

21世纪高职高专 **能力本位型** 系列规划教材 · 物流管理系列

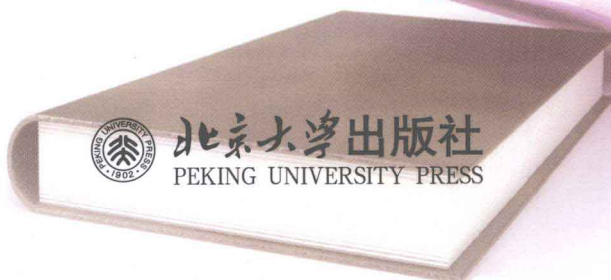
物流经济地理

WULIU JINGJI DILI

主 编 葛颖波 喻 立 宇清红



- 在物流经济地理的新兴天地
三大产业与物流地理世界
- ◆ 呼吸四大区域物流经济圈的氧气
 - ◆ 带你描绘产业与物流布局的画卷



北京大学出版社
PEKING UNIVERSITY PRESS



21 世纪高职高专能力本位型系列规划教材·物流管理系列

物流经济地理

主编 葛颖波 喻立宇 清红



北京大学出版社
PEKING UNIVERSITY PRESS

内 容 简 介

“物流经济地理学”是“物流学”与“经济地理学”相结合的一门实践性、应用性均较强的新兴学科。本书力求理论与实践相结合,注重针对性、可操作性,在准确阐述物流经济地理基本知识和基本方法的基础上,更加突出知识的应用和技能的训练。

本书以学生为中心,侧重培养学生的实践能力,在结构体系、内容安排等方面进行了大胆的改革与尝试,采用了“教”、“学”、“做”一体化的教学模式,设计了能力目标、案例导入、综合实训等内容,把“基本知识与基本技能”、“学习与实践”融为一体。全书内容包括物流经济地理概述,物流运行环境,农业布局与物流地理,工业布局与物流地理,商业布局与物流地理,交通运输业布局与物流地理,以及国内分区物流地理和国际物流地理等区域物流地理内容。

本书既可作为高职高专院校物流管理和经济管理类专业的教材,也可作为企业培训教材和物流行业从业人员的参考用书。

图书在版编目(CIP)数据

物流经济地理/葛颖波,喻立,宇清红主编. —北京:北京大学出版社, 2013.1

(21 世纪高职高专能力本位型系列规划教材·物流管理系列)

ISBN 978-7-301-21963-8

I. ①物… II. ①葛…②喻…③宇… III. ①物流—经济地理—中国—高等职业教育—教材 IV. ①

F259.22

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2013)第 011690 号

书 名: 物流经济地理

著作责任者: 葛颖波 喻 立 宇清红 主编

策 划 编 辑: 李 辉

责 任 编 辑: 姜晓楠

标 准 书 号: ISBN 978-7-301-21963-8/F·3484

出 版 发 行: 北京大学出版社

地 址: 北京市海淀区成府路 205 号 100871

网 址: <http://www.pup.cn> 新浪官方微博: @北京大学出版社

电 子 信 箱: pup_6@163.com

电 话: 邮购部 62752015 发行部 62750672 编辑部 62750667 出版部 62754962

印 刷 者: 北京鑫海金澳胶印有限公司

经 销 者: 新华书店

787 毫米×1092 毫米 16 开本 15.25 印张 353 千字

2013 年 1 月第 1 版 2013 年 1 月第 1 次印刷

定 价: 29.00 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

前 言

高职高专教育是高等教育的重要组成部分,其根本任务是为社会培养生产、建设、管理和服务第一线的应用型专业人才,所培养的学生在掌握必要的基本理论和专业知识的基础上,应重点掌握从事本专业领域实际工作的职业技能。

物流经济地理研究的是各种物流活动和现象的地域布局,以及物流布局与产业布局之间的内在联系。随着我国物流业的快速发展,物流经济地理越来越受到政府和企业领导的高度重视,在产业布局与规划、物流布局与规划以及区域经济协调规划发展中,越来越依赖物流经济地理学科的指导。正因为如此,政府、企业以及物流行业急需既懂得现代物流以及物流地理知识,又能很好地进行产业布局与物流布局实际运作的高素质人才。

当前,高职高专“物流经济地理”课程的教学普遍侧重于理论教学,存在着理论过深、内容过多、忽视实践操作能力培养的倾向。编者通过多年高职教育教学实践,越来越意识到,要培养技术应用型人才,必须重构知识体系,优化教学内容,强化实践教学。为此,本书在编写过程中,力求突出以下特色。

(1) 科学性。本书能够准确阐述物流经济地理的基本概念、基本理论和基本方法,科学地借鉴其他教材成功的经验,保证知识体系和内容上的科学性。

(2) 实用性。本书编写力求内容精简,理论必需、够用,知识体系保持连贯性和相对完整性,最大限度地体现学以致用目的,增强本书的适用性和实用性。

(3) 趣味性。本书体例新颖,启发性强,书中配以大量的图表,使版面生动活泼,增加学习和阅读的趣味性。

(4) 实践性。本书围绕高职高专培养目标,坚持“做什么,学什么”的编写原则,合理安排理论与实践教学,有意加大实训内容的比重,以强化对技能的培养。

(5) 适应性。本书在编写体例上注意与教学方法改革相结合,采用案例教学、模拟实训等实践教学形式,大胆引入生产一线真实企业成败的案例,便于学生思考、领悟。

本书由清远职业技术学院葛颖波、喻立、宇清红担任主编。具体分工如下:项目 1、项目 3、项目 4、项目 6 由葛颖波编写,项目 7 中的任务 7.2~任务 7.7、项目 8 由喻立编写,项目 2、项目 5、项目 7 中的任务 7.1 及书中所有插图由宇清红编写。全书框架结构和文稿的修改由葛颖波负责。

