



运输经济 与物流评论

第一辑 (Volume 1)



中国经济出版社
CHINA ECONOMIC PUBLISHING HOUSE



运输经济 与物流评论

第一辑 (Volume 1)



中国经济出版社
CHINA ECONOMIC PUBLISHING HOUSE

北京

图书在版编目 (CIP) 数据

运输经济与物流评论·第一辑/北京交通大学经济管理学院主办

北京: 中国经济出版社, 2010. 7

ISBN 978 - 7 - 5017 - 9834 - 6

I. ①运… II. ①北… III. ①运输经济—文集②物流—文集 IV. ①F50 - 53②F252 - 53

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2010) 第 038062 号

组稿编辑 赵静宜

责任编辑 吴航斌 赵静宜

责任印制 张江虹

封面设计 华子图文设计公司

出版发行 中国经济出版社

印刷者 北京金华印刷有限公司

经销者 各地新华书店

开 本 787mm × 1092mm 1/16

印 张 12.5

字 数 240 千字

版 次 2010 年 7 月第 1 版

印 次 2010 年 7 月第 1 次

书 号 ISBN 978 - 7 - 5017 - 9834 - 6/F · 8292

定 价 35.00 元

中国经济出版社 网址 www.economyph.com 社址 北京市西城区百万庄北街 3 号 邮编 100037

本版图书如存在印装质量问题, 请与本社发行中心联系调换 (联系电话: 010 - 68319116)

版权所有 盗版必究 (举报电话: 010 - 68359418 010 - 68319282)

国家版权局反盗版举报中心 (举报电话: 12390)

服务热线: 010 - 68344225 88386794

刊 名:运输经济与物流评论

顾 问:徐寿波 荣朝和

主 编:刘延平

执行主编:欧国立 叶 龙

学术委员会(按拼音排序):

丁俊发 中国物资采购联合会

黄 民 国家发展和改革委员会

黄有方 上海海事大学

何明珂 北京工商大学

胡平贤 交通部水运科学研究院

林仲洪 铁道部经济规划研究院

刘秉镰 南开大学

刘小明 北京市交通委员会

刘延平 北京交通大学

鞠颂东 北京交通大学

麦启宁 香港大学

欧国立 北京交通大学

荣朝和 北京交通大学

汝宜红 北京交通大学

王庆云 国家发展和改革委员会

王建伟 长安大学

徐寿波 北京交通大学

许立达 Old dominion University

于 立 天津财经大学

叶 龙 北京交通大学

周 伟 交通运输部公路科学研究院

赵 坚 北京交通大学

主办单位:北京交通大学经济管理学院

大物流概念和理论·····	徐寿波 (1)
经济学视角的交通规划解读·····	荣朝和 (14)
The Operational and Price Planning for Time-Definite	
Less-than-Truckload Freight Services ·····	Cheng Chang Lin (28)
运输链是供应链管理的基本要素·····	王庆云 崔 鹏 (45)
三维(FSO)综合交通运输理论阐释·····	欧国立 (56)
综合运输体系重释及其规划设计思路另构·····	管楚度 丁琪琳 (70)
关于城市交通和建设“公交城市”的若干思考 ·····	刘小明 (88)
对出租车市场的经济学解释——以深圳为例·····	韩 彪 (99)
城市交通系统脆弱性分析与评价指标体系构建·····	刘秉镰 胡玉莹 (119)
Operational Issues for Improving the Productivity	
in Container Terminals ·····	Kap Hwan Kim (132)
中国物流业的经济学思考·····	丁俊发 (160)
日本における物流の進化と課題 ·····	[日] 高桥辉男 (168)
论公路建设市场化理论对公路代建制的影响·····	周国光 (185)

CONTENTS

Vol. 1 July, 2010

The Concept and Theory of Material Flow	<i>Xu Shoubo</i> (1)
Interpretation of Transportation Planning: An Economic Perspective	<i>Rong Chaohe</i> (14)
The Operational and Price Planning for Time-Definite Less-than-Truckload Freight Services	<i>Cheng Chang Lin</i> (28)
Transport Chain Is the Basic Element of Supply Chain Management	<i>Wang Qingyun Cui Peng</i> (45)
Theoretical Interpretation of the Transport Based on Three Dimensions(FSO)	<i>Ou Guoli</i> (56)
Re-explanationof Integrated Transport System and Re-construction of Its Planning Thought	<i>Guan Chudu Ding Qilin</i> (70)
Thinking of Urban Transport and Building Intensive Transport Metropolis	<i>Liu Xiaoming</i> (88)
An Economic Explanation for the Taxi Market; with Shenzhen as An Example	<i>Han Biao</i> (99)
An Analysis of Urban Traffic System Vulnerability and the Construction of Related Evaluation Indicator System	<i>Liu Binglian Hu Yuying</i> (119)
Operational Issues for Improving the Productivity in Container Terminals	<i>Kap Hwan Kim</i> (132)
An Overall Consideration of China's Logistics Industry from the Economical View	<i>Ding Junfa</i> (160)
The Evolution of the Logistics Industry in Japan and Related Issues in Future	<i>Teruo Takahashi</i> (168)
On the Influence of the Theory of Marketization of Highway Construction to Highway Agent System	<i>Zhou Guoguang</i> (185)

