



物流类专业精品教材

物流概论

物流概论

WULIU GAILUN

主
编
姚镇城
梁乃锋

主 编 姚镇城 梁乃锋

北京出版集团公司
北京出版社

北京出版集团公司
北 京 出 版 社

图书在版编目 (CIP) 数据

物流概论 / 姚镇城, 梁乃锋主编. —北京: 北京出版社, 2018.7 (2022 重印)

ISBN 978-7-200-14125-2

I. ①物… II. ①姚…②梁… III. ①物流—高等学校—教材 IV. ① F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2018) 第 121558 号

物流概论

WULIU GAILUN

主 编: 姚镇城 梁乃锋

出 版: 北京出版集团公司

北 京 出 版 社

地 址: 北京北三环中路 6 号

邮 编: 100120

网 址: www.bph.com.cn

总发行: 北京出版集团公司

经 销: 新华书店

印 刷: 定州市新华印刷有限公司

版印次: 2018 年 7 月第 1 版 2022 年 4 月修订 2022 年 4 月第 2 次印刷

开 本: 787 毫米 × 1092 毫米 1/16

印 张: 14

字 数: 269 千字

书 号: ISBN 978-7-200-14125-2

定 价: 39.00 元

如有印装质量问题, 由本社负责调换

质量监督电话: 010-82685218 010-58572162 010-58572393

目 录

项目一 物流概述	1
任务一 物流的概念、分类、特征与行业组成	1
任务二 物流的产生、发展	10
任务三 物流在国民经济中的地位与作用	22
项目二 物流管理	29
任务一 仓储管理	30
任务二 运输管理	38
任务三 配送管理	45
任务四 包装	51
任务五 装卸搬运	57
任务六 流通加工	62
任务七 物流信息	69
项目三 企业物流	74
任务一 企业物流概述	74
任务二 MRP 的原理与运用	79
任务三 JIT 的原理与运用	87
项目四 电子商务物流	93
任务一 电子商务概述	93
任务二 电子商务与物流的关系	101
任务三 电子商务环境下的物流模式	107
项目五 第三方物流	111
任务一 第三方物流理论	111
任务二 第三方物流的客户服务	116
任务三 第三方物流的优势	121
项目六 绿色物流	126
任务一 认识绿色物流	126
任务二 绿色物流的途径	133
任务三 绿色物流的价值	138

项目七 国际物流	141
任务一 国际物流概述	141
任务二 国际物流系统	152
项目八 物流标准化	159
任务一 物流标准化概述	159
任务二 物流标准化方法	164
任务三 物流标准化内容	170
任务四 物流标准化现状	175
项目九 物流网络布局	181
任务一 物流网点布局概述	181
任务二 一元网点布局	188
任务三 多元网点布局	193
项目十 供应链管理	199
任务一 供应链概述	199
任务二 供应链的系统设计	206
任务三 供应链管理的方法	213
参考文献	218

项目一 物流概述

知识目标

- ① 掌握物流的概念，了解物流概念的演变历史。
- ② 理解物流的分类与特征。
- ③ 了解物流的行业组成。

能力目标

- ① 掌握物流概念的内涵。
- ② 能够区分不同物流类别，总结归纳出不同物流类别的特征。

素养目标

- ① 树立现代物流的观念。
- ② 逐步树立物流从业人员应有的敬业意识、责任意识和上进意识。

重点难点

重点

- ① 理解物流概念。
- ② 掌握现代物流行业的组成。

难点

- ① 理解物流概念的内涵。
- ② 理解物流在国民经济中的地位和作用。

任务一 物流的概念、分类、特征与行业组成

导入任务

业务背景

中国物流业发展大趋势

根据中国物流与采购联合会提供的权威信息：2016 年，全国货运量达到 440 亿吨，已经是两个世界第一，一个国内第一：

- (1) 公路货运量、铁路货运量、港口货物吞吐量多年来居世界第一位；
- (2) 快递业务量突破 300 亿件，继续稳居世界第一；
- (3) 2016 年，物流业从业人员超过 5000 万，占全国就业人员的 6.5%，其中，邮政快递业从业人员为 245 万，同比增长 22%。物流业是吸纳就业的最重要行业之一。

2016 年，我国社会物流总费用超过 11 万亿元，已经超过美国，成为全球最大的物

流市场。中国物流业发展呈现出以下趋势：

(1) 网上零售已经成为重要的消费力量。据媒体报道，2016 年我国人均 GDP 超过 8800 美元。2016 年，社会消费品零售总额为 33 万亿元，增速高于同期 GDP 增速 3.7 个百分点。其中，网上零售额占社会消费品零售总额的 15.7%。最终消费对经济增长的贡献率为 65%。

(2) 消费型物流需求持续高涨。中国物流与采购联合会的数据显示，2016 年，我国单位与居民物品物流总额为 7251 亿元，同比增长 43%，有持续加快趋势。2016 年，中物联发布的中国电商物流运行指数年均达到 156 点，反映全年电商物流业务增速超过 50%。扩大消费，特别是电商消费带动物流增长趋势明显。

(3) 智慧物流加快转型升级。2016 年，物流企业在物流大数据、物流云、物流模式和物流技术四大领域的市场规模超过 2000 亿元。预计到 2025 年，智慧物流市场规模将超过万亿元。

工作任务

分析物流的行业构成

知识准备

一、物流概念

物流从字面上理解就是“物资”的“流动”或“流通”。实际上，物流概念中的“物”一般不仅指具有实体形态的物资材料、商品货物等，在商品经济形态下，商品物资的转移是商品交易的表现，也就是说，表面上是商品物资的转移，实质上是商务的操作过程与资金的转移。我们这里的“物流”对象应该是包括了有实体形态的商品物资，还有相关的商务信息与对应的资金。

“流”一般指流动，那么是在哪一个领域的流动呢？如果仅仅认为是流通领域，即伴随商品交换而发生的移动，那是不够全面的。因为在生产领域中有物料按工艺流程发生移动，而在消费领域中有物料按消费者生活需要发生移动，如商品的分拣、配送和用后回收等。当然，这种流动或移动是有规律的，大致是经历供应商、生产商、经销商（分别有批发商、零售商），然后到消费者及回流的过程，我们也把这个一环扣一环的过程称为“供应链”。因此，“物流”总的来说就是发生在供应链的物资流与相应的商务信息流和资金流。

“物流”（Logistics）的英语字面意义从属于军事范畴，即所谓的“后勤”。物流管理在第二次世界大战后应用于企业管理，其初期的研究和传播附属于市场营销名下。“Physical Distribution”这一词组于 20 世纪 50 年代中期从美国传入日本后，被直译成“物的流通”。1979 年 6 月，我国物资工作者代表团赴日本参加第三届国际物流会议，在考察报告中首次正规引用“物流”这一术语。1989 年 4 月在北京召开的第八届国际物流会议结束后，“物流”一词在我国才日益推广开来，而学术界对物流管理的概念及理论的研究始终不够深入、系统。

美国物流管理协会（CLM）于1962年对物流做了一个精要的概括：“所谓物流，即以最高效率和最大成本收益，满足顾客需要为目的，从商品的生产地点到消费地点，对包括原材料、在制品、最终成品及其相关信息的流动与储存，进行设计、实施和控制的过程。”

我国在2001年将物流定义为：物流是物品从供应地向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有机结合[中华人民共和国国家标准物流术语（GB/T 18354-2001）]。

二、物流分类

社会经济领域中的物流活动无处不在，对于各个领域的物流，虽然其基本要素都存在且相同，但由于物流对象不同，物流目的不同，物流范围、范畴不同，形成了不同的物流类型。在对物流的分类标准方面目前还没有统一的看法，主要的分类方法有以下几种：

1. 按物流的作用分类

（1）供应物流

企业为保证本身生产的节奏，不断组织原材料、零部件、燃料、辅助材料供应的物流活动，这种物流活动对企业生产的正常、高效进行起着重大作用。企业供应物流不仅是以保证供应的目标，而且还处在最低成本并以最少消耗、最大的保证来组织供应物流活动的限定条件下，因此，就带来很大的难度。企业竞争的关键在于如何降低这一物流过程的成本，可以说是企业物流的最大难点。为此，企业供应物流就必须解决有效的供应网络、供应方式、零库存在的问题。

（2）销售物流

销售物流是企业为保证本身的经营效益，伴随销售活动，不断将产品所有权转给用户的物流活动。在现代社会中，市场是一个完全的买方市场，因此，销售物流活动带有极强的服务性，以满足买方的需求，最终实现销售。在这种市场前提下，销售往往以送达用户并经过售后服务才算终止。因此，销售物流的空间范围很大，这是销售物流的难度所在。在这种前提下，企业销售物流的特点，便是通过包装、送货、配送等一系列物流活动实现销售，这就需要研究送货方式、包装水平、运输路线等，并采取各种诸如少批量、多批次、定时、定量配送等特殊的物流方式达到目的。因而，其研究领域是很宽的。

（3）生产物流

生产物流指企业在生产工艺中的物流活动。这种物流活动是与整个生产工艺过程伴生的，实际上已构成了生产工艺过程的一部分。企业生产过程的物流大体为：原料、零部件、燃料等辅助材料从企业仓库或企业的“门口”开始，进入到生产线的开始端，再进一步随生产加工过程一个一个环节地流，在流的过程中，原料等本身被加工，同时产生一些废料、余料，直到生产加工终结，再流至生产成品仓库，便终结了企业生

产物流过程。

过去，人们在研究生产活动时，主要注重一个一个的生产加工过程，而忽视了将每一个生产加工过程串在一起，使得一个生产周期内，物流活动所用的时间远多于实际加工的时间。所以企业生产物流的研究，可以大大缩减生产周期，节约劳动力。

