



同济大学优秀博士论文文库

# 城市流通空间的发展趋势 与规划布局研究



CHENGSHI LIUTONG KONGJIAN DE FAZHAN QUSHI YU GUIHUA BUJU YANJIU

汤宇卿 著



同济大学出版社  
TONGJI UNIVERSITY PRESS

TU984.11

51

2007

同济大学优秀博士论文文库

同济大学研究生院出版基金资助

# 城市流通空间的发展趋势 与规划布局研究

汤宇卿 著



同济大学出版社  
TONGJI UNIVERSITY PRESS

## 内容简介

本书针对我国进入高速增长时期以来,由于“大量生产,大量消费”导致的流通和城市流通空间相对滞后这一日益突出的矛盾进行研究分析,从宏观和微观两个角度,探究城市流通空间的特征、作用、优化等一般规律,并在此基础上提出了城市流通空间的发展趋势、规律以及一般规划原则。本书可供城市规划、流通领域的专业人士阅读。

本书的研究工作由教育部专项资助(编号 0100110004)。

## 图书在版编目(CIP)数据

城市流通空间的发展趋势与规划布局研究/汤宇卿著.

上海:同济大学出版社,2007.4

(同济大学优秀博士论文文库)

ISBN 978-7-5608-3400-9

I. 城… II. 汤… III. 城市空间—空间规划—研究 IV. TU984.11

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2006)第 155902 号

---

同济大学优秀博士论文文库

## 城市流通空间的发展趋势与规划布局研究

汤宇卿 著

责任编辑 熊 玮 责任校对 谢惠云 封面设计 李志云

---

出版发行 同济大学出版社 [www.tongjipress.com.cn](http://www.tongjipress.com.cn)

(地址:上海市四平路 1239 号 邮编:200092 电话:021-65985622)

经 销 全国各地新华书店

印 刷 江苏句容排印厂

开 本 787mm×1092mm 1/16

印 张 18

印 数 1—2100

字 数 450000

版 次 2007 年 4 月第 1 版 2007 年 4 月第 1 次印刷

书 号 ISBN 978-7-5608-3400-9/TU·710

---

定 价 36.00 元

---

本书若有印装质量问题,请向本社发行部调换 版权所有 侵权必究

## 出版说明

“本科教育为立校之本,研究生教育为强校之路”。20 余年来,同济大学始终把全面提高培养质量作为研究生教育改革的指导思想,取得了较好效果,为国家培养了一大批高素质的高级专门人才。在连续多年的“全国百篇优秀博士学位论文”评选中,我校先后有 7 篇论文入选,另有 7 篇论文获得提名。

在此,我们选编了海洋科学、土木工程、建筑学等学科的 10 篇获奖论文,辑录出版《同济大学优秀博士文库》第一辑,以展现我校研究生教育的优秀成果。同时,也希望以此为契机,进一步加强我校高层次创造性人才的培养工作,鼓励创新精神,提高我校研究生教育,特别是博士生教育的质量。

谨以本套丛书,向百年华诞的同济大学献礼!

同济大学研究生院

2007 年 3 月

# 前 言

随着社会主义市场经济体制的确立,我国逐步进入以“大量生产,大量消费”为特征的经济高速增长的时代,大量流通和城市流通空间相对滞后的矛盾日益显露,而单独研究城市流通空间的各个组成部分无法解决这一问题。为此,本书首先从城市流通空间的整体角度出发,对城市流通空间总体特征、作用、优化和规划结构进行分析,构成了整个研究的基础。

在以上一般规律研究的基础上,在后续两个部分分别对城市商流和物流空间的总体特征进行了分析,并详细对批发空间、零售空间、货运空间和物流节点空间的特征、优化和规划进行研究。而后,针对城市商流和物流空间信息化的发展以及对城市流通空间及其规划的影响进行了探讨。

最后,本书提出了城市流通空间的发展趋势、发展规律以及系统、均衡、动态和优化的城市流通空间规划原则,并对城市流通空间研究的主要内容和规划结构进行了探讨。本书无论在实践方面对于我国城市流通空间的规划与建设,还是在理论方面对于城市商业设施规划、城市货运规划、物流节点空间规划的结合和发展均具有一定的意义。

限于作者水平,书中错误与不足之处难免,欢迎各位专家、学者和广大读者批评指正。

汤宇卿

2007.3.28

## 目 次

## 出版说明

## 前 言

|                        |      |
|------------------------|------|
| 第 1 章 导 论              | (1)  |
| 1.1 研究的背景和目的           | (1)  |
| 1.1.1 研究背景             | (1)  |
| 1.1.2 研究目的             | (4)  |
| 1.2 有关概念的界定            | (5)  |
| 1.2.1 流通概念的界定          | (5)  |
| 1.2.2 城市流通过程的概念        | (9)  |
| 1.2.3 城市流通空间的概念        | (10) |
| 1.3 理论发展回顾             | (11) |
| 1.3.1 城市流通空间结构理论       | (11) |
| 1.3.2 城市流通空间演变理论       | (11) |
| 1.3.3 城市流通空间作用理论       | (12) |
| 1.3.4 城市流通空间优化理论       | (12) |
| 1.3.5 城市流通空间规划结构理论     | (12) |
| 1.4 研究的内容、框架和方法        | (13) |
| 1.4.1 研究的内容            | (13) |
| 1.4.2 研究的框架            | (14) |
| 1.4.3 研究的方法            | (15) |
| 第 2 章 城市流通空间总体研究       | (16) |
| 2.1 城市流通空间特征           | (16) |
| 2.1.1 城市流通过程的影响因素和特征分析 | (16) |
| 2.1.2 城市流通空间的形成和特性     | (19) |
| 2.1.3 城市流通空间结构和功能      | (21) |
| 2.1.4 城市流通空间发展阶段的理论划分  | (26) |
| 2.2 城市流通空间的作用分析        | (30) |
| 2.2.1 城市流通空间的作用        | (30) |
| 2.2.2 城市流通空间作用的要素分析    | (32) |
| 2.2.3 城市内部流通和城市外部流通    | (38) |
| 2.3 城市流通空间优化           | (41) |
| 2.3.1 城市流通过程的合理化       | (41) |

