



全国高职高专规划教材


〔物流管理系列〕

物流经贸地理

WULIU JINGMAO DILI

(第2版)

主编 吕向生

 知识产权出版社
全国百佳图书出版单位

2562666



全国高职高专规划教材

F259.1
11/-2

[物流管理系列]

物流经贸地理

WULIU JINGMAO DILI

(第2版)

主编 吕向生



SEU 2562666



知识产权出版社

全国百佳图书出版单位

内容提要

物流经贸地理具有综合性、地域性和实践性三大特点。因此,在体系结构和内容安排编写上根据此特点作了相应调整和完善,全书主要包括两个部分共11章内容。通过对第一部分内容的学习,可以让学员对我国物流经贸地理内容有一个全面的认识、了解和掌握,也为学习下一部分内容打下坚实的基础。通过对第二部分内容的学习,学员可以进一步对国际物流经贸地理有比较系统的认识和掌握。全书结构合理、体系完整、重点明确,具有较强的实用性和操作性。

本书主要是为了满足全国高职高专院校物流管理等专业培养物流人才的需要由知识产权出版社组织各位专家编写的,该书也适合于从事物流事业的在职人员学习或作为培训教材使用。

责任编辑:彭小华 王金之

责任校对:董志英

封面设计:SUN工作室

责任出版:卢运霞

图书在版编目(CIP)数据

物流经贸地理(第2版)/吕向生主编. —北京:知识产权出版社,2011.8

ISBN 978-7-5130-0503-6

I. ①物… II. ①吕… III. ①物流-经济地理-世界-高等职业教育-教材
IV. ①F259.1

中国版本图书馆CIP数据核字(2011)第137432号

全国高职高专规划教材·物流管理系列 物流经贸地理(第2版)

主编 吕向生

出版发行:知识产权出版社

社址:北京市海淀区马甸南村1号

网址:<http://www.ipph.cn>

发行电话:010-82000860 转 8101/8102

责编电话:010-82000860 转 8115

印刷:北京市凯鑫彩色印刷有限公司

开本:720mm×960mm 1/16

版次:2011年9月第2版

字数:445千字

ISBN 978-7-5130-0503-6/F·440(3594)

邮 编:100088

邮 箱:bjb@cnipr.com

传 真:010-82005070/82000893

责编邮箱:pengxiaohua@cnipr.com

经 销:新华书店及相关销售网点

印 张:22

印 次:2011年9月第2次印刷

定 价:39.00元

出版版权专有 侵权必究

如有印装质量问题,本社负责调换。

出版说明

改革开放以来,我国高等教育获得了长足的发展,但职业教育尚未引起足够的重视,仍然显得比较薄弱。2005年10月28日,《国务院关于大力发展职业教育的决定》指出:“大力发展职业教育,加快人力资源开发,是落实科教兴国战略和人才强国战略,推进我国走新型工业化道路、解决三农问题、促进就业再就业的重大举措;是全面提高国民素质,把我国巨大人口压力转化为人力资源优势,提升我国综合国力、构建和谐社会的的重要途径;是贯彻党的教育方针,遵循教育规律,实现教育事业全面协调可持续发展的必然要求。”决定进一步指出,要把加快职业教育“与繁荣经济、促进就业、消除贫困、维护稳定、建设先进文化紧密结合起来,增强紧迫感和使命感,采取强有力措施,大力推动职业教育快速健康发展”。实践也证明,“以服务为宗旨、以就业为导向”的高水平的职业教育对社会发展和经济建设具有十分重要的促进作用。

发展职业教育的一个重要方面是精品专业、精品课程和优质教材的建设,而物流管理作为一个新兴的专业,正日益受到社会各界和相关学校的重视。2004年8月,国家发改委、商务部、公安部、铁道部、交通部、海关总署、税务总局、民航总局、工商总局联合制定了《关于促进我国现代物流业发展的意见》,明确指出:“加快发展现代物流业,是我国应对经济全球化和加入世界贸易组织的迫切需要,对于提高我国经济运行质量和效益,优化资源配置,改善投资环境,增强综合国力和企业竞争力具有重要意义。”

为了积极响应党中央的号召,更好地满足经济发展和职业教育的需要,我们组织编写了这套《全国高职高专规划教材·物流管理系列》(以下简称《物流管理系列教材》),力求为高职高专物流管理及相关专业的师生提供一套高水平的专业教材。

本套《物流管理系列教材》包括以下9分册:

1. 物流基础;
2. 供应链管理;
3. 仓储管理与库存控制;
4. 运输与配送;
5. 物流成本管理;
6. 物流信息技术;
7. 物流系统设计;
8. 物流商品的养护技术;
9. 物流经贸地理。

本套教材具有以下特点:

(1) 读者定位：作为高职高专的系列教材之一，本套教材主要供各类高职高专物流管理及其他相关专业师生使用，同时也可作为企事业单位物流管理人员的岗位培训教材，还可以作为中等职业学校物流管理专业的教材或教学参考书。

(2) 作者构成：本套教材各分册的主编及参编人员来自全国各地多所高等院校，不仅分布面广，并且具有丰富的一线教学经验和教材编写经验，多数都是各院校物流管理专业的优秀教师。

(3) 内容特色：本套教材根据高职高专的培养目标和要求，结合学生的实际情况，采用理论与实例相结合的方式进行编写。教材的内容既吸收了本学科国内外最新的理论知识和研究成果，又收录了大量相关的实际案例，突出实用性和易用性，使学生通过学习可以举一反三，对提高物流管理及相关专业学生和从业人员的基本素质和实际操作技能有直接的帮助和指导作用。

(4) 编写体例：各册教材在每章前设有“学习导引”，对该章所涉及的主要知识点进行扼要的提示；每章后设有“思考与练习”，可帮助学生复习、巩固有关知识并检查学习效果；各个章节中均根据需要穿插了“知识链接”、“实例”以及相关的图、表等内容，增加了教材的信息量，增强了可读性和实用性，有利于师生进行系统的教学和学习。

由于时间仓促，加上我们组织编写高职高专教材的经验不多，这套教材从编写方法到内容设置，肯定还存在诸多不足，恳请各位读者和专家不吝赐教，以帮助我们不断完善，并在再版时进行修正。

知识产权出版社

2006年8月

前 言

随着经济全球化和信息技术的发展,现代物流在经济发展中的重要性日益突出。“十一五”期间伴随着我国经济持续快速发展、对外开放扩大,对外贸易额也在逐年增加,如2010年我国进出口总额达到2.97万亿美元,仅次于美国,超过德国和日本,居世界第二位。

“十一五”期间,我国的物流业保持了良好的发展态势,对推动相关产业发展、提高经济运行质量和效益发挥了积极的作用。同时,随着改革开放步伐的加快和开放型经济的发展,我国同世界各国的经贸往来日益频繁。这就需要培养大批通晓国际物流知识的专业人才,因此,物流经贸地理学科的主要任务之一是承担着专业文化素质教育的任务。通过物流经贸地理的教育,使学习者建立国际物流的空间(地域)概念和意识,了解地区特点、差异及全球格局,有利于开展工作、研究问题。

物流经贸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,物流经贸地理已越来越受到社会各界的高度重视。物流经贸地理逐渐成为研究物流布局、发展条件和规律的一门应用型的学科。

物流经贸地理所具备的综合性、地域性和实践性优势,使之可以参与世界和其他国家(地区)的经贸研究,制定我国及省市物流发展战略规划,还可以参与物流问题的论证及综合评价等任务。在我国目前实施全方位开放和对外贸易多样化政策的条件下,物流经贸地理的实践性任务已经提到重要的日程上来。

基于以上三个方面的重要任务,本书在体系结构和内容安排上都作了相应调整,主要包括两个部分共11章:第一部分是国内物流经贸地理——共5章,内容主要包括物流经贸地理研究的对象、内容和任务;物流布局的条件和原则;我国的农业、工业、商贸物流地理和运输物流地理等内容,通过对这部分内容的学习,可以让学员对我国物流经贸地理内容有一个全面的认识 and 了解,也为学习下一部分内容打下基础。第二部分是国际物流经贸地理——共6章,内容主要包括国际物流发展概述、国际物流中的海洋运输、国际物流中的多式联运及陆路运输、国际物流中的航空运输、国际物流中的其他运输、国际旅游地理与物流等内容,通过对这部分内容的学习,学员可以对国际物流经贸地理有比较系统的认识和掌握。全书结构合理、体系完整、重点明确,具有较强的实用性和操作性。

