



书名：物流管理（大16K）

ISBN：978-7-5164-1869-7

作者：丁永琦

出版社：企业管理出版社

定价：52.80元

前言

针对当前的物流管理课程，出版的相关书籍也不少，但遗憾的是，多数内容过深，体现在理论性较强、解释过多、业务技能操作少，特别是对于非物流专业的学生，学习起来就比较困难。基于此，我们依据国家高等教育的要求编写了本书。同时，为了强化技能训练，提高学生的动手能力，各项目配有相应的单项能力训练和综合技能训练。我们积极探索有效的方式和途径，形成常态化、长效化的职业精神培育机制，重视崇尚劳动、敬业守信、创新务实等精神的培养；并充分利用实习实训等环节，增强学生安全意识、纪律意识，培养良好的职业道德。

本书的特色主要体现在以下几个方面。

(1) 内容编写上。以“项目导入资料分析”为引导、任务内容为基础、“单项能力训练”为巩固、“综合技能训练”为目的的内容编写，突出了“引、教、学、做”一体化高等教育教学特色。

(2) 教材体例上。采用“渐进式”创新，突出了以“技能型”为目的的应用型教育特色，克服了传统教材只注重理论教育的“被动式”听教。

(3) 实践情境设计上。设计了13个“综合技能训练”实践情境，形成了教材的“实训式”教学特色，为教师改变教法上的“填鸭式”教学提供了可行性范本，开创了该课程教材的“项目导向型”教学设计范本。

(4) 编写人员组合上。打破了只有高校教师编写教材的传统，邀请德邦物流、顺丰、京东和行业物流一线企业专家参与教材编写，形成了具有专业特色校企合作教材。

本书较为全面地介绍了现代物流基本知识和基本活动内容，共分13个教学和实训项目。主要内容有物流认知、物流标准化、企业物流、第三方物流、行业物流、供应链管理、运输管理、仓储管理、装卸与搬运管理、包装管理、配送与配送中心管理、流通加工管理、物流信息管理等。

本书在编写过程中得到了中储粮河南公司高级经济师曹怀朋以及德邦物流、顺丰、京东和开封货运总公司等单位的大力支持，在此一并表示感谢。此外，本书在编写过程中参考了专家、学者的有关著作，并通过互联网借鉴了许多有益的资料，在此也表示诚挚的谢意。

由于编者水平有限，书中疏漏和不足之处在所难免，敬请各位读者批评指教，以便我们不断修订完善。

编者

目 录

CONTENTS

项目 1

物流认知	1
◎ 任务一 物流认知——现代物流的概念	3
◎ 任务二 过程认知——物流的功能	8
◎ 任务三 学说认知——物流理论	9
◎ 任务四 趋势认知——现代物流发展	11
◎ 单项能力训练	14
◎ 综合技能训练	16

项目 2

物流标准化	17
◎ 任务一 标准和标准化概述	19
◎ 任务二 物流标准化的含义	23
◎ 任务三 物流标准化的主要内容	26
◎ 任务四 推进物流标准化和发展单元化物流活动	30
◎ 单项能力训练	34
◎ 综合技能训练	38

项目 3

企业物流	39
◎ 任务一 企业物流认知——企业物流概述	40
◎ 任务二 采购管理	44
◎ 任务三 供应物流	53
◎ 任务四 生产物流	54
◎ 任务五 销售物流	56
◎ 任务六 逆向物流	58
◎ 单项能力训练	60
◎ 综合技能训练	63

项目 4

第三方物流	66
◎ 任务一 第三方物流概述	68
◎ 任务二 第三方物流的类型与优势	72
◎ 单项能力训练	74
◎ 综合技能训练	76

项目 5

行业物流 77

- ◎ 任务一 粮食物流 79
- ◎ 任务二 冷链物流 82
- ◎ 任务三 家电物流 87
- ◎ 任务四 汽车物流 90
- ◎ 单项能力训练 92
- ◎ 综合技能训练 94

项目 6

供应链管理 95

- ◎ 任务一 供应链认知 97
- ◎ 任务二 供应链的设计 99
- ◎ 任务三 供应链管理认知 102
- ◎ 任务四 供应链管理的方法 105
- ◎ 单项能力训练 111
- ◎ 综合技能训练 112

项目 7

运输管理 113

- ◎ 任务一 运输与物流 116
- ◎ 任务二 运输方式及其选择 117
- ◎ 任务三 运输合理化 119
- ◎ 单项能力训练 127
- ◎ 综合技能训练 130

项目 8

仓储管理 132

- ◎ 任务一 仓储管理概述 134
- ◎ 任务二 仓库设备与设施 139
- ◎ 任务三 仓储作业管理 143
- ◎ 任务四 库存管理 147
- ◎ 任务五 仓储管理合理化 149
- ◎ 单项能力训练 154
- ◎ 综合技能训练 156

项目 9

装卸与搬运管理 157

- ◎ 任务一 装卸搬运概述 158
- ◎ 任务二 装卸搬运合理化 162
- ◎ 任务三 装卸搬运的作业 166
- ◎ 单项能力训练 171
- ◎ 综合技能训练 173



项目 10	包装管理	174
	◎ 任务一 包装概述	176
	◎ 任务二 包装材料和包装标志	178
	◎ 任务三 包装技术	186
	◎ 任务四 包装合理化	189
	◎ 单项能力训练	192
	◎ 综合技能训练	194
项目 11	配送与配送中心管理	195
	◎ 任务一 配送	197
	◎ 任务二 配送中心	202
	◎ 任务三 配送中心选址	206
	◎ 单项能力训练	207
	◎ 综合技能训练	209
项目 12	流通加工管理	210
	◎ 任务一 流通加工概述	211
	◎ 任务二 流通加工的类型与内容	213
	◎ 任务三 流通加工管理	217
	◎ 单项能力训练	223
	◎ 综合技能训练	225
项目 13	物流信息管理	226
	◎ 任务一 物流信息认识	228
	◎ 任务二 物流信息系统	232
	◎ 任务三 物流信息技术及其应用	237
	◎ 单项能力训练	250
	◎ 综合技能训练	251
参考文献	252

项目 1 物流认知

学习型工作任务	学习目标		
	知识目标	能力目标	态度目标
项目导入资料分析	认知现代物流的基本概念、分类;理解现代物流管理理论;掌握现代物流管理的基本方法。	对现代物流课程有一个初步的把握,能运用现代物流管理的思维与方法分析和认识现实生活中的物流问题和物流现象。	养成勤于思考的良好习惯;具有创新、创业、开拓发展的敬业精神。
单项能力训练			
综合技能训练			



项目导入资料分析

先行物流

王继祥,男,1963年5月生,河北丰南人,教授/研究员,商务部特聘物流专家。现任中国仓储与配送协会副会长兼仓储设施与技术应用专业委员会主任、中国物流技术协会副会长、北京易流网络科技有限公司总经理、华夏物联网研究院主任、《物流技术与应用》杂志常务副主编。

