|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **分类号** |  | **密级** |  |
| **U D C** |  | **编号** |  |



学 位 论 文

**现代物流与对外贸易的关系**

**基于江苏省的实证研究**

**南京工业大学**

**----**

**现代物流与对外贸易的关系**

**----基于江苏省的实证研究**

**刘啸尘**

|  |  |
| --- | --- |
| **指导教师姓名（职称）** 蒋加平 **教授** | |
| **申请学位级别** | **硕士** |
| **学科、专业** | **行政管理** |
| **论文提交日期** | **2013 年 5 月** |

**2013 年** **5** **月 18 日**

Research on Relationship between Logistics and Foreign Trade-

- - - An Empirical Study of Jiangsu Province

Dissertation Submitted to

**Nanjing University of Technology**

in partial fulfillment of the requirements for the degree of **Master of**

**Management**

By

Liu xiaochen

|  |  |
| --- | --- |
| Supervisors: | Jiang jiaping |

May. 2013

**学位论文独创性声明**

本人声明所呈交的学位论文是我个人在导师指导下进行的研究工作及取得的研究成果。尽我所知，除了文中特别加以标注和致谢的地方外，论文中不包含其他人已经发表或撰写过的研究成果，也不包含为获得南京工业大学或其它教育机构的学位或证书而使用过的材料。与我一同工作的同志对本研究所做的任何贡献均已在论文中作了明确的说明并表示了谢意。

研究生签名： 日 期：

**学位论文的使用声明**

□1、南京工业大学、国家图书馆、中国科学技术信息研究所、万方数据电子

出版社、中国学术期刊（光盘版）电子杂志社有权保留本人所送交学位论文的复印件和电子文档，可以采用影印、缩印或其他复制手段保存论文并通过网络向社会提供信息服务。论文的公布（包括刊登）授权南京工业大学研究生部办理。（打钩生效）

□2、本论文已经通过保密申请，请保留三年后按照第一项公开（打钩生效）

□3、本论文已经通过校军工保密申请，不予公开（打钩生效）

研究生签名： 导师签名：

日 期： 日 期：

摘 **要**

**毕业论文题目： 现代物流与对外贸易的关系**

**----基于江苏省的实证研究**

**行政管理 专业 2010 级研究生姓名： 刘啸尘**

**指导教师（姓名、职称）： 蒋加平 教授**

改革开放三十多年来，中国的对外贸易蓬勃发展，特别是中国加入WTO之后，贸易量比往年有大幅增长。而对外贸易发展的同时也带动了国内物流业成长，各地区加大对物流业的投入。江苏作为沿海发达地区，经济增速名列全国前茅，贸易总额逐年攀升，但是与之相关的物流行业发展却存在许多问题，物流设施不完善，物流信息化普及率低等，这都制约着江苏经济的发展。本文以此为切入点，分析江苏物流和对外贸易之间的关系，并给出一些政策性的建议。

首先，本文回顾和梳理了对外贸易和物流的理论发展现状以及两者之间的相互关系，并根据前人研究发现研究中存在问题和不足，选择本文的切入点。

其次，分别从物流对贸易和贸易对物流两个不同维度推导分析两者间的相互作用机制，发现一方面降低物流成本和提高物流效率可以促进对外贸易的发展，而另一方面对外贸易的发展同样促进现代物流业的发展。

然后，本文分析江苏省物流业和对外贸易的现状，找出其中存在的问题。然后对两者关系进行实证分析，以代表江苏物流的因子货物周转量和港口吞吐量作为解释变量，以直接代表对外贸易的江苏进出口总额作为被解释变量，结果显示两者之间存在着相互促进的关系。

最后，根据理论研究和实证研究的结果，给江苏省物流业的发展提出了政策性的建议。

**关键词**：现代物流； 对外贸易； 港口物流

Abstract

**Abstract**

**THESIS: Research on Relationship between Logistics and**

**Foreign Trade--An Empirical Study of Jiangsu Province**

**SPECIALIZATION: Enterprise Management**

**M. A. CANDIDATE: Liu xiaochen**

**MENTOR: Jiang jiaping**

Since reformed and been opening up for 30 years, China's foreign trade has flourished. Especially after China's entry into the WTO, trade volume increased sharply than past few years. At the same time, the development of foreign trade also contributed to the growth of domestic logistics industry. Many regions have increased investment into the logistics industry. As the developed coastal areas, the speed of JiangSu province economic growth is among the best candidates. The trade volume is increasing year by year, but there are many problems in matching logistics industry development, such as incomplete logistics facilities, low penetration of logistics information. These problems restrict the economic development of JiangSu province, this paper takes it as the breakthrough point and analysis the relationship between logistics and foreign trade in JiangSu province, then give out policy suggestions.

First of all, the paper reviews the articles about foreign trade and logistics theory development and researches on the relationship between them. It takes the shortages of the articles as the paper's entry point. Then the paper does analysis from logistics and foreign trade partly and deduces its affection route. And it comes to a result that reducing the logistics' cost and improving the logistics' speed can improve the foreign trade development. On the other side, the development of foreign trade is good for logistics' development.

Secondly, the paper analyses the conditions of logistics and foreign trade in JiangSu province and finds out its problems. Then it chooses freight turnover and port throughput as the explanatory variable, total volume as the explained variable to do

The empirical analysis. The result displays that they have promoted each other in the economic development.

Finally, the paper gives out the policy suggestions based on the rhetorical and empirical conclusion.

**Key Words**: logistics; Foreign trade; Port logistics

目 录

[摘](#_Toc686903285)[要](#_Toc686903285) 3

[Abstract](#_Toc686903286) 3

**[Abstract](#_Toc686903287)** 3

[图目录](#_Toc686903288) 4

[表目录](#_Toc686903289) 5

[第一章 绪论](#_Toc686903290) 5

[第一节 研究背景与意义](#_Toc686903291) 5

[第二节 研究思路与方法](#_Toc686903292) 6

[第三节 技术路线](#_Toc686903293) 6

[第四节 可能的创新点](#_Toc686903294) 7

[第二章 文献综述](#_Toc686903295) 7

[第一节 物流的概念](#_Toc686903296) 7

[第二节 物流理论](#_Toc686903297) 7

[第三节 对外贸易理论](#_Toc686903298) 7

[第四节 现代物流与对外贸易关系研究现状](#_Toc686903299) 8

[第五节 计量方法介绍](#_Toc686903300) 8

[第六节 研究评述](#_Toc686903301) 9

[总结以上的研究，现评述如下：](#_Toc686903302) 9

[第三章 现代物流与对外贸易间的相互作用](#_Toc686903303) 10

[第一节 现代物流对对外贸易的影响](#_Toc686903304) 10

[第二节 对外贸易对现代物流的影响](#_Toc686903305) 10

[第三节 本章小结](#_Toc686903306) 11

[第四章 江苏省现代物流与对外贸易关系实证研究](#_Toc686903307) 11

[第一节 江苏省物流发展现状与存在问题](#_Toc686903308) 11

[第二节 江苏省进出口贸易概况分析](#_Toc686903309) 18

[第三节 变量选取及数据处理](#_Toc686903310) 22

[第四节 实证检验](#_Toc686903311) 22

[第五章 政策建议与展望](#_Toc686903312) 31

[第一节 政策建议](#_Toc686903313) 31

[第二节 局限与展望](#_Toc686903314) 31

[参考文献](#_Toc686903315) 32

[附录](#_Toc686903316) **[A](#_Toc686903316)** 33

[附录](#_Toc686903317) **[B](#_Toc686903317)** 33

# 图目录

[图 1-1 技术路线图 4](#_bookmark0)

[图3-1物流对对外贸易作用 16](#_bookmark1)

[图3-2物流成本对对外贸易量影响 17](#_bookmark2)

[图 3-3 进出口货物流程 18](#_bookmark3)

[图3-4对外贸易对物流的影响 19](#_bookmark4)

[图4-1 2000-2010年江苏省进出口总额 26](#_bookmark8)

[图4-2对数处理后的各数据走势 30](#_bookmark11)

[图 4-3 VAR 方程的稳定性检验 34](#_bookmark16)

[图 4-4 lghw 对 lgjc 的脉冲响应图 34](#_bookmark17)

[图 4-5 lggk 对 lgjc 的脉冲响应图 35](#_bookmark18)

[图4-6江苏省对外贸易总额的方差分解结果 35](#_bookmark19)

# 表目录

[表4.1 2006-2010年江苏省物流业总体情况 21](#_bookmark5)

[表4.2 2006-2010年江苏省物流总额构成情况 22](#_bookmark6)

[表4.3 2006-2010年江苏省物流总费用构成情况 23](#_bookmark7)

[表4.4 2000年、2005年、2010年江苏省进口情况 26](#_bookmark9)

[表4.5 2000年、2005年、2010年江苏省出口情况 27](#_bookmark10)

[表4.6序列相关性检验 30](#_bookmark12)

[表4.7各序列的ADF检验结果 31](#_bookmark13)

[表4.8实证模型最优滞后阶数的确定 32](#_bookmark14)

[表4.9各变量间的格兰杰因果关系检 32](#_bookmark15)

[表4.10江苏省对外贸易总额的方差分解值 36](#_bookmark20)

# 第一章 绪论

## 第一节 研究背景与意义

### 一、 问题提出

在国际上，物流被认为是国民经济的根基，是促进经济增长的“第三利润源泉”，同样也是促进对外贸易发展的基础保障。我国由于物流业起步较晚，基础设施不完善，对物流的重视程度不深，导致发展速度相对缓慢，行业水平相对滞后。

建国初期，我国实行的是计划经济，从生产加工到销售流通都是国家统一管理，不存在物流的概念，对物流的认识仅仅停留在传统的运输阶段。另外，物流业整体水平相对落后，主要体现在物流基础设施严重缺失、科学技术不发达、物流管理不集中、物流服务水平低、总体规划与管理不合理等方面，并且物流业处于重工业、轻流通的阶段。自从改革开放和中国入世之后，政府和企业都提高了对物流行业的重视程度和投资力度。我国在“十一五”会议期间，就提出“大力发展现代物流业”的要求，同时要求各地政府加大对物流报税园区的开发和建设，积极的为物流企业降低物流成本提供基础保证。随着竞争的日益激烈，我国的企业在寻求自己核心竞争力的同时，必须要把一部分非核心的环节外包出去，这必将推动第三方物流的发展。所以，未来中国物流业的发展潜力和市场前景都是巨大的。

近年来，国家经济体制伴随着改革开放有了很大的变化，经济发展速度迅猛，尤其是2001年加入WTO之后，贸易次数逐渐增多，中国对外贸易平均每年以

13.4%的速度增长，在世界贸易中的排名从1978年的第32位上升至2002年的第

5位，对外贸易总额达到52378.2亿元，而在2004年，中国对外贸易额达到

95539.1亿元，已经超过日本，成为在美国、德国之后的第三大贸易国，并且在

2010年已经高达201687.3亿元。

经过多年的发展，进出口产品结构不断升级，已经由初级低端的加工制造业产品向技术型产品转变，机电类已经成为中国重要的出口产品。随着中央“引进

来，走出去“的政策的深入，与我国贸易往来的国家也逐年增多。种种迹象表明，随着贸易多样化和贸易结构的不断调整，我国的对外贸易必将迎来新一轮的变革，这为我国现代物流业的发展带来了新的契机。

江苏省作为沿海经济发达地区，对外贸易总额从2002年入世后的703.05

亿万美元增长到2011年的5397.6亿美元，翻了约七倍，取得如此成绩物流行业的作用不容小视。作为江苏政府也很重视物流行业的发展，从政策方面来讲，通过国家批准，本省已经成立了1个物流保税园区、3个B型保税物流中心以及12家江苏省重点发展的物流产业基地。从理念方面来看，工商企业现代物流意识不断增强，有些企业已经开始研制自己的物流供应链体系。总之，江苏省的物流业正在进入快速发展的阶段。

物流业的发展离不开贸易，同样贸易的扩大也需要物流产业作为基础，那么江苏省物流行业究竟哪些因素对进出口贸易产生影响？影响比重由多大？如果能够通过分析把物流行业的影响因子量化，找出与对外贸易的相关度比较大的因子，有选择性的投入，那么对于提高江苏省的经济增长率是非常有帮助的。

### 二、 研究意义

2001年中国加入WTO，并且签订了相关贸易协定，决定在未来几年把物流领

域逐步向国外开放，到2006年已经全面开放，这表明物流这一个在我国刚刚起步的行业将面临着巨大的挑战。同时，随着经济全球化的趋势愈加明显，对外贸易对整个国民经济的影响越来越大，据统计，2011年，中国对外贸易依存度将近50.1%（外贸易依存度是指一定时期内进出口贸易值与该国同时期国民经济生产总值的对比关系，它是衡量国家经济发展对进出口贸易的依赖程度）。另外，我国的对外贸易也正处在一个转型期，正需要从贸易过程中寻找利润点，而物流这一企业发展中的“第三利润源泉”，恰恰可以通过整合资源、达到降低物流成本，促进贸易总额，最终提高经济增长率的目的。

