



面向“十二五”高等教育课程改革项目研究成果

物流经济地理

Wuliu
Jingji Dili

● 主编 梅艺华 张康潜 涂瑛辉



北京理工大学出版社

BEIJING INSTITUTE OF TECHNOLOGY PRESS

物流经济地理

主 编 梅艺华 张康潜 涂瑛辉

副主编 刘春斌 吴 辉 姜 跃

参 编 邱 芳 彭秀卿 张丹辉 管鑫楠



北京理工大学出版社

BEIJING INSTITUTE OF TECHNOLOGY PRESS

版权专有 侵权必究

图书在版编目 (CIP) 数据

物流经济地理/梅艺华, 张康潜, 涂瑛辉主编. —北京: 北京理工大学出版社, 2010. 10

ISBN 978 - 7 - 5640 - 3692 - 8

I. ①物… II. ①梅… ②张… ③涂… III. ①物流 - 经济地理 - 中国 - 高等学校 - 教材 IV. ①F259.29

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2010) 第 160870 号

出版发行 / 北京理工大学出版社

社 址 / 北京市海淀区中关村南大街 5 号

邮 编 / 100081

电 话 / (010) 68914775 (总编室) 68944990 (批销中心) 68911084 (读者服务部)

网 址 / <http://www.bitpress.com.cn>

经 销 / 全国各地新华书店

印 刷 / 北京市通州富达印刷厂

开 本 / 710 毫米 × 1000 毫米 1/16

印 张 / 19.5

字 数 / 376 千字

版 次 / 2010 年 10 月第 1 版 2010 年 10 月第 1 次印刷

印 数 / 1 ~ 2000 册

定 价 / 37.00 元

责任校对 / 王 丹

责任印制 / 边心超

图书出现印装质量问题, 本社负责调换

前 言

物流经济地理是物流学和经济地理学相结合的一门综合性学科，随着物流业的不断发展，物流经济地理越来越受到政府领导和物流企业的重视。经济地理学是以人类经济活动的地域系统为中心内容的一门学科，它是人文地理学的一门重要分支学科，包括经济活动的区位、空间组合类型和发展过程等内容。物流经济地理学主要研究各种物流的地域布局、包括物流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，客流和货流的形成，流向和流量分析，运输枢纽和经济腹地的关系，运输区划及其变化等。物流经济地理学所研究的经济活动的地域系统，既包括各经济部门在地域上的布局，也包括各地区经济部门的结构、规模和发展，以及地域布局 and 部门结构的相互联系，涉及自然、社会经济、技术条件多方面的综合性问题，物流经济地理学研究范围广泛，内容也比较系统化，已从地理学中分化，独立成为一门学科。

在编写过程中，编者力求反映物流经济地理学科的基本规律，反映最新发展理论和实践态势，提高学生理论水平和实践技能，实现素质教育目标。在编写内容上，注意做到内容丰富、应用面广、适用性强，力求广泛、充实、新颖，收集国内外有关物流经济地理的最新资料，以使读者能够掌握物流经济地理领域的新动态及新知识。在编写结构上，由浅入深、由基础到发展，努力将理论性、实务性及操作性相结合。力求做到重点突出、简明扼要、通俗易懂。

本书的具体编写分工如下：梅艺华编写第一、八章，涂瑛辉；张康潜、管鑫擂、姜跃编写第二、五、九章，刘春斌、张丹辉编写第三章，吴辉编写第四章，邱芳编写第六章，彭秀卿第七章，最后由梅艺华统稿定稿。

在编写过程中，编者参考了大量的书籍、文献，引用了许多学者的资料，在此谨对他们表示衷心的感谢。由于时间仓促和编者水平有限，书中难免存在疏漏和不足之处，敬请读者批评指正。

