

重庆市物流业基本—非基本经济活动的变化分析

——基于三次经济普查数据^①

宗会明^{1,2}, 杜 瑜^{1,2}

1. 西南大学 地理科学学院, 重庆 400715; 2. 西南大学 西南山地生态循环农业国家级培育基地, 重庆 400715

摘要: 以全国三次经济普查数据为基础, 采用区位商法和偏离份额分析法深入分析了重庆市物流业基本—非基本经济活动变化情况, 结果显示: ① 在重庆市 19 个行业中, 物流业基本经济活动优势地位明显, 对外辐射能力较强, 专业化水平较高, 但其优势地位呈现出下降趋势; ② 从物流业内部来看, 道路运输业长期占据主导地位, 邮政业和航空运输业发展迅猛, 水上运输业则呈现出下降趋势; ③ 最后运用四象限图对物流业进行分类, 第一类为主导部门, 包括道路运输业和邮政业; 第二类为重点部门, 包括航空运输业、管道运输业、仓储业、装卸搬运和其他运输服务业; 第三类为衰退部门, 包括水上运输业。

关键词: 物流业; 重庆市; 城市经济基础理论; 区位商; 基本—非基本活动

中图分类号: F252

文献标志码: A

文章编号: 1673-9868(2019)10-0079-09

物流业是城市经济社会发展的基础性产业之一, 是城市经济发展的新增长点^[1]。我国引进物流概念比较晚^[2], 起初并没有引起人们足够重视。随着国内外物流理论和内涵的丰富与发展, 物流地理学作为一门新兴学科应用而生^[3]。它打破运输独立于生产和消费的传统思维方式, 将物流业重新定义为集运输、仓储、搬运和配送等基本功能于一体的多部门、跨行业的复合型产业^[4]。目前, 物流地理学研究内容主要包括物流产业与经济发展关联性研究^[5]、物流园区选址、规划和模式研究^[6-7]、物流企业网络组织研究^[8]和货物空间流动格局分析^[9]等, 但有关物流业内部结构分析较少。重庆市作为中西部唯一直辖市, 经济发展迅速, 日益成为继北京、上海、广州、深圳之后 GDP 排名第五的重要经济城市。经济的快速增长为物流业的快速发展提供了巨大的市场需求, 物流业得到迅猛发展。与此同时, 重庆市政府高度重视物流业的发展, 先后出台了一系列政策促进物流业的跨越式发展^[10]。随着重庆市经济对外与对内辐射能力的不断增强, 物流业发展的广度和深度也逐渐加深, 对城市经济发展的重要性程度也越来越深远^[11], 并将逐渐成为经济发展的重要动力。

与此同时, 国内外学者对城市经济基础理论的研究已日益成熟^[12]。城市经济基础理论不仅能够反映城市过去和现在任一时期的经济发展状态, 而且能对城市未来的经济发展进行合理预测^[13-14], 为城市规划发展做出有益贡献。按照城市经济基础理论, 城市经济活动依照服务对象类型可以划分为基本经济活动部分和非基本经济活动部分。基本经济活动部分是以城市以外的区域为服务对象, 是城市发展的主要推动力; 而非基本经济活动部分是以城市以内的区域为服务对象, 并伴随基本经济活动部分的发展而发展^[15]。基本与非基本经济活动的区分大多采用区位商法^[16-17], 该方法通过对剩余职工数或者剩余收入的计算, 比较并得到各行业的基本就业情况, 极大地简化了二者区分的复杂性, 日益成为城市经济基础研究的重要方法。

① 收稿日期: 2018-06-29

基金项目: 国家自然科学基金项目(41671159); 中央高校基本科研业务费专项资金项目(XDJK2018B011)。

作者简介: 宗会明(1981-), 男, 教授, 博士研究生导师, 主要从事城市地理、城市物流研究。

国内学者运用区位商法,一方面可以分析出我国主要城市,如广州、北京、上海、深圳、武汉和乌鲁木齐等城市的经济活动特征^[18-22],找到推动城市经济发展的优势产业并突出强调第三产业对城市经济发展的推动作用。另一方面,通过对比研究不同城市发展的经济基础差异,证明城市间要加强合作的必要性。例如杨开忠^[23]通过对比北京、天津和上海的经济活动差异,分析得出北京能作为全国经济中心的原因以及与天津协调发展的必要性;在此基础上谭成文等^[24]又从消费模式和劳动生产率 2 大方面具体分析了北京与天津 2 市第三产业间的差异与联系,为 2 市携手发展提供新方式。综上,国内学者大多是从宏观层面对不同城市或者城市内部产业结构进行分析,而缺少对城市内部某一具体行业的微观层面的分析论证。

鉴于此,本文以城市经济基础理论为基础,运用区位商法对重庆市经济活动进行基本与非基本经济活动的划分,并进一步运用偏离份额分析法对物流业内部各部门的增长变化进行分析论证,以期重庆市物流业发展规划或决策提供依据和支撑。