|            |                           |              |
|------------|---------------------------|--------------|
| 2.3.2      | 城市流通空间优化                  | (45)         |
| 2.4        | 城市流通空间的规划结构               | (52)         |
| 2.4.1      | 前工业阶段的城市流通空间规划结构          | (52)         |
| 2.4.2      | 发达国家过渡阶段(工业化初期)城市流通空间规划结构 | (59)         |
| 2.4.3      | 发达国家工业阶段城市流通空间规划结构        | (60)         |
| 2.4.4      | 发达国家后工业阶段的城市流通空间规划结构      | (64)         |
| 2.4.5      | 我国近现代城市流通空间规划结构           | (65)         |
| <b>第3章</b> | <b>城市商流空间研究</b>           | <b>(70)</b>  |
| 3.1        | 城市商流空间的总体特征               | (70)         |
| 3.1.1      | 城市商流空间的地位和作用              | (70)         |
| 3.1.2      | 城市商流空间总体结构分析              | (72)         |
| 3.1.3      | 城市商流空间地域、人口密度分析           | (74)         |
| 3.1.4      | 城市商流空间的分级特征分析             | (75)         |
| 3.2        | 城市批发空间研究                  | (79)         |
| 3.2.1      | 城市批发空间特征                  | (79)         |
| 3.2.2      | 城市批发空间优化                  | (90)         |
| 3.2.3      | 我国城市批发空间规划的探讨             | (99)         |
| 3.3        | 城市零售空间研究                  | (103)        |
| 3.3.1      | 城市零售空间特征                  | (103)        |
| 3.3.2      | 城市零售空间优化                  | (116)        |
| 3.3.3      | 城市零售空间优化发展规律剖析            | (138)        |
| 3.3.4      | 城市零售空间影响因素分析              | (144)        |
| 3.3.5      | 我国城市零售空间规划的探讨             | (167)        |
| <b>第4章</b> | <b>城市物流空间研究</b>           | <b>(171)</b> |
| 4.1        | 城市物流空间总体特征及其空间优化          | (171)        |
| 4.1.1      | 多元化的城市物流活动和物流空间           | (171)        |
| 4.1.2      | 城市物流合理化——物流空间优化的基础        | (172)        |
| 4.1.3      | 城市物流空间优化的考虑因素             | (177)        |
| 4.1.4      | 城市物流空间优化的目标               | (177)        |
| 4.1.5      | 城市物流空间优化                  | (178)        |
| 4.2        | 城市货运空间研究                  | (182)        |
| 4.2.1      | 货运方式特征和货运方式优化             | (182)        |
| 4.2.2      | 城市货运空间特征和货运空间优化           | (189)        |
| 4.2.3      | 我国城市货运空间规划的探讨             | (194)        |
| 4.3        | 城市物流节点空间研究                | (196)        |
| 4.3.1      | 城市物流节点空间特征                | (196)        |
| 4.3.2      | 城市物流节点空间优化                | (199)        |

|                                             |       |
|---------------------------------------------|-------|
| 4.3.3 城市物流节点空间规划分析 .....                    | (210) |
| 4.3.4 我国城市物流节点空间规划的探讨 .....                 | (215) |
| <b>第5章 城市流通空间信息化研究</b> .....                | (218) |
| 5.1 城市商流空间信息化 .....                         | (218) |
| 5.1.1 信息化的城市销售方式的发展 .....                   | (218) |
| 5.1.2 城市商流空间信息系统的发展 .....                   | (222) |
| 5.2 城市物流空间的信息化 .....                        | (228) |
| 5.2.1 信息化的城市物流经营方式的发展 .....                 | (228) |
| 5.2.2 城市物流空间信息系统的发展 .....                   | (229) |
| 5.3 面向信息化的我国城市流通空间规划的探讨 .....               | (232) |
| 5.3.1 通过政府的引导促进城市流通空间信息化的发展 .....           | (232) |
| 5.3.2 大力发展城市流通空间信息系统 .....                  | (232) |
| 5.3.3 注重信息化对城市流通空间发展的影响 .....               | (235) |
| <b>第6章 结论和实例研究</b> .....                    | (236) |
| 6.1 城市流通空间研究的结论 .....                       | (236) |
| 6.1.1 城市流通空间发展趋势的归纳 .....                   | (236) |
| 6.1.2 城市流通空间发展规律的归纳 .....                   | (237) |
| 6.1.3 城市流通空间规划原则的探讨 .....                   | (238) |
| 6.1.4 城市流通空间规划内容的探讨 .....                   | (239) |
| 6.1.5 城市流通空间规划结构的探讨 .....                   | (241) |
| 6.2 实例研究 .....                              | (242) |
| 6.2.1 国际物流中心规划研究——以浙中国际物流中心规划为例 .....       | (242) |
| 6.2.2 城市农副产品物流中心规划研究——以杭州农副产品交易中心规划为例 ..... | (248) |
| 6.2.3 大城市物流网络总体布局研究——以潍坊市物流总体规划为例 .....     | (256) |
| 6.2.4 城市流通空间总体布局研究——以上海市城区商业网点规划为例 .....    | (261) |
| <b>参考文献</b> .....                           | (271) |
| <b>后 记</b> .....                            | (276) |

