

第一章 现代物流管理概述

本章概要

本章首先详细介绍现代物流的基本概念，包括物流的定义、基本功能以及物流的分类；其次，阐述物流相关学说与物流管理，包括“第三利润源”学说、“物流冰山”学说、“效益背反”学说、“黑色大陆”学说、“竞争优势”学说等内容；再次，阐述现代物流与经济的关系；最后，探讨现代物流的发展趋势。

思政目的

通过学习本章内容，树立现代物流管理意识，培养学生敬业、诚信的职业素养；通过分析京东成功的案例，培养学生的爱国情怀和民族自信，使学生树立起关于民族复兴的理想和责任感。

学习目的

通过本章学习，要求学生掌握现代物流的基本概念、基本功能与分类；理解现代物流创造的价值、商流与物流的关系、现代物流与传统物流的区别；了解现代物流的经济活动的性质；熟悉现代物流的基本理论观点。

基本概念

现代物流 物流管理 物流学说 物流的基本功能 现代物流创造的价值

引导案例

物联网打造物流新业态



第一节 现代物流的基本概念

“物流”一词的英文“logistics”来源于第二次世界大战期间美国的军事应用，原指美国在军火等物资的战时供应中对军火的运输、补给、屯驻等进行全面管理，当时被译为“后勤”。之后，物流逐渐成为单独的学科并不断发展出物流工程（logistics engineering）、物流管理（logistics management）和物流分配（logistics distribution）等。二战后，物流在企业界得到应用和发展，因此出现以物资管理（material management）、配送工程（distribution engineering）、市场供应（market supply）、物流管理（logistics management）等概念表述物流的情形，现在多以“logistics”表示“物流”。

物流概念在国外已有近百年的历史，其主要通过两条途径传入我国：一是在 20 世纪 80 年代初随我国对“市场营销”理论的引入而从欧美地区传入，因为当时欧美地区的市场营销类教材几乎无一例外地都要介绍“物流”。二是日本先从欧美地区引入“physical distribution”概念并将其译为“物的流通”^①，我国现在广泛使用的“物流”实际上是从日文“物的流通”翻译而来的。

与“physical distribution”表示的物流概念相比，“logistics”表示的物流概念突破了商品流通范围，把物流活动扩大到生产领域。“logistics”不是从产品出厂开始，而是包括从原材料采购、加工生产到产品销售、售后服务，直到废旧物品回收等的整个物理性流通过程。这是因为随着生产的发展，社会分工越来越细，大型制造商往往把成品零部件的生产任务外包给位于劳动力较低廉地区的专业性制造商，自己只对这些零部件进行组装。在这种情况下，物流不但与流通系统维持着密切的关系，而且与生产系统产生了紧密的联系。

一、物流的定义与基本功能

（一）物流的定义

我国国家标准《物流术语》（GB/T 18354—2021）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的实体流动过程”。

在物流的定义方面，有以下几点需要注意。

（1）物品不不只是指生产的商品，也包括伴随着生产和销售出现的包装容器、包装材料等废弃物。

（2）消费者不仅是指一般意义上的消费者，还包括制造业者、批发商、零售业者等需求者。

（3）虽然流通加工因使物品产生形质（形体和性质）功效而可以被归入生产活动领域，

^① 1956 年 10 月至 11 月，日本生产效益本部派“流通技术专门考察团”赴美考察。该考察团回国后，发表了名为《流通技术》（日本生产效益本部 Productivity Report 第 33 号）的考察报告。该报告首次将“physical distribution”译为“物的流通”。

但它既可归于生产活动领域又可归于物流活动领域，介于两个活动领域之间，属于中间领域，尽管流通加工创造了一部分形质功效，但其目的是提高物流系统的效率，因而应把流通加工看作物流功能的扩大，因此把它归为物流活动是合适的。

（二）物流的基本功能

1. 运输功能

运输（transport）是指“利用载运工具、设施设备及人力等运力资源，使货物在较大空间上产生位置移动的活动”（GB/T 18354—2021）。它是物流活动的核心环节，是物流的核心业务之一，也是物流系统的一个重要功能，解决了物质实体从供应地点到需求地点的空间差异，创造了物品的空间效用，实现了物质资料的使用价值。

2. 仓储功能

仓储（warehousing）是指“利用仓库及相关设施设备进行物品的入库、储存、出库的活动”（GB/T 18354—2021），它与运输构成了物流的两大支柱，其他物流活动都是围绕着运输和仓储而展开的。仓储不但从时间和空间上缓解了物质实体在供求之间的矛盾，创造了商品的时间和空间效用，而且是保证社会生产连续不断运行的基本条件。在物流活动中，许多重要的决策都与仓储有关，如仓库数目、仓库选址、仓库大小、存货量等，物流决策者需要针对仓储和运输、仓储规划中的优化配置等进行权衡，以期达到最佳效果。

3. 装卸、搬运功能

装卸、搬运是在同一地域范围内进行的，以改变物料的存放状态和空间位置为主要内容和目的的活动。其中，装卸（loading and unloading）是指“在运输工具间或运输工具与存放场地（仓库）间，以人力或机械方式对物品进行载上载入或卸下卸出的作业过程”（GB/T 18354—2021）；搬运（handling）是指“在同一场所内，以人力或机械方式对物品进行空间移动的作业过程”（GB/T 18354—2021）。装卸、搬运是介于物流各环节之间、起衔接作用的活动，它把物品运动的各个阶段连接成为连续的“流”，使“物流”的概念名副其实。

4. 包装功能

包装（package、packaging）是指“为在流通过程中保护产品、方便储运、促进销售，按一定技术方法而采用的容器、材料及辅助物等的总体名称”（GB/T 18354—2021）。无论是产品还是材料，在搬运、输送以前都要进行某种程度的包装捆扎或装入适当的容器，以保证将产品或材料完好地送到消费者手中，所以包装既是“生产的终点”，也是“社会物流的起点”。

5. 流通加工功能

流通加工（distribution processing）是指“根据顾客的需要，在流通过程中对产品实施的简单加工作业活动的总称”（GB/T 18354—2021）。在物流过程中，流通加工同样不可小觑，它既能使流通向更深的层次发展，在提高运输效率、改进产品品质等方面也具有不容忽视的作用。

6. 配送功能

配送（distribution）是指在经济合理区域范围内，“根据用户要求，对物品进行分类、

拣选、集货、包装、组配等作业，并按时送达指定地点的物流活动”（GB/T 18354—2021）。配送是“配”和“送”的有机结合，是一种门到门服务方式，由集货、配货、送货三部分组成。

7. 物流信息处理功能

物流信息（logistics information）是反映物流各种活动的知识、资料、图像、数据的总称。物流信息处理包括信息的收集、储存、加工和分析等，主要是为了提高物流系统的整体效益。物流信息具有如下特征：① 物流是大范围内的活动，信息来源多、分布广、数量大。② 动态性强。物流信息的价值衰减速度快，故及时性要求高，这意味着物流信息的收集、加工、处理要求速度快。③ 种类繁多。④ 要全面、完整地收集物流系统自身的信息，而对其他系统信息的收集则需要根据物流要求做出选择。

