

广西社会科学界联合会重点科普读物

广西北部湾物流

蒋心华题



黄定嵩 杜 新 主编

广西人民出版社

广西社会科学界联合会重点科普读物

谨以此书献给广西壮族自治区成立五十周年

广西北部湾物流

蒋心华题



主 编 黄定嵩 杜 新

副主编 张家寿 苏全水

广西人民出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

广西北部湾物流/黄定嵩 杜新 主编. —南宁: 广西人民出版社, 2009.6
ISBN 978-7-219-06434-4

I. 广… II. ①黄…②杜… III. 物流—物资管理—广西 IV. F259.276.7

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2008)第 180924 号

责任编辑 龙 钢

出版发行 广西人民出版社
社 址 南宁市桂春路 6 号
邮 编 530028
网 址 <http://www.gxp-ph.cn>
印 刷 广西金考印刷有限公司
开 本 787mm×1092mm 1/16
印 张 30
字 数 700 千字
版 次 2009 年 6 月第 1 版
印 次 2009 年 6 月第 1 次印刷

ISBN 978-7-219-06434-4/F·794

定价: 68.00 元

版权所有 翻印必究

广西社会科学界联合会重点科普读物 编辑委员会

主 任 庞汉生

副主任 汤竹庭 张瑞枝 姚 兵

委 员 （按姓氏笔画为序）

汤竹庭 许家康 刘 俊 张瑞枝

庞汉生 姚 兵 曹 平

《广西北部湾物流》编委会组成名单

顾问

李金早 袁正中 彭 钊 黄有方 梁 颖 张 敦 覃益功 张华斌 邱德彬

主任

黄定嵩 教授 博士 中共钦州学院党委书记、广西管理科学研究会副会长

杜 新 教授 广西壮族自治区人民政府副秘书长、自治区政府发展研究中心主任、广西管理科学研究会名誉会长

副主任

张家寿 教授 博士 广西区党校经济学部主任、广西市场经济研究会副会长

苏全水 研究员 广西壮族自治区人民政府发展研究中心、广西管理科学研究会会长

委员 (以下按姓氏笔画为序)

王德民 车小英 包琼就 朱芳阳 朱 念 江志娟 刘湘桂 刘秉涛

杜 新 苏全水 张家寿 陈长为 汪敬洁 余孝炉 岑建明 何莉环

周小庄 周 莉 赵禹骅 黄定嵩 黄桂媛 傅远佳

策 划 陈长为 傅远佳 汪敬洁 朱芳阳

广西社会科学界联合会重点科普读物

新世纪广西高等教育教学改革工程“十一五”第三批资助项目(编号:75)研究成果

广西教育厅科研项目面上项目(编号:200802MS093)、立项项目(编号:200812LX344)、桂教科学【2008】2号C类87项研究成果

广西高校重点建设研究机构“北部湾人文研究中心北部湾区域经济研究所”研究成果
钦州学院学术著作出版基金资助出版

大力发展北部湾物流业

(2008年10月25日)

李金早

中国—东盟自由贸易区是世界上人口最多的自由贸易区，随着中国—东盟自由贸易区建设进程的不断加快，一个拥有18亿消费者、1.2万亿美元贸易额的经济区正在逐步形成，这为北部湾物流业的发展带来了前所未有的机遇，北部湾物流业的发展前景十分广阔。

广西地处华南经济圈、西南经济圈与东盟经济圈的结合部，是我国唯一与东盟既有陆地接壤又有海上通道的省区。广西不仅是连接中国与东盟的国际大通道，也是中国与东盟开放合作的重要平台。随着中国—东盟区域合作的深化及中国—东盟自由贸易区建设进程的加快，广西在国际国内区域合作中的战略地位和重要作用日益凸显。目前，广西正认真贯彻落实胡锦涛总书记的重要指示，全力实施《广西北部湾经济区发展规划》，努力把广西建设成为中国与东盟的区域性物流基地、商贸基地、加工制造基地和信息交流中心，成为国际区域合作新高地、中国沿海经济发展的新一级。

