

商贸物流概论

SHANGMAO WULIU GAILUN

主 编 李晓东 李道胜

副主编 张丽萍 隗立峰

山东人民出版社

国家一级出版社 全国百佳图书出版单位

商贸物流概论

SHANGMAO WULIU GAILUN

主 编 李晓东 李道胜

副主编 张丽萍 隗立峰

山东人民出版社

国家一级出版社 全国百佳图书出版单位

图书在版编目 (CIP) 数据

商贸物流概论/李晓东, 李道胜主编. —济南:
山东人民出版社, 2015. 11
ISBN 978-7-209-09291-3

I. ①商… II. ①李… ②李… III. ①物流—物资管
理—概论 IV. ①F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2015) 第 290015 号

商贸物流概论

李晓东 李道胜 主编

主管部门 山东出版传媒股份有限公司

出版发行 山东人民出版社

社 址 济南市胜利大街 39 号

邮 编 250001

电 话 总编室 (0531) 82098914

市场部 (0531) 82098027

网 址 <http://www.sd-book.com.cn>

印 装 莱芜市华立印务有限公司

经 销 新华书店

规 格 16 开 (184mm × 260mm)

印 张 8.75

字 数 180 千字

版 次 2015 年 11 月第 1 版

印 次 2015 年 11 月第 1 次

ISBN 978-7-209-09291-3

定 价 25.00 元

如有质量问题, 请与出版社总编室调换。

CONTENTS | 目 录

绪 论 /1

第一章 商贸物流概述 /4

-
- | | | |
|-----|----------|----|
| 第一节 | 商贸概述 | /4 |
| 第二节 | 物流概述 | /4 |
| 第三节 | 商贸物流 | /6 |
| 第四节 | 商贸物流发展现状 | /9 |

第二章 商贸物流经营模式 /13

-
- | | | |
|-----|--------------|-----|
| 第一节 | 商贸物流经营模式概况 | /13 |
| 第二节 | 商贸物流经营模式特征 | /19 |
| 第三节 | 商贸物流经营模式运作流程 | /20 |
| 第四节 | 商贸物流经营模式发展趋势 | /22 |

第三章 商贸物流的网络结构与节点 /24

-
- | | | |
|-----|----------------|-----|
| 第一节 | 商贸物流网络的内涵和构成要素 | /24 |
| 第二节 | 商贸物流网络结构 | /27 |
| 第三节 | 商贸物流节点 | /29 |
| 第四节 | 逆向商贸物流网络 | /33 |
| 第五节 | 商贸物流决策网络 | /37 |

第四章 商贸运输 /54

- 第一节 商贸运输特征与功能 /54
- 第二节 商贸运输方式 /56
- 第三节 商贸运输合理化 /57

第五章 商贸配送 /63

- 第一节 商贸配送合理化 /63
- 第二节 最后一公里配送 /67
- 第三节 商贸配送中心 /71
- 第四节 配 货 /73

第六章 商贸仓储 /79

- 第一节 仓库分类与功能 /79
- 第二节 商贸仓储流程 /85
- 第三节 商贸仓储合理化 /87

第七章 商贸库存管理 /90

- 第一节 库存控制 /90
- 第二节 库存规划 /93

第八章 商贸零担物流 /101

- 第一节 商贸零担物流概念及特征 /101
- 第二节 商贸零担物流运作流程 /102
- 第三节 商贸零担物流面临的问题 /104
- 第四节 商贸零担物流发展趋势 /105

第九章 商贸物流地理 /107

- 第一节 商贸布局 /107

第二节 商贸中心 /108

第三节 商贸交通 /112

第四节 交通线路 /123

第十章 商贸物流创新 /127

第一节 商贸物流创新思路 /127

第二节 商贸物流发展趋势 /127

主要参考文献 /129

绪 论

《2013 ~ 2017 年中国商贸物流行业深度调研与投资战略规划分析报告》数据显示, 2011 年, 全国实现社会消费品零售总额 18.1 万亿元, 同比增长 17.1%。2007 年后, 社销总额占 GDP 的比例逐年提高, 从 2007 年的 34% 提升至 2010 年的 39%; 至 2011 年小幅下降至 38.38%, 但仍为历史较高水平。

