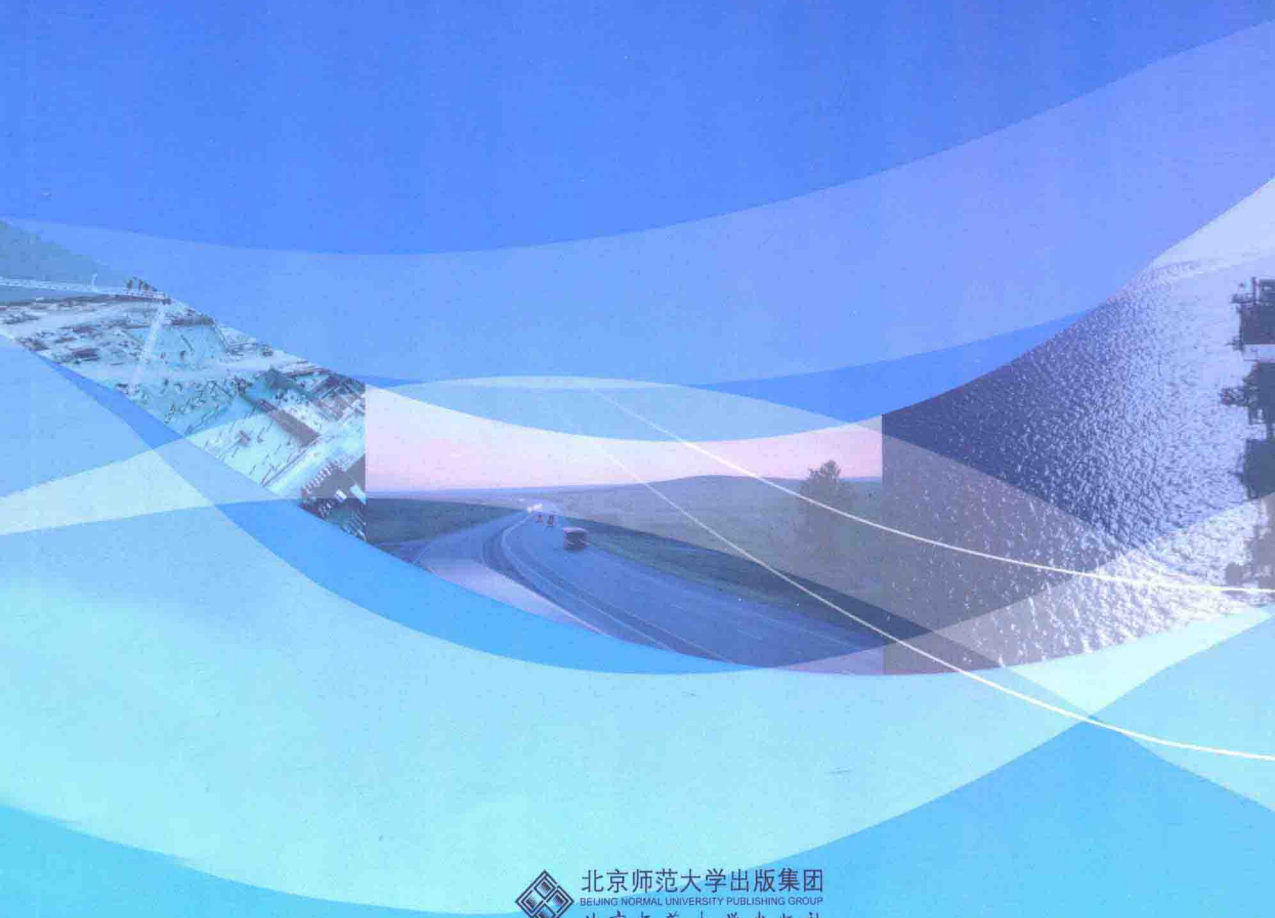


全国高等职业教育物流管理专业精品系列教材

WULIU JINGJI DILI

物流经济地理

主 编 符海青 劳 健



北京师范大学出版集团
BEIJING NORMAL UNIVERSITY PUBLISHING GROUP
北京师范大学出版社

全国高等职业教育物流管理专业精品系列教材

物流经济地理

主 编 符海青 劳 健
副主编 吴四强 刘钧炎 黄静云
李东亮 丁文辉 刘慧怡
陈淑娴



北京师范大学出版集团
BEIJING NORMAL UNIVERSITY PUBLISHING GROUP
北京师范大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

