

物流 问题研究

李云鹏 编著

问题研究



云南大学出版社
YUNNAN UNIVERSITY PRESS

作者简介

李云鹏，男，1978年2月出生，云南警官学院副教授。主要从事侦查及禁毒研究。主持“中缅边境地区特殊群体贩毒问题研究”“金三角毒品问题对国家安全的影响研究”“云南省艾滋病预防与控制在社会管理中存在的矛盾及对策研究”等省部级社科课题。在《犯罪研究》《中国人民公安大学学报》（社会科学版）《政法学刊》《中国药物滥用防治杂志》《中国药物依赖性杂志》等刊物发表学术论文30余篇。

物流 败毒

问题研究

李云鹏
编著



云南大学出版社
YUNNAN UNIVERSITY PRESS

图书在版编目(CIP)数据

物流贩毒问题研究 / 李云鹏编著. -- 昆明: 云南
大学出版社, 2018
ISBN 978-7-5482-3229-2

I. ①物… II. ①李… III. ①毒品—刑事犯罪—研究
—中国 IV. ①D924.364

中国版本图书馆CIP数据核字(2017)第324033号

策划编辑: 赵红梅

责任编辑: 石 可

封面设计: 郑明娟

物流 贩毒 问题研究

李云鹏
编著

出版发行: 云南大学出版社

印 装: 昆明淙伦印刷有限公司

开 本: 787mm×1092mm 1/16

印 张: 13.25

字 数: 255千

版 次: 2018年3月第1版

印 次: 2018年3月第1次印刷

书 号: ISBN 978-7-5482-3229-2

定 价: 42.00元

社 址: 昆明市一二一大街182号(云南大学东陆校区英华园内)

邮 编: 650091

电 话: 0871-65033244 65031071

网 址: <http://www.ynup.com>

E-mail: market@ynup.com

本书若有印装质量问题, 请与印厂联系调换, 联系电话: 0871-65623363。

前 言

近年来，中国禁毒部门严格落实中央有关精神，始终保持对毒品犯罪的高压态势，以遏制毒品来源、遏制毒品危害、遏制新吸毒人员滋生为重点，深入开展堵源截流、破案攻坚、重点整治等一系列专项整治行动，全力推动新一轮禁毒人民战争向纵深发展。2016年，中国警方共破获毒品刑事案件14万起，抓获毒品犯罪嫌疑人16.8万名，缴获各类毒品82.1吨，其中海洛因8.8吨、冰毒晶体17.4吨、冰毒片剂11.6吨、氯胺酮10.4吨。^①公安部深入推进“5·14”堵源截流专项机制，不断完善陆海空邮立体防控体系，把堵截“金三角”毒品入境工作向整体化、系统化、机制化、常态化和科技信息化推进。部署开展“5·14”毒品查缉行动，建立涉毒高危人员信息数据库，组织重点省区针对涉毒高危人员、车辆开展集中研判；查缉行动共破获堵源截流案件3.1万起，抓获犯罪嫌疑人3.73万名，缴获各类毒品44吨、易制毒化学品2065.3吨。^②但是，从目前全球的毒品形势来看，全球毒品问题持续泛滥，毒品产量仍居高不下，毒品犯罪活动依然猖獗；中国国内诱发毒品犯罪的因素没有得到彻底的控制，禁毒工作面临着严峻的挑战。尤其是随着中国物流寄递行业的迅猛发展，物流寄递渠道毒品贩运活动开始出现并不断增多。物流寄递现已成为中国继“海陆空”之后的又一贩毒活动的重要渠道。

物流寄递渠道的毒品贩运活动，我们称之为物流贩毒。物流贩毒活动最早于2002年在中国云南省出现。自2002年以后，邮包藏毒、信函带毒、物流托运贩毒等通过物流寄递渠道的毒品贩运活动在云南省乃至中国境内频频发生。2010年，中国警方共破获物流寄递渠道毒品犯罪案件611起，缴获各类毒品1504.3千克。2011年8-12月，中国警方开展打击利用行邮及货运渠道贩毒活动专项行动，共破获利用行邮及货运渠道贩运毒品案件1520起，抓获犯罪嫌疑人1409名。缴获各类毒品2.32吨。2012年，云南警方查获利用物流业贩运毒品和制毒