本书在编写过程中,参考了国内外有关专家和学者大量的书籍和文献,引用了许多学者的宝贵资料,在此对他们表示深深的谢意。本书的编写得到了北京大学出版社编辑的悉心指导,在此一并表示感谢。

由于时间仓促和编者水平有限,书中难免存在不足之处,恳请广大读者批评、指正,并提出宝贵意见。

编者

2012 年 10 月

目 录

项目 1 物流经济地理概述	1	任务 6.2 铁路运输网布局	111
任务 1.1 认识物流经济地理学	2	任务 6.3 公路运输网布局	118
任务 1.2 物流基础设施与物流网络布局	6	任务 6.4 水路运输网布局	126
项目小结	11	任务 6.5 航空运输网布局	138
职业能力训练	11	任务 6.6 管道运输网布局	142
项目 2 物流运行环境	14	项目小结	146
任务 2.1 我国的自然资源与自然环境	15	职业能力训练	146
任务 2.2 我国的社会经济文化环境	23	项目 7 国内分区物流地理	150
项目小结	26	任务 7.1 我国的行政区划与经济区划	151
职业能力训练	27	任务 7.2 东北经济区物流地理	157
项目 3 农业布局与物流地理	30	任务 7.3 环渤海经济区物流地理	163
任务 3.1 农业与农业产业布局	31	任务 7.4 长三角物流地理	172
任务 3.2 农业园区与农业物流	43	任务 7.5 珠三角物流地理	179
项目小结	50	任务 7.6 海峡西岸经济区物流地理	182
职业能力训练	50	任务 7.7 我国港澳台地区物流地理	184
项目 4 工业布局与物流地理	53	项目小结	192
任务 4.1 工业与工业物流	54	职业能力训练	192
任务 4.2 轻工业布局与物流地理	56	项目 8 国际物流地理	197
任务 4.3 重工业布局与物流地理	68	任务 8.1 国际物流地理概述	198
项目小结	91	任务 8.2 国际物流地理基础	201
职业能力训练	92	任务 8.3 国际海洋运输布局	208
项目 5 商业布局与物流地理	94	任务 8.4 国际铁路联运	219
任务 5.1 商业与物流的关系	95	任务 8.5 国际航空运输布局	222
任务 5.2 商业中心布局	99	任务 8.6 国际集装箱运输	224
任务 5.3 大宗商品流向规律	102	任务 8.7 国际多式联运	225
项目小结	104	任务 8.8 国际大宗货物运输	228
职业能力训练	105	项目小结	231
项目 6 交通运输业布局与物流地理	107	职业能力训练	232
任务 6.1 交通运输业与物流的关系	108	参考文献	234

项目 1 物流经济地理概述



能力目标

通过本项目的学习，能够运用本项目所学知识，结合地图分析我国物流布局的基本条件。



知识目标

通过本项目的学习，了解物流经济地理学的研究对象，认识物流与物流业的关系，明确我国物流布局的原则和方法。



重点难点

物流布局的原则与方法。



案例导入

杭州现代物流业的发展

杭州发展现代物流拥有五大比较优势。

第一，杭州位于长江三角洲地区(以下简称“长三角”)，是浙江省的省会，其主要经济指标排名位居全国前列。杭州的制造业比较发达，经济集聚和辐射能力在浙江省首屈一指。

第二，杭州积极抢抓新一轮世界产业结构调整 and 制造业空间转移的有利时机，大力实施“工业兴市”战略，逐步形成了以高新技术产业为先导、现有优势产业为支柱、新型都市工业为重要组成部分的现代工业体系，形成了强大的产业积聚力量。

第三，杭州的物流基础设施日益完善，具有全国区域性交通枢纽的优势，是全国 45 条公路主枢纽之一，已形成以杭州为中心，高速公路为骨架，至各地级市的 4 小时交通圈；4 条铁路干线交会于此，杭州港已成为全国第二大内河枢纽港，杭州萧山国际机场货运量居全国前十位。发达的综合运输网络为杭州现代物流的发展提供了重要的基础保障。

第四，资源和产品“两头在外”，物流服务需求日趋旺盛。浙江省的对外贸易属于外贸加工型，主要能源、原材料靠从省外调入，其产品 70% 以上销往省外、国外。

第五，各级政府高度重视现代物流业的发展。不仅编制了《浙江省现代物流发展纲要》，而且成立了省内协调机构，协调各地级市物流业的发展。



【讨论】

- (1) 杭州拥有哪些发展现代物流业的优势?
- (2) 杭州在发展现代物流业的过程中适宜建成哪种类型的物流节点?
- (3) 杭州发展现代物流业在地区间可以发挥什么作用?

