

徐光顺,王 程. 经济发展水平对生鲜农产品物流发展影响的实证研究——基于四川的调研数据[J]. 江苏农业科学,2017,45(20):315-319.
doi:10.15889/j.issn.1002-1302.2017.20.077

经济发展水平对生鲜农产品物流发展影响的实证研究 ——基于四川的调研数据

徐光顺¹,王 程²

(1. 四川农业大学经济学院,四川成都 611130; 2. 四川省发展和改革委员会,四川成都 610000)

摘要:利用 2011—2013 年四川省 21 个市(州)的相关数据,借助混合横截面数据模型,实证研究了经济发展包含的各要素对生鲜农产品物流业发展的影响。研究发现,城镇居民家庭人均可支配收入、生鲜农产品产量、高速公路里程对生鲜农产品物流发展有正向作用,说明经济发展能够拉动生鲜农产品物流业的发展;此外,属于物流节点的市(州)生鲜农产品运输量高于其他市(州),说明地理位置和交通条件是影响生鲜农产品物流业发展的重要因素。上述结论表明,当前要提高生鲜农产品物流发展水平,须从提高城镇居民收入、物流通道建设和物流节点建设方面入手。

关键词:生鲜农产品;物流发展水平;经济发展水平;四川

中图分类号: F323;F252 **文献标志码:** A **文章编号:** 1002-1302(2017)20-0315-04

根据《国务院关于印发物流业调整和振兴规划的通知》(国发[2009]8号)中的定义,物流业是融合运输业、仓储业、货代业和信息业等的复合型服务产业,联接着生产、交换和消费。根据 Fisher 对产业结构的划分,物流业属于第三产业,根据产业结构演变规律,它是经济发展到一定阶段的产物^[1]。伴随着经济发展,人们对生鲜农产品的需求量持续上升,与此同时,对质量、口感、安全和营养等提出了新的要求^[2];因此,其物流发展也随之成为研究的热点问题。

四川作为我国农业大省和人口大省,生鲜农产品供给和需求均较大,据中国物流采购联合会和四川省现代物流协会的统计数据,2013 年猪肉产量为 511 万 t,位居全国第一,蔬菜产量 3 911 万 t,位居全国第五;四川经济总量和社会消费品零售总额均居全国第八位,人口居全国第三位,生鲜农产品的需求潜力巨大,这为生鲜农产品物流发展奠定了一定基础。四川省在生鲜农产品物流发展方面也取得了一定成就。2009—2013 年,四川农产品物流总额占全省物流总额的比重保持在 10.3%~13.1%,比全国同期水平高出 8.8~11.1 百分点,农产品物流总额占全国农产品物流总额的比重在 17.1%~19%之间,是农产品物流大省;根据四川省商务厅统计,截至 2013 年,四川拥有冷库 743 个,总容量 148 万 t,冷藏车 1 688 辆,含生鲜农产品的物流园区 20 多个、配送中心 70 多个。尽管如此,四川冷库容量和冷藏车数量在全国占比仅为 2%~4%,并且农产品物流总额占全国农产品物流总额的比重呈现逐年下降趋势,这与农产品物流大省不相称,如何进一步提高生鲜农产品物流发展水平成为亟待解决的问题。本

研究将以四川生鲜农产品物流业为对象,从经济发展的角度,探讨经济发展水平对生鲜农产品物流业发展的影响,为提升四川生鲜农产品物流发展水平奠定基础。

1 文献回顾与理论分析

1.1 文献综述

当前,学术界对经济发展与物流发展之间的关系存在 3 种观点:物流推动论、经济拉动论和相互影响论。物流推动论强调现代物流的发展促进了经济的增长,首先,作为第三产业的物流业,在促进经济增长中有重要作用^[3];其次,商贸流通业的发展可以调节经济结构,特别是通过建立城乡统筹的商贸流通途径可以促进城乡统筹的实现^[4];再者,徐茜等从区域经济增长理论角度阐释物流在经济增长极扩散效应中的作用,通过物流可以将增长极的资源扩散到周围地区,进而带动整体的经济发展^[5]。除理论上的研究之外,学者们也进行了一系列实证研究。Persson 等以印度铁路运输物流为研究对象,运用时间序列进行回归分析,发现其对经济的发展有促进作用^[6]。李文顺等通过分析,发现物流发展能促进 GDP 增长^[7]。刘维林运用系统动力学方法对物流和经济之间的关系进行了仿真研究,发现当物流发展适度超前后会减缓经济增长,但长期来看会有明显促进作用^[8]。

