

区域「物流布局」



Q U Y U · W U L I U · B U J U

◎ 任新平 主编

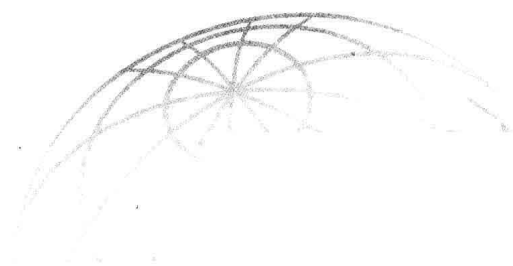


化学工业出版社

区域「物流布局」

Q U Y U · W U L I U · B U J U

◎ 任新平 主编



化学工业出版社

· 北京 ·

本书结合政府和企业物流研究项目,较为透彻完整地阐述了区域物流布局的基础理论,阐明了区域物流布局的规划和绩效评价、建设和资源状况评价的方法,分析了区域物流与区域经济、市场竞争格局、产业关联、金融支持的关系,论述了区域物流政策平台、信息平台、基础设施和网络体系的建设,最后展望了可持续发展视角下国内区域物流布局与协作、经济全球化背景下国际区域物流布局与协作的前景。本书采用了大量的图表和案例,较为客观真实地反映了区域物流理论的应用与实践。

本书可供从事物流管理的技术人员和管理人员参考使用,也可供高等院校物流管理、物流工程等专业做教学之用。

图书在版编目(CIP)数据

区域物流布局/任新平主编. —北京:化学工业出版社, 2011.1
ISBN 978-7-122-10056-6

I. 区… II. 任… III. 区域-物流-物资管理
IV. F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2010) 第 236099 号

责任编辑:董琳 邹宁
责任校对:蒋宇

装帧设计:韩飞

出版发行:化学工业出版社
(北京市东城区青年湖南街 13 号 邮政编码 100011)
印刷:北京云浩印刷有限责任公司
装订:三河市宇新装订厂
850mm×1168mm 1/32 印张 10 字数 308 千字
2011 年 3 月北京第 1 版第 1 次印刷

购书咨询:010-64518888 (传真:010-64519686)

售后服务:010-64518899

网 址: <http://www.cip.com.cn>

凡购买本书,如有缺损质量问题,本社销售中心负责调换。

定 价: 35.00 元

版权所有 违者必究



前 言

区域物流是指为全面支撑区域可持续发展总体目标而建立的适应区域环境特征,提供区域物流功能,满足区域经济、政治、自然、军事等发展需要,具有合理空间结构和服务规模,实现有效组织与管理的物流活动体系。区域物流既不同于国家范围内的物流体系,也不同于企业的物流。区域物流与国家物流有着密切的联系,区域物流对国家及地区经济贡献的大小影响着国家和地区经济总体运行的质量和水平,制约着国家和地区经济的增长。

在区域经济一体化的背景下,区域物流成为现代物流发展中的一个重要领域,受到全世界的广泛关注。区域物流以服务于本区域的经济发展为主旨,重在提高本区域物流活动的水平和效率,扩大物流活动的规模和辐射范围,提高本区域的综合经济实力。区域物流属于社会经济范畴,作为区域经济的一种特殊形态,区域物流的结构是多层次、多维度的,其基本要素包括物流主体、物流客体和物流载体,而物流主体、客体和载体又各有其完整的结构体系,每一个要素都表现出各自不同的功能,从而形成区域物流的整体功能。

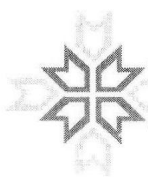
区域物流布局涉及诸多学科领域,研究内容十分丰富,不仅有许多理论问题有待于深入探讨,而且在规划布局方面更需要通过不断实践积累经验。《区域物流布局》是一本既有理论性,又具有实践性的区域物流专业书籍,编者根据多年来从事区域物流科研与教学的经验,结合参加政府和企业物流研究项目的实践,较为透彻完整地阐述了区域物流布局的基础理论,采用了大量的图表和案例,较为客观真实地反映了区域物流理论的应用与实践状况。本书的出版旨在促进国内区域物流规划布局实践和区域物流产业的发展,对当前我国产业结构的调整和区域经济社会的协调发展起到积极的推动作用。

