

高职高专物流专业新课改规划教材

物流经济地理

吕项生 主 编

清华大学出版社

北 京

内 容 简 介

本书结构合理、体系完整、重点明确，具有较强的实用性和操作性。全书内容包括两个模块共 11 个课题：模块 1 是国内篇——共 5 个课题，包括物流经济地理研究的对象、内容和任务，物流布局的条件和原则，我国的农业、工业、商贸物流地理和运输物流地理等内容。通过对这部分内容的学习，可以让学员对我国物流经济地理的内容有一个全面的认识 and 了解，也为学习下一部分内容打下基础。模块 2 是国际篇——共 6 个课题，这部分内容包括国际物流发展概况、国际物流中的海洋运输、国际物流中的多式联运及陆路运输、国际物流中的航空运输、国际物流中的管道和展会运输、国际旅游地理与物流等内容。通过对这部分内容的学习，学员可以对国际物流经济地理有比较系统的认识和掌握。

本书主要是为了满足全国高职高专院校物流管理等专业培养物流人才的需要而编写的，同时也适合于从事物流工作的在职人员学习或作为培训教材使用。

本书配有课件，下载地址为：<http://www.tupwk.com.cn/downpage>。

本书封面贴有清华大学出版社防伪标签，无标签者不得销售。

版权所有，侵权必究。侵权举报电话：010-62782989 13701121933

图书在版编目(CIP)数据

物流经济地理/吕项生 主编. —北京：清华大学出版社，2013.8

(高职高专物流专业新课改规划教材)

ISBN 978-7-302-32956-5

I. ①物… II. ①吕… 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(2013)第 148126 号

责任编辑：施 猛 马遥遥

封面设计：朱 迪

版式设计：方加青

责任校对：曹 阳

责任印制：

出版发行：清华大学出版社

网 址：<http://www.tup.com.cn>，<http://www.wqbook.com>

地 址：北京清华大学学研大厦 A 座 邮 编：100084

社 总 机：010-62770175 邮 购：010-62786544

投稿与读者服务：010-62776969，c-service@tup.tsinghua.edu.cn

质 量 反 馈：010-62772015，zhiliang@tup.tsinghua.edu.cn

课 件 下 载：<http://www.tup.com.cn>，010-62794504

印 刷 者：

装 订 者：

经 销：全国新华书店

开 本：185mm×260mm 印 张：20.75 字 数：488 千字

版 次：2013 年 8 月第 1 版 印 次：2013 年 8 月第 1 次印刷

印 数：1~3000

定 价：34.00 元

产品编号：



随着我国改革开放步伐的加快和经济全球化的快速发展,我国同世界各国的经济与贸易往来日益频繁。这就需要培养大批通晓国际物流方面知识的专业人才,因此,物流经济地理的主要任务之一是承担专业文化素质教育。通过物流经济地理学科的教育,能使学习者建立国际物流的空间(地域)概念和意识,了解地区特点、差异及全球格局,从而有利于开展工作、研究问题。

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,也是一门研究物流布局、发展条件和规律的一门应用型学科。随着物流业的不断发展,物流经济地理已越来越受到社会各界的高度重视。

物流经济地理所具备的综合性、地域性和实践性特点,对于研究世界和其他国家(地区)的经贸问题、制定我国物流发展战略规划及评价物流问题都有十分重要的意义。在我国目前实施全方位开放和对外贸易多样化政策的条件下,物流经济地理的实践性任务已经提到重要的日程上来。

本书主要包括两个模块共11课题,模块1为物流经济地理国内篇,包含5个课题,主要内容有概论、我国农业物流地理、我国工业物流地理、我国商贸物流地理和我国运输物流地理。通过对这部分内容的学习,可以让学员对我国物流经济地理的内容有一个全面的认识和了解,也为学习下一部分内容打下基础。模块2为物流经济地理国际篇,包含6个课题,主要内容有国际物流概述、国际物流中的海洋运输、国际物流中的多式联运及陆路运输、国际物流中的航空运输、国际物流中的其他运输、国际旅游地理与物流。通过对这部分内容的学习,学员可以对国际物流经济地理有比较系统的认识和理解。全书结构合理、体系完整、重点明确,具有较强的实用性和操作性。

本书主要是为了满足全国高职高专院校物流管理等专业培养物流人才的需要而由清华大学出版社组织各位专家编写的,同时也适合于从事物流行业工作的在职人员学习或作为培训教材使用。

本书由安徽国际商务职业学院吕项生副教授主编,负责本书总体结构设计和统稿工作。周宝昌、蔡得林、潘向龙等物流领域的专家和教授对本书的编写给予了精心的指导和帮助;李娟、何良静、张馨、任平、张东庆等参与了部分章节的编写和统稿工作。

本书在编写过程中参考了有关的书籍和研究报告,查阅了最新的文献资料,在此,对相关专家、学者表示真诚的感谢。由于编写时间仓促和作者水平有限,书中难免存在缺点和错误,恳请各位专家和读者给予批评与指正。反馈邮箱: ahlxs@126.com。

编者

2013年7月



模块1 国内篇	
课题1 概论	2
1.1 物流经济地理研究的内容与方法	4
1.1.1 物流与物流经济地理	4
1.1.2 物流经济地理的研究方法	5
1.1.3 物流经济地理的基本任务	6
1.2 我国物流布局的条件和基本原则	7
1.2.1 影响物流布局的主要条件	7
1.2.2 物流布局的基本原则与要求	8
1.3 我国物流业的发展与面临的形势	10
1.3.1 我国物流业的发展阶段	10
1.3.2 我国物流业的发展现状与面临的形势	11
1.4 物流产业调整振兴与应对后金融危机	14
1.4.1 我国物流业将继续受到后金融危机的影响	14
1.4.2 通过物流产业调整振兴应对后金融危机	15
课题2 我国农业物流地理	18
2.1 农业概述	20
2.1.1 农业经济发展及其结构演变	20
2.1.2 农业生产的地域性	22
2.1.3 农业生产存在的问题	23
2.2 粮食作物的生产与分布	23
2.2.1 粮食作物	24
2.2.2 商品粮基地	25
2.3 经济作物的生产与分布	26
2.3.1 纤维作物	26
2.3.2 油料作物	28
2.3.3 糖料作物	29
2.3.4 其他经济作物	29
2.4 其他作物的生产与分布	31
2.4.1 林业生产与布局	31
2.4.2 畜牧业生产与布局	32
2.4.3 水产业生产与布局	33
2.5 物流与农业	35
2.5.1 我国农产品物流的现状	35
2.5.2 我国农产品物流存在的问题	38
2.5.3 我国农产品物流的发展趋势	40
课题3 我国工业物流地理	43
3.1 工业概述	44
3.1.1 工业在国民经济中的地位	44
3.1.2 工业生产的特点	45
3.1.3 我国工业的分布和轻重工业结构的发展变化	46
3.2 轻工业的生产与分布	50
3.2.1 纺织工业的生产与分布	50
3.2.2 食品工业的生产与分布	53
3.2.3 日用工业的生产与分布	56
3.2.4 其他轻工业的生产与分布	58
3.3 重工业的生产与分布	59
3.3.1 能源工业的生产与分布	60
3.3.2 冶金工业的生产与分布	62

6.4.4 英国物流	176	9.2.1 航空港	256
6.5 国际物流地理基础知识	179	9.2.2 航空器和航空线	262
6.5.1 经度和纬度	179	课题10 国际物流中的其他运输	267
6.5.2 时区和日界线	180	10.1 国际物流中的管道运输	269
课题7 国际物流中的海洋运输	185	10.1.1 国际物流中的管道运输概述	269
7.1 海洋运输概况	186	10.1.2 国际管道运输的分布	272
7.1.1 国际海洋运输的发展概况	186	10.2 展品物流与运输	276
7.1.2 国际海洋运输的特点	187	10.2.1 展览概述	276
7.2 世界航区划分与航线	188	10.2.2 展品物流与运输	282
7.2.1 世界航区划分	188	10.3 国际邮政物流	286
7.2.2 世界各大航区的主要航线	204	10.3.1 国际邮政运输	286
7.3 世界重要的运河和海峡	206	10.3.2 邮资和单证	287
7.3.1 世界主要运河	206	课题11 国际旅游地理与物流	290
7.3.2 世界主要海峡	206	11.1 旅游业概述	291
7.4 世界贸易港口与分布	212	11.1.1 现代旅游业的发展	291
课题8 国际物流中的多式联运及陆路		11.1.2 旅游业在国民经济发展中的	
运输	217	作用	292
8.1 国际多式联运概况	219	11.2 国际旅游资源及其开发利用	293
8.1.1 集装箱运输	219	11.2.1 旅游资源	293
8.1.2 国际多式联运	224	11.2.2 旅游资源的开发原则	293
8.2 大陆桥运输	228	11.2.3 世界主要旅游资源的分布	294
8.2.1 大陆桥运输的概念及产生	228	11.3 国际旅游流的规律、流向和分布	302
8.2.2 大陆桥运输的优势	228	11.3.1 旅游者流动规律	302
8.2.3 世界主要的大陆桥	229	11.3.2 影响旅游者流向和流量的其他	
8.3 国际铁路运输	233	因素	303
8.3.1 世界铁路运输的发展状况	233	11.3.3 世界旅游流流向、流量的地理	
8.3.2 世界主要铁路干线	236	分布	304
8.3.3 与我国相通的国际铁路	238	11.4 世界旅游地理分区	305
8.4 国际公路运输	240	11.5 中国旅游区的布局	307
课题9 国际物流中的航空运输	246	11.6 物流与旅游业	316
9.1 国际航空运输概述	249	11.6.1 旅游业具有很强的关联带动	
9.1.1 航空运输的发展与现状	249	功能	316
9.1.2 航空运输的特点	251	11.6.2 发展现代物流, 有利于降低社会	
9.1.3 航空运输的方式	252	总成本	318
9.2 航空港和航空线	256	参考文献	322



模块 1

国内篇

课题1

概 论

知识目标	技能目标	建议学时
<ol style="list-style-type: none">1. 理解物流经济地理的概念及研究的内容、方法和任务;2. 掌握我国物流业布局的基本条件和原则;3. 熟知我国物流业的发展现状和面临的形势;4. 了解我国物流产业调整振兴的相关政策和内容。	<ol style="list-style-type: none">1. 结合本课题的学习, 走访当地物流主管部门, 了解当地物流业的发展和布局情况;2. 收集有关资料, 分析你所在地区物流业的发展现状和面临的形势。	理论课时: 4 实训课时: 2

案例

港口物流发展研究与思考

港口作为全球综合运输网络的节点, 其功能不断拓宽, 在现代物流中扮演着越来越重要的角色, 主要表现为: 港口以其复合优势实现了现代物流中心的功能; 港口的多重身份使其在国际物流中占据战略地位; 港口通过物流系统提供增值服务。为顺应经济全球化的需要, 现代港口需要不断完善其物流职能, 所以研究现代港口物流功能完善的策略十分必要。总的来说, 应建立港口物流中心, 从健全港口现代物流模式入手完善其职能, 加快物流信息化的建设、强化港口物流的服务理念, 发展港口的第三方物流优势, 并在促进协调发展和完善管理体系的同时加强政策引导等。

一、问题的提出和研究意义

运输是物流的主要载体, 随着世界经济的一体化, 物流的内涵正在逐渐扩大, 港口作为全球综合运输网络的节点, 其功能也在不断拓宽, 在现代物流的发展过程中, 扮演着越来越重要的角色。世界港口从其发展过程来看历经了三个阶段: 海运货物的装卸和仓储中心→货物增值效应的服务中心→国际物流中心。现代化港口既是货物海陆联运的枢纽, 又是国际商品储存、集散的分拨中心, 集物流服务中心、商务中心、信息服务中心和人员服务中心于一体。新时期的港口物流呈现以下一些新特点: 大物流, 即经济一体化促使港口物流必须向国际化、规模化、系统化的方向发展, 港口物流产业内部通过联合规划与作业形成高度整合的供应链通道关系; 一体化, 即依托港口附近的物流园区开展一体化的物流服务, 提供货物在

港口、海运及其他运输过程中的最佳物流解决方案,包括腹地运输、报关、报验、包装、库存管理、提供金融以及保险方面的整合服务;虚拟链,即港口物流必须是建立在港口物流信息平台基础上的高效虚拟供应链,供应链的任何一环都应能实现资源、信息的共享以及总体功能最优化的物流服务目标,从而依托虚拟链形成覆盖全球的虚拟港。这些新特点对传统的港口物流运转模式提出了新要求,为顺应经济全球化的需要,现代港口需要不断完善其物流职能,因此,研究现代港口物流功能完善的策略就具有非常重要的意义。

二、港口在现代物流产业发展中的功能地位

现代港口的功能主要体现为以港口的运输和中转功能为依托,建立强大的现代物流系统,继而发展仓储、配送、加工改装、包装等产业,带动整个临港产业带的发展。现代物流业是临港产业发展的重要支柱产业之一。

1. 以复合优势实现现代物流中心的功能

目前,国际货运正由孤立从业者的零打碎敲向现代物流系统加速发展,以更好地满足不同客户的个性化需要。因此,要求港口在现代物流体系中发挥更为积极的作用。传统的港口活动仅能提供中转与产品分配功能,而随着国际多式联运的发展与综合运输链复杂性的增加,港口作为全球综合运输网络的节点,其功能也将更为广泛。现代港口功能在不断地以港口为中心向内陆扩展,为客户提供方便的运输、商业和金融服务。现代物流是以运输为主要环节的综合服务系统。港口作为全球综合运输网络的节点,其港口功能也正朝着提供全方位的增值服务的方向发展。港口功能的拓展不仅是现代物流发展的要求,而且是港口推动现代物流发展的作用的体现。港口发展现代物流具有以下三点优势。

(1) 现代港口是综合物流供应链的龙头。现代港口作为物流分拨配送中心,不但负责储存、分拣、理货、分放、倒装、分装、装卸搬运、加工送货等职能,它还负责整个供应链的情报工作。

(2) 现代港口是生产要素的最佳结合点。由于港口运输特有的优势,世界上许多重要港口都有“前港口,后工厂”的布局设置,许多有实力的企业也选择港口城市作为发展之地,世界重要港口基本上都是重要的工业基地。现代港口有力地推动了区域经济的发展并汇集了最佳的人力、物力、财力,使港口城市成为区域乃至国际性的商务中心。

(3) 现代港口是综合物流供应链中最大的货物集结点。港口是水陆运输的枢纽,是水运货物的集散地、远洋运输的起点和终点。综合物流不仅在海上形成了枢纽港的分离,而且在陆上形成了以港口为端点、以内陆的物流中心为集散点、以不同运输方式的多式联运为运输通道的内陆网络体系,因此,港口也是最大的货物集结点。

2. 港口的多重身份在国际物流中具有战略地位

按照现代物流的观点,港口在现代生产、贸易和运输领域中处于十分重要的战略地位,主要有以下三点原因。

(1) 港口是水陆运输的枢纽,又是水运货物的集散地、远洋运输的起点与终点。无论是集装箱货还是散装货,远洋运输总是承担着最大的运量,因而港口在整个运输链上总是大量货物的集结点。

