



“十二五”职业教育
国家规划教材
经全国职业教育教材
审定委员会审定

物流地理

(第二版)

谢金龙 翟玲英 段圣贤 主编

高等教育出版社



“十二五”职业教育国家规划教材

经全国职业教育教材审定委员会审定

高等职业教育物流管理专业理实一体化系列教材

WULIU DILI

物流地理

(第二版)

谢金龙 翟玲英 段圣贤 主编

高等教育出版社·北京

内容简介

本书是“十二五”职业教育国家规划教材。

物流地理是一门新兴的交叉学科，涉及物流学和经济地理学。本书主要内容包括绪论、公路运输布局、铁路运输布局、水路运输布局、其他运输布局、产业布局与物流地理、国际物流地理、区域物流地理。

本书是在第一版的基础上修订而成的。修订中，调整了原有的学科体系结构，简化了理论教学内容。重构的知识体系既突出了物流地理中“物”的内容，即产业布局，又突出了物流中“流”的特点，即产品的集散与流向等内容。

修订中我们力图做到“教”“学”“做”一体化，每个章节配置的作业、案例分析和实训操作，与教学内容紧密结合，相互呼应，以加深和巩固学生所学的知识，激发学生的学习兴趣 and 积极性，提高其分析问题和解决问题的能力。

本书既可以作为高职高专物流管理和工商管理及相关专业的教材，也可以作为企业培训教材和物流行业人员的参考用书。

本书配套开发有 PPT、习题、答案等数字化教学资源，具体获取方式请见书后“郑重声明”页的资源服务提示。

图书在版编目(CIP)数据

物流地理/谢金龙,翟玲英,段圣贤主编. --2 版

. --北京:高等教育出版社,2014. 8

ISBN 978 - 7 - 04 - 039792 - 5

I. ①物… II. ①谢…②翟…③段… III. ①物流 - 经济地理 - 中国 - 高等职业教育 - 教材 IV. ①F259. 22

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2014)第 094955 号

策划编辑 康 蓉	责任编辑 康 蓉	封面设计 杨立新	版式设计 王艳红
责任校对 李大鹏	责任印制 田 甜		

出版发行 高等教育出版社	网 址 http://www.hep.edu.cn
社 址 北京市西城区德外大街 4 号	http://www.hep.com.cn
邮政编码 100120	网上订购 http://www.landaco.com
印 刷 北京铭成印刷有限公司	http://www.landaco.com.cn
开 本 787mm × 1092mm 1/16	
印 张 17.5	版 次 2011 年 6 月第 1 版
字 数 420 千字	2014 年 8 月第 2 版
购书热线 010 - 58581118	印 次 2014 年 8 月第 1 次印刷
咨询电话 400 - 810 - 0598	定 价 29.80 元

本书如有缺页、倒页、脱页等质量问题,请到所购图书销售部门联系调换

版权所有 侵权必究

物 料 号 39792 - 00

审 图 号 GS(2014)520 号

出版说明

教材是教学过程的重要载体，加强教材建设是深化职业教育教学改革的有效途径，推进人才培养模式改革的重要条件，也是推动中高职协调发展的基础性工程，对促进现代职业教育体系建设，切实提高职业教育人才培养质量具有十分重要的作用。

为了认真贯彻《教育部关于“十二五”职业教育教材建设的若干意见》（教职成〔2012〕9号），2012年12月，教育部职业教育与成人教育司启动了“十二五”职业教育国家规划教材（高等职业教育部分）的选题立项工作。作为全国最大的职业教育教材出版基地，我社按照“统筹规划，优化结构，锤炼精品，鼓励创新”的原则，完成了立项选题的论证遴选与申报工作。在教育部职业教育与成人教育司随后组织的选题评审中，由我社申报的1338种选题被确定为“十二五”职业教育国家规划教材立项选题。现在，这批选题相继完成了编写工作，并由全国职业教育教材审定委员会审定通过后，陆续出版。