编 者

目 录

第一章 物流经济地理概述	(001)
第一节 物流经济地理的概念.....	(002)
第二节 我国物流业的产生与发展.....	(006)
第三节 物流布局的原则与方法.....	(009)
【本章小结】	(016)
【思考与练习】	(016)
第二章 物流运行环境	(019)
第一节 中国行政区划与区域经济带.....	(020)
第二节 中国自然资源环境.....	(031)
第三节 中国经济与社会文化环境.....	(043)
【本章小结】	(052)
【思考与练习】	(053)
第三章 交通运输物流地理	(055)
第一节 运输业概述.....	(057)
第二节 铁路运输.....	(061)
第三节 公路运输.....	(066)
第四节 水路运输.....	(071)
第五节 航空运输.....	(078)
第六节 管道运输.....	(082)
第七节 综合运输.....	(087)
【本章小结】	(095)
【思考与练习】	(095)

第四章	农业物流地理	(097)
第一节	农业概述	(098)
第二节	农业生产布局	(102)
第三节	物流与农业	(111)
	【本章小结】	(116)
	【思考与练习】	(117)
第五章	工业物流地理	(119)
第一节	工业概述	(120)
第二节	工业生产与布局	(123)
第三节	物流与工业	(134)
	【本章小结】	(138)
	【思考与练习】	(139)
第六章	商业物流地理	(141)
第一节	商业概述	(142)
第二节	商业布局与商业中心	(148)
第三节	物流与商业	(155)
	【本章小结】	(158)
	【思考与练习】	(159)
第七章	旅游经济地理	(161)
第一节	旅游业概述	(162)
第二节	旅游资源与分区	(170)
第三节	物流与旅游业	(192)
	【本章小结】	(195)
	【思考与练习】	(195)
第八章	国内物流分区地理	(198)
第一节	东北地区	(199)
第二节	北部、东部、南部沿海地区	(203)
第三节	黄河中游、长江中游地区	(219)
第四节	大西南、大西北地区	(232)

第五节 港澳台地区·····	(246)
【本章小结】·····	(254)
【思考与练习】·····	(255)
第九章 国际物流分区地理·····	(258)
第一节 国际物流概述·····	(259)
第二节 亚洲经济区·····	(266)
第三节 欧洲经济区·····	(272)
第四节 美洲经济区·····	(280)
第五节 大洋洲经济区·····	(285)
第六节 非洲经济区·····	(289)
【本章小结】·····	(298)
【思考与练习】·····	(299)
参考文献·····	(301)

第一章

物流经济地理概述

【学习目标】

- (1) 理解物流经济地理的概念及内容；
- (2) 了解我国物流业的产生和发展；
- (3) 理解物流布局的原则和方法。

【本章重点】

- (1) 物流经济地理的概念；
- (2) 物流布局的原则；
- (3) 物流布局的方法。

【先导案例】

数字化城市

在北京，只要登录公众出行网站就能及时看到北京市四环以内各条道路路况，新驾驶员和外地驾驶员还可通过网站提供的三维视图了解立交桥、复杂路段的路线走向。信息化方便了交通运输，也提高了社会效益。北京正在迈入数字化城市的行列。

所谓“数字化城市”，是指充分利用数字化及计算机技术和手段，对城市基础设施与生活发展相关的各方面内容进行全方位的信息化处理和利用，形成具有对城市地理、资源、生态、环境、人口、经济、社会等复杂系统的数字网络化管理、服务与决策功能的信息体系。

物流经济地理的研究在现代信息技术的支持下，会更好地为物流生产服务。

试分析：数字化给人们带来了哪些便利？

本章要求学生物流经济地理有一个基本的了解和认识。本章主要阐述物流经济地理、物流产业发展、物流布局等基本问题，为学习物流经济地理奠定基础。

第一节 物流经济地理的概念

物流是由“物”和“流”两个基本要素组成，其核心就是物质资料的“流动”。社会大分工在逐渐细化，物质流通的规模在日益增长，供应链更加复杂，生产、分配、交换和消费的规模更加庞大，只有依靠物流这一纽带，才能将整个复杂过程的各个环节连接起来，使社会化大生产得以实现。因此，物流的发展水平也成为衡量一个国家现代化程度和综合国力的重要标志。