(2) 现代港口是最重要的信息中心。对国际贸易来说,港口作为国际物流链中的技术节

点，是船舶、航海、内陆运输、通信、经济、技术的汇集点。在港口地区落户的有货主、货运代理、船东、船舶代理、商品批发零售、包装公司、陆上运输公司、海关商品检查机构等。现代港口已从纯粹的运输中心，经由配送中心发展为今天的物流中心。随着国际多式联运与全球综合物流服务的发展，现代港口作为全球运输网络的节点，将朝着全方位的增值服务的方向发展，成为商品流、资金流、技术流与信息流的汇集中心。

(3) 港口通过物流系统提供增值服务。从现代物流服务的内容来看，港口具有十分突出的区位优势。在现代物流不断发展的进程中，港口不但可提供货物中转、装卸和仓储等现代物流服务，还可利用其信息与通信以及EDI(电子数据交换)网络，为用户提供所需的市场与决策信息。港口也是一个人员服务中心，可提供贸易谈判、人才供应和海员供应等服务，并提供舒适的生活娱乐空间，强化港城一体化关系。现代港口通过其自身的区位优势和由此衍生出来的诸多功能，可简化贸易和物流的过程，使港口在现代物流节点上提供最少间断的服务和最大的增值。

资料来源：<http://www.pkultc.com>

讨论题：仔细阅读上述材料并根据港口物流发展的新要求，谈谈你对我国港口物流如何适应新形势发展的一些看法并提出合理的建议。

1.1 物流经济地理研究的内容与方法

1.1.1 物流与物流经济地理

1. 物流的起源与发展

自人类社会有经济活动开始就有了物流，只是当时人们对其没有深入的认识和文字描述。18世纪末，汽车的发明和使用促使运输业发展迅速，从而推动和促进了物流业的发展，使自货自运走向专业运输，进而产生了除生产者与使用者以外的第三方——专业运输者。20世纪50年代初，国外最早将物流称为“Physical Distribution”，简称“PD”，即货物的配送，而日本人将“PD”译为“物的流通”“物资流通”，后又称为物流、综合物流。

在第二次世界大战中，美国在军队后勤保障供应系统中成功地运用了“物流”技术，在军队的后勤供应中开创了物流的先河，美军后勤保障的英文名称为“Logistic”，因此，“二战”后，世界各国便用“Logistic”替代“PD”，中国将其译为“物流”。美军在后勤保障中运用物流获得成功后，很快又将此成果应用于工业领域，其他西方工业发达国家也纷纷将“Logistic”用于工业，并用英文的“Logistic”(后勤保障)代表工业生产和销售的“物流”管理，由此，“Logistic”就成了物流的代名词，并延续和流传于世界各国。物流真正被人们认识是在“二战”以后，至今已有60多年的历史。

随着工业化的发展及社会分工协作的深入，生产厂家和商家成为物流的第一方，消费者成为物流的第二方，提供运输、仓储等物流服务的企业成为物流的第三方，成为专业性的物

流企业，为生产、销售企业和消费者提供服务，又称为第三方物流(3Party Logistic)。物流是系统工程，生产企业、销售企业、消费者、物流服务企业4方缺一不可，只有分工协作、共同努力，物流才能得以发展。现代工业为提高企业经济效益，需要在生产中进行技术创新，从而降低产品的生产成本。然而，在现代工业中，在工业生产的环节进行技术创新、提高效益、降低成本的难度很大，余地也很小，因此，在流通的过程中降低物流成本便成为人们关注的课题。例如在物流成本中降低10个百分点，使得产品销售价格降低，便会大大地提高产品的竞争力。因此，发达国家工业界竞相研究物流，并成立专门的物流研究机构，开发物流技术，从而推动了物流的发展。20世纪80年代是物流发展的高峰时期，特别是在80年代中期，随着电子技术及计算机、信息、通信网络技术在物流中的应用，现代物流逐步展现在人们眼前。

2. 物流经济地理研究的对象与内容

从上述对物流的起源的分析中可以看出：物流以物的动态流通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。经济地理学是以研究人类经济活动的地域系统为中心内容的一门学科，它是人文地理学的一门重要分支学科，传统的经济地理学的核心内容是生产的地域布局系统，包括各生产部门在地域上的布局，也包括各生产部门的结构、规模和发展，以及地域布局与部门结构的相互联系。

物流经济地理主要研究各种物流的地域布局，包括物流运输枢纽和综合运输网的布局、运输活动和地理因素的空间联系、客流和货流的形成、流向和流量分析、运输枢纽和经济腹地的关系、运输区划及其变化等。由于城市化的发展，还出现了一些与城市地理学有关联的研究课题。

物流经济地理研究还包含各地区的物产分布、商品集散的中心和范围、贸易联系、货运情况等，着重研究商业的地域组织、市场区位、商业中心和腹地的经济联系、商品销售和居民的社会经济结构关系、商业活动的季节变化等。

物流经济地理学所研究的经济活动的地域系统，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，涉及自然、社会经济、技术条件等多个方面，具有综合性特征。

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，随着物流业的不断发展，物流经济地理学已越来越受到社会各界的高度重视，逐渐成为研究物流布局、发展条件和规律的一门重要的学科。

物流经济地理学同以前的商业地理学相比，研究范围更为广泛，内容也比较系统化，标志着物流经济地理学已从地理学中分化出来，独立成为一个专门的学科。物流经济地理学主要是以研究人类经贸活动的地域系统为中心内容的一门学科，它是经济地理学的一门重要分支学科。

1.1.2 物流经济地理的研究方法

任何一门学科都有自己的研究方法，它是学科理论的主要组成部分。物流经济地理作为

一门交叉边缘学科，物流学和经济地理学的基本研究方法均适用于物流经济地理。此外，还可运用以下方法进行研究。

1. 图表法

图表法是学习和研究物流经济地理的最基本的方法之一，这种方法不仅能帮助学习人员理解和巩固已学过的物流经济地理内容，而且能启发学习人员获得新的物流经济地理知识，培养其运用地图、图表进行综合分析的能力，从而提高学习效果。

2. 实地考察法

实地考察法是学习物流经济地理的重要方法。例如要选择和评价一个物流中心的布局是否合理，一定要进行多方面的实地考察以增强其可靠性，才能收到事半功倍的效果。

3. 对比法

对比法是指通过将两个或两个以上不同的物流经济地理事物进行比较，分析它们之间的共性及差异性，并认识这些共性和差异性的形成原因和规律。

4. 问卷调查法

问卷调查法是指针对研究中存在的问题通过调查找出答案，或根据已有文献和经验提出一些理论假设，并通过调查数据来验证这些假设的真伪。

5. 案例调查法

根据一些擅长于企业定性研究的地理工作者的经验，一般可选择所研究区域或所研究部门中的大型企业进行访问研究，因为这些大型企业在有关区域或部门中均占据重要地位，且每个企业都有自己独特的历史、专门化的生产领域、不同的组织联系网络。一般来说，对企业区位变化趋势的研究，可选择大企业的战略发展规划和设施管理部门的负责人为调查对象；如要了解企业与供应商的联系网络，可访问采购和原材料管理部门的负责人或有关经理人员；如要了解市场营销状况，可访问企业的市场发展部；如要了解劳动力供应状况，可访问企业的人事部。

6. 综合分析法

在对物流经济地理进行研究时，要学会从历史和现实、时间和空间、自然和社会、经济和政治等多种因素相互影响、相互作用的角度去分析有关物流经济地理现象的形成与发展变化的原因和规律。

1.1.3 物流经济地理的基本任务

1. 专业文化素质的教育任务

随着改革开放步伐的加快以及开放型经济的发展，我国同世界各国的经贸往来日益频

繁,因此,需要培养大批通晓国际物流方面知识的专业人才。从这个角度出发,物流经济地理这门学科的主要任务之一,是对相关人员进行专业文化素质教育。由于物流经济地理具有综合性、地域性和动态性的特点,又是处于物流学和经济地理学之间的边缘性学科,因而是其他任何学科都无法代替的。通过学习物流经济地理知识,学习者可以建立起国际物流的空间(地域)概念和意识,了解地区特点、差异及全球格局,有利于开展工作、研究问题。

2. 物流经济地理理论的研究

物流经济地理在我国尚属新兴科学,进入20世纪90年代中期以后才逐步引起重视,因而对于相关理论及实践经验的研究还处于不完善、不成熟的阶段。多数教材或著作未跳出“经济地理”的范畴,许多对物流经济地理相关问题的研究有待进一步深入。而且,鉴于国际经济处于动态变化之中,不断出现的新情况、新问题需要及时地进行研究、总结和论证,从这个意义上讲,理论研究是本学科的主要任务之一。

3. 物流经济地理教学的实践

物流经济地理所具备的综合性、地域性以及其实践性优势,使之可以参与世界和其他国家(地区)的经贸研究,也可以参与制定我国及省市物流发展的战略规划,还可以承担物流问题的论证及综合评价等任务。目前,在我国实施全方位开放和对外贸易多样化政策的条件下,物流经济地理所承担的实践性任务已经提到日程上来。

1.2 我国物流布局的条件和基本原则

1.2.1 影响物流布局的主要条件

影响物流布局的条件(因素)是多方面的,归纳起来,主要有自然条件、技术条件和社会政治经济条件,即“物流布局三要素”。

1. 自然条件

自然条件是影响物流布局的基础条件。只有全面了解和正确评价自然条件的状况和特点,才能真正理解物流布局的形成原因,并为合理地进行物流再布局指明方向。

一般来说,自然条件对农业、采矿业和旅游业的影响较大,而对加工工业和贸易的影响相对较小。自然条件对物流布局的影响不是一成不变的。随着经济、科技水平的不断提高,人们对自然界的依赖程度将越来越小,而利用自然、改造自然的能力则大大增强。但是,人类只能利用自然,而不能违反自然规律,人们不可能、也不应该超过自然条件的承载能力进行物流布局,如果以破坏环境、破坏生态平衡为代价换取暂时的经济发展,必然会遭到大自然的报复,给经济的可持续发展带来无法估量的损失。

2. 技术条件

技术条件是物流布局三要素中最活跃、最有影响力的一个。在当今社会，科学技术是第一生产力，是影响物流布局发展变化的决定性动力。自20世纪80年代以来，发展高科技及其产业已经成为一股世界性潮流。因此，高科技的发展水平已成为衡量一个国家综合国力的主要因素，以及衡量一个国家发达与否的重要标志。科技进步对经济增长的贡献已明显超过资本和劳动力的作用。

3. 社会政治经济条件

社会政治经济条件主要包括物流布局的历史基础、人口条件、国内外政治条件等，它对物流布局起着关键性的作用。

物流布局的形成和发展具有历史的继承性，物流布局的现状是历史发展的必然结果。因此，要正确认识物流布局的形成原理和合理地进行物流布局，必须重视对物流布局历史基础的研究。在进行物流布局的过程中，一方面应充分利用对其有利的积极因素，另一方面要改造对其不利的方面。

人口条件对物流布局有很大的影响，但它不是影响物流布局的决定性条件，相反，人口的均匀分布和变化的情况往往是受经济发展和经济布局影响的。人口的劳动素养和科学文化水平影响着物流的布局和发展，而经济发展水平更直接地影响着居民的劳动素养和技能水平。

物流布局与政治条件有着密切的关系。国内政治稳定，政策规范，有利于在较短时期内实现物流的合理布局，大大地促进经济的发展。而不顾客观经济规律的盲目布局，则会造成极大的浪费。此外，国外政治条件对经济布局也有很大的影响。一个发展中国家如果不善于利用国际环境发展自己，不善于吸收外来经验，要迎头赶上发达国家是很困难的。

1.2.2 物流布局的基本原则与要求

物流布局的目的是实现物流的合理化，物流布局必须遵循以下基本原则和要求。

1. 计划化原则

物流计划化是指物流的组织管理要进行科学的规划和计划。这是实现物流合理化的首要条件。物流企业应与商品生产、经营企业紧密结合，对其物流系统进行科学规划，并将物流活动纳入计划，即根据其购销业务的高流计划，制定相应的物流计划，妥善支持货物的运输、储存、装卸等物流环节，按照用户要求的数量、时间、地点，把原材料或商品准确地运送到工厂、商店或消费者的手中，使用户满意，从而提高物流社会效益。

2. 直达化原则

物流直达化是指物流企业在组织货物运送的过程中，应尽量减少中间环节，特别是物流过程中的运输、储存等环节，把货物由供给者的仓库(货场)直接运送到用户的仓库(货场)或

消费者手中，实现门到门运送。物流直达化可以减少商品的运送时间，创造时间价值，又可以降低物流费用的支出，因而是物流企业组织物流合理化的主要形式或目标。

3. 短距化原则

物流短距化是指物流企业在组织货物运送的过程中，要根据货物的发、到地点，选择最佳的运送路径，使运送距离最短。物流短距化涉及的内容很多，其基本原则是：无论供应物流还是销售物流，特别是对普通大宗货物，均应采取就近、分区供应运送的方式，避免倒流、迂回等不合理运送的情况出现。也就是说，要确定适当的供应、销售区域，选择合理的运输线路，制定最优的物流合理化方案，实现短距化，以缩短货物的运输距离，节约运力，降低物流费用。

4. 钟摆化原则

物流钟摆化是指物流企业在组织货物运送的过程中，要尽可能地组织双向运输，提高运输工具的回运系数或里程利用率，也称钟摆式运物。组织双向运输的主要途径是形成运输网络，物流企业可以自行建立网点，或相互之间达成协议互为对方提供组货服务，同时要建立有效的信息系统，及时传递车、货信息。物流钟摆化可以大大提高运输工具的效率，减少运力浪费，节约能耗，降低物流成本。

5. 集中化原则

物流集中化，亦称物流大量化，是指物流企业在组织货物运送时，对于多个货主的多种小批量、零星货物，凡发往同一地区、同一方向的，在计划化的基础上，集零为整，变小量为大量，采用混装的形式，进行集中运送。物流集中化是物流企业的一项组织功能，也是市场经济由规模生产及规模消费向小批量和多样化的质量生产及质量消费转变的客观需要，所谓“麻烦我一家，方便全社会”，物流集中化不仅提高了运输工具的装载效率，而且活跃了小商品的流通，促进了“准时制”、零库存生产方式的应用和发展，因而是物流合理化的一种重要形式。

6. 标准化原则

物流标准化是指从物流系统的整体出发，制定各子系统的设施、设备、专用工具等的技术标准以及业务工作标准，研究子系统的设施、设备、专用工具等的技术标准以及业务工作标准的配合性，并按配合性的要求，统一制定整个物流系统的标准。物流标准化具有工作复杂、难度大的特点，其主要原因为：一是涉及面广泛；二是物流标准化系统属于二次系统，也称后标准化系统(物流系统的思想形成较晚，各子系统已实现了各自的标准化)；三是对科学性、民主性和经济性的要求较高；四是有非常强的国际性，要求与国际物流标准化体系相一致。虽然物流标准化的工作难度较大，但物流标准化的意义重大，只有实现了物流标准化，才能有效地实施物流系统的科学管理，加快物流系统的建设，促进物流系统与其他系统和国际系统的衔接，从而有效地降低物流费用，提高物流系统的经济效益和社会效益。