任务 1.1 认识物流经济地理学

1.1.1 初识物流经济地理学

1. 物流经济地理学的研究对象

物流经济地理学是一门新兴的学科,是物流学与经济地理学相结合的一门综合性学科。

经济地理学是以人类经济活动的地域系统为中心内容的一门学科,主要研究人类经济活动地域体系的形成过程、结构特点和发展规律,研究经济活动区位、空间组织及其与地理环境的相互关系,即研究社会生产在一定地域范围内空间分布的形成和发展规律的学科,包括经济活动的区位、空间组合类型和发展过程及其与地理环境的相互关系等内容。经济地理学是人文地理学的一门重要分支学科。现代经济活动是由物流、商流、人流和信息流,把乡村和城镇居民点、交通运输站点、商业服务设施以及金融系统等经济因素连结在一起而组成的一个经济活动系统。所有的经济活动都是在一个特定的具体的地域范围内进行的,因此,以地域为单元研究经济活动的系统及其发展过程和规律,成为经济地理学研究的特定领域。



知识链接

物流(Physical Distribution)一词最早是由美国人于1915年提出的,其含义为“实物分配”。20世纪80年代,美国重新定义了物流,并称之为“Logistics”,以取代过去的“Physical Distribution”。后来,无论国内还是国外、理论界还是产业界,一直把“Logistics”翻译为物流,“Logistics”逐渐发展成为现代物流学的代名词。尽管目前各国对物流的定义各有侧重,但物流是由“物”和“流”两个基本要素组成,是以物的动态流通过程为研究对象,这两方面内容则为各国普遍接受。

物流经济地理学是随着社会经济和物流业的高速发展而产生的,它既具有经济地理学的一般特征,同时又具有物流学的个性特征。

物流经济地理学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;研究包含各地区物产分布、商业中心的地域组织、市场区位、商业活动的季节变化,以及其与腹地的经济联系等。物流经济地理学所研究的经济活动的地域系统,既包括国民经济各经济部门在地域上的分布,也包括各地区经济部门的规模、结构和发展状况以及地域分布和部门结构的相互联系,涉及自然、社会经济、技术条件等多方面的因素。因此,物流经济地理学不仅具有明显的地域性特征,也具有综合性特征。

随着物流业的不断发展,物流经济地理学作为研究物流布局发展条件和规律的一门学科,在现代社会经济发展中的作用日益明显,已经越来越受到社会各界的高度重视。



2. 物流经济地理学的研究方法

每门学科都有自己的研究方法，物流经济地理学作为物流学、地理学和经济学交叉而形成的一门边缘学科，其基本研究方法和学习方法均可成为物流经济地理学的研究和学习方法，常用的方法，如表 1-1 所示。

表 1-1 物流经济地理学的研究方法

方法	特点
图表分析法	图表分析法是学习和研究物流经济地理学的基本方法之一，利用地图和各种图表不仅能够帮助学生理解和掌握物流经济地理学的基本知识和内容，而且能够启发学生获得新的物流经济地理学知识，培养学生运用地图、图表去分析、处理和解决复杂物流经济问题的各种能力
综合分析法	综合分析法是从历史与现实、经济与政治、自然与社会、时间与空间等多种因素，相互影响、相互作用的不同角度去分析有关物流经济地理现象的形成、发展和演变的条件、原因和规律
对比法	通过两个或两个以上不同的物流经济地理事物进行横向与纵向比较，分析它们之间的共性及差异性，并找出其形成的原因和规律
问卷调查法	问卷调查法是针对物流企业生产经营或者物流经济活动本身存在的问题，通过调查研究找出解决问题的合理答案，或根据已有的文献或经验提出一些理论假设，再通过调查数据来验证这些假设的真伪。被调查的企业应具有一定的代表性，调查所取得的数据也应具有一定的规范性，以方便进行统计分析
实地考察法	实地考察法是学习物流经济地理学的重要方法。例如，要评价一个物流中心的布局是否合理，能否取得预期的社会效益和经济效益，就有必要进行多方面的实地考察，以增加其可行性和科学性

1.1.2 物流经济地理学与现代物流

1. 物流经济地理学与物流活动

物流从本质上说，是实现不同空间地域或经济区域间货物的位移。不同的地域或经济区域的生产力布局不同，决定了物流的方向也不同，由此引起物流资源的重新分配。因此，现代物流活动离不开物流经济地理学的参与。

现代物流业的发展为物流经济地理学提供了新的课题。例如，物流经济地理学如何发挥学科优势，研究物流产业及其相关产业的发展规律与地域布局规律；物流业与三大产业主要部门如何有效地进行资源整合与配置；物流园区、物流基地和物流中心的规划与建设等都是亟待研究解决的现实问题。物流经济地理学可充分利用已有的研究成果，利用现代物流理论和技术，对其内容进行创新与改革，以推动物流经济地理学向更高层次、更高水平发展。

