

高等院校物流管理与
物流工程专业系列教材

物流经济地理

主审 黄福华

◎主 编 叶素文
副主编 曲昭仲 鲍海君 李於洪
戚能杰

Logistics Economic Geography



ZHEJIANG UNIVERSITY PRESS
浙江大学出版社

高等院校物流管理与
物流工程专业系列教材

物流经济地理

Logistics Economic
Geography

图书在版编目(CIP)数据

物流经济地理 / 叶素文主编. — 杭州: 浙江大学出版社, 2010. 1

(高等院校物流管理与物流工程专业系列教材)

ISBN 978-7-308-07305-9

I. 物… II. 叶… III. 物流—经济地理—中国—高等学校—教材 IV. F259.29

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2010) 第 004973 号

物流经济地理

主 编 叶素文

副主编 曲昭仲 鲍海君 李於洪 戚能杰

丛书策划 黄兆宁 樊晓燕

责任编辑 黄兆宁

文字编辑 季 峥

封面设计 刘依群

出版发行 浙江大学出版社

(杭州市天目山路 148 号 邮政编码 310007)

(网址: <http://www.zjupress.com>)

排 版 杭州中大图文设计有限公司

印 刷 德清县第二印刷厂

开 本 787mm×1092mm 1/16

印 张 23.5

字 数 554 千

版 印 次 2010 年 1 月第 1 版 2010 年 1 月第 1 次印刷

书 号 ISBN 978-7-308-07305-9

定 价 42.00 元

版权所有 翻印必究 印装差错 负责调换

浙江大学出版社发行部邮购电话 (0571)88925591

高等院校物流管理与物流工程专业系列教材

审稿专家委员会名单

(以姓氏笔画为序)

刘广钟	刘南	邬跃	杨东援
李文锋	李严锋	张良卫	张晓萍
张锦	屈福政	赵林度	黄有方
黄福华	谢如鹤	靳志宏	

前言

物流经济地理是物流学和经济地理学相结合的一门学科。它所研究的经济活动范围,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。物流经济地理是涉及自然、社会经济、技术条件等多方面的综合性课题,具有综合性特征。

本书由浙江大学出版社牵头规划,是高等院校物流管理与物流工程专业系列教材之一。本教材对国民经济各部门进行专门研究,分别探讨了农业、工业、交通运输业、商业、旅游等部门的生产布局理论和地域组织的形成、特征、结构、分类和分区。本教材可作为高等学校物流管理及相关专业本科生的教学用书,也可作为高等职业技术学院物流管理及相关专业的教材或教学参考书。

本教材由浙江万里学院叶素文担任主编,浙江科技学院曲昭仲及李於洪、浙江财经学院鲍海君、浙江万里学院戚能杰担任副主编。本书共分10章:叶素文编写第1章、第10章及前言;曲昭仲编写第2章、第8章;李於洪编写第5章、第6章;鲍海君编写第7章、第9章;戚能杰编写第3章、第4章。

本书参考了有关专家和学者的大量宝贵资料(包括书籍、文献、论文等),在此对他们表示深深的谢意。本书的出版,得到浙江大学出版社的大力支持和无私帮助。全书的总体策划、结构设计,由参编本书的五位老师共同讨论完成,也借鉴了本系列教材其他编写组老师在宁波大纲讨论会上提出的宝贵意见和建议。在此,对以上老师一并表示衷心的感谢。

物流经济地理是一个比较新的研究领域,由于最新数据和资料收集的学科领域跨度较大,加上编者水平有限、时间仓促,我们没能将相关研究领域的新数据、新思维和新观点融合进来,对有些问题的研究也不够深入。因此,书中难免存在错误和缺点,恳请读者提出宝贵意见和指正。我们会在再版时,及时更新、修订有关内容和数据。

编者

2009年9月于杭州

目 录

第 1 章 绪论	1
1.1 物流经济地理的研究对象和学科体系	1
1.1.1 物流经济地理的研究对象	1
1.1.2 物流经济地理的学科体系	1
1.2 物流经济地理的主要内容和基本研究方法	2
1.2.1 物流经济地理的主要研究内容	2
1.2.2 物流经济地理的基本研究方法	3
第 2 章 生产力布局与物流空间布局	7
2.1 生产力布局	7
2.1.1 生产力布局概述	7
2.1.2 生产力布局的原则	8
2.1.3 生产力布局的演变与问题	8
2.1.4 生产力布局的基本条件	10
2.2 物流空间布局	22
2.2.1 物流空间布局概述	22
2.2.2 物流空间布局的原则	22
2.2.3 物流基础设施布局	24
第 3 章 农业物流地理	29
3.1 农业与物流	29
3.1.1 农业生产的特点	29
3.1.2 农业物流的概念和分类	32
3.1.3 发展农业物流的意义	34
3.1.4 我国农业物流发展存在的问题	35
3.1.5 促进我国农业物流发展的措施	36
3.2 种植业物流经济地理	40
3.2.1 粮食作物	41
3.2.2 经济作物	47
3.3 林业物流经济地理	53
3.3.1 我国森林资源的特点	53
3.3.2 我国森林资源的分布	54