江苏作为沿海发达地区，2011年的贸易总额达到5397.6亿美元，比2010年增长15.9%，近些年来一直排在全国前列。作为新兴的物流业，在近些年来，面对复杂的国内外经济形势，江苏加大结构调整力度，全省经济上扬，为物流业提供了巨大的市场空间和发展机遇，仅2010年，全省社会物流总额就已达11.6

万亿元，是2005年的2.3倍，年均增长18.2%。因此作为沿海地区的江苏省，扩大对外贸易量、提高贸易质量就显得尤为重要，另外促进现代物流业的发展，保证对外贸易快速高效的进行，对加速江苏省经济发展的意义重大。基于此，本文在前人研究的基础之上，通过研究现代物流和对外贸易之间的关系获取江苏在这两类领域发展过程中涉及到的影响因素和所占比重，并且分析影响两者变动的相关因子以及传导机制以此揭露江苏省流业存在的问题；之后对江苏物流和对外贸易行业的相关变量进行探索和数据分析，为江苏经济发展提供一些量化依据。最后以实证结论为基础对江苏省物流业的发展提供一些政策建议和理论指导，并为后续研究提供一些参考。因此无论从理论还是实际的角度，都是具有意义的。

## 第二节 研究思路与方法

### 一、 研究思路

本文首先对国内外现代物流与对外贸易的发展现状进行梳理，归纳出已有研究中物流对对外贸易影响的因子以及研究方法，确定本文的研究因子。其次，在分析现代物流与对外贸易发展的作用机制的基础上，对江苏省港口物流业发展现状进行实证分析。最后，提出积极有效的物流行业发展对策，以达到发展对外贸易的目的。

### 二、 研究方法

本文通过理论研究和实证研究相结合的方法。一、理论研究：围绕交易成本理论和物流成本理论，对相关文献资料进行收集、梳理、研读以分析、掌握国内外研究现状，找出以往研究存在的不足之处，为后续研究奠定基础。二、定性分析：基于收集整理的文献以及相关理论，分析对外贸易与物流间的相互作用，并采用归纳分析的方法来探讨江苏省物流和对外贸易之间的关系。三、定量分析：通过收集到的相关数据，采用Eviews软件对时间序列数据进行多元回归分析，运用协整理论从精确量化的角度分析物流和贸易之间的关系。涉及的方法有：时间序列模型中的向量自回归模型（VAR），方差分解，脉冲相应函数，格兰杰因果关系检验模型。

## 第三节 技术路线



问题的提出

交易成本理论、物流成本理论

现代物流对对外贸易影响因子定性分析

江苏省现状分析以及数据搜集

文献回顾

现代物流的概念

现代物流与对外贸易关系研究

现代物流与对外贸易计量方法

理论分析

变量间逻辑关系

实证分析

基于时间序列实证研究

本文的技术路线图如下所示：

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  | 研究结论分析 研究局限与展望 |
|  | 结论与展望 |

图1-1 技术路线图



## 第四节 可能的创新点

1、本文选取江苏省这一特定区域，采用定量分析研究对外贸易和物流之间的关系，弥补了现有文献中缺少针对江苏省定量研究的不足。

2、采用时间序列法，运用协整理论以及格兰杰检验对对外贸易和物流之间的关系进行分析，并且通过脉冲响应函数和方差分解找出物流业相关因子的影响比重，为研究对外贸易和物流间关系提供新的研究思路。

# 第二章 文献综述

## 第一节 物流的概念

“物流”的概念起源于美国二战时期，当时的物流主要运用在战场上，目的为了及时、快速的把军需品送到各个战场来保证前线的物资需求，当时的物流主要以生产、采购、运输和配送等活动为主，特指在货物流通过程中的活动，即货物实体从卖方向买方空间转移的过程。第二次世界大战结束之后，人们对物流的认识有所加深，应用也更加广泛，随着经济的不断发展，“物流”这一术语开始在企业活动中出现，英文解释也由最初的“physical distribution”（传统物流）发展成为“logistics”（现代物流），现代物流的特点是以快速的货物流通和及时有效的信息流通为原则，目的是为降低无效库存，增强资金的流动性和降低人工管理的成本，并且已成为供应链体系中的重要环节。日本日通综合研究所（1981）对物流的概念界定是：物流是商品货物从市场卖方到买方的空间性移动，是一种可以创造时间价值和空间价值的经济活动。欧洲物流协会（1994）对物流的定义是：物流是为了确保人员和商品运输到目的地，从系统上规划和整合，通过对流通过程有效的控制来提高物流效率的一种活动。美国物流管理协会（2001）把物流定义为：为了提高顾客满意度和满足市场的需求，把货物、服务和有效信息快速的从供给方传递到需求方的活动，同时在过程进行计划、实施和控制，是供应链的一部分。中国学者结合物流行业的现状以及未来的发展目标，给出了物流定义，并且规定了《中华人民共和国国家标准物流术语》，定义为：根据现实情况，将包装、装卸、运输、储存、流通、加工、配送、信息传递等基本环节有效的结合。**本文采用我国给出的物流定义。**

随着经济、技术的不断发展，学者们对物流的认识也随之变化，已经从“传统物流”向“现代物流”转变。传统物流注重物流运输，认为物流的存在仅仅是为了满足市场需求，借助交通工具把货物送到目的地就完成整个物流运输的过程。而现代物流是与销售相结合，通过提高效率，来增加客户满意度，同时运用现代化的管理手段和技术来降低物流成本，是综合管理的一项活动。现代物流以高科技为支撑，以信息为手段，通过对物流各个环节要素的有机整合，已经发展成为

由节点和线路构成的综合性物流体系。另外，对外贸易的发展离不开港口物流，港口已经作为连接国际与国内接口，是货物的聚集、信息处理和对外贸易的服务基地，已成为现代物流影响对外贸易的重要载体。港口物流（Port Lostics）指针对沿海港口城市等对外贸易多发地，以现代化的信息技术和整体化的物流设施作为支撑，来带动当地以及周边地区的经济发展，具有集中，吞货量大，效率高等特点。总体来说，港口物流是以港口为基础，通过信息化的技术手段作为支撑，包含物流各个环节的港口综合服务体系（庄倩伟，2005）。

## 第二节 物流理论

### 一、 物流的起源---商物分离理论

“商”是指商品交易时候的价值转移，“物”是指交易过程中货物与货物的交换，是实际的流通。其含义是指价值流通和实际流通具有一定的相关性，两者联系紧密，一次商业流通必然会伴随一次货物流通。但是两者之间也存在区别，即各自有各自的渠道和市场规律，是相对独立的流通。此理论是物流学科存在的前提条件，也为之后各个物流学派奠定基础。

### 二、 物流成本的起源----第三源泉学说

日本是物流“第三利润源”说的发源地，是在物流领域研究多年的日本著名教授西泽修在1970年研究提出的。他认为，在经济发展的过程中，人类有两个可以大量提供利润空间的领域，资源领域和人力领域，但是随着经济全球化的日益明显，这两个领域的利润空间逐渐缩小，在寻找新的利润空间的过程中，提出了物流成本学说，即如果降低物流成本，可以大大提高企业利润。也就是说企业在无法扩大资源领域和人力领域利润的情况下，降低物流成本成为企业的“第三利润源”。

### 三、 物流管理中的隐性物流成本-----黑暗大陆说和物流冰山说

1962年，在《财富》杂志上著名的管理学家彼得・德鲁克发表一篇名为《经

济的黑色大陆》的文章，他认为物流领域中的货物流通和货物管理领域具有改进和完善的空间，并且采取有效的措施可以降低物流成本。在此之前彼得・德鲁克就已经提出“流通是经济领域的黑暗大陆”，针对物流活动在流通领域模糊性的特点，进行了理论界定。

冰上物流学说是由日本学者西泽修提出，他认为传统的物流费用是片面和不符合实际的，因为一般企业仅仅把支付给其他公司的运输成本和库存成本算作物流费用，即外部成本，并没有把企业自身在物流活动中的费用计入物流费用科目，比如装卸货物的工人成本费，包装费，自建仓库及库存费用等，而这些隐性费用却增加了企业的物流成本。就像海面漂浮的冰ft，外部成本比作浮出海面的冰ft，而隐性成本比作暗藏在海中巨大的ft体。

总体来说，物流成本就像是在大海中的冰ft一样，人们所能察觉的是露出海面的ft峰，是物流领域中对外支付的部分，而实际上这只是一小部分。真正增加企业内耗的是隐藏在海面下巨大的冰ft，属于物流领域里的隐形成本。隐形成本消耗越大，显性成本越不明显，如果把企业比作行驶在海面上的船只，如果只是看到露出海面的冰ft一角，那么对于企业来说风险会很大，相反，如果企业发现了隐藏在海底的隐性成本，通过削减库存等有效的方法开发和利用资源，那么将会降低企业的物流成本，提高企业的盈利，这就是物流成本的冰ft理论。

## 第三节 对外贸易理论

### 一、 由贸易壁垒产Th的交易成本对进出口贸易的影响---古典与新古典贸易理论

#### 1、 重商主义和重农主义

在资本主义进行资源掠夺和原始积累的初期，重商主义思想被大多数人所接受。重商主义理论是：货币是表现财富多少的最直接形式。对于国家来讲，货币的增加代表了国强民富，并且认为国内贸易不能带来货币的增多，对外贸易和掠夺他国资源才是增加货币收入的主要来源，通过贸易顺差进行资本掠夺才是提高国民收入的途径。随着生产力的不断发展，出现一种抨击重商主义的思想--重农主义，其意义是重视农业发展，支持贸易自由。但不论是重商主义还是重农主义

都存在着严重的局限性，长期来讲，束缚着一国经济的发展。

#### 2、 绝对优势理论

亚当・斯密（1723~1790）是著名的经济学家，也是经济学派的主要人物创始人之一。1776年《国富论》的完成，标志着零碎的经济学时代的终结，独立于哲学的经济学学科成立。《国富论》中的贸易观点与重商主义大相近庭，绝对优势理论的提出，推动了对外贸易发展的历史进程。绝对优势理论又称绝对成本说，是指把一国由于劳动分工不同，产生相互交易的原则应用到全世界各个国家，并随着理论的不断完善最终成为国际分工理论，其含义是指每个国家都拥有不同的优势，进而生产制造出优于他国的产品，通过物物交换实现利润增长的一种手段。亚当・斯密这种“贸易互利性原理”通过自由的贸易理论批判了重商主义把货币和真实财富等同的错误观点。同时，这也是自由贸易理论最初的萌芽，是推动对外贸易发展的重要理论。

绝对优势理论有其自身的优点，同样也存在一些不足，并没有很好的解释科技水平处于劣势的国家如何从国与国之间的贸易中获取利益。

#### 3、 比较优势理论

大卫・李嘉图（1772-1823）是英国资产阶级古典政治经济学的主要代表之一，也是英国资产阶级古典经济学的完成者，比较优势理论是其在对外贸易领域的研究的重要结论。比较优势理论经历了绝对成本理论、相对优势理论等几个阶段，最终成为当今国际贸易理论中相对完善的理论。大卫・李嘉图的理论弥补了亚

当・斯密关于对外贸易中存在的问题，认为生产技术的相对差别（而非绝对差别）是国际贸易的基石，由此才会产生相对成本的差别，每个国家都应以权衡利弊，避重就轻为原则，研发制造并出售本国具有“比较优势”的产品，购买具有“比较劣势”的产品。比较优势贸易理扩大了贸易得利的实用范围，并通过分析贸易产生的原因，完善了绝对优势贸易理论。

#### 4、 资源禀赋学理论

随着时代的发展，涌现了一批代表新古典经济学的学者，比较有代表性的理论是埃利・赫克歇尔和贝蒂尔・俄林的资源禀赋学说。资源禀赋又称要素禀赋，是一国拥有土地、劳动力、资本等各种生产要素的统称，此外还包括有关管理、技术的资源。该理论认为与别国同种要素相比，一国生产要素的供给比例较高并

且价格较低时，表明该国拥有相对充足的此类要素禀赋；反之，则相对稀缺。生产和使用充足要素的产品，可使一国在生产这项产品上拥有比较优势。要素禀赋理论基于比较优势理论和绝对优势理论对某一国家的资源优势进行深入分析，并从两个方面对比较优势理论进行了拓展：一方面对国际贸易产生的基础重新说明，即各国优势产品存在差异的原因是由于各国生产要素不同导致的；另一方面要素禀赋论提出了赫克歇尔-奥林模型，即对国际贸易在贸易双方要素投入及分配中的影响进行研究，这一理论是对比较优势的补充和完善，理性分析了各国优势存在的原因和推导出更加受益的一方。

