

我国物流业的产业联动发展研究

程永伟¹, 龚 英²

(1. 北京物资学院 现代物流产业研究院, 北京 101149; 2. 重庆工商大学 商务策划学院, 重庆 400067)

摘 要: 基于垂直专业化思想和投入产出法建立物流业与国民经济产业的供需联动发展模型, 以美、日、英、法 4 个 OECD 国家为参照对象, 测算和比较分析 1992—2007 年间我国及全国八大经济区域物流业与相关产业的联动发展状况, 并根据两种联动发展类型的关系强弱确定了联动主导产业, 这对于准确把握我国物流业发展水平及地区发展差异具有重要意义, 可为物流业与国民经济产业联动政策的制定与完善提供一定的依据。
关键词: 物流业; 国民经济; 联动发展; 垂直专业化; 投入产出分析
中图分类号: F250 文献标识码: A 文章编号: 1672-8106(2014)01-0001-07

A Study on the Interactive Development of Logistics Industry in China

CHENG Yong-wei¹, GONG Ying²

(1. Academy of Modern Logistics Industry, Beijing Wuzi University, Beijing 101149, China;
2. School of Business Planning, Chongqing Technology and Business University, Chongqing 400067, China)

Abstract: This paper tries to build up a supply-demand model based on the vertical specialization and input-output theories, with member countries of OECD such as the United States, Japan, Britain and France as reference objects, to measure the interactive development between logistics and related industries in China, especially in China's eight economic regions from 1992 to 2007, and then determine the leading industries according to the different strength of relationship between two interactive types. The result is important for us to correctly understand the development level of China's logistics industry and regional development differences because this can provide the basis for our policy formulation and perfection on the interactive development between logistics and the national economic industries.
Key words: logistics industry; national economy; interactive development; vertical specialization; input-output analysis

一、引言

物流业是国民经济中的基础性产业, 随着经济的飞速发展和产业转型升级, 加快物流业与各产业间的融合互动愈发重要。目前, 相关研究主要有两方面: 一是物流业与国民经济的整体关系及产业波及研究, 主要采用投入产出法^[1]、VAR

模型等^[2]; 二是物流业与细分产业的关系研究, 其中对物流业与制造业的两业联动研究最多, 可分为三类: (1) 联动机理研究, 主要从核心竞争力理论^[3]、交易费用理论^[4]、博弈论^[5]、生态共生理论^[6]等视角来阐释两业联动发展的理论基础; (2) 联动内涵研究^[7-8], 分析两业联动的形式、现状、制约因素和对策; (3) 联动实证研究, 方法有相

关性分析、协整检验^[9]等。

这些研究有助于我们理解物流业的性质和地位,但仍存在一些不足:(1)物流业联动产业的研究视域偏窄,基本局限在与制造业的联动发展。随着我国电子商务业、金融保险业等产业的迅猛发展以及农产品物流、能源物流等面临发展瓶颈,亟需拓宽物流业的产业联动范围;(2)物流业与制造业的联动内涵较为单一,大多局限于制造业的物流外包层面,很少考虑到物流业发展在基础设施建设、技术装备采购等方面对制造业发展的拉动作用,基本停留在以制造业为主体的单向而非双向的研究范畴;(3)缺乏有效的联动强度测算方法,大多将联动产业在某些指标上(如货运周转量)的相关系数近似为联动强度,但相关性的偶然因素很多,这种“近似”显然不够严谨;(4)对联动关系中的主导产业关注较少,亦缺乏定量测定。

本文针对上述问题尝试做一些创新性的探索,主要有:(1)利用投入产出法将物流业与制造业的产业联动范围拓展至农业、商业等其他产业;(2)借鉴“垂直专业化”思想,建立基于供需关系的联动强度测算模型,并将传统的双向联动关系细分为两类单向联动关系;(3)根据我国及 OECD 国家提供的投入产出数据,分年份、国家和地区测算和比较我国物流业与相关产业的联动发展水平,并根据联动产业间的供需依赖性差异,定量确定物流业与相关产业在联动发展中谁占主导地位。

二、研究方法和数据处理

(一)研究方法

随着经济全球化的迅猛发展,产品生产过程中各国间的联系日益紧密,出口产品往往由两个或两个以上国家制造,形成了涉及多个国家的垂直贸易链,为此 Hummels 等人(2001)^[10]提出“垂直专业化”概念、方法来测算这种国际贸易中的产业分工程度,其主要公式为(进口的中间产品/总产出)×出口^①,即一国总出口中由进口的中间产品所创造的贸易额。

