



21世纪全国高职高专物流类规划教材

物流经济地理

WULIU JINGJI DILI

袁长明 主 编
王 珂 副主编
张敦胜
詹捍东 吴翠霞



北京大学出版社
PEKING UNIVERSITY PRESS

21 世纪全国高职高专物流类规划教材

物流经济地理

袁长明 主 编

张敦胜 王 珂
詹捍东 吴翠霞

副主编



北京大学出版社
PEKING UNIVERSITY PRESS

内 容 简 介

本书为“21 世纪全国高职高专物流类规划教材”之一,内容包括物流业发展概述、农业物流地理、工业物流地理、商业物流地理、旅游经济地理、运输业物流地理、物流分区地理、国际物流与外贸地理等内容。

本书可作为三年制高职高专物流管理及相关专业的教材,也可作为物流从业人员的学习用书和参考资料。

图书在版编目(CIP)数据

物流经济地理/袁长明主编. —北京:北京大学出版社, 2008.8

(21 世纪全国高职高专物流类规划教材)

ISBN 978-7-301-13637-9

I. 物… II. 袁… III. 物流—经济地理—中国—高等学校:技术学校—教材 IV. F259.29

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2008)第 051248 号

书 名: 物流经济地理

著作责任者: 袁长明 主编

责任编辑: 郑 谧

标准书号: ISBN 978-7-301-13637-9/F · 1878

出 版 者: 北京大学出版社

地 址: 北京市海淀区成府路 205 号 100871

电 话: 邮购部 62752015 发行部 62750672 编辑部 62765126 出版部 62754962

网 址: <http://www.pup.cn>

电子信箱: xxjs@pup.pku.edu.cn

印 刷 者: 山东省高唐印刷有限责任公司

发 行 者: 北京大学出版社

经 销 者: 新华书店

787 毫米×980 毫米 16 开本 13.25 印张 280 千字

2008 年 8 月第 1 版 2008 年 8 月第 1 次印刷

定 价: 24.00 元

未经许可,不得以任何方式复制或抄袭本书之部分或全部内容。

版权所有,侵权必究

举报电话: 010-62752024; 电子信箱: fd@pup.pku.edu.cn

《21 世纪全国高职高专物流类规划教材》

编委会

主 任：潘振良

副主任：（排名不分先后）

高和岩	刘秋平	张晓云	袁长明	张传玉	彭 沂	吴玉贤	刘 敏
王 波	江春雨	秦玉权	陈松岩	王兴国	马如武	刘稳章	

编 委：（排名不分先后）

张敦胜	刘 梅	范庆玉	陈祥义	丁爱美	房红霞	刘新生
申作兰	杨发岭	侯秉文	王 珂	孙学农	王瑞亮	贾俊龙
付宏华	王家敏	王春萍	付淑文	刘培标	刘 娟	郑红友
李肖夫	管莉军	苗爱华	冯同海	李海民	纪付荣	王瑞卿
孔祥法	井 颖	翟 敏	张 霞	朱秀峰	李宏洁	詹捍东
胡 宁	吴翠霞	卢建君	王红红	边 疆	韩 岗	任美霞
李佳静	滕连爽	陈海蓉	王晶晶	任飞宇		

《21世纪全国高职高专物流类规划教材》

参编院校名单

山东商业职业技术学院
济南铁道职业技术学院
山东英才学院
山东交通学院
山东省农业管理干部学院
济南职业学院
中华女子学院山东分院
淄博职业学院
山东工业职业学院
淄博建筑工程学校
青岛远洋船员学院
青岛职业技术学院
青岛酒店管理学院
青岛港湾职业技术学院
山东外贸职业学院
日照职业技术学院
无锡职业技术学院
东营职业学院
山东交通职业学院
山东科技职业学院
潍坊职业学院
滨州职业学院
鲁中职业中等专业学校
德州职业技术学院

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，物流经济地理逐渐成为研究物流生产布局、发展条件和规律的新学科。

