张笑寒，刘敏. 农村物流对城乡居民消费差距的影响研究——基于全国31个省（市）的实证分析［J］. 山西农业大学学报（社会科学版），2023，22（3）：55-63.
ZHANG Xiaohan，LIU Min. Empirical analysis on the impact of rural logistics on the consumption gap between urban and rural resident——empirical analysis based on 31 provinces （cities） across China［J］. Journal of Shanxi Agricultural University（Social Science Edition），2023，22（3）：55-63.
DOI：10.13842/j.cnki.issn1671-816X.2023.03.006

农村物流对城乡居民消费差距的影响研究
——基于全国31个省（市）的实证分析

张笑寒，刘敏
（南京审计大学 经济学院，江苏 南京 211815）

摘 要：提高农村居民消费水平，缩小城乡居民消费差距，是实现城乡统筹发展和乡村振兴战略的重要内容。首先简要阐述了我国农村物流和城乡居民消费差距的现状，然后系统梳理了农村物流对城乡居民消费差距的影响路径，并利用2011—2020年全国31个省（直辖市、自治区）的农村物流和城乡居民消费数据，构建固定效应模型，实证检验了农村物流对城乡居民消费差距的影响。研究表明：农村物流对城乡居民消费差距具有显著的负向影响，农村物流发展水平的提升和物流产业规模的扩大有利于缩小城乡居民消费差距；农村物流对缩小城乡居民消费差距的影响具有地区异质性，即农村物流发展水平的提升对中西部地区尤为明显，而农村物流产业规模的扩大对东部地区影响较大。因此，应当提高中西部地区农村物流发展水平，加快东部农村地区物流基础设施建设，完善农村电商平台建设，加快培养物流领域专业人才，推动农村消费市场快速发展，不断缩小城乡居民消费差距。

关键词：农村物流；城乡居民消费差距；固定效应模型；地区异质性
中图分类号：F126 **文献标识码：**A 文章编号：1671-816X（2023）03-0055-09

一、引言和文献综述

近年来，我国经济一直处于高速增长的阶段，但随着经济不断发展，整体经济结构调整加快，消费从中脱颖而出，成为了经济稳健发展的重要动力。根据《中国统计年鉴》支出法数据显示，2021年全国最终消费支出贡献率达65.4%[1]，成为拉动GDP增长的一大助力，比例远远超过出口与投资，我国经济增长模式逐渐转型为“消费驱动”。长久以来，地区内部经济发展的不平衡性产生了城乡二元结构这样一种特殊的社会结构，城镇与农村的分割导致居民在收入、教育、医疗等方面产生了巨大的差异，表现之一就是城乡居民消费差距的不断扩大。消费水平与消费结构在一定程度上反映了居民的消费质量，较大的城乡居民消费差距不利于城乡一体化的进程和经济的可持续发展，进而影响到社会经济的有序发展。据《中国统计年鉴》统计，2021年我国城乡人均消费支出差额为14 391元，比2008年增加了6966元。由此可见，目前我国城乡居民消费差距依然居高不下，对城乡统筹发展和经济可持续发展带来了严峻的挑战。为了应对新冠肺炎疫情对我国经济造成的负面影响以及推动城乡两地的经济协调发展，必须加快优化经济结构的步伐，其中调整的一个重点就是缩小城乡居民消费差距，提高农村居民的消费水平。

中共中央国务院《乡村振兴战略规划（2018—2022）》明确提出，为了全面推动乡村振兴，必须加快建设农村物流网络体系。农村物流是以农村经济的实际发展为基础，并运用现代化信息

收稿日期：2022-08-02 **修回日期：**2022-08-23
基金项目：国家社科基金项目“中国居民健康差异的变化趋势及新时期的对策研究”（20BJL151）
作者简介：张笑寒，研究方向：农业经济，农地制度。

技术，为农村居民的生产和消费需求提供综合服务。作为现代物流体系的延伸发展，农村物流具有广阔的发展前景，能更好地为农村居民提供便利的物流服务，有利于加快城乡一体化的进程，促进经济结构的调整。