中国的物流成本太高, 利用率低。因物流供应链问题, 国内的批发零售业库存占到 7%(发达国家一般为 1% ~ 2%), 国内商业流通资本周转率一年 1 ~ 2 次(日本高为 15 ~ 18 次), 物流总成本占 GDP 的比重为 18%(日本、德国占 10% 左右)。我国国内企业每年因物流与供应链管理不畅而造成的成本损失高达 25000 亿元。可见, 中国商贸物流仍处于初级发展阶段。

为促进商贸物流行业的发展, 我国政府在 2010 年连续出台了一系列政策。2011 年初, 由商务部、发展改革委、供销社联合公布了《商贸物流发展专项规划》, 提出的发展目标是: 到 2015 年, 初步建立一套与商贸服务业发展相适应的高效通畅、协调配套、绿色环保的现代商贸物流服务体系, 形成城市配送、城际配送、农村配送有效衔接, 国内外市场相互贯通的商贸物流网络, 引导和培育一批能够适应商贸服务业发展需要、具有较强国际竞争力的商贸物流服务主体, 较好地满足城市供应、工业品下乡、农产品进城、进出口贸易等物流需求。

商贸物流一体化有四大支柱——商流、物流、资金流和信息流, 商贸物流一体化的顺利实现一定要处理好这“四流”之间的关系: 物流网络的组建可以保证商流的畅通、降低物流的成本, 供应链金融业务的开展可以解决流通企业流动资金短缺的问题, 信息平台的建设可以保证信息流的通畅, 组织结构的重组促进“四流”的整合。

一、组建物流网络

所谓物流网络, 是指由执行物流运动使命的线路和执行物流停顿使命的结点两种基本元素所组成的网络结构。全部的物流活动都是在线路和节点上进行的, 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, 其他物流功能如包装、装卸、配货、流通加工等都是在结点上完成的。流通行业中最主要的结点

就是配送中心。

配送中心是指接受供应者所提供的多品种、小批量的货物,通过储存、保管、分拣、配货以及流通加工、信息处理等作业后,将按需要者订货要求配齐的货物送交顾客的组织结构和物流设施。配送中心主要有以下几个方面的作用:减少交易次数和流通环节;产生规模效益;减少客户库存,提高库存保证程度;与多家厂商建立业务合作关系,能有效而迅速地反馈信息,控制商品质量。

商贸流通企业的销售网点一般布局都比较分散。如果商贸流通企业只建有一个仓库,要把商品在规定的时间内送到客户的手中,那么对物流就提出了非常高的要求,且运输成本也会大幅度提高。为解决这一问题,商贸流通企业可以考虑在主要的销售地区建立几个区域性的配送中心,分别负责一定区域的商品配送,这样不仅可以保证商品配送的准时性,还可以降低物流成本。

二、开展供应链金融业务

供应链金融,简单地说,就是银行将核心企业和上下游企业联系在一起提供灵活运用的金融产品和服务的一种融资模式。供应链金融是站在供应链全局的高度,为协调供应链资金流,降低供应链整体财务成本而提供的系统性金融解决方案,供应链金融由商业银行、供应链上下游企业共同合作。对供应链上下游的物流企业而言,可以有效地解决自身流动资金不足却又得不到银行贷款的问题。

供应链金融很好地实现了物流、资金流、信息流的三流合一。在供应链中,物流、资金流、信息流是共同存在的,信息流和资金流的结合将更好地支持和加强供应链上下游企业之间的货物、服务往来(物流)。