本书主要是为了满足全国高职高专院校物流管理等专业培养物流人才的需要

由知识产权出版社组织各位专家编写的，该书也适合于从事物流事业的在职人员学习或作为培训教材使用。

本书由安徽国际商务职业学院吕向生副教授主编，负责本书总体结构设计和统稿工作。周保昌、葛向东、蔡得林等物流方面的专家和教授对本书编写给予了精心指导和帮助；何良静、张馨、潘向龙、任平、吕晨、张东庆、李娟等参与了部分章节的编写和统稿工作。

本书在编写过程中，参考了有关的书稿和研究报告，上网查阅了最新的文献资料，在此，对这些专家、学者表示真诚的感谢。由于编写时间仓促和作者水平有限，书中难免存在缺点和错误，恳请各位专家和读者提出批评与指正。

编 者

2011年8月

目 录

上篇 国内物流经贸地理

第 1 章 概论	(1)
学习目标	(1)
1.1 物流经济地理研究的内容与方法	(1)
1.2 我国物流布局的条件和基本原则	(4)
1.3 我国物流业的发展与面临的形势	(7)
1.4 物流产业调整振兴与应对后金融危机	(11)
技能训练	(14)
第 2 章 我国农业物流地理	(17)
学习目标	(17)
2.1 农业概述	(17)
2.2 粮食作物的生产与分布	(21)
2.3 经济作物的生产与分布	(23)
2.4 其他作物的生产与分布	(28)
2.5 物流与农业	(32)
技能训练	(39)
第 3 章 我国工业物流地理	(41)
学习目标	(41)
3.1 工业概述	(41)
3.2 轻工业的生产与分布	(47)
3.3 重工业的生产与分布	(57)
3.4 物流与工业	(66)
技能训练	(69)
第 4 章 我国商贸物流地理	(73)
学习目标	(73)
4.1 我国商业布局概述	(73)
4.2 我国商业中心的形成、发展与分布	(81)

4.3	中国对外贸易与航线	(88)
4.4	中国口岸物流的现状与发展	(95)
	技能训练	(99)
第5章	我国运输物流地理	(101)
	学习目标	(101)
5.1	运输业概述	(101)
5.2	中国铁路运输与布局	(105)
5.3	中国公路运输与布局	(114)
5.4	中国水路运输网与布局	(124)
5.5	航空运输	(133)
5.6	管道运输	(142)
	技能训练	(146)

下篇 国际物流经贸地理

第6章	国际物流发展概述	(148)
	学习目标	(148)
6.1	国际物流发展概况	(148)
6.2	国际物流发展环境	(154)
6.3	日本和美国物流	(164)
6.4	欧洲物流	(172)
6.5	国际物流地理基础知识	(187)
	技能训练	(192)
第7章	国际物流中的海洋运输	(194)
	学习目标	(194)
7.1	海洋运输概况	(194)
7.2	世界航区划分与航线	(197)
7.3	世界重要的运河和海峡	(215)
7.4	世界贸易港口与分布	(222)
	技能训练	(226)
第8章	国际物流中的多式联运及陆路运输	(228)
	学习目标	(228)
8.1	国际多式联运	(228)
8.2	大陆桥运输	(239)
8.3	国际铁路运输	(244)

8.4 国际公路运输	(253)
技能训练	(259)
第9章 国际物流中的航空运输	(262)
学习目标	(262)
9.1 国际航空运输概述	(262)
9.2 航空港和航空线	(270)
技能训练	(279)
第10章 国际物流中的其他运输	(282)
学习目标	(282)
10.1 国际物流中的管道运输	(282)
10.2 展品物流与运输	(289)
10.3 国际邮政物流	(299)
技能训练	(302)
第11章 国际旅游地理与物流	(305)
学习目标	(305)
11.1 旅游业概述	(305)
11.2 国际旅游资源及其开发利用	(307)
11.3 国际旅游流的规律、流向和分布	(317)
11.4 世界旅游地理分区	(320)
11.5 中国旅游区的布局	(322)
11.6 物流与旅游业	(332)
技能训练	(336)
主要参考文献	(338)

上篇 国内物流经贸地理

第1章 概 论

学习目标

1. 掌握物流经济地理的概念及研究的内容、方法和任务；
2. 理解我国物流业布局的基本条件和原则；
3. 熟知我国物流业的发展现状和面临的形势；
4. 初步掌握我国物流产业调整振兴的相关政策和内容。

