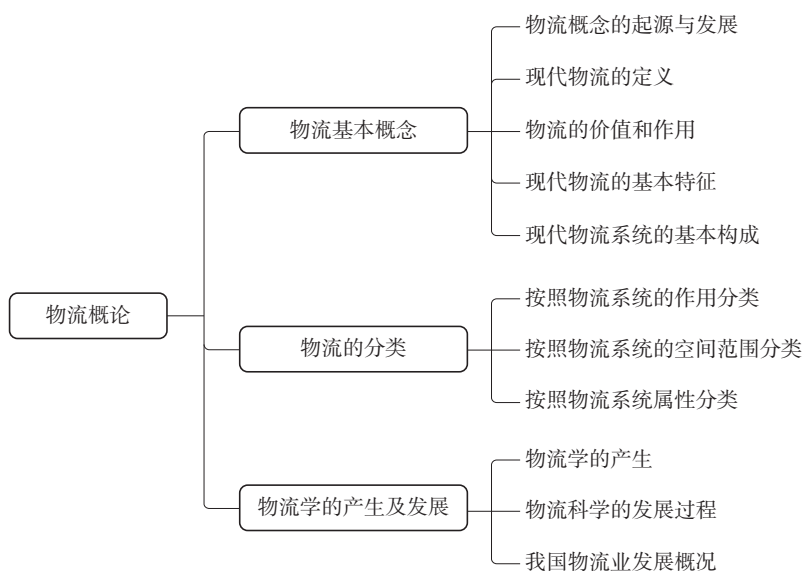


第一章

物流概论



思维导图



学习目标

1. 理解现代物流的概念、特点。
2. 掌握物流的价值。
3. 掌握现代物流系统的基本构成。

 能力目标

- 1. 了解物流的产生与起源，能自主查阅相关资料，拓展知识。
- 2. 掌握物流活动的分类，培养理论与实践相结合的能力。
- 3. 了解现代物流的基本特征，学会在实践中解决相关问题。

 导入案例



第一节 物流基本概念

一、物流概念的起源与发展

人们对物流的最早认识是从流通领域开始的。随着社会分工的发展，人类社会进入到生产与消费相分离的商品经济阶段，由此产生了连接生产与消费的流通功能，从而使社会经济活动由生产领域、消费领域和联结两者的流通领域组成，如图 1-1 所示。在生产和消费之间存在着社会间隔（生产者和消费者不同）、场所间隔（生产地和消费地不同）、时间间隔（生产时间和消费时间不同），流通将生产和消费之间的这些间隔联系起来，以保证经济活动顺畅进行。

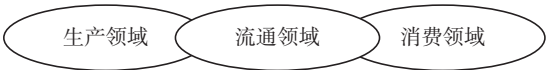


图 1-1 社会三大经济领域

生产领域：将生产资料进行物理变化或化学变化，制成各种产品以满足社会消费需求的经济活动领域，生产的结果为有形产品。在经济不发达的社会，生产的产品基本上在原地消费。但在今天，某地所生产的各种产品几乎被全国甚至全世界消费。

消费领域：消耗产品或商品的使用价值，满足社会的某种需求，消费的结果是废弃物。随着消费领域与生产领域的间隔逐渐变大，连接二者的流通领域的作用越发突出。

流通领域：将生产和消费联结起来的领域，流通的结果是产品或商品的所有权转移和产品或商品在时间和空间上的转移。

产品或商品的所有权转移是指通过经济手段取得产品的所有权，如人们在购买某种商品、交款取得发票后，即获得此商品的所有权。产品或商品的所有权转移称为商流，其表现形式是代表所有权的凭证在时间和空间上的转移。商流的特征是所有权凭证的交易。

完成产品的所有权转移后，随之而来的是产品本身在时间和空间上的转移，以克服生产和消费领域的间隔，达到产品实现其价值的最终目的。产品或商品在时间和空间上流动的全过程简称物流，其表现形式是物品在时间和空间上的转移。物流的特征是物品的运动和停滞。比如，在生产钢铁时，把铁矿石从矿山运到钢铁厂所克服的“间隔”主要是距离，在物流中称之为运输；再比如，农民生产的粮食当年不会全部消费，其大部分要储藏起来以备来年消费，这时所克服的“间隔”主要是时间，在物流中称之为仓储。

在物流概念产生以前，产品本身流动和停滞的全过程是由各个不同的运作独立完成的，这些不同的运作称为物流环节。物流环节包括运输、仓储、保管、搬运、配送及对产品的简单包装等。各个不同的物流环节由不同的企业完成，从事上述各个环节的企业有不同的名称，如从事运输环节的称为运输公司，其又细分为海运公司、空运公司及铁路、公路等运输公司。

社会进步使流通从生产中分化出来，但这并没有结束分化及分工的深入和继续，现代化大生产的分工和专业化是向一切经济领域延伸的。分工的升级和细化促使流通领域中的主要职能商流和物流进一步分离。在第二次世界大战之后，流通过程的这两种形式出现了更加明显的分离，从不同形式逐渐转变成两个有一定独立运动能力的不同运动过程，这就是所谓的“商物分离”，即流通中两个组成部分——商业流通和实物流通，各自按照自己的规律和渠道独立运行，见图 1-2。社会化的独立形态物流，进一步系统化，使专业的物流职能向专业的物流经营方向发展，形成物流行业。再进一步，物流行业也由初期的承运向货代方向发展，乃至发展到今天更高水平的第三方物流、第四方物流和供应链。时至今日，这些独立的物流企业已经构筑成一个完整的物流业。

商物分离是物流科学赖以存在的先决条件，物流科学正是在商物分离的基础上，才得以对物流进行独立考察，进而形成一门科学。

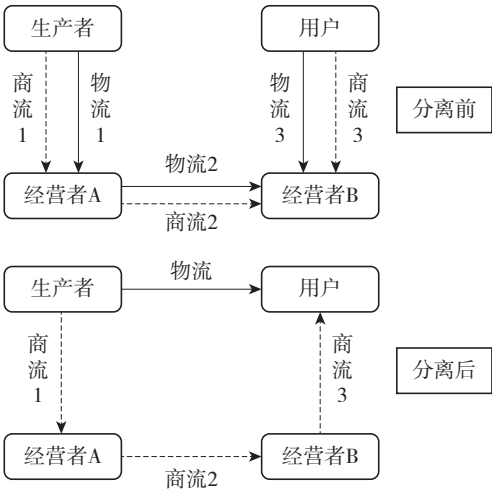


图 1-2 商物分离的形式

现代物流概念产生于 19 世纪末 20 世纪初的美国，国际物流学界对其产生的动因有两种观点，即经济因素和军事因素。

物流概念是因经济活动而产生的，源于人们对协调经济活动中物流及其相关活动的追求。就物流本身而言，它由运输、储存、包装等许多相关活动组成。在物流概念产生之前，企业将这些活动单独管理。就物流与相关活动的关系而言，物流与企业的生产、营销、销售等活动都有密切联系。

1915 年，阿奇·萧（Arch Shaw）在其《市场流通中的若干问题》中明确将企业流通活动分为创造需求的活动和物流活动，并指出物流（the physical distribution of goods）是与创造需求不同的一个问题，流通活动中的重大失误都是因为创造需求和物流之间缺乏协调而造成的，从而阐明了物流在流通中的重要作用。由此产生了物流（physical distribution, P.D.）概念，译成汉语是“实物分配”或“货物配送”。它是指为了计划、执行和控制原材料，在制品库存从起源地到消费地的有效流通而进行的两种或多种活动的集成。