经济拉动论强调经济发展在物流发展中的作用。具体而言,一方面作为派生需求^[9],随着经济的发展,物流的需求会越来越强,从而有助于拉动物流业发展;另一方面,作为整个经济框架的一部分,其发展水平必定会受其影响^[10]。对于经济发展如何促进物流发展,学者们也进行一系列实证研究。Hvolby 等在研究全球食品供应链物流创新模式时,发现经济的变化是导致其进行创新的重要因素之一^[11]。毕玉平等详细分析了经济发展推动生鲜农产品物流供应链模式演化的机制^[12]。即随着经济的发展,城镇化水平不断提高,居民购买力水平也不断提高,为生鲜农产品物流供应模式由最初的农贸市场向连锁超市过渡提供了机会。赵立波发现经济增长能

收稿日期:2016-05-10

基金项目:四川省“十二五”科技支撑计划(编号:2010NZ0105);四川省社会科学规划重点项目(编号:SC13A001);四川省“十三五”规划重点项目。

作者简介:徐光顺(1987—),男,山东潍坊人,博士研究生,主要从事农业经济理论与政策研究。E-mail:xgs525@163.com。

够对物流业发展产生正向的冲击效应,经济增长是物流业发展的根本动力^[13]。代应等通过研究发现经济增长会带来货物周转量的增加^[14]。

相互影响论认为经济增长和物流发展之间是复杂的双向因果关系,即在现代物流发展推动经济增长的同时,经济增长也会拉动物流的发展^[15]。贾海成从区域经济学视角阐释了区域物流和经济发展之间存在相互依存、制约和促进的关系^[16]。此外,许多学者从系统动力学视角研究了两者之间存在双向的因果关系^[17]。

通过对已有文献的梳理可以发现,对于经济发展和物流发展之间的关系,学者们得出了不同的观点,为本研究奠定了基础。但鲜有文献以生鲜农产品物流业发展为研究对象,特别是已有文献很少运用产业发展理论对生鲜农产品物流发展问题进行分析。本研究将尝试从产业发展理论的视角,以生鲜农产品物流业为研究对象,探讨经济发展与生鲜农产品物流业发展之间的关系,以期丰富现有的研究。

1.2 理论分析

本部分将借助产业发展理论,对生鲜农产品物流业发展过程中,经济发展水平对其影响的作用机理进行理论分析。经济发展主要包含 3 个方面内容:经济总量的增长、经济结构的变化以及经济成果的共享。这 3 个方面对生鲜农产品物流业发展均会产生重要影响:

首先,经济的增长会促进生鲜农产品物流能力的提高。经济增长在微观方面最直接的体现是居民人均收入的提高,这使得人们对农产品质量的要求越来越高。生鲜农产品具有高含水量、易腐和短保鲜期等特点,如何保证生鲜农产品高效快捷地运输到消费者手中,是生鲜农产品物流过程中亟待解决的问题。这就要求生鲜农产品物流企业积极创新,采取较为先进的运输方式和物流模式,在一定程度上促进了生鲜农产品物流能力的提高。

其次,经济结构会对生鲜农产品物流发展起到带动作用。供给和需求变化是经济结构变化最直接的体现,这对于生鲜农产品而言也不例外。在供给方面,在经济发展水平较低时,自给自足的农业经济占据主导,农民进行农业生产的目的主要是为了自己生存需要,随着经济发展,各种农业现代化的要素投入到生产之中,带来的是农产品产量的增加,除了满足自己需要外,还有一部分剩余,为了获得额外收益,他们必定会将剩余部分卖出。在这一过程中,必定会借助农产品物流销往异地,而且随着剩余量的增加,依赖物流的程度会越来越重,同时,为了减少损耗,对生鲜农产品物流水平要求也会变高,进而推动物流能力的提升。在需求方面,随着经济发展水平的提高,居民消费总量和结构都在发生变化,一般而言,经济发展水平越高,居民对生鲜农产品消费的量越多,同时,随着生活水平的不断改善,对生鲜农产品质量的要求越来越高,需求特征越来越趋于个性化^[18],由以前“吃得饱”向“吃得好”转变。这 2 种变化会从 2 个方面对生鲜农产品物流发展产生积极影响:一是提高其组织管理能力,将运输大量生鲜农产品的成本降到最低;另一个是促进其进行技术创新,如改进保鲜技术等,将最新鲜的农产品运到消费者手中,满足其消费结构的变化。