物流经济地理/符海青,劳健主编.—北京:北京师范大学出版社,2011.10

(全国高等职业教育物流管理专业精品系列教材)

ISBN 978-7-303-13502-8

I. ①物… II. ①符…②劳… III. ①物流—经济地理—中国—高等职业教育—教材 IV. ①F259.22

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2011) 第 203622 号

出版发行:北京师范大学出版社 www.bnup.com.cn

北京新街口外大街 19 号

邮政编码:100875

印刷:北京易丰印刷有限责任公司

经销:全国新华书店

开本:184 mm × 260 mm

印张:16

字数:310 千字

版次:2011 年 10 月第 1 版

印次:2011 年 10 月第 1 次印刷

定 价:29.80 元

策划编辑:沈 炜

责任编辑:沈 炜

美术编辑:高 霞

装帧设计:高 霞

责任校对:李 茵

责任印制:孙文凯

版权所有 侵权必究

反盗版、侵权举报电话:010-58800697

北京读者服务部电话:010-58808104

外埠邮购电话:010-58808083

本书如有印装质量问题,请与印制管理部联系调换。

印制管理部电话:010-58800825

前言

随着全球经济一体化,区域物流、国际物流得到了快速的发展,中国现代物流业也加快了发展的步伐,传统的地理学和物流管理学不能满足新一代物流人才的学习理论知识的要求,为适应物流发展新形势,有必要整合学科体系,把现代物流学和区域经济地理理论相结合。

高职高专物流管理类专业定位是在培养高级应用型专门人才,根据工作岗位群培养学生的核心能力和创新实践潜力。教育部2006年16号文也提出了高职高专教育要走工学结合道路的要求。许多曾经长期在物流企业工作,后到高校任教的物流老师,一直感觉到许多高校使用的教材与实际工作严重脱节。根据高职高专“以就业为导向,培养应用型人才”的办学思路,以及在实际教学过程中出现的诸多问题、企业现设岗位的需求和毕业生的反馈信息来看,物流管理类的课程特别急需尽可能反映出企业现实岗位和实际操作能力为主要内容的教材。就在这个时候,北京师范大学出版社组织了物流行业的有关专家以及部分高等院校的教师们,编写了这套非常适用的高职高专院校物流管理类教材。

在本教材的编写过程中,编者从高职高专学生的知识结构、接受能力与未来工作岗位需求出发,突出基础理论知识和实践技能加强的特色,本着学历教育与职业资格证书考试相结合,满足学生获得双证毕业需求的愿望,注重落实“够用、适用和应用”以及“既有扎实的理论基础,又具备相应的实践技能”的教学指导思想,突出教材的先进性,采纳了物流管理行业的实践和研究中已趋成熟的理论、基础知识和区域物流经济地理理论,同时又吸收了国内外最新的研究成果,基本反映了物流经济地理学科的基本规律、最新发展理论和实践态势。为方便学生学习,每章开篇设有学习目标,每章结尾均有本章小结内容以及复习思考题。书中还运用了小知识、图表、案例及链接等形式进行说明,而且每章还列出了针对各章重点内容的案例分析。

本教材分为十章,分别阐述了物流环境、物流基地布局、交通运输业物流地理、工业物流地理、农业物流地理、物流经济区域地理、港澳台地区物流地理、国际物流地理、国际海运布局、物流地理与陆路和航空运输的关系等内容。为方便教师教学过程,强化学生实训技能,北京师范大学出版社强强联合,协同全国职业院校技能大赛物流专业技术支持商深圳市中诺思资讯科技有限公司合作开发物流专业实践教学平台 <http://www.ns-china.net/teaching>,包括辅教助学课件、实训软件等教学资源,供使用教材的教师和学生免费使用,具体使用办法参见书后“教学支持说明”。

本教材由海南科技职业学院经济管理学院符海青老师和广州城建职业学院劳健老师任主编,吴四强、刘钧炎、黄静云、李东亮、丁文辉、刘慧怡、陈淑娴老师任副主编。

本教材在编写期间,得到了中远集团公司、中海集运有限公司、广州远洋运输公司、中远物流有限公司、广州港集团公司、广州中远物流有限公司、中国广州外轮代理公司、中外运广东有限公司、广东省物流行业协会、广州物流协会、海南港航控股有限公司、海南海峡航运有限公司、中国海口外轮代理公司等领导和专家的支持和指导。华南理工大学

桂寿平教授为本教材的策划与编写安排提出了许多有益和宝贵的建议。在此致以感谢!