1 数据来源及研究方法

1.1 数据来源

鉴于对物流业基本概念的理解以及国家统计局制定的 2017 年国民经济行业分类标准(GB/T 4754-2017),本文采用全国经济普查年鉴和重庆市经济普查年鉴中“交通运输业、仓储业和邮政业法人单位从业人员数”数据作为物流业数据源,并参考了相关的政府部门经济普查主要数据公报及统计年鉴。三次经济普查的时间分别为 2004 年、2008 年和 2013 年。

1.2 研究方法

1.2.1 区位商

$$LQ_i = \frac{e_i/e_t}{E_i/E_t} \quad i=1,2,3,\dots,n \quad (1)$$

式中: e_i 表示重庆市 i 行业从业人员数; e_t 表示重庆市总从业人员数; E_i 表示全国 i 行业从业人员数; E_t 表示全国总从业人员数; LQ_i 为区位商。 $LQ_i > 1$, 则表明该行业是包含有基本与非基本经济活动部分的行业,值越大,专业化程度越高,优势越明显;反之, $LQ_i \leq 1$, 则表明该行业不是基本经济活动部分的行业,专业化程度低,竞争力弱。

1.2.2 偏离份额分析法

偏离份额分析法^[22](Shift-Share-Method)是用于分析区域经济发展程度与行业竞争力的重要统计方法,可以反映不同时间段内的经济活动变化情况^[25]。根据该方法,将重庆市物流业内部各部门从业人员数总偏离量分解为全国增长分量、结构分量与竞争力分量 3 个部分^[26]进行分析,可建立以下模型:

假设 $m(T)$ 表示 T 时间重庆市整个物流业内部从业人员数总偏离量:

$$m(T) = \sum_{i=1}^n m_i(T) \quad i=1,2,3,\dots,n \quad (2)$$

令 $T=t_0$ 为基期, $T=t$ 为研究期,则:

$$\Delta m_i = m_i(T) - m_i(t_0) = N_i + S_i + C_i = m_i(t_0) \left[\frac{M(t)}{M(t_0)} - 1 \right] + m_i(t_0) \left[\frac{M_i(t)}{M_i(t_0)} - \frac{M(t)}{M(t_0)} \right] + m_i(t_0) \left[\frac{m_i(t)}{m_i(t_0)} - \frac{M_i(t)}{M_i(t_0)} \right] \quad (3)$$

式中: Δm_i 表示重庆市物流业内部 i 部门从业人员数总偏离量,它可以由以下 3 部分构成: N_i 表示全国增长分量,即随着全国经济增长的同时也引起重庆市物流业 i 部门的生长; S_i 表示结构分量,它能够反映物流业内部 i 部门以全国为参考对象的产业结构优劣程度; C_i 表示竞争力分量,它可以反映物流业 i 部门在全国同部门的竞争地位。此外, $m_i(t)$ 表示 t 时间重庆市物流业内部 i 部门从业人员数偏离总数; $m_i(t_0)$ 表示 t_0 时间重庆市物流业内部 i 部门从业人员数偏离总数; $M_i(t)$ 表示 t 时间全国物流业内部 i 部门从业人员数; $M_i(t_0)$ 表示 t_0 时间全国物流业内部 i 部门从业人员数; $M(t)$ 表示 t 时期全国从业人员总数; $M(t_0)$ 表示 t_0 时期全国从业人员总数。

2 重庆市各行业基本—非基本经济活动部分构成

通过运用区位商法, 分别计算出重庆市各个行业的区位商和 B/N 值等, 如表 1 所示。

1) 截止 2004 年底、2008 年底和 2013 年底, 在重庆市 19 个行业中, 区位商大于 1 的行业分别有 6 个、8 个和 7 个, 表明这些行业包含基本与非基本经济活动(表 1)。从基本就业规模位序来看, 除建筑业外, 排名靠前的均为第三产业, 第一产业和第二产业各行业基本经济活动优势不明显。在基本经济活动中, 第二产业的行业个数由 2004 年的 3 个(建筑业, 采矿业, 电力、热力、燃气及水生产和供应业)减少到 2008 年的 2 个(建筑业和采矿业)再减少到 2013 年的 1 个(建筑业), 从侧面表明重庆市第二产业基本经济活动比率下降, 第三产业快速发展的状态。随着重庆市经济活动的快速发展、产业结构的不断优化以及不同产业间收入水平差异, 从业人员从第二产业向第三产业进行偏移^[27]。

2) 在第三产业中, 物流业基本经济活动的发展遥遥领先。物流业在基本就业规模位序中的排名分别为第三位(2004 年)、第二位(2008 年)和第二位(2013 年), 表明物流业基本经济活动优势地位明显, 专业化水平较高, 竞争力较强(表 1)。重庆市作为全国性的综合交通枢纽之一, 具有承东启西、沟通南北的重要战略地位。重庆市物流基础设施发展迅速, 建设有三大国际物流通道——江北国际机场、“渝新欧”铁路和长江黄金水道, 是我国内陆地区国际化水平提升的重要体现, 对周边地区乃至全球都具有很强的辐射和带动作用。因此, 重庆市物流业外向联系较多, 基本经济活动部分比例较高。