总之，物流经济地理学为现代物流活动，尤其是物流布局提供理论依据和指导，同时，现代物流活动又为物流经济地理学的研究提供实践内容，从而促进物流经济地理学的发展。

2. 物流经济地理学与物流网络布局

1) 我国物流网络的基本格局

经过 30 多年的发展，我国的物流业正呈现出快速发展的态势。到目前为止，我国东部地区已经形成以沿海大城市群为中心的四大区域性物流经济圈格局，如表 1-2 所示。



表 1-2 东部地区四大区域性物流经济圈

物流经济圈	范围和特点
以北京、天津、沈阳、大连和青岛为中心的环渤海物流经济圈	环渤海物流经济圈的优势在加工、资源等产业，同时也是我国汽车工业比较发达和集中的区域，具有地理、资源、交通、工业、科技及市场的优势，形成了一个大的弧形扇面，对外港口众多，对内辐射性较强
以上海、南京、杭州和宁波为中心的长三角物流经济圈	长三角物流经济圈经济基础最好、实力最强，第二产业相当发达，尤其是纺织、皮革、汽车和塑料等产业更为突出，目前第三产业发展也很快
以福州和厦门为中心的海西物流经济圈	海西物流经济圈处于长三角和珠江三角洲(以下简称“珠三角”)之间，面对我国台湾，邻近我国港澳地区和东南亚，空间区位优势具有很强的竞争力，是加强海峡两岸经济交流的前沿阵地，也是推动国际合作的重要窗口。该区域经济基础比较雄厚，发展势头良好，通过综合规划与发展，逐步形成“一带(沿海城镇密集带)、四轴(西部山区发展轴、北部福武发展轴、中部核心发展轴和南部厦龙发展轴)、双极(依托一北一南两大中心职能地区形成的福州大都市区和厦泉漳大都市区)、多核(多个区域次中心)”的海西城市群空间结构
以广州和深圳为中心的珠三角物流经济圈	珠三角物流经济圈拥有电子信息、电器机械及专用设备、汽车、建筑材料、纺织服装、生物医药、石油化工、食品饮料和造纸等九大支柱产业。毗邻我国港澳地区 and 外向型经济发达是珠三角物流经济圈最重要的特点

这四大物流经济圈以滚动式、递进式的方法向广大内陆地区形成扇面辐射，从而带动中部和西部地区物流业的发展。这种辐射功能包含着巨大的物流辐射和集散功能，融通和激活了全国范围内的物流、资金流、人流和信息流。四大物流经济圈的形成使我国物流业的发展呈现“区域引力场”的现象，周边地区均处于物流经济圈的引力场的吸引范围之内，同时部分大城市和特大城市已经发展成为区域性物流产业的中心，而且全国范围内以基本交通运输线为基础形成的若干物流通道，使我国物流产业发展的“点一线一面”网络系统初显雏形。



特别提示

目前我国正在打造西三角物流经济圈，包括重庆经济圈、成都经济圈和以西安为中心的关中城市群，即成渝物流经济圈，有望成为我国经济的第四增长极。

2) 我国物流网络布局存在的问题

(1) 东、中、西部地区物流业发展水平不平衡。由于我国地域辽阔，自然环境和条件差异巨大，地区经济发展不平衡，使得我国东、中、西部地区的物流发展呈现“不平衡”的态势。东部沿海地区在历史上经济基础较为雄厚，对外开放较早，市场经济发展较为成熟，基础设施相对完善，物流需求比较旺盛，提供物流服务的企业和机遇较多，接受日本、韩国物流影响的机会较大，因此东部沿海地区的物流服务水平高。而中西部地区由于经济发展程度、区位条件、历史因素、经济政策等因素限制，物流发展水平较低，发展物流业的难度较大，致使我国在全国范围内呈现物流业发展不平衡的状况。

(2) 南、北方物流业发展速度不平衡。在改革开放初期，南、北方地区的物流业发展差



异不是很明显,但从 1992 年开始,南方地区作为我国改革开放的前沿阵地,得益于经济开放政策,物流产业发展速度惊人。北方地区虽然也在加快发展,但发展速度已明显落后于南方地区。

(3) 城乡物流业发展不平衡。物流企业、物流设施、物流活动高度集中在交通极为发达的城市中,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发生脱节,甚至少数乡村地区的物流发展几乎为零,造成物流市场的地域化、畸形化。在我国内陆腹地,大多是首先以城市为中心发展物流业,然后以交通运输线(如铁路、公路、河流等)为纽带形成物流节点,向周围地区(主要是乡村地区)辐射。

3) 物流布局的基本原则

物流布局的目的是实现物流的合理化,为此,进行物流布局须遵循 8 个基本原则,如图 1.1 所示。

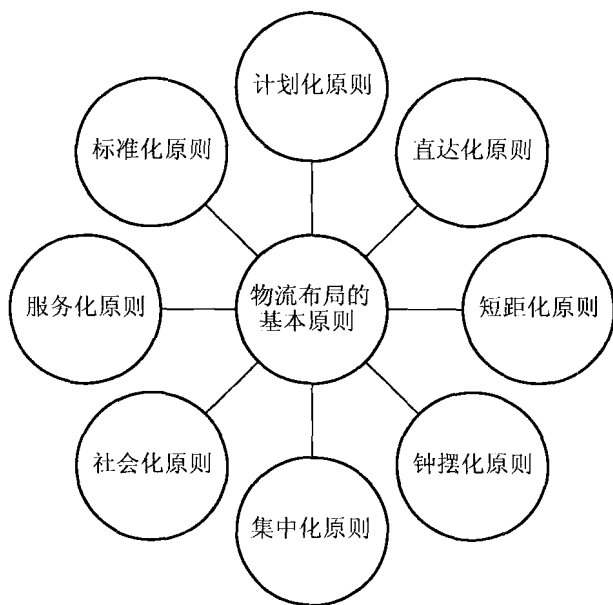


图 1.1 物流布局的基本原则

(1) 计划化原则,是指物流的组织与管理要进行科学的规划和计划。这是实现物流合理化的首要条件。物流作业活动是一项包括采购、运输、仓储、装卸与搬运、配送等重要环节的综合性、系统性的活动,每一个环节、每一项物流活动都必须纳入计划之中,按照客户要求的数量、时间、地点,安全、准时、准确地把货物送达目的地。

