



职教信息

——现代物流管理专题

顺丰冷运“前置当天达”服务正式上线

[聚焦热点]关于快递小哥法律援助，新规定明天实施！

[行业探索]中国智慧物流发展研究综述

[专业建设]服务广东区域经济发展的高职现代物流管理专业群建设研究与实践

[人才培养]新文科背景下“校企合作、产教融合”物流创新人才培养探索

广东交通职业技术学院图书馆

2023年9月 第5期（总第58期）

目录

1. 聚焦热点	4
1.1 国家发展改革委等部门布局建设现代流通战略支点城市，推动构建高效顺畅的现代流通体系	4
1.2 中物联发布《2023 年物流企业营商环境调查报告》	5
1.3 物流恢复势头有所波动 政策效能待释放——2023 年 1-7 月物流运行分析	10
1.4 关于快递小哥法律援助，新规定明天实施！	13
2. 行业探索	16
2.1 中国智慧物流发展研究综述	16
2.2 顺丰冷运“前置当天达”服务正式上线	19
2.3 聚焦现代供应链体系建设 推动产业高质量发展	20
2.4 智能箱式四向穿梭车解决方案——演绎智能物流的飞跃	23
3. 专业建设	26
3.1 智慧物流与智能制造两业融合背景下的高等职业院校现代物流管理专业建设研究	26
3.2 融合创新创业教育的物流管理专业建设改革研究	27
3.3 基于“三效五化”的物流管理专业教学团队建设质量评价体系构建研究	28
3.4 服务广东区域经济发展的高职现代物流管理专业群建设研究与实践	29
3.5 “双元四阶五维”现代物流管理专业群课程思政育人模式探索与实践	31
4. 人才培养	33
4.1 “双融、三阶、五维”现代物流管理专业人才培养模式改革与实践	33
4.2 “课证融合、课赛融通、课岗对接”人才培养模式改革研究——以物流管理专业为例	36
4.3 新文科背景下“校企合作、产教融合”物流创新人才培养探索	37
5. 馆藏阅读推荐	39

本期内容摘要

中国物流与采购联合会发布《2023年物流企业营商环境调查报告》，主要从政务环境、财税环境、金融环境、通行环境、用地环境、用工环境、安全环境、竞争环境、诚信环境、创新环境等10个方面全面深入调研了当前物流企业营商环境，即营商环境评价总体向好、年度预期保持谨慎乐观。通过分析本年度1-7月物流运行情况，可以看到，今年以来物流运行总体平稳，社会物流需求仍保持增长，物流供给充足，行业整体处于景气区间，7月份部分物流指标增速放缓尚属正常波动。物流行业整体调整适应能力逐步增强，服务质量稳步提升，供应链上下游协同性得到进一步改善，工业、流通等领域产销衔接水平有所提高，如顺丰仓配一体服务冷运“前置当天达”正式上线，上海华能电子商务有限公司构建了覆盖能源供应链全生命周期、全模式、全状态、全场景、全方位支撑的智慧物资供应链服务体系，北京伍强智能科技有限公司的智能四向穿梭车系统解决方案，实现零散货物的自动存取及输送。

后期随着宏观政策逐步精准有力实施，物流运行有望稳步回升。国家发展改革委同自然资源部、交通运输部、商务部、市场监管总局印发《关于布局建设现代流通战略支点城市的通知》，将102个城市纳入布局建设范围，覆盖全国31个省区市以及新疆生产建设兵团。司法部举行“法律援助惠及更多群众暨《办理法律援助案件程序规定》发布”新闻发布会，指导地方将外卖小哥、快递员等新就业形态劳动者作为法律援助的重点群体。

为适应社会发展需要、产业发展需求，现代物流管理在专业建设及人才培养方面应大力探索，包括结合智慧物流与智能制造两业融合背景、创新创业教育背景等开展研究，构建教学团队建设质量评价体系、改革人才培养模式等内容。

图书馆

2023年9月



1. 聚焦热点

1.1 国家发展改革委等部门布局建设现代流通战略支点城市，推动构建高效顺畅的现代流通体系

为贯彻党的二十大报告有关部署、落实《“十四五”现代流通体系建设规划》相关要求，推动构建高效顺畅的现代流通体系，近日，国家发展改革委会同自然资源部、交通运输部、商务部、市场监管总局印发《关于布局建设现代流通战略支点城市的通知》，部署现代流通战略支点城市布局建设工作。

《通知》坚持系统思维和全局观念，突出国家所需和城市所长，按照服务重要商品和资源要素流通、强化跨域跨界辐射带动、促进现代流通发展等三个维度布局流通支点城市。综合考虑城市资源禀赋、发展基础、比较优势、未来潜力，将 102 个城市纳入布局建设范围，覆盖全国 31 个省区市以及新疆生产建设兵团。流通支点城市将按综合型、复合型、功能型分类推进建设，城市人民政府发挥主体作用部署推进，努力提升自身发展水平，增强辐射带动作用。

布局建设流通支点城市有利于更好发挥相关城市流通发展基础好、辐射带动能力强的优势，从“大流通”高度推动商流、物流、信息流、资金流融合发展，促进生产消费紧密衔接，加快形成内畅外联的现代流通网络，更好服务以实体经济为支撑的现代化产业体系。下一步，国家发展改革委将会同有关部门积极支持流通支点城市建设，及时协调解决跨部门、跨行业、跨区域问题，组织开展效果评估，宣传推广典型经验，以流通支点城市推动现代流通体系建设。

附件：

现代流通战略支点城市布局建设名单（102个城市）

综合型流通支点城市 (24个)	北京、天津、唐山—秦皇岛、大连、上海、南京、苏州、连云港—徐州—淮安、杭州、宁波—舟山、厦门、南昌—九江、济南、青岛、郑州、武汉、长沙—株洲—湘潭、广州、深圳、重庆、成都、昆明、西安、乌鲁木齐
复合型流通支点城市 (29个)	石家庄、太原、沈阳、营口、哈尔滨、大庆、合肥、芜湖、福州、潍坊、洛阳、怀化、岳阳、汕头—揭阳—潮州、湛江、钦州—北海—防城港、海口、宜宾—泸州、南充、贵阳、毕节、拉萨、兰州、酒泉—嘉峪关、西宁、格尔木、银川、伊犁（伊宁）、库尔勒
功能型流通支点城市 (49个)	廊坊、保定、大同、长治、临汾、呼和浩特、包头、乌兰察布、赤峰、锦州、长春、通化、延边（延吉）、佳木斯、齐齐哈尔、扬州、泰州、温州、金华、阜阳、安庆、泉州、三明、赣州、上饶、宜春、临沂、南阳、商丘、襄阳、宜昌、黄冈—鄂州—黄石、郴州、珠海、南宁、柳州、攀枝花、遵义、六盘水、玉溪、红河（蒙自）、大理、渭南、宝鸡、榆林、庆阳、中卫、喀什、石河子

信息来源：国家发展改革委微信公众号 2023-08-30

网址：<https://mp.weixin.qq.com/s/1JmosIhVG0zygWAOLfa0ow>

1.2 中物联发布《2023年物流企业营商环境调查报告》

近日，中国物流与采购联合会发布《2023年物流企业营商环境调查报告》（以下简称《报告》）。《报告》旨在贯彻落实习近平新时代中国特色社会主义思想主题教育工作会议上的重要讲话精神，大兴调查研究之风，反映物流企业“急难愁盼”问题，助力营造市场化法治化国际化营商环境，着力推动中国式现代物流体系建设。

《报告》主要从政务环境、财税环境、金融环境、通行环境、用地环境、用工环境、安全环境、竞争环境、诚信环境、创新环境等10个方面全面深入调研了当前物流企业营商环境。

一、营商环境评价总体向好

调查数据显示，物流企业营商环境*评价总体向好，被调查企业对全国营商环境各细分项平均分为 4.16 分（满分为 5 分、下同），总体比较满意。



图 1 企业对物流营商环境评价分布情况

调查数据显示，三成左右被调查企业认为 2023 年全国物流营商环境有了很大改善，四成左右的企业认为营商环境有一些改善，合计七成左右的企业认为营商环境出现改善。调查数据显示，国有企业 2023 年经营情况与上年相比出现了不同程度改善的达六成以上，显示了较强的韧性。民营企业表示经营情况改善的接近五成，但是有超过三成的民营企业经营出现下滑，远高于国有企业水平。

政务环境评价方面。调查数据显示，被调查企业对于政务服务环境评价整体良好，为 4.42 分。调查显示，评分最高的是工商注册登记为 4.56 分。相较之下，用地获取、投资审批、破产退出的评价偏低。从企业规模看，中小微企业对政务服务的评价相对偏低，特别是 100-300 人稍具规模的中型企业，调研显示，在破产退出、用地获取等方面还面临较大障碍，影响了市场出清和资源重组。

财税环境评价方面。调查企业对于财税环境评价总体平稳，为 4.26 分。调查显示，增值税发票获取评价最高，为 4.38 分，其次为土地使用税税收减免政策，为 4.31 分。调研企业对增值税、所得税税收负担评价较低。调研显示，在市场恢复阶段，企业普遍反映税收负担依然较重，希望加大减税降费力度。企业调研显示，部分企业增值税税负率偏高，主要原因：一是货运、配送等部分领域属于劳动密集型业务，工资支出占比较大，无法作为进项抵扣。二是运输、装卸

等部分外包业务无法足额获得进项发票，一些灵活用工的货车司机、装卸工、配送员无法提供运费和油费增值税发票，导致企业进项抵扣不足。三是仓储管理、快递配送等物流辅助服务可以享受增值税加计抵减政策，而税负较高的道路货运等交通运输业务无法享受。

金融环境评价方面。调查企业对于金融环境评价总体偏低，为 4.04 分。调查显示，调查企业对于担保合规性、融资便利性评价相对较高。评价最低的是融资成本经济性，为 3.99 分，其次为账期合理性，为 4.01 分。企业调查显示，企业贷款利率年化均值为 6.09%，与其他行业相比偏高。企业账期均值为 6.5 个月，进一步有所延长，企业垫资压力加大，利息负担较高，也降低了资金周转水平。企业融资渠道大部分为银行金融机构，相对较为单一。调研显示，2023 年以来，贷款利率持续下行带来利好，企业普遍存在观望、不愿贷现象。