近十年来王继祥教授一直在倡导先行物流,也一直在推进先行物流。

事实上,在宏观经济层面,要想富,先修路,是最早体现物流先行理念的口号,中国关于“一带一路”的倡议,也是践行先行物流理念;在产业布局上,重庆地区全产业链配套招商引资策略与欧亚大陆桥计划,是西部开发中体现物流先行推动地区产业布局的经典案例,新丝绸之路经济带倡议也是在欧亚大陆桥计划基础上提出来的;目前在物流领域,利用智慧物流实现电商物流前置布仓,更是智慧物流引领物流先行的重要体现。

先行物流理念:先行物流指的是在经济发展、产业布局、空间规划、物流运作等方面,优先考虑物流要素,先行进行物流规划与运作,用物流来引领商流、信息流和资金流,推动社会发展的理念。

先行物流是一个现代物流的新理念,现在尚未被各级领导及物流行业给予充分重视,仍然需要大力倡导。

一、经济发展,物流先行

经济的发展在于商品交换与流通,城市的出现就直接与商品集散中心带动人群聚集相关,物流是推动经济发展和城市发展的基础。现代经济发展,物流的带动作用巨大的,中国改革开放初期,沿海地区国际物流发达,推动了来料加工为特点的经济。很多老少边穷地区也往往是因为交通不畅,物流落后而难以发展,因此要想富,先修路,其目的也是实现物流先行,带动经济发展。

在内陆的中西部地区,修了路,方便了货物运输与商品交换,但是物流不发达,商品不配套,经济也难以发展起来。因为在这些地区投资建厂,其原材料物流、产成品物流都需要增加大量物流成本,运输到沿海才能参与国际交换。如何大幅度降低物流成本,是中西部经济发展的关键。

近十年来,位于中国中西部的重庆地区经济发展一直处于中国领先地位,近几年一直保持全国第一的增长速度,其关键也是做到了物流先行。重庆的做法一是通过全产业链配套的招商引资策略,实现了

核心企业的原材料及零部件就近配套,大幅度降低了供应物流的成本,但核心企业主要产成品生产出来后,需要销往欧洲等地,在通过陆路运输到沿海海运的过程中,就面临很多问题。

二是物流成本也不经济,因此,重庆就探索通过建设和打通欧亚大陆的陆路运输通道,直接借助于陆路物流网络与系统,把产品运往欧亚大陆,这个设想催生了欧亚大陆桥计划,而欧亚大陆桥计划就是我国提出“建设新丝绸之路经济带”倡议的基础。

通过“一带一路”的倡议,实现欧亚大陆互联互通,经济相通,物流先行,商品流通,民心相通,可以带动中国过去没有物流优势的中西部落后地区的发展,也可以带动沿线国家过去缺少物流优势的内陆地区经济发展。当物流的制约因素被克服以后,内陆地区的能源优势、人力成本优势就会被激发,因此“一带一路”是一个伟大的倡议,是推动全球经济发展由海权时代的沿海地区向陆权时代的内陆地区延伸,推动地区均衡发展的伟大战略。

经济发展,物流先行,物流一活,会带动经济全面兴旺。

二、产业布局,物流先行

国家产业的发展,必须优先考虑物流先行,依据物流优势规划产业布局。如果产业布局违背了这一点,将产业集群布局在远离材料供应和产成品销售的地区,巨大的物流成本费用就是一个先天不足,而且后天也难以解决,因为这种产业布局的先天缺陷靠后面物流运作是难以克服的,物流成本是难以下降的,就是再智慧的物流,再优化物流系统,也不能解决先天问题,物流的先天问题必须靠先行物流才能解决。

例如,中国过去的钢条行业产业布局都是以中国矿山资源为基点,均布局在铁矿资源和煤炭资源较近的地区。改革开放后,随着中国钢铁行业的发展,中国铁矿石资源难以满足需求,需要大量进口,这时以利用国外进口铁矿石为主的钢铁企业选址就需要布局在沿海地区。日本钢铁企业也均建设在沿海地区,中国宝钢的建设布局也是由于这一原因选在了沿海地区。

物流空间规划的先行理念也绝不仅仅体现在产业布局和产业集群开发方面,在中国物流空间规划方面,如果没有物流先行理念,不具超前的思维,也会带来巨大问题而长期难以解决,成为经济发展永远的痛。

例如,南京长江大桥是中国当年最伟大的桥梁建设奇迹,但是,现在来看,一座大桥锁长江,万吨巨轮难以沿江而上,必须在南京附近进行大船倒小船的物流作业,带来巨大物流问题。曾几何时,长江上游省市建议由上游沿江城市出费用,炸掉南京长江大桥,疏通长江物流大通道,推动上游城市经济发展,但却由于南京长江大桥具有的历史意义而作罢。今后是不是总体加高南京长江大桥,打通长江物流大通道,也在探索之中。

三、智慧物流引领物流先行

智慧物流引领物流先行,在电子商务物流领域体现得最明显:京东的智慧物流体系、菜鸟的智能物流骨干网,都在智慧物流引领物流先行方面做出了积极探索,都是通过电子商务天网与智慧物流体系的地网对接,实现物流先行,提前将物品前置布仓,把客户即将购买的物品布置在距离客户较近的仓储中心,客户下单后,通过仓配一体的物流系统实现就近配送。

这种智慧化的先行物流系统,需要借助于大数据分析和精准预测,实现前置布仓的智慧优化,实现网络间商品的云仓共享,实现仓储节点之间的智慧调拨的应急补货,这是实现全网24小时配送、甚至12小时或更短时间的快速配送的核心,更是减少“双十一”爆仓、做好物流服务的关键。

据菜鸟发布的大智慧物流《2017中国智慧物流大数据发展报告》介绍,目前,快递多采用“单点发全国”的模式,包裹平均运距大于1000千米(买家和卖家之间的干线运输距离)。菜鸟通过先行物流理念,利用大数据技术预测未来销售情况,可以把货物预先安排到离消费者最近的仓库备货,从而大大缩短了运距。

例如,菜鸟构建的全国智能骨干网络,可使绝大多数包裹的运距缩短至500千米之内。菜鸟仓内实施仓配一体化,为商家提供仓储与配送的一条龙服务。物流订单生成后,货物可以从菜鸟仓内直接分拣、

包装并交给合作企业配送,提高了物流链路的整体效率,缩短了包裹签收时间。

2017年菜鸟新零售元年,菜鸟通过零售前置仓实现对上整合品牌商品资源,对下以街道为单位精选优质经销商、邮差商的仓配资源,通过系统和数据赋能中小经销商转变成小区内共配服务商,用最低的成本、最高的效率、最透明的全链路数据链接工厂仓库与小店货架。

据介绍,前置仓覆盖半径大约为30千米,主要以覆盖小型城市为主。目前,菜鸟在全国已经布局了20多个仓储中心,将在全国2000多个城市布局前置仓,与区域仓形成有效的互补,可节约整个行业仓配资源投入80%以上,提高商品、数据流转效率200%以上,减少供应链建设的重复投入和资源消耗。

智慧物流引领物流先行,在“互联网+车货匹配”“互联网+甩挂运输”“互联网+专业物流”等方面均有体现,一批专注于城市配送的平台型企业,纷纷搭建城市货物运输平台,利用信息技术创新共同配送模式,引领物流配送先行。

(资料来源:中国广告网)

讨论题

- (1)王继祥教授所说的先行物流的含义是什么?
- (2)如何理解先行物流在我国经济社会发展中的作用?

