

doi:10.3969/j.issn.1673-9833.2024.03.009

新型城镇化、乡村振兴与物流业动态关系研究

梁雯, 刘缓缓, 韩琦璇

(安徽大学 商学院, 安徽 合肥 230601)

摘要: 探究新型城镇化、乡村振兴与物流业的互动关系, 对构建经济发展新格局、促进经济高质量发展具有重要意义。因此, 基于中国1998—2021年的时间序列数据, 利用VAR构建三元估计模型, 通过脉冲响应以及方差分解动态分析三者之间的交互关系。研究发现: 新型城镇化、乡村振兴与物流业三者之间并未形成良性互动局面; 新型城镇化与乡村振兴建设是促进物流业高质量发展的关键, 但物流业无论是对新型城镇化还是乡村振兴的带动效果都不明显; 城乡协调一体化是新型城镇化与乡村振兴的内在要求, 物流业亟需变革自身发展模式, 实现高质量转型, 才能发挥其促进城乡融合发展、畅通经济循环的积极作用。

关键词: 新型城镇化; 乡村振兴; 物流业

中图分类号: F061.5; F323

文献标志码: A

文章编号: 1673-9833(2024)03-0061-09

引文格式: 梁雯, 刘缓缓, 韩琦璇. 新型城镇化、乡村振兴与物流业动态关系研究[J]. 湖南工业大学学报, 2024, 38(3): 61-69.

Research on the Dynamic Relationship Among New Urbanization, Rural Revitalization and Logistics Industry

LIANG Wen, LIU Huanhuan, HAN Qixuan

(School of Business, Anhui University, Hefei 230601, China)

Abstract: It is of great significance to explore the interaction between new urbanization, rural revitalization and logistics industry to build a new development pattern and promote high-quality development. Therefore, based on the time series data of China from 1998 to 2021, a ternary estimation model has thus been constructed by using VAR, followed by a dynamical analysis of the interaction between the three through impulse response and variance decomposition. It is found that a positive interaction has not yet been formed between new urbanization, rural revitalization, and logistics industry. As the key to promoting the high-quality development of the logistics industry, the construction of new urbanization and rural revitalization lacks of a significant driving effect of the logistics industry on both new urbanization and rural revitalization. The coordination and integration of urban and rural areas is an inherent requirement of new urbanization and rural revitalization. The logistics industry urgently needs to change its own development model with a high-quality transformation in order to play its positive role in promoting urban-rural integration development and smooth economic circulation.

Keywords: new urbanization; rural revitalization; logistics industry

收稿日期: 2022-09-08

基金项目: 国家社会科学基金资助项目(15BJY117); 教育部社会科学基金资助项目(20YJA790043); 安徽省高校科研基金资助项目(YJS20210072); 中国物流学会基金资助项目(2022CLSKT3-094)

作者简介: 梁雯, 女, 安徽大学教授, 主要研究方向为物流与供应链管理, E-mail: 3014638200@qq.com

0 引言

十八大以来,我国对经济循环畅通与城乡融合发展问题高度重视,新时代下更是将高质量发展作为重点目标^[1]。一方面,随着工业化、城镇化不断推进,我国在经济发展上创造了高速增长的奇迹,经济总量居全球前列,城镇化率逐年增长,早在 2019 年就超过 60%,进入城镇化快速发展后期,且更加注重“以人为本”的内在要求^[2]。另一方面,我国城镇化进程不断加快,城乡之间发展不协调问题长期存在,需走上城乡协调融合发展之路,才能弥合城乡发展差距。由此,开启了新型城镇化协同乡村振兴战略之路,不断助推城乡融合协调一体化,促进“三农”现代化高质量发展,使得农业强、农村美、农民富^[3]。此外,“十四五”规划中进一步明确要坚持新型城镇化战略,不断完善新型城镇化格局,提升城镇化发展质量,从城乡融合、生态文明、产业发展等方面发力,以实现经济高质量发展^[4]。经济新发展格局下,以国内大循环为主,强调坚持扩大内需这一基本定位,突出了扩大内需的重要性^[5]。我国经济体量大、人口消费潜力大,而新型城镇化与乡村振兴是扩大内需、激活消费潜力的重要来源。与此同时,物流在经济社会的生产、分配、消费中扮演着贯穿始终的角色,在“大循环”中起着引领与支撑作用^[6]。物流对于经济发展、社会就业、人民生活以及供需匹配等的作用日益显著。

在新发展格局下,物流在经济高质量发展,特别是在新型城镇化与乡村振兴过程中,能否有效提升发展质量与效率、促进城乡协调发展、实现共同富裕、畅通经济循环目标?本文将对上述问题进行探索,研究新型城镇化、乡村振兴与物流业的动态发展关系,以为全面建设社会主义现代化国家提供参考。

1 文献综述

1.1 新型城镇化与乡村振兴

关于新型城镇化与乡村振兴的理论分析与实证分析较多,学者们从多种角度基于多种理论与方法,得出不同结论。国外相关研究普遍关注以城市为中心的发展理念,随着城乡发展差距扩大,乡村发展的重要性凸显^[7],相关研究日益增多。我国学者结合中国实际情况,从两大战略的有效衔接、协同融合、助推驱动等视角展开研究。杨佩卿^[8]从城市建设和乡村发展推进现代化协同共建的案例视角,揭示了城乡之间的共同发展能够促进我国走上现代化之路。谢天成^[9]从乡村与城镇的内在契合点与根本目标的一致性视角,讨论了无论是城镇化步伐加快还是乡村振兴的全

面推进,都是实现共同富裕的手段。江洁等^[10]从创新创业助力城乡要素流动缓解城乡发展不平衡视角、夏金梅^[11]从时空不同维度促进城乡一体化视角进行了研究,均认为乡村振兴与新型城镇化是协同驱动,互利共生的关系。

