

DOI: 10.3969/j.issn.1004-9479.2014.03.011

王鹏程, 宗会明, 等. 现代物流业与城市空间结构作用相关研究进展[J]. 世界地理研究, 2014, 23(3): 102-109

WANG P C, ZONG H M, et. al. Review on the relationship between modern logistics industry and urban spatial structure[J]. World Regional Studies, 2014, 23(3): 102-109

# 现代物流业与城市空间结构作用相关研究进展

王鹏程, 宗会明, 黎明, 李玲

(西南大学地理科学学院, 重庆 400715)

**摘要:**在经济全球化进程中, 分工和专业化不断深化, 在此背景下物流业的发展方兴未艾, 引起诸多专家学者的关注。通过对前人研究文献的整理, 我们认为目前学术界对现代物流业与城市空间结构相互作用的相关研究仅处于起步阶段, 物流业的空间组织与空间布局成果较多, 但现代物流与城市空间结构的影响成果并不多。研究多集中于城市地理学和交通地理学中, 在研究物流产业空间布局时对其与城市空间结构作用的简单提及。本文从物流业对城市空间结构的影响的表现和机理两方面进行了综述, 物流业主要通过经济和政府两个视角影响城市空间结构, 其空间布局促进了城市空间扩展, 改变了城市用地结构及功能。最后, 文章提出了关于物流业对城市空间结构影响的研究方向的展望与建议。

**关键词:** 现代物流业; 城市空间结构; 作用机制; 研究进展

中图分类号: K916 文献标识码: A

## 1 引言

“物流”概念出现于二战时期, 是经济发展与社会分工逐步深化的产物。针对物流的研究仅仅有约 50 年的发展历史, 它被认为是一种新的经济形式, 也是新的经济增长点<sup>[1]</sup>。中国物流产业的发展自古就有, 但对物流相关研究却始于改革开放后, 随着对西方物流业相关研究成果的引进和介绍, 中国才开始真正意义上的物流研究。因此, 它是一门新兴学科。改革开放后, 中国物流相关研究的快速发展得益于蓬勃发展的物流产业。现代物流业对国民经济发展的作用逐渐被学者和企业管理人员所认知, 并引起政府管理部门的重视, 现在已成为一些城市如香港、深圳、青岛等的支柱产业, 对城市的影响也越来越深刻。如今诸多学科对现代物流业的研究集中于经济学和管理学相关学科, 经济学侧重于物流业对城市或区域经济的影响研究, 管理学重视企业层面的物流组织效率的提升, 而交通运输学则主要集中于传统物流中的货物流通和交通运输研究<sup>[2]</sup>。在经济地理学和城市地理学中, 针对工业布局和服务业的地理学视角的理解已经被广泛研究, 但针对物流产业与城市空间结构的关系及作用机理的研

收稿日期: 2013-12-20; 修订日期: 2014-03-05

基金项目: 国家自然科学基金(41001102), 重庆市软科学研究计划项目(cstc2012cx-rkxA00039)

作者简介: 王鹏程(1990-) 男, 硕士研究生, 主要研究方向为区域发展与城市规划。E-mail: 377033727@qq.com。

通讯作者: 宗会明(1981-) 男, 副教授, 主要研究方向为城市物流组织。E-mail: zonghui@swu.edu.cn。

究却相对较少。物流产业作为城市产业经济的重要组成部分,与工业、其他服务产业一样,有其城市布局的空间形态,进而影响到城市的形态与内部空间结构<sup>[3]</sup>。地理学的核心视角在于其“空间”和“联系”的视角<sup>[4]</sup>,所以从城市地理学的角度对现代物流业进行研究对于理解城市空间形成机理和丰富城市空间结构理论具有很好的理论价值。本文通过对目前学术界尤其是经济地理学和交通地理学等领域涉及物流业空间布局与城市空间结构的作用关系的研究成果进行梳理和总结,希望对该领域研究有所贡献。