任务一 物流认知——现代物流的概念

一、物流概念的形成与发展

1. 物流概念的产生

物流是一门新兴学科,最早产生于美国,所研究的主要内容是企业为了把产品顺利销售出去而进行的运输、仓储、包装等一系列活动,称为Physical Distribution(简称PD),中文意思是“实体分配”和“实物流通”等意思。第二次世界大战期间,美军后勤组织运用了一套科学的方法,成功地将各种战略物资及时准确地送到全球各地,为第二次世界大战提供了后勤保障。这套方法在军事上被称为Logistics(兵站或者后勤)。Logistics是美国军队在第二次世界大战中使用的军事术语,主要强调军队在作战时,能否以最快的速度、最高的效率,安全无误地将武器、弹药以及军队吃、穿、住、行等所有必需物品按要求供给前线,是军队成败与否的重要因素。兵站如果无法做好后勤供应,军队就不能打胜仗,而兵站做到及时、准确地供给,则必须有一整套科学的后勤供应管理系统,包括军需品的订货、生产计划制定、采购、库存管理、配给、运输以及通信等。后来商界便将第二次世界大战期间的兵站后勤这种科学有效的管理系统引入企业经营,以寻求企业的物流也能像军队兵站后勤那样,做到科学管理、高效运营。于是物流的概念就有了新的变化。

物流的概念至今还在完善、演变。物流的概念在各个经济发展阶段,适应不同的经济活动目的,不断地进化、调整和完善;即便在同一历史时期、同一经济发展阶段,也因不同的学派、不同的学术团体、不同的机构和不同的国家、出自不同的角度和观点而有所差别。而且物流的概念至今仍有争论。不过物流概念的演变过程也恰恰反映了不同时期物流理论、物流管理以及物流技术的进步轨迹。Physical Distribution和Logistics,这两个英语名词基本是在同一时期出现的,只不过角度不同,范围有别,所强调的内容相异。

根据日本物流权威中西睦教授的观点,Logistics本来是法语,是军队用语,意思是兵站,在日本企业中被当作物流管理之意。1985年之前,日本基本使用PD这个词表示物流,但因为美国后来转为使用Logistics,欧洲也都用Logistics这个词,加之物流的范围不断扩大,内涵不断更新,目标由物流

活动本身转向了对物流活动的管理，强调从企业经营战略的高度重视物流，并以消费者为核心，而不是仅仅强调企业效益。所以 20 世纪 80 年代后半期，欧美各国基本都使用 Logistics，而不再使用 Physical Distribution 来表示物流了。即便是现在，日本的物流界仍然是日文汉字的“物流”与英文的“Logistics”并用，这是因为有些日本学者认为这两个用语的意思并不完全相同，出发点和侧重面也有一定差别。

我国使用物流一词最早是在 1979 年，1979 年 6 月中国物资工作者代表团到日本参加第三届国际物流会议，回国后我国的有关文件中开始出现了物流这个名词。80 年代后我国台湾也出现了物流的概念。1989 年 4 月第八届国际物流会议在北京召开，物流这一术语得到广泛运用。

物流的概念被引用到我国以后到今天近 40 年来，其概念发生了很大的变化，它的内涵从狭义的 PD 发展到 Logistics，即从“小物流”的概念发展到“大物流”的概念，由传统物流的概念发展到现代物流的概念。

2. 物流的定义

早在 1915 年美国的阿奇·萧在《市场流通中的若干问题》一书中就提到过物流一词，并指出“物流是与创造需求不同的一个问题”。因为在 20 世纪 30 年代初期，西方一些国家出现了生产大量过剩、需求严重不足的经济危机，企业为了扩大销售，就提出了物流这一概念。

美国市场营销协会 1935 年编写的《市场营销用语集》中提出：“物流是市场营销活动中所伴随的物质资料，从产地到消费地的种种企业活动，包括服务过程。”1948 年，该协会对这个定义做了修改：“物流是物质资料从生产者到消费者或消费的流动过程中所决定的企业活动费用。”后来该协会又一次将物流的定义修改为：“所谓物流，就是物质资料从生产阶段移动到消费或利用者手里，并对该移动过程进行管理。”

在美国，最权威的物流定义是美国物流管理协会 1960 年提出的：“所谓物流，就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范围的活动，有时也包括从原材料的供给源到生产线的始点的移动。”美国物流管理协会在下这个物流定义的同时还列举了物流活动的诸种要素，即货物运输、仓库保管、装卸、工业包装、库存管理、工厂和仓库选址、订货处理、市场预测和客户服务。

美国物流管理协会的物流定义范围与美国市场营销协会的物流定义范围相比有所扩大，不仅是指制品从生产厂的生产线起，经过批发、零售，最终到消费者手里，而且还包括把原材料从生产厂到加工厂生产线的始点的移动。1998 年美国物流管理协会对物流下了如下定义：“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、实施与控制过程。”

日本产业构造审议会对物流下的定义是：“所谓物的流通，是有形、无形的物质资料从供给者手里向需要者手里物理性地流动。具体是指包装、装卸、运输、保管以及通信等诸种活动。这种物的流通与商流相比，是为创造物质资料的时间性、空间性价值做出贡献。”

日本日通综合研究所 1981 年 2 月编写的《物流手册》对物流下了这样的定义：“物流是物质资料从供给者向需要者的物理性移动，是创造时间性、场所性价值的经济活动。从物流的范围来看，包括包装、装卸、保管、库存管理、流通加工、运输、配送等诸种活动。如果不经通过这些过程，物品就不能移动。”

欧洲物流协会 1994 年公布的物流术语中提出：“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。”

我国国家标准《物流术语》(GB/T 18354—2006)中规定：物流是指“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实施有机结合。”



二、现代物流的特征

现代物流是指具有现代特征的物流，现代物流是与现代化社会大生产紧密联系在一起，体现了现代企业经营和社会经济发展的需要。在现代物流管理和运作当中，广泛采用了代表着当今生产力发展水平的管理技术、工程技术以及信息技术等。随着时代的进步，物流管理和物流活动的现代化程度也会不断提高。“现代物流”在不同的时期也会赋予其不同的内涵。现代物流的特征可以概括为以下几个方面。

1. 物流系统化

物流不是运输、保管等活动的简单叠加，而是通过彼此的内在联系，在共同的目的下形成的一个物流系统，构成系统的功能要素之间存在着相互作用的关系。在考虑如何将物流最优化时，必须从系统的角度出发，通过物流功能的最佳组合实现物流整体的最优化目标。局部的最优化并不代表物流系统整体的最优化，树立系统化观念是搞好物流管理，开展现代物流活动的重要基础。

2. 物流总成本最小化

物流管理追求的是物流系统的最优化，在成本管理上体现为实现物流总成本最小化，物流总成本最小化是物流合理化的重要标志。传统的管理方法将注意力集中于使每一项个别物流活动成本最小化，而忽视了物流总成本，以及各项成本之间的相互关系。物流要素之间存在着二律背反关系，现代物流管理在控制物流总成本时正是基于这种关系而存在。