本书由河南工业大学任新平、汪来喜、李进霞、周行和河南财经政法大学韩松编写。其中，任新平编写第1章、第2章和第10章，李进霞编写第3章和第9章，汪来喜编写第5章和第6章，韩松编写第4章、第7章第1节和第8章，周行编写第7章第2节～第4节。全书由任新平统稿，周行校对。在编写过程中，参考了相关专家学者的资料，对他们表示衷心的感谢。还要特别感谢河南工业大学孙宏岭教授、河南财经政法大学张建杰教授，他们对本书给予了大力支持和悉心指导。

由于编者水平有限，成稿时间仓促，书中疏漏之处敬请各位专家、读者提出批评和建议，并及时反馈给我们（sim-arty@sohu.com 或 sirstone@yahoo.com.cn），以便逐步完善。

编 者

2010年10月于河南工业大学



目 录

第一章 物流产业演进和区域物流理论概述	1
第一节 物流产业的分工演进	1
第二节 区域物流的主要特征	7
第三节 区域物流的理论基础	16
第二章 区域物流布局规划和绩效评价	28
第一节 区域物流布局规划概述	28
第二节 区域物流战略规划与管理	35
第三节 区域物流布局规划的绩效评价	43
第三章 区域物流布局建设和资源状况评价	53
第一节 区域物流布局建设水平概述	53
第二节 区域物流布局建设水平评价	61
第三节 区域物流资源整合概述	70
第四节 区域物流资源整合模式	76
第四章 区域物流布局与区域经济协同分析	82
第一节 区域物流中心与分工布局	82
第二节 区域物流布局与城乡经济	94
第三节 区域物流园区与产业集群	100
第四节 区域物流网络与行业经济	107
第五章 区域物流布局与市场竞争格局	120
第一节 区域物流布局的影响因素	120
第二节 区域物流布局的治理结构	123
第三节 区域物流的市场需求预测	130
第四节 区域物流的市场竞争格局	139
第六章 区域物流产业关联与金融支持	151

第一节	区域物流对产业结构升级的作用	151
第二节	区域物流对产业结构优化的动力	155
第三节	区域物流与产业结构投入产出的关联	161
第四节	区域物流的金融业务支撑与经营模式	171
第七章	区域物流政策平台和信息平台建设	181
第一节	区域物流的政策环境与政策体系	181
第二节	区域物流的政策平台建设	188
第三节	区域物流的信息要素和结构体系	193
第四节	区域物流的信息平台建设	200
第八章	区域物流基础设施和网络系统建设	211
第一节	区域物流布局的基础设施建设	211
第二节	区域物流中心选址与城市规划	220
第三节	区域物流布局的网络系统建设	232
第四节	区域物流产业链与供应链网络	241
第九章	可持续发展视角下国内区域物流布局与协作	250
第一节	京津冀区域物流布局与协作	250
第二节	长三角区域物流布局与协作	258
第三节	西部欠发达区域物流布局与协作	268
第四节	中原城市群区域物流布局与协作	274
第十章	经济全球化背景下国际区域物流布局与合作	281
第一节	新欧亚大陆桥物流带域物流布局与合作	281
第二节	环北部湾物流亚区域物流布局与合作	287
第三节	东北地区物流子区域物流布局与合作	295
参考文献		311



第一章

物流产业演进和区域物流理论概述

第一节 物流产业的分工演进

一、现代物流与现代物流业

1. 现代物流的基本内涵

国家的标准名词术语对物流的定义为：“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现有机结合。”

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、流通加工、配送、信息处理等各种功能而形成的综合性物流活动模型。它是一个全新的系统概念，包含了产品生命周期的整个物理性位移的全过程，使物流向上游和下游两端延伸，将社会物流与企业物流有机地结合起来。现代物流是一个系统化的经营理念，融合了物流服务过程中运输、储存、装卸搬运、包装、流通加工、配送和信息处理七大功能。

2. 现代物流业的特征

(1) 现代物流业的界定 现代物流业是在运输业、仓储业及其相关行业的基础上发展起来的，是社会物流资源产业化而形成的综合产业，涉及国民经济的诸多行业领域。根据现代物流的内在实质和活动特点，现代物流业可以定义为：一种包含各种业态和类型的物流服务形式，具有现代技术和管理组织特征，涵盖交通运输、仓储、信息、流通加工、包装、搬运装卸、区域分拨和配送等领域的跨行业、跨部门、跨区域、渗透性强的复合型产业，即从事物流服务及相关活动的现代物流企业集群。

