



中国物流专家专著系列·2017

ZHONGGUO WULIU ZHUANJIA ZHUANZHU XILIE

经济新常态下城市 物流空间结构特征及演化机制研究

——以长沙金霞经济开发区为例

戴恩勇 李金亮 杨芳 李勇 杨威◎著



中国物流专家专著系列·2017

ZHONGGUO WULIU ZHUANJIA ZHUANZHU XILIE

经济新常态下城市物流空间 结构特征及演化机制研究

——以长沙金霞经济开发区为例

戴恩勇 李金亮 杨芳 李勇 杨威 著

中国财富出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

经济新常态下城市物流空间结构特征及演化机制研究：以长沙金霞经济开发区为例 / 戴恩勇等著. —北京：中国财富出版社，2017.9

(中国物流专家专著系列)

ISBN 978-7-5047-6593-2

I. ①经… II. ①戴… III. ①经济开发区—物流—研究—长沙
IV. ①F259.276.41

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2017) 第 239812 号

策划编辑 郑欣怡

责任编辑 邢有涛 王伟莹

责任印制 尚立业

责任校对 孙丽丽

责任发行 敬 东

出版发行 中国财富出版社

社 址 北京市丰台区南四环西路 188 号 5 区 20 楼 邮政编码 100070

电 话 010-52227588 转 2048/2028 (发行部) 010-52227588 转 321 (总编室)

010-68589540 (读者服务部) 010-52227588 转 305 (质检部)

网 址 <http://www.cfpress.com.cn>

经 销 新华书店

印 刷 北京九州迅驰传媒文化有限公司

书 号 ISBN 978-7-5047-6593-2/F·2870

开 本 710mm×1000mm 1/16

印 张 23.25

字 数 417 千字

版 次 2017 年 12 月第 1 版

印 次 2017 年 12 月第 1 次印刷

定 价 78.00 元



版权所有·侵权必究·印装差错·负责调换

本书为湖南省社科基金项目“经济新常态下城市物流空间结构复杂性特征研究”（项目编号15YBB003）、湖南省自然科学基金项目“跨境电商物流网络的演化机理及应用研究”（项目编号2017JJ2289）和湖南省教育厅重点项目“数据挖掘技术在企业动态竞争情报采集中的应用”（湘教通〔2016〕395号16A023）的研究成果。

前 言

作为第三利润源是现代物流业是影响城市社会经济运行效率和城市综合竞争力的新兴产业。随着经济发展方式转型和城市空间结构调整,产业集聚发展态势成为必然,由物流企业和物流节点构成的城市物流业的产业空间轮廓渐趋明显。因现代物流业与其他产业有较强的关联性,所以现代物流业对城市社会经济的发展起着重要的支撑作用。物流空间是指在一定地域空间范围内所有与物流活动有关的空间地带,主要包括物质形态空间和流动空间,前者是指物流企业、物流节点及网络、通道以及各类物流活动分布区;后者则是指实体物质在物质形态空间内的流动路径与网络形态。作为城市的新兴产业,城市物流空间的轮廓渐趋明显,并成为现代城市物流空间的重要组成部分。

2016年12月,湖南省发展和改革委员会印发了《湖南省“十三五”物流业发展规划》,明确提出湖南省将依托“一核三区多园六通道”物流发展布局,推进实施八大重点物流工程,构建陆水空物流大通道,打造长江经济带物流中心。长沙金霞经济开发区是湖南省唯一以现代物流为主导产业的多功能产业园区,经过20多年的发展,园区基础设施日臻完善,主导产业日益壮大,相继获评“国家级示范物流园区”“中国物流示范基地”“中国物流学会产学研示范基地”“国家电子商务示范基地”“国家新型工业化产业示范基地(工业物流)”、湖南省人民政府首批“省级示范物流园区”和“两型示范园区”等荣誉称号。园区主动融入国家“一带一路”倡议和长江经济带战略,切实响应国家加快现代物流业发展号召,率先实施传统产业转型升级战略,全力推进“建设大城北,进位国家级”战略目标,打造具有国内、国际影响力的“中国金霞物流谷”。以此为背景,本书试图从空间地域性的视角,以金霞经济开发区为研究对象,结合GIS(地理信息系统)空间分析法,探究金霞经济开发区城市物流空间形成演化规律与演化机制。一方面,丰富了现代物流的地理学研究内容,推动了学科的融合发展;另一方面,对长沙市科学