# 第1章 导 论

## 1.1 研究的背景和目的

### 1.1.1 研究背景

流通行业的发展成为我国新世纪的热点,在“上海市国民经济和社会发展十一五规划”中,明确提出:“以信息化为基础,以金融业、现代物流业为重点……改造提升商贸流通等服务业”;深圳也把“建设亚太地区有重要影响的国际物流枢纽城市、国际金融贸易和会展中心”作为在“十一五”期间及到2020年的经济社会发展战略目标。购物中心、连锁超市、大规模批发市场、物流基地、配送中心等一大批新型流通空间层出不穷,成为当今社会发展的主流。伴随着信息社会的到来,流通领域的信息化更是一日千里。在这种形势下,我国原有的以物资储运和传统商业为主体的城市流通空间体系已经打破,适应于当今发展形势的新的流通空间体系正逐步孕育和发展。而作为以空间为研究对象的城市规划师更应冷静地面对新的情况,审时度势,全面把握我国城市流通空间的发展趋势和规划布局,以此为突破口,往上密切联系城市生产的空间载体,往下密切联系城市生活的空间载体,构筑面向流通的合理的城市空间布局结构。

我国流通业是伴随着经济的增长而快速发展的,从1978年到2005年,我国国内生产总值以9.6%的年均增长率高速增长,逐步进入了以满足人民物质文化需要为目的的全面工业化阶段,轻重工业和农业生产都有了较大发展,2005年第一、第二产业的国内生产总值分别是1978年的3.36倍和18.02倍。<sup>[1]</sup>同时,多数轻工业产品品种在20世纪80年代末实现了供求平衡或供大于求,告别了轻工业产品长期供不应求的历史。

随着经济增长与生产发展,人民的收入和消费水平也稳步提高,2005年我国城乡居民的消费水平是1978年的6.81倍。在消费结构方面,恩格尔系数从1978年的57.5%(城镇)和67.7%(农村)下降到2005年的36.7%和45.5%,<sup>[1]</sup>这意味着随着收入的提高,人们的需求更多地指向工业品。这反过来又刺激了工业生产的发展,从而形成了生产和消费良性循环发展的局面,我国逐步进入了“大量生产、大量消费”的高速增长时代。而大量生产和大量消费的必然结果是造成对“大量流通”的迫切需求,但是长期以来我国城市社会经济发展和城市建设受到“先生产、后生活”和“重生产、轻消费”的影响,计划经济体制又在客观上造成了城市流通业及其流通空间发展的滞后,这就与当今时代要求间的矛盾日益尖锐,从而要求流通业及其流通空间以更快的速度增长。

在政策方面,党的十二大提出“计划经济为主,市场调节为辅”的方针;十二届三中全会指出“商品经济是社会经济发展不可逾越的阶段,我国社会主义经济是公有制基础上的有计划的商品经济”;党的十三大提出:“社会主义有计划商品经济的体制应该是计划与市场内在统一的体制;十三届四中全会后,提出:建立适应有计划商品经济发展的计划经济与市场调节相结合的经济体制和运行机制”;党的十四大则明确提出:“我国经济体制改革的目标是建立社会主义

市场经济体制”。<sup>[2]</sup>党的十五大的主题是：“高举邓小平理论伟大旗帜，把建设有中国特色社会主义事业全面推向二十一世纪。”党的十六大的主题是：“高举邓小平理论伟大旗帜，全面贯彻‘三个代表’重要思想，继往开来，与时俱进，全面建设小康社会，加快推进社会主义现代化，为开创中国特色社会主义事业新局面而奋斗。”市场经济体制的确立为流通业的健康发展奠定了基础，作为流通业发展的重要标志之一的社会消费品零售总额 2005 年是 1978 年的 43.1 倍，而货运量 2005 年是 1978 年的 7.5 倍。<sup>[1]</sup>

生产和消费的推动和经济体制的改革无疑是流通业发展的重要契机，为了改变作为大量生产与大量消费发展瓶颈的流通业的落后状况，首要的任务是加大对流通业的基本建设投资，据统计，2005 年我国对交通运输、仓储与邮政业的投资和对批发和零售业的投资分别达到了 9614.0 亿元和 1716.4 亿元，分别比上年增长了 25.74% 和 34.83%。基本建设投资的增长使流通空间得以迅速扩展，以流通空间的重要组成部分——市场为例，“到‘十五’末期，全国已有各类消费品市场 69520 个，其中：城市市场 25905 个，农村市场 43615 个，在市场数量迅速增加的同时，交易额持续增长，到 2005 年底，全国批发和零售业商品销售总额达到了 164032.9 亿元。”<sup>[1]427</sup>

城市是生产和消费的集中地，自然也成为流通业发展及其基本建设投资的集中地，以上海为例，2004—2005 年交通运输、仓储和邮政业，批发和零售业的投资分别增长了 48.10% 和 110.19%，远高于工业、建筑业和住宅等方面投资。