这批规划教材中，部分为修订版，其前身多为普通高等教育“十一五”国家级规划教材（高职高专）或普通高等教育“十五”国家级规划教材（高职高专），在高等职业教育教学改革进程中不断吐故纳新，在长期的教学实践中接受检验并修改完善，是“锤炼精品”的基础与传承创新的硕果；部分为新编教材，反映了近年来高职院校教学内容与课程体系改革的成果，并对接新的职业标准和新的产业需求，反映新知识、新技术、新工艺和新方法，具有鲜明的时代特色和职教特色。无论是修订版，还是新编版，我社都将发挥自身在数字化教学资源建设方面的优势，为规划教材开发配备数字化教学资源，实现教材的一体化服务。

这批规划教材立项之时，也是国家职业教育专业教学资源库建设项目及国家精品资源共享课建设项目深入开展之际，而专业、课程、教材之间的紧密联系，无疑为融通教改项目、整合优质资源、打造精品力作奠定了基础。我社作为国家专业教学资源库平台建设和资源运营机构及国家精品开放课程项目组织实施单位，将建设成果以系列教材的形式成功申报立项，并在审定通过后陆续推出。这两个系列的规划教材，具有作者队伍强大、教改基础深厚、示范效应显著、配套资源丰富、纸质教材与在线资源一体化设计的鲜明特点，将是职业教育信息化条件下，扩展教学手段和范围，推动教学方式方法变革的重要媒介与典型代表。

教学改革无止境，精品教材永追求。我社将在今后一到两年内，集中优势力量，全力以赴，出版好、推广好这批规划教材，力促优质教材进校园、精品资源进课堂，从而更好地服务于高等职业教育教学改革，更好地服务于现代职教体系建设，更好地服务于青年成才。

高等教育出版社

二〇一四年七月

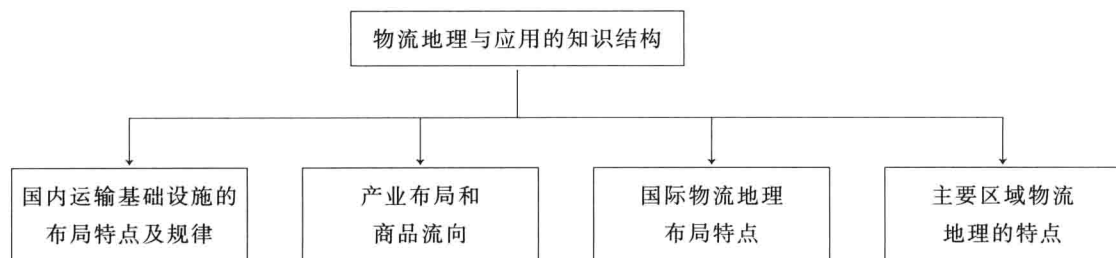
第二版前言

高职高专物流管理专业的教学模式和培养目标是“面向企业，立足岗位；优化基础，注重素质；强化应用，突出能力”，培养一线“技术岗位型”人才。为了实现这一目标，必须坚持以教学改革为中心，以实践教学为重点，不断提高教学质量，突出高职高专特色的指导思想。本书是教育部高职高专教育人才培养模式和教学内容体系改革与建设项目成果，由高职高专教育专业教学改革试点院校编写。本书也是2013年湖南省教育厅科技项目《支持长沙市物流配送 Mapinfo 开发》（课题编号 12C1161）的研究成果之一。

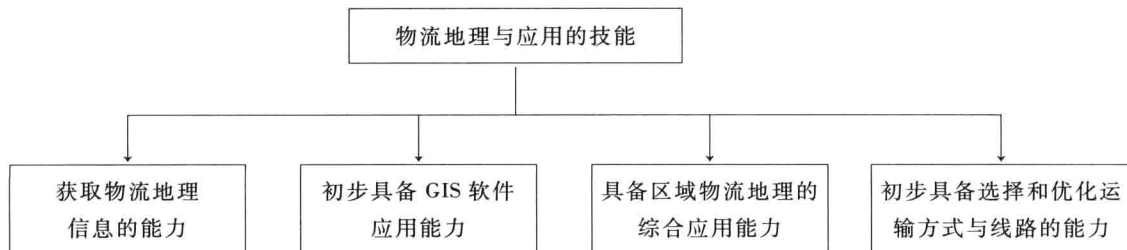
以往出版的高职高专教材往往存在“理论过深、内容过多、缺乏实操”等缺点。另外，教学过程受传统学科影响较深，没有跳出“以学科体系为中心”的教学模式的框框。为实现培养“技术岗位型”人才的目标，必须重构知识体系，优化教学方法，加强实践教学，实行“教”“学”“做”一体化的互动式教学，激发学生的学习兴趣 and 积极性，提高学生的基本技能和岗位素质。

