

长三角城市群物流业集聚与产业结构变迁

——基于灰色关联分析

高普梅¹ 湛军^{1, 21}

(1. 上海海事大学 经济管理学院, 上海 201306;

2. 上海立信会计金融学院 工商管理学院, 上海 201209)

【摘要】: 运用灰色关联模型研究长三角城市群 2003-2016 年 26 个城市物流业集聚与产业结构变迁关系, 发现长三角城市群物流业集聚度较高, 但发展呈下降趋势。其中, 上海、舟山、南京、合肥、芜湖物流业集聚度均值大于 1.25, 该地区物流业高度集聚, 专业化强, 但 26 个城市发展不均衡, 上海产业结构合理化度最高, 浙江、安徽需要调整, 江苏合理化度较高。长三角城市群产业结构高级化不断提升。除个别城市外, 其他城市物流业集聚与产业结构合理化、产业结构高级化显著相关, 但物流业集聚与产业结构合理化关联性更强, 对加快长三角城市群物流业集聚, 为促进产业结构优化升级提供借鉴。

【关键词】: 物流业集聚 产业结构变迁 产业结构高级化 灰色相对关联度

【中图分类号】: F224; F207 **【文献标志码】:** A **【文章编号】:** 1005-8141(2019)02-0149-07

1 引言

目前, 我国经济发展已从高速增长进入高质量发展的新常态新阶段, 经济结构调整处于深化供给侧结构性改革的关键时期, 迫切需要加速产业结构转型升级的步伐。从马歇尔第一次提出产业集聚到现在, 吸引了众多学者投身产业集聚领域, 物流业集聚在经济领域中同样具有促进作用。研究显示, 我国物流业集聚研究尚处在初始阶段, 尤其是对物流业集聚与产业结构变迁的相关研究较少。基于物流业集聚与产业结构变迁的关系, 本文以长三角城市群 26 个城市为研究对象, 基于面板数据考察物流业集聚与产业结构变迁的关系, 期望对加快长三角城市群物流业集聚、促进产业结构变迁提供参考, 进而促进我国产业结构转型升级。

2 文献综述

所谓物流业集聚, 是指物流业与相关产业在空间上以第三方物流企业为主体, 不同产业企业之间相互协作、优势互补, 形成物流活动的集合体^[1]。目前对产业集聚的研究成果较丰富, 但对物流业集聚的研究尚处在初始阶段, 主要集中在物流业集聚形成机理、物流业集聚与经济发展、物流业集聚与产业结构升级关系等方面。即: (1) 物流业集聚形成机理。丁俊发的研究表明, 物流业成为服务经济的重要组成部分, 并从国家、市场、企业、居民四个层面进行了分析, 指出物流业是国民经济的重要一环^[2]; 王非、

作者简介: 高普梅(1982-), 女, 辽宁省大连人, 博士研究生, 研究方向为区域经济、灰色系统理论。

基金项目: 国家自然科学基金项目(编号:71871084); 国家社会科学基金项目(编号:13BGL025); 上海海事大学国家重点项目培育项目(编号:A20201161107X); 上海海事大学科研启动资助项目(编号:A15101154505Z)。

冯耕中指出,以物流企业为主体的产业集群是利用现代化物流设施与信息管理技术,以多种运输方式为全省、全国乃至全球供应链提供生产、消费、流通全方位物流服务的地域综合体^[3]。(2)物流业集聚与区域经济发展。国外集中研究了物流业集聚与区域经济发展:Hun SooLee 提出将韩国仁川国际机场建设成为运输、物流和国际业务的超级枢纽,但成功与否取决于机场是否能迅速吸引关键性的全球物流服务提供商^[4];Yasamir Kayikci 认为,联运物流中心在实现社会经济和环境可持续性方面发挥着重要作用,它通过加强不同模式的最佳融合,达到提供高效率 and 成本效益的作用^[5]。国内物流业集聚与区域经济增长的关系主要从全国和地区两个层面进行了研究:王珍珍、陈功玉运用面板数据分析了物流业集聚对工业增加值的影响^[6];朱慧、周根贵运用空间基尼系数和 EG 指数计算了我国中部六省制造业与物流业的空间共同集聚,结果表明中部六省大部分城市的物流集聚水平不高^[7]。(3)物流业发展与产业结构升级。乐小兵提出现代物流与产业结构升级之间存在长期稳定的均衡关系,利用灰色关联分析发现第二产业结构升级对我国现代物流业发展具有较大的影响^[8];郭利锋、陈新国运用 1985—2012 年数据,基于向量自回归 VAR 模型和脉冲响应函数,研究发现我国物流发展、产业结构升级与经济增长相互促进^[9];宋刚、冯茹运用灰色关联模型计算了港口物流系统中主要要素指标与三大产业的关联关系,寻找存在的问题,以探究辽宁省港口物流与产业结构协调发展的新模式^[10]。