1.2 新型城镇化与物流业

关于新型城镇化与物流业的研究,主要集中在影响因素分析、相互关系分析以及政府相关发展政策分析的视角。国外学者较早对城市发展与流通之间的关系进行了论证,考虑到不同区域之间发展水平参差不齐,认为城市发展能够通过贸易流通扩大效益^[12]。丁斌等^[13]从不同地区经济发展差异的角度分析,发现物流业的发展能够正向带动新型城镇化水平的提高。梁雯等^[14]从耦合协调发展的角度,指出新型城镇化与物流业的协同能够起到相互促进的作用。谢莉娟等^[15]从公有制经济调节效应的角度,分析了国家出台的一系列物流业政策文件有利于城乡共同繁荣发展。李健等^[16]从物流业能耗变动的角度,探究新型城镇化对京津冀各省市的影响效应,发现城镇化发展在人口、产业、交通、生态等方面的带动效应,在一定程度上增长了物流业能耗。

1.3 物流业与乡村振兴

关于物流业与乡村振兴的研究相对较少,更多是从农业、农村、农民的角度分析其与物流业的关系。舒辉等^[17]从构建农业物流生态圈的视角指出农业系统、物流系统与环境系统的相互协同以推动农业供给侧结构性改革。张晓林^[18]从农业农村现代化视角,分析了农村物流的痛难点,并提出解决方案助力乡村振兴。梁雯等^[19]讨论了城乡一体化背景下发展农村物流对于农民增收的积极影响。在现有研究文献的基础上,本文将增加物流高质量发展这一视角分析,并结合中国新发展格局背景特点,探讨其发挥作用的机理与路径。本文贡献如下:1)将当前备受关注的物流业作为研究对象,为探讨新型城镇化与乡村振兴的影响因素贡献新视角;2)现有文献多从新型城镇化与乡村振兴的战略协调、双轮协同进行分析,忽略了物流业如何动态助力两大战略更高质量衔接融合;3)进一步研究新型城镇化、乡村振兴与物流业发展的交互作用机理,分析三者的动态变化带来的影响,为下一步实现我国现代化建设提供经验证据。

2 研究设计

2.1 模型及方法

向量自回归(vector autoregression, VAR)模型,

能够对时间序列数据进行分析,以估计不同变量之间的动态发展变化关系^[20]。该模型之所以应用广泛,是因为其能够考虑到各指标变量的相互影响,这种非结构性的方法便于拟合变量的动态关系。

构建如下新型城镇化、乡村振兴与物流业三者间的VAR模型^[21]来分析三者的交互作用:

$$Y_t = \alpha + \sum_{i=1}^p \beta_i Y_{t-i} + \varepsilon_t, \quad (1)$$

式中: Y_t 为所研究的三维内生变量的列向量; t 为时期的样本数量; α 为各期截距组成的列向量; β_i 为参数矩阵,由各变量系数构成; p 为3个变量的滞后阶数; ε_t 为白噪声过程。

2.2 综合发展指数模型

2.2.1 数据标准化处理

鉴于本文所构建的综合评价系统中各指标的量纲差异较大,因此对指标数据进行标准化处理。需要找出各指标数据的 $\max(u_{ij})$ 和 $\min(u_{ij})$, 其中 i 为年份, j 为指标个数, u_{ij} 为第 j 个指标的原始数据。按照下面方法对数据进行处理,使其范围限定为0~1。然后按照指标的正负性分别求出标准化后的数值 U_{ij} , 即第 j 个指标标准化后的数值。

正向指标为

$$U_{ij}^+ = (u_{ij} - \min(u_{ij})) / (\max(u_{ij}) - \min(u_{ij})), \quad (2)$$

负向指标为

$$U_{ij}^- = (\max(u_{ij}) - u_{ij}) / (\max(u_{ij}) - \min(u_{ij})). \quad (3)$$

2.2.2 指标权重及综合指数确定

为了达到客观和准确的目的,本文利用熵权法确定高质量发展综合评价系统中各指标的权重。基于该方法的良好特性,根据各指标所占比例、熵值和效用值情况,计算出各指标的熵权,进而得到各指标对整个系统的影响程度。

1) 计算第 j 个指标的比例 P_{ij} ,

$$P_{ij} = u_{ij} / \sum_{i=1}^n U_{ij}; \quad (4)$$

式中 n 为中国1998—2021年的时间。

2) 计算第 j 个指标的熵值 e_j ,

$$e_j = -k \sum_{i=1}^n P_{ij} \ln P_{ij}, \quad k = 1/\ln n; \quad (5)$$

3) 计算第 j 个指标的信息效用值 g_j ,

$$g_j = 1 - e_j; \quad (6)$$

4) 计算第 j 个指标的权重 w_j ,

$$w_j = g_j / \sum_{j=1}^m g_j, \quad (7)$$

式中 m 为选取指标个数。

5) 计算综合指数 H_t ,

$$H_t = \sum_{j=1}^m w_j U_{ij}. \quad (8)$$

按照上述步骤,最终确定各指标的权重及综合发展指数水平。

2.3 变量指标的选取

1) 新型城镇化(CZ)。新型城镇化方面的研究较为丰富,学者们大致对“以人为本”的新型城镇化高质量发展形成共识,改变了以往仅以城镇化率来衡量发展水平的误区。其中,宁启蒙等^[22]从人口、经济和社会三大基本方面构建指标体系,谢天成^[9]在前人研究的基础上不断丰富,从人口、经济、社会、空间和生态5个方面构建评价体系,但囿于研究的侧重点不同,以往的研究维度缺少城乡协调融合的指标数据。因此本文在现有研究基础上,参考《国家新型城镇化规划》所明确的新型城镇化以人为本的发展理念,将新型城镇化高质量发展作为指标选取的核心内容^[23],从城镇化经济发展、城镇化民生发展、城镇化基础服务、城镇化生态文明以及城乡协调共5个维度、22个指标,构建新型城镇化评价体系,具体见表1。