本书在第一版的基础上去粗取精，提炼难点重点：修订了公路运输布局、铁路运输布局、水路运输布局、其他运输布局、产业布局与物流地理、国际物流地理等理论知识；实训环节增加了地物或区域或线路的查询与选择，增强了适用性。

本书的知识结构如下：



本书培养学生的基本技能如下：



本书大量使用图表，版面生动活泼，趣味性强。每个章节配套有作业、案例分析和实训操作，与教学内容紧密结合，相互呼应，以加深和巩固学生的知识体系，激发学生的学习兴趣 and 积极性，提高学生分析问题和解决问题的能力。

本书由湖南现代物流职业技术学院谢金龙、翟玲英、段圣贤担任主编，文振华主审。第一章至第五章由谢金龙和陈建华编写，第六章由翟玲英编写，第七章由段圣贤编写，第八章由袁云斌、沈鹏、钟惟钰（湖南外贸职业技术学院）共同编写。本书参考了有关专家和学者的大量宝贵资料，在此对他们表示深深的谢意。本书在编写过程中，得到文建军、钟静、陈建华、张良、夏红球、邓子云等老师的多次指导，在此一并表示感谢。

物流地理是一个全新的研究领域，由于最新数据和资料收集的学科领域跨度较大，加上时间仓促，编者水平有限，没能将相关研究领域的新数据、新思维和新观点完全融合，对有些问题的研究也不够深入。因此，书中难免有不足和错误之处，恳请广大读者提出宝贵意见。本书同时配有大量实训素材，可向作者索取，联系方式：498073710@qq.com。

编 者

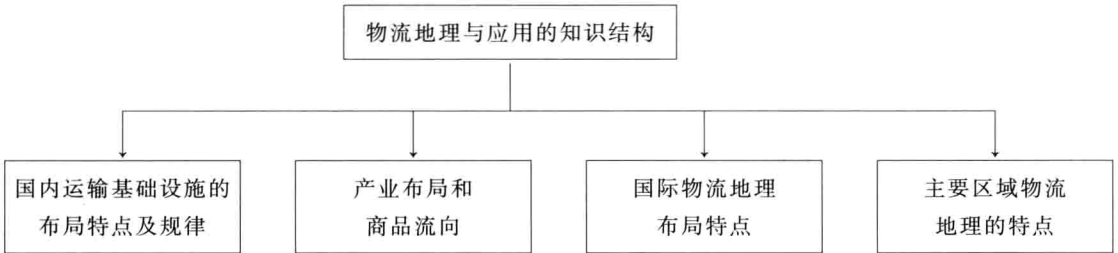
二〇一四年五月

第一版前言

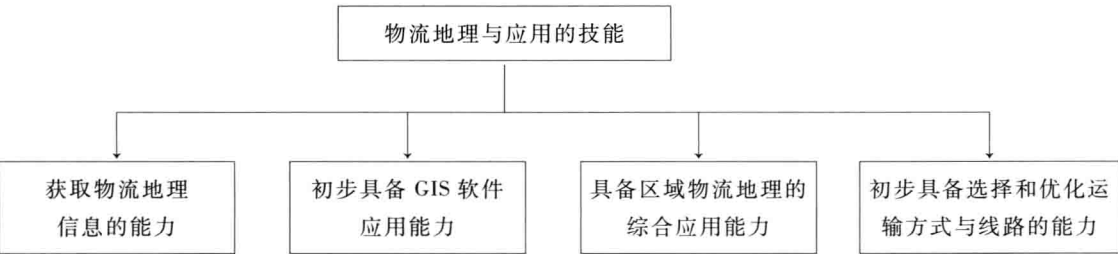
高职高专物流管理专业的教学模式和培养目标是“面向企业，立足岗位；优化基础，注重素质；强化应用，突出能力”，培养一线“技术岗位型”人才。为了实现这一目标，必须坚持以教学改革为中心，以实践教学为重点，不断提高教学质量，突出高职高专特色的指导思想。本书是教育部高职高专教育人才培养模式和教学内容体系改革与建设项目成果，由高职高专教育专业教学改革试点院校编写。