3) 物流业基本经济活动部分呈现出下降趋势, 优势地位下降。从 B/N 值来看, 物流业由 2004 年 1 : 1.55 下降到 2008 年的 1 : 1.78, 又持续下降到 2013 年的 1 : 1.82, 表明物流业基本经济活动竞争优势在逐渐降低, 对外经济活动部分呈现出下降的趋势(表 1); 从就业人口比重来看, 在 2004 年重庆市物流业就业人口数占全市总就业人口数的 4.85%, 到 2008 年获得较快发展增长至 5.16%, 到 2013 年则下降到 4.81%, 进一步表明物流业从业人员比例整体上呈现出下降的趋势, 就业优势地位下降。

表 1 重庆市各行业基本—非基本经济活动划分

行 业	就业人口比重/%			区位商			$B/N(1:X)$			基本人口比率/%			基本就业规模位序		
	2004 年	2008 年	2013 年	2004 年	2008 年	2013 年	2004 年	2008 年	2013 年	2004 年	2008 年	2013 年	2004 年	2008 年	2013 年
农、林、牧、渔业	0.02	0.03	0.67	0.02	0.04	0.61									
采矿业	5.23	4.95	2.91	1.25	1.36	0.99	3.99	2.80		20.03	26.3		4	4	
制造业	29.68	28.31	26.39	0.75	0.74	0.75									
电力、热力、燃气及水生产和供应业	1.72	1.29	1.20	1.004	0.87	0.87	250.4			0.4			6		
建筑业	22.52	22.08	23.61	1.71	1.53	1.57	1.40	1.87	1.76	41.69	34.84	36.21	1	3	1
批发和零售业	5.88	7.62	10.72	0.90	1.09	1.14		10.64	7.04		8.59	12.43		6	6
交通运输、仓储和邮政业	4.85	5.16	4.81	1.64	1.56	1.55	1.55	1.78	1.82	39.14	35.97	35.42	3	2	2
住宿和餐饮业	1.96	2.49	2.74	0.97	1.15	1.40		6.52	2.51		13.3	28.48		5	4
信息传输、软件和信息技术服务业	0.82	1.13	1.29	0.73	0.95	0.83									
房地产业	3.08	3.37	3.41	1.65	1.66	1.35	1.53	1.52	2.82	39.51	39.72	26.17	2	1	5
金融业	1.66	1.76	0.40	0.94	0.94	0.26									
租赁和商务服务业	1.61	2.37	4.27	0.78	0.84	1.14			7.39			11.91			7
科学研究和技术服务业	1.34	1.47	1.58	0.88	0.89	0.69									
水利、环境和公共设施管理业	0.71	0.67	0.68	0.82	0.82	0.80									
居民服务、修理和其他服务业	0.55	0.75	1.18	0.86	1.02	1.43		50.28	2.31		1.95	30.26		8	3
教育	7.95	6.58	5.19	1.11	1.04	0.96	8.80	27.32		10.2	3.53		5	7	
卫生和社会工作	2.36	2.47	2.37	0.92	0.99	0.91									
文化、体育和娱乐业	0.59	0.66	0.79	0.85	0.93	0.90									
公共管理、社会保障和社会组织	7.47	6.83	5.80	0.83	0.83	0.76									
全市区	100	100	100				5.89	6.45	6.06	14.37	13.42	14.12			

注: 表中的“交通运输、仓储和邮政业”表示物流业; 数据来源: 全国经济普查年鉴和重庆市经济普查年鉴整理。

3 物流业内部各部门经济活动变化分析

3.1 结构分析

1) 从物流业内部结构来看,重庆市形成了以道路运输业为主的运输结构且道路运输业优势地位呈上升趋势. 2004 年道路运输业占物流业总比重的 64%, 2008 年呈略微上升达 65%, 2013 年则快速增长至 72%, 表明重庆市道路运输业发展迅速(图 1). 这与重庆市实际情况相符, 受地形地势的影响, 在重庆市货运结构中, 公路运输所占比例远超 80%, 而水路、铁路和航空等其他交通运输方式相对较弱(图 2), 进一步印证了道路运输业的主导地位.