① 《2017年中国禁毒报告》。

② 《2017年中国禁毒报告》。

物品案件共计 86 起（其中，毒品案件 71 起，制毒物品案件 15 起），缴获毒品 224.4 千克、易制毒物品 46.87 吨。2012 年，云南警方查获利用邮寄方式贩运毒品案件共计 83 起，缴获毒品 83.2 千克。2014 年，云南警方查获利用物流寄递方式贩运毒品案件共计 254 起，缴获毒品 612.6 千克，抓获毒品犯罪嫌疑人 113 人，与 2013 年比，案件数、缴毒数分别上升 6.3%、13.2%。2014—2016 年，山东省人民法院审结涉及物流、快递夹藏毒品的毒品犯罪案件共计 562 起。^①

受国际毒潮及中国涉毒因素的影响，中国通过物流寄递渠道进行的毒品贩运活动呈现爆发式的增长，并且，随着中国社会的转型和物流寄递行业的体制改革，物流贩毒呈现出“暂时失控”或“无效控制”的态势。由物流贩毒所引发的一系列暴力犯罪、涉黑犯罪问题节节攀升，已严重危害中国的社会安定和国家安全，成为司法实践工作面临的棘手难题。

作为一名禁毒工作者，笔者通过大量的调查研究发现，对于物流贩毒这个社会问题，不能简单地把它看作是犯罪而予以打击，而应从化解社会矛盾的角度，立足毒品问题自身发展的特殊规律，从本质上认识和把握物流贩毒的深层次原因，以社会防范机制、部门间协作机制、犯罪控制论为基础，以预防、管控、打击为手段，构建完整的物流贩毒的防控模式，以确保整个禁毒防控体系能够有效、流畅的运行。

本书在编写的过程中，参考、借鉴并吸收了国内外本研究领域的一些先进成果，在此，笔者向相关专家、学者表示衷心的感谢。

囿于笔者的研究水平和写作经验有限，书中遗漏和谬误在所难免，不妥之处敬请专家、学者和广大读者批评指正，期待学者和实务部门的专家不吝赐教。

笔 者

二〇一七年十一月

^① 徐鹏．山东：利用物流贩运毒品案激增[N]．法制日报，2017 年 6 月 27 日第 8 版．

目 录

第一章 物 流	(1)
第一节 物 流	(1)
第二节 邮政与快递	(5)
第二章 物流寄递行业发展	(8)
第一节 中国物流寄递行业发展概况	(8)
第二节 云南省物流寄递行业发展概况	(19)
第三章 物流贩毒基本理论	(25)
第一节 物流贩毒的界定	(25)
第二节 物流贩毒问题的研究	(27)
第四章 物流贩毒的形成与发展	(32)
第一节 物流贩毒产生的现实背景	(33)
第二节 物流贩毒形成的原因	(37)
第三节 物流贩毒的发展趋势	(45)
第五章 物流贩毒的现状特点	(50)
第一节 物流贩毒问题的现状	(50)
第二节 物流贩毒的特点	(54)
第六章 物流寄递行业禁毒工作分析	(59)
第一节 物流寄递行业禁毒工作的内容	(59)
第二节 物流寄递行业禁毒工作面临的问题	(62)
第三节 他山之石	(65)
第七章 物流贩毒治理中存在的问题	(69)
第一节 管理部门存在的问题	(69)

第二节 物流寄递企业存在的问题	(71)
第三节 互联网物流寄递行业涉毒管控存在的问题	(74)
第四节 物流贩毒案件侦查中存在的问题	(76)
第八章 物流贩毒治理的对策建议	(79)
第一节 管理部门治理物流贩毒的对策建议	(79)
第二节 物流寄递行业应对物流贩毒的策略	(85)
第三节 物流贩毒案件的侦控理念	(92)
参考文献	(101)
附录一	
中华人民共和国禁毒法	(105)
附录二	
中华人民共和国刑法（节录）	(115)
附录三	
中华人民共和国反恐怖主义法	(119)
附录四	
中华人民共和国治安管理处罚法（节录）	(137)
附录五	
中华人民共和国邮政法	(138)
附录六	
邮政行业安全监督管理办法	(152)
附录七	
邮政行业安全防范工作规范	(161)
附录八	
禁止寄递物品管理规定	(169)
附录九	
禁止寄递物品指导目录	(172)
附录十	
寄递渠道治安检查工作规定	(175)
附录十一	
邮件快件收寄验视规定（试行）	(179)