### 二、 交易过程中产Th的成本对进出口贸易影响---交易成本理论

交易成本理论是由著名经济学者科斯研究创立，用来分析企业在交易过程中产生的费用问题，是近现代对外贸易理论的主流学说。交易成本指商品从始发地转移到目的地过程中需要承担的显性成本和隐性成本之和。通常情况下认为，由于信息不对称等多方面因素导致市场交易存在缺陷，进而引发交易费用的上涨，迫使生产规模相对较大的公司选择采用直销或者海外建厂的方式来降低企业费。对于当今社会的对外贸易来说，有些隐性的不太容易察觉的成本的确存在，比如搜寻成本、信息成本、议价成本、决策成本、违约成本、事前和事后的交易成本。交易成本理论是对新古典经济学的补充和完善，是考虑交易成本的基础上对经济现象进行分析和研究。

交易成本理论认为，在对外贸易过程中，人们不具备完全的理性，存在投机行为和不确定、复杂性等因素，对分析对外贸易都有一定影响。针对此，科斯在成本交易理论中指出“企业的显著特征就是作为价格机制的替代物，为了进行商品交易，有必要发现市场潜在需求者，有必要了解人们交易的愿望和方式以及通过讨价还价的谈判缔结契约，监督契约条款的履行等等”。

以科斯的成本交易为基础，随后威廉姆森以有限的理性和机会主义行为为假设前提，引入了资产专用性、不确定性和交易频率三个因素，对交易费用进行了深入研究，完善了交易成本的理论体系。

我国学者张五常先生认为，“生产----消费”这种经济循环模式只发生在虚拟的世界中，而在现实世界会产生交易费用。也就是说，在当代社会，交易费用是

总费用减去商品生产费用的部分；而对外贸易和物流是商品交易和流通过程的一部分，因此上述交易成本在两者的成本中都是适用的。

## 第四节 现代物流与对外贸易关系研究现状

随着经济的发展，科技的进步，现代物流业已经渗透到各行各业，也是衡量经济发展的重要指标，物流业被称之为加快地区经济发展的“催化剂”，并且对于改善国际贸易环境和降低贸易成本有着重要的作用。运用科学化、合理化的管理手段，协调各种关系提高现代物流活动的效率，可以推动我国现代化建设进程和对外贸易的发展。以下针对国内外学者的理论研究和实证研究进行总结：

针对现代物流与对外贸易关系的研究来讲，国内学者王力军（2005）提出了对外贸易与现代物流发展是相互影响的关系，即对外贸易是现代物流的起源和物质基础，现代物流的进步是推进对外贸易的发展的动力源泉。庞燕等（2006）认为协调好管理人员与物流业、外贸的关系，制定现代物流与对外贸易相适合的发展模式对经济发展有加速的作用。吴正芳（2007）分析了两者之间的关系后，总结提出了发展物流业的三大方法：加快物流领域信息化发展的步伐，优化物流基础设施的服务功能，提高物流流通环节的效率。

还有部分学者针对物流中的成本问题做了研究，国外学者克鲁格曼

（Krugman, 1991）在国际贸易的研究中首次研究了影响运输成本的因素。之后蒂尔道夫（Deardorff, 2001）运用比较分析模型对贸易方式和运费进行了分析。亨德逊（Henderson, 2001）也发现提高运输效率可以增加对外贸易总量。库玛和霍夫曼（Kumar, Hoffman, 2002）分析在经济全球化的背景下，运输效率和对外贸易之间的相互关系。国内学者以国外学者的研究为基础进行研究。李玉举，张鹏（2003）认为运输费用是影响对外贸易重要的影响因素，在对物流和对外贸易分析时，可以作为解释变量进行研究。史朝兴（2006）分析中国贸易影响因素时，研究得出，运输费用过高是导致中国贸易量降低的主要原因。李永生、张莉芳（2006）将物流成本对进出口贸易的作用深入分析，得出物流管理是否有效，物流资源是否合理利用，物流效率是否充分发挥，都影响着进出口贸易的总量和外商投资的规模。曹娟（2007）认为现代物流水平的提高降低了企业经营费用，从而提高了进出口贸易企业的盈利，扩大了对外贸易的发展规模。

对于现代物流与对外贸易关系的研究，除了已有的定性分析之外，更有大量学者进行了定量分析。国外学者对多个国家之间现代物流与对外贸易关系的研究较多。Julia Devlin（2002）研究了中东和北非国家，针对不同国家的物流体系对具体行业对外贸易产生影响进行分析，同时选取了进出口贸易时间作为衡量物流效率的指标。Massino Geloso（2006）也在研究现代物流与贸易时间影响对外贸易时，通过191家日本、英国和澳大利亚企业的数据回归分析指出，时间是贸易最大的成本，只能通过建设物流体系来降低，并且认为物流效率越高带来的贸易量越大。Michael. P. Keane等（2007）针对美国和加拿大两国间的对外贸易研究发现，推广JIT（JUST IN TIME）物流体系，可以提高物流效率，尤其使得跨国企业之间的贸易量显著增加。文中引入行业存货/销售量指数--I/S指数反映物流效率的变化，即指数下降说明物流效率提高，研究结果发现I/S指数越小，贸易量越大。进一步说明物流体系的完善可以降低贸易的成本，促进对外贸易的发展。

国内学者的定量研究集中在现代物流与对外贸易的指标选择、不同的运输方式对贸易产生影响以及针对不同地区的实证研究。刘金钵（2003）在研究美国和印度两国的物流领域时选取物流成本和物流时间作为切入点，通过商品价格、进出口总额和汇率作为参数进行分析，结果显示高物流成本不仅无法使贸易带来盈利，还需要用两国贸易中产品利润来填补物流成本的损失，他认为通过降低物流成本可以有效促进贸易发展。王俊（2004）采用计量经济学的方法研究中国物流业与经济增长的相互关系时，选择的自变量和因变量分别为货物周转量和国内生产总值GDP。杨长春（2007）则运用格兰杰因果检验国际贸易和国际物流之间的关系，并针对北美、日本和欧洲三个地区研究，选取的分析指标是每个地区的的海运运输量和进出口总额，结论表明对外贸易与物流之间存在双向因果关系，并且前者对后者的影响强度比较大。侯方淼（2008）在此基础上针对中国的对外贸易与物流关系进行了梳理，结论与杨长春的一致，即中国物流业发展对对外贸易的促进作用大于对外贸易对物流的促进作用。张宝友（2009）进一步讨论中国物流业发展与进出口贸易关系时采用了回归分析方法，选取的被解释变量和解释变量分别为进出口贸易额、货物周转量和物理网络里程。王领（2010）针对上海市的物流与对外贸易发展进行研究，其选取的指标有港口吞吐量、货物运输量和进出口额，通过搜集并分析了上海市近几十年的数据后发现，上海市作为沿海城市，

对外贸易的发展已经带动了现代物流业水平的提高，并且指出现代物流已成为对外贸易活动中不可缺少的工具，为了促进对外贸易的发展，需要最大程度地降低现代物流成本。俞雅乖（2012）对浙江省近30年的数据研究后认为现代物流是经济发展到一定阶段的产物；同时经济发展的程度决定了其对现代物流的需求，进一步决定了现代物流的发展水平和层级，现代物流和经济发展之间存在着相互促进、共同发展的互动关系，并且这种关系不仅仅是单向因果关系。

另有部分学者针对物流运输方式对二者关系产生影响进行了研究。如杨跃辉

（2007）研究认为进出口贸易规模扩大会促进当地港口物流行业整体水平的上升，并且这种推动力短期效果要比长期明显，但并未分析港口物流的具体影响因素，以及如何提高港口物流水平来促进对外贸易的发展。毕蕾（2008）针对江苏省四大港口的发展现状，分析了集装箱、煤炭和石油三大货物的吞吐量之间的关系，提出促进江苏港口发展的政策。刘亚东（2009）分析了不同运输方式对进出口贸易的影响，运用Granger因果检验揭示了公路运输、内河航运、铁路运输、民航运输、管道运输、沿海航运等物流变量与对外贸易间的因果关系。汪晓霞

（2009）则是从物流经营管理和区域经济的的视角去分析长三角港口物流与区域经济发展关系，并同时提出了如何提高港口物流水平带动对外贸易发展的政策建议。

## 第五节 计量方法介绍

计量经济模型方法很早以前就在经济领域就已经得到应用，不论是宏观还是微观计量方法都有所涉及。早在50年代时，美国经济学家克莱因和戈德伯格

（L. P. Klein, A. S. Goldberger, 1955）就创造了克莱因和戈德伯格模型，此模型对美国宏观经济分析起到很大作用，因此，克莱因也被誉为“计量经济学之父”，之后，大约60年代末期，另外一种计量模型“MPS模型”被联邦储备委员会和安多(Albert Ando)与莫迪利亚尼(Franco Modigliani)提出。之后，随着经济的不断发展，社会的不断进步，以往的计量模型存在局限性，不能够很准确的对经济形势进行分析，经过多年研究，向量自回归模型应运而生，通过实际的检验显示，由向量自回归模型衍生出的脉冲响应函数和方差分解方法可以更好的解释变量之间动态的关系。



+ *ApYt*- *p* + *B*1 *Xt* + *B*2 *Xt*- 1 + + *Br Xt*- *r* +*ε t*

为了解决经济研究中的不确定性，提高经济预测的准确性，在上个世纪，美国的经济学家Litterman, Sargent和Sims等人研究得出了时间序列向量自回归模型，主要用于替代联立方程(Simultaneous Equations)结构模型。向量自回归模型的一般数学表达式为：

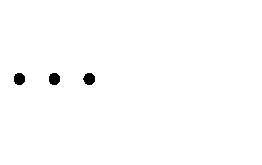
*Yt* =

*A*1*Yt*- 1 +

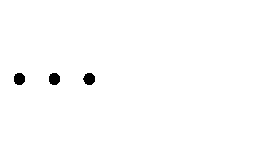
*A*2*Yt*- 2 +

（式2-1）

此公式中，*Yt*是m维内生变量向量，*X t*为d维外生变量向量，*A*1, *A*2 ,



, *Ap*

和*B*1, *B*2,, *Br*为待估计的参数矩阵，内生变量和外生变量分别有*p*阶和*r*阶滞后期。*t*为随机扰动项，与时刻互为相关性元素，但不能与公式右边的解释变量相关。

向量自回归模型的变量和结构相对简洁明了，避免了联立方程模型繁琐，尤其适用于经济研究领域中的中期和短期预测。因为其具备清晰，明了的特点，因此向量自回归模型被经济学家广泛应用于经济分析中。但同时，该模型也存在一定的局限性，在建立模型的过程中，需要的大量的模型参数，对数据序列的样本长度大，对于搜集数据过程中的可搜集性和精确性要求过高。

向量自回归模型首先分析滞后变量与其他变量间相互影响力的大小，其次脉冲响应函数和方差分解方法可以动态预测变量之间的相互作用关系。虽然这两种方法可以分析出变量间的动态关系，但是无法反应变量间的因果关系，只有通过格兰杰(Granger)因果关系检验才能预测因果。综上所述，通过向量自回归模型的脉冲响应函数、方差分解方法以及格兰杰(Granger)因果关系检验的方法，可以让经济预测更加精准。

分析动态社会问题的的另外一种理论模型就是方差分解（Variance

Decomposition）。脉冲响应函数是确保外界因素改变时，比如误差项增大或者减小，以及理论模型受到变量冲击时的动态影响。与脉冲响应函数不同，方差分解是通过研究结构冲击对内生变量的影响（通常用方差来衡量），进而深入分析不同情况的冲击的重要程度。所以方差分解是对理论模型中变量衍生出的每个随机波动的重要程度进行分析。

上世纪中期，计量领域里著名学者Granger研究并得出了格杰因果关系检验。格兰杰因果关系证明了两种变量之间存在时间上的差异，即一先一后的关系，从

统计上推导出两者关系是单向还是双向。此理论解决的问题是，当分析解释变量能否影响被解释变量的时候，关键在于判断现在的被解释变量对过去的解释变量影响程度的大小，引入被解释变量的滞后值能否使得结果更加具有解释力，比如假设解释变量为X，被解释变量为Y，当加入X时，可以提高Y的解释程度，或者在相关性分析时，X与Y相关度比较大，就可以说“Y是由X格兰杰引起的”。

以*yt*为被解释变量的方程可以表示如下：

*k* k

*Yt* *ai yt**i**bi xt**i**ut*

*i*1

*i*1

（式2-2）

于是检验*x*t对*y*t不存在格兰杰因果性的零假设是：

*H*0 *b*1 *b*2 *bi*  0

（式2-3）

如果*x*t的任何一个滞后变量的回归参数的估计值存在着显著性，则结论应是

*x*t对*y*t存在着格兰杰因果关系。

总体而言，格兰杰因果关系检验模型的主要观点是：因果关系，也就是在前一个时间段发生的事情A可以提高即将发生的事情B预测的准确性，那么就可以说A是B发生的原因。但是格兰杰检验的原因并不能够控制格兰杰检验的结果，也就是说格兰杰检验是变量A是否与变量B有关系，并且可以提高预测的准确性，而非是检验两者在经济上的因果关系。