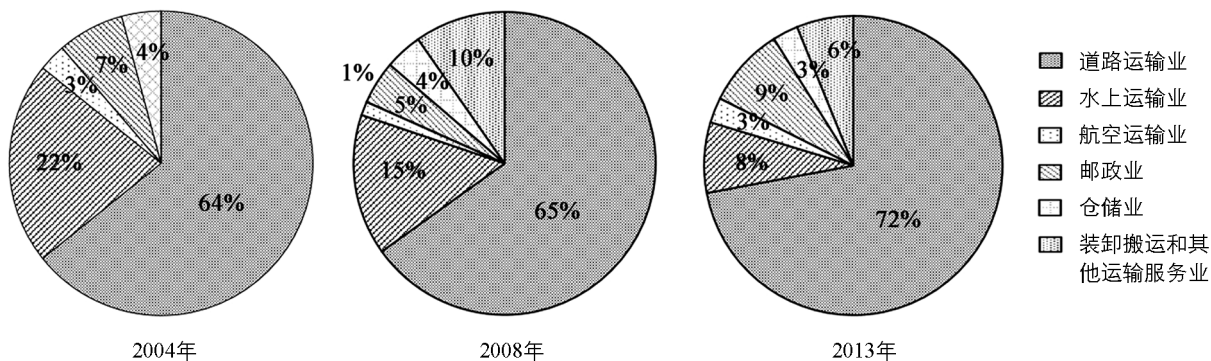


图 1 重庆市物流业内部各部门结构分布

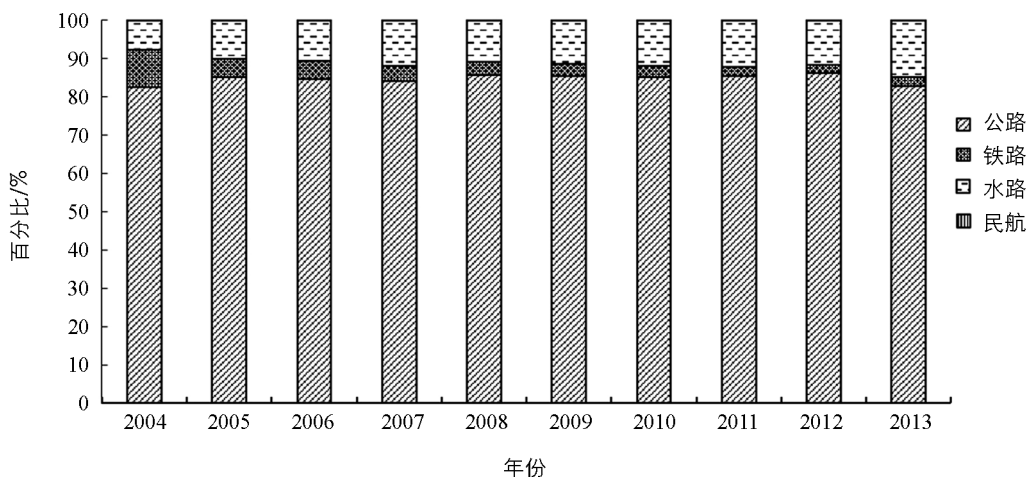


图 2 2004—2013 年重庆市货运结构变化

2) 水上运输业优势地位下降明显,在物流业内部各部门中由第二位下降到第三位. 2004 年水上运输业在物流业内部结构中所占比重为 22%, 远高于邮政业、仓储业和装卸搬运和其他运输服务业等部门. 但在 2008 年和 2013 年 2 个时间点连续下降 7%, 到 2013 年水上运输业在物流业内部结构中仅占 8%(图 1); 与此相反, 邮政业则呈现出良好的发展趋势. 2004 年邮政业在物流业内部所占比重为 7%, 低于道路运输业和水上运输业, 在 2008 年虽呈现出下降趋势低至 5%, 但在 2013 年则迅速上升至 9%, 并超过水上运输业位居第二位. 此外, 航空运输业和仓储业整体上保持稳定, 变化幅度较小.

3.2 增长分析

1) 从从业人员增长量来看,道路运输业一枝独秀,增长量最为突出. 2004—2008 年道路运输业增长量约为物流业内部其他部门之和的 3 倍, 2008—2013 年则高达 7 倍之多, 表明道路运输业较其他部门发展较快(图 3). 重庆市地形以山地、丘陵为主, 地势起伏较大, 形成了以道路运输方式为主导的运

输方式. 与此相反, 2008—2013 年水上运输业呈现出最为明显的下降态势, 负增长量最多, 表明重庆市水上运输业发展存在瓶颈区, 需要不断进行调整升级, 应进一步加强与其他运输方式的有效衔接, 如加强公水联运、铁水联运等.

2) 从从业人员增长率来看, 管道运输业在 2004—2008 年与 2008—2013 年 2 个时间段均保持最高增长率, 特别是在 2008—2013 年间增长率高达 2.7 倍, 远超物流业内部其他部门(图 3). 比较 2008—2013 年与 2004—2008 年增长率可以得出, 除管道运输业之外, 邮政业和航空运输业也呈现出较快的发展趋势. 航空业和邮政业的快速发展, 一方面受益于移动互联网的影响, 为满足庞大的电商行业需求, 物流业积极进行创新和变革, 更加注重提供个性化的体验与服务来满足顾客的需求^[28-29]; 另一方面, 重庆市积极进行产业结构调整, 电子信息产业日益成为城市经济发展的主导产业, 进一步促进电商物流业的快速发展.