二、物流的分类

（一）按照物流所起的作用分类

1. 生产物流

生产物流（production logistics）是指“生产企业内部进行的涉及原材料、在制品、半成品、产成品等的物流活动”（GB/T 18354—2021）。其实质是原材料、燃料、外购件投入生产后，经过下料、发料、运送到各个加工点和存储点，以在制品的形态从一个生产单位流入另一个生产单位，按规定的生产工艺过程进行加工、储存的全部过程。生产物流的合理化对工厂的生产秩序和生产成本有很大的影响。

2. 供应物流

供应物流（supply logistics）是指“为生产企业提供原材料、零部件或其他物料时所发生的物流活动”（GB/T 18354—2021）。

3. 销售物流

销售物流（distribution logistics）是指“企业在销售商品过程中所发生的物流活动”（GB/T 18354—2021），包括生产企业或流通企业售出产品或商品的物流过程。

4. 逆向物流

逆向物流（reverse logistics）也称为反向物流，是指“为恢复物品价值、循环利用或合理处置，对原材料、零部件、在制品及产成品从供应链下游节点向上游节点反向流动，或按特定的渠道或方式归集到指定地点所进行的物流活动”（GB/T 18354—2021）。

5. 废弃物物流

废弃物物流（waste logistics）是指“将经济活动或人民生活中失去原有使用价值的物品，根据实际需要进行收集、分类、加工、包装、搬运、储存等，并分送到专门处理场所的物流活动”（GB/T 18354—2021）。

6. 应急物流

应急物流（emergency logistics）是指“为应对突发事件提供应急生产物资、生活物资

供应保障的物流活动”（GB/T 18354—2021）。

7. 军事物流

军事物流（military logistics）是指“用于满足平时、战时及应急状态下军事行动物资需求的物流活动”（GB/T 18354—2021）。

（二）按照物流活动的空间范围分类

1. 国际物流

国际物流（international logistics）是指“跨越不同国家（地区）之间的物流活动”（GB/T 18354—2021）。实际上，国际物流就是在不同国家之间展开的商务活动中，与商品流动相关的运输、配送、储存、保管、装卸、流通加工及信息管理活动，可使商品在国际上合理流动。

2. 国内物流

为国家的整体利益服务并在国家自己的领地范围内开展的物流活动称为国内物流（national logistics）。国内物流作为国民经济的一个重要方面，应该被纳入国家总体规划。

3. 区域物流

区域物流研究的一个重点是城市物流。一个城市的发展规划不但要直接规划物流设施和物流项目，如建公路、建桥梁、建物流园区、建仓库等，而且需要以物流为约束条件规划整个市区，如工厂、住宅、车站、机场等的布局。

（三）按照物流系统的性质分类

1. 社会物流

社会物流（external logistics）是指超越一家一户的、以一个社会为范畴、面向社会的物流。

2. 行业物流

在一个行业内部发生的物流活动称为行业物流（industrial logistics）。

3. 企业物流

企业物流（enterprise logistics）是指生产和流通企业围绕其经营活动所发生的物流活动。

4. 自营物流

自营物流（self-support logistics）是指企业以自我提供的方式实现物流服务。

5. 外包物流

外包物流（outsourcing logistics）是指企业将物流业务委托给他人承办，承包者可以是生产企业、流通企业、专业物流企业、第三方物流企业或个体经营者。

6. 第三方物流

第三方物流（third-party logistics）是指由独立于物流服务供需双方之外的、以物流服务为主营业务的组织提供物流服务的模式。

三、物流的演变过程

（一）二战后物流的演变过程

二战后物流的演变可以分为以下四个阶段。

1. 切实保障运输与保管的阶段（1945—1965 年）

在这一阶段，企业生产的东西均能卖出去，货物的陆路运输主要靠铁路，但铁路不能灵活适应经济迅速发展的需要，企业必须千方百计地解决运输、保管、包装等问题。

2. 物流成本管理的阶段（1966—1974 年）

这一阶段，经济稳步发展、需求扩大，产业界由于生产的合理化而降低了成本，但市场竞争日益激烈。为提高收益，企业把目光投向了物流成本，期望用降低物流成本的办法弥补在市场竞争中失去的利益。

3. 建立物流管理系统的阶段（1975—1984 年）

这一阶段，物流逐渐成为一个科学体系，人们不再只是把物流看成具有运输、保管等个别功能的工作，而是将它视作一个整体。较为先进的企业为提高物流效率，独立、积极地建立起了物流体系。这里不仅要考虑物流的成本，还要考虑物流本来具有的系统功能。

4. 从战略的高度考虑物流的阶段（1985 年以后）

这一阶段，“物的流通”成为企业经营的战略性课题，亦被称为“物流战略化”阶段。作为企业的中心课题，生产、销售、物流一体化战略日趋重要。由于销售竞争激烈，企业不仅要在商品上创造独有的特色，在物流方面也应独树一帜。这一阶段，企业将物流作为参与销售竞争的手段之一，也就是将物流看作销售战略的一环，认为物流的功能不只是满足生产和销售的要求，更要把物流、生产和销售看作一个整体，物流成为企业经营战略的重要内容。

（二）我国现代物流的发展过程

到目前为止，我国物流按照其发展的现代化程度大致可以分为以下四个阶段。

第一阶段，实物配送（physical distribution）。在 20 世纪 50 年代的短缺经济时期，我国采用以产定销的模式进行批量式生产，因此需要有一种新的组织模式快速把产品配送出去，此时就出现了实物配送物流模式。实物配送依赖于销售，目标是尽快销售产品，使生产者有能力迅速扩大规模。

第二阶段，一体化物流（integrated logistics）。随着我国信息技术的发展，原料、在制品、制成品从供应地到消费地的相关活动信息的沟通更加便利，企业可以对运输、存储等活动实施高效、经济的计划、执行和控制，从而形成一体化物流模式。一体化物流的目标是降低成本而不是扩大销售。

第三阶段，供应链物流（supply chain management）。该阶段，企业在采购、制造、销售等各供应链环节均以客户需求为导向，实现信息流、物流与资金流的全面融合，目标是实现企业在供应链管理中的合作共赢。

第四阶段，“互联网+物流”（Internet + logistics，on / off - line logistics）。“互联网+物流”即通过互联网优化物流资源并重构物流价值链，形成线上线下物流一体发展趋势，目标是逐步向数字化物流和智慧物流发展。

四、现代物流与传统物流

传统物流一般是指产品出厂后的包装、运输、装卸、仓储。现代物流提出了物流的系统化、整体化和综合化，具体地说，就是使物流向两头延伸并加入了新的内涵，使社会物流与企业物流有机地结合在一起。现代物流从采购物流开始，经过生产物流，再进入销售物流，与此同时，要经过包装、运输、仓储、装卸、加工配送到达客户（消费者）手中的过程，最后还有回收物流。可以这样说，现代物流包括产品从“生”到“死”的整个物理性流通过程。