通行环境评价方面。调查企业对于通行环境整体评价为 4.20 分。调查显示，农产品绿色通道评价最高，为 4.27 分，其次是新能源货车通行评价为 4.26 分，第三是高速公路通行。2023 年初，交通运输部等四部门进一步提升鲜活农产品运输“绿色通道”政策服务水平，扩大鲜活农产品品种目录，加强查验方式探索优化，取得了良好的社会反响。调研显示，企业反映高速公路货车通行顺畅，但是高速公路上服务区货车停车位紧张，特别是夜间停靠资源不足亟待解决。调查显示，评价较低的主要集中在城市道路货车通行领域，分别是货车进城通行、放宽进城货车车型和货车通行证申领。近年来，公安部交管局等有关部门积极推进货运车辆进城便利通行政策，总体取得了积极效果。但城市配送、快递、即时物流等业务较快增长，城市货车通行政策与物流配送需求仍有一定差距。

用地环境评价方面。调查企业对物流领域用地环境评分为 4.02 分，总体偏低。从主营业务分，仓储管理、物流园区等领域企业对于物流用地绩效要求、物流用地低价评分较低。近年来，由于土地资源紧张，物流用地规划缺乏长期性，物流用地价格持续抬升，调查企业平均地价超过 30 万元/亩，一些东部大型城市物流用地价格已经超过 100 万元/亩，物流企业难以承受。一些地方对于物流用地投资贡献、亩均税收等绩效要求过高。东部一些城市亩均税收贡献要求 50 万以上，单靠物流服务无法实现。企业反映，一些城市开始通过工商检查、消防检查、安全检查等各种方式，对于亩均税收达不到要求的物流企业劝退、清退，影响城市保供和投资环境。

用工环境评价方面。调查企业对于用工环境评分 3.91 分，总体处于较低水

平。从企业规模分，中小微企业人工成本负担评价也低于规模企业。此外，对于物流科技创新人才可得性，规上企业感受更深。目前，物流行业逐步从劳动密集型向技术密集型产业转变，物流企业特别是规上企业对于科技创新人才需求较大。调研显示，规上企业反映适用于物流领域的专业性、实用型、高端化人才缺口较大。

安全环境评价方面。调查企业对于安全环境评价为 4.24 分。从车辆治理看，货车超载超限治理评价较低，远低于安全环境平均水平。大吨小标治理、非法改装治理评价也处于较低水平。高速公路超限问题有所加剧，部分业务领域存在“全面超限”局面。一是前期取得良好治理效果的车辆运输车超限问题出现反弹，一些地区甚至出现“大怪”双排车。二是 17.5 米超长低平板半挂车套牌、翻新普遍，近期悬挂临牌的超长低平板半挂车违规进入普货市场增多，上述车辆缺乏日常检测安全隐患较大。三是大量合规车辆非法改装做大上装箱体，部分箱体严重超长超宽超高危及道路通行安全。近期部分运送快递轻泡货的车辆箱体容积已经达到 200 立方米，比标准箱体容积大一倍以上，严重挤压合规企业无法经营，导致“劣币驱逐良币”现象。四是“大吨小标”存量货车规模较大，由于高速公路允许二轴蓝牌货车按照 18 吨总重通行，对于合规黄牌货车造成冲击。

竞争环境评价方面。调查企业对于物流领域竞争环境评价得分为 4.04 分，总体处于较低水平。调查显示，评价最低的是不正当竞争，为 3.96 分。调研显示，不正当竞争主要体现在低价竞争，甚至价格低于成本等过度竞争方面。部分企业通过超限超载、非法改装、疲劳驾驶等多种违规方式拉低市场运价水平，导致合规企业无法参与竞争，出现“守法的人吃亏”现象。调研显示，部分货主利用优势地位在合同中明示或间接要求承运人超载运输以达到降低成本的目的，扰乱市场竞争秩序。部分货主企业盲目提高时效要求，司机反映车辆时速要保持在每小时 90 公里才能达到要求，增加了交通安全风险，且司机不能得到合理休息，长期疲劳驾驶，连上厕所时间也没有，司机休息权益难以保障。部分冷链企业反映，《食品冷链物流卫生规范》强制性标准落地两年多以来执行企业较少，冷链运输企业为节省成本中途违规关闭冷机的现象不在少数，资质证照不全的冷库以低价扰乱市场，都对合规企业造成较大冲击。

诚信环境评价方面。调查企业对物流领域诚信环境评分为 4.26 分。从主营业务分，快递企业对于诚信环境评价最高，为 4.32 分，显著高于其他领域。《快递业信用管理暂行办法》促使快递企业诚信经营，通过法规增加其违约成本，促

进形成诚信经营环境。其他大部分领域对于诚信环境评价不高，物流领域诚信制度缺失是重要原因。调研显示，公路货运、城市配送等领域存在过度竞争现象。部分企业通过超限超载、疲劳驾驶、拖欠货款甚至扣货、骗货等方式，缺乏相应的诚信保障和行业自律机制。调研显示，近期司机扣货问题时有发生，主要原因是拖欠运费等“三角债”纠纷，也存在恶意骗货现象。物流领域迫切期待“黑名单”制度建设，加大对货主、运输企业、司机等相关方的联合惩戒和约束机制建设。同时，调研显示，部分平台企业通过建立货主、司机的诚信体系，有效推动供需双方择优选择，充分发挥“白名单”守信激励作用。

创新环境评价方面。创新环境包括科技研发抵扣政策实施、高新技术企业、专精特新企业等政策实施、知识产权保护、产学研结合 4 个二级指标。调查企业对于创新环境评分为 4.17 分。从企业规模分，中小微企业在创新环境方面总体落后于规模企业。规上企业凭借较高的科技研发投入开展创新，加强产学研结合，获得相关政策支持。

二、年度预期保持谨慎乐观

市场激烈竞争成为基本环境。调查数据显示，对于物流企业当前面临的主要困难，排名前三的依次是市场竞争激烈、经营成本高、市场需求总体不足，分别占 78.6%、61.96%和 43.24%。分业务领域看，公路货运、水路货运、货运代理等领域面临的困难是市场竞争激烈，而城市配送、快递等领域主要是经营成本高。大部分领域普遍反映需求不足，成为当前制约行业发展的重要原因。

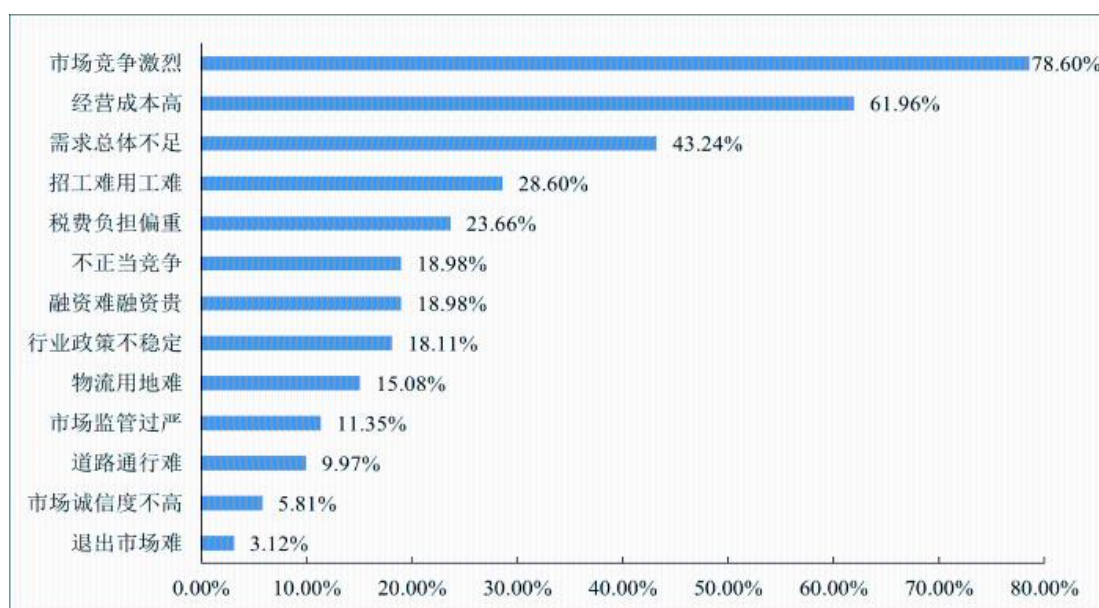


图 2 企业当前面临主要困难分布情况

物流企业总体战略趋于保守。调查数据显示，被调查企业中对于 2023 年企业总体战略导向，有近六成的企业采取保守战略，选择维持现状经营；也有超过四分之一的企业表示将采取扩张战略，不到两成企业选择紧缩战略。

对年度预期收入谨慎乐观。调查数据显示，被调查企业对于 2023 年全年收入规模总体预期保持谨慎乐观的态度，37.96%的企业认为 2023 年全年收入规模将出现不同程度的增长，其中 30.59%的企业认为收入规模出现 5%-20%的小规模增长；37.44%的企业认为 2023 年全年收入规模将与去年大体持平。

多数企业有信心完成年度目标。调查数据显示，44.28%的企业有信心完成 2023 年企业发展目标任务，43.76%企业对完成 2023 年企业自身发展任务的保持观望态度，也有少部分企业信心稍显不足。

注释：

* 本次调查评价分为满意、比较满意、一般、不太满意、不满意

信息来源：中国物流与采购联合会 2023-08-16

网址：<http://www.chinawuliu.com.cn/lhhzq/202308/16/614146.shtml>

1.3 物流恢复势头有所波动 政策效能待释放——2023 年 1-7 月 物流运行分析

中国物流与采购联合会

中国物流信息中心

今年以来，社会物流需求基本平稳，物流运行整体持续恢复。7 月份，受高温天气和部分地区洪涝灾害等因素影响，部分指标增速有所放缓。尽管面临考验，物流产业供给依然较为充足，重点领域保供能力提升，工业、流通、消费等领域产销衔接改善，供应链循环稳定畅通。

一、社会物流总额增速有所回落，物流需求恢复存波动

1-7 月，全国社会物流总额 189.9 万亿元，按可比价格计算，同比增长 4.7%，比上半年回落 0.1 个百分点；7 月份，增长 4.5%，比 6 月份回落 1.4 个百分点。从历年走势来看，7 月份环比回落尚属正常的季节性波动。当前物流需求基本稳

定，社会物流总额累计增速延续平稳恢复势头，4月以来当月同比增速波动有所增大，显示恢复存在一定波动性。1-7月份社会物流总额结构主要呈现以下特点：

一是工业品物流总体平稳，能源物流保供有力。1-7月，工业品物流总额同比增长3.8%，增速与上半年基本持平，7月份同比增长3.7%，环比回落0.7个百分点。工业品物流总体保持稳定恢复态势，多数行业物流需求保持增长。但也要看到，本月有近八成行业物流总额增速有所放缓，工业物流恢复的势头尚待稳固。从结构看，基础产业、升级产业双向驱动支撑工业物流持续恢复。一是原材料供应物流需求稳中有升。7月份，原材料制造物流总额同比增长8.8%，比6月份加快2.0个百分点。特别是钢铁和石油加工行业同比增速均在15%左右，比上月有所加快。二是升级产业物流发展动力依然较好。随着产业向高端延伸、向绿色转型，相关领域物流需求保持较快增长。7月份，航空航天器及设备制造、智能消费设备物流总额同比均超过10%；新能源汽车及相关充电桩产量增速超过20%。