军事理念认为，物流（logistics）一词首先用于军事领域，是因军事而产生的。在军事中明确解释“物流”这一概念的是 20 世纪初由美国少校琼西·贝克（Chauncey Baker）在其专著《军队与军需品运输》中提出“作战艺术的一个分支，关于军队调度和保障供给的工作称为后勤（logistics）”。第二次世界大战中，围绕战争的供应，美国及其盟军在军事后勤活动中对人员、物资、装备等运用系统论方法进行统筹安排、全面管理，建立了“后勤”理论，并将其用于战争活动，为人们对综合物流的认识和发展提供了实证依据。其所提出的“后勤”是将战时物资的生产、采购、运输、配送等环节作为一个整体进行统一部署，以求战略物资补给的成本更低、速度更快、服务更好。

20 世纪 50 年代，美国通用汽车公司将“后勤”作为企业的一个新的管理思路、理念和技术引入到企业物流管理中。这时的后勤包含了生产过程和流通过程的物流，因而是一个范围更广的概念。20 世纪 70 年代，Logistics 大量出现在文献上。

此时, Logistics 不仅要考虑从生产者到消费者的货物配送问题, 而且还要考虑从供应商到生产者对原材料的采购, 以及生产者本身在产品制造过程中的运输、保管和信息等各个方面的问题, 以达到全面、综合地提高经济效益和效率。因 Logistics 的概念比 P.D. 概念宽广、连贯、有整体性, 20 世纪 80 年代以后, Logistics 逐渐替代了 P.D.。目前, Logistics 已成为世界公认的物流的标准术语。

二、现代物流的定义

“物流”泛指物资实体在进行社会生产过程中, 在空间范围内有目的地(从供应地向接收地)进行实体流动的过程。它连接生产和消费, 可使货物顺畅流动, 物尽其用, 促进生产不断发展, 满足社会生产和消费的需求。也有文献将其表述为“高效、低成本地将原材料、制品、产成品等由始发地运送至消费地的流动和储存过程, 以及与其相关的信息流进行计划、实施和控制的过程, 以达到满足用户需求的目的”。

物流是物质资料从供给者到需求者的物理性运动(包括处在供给者内部的物理性运动), 是创造时间价值和场所价值的活动(包括一定的加工附加值)。物流是由“物”和“流”两个基本要素组成, 物流中的“物”指一切可以进行物理性位置移动的物质资料。“物”的一个重要特点是, 必须可以发生物理性位移。物流中的“流”, 指的是物理性运动, 这种运动也称位移。

世界上对物流的定义有多种表述, 虽然表述文字不一, 但内涵丰富, 有很好的参考价值。

1963 年, 美国全国物流管理协会(National Council of Physical Distribution Management, NCPDM)对物流的定义为: 物流是为了计划、执行和控制原材料, 在制品及制成品从供应地到消费地的有效率的流动而进行的两种或多种活动的集成; 这些活动可能包括客户服务、需求预测、库存管理、物料搬运、订货处理、服务支持、工厂及仓库选址、采购、包装、退货处理、废弃物回收、运输、仓储管理等。1985 年, 美国物流管理协会(The Council of Logistics Management, CLM)将物流定义更新为: 物流是对货物、服务及相关信息从供应地到消费地的有效率、有效益的流动和储存进行计划、执行与控制, 以满足客户需求的过程; 该过程包括进向和去向、内部和外部的移动, 以及以环境保护为目的的物料回收。这两个定义的区别是, 前者强调了具体的物流活动, 即有效率的流动; 后者突出了管理

的效益,强调有效率、有效益的流动,物流管理的战略导向是客户需求。1998年CLM给出更新的定义:物流是供应链流程的一部分,是为满足客户需求而对商品、服务及相关信息从原产地到消费地的高效率、高效益的正向和反向流动及储存进行的计划、实施与控制的过程。这一定义标志着现代物流理论发展到更高阶段,物流成为供应链流程的一部分。

欧洲物流协会(European Logistics Association, ELA)在1994年发布的《物流术语》(*Terminology in Logistics*)中定义物流为:物流是在一个系统内对人员或商品的运输、安排及与此相关的支持活动的计划、执行与控制,以达到特定的目的。

日本后勤系统协会(Japan Institute of Logistics Systems, JILS)在1992年将物流改为“后勤”,该协会的专务理事稻束原树1997年撰文定义为“后勤”:后勤是一种对于原材料、半成品和产成品的高效率流动进行规划、实施和管理的思路,它同时协调供应、生产和销售部门的利益,最终达到满足客户的需求。

我国在国家标准《物流术语》(GB/T 18354—2021)中将物流定义为: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实施有机结合,使物品从供应地向接收地进行实体流动的过程。

三、物流的价值和作用

物流作为一种社会经济活动,对社会生产和生活活动的效用主要表现为创造时间效用和创造空间效用两个方面。

1. 物流创造时间效用

时间价值指的是“物”从供给者到需求者本来就存在一段时间差,改变这一时间差创造的价值,称作时间价值。时间价值通过物流获得的形式有以下几种。

1) 缩短时间

缩短物流时间,可获得多方面的好处,如减少物流损失、降低物流消耗、加速物资周转、节约资金等。马克思从资本的角度早就指出过,流通时间越接近于零,资本的职能越优越,资本的生产效率就越高,其自行增值就越大。这里,马克思所讲的流通时间可以理解为物流时间,因为物流周期的结束是资本周转的前提条件。这个时间越短,资本周转越快,表现出资本的较高增值速度。从全社会物流的总成本来看,加快物流速度,缩短物流时间,是物流必须遵循的一条经济规律。

2) 弥补时间差

在经济社会中,需求和供给普遍存在着时间差。例如,粮食集中产出,但是人们的消费是一年当中天天都有需求,因而供给和需求之间就出现了时间差。类似情况不胜枚举。

供给与需求之间存在时间差,可以说是一种普遍的客观存在。正是有了这个时间差,商品才能取得自身的最高价值,获得十分理想的效益,起到调节“平丰欠”的作用。但是商品本身是不会自动弥补时间差的,如果没有有效的方法,集中产出的粮食除了当时的少量消耗外,就会损坏、腐烂,而在非产出时间,人们就会没有粮食吃。物流便是以科学、系统的方法进行弥补,有时是改变时间差,以实现其时间价值。

3) 延长时间差

总体物流和许多具体物流遵循“加快物流速度,缩短物流时间”这一规律,以尽量缩小时间间隔来创造价值。尤其是针对物流的总体,分析规律主要从这一总体地位出发。但是,在某些具体物流中也存在人为地、能动地延长物流时间来创造价值的现象。例如,秋季集中产出的粮食、棉花等农作物,通过物流储存。储备活动有意识地延长物流时间,以均衡人们的需求。配合待机销售的囤积性营销活动的物流,便是一种有意识地延长物流时间,增加时间差来创造价值。

2. 物流创造场所价值

“物”从供给者到需求者之间有一段空间差,供给者和需求者往往处于不同的场所,改变“物”的不同场所或位置,创造的价值称作场所价值。

物流创造场所价值是由现代社会产业结构、社会分工所决定的,其主要原因是供给和需求之间的空间差。商品在不同地理位置有不同的价值,通过物流将商品从中低价值区转到高价值区,便可以获得价值差,即场所价值。具体有以下几种形式。