3.3.3 我国经济林布局	56
3.3.4 我国防护林布局	62
3.3.5 我国林业结构变化	62
3.3.6 天然林保护,人工林培育	63
3.4 畜牧业物流经济地理	65
3.4.1 畜牧业概述	65
3.4.2 我国畜牧业的分布	66
3.5 渔业物流经济地理	70
3.5.1 发展渔业的意义	70
3.5.2 我国渔业发展概况	70
3.5.3 我国渔业资源	71
3.5.4 我国渔业生产布局	72
第4章 工业物流地理	76
4.1 工业与物流	76
4.1.1 工业物流的概念及作用	76
4.1.2 工业物流的特点	77
4.1.3 工业物流与传统物流的区别	77
4.1.4 工业物流企业运作流程	77
4.2 轻工业物流经济地理	78
4.2.1 纺织工业	79
4.2.2 食品工业	80
4.2.3 造纸工业	89
4.2.4 日用品制造业	93
4.3 重工业物流经济地理	98
4.3.1 能源工业	98
4.3.2 冶金工业	122
4.3.3 建筑材料工业	129
4.3.4 化学工业	130
4.3.5 机械工业	133
4.3.6 电子工业	138
第5章 商业物流地理	141
5.1 商业与物流	141
5.1.1 商业物流的特点	142
5.1.2 商业与物流的关系	143
5.2 商业布局及其形成规律	144
5.2.1 商业布局研究的内容和意义	144
5.2.2 影响商业布局的主要因素	146

5.2.3 商业中心布局	148
5.3 我国主要商业中心城市及其物流发展	150
5.3.1 我国主要商业中心城市	150
5.3.2 我国主要商业中心城市物流发展现状	151
第6章 物流交通地理	169
6.1 物流与交通运输	169
6.2 铁路运输	170
6.2.1 铁路运输的特点	170
6.2.2 铁路车站	170
6.2.3 铁路枢纽	171
6.3 公路运输	174
6.3.1 公路运输的特点	174
6.3.2 公路的分类	175
6.3.3 货车的分类	176
6.3.4 公路运输的模式	178
6.4 水路运输	180
6.4.1 水运船舶	180
6.4.2 水运航道	183
6.4.3 水运港口	186
6.5 航空运输	189
6.5.1 航空线和航空港	189
6.5.2 航空货物运输	192
6.6 管道运输	194
6.6.1 管道的分类	195
6.6.2 我国管道运输概况	195
第7章 旅游经济地理	199
7.1 旅游业	199
7.1.1 旅游业的特点	200
7.1.2 我国旅游业的发展	201
7.2 旅游资源	208
7.2.1 旅游资源的概念与分类	208
7.2.2 我国旅游资源的特点	209
7.3 旅游经济地理区划	210
7.3.1 旅游经济地理区划的意义与原则	210
7.3.2 旅游经济地理区划的影响因子	211
7.3.3 我国旅游经济地理区划	213
7.4 旅游物流	225



7.4.1 旅游物流概述	225
7.4.2 旅游物流产业化、集群化、科学化发展的可行性	226
7.4.3 基于现代物流理念的旅游业供应链	227
第8章 物流分区地理	233
8.1 我国经济区划	233
8.1.1 经济区划与行政区划	233
8.1.2 经济区划的演变与发展	235
8.1.3 经济区划对物流的影响	237
8.2 东北地区	238
8.2.1 东北地区概况	238
8.2.2 东北地区经济	240
8.2.3 东北地区物流	241
8.3 北部环渤海地区	243
8.3.1 北部环渤海地区概况	243
8.3.2 北部环渤海地区经济	243
8.3.3 北部环渤海地区物流	245
8.4 东部长江三角洲沿海地区	250
8.4.1 东部长江三角洲沿海地区概况	250
8.4.2 东部长江三角洲沿海地区经济	251
8.4.3 东部长江三角洲沿海地区物流	254
8.5 南部珠江三角洲沿海地区	260
8.5.1 南部珠江三角洲沿海地区概况	260
8.5.2 南部珠江三角洲沿海地区经济	262
8.5.3 南部珠江三角洲沿海地区物流	264
8.6 长江中游地区	268
8.6.1 长江中游地区概况	268
8.6.2 长江中游地区经济	268
8.6.3 长江中游地区物流	269
8.7 黄河中游地区	275
8.7.1 黄河中游地区概况	275
8.7.2 黄河中游地区经济	277
8.7.3 黄河中游地区物流	279
8.8 大西南地区	283
8.8.1 大西南地区概况	283
8.8.2 大西南地区经济	284
8.8.3 大西南地区物流	285
8.9 大西北地区	291
8.9.1 大西北地区概况	291

