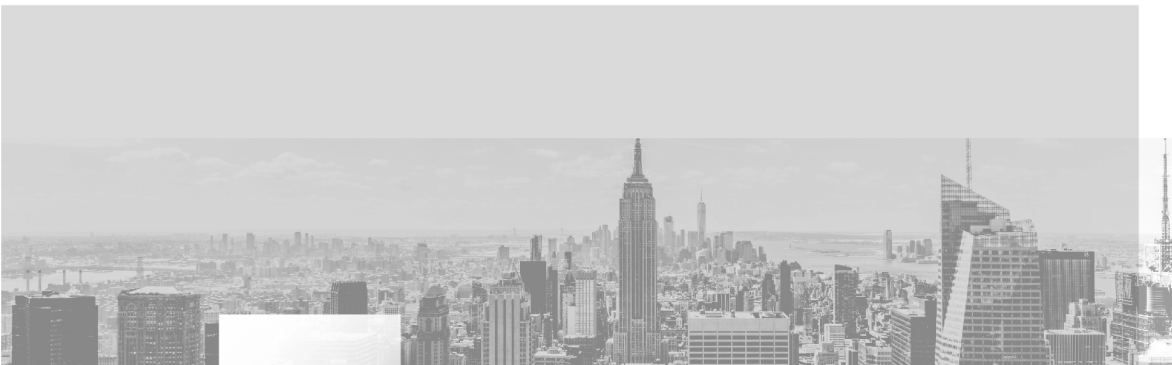




第一篇 物流总论

本篇导读

作为物流学教材的开端，本篇的主要目的是帮助读者建立起对物流概念的总体认识。因此，本篇首先从商流与物流的关系入手，简要回顾物流概念的起源及其发展历程，介绍一系列与物流有关的概念或定义，阐述物流的价值与作用，说明物流的学科分支及其研究内容并明确物流学的课程定位。

理论阐释和定义归纳是帮助读者建立“课程第一印象”的最常用方式，本篇第一章内容较为抽象，但对初涉物流的读者来说必不可少。为了使读者对物流的初步认识更加具体和生动，本篇第二章专门介绍物流的分类方法，辨析几组典型的物流概念并对企业物流、行业物流和社会物流进行较为细致的介绍。

在本篇的学习过程中，读者要努力从生活实践中寻找线索，通过自己的所见所闻去想象、提炼物流并持续不断地修正自己对物流的理解。

第一章 物流概述

自从“物流”作为一个专业术语传入我国以来，虽然围绕它的理论研究和实践探索一直没有停止，对其内涵的解释却长期处于众说纷纭的状态。不仅来自实践的说法五花八门，即便是在理论研究领域，也曾经历过长时间的争论。作为专业基础课，“物流学”的课程目标就是要全面、准确、规范地阐述物流及其相关概念，帮助初涉物流者统一对物流的认识。为了系统地说明物流概念的来龙去脉、更清晰地阐述物流的内涵，本章将从物流所处的环境以及它与周边其他经济现象的关系入手，在合理定位的基础上解读和认识物流。

第一节 商流与物流

社会经济分为生产、流通和消费等几大领域，从整体上看，物流是属于流通领域的一种经济活动。改革开放以前，我国长期“重生产、轻流通”，严重抑制了经济增长的内在活力，制约了经济的健康发展。改革开放后，流通受到重视，为我国经济的持续稳定增长做出了重要贡献。

一、流通的地位与作用

（一）流通是连接生产和消费的桥梁和纽带

社会经济活动是一个庞大而复杂的系统，人类为了满足生产和生活的需要，不断消耗着各式各样的物质资料，同时有无数的工厂或其他制造系统不停地生产制造人类所需要的各种物资。消费者如果不能及时得到所需要的物资，社会经济将会发生紊乱。生产者只有成功地将产品转移给消费者，才能最终实现产品的价值，使生产者的各种劳动消耗得到补偿，也才能有条件组织再生产。因此，必须在生产和消费之间建立通畅的流通渠道，流通被称为连接生产与消费的桥梁和纽带。

流通作为一种经济形式而存在，它是伴随着商品生产和商品交换的历史而产生和发展的。在商品经济发展的初级阶段，由于产品的品种和数量都很少，生产者和消费者往往通过比较直接的渠道建立交换关系，流通的形态是初级的。随着社会分工的深化，专业化工厂越来越多，规模也越来越大，产品的品种和数量都大大增加，生产地和消费地逐渐分离，生产者想要直接和消费者见面销售自己的产品变得相当困难，不得不通过流通领域的市场来过渡，如此才能将产品转移到消费者手中。随着市场经济体系的成熟，流通的桥梁和纽带作用正在变得越来越重要。

当前，我国正在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。在此过程中，流通能洞察需求以促进消费、引导生产匹配供需、调节分配实现减贫增收、

联动内外贸畅通双循环，其地位还将进一步凸显。

（二）流通与生产相互促进、相互制约

关于生产和流通的关系，恩格斯曾经指出：“生产和交换是两种不同的职能……这两种职能在每一瞬间都互相制约，并且互相影响，以致它们可以叫作经济曲线的横坐标和纵坐标。”生产决定流通，流通又反作用于生产。生产方式的性质决定流通的性质、生产的发展水平决定流通的规模 and 方式，生产是流通的物质基础，没有生产，就没有源源不断供给市场的商品，当然也就没有流通。反之，流通对生产有反作用，流通的状况制约着生产的规模、范围和发展速度。生产者的产品只有进入了市场、通过流通领域到达了消费者（用户）手中，才能实现其价值和使用价值。如果生产者不能得到必要的补偿，也就失去了再生产的条件，销售不出去的产品生产得越多，生产者蒙受的损失就越大。另外，生产的原材料也要通过流通领域从市场获取。如果流通渠道不畅，生产者不能及时得到所需的原材料，生产就会陷入困境；在流通领域，由于某种原因导致原材料价格上涨，产品成本随之上升，生产者也会在经营方面面临困难。

生产越发展，社会财富越丰富，流通的作用越显著。日本在 20 世纪 50 年代末进入经济高速增长时期，但由于流通产业未能及时跟进，以致市场供应紧张、价格混乱并严重阻碍了生产的发展。之后经过十几年的努力，日本政府才最终扭转了流通落后的局面并通过不断加强物流管理提高物流技术水平、降低物流成本，建立了高效、通畅的物流体系。日本流通体系的改善有力地促进了其生产的发展，保障了经济的平稳发展。

（三）流通是国民经济现代化的支柱

国民经济现代化的最主要手段就是通过发展生产力丰富产品数量、提高产品质量，充分满足人民日益增长的多样化需要。社会产品种类的增多和数量的增长对流通领域提出了更高的要求。如果众多的产品不能及时送达消费者手中或者生产厂家的原材料供应得不到保障，“提高生产力”就会变成一句空话。因此，国民经济的现代化水平越高，对流通的要求也就越高。可以说，没有现代化的流通，就没有国民经济的现代化，流通是国民经济现代化的支柱。

以往的经验表明，现代流通业是资金密集型、劳动密集型和技术密集型产业。它不仅可以拉动投资需求、吸纳就业人口、促进技术进步，还有利于产业结构升级；现代流通产业不仅应该成为国民经济的先导性产业，而且应该做强做大，成为国民经济的重要增长点。

二、流通的内容

从本质上看，流通领域内的人类活动（简称流通活动）主要解决两个方面的问题：一是要将物品从原主人拥有转变为新主人拥有，解决物品所有权的更迭问题；二是要使物品从原来的时空点转移到新的时空点，解决物品的时空差异问题。现实中的流通活动并非一定要同时解决以上两个方面的问题，很多流通活动的目的只是解决其中一个方面的问题。