二是进口量价背离持续，物流量增速有所回落。1-7月进口物流总额10.1万亿元，按可比价格计算，同比增长13.8%，增速与上半年持平。7月当月增长13.8%，增速环比回落9.7个百分点，4月份以来各月增速波动较为剧烈。受到年内国际大宗商品回落影响，我国进口价格连续多月持续下降，回落幅度明显，进口物流量价背离现象持续。从结构看，能源和原材料进口物流量占比依然较大且近期有所回升，铁矿砂及其精矿、原油、煤及褐煤、天然气量累计同比增速分别为6.9%、12.4%、88.6%和7.6%；机电产品进口物流量持续回落，机床、集成电路、汽车等产品累计降幅在16-20%。

三是民生消费物流仍处恢复期，促消费政策逐步显效。1-7月份，单位与居民物品物流总额同比增长10.1%，比上半年小幅提高0.1个百分点。从结构看，线上电商物流持续活跃，7月份，电商物流总业务量指数为121.8点，仍保持较高水平；1-7月份全国实物商品网上零售额同比增长10%，占社会消费品零售总额的比重较去年同期提升0.8个百分点。餐饮、百货、便利店等线下物流持续回暖，1-7月线下零售物流需求同比分别增长7-8%，餐饮相关物流总额累计增长超过20%。

二、物流市场规模增长平稳，供需进入调整平衡期

1-7月，物流业总收入达到7.5万亿元，同比增长4.6%，增速比上半年回落0.7个百分点，物流市场规模增速平稳。进入7月份，受到部分地区高温、洪涝灾害等因素影响，区域物流业务阶段性受阻。加之上游需求偏弱物流供给同步调整，供需或将进入再平衡周期。

物流行业景气稳中趋缓，各领域涨跌互现。7月份，物流行业景气有所回调，

环比回落 0.8 个百分点，降至 3 月份以来的较低水平 50.9%。从结构看，水上运输等领域受台风等季节性影响较大，部分区域沿海运输、港口周转效率阶段性受阻，行业景气降至较低水平。铁路、公路运输展现较强韧性，特别为迎峰度夏电煤、夏粮储运等重点领域供应保障方面提供有力支撑，7 月高速公路货车日均通行量环比有所提高，铁路、公路运输景气指数稳步回升。快递企业整体仍处于较快恢复水平，业务量增速及景气水平继续保持活跃，7 月份快递业务量同比增速超过 10%，景气指数超过 66%。

物流服务价格持续低位运行，行业供需待调整。今年以来，物流服务价格指数总体位于收缩区间，价格水平持续低位震荡。水上运输方面，沿海散货、集装箱市场运价持续下行。7 月份，上海航运交易所发布的沿海（散货）综合运价指数月平均值为 950.75 点，环比回落 1.0%；中国出口集装箱综合指数月平均值 869.8 点，环比回落 5.3%。公路方面，部分区域受季节因素影响出现短期供不应求局面，运价指数小幅回升，但价格水平仍处于低位。7 月份中国公路物流运价指数为 102.5 点，环比回升 0.1%，但比去年同期下降 0.68%。快递方面，行业整体处于温和竞争期，加之近年直播电商带来的快递小件化趋势，单票价格总体回落。7 月份，快递行业单票收入环比回落 3.3%，比去年同期下降 5.1%。

结合物流市场规模增速及景气水平来看，当前物流新增投入增速有所趋缓，供给结构调整持续优化，部分区域设备、产能利用率趋于改善，行业供需或将进入再平衡阶段，物流服务价格有望企稳。

三、企业经营成本边际改善，市场主体预期待稳固

今年以来，物流投资持续增长，企业通过增加网点布局密度、设备智能化、企业运营数字化等手段深度挖掘上游需求，提升市场份额，降低企业经营成本。重点调查数据显示，1-7 月份重点物流企业业务收入比上年同期增长 8.8%，物流业务成本增长 8.3%，增速略低于收入 0.5 个百分点。重点企业每百元物流业务收入中的成本 95.2 元，比同期减少 0.3 元。经营成本快速上涨势头有所缓解。

但也要看到，物流企业盈利压力依然较大，一是上游需求恢复势头尚不稳定，物流业务收入虽保持增长但 5 月以来增速连续回落，1-7 月份比上半年回落 1.2 个百分点；二是企业资金紧张局面有所抬头，流动资金周转率回落，应收账款账期增加，特别是部分中小企业资金紧张的局面有所加剧；三是物流企业盈利水平持续低位，1-7 月重点企业收入利润率仍位于 4% 以下，明显低于规模以上工业企业 6.44% 的平均水平。物流企业长期处于微利经营状况或将对发展预期产生一定

影响，下阶段要着力扩内需促消费、降本增效等系列政策实施落地，随着市场积极因素增加，企业信心也将逐步向好。

综合来看，今年以来物流运行总体平稳，社会物流需求仍保持增长，物流供给充足，行业整体处于景气区间，7月份部分物流指标增速放缓尚属正常波动。尽管国际国内环境依然严峻，物流持续稳定恢复仍面临挑战。但也要看到物流行业整体调整适应能力逐步增强，服务质量稳步提升，供应链上下游协同性得到进一步改善，工业、流通等领域产销衔接水平有所提高。后期随着宏观政策逐步精准有力实施，物流运行有望稳步回升。

作者：科技信息部

信息来源：中国物流与采购联合会 2023-08-30

网址：<http://www.chinawuliu.com.cn/lhhzq/202308/30/615100.shtml>

1.4 关于快递小哥法律援助，新规定明天实施！

近日，司法部举行“法律援助惠及更多群众暨《办理法律援助案件程序规定》发布”新闻发布会。会上介绍，司法部高度重视新就业形态劳动者权益保障工作，指导地方将外卖小哥、快递员等新就业形态劳动者作为法律援助的重点群体。

据悉，法律援助是国家建立的为经济困难公民和符合法定条件的其他当事人无偿提供法律咨询、代理、刑事辩护等法律服务的制度。2021年8月20日，第十三届全国人大常委会第三十次会议表决通过了《中华人民共和国法律援助法》，于2022年1月1日正式施行，首次以法律形式全面规范我国法律援助工作。在法律援助法实施近两年之际，日前，司法部公布修订后的《办理法律援助案件程序规定》，自2023年9月1日起施行。

近年来，随着互联网平台经济迅速发展，外卖小哥、快递员等新就业形态劳动者的权益维护等问题受到了社会的关注。司法部相关负责人表示针对新就业形态劳动者的权益保障工作主要分为两个方面：

一方面，扩大法律援助知晓度和覆盖面。指导地方将外卖小哥、快递员等新就业形态劳动者作为法律援助的重点群体，通过发布典型案例等方式，让劳动者

知道，法律援助法已经将确认劳动关系纳入法律援助事项范围，对申请支付劳动报酬或者请求工伤事故人身损害赔偿的进城务工人员免于核查经济困难状况，引导劳动者依法理性维权。以江苏为例，2022年以来，全省办理新就业形态劳动者法律援助案件688件，涉案金额达1533.9万元。

另一方面，提供多元便捷服务，提高援助服务质效。广东省广州市等地在新就业形态劳动者聚集地设立法律援助工作站，定期安排律师提供法律咨询等服务。针对新就业形态劳动者规模体量大、区域分布广的特点，京津冀、长三角、珠三角等地区建立法律援助异地协作机制，在受理转交申请、调查核实情况、送达法律文书等方面实行跨省协作，避免劳动者来回跑、多头跑，降低新就业形态劳动者异地维权成本。2022年，全国法律援助机构共组织办理农民工法律援助案件46.8万件，援助农民工52.5万人次。

此外，针对偏远地区法律服务资源相对短缺的问题，司法部指导地方在省市范围内统筹调配律师资源，持续开展“1+1”中国法律援助志愿者行动、“援藏律师服务团”项目，依托乡镇（街道）司法所等设立法律援助工作站7万余个，依托村（居）委会建立法律援助联络点26万余个，整合法律服务网与司法行政APP、微信小程序功能，通过巡回服务、远程服务、“跨省通办”等方式，困难群众就近就地就可以获得法律援助。

司法部有关负责人表示，下一步将聚焦新就业形态劳动者法律援助需求，进一步加强宣传引导，便捷服务措施，提高服务质效，帮助他们解决急难愁盼的法律问题，切实维护新就业形态劳动者的合法权益。

贯彻实施法律援助法典型案例

北京市法律援助中心对马某确认劳动关系纠纷提供法律援助案

【基本案情】

赵某于2020年10月入职北京某运输公司（下称公司），承担冰箱、洗衣机等大件家电的派单上门送货工作，双方就工作事宜进行了口头约定，未签订书面劳动合同。自2020年11月开始，赵某使用自己的电动三轮车进行送货。2021年5月5日，赵某在送货途中突然死亡，被医院认定死亡原因是猝死。

赵某的配偶马某与公司协商赔偿事宜，公司以双方不存在劳动关系为由拒绝赔偿。马某向北京市西城区法律援助中心申请法律援助，西城区法律援助中心受理并审查后，指派北京市雄志律师事务所丁赛律师承办该案。承办律师帮助马某向西城区劳动人事争议仲裁委员会提出仲裁请求，要求确认赵某与公司的劳动关

系。2021年8月16日，西城区劳动人事争议仲裁委员会作出裁决，确认双方存在劳动关系。公司不服仲裁裁决向西城区人民法院提起诉讼。2022年4月20日，西城区人民法院作出一审判决，确认双方存在劳动关系。一审中，丁赛律师继续受北京市西城区法律援助中心指派提供法律援助。

公司不服一审判决，提出上诉。2022年5月18日，马某到北京市法律援助中心申请法律援助。北京市法律援助中心认真研究了案件情况，从熟悉案情、保证援助质量出发，指派丁赛律师继续承办该案。承办律师接到指派后立即开展工作，了解公司上诉理由，进一步深入剖析案情证据，归纳争议焦点，补充证据材料，为二审庭审做足庭前工作。在对案件相关证据进行研究分析后，承办律师从认定劳动关系的三要素出发，提出了代理意见：公司与赵某之间符合法律、法规规定的劳动关系主体资格；赵某在工作中接受公司的管理、指挥和监督，赵某与公司存在从属关系；赵某所提供的劳动成果是公司业务的组成部分，公司向赵某支付劳动报酬。