表1 新型城镇化指标体系

一级指标	二级指标	指标指向	权重
城镇化 经济发展	GDP 增长率/%	正向	0.035
	人均社会消费品零售额/(元·人 ⁻¹)	正向	0.030
	第三产业占GDP比例/%	正向	0.042
	进出口贸易总额/万元	正向	0.072
城镇化 民生发展	人均可支配收入/(元·人 ⁻¹)	正向	0.028
	人均消费性支出/(元·人 ⁻¹)	正向	0.066
	人均固定资产投资/(元·人 ⁻¹)	正向	0.072
	工伤保险参保率/%	正向	0.059
	基本医疗保险参保率/%	正向	0.05
城镇化 基础服务	城镇登记失业率/%	负向	0.057
	人均拥有道路面积/(m ² ·人 ⁻¹)	正向	0.024
	人均建成区面积/m ²	正向	0.024
	燃气普及率/%	正向	0.101
	居民拥有公共交通工具数/标台	正向	0.098
城镇化 生态文明	生活垃圾无害化处理率/%	正向	0.044
	用水普及率/%	正向	0.024
	人均公园绿地面积/(m ² ·人 ⁻¹)	正向	0.030
城乡 协调	建成区绿化覆盖率/%	正向	0.027
	人口城镇化率/%	正向	0.023
	农业总产值/亿元	正向	0.023
	高等教育机构在校生数/万人	正向	0.023
	人均拥有公路里程/(km·人 ⁻¹)	正向	0.048

2) 乡村振兴 (XC)。乡村振兴是一个较为丰富的系统, 目前对该系统的评价指标体系尚未形成统一的标准, 乡村振兴的衡量指标也随着时代的发展与时俱进, 朝着高质量评价准则前进。因此, 学者们多从乡村振兴的总要求出发, 构建包含产业、生态、乡风、治理、生活等 5 个方面的指标体系^[24]。为了能更好地反映乡村振兴的推进效果, 本研究结合软指标和硬抓手的综合要求, 考虑现阶段我国乡村振兴的发展方向, 从乡村经济、乡村文明、乡村产业、乡村生态 4 个维度、14 个指标构建乡村振兴评价指标体系, 具体如表 2 所示。

表 2 乡村振兴指标体系

Table 2 Indicator system of rural revitalization			
一级指标	二级指标	指标指向	权重
乡村经济	农村居民人均可支配收入 / 元	正向	0.077
	移动电话普及率 / %	正向	0.065
	农村恩格尔系数 / %	负向	0.079
	人均农村全社会用电量 / kW	正向	0.053
乡村文明	教育娱乐支出占消费支出比例 / %	正向	0.072
	农村电视节目综合人口覆盖率 / %	正向	0.102
	普通中学生师比 / %	正向	0.083
	农村居民最低生活保障率 / %	正向	0.058
乡村产业	农林牧渔业产值占比 / %	正向	0.100
	农业机械化水平 / %	正向	0.053
	作物多元化	正向	0.081
乡村生态	乡镇每万人卫生院床位数 / 张	正向	0.058
	每公顷耕地化肥施用量 / t	正向	0.064
	森林覆盖率 / %	正向	0.055

3) 物流业 (WL)。在我国, 物流业是相对于农业、工业而言的新兴行业, 且直接的数据来源有限^[25]。相关学者们在物流业评价指标体系的构建上, 主要从投入与产出方面考虑。周楠等^[26]基于 2019 年国家发展与改革委员会印发的《关于推动物流高质量发展 促进形成强大国内市场的意见》, 从基础设施网络、服务实体经济、内生动力、营商环境、配套支撑、政策保障等方面构建评价指标体系。龚雪等^[27]构建的物流评价指标体系主要包含产业规模、发展效率、产业结构、发展潜力等层面。随着科学技术不断进步与数字经济蓬勃发展, 以及碳达峰、碳中和的现实需求, 物流业不仅需要考虑基础投入与产出效率, 也更加注重智慧化、数字化发展及对生态环境的绿色保护。因此, 本文结合已有研究成果, 并且针对物流业智慧化、绿色化的高质量发展方向, 选取物流经济、物流基础、智慧物流、绿色物流共 4 个维度、12 个指标, 构建如表 3 所示的物流业高质量发展的评价指标体系。

表 3 物流业指标体系

Table 3 Indicator system of logistics industry			
一级指标	二级指标	指标指向	权重
物流经济	人均 GDP / (元·人 ⁻¹)	正向	0.052
	社会消费品零售总额 / 亿元	正向	0.074
	第三产业增加值 / 亿元	正向	0.066
物流基础	全社会固定资产投资 / 亿元	正向	0.053
	货物周转量 / (10 ⁸ t·km)	正向	0.041
	交通运输、仓储和邮政业就业人员数 / 万人	正向	0.254
	移动电话用户数 / 万户	正向	0.047
智慧物流	R&D 经费支出 / 万元	正向	0.064
	专利申请授权数 / 件	正向	0.069
绿色物流	森林绿化覆盖率 / %	正向	0.075
	废水排放总量 / (10 ⁴ t)	负向	0.101
	废气中二氧化硫排放量 / (10 ⁴ t)	负向	0.104

2.4 数据来源

本文选取中国 1998—2021 年数据进行分析, 此期间涵盖了我国的城镇化发展与乡村建设的脉络轨迹, 有较强现实意义。相关指标的数据均来自国家统计局、中经网及《中国统计年鉴》。