(一) 商流

改变物品所有权的方式多种多样,如礼品馈赠、遗产继承、商品交易等,其中,商品交易无疑是改变物品所有权的最常见方式。商品交易是一种既古老又现代的流通方式,它通常遵循价值规律,实行等价交换。商品交易中的物品称为商品,商品所有权的转移称为商流。从产业的层面看,所有商品交易活动的总和就是商品流通,商品流通的共同特征就是具有商流。礼品馈赠或遗产继承等虽然也能改变物品所有权,但它们显然都不属于商品流通,相应的所有权转移也不能称为商流。

在成熟的市场环境下,以物易物的交易已十分少见,绝大多数交易都是以货币或资金作为一般等价物并依照法律规定或通过合同约定的方式,将资金支付的有效性与商流的有效性联系起来。资金是绝大多数商品交易的支付媒介,资金流是商流得以完成的基础。

(二) 物流

与商流的对象仅限于商品不同,人们将所有物品的时空转移都称为物流。要完成物品的时空转移,不仅要通过运输或配送来实现物品空间位置的变化,还要通过储存来调节供需双方在时间节奏方面的差异,甚至可能通过包装或流通加工来改变货物的物理、化学性质。

网上购物时,在购买者支付成功的瞬间,从法律意义上说,该商品就已经属于购买者所拥有,商流就已经完成。但由于此时的商品还在卖方仓库,购买者无法立即使用,必须依靠物流实现商品的空间转移,将商品送达购买者之后,该商品才能被使用。因此,物流是使商品克服空间差异,以实现其使用价值的前提保证。

粮食的种植和收获具有季节性特点,但消费者每天都要食用粮食,所以必须对粮食进行储存。只有通过储存及相应的装卸搬运、流通加工等物流作业克服季节性生产与经常性消费之间的时间差异,才能满足消费者的每日所需。可见,物流是使商品克服时间差异,以实现其使用价值的前提保证。

(三) 信息流与资金流

有人认为,流通是由商流、物流和信息流共同构成的,提出所谓的“三流”说;也有人认为,除了以上“三流”,流通的内容还应包括资金流,提出所谓的“四流”说。事实上,使用现金的资金流就是一种特殊的物流;网络时代的资金流正被信息流所替代;更极端地说,信息流也可以看作一种特殊的物流。

由于流通活动的最主要目的是实现物品所有权的转移和时空的转移,所以商品流通的最主要目的就是解决商流和物流问题。不论“三流”说还是“四流”说,都不可能动摇商流与物流在流通领域的核心地位,商流与物流才是研究流通领域时无法回避的两个流。

三、流通产业内商流与物流的关系

在社会再生产循环中,介于生产领域与消费领域之间的所有人类活动都属于流通领域,其中既有商品的流通,也有非商品的流通;既有有形物的流通,也有无形物的流通;既有

商流与物流俱全的流通,也有二者只占其一的流通。如此众多的人类活动,有的只是零星的行为;有的已经形成一定规模,可以看作一个行业;有的已经进入产业化发展阶段,可以看作一个产业。

流通领域内存在很多不同的行业或产业,其中最具代表性或典型性的就是流通产业。虽然流通产业是整个流通领域最核心或最重要的组成部分,但从外延上看,流通产业显然并非流通领域的全部。除了流通产业,流通领域内还存在很多其他行业或产业。

我国对流通产业的构成存在多种不同认识。一般认为,广义的流通产业包括批发、零售、餐饮、物流、旅游、信息和金融等诸多行业,更广义的甚至将酒店、休闲娱乐、拍卖、典当、旧货、专卖等都囊括其中;狭义的流通产业仅指批发、零售、餐饮和物流四个行业。目前,我国的官方统计中,流通产业只包括批发、零售和餐饮三个行业。

事实上,商流与物流俱全的流通活动主要存在于批发、零售和餐饮三个行业,正好与我国官方统计的流通产业口径一致,其外延不仅小于商品流通,甚至小于人们通常狭义理解的流通产业。为了方便下面的研究,保证行文的严谨性,本节以我国正式公布的统计口径为依据,将流通产业界定为“商流与物流俱全的,以批发、零售和餐饮为主的,诸多行业之和”。商流与物流俱全的特点要求我们必须要在流通产业内重新审视商流与物流的概念并进一步厘清它们的相互关系。

(一) 商流与物流的统一

在传统流通产业内,商流与物流经常相伴而生。买卖双方面对面地交易,在使商品所有权发生转移的同时,有形商品的时空运动也同步发生。时至今日,这种商流与物流相伴而生的流通活动仍不鲜见。即便是在现代流通模式下,商流与物流之间依然存在着相互依存、互为补充的关系,表现出明显的统一性。

(1) 商流是物流的前提。在流通产业内,如果没有所有权的转移,即商流的发生,那么商品的时空运动则无从谈起,物流也不会发生。现实中,绝大多数商品时空转移的物流方向都与所有权转移的商流方向保持一致。

(2) 物流是商流的保证。在流通产业内,虽然绝大多数物流都是在商流完成之后才会出现,但如果没有可行的物流方案预期,则商品的买卖行为也不会发生。也就是说,如果买方与卖方之间的物流方案在技术上不可行或在经济上不划算,就有可能导致商品交易的终止。

商流与物流的统一性原理告诉我们:在流通产业内,既要重视商流,也要重视物流,不可偏颇,否则就有可能导致流通不畅甚至中断。只有把商流搞活了,才有可能派生出大量物流需求,给物流带来活力;反之,只有物流发达了,才有可能保证“物畅其流”,从而刺激商流的繁荣。

(二) 商流与物流的分离

商流与物流分离的最根本原因是:商流运动的基础——资金与物流运动的实体——商品,具有相对独立性。众所周知,资金的转移可以通过邮局汇款、银行转账或移动支付等不同的方式来实现,商品所有权的转移通常在资金支付成功前后的某个约定时刻瞬间完成。

而物品的空间和时间运动则必须通过运输、储存等一系列物理性操作,花费较大成本、持续较长时间之后才能完成。显然,商流与物流具有不同的实现手段、不同的传输渠道、不同的运动规律和差别巨大的运作成本,它们是相互分离的。

商流与物流是两个性质完全不同的流,不可能真正完全同步。所以严格地说,商流与物流本来就一直处于分离的状态,只是由于过去二者在时间或路径上的差异并不明显,难以被人察觉和注意。随着流通模式的变革,特别是由于结算程序和购销方式的变化以及期货市场和电子商务的出现,商流与物流在时间或路径方面的差异更加明显,出现了“商流在前、物流在后”“物流在前、商流在后”,甚至“商流迂回、物流直达”等情形,二者的分离问题才引起人们的关注。

商流与物流分离的原理告诉我们:在流通产业内,可以让商流与物流相互分离并按各自的规律进行运作,这样更能充分发挥各自的优势,避免被对方羁绊和拖累,有利于流通整体效率的提高。

四、流通产业外的商流与物流

在商流与物流俱全的流通产业之外,其余的商品流通基本都属于“只有商流没有物流”的流通,如土地、房屋等不动产的买卖,知识产权、服务等无形产品的买卖等。

在商品流通之外,如礼品馈赠、遗产继承等,即便所有权发生转移,也不能称之为商流。因此,在商品流通之外都是“只有物流没有商流”的流通。除了礼品馈赠、遗产继承等所有权发生转移的流通,商品流通之外还存在很多无须所有权转移的物流,如自有物品的物流以及文物、展品、垃圾、政府物资、军事装备的物流等。