综上所述,物流业集聚对提高运输竞争力、吸引物流服务提供商、提升工业增加值等有显著影响,对区域经济发展具有拉动作用。物流业发展对三次产业结构具有均衡关系,对产业结构升级具有动态影响。那么,物流业集聚对产业结构变迁会产生怎样影响?之前的研究将产业结构变迁简单理解为产业结构高级化,其实产业结构变动过程还应包括产业结构合理化。这不仅使研究不够深入全面,还可能产生结论上的偏差。长三角城市群作为世界六大城市圈之一,是我国经济最发达、开放程度最高、现代物流业最具竞争力的区域之一,研究长三角城市群物流业集聚与产业结构变迁之间的关系具有重要的理论意义与现实意义。

3 研究设计

3.1 物流业集聚测量

常用的产业集聚测量方法包括赫芬达尔指数、空间基尼系数、区位商和 EG 系数。根据数据可得性,借鉴多数学者采用的区位商法计算物流业集聚。区位商又称专门化率,是典型的区域产业集聚的测量分析工具^[11]。计算公式为:

$$LQ = \frac{e_i/e}{E_i/E} \dots\dots\dots (1)$$

式中,LQ 为区位商; e_i 为物流产业从业人员数; e 为所有产业的从业人员数; E_i 为上一级地区物流产业从业人员数; E 为上一级地区所有产业的从业人员数。区位商系数 LQ 越大,表明物流业的集聚度越高。系数大于 1.25,物流产业高度集聚;系数介于 1 和 1.25 之间,物流产业一般集聚;系数小于 1,该地区产业缺乏集聚,专业化程度较弱^[6]。

3.2 产业结构变迁度量

产业结构主要反映各产业间的关系和联系方式的动态变化趋势,在量上衡量产业间“投入”与“产出”的效率水平。产业结构变迁是指产业结构由相对低级向相对高级逐级推进的过程,包括产业结构合理化和产业结构高级化。

产业结构合理化:产业结构合理化是指产业间经济联系的聚合质量,产业间的联系紧密程度与产业间的拉动作用。它一方面是产业间协调程度的反映,另一方面是资源有效利用程度的反映。本文借鉴干春晖的做法,沿用泰尔指数作为产业结构合理化的评价指标^[12],计算公式为:

$$TL = \sum_{i=1}^n \left(\frac{Y_i}{Y} \right) \ln \left(\frac{Y_i}{L_i} / \frac{Y}{L} \right) \dots\dots\dots (2)$$

式中, TL 为泰尔商; Y 、 Y_i 分别为地区生产总值、地区各产业增加值; L 、 L_i 分别为地区就业人数、地区各产业就业人数; TL 为零值。产业结构为绝对理想状态, 其值越小, 资源配置效率越高; 反之, 产业结构越不合理。

产业结构高级化: 产业结构高级化主要是衡量产业结构发展水平由低级到高级不断发展的过程。测度产业结构高级化程度通常是根据对克拉克定律的理解, 本文以非农产业占比, 即第二、三产业产值占 GDP 的比重作为衡量指标, 计算公式为:

$$TS = (Y_2 + Y_3) / GDP \dots\dots\dots (3)$$

式中, Y_2 为第二产业产值; Y_3 为第三产业产值。TS 越大, 表明产业结构高级化程度越高。

3.3 灰色相对关联度分析

运用计量方法进行分析需要有大量数据的支撑, 而灰色系统理论是基于“小样本、贫信息”的数据分析, 其基本思想是依据序列曲线几何形状的相似程度判断序列之间联系是否紧密。序列几何曲线之间越接近, 说明不同序列之间的联系越紧密^[13], 那么一个序列与另一个序列之间的相应序列之间关联度就越大, 反之不同序列之间的关联度就越小。灰色关联分析方法对序列数据量的大小没有限制, 计算机理清晰、计算方法简单, 可有效解决小样本数据序列之间的相关性问题^[14]。传统的灰色关联度需要定义分辨率, 不同分辨率得到的灰色关联度的结果不同, 计算结果也不唯一, 导致其应用不方便。基于此, 刘思峰教授提出了灰色相对关联度, 根据序列之间的面积来确定序列之间的差异, 应用定积分的方法来计算面积的大小, 从而计算出灰色相对关联度。灰色相对关联度的建模机理清晰、计算过程简洁、计算结果合理唯一, 因此近年来得到了广泛应用^[15, 16]。为了便于理解, 本文给出了基本的定义和计算过程。