（一）现代物流与传统物流的区别

现代物流与传统物流的区别主要体现在以下5个方面。

1. 服务功能

传统物流只提供简单的位移服务；现代物流除了提供位移服务，还提供增值性服务，如包装、分拣等，既为顾客创造了价值，也增加了物流行业的利润来源。

2. 服务观念

传统物流是被动服务，现代物流是主动服务。现代物流导入了先进的营销理念，从顾客的需求出发，以提高顾客满意度为宗旨。因此，现代物流突破了传统物流消极、被动的服务状态，主动地发现、满足顾客需求。

3. 服务手段

传统物流实行人工控制；现代物流通过建立现代化信息网络实行信息管理，简化了人工控制的工作，极大地提高了信息传输、过程控制的效率。

4. 服务标准

传统物流无统一服务标准；现代物流建立了一系列标准化服务规范，既可使顾客对物流服务水平产生合理的预期，也可减少交易成本，促进物流业的发展。

5. 服务范围

传统物流侧重点到点或线到线服务，现代物流构建全球服务网络；传统物流是对单一环节的管理，现代物流是整体系统优化。随着信息技术的进步，现代物流突破了点和线的小范围服务，建立了全球化服务网络，在全球范围内为顾客的物品创造时间效用和空间效用，实现规模经济和范围经济的最大化。

总之，传统物流功能比较单一，系统比较简单；现代物流在传统物流的基础上拓展了功能和服务范围，使系统变得相对复杂。因此，现代物流管理不是单一功能和单一环节的效率问题，而是整个系统的效率优化问题。



5G 对现代物流的影响

（二）现代物流的特征

1. 专业化

社会分工导致了专业化。物流专业化本身至少包括两个方面的内容。一方面，在企业中，物流部门作为企业的一个专业部门独立存在并承担专门职能，随着企业的发展和企业内部物流需求的增加，企业内部物流部门可能从企业中脱离，成为社会化、专业化物流企业。另一方面，在社会经济领域中出现了专业化物流企业，它们提供各种不同的物流服务并进一步演变成服务专业化的物流企业。专业化物流实现了货物运输的社会化分工、缩短了供应链，可以使企业降低物流成本、减少资金占用和库存、提高物流效率，在宏观上有利于优化社会资源配置，可充分发挥社会资源的作用。

2. 系统化

（1）从商品流通过程来看，现代物流涉及生产领域、流通领域、消费领域以及后消费领域，涵盖几乎全部社会产品在社会与企业中的运动过程，是一个非常庞大且复杂的动态系统。

（2）就现代物流系统所借助的基础设施而言，商品流通涉及铁道、航空、仓储、外贸、内贸等众多领域，还涉及这些领域的众多行业。

（3）从商品的存在状态来看，商品流通过程就是商品在地理位置上的移动过程，商品借助运输工具发生位移的起点和终点就是现代物流体系中的节点。例如，我国目前已基本形成了以沿海大城市群为中心的四大区域性物流圈，即环渤海物流圈、长江三角洲物流圈、环台湾海峡物流圈和珠江三角洲物流圈。与此同时，在内陆腹地，许多城市正在规划和建设物流园区和区域性物流圈。因此，从全国范围看，我国形成了庞大、多层次的物流网络，各个地区的物流园区是这个网络中的节点，节点之间、节点与区域性物流圈之间、物流圈与物流圈之间都不是相互割裂的。

（4）现代物流是一个多层次、多环节的系统。从宏观的层次说，国家级物流规划、省（区、市）级物流规划、经济运行部门的物流规划和企业物流规划等不同层次的物流规划在现代物流中扮演不同的角色，实现不同的功能。从具体的物流作业流程来看，物流系统指的是装卸、加工、仓储、保管、备货、分拣、运输等具体物流作业环节的组织方式，没有完好的作业流程，就不可能实现物流的高效率 and 低成本。

3. 信息化

从现今物流业的实际情况来看，在物流过程中全面应用信息技术已经非常普遍。物流信息化主要包括两个方面的内容，即设施自动化和经营网络化。

设施自动化是指货物的接收、分拣、装卸、运送、监控等环节以自动化方式完成，涉及条码技术、电子数据交换、数据管理技术、数据挖掘技术、多媒体技术、射频识别技术、全球卫星定位系统技术、地理信息系统技术等众多技术，可以实现货物的自动识别、自动分拣、自动装卸、自动存取，从而提高物流作业的效率。

经营网络化是指将网络技术运用到物流企业运行的各个方面，包括企业内部管理的网络化和企业对外联系的网络化。许多国家的物流企业都有完善的内部网和外部网，货物流转过程中的各种信息都会被及时反馈到内部网的数据库中，可以对数据进行自动分析，由

此排定货物的分拣、装卸以及运送车辆、线路的选择等；企业的外部网一般与互联网对接，用户可以在互联网上下单、支付，也可以随时查询自身货物的相关信息。没有物流系统的信息化，物流系统在实现一体化和协调运作上就会有很大的困难。

4. 标准化

物流标准化是以物流作为一个大系统，制定系统内部设施、机械设备、专用工具等各个分系统的技术标准；制定系统内各个分领域，如包装、装卸、运输等工作标准；以系统为出发点，研究各分系统与分领域中技术标准与工作标准的适应性，统一整个物流系统的标准；研究物流系统与其他相关系统的适应性，进一步统一物流大系统的标准。对物流企业来说，标准化是提高内部管理效率、降低成本、提高服务质量的有效措施；对消费者而言，享受标准化物流服务是保障其权益的一种表现。

5. 国际化

自然资源的分布和国际分工导致了国际贸易、国际投资、国际经济合作，在上述国际化过程中，物流业向全球化方向发展，物流企业需要花费大量时间和精力从事国际物流业务，如配送中心对进口商品提供从代理报关业务、暂时储存、搬运和配送、必要的流通加工到送交消费者手中的一条龙服务，甚至开展订货、代收资金等业务。现代物流国际化要求物流的发展必须突破国家（地区）的地域限制，以符合国际统一标准的技术、设施和服务流程完成货物在不同国家的流转。

6. 环保化

物流环保化建立在保护地球环境和可持续发展的基础上，改变了原来经济发展与物流、消费生活与物流的单向作用关系，在抑制传统直线型物流对环境造成的危害的同时，秉持与环境和谐相处的态度和全新理念设计和建立了一个环形物流系统，使传统物流末端的废旧物质回流到正常的物流过程中，并形成一种能促进经济和消费生活健康发展的现代物流系统。现代物流环保化强调全局和长远的利益，强调对环境的全方位关注。

第二节 物流相关学说与物流管理

一、物流相关学说

（一）“第三利润源”学说

随着“物流热”的持续升温，日本早稻田大学教授、物流成本研究权威学者西泽修于1970年提出的“第三利润源”学说也被广泛应用。早在1979年，我国原国家物资总局组织的赴日考察团就在后来的考察报告中对该学说有过介绍。西泽修教授在他的著作《物流——降低成本的关键》中提到，企业的利润源泉随着时代的发展和企业经营重点的转移而变化。1950年，日本因朝鲜战争受到美国的经济援助和技术支持，很快实现了企业机械化、自动化生产。当时的日本处于工业化大生产时期，企业的经营重点是降低制造成本。