表 1-1 上海市地方建设改造投资主要指标(2004—2005)<sup>[3]14</sup> (单位:亿元)

| 指 标             | 2004 年  | 2005 年  | 增长率(%) |
|-----------------|---------|---------|--------|
| 工 业             | 720.08  | 797.70  | 10.78  |
| 交通运输、仓储和邮政业     | 257.49  | 381.35  | 48.10  |
| 信息传输、计算机服务和软件业  | 7.04    | 10.82   | 53.69  |
| 批发和零售业          | 18.35   | 38.57   | 110.19 |
| 住宿和餐饮业          | 12.72   | 33.67   | 164.70 |
| 金融业             | 1.04    | 0.99    | -4.81  |
| 房地产业            | 1236.62 | 1370.42 | 10.82  |
| 租赁和商务服务业        | 9.03    | 18.03   | 99.67  |
| 科学研究、技术服务和地质勘查业 | 9.37    | 12.76   | 36.18  |
| 水利、环境和公共设施管理业   | 223.14  | 318.06  | 42.54  |
| 居民服务和其他服务业      | 1.82    | 1.99    | 9.34   |
| 教 育             | 43.01   | 33.22   | -22.76 |
| 卫生、社会保障和社会福利业   | 22.31   | 18.26   | -18.15 |
| 文化、体育和娱乐业       | 44.93   | 61.69   | 37.30  |
| 公共管理和社会组织       | 11.82   | 16.33   | 38.16  |

但是基本建设投资的增长并未充分实现投资效益，正如《中国市场发展报告》所指出的那样，在市场建设方面，“中国的市场建设带有极大的盲目性、主观性和自发性。……各地区、各部门、各行业争相建市场，仍然存在一哄而起、管理失控的现象。更为严重的是，有些地方不顾

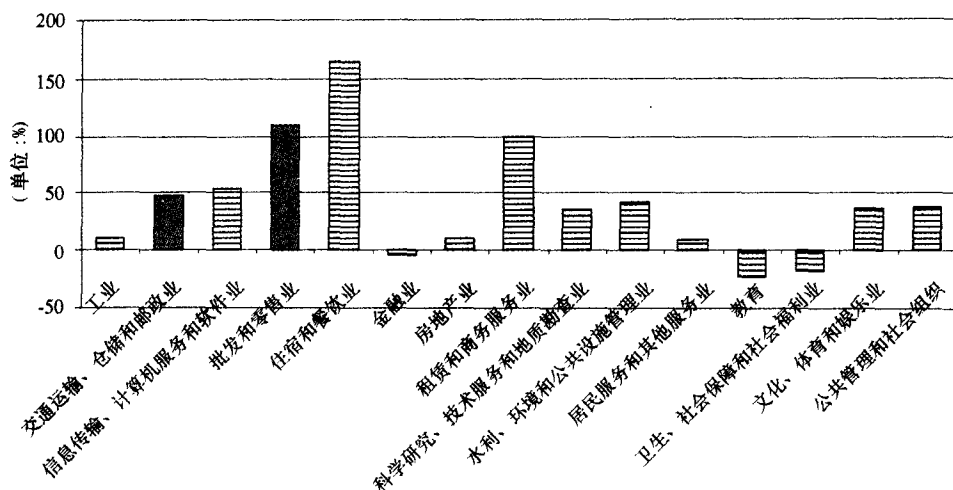


图 1-1 上海市地方建设改造投资主要指标(2004—2005)

当地条件,人为地大造市场,有的同一城市、同一商品种类,省、市、区(县)不同层次、不同行业都要建市场,导致大量的‘有场无市’的现象,大量场地和设施闲置,不得不竞相以各种政策税收优惠来吸引客户入市,造成极大的资源浪费和政策的频繁变动”。<sup>[4]19</sup>从以上分析不难看出,作为流通节点的市场建设的混乱正是导致投资效益低下的主要原因之一。

市场的迅猛发展必然使市场之间的联系成倍增长,造成相对落后的诸如交通运输和邮电通信等市场联系网络更显捉襟见肘,但是同时部分市场本身和市场之间联系的混乱又使这一网络不堪重负。如在货运方面,不少经济学家指出我国部分商品存在“大旅游”的现象,这种不合理的运输造成了货运效益的低下和货运强度高,如表 1-2 所示。我国幅员辽阔,但资源分布不均,国内生产总值和货运周转量比值应该小于某些国土比较紧凑的国家,即货运强度应该大于这些国家,但是差别之大已不得不说明我国货运存在明显的不合理现象。

表 1-2 我国国内生产总值和货运周转量比值与其他国家比较<sup>[5]198-207</sup>

| 主要指标                                        | 中国 <sup>[6]</sup><br>(2005) | 中国<br>(1985)            | 美国<br>(1985) | 日本<br>(1985) | 德国<br>(1985) | 英国<br>(1985) | 法国<br>(1985) |
|---------------------------------------------|-----------------------------|-------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 货物周转量( $10^8 \text{ t} \cdot \text{km}$ )   | 80258.0                     | 18126 <sup>[7]304</sup> | 39545.0      | 4344.0       | 2548.1       | 1703.0       | 1566.3       |
| 国内生产总值(亿美元)                                 | 22885.6                     | 2674.3 <sup>[8]22</sup> | 30863.0      | 12823.0      | 8618.0       | 5857.0       | 7150.0       |
| 国内生产总值/货运量(美元/ $\text{t} \cdot \text{km}$ ) | 0.29                        | 0.15                    | 0.78         | 2.95         | 3.38         | 3.44         | 4.56         |