附录十二

快递业务经营许可管理办法·····	(183)
-------------------	-------

附录十三

快递市场管理办法·····	(190)
---------------	-------

附录十四

关于加强寄递渠道治安管理工作的通知·····	(198)
------------------------	-------

附录十五

关于加强邮件、快件寄递安全管理工作的若干意见·····	(202)
-----------------------------	-------

第一章 物 流

第一节 物 流

一、“物流”的发展沿革

一般而言，物流是与商流相伴生的，商品生产是物流产生的客观基础。远在商品流通出现之前，甚至人类还在进化的朦胧时期，物流这种形态就已存在。自然界中存在的劳动工具的运动以及后来与农业生产相关的另一种形态——仓储，都是物流的雏形。中国在先秦时期就形成了仓储理论和思想，有“储”与“商”两个领域。在早期的物流活动中运输和仓储成为主体活动，主要表现在生产性和生产性相关的领域之中。

物流活动在人类社会的生产活动和交易行为中就存在。但物流作为一个与商流分离的独立领域，形成的历史还不长。

对于“物流”的概念，不同国家的不同机构在不同时期的认识各不相同。

物流活动的文献记载最早出现在英国。1918年，英国犹尼利弗的哈姆勋爵成立了“即时送货股份有限公司”，目的是在英国范围内把商品及时送到批发商、零售商和用户手中。

第二次世界大战期间，美国从军事需要出发，在战时对军火进行的供应中首先采用了“物流管理”（Logistics Management）这一词语，并对军火的运输、补给、屯驻等进行了全面管理。第二次世界大战后，“物流”一词被美国人借用到企业管理中，称为“企业物流”（Business Logistics）。1941—1945年第二次世界大战期间，美国军事后勤活动的开展为人们认识综合物流和发展提供了实证依据，推动了战后对物流的研究和重视。1946年，美国正式成立了全美输送物流协会（AST&L），该组织的主要职能是对专业输送者进行考试，并颁发证书，从而将物流活动的培训纳入正规化的轨道。

日本在 20 世纪 50 年代以后，经济已基本恢复到第二次世界大战前的水平，企业进行大规模设备投资和更新改造后，其技术水平不断提高，生产力大幅度上升。1955 年，日本成立了生产性本部，该团体为了改进流通领域物流信息网的生产效率，确保经济的顺畅运行和发展，组织了一个由伊泽道雄为团长的大型考察团，于 1956 年秋季考察了美国的物流，当时日本还没有“物流”这个词，代表团的名称为“流通技术专业考察团”。该代表团在美国期间，美国著名教授肯巴斯讲到，美国三十年来国民经济之所以顺利发展，原因之一就是“既重视生产效率又重视流通效率”。日本流通技术考察团在美国还发现，原来日本被称为流通技术的运输、包装等活动，美国人称为 Physical Distribution (PD)。

日本流通技术考察团回国后便向政府提出了重视物流的建议，并在产业界掀起了 PD 启蒙运动，在日本能率协会内设立了 PD 研究会，邀请平原直先生（历任装卸研究所所长、日本装卸协会会长，被誉为日本“物流之父”）担任会长，每个月举办 PD 研讨会。在流通经济研究所，日本权威物流学者林周二教授等也组织起 PD 研究会，积极开展各种形式的 PD 启蒙教育活动。

经过八年的努力，1964 年日本政府终于开始关注 PD。通产省几次邀请平原直先生去政府机关为政府官员们讲课，说明 PD 的重要性。1964 年 7 月，通产省决定讨论物流预算案时，由于担心新闻媒体在报道中讲 PD 日本人听不懂，于是邀请平原直先生和内山九万先生（日本通运株式会社专务董事）商议如何将 PD 译为日语。内山九万先生认为 PD 中的“P”，即 Physical，在这里并不是“物质”的意思，而是“物理”的意思；Distribution 是“流通”的意思，所以应把 PD 译为“物理性流通”，但又觉得作为一个名词，“物理性流通”字数过多、过长，因此，将其缩为“物的流通”。于是，“物的流通”一词在日本媒体上开始出现。

此后，“物的流通”在日本逐渐家喻户晓，人人皆知。日本产业构造委员会内设立了“物的流通分会”。1970 年，日本成立的日本最大的物流团体之一就叫作“日本物的流通协会”；同年成立的另一个日本类似的物流团体“日本物流管理协议会”也将其每年举行的物流会议称为“全国物的流通会议”。

