**强筋健络 物流强国**

**北京物资学院 马克思主义学院**

**张建宝**

各位同学，今天由我来与大家作党课交流。交流的主题是“强筋健络 物流强国”。

为什么交流这个主题呢？习近平总书记2024年在中央财经委第四次会议上强调：物流是实体经济的“筋络”，联接生产和消费、内贸和外贸，必须有效降低全社会物流成本，增强产业核心竞争力，提高经济运行效率。总书记为什么如此关心看起来非常基础、非常普通的物流？他把物流比作实体经济的“筋络”，我们如何准确理解和把握这个比喻的含义？以及我们作为正在进行物流专业学习的在校大学生，如何立足专业，如何投身我们国家蒸蒸日上的物流事业，从而不负总书记物流强国的嘱托？对此，我们必须学、思、践、悟，必须做到学-思-用贯通。

**我们将主要围绕三个问题而展开交流：**

一是学习原典，深刻理解习近平总书记关于“物流是实体经济的筋络”这一重要论述；

二是在历史与现实的贯通中，整体把握我们党领导下物流事业的发展；

三是着眼新征程，自觉回应时代的呼唤，明晰物流强国的专业使命。

**一、筋络：物流在经济社会发展中的地位**

我们首先来看第一个问题：物流在经济社会发展中的地方。

什么叫“筋络”？“筋络”是来源于中医的学术用语。“筋”是指肌腱或骨头上的韧带，与骨骼一起形成“筋骨”；“络”是指人体内气血运行的通路，人体共有十二道脉络。“筋络”连接着骨骼与五脏六腑，维护着人这一机体形态、功能的协调统一。习近平总书记用“筋络”形容物流，这个比喻非常形象。人的筋络是连接各个器官的通道，物流则是连接生产与消费、内贸与外贸的桥梁。没有物流，实体经济就会失去血脉，无法运转。所以，总书记的论断，非常贴切地指明了物流的基础性、战略性地位，强调了物流对保障实体经济高质量运行的重要意义。

我们首先来看这个场景，我想大家都很熟悉；确切地说，大家每天都是这个场景的营造者、亲历者。这就是我们的校园食堂。我们每天习以为常地在其中享用琳琅满目的美食。

但是大家也都知道，我们中国幅员辽阔，南北气候差异非常显著，我们所在的北京有长达四个月的冰冻期，那么2000多万人生活所需的蔬菜、水果是如何得以保障的呢？背后就是川流不息的“南菜北运”，南方的广西、四川、贵州、云南、广东、福建、海南等7个省份的蔬菜和水果，在冬季源源不断地向我们北京等北方省份运输，让我们在冰雪严寒之下也能每天享受新鲜的蔬菜水果。我们国家从1995年就开始实施鲜活农产品运输绿色通道制度，主要内容就是：在收费站设立专用通道口，对整车合法运输[鲜活农产品](https://baike.baidu.com/item/%E9%B2%9C%E6%B4%BB%E5%86%9C%E4%BA%A7%E5%93%81/9102707?fromModule=lemma_inlink)车辆“不扣车、不卸载、不罚款”以及减免通行费。2010年12月1日起，绿色通道扩大到全国所有收费公路，而且减免品种进一步增加，比如新鲜水产品、肉、蛋、奶等。这就是物流，它把田间地头的农业生产与我们一日三餐的饮食消费紧密联接起来，哪怕中间隔着数千里之遥，一头是南方的艳阳高照，一头是北方的寒风呼啸。

我们再看这样一个场景，我想大家也很熟悉；确切地说，大家每天也都是这个场景的营造者、亲历者。这就是我们的校园物流配送中心，从鞋子到衣服，从书本到电脑，我们在校园生活与学习中的许多个人消费都有赖于它的中转。

那么，它的背后又是一种怎样的场景呢？是义务物流港这样的场景，源源不断的卡车满载着万千种类的消费品奔驰全国。

义务物流港的背后，又是一种怎样的场景呢？是全国2万多个工业园区为代表的现代化大工业。我们是世界上唯一一个拥有完整工业体系的国家，涵盖了联合国工业分类中所有的工业类别，包括41个工业大类、197个中类、525个小类，形成了完整的产业链。那么，产业链上各环节如何高效顺畅地衔接？从原材料、中间产品到产成品如何全链条地运行？其中基础性的支撑就是物流，它如同人体的筋络那样，构建并维护着现代化产业链、供应链的安全稳定。