当今很多经济研究中，都会运用到格兰杰因果关系检验，这种方法是经常会用到的检验方法，是做实证分析重要的工具。在本文中，对向量自回归模型的合理性解释将采用格兰杰因果关系检验的方法，其是对向量自回归模型得到的结果进行进一步的分析，因此它是本文研究物流因子的变动对进出口贸易的影响的一个十分关键的解释模型。

所以，运用向量自回归模型，并且以脉冲响应函数、方差分解模型和格兰杰因果关系检验模型作为解释模型对向量自回归模型得到的结果进行进一步的分析，对于研究变量间的动态影响关系这种方法非常方便。所以在本文研究现代物流与对外贸易的关系中，将运用向量自回归模型，并且采用方差分解、脉冲相应函数、格兰杰因果关系检验模型从不同的层面去分析两者之间的关系。

## 第六节 研究评述

总结以上的研究，现评述如下：

第一，国内学者对物流和对外贸易影响的研究多数在国外已有研究基础上展开。相对于国外物流的发展，中国的港口物流起步比较晚，对于港口物流与对外贸易关系的研究较少。

第二，从理论角度来看，学者们对物流与贸易之间相互促进的关系是认可的，物流业的成本降低一方面来自物流本身的发展，比如政策扶持、物流园区的建设、物流基础设施以及环境的不断完善；另一方面也来自对外贸易的发展，比如对外贸易额的不断增长，不但会带动当地经济的增长，同时也会促进物流业的发展，反之也是成立的。总的来说，很多理论研究表明贸易量的提高与优化改善物流行业息息相关。

第三，从实证研究角度看，检验物流与对外贸易关系的实证方法有格兰杰检验、弹性分析等，但数据比较陈旧。大部分的学者研究所用的被解释变量大都为贸易总额，而解释变量的因子却没有统一的标准，一般是：吞吐量、运输量、货物周转量、物理里程等。此外，考虑到对外贸易额占经济增长的比重较大，所以部分学者在研究两者关系的过程中还会用到经济增长率或者GDP等数据来进一步阐述贸易和物流之间的关系。

第四，对于我国而言，江苏作为一个沿海城市，同时也是一个贸易大省，对该地域做物流与对外贸易关系研究的文献较少，部分文献是江浙沪地区的两者关系研究，针对江苏这一特定地域进行定量的分析的较少。

# 第三章 现代物流与对外贸易间的相互作用

## 第一节 现代物流对对外贸易的影响

本文采用货物周转量和港口吞吐量作为代表物流的因子，如图3-1所示，这两个变量可以表明物流发展的规模大小，而作为这两个变量最直接的体现就是物流效率和物流成本。一方面，货物周转量和港口吞吐量的增加，表明每次运输可承载货物的数量变多，即效率的提高；另一方面货物周转量和港口吞吐量的提高，表明了物流成本降低，因为从机会成本的角度出发，物流系统管理充分运作，会降低交通工具的闲置率，避免了资源的浪费，进而降低了物流成本。



物流规模

（货物周转量）

（港口吞吐量）

物流效率物流成本

交易成本

对外贸易量

图3-1 物流对对外贸易作用

货物周转量和港口吞吐量的增多说明物流效率的提高和物流成本的降低，根据交易成本理论，在商品流通中，成本的降低和效率的提高可以提高交易数量，即推动对外贸易的发展。因此，接下来本文从物流效率和物流成本与对外贸易之间的关系进行定性分析。

### 一、 物流效率对贸易的影响

#### 1、 物流环节效率

从整体上来看，物流环节是货物从供应商送达到客户过程中所产生的活动，包括运输、储存、包装、装卸搬运、流通加工、配送等一系列的环节，因此物流环节具有统一性、协调性和整体性的特点，只有整体合理化的运行，才能提高物流环节的效率，缩短流通的时间，提高服务的质量，增加客户满意度，最终实现贸易量的增多。

#### 2、 物流信息管理的效率

随着时代的发展，网络已经成为主流的沟通媒介，有效的信息传输可以提高

工作的效率。对于物流尤其是港口物流，政府依托现代的信息传输技术可以充分提高物流运作的效率。作为政府管理人员，需要对物流活动进行组织、计划、协调等管理工作。依托公共信息服务平台，第一可以为物流运作提供电子化管理；第二保证数据快捷、方便、安全的进行交换；第三可以为客户提供特定的物流信息服务。从港口海关来讲，物流信息管理有利于整合监管资源。同时为了实现信息共享以及高效的商流和资金流的运作，需要建立统一的口岸数据平台，提高海关的工作能力和效率。高效的信息管理，提高了进出口产品的流通速度，增强了一国对外贸易的竞争力，推动对外贸易的发展。

### 二、 物流成本对贸易的影响

物流成本不仅仅包括外部运输费用和仓库保管费用，从空间上来讲，物流成本是货物在流通过程中（包括静止）所消耗的人力、物力、资金等各种资源的表现，是物流各个环节中，如装卸、包装、搬运、储存、运输、流通加工、物流信息处理等的人力、物力和财力的总和。

当今世界对外贸易竞争激烈，成本已经成为各行业最为关注的领域，自从生产和销售成本的利润空间缩小之后，许多行业都把视线转移到物流这一流通领域来，据统计物流成本占GDP的四分之一左右，可见如果物流成本有所降低，对整个国民经济的发展都是有所推动的。如图3-2所示：

物流成本

交易费用

对外贸易量

图3-2 物流成本对对外贸易量影响

由图3-2可知，物流成本的普遍下降，会直接影响到产品的价格，导致物品价格的降低，这将促使交易费用下降，交易费用的降低，使得一国的对外贸易量增加。

从物流活动划分，物流费用分为：物流环节费、信息流通费、物流管理费。接下来将分析具体成本的影响：

##### （1） 物流环节费用

物流环节费用是在空间上，货物发生转移而产生的费用，包括包装费、运输费、保管费和装卸费等。在对外贸易中，货物的流通环节分为进口，出口两个部

分，如下图3-3所示：

国外供应商

（客户）

客户

（国内供应商）

（包装费）

港口

（海关）

中转仓库

运输

（装卸费、仓储费）（运费）



图3-3 进出口货物流程

对于出口商品来说，针对某种货物而言，首先从国内供应商对生产出来的产品进行包装，出厂的时候就已经产生了费用，其次不论以何种运输方式，在货物运输的过程中，会产生运输费，然后货物到达中转仓库或者第三方仓库，对货物进行保管和搬运，会产生装卸费和仓储费，最终通过港口海关验收，发往海外。所以通过优化物流环节，降低商品流通中的成本，可以提高对外贸易量。

##### （2） 信息流通费

信息流通费是商品价值的交换过程中，发生的物流信息沟通和管理费用，包括与订货处理、库存管理、客户服务相关的费用。经济全球化使得各国之间贸易更加频繁，传统的管理模式已经不适应当今物流和对外贸易的发展，信息化的管理才是提高对外贸易效率的手段。同时，信息流通将会产生一系列的费用，从长远来看，从提高效率角度出发，应该加大对信息化的投入，从短期来看，应该尽量节约成本，提高信息传输的有效性，提高国家对外贸易，尤其是出口产品的竞争力。

##### （3） 物流管理费

物流管理费用是通过组织、计划、调配物资、控制保证物流活动正常运作而产生的费用，包括机构物流管理费用和现场物流管理费。物流管理费用与货物的运输大小、多少没有直接的联系，但是物流管理费用的多少会影响物流总费用的高低。据政府的一份报告显示，我国物流管理费用占GDP的18%，高于其他经济发达国家。因此管理者如果能从制定计划开始就注意节约管理费用，比如对原有的一些消耗定额进行重新配比，减少流通过程中物资、人力的浪费，就可以降低物流管理费用，从而推动对外贸易的发展。

## 第二节 对外贸易对现代物流的影响

对外贸易是指两国之间商品、劳务和技术的交换活动。那么两个国家商品交互的过程就是由物流运输来完成，所以贸易规模的扩大可以降低交易次数，从而使得物流成本减低，提高了物流运输的效率。如图3-4所示。

贸易规模

对外贸易量

交易次数与规模

物流效率物流成本

图3-4 对外贸易对物流的影响

### 一、 对外贸易对物流基础设施的作用

物流的基础设施主要包括仓储、运载设施、以及计算机信息通讯设备等。物流基础设施不断优化可以起到提高物流效率、降低物流成本、改善物流条件和保证物流质量的作用。物流基础设施的完善需要当地经济作为支撑，如果当地对外贸易规模扩大，必将带动地区经济的发展，所以从长远来看，有着提高物流效率和降低物流成本的作用。

### 二、 对外贸易对港口物流的作用

港口物流是现代物流的一部分，是连接国内与国际的节点，依靠对外贸易的发展和地区经济的发展逐渐形成的。随着对外贸易量的扩大，使得海上运输业迅速发展，港口规模扩大，最终促使港口物流的成长。因此对外贸易的发展是港口发展的保障和前提条件。

第一，对外贸易发展扩大了港口物流的规模。据统计对外贸贸易中近九成的货物运输都是以港口为连接点通过海运实现。随着中国入世之后，为了满足不断增多的对外贸易量，码头和泊位数同时也在迅速增多，港口物流的规模逐步扩大。从国内对外贸易的角度来看，截止到2011年全国货物贸易总额就已达到3.5 万

亿美元，与2010年2.97亿美元相比，涨幅达到17.8%。从港口物流的情况来分

析，据统计，2011年全国港口吞吐量达到100亿吨，相比于去年的80.2亿吨，涨幅为24.7%，其中有八个港口排名全球港后前二十位，这说明对外贸易量的扩

大，带动了国内港口物流规模的扩大，促进了物流业水平的整体提高。第二，对外贸易的增发展推进了港口物流信息化的建设。

随着一国经济的不断发展，产品质量的不断提高，进出口的货物总量逐年增长，必然会要求港口运作的各个环节加以配合和协调，如加快港口货物流通、提高装卸效率、人性化的服务、通关运输、储存、配型的及时性等。处理诸多复杂问题，必将要求一个完善的信息化平台建设作为保证。所以对外贸易的发展会扩大港口服务业的范围，提高港口信息技术的水平。

因此对外贸易规模的扩大对港口物流的发展，物流效率的提高，物流成本的降低都是有正效应的。

## 第三节 本章小结

第一，上述内容首先从物流效率和物流环节两个方面对物流和进出口贸易进行了研究，分析得出通过对物流环节、信息传输以及物流管理三个方面进行优化是可以提高物流效率和降低物流成本从而促进进出口贸易的发展。

第二，本章第二节从对外贸易的角度阐述两者之间的关系，分别从对外贸易与物流基础设施和港口物流的关系进行分析，得出对外贸易的发展可以促进现代物流水平的提高。

综上所述，对外贸易和现代物流之间存在着相互促进、相互依赖的关系。本文根据上述分析以及江苏省自身情况，选择了年吞吐量和货物周转量代表物流规模和流通环节，同时选择了进出口总额代表对外贸易。

# 第四章 江苏省现代物流与对外贸易关系实证研究

## 第一节 江苏省物流发展现状与存在问题

江苏省作为沿海地区，经济发展一直名列全国前茅，借助独特的地理优势和政策的扶持，已经形成立体化、网络化的发展格局。以此作为支撑，对商品的市场需求不断扩大，由此也带动了物流业的发展，大批物流园区建设成立，第三方物流业蓬勃发展，物流基础设施不断完善，物流、资金流和信息流的有效结合，进一步推进了物流整体化格局的形成。

### 一、 江苏省物流业发展水平分析

表4.1 2006-2010年江苏省物流业总体情况

| 年度 | 社会物流总额 | | | 社会物流总费用 | | | 物流业增加值 | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 当年数  （亿元） | 同比  （%） | 物流需求系数 | 当年数  （亿元） | 同比  （%） | 与 GDP  的比率  （%） | 当年数  （亿元） | 同比  （%） | 占全省服务业的比重  （%） |
| 2006 | 62288.7 | 23.6 | 2.89 | 3715.1 | 14.4 | 17.1 | 1361.2 | 13.4 | 17.0 |
| 2007 | 76418.1 | 22.7 | 2.99 | 4331.8 | 16.6 | 16.6 | 1625.6 | 14.3 | 16.5 |
| 2008 | 84388.7 | 10.4 | 2.77 | 4987.5 | 15.1 | 16.1 | 1964.8 | 14.3 | 16.4 |
| 2009 | 92461.8 | 9.6 | 2.71 | 5423.4 | 8.7 | 15.7 | 2222.2 | 13.6 | 16.2 |
| 2010 | 116226.3 | 25.7 | 2.84 | 6337.2 | 16.9 | 15.3 | 2659.5 | 15.1 | 15.4 |