商贸流通企业已具备了开展供应链金融业务的外部环境。从自身情况来看,商贸流通企业需要大量的流动资金,开展供应链金融业务应该是它们迫切需求的。

三、建设商贸物流一体化信息平台

信息流是贸易流、物流和资金流实现整合的重要支撑,建设商贸物流一体化的信息平台对于商贸物流一体化的实现具有非常重要的意义。

信息化建设是提升企业管理水平的重要契机。通过信息化建设,可确保各参与主体的资质、能力和利益,使信息的真实有效性得到保障;通过对平台信息的收集和合理开发,充分整合现有贸易、运输、仓储、加工及金融合作伙伴,提高合作各方运营能力。商贸物流信息平台作为独立的第三方物流信用信息提供者,以强大的系统网络为支持,以收集、整理、记录大量参与主体交易信用信息为载体,通过系统信息连接,为商贸流通企业、货运公司、仓储公司和金融服务提供商等交易主体进行信息联动服务。商贸物流一体化信息平台可以使商贸流通企业的物流与商流、信息流、资金流充分整合,在大大提高运作效率、降低成本的同时,保证了供货速度及良好的服务品质,增加了客户的满意度,从而提高企业的竞争力。

四、重组组织结构

商贸流通企业要实现商贸物流一体化，必须组建物流网络、开展供应链金融服务、打造一体化的商贸物流信息平台，而这一切都需要企业在体制和机制上提供强有力的组织支持。总之，没有组织结构的重组，商贸物流一体化的实现只能成为空谈。

市场竞争的加剧，特别是 2008 年的金融危机，对流通行业造成了巨大的打击。为了应对这一危机，许多商贸流通企业都实现了商贸物流一体化运作，以物流促进贸易流的发展，而贸易流的发展又会带动物流的进步，两者相互促进，提高了企业的市场竞争力。值得注意的是，作为一家流通企业，其核心竞争力是贸易，而发展贸易要拥有大量的流动资金，这时如果再在物流上投入太多的资金，必然会影响贸易的发展。因此，对于流通企业来说，关键是坚持贸易的核心地位，适当发展物流业，以支持贸易的进一步发展。

第一节 商贸概述

根据《财政部国家税务总局关于下岗失业人员再就业税收政策的补充通知》（财税〔2003〕133号）规定：《财政部国家税务总局关于下岗失业人员再就业有关税收政策问题的通知》（财税〔2002〕208号）中的商贸企业界定为商业零售企业，是以商品直接供应居民用于生活消费，或供应集体单位用作非生产性消费为基本业务的商业机构。它处于商品流通过程的终点。根据经营商品种类和专业化程度，零售企业可分为综合商店、专业商店、联合商店以及大型百货商店、商场等类型。饮食服务企业也属于零售商业范围^①。

第二节 物流概述

一、物流的定义

在长达近 100 年的物流发展史中，有多种物流的定义。

1935 年，美国销售协会对物流进行了定义：物流是包含于销售之中的物质资料和服务，从生产地点到消费地点流动过程中伴随的种种经济活动。

20 世纪 60 年代，日本从美国引进了物流概念，并将其解释为物的流通、实物流通的简称。日本通产省物流调查会的定义：物流是制品从生产地到最终消费者的物理性转移活动，具体由包装、装卸、运输、保管及信息等活动组成。

日本早稻田大学教授西泽修在定义物流时说，物流是指包装、输送、保管、装卸工作，主要以有形物资为中心，所以称之物资流通。在物资流通中加进情报流通，于是称之

^① 黄运武主编. 新编财政大辞典. 辽宁人民出版社, 1992.

为物流。

1976年,美国国家物流管理委员会定义物流管理:物流活动包括但不限于为用户服务、需求预测、销售情报、库存控制、物料搬运、订货销售、零配件供应、工程机械仓库的选址、物资采购、包装、退换货、废物利用及处置、运输及仓储等。

1985年,加拿大物流管理协会把物流定义为:物流是对原材料、在制品库存、产成品及相关信息从起运地到消费地的有效率的、成本有效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、去向和内部流动。

欧洲物流协会于1994年发表的《物流术语》中将物流定义为:物流是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。

1998年美国物流管理协会重新定义物流为:物流是供应链运作中,以满足客户要求为目的,对货物、服务和相关信息在产出地和消费者之间实现高效率低成本的正向和反向的流动和储存所进行的计划、执行和控制的过程。

从2007年开始实施的《中华人民共和国国家标准物流术语》中把物流(Logistics)定义为物品及其信息流动提供相关服务的过程,即物品从供应地向接受地的实体流动过程。根据实际需要,将运输、储存、装卸搬运、包装、流通加工、配送、回收、信息处理等基本功能实施有机结合。