事实上，还有更深一层的场景，那就是国内与国际的联接。2024年我国货物贸易进出口总值6.16万亿美元，也就是43.85万亿元，连续第8年保持全球货物贸易第一大国地位，成为全球150多个国家和地区的主要贸易伙伴。

我们为什么能够取得和保持如此璀璨的成就呢？既有我们完整的工业体系作为根基，也有我们完善的物流体系为保障。大家看，这是我们的中欧班列，2024年中欧班列累计开行突破了10万列。这构成了新时代的“钢铁驼队”，绘就了新时代的丝路画卷。

我们再看，这是按集装箱吞吐量而统计排名的2024年全球前10大港口。它们分别是：上海港（1）、新加坡港（2）、宁波舟山港（3）、深圳港（4）、青岛港（5）、广州港（6）、釜山港（7）、天津港（8）、杰贝阿里港（9）、巴生港（10）。前10大集装箱港口中，我们中国占据6席。而且宁波舟山港与深圳港增速分别达到11.33%和11.78%，下一步宁波会不会超越新加坡呢？有可能，而且是大有可能。

什么叫筋络？什么叫联接生产和消费、内贸和外贸？我想，通过刚才的场景化体验，我们应该都切实体悟了。

我们的体悟是否到此为止，就可以了呢？还差一层，还差最深的一层。那就是：这些场景的背后，确切地说，习总书记关于“物流是实体经济的‘筋络’，联接生产和消费、内贸和外贸”这一重要论断背后，是新发展格局的推进。总书记强调，必须加快构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局，这是一项关系我国发展全局的重大战略任务，是推动高质量发展的战略基点。而要构建新发展格局，就必须把建设现代流通体系作为重要战略任务来抓，它支撑着国内大循环和国内国际双循环的正常运转、顺畅运转、高质量运转。

**二、舒经活络：我们党领导下的物流事业发展**

我们现在进入第二个问题：我们党领导下的物流事业的发展。

习近平总书记一贯强调，要树立大历史观。什么叫大历史观？就是要“从历史长河、时代大潮、全球风云中分析演变机理、探究历史规律，提出因应的战略策略，增强工作的系统性、预见性、创造性”。

按此，我们应当进一步拓展视野，在历史与现实的贯通中整体把握我们党领导下物流事业的发展。

我们首先从历史的视域来看。去年暑期，我们学校以“红色物流”为主题开展全校性的暑期社会实践。其中，我本人牵头组织四个实践团队，按照四条线路进行“红色物流”的历史考察。哪四条线路呢？一是从北京（长辛店）到郑州（二七纪念馆）线路，这主要是沿着党创初期与大革命时期的交通大动脉，梳理与呈现我们党在交通运输领域对工人运动的组织与领导。二是从井冈山到瑞金及周边地区，这主要是着眼土地革命时期，梳理与呈现中央革命根据地与各根据地之间、白区之间的人员流动、物资运送与情报传输。三是从河北邢台到邯郸再到山西长治，这主要是着眼抗日战争时期，以晋冀鲁豫革命根据地为聚焦，梳理与呈现抗日战争中革命根据地之间秘密交通线与枢纽交通站的运作。四是从徐州（淮海战役纪念馆）到辽宁锦州、丹东，这主要是着眼解放战争与抗美援朝时期，考察在我们党的领导下军队和地方政府以后勤保障为核心的物流系统的构建。通过这样的亲身体验与实地考察，我们系统探索了中国共产党领导下红色物流在不同历史时期的演变、特征及其对革命胜利与国家建设的贡献。

物流不仅仅是物的流通,还是思想的传播。而对伟大的事业来说，思想是行动的先导，是更基本、更深沉、更持久的力量。

北大红楼一层东侧的119房间，是李大钊曾经的办公室。在这里，他率先在国内宣传十月革命，先后撰写了《Bolshevism的胜利》《我的马克思主义观》等多篇文章，并发起组织马克思学说研究会，成为在中国传播马克思主义的第一人。1920年2月中旬的一个晚上，北京通往天津坎坷不平的土路上，一辆骡车在凛冽的寒风中独行。这是一辆不寻常的骡车，赶车的“账房”先生是谁呢？正是中国最早的马克思主义者李大钊；车里坐着的“东家”模样的人又是谁呢？则是五四运动的总司令陈独秀。这是李大钊为免陈独秀受到军阀迫害而亲自护送陈独秀离开北京，坐骡车先到天津，再坐船前往上海。一路上，二人热烈讨论在中国建立共产党组织这一事宜，由此，二人分别在中国的政治中心北京和经济中心上海进行共产主义运动的宣传和发动，缔造了“南陈北李，相约建党”的历史佳话。