## 2 物流业空间组织研究

空间视角是地理学的核心视角,空间视角下的物流产业空间组织与布局是核心研究内容。随着物流业的发展,物流业的空间组织也在不断扩展与完善。物流业的空间组织即物流活动的空间场所,主要包括物流园区、配送中心、货运交通网络等,对其研究也主要集中于物流活动空间的作用、分类、选址和用地方面<sup>[2]</sup>。物流园区是物流企业在空间上集中布局的场所,是物流活动重要的空间载体。配送中心的功能不断发展完善,成为物流空间组织的重要环节。货运交通网络是物流业空间组织的骨架,将各个物流节点串联起来,使物流空间组织成为一个整体。国内外关于物流空间组织的研究多为实证研究,国外 Hesse 以德国的物流园区为案例,借鉴其理论和方法对物流园区的用地开发进行实证研究<sup>[6]</sup>。Ligt 等通过考察欧洲的配送中心,对配送中心用途和空间选址进行研究,认为配送中心的选址更偏向于交通条件更方便、地价更便宜的郊区<sup>[6-7]</sup>。Hesse 研究了物流和货运分布的交通布局,提出了新的物流交通地理和货运配送的观点<sup>[8]</sup>。国内 韩增林等以大连市为案例通过运用多因素综合评判法确定了物流园区与配送中心的等级并提出规划布局方案<sup>[9]</sup>。曹小曙运用实地考察、资料统计等方法研究了东莞市的交通运输网络的演化格局,提出随着交通网络发展通达性格局发生演化使得城市由单极增长转变为多极增长,城市空间向外蔓延<sup>[10]</sup>。王成金以物流企业为角度,选取大连市远征物流为案例研究城市物流网络,认为公司总部位于市中心,园区布局在近郊,营业点靠近物流密集区<sup>[11]</sup>。

## 3 物流业与城市空间结构作用研究

学术界对物流业与城市空间结构的作用研究包括物流业对城市用地扩张和内部空间结构两方面。总结现在研究成果可以看出,在众多物流空间组织中物流园区与物流交通线路对城市空间结构的影响最为显著<sup>[9,12-18]</sup>。该部分主要从物流园区和物流交通线路两个层面分别综述其对城市用地扩张和内部空间结构的影响。

### 3.1 物流业对城市用地扩展的影响

物流园区是一家或多家物流(配送)企业集中布局的空间场所,也是物流线路的交汇地<sup>[12,19]</sup>。物流园区最早出现在日本东京,又叫做物流团地,在欧洲称之为货运村。最初的物流园区是日本政府为解决东京市的城市功能紊乱,缓解交通拥挤,减轻产业对环境的压力,保持产业凝聚力,顺应物流业发展趋势,实现货畅其流而专门规划建设的。

物流园区(物流基地)作为物流业一种重要的空间组织形式,在合理规划下不仅满足物流业发展的空间需求,还可促进城市经济发展,解决城市交通、环境等问题<sup>[12,20]</sup>。现如今,城市建立独立的物流中心也是物流业发展的必然趋势。究其原因是由于前期分散化的物流组织结构导致了企业部门功能的重复和资源的浪费,使企业成本居高不下<sup>[21]</sup>,所以物流组织结

