

物流师考试综合辅导：物流节点物流师资格考试 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/515/2021\\_2022\\_\\_E7\\_89\\_A9\\_E6\\_B5\\_81\\_E5\\_B8\\_88\\_E8\\_c31\\_515904.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/515/2021_2022__E7_89_A9_E6_B5_81_E5_B8_88_E8_c31_515904.htm) 物流节点的定义 广义的物流节点是指所有进行物资中转、集散和储运的节点,包括港口、空港、火车货运站、公路枢纽、大型公共仓库及现代物流(配送)中心、物流园区等。狭义的物流节点仅指现代物流意义的物流(配送)中心、物流园区和配送网点。

物流节点概述 物流的过程，如果按其运动的程度即相对位移大小观察，它是由许多运动过程和许多相对停顿过程组成的。一般情况下，两种不同形式运动过程或相同形式的两次运动过程中都要有暂时的停顿，而一次暂时停顿也往往联接两次不同的运动。物流过程便是这种多次的“运动停顿运动停顿”所组成。与这种运动形式相呼应，物流网络结构也是由执行运动使命的线路和执行停顿使命的结点两种基本元素所组成。线路与接点相互关系、相对配置以及其结构、组成、联系方式不同，形成了不同的物流网络，物流网络的水平高低、功能强弱则取决于网络中两个基本元素的配置和两个基本元素本身。全部物流活动是在线路和结点进行的。其中，在线路上进行的活动主要是运输，包括：集货运输、干线运输、配送运输等。物流功能要素中的其他所有功能要素，如包装、装卸、保管、分货、配货、流通加工等，都是在结点上完成的。所以，从这个意义来讲，物流结点是物流系统中非常重要的部分。实际上，物流线路上的活动也是靠结点组织和联系的，如果离了结点，物流线路上的运动必然陷入瘫痪。现代物流网络中的物流结点对优化整个物流网络起着重要作用，

从发展来看，它不仅执行一般的物流职能，而且越来越多地执行指挥调度、信息等神经中枢的职能，是整个物流网络的灵魂所在，因而更加受到人们的重视。所以，在有的场合也称之为物流据点，对于特别执行中枢功能的又称物流中枢或物流枢纽。物流结点是现代物流中具有较重要地位的组成部分，这是因为物流学形成初期，学者们和实业家都比较偏重于研究物流若干基本功能，如运输、储存、包装等，而对结点的作用认识不足。物流系统化的观念越是增强，就越是强调总体的谐调、顺畅，强调总体的最优，而结点正是处在能联结系统的位置上，总体的水平往往通过结点体现，所以物流结点的研究是随现代物流的发展而发展的，也是现代物流学研究不同于以往之处。

物流结点的功能及作用 综观物流结点在物流系统中的作用，物流结点是以以下功能在物流系统中发挥作用的，其主要功能如下：1、衔接功能。物流结点将各个物流线路联结成一个系统，使各个线路通过结点变得更为贯通而不是互不相干，这种作用称之为衔接作用。在物流未成系统化之前，不同线路的衔接有很大困难，例如轮船的大量输送线和短途汽车的小量输送线，两者输送形态、输送装备都不相同，再加上运量的巨大差异，所以往往只能在两者之间有长时间的中断后再逐渐实现转换，这就使两者不能贯通。物流结点利用各种技术的、管理的方法可以有效地起到衔接作用，将中断转化为通畅。物流结点的衔接作用可以通过多种方法实现，主要有：通过转换运输方式衔接不同运输手段；通过加工，衔接干线物流及配送物流；通过储存衔接不同时间的供应物流和需求物流；通过集装箱、托盘等集装处理衔接整个“门到门”运输，使之成为一体。2、信

息功能。物流节点是整个物流系统或与节点相接物流的信息传递、收集、处理、发送的集中地，这种信息作用在现代物流系统中起着非常重要的作用，也是复杂物流单元能联结成有机整体的重要保证。在现代物流系统中，每一个节点都是物流信息的一个点，若干个这种类型的信息点和物流系统的信息中心结合起来，便成了指挥、管理、调度整个物流系统的信息网络，这是一个物流系统建立的前提条件。

### 3、管理功能。

物流系统的管理设施和指挥机构往往集中设置于物流节点之中，实际上，物流节点大都是集管理、指挥、调度、信息、衔接及货物处理为一体的物流综合设施。整个物流系统的运转的有序化和正常化，整个物流系统的效率和水平取决于物流节点的管理职能实现的情况。

#### 物流节点的分类

现代物流发展了若干类型的节点，在不同领域起着不同的作用，但学者们尚无一个明确的分类意见，这有两个原因：其一是许多节点有同有异，难以明确区别；其二是各种节点尚在发展过程中，其功能、作用、结构、工艺等尚在探索，使分类难以明朗化。试按节点的主要功能分类如下：

