

中国对外国际物流贸易趋势分析与研究

陈 宸

(重庆城市管理职业学院,重庆 401331)

[摘要]采用整体分析与模型分析相结合的方式完成中国对外国际物流贸易趋势分析工作。整体分析采用表格分析和曲线分析的方式完成,针对整体分析存在定量分析不足的问题,采用计量分析方法,对中国对外国际贸易物流展开模型化分析。通过建立两个计量模型,最终定量确定了中国对外国际物流贸易趋势之所在。同时,基于整体分析和计量分析的结果,从宏观角度出发,为中国物流企业如何面对今后的国际物流竞争提出了富有针对性的具体对策和建议。

[关键词]中国;国际物流贸易;模型化分析;趋势分析

[中图分类号]F752;F259.2

[文献标识码]A

[文章编号]1005-152X(2013)06-0128-03

Analysis of Trend of International Logistics and Trade of China

Chen Chen

(Chongqing Urban Management Vocational College, Chongqing 401331, China)

Abstract: In this paper, combining general analysis and model analysis, we analyzed the trend of the international logistics and trade of China. Then through the establishment of two econometric models we determined quantitatively the trend for the development of international logistics and trade in China. At the same time in view of the result, we proposed suggestions for the Chinese logistics enterprises to better face international competition.

Keywords: China; international logistics and trade; model-based analysis; trend analysis

1 综述

随着美国次贷危机引发的国际金融危机的持续加深,国际贸易形势不再一片光明。如何在后危机时代,尤其是国际竞争加剧的今天,在有限的市场需求下,发掘并抢占市场先机,成为全体对外贸易企业必须破解的一道难题。在此,以国际物流业的发展趋势作为着眼点,通过整体研究和模型化研究,找到了中国对外国际物流贸易的趋势之所在。同时,结合整体分析的结果,为中国企业如何深入开展国际物流贸易提供了具体的对策和建议。

2 现有研究成果

国内科研工作者何雪君,郑平,李垒,梁章,谢宇凡(2011)以第三方物流组织物流方案创新地实现供应链重组,通过采取本地“巡回集市”+城市“配送中心”+“电子商务平台”的模式,

整合客户订单信息,并利用城市配送中心的物流能力,结合当地批发商的集货能力,大大缩短物流距离,实现物流规模化,解决了特色产品供应零散、物流成本高、去程空车等问题。该创新方案解决了欠发达地区特色产品供需的瓶颈,并为第三方物流组织和其他供应链合作方带来巨大商机。安礼伟,马野青(2012)通过实证研究发现,中间品进口显著促进了中国对美出口的增长,在信息和通讯行业这一现象尤其显著。因此,中美贸易失衡不仅是双边贸易问题,也是一种结构性现象。中国对美贸易顺差也使得日本、韩国等国家(地区),甚至包括美国本身从中受益。王志杰(2012)以浙江省为例,首先分析了浙江省国际物流发展的现状及问题,然后对浙江省国际物流对国际贸易发展的影响进行了简单的回归分析,最后得出了基本结论,并为国际物流更快更好地发展提出了相关的对策建议。尹国君,刘建江(2012)运用联合国贸发组织公布的中美服务贸易统计数据,通过 RCA 指数和 CA 指数对中美两国服务贸易各部门进行显性比较优势和显性竞争优势测度,认为中国服务贸易在金融服务、版权与许可证费用两大服务贸易部门同时

[收稿日期]2012-09-09

[作者简介]陈宸,女,重庆人,讲师,研究方向:国际贸易、报关与国际货运代理。

存在比较劣势和竞争劣势,而美国正好在这两个部门存在比较优势与竞争优势。因此为了赢得中国服务贸易的未来竞争力,当前应主要发展我国的弱势部门:金融服务、版税与许可费服务业。国内科研工作者的上述研究成果为此次研究提供了研究思路,重点是对如何进行潜力、趋势研究给予了启示,结合这些启示,通过宏观分析和模型分析的方法进行整体研究。