关于城乡居民消费问题，以往学者们分别对其内涵、产生、问题与对策等进行了深入研究，尤其是关于城乡居民消费差距的影响因素，受到了许多学者的关注，内容包括：一方面，关于收入对城乡居民消费差距的研究。“棘轮效应”最早由Dusneberry提出，他认为人们易于随收入的提高增加消费，但不易于收入降低而减少消费，这种习惯效应使得消费取决于相对收入，即相对于自己过去的高峰收入[2]。GAO等的研究表明城乡收入比和消费率差距正在逐年减少，农村与城市之间的关系将发生巨大的变化[3]；朱琛运用VAR模型分析了城乡居民收入差距与消费差距的相关性，发现两者的累计与叠加效应导致我国城乡居民收入与消费之间的鸿沟进一步扩大[4]。另一方面，关于其它因素对城乡居民消费差距的影响，如政府财政支出、城镇化、人口结构、数字经济等。刘琦、黄天华研究得出政府调整并优化财政支出结构可以显著缩小城乡居民消费差距[5]；钟代立、王欢芳进一步研究了城镇化、产业结构升级对城乡消费差距影响，认为城镇化与产业结构升级之间存在明显的“产城联动效应”[6]；王笳旭提出农村人口老龄化对城乡居民消费差距的影响程度高于城市，且两者都具有显著的负效应[7]；魏君英等通过对全国30个省（直辖市、自治区）的实证分析认为，数字经济可以有效缩小城乡居民消费差距[8]。这些观点为我们深入探讨消除城乡居民消费差距带来了有益的启发。

关于农村物流对城乡居民消费差距的影响，近年来随着农村物流的迅速发展，文献也越来越多。多数学者认为物流产业对缩小城乡居民消费差距具有重要意义[9-10]；还有的学者研究发现，物流业的发展对居民消费的影响具有结构性的差异[11]。王运如基于31个省级数据实证检验了物流业的发展对城市居民消费水平差距的影响，结果发现十分显著[12]。对于如何缩小城乡居民消费差距，学者们也进行了深入探讨，江朦朦、何丽丽提出城乡流通差距逐年扩大是造成农村居民消费水平偏低的原因，因此应当构建城乡双向流通体系，优化城乡流通环境[13]；谢莉娟等则以互联网为数字经济的基础，指出要明确公有制经济的主体作用[14]。可见，以往文献大多侧重于物流对城市居民消费差距的影响研究，而对城乡居民消费差距关注很少，且研究多侧重于定性分析，实证分析相对较少。在现代物流快速发展的背景下，农村物流究竟能否缩小城乡居民消费差距？并且这种影响是否存在区域异质性？这些问题值得我们深思。

二、我国农村物流和城乡居民消费差距的现状

（一）农村物流发展现状

随着脱贫攻坚任务的如期完成，我国农村发展开始进入了乡村振兴的新阶段，根据《中共中央国务院关于做好2022年全面推进乡村振兴重点工作的意见》的要求，对农村物流网点基础设施的建设加大力度，加快“快递进村”的工程，促进农村物流的迅速发展。在电子商务背景下，信息流通更加便利，农村电商也逐渐兴起，大部分农民尤其是年轻一代通过网络等渠道将农产品销售到更加广阔的市场，同时也将世界各地的各种商品传输到农村。据《中国统计年鉴》统计，2021年全国实物商品网上零售额占社会消费品零售总额的比重首次达到了30%，其中一个重要的推动力就是现代物流的发展。电商时代的来临催生了各种各样物流的快速发展，根据《中国物流年鉴》统计，传统物流基础设施建设和物流新基建持续加大投资，2020年全国全年交通固定资产投资高达34 752亿元，铁路固定资产投入高达7819亿元，新建线路4933公里，智能快递箱超40万组，物流业吸纳就业能力也在不断增强，从业人员快速增长，2020年初全国物流岗位从业人数5191万人，比2016年增长3.6%，年均增长0.9%，增速均快于平均水平。

相对城市而言，一些农村地区的物流发展并不乐观。农村物流的主要对象是农产品，与其他工业品不同，农产品本身具有季节性，需要考虑天气、环境、保鲜等因素，而且大多数农产品水量高、保质期短、易破损，在产品存储、运输、

加工等方面比其他物流更加复杂，因此这是农村物流面临的一个巨大的挑战。此外，农村地势的崎岖导致村落分布较为分散，农户居住地具有非集中性，农村物流大部分呈现小规模、层次低、关联性差等特征，这些因素导致农村物流运输成本居高不下，有的偏远农村甚至建不起物流的统一代收点，致使物流的运输成本越来越高。因此，需要大力发展农村物流，加大冷链等基础设施投资，缩小城乡消费差距。