而北大红楼一层的西侧，是青年毛泽东工作过的图书馆第二阅览室。1918年，毛泽东为了组织湖南青年赴法勤工俭学首次乘火车来到北京，经杨昌济教授推荐，在北京大学图书馆第二阅览室担任助理员以解决生活费问题。在这里，毛泽东完成了从民主主义者向马克思主义者的转变。1920年5月，青年毛泽东前往上海，就推动湖南改造等话题多次征询陈独秀等人的意见。7月回到长沙后，毛泽东创建文化书社，以运销中外各种有价值的书报杂志为宗旨。这其中就包括党中央机关刊物《向导》、团中央机关刊物《中国青年》《先驱》以及《共产党宣言》《马克思主义浅说》《共产主义ABC》等。截至1921年3月，文化书社已建成平江、浏西、武冈、宝庆、宁乡、溆浦7个分社，还在省城的第一师范等7个学校建立了书报贩卖部；此后，1922年和1923年又分别建成岳阳分社和嘉禾分社。1923年6月中国共产党第三次全国代表大会之后，中共中央在上海成立一家公开出版发行机构，这就是上海书店。1925年，随着大革命形势的高涨，中央委派毛泽民担任中央出版发行部经理，在沪西、沪东、沪北开办了分销处，还在长沙、湘潭、广州、潮州、太原、安庆、青岛、重庆、宁波等地建立了支店和代办处，甚至海参崴、香港、巴黎也都设立了代售处。以图书发行和流通体系为筋络，马克思主义得到了有力的传播。

我们再来看1906年全线通车的京汉铁路。京汉铁路的全线通车，打破了依赖于水道与驿道的传统交通格局：在南端，它改变了武汉在中国经济版图中的地位，将其由水运中心跃升为南北交通的咽喉，极大促进了汉口商业贸易的繁荣；在北端，它则使北京长辛店这个曾经默默无闻的小镇成为马克思主义理论与中国工人运动实践深度融合的起点。京汉铁路作为交通大动脉促进商贸流通的同时，也沦为帝国主义与封建军阀的工具：帝国主义通过控制铁路修建和运营，攫取经济利益；封建军阀则利用京汉铁路进行军事运输，强化军事力量，加剧割据与混战。1921年5月1日，长辛店数千名铁路工人在共产主义小组的领导下，举行了“五一”纪念大会和游行示威，并在大会上宣布成立工会。大家看，这枚铸造于1921年的长辛店工人俱乐部证章，见证了工人们为争取权益而进行的英勇斗争。证章的中间是当时中国铁路的标志，带有双翅的火车轮子，象征着中国铁路的飞速发展。其两侧交叉排列的锤子和斧子则是工人力量的象征。回望长辛店与京汉铁路的历史，昔日是烽火连天，革命先辈以物流之脉编织革命希望；今朝则是和平盛世，高铁驰骋，物流之网密布全国，成为实体经济的强健“筋络”。

下面，我们有请参与实践的李璐同学和刘曼媛同学向我们分享她们的所见与所感。

**李璐：**在既往的学习中，我们听过了太多中国工人运动的壮丽史诗。但对工人运动的力量与规模却一直没有具体的体会。红色物流的主题实践中，我们小组探访京汉铁路工人大罢工旧址，亲历历史现场，震撼之情难以言表。在长辛店二七纪念馆，有一组黑白照片：罗章龙率工人队伍高举“还我工友”“还我自由”横幅，怒潮般涌向火神庙。军警的枪声未能吓退觉醒的工人，反而进一步激发了工人阶级的阶级意识，他们在中国共产党的领导下，走上了历史舞台的中心。