（4）回收物流

企业在生产、供应、销售的活动中总会产生各种边角余料和废料，这些东西回收是需要伴随物流活动的，而且，在一个企业中，如果回收物品处理不当，往往会影响整个生产环境，甚至影响产品的质量，也会占用很大空间，造成浪费。

（5）废弃物物流

废弃物物流是指对企业排放的无用物进行运输、装卸、处理等的物流活动。废弃物物流没有经济效益，但是具有不可忽视的社会效益。

2. 按物流系统性质分类

（1）社会物流

社会物流是全社会物流的整体，所以人称宏观物流。社会物流是指超越一家一户的以一个社会为范畴面向社会为目的的物流。这种社会性很强的物流往往是由专门的物流承担人承担的，社会物流的范畴是社会经济大领域。社会物流研究再生产过程中随之发生的物流活动，研究国民经济中的物流活动，研究如何形成服务于社会、面向社会又在社会环境中运行的物流，研究社会中物流体系结构和运行，因此带有宏观性和广泛性。

（2）行业物流

同一行业中的企业是市场上的竞争对手，但是在物流领域中常常互相协作，共同促进行业物流系统的合理化。如日本的建设机械行业，提出行业物流系统化的具体内容有：

各种运输手段的有效利用建设共同的零部件仓库，实行共同配送；建立新旧设备及零部件的共同流通中心；建立技术中心，共同培训操作人员和维修人员；统一建设机械规格等。

又如在大量消费品方面采用统一传票，统一商品规格，统一法规政策，统一托盘规格，包装模数化等。行业物流系统化的结果使参与的各个企业都得到相应的利益。

（3）企业物流

从企业角度上研究与之有关的物流活动，是具体的、微观的物流活动的典型领域。企业物流又可以区分为具体的物流活动：供应物流、生产物流、销售物流、回收与废弃物物流。

3. 按照物流活动的空间分类

（1）地区物流

地区物流的地区可按行政区域、经济圈、地理位置划分。

（2）国际物流

国际物流是相对国内物流而言的，是不同国家之间的物流。它是国内物流的延伸和进一步扩展，是跨国界的、流通范围扩大的物的流通，它是国际贸易的必然组成部分。

国际物流是随着国际经济大协作、工业生产社会化和国际化的发展而产生的，跨国公司的发展使得一个企业的经济活动范畴可以遍布全球，国家之间原材料与产品的流通也随之发达。

三、现代物流特征

随着现代物流的发展，它也表现出许多特征，而这些特征又具有不同属性，物流的现代化特征或者说现代物流的特征具有科学属性、技术属性、经济属性、管理属性和社会属性。

需要说明的是，由于科学技术的发展出现了交叉学科和边缘学科，因此，在划分现代物流的特征属性过程中，人们往往是很难区分出现代物流的特征属性的。例如，有时难于区分科学属性和技术属性，有时难于区分经济属性和管理属性。现代物流的各种属性相互影响、相互促进、相互交叉、相互包含，既有区别又有联系，形成了复杂多变的现代物流。

另外，如同人类社会文明发展是一个进程一样，现代物流的特征是发展的、动态的，因此，现代物流的特征也是不断变化的。为了比较准确地分析现代物流的特征，我们在现代物流的科学属性、技术属性、经济属性、管理属性以及社会属性范围内分析现代物流的主要特征，目的是探讨现代物流的本质，探讨现代物流与传统物流区别的同时，进一步探讨现代物流的发展趋势。

现代物流主要有以下几种特征：

（1）科学系统化。现代物流的发展经历了从 Physical Distribution 到 Logistics 再到 3PL 和 4PL 的历程，物流已经成为一门学科。物流的科学化表现为在发达国家拥有专门的物流科研机构 and 从事物流科学研究的专业人员，并已经建立了完整、系统、全面的物流科学研究、教育和培训体系。

在物流科学的发展过程中，物流作为一门年轻的学科不断地从其他学科中汲取营养，不断地采用和应用其他学科的成果（如分销管理、运输管理、物资管理和其他技术学科），从而形成了一个相对独立的学科。与此同时，物流又与其他学科（如市场营销、运作管理、供应链管理、电子商务等）融会贯通，促进了整个管理科学的发展。

物流系统化是系统科学在物流管理中应用的结果。系统科学在物流管理领域中得到了广泛的应用，人们利用系统科学的思想和方法建立物流系统，包括社会物流系统和企业物流系统。

（2）自动智能化。自动智能化是指物流作业过程的设备和设施自动化，包括运输、装卸、包装、分拣、识别等作业过程。例如，自动识别系统、自动检测系统、自动分拣系统、自动存取系统和自动跟踪系统等。物流自动化可以方便物流信息的实时采集与跟踪，提高整个物流系统的管理和监控水平等。物流自动化的设施包括条码自动识

别系统、自动导向车系统（如 AGVS）、货物自动跟踪系统（如 GPS）等。

（3）标准化。在物流管理的发展过程中，从企业物流管理到社会物流管理都在不断地制定和采用新的标准。从物流的社会角度看，物流标准可以分为企业标准和社会标准；从物流的技术角度看，物流标准可以分为产品、技术和管理等标准。

（4）精益化。精益生产方式是由日本企业创立的生产方式，精益生产涉及准时化生产、全面质量管理、并行工程、团队作业等工作方式，其特点就是多品种、小批量、低消耗和高质量。精益的核心思想是用尽可能少的生产要素创造尽可能多的满足用户需求的价值。精益思想在物流管理的运用主要体现在降低成本、提高价值。

（5）网络化。现代电子技术和产品在物流管理中的广泛应用使得物流自动化、智能化、实时化、可视化和电子化。从计算机静态管理到点对点信息交换的动态管理，形成网络信息交换。在讨论物流网络时，“网络”有两种含义或理解：一是指物理网络或实体网络；二是指信息网络（利用电子网络技术进行物流信息交换，根据物理网络的发展需要，企业应用网络技术建立起信息网络）。

（6）个性化。物流个性化指的是个性化需求和个性化服务。

（7）专业化。社会分工导致了专业化，导致了物流专业的形成。物流专业化主要包括两个方面，一是在企业中，物流管理作为企业一个专业部门独立存在并承担专门的职能；另一方面，在社会经济领域中，出现了专业化的物流企业，物流企业提供着各种不同的物流服务，并进一步演变成为服务专业化的物流企业。

（8）协同化。在传统的供需关系中更多的是买卖关系，而在现代物流中，供需关系包括了更多的协同因素，甚至成为战略合作关系。现在的企业竞争实质上是企业供应链之间的竞争。物流的协同化是指供应链中的各个企业以及企业内部围绕着核心企业的物流协调同步运作。传统的合作和协作是不同的，合作是横向的，协作是纵向的，协同是协作各方利益均沾的共同目标。

（9）规范法制化。物流规范化是指在全社会范围内建立了各种物流规范，包括非物流企业内部的各种物流规范、物流企业内部的各种规范、物流行业的企业行为规范以及物流从业人员的行为规范。在法律体系中，建立针对物流企业和物流产业的各种法律法规，以及在相关的法律中对物流做出相应的规定。

（10）社会化。社会化是指社会中的任何组织机构对物流的需求不再单纯地由自己内部完成而是由社会其他专门的物流组织机构完成。物流从自给自足的生产方式转变为在一定社会分工条件下的专业化和社会化的生产方式。随着社会化的进一步发展和完善，不仅社会物流需求社会化，而且物流组织机构也需要实现现代化，从而实现真正广泛意义的物流社会化。

（11）国际全球化。自然资源的分布和国际分工导致了国际贸易、国际投资、国际经济技术合作，由此产生了货物和商品的转移，从而带动了国际运输和国际物流的产生与发展。物流的国际化一般表现在两个方面：一是其他领域的国际化产生了国际物流的需求，即国际化的物流；二是物流领域自身的国际化。

操作指导

第一步 物流的行业构成

(1) 交通运输业。交通运输业是现代物流业的主体行业，包括以下内容：

①铁道运输业，主要是货运部分，从事的有整车运输业务、集装箱运输业务、混载运输业务和行李托运业务。铁道运输的优势在于能承担低成本的中长距离大宗货运。

②汽车货运业，分别有一般汽车货运和特殊汽车货运。后者指专运长、大、重或危险品、特殊物品的货运业。汽车运输的优越性在于可以提供短距离下迅速、便利，即“门到门”的服务，相比其他运输方式更能承担小批量、多频次的配送业务。因此，在发展物流业的形式下，汽车运输业也会面临强势的发展。

③水道运输业，分别有远洋、沿河、内河三大类别的船舶运输。

④航空运输业，它主要解决价值较高、运输速度要求快的物品在较远距离的运输活动。大多与其他运输方式配合使用。

(2) 仓储业。仓储业的业务指为客户提供产品储存、维护及保养服务，对产品进行保质保量，通过储存达到保证物资供给的目的。这是工商企业的物流活动中不可或缺的一个环节，通过保有库存达到保证生产和销售连续进行。虽然这是一个传统物流活动内容，但是在现代物流管理中占有极其重要的地位。现代物流业的存储环节还有更大的发展前景，除了保管货物，还要承接大量流通加工业务，如分割、分拣、组装、标签贴敷、商品检验、备料发送等。另外，它和运输业还不同程度地承担了物流中分量很重的装卸业务。