从货运扩展至物流,我国在物流的组织管理上更为落后,传统的“层层设库,户户运输”模式,形成“大而全、小而全”的相对分散、独立的物流格局,这不仅给各个企业带来巨大物流成本,而且也造成大量资源的浪费。

低效益的流通模式使得并不发达的我国经济资源白白浪费。与此同时,发达国家则纷纷介入我国的流通领域,在外资超级市场、连锁商店进入我国零售领域之后,外资物流基地的建设业已展开,这种高效率的流通模式使得流通成本降低,商品售价下降,体现出强大的竞争力,面对外资流通业的发展趋势,唯有改革方为我国城市流通业的发展出路。

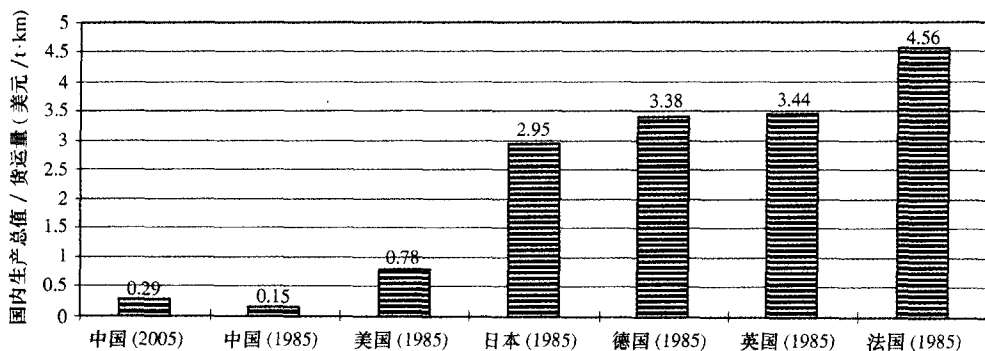


图 1-2 我国国内生产总值和货运周转量比值与其他国家比较

### 1.1.2 研究目的

从实践角度出发,大量生产、大量消费的客观背景和经济体制改革的政策,推动了城市流通的长足发展,城市流通空间本身的先天不足,形成了发展与现实的矛盾,而流通业又集中于城市,据 2005 年的统计资料,我国地级以上城市市区占全国土地面积仅 6.0%,而社会消费品零售总额却占了全国比重的 60.9%,有限的城市空间和城市流通空间的急剧膨胀形成了矛盾。市场经济初创时期对流通空间发展的规律认识的不足所导致的城市流通空间建设的盲目性和混乱性又使这一矛盾日益突出,国外先进的流通模式的介入虽有值得借鉴的地方,但是更多的是对于我国流通业及其流通空间的竞争和冲击,从而加剧了矛盾解决的紧迫性。从前面分析可见,这些矛盾不只是通过对诸如市场、货运和仓储等城市流通空间的每一个组成部分的大量投资就能够解决,况且,在市场经济初创时期资金并不宽裕,应使有限的资金发挥最大的效益,这就需要研究由流通节点和流通线路所组成的流通系统的整体投资效益最优化的问题,这是当今流通领域亟待解决的课题。对于城市规划和建设方面,需要从城市空间的角度,配合这一课题进行研究,以期通过科学的规划编制,促进城市流通空间的建设纳入健康发展的轨道,进而为我国流通业效益的提高作出相应的贡献,这是本书课题研究的主旨。

从理论角度出发,我国已经进入了以大量生产、大量消费、大量流通为特征的经济快速发展阶段,在经济体制上也实现了由计划经济体制向市场经济体制的转变,这就决定了我国原有的城市流通及其流通空间的特征将发生改变,对于城市流通空间的发展趋势以及城市流通空间规划需要在变化的基础上用新的眼光进行分析,结合我国的国情,有选择地吸取发达国家城市流通空间优化和城市流通空间规划的理论,以充实我国社会主义市场经济体制之下经济快速发展阶段的城市流通空间规划的理论,进而为我国城市规划的理论发展出力,这也是从理论角度出发的本书研究的主要目的。此外,我国城市规划界在城市商业设施规划、城市货运规划、城市仓储规划理论方面作了大量的研究,取得了丰硕的成果,但是从现代社会的发展趋势来看,城市流通的成功运作需要城市商业空间、城市货运空间、城市仓储空间等各个组成部分的有机结合,形成一个完整的系统——“按一定的秩序和内部的联系组合而成的整体”,<sup>[9]8</sup>城市流通投资效益的最优也并非各个分项投资效益的最优,而是整体的最优,因而,面对这一发展趋势,本书的另一研究目的则是在理论方面探求这些分项规划理论的结合,并从总体上探求城市流通规划理论和城市生产、消费乃至城市整体的发展状况和发展趋势的结合,从而使得城

市流通空间的研究趋向于整体化、系统化和科学化。

## 1.2 有关概念的界定

流通、流通空间等都是本书研究的重要概念,在理论界并未达成一致,有待于进一步探讨,为了研究的准确性和一致性,在论题引出之后有必要就有关概念进行界定。

### 1.2.1 流通概念的界定

关于流通,在我国基本上形成了从经济运动过程和运动内容等方面认识的流通概念。

#### 1. 从经济运动过程出发对于流通概念的理解

从经济运动过程出发认识流通的概念,可以分为狭义流通和广义流通,当然,也有介于两者之间的认识。狭义流通是指社会再生产过程中在产品离开直接生产过程而进入消费过程之间所完成的商品交换过程。对此又有不同的理解,区分为“宽派”和“窄派”。宽派认为,流通包括从生产到消费的全部中介环节或过程,包括交换和分配在内的全部中介过程。窄派认为,流通就是商品交换或商品交换过程,流通是劳动产品交换的总和或从总体上看的商品交换,即认为“所谓流通,也就是商品流通,或者说是以货币为媒介的商品交换,无数次的商品交换构成了流通过程,流通是商品经济所特有的范畴”。<sup>[10]84</sup>