3. 物流信息化

物流信息化可以理解为物资的物理性流通与信息流通的结合，信息在实现物流系统化、物流作业一体化方面发挥着重要作用。传统物流的各个功能要素之间缺乏有机的联系，对物流活动的控制属于事后控制。而现代物流通过信息将各项物流功能活动有机结合在一起，通过对信息的实时把握控制物流系统按照预定的目标运行。准确地掌握信息，如库存信息、需求信息，可以减少非效率、非增值的物流活动，提高物流效率和物流服务的可靠性。

4. 物流手段现代化

在现代物流活动中，广泛使用先进的运输、仓储、装卸搬运、包装以及流通加工等手段。运输手段的大型化、高速化、专用化、装卸搬运机械的自动化、包装的单元化、仓库的立体化、自动化以及信息处理和传输的计算机化、电子化、网络化等为开展现代物流提供了物质保证。

5. 物流服务社会化

物流业的充分发展，企业物流需求通过社会化物流服务满足的比重不断地提高，第三方物流形态成为现代物流的主流，物流产业在国民经济中发挥着重要作用。

6. 物流管理专门化

企业物流活动开始由专门的部门负责，不再依附于其他部门，物流管理技术日趋成熟。

7. 物流电子化

现代信息技术、通信技术以及网络技术广泛应用于物流信息的处理和传输过程、物流各个环节之间，物流部门与其他相关部门之间，不同企业之间的物流信息交换传递和处理可以突破空间和时间的限制，保持实物流与信息流的高度统一和对信息的实时处理。

8. 物流快速反应化

在现代物流信息系统、作业系统和物流网络的支持下，物流适应需求的反应速度加快，物流前置时间缩短。物流公司及时配送、快速补充订货以及迅速调整库存结构的能力在加强。

9. 物流网络化

随着生产和流通空间范围的扩大，为了保证产品高效率的分销和材料供应，现代物流需要有完善、健全的物流网络体系，网络上点与点之间的物流活动保持着系统性、一致性，这样可以保证整个物流

网络有最优的库存总水平及库存分布，将干线运输与支线末端配送结合起来，形成快速灵活的供应通道。

10. 物流柔性化

随着消费者需求的多样化、个性化，物流需求呈现出小批量、多品种、高频次的特点。订货周期变短、时间性增强，物流需求的不确定性提高。物流柔性化就是要以顾客的物流需求为中心，对顾客的需求做出快速反应，及时调整物流作业，同时可以有效地控制物流成本。

三、传统物流与现代物流的区别

传统物流，它是与现代物流的对称。侧重于商品的运输、保管、包装等物流局部功能运作的物流。其物流组织形式较分散、低效和高耗，信息化、智能化水平低。现代物流是依靠计算机网络和信息技术的支撑，应用先进的管理技术和组织方式，将原本分离的商流、物流、信息流、采购、运输、仓储、流通加工、配送等环节紧密联系起来物流系统。其发展从 20 世纪 50 年代开始，在运作上的特点是反应快速化、作业规范化、目标系统化、手段现代化、组织网络化和经营市场化。从理论上讲，现代物流和传统物流相比的五大优势是：第一，有利于缩短流通时间；第二，有利于开展现代贸易；第三，有利于缩短经济联系空间；第四，有利于减少社会库存量；第五，有利减少流通过费用等。

传统物流与现代物流的区别主要表现在以下几个方面。

- (1) 传统物流只提供简单的位移，现代物流则提供增值服务。
- (2) 传统物流是被动服务，现代物流是主动服务。
- (3) 传统物流实行人工控制，现代物流实施信息管理。
- (4) 传统物流无统一服务标准，现代物流实施标准化服务。
- (5) 传统物流侧重点到点或线到线服务，现代物流构建全球服务网络。
- (6) 传统物流是单一环节的管理，现代物流是整体系统优化。

四、流通中的“四流”及其关系

流通与经济中的商流、物流、资金流、信息流的关系是密不可分的，特别是物流在社会经济中的位置是无法替代的。经济是构成人类社会的一个重要功能，流通是经济中的一个重要功能，物流是流通的重要功能，它们之间存在着密切的联系。因此，物流变化会给整个经济带来影响；经济发生变化时，物流也不得不发生变化。总之，要从整个社会的角度来看待物流。

1. 流通的作用

流通是联结生产和消费的纽带；流通对生产具有反作用；流通是国民经济现代化的支柱。

2. 流通的构成

商流、物流、资金流和信息流是流通过程中的四大组成部分，“四流”构成了一个完整的流通过程。

3. “四流”的关系

商流是流通的动机和目的，资金流是流通的条件，信息流是流通的手段，物流是流通的终结和归宿。就是说由于需要或产生购买欲望，才决定购买，购买的原因和理由就是商流的动机和目的；因为想购买或决定购买某种商品，才考虑购买资金的来源或筹措资金问题，不付款商品的所有权就不归你，这就是条件；又因为决定购买，也有了资金，然后才付诸行动，这就是买主要向卖主传递一个信息，或去商店向售货员传递购买信息，或电话购物、网上购物，这些都是信息传递的过程，但这种过程只是一种手段；然而，商流、资金流和信息流产生后，必须有一个物流的过程，否则商流、资金流和信息流都没有意义。

除了准确的市场需求预测，及时掌握各种信息外，还要构筑一个先进、合理的物流系统。首先要

进行商品的需求、购买力、市场容量、销售时点、销售数量等基础性调查研究。然后，再制定一个与商流相配套的物流规划。根据市场情况，决定建几个配送中心，建多大规模，如何构筑配送网络等。

因为物流受商流制约，随商流变化而变化，往往为了占领市场、扩大销售而牺牲物流利益，所以，在竞争激烈的商品经济社会要加强对物流问题的研究，加强对信息技术等现代科学手段的充分利用。

商流和资金流是传统性的经济活动，规则性强，已经比较成熟，其科学化管理受时代和经济发展水平的限制。信息流主要依赖互联网，属于电子化传输和软件开发问题。这方面的竞争会不断加剧和复杂化，各企业的技术水平将来也会彼此接近。前几年兴起的电子商务热，之所以急剧降温，是由于“物流瓶颈”造成的，而不是信息技术自身的问题。目前，商流、资金流和信息流都可通过由计算机和网络通信来实现，只有物流难以做到这一点。物流发展的空间比商流、资金流和信息流要大，合理化、科学化管理的余地要大，节约费用的潜力要大。主要有以下几个方面的原因。

(1) 物流是一门新兴科学，很多人对物流的基本知识、物流理论、物流的重要作用了解不多，还需要一个认识过程。物流与商流、资金流以及信息流相比，其发展滞后、进度缓慢。同时也说明，物流的发展因过去是一片空白，是“黑暗的大陆”。因此它的发展空间也就更大。

