

# 物联网环境下物流产业发展关联分析及对策研究

## ——以江西省为例<sup>\*1</sup>

肖美华 李娅楠 李伟

**【摘要】**:随着信息技术深入应用于社会经济发展,我国物流业总体步入转型的新阶段。基于物联网技术的智能物流不仅能够促进物流园区信息化水平提高,还为提升物流园区流通能力以及物流园区转型升级和长远发展提供有利条件。江西省物流业处于成长期,地域内物流体系发展不成熟,缺乏科学有效理论研究和指导。地域物流相关研究指导滞后抑制了物流业以及当地物联网产业发展,同时也阻碍江西省的经济发展。本文对江西省内影响智能物流发展的一系列相关因素进行定性定量分析,通过理论与实证分析方法提出促进江西省智能物流发展的策略,为江西省物联网相关产业发展以及提高产业竞争力提供借鉴指导。

**【关键词】**:物联网;物流业;经济增长

**【中图分类号】**:F207 **【文献标识码】**:A **【文章编号】**:1006-5024(2017)04-0167-07

DOI:10.13529/j.cnki.enterprise.economy.2017.04.026

### 一、问题的提出

物流是人们通过某种手段将指定物品从供应地运往接受地的实体流通过程,是将运输、储存、装卸搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等一系列过程进行有机结合从而实现用户需求的过程。物流定义为“物的流通”,主要以仓储为中心,目的是为了促进生产与供求市场之间保持同步。物联网是“次贷”危机爆发之后兴起的新产业,主要包含信息流、物流、互联网与无线通信网络等要素。物联网的出现给物流业发展带来契机,为解决电子物流中出现的问题,物流业要结合物联网技术,形成一个智能化物流管理网络。

智能物流是通过集成智能化技术,使得普通物流系统能够具有人类的一些思维方式,从而解决物流中的常见问题。智能物流未来主要体现在智能化、一体化、层次化、柔性化与社会化这几方面,其中智能化主要体现在物流过程中的运筹与决策方面;一体化和层次化主要是以物流管理为核心实现物流过程中的一系列环节,以顾客为中心从而实现调节生产工艺促进资源的优化配置以及经济的进一步发展。

中国现阶段物流业与物联网融合是为了建设现代化物流应用系统,将全国物流配送业务统一进行布控,努力建立一个符合中国国情的物流行业整体公共服务平台系统。随着物联网技术广泛使用,相应的物流企业管理水平也得到很大程度的提高,

---

**基金项目**:江西省软科学研究计划项目“江西物联网产业发展及提高产业竞争力的策略研究”(项目编号:20151BBA10042)

**作者简介**:肖美华,华东交通大学软件学院教授,博士生导师,博士,美国康奈尔大学访问学者,研究方向为信息管理与信息系统;李娅楠,华东交通大学软件学院硕士生,研究方向为信息管理与信息系统;李伟,华东交通大学软件学院硕士生,研究方向为信息管理与信息系统。(江西南昌 330013)

并且极大提高了物流配送效率。但是，现阶段中国发展的物联网产业着重关注的是技术方面的突破以及进一步的试点应用，并没有达到规划的发展应用。中国物联网产业没有形成稳定成熟的商业模式，产业链中上下游联动效应不明显，这一问题在区域经济发展中更是明显。

当今社会城市化进程迅速推进，经济以及科技发展迅速，城市已经逐步发展成为了现代物流的聚集地，并且在区域物流发展中起着重要的作用。城市物流推动着区域经济增长，成为城市经济中不可或缺的部分。江西省地处我国长江中下游南岸地区，之前为农业大省，在改革开放后加快推进产业结构和经济体制改革，虽然取得一定成效，但是江西省物流业目前处于成长期，地域内物流体系发展并不成熟，缺乏科学有效理论研究和指导。地域物流相关研究指导滞后，抑制物流业以及物联网产业发展，也严重影响全省经济发展。