8.9.2 大西北地区经济	293
8.9.3 大西北地区物流	293
第9章 港澳台地区物流地理	299
9.1 香港地区物流地理	299
9.1.1 香港物流自然环境	299
9.1.2 香港物流社会经济环境	300
9.1.3 香港物流业发展	305
9.2 澳门地区物流地理	308
9.2.1 澳门物流自然环境	308
9.2.2 澳门物流社会经济环境	310
9.2.3 澳门物流业发展	314
9.3 台湾地区物流地理	317
9.3.1 台湾物流自然环境	317
9.3.2 台湾物流社会经济环境	318
9.3.3 台湾物流业发展	325
第10章 国际物流经济地理	330
10.1 国际贸易与国际物流概述	330
10.1.1 国际贸易的新变化	330
10.1.2 我国对外贸易现状	331
10.1.3 国际物流的发展趋势	332
10.2 国际海运物流	333
10.2.1 国际海运物流集装箱港口发展现状	333
10.2.2 国际海运主要航线	335
10.3 国际陆路物流	337
10.3.1 国际公路运输	337
10.3.2 国际铁路和大陆桥运输	339
10.3.3 国际管道运输	341
10.4 国际航空物流	342
10.4.1 民用航空	342
10.4.2 世界民用航空发展现状	343
10.4.3 我国民用航空发展现状	343
10.5 国际能源物流	344
10.5.1 能源结构	344
10.5.2 世界石油资源	345
10.5.3 我国石油资源	345
10.6 国际大宗干散货物流	346
10.6.1 铁矿物流	346



10.6.2 煤炭物流	348
10.6.3 粮食物流	350
10.7 国际主要物流地理分区	351
10.7.1 亚洲经济区	351
10.7.2 欧洲经济区	353
10.7.3 美洲经济区	355
10.7.4 大洋洲经济区	357
10.7.5 非洲经济区	358
参考文献	361

第 1 章

绪 论

⇒ 本章要点

本章主要讲述物流经济地理的研究对象、学科体系、主要研究内容及基本研究方法。

1.1 物流经济地理的研究对象和学科体系

1.1.1 物流经济地理的研究对象

物质资料生产是人类社会存在和发展的基础。物流则是商品经济发展的必然结果。物流的核心内容是指发生在不同空间地域或经济区域间货物的位移(考虑到人口流动变化,在一定程度上也会影响到物流的生产力布局变化,因此,本教程将旅游产生的人流变化也放到大物流的概念中来加以研究)。不同地域或经济区域的生产力布局不同,决定了物流方向不同,引起物流资源的重新调配。物流经济地理就是研究具有不同经济地理特征和表现的不同地域空间和经济区域内的物流规律。因此,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,是研究物流要素生产力布局规律的科学。随着物流业的不断发展,物流经济地理学已越来越受到政府和物流业领导的重视。

1.1.2 物流经济地理的学科体系

课程学科体系是指这门课程学科所属的主要学科系统。经济地理学包括普通经济地理学和区域经济地理学(杨武,2006),如图 1-1 所示。根据物流经济地理的研究对象和范围,其学科体系也包括普通物流经济地理学和区域物流经济地理学两大部分。

