

铁路物流概论

太原铁路局 编



中国铁道出版社
CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

铁路物流概论

太原铁路局 编

中国铁道出版社

2017年·北京

内 容 简 介

本书比较全面地介绍了铁路物流的概念、功能、发展历程及未来发展趋势等。全书共分为五章,主要包括:物流基础知识、物流基本功能、物流市场营销、现代物流以及“互联网+物流”。本书以浅显易懂的文字介绍铁路物流研究的各个方面,选材适当,叙述清楚,结构合理,通俗易懂。

本书可供铁路物流相关从业人员学习参考。

图书在版编目(CIP)数据

铁路物流概论/太原铁路局编. —北京:中国铁道出版社,2016. 12 (2017. 2重印)
ISBN 978-7-113-22671-8

I. ①铁… II. ①太… III. ①铁路运输—货物运输—物流 IV. ①U294. 1

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2016)第 303643 号

书 名: 铁路物流概论
作 者: 太原铁路局 编

责任编辑: 杨 哲 秦绪涛 编辑部电话: 010-51873657
封面设计: 崔 欣
责任校对: 苗 丹
责任印制: 陆 宁 高春晓

出版发行: 中国铁道出版社(100054,北京市西城区右安门西街8号)
网 址: <http://www.tdpress.com>
印 刷: 三河市兴达印务有限公司
版 次: 2016年12月第1版 2017年2月第2次印刷
开 本: 710 mm×960 mm 1/16 印张: 14.5 字数: 248 千
书 号: ISBN 978-7-113-22671-8
定 价: 28.00 元

版权所有 侵权必究

凡购买铁道版图书,如有印制质量问题,请与本社读者服务部联系调换。

电 话:(010)51873174(发行部)

打击盗版举报电话:市电(010)51873659,路电(021)73659,传真(010)63549480

编 委 会

主 任：赵春雷

副 主 任：刘 枫

编 委：孟亚彬 沈 冰 李 书

艾文凯 刘志刚 王晋义

杨 锋 师 永 白沛峰



物流业是支撑国民经济发展的基础性、战略性产业,同时也是虚拟经济和实体经济、传统经济和新兴经济的纽带。随着现代信息网络技术的飞速进步和世界运输业的自由化发展,物流产业的地位与功能都发生了深刻变化,重要性越来越凸显。

在中国铁路总公司的正确领导下,铁路运输积极适应市场、扩大市场,努力向现代物流转型发展,为全面建成小康社会提供可靠物流服务保障。太原铁路局作为全路的货运大局、国家综合服务型 5A 级物流企业,立足全局实际,探索出了“依托‘大数据’‘互联网+’,发展现代物流”的创新发展、转型升级之路。

本书在吸收借鉴国内外物流管理基本理论和最新研究成果的基础上,密切结合我国现代物流的发展现状和铁路物流发展趋势,从介绍物流的基本概念、功能入手,采取理论和实践相结合的方式,进行生动阐述,特别是以“智慧物流云平台”运用为实例,对铁路“互联网+”的新思路进行说明,较好地满足了从事铁路物流、铁路运输等管理与运营人员的学习需求,也必将推动铁路物流人员培训教材的系统建设。



伟大的事业需要人才,也能造就人才。中国铁路正处在改革发展的关键时刻,我们一定要靠学习把握机遇、以学习应对挑战,努力提升自身素质,切实发挥自身优势,在铁路现代物流发展的创新实践中奉献企业、展示自己。

赵春霄

2016年12月

目 录

第一章 物流基础知识	1
第一节 物流概述	1
第二节 国内外物流发展概况	4
第三节 物流的分类与价值	10
第四节 第三方物流	12
第五节 供应链管理	23
第二章 物流基本功能	28
第一节 运输管理	28
第二节 仓储与库存管理	59
第三节 装卸搬运	71
第四节 包装与包装技术	83
第五节 流通加工	95
第六节 配送管理	103
第七节 物流信息管理	122
第三章 物流市场营销	139
第一节 物流市场营销概述	139
第二节 物流市场营销策略	144
第三节 物流目标市场战略	154
第四节 物流企业战略规划	158
第五节 物流成本管理	161
第四章 现代物流	176
第一节 现代物流的特征与功能	176
第二节 现代物流新理念	179