(2) 直达化原则,是指物流企业在组织货物运送的过程中,尽量减少运输、储存、转运等中间环节,将货物直接从供给者仓库或货场运送到客户指定的仓库或货场中,实现门对门服务。

物流直达化,既可以加快货物运送的速度,减少在途时间,创造时间价值,又可以降低物流费用支出。物流直达化是实现物流合理化的主要指标。

(3) 短距化原则,是指物流企业在组织货物运送的过程中,根据货物的发、收地点,尽可能选择最佳的运送途径,实现货物运输短距化,为此需要制定科学合理的物流运输方案。

(4) 钟摆化原则,是指物流企业在组织货物运送的过程中,尽可能组织双向运输,避免单程运输,以提高运输工具的回运系数或里程运输率,也称钟摆式运输。钟摆式运输可以大大



提高运输工具的效率,减少运力上的浪费,有利于降低物流成本。

(5) 集中化原则,亦称物流大量化原则,是指物流企业在组织货物运送时,对于小批量、零星货物,凡发往同一地区、同一方向的货物,可把几位货主的多种商品,在计划化的基础上,化零为整,变小量为大量,变分散为集中,采用混装的形式进行集中运送。

集中化原则不仅提高了运输工具的装载效率,而且活跃了商品流通,促进了“准时制”、“零库存”生产方式的应用与发展,因此是实现物流合理化的一种重要形式。

(6) 社会化原则,是指物流活动的商品化、专业化和社会化。市场经济本质上是一种建立在分工协作基础上的发达的商品经济,物流服务的社会化和专业化有其内在的要求和外在的需求。推进物流活动的专业化、商品化和社会化进程,使物流成为一个相对独立的系统,是物流合理化的必要条件。

(7) 服务化原则,是指明确和规范物流活动及其行为的属性。物流,从其社会功能上讲,是一种社会服务活动,既为社会生产服务,又为社会生活服务。物流产业作为当代社会最重要的第三产业之一,是以服务为主的经营服务型产业,必须树立“用户至上,服务第一”的经营宗旨,提高职工的服务意识和素质,这样才能得到客户的信任,不断扩大业务范围,提高经济效益,促进物流产业的发展。物流服务化是关系物流业务发展、实现物流合理化的重要内容。

(8) 标准化原则,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,按照配合性要求,统一整个物流系统的标准。

实现物流标准化能够有效地实现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的衔接,降低物流费用,提高物流系统的经济效益和社会效益。

任务 1.2 物流基础设施与物流网络布局

1.2.1 物流基础设施

1. 物流基础设施的概念

物流基础设施是指在供应链的整体服务功能或供应链的某些环节上,满足物流组织与管理需要的、具有综合或单一功能的场所或组织的统称,主要包括公路、铁路、港口、机场、流通中心以及计算机、信息通信设备等。

2. 物流基础设施的类型

按照企业基于供应链管理所产生的物流需求在空间分布上具有相对集中或分散组织的特征,从满足这种物流组织需求的角度,物流基础设施可分为两类。

一类是在特定区域因具有上下游业务关系或产品生产过程联系的企业相对集中,或在一定区域,货流较为集中的节点地区,需要提供满足集中物流组织管理要求的专门化的设施,如物流园区、物流中心、配送中心等。

另一类是处于供应链的不同环节,在不同的空间位置上对供应链具有支持作用,满足供应链管理要求的单个功能,或以单个功能为主兼具其他辅助功能的专业化设施,这些设施包



括各种运输方式的运输枢纽、场站、仓储设施等。

为了使各种物流设施既满足物流组织需要，又能按照各自的规律发展，形成社会物流基础设施体系，通过设施集合体的综合发展，营造物流发展和物流技术应用的环境，需要确立符合物流整体发展要求的思路，并通过合理的途径和方式谋求各类设施的共同发展。

如何尽快形成各种物流、运输、仓储设施的综合开发和资源整合、利用局面，是政府在推进现代物流发展和营造物流发展基础运作环境时的重要出发点和归宿。

1.2.2 物流网络与物流网络结构

物流网络，按其运动的程度，即相对位移大小观察，它是由许多运动过程和许多相对停顿过程组成的。

物流网络结构，是指由执行物流运动使命的线路和执行物流停顿使命的结点这两种元素所组成的网络结构。所有的物流活动都是在线路上和结点上进行的，其中在线路上进行的活动主要指运输，包括集货运输、干线运输、配送运输等；物流系统中的其他功能，如包装、装卸、保管、分货、配货、流通加工等都是结点上实现的。物流网络主要由物流线路与物流结点两部分组成的。

1) 物流线路

物流线路，从狭义上讲，是指进行物流运营的路线与航线。广义上的物流线路则指的是所有可以行驶或航行的陆路、水路、空中路线。物流线路的类型如表 1-3 所示。

表 1-3 物流线路的类型

类型	定义
铁路线路	铁路线路是为进行铁路运输所修建的固定路线。它是铁路固定基础设施的主体。主要分为双轨线路、单轨线路、宽轨线路、标准轨线路、窄轨线路、普通线路和快运线路等。不同的线路，所能承担的物流服务要求和服务水平有所不同
公路线路	公路线路是为进行公路或人力运输所修建的固定路线。从不同角度可分为以下几类：国道、省道、城市道路；高速公路、快速公路、一般公路；干线公路、支线公路、连接线公路；货运线路、非货运线路等。可见，公路线路的种类在所有线路中种类最多、最复杂。不同公路线路能够提供的汽车运行条件不同，车辆的通过能力和管理方式也不同
海运线路	海运线路是指为进行水路运输而规划的线路。海运线路可分为远洋海运线路、近海海运线路和沿海海运线路 3 种。3 种海运线路的航运条件、航运设备有所不同，其功能和作用也是有区别的
空运线路	空运线路是指为进行航空运输而规划管理的空中线路，即已开辟的能够进行管制、导航、通信等管理的空中航线。