市场需求是一种发展动力，是一种不可阻挡的导向力。随着我国经济持续较快发展和对外开放的不断广大，现代物流已经成为一项无可替代的产业，成为推动我国经济持续稳定发展的一个不可缺少的重要因素。如果把生产—流通—消费—发展串联成为一个“循环链”，那么，“流通”则是其中起主导作用和推动作用的动力因素。要实现又好又快发展离不开搞活经济，要使经济活跃起来离不开搞活流通，而要搞活流通就必须加快发展现代物流业。

从物流的角度来说，广西与东盟国家之间已经初步构建了包括铁路、公路、航空、港口在内的物流体系。在公路方面，有南宁通往友谊关的高速公路。在铁路方面，有南宁经友谊关通往河内的中越铁路。在港口方面，防城港、钦州、北海3个沿海港口已成为中国与东盟之间物资流动的重要枢纽，成为中国西南出海大通道的出海口，成为北部湾物流不可或缺的一环。在航空方面，已开通了南宁通往一些东盟国家的航线。当然，这些对快速发展的物流业来说是远远不够的。我们要适应中国—东盟自由贸易区加快推进和北部湾经济区开放开发的需要，把物流业作为经济发展的支柱产业和新的经济增长点，高度重视物流业的发展。要积极引进现代物流理念，对企业物流资源进行整合，对企业内部物流流程进行改造，以“市场导向、政府推动、企业运作、行业自律”来发展物流业。要加大物流基础设施投入力度，加强物流基础设施建设。要加强和规范物流人才教育与培训工作，尽快培养更多更好的现代物流人才。要按照优势互补、协调发展的原则，在物流服务方面加强协调与合作，尽快形成完善的北部湾物流网络。要进一步改善物流发展的政策环境，加大对物流业的扶持力度，促进物流业的更快发展。要采取有力措施

加快构建快捷的物流体系、运输体系、大通关体系、市场体系、使广西真正成为连通东盟市场、西南市场、华南市场、中南市场的东西互动、南北贯通的物流中心。

由广西管理科学研究会、广西市场经济研究会和钦州学院等单位共同编著的《广西北部湾物流》一书，较为全面地介绍了广西的资源优势、区位优势和政策优势，展示了广西北部湾经济区物流发展前景与商业机会。该书涵盖了北部湾物流规划、物流行政管理、企业物流、第三方物流、港口物流、保税港区物流、物流法律法规和政策选编、物流系统标准化、物流信息标准化以及物流仓储、物流运输、物流配送、港口物流、房产服务和物流代理服务等方面，内容丰富，资料翔实，论述专业。在广西面临新形势、新任务、新目标和新挑战的情况下，该书直面广西科学发展、加快发展和跨越发展方面的重大问题，是很有意义的探索。相信这本书的出版发行对我们实施《广西北部湾经济区发展规划》，把广西北部湾经济区建设成为中国—东盟区域性物流基地具有积极意义。

Vigorous development of logistics industry in Beibu Gulf

China-ASEAN Free Trade Area (CAFTA), a free region with the largest population, as it constantly speeds up construction process, gradually forms an economic zone of 1.8 billion consumers and US \$1.2 trillion trade volumes which brings unprecedented opportunities for the development of Beibu-Gulf logistics industry that has a broad prospect.

Guangxi located in the junction of South-China economic circle, Southwest-China economic circle and China-ASEAN economic circle, is the only Chinese province borders with ASEAN by land and sea. Not only is it an international big channel connecting China with ASEAN countries, but also an important platform for opening and cooperation. With the deepening of China-ASEAN regional cooperation and speed-up of the constructing process of China-ASEAN free trade region, Guangxi plays increasingly prominent part in strategic position and a vital role in regional cooperation at home and abroad. Nowadays, Guangxi, who is seriously implementing the important instructions of General Secretary Hu Jintao and fully performing Development Planning of Guangxi Beibu Gulf Economic Zone, makes great efforts to construct itself to be regional logistics base, business and trade base, processing and manufacturing base, and information communication centre between China and ASEAN countries, and to become a new highland of international region-cooperation and a new pole of China coastal economic development.