7. 社会化原则

物流社会化是指物流活动的商品化、专业化和社会化。物流的各个功能要素可被分割从属于社会各单位、各部门，有的属于生产过程的一个环节，有的可作为商流的组成部分，有的分属同一物流企业的多个部门。生产流通合一、商流物流合一、条块分割、物流要素功能弱化及物流系统支离破碎的特征，在我国由传统计划经济向社会主义市场经济转变的过程中，表现得比较突出。其原因为：一方面，受经济发展水平的制约；另一方面，受经济体制、人们观念认识的影响。因此，应在经济体制改革中，遵循社会化大生产分工协作和市场经济运行的客观要求，以加快物流活动的专业化、商品化和社会化进程，使物流成为相对独立的系统，这是物流合理化的必要条件。

8. 服务化原则

物流服务化是指明确和规范物流活动及其行为的属性。物流业属于第三产业，物流企业既有经营又有服务，是以服务为主的经营服务型企业，因此，应当树立“用户至上、服务第一”的经营宗旨，加强服务教育，提高职工的服务意识和素质，制定服务规范，为社会提供高标准的服务。如运送及时准确、装卸保管安全、收费合理、服务热情、信用可靠等。只有这样，才能获得用户的信任，不断扩大业务范围，从而提高经济效益，促进产业的发展。反之，物流业就难以维持。所以，物流服务化也是关系物流业务发展、实现物流合理化的一项重要内容。

1.3 我国物流业的发展与面临的形势

1.3.1 我国物流业的发展阶段

近年来，随着国民经济的快速发展，经济外向型程度进一步加大，工业化和城市化的步伐加快，居民消费结构逐步升级，我国的物流业保持了快速增长的良好态势，并成为广受关注的一个“经济”热点。

总的来看，新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)

在这一时期，我国国民经济处于恢复时期，工农业生产水平低，经济基础薄弱，计划经济处于“卖方市场”，产品生产主要集中在极少数的几个大城市；物流的发展刚刚起步，商品的仓储、运输主要由商业批发、商业储运企业来完成，一些生产和流通部门开始建立为数不多的储运公司和功能单一的仓库，搬运和仓储环节比较落后，各类专业的批发公司承担了当时80%左右的储运业务；无论是铁路、公路还是水路、航空等，都处在恢复和起步发展阶段，物流业远远不能适应工农业生产和人民生活水平发展的需要。在这一时期，随着生产的发展，我国初步建立了物资流通网络系统，在物流管理方面也采取了一些新的措施，如组织定点供应、试行按经济区域统一组织市场供应等。

2. 物流基本处于停滞阶段(1966—1977年)

“文革”时期，国家在经济、政治及其他方面都遭受了严重破坏，物流业的发展也同样受到了严重的影响，导致流通渠道单一。从整体上看，物流基础设施建设基本上处于停滞状态，甚至连原有的一些设施也遭到了不同程度的破坏。然而，与此同时，国际上的物流理论和实践却在大力发展。

3. 物流的较快发展时期(1978—1990年)

在这一时期，由于我国实行了改革开放政策，使流通体制发生了重大的变化，“生产自售、零售自采”模式的快速发展，使批发企业的作用下降，从而使物流业得到了较快的发展，其中以运输业、仓储业、包装业的发展最为迅速。同时，相关部门新建了大量的铁路、公路、港口、码头、仓库等，形成了区域型储运及直达运输的格局，并开始建立自动化仓库，由国务院主管部门组织物流配送中心进行试点，以引导传统物流向现代物流发展。另外，积极引进和吸收国外先进的物流理念和技术，有力地促进了我国物流业的发展。以运输业为例，截至1991年底，我国陆、水、空运输网线的总长度增长较大，其中有1/4以上在该阶段建成，公路建设尤为突出，已建成高速公路、汽车专用公路多达4 000公里，新建的高速公路的数量超过了前30年建设总和的三倍。

4. 物流的高速发展阶段(1991年至今)

在这一时期，随着市场经济下的“买方市场”的逐渐形成，市场竞争日益激烈，零售企业、连锁商业企业在市场中的主导地位加强。国民经济的高速发展必然要求物流体系与之相适应，因此，国家为加速发展物流业采取了一系列重要措施，在“八五”规划中明确规定把第三产业特别是物流业作为发展重点，在此期间，在动工兴建的10项特大工程中，物流业就占了5项。在“九五”规划时期，我国货运总量呈现持续快速增长的态势。特别是加入WTO以后，我国的经济发展融入了世界行列，为我国物流业的发展注入了生机，也加快了我国物流系统的建设向标准化、国际化方向发展的速度，通过引进国外先进技术，来自各个物流机械厂的各种新产品不断涌现，与此同时，一批“三资”储运物流企业产生，一些生产商、零售商退出物流领域，转向市场寻求合格的物流代理商。随着改革的深入，以沿海大城市群为中心的4大区域性物流圈格局基本形成，即以天津、沈阳、大连和青岛为中心的环渤海物流圈，以上海、南京、杭州和宁波为中心的长江三角洲物流圈，以厦门和福州为中心的环台湾海峡物流圈，以广州和深圳为中心的珠江三角洲物流圈。而且，在中国内陆腹地，以大城市为中心，以铁路为纽带，形成了初具规模的物流结点。在“十一五”期间，社会化配送企业的比重达70%以上，培养了若干条贯通全国、便于开展国际物流配送的联运干线，构建了全国性商品配送的“绿色通道”。

1.3.2 我国物流业的发展现状与面临的形势

物流是商品经济社会发展的产物，其发展与整个国民经济的发展密切相关。近年来，随

着经济的高速发展，物流业的发展如火如荼。目前，我国沿海经济发达地区和内地中心城市已经或正在开始制定物流发展规划，在此背景下，涌现一批各具特色的现代物流企业。

1. 我国物流业的发展现状与特点

进入21世纪以来，我国物流业的总体规模获得了快速的增长，物流服务水平得到了显著的提高，物流基础设施条件逐步完善，发展环境明显好转，为进一步加快发展我国物流业奠定了坚实的基础。

(1) 我国物流业规模快速增长。2011年，我国物流业发展取得了新进展。社会物流总需求的增速虽然趋缓，但物流专业化、社会化进程在结构调整中明显加快。全年社会物流总额约160万亿元，物流业增加值约为3万亿元，与2010年相比，分别增长12%和14%。社会物流总费用同比增长约18.3%，与GDP的比率大约升至18%，略高于2010年17.8%的水平，且比发达国家高8个百分点。物流业为国民经济的平稳较快运行提供了有力的支撑，为推动经济发展方式的转变发挥了重要的作用。

(2) 我国物流业发展水平显著提高。主要表现为：一些制造企业、商贸企业开始采用现代物流管理的理念、方法和技术，实施流程再造和服务外包；传统的运输、仓储、货代企业实行功能整合和服务延伸，加快向现代物流企业的转型；一批新型的物流企业迅速成长，形成了多种所有制、多种服务模式、多层次的物流企业群体；全社会物流总费用与GDP的比率由2000年的19.4%下降到2012年的18%，物流费用成本呈下降趋势，促进了经济运行质量的提高。

(3) 我国物流基础设施条件逐步完善。交通设施规模的迅速扩大，为物流业的发展提供了良好的设施条件。主要表现在：①中国铁路在“十一五”期间迎来了史无前例的高速、跨越式发展，铁路运输达到国际先进水平。2012年，中国铁路营业里程达到11万公里，居世界第二位，其中时速达200公里及以上的客运专线及城际铁路里程达到1.3万公里，铁路“瓶颈”制约的状况基本消除。②高速公路网络在“十一五”期间得到进一步完善，农村公路建设步伐继续加快。到“十一五”期末，我国高速公路里程达7.41万公里，位居世界第二，年均增长12.6%。预计到“十二五”期末，我国的高速公路通车总里程将有望达到10万公里。此外，到“十一五”期末，农村公路里程达到345.50万公里，新增里程53.97万公里。③民航航空业务规模在“十一五”期间也呈现快速增长的趋势，已成为全球第二大航空运输系统。截至2010年年底，民用飞机达1 604架，是2005年的1.86倍。④港口吞吐量连续6年保持世界第一。经过建设，已基本建成了横跨东西、纵贯南北、覆盖全国、连通海外的油气管道干线网，并发挥着越来越重要的作用。⑤目前，物流园区正在加快建设，仓储、配送设施的现代化水平不断提高，一批区域性的物流中心正在形成。⑥物流技术设备更新换代的速度加快，物流信息化建设取得了突破性进展。

(4) 我国物流业的发展环境明显好转。在国家“十一五”规划纲要中，明确提出了“大力发展现代物流业”的指示，中央和地方政府相继建立了推进现代物流业发展的综合协调机制，并出台了支持现代物流业发展的规划和政策。另外，物流统计核算和标准化工作以及人才培养和技术创新等行业基础性工作也取得了明显的成效。

不过，与发达国家的物流业相比，我国物流业的总体水平仍然偏低，还存在以下突出问题：一是社会物流运行效率偏低，社会物流总费用与GDP的比率高出发达国家8个百分点；二是社会化物流需求不足和专业化物流供给能力不足的问题同时存在，“大而全”“小而全”的企业物流运作模式还相当普遍；三是物流基础设施的运营能力不足，尚未建立布局合理、衔接顺畅、能力充分、高效便捷的综合交通运输体系，物流园区、物流技术装备等方面的运营能力有待加强；四是地方封锁和行业垄断对资源整合和一体化运作形成障碍，物流市场还不够规范；五是物流技术、人才培养和物流标准还不能完全满足需要，物流服务的组织化和集约化程度不高。

2. 我国物流业发展面临的形势

实施物流业的调整和振兴、实现传统物流业向现代物流业的转变，不仅是物流业自身结构调整和产业升级的需要，也是整个国民经济发展的必然要求。

(1) 及时调整和振兴物流业是应对国际金融危机的迫切需要。一是要解决当前物流企业面临的困难，加快企业重组步伐，做强做大，提高产业集中度和抗风险能力，保持产业的平稳发展；二是物流业自身需要转变发展模式，向以信息技术和供应链管理为核心的现代物流业方向发展，通过提供低成本、高效率、多样化、专业化的物流服务，来适应复杂多变的市场环境，提高自身竞争力；三是物流业对其他产业的调整具有服务和支撑作用，发展第三方物流可以促进制造业和商贸业的发展，通过优化内部分工、专注核心业务、降低物流费用，可以提高这些产业的竞争力，增强其应对国际金融危机的能力。

(2) 及时调整和振兴物流业是适应经济全球化趋势的客观要求。一是随着经济全球化的发展和我国融入世界经济步伐的加快，全球采购、全球生产和全球销售的发展模式要求加快发展现代物流业，优化资源配置，从而提高市场响应速度和产品供给时效，降低企业物流成本，增强国民经济的竞争力。二是为了适应国际产业分工的变化，要求加快发展现代物流业，完善物流服务体系，改善投资环境，抓住国际产业向我国转移的机遇，吸引国际投资，促进我国制造业和高技术产业的发展。三是随着全球服务贸易的迅猛发展，要求加快发展现代物流业，培育国内现代物流服务企业，提高物流服务能力，以应对日益激烈的全球物流企业竞争。

(3) 及时调整和振兴物流业是国民经济持续快速发展的必要保证。根据全面建设小康社会的新要求，我国的经济规模将进一步扩大，居民的消费水平将进一步提高，货物运输量、社会商品零售额、对外贸易额等将大幅度增长，农产品、工业品、能源、原材料和进出口商品的流通规模将显著增加，因此，对全社会物流服务的能力和物流效率提出了更高的要求。同时，中西部地区要求改善物流条件，缩小与东部地区的物流成本差距，承接东部沿海地区的产业梯度转移，以促进区域间的协调和可持续发展。

(4) 及时调整和振兴物流业是贯彻落实科学发展观和构建社会主义和谐社会的重要举措。调整和振兴物流业，有利于加快商品流通和资金周转，降低社会物流成本，优化资源配置，提高国民经济的运行质量；有利于提高服务业比重，优化产业结构，促进经济发展方式的转变；有利于增加城乡就业岗位，提高社会就业率；有利于提高运输效率，

降低能源消耗和废气排放量，缓解交通拥堵，实现经济和社会的协调发展；有利于促进国内外、城乡和地区间的商品流通，满足人民群众对多样化、高质量的物流服务的需求，提高居民消费水平；有利于保障国家救灾应急、处理突发性事件的及时性，保障经济稳定和社会安全。

1.4 物流产业调整振兴与应对后金融危机

2008年爆发于美国的金融危机在给全球经济带来巨大冲击的同时，对我国国民经济和物流业的发展也带来了较大的影响。对物流业进行调整和振兴，将在减少后金融危机影响的同时，推动国民经济走出困境，加快发展。

1.4.1 我国物流业将继续受到后金融危机的影响

1. 后金融危机影响将继续存在

全球金融危机的影响已经产生，并从直接服务于外贸的物流相关行业逐步延伸至国内的生产物流、商贸物流和消费物流领域，从东部经济发达地区逐步向中西部地区扩散。后金融危机对物流业的影响正在进一步加深。

在此背景下，对经济增长预期的下调以及资金紧张等因素，导致了企业和社会对物流行业的投资热情的下降。据有关资料统计分析，2009—2011年中国物流产业的投资项目数量和总金额都出现了一定的下滑，特别是出口业务的下降，对以国际物流业务为主的物流产业带来了直接的影响，同时也间接地影响到其他相关物流企业。

2. 机遇与挑战并存

虽然我国物流业在2008年遭受了前所未有的冲击和影响，但仍然存在较大的发展机遇和内在潜力。

(1) 中国经济仍然具有巨大的内在发展潜力，这将带来客观的物流需求。我国拥有广阔的经济腹地、庞大的消费群体以及大量有待开发的欠发达地区，作为一个发展中大国，拉动经济增长的最主要力量是国内需求。国内市场的发展需要良好的物流基础设施和高效的物流服务的支持，这对物流业提出了更高的要求。2010年，国家投资4万亿元，实施10大工程，加大基础设施的投入力度，这些都会转化为新的物流需求。随着我国的产业转移进入新阶段，广大中西部地区和农村地区面临前所未有的机遇，物流企业应抓住有利时机，通过自建或并购等手段，实现低成本扩张。

(2) 物流业与制造业联动，实现共同发展，仍存在较大的可发展空间。我国拥有良好的基础设施和产业布局，作为世界制造业中心的角色在不断强化。部分在行业内占据领先地位的制造企业顺应市场趋势，开始有选择地推进供应链管理，推动集约式生产方式的发展。这对物流企业来说，是一个发展的好机会。物流企业应立足于提高满足制造企业物流需求的技

术和能力，形成制造与物流企业联动发展的格局，深入挖掘客户潜在需求，使服务范围从销售物流向生产物流、采购物流延伸，全面介入制造企业的供应链管理。

(3) 利用市场“洗牌”的机会实现物流企业能力的提升。受金融危机的影响，需求的减弱加剧了物流市场的竞争，同时也为行业的优胜劣汰、资源重组创造了有利条件。一些有实力、运作规范、勇于创新的物流企业将在这一轮竞争中被优选出来，获得快速发展。物流企业要增强服务创新能力，把创新意识内化到企业文化中，加强模式创新、业务创新、技术创新，以满足客户需求作为出发点，不断提升物流服务的能力和水平。对于规模大、实力强、创新能力强的企业，这次危机也可能是一个加快兼并扩张、做大做强的大好机遇；对于中小物流企业来说，可以发挥船小好掉头的优势，做精做细特色领域，或者依托网络平台，通过资源整合的方式，实现优势互补。