本教材在编写过程中,参考了许多著述和资料,特向这些作者和资料提供者表示衷心的感谢!由于时间仓促以及水平有限,本教材难免有不当与遗漏之处,敬请读者批评指正。

编 者
2011年7月于广州

内容简介

《物流经济地理》是一门集物流学和经济地理学于一体的综合性学科，目前，已经成为我国高等院校物流专业课程的特色课程之一。《物流经济地理》主要围绕着物流产业布局这一主旨来展开介绍，力求针对高职高专物流专业的人才培养目标，在传统地理学的基础上把国际物流和区域物流经济发展的现实，以及我国物流产业布局的现状等最新内容注入到本教材中，且编写手法上讲究图、文、表有机结合，使内容和知识形象化，加深学生对该课程的理解。

第一章介绍了国内物流社会经济环境、我国经济区域划分对物流的影响等方面的内容。第二章介绍了物流布局的原则和物流基地布局等方面的内容。第三章介绍了交通运输业物流地理，包括铁路运输布局、公路运输布局、水路运输布局、航空运输布局和管道运输布局等方面的内容。第四章介绍了工业物流地理，包括轻纺工业概述、我国轻纺工业的生产与分布、食品工业的生产与分布、日用品工业的生产与分布、重工业的生产与分布、物流与工业等主要内容。第五章对农业物流地理展开分析，包括了概述、粮食作物、经济作物、物流与农业等主要内容。第六章介绍了物流经济区域地理，包括经济区划、长江三角洲地区物流地理、珠江三角洲地区物流地理和环渤海地区物流地理、台湾海峡西海岸地区物流地理、大陆其他地区物流地理等主要内容。第七章介绍了港、澳、台地区物流地理等内容。第八章从国际物流地理方面展开分析，包括了国际物流概述、国际物流运输、国际物流地理基础、区域经济、世界主要资源分布等内容。第九章介绍了国际海运布局，包括概述、国际航区、世界主要海峡和运河、海上运输航线分布等内容。第十章介绍了物流地理与陆路和航空运输的关系，包括国际多式联运、国际铁路运输、国际公路运输、国际航空运输、国际管道运输等内容。

本教材用作高职高专院校物流管理类专业的教材，因此在编写过程中，参考了国内外许多经济地理、物流地理、交通运输地理、旅游地理等方面专家、教授、学者的观点、著作和研究成果，并借鉴了许多物流实际工作者的实践经验、总结，为能够把理论联系实际，融入实践当中去，使学生易于理解。

引导案例一

北京市西南五区的物流企业如何抓住 2008 年北京奥运会的机遇

在北京奥运会召开前近 10 个月的 2007 年年底，一场汇聚北京丰台、石景山、大兴、房山和门头沟五大区负责人和相关专家的“首届首都西南区域经济发展论坛”在京举行。尽管公司业务繁忙，但魏先生还是决定参加 11 月 16 日的这个论坛。

魏先生是大兴亦庄开发区一家民营物流公司的老总，随着北京奥运会的临近，停滞不前的业务量让他倍感焦急。在论坛上有专家经测算后指出“2008 年北京奥运会期间，大量比赛器材、体育用品的运送、储存，甚至是旅游、娱乐、餐饮等活动，都会形成一个巨大的奥运物流市场。按预计，有关比赛器材、商品、废弃物的物流需求总量能达到 432 亿元。北京的多家物流企业可以从中获益，大多数的中小企业也可借此稳固根基。”然而，仅凭大兴区的这些物流企业，势单力薄，很难参与竞争。

而魏先生主动参与论坛，还有一个原因。自 10 月初，不断有人呼吁，北京市的西南五区要进行资源整合，特别是物流等现代服务业。因此，这次论坛被业内人士视为西南五区要联合发展的最明显信号。此前，由于重工业逐步迁出，北京西南区域工业在北京市的比重进一步下降。统计显示，第三产业在西南区域的比重只有 10%。因此，联合发展，对于瞄准奥运商机的魏先生来说，绝对是个好消息。

还有一个背景不得不提——即将过去的 2007 年，物流业开始成为北京新的经济增长点。“北京物流业将因为奥运会而成为全球发展最快的市场，同时获得丰厚的利润回报、迅猛的增长势头和庞大的市场潜力，吸引更多国外企业的目光。那么，我们本土企业的出路在哪儿，尤其是民营企业，希望在这儿能得到一些启示。”魏先生说。