构由分散化走向集约化。企业物流管理组织结构大致经历了物流功能组合、物流机构独立和物流一体化管理三个阶段,物流组织也由之前分散的企业部门发展到现在的物流中心。<sup>[22]</sup>关于物流用地布局,国外研究中较早发现,在大都市区,物流业对用地的需求日益增长,对时间和运输条件的要求也逐渐提高,因此其布局大多靠近货物转运枢纽和交通主干道出入口,并且周围要有充足的发展空间。郊区和市中心相比不仅有廉价的土地资源还有交通要道通过,物流活动随之发生了变化,日益在郊区或更远的地区集中<sup>[23-27]</sup>。由此可以看出物流中心的郊区化不仅仅是因为对土地需求的增长和对交通条件要求的提高,也是基于早期分散化的结构<sup>[26-27]</sup>。但是物流活动郊区化只是一种趋势,并非所有的物流中心都布局在郊区。这是因为物流中心依据在产业链中的地位与作用及自身的机能侧重点不同可分为不同的类型,而不同类型的物流中心选址布局时的侧重点则会不同<sup>[28]</sup>。以美国大洛杉矶地区为例,其物流中心靠近市场、生产地、高速公路、航空港和技术园区<sup>[29]</sup>,并非都向郊区迁移。国内学者在该方面研究中也提出了物流设施布局应靠近拥有交通干线且用地充足的郊区<sup>[30]</sup>,然而形成该种布局趋势的原因除上述因素外还有物流企业布局具有市场、运输条件、客户企业和地租等区位指向<sup>[11]</sup>。在分析物流活动郊区化的过程中,外围—中心模型提供了新的思路。通过分析可知物流中心具有空间自组织能力,吸引关联产业前来布局,改善基础设施和降低生活成本,促使居民向这一地区移动,形成新的城市功能区。物流中心的郊区布局促使生产要素向郊区移动,客观上促进城市空间扩张<sup>[31]</sup>。

在物流组织中,除物流园区对城市空间结构影响较大外,物流交通线路作为物流业的骨架,将各个物流节点联系起来,它的建设与发展对城市空间结构产生深刻的影响。由于物流园区在市中心的存在造成交通拥堵、环境污染等诸多负面影响,为消除这些负面影响,应将城市道路分类,不能完全对货物运输放开,货运活动应向郊区靠近,与市中心之间建立货运通道<sup>[32]</sup>。城市交通结构如此变化导致各区位的可达性发生改变,郊区运输成本会大幅降低。在各方面综合之后,物流企业在郊区布局依然可以分享基础设施带来的外部经济效益,因此更多地选择在郊区布局<sup>[13]</sup>。对外交通的发展不仅促进了城市空间发展,还改变了城市外部形态,对城市空间扩展具有指向性作用<sup>[33]</sup>。城市沿交通干线向外延伸,一般呈跳跃式布局,形成“飞地”<sup>[34]</sup>。以长沙市为例,交通建设使长沙市的土地扩展由之前单一的沿河方向转变为多方向,高速公路的修建使城市形成跳跃式低密度的扩张模式<sup>[35]</sup>。

物流交通线路不仅自身影响着城市空间结构,还通过与其紧密相连、布局一致的其他货运设施如仓库、停车场等对城市空间结构产生影响。现如今,货运设施的规模越来越大,并且随着城市的发展之前城市边缘区的货运设施进入了中心区,由于自身的功能与服务特性及城市产业布局的调整,位于市中心的货运设施往往转移到郊区,也有利于货运设施的融合。货运设施郊区化带动了人口转移,对城市扩张产生重要影响<sup>[36-39]</sup>。

### 3.2 物流业对城市内部空间的影响

物流业不只是促进城市空间扩张,在形成新功能区方面的作用也逐渐增大,将取代工业区<sup>[40]</sup>。一方面,随着城市的发展,物流中心所处的城市边缘区成为了中心区,地价上涨,交通、环境恶化,现代物流的灵活性和流动性结构也可能干扰了居住及其他城市功能,因此物流中心向城市郊区迁移,远离了拥挤的城市中心。原来集中在市中心的仓库等物流场所进行整合和优化,向居住区和商业区转变,为城市用地结构调整创造了条件<sup>[6,8,14,41]</sup>。另一方面,大型物流园区的建设会吸引关联产业前来布局,不仅影响土地利用规划,还促使物流配送体系合理