物流业作为复合型服务产业,在发展过程中与其他产业存在着紧密联系,例如物流业从制造业采购运输、装卸等设备工具,经过物流规划整合,又向制造业等产业输出专业物流服务,反映物

流业参与国民经济产业分工的状态。如果在这里将物流业视为生产出口最终产品(专业物流服务)的“本国”,而将制造业等其他产业看作出口中间产品(运输、装卸等设备工具)的“他国”,则这种一国内的产业关系和国与国之间的贸易关系便呈现出一定的相通性,不同的是要将最终产品在国家间的分工转换到产业间分工来看待。

采用垂直专业化来描述物流业与其他产业的联动关系,首先要明确谁是“本国”谁是“他国”,以物流业和制造业的联动发展为例,如果将物流业视为“本国”,则计算结果反映的是物流业对制造业产业分工的参与度,也可以理解为物流业发展对制造业的依赖程度(如果没有运输设备等基本生产资料,则物流业的发展无从谈起),如图 1(a)所示。因此,通常所说的两业联动实质上是包含了以物流业为“本国”和以制造业为“本国”的两种不同的联动关系。

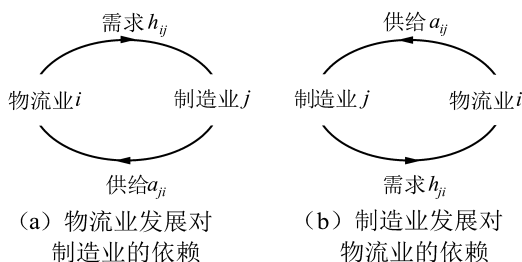


图 1 基于供需关系的两种联动模型

本文借鉴垂直专业化的计算方法来测算物流业与相关产业的联动强度,给定 $n \times n$ 维价值型投入产出流量矩阵 Q ,其中物流业为 i 部门,联动产业为 j 部门,它们的总产值分别为 X_i 和 X_j ,由此可计算出两种类型的产业联动系数(仍以物流业与制造业联动发展为例):

1. 物流业发展对制造业的依赖度。物流业首先从制造业“进口”中间产品(如运输设备)数量为 q_{ji} ,经过物流规划整合,向包括制造业在内的其他产业提供专业物流服务,其中为制造业提供物流服务量为 q_{ij} ,则物流业的垂直专业化率为

$$\frac{\text{进口的中间产品}}{\text{总产出}} \times \frac{\text{出口}}{\text{总出口}} = \frac{q_{ji}}{X_i} \times \frac{q_{ij}}{X_i} = a_{ji} \times h_{ji} \quad (1)$$

上式中 a_{ji} 为物流业对制造业的直接消耗系数(代表生产资料供给), h_{ji} 为物流业对制造业的直接

①该公式计算的是绝对量,计算垂直专业化率还需要再除以总出口量。

分配系数(代表市场需求)。公式中物流业的总出口量包括中间使用量(用于其他产业生产)和最终使用量(消费、投资和出口国外), 如果将最终使用部分也视为一个特殊产业, 则总出口量等于总产出量。由于直接消耗系数和直接分配系数均是 0 到 1 之间的实数, 因此联动系数也在 0 到 1 之间取值, 数值越大, 则说明联动强度越大。

通过式(1)我们至少可以从三种角度来理解物流业与制造业的联动关系: 一是垂直专业化的产业分工角度, 反映两业联动发展中对彼此产业的融合与嵌入程度; 二是供需依赖性的角度, 产业发展离不开生产资料的供给和市场需求的拉动, 缺一不可; 三是数学原理的角度, 将直接消耗系数与直接分配系数相乘作为联动系数, 其本质是数学中的排列组合原理, 表明两者必须同时具备才能全面衡量联动关系。

2. 制造业发展对物流业的依赖度。同理, 它等于制造业对物流业的直接消耗系数与直接分配系数的乘积, 即 $a_{ij} \times h_{ji}$, 如图 1(b)所示。在这里, 制造业被视为“本国”, 它首先借助物流业对自身生产所需的原材料进行运输、仓储和装卸搬运等作业, 经加工制造出汽车、叉车、货架等设施设备, 最后将部分产品投放到物流市场, 反映了物流业在供给和需求上对制造业的促进作用。