## 二、物联网环境下江西省物流关联分析探究

江西省物流业尚处于成长期，地域内物流体系发展不成熟，缺乏科学有效理论研究和指导。

### （一）定性定量分析

运用定性定量分析方法，从理论上构建影响因素模型，再通过统计数据对理论模型进行验证性因子分析，得到潜变量之间的影响关系。评价物流业技术影响因素不仅要理论上对各个因素做定性分析，更重要的是从影响因素方面评价其贡献大小。本文通过定性分析江西省物流业现状，之后重点定量分析江西省物流业与其他相关经济产业的关联性。从物联网影响下的城市物流以及城市之间物流竞争力相关理论出发，结合江西省各市区域物流的具体发展情况，以实际研究内容为主导，对江西省物流竞争力进行实证研究。根据具体的评价结果进行分析，以提高江西省的物流产业竞争力为目标，为江西省物流产业的发展提出发展策略。

### （二）基于定性与定量分析方法的江西省智能物流关联分析

#### 1. 货物运输量分析

江西省经济发展具体情况通过各年江西省年鉴可以查询到具体的数据。根据江西省的实际情况和数据的可获得性，本文假定江西省交通运输和邮电通讯的某些物流业的发展指标可以代表江西省物流业的发展状况。根据资料查证可知，物流业主要涉及道路运输业、铁路运输业、城市公共交通业、水上运输业、航空运输业、装卸搬运和其他运输服务业、仓储业、邮政业等行业。本文将2015年江西省统计年鉴得出的相关数据作为依据，基于定性定量分析方法，进行物联网环境下江西省物流关联分析研究。

物联网与物流产业融合为企业减少成本以及降低资源浪费，实现科学管理和企业利润最大化，同时为企业提供智能化实时信息采集系统，为相应的用户提供优质可靠的服务以及为本地区的物流企业的实时决策提供有效的信息支持。通过融入物联网使得物流从传统物流走入现代物流，形成现代蓬勃发展的智能物流。新型物联网能为低碳经济运行模式下的物流企业提供发展空间，并有效推动物流系统可视化、智能化、系统化、网络化发展，形成智慧物流系统。物流相关企业可从中获取交通线路、交通设备、物流园区等相关信息，从而合理安排相应的物流业务，在本系统平台上实现与其他产业的交易、信息共享与交流，提高物流相关设施基建的使用率，降低物料耗损。

运输是整个物流系统中的核心业务之一，选择何种运输手段对于提高物流效率非常重要。物流系统是通过筛选采用合适的运输方式来完成对客户所需的原料、半成品或制成品的地理定位，是货物运输的基础功能之一。运货量体现着运输业为国民经济服务的数量，某段时间货运量的多少是这个时期综合国力评断的重要指标。表示货运量的指标主要有发送货品吨数、到达货

品吨数和运送货品吨数。

在表 1 中记录了 2009 年-2014 年 6 年间江西省全社会货物运输总量，货物运输总量是民航、铁路、公路、水运这四面的运输量总和。其中，水运运输包括了内河运输、沿海运输、远洋运输这三种运输渠道。由具体数据可知，历年来江西省货运总量中公路货运量占了很大的比例（比例占江西省全社会运输量的 88%，自 2012 年之后所占比例高达 90%）。水运每年运输量均有所增加，增加量也比较稳定（对比各年运输量所占比例一直趋于稳定于 6%）。铁路运输在这 6 年中并未有很大的增加量，在 2014 年运输量（4821.3）对比 2009 年运输量（5229）有明显的下降趋势。民航运输速度快，航线直，不受地面地形的影响，可承担长距离的客货运输；但运载量小，燃料费用高，运输成本贵，易受气候条件影响。由数据对比可知，民航运输近年来虽然所占比例偏低（不到全年运输总量的 1%），但是也是运输业中不可缺少的组成部分。