2) 物流结点

(1) 物流结点的概念。物流结点又称物流接点，是物流网络中连接物流线路的结节之处，因此又称物流流结点。在铁路运输领域，物流结点有货运站、专用线货站、货场、转运站、编组站等。在公路运输领域，物流结点有货场、车站、转运站、枢纽等。在航空运输领域，物流结点有货运机场、航空港等。在商贸领域，物流结点有流通仓库、储备仓库、转运仓库、配送中心、分货中心等。

(2) 物流结点的功能。在各个物流系统中，物流结点所起的作用日益重要，它不仅执行一



般的物流职能，而且越来越多地执行指挥调度、信息处理等神经中枢的职能，具体包括 3 个功能。

① 衔接功能。物流结点利用各种技术、管理的方法将各个物流线路联结成一个系统，使各个线路通过结点变得更为畅通，这种作用被称为衔接作用，如海洋运输与短途公路运输之间的衔接，主要是通过港口码头仓库完成的。

物流结点的衔接作用有多种实现方式：通过转换运输方式衔接不同运输方式；通过加工衔接干线物流及配送物流；通过储存均衡不同时间的供应物流和需求物流；通过集装箱、托盘等集装设备衔接整个“门对门”运输。

② 信息功能。在现代物流系统中，每一个结点都传递着物流的某些信息，这些信息与物流系统的信息中心结合起来，形成了指挥、管理、调度整个物流系统的信息网络，这是建立物流系统的前提条件，也是充分发挥物流整体功能的重要保障。

③ 管理功能。物流结点作为现代物流系统中的有机组成部分，不仅执行着衔接和信息传递、处理、发送功能，而且在物流系统中更多地行使着管理、指挥和调度等多方面的功能，从而保证了整个物流系统运作的高效率和高水平。

(3) 物流结点的类型。根据物流系统的目标以及结点在网络中的地位和作用不同，物流结点可分为以下几种，如表 1-4 所示。

表 1-4 物流结点的类型

转运型结点	连接不同的运输方式，以转运为主，货物停滞时间较短，如铁路运输线上的货站、编组站和车站；不同运输方式之间的转运站、终点站；水运线上的港口、码头；空运线中的空港等
储存型结点	储存货物，货物停滞时间较长，如物流系统中的储备仓库、营业仓库、中转仓库和货栈等结点
流通型结点	组织物资在系统内流通，在社会系统中则是指以组织物资流通为主要职能的结点，如现代物流系统中的流通仓库、流通中心和配送中心等
综合型结点	在物流系统中，将若干项功能有机结合于一体，有完善设施、有效衔接和协调工艺等功能的集约型结点。这种结点使大量的、复杂的物流活动在一个节点中实现多种转化，使物流系统更为精密准确、简化高效

1.2.3 物流基地

物流基地是物流业发展到一定阶段而产生的一种新兴物流集散方式。物流基地的出现，对物流企业乃至邻近城市的发展均产生巨大的经济效益和社会效益：减轻了对城市交通的压力；减少了物流对城市环境的不利影响；提高了物流经营的规模效益；满足了仓库建设大型化的趋势；适应了货物联运发展的需求。

物流基地占地规模较大，一般以仓储、运输和加工等用地为主，同时还包括与之相配套的信息、维修和综合服务等设施用地，物流基地的功能和服务特性决定了物流基地大都布局在城市边缘、交通条件较好和用地充足的地区。

物流基地按其规模大小和功能大致可分为物流园区、物流中心和配送中心 3 种形式，不同的形式有不同的布局条件。



1. 物流园区

中华人民共和国国家标准 GB/T 18354—2006《物流术语》对物流园区的概念做了较全面的解释：物流园区是指为了实现物流设施集约化和物流运作共同化，或者出于城市物流设施空间布局合理化的目的而在城市周边等各区域，集中建设的物流设施群与众多物流业者在地域上的物理集结地。

物流园区根据其在城市物流产业发展以及物流体系中的地位与作用，可分为综合物流园区和专业物流园区。综合物流园区以现代化、多功能、社会化和大规模为主要特征；专业物流园区则以专业化、现代化为主要特征，如港口集装箱、保税、空港、钢铁基地、农副产品生产基地和汽车生产基地等专业物流园区。

一般来讲，综合物流园区在选址上需遵循以下原则：①位于城市的边缘地区，一般位于城市道路网的外线附近；②位于内外交通枢纽中心地带，其综合运输网络对物流的集散能力强；③位于有较大物流量产生的物流结点地区，如工业园区、大卖场等有充足的物流资源的地区；④有利于整个地区物流网络的优化和信息资源的利用。

2. 物流中心

GB/T 18354—2006 中将物流中心定义为“从事物流活动的场所或组织，应基本符合以下要求：主要面向社会服务；物流功能健全；完善的信息网络；辐射范围大；少品种、大批量；存储吞吐能力强；物流业务统一经营管理”。典型的物流中心有以下6种。

