

普通高等院校物流管理与工程类专业系列教材

现代物流学案例与习题

彭扬 孙丽 编著



 北京理工大学出版社
BEIJING INSTITUTE OF TECHNOLOGY PRESS

普通高等院校物流管理与工程类专业系列教材

现代物流学案例与习题

彭 扬 孙 丽 编 著

 **北京理工大学出版社**
BEIJING INSTITUTE OF TECHNOLOGY PRESS

内 容 简 介

本书作为物流及工商管理等专业的案例教学与实践的教材和辅导材料，整合了中外各行业中的典型物流案例，并围绕知识点设计了基础练习习题、案例分析与设计报告类的实践题。本书取材新颖、形式生动活泼，以案例和习题实践为切入点，对相关物流知识进行融会贯通的讲解，以求在激发学生学习兴趣的前提下，引导学生发现问题、分析问题、解决问题，以提高其自主学习能力和创新能力，达到理论联系实际的目的。

本书适合作为高等院校物流管理及相关专业的教学用书，同时也可作为各类物流培训用书，还可供物流企业和其他企事业单位从事物流工作的在职人员阅读参考。

版权专有 侵权必究

图书在版编目 (CIP) 数据

现代物流学案例与习题 / 彭扬, 孙丽编著. --北京:
北京理工大学出版社, 2022. 4 (2022. 5 重印)

ISBN 978-7-5763-1251-5

I. ①现… II. ①彭… ②孙… III. ①物流-高等学校-教学参考资料 IV. ①F25

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2022) 第 061525 号

出版发行 / 北京理工大学出版社有限责任公司

社 址 / 北京市海淀区中关村南大街 5 号

邮 编 / 100081

电 话 / (010) 68914775 (总编室)

(010) 82562903 (教材售后服务热线)

(010) 68944723 (其他图书服务热线)

网 址 / <http://www.bitpress.com.cn>

经 销 / 全国各地新华书店

印 刷 / 北京国马印刷厂

开 本 / 787 毫米×1092 毫米 1/16

印 张 / 14.25

字 数 / 335 千字

版 次 / 2022 年 4 月第 1 版 2022 年 5 月第 2 次印刷

定 价 / 45.00 元

责任编辑 / 王晓莉

文案编辑 / 王晓莉

责任校对 / 刘亚男

责任印制 / 李志强

图书出现印装质量问题，请拨打售后服务热线，本社负责调换

2008年以来,国务院相继出台了十大产业调整和振兴规划,其中前九项都是工业制造业,物流业是唯一被列入十大产业振兴规划的服务业,可见国家对物流业高度重视。随着我国物流业的较快发展、政府对物流企业的大力扶持、社会对物流管理的关注,物流学作为一门新兴的综合性应用学科得到快速发展,各地高校为满足社会需求纷纷设置了物流管理专业,为企业提供有力的物流人才支撑,同时,市场营销、工商管理、电子商务等专业都开始开设物流学方面的课程。

纵观物流概念引入以来,我国物流产业发展曲折,既无成熟的实践经验,又无符合国情的系统化理论指导;同时,国内物流专业教育开展时间也不长,教育理论和培养模式多是“摸着石头过河”。因此,针对物流专业教学内容,需要不断吸收和引进物流学的最新理论和实践经验,并结合我国实际情况充实课程,更重要的是需要增加物流实践和案例教学方法。

目前,许多高校在物流管理专业教学培养中非常注重案例讨论式教学,甚至开设了相关课程。案例教学法是在学生掌握有关基本知识和分析技术的基础上,在教师的精心策划和指导下,根据教学目的和教学内容,运用典型案例,将学生带入特定事件的模拟现场,通过学生的独立思考或集体协作,进一步提高其识别、分析和解决某一具体问题的能力,其主要方式是通过讨论对案例进行分析、求解、总结,是一种能开发学生智力、提高学生决策能力和综合素质的新型教学方法。

