



经济与管理
Economy and Management
ISSN 1003-3890, CN 13-1032/F

《经济与管理》网络首发论文

题目: 生态位视角下区域物流产业竞争力评价——以“一带一路”重点省份为例
作者: 朱芳阳, 谭保华, 王婷婷
收稿日期: 2018-07-11
网络首发日期: 2018-12-28
引用格式: 朱芳阳, 谭保华, 王婷婷. 生态位视角下区域物流产业竞争力评价——以“一带一路”重点省份为例[J/OL]. 经济与管理.
<http://kns.cnki.net/kcms/detail/13.1032.f.20181227.1010.008.html>



网络首发: 在编辑部工作流程中, 稿件从录用到出版要经历录用定稿、排版定稿、整期汇编定稿等阶段。录用定稿指内容已经确定, 且通过同行评议、主编终审同意刊用的稿件。排版定稿指录用定稿按照期刊特定版式(包括网络呈现版式)排版后的稿件, 可暂不确定出版年、卷、期和页码。整期汇编定稿指出版年、卷、期、页码均已确定的印刷或数字出版的整期汇编稿件。录用定稿网络首发稿件内容必须符合《出版管理条例》和《期刊出版管理规定》的有关规定; 学术研究成果具有创新性、科学性和先进性, 符合编辑部对刊文的录用要求, 不存在学术不端行为及其他侵权行为; 稿件内容应基本符合国家有关书刊编辑、出版的技术标准, 正确使用和统一规范语言文字、符号、数字、外文字母、法定计量单位及地图标注等。为确保录用定稿网络首发的严肃性, 录用定稿一经发布, 不得修改论文题目、作者、机构名称和学术内容, 只可基于编辑规范进行少量文字的修改。

出版确认: 纸质期刊编辑部通过与《中国学术期刊(光盘版)》电子杂志社有限公司签约, 在《中国学术期刊(网络版)》出版传播平台上创办与纸质期刊内容一致的网络版, 以单篇或整期出版形式, 在印刷出版之前刊发论文的录用定稿、排版定稿、整期汇编定稿。因为《中国学术期刊(网络版)》是国家新闻出版广电总局批准的网络连续型出版物(ISSN 2096-4188, CN 11-6037/Z), 所以签约期刊的网络版上网络首发论文视为正式出版。

生态位视角下区域物流产业竞争力评价

——以“一带一路”重点省份为例

朱芳阳^{1,2}, 谭保华¹, 王婷婷¹

(1.广西师范大学 经济管理学院,广西 桂林 541006;2.钦州学院 经济管理学院,广西 钦州 535011)

摘要:选取我国“一带一路”18个重点省份的面板数据,从资源维、技术维和市场维这三个维度构建物流产业竞争力评价指标体系,并采用生态位态势测度方法分析各省份2014—2016年物流产业三个维度、综合生态位及其排名。研究表明,这18个省份之间的物流产业竞争力存在明显的差异,并将其划分为四类:广东和浙江具有强物流产业竞争力,福建、内蒙古、辽宁、云南、陕西、重庆具有较强物流产业竞争力,广西、黑龙江和上海具有中等物流产业竞争力,吉林、甘肃、海南、新疆、青海、宁夏和西藏具有较弱物流产业竞争力。

关键词:生态位;物流产业;竞争力;“一带一路”

中图分类号:F724

文献标识码:A

文章编号:1003-3890(2019)01-0030-06

一、引言

2013年,国家主席习近平提出“一带一路”的倡议。“一带一路”沿线重点省份包括西北地区的新疆、陕西、甘肃、宁夏、青海、内蒙古6省份,东北地区的黑龙江、吉林、辽宁3省份,西南地区的广西、云南、西藏3省份,内陆地区的重庆,沿海的上海、福建、广东、浙江、海南5省份^[1]。十九大报告中指出:要以“一带一路”建设为重点,坚持引进来和走出去并重,遵循共商共建共享原则,加强创新能力开放合作,形成陆海内外联动、东西双向互济的开放格局^[2]。这反映了国家高度重视“一带一路”倡议以及国际国内跨区域之间的协同发展。而物流产业对“一带一路”倡议的落实以及国际国内跨区域之间的合作起着重要的带动、支撑和辐射作用。因此,本文研究“一带一路”沿线重点省份物流产业竞争力不仅有利于加快各区域物流产业集群壮大,从而推动各省份的区域物流产业转型升级,还能为各省份政府制定物流产业政策提供理论依据和决策参考。