1.4.2 通过物流产业调整振兴应对后金融危机

鉴于物流产业对国民经济其他产业发展的服务和推动作用，为了加快发展物流业，国家在2009年年初出台了《物流业调整和振兴规划》，这也是物流业应对金融危机的重要契机。

1. 物流产业调整振兴对于经济增长和应对金融危机有着重要意义

物流业是融合运输业、仓储业、货代业和信息业等行业的复合型服务产业，是国民经济的主要组成部分，涉及领域广，吸纳就业人数多，促进生产、拉动消费作用大，在促进产业结构调整、转变发展方式和增强国民经济竞争力等方面发挥了重要作用。

2008年国际金融危机对我国实体经济造成了一定冲击，物流业作为重要的服务产业，也受到较为严重的影响。利用金融危机所带来的机遇，对物流业进行调整和振兴，不仅是促进物流业自身平稳较快发展和产业调整升级的需要，也是服务和支撑其他产业的调整与发展、扩大消费和吸收就业的需要，对于促进产业结构调整、转变经济发展方式和增强国民经济竞争力具有重要意义。

2. 物流产业调整和振兴的主要内容

对物流产业进行调整和振兴，参照国家出台的《物流产业调整和规划》，主要内容体现在以下8个方面。

(1) 扩大物流市场需求。进一步推广现代物流管理理念，努力扩大市场需求。

(2) 推进物流服务的社会化和专业化。鼓励生产和商贸企业按照分工协作的原则，剥离或外包物流功能，整合物流资源，大力推进物流服务的社会化和专业化，大力发展第三方物流，提高企业的竞争力。

(3) 加快物流企业的兼并重组。通过参股、控股、兼并、联合、合资、合作等多种形式进行资产重组，培育一批服务水平高、国际竞争力强的大型现代物流企业。

(4) 推动重点领域的物流发展。推动石油、煤炭、粮食、棉花、食品、烟草、出版物、危化品、汽车、回收、邮政、应急等物流体系建设的发展。

(5) 加快国际物流和保税物流的发展。加强主要港口、国际海运陆运集装箱中转站、多

功能国际货运站、国际机场等物流节点的多式联运物流设施建设；加快发展铁海联运，提高国际货物的中转能力；加快发展适应国际中转、国际采购、国际配送、国际转口贸易业务要求的国际物流，逐步建成一批适应国际贸易发展需要的大型国际物流港，并不断增强其配套功能。

(6) 优化物流业发展的区域格局。根据市场需求、产业布局、商品流向、资源环境、交通条件、区域规划等因素，重点发展9大物流区域，建设10大物流通道和一批物流节点城市，优化物流业的区域布局。

(7) 加强物流基础设施建设的衔接与协调。发展综合运输和多式联运，加强物流基础设施建设的衔接与协调。

(8) 提高物流信息化水平，完善物流标准化体系，加强物流新技术的开发和应用。

❖ 课后练习

一、名词解释

1. 物流
2. 物流经济地理
3. 物流布局
4. 第三方物流

二、填空题

1. 随着工业化的进程及社会化分工协作的深入，生产厂家和商家是物流的()，消费者是物流的()，提供运输、仓储的物流服务企业成为物流的第三方。

2. 物流经济地理主要研究各种物流的地域布局，包括()和()的布局，()和()的空间联系，客流和货流的形成，流向和流量分析，运输枢纽和经济腹地的关系，运输区划及其变化等。

3. 物流经济地理是()和()相结合的一门综合性学科。

4. 影响物流布局的条件(因素)是多方面的，归纳起来，主要是“物流布局三要素”，即()、()和社会政治经济条件。

5. 物流经济地理的三大基本任务是()、()和()。

三、判断题

1. 物流标准化是指从物流系统的个体出发，制定各子系统的设施、设备、专用工具等的技术标准以及业务工作标准。()

2. 物流经济地理是物流学和自然地理学相结合的一门综合性学科。()

3. 随着工业化的进程及社会化分工协作的深入，生产厂家和商家是物流的第一方，提供运输和仓储的物流服务企业成为物流的第二方。()

4. 物流社会化是指物流活动技术化、科学化和社会化。()

5. 物流业属于第三产业，物流企业既有经营又有服务，是以服务为主的经营服务型企业，应当树立“用户至上、服务第一”的经营宗旨。()

四、问答题

1. 简述物流经济地理的研究内容和研究的方法。

2. 分析我国物流业的发展阶段和特点。
3. 我国物流业的生产布局要遵循哪些原则?
4. 我国物流产业调整和振兴的主要内容有哪些?

五、实训操作

请同学们走访调查2~3家物流企业，了解物流企业的经营之道和发展策略。

实训目标：锻炼学生的调查能力，培养学生经营物流企业的理念。

实训组织：以小组为单位(每组6~8人)开展调研，确定负责人，进行工作分工，拟订调查提纲，撰写调查报告。

实训成果：各小组在班级内汇报调查报告，授课教师进行点评。

课题2

我国农业物流地理

知识目标	技能目标	建议学时
<ol style="list-style-type: none">1. 了解我国农业经济发展及结构演变的过程和特点；2. 掌握我国粮食作物的生产特点与分布规律；3. 掌握我国主要经济作物的生产与分布特点；4. 理解我国物流发展与农业之间的关系。	<ol style="list-style-type: none">1. 结合本课题的学习，走访当地农业生产部门，了解当地农业生产与发展的情况；2. 收集有关资料，分析你所在地区农业物流发展现状和面临的形势。	理论课时：4 实训课时：2

案例

湖南省农产品物流发展路径

作为一个农业大省，湖南省农产品物流业在很大程度上决定了湖南省农业的经济效益。要发展农产品物流，除了向国内农业强省学习之外，更要借鉴学习国外先进的发展经验，找出适合湖南省的发展之路。

1. 湖南省农产品物流概况

(1) 湖南省农产品按品类可分为粮食、油料、肉类、棉麻、瓜果、蔬菜、茶叶、水产品、乳制品、竹木制品10个类别。

(2) 湖南省农产品物流具有需求量大、需求主体分散的特征。2009年，湖南粮食总产量创历史新高，达到604亿斤。全年棉花产量24.11万吨，油料产量179.24万吨，蔬菜产量2844.20万吨，瓜果产量315.91万吨，烟叶产量21.78万吨，甘蔗产量78.16万吨，木材产量546.12万立方米，竹材产量7343.33万根，出栏生猪7850万头，牛肉产量18.31万吨，羊肉产量10.72万吨，禽肉产量80.85万吨，禽蛋产量94.36万吨，水产品产量188.58万吨，以上约折合为5800万吨。

(3) 湖南省有农产品加工企业4.8万家，其中，国家级、省级龙头企业达315家，农民专业合作社经济组织9275个，会员140万个，带动农户401万户，分别占全省农户总数10%和28.6%。

(4) 湖南省涉农产品物流企业数量多、规模小、盈利能力弱。本次共统计到涉农产品物流企业1848家，82.16%的物流企业总资产在500万元以下，67.04%的物流企业年物流服务总收入在500万元以下，72.57%的企业利润率在8%以下。这1848家物流企业在2009年总共提供

了2 166.6万吨次农产品的物流服务,与全省农产品总量的比值是41.83%。

2. 国外的主要发展模式

(1) 东亚模式也称海岛模式,日韩是应用东亚模式的典型代表,一般情况下,这种模式的生产主体小而多,以家庭农户为主,由全国各地数十万计的农户进行生产,而遍布全国的中介组织和批发市场作为中介联系农户和消费者。

东亚模式的特点是:①批发市场是主渠道。在这种模式下,批发市场的功能十分强大,涵盖集散、价格形成、服务、计算和信息功能。②流通环节多,流通成本高。一般要经过两个或两个以上的批发环节才能到零售商手中。③流通规范化、法制化程度强,且效率高。尽管流通环节多,但由于在批发市场环节采用拍卖、投标、预售、样品交易等方式,所形成的价格公开、公正。④通过建立农村合作组织,将生产的农产品集体组织运销供应。

(2) 北美模式是资源集约化经营的必然产物。大规模的农场生产,再加上便利的交通和充分自由的市场竞争促使这些国家的农产品生产最终走向高度专业化。

北美模式的特点是:①农产品直销占据十分重要的位置。生产者或生产者团体在产地将产品分级、包装处理后送往大型超市、零售连锁店或配送中心,这种直销方式减少了中间环节,降低了流通成本。②产地市场集中。③终端批发市场分布在大城市。④流通渠道短、环节少、效率高。

因此,我们可以借鉴美国的经验,通过发展果蔬超市和连锁经营,完善批发市场的功能,扩大生产者的规模和增强其实力来减少物流环节。

(3) 西欧模式为大规模生产与家庭农业相结合,大规模农业企业在商业中居于主导地位。因此其模式介于东亚模式和北美模式之间。与东亚模式相比,西欧模式的批发市场的流通比例较小,而且大多数的大型批发市场以公益性为主;与北美模式相似,超市零售连锁集团自建统购配送中心,实行直销。

西欧模式的特点是:①农业合作社是农产品物流的中坚力量。农业合作社负责收购农副产品,提供信息、科技、培训服务,提高农户组织化程度,保护农民利益,为农户取得贷款融资提供方便。②国家公益市场发挥着重要作用。③产加销一体化,且相关企业均设在农村。这种纵向一体化可以降低经营成本。④重视农产品的标准化生产。统一的卫生和包装标准、保证质量、讲究信誉,是西欧农产品的共同特点。

3. 湖南省农产品物流模式与发达国家农产品物流模式的比较

(1) 现状与东亚模式类似。湖南省可用耕地378.56公顷,人均耕地不足0.9亩,典型的人多地少,自然资源不丰富。湖南省有1 402万农户从事农业生产,有401万农户参与了农合组织,总体而言,生产主体小而多,以家庭农户为主,2 158个各类农副产品市场负责中介联系。

(2) 新兴的农业生产组织形式与西欧模式类似。最近几年,政府一直在鼓励农合组织的发展和农地的流转,从而使得农户的组织化程度越来越高,流转后的农村经营者规模越来越大。全省共有9 275个合作经济组织,这种模式与西欧模式中的大规模生产与家庭农业并存的情况类似。

目前,湖南省农产品物流存在的主要问题是:批发市场不具有主导地位;直销比例低;

生产标准化程度不够；生产与加工的结合度不高等。

资料来源：李明. 湖南省农产品物流发展路径选择. 中国物流与采购, 2013(2)

讨论题：结合湖南省农业物流发展的现状和特点，谈谈湖南省发展现代农业物流的路径有哪些。

2.1 农业概述

2.1.1 农业经济发展及其结构演变

我国农业历史悠久，然而近代我国农业的发展却很落后。自1979年以来逐步推行农村改革，加之农业先进技术的应用，才使国内多数地区的农业经济获得较大发展。

改革开放30多年来，我国农村进行了一系列具有重要意义的改革，对促进农村经济的发展发挥了巨大作用，也为农业结构调整营造了良好氛围。全国各地把农业结构调整作为促进农业和农村经济发展的重大举措，不断优化农业生产布局，统筹农业和农村各行业的协调发展，从而提升了农业发展水平，使农业结构调整取得了巨大的成就。

1. 主要农产品产量稳定增长，品种和品质结构不断优化

农业部的统计数字显示，自改革开放以来，各地在推进结构调整的过程中不断加强农业综合生产能力的建设，主要农产品产量实现稳定增长。粮食产量从1978年的30 477万吨增加到2007年的50 160万吨，增幅达到64.6%，2011年全国粮食总产量达到57 121万吨，比2010年增产2 473万吨，增幅达4.5%。

2006—2010年我国主要农产品产量增长情况如表2-1所示。

表2-1 2006—2010年我国主要农产品产量

单位：万吨

产品名称	2006年	2007年	2008年	2009	2010年
粮食	49 746	50 150	52 850	53 082	54 641
夏粮	11 381	11 534	12 041	12 335	12 310
早稻	3 187	3 196	3 158	3 327	3 132
秋粮	35 178	35 420	37 651	37 420	39 199
棉花	673	760	750	640	597
油料	3 062	2 461	2 950	3 100	3 239
糖料	10 987	11 110	13 000	12 200	9 682
肉类	8 100	6 800	7 269	7 642	7 925
水产品	5 250	4 737	4 895	5 120	5 190
木材/万立方米	7 800	6 974	7 894	6 938	7 284
烤烟	247	239	260	280	271
茶叶	102	114	124	135	140

资料来源：根据《中华人民共和国国民经济和社会发展统计公报》(2006—2010)相关资料整理

2011年全国粮食总产量达57 121万吨，创造了新的历史纪录，达到了2020年粮食产能规划水平。与以往的恢复性大幅度增产不同，2011年的粮食大幅度增产是在2010年粮食产量较大幅度恢复性增产、产量基数很高的基础上实现的，来之不易。总结2011年的粮食生产，主要有以下7个方面的特点。

(1) 夏粮、早稻、秋粮季季增产。2011年，各级政府抓粮食生产始终不放松，实现了夏粮、早稻、秋粮季季增产，在近些年来较为少见。全国夏粮总产量达12 627万吨，比去年增产312万吨，增长2.5%；早稻总产量3 276万吨，比去年增产143万吨，增长4.5%；秋粮总产量41 218万吨，比去年增产2 018万吨，增长5.1%。

(2) 稻谷、小麦、玉米三大作物总产量超5亿吨。2011年，全国三大粮食作物总产量超过5亿吨，达到51 045万吨。稻谷总产量突破2亿吨大关，达到20 078万吨，比2010年增产503万吨，增长2.6%；小麦总产量11 792万吨，比2010年增产274万吨，增长2.4%；玉米总产量19 175万吨，比2010年增加1 450万吨，增长8.2%。在三大作物中，玉米的大幅度增产使我国粮食生产结构得到进一步改善。

(3) 90%以上的增产来自粮食主产区。2011年，全国13个粮食主产省(区)的粮食总产量达到43 422万吨，比2010年增产2 238万吨，增长5.4%，占全国总增产量的90.5%。粮食主产区的稳产增产作用得到进一步发挥，占全国粮食总产量的比重上升到76%。

(4) 东北及内蒙古4省(区)共增产粮食1 386万吨，增产量占全国总增产量的56%。其中，黑龙江省增产558万吨，增长11.1%；吉林省增产329万吨，增长11.6%；辽宁省增产270万吨，增长15.3%；内蒙古自治区增产229万吨，增长10.6%。

(5) 粮食产量超5 000万吨的黑龙江、河南两省，2011年粮食生产更上一层楼，粮食总产量分别达到5 571万吨和5 543万吨，双双登上5 500万吨的新台阶。

(6) 个别地区减产。主要受气候影响，贵州和重庆全年粮食总产量减产，贵州减产235万吨，下降21.2%，重庆减产29万吨，下降2.5%。在三季粮食中，夏粮产量减产的有甘肃、宁夏、新疆三省(区)，早稻产量减产的有安徽、湖北、广西三省(区)，秋粮产量减产的有贵州、重庆、上海。其中，贵州减产279万吨，下降29.3%；重庆减产30万吨，下降3%；上海略有减产。

