

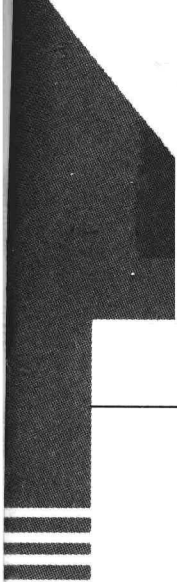
面向21世纪高等学校精品规划教材·物流管理专业

主 编 李 旻 罗维燕

副主编 张 宁 陈云天 陈秀凤

物流经济地理 (第2版)

 **北京理工大学出版社**
BEIJING INSTITUTE OF TECHNOLOGY PRESS



物流

经济地理

(第2版)

主 编 李 旻 罗维燕
副主编 张 宁 陈云天 陈秀凤



北京理工大学出版社

BEIJING INSTITUTE OF TECHNOLOGY PRESS

内 容 简 介

本教材主要包括:绪论、物流交通地理、工农业物流地理、商业旅游业物流地理以及国内国际物流分区地理等内容。

作者在编写本书的过程中,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。作者在第1版的基础上广泛地收集国内外有关物流经济地理的最新资料,对第1版中的大量的数据和内容进行了更新,使读者能够掌握物流经济地理领域的新动态及新知识并适应高等职业教育的教学特点,增强本书的可读性。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。

本书专为高等院校物流类专业学生编写,同时也可作为物流在职人员培训及自学知识的参考用书。

版权专有 侵权必究

图书在版编目(CIP)数据

物流经济地理/李旻,罗维燕主编. —2版. —北京:北京理工大学出版社, 2011. 7

ISBN 978 - 7 - 5640 - 4670 - 5

I. ①物… II. ①李… ②罗… III. ①物流 - 经济地理 - 高等职业教育 - 教材 IV. ①F259. 22

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2011) 第 112842 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(办公室) 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 / 北京地质印刷厂

开 本 / 787 毫米 × 960 毫米 1/16

印 张 / 20.75

字 数 / 417 千字

版 次 / 2011 年 7 月第 2 版 2011 年 7 月第 1 次印刷

印 数 / 1 ~ 1500 册

定 价 / 45.00 元

责任校对 / 陈玉梅

责任印制 / 吴皓云

图书出现印装质量问题,本社负责调换

再版说明

为使物流管理专业教育和物流企业职业培训符合现代物流发展的需要,满足一线物流人才实际技能培养和岗位培养的渴求,北京理工大学出版社于 2006 年组织全国高等院校的专家、学者,以及物流相关行业、企业的部门主管和业务总监,按照“理论适度够用,着重实际技能”的理念编写了“面向 21 世纪高等学校精品规划教材·物流管理专业”。

该套教材自面世 3 年多以来,受到了广大师生和业界读者的欢迎。与此同时,中国物流业不断地发展前进,中国的应用型人才教育也在不断地进步和成熟。随着《物流业调整和振兴规划》以及《国家中长期教育改革和发展规划纲要》的相继出台,我们深感有必要对第 1 版教材从结构到内容进行调整和修订。为此,我们广泛收集了各使用院校和读者对本套教材的意见和建议,并深入调查和了解了物流企业的用人需要,以使本套教材更能适应物流行业对人才实际要求的变化,更适合应用型人才的培养目标和教学特点,更方便使用。

此次再版的教材本着“理念先进、内容实用、教师好教、学生爱学”的理念,在形式和内容上进行了改进,如:

1. 更新了部分知识和案例,使教材能反映当今物流业新技术、新管理方法和工具的应用;
2. 加强图表的应用,来增加教学过程中的直观性和易用性;
3. 协同企业共同打造应用性更强、实践性更好的应用型教材;
4. 打造丰富的立体教学资源平台,协助教师组织教学过程。

本套教材既可作为高等院校物流类专业课程的教材,也可以作为各类、各层次学历

教育和短期培训的选用教材，也适合广大物流业界人员作为学习参考用书。

鉴于物流行业的飞速发展，加之编者的水平限制，书中难免有不足之处，恳请广大读者提出宝贵意见，以期保持这套教材的先进性，使其能够适应不断发展的物流管理专业教育。

第2版前言

PREFACE

本教材第1版2007年7月出版,至今近4年,国内外的经济以及物流运输业的发展变化非常大。为使教材紧跟时代发展步伐,能够更加符合高等教育物流管理专业的教学要求,在收集和征求各院校和读者对本教材反馈意见和建议的基础上,结合编者实际教学改革成果,我们对教材进行了修订。