2022年10月24日，北京市第二中级人民法院作出终审判决，驳回上诉请求，维持原判，确认了赵某与公司的劳动关系。

案件结束后，受援人马某依据终审判决确认的劳动关系另行向西城区劳动人事争议仲裁委员会提起劳动仲裁，要求公司支付一次性工亡死亡补助金、丧葬补助金、供养亲属抚恤金等费用，已获仲裁委支持。

【案例点评】

本案是一起典型的劳动关系确认案件。本案中，涉案人赵某死亡，对于全面准确核实和获得证据材料有一定影响。承办律师从认定劳动关系的三要素出发，积极调查补强证据，深入论证分析，最终维护了受援人的合法权益，为后续依法申请赔偿奠定了良好的法律基础。市、区法律援助中心接力援助，承办律师在仲裁、一审、二审三个阶段提供法律援助服务，最终取得了令受援人满意的结果。

作者：中国邮政快递报

信息来源：中国物流与采购联合会 2023-08-31

网址：<http://www.chinawuliu.com.cn/zixun/202308/31/615300.shtml>

2.行业探索

2.1 中国智慧物流发展研究综述

朱养鹏 曹双（西安石油大学经济管理学院）

智慧物流是物流业转型升级的一种新型业态。本文通过系统梳理智慧物流发展的相关文献，从智慧物流的内涵、发展动因和实现路径等方面进行全面分析。总结出现有研究缺少对智慧物流发展影响因素的讨论，多集中在智慧物流的理论知识。

引言

物流业作为国民经济的重要组成部分，对经济高质量发展起到不可或缺的作用。随着时代发展背景和新技术的广泛应用，我国物流业迎来了智能化升级转型，逐步实现传统物流向现代物流的转变，智慧物流在此基础上发展起来。自 2009 年“智慧物流”一词出现，我国政府各部门就开始发布一系列与智慧物流行业相关政策，使智慧物流成为我国政府高度重视以及现代物流业发展建设的一项重要内容。

1. 智慧物流的内涵

1.1 物流及智慧物流的发展起源。物流活动最早记载于英国，主要目的是在全国范围配送商品。随着时代发展需要，物流的概念逐渐形成，到 20 世纪 40 年代，美国人将“物流”一词运用到企业管理当中，从而出现企业物流。1978 年改革开放，促使“物流”一词的概念正式被引进，从此推动中国现代物流发展。信息技术的不断变革，驱动物流产业新旧动能替换，发展新的理念创新。2009 年国务院发布通知表示，企业要积极推进物流管理信息化，要促进应用信息技术。同年，“感知中国理念”提出，物联网技术的应用成为国家大力发展并推进到各

个产业中的重要战略规划。基于此，“智慧物流”的概念首先在行业内提出，“智慧物流”也逐步兴起。智慧物流的提出是创新理念在物流领域的一大新进展，是物流业转型升级的新动能，是符合现代物流业不断发展的新趋势，并渗透到物流的各个环节当中。

1.2 智慧物流的内涵。近年来，智慧物流成为我国物流行业发展研究的热潮，学术界对智慧物流的内涵有不同的见解，学者从不同角度对智慧物流的内涵进行阐述。根据现有文献显示，对于智慧物流的内涵界定可以划分为三个方面：一是根据应用到物流各个环节的整体思想对智慧物流的含义进行界定，二是从物流本身发展的新趋势与特点去研究智慧物流，三是从传统物流模式去定义。对于研究应用到物流各个环节的整体思想，大部分学者界定了智慧物流的内涵。如，黄彬(2021)关注技术赋能方式的重要性，认为智慧物流是为实现系统感知化而依托现代信息技术应用到物流产业各环节^[1]。裴沛和翟广宇(2022)强调智慧物流要实现精细、动态、可视化的管理，重点关注通过技术手段对物流运作效率的提升^[2]。当前国内多数学者在研究智慧物流的内涵时，基本是以物流各环节整体思想作为切入点，与上述观点相一致。另外一部分学者从物流本身发展的新趋势与特点出发，对智慧物流的内涵进行了界定。如，余娟(2019)界定智慧物流为物流系统与物联网技术的融合物^[3]。为提升物流整体趋势水平，陈豪(2020)强调利用先进技术与手段建设城市智慧物流并实证研究减少碳排放^[4]。物流的自动化、可视化、智能化等新的发展趋势与特点是学者对智慧物流内涵探讨时所关注的，是智慧物流发展的目的，部分学者持有此观点。近期少数学者对智慧物流定义主要是从传统物流模式进行研究。如，张娟(2021)认为智慧物流是通过协同共享并运用信息技术重塑产业分工的新生态模式^[5]。吴婷(2022)强调对物流模式与流程的重塑，使物流全产业链实现自动识别与追溯、智能优化及响应^[6]。综上所述可知，理解不同对事物的认识也不同，学术界对智慧物流内涵的认识各不相同。但是不同认识之间也存在一致性，如实现系统功能、物流服务的提升、管理的精细化、信息技术与管理融合、综合性物流系统等。

2. 智慧物流的发展动因与实现路径

2.1 智慧物流的发展动因。物流智慧化发展是大势所趋，智慧物流作为我国物流业发展转型创新的现代模式，在一定程度上受到不同因素的驱动。目前，学术界对智慧物流发展动因的讨论主要分为4个方面：一是信息技术的驱动促使智慧化物流；二是政策背景的推动作用；三是新模式出现影响发展智慧物流；四是

市场竞争差异与消费者地位的变化下产生的。前两方面主要从技术驱动和政策推动力研究智慧物流发展。如，高新凤和谢泗薪(2020)认为技术驱动推进智慧物流发展^[7]。李永芄和张明(2021)以区块链技术作为基础，实现物流资源整合，从而加速智慧物流信息化建设^[8]。姜宁(2022)研究新基建政策对智慧物流建设的带动作用，促使催生新经济、新业态，实现智慧物流企业转型^[9]。后两方面主要对新模式和市场消费进行分析。如，春玲和师求恩(2021)在新零售环境下，将物流与线上线下渠道融合，结合大数据技术实现物流智能化发展，以此提高配送效率^[10]。毕德旭(2020)强调差异化竞争的内在驱动力，实现传统物流向智慧物流转型^[11]。智慧物流发展动因并非所列上述观点，仍有学者持有不同观点。如意识、环保^[12]，风险抵抗能力^[13]，物流需求、市场整合、劳动力^[14]，经济利益、竞争者动力^[15]等等。

2.2 智慧物流的实现路径。关于智慧物流实现路径的研究，主要有3种，一是传统物流向智慧物流转型，将物流产业与新技术融合，从而实现物流升级。如，常晶(2020)^[16]、黄彬(2021)^[11]等。二是通过技术赋能作用于物流本身，倒逼传统物流创新，打造物流新业态、新模式。如，徐春等(2021)^[17]、吴婷(2022)^[6]等。三是利用智慧物流平台化发展，实现物流产业创新。如况漠和况达(2019)^[18]、张明(2021)^[19]。智慧物流实现方式的路径主要是物流与技术的融合，大部分学者都能够对其进行研究分析，从政策、管理、制度等其他角度进行探索路径是实现智慧物流转型的进一步升级发展。

3. 结论

智慧物流发展是物流业适应时代的必然结果，作为不断快速发展的新物流形式，学术界研究也在不断深入。当前，取得的初步研究主要有：学者们对智慧物流的内涵、发展动因以及实现路径进行了大量研究与分析。总体而言，对智慧物流的理论知识研究较多，缺少对智慧物流发展影响因素的体系建构和实证研究与方法。就目前状况来看，可以定量研究智慧物流发展，扩展到更宽泛的领域层面，探究智慧物流产业与具体行业的数据分析，这是学者未来研究的一大方面。

文章来源：朱养鹏，曹双. 中国智慧物流发展研究综述[J]. 中国储运，2023(01): 191-192.

2.2 顺丰冷运“前置当天达”服务正式上线

8月30日消息，顺丰冷运官方账号今日宣布，顺丰仓配一体服务冷运“前置当天达”正式上线。顾客上午下单，当日送达；下午下单，次晨送达。该服务主要有三大优势：时效提升（覆盖全城、端到端全程可视）；更高频次（多运输班次、仓配无缝衔接）；多级履约（当日达、次日达）。

据介绍，在合作模式上，该服务主要是利用顺丰自建中转场前置场地进行商品前置。发挥顺丰高频次的散货优势，实现消费者下单即时配送、为城市商家提供仓配一体多级时效履约服务。

顺丰冷运“前置当天达”可以满足不同场景的运输需求。针对直播电商场景，顺丰履约标签，店铺评分更高，交付更快破损更少；针对礼品配送场景，粽子、月饼等一件代发，解决快速交货需求；针对生鲜食品场景，低温奶、冷鲜肉、海鲜水产等，保证订单交付不脱温。

据官网介绍，2014年9月25日，顺丰速运有限公司成立冷运事业部，推出顺丰冷运（SFColdChain），依托顺丰的运输网络、仓储服务、温控技术、管理系统，致力于为生鲜食品行业客户提供专业、安全、定制、高效的综合供应链解决方案。

顺丰控股最新披露的2023年半年度报告显示，2023年上半年，公司冷运及医药业务实现不含税营业收入53.4亿元，同比增长31.3%。

半年报还指出，顺丰冷运大件产品稳健发展，集中深耕核心城市，结合2B末端门到门服务能力的提升，B端小重量段业务增长较快，充分凸显公司冷运网络化服务优势。同时针对连锁餐饮企业不断下沉的需求，通过多样化资源能力拓展服务范围；截至2023年6月底开通可送达范围为165个城市，较2022年年底增加50%。

作者：拾枫

信息来源：电商报 2023-08-30

网址：<https://www.dsb.cn/226546.html>

2.3 聚焦现代供应链体系建设 推动产业高质量发展

党的二十大报告指出，着力提升产业链供应链韧性和安全水平。这对于我国维护经济安全和推动高质量发展，具有重大战略意义。当前，我国经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段，正处在转变发展方式、优化经济结构、转换增长动力的攻关期，现代供应链体系建设成为推动经济发展质量变革、效率变革、动力变革的重要推手。

上海华能电子商务有限公司（以下简称“华能电商”）作为中国华能集团“物资供应中心”核心载体及集团唯一的全国供应链创新与应用示范企业，积极响应国家战略部署，探索能源供应链创新与应用，在绿色供应链管理创新的同时，构建了覆盖能源供应链全生命周期、全模式、全状态、全场景、全方位支撑的智慧物资供应链服务体系。