**刘曼媛：**转战郑州二七纪念馆，我们看到了另一组更加震撼的数据：为反抗帝国主义与军阀暴政，3万铁路工人振臂一呼，3小时内1200公里钢铁动脉骤然停摆。这条瘫痪的铁路，占当时全国铁路总里程的十分之一！数字背后，是中国共产党领导的工人阶级的决绝身影，是他们用血肉之躯铸就的斗争长城。这场跨越时空的对话，让我们深刻感受到了工人阶级的力量。那为尊严而战的大无畏气魄，是红色基因最生动的注脚。

感谢李璐和刘曼媛两位同学的分享。

我们沿着中国革命的足迹继续向前。井冈山革命根据地的建立，标志着农村包围城市、武装夺取政权的革命新道路的开辟。当革命力量以星火燎原之势迅速发展时，食盐、武器、药品等物资的供应却越发紧张。国民党军反对派更是对革命根据地连续发动军事“围剿”。层层封锁之下，如何突破封锁、保障物资运输，成为维系革命根据地存续的重中之重。为了解决这一问题，党通过建设秘密交通站、组织民间运输队等方式，在敌人的封锁线上撕开缺口。尤为值得一提的是，依托赣江丰富的水系资源，共产党人联合江西革命群众共同组织起木船工会，以货担藏枪、商船载药的巧思，将武器辎重与急需物资伪装成寻常货物，开辟出一条隐蔽的运输通道。这些看似简单的运输方式，虽无“物流”之名，却承载着革命的希望，为革命根据地提供了战斗的基本保障，开启了红色物流的早期探索。

1931年中华苏维埃共和国临时中央政府在瑞金成立。打破国民党的经济封锁，保障苏区的物资供应，建设物资流通体系成为中华苏维埃首当其冲的生存任务。正是在这一时期，交通运输行政机关不断完善：中央苏区交通管理局负责统筹规划，保障物资运输顺畅；军事斗争中组织运输队，运输队由苏区群众组成，在战斗和物资转运中发挥了重要作用；经济运输组织则涵盖多种企业形式，共同推动物资流通。中央还建立了苏区与白区之间的红色交通线，红色交通线串联上海、香港、汕头、瑞金，不仅运送大量苏区紧缺物资，还有效传递情报、护送干部，比如周恩来等原在上海的中央领导人都是通过红色交通线而转移到江西苏区的。前两年热播的电视剧《追风者》也正是以这一时期为历史背景和故事原型。苏维埃政府还同步推进对外贸易与邮政体系建设。通过设立边境税关、颁布《关税条例》《关税征收细则》等，逐步构建起对外贸易网络，有效促进中央苏区与白区间的贸易往来，缓解苏区供给压力。与此同时，完善的邮政体系在战火中艰难成型：依托新设立的邮政组织机构和邮路干线，苏区实现了与全国各地党组织的信息交流。这些举措不仅保障了前线作战的情报传递和政令沟通，更在维持后方民生稳定、促进革命根据地建设等方面发挥了关键作用。

1937年7月7日，卢沟桥事变爆发，中华民族全民族抗战的序幕由此拉开。在这场关乎民族存亡的伟大斗争中，中国共产党领导的八路军与广大人民群众并肩作战，其中太行山这片厚重的土地成为八路军抗击日寇的重要战场，形成了伟大的太行精神。在战争的残酷中仅有英勇的精神是不够的，如何确保前线的物资供应和情报传递成为一大难题。在党的领导下，军民一体，充分利用太行山区的自然条件，建立了灵活多变的运输网络，在太行山的崇山峻岭中建立了一条条秘密的交通线。这些秘密交通线，有的隐藏在深山老林，有的穿梭于村庄农户，如同红色的血脉将根据地与前线紧密相连。

比如黄岔村，这是一个看起来非常普通的小村庄，却在抗日战争中发挥了极其重要的作用。它地处邢台县、内丘县交界处，地理位置十分隐蔽，成为八路军重要的交通总站。在这里抗日干部被安全护送，情报信件被及时传递，抗日急需物资被源源不断地运送。黄岔村的交通员坚守着“不问、不看、不说”的保密工作原则，用生命和鲜血为抗日战争的胜利作出了不可磨灭的贡献。