表 1 全社会货物运输量(单位:万吨)

| 指标 | 2009 年 | 2010 年 | 2011 年 | 2012 年 | 2013 年 | 2014 年 |
|----|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 民航 | 2      | 2      | 1.4    | 1.5    | 4.04   | 5.7    |
| 铁路 | 5229   | 5379   | 5769.1 | 5384.4 | 5077.2 | 4821.3 |
| 公路 | 75200  | 88445  | 98358  | 113703 | 121279 | 137784 |
| 水运 | 5287   | 6513   | 7447   | 7931   | 8676   | 9162   |
| 内河 | 4895   | 6081   | 6947   | 7426   | 8152   | 8655   |
| 沿海 | 359    | 412    | 481    | 490    | 508    | 498    |
| 远洋 | 33     | 20     | 19     | 15     | 17     | 10     |

资料来源：江西省统计年鉴 2015。

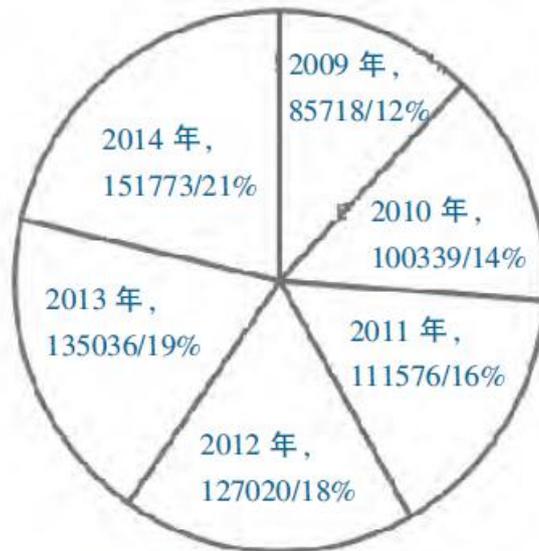


图 1 货运总量分布图(万吨)

图 1 中记录了表 1 中民航、铁路、公路、水运这四类运输江西省各年（2009 年-2014 年）运输量总和，以及对比历年总量所占比例。

## 2. 货物周转量分析

货物周转量，是指在规定的时间内，由相应的运输工具实际完成运送过程的货物运输量（吨公里）。物流企业将货物采用各种运输形式实际完成的货运量或货物周转量之和，就是货运总量以及货物总周转量。

运输对象数量和运输距离是货物周转量的关键影响因素。从表 1 中获得了历年江西省货物运输总量，而要全面反映江西省历年（2009-2014 年）运输生产情况，则可以通过图 2 实现，其中货物运输周转总量是民航、铁路、公路、水运这四方面的货物运输周转量总和。

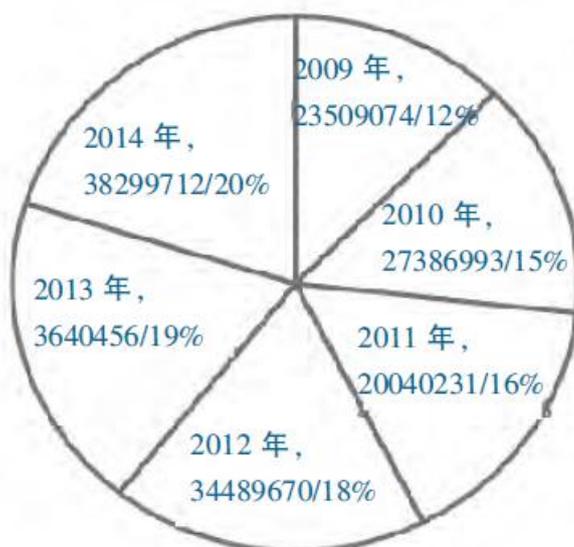


图 2 江西省货物运输周转总量分布图(万吨公里)