以往出版的高职高专教材往往存在“理论过深、内容过多、缺乏实操”等缺点。另外，教学过程受传统学科影响较深，没有跳出“学科体系为中心”的教学模式的框框。为实现培养“技术岗位型”人才的目标，必须重构知识体系，优化教学方法，加强实践教学，实行“教”“学”“做”一体化的互动式教学，激发学生的学习兴趣 and 积极性，提高学生的基本技能和岗位素质。

本书的知识结构如下：



本书培养学生的基本技能如下：



本书大量使用图表，版面生动活泼，趣味性强。每个章节配套有作业、案例分析和实训操作，与教学内容紧密结合，相互呼应，以加深和巩固学生所学的知识体系，激发学生的学习兴趣 and 积极性，提高学生分析问题和解决问题的能力。

本书由湖南现代物流职业技术学院谢金龙、翟玲英、段圣贤主编，天津滨海职业学院李虹副主编，文振华主审，李烁、翦象慧、邓红霞、宋华、杨立雄、武献宇、郭瑶、钟惟钰（湖南外贸职业技术学院）参加编写。本书参考了有关专家和学者的大量宝贵资料（书籍、论文等），在此对他们表示深深的谢意。本书的编写过程中，得到了文建军、钟静、陈建

华、张良、夏红球、邓子云等老师的多次指导，在此一并表示感谢。本书的总体策划、结构设计，由参编的老师共同讨论、多次修订完成，本书最后由谢金龙统稿和定稿。

物流地理是一个全新的研究领域，由于最新数据和资料收集的学科领域跨度较大，加上时间仓促，编者水平有限，没能将相关研究领域的新数据、新思维和新观点完全融合，对有些问题的研究也不够深入。因此，书中难免有不足和错误之处，恳请广大读者提出宝贵意见，以便我们及时更新、修订有关内容和数据。

您有什么意见和建议，请发到 498073710@qq.com。

编 者

二〇一一年五月

目 录

第一章	绪论	1
	第一节 物流地理概述	2
	第二节 物流地理布局	5
第二章	公路运输布局	29
	第一节 公路运输概述	30
	第二节 我国公路运输干线	34
	第三节 公路运输枢纽	44
第三章	铁路运输布局	57
	第一节 铁路运输布局概述	58
	第二节 我国主要铁路运输干线	59
	第三节 我国主要铁路运输枢纽	68
第四章	水路运输布局	79
	第一节 水路运输布局概述	80
	第二节 我国水路主要运输干线	83
	第三节 我国水路运输枢纽	89
第五章	其他运输布局	107
	第一节 航空运输布局	108
	第二节 管道运输布局	115
	第三节 多式联合运输	121
第六章	产业布局与物流地理	130
	第一节 农业布局与物流地理	131
	第二节 工业布局与物流地理	143
	第三节 商业布局与物流地理	167
第七章	国际物流地理	182
	第一节 国际物流地理概述	184
	第二节 国际海洋运输布局	189



第三节 国际运输其他方式·····	199
第八章 区域物流地理 ·····	220
第一节 国内区域物流地理·····	221
第二节 国际区域物流地理·····	249
参考文献 ·····	266