在现代经济稳定发展过程中，农村物流较之过去各方面都得到了相应的改进，但不可避免的是最根本问题还没有得到解决。在物流可持续发展的过程中，基础设施建设是其中的重点，但由于地区经济发展不平衡，农村物流基础设施建设还存在一些问题，运输途径得不到完善，致使大量的农产品囤积，形成了资源的浪费。此外，“打工潮”的出现意味着大批的年轻人离开了农村，致使农村缺乏年轻的劳动力，严重阻碍了农村物流人才的培养与引进。更重要的是农村信息化水平低下，导致农民不能在线上得到准确农产品的供求信息，因而浪费大量的时间进行了线下对接，影响了农民的积极性。因此想要实现农村物流的健康发展应当重视这些问题。

（二）城乡居民消费现状

近年来，随着我国农村居民收入水平不断提升，农民的消费意愿日益增强，但是与城市居民消费相比仍然具有较大差距。纵观实际，目前我国城乡居民消费差距主要表现为：第一，消费水平差异。据《中国统计年鉴》统计，2021年全国城镇和农村居民人均消费支出分别为30 307元和15 916元，城乡居民人均消费支出差距为14 391元，较2019年城乡居民消费支出差距增加了5097元，其中人均食品烟酒消费支出城乡相差将近4000元。由此可见，在生活必需品方面，城乡还存在着巨大的差异。第二，消费结构差异。传统城乡二元结构体制影响下农村居民幸福指数仍然偏低，居民消费结构依然较为保守，其与城镇居民之间的消费差距依然较大。第三，区域差异。长期以来，我国东中西部地区经济发展处于不平衡状态，东部地区经济增长速度最快，由此导致各地区的居民消费水平也存在明显差距。城镇居民消费方面，2020年城镇居民人均消费支出最高的上海市达44 839元，而最低贵州省只有20 587元，地区相差24 252元；农村居民消费方面，2020年上海市农村居民人均消费支出达22 095元，比最低的甘肃省高出12 172元。可见我国居民消费支出在地区上不平等问题愈加严重。

三、农村物流对城乡居民消费差距影响的理论分析

积极推进农村物流建设，有利于优化农村产业结构，促进地区经济增长，缩小城乡居民消费差距。根据作用的路径不同，农村物流对城乡居民消费差距的影响可划分为直接效应和间接效应。直接效应主要表现为农村物流有利于提高居民消费的便利性，降低消费成本，拓宽消费渠道，刺激消费需求，缩小城乡居民消费差距；间接效应则表现为农村物流通过带动关联产业的发展和地区经济增长、促进农民就业以及疏通城乡产品市场的隔阂等路径，来提升农村居民消费水平和信心，实现消费升级。

（一）直接效应

随着农村物流业的迅速发展，其高效的运输速度以及质量对于农村居民的消费成本、消费渠道和消费文化等产生了日益明显的影响。一方面，农村物流有利于提高居民消费便利性，降低消费成本。农村居民住处大多数较为分散，基础设施相对落后，从流通到消费的环节存在极大的不便，进而影响农民消费意愿。随着电子商务的迅速发展，农村居民的消费欲望日趋增强，消费需求更加多元。农村物流产业的兴起大大提高了各种商品的流通效率，压缩了厂商与顾客之间的空间距离，节约了时间成本与运输成本，减少了流通过程中不必要的损耗，降低了消费成本，提高了居民消费的便捷度。

另一方面，农村物流拓宽了消费渠道，扩大了渠道网络范围，从而挖掘了新兴的消费群体。农村物流的发展推动了消费市场的不断完善，促进了线上线下更深层次的融合，消费渠道更加多元化。物流快递业的迅速发展，打破了地域限制，使得农村居民网络购物的消费数量日益增加，对于培养新型农村消费文化、推动消费结构升级具有重要意义[15]。同时，农村物流的发展提高了农产品的附加值及商品率，丰富了商品的多