由图 2 可知，2009 年江西省全社会货物运输周转总量为 23509074 万吨公里（在历年货运周转总量中所占比例偏低：12%），2014 年江西省全社会货物运输周转总量为 38299712 万吨公里（在历年货运周转总量中所占比例最高：20%）。对比图 2 可知历年来江西省货物运输周转总量虽然对比前一年增加不多，但是一直呈现持续稳定增长。这从另一方面反映历年来江西省物流量虽然增量不高，但是一直稳定增加，没有很大的上下浮动现象。

## 3. 交通工具分析

表 2 为江西省各市主要交通工具分布情况，因为各市地理位置不同、人口分布不同、经济发展侧重点各不相同，所以各市交通工具分布差异性较大。民用汽车包含私人、政府、企业、农用这几方面的用车，并且都是相对于军用、警用、特种这几种用车而言。在表 2 中统计的民用汽车包括载货、载客以及其他用途汽车，民用汽车的分布与江西省各市经济发展有着一定关联。

表 2 江西省各市交通运输工具年末实有数 (2014 年)

| 地区   | 民用汽车合计(辆) |        |         | 摩托车<br>(辆) | 汽车挂车<br>(辆) | 运输船舶<br>(艘) |      |
|------|-----------|--------|---------|------------|-------------|-------------|------|
|      | 载货汽车      | 载客汽车   | 其他汽车    |            |             |             |      |
| 全省   | 2964699   | 584035 | 2270238 | 110426     | 3517659     | 64824       | 3775 |
| 南昌市  | 618086    | 58564  | 554951  | 4571       | 20563       | 912         | 247  |
| 景德镇市 | 136202    | 16890  | 117472  | 1840       | 30654       | 2458        | 170  |
| 萍乡市  | 126724    | 19762  | 101472  | 5490       | 266135      | 1737        | 0    |
| 九江市  | 336504    | 63430  | 254238  | 18836      | 380804      | 4543        | 521  |
| 新余市  | 108364    | 29385  | 76923   | 2056       | 145959      | 10899       | 59   |
| 鹰潭市  | 80475     | 22896  | 56416   | 1163       | 66137       | 11499       | 201  |
| 赣州市  | 470386    | 109678 | 349978  | 10730      | 1322171     | 1236        | 424  |
| 吉安市  | 220995    | 48467  | 155486  | 17042      | 277434      | 5096        | 455  |
| 宜春市  | 348204    | 97229  | 238982  | 11993      | 345347      | 12050       | 1131 |
| 抚州市  | 197933    | 55122  | 122636  | 20175      | 410553      | 7673        | 124  |
| 上饶市  | 307811    | 61446  | 230459  | 15906      | 250385      | 6721        | 443  |

资料来源:江西省统计年鉴 2015。

对表 2 中民用汽车相关数据进行分析可知,南昌市(21%)、赣州市(16%)、宜春市(12%)这三个市民用汽车所占比例最高,其他各市民用汽车分布均在 10%以下,从另一方面也反映了这三个城市经济发展状况,这对于物流园区建设有一定参考价值。为了更好地规划交通,江西省一些城市实行“禁摩”措施,摩托车数量相较于其他城市中,赣州市(38%)最高,其他各市较少,南昌市、景德镇市仅占 1%左右。“禁摩”对于交通规划有更好的促进作用,对于城市内物流畅通也有一定的保障作用。从运输船舶数据分析,宜春市(30%)船舶在全省所在比例明显高于其他市区,宜春等船舶运输量较大地区可以考虑根据实际情况建立物流仓储中心来疏导物流流通。

物流运输合理化是各类经济、技术以及社会因素影响作用的结果,其中影响物流运输合理化重要因素之一就是运输工具。各类运输工具有其特有的优势,对运输工具进行优化选择,应根据不同商品特点选择通过铁路、水运、汽运等不同运输工具,以最大限度发挥运输工具的作用,选择最佳的运输线路。