事实上,物流不仅存在于流通领域,也存在于生产领域或消费领域,如企业内部的生产物流属于生产领域、私人搬家或自有物品的物流都属于消费领域等。如果将所有物流看作一个整体产业的话,那么它就是横跨社会再生产循环所有领域的一个大产业,而不仅仅局限于流通产业、商品流通或流通领域内。商流与物流的分布范围如图 1-1 所示。

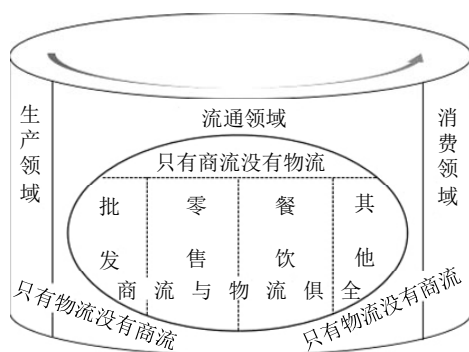


图 1-1 商流与物流的分布范围

在由批发、零售和餐饮构成的流通产业内,物流只是用以实现时空转移的工具,就像信息和金融是用以实现所有权转移的工具一样。但是,相对于所有权转移方式的多样化和便捷,时空转移只能依赖物流,而且成本极高。因此,在流通产业内,物流更受人关注,

地位也更高，导致人们在对流通产业本身的内容进行界定时，常常不由自主地将物流纳入其中而将信息和金融排除在外。流通产业对物流的这种“另眼相待”或“过分热情”虽然可以反映物流在流通产业内的特殊地位，但显然有失公允，也不科学。

第二节 物流的概念

国家质量技术监督局于 2001 年 4 月 17 日批准颁布的中华人民共和国国家标准《物流术语》（GB/T 18354—2001）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”。国家质量监督检验检疫总局、国家标准化管理委员会于 2006 年 12 月 4 日联合发布的国家标准《物流术语》（GB/T 18354—2006）仍然维持了该定义。国家市场监督管理总局、国家标准化管理委员会于 2021 年 8 月 20 日发布的新版国家标准《物流术语》（GB/T 18354—2021）对上述定义仅做了语序上的调整，将“物流”定义为“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，使物品从供应地向接收地进行实体流动的过程”，并未对定义的关键内容进行实质性改动，保证了物流定义的稳定性。对物流概念的标准化有利于人们正确地理解物流，对我国的物流实践也有着重要的指导意义。

一、物流概念的起源与发展

物流概念的发展经历了一个漫长而曲折的过程。回顾物流的发展历程并理解历史上经典的物流定义不仅有利于人们了解物流的发展规律，还有利于人们全面深入地理解物流的内涵。

（一）物流概念的起源

关于物流概念的起源，目前盛行以下两种说法。

一种说法以詹姆士·约翰逊（James C. Johnson）和唐纳德·伍德（Donald F. Wood）为代表，他们认为，“‘物流’一词首先用于军事”。1905 年，美国少校琼斯·贝克（Chauncey B. Baker）认为，“那个与军备的移动和供应相关的战争艺术的分支就叫作物流（logistics，国内也曾翻译为‘后勤’）”。

美国《韦伯斯特大词典》在 1963 年把“后勤”定义为“军事装备物资、设施与人员的获取、供给和运输”。1970 年，美国空军在一份技术报告中对“后勤学”下的定义是“计划和从事部队的输送、补给和维修的科学”。日本将引进的“后勤学”译为“兵站学”并将其含义表述为“除了军需资料的订购、生产计划、采买、库存管理、配给、输送、通用，还包括规格化、品质管理等军事作战行动所必需的资材管理”。

另一种说法以英国克兰菲尔德物流与运输中心（Cranfield Center for Logistics and Transportation, CCLT）主任、资深物流与市场营销专家马丁·克里斯多夫（Martin Christopher）教授为代表，他们认为阿奇·萧（Arch W. Shaw）是最早提出物流（physical

distribution) 概念并进行实际探讨的学者。阿奇·萧在 1915 年哈佛大学出版社出版的《市场流通中的若干问题》一书中指出,“创造需求与实物供给的各种活动之间的关系说明存在平衡性和依赖性两个原则”“物流是与创造需求不同的一个问题……流通活动中的重大失误都是因为创造需求与物流之间缺乏协调造成的”。

在阿奇·萧之后,1916 年,L.D.H. Weld 在《农产品的市场营销》中指出市场营销的效用中包括时间效用、场所效用、所有权效用和营销渠道的概念,从而肯定了物流在创造产品的市场价值中的时间价值及场所价值中的重要作用。1922 年,克拉克(F. E. Clark)在《市场营销原理》中将市场营销定义为“影响商品所有权转移的活动和包括物流的活动”。1935 年,美国销售协会对物流进行了定义:“物流是包含于销售之中的物质资料和服务从生产地点到消费地点的流动过程中,伴随的种种经济活动。”

以上两种说法在英语世界里可以并行不悖,因为前者是 logistics 的起源,后者是 physical distribution 的起源,它们本就是两个不同的名词,起源不同也很正常。只是由于这两个英语名词先后被我国翻译为“物流”,导致了我国对于物流起源认识的混乱。

(二) 我国引进的物流定义

在物流概念诞生之后的很长一段时间内,人们并没有给予其足够的重视。直到二战结束之后,美国在恢复生产、发展经济的过程中才开始重新聚焦物流并将物流的概念扩散到其他国家。我国在推广物流概念的过程中引进过很多不同的物流定义,早期主要来自日本,并且大多是 physical distribution 的定义;20 世纪 90 年代后,我国引进的物流定义则主要来自美国,而且基本都是 logistics 的定义。

1. 日本的物流定义

日本通商产业省物流调查会认为,“物流是制品从生产地到最终消费者的物理性转移活动。具体由包装、装卸、运输、保管以及信息等活动组成”。日本通商产业省运输综合研究所则认为,物流是“商品从卖方到买方的场所转移过程”。

日本早稻田大学教授、权威物流成本研究者西泽修在给“物流”定义时说:“物流是指包装、输送、保管、装卸工作,主要以有形物资为中心,所以称之为物资流通。在物资流通中加进情报流通,于是称之为物流。”

日本物流专家汤浅和夫则认为,物流是一个包含“整体观点”的概念,是指产品从工厂生产出来到送达顾客手中这一过程的“结构”。

2. 美国的物流定义

美国学者鲍尔索克斯(Donald J. Bowersox)在 1974 年出版的《后勤管理》一书中,将“后勤管理”定义为“以卖主为起点将原材料、零部件与制成品在各个企业间有策略地加以流转,最后到达用户,其间所需要的一切活动的管理过程”。这时,“后勤”一词已经不仅仅具有军事上的含义了。

1981 年在美国出版的《后勤工程与管理》是用于大学生和研究生课堂教学的教科书,书中引用了美国工程师学会(The Society of Logistics Engineers, SOLE)对“后勤学”的定义,即“对于保障的目标、计划及其设计和实施的各项要求,以及资源的供应和保持等有关的管理、工程与技术业务的艺术与科学”。

1985年,美国物流管理协会(Council of Logistics Management, CLM)定义“物流”为“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、执行和控制,以满足顾客要求的过程。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”。

1998年,美国物流管理协会重新定义“物流”为“供应链运作中,以满足客户要求为目的,对货物、服务和相关信息在产出地和消费者之间实现高效率、低成本的正向和反向的流动和储存所进行的计划、执行和控制的过程”。