一、物流的概念

物流（Physical Distribution）一词最早由美国人在 1915 年提出，意思为“实物分配”或“货物配送”。经过 70 多年的发展才定论为 Logistics，现在欧美国家更多地把物流称为 Logistics 而不是 Physical Distribution。20 多年来，Logistics 逐渐发展成为物流科学的代名词。

20 世纪 80 年代初我国引进“物流”的概念，目前物流的定义很多，各有侧重。在国内、国际大致有以下几种。

（一）2001 年我国颁布的《物流术语》国家标准对物流（Logistics）的定义

物品从供应地向接收地的实体流动过程。根据实际需要，将运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等基本功能实施有机结合。

（二）美国物流管理协会的定义

物流是供应链的一部分。物流是为满足消费者需求而进行的对货物、服务及相关信息从起始地到消费地，效率与效益兼有的流动与储存的计划及其实施与控制的过程。

（三）联合国物流委员会对物流有了新的界定

物流是为了满足消费者需要而进行的从起点到终点的原材料、中间过程库存、最终产品和相关信息有效流动和储存计划、实现和控制管理的过程。

从物流的定义，我们可以明确两个要点：第一，物流是一个包含了运输、存货、管理、仓储、包装、装卸搬运、流通加工以及其他相关活动的过程。第二，物流的最终目的是满足客户的要求和企业盈利的目标。物流不要简单理解为“物”的“流动”，而是一个管理过程。物流的内涵就是管理、计划、执行和控

制过程。物流管理的对象并不是货物本身，而是货物的有目的的流动过程。

综上所述，物流的概念可简述如下：物流是指为了满足客户的需要，以最低的成本，通过运输、保管、配送等方式，实现原材料、半成品、成品及相关信息由商品的产地到商品的消费地进行的计划、实施、管理的过程。

二、现代物流

现代物流业是 20 世纪 90 年代应用了现代管理技术和现代信息技术而发展起来的新兴产业，它以先进的管理技术和组织方式，对资源进行优化整合，从整体上改变了企业的运行方式，是流通方式的一场革命。由于降低了产品的总成本，它被称为“第三利润源”。现代物流业对增强国力和国际竞争力产生了积极作用，因而，在西方发达国家，现代物流业得到了迅速的发展。

（一）现代物流与传统物流的区别

传统物流指的是物品的储存、运输及其附属业务而形成的物流活动模式。而现代物流是指以现代信息技术为基础，整合运输、储存、装卸、搬运、包装、配送、流通加工、逆向物流及物流信息处理等各种功能形成的综合性物流活动模式。

传统物流与现代物流的区别主要表现在以下几个方面：

- （1）传统物流只提供简单的位移，现代物流提供增值服务；
- （2）传统物流是被动服务，现代物流是主动服务；
- （3）传统物流实行人工控制，现代物流实施信息管理；
- （4）传统物流无统一服务标准，现代物流实施标准化服务；
- （5）传统物流侧重点到点或线到线服务，现代物流构建全球服务网络客户服务；
- （6）传统物流是单一环节的管理，现代物流是整体系统优化。

（二）现代物流的特征

现代物流是与现代化社会大生产紧密联系在一起，体现了现代企业经营和社会经济发展的需要。在现代物流管理和运作当中，广泛采用了代表着当今生产力发展水平的管理技术、工程技术以及信息技术等。随着时代的进步，物流管理和物流活动的现代化程度也会不断提高。现代化是一个朝着先进水平靠近的过程，从这个意义上讲，“现代物流”在不同的时期也会有不同的内涵。现代物流的特征可以概括为以下几个方面：

1. 物流系统化

物流不是运输、保管等活动的简单叠加，而是通过彼此的内在联系，在共同目的下形成的一个系统，构成系统的功能要素之间存在着相互作用的关系。

2. 物流总成本最小化

物流管理追求的是物流系统的最优化,在成本管理上体现为要实现物流总成本最小化,物流总成本最小化是物流合理化的重要标志。

3. 物流信息化

现代物流可以理解为物资的物理性流通与信息流通的结合,信息在实现物流系统化、物流作业一体化方面发挥着重要作用。

4. 物流手段现代化

在现代物流活动中,应广泛使用先进的运输、仓储、装卸搬运、包装以及流通加工等手段。运输手段的大型化、高速化、专用化,装卸搬运机械的自动化,包装的单元化,仓库的立体化、自动化以及信息处理和传输的计算机化、电子化、网络化等为开展现代物流提供了物质保证。