元化，刺激了消费需求，释放了农村居民的购买力，缩小了城乡居民消费差距。

（二）间接效应

不断发展壮大的农村物流业在促进地区经济增长、扩大就业、畅通城乡市场等方面也发挥了重要的作用[16]，从而间接提升了农村居民的消费水平，实现消费升级。具体表现在：

一是农村物流带动了关联产业的发展及地区经济增长，提升农村居民消费水平。农村物流良好的发展前景促进了地区农产品和要素市场的流通，推动了关联产业的发展，形成了特色产业集群，推动了地区产业结构提档升级，实现了农村经济的高质量发展。同时，地区产业发展有利于促进农村剩余劳动力转移和农户增收，提升农民消费水平，缩小城乡居民消费差距。

二是农村物流有利于创造就业岗位，促进农民就业，增强消费信心。农村物流与快递企业进行深层次的融合，在采购、生产、销售、运输等环节需要大量的从业人员，从而为广大农村居民提供了众多的就业岗位和工作机会。而且由于物流自身的就业门槛较低，大部分是辅助机械操作、运输等，一般情况下稍加培训就能轻松上岗。就业的拓宽提升了农村居民的收入，增强了其消费信心，也进一步缩小了城乡居民消费差距。

三是农村物流有利于疏通城乡产品市场的隔阂，丰富农村居民生活和消费。农村物流网络布局的不断优化和流通体系的日益完善，加快了物流基础设施、结构体系和信息服务的通畅，创造了农村流通新业态与新模式[17]，让农民消费具有了个性化和多元化，使“买”与“卖”之间更加通畅，加快实现消费升级。

综上所述，农村物流对城乡居民消费差距的影响路径如图1所示。

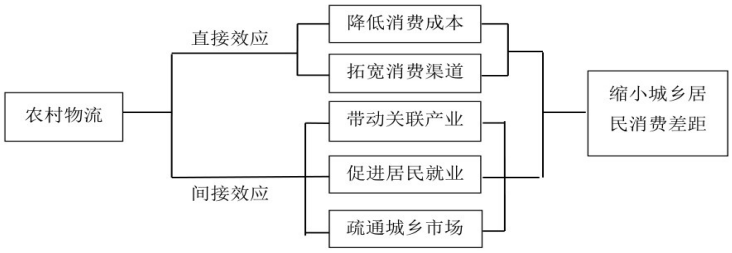


图1 农村物流对城乡居民消费差距的影响路径

四、模型设计与变量选择

（一）模型设计

为了分析农村物流对城乡居民消费差距的影响，本研究设定如下基准回归模型：

$$Y_{it}=\alpha_0+\beta rldl_{it}+\delta control_{it}+\varepsilon \quad (1)$$

式（1）中，Y代表城乡居民消费差距，i表示截面上的省份（i=1，2，3…31），t表示2011—2020年的时间序列，rldl指农村物流发展水平和物流产业规模，control为控制变量的集合，α_0、β、δ是待估计参数，ε为随机扰乱项。

（二）数据来源和变量选择

1. 数据来源

本研究所涉及的数据主要来源于2011—2020年的《中国统计年鉴》和《中国物流年鉴》，样本对象包括全国31个省（直辖市、自治区），并按经济带将所有省份划分为东部、中部、西部三大地区。

2. 变量选择

被解释变量。考虑到数据的可得性，本研究采用城乡居民消费差距为被解释变量，借鉴学者王子敏[18]和王运如[12]的做法，使用城乡居民人均消费支出之比来衡量。

解释变量。本研究解释变量包含两个：一是农村物流发展水平，由于数据的可得性，用邮政业务总量来衡量；二是农村物流产业规模，用包含城镇与农村的货物周转量来衡量。农村物流发展水平越高、农村物流产业规模越大，表示各省份的农村物流行业发展前景越好。

控制变量。主要包括农村货运能力、农村物流设施网点、农村交通固定资产投资、农村道路发展水平、农村物流行业就业人数和农村居民文

化发展水平。

本研究将所有的数据带入stata15.1进行分析，在此基础上对所有的数据进行对数处理，以消除各变量之间存在的异方差，所有变量及其描述性统计如表1所示。可见，不同的省（直辖市、自治区）之间城乡居民消费差距相差悬殊，从农村物流发展水平、物流产业规模看，标准差均较高，反映了地区间物流产业发展的不平衡性。

