各主要城市进入数量持续攀升，2018年达到阶段性高峰后部分城市趋于稳定或小幅回落，反映出全省物流市场从高速扩张逐步转入存量优化阶段。从区域与城市差异来看，国家物流枢纽城市占据绝对主导地位，但枢纽间差距显著，苏南枢纽引领地位稳固，苏北枢纽快速追赶，非枢纽城市呈现分化发展态势。



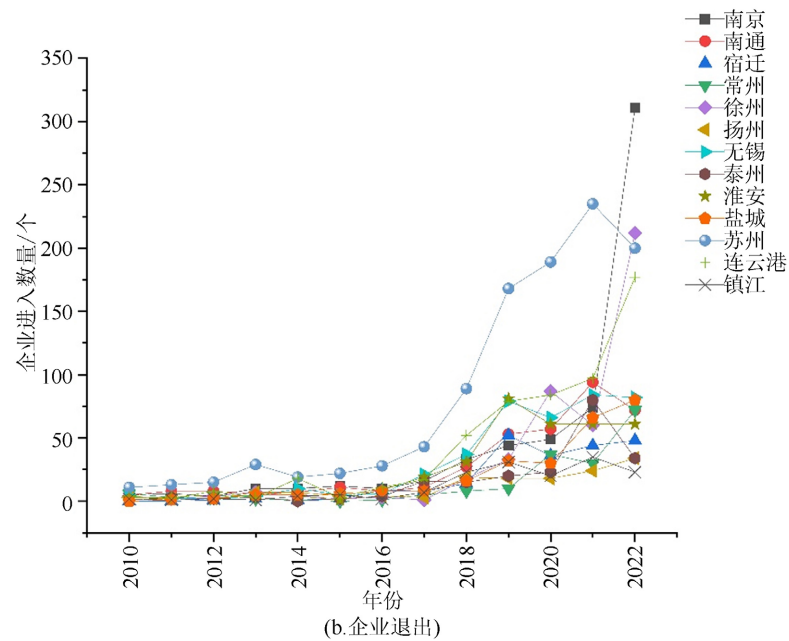


Figure 1. Time trends in the entry and exit of logistics enterprises from 2010 to 2022  
图 1. 2010~2022 物流企业进入与退出的时间趋势

江苏省物流企业退出数量呈现“持续上升、增速加快”的时间趋势，从 2010 年全省不足百家的规模增长至 2022 年的千余家，尤其是 2018 年后退出增速明显加快，反映出全省物流市场竞争加剧、企业优胜劣汰机制持续强化。从区域与城市特征来看，国家物流枢纽城市仍主导了退出趋势，苏州、南京、连云港、徐州、无锡、南通六市退出量合计占比达 69.4%，但苏南枢纽的“净留存率”显著高于苏北枢纽，显示出区域间市场韧性的明显差异。

#### 4. 物流企业进入与退出的空间分异特征

基于 2010、2016、2022 年三个年份的企业进入与退出数据分析，江苏省城市的物流企业进入与退出的空间分异特征呈现鲜明的区域差异与阶段性。

##### 4.1. 物流企业进入的空间分异特征

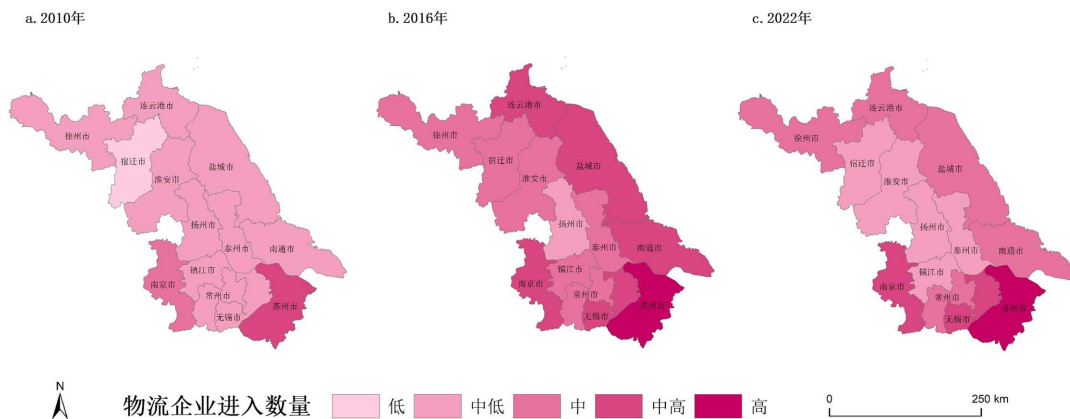


Figure 2. Spatial patterns of logistics enterprise entry from 2010 to 2022  
图 2. 2010~2022 年物流企业进入的空间格局