5. 物流服务社会化

在现代物流时代,物流业得到充分发展,企业物流需求通过社会化物流服务满足的比重在不断提高,第三方物流形态成为现代物流的主流形态,物流产业在国民经济中发挥着重要作用。

6. 物流管理专门化

企业物流活动开始由专门的部门负责,不再依附于其他部门,物流管理技术日趋成熟。

7. 物流电子化

现代信息技术、通信技术以及网络技术广泛应用于物流信息的处理和传输过程、物流各个环节之间,物流部门与其他相关部门之间。不同企业之间的物流信息交换传递和处理可以突破空间和时间的限制,保持实物流与信息流的高度统一和对信息的实时处理。

8. 物流快速反应化

在现代物流信息系统、作业系统和物流网络的支持下,物流适应需求的反应速度不断加快,物流前置时间不断缩短,及时配送、快速补充订货以及迅速调整库存结构的能力不断加强。

9. 物流网络化

随着生产和流通空间范围的扩大,为了保证产品高效率的分销和材料供应,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应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,将干线运输与支线末端配送结合起来,形成快速灵活的供应通道。

10. 物流柔性化

随着消费者需求的多样化和个性化,物流需求呈现出小批量、多品种及高频率的特点,订货周期变短、时效性增强,物流需求的不确定性提高。物流柔性化就是要以顾客的物流需求为中心,对顾客的需求做出快速反应,及时调整物流作

业，同时有效地控制物流成本。

三、物流经济地理研究对象与方法

（一）物流经济地理的研究对象

物流经济地理是随着经济的高速发展和物流业的产生而产生的，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，客流和货流的形成，流向和流量分析，运输枢纽和经济腹地的关系，运输区划及其变化等。由于城市化的发展，还出现了一些与城市地理学有关联的研究课题。

物流经济地理还研究包含各地区物产分布、商品集散的中心和范围、贸易联系、货运情况等，着重研究商业的地域组织、市场区位、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关系、商业活动的季节变化等。

物流经济地理学所研究的经济活动的地域系统，既包括各经济部门在地域上的布局，也包括各地区经济部门的结构、规模和发展，以及地域布局 and 部门结构的相互联系，涉及自然、社会经济、技术条件多方面的综合性问题，具有综合性特征。

物流经济地理是物流学和经济地理学相结合的一门综合性学科。随着物流业的不断发展，物流经济地理学已越来越受到社会各界的高度重视，物流经济地理学逐渐成为研究物流布局发展条件和规律的一门重要的学科。

（二）物流经济地理的研究方法

任何一门学科都有自己的研究方法，它是学科理论的主要组成部分。物流经济地理作为一门交叉边缘学科，物流学和经济地理学的基本方法均适用于物流经济地理。研究物流经济地理的方法很多，常用的方法如下。

1. 图表法

图表法是学习和研究物流经济地理的最基本的方法之一，这不仅能帮助理解和巩固已学过的物流经济地理内容，而且能启发获得新的物流经济地理知识，培养运用地图、图表进行综合分析问题的能力，提高学习效率。

2. 综合分析法

综合分析法从历史和现实、时间和空间、自然和社会、经济和政治等多种因素相互影响、相互运用的角度去分析有关物流经济地理现象的形成发展变化的原因和规律。

3. 对比法

通过两个或两个以上不同的物流经济地理事物的比较，分析它们之间共性及差异性，并认识其形成原因和规律。

4. 企业问卷调查法

企业问卷调查法是针对研究中存在的问题通过调查找出答案,或根据已有文献和经验提出一些理论假设,再通过调查数据来验证这些假设的真伪。这里是对一定数量的企业进行同样的调查,这些企业所调查的样本应具有一定的代表性。此外,调查所获取的数据应具有一定的规范性,以便进行统计分析。