二、物流活动的构成

(一) 包装活动

包装是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。

包装与物流领域有直接的关系,这种包装称为工业包装,也称运输包装或外包装。运输包装(Transport Package)是以满足运输贮存要求为主要目的的包装。它具有保障产品的安全,方便储运装卸,加速交接、点验等作用。与商品零售有关的包装称为商品包装或零售包装、消费者包装。销售包装(Sales Package)又称内包装,是直接接触商品进入零售网点和消费者或用户直接见面的包装。

(二) 装卸、搬运活动

装卸活动包括物资在运输、保管、包装、流通加工等物流活动中进行衔接的各种机械或人工装卸活动。在全部物流活动中只有装卸活动伴随物流活动的始终,运输和保管活动的两端作业离不开装卸,其内容包括物品的装上卸下、移送、拣选、分类等。

(三) 运输活动

运输活动是将物品进行空间的移动。物流部门依靠运输克服生产地与需要地之间的空间距离,创造商品的空间效用。运输是物流的核心,是物流的代名词。运输活动

包括工艺和销售中利用车、船、飞机等方式的输送，生产中管道、传送带等方式的输送。对运输活动的管理要求：选择技术经济效果最好的运输方式或联运组合，合理地确定输送路线，以满足运输的安全、迅速、准时和低成本要求。

（四）储存活动

储存活动也称为保管活动，是为了克服生产和消费在时间上的不一致所进行的物流活动。物品通过储存活动满足用户的需要，从而产生数量时间效应。保管活动借助各种仓库、堆场、货棚等，完成物资的保管、养护、堆存等作业，以便最大限度地减少物品使用价值的下降。储存管理要求组织者确定仓库的库存量，建立各种物资的保管制度，确定仓储作业流程，改进保管设施和提高储存技术等。储存的目的是以与最低的总成本相一致的最低限度的存货来实现所期望的顾客服务。

（五）流通加工活动

流通加工又称为流通过程中的辅助加工。流通加工是指物品从生产者向消费者流动的过程中，为了促进销售、维护产品质量、实现物流的高效率所采取的使物品发生物理或化学变化的功能。商品企业或物流企业为了弥补生产过程中的加工不足，更有效地满足消费者的需要，更好地衔接产需，往往需要进行各种不同形式的流通加工。

（六）配送活动

配送活动是按用户的订货要求，在物流据点完成分货和配货等作业后，将配好的货物送交收货人的物流过程。配送活动大多以配送中心为始点，而配送中心本身又具备储存的功能。配送活动中的分货和配货作业是为了满足用户要求而进行的，所以要经常开展拣选、改包装等组合性工作，必要的情况下还要对货物进行流通加工。

（七）物流信息活动

物流活动中大量信息的产生、传送和处理为合理地组织物流提供了可能。物流信息对以上各种物流活动的相互联系起着协调作用。物流信息包括与上述各种活动有关的计划、预测、动态信息，以及相关费用情况、生产信息、市场信息等。对物流信息的管理，要求组织者建立有效的情报系统和情报渠道，正确选定情报科目，合理进行情报收集、汇总和统计，以保证物流活动的可靠性和及时性。现代物流信息以网络和计算机技术为手段，为实现物流的系统化、合理化、高效率化提供了技术保证。

第三节 商贸物流

一、商贸物流及商贸物流系统定义

在商业贸易活动中进行的物流过程，统称为商贸物流。

商贸物流是指与批发、零售、住宿、餐饮、居民服务等商贸服务业及进出口贸易相关的物流服务活动。商贸物流属产业物流,是商品流通的重要组成部分。构建高效、安全、通畅的商贸物流服务体系,有利于降低物流成本,提高流通效率和效益;有利于促进商贸服务业转型升级,提升流通产业竞争力;有利于扩大就业,改善民生,维护社会稳定与繁荣;有利于减轻资源和环境压力,促进经济发展方式转变,更好地为建设小康社会、构建和谐社会服务。