定义 1: 设序列 X_0, X_1 长度相同, 且初值皆不等于零; X'_0, X'_1 分别为 X_0, X_1 的初值像, 称 X'_0 与 X'_1 的灰色绝对关联度为 X_0 与 X_1 的灰色相对关联度, 记为 r_{01} :

$$r_{01} = \frac{1 + |s'_0| + |s'_1|}{1 + |s'_0| + |s'_1| + |s'_1 - s'_0|} \dots\dots\dots (4)$$

定义 2: 设系统行为序列 $X_i = (x_i(1), x_i(2), \dots, x_i(n))$ 。式中, D 为序列算子, 且 $X_i D = (x_i(1)d, x_i(2)d, \dots, x_i(n)d)$ 。其中, $x_i(k)d = x_i(k) - x_i(1)$, $k=1, 2, \dots, n$, 则称 D 为始点零化算子, $X_i D$ 为 X_i 的始点零化像, 记为:

$$X_i D = X_i^0 = (x_i^0(1), x_i^0(2), \dots, x_i^0(n)) \dots\dots (5)$$

定义 3: 设 $X_0 = (x_0(1), x_0(2), \dots, x_0(n))$, $X_i = (x_i(1), x_i(2), \dots, x_i(n))$, 则:

$$X_i' = X_i / x_i(1) = \left(\frac{x_i(1)}{x_i(1)}, \frac{x_i(2)}{x_i(1)}, \dots, \frac{x_i(n)}{x_i(1)} \right) \dots\dots\dots (6)$$

$$X_0' = X_0 / x_0(1) = \left(\frac{x_0(1)}{x_0(1)}, \frac{x_0(2)}{x_0(1)}, \dots, \frac{x_0(n)}{x_0(1)} \right) \dots\dots\dots (7)$$

称为初值像, 其中 $|s'_0|$, $|s'_1|$ 和 $|s'_1 - s'_0|$ 的计算过程为:

$$|s'_0| = \int_1^n (X'_0 - x_0(1)) dt = \left| \sum_{k=2}^n x_0^0(k) + \frac{1}{2} x_0^0(n) \right| \dots\dots\dots (8)$$

$$|s'_1| = \int_1^n (X'_i - x_i(1)) dt = \left| \sum_{k=2}^n x_1^0(k) + \frac{1}{2} x_1^0(n) \right| \dots\dots\dots (9)$$

$$|s'_1 - s'_0| = \left| \sum_{k=2}^n (x_1^0(k) - x_0^0(k)) + \frac{1}{2} (x_1^0(n) - x_0^0(n)) \right| \dots\dots\dots (10)$$

将序列的数据信息带入式(4), 可得到不同数据序列之间的灰色相对关联度。本文利用软件 Matlab7.0 编写程序进行计算。

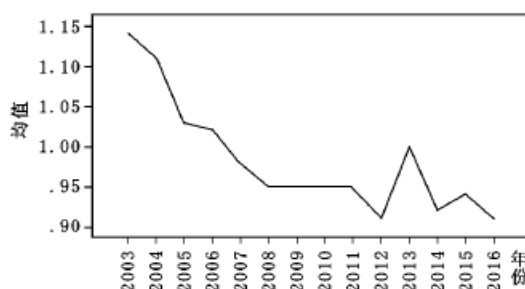
3.4 数据来源

依据《国民经济行业分类》国家标准, 将交通运输、仓储及邮政业的统计数据视同为物流业的行业统计数据。考虑到统计口径的一致性、数据的可得性与完备性, 本文对 2003—2016 年的数据进行统计分析。涉及到的数据依据 2004—2017 年的《中国统计年鉴》、2004—2017 年的《中国城市统计年鉴》和 2003—2016 年各市国民经济和社会发展统计公报计算整理得到。

4 物流业集聚、产业结构变迁测算

4.1 长三角城市群物流业集聚度测算

2003—2016 年长三角城市群区位商见图 1。从图 1 可见, 长三角城市群整体物流业集聚度较高, 但发展呈下降趋势, 说明物流业集聚在长三角城市群的集聚度逐渐下降, 与之前的长江经济带物流业集聚的结论一致^[17]。其中, 2013 年物流业集聚度上升明显, 与 2013 年 9 月上海自贸区的成立有关, 自贸区的设立促进了进出口贸易量增长, 带来了物流量增大^[18]。物流集聚度提高, 集聚度增至 1.00, 之后又呈下降趋势。