表1 变量描述性统计

变量类型	变量名	计算方法	均值	标准差	最小值	最大值
被解释变量	城乡居民消费差距	城乡居民人均消费支出比值	0.776	0.150	0.412	1.307
解释变量	农村物流发展水平	邮政业务总量（亿元）	4.382	1.565	0.501	8.667
	农村物流产业规模	货运周转量（亿吨公里）	10.04	1.858	5.449	14.61
	农村货运能力	货运量（万吨）	11.48	1.079	6.935	12.98
控制变量	农村物流设施网点	邮政网点数（处）	8.421	0.947	5.257	10.38
	农村交通固定资产投资	地方交通财政支出（亿元）	5.558	0.541	3.727	7.591
	农村道路发展水平	农村投递线路（公里）	11.45	0.882	8.515	12.66
	农村物流行业就业人数	邮政业就业人数（人）	9.936	0.896	6.732	12.03
	农村居民文化发展水平	初中毕业人数（万人）	2.340	0.974	−0.868	3.968

五、实证结果与分析

（一）数据的平稳性检验

本研究的数据受到时间的影响变化较大，所以为了降低伪回归问题出现的频率，通过检验相关变量的单位根来判断其稳定性。

假设所有变量不存在单位根即平稳，通过软件进行单位根检验，表2显示各变量原始序列均大于临界值，所以原假设不成立，即存在单位根，进而对各变量再进行一阶差分的处理，生成差分序列分别在不同的显著性水平下平稳，且概率p值都小于0.05，即通过检验，满足协整条件，可以采用所选取的变量进行回归分析。

表2 单位根检验

变量	原始序列	结论	差分序列	结论
城乡居民消费差距	0.946（1.000）	不平稳	−0.019（0.000）	平稳
农村物流发展水平	1.006（1.000）	不平稳	0.071（0.000）	平稳
农村物流产业规模	0.918（0.999）	不平稳	−0.218（0.000）	平稳
农村货运能力	0.641（0.040）	不平稳	−0.133（0.000）	平稳
农村物流设施网点	0.845（0.991）	不平稳	−0.272（0.000）	平稳
农村交通固定资产投资	0.648（0.054）	不平稳	−0.111（0.000）	平稳
农村道路发展水平	0.800（0.930）	不平稳	−0.089（0.000）	平稳
农村物流行业就业人数	0.410（0.000）	平稳	−0.1336（0.000）	平稳
农村居民文化发展水平	0.871（0.998）	不平稳	−0.039（0.000）	平稳

（二）豪斯曼检验

为了判断适用模型，选择豪斯曼检验对其进行测量。首先对核心解释变量分别进行回归，模型回归结果如表3所示。根据核心解释变量系数，可以发现在两种模型中，物流的发展对城乡居民消费差距的缩小具有明显的改善作用，并根据豪斯曼检验结果P值为0.000，即强烈拒绝原假设，表明以固定效应模型进行回归分析更为合适。

（三）实证结果分析

表4列出了农村物流对城乡居民消费差距影响的总体估计结果，各方程拟合程度均在0.7以上，表明拟合效果较好。根据表中列（2）可以看出，农村物流发展水平、物流产业规模系数均为负并通过显著性检验，说明农村物流发展水平的提高和产业规模的扩大，显著缩小了城乡居民消费差距，农村物流发展水平每提高一个单位，城乡居民消费差距便缩小0.053个单位，农村物

表3 豪斯曼检验结果

变量	农村物流发展水平		农村物流产业规模	
	固定效应模型	随机效应模型	固定效应模型	随机效应模型
农村物流发展水平	−0.083***	−0.071***		
	(−8.07)	(−7.09)		
农村物流产业规模			−0.069***	−0.061***
			(−7.70)	(−7.17)
农村货运能力	0.093***	0.050***	0.858***	0.038*
	(4.43)	(3.09)	(4.02)	(2.35)
农村物流设施网点	−0.042***	−0.048***	−0.029*	−0.031*
	(−2.96)	(−3.41)	(−1.83)	(−1.94)
农村交通固定资产投资	−0.040***	−0.023*	−0.041***	−0.025*
	(−3.03)	(−1.71)	(−3.12)	(−1.85)
农村道路发展水平	0.011	0.015	0.014	0.015
	(0.81)	(1.23)	(1.04)	(1.20)
农村物流行业就业人数	−0.031*	−0.021	−0.012	−0.009
	(−2.66)	(−1.93)	(−1.06)	(−0.82)
农村居民文化发展水平	0.044**	0.020	0.040**	0.014
	(2.49)	(5.05)	(2.26)	(0.91)
_cons	0.723	1.039	0.829	1.240
N	310	310	310	310
R^2	0.7348	0.7277	0.7300	0.7227
豪斯曼检验	chi2（7）=68.59	Prob>chi2=0.0000	chi2（7）=54.52	Prob>chi2=0.0000