普通物流经济地理学主要是基于经济地理所揭示的不同生产力布局 and 不同区域经

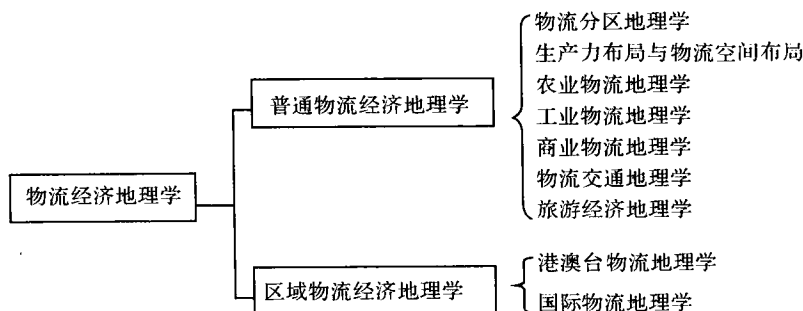


图 1-1 物流经济地理学的学科体系

济发展水平,来研究物流的客观规律。区域物流经济地理学则是运用普通物流经济地理学的理论,对地域特点具有明显共性的特定区域(大洋、大洲、国家、省区等)进行系统的物流经济地理研究,通过分析该区域内经济地理的特点和条件,进一步揭示该区域内物流生产和布局的特殊规律。物流经济地理学是以人类经济活动的经济地理系统的物流规律为中心内容的一门学科,主要研究物流活动在不同的地域空间内的地域分布、地域差别和地域结构的学科,是研究物流的各个地理要素在不同地域空间和经济区域的空间组织、分布以及地域差别,并为其提供地理学上解释的学科。它是从经济地理的角度来研究物流现象及其发生和发展的原因、过程、结果及其地理空间分布的规律和特征、变化和地域差别的学科。

总的来看,物流经济地理是介于物流学、地理学、人口学、经济学等学科间的一门边缘学科。

1.2 物流经济地理的主要内容和基本研究方法

1.2.1 物流经济地理的主要研究内容

以生产为主体的人类经济活动,包括生产、交换、分配和消费的整个过程,是由物质流、商品流、人口流和信息流把农场、矿场、工厂、乡村、城镇居民点、交通运输站点、商业设施以及金融等经济中心联结在一起的一个经济活动系统。这一系列经济活动都是在具体的经济地理区域内进行的,因而以经济地理为基础来研究各经济地理系统的物流发展过程,已成为物流地理学研究的重要领域。物流是以物的动态流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。物流经济地理学是物流学和经济地理学相结合的综合学科,对于提高物流效率和经济效益、促进经济持续稳定增长具有十分重要的意义。

物流经济地理学主要研究各种物流在不同经济地理环境下的布局 and 流动规律,研究内容主要包括生产力布局、物流区域规划、不同物流内容与经济地理空间关系,物流运输



枢纽及综合运输网的布局在不同经济地理的表现,物流活动和地理因素的空间联系,物流活动和运输枢纽的关系,以及物流活动和不同经济地理区域的关系等。从研究内容来看,物流经济地理学是一个比较新的学术领域,还有待于学术界和物流界的很多新思维、新观点融入到本学科中。

1.2.2 物流经济地理的基本研究方法

在科学研究中有无正确的思维方法作指导,对于科学研究能否获得成功有着十分重要的意义。物流经济地理学的研究方法与该学科体系的研究对象和内容有关。研究方法正确与否,关系到认识与把握该学科研究对象的准确性,也直接关系到学科的未来发展。主要研究方法有以下四种:

1. 唯物辩证法

唯物辩证法是关于自然、社会和思维发展的普遍规律的科学,它对于社会科学和自然科学研究都有非常重要的指导作用。物流经济地理学是一门综合性较强的科学。由于影响物流活动的生产力布局的因素是多方面的,不同社会制度的国家,同一国家不同经济状况的地区,其物流生产力布局也是不尽相同的,因此,必须坚持辩证唯物主义和历史唯物主义的观点,分析和归纳复杂的物流活动要素,既要抓住主要矛盾,也要抓住次要矛盾,才能得出物流活动在不同经济地理空间科学合理布局的结论和观点。

2. 资料收集整理法

物流经济地理学的研究对象较为广泛,且随着社会经济及经济地理的动态变化而积累了大量的数据资料和文献资料。收集资料的方法很多,例如采用卡片资料累积法,能够把收集的新资料摘录在卡片上,分门别类地积累起来,并注明来源、时间、作者,便于日后查对、引用。文献资料的整理则是继资料搜集之后,作为科学研究程序的继续,也是对有价值信息的加工与管理。整理的目的是为了便于保存和应用,所以在开始收集资料时,就要按类别、编号、资料名称、作者、发表日期、资料来源、存档日期等项目来归纳整理,最后运用资料分析、研究学科中的重要课题,从中得出科学的结论。