突出基础知识,培养创新能力,是本教材编写和修订的指导思想。本教材从产业和区域两个角度展开,涵盖了农业、工业、商业和交通运输业几大方面,对包括港澳台在内的全国区域物流经济进行了阐述。同时,中国作为世界出口大国,所以国际物流经济地理自然也纳入了本教材的知识体系,并专门列出一章。本次教材修订,在保持原有教材内容体系、风格特色的基础上,对一些案例、数据资料进行了修改和更新,同时结合我国物流行业的发展情况,对教材内容作了相应的修改,涉及交通、农业、工业、商业、旅游业等内容。此外,本次修订尽量做到文、图、表有机结合,使内容与知识形象化。

本教材既可作为高等院校物流管理及相关专业课程的基础教材用书,也可作为广大物流业界人员学习培训用书和学习参考用书。

本教材由李旻、罗维燕担任主编;张宁、陈云天、陈秀凤担任副主编;陈启新参与编写,李旻负责全书的最后统稿。

各章编写分工如下：

第1章、第6章 李旸、陈云天

第2章、第3章 张宁、陈秀凤

第4章、第5章 罗维燕、陈启新

由于水平有限，时间仓促，作者的研究还不够深入，因此书中难免存在不足之处，在此恳请读者提出宝贵意见，以使本教材不断完善。

编 者

前言

PREFACE

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，同许多相邻学科有着极其密切的关系，包括物流学、地理学、经济地理学等，是介于社会经济科学、自然科学和技术科学之间的边缘学科。

物流是商品实体的流动，即商品实体在空间的位移，以及商品实体的包装和外形的改变。物流是以物的动态流转过程为主要研究对象，揭示交通运输、物资仓储、包装流通、装卸搬运及物流信息等活动的内在联系；物流是管理工程和技术工程相结合的综合学科，对于企业加强流通管理，提高经济效益有着十分重要的意义。

经济地理是人文地理学的一个重要分支，是研究各国、各地区生产力布局的形成、发展条件和变化规律的学科。物流经济地理学主要研究各种物流的地域布局、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的关系以及商业活动的季节变化等。

本书是面向 21 世纪高等学校精品物流管理专业规划教材之一，编写内容突出职业教育的实用性、操作性。同时较多地运用数据、图表、图片，以期达到直观的效果。本教材由李旻、罗维燕担任主编；张宁、陈云天，陈秀凤担任副主编；张康潜参与编写。李旻负责全书的总体策划

和最后统稿。

各章编写分工如下：第1章、第6章由李旸、陈云天编写；第2章、第3章由张宁、陈秀凤编写；第4章、第5章由罗维燕、张康潜编写。

本书在编写过程中参考了大量的书籍、文献、论文及国内外网站，作者已尽可能地在参考文献中详细地列出，在此对这些专家、学者表示深深的谢意。可能有的引证参考资料由于疏忽或其他转载的原因没有列出出处，在此表示十分的歉意。由于水平有限，时间仓促，作者的研究还不够深入，因此书中难免存在不足，在此恳请读者提出宝贵意见。

编 者

目 录

CONTENTS

第1章 绪论	(1)
1.1 概述	(1)
1.2 生产力布局与物流经济地理	(3)
1.3 物流布局的基本原则和要求	(27)
第2章 物流交通地理	(30)
2.1 概述	(30)
2.2 铁路运输	(34)
2.3 公路运输	(43)
2.4 水路运输	(55)
2.5 航空和管道运输	(65)
第3章 工农业物流地理	(71)
3.1 概述	(71)
3.2 轻工业	(75)
3.3 重工业	(84)
3.4 农业	(101)
第4章 商业、旅游业物流地理	(124)
4.1 商业物流地理	(124)
4.2 旅游业物流地理	(130)
第5章 我国物流分区地理	(136)
5.1 我国经济区划的演变与发展	(136)

5.2	东北地区	(138)
5.3	北部、东部、南部沿海地区	(143)
5.4	黄河中游、长江中游地区	(171)
5.5	西南、西北地区	(187)
5.6	港澳台地区	(204)
第6章	国际物流分区地理	(222)
6.1	国际物流概述	(222)
6.2	亚洲经济区	(228)
6.3	欧洲经济区	(244)
6.4	美洲经济区	(267)
6.5	大洋洲经济区	(290)
6.6	非洲经济区	(301)
附录1	中国政区图	(315)
附录2	世界政区图	(316)
参考文献		(317)