然而，依靠自动化生产手段制造出的大量产品在市场上泛滥，产生了对大量销售的需求。于是，1955年，日本从美国引进市场营销技术，迎来市场营销时代。这一时期，日本企业顺应政府的经济高速增长政策，把增加销售额作为经营重点。从1965年起，日本政府开始重视物流；从1970年开始，产业界大举向物流进军，日本进入了物流发展时代。这一时期，制造成本的降低空间已经十分有限，企业在增加销售额方面也己无计可施，亟须寻求新的利润源，而此时西泽修提出的以降低物流成本寻求“第三利润源”的观点恰恰符合这一需要，因而“第三利润源”学说一经提出就备受关注、广受青睐。

“第三利润源”学说基于以下两个基本前提。

(1) 物流可以完全地从流通中分离出来，自成体系、独立运行。

(2) 物流和其他独立的经营活动一样，不是总体的成本构成要素，而是单独的盈利因素，物流可以成为“利润中心型”独立系统。

“第三利润源”学说不仅推动了当时日本物流的发展，也对亚太地区国家的物流发展产生了重要影响。

(二) “物流冰山”学说

关于物流成本，西泽修教授提出了“物流冰山”学说（见图1-1），其含义是人们并未掌握物流成本的总体内容，仿佛只看到露出水面的冰山一角而没有看到潜藏在水下的冰山主体（物流成本的主要部分）。一般情况下，企业会计科目只把支付给外部运输企业、仓库的运费、保管费等列为物流成本，但是实际上这些费用在整体物流成本中只占一小部分，而企业内消耗的物流成本，如制造费用、销售费用、管理费用等都没有被计入物流成本。

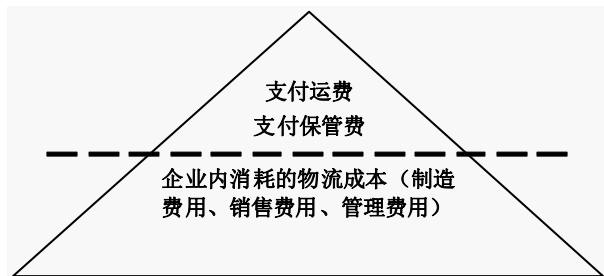


图 1-1 “物流冰山”学说示意图

(三) “效益背反”学说

物流中的“效益背反”指的是物流的若干功能要素之间存在着利益矛盾，即一个或一些功能要素得以优化或产生利益的同时，必然存在另一个或另一些功能要素的利益损失；反之亦然。这是一种此消彼长、此盈彼亏的现象。例如，减少库存据点并尽量减少库存势必使库存补充变得频繁，增加运输次数。再如，简化包装，则包装强度降低，不能堆放得过高，由此降低了仓库利用率，同时会提高货物在装卸和运输过程中的破损率。又如，将铁路运输改为航空运输，虽然运费增加了，但运输速度获得了大幅度提高，进而减少了各地物流据点的库存，降低了仓储费用。

物流的各项活动，如运输、仓储、包装、流通加工等都具有提高自身效率的机制，即运输系统、仓储系统、包装系统、流通加工系统等分系统之间存在着“效益背反”，物流管

理要调节各个分系统之间的利益，把它们有机地联系成一个整体，以成本最低为原则追求和实现整体收益最大。

（四）“黑色大陆”学说

鉴于物流成本管理存在的问题及其有效管理对企业盈利和发展的重要作用，1962年，美国著名管理学家彼得·德鲁克在《财富》杂志上发表了《经济的黑色大陆》一文，将物流比作“一块未开垦的处女地”，强调应高度重视流通和流通过程中的物流管理。虽然德鲁克泛指的是流通，但由于流通领域中物流活动的模糊性特别突出，是流通领域中人们认识不清的领域，所以“黑色大陆”学说主要是针对物流而言的。

“黑色大陆”主要是指人们尚未认识或尚不了解的领域。如果理论研究和实践探索照亮了这片“黑色大陆”，则摆在人们面前的可能是一片不毛之地，也可能是遍地的宝藏。“黑色大陆”学说是20世纪经济学界存在的愚昧认识的一种批驳和反对，指出在市场经济繁荣和发达的情况下，科学技术和经济发展都是没有止境的。它也是对物流本身的正确评价，即这个领域中未知的东西还有很多，理论与实践皆不成熟。

（五）“竞争优势”学说

美国哈佛大学商学院教授迈克尔·波特提出的“竞争优势”学说对物流创造企业竞争优势做出了最权威的解释。美国学者马丁·克里斯托弗在《物流竞争》一书中进一步深化了波特的“竞争优势”学说，提出“有效的物流管理是在竞争中取得优势的主要原因”，企业可通过降低成本和增强服务获得竞争优势。

物流中的竞争战略优势是指物流系统能够在战略上形成的优于竞争者的形势、地位和条件。随着顾客对物流系统的要求越来越高，企业争相运用先进技术提高自身服务水平，期望通过更好地满足顾客需求成为具有优势的企业。对于物流企业来说，研究物流竞争战略优势的关键是在物流系统成功的关键因素上形成差异优势或相对优势，这是取得物流战略优势最经济有效的方式，可以取得事半功倍的效果，当然也要注意挖掘潜在优势、关注未来优势的建立。

二、物流管理

我国国家标准《物流术语》（GB/T 18354—2021）将“物流管理”（logistics management）定义为“为达到既定的目标，从物流全过程出发，对相关物流活动进行的计划、组织、协调与控制”。在社会再生产过程中，需要根据物质资料、实体流动的规律，运用管理的基本原理和科学方法对物流活动进行控制和监督，使各项物流活动的协调与配合达到最佳状态，以降低物流成本，提高物流效率和经济效益。现代物流管理是建立在系统论、信息论和控制论的基础上的。物流管理具有以实现客户满意为第一目标、以企业整体最优为目的、以信息为中心、重效率更重效果等特点。

（一）物流管理的基本内容

1. 物流作业管理

物流作业管理是指对物流活动或功能要素的管理，主要包括运输与配送管理、仓储与

物料管理、包装管理、装卸搬运管理、流通加工管理、物流信息管理等。

2. 物流战略管理

物流战略管理(logistics strategy management)是指“通过物流战略设计、战略实施、战略评价与控制等环节,调节物流资源、组织结构等最终实现物流系统宗旨和战略目标的一系列动态过程的总和”(GB/T 18354—2021),其核心问题是使企业的物流活动与环境相适应,以实现物流的长期、可持续发展。