(2) 物流在商品总成本中的费用比例大，过去不受重视。这块“第三利润源泉”，是新经济时代最有前景的领域，是能够节约费用最大的空间。

(3) 物流发展时间尚短，成熟程度差，物流管理科学化较低。

(4) 过去还很少有人将物流与商流、资金流、信息流联系起来考虑，也没有将“四流”作为一个大系统对待。今后如果真正把“四流”统一起来、协调起来，那将产生不可估量的效益。“四流”是一个相互联系、互为伴随、共同支撑流通活动的整体。在认识和研究流通经济时，或者在进行物流管理过程中一定要把握这一点，以便我们认识问题更全面化、科学化，把物流工作做得更有成效。

五、物流的分类

1. 根据物流活动在企业中的地位分类

供应物流：是提供原材料、零部件或其他物料时所发生的物流活动。

生产物流：是企业生产过程中发生的涉及原材料、在制品、半成品、产成品等所进行的物流活动。

销售物流：是企业出售商品过程中所发生的物流活动。

回收物流：是指不合格物品的返修、退货、废旧品以及周转使用的包装容器、集装器具从需方返回到供方所形成的物流活动。

废弃物流：是将经济活动或人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，并分别送到专门处理场所的物流活动。

2. 根据物流活动的空间范围分类

国内物流：是指一个国内发生的物流活动，物流活动仅限于国内范围。

国际物流：是跨越不同国家或地区之间的物流活动。

3. 根据物流在社会生产过程中的地位与作用分类

社会物流：是企业外部物流活动总称，也称第三方物流，或大物流、宏观物流。

企业物流：是企业内部的物品实体活动。企业内部物流主要是企业内部的生产经营工作所发生的加工、检验、搬运、储存、包装、装卸、配送等活动，可分为供应、生产、销售、回收、废弃物流等。

4. 根据物流活动执行者的不同分类

可分为企业自营物流和第三方物流，也可分为第一方物流、第二方物流和第三方物流。其中，第一方物流、第二方物流成为企业自营物流；第三方物流是指由供方和需方以外为客户提供专项或全面的物流系统设计或系统运营的物流服务模式。

5. 根据物流活动发生主体的分类

可分为工业企业物流、商业企业物流（包括企业物流、零售物流等）、非营利组织物流（包括医院、社会团体、学校、军事等单位物流）等。

任务二 过程认知——物流的功能

一、运输功能

运输是物流的核心业务之一，也是物流系统的一个重要功能。选择何种运输手段将直接影响物流效率的高低，在决定运输手段时，必须权衡运输系统要求的运输服务和运输成本，同时要考虑运费、运输时间、运输能力、货物的安全性、时间的准确性、适用性、伸缩性、网络性和信息等多种影响运输的因素。

二、仓储功能

在物流系统中，仓储和运输是同等重要的功能要素。仓储功能包括了对进入物流系统的货物进行堆存、管理、保管、保养、维护等一系列活动。仓储的作用主要表现在两个方面：一是完好地保证货物的价值和使用价值；二是为将货物配送给用户，在物流中心进行必要的加工活动而进行的保存。随着经济的发展，物流由少品种、大批量物流进入多品种、小批量或多批次、小批次物流时代，仓储功能从重视保管效率逐渐变为重视如何才能顺利地进行发货和配送作业。流通仓库作为物流仓储功能的服务据点，在流通作业中发挥着重要的作用，它将不再以储存保管为其主要目的。流通仓库包括拣选、配货、检验、分类等作业，并具有多品种、小批量，多批次、小批量等收货配送功能以及附加标签、重新包装等流通加工功能。

物流系统采用了现代化仓储功能的设置，以生产支持仓库的形式，为有关企业提供稳定的零部件和材料供给，将企业独自承担的安全储备逐步转为社会承担的公共储备，减少企业经营的风险，降低物流成本，促使企业逐步形成零库存的生产物资管理模式。

三、包装功能

为使货物完好地运送到用户手中，并满足用户和服务对象的要求，需要对大多数商品进行不同方式、不同程度的包装。包装分为工业包装和商品包装两种。工业包装的作用是按单位分开产品，便于运输，并保护在途货物。商品包装的目的是为了便于最后的销售。因此，包装的功能体现在保护商品、单元化、便利化和商品广告等几个方面。前三项属物流功能，最后一项属营销功能。

四、装卸搬运功能

装卸搬运是随运输和仓储而产生的必要物流活动，是对运输、仓储、包装、流通加工等物流活动进行衔接的中间环节，以及在仓储等活动中为进行检验、维护、保养所进行的装卸活动，如货物的装上卸下、移送、拣选、分类等。装卸作业的代表形式是集装箱化和托盘化，使用的装卸机械设备有吊车、叉车、传送带和各种台车等。在物流活动的全过程中，装卸搬运活动是频繁发生的，因而是产品损坏的重要原因之一。对装卸搬运的管理，主要是对装卸搬运方式、装卸搬运机械设备的选择和合理配置与使用以及装卸搬运合理化，尽可能减少装卸搬运次数，以节约物流费用，获得较好的经济效益。



五、流通加工功能

流通加工功能是在物品从生产领域向消费领域流动的过程中，为了促进产品销售、维护产品质量和实现物流效率化，对物品进行加工处理，使物品发生物理性变化或化学性变化的功能。这种在流通过程中对商品进一步的辅助性加工，可以弥补企业、物资部门、商业部门生产过程中加工程度的不足，更有效地满足用户的需求，更好地衔接生产和用户需求的环节，使流通过程更加合理化，是物流活动中的一项重要增值服务，也是现代物流发展的一个重要趋势。

流通加工的流程有装袋、定量化小包装、拴牌子、贴标签、配货、挑选、混装、刷标记等。其主要作用表现在：进行初级加工，方便用户；提高原材料利用率；提高加工效率及设备利用率；充分发挥各种运输手段的最高效率；改变品质，提高收益。

六、配送功能

配送功能的设置，可采取物流中心集中库存、共同配货的形式，使用户或服务对象实现零库存，依靠物流中心的准时配送，而无须保持自己的库存或只需保持少量的应急保险储备，减少物流成本的投入。配送是现代物流的一个最重要的特征。

七、信息服务功能

从信息的载体及服务对象来看，该功能还可分成物流信息服务功能和商流信息服务功能。商流信息主要包括进行交易的有关信息，如货源信息、物价信息、市场信息、资金信息、合同信息、付款结算信息等。商流中交易、合同等信息，不但提供了交易的结果，也提供了物流的依据，是两种信息流主要的交汇处。物流信息主要是物流数量、物流地区、物流费用等信息。物流信息中库存量信息、不但是物流的结果，也是商流的依据。

物流系统的信息服务功能必须建立在计算机网络技术和国际通用的 EDI 信息技术基础之上，才能高效地实现物流活动中一系列环节的准确对接，真正创造“场所效用”及“时间效用”。可以说，信息服务是物流活动的中枢神经，该功能在物流系统中处于不可或缺的重要地位。

信息服务功能的主要作用表现为：缩短从接受订货到发货的时间；库存适量化；提高搬运作业效率；提高运输效率；使接受订货和发出订货更为省力；提高订单处理的精度；防止发货、配送出现差错；调整需求和供给；提供信息咨询等。