Market demand is a kind of developing motivation and an irresistible guiding force. As China continues rapidly developing economy and expands opening towards the outside world, modern logistics has become a non-replaceable industry and an indispensable factor to drive sustainable and stable development of China's economy. If production-distribution-consumption-development can be linked to be a cycle chain, then, "distribution" among them plays a leading role and becomes a driving force. The realization of rapid and healthy development can not be separated from vitalizing the economy, and the vitalization of economy should not be separated from active distribution, but the activation of distribution must be accelerated the development of modern logistics.

In the view of logistics, Guangxi and ASEAN countries have initially constructed logistics system including highway, railway, aviation and port. On highway, there is a highway from Nanning to Friendship Pass of Pingxiang City (a city bordering with

Vietnam) ; On rail, there is a China and Vietnam Railway from Nanning to Hanoi by Friendship Pass; On port, three coastal ports which are Fangcheng port, Qinzhou and Beihai have become important hinges of material flow between China and ASEAN countries, sea gates of sea channel in Southwest China, an essential link of Beibu Gulf distribution. On aviation, flying routes from Nanning to some of ASEAN countries has been opened. Certainly, these are not enough to the rapid development of logistics. The need of advancing CAFTA and open-up of Beibu Gulf should be adapted to attach great importance to logistics. And logistics should be viewed as pillar industry of economic development and as new economic growth point. Modern logistics concepts should be positively introduced to integrate logistics enterprise resources, to rebuild internal logistics process and to develop logistics industry with the concept of “Market-oriented, government, business operation, self-discipline”. Logistics infrastructure must be devoted great efforts to strengthen its constructions. To strengthen and standardize personnel education and training is for cultivating more modern logistics talents as soon as possible. According to the principle of complementing each other and coordinated development, Beibu Gulf logistics network should be quickly perfected in service. Policy environment of logistics development should be further improved to give a great support and boost the faster development of logistics. Great measures must be taken to speed up the construction of efficient logistics system, transport system, customs clearance system, market system, which will make Guangxi truly turn into a logistics center of interacting east with west and perforating north with south by connecting with ASEAN market, southwest market, south-China market, Middle-south market.

A book of Beibu Gulf logistics of Guangxi compiled by Guangxi Management Science Research Institute, Guangxi Market Economy Research Institute and Qinzhou University gives a more comprehensive introduction of resources advantage, geography superiority, and policy benefits, and also the prospects and business opportunity for developing logistics of Beibu Gulf Economic Zone of Guangxi. The book, with rich content, accurate details and specialized demonstration, covers many aspects on logistics of Beibu Gulf planning and management, enterprises logistics, the third part logistics, port logistics, free bonded port logistics, logistics regulations and policy, standardization of logistics system and logistics information, and also involves its storage, transportation and distribution, industry and agent service. In the case of new situation, task, target and challenges Guangxi faces, it seems to be a significant exploration to directly point out the important existing problems on acceleration development and cross-development of Guangxi. It is believed that the publish of this book is of positive significance to implement Development Planning of Guangxi Beibu Gulf Economic Zone and build the zone to be a regional base of China-ASEAN.

序

由钦州学院党委书记、教授、广西物流委员会主任黄定嵩博士担任主编，汇集了广西诸多物流界精英人物巨大心血的《广西北部湾物流》一书即将出版。对此，我感到非常的欣慰。

我国自20世纪70年代末引入物流概念以来，现代物流一直受到各级政府及产业界的广泛重视，并获得迅速发展。广西作为我国西南部具有出海口的省份，发展物流意义重大，对广西国民经济的进一步提升必将产生实质性的影响。广西北部湾经济区功能定位中有“三个基地，一个中心”的提法，其中第一个基地就是要将北部湾经济区建设成中国—东盟开放合作的物流基地，因而在发展战略中有“提升国际大通道能力，构建开放合作的支撑体系。加快建设现代化沿海港口群，打造泛北部湾海上通道和港口物流中心，构筑出海出边出省的高等级公路网、大能力铁路网和大密度航空网，形成高效便捷安全畅通的现代综合交通网络”的规划，前景振奋人心！