(二)数据来源及处理

本文选用中国国家统计局公布的 1992、1997、2002 和 2007 年 4 张投入产出表^①, 并选取 OECD 国家统一编制的 2005 年美国、日本、英国和法国 4 个国家投入产出表进行国际比较分析, 选取中国 2007 年除港澳台地区、西藏自治区外的 30 个省市面板数据进行区域比较分析。在区域比较方面, 参照《中国区域间投入产出表》, 将中国划分为八大区域: 东北区域(黑龙江、吉林、辽宁), 京津区域(北京、天津), 北部沿海区域(河北、山东), 东部沿海区域(上海、江苏、浙江), 南部沿海区域(福建、广东、海南), 中部区域(山西、河南、安徽、湖北、湖南、江西), 西北区域(内蒙古、陕西、宁夏、甘肃、青海、新疆)和西南区域(四川、重庆、广西、云南、贵州)。由于不同国家编制的投入产出部门存在差异, 并且目前物流业尚未以独立部门

进行核算统计, 本文在综合现有研究的基础上, 将交通运输、仓储业及邮政业合并作为物流业^②, 其他部门则依次合并为农业、采掘业(煤炭、石油、金属等开采业)、制造业、电力热力业(电力、热力、燃气和水的生产供应业)、建筑业、商业(批发零售业)及其他服务业, 共划分为八大产业部门^③。文中部分综合指标以地区或部门产值为权重加权计算得到。文中分析指标均为相对值, 因此未对投入产出数据进行不变价处理。

三、实证结果及分析

(一)我国物流业发展对各产业的依赖性

表 1 显示了 1992—1997 年间我国物流业发展在供需层面对相关行业的依赖性, 并以美、日、英、法四国为对象作了比较分析, 结果表明: (1)从分行业看, 我国物流业发展对制造业的依赖性最大, 其次是商业及其他服务业, 对采掘业、电力热力业等行业的依赖性则相对较低; (2)从分年份看, 物流业对各行业的依赖性均有波动, 但波动幅度不大, 其中对农业、制造业等行业的依赖性在加强, 对建筑业、商业等行业的依赖性趋向减弱, 而对国民经济整体的依赖性从 1992 年的 0.0347 上升至 2007 年的 0.0566, 依赖性明显加强。(3)从国际比较来看, 我国物流业对第一产业、第二产业的依赖性普遍高于 OECD 国家, 并在制造业的强力拉动下, 对整体国民经济的依赖性也明显地高于 OECD 国家, 但对物流业自身、商业以及其他服务业等第三产业的依赖性则普遍低于 OECD 国家。据笔者计算, 1992—2007 年间我国从制造业采购的载货汽车量从 441 万辆增长至 1054 万辆, 年均增长率为 6.0%, 而同时期美国货车年均增长率仅为 3.6%; 此外, 该时期我国每吨标准煤能够创造 730 美元的物流业增加值, 但美国是 1065 美元/吨标准煤, 我国物流业的能源利用率明显低于美国^④。上述分析表明, 当前我国物流业走的是一条依靠能源消耗和大量采购技术装备的以业务量增长为目的的外延式扩张道路, 成本高、能耗大且服务效率低, 而 OECD 国家的物流业与商业、金融保险业等服务业的融合性较好, 附加值较高, 是一种内涵式发展模式。

①我国投入产出表每隔 5 年(逢 2、7 年份)编制一次, 2007 年投入产出表为目前公布的最新数据。
②OECD 国家投入产出表, 则将陆路运输、水路运输、航空运输、管道运输及交通运输支撑活动合并为物流业。
③本文的部门合并是指对原投入产出流量表按照新部门类别所进行的合并, 新的直接消耗系数表则需要在新流量表上进行重新计算, 而不能直接合并。
④基础数据来源于中国和美国国家统计局公布的数据, 物流业增加值按当年平均汇率并以 2000 年不变价进行折算。