为了推动我国高职院校物流管理专业教材建设，满足我国高职院校物流管理专业教学需求，加快培养社会急需的物流人才，我们编写了本教材。

本教材注重结合行业发展实际，体现干什么、学什么和实用、够用、能用的高职高专教学原则，最大限度地体现学以致用用的精神。本书既适合高职高专物流专业的学生学习，也可作为非物流专业的学生了解物流经济地理相关知识的参考用书。

本教材由袁长明任主编，张敦胜、王珂、詹捍东、吴翠霞任副主编。具体编写分工如下：袁长明编写第1章，张敦胜编写第2章，詹捍东编写第3章，肖长刚编写第4章，林德山编写第5章，李宪国、王珂编写第6章，刘培标、刘娟编写第7章，吴翠霞编写第8章，胡宁编写第9章。

由于编者水平所限，教材中难免存在不足之处，敬请专家和读者提出宝贵意见，以便修订时加以完善。

编 者

2008年5月

目 录

第 1 章 我国物流业发展概述.....	1
1.1 我国物流业的产生与发展.....	1
1.1.1 我国物流业的发展阶段.....	1
1.1.2 我国物流业的发展现状和特点.....	2
1.1.3 当前物流业存在的问题.....	3
1.1.4 我国物流业布局.....	4
1.2 物流园建设与布局的基本方法.....	6
1.2.1 国内外物流园区发展现状.....	6
1.2.2 物流园区布局的基本方法.....	7
第 2 章 我国农业物流地理.....	9
2.1 农业概述.....	9
2.1.1 农业经济发展概况.....	9
2.1.2 入世促使我国加快农业改革及结构调整.....	10
2.1.3 农业产品的地域性.....	11
2.1.4 农业生产存在的问题.....	12
2.2 粮食作物的生产与分布.....	13
2.2.1 稻谷.....	13
2.2.2 小麦.....	14
2.2.3 玉米.....	14
2.2.4 高粱、谷子、大豆和薯类作物.....	15
2.2.5 商品粮生产基地.....	15
2.3 经济作物的生产与分布.....	16
2.3.1 纤维作物.....	16
2.3.2 油料作物.....	17
2.3.3 糖料作物.....	18
2.3.4 其他经济作物.....	19
2.4 其他作物的生产与分布.....	19
2.4.1 林业生产与布局.....	19
2.4.2 畜牧业生产与布局.....	20

2.4.3 水产业生产与布局.....	21
2.5 物流与农业.....	23
2.5.1 我国农产品物流现状.....	23
2.5.2 我国农产品物流存在的问题.....	24
2.5.3 我国农产品物流的发展趋势.....	26
第3章 我国工业物流地理.....	28
3.1 工业概述.....	28
3.1.1 工业在国民经济中的地位.....	28
3.1.2 工业生产的特点.....	29
3.1.3 我国工业发展概况.....	29
3.2 轻工业.....	31
3.2.1 纺织工业.....	31
3.2.2 食品工业.....	34
3.2.3 日用工业品工业.....	37
3.2.4 其他轻工业.....	39
3.3 重工业.....	43
3.3.1 能源工业.....	43
3.3.2 机械工业.....	51
3.3.3 化学工业.....	54
3.3.4 电子信息工业.....	56
3.4 物流与工业.....	58
3.4.1 物流与轻工业的关系.....	58
3.4.2 物流与重工业的关系.....	59
第4章 我国商业物流地理.....	61
4.1 我国商业布局概述.....	61
4.1.1 影响商业布局的主要因素.....	61
4.1.2 商业布局的原则.....	62
4.1.3 中国商业企业布局.....	62
4.1.4 我国商品市场的分布.....	63
4.2 我国商业中心的分布.....	64
4.2.1 商业中心的形成条件.....	64
4.2.2 商业中心的分布特征.....	64
4.2.3 商业中心的基本作用.....	65
4.3 商品流向.....	65
4.3.1 商品流与货流.....	65