近年来,物流产业竞争力仍然是国内外学者一直研究的热点问题。Yeo et al.采用模糊综合评价方法来评估中国香港、上海等六大集装箱港口物流产业竞争力^[3]。也有部分学者采用回归分析的方法来研究物流产业,Mohtilal et al.通过将印度、美国和中

国香港地区进行比较,而且运用多元回归分析评价了其物流产业竞争力^[4];唐建荣等通过运用固定效应回归模型和逐步回归计量模型对东部11省份物流业竞争力进行测度^[5]。

有些学者运用熵权法先确定熵权,再结合其他方法研究物流产业竞争力,例如,孙庆兰等采用熵权法和综合评价指数法相结合的方法,计算“一带一路”沿线6个节点城市的ESI指数^[6];李潘等采用熵权灰色关联分析方法研究“丝绸之路经济带”中国段沿线9个省份的区域物流竞争力关联关系^[7];戎陆庆等利用熵权灰色关联及聚类分析方法检验了广西14个地级市与区域物流竞争力的关联关系^[8]。另外,基于因子分析法的降维简化指标思想以及其解决指标无量纲化问题的特点,王文铭等利用因子分析法对8个内陆节点城市物流产业竞争实力和潜力进行评价^[9];蒋明琳等以波特钻石模型作为研究分析范式,并运用因子分析法对中部六省和其他各省的区域物流竞争力水平进行实证比较分析^[10];宋玲等采用因子分析和聚类统计确定区域物流竞争力的因子得分和综合排名^[11]。此外,考虑到评价指标体系中灰色指标和白化指标评估的全面性原则,赵晶英^[12]和郭子雪等^[13]都提出采用模糊逼近理想排序(TOPSIS)法来评价物流产业竞争力。

以往国内外文献多从区域的视角采用模糊综合

收稿日期:2018-07-11

基金项目:国家自然科学基金地区科学基金项目(71662066)

作者简介:朱芳阳(1972-),男,安徽安庆人,广西师范大学经济管理学院兼职硕士生导师,钦州学院经济管理学院教授,研究方向为物流与区域经济发展。

评价法、回归分析法、熵权法和综合评价指数法相结合、熵权灰色关联分析法、聚类分析法、因子分析法、TOPSIS 等方法研究物流产业竞争力。与传统研究方法相比,生态位理论不仅能解释产业种群间、种群内的竞争模式和共生机制,还能反映产业生态系统的和谐性、产业与外部生态环境的适宜程度。本文基于生态位相关理论,借鉴有关学者已建立的物流产业竞争力评价指标体系以及结合“一带一路”倡议的特有属性,从资源维、技术维和市场维这三个维度构建物流产业竞争力评价指标体系,并采用生态位态势测度的方法分析“一带一路”沿线 18 个重点省份三个维度的生态位和综合生态位及其排名,最后根据研究结果对这些省份提出物流产业生态位构建路径。

二、相关理论

关于生态位内涵,国外学者提出了三种典型的理论。Grinnell 提出“空间生态位”概念^[14],侧重从物种空间分布的角度解释生态位^[15]。之后,Elton 首次把生态位概念的重点转到生物群落上来^[16],提出了“功能生态位”。基于 Elton 的观点,Gause 提出了“竞争排斥”法则,即在一个稳定群落中的两个物种因受同一资源的限制,其中某一物种将具有竞争优势而另一个物种将被排斥^[17]。然而,真正建立现代生态位理论基础的是 1957 年 Hutchinson 提出的“多维超体积生态位”,即允许一个物种生存和繁殖的特定环境,或一种生物与其他生物和生态环境全部相互作用的总和^[14,18],此解释涵盖了与物种存活环境相关的特征。本文利用生态位相关理论把“一带一路”沿线重点省份置于一个物流生态系统中研究,并把这 18 个重点省份看做是 18 个物流产业种群,通过采用生态位的思想计算“一带一路”沿线 18 个重点省份资源维、技术维和市场维的生态位和综合生态位,从而分析各省份的物流产业竞争力程度。其中,各维度生态位和综合生态位的计算过程如下面的步骤所示。