注：*、**、***分别表示在10%、5%和1%的水平上显著，下同

流产业规模每扩大一个单位，城乡居民消费差距便缩小0.031个单位。列（3）和（4）分别对农村物流发展水平和物流产业规模进行回归，系数均为负且通过显著性检验，表明两者的发展均有利于缩小城乡居民消费差距。控制变量基本符合预期，从列（2）可以看出，农村物流货运能力虽显著但系数为正，表明农村物流货运能力的提升没有带来城乡居民消费差距的缩小；农村物流设施网点数系数为负且在10%的水平下显著，表明农村物流网点的建设缓解了城乡居民消费差距；农村交通固定资产的投入显著缩小了城乡居民消费差距，提升了城乡居民消费水平。但是农村道路发展水平的提升并未对城乡居民消费差距形成明显的缩小作用，原因是道路建设条件苛刻，偏远地区的农村道路难以修建。农村物流就业人数系数为负且在10%的水平下显著，表明在一定程度上农村物流的发展促进了农民就业率的提高。农村居民文化水平系数为正，说明居民教育水平的提升并没有影响到城乡居民消费差距的缩小。

（四）稳健性检验

为了验证前文结论的可靠性，本研究分别采用更换核心解释变量和补充变量两种方法进行稳健性检验。

更换核心解释变量：相比前文的核心解释变量主要以农村物流发展水平和农村物流产业规模来衡量农村物流，为了克服可能的变量测量偏差导致的内生性问题，本研究以农村物流电信业务水平和农村物流公路建设来替代核心解释变量进行回归。根据模型得出的实证结果如表5第2列所示，得出农村物流与城乡居民消费差距显著负相关，符合理论预期，因而前文的主要结论稳健。

补充变量法：考虑到样本控制变量可能影响估计的准确性，进而影响前文的主要结论，本研究增加农村物流网络水平作为核心解释变量，对模型再进行估计。结果如表5第3列所示，农村物流对城乡居民消费差距具有显著的负向效应，与原始总体样本基本相符，这表明本研究的估计结果是可靠的。

表4 基准回归结果

变量	固定效应模型	固定效应模型	固定效应模型
农村物流发展水平	−0.053***	−0.083***	
	（−3.04）	（−8.07）	
农村物流产业规模	−0.031**		−0.069***
	（−2.09）		（−7.70）
农村货运能力	0.090***	0.093***	0.858***
	（4.31）	（4.43）	（4.02）
农村物流设施网点	−0.027*	−0.042***	−0.029*
	（−1.70）	（−2.96）	（−1.83）
农村交通固定资产投资	−0.041***	−0.040***	−0.041***
	（−3.12）	（−3.03）	（−3.12）
农村道路发展水平	0.013	0.011（0.81）	0.014
	（0.97）		（1.04）
农村物流行业就业人数	−0.023*	−0.031*	−0.012
	（−1.91）	（−2.66）	（−1.06）
农村居民文化发展水平	0.048***	0.044**	0.040**
	（2.69）	（2.49）	（2.26）
_cons	0.709	0.723	0.829
N	310	310	310
R^2	0.7390	0.7348	0.7300

表5 稳健性检验

变量	替换核心解释变量	补充变量法	原始总体样本
农村物流发展水平	−0.039***	−0.051***	−0.053***
	（−7.22）	（−2.96）	（−3.04）
农村物流产业规模	−0.237***	−0.041**	−0.031**
	（−4.47）	（−2.56）	（−2.09）
控制变量	YES	YES	YES
N	310	298	310
R^2	0.7641	0.7494	0.7390