大物流概念和理论

徐寿波*

【摘要】本文首次提出了新的物流概念和理论——“大物流论”的七个主要理论：“物的流动论”、“综合物流论”、“物流要素论”、“物流性质论”、“物流科技论”、“物流工程论”和“物流产业论”。文章指出,物流是宏观物品的流动和微观物质的流动的总称,它是无目的行为和包括管理行为在内的所有有目的行为;物流是综合现象,不仅是经济现象,也是社会现象和自然现象,不仅有经济物流,也有社会物流和自然物流,经济物流是综合物流的核心,社会物流和自然物流是综合物流的基础;无论自然界、社会界和经济界物流都是由物质(Material)、流动(Flow)、主体(Owner)、地域(Region)和时间(Time)五个基本要素组成,五要素中物质是核心要素;物流性质有固有和非固有,物流固有性质有五个:物质性M、流动性F、主体性O、地域性R和时间性T,物流非固有性质也有五个:主体性P、服务性S、管理性M、技术性T和经济性E;物流科学技术是综合性很强的科学技术领域,涉及自然科学、工程技术科学和人文社会科学等各个学科;物流工程是由物流六要素或物流六力组成的综合体,把物流硬科学技术和物流软科学技术,最有效地应用于国民经济,根本目的是造福人类;物流不仅是一个产业,也是一个支柱产业,更是一个支柱产业群。本文提出了在全球供应链环境下未来企业集成的一些看法。

【关键词】企业集成系统 全球供应链 大物流论 物的流动论 综合物流论 物流要素论 物流性质论 物流科技论 物流工程论 物流产业论

一、前言

自从1985年提出物流新概念以后(Hou et al. 2007; Xu 1985, 1988, 2006),近几

* 徐寿波,北京交通大学经济管理学院教授,博士生导师,中国工程院院士。曾任国家能源委员会顾问,国务院能源办研究咨询组组长,中国技术经济研究会首届总干事长,社科院技术经济研究所首任负责人、研究生院技术经济系(现数量经济与技术经济系前身)首任系主任,国家计委技术经济研究所所长,中国物流研究会首届副会长。

年来,对物流科学理论问题进行了专门研究。物流概念和理论已经在国内外学术界获得广泛认可(Ding 2004; Swanson 2008)。

大家知道,马克思从研究商品和商品流通开始,着重从价值形态研究了资本的生产过程,资本的流通过程和资本主义生产的总过程,最后完成了巨大原创性成果《资本论》(Marx 1952)。为此,认为,从研究商品开始,着重从实物形态来研究考察整个国民经济的生产、流通和消费过程,应该是“大物流论”研究的重要任务。图1是大物流论七个基本理论及其相互关系。

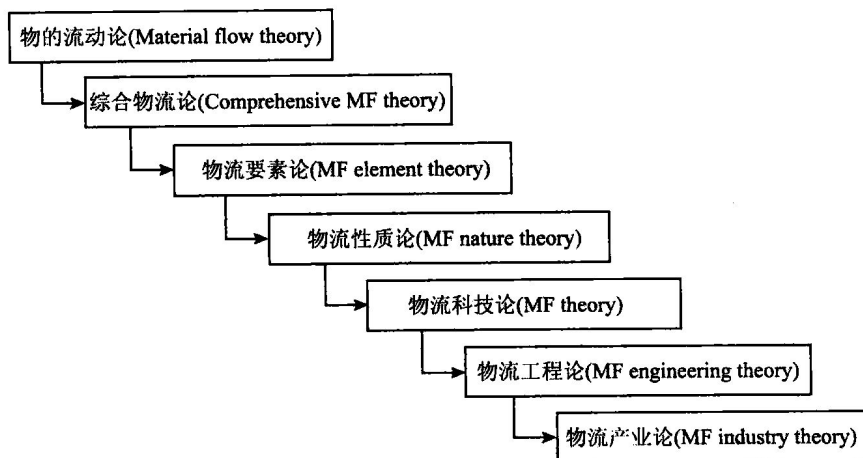


图1 大物流论七个基本理论及其相应关系图

下面分别说明“大物流论”的七个主要理论：一是根据物流科学概念研究提出的“物的流动论”；二是根据物流客观事物现象研究提出的“综合物流论”；三是根据物流组成要素研究提出的“物流要素论”；四是根据物流性质研究提出的“物流性质论”；五是根据物流科学技术体系研究提出的“物流科技论”；六是根据物流工程研究提出的“物流工程论”；七是根据物流产业发展研究提出的“物流产业论”。