最后,经济成果的共享也能在一定程度上促进生鲜农产

品物流发展。一个国家或地区的经济发展离不开人民的参与,因此,对于所有居民而言,经济发展的成果理应得到分享,而不应只是少数富人从中收益。为了使发展而来的成果使多数人获益,较好的一种方式增加基础设施等公共品的投入。公路、铁路、航空、水路等运输线路建设是基础设施建设中的主要内容,它们在给居民外出带来方便的同时,也为生鲜农产品物流发展提供了物流通道,便于提高生鲜农产品的物流运输效率。并且,随着经济发展水平的提高,物流通道建设会日趋完善,通道质量会不断提高,物流企业会利用这些通道进行生鲜农产品的高效运输,这无疑更能促进生鲜农产品的物流发展。

基于上述分析,提出以下研究假设:经济发展水平会对生鲜农产品物流业发展产生正向影响。

2 计量模型与数据说明

2.1 变量的选取

在因变量选取方面,物流业的发展水平可以定义为物流主体利用物流载体完成物流客体的能力^[19]。对于生鲜农产品而言,物流主体主要为参与生鲜农产品物流的相关企业;物流客体是在物流过程中定向循环运动的实体,即生鲜农产品;物流载体主要为保证物流活动有序运行的基础设施,包括物流通道、信息网络等。物流能力的实现主要是物流主体通过运输等活动来实现^[20],对于生鲜农产品而言,居民消费量巨大,与此同时具有鲜活易腐的特性,这对运输过程提出了较高要求,生鲜农产品运输量是整个运输过程的综合反映。赵启兰等在研究物流发展水平时,使用了物流运输量指标^[21]。因此,本研究对此进行借鉴,选取生鲜农产品物流运输量这一指标作为因变量,从直观上反映各市(州)物流现状。

在自变量选取方面,根据前面的理论分析,经济的发展能够促进生鲜农产品物流发展水平,而经济发展可以通过经济增长、经济结构和经济成果共享 3 个方面体现,为此,主要围绕这 3 个方面选取自变量。经济的增长反映到微观层面即为收入的增长,本研究选取城镇居民家庭人均可支配收入对其进行反映;生鲜农产品供给量和需求量能从供给和需求 2 个方面反映供需结构的变化,所以,分别选取生鲜农产品供给量和需求量作为经济结构的具体反映;选取高速公路里程这一基础设施,反映经济发展的成果。除此之外,地理区位和自然资源等地区特性是影响物流发展的基础要素,为了控制住各市(州)自身条件对生鲜农产品物流发展的影响,选取了是否属于物流节点[本文中的物流节点是指那些位于生鲜农产品中转、集散和储运节点的市(州),具体包括攀枝花、泸州、广元、宜宾、广安和达州 6 个市(州)]和 5 大经济区(根据四川省“十一五”规划提出的 5 大经济区划分标准)虚拟变量作为控制变量。各自变量对因变量的预期作用方向见表 1。

2.2 数据来源与变量描述性统计

2.2.1 数据来源 所需数据主要通过查阅 2012—2014 年的《四川统计年鉴》、2011 年中国营养协会公布的《中国居民膳食指南》以及总结四川省工商行政管理局、四川省发展和改革委员会、四川省交通运输厅、四川省商务厅等单位的统计报表数据获得。具体而言,通过查阅《四川统计年鉴》和各市(州)《国民经济和社会发展统计公报》获得各市(州)的城镇

居民家庭人均可支配收入和人口等数据;在生鲜农产品需求量方面,借鉴王程等研究中的做法^[22],根据《中国居民膳食指南》中公布的中国人每天摄入的肉、奶、水产品、水果和蔬菜的数量,估算各市(州)对生鲜农产品的需求量;基于四川省工商局、发改委和商务厅的统计报表数据,得到各市(州)生鲜农产品供给数量;通过对四川省交通厅的调研,获取各市(州)高速公路里程数据。

2.2.2 变量描述性统计 表 1 提供了主要变量的描述性统计结果。从表 1 可以看出,从 2011 年到 2013 年,生鲜农产品运输量增加了 18.7%,同期城镇居民家庭人均可支配收入增加 27.9%,远高于运输量的增长速度。同期生鲜农产品产量