表 1 1992—2007 年我国物流业发展对各产业的依赖性及国际比较

联动产业	比 较 类 别							
	中 国				部 分 OECD 国家			
	1992 年	1997 年	2002 年	2007 年	美国	日本	英国	法国
农业	0.0000	0.0001	0.0004	0.0003	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
采掘业	0.0002	0.0003	0.0001	0.0002	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
制造业	0.0670	0.0933	0.0793	0.0992	0.0127	0.0102	0.0062	0.0140
电力热力业	0.0002	0.0004	0.0004	0.0002	0.0001	0.0001	0.0000	0.0001
建筑业	0.0001	0.0018	0.0012	0.0006	0.0001	0.0004	0.0001	0.0001
物流业	0.0002	0.0020	0.0124	0.0049	0.0319	0.0124	0.0526	0.0388
商业	0.0127	0.0007	0.0007	0.0010	0.0011	0.0021	0.0056	0.0039
其他服务业	0.0045	0.0101	0.0097	0.0097	0.0449	0.0294	0.0348	0.0213
国民经济	0.0347	0.0501	0.0390	0.0566	0.0283	0.0158	0.0226	0.0160

从分区域看(见表 2),我国八大区域物流业发展对其他产业的依赖性与全国水平相似,对第一产业、第二产业的依赖性普遍地高于 OECD 国家,而对第三产业的依赖性则低于 OECD 国家。具体而言,东北区域、北部沿海区域、西北区域和西南区域物流业发展对农业的依赖性要高于全国平均水平;对采掘业的依赖性则属西南区域最高;经济相对发达的京津区域及三大沿海区域对制造业的依赖性明显高于全国平均水平,其中京津区域高出全国水平 34.6%;中部区域和北部沿海区域物流业发展对电力热力业的依赖最为突出,这与该地区大量的电煤运输及交通枢纽区位有关;

中部区域、西北区域对建筑业的依赖性最高,京津区域、东部沿海区域则最依赖物流业自身;东部沿海区域物流业发展对国民经济的依赖性最高,高出 2007 年全国平均水平近 55.1%。由此可见,我国经济发达地区的物流业发展主要是依靠制造业并有向依靠第三产业转变的趋势,处在从外延式扩张向内涵式发展转型升级的过渡阶段。其他区域则呈现出不同特点,如东北区域除制造业外,物流业发展对各产业的依赖性均高于全国平均水平,北部沿海区域则主要依赖制造业和电力热力业,说明我国物流业与相关产业的联动性有着显著的地区差异。

表 2 2007 年我国八大区域物流业发展对各产业的依赖性

联动产业	八 大 区 域								
	全国	东北区域	京津区域	北部沿海区域	东部沿海区域	南部沿海区域	中部区域	西北区域	西南区域
农业	0.0003	0.0005	0.0000	0.0004	0.0001	0.0000	0.0002	0.0006	0.0004
采掘业	0.0002	0.0002	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0002	0.0002	0.0003
制造业	0.0992	0.0627	0.1335	0.1209	0.1292	0.1167	0.0683	0.0540	0.0730
电力热力业	0.0002	0.0004	0.0001	0.0006	0.0002	0.0001	0.0008	0.0003	0.0003
建筑业	0.0006	0.0006	0.0004	0.0004	0.0005	0.0003	0.0009	0.0008	0.0006
物流业	0.0049	0.0081	0.0478	0.0046	0.0172	0.0054	0.0140	0.0041	0.0044
商业	0.0010	0.0013	0.0009	0.0006	0.0013	0.0005	0.0017	0.0008	0.0030
其他服务业	0.0097	0.0106	0.0139	0.0068	0.0122	0.0119	0.0108	0.0100	0.0150
区域经济	0.0566	0.0327	0.0778	0.0730	0.0878	0.0750	0.0356	0.0212	0.0327

(二)我国各产业发展对物流业的依赖性

由表 3 可知,1992—2007 年我国农业、采掘业及商业发展对物流业的依赖性高于 OECD 国家,但物流业对制造业、建筑业等行业发展所起作用仍然有限,这与我国物流业的发展实际相吻合。近年来,我国农产品物流成本居高不下,成为制约我国建设现代农产品流通体系的主要障碍之一。

同样的,随着经济发展对能源需求的与日俱增,石油物流、煤炭物流等能源物流业态也相应发展,物流运营效率成为决定能源供给和价格的重要因素之一。商业领域则更为明显,尤其是我国电子商务业的迅猛发展对物流服务能力提出了更高要求,催生了顺丰、圆通等一大批本土快递企业,而像阿里巴巴、京东商城等电商大佬甚至斥巨资构