本章目标

知识目标：

- 了解物流地理的学科体系和主要研究对象
- 了解物流活动和地理的相互关系
- 了解我国物流的网络布局
- 了解我国区域经济板块的划分

技能目标：

- 理解我国物流业的网络布局与存在的问题
- 理解我国物流业发展的驱动因素
- 掌握中国政区电子地图的绘制

引例

湖南省生产力布局调研

李军红毕业于某大学物流管理专业，现任职于湖南省发展和改革委员会经济运行处。领导安排她对湖南省的经济状况进行调研，分析物流基础设施布局和生产布局，为制定湖南省“十三五经济规划”提供数据支持。她应该从哪里着手工作？如何分析湖南省的生产力现状和存在的问题？如何利用物流基础设施，根据现有的物产布局，制定湖南省“十三五经济规划”？



【引例分析】

李军红可以借助“物流地理”课程了解湖南省的工业、农业、第三产业的发展现状，研究区域物流基础设施的布局及其与地理环境相适应的问题，结合经济发展和交通建设对湖南省生产力进行“十三五经济规划”。

第一节 物流地理概述

一、物流地理的学科体系与研究对象

(一) 物流地理的学科体系

物流地理是一门新兴的交叉学科，涉及物流学和经济地理学。物流地理主要研究物流的生产布局、发展条件和规律，是经济地理学的一个重要组成部分。

地理学的学科体系分为自然地理学和人文地理学。自然地理学分为地貌学、气候学、土壤地理学、水文地理学、植物地理学等；人文地理学又分为经济地理学、历史地理学、人口地理学、聚集地理学、文化地理学、民族地理学等，如图 1-1 所示。

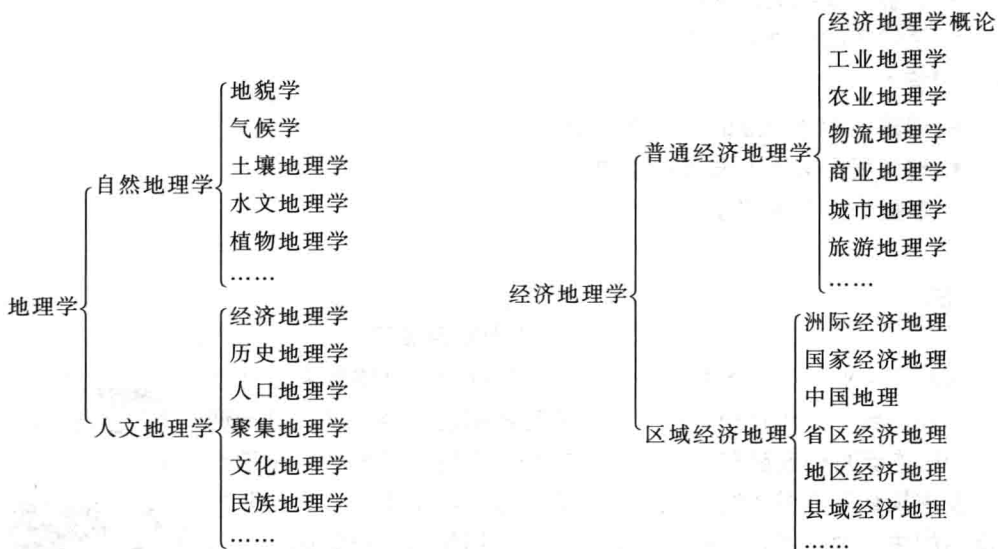


图 1-1 地理学学科体系

图 1-2 经济地理学学科体系

经济地理学属于地理学中的人文地理学，是研究生产力布局规律的科学，即研究社会生产在一定地域范围内空间分布的形成和发展规律的科学。经济地理学有普通经济地理学和区域经济地理学两个分支。普通经济地理学包括经济地理学概论、工业地理学、农业地理学、物流地理学、商业地理学、城市地理学、旅游地理学等；而区域经济地理学包括洲际经济地理、国家经济地理、中国地理、省区经济地理、地区经济地理、县域经济地理等。经济地理学的学科体系如图 1-2 所示。