（五）区域异质性

本研究进一步将样本划分为东部、中部、西部三大地区，并分别建立固定效应模型，考察农村物流对城乡居民消费差距影响的区域异质性，估计结果如表6所示。在东部地区，农村物流产业规模系数为负且在1%水平下显著，表明其对东部地区城乡居民消费差距的缩小具有明显的促进作用，而农村物流发展水平的影响不显著；在中部和西部地区，农村物流发展水平在1%的水平下显著缩小了中西部地区的城乡居民消费差距，而农村物流产业规模系数虽为负却不显著。总之，农村物流对城乡居民消费差距的影响具有地区异质性，提升物流发展水平有利于缩小中西部地区城乡居民消费差距，农村物流产业规模的扩大对东部地区城乡居民消费差距缩小影响较大。

六、结论与建议

本研究系统梳理了农村物流对城乡居民消费差距的影响路径，并利用2011−2020年全国31个省（直辖市、自治区）的农村物流和城乡居民消费数据，构建固定效应模型，实证检验了农村物流对城乡居民消费差距的影响。研究表明：农村物流对城乡居民消费差距具有显著的负向效应，即农村物流发展水平的提升和物流产业规模的扩大有利于缩小城乡居民消费差距；农村物流对城乡居民消费差距的影响具有地区异质性，即农村物流发展水平的提升对中西部地区尤为明显，而农村物流产业规模的扩大对东部地区影响

表6 区域异质性回归结果

变量	东部	中部	西部
农村物流发展水平	0.030	−0.089***	−0.144***
	(0.72)	(−3.18)	(−4.87)
农村物流产业规模	−0.109***	−0.019	0.020
	(−3.18)	(−0.69)	(0.97)
控制变量	NO	NO	YES
豪斯曼检验	Prob>chi2=0.0000	Prob>chi2=0.0000	Prob>chi2=0.0000
N	110	100	100
R^2	0.7234	0.8239	0.8177

较大。因此，现阶段应当不断加快农村物流产业发展，提高农民收入和消费水平，缩小城乡消费差距。

针对上述结论，提出以下政策建议：

第一，提高中西部农村地区物流发展水平。迄今为止，现代物流的稳定发展对周边产业的完善产生了巨大的推动作用，特别是农村物流，它提高了农产品的流通效率，降低了工业产品的运输成本，促进了农民消费水平的提升。应当加快乡村数字普惠金融建设，拉动中西部地区乡村智慧物流的发展。各级政府应不断健全和完善相关物流政策，加大对中西部地区农村物流产业的扶持，优化地区产业结构，加快农村剩余劳动力转移，进一步缩小城乡居民消费差距。

第二，加快东部地区农村物流基础设施建设。东部地区农村经济较为发达，因此农村地区基础设施得到了较大的改善，但仍有部分省（直辖市、自治区）由于地形地貌特殊等原因没有实现村村通。因此，必须加快东部地区农村物流基础设施建设，延展物流投递线路，完善物流网络体系，加快农产品种植基地建设，提高货运能力，打开农产品的运输通道，不断推动地区经济增长。

第三，完善农村电商平台建设。当前由于新冠疫情的蔓延与持续影响，许多农村地区的超市、便利店关门，农民难以购买到必要的生产和生活物资，影响到农业生产、农民生活与消费等。通过加快和完善农村电商平台建设，使广大农村居民能够及时购买到需要的生产物资和消费品，减少生产与生活的不便，提升消费欲望，缓解国内外经济带来的不利影响。此外，要根据各地区实际情况开发具有可操作性、有针对性的物流系统，使得物流各环节匹配程度更高，而物流成本更低。

第四，加快培养物流领域专业人才。发展农村物流离不开大量专业化人才，这是提升整个物流行业发展水平的根本保障。如今就业形势严峻，尤其在新冠疫情背景下，大量工厂、实体店倒闭，许多农民因失业而返乡，而与物流相关的工作大部分需要人工来进行操作，因此可对这些返乡人员进行专业培养与指导，提高其物流操作技能水平，满足物流领域专业人才的巨大需求。

第五，推动农村消费市场快速发展。要提升农村物流业现代化服务水平，积极发挥各类商业行业协会等作用，引导各品牌企业聚集农村消费市场，促进城乡商业资源有效对接，以不断丰富消费品的种类和数量，激发农民的消费意愿。此外，各企业单位应尽力围绕当前农村居民的消费热点和重点，开发适销对路的各类产品，满足他们的消费需求，提高居民整体消费水平，推动农村消费市场快速发展。

参 考 文 献

[1] 中华人民共和国国家统计局. 中国统计年鉴[M]. 北京：中国统计出版社，2021.

