

中国博士后科学基金资助项目（编号：2003033043）研究成果

区域物流论

——理论、实证与案例

海 峰 著

经济管理出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

区域物流论：理论、实证与案例/海峰著. —北京：经济管理出版社，2006

ISBN 7-80207-555-6

I. 区... II. 海... III. 区域—物流—物资管理—研究 IV. F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2006) 第 037456 号

出版发行：经济管理出版社

北京市海淀区北蜂窝 8 号中雅大厦 11 层

电话：(010) 51915602 邮编：100038

印刷：

经销：新华书店

责任编辑：谭 伟

技术编辑：蒋 方

责任校对：全志云

787mm×960mm/16

15.75 印张 192 千字

2006 年 6 月第 1 版

2006 年 6 月第 1 次印刷

印数：1—3000 册

定价：29.00 元

书号：ISBN 7-80207-555-6/F·472

· 版权所有 翻印必究 ·

凡购本社图书，如有印装错误，由本社读者服务部

负责调换。联系地址：北京阜外月坛北小街 2 号

电话：(010) 68022974

邮编：100836

前 言

经济全球化是在科技革命尤其是信息技术革命的推动下，通过国际贸易、国际金融、国际投资，以及国际之间人员和技术的流动，把世界各国经济越来越紧密地结合成为一个有机的整体，以至成为一个网络的状态和过程。它意味着以国家为基础的经济活动在某种程度上运作的整合，即各国通过商品和劳务贸易、生产要素流动（包括资本、劳动力、技术）等方式越来越紧密地联结在一起。经济全球化、区域经济一体化是当今世界经济发展的趋势，区域经济一体化是经济全球化的先导和基础。

在经济全球化、区域经济一体化背景下，区域内部及区域之间的经济联系大为增强。由于不同的经济区域，其所处的区位、基础设施条件、产业结构、产业组织及其关联强度、产业布局、区际产业之间的联系等方面的差异，因此，区域经济增长方式及区域物流业的发展模式也不相同。由此产生，在经济全球化、区域经济一体化背景下，如何根据区域经济的特点，构建符合区域经济发展目标的区域现代物流系统；如何根据区域经济的经济增长方式及区域发展战略，确定区域物流业的发展模式，已成为区域经济发展及区域经济一体化发展中迫切需要解决的理论问题和现实问题。就我国而言，从目前已形成的东、中、西部三大地区和长江三角洲、珠江三角洲、京津环渤海、华中中部、西南、西北、东北七大经济区域来看，区域经济的差异明显。在我国区域经济发展不平衡的现实环境下，如何针对本区域经济的特点选择适宜的区域现代物流业发展模式，并制定具有针对性的促进区域现代

物流业发展的相关政策措施,是我国区域经济发展过程中亟待解决的极为重要的理论课题和现实课题。

本书是在经济全球化、区域经济一体化背景下展开的对区域现代物流业的理论研究与典型案例实证研究的成果。

本书通过对经济全球化环境下,国内外区域物流业发展现状及研究现状的分析,从产业理论角度研究物流业的产业内涵与特征,探讨现代物流业与其他产业的关联性;通过物流业发展对国民经济促进作用的实证分析,阐述现代物流业在国民经济发展中的地位与作用及发展现代物流业对区域经济发展的影响;运用产业经济学理论,研究区域现代物流业的产业发展机理,包括“极化效应”和“扩散效应”等。在此基础上,研究在区域经济一体化背景下区域物流业的产业内涵与特征,构筑区域现代物流业的产业体系结构,包括:区域物流企业组织、区域物流网络体系、区域物流信息体系、区域物流政策体系;设计区域物流系统的运行机制;提出区域物流业发展的四种基本模式,包括:基于产业聚集区的区域综合型物流模式、基于产业链(集群)的区域供应链一体化型物流模式、基于区域货物中转枢纽的多功能服务型的物流模式、基于区域交易市场的商贸型物流模式,从而初步构建区域物流产业理论框架。

本书以我国中部地区区域物流业中心城市——武汉市为典型案例进行实证研究。通过分析武汉市发展现代物流业的产业基础、产业结构、产业规模及产业关联性等,阐述了武汉市现代物流业的发展对中部地区物流业及经济发展的重要作用;运用SWOT分析方法,对武汉市物流业发展进行战略分析,提出武汉市现代物流业的发展战略,包括战略定位、战略目标、战略重点;在对武汉市现代物流业的产业体系结构进行系统分析的基础上,策划了武汉市现代物流业发展规划的具体内容。