建自营物流体系, 足见物流业之于电子商务业的突出地位。

表 3 1992—2007 年我国各产业发展对物流业的依赖性及国际比较

联动产业	比 较 类 别							
	中国				部分 OECD 国家			
	1992 年	1997 年	2002 年	2007 年	美国	日本	英国	法国
农业	0.0000	0.0000	0.0001	0.0001	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
采掘业	0.0003	0.0003	0.0003	0.0002	0.0005	0.0000	0.0001	0.0000
制造业	0.0004	0.0004	0.0008	0.0005	0.0010	0.0004	0.0005	0.0004
电力热力业	0.0009	0.0009	0.0010	0.0001	0.0008	0.0010	0.0001	0.0003
建筑业	0.0000	0.0003	0.0003	0.0001	0.0001	0.0004	0.0001	0.0000
物流业	0.0002	0.0020	0.0124	0.0049	0.0319	0.0124	0.0526	0.0388
商业	0.0030	0.0003	0.0005	0.0013	0.0004	0.0007	0.0014	0.0008
其他服务业	0.0004	0.0008	0.0005	0.0006	0.0006	0.0008	0.0004	0.0002
国民经济	0.0005	0.0004	0.0011	0.0006	0.0025	0.0014	0.0033	0.0020

如表 4 所示, 全国八大区域的农业、建筑业、商业及其他服务业对物流业的依赖性均普遍高于 OECD 国家, 各区域的物流业自身、商业对物流业的依赖性均普遍高于其他行业。从区域间比较看, 北部沿海区域的农业对物流业依赖性最强; 京津区域、东部沿海区域及西南区域的采掘业对物流业依赖性较强, 其中东部沿海区域因铁矿石物流等使得这种依赖性最为显著; 制造业则属京津区域最为明显, 而传统的老工业基地东北区域反而排序靠后; 各区域的电力热力业普遍地依赖于物流业, 其中尤以北部沿海区域和中部区域最为

突出; 建筑业也普遍地依赖于物流业, 依赖性最强的是中部区域, 这可能与其交通枢纽的地理位置有关; 物流业自身、其他服务业对物流业依赖性最强的是京津区域, 反映出该地区物流业较为发达, 接近于发达国家的物流业联动水平; 商业对物流业依赖性最强的是中部区域, 表明该区域的物流业发展滞后于商业尤其是电子商务业的飞速发展; 而从区域经济的整体来看, 京津区域的经济对物流业依赖性同样明显地高于其他区域。可见, 产业发展对物流业的依赖性是与各区域的经济特征、地理环境密切相关的。

表 4 2007 年我国八大区域各产业发展对物流业的依赖性

联动产业	八 大 区 域								
	全国	东北区域	京津区域	北部沿海区域	东部沿海区域	南部沿海区域	中部区域	西北区域	西南区域
农业	0.0001	0.0001	0.0001	0.0003	0.0001	0.0000	0.0000	0.0001	0.0000
采掘业	0.0002	0.0001	0.0007	0.0000	0.0036	0.0000	0.0001	0.0001	0.0004
制造业	0.0005	0.0006	0.0024	0.0007	0.0003	0.0005	0.0006	0.0019	0.0008
电力热力业	0.0001	0.0004	0.0005	0.0015	0.0004	0.0001	0.0015	0.0005	0.0002
建筑业	0.0001	0.0002	0.0002	0.0002	0.0001	0.0002	0.0004	0.0002	0.0001
物流业	0.0049	0.0081	0.0478	0.0046	0.0172	0.0054	0.0140	0.0041	0.0044
商业	0.0013	0.0009	0.0014	0.0015	0.0014	0.0005	0.0020	0.0018	0.0023
其他服务业	0.0006	0.0009	0.0011	0.0011	0.0005	0.0005	0.0009	0.0009	0.0008
区域经济	0.0006	0.0008	0.0042	0.0008	0.0014	0.0006	0.0012	0.0012	0.0008

(三)两种联动发展类型的比较及主导性分析
上述两种联动类型反映了物流业与相关产业在发展进程中的相互依赖性, 依赖度越高, 表明该产业的从属性越强, 主导性越弱。本文进一步将这种依赖关系划分为主导地位、从属地位和均衡关系三种类型, 计算结果如表 5 所示。由表 5 可知, 1992—2007 年间我国物流业在与其他产业联