抗战时期中国人民为抵御日军侵略还筑起了“地下长城”，也就是机关密布、纵横交错的地道。在邯郸市峰矿区义井镇山底村，保存有总长15.6公里的地道，成为目前国内保存最完整、巷道最长的地道战遗址。地道内支线纵横交错，覆盖了整个敌后区和根据地的中间地带，家家相连、户户相通，形成了一张庞大的地下运输网络。在物资短缺和信息闭塞的战争年代，这条地道为抗日军民提供了隐秘而高效的物流通道。药品、粮食、枪支弹药等物资通过地道被安全地运送到根据地，而村民们则利用地道巧妙切断敌人的通信线缆，及时获取敌人动态。可以说，山底村人民用自己的智慧和勇气，将一个普通的小村庄变成了坚固的战斗堡垒。

下面，我们有请参与实践调研的田卓冰同学向我们分享一下她的所见与所感。

**田卓冰：**我实地参观了抗日战争时期山西和河北的地下交通线，深受震撼。那哪里是简单的地道？分明是埋藏在地下的钢铁运输网，是人民群众用智慧与血汗铸就的铜墙铁壁！在黄岔村交通站的石磨盘上，至今留着弹孔与车辙的叠加印记。我突然意识到：这里运送的不只是药品粮食，更是民族觉醒的火种。这也让我清晰的感知到：红色物流从来不是冰冷的运输体系，而是党与人民血脉相连的“生命脐带”。每一道车辙、每一发弹孔，都是党与人民同呼吸、共命运的见证。乡亲们用菜窖藏电台、用磨盘传密电，用最质朴的方式书写着忠诚与担当。这些红色物流通道，不仅是战争胜利的保障，更是民族精神的丰碑，永远镌刻在历史的长河中。

感谢田卓冰同学的分享。

接下来我们走进解放战争和抗美援朝。在淮海战役中，543万民工支前的壮举，更是动人心弦。支前群众用小推车、牛马车、担架，甚至人搬肩扛的方式，“前送物资，后运伤员”，在硝烟弥漫的战场与大后方之间来回穿梭，为战士们的英勇战斗提供了坚实的后盾。543万支前民工，这是参战兵力的 9 倍之多。他们共向前线运送了9.6亿斤粮食、1460 万斤弹药和大量其他军需物资，转运伤员11万人。所以陈毅元帅讲：“淮海战役的胜利，是人民群众用小推车推出来的。”

在抗美援朝战争中，志愿军后勤保障任务同样艰巨。当时国家工业薄弱、经济落后，武器装备与美军悬殊，加之出国作战，物资需要从国内供应，敌军疯狂轰炸交通线，导致在入朝初期后勤工作困难重重。但志愿军在战争中不断学习总结，后勤保障能力逐步提高，坚持边打边修、边打边建，实行分区与建制供应相结合，逐步建成前后贯通、左右衔接的运输网，使后勤保障从游击性转向现代化、正规化，形成了一条“打不烂、炸不断”的钢铁运输线。

新中国成立后，我们开启了探索现代化、迈向现代的壮丽征程。这其中我们的物流之路怎么样呢？八个字：披荆斩棘，日新月异。

1956年由北京出发、经乌兰巴托至莫斯科的国际列车开始营运，二连浩特铁路口岸由此正式开通。这座位于中蒙边境的小城，成为连接中国与蒙古国、俄罗斯及欧洲各国的重要枢纽。计划经济时期，二连浩特铁路口岸承担着过境车辆交接的中转任务。虽然功能还较为单一，但它像一颗种子，孕育了国际物流的萌芽。

1978年，改革开放拉开大幕。也就是在这一年，“物流”这一概念从日本引入中国，打破了以往“运输即物流”的单一认知。人们开始意识到，物流是综合性的经济活动，涵盖了仓储、运输、包装、配送等多个环节。