第 1 章

绪 论

本章重点

本章介绍了物流经济地理的学科性质和研究内容，围绕生产力布局和物流的关系展开，明确自然条件和人力资源条件是生产力布局的基本条件，重点掌握我国自然资源的特点和人力资源条件。

1.1 概 述

1.1.1 物流经济地理的学科性质

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，同许多相邻学科有着极其密切的关系，包括物流学、地理学、经济地理学等，是介于社会经济科学、自然科学和技术科学之间的边缘科学。

1. 物流学

物流是商品实体的流通，即商品实体在空间的位移，以及商品实体的包装和外形的改变。其内容包括包装、装卸、运输、储存、保管、配送和流通中的加工等环节。

物流是随着商品生产和商品交换的发展而产生和发展起来的。为了提高商品流通的经济效益，要合理组织商品实体的流通，实现物流合理化。其内容包括：选择合理的运输线路，按经济区域组织流通，使商品实体以最短的运输距离从生产领域进入消费领域，从而缩短商品的在途时间，节约流通费用；选择最恰当的运输方式，例如直达运输、转站运输等；选择最方便、最经济的运输工具，提高运输工具的利用效率和综合运输能力；建立物流中心，采用现代化的仓储设备和先进的仓库管理办法以及其他科学的物流手段，促进物流的现代化。

2. 地理学

地理学是研究地表（包括大气圈、水圈、岩石圈、生物圈等）空间分布和变化规律的

科学,分为自然地理学和人文地理学两大分支学科。前者揭示自然环境对人类活动的作用,后者则揭示人类活动对赖以生存的自然环境的影响。地理学的学科体系见图1-1。

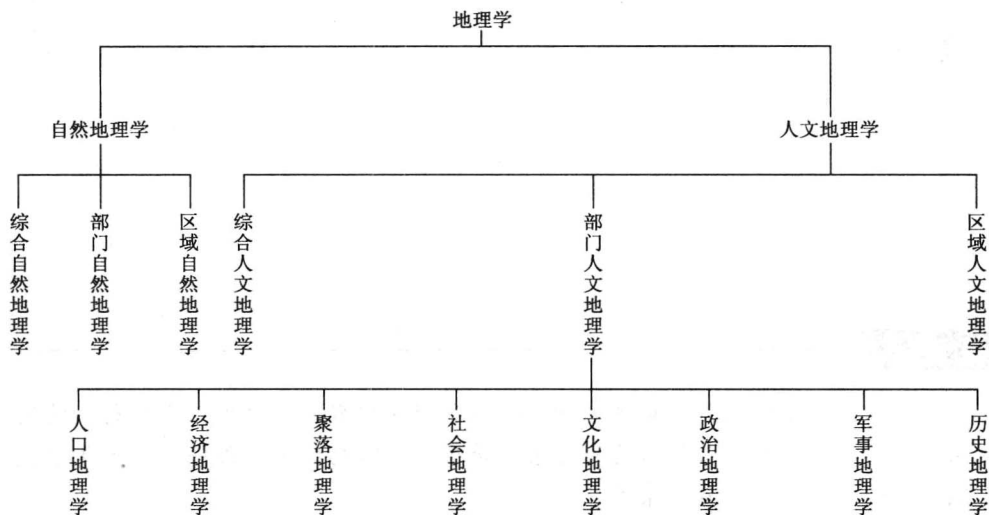


图1-1 地理学分支

3. 经济地理学

经济地理学是人文地理学的一个重要分支,是研究各国、各地区生产力布局的形成、发展条件和变化规律的学科。

生产力布局不是一成不变的,随着生产方式的变化以及自然、技术、社会条件的改变而发生相应的变化,尤其是代表生产力水平的科学技术的发展,引起各经济部门和经济要素的空间组合向纵深化、复杂化和多样化的方向不断发展,成为生产力布局的必然趋势。

1.1.2 物流经济地理的研究内容

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的研究课题。物流经济地理学还研究各地区物产分布、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。以生产为主体的人类经济活动,包括生产、交换、分配和消费的整个过程,是由物质流、商品流、人口流和信息流把农场、矿场、工厂、乡村和城镇居民点、交通运输站点、商业服务设施以及金融等经济中心联结在一起而组成的一个经济活动系统。这一系列经济活动都是在具体的地域内进行的,因此,以