区域物流业的理论研究在中国还处于起步阶段,作为一个新

的研究领域，尽管本人努力去探求，并为此付出了不少艰辛，但目前取得的成果还只是初步的。希望本书的出版能使人们从一个新的视角认识和研究区域物流业，并期待能有更多的学者加入到对这一领域的研究中来。

本书是在我的博士后研究报告的基础上修改而成的。在本书出版之际，我要向我的合作导师武汉大学经济与管理学院周茂荣教授表达最真挚的感谢。感谢周茂荣教授对我的悉心指导和无私帮助。导师严谨的治学态度、渊博的学识、敏捷的思维和平易近人的待人风格是我永远学习的榜样。

目 录

上篇 理论研究篇

第一章 概述	(3)
一、现代物流业概述	(3)
二、现代物流业的构成	(16)
三、现代物流业的发展特点及趋势	(26)
第二章 基于经济全球化的区域物流业的研究与发展	
现状	(30)
一、经济全球化的内涵、性质及趋势	(30)
二、经济全球化对区域经济及区域经济理论发展的影响	(37)
三、经济全球化背景下的国内外区域物流业的研究现状	(47)
四、经济全球化背景下国内外区域物流业发展概况	(54)
五、经济全球化背景下区域物流业发展的特点	(65)
第三章 现代物流业的产业分析及在区域和国民经济发展中的作用	(69)
一、现代物流业的产业特征分析	(69)
二、现代物流业与其他产业的关联	(73)
三、物流业发展对国民经济促进作用的实证分析	(74)

四、现代物流业在国民经济发展中的地位与作用	(76)
五、发展现代物流业对区域经济发展的影响和作用	(80)
六、发展区域现代物流业的“极化效应”	(82)
七、发展区域现代物流业的“扩散效应”	(84)
第四章 区域物流基本理论	(85)
一、区域物流的内涵与特征	(85)
二、区域物流的客观性	(91)
第五章 区域物流产业体系及基本模式	(95)
一、区域物流产业的发展目标	(95)
二、区域物流产业的构成要素	(96)
三、区域物流产业的体系结构	(99)
四、区域物流系统的运行机制	(107)
五、区域物流产业的基本模式	(111)

下篇 实证分析篇

第六章 中部区域经济发展现状与现代物流业发展现状	(121)
一、中部地区经济发展现状及产业布局特点	(121)
二、中部地区区域物流业的现状	(126)
第七章 武汉作为中部地区区域物流业中心城市的产业背景	(130)
一、武汉市在中部地区经济发展中的地位与作用	(130)
二、武汉市发展区域现代物流业的产业基础	(132)
三、武汉市物流业发展现状与存在的问题	(138)
第八章 武汉市现代物流业发展战略	(157)
一、武汉市发展现代物流业的有利条件	(157)

二、武汉市发展现代物流业的制约因素·····	(163)
三、武汉市发展现代物流业的机遇·····	(167)
四、武汉市发展现代物流业的威胁·····	(170)
五、武汉市发展现代物流业的 SWOT 分析 ·····	(172)
六、武汉市作为中部区域物流中心发展现代物流业的 战略·····	(174)
第九章 武汉市现代物流业发展规划·····	(181)
一、武汉市现代物流企业主体发展与培育·····	(181)
二、武汉市现代物流网络布局规划·····	(184)
三、武汉市物流园区的功能规划和建设模式·····	(187)
四、六个物流中心功能规划和建设模式·····	(198)
五、武汉市现代物流信息平台规划·····	(207)
六、武汉市物流基础设施及配套设施规划·····	(210)
第十章 武汉市发展物流业的政策体系及保障措施·····	(215)
一、武汉市政府在发展物流业过程中的作用·····	(215)
二、政策体系·····	(218)
三、保障措施·····	(224)
参考文献·····	(229)
后 记·····	(241)

上 篇

理论研究篇

第一章 概 述

一、现代物流业概述

生产、分配、交换和消费四个环节构成了社会再生产的全部过程，在现代经济条件下制造业者生产出来的产品，只有通过各种方式转移到消费者和用户手中，才能实现其价值，并使制造业者获得利润和回报。在实现上述转移的过程中，现代物流可以说起到了举足轻重的作用，成为连接生产和消费之间的必不可少的桥梁。现代物流业是在科学技术获得巨大进步，社会分工日益细化，制造和消费在时空上日趋分离的形势下，为了有效保证供给和需求之间的畅通，并获得较低成本、更高利润而逐渐发展起来的新兴产业。