但是，奥运蛋糕究竟有多大？“从全国来看，物流业的利润空间也较大。国内企业在产品整个生产销售过程中，仅有 5% 的时间用于加工和制造，其余均为储存、装卸、等待加工和运输。其中，产品直接带动成本所占比例不到总成本的 10%，而储存、运输支出的费用却占到 40%。企业的流动资金有 3/4 是被原材料、在制品和成品所占用，物流业挖潜空间很大。”一位业内人士透露。据统计，国内流通费用占 GDP 的 20%，而发达国家只有 10%。照此计算，中国物流业每年有 1 万亿元的利润空间。

据相关机构提供的物流业投资报告可以看到，未来物流需求，尤其是第三方物流需求规模将越来越大，截至 2010 年，中国物流行业的产值达到 1.2 万亿元，而 2008 年北京奥运会的总物流需求约为 2 760 亿元人民币。

正因如此，北京西南的五大区域——丰台、石景山、大兴、房山和门头沟决定联手，促进优势互补，并迅速囤积力量，发展各自的分销和运输网络。目前，丰台不仅有庞大的物流业基础，而且正在通过联合其他西南区域，稳坐北京物流老大的交椅。

在魏先生看来，京西南区域发展物流商贸业，有得天独厚的优势。“基本上就是，南北交通的地理优势，全方位、立体化的交通网络，使京西南区域成为连接中原、华北、华

东地区,辐射华南、西北、西南地区的陆路交通枢纽。”他说。

对于专家来说,“正是这种北京南北交通咽喉的地理优势,造就了西南区域物流商贸业的快速发展”。目前,丰台境内的汽车、服装、花卉、图书、医药、建材、农副产品等商品市场,在北京同类商品配送交易中占核心和主导地位,110余个商品交易市场拉动社会消费品零售额176亿元。据介绍,法国家乐福、荷兰万客隆、泰国正大集团易初莲花、法国欧尚、乐华梅兰等国际著名商业企业已先后落户丰台,使丰台成为北京市商贸业发展最快的地区之一。而这一切,都为西南区域物流的发展打下了根基。

随着新规划明确把房山划入“西部发展带”,并在良乡建设新城,房山区为配合丰台物流的发展,也加快了物流建设。“从区域产业来看,良乡是北京市规划的4个物流中心之一。目前,4.8 km²的物流基地正在建设。”在业内人士看来,“五区域的联合,意味着在丰台物流的辐射下,西南区域物流正在加速快跑。”

与此同时,作为和北京市中心城区距离最近的区域,大兴处于京津冀增长交界的要地,是北京面向环渤海经济圈的桥头堡。大兴将成为承接区域经济中人流、物流、资金流、信息流等要素的重要节点。

丰台区已经提出以首都西南物流为核心,充分发挥丽泽商务区、中关村科技园区的龙头带动效应,围绕现代物流商贸区和总部经济聚集区的台园、大红门特色商业街、绿色生态居住区、特色文化旅游区五大区域联合起来,编制共同发展高新技术、教育、贸易、房地产业和旅游五大产业的建设规划,并筹划借北京南站扩建之契机,打造新的“北京南站经济圈”。

与此同时,在石景山区,众多制造企业也将目光投向物流业。其中就包括了首钢的物流分公司。在专家看来,该区域的物流业与制造业的关系更为紧密,“首先从贸易和原材料供应的运输入手,不断扩大业务范围,通过向北京、华北地区用户提供灵活、快捷的个性化服务,取得竞争优势,同时不断开发社会物流资源,建立稳定的物流运输网络,朝着第三方物流方向发展”。

引导案例二

农业经济时代的特征是以家庭为单位的自给自足。企业组织模式是以家庭作坊为主,家庭成员参与生产和管理,不雇用或只雇用很少的劳工。对于生活所需的大多数产品来说,家庭既是生产者,又是消费者。只有小部分必需品是需要通过交换来获得的。这种交换不但规模小、频率低、范围有限,而且大部分都是与生产经营分不开的,由生产者自己承担。因此,这种经济时代的特征就决定了其不具备产生社会物流的条件和环境。