(7) 农产品质量安全水平不断提高，无公害农产品、绿色食品和有机食品快速发展，蔬菜、水果、茶叶和畜产品、水产品药物残留专项治理工作成效显著。

2. 农业生产结构不断优化，生产布局更趋合理

农业部有关负责人介绍说，改革开放30多年来，我国农业生产结构逐步优化，粮食作物和经济作物实现协调发展，养殖业发展迅速。

从种植结构的角度来看，1978—2007年，粮食面积占农作物总播种面积的比重由80.3%下降到68.9%，经济作物占农作物总播种面积的比重上升。特别是自2004年以来，粮食生产扭转了前5年持续下滑的局面，实现连续4年增产，粮经作物的发展打破了过去“粮上经下、粮下经上”的怪圈。

从农业结构的角度来看，种植业比重不断缩小，畜牧业、渔业比重持续上升。1978—2007

年，在农业总产值中，种植业比重由80%下降到50.4%，畜牧业比重由15%提高到33%，渔业比重由1.6%增加到9.1%。

同时，长期以来形成的“大而全、小而全”的农业生产格局不断被打破，农业区域化布局、专业化分工的趋势逐步显现，主要农产品的生产逐步向优势区域集中，农产品集中度不断提高，一批各具特色的优势农产品产业带逐步形成。13个粮食主产省的粮食产量占全国粮食产量的比重由1978年的69.3%提高到2007年的75%。

据农业部统计，水稻、小麦、玉米、大豆生产的集中度分别达到80%、90%、66%、59%；棉花生产已形成长江流域棉区、黄河流域棉区和西北内陆棉区“三足鼎立”的格局，面积和产量分别占全国面积和产量的98.5%和98%；苹果生产基本形成渤海湾和西北黄土高原两大优势产业带，面积和产量分别占全国面积和产量的50.7%和63%；而甘蔗在优势区的生产面积和总产量分别占全国面积和产量的63%和72.4%。

3. 产业化经营快速发展，农村产业结构不断优化

在推进农业结构战略性调整的过程中，各地注重完善农村基本经营制度和经营方式，积极发展农业产业化经营和农产品加工业，农业产业化经营不断发展壮大。截至2010年10月底，我国各类农业产业化经营组织上升到22.4万个，其中龙头企业近9万家，带动农户1.03亿户，农户年均增收1 900多元。

同时，产业化经营的组织方式呈多元化发展态势。以“公司+农户”“公司+基地+农户”为主的龙头企业带动型，以“合作社+农户”“专业协会+农户”为主的中介组织带动型和专业市场带动型经营模式蓬勃发展。龙头企业与农户的利益联结方式日益紧密，合作方式多种多样。

另外，各地还根据资源禀赋和区位优势，围绕本地优势产品、特色产品和市场需求，引导各类龙头企业将基地建设和加工项目向优势区域转移，大力发展农产品加工业，延伸产业链条，提高产业带的建设水平。

目前，全国已初步形成一批特色鲜明的农产品加工带。例如，内蒙古的乳品、肉类和羊绒加工，河南、河北的小麦和肉类加工，吉林的玉米和牛肉加工，黑龙江、湖南的水稻加工，江苏、浙江、福建的茶叶加工，新疆的葡萄和番茄加工，山东、山西的果品加工，沿海各省的水产品加工，京津沪等大城市郊区的畜禽、果蔬、乳品的精深加工等，这些农产品加工带发展势头旺盛，具有较大的市场潜力。

2.1.2 农业生产的地域性

地域性是农业生产的主要特征之一。它是由自然再生产和经济再生产交错在一起、对土地等要素有特殊依赖性的特征所派生的。一般来说，各种动物、植物都有自己特定的“适生环境”，它们同某种自然环境之间形成了一种特定的依存关系。由于各地自然环境具有不同的特征，各自然区域往往具有明显的差异，使农业生产的地区分布表现出明显的地域性。因此需要科学地认识和发挥本地区的自然地理优势，因地制宜地发展农业生产，建立合理的农

业劳动地域分工。目前，越来越多的地方开始摆脱传统农业的狭小圈子和“小而全”的生产格局，向区域化、专业化方向发展。

到20世纪80年代，我国已初步建立起一批农、林、牧、渔商品生产基地。例如，黑龙江、吉林、河南、湖北、湖南、江西、安徽等省成为商品粮产区；山东、河北、河南、湖北、江苏、新疆和安徽成为棉产区。此外，黑龙江、吉林的大豆，山东、广东的花生，四川、安徽的油菜籽，湖北、河南、安徽的芝麻，广东、广西、福建、云南的甘蔗，黑龙江、内蒙古的甜菜，四川、浙江、江苏的桑蚕茧，浙江、湖南的茶叶，河南许昌地区、云贵高原上某些低丘地带的烤烟，山东、辽宁的苹果，河北、安徽的梨，新疆的葡萄等，针对以上农产品的地域性，相关部门都已在本省区范围内，选择一些自然地理基础和社会经济、技术条件较好的县、市，建设了一批商品生产基地。

上述商品农业基地在20世纪90年代继续得到发展，但发展进度不一。如新疆已成为全国最大的优质商品棉生产基地；云南省则成为全国第一大烤烟基地。

20世纪90年代农业发展和地域分布变化的特点主要表现在：随着第二产业、第三产业的发展，30%~70%的农业劳动力向外转移。在沿海地区引入外资较多的农村，已将农业综合开发与对外开放优势相结合，实现了农业投资多元化、农业生产要素市场化、农产品特色化、农业企业化，推动了国内外两种资源的转换，提高了农业竞争力和外向度。

2.1.3 农业生产存在的问题

目前，我国农业经济的发展及其布局在整个产业链条中仍然处于薄弱环节。至21世纪初，距离现代化、市场化农业还有很大的差距，许多地方的农业与农村经济结构仍不能适应市场需求的变化，而农产品的区域结构调整也尚未达到立足于各地的比较优势拟定的目标。

另外，我国农业基础薄弱，中西部地区的农业生产方式仍较落后，由大量陡坡耕地所导致的水土流失问题并未完全克服，大面积地域的土壤肥力和生产力下降，农业的品种结构和地域布局不尽合理，农产品加工程度低。据有关数据显示，发达国家农产品的产后加工能力均在70%以上，其中，以农产品产后加工而成的食品约占当地饮食消费的90%。而我国的农产品的产后加工能力仅为30%左右。因此，尽管我国生产的谷物、水果、豆类、肉、蛋、水产品等农产品的产量均居世界首位，但其加工利用的效益却远未得到发挥。在推进农业产业化的进程中，由于农村处于产业链条最初端的地方，大量的剩余劳动力还没有进行合理转移，也阻碍了农业效益的增长。由于农村城市化进程滞后，使现代农业发展受阻。只有通过不断推进城市化，当使农村人口降至只占全国人口总数的25%以下时，我国的农业生产才有可能实现规模化、专业化和集约化经营。

2.2 粮食作物的生产与分布

我国主要的粮食作物包括稻谷、小麦、玉米、高粱、谷子、薯类、大豆等，其中又以稻

谷、小麦、玉米分布最广、产量最多，三者合占全国粮食总产量的86%以上。我国粮食作物分布具有广泛而又相对集中的特点。

2.2.1 粮食作物

1. 稻谷

我国是世界上种稻最早、产稻最多的国家。2011年，我国稻谷总产量突破两亿吨大关，达到20 078万吨，比2010年增产503万吨，增长2.6%。稻谷在各种粮食作物中平均单产最高，占粮食播种总面积的29%、总产量的42.4%。我国90%以上的稻谷产自淮河、秦岭以南的南方地区。根据自然条件和稻谷栽培制度及品种类型的不同，可将我国稻谷产地作如下分类。

(1) 华南双季籼稻区。主要分布在广东珠江三角洲、汉江三角洲，福建闽江、晋江和九龙江下游河谷盆地，广西浔江、郁江、贺江、桂江流域和柳江下游及台湾西部平原，稻谷面积占粮食作物总面积80%以上，多实行双季稻与冬小麦、冬甘薯或油菜、冬绿肥一年三熟轮作制度。

(2) 长江中下游单、双季稻区。主要分布在南岭以北，秦岭、淮河以南的12省、市的全部或大部分地区，稻谷面积和产量均占全国稻谷面积和产量的2/3，是我国最大的稻谷集中产区。20世纪50年代前该产区以单季籼稻为主，50年代发展为稻麦两熟，60年代发展为双季稻，70年代大量发展双季稻三熟制。1980年以后，双季稻面积缩减，一季中稻面积不断增加。

(3) 云贵高原稻谷区。该产区稻谷分布垂直变化明显，由海拔1 200米的河谷两季稻到2 000多米的一季粳稻均有，为中国重要的糯稻产区。

(4) 四川盆地丘陵稻谷区。该产区以单季中稻为主，面积和产量均占该产区稻谷总产量的70%，分布上限可达2 400~2 500米，为全国水稻分布的海拔高度较大的地区之一，双季稻的种植面积不大。

(5) 稻谷在北方地区种植较少，且零星分散，近几年有所发展，以东北三省较多，面积约占北方稻区的40%。

2. 小麦

在我国，小麦的播种面积和产量分别占粮食总播种面积和产量的26.7%和23%，广布全国，以黄淮海平原及长江流域最多，可分冬小麦和春小麦两种类型，且以冬小麦为主，其面积和产量均占小麦总种植面积和产量的80%以上。2011年，我国小麦总产量达11 792万吨，比2010年增产274万吨，增长2.4%。全国有14个省、市、区种植春小麦，主要分布在长城以北，岷山、大雪山以西地区，占全国春小麦总种植面积的85%以上。冬小麦可分为北方和南方两大区：长城以南、六盘山以东，秦岭、淮河以北为北方冬麦区，面积和产量均占全国冬小麦总种植面积和产量的70%左右，大多实行和玉米、甘薯、高粱、谷子、大豆等轮作制度，多实行两年三熟制，部分地区实行一年一熟或一年两熟制；折多山以东、淮河秦岭以南

属南方冬麦区，大部分地区实行麦稻两熟制或麦稻稻、麦豆稻、稻麦肥等三熟制。但长江以南、湖南以东各省区的小麦种植面积很小，如江西、广东和广西等地区。

3. 玉米

玉米在我国粮食作物构成中所占比例仅次于稻、麦，居杂粮之首，约占粮食总产量的26.5%。2011年我国玉米总产量达19 175万吨，比2010年增加1 450万吨，增长8.2%。玉米的大幅度增产使我国粮食生产结构得到进一步改善。玉米主要集中在栽培于从黑龙江省大兴安岭经辽南、冀北、晋东南、陕南、鄂北、豫西、四川盆地四周，以及黔、桂西部至滇西南地区，占全国玉米种植面积的80%左右，其中东北多于西南。东北和西北地区以一熟春播玉米为主，黄淮海平原和西南山地为春播、夏播玉米混合区，华北地区多实行两年三熟制，多采用春播玉米晚熟种，实行一年两熟制时则用夏播玉米早熟种。云贵川三省从海拔300~2 500米均有分布，在1 000米以上地区多采用一熟春播晚熟种。而长江中下游及华南各省区为春播、夏播、秋播玉米混合区。

4. 高粱、谷子、大豆和薯类作物

高粱主要种植于我国华北和东北地区，是洼涝盐碱地区的主要粮食作物。辽、吉、黑三省和华北各省区的高粱面积和产量分别占全国种植面积和产量的78%和86%。

谷子耐旱性强，全国95%的谷子种植面积集中分布于黄土高原、黄淮海平原、松辽平原、内蒙古西部和东南部。东北和西北地区以春谷为主，华北地区夏谷居多。

大豆原产于中国，栽培历史悠久，主要集中在分布在东北的沈阳——哈尔滨——克山铁路两侧的平原地带、松花江下游，以及黄淮海平原的鲁西南、豫东、冀东北及晋西北和苏皖两省淮东北地区，大豆面积和产量分别占全国种植面积和产量的76%和80%。

我国的薯类作物以甘薯为主，约占薯类种植面积的80%，其次为马铃薯和少量木薯。2007年我国薯类总产量达2 807.8万吨。甘薯除青藏高原外，各地均有种植，以黄淮海平原、长江中下游地区、珠江流域和四川盆地最多。黄淮海平原和长江中下游地区以夏秋薯为主，华南沿海以秋冬薯为主，内蒙古东部及东北三省以春薯为主。马铃薯主要分布在东北、内蒙古和西北各地。木薯集中分布在南岭以南的两广、滇南地区。

2.2.2 商品粮基地

1. 选建商品粮基地的原则

鉴于目前我国人口、粮食、耕地的对比关系及严峻的粮食供应形势，在商品农业还不发达、农业现代化水平还不高的情况下，集中力量选择条件适宜的地区作为商品粮生产基地，是保障粮食产量实现稳定增长的有力措施。商品粮基地是地区生产专业化的代表形式，是实现农业现代化的一个重要方面。

选建商品粮基地的原则是：①选择有充足余粮、粮食生产水平高的地区；②选择人均耕地面积多、人均粮食生产量高、增产潜力大、投资省、见效快的地区；③既要考虑自然条件

和生产条件的类似性，也要照顾行政区划的集中连片，以便于统一规划、统一管理，一般以县为单位集中力量，有利于在短期内取得效益；④与粮食生产争地矛盾突出的林、牧业基地或经济作物生产基地等，一般不宜建立商品粮食基地。

2. 我国主要商品粮食基地

20世纪末，我国已建立商品粮基地县900个左右，基于各地生产条件的差异性，商品粮基地大致有以下4种类型。

(1) 南方高产商品粮基地。该基地包括江淮平原、江汉平原、洞庭湖平原、鄱阳湖平原、成都平原5片自然区域。这些地区的自然和社会经济条件优越，大多属于我国传统的产粮区。该区人均耕地虽不多，但精耕细作，复种指数高，粮食商品率高，每年为国家提供的商品粮总量占全国总量的60%。原来本区还包括粮食生产集约化水平高的长江三角洲和珠江三角洲地区，但近年来受市场因素的牵动，上述两地另有发展，已成为粮食调入区。

(2) 东北高纬度地带商品粮区。该区包括三江平原、松嫩平原两片自然区。本区土地辽阔，土质肥沃，地多人少，粮食生产发展速度快，增产潜力大，且多产优质粮。该区每年向国家提供的粮食总量占全国总量的20%。东北新粮仓的崛起，改变了我国传统的“南粮北运”的格局。

(3) 西北干旱区商品粮基地。该基地包括河西走廊、河套平原、银川平原和新疆的部分地区。这几片产粮区的粮食生产在过去仅具地方意义，如今已有数量可观的粮食调往区外。我国干旱区大多热量充足，如果有可靠的水源，将会促进农田稳产高产，因此，开发新的水源、发展节水型农业，将会给本区的粮食生产带来美好的前景。

(4) 黄淮平原商品粮基地。该基地跨冀、苏、鲁、豫、皖等省，虽然粮食生产水平不高，但是区内分布了广而多的中低产田，近几年通过改造，产量增长迅速，为国家提供的商品粮总量接近全国总量的20%。加强水土治理、提高集约化程度是该区的发展方向。

