
江西制造业与物流业联动发展研究

熊焱 周微

江西经济管理干部学院

【摘要】：本文以江西省物流业与制造业的联动发展以及相关的政策作为研究对象，与现有研究不同的是，对于两业联动发展的研究，很多文献都是从正面去分析现状，数据量也偏少，笔者借用已有的一些研究成果，通过灰度关联模型来分析江西省物流业与制造业发展规模以及两业联动发展的现状。通过这些分析，揭示两业联动发展中存在的问题，然后结合江西省的具体省情，并提出相关的解决方案和政策建议。

【关键词】：联动发展，灰度关联分析，物流业与制造业

引言

近年来，江西工业经济快速增长、工业园区发展迅猛，为现代物流业的发展带来了前所未有的机遇，制造业与物流业之间的关系愈加紧密。当前，江西正处于制造业经济发展稳步向好的关键时期，工业三年强攻已进入攻坚决战阶段，加强对两业联动发展的研究，加快推进两业联动发展，科学谋划两业联动发展布局，培育一批大型及龙头物流企业，积极推动制造企业外包物流业务，促进物流企业承接制造业物流的一体化运作，提升物流业为制造业服务的能力和水平，对于加快江西走新型工业化道路，发展和壮大制造企业核心竞争力，实现江西科学发展、进位赶超、绿色崛起有着重要的意义。

江西省制造业与物流业发展现状

（一）物流基础网络不断完善

预计到2015年，江西铁路运营里程将超过5000公里，高速铁路达到2000公里；公路里程突破18万公里，高速公路超过5000公里；三级以上水运航道达到790公里，高等级航道达标率超过74%；港口货物吞吐能力达到2亿吨，集装箱吞吐能力60万标箱；形成南昌国际航空港为龙头的“一干七支”机场布局。交通设施以及口岸通关网络的不断完善，将形成具有江西特色的空、铁、水、公路联运物流基础网络。

（二）制造企业管理不断优化

包括江铃、萍钢、赛维LDK等不少企业在加强企业内部管理的同时，认识到了物流管理的重要性，逐步运用现代物流理念对企业物流系统进行改造和整合，努力优化物流管理模式，挖掘“第三利润源”，物流服务转移和外包的趋势增强。大量园区企业如丰城、樟树等地的陶瓷企业进行了物流体系变革，将供应链管理全部外包，实现了企业生产作业、业务流程和资产结构的优化，取得了企业管理水平、企业核心竞争力和成本控制能力的提升。

（三）物流企业服务不断创新

如蓝海物流、昌顺物流、达金物流等越来越多的物流企业，采用 RFID、条码识别、电子数据交换、传感网络技术、物流可视化跟踪等新技术，应用自动分拣系统、RF 手持终端、立体仓库等现代物流设施设备和先进的物流管理方法，这有利于对物流供应链实施一体化管理，革新物流管理措施，与制造企业达成了更为紧密的合作关系。

基于灰度模型分析江西制造业与物流业联动情况

为了更准确地衡量江西两业联动的发展阶段以及发展关系，找出两业联动存在的问题，本文采用灰色系统理论对两业发展情况进行定量分析。

（一）基于灰度关联分析选取样本情况

为分析江西物流业与制造业的相关性，并比较制造业与商贸业对于物流业的影响程度，现选取 1999—2010 年制造业增加值（工业增加值）、批发零售总额以及地区生产总值 3 个影响物流的关键因素作为样本数据，与相同时期的物流量（社会货运量）进行相关性比对，如表 1 所示。

年份	社会货运量	制造业增加值	批发零售总额	地区生产总值
1999	22581	531	161	1981
2000	23601	543	181	2003
2001	24449	603	192	2175
2002	25294	702	214	2450
2003	27242	863	243	2807
2004	31139	1140	296	3456
2005	33270	1455	355	4056
2006	36759	1905	406	4820
2007	40046	2412	473	5800
2008	43011	2906	596	6971
2009	45892	3196	721	7655
2010	53721	4286	867	9451

资料来源：《江西统计年鉴》。由于部分年份公路运输口径调整，年鉴数据变化较大，为保证样本数据有效性，表内数据已根据当年同比情况进行了同口径调整。

（二）两业发展灰度关联分析及结论

将样本数据代入模型，利用南京航空航天大学刘斌博士设计的灰度分析软件计算，分别得到 1999—2004 年、2005—2010 年两个阶段内制造业增加值、批发零售总额以及地区生产总值与社会物流量之间的灰色关联度数据（见表 2、表 3）。

表 2 1999-2010 年各影响因素与社会物流量的灰色关联度

年份	制造业增加值	批发零售总额	地区生产总值
1999	1	1	1
2000	0.9971	0.9900	0.9957
2001	0.9947	0.9671	0.9967
2002	0.9337	0.8864	0.9721
2003	0.7172	0.7081	0.8092
2004	0.7625	0.7757	0.8498
2005	1	1	1
2006	0.9737	0.9125	0.9892
2007	0.8776	0.8061	0.9424
2008	0.6342	0.6754	0.7369
2009	0.6551	0.5629	0.7204
2010	0.6929	0.5557	0.7637

表 3 各影响因素与社会物流量两阶段的灰色关联度

年份	制造业增加值	批发零售总额	地区生产总值
1999-2004	0.9008	0.8878	0.9372
2005-2010	0.8055	0.7521	0.8587