采用长三角城市群整体作为更高层次区域, 计算 26 个城市物流业的集聚度。长三角城市群 26 个城市的物流业集聚度具有显著的波动性, 且城市间差异较大。上海、舟山、南京、合肥、芜湖的物流业集聚度均值大于 1.25, 该地区物流业高度集聚, 专业化强; 上海集区位、资金、技术、人才、市场等优势于一体, 作为长三角的航运、金融和贸易中心, 对外辐射和扩散能力较强, 集聚效应显著, 对周边城市溢出和辐射效应明显; 南京区位条件良好, 尤其是“一小时都市圈”的建立, 大力促进了物流业的发展; “宁波—舟山港”一体化加快, 舟山物流业发展迅速, 集聚效应显著增强, 对邻近城市具有较强的辐射扩散作用; 杭州物流业

集聚度先降后升,表明近年来杭州物流业不断集聚。

长三角城市群 26 个城市中有 15 个城市物流业集聚度呈下降趋势,11 个城市呈上升趋势,下降趋势与前文的研究一致。江苏、浙江下降趋势明显,安徽 8 个市中有 6 个城市的物流业集聚度上升。14 年来,长三角城市群物流集聚中心从上海、南京向皖东南地区扩散的倾向,但上海和南京作为早期的物流中心城市,物流业基础雄厚,很难在短期内被其他城市取代。

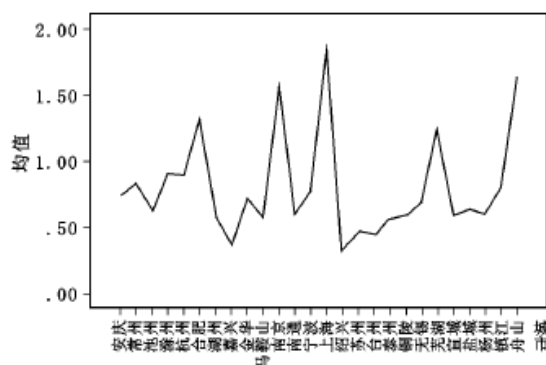


图 2 2003—2016 年长三角城市群 26 个城市区位商均值

2003—2016 年长三角城市群 26 个城市物流业集聚度见图 2。从图 2 可见,数据震荡波动,振幅较大。其中,上海物流业集聚度均值为 1.84,绍兴物流业集聚度均值为 0.31,差异较大。长三角城市群 26 个城市物流业发展不均衡,极化现象严重,应加快城市间的物流联系,发展水平低的地区应与发展水平高的城市进行有效的资源互补,整合长三角城市群物流发展资源,促进物流业快速发展^[19]。

4.2 长三角城市群产业结构变迁测算

长三角城市群产业结构合理化测算:产业结构合理化是指产业间比例关系和份额的合理化,产生较高的资源配置效率。计算发现,上海产业结构合理化度最高,舟山、池州、湖州较低,江苏 9 个市中有 4 个市产业结构合理化平均水平偏低(高于 0.15),浙江 7 个市的产业结构合理化水平普遍偏低(高于 0.15),安徽 8 个市中有 6 个市的产业结构合理化平均水平偏低(高于 0.15),说明浙江、安徽需要进行产业结构合理化调整,江苏产业结构合理化度较高,与之前研究中得出江苏产业结构变化速率快于浙江的结论一致^[20]。

长三角城市群产业结构高级化测算,长三角城市群的产业结构高级化不断提升,实现了较低级的形式向较高级的形式转换。在产业格局上,从劳动密集型向资金密集型、技术知识密集型发展。长三角城市群 26 个城市的产业结构高级化度逐年提高,安徽省 8 个城市中有 4 个城市产业结构高级化低于 90,且整体数值偏低。由于安徽省的内陆地域特点,产业结构高级化明显低于江苏、浙江两省,上海的产业结构高级化度最高,均值达 99.23。

5 物流业集聚与产业结构变迁灰色关联分析

运用灰色相对关联模型,测算长三角城市群物流业集聚对产业结构变迁影响。本文采用灰色相对关联度进行测算。根据长三角城市群物流业集聚(LQ)、产业结构合理化(TL)、产业结构高级化(TS),求得 LQ 与 TL、LQ 与 TS 的灰色相对关联系数。