任务三 学说认知——物流理论

一、商物分离说

商物分离是物流科学赖以存在的先决条件。商物分离是指流通中商业流通和实物流通各自按照自己的规律和渠道独立运动。

第二次世界大战之后，流通过程中“实际流通”和“所有权转让”出现了明显的分离，逐渐变成了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”。“商”指商流，即商业性交易，实际是商品价值运动，是商品所有权的转让，流动的是“商品所有权证书”，是通过货币实现的；“物”即物流，是商品实体的流通。

商流和物流也有其不同的物质基础和不同的社会形态。从马克思主义政治经济学角度看，在流通

这一统一体中，商流明显偏重于经济关系、分配关系、权力关系，因而属于生产关系范畴。而物流明显偏重于工具、装备、设施及技术，因而属于生产力范畴。

所以，商物分离实际是流通总体中的专业分工、职能分工，是通过这种分工实现大生产式的社会再生产的产物。这是物流科学中重要的新观念。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的考察，进而形成的科学。

二、黑大陆说

著名的管理学权威彼得·F·德鲁克曾经讲过：“流通是经济领域里的黑暗大陆。”“黑大陆”说法主要是指尚未认识、尚未了解的未知领域，在黑大陆中，如果理论研究和实践探索照亮了这块黑大陆，那么摆在人们面前的可能是一片不毛之地，也可能是一片宝藏之地。在某种意义上来看，“黑大陆”说是一种未来学的研究结论，带有很强的哲学的抽象性，这一学说对于研究这一领域起到了启迪和动员作用。

三、物流冰山说

物流冰山说是日本早稻田大学西泽修教授提出来的。他在研究物流成本时发现，现行的财务制度和会计核算方法都不可能完全掌握物流费用的实际情况，因而人们对物流费用的了解是一片空白，甚至有很大的虚假性，他把这种情况比作“物流冰山”。冰山的特点是大部分沉在水面之下，而露出水面的仅是冰山的一角。物流便是一座冰山，其中沉在水面以下的是我们看不到的黑色区域，而我们看到的不过是物流的一部分。

西泽修用物流成本的具体分析论证了德鲁克的“黑大陆”说，事实证明，在黑大陆中和冰山的水下部分正是物流尚待开发的领域，也正是物流的潜力所在。

四、第三利润源说

“第三利润源”的说法主要出自日本。“第三利润源”是对物流潜力及效益的描述。从历史发展来看，人类历史上曾经有过两个提供利润的领域：第一个是资源领域，第二个是人力领域。资源领域起初是廉价原材料、燃料的掠夺或获得，其后则是依靠科技进步、节约消耗、综合利用、回收利用乃至大量人工合成资源而获取高额利润，习惯称为“第一利润源”。人力领域最初是廉价劳动，其后则是依靠科技进步提高劳动生产率，降低人力消耗或采用机械化、自动化来降低劳动耗用从而降低成本，增加利润，这个领域习惯称作“第二利润源”。

在前两个利润源潜力越来越小，利润开拓越来越困难的情况下，物流领域的潜力被人所重视，按时间序列排为“第三利润源”。

第三利润源的理论最初认识是基于两个前提条件。

(1) 物流是可以完全从流通中分化出来，自成一个体系独立运行的，有自身目标和管理，因而能对其进行独立的总体的判断。

(2) 物流和其他独立的经营活动一样，它不是总体的成本构成因素，而是单独盈利因素，物流可以成为“利润中心”型的独立系统。

五、物流“森林”说

美国学者提出物流的“森林”说，该学说认为物流整体效应如同森林。用物流森林的概念来表述物流的整体观点，指出物流是一种“结构”，对物流的认识必须重视其整体效果。物流过程包括运输、储存、包装、配送、流通加工等环节，在物流过程中不是单纯地追求各项功能要素最优化，更重要的是追求整体的效果最优化，将各个分功能有机结合起来。即“物流是一片森林而非一棵棵树木”。



六、效益背反说

国家标准《物流术语》(GB/T 18354—2006)中规定：“效益背反是指一种活动的高成本，会因另一种物流活动成本的降低或效益提高而抵消的相互作用关系。”就是说物流的若干功能要素之间存在着损益的矛盾，某一个功能要素的优化和利益发生的同时，必然会存在另一个或另几个功能要素的利益损失，反之也如此。这是一种此长彼消，此盈彼亏的现象，虽然在许多领域中这种现象都是存在着的，但物流领域中，这个问题似乎尤其严重。

效益背反说有许多有力的实证予以支持，例如，包装问题，假定其他成本因素也不变，包装越省，利润则越高。但是，一旦商品进入流通之后，如果节省后的包装降低了产品的防护效果，就会造成储存、装卸、运输功能要素的工作劣化和效益大减。显然，包装活动的效益是以其他的损失为代价的，我国流通领域每年因包装不善出现的上百亿的商品损失，就是效益背反的实证。

在认识效益背反的规律之后，物流科学迈出了认识物流功能要素这一步，而寻求解决和克服各功能要素效益背反的现象。将包装、运输、保管等功能要素的联节点寻找出来，构成一个整体来认识物流，进而有效解决“效益背反”，追求总体的效果，这是物流科学的一大发展。

七、成本中心说、利润中心说、服务中心说和战略说

这实际是对物流系统起什么作用、达到什么目的的不同认识、不同观念，因而也派生出不同的管理方法。

成本中心是指物流在整个企业战略中，只对企业营销活动的成本发生影响，物流是企业成本的重要的产生点。因而，解决物流的问题，并不是为要搞合理化、现代化，不在于支持保障其他活动，而是通过物流管理和物流的一系列活动降低成本。显然，成本中心的考虑没有将物流放在主要位置，尤其没有放在企业发展战略的主角地位，改进物流，如果目标只是在于降低成本，这势必也会影响物流本身的战略发展。

利润中心是指物流可以为企业大量提供直接和间接的利润，是形成企业经营利润的主要活动。物流也是国民经济中创利的主要活动，物流的这一作用，被表述为“第三利润源”。

服务中心说代表了美国和欧洲等一些国家学者对物流的认识。他们认为，物流活动最大的作用，并不在于为企业节约了消耗，降低了成本或增加了利润，而是在于提高企业对用户的服务水平，进而提高了企业的竞争能力。

战略说是当前非常盛行的说法，实际上在学术界和产业界，越来越多的人已逐渐认识到物流更具有战略性，是企业发展的战略目标，而不是一项具体的任务。将物流和企业的生存和发展直接联系起来的战略说，对促进物流的发展有重要意义，企业不追求物流的一时一事的效益，而着眼于总体，着眼于长远，于是物流本身的战略性发展也提到议事日程上。战略性的规划、战略性的投资、战略性的技术开发是最近几年促进物流现代化发展的重要原因。

任务四 趋势认知——现代物流发展

一、国内物流业发展特点

当前，我国的物流业正处于重要的战略机遇期。随着我国产业结构的调整和发展方式的转换，物流业在国民经济中的基础性、战略性的地位日益显现，焕发出新的生机和活力，也呈现出一些新的特点。