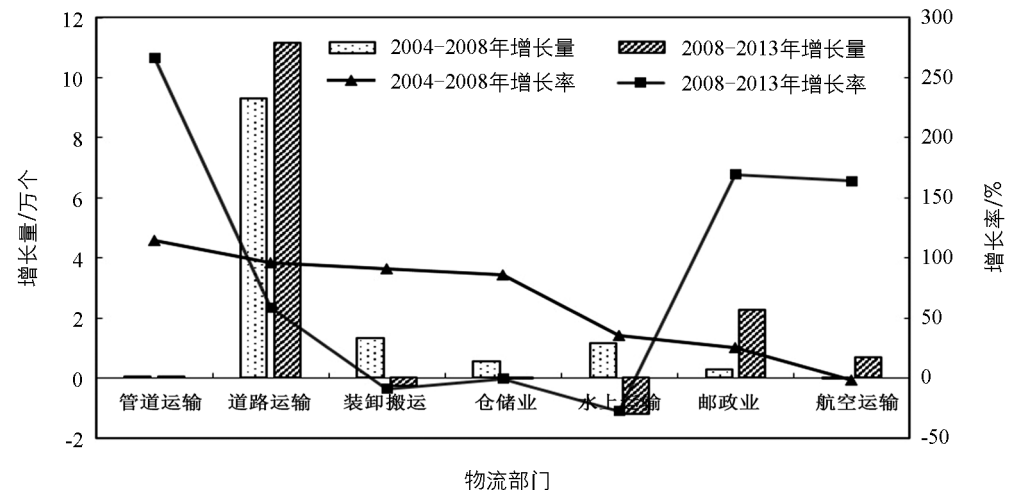


图 3 重庆市物流业内部各部门从业人员增长量和增长率

3.3 偏离量分析

为更好地了解物流业内部各部门从业人员在不同时间段内的偏离情况, 分别以 2004 年为基期, 2008 年为研究期和 2008 年为基期, 2013 年为研究期, 详细计算出各部门的从业人员增长情况, 如表 2 所示.

1) 重庆市 2008 年和 2013 年物流业从业人员总偏离量大致相同, 分别为 12.60 万人和 12.67 万人, 总偏离量为 25.27 万人, 表明物流业整体上保持稳定增长的态势(表 1). 其中由竞争力优势带来的偏离量最大, 达 13.18 万人, 贡献率为 52.14%; 由全国经济增长带来的偏离量次之, 达 12.77 万人, 贡献率为 50.51%, 表明受到全国经济快速发展的影响, 重庆市物流业得到较快发展, 且在全国同行业的优势地位逐渐提升, 竞争力逐渐增强; 与此相反, 由产业结构优化带来的偏离量为负值, 减少 0.67 万人, 贡献率为 -2.56%, 表明重庆市物流业虽然保持较快的发展速度, 但仍然低于全国平均从业人员增长速度, 自身发展基础较为薄弱, 产业结构尚待优化.

2) 从物流业内部各部门整体变化情况来看, 道路运输业总偏离量最大. 无论是在全国增长分量、结构分量还是在竞争力分量中均高居榜首, 表明道路运输业在全国范围内和重庆市范围内均保持着较好的发展态势; 邮政业总偏离量次之, 偏离量的 3 个分量也高居第二位; 而水上运输业总偏离量则呈现出负值, 表明水上运输业低于全国平均就业增长水平, 在发展过程中存在瓶颈, 且主要集中在产业结构方面.

3) 从 2008 年物流业内部各部门总偏离量来看, 除航空运输业外其他部门均以增量为主. 其中道路运输业从业人员数总偏离量最多, 高达 9.30 万人; 其次是装卸搬运和其他运输服务业和水上运输业, 总偏离量分别为 1.34 万人和 1.15 万人; 而航空运输业总偏离量较小且主要集中在竞争力分量方面, 表明航空运输业竞争力较弱, 表明与国内的航空业相比, 重庆市尚未形成现代化的航空系统, 航空业总体发展规模较

小,服务项目少,运行效率偏低.

4) 从 2013 年物流业内部各部门总偏离量来看,出现明显的分级现象,差异化现象明显.道路运输业、航空运输业、管道运输业和邮政业总偏离量为正值,呈现出良好的发展态势.其中道路运输业总偏离量高达 11.15 万人,表明重庆市道路运输业在全国范围内同样保持较好的发展态势;而水上运输业、装卸搬运和其他运输服务业、仓储业总偏离量为负值,呈现出衰退的发展趋势.表明这些部门的发展低于全国平均水平,在发展过程中仍然面临诸多问题且主要集中在产业结构和竞争力方面.