3. 其他物流定义

1985年,加拿大物流管理协会(Canadian Association of Logistics Management, CALM)定义“物流”为“对原材料、在制品、产成品库存及相关信息从起源地到消费地的有效率的、有效益的流动和储存进行计划、执行和控制,以满足顾客要求的过程。该过程包括进向、去向和内部流动”。

1994年,欧洲物流协会(European Logistics Association, ELA)将“物流”定义为“在一个系统内对人员及商品的运输、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”。

二、物流称谓的由来

由于人们对物流概念的起源存在不同认识,加之物流概念及其称谓传入我国的途径多种多样,国外对物流的各种认识和定义传入我国的先后次序也杂乱无章,所以到目前为止,我国很多文献中的“物流”所指并不明确,有的可能是指 physical distribution,有的可能是指 logistics。

1956年,日本派出“流通技术专业考察团”,由早稻田大学宇野正雄教授率领专家学者一行12人赴美国考察,历时一个多月,弄清了日本以往称为“流通技术”的内容就相当于美国的 physical distribution (PD),此后日本亦将此类活动改称为PD。1964年,池田内阁“五年计划”制订小组的平原直谈到PD这一术语时,将其翻译为“物的流通”并在1965年的政府文件中正式予以采用,此后这一术语又逐渐被简称为“物流”。从引进物流概念到20世纪70年代的近20年间,日本逐步发展成为物流产业最为发达的国家之一。

二战期间,围绕战争物资的供应问题,美国军队有两个创举:一是建立了“运筹学”(operation research)的理论体系;二是提出并丰富了“后勤学”(logistics)理论并将这些理论运用于战争活动中。其中,“后勤”是指将战时物资的生产、采购、运输、配给等活动作为一个整体进行统一布置,以求战略物资补给的费用更低、服务更好。

二战后,“后勤”一词在企业经营中得到广泛应用并出现了“商业后勤”“流通过后勤”的提法,使后勤的外延推广到生产和流通等领域。随着后勤的应用范围不断扩展和细分,形成了很多不同的学派,如军事学派、企业学派、工程学派、管理学派等。经过长时间演变之后,logistics的应用范围已经远远超出原先“后勤”的范畴,其内涵也比民用领域的PD更为丰富。之后的七十多年里,logistics的严密性使它逐渐取代了PD在企业中的地位。

“物流”这个词传入我国主要有两条途径:一条途径是20世纪70年代末直接从日本引

入“物流”这个名词并沿用 PD 这一英文词。另一条途径是 20 世纪 80 年代初,物流随着欧美的市场营销理论传入我国。欧美的市场营销教科书几乎毫无例外地都要介绍 PD,使我国的营销领域也逐渐开始接受“物流”及其观念。

20 世纪 80 年代后期,当西方企业用 logistics 取代 PD 之后,我国和日本在引进 logistics 的过程中也大多将之意译为“物流”,而很少直译为“后勤”。虽然“物流”的使用日益普遍,但在很长一段时间内,我国的“物流”称谓既可指代 PD,也可指代 logistics。为了摆脱这种尴尬的局面,有人曾将 logistics 称为“现代物流”,将 PD 称为“传统物流”并在世纪之交掀起了一场有关“现代物流”与“传统物流”之别的大讨论。直至 PD 彻底退出历史舞台后,“物流”才得以专门用以指代 logistics。

虽然“物流”本来自 PD 的直译,目前却专门用以指代 logistics,其内涵曾经历过偷梁换柱式的更新和置换。因此有人说,我国的“物流”是一个不得不坚持的“错误”。

三、物流定义的四要素

绝大多数对物流的定义都会说明物流的“物”是什么,说明“流”的起、止点,同时对物流的本质进行界定并列举物流的基本功能。本书将物流定义中这四个方面的关键内容称为物流定义的四要素。要掌握某个特定的物流定义或者比较不同的物流定义,可以从这四个要素入手。

(一) 物流的“物”

物流的“物”是指一切可以进行物理性运动的物质资料。在我国,由于长期的部门分割和条块分割,导致不同行业或部门对“物”的称谓不一样。实践中最常见的“物”包括以下几种。

1. 物资

物资是物质资源的简称。广义地说,它既包括自然界直接提供的物资财富,又包括经过人的劳动所取得的劳动产品;既包括可以直接满足人们生活资料,又包括间接满足人们需要的生产资料。狭义地说,物资是指商品生产过程所消耗的各种生产材料。

2. 物料

物料是生产领域的专门术语。我国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、废料等统称为物料。

3. 货物

货物是运输部门的专门术语。我国运输部门将运输的对象分为“人”和“物”两大类,除“人”之外的所有运输对象统称为货物。货物是物流中“物”的最主要组成部分。

4. 商品

商品是指用于交换的劳动产品,它具有价值和使用价值。广义的商品可以是有形产品,也可以是无形服务,如保险产品、旅游产品等。因此,商品的外延与物流的“物”相互交叉。虽然绝大多数商品都可能成为物流的“物”,但仍有少数商品不能成为物流的“物”

(如无形商品和不动产)。当然,现实中也有大量的“物”不是商品。

5. 物品

我国国家标准《物流术语》对“物品”的定义是“经济与社会活动中实体流动的物质资料”。从外延上看,物品包含了以上所有类型的“物”,是可以进行物理性流动的物质、物料、货物、商品的统称。

总之,物流的“物”是指具备物质实体并可以进行物理性位移的物质资料。不论处在哪个领域或哪个环节,它都可以成为物流的对象。虽然我国《物流术语》标准已将物流的“物”界定为“物品”,但由于不同行业的习惯性称谓一时难以改变,所以,除了行业特色不明显的素材,本书仍不得不继续使用“物资”“物料”“商品”“货物”等称谓。

(二) 物流的“流”

物流的“流”指的是物理性运动。所谓物理性运动,主要包括空间运动和时间运动两个方面。其中,空间运动的产出是“位移”,它主要由运输、装卸、搬运、配送等功能完成。而诸如建筑物、未砍伐的森林、矿山等,因不能进行物理性空间运动(尽管其所有权会发生转移),所以不在物流的研究范围之内。但是,建造建筑物的材料、已经砍伐的树木、已经开采出来的矿物则有可能成为物流的对象。

时间运动的产出是“时间差”。与空间运动不同,时间运动不由人的意志所左右。人们无法暂停、加快或减慢时间运动,也不能改变时间运动的方向。所以,时间差并不是由储存创造的,储存只是为了防止物品的使用价值随着时间运动而流失而进行的贮藏、保护和管理作业。即便如此,由于储存能延缓或减少物品使用价值的流失,而且在绝大多数情况下,经过一定的时间差之后,物品的价值都能增加;从投入、产出的角度看,正是因为有储存的投入,才会有时间价值的产出。所以,人们通常认为是储存创造了物品的时间价值。

需要特别指出的是,物流的所有功能都伴随着时间运动,都能产生时间差,但并非所有的时间运动都能产生价值增值,如运输过程消耗的时间不仅不能产生价值,反而经常作为一种成本或代价而存在。如何规划物流系统,以便减少或避免不必要的时间差、有效利用难以避免的时间差,这正是物流管理的任务之一。