表3 铁路、港口货物相关指标

| 指标                | 2000年 | 2005年 | 2010年  | 2013年  | 2014年  |
|-------------------|-------|-------|--------|--------|--------|
| <b>铁路</b>         |       |       |        |        |        |
| 货车周转时间(天)         | 1.9   | 2.6   | 2.6    | 2.6    | 2.5    |
| 平均每日装车数(辆)        | 1456  | 2155  | 4111.7 | 3849   | 3619   |
| 货车平均静载重(吨)        | 58.9  |       | 61.8   | 63     | 62.9   |
| 货物列车旅行速度(公里/小时)   | 38.9  | 28.0  | 30.7   | 34.0   | 34.7   |
| 货运机车平均日产量(万吨公里)   | 107.0 | 106.0 | 109.7  | 108.4  | 107.9  |
| 内燃机车每万吨公里耗油(公斤)   | 22.8  | 22.9  | 30     | 34.4   | 34.6   |
| <b>南昌直属站</b>      |       |       |        |        |        |
| 货物发送量(万吨)         | 1.3   | 0.4   | 12.4   | 0.4    | 0.3    |
| 平均每日装车数(车)        | 0.7   | 0.4   | 5.2    | 0.2    | 0.1    |
| 平均每日卸车数(车)        | 8.5   | 8.9   | 34.8   | 20.3   | 12.7   |
| <b>向塘直属站</b>      |       |       |        |        |        |
| 货物发送量(万吨)         | 7.5   | 19.9  | 21.2   | 43.2   | 36.2   |
| 平均每日装车数(车)        | 3.6   | 9.3   | 10.9   | 20.2   | 18.4   |
| 平均每日卸车数(车)        | 18.0  | 19.7  | 21.9   | 29.6   | 26.5   |
| 其中:向塘西站平均每日办理车(车) | 11769 | 14644 | 12495  | 13749  | 12411  |
| <b>鹰潭直属站</b>      |       |       |        |        |        |
| 货物发送量(万吨)         | 222.5 | 300.4 | 397.5  | 392.0  | 395.7  |
| 平均每日装车数(车)        | 109.6 | 140.0 | 188.9  | 178.5  | 188.6  |
| 平均每日卸车数(车)        | 174.0 | 283.3 | 240.4  | 345.5  | 355.2  |
| 其中:鹰潭站平均每日办理车数(车) | 10473 | 10527 | 8773   | 9151   | 8423   |
| <b>长航九江港务局</b>    |       |       |        |        |        |
| 货物吞吐量(万吨)         | 623   | 928   | 3291   | 6029.8 | 8035.9 |

资料来源:江西省统计年鉴 2015。

表3为江西省铁路、港口货物相关指标的具体数据情况,相较于其他港口城市或者武汉、郑州等铁路交通或者国内其他港口城市有较大差距。但是,考虑目前江西省经济发展特色,在这些数据的基础上,联合物联网建设智能物流的时候可以考虑这些相关城市的可发展点,从而更好的带动江西经济实力的提高。

长久以来,国内的物流行业进行分割管理,长期各自为政,导致铁路技术装备很难与公路、海运、航空等其他运输通道进行有效交互,从而直接降低多种运输方式联合运输等现代化物流运输方式的效率,更是增加了很多不必要的物流运作成本消耗。

#### 4. 邮电业务分析

邮电(Posts and Telecommunications)是邮政和电信的统称。邮政通常指的是以投递信件为主要业务的通信事业。电信是通过使用有线电、无线电等电磁系统手段传递符号、文字、图像等信息的通信方式。通俗理解中,邮政主要办理信件、包裹、报刊方面的业务;电信主要办理电话、小灵通、网络这方面的业务。