地域为单元研究各地区经济活动的系统及其发展过程,已成为物流经济地理学研究的特殊领域。

1.2 生产力布局与物流经济地理

1.2.1 生产力布局的概念

生产力布局亦称生产力配置,指生产力在地理位置上的分布和配置,即在一定范围内(国家、地区、城市)生产力系统的空间分布与组合。生产力布局是一个由点、线、面、网组成的多层次、多侧面、纵横交织的网络系统。生产力布局包括工业生产布局、农业生产布局 and 交通布局等,其中最重要的是工业生产布局。如果从国民经济的不同角度进行考察,生产力布局包括国民经济宏观布局、地区和中观布局以及地点微观布局三个层次,这三个层次之间有着密切的关系:国民经济宏观布局是确定全国性的生产力布局的总体部署,带有全局性战略意义;地点微观布局是基层单位的布局,是具有局部意义的战术性布局,但却是生产力布局的最后落实与体现;地区和中观布局则介于国民经济宏观布局与地点微观布局之间,具有承上启下的作用。从整体看,宏观布局对其他两个层次具有指导意义,其他两个层次的布局必须服从它的利益和需要。下一层次的布局应当服从上一层次布局的要求,微观布局应为实现宏观布局服务,但宏观布局也必须顾及微观布局的需要,合理的微观布局是宏观布局的基础。只有这样,各个层次的生产力布局才能层层相连,环环相扣,组成一个生产力布局的大系统。因此,必须按照生产力布局的三个层次,由上而下地布局生产力,使之趋于合理化,促进生产力的发展。

生产力宏观布局亦称国家总体布局,指全国范围内生产力的总体配置。它是从国民经济总体来考察各个部门生产力在全国不同区域的分布与组合。如根据自然条件与经济条件将我国内地划分为东部、中部、西部、东北四大板块,并将四个板块划分为八大综合经济区。生产力的宏观布局是生产力布局的战略环节,关系到全国生产力布局的总体部署和轮廓方向,因此,在生产力布局的各个层次中的地位最为重要。生产力的宏观布局必须注意经济区之间的不平衡布局,贯彻经济区专业化和综合发展相结合原则,实现宏观布局合理化。只有搞好国家总体布局,才能为搞好下属各层次的布局提供基础,才会对未来的社会生产和整个国民经济的发展产生深远的影响。

生产力微观布局亦称地点选择,是指生产单位内部生产力各因素的布局,即从经济实体考察的各企业的选点定址以及厂(场)内生产力要素的配置。在每个生产单位中,从原料投入生产开始,经过加工制造到产品运出的全过程,必须对劳动者、劳动工具、劳动条件和劳动对象所需的空間,做出合理的分布和安排,以便实现有效的配合和流畅的运行,取得最佳的经济效益。通过合理的微观布局,可以使企业群体内部按性质分类、

按功能分区, 分别组成各种功能小区, 如工业区、文化区、居住区等。同时, 通过集布局、区位优势, 即依据技术经济联系, 为企业配套成体系, 进行相对集中配置, 形成企业群落, 在企业群内又根据指向性规律或其他规律的要求, 选择最优厂址, 以达到企业群体的最佳效益。

生产力布局, 是社会生产力发展和社会生产力分工在空间的表现, 是社会存在的基本形式。由于各类行业所需要的生产资源不同, 不同地域所拥有的生产资源不同, 这就产生了一定的行业如何配置在合适的区域才会产生最大经济效益的问题。生产力布局的合理与否, 直接影响到社会资源的合理配置, 影响到区域经济的协调发展。比如, 农业发展需要肥沃的土地和适宜的气候, 黑龙江省土地条件居全国之首, 因此成为国家粮食主产地之一。山西省矿产资源非常丰富, 其中煤、铝、铁矾土和沸石等七种矿藏储量居全国第一, 居全国前十位的矿产有 34 种, 非常适合发展采矿业。

1.2.2 我国生产力布局的基本条件

生产力布局的条件包括影响生产力布局的地理位置、自然条件、社会经济条件、生产技术条件、人力资源条件等。自然条件和人力资源条件是生产力布局的基本条件。

1. 我国的自然条件

自然条件包括自然环境和自然资源两个方面。前者主要指地理位置、地形、气候等要素; 后者包括土地、矿产、能源、陆地、水、海洋、动植物等。一国的自然条件状况如何, 必然会对生产力布局产生影响, 比如影响劳动生产率、产品的质量和形式、生产的地理分工等。