首先,对获取的数据进行标准化处理,以便排除不同指标单位不一致造成的影响,公式如下:

$$x_{ij} = \frac{c_{ij}}{c_{\max ij}} \quad (1)$$

公式(1)中 c_{ij} 是指第 i 个省份第 j 个指标, $c_{\max ij}$ 指第 j 个指标的最大值,如果指标中出现逆向数据,则采用公式

$$x_{ij} = c_{\min ij} / c_{ij}$$

其次,采用以下步骤,可以依次计算出三级、二级和一级评价指标的权重:

$$p_{ij} = r_{ij} / \sum_{i=1}^m r_{ij} \quad (2)$$

$$H_j = \frac{1}{\ln m} \times \sum_{i=1}^m (p_{ij} \ln p_{ij}) \quad (3)$$

$$W_j = (1 - H_j) / \sum_{j=1}^n (1 - H_j) \quad (4)$$

公式(2)中 p_{ij} 是指第 j 个指标下第 i 个省份占该指标全部省份的比重,公式(3)中 H_j 是第 j 个指标的熵值,公式(4)中 w_j 是指第 j 个指标的熵权。

然后,根据原始数据计算三级指标生态位的公式如下:

$$N_{ij} = \frac{(S_{ij} + AP_{ij})}{\sum_{i=1}^m (S_{ij} + AP_{ij})} \quad (5)$$

公式(5)中, A 为量纲转换系数, N_{ij} 表示 i 省市指标的生态位, S_{ij} 表示 i 省份指标 j 的态, P_{ij} 表示 i 省份指标 j 的势, $i=1, 2, 3, \dots, m, j=1, 2, 3, \dots, n$ 。

最后,根据下面公式依次计算二级指标生态位、一级指标生态位和综合生态位。

$$N_i = \sum_{j=1}^n W_j N_{ij} \quad (6)$$

三、“一带一路”重点省份的区域物流产业生态位评价指标体系的构建

(一)样本数据来源

选取我国“一带一路”沿线 18 个重点省份作为研究样本,评价各省份物流产业的竞争力程度。研究数据主要来源于 2013—2016 年 18 个省份国民经济发展与统计公报,2014—2017 年《中国统计年鉴》《中国城市统计年鉴》《中国科技统计年鉴》《中国第三产业统计年鉴》和 18 个省份统计年鉴。

(二)评价指标体系的构建

基于以往学者对物流产业竞争力评价指标体系的构建^[6-7],结合“一带一路”倡议的特殊属性,并考虑数据的系统性、可获得性、可操作性等特点,分别从资源维的人才指数、物流基础设施指数、资本指数和技术维的科研和信息技术,以及市场维的物流发展指数、经济指数这六个方面,选取 23 个指标,构建物流产业综合评价指标体系,如表 1 所示。

四、“一带一路”重点省份的区域物流产业生态位态势测度

(一)三个维度的生态位结果分析

以各省份 2014 年、2015 年和 2016 年的数据作

表 1 物流产业生态位综合评价指标体系

一级指标	二级指标	三级指标
资源维	人才指数	物流业从业人员数(万人)
		普通高等学校在校学生数(万人)
		普通高等学校毕业生数(万人)
	物流基础设施指数	民用汽车拥有量(万辆)
		公路里程数(公里)
		铁路里程数(公里)
	资本指数	物流业全社会固定资产投资额(亿元)
		交通运输支出(亿元)
技术维	科研和信息技术	专利申请数(件)
		年末固定电话用户(万户)
		年末移动电话用户(万户)
	物流发展指数	互联网宽带接入用户(万户)
		邮电业务量(亿元)
		货运量(万吨)
	经济指数	货运周转量(亿吨公里)
		客运量(万人)
		物流业增加量(亿元)
		第一产业增加值(亿元)
		第二产业增加值(亿元)
		第三产业增加值(亿元)
		GDP(亿元)
		货物进口总额(亿元)
		社会消费品零售总额(亿元)