1970 年以后，很多日本人觉得“物的流通”字数过长，于是就干脆把“物的流通”简称为“物流”。于是，“物流”一词在日本开始使用并沿用至今。

中国的“物流”一词是从日文资料引进来的外来词，源于日文资料中对“Logistics”一词的翻译“物流”。

物流概念引入中国的时间并不长，但物流各环节的运作很早就存在于国民经济的各个领域。

20 世纪 80 年代初，在物资部专业刊物《物资经济研究通讯》上刊登了由北

京物资学院王之泰教授撰写的《物流浅谈》一文。文章较为系统地讲述了物流的概念、物流的管理、物流的结构以及物流信息等。王之泰教授第一次较为完整地将“物流”这一概念引入中国。至此，在中国的报纸、杂志、词典以及论著中，开始出现“物流”一词。

20 世纪 80 年代末，北京物资学院最早在中国开设了物流专业；2001 年又在既有物流优势的基础上组建了以多名国内资深物流学者为骨干的第一个物流系。

1980 年中国物资经济学会成立，1984 年中国物流研究会成立，1995 年中国物流流通协会成立。2001 年 4 月，中国物流流通协会更名为“中国物流与采购联合会（China Federation of Logistics & Purchasing，简称 CFLP）”。中国物流与采购联合会，是经国务院批准设立的中国第一家物流与采购行业社团组织，总部设在北京。

二、“物流”的概念

（一）物流的定义

《中华人民共和国国家标准物流术语》将“物流”定义为“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”。

从过程来看，物流是指为了满足客户的需求，以最低的成本，通过运输、保管、配送等方式，实现原材料、半成品、成品或相关信息由商品的产地到商品的消费地的计划、实施和管理的全过程。对组织来说，物流是一个控制原材料、制成品、产成品和信息的系统，是从供应开始经各种中间环节的转让及拥有而到达最终消费者手中的实物运动，以此实现组织的明确目标。

（二）物流的环节

物流由物的运输、仓储、包装、搬运、流通加工、配送以及相关的物流信息管理等七大环节构成。

运输：使用设施和工具，将物品从一个点运向另一个点的物流活动。

仓储：对物品库存数量和结构进行控制分类和管理的物流作业活动。

包装：为在流通过程中保护产品、方便储运、促进销售，按一定技术要求而采用的容器、材料及辅助物等的总体名称。

搬运：在同一场所内，对物品进行以水平移动为主的物流作业。

流通加工：物品在从生产地到使用地的过程中，根据需要施加包装、分割、计量、分拣、刷标志、拴标签、组装等简单作业的总称。

配送：在经济、合理区域范围内，根据客户要求，对物品进行拣选、加工、

包装、分割、组配等作业，并按时送达指定地点的物流活动。配送是物流中一种特殊的、综合的活动形式，是商流与物流紧密结合，包含了商流活动和物流活动，也包含了物流中若干功能要素的一种形式。

信息管理：对与物流有关的计划、预测、动态信息及有关生产、市场、成本等方面的信息进行收集和处理，使物流活动能有效、顺利进行。

（三）物流中各术语的概念

物流中的“物”是物质资料世界中同时具备物质实体特点和可以进行物理性位移的物质资料；“流”是物理性运动，这种运动有其限定的含义，就是以地球为参照系，相对于地球而发生的物理性运动，称之为“位移”，流的范围可以是地理性的大范围，也可以是在同一地域、同一环境中的微观运动。“物”和“流”的组合，是一种建立在自然运动基础上的高级的运动形式，其相互联系是在经济目的和实物之间，在军事目的和实物之间，甚至在某种社会目的和实物之间，寻找运动的规律。因此，物流不仅是上述限定条件下的“物”和“流”的组合，而更重要的是军事、经济、社会条件下的组合，是从军事、经济、社会角度来观察物的运输，达到某种军事、经济、社会的要求。

现代物流不仅单纯地考虑从生产者到消费者的货物配送问题，而且还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、保管和信息等各方面因素，全面地、综合性地提高经济效益和效率的问题。因此，现代物流是以满足消费者的需求为目标，把制造、运输、销售等市场情况统一起来考虑的一种战略措施。这与传统物流把它仅看作是“后勤保障系统”和“销售活动中起桥梁作用”的概念相比，在深度和广度上又有了进一步的含义。

综上所述，物流（Logistics）是包括运输、搬运、储存、保管、包装、装卸、流通加工和物流信息处理等基本功能的活动，是由供应地流向接受地以满足社会需求的活动，是一种经济活动。

三、物流的类型

物流，是指利用现代信息技术和设备，将物品从供应地向接收地准确的、及时的、安全的、保质保量的、门到门的合理化服务模式和先进的服务流程。物流随商品生产的出现而出现，随商品生产的发展而发展，所以，物流是一种古老而传统的经济活动。