(2) 现代物流业的基本特征 现代物流业是基于仓储、运输、配送等生产操作，综合运用现代信息技术和系统控制论，被赋予现代化管理思想的集成系统，其目标是减少成本、减少库存、提高整体效



率、缩短生产周期,表现为智能化、快速化、精确化。现代物流业具有如下特征。

① 物流控制智能化 智能化控制是现代物流的一个显著特点。伴随着科学技术的发展和应用,物流管理从人工化的手工作业,到半自动化、自动化,直至智能化,这是一个渐进的发展过程。从这个意义上说,智能化是自动化的继续和提升。因此,可以这样理解,自动化过程中包含更多的机械化成分,而智能化中包含更多的电子化成分,包括集成电路、计算机硬件和计算机软件等,智能化在更大范围内和更高层次上实现了物流管理的自动化。依靠先进的计算机软件技术,特别是模拟专家决策技术,物流的每一个环节都能得到有效的控制,物流经营者就能以最小的投入获得最大的效益。

② 物流组织网络化 物流网络化是现代物流区别于传统物流的一个显著特点。物流网络是基于工商企业网络和交通运输网络建立起来的,在此基础上形成全国性、区域性乃至全球性的分销和物流配送网络。物流组织网络化包括两方面的含义。一是物流配送系统的网络化,即将物流配送系统组成一个从生产到配送前后衔接、区域分布合理、配送中心与各配送点站相互联系、智能化的网络系统。二是物流环节网络化。主要运用数字交换技术等现代信息传递和处理技术,将物流过程的各个环节连接成一个统一的网络,各个节点终端都能通过网络了解物流的全过程。

③ 物流服务个性化 随着现代社会个性化需求的发展,“以顾客为中心”的市场理念成为经营的主流。现代物流业作为企业行为,同样要遵循这一市场规律。物流服务个性化,就是根据用户的需要,组织生产和流通,建立与这种要求相适应的配套物流体系。为此,各服务商在收到大批量产品后,要根据顾客的需求进行再加工、包装和配置,根据顾客的要求将商品送到一个个具体的顾客手中,如果顾客对商品不满意,还必须进行调换,以至于退货,直到顾客满意为止。

④ 物流发展国际化 自然资源的分布和国际分工导致了国际贸易、国际投资、国际经济技术合作。在上述国际化过程中,产生了货物和商品的转移,从而带动了国际运输和国际物流的产生和发展。物流的国际化表现为以下几个方面。一是国际物流贸易。国际物流通常需要国际间的不同国别的两个或两个以上的物流企业合作完成。二是国际物流合作。不同国别的企业共同完成重大的国际经济技术项目的



国际物流。三是国际物流投资。不同国别的物流企业共同投资组建国际物流企业。四是国际物流交流。在物流科学、技术、教育、培训和管理方面的国际交流。

⑤ 物流管理标准化。标准化管理是现代物流又一个显著的特点。在强调个性化服务的同时,物流企业为了提高工作效率并与社会生产接轨,必须进行标准化生产。进行标准化管理。这不仅指物流的条码化、数字化管理,而且还表现在企业内部管理的规范化、制度化、统一化,以保证物流企业各个环节服务质量的一致、高效、规范,保证顾客在物流企业的各个部分、各个环节都能得到最优质服务。

二、物流产业的分工演进

1. 自给自足状态下的分散化物流

自给自足状态的物流属于物流产业初始的萌芽状态,是一个完全分散化的物流状态。世界上无论是发达的国家,还是发展中国家,在20世纪50年代以前,各国家或企业的物流都属于这个状态。在这样一个阶段,仓储、运输、采购等现代物流功能以分割的形式分散于企业的生产和管理诸环节之中,每个企业也基本上采取自给自足的方式,各自独立完成自身的各项物流活动。在这样一个阶段,因为当时市场竞争的主要方式还局限于产品之间价格、款式、功能的竞争,企业还没有意识到物流的重要性,所以企业将所有的注意力都放在了产品的生产和研发上,而作为不能产生直接价值的物流则被广大企业所忽视。

