

高等学校物流学系列教材
广东省经济和信息化委员会委托研究项目



Regional Logistics Development and Management

区域物流学

——发展与管理

■ 张良卫 黄建明 曾亮兵 等编著



WUHAN UNIVERSITY PRESS

武汉大学出版社

高等学校物流学系列教材
广东省经济和信息化委员会委托研究项目



Regional Logistics Development and Management

区域物流学

——发展与管理

主 编 张良卫
主 审 黄建明
副主编 曾亮兵 周 晶
陈海权 杨木壮

编著者（按姓氏笔画为序）

邓清华	王 瑶	甘爱平	吕英俊
杨木壮	张良卫	陈海权	陈颖彪
林娜青	周 晶	郑 晶	姜燕宁
黄建明	曾亮兵	谢献春	



WUHAN UNIVERSITY PRESS

武汉大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

区域物流学:发展与管理/张良卫,黄建明,曾亮兵等编著. —武汉:武汉大学出版社,2012. 1

高等学校物流学系列教材

广东省经济和信息化委员会委托研究项目

ISBN 978-7-307-09132-0

I. 区… II. ①张… ②黄… ③曾…[等] III. 区域—物流—物资管理—高等学校—教材 IV. F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2011)第 168617 号

责任编辑:陈 红 责任校对:刘 欣 版式设计:马 佳

出版发行:武汉大学出版社 (430072 武昌 珞珈山)

(电子邮件:cbs22@whu.edu.cn 网址:www.wdp.whu.edu.cn)

印刷:湖北睿智印务有限公司

开本:787×1092 1/16 印张:19 字数:436千字 插页:1

版次:2012年1月第1版 2012年1月第1次印刷

ISBN 978-7-307-09132-0/F·1578 定价:35.00元

版权所有,不得翻印;凡购买我社的图书,如有质量问题,请与当地图书销售部门联系调换。

作者简介

张良卫，男，广东外语外贸大学教授，国际物流与运输研究中心主任，企业管理（物流与供应链管理方向）硕士生导师，兼任教育部物流类专业教学指导委员会委员、中国物流学会常务理事、中国管理科学研究院高级研究员、中国物流学会特约研究员、广东省现代物流研究院特聘专家、广东省政府实施珠三角规划纲要专家库成员、广东省高校物流专业协作组秘书长等。在《经济学动态》等十多种国内外公开刊物上发表论文 70 多篇，主持出版了《国际物流》、《全球供应链管理》、《国际海运》、《供应链管理教程》、《物流战略与规划》、《物流保险》以及《物流管理新论》、《国际贸易实务》、《国际贸易》等专著或教材。研究领域：物流与供应链管理、应用经济学；主要研究兴趣：国际物流、国际贸易、全球供应链管理，区域物流学，国际采购；主持完成多项省（部）级以上和企业横向课题或项目。主要讲授：国际贸易实务、国际海运、国际货运代理、国际物流、国际贸易等课程。

前 言

进入 21 世纪以来,随着现代物流在我国的蓬勃兴起和发展,我国各级政府对发展现代物流都有了全新的认识和作为,相继出台了一系列的物流大政方针和政策措施,制定了一系列现代物流发展规划和专项规划,我国各地的区域物流获得了空前迅速的发展。但与此同时,我国的区域物流理论的发展同我国区域物流的实践还有相当的距离。物流界对我国区域物流管理的实践还没有进行系统的梳理和经验总结,还没有能够系统展现我国区域物流管理实践辉煌成就的理论成果。

我国物流产学研单位和政府有关部门各方面都有义务,尤其是我们物流理论界、政府职能部门更有义务在总结我国区域物流实践的基础上加快发展我国的区域物流理论,促进区域物流的发展与管理。为进一步贯彻实施《珠江三角洲地区改革发展规划纲要(2008—2020 年)》,加快转型升级、建设幸福广东,推动广东区域物流的发展迈上新的台阶,在我们开始迈入“十二五”时期之际,走在我国物流发展前沿地区的广东物流业界,有义务在总结我国区域物流实践,特别是广东珠三角区域物流实践的基础上,加快广东及我国区域物流的发展和区域物流理论与实践的协同进步。