2010~2022年(见图2),江苏省物流企业进入的空间格局从“单极集聚”向“轴带扩散”演变。2010年,物流企业进入的高值区集中于苏南地区的苏州、南京、无锡一线,呈现典型的“苏南单极”集聚格局,苏中、苏北地区普遍处于中低或低值区。至2016年,高值区范围明显扩大,连云港、盐城、南通等跃升至中高等级,苏州升级为高等级,形成了“沿海轴带”的连绵分布态势。至2022年,苏州、南京仍维持较高等级,苏中和苏北地区城市有所下降。

空间分异上,呈现苏南-苏中-苏北梯度差异。苏南地区(苏州、南京等)始终处于较高等级,苏州长期领跑;苏中地区逐步从中低、中等向中高等级过渡;苏北地区整体等级偏低,仅盐城、连云港后期升至中高等级,宿迁始终处于较低水平,区域分异格局清晰且相对稳定。

#### 4.2. 物流企业退出的空间分异特征

2010~2022年(见图3),江苏省物流企业退出的空间格局从“局部高退”向“全域蔓延”演变。2010年,物流企业退出的高值区主要集中于苏州及其周边,呈局部的“核心-边缘”结构,苏中、苏北地区普遍处于低值或中低值区,退出风险相对可控。至2022年,高退出区进一步向苏北及沿海地区蔓延,徐州、盐城、连云港等地退出水平由中低跃升至中高或高值,全省退出格局由苏南地区局部高值演变为“南北双高、全域普涨”的态势,退出格局呈现明显的空间扩散特征。

空间分异呈现核心极化、南北梯度凸显。苏南地区以苏州、南京为核心,退出等级始终位居前列,2022年双双成为高退出强度区域;苏北地区徐州、连云港由中低等级快速跃升为高等级,成为退出强度的新核心;苏中地区扬州、泰州、南通长期维持中低至中等退出等级。总而言之。江苏省三大区域梯度分异格局随时间演进愈发清晰,核心与外围的退出层级差距进一步拉大。

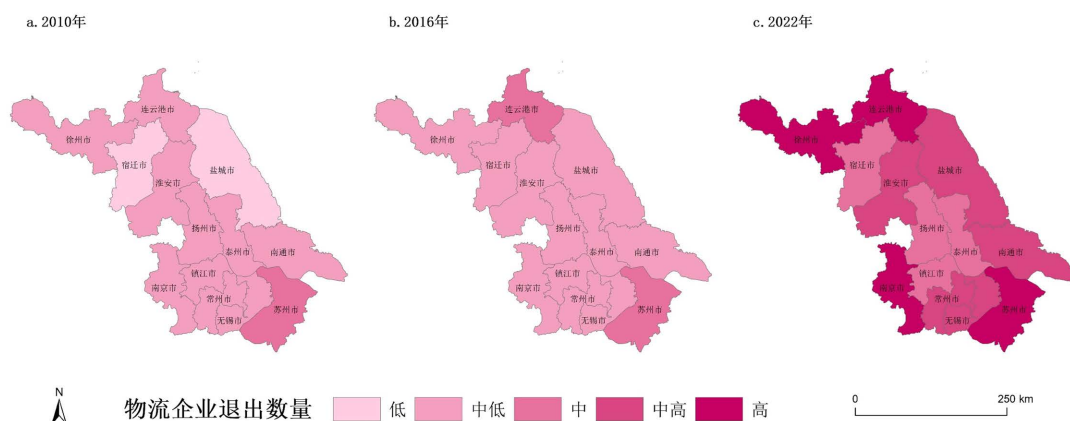


Figure 3. Spatial patterns of logistics enterprise exit from 2010 to 2022

图3. 2010~2022年物流企业退出的空间格局

## 5. 结论

本研究基于2010~2022年城市物流企业进入与退出的微观企业数据,运用时空可视化的研究方法,深入剖析了江苏省城市物流企业“进入-退出”的时空演化及分异特征,主要结论如下:

(1) 城市物流企业进入与退出的时间趋势呈现“核心引领、差异显著”的特征。企业进入的呈现“先升后稳、高位调整”的发展态势,2010~2018年各城市物流企业进入数量处于快速增长期,至2018以后核心城市开始下降。企业退出则呈现“持续上升、增速加快”的时间趋势,2010~2022年物流企业各城市企业退出持续增加。

(2) 企业进入与退出的空间演化呈现明显的“区域分异、梯度演进”特征。2010~2022年,物流企业

进入的空间格局从苏南地区向苏中、苏北地区逐渐扩散,但苏南(苏州、南京)始终处于较高等级。物流企业退出格局由苏南地区局部高值演变为“南北双高、全域普涨”的态势,企业退出格局的空间扩散程度明显高于企业进入。