工业经济的主要生产要素是自然资源即农业原料和矿物原料、大机器与掌握工业生产知识或技能的工程师、经营经理和产业工人;主要的生产方式是社会化大生产;主要的支柱产业是纺织、冶金、机电、汽车、化工、建筑等物质生产工业和商务、金融、运输、通信、旅游、财会、法律等服务业;主要的基础设施是水利、交通、能源、通信和城市基础设施建设设施。市场经济伴随着交通、通信技术的进步迅速扩展到全球范围。

这一时代的特征就是规模经济。企业组织模式、生产和销售等各个方面都呈现出批量、大量和集中的特点。在这个时代,企业都想打造成为“航空母舰”式的巨型企业,涉及生产经营活动可能涉及的各个环节,从食堂、浴室、理发店、商店、医院到幼儿园、小学甚至中学。企业凸显社会的职能造成了企业总成本的无限扩张,企业效率和效益都很低。但就生产经营环节来说,企业的生产、销售、采购、配送等环节都设有专门的科室,安排专人进行负责。这种经济时代的特征使得企业所需要的物流环节都是由生产企业自己承担的,所以也未能产生专门从事社会性物流的企业。

在信息经济时代,致富的资源是知识和信息的生产、存储、使用和消费。现在,全世界正日益成为一个以信息飞速传播为主要特征的全球化市场,知识和经济已成为全球经济发展的直接资源和内驱动力。如果说工业化经济时代是集中化生产,信息经济时代则是分散化生产。每个生产者都可以在全球寻找合适的合作伙伴,从而实现成本最低、效益最好、质量最高的最优组合。任何一个成功的国际化品牌,几乎都经历了在材料原产国加工、在人力成本低的国家组装、在全世界销售这样一个过程。没有一个企业能够在各个领域都是领先者,分工合作已经成为企业之间双赢甚至多赢的成功模式。企业在未来的市场竞争中,要有所为,有所不为,最有利的发展方向是专业化,向纵、深、细的方向发展。与此相反,全面化的巨型企业往往陷入多而不精、全而不专的窘境和企业产品市场日益萎缩的困惑。这正是大而全的组织模式与信息经济时代的要求不协调的结果。

我国目前是一种农业经济、工业经济和信息经济的混合体,而且各个地区的经济发展水平不均衡。所以,各个地区经济对物流需求的水平和规模之间的差异性很大。在农业经济占主导地位的地区,物流需求表现为分散的、单一的物流作业模式,运输、仓储、包装的需求大部分与农村农贸市场的经济活动密切相关。也就是说,在以农业经济为主的地区,讨论物流社会化、供应链管理和第三方物流是不切实际的。

在我国以工业经济为主的地区,物流需求主要表现为大中型企业的需求。不少企业采用自营物流的模式,对物流社会化的观念淡漠。这些企业对现代物流的需求,往往与企业

改革的深化、企业组织模式的变更、企业所承受的市场竞争压力的大小及企业核心竞争力的形成等方面息息相关。总之，改革越深入，现代企业制度的建立越完善，企业对现代物流的需求就越迫切。

目 录

引导案例一	I
引导案例二	III
第一章 物流环境	1
第一节 国内物流社会经济环境	2
第二节 我国经济区域划分对物流的影响	7
第二章 物流基地布局	16
第一节 物流布局的原则	17
第二节 物流基地布局	20
第三章 交通运输业物流地理	28
第一节 铁路运输布局	29
第二节 公路运输布局	35
第三节 水路运输布局	38
第四节 航空运输布局	47
第五节 管道运输布局	52
第四章 工业物流地理	58
第一节 轻纺工业概述	59
第二节 我国轻纺工业的生产与分布	60
第三节 食品工业的生产与分布	64
第四节 日用品工业的生产与分布	71
第五节 重工业的生产与分布	74
第六节 物流与工业	86
第五章 农业物流地理	94
第一节 概述	95
第二节 粮食作物	99
第三节 经济作物	106
第四节 物流与农业	117
第六章 物流经济区域地理	123
第一节 经济区划	124

第二节	长江三角洲地区物流地理	126
第三节	珠江三角洲地区物流地理	130
第四节	环渤海地区物流地理	135
第五节	台湾海峡西海岸地区物流地理	139
第六节	大陆其他地区物流地理	142
第七章	港、澳、台地区物流地理	155
第一节	香港地区物流地理	156
第二节	澳门地区物流地理	162
第三节	台湾地区物流地理	167
第八章	国际物流地理	179
第一节	国际物流概述	180
第二节	国际物流运输	186
第三节	国际物流地理基础	189
第四节	区域经济	194
第五节	世界主要资源分布	196
第九章	国际海运布局	201
第一节	概述	202
第二节	国际航区	203
第三节	世界主要海峡和运河	214
第四节	海上运输航线分布	216
第十章	物流地理与陆路和航空运输的关系	220
第一节	国际多式联运	221
第二节	国际铁路运输	225
第三节	国际公路运输	228
第四节	国际航空运输	230
第五节	国际管道运输	235
参考文献		241
教学支持说明		243