3 实证分析

3.1 单位根检验

本文所用的 VAR 模型对变量数据的平稳性有严格要求, 在向量自回归过程中非平稳的数据往往会导致伪回归现象, 使得结果无讨论价值。为探究变量间的动态关系及其统计数据背后的经济意义, 采用单位根检验 (ADF) 法对 CZ、XC、WL 3 个变量进行平稳性检验, 所得结果见表 4。由表可知, 在 1%, 5%, 10% 显著性水平下, 3 个变量的 ADF 统计值均大于临界值, 是非平稳序列。但在 5% 显著性水平下, 3 个序列一阶差分后 d_{CZ} 、 d_{XC} 、 d_{WL} 的 ADF 统计值均小于临界值, 为平稳序列, 故认为 3 个变量为一阶单整时间序列。

表 4 ADF 检验结果

Table 4 ADF test results					
变量	ADF 值	level			结论
		1%	5%	10%	
CZ	-0.236	-4.416	-3.622	-3.249	非平稳
XC	-1.640	-4.416	-3.622	-3.249	非平稳
WL	-0.988	-4.416	-3.622	-3.249	非平稳
d_{CZ}	-2.884	-2.692	-1.960	-1.607	平稳
d_{XC}	-3.783	-4.441	-3.633	-3.255	平稳
d_{WL}	-4.656	-4.468	-3.645	-3.261	平稳

3.2 滞后期选择

为更准确地判断本文所研究的不同变量之间的

动态变化影响方式,需要找出 VAR 模型的滞后期。由于所设定变量间的关系有滞后性影响,故需要保证足够的滞后项数目以及自由度的选择。本文关于滞后期的最优数选择问题,构建 LR 、 FPE 、 AIC 、 SC 和 HQ 共 5 个统计量来进行综合判断,结果发现 VAR 模型在滞后 1 期时最优,具体结果见表 5。

表 5 VAR 模型滞后期选择

Table 5 VAR model lag phase selection

Lag	log L	LR	FPE	AIC	SC	HQ
0	77.464	NA	0.000	-6.769	-6.621	-6.734
1	173.257	156.753*	$8.73e^{-11}$ *	-14.659*	-14.065*	-14.519*
2	181.600	11.377	0.000	-14.600	-13.559	-14.355

注: Lag 为滞后阶数, * 表示各标准下选择的滞后阶数最优。

3.3 协整检验

基于单位根检验可知,本文的 3 个变量均为一阶单整序列。通过约翰逊协整检验法对 CZ 、 XC 、 WL 进行检验,以判断这 3 个变量是否存在长期且稳定的协整关系,结果见表 4,表中 * 代表被拒绝。

表 4 约翰逊协整检验结果

Table 4 Johnson cointegration test results

原假设	特征值	迹统计量	5% 显著性水平	P 值
None*	0.622	39.138	29.800	0.003
At most 1*	0.473	17.716	15.500	0.023
At most 2	0.152	3.629	3.841	0.057

表 4 所示协整检验结果表明,在 5% 显著性水平下,不存在 (None) 和至多存在一个 (At most 1) 协整关系的假设都被拒绝了。但接受了至多存在两个 (At most 2) 协整关系,即三者间存在长期稳定关系。

3.4 VAR 模型估计

根据前文假设的三元 VAR 模型式 (1) 把各变量数据代入以上模型可得:

$$Y_t = \begin{bmatrix} 0.568 & 0.029 & -0.015 \\ -2.032 & 0.484 & -0.016 \\ -1.057 & 0.032 & 0.500 \end{bmatrix} Y_{t-1} + \begin{bmatrix} 0.029 \\ 0.076 \\ 0.098 \end{bmatrix} \quad (9)$$

从本文所构建的模型估计可知:首先,就新型城镇化而言,滞后 1 期新型城镇化对自身的影响系数为 0.568,说明新型城镇化的发展具有促进自身发展的良好效应;滞后 1 期的乡村振兴对新型城镇化的影响系数为 0.029,也是正向的,说明乡村为城镇发展贡献了自身的资源要素;滞后 1 期的物流业对新型城镇化的影响系数为 -0.015,说明物流业的粗放式发展在一定程度上制约了新型城镇化的高质量发展。其次,就乡村振兴而言,滞后 1 期的新型城镇化对乡村振兴的影响系数为 -2.032,说明此前大量的乡村资源外流至城镇,不利于乡村振兴建设,从而造成自

身发展的消极效果;滞后 1 期的乡村振兴对自身的影响系数为 0.484,说明乡村振兴的不断推进有助于乡村正向发展;滞后 1 期的物流业对乡村振兴的影响系数为 -0.016,说明乡村地区的物流基础设施尚未完善,因而对乡村的发展没有起到应有的带动效应。最后,就物流业而言,滞后 1 期的新型城镇化对物流业的影响系数为 -1.057,说明在新型城镇化不断完善的过程中制约了物流业的过快发展,对物流业的转型发展提出新要求;滞后 1 期的乡村振兴对物流业的影响系数为 0.032,说明在国家倡导全面推进乡村振兴的过程中也为物流业发展带来新机遇,助推物流业的可持续发展;滞后 1 期的物流业对自身的影响系数为 0.500,说明新时代的物流业发展始终朝着提质增效的方向不断前进,促进自身可持续发展。

3.5 稳定性检验

构建 VAR 模型需要对其进行平稳性检验,结果如图 1 所示。由图 1 可知,各点均分布在单位圆内,可以认为此模型符合稳定性的基本要求。为后文的脉冲响应及方差分解奠定了基础。

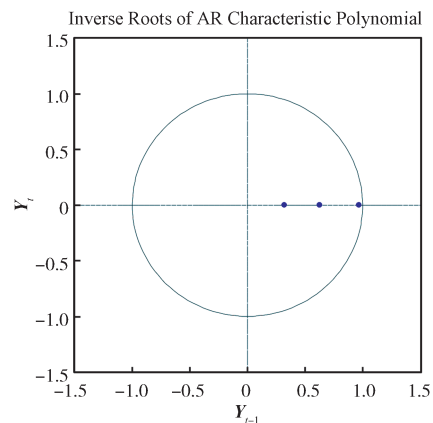


图 1 VAR 模型稳定性检验结果

Fig. 1 VAR model stability test results

3.6 脉冲响应

VAR 模型中参数众多,且较难解释其经济含义,为此利用脉冲响应来考察向量的移动过程。本文通过脉冲响应图来分析各变量在经过 10 期的作用后所呈现出的趋势,如图 2 所示,其中间线条为脉冲响应曲线,上下线条表示 95% 置信区间的上下限。