第三节 现代物流未来发展	185
第五章 “互联网+物流”	190
第一节 基本概念	190
第二节 信息技术	196
第三节 铁路现代物流	203
参考文献	222
编 后 语	223

第一章 物流基础知识

第一节 物流概述

一、物流概念

“物流”的概念最早起源于美国,在第二次世界大战中,首先被用于军事后勤。20世纪50年代,日本将其引入经济活动。70年代,日本成为世界上物流最发达的国家之一。70年代以后,更多的欧美国家把物流称为“Logistics”。

物流概念产生以后,物流问题在全球引起了广泛关注。许多国家和地区加强了对有关物流问题的研究,美国、欧洲、日本等纷纷成立国家或区域性物流协会或学会,一些跨国公司成立物流部,统一协调和管理公司物流活动。在学术研究、物流实践不断深入的过程中,人们意识到,为了便于进行物流学术交流,促进物流行业发展,必须规范物流定义,以统一对物流的认识。目前国内关于物流的定义很多,常见的有如下几种。

1963年,美国物流管理协会对物流的定义:物流是为了计划、执行和控制原材料、在制品库存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。这些活动可能包括但不限于:顾客服务、需求预测、交通、库存控制、物料搬运、订货处理、零件及服务支持、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。

1985年,美国物流管理协会对物流的定义:物流是对货物、服务及相关信息从起源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,以满足顾客需求的过程。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。该定义强调了物流“有效率、有效益的流动”,将物流的对象扩展到服务和信息。

1998年,美国物流管理协会对物流的定义:物流是供应链过程的一部分,是对货物、服务及相关信息从起源地到消费地的有效率、有效益的流动和储存而进行的计划、执行与控制,以满足顾客要求。该定义强调了供应链的概念,并指出物流是供应链的一部分。

2002年,美国物流管理协会对物流的定义:物流是供应链过程的一部分,是对货物、服务及相关信息从起源地到消费地的有效率、有效益的正向和反向流动和储存进行计划、执行和控制,以满足顾客要求。该定义在1998年定义的基础上增加了“反向”一词。

1981年,日本综合研究所对“物流”的表述: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。从物流的范畴来看,包括包装、装卸、保管、库存管理、流通加工、运输、配送等活动。

1994年,欧洲物流协会认为,物流是一个系统内对促进商品的运输、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。

20世纪80年代,随着我国改革开放的推进和市场营销概念的引入,物流的概念进入我国。2006年颁布的中华人民共和国国家标准《物流术语》将物流定义为:物品是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。

可以看出,在物流研究领域尚无完全统一的定义,不同的机构从自身需要出发的物流定义,在定义所包含的内容以及所涵盖的范围上有不小的差别,这也反映了学术界和企业界对物流的理解还有差别,物流本身还需进一步完善。

二、主要物流学说

1. “物流冰山”学说

物流冰山学说理论是日本早稻田大学的西泽修教授在1970年提出的,现行的财务会计制度和会计核算方法都不可能掌握物流费用的实际情况,人们只注意到企业公布的财务统计数据中的物流费用,而这只能反映物流成本的一部分,就像露出海面的冰山一角,而潜藏在海水下面的冰山主体却看不见,海水中的冰山才是物流费用的主要部分,因此有相当数量的物流费用是不可见的。一般来说,企业向外部支付的物流费用是很小的一部分,真正的大头是企业内部发生的物流费用。

2. “黑暗大陆”学说

1962年,美国著名的管理学家彼得·德鲁克(Peter F. Drucker)在《经济的黑暗大陆》一文中指出“流通是经济领域里的黑暗大陆”,而企业在流通领域中的物流活动的模糊性尤为突出,物流活动中包括物流成本等在内的未知事物还很多。

3. “第三利润源泉”学说

“第三利润源泉”学说主要出自日本,“第三利润源泉”是对物流潜力及效益的描述。

从历史的发展来看,人类历史上曾经有过两个大量提供利润的领域:第一是原材料资源领域,第二是人力资源领域。在这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们所重视,按时间序列排为“第三利润源”。物流作为第三利润源,就是合理组织产供销环节,将货物按必要的数量,以必要的方式,在要求的时间内送到必要的地点,就是让每一个要素、每一个环节都做到最好。