5.1 物流业集聚与产业结构合理化灰色关联分析

两个因素之间的关联性显著要求它们之间的关联度大于 0.6^[21]。舟山、芜湖物流业高度集聚,但由于产业结构不合理,导致物流业集聚度与产业结构合理化相关度低,说明舟山、芜湖亟需进行第一、二、三产业结构合理化调整;上海、南京、合肥核心城市物流业集聚与产业结构合理化存在相关性,但相关系数不高。随着产业布局的调整,上海、南京物流业集聚度呈先升后降,合肥物流业集聚度呈先降后升趋势,与产业结构合理化平稳发展趋势不一致,即物流业集聚度与产业结构合理化两者序列曲线的几何形状相似程度较低,因此相关系数不高,反映出长三角城市群物流集聚中心有从上海、南京向皖东南地区扩散的倾向。除金华、舟山、芜湖外,其他城市的物流业集聚与产业结构合理化显著相关,其中宁波、台州、马鞍山、安庆灰色相对关联度大于 0.90,说明物流业集聚与产业结构合理化紧密相关。

5.2 物流业集聚与产业结构高级化灰色关联分析

长三角城市群物流业集聚与产业高级化测算结果表明,两因素的显著相关要求它们之间的关联度应大于 0.6^[21]。上海、合肥的物流业集聚与产业结构高级化存在相关性,但相关系数不高,说明长三角城市群物流集聚中心有从上海、南京向皖东南地区扩散的倾向。金华、绍兴、芜湖、宣城物流业集聚与产业结构高级化关联性较小,其他城市物流业集聚度与产业结构高级化显著相关,说明长三角城市群作为我国最大的城市群,典型的物流集聚区,长三角城市群物流业的发展对产业结构发展和经济增长起到了至关重要的作用。宁波的物流业集聚与产业结构合理化和高级化相关系数均为 0.99,说明通过物流业的发展可有效促进产业结构调整与变迁。

长三角城市群 26 个城市物流业集聚与产业结构合理化、高级化显著相关,且两者之间具有显著相关性,但其中 10 个城市变化趋势有差异,说明产业结构合理化与高级化紧密联系,但又是产业结构变迁两个不同的组成部分。分析发现,物流业集聚与产业结构合理化的关联系数偏高,说明物流业集聚与产业结构合理化关联性更强,可能是因为物流业集聚强调企业之间的分工体系,互相配合协调,产业结构合理化程度同样强调产业资源的协调性和耦合性。因此,产业结构转型调整与变迁不仅要重视产业结构高级化,还应强调产业结构合理化、产业资源的合理配置,这是以前研究忽略的问题。

6 结论与建议

本文对长三角城市群 26 个城市 2003—2016 年的物流业集聚与产业结构变迁进行了灰色相对关联分析,研究发现:(1)长三角城市群整体物流业集聚度较高,但发展呈下降趋势,长三角城市群 26 个城市物流业集聚具有显著的波动性,且城市间差异较大。上海、舟山、南京、合肥、芜湖的物流业集聚度均值大于 1.25,该地区物流业高度集聚,专业化强。长三角城市群物流业发展不均衡,应加快城市间的物流联系,促进物流业快速发展。(2)相比较而言,上海产业结构合理化度最高,浙江、安徽需要进行产业结构合理化调整,江苏省合理化度较高。(3)长三角城市群的产业结构高级化不断提升,上海的产业结构高级化度最高,安徽产业结构高级化明显低于江苏、浙江两省。(4)除个别城市外,长三角城市群其他城市物流业集聚与产业结构合理化、产业结构高级化显著相关,但物流业集聚与产业结构合理化的关联性更强。产业结构转型升级不仅要重视产业结构高级化,还应强调产业结构合理化,进而促进产业结构调整与变迁。

目前,我国处于深化供给侧结构性改革关键时期,其中重要目标之一是改变产业结构存在的突出问题。通过研究发现,产业结构变迁与物流业集聚紧密相连,应通过提升物流业集聚度,促进产业结构发展,本文提出以下建议:(1)注重物流业的规划布局。发挥上海的核心作用和辐射带动作用,加强与南京、杭州、合肥副中心城市的衔接与传导作用^[22],加快五大都市圈的建设发展,优化长三角城市群物流产业布局。(2)促进物流产业结构调整。改变之前粗放式的物流增长方式,加速物流网络化信息化的发展步伐,加快长三角城市群现代化物流园区建设与发展。物流发达城市重点发展航海港和航空港建设,构建发达物流园区城市,欠发达城市重点建设公路运输,构建物流中心型和配送型城市。(3)增强知识技术的溢出效应。利用其人才发展优势,引导高校、研究机构和物流业机构加强区域性知识的开发与积累,通过物流业集聚产生规模效应,实现资源的有效利用,整合区域科技创新资源,形成创新要素集聚、转化路径清晰的科技创新机制;通过知识和技术的外溢效应,促进长三角城市群产业结构优化升级。(4)加强政府的政策支持。物流业属于第三产业和市场导向型产业,政府应营造宽松的发展环境,积极吸引外资为本地物流业的发展注入新的