1) 从集中生产场所流入分散需求场所创造价值

现代化大生产的特点之一,往往是通过集中的、大规模的生产以提高效率,降低成本。在一个小范围内集中生产的产品可以覆盖大面积的需求地区,有时甚至可以覆盖一个国家乃至若干国家。通过物流将产品从集中生产的低价区转移到分散于各处的高价区,有时可以获得很高的利益。物流的场所价值也依此决定。

2) 从分散生产场所流入集中需求场所创造价值

和上面相反的情况在现代社会中也不少见,例如,粮食是在不同地块分散生产出来的,而一个大城市的需求却相对集中;汽车的零配件生产往往分布广泛,但会集中在一个大厂中装配,这也形成了分散生产和集中需求,物流便依此取得了场所价值。

3) 从低价值地生产流入高价值地需求创造场所价值

现代社会中供应与需求的空间差比比皆是,十分普遍。除了大生产的决定性作用之外,有不少是自然地理和社会发展因素决定的。例如,农村生产粮食、蔬菜而于异地城市消费,南方生产荔枝而于异地消费,北方生产高粱而于异地消费,等等。现代人每日消费的物品几乎都是在一定距离之外甚至十分遥远的地方生产的。这么复杂交错的供给与需求的空间差都是靠物流来弥合的,物流业从中取得了收益。

在经济全球化的浪潮中,国际分工和全球供应链的构筑,基本选择是在成本最低的地区进行生产。通过有效的物流系统和全球供应链,在价值最高的地区销售。信息技术和现代物流技术为此创造了条件,使物流得以创造价值,实现增值。

3. 物流对国民经济的作用

1) 物流是国民经济的基础之一

我国在经济发展过程中经常提到的交通运输基础作用、先行作用和瓶颈问题,就是指物流或者物流的主要部分。物流是国民经济的基础之一,这是从物流对国民经济的动脉作用而言。物流通过不断输送各种物质产品,使生产者获得原材料等,以保证生产过程的正常进行,又不断将产品运送给不同需要者,以使这些需要者的生产、生活得以正常进行。这些互相依赖的存在,是靠物流来维系的,国民经济因此才得以成为一个有内在联系的整体。

称物流为动脉,并非说它是器官。这是因为,假如人体的一个器官坏了,也许还能生存下去;而动脉停止运输血液,则必然导致死亡。当然,从物流是国民经济基础这一点讲,动脉的作用不仅是生与死的问题,而且还是保证健康、促进国民经济发展的问題。

称物流是国民经济的基础之一,也是从物流对某种经济体制和实现这一经济体制的资源配置的作用而言的。经济体制的核心问题是资源配置,资源配置不仅解决生产关系问题,而且必须解决资源的实际运达问题。有时候,并不是某种体

制不成功，而是物流不能保证资源配置的最终实现，这在发展中国家尤为突出。物流还以本身的宏观效益支持国民经济的运行，改善国民经济的运行方式和结构，促使其优化。

2) 物流是国民经济的支柱

特定条件下，物流对国民经济起支柱作用，或者物流与其他生产活动一同起支柱作用。目前，这样的国家已有一定数量。这些国家处于特定的地理位置或特定的产业结构条件下，物流在国民经济和地区经济中能够发挥带动作用 and 支撑作用，能够成为国家或地区财政收入的主要来源，能创造主要就业机会，能成为科技进步的主要发源地和现代科技的应用领域。例如，欧洲的荷兰、亚洲的新加坡、美洲的巴拿马等。特别是日本以流通立国，物流的支柱作用显而易见。

3) 物流现代化可以显著提升我国经济运行水平

我国经济虽然取得了持续、快速、健康的发展，但是经济运行质量不高，粗放式发展依然存在，尤其作为支撑国民经济运行的物流平台，问题较为突出。各种物流方式分立、物流基础设施不足、物流技术落后等问题凸显，这些问题如果能够得到全面、系统的改善，就可以使我国国民经济的运行水平得到很大提升。

4) 新兴物流产业可以有效改善我国的产业结构

由于我国国土面积大，经济发展与物流的关系就显得更为密切，物流产业对我国而言，相对重要得多。物流产业过去没有受到我国经济界应有的重视，发展迟缓。这个问题如果仍然得不到解决，对于我国未来的经济发展是极为不利的，尤其是现在通信技术和计算机技术支持的电子商务普遍运行之后，物流落后对社会和经济发展形成制约。因此，重视建立新兴的物流产业，才能使我国国民经济更加合理、协调发展。

拓展资料 1-1



4. 物流对企业的作用

1) 物流是企业生产的前提保障

从企业这一微观实体来看，物流对企业的作用有三点：①物流为企业创造经营的外部环境。一个企业的正常运转，必须有这样一个外部条件：一方面要保证按企业生产计划和生产节奏提供和运达原材料、零部件；另一方面，要将产品和制成品不断运离企业，这个最基本的外部环境正是要依靠物流及有关的其他活动创造和提供保证。②物流是企业生产运行的保证。企业生产过程的连续性和衔接性，靠生产工艺中不断的物流活动，有时候生产过程本身便和物流活动结合在一起。

起,物流的支持保障作用是不可或缺的。③物流是企业发展的重要支撑力量。企业的发展要靠质量、产品和效益,物流作为全面质量管理的一环,是接近用户阶段的质量保证手段。更重要的是,根据第三利润源理论,物流通过降低成本,间接增加企业利润,通过改进物流直接取得效益,这些都会有效地促进企业的发展。

2) 物流的降低成本价值

物流合理化有大幅降低企业经营成本的作用,对改善我国经济运行环境、缓解和解决企业的困难有重要作用。我国当前许多企业经营困难的重要原因之一是成本过高。发展物流产业能够有效降低社会流通成本,从而降低企业供应及销售成本,起到改善企业外部环境的作用。企业生产过程的物流合理化,又能降低生产成本,这对于解决企业当前的困难非常有利。

3) 物流的利润价值

物流活动的合理化可以通过降低生产经营成本,间接提高利润。这只是物流利润价值的一个表现。对于专门从事物流经营活动的企业而言,通过有效的经营,可以为生产企业创造第三利润源,也就是说,通过物流企业的有效服务可以为生产企业创造利润。

许多物流企业在为用户服务的同时,还可以起到利润中心的作用,可以成为企业和国民经济新的利润增长点。在国民经济中,过去把许多物流活动当作公益活动来办,投入没有回报,组织不合理,服务水平低,技术落后,这些领域采用现代物流的组织、管理和技术之后,成为国民经济新的利润源。企业的许多物流活动,例如,连锁配送、流通加工等,都可以直接成为企业利润的来源。

4) 物流的服务价值

物流可以提供良好的服务,这种服务有利于参与市场竞争,树立企业和品牌的形象,并与服务对象结成长期、稳定、战略性的合作伙伴关系,这对企业长远发展具有非常重要的意义。物流的服务价值,实际上就是促进企业战略发展的价值。

四、现代物流的基本特征

现代物流与传统物流有着本质上的区别,现代物流以满足消费者的需求为目标,以第三方物流为基础,联合供应商和销售商,把战略、市场、研发、采购、生产、销售、运输、配送和服务等环节整合在一起,作为现代经济领域的新兴产