(3) 通运业。通运业在物流中起了很重要的沟通中介作用，例如集装箱联运业、运输代办业、行李托运业、集装箱租赁经营业和托盘联营业等。

(4) 配送业。配送业指短距离、小批量的送货上门。这是物流活动中链接到消费者的不可忽视的环节，它还包括了速递业，这在我国是一个新兴的、将容纳大量劳动力的行业。

(5) 物流软件业。物流软件业是一个新兴的软件产业，主要结合现代物流的信息化、自动化和智能化等发展趋势，为物流管理的各个环节提供专业化的管理、操作软件，提高物流管理的效率和精度。

(6) 其他。物流产业还包含一些其他配套产业，主要有物流设施设备供应商、物流管理专业化教育培训业、物流管理咨询服务业以及物流业务代理服务业等。这些配套产业为现代物流管理提供设施设备、人力资源、智力支持以及中间服务。

学习拓展

新型服务业之物流业：战略型物流人才紧缺

现代物流业是融合运输、仓储、货运代理和信息等行业的复合型服务产业，作为新型服务业，在我国起步较晚，从1978年引进物流概念以来，直到2006年国家“十一五”规划才确立物流产业地位。从产业周期的角度来看，我国的现代物流业还处

于成长初期。尽管近年来,我国现代物流业发展很快,但总体水平落后,还不能适应国民经济发展的需要。

数据显示,目前发达国家社会物流费用与GDP的比率一般在9%~10%,而我国2008年的该项比率是18.1%,高出发达国家一倍左右。这表明我国物流业发展与发达国家的差距很大,但同时说明发展潜力也很大。

物流产业调整振兴规划的出台,是我国物流业加快发展的重大机遇。随着物流业的快速发展,市场对物流人才的需求也将大幅增加。物流岗位的工作性质不同,对物流人才的需求也不尽相同。物流业所需要的人才,不仅仅是学习物流工程或物流管理专业的人才,而是更广泛的专业人才,如国际经济与贸易、市场营销、电子商务、英语、法律、交通运输、计算机等人才。整体而言,物流企业的发展对人才的需求,大概可分为3个层次,一是战略型物流人才,二是管理型物流人才,三是技能型物流人才。

一般来说,战略型物流人才是指具有较强的战略判断和把握能力,能够敏锐地发现市场的变化,需要从事企业发展方向研究的高级管理和研究人才。高层次物流人才的特点是通晓物流活动全局,具有前瞻性思维,熟知至少一个行业或一种模式的物流理论与应用,能从战略上分析和把握其发展特点和趋势。

管理型物流人才是指系统化的物流管理人才,在企业中对物流活动进行计划、组织、指挥、监督、控制、调节工作,其特点是精通现代物流商务活动,同时具备足够的物流技术知识,善于提出满足物流活动需求的方案。

而技能操作型物流人才是指在物流企业中从事设备的操作、维护,物流信息搜集、加工、整理,企业配送中心管理和经济核算,储存、运输、配送、货运代理、报关等从事具体工作的中初级实用型人才。

在今后一段时期,物流企业除仓储、运输、配送、搬运加工、货运代理等领域的物流人才紧缺以外,熟知电子商务物流、连锁经营、国际物流、物流成本控制分析与预测等相关知识和操作方法的国际性物流高级人才将更加缺乏。

不同地区对物流人才的需求状况也不一样。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。

由于珠三角地区空运方面比长三角和环渤海地区更占优势地位,因此,在航空方面需求的人才也比其他两个经济圈要多。这些岗位要求物流人才熟悉空运业务的相关知识,拥有一定的空运经验,具备较高的英语水平。

长三角地区在港口、航海贸易方面占据优势地位,对海运、报关、港口贸易方面的人才需求要比其他两个经济地区多。这些岗位要求从业人员有一定的从业证书,熟悉现代国际贸易、海运知识,有良好的英语沟通能力和熟练的计算机操作能力。

环渤海地区由于受传统工业的影响,物流业的发展也侧重于铁路公路运输、仓储、

采购。调查显示,环渤海地区招聘的物流岗位也以采购、运输、仓储类居多,这类岗位对物流人才的实际操作能力比较看重,强调工作经验。对于中高层部门经理则还要求有扎实的理论基础、熟练的计算机操作能力和一定的财务管理知识。

由于受地理条件的限制,中西部地区的物流企业以从事运输和仓储类的居多,国际物流和港口物流企业很少。从事物流职业的人员绝大多数都是从事低技能、劳动强度大的工作。但应看到,西部大开发政策的提出,对西部物流产业的发展起到了积极推动作用,随着西部物流产业的进一步发展,也将为物流人才提供广阔的发展空间。

从供给角度看,许多高校都设置了物流相关专业,但是否科班出身的毕业生就能顺利地在该行业找到自己的天地?现实中,一方面物流企业在招聘时往往招不到合适的人选;另一方面,物流专业人员选择的职业大多数以市场营销居多,涉及真正意义上的物流工作的较少。

这一方面是因为我国物流业处于初期发展阶段,对物流人才的有效需求还不足;另一方面,我国高校物流教育正处于摸索阶段,而且物流教育参差不齐,高校将实际操作同理论相结合方面显得薄弱,缺乏实践经验,毕业生所掌握的专业技能和视角与企业需求还有较大的差距。这些都导致了物流人才供给与需求的矛盾。

高校毕业生是物流人才的主要来源之一,加强高等院校的物流学科和专业建设是提高物流人才各项知识和技能的最有效的途径。物流人才的培养,应该紧密结合物流业自身的特点,突出应用性和复合性。物流具有系统性和一体化以及跨行业、跨部门、跨地域运作的特点,同时企业面临降低成本的压力而增加对岗位多面手的需求,物流业对人才的需求主要体现在管理方面,它要求从业人员知识面要广,有较强的战略判断和把握能力,能够敏锐地发现中间市场的变化,还要有较强的动手操作能力。

思考练习

1. 现代物流业融合了哪些行业?
2. 今后一段时间,我国物流发展的重点领域有哪些?
3. 管理型物流人才需要具备哪些能力?

任务二 物流的产生、发展

➔ 导入任务

🌐 业务背景

中国物流行业的总体发展状况

1. 物流行业近年保持快速发展，社会物流效率不断提高

2013 年，我国物流业增加值为 3.9 万亿元，同比增长 8.5%。2006—2013 年，物流业增加值保持年均 12.5% 的增长率，我国物流行业总体保持快速发展。2014 年，我国物流业增加值为 3.5 万亿元，按可比价格计算同比增长 9.5%，占 GDP 的比重为 6.8%，占服务业增加值的比重为 14.8%。2015 年，全国物流业收入为 7.6 万亿元，同比增长 4.5%。2016 年 1—11 月，全国物流业收入为 7.0 万亿元，同比增长 5.3%。

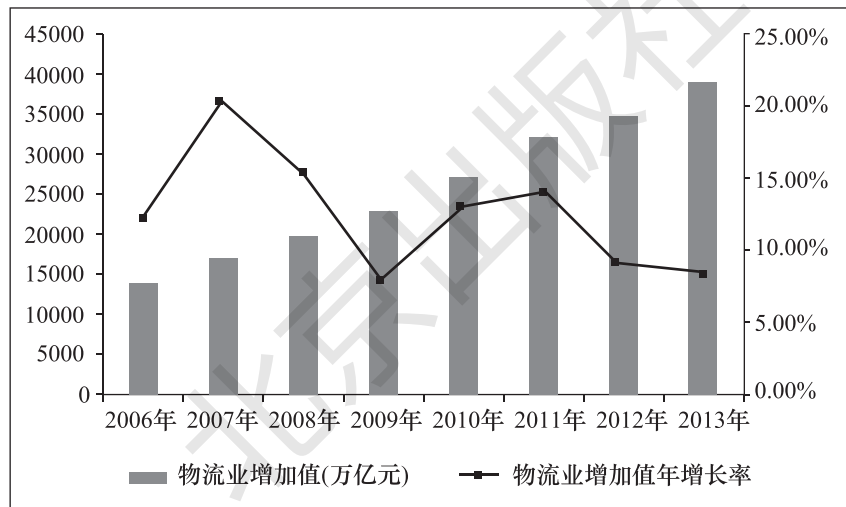


图 1-1 2006—2013 年物流业增加值的变动情况

社会物流总费用，是一定时期内国民经济各个部门用于物流活动的总支出，在一定程度上反映了社会对物流的总需求和总规模。而社会物流总费用占 GDP 比重是用来衡量社会物流成本水平高低的基本指标，该比重越低，表明社会总体物流效率越高，物流行业的现代化水平越高，因此也意味着物流行业的专业化、集中化水平越高。

根据国家发改委、国家统计局、中国物流与采购联合会共同发布的《全国物流运行情况通报》（2006—2015 年）的统计数据，自 2006 年以来，我国社会物流总费用逐年增长，体现了社会经济活动对物流总需求的日益增长。社会物流总费用占 GDP 的比重从 2006 年的 18.3% 下降到 2015 年的 16.0%，2016 年上半年社会物流总费用占 GDP 的比重为 14.6%，社会总体物流效率有所提升。