3. 物流成本管理

物流成本(logistics cost)是指物流活动中所消耗的物化劳动和活劳动的货币表现。物流成本管理(logistics cost control)是指“对物流活动发生的相关成本进行计划、组织、协调与控制”(GB/T 18354—2021)。物流成本管理的主要内容包括物流成本核算、物流成本预测、物流成本计划、物流成本决策、物流成本分析、物流成本控制等。

4. 物流服务管理

物流服务是为满足客户物流需求所实施的一系列物流活动过程及其产生的结果。物流服务管理的实质是物流企业或企业的物流部门从处理客户订货开始直至将商品送交客户的过程中,为满足客户的要求,有效地完成商品供应、减轻客户的物流作业负荷所开展的全部管理活动。

5. 物流组织管理

物流组织是指专门从事物流经营和管理活动的组织机构,既包括企业内部的物流管理和运作部门、企业间的物流联盟组织,也包括从事物流及其中介服务的部门、企业以及政府物流管理机构。

6. 供应链管理

供应链管理(supply chain management)是指从供应链整体目标出发,对供应链中采购、生产、销售各环节的商流、物流、信息流及资金流进行统一计划、组织、协调、控制的活动和过程。其实质是用系统的观点通过对供应链中的物流、信息流和资金流进行设计、规划、控制与优化寻求建立供、产、销企业以及客户间的战略合作伙伴关系,最大程度地减少损耗与浪费、实现供应链整体效率的最优化并保证供应链成员获得相应的绩效和利益、满足客户需求的整个管理过程。

(二) 实施物流管理的目标

实施物流管理的目标是在尽可能低的总成本条件下实现既定的客户服务水平,即寻求服务优势和成本优势的一种动态平衡并由此创造企业在竞争中的战略优势。根据这个目标,物流管理要解决的基本问题,简单地说,就是把合适的产品以合适的数量、合适的价格在合适的时间、合适的地点提供给客户。

现代物流通常被认为由运输、仓储、包装、装卸、流通加工、配送和信息处理诸环节所构成,各环节都有各自的功能、利益和观念。物流管理强调运用系统方法解决问题,即利用现代管理方法和现代技术使各个环节共享总体信息,把所有环节视为一个一体化系统

进行组织和管理，使系统能够在尽可能低的总成本条件下提供有竞争优势的客户服务。系统方法认为，系统的效益并不是各个局部环节效益的简单相加；对于某一个方面出现的问题，要对全部的影响因素进行分析和评价。从这一思想出发，物流系统并不是简单地追求各个环节的成本最低，而是强调总成本分析，以达到保证总成本最低的同时实现既定客户服务水平的目的。

（三）物流管理的发展过程

物流管理的发展经历了配送管理、现代意义上的物流管理和供应链管理三个阶段。

1. 配送管理

物流管理起源于第二次世界大战中军队输送物资装备所发展出来的储运模式和技术，这些技术在二战后被广泛应用于工业界，极大地提高了企业的运作效率，为企业赢得了更多客户。当时的物流管理主要针对企业的配送业务，即研究在成品生产出来后如何快速而高效地通过配送中心把产品送给客户并尽可能维持最低的库存量。由此，现在的美国物流管理协会在那时称为美国实物配送管理协会，而加拿大供应链与物流管理协会在那时则称为加拿大实物配送管理协会。在这个初级阶段，物流管理只是在既定数量的成品生产出来后，被动地迎合客户需求，将产品运到客户指定的地点并在运输的过程中实现资源配置的最优化，合理设置各配送中心的库存量。准确地说，在这个阶段，物流管理并未真正地出现，只有运输管理、仓储管理和库存管理。物流经理的职位在当时也不存在，只有运输经理或仓库经理。

2. 现代意义上的物流管理

现代意义上的物流管理出现在 20 世纪 80 年代。人们发现利用跨职能的流程管理方式观察、分析和解决企业经营中的问题非常有效。通过分析物料从原材料运到工厂，流经生产线上的各个工作站，产出成品，再运送到配送中心，最后交付给客户的整个流通过程，企业可以消除很多看似高效率实际上降低整体效率的局部优化行为。因此，横向的物流管理可以综合管理每一个流程上的不同职能，以取得整体协同的最优化。

在这个阶段，物流管理的范围扩展到除运输外的需求预测、采购、生产计划、存货管理、配送与客户服务等，从而系统化管理企业运作，达到整体效益的最大化。相应地，美国实物配送管理协会在 20 世纪 80 年代中期改名为美国物流管理协会，而加拿大实物配送管理协会则在 1992 年改名为加拿大物流管理协会。

3. 供应链管理

20 世纪 90 年代以来，随着全球经济一体化的浪潮不断推进，资本流动国际化、跨国界生产和流通、在消费地生产和组装产品形成一种新动向，全球采购、全球生产、全球销售趋势逐渐形成。越来越多的跨国公司将生产、流通和销售等多种业务外包给合作伙伴，自己只承担自己最擅长、最为专业的业务。跨国公司在全球范围内寻求合作伙伴，在众多的选择对象中择优，结成广泛的生产、流通、销售网链，形成了供应链管理运作。因此，供应链管理从整体的观点出发，寻求建立供、产、销企业间的战略伙伴关系，最大程度地减少消耗与浪费，实现供应链整体效率的最优化。

（四）物流管理的原则

1. 总体原则

在总体上，应坚持物流合理化原则，就是在兼顾成本与服务的前提下对物流系统的构成要素进行调整、改进，实现物流系统的整体优化。

2. 宏观原则

在宏观上，除了要完善支撑要素建设，还需要政府和有关专业组织的规划和指导。

3. 微观原则

在微观上，除了要实现供应链整体管理最优，还要实现服务的专业化和增值化。现代物流管理的永恒主题是在努力削减物流成本的基础上提升物流增值性服务。

4. 服务原则

服务原则具体表现为 7R 原则，即合适的质量（right quality）、合适的数量（right quantity）、合适的时间（right time）、合适的地点（right place）、优良的印象（right impression）、适当的价格（right price）和合适的商品（right commodity）。

第三节 现代物流与经济发展

一、现代物流活动的属性

物流活动具有双重属性，即它既是增值性经济活动，又是增加成本和环境负担的经济活动。对物流活动双重属性的认识是认识现代物流管理的一个基本要点。现代物流管理的任务是在尽量降低物流成本、减轻物流活动造成的环境负担的基础上，使物流活动增值。

（一）物流活动是增值性经济活动

物流活动的增值性体现在物流活动创造的时间价值、空间价值和附加价值上。

1. 时间价值

物质资料从供给者到需求者之间有一段时间差，由于改变这一时间差而创造的价值就是物流活动创造的时间价值。通过物流活动创造时间价值的形式有三种：① 缩短物流时间。缩短物流时间有助于减少物流损失、降低物流消耗、提高资金周转率、节约资金等。② 弥补时间差。在经济社会中，需求与供给普遍存在时间差，如粮食生产有明显的季节性和周期性，往往集中供给，而人们对粮食的消费（需求）是常年不间断的，因而供给与需求之间存在时间差。物流管理通过仓储，可有效弥补这种时间差，进而创造物品的时间价值。③ 延长时间。在某些具体物流活动中，存在人为延长物流时间以创造时间价值的情况，如定制化生产中最典型的管理思想——延迟制造，即只在客户需要的时候生产，有意识地延长物流时间并降低储运成本，从而达到创造时间价值的目的。