为“态”的度量,分别对应以 2013—2014 年、2014—2015 年和 2015—2016 年的增长量作为“势”的度量,并假定量纲转换系数为 1。通过对获取的数据运用上述的公式(1)至公式(4)计算各级指标生态位的熵权,然后采用公式(5)计算出各省份的三级指标生态位,再利用公式(6)依次计算二级指标生态位、一级指标生态位和综合生态位及其排名,具体计算结果如表 2~5 所示。

如表 2 所示,2014—2016 年“一带一路”18 个省份中,广东和云南的资源维生态位优势明显且排名靠前,这与广东和云南自身具备的人才优势、物流基础设施和物流产业的资源投入密切相关;到 2016 年资源维生态位排名处于中间位置的省份依次为浙江、黑龙江、福建、重庆、陕西、辽宁和广西,而处于劣势位置的省份为上海、西藏、青海、海南和宁夏。从局部来看,内蒙古的生态位从 2014 年排名第 7 提高到 2016 年的排名第 3,因为其物流产业的固定资产投资和交通运输的投入加速提高,以及其物流基础设施和人才资源的输入相对比较稳定;福建和重庆的资源维生态位有明显的上升趋势,主要是这两个省份的资本投入逐年增加,而陕西和辽宁的资源维生态位有明显的下降趋势,因其物流产业的资本投入逐年下降;广西资源维生态位呈现缓慢上升趋势,这与近几年国家对广西实施的北部湾发展规划、中

表 2 2014—2016 年“一带一路”沿线 18 个省份物流产业资源维生态位及排名

省份	2014 年	排名	2015 年	排名	2016 年	排名
新疆	0.045 4	12	0.044 3	11	0.046 6	12
陕西	0.084 1	3	0.069 1	6	0.063 2	8
宁夏	0.013 3	18	0.011 8	18	0.013 5	18
甘肃	0.046 4	11	0.039 4	13	0.043 1	13
青海	0.017 5	15	0.016 0	15	0.020 4	16
内蒙古	0.068 1	7	0.074 4	4	0.085 2	3
黑龙江	0.069 0	6	0.073 0	5	0.075 6	5
吉林	0.045 0	13	0.043 7	12	0.049 8	11
辽宁	0.071 0	5	0.055 9	9	0.050 2	10
广西	0.052 1	10	0.053 0	10	0.059 5	9
云南	0.101 3	2	0.080 5	3	0.094 6	2
西藏	0.016 8	16	0.013 4	17	0.022 1	15
重庆	0.057 2	9	0.058 8	8	0.068 0	7
上海	0.025 3	14	0.032 5	14	0.029 8	14
福建	0.062 1	8	0.060 8	7	0.071 8	6
广东	0.137 8	1	0.166 9	1	0.107 0	1
浙江	0.073 2	4	0.090 7	2	0.082 5	4
海南	0.014 6	17	0.015 9	16	0.017 0	17

国-东盟自由贸易区和“一带一路”倡议等一系列政策息息相关;上海的资源维生态位排名靠后的原因在于其物流产业人才资源和物流基础设施的投入变化不大,且物流资本的投入呈现出先升后降的局面。

如表 3 所示,2014—2016 年“一带一路”18 个省份中,广东和浙江的技术维生态位优势明显且排名分别稳居第一和第二,这与广东和浙江自身具备的科研能力和信息技术密切相关。到 2016 年技术维生态位排名比较靠前的省份依次为福建、辽宁、内蒙古、陕西和上海,广西、重庆的技术维生态位处于中间状态,而黑龙江、新疆、吉林、甘肃、海南、宁夏、青海和西藏的技术维生态位处于劣势位置,究其原因在于这些省份的科技和信息技术投入欠佳。从局部来看,广西因多重战略的实施,其物流产业竞争力有进一步上升的空间;上海的技术维生态位下降趋势明显,主要因为上海的科研和信息技术投入逐年减少。