(1) 集货中心。是将分散生产的零件、生产品、物品集中成大批量货物的物流据点。这样的物流中心多分布在小企业群、农业区、果业区、牧业区等区域。

(2) 送货中心。将大批量运抵的货物换装成小批量货物并送到用户手中的物流据点。

(3) 转运中心。是实现不同运输方式或同种运输方式联合(接力)运输的物流设施，通常称多式联运站、集装箱中转站、货运中转站等。转运中心多分布在综合运输网的节点处、枢纽站等区域。

(4) 加工中心。将运抵的货物经过流通加工后运送到用户或使用地点。

(5) 配送中心。是将取货、集货、包装、仓储、装卸、分货、配货、加工、信息服务、送货等多种服务功能融为一体的物流据点，也称城市集配中心。

(6) 物资中心。是依托各类物资、商品交易市场，进行集货、储存、包装、装卸、配货、送货、信息咨询、货运代理等服务的物资商品集散场所。

物流中心在选址上主要遵循经济性、协调性和战略性原则。其中经济性原则是首要原则，要全面评估物流中心的营业规模大小和成本的高低；协调性原则是指物流中心在布局上应遵循国家政策、法规，应与当地的风土人情、人文地理环境相协调，与我国的物流资源分布现状与需求相适应；战略性原则是指物流中心的选址应具有宏观性、系统性和前瞻性。

3. 配送中心

GB/T 18354—2006 中将配送中心定义为“接受并处理末端用户的订货信息，对上游运来的多品种货物进行分拣，根据用户订货要求进行拣选、加工、组配等作业，并进行送货的设施和机构”。

配送中心在选址上应考虑客户与供应商的分布状况、交通条件、自然条件和行政管理等主要因素，一般以出货和进货产品的类型特征及交通运输的复杂程度来选择接近上游点或下



游点的选址策略。制造商型的配送中心应以接近上游加工厂或进口港为宜；日常消费型的物流配送中心则适宜接近市场或居民生活区。

4. 3个层次物流结点的比较

物流园区、物流中心、配送中心3个层次的物流结点组成了典型的结点网络，它们拥有的规模、提供的功能、服务的对象以及运作的方式各不相同，如表1-5所示。

表 1-5 3个层次物流结点的比较

标准	物流园区	物流中心	配送中心
规模	超大规模	大规模或中等规模	一般规模较小
功能	具有综合运输、多式联运、干线终端等大规模处理货物和提供服务的功能	主要是分销功能	具备向终端用户送货服务的功能
服务的对象	凭借综合性的物流服务设施，面向全社会提供综合性的物流服务	在局域范围内进行经营服务	面向特定用户和特定市场
运作方式	物流园区、物流中心这种大规模的物流设施，带有基础性和公众性的特征，其运作方式一般是国家主导、企业加以运作		主要针对特定客户，其运作主体必然是企业
所在的供应链位置	物流园区和物流中心的上游是工厂，下游是物流配送中心		上游是物流中心或工厂，下游是零售商或最终用户

5. 3个层次物流结点的布局

物流园区、物流中心、配送中心各自的布局条件与要求有所不同。一般而言，在大城市尤其是处于国土端部的城市应设立两个或多个物流园区，考虑到城市未来的发展和物流园区的投资效益和寿命，物流园区宜布局在城市的边缘地带，至少应有50年的寿命周期；物流中心则需要考虑有20年的寿命周期；配送中心规模较小，在布局方面，除了要考虑其本身带来的经济效益和社会效益，也要考虑配送中心所拥有的功能以及配送形式上的变化。

1.2.4 物流基础设施布局

物流基础设施包括物流运输基础设施、物流运作基础设施和物流信息基础设施。这3种物流基础设施是保证物流活动高效、通畅运行的必要条件。

1) 物流运输基础设施

物流运输基础设施是由铁路、公路、水运、民航和管道几种运输方式的货物运输系统组成的，它包括运输线路和货物作业设施。经过几十年的建设与发展，我国的运输线路和货物作业设施均得到了极大改善。2012年，我国新增铁路营业里程6366千米，全国建设了一大批公路主枢纽和“三主一支持”主干工程，新建和改建了一大批内河港口，加快了沿海港口的建设，新建和扩建了一批民用机场及其配套设施，大大改善了铁路、公路、水路和航空货物作业设施，为物流业务活动的开展提供了可靠的物质保障。

目前，我国东、中、西部物流基础设施水平参差不齐，东部沿海地区明显好于中西部，加大中西部地区物流基础设施建设，合理进行物流基础设施布局，有利于推进区域物流协调发展。

2) 物流运作基础设施

为适应物流业的快速发展，提升物流运作的整体水平，近几年，我国加强了一批物流园



区、物流中心、配送中心以及仓储设施等专业性强、为物流运作服务的基础设施的建设,并已取得实效性进展。

3) 物流信息基础设施

物流信息化是实现物流合理化的重要内容,加强物流信息基础设施的建设又是实现物流信息化的重要途径。目前,我国物流信息基础设施存在的问题:①信息化水平仍处于初级水平;②应用整合比较困难;③对系统建设总体评价不高。

1.2.5 物流基础设施布局存在的问题

1. 物流基础设施还不能满足物流发展的需要

近几年,我国的物流基础设施得到了很大改善,但与快速发展的经济和急速增加的物流需求相比还存在较大差距。例如,运输主通道还不能完全保证物流畅通,物流结点内各种运输方式的衔接还不够通畅,新建的物流园区、物流中心等设施还没有发挥出其专业优势,仓储基础设施的自动化、专业化水平还不高,物流信息基础设施运作的水平不高,难以发挥其神经中枢的作用等。