1) 地理位置

中华人民共和国简称中国。它位于北半球, 在全球最大的大陆——亚欧大陆的东部和全球最大的海洋——太平洋的西岸, 西南面距印度洋不远, 见图 1-2。

我国国土大部分地处中纬度, 最北境在黑龙江省漠河以北的黑龙江主航道的中心线上 (北纬 $53^{\circ}34'$), 最南境在南沙群岛的曾母暗沙附近 (北纬 $3^{\circ}51'$), 南北延伸 5 500 km, 跨纬度约 50° 。由于纬度不同, 南北之间太阳入射角的大小和昼夜长短差别很大, 由此导致辐射能和温度的差异。从南到北, 全国 (除青藏高原高寒区外) 跨越了赤道带、热带、亚热带、暖 (南) 温带、中温带和寒 (北) 温带五个温度带。其中亚热带、暖温带、中温带三者的面积约占全国面积的 70%。

我国国土最东境在黑龙江省的黑龙江和乌苏里江的主航道汇合处 (东经 $135^{\circ}05'$), 最西境在新疆维吾尔自治区的帕米尔高原上 (东经 $73^{\circ}40'$), 东西距离 5 200 km, 跨经度将近 62° , 时差在 4 小时以上。在世界标准时区中, 我国国土分属东五区至东九区的五个时区。目前我国除新疆维吾尔自治区外, 统一以北京所在的东八区的时间作为全国的标准时间, 并称其为“北京时间”。