4.3.2 主要商品流向.....	65
4.4 我国对外贸易.....	67
4.4.1 对外贸易的发展.....	67
4.4.2 外贸商品货流布局.....	67
4.5 物流与商业的关系.....	67
4.5.1 商业物流概述.....	67
4.5.2 我国商业物流发展现状.....	68
第5章 我国旅游经济地理.....	70
5.1 旅游业概述.....	70
5.1.1 旅游业在国民经济中的作用.....	70
5.1.2 旅游业的特点.....	71
5.1.3 旅游业的发展状况.....	72
5.1.4 中国旅游业的发展前景.....	73
5.2 中国旅游资源.....	73
5.2.1 旅游资源的定义和分类.....	73
5.2.2 中国旅游资源概况.....	75
5.3 中国旅游业布局.....	77
5.3.1 旅游景区布局的基本要求.....	77
5.3.2 影响旅游景区布局的因素.....	77
5.3.3 旅游景区的布局.....	78
5.4 物流与旅游业.....	81
5.4.1 旅游业具有很强的关联带动功能.....	81
5.4.2 发展物流能促进旅游业的发展.....	82
第6章 我国运输业物流地理.....	84
6.1 运输业概述.....	84
6.1.1 运输业的概念与特点.....	84
6.1.2 运输业的作用.....	85
6.1.3 我国运输业的现状.....	85
6.1.4 影响运输业发展的主要因素.....	86
6.2 铁路运输.....	87
6.2.1 铁路运输的发展和现状.....	87
6.2.2 铁路运输的网络布局.....	88
6.2.3 主要铁路枢纽.....	92
6.3 道路运输.....	93
6.3.1 道路运输的特点.....	93

6.3.2	全国主要道路概况.....	94
6.4	水路运输.....	100
6.4.1	内河运输地理.....	102
6.4.2	海上运输地理.....	107
6.4.3	主要港口布局.....	108
6.5	航空运输和管道运输.....	114
6.5.1	航空运输.....	114
6.5.2	管道运输.....	116
第7章	物流分区地理.....	119
7.1	经济区划.....	119
7.1.1	经济区划与行政区划的关系.....	119
7.1.2	经济区划.....	119
7.2	东北经济区.....	120
7.2.1	概况.....	120
7.2.2	产业情况.....	122
7.2.3	东北经济区物流发展.....	123
7.3	华北渤海经济区.....	124
7.3.1	概况.....	124
7.3.2	产业情况.....	126
7.3.3	华北渤海经济区物流发展.....	128
7.4	长江三角洲经济区.....	130
7.4.1	概况.....	130
7.4.2	产业情况.....	131
7.4.3	长江三角洲经济区物流发展.....	132
7.5	南方沿海经济区.....	134
7.5.1	概况.....	134
7.5.2	产业情况.....	136
7.5.3	南方沿海经济区物流发展.....	138
7.6	黄河中上游经济区.....	141
7.6.1	概况.....	141
7.6.2	产业情况.....	145
7.6.3	黄河中上游经济区物流发展.....	147
7.7	长江中上游经济区.....	149
7.7.1	概况.....	149
7.7.2	产业情况.....	153

7.7.3 长江中上游经济区物流发展.....	156
7.8 新疆、西藏经济区.....	158
7.8.1 新疆经济区.....	158
7.8.2 西藏经济区.....	161
第8章 港、澳、台物流地理.....	165
8.1 香港地区物流地理.....	165
8.1.1 香港地区概况.....	165
8.1.2 香港物流业.....	168
8.2 澳门地区物流地理.....	170
8.2.1 澳门地区概况.....	170
8.2.2 澳门物流业.....	174
8.3 台湾地区物流地理.....	175
8.3.1 台湾地区概况.....	175
8.3.2 台湾物流业.....	177
第9章 国际物流与外贸地理.....	181
9.1 国际物流概述.....	181
9.1.1 国际物流的含义.....	181
9.1.2 国际物流的发展.....	182
9.2 国际物流与外贸地理.....	182
9.2.1 地理环境对国际物流的影响.....	182
9.2.2 国际物流空间结构变化.....	183
9.3 中国产品进出口地理.....	186
9.3.1 中国进出口商品结构.....	186
9.3.2 中国进出口市场结构.....	189
9.3.3 中国出口商品基地.....	191
9.4 国际物流流动路径.....	192
9.4.1 海运航线.....	192
9.4.2 大陆桥与小陆桥.....	194
参考文献.....	197