业支撑国家和世界的发展。而传统物流则是一种后勤保障系统。

物流是社会经济发展的产物，随着社会发展，现代物流在运作上表现出以下特点。

1. 物流过程一体化

现代物流具有系统综合和总成本控制的理念，它将经济活动中所有的供应、生产、销售、运输、库存及相关的信息流动等活动视为一个动态的系统总体，强调的是整个系统的运行效能与成本。

物流一体化的一个重要表现是供应链概念的出现。供应链把物流系统从采购开始，经过生产过程和货物配送，到达用户的整个过程，看作是一条环环相扣的链。物流管理以整个供应链为基本单位，而不再是单个的功能部门。在采用供应链管理时，世界级的公司力图通过增加整个供应链供给，提供给消费者更多价值，减少整个供应链成本，来增强整个供应链的竞争力。其竞争不再仅仅是单个公司之间的竞争，而上升为供应链与供应链的竞争。

2. 物流技术专业化

物流技术专业化表现为现代技术在物流活动中得到的广泛应用，如条码技术、EDI技术（电子数据交换技术）、自动化技术、网络技术、智能化和柔性化技术等。运输、装卸、仓储等也普遍采用专业化、标准化、智能化的物流设施设备。这些现代技术和设施设备的应用大大提高了物流活动的效率，扩大了物流活动的领域。

3. 物流管理信息化

物流信息化是整个社会信息化的必然需求。现代物流高度依赖于对大量数据和信息的采集、分析、处理、即时更新。在信息技术、网络技术高度发达的现代社会，从客户资料取得和订单处理的数据库化、代码化，物流信息处理的电子化和数字化，到信息传递的实时化和标准化，信息化渗透至物流的每一个领域。为数众多的无车船和固定物流设备的第三方物流企业，正是依赖其信息优势展开全球经营的。从某种意义上来说，现代物流竞争已成为物流信息的竞争。

4. 物流活动社会化

物流活动社会化突出表现为第三方物流与物流中心的迅猛发展。随着社会分工的深化和市场需求的日益复杂，生产经营对物流技术和物流管理的要求也越来越高。众多企业逐渐认识到依靠自身的力量不可能在每一个领域都获得竞争优势。它们更倾向于采用资源外取的方式，将本企业不擅长的物流环节交由专业物流公司，

或者在企业内部设立相对独立的物流专业部门,而将有限的资源集中于其主营的优势领域。专业的物流部门由于具有人才优势、技术优势和信息优势,可以采用更为先进的物流技术和管理方式取得规模经济效益,从而达到物流合理化:在产品从供给方到需求方的全过程中,达到环节最少、时间最短、路程最短、费用最省。

5. 物流活动国际化

在经济全球化的浪潮中,跨国公司普遍采取全球战略,在世界范围内选择原材料、零部件,销售产品和服务。因此,物流的选择和配置也超出国界,着眼于全球大市场。大型跨国公司的普遍做法是选择一个适合全球配送的物流中心,以及关键供应物资的集散仓库。在获得原材料以及分配新产品时使用当地的物流网络,并且把这种先进的物流技术推广到新的地区或市场。例如耐克公司,通过全球招标采购原材料,然后在我国东南部地区生产,再将产品分别运送到欧洲、亚洲的几个中心仓库,然后就近销售。

五、现代物流系统的基本构成

物流系统的基本构成包括运输、仓储、包装、装卸搬运、配送、流通加工、物流信息处理。如果从物流活动的实际工作环节来考察,物流就是由上述7项具体工作构成,即物流具有上述功能,其中运输和仓储是主要功能,其他功能是伴随运输和仓储过程发生的辅助性功能。根据国家市场监督管理总局、中国国家标准化管理委员会于2021年8月20日发布并于2021年12月1日实施的新版《物流术语》(GB/T 18354—2021),可定义如下:

运输(transport)是指利用载运工具、设施设备及人力等运力资源,使货物在较大空间上产生位置移动的活动。

储存(storing)是指保护、管理、储藏物品。

装卸(loading and unloading)是指在运输工具间或运输工具与存放场地(仓库)间,以人力或机械方式对物品进行载上载入或卸下卸出的作业过程。

搬运(handling)是指在同一场所内,以人力或机械方式对物品进行空间移动的的作业过程。

包装(package/packaging)是指为在流通过程中保护产品、方便储运、促进销售,按一定技术方法而采用的容器、材料及辅助物等的总体名称;也指为了达到上述目的而在采用容器、材料和辅助物的过程中施加一定技术方法等的操作活动。

配送（distribution）是根据客户要求，对物品进行分类、拣选、集货、包装、组配等作业，并按时送达指定地点的物流活动。

流通加工（distribution processing）是指根据顾客的需要，在流通过程中对产品实施的简单加工作业活动的总称。

物流信息（logistics information）是指反映物流各种活动内容的知识、资料、图像、数据、文件的总称。

第二节 物流的分类

按照物流系统的作用、属性及空间范围，可以从不同角度对物流进行分类，分类的目的是便于研究分析其活动规律。

一、按照物流系统的作用分类

1. 供应物流

为生产企业提供原材料、零部件或其他物料时所发生的物流活动称为供应物流，也就是物资生产者、持有者到需求者、使用者之间的物流。对于工厂而言，是指生产活动所需要的原材料、备品备件等物资的采购，供应活动所产生的物流；对于流通领域而言，是指在交易活动中，从买方角度出发的交易行为中所发生的物流。

企业的流动资金大部分是被购入的物资、材料及半成品等所占用。供应物流的严格管理及合理化对于企业的成本有重要影响。

2. 销售物流

企业在销售商品过程中所发生的物流活动称为销售物流。对于工厂是指售出产品，而对于流通领域是指交易活动中从卖方角度出发的交易行为中的物流。

通过销售物流，企业得以回收资金并进行再生产活动。销售物流的效果关系到企业的存在价值是否被社会承认。销售物流的成本在产品及商品的最终价格中占有一定比例。因此，在市场经济中为了增加企业的竞争力，销售物流的合理化是可以收到直接的效果。

3. 生产物流

生产企业内部进行的涉及原材料、在制品、半成品、产成品等的物流活动称为生产物流。生产物流是制造产品的工厂企业所特有的，它和生产流程同步。原

材料、半成品等按照工艺流程在各个加工点之间连续移动、流转，形成了生产物流。如果生产物流中断，生产过程也将随之停顿。

生产物流合理化对工厂的生产秩序、生产成本有很大影响。生产物流均衡稳定，可以保证在制品的顺畅流转，缩短生产周期。在制品库存的压缩、设备负荷均衡化，也都和生产物流的管理和控制有关。

4. 逆向物流

为恢复物品价值、循环利用或合理处置，对原材料、零部件、在制品及产成品从供应链下游节点向上游节点反向流动，或按特定的渠道或方式归集到指定地点所进行的物流活动称为逆向或回收物流。在生产及流通活动中有一些资材是要回收并加以利用的，如作为包装容器的纸箱、塑料筐、酒瓶等，建筑行业的脚手架也属于这一类物资。还有可用杂物的回收、分类和再加工，例如，旧报纸、书籍通过回收、分类可以再制成纸浆加以利用；特别是金属的废弃物，由于金属具有良好的再生性，可以回收并重新熔炼成有用的原材料。目前，我国冶金行业每年有 3000 万吨废钢铁作为炼钢原料使用，也就是说我国每年的钢产量中有 30% 以上是由回收的废钢铁重熔冶炼而成的。