合理地进行物流业的规划布局具有启示意义，同时，物流空间发展规律的研判也对内地经济欠发达地区今后发展物流产业具有重要借鉴意义。

本书方法严谨，技术思路规范，方案内容全面。首先运用了 ArcGIS 软件对长沙市 1000 余家物流企业分析其空间的分布与演化。其次运用了较多的行业数据和经验规律，参照了国内外相关学者研究成果，调研了金霞经济开发区众多物流企业，对金霞经济开发区物流节点的空间分布与演化进行深入探讨。最后通过 Eviews 软件对金霞经济开发区的财政收入等政策进行回归分析，得出金霞经济开发区的部分政府政策和园区财政收入以及工业、商贸业、物流业三大产业和园区财政收入的关系，并对金霞经济开发区物流产业发展给出建议。因此本书具有较高的针对性、推广价值和创新性。

本书是在“金霞杯”湖南省第二届大学生现代物流设计大赛一等奖作品的基础上修改而成的。在本书出版之际，我要向带队参赛的杨芳老师、李金亮老师、李勇老师和杨威老师表示感谢，也感谢陈晓婷、余莎莎、吴盛兴、张金香、喻帅和傅玉六位参赛同学付出的辛勤劳动。同时，也要感谢邓吉祥老师在本书写作过程中对我们的悉心指导和无私帮助。还要特别感谢中国财富出版社的编辑老师和朋友们的大力支持。由于作者水平有限，文中肯定有很多的不足。在此，敬请广大读者批评指正。

戴恩勇

2017 年 9 月

目 录

1 绪 论	1
1.1 研究背景	1
1.2 研究思路与方法	7
1.3 研究目的与意义	9
1.4 研究现状与述评	11
2 相关概念界定与理论基础	24
2.1 相关概念界定	24
2.2 理论基础	33
3 物流产业集群形成机理分析	59
3.1 基于专业化分工的空间集聚	61
3.2 基于企业协同的共生集聚	65
4 长沙市物流企业空间结构格局分布	70
4.1 研究数据获取与处理	70
4.2 研究方法	72
4.3 长沙市物流企业总体空间分布格局	75
4.4 长沙市不同类别物流企业空间格局	81
4.5 长沙市物流企业在金霞经济开发区集聚情况	106
5 金霞经济开发区物流节点时空演化	108
5.1 港口物流节点空间布局特征与演化过程	108
5.2 空港物流节点空间分布与演化	111

5.3	铁路物流节点空间分布演化	113
5.4	园区产业空间分布与演化	119
6	金霞经济开发区物流空间结构演化机制	128
6.1	影响因子分析	128
6.2	金霞经济开发区物流空间演化机制	135
6.3	政策调控对金霞发展的影响	138
6.4	金霞经济开发区物流产业发展建议	147
7	结论与创新	151
7.1	主要结论	151
7.2	创新点	153
7.3	存在的不足	153
	参考文献	155
	附件一（长沙市物流企业）	159
	附件二（2014—2016年A级企业分布）	335
	附件三（长沙机场2011年航班时刻表）	337
	附件四（2017年长沙黄花国际机场国内外定期航线）	352
	附件五（金霞经济开发区产业公司分布表）	359

1 绪 论

1.1 研究背景

物流业是生产性服务业的重要组成部分，是融合运输业、仓储业、货代业和信息业等的复合型、基础性、先导性产业。大力发展现代物流业，对于优化发展环境、带动产业升级、降低流通成本、普遍提高经济运行的质量和效益、增强城市综合服务保障能力，具有十分重要的意义。“十二五”时期社会物流总额为 966 万亿元，是“十一五”时期的 2.2 倍，年均增长 8.7%，增速比“十一五”时期回落 12 个百分点，比“十五”时期回落 10 个百分点。总体来看，“十三五”时期，我国物流业仍然处于大有可为的战略机遇期。面对一系列严峻挑战和战略机遇，物流业在国民经济中的产业地位将稳步提升，发展空间将更加广阔。物流业进入以转型升级为主线的发展新阶段，逐步从追求速度规模增长向质量效益提升转变，加强供给侧改革，把握发展新红利，努力适应经济社会发展新常态是物流业发展的方向。