改革开放至今的物流腾飞，我们至少可以从三个维度来把握：

一是广度。这是指，物流业已经成为融合运输、仓储、货代、信息等产业的复合型服务业，已经成为支撑国民经济发展的基础性、战略性、先导性产业。随着电子商务的迅猛发展，电商物流成为物流领域的一大亮点。从传统的B2C到现在的C2M、社交电商等多种模式，电商物流正在不断创新，满足消费者多样化的需求。例如，像菜鸟网络、京东物流等电商物流企业，在快递、仓储、配送等方面进行了大量的投入和创新。从一线大城市到二线、三线城市，再到乡村地区，物流网络不断完善，覆盖面不断扩大。例如，像京东、顺丰等物流企业已经实现了全国性的配送网络，即使是偏远地区的消费者也能够享受到快捷的物流服务。随着西部大开发战略的实施，西部地区的物流基础设施得到了极大改善，一些边远地区如青海、新疆等，也完全融入了全国的物流网络，实现了与东部发达地区的物流连接。一个鲜明的例子就是，10年前，我们都还羡慕江浙沪包邮，也就是江苏、浙江、上海。而如今呢？2024年3月16日，淘宝宣布支持新疆包邮，新疆也进入了包邮区，由于新疆的“疆”与江苏的“江”同音，被网友戏称为“疆浙沪包邮”。大家每天都在收快递，那大家知道，2024年我们全国的快递业务总量是多少吗？国家邮政总局的统计表明，2024年我国快递业务量达到1745亿件、快递业务收入1.4万亿元；而今年也就是2025年，快递业务总量、业务收入将分别完成1900亿件、1.5万亿元，这可以说是天量的数据。

二是速度。新中国成立初期，铁路运输全部都是蒸汽机车，速度在今天看来完全就是老爷车；加之受到线路和设施的限制，完全无法承担快捷的物流运输。而新世纪以来，中国的高铁建设迅猛发展；截至2023年底，我国铁路营业里程达到15.9万公里，其中高铁达到4.5万公里，占全球高铁总里程的近三分之二，高铁网络覆盖了全国大部分主要城市。高铁四通八达，对我们意味着什么呢？至少意味着更其可能的爱情：25年前我来北京上大学，追求的女孩子在南京上大学，北京到南京，最快的火车也要14个小时而且很难买到票；现如今，如果你的女朋友在南京，你说走就走，高铁复兴号三个半小时就到，多幸福！有的同学可能想问：老师，您后来怎么着了？还能怎么着？14个小时而且很难买到票，你要是那个女孩子，你愿意无论开心还是忧伤都等着我吗？一天可以，两天可以，一年呢？两年呢？这就是我早生20年尚未处于新时代的人生遗憾！这样的对比比比皆是。回顾过去，特别是在双十一活动刚刚兴起的时候，物流速度并不尽如人意。顾客在购买了商品后往往需要等待数天甚至更长时间才能收到货物，如今次日达乃至当日达基本都是标配了。

三是高度。以往，物流被视为企业内部的一种后勤支持活动，只是简单的货物运输、仓储管理等功能。如今，随着全球化步伐的加快和信息技术的发展，物流正经历着巨大的变革，其地位和作用发生了根本转变。物流已经成为促进全球经济增长的关键一环，比如这张图片所示，每一个点都代表一艘远洋巨轮。2013年，习近平总书记提出了共同建设“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的倡议，受到国际社会普遍欢迎。目前，中国已与150多个国家、30多个国际组织签署了共建“一带一路”的合作文件。共建“一带一路”不仅给相关国家带来了实实在在的利益，还连接了国家与国家之间、人民与人民之间的友好互惠，让人类命运共同体落地生根。通过“一带一路”倡议，物流的畅通程度大大提升，有力支撑了沿线国家的贸易合作。例如，中国与巴基斯坦合作建设的瓜达尔港，成为巴基斯坦极其重要的物流枢纽，强劲推动了巴基斯坦的经济社会发展。再比如我们刚才提到的二连浩特铁路口岸，它作为中欧班列中线通道的出入境节点，迎来了前所未有的发展机遇。从2013年接运首列中欧班列以来，累计接运数量已突破18000列，通达德国、波兰等10多个国家的60多个地区。

**三、强筋健络：时代的呼唤与专业的使命**

让我们回到课程开篇习近平总书记的讲话。很显然，总书记的讲话是逻辑上紧密相连的两层意思：第一层意思是强调物流的重要性，即物流是实体经济的“筋络”，联接生产和消费、内贸和外贸；第二层意思则是指出，正因为物流如此重要，所以我们必须有效降低全社会物流成本，增强产业核心竞争力，提高经济运行效率。这体现了总书记鲜明的方法论，什么方法论呢？坚持问题导向，强化问题意识，也就是发现问题，直面问题，解决问题。