本书是作者在近二十年教学经验的基础上,汲取广大读者对前期类似教材的反馈意见,以及使用者特点,精心组织编写而成的。本书整合了中外各行业中的典型物流案例,并围绕知识点设计基础练习的习题、案例分析与设计报告类的实践题,提高学生自主学习能力和创新能力,达到理论联系实际的目的。

本书的主要内容包括物流概念与发展,物流系统及其功能要素,运输与配送,仓储与库存,包装、流通加工与装卸搬运,物流信息化,国际物流,供应链管理,企业物流管理,物流战略,共十章。全书以案例的阐述与评析、各类练习题(选择、填空、简答、判断、论述等)和物流主题讨论、案例材料分析与设计报告等教学实践形式展现。

全书由浙江工商大学彭扬和杭州市财经职业学校孙丽编著,在成稿过程中得到了许多

同事和物流专业本专科学生的大力支持，他们提出了很多宝贵的意见；北京理工大学出版社为本书的出版也付出了大量的努力，在此一并表示衷心的感谢！

本书参考了国内外大量的书籍和资料，以及大量来自互联网的材料，在全书的结尾以参考文献的形式列出，在此向相关人士表示诚挚的谢意。同时，书中难免存在一些浅陋和不妥之处，希望广大读者给予批评指正。

编者
2021年4月

第一章 物流概念与发展	(1)
知识回顾.....	(1)
案例与评析.....	(4)
案例1 中国物流的前世	(4)
案例概述	(4)
案例思考与评析.....	(6)
案例2 茶马古道	(8)
案例概述.....	(8)
案例思考与评析.....	(9)
案例3 物流——从小事做起	(10)
案例概述	(10)
案例思考与评析	(13)
案例4 美国邮政百年现代物流	(13)
案例概述	(13)
案例思考与评析	(16)
练习与思考题	(17)
第二章 物流系统及其功能要素	(21)
知识回顾	(21)
案例与评析	(23)
案例1 国美电器的物流系统	(23)
案例概述	(23)
案例思考与评析	(25)
案例2 奥运物流	(26)
案例概述	(26)
案例思考与评析	(28)
案例3 泸州老窖合同物流 WMS 实施案例.....	(29)
案例概述	(29)

案例思考与评析	(32)
案例 4 顺丰“快递+”的云原生“密码”	(32)
案例概述	(32)
案例思考与评析	(34)
练习与思考题	(34)
第三章 运输与配送	(39)
知识回顾	(39)
案例与评析	(43)
案例 1 西安高校蔬菜的物流与配送	(43)
案例概述	(43)
案例思考与评析	(46)
案例 2 百胜物流控制连锁餐饮企业运输成本之道	(47)
案例概述	(47)
案例思考与评析	(47)
案例 3 卜蜂莲花的配送“法宝”	(48)
案例概述	(48)
案例思考与评析	(50)
案例 4 西门子(杭州)高压开关有限公司配送中心规划	(51)
案例概述	(51)
案例思考与评析	(61)
案例 5 华联超市配送系统	(61)
案例概述	(61)
案例思考与评析	(62)
练习与思考题	(62)
第四章 仓储与库存	(67)
知识回顾	(67)
案例与评析	(69)
案例 1 天下粮仓	(69)
案例概述	(69)
案例思考与评析	(70)
案例 2 中小制造业企业自营仓库布局设计	(71)
案例概述	(71)
案例思考与评析	(73)
案例 3 正泰集团的自动化立体仓库	(74)
案例概述	(74)
案例思考与评析	(75)
案例 4 库存控制方法——有效逼近零库存	(76)
案例概述	(76)
案例思考与评析	(78)