区域物流理论方面的专门著述鲜有所见,而能够比较好地把区域物流实践与区域物流理论探索很好地结合起来,对政府部门区域物流管理和现代区域物流实践和理论学习具有较好指导意义的专门著述则还没有。有鉴于此,我们物流业界一些同仁共同商讨,希望有机会能够完成《区域物流学——发展与管理》这项区域物流发展理论与实践相结合的课题,系统论述《区域物流学——发展与管理》的一般理论,以珠三角、长三角、环渤海湾区域物流发展的实践为基础,系统总结我国区域物流发展与管理的理论和实践经验,着力完成一本区域物流理论与实践相结合的著述,以满足区域物流发展及理论与实践协同进步的需要。令我们没有想到的是,由于区域物流理论方面的探索在我国物流领域还比较少,要系统完成一本能够反映我国区域物流发展的实践和基本面貌的区域物流理论方面的著述,困难比我们预想的要多得多,所经历的时间也比我们想象的要长得多。区域物流学的体系构建,从理论和实践上说都是一个漫长的不断探索的过程,它有待我们的不断努力和 innovation。

呈现在读者面前的这本《区域物流学——发展与管理》,是作者们在广泛了解分析区域物流问题及理论研究过程的基础上,经过多年的理论探讨和实践摸索完成的,它虽然可能仍有不尽如人意之处,但现在终于能够呈现在广大读者面前,可以与大家分享过去一段时期我国区域物流发展与管理过程中的部分精彩,特别是珠三角地区、长三角地区和环渤海湾区域物流发展中的部分实践和积极探索。

《区域物流学——发展与管理》课题是广东省经济和信息化委员会的委托研究项

目, 由广东外语外贸大学教授、广东省现代物流研究院特聘专家张良卫教授主持, 是广东省现代物流研究院资助的研究项目。本项目由广东外语外贸大学、南京大学、暨南大学、上海海事大学、华南农业大学、广州大学等高校的教师和广东省现代物流研究院的研究人员及广东省经济和信息化委员会生产服务业处领导共同协作完成。研究成果由武汉大学出版社出版。本书结合我国区域物流的实践, 比较全面系统地介绍了区域物流理论的基本原理、基本知识和基本方法, 每章都配有本章要点、问题聚焦、参考文献, 可以帮助读者把握重点, 思考问题, 开阔思路, 着力于付诸实践。

目前, 适于高校物流类高年级学生或研究生学习研究区域物流管理理论和实践的教材也很少。如何把该书写好, 使之既能够适用于高校物流类高年级学生或研究生的教学需要, 又能够对区域物流发展与管理的实践有所指导是我们编著本书时特别重视的问题。我们在该书的结构、观点、行文以及问题聚焦的选择上, 特别考虑了培养具有区域物流专业知识和管理能力的区域物流管理人才的要求, 这是该书的另一个重要特点。

该书可供区域物流理论学习研究和管理实践的政府部门、研究机构有关人士使用, 还可供物流类高年级学生或研究生使用, 也可供物流业界、工商企业等各企业、事业单位高层管理人员学习区域物流理论和业务知识使用。在学习研究的具体安排上, 无论是学习研究的时间安排, 还是内容和重点的安排, 可以因时因地加以适当取舍, 做到突出重点。

该书由广东外语外贸大学张良卫教授策划, 提出写作大纲, 再由张良卫教授与南京大学周晶教授、暨南大学陈海权教授、广州大学杨木壮教授、广东省现代物流研究院副院长曾亮兵研究员及广东省经济和信息化委员会生产服务业处黄建明处长商讨审定。本书由张良卫教授任主编, 曾亮兵研究员、周晶教授、陈海权教授、杨木壮教授任副主编, 黄建明处长主审。各章撰写者分别为: 张良卫 (第 12, 14 章), 周晶 (第 4 章), 陈海权、曾亮兵 (第 9、10、13 章), 杨木壮 (第 5 章), 陈颖彪 (第 8 章), 甘爱平 (第 11 章), 谢献春 (第 6 章), 吕英俊、王瑶、林娜青 (第 3 章), 黄建明、郑晶 (第 1、2 章), 姜燕宁、邓清华 (第 7 章)。张瑛同志整理和编排了书稿的电子版。主编、副主编对书稿进行了讨论修改, 黄建明处长进行了审阅, 全书最后由主编张良卫教授修改、定稿。

本书的出版得到了武汉大学出版社编辑们的大力支持, 在此致以衷心的感谢!