2. 空间价值

物质资料从供给者到需求者之间存在空间差异，由于改变这一空间的差异而创造的价值就是物流活动创造的空间价值。通过物流活动创造空间价值的形式有三种：① 从集中生产场所到分散需求场所创造的价值。现代化大生产往往通过集中化大生产提高生产效率、降低成本，在一个小范围集中生产的产品可以满足大面积地区的需求，通过物流将产品从集中生产的低价位区转移到分散于各地的高价位区，物流的空间价值得到实现。② 从分散生产场所到集中需求场所创造的价值。例如，粮食是在广大地区上分散生产出来的，而一个大城市对粮食的需求则非常集中，物流由此创造了空间价值。③ 从甲地生产流入乙地满足需求创造的空间价值。现代人每天消费的物品几乎都是在相距一定距离甚至很远的地方生产的，这样复杂的供给和需求的空间差异是通过物流得以弥补的，物流因此创造空间价值。

3. 附加价值

现代物流企业的一个重要特点就是根据自身优势从事一定的补充性加工活动，这种活动必然形成劳动对象的附加价值。例如，在商品流通中为方便运输而进行包装，在商品进入商店之前按客户要求要求进行分割、换装、拆零等操作，均形成了商品的附加价值。

（二）物流活动是增加成本和环境负担的经济活动

无论是在国民经济领域还是在企业经济领域，物流都是构成成本的主要因素。即使是在发达国家，物流成本在总成本中仍然占有相当大的比重。

物流活动对环境具有比较大的负面影响，这种影响会随着物流活动数量的增加而增大、随着物流合理化水平的提高而减小。

二、商流与物流

商流是社会物资实体由供给者向需求者转移时发生的流动，主要表现为物资与其等价物的交换运动和物资所有权的转移运动。具体的商流活动包括买卖交易活动和商情信息活动。商流活动可以创造物资的所有权效用。

（一）商流的特点与商流活动的内容

商流的特点包括：突出流通，即把商流看成流通的一部分；突出与物流活动的伴随关系；突出商流的功能——创造物资的所有权效用。

商流活动的内容包括：交易前收集商品信息，展开市场调查；按照市场调查的结果，对商品的生产计划、数量、质量、销售渠道等因素进行调整；买卖双方通过谈判达成交易；履行交易。

（二）商流与物流的联系和区别

商流和物流是商品流通过程的两个方面，两者既相互联系又有所区别，既相互结合又相互分离。

1. 商流与物流的联系

（1）商流与物流的统一。商流与物流都属于流通领域，是商品流通的两种不同形式，

在功能上互为补充。通常是先发生商流，后发生物流，在商流完成以后才进入物流环节。

商流是物流的前提。没有商品所有权的转移，即买卖活动的发生，实物的空间位移则无从谈起，实物运动方向与商品交易方向具有一致性是普遍规律。

物流是商流的保障。如果不具备物流条件或实物运动过程受阻，商品不能到达购买者手中，商流则失去了保障。

(2) 商流与物流的分离。商流与物流分离最根本的原因是商流运动的基础(资金)与物流运动的实体(物资)具有相对独立性。物资的运动是通过资金的运动来实现的，也就是说，资金的分配是物资运动的前提。但是，正是由于物资受到实物形态的限制，其运动渠道、运动形式与资金运动大不相同。例如，资金的运动是通过财政、信贷、价格、工资等形式实现的，而物资运动则是通过空间位移实现的。资金的转移可以通过邮局汇款、银行转账瞬间完成，而物资要完成空间位移则必须经过运输、储存等一系列漫长的过程。

在实际的流通活动中，既存在只有物流、没有商流的情形，如搬家、自有物品的保管等，又存在只有商流、没有物流的特殊现象，如房屋、建筑物等的交易(其中，商品虽然发生了所有权转移，但并不发生位置上的转移)。因此，商流和物流不一定同时发生。

商流、物流都是从供给者到需求者的流动，具有相同的出发点和终点。商流要靠物流来实现，商流和物流又要靠信息流的支撑和同步运转(资金流随商流和物流的运转而运转)。商流是标的物，物流是手段，信息流是知识和行情的传递载体，资金流是一个过程的终结点。

2. 商流与物流的区别

(1) 流动的实体不同。物流是物资的物质实体的流动，商流是物资的社会实体的流动。

(2) 功能不同。物流创造物资的空间价值(效用)、时间价值(效用)、附加价值(效用)，而商流创造物资的所有权效用。

(3) 发生的先后顺序和路径不同。一般来说，先有商流，后有物流。商流是物流的上游，没有上游就没有下游，要靠商流带动物流。如果没有物流，商流就无从实现，商流越兴旺，则物流越发达。在特殊情况下，没有物流的商流和没有商流的物流都是有可能存在的。

三、现代物流对经济发展的作用

物流是整个社会经济的重要组成部分，物流业作为经济发展的重要产业和新的经济增长点，与经济社会的发展关系密切。随着我国市场经济的发展，物流对国民经济运行和企业运营的促进作用越来越大。

(一) 物流对国民经济运行的作用

1. 联结社会生产各部分

物流是国民经济的“动脉”，它联结着社会生产各个部分，使之成为一个有机整体。国民经济是由众多的产业、部门、企业组成的，这些产业、部门、企业分布在不同的地区、城市或乡村，属于不同的所有者，它们彼此供应其产品用于满足各方的生产性消费和人们的生活性消费，既互相依赖又互相竞争，形成了错综复杂的关系。物流是维系这一复杂关系的纽带，可满足众多产业、部门、企业的需求，使国民经济得以良性运行。

2. 保证社会再生产不间断

物流是社会再生产不间断、不断创造社会物质财富的前提条件。社会生产的重要特点是连续性，这是人类社会得以发展的重要保障。一个社会不能停止消费，同样不能停止生产，而连续不断的再生产是以获得必要的物质资料并使之与劳动力结合为前提的。一个企业要不间断地进行生产，一方面必须按照生产需要的数量、质量、品种、规格和时间不间断地供给原料、材料、燃料和工具、设备等物质资料；另一方面，必须及时将产品销售出去。也就是说，必须保证物质资料不间断地流入生产企业且经过一定的加工后不间断地流出生产企业。同时，在生产企业内部，各种物质资料需要在各个生产场所和工序间相继传送，经过一步步深加工后成为价值更高、使用价值更大的新产品。厂内物流和厂外物流如果出现故障，生产过程必然受到影响，甚至导致生产停滞。

3. 改善国民经济的运行效率，提高社会经济效益

物流产业的发展可以从整体上改善国民经济的运行效率，直接提高全社会的经济效益。合理的物流能够节约大量的物质资料；消除迂回、相向、过远等不合理运输，节约运力；减少库存、加速周转，更充分地发挥现有物资的效用。此外，物流在装卸、加工、包装等方面也具有提高社会经济效益的作用。