为了便于更好地理解商贸物流,这里引入商贸流通与商贸物流作比较。商贸流通行业是指商品流通和为商品流通提供服务的产业,主要包括批发和零售贸易业、餐饮业、仓储业,并涉及交通运输业等。商贸物流属于产业物流范畴,是商品流通的重要组成部分。商贸物流是指,通过批发、零售和储存环节,把各生产企业的产品在一定物流据点集中起来,然后经过储存、分拣、流通加工、配送等业务,将商品以适当的数量、在适当的时间送到零售商业企业或消费者手中的整个过程。

商贸物流需要商贸物流系统的支持。商贸物流系统一般是指商贸流通业物流服务中,以现代仓储为核心,利用现代物流技术与装备,集成多种物流功能的物流作业与服务体系。通俗地讲,商贸物流系统就是指集成了收货、储存、分拣、加工、理货、出货的现代物流配送中心。

商贸物流系统以物流中心为主,它是仓库在功能和形态方面发生变化的产物,更是现代仓储设备与设施应用的产物。现代商贸物流中心反映了传统仓库发展的一种新观念。

商贸物流系统根据商品实体的运行渠道可以分为两类:为进一步转销或加工大批商品而从事的业务经营机构,即批发企业;以直接供应消费者用作生活消费或供应给社会集团作为非生产性消费为基本任务的商业企业,即零售企业。

二、商贸物流作用

(一)降低商贸企业成本和流通过费

通过引入现代物流管理技术和管理方法,优化商贸企业的物流流程,商贸企业可以显著提高管理水平,大大降低经营成本和流通费用。例如,通过物流配送体系的建立,可以提高供货准确率和配送效率,缩短企业供货的前置时间;可以实现出入库作业高效化,从而降低有关操作费用和库存占用资金。

(二)促进城市商业业态多元化发展

发展商贸物流配送促使各类超市、专卖店、专业店、便利店的出现,促进了零售业经营方式的升级换代,引导和形成了新的消费理念。物流配送中心的建立可以有效推动连锁经营。物流配送体系的形成,改造了批发业、仓储业的传统经营方式,促使商业的流通环节发生变化,由过去简单的进、销、存向市场分析、优化运输路径、优化库存水平、计算机管理、完善区域经营网络转换。

（三）优化与提升城市的产业结构

对于国民经济发展来说，城市商贸物流的影响不仅表现在扩大第三产业增加值这一直接效应上，还可以带动相关产业的发展，使一、二、三产业之间及各产业内部结构更为合理，同时，通过运用物流配送这一先进的管理技术和组织方式，可以有效提高商贸行业运行效率和质量，为经济持续健康发展奠定基础。

（四）增强城市聚集力及其综合功能

商贸物流的发展可以进一步改善城市总体规划布局，使城市的整体运作更有效率；可以提高各类企业的物流运作效率，极大地增加城市市场的辐射能级；可以突出城市的功能定位，进一步完善城市的综合功能。

三、商贸物流一体化的作用

（一）优化供应链的作用

随着我国经济多年保持高速的增长，物流的规模越来越大，但是专业化的物流服务能力仍是物流业发展的瓶颈，这也导致了物流很难满足企业进一步降低运营成本的需要。物流业的现状越来越跟不上经济发展的要求，这在很大程度上是物流和商流、信息流不协调导致的，商贸物流一体化能有效改善这种状况。通过建立专业化的物流配送中心可以保证商流的顺畅流通，还可以节约物流成本；通过搭建信息平台，可以保证商贸流通企业与物流企业之间信息的畅通，有利于双方之间的信息共享，加深双方之间的合作关系。

（二）降低企业的经营风险

流动资金对商贸流通企业的作用是不言而喻的，流动资金是限制商贸流通企业发展的瓶颈。我国目前的信用体系尚不健全，供货商发货后收货人不及时支付货款的情况时常存在，商品流通中经常会出现三角债的情况，被拖欠货款会影响企业正常的资金周转，一旦对方的经营陷入困境就会对本企业的资产构成威胁。如果从事商贸流通的企业能同时做物流业务，通过商贸物流的一体化，就可以分散企业的经营风险。值得注意的是，流通企业最好不要做低端的物流运输业务，因为这些业务的投入较大且利润低，不仅不会分散企业经营风险，还会占用企业大量的流动资金，影响主业的发展。