作为人类主导参与的社会经济活动,任何“流”都会花费成本,因此任何“流”的起止区间都应该是有限的,不应该永无止境。具体地说,空间流应该有起止地点,伴随时间流的贮藏、保护和管理作业也应该有起止时刻。但到目前为止,几乎所有的物流定义都只说明了空间流的起止地点(如从生产地到消费者、从卖方到买方、从起源地到消费地等),而没有说明时间流的起止时刻。我国国家标准《物流术语》将空间流的起止地点界定为“从供应地向接收地”,同样没有说明时间流的起止时刻。

(三) 物流的本质

所谓物流的本质,是指物流定义对其最终归属的界定。例如,我国国家标准《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”,该定义对物流最终归属的界定就是“过程”。也就是说,物流本质上是一种过程。

从物流概念的起源以及我国引进的物流定义可以看出,人们对物流本质的理解并不一

致。早期的很多定义都将物流理解为一种“活动”或“工作”，目前，大多数物流定义都将其理解为一种“过程”。至于物流定义中“活动”与“过程”的区别，很难找到权威的解释，只能简单地理解为：“活动”与“行为”或“工作”相近，更强调人的实时参与；而“过程”与“现象”相近，更强调物流的客观性。在自动化技术深度介入物流、智慧物流已成行业发展趋势的今天，将物流看作一种“过程”确实更加合理。

另外，本书认为，有些定义将物流理解为“计划、执行与控制”或“计划、执行与控制的过程”是不妥的。因为“计划、执行与控制”本质上就是“管理”，将物流理解为一种“管理”或“管理过程”是物流定义中经常出现的一个误区。这个误区也是引发“物流”与“物流管理”不分、将“物流学”等同于“物流管理学”这一错误的源头。

(四) 物流的基本功能

根据我国国家标准《物流术语》，物流的基本功能包括包装、装卸、搬运、运输、储存、流通加工、信息处理、配送八个方面。由于实践中的装卸与搬运总是相伴而生、难分彼此，所以通常把它们合并在一起进行介绍或研究。

1. 包装

包装分为工业包装和商业包装两大类。其中，工业包装主要是为了方便物品的装卸、搬运、运输、储存和配送，纯属物流的目的，因此本书将其称为物流包装。包装是其他物流功能得以实现的前提，是最基础的物流功能。

2. 装卸搬运

装卸搬运是指为衔接运输、储存、包装、流通加工、配送等基本功能而进行的，以改变物品的支承状态或存放地点为目的的作业。装卸搬运伴随物流全过程的始终，是物流系统中出现频次最高的基本功能。

3. 运输

运输是通过改变物品的空间位置来创造空间价值（也称空间效用）的作业。运输是物流的最核心支柱之一，不少人甚至把运输作为物流的代名词。

4. 储存

储存是在时间运动中通过贮藏、保护、管理物品来创造时间价值（也称时间效用）的作业。储存也是物流的最核心支柱之一。

5. 流通加工

流通加工是指在流通过程中对物品进行的简单加工，其目的是在衔接供需的前提下提高流通效率或者在保证流通效率的前提下更好地衔接供需。流通加工通过简单的加工就能产生显著的社会经济效益，是见效最快的基本功能。

6. 信息处理

物流的所有基本功能都是相对独立的系统，如果没有统一的目标，肯定是一盘散沙，也就不能整合成物流。信息处理能够在统一的目标下将所有基本功能联系起来。可见，信息处理贯穿物流全过程、渗入所有的物流功能，是存在范围最广的一种基本功能。

7. 配送

配送是指按顾客的订单要求，在配送中心或仓库内完成配货作业并将组配好的货物送

达顾客的作业。配送集合了其他所有的物流基本功能，是集成度最高的基本功能。

第三节 物流的价值与作用

物流自始至终是构成流通的物质内容，没有物流，也就不存在实体的物品流通过程，商品的价值和使用价值就不能实现，社会再生产就无法进行。因此，物流在国民经济体系中起到基础性支撑作用，是创造社会财富的中坚力量之一。

一、物流的价值

作为一种社会经济活动，物流对于社会生产或生活的价值主要体现在空间价值和时间价值两个方面。当然，随着流通加工、包装等功能在物流活动中所占比重不断提高，物流创造的形质价值也正日益受到重视。

（一）物流创造时间价值

无形产品的生产与消费必须同时进行，而绝大多数有形产品的生产与消费必须相互分离，物品的需求与供给之间往往存在一段时间差，物流由于衔接好这段时间差而创造的价值就是时间价值。所谓时间价值，就是同一个物品在不同时间点所体现出来的价值差。

虽然为了创造时间价值而付出的物流成本大多与时间的长短成正相关，但除了极少数情形，大多数时间价值并不会随着时间的延长而持续增大。因此，决定时间价值大小的关键因素并不是时间的长短而是“恰当的起止时间”。中间商总是试图在价格尽可能低的时间点进货并在价格尽可能高的时间点出货，这其实就是在追求商品时间价值的最大化。一般认为，物流创造时间价值的形式主要有如下几种。

1. 缩短时间

缩短物流时间可获得多方面的好处，如减少物流损失、降低物流消耗、提高物流周转率、节约资金等。马克思从资本角度指出：“流通时间越等于零或近于零，资本的职能就越大，资本的生产效率就越高，它的自行增值就越大。”这里所讲的流通时间完全可以理解为物流时间，因为物流周期的结束是资本周转的前提条件。这个时间越短，资本周转得越快，表现出资本的增值速度越快。所以，从全社会物流的总体来看，加快物流速度、缩短物流时间是物流活动必须遵循的一条基本原则。

2. 弥补时间差

在社会经济活动中，需求与供给之间普遍存在着时间差的问题。例如，粮食、水果等农作物的生产、收获有严格的季节性，但人们在这方面的消费需求是每天存在的，因而供给与需求不可避免地出现了时间差问题。如果能够弥补这种时间差，就能起到“平丰歉”的作用，就能实现商品价值的最大化。但是商品本身不会自动弥补这个时间差，只有通过物流活动，才能克服季节性生产和经常性消费之间的时间差，这就是物流创造的时间价值。

3. 延长时间差

尽管绝大多数物流系统都会遵循“加快物流速度、缩短物流时间”的基本原则，但在

某些特殊物流系统中也会出现延长物流时间使价值增大的现象。例如,囤积居奇便是一种人为、有意识地延长物流时间使物品增值的行为。

(二) 物流创造空间价值

物品的需求者与供给者通常不会处于同一空间,两者之间往往会存在一定的空间距离,物流因消除这种空间距离而创造的价值就是空间价值,也有人称之为空间效用或场所效用。所谓空间价值,就是同一个物品在不同的空间位置所体现出来的价值差。

虽然为了创造空间价值而付出的物流成本大多与空间距离的长短正相关,但空间价值不一定随着距离的延长而持续增大。因此,决定空间价值大小的关键因素不是距离的长短而是“恰当的起止地点”。中间商总是试图在价格尽可能低的地点进货并在价格尽可能高的地点出货,这其实就是在追求商品空间价值的最大化。一般认为,物流创造空间价值的形式主要有如下几种。

1. 从集中生产场所流入分散需求场所

社会化大生产的特点之一就是通过集中的大规模生产提高生产效率、降低生产成本,而集中生产的产品往往可以满足广大地区的需求。如果通过物流将产品从集中生产的低价位区转移到分散的高价位区,就可以获得很高的利益增值,这就是物流创造的空间价值。

2. 从分散生产场所流入集中需求场所

与上述情况相反,将分散于各地乃至各国生产的产品通过物流集中到一个较小范围内以满足需求,同样可以获得很高的价值。例如,一些大型家电的零部件生产厂家可能非常分散,但这些零部件都必须集中到总装厂才能生产出最终产品,形成增值,其中的增值部分当然也包含物流的价值创造。