表4.1 为2006年到2010年江苏省物流业发展的总体情况。从表中看出，

2006到2010年社会物流总额达到43.2万亿元，是上一个五年计划的2.6倍。其中，2010年江苏省社会物流总额达11．6万亿元，是2006年的2.3倍，年均增长在18.2%；2010年江苏省物流业实现增加值2659．5亿元，是2006年的2.2倍，年均增长14.1%（按可比价格计算）；另外，五年中每年全省物流业增加值

占服务业增加值的比重超过15%1。

表4.2 2006-2010年江苏省物流总额构成情况

| 年度 | 工业品物流总额 | | | 进口货物物流总额 | | | 外省市商品购进额 | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 当年数  （亿元） | 同比  （%） | 占物流总额  （%） | 当年数  （亿元） | 同比  （%） | 占物流总额  （%） | 当年数  （亿元） | 同比  （%） | 占物流总额  （%） |
| 2006 | 46079.6 | 26.6 | 74.0 | 9849.3 | 14.6 | 15.8 | 5529.0 | 19.0 | 8.9 |
| 2007 | 58003.3 | 25.9 | 75.9 | 11089.3 | 12.6 | 14.5 | 6315.0 | 14.2 | 8.3 |
| 2008 | 65017.2 | 12.1 | 77.0 | 10539.5 | －5.0 | 12.5 | 6987.4 | 10.7 | 8.3 |
| 2009 | 73294.9 | 12.7 | 79.3 | 9533.2 | －9.6 | 10.3 | 8091.4 | 15.8 | 8.8 |
| 2010 | 92084.5 | 25.6 | 79.2 | 13216.9 | 38.6 | 11.4 | 9143.3 | 13.0 | 7.9 |

从江苏省物流总额构成情况（表4.2）来看，全省进口货物物流总额、工业品物流总额和外省市商品购进额三大项约占江苏省社会物流总额的98%左右（见表4.2），余下2%的则是农产品物流总额和再生资源物流总额的总和。其中工业品物流总额涨幅较大，从2006年46079.6亿元增长到2010年的92084.5亿元，涨幅为5.2%，表明省内生产制造企业通过技术创新和现代化管理，已经逐渐把物流部门外包给专业物流公司，集中发展公司核心产品，从而提高工业成品的质量和数量，拓展了市场，提高了企业利润。所以物流的专业化、集中化可以带动江苏省经济和贸易的发展。

表4.3为06-10年江苏省社会物流总费用的构成情况，分为三大类：运输费用、保管费用、管理费用。从所占总费用比重可以看出，运输费用和管理费用近五年变化不是很大，只有保管费用从2006年的1219亿元增长到2010年的2186.8亿元，涨幅达到1.7%，这说明江苏省物流信息化投入比重加大，信息化水平有所提高，物流行业整体水平向智能化、网络化发展。长远来看，这种趋势有益于提高省内物流效率，降低物流成本。

1数据来源：“十一五”江苏物流业发展分析.江苏省统计局.

[http: //www. jssb. gov. cn/jstj/fxxx/tjfx/201110/t20111019\_116049. htm](http://www.jssb.gov.cn/jstj/fxxx/tjfx/201110/t20111019_116049.htm)

表4.3 2006-2010年江苏省物流总费用构成情况

| 年度 | 运输费用 | | | 保管费用 | | | 管理费用 | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 当年数  （亿元） | 同比  （%） | 占总费用  （%） | 当年数  （亿元） | 同比  （%） | 占总费用  （%） | 当年数  （亿元） | 同比  （%） | 占总费用  （%） |
| 2006 | 2014.2 | 11.3 | 54.2 | 1219.0 | 21.1 | 32.8 | 482.0 | 11.5 | 13.0 |
| 2007 | 2308.3 | 14.6 | 53.3 | 1488.0 | 22.1 | 34.4 | 535.5 | 11.1 | 12.4 |
| 2008 | 2750.2 | 19.2 | 55.1 | 1682.2 | 13.1 | 33.7 | 555.1 | 3.6 | 11.1 |
| 2009 | 2951.4 | 7.3 | 54.4 | 1853.7 | 10.2 | 34.2 | 618.3 | 11.4 | 11.4 |
| 2010 | 3430.1 | 16.2 | 54.2 | 2186.8 | 18.0 | 34.5 | 720.3 | 16.5 | 11.4 |

### 二、 江苏物流业存在的问题

近年来，在国家政策的引导下江苏省物流业已有了一定发展，但仍存在许多问题并且与计划的目标还有较大的距离，存在的问题可归结为以下几点：

#### 1、 市场总体发展速度过慢

这一现象存在两个方面的原因，从企业层面看，中小企业对现代化物流认识不足，许多物流业务都是由企业自身运营，第一造成了资源的浪费，第二造成了企业成本的提高。同时，由于资金技术等多方面因素的限制，很多企业对物流的理解仅仅限于运输层面，并没有做到信息化的管理，因此造成效率低下。

从宏观层面看，各地方政府虽然都在积极努力发展江苏省物流业，但缺少统筹意识，在推动地区物流业发展的同时忽略与其他地区的协调与沟通，造成江苏物流总成本的上升。另一方面，政府对物流业缺少统一的管理标准，空运有空运的标准，公路运输有公路运输的标准，造成管理上的混乱与管理效率的低下。

#### 2、 物流发展受限，增值业务不完善

第三方物流是指企业把自己的物流业务外包给专业的物流公司，通过有效的信息沟通协调和管理物流活动。

通过国家政策的引导，江苏省政府正积极规划物流业的发展，到2010年江苏省社会物流总额中工业品物流占了79.2%，但从物流服务水平来看，整体水平

仍然偏低，作为政府重点发展的第三方物流业，仍然存在缺乏合理规划和规模偏小的问题，仍然依靠传统的运输、仓储、配送等传统物流服务功能作为盈利项目，对于物流服务的增值业务如订单处理、退货反馈等业务不够完善，客户满意度较低，导致许多中小企业宁愿发展自己物流业务，也不去选择第三方物流，这制约了江苏省物流业的发展，从长远来讲，更不利于地区经济与贸易的发展。

#### 3、 基础设施薄弱，效率偏低

##### （1） 物流园区规划不合理，重复建设

“十一五”期间，各地都响应国家号召，加大对物流业的投资力度。江苏作为沿海地区，各地区在省政府的鼓励和扶持下都在建设物流园区，例如常州市花费1.6亿元建设新北区物流园，南京投资3.2亿元建设龙潭液体化工物流基地，

苏州投入30亿元建设白洋弯物流园区，无锡现代金属物流园投资达到11亿元2。从某种意义上讲，当地政府对物流业的重视程度有很大提高，但是物流园区的建设仍然不能够满足物流行业发展的总需求；从区域角度分析，一方面由于当地政府在建设物流园区时缺乏整体规划，存在重复建设的问题，从而导致较多的物流园闲置；第二，许多物流园区在规划时未考虑到交通问题，建设在企业密集而且靠近城市的地区，造成交通运输的阻塞，降低了物流运输的效率，提高了物流运输的成本。

##### （2） 交通设施满足不了物流业的发展

随着江苏物流业的发展，2011年全省货运量已经达到212594万吨，比2010

年增长12.7%，其中公路达到140803万吨，铁路达到7282万吨，水运达到54012万吨，日益增长的货运量给交通运输带来了压力，铁路已经趋于饱和，而且过多的铁路运输会导致货物运输效率低下，同时公路运输通行能力不足所引起的交通堵塞，同样也会增加运输成本。

##### （3） 技术设备落后，效率低下

第一，物流企业的信息化水平偏低，条码、RFID、磁卡等较为先进的物流信息化设备普及率低下，许多企业仍然采用传统的搬运、装卸和运输来完成物流活动。不引进信息化设备可以降低企业短期成本，但从长远来看，这会成为物流业发展的绊脚石。第二，已有的信息设备得不到应用。虽然许多物流企业在政府的

2数据来源：江苏统计局. [http: //www. jssb. gov. cn/jstj/fxxx/tjfx/201110/t20111019\_116049. htm.2010](http://www.jssb.gov.cn/jstj/fxxx/tjfx/201110/t20111019_116049.htm.2010)年12 月

领导下都建立起了自己的网上交易平台，但事实上，网站主页仍以宣传企业文化、突出企业形象为主，而有实际意义的客户管理平台却不能发挥其作用，造成了资源的浪费。

#### 4、 物流人才紧缺，从业人员素质偏低

由于国内物流业起步比较晚，许多物流企业仍然停留在传统的物流阶段，即只做运输业务，导致大多数从业人员未接受正规的物流知识技能的培训，知识水平偏低并且综合素质不高，致使物流行业专业人才比较匮乏。作为沿海发达地区的江苏省也同样存在此类问题。据统计数据显示，江苏物流人才缺口达到几十万并且每年还不断增多，其中具有一定理论基础和实践经验的高级物流人才最为稀缺。虽然现在江苏省各大高校都开设了物流专业，但培养出来的学生和市场需求不匹配，企业需要能够理论结合实际的实用型人才，而高校的教育体制以学术理论为主，从某些方面也遏制了江苏物流业的发展。

## 第二节 江苏省进出口贸易概况分析

伴随着改革开放，江苏省对外贸易发展迅速，外贸依存逐年攀升。进出口总额已经从2000年456.38亿美元增长到2007年3496.71亿美元，是2000年的 6

倍左右。自从2008年11月份开始，由于受到全球金融危机和江苏省的外贸依存度过大的影响，导致江苏省经济增速放缓，大宗商品的价格跌落，全省进出口总额增速大幅下降，进出口总额已经从2008年的3922.68亿美元跌落到2009年的

3388.32亿美元，尤其是从2008年11月份，江苏省进口总额已经呈现负增长，同比下降29.6%，同时由于国外的客户订单减少和预付款形式的贸易融资大量减少，出口总额同比下降8.6%。这是改革开放以来，江苏省对外贸易首次出现的负增长月份。随着全球经济的复苏和国家政策的引导，到2009年11月，江苏对

外贸易实现恢复增长。与2009年相比，2010年江苏省对外贸易总额达到4657.93亿美元，已经完全回到了全球金融危机之前的增长趋势，尤其在一月份，进口增幅达到102.9%，是中国加入WTO后的单月第三高。这种高开稳走的趋势和我国政府面对金融危机时，实行扩大内需，增强投资的政策息息相关。

进出口总额变化趋势如图4-1所示：

江苏省进出口总额（亿美元）

5000.00

4000.00

3000.00

2000.00

1000.00

0.00

2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010

时间

图4-1 2000-2010年江苏省进出口总额

### 一、 江苏省进口贸易分析

表4.4 2000年、2005年、2010年江苏省进口情况

单位：万美元

| 项目 | 2000 | 2005 | 2010 |
| --- | --- | --- | --- |
| 进口总额 | 1986857 | 10495916 | 19524242 |
| 初级产品 | 243306 | 970816 | 2795967 |
| #食品及活动物 | 6992 | 28847 | 90348 |
| 饮料及烟类 | 24 | 44 | 2360 |
| 非食用原料（燃料除外） | 199534 | 808066 | 2156528 |
| 矿物燃料、润滑油及有关原  料 | 32777 | 107273 | 357542 |
| 动植物油、脂及蜡 | 3979 | 26586 | 189189 |
| 工业制成品 | 1743551 | 9525099 | 16728275 |
| #化学成品及有关产品 | 305997 | 1326580 | 3065531 |
| 按原料分类的制成品 | 361815 | 971346 | 1586613 |
| 机械及运输设备 | 968560 | 5290062 | 9279548 |
| 杂项制品 | 106909 | 1933346 | 2790729 |

表4.4所示江苏省进口贸易总体趋势是逐年上涨的，进口贸易分为两类，一类是初级产品，包括：食品及活动物、非食用原料、矿物燃料、润滑油及有关原料、动植物油、脂及蜡等；第二类是工业制成品，包括：化学成品及有关产品、按原料分类的制成品、机械及运输设备和杂项制品。

为了进一步分析，本文选取了三个节点进行阐述：分别是2000年、2005年、

2010年产品进口总额，如表4.4所示。从上表看出，江苏省进口总额从2000 年

的198亿美元增长到2005年1049亿美元，涨幅在430%，而到2010年达到1952

亿美元，五年涨幅在86%。初级产品从2000年的24亿美元增长到2005年的97亿美元，涨幅为304%，而到2010年到达280亿美元，涨幅为189%。工业制成品从2000年174亿美元增长到2005年的953亿美元，涨幅为448%，而到2010年到达1673亿美元，涨幅为76%。

### 二、 江苏省出口贸易分析

表4.5 2000年、2005年、2010年江苏省出口情况

单位：万美元

| 项 目 | 2000 | 2005 | 2010 |
| --- | --- | --- | --- |
| 出口总额 | 2576979 | 12298215 | 27055014 |
| 初级产品 | 83977 | 157683 | 437429 |
| #食品及活动物 | 44048 | 72218 | 192966 |
| 饮料及烟类 | 109 | 814 | 253 |
| 非食用原料（燃料除外） | 25181 | 52379 | 174192 |
| 矿物燃料、润滑油及有关原料 | 14026 | 29711 | 66033 |
| 动植物油、脂及蜡 | 613 | 2561 | 3986 |
| 工业制成品 | 2493002 | 12140532 | 26617586 |
| #化学成品及有关产品 | 193596 | 657343 | 1667929 |
| 按原料分类的制成品 | 490649 | 1805190 | 3781028 |
| 机械及运输设备 | 969493 | 7014182 | 16448028 |
| 杂项制品 | 839264 | 2661011 | 4704451 |