显然,处于这样的发展状态的物流,仅仅只能满足企业简单的运输、仓储、包装和采购等需要。这样分散的物流状态,是一个没有效率、不能给企业节约成本的状态,但是由于当时的市场竞争并不是很激烈,企业的利润也还很高,所以这样的物流状况并没有引起企业的注意。随着社会的进步、各行业分工的出现以及市场的扩大,企业间的竞争越来越激烈,利润也越来越低,于是企业开始逐渐将视线转到了物流这一被遗忘的角落。

2. 企业内部专业化物流

企业内部专业化物流的形式主要是第一方物流(the First Party Logistics, 1PL)和第三方物流(the Second Party Logistics, 2PL),1PL和2PL是指由产品或物资的提供者和需求者来做运输、仓储等

业务，以实现物资在空间上的位移。企业内部专业化物流出现于 20 世纪 50 年代末和 60 年代初，后来不断地完善和发展。这一阶段处于物流业开始形成的过渡阶段。

当时企业为追求利润最大化而不断降低生产成本，提高产品的产量和质量，但随着生产技术和和管理水平的提高，竞争日趋激烈，利润日益减少，通过降低生产成本而获取利润的空间变得越来越窄。此时，企业开始转向改变内部的分工结构，通过在内部进行分工组织试验，企业逐步发现那些分散的、孤立的、被视为辅助环节的仓储、运输、采购等活动实际上是密切相关的，可以形成一种新的分工，实现专业化带来的报酬递增。因此，那些大型的生产部门和商业部门开始将自身运输、仓储、采购等物流活动进行内部集成化管理，成立专门从事自身物流服务的部门或子公司。此举改进了企业的生产效率，提高了赢利能力，物流开始成为继降低原材料消耗、提高劳动生产率之后的企业“第三利润源泉”。

3. 企业外部专业化物流

第一方物流和第二方物流虽然为企业解决了物流分散化的问题，也节约了相当的物流成本，提高了生产效率。但是这种将物流企业内部化的做法只是治标不治本的一种方法，当市场竞争、企业生产规模扩大等内、外部条件发展并相互产生矛盾时，一旦矛盾激化到了一定的程度，物流内部的物流专业化就不能满足企业和社会的需要了。为了适应新的需要，出现了新的物流形式，如第三方物流、第四方物流、供应链管理等，甚至现在连第五方物流的概念也提出来了。事实上，物流业在这一阶段才真正开始形成，尤其是第三方物流企业的出现，是物流业开始形成的标志。

(1) 第三方物流 由于企业内部“物流市场规模”的限制，当企业内部分工达到一定水平后，囿于企业的组织边界，分工带来的专业化报酬的边际效益等于企业管理的边际成本，企业内部分工结构逐渐趋于均衡。要打破这种均衡，就需要将企业内部分工转向外部市场，依赖物流市场规模的扩大，进一步深化分工，提升专业化水平，从而实现更高的生产效率。这样，一种新型的市场化分工组织——第三方物流（the Third Party Logistics, 3PL）企业迅速成长起来了。根据我国国家标准《物流术语》，对第三方物流是这样定义的：“第三



方物流是由供方与需方以外的物流企业提供物流服务的业务模式”。所以第三方物流又被称为合同物流 (Contract Logistics)、物流外包 (Logistics Outsourcing)。

(2) 第四方物流 第四方物流 (the Forth Party Logistics, 4PL) 的概念是由美国埃森哲公司首先提出来的, 该公司甚至还专门为该概念申请了专利。我们提到的“第四方物流”事实上是指“供应链集成商调集和管理组织自己以外的具有互补性的服务提供商的资源、能力和技术, 以提供一个综合的供应链解决方案”(美国埃森哲公司的定义)。概念强调第四方物流经营者是基于整个供应链过程考虑, 扮演着协调人的角色: 一方面与客户协调, 与客户共同管理资源、计划和控制生产, 设计全程物流方案; 另一方面与各分包商协调, 组织完成实际物流活动。因此, 第四方物流公司提供的是一种全面的物流解决方案, 与客户建立的是长期、稳固的伙伴关系。