（一）现代物流的概念

“现代物流”是相对于“传统物流”而言的，并且是在传统物流不断发展的基础上形成的。传统物流主要是指商品在空间上的位移和时间上的延续，以解决商品生产和消费的地点差异与时间差异。然而，随着世界经济和科学技术的突飞猛进，计算机信息网络的日益普及，竞争日趋激烈，生产规模不断扩大，产品更新频繁，用户需求不断变化，原有的流通模式、管理方法和对流

通的认识，已经远远不能适应经济快速增长的需要，从而对物流服务提出了新的更高的要求，同时也为其发展提供了必要的条件。为了顺应整个现代社会的要求，物流服务领域不断扩大，为了达到整个生产—消费活动的最优化，取得最大的经济效益，达到客户的预期目的：安全、快捷、价廉，促使现代物流管理必须全面地考察物的流动，必须具备综合观点和总成本观点，必须将原本独立的包装、加工、运输、仓储等物流环节功能系统化。因此，相对于传统物流而言，现代物流是指运用先进的计算机技术和先进的网络信息技术，以及诸如供应链管理等先进的管理方法，综合组织物流中的各环节，把制造、运输、仓储、销售等环节统一起来管理，使物流资源得到最有效的利用，以平衡物流的服务优势和服务成本，使用户得到最大的满足。具体内容包括运输合理化、仓储自动化、包装标准化、装卸机械化、加工配送一体化、信息管理网络化等。

（二）现代物流与传统物流的区别

现代物流脱胎于传统物流，与传统物流之间既有联系又有区别。从传统物流转向现代物流，不单是名称上的变化，更是本质上的飞跃。它们之间的区别主要体现在两个层面：其一是管理理念层面；其二是运作层面（服务、管理、技术、经济效率），见表 1—1。

（1）管理理念层面上：现代物流注重物流目标系统化，强调从整体上追求最优。它从系统的角度将一个公司的各种物流活动统筹规划为一个整体，注重处理物流活动与公司经营目标之间、物流活动与物流活动之间的关系，不求单个活动的最优化，但求整体业务的最优。而传统物流仅仅是对生产或销售企业业务的局部支持。

表 1—1 传统物流与现代物流的区别

层面		传统物流	现代物流
管理理念层面		对业务的局部支持	整体上追求最优
运作层面	服务	1. 物流基础设施落后，服务能力低 2. 物流企业 提供单项物流服务为主 3. 从事有限地区、部门的物流服务 4. 服务质量不高，难以满足现代物流需要	1. 物流基础设施先进，服务能力强 2. 物流企业 提供综合、专业化、定制化物流服务为主 3. 可实现跨部门、跨区域的物流服务 4. 服务质量高，能满足现代物流需要
	管理	1. 从事单项的物流管理，无法控制整个物流链 2. 以物流自理为主	1. 从事综合物流管理，对供应链实施全面控制 2. 以第三方物流为主
	技术	1. 运作时，以半机械、半手工作业为主 2. 缺乏外部网络信息整合及 EDI 联系 3. 物流技术分散、单一 4. 有限的或无先进的信息技术	1. 运作时，机械化、自动化程度高 2. 采用网络信息整合系统，广泛使用先进的信息技术 3. 大量采用综合技术（物流与信息、管理等一体化）
	效率与效益	1. 政府限制较多，物流产业松、散、乱 2. 物流活动的效率与效益低 3. 无经济全球化	1. 政府比较重视，物流产业政策合理规范 2. 物流活动的效率与效益高 3. 经济全球化

（2）运作层面上：可以从服务、管理、技术、物流活动的效率与效益四个方面来考察。

在服务方面，一方面由于客户要求节约成本和获得高水平的物流服务，另一方面社会物流服务业（第三方物流）壮大成长，

其服务效率有了较大改进，由于物流服务供需双方促进，使企业的物流服务由单项发展到综合、由一般化发展到个性化。传统物流业是在计划经济体制下形成的，主要是等货上门，属于被动服务；现代物流以客户为中心，以提供个性化服务为经营理念，根据客户要求对其物流系统进行设计及咨询，独立开发专业化、定制化的物流服务，唤起潜在需求，积极主动地为客户提供全方位服务。另外，传统物流更多的是提供单项物流或多项物流服务，如运输、仓储、搬运装卸等；而现代物流能提供综合化、专业化、定制化的物流服务，即将运输、仓储、流通加工、配送、搬运装卸、信息处理联系起来，形成有机的整体物流系统，提供物流增值服务。