本书在写作过程中参考了不少同行出版的著作、教材和论文以及网上的最新资料, 也在此予以致谢! 由于来源较广, 除列出主要参考文献外, 其他恕未一一列出, 敬希见谅。书中不当之处, 敬请读者加以指正, 以便再版时进行修订。

张良卫

2011 年 11 月 19 日

于广州白云山居

目 录

第 1 章 区域物流的基本概念	1
本章要点	1
1.1 区域物流的内涵	1
1.2 区域物流中心的内涵	2
1.3 区域物流的特点	4
1.4 区域物流体系	5
1.5 区域物流的地位和作用	6
问题聚焦	9
参考文献	9
第 2 章 区域物流的基本内容	11
本章要点	11
2.1 区域物流的组成和分类	11
2.2 区域物流的业务类型	14
2.3 区域物流的功能	15
2.4 区域物流资源整合的基本方向和目标	16
问题聚焦	16
参考文献	16
第 3 章 区域物流战略管理	17
本章要点	17
3.1 区域物流战略制定	17
3.2 区域物流运作管理	26
3.3 区域物流企业监管	35
问题聚焦	39
参考文献	40
第 4 章 区域物流系统与产业共生理论	42
本章要点	42
4.1 共生理论基础	42
4.2 产业共生和区域内物流业与制造业的协调发展	48

4.3 区域物流中的共生案例分析	
——江苏省制造业与物流业	57
问题聚焦	68
参考文献	69
第5章 区域物流系统规划	70
本章要点	70
5.1 区域物流系统规划的背景和现状	70
5.2 区域物流系统	73
5.3 区域物流系统规划	77
5.4 区域物流系统规划的目标与评价	107
问题聚焦	112
参考文献	113
第6章 区域物流中心建设	114
本章要点	114
6.1 区域物流中心的内涵	114
6.2 区域物流中心的区位选择	120
6.3 区域物流中心网络布局规划	126
6.4 国内外区域物流中心的成功案例分析	129
问题聚焦	135
参考文献	135
第7章 区域物流核心竞争力分析	137
本章要点	137
7.1 区域物流核心竞争力要素分析	137
7.2 提高区域物流核心竞争力的指导原则	143
7.3 区域物流核心竞争力案例分析	149
问题聚焦	155
参考文献	155
第8章 区域物流信息系统与建设	157
本章要点	157
8.1 国内外物流信息化现状及发展趋势	157
8.2 区域物流信息系统建模与设计	159
8.3 区域物流信息平台的构建	
——以广州市为例	164
8.4 区域物流空间信息平台的构建	169

8.5 区域物流信息平台企业运作分析	175
问题聚焦	178
参考文献	179
第9章 区域物流与产业发展	
——以珠三角地区为例	180
本章要点	180
9.1 珠三角地区产业发展状况与空间布局	180
9.2 珠三角物流发展现状及发展趋势	184
问题聚焦	194
参考文献	194
第10章 粤港澳区域物流合作与发展	
——以粤港澳为例	195
本章要点	195
10.1 粤港澳区域物流合作	195
10.2 粤港澳区域物流的发展	197
10.3 粤港澳物流融合发展的基础与条件	199
10.4 粤港澳区域物流融合发展的指导思想与目标	205
10.5 加强粤港澳区域物流融合发展的策略	206
10.6 推动粤港澳物流融合发展的政策	208
问题聚焦	209
参考文献	209
第11章 区域物流与金融	
——以航运与金融为例	211
本章要点	211
11.1 临港产业	211
11.2 国际航运中心	217
11.3 国际金融中心	223
11.4 国际航运中心与国际金融中心	233
问题聚焦	239
参考文献	239
第12章 区域物流保税体系	242
本章要点	242
12.1 区域物流保税概述	242
12.2 保税仓库	245