表 4 邮政电信部分业务主要指标

| 指标              | 1995 年 | 2000 年 | 2010 年 | 2013 年 | 2014 年 |
|-----------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 邮政业务总量(亿元)      |        | 5.45   | 36.85  | 40.94  | 51.40  |
| 电信业务总量(亿元)      |        | 75.9   | 661.2  | 295.6  | 394.6  |
| 邮政汽车(辆)         | 498    | 1098   | 2060   | 1087   | 1147   |
| 函件(万件)          | 23254  | 14010  | 17971  | 7506   | 4771   |
| 包裹(万件)          |        | 247    | 121    | 94     | 104    |
| 快递业务量(万件)       | 157    | 283    | 2351   | 9752   | 15994  |
| 固定电话用户(万户)      | 74.1   | 354.1  | 709.6  | 621.5  | 577.3  |
| 移动电话用户(万户)      |        | 140    | 1811   | 2807   | 2939   |
| 互联网宽带用户数(万户)    |        | 27.0   | 253.4  | 410.1  | 434.2  |
| 长途光缆线路长度(公里)    |        |        | 21201  | 21500  | 19998  |
| 本地中继线光缆线路长度(公里) |        |        | 247494 | 303420 | 446688 |
| 长途电话交换机容量(路端)   | 118311 | 190330 | 554829 | 342237 | 207480 |
| 局用交换机容量(万门)     | 174    | 439    | 567    | 275    | 200    |
| 移动电话交换机容量(万门)   |        |        | 3333   | 4088   | 4086   |

资料来源：江西省统计年鉴 2015。

表 4 为江西省部分年份邮政电信业务部分情况。从相关数据可以发现：自 2000 年以来，江西省无论是邮政业务（2000 年业务总量：5.45 亿元，2014 年：51.4 亿元）还是电信业务（2000 年业务总量：75.9 亿元，2014 年：394.6 亿元），总量都有了质的飞跃。物流方面的业务随着时代发展虽然某些方面有所下降，但是业务总量依旧上升，这也表示当今江西省物流业多层次发展状况，江西省当前迫切需要有引导性的策略来指导智能物流的高效可持续发展。互联网、移动宽带、固话、光缆等基础设施的不断建设也为江西省物联网发展提供了基础，从而能够更好地支撑智能物流的发展。

### 三、江西物流发展在促进经济增长方面的对策

通过对物联网环境下江西省各城市之间物流及相关产业发展状况进行分析，发现在物联网大趋势下江西省物流货运量较往年不断增长，各市的物流业相应的基础设施不断完善，并且江西省各城市之间的物流运输特色明显，物流产业发展环境得到很大程度的提高。对物联网环境下江西省城市物流竞争力进行综合评价，发现江西省各市物流竞争力发展不均衡，并且各城市对于本城市的相关物流建设不够重视。除南昌市外，江西省其他各市的物流竞争力及其他各类竞争力水平亟待得到重视和提高。

从各项分析可知在物联网大环境下，江西省物流产业竞争力较低的主要原因在于：政府对于物联网以及物流业发展的相关方面投资力度不够，从而使得物流供应不足以及各方面发展受限；江西是农业大省，存在人均 GDP 不高、消费水平低和第三产业发展不足等缺陷；江西省各市对于自己所处地理位置的优势重视不够；江西省对于专项人才的教育力度有欠缺；江西省的物联网产业发展也不够完善，对于带动物流业的发展动力不足。这些不足之处都阻止了江西省物流产业的发展。