1.1 物流经济地理研究的内容与方法

1.1.1 物流与物流经济地理

1. 物流概念的起源与发展

自人类社会有经济活动开始就有了物流，只是当时人们没有像今天这样的认识和文字描述。自18世纪末发明和使用汽车后，运输业发展迅速，推动和促进了物流业的发展，从自货自运走向专业运输后，产生了除生产者和销售者的第三方——专业运输者。20世纪50年代初，国外最早将物流称为“Physical Distribution”，简称“PD”，日本人将“PD”译为“物的流通”、“物资流通”，后又称为物流、综合物流。

“PD”演变为“Logistic”，是由于第二次世界大战中，美国在军队后勤保障供应系统中，成功地运用了“物流”技术，在军队的后勤供应中开创了物流的先河，美军后勤保障的英文名称为“LOGISTIC”。“二战”后，世界各国便用“Logistic”替代“PD”，中国将其译为“物流”。美军在后勤保障中成功地运用物流后，很快又将此成果转化于工业上，西方工业发达国家将“Logistic”用于工业，并用英文的“Logistic”（后勤保障）作为工业生产和销售的“物流”管理，由此，“Logistic”就成了物流的代名词，并延续和流传于各国。物流被人们

真正认识是“二战”以后，至今已有60多年的历史。

随着工业化的进程及社会化分工协作的深入，生产厂家和商家是物流第一方，消费者是物流的第二方，运输、仓储的物流服务企业成为物流的第三方，成为专业性的物流企业，为生产、销售企业和消费者提供服务，又称为第三方物流(3 Party Logistic)。物流是系统工程，生产企业、销售企业和消费者、物流服务企业三方缺一不可，只有分工协作、共同努力，物流才能得以发展。现代工业为提高企业经济效益，需要在生产中进行技术创新，从而降低产品的生产成本。然而，现代工业中从工业生产上进行技术创新、提高效益、降低成本的难度很大，余地也很小。因此，在流通过程中降低物流成本便成为人们关注的课题，在物流成本中降低10个百分点，使得产品销售价格降低，便会大大地提高产品的竞争力。因此，发达国家工业界竞相研究物流，成立专门的物流研究机构，开发物流技术，推动物流的发展。20世纪80年代是物流发展的高峰时期，特别是80年代中期，随着电子技术及计算机的使用，信息、通信、网络技术在物流中的应用，现代物流逐步展现在人们眼前。

2. 物流经济地理研究的对象与内容

从上述对物流概念的起源分析中可以看出：物流是以物的动态流通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。经济地理学是以研究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，传统的经济地理学的核心内容是生产的地域布局系统，包括各生产部门在地域上的布局，也包括各生产部门的结构、规模和发展，以及地域布局与部门结构的相互联系。

物流经济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，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。

物流经济地理研究还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，以及地域布局和部门结构的相互联系，涉及自然、社会经济、技术条件等多个方面，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高度重视，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。

物流经济地理学同以前出现的商业地理学相比，研究范围更为广泛，内容也

比较系统化,标志着物流经济地理学已从地理学中分化,独立成为一个专门的学科。物流经济地理学主要是以研究人类经贸活动的地域系统为中心内容的一门学科,它是经济地理学的一门重要分支学科。

1.1.2 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研究方法均适用于物流经济地理。此外,还要运用以下方法:

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,而且能启发大家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,提高学习效果。

2. 实地考察法

实地考察法是学习物流经济地理的重要方法。例如要选择和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。

3. 对比法

通过对两个或两个以上不同的物流经济地理事物的比较,分析他们之间的共性及差异性,并认识这些共性和差异性的形成原因和规律。

4. 问卷调查法

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,并通过调查数据来验证这些假设的真伪。

5. 案例调查法

根据一些擅长于企业定性研究的地理工作者的经验,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有关副总经理;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. 综合分析法

要学会从历史和现实、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。

1.1.3 物流经济地理的基本任务

1. 承担了专业文化素质教育的任务

随着改革开放步伐的加快,开放型经济的发展,我国同世界各国的经贸来往日益频繁。这就需要培养大批通晓国际物流方面的专业人才。从这个角度认识出发,物流经济地理的主要任务之一,是担负着进行专业文化素质教育的任务。由于物流经济地理具有综合性、地域性和动态性特点,又是处于物流学和经济地理学之间的边缘性科学,因而是其他任何科学无法代替的。通过物流经济地理的教育,使学习者建立国际物流的空间(地域)概念和意识,了解地区特点、差异及全球格局,有利于开展工作、研究问题。