3. 实地考察法

实地考察法是指组织者在考察某一经济地理环境下的物流时,派工作人员到实地调查,通过现场参观以及与当地物流经济地理方面的政府官员或企业家接触,了解该区域的物流经济地理状况。实地考察法是学习物流经济地理学的重要方法,“没有调查就没有发言权”,只有通过实地考察,才能获得第一手资料,并验证理论上观点和资料数据的正确性。例如,要评价一个地区物流园区布局是否合理,一定要进行多方面的实地考察,以增强其论证资料的可靠性,可收到事半功倍的效果。

4. 图表法

图表是经济地理最为形象的语言。交通图、区域图、物产分布图、示意图、填充图、物流生产力分布图以及物流各个要素之间的关联图,能够直观、生动地反映出各种物流经济地理的内容、形成、发展等,使研究取得良好的效果。



案例分析

实地考察法:《全国物流园区发展调查报告》

1. 全国物流园区发展调查的基本情况和结论

按照全国现代物流工作部际联席会议的部署,国家发展和改革委员会与中国物流与采购联合会联合组成物流园区调研组,从2006年3月至2006年9月,通过问卷调查、实地调研,多方搜集资料,进行定量和定性分析,形成了《全国物流园区发展调查报告》。《调查报告》根据正在修订的中华人民共和国国家标准《物流术语》(GB/T18354),对物流园区的概念解释为:物流园区(Logistics Park)是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。《调查报告》收集到包括运营(含部分建成、投入使用)、在建和立项(含规划设想)在内的205个物流园区的资料。

调查表明,我国现有物流园区主要分布在:东部沿海经济区(26%)、南部沿海经济区(18%)和北部沿海经济区(13%)。目前已经运营(含部分建成、投入使用)的物流园区的比例较低(24%),而规划中的物流园区数量最多(44%)。从投资建设主体来看,没有政府直接投资建设的物流园区,政府提供优惠政策、企业出资建设的物流园区,政府和企业共同投资建设的物流园区以及企业自己出资兴建的物流园区基本上各占1/3。49%的物流园区总投资为1亿~10亿元。47%的物流园区建设面积为0.1~1平方公里。入驻物流园区的企业和实体中,商贸企业、货代公司和物流公司排在前三位。

调查表明,目前物流园区以及入驻物流园区的物流企业一般都享有一些优惠政策。物流园区内企业享受的优惠政策主要来源有两种:一种是来自中央和地方各级政府相关部门关于促进现代物流业发展的优惠政策;另一种是来自当地高新技术开发区和工业园区企业享受的优惠政策。它们大体归纳为:税收优惠(税收返还支持、进区出口退税政策等);用地优惠政策;融资优惠,加大信贷;用电、用水优惠;放宽行业准入和公平竞争;简化行政监管和审批手续;制定国家或行业标准;其他政策。其中,税收优惠政策和用地优惠政策是物流园区建设过程中所涉及的主要内容。

本次调查得出以下基本结论:

①对什么样的企业或什么样的组织是物流园区,在实践中还存在着不同的理解,即物流园区的界定原则和依据有待于进一步明确。

②物流园区的建设和运营对于区域经济的发展起到了积极的促进作用,具有明显的经济效益和社会效益。

③物流园区的建设和区域经济发展水平基本相适应。

④全国各地物流园区的建设热情普遍高涨。

⑤从物流园区的开发模式、投资建设方式和政策导向看,政府部门在物流园区的建设过程中起着极为重要的作用。

⑥物流园区的规模大小直接关系到园区的选址、界限划分与中心城市的关系等问题。



⑦物流园区并不是物流服务的直接提供者,其入驻的物流企业才是真正的物流活动的组织者和实施者。物流园区的成败与否,是由入驻物流企业的数量和质量所决定的。

⑧物流园区实现了公用基础设施的集中布局、物流企业的集中布局和货物的集中处理,是社会物流网络系统的重要节点,它兼有物流的特性,也有土地资源开发基础设施的特性。

⑨物流园区在规划建设和发展过程中遇到的最大阻力包括规划不充分和战略定位不明确。

⑩征地困难和资金不能及时到位也是物流园区建设发展过程中遇到的阻力。

2. 全国物流园区建设与发展的主要问题

物流园区是近年来我国现代物流发展中出现的新事物,各省(市、自治区)和经济中心城市大都已经制定了物流发展规划。但在现阶段,我国的物流园区的规划建设和运营管理还存在经验欠缺的问题。2008年7月25—26日在哈尔滨召开了第六次全国物流园区交流研讨会,会议总结了我国物流园区10年发展经验。会议认为,征地困难、定位不清、资金不足,成为我国园区建设的三大阻力。