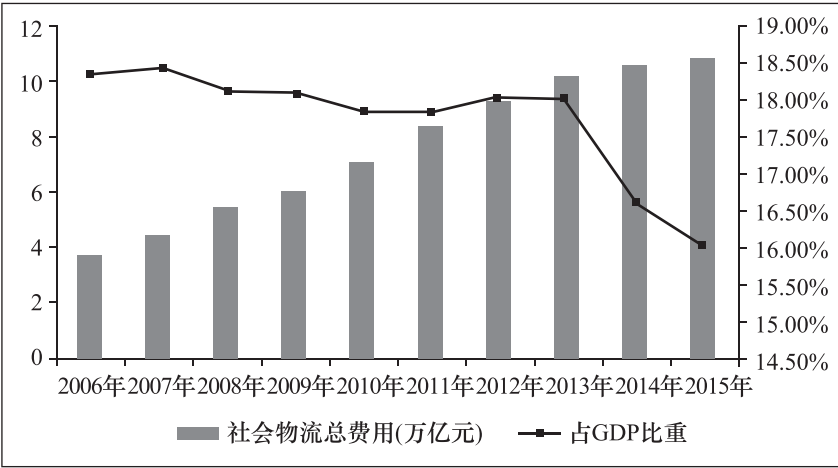


图 1-2 2006—2015 年社会物流总费用及其占 GDP 的比重

我国当前正处于物流业高速发展时期，但同发达国家相比，物流费用占据经济体量的比例仍处在高位，物流成本居高不下是我国物流业发展所面临的最大问题，也是制约经济健康发展的瓶颈之一。

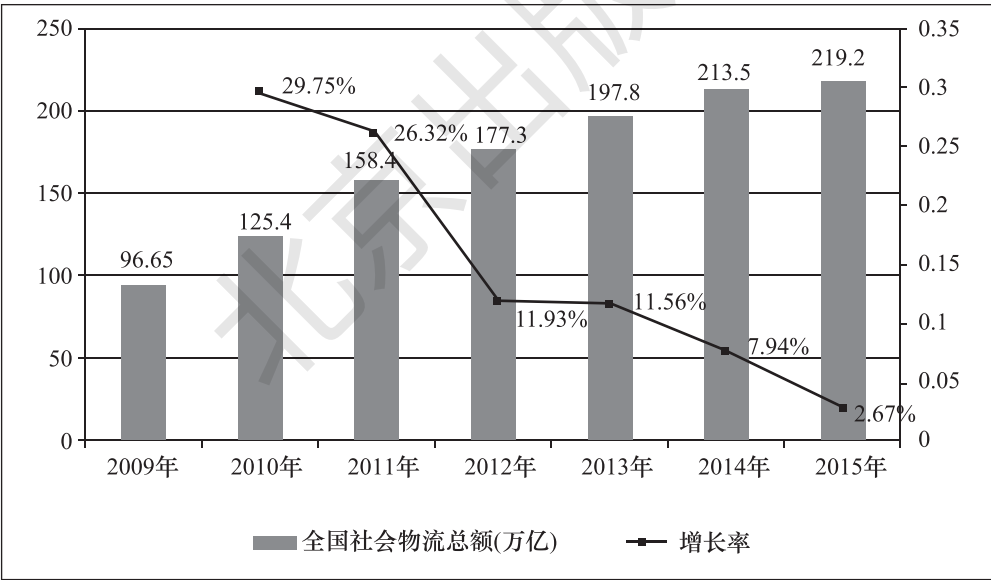


图 1-3 2009—2015 年全国社会物流总额

2. 物流行业与宏观经济的发展密切相关

物流行业的发展与宏观经济密切相关。在某种程度上，物流行业是反映宏观经济运行情况的晴雨表。由于物流业增加值等于物流产业的总产值扣除中间投入后的余额，因此该指标也反映了物流产业对国内生产总值的贡献。

2014 年，我国物流业增加值为 3.5 万亿元，按可比价格计算同比增长 9.5%，占 GDP 的比重为 6.8%，占服务业增加值的比重为 14.8%。统计数据显示，我国物流业增

加值年增长率与 GDP 增长率具有很高的相关性（如图 1-4 所示）。2006 年至 2014 年，按可比价格计算，我国 GDP 保持着年均 10% 以上的增长，物流业增加值则保持年均 13% 以上的增长率。“十三五”期间，预计我国 GDP 将保持年均 6.5% 以上的增长，意味着我国物流业也有望继续保持相对快速增长的趋势。

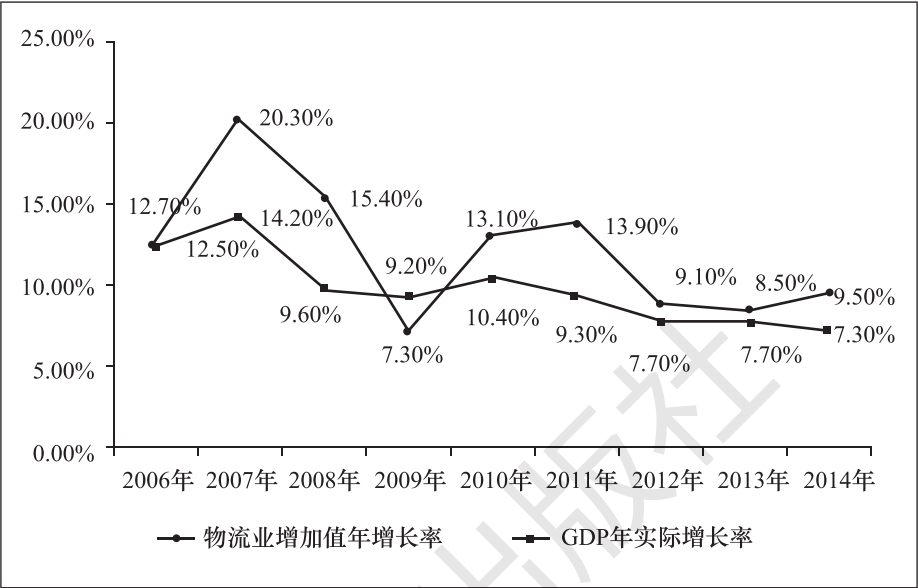


图 1-4 2006—2014 年我国物流业增加值与 GDP 年实际增长率的变动情况

3. 物流行业不断得到国家政策的鼓励和支持

物流行业作为国民经济的重要组成部分，近年来不断得到国家有关政策的鼓励和支持。

表 1-1 国家鼓励和支持物流业的政策

时间	相关事件
2009 年 2 月	国务院审议通过了物流业调整振兴规划，正式将物流行业纳入国家十大产业振兴规划
2011 年 3 月	《中华人民共和国国民经济和社会发展第十二个五年规划纲要》，提出在“十二五”期间，要大力发展现代物流业，并加快建立社会化、专业化、信息化的现代物流服务体系，大力发展第三方物流，推广现代物流管理，提高物流智能化和标准化水平
2011 年 6 月	国务院常务会议研究部署了推动物流业发展的 8 项配套措施，业内称为“国八条”。包括切实减轻物流企业税收负担、加大对物流业的土地政策支持力度、促进物流车辆便利通行、改进对物流企业的管理、鼓励整合物流设施资源、推进物流技术创新和应用、加大对物流业的投入、促进农产品物流业发展等
2011 年 8 月	国务院发布了《国务院办公厅关于促进物流业健康发展政策措施的意见》（国办发〔2011〕38 号），业内称之为物流业“国九条”。“国九条”在“国八条”的基础上进一步进行了扩充，是对其进一步的加强，主要涉及税收、土地资源、公路收费、物流管理体制、行业资源整合、技术创新应用、资金扶持以及农产品物流等九大方面

续表

时间	相关事件
2012 年 5 月	国家发改委联合其他九部委,发布了《关于鼓励和引导民间投资进入物流领域的实施意见》(发改经貿〔2012〕1619 号)。该实施意见是在《国务院关于鼓励和引导民间投资健康发展的若干意见》(国发〔2010〕13 号)和物流业“国八条”的基础上,针对民间资本进入物流行业的专项实施意见。该意见特别提出“引导民间资本投资第三方物流服务领域”,并提出要为此尽快推出相关的管理体制。此外,意见提出了要为民营物流企业创造公平规范的市场竞争环境,并鼓励民营物流企业做强做大
2013 年 5 月	国务院办公厅发布了《深化流通体制改革加快流通产业发展重点工作部门分工方案》(国办函〔2013〕69 号)。分工方案明确指出,要大力发展第三方物流,促进企业内部物流社会化。加强城际配送、城市配送、农村配送的有效衔接,推广公路不停车收费系统,规范货物装卸场站建设和作业标准。另外,分工方案还提出将信息化建设作为发展现代流通产业的战略任务,加强规划和引导,推动营销网、物流网、信息网的有机融合
2013 年 6 月	交通运输部印发了《关于交通运输推进物流业健康发展的指导意见》,意见明确指出培育物流行业龙头骨干企业,引导传统货运企业扩大经营规模和服务范围,拓展经营网络,对符合资质条件的大型运输企业在设立分支机构、增设经营网点等方面提供便利条件。鼓励具备一定条件的企业向综合物流服务商转型发展。实现到 2020 年,全国基本建成便捷高效、安全绿色的交通运输物流服务体系,传统交通运输业转型升级取得明显突破,物流效率和服务水平显著提升的发展目标
2014 年 6 月	国务院常务会议通过《物流业发展中长期规划》,确定了物流行业相关的 12 项重点工程。规划明确指出物流行业发展要按照加快转变发展方式、建设生态文明的要求,适应信息技术发展的新趋势,以提高物流效率、降低物流成本、减轻资源 and 环境压力为重点,以市场为导向,以改革开放为动力,以先进技术为支撑,积极营造有利于现代物流业发展的政策环境,着力建立和完善现代物流服务体系,加快提升物流业发展水平,促进产业结构调整和经济体制增效升级,增强国民经济竞争力,为全面建成小康社会提供物流服务保障。到 2020 年基本建成现代物流服务体系,提升物流业标准化、信息化、智能化、集约化水平,提高经济整体运行效率和效益
2014 年 10 月	国务院印发《物流业发展中长期规划(2014—2020 年)》,进一步明确了物流行业的发展方向。规划明确指出要基本建立布局合理、技术先进、便捷高效、绿色环保、安全有序的现代物流服务体系,物流的社会化、专业化水平进一步提升,物流企业竞争力显著增强,物流基础设施及运作方式衔接更加顺畅,物流整体运行效率显著提高,全社会物流总费用与国内生产总值的比率由 2013 年的 18%下降到 16%左右,物流业对国民经济的支撑和保障能力进一步增强。物流业增加值年均增长 8%左右,物流业增加值占国内生产总值的比重达到 7.5%左右。第三方物流比重明显提高
2016 年 3 月	国家正式发布《中华人民共和国国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》,提出在“十三五”期间,加强物流基础设施建设,大力发展第三方物流和绿色物流、冷链物流、城乡配送。实施高技术服务业创新工程。引导生产企业加快服务环节专业化分离和外包。建立与国际接轨的生产性服务业标准体系,提高国际化水平