如表 4 所示,2014—2016 年“一带一路”18 个省份中,广东和浙江的市场维生态位优势明显且排名分别稳居第一和第二,这与广东和浙江自身的物流发展水平和经济发展程度密切相关。到 2016 年市场维生态位排名比较靠前的省份依次为辽宁、福建、上海,排名处于中间位置的省份是陕西、广西、重庆和内蒙古,而市场维生态位处于劣势位置的省份依次为云南、黑龙江、吉林、新疆、甘肃、海南、宁夏、青海和西藏,究其原因在于这些省份的物流发展水平和经济发展程度还有很大的进步空间。从局部来看,从 2014—2016 年,陕西和重庆的市场维生态位呈现明

表3 2014—2016年“一带一路”沿线18个省份
物流产业技术维生态位及排名

省份	2014年	排名	2015年	排名	2016年	排名
新疆	0.030 1	13	0.030 4	13	0.033 6	12
陕西	0.054 8	7	0.057 7	7	0.056 8	6
宁夏	0.008 0	16	0.006 9	17	0.007 9	16
甘肃	0.022 5	14	0.025 5	14	0.029 4	14
青海	0.006 4	17	0.007 2	16	0.007 5	17
内蒙古	0.061 2	6	0.061 7	5	0.061 1	5
黑龙江	0.045 0	10	0.043 2	10	0.040 2	10
吉林	0.035 1	11	0.034 4	12	0.032 5	13
辽宁	0.066 9	4	0.065 0	4	0.064 0	4
广西	0.046 8	9	0.047 8	9	0.045 2	8
云南	0.032 8	12	0.034 8	11	0.039 4	11
西藏	0.002 6	18	0.002 7	18	0.003 5	18
重庆	0.048 1	8	0.056 1	8	0.045 2	9
上海	0.063 6	5	0.061 2	6	0.053 1	7
福建	0.075 1	3	0.075 9	3	0.077 7	3
广东	0.235 8	1	0.240 2	1	0.232 7	1
浙江	0.154 9	2	0.137 4	2	0.156 9	2
海南	0.010 4	15	0.012 1	15	0.013 1	15

表4 2014—2016年“一带一路”沿线18个省份
物流产业市场维生态位及排名

省份	2014年	排名	2015年	排名	2016年	排名
新疆	0.038 6	13	0.029 8	13	0.031 2	13
陕西	0.052 0	8	0.056 2	7	0.059 5	6
宁夏	0.009 9	16	0.010 9	16	0.010 9	16
甘肃	0.025 0	14	0.025 8	14	0.024 8	14
青海	0.006 6	17	0.006 8	17	0.006 6	17
内蒙古	0.055 6	6	0.048 6	9	0.051 1	9
黑龙江	0.047 2	10	0.044 5	10	0.045 4	11
吉林	0.050 8	9	0.037 4	12	0.036 9	12
辽宁	0.092 2	3	0.087 9	3	0.069 8	4
广西	0.055 0	7	0.056 5	6	0.057 8	7
云南	0.042 9	12	0.043 9	11	0.047 1	10
西藏	0.002 6	18	0.002 7	18	0.002 6	18
重庆	0.044 9	11	0.050 9	8	0.051 3	8
上海	0.071 2	5	0.073 8	5	0.063 6	5
福建	0.071 9	4	0.075 3	4	0.076 0	3
广东	0.204 8	1	0.214 7	1	0.210 0	1
浙江	0.113 5	2	0.120 3	2	0.141 3	2
海南	0.015 2	15	0.014 0	15	0.014 2	15

显上升趋势,主要因为陕西和重庆的物流产业发展水平和经济发展程度在逐年提升,而内蒙古因其物流产业发展水平整体上呈逐年下降的趋势,导致内蒙古的市场维生态位的排名整体上逐年靠后。