黄定嵩教授多年从事民族经济与区域经济研究，是钦州学院物流方面的学科带头人，由他担任主编，广西管理科学研究会、广西市场经济研究会和钦州学院等单位共同筹划编著《广西北部湾物流》，目的是为全方位多渠道促进资金、技术、管理和人才参与广西北部湾经济区现代物流建设，增强广西投资环境的产业综合配套能力，拓展新的经济增长空间。为此，本书全面介绍了广西的资源优势、区位优势和政策优势，总结了广西物流发展的各项成果，展示了广西北部湾物流产业建设的规划与成就，反映了物流企业创建品牌的经验与业绩，汇集了物流及相关产业的招商投资项目与商业机会等，可以为广西北部湾经济建设提供信息和知识支持。

《广西北部湾物流》一书共分为四篇：“综合篇”、“广西北部湾物流专题篇”、“物流标准化篇”和“物流政策法规篇”。书中讲述了广西北部湾物流发展的历史沿革、发展规划、环境与市场、设施与技术、教育与科研以及未来展望等内容。材料丰富，内容全面，重点突出，参考性强，无愧为一部了解北部湾经济区物流面貌的好书。相信本书的出版，不仅能够成为参与开发北部湾的所有物流界人士一部案头必备的图书，也是全国乃至世界了解北部湾的一条渠道。

祝贺《广西北部湾物流》一书的出版，并祝愿广西北部湾经济区的物流事业更上一层楼，为广西的经济发展作出更大的贡献！

黄有方

2008.10.10

Preface

The book 《Beibu Gulf logistics of Guangxi》 which is chiefly edited by party secretary of Qinzhou University, professor, director of Guangxi Logistics Committee Dr. Huang Dingsong and marshalled the tremendous efforts of the many logistics elites in Guangxi is to be published. In this regard, I am very pleased.

Since the introduction of the concept of logistics at the end of the 70s in 20th century, modern logistics has been regarded at all levels of government and a wide range of industry in China, and develops rapidly. Guangxi as the province has access to the sea in southwestern in China, it has great significance to develop the logistics, and the development is bound to have a material impact on further improving the Guangxi national economy. In the function of Guangxi Beibu Gulf Economic Zone refers the " three bases, a central" , the first base is to build the Beibu Gulf economic zone into the logistics base for China – the ASEAN' s opening cooperation , thus in the development strategy has the planning " upgrading capacity of International channel, building a open and cooperation support system. Accelerating the construction of the modern coastal port group, creating the center of sea lanes of Pan-Beibu Gulf and port logistics, and building high-grade highway network, large-capacity rail network and the density of air net to out of the sea, the edge and the province, forming efficient, convenient, safe and smooth modern integrated transport network " , the prospect excited!

Professor Huang Dingsong years engaged in the national economy and regional economic research, he is the logistics academic leaders of Qinzhou University, who served as editor-in-chief common with Guangxi Management Science, Guangxi Market Economy university Research Institute and Qinzhou university planning edited 《Beibu Gulf logistics of Guangxi》 , aims to all-round multi-channel promote financial, technical, management and talented people to participate in the modern logistics building of the Beibu Gulf Economic Zone in Guangxi, enhance industry comprehensive ability of the Guangxi investment environment, develop new space for economic growth. Therefor, the book gave a comprehensive account of Guangxi resource advantages, location advantages and policy advantages, summed up the outcomes of Guangxi logistics development, demonstrated the logistics industry construction' s planning and achievements of the Beibu Gulf in Guangxi, reflected the experience and performance of logistics enterprises to create the brand, marshaled the Merchants investment projects and business opportunities of logistics and related industries and so on, provided information and knowledge support for the economic construction of the Beibu Gulf in Guangxi.