3. 从低价位的生产地流入高价位的需求地

现代社会中,供应地与需求地存在空间差异的现象十分普遍。除了分工和社会化大生产,还有不少是由自然条件、地理位置或其他社会经济因素所导致的,如农村生产的农产品流入城市消费、生长在南方的水果送到北方消费者的手中等。现代人每天消费的物品几乎都是在一定距离之外甚至十分遥远的地方生产的,如此复杂的供需空间差异必须依赖物流来弥补,物流也在此过程中不断创造新的价值。

(三) 物流创造形质价值

在流通领域内,通过流通加工、包装等特殊生产形式使处于流通过程中的物品增加的价值,就是物流创造的“形质价值”。例如,根据消费者的要求对钢板进行切裁、生鲜食品或大米的包装、家具的组装等改变了物品的形质状态,从而产生增值。

需要指出的是,物流创造的形质价值是有限的。它不能取代正常的生产加工,只能作为生产过程在流通领域的一种完善和补充。但是通过流通加工、包装等活动,可以使物流的增值功能得到充分体现。

二、物流的地位与作用

显然,社会经济的发展须臾离不开物流。从历史经验看,在市场经济的起步阶段,物

流起着先导性支撑作用；随着市场的不断成熟，各经济主体之间的相互依存关系会更加紧密，物流在整个经济体系中的地位亦会越来越重要，甚至会成长为某些国家或地区的支柱产业。

（一）物流的地位

在我国推广物流概念的过程中曾出现过很多有关物流地位的论断，其中比较常见的有：物流是国民经济的“动脉”，是连接国民经济各部分的纽带；物流是生产过程不断进行的前提，是实现商品流通的物质基础；物流是实现商品价值和使用价值的条件；物流是决定国民经济生产规模和产业结构变化的重要因素；物流是改善社会经济效益的有效手段；等等。

从产业层面看，物流业属于服务性行业，也是第三产业的重要组成部分。目前，我国第三产业增加值占 GDP 的比重已经超过 50%，物流业增加值占第三产业增加值的比重约为 20%。物流业在我国国民经济体系中具有举足轻重的地位，而且随着以上两个比重的持续上升，物流业在我国国民经济体系中的地位还将进一步得到增强。

（二）物流的作用

从宏观上看，物流涉及的领域广、吸纳的就业人口多、对消费的拉动效应大、对生产的促进作用强，在促进产业结构调整、转变经济增长方式和增强国民经济竞争力等方面发挥着巨大的作用。从微观上看，物流的作用可以简单地概括为服务商流、保障生产和方便生活三个方面。

1. 服务商流

在流通交易活动中，购销合同签就的那一刻，商品所有权便由供应方转移到了需求方，而商品实体并没有因此而移动。除了少数只有商流没有物流的情形，绝大多数商流都必须伴随相应的物流过程，即按照需求方（买方）的需要将商品实体由供应方（卖方）以适当方式、途径向需求方转移。在整个流通过程中，物流实际上是以商流的后继者和服务者的姿态出现的。在很多情况下，没有物流的配合，商流活动就没有实际意义，也就无法最终完成。例如，电子商务的发展离不开物流的支持。

2. 保障生产

对于生产企业来说，从原材料采购开始便离不开相应的物流保障。否则，如果任何一种原材料出现断供，就会导致整个生产过程的中断。在生产过程中，各车间或各工序之间也存在大量的原材料、半成品或产成品的物流，物流的中断也就意味着生产的中断。如果没有销售物流，生产出来的产品只能成为积压库存，最终也会导致停产。因此，企业的生产活动实际上就是由一系列物流活动串联起来的。同时，合理的物流能有效地提升生产效率、降低生产成本、提升企业竞争力。

3. 方便生活

现代生活的方方面面都离不开物流，它极大地方便了人们的生活，体现在衣食住行等各个方面。例如，国际物流使人们在任何地方都能方便地购买与世界潮流同步的时尚服装；农产品物流使人们在任何季节都能方便地享用世界各地的时令果蔬；物流使搬家不再困难；物流使人们的旅途不再被行李所拖累；等等。

三、有关物流定位的两种学说

正是基于对物流地位与作用的认识,人们对物流的定位不断提高,提出了多种针对物流的学说。在我国“物流热”持续升温的过程中,各种有关物流定位的学说也随之广为流传,其中最具代表性的是“黑暗大陆”说和“第三利润源”说。

(一)“黑暗大陆”说

1962年,美国权威管理学家彼得·德鲁克(Peter F.Drucker)在《财富》杂志上发表了《经济领域的黑暗大陆》一文,他将流通比作经济领域“一块尚未开垦的处女地”,指出“流通是经济领域的黑暗大陆”,呼吁人们重视对流通领域的研究。虽然德鲁克所说的“黑暗大陆”泛指整个流通领域,但由于与商流相比,物流活动的模糊性尤其突出,人们对物流活动规律的认识更加粗浅,对其成本的关注或管理才刚刚起步,所以“黑暗大陆”说目前更多的针对物流而言。

德鲁克所说的“黑暗大陆”主要是指尚未认识或尚未了解的经济领域。如果理论研究和实践探索照亮了这片“黑暗大陆”,那么摆在人们面前的可能是一片不毛之地,也可能是一个巨大的宝藏。“黑暗大陆”说是对20世纪经济领域存在的愚昧和无知的一种批判和反思,指出了在当时资本主义世界的繁荣背后,科学技术和经济发展方面依然存在的不足,说明经济和技术的发展是永无止境的。同时,“黑暗大陆”说是对物流本身的客观评价,说明物流领域还有很多未知的东西,理论和实践都还很很不成熟。因此,从某种意义上说,“黑暗大陆”说是一种未来学的研究结论,带有很强的哲学抽象性,对物流研究起到了很好的启迪和动员作用。

(二)“第三利润源”说

经过长期的理论研究和实践探索,人们已经能够肯定,物流作为“黑暗大陆”虽然尚未被完全照亮,但它绝不是一片不毛之地,而是富饶之源。据此,日本西泽修教授于1970年提出了著名的“第三利润源”说。

西泽修在其著作《物流——降低成本的关键》中指出,企业的利润源泉会随着时代的发展和企业经营重点的转移而变化。20世纪50年代,由于朝鲜战争和地缘政治的关系,美国为日本提供了大量的经济援助和技术支持,使日本企业很快地实现了机械化和自动化。当时的日本正处于工业化大生产时期,企业经营的重点放在了降低制造成本上,这便是第二次世界大战后日本企业经营的第一利润源。然而,自动化生产线生产出来的大量产品很快就导致了市场的泛滥,企业的销售压力越来越大。1955年,日本又从美国引进市场营销技术,迎来了日本企业的市场营销时代。在这一时期,日本企业顺应政府的经济高速增长政策,把增加销售额作为企业经营的重点。这便是第二次世界大战后日本企业经营的第二利润源。

1965年以后,日本政府开始重视物流。1970年,产业界开始大举进军物流,日本进入了物流发展的黄金时期。此时,企业降低制造成本的余地已经十分有限,增加销售额的空

间也极其有限,企业迫切希望寻求新的利润源。在这样的背景下,通过降低物流成本来挖掘企业的“第三利润源”正好顺应了当时的企业经营需要,很容易被企业所接受。因而“第三利润源”说一经提出就备受关注并广为流传。

西泽修还在书中提到,当时他提出“第三利润源”是受一个再度公演的著名电影《第三个男人》的启示,因为“第三”隐有“未知”的含义,所以才把降低物流成本说成“未知的第三利润源”。