动发展中普遍处于从属地位, 但对电力热力业则占据主导地位。与 OECD 国家相比, 我国物流业与农业、建筑业联动发展中处于从属地位, 但 OECD 国家则保持着均衡关系。我国制造业对物流业表现为强主导性, 进而拉升国民经济对物流业的主导性整体高于 OECD 国家。而商业对物流业的主导性却在逐年减弱, 表明我国物流业在

与商业联动发展中正发挥着越来越重要的作用。

表 5 1992—2007 年我国物流业与各产业两种联动关系的比较分析

联动产业	比 较 类 别							
	中 国				部 分 OECD 国家			
	1992 年	1997 年	2002 年	2007 年	美国	日本	英国	法国
农业	0.0000	-0.0001	-0.0003	-0.0002	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
采掘业	0.0001	0.0000	0.0002	0.0000	0.0005	0.0000	0.0001	0.0000
制造业	-0.0666	-0.0929	-0.0785	-0.0987	-0.0117	-0.0098	-0.0057	-0.0136
电力热力业	0.0007	0.0005	0.0006	-0.0001	0.0007	0.0009	0.0001	0.0002
建筑业	-0.0001	-0.0015	-0.0009	-0.0005	0.0000	0.0000	0.0000	-0.0001
物流业	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
商业	-0.0097	-0.0004	-0.0002	0.0003	-0.0007	-0.0014	-0.0042	-0.0031
其他服务业	0.0041	-0.0093	-0.0092	-0.0091	-0.0443	-0.0286	-0.0344	-0.0211
国民经济	-0.0342	-0.0497	-0.0379	-0.0560	-0.0258	-0.0144	-0.0193	-0.0140

注：表中数据为 1992—2007 年各产业发展对物流业的依赖性减去物流业发展对各产业的依赖性，正值表示物流业占主导地位，负值表示物流业处于从属地位，零值表示均衡关系。

由表 6 可知，我国物流业在与农业联动发展中，京津区域的物流业占主导地位，东部沿海区域、南部沿海区域则与农业保持均衡关系，说明经济较发达地区的农产品物流通常也较为发达。在与采掘业的联动发展中，物流业占据主导地位的有京津区域、东部沿海区域及西南区域，其中东部沿海区域主导性最强。在制造业方面，物流业均处于从属地位，其中尤以经济较发达的京津区域及三大沿海区域的制造业对物流业主导性最强。电力热力业与商业较为相似，除西南区域等个别地区外，其他区域的物流业均处主导或均衡地位，其中北部沿海区域和中部区域的物流业对电力热力业主导性最强，这可能与该地区电煤物流及交

通区位有关；物流业对商业主导性最强的是西北地区，反映该地区商贸物流远远滞后于商业尤其是电子商务业的飞速发展。建筑业则普遍处于主导地位，其中西北区域的建筑业发展对物流业依赖性最弱，这可能与该地区建筑材料就近取材有关。在与金融保险等其他服务业的联动发展中，物流业也普遍处于从属地位，其中京津区域和东部沿海区域因金融业等第三产业较为发达，对物流业的主导性也最为突出。从区域经济的整体来看，物流业主导性最强的是西北地区，主导性最弱的是东部沿海区域，表明经济越发达地区，物流业的从属性质越明显，促进经济发展的潜力越大。

表 6 2007 年我国八大区域物流业与各产业两种联动关系的比较分析

联动产业	八 大 区 域								
	全国	东北区域	京津区域	北部沿海区域	东部沿海区域	南部沿海区域	中部区域	西北区域	西南区域
农业	-0.0002	-0.0004	0.0001	-0.0001	0.0000	0.0000	-0.0002	-0.0005	-0.0004
采掘业	0.0000	-0.0001	0.0007	0.0000	0.0036	0.0000	-0.0001	-0.0001	0.0001
制造业	-0.0987	-0.0621	-0.1311	-0.1202	-0.1289	-0.1162	-0.0677	-0.0521	-0.0722
电力热力业	-0.0001	0.0000	0.0004	0.0009	0.0002	0.0000	0.0007	0.0002	-0.0001
建筑业	-0.0005	-0.0004	-0.0002	-0.0002	-0.0004	-0.0001	-0.0005	-0.0006	-0.0005
物流业	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
商业	0.0003	-0.0004	0.0005	0.0009	0.0001	0.0000	0.0003	0.0010	-0.0007
其他服务业	-0.0091	-0.0097	-0.0128	-0.0057	-0.0117	-0.0114	-0.0099	-0.0091	-0.0142
区域经济	-0.0560	-0.0319	-0.0736	-0.0722	-0.0864	-0.0744	-0.0344	-0.0200	-0.0319