1.1.1 长沙城市物流发展具有空间特征

城市化是一个地区社会经济发展的必然结果，是社会进步的表现，是一种全球性的现象。从 2007 年的 43.7% 发展到 2016 年的 57.35%，即当今全球有半数以上的人生活在城市中，根据联合国人居中心编制的全球人类住区报告，到 2030 年，全球城市化率将达到 60%，因此，我们已经进入了一个城市化的世界。

随着城市化进程的不断加快，全球区域呈现出以下发展特征。一是快速城市化节奏；二是欠发达区域的城市发展并没有伴随着相应的经济发展；三是出现大城市区域（The Great Metropolises）这一新（城市）区域形态。1950 年，世界上只有纽约和伦敦两座城市的人口达到 800 万以上，1970 年，达到这一规模的城市增加到 11 座，1994 年，全球共有 22 座人口超过

800万的大城市。2014年3月中国公布《国家新型城镇化规划》，时任国家发展改革委副主任徐宪平谈及新型城镇化时指出，当时我国100万人口以上的城市已达142个，其中1000万人口以上的城市有6个。2017年3月5日，国务院总理李克强在《政府工作报告》中指出，2016年我国新增1600万人进城落户。报告中还强调，2017年要继续深化户籍改革，今年实现进城落户1300万人以上。2016年年末，长沙市常住人口764.52万人，比2015年的743.18万人增加21.34万人，增长2.9%。随着人口越来越多，城市化对城市的影响越来越明显。

快速城市化对城市区域的影响是多方面的，在空间上以区域空间结构的演变对城市化发展的响应最为明显，例如人口的快速集聚和扩散、产业的集聚和分工。近年来，经济地理学、城市地理学和空间经济学在研究空间集聚时得出了较为一致的结论，即认为空间集聚可以提高劳动生产率，并促进就业，而且大量的实证研究也表明，城市规划和城市功能存在明显的正相关，这种正相关不仅体现在经济上，也表现在社会和环境条件方面。大多数学者认为这种正相关能够间接证明集聚外部性的存在，也认为集聚外部性确实能够产生这样的影响，但外部性有正外部性和负外部性之分，当把焦点聚焦在集聚外部性所能带来的生产率提升时，我们往往忽视了（城市）区域空间结构对经济效应影响的内在机理，同时也应回答，什么样的空间结构最优，即适合区域经济发展的空间结构模式选择。

在城市发展的进程中，城市商品市场成为城市经济存在和发展的条件。马克思曾在《资本论》中指出：“城市工业一旦和农业分离，它的产品一开始就是商品，因而它的产品出售就需要有商品作为媒介，这是理所当然的。因此，商业依赖于城市的发展，而城市的发展也要以商业为条件，这是不言而喻的。”城市规模的扩大，城市经济的发展，又必然会促进城市商品市场的繁荣，并使其突破地区甚至国家的界限，加强城市与城市之间、城市与周围农村之间以及城市与其他国家和地区之间的经济联系，从而产生和形成与城市经济和城市市场相适应的城市物流。随着社会分工进一步深化，物流从工业和商贸流通业中逐步分离，走上专业化、规模化、产业化发展之路，而最终成为服务业的一个分支，形成城市物流业。

城市物流是指为城市服务的物流，它服务于城市经济发展的需要，指物品在城市内部的实体流动，城市与外部区域的货物集散以及城市废弃物清理的过程，并存在不同的模式、体系和存在形态，和其他形式的物流有一定区

别。近几十年来国内外实践与研究发现,城市物流活动与设施表现出显著的空间集聚特征与扩散趋势,以及从集聚到扩散到再集聚的基本演变规律。物流活动、设施等在城市地理空间上的分布组合关系形成了城市物流网络空间结构,它的科学合理布局具有支撑城市经济发展、促进城市产业结构优化、影响城市空间结构发展演化等多方面的作用。