表 2 重庆市物流业内部各部门的偏离份额分析 /万人

部 门	全国增长分量		结构分量		竞争力分量		总偏离量	
	2008 年	2013 年	2008 年	2013 年	2008 年	2013 年	2008 年	2013 年
铁路运输业	—	—	—	—	—	—	—	—
道路运输业	2.68	5.33	1.65	−1.24	4.97	7.06	9.30	11.15
水上运输业	0.90	1.23	−0.42	−1.83	0.67	−0.61	1.15	−1.20
航空运输业	0.12	0.12	0.11	0.08	−0.24	0.51	−0.01	0.71
管道运输业	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00	0.01
装卸搬运和其他运输服务业	0.41	0.80	0.67	−0.10	0.27	−0.95	1.34	−0.26
仓储业	0.17	0.33	0.01	−0.07	0.36	−0.27	0.54	−0.01
邮政业	0.30	0.38	0.08	0.39	−0.10	1.51	0.27	2.28
总计	4.58	8.19	2.10	−2.77	5.92	7.26	12.60	12.68
总贡献率/%	50.51		−2.65		52.14		100	

注:数据来源:全国经济普查年鉴和重庆市经济普查年鉴整理.

3.4 区位商分析

为了解物流业内部各部门经济活动的变化情况,运用区位商法分别计算出各部门的区位商(表 3).

表 3 重庆市物流业内部各部门区位商

指标	年份	铁路 运输业	道路 运输业	水上 运输业	航空 运输业	管道 运输业	装卸搬运和 其他运输服务业	仓储业	邮政业
区位商	2004	—	1.36	2.38	1.09	0.05	1.24	0.79	0.95
	2008	—	1.70	2.60	0.65	0.06	1.27	1.05	0.82
	2013	—	1.88	1.84	0.99	0.12	0.78	0.72	1.18

注:数据来源:全国经济普查年鉴和重庆市经济普查年鉴整理.

1) 从区位商来看,道路运输业和水上运输业区位商均大于 1 且数值较大,表明这 2 个部门基本经济活动部分突出,专业化水平高(表 3);邮政业的区位商虽大于 1 但数值相对较小,表明该部门尽管也包含基本经济活动,但专业化水平相对偏低.重庆市作为“一带一路”倡议和长江经济带的重要节点城市,川渝地区的重要交通枢纽,汇集有公路、铁路、港口和航空等全方位物流运输设施.其中,道路运输业和水上运输业竞争力较强.受山地地形地势条件的影响,重庆市在城市发展过程中形成以公路运输为主导,多种交通运输方式并存的运输模式.与此同时,作为长江上游最大的航运中心,重庆市依托长江、嘉陵江和乌江形成“一干两支三枢纽”的内河航运体系,可通行里程数远达 1 800 km.而航空运输业、管道运输业、装卸搬运和其他运输服务业、仓储业的区位商经过波动变化后均小于 1,表明这 4 个部门均为非基本经济活动部门.其中管道运输业区位商最低,为 0.12,表明管道运输业绝大部分是为重庆市域服务,与其他外部城市联系较少.

2) 从不同年份区位商对比情况来看,变化幅度最大的是水上运输业,虽然呈现出波动下降的趋

势但仍然维持较高的水平, 表明水上运输业基本经济活动部分突出(表 3); 不同年份增长幅度最大的部门是道路运输业, 从 2008 年的 0.36 上升至 0.88, 增长幅度高达 0.52, 表明道路运输业的外向联系逐渐增强。

最后, 以物流业内部各部门从业人员数增长率为横轴, 以 2013 年的区位商值为纵轴, 绘制出物流业内部各部门发展四象限图(图 4)。根据各部门在象限中的分布情况, 对其进行归类整理。

- 1) 第一类为主导部门, 位于第一象限内。包括道路运输业和邮政业。这 2 个部门保持较高的从业人员数增长率, 专业化水平较高, 竞争力强, 对重庆市物流业的发展能够起到强大的组织和带动作用。
- 2) 第二类为重点部门, 位于第四象限内。包括航空运输业、管道运输业、装卸搬运和其他运输服务业、仓储业。这 4 个部门从业人员数增长率高, 专业化水平较低, 竞争力弱, 是物流业发展的重要组成部分。
- 3) 第三类为衰退部门, 位于第二象限内, 包括水上运输业。该部门从业人员数增长率表现为负增长, 专业化水平较高, 表明水上运输业虽然以外部需求为主, 但是发展仍面临瓶颈问题。