案例 5 仓储物流迎变局：社区团购大战如何影响市场？	(81)
案例概述	(81)
案例思考与评析	(84)
案例 6 一汽大众的“零库存”	(85)
案例概述	(85)
案例思考与评析	(86)
练习与思考题	(86)
第五章 包装、流通加工与装卸搬运	(90)
知识回顾	(90)
案例与评析	(94)
案例 1 日本包装减量化的典型案例	(94)
案例概述	(94)
案例思考与评析	(95)
案例 2 美军军用包装的发展模式	(96)
案例概述	(96)
案例思考与评析	(97)
案例 3 上海联华生鲜食品的加工配送	(98)
案例概述	(98)
案例思考与评析	(100)
案例 4 云南双鹤药业的仓储合理化改造	(101)
案例概述	(101)
案例思考与评析	(102)
练习与思考题	(103)
第六章 物流信息化	(107)
知识回顾	(107)
案例与评析	(108)
案例 1 传化物流信息平台	(108)
案例概述	(108)
案例思考与评析	(111)
案例 2 超市 IT 路线——向左走还是向右走	(112)
案例概述	(112)
案例思考与评析	(114)
案例 3 宝供的信息化之路	(115)
案例概述	(115)
案例思考与评析	(116)
案例 4 机器视觉，让安防变得更聪明	(116)
案例概述	(116)
案例思考与评析	(117)
案例 5 物流自动化的精髓是什么？	(117)

案例概述.....	(117)
案例思考与评析.....	(121)
练习与思考题.....	(122)
第七章 国际物流.....	(127)
知识回顾.....	(127)
案例与评析.....	(128)
案例1 中国古代的国际物流.....	(128)
案例概述.....	(128)
案例思考与评析.....	(130)
案例2 “一带一路”背景下中国物流企业国际化的路径探索.....	(131)
案例概述.....	(131)
案例思考与评析.....	(133)
案例3 中菲行国际货运代理有限公司的海外策略.....	(133)
案例概述.....	(133)
案例思考与评析.....	(134)
练习与思考题.....	(135)
第八章 供应链管理.....	(139)
知识回顾.....	(139)
案例与评析.....	(141)
案例1 飞力达公司的商业模式创新.....	(141)
案例概述.....	(141)
案例思考与评析.....	(146)
案例2 新零售变革下的数字化供应链建设.....	(146)
案例概述.....	(146)
案例思考与评析.....	(151)
案例3 高露洁 SCM 实施经验.....	(151)
案例概述.....	(151)
案例思考与评析.....	(154)
案例4 京东冷链物流成本.....	(155)
案例概述.....	(155)
案例思考与评析.....	(156)
练习与思考题.....	(157)
第九章 企业物流管理.....	(161)
知识回顾.....	(161)
案例与评析.....	(164)
案例1 生产物流——物流缔造 NIKE “运动商品王国”.....	(164)
案例概述.....	(164)
案例思考与评析.....	(165)
案例2 销售物流——“宜家”的背后.....	(165)

案例概述.....	(165)
案例思考与评析.....	(166)
案例3 采购物流——利用ABC法再造企业采购物流流程	(166)
案例思考与评析.....	(171)
案例4 顺丰的逆向物流	(172)
案例思考与评析.....	(174)
练习与思考题.....	(174)
第十章 物流发展.....	(179)
知识回顾.....	(179)
案例与评析.....	(181)
案例1 幸福西饼, 重构电商物流新模式	(181)
案例概述.....	(181)
案例思考与评析.....	(182)
案例2 浙江联华, 做智慧物流的领跑者	(182)
案例概述.....	(182)
案例思考与评析.....	(183)
案例3 运输新冠疫苗, 顺丰成功入围	(184)
案例概述.....	(184)
案例思考与评析.....	(185)
案例4 雅戈尔物流, 精益求精在路上	(186)
案例概述.....	(186)
案例思考与评析.....	(186)
案例5 绿色物流先行者, 中外运-敦豪的探索之路	(187)
案例概述.....	(187)
案例思考与评析.....	(188)
练习与思考题.....	(189)
习题参考答案.....	(192)

第一章

物流概念与发展

学习目标与要求

物流这一概念最早出现在军事上，随着时间的推移，慢慢渗透到各个领域。对于物流的定义，随着人们对物流概念认识的加深，也更加精确。

本章从物流的起源开始论述，介绍物流的基本概念、物流活动的构成、物流的不同分类方法和物流的价值以及现代物流的理念。

1. 理解物流的源起及发展意义。
2. 理解物流对社会经济的价值。
3. 建立物流人的职业自豪感与归属感。

知识回顾

一、物流的通俗释义

“物流”泛指物质资料实体在进行社会再生产过程中，在空间有目的（从供应地向接收地）的实体流动过程。它联结生产和消费，使货畅其流，物尽其用，促进生产不断发展，满足社会生产、消费的需要。