（三）商流与物流的相互促进

商贸流通企业的物流需求是非常巨大的，如果物流业务完全外包就会造成企业受制于人，一旦与物流企业之间的关系出现危机，就会影响商品的正常流通。实现商贸物流的一体化后，一方面，物流可以为商贸业务的顺利实现提供保障服务，优质的物流服务又会提高客户的满意度；另一方面，流通企业稳定的商贸业务又会带来稳定的物流服务需求，促进物流业务的进一步发展。

四、传统商贸物流分类

（一）我国传统商贸物流企业分类

（1）中央直属的专业性物流企业，如专营生产资料的物资储运总公司、商业储运总公司和外贸运输总公司等。仓储主要针对本系统，因此商流和物流分离，受行业行政控制。

（2）地方专业性商贸物流企业，如地方物资系统、商业系统的储运公司及粮食仓储系统，受当地行政领导。

（3）兼营性商贸物流企业，集商流与物流为一体的流通企业，比重大，数量多。

（二）目前市场上商贸物流企业的主要类型

1. 由传统运输公司或仓储公司演变的区域性商贸物流企业

这类物流企业一般依托原来的仓储系统，并拥有自己的车队，在本地区提供基本的物流服务和部分增值服务。这类企业的物流设施比较陈旧，采用先进的物流技术存在较大的难度。在管理方法和对物流服务的认识上，多数企业还局限于传统、分离、单一的基本业务。

2. 大型外资跨区域商贸物流企业

目前，这类物流企业在绝对数量上不多，但是它们在物流行业中极具影响力。这些公司在新设备投资、资金实力，以及人才、观念、经验和管理方法上，都具有很大的优势，往往能提供较为全面的、跨地区的服务。这类企业大多集中于东部沿海大城市。其中部分企业并不拥有车辆、仓库等物流设施，主要提供代理服务，通过转租、联营等方式寻求中方物流企业的合作。一方面，可以充分利用国内的闲置资源，降低其固定资产的投入，从而可以降低运营成本；另一方面，因其中方合作伙伴的能力、收费及双方的沟通也会给外资物流企业的服务质量和收费水平造成影响。

3. 由国有企业演变成的商贸物流企业

这些公司规模都比较大，资金实力较雄厚，物流设施相对先进，在各自行业中处于领先或垄断地位。它们大多是全国性的公司，但地方的子公司都是独立核算，因此除非是很大的用户，多数客户很难享受到较为全面的配合和统一的协调。

4. 新兴内资跨区域的商贸物流企业

新兴物流企业的定位一般都比较高，专业化程度强。为了能在短期内打入市场，规避物流设施投资大、回收期长的风险，很多新兴物流企业都采取了非资产型的第三方物流代理模式。

第四节 商贸物流发展现状

从整体来看，我国物流产业还不发达，仍处于传统物流阶段，但已开始从传统物

流向现代物流转型。

一、我国商贸物流的现状

(1) 物流基础设施和装备发展初具规模。与发达国家相比,我国的物流设施与技术水平仍有很大的差距。交通运输基础设施总体规模小,按国土面积和人口计算的运输网络密度计,仅为美国的 19.6%,德国的 9%,印度的 25%,不仅远远落后于发达国家,而且落后于印度等发展中国家;现代化物流集散和储运设施不足,能够有效连接不同运输方式的大型综合货运枢纽和服务于区域经济或城市内部的各种物流基地、物流中心建设明显滞后,物流标准化程度低,不同运输方式的装备和物流器具之间的标准都不一致,影响各种物流功能和要素之间的有效衔接与协调发展,影响物流效率的提高。我国目前全部实现计算机辅助设计系统、办公自动化系统、信息管理系统的企业不足 10%,目前已经使用电子商务最核心的 ERP 系统的企业不超过 3%,而美国企业 70% 的业务行为、欧盟企业 50% 的交易行为是在互联网上完成的。电子商务的意义在于物流与商流、信息流、资金流重新整合,我国却呈现出重商流轻物流、重硬件轻软件、重电子轻商务的趋势。