1.我国已成为全球最大的物流市场

我国作为全球第二大经济体，是全球第一制造业大国，带动了物流市场呈供需两旺态势。2017年社会物流总额 252 万亿元，同比增长 6.7%；社会物流总费用 12.1 万亿元，同比增长 9.2%；全国货运量 471 亿吨，同比增长 9.3%。中国沿海散货运价指数呈逐月上涨态势，全年均值 1 148 点，较上年上涨 22%。社会物流总费用与 GDP 的比率从 2015 年的 16%，2016 年的 14.9%，进一步下降到 2017 年的 14.6%；全年物流业总收入 8.8 万亿元，同比增长 11.5%；12 月份中国物流景气指数达 56.6%，全年均值为 55.3%，始终保持在 50% 以上的景气区间。物流业从业人员每年超过 5 000 万人，占全国就业人员总数的 6.5%，其中，快递业从业人员 245 万，同比增长 22%。物流业是吸纳就业的重要行业之一。

2.结构调整趋于优化

当前，我国人均 GDP 超过 8 800 美元，最终消费对经济增长的贡献率为 65%，消费驱动经济增长特征明显。消费成为物流需求增长的重要推动力。单位与居民物品物流总额同比增长 29.9%。消费物流中的电商物流增势明显，中国电商物流指数中的总业务量指数全年均值为 143.4。电商物流带动快递业务加速扩张，2017 年全年快递业务量达 401 亿件，同比增长 28%。冷链物流成为吸引社会投资的热点，全国冷库总容量可达 4 775 万吨。与消费相关的快速消费品、医药、汽车、服装等细分市场增势良好。

运输结构调整见效。多式联运上升为国家战略，交通运输部、国家发展改革委先后确定了两批、共 46 个示范项目。2014 年以来，重点港口集装箱铁水联运量年均增长 16.8%。《“十三五”铁路集装箱多式联运发展规划》发布，铁路集装箱日均装车量占比超过 10%。国家铁路全年货物发送量达 29.18 亿吨，较 2016 年增长 10.1%。全年重型卡车销量首次突破 100 万辆，车辆大型化、标准化、现代化步伐加快，运输效率稳步提升。

3.资本和科技助推物流升级

多支物流产业基金上市，物流企业“扎堆”进入证券市场。上市企业加大网络建设、购置设备和基础设施投资，增强自身实力。企业兼并重组渐趋活跃，中国外运长航集团和招商局集团完成战略重组，铁路总公司 18 个铁路局完成公司制改革，东航物流“混改”启动，普洛斯完成私有化，海航收购扩充物流板块，顺丰控股与 UPS 成立合资公司等。

科技引领未来。我国已有超过 500 万辆载重货车安装了北斗定位装置，智能快件箱超过 19 万组，还有大量的托盘、智能柜、货物接入互联网。交通运输部组织的首批 283 家无车承运人试点企业平均整合运力近 2 000 辆，平均等货时间缩短，车辆月均行驶里程提高，司机收入增加，传统货运交易成本有效降低。国家发展改革委开展骨干物流信息平台试点，规范和引领“互联网+高效物流”发展。易流科技打造易流云平台，推动线下物流在线化。全行业以设施互联、人员互联、信息互联带动物流互联，“互联网+高效物流”成效显著。

4.综合运输体系加速成网

“五纵五横”综合运输大通道基本贯通。截至 2017 年底，全国铁路营业里程达 12.7 万千米，公路总里程 477.15 万千米，港口万吨级以上泊位达 2 317 个，民航运输机场发展到 229 个，覆盖全国 88.5% 的地市。

物流网络“节点”加快布局。我国各类物流园区超过 1 200 家，园区平台化、网络化、智慧化初步显现。传化物流打造覆盖全国的“传化网”，卡行天下枢纽达到 200 家。由中物联牵头，林安物流等 17 家网络化经营的物流园区发起互联互通的服务平台“百驿网”。万科地产、普洛斯、深赤湾、平安银行等加大物流地产投入。德邦物流、安能物流、“三通一达”等服务网点不断下沉，编织城乡一体化服务网络。粤港澳大湾区写入政府报告，有望协同共建世界级港口群。中欧班列连接“一带一路”沿线国家，已累计开行 6 235 列，其中当年开行 3 271 列。

5. 一批领先物流企业引领行业发展

当前,我国物流企业法人单位数近30万家,成为重要的企业群体。全国A级物流企业已达5000家,一批综合实力强、引领行业发展的标杆型企业集中涌现。全国规模以上的物流园区超过1200家,园区平台化、网络化、集群化、智慧化初步显现。交通基础设施与物流节点设施趋向融合,物流基础设施向网络化发展。智慧物流热潮涌动,智能仓储、车货匹配、无人机、无人驾驶、无人码头、物流机器人等一批国际领先技术在物流领域得到应用;无车承运、甩挂运输、多式联运、绿色配送等一批行业新模式得到推广,现代供应链正在成为新的增长点和发展新动能。近年来,随着“互联网+”时代的到来,一批平台型物流企业进入市场,成为行业变革的重要力量。顺应时代发展趋势,传统物流企业积极拥抱互联网。例如,传化物流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上线“中储智运”。线上线下企业加快联动融合。

6. 智慧物流成为转型升级新动能

当前,我国物流产业增速正在趋缓,传统的产业发展方式难以满足消费型需求快速增长的要求,现有的资源条件不足以支撑产业规模的持续快速增长。

理念创新引领发展。海尔集团提出“人单合一”的概念,推动内部员工实行“自组织、自驱动”类的小微创业。菜鸟网络推动“新物流”,提出大数据、智能化相协同,以此服务物流新零售战略。京东物流提出“下一代物流”,将主要呈现短链、智慧和共生三大特征。国家发展改革委、商务部评选认定首批10家智能化仓储物流示范基地。

人工智能为物流赋能,使物流运作更加方便快捷。国务院印发《新一代人工智能发展规划》(国发〔2017〕35号),要求大力发展“智能物流”。例如,无人仓、无人港、无人机、无人驾驶、物流机器人等一批国际领先技术试验应用。全球最大自动化码头——上海洋山港四期开港试运营,京东的首个全流程无人仓已投入使用,顺丰建设大型物流无人机总部基地,菜鸟网络将在雄安新区建设“智慧物流未来中心”,圆通牵头设立物流领域的首个国家工程实验室。

7. 现代供应链创新应用

2017年,国务院办公厅发出《关于积极推进供应链创新与应用的指导意见》(国办发〔2017〕84号),现代供应链创新应用进入新阶段。海尔、华为、怡亚通等代表性企业不断强化供应链服务;宝供、南方、远成、德利得、佳怡等物流企业向供应链转型;物流领域互联网与供应链深度融合,物流的服务模式正在由“链主主导型”向平台服务型、智慧供应链“生态圈”转型发展。

共享众包服务升级。继苏宁物流、菜鸟网络之后,京东物流实现独立运营,平台开放。神华货车驮背运输探索多式联运新路径,狮桥物流“超级大车队”集中优质运力资源,东方驿站、中集挂车帮等助推甩挂运输发展,地上铁、熊猫新能源等推广绿色新能源车,日日顺物流搭建“车小微”开放的创业平台,中铁快运联手顺丰速运推出“高铁极速达”“高铁顺手寄”等服务产品。运满满、货车帮、天地汇、福佑卡车、中储智运、正广通等平台型企业,线上线下增值服务不断延伸。美团外卖、饿了么、点对点直达的闪送物流等即时生活物流服务进入千家万户。