3 中国对外国际物流贸易趋势总体分析

为了掌握中国对外国际物流贸易的趋势与动向,从而为国内物流企业深入开展国际物流贸易做好预测工作。在此,主要完成中国对外国际物流贸易总体趋势的分析工作。

3.1 宏观调研及数据收集整理

为了保证整体研究的客观性、公正性、真实性,同时也为了之后的计量模型分析打下坚实的基础,我们通过查阅中国统计年鉴,获得了中国对外贸易的一手数据(这些数据主要包括我国对外进出口业务的分类商品总额)。考虑到国内从事国际物流贸易的企业主要是完成中国对外进出口商品的物流运送,所以上述历史数据完全可以体现我国物流企业开展国际物流贸易的历史特性。将上述数据进行分类汇总,见表1。

表1 中国国际物流货品分类汇总数据

年份	食品等	饮料及烟类	非食用原料	矿物燃料、润滑油等	动、植物油及蜡	化学品及有关产品	轻纺产品、橡胶制品等	机械及运输设备	杂项制品	未分类的其他商品
1980	29.27	0.36	35.54	2.03	2.39	29.09	41.54	51.19	5.42	3.34
1985	15.53	2.06	32.36	1.72	1.22	44.69	118.98	162.39	19.02	24.55
1991	27.99	2.00	50.03	21.13	7.19	92.77	104.93	196.01	24.39	111.4
1994	31.37	0.68	74.37	40.35	18.09	121.30	280.84	514.67	67.68	6.79
2001	49.76	4.12	221.27	174.66	7.63	321.04	419.38	1070.15	150.76	16.76
2006	99.94	10.41	831.57	890.01	39.36	870.47	869.24	3570.21	713.11	20.30
2010	215.7	24.28	2121.1	1890.0	87.40	1497.00	1312.78	5494.21	1135.60	184.4

数据来源:《中国统计年鉴》。

3.2 整体分析

从表1中较难观察出中国对外国际物流贸易的发展趋势与动向。针对上述不足,将表1中的数据转化为曲线的形式,具体转化后的结果如图1所示。

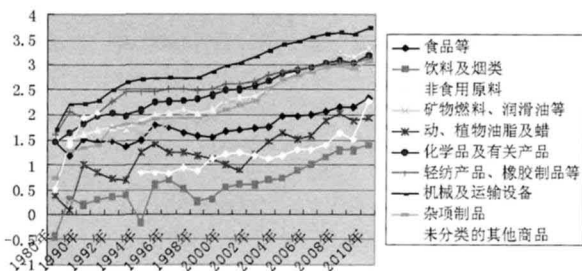


图1 中国国际物流货品分类发展变化趋势

从图1可以清晰地看出,中国国际物流货品的变化主要有以下几个特点:

(1)机械及运输设备发展最为显著,独自居于第一集团,发展方式为平稳式增长。

(2)轻纺产品、化学品、非食用原料、杂项制品、矿物燃料的发展显著,居于第二集团,发展方式为平稳式增长。同时,第二集团出现出发点不同的现象,但逐步汇聚到一起的特性越来越显著。

(3)食品、动植物油脂、未分类的其它商品、饮料及烟类的发展居于第三集团。第三集团呈现出振荡式上升,汇聚特性并不显著。

(4)三类集团之间的划分越来越明显。

通过上述整体分析,对中国对外国际物流的整体趋势有了一个基本了解,但是对今后如何量化地确定物流发展的方向缺乏调控依据。下面,将针对此不足,从计量模型视角出发,对国际物流贸易趋势进行分析与研究。

4 从计量模型视角出发的国际物流贸易趋势分析与研究

此处,主要是利用计量经济学的原理与分析方法,对中国对外国际物流贸易进行建模,依此掌握其定量发展规律,为中国企业深入开展国际物流贸易做好预测分析研究。

考虑到建模的需要,首先需要构造一个理论模型,然后将实证数据代入该模型,依此确认构造的理论模型是否满足实证分析的需要。基于此思想,此处对中国对外国际物流贸易进行研究的模型采用拓展的C-D模型构造。在经典的C-D模型中,认为产出是由劳动力和资本推动的,即由公式(1)确定:

$$Y = C \times K^\alpha \times L^\beta \quad (1)$$

说明:变量Y代表产出;变量K代表资本投入量;变量L代表劳动力投入量;变量 α 代表资本的贡献系数;变量 β 代表劳动力的贡献系数;变量C代表总体产出系数。

基于公式(1),拓展性地认为,国际物流的收入应该是由不同类型货品的物流运输构成的,即认为国际物流产出公式应为公式2:

$$Y = C \times SP_{DW}^{\alpha} \times YL_{YL}^{\beta} \times FSYL^{\gamma} \times KWRL^{\delta} \times DZWYZ^{\epsilon} \times HXP^{\zeta} \times QFCP^{\eta} \times JX^{\theta} \times ZX^{\iota} \times WFL^{\omega} \quad (2)$$

说明:变量Y代表产出;变量SP_{DW}代表食品的物流总额;变量YL_{YL}代表饮料及烟类的物流总额;变量FSYL代表非食用原料的物流总额;变量KWRL代表矿物燃料、润滑油等的物流总额;变量DZWYZ代表动、植物油及蜡的物流总额;变量QFCP代表轻纺产品、橡胶制品等的物流总额;变量JX代表机械及运输设备的物流总额;变量ZX代表杂项制品的物流总额;变量WFL代表未分类的其他商品的物流总额;

变量 α_i 代表第 i 个项目的贡献系数,变量 C 代表总体产出系数。

对于公式(2)是否成立,可以利用表 1 提供的基础数据进行实证检验。为了对中国入世前后的情形进行区分,尝试建立两个模型进行分析,这两个模型分别代表入世前和入世后中国国际物流业发展模型。第一个模型的数据主要来自 2001 年之前的数据(表 1),第二个模型的数据则主要来自 2001 年之后的数据(表 1)。基于上述想法与理论框架,利用计量分析软件 EViews6.5 对中国对外国际物流贸易进行模型构建,整个构建过程中,两个模型的各项头统计参数均符合计量学要求及统计学的要求(其中,重要指标 - 可决系数分别为 0.991 3 和 0.992 7 均超过了 0.95 的计量要求)。由此可以确定,从计量学角度来看,公式(2)是成立的。

$$Y_{2001\text{年之前}} = e^{0.8} SP_{-1} DW^{0.11} YL_{-1} YL_{-2}^{0.02} FSY^{0.06} KWR^{0.06} DZMZ^{-0.09} HXP^{0.12} QFCP^{0.2} X^{0.32} ZY^{0.08} WFL^{0.04} \quad (3)$$

$$Y_{2001\text{年后}} = e^{0.69} SP_{-1} DW^{0.20} YL_{-1} YL_{-2}^{0.02} FSY^{0.14} KWR^{0.08} DZMZ^{0.04} HXP^{0.12} QFCP^{0.02} X^{0.44} ZY^{0.08} WFL^{0.02} \quad (4)$$

说明:变量 $Y_{2001\text{年之前}}$ 代表 2001 年之前(包括 2001 年)的中国对外国际物流总额;变量 $Y_{2001-2010\text{年后}}$ 代表 2001 年之后的中国对外国际物流总额;其它变量均与公式(2)中一致。

对公式(3)与公式(4)进行对比分析发现,各类商品的国际物流贸易增速分别为:90%、150%、133%、33%、-233%、0%、-104%、15%、60%、-50%(排列顺序与表 1 中商品的自左向右的顺序完全一致)。由此可见,我国对外国际物流贸易增速最快的是非食用原料(增速达到 133%)、增速最慢的为动、植物油及蜡(增速达到 -233%,即为迅速下降的,降幅为 233%)。排名二三位的依次为:杂项制品(60%)、矿物燃料、润滑油等(33%)。通过这些数字足以说明,目前中国对外物流贸易最应该关注的热点为非食用原料,最应该摒弃的为动、植物油及蜡。同时对杂项制品、矿物燃料、润滑油等商品也该密