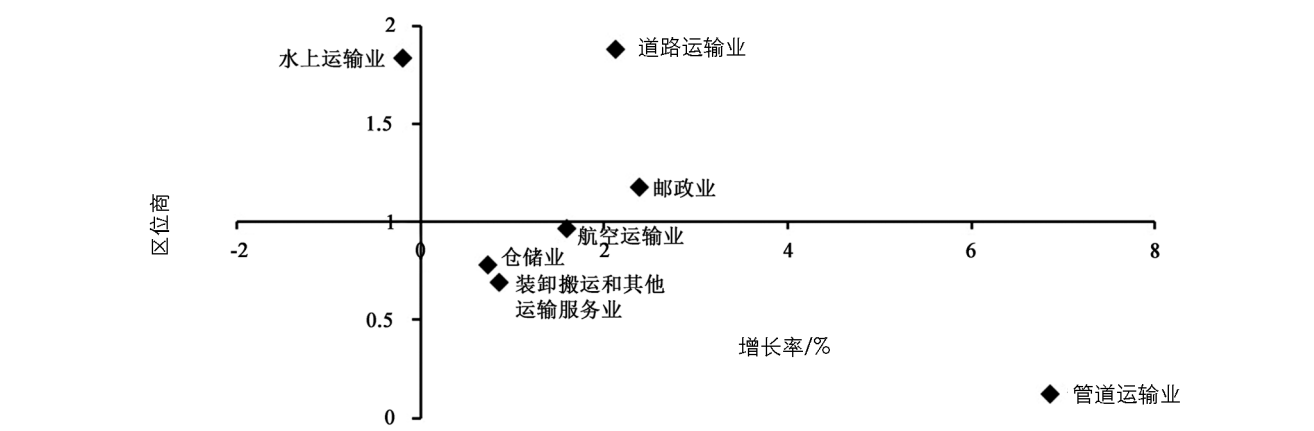


图 4 重庆市物流业内部各部门四象限图

4 结论与讨论

1) 从重庆市整个行业来看, 物流业基本活动优势地位明显, 专业化水平较高。在重庆市 19 个行业中, 3 个年份 B/N 值排名前 3 位的分别为建筑业、房地产业和物流业(2004 年); 房地产业、物流业和建筑业(2008 年); 建筑业, 物流业, 居民服务、修理和其他服务业(2013 年)。3 个年份物流业 B/N 值排名分别为第三位、第二位和第二位, 表明重庆市作为区域性乃至全国性的重要交通和物流枢纽之一, 战略地位突出, 能够对城市之外区域产生强大辐射和带动作用。但近年来随着其它生产性服务业的快速发展, 物流业的基本经济活动优势地位略有下降。

2) 从物流业内部来看, 道路运输业长期占据主导地位, 邮政业和航空运输业发展迅猛, 水上运输业则面临发展困境。但受山地地形影响, 重庆市形成以道路运输业为主的运输结构。近年来, 电子商务的快速崛起有利地推动了物流行业的创新变革, 使得商品流通日益呈现出“小批量、多批次”的特点, 便捷、高效的运输方式日益受到消费者的青睐, 邮政业和航空运输业能够在很大程度上满足日益碎片化的物流需求, 获得飞速发展。与此相反, 水上运输业则呈现出明显下降的趋势, 表明水上运输业的发展存在困境, 需要对水上运输业进行结构调整, 提高其竞争力。

3) 运用四象限图对重庆市物流业进行分类, 第一类为主导部门, 包含道路运输业和邮政业, 特征为高增长率、高专业化水平; 第二类为重点部门, 包含航空运输业、管道运输业、装卸搬运和其他运输服务业、仓储业, 特征为高增长率、低专业化水平; 第三类为衰退部门, 包含水上运输业, 特征为低增长率、高专业化水平。

本文以重庆市物流业为研究对象,以全国物流业从业人员数为参照,运用区位商的方法对重庆市物流业及其内部各部门基本—非基本经济活动进行衡量,客观评估重庆市物流业在全国所处的地位、发展状况,以期为城市物流业的健康发展提供决策支撑。

参考文献:

- [1] 张长德. 第七方物流 [M]. 北京: 中国经济出版社, 2017.
- [2] 韩增林, 王成金, 尤 飞. 我国物流业发展与布局的特点及对策探讨 [J]. 地理科学进展, 2002, 21(1): 81-89.
- [3] 潘裕娟, 曹小曙. 城市物流业的基本—非基本经济活动分析——以广州市为例 [J]. 经济地理, 2011, 31(9): 1483-1488.
- [4] 吕拉昌, 阎小培. 现代物流经济与经济地理学 [J]. 地域研究与开发, 2003, 22(2): 5-7.
- [5] 周平德, 周剑倩. 穗深港物流业及其与珠三角城市群经济增长的关系 [J]. 热带地理, 2009, 29(1): 37-42.
- [6] 宗会明, 周素红, 闫小培. 城市物流园区类型及运营模式——以深圳市为例 [J]. 热带地理, 2014, 34(3): 383-389.
- [7] 韩增林, 李亚军, 王 利. 城市物流园区及配送中心布局规划研究——以大连市物流园区建设规划为例 [J]. 地理科学, 2003, 23(5): 535-541.
- [8] 王成金, 张梦天. 中国物流企业的布局特征与形成机制 [J]. 地理科学进展, 2014, 33(1): 134-144.
- [9] 王宜强, 赵 媛. 中国煤炭资源流源、汇地空间格局演变与内部空间差异研究 [J]. 地理科学, 2014, 34(10): 1153-1160.
- [10] 宗会明, 冶建辉, 蔡冰洁. 西部地区物流节点城市物流竞争力评价 [J]. 西南师范大学学报(自然科学版), 2017, 42(2): 64-69.
- [11] 刘秉镰, 刘玉海, 梅冠群. 中国物流学研究现状分析、热点探视及趋势展望——基于 1999—2010 年三大基金立项项目的总体评论 [J]. 中国流通经济, 2011, 25(11): 41-45.
- [12] 潘 庆, 张王雁, 杨成凤. 国内外城市经济基础理论研究综述 [J]. 安徽师范大学学报(自然科学版), 2011, 34(4): 380-385.
- [13] GIBSON L J. Economic Base Theory and Applied Geography [M] // Applied Geography. Dordrecht: Springer Netherlands, 2004: 113-131.
- [14] MULLIGAN G, JACKSON R, KRUGH A. Economic Base Multipliers: A Comparison of ACDS and IMPLAN [J]. Regional Science Policy & Practice, 2013, 5(3): 289 - 303.
- [15] 许学强, 周一星, 宁越敏. 城市地理学 [M]. 北京: 高等教育出版社, 2009.
- [16] 关皓明, 张平宇. 基于经济基础理论的中国城市基本—非基本经济活动关系的实证检验 [J]. 地理科学, 2016, 36(12): 1784-1792.
- [17] 潘裕娟, 曹小曙. 广州批发市场的销售物流网络空间研究——基于基本—非基本经济活动视角 [J]. 人文地理, 2012, 26(1): 92-97.
- [18] 阎小培, 许学强. 广州城市基本—非基本经济活动的变化分析——兼释城市发展的经济基础理论 [J]. 地理学报, 1999, 54(4): 299-308.
- [19] 叶 春, 王 为. 广州和深圳城市发展的经济基础比较研究 [J]. 热带地理, 2004, 24(4): 366-370.
- [20] 黄胜利. 对上海城市经济基础变动的探讨——兼与北京的比较 [J]. 上海经济研究, 2002, 14(2): 24-31.
- [21] 白淑军. 武汉市基本—非基本经济活动的变化分析 [J]. 湖北大学学报(自然科学版), 2003, 25(4): 353-355, 359.
- [22] 韩春鲜, 马耀峰. 乌鲁木齐城市经济发展的基本行业及其区位研究 [J]. 干旱区资源与环境, 2009, 23(6): 1-6.
- [23] 杨开忠. 北京经济基础的基本特点与变化趋势 [J]. 地理学报, 1997, 52(6): 481-490.
- [24] 谭成文, 杨开忠. 京津第三产业分工协作特征 [J]. 经济地理, 1999, 19(6): 55-61.
- [25] 张昌勇. 基于偏离份额分析法的湖北产业竞争力研究 [J]. 武汉理工大学学报, 2007, 29(11): 152-155.
- [26] 刘 玉, 张 川, 唐秀美, 等. 基于偏离份额模型的北京市四大功能区产业增长分析 [J]. 经济地理, 2017, 37(8):

122-128.

[27] 李小建. 经济地理学 [M]. 北京: 高等教育出版社, 1999.

[28] 王先庆, 李征坤, 刘芳栋. 互联网+物流 [M]. 北京: 人民邮电出版社, 2015.

[29] 张荣光, 高宇星, 杨 劼. 基于 Logistics 模型的产业融合动态分析——以四川省第一、三产业为例 [J]. 经济经纬, 2016, 33(4): 98-102.

Analysis of Basic-Nonbasic Activities of Logistics in Chongqing

——Based on the Data of Three Economic Censuses

ZONG Hui-ming^{1,2}, DU Yu^{1,2}

1. School of Geographical Science, Southwest University, Chongqing 400715, China ;
2. State Cultivation Base of Eco-Agriculture for Southwest Mountainous Land, Southwest University, Chongqing 400715, China

Abstract: Based on the data of three economic censuses conducted in 2004,2008 and 2013, this paper analyzes the changes in the basic-nonbasic economic activities of logistics industry in Chongqing with the location quotient method and the shift-share method. The results indicate that of the 19 industries in Chongqing studied, logistics industry, with stronger external radiation ability and higher professional level. is superior to the others in their basic economic activities, but its superiority shows a decreasing trend in recent years; and that in terms of the structure of logistics industry itself, the road transport has played a dominating role for a long time, the postal services and air transport have developed rapidly in recent years and water transport has shown a downward trend. Finally, the four-quadrant diagram is used to divide logistics industry of Chongqing into three categories. The “leading sectors”, including road transport and postal services, constitute the first category; the second category involves the “important sectors”, including air transport, pipeline transport, warehousing and handling industry; and water transport and some others belong to the third category, named the “declining sectors”.

Key words: logistics industry; Chongqing municipality; urban economic theory; location quotient; basic-nonbasic activity

责任编辑 胡 杨