化,缓解城市交通压力,使城市的功能分区更加清晰合理<sup>[9,42]</sup>。

除此之外,城市交通也在改变着城市空间结构,它的发展使城市不同空间的可达性出现差异,导致土地价格与利用方式的变化,进而引起城市地域功能结构和布局发生变化<sup>[15]</sup>。城市交通在一定程度上决定了城市的空间结构,城市交通的合理规划也促使城市结构合理布局<sup>[43]</sup>。交通网络的变动特别是铁路与高速公路的修建会引起物流中心(城市)空间结构的演变<sup>[44]</sup>。以佛山市为例,快速交通干道对城市空间结构调整具有带动和引导作用。交通系统为经济与产业要素的集聚与扩散服务,是联系生产、服务与市场的纽带,在城市空间发展布局中起着主导作用。快速通道连接着各组团及城市与对外出入口,带动和引导城市空间结构的调整<sup>[45]</sup>。事实上,目前的交通基础设施在城市的形成和区域交通的布局中正在扮演着重要的角色,并且正在成为区域规划的核心<sup>[46]</sup>。

## 4 物流业与城市空间结构的作用机理研究

传统的产业与城市空间结构作用研究集中于经济、政治和社会三种学科视角<sup>[47-49]</sup>。学术界总结物流业与城市空间结构的作用机理主要集中于经济、政府调控两种视角,而社会视角的相关研究较为少见,这里并不作为讨论的重点。

### 4.1 产业集聚扩散视角下的作用机理研究

物流经济要素具有流动性、亲和性、吸附性等特性及无序性、方向性的运动规则,现代物流业依据产业特性首先对城市总体产业布局产生影响,进而通过自身空间特性(物流企业区位选择)导致经济要素在空间上的集聚与扩散<sup>[50-51]</sup>。具体来说,随着物流业的发展,第三方物流企业作为现代物流业的重要形式出现,它利用自身功能和信息技术建立完善的制度来提高运输效率,降低交易成本,极大促进了专业化分工<sup>[52]</sup>。专业化分工组织形式上体现在企业和产业内部专业化,空间上表现为地域分工。随着现代物流的发展,交通技术与运输条件大大改善,特别是铁路和高速公路的建设提高了空间转移效率,改变了地域劳动分工<sup>[53]</sup>。物流业通过自身专业化降低企业成本,参与了企业的价值重塑。如此,物流业的集聚扩散也就会带动相关产业的集聚扩散<sup>[54]</sup>。

产业集聚会产生集聚风险,现代物流通过实行零库存和融入信息流来达到降低集聚风险的作用,有利于产业集聚<sup>[55]</sup>。产业的集聚会促进集群内部企业的分工与协作,提高效率,促进城市发展,加快城市化进程,使城市的空间边界不断扩展<sup>[56]</sup>。但是,区位经济要素和资源过度集聚后便会产生地价上涨、物流成本增加等负面影响,城市会出现“退二换三”的土地空间置换,第三产业在核心区聚集,提高城市职能,第二产业向外转移至郊区<sup>[57]</sup>。物流体系的完善可降低运输与交易成本,使得一些企业迁到与原集聚区联系紧密的新地带<sup>[58]</sup>,从而形成新的增长极,促进了产业扩散,进而影响了城市空间扩张和内部土地功能的置换。随着相关产业在郊区的集聚,市中心土地置换进程也在逐步加快,郊区逐渐成为城市亚中心<sup>[59]</sup>。由此可见,城市呈总体分散、局部聚集的发展状态,聚集区的变化促使城市向“多中心”、“网络化”的方向发展,优化了城市空间形态<sup>[60]</sup>。物流业通过影响产业的集聚与扩散进而对城市空间结构产生影响,城市物流空间结构演化是城市物流功能空间分异的结果,遵循“分散、集聚、再扩散、再集聚”的循环过程<sup>[61]</sup>。