(1)高潮中不乏“刮风”和“虚热”现象

调查统计,东部沿海经济区域的物流园区数量,在八大经济区域中位居首位,共有52个,占到总数的26%;南部沿海经济区域有36个,占到18%的比例。按省份分布,江苏有园区28个,数量最多,其次是广东21个,浙江16个,福建14个。数据表明,东部与南部经济区域交通基础设施和现代物流发展水平较高,物流市场需求量大,发展物流园区的热情很高;而海南、宁夏、青海和新疆的物流园区数量都只有1个;云南、贵州和西藏则没有物流园区。物流园区的建设和运营对区域经济的发展起到促进作用,具有明显的经济效益和社会效益。从状态上看,已经运营的物流园区有49个,占24%;在建的有65个,占32%;规划中的有91个,占44%。可见,如今全国正掀起规划和建设物流园区的高潮。中国物流与采购联合会研究室主任贺登才认为,虽然我国有国土辽阔等因素,但不能排除各地在物流园区建设上存在着一定的“刮风”和“虚热”现象,这一点要引起各级政府和企业等各方面的高度重视。日本是最早建立物流园区的国家,1965年建成第一家,至今已建成20多个大规模的园区。德国规划40个物流园区,已建成20多个。相比之下,我国能检索到的物流园区有205个之多,约80%的物流园区处于在建和规划状态。物流园区的规模大小直接关系到园区的选址、界限划分与中心城市的关系等问题。从本次调研数据看,在我国,建设面积为0.1~1平方公里的园区占47%,建设面积为1~2平方公里的占18%,合计65%。日本物流园区平均占地74公顷(不足1平方公里)。德国的一些园区占地规模较大,部分在100公顷(1平方公里)以上。物流园区的规划建设是个巨大的系统工程,横向上需要有政府综合经济、交通运输、城市规划、工商、贸易等主管部门的相互配合,纵向上也要避免各级政府重复建设。因此,加强物流园区的科学规划,做好政府部门以及各条块之间的协调,对于物流园区的健康发展意义重大。

(2)企业的经营现状给园区带来巨大挑战

将分布于城乡各个角落的物流节点统一起来,通过功能整合、技术创新、规模运作,减少物流系统给城市发展造成的负面影响,改善城市交通、生态环境、城市景观和优化城



市的功能布局,增强城市的综合竞争力。项目调查以回收问卷为样本,对园区的多项指标进行了分析。物流园区的收入来源主要包括办公楼租金、库房货场租金、设备租金、配套设施租金及管理费、各种增值服务费、物业管理费、国家拨款、税收优惠、所属物流企业收入、土地升值后出租出售等。调查表明,库房货场租金是园区最主要的收入来源。此外,配套设施租金、各种增值服务费、物业管理和办公楼租金也都是比例很大的重要收入。本次调查也发现,入驻园区的企业和实体中非物流企业的数量比例超过50%,入驻最多的是商贸企业,而不是物流、货代、运输、快递等企业。贺登才认为,这可能有三点原因。一是被调查的对象虽然名称上是物流园区,但实际上更具有现货市场的特征;二是物流园区为生存所迫,只求有企业入驻,而暂时缺少对总体发展的考虑;三是物流的发展必须要和商流相结合。从现有的调查数据看,国内物流园区的实际运营效果并没有完全发挥出物流组织节点的功能。由于物流园区实现了公用基础设施的集中布局、物流企业的集中布局和货物的集中处理,是社会物流网络系统的重要节点,兼有物流的特性,也有土地资源开发的基础设施建设的特性。在物流园区规划建设和发展过程中遇到的最大阻力是征地困难。这反映物流园区的发展受国家土地政策、财税政策以及各级政府的相关政策影响很大。此外,阻力还有规划不充分和战略定位不明确两项因素。物流园区是一项“前期投入大、投资回报慢、综合效益好”的系统工程,因此需要综合考虑各种因素,加强园区建设的可行性研究,才能使其真正发挥作用达到预期效果。阻力之三是园区建设发展过程中遇到的资金不足的问题。从我国现实情况看,物流产业是一个资金密集型的领域,资金短缺是制约物流园区发展和物流企业成长壮大的重要因素。

思考题

1. 物流经济地理研究的对象是什么?
2. 简述物流经济地理的学科体系。
3. 物流经济地理的主要研究内容有哪些?
4. 物流经济地理的主要研究方法有哪些?
5. 我国物流园区建设的主要问题有哪些?