活力,可在规划用地、减税降费、扩大融资等方面提供政策支持。此外,物流基础设施具有投入大、回报时间长等特点,需要政府加大物流基础、物流教育的投入力度,促进物流业发展。长三角城市群物流业集聚的具体影响因素及其与产业结构变迁的关系,有待进一步研究。

参考文献:

- [1]武富庆,韩凤晶,李巍巍.物流产业集聚对第三产业发展的影响——基于黑龙江省12个地级市的面板数据[J].资源开发与市场,2015,31(5):602-605.
- [2]丁俊发.中国物流业的经济思考——纪念改革开放以来中国物流业发展30年[J].中国流通经济,2008,22(11):8-11.
- [3]王非,冯耕中.我国物流集聚区内涵与形成机理研究[J].统计与决策,2010,(24):44-47.
- [4]Lee H, Yang H M. Strategies for a Global Logistics and Economic Hub:Incheon International Airport[J]. Journal of Air Transport Management,2003,9(2):113-121.
- [5]Kayikci Y. A Conceptual Model for Intermodal Freight Logistics Centre Location Decisions[J]. Procedia-social and Behavioral Sciences,2010,2(3):6297-6311.
- [6]王珍珍,陈功玉.我国物流产业集聚对制造业工业增加值影响的实证研究——基于省级面板数据的分析[J].上海财经大学学报,2009,11(6):49-56.
- [7]朱慧,周根贵,任国岩.制造业与物流业的空间共同集聚研究——以中部六省为例[J].经济地理,2015,35(11):117-124.
- [8]乐小兵.现代物流与产业结构升级关联机制研究[J].物流技术,2013,32(4):198-200.
- [9]郭利锋,陈新国.我国物流发展、产业结构升级与经济增长动态影响研究[J].商业经济研究,2014,(25):4-7.
- [10]宋刚,冯茹.辽宁港口物流与产业结构协调发展模式研究[J].改革与开放,2017,(5):23-25.
- [11]何岚.物流产业集聚对产业结构优化的影响——基于长三角城市群16地市面板数据的实证研究[D].上海:上海师范大学硕士学位论文,2016.
- [12]干春晖,郑若谷,余典范.中国产业结构变迁对经济增长和波动的影响[J].经济研究,2011,46(5):4-16,31.
- [13]王耀斌,蒋金萍,孙传玲.基于灰色关联分析的甘肃省旅游收入影响因素研究[J].资源开发与市场,2015,31(7):868-871.
- [14]刘思峰,谢乃明.灰色系统理论及其应用(第6版)[M].北京:科学出版社,2013.
- [15]赵迎军.民工“流动”与粮食价格波动关联性分析[J].管理世界,2016,(6):176-177.
- [16]袁周,方志耕.灰色主成分评价模型的构建及其应用[J].系统工程理论与实践,2016,36(8):2086-2090.

-
- [17] 高康, 王茂春, 张步阔. 长江经济带物流业集聚的时空格局与影响因素研究[J]. 资源开发与市场, 2018, 34(9) : 1296-1303.
- [18] 丁俊发. 上海自贸区给物流业发展带来的机遇与挑战[J]. 中国流通经济, 2014, (11) : 76-77.
- [19] 蔡海亚, 谢守红. 长江三角洲物流发展及与经济增长关系的实证研究[J]. 北京交通大学学报, 2016, 15(2) : 89-96.
- [20] 江心英, 赵爽. 苏、浙产业结构比较研究[J]. 财经理论研究, 2017, (5) : 54-64.
- [21] 关高峰, 董千里, 白泽平. 中部六省物流产业集聚与经济关联性实证研究[J]. 物流技术, 2012, (17) : 245-248.
- [22] 陈国宏, 任国岩. 长三角物流产业集聚水平测算及对策研究[J]. 浙江万里学院学报, 2016, 29(2) : 14-18.