正如我们国家的制造业曾经“大而不强”、正在从“中国制造”向中国“智造”（智慧的智）升级，我们的物流行业同样也还存在痛点，亟需提质增效。

大家来看这张图片，它直观地表明，我们国家的物流成本还很高。一直以来，我们的物流总费用占GDP的比重都在15%以上；2023年这一比重降到14.4%；2024年这一比重进一步下降到14.1%。但与欧洲、美国、日本相比，依然很高。欧洲、美国的物流成本只是GDP的7%-8%；日本则更低，在5%左右。

为什么会这样呢？按理说，我们的物流业务规模这么庞大，按照经济学所讲的“规模优势”，我们的物流成本应该更低，对不对？为什么反而比欧洲、美国、日本这些国家高那么多呢？

大家都是物流专业的学生，对此有怎样的看法呢？哪位同学能够谈一谈？

**XX同学：**我认为主要是N个方面的原因.一是…；二是…；三是…

这位同学讲得非常好，指出了我们物流成本居高不下的N个重要原因。我在他的基础上再作一些补充。

首先确实非常突出的问题是我们的运输结构失衡，公路运输占比过高。刚才我们讲，我们的高铁网络是最发达的，但那主要是客运；我国的铁路货运则相对滞后甚至可以说明显滞后。目前，铁路货运占比仅为7.7%，远低于发达国家水平，公路运输占比则高达78%，而铁路运输成本要比公路低25%之多，水路成本则更低。虽然我们的印象中包括我们的媒体也都总说美国的铁路系统如何落后，但这主要是在客运方面。我们知道，美国是19世纪后期就开始大规模修铁路，比如美国横贯东西的中央太平洋铁路就是1860年代开始修建。这其中，华人是主要的劳力，洒满了华人的血汗。2025年春节期间上映了一步影片，叫《唐探1900》，就有这段真实历史的影子。所以我们很多人现在可能更熟悉美国高速公路上的运输卡车，却忽略了美国现在全部运能的20%还是靠铁路，远远高于我们的7.7%。

第二个原因是物流体系协同不足，物流规划不合理，‌基础设施分散。比如说我们这些年来各个地方都建物流园区，但是物流园区的选址规划并没有充分科学地考虑到货源地等因素，导致中转环节过多，短途接驳成本过高。更深一层地讲，全国的物流枢纽、物流网络尚未形成高效体系。

第三个原因是信息化水平还比较低，信息孤岛的现象还很突出。比如说，中小物流企业信息化覆盖率低，车辆空载率高达37%，而欧美国家仅为10%，这就导致运力浪费。再比如，不同运输方式间缺乏统一信息平台，衔接不畅。更深一层地讲，‌供应链管理存在很大的缺失‌，上下游企业缺乏协作机制，难以实现资源共享，导致流程的冗余。

第四个原因就是刚才XX同学讲的，物流行业的‌税费负担还较重。

我们马克思主义有句名言，叫“问题是时代的声音”。物流行业存在的这些问题，恰恰是我们专业报国、专业强国的冲锋号。

大家看，这是2024年我们学校党委吴惠同志在人民论坛网的专题视频。吴惠书记讲，我们北京物资学院因物资而生，因物流而兴；我们1994年就在国内高校中最早开办物流管理专业，对物流专业人才的培养已是“三十而立”，被赞誉为“中国物流管理人才的摇篮”。

早在上个世纪七十年代“物流”一词在我国还不为人知时，我们物流学院的王之泰教授就已经认识到物流对国民经济的重要作用，开始了中国物流的研究和探索。改革开放的大潮中，物流专业的教师团队从北国的大庆到南疆的海南，全过程跟踪货物在汽车、火车、轮船、车站、码头等每个环节中的运输与衔接。在电子商务、供应链管理一直到今天智慧物流的每一次行业跃迁中，物流专业的教师团队也都始终坚持从行业需求出发、到产业一线研究，积淀了“刚毅坚卓”的专业精神，也是以身作则以身示范地向一届又一届的同学们传递着“物流天下”的专业情怀。

我们也始终在优化物流专业课程体系。在大家入学阶段，我们就向大家讲透物流在国民经济中的重要作用，讲透物流专业筚路蓝缕的发展历史，讲透物流行业日新月异的发展动态，讲透物流学子肩负的专业使命。大家已经经过一段时间的专业学习了，我想现在应该可以更透彻地体会我们“‘产业-专业-职业’三业融通的物流专业人才培养模式”了，我们希望在这个模式中，以价值观引领为专业教育铸魂，以专业教育为价值观引领筑基。