第一章

物流环境

●●●● 学习目标

- 了解我国物流的发展特点
- 了解区域经济发展思路的演变、经济区域划分对物流的影响
- 掌握我国物流经济环境分析、物流发展的思路
- 掌握我国经济区域的划分、经济区域的物流管理

中国是一个非常大的国家,对于物流管理来说,全国性的物流政策、物流环境条件、物流基础设施等建设都是非常重要的因素;另外,地区的差异性决定了各地区的物流发展会有很大不同。当前,区域经济发展,成为我国经济发展道路的一个重要选择。近几年,我国物流发展势头很好,20多个省市和30多个中心城市已经或正在开始制定物流发展规划,涌现出一批各具特色的现代物流企业。经过多年持续的高速发展,我国国民经济总量已达到相当规模。面对新世纪新经济的浪潮,我国国民经济在寻求高效、可持续的发展道路,对物流环境也提出了更高的要求。

第一节 国内物流社会经济环境

一、物流在中国的发展

(一)我国物流的发展阶段

在我国,物流是一个外来词,是20世纪70年代末从日本引进的。我国国家标准《物流术语》的定义中指出:物流是“物品从供应地到接收地的实体流动过程,根据实际需要,将运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等基本功能实施有机结合。”总的来看,中国的物流发展大致经历了以下4个阶段。

(1)物流发展的萌芽阶段(1949—1965年)

(2)物流基本处于停滞阶段(1966—1977年)

(3)物流的较快发展阶段(1978—1990年)

(4)物流的高速发展阶段(1991年至今)

中国物流已经由过去转变观念、普及知识、提高认识的起步期,进入到理性、务实、可持续发展的新阶段。

当前,国内企业对物流领域中存在的“第三利润源”开始有了比较深刻的认识,优化企业内部物流管理,降低物流成本成为多数国内企业最为强烈的愿望和要求。

(二)我国物流业发展的特点

我国物流业经过20多年的发展也取得了一定的成就,但是与发达国家相比,在物流效率和成本、专业化和信息化等方面仍存在着差距。总体来说,我国物流业的现状具有以下几方面的特征。

1. 物流基础设施初具规模

目前,我国已经在交通运输、仓储设施、信息通信、货物包装与搬运等物流基础设施和装备方面取得了长足的发展,为物流产业的发展奠定了必要的物质基础。

2. 物流技术多元化

我国具有丰富的人力资源,但我国人力资源的文化水平整体偏低,并且经济区域和文化差异明显。同时,也由于各种货物具有不同的特性并对物流有不同的要求等原因,物流业发展在技术上兼容手工劳动、半机械化、机械化、半自动化,形成我国特色的技术多元结构,这种技术结构与西方国家相比有很大的不同。

3. 物流信息化建设稳步推进

我国物流领域中现代信息技术应用和普及的程度还不高,发展也不平衡,但物流企业及工商企业物流部门对现代物流管理日益重视,正在加速促进物流信息系统的构建和完

善,中国物流管理软件的开发也已经起步。

4. 物流业发展呈现部门化、区域化

我国物流业发展起步晚,物流市场管理与行业管理还没有理顺。国家经贸委、交通部、铁道部等各承担了一部分物流业管理职能,各部门的权力职能交叉重叠;从各地区看,地区经济发展不平衡——地方保护主义严重,物流业发展严重受阻,致使物流业发展呈现出明显的部门化、区域化特点;工业、商业、物资、交通等行业各自为政,都在上项目、抢市场,相互协调性差,造成了物流资源的很大浪费。

5. 物流管理体制改革尚需进一步深化

中国物流业仍以多元的管理方式为主,涉及铁道部、交通部、民航局、国内贸易局、外经贸部、能源部、农业部等专业部和国家计委、经贸委等综合部门。各部门之间分工有交叉,造成了物流行业管理中存在着条块分割重复建设等问题。