广义流通是指社会再生产过程中的资金循环和资金周转,有经济学家提出,“流通是指资金的流通。……社会主义条件下叫做资金运动,它是既包括流通过程,也包括生产过程在内的大的流通”,<sup>[11]</sup>有经济学家认为“社会主义流通,是指整个资金循环,它是把社会上千千万万的企业组织好,以自觉的、有计划物质代谢过程去代替盲目的、自发的流通过程。”<sup>[12]81</sup>

介于二者之间,又有许多观点,但是基本上是关于流通过程所涉及范围的大小认识不同得出的概念,在此不再一一论述。

#### 2. 从经济运动内容上对流通概念的剖析

依据流通经济学的观点,流通从运动内容上而言可以分为商品流通、劳务流通和货币流通。

(1) 商品流通。商品流通是人类劳动物质载体的流通,其最早的形态是各种实物。实物商品流通,除了按生产来源可以划为工业品、农产品的流通以外,还可以按用途性质不同划分为生产资料流通和消费资料流通(我国分为物资系统和商业系统)。按其运动的特点,可以分为可运载、发生位移的实物和不可运载、无法移动的实物流通,除了硬件商品流通之外,随着社会再生产分工的发展和科学的进步,导致了软件商品流通的大发展,其中技术流通既可与一般商品贸易、劳务输出、资本输出、资金信贷混杂在一起,又可以相互分离,形成独立流通的商品形态。随着信息由于从业人员的收集、整理加工,凝结了人类劳动而变成为商品,信息流通在现代社会蓬勃发展。

(2) 劳务流通。劳务流通是指没有产品或尚未创造产品的劳动的直接流通。包括服务流通和劳动力流通,服务流通是直接产生消费结果的流通,一般不转化为需要再交换的物质产品,其内容包括为消费提供的服务和为生产提供的服务,而劳动力流通可以产生物质产品,也可以不产生物质产品,既可以为使用单位直接消费,也可以生产产品后再交换。

(3) 货币流通。货币流通是商品、劳务交换媒介的流通,货币完成使命之后,仍然留在流

通领域,继续发挥它的媒介作用。货币流通包括一般货币流通(国内货币流通和外汇流通)和资金流通(以货币为尺度预付和垫支给生产企业的资金,一般称为投资,包括银行信用流通和金融流通)。

由于以上对流通所包含内容的理解的不同,从而形成了经济学界的“大流通”和“小流通”之说。一般认为,大流通是指一切商品或当作商品来交换的事物的流通。因此,除了通常的生活资料和生产资料外,劳动力(劳务)、土地、住房、信息、技术、资金等都是流通的内容;小流通是指通过买卖活动进入消费领域的那部分劳动产品的流通。具体而言,即通过零售商业形式而实现的那部分产品的流通。长期以来,我国只有一部分消费品通过真正的零售商业形式进入消费领域,所以,小流通实质上是指生活资料的流通,而生产资料、劳务、土地等都被排斥在流通之外。<sup>[13]2</sup>

### 3. 从商品流通的组成部分出发对于流通概念的剖析

流通经济学把作为商品流通过程组成部分的不同对象的流通按照完成功能不同分为商流、物流和信息流,共同组成整个流通过程,其中各个不同的组成部分的定义如下:

(1) 商流的概念。在流通经济学中商流的定义为:“商品在由供给者向需求者转移时,商品社会实体的流动,表现为商品与其等价物(货币或其他等价物)的交换和商品所有权的转移运动。具体的商流活动包括购、销等商品交易活动以及商品信息活动。通过商流活动,可以克服生产者和消费者之间的社会距离,创造商品的所有权效用。”<sup>[14]236</sup>

(2) 物流的概念。依据流通经济学的观点,商流的概念仅仅局限在流通领域,而物流的概念则包括在任何非流通领域内的流动,如在生产领域、文教卫生领域及其他领域内的具有经济意义的流动。因而,流通经济学得出物流的广义定义为,“物流是指社会经济中的物质实体的流动过程,是创造物质的空间效用(通过动态的运输实现)、时间效用(通过静态的储存实现)和形质效用(通过静态和动态相结合的加工、包装、装卸和检验等活动实现)的经济活动”。<sup>[14]237</sup>而狭义的物流概念则限定在流通过程中,因此狭义的物流是指“商品从供给者向需求者进行的物质实体流动,是创造商品的空间效用、时间效用和形质效用的经济活动”,<sup>[14]237</sup>这与日本的《物流手册》中认为的“物流是物质资料从供给者向需要者的物理性移动,是创造时间性、场所性价值的经济活动”<sup>[15]22</sup>的理解相近。

(3) 信息流的概念。流通过程中所研究的“信息流”是指“流通过程中一切流通信息的产生、加工、贮存和传递”。<sup>[14]238</sup>流通信息流包括商流信息流和物流信息流。信息流是商流和物流活动的描述和记录,反映商流和物流的运动过程。信息流对商流和物流活动起指导和控制作用,并为商流和物流活动提供经济决策的依据。

### 4. 从城市第三产业内容出发对于流通涉及行业的认识

依据我国的统计口径,第三产业是除第一、第二产业以外的其他各业,具体又可分为四个层次:

第一层次:流通部门。其包括交通运输业、邮电通信业、商业、饮食业、物资供销和仓储业。

第二层次:为生产和生活服务的部门。其包括金融、保险业,地质普查业,房地产、公用事业,居民服务业,咨询服务业和综合技术服务业,农、林、牧、渔、水利服务业和水利业,公路、内河(湖)航运养护业等。

第三层次:为提高科学文化水平和居民素质服务的部门。其包括教育、文化、广播电视、科学研究、卫生、体育和社会福利事业等。

第四层次:为社会公共需要服务的部门。其包括国家机关、党政机关、社会团体,以及军队和警察等。<sup>[13]87</sup>

如上所述,第一层次的部门主要从事商品流通,但是也包括从事劳务流通的行业,如饮食业;第二层次的部门主要包括从事货币流通的行业、劳务流通的行业、商品流通中的技术流通的行业和不可运载且无法实现位移的硬件商品流通行业,如房地产业等;第三层次的部门主要包括商品流通中技术流通的行业和信息流通的行业以及劳务流通的行业等;第四层次主要包括这些流通的社会管理部门等。从中可见,要完成流通实际上需要第三产业诸多行业的共同协作。

## 5. 国外有关流通概念的借鉴

### (1) 美国有关流通概念的论述

约在20世纪20~30年代,美国首先建立了现代物流概念,即PD(physical distribution),最初的动因是为了使军需物资供应快速而合理。战后为企业界所采用,并逐步形成物流理论及物流技术。此外还常使用商业后勤(business logistics)、实物供应(physical supply)、材料管理(materials management)、市场供应(market supply)、后勤流通(logistic of distribution)及总体配置(total pisticution)等词汇,这些定义的内容及范围都有所区别。

关于PD的含义,美国物流经营全国会议(The National Council of Physical Distribution Management, NCPDM)在1968年作了如下的定义,“物流是制品从生产线的终点到消费者的有效移动以及从原料的供给者到生产线起点的移动这样一种广范围的活动,……这一活动包括货物输送、保管、装卸、搬运、包装、库存管理、工厂或仓库布局、订货处理、市场预测以及对顾客的服务”。<sup>[16]</sup>从这个定义中可以看出,美国已经在物流的内容中加入了有关情报处理等信息流的内容,至于商业后勤的提法,也可以看出物流实际上是围绕商流展开的。这样,包括信息流在内的物流和商流共同组成了流通的总体内容。

### (2) 日本有关流通概念的论述

日本所使用的物的流通或者物流这一词汇源于美国。在日本,正式发表的有关物流定义出现在1965年5月题为《完善物资流通及消费的有关统计》的报告中,该报告作了如下定义:“物的流通是关于物理性的‘物的流动’的经济活动,其范围是运输及通讯活动”。1966年10月发表的《改善物的流通》报告中所下的定义:“物的流通指的是有形或无形的资源从供给者到需要者的物理性的运动,具体包括包装、装卸、搬运、输送、保管及通信。”<sup>[16]</sup>这样,日本的物流实际上也把信息流也包括在内。

日本又把物流扩展到“流通”,在“流通”的概念出现之前,日本常用“商业”一词,而对于“流通”的功能、机构、结构等抽象性、总括性的概念,则大多用“配给”一词来表述。但是,由于社会经济的变化,尤其是日本进入20世纪60年代经济快速增长阶段时,出现了以商业或配给这类词和概念难以解释清楚的新事物,产生了为表述这类事物而推出新词的要求。1962年日本出版了对后来流通业发展有很大影响的《流通革命》一书,从此,在日本流通或者流通(产)业这类概念,就被用作为表述把生产与消费连结在一起的总体功能的新概念被推广开来——“流通在经济活动中起着重要作用,其功能是将生产和消费之间形成的地域的、时间的及人的隔离有机联结起来。”<sup>[16]18</sup>弥补了以往“商业”或“配给”等概念的不足。一般而言,在流通活动中首先发生的是商业交易活动,之后是物资及服务的转移。这样,依靠与商业交易活动同时进行的物的流通活动,就能实现流通的根本目的。即流通是将物资及服务从生产者到消费者之间进行社

会的、物理的转移这样一种经济活动。

## 6. 本书对于流通概念的限定

从经济运动过程分析可见,虽然人们对于流通概念理解不同,但是仍旧有一定共性,即强调是一个过程,同时普遍都认识到这是商品经济特有的产物,而区别则在于对其涉及范围的理解的差别上,如广义流通认为流通包含在整个社会再生产过程中,狭义流通的“宽派”认为流通涉及生产和消费的全部中介环节或过程,“窄派”则把其限定在商品交换过程之中。本书研究的流通局限在商品交换范围之中,即狭义流通的窄派之说,而生产领域和消费领域的“流通”则不在本文研究的范围之内。