12.3	保税区	250
12.4	保税物流中心	258
12.5	保税物流的监管	268
	问题聚焦	278
	参考文献	278
 第 13 章 区域现代流通体系与建设		
	——以广东区域现代流通体系建设为例	280
	本章要点	280
13.1	构建区域现代流通体系的意义	280
13.2	区域现代流通体系的功能建设	281
	问题聚焦	284
	参考文献	284
 第 14 章 区域物流与经济发展		
	——以珠海港口经济为例	286
	本章要点	286
14.1	珠海港口状况	286
14.2	珠海港口经济的发展	290
14.3	珠海港口发展的策略	292
	问题聚焦	295
	参考文献	295

第1章 区域物流的基本概念

【本章要点】

掌握区域物流与区域物流中心的基本概念的内涵，了解区域物流的特点以及区域物流体系的分类，掌握区域物流的地位和作用。

1.1 区域物流的内涵

1.1.1 区域物流的概念

区域物流是指为全面支撑区域可持续发展总体目标而建立的适应区域环境特征，提供区域物流功能，满足区域经济、政治、自然、军事等发展需要，具有合理空间结构和服务规模，实现有效组织与管理的物流活动体系。它的主体是区域货物运输。区域物流本身属于中观物流的范畴，它是由属于微观物流范畴的企业物流等构成的，同时各个区域的物流活动又一起构成了全国物流甚至国际物流。

此外，区域物流研究的一个重点，是城市物流。世界各国的发展，一个非常重要的共同点是社会分工。国际合作的加强，促使一个城市及周边地区逐渐形成了小的经济地域，这成了社会分工和国际分工的重要微观基础。城市经济区域的发展有赖于物流系统的建立和运行。一个城市的发展规划，不但要直接规划物流设施及物流项目，例如建公路、桥梁、仓库等，而且需要以物流为约束条件，来规划整个市区，如工厂、住宅、车站、机场等。物流已成了世界上各大城市规划和城市建设需要重点研究的一项内容。在城市形成之后，整个城市的经济活动、政治活动等也是以物流为依托的，因此，合理的城市物流可以使得城市生产、生活所需物资以更有效的形式供应给每个工厂、每个机关、每个学校和每个家庭。

区域物流中的“区域”并不仅仅是指行政地域的划分，更多地是指一个经济区域。物流活动连接着生产、流通、销售和消费，是社会经济活动的重要组成部分之一，是社会生产和社会生活正常进行的纽带，因此，物流区域的划分应该是依据其所服务地区的经济发展水平和特点，划定一定的经济活动区域，而不是仅仅依据地域上的界限。此外，在这个经济区域当中，往往有一个具有核心竞争力的经济中心，使得该区域的经济活动紧密地联系在一起，同样区域物流当中也要有一个区域物流中心使得其物流活动紧密地凝聚在其周围，辐射该区域。而在一定的经济发展地带中，这个中心也就是该区域经济中心城市。

例如，可以将我国划分为九大经济区，即九大物流区域：

- 东北区（黑、吉、辽）
- 环渤海地区（京、津、冀、鲁）
- 长江三角洲地区（沪、苏、浙）
- 东南沿海地区（闽、粤、琼）
- 北部区（内蒙古、晋、陕、甘、宁、青）
- 中部区（皖、赣、豫、鄂、湘、川）
- 西南区（滇、黔、桂）
- 新疆区
- 西藏区

1.1.2 物流与区域物流的区别

物流反映的是商品由供应者到需求者的过程，而区域物流则更多地反映的是区域经济中物流的地位、作用和对经济发展的贡献，本地区各种物流形态高效协调发展的要点和规律，它是本地区的物流的宏观的、综合的、多方面的总体反映。区域物流研究的内容主要有以下几个方面：

（1）本地区物流如何更有效地满足本地经济发展的现实和未来的要求，并通过物流的发展提高本地区经济的效率和竞争力，提高本地经济在更大范围内的影响力和辐射力。

（2）区域物流的定位将反映本地区物流主体在更广阔空间中的比较优势，通过发展和改善这种优势，以提高本地区的经济比较优势。同时通过有效的投资尽快实现它。

（3）以推动物流中心的形成发展为核心内容，以形成有特色物流中心为主要任务，以建立层次分明、特色鲜明的，高效、便捷和经济的物流体系并使之成为本地或更大程度上成为周边地区的中心为目标。