4. 制约商品生产的发展

物流对经济发展的规模、产业结构的变化以及经济发展的速度具有一定的制约作用。商品生产的发展要求生产社会化、专业化和规范化，但是，没有一定的物流发展，这些要求是难以实现的。一方面，流通规模必须与市场发展的规模相适应，而流通规模的大小在很大程度上取决于物流的能力；另一方面，物流技术的发展从根本上改变了产品的生产和消费条件，为经济的发展创造了重要的前提。而且，随着现代科学技术的发展，物流对生产发展的这种制约作用越发明显。

5. 实现商品的价值和使用价值

物流是保证商流顺畅，实现商品的价值和使用价值的物质基础。在商品流通中，物流是伴随着商流产生的，但它又是商流的物质内容和物质基础。商流的目的在于转变商品的所有权（包括支配权和使用权），而物流才是商品交换过程所要解决的社会物质变换过程的具体体现。没有物流过程，就无法完成商品的流通过程，包含在商品中的价值和使用价值就不能得到充分实现。

（二）物流在企业运营中的作用

1. 和制造系统协调运作，优化供应链

物流改变了市场经济中传统的企业管理模式，发挥了重要作用。从传统的观点看，物流对制造企业的生产具有一种支持作用，被视为辅助性功能部门。而现代企业的生产方式发生了重大转变，即从大批量生产转向精细的准时化生产，这时的物流，包括采购与供应，也需要跟着转变运作方式，实行准时供应和准时采购等。另外，用户需求的瞬时化要求企业以最快的速度把产品送到用户的手中，以提高企业快速响应市场的能力。这一切要求企业的物流系统具有协调系统运作的功能，提高供应链的敏捷性和适应性。因此，现代物流

管理的作用不再是传统的保证生产过程的连续性，而是在供应链管理中做到：创造用户价值，降低用户成本；协调制造活动，提高企业的敏捷性；提高用户服务，塑造企业形象；提供信息反馈，协调供需矛盾。

2. 促进企业持续健康发展

首先，物流产业发展在促进制造业降低产品成本、提高经济效益的同时，调整传统的“大而全、小而全”的经营组织形式，有助于制造企业提高核心竞争能力。其次，物流产业的发展能够促进新型商业企业和业态形式的发展。传统的批发企业和储运企业近年来都在尝试向物流服务领域延伸。在零售企业中，大型连锁商业企业内部的物流配送工作和为中小连锁企业提供服务的物流配送中心同样发展得十分迅速。再次，物流产业能够促进运输服务方式的创新和传统运输企业管理手段和技术水平的提高。最后，物流产业发展能带动和促进许多相关领域（如物流设备制造、电子商务等）的发展。

3. 国际物流是企业开展国际化经营的保证和支持

跨国公司正在由各国子公司独立经营的阶段向围绕公司总部战略、协同经营一体化的方向发展，这就对国际物流提出了更高的要求。高效的国际物流可以为企业开展国际化经营提供保证和支持。

第四节 现代物流的发展趋势

世界各地、各个国家的物流发展水平参差不齐、千差万别。例如，美国、日本、德国这三个国家的物流行业较为先进，具有一定的代表性，但各有特点且侧重点不同：美国比较重视物流理论，侧重于消费者；日本比较注重实际，重点放在物流成本和企业物流管理上；德国更重视物流的综合性和系统性，强调整体优化和企业物流整合。从整体上来看，现代物流呈现出以下八大发展趋势。

一、物流进入全球化发展时代

从 20 世纪 80 年代掀起跨国经营和产品本地化生产浪潮，至 20 世纪 90 年代形成经济全球化大潮，伴随而来的是物流全球化。物流全球化包含两个方面的含义：一方面，经济全球化使世界越来越成为一个整体，大型公司特别是跨国公司日益从全球的角度构建生产和营销网络，原材料、零部件采购和产品销售的全球化相应地带来了物流活动的全球化。另一方面，现代物流业正在全球范围内加速集中并通过整合国际资源形成巨大的物流竞争力。

没有顺畅的国际物流，国际贸易难以扩大，跨国生产和全球采购难以实现；反过来，国际化大生产、国际资本大流动、国际贸易大发展、全球经济一体化日益发展的新经济格局迫切需要国际物流走向全球化经营。近年来，跨国物流企业，如美国的联邦快递、丹麦的马士基、日本的通运和佐川急便、德国的西门子等都在角逐世界物流市场，它们与各自供应链中的生产企业结伴进入各国物流领域。这些大型跨国物流企业由原来的雄踞国际

海、陆、空运输市场转为深入参与各国物流基础设施和物流枢纽的建设，一步步地完善了跨国物流网络框架和主干线与支线的衔接，使国际物流网实现了彻底的贯通。借助经济全球化的大好良机，它们通过融资、贷款、援助、合资、合作等形式把游资投入世界各地最关键的物流环节，如港口、码头、公路、物流园区、集装箱终端，巩固了自身的投资主体地位，确保了国际物流的畅通无阻，从而进一步拓宽国际物流通道、促进全球物流的大循环，把现代物流推向全球化发展的新时代。

二、第三方物流日益成为物流服务的主导方式

从欧美地区的情况来看，生产加工企业不再自主建设仓库，而是寻找其他配送中心为自己服务，第三方物流已经成为一种趋势。第三方物流的作用从单纯的降低客户物流成本转变为多方面提升客户价值，即从提供运输、仓储等功能性服务向提供咨询、信息和管理服务延伸，致力于为客户提供一体化解决方案，与客户结成双赢的战略合作伙伴关系。客户可以选择功能性物流服务商，也可以通过第三方物流服务商整合功能性服务商。

三、物流向更高阶段发展

随着经济的发展和企业在激烈的市场竞争中的群体优势化，物流的作用日益显得单一和不足。物流必须与生产、采购、销售以及信息相结合，形成整体优势，才能适应新的竞争环境。企业只有在发挥核心竞争力的同时与自己的上游企业和下游企业结成联盟，参加由优秀的生产者、原材料供应者、产品批发商、零售商、物流企业乃至相关的金融、保险、信息、咨询等企业组成的同盟体，才能维持生存和发展。由于逐渐由单个企业与单个企业之间的竞争转向了企业群体与企业群体之间的竞争，物流越发显得乏力，只有供应链才能满足这种竞争的需要，所以作为一种重要的发展趋势，物流渐渐地被涵盖在供应链管理之中，或者说物流向更高的阶段发展了。当然，这并不等于供应链取代了物流的地位和作用，更不能理解为物流不再重要。供应链的有效实施需要具备一定的条件，如供应链成员企业的诚信度和合作精神，这是最基本的。