2.3 经济作物的生产与分布

我国经济作物的种类繁多，按其用途可分为纤维作物、油料作物、糖料作物以及其他经济作物。

2.3.1 纤维作物

纤维作物是纺织工业的原料，在我国主要有棉花、蚕茧和麻类。

1. 棉花

我国是世界上主要的产棉国之一。棉花原产亚热带，是喜温好光、生长期长、对土壤条件要求高的深耕作物。在我国，棉花种植面积虽广，但最适宜的种植区域主要有以下三个地区。

(1) 西北内陆棉区。本区包括新疆、甘肃两省区，棉花生产集中于天山南北和河西走

廊,重点产棉区是新疆的天山地区。该区光照足、温差大、气候干燥、病虫害少,属灌溉农区。区内荒地资源多,保证灌溉水源将有利于增加该区的棉花产量。该区是我国唯一的长绒棉产区,自改革开放以来,在国家的重点扶持下,新疆已成为我国重要的棉花生产、供应基地。2008年,新疆棉花总产量达到250万吨,占全国总产量的1/3,是全国最大的产棉区,所产优质棉供应全国各纺织工业基地,科技含量高的优质棉品种纷纷在此安家落户,就连世界罕见的彩色棉花,也已在此地推广种植。

(2) 黄河流域棉区。本区主要包括鲁、豫、晋、陕、京、津等省市,也是通常所指的“黄河中下游5省2市”。该区植棉历史悠久,水土光热条件有利于棉花的生长,是较理想的植棉区,该区曾是最重要的产棉区,至今在我国的棉花生产与供应中仍发挥着重要的作用。但本区粮棉争地矛盾突出,频繁发生的春旱和秋季时有发生早霜,均影响棉花的产量和质量。

(3) 长江流域棉区。本区包括苏、皖、鄂、湘、川、渝、浙、赣、沪7省2市,是我国老棉区之一。该区地处亚热带,热量条件好,无霜期长,降水充沛,各方面条件都对棉花生产有利。但该区秋雨多、湿度大、光照弱、病虫害严重,偶尔有伏旱发生,使本区总体植棉自然条件不如黄河流域棉区,所产棉花质量欠佳。但区内棉花生产发达、单产高、总产足、棉花播种面积稳定,纺织工业发达,劳动力文化素质较高,发展棉花生产的社会经济条件优于黄河流域。新中国成立后,这一地区的棉花生产规模曾几度超过黄河流域产棉区。

我国的棉纺织工业所需原料主要依靠上述三大棉区供应。至于分散于国内其他地区的小范围棉花生产区,只具地区意义。

2. 蚕茧

我国是世界上最早植桑养蚕的国家,距今已有4 000多年的历史,素有“东方丝国”之誉。蚕丝素被称为“纤维皇后”,是我国传统的出口产品。我国所产蚕茧有桑蚕和柞蚕两种,其中,桑蚕生产规模大、集约化水平高。

(1) 桑蚕茧。桑蚕的养殖离不开桑树。桑树喜温湿,对土壤适应性较强,在我国分布较广,但最适宜的种植区域在我国的亚热带地区,集中分布于太湖流域、四川盆地和珠江流域。太湖流域为我国最大的桑蚕基地,产量大,质量全国第一,以杭嘉湖平原及苏州、无锡等地的生产最具规模。四川盆地为我国第二大桑蚕产地,经过长足发展,其产量已跃居全国第一位,但质量欠佳。本区的桑蚕生产主要集中于嘉陵江中下游地区,以南充、武胜等地最为集中。珠江三角洲本来是与太湖流域齐名的著名桑蚕生产基地,但自改革开放以来,受市场因素的影响,桑蚕饲养业西移,即向粤西及广西境内发展。目前,本区的桑蚕茧生产在全国的地位已不突出。

(2) 柞蚕茧。柞蚕又称野蚕,以野生的柞树、青岗栎等杂木嫩叶为食物源,在我国,柞蚕是以野外放养的形式养殖经营的特种蚕。由于经营粗放,产量不大。辽东半岛、山东半岛和河南伏牛山地区是我国三大柞蚕产地,其中,辽东半岛的生产规模最大。

3. 麻类

麻是人类开发利用较早的纤维作物,种类很多。我国是世界上主要的产麻国,主要生产

黄麻、红麻、苧麻、亚麻。

(1) 黄麻。黄麻原产于亚热带，喜高温湿润气候和深厚肥沃的土壤，集中分布于华南沿海地区和长江流域，如浙、苏、粤、桂、湘、皖等省，其中，浙江省产量最大。

(2) 红麻。红麻是我国20世纪70年代自国外引进的品种，故又称洋麻。红麻适应性强，分布范围十分广泛，南自广东，北到辽宁，东起浙江，西达新疆，但各地生产规模均不大。

(3) 苧麻。苧麻为中国特产，在国际上有“中国草”之称，是一种多年生宿根植物。苧麻性喜潮湿，植株较高大，故怕风，集中分布于长江以南的湘、赣、川等地，其中，湖南省的种植量最多。

(4) 亚麻。亚麻是一种喜深厚、肥沃土壤的长日照作物，在我国集中分布于高纬度的黑、吉两省交界地带，其中，黑龙江省的种植量最多。

2.3.2 油料作物

油料作物是指可食用的草本油料作物。我国栽培的油料作物种类繁多，其中花生、油菜、芝麻、胡麻、向日葵生产规模大、商品率高，统称5大油料作物，是我国主要的食用油源。此外，大豆、棉籽、油茶等也具有较大的生产意义。

1. 大豆

我国是大豆的故乡，有数千年的栽培历史，也曾是世界著名的大豆生产国和出口国。目前大豆总产量仅次于美国和巴西，居世界第三位，居全国各类油料作物之首。大豆含有丰富的蛋白质，既是油料作物，也是制作多种辅食的重要原料，在农作物中的地位较为特殊。我国大豆种植广泛，最集中的产区是东北平原和华北的黄淮平原，而松辽平原的大豆生产历史最久，且产品质优个大。在东北地区，大豆种植集中于辽河两岸和哈大铁路沿线，其中，哈尔滨、辽源、长春被称为“三大大豆仓库”。

2. 花生

花生原产于热带地区，是喜温、耐瘠作物，对土壤要求不高，但排水良好的沙质土最适宜其生长。花生是我国播种面积和总产量仅次于大豆的油料作物，在全国种植范围广泛，但高度集中在两片地区，即北方环渤海地区的丘陵、沿河砂地，以及南方闽、粤、桂、琼、台等省的丘陵及滨海砂地。其中，前者是我国最大的花生生产基地和出口基地，以山东花生最为著名。

3. 油菜

油菜是我国播种面积较大的油料作物，产量仅次于大豆和花生，居全国第三位。油菜喜温凉、稍耐旱，对土壤的适应性较强，且种植油菜对后茬作物有明显的增产效果，是我国南方农民喜种的油料作物。根据播种期的不同，可分为春油菜和冬油菜。其中，春油菜的分布区域比北方稻谷的分散产区范围略小，越过长城后，逐渐减少，让位于冬油菜。冬油菜的产区集中于长江流域单双季稻区以及贵州省。我国以种植冬油菜为主，其中四川省的产量和

种植面积均居全国第一位。

4. 芝麻

芝麻是一种优质的油料作物，生长期短，耐旱耐瘠薄，但单产不高。我国的芝麻种植规模不大，相当分散，著名产地有豫、鲁、鄂、皖等省，以河南最为有名。

5. 其他油料作物

其他油料作物主要包括：胡麻，即油用亚麻，分布于西北和华北北部；向日葵，分布于东北、华北、西北三北地区，近年来生产发展很快，是一种新兴的高产油料作物，其中，内蒙古地区产量最高。

2.3.3 糖料作物

我国糖料作物的生产特点是“南糖北菜”，即南方种植甘蔗，北方种植甜菜，其中，甘蔗生产规模较大。

1. 甘蔗

甘蔗属热带和亚热带经济作物，具有喜温、喜湿、喜肥、生长期长等特点。我国甘蔗产区主要分布于北纬 24° 以南的台、桂、粤、闽、滇、琼等省(区)以及四川省，过去广东省一直是我国甘蔗产量最大的省区，珠江三角洲则是我国最著名的甘蔗产地。但改革开放以后，甘蔗生产逐渐西移和南下，西向广西发展，南向雷州半岛转移。现如今，广西的甘蔗生产规模已取代广东，稳居全国第一位。

2. 甜菜

甜菜喜温凉气候，具耐寒、耐旱、耐碱等品性。主要分布于北纬 40° 以北的黑、吉、内蒙古、新等省(区)，其中，黑龙江省的甜菜产量最大。

2.3.4 其他经济作物

1. 烟草

烟草原产于南美洲，具有喜温、喜光、好肥、怕旱涝、易染病虫害等特点，较难种植，生长期对热量、水分等条件要求较高。从光热资源的角度来看，我国适合烟草生产的区域范围较广。

烟草按其品种及初制加工方法的不同可分为烤烟、晒烟、晾烟，我国以生产烤烟为主。滇、豫、鲁、贵、湘5省为我国烤烟的集中产地。其中，云南省烤烟产量最大、质量最好，分布于曲靖、玉溪、昭通等地；河南省原先一直是烤烟生产第一大省，近年来让位于云、贵两省，居第三位，省内以许昌、南阳、周口三地生产最为集中；山东省是我国烤烟种植历史最悠久的地区，以益都、临朐生产较为集中；贵州烤烟生产条件与云南接近，所产烤烟质量

也属上乘，集中分布于遵义、贵定等地；湖南烤烟生产集中分布在常德、郴州等地。

2. 茶叶

茶叶为风靡世界的饮料原料，原产于我国。明清时代，茶叶已成为我国重要的出口物资，曾长期占领世界市场，后逐渐衰落。新中国成立后，茶叶生产发展迅速，但目前产量仍不如印度，出口量也不如斯里兰卡。

茶树属热带、亚热带常绿树种，性喜高温多雨，相对湿度大，日光散射、漫射并多云雾的环境，以南方酸性土壤为宜。我国茶区辽阔，广泛分布于秦淮以南的低山、丘陵地带。其中，浙、湘、皖、川、闽为我国5大产茶省，其次为云、粤、鄂等省。

3. 水果

我国地理环境复杂多样，种植的果树多达300余种，共计1 000多个品种，居世界首位。我国水果生产相对集中于三个区域——暖温带、亚热带和热带地区。近年来，水果生产以前所未有的速度发展，总产量由改革开放之前的世界第8位上升为第一位，出口量激增。我国主要的水果种类及布局如下。

(1) 苹果。苹果是我国产量和消费量位列第一的大宗水果，2003年总产量达2 110余万吨，主要分布于渤海沿岸、黄河中下游以及苏北、皖北和新疆伊犁等地，云贵高原、川西山地区，以及青海、西藏等地也有少量栽培。山东是我国最大的苹果产地，生产集中于山东半岛，著名的烟台苹果有口皆碑。自改革开放以来，陕西省的苹果生产快速发展，种植面积和产量仅次于山东，居全国第二位，而质量和人均产量居全国第一位。我国苹果种类很多，老品种主要有国光、青蕉、红蕉、金帅等。近年来，苹果种类大规模更新换代，新优品种有红富士、乔纳金、新红星等。

(2) 梨。梨也是我国的大宗水果，总产量居世界第一位，在国内仅次于苹果。梨的产地与苹果接近，只是适应性更强，比苹果更耐瘠薄，种植范围更广，其中，冀、鲁、辽产量最多，其次有京、津、晋、皖、苏、新等省市(区)。著名的品种有冀、津的鸭梨，山东的莱阳梨、马梨，北京的京白梨，安徽的砀山梨和新疆库尔勒的香梨等。

(3) 葡萄。葡萄是发展生态农业、立体农业的首选作物之一。自改革开放以来，葡萄种植业在我国发展很快。近年来，我国对葡萄酒的消费量攀升，也促进了葡萄种植业的发展。我国葡萄的集中产区有新、鲁、冀、陕、吉、辽、豫、京等省市(区)。其中，吐鲁番的无核葡萄在国内外市场久负盛名，多被制成葡萄干，远销海内外。

(4) 其他水果。其他水果有柑橘、柿子、香蕉、荔枝、龙眼、菠萝、红枣、核桃、板栗等。其中，柑橘主产于川、浙、粤、桂、湘、闽等省区；香蕉、荔枝、龙眼、菠萝等以粤、桂、闽等省区为主产区；干果以冀、鲁、鄂、豫、贵等地为主要产区，其中，板栗是重要的出口创汇产品，名扬国内外。

4. 热带经济作物

我国的热带经济作物主要包括橡胶、剑麻、油棕、咖啡、胡椒等。其中，橡胶种植面积最大，占热作总面积的80%以上；其次为剑麻、胡椒、咖啡、油棕等，分布于琼、粤、滇、

桂、闽5省区的南部，尤以海南岛和西双版纳的种植最为集中，是中国天然橡胶和胡椒的生产基地；另外，咖啡生产也有一定的发展，但规模不大。

2.4 其他作物的生产与分布

2.4.1 林业生产与布局

林业是以森林植物为主要劳动对象的生产部门，是大农业的重要组成部分。其内部包含护林、造林、育林、采伐、运输、加工、制造等一系列环节。此外，狩猎、各种野生动物的驯养等，也是林业的重要组成部分。

我国森林资源树种丰富，但森林面积小，覆盖率低，木材蓄积量小，森林资源分布不平衡，尤其是防护林、特种林所占比重较低，用材林后备资源不足。

我国现有林区以东北大、小兴安岭和长白山两个天然林区为主。此外，南方林区、各防护林区也是我国重要的林区。

1. 东北、内蒙古林区

东区、内蒙古林区为我国最大的天然林区，森林主要分布在大、小兴安岭和长白山等自然区域，行政区划涉及内蒙古自治区和东北三省。该区森林集中连片、绵延不断，素有“东北林海”之称。现有森林面积和木材蓄积量远高于全国其他地区。

东北林区交通便利，铁路运输发达，林业生产基础好，机械化水平高。长期以来，这里既是全国建筑用材、坑木、枕木、造纸用木材的重要供应地，也是全国森林工业最发达的地区。

2. 西南林区

西南林区是我国第二大天然林区。森林主要集中分布在藏南山地、横断山脉、滇南、川西和云贵高原地区，行政区划涉及云、贵、川、渝、藏5省区，是我国树种最丰富的林区。

本区林木利用及资源状况分异明显，因此发展方向不同。例如，藏南即横断山脉地区地处边远，且地形高差大，交通不便，开发较晚，成熟林、过熟林比重大，因此，发展交通是促进本区林业发展的当务之急。

3. 南方林区

南方林区是指秦淮两岸、云贵高原以东的广大山地、丘陵区。这里林木分散，相对集中成小片林区，各地森林资源差别很大，既有森林覆盖率位于全国各省区之首的福建，也有林木资源相当稀缺的江苏。本区林木以人工林和次生林为主。林种除用材林外，各种经济林木所占比重较大，是我国最重要的人工和经济林区。

本区地处亚热带和热带，气候温暖湿润，植物种类多，生长快，且开发较早，交通便利，接近经济发达地区，是我国重要的木材及林副产品供应地。

4. 防护林

为了改善农业生产条件和生存环境，多年来，尤其是自20世纪70年代末以来，我国进行了大规模的国土整治，其重要内容之一就是兴建10大林业生态工程。目前已启动了“三北”防护林体系、长江中上游防护林体系、沿海防护林体系、太行山绿化工程、广袤的平原农区及农田防护林体系等。

此外，10大生态工程还包括珠江流域、黄河中游、辽河流域和淮河及太湖流域生态工程；天然林资源保护工程；退耕还林工程；野生动植物及自然保护区建设工程；重点地区速生丰产用材林基地建设工程。这些跨世纪的生态工程，构筑、完善了中华大地的绿色防护林网络。此外，遍及全国各地的“绿色通道”也在有计划地建设中。