注：表中数据为 2007 年我国八大区域各产业发展对物流业的依赖性减去物流业发展对各产业的依赖性，正值表示物流业占主导地位，负值表示物流业处于从属地位，零值表示均衡关系。

四、结 束 语

本文从供需关系的新视角对我国物流业的产业联动状况做了较为深入的研究,研究表明:我国物流业发展普遍依赖于制造业,而京津区域等经济发达地区,这种依赖性更为突出。物流业融合于国民经济的程度在不断加强,依赖度从1992年的0.0347达到2007年的0.0566,而东部沿海区域的融合性最高,高出2007年全国平均水平近55.1%。但我国物流业对第三产业的依赖性普遍低于OECD国家,反映了我国物流业投资驱动的规模扩张现状。另一方面,我国农业、采掘业和商业发展对物流业的依赖性较高,而各产业对物流业依赖性有着显著的地区差异。最后,分析了物流业在产业联动中的主导地位,证实在两业联动中制造业具有强主导性,其主导强度几乎是OECD国家的十倍左右。一般而言,经济越发达地区,物流业的从属性越明显,促进经济发展的潜力越大。

综合本文分析,可以得到以下政策启示:一方面,深化物流业与金融保险等服务业的联动关系,推动物流业转型升级。政府部门应制定相关政策,引导物流业与服务业深度融合,强化金融机构与物流企业合作,鼓励在物流领域进行金融产品创新、服务模式创新,培育和发挥高端物流的行业引领作用。另一方面,提高联动匹配性,促进物流业与国民经济协同发展。物流业与相关产业的联动水平在产业间、区域间存在差异,这些差异有些发挥了比较优势,有些则是联动失衡的表现。为此,应紧密结合经济实际和产业目标来发展物流,提高物流资源在产业间的优化配置。各级政府可制定“本土化”的物流业联动政策,加快形成结构优化、衔接有力的区域物流综合运行体系。此外,应持续加快物流业发展,提升物流业在产业联动中的主导作用。

本文所建立的供需依赖性联动测算模型是对

传统投入产出指标的进一步发展,对于科学、准确掌握我国物流业发展水平具有重要意义,能够为两业联动发展政策的制定提供可靠依据,对于采用投入产出法来研究商业、房地产业、旅游业等产业波及效应亦有较好的应用前景。

参考文献:

- [1] 王岳平. 产业结构对交通运输业发展影响的定量分析[J]. 管理世界, 2004 (6): 65—72.
- [2] 李力, 杨柳. 物流产业与国民经济之间关系的实证研究[J]. 武汉理工大学学报, 2006, 28(6): 115—120.
- [3] PERSSON G, VIRUM H. Growth Strategies for Logistics Service Providers: A Case Study[J]. The International Journal of Logistics Management, 2001, 12 (1): 53—64.
- [4] 姚娟, 杨琴. 我国制造企业与物流企业联动的物流交易模式分析——基于FDI型物流企业[J]. 软科学, 2011, 25(10): 113—117.
- [5] 王珍珍, 陈功玉. 制造业与物流业联动发展的演化博弈分析[J]. 中国经济问题, 2012 (2): 86—97.
- [6] 吴群. 制造业与物流业联动共生模式及相关对策研究[J]. 经济问题探索, 2011, (1): 72—75.
- [7] 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): 16—19.
- [8] 王晓艳, 李道芳. 安徽省制造业与物流业联动发展研究[J]. 华东经济管理, 2009, 23(10): 158—160.
- [9] 韦琦. 制造业与物流业联动关系演化与实证分析[J]. 中南财经政法大学学报, 2011, (1): 115—119.
- [10] DAVID HUMMELS, JUN ISHII, KEI-MU YI. The Nature and Growth of Vertical Specialization in World Trade[J]. Journal of International Economics, 2001, 54(1): 75—96.
- [11] 周凌云, 穆东, 喻小贤. 区域物流产业系统耗散结构的形成与演化方向辨别——以长三角地区为例[J]. 北京交通大学学报(社会科学版), 2013, 12(2): 27—33.
- [12] 苏秦, 张艳. 制造业与物流业联动现状分析及国际比较[J]. 中国软科学, 2011, (5): 37—45.

(责任编辑:张雅秋)