物流地理学既具有经济地理学的某些特征，又具有物流学的某些特征。物流地理是从地理的角度，在国家政策的指导下，从自然、技术和经济的联系中，研究物流基础设施的

布局问题及其与地理环境相结合的问题。它的研究内容包括宏观物流中的物流路径布局和物流中心布局的规律及其合理性。

（二）物流地理的研究对象

物流地理主要研究各种物流的地域布局，包括物流运输枢纽和综合运输网的布局，运输活动和地理因素的空间联系；研究包含各地区物产分布、商业集散中心和范围、贸易联系、货运情况等；研究商业的地域组织、市场定位、商业中心和腹地的经济联系，商品销售和居民的社会经济结构的关系，商业活动的季节变化等。

二、现代物流的主要特征

现代物流是指根据客户的需求，以最经济的费用，将物流从供给地向需求地转移的过程，主要包括运输、储存、加工、包装、装卸、配送和信息处理等活动。它充分运用现代信息技术、物流技术及自动化、机械化的物流工具，将运输、仓储、装卸、搬运、加工、包装、配送等有机结合，形成完整的供应链，为客户提供跨区域、快捷、高质量的多功能一体化综合服务。作为新兴的朝阳产业，现代物流业被誉为“第三利润源泉”。它主要具有以下特征。

（一）反应快速化

物流服务提供者对上游、下游的物流、配送需求的反应速度越来越快，前置时间越来越短，配送间隔越来越短，物流配送速度越来越快，商品周转次数越来越多。

（二）功能集成化

现代物流着重于将物流与供应链的其他环节进行集成，包括物流渠道与商流渠道的集成、物流渠道之间的集成、物流功能的集成、物流环节与制造环节的集成等。

（三）服务系列化

现代物流强调物流服务功能的恰当定位与完善化、系列化。除了传统的储存、运输、包装、流通加工等服务外，现代物流服务在外延上向上扩展至市场调查与预测、采购及订单处理，向下延伸至配送、物流咨询、物流方案的选择与规划、库存控制策略建议、货款回收与结算、教育培训等增值服务；在内涵上则提高了以上服务对决策的支持作用。

（四）作业规范化

现代物流强调功能、作业流程、作业动作的标准化与程式化，使复杂的作业变成简单

的易于推广与考核的动作。

（五）目标系统化

现代物流从系统的角度统筹规划了一个公司整体的各种物流活动，处理好物流活动与商流活动及公司目标之间、物流活动与物流活动之间的关系，不求单个活动的最优化，但求整体活动的最优化。

（六）手段现代化

现代物流使用先进的技术、设备与管理为销售提供服务，生产、流通、销售规模越大，范围越广，物流技术、设备及管理越现代化。计算机技术、通信技术、机电一体化技术、语音识别技术等得到普遍应用。世界上最先进的物流系统运用了 GPS（全球卫星定位系统）、卫星通信、射频识别装置（RF）、机器人，实现了自动化、机械化、无纸化和智能化。如 20 世纪 90 年代中期，美国国防部（DOD）为在前南地区（南斯拉夫）执行维和行动的多国部队提供的军事物流后勤系统就采用了这些技术，其技术之复杂与制作之精密堪称世界之最。

（七）组织网络化

为了保证对产品促销提供快速、全方位的物流支持，现代物流需要有完善、健全的物流网络体系，网络上点与点之间的物流活动保持系统性和一致性，这样可以保证整个物流网络有最优的库存总水平及库存分布，运输与配送快速、机动，既能铺开又能收拢。分散的物流单体只有形成网络才能满足现代生产与流通的需要。

（八）经营市场化

现代物流的具体经营采用市场机制，无论是企业自己组织物流，还是委托社会化物流企业承担物流任务，都以“服务-成本”的最佳配合为总目标，谁能提供最佳的“服务-成本”组合，就找谁服务。国际上既有大量自办物流相当出色的“大而全”“小而全”的例子，也有大量利用第三方物流企业提供物流服务的例子，比较而言，物流的社会化、专业化已经占到主流，即使是非社会化、非专业化的物流组织也都实行严格的经济核算。