（4）物流中心的硬件构成，规模的适应性；服务及服务软件的构成和效率。

1.2 区域物流中心的内涵

一个区域物流的发展往往和该区域物流中心的发展密切相关，而区域物流中心和物流中心、物流节点、配送中心以及物流园区既有联系又有区别，应明确这几个概念的内涵。

1.2.1 物流节点

物流节点是物流网络中连接物流线路的结节之处。物流的过程按其运动的程度来看，是由一系列的运动过程和许多停顿过程组成的，与这些运动形式相对应，物流网络结构也是由执行运动使命的线路和执行停顿使命的节点以及执行手段三种基本元素组成的，可以说，全部物流活动是在线路和节点中进行的。在线路上进行的主要有：集货运输、干线运输、配送运输等；物流功能要素中的其他所有的功能要素，如包装、装卸、保管、分货、配货、流通加工等都是在节点上完成的。物流节点的主要功能有：衔接功

能、信息功能、管理功能等；按照它的功能要素可以分为转运型节点、储存型节点、流通型节点、综合型节点等。

1.2.2 配送中心

配送中心（Distribution Center）是以组织配送性销售或供应，执行实物配送为主要职能的流通型节点。它不以储藏仓库这种单一的形式出现，而是发挥配送职能的流通仓库，也称基地、据点、流通中心，其目的是降低运输成本、减少销售机会的损失，为此建设设施、设备并开展经营、管理工作，是从供应者手中接受多种大量的货物，进行到库、分类、保管、流通加工和情报处理等作业，然后按照众多需求者的订货要求备齐货物，以令人满意的服务水平进行配送的设施。

1.2.3 物流中心

物流中心（Logistics Center）是在较大地域组织物流活动、提供物流活动的现代化物流设施，它和物流节点、配送中心既有联系又有区别。

物流中心与配送中心二者在功能上有很多相似之处，提供的物流服务内容也差不多，都包括运输、仓储、装卸搬运、包装、流通加工、物流信息处理等，其区别在于：（1）物流中心的辐射范围大，可能覆盖全省、数省甚至处理跨国物流业务，而配送中心的业务半径相对较小。（2）物流中心处理的对象往往是大批量、小批次、少品种的商品，配送中心则相反。（3）物流中心的上游是工厂，下游是配送中心或批发商，而配送中心上游是物流中心或工厂，下游是零售店或最终消费者，也就是说物流中心与配送中心通常是上下游的关系。在采取“工厂——全国配送中心（National Distribution Center, NDC）——区域配送中心（Regional Distribution Center, RDC）——零售店”的物流渠道时，物流中心相当于NDC，配送中心则相当于RDC。

1.2.4 物流园区

物流园区的概念目前还没有一个统一的标准，按照欧洲物流园区联合会编写的报告——《2000年物流园区研究报告》，物流园区是一个具有提供物流运输和货物配送方面一切服务能力的园区，其业务范围既包括国内物流又包括国际物流，它只能由一个独立的机构来运营，在物流园区中，必须拥有完善的服务设施。按照德国物流园区有限公司和德国海运经济与物流技术研究所的定义，物流园区应该包括以下几大特征：物流园区具有经济开发区的性质；园区内吸引入住的对象包括交通运输企业、物流服务商和物流密集型工贸企业；与两种或两种以上的交通设施相连接，尤其是铁路和公路；物流园区管理公司还应推动各方的合作，并作为中立的主持者为实现经济生态和交通方面的既定目标做出贡献。

从国外对物流园区的定义我们可以看出，物流园区是对物流组织管理节点进行相对集中建设的具有经济开发区性质的城市物流功能区；同时，也是依托相关物流服务设施进行与降低物流成本、提高物流运作效率和改善企业服务有关的流通加工、原材料采购和便于与消费地直接联系的生产等活动的具有产业发展性质的经济功能区。物流园区存