表4.5 为江苏省2000年、2005年以及2010年的出口情况，可看出，出口

贸易与进口贸易相似，总体趋势呈逐年递增，从2000年的257亿美元增长到2005

年的1230亿美元，涨幅为379%，而到2010年达到2706亿美元，这五年涨幅在

120%。初级产品从2000年的8亿美元增长到2005年的16亿美元，涨幅为100%，

而到2010年达到44亿美元，涨幅为175%。工业制成品从2000年的249亿美元

增长到2005年的1214亿美元，涨幅为388%，而2010年达到2662亿美元，涨幅为119%。

### 三、 江苏省对外贸易现状总结

从江苏省进出口情况可以看出，2000年到2005年江苏省不论是从进口还是出口贸易涨幅都很大，并且进口贸易涨幅大于出口贸易。这表明中国加入

WTO推动了江苏省的对外贸易发展，另外一方面也说明中国经济在此阶段仍然处于发展初期，对国外产品的依赖度过大，需要大量进口商品。而从2005年到2010年间，江苏省进出口涨幅有所降低，但出口贸易涨幅大于进口贸易。形成这种情况的原因有两个，第一由进出口基数较高、出口退税率下调等因素所致，另外还受到2008年金融危机的影响，江苏省进出口贸易受到一定的影响；第二，根据数据得出江苏省已经由前几年的贸易逆差转变为近些年的贸易顺差，一方面说明江苏省招商引资的政策执行力高，效果明显，另一方面也表明随着江苏省经济、科技等相关领域的发展，中国的产品已被越来越多的国外客户接受。

本文的数据均为年度数据，选取时间段为2000-2010年，数据来源为《江苏统计年鉴—2010》和江苏省统计局网站：[http: //www. jssb. gov. cn/](http://www.jssb.gov.cn/) 。

## 第三节 变量选取及数据处理

### 一、 变量选取和数据来源

研究江苏的对外贸易和物流之间的关系，变量的选取和来源以及模型的建立尤为重要，基于前文对两者之间关系的分析和研究，本文采用的变量如下：

#### 1、 货物周转量

货物周转量是在一定时期内各类运输工具运送货物数量与其相应运输距离的乘积之总和。它不仅可以反映运输业生产总值，也能为编制和检查运输生产计划、计算运输效率、劳动生产率以及核算运输单位成本的提供参考依据。计算货物周转量通常按发出站与到达站之间的最短距离，也就是计费距离计算3。计算公式为：货物周转量＝∑货运量×运输距离。

货物周转量是衡量物流的一个重要指标，首先从运输形式上，其范围涵盖了铁路、公路、水运、空运、管道五个物流运输过程的几种运输形式，其次，在计算方法上，不但需要货物的运输数量，同时也考虑到运输距离的因素，相对较为全面。因此本文把货物周转量作为解释变量之一。

#### 2、 港口吞吐量

3陈蕾.交通基础设施投资与区域经济增长----基于中国区域的实证[D].东南大学，2010，（4）

港口吞吐量是指每年通过海运或者内河运输的方式到港货物的数量，直接反映了港口规模大小和港口生产经营活动成果。

江苏作为沿海发达地区，自身物流业的发展相对于内陆省份有所不同，港口物流占江苏物流业的比重很大，而港口吞吐量是衡量港口物流发展的重要指标，因此，本文选取港口吞吐量作为解释变量之一。

#### 3、 对外贸易总额

反映一国在某一时间段内进出口货物的数量指标，其可以代表某国或者某一地区对外交易的评价指标。因此本文把江苏对外贸易总额作为被解释变量。

本文的数据均为年度数据，选取时间段为1990-2010年，数据来源为《江苏统计年鉴—2010》和江苏省统计局网站：[http: //www. jssb. gov. cn/](http://www.jssb.gov.cn/)，具体数据见附录B。

### 二、 数据处理

#### （一） 定基数据

由于本文实证模型中采取的变量包括货物周转量、港口吞吐量及江苏省对外贸易总额，据此收集到的数据单位不同，为了便于模型的计算以及数据的统一性，将所有指标数据的基期调整为1990年，并且调整后的江苏省货物周转量数据记作hw，调整后的江苏省港口吞吐量数据记作gk，调整后的江苏省对外贸易总额数据记作jc。

#### （二） 对数化处理

通常情况下时间序列的原始序列都是非平稳的，而非平稳的时间序列中很大程度上存在着异方差，异方差的存在会在很大程度上影响到实证模型的输出结果。因此为了消除异方差的影响并能够反映出变量之间的弹性系数，本文对以上指标数据进行自然对数变换，并且用lghw表示对数处理后的江苏省货物周转量，

lggk表示对数处理后的江苏省港口吞吐量，lgjc表示对数处理后的江苏省对外贸易总额。经过对数处理后的各数据走势如图4-2所示。

由图4.2可知在1990至2010年的这段时间内，江苏省货物周转量、港口吞

吐量及对外贸易总额都呈增长趋势，其中江苏省货物周转量在1997 年到1998

年增幅较大。从各数据的走势来看，江苏省对外贸易总额与江苏省货物周转量、

港口吞吐量之间应存在着正相关关系。



图4-2 对数处理后的各数据走势

## 第四节 实证检验

### 一、 相关性分析

三个变量相对应的对数序列具有一定的相关性，运用Eviews 6.0检验各个变量之间的相关性，显示结果如表4.6。

表4.6 序列相关性检验

|  | LGGK | LGHW | LGJC |
| --- | --- | --- | --- |
| LGGK | 1.000000 | 0.905531 | 0.960684 |
| LGHW | 0.905531 | 1.000000 | 0.955317 |
| LGJC | 0.960684 | 0.955317 | 1.000000 |

相关系数表示变量之间相关程度的高低，取值范围为[-1, 1]，取值为1时为完全正相关，取值为-1时候为完全负相关，取值为0时为不相关。检验结果显示，对外贸易总额与货物周转量相关度为0.955317，对外贸易总额与港口吞吐量相关度为0.960684，由此看出，江苏省对外贸易总额和港口吞吐量、货物周转量之间高度正相关。

### 二、 单位根检验

在对各序列建立VAR模型之前，首先应对各变量进行单位根检验以检验时间序列是否平稳。本节运用Eviews6.0软件，采用ADF检验方法对前文经过处理后的数据和及其差分形式进行平稳性检验，其中l(\*)表示经过定基化和对数处理的数据形式，以下简称原序列，dl(\*)表示原序列的一阶差分形式，dl(\*) 1表示原序列的二阶差分形式，具体检验结果如表4.7所示。

表4.7 各序列的ADF检验结果

| 变量 | 检验形式  （C, T, K） | ADF  检验值 | 1%  临界值 | 5%  临界值 | P 值 | 平稳性 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| lgjc | C，0，4 | -3.784993 | -4.667883 | -3.733200 | 0.0459 | 非平稳 |
| dlgjc | C，0，0 | -3.228000 | -3.831511 | -3.029970 | 0.0341 | 非平稳 |
| dlgjc1 | C，0，0 | -4.575901 | -4.571559 | -3.690814 | 0.0099 | 平稳 |
| lggk | C，0，0 | -0.143485 | -3.808546 | -3.020686 | 0.9314 | 非平稳 |
| dlgjk | 0，0，0 | -3.320270 | -2.692358 | -1.960171 | 0.0023 | 平稳 |
| lghw | C，0，1 | -1.670153 | -4.532598 | -3.673616 | 0.7244 | 非平稳 |
| dlghw | C，0，1 | -2.762698 | -4.571559 | -3.690814 | 0.2265 | 非平稳 |
| dlghw1 | 0，0，1 | -3.824167 | -2.708094 | -1.962813 | 0.0008 | 平稳 |

注：C表示带有常数项；T表示带有趋势项；K表示采用的滞后阶数

由检验结果可知，所有变量的原序列无论是在1%还是5%的显著性水平上都是非平稳的，P值均大于0.05，是非平稳的时间序列；而lggk经过一阶差分以后，在1%的显著性水平上就都能达到平稳，P值均小于0.01，是平稳的时间序列；

lgjc、lghw则是经过二阶差分以后，在1%的显著性水平上能达到平稳。因此可以说lggk是一阶单整的，lgjc、lghw是二阶单整的。

### 三、 最优滞后期

最优滞后阶数的确定对VAR模型的建立有着重要的作用，最优滞后阶数的确定可以看作是实证研究的关键步骤之一，它的取值在很大程度上能够影响到实证分析的最终结论。信息准则具体分为FPE、LR检验、SC信息准则、AIC信息准则和HQ信息准则五种，本文拟通过这五种方法以少数服从多数的原则来对最

优滞后阶数进行最终确定。本文中由于样本数据有20个，按照以往选取观测值的10%作为最大滞后阶数进行检验的经验和惯例，实际操作中即以3为最大滞后阶数，具体的检验结果见表4.8。

由表4.8可以看出，五种判定准则中都选择选择2作为最优滞后阶数，即本文实证模型选择的最优滞后阶数为2。值得注意的是，此处的最优滞后阶数是拟建立VAR模型时的数值，在进行其它检验时需做相应的调整。

表4.8 实证模型最优滞后阶数的确定

| Lag | LogL | LR | FPE | AIC | SC | HQ |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 0 | -30.81761 | NA | 0.007058 | 3.559748 | 3.708870 | 3.584986 |
| 1 | 39.83682 | 111.5596 | 1.09e-05 | -2.930191 | -2.333703 | -2.829242 |
| 2 | 53.23871 | 16.92871\* | 7.52e-06\* | -3.393548\* | -2.349695\* | -3.216887\* |

### 四、 格兰杰因果检验

格兰杰因果检验要求所用的数据都是平稳的，所以本文将对的lgjc1、dlghw1

和lggk进行格兰杰因果检验，所得结果为表4.9所示。

表4.9 各变量间的格兰杰因果关系检

| 原假设 H 0 | 滞后期 | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| dlgjc1 不是 dlghw1 的  Granger 原因 | 0.4897 | 0.9069 | 0.8237 | 0.8120 | 0.9603 |
| dlghw1 不是 dlgjc1 的  Granger 原因 | 0.6866 | 0.9708 | 0.9892 | 0.9723 | 0.9845 |
| dlggk 不是 dlghw1 的  Granger 原因 | 0.7824 | 0.7733 | 0.6181 | 0.7914 | 0.0218 |
| dlghw1 不是 dlggk 的  Granger 原因 | 0.8514 | 0.7714 | 0.9803 | 0.2976 | 0.2324 |
| dlggk 不 是 dlgjc1 的  Granger 原因 | 0.8514 | 0.1480 | 0.1686 | 0.1624 | 0.4617 |
| dlgjc1 不 是 dlggk 的  Granger 原因 | 0.5035 | 0.7782 | 0.9709 | 0.9640 | 0.6333 |

由表4.9可知，在5%的置信水平下，当滞后阶数为5时，dlggk是dlghw1

的Granger原因；其他情况下，各变量间均不存在显著的Granger因果关系。格兰杰因果检验是为了证明各个变量之间在数理统计上存在相互关系，但是

这种关系不一定是正真的因果关系，运用格兰杰检验得出的结果可以支持真正的

因果关系，但不能作为肯定或否定因果关系的最终根据。此外，即便格兰杰因果关系与实际因果关系不符合，也并不妨碍其参考价值。

### **五、** **VAR**方程

上述平稳性检验表明各变量为非平稳时间序列，其中lggk是一阶单整的，

lgjc、lghw是二阶单整的，因此笔者针对各变量建立VAR模型来进一步研究货物周转量、港口吞吐量及江苏省对外贸易总额之间的关系。

利用Eviews 6.0建立VAR模型如下：

LGJC = 0.7181\*LGJC(-1) + 0.3539\*LGJC(-2) - 0.1080\*LGGK(-1) + [ 1.88908] [ 0.69706] [-0.65803]

0.2244\*LGGK(-2) - 0.0304\*LGHW(-1) +0.4643\*LGHW(-2) + 1.8301

[ 1.60884] [-0.07505 ] [-0.84563 ] [ 1.35803]