物流是由“物”和“流”两个基本要素组成，物流中的“物”和“流”通常与以下几个概念相关。

1. 物的概念

(1) 物。物流中的“物”指一切可以进行物理性位置移动经纬度的物质资料。它的一个重要特点：必须可以发生物理性位移，这一位移的参照系是地球，因此固定的设施设备等，不是物流要研究的对象。

(2) 物资。物资在我国专指生产资料，有时也泛指全部物质资料，较多指工业品生产资料。其与物流中的“物”区别在于：“物资”中包含相当一部分不能发生物理性位移的生产资料，这一部分不属于物流学研究的范畴，如建筑设施、土地等。同时，属于物流对象的各种生活资料，又不能包含在作为生产资料的“物资”概念之中。

(3) 物料。物料是我国生产领域中的一个专门概念。生产企业习惯将最终产品之外

的，在生产领域流转的一切材料，不论其是生产资料还是生活资料，燃料，零部件，半成品，外协件，以及生产过程中必然产生的边、角、余料、废料及各种废物统称为“物料”。

(4) 货物。货物是我国交通运输领域中的一个专门概念。交通运输领域将其经营的对象分为两大类，一类是人，一类是物，“物”的这一类统称为货物。

(5) 商品。商品和物流学的“物”互相包含。商品中一切可发生物理性位移的物质实体，也即商品中凡具有可运动要素及物质实体要素的，都是物流研究的“物”，有一部分不发生物理位移的商品则不属于此。因此，物流学的“物”有可能是商品，也有可能是非商品。商品实体仅是物流中“物”的一部分。

(6) 物品。物品是生产、办公、生活领域中常用的一个概念，在生产领域中，一般指不参加生产过程，不进入产品实体，而仅在管理、行政、后勤、教育等领域使用的与生产相关，或完全无关的物质实体；在这些领域中，物流学中所指之“物”，就是通常所说的物品。

2. 流的概念

(1) 流。物流学中的“流”，指物理性运动。

(2) 流通。物流的“流”，经常被误解为“流通”。“流”和流通概念既有联系又有区别。其联系在于，在流通过程中，物的物理性位移常伴随交换而发生，这种物的物理性位移是最终实现流通不可缺少的物的转移过程。物流中“流”的一个重点领域是流通领域，不少人甚至只研究流通领域，因而将“流”与“流通”混淆。“流”和“流通”的区别主要有两点：一是涵盖的领域不同，“流”不但涵盖流通领域，也涵盖生产、生活等领域，凡是有物发生物流的领域，都是“流”的领域；流通中的“流”在范畴上只是全部“流”的一个局部。二是“流通”并不以其整体作为“流”的一部分，而是以实物物理性运动的局部构成“流”的一部分。

(3) 流程。物流中的“流”可以理解为生产的“流程”。生产领域中，物料是按工艺流程要求进行运动的，这个流程的水平、合理性对生产成本、效益以及生产规模影响颇大，因而生产领域“流”的问题非常重要。

二、物流的产生

物流是生产、流通和消费过程中不可缺少的活动，自人类出现有组织的大规模生产活动以来，初期的物流活动就伴随生产、流通和消费过程产生；但在物流形成专业分工以前，人们只把它看作生产、流通和消费的辅助过程，没有出现关于物流的概念和定义。

我国古代就出现了朴素的物流功能和物流发展。随着社会生产力的进步，“商物分流”出现，这标志着现代化物流的产生。

三、物流概念的发展

物流在概念上随时间的推移有所变化，即广义物流（Logistics）与狭义物流（Physical Distribution）的区别。最初的物流概念主要侧重于商品物质移动的各项机能，即发生在商品流通领域中，在一定劳动组织条件下凭借载体从供应方向需求方的商品实体定向移动，是在流通的两个阶段（G-W 是货币购买商品阶段，W-G 是商品售出阶段）上发生的所有商品实体的实际流动。显然，这种物流是一种商业物流或销售物流，它作为一种狭义的物