(3) 物流企业进入与退出的时空分异特征显著。省内物流枢纽城市承担了全省物流企业进入与退出的主要份额,但不同区域枢纽之间存在差异,苏南(南京、苏州、无锡)呈现“高进入、中退出”,净留存率高;苏中(南通)“进入-退出”占比差额较小,展现出较强的稳定性;苏北(连云港、徐州)呈现“高进入、高退出”,且退出比例高于进入,反映出苏北枢纽城市面临较大的市场压力,企业存活稳定性较低。

## 6. 讨论

江苏省作为我国经济大省和交通强省,具有显著的物流枢纽和经济支撑优势,在建设国家物流枢纽、构建“通道+枢纽+网络”的现代物流运行体系的背景下,本研究从物流企业“进入-退出”这一动态视角分析江苏省城市物流企业的时空演化及分异特征,具有一定的创新性和典型性。研究结果揭示了物流企业“进入-退出”的时间趋势、空间格局及分异特征,丰富了演化经济地理学视角下企业动态变化与时空演化相结合的研究,同时也验证了物流企业沿江、沿海、沿交通干线集聚的空间分布机制,即江苏省的物流企业多分布于交通便利的长江沿岸及沿海地区。

此外,为推动江苏省经济的高质量发展与物流企业进入,增强城市活力,提出以下发展建议:苏南地区应聚焦存量优化,推动物流企业兼并重组与智慧化升级,提升发展质量;苏中地区应强化枢纽衔接功能,依托沿江优势发展特色专业物流,避免同质化竞争;苏北地区应完善产业配套设施,改善企业营商环境,提高物流企业存活率。

尽管本研究对相关领域的研究做出了丰富贡献,但仍存在一些局限性,亟需进一步改进。一个局限是时序性,仅分析2010年至2022年物流企业的进入现象,有望在未来的研究中持续完善。第二个局限是没有对物流企业进行分类,原因在于数据收集的限制和分类相对困难。未来将进行更细致、更全面的物流企业研究分析,以获取更客观有价值的结论。

## 基金项目

黑龙江省省属高等学校基本科研业务费项目(编号:2022-KYYWF-0162)。

## 参考文献

- [1] 国家发展改革委 交通运输部关于印发《国家物流枢纽布局和建设规划》的通知[EB/OL]. [https://www.ndrc.gov.cn/fzggw/jgsj/jms/sjdt/201812/t20181224\\_1112191.html](https://www.ndrc.gov.cn/fzggw/jgsj/jms/sjdt/201812/t20181224_1112191.html), 2018-12-24.
- [2] Sakai, T., Kawamura, K. and Hyodo, T. (2015) Locational Dynamics of Logistics Facilities: Evidence from Tokyo. *Journal of Transport Geography*, **46**, 10-19. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.05.003>
- [3] Heitz, A. and Dablanc, L. (2015) Logistics Spatial Patterns in Paris: Rise of Paris Basin as Logistics Megaregion. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, **2477**, 76-84. <https://doi.org/10.3141/2477-09>
- [4] Dablanc, L. and Ross, C. (2012) Atlanta: A Mega Logistics Center in the Piedmont Atlantic Megaregion (PAM). *Journal of Transport Geography*, **24**, 432-442. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.05.001>
- [5] 潘方杰, 万庆, 冯兵, 等. 中国物流企业空间格局及多尺度特征分析[J]. 经济地理, 2021, 41(6): 97-106.
- [6] 李会, 任启龙, 毛广雄, 等. 中国物流企业时空格局演化分析[J]. 统计与决策, 2021, 37(3): 176-180.
- [7] 李天宇, 陆林, 张海洲, 等. 长三角城市群 A 级物流企业空间演化特征及驱动因素[J]. 经济地理, 2021, 41(11): 157-166.
- [8] 蒋天颖, 伍婵提, 陈改改. 浙江省 A 级物流企业时空格局特征研究[J]. 地理科学, 2017, 37(11): 1720-1727.
- [9] 牟能冶, 番惠媚, 王慧妍, 王文靓, 郭杜杜. 新疆物流企业时空分布特征及其影响因素[J]. 经济地理, 2025, 45(5):

---

113-121.

- [10] 蒋天颖, 史亚男. 宁波市物流企业空间格局演化及影响因素[J]. 经济地理, 2015, 35(10): 130-138.
- [11] 王东方, 张华荣, 李金峰, 顾秀芬. 上海市物流企业时空格局演化及区位选择[J]. 经济地理, 2023, 43(11): 135-144.
- [12] 林秋平, 李松芮, 杨上广, 王云云. 乌鲁木齐市物流企业区位时空演化、影响因素和发展策略研究[J]. 干旱区地理, 2024, 47(7): 1252-1262.