其中R2 =0.99, F-statistic= 351.6900

由上述VAR方程可以看出：lgjc（-1）前面的系数为0.7181，说明江苏省对外贸易总额受前期自身的影响较大；而lggk（-1）前面的系数为- 0.1080, lggk（-2）前面的系数为0.2244，说明港口吞吐量对江苏省对外贸易总额的影响方向在滞后一期和滞后二期内有所不同，但总的来说，港口吞吐量对江苏省对外贸易总额有正向影响；同样的，lghw（-1）前面的系数为- 0.0304, lghw（-2）前面的系数为0.4643，说明货物周转量对江苏省对外贸易总额的影响方向在滞后一期和滞后二期内也有所不同，但总的来说，货物周转量对江苏省对外贸易总额有正向影响。同时，对港口吞吐量和货物周转量前面的系数进行比较可以发现，货物周转量对江苏省对外贸易总额的影响要大于港口吞吐量对江苏省对外贸易总额的影响。

### 六、 模型稳定性检验

为保证上述建立的VAR方程的准确性，还需对模型的稳定性进行检验，最基本的检验方法为AR根法，即若模型的AR根均落在单位圆内，则模型即可被认为是稳定的。本文亦采用这一方法对上述建立的中国内外均衡VAR方程进行检验，得出相关的AR根图如图4-3所示。



图4-3 VAR方程的稳定性检验

由图可知，上述VAR方程的6个AR根均在单位圆内，即表明所建立的VAR方程是稳定的。

### 七、 脉冲响应函数

脉冲响应函数可以用来研究VAR方程中某个内生变量的冲击给其他变量带来的影响。为了避免出现因为变量的排序不同而导致冲击效果不同的现象，本文采用对变量排序并无具体要求的广义脉冲响应函数来进行分析，具体结果如下：



图4-4 lghw对lgjc的脉冲响应图



图4-5 lggk对lgjc的脉冲响应图

由图4-4可以看出给定货物周转量一个正向冲击，江苏省对外贸易总额在前

4期内呈正向反应，并且反应程度逐渐减小。在第5期过后，江苏省对外贸易总额对货物周转量的冲击呈负向反应，并且但随着时间的变化，货物周转量的冲击效果逐渐变大。

由图4-5可以看出给定港口吞吐量一个正向冲击，江苏省对外贸易总额呈负

向反应，并且反应程度减小。具体的，在前3期内，江苏省对外贸易总额的反应

程度先增加减小，从第3期开始，江苏省对外贸易总额对港口吞吐量冲击的反应程度又开始增大直至平稳。

### 八、 方差分解



图4-6 江苏省对外贸易总额的方差分解结果

方差分解可以分析每个结构冲击对内生变量的贡献度，以及这种贡献度随着时间的变化在总贡献度中所占比例的变化。图4-6为本文运用EVIEWS6.0软件得出港口吞吐量、货物周转量对江苏省对外贸易总额的贡献度。

表4.10 江苏省对外贸易总额的方差分解值

| Period | S.E. | LGJC | LGHW | LGGK |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | 0.128810 | 100.0000 | 0.000000 | 0.000000 |
| 2 | 0.162509 | 98.06458 | 0.340475 | 1.594945 |
| 3 | 0.193194 | 96.06233 | 1.646801 | 2.290868 |
| 4 | 0.210809 | 85.23193 | 11.77120 | 2.996872 |
| 5 | 0.250269 | 63.43249 | 32.99487 | 3.572638 |
| 6 | 0.311014 | 41.71276 | 55.72558 | 2.561666 |
| 7 | 0.384025 | 27.85408 | 70.30861 | 1.837319 |
| 8 | 0.457417 | 19.69053 | 78.94718 | 1.362295 |
| 9 | 0.524922 | 14.95604 | 83.91181 | 1.132147 |
| 10 | 0.584320 | 12.08956 | 86.92754 | 0.982894 |
| 11 | 0.634212 | 10.28514 | 88.82296 | 0.891905 |
| 12 | 0.674413 | 8.351132 | 90.05888 | 0.820697 |
| 13 | 0.705243 | 8.351132 | 90.87445 | 0.774419 |
| 14 | 0.728005 | 7.842535 | 91.41372 | 0.743742 |
| 15 | 0.744322 | 7.503222 | 91.76972 | 0.727055 |
| 16 | 0.755902 | 7.275005 | 92.00740 | 0.717591 |
| 17 | 0.764198 | 7.120445 | 92.16651 | 0.713045 |
| 18 | 0.770300 | 7.014523 | 92.27491 | 0.710567 |
| 19 | 0.775005 | 6.940897 | 92.34941 | 0.709690 |
| 20 | 0.778862 | 6.886227 | 92.40424 | 0.709530 |

由表4.10江苏省对外贸易总额的方差分解结果可以看出，在样本期内，随着时间的变化，货物周转量、港口吞吐量及江苏省对外贸易总额自身对江苏省对外贸易总额的贡献度变动幅度很大。具体而言，江苏省对外贸易总额对自身的贡献率从第1期的100%下降到第20期的7%左右；货物周转量对江苏省对外贸易总额的贡献率则从第1期的0增加到第20期的92%左右；港口吞吐量对江苏省

对外贸易总额的贡献率则从第1期的0增加到第20期的0.7%左右。相比较而言，货物周转量对江苏省对外贸易总额的贡献率要大于港口吞吐量对江苏省对外贸易总额的贡献率。

### 九、 本章总结

#### 1、 江苏省现代物流对进出口贸易的影响

港口吞吐量和货物周转量对江苏省对外贸易总额有正向影响，并且货物周转量对江苏省对外贸易总额的贡献率要大于港口吞吐量对江苏省对外贸易总额的贡献率。这说明对于江苏省来说，提高物流效率、降低物流成本可以促进对外贸易的发展，

#### 2、 对外贸易对现代物流的影响

通过相关性分析我们可以得出，进出口总额与港口吞吐量、进出口总额与货物周转量之间都存在高度正相关的关系。

综上所述，江苏省现代物流业和对外贸易是相互促进、相互影响的关系。一方面，降低物流成本，提高物流效率可以促进对外贸易的发展；另外一方面，对外贸易的发展同样促进现代物流业的进步。

# 第五章 政策建议与展望

## 第一节 政策建议

本文已通过理论和实证对江苏省对外贸易和物流之间关系进行了阐述和分析。为了促进江苏物流业的发展，下面主要从如何提高港口吞吐量和货运周转量方面提出一些政策性的建议。

### 一、 提高港口吞吐量，增强物流效率，降低物流成本，促进对外贸易发展港口吞吐量成为衡量港口规模和港口物流管理活动成果的最重要的指标。所

以本文接下来将从这两个方面对江苏省物流业的发展一些建议：

#### 1、 加强港口物流基础设施建设，扩大港口规模，促进外贸发展

港口物流基础设施建设对港口物流的发展起到至关重要的作用，合理的统筹规划所产生的规模效应可以带动对外贸易以及当地经济的发展。物流基础设施大致分为三块：物流园区、物流中心、配送中心。

物流中心是为了支持物流活动而建立的，所以应具备面积大、空间大、网络通信完善、适应市场物流活动等特点。对于江苏来说，首先要把多种运输方式有效结合在一起，尤其是每个节点，无论是从时间上，还是空间上实现效率的最大化，使之能够提供较高，较快的服务；其次，政府应对中小企业的物流资源进行整合，避免设施的重复建造，达到综合利用、降低成本的目的。

配送中心是接受到客户订单之后，对货物进行加工，分类之后，进行送货的设施和机构，其可以达到减少交易次数，产生规模效应，降低客户库存等作用。江苏省作为沿海发达地区，应以南京港、张家港、连云港等各大港口为中心，改造和完善其配送体系，实现货运、仓储、加工、包装、配送、信息一体化的配送模式，同时加快对于城市各地配送节点建设，形成货物从港口到城市，最终送达客户手中这一系列的配送体系。

物流园区是物流作业集中的地区，省政府应从江苏省整体去规划物流园区。首先，以几大港口为节点，建设一批集装箱式联运中转设施，同时将海关监管并入其中，建立集装箱运输的快速通道，从而提高运输效率，达到降低成本的目的。其次，从地域上把江苏划分成苏北，苏中，苏南三个区域，苏北以铁路交通较为

发达的徐州为中心，苏中以省会城市南京为中心，苏南以和上海临界的苏州为中心，建立物流园区，并延伸到周边城市，降低物流园区的闲置率，避免各市政府为了当地利益而过多建立物流园区。另外，政府虽然不能过多用行政手段干预物流园区的发展，但是可以充当服务者，协调者的角色，以中心点及其周边的城市发展为依据，积极开展物流园区的建设，统筹规划，努力协调好各个地区之间货物传递的及时性，有效性，协调好各个部门之间，信息传递的安全性，可靠性。

#### 2、 优化港口生产管理能力，推进对外贸易的发展

港口的物流管理能力体现在物流效率提高上，为了提高物流效率必须做到管理的标准化和信息化。

标准化的管理是为了协调港口接收的大量货物，保证货物流通的有效性，从港口管理的物流流程来考虑，分为货物到港的货物装卸标准化，货物离港的运输标准化。货物到港时需要进行装卸活动，这就要求做到流水化作业，以不间断，不停顿为原则；工序之间要相互协调、紧密衔接；作业路径满足最短和直线；作业流程应尽量简化；作业时要保持船体平稳和车辆的稳定，避免移动等现象发生，提高作业效率；需要移动货物位置的，避免货物和地面接触，用机械直接换装，减少无效搬运次数，同时降低操作复杂性，需要用货船运输的，应该分类选取货物，标准化配比，增加运输的效率。

在货物离港的运输过程中，需要从四个方面进行标准化管理。第一，在运输过程中，根据路线的长短制定最优路线，遵循的要求是缩短运输距离，提高运输效率；第二，从运输环节上，要减少运输环节，尤其是同类运输工具的环节，降低运输的费用和总费用；第三，对于运输工具的选择上，要严格管理和有效配置，根据实际路程来分配货车，比如路程较近的可以配置载重吨位在2t以下的轻型货车，可以节省成本，路程较远的可以采用大于2t的中型或者重型货车，提高货运量；第四，运费的标准化，根据离开港口到目的地的时间以及路程来统一运费的口径，比如采用轻型货车，路程900公里的运费大概在哪一个区间。运费的标准化可以有效控制物流成本，提高标准化管理水平。

信息化的物流管理目的是为了提高物流过程中人与人和货与货之间的协调性，对于港口物流来说，本文认为应从以下几点改进，首先，政府部门应该起到监督和引导的作用，让企业积极参与到物流信息的共享中来，其次，比如海关、银行、交通运输等要配合平台的运作，让信息流能够畅通无阻的传递到有需求的

企业中；另外政府的监督作用应该体现在，保证信息的有效性和及时性，过滤掉一些过时的，无效的信息，保证平台的高效性和真实性。另一方面，平台的信息不但包括物流业务中仓储、运输等相关信息，同时政府应该另外开设一个界面针对企业需求提供政府服务，保证企业在货物流通过程中遇到的问题，政府能够及时的处理。

### 二、 提高货物周转量，增强物流效率，降低物流成本，促进对外贸易发展

货物周转量是二级变量，前文已经做出解释，是由货运量和运输公里程数决定的，因此本文将从提高货运量和优化运输结构两个方面进行相应的建议和政策提高运输效率，增加货运量。

1、货运量的提高和两个方面有关，一方面是汽车载重。这个上文已经有所介绍；而另一方面，是公路运输效率。汽车载重是客观因素，由汽车本身的特点决定，但是公路运输效率却可以提高，进而达到提高货运量的目的。

第一，企业需要加快转型步伐，把自己的物流业务剥离，形成专业的物流公司，为企业提供服务。首先应准确认识和分析企业的经营资源的基础状况，选择地域临近的中小企业，借助产权方式和契约方式进行相互合作。在此基础之上，依据中小企业的实际需求，以服务，创新和品牌为导向，建立专业化的物流公司，形成规模化的车队，为企业提供及时，便利的物流服务，只有这样才会降低企业风险，缩减企业成本，提供运输的效率。

第二，加大技术创新力度，加深信息化应用程度。信息化不仅仅是一个理念，更是需要实际应用的一种提高效率的工具。例如GPS定位，通过对货车运输过程中的实时定位，可以对车辆情况，货物情况进行监督和管理，并且对其中可能发生的问题进行及时有效的处理，这有利于提高运输效率。为了普及信息化，首先要解决信息化过程中存在的问题，首先对于车载系统，需要制定统一标准，统一配备车载终端系统和GPS地位系统；另外要提高服务质量，把终端与客户端相连，确保客户可以通过网络途径查询到自己货物的情况，包括货物的位置，距离到达的时间，最后要有及时有效的反馈系统，保证24小时人工在线服务，确保客户的问题能够迅速解决。

第三，车辆的合理性。货物从港口发往各地，车辆的选择上需要合理，把汽车承载的大小与货物多少进行优化配置，在保证安全和运行效率的前提下，尽可

能的多装载货物，这就要求在货物一到港口就对货物的数量和体积进行合理的配比，另外可以把车辆的类型在网站上显示，并标注不同车辆运输的价格，让客户自己去选择符合要求的车辆进行运输，这也是增强物流服务水平和提高运输效率有效手段。