二、我国物流业发展趋势

党的十九大开启了中国特色社会主义建设的新时代,确定了全面建设社会主义现代化强国的新目标。物流业作为支撑国民经济发展的基础性、战略性、先导性的产业,是社会主义现代化强国的必备条件。我们要充分认识新时代对物流业发展提出的新要求,把建设“物流强国”作为战略目标。

1. 从规模数量向效率提升转变,推动效率变革

我国物流效率相对于发达国家仍有一定差距,降本增效仍然是物流工作的重点。未来一段时期内,优化经济结构、提升物流运作水平,降低制度性交易成本将是物流降本增效的重要途径;物流企业创新应用现代供应链,将其与相关产业深度融合,提升物流运作效率作为主攻方向。争取经过3~5年的努

力，使我国社会物流总费用与 GDP 的比率再降低 1~2 个百分点。

2. 大力发展智慧物流，推动动力变革

新一轮的科技革命和产业变革形成势头，互联网与物流业深度融合，智慧物流蓬勃发展。未来一段时期内，物联网、云计算、大数据、区块链等新一代信息技术将进入成熟期，全面连接的物流互联网将加快形成，“万物互联”呈指数级增长。物流数字化、在线化、可视化成为常态，人工智能快速迭代，“智能革命”将重塑物流行业新生态。

3. 创新应用现代供应链，推动质量变革

随着经济转向高质量发展，产业升级、消费升级，服务经济、体验经济对物流服务方式和质量提出了新的要求。促使物流业与上下游制造、商贸企业深度融合，需要延伸产业链、优化供应链，提升价值链。互联网与供应链融合的智慧供应链将成为下一轮竞争的焦点，有望形成一批上下游协同、智能化连接、面向全球的现代化供应链示范企业和服务平台。

4. 加强物流基础设施网络建设，发挥协同效应

党的十九大报告明确提出：加强水利、铁路、公路、水运、航空、管道、电网、信息、物流等基础设施网络建设。要促进各种运输方式合理分工，“线路”与“节点”衔接配套，实现全程物流“一单到底”，无缝对接。要推动物流园区、配送中心、末端网点等多级物流网络与综合运输体系互联互通。重点实施通道联通工程和延伸工程，打造国际、国内物流大通道，形成一批具有战略意义的国家物流枢纽，统筹推进国际性、全国性、区域性交通运输物流网络建设。

5. 坚持人与自然和谐共生发展理念，发展绿色低碳物流

随着环境负荷日益加重，物流业面临严峻挑战。重型柴油货车开始执行国五排放标准，多地对柴油货车实行环保新政。《巴黎协定》正式生效，多个国家将制定燃油车退出时间表。未来 3~5 年，自然环境与政策措施“倒逼”绿色物流加快发展。节能降耗、新能源替代、可再生能源利用、减量化包装等绿色物流技术，带板运输、共同配送、多式联运、逆向物流等绿色物流模式将进入快速发展期。

6. 坚持以人民为中心的发展思想，满足人民对美好生活的物流需要

推动物流业高质量发展，本质上是为了满足人民对美好生活的向往。我们要积极配合制造强国、乡村振兴、区域协调、美丽中国等重大国家发展战略，主动服务于精准脱贫、消费升级、民生改善、污染防治等物流需求。要进一步提高服务质量，不断开发新的物流产品，增强客户满意度。同时要激发和保护企业家精神，弘扬劳模精神和工匠精神。要关爱基层从业人员，使他们能够得到应有的尊重，更加体面地工作，幸福地生活，增加“获得感”，吸引更多市场主体自觉投身“物流强国”建设。



一、单选题

- 下面选项中对商流的含义理解正确的是（ ）。
A. 商流是指商业信息流动
B. 商流是指商业广告
C. 商流是指商业交易
D. 商流是指商品的流动
- 物流产生在以下哪个国家？（ ）
A. 美国
B. 英国
C. 德国
D. 日本
- 目前，我国物流费用占 GDP 的比重为（ ）。
A. 20%左右
B. 10%左右
C. 15%左右
D. 8%左右



- 4.按照物流的区域来分，物流可以分为（ ）。
- A. 企业物流和社会物流 B. 国内物流和国际物流
C. 宏观物流和微观物流 D. 行业物流和企业物流
- 5.物流理论学说中的“黑大陆学说”是由（ ）提出的。
- A. 美国的管理学家德鲁克 B. 日本的物流学家西泽修
C. 美国阿奇·萧 D. 中国的陈之泰

二、多选题

- 1.流通的作用是（ ）。
- A. 流通是联结生产和消费的纽带 B. 流通对生产具有反作用
C. 流通是国民经济现代化的支柱 D. 流通是社会大生产的一个环节
- 2.流通由（ ）构成。
- A. 商流 B. 物流
C. 资金流 D. 信息流
E. 客流
- 3.四流的关系是（ ）。
- A. 商流是动机和目的 B. 资金流是条件
C. 信息流是手段 D. 物流是终结和归宿
- 4.回收物流的对象包括（ ）。
- A. 失去使用价值的冰箱 B. 不合格物品的返修
C. 退货 D. 周转使用的包装容器
- 5.物流最基本的功能是（ ）。
- A. 装卸搬运 B. 运输
C. 配送 D. 信息处理
E. 仓储
- 6.关于“第三利润源说”下面正确的有（ ）。
- A. “第三利润源”的说法主要出自日本
B. “第三利润源”的说法主要出自美国
C. 第一个利润源是资源领域
D. 第二个利润源是人力领域

三、判断题

- 1.商流就是物流。（ ）
- 2.物流的概念是从美国传入中国的。（ ）
- 3.物流所要“流”的对象是一切物品，包括有形的物品和无形的物品。（ ）
- 4.企业物流可分供应物流、生产物流、销售物流、回收物流和废弃物物流。（ ）
- 5.物流属于第二产业，不属于服务业。（ ）

四、名词解释

- 1.物流 2.生产物流 3.销售物流 4.回收物流 5.废弃物物流 6.效益背反

五、问答题

- 1.现代物流与传统物流的区别？
- 2.现代物流的特征？
- 3.流通与“四流”的关系？
- 4.物流的功能？
- 5.物流的分类？
- 6.物流理论学说有哪些？



一、目的

- 1.让学生了解世界、中国和学生所在地省市的物流发展现状。
- 2.培养学生用所学的物流知识发现物流管理中存在的现象。
- 3.通过学生的实践了解企业实际业务的操作，培养学生吃苦耐劳的敬业精神。

二、实训内容

- 1.调查世界著名的物流企业、国内著名的物流企业以及学校地的物流企业情况，收集资料，写出调查报告。
- 2.到当地物流企业实习1~2天，亲身领会物流企业业务实际操作，写出体会和感想。
- 3.认真观察生活中“效益背反”现象，领会在现实中如何处理该现象。

三、实训要求

- 1.小组进行实训，每组5~8人为宜，选出能力较强，勇于奉献，大胆负责者担任组长。
- 2.小组可由任课教师去分，也可由学生自由组合。
- 3.学生用手机拍照或者录像把实训所见所闻记录下来，作为实训过程的材料。