2. 承担了物流经济地理理论研究的任务

物流经济地理在我国尚属新兴科学,20世纪90年代中期以来才逐步引起重视,因而理论及实践经验的研究还处于不完善、不成熟的阶段。多数教材或著作未跳出“经济地理”的框框,许多物流经济地理的问题研究有待进一步深入。而且,鉴于国际经济处于动态变化之中,不断出现的新情况、新问题需要及时研究、总结和论证,从这种意义上讲,理论研究是本学科的主要任务之一。

3. 承担了物流经济地理教学实践的任务

物流经济地理所具备的综合性、地域性以及它的实践性优势,使之可以参考其他国家(地区)的经贸研究,制定我国及省市物流发展战略规划,还可以承担物流问题的论证及综合评价等任务。在我国目前实施全方位开放和对外贸易多样化政策的条件下,物流经济地理实践性任务已经提到日程上来。

1.2 我国物流布局的条件和基本原则

1.2.1 影响物流布局的主要条件

影响物流布局的条件(因素)是多方面的,归纳起来,主要是“物流布局三要素”,即自然条件、技术条件和社会政治经济条件。

1. 自然条件

它是影响物流布局的基础条件。只有全面了解和正确评价自然条件的状况和特点,才能真正理解物流布局的形成原因,并为合理地进行物流再布局指明方向。

一般来说,自然条件对农业、采矿业和旅游业的影响较大,而对加工工业和贸易的影响相对较小;自然条件对物流布局的影响不是一成不变的。随着经济、科技水平的不断提高,人们对自然界的依赖程度越来越小,而利用自然、改造自

然的能力则大大增强。但是,人类只能利用自然,而不能违反自然规律。人们不可能、也不应该超过自然条件的许可进行物流布局。如果以破坏环境、破坏生态平衡为代价换取暂时的经济发展,必然会遭到大自然的报复,给经济的可持续发展带来无法估量的损失。

2. 技术条件

它是物流布局三要素中最活跃、最有影响力的一个。在当今社会,科学技术是第一生产力,是影响物流布局发展变化的决定性动力。20世纪80年代以来,发展高科技及其产业已经成为一股世界性潮流。因此,高科技的发展水平已成为衡量一个国家综合国力的主要因素,成为衡量一个国家发达与否的重要标志。科技进步对经济增长的贡献已明显超过资本和劳动力的作用。

3. 社会政治经济条件

社会政治经济条件主要包括物流布局的历史基础、人口条件、国内外政治条件等。它对物流布局起着关键性的作用。物流布局的形成和发展具有历史的继承性;物流布局的现状是历史发展的结果。因此,要正确认识物流布局的形成原理和合理地进行物流布局,必须重视物流布局历史基础的研究。在物流布局中,一方面应充分利用对其有利的积极因素,另一方面要改造其不利方面。

人口条件对物流布局有很大的影响,但它不是影响物流布局的决定性条件。相反,人口均匀分布和变化情况往往是受经济发展和经济布局影响的。人口的劳动素养和科学文化水平,一方面影响物流布局和物流发展,另一方面经济发展水平更直接地影响居民的劳动素养和技能水平。

物流布局与政治条件有着密切的关系。国内政治稳定,政策规范,有利于在较短时期内实现物流合理布局,大大地促进经济发展。而不顾客观经济规律盲目布局,则会造成极大的浪费。国外政治条件对经济布局也有很大影响。一个发展中国家如果不善于利用国际环境发展自己,不善于吸收外来经验,要迎头赶上发达国家是很困难的。

1.2.2 物流布局的基本原则与要求

物流布局的目的是实现物流的合理化,物流布局必须遵循以下基本原则和要求。

1. 计划化原则

物流计划化是指物流的组织管理要进行科学规划和计划。这是实现物流合理化的首要条件。物流企业应与商品生产、经营企业紧密结合,对其物流系统进行科学规划,并使物流活动纳入计划。即根据其购销业务的商流计划,制订相应的物流计划,妥善支持货物的运输、储存、装卸等物流环节,按照用户要求的数量、时间、地点,把原材料或商品准确地运送到工厂、商店或消费者手中,使用

户满意，提高物流社会效益。

2. 直达化原则

物流直达化是指物流企业在组织货物运送的过程中，应尽量减少中间环节，特别是物流过程中运输、储存等环节，把货物由供给者的仓库（货场）直接运送到用户的仓库（货场）或消费者手中，实现门到门运送。物流直达化可以减少商品运送时间，创造时间价值，又可以降低物流费用支出，因而是物流企业组织物流合理化的主要形式或目标。