### 4.2 政府调控视角下的作用机理研究

地方政府是城市的管理者,它的决策与行为对城市的发展具有重要作用,甚至可以改变

城市的发展轨迹。但是城市的发展绝不仅受政府力的影响,斯通、罗根和莫里奇创建的政体理论就城市发展的动力(政府力、经济力和社会力)之间的关系及对城市空间的影响提出了一个理论框架<sup>[62-65]</sup>。张庭伟深入分析了该理论的前提条件存在的基本矛盾后提出了市政府通常采用的四个战略,即促进增长战略、管理城市发展战略、维持现状战略和激进的战略<sup>[48]</sup>。

西方城市的权利由政府与私人共同掌握,为实现自身政治经济目的,共同推动城市发展,政府与企业之间多为非正式合作关系,同时借助社会力平衡企业的过度要求,因此西方城市大多采取促进增长和管理城市发展相结合的战略<sup>[63]</sup>。物流业极大拉动城市经济的发展,同时产生交通拥堵和环境污染等诸多城市问题。政府通过投资建设物流园区、交通线路和政策支持促进物流企业外迁,既促进物流业发展又有效解决了因其产生的城市问题。物流园区和交通线路的建设影响了城市空间结构。中国城市权利较多集中于政府,政府利用行政资源进行经济建设,造成政府企业化<sup>[66]</sup>,中国城市大多采取促进增长战略。随着物流业对经济拉动作用日益扩大,政府相应加大资金政策的支持,物流设施的大量建设显著影响了城市空间结构。因此,无论西方城市还是中国城市,政府通过规划和政策影响物流业的发展与空间布局,进而影响城市空间结构。

## 5 结论与未来研究方向

通过对相关研究文献的整理,我们认为目前学术界对其相关研究仅处于起步阶段,物流业的空间组织与空间布局成果较多,但现代物流与城市空间结构的影响成果并不多。相关的研究集中于城市地理学和交通地理学中在研究物流产业空间布局时对其与城市空间结构作用的简单提及。本文结合传统城市空间结构的研究视角,对相关研究成果进行整理分析得出物流业在城市中的空间格局呈现出郊区化、周边化布局特征。其对城市空间结构的影响主要体现在引导城市对外扩张、通过园区建设和带动周边土地开发促进城市用地空间布局调整两个方面。物流业与城市空间结构的作用机理通过经济联系与政府规划调控两个层面的体制相互影响,并提出如下未来研究方向展望:

(1)随着全球化的推进,物流业的空间布局日益受到全球化的影响。自上世纪90年代始,全国各地兴建物流园区,尤其是东部沿海地区一些在对外贸易中条件优越的城市开始打造国际物流中心。随着其参与全球化程度的加深,物流业对城市经济尤其外向型经济的拉动和支撑作用更加明显,物流业也面临进一步发展与转型,势必对城市空间结构产生新的影响。如今,关于全球化与地方物流产业发展的联系及影响的研究较少。因此,在以后的研究中可以借鉴国外的研究成果,开展全球化影响下的物流与城市空间结构的作用机理研究,包括跨国公司生产基地建设对中国城市空间结构的影响、全球物流网络格局及对中国城市物流格局的影响及这种影响下地方城市空间结构的空间响应。

(2)物流网络系统作为一个复杂系统,对其研究既可以从宏观视角对整体进行研究,也可以就某一环节开展深层次论证。我们发现,与国外研究对比,目前国内学术界对物流业局部环节的研究较多,比如物流园区的选址、规划等,而对物流地理学涉及的整体框架和理论探讨研究较少。国内的单一的城市或区域拥有若干物流空间组织,如何在空间上合理布局并有机结合为整体物流组织、分析其特性及功能成为亟待研究的课题。因此有必要对其整体进行系统分析和理论探讨,并从理论和实践层次分析其整体对城市空间结构的影响,丰富物流地理学理论。