在进行企业问卷调查时,要注意调查问卷的设计。问卷设计一般考虑以下原则:

- (1) 所列问题必须符合客观实际情况;
- (2) 问题数量应该适中;
- (3) 所列问题必须符合被调查者回答问题的能力;
- (4) 尽量避免禁忌和敏感性问题。

问题回答可采取开放式和封闭式。在进行企业调查中,对调查对象的选择一般采取抽样方法和典型调查方法选择样本企业,对收回的问卷要科学处理。

5. 公司案例调查法

根据一些擅长于企业定性研究的物流经济地理工作者的经验,一般可选择所研究区域或所研究部门中的大型企业进行访问研究,因为这些大型企业在有关区域或部门中均占重要地位,且每个企业都有自己独特的历史、专门化的生产领域、不同的组织联系网络。一般来说,对企业区位变化趋势的研究,可选择大企业的战略发展规划和设施管理部门的负责人。如要了解企业与供应商的联系网络,可访问采购和原材料管理部门负责人或分管副总经理;市场营销状况可访问市场发展部;劳动力供应状况可访问人事部。

6. 实地考察法

实地考察法是学习物流经济地理的重要方法。例如,要评价一个物流中心的布局是否合理,一定要进行多方面的实地考察以增强其可靠性,可收到事半功倍的效果。

第二节 我国物流业的产生与发展

一、我国物流业的发展阶段

近年来,随着国民经济继续保持快速健康发展,经济外向型程度进一步加大,工业化和城市化进程加快,居民消费结构逐步升级,中国的物流业保持着快速增长的良好态势,并成为广受关注的一个“经济”热点。中国物流发展过程大致经历了以下五个阶段。

（一）物流的创建阶段（1950—1954 年）

这个阶段，是我国国民经济恢复时期，已开始了第一个五年计划。当时，由于我们是从半封建、半殖民地的压迫下刚刚解放出来，科学技术落后，经济发展很慢。有些工业、交通运输生产刚刚恢复，商业也不发达，这都制约了物流业的发展。因此，这个阶段，仅仅是我国物流业开始创建的阶段。

（二）物流的初步发展阶段（1955—1965 年）

这个阶段，是我国国民经济比较稳定的发展时期。工农业生产有了很大的增长。交通运输建设取得了较大的进展，社会商品流通也不断扩大，因此，我国物流业也得到了相应的发展。在物资、商业、供销、粮食、外贸等流通部门，相继建立了储运公司、仓储公司、中转站等“商物分离”型、专业性的物流企业，以及储运部、运输队、材料厂、仓库等附属于专业公司、批发站的“商物合一”型、兼营性的物流企业。就其业务活动范围来说，这些物流企业担负着国家的大多数物流业务，是我国物流业的主流。在这期间，国家对物流这一行业比较重视，我国专业性的物流企业得到了加强和发展，物流人才的培养也引起各部门的重视和关注。所以，这一阶段被称为我国物流业的初步发展阶段。

（三）物流的停滞阶段（1966—1977 年）

这个阶段，是十年“文化大革命”时期。科学技术不被重视，经济发展遭到破坏，国家建设停滞不前，有时甚至倒退。在这种形势下，物流业和其他行业一样，根本谈不上什么发展，仅仅是维持现状或陷于停滞状态，原有的一些设施甚至还遭到不同程度的破坏。

（四）物流的较快发展阶段（1978—1990 年）

由于我国实行了改革开放政策，流通体制也随之发生了重大变化，“生产自售、零售自采”的发展模式很快，原来的批发企业的作用下降，物流业得到了较快的发展，尤其是运输业、仓储业、包装业的发展较快，新建了大量的铁路、公路、港口、码头、仓库等，形成了区域型的储运、直达运输的格局。开始建立自动化仓库，国务院主管部门组织物流配送中心的试点，引导传统物流向现代物流发展，积极引进和吸收国外先进的物流理念和技术，有力地促进了物流的发展。