第 1 章 我国物流业发展概述

【主要内容】

我国物流业的发展阶段；我国物流业的发展现状和特点；当前物流业存在的问题；我国物流业布局概述；物流园区建设与布局的基本方法。

1.1 我国物流业的产生与发展

商品流通是由商流活动与物流活动两部分组成。它们之间既有互相制约而构成整个商品流通有机体的统一性，又具有各自处于不同流通环节的相对独立性。因此，从它们的业务性质上加以考察，表现为两种类型：商品收购和商品销售是以货币为媒介，在不同部门或企业之间实现商品所有权转移为特征的“商流”类型，商品运输和商品储存是实现商品实体在空间位置上移动和为衔接下一个“商流”业务而收贮商品，以及进行必要的包装、加工和整理为特征的“物流”类型。商流对物流有决定性的作用；物流也反作用于商流。物流搞好了，就能促进商流的发展；反之，就会使商流处于中断或瘫痪状态。

所以，物流在整个商品流通中乃至社会再生产中占有十分重要的地位，有着极其重要的作用。从理论上认识物流的重要性以及它在社会再生产和商品流通中的地位，认识商流与物流的辩证统一关系，进而建立起具有中国特色的现代商业物流管理体系是整个商业管理的重要组成部分。

1.1.1 我国物流业的发展阶段

建国到 1978 年前，我国一直是计划经济体制，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一个经营自主的空间，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，随着经济的改革和市场的开放，我国开始发展物流业。我国从国外引入物流概念有两条途径，一是 80 年代初随“市场营销”理论的引入而从欧美传入；二是“Physical Distribution”从欧美传入日本，日本人翻译为“物流”，而 20 世纪 80 年代初，我国从日本直接引入“物流”的概念。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,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、电子商务等发展对物流业发展提出了新的要求,加强了我国物流业与世界物流业的合作与交流,使我国物流业发展开始走向国际化、全球化。

统计数据显示,1991年至2002年,全社会物流总值从3万亿元上升到23.3万亿元,增长了6.7倍,年均以20.4%的速度递增,大大高于同期GDP15.4%的年均增速。近年来,一些经济发达或较发达城市更是重视物流业的发展,如深圳市把现代物流与高新技术和金融并重,作为跨世纪经济发展目标的三大支柱产业之一。为了充分发挥自身的区位优势,尽快把深圳建成国际物流中心城市,深圳市委托美国盖兰德公司做了《深圳现代物流发展策略及交通运输相关政策研究》的咨询报告,同时,还委托同济大学编制了《深圳“十五”及2015年现代物流发展规划》,把发展现代物流业放到了重要位置。

在我国,物流业不仅在规模上有了突飞猛进的发展,而且在内涵上也有了新的内容。信息技术和通讯技术在物流业中被广泛应用;为电子商务服务的物流企业也已建立;绿色物流、农业物流、第三方物流等纷纷崛起。

虽然从近年的发展来看,我国的物流业有了飞速的发展,但是,与发达国家相比还有很大的差距。因此,营造一个有利于物流业发展的整体经济环境十分必要

1.1.2 我国物流业的发展现状和特点

(1) 社会物流需求快速上升,幅度明显高于同期GDP增幅。1991~2002年,我国社会物流货物总额从3万亿元上升为23.3万亿元,增长了6.7倍,年均增长20.4%,大大高于同期GDP15.4%的年均增速,2003年为29.6万亿元;在社会物流货物总额中,工业品物流总值比重最大,幅度最高,2003年占社会物流货物总额的84.6%。这组数字说明,物流发展与一个国家的经济总量成正比,与一个国家的经济发展水平成正比,也说明经济发展对物流依赖程度越来越高。