西泽修的“第三利润源”说不仅推动了当时日本物流产业的发展,也对我国以及亚太地区物流产业的发展产生了重要的影响。

第四节 物流学科与物流学

从物流的概念和作用可以看出,物流本质上是一种经济活动,它伴随人类经济活动的产生而产生。作为一种经济活动,物流之所以长期被人们所忽视,是因为此前的物流大都分散在其他经济活动之中,没有体现出整体的经济价值。但是随着军事后勤思想的产生及其在企业经营活动中的成功运用,加之社会分工的不断深化,物流的整体观念和系统化思想开始深入人心,物流巨大的经济潜力开始受到人们的重视。

一方面,在企业的推动下,很多国家或地区开始从宏观层面研究物流问题并运用系统工程的理论和方法来规划和建设物流基础设施或信息平台,以提升物流效率、降低流通成本、强化地区经济竞争力。另一方面,随着消费者地位的提高,无形的物流服务与有形的产品一样,成为消费者选择购买对象的重要影响因素。作为市场竞争的一种手段,企业不得不将物流从生产领域延伸到消费领域,以方便顾客的购买和消费、提高顾客服务价值。显然,此时的物流已经突破了企业的边界,成为贯穿所有管理层次的经济活动。

一、物流的学科分支

仅仅把物流作为一种广泛存在的经济活动现象是远远不够的。为了让物流的巨大经济潜力显现出来,必须运用系统的方法对物流活动过程进行计划、组织、指挥、协调和控制,通过对物流活动过程施加人为的影响以实现既定目标。物流与各层次管理职能的结合就是物流管理。从本质上说,物流与物流管理是两个完全不同的概念。但遗憾的是,国内外有不少人长期将物流与物流管理混为一谈,这也从一个侧面反映了物流学科本身的不成熟。

事实上,出现这种误解也不难理解,因为人们对物流潜在价值的认识只有通过物流管理前后的绩效对比才能得到。也就是说,人们对物流的重视最初只能通过物流管理才能得以体现。所以,在物流研究的早期,国外很多机构对物流的定义就包含管理的含义,我国在引进国外物流概念的过程中也沿用了这些定义,出现了“以讹传讹”的错误。值得庆幸的是,我国理论工作者很早就注意到了这一问题并在首次制定《物流术语》国家标准时就对“物流”和“物流管理”分别进行了定义且沿用至今。目前,这种误解虽然没有被完全消除,但承认物流不同于物流管理的人正在不断增多。

承认物流不同于物流管理,也就承认了物流可以与管理学科相结合。如果将与物流有关的学科体系独立出来,物流管理就是该学科在管理方面的学科分支。很明显,物流学科不应该也不可能只有一个分支。纵观现有的物流研究文献不难发现,除了研究物流管理问题,人们还在不同层面研究物流资源的配置问题、物流市场的需求与供给问题、物流效率与交易成本问题、物流服务的成本与价格问题、物流产业的短期与长期发展问题等。以上这些问题的解决必须依赖于经济学科的理论和方法,围绕这些问题的研究又形成了物流学科的另一重要分支——物流经济。

此外,为了实现物品实体的流动,物流活动必须借助各类设施、设备或工具。在“科学技术是第一生产力”的今天,各类物流装备的水平和质量已经成为影响物流效率的决定性因素。为了提升物流装备的水平和质量,人们必须研究物流基础设施的规划与建设问题,物流设备或工具的研发、设计和制造工艺问题以及物流软件的设计、开发和调试问题等。研究这些问题所形成的一个相对独立的学科分支就是物流工程。

二、物流学科的研究内容

任何学科的形成和发展都离不开它所赖以生存的基础理论,物流学科当然也不例外。加上目前已基本成型的三个分支,物流学科的研究内容一般可以划分为基本理论、物流管理、物流经济和物流工程四大领域。

(一) 物流的基础理论

一个学科的基础理论是指该学科内的一般概念或一般规律,是为该学科内的其他研究提供一般性规范或共同性支撑的理论。物流的基础理论是物流学科中最根本、最具共性的理论知识,是支撑物流管理、物流经济和物流工程研究的基础,具有稳定性、根本性和普遍性的特点。

物流的基础理论主要涉及物流学科内的基本概念、基本技术、基本假设、基本原理和基本方法,主要包括物流的概念、内涵、价值、作用,物流的基本功能,物流的系统化观念,物流的标准体系等方面的内容。客观地说,同其他成熟的学科相比,物流的基础理论还有很多不尽如人意的地方。但应该相信,随着物流应用研究的不断深入和物流学科体系的逐步成熟,物流的基础理论将会得到不断的充实和完善。

(二) 物流管理

绝大多数物流活动都由特定的组织来完成,而管理是一切组织存在的根本原因,所以物流活动永远离不开管理。事实上,诸如物流系统的规划与设计、物流业务的运作流程安排、物流作业的过程控制等都属于管理的范畴。所以,物流管理研究主要围绕以物品运动为核心的物流系统展开,研究的重点是社会经济活动中物品实体运动的客观规律,包括物品运动时间的及时性、路径的合理性、速度的经济性等。物流管理研究往往以经济效益为目标,运用管理理论和方法来分析或评估物流活动,优化设计物流系统,从而使物流系统的各要素实现最佳配置,达到降低物流成本、提高经济效益的目的。

物流管理的研究内容一般包括三个方面的内容:一是对物流功能要素的管理,即对运

输、储存、包装、装卸搬运、流通加工、信息处理、配送等基本功能要素的管理；二是对物流系统要素的管理，即对物流系统中人、财、物、设备、方法和信息六大要素的管理；三是对物流活动具体职能的管理，主要包括物流经济管理（物流计划管理、物流统计管理、物流成本管理、物流设施管理等）、物流质量管理、物流技术管理（物流硬技术及其管理、物流软技术及其管理）等。

物流管理的研究视角极其广泛，一般可以从企业管理的角度研究企业的物流战略、物流与企业竞争力、生产物流、物流作业管理、物流组织管理等或从市场营销的角度研究销售物流、供应物流等，也可以从商品学的角度研究商品储运与包装、商品标准化与物流、重要产品的物流渠道等，还可以从会计学的角度研究企业物流成本及其核算和控制方法，等等。

（三）物流经济

由于物流活动广泛地渗透于生产、流通和消费领域，所以必然涉及物品在物理性流动过程中所产生的经济问题，如物流资源的优化配置问题、物流市场的供给与需求问题、物流产业的发展问题等，解决这些问题必须借助经济学的相关理论和方法。所以，物流经济研究主要围绕物流产业的经济运行、物流资源配置等问题展开。

从宏观层面看，物流经济研究以物流发展趋势和物流产业政策为特色，重点探讨物流产业、区域物流（包括城市物流）和物流金融等方面的内容，致力于探索和建立严密、完整的物流经济理论体系。

1. 物流产业

物流产业研究主要探讨与物流业自身发展相关的产业结构、产业组织和产业政策理论，如对物流产业内涵和外延的界定，运用产业生命周期理论、经济增长阶段理论、主导产业理论等分析和解读物流产业发展及其在国民经济体系中的地位，物流产业的权属结构分析，物流产业内部的组织结构分析和行业结构分析，物流产业集群分析，物流产业竞争力分析，物流园区规划，物流产业政策分析，物流产业核算制度及统计核算的指标体系，等等。

