

长春兴隆综合保税区物流园区功能评价方法综述

刘星汝¹ 柳馨竹²

(1. 吉林外国语大学国际经济贸易学院经济学专业, 吉林 长春 130117

2. 吉林外国语大学, 吉林 长春 130117)

摘要: 随着经济的不断增长, 为适应各区域经济的高速发展和增加对外开放的需求, 在沿海城市及内陆省份建立保税区。2011年在长春成立了兴隆综合保税区, 长春兴隆综合保税区现在已经成为推动吉林省乃至东北亚经济发展的中坚力量。本文从确定长春兴隆综合保税区物流园区功能评价方法的角度出发, 将目前物流功能评价方法进行分析, 通过对比并根据保税区的发展现状选择合适的评价方法, 为进一步对长春兴隆综合保税区物流园区功能评价分析提供支持。

关键词: 长春兴隆综合保税区; 物流功能; 评价方法

综合保税区是我国现代物流发展中出现的新事物, 其对促进国际贸易和国际物流的发展以及推动国民经济的提高, 具有十分重要的战略意义。长春兴隆综合保税区作为吉林省设立的唯一一个综合保税区。本文通过对物流能力评价的研究方法进行对比综述, 为进一步为研究长春兴隆综合保税区物流能力提供支持。期望其他学者通过合适的研究方法建立模型评价保税物流园区的物流能力, 借此分析来改善保税物流园区的物流能力, 同时也可以引用评价结果对一般物流园区物流能力的提升提供借鉴作用。

一、长春兴隆综合保税区物流园区发展现状

(一) 公共基础设施建设现状

长春兴隆综合保税区位于长春经济技术开发区内, 保税区累计共投资 100 亿元进行配套区的建设工作, 分三块围网三期建设, 建成了 13.5 万 m² 的标准厂房、3.97 万 m² 的公共保税仓库、4 万 m² 的集装箱堆场、20 万 m² 的铁路集装箱货场的建设规模。通过高层次的规划设计, 积极提高区域质量, 加快产业转型升级, 使之成为东北亚及中国长春开放发展的核心集聚区。

(二) 招商引资情况

长春兴隆保税区给予入住保税区的企业优惠的入园政策。目前, 园区投资企业数占长春市半数以上, 已成为吉林省对外开放的重要枢纽。但是, 由于园区配套设施尚未完成全部建设, 以

及受到产业转型的影响, 极大地限制了长春本地的经贸与物流公司的发展, 目前, 在签约的企业当中, 只有少数企业落户并正常运营, 这也反映出长春兴隆综合保税区在招商引资和企业正常运营方面还存在诸多不足。

(三) 长春兴隆保税区对外贸易规模

目前, 长春兴隆综合保税区的贸易总额占吉林省整体贸易总额比例很小, 但随着保税区发展速度的逐年加快, 对提升吉林省进出口贸易总量的积极影响也逐渐显现, 突显出了在拉动吉林省贸易总量进而实现经济复苏过程中的重要作用。但与其他综合保税区多功能共同发展相比, 长春兴隆综合保税区跨境电子商务进出口贸易额相对较大, 而物流业、进出口加工业贸易额相对较小。

(四) 通道建设现状

长春兴隆综合保税区在运输方面具有先天的地理优势, 是链接黑、吉、辽、蒙四省的重要交通通道。但目前, 保税区物流运输主要依靠“长满欧”铁路通道和珲乌高速相连的大连港等的主要通道, 保税区的实际经济效益明显均低于预期水平, 园区的通道建设仍存在缺陷。园区保税的物流功能因通道建设“通而不畅”而无法进一步发挥, 园区区位优势未能充分发挥。

二、长春兴隆综合保税区物流服务竞争力评价方法研究

(一) 层次分析法

层次分析法运用客观数字反映评价人的主观意识, 具有很高的系统性, 能处理许多用传统的最优化技术无法着手的实际问题。层次分析法将定性和定量方法有机结合起来, 使复杂的系统分解且计算简便, 所得结果简单明确。该方法特别适用于非结构特征、多目标、多准则、多周期等的系统评价。

熊芬(2008)在对保税物流园区物流能力评价的研究中运用层次分析法确定了物流要素能力、物流运作能力各指标要素的权重, 如下表。奚翠平(2010)在对保税物流园区发展水平评价研究中运用层次分析法确定了发展环境、经济规模、招商引资、园区拉动、运营绩效等指标的权重。

综合保税区物流能力指标体系	物流要素能力		仓储物流要素能力: 仓库使用面积、仓库面积利用率、某一时期内平均库存量、仓库容积
			装卸物流要素能力: 装卸台数、额定装卸能力、装卸设备利用率
			搬运物流要素能力: 搬运距离、搬运数量
			拣货物流要素能力: 订单数量、工作天数、拣货人数、每日拣货时数
	物流运作能力	物流服务能力	产品供付能力: 库存周转率、产品可供率、缺货率、准时交货率、订单完成准确率、订单完成完整率
			物流信息管理能力: 客户要求满足率
		增值物流服务要素能力: 客户定制化要求满足率	
	物流成本控制能力	物流成本控制能力: 单位配送成本	