（九）物流信息电子化

计算机信息技术的应用，使现代物流过程的可见性（visibility）明显增加，物流过程中库存积压、延期交货、送货不及时、库存与运输不可控等风险大大降低，从而可以加强供应商、物流商、批发商、零售商在组织物流过程中的协调和配合，以及对物流过程的控制。

三、物流地理与现代物流活动

物流的核心内容是不同空间地域或经济区域间货物的位移。不同的地域或经济区域的生产力布局不同,决定了物流的方向不同,引起了物流资源的重新调配。因此,现代物流活动必然离不开物流地理的参与。

现代物流产业的发展为物流地理学提供了新的课题,例如,物流地理学如何发挥学科优势,探讨物流产业的发展规律与地域配置规律,物流业与第一产业、第二产业、第三产业的主要部门如何有效地整合,物流中心的建设与规划,物流配送中心的建设与规划等,都是亟待研究的问题。物流地理可以充分利用已有的研究成果,利用现代物流的理论,对其研究内容进行创新与改革。同时,现代物流的经营理念,使物流地理学的理论和概念进一步适应全球经营趋势,迅速由“静态”的布局向“动态”的经营理念调整,推动物流地理学向更高层次迈进。

总之,物流地理为现代物流活动提供理论依据,同时,现代物流活动促进了物流地理的发展。

第二节 物流地理布局

一、我国物流网络的布局

(一) 我国物流网络布局基本形成

从1949年到1978年,我国实行的是计划经济体制,生产、运输、仓储、销售等都由国家控制,企业在物流过程中没有自主经营的空间,物资不能按市场规律有效流动,所以,此阶段内我国经济领域中没有物流的概念,更缺乏有关物流理论的研究。1978年后,随着经济体制的改革和市场的开放,我国开始发展物流业。20世纪90年代后期,随着我国经济体制改革的发展,企业产权关系日益明晰,生产、流通等企业开始认识到物流的重要性。国内开始出现了不同形式的物流企业,大多物流企业是由原运输企业、仓储企业、商业企业或工业企业等改造重组而来的,但此时已有少数物流企业开始建立在物流理论上,根据物流运作规律进行组织与管理。同时,对物流的研究也从流通领域向生产领域渗透。网络技术、电子商务的发展对物流业发展提出了新的要求。在与世界物流业的合作与交流过程中,我国物流业开始走向国际化、全球化。

经过30多年的发展,目前我国在东部地区已经形成了以沿海大城市群为中心的四大区域性物流圈格局:(1)以北京、天津、沈阳、大连和青岛为中心的环渤海物流圈;(2)以上海、南京、杭州和宁波为中心的长江三角洲物流圈;(3)以厦门和福州为中心的环台湾

海峡物流圈；(4) 以广州和深圳为中心的珠江三角洲物流圈。

这四大物流圈以滚动式、递进式的扇面辐射，带动中部和西部地区的发展，这种辐射功能包含着巨大的物流辐射和集散功能，以激活和融通全国范围的物流、人流、信息流。四大物流圈的形成使我国物流业的发展呈现出“区域引力场”的现象，周围地区都处于物流圈引力场的吸引范围内。同时，部分大城市和特大城市已经成为区域性物流产业发展中心，而且全国范围内以基本交通运输干线为基础形成了若干物流通道，使我国物流产业发展的“点-轴-面”系统初步呈现。

(二) 我国物流网络布局存在的主要问题

1. 东、中、西部物流业发展水平不平衡

我国幅员辽阔，地区经济发展不平衡，东部沿海地区历史上经济发达且改革开放较早，经济发展快，基础设施完善，物流需求比较旺盛，供给物流服务的企业和机遇较多，物流发展水平高，短时间内能实现物流现代化；而中、西部地区由于经济发展程度、区位条件、历史因素、经济政策等原因，物流业发展水平低，发展物流业的难度较大，使我国在全国范围内呈现物流业发展的东、中、西部差别。东、中、西部之间差距很大，这种不平衡性减少了商品流通的相对范围，给东、中、西部地区物流业的合作带来了一定的难度。