1. 从维度划分，物流可分为宏观物流和微观物流。

宏观物流，是指社会再生产总体的物流活动，是从社会再生产总体物流角度认识和研究的物流活动。

微观物流是指消费者、生产企业所从事的实际的、具体的物流活动。

2. 从范畴划分, 物流可分为社会物流和企业物流。

社会物流, 是指超越一家一户的以一个社会为范畴以面向社会为目的的物流。

企业物流, 是从企业角度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。

3. 从范围划分, 物流可分为国际物流和区域物流。

国际物流, 是现代物流系统中发展快、规模大的一个物流领域。国际物流是伴随和支撑国际经济交往、贸易活动和其他国际交流所发生的物流活动。

相对于国际物流而言, 一个国家范围内的物流, 一个城市的物流, 一个经济区域的物流都处于同一法律、规章、制度之下, 都受相同文化及社会因素影响, 都处于基本相同的科技水平和装备水平之中。

4. 从物品性质划分, 物流可划分为一般物流和特殊物流。

一般物流具有共同点和一般性。一般物流活动的一个重要特点是涉及全社会、各企业, 因此, 从物流系统的建立出发, 一般物流活动的开展必须有普遍的适用性。

在遵循一般物流规律的基础上, 带有特殊制约因素、特殊应用领域、特殊管理方式、特殊劳动对象、特殊机械装备特点的物流, 皆属特殊物流的范畴。

第二节 邮政与快递

一、第三方物流

第三方物流, 英文表达为 Third-Party Logistics, 简称 3PL, 也简称 TPL, 是相对“第一方”发货人和“第二方”收货人而言的。3PL 既不属于第一方, 也不属于第二方, 而是通过与第一方或第二方的合作, 提供其专业化的物流服务, 它不拥有商品, 不参与商品的买卖, 而是为客户提供以合同为约束、以结盟为基础的系列化、个性化、信息化的物流代理服务。最常见的 3PL 服务包括设计物流系统、EDI 能力、报表管理、货物集运、选择承运人、货代人、海关代理、信息管理、仓储、咨询、运费支付、运费谈判等。

二、邮 政

邮政 (Postal Service), 是国家经营的以传递信函为主的通信事业。邮政是国

民经济的一个生产部门，属于交通业范畴。邮政对社会政治、经济、文化的发展均起重要的作用。

中国邮政，全称中国邮政集团公司，是由财政部代表国务院履行出资人职责的中央管理国有独资公司，主要经营国内和国际邮件寄递、报刊等出版物发行、邮政汇兑、邮政储蓄、邮政物流、邮票发行等业务。中国邮政实行“政企分开”的管理体制，并接受国家邮政局的业务监管。

三、快递公司

快递公司，是指有邮递功能的门对门物流活动所衍生出的服务类公司。快递公司通过铁路、公路和空运等交通工具，对客户货物进行快速投递。

快递业者可以不同的规模运作，小至服务特定市镇，大至区域、跨国甚至是全球服务。目前，中国的快递企业分为四类。第一类是外资快递企业，包括联邦快递（FEDEX）、敦豪（DHL）、天地快运（TNT）、联合包裹（UPS）、高保物流（GLEX）等，外资快递企业具有丰富的经验、雄厚的资金以及发达的全球网络。第二类是国有快递企业，包括邮政 EMS 特快专递、民航快递（CAE）、中铁快运（CRE）等，国有快递企业依靠其背景优势和完善的国内网络在国内快递市场上处于领先地位。第三类是大型民营快递企业，包括顺丰速运、宅急送、申通快递、韵达快递、圆通快递、速尔快递等，大型民营快递企业在局部市场站稳脚跟后，已逐步向全国扩张。第四类是小型民营快递企业，这类企业规模小、经营灵活但管理比较混乱，主要经营特定区域的同城快递和省内快递业务。

四、邮政与快递的区别

（一）两者性质不同

根据万国邮联规定，邮政普遍服务包括邮政对部分信函的专营是履行国家法定义务，以确保向所有公民提供基本通信需求的统一规范、低价普惠的普遍服务，具有公共产品性质（万国邮联同时规定，这种服务各国可委托“由公共或私营部门提供”）。快递服务（含邮政 EMS 特快专递）均以市场为前提，是市场经济发展的产物，主要为社会有特殊需求和有支付能力的部分成员（多为工商用户）提供个性化、限时送达商业服务，属于私人产品性质，属于竞争性商务服务产品。