小知识

民 航 法

1995年10月制定的《民用航空法》共有214条,是继1992年11月7日的《海商法》(278条)之后条文最多的法律之一。从第八章公共航空运输企业开始,都是讲运输的,包括对第三者的损害。物流企业通常不能直接充当民航企业,但民航企业可以办物流。另外,大多数的航空运输都是通过代理企业完成的。

二、物流社会经济环境分析

(一)宏观环境

中国实行改革开放政策以来,国民经济的发展一直呈现持续稳步增长的良好态势。在世界经济普遍因地区局势动荡和战乱,以及世界范围恐怖活动的加剧,出现长时间萧条的情况下,中国的GDP增长率始终在8%左右,而国际贸易的增长率更是以年平均12%的增速前进。值得一提的是,受良好经济发展环境的吸引,大量外资的涌入,使中国正在成为世界制造业的中心。再加上中国庞大的消费市场带给外资零售业的巨大商机,包括沃尔玛等在内的众多零售业巨头纷纷入主中国,中国的制造业和零售业的繁荣,大大刺激了中国物流产业的发展。宏观经济环境提供的市场机会,着实为从事物流服务的企业提供了更加广阔的发展空间。相应的物流宏观环境可以从以下5个方面分析。

1. 政治环境

国际政治局势扑朔迷离,中东、南美、东南亚等局部矛盾激化。世界经济一体化的速度有所放慢。与国际环境形成鲜明对比的是,目前国内政治局势稳定,中国在国际上的影响和实力日益增强,这些因素都为中国经济的宏观运行背景和企业的微观发展环境奠定了良好的基础。承办奥运会、申办世博会和加入WTO等众多事件正从政治、经济等多方面共同推动中国的前进发展。

2. 经济环境

中国保持了多年高速度的GDP增长,经济总量得到极大提高,经济运行质量也不断提升,经济运行的软硬件环境不断改善。美国的金融危机正向实体经济渗透,已经对全球

范围内各行业造成很大的冲击,使全球经济增长速度放缓,使得国际市场对中国商品的需求下降,这直接对我国出口加工业造成沉重打击。全球消费紧缩趋势凸显,我国出口形势更加严峻。全球金融危机对中国物流业的影响,正在从进出口相关行业向产业链上游传导。如何加快对我国物流行业的整合,已成为促进我国物流产业快速发展的因素之一,见图 1-1。

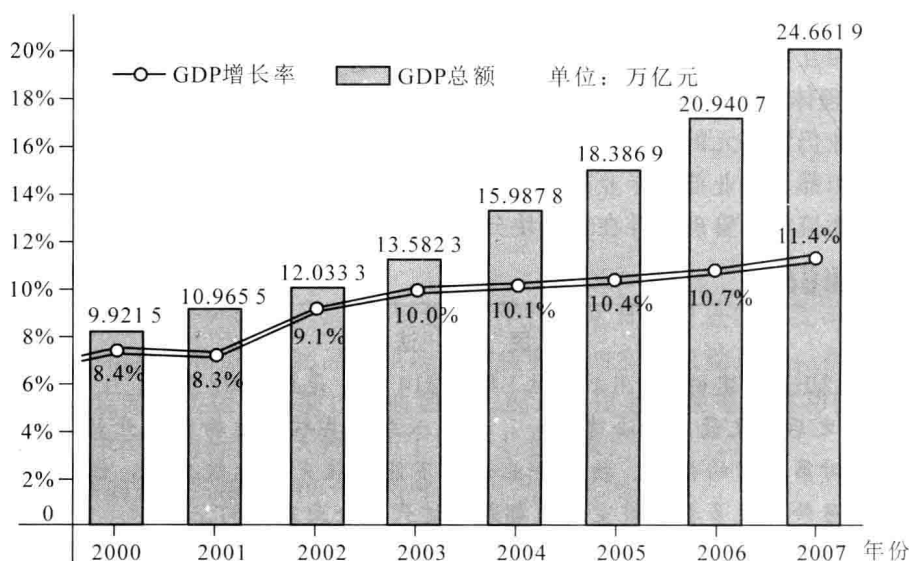


图 1-1 中国 GDP 分析图

3. 法律政策环境

国家确立了有进有退、合理配置和优化相关资源的原则,以达到国有资产保值增值的目的,并从法律法规和政策性工具等各方面进行引导,以系统化地推动国有企业进入市场体系、成为真正意义上的经营实体并实现自身的持续发展。另外,从政策上看,也是利好不断。国家经贸委等 6 部、委局联合印发了《关于加快我国现代物流业发展的若干意见》,从政策上有力推动着我国现代物流业的发展。一时间,形成了政府支持,企业踊跃的良好氛围。