[2] Duesenberry，IncomeJ. S. *Saving and the Theory of Consumer Behavior* [M]. Cambridge，Mass：Harvard University Press，1949.

[3] Liangliang Gao，Jiao Yan，Yue Du. Identifying the Turning Point of the Urban-Rural Relationship：Evidence from Macro Data[J]. China & World Economy，2018，26 (1)：106-126.

[4] 朱琛. 城乡居民收入与消费差距的动态相关性——基于1992—2009年经验数据的考察[J]. 财经科学，2012 (8)：39-48.

[5] 刘琦，黄天华. 财政支出与城乡居民消费支出差距的关系研究——基于全国省级地区面板数据的经验分

析[J]. 上海财经大学学报，2011（4）：90-97.
[6] 钟代立，王欢芳. 城镇化发展、产业结构升级与城乡消费差距[J]. 统计与决策，2022（7）：77-81.
[7] 王箭旭. 人口老龄化对我国城乡居民消费差距的影响研究——基于省际动态面板数据的实证分析[J]. 当代经济科学，2015（5）：109-115，128.
[8] 魏君英，胡润哲，陈银娥. 数字经济发展如何影响城乡消费差距：扩大或缩小？[J]. 消费经济，2022（3）：1-13.
[9] 谢乔昕，宋良荣. 商贸流通业发展影响城乡居民消费二元性的实证分析[J]. 消费经济，2016（2）：12-16.
[10] 朱佩芬. 农村现代物流对农村居民消费水平和消费结构的影响[J]. 广东社会科学，2021（3）：44-53.
[11] 韩术斌，肖歆. 商贸流通业对我国城镇居民消费行为影响实证分析[J]. 商业经济研究，2016（3）：34-35.
[12] 王运如. 物流业的发展对城市居民消费水平差距的影响——基于31个省级数据实证分析[J]. 物流工程与管理，2021（10）：147-149.
[13] 江朦朦，何丽丽. 城乡流通差距对我国农村消费的影响研究[J]. 农业经济，2021（8）：111-113.
[14] 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.
[15] 乔焱宁. 我国物流业发展对农村居民消费结构的影响研究[J]. 商业经济研究，2016（24）：27-29.
[16] 王晓东，谢莉娟. 社会再生产中的流通职能与劳动价值论[J]. 中国社会科学，2020（6）：72-93.
[17] 王新利，吕火花. 农村流通体系对农村消费的影响[J]. 农业经济问题，2006（3）：69-71.
[18] 王子敏. 基于空间溢出视角的城乡消费差距问题研究[J]. 农业技术经济，2012（2）：88-98.

Empirical analysis on the impact of rural logistics on the consumption gap between urban and rural resident——empirical analysis based on 31 provinces （cities） across China

ZHANG Xiaohan，LIU Min

（*School of Economics*， *Nanjing Audit University*， *Nanjing* 211815， *China*）

Abstract：Improving the consumption level of rural residents and narrowing the consumption gap between urban and rural residents are important elements in realizing integrated urban-rural development and rural revitalization strategy. Firstly，this paper briefly expounds the current situation of rural logistics and consumption gap between urban and rural residents，systematically combs the influence path of rural logistics on the consumption gap between urban and rural residents. Then it constructs a fixed-effects model using rural logistics and urban-rural residents′ consumption data from 31 provinces（municipalities）across China from 2011 to 2020 to empirically test the impact of rural logistics on the consumption gap between urban and rural residents. The study shows that the development of rural logistics has a significant negative impact and the improvement of rural logistics and the expansion of the scale of rural logistics industry are conducive to narrowing the consumption gap. Meanwhile，the impact of rural logistics on narrowing the consumption gap is regionally heterogeneous. While the improvement of rural logistics is especially obvious for the central and western regions. the expansion of the scale of rural logistics industry has a greater impact on the eastern region. Therefore，it is necessary to accelerate the construction of logistics infrastructure in the eastern rural areas，improve the development level of rural logistics in the central and western regions，improve the construction of rural e-commerce platforms，accelerate the cultivation of professional talents in the field of logistics and promote the rapid development of rural consumer markets in order to continuously narrow the consumption gap between urban and rural residents.

Keywords：Rural logistics；Consumption gap between urban and rural residents；Fixed effect model；Regional heterogeneity

（编辑：程俐萍）