城市物流空间布局是城市物流规划的基础和核心内容。城市作为一种复杂的社会现象,是一个典型的空間概念。一些经济学家认为城市的本质特征,是生产力在空间上的存在方式;社会学家认为城市是地理上有一定范围并具有某些特征的社会组织形式;一些地理学家认为,城市是人类中心组织和居民长期高度密集地域内的一种特别复杂的地理系统。城市的经济活动在地域空间上形成一定的分布规律,不同空间位置的有机联系隐含了某种空间秩序,从而形成城市的空间结构。城市空间结构既是城市发展的结果,反过来又极大地影响城市发展。保罗·克鲁格曼(Paul Krugman, 2012)指出:“增长发生于空间,它会受到空间的影响,并反馈于经济增长。”城市物流活动作为一种经济活动,连接着生产和消费,克服时空的差异是物流的核心价值,城市物流表现出明显的空间特征。城市物流空间结构通过一定的空间组织形式把分散于地理空间的相关物流资源和要素连接起来,完成各种物流经济活动。城市物流的发展过程与物流空间结构的变化相互融合在一起,从一定意义上说,城市物流发展可以理解为一种物流空间结构的演化过程。

长沙市现有的物流节点数量多,而多数物流园区和配送中心的规模较小,其中零担货运和停车场的总占地面积超过 2300 亩(一亩等于 666.666667 平方米)。长沙市的物流节点主要分布在芙蓉区、天心区和雨花区,共有八大物流节点,其中包括金霞经济开发区。对于长沙市而言,物流发展不仅是经济发展的支撑要素,而且还被认为是城市经济发展新的增长点和提高城市竞争力的重要途径。若物流节点建设缺少统一科学的规划,物流站场重复建设现象严重,在给城市交通组织带来巨大压力的同时,还造成了巨大的公共资源浪费与损失。因此,城市物流规划日益受到普遍重视。

1.1.2 城市物流空间结构出现新的发展趋势

1. 长沙已成为国家交通物流中心

罗德里格兹(Rodrigue, 2013)认为物流业作为融合多产业的复合型生产性服务业,主要任务是克服一系列人为或物理的空间约束,创造空间和

时间效用。中国各地区经济发展阶段不同，物流需求的类型及分布形态也不尽相同，形成了各具特色的物流业空间格局。由于物流需求规模不断扩大，作为物流活动主体和载体的物流设施、物流企业数量及类型急剧增加，用户对物流服务的内容、时效性的要求不断提高，物流服务网络及空间格局不断演变，对原有城市经济活动空间、设施和企业区位布局等带来深刻影响。

进入 21 世纪以来，物流业作为国民经济的一个新兴产业正在全球范围内迅速崛起。到 2010 年，中国香港、深圳、宁波—舟山港、广州分列世界集装箱港口排名的第 2~第 5 位。长沙金霞经济开发区的霞凝港是目前湘江流域最深的内河港口之一，港区总体规模建设货运泊位 14 个，其中，千吨级泊位 11 个，其他泊位 3 个，港口吞吐能力 490 万吨，港口仓储 35 万吨，港区用地为 732 亩，是我国中部地区最大的物流园区，对促进长沙经济发展起到了积极的拉动作用。《2015 亚太区物流枢纽》研究报告中，将亚太区八个物流中心评入全球性物流枢纽，分别为中国香港、广州、长沙、深圳、天津、东京、大阪—神户及新加坡。报告显示，基础设施水平是物流枢纽发展的核心。在“一带一路”倡议的推动下，长沙应充分发挥承东启西、接南转北的区位优势 and “空铁一体”、多式联运的交通优势，推动交通物流一体化、集装化、网络化、社会化、智能化发展，打造国家综合交通物流枢纽。

2. 长沙城市物流体系中的空间格局在发生变化

2012 年 12 月 20 日，在石家庄举行的 2012 年中国城市物流发展年会上，国家发改委综合运输研究所副所长汪鸣在城市物流的发展方向、城市物流的发展趋势与战略、城市物流发展概念与政策问题中提出：城市物流是以城市为物流业发展与服务运作的载体，并确立城市承载一定区域范围内的物流服务功能，以及适应城市内生产、生活物流服务需求的战略基础上，以整合、聚集城市物流资源为手段，通过建设对内、对外两大物流服务系统而形成的物流产业体系。当前形势下，长沙城市物流业的发展方向正发生着变化，呈现以下趋势：一是从过去摸索阶段相对盲目的发展转向城市物流业发展的战略性、目标性和针对性；二是从单纯注重物流基础设施建设向明确战略目标下的物流基础设施建设、物流企业培训相关领域物流发展、物流信息化、物流政策系统发展转变；三是从强调物流业的独立发展向适应城市经济社会发展、产业布局与融合发展转变，同时积极营造物流环境和培育具有竞争力的