第四，及时救援。在货运过程中，事故是在所难免的。首先要有安全意识，积极降低事故的发生，另外要有紧急预案措施，当货物运输过程中出现事故时，要有及时响应的预案，比如当发生交通阻塞的时候，一方面要尽快联系货运司机，分析原因，并相处解决办法，另一方面，与客户及时沟通，说明推迟到货的原因，并制定补救措施，只有这样才能提高道路使用效率，提高物流效率。

第五，加强综合管理和控制。这对超载、超速和疲劳驾驶的问题，一方面政府部门要严格管理和加强控制，这就需要当地公安部门和交巡警的配合，另一方面，对货运司机要进行培训和管理，提高货运司机的安全意识和守法意识，确保货物安全，及时的送到客户手中，从而保证实现高效组织和高效运输。

2、优化运输结构，提高货运周转量

一方面，建立网络立体的综合运输体系。综合运输体系有空运、海运、内河运输、铁路运输和公路运输。而公路运输是最为核心和关键的运输，其是连接企业和客户之间的桥梁，所以是物流好与坏最直接的表现。为此，应该从整体的角度出发，既要保证各类运输方式的方便与快捷，同时还要确保各种运输方式在相互结合的时候高效率，这就要求政府以时间成本为原则，在每一个物流节点或者物流园区建设交通运输的快速通道，保证无需停留的货物迅速，快捷的转换运输方式，送达到客户手中，从而提高物流效率，减低物流成本。

另一方面，对于交通道路的布局，需要遵循可持续发展的原则，一方面要确保交通运输的通畅性和效率性，另一方面需要考虑当地经济发展，合理规划交通道路建设，保证物流业发展的同时，减少对当地土地资源的占用和对当地企业环境的改变。总的来说，就是要把连接存放货物的仓库和客户之间的这条道路合理规划，以经济和物流业整体发展为导向去修桥铺路，使得物流业的发展带动经济的增长。

## 第二节 局限与展望

### 一、 研究局限

第一，国内物流业起步比较晚，相关数据在1990年之前相对较少，所以本文只搜集江苏省1990年-2010年的相关数据，所以在实证部分会有些偏差。

第二，物流行业的代表因子很多不可量化，比如江苏省交通运输整体情况，企业物流信息化的程度等。

### 二、 需要进一步研究的内容

首先，需要对物流活动进行标准化，从接收货物到送达客户手中这之间完整的流程进行标准化管理，使得每一个环节都有一个可评估的指标；其次，在研究两者关系的同时，加入其它影响两者或者其中一者的环境变量，使得出的结果更加精确。

参考文献

[1] 庞燕. 建设现代物流促进我国对外贸易的发展[J]. 生产力研究, 2006, (9): 145-147.

[2] 王力军. 国际贸易与现代物流[J]. 金融教学与研究, 2005, (1): 30-31.

[3] 张宝友. 现代物流业对进出口贸易的影响[J]. 国际贸易问题, 2009, (1): 39-46.

[4] 王俊. 中国物流业对经济增长作用的实证分析[J]. 科技情报开发与经济, 2004, (24): 69-70.

[5] 王领. 对外贸易与现代物流关系的实证研究----基于上海市1978-2008年的数据[J]. 国际贸易问题, 2010, (1): 59-65.

[6] 李燕. 现代物流与经济增长关系实证研究[J]. 科学与管理, 2007, (4): 77-80.

[7] 王铁宁. 对现代物流本质性的几点思考[J]. 物流科技, 2004, (5): 31.

[8] 吴正芳. 论发展国际物流促进我国对外贸易经济增长[J]. 沿海企业与科技, 2006, (11): 8-10.

[9] 侯方淼. 现代物流: 国际贸易的加速器[J]. 财经科学, 2008, (4): 5-8.

[10] 刘素月. 物流产业对国际贸易发展的影响[J]. 物流技术与应用, 2007, (1): 9-10.

[11] 刘金钵. 物流成本对国际贸易的影响[J]. 河北理工学院学报, 2003, (11) 56-58.

[12] 王贵彬. 论国际贸易与现代物流发展[J]. 中国市场, 2007, (03) 104-107.

[13] 余波. 现代国际物流发展对海关监管的挑战与应用[J].求索, 2007, (02) 22-26.

[14] 张泽华. 中国物流的现状及对策探讨[J]. 现代商业, 2008, (23) 49-51.

[15] 邹全胜.《服务贸易总协定》对我国物流业的影响[J]. 经济论坛, 2003, (03): 93-94.

[16] 赵楠、卫平. 国际贸易物流管理决策与实践阴. 中国物流与采购, 2007, (24): 84-85.

[17] 陈觅. 我国第三方物流发展探讨[J]. 商场现代化, 2007, (3): 76-79.

[18] 周在青. 现代港口与物流业[J]. 集装箱化, 2000, (10): 56-57.

[19] 于汝民. 现代物流与港口发展[J]. 港口经济, 2004, (24): 117-118.

[20] 曹娟. 积极发展现代物流促进我国国际贸易的发展[J]. 学习月刊, 2007, (3): 46-47.

[21] 张雨吟. 我国对外贸易和国际物流关系的实证研究[J]. 经济发展, 2010, (65): 85-88.

[22] 埃里克.罗尔. 经济思想史[M]. 北京: 商务印书馆, 1981

[23] 魏际刚. 物流经济分析一发展的视角[M] 北京: 人民交通出版社, 2005

[24] 朱平芳. 现代计量经济学[M]. 上海: 上海财经大学出版社, 2004

[25] 高鸿业. 西方经济学[M]. 北京: 中国人民大学出版社, 2001

[26] 刘燕春. 计量经济学[M]. 北京: 北京大学出版社, 2008

[27] 李严锋. 云南物流发展现状与对策[J]. 中国物流与采购, 2010, (24): 46-47.

[28] 李莉, 张建华, 周海燕. 物流产业发展与国民经济整体水平提升的相关性分析[J]. 中国机械工程, 2003, (10): 80-89.

[29] 叶怀珍. 现代物流学[M]. 河北: 高等教育出版社, 2004.

[30] 张宁. 浅析现代物流对国际贸易发展的影响[J]. 市场周刊, 2010(1): 56-57.

[31] 黄磊. 物流产业与区域经济增长的互动性----以江苏省为例[J]. 中国矿业大学校学报, 2007（04）: 55-56.

[32] 林青. 中国对外贸易与物流的关系研究[D]. 厦门大学, 2010. [33] 庄倩伟. 典型港口物流模式分析[J]. 水路运输文摘. 2005, (12): 33-44.

[34] 毕蕾. 基于江苏省港口物流发展的实证对策研究[J]. 物流与交通, 2006. (03): 43-44.

[35] 史朝兴, 顾海英. [贸易引力模型研究新进展及其在中国的应用](http://dbpub.cnki.net/grid2008/brief/detailj.aspx?filename=CMYJ200503005&amp;dbname=CJFD2005)[J]. 财贸研究. 2005, (03): 11-12.

[36] 张帆. 港口物流效率的有效性分析及启示[J]. 物流与交通, 2006（03）: 43-44.

[37] 赵晓光. 我国港口物流发展的系统分析与评价研究[D]. 天津: 田天津大学. 2004.

[38] 刘水国. 我国港口现代物流服务模式的研究[D]. 大连: 大连海事大学. 2006.

[39] 陈焕, 诸利明. 我国沿海港口物流发展模式探讨[J]. 中国水运[理论版], 2006, (08）: 173-174.

[40] 赵刚. 江苏沿海港口物流竞争力评价分析研究[J]. 水运工程, 2006, （08）: 10-13.

[41] 张俊基. 江苏沿海港口发展的问题与对策研究. [J]. 中国水运, 2006（05）: 6-7.

[42] Coase, R. H. The Nature of the Firm Economical, New series, 1937(4): 386-450.

[43] Deardoff. A. Local Comparative Advantage: Trade costs and the Pattern of Trade Processed [M]. Department of Economies, University of Michigan, Mimeo. 2001(2): 99-1056.

[44] Henderson, Venables. Geography and Development [J]. Journal of Economies Geography. 2002(l): 81-106.

[45] Julia Devlin, Peter. Yee, Global Links to regional networks: trade logistics in MENA countries[A]. the Fourth Annual Mediterranean Development Forum Held in Amman, 2002(l0): 6-9.

[46] Kumar, Hoflhlan. Globalization the maritime nexus. Handbook of maritime Economies, LLP. London, 2002.

[47] Michael. P. Keane, SusanE. Feinberg, Advances in Logistics and the Growth of lntra-Firm Trade: The Case of Canadian Affiliates of U. S. Multinationals [J]. The Journal of Industrial Economies, VolumeLV, December, 2007, No.4, 571-632.

[48] Coase. R. H. The Problem of Social Cost, Journal of Law and Economies, 1960(31): l-44.

[49] Hildegunn K. Nordas, Enrico Pinali, Massimo Geloso Grosso. Logistics and Time as a Trade Barrie. OECD Trade Policy Working Papers, No35, OECD Publishing. 2006.

[50] Krugman, P. A Increasing Returns and Economies Geography[J]. Journal of Political Eeonomy. 1991(35): 33-40.

[51] Peter Egger. On the Impact of Transportation Costs on Trade in a Multilateral World[J]. South Economic Journal, 2005, 71(3), 597-606.

[52] Young. A. Learning by Doing and the Dynamic Effects of international Trade[J]. Quarterly Journal of Eeonomies. 1991, 106: 309-405

[53] Allyn. A. Young. Increasing returns and Economic progress[J]. Economies Journal, 1928, (38): 321-412.

[54] Banister, David, Stead. Dominic. Impact of information andcommunications technology on transport [J]. Transport Reviews, 2004, 24: (5): 611-632. [55] Boske. L. B., J. C. Cuttino. Measuring the economies and transportation impacts of maritime--related trade[J]. Maritime Economies and Logistics, 2003, 5(2): 133-157

[56] Martinez. Zarzoso, Perez. Gareia, E. M., Suarez. Burguet, C. Do transport costs have a differential effect on trade at the sectoral level[J] Applied Economies, 2008(40): 3145-3157.

[57] Dimitrov. P. Logisties in Bulgarian manufacturing companies [J]. InternationalJournal of Production Economies, 2005(93--94): 207-215.

[58] Gunasekaran. A. Ngai. E. W. T. The sueeessful management of a small logistics company [J]. International Journal of Physical Distribution and Logistics Management. 2009(41): 31-57.

致 **谢**

本研究及学位论文是在我的导师蒋加平老师的亲切关怀和悉心指导下完成的。他严肃的科学态度，严谨的治学精神，精益求精的工作作风，深深地感染和激励着我。老师不仅在学业上给我以精心指导，同时还在思想、生活上给我以无微不至的关怀，在此谨向蒋加平老师致以诚挚的谢意和崇高的敬意。我还要感谢在一起愉快的度过毕业论文小组的同学们，正是由于你们的帮助和支持，我才能克服一个一个的困难和疑惑，直至本文的顺利完成。

在论文即将完成之际，我的心情无法平静，从开始进入课题到论文的顺利完成，有多少可敬的师长、同学、朋友给了我无言的帮助，在这里请接受我诚挚的谢意，最后我还要感谢培养我长大含辛茹苦的父母，谢谢你们。

最后，再次对关心、帮助我的老师和同学表示衷心地感谢！

**附录** **A**

**发表论文：**

1、刘啸尘, 王贵宝.我国食品价格指数波动分析[J].商业时代, 2012（8）:72-73.

**附录** **B**

**统计年鉴数据：**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 年份 | 进出口总额（亿美  元） | 货物周转量（ 亿吨  公里） | 港口货物吞吐量  （万吨） |
| 1990 | 41.39 | 730.22 | 7892.45 |
| 1991 | 53.10 | 788.41 | 8231 |
| 1992 | 69.62 | 963.94 | 9170 |
| 1993 | 91.29 | 1193.87 | 9407.3 |
| 1994 | 117.59 | 1246.12 | 9866 |
| 1995 | 162.78 | 1376.88 | 10876 |
| 1996 | 206.88 | 1412.56 | 11084 |
| 1997 | 236.21 | 1370.63 | 11896 |
| 1998 | 264.26 | 1353.23 | 32885 |
| 1999 | 312.61 | 1400.55 | 39128 |
| 2000 | 456.38 | 1505.57 | 39200.00 |
| 2001 | 513.55 | 1524.96 | 39837 |
| 2002 | 703.05 | 1549.12 | 43609.00 |
| 2003 | 1136.70 | 1817.44 | 46000.00 |
| 2004 | 1708.57 | 2398.64 | 63420.00 |
| 2005 | 2279.41 | 3068.88 | 75548.00 |
| 2006 | 2839.95 | 3644.79 | 86358.75 |
| 2007 | 3496.71 | 4099.16 | 72788.00 |
| 2008 | 3922.68 | 4707.50 | 116305.00 |
| 2009 | 3388.32 | 5154.46 | 132787.00 |
| 2010 | 4657.93 | 6111.57 | 158977.00 |