在各个物流系统中，节点都起着若干作用，但随整个系统目标不同以及节点在网络中的地位不同，节点的主要作用往往不同，根据这主要作用可分成以下几类：

- 1、转运型节点。以接连不同运输方式为主要职能的节点；铁道运输线上的货站、编组站、车站，不同运输方式之间的转运站、终点站，水运线上的港口、码头，空运中的空港等都属于此类节点。一般而言，由于这种节点处于运输线上，又以转运为主，所以货物在这种节点上停滞的时间较短。
- 2、储存型节点。以存放货物为主要职能的节点，货物在这种节点上停滞时间较长。在物流

系统中，储备仓库、营业仓库、中转仓库、货栈等都是属于此种类型的结点。尽管不少发达国家仓库职能在近代发生了大幅度的变化，一大部分仓库转化成不以储备为主要职能的流通仓库甚至流通中心，但是，在现代世界上任何一个有一定经济规模的国家，为了保证国民经济的正常运行，保证企业经营的正常开展，保证市场的流转，以仓库为储备的形式仍是不可缺乏的，总还是有一大批仓库仍会以储备为主要职能。在我国，这种类型的仓库还占主要成分。

### 3、流通型结点。

以组织物资在系统中运动为主要职能的结点，在社会系统中则是组织物资流通为主要职能的结点。现代物流中常提到的流通仓库、流通中心、配送中心就属于这类结点。需要说明的是，在各种以主要功能分类的结点中，都可以承担着其他职能而不完全排除其他职能。如转运型结点中，往往设置有储存货物的货场或站库，从而具有一定的储存功能，但是，由于其所处的位置，其主要职能是转运，所以按这主要功能归入到转运型结点之中。

### 4、综合性结点。

在物流系统中集中于一个结点中全面实现两种以上主要功能，并且在结点中并非独立完成各自功能，而是将若干功能有机结合于一体，有完善设施、有效衔接和谐调工艺的集约型结点。这种结点是适应物流大量化和复杂化，适应物流更为精密准确，在一个接点中要求实现多种转化而使物流系统简化、高效的要求出现的，是现代物流系统中结点发展的方向之一。

### 物流节点类型的分析

物流节点是物流系统的重要组成部分，是组织各种物流活动，提供物流服务的重要场所。现代物流发展了若干类型的物流节点，不同的物流节点对物流系统的作用是不同的。很多地区在进行物流规划时，对于物流系统中的

层次关系界定不清，各地规划的物流节点类型缺乏统一标准，造成物流中心、物流园区等名词大量混用的现象。由此导致物流节点总体指导思想、层次关系及其相应功能界定等诸多方面的混乱。进而出现了某些物流中心的布置紧邻铁路编组站、机场、港口；或者周围至少有两种以上的运输方式相连，要求面积至少100hm<sup>2</sup>，且周围留有足够的发展空间，附近有从事运输、仓储的物流企业，特别是有一些大型的国际著名的物流企业。而有些物流园区完全建在市中心地区，且周边交通条件不好，有些又建在远离市区的公路交汇处，造成了园区在短时间内很难吸引各种类型的企业入驻等错误理念。这些问题影响了政府和企业发展现代物流方面的合作与分工。因此，深入探讨物流园区、物流中心等物流节点的概念及其相互关系，可以明确政府和企业在现代物流发展中的合理定位。

### 一、物流节点的类型及相互关系

物流节点的类型

物流节点一般被分为物流园区、物流中心、配送中心3种类型。由于配送中心一般是按照市场的需求进行布设，所以只对物流园区和物流中心的概念作进一步辨析。关于物流园区的概念，国内尚无确切定义，根据物流园区的特征，可表述：物流园区是在几种运输方式衔接地形成的物流节点活动的空间集散体，是在政府规划指导下多种现代物流设施和多家物流组织机构在空间上集中布局的大型场所，是具有一定规模和多种服务的新型物流业务载体。物流中心则是综合性、地域性、大批量的货物物理位移转换集散的新型设施设备的集合，它把物流、信息流融为一体成为产销企业之间的中介组织和现代物流活动的主要载体。物流园区与物流中心的区别