4. “商物分离”学说

“商”指“商流”,即商业性交易,是商品价值运动,是商品所有权的转让;“物”指“物流”,是商品实体的流动。

商物分离是指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动。

商物分离理论是物流科学赖以生存的先决条件。第二次世界大战以后,流通过程中上述两种不同形式出现了更明显的分离,从不同形式逐渐变成了两个有一定独立运动能力的不同运动过程,这就是所称的“商物分离”。

5. “效益背反”学说

“效益背反”学说表明在物流系统中的功能要素之间存在着损益的矛盾,也即物流系统中的某一个功能要素的优化和利益发生的同时,必然会存在系统中的另一个或另几个功能要素的利益损失,这是一种此长彼消、此盈彼亏的现象,往往导致整个物流系统效率的低下,最终会损害物流系统的功能要素的利益。

6. “服务中心”学说

“服务中心”学说代表了美国和欧洲一些学者对物流的认识,他们认为,物流活动的最大作用并不在于为企业节约了成本或增加了利润,而在于提高了企业对用户的服务水平,进而提高了企业的竞争力。其最大的关注点是物流对企业服务保障的作用,通过物流的服务保障,企业才可以通过整体能力的加强来压缩成本、增加利润。

7. “物流战略”学说

“物流战略”学说认为物流会影响到企业总体的生存与发展,而不是在哪一个或哪几个环节搞得合理一些,节省不少费用的问题,应该站在战略的高度

看待物流对企业长期发展所带来的深远影响。

物流发展的实践,使人们越来越认识到物流对企业来说,是一种更具战略性的手段,是企业发展战略的重要组成部分。物流管理涉及企业的总成本和企业的整体效益。

第二节 国内外物流发展概况

一、国外物流的发展

物流的发展不仅与社会经济和生产力的发展水平有关,同时也与科学技术发展的水平有关。按照时间顺序,国外物流发展大体经历了四个阶段。

1. 第一阶段:20 世纪初至 50 年代

20 世纪初,在北美和西欧一些国家,随着工业化进程的加快以及大批量生产和销售的实现,人们开始意识到降低物资采购及产品销售成本的重要性。单元化技术的发展,为大批量配送提供了条件,同时也为人们认识物流提供了可能。

1901 年,约翰·F·格鲁维尔(John F. Crowell)在美国政府报告“关于农产品的配送”中,第一次论述了对农产品配送成本产生影响的各种因素,揭开了人们对物流认识的序幕。1927 年,拉尔夫·布索迪(Ralph Borsodi)在《流通时代》一书中,首次使用 Logistics 来称呼物流,为物流的概念化奠定了基础。第二次世界大战期间,美国军事后勤活动的组织为人们对物流的认识提供了重要的实证依据,推动了战后对物流活动的研究以及实业界对物流的重视。1946 年,美国正式成立了全美输送物流协会(American Society of Traffic Logistics),这是美国第一个关于对专业输送者进行考查和认证的组织。这一时期可以说是美国物流的萌芽和初始阶段。

日本物流观念的形成虽然比美国晚很多年,但发展迅速。日本自 1956 年从美国引入物流概念以来,在对国内物流进行调研的基础上,将物流称为“物的流通”。“物的流通”一词包含了运输、配送、装卸、仓储、包装、流通加工和信息传递等各种活动。这一时期,日本政府加强了对物流基础设施的建设,同时还比较重视有关车站、码头的装卸运作的研究和实践。

此时,欧洲各国为了降低产品成本,开始重视工厂范围内的物流过程中的信息传递,对传统的物料搬运进行变革,对厂内的物流进行必要的规划,以寻求物流合理化的途径。当时制造业(工厂)还处于加工车间模式,工厂内的物资由工厂内设立的仓库提供。工厂为了实现客户同月供货的服务要求,在工

厂内实行了紧密的流程管理,只是管理技术相对落后,信息交换通过邮件,产品跟踪采用贴标签的方式,信息处理的软硬件平台是纸带穿孔式的计算机及相应的软件。这一阶段储存与运输分离,各自独立经营,可以说是欧洲物流发展的初级阶段。

2. 第二阶段:20 世纪 60 至 70 年代

20 世纪 60 年代以后,世界经济环境发生了深刻的变化,科学技术的发展,尤其是管理科学的进步,大大促进了物流的发展。物流逐渐为管理学界所重视,企业界也开始注意到物流在经济发展中的作用,将改进物流管理作为激发企业活力的重要手段。这一阶段是物流快速发展的重要时期。