回收物资品种繁多，流通渠道也不规范，且多有变化。因此，管理和控制的难度较大。

5. 废弃物物流

将经济活动或居民生活中失去原有使用价值的物品，根据实际需要进行收集、分类、加工、包装、搬运、储存等，并分送到专门处理场所的物流活动称为废弃物物流。生产和流通过程中所产生的无用废弃物，如开采矿山时产生的土石、炼钢生产中的钢渣、工业废水及其他一些无机垃圾等。如果不妥善处理，不但没有再利用价值，还会造成环境污染；就地堆放也会占用场地，以致妨碍生产。对这类物资的处理过程产生了废弃物物流。废弃物物流没有直接经济效益，但是具有不可忽视的社会效益。为了减少消耗，提高效率，更好地保障生活和生产秩序的运行，对废弃物进行综合利用研究很有必要。

二、按照物流系统的空间范围分类

1. 地区物流

地区物流有不同的划分原则。首先，按行政区域划分，如西南地区、河北地

区等；其次是按经济圈划分，如苏（州）（无）锡常（州）经济区，黑龙江边境贸易区；还有按地理位置划分的地区，如长江三角洲地区、环渤海地区等。

地区物流系统对提高该地区企业物流活动的效率、保障当地居民的生活环境具有不可或缺的作用。研究地区物流应根据地区特点，从本地区的利益出发组织好物流活动。如某城市建设一个大型物流中心，显然这对于提高当地物流效率、降低物流成本、稳定物价很有作用，但是也会引起由于供应点集中、货车来往频繁而产生废气、噪声、交通事故等消极问题。因此，物流中心的建设不但是物流问题，还要从城市建设规划、地区开发计划出发，统一考虑，妥善安排。

2. 国内物流

国家是拥有自己领土和领空的政治经济实体，它所制定的法律政策、各项计划都为其自身的整体利益服务。物流作为国民经济的一个重要方面，应该纳入国家总体规划。我国的物流也是社会主义现代化事业的重要组成部分，全国物流系统的发展必须从全局着眼，对于部门分割、地区分割所造成的物流障碍应该清除。在物流系统的建设投资方面也要从全局考虑，促使一些大型物流项目能尽早建成，为社会主义经济服务。

3. 国际物流

当前经济全球化形势下，国家与国家之间的经济交流越来越频繁，任何国家不投身于国际经济大协作的交流之中，本国的经济就得不到良好的发展。工业生产也走向社会化和国际化，跨国公司在世界经济中的影响越来越大，一个企业的经济活动范围可以遍布各大洲。国家之间、洲际之间的原材料与产品的流通越来越发达。因此，有关国际物流的研究已成为物流研究的一个重要分支。

三、按照物流系统属性分类

1. 社会物流

社会物流一般指流通领域所发生的物流，是全社会物流的整体，所以又称为大物流或宏观物流。社会物流的一个标志是，它伴随着商业活动（贸易）发生，也就是说，物流过程和所有权的更迭是相关的。

就物流科学的整体而言，主要研究对象是社会物流。社会物资流通网络是国民经济的命脉，流通网络分布是否合理、渠道是否畅通至关重要。社会物流必须进行科学管理和有效控制，采用先进的技术手段，保证其高效、低成本运行，这

样做可以带来巨大的经济效益和社会效益。物流科学对宏观国民经济的重大影响，是物流科学受到高度重视的主要原因。

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。

例如，日本的建设机械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，实行共同采集配送；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；统一建设机械的规格等。

又如，在大量消费品方面采用统一传票、统一商品规格、统一托盘规格、陈列柜规格和包装模数等。

行业物流系统化的结果使参与的各个企业都得到了相应的利益。各个行业的协会或学会应该把行业物流作为重要的研究课题之一。

3. 企业物流

企业是为社会提供产品或服务的经济实体。一个工厂要购进原材料，经过若干道工序的加工，形成产品并销售出去。一个运输公司要按客户要求将货物运送到指定地点。在企业经营范围内，由生产或服务活动所形成的物流系统称为企业物流。

第三节 物流学的产生及发展

一、物流学的产生

1. 物流科学的萌芽时期

物流活动具有悠久的历史，从人类社会开始有产品的交换行为时就存在物流活动，而物流科学的历史却很短，是一门新学科。物流学可以从物流管理和物料搬运等方面去追溯它的历史渊源。但是以系统观点来研究物流活动是从第二次世界大战末期美国军方后勤部门的研究开始的。由于当时前方作战形势发展迅速，战线经常变动，如果前线的军需品供应不足将影响战争的顺利进行，而供应过量时又不能随部队转移，将造成巨大浪费。如何合理供给军需品，即军需品的供应基地、中间基地、前线供给点合理配置，各级供应基地合理库存量的确定，由后

方向各级供应基地运输的路线和运输工具（飞机、轮船）的合理使用，这些形成了综合性的研究课题。美国军事部门运用运筹学与当时刚刚问世的电子计算机技术进行科学规划，较好地完成了研究任务。以系统的观念来解决军事后勤保障问题是物流科学的萌芽阶段。

2. 物流科学的产生

20 世纪 50 年代，由于生产机械化的发展，产品数量急剧上升，生产成本相对下降，从而刺激了消费，使得市场繁荣、商品丰富，流通领域出现了超级市场、商业街等大规模的物资集散场所。在这种背景下，流通成本相对于生产成本而言有上升的趋势，也就是说，流通费用在商品总销售价格中的比重逐渐上升，影响了商品的竞争能力。因而，人们不得不对各种物流活动的规律进行认真研究，试图找出降低流通费用的办法。由于着眼点是流通费用的整体而不是局部，这就必须确定考察对象的范围，并且对其结构进行分析。流通费用是在运输、保管、装卸搬运、包装等物流活动中产生的，这些活动具有共同的本质，都是为了实现物资的空间效果或时间效果，与“加工活动”是改变“物”的形状与性质的功能有根本区别。而且各个物流活动之间存在着相互联系、相互制约的关系，可以看成是一个大系统的子系统，这个大系统就是物流系统。在理论上，可以用时间维和空间维的物态变化来揭示这个系统的本质。物流系统的界定使其原来在社会经济活动中处于潜隐的状态显现出来，结束了各种物流活动处于孤立、分散、从属地位的历史，形成了现代物流科学，并且日臻完善。

3. 物流的后进性

物流活动作为客观存在的实体具有悠久的历史，在人类社会的生产活动和交易行为形成的同期就有物流活动的发生，但是物流科学的形成却只有几十年的历史。物流技术的发展落后于生产技术，物流科学的产生也比加工科学的历史短暂。物流学家把这种现象称为物流的后进性，究其原因主要有两个方面。

第一方面，运输、仓储、搬运等是在生产活动和社会经济活动中产生的，它们被作为辅助环节来完成特定功能，彼此没有发生联系，只是相互孤立地处于从属地位。在漫长的历史时期中，随着生产水平的提高和科学技术的发展，物流技术也在不断地提高，逐步走向现代化，如运输技术由人力和畜力的运载工具变成汽车、火车等，但上述的从属地位并没有发生根本变化，这就在很大程度上限制了物流技术的发展和经济潜力的发挥。只有到了生产高度发展、产品较为丰富的