(3) 供应链管理 20 世纪 90 年代以来, 随着企业进一步注重核心竞争力和物流技术的不断发展, 企业开始转向与上下游企业进行分工和协作, 即实施供应链管理。通过深化整个产业链上各企业之间的分工, 提升专业化水平, 进而提高生产效率, 这就对物流方案的设计和组织协调水平提出了更高的要求。这样, 在运行形式上, 就构成了一条从供应商、制造商、分销商到最终用户的物流和信息流网络。由于这一庞大网络上的相邻节点(企业)都是供应与需求的关系, 因此称之为供应链。当前, 企业之间的竞争已经不再是单纯的产品竞争, 而是围绕核心企业形成的供应链之间的竞争。参与整条供应链的企业一方面保持相对的经营独立性, 另一方面企业间又依靠信息网络保持着密切的联系, 围绕核心企业高效地运作。



【案例研究】

我国现代物流业发展的新趋势

1. 我国现代物流业发展出现新特点

第一, 物流企业加速成长, 供应服务能力有较大提高。对重点物流企业



的调查显示,2006年前50名物流企业,营业收入超过100亿元的有4家,超过50亿元的有8家,超过10亿元的有34家。随着物流企业的成熟,大企业做强做大,小企业做精做细,市场定位更加明确,出现了一批具有经营特色的专业物流服务企业,我国物流供应服务能力有了较大提高。

第二,增值服务、业务创新成为物流企业新的利润增长点。2006年,我国流通加工、包装、配送等物流增值服务保持30%左右的快速增长。流通加工、包装、配送、代理、质押监管、代收货款、供应链管理等增值服务和业务创新,成为物流企业新的利润增长点。

第三,物流业与制造业联动发展的趋势开始显现。据对重点制造企业的调查,2006年,销售物流外包以5%~10%的速度增长,运输与仓储外包以10%~15%的速度增长,运输业务委托第三方已占企业运输业务的67.1%。制造业和物流业融合渗透,二产与三产联动发展的趋势开始显现。

第四,区域物流合作进一步加强。珠三角与泛珠三角、长三角与泛长三角、天津滨海新区与环渤海地区、北部湾经济带、海峡西岸经济区等物流合作开始加速。在与邻国物流合作方面,东盟中国10+1、中日韩自由贸易区的构想,欧亚大陆桥的建设等,也开始对中国物流格局产生影响。

2. 现代物流业发展将呈现六大新趋势

第一,物流需求规模将继续扩大,需求结构将会进一步优化。据测算,如果“十一五”时期GDP年均增长8.5%,物流总额年均增长16.7%的话,到2010年社会物流总额将达到90万亿元,比2005年翻一番。在总量持续增长的同时,物流需求结构将会有所调整。从行业物流来看,基础性原材料以及重点生产制造行业物流运作模式的转型将开始加速,农业和农村物流将更加受到重视。从区域物流来看,区域物流合作开始从物流基础设施、道路交通等基础性物流资源整合向物流信息平台、物流政策体系、人员联网管理等更具实际价值的物流资源联动发展方向延伸,枢纽港口和产业集群的辐射和带动作用将更加明显。

第二,物流产业集中度加强,行业市场进一步细分。一是物流产业向长三角、珠三角和京津冀环渤海等区域市场集中。二是物流市场份额向大型、专业化物流企业集中的步伐加快。有明确市场定位,有自身经营特色,能够提供一体化服务的企业,将获得更大市场份额。实力不强,特色不明显的企业面临新的选择。随着物流市场的进一步扩大,物流业将凸现日益细分的行业特征。

第三,制造业与物流业联动发展将会更加密切。2006年,我国工业品物流总额同比增长25.1%,占全国社会物流总额的比重高达86.7%。物流业发展的程度和水平很大程度上取决于制造业物流需求的聚集和释放。调查发现,



从原材料到成品,用于加工制造的时间不超过10%,而90%以上的时间处于仓储、运输、搬运、包装、配送等物流环节。因此,制造业物流的程度和水平,直接关乎制造企业的效率和效益。“十一五”时期,制造企业将会加快物流分离外包的步伐,通过流程再造进一步降低成本,提高响应速度和服务水平,提升企业的核心竞争力。

第四,流通业继续强化和扩展物流功能。目前看来,物流能力已成为零售业的核心竞争力之一,其发展的趋势实际上也是物流功能不断升级的过程。近年来,连锁零售企业注意整合现有物流资源,积极规划自建物流中心。各类批发市场按照现代物流理念改造提升,增加了物流功能。未来几年,流通业的物流功能将会更加强大,以物流促商流的趋势会更加明显。