续表

时间	相关事件
2016 年 7 月	交通部印发《综合运输服务“十三五”规划》。规划明确指出建设统一开放综合运输市场体系。“十三五”期间，交通运输部将重点围绕建设统一开放的综合运输市场体系、提升综合运输通道服务效能、提高综合运输枢纽服务品质、构建便捷舒适的旅客运输系统、建设集约高效的货运物流体系、发展先进适用的运输装备技术、促进开放共赢的国际运输发展、加强运输从业人员职业化建设、深化运输安全保障能力建设、推动“互联网+”与运输服务融合发展、促进运输服务与相关产业联动发展等 11 个方面，全力打造综合运输服务升级版
2016 年 7 月	国家发改委印发了《“互联网+”高效物流实施意见》，以着力打破制约“互联网+”物流发展的体制障碍，加快调整完善政策法规，统一相关行业标准，创新制度供给，最大限度地释放企业创新发展的内生动力，增强市场活力

 工作任务

分析中国物流业发展历程

 知识准备

一、物流概念的产生

物流一词的起源，有各种各样的说法。一般认为物流（Logistics）是从古希腊语 Logistike（计算）演变而来的。但是，现代社会的物流，特别是作为经营领域的物流，实际上开始于第二次世界大战。物流概念的产生和发展大致经历了三个阶段，如表 1-2 所示。

1915 年，美国阿奇·萧在《市场流通中的若干问题》一书中就提到物流（Physical Distribution）一词，并指出物流是与创造需求不同的一个问题。20 世纪初，西方一些国家出现生产大量过剩、需求严重不足的经济危机，企业因此提出了销售和物流的问题，此时的物流指的是销售过程中的物流。

在第二次世界大战中，围绕战争供应，美国军队建立了后勤（Logistics）理论，并将其用于战争活动中。其中所提出的后勤是指将战时物资生产、采购、运输、配给等活动作为一个整体进行统一布置，以求战略物资补给的费用更低、速度更快、服务更好。后来后勤一词在企业中广泛应用，又有商业后勤、流通后勤的提法，这时的后勤包含了生产过程和流通过程的物流，因而是一个包含范围更广泛的物流概念。

因此，物流概念从 1915 年提出起，经过 70 多年的时间才有定论，现在欧美国家把物流称作 Logistics 的多于称作 Physical Distribution 的。Logistics 包含生产领域的原材料采购、生产过程中的物料搬运、厂内物流和流通过程中的物流或销售物流（即 Physical Distribution），可见其外延更为广泛。

表 1-2 物流概念的产生与发展

阶段	时间	相关人物、组织	定义或相关事件
物流概念的孕育阶段	1905年	琼斯·贝克 (Chauncey Baker)	与军备的移动与供应相关的战争的艺术的分支
	1915年	阿奇·萧 (A. W. Shaw)	《市场流通中的若干问题》首次在工商领域使用物流概念
	1918年	即时送货股份有限公司	公司宗旨是在全国范围内把商品及时送达批发商、零售商手中。这一举动被一些物流学者称为“物流活动最早文献记载”
	1922年	克拉克 (F. E. Clark)	在《市场营销原理》中将市场营销定义为“影响商品所有权的活动和包括物流的活动”
	1935年	美国销售协会	物流是包含于销售之中的物质资料和服务，在从生产地点到消费地点流动的过程中，伴随的种种经济活动
分销物流学阶段	20世纪50年代中—80年代中		分销物流学概念占据统治地位，且从美国走向世界，得到世界各国一致公认，形成一个比较统一的物流概念，产生和发展了物流学，形成了物流学派、物流产业和物流领域
现代物流阶段	20世纪80年代中至今		分销物流学阶段物流业的发展使全世界意识到物流不仅局限在分销领域，已经涉及包括企业物资供应、生产、分销以及企业废弃物再生等范围。分销物流概念已不能适应形势，应扩大物流内涵，采用 Logistics 作为物流概念

二、物流的发展

物流的发展经过了以下几个阶段然后逐步衍生为现代化物流理论。

早期阶段：1901 年，约翰·格鲁威尔在《农产品流通产业委员会报告》中讨论了农产品流通方面的问题，从理论上开始了对物流的认识。1915 年，阿奇·萧在《市场流通中的若干问题》一书中就提到物流一词。当时西方有些国家已经出现生产大量过剩、需求严重不足的经济危机，企业因此提出了销售和物流的问题，这时的物流指的是在销售过程中的物流。20 世纪 20 年代，美国著名的营销专家斐莱德·克拉克在《市场营销原理》一书中真正把物流活动提升到理论高度进行讨论与研究，Physical Distribution 一词也与物流联系起来。1935 年，美国销售协会对物流进行了进一步的阐述：“物流是包含于销售之中的物质资料和服务在从生产场所到消费场所的流动过程中所伴随的种种经济活动”。

萌芽阶段：在第二次世界大战期间，物流对于盟军的胜利起到了关键的作用，在当时被称为后勤管理（Logistics Management）。二战后，Logistics 的运作方法及理念在企业中被广泛采用，又有商业后勤、流通后勤的提法，这时的后勤包含了生产过程和流通过程中的物流，因而是一个包含范围更广的物流概念。

综合物流阶段：1962 年，著名管理大师彼得·德鲁克（Peter Druker）在《财富》杂志上发表了题为《经济领域的黑暗大陆》的文章。这篇文章首次提出物流领域的潜力，具有划时代的意义。这使得企业的决策者对物流的认识得到了提高，并开始把寻求成

本优势和差别化优势的视角转向物流领域，物流成为了企业的“第三利润源”。从此，企业物流管理领域正式启动。不久，人们又认识到原材料这段物流也同样存在巨大潜力，并且产品物流与原材料物流可以综合起来，这大大改进了对物流系统的管理。

供应链管理阶段：日本是在 20 世纪 50、60 年代引入“物流”这一名称的，从而全面推动了日本生产经营管理的发展。物流革新思想不仅渗透到了日本产业界，同时还渗透到了整个日本社会。

到了 20 世纪 70 年代，日本物流的发展进入了世界领先行列。1985 年美国物流管理协会正式将名称由 National Council of Physical Distribution Management 更名为 Council of Logistics Management，标志着现代物流理念的确立。与此同时，随着科学技术的发展、政策的放开、竞争的加剧，现代物流管理思想进一步发展，一体化物流管理的思想逐步形成。

操作指导

第一步 中国物流的储运时代

20 世纪 70 年代末，流通企业开始组建储运公司，从商品经营机构中分离出来。

第二步 中国物流的起步时期

一直到 1979 年，我国才开始使用物流一词。1979 年 6 月，我国物资工作者代表团赴日本参加第三届国际物流会议，回国后在考察报告中第一次引用和使用物流这一术语，并介绍了日本物流的发展情况。中国也开始对物流进行理论研究，而且是以探讨生产资料流通领域活动为主，对其他领域的物流涉及很少。这段摸着石头过河的时期，为以后中国物流的崛起打下了基础。到 1989 年 4 月，第八届国际物流会议在北京召开，物流一词的使用在中国日益普遍。

第三步 中国物流的崛起时期

90 年代中期，现代物流才在中国真正地崛起。1994 年广州宝供的出现，标志着中国本土第一个第三方物流企业的诞生，从而拉开了现代物流组织的序幕。另外，香港和记黄埔开始投资建设和经营珠三角地区的港口。与此同时，一些地方政府开始制定本地物流规划，出台发展物流的政策措施，加大物流基础设施的投资力度，并鼓励企业整合物流资源、引进和开发物流技术等。

第四步 中国物流的飞跃时期

2001 年中国物流与采购联合会的成立，可以说是中国物流业历史发展的一次飞跃。它的成立表明中国物流作为一个行业登上了历史舞台，而物流行业是由物流企业组成的，是物流企业的联合体，物流企业的出现使中国企业大家族增加了新的成员，改变了中国企业格局。这一年，中国加入了 WTO，为我国带来了巨大的机遇和挑战。大量的外资开始进驻中国市场，而外资进入对中国物流业的全面发展起到了一个很大的促进作用。比如麦肯锡、埃森哲、科尔尼、摩根士丹利等，它们进入中国，对中国的物

流市场、物流现状进行研究，为我们提供了一个比较客观的、科学的研究数据和分析。此时联邦快递、联合包裹、美国总统轮船公司等也进入中国。

2006 年的“十一五”规划，在中国历史上第一次把现代物流业写进我们的五年计划，专门有一节叫“大力发展现代物流业”。这一段文字明确了中国物流在国民经济中的产业地位。在人大的政府工作报告中，温家宝总理把物流作为生产性服务业放到第一位。而 2009 年的《物流业调整和振兴规划》更是把促进物流业发展纳入应对国际金融危机的“一揽子计划”，进一步提升了其在国民经济中的基础性支撑作用，为物流业发展创造了良好的外部环境。随着政府各类“扩内需、保增长”政策的陆续出台，中国经济有望继续保持平稳较快增长，物流行业的市场前景逐步好转，农村物流、零售业物流等细分市场成为投资热点。