（五）物流的高速发展阶段（1991 至今）

在这一时期，随着市场经济下“买方市场”的逐渐形成，市场竞争日益激烈，很多企业面临着转型的压力。国外物流企业抢滩中国市场，让人感受到物流现实的和潜在的经济效益。零售企业、连锁商业企业在市场中的主导地位加强。特别是我国加入 WTO 以后，国内经济同世界经济迅速接轨，为我国物流业的发

展带来了新的机遇。我国物流系统的建设加快,向标准化、国际化方向发展,引进一批国外先进技术,各种物流机械新产品不断涌现。与此同时,随着一批“三资”储运物流企业产生和发展,一些生产、零售商退出物流领域转向市场寻求合格的物流代理商,我国物流业取得了迅速的发展。

二、物流的发展趋势

(一) 现代物流的发展特点

进入新世纪,由于全球经济一体化进程日益加快,企业面临着更加激烈的竞争环境,资源在全球范围内的流动和配置大大加强,世界各国更加重视物流发展对于本国经济发展、国民生活水平和军事实力增强的影响,都十分重视物流业的现代化,从而使现代物流呈现出一系列新的发展特点。

1. 信息化

物流的信息化是整个社会信息化的必然要求和重要组成部分。表现在:物流信息的商品化,物流信息收集的代码化和数据库化,物流信息处理的电子化和计算机化,物流信息传递的标准化和实时化,物流信息存储的数字化和物流业务数据的共享化等。物流不再仅仅传输产品,同时也在传输信息,经过加工、处理,再传播出去的信息使物流的功能更强大,并形成一個社会经济的综合服务中心。

2. 自动化

物流自动化的基础是信息化,核心是机电一体化,其外在表现是无人化,效果是省力化。物流自动化的效果还有:扩大物流作业能力、提高劳动生产率、减少物流作业的差错等。物流自动化的技术很多,如条码技术、射频自动识别技术、自动化立体仓库自动存取技术、自动分拣技术、自动导向和自动定位技术、货物自动跟踪技术等。

3. 电子化

所谓电子化,是指商业过程实现电子化,即电子商务。它是以信息化和网络化为基础的,如:实现业务流程及其每一步骤的电子化、无纸化;所有商务涉及的货币实现数字化和电子化;交易商品实现符号化、数字化等。物流是商流、信息流和资金流的基础与载体。物流中心不仅要成为信息集散中心,而且还要成为管理决策中心、观念与技术创新中心、市场和消费中心。

4. 共享化

供应链管理强调供应链上成员的协作和社会整体资源的高效利用,以最合理的、最少的资源来最大化地满足整体市场的需求。而供应链上的企业只有在建立互惠互利的共赢伙伴关系的基础上,才能实现业务过程间的高度协作和资源的高效利用,只有通过资源、信息、技术、知识、业务流程等的共享,才能实现社会资源优化配置,实现供应链上物流业务的优势互补,从而更快地对终端市场和整个供应链上的需求做出响应。

5. 协同化

市场需求瞬息万变、竞争环境日益激烈都要求企业和整个供应链具有更快的响应速度和协同运作的 ability。企业间只有真正达到了彼此协同,才能使物流作业的响应速度更快、更具有预见性,更好地共同抵御各种风险、降低成本和提高产出,满足客户的需求。

6. 网络化

网络化是指物流配送系统组织和信息体系的网络化,现代企业物流通过网络实现全球产销模式。

(二) 我国物流的发展趋势

随着我国加入 WTO 后对于服务贸易业的限制逐年放宽,以及我国经济体制改革的逐年深化,根据国际物流业发展趋势以及中国社会经济发展的态势,可以预计,今后几年现代物流业在中国将会有跨越式的发展。主要表现在:

(1) 国际物流业先进企业将陆续登陆中国,直接在国内开展业务(如控股或独资经营),这一方面将对我国物流业企业带来冲击与竞争,另一方面必将带动我国物流业的整体水平的提高。