新的增长点。

3. 城市内部空间变化影响着长沙市城市内部物流空间布局

近十几年来,长沙市城市化出现了新的发展,城市规模不断扩张,城市人口数量迅猛增长,发展速度非常惊人。在快速城市化的过程中带来了物流需求的快速增长,需要建立更加高效且适应城市快速发展趋势的城市物流系统,为市民的衣食住行和城市发展提供优质的物流服务。

由于社会、经济、技术,特别是电子商务的迅速发展,长沙市市民的消费观和消费结构发生了非常大的变化,需求更趋于个性化,同时采购和销售的渠道也更加多样化。一方面,市民的生活水平得到提升,不但对产品本身要求日益增高,而且对物流服务质量和水平也提出了更高的要求。市民需求的变化使得企业为了满足客户的需求而做出相应的调整变化,将提供更加专业、高效和个性化的物流服务。另一方面,城市物流系统还需要根据长沙市的产业结构调整 and 升级带来的城市产业变化而进行相应调整,以新产业的发展提供相适应的物流服务。

城市的快速发展、人口的大量聚集、消费结构和消费观念的改变、产业结构的调整和升级,迫切需要高效的城市物流来支持城市的可持续发展。另外,快速的城市化发展带来好处的同时也会产生如频繁的交通堵塞、大量的能源消耗等问题,而这些问题也会造成一定的环境污染。且这些问题恰巧也是由不合理的物流发展所带来的,要想进一步解决这些问题就需要加强对城市物流系统的建设,提升物流管理水平。同时,能源消耗不断增加和城市环境日益恶化,需要城市物流系统提供更加绿色、更加节能环保的服务。

当前,长沙市物流存在很多问题,例如,物流企业规模小、数量多,服务质量差、专业水平低,使得资源分散,无法实现规模效应。以城市商贸物流为例,70%左右的商品由商家自己配送。这就造成了车辆满载率低,返程空驶率高,车辆运营效率低下,运营成本居高不下。同时也带来了城市交通拥堵进一步恶化,汽车尾气排放造成的污染更加严重。对于城市的仓储资源来说,存在着资源不足和资源浪费的现象。以城市的冷库为例,由于信息不畅和利益分配的问题,一方面,很多企业冷库资源不足;另一方面,一些企业的冷库大量闲置。总之,我国城市物流的特点是:规模小、资源分散、效率低、成本高、能耗大、污染大。

由此可知,当前长沙市物流的状况是无法满足长沙市城市发展需要的。

长沙市物流发展既有机遇又面临挑战，需要在解决问题中不断前进。金霞经济开发区作为城市的一部分，需全面考虑城市发展的需要，在满足城市物流需求的基础上做到绿色、环保，与社会各方发展相互协调，相互促进。这些问题急需去解决，以进一步促进城市的发展进步。

1.1.3 经济新常态背景下长沙金霞经济开发区的发展需要

习近平主席于2014年第一次提及“经济新常态”这个概念，新常态就是不同以往的、相对稳定的状态。这是一种趋势性、不可逆的发展状态，意味着中国经济已进入一个与过去30多年高速增长期不同的新阶段。

从湖南省来看，湖南省总体处于全面深化改革的攻坚期和全面建成小康社会的收官期。国家“一带一路”倡议、长江经济带、长江中游城市群等重大战略的深入实施，赋予了湖南省更高的定位、更多的政策和更强的保障，将极大地推动湖南省与长江流域各省市以及丝绸之路上各国、省市之间的互动合作，显著提升湖南省的区域战略地位和综合竞争力。

从长沙市来看，以湘江新区和东部开放型经济走廊为主体的重大开放平台布局，沿江沿边沿路和集约集聚集群发展的重大产业空间布局，全国性综合交通枢纽加速推进背景下的重大交通设施布局，为长沙市抢抓新一轮发展机遇、掀起新一轮发展热潮提供了广阔的空间。随着全面深化改革的纵深推进，长沙市简政放权、创新创业、社会民生等改革措施将释放更多的红利，形成更大的动力。