第五,农村物流服务体系将逐步形成。当前,农村流通、物流体系的建设得到了政府各有关部门的大力支持。国家发改委、商务部、财政部、农业部、供销社都有支持农村物流体系建设的具体措施。预计在国家专项资金的支持下,经过各地共同努力,农村物流基础设施、物流设备和信息化水平将会有较大的提高;农产品批发市场、农民合作运销组织将会更加规模化、集约化;第三方物流企业的服务范围将向农村延伸,为农民提供方便实惠的产前、产中和产后物流服务;生鲜农产品运输“绿色通道”网络将逐步完善,适应农业产业化和城乡一体化需要的农村现代物流服务体系将逐步形成。

第六,物流产业技术进步与创新步伐加快,现代化水平进一步提升。未来几年我国物流领域的现代化将会出现跨越式发展的局面。一是物流领域的信息化应用水平快速提高。运用信息技术改进物流服务方式、提高服务水平与效率、完善管理、增强服务功能等方面的创新将日益活跃。二是物流设施与装备的现代化步伐不断加快。三是物流管理更加科学化和现代化,广泛吸收和应用各种国际先进的新型经营管理技术和方法,物流企业的经营管理水平将会进一步提高。

第二节 区域物流的主要特征

一、区域物流的概念与特征

1. 区域物流的概念与结构

(1) 区域物流的含义 在区域经济一体化的背景下,区域物流成为现代物流发展中的一个重要领域,受到全世界的广泛关注。1994年美国《物流手册》将区域物流定义为:“区域物流是指区域范围内的一切物流活动,包括运输、保管、包装、装卸、流通加工和信息传



递等功能，实体的流动以及物流过程中各环节的物品运动”。2004年，埃及专门成立了区域物流委员会，从事孟菲斯地区的区域经济发展和区域物资持续流动的研究。

我国专家学者也从不同角度对区域物流展开了研究。嵇伟教授认为，区域物流“是指一个地区范围或一个区域范围的货物运输、保管、包装、装卸、流通加工、配送和相关的信息传递活动，区域物流的主体是区域货物运输。”王莉教授将区域物流定义为：“区域范围内的一切物流活动，……区域物流具有明确的区域性、整体性、目的性、层次性、适应性和动态性。”董千里教授指出：“区域物流是在一定区域规划和构筑促进社会经济最佳战略实现的物流系统，及与物流运营与监控等相关的活动体系。”

既然区域物流是以经济学中的区域概念为基础，研究其在该区域内物流活动的规律。那么，区域物流的一般含义应该是指在一定的区域地理环境中，以大中型城市为中心，以区域经济规模和范围为基础，结合物流辐射的有效范围，将区域内外的各类物品从供应地向接受地进行有效的实体流动，根据区域物流基础设施条件，将公路、铁路、航空、水运及管道运输等多种运输方式及物流节点有机衔接，并将运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送及信息处理等物流基本活动有机集成。区域物流以服务本区域的经济 development 为主旨，重在提高本区域物流活动的水平和效率，扩大物流活动的规模和辐射范围，提高本区域的综合经济实力。

(2) 区域物流的结构 从区域物流的概念可以看出，区域物流属于社会经济范畴，作为区域经济的一种特殊形态，有完整性、有机性、复杂性等社会经济体系的一般特点。此外，区域物流的结构是多层次、多维度的，其基本要素包括物流主体、物流客体和物流载体，而物流主体、客体和载体又各有其完整的结构体系，每一个要素都表现出各自不同的功能，从而形成区域物流的整体功能。

① 区域物流的主体 区域物流主体是直接参与或专门从事区域物流活动的经济组织，包括货主物流企业、第三方物流企业、储运企业等。物流主体是供应链物流渠道起点和终点的连接者，在整个区域物流活动过程中起着主导和决定性的作用。物流是集运输、仓储、搬运装卸、流通加工、包装、配送及信息处理等物流活动为一体的过程，因此，运输、仓储、搬运装卸、流通加工，包装、配送及信息处