The book 《Beibu Gulf logistics of Guangxi》 is divided into four parts: " Comprehensive Part " , " Guangxi Beibu Gulf logistics subject Part " , " Logistics Standardization Part " and " Logistics policies and regulations Part " . The book tells the history logistics development, development planning, environment and markets, facilities and technology, education and scientific research as well as future prospects of Beibu Gulf in Guangxi and so on. It is rich in Materials, comprehensive content, focused and strong reference, is a well-deserved good book for the understanding of the Beibu Gulf Economic Zone Logistics outlook. I believe the book's publication, not only to become a desk necessary books for all the logistics people involved in the development of the Beibu Gulf, but also a channel to know the Beibu Gulf for the whole country and the world.

Congratulating the publishing of the book 《Beibu Gulf logistics of Guangxi》 , and wishing the Beibu Gulf Economic Zone in Guangxi's logistics business to new heights to make greater contribution for Guangxi's economic development!

Huang Youfang
2008.10.10

目 录

第一篇 综合篇	(1)
第一章 物流发展规划	(1)
第一节 物流发展的规划模式与原则	(1)
第二节 北部湾物流发展规划的模式选择	(4)
第二章 广西北部湾物流发展的历史沿革	(11)
第一节 广西北部湾物流发展历史沿革概述	(11)
第二节 物流发展环境	(12)
第三节 物流需求环境分析	(15)
第四节 未来发展展望	(31)
第三章 物流发展管理	(36)
第一节 广西北部湾物流管理机构的设置及其职能	(36)
第二节 广西北部湾物流业发展政策	(40)
第三节 广西北部湾物流市场管理	(43)
第二篇 广西北部湾物流专题	(47)
第一章 广西北部湾公路物流	(47)
第一节 广西北部湾海陆交通概况	(47)
第二节 广西北部湾公路物流发展现状	(49)
第三节 高速公路网络对广西北部湾的影响	(54)
第四节 广西北部湾公路交通发展的战略目标和公路物流发展的方向	(56)
第五节 广西北部湾公路物流发展的问题和对策	(64)
第二章 广西北部湾水路物流	(70)
第一节 广西北部湾内河物流	(70)
第二节 广西北部湾沿海和近海物流	(78)
第三节 广西北部湾远洋物流	(88)
第三章 广西北部湾港口物流	(91)
第一节 港口基础设施和业务介绍	(91)
第二节 港口物流发展的的问题与对策	(99)
第三节 以保税港区提升港口物流功能	(104)
第四章 广西北部湾铁路物流	(108)
第一节 铁路物流发展趋势	(108)
第二节 广西北部湾铁路建设	(111)
第三节 广西沿海铁路物流发展	(116)

第五章 广西北部湾航空物流	(121)
第一节 航空物流发展趋势	(121)
第二节 广西北部湾航空物流发展现状	(123)
第三节 广西北部湾航空物流发展存在的问题	(126)
第四节 广西北部湾航空物流实现跨越式发展的对策	(129)
第六章 广西北部湾物流园区	(133)
第一节 物流园区在物流系统中的作用	(133)
第二节 广西北部湾物流园的现状	(134)
第三节 当前广西北部湾物流园存在的问题	(138)
第四节 北部湾物流园实现良性发展的对策	(141)
第七章 广西北部湾保税物流	(153)
第一节 我国保税物流及其发展	(153)
第二节 广西北部湾保税物流体系的建设和发展	(158)
第三节 加快广西北部湾保税物流体系建设的意义	(163)
第四节 加快广西北部湾保税物流体系建设的对策	(165)
第三篇 物流标准化篇	(172)
第一章 我国物流标准化现状与趋势	(172)
第一节 国际物流标准化现状	(172)
第二节 我国物流标准化现状与趋势	(173)
第三节 我国企业关注的物流标准化问题	(187)
第二章 北部湾物流标准化基本状况	(190)
第一节 北部湾物流标准化现状	(190)
第二节 物流服务提供方实施物流标准的分析	(192)
第三节 物流服务接受方实施物流标准的分析	(193)
第四节 物流服务供需双方对政府支持措施的期望	(194)
第五节 北部湾物流标准化存在的问题	(195)
第六节 提升北部湾物流标准化对策与建议	(198)
第三章 物流标准化文件摘录	(203)
第一节 物流术语标准规范	(203)
第二节 多式联运服务质量要求	(226)
第三节 第三方物流服务质量要求	(231)
第四节 物流园区分类与基本要求	(236)
第四篇 物流政策法规篇	(242)
陆路物流政策法规	(242)
一、中华人民共和国公路法	(242)
二、中华人民共和国道路运输条例	(250)
三、道路货物运输及站场管理规定	(258)
四、汽车货物运输规则	(266)