1) 新型城镇化的冲击。首先,新型城镇化在第 1 期受到源于自身冲击时,其影响系数约为 0.004,随后下降,逐渐趋于平稳且一直是正向促进发展。表明新型城镇化在短期内能促进自身发展,有较稳定的内在惯性。其次,乡村振兴受到新型城镇化第 1 期冲击时,其影响系数为 0.006;随后增加,在第 5 期达极大值,为 0.009;之后下降并趋于收敛。长期看,新型城镇化对乡村振兴的影响是正向积极促进作用,

因此要抓住这一有利因素更好地发展乡村。最后,物流业受到新型城镇化第 1 期冲击时,其当期影响系数为 0.009,然后轻微上升并趋于稳定。从这一结果看,新型城镇化对物流业发展具有积极作用。

2) 乡村振兴的冲击。首先,新型城镇化在第 1 期受到乡村振兴冲击时影响系数为 0,随后上升并趋于平稳,带来的效应始终是正向促进。可看出乡村对城镇化的发展建设做出了较为突出的贡献,不管是短期的大量资源输出,还是长期的城乡协调发展都始终为新型城镇化的高质量发展之路积极助力。其次,乡村振兴在受到自身第 1 期冲击时的影响系数为 0.046,随后下降并趋于平稳,且始终是正向促进效应。最后,物流业在受到乡村振兴第 1 期冲击时的影响系数为 0.017,随即下降并趋于平稳。此结果表明,物流业

受乡村振兴的影响会不断朝着有利于优化系统功能的方向发展。

3) 物流业的冲击。首先,新型城镇化受到物流业第 1 期冲击时的影响系数为 0,随后上升并趋于平稳,表明其对新型城镇化发展是积极促进作用。其次,乡村振兴受到物流业第 1 期冲击时的影响系数为 0,然后在横坐标轴附近趋于平稳,总体效应为正向促进。可看出乡村振兴较少受物流业影响,物流发展应更加注重对乡村地区的带动与引领。最后,物流业受到自身第 1 期冲击时的影响系数为 0.04,随后下降并趋于稳定。这表明现阶段物流业高质量发展的建设目标需长期坚持,物流业只有转变散、乱、粗的发展理念,朝精细化方向建设,才能从根本上促进新型城镇化与乡村振兴融合一体化发展理念。

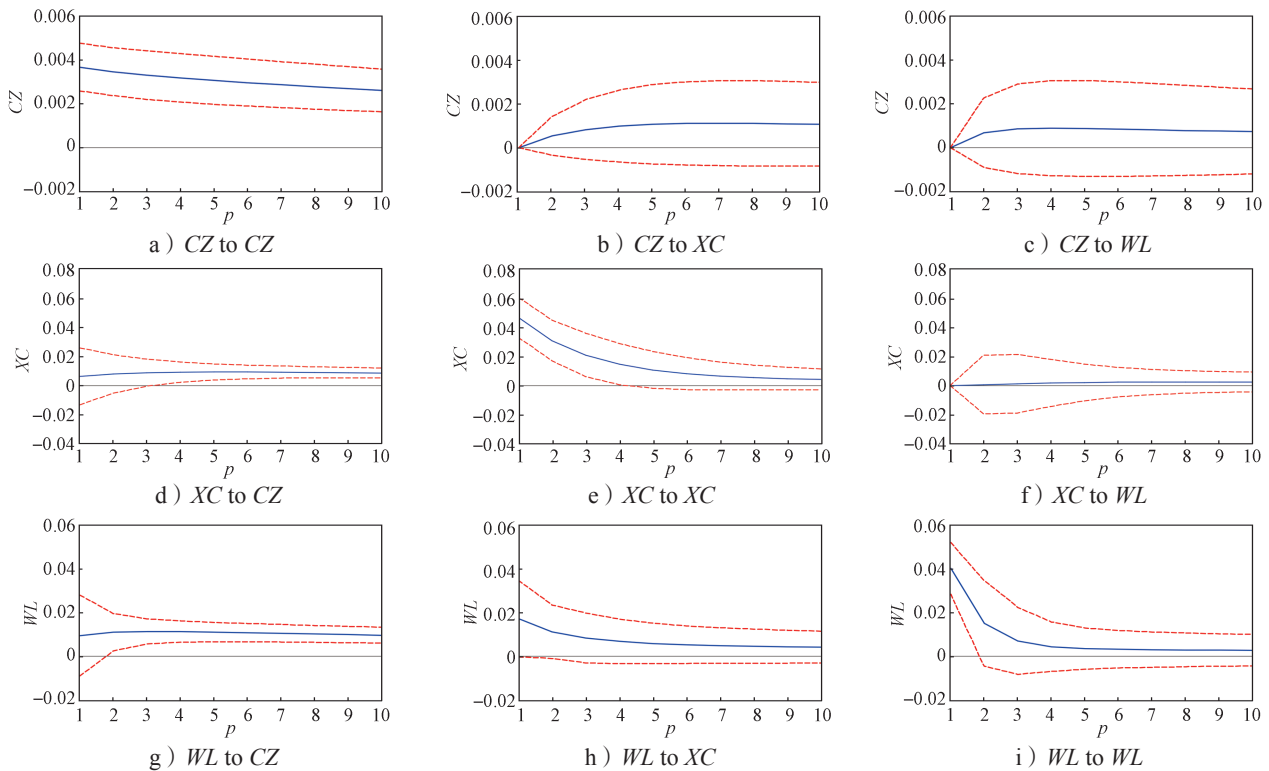


图 2 各变量的脉冲响应曲图

Fig. 2 Impulse response diagram of each variable

3.7 方差分解

方差分解能够分析模型中的每个变量对于结构性冲击的反应程度,从而得到系统中各随机扰动对于内生变量的贡献力度。本文将新型城镇化、乡村振兴与物流业发展方差分解的期数设定为 10 期,以此分析三者间的相对解释力度,所得结果见表 5,其中 SE 为标准误 (standard error of mean)。分析表 5 可得:首先,新型城镇化对自身的贡献程度表现为下降趋势,由第 1 期的 100% 下降至第 7 期的 88.4%,然后继续下降且趋于稳定;乡村振兴及物流业对新型城镇化的影响贡献较不明显,最大贡献度分别为 8.3%,