（二）主成分分析法与因子分析法

主成分分析法在原指标变量之间进行变换后形成了互相独立的主成分，因此可消除评价指标间的相关影响，减少指标选取。然而，主成分的含义带有模糊性，因此这种方法不适用于提取的主成分个数明显大于原始变量个数的研究。

因子分析法可在数据较多时，涵盖原始数据项，同时将分析过程简化为对因子项的分析，使操作简便。然而，因子分析只能进行综合性的评价，同时对数据的数据量和成分也有要求，需要先进行KOM检测数据判断是否可以运用因子分析法。

寇晓霜（2004）运用主成分分析法对全国保税区进行综合排名。选择了6项能够反映区域经济情况与特点的经济指标进行主成分分析，而全国保税区排名指标体系包括了人均国内生产总值、单位面积固定资产投资总额、实际利用外资、人均工业总产值、出口总额和人均财政收入这六项指标。

（三）数据包络分析法

数据包络分析法中模型的权重根据数据产生，不受人为主观因素的影响，且其具有单位不变性。因此适用于评价多投入、多产出的决策单位之生产绩效。马建龙（2017）在基于主成分和数据包络分析的保税区物流绩效评价研究中将盈利能力和发展能力，即资产报酬率、净利润增长率和净资产增长率作为DEA输出指标，进行数据包络分析。

（四）熵权法

熵权法具有较强的客观性，且可用于任何需要权重的过程，也可结合一些方法共同使用。然而其使用范围有限，只在确定权重的过程中使用。

张鹏（2016）在面向自贸区的保税区效力效率评价及突变演化研究中选择TOPSIS方法与熵权法结合，避免主观赋权对评价结果的影响，该文采用了投入指标（期末从业人员、合同利用外资、固定资产投资额、批注企业数、期末批准面积以及期末验收封关面积）和产出指标（税收总额、增加值、经营总收入、工业总产值以及物流企业营业收入等）作为评价指标。

（五）灰色综合评价法

灰色综合评价法整个计算过程简单，可使用原始数据进行直接计算，可靠性强，评价指标体系可以根据具体情况增减无需大量样本。然而要求样本数据具有时间序列的特征。

桑俊京（2016）在基于服务链的保税港区物流协同创新模式构建及评价研究一文中运用由灰色综合评价法、模糊评价法和数据包络法相结合的双灰色模糊—数据包络法组合模型，采用经济要素（资金规模容量、资金管理水平和物流经济效益）、运营要素（物流运作能力、通关服务水平、商贸物流水平）、技术要素（信息化应用程度、物流技术水平、设施性能）、风险要素（关税风险、物流应急能力、物流协同能力）、服务要素（时间性能、服务质量、服务效率、客户满意度）等五点指标要素进行研究。

四、结语

（一）全文总结

层次分析法可以将决策问题的相关要素分解为目标、准则、



方案等层次，并采用定性和定量分析的方法进行多目标决策分析。通过对系统所包含的因素及其相互关系的分析，将问题清晰、系统地表达出来，最后构建层次分析模型。综合保税区物流能力的某些评价指标难以量化，难以用准确的数学概念做出判断，是一种模糊现象。因此，应采用模糊数学方法进行综合评价，更好地反映综合保税区物流能力的实际情况。综上所述，应采用AHP—模糊综合评价模型，层次分析法确立权重，模糊评价法进行评价，既适合于研究主体长春兴隆综合保税区，也提高了评价的可靠性与有效性。

（二）研究展望

本文归纳了多种物流能力评价方法，结合目前长春兴隆综合保税区的具体情况，选取了AHP—模糊综合评价模型。希望为对长春兴隆综合保税区物流能力的研究提供支持。以此促进长春兴隆综合保税区物流园区的发展，提升长春乃至整个东北地区的经济水平。

参考文献：

- [1] 熊芬. 保税物流园区物流能力评价[D]. 武汉: 武汉理工大学, 2008.
- [2] 奚翠平. 在对保税物流园区发展水平评价研究[D]. 大连: 大连海事大学, 2010.
- [3] 寇晓霜. 保税区统计指标评价体系的研究[D]. 天津: 天津大学, 2004.
- [4] 马建龙. 基于主成分和数据包络分析的保税区物流绩效评价研究[J]. 对外经贸, 2017(5): 77-79
- [5] 张鹏. 面向自贸区的保税区效力效率评价及突变演化研究[D]. 大连: 大连海事大学, 2016.
- [6] 桑俊京. 基于服务链的保税港区物流协同创新模式构建及评价研究[D]. 北京: 北京交通大学, 2016.
- [7] 孙方琳. 苏州工业园综合保税区物流能力评价分析及对策研究[D]. 江西: 江西理工大学, 2011.
- [8] 师超, 刘丽娟, 许卫波. 长春兴隆综合保税区功能发展现状与优化条件[J]. 现代经济信息, 2017(10): 117-118.