2.4.2 畜牧业生产与布局

畜牧业又称饲养业，是利用动物的生活机能来获取各种物质产品的部门，是农业生产的重要组成部分。自改革开放以来，我国畜牧业发展迅速。自1985年以来，我国禽蛋产量一直居世界首位；自1990年以来，我国肉类产量荣登世界榜首，其他畜产品如奶类、羊毛等产量都快速增长，有效地保证了供给，为全国人民解决温饱、实现小康提供了物质保障。

由于自然环境和社会经济条件的地域差异，我国畜牧业在空间分布上，首先是由东南向西北有规律地分为农区畜牧业、半农半牧区畜牧农业和草原牧区畜牧业。其次，在各区域之内又有呈点状分布的现代化水平较高的城郊畜牧业。

1. 牧区畜牧业

牧区畜牧业是指分布于我国西部和北部干旱、半干旱地区的草原畜牧业。如内蒙古、新疆和青藏牧区，畜牧业是当地人民的生活所依，其产值占全区农业产值的70%以上。其中，内蒙古已拥有在国内较具影响力的贸、工、牧一体化现代企业。

2. 农区畜牧业

我国东南部广大农耕区的面积虽不到国土的1/2，但耕地面积和人口数量占全国较大比重。该区虽以耕作业为主，畜牧业仅居从属地位，但其畜牧业却在全国畜牧业中占重要地位。据统计，该地畜牧总量占全国畜牧总量的70%以上，所提供的肉、奶、禽蛋等的数量占全国所提供的此类产品总量的80%左右。

在我国，以秦淮一线为界，北方广大地区的畜牧较多，由于邻近草原牧区，牲畜构成复杂，以黄牛、马、驴、骡为主，羊与猪也很普遍，家禽以鸡为主。南方地区由于受水田耕作的影响，大牲畜虽数量不少，但构成简单，以牛为主，且多为水牛，基本无骡、马，少有驴，局部地区有山羊。此外，本区是传统产粮区，猪和家禽饲养业很发达，具有农牧结合、综合经营、全面发展的优势。

3. 半农半牧区

在我国，农区与草原牧区之间存在一个大致由东向西南延伸、并逐渐加宽的半农半牧

地带。这一地带在气候上处于季风区与非季风区交替、干旱区与半干旱区过渡的状况。在其南部也有小范围的湿润地区，地形、地势基本属于二级阶梯的中、南部分。我国的半农半牧区主要包括北部的鄂尔多斯高原、黄土高原大部，南部的云贵高原和四川盆地。在我国的半农半牧区，呈现一派农耕区与畜牧业交错分布、种植业与畜牧业相互交融的景象。

4. 城郊畜牧业

随着城市化进程的加速以及城市规模的不断扩大，城市非农业人口对肉、奶、禽、蛋等畜禽产品的需求量越来越大，在各中心城市周围逐渐形成一些集约化、现代化水平高的畜禽产品供应基地及城郊畜牧业。城郊畜牧业虽占地不多，但在产值和产量方面所占比重却直线上升，显示出勃勃生机。随着市场经济的发展，城郊畜牧业正在向集中、大型、专业化的方向发展，并带动所在地区的畜牧业的发展，其发达、先进的生产方式，已被越来越多的个体农户所仿效和接受，在经济发达区域以及交通干线沿线，已不断涌现出类似这样的畜牧业基地和企业，它们正悄悄地改变着我国传统的畜牧业生产方式。

5. 主要畜牧业基地

(1) 大兴安岭两侧肉、乳和皮毛生产基地。这里是我国重要的肉、乳、皮毛生产基地，着重发展乳、肉兼用牛和细毛羊与半细毛羊。

(2) 新疆北部的细毛羊、肉用牛羊生产基地。这里是我国荒漠草原发展畜牧业条件较好的地区。新疆细毛羊、阿尔泰菲臀羊、伊犁马等优良畜种都分布在这里。

(3) 青藏高原东部的牛羊肉、乳、毛生产基地。这里是青藏高原上畜牧业发展条件最好的地区，目前以绵羊、山羊、牦牛和马等各种牲畜为主，牦牛和藏绵羊是这里的特优畜种。

(4) 华北和西北农牧交错区牛羊肉、毛生产基地。该基地包括河北承德、张家口地区、晋西北和陕甘的黄土高原，这些地区邻近畜产品消费地，为发展畜牧业提供了一定的条件，但目前生产水平很低，应加快具有地方特色的畜牧业基地的建设。

(5) 东部平原地区以养猪、禽为主的肉、蛋生产基地。这里是我国主要的产粮区，是猪、禽集中产区。重点建设区域有东北平原牛、羊、猪饲养基地，四川盆地肉猪供应基地，长江三角洲、珠江三角洲商品畜禽生产基地，黄淮海平原黄牛、猪生产基地。

2.4.3 水产业生产与布局

水产业的特点是利用水域为生产场所。广义的水产业包括渔业(捕捞和养殖)及水生植物的培育和种植业；狭义的水产业仅指渔业。本书讨论的是狭义的水产业。

我国发展水产业的自然条件十分优越，无论是淡水水产还是海洋水产，资源条件均属世界一流。2003年我国水产品总量超过4 700万吨，水产品人均占有量高于世界平均水平。目前，我国水产业已发展成为由养殖、捕捞、加工、流通、渔业工业以及科研教育组成的相互配套、比较完整的产业体系。

1. 海洋水产业

海洋水产业主要是指对海洋中的鱼、虾、蟹、贝等海产资源进行人工繁殖、合理捕捞和加工利用的生产活动部门。我国发展海洋水产业的条件十分优越，且领海饲料丰富，是多种鱼类觅食、产卵、寻游的好场所。在世界范围内，我国海水养殖和海水捕捞分别居世界第一位和第三位。我国海洋水产业的主要布局如下。

(1) 渤海海区。该区包括辽东湾、渤海湾和莱州湾三大海湾，有辽河、滦河、海河和黄河流入。该海域沿海浮游生物丰富，天然饲料多，成为鱼类天然的产卵场所和重要渔场。主要水产品有鳊鱼、对虾、毛虾及海蟹等，是我国海水水产养殖规模最大的海域。

(2) 黄海海区。该区位于我国和朝鲜半岛之间，为半封闭性浅海，总面积约38万平方千米，是我国冷水鱼类如鳕鱼等分布的海域。主要经济鱼类有大小黄鱼、带鱼、乌贼、鳕鱼、鲑鱼、鳊鱼等，对虾和鲍鱼也是这里主要的养殖对象。

(3) 东海海区。该区包括广东省南澳岛至台湾鹅銮一线、黄海以南的大片水域。该海域饲料丰富，鱼种以暖水性为主，是沿海4大经济鱼类及大小黄鱼、带鱼、墨鱼的重点产区。其中舟山渔场是全国最大的海洋渔业基地。

(4) 南海海区。该区是我国仅次于东海的第二大海洋水产区。主产蓝圆参、鲷鱼、沙丁鱼、海蛇等，也产4大经济近海鱼种。海龟、玳瑁、龙虾、珍珠属南海特产，其中，南海珍珠举世闻名，合浦、北海、东光被称为“珍珠之乡”，所产“南珠”扬名海内外市场。另外，北部湾是我国重要的渔场之一，雷州半岛、海南岛一带就有发达的水产养殖业。

2. 淡水水产业

我国淡水水产业的主要布局如下。

(1) 长江、淮河流域淡水水产区。本区水产业历史悠久，基础良好，是我国最大的淡水水产基地。淡水水产总量占全国总产量的60%以上，淡水鱼苗数量占全国总量的70%以上。区内鱼种多，特种水产品多，主要经济鱼类有被称为“四大家鱼”的青鱼、草鱼、鲢鱼、鳙鱼；有鲤鱼、鲫鱼、鳊鱼、淡水虾、甲鱼、河蟹等家养、野生皆宜的多种水产品；有鳊鱼、江鲢等洄游鱼类；还有巢湖与太湖的特产——银鱼。本区淡水珍珠养殖全国闻名，也是全国著名的“稻田养鱼”技术的推广区和普及区。

(2) 珠江、闽江流域淡水水产区。本区包括闽江流域及珠江三角洲、西江、东江、北江、农村池塘等水面，是全国淡水鱼单产最高的地区。本区的水产养殖业历来居全国重要地位，除了传统的“四大家鱼”外，还大量养殖鳊鱼、加州鲈鱼等优质鱼，产品除满足本地消费外，还大量输往港澳地区。

(3) 黄河、海河流域淡水水产区。本区包括秦淮以北、长城以南、六盘山以东的大片地区，主产鲤鱼、鲫鱼、鳊鱼等水产，其中，黄河鲤鱼天下闻名。另外，本区的库塘、洼地的淡水人工养殖业也发展较快。

(4) 黑龙江、辽河流域水产区。本区为我国重要的冷水性鱼类产区，水产条件复杂，鱼类生长缓慢，营养丰富，肉味鲜香。名产有镜泊湖鲫鱼、兴凯湖大白鱼、嫩江上游的哲罗鱼，特别是大马哈鱼、鲑鱼、鲟鱼和鳊鱼，属全国稀有的名贵鱼类。

2.5

物流与农业

2.5.1 我国农产品物流的现状

1. 农产品产销现状

我国是一个农产品生产、贸易、消费大国，粮食、棉花、油料、蔬菜、水果、肉类、禽蛋、水产品产量均居世界首位。1978—2010年，世界主要农产品增长量的20%以上来自我国。我国农产品涉及许多品种，从大类来看，有农、林、牧、渔等产品；从细目来看，又可以分为粮棉油、麻丝茶、糖菜烟、果药杂等农产品。此外，许多农产品可以加工为制成品，这些制成品又形成不同的农产品物流。

2. “三绿工程”现状

自改革开放以来，特别是自1999年以来，国家12个部委开展了农产品的绿色通道、绿色市场、绿色消费的“三绿工程”建设，取得较大的发展，“三绿工程”包括以下三个方面。

(1) 绿色通道建设。至今，我国已开通全国铁路、公路绿色通道20多条，总里程达6.7万多公里，省际绿色通道130多条，省市内绿色通道210多条，总里程达4万多公里。初步形成了四通八达、高效快捷、卫生便利的绿色通道网。据不完全统计，针对粮物流现已建成东北走廊、长江走廊、西南走廊和京津走廊4条通道。在“十一五”期间，重点建设了东北、黄淮海、长江中下游地区(含四川)、东南沿海、京津5大粮食现代物流通道。

2006年1月16日，全国“五纵二横”鲜活农产品绿色通道全部开通。按照《全国高效率鲜活农产品流通“绿色通道”建设实施方案》的布局规划，全国鲜活农产品流通绿色通道将按期建成，包括五纵：银川——昆明、呼和浩特——南宁、北京——海口、哈尔滨——海口、上海——海口；二横：连云港——乌鲁木齐、上海——拉萨。

为了尽快将鲜活食品送到全国各地，特别是边远农村地区，铁道部对鲜活货物运输实行“优先受理、优先下达货运计划、优先装车、优先挂运”等一系列特殊政策，形成了联结全国80多个大中城市的铁路快速货运网络，总里程达2.7万公里，可直接连通全国29个省会城市、71个地市级城市、262个县级城市，覆盖了全国重要的鲜活农产品生产基地和销售市场，保障了农村安全食品的充分供给。

据统计，目前在长三角各城市间，有12大类、1 335种优质农产品实现了无障碍流通，有近千项工农业省级名牌产品实现了互认，在苏、浙、沪三省市区内可免予监督抽查。其中，仅工农业省级名牌产品一大类，每年流通销售的总价值就接近一万亿元。

(2) 绿色市场建设。近几年来，我国相继推出了《农副产品绿色零售市场》及《农副产品绿色批发市场》两个国家标准。发布了《农产品批发市场管理技术规范》《绿色市场认证管理办法》《绿色市场认证实施管理办法》等条例。至今，我国已经建成通过验收的绿色农产品批发市场有40家，其中8家市场被评为“全国绿色市场样板单位”，现已在全国推广了“场厂挂钩”“场地挂钩”，推行索证、绿色市场认证等准入制度，并取得较大的成效，不

但提高了食品安全质量，也使食品冷链技术得到了迅速的发展。

(3) 绿色消费建设。自1997年以来，我国每年开展一次消费者权益保护日主题活动，先后开展了“讲诚信反欺诈，为农村消费、安全健康消费、明明白白消费、绿色消费、科学消费营造放心消费环境，诚信维权、健康维权，消费与环境月”等主题活动。

3. 各种农产品物流

我国农产品物流主要包括以下方面。

(1) 粮食物流。粮食物流是指粮食在生产、收购、储存、运输、加工和销售服务的整个过程中的实体运动，以及在流通环节的一切增值活动。它包含粮食运输、仓储、装卸、包装、配送、加工和信息应用，是一条关于粮食实体运动完整的供应链。

2010年，我国粮食产量为5 4641万吨，粮食实物流通达到一亿多吨。目前，形成跨省区的成规模的大宗粮食物流为9 000多万吨。对我国各地区的粮食产量、人均占有量及需求缺口进行分析后可知，从供给方面来看，能够作为主产区调配粮食到其他省、市的主要有黑龙江、吉林、河南、山东、湖南、江苏、安徽、河北、江西、新疆等省份；作为主销区从外部调入粮食的主要有广东、浙江、福建、上海、北京、天津、山西、陕西、甘肃、贵州、广西、四川等省份。位于东南沿海的浙江、上海、福建、广东、海南、江苏，以及北京和天津等经济相对发达的地区，粮食市场发育较好、粮食价格由市场调节。这些地区正在调整种植业生产结构，为粮食主产区腾出了市场销售空间。因此，这些地区的粮食调入，主要靠购销市场从长江中下游地区调入中晚稻谷，从东北地区 and 内蒙东部调入玉米，从淮海海地区调入小麦。由此可知，我国粮食物流的基本流向是由主产区通过东北走廊、长江走廊、西南走廊和京津走廊4条通道到主销区。

(2) 专业花卉物流。物流环节是花卉流通中最关键的方面，贯穿于花卉产品从产地到消费市场的整个产业链。花卉产业物流是指花卉产品从生产者到消费者的实体和信息流动的过程，它包括花卉产品的生产、运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等一系列环节。

目前，我国花卉物流的发展现状主要体现在：①经过多年的努力，我国的花卉物流已初步形成体系，共有花卉物流企业近7 000家，形成由物流设施提供企业、生产销售企业及外资企业共同参与的花卉物流格局。②云南、山东等省份是我国花卉的主要生产区，以北京为中心的华北地区、以上海为中心的华东地区和以广州为中心的华南地区形成了花卉产品的主要销售和运输市场，日本、新加坡、俄罗斯及中亚地区是我国花卉产品的主要出口国，航空、铁路和公路三大运输方式形成了我国花卉产品的运输网络。③国内物流网络不断完善，华北地区主要围绕北京及其周边城市以及东北方向发运货物，发往北京的货物大约有50%是中转发往其他城市的。华东地区主要围绕上海、南京、杭州等城市发运货物，大部分采取直飞方式。华南地区主要围绕广州、福州、厦门、南宁、深圳等城市发运货物，其中广州是货量最多的城市，但事实上发往广州和深圳两地的花卉，60%以上再通过陆路口岸转口至香港。④国际物流潜力巨大，我国花卉产品在国际市场的占有率逐年升高。随着我国花卉品质的不断提升和物流业的发展，今后对日本出口的鲜花量将加大；在航班增加、运力充足等条