5.3%。其次,乡村振兴对自身的影响贡献呈下降趋势,由第 1 期的 98.2% 下降至第 8 期的 86.6%,随后继续下降并趋于平稳;物流业对乡村振兴的影响贡献不明显;新型城镇化对乡村振兴的影响贡献比物流业更多,由第 1 期的 1.8% 上升至第 10 期的 15.4%。最后,与前两者相似,物流业对自身的影响贡献呈下降趋势,由第 1 期的 80.9% 下降至第 6 期的 59.9%,然后继续下降并趋于平稳;乡村振兴对物流业的贡献度从第 1 期的 14.7% 上升到第 10 期的 18.0%;新型城镇化对物流发展的贡献程度相对较多,由第 1 期的 4.4% 上升至第 8 期的 26%,随后上升缓慢。

表5 方差分解分析结果
Table 5 Variance decomposition analysis results

变量	时期	SE	CZ	XC	WL	变量	时期	SE	CZ	XC	WL	变量	时期	SE	CZ	XC	WL
CZ	1	0.004	1	0	0	XC	1	0.047	0.018	0.982	0	WL	1	0.045	0.044	0.147	0.809
	2	0.005	0.972	0.011	0.017		2	0.057	0.031	0.968	0.001		2	0.049	0.084	0.169	0.746
	3	0.006	0.944	0.025	0.031		3	0.062	0.048	0.952	0.001		3	0.052	0.124	0.180	0.697
	4	0.007	0.923	0.038	0.039		4	0.064	0.065	0.934	0.001		4	0.054	0.159	0.184	0.657
	5	0.008	0.906	0.050	0.044		5	0.066	0.082	0.916	0.002		5	0.055	0.190	0.185	0.625
	6	0.009	0.894	0.059	0.047		6	0.067	0.099	0.898	0.003		6	0.057	0.217	0.184	0.599
	7	0.009	0.884	0.067	0.050		7	0.068	0.114	0.881	0.004		7	0.058	0.240	0.184	0.576
	8	0.010	0.876	0.073	0.051		8	0.069	0.129	0.866	0.006		8	0.059	0.260	0.183	0.557
	9	0.010	0.869	0.078	0.052		9	0.069	0.142	0.851	0.007		9	0.060	0.278	0.181	0.540
	10	0.011	0.864	0.083	0.053		10	0.070	0.154	0.838	0.008		10	0.061	0.294	0.180	0.526

4 结论及对策

4.1 结论

本文通过对新型城镇化、乡村振兴与物流业发展之间的动态作用机理与路径进行了定量分析,得出如下结论:

1) 基于模型的估计结果得知,新型城镇化、乡村振兴与物流业三者之间的互促效应并未完全形成,其中乡村振兴表现出对新型城镇化与物流业具有正向促进作用。

2) 从脉冲响应分析结果发现,新型城镇化与乡村振兴两者对物流业发展起到一定的带动作用。反观物流业并没有发挥出其在国民经济中的先导性优势,有待挖掘其在大循环、双循环新发展格局下的巨大潜力,以实现城乡协调发展,扩大内需,畅通经济循环。

3) 从方差分解的结果分析,3个变量对自身的路径依赖程度较高,具有极大的内在惯性。新型城镇化与乡村振兴均能在一定程度上解释物流业发展,但物流业无论是对新型城镇化还是乡村振兴的影响贡献均不明显。

4.2 对策

从上述研究结论可看出,随着新型城镇化的高质量建设及乡村振兴的全面推进,城乡协调一体化是必然趋势。新发展格局下,中国经济转向高质量发展,畅通“大循环”“双循环”的物流高质量提质增效的发展局面已然形成。因此基于本文的研究结论提出以下对策:

1) 针对新型城镇化、乡村振兴与物流业三者之间并未完全实现良性互动,提出以乡村振兴为发力点推进城乡协调一体化。乡村地区的发展潜力大,资源要素丰富,在全面推进乡村振兴的过程中能更有效地发挥物流业在城镇、乡村以及城乡之间的贯穿能力,进一步符合新型城镇化的高质量发展理念,助力乡村

地区的全方位发展^[28],最终达到资源要素无极化自由流动,实现城乡协调一体化发展。

2) 基于物流业对新型城镇化与乡村振兴两者发展带动效果不明显,提出以强大物流业为牵引,畅通经济社会大循环新局面。物流业具有较强的伸展能力,已经深入经济社会的各方面,这有利于物流网络的构建与优化。在“双循环”新发展格局下,亟需物流业主动作为,服务构建新发展格局,引领大循环的畅通运行。

3) 由于新型城镇化、乡村振兴与物流业3个变量对自身的路径依赖程度较高,具有极大的内在惯性,提出逐个击破三者各自领域的痛难点,充分发挥各自优势,形成强大合力。物流业应牢牢把握现阶段的发展局面,在“物流大国”迈向“物流强国”的变革期间,加速实现自身的转型升级。

我国要始终坚持“以人为核心”的新型城镇化高质量建设,全面推进乡村振兴战略,进一步达成有效提升发展质量与效率、融合经济社会各有利要素、实现创新性发展,以期实现城乡共同富裕的重要目标。