在的理由更多地应当是经济发展、城市功能和物流的集约化发展方面的，而非单纯的基础设施，即作为城市物流功能区，物流园区包括物流中心、配送中心、运输枢纽设施、运输组织及管理中心和物流信息管理中心等适应城市物流管理与运作需要的物流基础设施；作为经济功能区，其主要作用是开展满足城市居民消费、就近生产、区域生产组织所需要的企业生产、经营活动。

1.2.5 区域物流中心

区域物流的区域主要是指一个经济区域，而区域物流中心是区域物流活动的中心，它并不是单指一个物流中心、一个综合配送中心或者一个物流园区，它是各种物流基础设施的集中地，在区域物流中心内部往往建有一个或几个物流园区、物流配送中心等，以处理该区域的整体物流业务，对于整个区域，区域物流中心往往又可以看做具有多功能的物流节点，它通过各种交通运输设施和手段把整个区域中分散的物流汇集在一起，从而实现资源的合理利用。

区域物流中心是在这个经济地带中的一个地区或一个部分，是一个地域的概念，实际上为发挥区域物流中心的作用，区域物流中心往往是整个经济区域的中心城市，而物流园区更类似于经济区域其中的一个城市或者一个地区的一个物流经济开发区。从这点看，区域物流中心中往往建有一个或几个物流园区和物流中心，应该说这些具有多种功能的物流园区是它的主要组成部分。

1.3 区域物流的特点

1.3.1 主体多元化

由于区域物流中的“区域”是一个或大或小的行政区域、经济区域及其联合体，在这个地理区域内，往往有数量庞大的微观组织，包括企业或其他事业单位，这些企业或其他事业单位都是该区域的物流经营主体，包括专业化与非专业化的物流经营单位，它们之间存在着竞争与协作的关系，从而形成复杂的物流市场竞争结构。不仅如此，在区域物流中的“区域”是两个以上行政联合体或经济联合体的情况下，区域物流的行政管理主体也是多元的，从而存在着物流行政管理主体之间的竞争与协作关系，如围绕区域物流行政管理权的竞争等。这说明，区域物流不仅存在着物流经营主体之间的竞争与协作关系，还存在着物流行政管理主体之间的竞争与协作关系。

1.3.2 区域边界的多变性

随着经济资源、产业结构、物流技术、信息技术等的变化，区域物流中的“区域”成员及区域边界也会发生相应的变化。就一个行政区域或经济区域而言，上述环境的变化，将导致该区域的经济规模与结构发生变化，或是扩大（区域经济的繁荣）或是缩小（区域经济的衰退），从而导致该区域的物流规模与结构发生变化，进而导致该区域的成员或区域边界发生变化。当区域经济繁荣时，该区域的物流规模会相应扩大，区域物流的

辐射范围即区域边界也会相应扩大；相反，当区域经济衰退时，该区域的物流规模及其辐射范围就会缩小，甚至被整合到其他区域，如一些资源枯竭型城市。对一个具有多个行政区域或经济区域的区域物流而言，上述物流环境的变化，将会大大改变原有区域的成员构成，或是新成员的加入或是原有成员的退出，从而导致区域边界的扩大、重组、缩小甚至消失。这就是说，区域物流的区域边界经常变化，缺乏稳定性。

1.3.3 组织与管理难度大、成本高

不论是一个行政区域或经济区域内的物流，还是多个行政区域或经济区域内的物流，由于既存在数量庞大的物流经营主体又存在多个物流行政管理主体，因此，要组织与管理区域物流，其难度很大、成本也很高。这要求区域物流组织与管理者，必须探讨科学的管理体制与管理方法，不仅要有效率观念，更要有效益观念。特别是对于包含多个行政区域或经济区域的区域物流组织与管理者来说，在组织或加盟区域物流之前，应充分考虑区域物流的组织与协调成本及其分担形式，不能盲目增加区域物流的加盟成员和扩大区域边界。