因此，面对经济新常态，长沙市金霞经济开发区促进现代物流业的健康发展，提升综合实力、优化产业结构等迫在眉睫。

1.1.4 城市物流空间结构理论研究缺乏

毕波等（2008）从城市空间结构形成的动力机制出发，讨论了城市物流对城市功能组织、土地利用的影响。吴刚等（2012）提出了区域物流网络规划“中心扩展”和“中心吸附”的研究思路，以及将数学优化模型与地理信息技术（GIS）有机结合的研究方法。龚梦（2013）以江苏省为例，通过实证分析，提出了物流网络规划的理想模式，给出了江苏省13个地级市物流网络的具体布局规划。大卫·格雷罗（David Guerrero, 2014）根据对法国一项调查研究认为法国货物运输在不同城市地区间是分层次的，主要是因为批发贸易与生产制造城市功能的不同。朱胜清（2014）从地理学

角度以物流企业、物流节点、专业市场为物流要素，研究长沙市城市物流空间演化特征及形成机制与空间效应。仇莉（2016）以京津冀一体化为出发点，建立京津冀物流网络节点城市选址指标体系。从国内外研究现状看，城市空间结构对物流空间结构的影响和作用方面的研究实属凤毛麟角，虽有几篇论文对此进行了探讨，但也止步于城市空间结构对城市物理需求的影响，而对城市物流供给空间结构的影响研究非常不足。从总体上看，这方面的研究还非常少，且大多数以定性为主，系统研究尚未形成，也缺乏相应的实证分析。

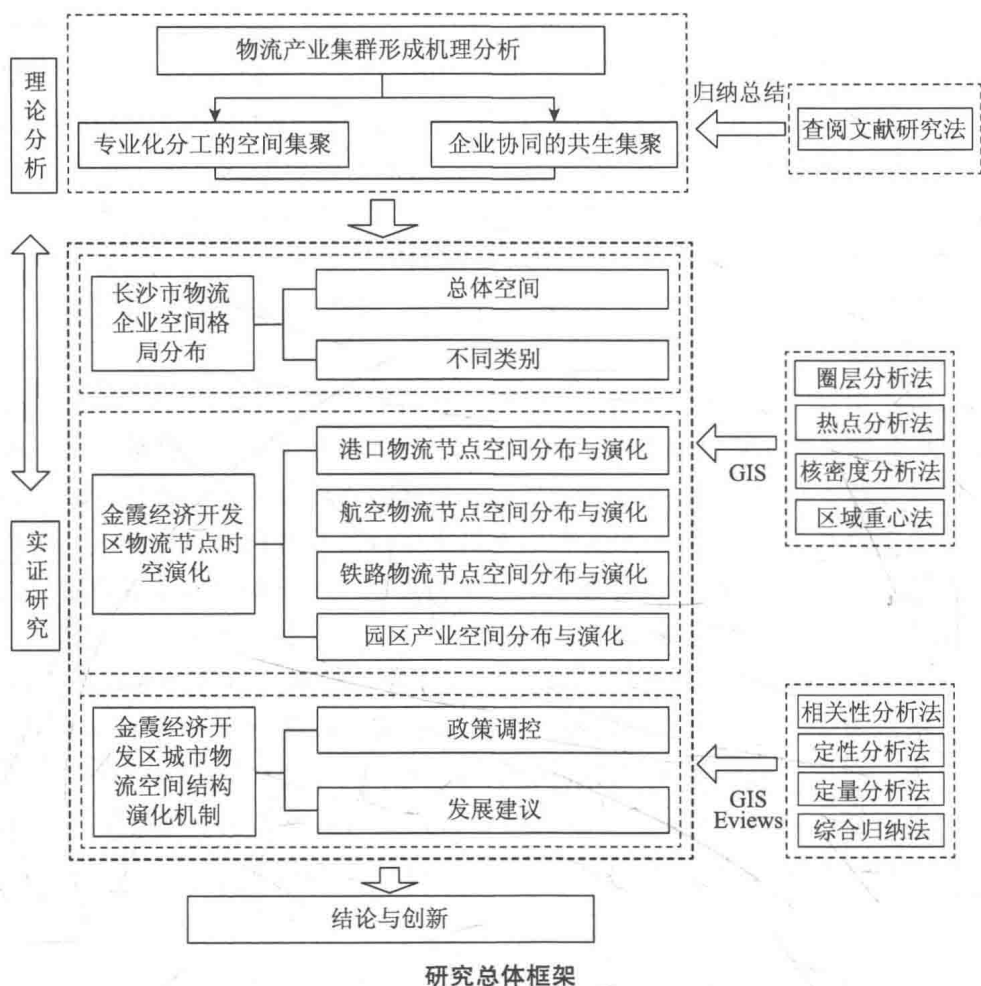
由于基础理论研究的匮乏，我国城市物流空间布局规划呈现出一定的盲目性。在城市物流功能和战略定位方面，无论是中心城市还是县级城市在城市物流规划中大都定位为区域物流中心，很多城市过度夸大了自身在区域物流体系中的地位和作用，脱离实际的发展定位势必导致在实践中制订的实施方案缺乏可行性。在城市内部物流空间布局方面，往往表现出城市物流节点建设数量和规模上的盲目扩张。