参考文献:

- [1] 李福岩,李月男.构建新发展格局:生成逻辑、核心内容与战略意义[J].经济学家,2022(4):28-36.
LI Fuyan, LI Yuenan. Constructing a New Development Pattern: Generative Logic, Core Content and Strategic Significance[J]. Economist, 2022(4): 28-36.
- [2] 李兰冰,刘秉镰.“十四五”时期中国区域经济发展的重大问题展望[J].管理世界,2020,36(5):36-51,239.
LI Lanbing, LIU Binglian. Prospect for Major Issues of China's Regional Economic Development During the 14th Five-Year Plan Period[J]. Management World, 2020, 36(5): 36-51, 239.
- [3] 何永芳,余赛男,杨春健.新时代城乡融合发展问题

- 与路径[J]. 西南民族大学学报(人文社会科学版), 2020, 41(7): 186-190.
- HE Yongfang, SHE Sainan, YANG Chunjian. Problems and Paths of Urban-Rural Integration Development in the New Era[J]. Journal of Southwest University for Nationalities(Humanities and Social Sciences Edition), 2020, 41(7): 186-190.
- [4] 范秋芳, 张园园. 新型城镇化对绿色经济效率的影响研究: 基于省际面板数据实证分析[J]. 中国石油大学学报(社会科学版), 2022, 38(2): 80-89.
- FAN Qiufang, ZHANG Yuanyuan. Space-Time Research on the Impact of New-Type Urbanization on Green Economy Efficiency: Empirical Analysis Based on Inter-Provincial Panel Data[J]. Journal of China University of Petroleum(Edition of Social Sciences), 2022, 38(2): 80-89.
- [5] 佚名. 贯彻中共十九届五中全会精神 建言“十四五”[N]. 人民日报, 2020-11-12(15).
- Anon. Implementing the Spirit of the Fifth Plenary Session of the 19th CPC Central Committee[N]. The People's Daily, 2020-11-12(15).
- [6] 汪 鸣, 陆成云, 刘文华. “十四五”物流发展新要求新格局[J]. 北京交通大学学报(社会科学版), 2022, 21(1): 11-17.
- WANG Ming, LU Chengyun, LIU Wenhua. New Requirements and New Development Dynamic of Logistics in the 14th Five-Year Plan[J]. Journal of Beijing Jiaotong University (Social Sciences Edition), 2022, 21(1): 11-17.
- [7] LIPTON M. Why Poor People Stay Poor: Urban Bias in World Development[M]. London: Temple Smith, 1977: 1-469.
- [8] 杨佩卿. 新型城镇化和乡村振兴协同推进路径探析: 基于陕西实践探索的案例[J]. 西北农林科技大学学报(社会科学版), 2022, 22(1): 34-45.
- YANG Peiqing. Analysis on the Collaborative Promotion Path of New-Style Urbanization and Rural Revitalization: A Case Study Based on Practical Exploration in Shaanxi[J]. Journal of Northwest A&F University (Social Science Edition), 2022, 22(1): 34-45.
- [9] 谢天成. 乡村振兴与新型城镇化融合发展机理及对策[J]. 当代经济管理, 2021, 43(3): 43-48.
- XIE Tiancheng. Mechanism and Countermeasures of the Integrated Development of Rural Vitalization and New Urbanization[J]. Contemporary Economic Management, 2021, 43(3): 43-48.
- [10] 江 洁, 赵雅卉, 廖茂林. 以农村“双创”助推新型城镇化与乡村振兴协同发展[J]. 重庆社会科学, 2020(5): 98-106.
- JIANG Jie, ZHAO Yahui, LIAO Maolin. Promoting the Coordinated Development of New-Type Urbanization and Rural Revitalization with Mass Entrepreneurship and Innovation in Rural Areas[J]. Chongqing Social Sciences, 2020(5): 98-106.
- [11] 夏金梅. 新型城镇化与乡村振兴协同发展的时空观察[J]. 西南民族大学学报(人文社会科学版), 2021, 42(5): 147-153.
- XIA Jinmei. A Spatio-Temporal Observation of the Coordinated Development of New Urbanization and Rural Revitalization[J]. Journal of Southwest Minzu University (Humanities and Social Sciences Edition), 2021, 42(5): 147-153.
- [12] SINGELMANN N J. The Sectoral Transformation of the Labor Force in Seven Industrialized Countries, 1920—1970[J]. American Journal of Sociology, 1978, 83(5): 1224-1234.
- [13] 丁 斌, 段艳影. 我国物流业发展与新型城镇化关系研究[J]. 统计与决策, 2017(16): 56-59.
- DING Bin, DUAN Yanying. Research on the Relationship Between Logistics Industry Development of New Urbanization in China[J]. Statistics and Decision, 2017(16): 56-59.
- [14] 梁 雯, 孙 红, 刘宏伟. 中国新型城镇化与物流协同发展问题研究: 以长江经济带为例[J]. 现代财经(天津财经大学学报), 2018, 38(8): 69-80.
- LIANG Wen, SUN Hong, LIU Hongwei. The Coordinated Development of New Urbanization and Logistics in China: Taking the Yangtze River Economic Belt as an Example[J]. Modern Finance and Economics (Journal of Tianjin University of Finance and Economics), 2018, 38(8): 69-80.
- [15] 谢莉娟, 万长松, 武子歆. 流通业发展对城乡收入差距的影响: 基于公有制经济调节效应的分析[J]. 中国农村经济, 2021(6): 111-127.
- XIE Lijuan, WAN Changsong, WU Zixin. The Impact of Development of the Circulation Industry on Urban-Rural Income Gap: A Study Based on the Moderating Effect of Public Ownership Economy[J]. Chinese Rural Economy, 2021(6): 111-127.
- [16] 李 健, 白子毅, 李柏桐. 双碳背景下京津冀物流业碳排放脱钩及影响因素研究[J]. 城市问题, 2022(5): 69-76.
- LI Jian, BAI Ziyi, LI Botong. Research on Decoupling and Influencing Factors of Carbon Emissions in Beijing-Tianjin-Hebei Logistics Industry Under the Background of Double Carbon[J]. Urban Problems, 2022(5): 69-76.
- [17] 舒 辉, 胡 毅. 产业互联网驱动下的农业物流生态圈协同理论体系[J]. 中国流通经济, 2021, 35(4): 26-37.
- SHU Hui, HU Yi. Analysis on Cooperative Theory System of Agricultural Logistics Biosphere Driven by Industry Internet[J]. China Business and Market, 2021,