1.4 区域物流体系

由于区域物流的“区域”概念是多重的，因此，也就不存在不同层次或不同类型的区域物流。我们认为，区域物流主要有以下几种：

(1) 跨国区域物流。跨国区域物流是指跨越国境的若干行政区域内的物流，它是区域物流中层次最高、规模最大、范围最广、管理难度最大的区域物流。跨国区域物流的组织与管理涉及很多难题，如区域成员的国际贸易政策、经济体制、商业习惯、文化传统、商品的腹地延伸、物流设施的共享、物流设备与工具的通用性、物流信息的标准化等问题。同时，跨国区域物流的组织与管理主体及其相关者更为复杂，包括相关国家的中央政府、各层级的地方政府、物流客户（如工商企业）、物流事业者（如物流基础设施拥有者、专业化物流业务经营者）等。因此，要组织好跨国区域物流，就必须建立一个全新的跨国区域物流管理体制，协调各种关系，解决上述难题。这样才能发挥跨国区域物流在促进跨国区域经济发展中的作用。

(2) 大区物流。大区物流是指由一国之内的若干行政区域所组成的区域联合体的物流。例如，“东北物流”、“环渤海地区物流”、“长江三角洲物流”等，都属于大区物流的概念。大区物流包括的区域边界较大，区域成员较多，往往包含若干个省区。大区物流之所以能够形成，是由于大区内的区域成员在产业结构、地理区位、产业分工、资源禀赋等方面具有较为明显的互补关系，因此，通过组织大区物流，加强大区成员之间的物流协作，可以获得更大的物流绩效。当然，有些大区物流的形成与历史和传统有关，而有些则是人为形成的。例如，中央政府的经济政策使得某些区域成员具有了“命运共同体”关系，如西部大开发政策，诱发了“大西北”的概念；支持东北老工业基地的政策，则强化了东北三省的联系；“泛珠三角9+2”合作协议的签署则实现了更大区域范围内的资源整合和优势互补等。由于大区物流的区域边界较大、涉及的物流主

体，特别是物流行政管理主体也较多，因此，大区物流的组织与管理往往难度也很大。

(3) 省域物流。省域物流是指在一个省、自治区或直辖市范围内的物流。例如，“新疆物流”、“上海物流”、“浙江物流”等。省域物流的区域边界是一个省、一个自治区或一个直辖市，但往往包括若干个省辖市、县、区、乡、村等行政区域，而且在一个省域范围内，也有可能出现由该省域内的若干个市县区所组成的中小区域物流。与大区物流相比，省域物流的组织与管理相对比较容易，即使是省域内存在若干层次的区域物流，由于在行政上都隶属于一个省，政策比较统一，因此，也较容易协调。当然，省域物流包含城市物流与农村物流。

(4) 城市物流。城市物流是指一个城市内的物流。由于城市集聚了大量的工商企业、市政机构、文化教育机构、居民、道路、公共设施等，从而是一个区域的经济、政治、文化与生活中心，也是商品流通的集散地，因此，也是一个区域的物流中心。随着城市规模的扩大、产业密度与人口密度的提高，城市物流规模与密度也越来越大，从而使城市物流的组织与管理也显得越来越重要、越来越复杂。同时，随着城市的发展，城市物流规模的扩大，城市物流的外部不经济也越来越明显，如交通拥挤、噪音、环境污染、人流障碍、交通事故、居住成本高昂、居住环境恶化等。

(5) 农村物流。农村物流是与城市物流相对应的概念，是指城市以外的物流，或者说是以农村为活动基地的物流。本来，在城市物流与农村物流之间还有一个郊区物流的概念。但是，从国内外的物流实践来看，郊区物流大多归属于城市物流范畴，这是因为，从各国城市物流的现状与发展趋势来看，随着城市化和工业化进程的加速，城市物流网点，特别是城市物流中心具有向郊区转移的倾向，从这个意义上讲，城市物流本身就是以郊区为中心的，因此，郊区物流本身就是城市物流的组成部分。

1.5 区域物流的地位和作用

区域物流是区域经济的重要组成部分，区域物流组织与管理水平不同，不仅影响区域经济的运行质量，而且还直接影响区域教育、城市建设、环境保护、居民生活等各个领域。因此，区域物流是促进区域经济与社会协调发展的重要力量，具有重要的地位与作用，从而也是各级政府部门、企业事业单位及广大居民所普遍关注的经济与社会问题。