（二）两者经营范围不同

邮政的普遍服务业务以私人信件、包裹为主；快递业务以商务文件、资料、小型物品为主。

（三）两者服务对象不同

邮政的普遍服务面向社会全体成员，以提供社会成员之间基本的通信服务为

准则。快递服务则主要针对经济贸易领域内的特殊客户，以个性化的特殊服务为准则。

（四）两者服务标准不同

万国邮联对邮政的普遍服务有明确的质量要求，邮政的普遍服务注重服务的标准化和统一性。快递服务更注重满足客户的个性化需求，提供“门对门”“桌对桌”的便捷服务。邮政业与快递业属于两种不同的服务类型。

（五）两者传递渠道不同

邮政服务是通过邮局之间的连续投递进行的，国际的邮政服务通过万国邮联协议进行。非邮政的国际、国内的快递服务，是通过快递公司自身的跨国或全国的网络，或两个航空货运代理公司之间进行的。

（六）两者定价机制不同

邮政普遍服务的定价，遵从万国邮联关于让所有人都可以接受的低价原则，制定并执行全国统一的具有公益性质的低价的固定资费标准。快递企业的服务价格，则是遵从价值规律，按照其服务效率与服务程度不同，以市场供求关系决定其价格水平。

（七）两者企业运行规则不同

承担普遍服务义务的邮政企业作为国家公用事业单位，虽实行企业化管理，但出现政策性亏损时，会由国家财政给以专项补贴，因此邮政企业不会倒闭，邮政职工可以有调整但不会失业，可有稳定的工作和收入。快递企业只能按照市场经济的规律运行，实行自负盈亏、自我发展、适者生存、优胜劣汰。快递企业时时面临着市场经济的考验，快递员工的收入只能根据企业的效益情况来决定，因此具有一定的不稳定性。

（八）两者行业监管体制不同

由于邮政的普遍服务业务属于国家的公用事业，快递服务属于竞争性的市场化业务，所以在行业管理上，世界绝大多数国家的邮政部门没有权力管理快递业，也未将快递纳入邮政的专营范围。

（九）两者享受的国家政策不同

为保证邮政部门履行好普遍服务的责任，开展普遍服务业务经营，国家给予邮政企业享受各项优惠的政策，如：减免税收，邮车通行便利，报关便利，港口、机场等设施使用的便利，允许邮政企业扩大经营范围，对于经营普遍服务业务产生的政策性亏损国家财政给以专项补贴和使用“中国邮政”的专用标识。快递企业的服务由于属竞争性商业服务，同业企业间实行公平竞争原则，快递企业必须依法经营、照章纳税，不享受国家特殊的政策优惠。

第二章 物流寄递行业发展

第一节 中国物流寄递行业发展概况

物流业最早在美国形成。物流服务业的快速发展成为美国运输业的一个主流趋势，并形成综合物流体系，美国政府通过规划和法规来引导和培育物流业的发展。

德国的物流企业是随着高速公路的快速延伸和经济全球化的加快而发展起来的。21 世纪，德国的城市货运中心发展极为迅猛，这是生产贸易的国际化、自由化的必然要求。

在日本，迫于大都市城市交通压力，政府部门较早规划了物流园区的建设，东京、阪神和京都三大经济圈的物流总量占日本全国的比重很大，不但对日本经济发挥了支持作用，使日本能够充当东亚经济的生产总值中枢，而且还优化了该地区的物流结构，繁荣和完善了市场体系，提供了就业机会，提高了城市经济地位。

物流这一概念最早由美国提出，经历了近一个世纪的理论与实践研究，美国始终走在世界物流发展的最前端。日本的物流发展进程，与美国有着诸多相似之处。虽然物流概念传入日本时间较晚，但发展速度之快、规模之大、现代化程度之高，令人称奇。

中国物流业发展起步较晚，始于 21 世纪 80 年代初。但近几十年来，国家十分重视现代物流的发展，在产业政策、技术研发、基础设施建设等方面都给予了大力支持。2009 年，现代物流业已经成为中国十大振兴产业之一。现今的中国物流发展正朝着建立以社会化、共同化、现代化为标志的物流系统，设计现代物流中心管理信息系统的方向发展，注重区域经济与区域物流的关系，强调物流产业的空间效应。中国物流产业经过近二十年的发展，整体发展较快，但省区间的差异日益明显，从空间结构上表现出较强的东部沿海指向性和交通走廊指向性。在技术层面上，中国加强对 CIMS 系统（计算机/现代集成制造系统）、EOS（电