- 35(4): 26-37.
- [18] 张晓林. 乡村振兴战略下的农村物流发展路径研究[J]. 当代经济管理, 2019, 41(4): 46-51.
ZHANG Xiaolin. Research on the Rural Logistics Development Under the Rural Revitalization Strategy[J]. Contemporary Economic Management, 2019, 41(4): 46-51.
- [19] 梁雯, 张伟. 城乡一体化、农村物流与金融对农民收入的影响研究[J]. 北京交通大学学报(社会科学版), 2016, 15(1): 98-105.
LIANG Wen, ZHANG Wei. The Impact of Urban-Rural Integration, Rural Logistics and Rural Finance on the Income of Farmers[J]. Journal of Beijing Jiaotong University (Social Science Edition), 2016, 15(1): 98-105.
- [20] 王永瑜, 徐雪. 中国新型城镇化、乡村振兴与经济增长的动态关系研究[J]. 哈尔滨商业大学学报(社会科学版), 2021(4): 63-73, 87.
WANG Yongyu, XU Xue. Study on the Dynamic Relationship Between New Urbanization, Rural Revitalization and Economic Growth in China[J]. Journal of Harbin University of Commerce (Social Science Edition), 2021(4): 63-73, 87.
- [21] 陈跃, 徐波, 周文. 城镇化、财产性收入、经济增长与农村内部收入差距: 基于VAR模型的实证分析[J]. 云南财经大学学报, 2017, 33(1): 74-83.
CHEN Yue, XU Bo, ZHOU Wen. Urbanization, Property Income, Economic Growth and Rural Internal Income Gap: An Empirical Analysis Based on VAR Model[J]. Journal of Yunnan University of Finance and Economics, 2017, 33(1): 74-83.
- [22] 宁启蒙, 胡广云, 汤放华, 等. 科技创新与新型城镇化相关性的实证分析: 以长株潭城市群为例[J]. 经济地理, 2022, 42(8): 81-86.
NING Qimeng, HU Guangyun, TANG Fanghua, et al. Correlation Between Technology Innovation and New-Type Urbanization: A Case Study of the Changsha-Zhuzhou-Xiangtan Urban Agglomeration [J]. Economic Geography, 2022, 42(8): 81-86.
- [23] 梁雯, 叶仁慧, 顾大超. 新型城镇化、产业结构升级和物流业互动关系研究: 基于中国省级面板数据的实证分析[J]. 湖南工业大学学报(社会科学版), 2021, 26(6): 11-20.
LIANG Wen, YE Renhui, GU Dachao. Research on the Interaction Relationship Among New Urbanization, Industrial Structure Upgrading and Logistics Industry: An Empirical Analysis Based on China's Provincial Panel Data[J]. Journal of Hunan University of Technology (Social Science Edition), 2021, 26(6): 11-20.
- [24] 刘亚男, 王青. 中国乡村振兴的时空格局及其影响因素[J]. 经济问题探索, 2022(9): 12-25.
LIU Yanan, WANG Qing. The Temporal and Spatial Pattern of China's Rural Revitalization and Its Influencing Factors[J]. Inquiry into Economic Issues, 2022(9): 12-25.
- [25] 梁雯, 孙红. 基于PVAR模型的中国新型城镇化、物流业以及产业结构动态研究: 以长江经济带为例[J]. 新疆大学学报(哲学·人文社会科学版), 2019, 47(4): 9-19.
LIANG Wen, SUN Hong. A Study of China's New Urbanization, Logistics Industry and Industrial Structure Based on the PVAR Model: The Yangtze River Economic Belt as an Example[J]. Journal of Xinjiang University (Philosophy and Social Science), 2019, 47(4): 9-19.
- [26] 周楠, 陈久梅, 但斌, 等. 高质量发展下区域物流与区域经济时空耦合及影响因素: 以长江经济带为例[J]. 软科学, 2022, 36(10): 84-92.
ZHOU Nan, CHEN Jiumei, DAN Bin, et al. Spatial and Temporal Coupling and Influencing Factors of Regional Logistics and Regional Economy from the Perspective of High Quality Development: A Case Study of the Yangtze River Economic Belt[J]. Soft Science, 2022, 36(10): 84-92.
- [27] 龚雪, 荆林波. 物流业与制造业耦合协同对制造业高质量发展的影响[J]. 中国流通经济, 2022, 36(7): 22-37.
GONG Xue, JING Linbo. Research on the Impact of the Coupling Coordination Between Logistic and Manufacturing Industries on the High-Quality Development of Manufacturing Industry[J]. China Business and Market, 2022, 36(7): 22-37.
- [28] 梁雯, 刘缓缓. 长三角地区乡村振兴、新型城镇化与物流发展耦合效应研究[J]. 东北农业大学学报(社会科学版), 2021, 19(3): 37-47.
LIANG Wen, LIU Huanhuan. Coupling Coordination Effect of Rural Revitalization, New Urbanization and Logistics Development in the Yangtze River Delta[J]. Journal of Northeast Agricultural University (Social Science Edition), 2021, 19(3): 37-47.

(责任编辑: 廖友媛)