物流园区是物流中心发展到一定阶段的产物，是多个物流中

心的空间集聚载体。从许多学者对物流园区和物流中心的概念解释中可以归纳出物流园区和物流中心的不同点。(1)功能不同。物流园区具有多式联运、综合运输、干线终端运输等大规模处理货物和提供服务的功能。物流中心则主要是分销功能，并且具有货物运输中转功能，且以配送业务为主。(2)用地的要求不同。物流园区要求物流企业及相关的一些辅助企业在园区内聚集，且基础设施相对齐全，要处理的物流量大，必须在其周围留有适当的空间为以后发展之用，所以物流园区要求用地充裕且具有扩展性。而物流中心在这方面没有如此严格的要求。(3)改善城市交通环境的影响程度不同。物流园区一般建在远离市中心的地区，布设在城市外围或郊区，同时注重园区与城市对外交通枢纽的联动规划建设，所以对改善城市交通环境的影响程度较大。而物流中心主要是以配送业务为主，要求以快速准时为客户提供服务，因此，在空间距离上应尽量靠近需求点，并且要有连接市中心的快速干道，所以物流中心对改善城市交通环境的作用不是很大。(4)服务对象不同。物流园区应有综合性的基础服务设施，且面向全社会提供服务。物流中心则只在局部领域进行经营服务。(5)对市场的要求不同。物流园区内聚集了很多的供应商，生产商、销售商和第三方物流企业，所以要求物流园区所服务的市场是多样化的。物流中心仅具有第三方物流企业的功能，所以服务的市场一般是专业化的。(6)经营、管理方式不同。物流园区不一定是经营管理的实体，物流经营企业之间的关系可以是资产入股、租赁、合作经营或联合开发。物流中心则是物流经营和管理的实体。(7)政府给与的政策不同。政府为了吸引各种企业在物流园区内聚集，使其获得规

模效益、范围效益，进而降低物流成本，政府通常为入驻的物流企业提供各种优惠政策。而对物流中心这样的优惠政策较少。因此，某一物流节点是建设物流园区还是物流中心，应由所服务地域空间的软硬件环境所决定。只有当物流节点选择的类型对空间的特殊要求与所服务空间所提供的软硬件环境相适应时，物流节点选择的类型才是正确的，才能促进物流系统和地区经济的发展。

## 二、物流节点类型的确定

物流节点类型的确定具有一定模糊性，难以找到严格确定类型的量化标准。因此，采用模糊聚类方法比较适合解决这种问题。模糊聚类分析是指从一批样本的多个观测指标中，找到度量样本之间相似程度的统计量，构成一个对称的相似矩阵，在此基础上寻找样本之间和样本组合之间的相似程度，按相似程度大小将样本逐一归类形成一个亲疏关系谱系图，用以观察分类对象的差异和联系。

### 分类指标体系的建立

建立分类指标体系应尽可能全面地考虑各种因素，以达到客观评价物流节点的类型与物流节点所服务区域的类别适应性的目的。

#### 1、物流节点发生的物流量及其发展水平

由于物流节点的建设投资大、建设周期长，所以物流节点的类型确定不仅要适应现在发展的需要，还要适应将来发展的需要。故指标的取值应取近期、中期和远期的平均值。本文取用的分别是2004年、2005年、2006年、2010年和2020年的平均值。

(1)物流节点的物流量。是反映物流节点作业能力的指标。传统上反映物流量的主要指标是吞吐量和周转量。但是，这两个指标无法适应多种物品小批量、高频度的趋势，如物流节点的顾客距离较远，则周转量越大，费用也越高。如以吨公里最大为决策目标，则物流节点与顾客的距离越远，周转量越大。这

显然违背设置物流节点的根本目的。故本文采用第三方物流作业量进行衡量。(2)物流节点作业量的发展水平。可以采用第三方物流作业量的增长率加以衡量。

## 2、工商业发展水平

工商企业是物流服务需求主体，工商业的发展水平高，则说明对物流服务的需求或潜在需求大。物流节点在此布局，一方面要考虑有助于促进当地工商业的发展，另一方面应便于吸引物流企业入驻，提高运营效益。这是判定物流节点类型的重要依据。

### (1)工业发展水平。

较大的工业发展规模对于物流节点的发展具有很大的支持作用，有利于大型物流园区的建设和运营。该指标采用工业增加值加以衡量。

### (2)工业市场物流客户潜在规模。

这对投资于物流节点的企业有重要影响，有利于高层物流节点的发展。此指标可采用工业总产值500万元以上工业企业数进行衡量。

### (3)地区零售市场规模。

国民经济各有关行业通过各种渠道向居民和社会集团供应生活消费品，均需要通过物流服务得以实现，其规模大小对于建设不同层次的物流节点具有重要影响。此指标可用社会消费品零售总额加以衡量。

### (4)工业总产值。

以地区工业总产值进行衡量。该值越大，表明该物流节点所服务地区的工业实力越强，物流节点提供的物流服务的功能也越全面。

### (5)商业发展水平。

此指标可用批发零售贸易总额加以衡量。

### (6)与物流相关行业的产值。

运输、仓储是物流环节中最重要和最基本的环节。同样运输、仓储业的发展水平也可以用来衡量物流节点所服务区域的物流服务需求程度的高低。采用运输仓储业产值占GDP的百分比加以衡量。