2. 区域物流

区域物流研究主要从两个方面展开：一是区域物流与区域经济发展的互动关系研究，主要包括从供需角度研究物流业与区域经济增长的互动关系，运用产业关联分析、产业结构优化理论研究物流业与区域产业结构之间的关系，运用产业分工与专业化、交易费用与纵向一体化、供应链管理等理论研究物流业与区域产业组织演进之间的关系，研究物流业与区域产业布局之间的关系及其变化趋势，运用区域产业竞争力理论或区域经济综合评价指标体系研究物流业与区域竞争力之间的关系，等等；二是物流与区域之间的合作与发展研究，主要包括运用区域差异和地域分工理论、不平衡增长理论研究物流与不同区域之间的产业分工，运用区域开放度、新贸易理论研究物流与不同区域之间的贸易问题，运用区域经济发展阶段理论、梯度转移理论研究物流与不同区域之间的产业转移问题，等等。

3. 物流金融

物流金融研究主要集中于物流金融服务管理、物流金融风险评价与控制、物流金融产品定价等方面。

从微观层面看,物流经济研究的重点主要集中在物流市场的供给与需求、物流生产理论与决策、物流成本分析、物流效益分析(时间效益分析、空间效益分析、创新效益分析等)、物流市场组织以及与企业问题有关的物流企业制度、物流项目评估、物流市场需求预测等方面的理论和实践问题。

(四) 物流工程

物流工程是指从工程角度出发,采用多目标决策手段对动态、复杂的物流系统进行规划、设计、建设与运用的全过程。物流工程的任务是为物流系统提供必要的硬件和软件支撑,良好的物流系统不仅需要良好的规划与设计,还必须通过严密、认真的工程建设才能得以实现。因此,物流工程的内容既包括物流系统硬件的设计、制造、安装和调试,也包括物流系统软件的规划、开发和测试。从功能上说,物流工程可以分为物流工程的技术系统和物流工程的管理系统两大部分。

1. 物流工程的技术系统

物流工程的技术系统主要针对物流活动过程中所使用的各种设施、设备和工具展开研究。例如,公路、铁路、港口、仓库、物流园区等物流基础设施的规划与建设,载运工具、装卸设备、包装机械、货架、分拣系统、集装器具等物流设备的开发、设计、制造、维修与保养,各种物流设施设备的使用方法、操作技能、作业规范等都是物流工程的技术系统应该研究的内容。

2. 物流工程的管理系统

物流工程的管理系统绝不等同于物流的管理系统,因为它仍然属于物流工程的范畴,所以其重点任务仍然是从工程角度出发的规划和建设,主要针对物流活动过程中各种管理体系的构建问题展开研究,一般包括两个方面的内容:一是按照现代企业制度的要求,开发设计物流活动的管理组织及与之相适应的组织架构和信息系统;二是根据不同设施设备的技术特点建立完备的技术管理体系及与之相适应的组织架构和信息系统。

三、物流学的专业设置

国内外的物流学已基本形成了三个比较成熟的学科分支:物流管理、物流经济和物流工程。作为物流学科的有机组成部分,这三个学科分支之间不可避免地会出现相互交叉和相互渗透的现象,但由于各自的学科边界比较清晰,各分支的相对独立性已经毋庸置疑。当然,随着物流学科的进一步拓展,未来是否还会形成或分化出新的学科分支尚未可知。

同发达国家一样,我国最先形成的物流学科分支也是物流管理,目前国内不少普通高校和高职高专院校都开设有“物流管理”专业;与此同时,在物流理念的感召下,部分土木、建筑、机械、电子等方面的学科也开始专攻物流领域的硬件或软件平台建设并逐步转化为“物流工程”专业。

为了满足社会经济发展对物流人才的需求,2001年,我国恢复了普通高校“物流”本科专业,使我国物流高等教育进入快速发展阶段。到2012年,全国开设“物流管理”专业的本科院校已达到299所,开设“物流工程”专业的本科院校也有100多所;此外,另有

开设物流相关专业的高职高专院校 600 多所、中职院校 1000 多所。

为进一步规范普通高等学校物流本科专业名称的设置,教育部在 2012 年公布的《普通高等学校本科专业目录(2012 年)》中增设了“物流管理与工程专业类(1206)”并在此专业类的基本专业目录下设立“物流管理(120601)”和“物流工程(120602)”两个专业,同时在其特设专业目录中设有“采购管理(120603T)”专业。至此,物流专业正式升格为普通高等学校本科专业,各高校可根据办学条件报教育部备案后开设。

2022 年,我国大陆地区高校共有 726 个物流本科类专业布点,其中“物流管理”专业布点 524 个、“物流工程”专业布点 141 个、“采购管理”专业布点 6 个、“供应链管理”专业布点 55 个。

为规范“物流管理”“物流工程”两个专业的教学,教育部高等学校物流类专业教学指导委员会制定并公布了《关于物流管理本科专业培养方案的指导意见(试行)》和《关于物流工程本科专业培养方案的指导意见(试行)》。这两份文件分别明确了“物流管理”和“物流工程”本科专业设置的指导思想、基本原则、基本培养目标、学时学分和课程结构等方面的具体要求,为进一步推动物流学科建设、促进“物流管理”和“物流工程”两个本科专业的规范化健康发展提供了可靠依据。

需要指出的是,虽然物流经济是物流学科研究的重要内容之一,目前有关物流经济方面的研究成果也并不少见,但与“物流管理”和“物流工程”不同,教育部的本科专业目录中并没有物流经济专业,只有部分高校在研究生层面设置物流经济的研究方向,各高校设置物流经济本科专业的梦想还遥不可及,其中的原因很复杂,值得所有物流理论和实践工作者进一步研究和探讨。

四、物流学的课程定位

根据教育部高等学校物流类专业教学指导委员会公布的《关于物流管理本科专业培养方案的指导意见(试行)》,“物流学”是物流类专业必修的大类基础课程之一,建议学分为 2~3 学分。因为不论物流的学科分支是否成熟,也不论物流学科如何进一步分化,要进入物流学科领域进行学习或研究,首先必须认识物流到底是什么,必须从一定的广度和深度领会物流的概念并以此为基础了解物流业发展的历史和现状、理解物流管理的价值和工作内容。所有初涉物流学科的人都必须首先跨越“物流学”这道共同的门槛。

因此,“物流学”既不应过多地涉及管理方面的知识,也不应裹足于物流工程方面的内容,而是应该定位于物流基础理论的一部分,它是物流类专业共同的入门课程,属于专业基础课的范畴。当然,随着流通产业在现代经济体系中的地位越来越高,工商管理类专业对物流教育的重视程度也在不断提高,因此“物流学”也可以作为工商管理类专业,特别是“市场营销”“电子商务”等专业的核心专业课之一。

作为入门课程,“物流学”的课程内容除了要做到简明扼要、通俗易懂,还必须保证相同层次、不同专业的学生在学习过程中没有难易程度的差异,学习“物流学”不应设置任何先修课程要求。作为专业基础课,“物流学”内容的取舍和概念的表述必须严谨,以便为后续的专业课程学习提供规范的概念基础和结构范式,否则就起不到专业基础课应有的作用。



拓展阅读资料

关于物流的争论



复习思考题

1. 举例说明流通产业在社会经济中的地位。
2. 如何理解商流与物流之间的关系?
3. 如何理解物流的概念与内涵?
4. 简要说明物流的基本功能有哪些。
5. 如何理解物流的价值?
6. 结合实际说明物流的地位与作用。
7. “黑暗大陆”说和“第三利润源”说的内涵是什么?
8. 物流学科的主要研究内容有哪些?
9. 请简要说明“物流学”的课程定位。