4. 技术环境

物流技术装备业面临的最主要的宏观环境体现在 3 个方面:一是现代物流本身的发展;二是国内制造业发展对物流的需求;三是国内物流相关行业固定资产的投资情况。根据近几年中国物流装备业发展速度与现代物流的发展、制造业的发展及物流相关行业的固定资产投资发展的弹性系数分析,2007 年中国物流技术装备业的发展速度超过了 25%;2008 年继续保持高速成长。2000 年以后,中国物流产业进入了将近 10 年的高速发展期,而对整个物流装备业来说也是一个飞速发展的时期。2009 年经过金融危机冲击后,在发展的核心动力等多方面因素有所转变的情况下,物流技术应在网络、计算机、通信、自动化等技术发展的同时,融入现代科技的因素,不断地提升科技含量,提升产业水平。

5. 社会文化环境

在国内,人们的意识更加理性、科学,已经普遍接受了在竞争、商业运营、企业管理、市场营销、社会保障等方面的基本理念并形成一定程度的共识,整个社会也在逐步建立一种诚信、公正的氛围。这为国有企业甩掉旧体制下的很多传统观念和包袱提供了社会

文化方面的基础。

(二) 微观环境

微观物流是指消费者、生产者、流通企业所从事的实际的、具体的物流活动；此外，在整个物流活动中的一个局部、一个环节的具体物流活动也属于微观物流；在一个小地域空间发生的具体的物流活动也属于微观物流；针对某一种具体产品所进行的物流活动也是微观物流。相应的物流微观环境主要可从以下4个方面分析。

1. 地理环境

物流业在珠三角、长三角地区率先发展，环渤海地区和中西部地区渐次得到发展。这种物流发展的地域性特点与中国地域辽阔、东中西部生产力发展水平差异、经济发展不平衡导致的物流需求不平衡密切相关。东部沿海地区的物流基础设施相对发达，物流发展水平相对较高，物流需求旺盛；而中西部地区特别是经济不发达地区物流运作水平则相对落后。东部地区物流率先发展的同时；中西部地区逐步出现一批物流功能集聚区。即使在同一地区，城市与农村物流也有所差别。城市是物流的重要聚集区和节点；农村地区物流则相当落后。

2. 物流市场环境

我国物流行业的发展水平总体不高，物流企业众多，竞争激烈，物流服务水平参差不齐，物流成本偏高。物流行业整体处于行业发展的积累阶段。这一阶段的主要特点是市场集中程度较低，行业竞争激烈，产品和服务相似度高且种类单一。未来全行业将逐步向行业集中阶段发展。国外著名物流企业大都进入了国内物流市场，不仅在快递、航运物流、汽车物流等高端市场领域占据了主导地位，而且向传统物流领域进行渗透和扩张，中国物流业面临着越来越激烈的竞争。

3. 基础设施环境

我国物流产业的总体状况是：经营规模、市场份额能力弱，货源不稳定且结构单一，缺乏网络或网络分散，经营秩序不规范。产生这些问题的根源虽然是多方面的，但是严重滞后的基础设施和装备条件是关键原因之一。只有通过完善基础设施和物流硬件条件才能为现代物流业的发展提供基础。近年来，国民经济的飞速增长使现有的物流基础设施得到充分的利用，不少设施处于超负荷状态，能力远远满足不了需求。可以预料，今后经济发展过程中的主要问题还是物流基础设施落后、规模小、反应速度慢、效率低等。因此，要大力发展我国的物流业就需更进一步发展和完善物流基础设施。

4. 物流从业人员

我国现在的物流从业人员大部分是从传统储运人员转来的。物流从业人员总体素质偏低，缺乏物流专业知识与技能。我国物流业缺乏物流人才，加快人才的培养成为首要的策略。高校和科研单位在培养人才方面有强大的优势，应注重中青年物流人才的培养，注意吸收国外物流发展的经验，加强物流理论方面的研究，并且与物流实践相结合。

相关链接

美国物流从业人员的调查及分析

物流管理者的受教育程度和专业结构的情况。大约92%的人有学士学位，41%的人有硕士学位，22%的人有正式的资格证书。具体的专业结构为：本科毕业生专业及结构分