五、国际道路运输管理规定	(276)
六、广西壮族自治区实施《中华人民共和国公路法》办法	(282)
水路物流政策法规	(287)
一、中华人民共和国海商法	(287)
二、中华人民共和国海域使用管理法	(317)
三、中华人民共和国国际海运条例	(322)
四、中华人民共和国水路运输管理条例	(330)
五、中华人民共和国航道管理条例	(333)
六、广西壮族自治区船闸管理办法	(336)
港口物流政策法规	(340)
一、中华人民共和国港口法	(340)
二、港口规划管理规定	(346)
三、港口经营管理规定	(352)
四、中华人民共和国港口收费规则 (内贸部分)	(357)
五、中华人民共和国交通部港口收费规则 (外贸部分)	(362)
铁路物流政策法规	(370)
中华人民共和国铁路法	(370)
国际物流政策法规	(377)
一、中华人民共和国海关法	(377)
二、保税区海关监管办法	(388)
航空物流政策法规	(392)
一、中华人民共和国民用航空法	(392)
二、中国民用航空货物国内运输规则	(414)
三、中国民用航空货物国际运输规则	(422)
货运代理政策法规	(428)
一、中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定实施细则	(428)
二、外商投资国际货物运输代理企业管理办法	(435)
三、中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定	(437)
物流综合政策	(441)
联合运输工作暂行条例	(441)
广西北部湾经济区物流地方政策法规汇编	(445)
一、广西出海出边国际大通道建设“十一五”规划	(445)
二、广西壮族自治区人民政府关于加快全区流通业发展的实施意见	(451)
参考文献	(456)
后记	(459)

第一篇 综合篇

第一章 物流发展规划

广西北部湾经济区地处西南经济圈、华南经济圈和东盟经济圈的结合部，既是西南经济区最便捷的出海门户，又是促进中国—东盟全面合作的桥头堡。随着广西北部湾经济区开放开发上升为国家战略、中国东盟自由贸易区建设进程加快、出海出边国际大通道能力日益增强、经济区及周边腹地经济实力和物流需求的快速增长，《广西北部湾经济区发展规划》提出把广西北部湾经济区建设成为中国—东盟开放合作的物流基地，条件已经具备，时机已经成熟。广西北部湾经济区必须充分发挥作为中国—东盟的国际大通道、交流大桥梁、合作大平台的作用，充分利用独特的区位优势 and 深水良港的优势，大力发展现代物流业，积极构建中国—东盟开放合作的物流基地，形成面向东盟、连接西南、通达珠三角的高效便捷低成本的物流服务体系，促进广西北部湾经济区经济社会的协调发展，打造广西沿海发展新极，国际区域合作新高地。

第一节 物流发展的规划模式与原则

一、物流发展规划制定的理论基础——非均衡发展理论

非均衡发展理论是由德裔学者艾伯特·赫希曼（A.O.Hirschman）提出的，他认为经济增长过程在实质上是不平衡的，理论上的平衡是不现实的。一个区域要想实现经济的持续增长，必须按照事先制定的计划，采取一系列脱离均衡的行动。这些行动是由于过去的不均衡发展所引起的，而行动本身有造成新的许多不平衡，进而引起一系列的调整行动。同时，他还认为，发展中国家或地区储蓄和投资的机会是大量存在的，只是大多以隐蔽和分散的方式存在，真正缺乏的是投资能力，如若能将投资能力进行扩大，则现有的和潜在的储蓄可以被充分地调动并转化为投资。现代经济的增长，实质上是部门的成长过程。增长的势头始于主导部门，该部门同其他部门有密切的投入产出关系，增长可以通过连锁效应传递到其他部门，促使人们作出投资决策并付诸实施。这样，最为稀缺的投资能力要素便可以得到开发和增进，整个社会经济发展速度加快。基于此，赫希曼主张在资源与资本有限的实际情况下应通过发展有“关联效应”的产业部门来实现经济增长。