流具有明显的“中介性”，是连接生产与消费的手段，直接受商品交换活动的影响和制约，具有一定的时间性，只有存在商品交换时才会出现，不会一直存在。

进入20世纪80年代以后，随着经济社会的高速发展，物流所面临的经济环境有了很大变化，狭义的物流概念受到前所未有的挑战和批判，一是传统的狭义物流观念只重视商品的供应过程，而忽视了与生产有关的原材料和部件的调达物流，而后者在增强企业竞争力方面处于很重要的地位，因为原材料以及部件的调达直接关系到生产效率、成本和创新，诸如日本丰田公司的生产管理就首先从原材料和部件生产、调达上入手。二是传统的物流是一种单向的物质流通过程，即商品从生产者手中转移到消费者手中，而没有考虑商品消费之后包装物或包装材料等废弃物品的回收，以及退货所产生的物流活动。三是传统物流只是生产销售活动的附属行为，主要关注物质商品的传递，而忽视了物流对生产和销售在战略上的能动作用，日本建立的Just-in-time生产管理体系在世界范围内的推广，使得以时间为中心的竞争愈益重要，并且物流行为直接决定了生产决策。

与上述环境的变化和对传统物流的批判相对应，1984年，美国物流管理协会正式将物流概念从Physical Distribution改为Logistics，并将现代物流定义为“为了符合顾客的需求，将原材料、半成品、完成品以及相关的信息从发生地向消费地流动的过程，以及为使保管能有效、低成本地进行而从事的计划、实施和控制行为”。这一定义的特征是强调顾客满意度、物流活动的效率性，以及将物流从原来的销售物流扩展到了调达、企业内和销售物流。

随着物流科学的迅速发展，世界许多国家的专业研究机构、管理机构以及物流研究专家对物流概念做出了不同定义。

德国物流协会认为物流是“有计划地将原材料、半成品和产成品由生产地送至消费地的所有流通活动，其内容包括为用户服务、需求预测、情报信息联系、物料搬运、订单处理、选址、采购、包装、运输、装卸、废料处理及仓库管理等”。

日本通产省运输综合研究所对物流的定义十分简单，认为物流是“商品从卖方到买方的全部转移过程”。

1999年，联合国物流委员会对物流进行了新的界定，提出物流是为了满足消费者需要而进行的从起点到终点的原材料、中间过程库存、最终产品和相关信息有效流动和存储计划、实现和控制管理的过程。这一定义强调了产品从起点到终点的过程，提高了物流的标准和要求，确定了未来物流的发展，较传统的物流概念更为明确。

美国物流管理权威机构——美国物流管理协会2001年对物流(Logistics)最新定义为：“Logistics is that part of the supply chain process that plans, implements, and controls the efficient, effective forward and reverse flow and storage of goods, services, and related information between the point of origin and the point of consumption in order to meet customers' requirements.”（“物流是供应链过程的一部分，它是对商品、服务及相关信息在起源地到消费地之间，有效率和有效益的正向和反向移动与存储所进行的计划、执行与控制，其目的是满足客户要求。”）

《中华人民共和国国家标准·物流术语》(GB/T 18354—2021)中对物流的定义是：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有机结合，使物品从供应地向接收地进行实体流动的过程。

一些专家提出了物流的7R定义，认为物流就是“以恰当数量(Right Quantity)和恰

当质量 (Right Quality) 的恰当产品 (Right Product), 在恰当的时间 (Right Time) 和恰当的地点 (Right Place), 以恰当的成本 (Right Cost) 提供给恰当的消费者 (Right Customer) ”的过程。在该定义中, 用了 7 个恰当 (Right), 故称作 7R。该定义揭示了物流的本质, 有助于加深人们对物流概念的理解。