(3)目前物流产业空间规划并未纳入到城市各层次法定规划中,而且政府部门在对城市空间进行规划时,物流空间布局尚未引起足够的重视,也未将物流产业布局纳入到城市空间规划中去。原因在于其研究理论支撑尚不充分,无法形成系统的空间格局理论及规划理念。因此,针对物流产业空间规划视角下的实践应用研究,从多角度开展物流园区布局、货运交通组织及对周边居住区、工业园区、城市环境等方面的研究需要引起学者的重视,形成理论与实践应用良性互动的局面。

## 参考文献:

- [1] 汪本强,江可申. 又一次社会大分工—浅谈物流经济的出现[J]. 物流科技, 2003(4): 1-3.
- [2] 宗会明,周素红,闫小培. 经济地理学视角下的物流活动研究进展及启示[J]. 地理科学进展, 2010, 29(8): 906-912.
- [3] 周春山. 城市空间结构与形态[M]. 北京: 科学出版社, 2007.
- [4] 普雷斯顿·詹姆斯. 地理学思想史[M]. 北京: 商务印书馆, 1982.
- [5] 顾朝林,甄峰,张京祥. 聚集与扩散---城市空间结构新论[M]. 南京: 东南大学出版社, 2000.
- [6] Hesse M. Land for logistics: Locational dynamics, real estate markets and political regulation of regional distribution complexes[J]. Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie, 2004, 95(2): 162-173.
- [7] Ligt T D, Wever E. European distribution centers: location pattern[J]. Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie, 1998, 89(2): 217-223.
- [8] Hesse M, Rodrigue J P. The transport geography of logistics and freight distribution[J]. Journal of Transport Geography, 2004, 12(3): 171-184.
- [9] 郭建科,韩增林. 试论现代物流业与港口城市空间再造—以大连市为例[J]. 人文地理, 2006(6): 80-86.
- [10] 曹小曙,闫小培. 经济发达地区交通网络演化对通达性空间格局的影响—以广东省东莞市为例[J]. 地理研究, 2003, 22(3): 305-312.
- [11] 王成金. 中国物流企业的空间组织网络[J]. 地理学报, 2008, 63(2): 135-146.
- [12] 韩增林,李亚军,王利. 城市物流园区及配送中心布局规划研究[J]. 地理科学, 2003, 23(2): 535-541.
- [13] 谷艳博,宗会明. 物流业发展与城市空间结构演变关系分析—以重庆市江北区为例[J]. 现代城市研究, 2012(1): 84-90.
- [14] 牛慧恩. 国外物流中心建设的一些经验和做法[J]. 城市规划汇刊, 2000(2): 65-67.
- [15] 杨少辉,马林,陈莎. 城市空间结构演化与城市交通的互动关系[J]. 城市交通, 2009, 7(5): 45-48, 67.
- [16] 张永,王宁. 城市物流园区交通影响分析方法探讨[J]. 物流科技, 2006, 29(6): 140-142.
- [17] 牛慧恩,陈璟. 物流用地与物流园区[J]. 规划师, 2001, 17(2): 18-20.
- [18] 牛慧恩,陈璟. 我国物流园区规划建设的若干问题探讨[J]. 城市规划, 2001, 25(3): 58-60.
- [19] 王之泰. 中国需要物流基地[A]. 中国国际现代物流研讨会, 2000.
- [20] 牛慧恩. 关于物流园区规划几个基本问题再认识[J]. 城市规划汇刊, 2009(6): 35-38.
- [21] 叶海燕. 企业物流组织结构的演变与启示[J]. 物流科技, 2006, 29(1): 92-94.
- [22] 龚国华. 中外企业物流管理组织结构比较研究[J]. 物流科技, 2005, 28(11): 81-84.
- [23] Glasmeier A K, Kibler J. Power Shift: The Rising Control of Distributors and Retailers in the Supply Chain for Manufactured Goods[J]. Urban Geography, 1996, 17(8): 740-757.
- [24] McKinnon A C. The Development of Warehousing in England[J]. Geoforum, 1983, 14(4): 389-399.
- [25] Riemers C. Functional Relations in Distribution Channels and Location Patterns of the Dutch Wholesale Sector[J]. Geografiska Annaler: Series B, Human Geography, 1998, 80(2): 83-97.
- [26] Chinitz B. Freight and the Metropolis: The Impact of America's Transport Region Cambridge[M]. Harvard University Press, 1960.
- [27] Vance J E, Jr. The Merchant's World: The Geography of Wholesaling. Englewood Cliffs[M]. New Jersey: Prentice Hall, Inc, 1970.