20 世纪 50 年代, 流通成本相对上升的矛盾突出以后, 物资流通科学的重要性才被人们所认识, 从而促进了物流科学的研究和产生。也就是说, 物流科学是在生产发展到一定水平之后, 适应社会经济的需要才产生的, 这是形成物流后进性的根本原因。

第二方面, 物流科学是在融合了许多相邻学科的成果以后逐渐形成的, 如运筹学、技术经济学、系统工程学等都是物流科学形成的重要基础。现代物流科学对实践的指导作用, 对社会经济和生产发展的价值体现, 也必须依赖于电子计算机技术才能得以实现。因此, 物流科学只能在这些科学与技术之后得以诞生和发展, 了解了这一点, 能使人们更加客观地认识物流科学。

二、物流科学的发展过程

1. 以“P.D.”命名物流科学的时代

P.D. 是 physical distribution 的简称。物流的概念是在发展中形成的。如前所述, 物流科学是在世界经济进入大量生产、大量销售后, 为了解决流通成本上升, 在“二战”后期军事后勤保障研究的基础上形成的一门学科。新学科成立的标志是提出了物流系统概念, 界定了物流系统范围, 认为运输、仓储、装卸、搬运的物流活动具有共同的特性, 即为了改变物资的空间状态和时间状态, 它们都属于一个大系统的子系统, 存在相互制约、相互关联的关系。降低物流成本可以看作是系统优化的目标。要在降低成本方面取得最佳效果, 必须从整体出发, 引进系统工程科学的理论、方法进行系统优化。

由于新科学是在流通领域面世的, 当时就以概念相近的 P.D. 为新学科命名。美国全国物流管理协会 (NCPDM) 1960 年对 P.D. 的定义是: P.D. 是把完成品从生产线的终点有效地移动到消费者手里的广泛范围的活动, 有时也包括从原材料的供给源到生产线的起始点的移动。根据这个定义, 现在所说的“生产物流”是不包含在当时所定义的物流系统之内的。

20 世纪 60 年代, P.D. 的概念被引进日本并译为“物的流通”, 日本学者平原直提出用“物流”一词代替“物的流通”更为简洁并且能够更深刻地表达其内涵。在此以后, “物流”一词迅速地被广泛使用, 平原直也因此在日本被称作“物流之父”。

我国在 1980 年前后从日本引进物流概念并翻译了一些物流著作。日本汉字

“物流”非常符合中国汉语的直观性描述习惯，被直接引用为中国词语。因此，中国前期物流著作和文献中的“物流”都是按 P.D. 的概念来阐述的。

2. 以“Logistics”命名物流科学的时代

20 世纪 80 年代以后，物流科学逐步发展，企业通过加大物流投入和注重物流管理，不仅节省了成本、增加了利润、保证了服务质量，还增强了企业竞争力。同时，企业也认识到物流在企业经营中的重要作用，将其作为企业经营战略的重要组成部分。企业还认识到，只有将物流系统研究的覆盖面从流通领域扩展到供应、生产和流通的全过程，才能取得更大的战略效果。

此外，用流通领域的词汇 P.D. 来表述物流，无论是范围还是内容都已不适应时代的发展。从 20 世纪 80 年代中期开始，Logistics 逐渐取代 P.D. 成为物流科学的代名词，这是物流科学走向成熟的标志。Logistics 是军队的后勤保障系统用语，其含义是对军需物资的采购、运输、仓储、分发进行统筹安排和全面管理。

美国物流管理协会对 Logistics 的定义是：物流是对货物、服务及相关信息从供应地到消费地的有效率、有效益的流动和储存进行计划、执行和控制，以满足客户需求的过程；该过程包括进向、去向、内部和外部的移动，以及以环境保护为目的的物料回收。

1985 年前后，各国物流行业团体为了适应现代的变化也纷纷更名。美国全国物流管理协会（NCPDM）、英国物流管理协会（IPDM）都将自己名称中的 P.D. 改为 Logistics，其简称分别改为 CLM 和 ILDM。

在日本，由于有汉字“物流”一词的存在，情况较为复杂。因为“物流”已等同于 P.D.，Logistics 则以音译的外来语（片假名）表示。但是部分学者在著述中也开始用 Logistics 的内涵来描述“物流”的概念。

1989 年第八届国际 Logistics 大会在北京举行时，经专家讨论，会议名称定为“第八届国际物流大会”。此后，物流对应的英文词是 logistics，已普遍为物流界所接受。2000 年，我国国家标准《物流术语》又明确地规定“物流”的对应英文词是 logistics。

3. 供应链管理时代

互联网技术为供应链管理的成功提供了有力的支持。物流和资金流、信息流一起成为供应链的组成部分，但在供应链整合中，物流部分经常起着主导作用。人们进一步认识到，物流的作用在新经济环境中还应该继续发展扩大，要把物流

与供应链联系在一起。物流系统的覆盖面不仅贯穿一个企业的供应、生产和销售过程，而且要覆盖供应链的上下游企业。

为了反映物流内涵的新变化，1998 年，美国物流管理协会又一次修改了 Logistics 定义：物流是供应链流程的一部分，是为了满足客户需求而对商品、服务及相关信息从原产地到消费地的高效率、高效益的正向和反向流动及储存进行的计划、实施与控制的过程。

加拿大的物流行业组织物流管理协会的名称一直紧随物流科学的发展变化。该协会从 1967 年起，名称中一直使用 P.D.，1992 年更名，把 P.D. 改为 Logistics，2000 年又进而改称“加拿大供应链与物流管理协会”。

4. 物流科学的诞生、发展及命名过程简表

由于物流的概念是随着时代的发展而变化的，物流的英语对应词又由 P.D. 改变为 Logistics，这往往成为物流概念描述产生混乱的原因。以下将物流、P.D. 以及 Logistics 与物流科学发展的关系列出简表（表 1-1），以供对照参考。

表 1-1 物流发展沿革

	P.D.	Logistics	物 流
物流科学产生以前	1935 年有作为分销的定义，未明确提及物流活动，未涉及物流作为独立的系统概念	该单词已有很长历史，用于表述军事后勤活动，有兵站含义	未出现“物流”词汇，但是作为物流活动的运输、仓储、搬运等存在
物流科学萌芽期		“二战”后期，美军应用运筹学、预测科学、计算技术，系统地研究后勤问题	
物流科学形成期	大批量生产，物流成本相对上升，形成物流系统概念，物流科学诞生。 因主要解决流通问题，以 P.D. 作为新学科的代名词，和 P.D. 原意已不相同		日本引进 P.D. 概念，译为“物的流通”后简称为“物流”。 1980 年前后“物流”（P.D.）用语及概念被中国引进
物流科学发展期	根据本来意义，P.D. 译为“分销”，和物流有所区别	进入个性化消费时代，物流系统范围不限于流通领域，包含生产和供应的全物流系统，重视服务水平。 用 Logistics 代替 P.D. 作为物流科学的代名词	日本“物流”对应 P.D. 概念不变，Logistics 另用音译的外来语表达。 中国于 1989 年决定将“物流”和 Logistics 对应
供应链管理时代		Logistics 新定义引进供应链概念，指出物流是供应链的一部分	中国在《物流术语》标准中，根据国情对“物流”进行了定义