(2) 社会物流总成本增长逐年趋缓,但占GDP的比重仍处于高位。这反映出我国物流运作水平是极为粗放的,社会化、专业化水平低,经济增长付出的物流成本太高。

(3) 社会物流增加值的幅度高于国民经济增长水平。说明我国物流社会化、专业化水平在不断提高,第三方物流企业在加速发展,物流业已成为国民经济的重要产业。

(4) 物流领域固定资产投资快速增长,但投资规模还相对较小,滞后于物流需求的增长。按国土面积和人口数量计算的运输网络密度,2003年我国仅为1344.8公里/万平方公里和10.43公里/万人,而美国为6869.3公里/万平方公里和253.59公里/万人,印度为5403.9公里/万平方公里和21.6公里/万人。每万美元GDP产生的运输周转量我国为4823吨公里,

美国仅为 870 吨公里。另一方面, 由于物流运作模式、物流设施装备落后, 我国工业生产中物流活动所占时间为整个生产过程的 90% 左右, 而发达国家为 40% 左右。

1.1.3 当前物流业存在的问题

物流是经济活动的重要组成部分, 是企业生产与人民生活相连接的一个重要环节, 是供应和保障链不能缺少的行业。物流水平的高低决定着企业的生存, 现代物流是现代人类社会全部经济活动的连接纽带和服务平台。但是, 我们必须清醒地认识到, 物流业供需不平衡的结构性矛盾依然存在, 粗放经营格局尚未根本改观, 大多数物流企业的信息化程度仍然不高; 同时, 物流行业的法律法规不完善, 经营中不规范操作的现象仍很严重; 另外, 许多物流业管理者思想观念陈旧, 专业知识匮乏等问题也严重制约了物流行业的发展。

1. 我国物流的管理体制尚未理顺

物流业设计的行业多、门类广, 如铁道部、民航局、海关、国内贸易局、外经贸部、交通部、能源部、农业部等国有企业和政府职能机构的参与和国家计委、经贸委等政府综合部门的宏观管理。由于物流业的管理体制没有理顺, 各部门之间分工又有交叉, 造成了物流行业管理中存在的条块分割、部门分割、重复建设的问题。另为已经形成的社会物流系统与企业物流系统不能有效地互补, 也对物流合理化产生不利影响。

2. 物流服务尚处于卖方市场, 物流企业管理分散, 社会化服务水平低

根据有关部门的调查, 多数企业暂时没有物流服务的需求。一方面由于目前物流业的发展需要进一步规范, 另一方面重要是考虑成本、效率和服务标准问题。由于条块分割、部门分割, 缺乏统一规划, 重复建设加剧, 加上市场发育滞后, 全国物流企业处于小、多、散、弱的状况, 难以行成有效的社会服务网络, 物流企业能够为企业提钩的服务比较单一, 相关的法律尚未健全, 企业对物流活动的控制能力比较弱, 企业管理层对物流的理解和认识程度不够等, 制约了企业对物流服务的选择。

3. 物流业缺乏战略规划, 整体合力不足

(1) 关于现代物流的理论研究比较滞后。政府部门缺乏对物流产业、物流企业、单个物流作业环节提供的服务与一体化物流作业服务、物流业投入产出统计指标体系计量等一系列理论问题的概念界定, 致使许多实际问题无理可依。

(2) 物流行业人才培训和物流信息工作需要加强。物流业人才的培养滞后、物流信息化没有明确的主管部门, 导致社会对物流的认知度弱, 物流人才匮乏, 物流信息渠道没有建立, 信息沟通不畅的问题。

(3) 物流业的发展没有纳入国民紧急发展整体规划。物流业属于服务行业, 基本覆盖

了国民经济的所有产业,但由于其作为新兴的服务产业,还没有纳入国民经济大系统,具体的发展目标模糊,物流行业协调发展能力较差,一定程度上制约了物流业发展。

4. 基础设施能力不足和技术装备落后的矛盾没有得到很好解决

交通运输能力仍不能满足运输需求,主要运输通道供需矛盾依然突出。仓储设施落后,大量的仓库是五六十年代的老旧建筑;现代化的集装箱、散装运输发展不快;高效专用运输车辆少;汽车以中型汽油车为主,能耗大,效率低;装卸搬运的机械化水平低。