非均衡发展理论，最初是发展中国家实现经济发展目标的一种理论选择。但由于区域与国家存在许多的相似性，使得这两种理论成为在做区域开发与规划时，经常被引用和借鉴，作为区域经济发展战略选择的理论基础。

众所周知，区域物流是区域经济的重要组成部分。同时，由于物流产业本身是涉及行业广，渗透行业深的产业。是众多产业的一种大融合，具有大跨度性、动态性、可行性和复杂性的特征。区域物流的发展与区域经济的发展具有许多相似性。它们的发展都需要有政治、地理与气候、交通运输、资源与能源、金融与信誉、人才与技术等关键的基本要素。基于此，将原用于国家或地区的非均衡发展理论引用到区域物流发展的规划之中，作为区域物流规划的理论基础。

二、基于不平衡发展理论的区域物流发展规划模式

我国自1979年以来，开始对传统的计划经济理论进行反思，并在此基础上开始经济改革和对外开放。吸收了国外区域经济发展战略的一些先进的理论，结合中国区域经济发展的实际，实施了非均衡发展战略。中央在“七五”计划的建议中提出：从“七五”计划期间到90年代，要首先加快东部沿海地区的发展，同时，把能源、原材料的开发重点移到中部地区，西部地区要为21世纪的大规模开发打下基础。沿海地区也因此取得了先行的发展，进入90年代后，随着社会主义市场经济体制改革总目标的确立，也由于沿海地区与内陆地区之间发展差距的扩大所带来的问题，日益受到各方面的关注，为了解决区域之间发展的不公平问题，开始实施以全方位和区域经济协调发展的发展战略。尽管如此，中国区域经济发展不平衡的现实依旧是摆在我们面前的客观事实。区域物流作为区域经济的重要组成部分，其发展的规划受区域经济的制约。因此，我们必须正视这一客观现实的存在。依前述的非均衡发展理论为基础，合理选择区域物流发展的规划模式。

（一）增长极模式

增长极的概念最早是由法国经济学家弗朗索瓦·佩鲁（Francois Perroux）提出的，增长极的提出虽然要早于赫希曼的不平衡发展理论，但它们本质上主要以经济发展的不平衡为基础的，都是不平衡发展理论体系中的区域经济发展理论模式。佩鲁认为增长并不会同时出现在所有地方，而是首先出现在一些增长点和增长极上，然后沿着不同的渠道向外扩散并对整个经济造成不同的最终影响。增长极对区域经济发展的作用主要体现在支配、乘数、极化与扩散三个重要的效应上。这一理论主要被用于促进落后地区的经济增长、缓解大城市地区过度集中的压力和加快城市腹地的经济发展。增长极规划就是要求物流规划部门在进行区域物流规划时，（1）应考虑地区物流发展的条件和开发潜力存在的差异，优先开发物流发展条件较为优越的地区，以此来带动周围地区的物流发展，进而获取良好的资源空间配置效益，进行优化区位开发规划。（2）以城市或经济条件优越的区域为点，也可以看作增长极。以点与点之间的交通和信息脉络为轴线，进行点轴开发规划，从而带动了点轴周围经济的发展。（3）还可以对点轴规划做进一步的延伸，进行网络规划。由新开发的点轴不断的扩散，并且与旧的点轴相互交织在一起，逐渐形成一个网络机构。经济较为发达的区域由于具有足够的经济实力和较为完备的物流基础设施，适合采用网络开发模式，从而促进区域经济和区域物流的一体化。

（二）梯度推进模式

梯度推进模式源自美国经济学家弗农（R.Vernon）的产品生命周期阶段论。由于区域经济发展不平衡，区域间存在着一种经济性梯度。随着经济的发展和生命周期的衰退，生产力逐次由高梯度地区向低梯度地区进行空间转移。也就是说，应首先让有条件的高