3. 短距化原则

物流短距化是指物流企业在组织货物运送的过程中，要根据货物的发、到地点，选择最佳的运送路径，使运送距离最短。物流短距化涉及的内容很多，其基本原则是：无论供应物流还是销售物流，特别是对于普通大宗货物，均应采取就近、分区供应运送，避免倒流、迂回等不合理运送。也就是说，要确定适当的供应、销售区域，选择合理的运输线路，制定最优的物流合理化方案，达到短距化，以减少货物运输距离，节约运力，降低物流费用。

4. 钟摆化原则

物流钟摆化是指物流企业在组织货物运送的过程中，要尽可能组织双向运输，提高运输工具的回运系数或里程利用率，也称钟摆式运物。组织双向运输的主要途径是形成运输网络，物流企业可以自行建立网点，或相互之间达成协议互为对方提供组货服务，同时要建立有效的信息系统，及时传递车、货信息。物流钟摆化可以大大提高运输工具的效率，减少运力浪费，节约能耗，降低物流成本。

5. 集中化原则

物流集中化，亦称物流大量化，是指物流企业在组织货物运送时，对于小批量、零星货物，要把几个货主的多种商品，凡发往同一地区、同一方向的，在计划化的基础上，集零为整，变小量为大量，采用混装的形式，进行集中运送。物流集中化是物流企业的一项组织功能，也是市场经济由规模生产、规模消费向小批量，多样化的质量生产、质量消费转变的客观需要，所谓“麻烦我一家，方便全社会”，它不仅提高了运输工具的装载效率，而且活跃了小商品流通，促进了“准时制”、零库存生产方式的应用和发展，因而是物流合理化的一种重要形式。

6. 标准化原则

物流标准化是指从物流系统的整体出发，制定各子系统的设施、设备、专用工具等的技术标准，以及业务工作标准；研究子系统的设施、设备、专用工具等的技术标准，以及业务工作标准的配合性，按配合性要求，统一整个物流系统的标准。物流标准化工作复杂，难度大。其主要原因：一是涉及面广；二是物流标

准化系统属于二次系统，或称后标准化系统（物流系统思想形成晚，各子系统已实现了各自的标准化）；三是要求更高地体现科学性、民主性和经济性；四是有非常强的国际性，要求与国际物流标准化体系相一致。但物流标准化意义重大，只有实现了物流标准化，才能有效地实施物流系统的科学管理，加快物流系统建设，促进物流系统与其他系统和国际系统的衔接，有效地降低物流费用，提高物流系统的经济效益和社会效益。

7. 社会化原则

物流社会化是指物流活动商品化、专业化和社会化。物流的各个功能要素被分割从属于社会各单位、各部门，有的属于生产过程的一个环节；有的作为商流的组成部分；有的同一物流企业分属多个部门。生产流通合一，商流物流合一，条块分割，使物流要素功能弱化，物流系统支离破碎，这在我国由传统计划经济向社会主义市场经济转变过程中，表现比较突出。这一方面受经济发展水平的影响，另一方面受经济体制、人们观念认识的影响。因此，要在经济体制改革中，遵循社会化大生产分工协作和市场经济运行的客观要求，加快物流活动专业化、商品化和社会化进程，使物流成为相对独立的系统。这是物流合理化的必要条件。

8. 服务化原则

物流服务化是指明确和规范物流活动及其行为的属性。物流企业属于第三产业，它既有经营又有服务，是以服务为主的经营服务型企业。应当树立“用户至上、服务第一”的经营宗旨，加强服务教育，提高职工的服务意识和素质，制定服务规范，为社会提供高标准的服务。如运送及时准确、装卸保管安全、收费合理、服务热情、信用可靠等。这样，才能得到用户信任，不断扩大业务范围，提高经济效益，促进产业的发展。反之，物流业就难以维持。所以，物流服务化也是关系物流业务发展，实现物流合理化的一项重要内容。

1.3 我国物流业的发展与面临的形势

1.3.1 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，工业化和城市化步伐加快，居民消费结构逐步升级，中国的物流业保持了快速增长的良好态势，并成为广受关注的一个“经济”热点。

总的来看，新中国的物流发展大致经历了以下四个阶段。

1. 物流发展的萌芽阶段（1949～1965年）

这一时期，我国国民经济处在恢复时期，工农业生产水平低，经济基础薄