1.1.4 我国物流业布局

(1) 我国物流业格局的形成。我国物流业经过 20 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 4 大区域性物流圈格局:一是以北京、天津、沈阳、大连和青岛为中心的环渤海物流圈;二是以上海、南京、杭州和宁波为中心的长江三角洲物流圈;三是以厦门和福州为中心的环台湾海峡物流圈;四是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。4 大物流圈的形成使中国物流业的发展呈现出“区域引力场”的现象,周围地区包括中西部地区都处于物流圈的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以线为基础形成若干物流通道,使我国物流业发展的点—轴—面系统已略呈雏形。

(2) 东中西部物流业发展的不平衡。由于我国地域辽阔,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,提供物流服务的企业和机会较多,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水平、区位条件、历史因素、国家经济政策等原因,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出现物流业发展的东、中、西差异,1999 年东部地区物流产值高达 3140.59 亿元,而中部和西部地区仅各为 1401.23 亿元和 476.81 亿元,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规模,给东中西部地区物流业的合作带来了一定的难度。但在中西部地区物流业发展也已经形成了一定的基础,在内陆腹地以大城市为中心;以交通运输线为纽带形成物流节点,为以后的物流业发展奠定了一定的基础。

从时间角度看,东中西三大地带的物流业产值从 1984 年开始一直呈上升趋势,1992 年之前三大地带的物流产值增加比较平缓,增加速度较小,从 1992 年开始三大地带的物流产值增加速度加快,呈直线上升趋势。1984 年东部地区物流产值为 243.44 亿元,中部地区为 160.11 亿元,西部地区为 60.36 亿元,比例结构为 52:35:13,1992 年东部地区物流产

值为 765.55 亿元,中部地区为 167.07 亿元,西部地区为 371.64 亿元,比例结构为 48:23:29,其中中部地区落后于西部地区,到 1999 年,东部地区物流产值为 3936.02 亿元,中部地区为 1774.4 亿元,西部地区为 682.5 亿元,比例结构为 61:28:11,差距越来越大。东部地区物流产值增加尤为明显,中部地区增加也较快,都远远高于西部地区,西部地区物流产值增加缓慢,这与我国的经济政策有关,从 1978 年开始我国的经济开放政策一直倾向在东部地区,而西部地区的经济投资环境较差,经济发展优惠条件少,我国的经济政策为东部地区物流产业的快速发展注入了活力。

(3) 南北物流产业的发展差距分析。由于我国南北方地区的经济基础不同,尤其是我国改革开放以来,在经济开放政策倾向于闽粤地区和长江三角洲地区等各种影响因素作用下,南北方地区经济发展差距愈来愈大。物流产业作为流通领域中最重要产业,是整个国民经济发展的衔接地带,经济发展的差距问题深刻影响了物流经济活动的发展。从可以看出,我国南北方地区 1984 年至 1999 年物流产值的变化与差距。在改革开放初期,南北方地区的物流产值变化不是很明显,但从 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,但已经明显落后于南方地区,两者的差距愈来愈大。1984 年北方地区物流产值为 235.73 亿元,南方地区为 228.18 亿元,南方地区落后于北方地区,在 1986 年北方地区物流产值为 333.49 亿元,南方地区为 334.13 亿元,南北方持平,从 1987 年开始南方地区物流产值增加快于北方地区,在 1992 年北方地区物流产值为 586.41 亿元,南方地区物流产值为 717.85 亿元,南北比例为 1:22:1,从 1992 年开始发展差距比例加大,到 1999 年南北方发展比例高达 1.38:1。南北物流产业发展差距很明显是我国经济开放政策倾向的产物,如果经济开放政策仍旧过分倾向南方地区,这种差距就继续加大。