仅增加 9.2%,远低于运输量的增长速度。同期生鲜农产品需求量仅增加 0.7%,这是因为该变量根据人口和生鲜农产品日摄取量估算而来,人口变动较小导致需求量变化不大。同期高速公路里程增加 82.9%,在各变量中增长速度最快,说明各市(州)物流通道建设速度较快。对于是否属于物流节点市(州)和生鲜农产品运输量之间的关系,属于物流节点的市(州)运输量要高于非物流节点市(州),这一特点在市内向市外运输量上最为明显,说明位于物流节点的市(州)生鲜农产品向外地运输量较大。由于这个原因,导致尽管物流节点市(州)的生鲜农产品需求量少于非物流节点地区,但生鲜农产品运输量却高于非物流节点地区。

表 1 主要变量描述性统计

年份	变量名称	变量定义	均值	标准差	最小值	最大值	预期方向
2011	Transport	生鲜农产品运输量	384.566	514.614	0.000	2 363.991	
	Income	城镇居民家庭人均可支配收入	1.732	0.195	1.461	2.305	+
	Production	生鲜农产品产量	240.569	148.916	32.802	720.206	+
	Demand	生鲜农产品需求量	160.904	114.504	37.870	590.622	+
	Expressway	高速公路里程	143.276	110.898	0	515.456	+
	Nodes	是否物流节点		0(否):15;1(是):6			+
2012	Transport	生鲜农产品运输量	422.062	556.598	0.000	2 660.082	
	Income	城镇居民家庭人均可支配收入	2.007	0.231	1.695	2.719	+
	Production	生鲜农产品产量	252.888	151.308	34.086	729.410	+
	Demand	生鲜农产品需求量	161.428	115.253	38.059	595.114	+
	Expressway	高速公路里程	206.389	149.810	0.000	727.389	+
	Nodes	是否物流节点		0(否):15;1(是):6			+
2013	Transport	生鲜农产品运输量	456.361	584.102	0.000	2 786.249	
	Income	城镇居民家庭人均可支配收入	2.216	0.249	1.871	2.997	+
	Production	生鲜农产品产量	262.667	151.670	37.848	729.554	+
	Demand	生鲜农产品需求量	162.044	116.179	38.294	600.142	+
	Expressway	高速公路里程	262.177	141.472	0.000	677.063	+
	Nodes	是否物流节点		0(否):15;1(是):6			+

注:生鲜农产品运输量、产量、需求量单位为万 t,城镇居民家庭人均可支配收入单位为万元,高速公路里程单位为 km。

2.3 计量模型的选择

在模型的选择方面,有的学者通过模糊层次分析法,确定影响生鲜农产品物流因素的权重,研究影响因素与生鲜农产品物流发展水平之间的关系^[23];有的学者利用 ISM 分析法,在实践经验基础上对影响物流发展的影响因素展开分析^[24];还有的学者利用 Tobit 模型对影响物流效率的影响因素进行了分析^[25]。上述模型适合对截面数据进行分析,模型层次分析法和 ISM 分析法带有一定主观性,而 Tobit 模型中因变量受到限制,并非连续变量,为从客观上研究经济发展水平对生鲜农产品物流发展的影响,同时由于本研究因变量为连续型变量,故不适合上述模型。

本研究数据为四川省 21 个市(州)2011—2013 年 3 年的面板数据,样本容量较小,为了扩充样本,将借助混合截面数据模型对经济发展水平如何影响生鲜农产品物流发展进行研究;同时,混合截面数据模型可以加入时间和地区虚拟变量,对系统性差异进行控制,达到和面板数据模型一样的效果。具体的模型形式如下:

$$\ln transport = \alpha_0 + \beta_1 \ln income + \beta_2 \ln production + \beta_3 \ln demand + \beta_4 \ln expressway + \beta_5 Nodes + \sum_{k=1}^2 Y_k t_k + \sum_{j=1}^4 \sigma_j D_j + \mu_j。$$