四、物流的内涵向外延伸

物流是一门新兴的学科，只有不到一百年的历史，所以物流的内涵一直随着经济的发展、科技的进步、消费者的需要等外在因素的变化而不断地调整和完善。起初，物流主要指的是产品离开生产线以后的包装、运输、装卸、搬运、保管、流通加工以及信息传递，主要服务于企业的产品销售活动。后来，物流的范围扩大到原材料采购和生产领域，侧重于加强企业服务和企业竞争力。之后，物流概念由 physical distribution 转为 logistics、订货处理、退货物流等内容的同时，其重点转为对物流配送和物流活动的策划与管理，物流的地位也提升至企业经营管理和企业经营战略的高度。近年来，物流的内涵进一步向外延伸，与通关、商检相联系，与商流、资金流、信息流捆绑在一起，被纳入生产、流通与整个经济领域。企业不仅把物流看作降低成本、提高服务水平、加强企业竞争力的有效工具，还把物流业提升到新的经济增长点、经济发展的支柱和关键产业的高度。

五、物流转向消费者

在新经济时代,因社会商品极大丰富,买方市场矛盾突出,生产者、供应者、服务者都从传统的以“自我”为中心转为以“消费者”为中心。过去主要取决于市场情况的商品价格转而由消费者支配,因此生产者首先要调查消费者能承受或期望的价格水平,然后考虑分给分销商、物流企业的利润,最后决定如何制定商品的出厂价格,由此激化卖方企业之间的竞争。同时,物流服务随着生产企业的转变而转变,由过去的服务于生产转向现在的服务于消费者。为居民提供搬家服务的搬家公司,为居民邮寄小件包裹、代送礼品的快递公司,为长期出差者保管家具和贵重物品的仓库等是物流企业转向最终消费者的例证。再如,为了满足消费者对牛奶、肉蛋、海产品、蔬菜、水果等冷藏、冷冻产品的需要,运输企业增加了冷藏运输车辆、仓库企业大量增建冷冻仓库,形成一贯制冷链物流运营机制。

六、物流注重社会效益

在环境污染问题越来越严峻、环境保护越来越受重视的现代社会,物流企业必须重视社会效益,遵守环保相关法规,减少卡车噪声、废气公害等污染,倡导“绿色物流”。具体措施有:限制卡车运输,鼓励铁路运输;要求卡车在繁华市区装卸货物时关闭发动机,减少废气排放量;电视机、电冰箱等大件废旧家用电器由生产企业负责回收和再利用。

七、物流趋于现代化

电子数据交换系统(electronic data interchange, EDI)、事务处理系统(transaction processing system, TPS)、管理信息系统(management information system, MIS)、决策支持系统(decision support system, DSS)、销售时点系统(point of sale, POS)、地理信息系统(geographic information system, GIS)、全球定位系统(global positioning system, GPS)、智能交通系统(intelligent transportation system, ITS)等信息处理技术和条形码技术、射频标识技术在物流中的广泛运用大大增强了运输、仓储、装卸、搬运、包装、流通加工、配送等物流环节的功能,使物流与商流、资金流、信息流融为一体,提升了生产、流通和消费的综合效益,实现了物流的跨越式发展。除了智能化交通运输,无人搬运小车、机器人堆码、无人操作叉车、自动分类分拣系统、无纸化办公系统等现代物流技术大大提高了物流的机械化、自动化和智能化水平。同时,信息化、电子化、模块化、仿真等技术在物流中的应用使利用虚拟仓库、虚拟银行的供应链管理如虎添翼,使流通的方式和条件发生了改变,从而带来了流通生产力的重大革命,使物流与物流管理趋于现代化。

八、物流趋于合理化

近年来,西方工业发达国家利用先进技术改造流通领域并根据现代化大生产发展的要求在个别企业、行业内推动物流合理化,致力于整个社会的物流合理化,主要表现在如下几个方面。

1. 物流设施合理化

物流设施应设置在工业生产较发达的城市或铁路、水路、公路等交通枢纽和货物中转集散地，有利于物流渠道畅通、加速货物流转。

2. 商品流向合理化

物流企业应秉持及时、准确、高效率、低费用的原则把商品运达消费地或用户，同时重视时间管理，合理使用车辆，防止迂回、相向运输，降低流通过费用。

3. 包装规格化、系列化

物流企业以运输工具为基础，利用分割系列的办法，建立了运输—包装系统的标准规格，扭转了过去只根据生产系统确定包装尺寸的状况，确定了国际通用的物流基础模数尺寸以及与集装模数尺寸的配合关系，从而运用同一基础模数将陆、水、空物流统一。

4. 运输网络化

为了使物流渠道畅通、适应市场竞争的需要，各物流企业和专业运输公司应合理设置网点，使运输网络化。例如，在商业批发环节，有的大型批发商店设有物流中心，与之配套地设有配送中心。这些运输公司由于运输网点遍布全国各地，与铁路、港口、航空衔接，因而形成了一线相连、长短途结合、点面结合的全国商品综合运输体系，使商品运输合理化、网络化。

5. 物流机构和环节合理化

物流机构的设置可根据生产力布局、流通分工的要求采取多种形式。例如，在产地和销地建立以储存产品为主的物流中心。

不同商品的物流环节有所不同。例如，服装从工厂到物流中心，再到配送中心，是将大包装改为小包装后运送到零售商店，最后到消费者手中；新鲜商品是从产地或批发商场到零售商店，再到消费者手中。



本章小结



思考题

1. 什么是物流？什么是物流管理？
2. 简述物流的基本功能。
3. 简述现代物流和传统物流的区别。
4. 简述现代物流经济活动的属性。
5. 简要分析国内物流产业的发展情况。

案例分析

京东物流：基于区块链的可信单据签收平台（链上签）



问题讨论：

1. 京东物流是如何实现“体验为本、效率制胜”的核心发展战略的？
2. 京东物流链上签产品是如何运作的？
3. 京东物流对我国物流企业有何启示？

实训项目

调查与访问一家物流公司。

1. 实训目标

- (1) 使学生结合实际加深对物流管理的感性认识和理解。
- (2) 初步培养学生认知和自觉养成现代物流管理者素质的能力。

2. 实训内容和要求

(1) 由学生自愿组成小组，每组 6~8 人。利用课余时间，选择一家中小型物流企业进行调查与访问。

(2) 在调查与访问之前，每个小组需要根据课程所学知识经过讨论制定调查访问提纲，包括调研的主要问题和具体安排，具体问题可以参考下列几点。

- ① 该物流企业管理的构成情况。
- ② 重点访问物流经理，了解其职位、工作职能、胜任该职位所需要的物流管理知识及技能以及所用的物流管理方法等情况。
- ③ 物流管理对象及范围。
- ④ 该物流企业所处的市场环境。
- ⑤ 该企业中有哪些你感兴趣的物流管理问题？请做简要分析。

3. 实训成果检查

- (1) 每人写一份简要的调查访问报告。
- (2) 调查访问结束后，组织一次课堂交流与讨论。
- (3) 以小组为单位，分别对组长和每个成员在调研与讨论中的表现进行评估和打分。
- (4) 由任课教师根据成员的调研报告与在讨论中的表现分别评估和打分。
- (5) 将上述诸项评估得分总和作为本次实训成绩。