在美国,由于现代市场营销观念的形成,使企业意识到顾客满意是实现企业利润的唯一手段,物流在为顾客提供服务上起到了重要的作用。物流,特别是配送得到了快速地发展。1960 年,美国的 Raytheon 公司(雷神公司)建立了最早的配送中心,结合航空运输系统为美国市场提供物流服务。1963 年,美国成立了国家实物配送管理委员会(National Council of Physical Distribution Management)。

20 世纪 60 年代中期至 70 年代初是日本经济高速增长、商品大量生产和大量销售的时期。随着这一时期生产技术向机械化、自动化方向发展以及销售体制的不断改善,物流已成为企业发展的制约因素。日本政府在 1965 年的《中期五年经济计划》中,强调了要实现物流的近代化。作为一项具体措施,日本政府开始在全国范围内进行高速道路网、港口设施、流通聚集地等基础设施的建设。这一时期是日本物流的大发展时期,原因在于社会各方面对物流的落后和物流对经济发展的制约性都有了共同的认识。

20 世纪 70 年代是欧洲经济快速发展时期。随着商品生产和销售的进一步扩大,多个工厂联合的企业集团和大公司的出现,物流需求的增多,工厂内部的物流已不能满足企业集团对物流的要求,因而形成了基于工厂集成的物流。仓库已不再是静止封闭的储存式设施,而是动态的物流配送中心。需求信息不只是凭订单,而主要是从配送中心的装运情况获取。这个时期信息交换采用电话方式,通过产品本身的标记实现产品的跟踪,进行信息处理的硬件是小型计算机,企业(工厂)一般都使用自己开发的软件。

3. 第三阶段:20 世纪 70 至 80 年代

这一时期物流管理的内容从企业内部延伸到企业外部,物流管理的重点已经转移到对物流的战略研究上。企业开始超越现有的组织机构界限而注重

外部关系,将供货商(提供成品或运输服务等)、分销商以及用户等纳入管理的范围,利用物流管理建立和发展与供货厂商及用户的稳定的、良好的、双赢的、互助合作伙伴式的关系,形成了一种联合影响力量,以赢得竞争的优势。物流管理已经意味着企业应用先进的技术,站在更高的层次上管理这些关系。电子数据交换、准时制生产、配送计划以及其他物流技术的不断涌现以及应用与发展,为物流管理提供了强有力的技术支持和保障。

在这一阶段,日本经济发展迅速,并进入了以消费为主导的时代。虽然物流流量大大增加,但由于成本的增加使企业利润并没有得到期望的提高,因此,降低经营成本特别是降低物流成本成为经营战略中的重要特征,这一时期也称物流合理化时代。此时,在企业内开始出现了专业物流部门,用系统的观点开展降低物流成本的活动,同时物流子公司也开始兴起。物流合理化主要是改变以往将物流作为商品蓄水池或集散地的观念,而在经营管理层次上发挥物流的作用。这集中反映在物流的“第三利润源泉”学说。“第三利润源泉”学说揭示了现代物流的本质,使物流在战略和管理上统筹企业生产、经营的全过程,并推动物流现代化发展。此时,日本全国范围内的物流联网也在蓬勃发展,其宗旨是推进订货、发货等业务的快捷化,削减物流人员,降低劳动力成本。以大型零售店为中心的网上订货、发货系统的应用在这一时期最为活跃,成为物流合理化在技术上的反映。

随着经济和流通的发展,欧洲各国许多不同类型的企业(厂商、批发业者、零售业者)也在进行物流革新,建立相应的物流系统。其目的是追求通过供应链实现物流服务的差别化,发挥各自的优势与特色。由于流通渠道中各经济主体都拥有不同的物流系统,必然会在经济主体的接点处产生矛盾。为了解决这个问题,80年代欧洲开始探索一种新的联盟型或合作式的物流新体系,即综合物流供应链管理。它的目的是实现最终消费者和最初供应商之间的物流与信息流的综合,即在商品流通过程中加强企业间的合作,改变原来各企业分散的物流管理方式,通过合作形式来实现原来不可能达到的物流效率,创造的成果由参与的企业共同分享。这一时期,欧洲的制造业已采用准时生产模式(JIT),客户的物流服务需求已发展到同一天供货或服务。综合物流的供应链管理进一步得到加强,如组织好港站库的衔接、零售商管理控制总库存量、产品物流总量的分配、实现供应的合理化等。这一时期物流需求的信息直接从仓库出货获取,通过传真方式进行信息交换;产品跟踪采用条形码扫描,信息处理的软硬件平台是客户/服务器模式和购买商品化的软件包。值得一提