四、物流活动及分类

物流活动由物品的包装、装卸、搬运、运输、储存、流通加工、配送、物流信息等工作内容构成, 以上内容也常被称为“物流的基本功能要素”。对于各个领域的物流, 虽然其基本要素都存在且相同, 但由于物流对象不同, 物流目的不同, 物流范围、范畴不同, 形成了不同的物流类型。

按物流的作用分类, 可以将物流分为供应物流、销售物流、生产物流、回收物流、废弃物物流五类。

按物流系统性质分类, 可以将物流分为社会物流、行业物流、企业物流。

按物流活动的空间分类, 可以将物流分为地区物流、国际物流。

五、物流的价值

物流的价值体现在宏观和微观两方面。

宏观方面主要体现在:

- (1) 物流是国民经济的基础之一。
- (2) 物流是企业生产的前提保证。
- (3) 在特定条件下, 物流是国民经济的支柱。

物流的微观价值主要体现在:

- (1) 物流降低成本的价值。
- (2) 物流的利润价值。
- (3) 物流的服务价值。

案例与评析

案例 1 中国物流的前世

案例概述

“长安回望绣成堆, 山顶千门次第开。一骑红尘妃子笑, 无人知是荔枝来。”这首《过华清宫》, 是杜牧抨击封建统治者的骄奢淫逸和昏庸无道的作品, 借当年唐玄宗的风流韵事, 警戒世君, 但从中, 我们也可看出古代“快递”的端倪。

据《新唐书·杨贵妃传》记载: “妃嗜荔枝, 必欲生致之, 乃置骑传送, 走数千里, 味未变, 已至京师。”如果忽略历史背景, 只是“走数千里, 味未变, 已至京师”这 11 个字, 足以使现代的一些快递公司汗颜。

古代快递, 大致由驿站、民信局和镖局三种形式组成。

一、驿站

隋唐年间，驿站是专门供朝廷传递官府文书和军事情报的人或来往官员途中食宿、换马的场所。当年唐玄宗派人给杨贵妃送荔枝时，选择的的就是驿站。

我国是世界上最早建立组织传递信息的国家之一，邮驿历史已长达3 000多年。秦始皇统一中国（公元前221年）后，在全国修驰道，“车同轨、书同文”，建立了以咸阳为中心的驿站网，制定了邮驿律令，如竹简怎样捆扎、加封印泥盖印以保密，如何为邮驿人马供应粮草，邮驿怎样接待过往官员、役夫等，形成了我国最早的邮驿管理办法。

汉代邮驿继承秦朝制度，并统一称为“驿”。邮驿还随着“丝绸之路”通往印度、缅甸、波斯等国，即发展了“国际快递”。政府开始将所传递文书分出等级，不同等级的文书由专人、专马按规定次序、时间传递。收发这些文书都要登记，注明时间，明确责任。

隋唐时期，驿传事业得到空前发展。唐代的官邮交通线以京城长安为中心，向四方辐射，直达边境地区，大致30里（1里=500米）设一驿站，全国共有陆驿、水驿及水陆兼办邮驿1 600多处，行程也有具体规定，并有考绩和视察制度，驿使执行任务时，随身携带“驿卷”或“信牌”等身份证件。

宋代由于战争频繁，军事紧急文件多，要求既快又安全，因而将由民夫充任的驿卒改由士兵担任，将所有的公文和书信机构总称为“递”，并出现了“急递铺”。“急递铺”设金牌、银牌、铜牌三种，金牌一昼夜行五百里，银牌四百里，铜牌三百里。急递的驿骑马领上系有铜铃，在道上奔驰时，白天鸣铃，夜间举火，铺铺换马，数铺换人，风雨无阻，昼夜兼程。南宋初年抗金将领岳飞被宋高宗以十二道金牌从前线强迫召回临安，这类金牌由急递铺传递，含有十万火急之意。