(二)综合生态位结果分析

如表5所示,总体来说,“一带一路”18个重点省份的物流产业竞争力之间存在着明显的差异,但并未呈现出地域之间的显著差异。

表5 2014—2016年“一带一路”沿线18个省份
物流产业综合生态位及排名

省份	2014年	排名	2015年	排名	2016年	排名
新疆	0.038 4	13	0.035 2	13	0.037 6	15
陕西	0.064 4	5	0.061 3	6	0.179 5	7
宁夏	0.010 5	16	0.010 0	17	0.032 3	17
甘肃	0.031 9	14	0.030 6	14	0.097 3	13
青海	0.010 5	17	0.010 2	16	0.034 6	16
内蒙古	0.061 8	6	0.062 0	5	0.197 4	4
黑龙江	0.054 4	8	0.054 2	9	0.161 2	10
吉林	0.043 8	12	0.038 7	12	0.119 2	12
辽宁	0.076 8	3	0.069 2	4	0.184 0	5
广西	0.051 4	10	0.052 5	11	0.162 5	9
云南	0.060 8	7	0.054 1	10	0.181 1	6
西藏	0.007 7	18	0.006 5	18	0.028 2	18
重庆	0.050 3	11	0.055 4	7	0.164 5	8
上海	0.052 3	9	0.055 1	8	0.146 5	11
福建	0.069 4	4	0.070 3	3	0.225 6	3
广东	0.190 3	1	0.205 6	1	0.549 6	1
浙江	0.111 8	2	0.115 1	2	0.380 7	2
海南	0.013 5	15	0.014 1	15	0.044 4	14

结合“一带一路”各省份2014—2016年资源维生态位、技术维生态位、市场维生态位和综合生态位计算结果,将这18个重点省份的物流产业竞争力分为四个等级,分别为强、较强、中等、较弱。

第一类为具有强物流产业竞争力的广东和浙江。2014—2016年“一带一路”18个省份中广东和浙江的物流产业竞争力排名稳居第一和第二,这与广东和浙江的人才引入、物流基础设施、资本投入、科研与信息技术、物流发展水平和经济发展程度处于领先地位密切相关。

第二类为具有较强物流产业竞争力的福建、内蒙古、辽宁、云南、陕西、重庆。2014—2016年,福建的物流产业竞争力逐渐增强,这与其当地物流产业资本投入和吸引外资相关;内蒙古物流产业竞争力缓慢增强在于其资本投入加速增长,但物流发展水平和经济发展程度还有待提高;云南物流产业竞争力呈现先增后降的趋势,这与其物流基础设施和资本投入呈现先上升后下降的趋势以及科技和信息技术、物流产业和经济发展水平下降密切相关;而陕西物流产业竞争力呈缓慢上升趋势的原因,在于其信息技术投入、物流产业及经济发展水平上升的影响力度比资本投入逐年下降的影响力度稍强;重庆物流产业竞争力逐渐增强的重点,在于其人才引进和资本投入的逐年增加,还有其物流产业和经济发展水平的贡献。

第三类为具有中等物流产业竞争力的广西、黑龙江和上海。从2014—2016年,广西因其一系列多

重战略叠加的机遇,从而引起资本投入显著增加,以及经济较快发展,最终促进其物流产业竞争力的相对提高;黑龙江因其人才优势和资本投入的增加,但经济发展水平的缓慢下降趋势,造成其物流产业竞争力的排名提高略慢;上海物流产业竞争力排名先增后降的原因,在于其资本投入先增加后减少,科技与信息技术的投入持续下降,并且物流产业和经济发展水平整体呈下降趋势。

第四类为具有较弱物流产业竞争力的吉林、甘肃、海南、新疆、青海、宁夏和西藏。究其原因在于这些省份的物流基础设施、资本投入、人才引进、信息科技水平、物流发展水平和经济发展程度还有很大提升空间。特别是西藏因其特殊的地理位置,其物流产业竞争力水平在这 18 个省份中处于最弱的地位,因而需要其从多方面进行改善。