三、我国物流业发展概况

1. 我国物流业发展简史

新中国成立以来,我国物流的发展历程大致分为四个阶段:

(1) 物流初期发展阶段(1949—1965年)。随着社会商品物资的增多,流通部门相继在一些大中城市建立了储运公司、仓储公司、外运公司等“商物合一型”的专业化大中型物流企业以及小城市的一些小型物流企业,形成了覆盖全国的物流网络,出现了最早的物流企业。

(2) 物流停滞阶段(1966—1976年)。1966年,受“文化大革命”的影响,经济出现停滞和倒退,物流业和其他行业一样,陷于停滞状态。

(3) 物流较快发展阶段(1978—1992年)。我国实行改革开放政策,经济建设加快了步伐。随着国内商品流通和国际贸易的不断扩大,物流业取得了长足的发展。物流已逐步打破部门、地区的界限,向社会化、专业化、现代化方向发展。

(4) 现代物流起步阶段(1993年至今)。1992年,我国正式确立建设社会主义市场经济的目标。在建设社会主义市场经济的大潮中,特别是进入21世纪,我国各级政府全力推进物流业的发展,出现一片欣欣向荣的景象。

2. 我国物流业发展现状

习近平总书记2013年11月在山东临沂考察时指出,物流业一头连着生产,一头连着消费,在市场经济中的地位越来越凸显。伴随着改革开放进程,我国现代物流业从探索起步到创新发展,取得了巨大成就。

(1) 现代物流实现跨越式发展,产业地位不断提升。党的十八大以来,在习近平总书记关于现代物流与供应链一系列重要讲话、指示、批示指引下,我国现代物流业进入发展快车道,产业地位稳步提升,成为现代服务业的重要组成部分。我国社会物流总额由2012年的177.3万亿元增长到2021年的335.2万亿元,年均增长达到7.2%,我国已经成为全球最大物流市场。社会物流需求扩张与中国制造迈向价值链中高端和人民群众对美好生活的向往相适应,持续保持较快增长。工业品物流总额占社会物流总额的九成左右,总体保持平稳增长,支撑我国连续15年位居世界第一制造业大国。

(2) 社会物流成本稳步降低,物流服务能力大幅增强。我国社会物流总费用与GDP的比率由2012年的18%下降到2021年的14.6%,十年累计下降3.4个百分点。在物流成本稳步下降的同时,物流服务能力逐步提升。我国铁路、公路、

水运、民航货运量，港口货物吞吐量，邮政快递业务量等主要指标连续多年位居世界前列。我国在全球货物和集装箱吞吐量规模排名前十的港口中占据七席。铁路货运量占比不断提升，铁海联运等多式联运货运量保持 20% 以上的较高增速。高标仓、立体仓、前置仓快速发展，仓储结构逐步优化。物流区域发展不平衡状况有所改善，中西部地区物流规模增速超过全国平均水平。

（3）物流基础设施受到重视，“通道 + 枢纽 + 网络”运行体系初具规模。党的十九大报告首次将物流与公路、铁路等国家重大基础设施并列，确立了物流基础性和准公益性的地位。党的十八大以来，我国加大物流基础设施建设，搭建了以国家物流枢纽为核心，多种运输方式为通道，骨干冷链物流基地、示范物流园区、多式联运场站、城市配送中心、物流末端网点等为支撑的物流基础设施网络，初步形成了“通道 + 枢纽 + 网络”的物流运行体系。国家物流枢纽是物流体系的核心基础设施。我国综合运输体系初具规模，综合立体交通网已经突破 600 万公里。“八纵八横”高速铁路主通道、“71118”国家高速公路网主线、世界级港口群、世界级机场群加快建设。为推进多式联运发展，交通运输部联合国家发展改革委开展了多批共 100 多个多式联运示范工程，有力支持国内国际物流大通道建设。

（4）物流市场主体活力旺盛，现代物流企业群体加快涌现。党的十八大以来，我国物流市场营商环境持续改善，物流市场主体蓬勃发展。根据第四次经济普查数据，我国交通运输、仓储和邮政业法人单位近 60 万家，个体经营户 580 多万个，物流相关市场主体超过 600 万，就业人数超过 5000 万人。总体来看，我国物流相关法人单位中大部分为中小微企业，是吸纳就业的主要渠道。传统物流企业逐步从物流提供商向物流整合商和供应链服务商转变，物流企业竞争力显著增强。

（5）新技术、新模式、新业态不断涌现，智慧物流引领行业创新发展。党的十八大以来，国务院积极推进“互联网 +”行动，“互联网 +”高效物流纳入重点行动之一。物联网、云计算、大数据、人工智能、区块链等新一代信息技术与传统物流融合；无人仓、无人码头、无人配送、物流机器人、智能快件箱等技术装备加快应用；数字货运、数字园区、数字仓库等新基建推广建设；高铁快运动车组、大型货运无人机、无人驾驶卡车等装备设施起步发展；快递电子运单、铁路货票电子化、航运与道路货运电子订单得到普及。截至 2021 年底，我国安装北斗导航动态监控系统的重型货车已超 700 万辆，物流全流程全面拥抱互联网，万物互联的物流互联网逐步形成，新技术对物流产业升级的带动作用持续增强。

(6) “一带一路”倡议深化互联互通,国际物流加快拓展延伸。自2013年至2021年,我国与“一带一路”合作伙伴货物贸易额累计达10.4万亿美元,带动“一带一路”物流稳步发展。中欧班列通达欧洲23个国家180个城市。中欧班列开通10年来,累计开行4.9万列、运送货物443.2万标箱。随着我国在国际贸易中的占比持续提升,国际物流网络不断延伸拓展。我国国际航运、航空物流通达全球主要贸易合作伙伴。我国远洋航运与世界100多个国家600多个港口实现通航,拥有国际航线100多条。铁路国际合作深入推进,中老铁路、亚吉铁路、蒙内铁路开通运营,西部陆海新通道成效显著。班列目的地已覆盖新加坡、德国等100多个国家和地区的300多个港口,实现了与中欧班列的无缝对接。海外物流节点设施投入加大,海外仓、境外合作区加快布局,海外物流网络服务能力显著提升。

(7) 物流基础性工作稳步推进,成为推动物流业高质量发展的重要支撑。党的十八大以来,物流标准、统计、培训、学术等行业基础性工作提档升级。物流标准化工作有了新进步,已形成社会物流统计、制造业采购经理指数(PMI)、物流业景气指数、公路运价指数、仓储指数、电商指数、快递指数、大宗商品指数等指数系列。其中,PMI已成为国内知名、影响世界的观察中国经济走向的风向标。

3. 我国物流发展中存在的问题

(1) 物流降本增效仍需深化。中国的物流成本相比美国、日本等发达国家,占比仍高。在美国,社会物流费用在GDP中的占比大概是9%,2021年,我国社会物流总费用为16.7万亿元,与GDP的比率为14.6%。全国统一大市场尚不健全,物流资源要素配置不合理、利用不充分。多式联运体系不完善,跨运输方式、跨作业环节衔接转换效率较低,载运单元标准化程度不高,全链条运行效率低、成本高。