明代由于海上交通日渐发达，随着郑和七下西洋，还开辟了海上邮驿，设立了递运所，这些独立于驿站，专门从事货物运输的组织，主要任务是运输国家的军需、贡赋和赏赐之物。

到了清朝，驿站开始把“邮符”“勘合”和“火牌”作为凭证。邮差凡需要向驿站要车、马、人夫运送公文和物品都要看“邮符”，官府使用时凭“勘合”，兵部使用时凭“火牌”。使用“邮符”有极为严格的规定。对过境有特定任务的，派兵保护。马递公文，都加兵部火票，令沿途各驿站接递。如果要从外到达京城或者外部之间相互传递的，就要填写连排单。紧急公文则标明四百里、五百里、六百里字样，按要求时限送到。

驿站管理至清代已臻于完善，并且管理极严，违反规定均要治罪。清代末年，近代邮政逐步兴起，驿站的作用日渐消失，1913年1月，北洋政府宣布撤销全部驿站。

驿站在我国古代运输中有着重要的地位和作用，在通信手段十分原始的情况下，驿站担负着政治、经济、文化、军事等方面的各种信息传递任务，在一定程度上也是物流信息的一部分，是一种特定的传递与运输渠道。我国古代驿站在各朝代虽形式有别，名称有异，但在组织严密、等级分明、手续完备方面是相近的，封建君主是依靠这些驿站维持信息采集、指令发布与反馈的，以达到封建统治控制目标。由于受历史条件的限制，科学技术发展的水平有局限性，其速度与数量与今无法相比，但其组织的严密程度、运输信息系统的覆盖水平不亚于现代通信运输。

有人说，从沈阳的发展历史来看，它就是由古代驿站起步，逐步发展成一个大都市的。古代驿站的重要性和作用由此可见一斑。

二、民信局

驿站是官府的通信组织，通常只传递官府文书。一般老百姓传递信息，只有托人捎带，然而辗转传递，缓不济急，且易延误遗失。我国古书中记载着不少“鸿雁捎书”一类故事，可见古人通信艰难。

民间通信组织的形成，大约始于唐朝。由于社会经济的发展，特别是经商的贸易的需要，首先在长安与洛阳之间，有了为民间商人服务的“驿驴”。到了明朝出现了专为民间传递信息的民信局。在西南各省也曾有“麻乡约”探亲带信的组织，相传湖北麻城县（今麻省市）孝感乡被迁往四川的老百姓，由于思念家乡，相约每年推派代表回乡探望，往返时带些土特产和信件，而后逐渐形成民信局。

民信局开始出现于交通方便、贸易发达的沿海城市，以后逐渐发展到内地。民信局由私人经营，以谋利为目的。他们一方面是哪有利就在哪里办，另一方面，为了招揽生意，竞相为主顾提供方便，如派人上门收取信件、汇款，收费也可以记账等，民信局得到了迅速发展。清同治年间是民信局的最盛时期，全国大小民信局达数千家之多，有的在商业中心上海设总店，各地设分店和代办店，民信局之间互相联营，构成了民间通信网。

三、镖局

驿站专门为朝廷押送公文，民信局一般也只派送信件、汇款等小件物品，然而民间的商业往来始终缺乏大件运输并有安全保障的机构，因此，到清代，商业需求催生了民营物流公司，也就是“镖局”。中国的镖局始于何年何月，现已难以考究。根据近代学者卫聚贤所著《山西票号史》的研究，镖师之鼻祖可能为山西人张黑五。清乾隆年间，张黑五在北京前门外大街创立兴隆镖局。

做镖局生意要有三硬：一是在官府有硬靠山，二是在绿林有硬关系，三是自身有硬功夫，三者缺一不可。

镖局又称镖行，是收人钱财，凭借武功专门为人保护财物或人身安全的机构。旧时交通不便，客旅艰辛危险，便有镖户走镖，这成为镖局保镖的雏形。随着社会生活日益复杂，镖局承担的工作也越来越广泛，不但将一般私家财物承接保送，地方官上缴的饷银亦靠镖局运送。由于镖局同各地都有联系或设有分号，一些汇款业务也由镖局承担。随着镖局业务的发展，逐渐形成了信镖、票镖、银镖、粮镖、物镖、人身镖六种镖。