式中:transport 代表生鲜农产品运输量;income 代表城镇居民家庭人均纯收入;production 表示生鲜农产品的产量;demand 表示生鲜农产品的需求量;expressway 表示高速公路里程;Nodes 表示是否属于物流节点的分类变量,其具体含义为:

$$Nodes = \begin{cases} 1, & \text{若 } x_i \text{ 属于物流节点市(州)} \\ 0, & \text{若 } x_i \text{ 不属于物流节点市(州)} \end{cases}; t_k \text{ 表示时间哑变量,其具体含义为: } t_1 = \begin{cases} 1, & \text{若 } t = 2012 \text{ 年} \\ 0, & \text{其他年份} \end{cases}, t_2 = \begin{cases} 1, & \text{若 } x_i \text{ 属于物流节点市(州)} \\ 0, & \text{其他年份} \end{cases}; D_j \text{ 表示五大经济区哑变量,其中:}$$

$$D_1 = \begin{cases} 1, & \text{若 } x_i \text{ 属于成都经济区} \\ 0, & \text{若 } x_i \text{ 不属于成都经济区} \end{cases};$$
$$D_2 = \begin{cases} 1, & \text{若 } x_i \text{ 属于川东北经济区} \\ 0, & \text{若 } x_i \text{ 不属于川东北经济区} \end{cases};$$
$$D_3 = \begin{cases} 1, & \text{若 } x_i \text{ 属于川南经济区} \\ 0, & \text{若 } x_i \text{ 不属于川南经济区} \end{cases};$$
$$D_4 = \begin{cases} 1, & \text{若 } x_i \text{ 属于攀西经济区} \\ 0, & \text{若 } x_i \text{ 不属于攀西经济区}。 \end{cases}$$

3 计量模型估计结果

通过表 2 中计量模型回归结果可以发现,模型 I 中,在控制时间趋势变量、经济区差异和物流节点差异的基础上,城镇居民家庭人均可支配收入、生鲜农产品产量、生鲜农产品需求量和高速公路里程均在 1% 的显著水平上对生鲜农产品运输量产生正影响,与预期方向一致。通过变量系数可知,收入、产量、需求量和高速公路里程每增加 1%,生鲜农产品运输量将分别增加 5.645%、1.180%、1.055% 和 0.873%。物流节点在 10% 的显著水平下对生鲜农产品运输量产生正向影响,与预期方向一致,说明区位优势会对物流发展产生正向影响,这与余泳泽等的研究结论^[26]相吻合。通过物流节点虚拟变

量可以得知,相对于非物流节点的市(州)而言,属于物流节点的市(州)生鲜农产品运输量的平均水平普遍较高。在模型 II 中加入年度虚拟变量后,可以发现,相对于 2011 年基期而言,2012 年和 2013 年的生鲜农产品运输量平均水平不断上升。模型 III 加入经济区控制变量后,发现相对于川西北生态经济区而言,其他经济区生鲜农产品运输量均较多,其中这一状况在成都经济区更加明显。

在变量影响的稳健性方面,通过模型 I 至 III 的回归结果可以发现,收入、产量、需求量、高速公路里程和是否属于物流节点对生鲜农产品运输量的影响均较为显著,且作用方向均为正向。这在一定程度上说明各变量对生鲜农产品运输量的影响较为稳健,研究结论可信性较高。

表 2 计量模型回归结果

解释变量	被解释变量:生鲜农产品运输量		
	模型 I	模型 II	模型 III
常数项	-55.096 *** (-5.182)	-55.925 *** (-5.188)	-53.161 *** (-4.964)
城镇居民家庭人均可支配收入	5.645 *** (5.105)	5.730 *** (5.112)	5.363 *** (4.878)
生鲜农产品产量	1.180 *** (3.682)	1.181 *** (3.683)	1.279 *** (3.829)
生鲜农产品需求量	1.055 *** (3.229)	1.055 *** (3.228)	1.004 *** (3.048)
高速公路里程	0.873 *** (7.966)	0.872 *** (7.953)	0.888 *** (8.019)
是否物流节点	0.940 * (2.150)	0.940 * (2.150)	1.170 * (2.633)
2012 年		0.921 *** (4.088)	
2013 年		1.594 *** (5.085)	
成都经济区			0.522 *** (2.138)
川东北经济区			0.307 ** (1.754)
川南经济区			0.198 *** (2.429)
攀西经济区			0.296 * (1.695)
Obs.	63	63	63
调整 R ²	0.883	0.883	0.880
F 值	43.657 ***	43.635 ***	42.210 ***

注:“***”表示 1% 的显著性水平,“**”表示 5% 的显著性水平,“*”表示 10% 的显著性水平。所有模型均已通过共线性诊断,膨胀因子(VIF)数值均在 10 以下,不存在多重共线性。