以绿色为导向，链接未来

碳达峰、碳中和早已成为一场广泛而深刻的经济社会系统性变革。对能源电力行业来说，“双碳”战略也是其立足新发展阶段、贯彻新发展理念、构建新发展格局的重要任务。

电力行业排碳占全国碳排放总量的40%以上，是我国最大的碳排放行业，实现“双碳”目标，电力行业实现从传统能源体系向新能源体系转变迫在眉睫。

“变革已成为大趋势，对于企业来说最为重要的是如何发挥自身优势，抓住发展机遇，建立、完善电力能源、清洁能源的供应链，为国家‘双碳’目标的实现贡献智慧和力量。”华能电商总经理胡俊表示。作为中国华能集团清洁能源智慧供应链科技型平台企业，华能电商在转型过程中紧紧围绕国家绿色发展战略，聚焦新技术、新模式和新业态，不断开拓风、光、水等清洁能源供应链板块，同时将供应链低碳、绿色转型和创新的手段有效结合，以全过程、全链条、全环节的绿色发展为导向，打造集“绿色采购、绿色智造、绿色物流仓储、绿色协同、绿色金融及绿色回收”为一体的绿色供应链体系，始终走在电力能源企业的前列。

谈及华能电商的核心竞争力，胡俊表示，响应国家政策，推动企业转型，打造绿色供应链是关键的一环；同时，市场化的意识以及长久以来华能电商经营能源电力物资的经验同样必不可少。

“我们要做整个供应链的组织者、整合者、设计者，把供应链做得更加优化”。多年来，华能电商在转型过程中充分利用其在新能源产业积累的资源和技术优势，

发挥在能源产业链上的领先地位和对供应链生态的影响力，通过数字供应链体系向上游穿透原料供应环节，向下游拓展终端用电企业，一方面加强了上下游产业协同，形成新能源全产业链协同服务模式，另一方面，构建全方位绿色供应链生态圈，助力能源行业高质量发展。

除此之外，华能电商还依托数字技术提供物流、仓储、供应链金融等一站式供应链服务，让用户从整个产品的原料、生产甚至到最终交付的整个流程实现可视化，有效实现了整体降本增效，提升供应链整体竞争力。如今已为全国 30 多个省市、6 千余家电力上下游企业提供全生命周期、全场景、全方位支撑的物资集采供应链服务。

时光不负，奋斗以成。华能电商从顶层设计到底层建设，层层落实、环环相扣、多方发力，合力推动公司智慧供应链创新实践的探索与发展：2019 年，公司供应链创新实践案例入选商务部《全国供应链创新与应用试点案例集》；2020 年，公司在“全国供应链创新与应用试点”中期评估中，被评为“优”；2021 年，正式成为第一批全国供应链创新与应用示范企业；2022 年，公司“新能源延链案例”入选商务部“维护产业链供应链安全稳定”经验做法，同年“绿色供应链案例”入选商务部《全国供应链创新与应用示范案例集》。

华能电商作为现代供应链新产业中的标杆企业，入选国家区块链创新应用试点(能源发电行业唯一)，荣获“中国物流与采购联合会科学技术奖一等奖”、“全国电力行业物资管理创新成果技术类一等奖”、“绿色供应链管理创新奖”等奖项和荣誉。

数字化赋能，打造供应链金融

供应链金融是依托供应链运营开展的金融服务，在“双碳”和数字化转型的背景下，如何推进电力供应链资源共享整合，打造发电行业中的智慧供应链集成服务体系并结合供应链金融的手段，为新能源发展提供相应的赋能，是华能电商长期以来探索和实践的方向。

作为中国华能唯一的供应链示范企业和集团数字化转型试点企业，华能电商聚焦能源行业现代供应链体系建设，在全面推进数字化转型工作的同时，以绿色低碳为导向，以赋能新能源产业的可持续高质量发展为使命，通过综合运用区块链、AI 人工智能、云计算、大数据等前沿金融科技手段实现了金融科技与能源产业深度融合。

2019 年，华能电商团队夜以继日孵化了“能信”产品，打造了一站式能源

产业区块链创新应用服务平台，在全国范围内的电厂、煤矿行业得到广泛应用。在此基础上，华能电商建设了矩阵化的金融科技服务体系，构建了全场景供应链金融服务应用，除了“能信”以外，还打造了能单、能理、能订、能函、能票、能租、能保等综合的科技金融服务。

“我们充分利用信息化、数字化，通过搭建供应链金融科技服务平台，建立了供应链生态信用共享机制，为这些供应商、中小微企业提供了低成本、快速的融资渠道，降低他们的融资成本，实现产融结合，既普惠了供应商、中小微企业，也对我们供应链降本增效有非常重要的意义。”胡俊表示。

目前，华能电商已经通过“能信”供应链金融科技服务平台总共开立超 400 亿元，融资金额达到了 70 亿元，注册核心企业、供应商不断增加，得到了业内专家学者高度认可，为共同推进供应链金融发展，实现产业链协同提升起到了积极的推动作用。

构建安全韧性供应链，推动行业高质量发展

近年来，世纪疫情、俄乌冲突影响交织叠加，新一轮科技革命和产业革命的浪潮兴起，世界之变、时代之变、历史之变的特征更加明显，全球产业链供应链加速重构。

对于企业而言，面对新变局、新挑战，着力提升产业链供应链韧性和安全水平，是实现高质量发展、增强企业竞争力、应对风险挑战和维护经济安全的必然要求。

面对全球供应链安全等诸多挑战等问题，华能电商不断增强新能源供应链弹性、韧性，推动上下游企业融入产业链、价值链和创新链，构建安全稳定的产业链供应链生态。

“从原材料的采购到生产，华能电商供应链团队全程参与，依托大数据系统及供应链风险分析模型，结合团队线下监造、研究，做到流程的可视化，并在此基础上，通过新能源智慧供应链集成服务平台，统筹供应链上下游各项资源，降低项目成本、提高效率，保障供应链的韧性、安全性。”胡俊表示。

在疫情时期，华能电商通过安全稳定的产业链供应链生态，为武汉雷神山和火神山的建设，特别是第一批电缆和方管等重要物资等运输及供应做出了重大贡献，同时也为疫情期间维护新能源产业链、供应链安全稳定作出了创新示范。

谈及未来，胡俊表示，提升产业链供应链韧性和安全水平则是企业实现高质量发展的重要途径，华能电商始终聚焦能源安全，贯彻落实国家战略部署，积极

纵向延伸供应链上下游节点，着力提升产业链供应链韧性和安全水平，形成具有自主可控、稳定畅通、安全可靠、抗击能力的产业链供应链。同时，公司将围绕《关于中央企业在建设世界一流企业中加强供应链管理的指导意见》，进一步加强供应链精益化管理，加快数字化、智能化转型，推进供应链绿色低碳化发展，提升供应链价值，深入实施全面深化改革战略、全球发展战略、创新驱动战略，为集团公司“领跑中国电力、争创世界一流”贡献“数智化”力量。

作者：现代物流报全媒体记者 贾奥胜 张雨薇

信息来源：现代物流报 2023-08-11

网址：<https://baijiahao.baidu.com/s?id=1773902676606832892&wfr=spider&for=pc>

2.4 智能箱式四向穿梭车解决方案——演绎智能物流的飞跃

近年来，随着中国经济的腾飞，市场对智能化物流需求越来越大。其中，仓储端也由传统的货架存储，逐步发展为自动化、智能化存储，后者的基本原理是通过智能化软件的相关调度操纵自动化设备，最终完成货物的出入库。

在多规格包装尺寸产品的拆零拣选方面，过去主要采用隔板货架存储、地堆等非自动化解决方案，存在空间利用率不足、仓储作业效率低下、库存准确率低等问题。智能箱式四向穿梭车系统作为近年来较为流行的一种拆零拣选智能化存取解决方案，具备存储密度高、出入库效率高、灵活性强等特点。该系统打破了传统仓库设计理念，受到越来越多的青睐。

北京伍强智能科技有限公司（全文简称：伍强智能科技）的智能四向穿梭车系统解决方案，集成自主研发的四向穿梭车、穿梭车提升机、箱式提升机、输送线及 WMS、WCS 等软件系统，实现零散货物的自动存取及输送，可以有效提高出入库效率，提升空间利用率，减少拣选差错率，加快仓储物流自动化、智能化的转型升级。

智能箱式四向穿梭车解决方案全方位拯救传统仓储痛点

传统仓库在拆零拣选领域面临的挑战具体表现如下：

一是仓库利用率低。在传统仓库中，零散货物的存储多采用托盘地面堆垛或者隔板货架的形式，占用的高度多数在 2.5 米以内。不仅库区上部的空间很难充

分利用，而且仓库的空间利用率不充足。

二是库存管理信息化水平较差。传统仓库的货位管理多采用手工记账，或经销存软件。这会导致货位和货物绑定不准确，软件数量和实际数量不一致，同时存在储位规划不科学，更依赖现场人员作业经验，拣选人员找货困难等问题。

三是出入库效率低、劳动强度大、出错率高。零散货物在拣选作业时，拣选人员多数采用纸单拣选，效率低且劳动强度较大，准确性较差。此外，拣选作业的效率十分依赖人工经验，导致企业培训成本高昂，且无法根据企业订单规模的增长迅速调整，冗余不足。

而当前的智能四向穿梭车解决方案则具有仓库利用率高、信息化管理水平低、出入库效率高、拣选差错率低特点。

首先，智能四向穿梭车解决方案能够带来更高的存储密度。相比传统零散货物货架解决方案，采用智能箱式四向穿梭车解决方案，将平面式货架布局，演变成多层空间的“货到人”系统。这在相同空间布局系统中，穿梭车立体库系统存储密度比传统仓储更大，可以有效节约用地空间。

其次，更智能化的库存管理软件与智能箱式四向穿梭车解决方案，配备了专业化的WMS/WCS配套软件，实现了货位的精准管理和实时管理。此外，智能化软件系统还具备动态路由优化，拣选策略制定，大规模车辆调度等功能。

最后，该解决方案通过智能化软件的调度，借助输送线、提升机、四向穿梭小车，可实现货物快速且准确的入库和出库；在拣选工作站区域，可以根据需要配置多种拣选技术，包括智能拣选机器人、电子标签、光电感应系统等，大幅提升拆零拣选作业的准确性及效率。

四向穿梭车仓储一体化解决方案引领医药物流自动化趋势

我们以伍强智能科技与山西万美医药科技有限公司（全文简称：万美医药）的合作为例。万美医药是一家医药行业三方物流存储企业，致力于成为一家大健康供应链一体化解决方案提供商。该公司自成立以来发展迅速，为了支撑企业80亿元人民币的药品年流通规模；同时满足对外提供专业的药品、医疗器械、中药饮片、冷链制品等各类医药三方物流服务，万美医药与伍强智能科技达成合作，启动山西万美现代物流中心项目。