镖局走镖时都有镖车、镖箱、镖旗。镖车是镖局走镖时的重要交通工具；镖箱的锁采用了当时最先进的防盗暗锁，只有大掌柜和二掌柜两把钥匙并起来才可以打开；镖车上必不可少的一面小旗帜就是镖旗，镖旗是镖师出镖的标志。

走镖有很大的风险，不但要承担“失镖”的风险，“挂彩”也是常有的事，丢命的也不在少数。因此，镖师在走每一趟之前要打点好家里的一切，做好回不了家的准备。

回顾中国古老的文明发展史，王朝更替，却阻挡不了社会的发展。虽然“宫阙万间都做了土”，但古代的物流业，却一直存在，虽然缓慢，却也一直在发展。

案例思考与评析

一、思考

1. 结合案例，分析驿站、民信局和镖局的主要区别。

2. 以镖局为例,说明古代的快递业与现代的第三方物流(如联邦快递)有何联系与区别。

二、评析

1. 驿站、民信局和镖局的主要区别。

驿站是古代供传递官府文书和军事情报的人或来往官员途中食宿、换马的场所。所运送的多是军事紧急文件,要求既快又安全,而且有时还需连夜赶路。

到了清朝,驿站开始使用凭证,凡需要向驿站要车要马等都需要有“邮符”,其管理更加严格。

驿站在我国古代运输中发挥着重要的作用,在通信手段十分原始的情况下,驿站担负着各种政治、经济、文化、军事等方面的信息传递任务,在一定程度上也是物流信息的一部分,是一种特定的传递与运输渠道。我国古代驿站的主要特点是组织严密,等级分明,手续完备。

民信局始于唐朝,因社会经济的发展,特别是经商贸易的需要而产生,是为民间商人服务的。清朝出现了专为民间传递信息的民信局。相比之下,民信局的速度没有驿站快,也没有驿站管理严格。

镖局又称镖行,是收人钱财,凭借武功专门为人保护财物或人身安全的机构。镖局有镖旗作为标志,是信誉的保证,安全性比较强,同时收费也比较高。

2. 古代快递业与现代第三方物流的联系与区别。

古代快递业中的传统镖局和第三方物流企业是不同历史时代的产物。传统镖局作为一个古老的行当,在中国历史上存在了约500年。从某种程度上说,传统镖局是第三方物流企业的雏形,第三方物流企业是传统镖局的延伸,两者关系密切,有以下相似之处。

(1) 商业地位相同。两者都是在合同或者契约的制约下对第一方(发货人)和第二方(收货人)负责,通过提供服务获得报酬。

(2) 存在必要性相似。传统镖局的存在和发展,一方面是基于商品经济的兴盛和发展,另一方面是由于运输路途艰辛,车马劳顿,货主一方需时时防范各种货物甚至人身安全问题产生。这导致其将任务外包给专业的镖局负责,这与当下第三方物流企业的存在有异曲同工之处。

(3) 运营形式相似。传统镖局和第三方物流企业一般都设立在中心城市或交通枢纽区域,以之作为业务的辐射地,获取更大的效益。各大镖局在镖路的终点大多设有分号,分号的任务是招揽生意,避免镖师归途走空,同时也为了通过分号辐射周围的城市。比如,北京的一个镖局总号接受了一批从张家口运来的皮货,专走北道的镖师到京就算完成了任务,如果空着手回去,无疑加大了成本。现代快递业在全国各地发展网点,网点的任务是拓展业务,同时能够减少返程空驶,从而降低运输成本。

(4) 政府支持。传统镖局和第三方物流企业同属商业机构,都必须在政府辖制下生存和发展。镖局经营靠三硬:一是在官府有硬靠山;二是在绿林有硬关系;三是自身有硬功夫,其中官府为三硬之首,因此镖路往往和官道重合。中国物流产生于20世纪70年代末期,国家相关部委在推进我国物流业的成长方面做了大量的工作,如国家在物流基础设施方面的建设投入,中央及地方政府对物流产业的大力支持及至出台的物流产业振兴规划等。

同时,由于两者存在的历史背景不同,也必然存在诸多不同之处,主要体现在以下几方面。