- [28] 耿兴荣. 城市物流发展规划的理论框架研究[J]. 城市规划汇刊 2003(6) 86-90.
- [29] Sivitanidou R. Warehouse and distribution facilities and community attributes: an empirical study [J]. Environment and Planning A, 1996, 28(7): 1261-1278.
- [30] 傅颜, 周涛. 重庆物流用地布局探讨—论重庆如何建设区域性物流中心城市[J]. 物流科技 2007(3) : 133-135.
- [31] 李田心. 现代物流产业影响城市空间结构的机制分析[J]. 经济研究导刊 2010(11) 46-48.
- [32] Crainic T G, Ricciardi N, Storchi G. Advanced freight transportation systems for congested urban areas[J]. Transportation Research Part C: Emerging Technologies, 2004, 12(2): 119-137.
- [33] 杨荣南, 张雪莲. 城市空间扩展的动力机制与模式研究[J]. 地域研究与开发, 1997, 16(2) : 1-4.
- [34] 方修琦, 章文波. 近百年来北京城市空间扩展与城市过渡带演变[J]. 城市规划 2002 26(4) : 56-60.
- [35] 周国华, 贺艳华. 长沙市土地扩张特征及影响因素[J]. 地理学报 2006 61(11) : 1171-1180.
- [36] 郑晓燕. 调整货运站布局发展现代物流的探讨[J]. 物流技术 2011 30(4) 31-33.
- [37] 周江评. 美国货运交通规划及教育 Kazuya Kawamura 教授访问记[J]. 国外城市规划 2005 20(4) : 76-80.
- [38] 梁成文, 李绍岩, 刘威. 快速城市化背景下的沈阳市货运交通规划[J]. 规划师 2008 24(1) 52-55.
- [39] 赵晓卓, 王利, 韩增林. 现代物流环境下城市仓储设施规划原则与方法探讨—以大连市为例[J]. 地域研究与开发 2005 24(6) 52-55.
- [40] Storper M, Walker R. The Capitalist Imperative. Territory, Technology and Industrial Growth[M]. New York/Oxford: Basil Blackwell, 1989.
- [41] 邹伟, 吴群, 曲福田. 现代物流: 土地利用问题与对策[J]. 中国土地科学 2007 21(1) 53-57.
- [42] 朱介鸣. 物流服务、全球化制造业及城市结构的变化—新加坡案例[J]. 城市规划汇刊 2002(3) : 14-19.
- [43] 单刚, 王晓原, 王凤群. 城市交通与城市空间结构演变[J]. 城市问题 2007(9) 37-42.
- [44] 李海建, 谢五届, 曹有挥. 区域物流中心(城市)空间体系及驱动机理研究[J]. 世界地理研究 2005, 14(4) 35-42.
- [45] 渠铮, 何小坚, 潘哲. 城镇密集地区交通系统的协调—以佛山市为例[J]. 规划师 2006 22(2) : 33-34.
- [46] O'Connor K. Global city regions and the location of logistics activity[J]. Journal of Transport Geography, 2010, 18(3): 354-362.
- [47] 宁越敏. 新城市化进程—90年代中国城市化动力机制和特点探讨[J]. 地理学报, 1998 53(5) : 470-477.
- [48] 张庭伟. 1990年代中国城市空间结构的变化及其动力机制[J]. 城市规划 2001 25(7) : 7-14.
- [49] 石崧. 城市空间结构演变的动力机制分析[J]. 城市规划汇刊 2004(1) 50-52.
- [50] 王成金. 论我国物流经济的空间组织模式[J]. 经济地理 2005 25(3) 366-368.
- [51] 韩增林, 郭建科. 现代物流业影响城市空间结构机理分析[J]. 地理与地理信息科学 2006 22(4) : 61-65.
- [52] 王子龙, 谭清美, 许箫迪. 第三方物流分工的经济学分析[J]. 科技进步与对策 2003(6) 64-66.
- [53] 陆军. 论京津冀城市经济区域的空间扩散运动[J]. 经济地理 2002 22(5) 574-578.
- [54] 邱斌, 孙少勤. 现代物流业对产业集聚“区位优势”影响的研究[J]. 物流技术 2005(10) : 160-161, 168.
- [55] 徐文超. 现代物流对产业集聚的影响[J]. 铁道运输与经济 2007 29(8) 62-64.
- [56] 杨玉祥. 产业集群与城市化发展[J]. 经济师 2007(8) 48-50.
- [57] 吕卫国, 陈雯. 制造业企业区位选择与南京城市空间重构[J]. 地理学报 2009 64(2) : 142-152.
- [58] 李爱国, 黄建宏. 新经济地理理论视角下的现代物流对区域经济发展的影响[J]. 改革与战略 2006(11) 9-11.
- [59] 张芸, 梁进社, 李育华. 产业集聚对大都市区空间结构演变的影响机制—以北京大都市区为例[J]. 地域研究与开发 2009 28(5) 6-11 26.
- [60] 马昊斌, 褚劲风. 上海产业集聚区与城市空间结构优化[J]. 中国城市经济 2009(1) 50-53.
- [61] 秦璐, 刘凯. 城市物流空间结构演化机理研究[J]. 中国流通经济 2011 25(6) 30-35.
- [62] Stone C. Regime politics: governing Atlanta 1946-1988[M]. Lawrence University Press of Kansas, 1989.
- [63] Stone C. Urban regimes and the capacity to govern: A political economy approach[J]. Journal of urban affairs, 1993, 15(1): 1-28.
- [64] Molotch H. The city as a growth machine: Toward a political economy of place[J]. American Journal of Sociology, 1976, 82(2): 309-332.
- [65] Logan J, Molotch H. Urban fortunes: the political economy of place[M]. University of California Press, 2007.