的是,这一时期欧洲第三方物流开始兴起。

4. 第四阶段:20 世纪 90 年代至今

20 世纪 90 年代以来,随着新经济和现代信息技术的迅速发展,现代物流的内容仍在不断地丰富和发展着。信息技术的进步,使人们更加认识到物流体系的重要,现代物流的发展被提到重要日程上来。同时,信息技术特别是网络技术的发展,也为物流发展提供了强有力的支撑,使物流向信息化、网络化、智能化方向发展。这不仅使物流企业和工商企业建立了更为密切的关系,同时物流企业也为各客户提供了更高质量的物流服务,特别是电子商务的发展,将像杠杆一样撬起传统产业和新兴产业,成为企业决胜未来市场的重要工具。而在这一过程中,现代物流将成为这个杠杆的支点。

以美国为例:电子商务如火如荼的发展,使现代物流上升到前所未有的重要地位。数据表明,电子商务交易额中 80% 是商家对商家(B2B)交易,据统计,1999 年,美国物流电子商务的营业额达到 80 亿美元以上。电子商务是在互联网开放的网络环境下,基于浏览器/服务器应用方式,实现消费者的网上购物、商户之间的网上交易和在线电子支付的一种新型的商业运营模式。电子商务带来的这种交易方式的变革,使物流向信息化并进一步向网络化发展。此外,专家系统的推广使美国物流管理实现了智能化,提高了整体效果。为了保障效率和效果,一方面通过销售时点信息系统(Point of Sale, POS)、条形码、EDI、网络技术等收集、传递信息,另一方面利用专家系统使物流战略决策实现最优化,从而共同实现商品附加值。

日本在进入 20 世纪 80 年代中期以后,物流合理化的观念面临着进一步变革的要求。尤其是 90 年代日本泡沫经济的崩溃,使以前那种大量生产、大量销售的生产经营体系出现了很多问题。为此,日本政府制定了一个具有重要影响力的《综合物流施策大纲》。这个大纲是日本物流现代化发展的指针,对于日本物流管理的发展具有重要历史意义。大纲中提出了日本物流发展的基本目标和具体保障措施,其中特别强调了物流系统要实现信息化、标准化以及实施无纸贸易。

这一时期,欧洲一些跨国公司纷纷在国外特别是在劳动力比较低廉的亚洲地区建立生产基地。欧洲物流企业的需求信息直接从顾客消费地获取,采用在运输链上实现组装的方式,使库存量实现极小化;信息交换采用 EDI 系统;产品跟踪应用了射频标识技术;信息处理广泛应用了互联网和物流服务方提供的软件。

二、我国物流产业的发展

1. 传统储运阶段:新中国成立后至 20 世纪 80 年代以前

20 世纪 80 年代以前,国家长期对生产资料 and 主要消费品实行计划生产、计划分配和计划供应。商业、粮食等流通部门自成系统,分别建起了本部门的供销公司、批发零售网点和仓储、运输队伍,按计划储存和运输;铁路、航空等专业运输部门也各自拥有储运企业。这一阶段存在的只是传统的储运活动,即传统的物资运输、保管、包装、装卸等活动,还不算是真正意义上的现代物流活动。