2. 缺少与国际接轨的物流标准体系

物流标准化是实现物流合理化的基本途径。目前我国还没有建立与国际接轨的物流标准化体系,如各种运输工具、包装容器、托盘、集装箱、仓库等物流设施、设备还没有形成统一的标准体系,运输、包装、装卸等一些作业环节缺乏相应的行为规范和行业标准,总体上还没有形成一个与国际接轨的物流标准体系,这不仅会导致物流环节增加、物流成本上升和服务质量下降,也会影响到物流运作效率和物流经济效益的提高。

项目小结

物流经济地理学是随着社会经济发展和物流业的产生而出现的,该学科主要研究各种物流的地域布局,是一门物流学与经济地理学相结合的综合性学科。

我国已经形成四大区域性物流经济圈格局,即环渤海物流经济圈、长三角物流经济圈、海西物流经济圈、珠三角物流经济圈,并在着手打造西三角物流经济圈。

物流布局的基本原则包括计划化原则、直达化原则、短距化原则、钟摆化原则、集中化原则、社会化原则、服务化原则和标准化原则。

物流园区、物流中心和配送中心是 3 个不同层次的物流结点,它们在规模、功能、服务对象、运作方式以及范围上均有所不同。

职业能力训练

【活动建议】

想一想

- (1) 物流布局应遵循哪些原则?考虑哪些因素?
- (2) 物流结点有哪几种形式?它们有何不同?



(3) 在整个供应链中,作为物流结点的物流中心起着承前启后的作用,那么物流中心在布局上应趋向于设立在何地?

议一议

- (1) 你认为物流结点上一般应布局哪些性质的企业?
- (2) 物流园区、物流中心和配送中心在规模、功能和服务对象上有何区别?
- (3) 目前,我国各类物流园区主要具备哪些功能?在布局上有何趋向性?
- (4) 对比说明我国四大物流经济圈的发展优势和特色。

动一动

- (1) 查找有关资料,了解我国物流布局的基本特征。
- (2) 在地图上查询,你所在的地区或城市处于哪个物流经济圈?该物流经济圈有何发展优势和特色?本地区在物流圈中扮演何种角色?写出调查报告。

(3) 利用网络查询,你所在的地区或城市有哪些类型的物流结点?参观其中的一两家物流园区、物流中心或配送中心,了解其布局条件、布局原则以及所承担的物流功能,写出调查报告。

【综合实训 1】

案例分析

优越的地理位置成就了新加坡物流业的地位

新加坡是一个热带岛国,国土面积虽小,仅有 699.4 平方千米,但其所处的地理位置却相当独特,被称为“东方十字路口”。得天独厚的地理条件和环境使其发展成为一个重要的商业、运输、通信、旅游中心。一直以来,新加坡凭借其独特的地理位置大力发展现代物流业。目前,物流业已成为新加坡的支柱产业之一,新加坡港的吞吐量也一直排名在世界各港口前列。

新加坡是亚太地区领先的物流和供应链管理中心。新加坡樟宜机场是新加坡航空、新加坡航空货运、捷达航空货运、欣丰虎航、胜安航空、捷星亚洲航空和惠旅航空的主要运营基地,也是亚洲重要的航空枢纽和国际上重要的货运机场,每周共有 80 多家航空公司来往,提供超过 4 340 个航班,连接超过 59 个国家的 116 个城市。机场内设有樟宜航空货运中心,是一个 24 小时运作的自由贸易区。这个一站式的服务中心提供了装卸航空货物所需要的所有设备和服务,从飞机上卸下的货物送到收货人手中,前后只需要 1 小时。樟宜机场与新加坡地铁连接,为商务人士提供了便捷的交通通道。

新加坡港是一个海峡港、自由港,港区优越的自然条件,使其成为亚太地区最大的转口港和世界最大的集装箱港口。新加坡利用其优良的深水港,大力兴建集装箱专用泊位,通过逐步改建和新建集装箱专用码头,配合积极的集装箱中转政策,并与政府当局和相关行业紧密协作,兴建了 4 个集装箱码头,每年可装卸 1 500 多万个集装箱,是世界最大的单一箱运码头经营机构。新加坡港与世界上 123 个国家和地区的 600 多个港口建立了业务联系,每周有 430 艘班轮发往世界各地,为货主提供多种航线选择。在新加坡,200 家船务公司把新加坡与 123 个国家的 600 多个港口连接起来。

正因为新加坡拥有强大的海上和空中物流网络与世界各国相连,因此有 9 000 多家国际物流公司利用新加坡作为区域转运及配送中心,如位列全球业界前列的 17 家第三方物流公司中的 10 家均在新加坡设立了亚洲总部。此外,世界知名物流企业,如美国联邦快递集团、敦豪航空货运公司、辛克物流等也在新加坡设立了区域总部。

新加坡的物流业真正实现了“物畅其流,财通天下”的目标,不仅是由于新加坡地理位置优越、交通便利,也与新加坡物流企业充分利用“高科技”有直接联系。构筑新加坡国际航运中心信息平台的主要是贸易网(Tradenet)和港务网(Portnet)两个电子信息系统。该网络通过横向联合,把新加坡所有国际贸易主管机构连接到一个整体系统网络中,实现各部门之间的信息共享。通过垂直联合,已与 5 000 多家公司的管