我们也始终着力建好课堂教学主渠道。如何从采购经理人指数这一物流指标探察宏观经济形势？中欧班列作为国际物流的新路径，如何体现了“一带一路”和大国外交的推进？机器人分拣，无人机送货，如何在技术创新与劳动力就业中平衡？美团作为消费级平台经济的典型代表，它如何通过数据驱动来提高效率降低成本？又该如何有效防范因为技术壁垒而可能导致的垄断行为？从疫情防控到突发自然灾害，我们的应急物流还存在哪些短板？……老师们在运用这些鲜活案例讲深讲透讲活专业知识的同时，是要灌注深沉的 “家国情怀” ，点亮大家的 “专业梦想” 。

我们也始终着力建构专业实践这一重要平台。一直以来，我们都与政府产业部门、物流行业协会、物流龙头企业等进行“政产学研用”的协同联动。这种协同联动的直接目的，就是广泛组织同学们深入物流园区、仓储车间以及乡村配送终端，引导大家在专业实习实践和社会服务中将专业能力培养与职业价值观培育熔铸为一体，在脚踏实地中形塑“大国工匠精神”。当大家真的沉下心去，走入一线，收获肯定是沉甸甸的。

这可不是忽悠。下面，我就请大家的学姐王钰彤现身说法，她是你们物流学院2020级、2024届的学姐，现在则是我们马克思主义学院2024级的研究生。

**王钰彤：**大家好，我在物流学院进行了4年的专业学习和实践，确实如张老师所说，收获满满，特别是专业实践让我对现代物流有了深刻认识。现代物流，早已超越了传统运输的边界，它像一张无形的网，将世界紧密连接。比如，中欧班列覆盖欧洲25国227城，这不是简单的数字堆砌，而是“一带一路”强劲跳动的脉搏！现在，智慧物流正上演着“速度与激情”。物联网传感器实时监控货物状态，AI算法优化运输路径，无人机在偏远山区架起“空中走廊”。这些黑科技不是科幻电影，而是物流行业每时每刻的真实场景！

最让我动容的，是物流背后的温度。实习中，一位快递大姐对我说：“现在用扫码枪一扫，就知道包裹是去欧洲还是非洲的哪个小镇。”她眼里的光芒，让我懂得现代物流不仅是技术革新，更是文明互鉴的通道。当非洲村民收到中国电商的包裹，当欧洲消费者品尝到中国的新鲜荔枝，这种跨越空间的交流让中华民族伟大复兴、人类命运共同体一下子具象化了！

谢谢钰彤同学的分享。

当前，面对物流提质增效的号角，我们北京物资学院正在主动站位，积极作为。比如我们的韩嵩教授在《人民日报》发表文章，提出数字化升级、结构性优化、产业深度融合三大路径。数字化升级，就是通过物联网、大数据等技术实现物流的全链条智能化改造，让运输、仓储、配送环节更加智慧化、透明化；结构性优化，则是重点推进“公转铁”“公转水”，完善多式联运网络，有效降低企业物流成本；产业深度融合，更是物流行业的未来趋势，强调通过共享仓储、统仓统配等模式，推动物流服务深度嵌入制造业供应链。我们吴惠书记也在《人民日报》发表文章，指出科学降低物流成本需要聚焦“一本账”的管理、“一盘棋”的布局、“一张网”的运行。何谓“一本账”的管理？就是要求我们突破传统运输方式的藩篱，推动公转铁、公转水，构建多式联运体系；何谓“一盘棋”的布局？就是强调物流枢纽必须与城市空间规划深度融合；何谓“一张网”的运行？这指向智慧物流的革命，也就是以5G、物联网、无人仓这些技术重塑行业逻辑。

今天这次党课，是一次理论交流；更其重要的还是在于后续的专题实践。韩嵩教授与吴惠书记提出的这些要点，正是我们下一步专题实践应该聚焦的内容。这也是布置给大家的任务，期待大家都能拿出翔实的调研报告。这是一种态度，读万卷书行万里路的态度；更是一种使命，专业报国、把论文写在中国大地的使命！

今天的党课，到此结束。谢谢大家的参与，谢谢给我们作分享的各位同学。