2. 概念引入阶段:20 世纪 80 年代初至 20 世纪 90 年代末

20 世纪 80 年代初,随着我国改革开放的发展,物流概念与物流意识传入国内,受到政府和部分学者的重视。国家的物资分配体制、商品流通体制、交通运输体制发生了重大变化。国家全面改革了流通领域的企业体制、批发体制、价格制度、经营制度,扩大了企业的经营自主权。企业开始摆脱传统计划经济的束缚,自主决定其原材料的采购和产品的生产与销售;交通运输企业突破传统的经营观念,把业务范围向运输前后的两头延伸;铁路、公路、港口、机场、货运枢纽等物流基础设施建设投入加大。但由于受计划经济的影响,我国物流在这一阶段的发展在整体上存在四大缺陷,即物流社会化程度低、物流管理体制混乱、物流机构多元化、物流观念落后。原物资部、原商业部、交通部等部委在发展物流上均各自为政,缺乏统一规划和领导。这种分散的多元化物流格局,导致社会化大生产、专业化流通的集约化经营优势难以发挥,规模经营、规模效应难以实现,设施利用率低,布局不合理,重复建设、资金浪费严重等等。由于利益冲突及信息不畅等原因,造成余缺物资不能及时调配,大量物资滞留在流通领域,造成资金沉淀,从而产生了大量库存费用。另外,由于物流观念引入国内的时间较晚,社会和个人对物流这一新名词接触不多,都不太重视,使得我国物流企业的规模较小、设备陈旧、技术落后、作业效率低、运输能力严重不足,形成“瓶颈”,制约了物流的发展。这一阶段,是中国物流概念引进、启蒙和宣传普及的时期,对物流概念的内涵、运作物流的关键,以及如何发展我国物流产业等问题的认识和探讨都很不够,在物流实践上发展也较为缓慢,物流在我国还没有形成产业化规模。

3. 初步发展阶段:20 世纪 90 年代初至 20 世纪末

1993 年,党的十四届三中全会后,我国经历了改革开放后的又一个经济建设高潮。生产规模和产量迅猛扩大,导致生产和消费严重失衡,库存商品的

积压浪费创下了空前纪录。流通问题,特别是物流发展滞后的矛盾再度凸显,经济的持续健康发展迫切需要物流水平的提高。针对国内经济的快速发展及物流业发展十分落后这一极不协调的现状,我国从20世纪90年代初开始,积极借鉴发达国家物流发展的成功经验,大力推动物流在国内的发展。1992年,原国内贸易部提出了《关于商品物流(配送)中心发展建设的意见》,并在上海、广东确定了试点企业。1996年,原国内贸易部草拟了《物流配送中心发展建设规划》,提出了发展建设物流配送中心的指导思想和原则,确定商业储运企业向现代物流配送中心转变,建设社会化的物流配送中心,发展现代物流网络为主要的发展方向;并对物流配送中心的发展建设提出了总体构想,即:到2010年,以大型物流(配送)中心为网络主体,形成一个大型物流配送中心与专业性物流配送中心相结合、以社会化物流中心为主体、配套完善的物流配送中心网络体系。在这个阶段里,物流基础设施建设步伐加快,社会产品供应日益丰富,综合运输体系初步形成,大部分产品供求关系由“卖方市场”转向“买方市场”,整个生产、流通和消费领域发生了深刻变革,国内市场上开始出现了不同类型的物流服务企业,我国物流产业初具雏形。

4. 快速发展阶段:21世纪初至今

21世纪,世界经济迈入网络化、信息化和全球化的新经济时代。20世纪90年代兴起的电子商务,让人们转而聚焦物流这个“瓶颈”,意识到网络经济发展的基础是物流产业的发展壮大;互联网信息平台、电子数据交换、全球卫星定位系统、无线射频识别技术和条码等现代信息技术手段在物流管理和物流技术中的广泛应用,使物流现代化达到了新的水平;生产、流通和消费的全球化格局的形成,促进了国际贸易和国际物流的大发展。物流产业的发展开始引起了国家和各级政府的充分重视。2000年12月,我国“十五”物流业发展总目标正式确立;2001年,国家标准《物流术语》正式实施;中国物流与采购联合会成立;各省、市、自治区纷纷制定物流发展规划,物流园区、物流中心、配送中心纷纷涌现。在产业政策的引导和政府推动下,我国物流业在这一时期获得了较快速的发展。大量物流仓储、运输、配送企业发展壮大,物流供给能力显著增强,物流社会化、专业化的发展速度较快,物流观念也正被越来越多的企业所了解和接受。

“十一五”期间,国务院印发《物流业调整和振兴规划》之后,我国物流业保持较快增长,服务能力显著提升,基础设施条件和政策环境明显改善,现代产业体系初步形成,物流业已成为国民经济的重要组成部分。