为了提高江西省城市物流产业及其相关产业的竞争力，必须根据江西省经济以及其他方面发展的具体情况，结合江西省各市发展优势，采用有针对性的对策和方法。

### （一）重视国家的宏观调控政策，加快建设江西省智能物流园区

江西省物流业目前基本情况是中间投入高，整个行业生产成本较高，物流管理水平有很大的提高空间。在现有市场环境下，物流业在物联网发展推动下可以有更大程度的提高。政府在考虑各方面因素之后，需要尽快基于实际情况推出相关政策措施，为智能物流发展铺平道路。需要以国家的相关政策为指导，系统规划江西省区域物流发展，利用各地区的物流货运着力点，打破江西省存在的区域封锁以及各行业之间的联动性不足的缺陷。江西省政府在对物流园区的规划建设上要根据本地区具体情况进行科学的规划，不能一味要求赶超，注意实时制定目标按计划发展建设，比如各市之间对于业务综合化管理以及精细化管理可以作为竞争手段定期评测。对于物流园区规划要因地制宜，减少仓储货物流动，努力将车辆空载情况降至零发生率，提高物流运输过程的透明度，同时加强相应的市场监管、发展多模式联合运输服务。当前江西省物流企业主要是中小型物流企业，发展比较分散，企业的生产管理比较落后，可支配的流动资金不多，整体的物流效率水平不高。江西省亟待培养几家具有代表性的综合性的智能物流企业，发挥好引导作用，推动江西省物流产业整体规模的壮大和效益的提高。同时，在发展过程中要注意减少生态资源的浪费，重视引进先进的管理技术。

重视培养物流及相关产业科技与管理人才，适当加大财政力度支持物流产业人才的培养引进

目前，江西省从事物流工作的队伍很庞大，但是真正接受过物流系统培训的人员并不多，并且物流专业各层次受教育程度层次不齐，高层次物流人才缺失，具有丰富经验的物流人才缺失。因此，按照当前物流业市场需求，江西省要加快发展吸纳各种物流以及相关产业人才，包括管理方面、技术方面、理论指导方面以及相关复合型人才。物联网是当今社会发展的大趋势，根据具体的需求设立物联网以及物流方面的专项基金，用于对适合江西省物流产业发展的高标准的人才培养以及人才引进计划。对于已经就职的物流人员定期请相关的产业专家进行培训，从而保障已入职的技术人才紧跟物流产业科技时代发展步伐。根据各年江西省物流业发展情况适当提高本地物流从业的薪资待遇，减少技术型人才的外流。在各院校设立具有针对性的物流及相关产业的培训专业，培养本土化的符合江西现代物流业发展的技术人员和基层管理人员。

### （三）提高物流企业的行业意识，加大物流业信息技术建设力度与应用范围

物流业与国民经济体系中的其他产业特别是第二产业联系紧密，对国民经济发展起着重要的作用。如果物流发展滞后，就会通过关联作用和波及作用严重影响其他产业的发展。江西省物流业一旦发展不足，便会严重影响江西省国民经济发展，对江西省经济建设产生制约作用。在对江西省物流业相关的各项关联产业数据分析统计之后，发现江西省物流业能够在很大程度上拉动就业，这也说明了物流业在当今经济发展的重要作用。政府应该认识物流业的重要作用，加大物流业的信息技术建设力度。江西省还需要进一步完善和发展物流业发展的软件因素，进一步加强物流标准化建设。物流标准化涉及到硬件标准化以及软件标准化，其中硬件标准化涵盖了物流运输过程中相关的器具、工具的标准以及配套标准；软件标准化是为物流整个产业服务的信息系统的代码、符合实际信息承载的接口标准、相关的文件格式、物流实时管理以及具体的操作规程标准等。

### （四）强化政府引导完善体制机制，发挥政府对物流市场的节能环保引导作用

政府根据当前物流市场需求推行相关措施，鼓励企业采用节能减排的相关技术以及设备，使用新能源运输工具。体制机制在国民经济发展中起到非常重要的作用，对于江西智能物流的进一步发展，可以考虑在体制机制上进行进一步的建立和完善，主要包括市场机制、管理机制、竞争机制和问责机制。物流业作为新兴产业，发展前景十分光明，政府可以发挥引导作用，科学规划企业模式。当前经济发展提倡低碳经济，在物流产业链中，需要构建提倡低碳的物流信息平台从而推动物联网的建设，其中低碳物流的发展依赖于信息技术的支持。目前，刚起步的低碳物流建设缺乏相应的低碳物流信息平台，在发展物流产业的过程中也要高度重视对于能源的损耗。物流企业需要结合当前的物联网以及物流发展趋势构建一个服务于自身的低碳物流信息系统，从改善生态平衡、提高资源能源的利用率等环境保护的角度出发考虑物流产业发展的设计和实施。