从流通的内容上而言,本书所涉及的主要为商品流通,而劳务流通和货币流通有其本身的发展机制,并已成为经济学广泛研究的内容之一,因此,这二者流通的规律将不作为本书的研究对象,但是在商品流通的同时发生着劳务流通和货币流通,因而在商品流通的研究中需要对相应的劳务和货币流通进行考察。其次,在商品流通内部又分为硬件商品流通和软件商品流通,在硬件商品流通中又包含有不可运载、无法移动的实物的流通,如房地产和土地等,这是城市规划研究的主要内容之一。随着我国土地使用权的有偿出让和房地产业的逐步发展,这方面的流通的研究已经逐步深入,这类流通有其内在的规定性,不同于可运载、发生位移的实物的流通,为了不致造成和其他研究的重复,这类流通不作为本课题考察的对象。再次,作为软件商品流通的技术流通和信息流通更多地依赖于社会空间,具有其内在的规定性,因而也不作为本书考察的内容,但是由于社会空间和物质空间的关联性,因此,在研究硬件商品流通的同时需要对相应的软件商品流通进行研究,如信息流等,但是偏重于这些流通对于硬件商品流通的影响方面。综合上述,本书对于流通的研究就限定在硬件商品流通之中,即可运载、发生位移的实物商品流通的范围之内。但是其中仍需除去相应的部分,这包括作为能源流通载体的供电、供热等能源系统、供排水系统和废弃物流通所依托的垃圾运输处理系统等,这些属于城市基础设施研究范畴的内容,已经在城市规划相关领域进行了研究,也不作为本书研究的对象。

从商品流通的组成部分来看,其中商流和信息流均属于商品流通的范围之内,而广义的物流则超出了商品流通的范围而扩展至生产领域,因而本书研究的流通由商流、狭义的物流和涉及商品流通的信息流组成。

从大流通和小流通的角度考察,本书研究的流通的内容仅仅局限于大流通研究范围的局部,但是又超出了小流通的研究范畴。小流通产生的原因,可追溯到以往我国物资部门和商业部门的分工上,随着我国市场经济的发展,这种分工正在逐步弱化,生产资料通过物资部门流通的份额减少,通过市场流通的份额增加,在这种形势下,虽然在资料的收集和统计方面存在一定的困难,但是有必要把生产资料的流通作为研究的对象。

从我国对于第三产业的层次的划分考察,虽然如前所述,流通的完成依赖于各个部门的协作,但是直接相关的是流通部门,不过需除去其中应属于劳务流通的饮食业和解决通勤交通的客运交通等部分,然而流通部门的发展水平不失为衡量流通发展状况的一个较为全面的指标,为了充分利用这些统计资料进行比较,本书的研究和统计资料的比较大多基于第三产业的第一层次,即流通部门。从美国和日本的经验来看,两国均认为流通包括物流和商流(包含信息流的内容),是将物资及服务从生产者到消费者之间进行社会的、物理的转移,如果剔除其中服务的内容,则这个流通概念实际上与可运载、发生位移的实物商品流通相近。

## 7. 本书对于城市流通概念的限定

一般认为流通在城市中普遍地、大量地存在着,从地域上分析,城市是社会上各种流通的集结点,它必然汇集社会上几乎所有流通内容,必然直接反映社会流通的一般性质。而农村流通一般也存在上述大部分流通,但其范围和内容就远不如城市那么广泛和丰富,也就是说流通的广度和深度远不及城市,因此从内容上而言,城市流通内容等同于整个社会流通内容,而区别则在于地域范围不同。

### 1.2.2 城市流通过程的概念

城市流通过程纷繁芜杂,涉及到以下诸多概念。

#### 1. 流通主体

广义的流通主体是指“直接参加或专门从事流通经济活动的经济实体,它包括各种生产经营企业和最终消费实体”。<sup>[13]65</sup>从流通主体的基本要素而言,可以分为三个部门:生产部门、流通部门和最终消费者,即所谓的供给主体、媒介主体和需求主体,而狭义的流通主体则仅指流通媒介主体,这也是本书对于流通主体概念的认识。

#### 2. 流通客体

流通客体即流通对象,是指“一切在流通主体之间进行定向或循环运动的物质实体和非物质实体”。<sup>[13]73</sup>物质实体主要是指投入流通的物质产品,非物质实体又可分为观念实体(主要指流通主体间的某种需要转移的经济关系)和信息实体两大类,对应于观念实体、物质实体和信息实体的流通,流通可以分为商流、物流和信息流。

#### 3. 流通过程

流通过程是为了实现流通主体的目的而进行的流通客体的运动过程。“这种运动既是实物形态的运动与价值形态的运动的统一,又是经济运动和空间运动的统一”。<sup>[13]83</sup>这样,流通过程的研究又需涉及流通线路、流通载体、流通环节以及由三者组成的流通渠道和流通结构等概念。

#### 4. 流通环节

流通环节即客体从最初的供给者到达最终的需求者的一个完整的流通过程中经过必要的流通主体时产生的转换和停顿。在这一过程中,每经过一个必要的流通主体就产生一个环节,每一环节上的流通主体都有一定的功能,都要发挥一定的作用。在流通领域,主要的流通环节包括零售和批发等环节。

#### 5. 流通线路和网络

流通线路是“客体在主体之间进行空间运动的方向和轨迹”,<sup>[13]76</sup>任何一次流通至少要连接两个流通主体,并要沿着某一方向运动一段距离,结果形成了一定的流通线路。其距离主要是由流通主体间的空间位置决定,其方向总是从客体供给方指向客体需求方,即具有矢量性,从总体上看,众多的流通线路组成纵横交叉的空间网络,即流通网络。

#### 6. 流通载体

流通载体是“承载流通客体并使之完成在主体之间运动的各种运载工具和流通基础设施”。<sup>[13]77</sup>最基本的流通载体可概括为两大系统:一是交通运输系统,包括所有的铁路、公路、水路、管道和航空运输工具和运行线路;二是邮电通讯系统,包括一切邮电、通讯、广播、电视等信息传播工具和有关设施。物流主要依靠交通运输系统完成;信息流主要靠邮电通讯系统完成;