(2) 物流产业仍缺乏现代网络技术的充分支持。数据库技术、电子数据交换技术、全球定位系统、有效顾客反应系统,以及为客户提供退货支持、回收原材料支持、授权跟踪号码的呼叫中心等等,这些使物流配送向网络化、信息化,自动化方向发展的现代网络技术仍未得到广泛应用。

(3) 专业化、系统化、全程化的现代物流开始出现,但传统物流仍占主体。据有关方面调查,在我国的工业企业中,原材料物流的 36% 和 46% 是由企业自身和供应商承担的,由第三方物流企业承担的仅占 18%;产成品物流中,由企业自理或企业与第三方物流企业共同完成的比例分别是 24.1% 和 59.8%,完全由第三方物流企业承担的仅占 16.1%。

(4) 物流产业正成为我国经济生活中的热点,但体制障碍仍然严重制约我国物流业的发展。我国物流部门条块分割的一个直接后果是物流的标准化和规范化不统一。每个部门都自成体系,使物流环节的运输工具、承载设施和设备的标准与规范不统一,导致物流无效作业环节的增加、物流速度的降低和物流成本的上升,影响了物流的效益、快速反应能力和竞争力。

二、商贸物流存在的问题

近年来,随着我国经济发展不断加快,城市商贸物流也获得了发展,但由于历史的和经济的原因,我国城市商贸物流整体上发展水平较低,存在着许多问题。

(一) 商贸物流的理念不适合现代物流的发展

虽然近年来市场掀起了物流配送热潮,各地政府与相关机构纷纷开展对发展现代物流的探讨,一些企业也宣布涉足现代物流业,但是,由于受传统经济体制和经济发展的影响,许多人思想观念仍旧没有脱离旧体制的束缚,对现代物流的理解不深,对

物流配送的重视程度仍然不够。

（二）商贸物流潜在需求有待开发

目前城市的绝大部分商场（或市场）仍采用自营物流和供货商物流的方式，这种物流配送的模式既不利于提高商贸企业整体运作效率，又不利于发挥商贸企业核心业务优势。因此，城市在引导企业剥离自营物流功能，彻底释放商贸企业潜在物流需求，并使之走向产业化、社会化的任务还十分艰巨。

（三）物流基础设施落后，物流信息化水平有待提高

这主要表现在四个方面：道路运输能力不足，不能很好地满足物流运输与配送的需求，相当一部分城乡道路的运输能力已经趋于饱和；商业仓储设施陈旧，多年来没有得到很好的维护和更新改造，整体技术水平较低；物流信息化水平低，绝大多数商场或企业没有物流信息系统，应用地理信息系统（GIS）、全球定位系统（GPS）、制造资源计划（MRP II）和企业资源计划（ERP）等管理软件的企业更少；企业之间缺乏共同的物流信息平台，缺乏物流信息交换、车辆跟踪与定位的共享服务等。

（四）城市配送体系不健全，“三低三严重”现象突出

目前大多数城市的物流配送体系不够健全，企业大多使用传统的运输配送模式，致使城市出现了物流“三低三严重”的现象：企业组织化程度低，运输车辆档次低，物流服务质量低；城市污染严重，安全隐患严重，无序竞争严重。

（五）传统物流企业仍未完成转型，整体竞争实力差

目前正在运营的大多数物流企业竞争实力较弱，具体表现在：规模偏小、功能单一；缺少物流信息系统的支撑，物流管理水平、技术手段和装备设施还比较落后；企业资源整合力度不够，物流资源利用率不高，粗放式经营仍占统治地位；专业化物流服务水平较低，物流方案设计、物流信息服务、物流成本控制及全程物流服务等高层次增值服务还未全面展开。

（六）物流市场管理力度不够，法律法规体系不健全

大多数城市的政府没有协调城市物流发展的专门机构，缺乏对物流业的宏观管理与统筹协调，不能充分发挥其对物流市场管理与规范的作用，具体表现在：有关物流市场管理的法律、法规体系不健全，物流市场的准入缺乏科学性，对社会性的物流服务缺乏有效的外部约束；市场管理混乱，物流运作效率低下，存在企业参差不齐、运营车况差、服务质量低、恶性竞争严重等现象。