学习拓展

中国物流业 2016 年发展回顾

2016 年，我国物流业全面贯彻党中央、国务院决策部署，坚持新发展理念，以推进供给侧结构性改革为主线，总体运行缓中趋稳、稳中向好，实现了“十三五”良好开局。为完成“三去一降一补”主要任务，稳增长、促改革、调结构、惠民生、防风险各项工作做出了重要贡献。

2016 年我国物流业发展的特点：

1. 总体运行态势趋稳提质

在第一季度增长放缓的情况下，随着经济增长企稳，第二季度以来社会物流需求稳中有升。预计全年社会物流总额可达 230 万亿元，同比增长 6% 左右；社会物流总费用约 11 万亿元，同比增长 3% 左右，增速与上年基本持平。

社会物流总费用与 GDP 的比率有望降至 15% 以内，物流运行质量和效益稳步提升。中国物流景气指数低开高走，全年均值 55.2%，较上年提高 0.2 个百分点；9 月份以后维持在 60% 上下，进入高位景气区间，表现出较强的回升势头。

2. 市场供需结构深度调整

从需求看，工业品物流中，高技术产业和装备制造业物流需求进入较快增长区间，预计全年增速在 10% 左右；与消费相关的单位与居民物品物流总额，预计全年保持 40% 以上的高速增长态势。

“双十一”期间，中国电商物流指数上升为 213.5 点，比上年增加 49 点。与电商消费相关的快递业务量和业务收入全年完成 313.5 亿件和 4005 亿元，分别增长 51.7% 和 44.6%。随着消费升级和食品安全受到关注，冷链物流市场需求将达 2200 亿元，同比增长 22.3%。消费领域物流需求个性化、品牌化趋势明显。

从供给看，调结构、去运力力度加大，供给质量有所改善。受新 GB1589 修订出台和新一轮公路治超新政影响，公路货运市场去运力步伐加快。9 月以来，大型货车超限行为得到有效遏制，套牌车、非标车辆逐步退出市场，过低的运价出现合理回归。

中国公路物流运价指数 9 月以后持续回升, 12 月上升到 106.8 点, 比上年同期增长 15.3%。中国公路货运效率指数连续 6 个月处于高位运行, 车辆平均运输里程和运输时间持续提升。公路运量向铁路运输转移, 下半年铁路货运止跌回稳, 国家铁路发送货物 26.5 亿吨, 连续 5 个月实现正增长。

受韩进海运破产影响, 国际航运市场供给过剩局面有所缓解, 航运价格企稳回升。12 月 30 日, 中国出口集装箱综合运价指数为 951.66 点, 较年初上涨 224.75 点。物流企业规模化、集约化发展, A 级物流企业超过 4000 家。

3. 发展方式加快变革创新

(1) 兼并重组、联盟合作案例增多

中国远洋运输总公司与中国海运总公司重组成立中国远洋海运集团有限公司, 实现船队综合运力、干散货自有船队运力、油轮运力、杂货特种船队运力等多项世界第一。

中储股份成为英国 HB 集团的控股股东, 进入海外大宗商品期货交割仓库业务领域。战略联盟、加盟合作走向深化, 安得物流与苏宁达成战略合作, 共享全国范围网络资源。铁路总公司与海尔集团战略合作, 开行海尔电器特需专列。菜鸟网络牵头成立“菜鸟联盟”, 整合电商快递业务版图。货运市场加盟模式加快推进, 德邦物流签约加盟事业部合伙人突破 5000 家, 卡行天下加盟网点和线路超过 1 万家。

(2) 跨界融合、平台整合, 经营模式不断创新

快递、快运、整车等细分物流市场互相渗透, 市场边界渐趋模糊。物流园区从物业管理走向仓干配市场运营, 传化物流、林安物流相继推出相关货运产品。顺丰冷运食品陆运干线网启动, 发力冷运全链条供应链市场。远成物流进入快递快运、冷链、供应链、地产等领域, 打造卓越综合物流服务品牌。

各类企业深入推进平台战略, 平台型企业整合提升, 自营类企业向社会开放仓配网络。一批互联网平台企业在全年资本遇冷的大背景下, 加快商业模式迭代, 积极向线下延伸, 强化货源组织和服务体验, 线上线下深度融合。

(3) 供应链全链条服务升级

一批物流企业融入制造、商贸企业供应链, 开展供应商管理库存、物流仓配一体化、供应链金融等业务, 优化供应链协作关系。

海航物流 60 亿美元收购美国英迈国际, 布局全球供应链市场。招商局物流集团计划投资 6 亿元在无锡建设物流供应链集成服务项目。日日顺物流发布大件物流解决方案, 提供仓储配送安装全程无断点服务, 制定供应链服务新标杆。

(4) 物流企业结缘资本市场

长久物流、宝湾物流、圆通速递、申通快递等一批快递、物流企业相继登陆 A 股市场; 德利得物流、亚风快运、易流科技、安捷供应链等一批创新企业跻身“新三板”; 卡行天下、运满满、货车帮、天地汇等一批新兴企业吸引新一轮融资; 平安银行、复星集团、红杉资本等金融机构加大对物流业投入, 各类资本加快进入物流市场。

4. “互联网+”高效物流深入推进

7月份,国务院总理李克强主持召开国务院常务会议,部署推进“互联网+”高效物流。一年来,以“互联网+”高效物流为标志的“智慧物流”加速起步,催生了一批新模式、新企业、新业态。

(1) 互联网+高效运输

自2014年下半年以来,在货运市场上出现了一批像互联网+车货匹配、互联网+货运经纪、互联网+甩挂运输、互联网+合同物流等的“互联网+”创新模式,涌现了一批像运满满、货车帮、卡行天下、正广通等“互联网+”代表性企业。

传统企业积极触网,如传化物流打造“物流+互联网+金融”的方式,构建中国智能公路物流网络运营系统。中国物资储运总公司依托自身资源优势,上线“中储智运”。从12月起,交通运输部启动无车承运人试点工作,探索公路货运模式转型。

(2) 互联网+智能仓储

智能仓储在快递、电商、冷链、医药等高端细分领域快速推进。如京东商城、苏宁物流、顺丰控股等企业积极开发全自动仓储系统,使用智能仓储机器人,开展无人机配送,充分利用仓储信息,优化订单管理,大幅提高仓储作业机械化、自动化和信息化水平。

(3) 互联网+便捷配送

一批关注末端配送的平台型企业,如日日顺、速派得、云鸟配送等,搭建城市配送运力池,开展共同配送、集中配送、智能配送等模式,致力于解决“最后一公里”痛点。快递物流企业加强末端节点改造,全国布放智能快件箱累计超过10万组。随着本地生活服务需要,美团、百度、饿了么等推出即时配送模式,共享经济模式在物流业试水。

(4) 互联网+智慧物流

货物跟踪定位、无线射频识别、电子数据交换、可视化技术、移动信息服务和位置服务等一批新兴技术在物流行业得到广泛应用,全国道路货运车辆公共平台入网车辆突破400万台。

越来越多的企业将物联网、云计算、大数据等新技术作为企业战略重点。如菜鸟网络陆续推出物流预警雷达、大数据分单路由、四级地址库等数据服务,引领智慧物流发展趋势。百度打造“物流+互联网+大数据”三位一体的智慧物流云平台。

5. 积极服务国家发展战略

(1) 围绕“一带一路”战略,布局物流服务网络

国家发布《中欧班列建设发展规划(2016—2020年)》,全面部署未来5年中欧班列建设发展任务。全国十余条中欧国际班列抱团发展,合力打造中欧班列统一品牌。中欧班列全年开行1702列,同比增长109%。

物流业配合“一带一路”战略,加大网点建设与网络布局。招商局集团实施“雁型出海”模式,全球运营港口超过30个,布局“一带一路”沿线国家。中国加入国际

公路运输公约，便利沿线国家过境通关。

（2）服务长江经济带、京津冀协同发展战略

国家发改委从信息共享、多式联运、创新驱动等方面加快长江经济带航运中心建设。交通运输部主持召开推动长江经济带交通运输发展部省联席第一次会议，力争把全流域打造成黄金水道，高水平、高起点建设综合立体交通走廊。河北、天津积极承接北京物流服务，打造京津冀一体化物流服务圈。

（3）物流基础设施短板受到重视

国务院办公厅转发《营造良好市场环境推动交通物流融合发展实施方案》，构建交通物流融合发展新体系。交通运输部等 18 个部门发布《关于进一步鼓励开展多式联运工作的通知》，提出构建高效、顺畅的多式联运系统。铁路总公司正在全国建设 208 个铁路物流基地。

由国家发展和改革委员会、国土资源部、住房和城乡建设部委托中国物流与采购联合会评定的首批 29 家示范物流园区名单发布。交通运输部办公厅与国家发展改革委办公厅联合公布第一批 16 个多式联运示范工程项目名单。湖北鄂州国际快递货运枢纽建设纳入民用机场布局规划，顺丰航空机队规模达到 36 架。

（4）国际物流网络建设提速

中远海运、嘉里物流等物流企业收购境外物流企业和资产，加强国际网点布局，加快国际化发展步伐。一批快递电商企业与境外邮政快递企业实施战略合作，加大海外仓投资建设，开发国际线路，支持自身国际化发展。有关部门和地方政府出台政策支持鼓励跨境电商企业建设海外仓。