4 结论与建议

本研究利用 2011—2013 年四川省 21 个市(州)的相关数据,借助混合横截面数据模型,考察了经济发展包含的各要素对生鲜农产品物流业发展的影响,得到了如下结论:

第一,经济发展能够拉动生鲜农产品物流业的发展。计量结果显示,代表经济发展水平的人均收入、生鲜农产品产量和高速公路里程变量系数均为正,证实了随着经济发展水平的提高显著增加了生鲜农产品的运输量。

第二,经济发展对生鲜农产品物流业发展的拉动作用正在随着时间的改变而减弱。在模型中加入人均收入、产量和高速公路里程的时间交叉项后,发现时间交叉项系数均为负,说明相对于 2011 年而言,影响程度正在逐渐减弱。

根据实证研究结果,为提高生鲜农产品物流发展水平,提出如下几点政策建议:一是增加城镇居民家庭人均可支配收入,增加城镇居民对生鲜农产品的购买能力,拉动生鲜农产品物流业的发展;二是重视物流通道建设,加快高速公路等基础设施建设,为生鲜农产品的高效运输提供保障;三是加强物流节点建设,出台优惠政策支持物流节点城市生鲜农产品物流载体建设,充分保证生鲜农产品的中转、集散和储运顺利实现。

参考文献:

[1]Fisher A. The conflict between safety and progress[J]. New Zealand Otago University,Dunedin,1935(7):18-20.

[2]费威. 质量安全惩罚下生鲜食品零售商最优策略研究[J]. 软科学,2014(3):35-39.

[3]戚英华. 商贸流通业对经济发展贡献及地区差异的动态分析——以东西部区域为例[J]. 商业时代,2016(2):8-10.

[4]韩英. 我国商贸流通业城乡市场分割的表现及统筹发展途径[J]. 商业时代,2016(2):14-16.

[5]徐茜,黄祖庆. 区域物流与区域经济发展互动关系研究——以浙江省为例[J]. 统计与决策,2011(9):116-119.

[6]Persson R G O,Virum H,et al. Growth strategies for logistics service providers:a case study[J]. The International Journal of Logistics Management,2001,12(1):53-64.

[7]李文顺,刘伟,周宏. 1952—2002 年中国物流增量和 GDP 增量的协整分析[J]. 中国软科学,2004(12):45-49.

[8]刘维林. 区域物流系统与经济增长的动态耦合机理与实证仿真[J]. 经济地理,2011(9):1493-1498.

[9]后锐,张毕西. 基于 MLP 神经网络的区域物流需求预测方法及其应用[J]. 系统工程理论与实践,2005(12):43-47.

胡永盛. 江苏农村电商典型模式分析与创新探讨[J]. 江苏农业科学, 2017, 45(20): 319–321.

doi:10.15889/j.issn.1002-1302.2017.20.078

江苏农村电商典型模式分析与创新探讨

胡永盛

(江苏农牧科技职业学院, 江苏泰州 225300)

摘要:近年来,江苏省农村电子商务发展十分迅速,出现了许多新业态、新模式。总结了江苏农村电商发展的草根创业“沙集模式”、传统产业转型“川姜模式”及政府主导“姜堰模式”,分析了制约江苏农村电商进一步发展的思想观念、配套服务、经营模式、人才等瓶颈,在此基础上提出了江苏农村电商发展模式创新的要素。

关键词:农村电商;典型模式;要素;江苏

中图分类号: F324;F713.36 **文献标志码:** A **文章编号:** 1002-1302(2017)20-0319-03

近年来,随着农村网络普及化和移动电子商务的快速发展,网络购物和农产品销售在江苏农村越来越常态化,由 21 世纪经济研究院和京东大数据联合发布的《2016 中国农村电商消费趋势报告》显示,江苏农村网购单数占全国 9%,位居全国首位。据阿里研究院发布的 2016 年淘宝村研究报告显示,江苏省有 127 个淘宝村、11 个淘宝镇,沭阳和睢宁 2 个县进入全国十大淘宝村集群。徐州市睢宁县沙集镇的家具体销售、南通家纺销售、宿迁市沭阳县网上花木销售等都已成为农村电商模式的示范和亮点。