1.5.1 区域物流与区域经济发展

区域物流与区域经济是相互依存的统一体，区域物流是区域经济的主要构成要素，是区域经济系统形成和发展的重要力量。区域物流在区域经济中具有双重功能，即从属功能和引导功能：从属功能表现为由多环节、多功能构成的物流系统必须为区域经济服务。一方面，区域物流体系是保证区域开发的先行条件；另一方面，随着经济的发展和生产的积累，区域经济的发展速度加快，既有生产规模不断扩大，系统输入输出量不断增长，对区域物流的地域范围和能力规模提出了新的要求。此外，经济格局在地域上迅速扩展，经济联系日趋复杂，要求区域物流体系不断完善以适应区域经济发展的要求，

具体表现为物流的空间格局由点线状向网络状发展以及区域物流系统内部各功能子系统效率的提高。引导功能是指物流对区域经济结构、规模和空间布局的引导和反馈作用,实质上也是将区域物流体系优势转化为生产优势和经济优势的过程。区域物流体系的完善程度往往是吸引对该区域进行投资的重要因素。区域经济越发达,对建立区域物流体系的需求就越大,区域物流体系就越完善;反之亦然。具体而言,在区域经济的发展进程中,合理的区域物流系统主要的基础作用表现在以下三方面:

(1) 降低运行成本, 改变区域经济增长方式

2000年世界银行在《中国:服务业发展和中国经济竞争力》的研究报告中说,物流服务、商业服务、电子商务和电信4个服务性行业对于提高中国企业生产力和推动中国经济增长具有重要意义。其中,物流服务业占1997年服务业产出的42.4%,比重最大。从市场运行成本的角度分析,物流服务业的突出作用是其普遍降低了社会交易成本。合理的区域物流系统能够显著降低交易成本。区域物流系统是由诸多节点和线路组成的网络体系,合理的区域物流系统把原来各要素之间偶然的、随机的关系随之变成网络成员之间稳定的、紧密的联系。减少了组成要素之间的磨损和交易成本,减少了用户使用网络资源和要素的成本,放大了各要素的功能,提高了要素和整个网络的收益。

从交易过程和交易主体行为的考察中可看到合理的区域物流系统降低交易成本的贡献。在交易的全过程中,合理的区域物流系统有助于物流合作伙伴之间在交易过程中减少相关交易费用。由于物流合作伙伴之间经常沟通与合作,可使搜寻交易对象信息方面的费用大为降低;提供个性化物流服务建立起来的相互信任和承诺,可以减少各种履约风险:即便在服务过程中产生冲突,也会因为合同时效的长期性而可以通过协商加以解决,从而避免仲裁、法律诉讼等行为所产生的费用。

从交易主体行为看,现代物流业的发展将促使伙伴之间相互学习,从而提高双方对不确定性环境的认知能力,减少因交易主体的有限理性而产生的交易费用;物流联盟企业之间的长期合作将在很大程度上抑制交易双方之间的机会主义行为,这使得交易双方机会主义交易费用有望控制在最低限度。

(2) 形成新的产业形态, 优化区域产业结构

合理的区域物流系统可以集中培育物流企业,发挥整体优势和规模效益,促使区域物流业形成并向专业化、合理化的方向发展。现代物流产业属于第三产业,区域物流系统的合理化将对第三产业的发展起到积极的促进作用。推动区域经济发展,解决就业问题,增加税收,促进其他行业的发展。同时,还将进一步带来商流、资金流、信息流、技术流的集聚并促进交通运输业、商贸业、金融业、信息业和旅游等多种产业的发展,这些产业都是第三产业发展的新的增长点,是第三产业重要的组成部分。合理的区域物流系统有利于对分散的物流进行集中处理,实现量的集约。合理的区域物流系统要求利用现代化的物流设施、先进的信息网络进行协调和管理,因此相对于分散经营、功能单一、技术原始的储运业务,现代物流属于技术密集型和高附加值的高科技产业,具有资产结构高度化、技术结构高度化、劳动力高度化等特征。从这个角度来说,建立区域物流系统有利于区域产业结构向高度化方向发展。

(3) 促进以城市为中心的区域市场形成和发展