理等也就成为区域物流主体的基本要素。

② 区域物流的客体 区域物流的客体即物流对象，是一切在物流主体之间进行定向循环运动的物质实体。物流客体种类繁多、数量庞大，每种物流客体都有着不同的形态、结构、功能、用途、物理特征和度量单位，并且由不同的生产者生产和由不同的消费者使用。物流客体一般具备可移动性，通过物流主体的活动安排，物流客体不断从供给主体向需求主体、从生产领域向消费领域运动，从而实现物流主体的物流功能。然而，客体的运动必须借助于适当的物流载体才能实现。选择何种运载方式主要取决于客体的物理特征及其客体流通的要求，客体运动是在主体要素的驱使下进行的，其运动有一定的方向性和有序性。任何主体都是通过特定的商流、物流和信息流联系在一起的。

③ 区域物流的载体 区域物流载体是保证区域物流活动有效、协调进行的基础条件。它涉及铁路、水运、公路、仓库、场站、信息网络等基础设施和条件。区域物流载体系统的完善程度和先进程度是一个区域物流发展水平的重要标志。区域物流载体的建立，仅仅依靠市场的自发行为是不够的，构建一个协调发展、物畅其流的区域物流载体系统需要中央政府和地方政府统筹规划，区域物流载体的建设主要包括如下要素。一是基础设施建设，包括机场、铁路、公路、航空、管道网络以及物流园区、物流中心、配送中心、仓库、场站、码头、信息网络设施等。二是物流活动的设备、工具等，包括货运汽车、火车、货船等运输工具以及物流园区、网络中心、配送中心内的各种运输设备、装卸搬运设备、自动分拣设备、流通加工设备、集装箱、信息处理设备等。三是相关标准，包括物流术语标准、托盘标准、包装标准、集装设备标准、货架标准、商品编码标准、商品质量标准、表格与单证标准、信息交换标准、作业标准等。

综上所述，区域物流的主体、客体和载体及其相互关系构成了区域物流的总体结构，其中区域物流主体决定了区域物流的组织结构，区域物流客体决定了区域物流的物品类型和规模，区域物流载体决定了区域物流空间结构。因此，一个区域的物流总体结构往往决定了该区域物流业的发展水平和规模。



2. 区域物流的主要特征

区域物流既不同于国家范围内的物流体系，也不同于企业的物流。区域物流与国家物流有着密切的联系，它是国家总体物流体系的一个有机组成部分，是国家物流体系的分解，是国家物流的一个质点，这个质点对国家及地区经济贡献的大小影响着国家和地区经济总体运行的质量和水平，制约着国家和地区的经济增长。

然而，把区域物流看成是一个质点，仅仅是理论上的一种抽象，区域物流不仅有着自身的经济利益、内部运行的特殊规律，而且还带有本地区政府和企业对区域物流的特殊影响的印记。区域物流的特征主要表现在以下几方面。

① 地域性 区域是一个地域空间概念，是整体地域的一个部分，是局部的概念。它指的是人类物流活动及其必需的物流要素存在和运动所依赖的“载体”——地域空间，这种物流活动的载体，由于自然的、社会的、历史的和文化的因素作用，形成一个复杂的有机结合体，表现出明显的系统性、综合性、层次性以及实体性。

② 独立性 区域是区内各物流主体间及与其他经济利益主体间在经济上紧密联系、社会文化上趋于或融合为一体的地域空间。物流主体不仅在区域内部具有独立性，就是任何区域与其他区域之间也有着较明显的功能差异或界面分割，各个区域相对独立。由于物流活动内部规律的作用，物流活动往往超出行政管辖权的范围，这种跨行政区，甚至跨国界的物流概念上的区域，具有相对的独立性和稳定性，是区内各个主要物流主体共同利益的结合与表现。

③ 开放性 一个独立的区域并不是一个封闭的区域，而是在一国总体目标的指导下不断与外界进行物质与能量交换，优化调整自身组织结构，发挥自己独特功能的单位。各区域物流体系在发挥各自优势、追求自身利益最大化的同时，也随之建立起各具特色的服务目标、明确的物流结构，塑造了在整体中的地位 and 形象。在一国之内，不同区域物流之间既有分工又有协作，既相互竞争又相互依存，既相互独立又相互联系，构成整个国家的物流体系。

④ 适应性 区域物流与区域经济发展的水平、规模密切相关。区域经济的发展是区域物流的基础，没有区域经济，也就没有区域物流，不同区域经济的水平、规模和产业形态要求与之相适应的区域物