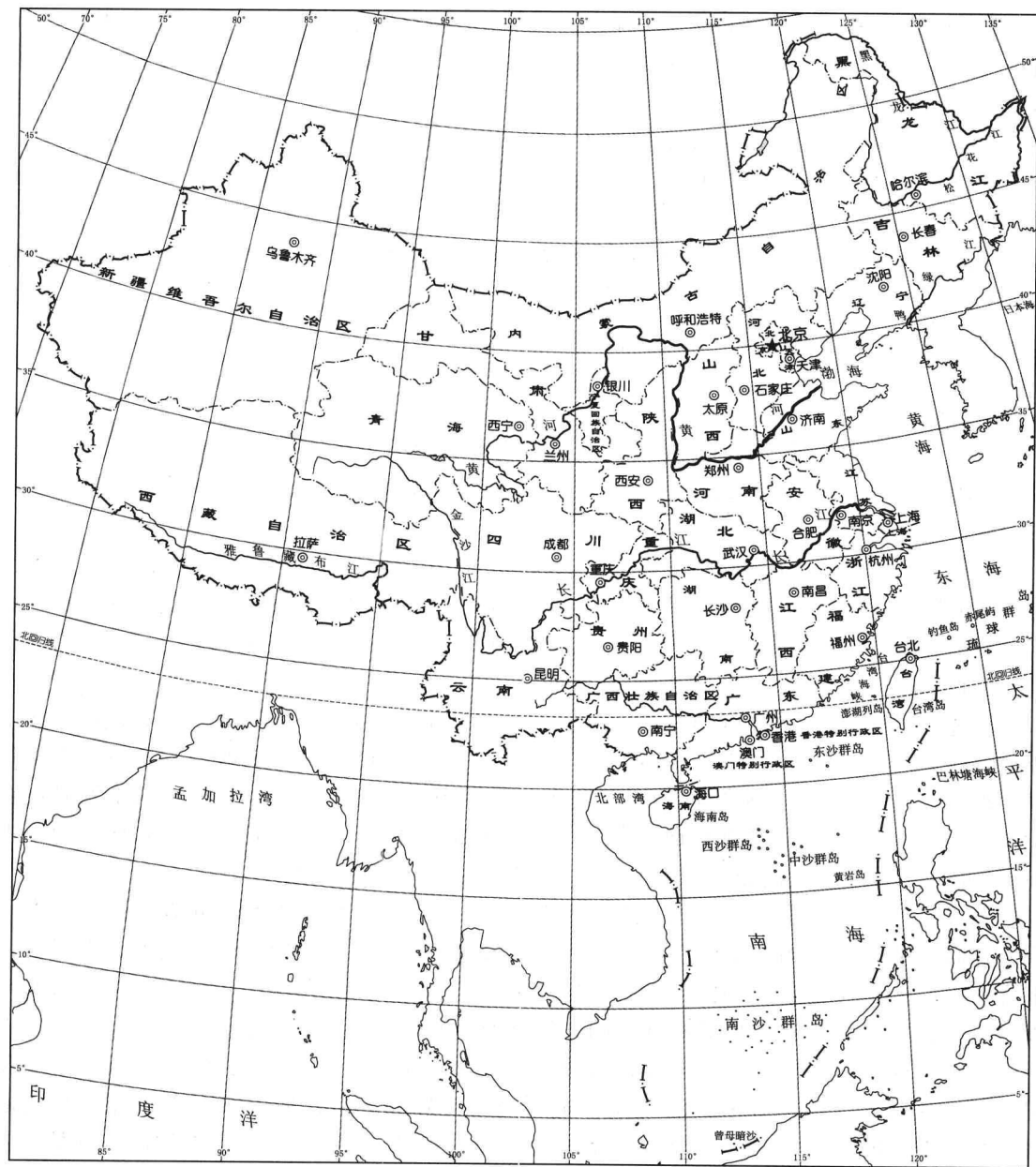


图 1-2 中国地理位置

我国国土辽阔广大,陆地总面积约为960万 km^2 ,约占全球陆地面积的1/15,亚洲面积的1/4。在世界各国中,我国的面积仅次于俄罗斯和加拿大,居世界第三位。

我国陆地疆界长2万多 km。同我国陆地接壤的邻国:东北有朝鲜;北有俄罗斯和蒙古;西和西南有哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、阿富汗、巴基斯坦、印度、尼泊尔和不丹;南有缅甸、老挝和越南。

我国东部面临海洋,海岸线总长度为3.2万多 km。其中大陆海岸线,北起鸭绿江口,南至北仑河口,长达1.8万多 km。环绕我国大陆边缘的海,自北至南为渤海、黄海、东海和南海,它们与太平洋连成一片。我国是世界上岛屿最多的国家之一,其中近86%分布在杭州湾以南的大陆近海和南海之中。台湾岛东部海岸及钓鱼岛、赤尾屿等岛屿的海岸直接濒临太平洋。

同我国隔海相望的国家,东有韩国、日本;东南有菲律宾、马来西亚、文莱和印度尼西亚。

2) 地形

(1) 地势西高东低。各种地形类型大致围绕被称做“世界屋脊”的青藏高原,像阶梯一样呈半圆状向着太平洋逐级降低。由两条山岭组成的地形界线,明显地把大陆地形分为三级阶梯,见图1-3。

青藏高原平均海拔在4 000 m以上,面积达230万 km²,是世界上最大的高原之一,也是中国地形上最高一级的阶梯。它雄踞西南,在高原上横卧着一列列雪峰连绵的巨大山脉,自北而南有昆仑山脉、阿尔金山脉、祁连山脉、唐古拉山脉、喀喇昆仑山脉、冈底斯山脉和喜马拉雅山脉。

越过青藏高原北缘的昆仑山—祁连山和东缘的岷山—邛崃山—横断山一线,地势迅速下降到海拔1 000~2 000 m左右,局部地区在500 m以下,这便是第二级阶梯。它的东缘大致以大兴安岭至太行山,经巫山向南至武陵山、雪峰山一线为界。这里分布着一系列海拔在1 500 m以上的高山、高原和盆地,自北而南有阿尔泰山脉、天山山脉、秦岭山脉;内蒙古高原、黄土高原、云贵高原;准噶尔盆地、塔里木盆地和四川盆地等。

翻过大兴安岭至雪峰山一线,向东直到海岸,这里是一片海拔500 m以下的丘陵和平原,它们可作为第三级阶梯。在这一阶梯里,自北而南分布有东北平原、华北平原和长江中下游平原;长江以南还有一片广阔的低山丘陵,一般统称为东南丘陵。前者海拔都在200 m以下,后者海拔大多在200~500 m之间,只有少数山岭可以达到或超过1 000 m。

中国这种西高东低、面向大洋逐级下降的地形特点,不仅有利于来自东南方向的暖湿海洋气流深入内地,对中国的气候产生深刻而良好的影响,使中国东部平原、丘陵地区能得到充分的降水,尤其是最多的降水期和高温期相一致,为中国农业生产的发展提供了优越的水、热条件;而且也使大陆上的主要河流都向东奔流入海,既易于沟通中国的海陆交通,也便于中国东西地区之间经济贸易的交流;同时,这种阶梯状的地形还在一定程度上影响到河流,使之形成较大的多级落差,从而蕴藏着有利于多级开发的异常巨大的水力资源。