该项目占地18,281平方米左右，共2层建筑面积约36,500平方米，项目一期、二期物流设备总投资近人民币七千余万元。

为提高客户企业仓库容量及自动化、信息化、智能化水平，伍强智能科技结

合实际场地资源及行业发展趋势，采用货到人方案，打造了两个智能四向穿梭车箱式立体库。

其中，常温库共规划 13,095 个存储货位，配置 45 台“红蟹”智能四向穿梭车、箱式提升机、换层提升机、箱式输送线、WMS、WCS 等系统，实现货物的自动出入库、自动存储、自动采集信息、安全监控等功能；并实现了药品拆零业务的快速拣选，大幅度增加人员拣选作业效率，减少作业人员劳动强度，进一步提高作业准确率降低管理成本。该系统具备较强的柔性化特征，预留了冗余性，可通过对四向穿梭车的扩展，实现每天 2~3 万行的拣选效率。

在冷库（2~8℃）内，则是配置两台红蟹智能四向穿梭车，以及箱式提升机、换层提升机、箱式输送线、WMS、WCS 等系统。系统成功上线后有效减少了人员在低温环境中作业时间，提效的同时减少了劳动强度。

总之，该物流中心项目进行智能化升级后，既提高了订单的快速响应水平，又提高了客户的服务水平。除此以外，该物流中心在满足万美医药自营业务的同时，也为其迅速拓展的三方代储代运业务提供了更大想象空间。

伍强智能科技通过项目案例，不仅充分发挥出了智能化物流设备的特点，帮助合作企业整个物流供应链服务水平得到有效提升，而且展示了医药物流自动化的趋势，为未来的快速发展提供了有力的战略支撑。

文章来源：周岚. 智能箱式四向穿梭车解决方案——演绎智能物流的飞跃[J]. 现代物流, 2023, 122:126-127.

3. 专业建设

3.1 智慧物流与智能制造两业融合背景下的高等职业院校现代物流管理专业建设研究

王超维（陕西能源职业技术学院）

内容摘要：

对于现代物流管理人才不仅要培养其扎实的知识与能力，更重要的是培养其综合素质，使其能够成为高素质的技能型管理人才。当前，在智慧物流与智能制造两业融合背景下，探索并创新关于高等职业院校现代物流管理专业建设方式，通过构建工学结合的人才培养模式，依托“校企共建、产教融合、资源共享、二元培养”的协同育人平台、“跨专业融合教学资源”平台、“科研训练、专业技能竞赛”平台及“1 + X”证书制度平台，重点突出对“课程体系”和“实践教学体系”两方面的改革，促进高水平技术应用型现代物流人才的培养。



图 1 课程体系架构图



图2 现代物流管理专业(生产物流方向)实训体系图

文章来源：王超维. 智慧物流与智能制造两业融合背景下的高等职业院校现代物流管理专业建设研究[J]. 物流工程与管理, 2022, 44(02):199-200+180.

3.2 融合创新创业教育的物流管理专业建设改革研究

杨海超(南京邮电大学 管理学院)

内容摘要:

在科教兴国、人才强国战略背景下,积极探索新要求下物流管理专业人才培养模式,探寻物流管理专业教育与创新创业教育有效的融合途径是目前亟待解决的问题。文中基于融合创新创业教育的物流管理专业的建设现状,即专业建设中创新创业教育融合目标定位模糊、专业建设中创新创业教育融合内容设置缺乏针对性和实践性、专业建设中“专创融合”考核评价体系不健全、专业建设中创新创业教育融合保障机制不完善,提出了明确“专创融合”协同育人的目标、构筑完整的具有针对性的“专创融合”课程体系、建立科学全面的“专创融合”考核评价框架、完善“专创融合”的相关管理政策和保障机制等提升物流管理专业建设的思路,以期充分发挥物流管理专业建设和创新创业教育协同育人的作用,培养出更多复合型物流管理人才。

文章来源：杨海超. 融合创新创业教育的物流管理专业建设改革研究[J]. 物流工程与管理, 2023, 45(05):189-191.

3.3 基于“三效五化”的物流管理专业教学团队建设质量评价体系构建研究

陈建华 袁世军（湖南现代物流职业技术学院）

内容摘要：

物流管理专业教学团队的建设质量直接影响到人才培养的质量、服务地方经济与区域发展的能力、团队成员的自身发展等方面，文章基于“服务地方产业效果、服务企业效能、团队教学资源建设与利用效率”的“三效指标”及“国际化影响力、团队构建专业化、团队培育培养过程标准化、团队建设品牌化、成果社会化”的“五化指标”科学制定物流管理专业教学团队建设质量评价体系。

从影响物流管理专业教学团队建设质量的“三效五化”指标体系来看，现阶段，影响物流管理专业教学团队建设质量的一级指标排序依次为服务企业的效能、服务地方产业的效果、成果社会化、团队构建专业化、团队培育培养过程标准化、团队教学资源建设与利用效率、国际化影响力、团队建设品牌化。

在 32 个二级指标因素中，排序依次是：相关产业发展、客户满意度提升、专业人才培养能力、盈利水平增长、负责人遴选考核、物流产业发展、服务地方政府能力、实际项目及亮点、服务水平提升、构成合理化。

因此教育主管部门及学校在制定推动物流管理专业教学团队建设的相关对策时，可以依据此排序结果进行通盘考虑，多方组合，形成合力。

表 1 物流管理专业教学团队建设质量评价的指标体系

目标层	一级指标		二级指标		目标层	一级指标		二级指标		
	指标内容	指标代码	指标内容	指标代码		指标内容	指标代码	指标内容	指标代码	
物流管理专业教学团队建设质量评价指标体系构建	服务地方产业的效果	U ₁	物流产业发展	X ₁	物流管理专业教学团队建设质量评价指标体系构建			团队构成合理化	X ₁₇	
			相关产业发展	X ₂				动态调整优化	X ₁₈	
	服务企业的效能	U ₂	规模化	X ₃		团队培育培养过程标准化	U ₆		规划与实施	X ₁₉
			服务水平提升	X ₄					实际项目及亮点	X ₂₀
			盈利水平增长	X ₅					合理性	X ₂₁
			客户满意度提升	X ₆					连续性与层次递进	X ₂₂
	团队教学资源建设与利用效率	U ₃	丰富程度	X ₇		团队建设品牌化	U ₇		成果递增量与质量	X ₂₃
			质量水平	X ₈					名师工程	X ₂₄
			利用率	X ₉					各专业工程	X ₂₅
	国际化影响力	U ₄	满意度	X ₁₀					名学生工程	X ₂₆
			国际化的交流	X ₁₁					名课程工程	X ₂₇
			国际化合作办学	X ₁₂					其他物流职教品牌工程	X ₂₈
			国际化合作研究	X ₁₃					服务地方政府能力	X ₂₉
	团队构建专业化	U ₅	国际化标准制定	X ₁₄		成果社会化	U ₈		服务区域企业能力	X ₃₀
			体制机制建设	X ₁₅					专业人才培养能力	X ₃₁
			负责人遴选考核	X ₁₆					服务兄弟院校能力	X ₃₂

表 2 物流管理专业教学团队建设质量评价二级指标释义表

指标内容	指标代码	释 义	指标内容	指标代码	释 义
物流产业发展	X ₁	推动区域内物流产业发展的程度	团队构成合理化	X ₁₇	教学团队成员构成的合理化
相关产业发展	X ₂	推动及服务区域内物流相关产业发展的程度	动态调整优化	X ₁₈	团队成员动态调整优化
规模化	X ₃	推动区域内物流企业规模化发展情况	规划与实施	X ₁₉	团队培育培养规划与实施
服务水平提升	X ₄	推动区域内物流企业服务水平提升情况	实际项目及亮点	X ₂₀	教学团队实际培育培养项目及亮点
盈利水平增长	X ₅	推动区域内物流企业盈利水平提升情况	合理性	X ₂₁	教学团队培养计划工程科学合理性
客户满意度提升	X ₆	推动区域内物流企业客户满意度提升情况	连续性与层次递进	X ₂₂	教学团队培育计划的连续性与层次递进
丰富程度	X ₇	建设的教学资源的丰富程度	成果递增量与质量	X ₂₃	教学团队培育培养过程成果递增量与质量
质量水平	X ₈	建设的教学资源的质量水平	名师工程	X ₂₄	教学团队成员立项或认定的名师工程
利用率	X ₉	建设的教学资源的利用率	各专业工程	X ₂₅	教学团队成员立项或认定的各专业工程
满意度	X ₁₀	建设的教学资源的客户使用满意度	名学生工程	X ₂₆	教学团队成员培养的名学生工程
国际化的交流	X ₁₁	教学团队开展的国际化交流情况	各课程工程	X ₂₇	教学团队成员立项或认定的各课程工程
国际化合作办学	X ₁₂	教学团队开展的国际化合作办学情况	其他物流职教品牌工程	X ₂₈	教学团队成员立项或认定的其他物流职教品牌工程
国际化合作研究	X ₁₃	教学团队开展的国际化合作研究情况	服务地方政府能力	X ₂₉	教学团队服务地方政府能力
国际化标准制定	X ₁₄	教学团队开展的国际化标准制定情况	服务区域企业能力	X ₃₀	教学团队服务区域企业能力
体制机制建设	X ₁₅	教学团队的体制机制建设	专业人才培养能力	X ₃₁	教学团队专业人才培养能力
负责人遴选考核	X ₁₆	教学团队负责人遴选及考核	服务兄弟院校能力	X ₃₂	教学团队服务兄弟院校能力

文章来源：陈建华, 袁世军. 基于“三效五化”的物流管理专业教学团队建设质量评价体系构建研究[J]. 物流科技, 2023, 46(09):146-150.