(4) 城乡物流业发展的不平衡。在我国,落后的农业和农村经济与现代工业、发达的城市经济并存,以文盲、半文盲、文化水平低的群众为基础的落后科学与世界先进科学技术并存,广大的不发达地区、贫困地区和经济发达、比较发达地区并存,而且我国正处于实现工业化、现代化双重任务下。这种国情决定了城乡在经济、消费、观念等诸多方面存在着很大的差距,物流企业、物流设施、物流活动高度集中在交通极为发达的大城市中,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在过程上相脱节,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。无论在我国的东部地区还是中西部地区都是在城市首先发展起物流业,然后沿着交通运输线例如铁路、河流、公路等为纽带形成物流节点,向周围地区主要包括乡村地区辐射。

(5) 全国物流业格局的发展趋势。尽管特殊的国情决定了我国物流业发展呈现出不平衡性,存在着城乡和区域差异,但物流业的发展最终趋向平衡。我国正在实施西部大开发战略和扩大内需政策,扩大内需必将极大促进物流量的增加,给中国物流业发展提供了新的机遇,西部大开发将有数以万亿元的资金投入到中、西部的基础设施建设中,其中很大一部分是交通运输工程,西部铁路网的建设首先将和东部已有铁路网的主干道相连接,同

时连接西部各省,将成为东西部交流和西部各省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;此外,新亚欧大陆桥也作为西部铁路网的一条主干线,为西部地区经济走向国际、发展国际物流创造条件,这必将推动中西部与东部的商品交流以及对外贸易的增加,拓展我国物流市场发展的空间。我国国情使物流业首先在经济发达地区得以发育、成长,并且在这些区域中物流业首先在城市中兴起,使城市成为物流业发展的中心,带动周围地区和临近城市的发展,然后向区域中的农村地区辐射、蔓延,最后由点到线,由线到面,最终形成覆盖全国,并且与世界物流业发展接轨,与全球物流业融为一体,形成遍及全世界的物流网络。

1.2 物流园建设与布局的基本方法

1.2.1 国内外物流园区发展现状

(1) 国外物流园区发展现状。走在物流发展前沿的美国,其物流中心可分为三类:由特大型生产企业独资建立;零售和商业企业自有;社会化物流中心。特点:物流中心配送、运输、送到率都在 99% 以上;采用先进的设施、设备和技术;尽量降低成本。

日本物流中心也分为三类:大型工商企业自有;由某企业投资、小型企业加盟;接受委托为其他企业服务。运用较成熟的计算机技术,建立严格的规章制度,配备比较先进的物流设施。

德国物流中心可以分为综合型和专业型;其功能可分为集货、送货、转运、加工、配送、物贸和国际多式联运综合物流中心等类型。德国政府在物流中心建设中进行整体的规划,通过物流中心推动各种运输方式协调发展,形成综合运输网,由政府投资建设公路、铁路、港口的基础设施,政府资金通过税收或土地的置换来获得,政府监督物流中心的建设,引导、吸引物流企业和国际性的物流服务商进入物流中心。

(2) 我国物流园区发展现状。北京市十一五规划把现代物流作为发展重点,指出:综合考虑交通、用地等条件,在公路一环以外规划三至四个大型物流配送区,每个占地面积 2-5 平方米,根据市场发展需要逐步建设现代化物流配送区。鼓励中外企业到物流配送区投资建设各类物流配送设施,开办配送中心。鼓励现有四环路以内有的仓储企业,调整到物流配送区投资重建。鼓励大型连锁公司在物流配送区建设配送中心,或依靠大型物流配送区发展属于第三方物流的配送中心,逐步实现物流配送的社会化。

十一五期间,天津市将投入 50 多亿元建设 12 个物流中心,两大物流区以及其他各类配送中心。以天津港南疆散货物流中心和北疆集装箱物流中心为代表的 12 个物流中心将投入建设,前者占地 12 平方公里,投资达 23 亿元。两大物流园区是天津保税区国际物流动作区和滨海国际机场空港物流园区。