1 江苏农村电商发展动因

首先,良好的产业基础是江苏农村电商发展的沃土。江

苏乡镇经济发展较早,农业长期精耕细作,孕育了众多地方特色产业,如阳澄湖大闸蟹、高邮鸭蛋、南京盐水鸭、沭阳花木、南通纺织等等,这些地方特色产业与电子商务的紧密结合为江苏农村电商发展提供了先天优势,如 2016 年,沭阳全县网络销售额达 85 亿元,快递发货量达 8 500 万件,产业的品牌及集聚效应为农村电商发展提供了肥沃土壤。

其次,良好的基础设施配套为江苏农村电商发展提供了有效支撑。江浙沪发达的道路交通网络为电商物流快速响应提供了基本条件,尤其对实效性要求更高的农产品网络销售意义重大,江苏也在全国率先实现了快递物流延伸到乡镇以下地区;江苏农村网络信息化建设走在全国前列,农村互联网普及率接近 60%,为各类电商“上山下乡”提供了先决条件;第三方电商平台企业也率先挖掘江苏农村电商蓝海,阿里、京东、苏宁易购和一号店很早就开始布局江苏农村市场,加上江苏供销总社和一些地方企业积极自建的网上销售平台,如“淘常州”网、兴化“中国蟹库网”、苏州“食行生鲜网”、镇江“亚夫在线”等,第三方电商平台有效推动了农村电商的发展。

收稿日期:2017-02-17

基金项目:江苏省高校哲学社会科学研究重点项目(编号:2015ZDIXM038);江苏农牧科技学院课题(编号:SKYB1505)。

作者简介:胡永盛,(1984—),男,江西赣州人,硕士,讲师,主要研究方向为农业经济。E-mail:253322180@qq.com。

[10] 牟惟仲. 物流与区域经济发展——兼论走中国自己的物流之路[J]. 中国物流与采购, 2003(12): 26–27.

[11] Hvolby H H, Trienekens J. Supply chain planning opportunities for small and medium sized companies [J]. Computers in Industry, 2002, 49(1): 3–8.

[12] 毕玉平, 陆 迁. 生鲜农产品物流模式演化的关键要素分析研究[J]. 经济问题, 2010(8): 70–73.

[13] 赵立波. 物流产业发展与经济增长关系实证分析[J]. 中国流通经济, 2012(10): 41–45.

[14] 代 应, 王 旭, 史 韵. 基于协整理论的区域物流发展与经济增长关系研究[J]. 科技管理研究, 2013(17): 239–244.

[15] 张 诚, 张广胜, 张志坚. 农产品物流对经济发展影响的实证研究[J]. 江苏农业科学, 2013, 41(1): 399–401.

[16] 贾海成. 物流产业发展与区域经济关联分析——以天津和上海为例[J]. 科技进步与对策, 2012(23): 44–49.

[17] 何 秋, 桂寿平, 朱 强. 区域物流系统动态学模型的建立与合理性检验[J]. 交通与计算机, 2002(3): 30–33.

[18] 黄祖辉, 刘东英. 论生鲜农产品物流链的类型与形成机理[J]. 中国农村经济, 2006(11): 4–8.

[19] 闫秀霞, 孙林岩. 物流能力对区域经济发展的影响分析[J]. 科技进步与对策, 2006(10): 160–163.

[20] Lai K. Service capability and performance of logistics service providers [J]. Transportation Research Part E – Logistics and Transportation Review, 2004, 40(5): 385–399.

[21] 赵启兰, 王稼琼, 刘宏志. 物流规划中的需求与潜在需求分析[J]. 中国软科学, 2004(2): 92–95.

[22] 王 程, 王 涛, 蒋远胜. 西部地区生鲜农产品物流水平评价和发展模式选择[J]. 软科学, 2014(2): 136–139.

[23] 姚月强, 龚顺清, 王路平. 基于模糊层次分析法的生鲜农产品冷链物流影响因素分析[J]. 物流科技, 2012(1): 92–95.

[24] 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): 71–75.

[25] 刘秉镰, 余泳泽. 我国物流业地区间效率差异及其影响因素实证研究——基于数据包络分析模型及托宾模型的分析[J]. 中国流通经济, 2010(9): 18–21.

[26] 余泳泽, 武 鹏. 我国物流产业效率及其影响因素的实证研究——基于中国省际数据的随机前沿生产函数分析[J]. 产业经济研究, 2010(1): 65–71.