在管理方面，传统物流从事单项的物流管理，以物流自理为主，无法控制整个物流链；而现代物流从事综合物流管理，对供应链实施全面控制，并且大多数是委托第三方，以第三方物流为主。

在技术方面，传统物流一般采用手工作业或以半机械、半手工作业为主，技术比较落后；现代物流一般是大规模机械化和多项技术综合化，将物流自身的功能技术与现代电子信息技术、智能控制技术、系统管理技术综合集成起来，形成高效的物流运作系统或高新技术产品，如 JIT (Just In Time)、立体自动仓库、自动引导小车、搬运机器人、地理信息系统和射频标识技术等，手段趋于自动化、智能化。

在物流活动的效率与效益方面，传统物流活动的效率和效益比较低，而现代物流通过对分散的、低效率的物流资源和活动进行协调和集成，使整个物流系统的效率得到改善和提高，因而可以获得较高的经济效益。

（三）西方物流概念的发展历程

物流活动各个环节之间往往存在着效益背反现象，也就是说，某个环节物流费用的节省，会带来其他环节物流费用的增加，这种现象最早在 1844 年法国人朱尔斯·杜普伊的论著里就有提及，他用实例指出，在陆路运输和水路运输之间进行选择时，水路运输成本较低，但随之而来的库存费用和货物损失会在很大程度上抵消运输费用的节约。^①

物流概念最早正式出现于 20 世纪初的美国。从 20 世纪初到现在近一个世纪的时间里，物流概念的产生和发展经历了四个阶段。

1. 物流概念产生阶段

从 20 世纪初到 50 年代，是物流概念孕育和产生阶段。这一阶段的特点：一是主要在美国范围；二是提出者人数很少；三是意见不统一。

这一阶段关于物流主要有两种观点，一种是市场营销学派关于物流（Physical Distribution）的概念。1915 年，阿奇·萧（Arch Shaw）在哈佛大学出版的《市场流通中的若干问题》（Some Problem in Market Distribution）一书中研究了市场流通中存在的一些问题，明确将企业的流通活动分为创造需求活动和物流活动，他指出：创造需求和实物分拨的各项活动之间的关系……说明存在平衡和相互依赖两种准则，并且指出物流（The Physical Distribution of Goods）是与创造需求不同的一个问题。

^① Jules Dupuit, On the Measurement of the Utility of Public Works [M], translated from the French by T. H. Barback, reprinted in International Economics Papers, 1952

这是因为 20 世纪初西方主要发达国家已经发生的生产相对过剩的经济危机，使企业将商品销售和实物分拨作为不同的活动分别进行管理成为必要。而且阿奇·萧明确指出了对物流各项活动以及物流活动与企业其他活动进行管理的两个重要原则：平衡和相互依赖，也就是说，要根据整体的需要来对各项活动进行统筹管理。1922 年，著名市场营销学者弗莱德·克拉克在《市场营销的原则》一书中，将市场营销定义为为了实现商品所有权转移而发生的包含物流在内的各项活动，从而物流正式成为企业经营研究的一个重要部分。其后，不少市场营销专家的论述中也论及了 Physical Distribution，物流逐渐被人们认识和重视。1935 年，美国市场营销学会（American Marketing Association）在其编写的《市场营销用语集》中将物流定义为：物流是销售活动中所伴随的物质资料从产地到消费地的种种企业活动，包括服务过程。总体来说，这一阶段的学者们将物流看做是流通活动的重要组成部分之一，具有实现商品流通的支持性功能，并对流通活动中“商流”和“物流”的不同功能和规律有了基本的认识。

第二种是从军事后勤角度提出的物流（Logistics）概念。早在 1905 年，美军少校琼西·贝克曾在其所著的《军队和军需品运输》中指出：作战艺术的一个分支——关于军队调度和保障供给的工作已成为物流。第二次世界大战中，美国作为同盟国的大后方，为同盟国提供了数量惊人、种类繁多的军用物资。美军在人员调动、军用物品的装备制造、运输、供应、战前配置与调运、战中补给与养护等军事后勤活动中采用了一系列技术与方法，使得这些后勤活动既能及时保障供给，满足战争需要，又能使得费用最省、时间最少、成本最低，还能安全巧妙地回避敌方进攻。所有这一切都对战争的胜利起到重要甚至是决定性作用。在战争过程中，“后勤”（Logistics）理论逐渐建立起来。