(2) 随着大量国际先进制造业、流通业、物流业企业进入我国,现代物流发展的市场环境将得到重大改善。尤其是法规、标准、管理等方面的条件,将趋于成熟与完善。

(3) 通过近几年政府与企业的双向努力,我国物流供需关系的结构性矛盾有望得到缓解,物流需求(尤其是第三方物流服务需求)将逐步趋旺,物流供应(以第三方物流企业为代表)的数量与质量也将会有长足进步。

(4) 由于上述物流发展的影响与带动,我国物流业对社会经济发展的贡献率将十分突出,物流技术装备生产制造业也将成为重要的新兴制造业。

(5) 与此同时,现代物流理论研究与技术开发、人才培养培训等支持保障体系将得到发展与完善。

第三节 物流布局的原则与方法

一、我国的物流布局概况

(一) 我国物流业格局的形成

我国物流业经过 20 多年的发展,已经取得了一定的成绩。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，如图 1-1 所示；
- (4) 以广州和深圳为中心的珠江三角洲物流圈，如图 1-2 所示。

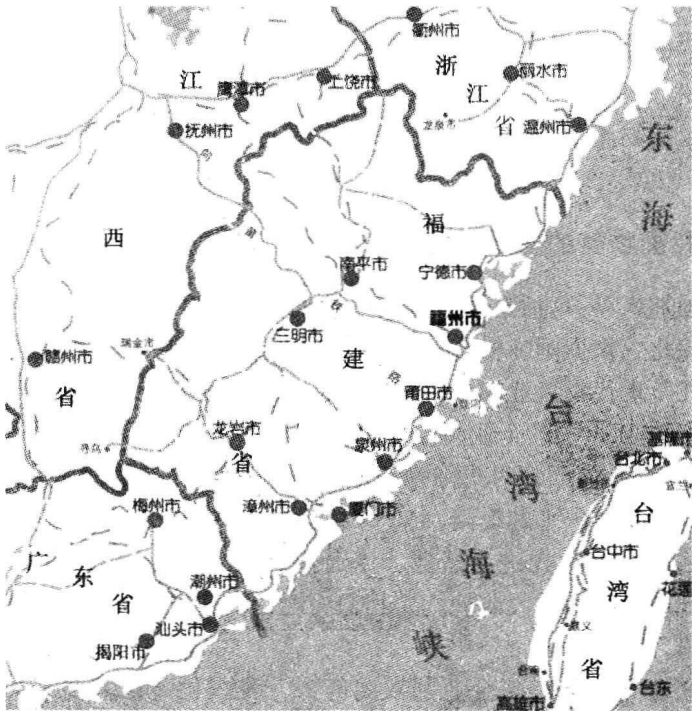


图 1-1 环台湾海峡地区

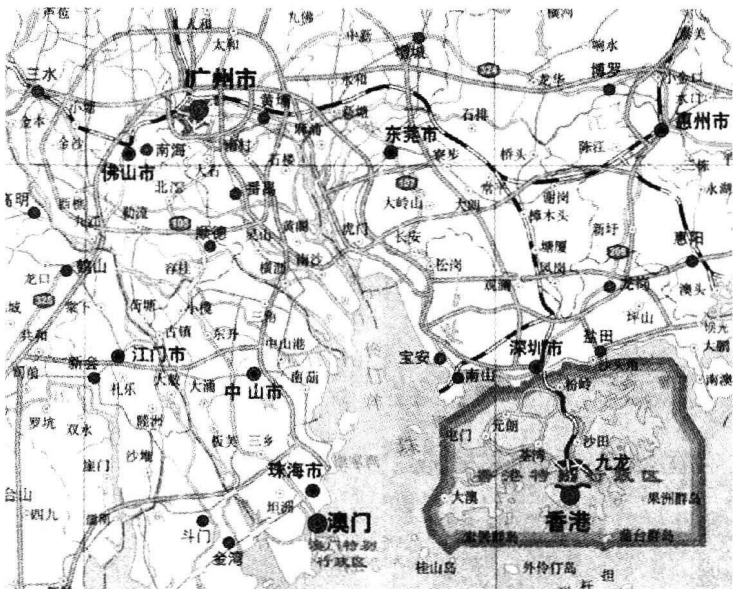


图 1-2 珠江三角洲地区