件下，新加坡和吉隆坡市场有望成为我国花卉产品在国外的一个销售中心；位于南半球的澳大利亚的气候正好与处于北半球的中国云南相反，开拓澳洲市场可以缓解夏季云南花卉低迷的局面，获得较好的经济效益；东欧俄罗斯和中亚各国市场对花卉产品的需求量较大，随着内陆港口的逐步开放以及物流运输的多样化，我国花卉产品出口到俄罗斯及中亚地区的优势将越来越明显。

(3) 果蔬物流。运输是果蔬流通过程中的一个重要环节，是生产与消费之间的桥梁。在果蔬运输中，外界条件对果蔬质量的影响很大。我国幅员辽阔、自然条件复杂，在运输过程中气候变化莫测，且运输工具和交通条件与发达国家相比还有相当大的差距，果蔬在运输中的损失非常大。由于对超载现象的治理力度加大，使得商品物流受阻、运费上涨，据有关部门统计，限载政策直接推动运费成本上涨18%。据了解，华北5省治理超载不到一周时间，北京的菜价上涨近30%，进京或过境车辆明显减少，天津也出现了菜价上涨的现象，各沿海港口货运也大受影响。

(4) 水产品物流。在水产品运输方式方面，铁路运输具有运量大、运价低的优势，是海鲜水产品运输的主要方式，一直占据着海鲜运输市场的大部分份额。但随着高速公路的迅速发展，公路海鲜运输的优势日益增强。针对海鲜产品，公路运输采用了新的冰鲜运输方式，保鲜时间可达50小时，而且还大胆借鉴铁路经验，与同线路的铁路展开竞争。再加上公路可以实现从生产地到销售点的“点对点”的灵活运输，中间环节少，货损少，利用返空汽车捎脚拉货，可使运输成本降低，大大增加了竞争能力。此外，民航的快速度使其日益成为海鲜运输的有利方式，虽然其正常运价高于铁路，但由于可以采取灵活的降价政策，在淡季时运价还可以低于铁路，从而使铁路低运价的优势被大大削弱。

4. 农产品质量安全全面推进

(1) 农产品质量安全法律体系建设。《中华人民共和国农产品质量安全法(草案)》至2006年2月已经通过两次审议，已于2006年4月29日正式通过生效。《中华人民共和国食品安全法》于2009年6月1日生效执行。

(2) 政府出台了一系列农产品质量安全政策。在国务院出台《重大食品安全突发事件应急处理方法》后，国家质检总局也相应建立食品安全突发事件的风险预警和应急处理机制，其内容包括：设立制定、修订食品安全应急标准的快速通道；组建食品安全专家咨询委员会；提升检验机构的食品安全问题研究水平；加强食品安全信息的跟踪、采集和分析。

2005年，农业部颁发了《关于无公害农产品、绿色食品、有机农产品的意见》。同年广州发布了《禽畜批发市场的管理规范》，明确规定市场内不得宰杀禽畜，市场应设置淋浴更衣室。

(3) 政府支持农产品流通的发展。国家发改委近三年连续安排13亿国债资金用于农产品批发市场信息系统和检验检测系统的建设，这对推动农产品市场的现代化建设具有重要的意义。商务部开展的“万村千乡工程”，为农产品的流通提供一定的经费支持，如对乡镇级别、村级别店分别补贴3 000元和4 000元。同时开展“双百工程”，即选择100家农产品批发市场和100家农产品流通企业，由政府对他们进行培育和支持，促使他们走向标准化、规范

化、现代化。

(4) 加强农产品的质量安全。加强对农药、畜水产品中违禁药物的销售和使用的管理，强化法律法规等制度的建设，开展农业投入品专项检查及农资打假工作，整顿和规范农资市场秩序，使农产品源头污染得到初步遏制；农产品质量安全例行监测工作向省级延伸，已有20多个省开展了农产品质量安全例行监测工作，农产品质量安全监控能力逐步提高；农业标准化进程加快，各地加大了农产品标准化的实施；强化了农产品质量安全追溯管理工作，通过实行“场厂挂钩”“场地挂钩”“IC卡智能化管理”“联户联保”等方式，加强对农产品质量安全市场准入的管理。

(5) 推广食品市场的安全准入。实施政府采购计划，细化政府采购的环保要求；推进食品小包装化及品牌化经营，推行“场厂挂钩”“场地挂钩”制度；发展安全放心食品、绿色食品、有机食品的专区、专柜、专卖店；尽快出台《食品农产品市场准入管理办法》，落实进货检查验收、索证索票、购销台账、市场巡查等制度，严格实行不合格食品的退市、召回、销毁、公布制度；大力推动绿色市场认证工作，确保绿色市场认证质量。

(6) 促进农产品进出口贸易。2010年，我国农产品进出口总额为1 219.6亿美元，同比增长32.2%。其中，出口494.1亿美元，同比增长24.8%；进口725.5亿美元，同比增长37.7%。贸易逆差为231.4亿美元，同比扩大76.5%。

2.5.2 我国农产品物流存在的问题

我国农产品物流存在的问题主要体现在以下两个方面。

1. 物流损耗较大，收费较高，流通成本较高

我国农产品物流损耗较大，大大超过发达国家甚至一些发展中国家的损耗率，在农产品流通过程中的许多环节收费较高，流通成本较大。随着专业化生产的实施，农产品的区域间流通将会越来越多，如果没有相应的措施来降低物流成本，成本将越来越高。此外，农产品在生产环节的损失也很大，根据全国农技推广服务中心统计，近三年，全国病虫草鼠害年均发生面积为54亿亩，虽通过防治已挽回了大量的经济损失，但每年仍损失粮食4 000万吨，约占粮食总产量的8.8%，其他农作物如棉花的损失率为24%，蔬菜和水果的损失率为20%~30%。

2. 农产品质量标准不完善

我国农产品质量标准不完善主要体现在以下7个方面。

(1) 标准滞后。主要表现为标准长期不变，且与WTO的相关规定不相适应。如粮食(玉米)质量标准保持20多年不变，而现在国际上通常将粮食分为口粮、饲料粮、工业用粮三类，而我国对此至今仍采取统一的标准。一般说来，口粮质量要求应该较高，饲料粮质量标准相对较低，工业用粮质量标准则更低。采取统一的粮食标准有以下缺陷：一是造成资源浪费。按统一的口粮标准，许多符合饲料粮、工业用粮的粮食则不符合质量

标准。二是标准不符合实际。由于有不同的专业需求，相应的就要求有不同的质量标准。三是不能保证食品安全。产品用途不同，则质量标准不同，如果乱用必然会降低食品的安全性。

(2) 标准混乱。我国食品安全的标准体系由国家标准、行业标准、地方标准和企业标准构成，但由于标准分散交叉、缺乏协调机制，许多标准没有被认真贯彻执行。目前许多标准分散于农业、质监、卫生等部门。无公害食品、绿色食品、有机食品、QS食品等多种质量标准使企业和消费者混淆不清。至今我国食品质量标准有3 000多个，但由于多头管理、交叉冲突等问题较为突出，使我国的农产品质量存在监管“真空”。

(3) 标准无法沟通。由于标准不规范且混乱，以致政府与企业、企业与企业、企业与消费者之间无法进行有效的沟通，甚至国内企业与国外政府、企业、消费者等也无法进行有效的沟通。目前，在我国没有掌握标准主动权的情况下，沟通具有重要的意义，我国相关部门应通过沟通，积极地向世界推介有效的产品质量标准。

(4) 标准不完善。许多标准在产品技术性方面做了大量规定，但对一些关键性的条件却没有作出规定。

(5) 标准体系不完善。目前，我国有关食品添加剂使用等质量标准近3 000个，而与流通有关的标准仅有100余个，与生产和加工标准数量差距甚大，针对流通过程的食品安全标准严重不足，因此，即使食品生产质量合格，也难保不在流通环节出现质量安全问题。

(6) 食品质量检测标准不统一。主要表现在食品安全标准和检测方法方面：第一，食品标准不统一是困扰生产者、执法者和消费者的一大难题。2004年震惊全国的“毒黄花菜”事件，充分暴露了同一种产品在不同部门之间由于标准不同带来的问题。我国没有专门针对黄花菜含硫量的鉴定标准，只能参照执行卫生部关于干菜类食品的卫生标准。按此标准，黄花菜含硫量不能超过0.035毫克/千克。沈阳市卫生监督所正是根据这一数据对24.5吨“毒黄花菜”进行了查处，从而引发了社会各界对“毒黄花菜”问题的广泛关注。但是国家农业部颁布的《无公害脱水蔬菜标准》(NY5184—2002)关于二氧化硫量数值的规定与上述标准差之千里，从而导致黄花菜农无所适从，黄花菜生产厂商叫苦不迭，某些执法部门盲目执法，政府的监管效率也大打折扣。这一问题引起国务院的高度重视，2004年8月9日，卫生部发布了2004年第16号公告，扩大了焦亚硫酸钠和硫磺的使用范围和使用量，提出黄花菜中二氧化硫的残留标准不得超过200毫克/千克，至此，黄花菜的含硫量终于有统一的标准可循。第二，检测方法的差异也可能导致截然不同的检测结果，例如地磅和天平，由于感量不同，一个精确到公斤，一个可精确到毫克，检测结果肯定会产生差异。

(7) 我国食品流通检测及环保体系仍不健全。目前，建立检测中心、配有垃圾处理设备的食品零售企业和农贸市场所占比例偏低，消费者对任何一类食品的安全性的信任度均低于50%。另外，检测体系不健全还表现为市场中各方各自为政，许多市场、企业自建质量检测中心，导致各类检测中心遍地开花，重复建设，趋同投资，而具有社会化服务功能的质量检测机构则相对较少，且服务不到位，导致各部门的检测资源不能共享，快速检测的技术手段落后。

2.5.3 我国农产品物流的发展趋势

1. 农产品市场化、专业化、商品化、工业化

为适应我国工业化、市场化、专业化、商品化等的发展趋势，应进一步增大农产品的流通规模。在市场化、工业化、商品化、专业化的发展过程中，许多农产品的自给量下降，商品率上升，农民之间的农产品交换率也大大提高了，许多农产品的流通规模不断扩大，随之，农产品的物流规模也逐渐增大，但并非与农产品的产量等同，农产品的物流量应是农产品产量的1~2倍。

2. 农产品向生产性服务业发展

随着农产品向生产性服务业的发展，产前、产中、产后的系列化服务将成为一个发展的趋势。产供销一条龙、农工商一体化将促使农产品的产业链联系得越来越紧密，农产品的产业链条将逐步延长并加粗。

3. 农产品流通现代化建设

农产品流通包括农产品的商流、物流、信息流，以及与之相适应的资金流、消费流。农产品流通现代化既包括其多流的合一，又包括其多流的分离，即形成相互联系又相互分离的统一体系。

(1) 农产品商流的现代化。农产品的商流过程可用计算机、网络技术来支撑完成，以形成一个有机的整体。

(2) 农产品物流的现代化。主要表现为：采用多种现代化物流技术，如运输技术、库存技术、装卸技术、包装技术、集装箱化技术、物流信息技术等；采用多种配送技术，如电子票签拣货技术、自动识别技术、EDI(电子数据交换)技术、GIS(地理信息系统)技术、交叉配送技术、准时制配送技术、配送管理系统、JIT技术、GPS(全球定位系统)技术、RFID(射频识别)技术等。

(3) 农产品信息的现代化。即大力开展农产品信息系统和交易平台的建设，使之真正起到引导农产品生产交易、消费的作用。

(4) 农产品资金融通的现代化。主要是指农产品交易的电子结算、商品交易市场的电子化管理等。

4. 农产品标准的逐步完善

农产品标准是农产品消费升级的基础，农产品标准的建立和健全，可促使国家标准、地方标准、行业标准、企业标准做到无缝联结。由于农产品种类繁多需要采取多种标准，因此需要有一个逐步完善的过程。

5. 农产品物流现代化将会促进“三品”生产

“三品”即无公害农产品、绿色食品、有机食品。我国农产品物流现代化的建设对“三品”生产的促进作用主要表现在以下方面：目前全国已有3 044家企业的7 219个产品获

得了绿色食品标志的使用权，实物总量达4 988万吨；产地监测面积达611万公顷，全国已有14 088个无公害农产品通过认证，认定有规模的无公害农产品基地达16 679个；我国已组建214个全国农产品标准化生产综合示范区、100个标准化生产示范区，创建了200个无公害农产品生产示范基地县以及20个出口示范基地；建设各类省级农产品标准化示范区近3 500个，示范面积8 000万亩；据统计，目前全国获得有机认证的企业已达1 164家，经批准的认证机构达139家，认证咨询机构达756家。

课后练习

一、名词解释

1. 农业结构
2. 农业生产地域性
3. 农业布局
4. 农业物流

二、填空题

1. 目前，我国农业产业化经营的组织方式呈多元化发展态势，主要以()、()为主的龙头企业带动型经营模式发展迅速。

2. 目前，全国已初步形成一批特色鲜明的农产品加工带，内蒙古的()、肉类和羊绒加工，河南、河北的()和肉类加工，吉林的玉米和牛肉加工，黑龙江、湖南的()加工，江苏、浙江、福建的()加工，新疆的()和番茄加工，山东、山西的()加工，沿海各省的()加工，京津沪等大城市郊区的畜禽、()、乳品的精深加工等发展势头良好。

3. ()是农业生产的主要特征之一。

4. 我国的粮食作物以稻谷、小麦、玉米、高粱、谷子、薯类、大豆等为主，其中又以()、()、()分布最广、产量最多。

5. 经济作物的种类繁多，按其用途可分为()作物、()作物、()作物等。

三、判断题

1. 全国各地为了适应市场对农产品的需求，积极淘汰劣质品种，压缩普通品种，发展优质专用品种，农产品品种和品质结构没有改善。()

2. 近年来，我国农产品质量安全水平不断提高，无公害农产品、绿色食品和无机食品快速发展，蔬菜、水果、茶叶、畜产品、水产品药物残留专项治理工作成效不明显。()

3. 长期以来，我国形成的“大而全、小而全”的农业生产格局没有被打破，农业区域化布局、专业化分工的趋势不明显。()

4. 在推进农业结构战略性调整的过程中，各地注重完善农村基本经营制度和经营方式，积极发展农业产业化经营和农产品加工业，农业产业化经营不断发展壮大。()

5. 我国是一个农产品生产、贸易、消费大国，粮食、棉花、油料、蔬菜、水果、肉类、禽蛋、水产品产量均居世界首位。()

四、问答题

1. 简述我国农业发展和结构变化的特点。
2. 我国粮食作物的生产与布局有哪些特点?
3. 我国经济作物的生产与布局有哪些特点?
4. 针对目前我国农业物流的现状,你认为发展农业现代物流需要解决哪些问题?

五、实训操作

请同学们走访调查2~3家农产品物流企业,了解农产品物流发展的现状和存在的问题。

实训目标:锻炼学生采集市场信息、整理和分析问题的能力。

实训组织:以小组为单位(每组6~8人)开展调研,确定负责人,进行工作分工,拟订调查提纲,撰写调查分析报告。

实训成果:各小组在班级内汇报调查分析报告,授课教师进行点评。