3.4 服务广东区域经济发展的高职现代物流管理专业群建设研究与实践

陈霞 杨丽（广州华夏职业技术学院 经济与管理学院）

内容摘要：

在国家高度重视高职高专高水平专业群建设的背景下，从广东的经济发展规划、区域支柱产业需求、智慧物流发展新机遇和行业人才需求等方面论述了广东现代物流管理专业群建设的必要性和重要性。

详细阐述了现代物流管理专业群建设的内容和措施，包括 1. 打造由物流管理、电子商务、市场营销、国际经济与贸易和商务英语 5 个专业组建的现代物流

管理专业群；2. 改革人才培养模式：探索构建“大平台、专方向、四融通”专业群人才培养模式，以产业链视角和专业群思维搭建专业群课程体系；3. 完善校内外实训实习基地，建立共享性“四位一体”模式智慧化校内外实训基地：实训基地以 5G 技术赋能，智慧化实训场景共享，以现代学徒制为纽带，校外实训基地联动，以动态化管理机制，提高实训基地的质量；4. 打造“实体运营+项目产出”的技术技能平台：致力绿色创新，建设智慧物流应用技术协同创新中心，注重项目实绩，公司化运作产学研结合的项目工作室，发挥学生社团活力，打造创新创业平台；5. 提高面向广州从化地区商贸物流企业服务能力：服务从化物流企业，建设智慧物流示范性职工培训基地，服务从化的乡村建设，打造农村电商物流技术服务品牌。

此外，文章提出建立适合专业群发展的保障机制，包括学校内部质量保证机制，专业群可持续发展保障机制，为服务广东区域经济发展的高职现代物流管理专业群的建设提供参考。

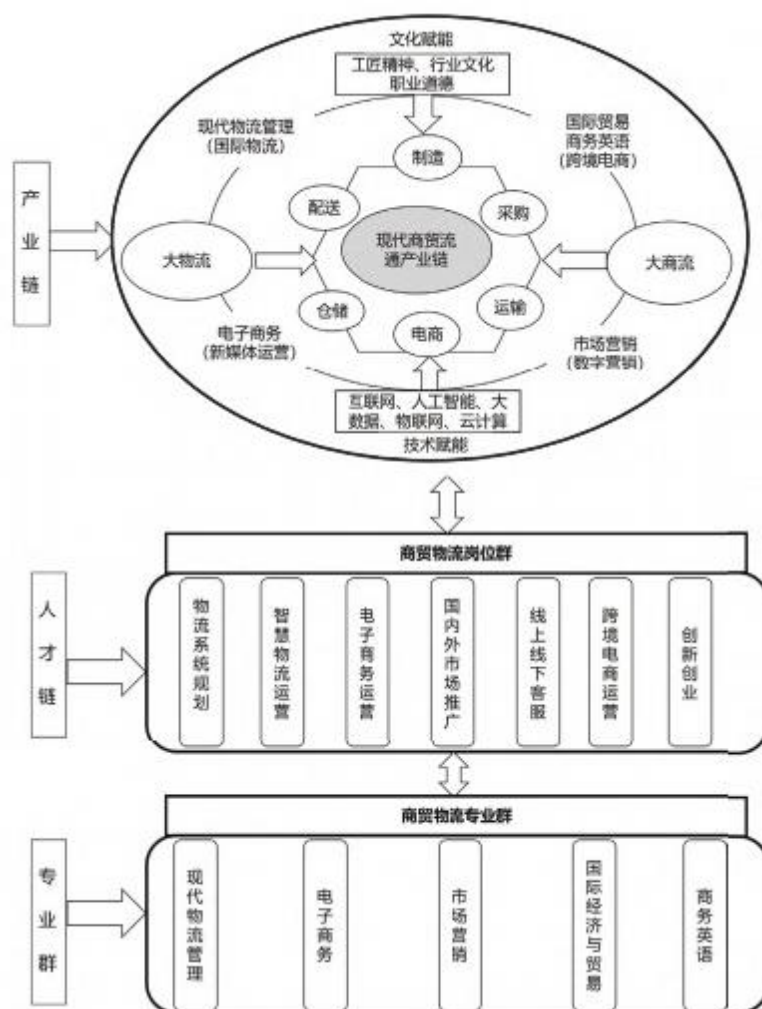


图 1 现代物流管理专业群全链条对接和多业态对接图

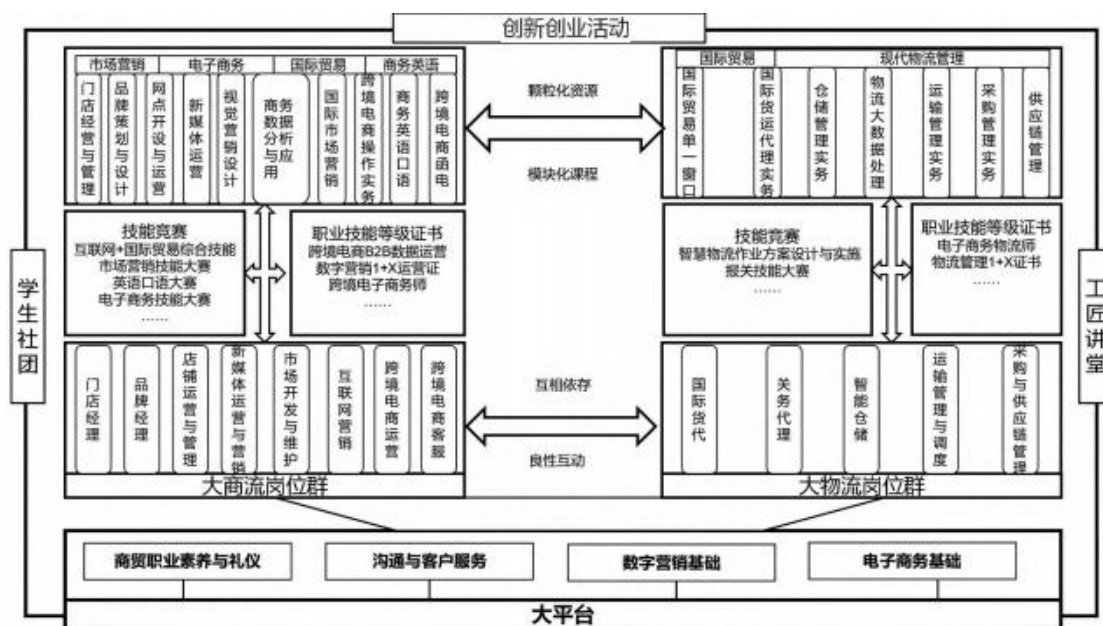


图2 “大平台、专方向、四融通”专业群人才培养模式

文章来源：陈霞，杨丽. 服务广东区域经济发展的高职现代物流管理专业群建设研究
与实践[J]. 物流科技, 2022, 45(16):5-9.

3.5 “双元四阶五维”现代物流管理专业群课程思政育人模式探索与实践

马晓峰 郑晓青（吉林工业职业技术学院）

内容摘要：

教育部印发的《高等学校课程思政建设指导纲要》，强调课程思政建设要在全国所有高校、所有学科专业内全面推进。全面推进课程思政建设工作就是要寓价值观引导于知识传授和能力培养之中，将价值观培养与知识传授工作高度融合，将隐性教育同显性教育整合起来。

专业课程与课程思政协同发展的历程主要包括三个阶段：1.在开展职业技术素质教育中确立课程思政的主导地位，奠定人才培养基础（2013—2017年），2.丰富课程思政内涵，建立“三创”育人体系（2017—2019年），3.推进产教融合，

提升“三创”人才培养水平，课程思政效果显著（2019—2022年）。

专业群开展课程思政建设的实践探索主要集中在：1.校企协同创新课程思政育人模式，构建专业化课程思政内容体系；2.建设课程思政元素库，“四阶段”融入人才培养全过程；3.实施“14553”课程思政教学路径，“五维度”深化教学改革；4.突出产教融合，搭建四维平台，实现文化育人。

目前，专业群开展课程思政建设取得的成效主要包括创新实施“双元四阶五维”专业群课程思政育人模式，构建专业化、职业性的专业群课程思政内容体系，建设课程思政元素库，实施“一条主线、四类资源、五种方法、五步环节、三主体评价”的“五维度”课程思政教学改革。

文章来源：马晓峰,郑晓青.“双元四阶五维”现代物流管理专业群课程思政育人模式探索与实践[J].物流科技,2023,46(14):173-177.

4.人才培养

4.1 “双融、三阶、五维”现代物流管理专业人才培养模式改革与实践

翟玲（天津滨海职业学院）

内容摘要：

文章立足于商贸物流产业链复合型技术、技能人才需求，确立“职业素养+职业能力”双项融合的人才培养目标，探索构建校企融合育人实践，构建“产业链+人才链”协同发展的“1+1+1”三阶递进物流人才培养模式，搭建“人才链+创新链”有机衔接的“岗课赛证”融合的模块化课程体系，促进产教深度融合办学，组建“五维、五共”的校企育人平台，实现与知名企业共建产业学院，以“行政企校”联手推进“课堂即产线、教师即师傅、教材即手册”的“三教”改革创新。