（5）农村物流体系加紧建设

交通运输部下发《关于进一步加强农村物流网络节点体系建设的通知》，要求加快推进农村物流县、乡、村三级网络节点体系建设。一批电商和物流企业加大农村网络布局，智能物流模式广泛应用。快递、交通、农业、供销、商贸企业共同构建农村物流配送网络，建设“工业品下乡”和“农产品进城”双向流通渠道。

（6）相关规划、政策密集出台

一年来，国务院及有关部门贯彻落实《物流业发展中长期规划（2014—2020 年）》，就交通物流融合发展、互联网+高效物流、多式联运、电子商务物流、服务型制造、节能环保、物流业补短板 and 降本增效等出台了一系列政策措施，各地政府部门贯彻落实国家政策，出台相关配套政策措施。

全年对行业影响较大的政策包括：“营改增”试点全面扩围，无运输工具承运业务和道路通行服务开票资格获得承认。车型标准化工作有序推进，为期一年的新一轮治超工作开展，车辆运输车治理取得成效。无车承运人试点启动，一批试点企业名单发布。商贸物流标准化试点推进，标准化托盘扩大使用范围。快递市场清理整顿工作开展，寄递物流渠道安全要求升级。全国现代物流工作部际联席会议积极发挥协调作用，支持物流业发展的部门间合力有所加强，物流业政策环境持续改善。

同时，我们也要清醒地看到物流业面临的突出问题。主要是：有效需求不足和供给能力不够矛盾交织；社会物流总费用仍然较高和企业盈利水平持续下降问题突出；传统增长方式难以为继，产业结构不平衡更加凸显；物流基础设施总量过剩和结构性短缺互见并存；体制机制约束依然明显，市场环境治理和诚信体系建设有待加强；用户对物流服务质量的要求与物流企业服务能力之间，以及物流企业对政策环境的预期仍有较大差距。

思考练习

1. 当前，中国物流业发展的特点是什么？
2. 当前，中国物流面临的突出问题是什么？

北京出版社

任务三 物流在国民经济中的地位与作用

导入任务

业务背景

大力发展物流业意义重大

大力发展现代物流业，不仅是促进物流业自身平稳较快发展和产业优化升级的需要，也是服务和支撑其他产业的调整与发展、增加消费和扩大就业的需要，对于促进产业结构调整、转变经济发展方式和增强经济增长内生动力具有重要意义。

物流业是融合运输业、仓储业和信息业等的复合型服务产业，是国民经济的重要组成部分，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、转变经济发展方式和增强国民经济竞争力等方面发挥着越来越重要的作用。

近年来，我国物流业总体发展方面取得了可喜的成绩。一是物流业规模快速增长。二是物流业发展水平显著提高。一些制造企业、商贸企业开始采用现代物流管理理念、方法和技术，实施流程再造和服务外包；传统运输、仓储等企业实行功能整合和服务延伸，加快向现代物流企业转型；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。三是物流基础设施条件逐步完善。交通设施规模迅速扩大，为物流业发展提供了良好的设施条件。四是物流业发展环境明显好转。相继建立了推进现代物流业发展的综合协调机制，出台了支持现代物流业发展的规划和政策。

工作任务

大力发展物流业，应该从哪些方面入手

知识准备

一、物流在国民经济中的地位

物流的产生和发展是社会再生产的需要。物流在国民经济中占有重要地位，主要表现在以下五方面：

1. 物流是国民经济的动脉系统，它联结社会生产各个部分使之成为一个有机整体

任何一个社会（或国家）的经济，都是由众多的产业、部门、企业组成的，这些企业又分布在不同的地区、城市和乡村，属于不同的所有者，它们之间相互供应其产品用于对方的生产性消费和职工的生活消费，它们互相依赖而又互相竞争，形成极其错综复杂的关系。物流就是维系这些复杂关系的纽带和血管。马克思对此曾有过如下一段论述：“交换没有造成生产领域之间的差别，而是使不同的生产领域发生关系，并把它们变成社会总生产的多少互相依赖的部门。”“商流”和“物流”一起，把各个生产部门变成社会总生产中互相依赖的部门。

2. 物流是社会再生产不断进行,以创造社会物质财富的前提条件

社会生产的重要特点是它的连续性,这是人类社会得以发展的重要保证。一个社会不能停止消费,同样也不能停止生产。而连续不断的再生产总是以获得必要的生产原材料并使之与劳动力相结合而开始的。一个企业的生产要不间断地进行,一方面必须按照生产需要的数量、质量、品种、规格和时间不间断地供给原料、材料、燃料和工具、设备等生产资料;另一方面,又必须及时地将产成品销售出去。也就是说,必须保证物质资料不间断地流入生产企业,经过一定的加工后又不间断地流出生产企业。同时,在生产企业内部,各种物质资料也需要在各个生产场所和工序间相继传送,使它们经过一步步的深加工后成为价值更高、使用价值更大的新产品。这些厂内物流和厂外物流如果出现故障,生产过程就必然要受到影响,甚至会使生产停滞。

3. 物流是保证商流顺畅进行,实现商品价值和使用价值的物质基础

在商品流通中,物流是伴随着商流而产生的,但它又是商流的物质内容和物质基础。商流的目的在于变换商品的所有权(包括支配权和使用权),而物流才是商品交换过程中所要解决的社会物质变换过程的具体体现。我国著名经济学家于光远同志为祝贺中国物流研究会成立的题词中写道:“货币的运动只是实物运动的反映,后者是第一性的,……不仅要研究货币流通,还必须研究物资流通,把这两种流通科学地结合起来。”这些论述充分说明没有物流过程,也就无法完成商品的流通过程,商品中的价值和使用价值就不能实现。

4. 物流技术的发展是决定商品生产规模和产业结构变化的重要因素

商品生产的发展要求生产社会化、专业化和规范化,但是,没有物流一定的发展,这些要求是难以实现的。物流技术的发展,从根本上改变了产品的生产和消费条件,为经济的发展创造了重要的前提。而且,随着现代科学技术的发展,物流对生产发展的这种制约作用就越为明显。

5. 物流的改进是提高微观经济效益和宏观经济效益的重要源泉

这不仅由于物流组织的好坏,直接决定着生产过程是否能够顺利进行,决定着产品的价值和使用价值是否能得以实现,而且物流费用已成为生产成本和流通成本的重要组成部分。根据国外资料,英国工厂每年花去的物流搬运费大约占工厂成本的四分之一。据估计,美国每年支出的包装材料费用就超过110亿美元,通用电气公司的包装材料费用仅次于它的主要原材料铜和钢的支出,他们把包装看成是发展市场的重要工具。总的看来,在日本和欧美的经济发达国家中,由于劳动生产率的提高和原材料、燃料节约已经取得较大成果,而产品包装、储存、搬运、运输等方面的费用则在生产费用中仍占越来越大的比重。因此,搞好物流,已被称为获取利润的第三源泉。特别是随着科学技术的急速进步,在工业发达国家通过降低物料消耗而获取利润(即所谓第一利润源泉)和通过节约活劳动消耗而增加的利润(即所谓第二利润源泉)的潜力已经越来越小,而降低物流费用以取得的利润(即所谓第三利润源泉)的潜力却很大。

二、物流在国民经济中的作用

物流业在国民经济中的基础作用是实现商品流通。在商品流通中，物流是商品交换过程中要解决的物质变换过程的具体体现，物流能力的大小，包括运输、包装、装卸、储存、配送等能力的大小强弱，直接决定着商品流通的规模和速度。商品流通的状况直接影响市场商品供应状况，并且制约着人民群众消费需求的满足程度。商品流通的效率和成本还决定着一个企业的市场竞争能力和国家的商品竞争能力。在当前市场经济条件下，用于物流的费用支出已越来越大，越来越成为决定生产成本和流通成本高低的主要因素。中国的商业企业的物流费用大约占到流通费用支出的 30%~50%，具体到某些产品如化肥、燃料、煤等所占的比重还要大些。商品在物流过程中的损失也是十分惊人的。据不完全统计，中国物流损失每年不下百亿元，这既说明了物流对宏观和微观经济效益的影响程度，也表明了组织好物流的必要性和紧迫性。

1. 有利于促进生产力发展

物流直接制约着生产力要素能否合理流动，直接制约着资源的利用程度和利用水平，影响着资源的配置。如果物流不畅，即便是拥有资源优势也会由于物流条件的限制而无法转化为商品优势进入流通过程，最终成为制约生产的发展和产品商品化程度的因素之一。物流服务需求集中于家电、日用化工、烟草、医药、汽车、连锁零售等工业品流通领域，也和这些工业行业的发展密切相关，是这些产业取得高速发展的保障因素之一。中国的钢材、煤炭、矿石等大宗物资物流发展相对滞后，是这些产业发展的制约瓶颈因素之一。中国农产品的物流发展相对滞后，也是中国农产品资源优势难以转化为经济优势，造成农民增收缓慢、城乡差距和区域差距进一步拉大的原因之一。

2. 有利于优化生产力布局和资源配置，促进经济结构调整

物流业是国民经济各个产业门类中的重要组成部分，与经济总体发展息息相关。中国 30 多年来经济快速增长带来旺盛的物流需求，未来十几年的国内经济总体上仍将保持较高速增长，中国将成为世界第二大经济体，物流规模持续增长的经济条件非常坚实。随着工业化推进带动的产业结构升级，物流外包的规模越来越大。随着中国工业化从中期向中后期推进，大宗能源、原材料和主要商品的大规模运输方式在逐步朝小批量、多频次、灵活多变的物流需求转变，物流产业的外在需求也不断变化。从微观上来看，发展现代综合物流还能使千千万万家企业节省在物流上的人力、运力、财力等等巨大投入，使物流资源向专业化、规模化方向配置，杜绝家家建仓库，户户搞运输，物流市场各自分割、低效浪费现象。