五、“一带一路”重点省份区域物流产业生态位构建路径

结合“一带一路”沿线 18 个重点省份物流产业发展存在的问题,从生态位拓展、生态位分离和生态位互利共生三个方面对 18 个重点省份的物流产业竞争力发展提出相应的生态位构建路径。

(一)生态位拓展,实现区域间协同发展

物流产业生态位拓展策略主要是充分开拓现有的和挖掘潜在的相关资源,并加速现有资源的高效运转。当一个生态单元即一个省份能供给的生态资源恰好与其物流产业发展所需要的生态资源相匹配时,则该省份的物流产业生态位适宜度较好和竞争力较强;当其外界环境发生巨大变化时,该省份依靠自身的实力很可能难以维持其原有的竞争优势。在当今经济环境日渐复杂的情境下,该省份应该未雨绸缪,尽早和周边地区达成一致的协议,从而形成区域协同发展的局面。根据上述有关物流产业竞争力强度的分类情况来看,广东、浙江、福建、内蒙古、辽宁、云南、陕西、重庆这些省份的物流产业竞争力比较靠前,因而可以对这些省份采用生态位拓展策略以应对外界环境的变化和巩固自身的竞争实力,将周边一切优势明显的资源进行整合并进行最优配置,利用物流基础设施、科技信息技术和经济发展水平等优势,吸引更多的外资和物流产业核心人才,同时充分发挥自身在物流产业集群中的领军带动作用,逐步实现各地区之间物流产业交通网络高效连接,提升其在“一带一路”沿线国家中国际国内跨区域合作的辐射作用,从而最终实现区域物流产业的转型升级。

(二)生态位分离,实现区域间个性化发展

从上述分析结果可以看出,吉林、甘肃、海南、新疆、青海、宁夏和西藏的物流产业竞争力较弱,可以根据其经济发展的实际情况和特有属性,对这些省份采用生态位分离策略。具体来说,各省份应该根据自身的物流基础设施、科技和信息技术、人才资源等竞争优势,充分利用自身现有的核心资源,构建符合国家物流产业发展政策和兼具特色优势的物流产业。例如,根据习近平主席在新时代下全国生态环境保护大会上,强调坚决打好污染防治攻坚战,推动生态文明建设迈上新台阶^[9],结合海南生态文明建设的目标以及其自身具备的港口优势资源,海南可以发展绿色生态可持续发展物流产业和港口物流产业;新疆、西藏、青海、吉林和宁夏农产品种类繁多,结合十九大国家提倡的建立健全绿色低碳循环发展的经济体系,可以充分利用现有的农业冷藏技术,形成具有特色优势的农产品冷链绿色物流产业;甘肃以其石油化工、有色冶金、机械电子等为主的能源和材料优势,可以发展工业物流。

(三)生态位互利共生,实现区域间双赢发展

生态位互利共生策略是生态种群间竞争的对立面,其重点侧重于区域之间的密切合作,在合作的过程中充分利用自身的特色优势,实现物流产业发展之间的强强联手,最终形成双赢的局面。对于物流产业竞争力中等强度的广西、黑龙江和上海这三个省份,建议采用生态位互利共生策略。在进行区域合作交流的过程中,一方面,需要政府提供相应的政策扶持、资金补助并提供优厚的福利条件来吸引外资和物流产业核心人才,同时加大自身教育资源的投入和物流从业人员的精准化培养。另一方面,为了加强区域之间物流产业的合作交流,这些省份有必要构建一套完善的物流产业公共信息交换平台,实现物流基础设施、科技与信息技术、物流人才等资源之间的共享,同时也建议制定物流产业相关的法律法规来维护消费者的权益。

参考文献:

- [1]连兆大,程德通.基于 DEA 模型的“一带一路”重点省市物流效率分析[J].商业经济研究,2017(4):80-82.
- [2]高虎城.积极促进一带一路国际合作(认真学习宣传贯彻党的十九大精神)[EB/OL].(2018-01-19)[2018-01-21].
<http://finance.people.com.cn/n1/2018/0119/c1004-29774197.html>.
- [3]YEO G,ROE M,BOURLAKIS M,et al. Measuring the competitiveness of container ports:logisticians' perspectives[J]. European journal of marketing,2011,45(3):455-470.