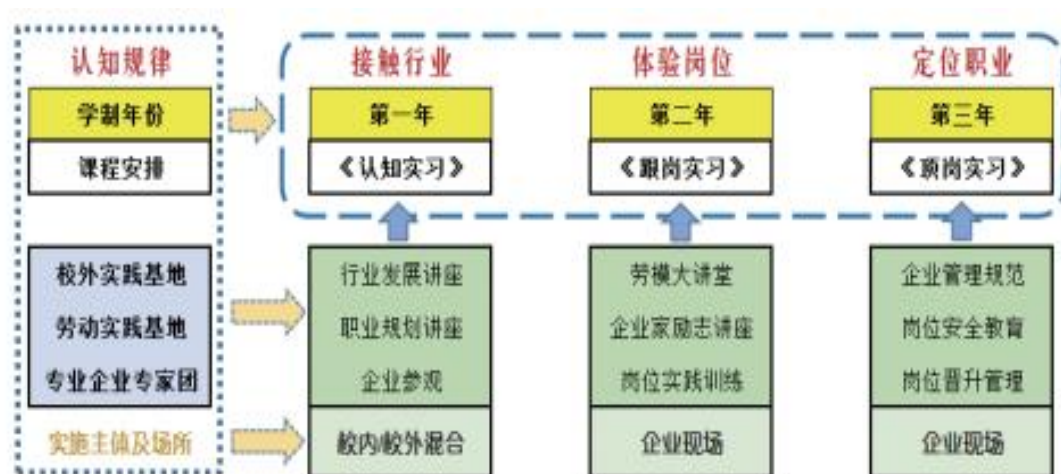


图1 职业素养 + 职业能力融入人才培养



图2 现代学徒班定向培养规划

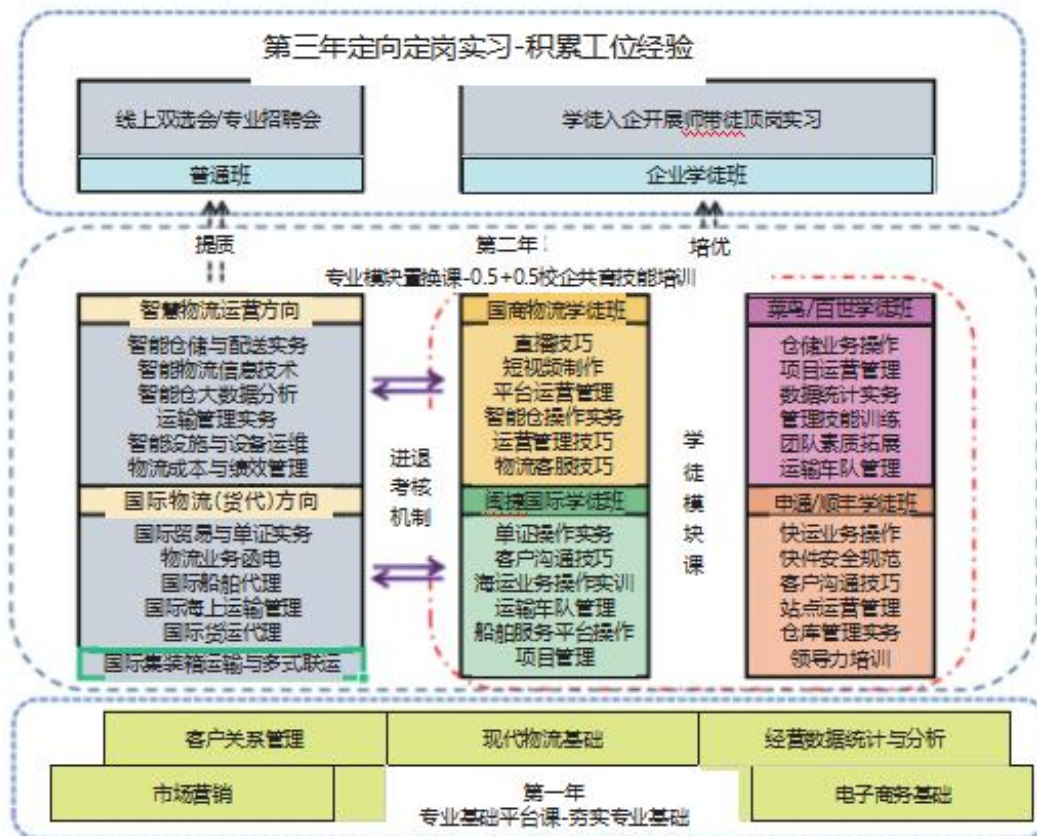


图3 “1+1+1”模块化课程体系

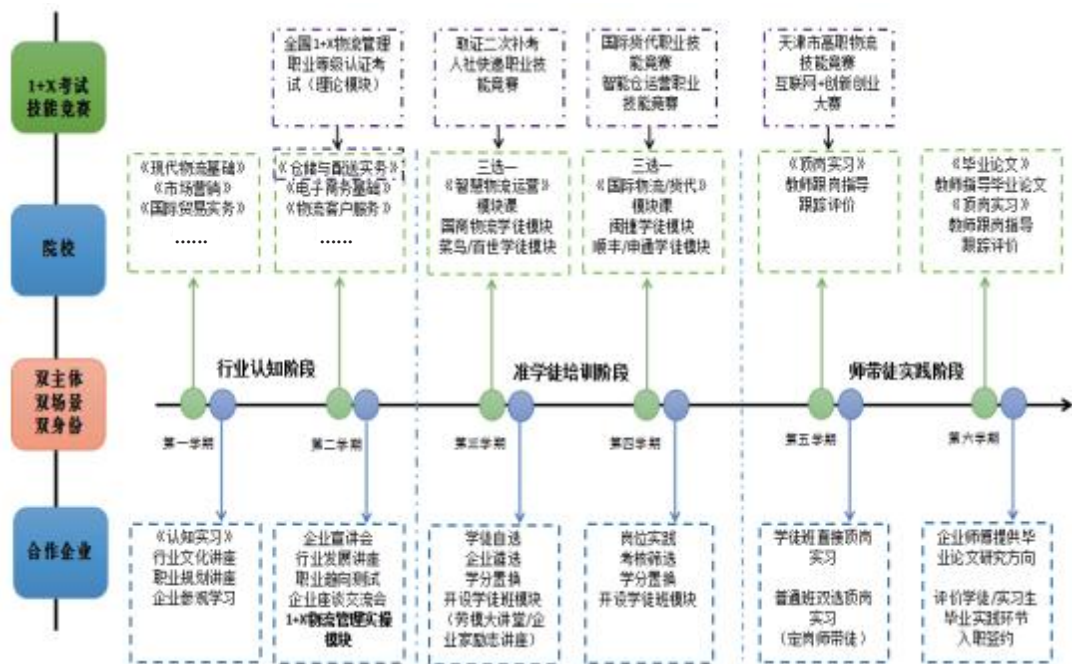


图4 “双主体、双身份、双场景”的“1+1+1”人才培养过程



图5 “岗课赛证融合”学分置换模块化课程体系

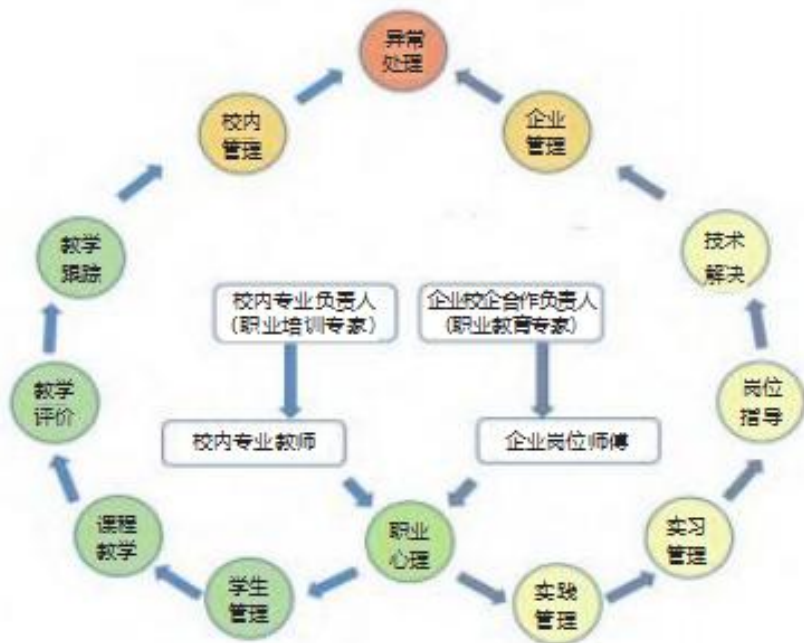


图6 “双主体”用“心”育人平台分工图

文章来源：翟玲.“双融、三阶、五维”现代物流管理专业人才培养模式改革与实践[J].物流科技,2022,45(16):159-163+170.

4.2 “课证融合、课赛融通、课岗对接”人才培养模式改革研究——以物流管理专业为例

周莹（长沙财经学校）

内容摘要：

课证融合是指物流专业的课程设置应该以物流管理“1+X”职业技能等级证书考核要求为基础，人才培养目标、教学内容对接国家职业资格标准，确定专业课程的教学目标及教学标准，做到课证融合，以“证”定“标”。“课赛融通”是指教师进行课程设计的时候将物流专业技能竞赛内容融入到日常教学中，以竞赛内容作为重难点及考核要点，将其穿插于专业教学与专业实训中，提高学生专业技能，课赛融通，以“赛”提“技”。“课岗对接”是指根据物理专业学生就

业岗位需求,按照职业工作内容优化课程设置,学生在接受专业课程的同时能够清晰地了解物流专业的工作岗位及岗位需求,以便将来在进行择业的时候能够有的放矢,通过这样的方式来做到课岗对接、以“岗”定“课”。

全国职业教育大会提出“岗课赛证”融通,要求职业教育的专业课程对接职业技能等级证书和专业工作岗位,体现职业教育的社会适应性。课程对应专业理论知识和技能大赛,体现职业教育的社会实践性。

根据物流管理专业的特性,从课堂教学内容与证书的融合程度、课堂模块与技能大赛的融通、以及课程体系与企业岗位的对接来进行课程教学模式的改革:

“课证融合”,以“证”定“标”;“课赛融通”,以“赛”提“技”;“课岗对接”,以“岗”定“课”;“岗课赛证”融通,以“融”壮“师”。

文章来源:周莹.“课证融合、课赛融通、课岗对接”人才培养模式改革研究——以物流管理专业为例[J].中国物流与采购,2023(14):44-45.

4.3 新文科背景下“校企合作、产教融合”物流创新人才培养探索

庞燕 王忠伟(中南林业科技大学物流与交通学院)

内容摘要:

新文科建设带来了管理类人才培养的全新变革,物流类专业如何面向产业发展需求开展创新人才培养,是各方关注的热点课题。本文旨在以新文科教育理念为指导,结合全国教育大会精神及高等教育发展新趋势,探索校企合作和产教融合的体制机制,探索推进物流创新人才培养。

从物流产业特点出发,提出了校企合作和产教融合应遵循的基本原则,即(1)对接行业协会,建立合作平台;(2)选择头部企业,建立全面合作;(3)对接政府部门,扩大合作范围。

文章指出构建深度融合的产教合作协同育人机制,主要体现在以下几个方面:构建产教融合组织机构、形成产教融合合作机制、打造“五共”产教融合共同体。重构实践教学生态系统,包括重构理论课程体系、重构实践教学生态系统。从智慧物流创新人才培养实践、跨境电商物流创新人才培养实践、农林产品物流管理

创新人才培养实践三个方面，做了案例研究，取得了显著的成效。



图：跨境电商物流专业人才共建培养示意图

文章来源：庞燕, 王忠伟. 新文科背景下“校企合作、产教融合”物流创新人才培养探索[J/OL]. 物流研究:1-7[2023-09-05].

5.馆藏阅读推荐

《物流法律法规》



作者：罗佩华，郭可主编

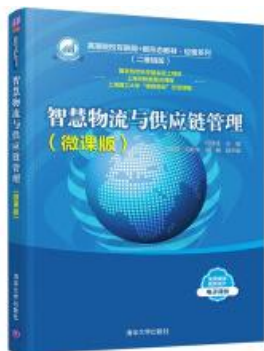
出版社：清华大学出版社

索书号：D922.294/60

馆藏地点：南校区社科书库 清远校区流通书库

内容提要：本书根据国际物流产业发展的新特点、结合国家近年新颁布实施的《民法典》及物流管理政策法规,系统介绍了:物流企业、物流合同、物流采购、仓储配送、流通加工、包装装卸、物流运输、物流保险、快递业务管理、信息管理、争议解决、国际条约等物流法律法规和管理制度,并注重案例教学,以培养提高学生的实际应用能力。

《智慧物流与供应链管理》



作者：何建佳主编

出版社：清华大学出版社

索书号：F252.1/171

馆藏地点：清远校区流通书库

内容提要：本书从传统物流与供应链管理理论出发,通过纵向列举智慧物流与供应链管理案例展示科技赋能场景,引导学生用历史思维解读中国物流与供应链管理行业的创新与变革,实现知识传授与价值引领的有机统一。

期刊名：《物流管理》

《物流时代周刊》

《中国物流与采购》

《现代物流》

馆藏地点：清远校区图书馆二楼期刊区