3. 有利于改善投资环境

扩大开放是我国的基本国策。顺应世界经济一体化，加入 WTO，与国际经济接轨，开放国内市场，大力改善投资环境，吸引国外资本是扩大开放的重要举措。在经济发达国家，特别是美国、日本、欧洲、新加坡等投资者在选择投资区域时，把综合物流发展状况作为一个十分重要的考核条件，以判断资源获得和商品销售的成本与效

率，判断项目投资的效益。例如，80年代以来宁波市重化工业迅猛发展，宏观上得益于改革开放政策，微观上得益于北仑深水港优势，具备高效便捷的货物吞吐条件。因此，发展现代综合物流对吸引外资、优化投资环境有重要作用。

4. 现代综合物流是提高企业经济效益的主要途径

在传统的物流运作方式下，企业自行采购、自行运输、自行储存、自行管理，人力、物力、财力大量投入，而物流批次多，数量少，单向运输，形不成经济规模，回程运力放空，造成采购成本高，人员和运力利用率较低，导致我国物流成本占GDP的比重高达20%左右，而美国、日本仅占10%和14%。企业物流费用平均占商品价格的40%，最高的达60%~70%，物流过程占用的时间几乎占整个生产过程的90%，而美国的物流费用平均只占商品价格的10%~20%，最高为32%，英国平均为14.8%，最高为25%。现代综合物流通过集中采购、集中运输、集中储存、集中管理等专业化、规模化服务，可以有效地降低采购成本，极大地提高人员和车辆、仓库等物流设备和设施的利用率，从而减少企业物流支出，提高经济效益。

5. 现代综合物流是公路、铁路、港口、航空运输的货源基础

现代综合物流顺应和掌握着货物的流量与流向。公路、铁路、港口、航空既是现代综合物流的重要条件，又要依托现代综合物流提供货源保障。为此，一些国内外船公司已经清醒地认识到谁掌握了现代综合物流，谁就掌握了货源，于是有的涉足现代综合物流领域，有的与现代综合物流经营商结盟。港口、场站、车站等经营主体也将如此。

6. 现代综合物流是现阶段实施港区一体化的途径

港区一体化的有效途径是在港口（包括海港、内河港、空港）与保税区合作中，依托港口的运输功能和保税区的保税仓储、加工贸易、国际中转贸易功能，发展现代综合物流，使港口的优势和保税区优势得以互补，为实现港区一体化创造有效的途径。



操作指导

第一步 推动重点领域物流发展体系建设

加强石油、煤炭、重要矿产品及相关产品物流设施建设，建立健全石油、煤炭、重要矿产品物流体系。应加快发展粮食、棉花现代物流，推广散粮运输和棉花大包运输。应加强农产品质量标准体系建设，发展农产品冷链物流。可考虑完善农资和农村日用消费品连锁经营网络，建立农村物流体系。应发展城市统一配送，提高食品、食盐、烟草和出版物等的物流配送效率。应推动汽车和零配件物流发展，建立科学合理的汽车综合物流服务体系。应鼓励企业加快发展产品与包装物回收物流和废弃物物流，促进资源节约与循环利用。应鼓励和支持物流业节能减排，发展绿色物流。应进一步发挥邮政现有的网络优势，大力发展邮政物流，加快建立快递物流体系，方便生产生活。应加强应急物流体系建设，提高应对灾害、重大疫情等突发性事件的能力。

第二步 大力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，促进企业内部物流社会化。应推动物流企业与生产、商贸企业互动发展，促进供应链各环节有机结合。应鼓励现有运输、仓储、货代、联运、快递企业的功能整合和服务延伸，加快向现代物流企业转型。应积极发展多式联运、集装箱、特种货物、厢式货车运输以及重点物资的散装运输等现代运输方式，加强各种运输方式运输企业的相互协调，建立高效、安全、低成本的运输系统。应加强运输与物流服务的融合，为物流一体化运作与管理提供条件。应鼓励邮政企业深化改革，做大做强快递物流业务。应大力发展第三方物流，提高企业的竞争力。

第三步 提高物流信息化水平

积极推进企业物流管理信息化，促进信息技术的广泛应用，尽快制定物流信息技术标准和信息资源标准，建立物流信息采集、处理和服务的交换共享机制。应加快行业物流公共信息平台建设，建立全国性公路运输信息网络和航空货运公共信息系统，以及其他运输与服务方式的信息网络，推动区域物流信息平台建设，鼓励城市间物流平台的信息共享。应加快构建商务、金融、税务、海关、邮政、检验检疫、交通运输、铁路运输、航空运输和工商管理等政府部门的物流管理与服务公共信息平台，扶持一批物流信息服务企业成长。

第四步 完善物流标准化体系

根据物流标准编制规划，加快制定、修订物流通用基础类、物流技术类、物流信息类、物流管理类、物流服务类等标准，完善物流标准化体系。应密切关注国际发展趋势，加强重大基础标准研究，加强物流标准工作的协调配合，充分发挥企业在制定物流标准中的主体作用。应加快物流管理、技术和服务标准的推广，鼓励企业和有关方面采用标准化的物流计量、货物分类、物品标识、物流装备设施、工具器具、信息系统和作业流程等，提高物流的标准化程度。

第五步 加快物流人才培养

采取多种形式，加快物流人才的培养，加强物流人才需求预测和调查，制订科学的培养目标和规划，发展多层次教育体系和在职人员培训体系。应利用社会资源，鼓励企业与大学、科研机构合作，编写精品教材，提高实际操作能力，强化职业技能教育，开展物流领域的职业资质培训与认证工作，加强与国外物流教育与培训机构的联合与合作。

学习拓展

注重实际的日本现代物流业

日本物流业的发展已有较长的历史，在世界居领先水平。日本注重实际，重点放在物流成本和企业物流管理上。日本政府近年来为了大力扶持物流产业的发展所采取的一些宏观政策导向，促进了日本物流业的快速增长。日本的物流业呈现出以下特点：

1. 确立海运立国战略

作为传统的海运国家，日本政府把航运作为本国经济发展的生命线。近年来，日本政府又调整了部分物流发展战略，积极倡导高附加值物流，并将物流信息技术作为重点发展方向，力争在物流国际化、系统化、标准化、协作化方面取得进展。日本在《21 世纪国土的宏伟目标》政策课题中，明确规定“不限于国内的地位与作用，把各地区作为亚洲太平洋的一部分，全面审视其国际交流的机能”，“在生产、流通和消费环节提高效率”。

2. 全面完善物流基础设施

日本从国土和人口等国情出发，把物流性基础设施的重点放在高速公路网和沿海港口设施、海运网络上，以避免在狭小国土上铁路运输的不便，发挥公路运输快捷可控和灵活机动的优势，同时突出“海运立国”的发展战略。日本政府在全国范围内开展了包括高速公路网、新干线铁路运输网、沿海港湾设施、航空枢纽港、流通聚集地在内的各种基础设施建设，投资物流运输体系的建设，既拉动了本国生产的内需，又为日本扩大物流市场提供了充实的物流硬件保证。

3. 提高生产物流管理水平

日本堪称是世界上物流管理手段与工业化生产结合得最为成功的国家之一，“零库存”管理、准时制生产管理等新的物流管理方式不断涌现。日本物流界在经营管理过程中，积累了一些行之有效的原则，即“采集计划化，配送共同化，运输直达化，物流大量化，管理系统化”，综合表现在采集、运输、仓储、包装、配送的各个环节，构成了一个完整的物流体系。

4. 提高物流服务专业化程度

日本的物流运作正在朝专业化方向发展。很多制造型企业为了强化自身的物流管理，降低物流活动总成本，开始将企业的物流职能从其生产职能中剥离开来，成立专业子公司或通过第三方物流企业来提供专门的物流服务，为此一大批物流子公司和专业物流公司应运而生，逐步形成物流产业。大和运输公司就是日本第三方专业物流企业中经营业绩最佳的企业之一，在激烈的市场竞争中，确立了差别化的市场观念，构筑了多样化的配送服务体系，针对 B2B（企业对企业）、B2C（企业对用户）开展从订发货、查询、出库作业到商品保管、配送、运输等全过程的物流服务。

5. 提升物流自动化水平

日本物流业自动化水平的发展十分快速，而且对物流信息的处理手段也极为重视。几乎所有的专业物流企业无一不是通过计算机信息管理系统来处理和控制物流信息，为客户提供全方位的信息服务。例如，松下电器公司的信息网络由地面线路通信系统和卫星通信系统构成，目的是通过订发货网络化提高物流和经营效率。

6. 构筑绿色物流体系

面对物流发展给环境带来的不利影响，日本政府于 2001 年制定了《新综合物流施政大纲》，以构筑环境负荷小的绿色物流体系。首先，从 2002 年起，在海运、铁路等运输业，通过货主、物流企业等的合作，实施降低环境负荷的相关举措。在确认已取得一定效果的场合，由政府发给补助金。其次，根据《都市再生计划》的规定，先在首都圈建立废弃物海陆安全运输系统，以构筑环境负荷小的绿色物流体系，形成与周边环境协调发展。

思考练习

1. 物流在国民经济中处于什么地位？
2. 日本物流业发展对我国物流业发展有什么启示？

北京出版社