应该说，这两个概念的实质是不一样的。阿奇·萧是从市场

营销的角度来定义物流，Physical Distribution 直译应该是“实物分拨”，按中国人的语言习惯应该译成“分销物流”。它实际上就是指把企业的产品怎么样分送到客户手中的活动。而 Logistics 是后勤的意思，主要是指物资的供应保障、运输储存等。这两种不同的概念，之所以都能存续下来，是因为它们都分别在各自的专业领域内得到了一定程度的响应、应用和发展。也正是因为这两个概念都能在各自的专业领域中独立运用，二者之间并不冲突，也没有一个统一的物流学派来进行统一规范，也不需要得到社会广泛一致的公认。因此，这个阶段可以说是物流概念的产生阶段，是市场营销学和军事后勤孕育了物流概念。

2. 分销物流 (Physical Distribution) 和现代物流萌芽阶段

从 20 世纪 50 年代中期开始到 80 年代中期，可以叫做分销物流学 (Physical Distribution) 阶段。这一阶段的基本特征是分销物流学的概念逐渐发展并占据了统治地位，并且从美国走向了全世界，为世界各国一致公认，形成了一个比较统一的物流概念，形成和发展了物流管理学，因而也形成了物流学派、物流产业和物流领域。

在此期间，Physical Distribution 概念继续在美国得到发展和完善，基本形成了比较完整的物流管理学。1961 年，斯马凯伊 (Edward W. Smykay)、鲍尔索克斯 (Donald J. Bowersox) 和莫斯曼 (Frank H. Mossman) 撰写了《物流管理》，这是世界上第一本物流管理的教科书，建立起了比较完整的物流管理学科。20 世纪 60 年代初，密歇根州立大学以及俄亥俄州立大学分别在大学部和研究生院开设了物流课程。1963 年成立了美国物流管理理事会 (NCPDM—the National Council of Physical Distribution Management)，该协会将各方面的物流专家集中起来，提供教育、培训活动，这一组织成为世界上第一个物流专业人员组织。

同时, Physical Distribution 概念从美国走向世界, 成为世界公认的物流概念, 在世界范围内形成了物流管理学的理论体系。

20 世纪 50 年代中期, 美国的 Physical Distribution 概念传到了日本, 在日本得到了承认、发扬和光大, 以后又逐渐传到了欧洲, 70 年代末也传到了中国。这样, 基本上全世界各个国家都接受了这样的物流概念和物流管理学。

分销物流学主要把物流看成是运输、储存、包装、装卸、加工(包括生产加工和流通加工)、物流信息等各种物流活动的总和。分销物流学主要研究这些物流活动在分销领域的优化问题, 并在各个物流专业理论和应用发展上取得了很大的进展, 例如, 系统理论、运输理论、配送理论、仓储理论、库存理论、包装理论、网点布局理论、信息化理论以及它们的应用技术等。

与此同时, 在分销领域各专业物流理论竞相发展的过程中, 企业内部物流管理的作用和价值也逐渐被人们发现和重视, 成为现代物流学的萌芽时期。

二战以后, “后勤”一词在商业中逐渐开始广泛应用, 被称为“企业物流”(Business Logistics), 意指对企业的采购、生产、销售中的物料运行活动进行综合管理。1965 年, 美国 J. A. 奥列基博士(Dr. Joseph A. Orlicky)提出独立需求和相关需求的概念, 出现了 MRP (Material Requirement Planning) 技术。在 MRP 发展的基础上, 受 MRP 思想的启发, 80 年代又产生了应用于分销领域的 DRP (Distribution Requirement Planning) 技术, 在 MRP 和 DRP 发展的基础上, 为了把二者结合起来运用, 90 年代又出现了 LRP (Logistics Resources Planning) 技术和 ERP (Enterprise Resources Planning)。

20 世纪 60 年代, 日本丰田公司创造的准时化生产技术(Just In Time, JIT) 以及相应的看板技术是生产领域物流技术的另外一朵奇葩。它不仅在生产领域创造了一种革命性的哲学和