通过上述灰色关联度分析，可以得出以下结论：

1. 制造业结构优化，两业联动水平处于加速发展阶段。从表 2 得知，江西省社会经济近年来发展迅速，制造业增速尤为显著，但经济总量、制造业增加值与社会物流量的关联程度却持续下降，经济总量与物流业的相关度从 2006 年的 0.9892 下降至 0.7637，制造业的相关度也从 0.9737 下降至 0.6929。这说明，近年来，江西省大力推动战略性新兴产业的发展，产业结构调整不断加快，传统产业精深加工能力明显提升，战略性新兴产业和升级后的传统产业相同增加值所产生的货运量比率不断下降，所以虽然经济总量、制造业增加值不断提高，但是与物流业关联程度均有所下降。传统产业对于物流业的拉动影响正逐步降低，以战略性新兴产业为代表的新型工业化对物流业的影响正在不断得到提高，两业之间的关系也将从初步的物流外包逐步向一体化、供应链化管理方向发展。

2. 两业联系紧密，制造业对物流业发展影响不断加大。从制造业增加值、批发零售总额对江西全省货运量的灰色关联度看，制造业关联程度要优于商贸业，两个年份阶段灰色关联度系数都要高于批发零售总额的系数，而且也更为稳定，制造业系数介于 0.9971-0.6929 之间，而批发零售系数于 0.9671-0.5557 之间。制造业为物流业创造了更多的物流需求，而物流基础设施的不断完善和物流能力的提高也极大促进了制造业的快速发展。制造业与物流业两者之间存在着更为显著的依存关系。

3. 两业发展不协调，制造业物流需求与日俱增。从 2005-2010 年制造业与物流业关联程度值可知，尽管由于产业升级，制造业与物流业的关联程度整体有所下降，但是 2010 年关联值却有回升，达到 0.6929，较 2009 年提高了 0.04。这说明江西省制造业的转型升级对物流的质量、速度与经济性要求愈加提高，一旦物流业发展能够满足制造业的需求，两者之间必将形成更大的促进作用。当制造业系数回升的同时，尽管批发零售系数下降，但地区生产总值系数同样回升，充分体现了制造业与物流业联动对社会经济的影响力。因此，促进两业联动，需要制造业企业不断释放物流需求，也要求物流企业在规模和整合物流资源的能力方面再上台阶，二者形成良性互动，对社会经济可持续增长意义重大。

但是,从样本数据可以看出,2005—2010年江西经济增长了133%,制造业更是增长了195%,但物流业仅增长了61.5%,物流业与制造业的相关度也因此下滑。由此看出,随着江西制造业显著崛起,物流业发展较滞后,已无法满足社会经济发展的需要,成为制造业、社会经济发展的瓶颈。

江西省两业联动发展建议

(一) 加强政策扶持,合力推动物流业发展

现代物流是一种高度社会化和新兴复合性产业,涉及运输业、仓储业、制造业、流通业、信息业等许多行业,政策上关联许多部门。推动物流发展,离不开相关行业和部门的密切配合,更需要省政府层面的高位推动和顶层设计。建议成立由省政府领导牵头、相关部门参加的物流领导机构,建立跨部门协同工作机制,制定出台涉及税收、交通、土地等综合配套的物流扶持政策 and 法律法规,化解当前江西省物流业发展存在的体制性、政策性障碍,多部门合力推进物流业的发展。

(二) 注重工业物流规划,引导物流规模的集聚

工业物流比重在物流总额中占比最大,合理科学的物流规划应该高度关注工业物流需求。建议各级物流主管部门在制定物流规划时,应充分考虑物流业与工业产业发展的协调配套。在完善城市商贸物流功能、物流节点布局的同时,应充分考虑工业物流用地及相关配套服务设施。围绕工业园区产业发展与功能定位,大力发展专业型的工业物流基地或物流中心。同时,建设一批工业产品交易中心。以过“千亿”产业为基础,选取产业链较为完整、物流网络较为集中的地区,培育和建设工业产品交易中心,降低工业企业采购和物流成本。例如在新余加快建设光伏产品交易市场,在吉安或者赣州建设电子产品交易市场,在宜春建设新能源产品交易市场。

(三) 建立完善物流标准和信息系统,提升物流业与制造业的联动水平

建立和完善工业物流标准体系,以工业需求为基础制定物流信息、工具器具和技术装备等标准和规范,保证标准切实可行。发挥物流行业协会和龙头企业在标准制定和宣传中的作用,引导工业企业和物流企业主动采用国家物流标准。鼓励制造企业建立面向上下游企业的物流管理信息系统,物流企业面向客户的信息服务平台,实现数据实时采集,实现物流信息系统对接和物流信息共享。

(四) 推动物流税收改革,切实减轻企业负担

创造条件加快推进税收改革步伐,尽快统一物流行业营业税税率,让所有物流企业享受到物流税收试点的优惠政策,实行营业税差额纳税,避免营业税重复纳税。在相关税收改革未全面到位之前,争取国家相关部委支持,在省内更大范围推广国家物流税收试点政策。此外,省内各级政府可给予服务水平高、与工业企业联系紧密的物流企业以土地优惠政策,可按工业用地缴纳土地使用税或者给予土地使用者适当补贴。

参考文献:

- [1] 伊俊敏,周晶.江苏省制造业与物流业的发展水平差异分析[J].现代管理科学,2007(7)
- [2] 黄军根.中部地区物流产业与区域经济联系研究[D].南昌大学硕士学位论文,2007
- [3] 王佐.制造业与物流业联动发展的本源和创新[J].中国流通经济,2009(2)

[4] 易丹辉. 数据分析与 EViews 应用[M]. 中国人民大学出版社, 2008

[5] 樊欢欢, 张凌云. 统计分析与应用[M]. 机械工业出版社, 2010

[6] 张晓峒. 应用数量经济学[M]. 机械工业出版社, 2009