- [66] 张京祥, 殷洁, 罗小龙. 地方政府企业化主导下的城市空间发展与演化研究[J]. 人文地理, 2006, 21(4): 1-6.
- [67] 何丹. 城市政体模型及其对中国城市发展研究的启示[J]. 城市规划, 2003, 27(11): 13-18.

## Review on the Relationship between Modern Logistics Industry and Urban Spatial Structure

WANG Peng-cheng, ZONG Hui-ming, LI Ming, LI Ling

(School of Geography Sciences, Southwest University, Chongqing 400715, China)

**Abstract:** Under the process of globalization, modern logistics industry grows rapidly, which draws many scholars' attention in western countries. However, the research on the relationships between modern logistics industry and urban spatial structure was neglected, except several papers about the logistics spatial organization. Based on the relevant literature, we found research about the spatial organization of logistics industry belongs urban geography and transportation geography. This paper summarizes the performance and mechanism of interaction between modern logistics industry and urban spatial structure. Logistics mainly affects urban spatial structure through two perspectives of economical impact and government regulation. The spatial layout of logistics promotes the expansion of urban space and change the structure and function of urban land. Finally, the article puts forward several advices for the future research about the relationships between modern logistics industry and urban spatial structure.

**Key words:** modern logistics industry; urban spatial structure; mechanism; literature review