2. 南、北方物流业发展速度不平衡

物流产业作为流通领域中最重要产业，是整个国民经济的衔接纽带。经济发展的差距问题深刻影响了物流经济活动的发展。从1992年开始，南方地区的物流产业迅速发展，速度惊人，北方地区虽然也在加快发展，但发展速度已明显落后于南方地区。

3. 城乡物流业发展不平衡

物流企业、物流设施、物流活动高度集中在交通极为发达的城市中，形成辐射功能极强的物流中心城市。而在乡村地区，物流业的发展比较缓慢，使城市物流与乡村物流发生脱节，甚至少数乡村物流几乎为零，造成物流市场的地域化、畸形化。在我国内陆腹地，都是首先以大城市为中心发展物流业，然后以交通运输线（如铁路、河流、公路等）为纽带形成物流节点，向周围地区（主要是乡村地区）辐射。

(三) 我国物流网络布局的发展趋势

我国正在实施西部大开发战略和扩大内需政策，必将极大地促进物流量的增加，给我国物流业发展带来了新的机遇。目前，已有数以万亿元的资金投入中西部的基础设施建设中，其中很大一部分是用于交通运输工程。例如，西部铁路线首先将与东部已有的铁路网的主干线相连接，同时连接西部各省市，将成为东西部交流和西部各省市相互联系的重要通道，为西部地区协调统一发展提供支持条件。

总之，我国物流业发展迅速，目前已经形成完善的物流体系。物流业首先在大城市兴起，使大城市成为物流业发展的中心，带动周围地区和邻近城市的物流业发展，然后向区域中的农村地区辐射、蔓延，最后由点到面，使物流网络覆盖全国，并且与世界物流业发

展接轨，与全球物流业融为一体。

二、我国区域物流发展概况

区域经济一体化成为各大区域物流发展的方向，协调合作是推动区域物流发展的主要方式。我国东、中、西部地区物流发展方兴未艾，各显特色。

（一）东部地区

东部地区包括北京、天津、河北、山东、江苏、上海、浙江、福建、广东和海南 10 省市。东部地区外向型经济规模的增长开始放缓，使提升质量和效益的压力增加，解压途径之一就是要把物流服务提升到较其他地区更高的地位。由此，东部地区对外物流组织与服务方式正在发生根本性变化：一是建设区港联动的保税物流模式。例如，广州加快建设三大国际物流园等项目；二是重视专业化物流基地设施建设，打造整体物流服务平台。例如，杭州建立以空运为中心的快速物流项目。

（二）东北地区

东北地区包括辽宁、吉林、黑龙江三省。东北地区物流发展呈现一定的整体性和支持区域经济发展的特征：一是沈阳、大连、哈尔滨、长春 4 个城市已签署战略合作协议，共同打造东北物流大通道，为构建东北物流系统创造了条件，也有利于以大连港为核心的东北亚国际航运中心和物流服务体系的建设；二是各省重视物流的发展，例如辽宁省、吉林省、黑龙江省相继制定和出台了物流的发展规划，在物流网络、运输系统、物流园区和物流中心等方面，加大了政策支持力度；三是加快区域的生产与流通环节的物流发展，例如沈阳正在建设东北最大的钢材物流集散地；四是营造良好的国际物流服务环境，例如大连重要港口口岸建设等项目。

（三）中部地区

中部地区包括山西、河南、安徽、湖北、湖南、江西 6 省。中部地区物流处于联系东西、南北的地理区位，具有区域组织的竞争力。其物流的发展特点是以经济中心城市为依托，较为关注专业化基础设施的建设，以及与流通业配套的配送物流系统的建设。例如，武汉继续推进物流基地建设，并与港口、机场产生联动效应，提升武汉的区域物流组织地位；郑州 11 个物流中心的规划和建设，以及河南汽配物流贸易园的规划和建设，发挥了郑州的商贸产业优势；合肥现代物流园的全面建设，聚集了相关产业；南昌建设内陆国际物流港，提升了国际经济发展能力；长沙保税物流中心的建设和湖南粮食物流园的建设，对湖南物流的发展起到了积极的推动作用。