切关注与重视。

5 结语

通过上述分析,从整体方面利用曲线和表格对中国对外国际贸易物流进行了分析。并根据整体分析存在定量分析不足的问题,利用计量分析软件,基于拓展的模型框架分别建立了两个模型。通过对这两个模型进行对比分析,确定了中国对外国际贸易物流最应该关注以及最应该摒弃的领域。通过上述综合分析,中国物流企业从事国际物流业发展,一定要基于中国对外国际贸易的特性进行产业结构调整 and 布局。具体说来,就是要根据中国对外贸易的货品类型,积极开展相应类型的国际物流货品业务。同时,中国物流企业必须采用动态调整的方式,对企业的业务类型、处理能力、处理速度进行相应的调整,决不能采取静态的、孤立不变的方式参与国际物流业竞争。另外,中国物流企业要逐步把市场触角推向国际舞台,参与到其他国家的对外物流贸易业务的扩张上来,从而实现东方不亮、西方亮的诉求。

[参考文献]

- [1]何雪君,郑平,李垒,等.欠发达地区旅游特色产品第三方物流解决方案[J].物流技术,2011,(11).
- [2]安礼伟,马野青.国际碎片化生产与中美贸易失衡[J].南京大学学报(哲学·人文科学·社会科学版),2012,(3).
- [3]王志杰.国际物流对国际贸易发展的影响分析-以浙江省为例[J].物流技术,2012,(5).
- [4]尹国君,刘建江.中美服务贸易国际竞争力比较研究[J].国际贸易问题,2012,(7):13-19.

(上接第 69 页)一超限运输车辆收费标准,取消超限运输车辆不合理收费,实现超限运输证起运地统一办理,完善收费公路通行标准形成机制,出台收支审计机制和信息公开办法,加强社会监督,设立全区统一执法标准,减少执法自有裁量权。严格执行违法车辆在纠正违法行为后才能上路通行的规定,从起运地杜绝“以罚代管”现象。另外,对县及县以下的各种木材经营和林产品收购网点按照现代木材加工等经营方式进行整合,形成规模经济的木材物流服务网络,健全木材物流服务支持体系。

(6)建立绿色供应链,以科技进步促进产业升级。林业绿色供应链将生态与环境系统纳入供应链系统,从木材供应链的供应商、制造商、分销商到客户,将链条上的上、下游企业作为一个整体,建立木材绿色供应链网络,开展木材废弃物回收再加工利用工程,提高木材综合利用率,从而使广西林业产业实现可持续发展,完成林业产业和木材等林产品物流产业的双重升级,从而使广西早日成为我国林业大省和林业强省。

(7)加快推进木材物流人才培养体系建设。木材物流的快速发展,伴随而来的是物流人才的需求剧增,政府应加大资助、扶持广西大学等高校和广西林科院等相关科研机构在木材物流领域的研究力度,开展对林农和物流服务人员的培训。

制定林产品流通人才培养政策,在高校拓展设置木材物流管理专业,建立木材物流人才培养体系,培养一批熟悉木材物流供应链管理(SCM)和掌握木材物流各个环节运作、同时又精通现代流通技术的高素质、复合型专业人才。

[参考文献]

- [1]王永富.基于供应链的广西木材物流体系建设研究[J].物流技术,2012,(5).
- [2]刘明菲,赵静静.基于市场导向的湖北省农副产品冷链物流服务体系构建[J].交通企业管理,2011,(1).
- [3]王永富.木材加工业物流成本管理研究[J].物流技术,2012,(6).
- [4]孙贤伟,胡丽萍.我国农业物流服务体系发展现状及其建设完善方法的研究[J].河北农业大学学报(农林教育版),2006,(6).
- [5]王永富.林产品物流供应链体系建设研究[J].生态经济(学术版),2012,(5).
- [6]乐婷.农产品物流能力与流通效率关联性的实证研究[D].武汉:武汉理工大学,2012.
- [7]贺登才.现代物流服务体系研究[J].中国流通经济,2010,(11).
- [8]刘娜翠,林雅惠.我国木材物流的现状与发展趋势[J].物流技术,2006,(8).
- [9]周新年,邱荣祖.环境友好型的木材物流系统研究进展[J].林业科学,2008,(4).
- [10]王永富.广西林业产品物流问题及对策研究[J].中国市场,2008,(11).