(五) 整合物流信息化平台, 规划物流产业网络基础设施的建设, 支持不同运输方式合作与竞争并协调发展

江西省政府需要引导各物流相关企业合理利用物联网技术, 通过网络平台对物流信息的发布、查询、订单处理、货物管理等步骤进行监督指导, 从而实现信息流与物流同步化进程。具体分析江西省各地区的优势条件, 以此为基础加快江西省网络基础设施的构建以及升级改造, 从而确保江西省内以及与其他省份之间物流的畅通。加强金融、税收、交通运输、工商管理等部门之间的物流信息的畅通共享建设, 进一步推进江西省物流公共信息集成平台建设。抓住昌九一体化中港口、物流和交通等基础设施发展机遇, 在构建物流基础设施的过程中, 加快建设江西省“三纵四横”高速公路网以及“七纵十横”国道网, 完善交通运输网; 利用江西省拥有丰富内河航道资源的优势, 在不损害环境的前提下, 适度地挖掘长江、赣江、信江和鄱阳湖航道资源, 与公路运输相辅相成提高江西省综合运输能力; 颁布措施在物流运输量较大的路段以及航道设置相应的绿色物流通道, 降低物流运输成本。

## 四、结论与展望

本文对江西省物流在物联网大趋势下的发展状况进行具体分析, 了解江西省目前智能物流的各项设施构建以及自身优势, 得出江西省智能物流更侧重的是区域内部以及区域之间的物流活动, 并且发现本省各城市之间物流竞争力以及相关各类竞争力亟待提高。物联网技术在物流业中应用在很大程度上提高了物流业发展, 就区域经济而言, 分析江西省物流业发展状况, 对物流业相关的因素进行定性定量分析, 使得我们能够了解江西省物流业整体发展状况, 并根据相关数据提出促进江西省智能物流业发展的建议。

通过对目前江西省物联网环境下物流业的研究, 可知江西省物流业的发展还有漫长的道路要走, 还需要在未来物流经济发展中结合实际情况进行策略调整。经济发展的关键还是要靠科技水平的提高, 在发展经济的过程中要注意对智能物流业以及相关物联网技术的投入, 争取早日掌握核心技术, 降低产品设备的使用成本。未来可通过更优化的模型对影响物流业发展的因素做具体构建分析。本文提出的对策只是作为参考, 在实施过程中还需要具体细化, 并由专业人员结合当前江西省各项经济发展水平实际以及相关政策进行选择采用。

### 参考文献:

- [1] 黄虎. 基于区域经济的区域物流需求分析及实证研究[D]. 成都: 西南交通大学, 2008.
- [2] 钟祥喜, 肖美华. 江西物联网产业发展路径探析[J]. 商业研究, 2012, (7).
- [3] 舒辉. 区域物流发展模式选择影响要素分析[J]. 当代财经, 2010, (12).
- [4] 江西省统计局. 2015 江西统计年鉴 [EB/OL]. <http://www.jxstj.gov.cn/resource/nj/2015CD/indexch.htm>, 2016-03-22.
- [5] 邵校, 刘蕤. 物流产业集群研究综述[J]. 物流工程与管理, 2013, (11).
- [6] 王燕. 物流产业集群创新机制形成的影响因素分析[J]. 中国流通经济, 2009, (7).
- [7] 刘伯超. 常州地区物流产业集群发展模式研究[J]. 物流技术, 2013, (9).
- [8] 韩彩霞, 全建强. 现代物流产业转型及对我国国民经济发展的影响[J]. 物流技术, 2014, (15).

[9] 唐涌, 朱莲, 张洁. 物联网时代下现代物流业发展研究——以四川物流业为例[J]. 经济体制改革, 2014, (3).

[10] 郭琳. 物联网环境下物流园区金融业务创新研究[J]. 物流工程与管理, 2013, (5).