- [4]MOTHILAL S,GUNASEKARAN A,NACHIAPPAN S P, et al. Key success factors and their performance implications in the Indian third-party logistics(3PL)industry[J]. International journal of production research,2012,50(9): 2407-2422.
- [5]唐建荣,汪肖肖.东部地区物流业竞争力影响要素研究[J]. 北京交通大学学报(社会科学版),2016,15(1):122-127.
- [6]孙庆兰,陈浩行.“一带一路”沿线部分节点城市物流产业竞争力评价研究[J].铁道运输与经济,2016,38(9):25-29.
- [7]李潘,彭会萍.丝绸之路经济带区域物流产业竞争力评价[J].西安财经学院学报,2018,31(3):99-103.
- [8]戎陆庆,付蓓,陈飞.基于E-GRA与聚类分析的广西城市物流竞争力研究[J].价格月刊,2017(3):89-94.
- [9]王文铭,高艳艳.“一带一路”内陆节点城市物流产业竞争力评价及建议[J].商业经济研究,2016(4):92-93.
- [10]蒋明琳,舒辉,林晓伟.基于钻石模型的中部六省物流竞争力评价研究[J].价格月刊,2015(4):43-48.
- [11]宋玲,左小明.基于因子分析的区域物流竞争力实证研究[J].西南师范大学学报(自然科学版),2017,42(7):163-169.
- [12]赵晶英.多区域物流产业竞争力的模糊逼近理想排序(TOPSIS)模型[J].浙江大学学报(理学版),2015,42(4):413-418.
- [13]郭子雪,王兰英.基于组合赋权-TOPSIS的河北省物流业竞争力评价研究[J].河北大学学报(哲学社会科学版),2017,42(1):121-130.
- [14]WHITTAKER R H,LEVIN S A,ROOT R B. Niche,habitat, and ecotope [J].The American naturalist,1973,107: 321-338.
- [15]PATTEN B C,AUBLE G T. Systems approach to the concept of niche[J].Synthese,1980,43:155-181.
- [16]ELTON C. Animal ecology [M].London:Sidgwick and Jackson,1927:63-68.
- [17]GAUSE G F. The struggle for existence[M].Baltimore: Williams & Wilkins,1934:19-20.
- [18]HAEFNER J W. Two metaphors of the niche[J].Synthese,1980,43:123-153.
- [19]程宏毅,常雪梅.习近平:坚决打好污染防治攻坚战 推动生态文明建设迈上新台阶 [EB/OL].(2018-05-19) [2018-05-21].<http://cpc.people.com.cn/n1/2018/0520/c64094-30000992.html>.

责任编辑:王冬年

Competitiveness Evaluation of Regional Logistics Industry from the Perspective of Niche

Zhu Fangyang^{1,2}, Tan Baohua¹, Wang Tingting¹

(1.School of Economics and Management, Guangxi Normal University, Guilin 541006, China;

2.School of Economics and Management, Qinzhou University, Qinzhou 535011, China)

Abstract: This paper selects panel data of 18 key provinces and cities in China's "Belt and Road Initiative", and establish the evaluation index system for logistics industry competitiveness from the three dimensions of resource dimension, technology dimension, and market dimension, and analyzes the three dimensions' niche and comprehensive niche of the logistics industry for the provinces and cities and their rankings in 2014-2016 by using the niche ecostate-ecorole metrics method. The research results show that there are obvious differences in the logistics industry competitiveness among these 18 provinces and cities, and they are divided into four categories: Guangdong and Zhejiang have fairly strong logistics industry competitiveness; Fujian, Inner Mongolia, Liaoning, Yunnan, Shaanxi and Chongqing have stronger logistics industry competitiveness; Guangxi, Heilongjiang and Shanghai have medium logistics industry competitiveness; Jilin, Gansu, Hainan, Xinjiang, Qinghai, Ningxia and Tibet have weaker logistics industry competitiveness.

Key words: niche; logistics industry; competitiveness; the Belt and Road Initiative