## 3、对外经济贸易发展水平

### (1)进出口贸易发展规模。

此指标用进出口贸易总额加以衡量。

### (2)进出口企业规模。

可采用有进出口实绩的企业数加以衡



量。4、区域交通运输区位优势 物流节点作为物流诸要素活动的主要场所，为保证物流作业的顺畅进行，必须具有良好的交通运输联络条件，(1)物流节点所在区域的货物运输量。可以从一个侧面表明运输物流市场的供给情况，反映运输业的发展水平。一般包括铁路、公路货运量和港口吞吐量。此指标可用地区货物运输总量加以衡量。(2)交通通达度。用路网密度能很好地表明物流节点所服务地区的交通通达质量，该因素可以用铁路网及公路网密度加以衡量。(3)物流节点货物平均运距。表明一般情况下物流节点可能的覆盖范围。可采用地区货物周转量与地区总货运量之比进行衡量。(4)交通运输设施的发展水平。交通运输设施的发展水平较高的地区，较有利于未来物流节点的集疏运。可用交通运输设施投资的增长率加以衡量。5、用地条件(1)土地价格。物流节点的建设需要占用大面积的土地，所以土地价格的高低将直接影响物流节点的规模大小。有的区域鼓励物流企业的发展，对在当地建设物流节点予以鼓励支持，土地的获得就相对容易，地价及地价以外的其他土地交易费用也可能比较低。该指标用单位土地的开发成本进行衡量。(2)大面积土地的可得性。用预留用地规模指标进行衡量。6、环境保护要求 物流节点的设置需要考虑保护自然环境与人文环境等因素，尽可能降低对城市生活的干扰，对于大型的物流节点应尽量设置在远离市区的地方。物流节点对环境的影响程度衡量的取值，可考虑当物流节点建在城市边缘取值为3：建在市区取值为1；建在市中心和城市边缘之间的取值为2。物流节点类型的确定以台州市为例，结合台州城市形态、交通运输网络布局及各市县经济发展状况，在城市不同方位、多种运输方式

衔接地及高速公路汇集处，规划了11个物流节点。分别是：  
椒江海门港；路桥螺洋；临海大田；黄岩新前，  
温岭箬横；三门健跳港，仙居白塔；二门珠岙；天台新城；玉环楚门；仙居下各(临海白水洋)。

1、指标的筛选 由于在“2.广节中所建立的指标中存在着较多的信息重叠。直接用来分析问题，不但模型复杂，而且还会因为指标间存在的多重共线而引起较大的误差，所以必须要对初始建立的指标进行筛选。其方法主要采用指标相关性分析和空间差异度分析。据以对初始建立的指标进行取舍，以构建优化的确定物流节点类型的指标体系。从对建立的17个指标进行指标相关性分析和空间差异度分析可以得出：社会消费品零售总额和运输仓储业产值占GDP的百分比这两项指标的空间差异度均小于0.5，所以应将这两项指标予以剔除。第三方物流作业量与地区货物运输总量的相关性大于0.9，且地区货物运输总量的空间差异度要小于第三方物流作业量的空间差异度，所以将地区货物运输总量这项指标精简。通过对指标进行分析，剔除社会消费品零售总额、运输仓储业产值占GDP百分比、地区货物运输总量这3项指标，物流节点类型确定的指标体系由14项指标构成。

2、聚类分析 利用统计软件SPSS的层次聚类法对11个物流节点样本进行聚类分析，得出图1。由图1看出，1、2、3号物流节点可以分为一类，剩下的8个物流节点分为一类。因为1号物流节点处于海门港的附近，2号物流节点处于健跳港的附近，3号物流节点受到健跳港的影响，这3个物流节点进出口贸易总额和有进出口实绩的企业数都较大，要求这3个物流节点的服务功能要相对齐全；又有来自内地的物流量，使这3个物流节点的平均运距较大，

形成辐射的范围大，要求留有足够的用地空间，而这3个物流节点均处城市边缘地带，能够满足用地需要。这些相似性使这3个物流节点聚为一类，具备发展物流园区的条件，所以将椒江海门港、三门健跳港及三门珠岙3个物流节点，定位为物流园区。剩下的8个物流节点，由于并不具有明显的物流园区条件，所以将其定位为物流中心。总结对物流节点类型的确定，可以明确政府的职能。在硬件建设方面，政府应该按照物流园区、物流中心的不同特性要求，有计划的进行基础设施的投资与建设。在软件方面，政府应该更加明确的加大建设物流园区的补贴力度，且为入驻物流园区的企业提供各种优惠政策。百考试题收集整理。"#F8F8F8" 100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 [www.100test.com](http://www.100test.com)