对于长沙市而言，怎样的物流规模和空间结构才是合理的？物流产业的发展应遵循什么样的发展轨迹？为何某些城市的物流获得了成功增长，而在另一些城市采用相同的发展模式难以取得预期成效？对这些疑难问题的透彻解答，有赖于对城市物流空间结构特征及其演化规律进行深入系统的研究，其研究成果必然对指导我国城市物流的健康发展发挥积极的作用。

1.2 研究思路与方法

1.2.1 研究思路

本书主要围绕三个层次展开：首先，归纳总结现有的理论基础，完善现有的城市物流空间理论；其次，对长沙市物流企业、金霞经济开发区物流节点空间分布的演化过程与格局开展实证研究；最后，归纳总结金霞经济开发区城市物流空间演化特征、机制和发展建议，研究总体框架如下图所示。



1.2.2 研究方法

(1) 理论分析和实证研究相结合。总体上，本书以理论分析为主，在长沙市物流企业空间结构格局分布的基础上，注重长沙市金霞经济开发区城市物流空间结构与演化的理论和方法研究，以构建完整、系统的城市物流空间结构分析框架，提出科学合理的物流产业发展建议。

(2) 静态分析和动态分析相结合。城市物流空间结构发展变化是一个动态过程，本书采用动态分析方法把握、研究和探讨城市物流空间格局发展规律；采用静态分析方法比较不同城市在同一时间断面的空间差异。

(3) 微观分析与宏观分析相结合。微观是宏观的基础，而宏观是微观的

总和。城市物流空间结构是一种宏观现象，主要研究宏观因素对城市物流空间结构发展的影响；同时，也要从城市物流空间结构演化条件的微观基础研究其对城市物流空间结构演化机制的影响。

(4) 定性分析与定量分析相结合。定量分析是对事物进行具体的量化分析，而定性分析则是对事物的性质、特征、形式等方面进行抽象的理论思维。本书在分析问题时把两者有机地结合起来，定性分析解决城市物流空间结构形成机理、特征和趋势；定量分析则揭示城市外部物流空间结构整体特征、节点差异，以及城市内部物流空间结构演化过程。

1.3 研究目的与意义

1.3.1 研究目的

城市在经济全球化的过程中，由物流业的集聚成为资源支配和产品流动的主要节点，城市也由于物流业的发展而产生了新的竞争高度，但城市物流的空间形成和发展也带来一系列与城市发展之间的不协调问题，在长沙市内主要表现为空间布局的不合理性：例如雨花区的高桥大市场由于快速增加的货运车辆造成了整个区域内的交通拥堵，黎托乡众多仓库中消防安全事故频繁发生，由于长沙市物流空间布局缺乏统一规划增加了交通事故的发生概率，大量的空气、地面污染影响着附近居民的生活等。另外，物流园区和物流中心在市中心大规模的建设带来土地资源浪费和同质竞争的现象。因此，本书以长沙金霞经济开发区为实证对象，借助 GIS（地理信息系统）空间分析软件，从长沙市整个物流企业的空间结构上剖析城市物流空间的形成演化过程，进而对长沙市金霞经济开发区的实际地理情况的发展和物流园区的演化进行分析和探讨其驱动机制，归纳发展规律，预测发展趋势，以形成的理论反哺实践，推动金霞经济开发区内的物流园区和企业的发展与合理布局。

1.3.2 研究意义

长沙市目前拥有两型社会综合配套改革试验区、国家自主创新示范区、湘江新区三大国家级战略平台叠加优势，是我国著名的“智能密集区”，全国战略支点城市作用日益突出，发展前景尤为广阔。特别是湘江新区作为中部地区首个国家级新区，包括了长沙高新技术产业开发区、宁乡经济技术开发