(2) 结构性失衡问题亟待破局。存量物流基础设施网络存在“东强西弱”“城强乡弱”“内强外弱”等问题,对新发展格局下产业布局、内需消费的支撑引领能力不够。物流服务供给对需求的适配性不强,低端服务供给过剩、中高端服务供给不足。货物运输结构仍需优化,大宗货物公路中长距离运输比重仍然较高。

(3) 部分领域短板较为突出。大宗商品储备设施以及农村物流、冷链物流、应急物流、航空物流等专业物流和民生保障领域物流存在短板。现代物流嵌入产

业链的深度、广度不足，供应链服务保障能力不够，对畅通国民经济循环的支撑能力有待增强，行业协同治理水平仍需提升。

（4）物流信息化、标准化程度低。我国物流标准化滞后主要表现在以下几个方面：

一是各种运输方式之间装备标准不统一。海运与铁路集装箱存在差异，这在一定程度上影响我国海铁联运规模的扩展，对我国国际航运的扩展、港口作业效率的提高以及进出口贸易的发展都有一定的影响。

二是物流器具标准不配套。现有托盘标准虽列入了国际标准中的4种规格，但缺乏推行原则，标准没有起到实效。由于托盘标准和各种运输装备、装卸设备标准之间衔接关系不明确，这样就影响了托盘在整个物流过程中的有效使用。

三是产品包装标准与物流设施标准之间缺乏有效的衔接。虽然目前我国对商品包装已有初步的国家和行业标准，但这些标准在与托盘和各种运输工具的转载率、装卸设备的荷载率、仓储设施空间利用率方面的适配性较差，导致对这些方面的影响较大。

四是信息系统之间缺乏接口标准。工商企业内部物流信息系统与第三方信息系统之间缺乏有效衔接，运输信息系统、仓储信息系统、物流作业管理信息系统之间互不沟通。由于没有公共物流信息交流平台，以EDI（电子数据交换）、互联网等为基础的物流信息系统难以得到实际应用。

（5）我国物流业管理体制和机制方面的障碍。政府部门在物流业的管理方面，行业之间、部门之间管理体系分割现象严重。物流产业的发展涉及基础设施、物流技术设备、产业政策、投资融资、税收、海关、服务与运输标准等多个方面，而这些问题的管理分属于不同的政府部门，各职能部门对现代物流认识不足且缺乏统一协调的战略思想，成为物流产业发展的主要“瓶颈”之一。

4. 加快发展我国现代物流的措施

总体来看，我国传统物流低价格、低效率、低效益的问题制约了全社会物流成本的有效降低，已经无法适应实体经济高质量发展和人民群众对美好生活的需要。面对物流市场增速放缓和降本压力难以传导的局面，亟待打造现代物流发展新模式，探寻新时期发展战略路径。

1) 打造现代物流发展新模式

（1）激发物流需求侧变革动力。充分发掘大型制造企业、流通企业物流改造

升级潜力，引导物流需求侧以高质量发展为引领，深度整合资源，切实优化流程，主动对接供给。培育现代物流发展新模式，由重在降低物流成本转向重在提升综合竞争力，通过物流服务创造新价值，在服务中挖掘企业新的利润源。

（2）再造物流全链条组织方式。引领物流企业从单一环节竞争向综合物流竞争转变，强化服务补链、延链、强链，提供供应链一体化物流解决方案。壮大现代物流发展新模式，增强专业化、集约化、网络化物流服务能力，逐步从低附加值服务转向高附加值服务，形成物流企业新的增长点。

（3）用好物流新质生产力。充分发挥新一代信息技术，特别是人工智能、自动驾驶等前沿技术在物流与供应链领域的应用，大力发展自动化、数字化、智能化物流，构建数字共享、协同共生的智慧物流生态体系。创新与现代技术相结合的物流新模式，推动物流以新技术、新模式实现弯道超车，以新业态实现换道超车。

（4）发力现代化基础设施。推进国家物流枢纽、国家骨干冷链物流基地、示范物流园区等重大物流基础设施和骨干物流通道布局建设与调整优化，推动传统物流基础设施数字化转型、智能化改造、生态化赋能，更好支撑区域经济发展和转型，深化完善“通道+枢纽+网络”运行体系。夯实现代物流发展新模式，打造内外联通、智慧绿色的物流网络，构建区域经济转型的战略支点。

2）发展区域物流，促进物流业均衡发展

加快国家物流枢纽布局建设，重点补齐中西部地区短板，构建全国骨干物流设施网络。完善大中型城市的物流业，加强农村物流业的建设，发展农产品的物流体系，缩小城乡差距，逐步形成城市与乡村互相促进、互相支持的局面，促进物流业的均衡发展。

3）拓展物流服务新领域、新模式

（1）加快发展多种形式铁路快运。开展高铁多样化、大批量快件运输试点，逐步构建多点覆盖、灵活组织的铁路（高铁）快运服务网络。推进高铁快运与电商快递等衔接融合，加强铁路干线对接公路及完善疏运国际航空运输网络，提高铁路（高铁）快运组织化水平。

（2）推进物流与相关产业融合创新发展。加强物流基础设施与工业园区、商品交易市场等统筹布局、联动发展，推进国家物流枢纽经济示范区建设，培育壮大枢纽经济。推广集约智慧绿色物流发展新模式。拓展物流信息平台功能，优化

车、船、仓等分散物流资源供需对接，提升物流规模化组织水平。

4) 培育充满活力的现代物流企业

提升物流企业网络化经营能力。支持骨干物流企业通过兼并重组、联盟合作等方式加强资源整合，优化网络布局，引导企业集约化、规模化经营。引导水运、航空货运、铁路货运、邮政快递等领域龙头企业，对接国内外物流通道，加快境内外节点设施布局，构建网络化运营体系。提高物流企业专业化服务水平。

5) 提升多元化国际物流竞争力

(1) 加强国际航空物流能力建设。面向产业发展和消费升级等需要，完善提升综合性机场货运设施能力和服务品质，稳妥有序推进专业性货运枢纽机场建设，鼓励航空物流企业与机场共同打造航空物流枢纽，发展轴辐式航空货运组织模式，构建畅通周边国家、辐射全球的航空物流网络。

(2) 拓展内陆国际联运通道。巩固提升中欧班列良好发展态势，进一步优化班列开行方案，打造班列信息平台，加快集结中心示范工程建设，提升境内外节点对接水平，促进进出口均衡和稳定发展，确保安全开行。

(3) 提升国际海运服务水平。拓展沿海港口国际航线网络，加强上海港、大连港、天津港、青岛港、连云港港、宁波舟山港、厦门港、深圳港、广州港、北部湾港、洋浦港等国际枢纽海港建设，提升中转辐射组织能力，完善航运交易、国际贸易、金融保险等综合服务功能。

拓展资料 1-2



本章小结

本章从物流概念的起源与发展介绍引出了物流内涵，进而介绍了物流的价值和作用，分析了现代物流的基本特征；然后从不同角度介绍了物流的分类；最后总结了物流科学的产生与发展过程，并介绍了我国物流业发展的现状、问题及发展策略。

即测即练





复习思考题

1. 现代物流的内涵是什么？
2. 请对物流管理在企业中的作用进行论述。
3. 举例说明物流的时间价值与场所价值。
4. 简述供应物流在企业中的作用。
5. 为什么说物流是经济领域的“第三利润源”？
6. 现代物流系统由哪些子系统构成？
7. 我国物流业十年的高速发展是如何取得的？