二、物的流动论

“物的流动论”(Xu 2002a, b, 2003a, b, 2004, 2005a, b, 2006, 2007)发现和揭示物流的科学内涵,是“大物流论”的基础和源泉。表1是中国物流概念与日本、西方物流概念的比较。

表1 中国物流概念与日本、西方物流概念的比较

国 别	中 国	日 本	美 国	美 国
物流概念 (英文名词)	物流 MF (Material Flow)	商品流通(物流) PD	商品实体配送 PD (Physical Distribution)	军事物资、人员和 装备调动
最早出现时间	1985 年	1965 年	1915 年	1905 年
概念最早属性	属于自然现象、社会现象和经济现象	属于经济现象	属于经济现象	属于军事现象
概念具体内涵	宏观物品的流动和微观物质的流动的总称	物质资料从供给者向需要者的物理性移动	商品实体配送	军事物资、人员和装备的调动
概念行为性质	包括管理行为在内的所有有目的和无目的的行为	有目的的经济行为	有目的的经济管理行为	早先是有目的的军事后勤管理行为,现在是整个供应链管理行为的一部分
概念使用领域	经济界、社会界、自然界各个领域	流通领域	流通领域	军事领域和整个供应链

从表1中可以看到,中国的物流新概念,无论从它的英文名词、最早出现时间以及它的属性、内涵、性质和使用领域都与日本、西方有所不同。中国基于“物的流动论”的物流 Material Flow 概念,为中国物流事业和物流科学技术的发展,奠定了很好的理论基础,指明了正确的发展方向。所谓大物流实际上就是宏观物品的流动和微观物质的流动的总称,英文是 MF,不是 Logistics。MF 包含了 PD 和 Logistics 的概念。相对于大物流 MF 来说,PD 和 Logistics 都是大物流 MF 的一部分。美国最早使用过的生产企业物料流 Material Flow 虽然英文名词相同,但它不是大物流,而是小物流。

三、综合物流论

“综合物流论”(Xu 2002a, b, 2004, 2005a, b, 2006, 2007)揭露物流事物现象的本质。

在人类社会以前,就存在着自然界物流,特点是:物是自然界存在的物,不是经济商品的物;流的动力来自自然界,不来自人类的经济活动;因为不是人类行为,所以不存在任何目的。自然界物流可以为人类造福(如水力发电、风力发电、潮汐发电等),也给人类带来灾难(如水灾、风灾、泥石流、沙尘暴、污染的大气流和水流等)。

社会界物流是人类社会特有的物流现象。自从原始社会有了人类生活消费和农业生产以后,相关的各种原始物流也就随之出现。社会居民的生活物流及其废弃物流,是人类自身生存发展需要的行为,没有任何经济目的,是任何社会最基本的不可缺少的社会界物流。军事物流和救灾物流也是社会界物流。这类物流是为人类自身生存发展和为社会服务的非赢利性的社会行为,不是经济行为。社会界物流的特点是:物是自然界

存在的物和经济商品的物;流的动力来自人类的社会活动;是非赢利性的社会行为。

经济界物流是最晚出现的重要物流现象。自从农业社会的生产发展有了商品交换和社会分工以后,由于经济发展的需要,经济界物流发展越来越快。但是由于受物流动力的限制,物流规模不大。到了工业社会初期,由于交通运输得到发展,经济界物流得到很大发展。现代社会所谓第三利润源泉的经济界物流越来越受到人们的重视。经济界物流包括各地区、各产业、各行业和各企业的物流;各类物的物流;各类活动性质的物流,等等。它是人类经济行为的重要组成部分,是有创造价值和剩余价值目的的企业行为。经济界物流的特点:物是经济商品的物;流的动力来自人类的经济活动;是有赢利目的的经济行为。

综上所述,物流是很重要的客观事物和现象。它不仅存在于经济界,也存在于社会界和自然界;它是经济现象,也是社会现象和自然现象。物流不仅有经济物流,也有社会物流和自然物流,而且它们之间有着相互联系。可以这么说,客观上存在的不是一个简单的物流现象,而是一个复杂的物流现象,所以称它们为综合物流现象。基于综合物流现象的理论观点,就是“综合物流论”。

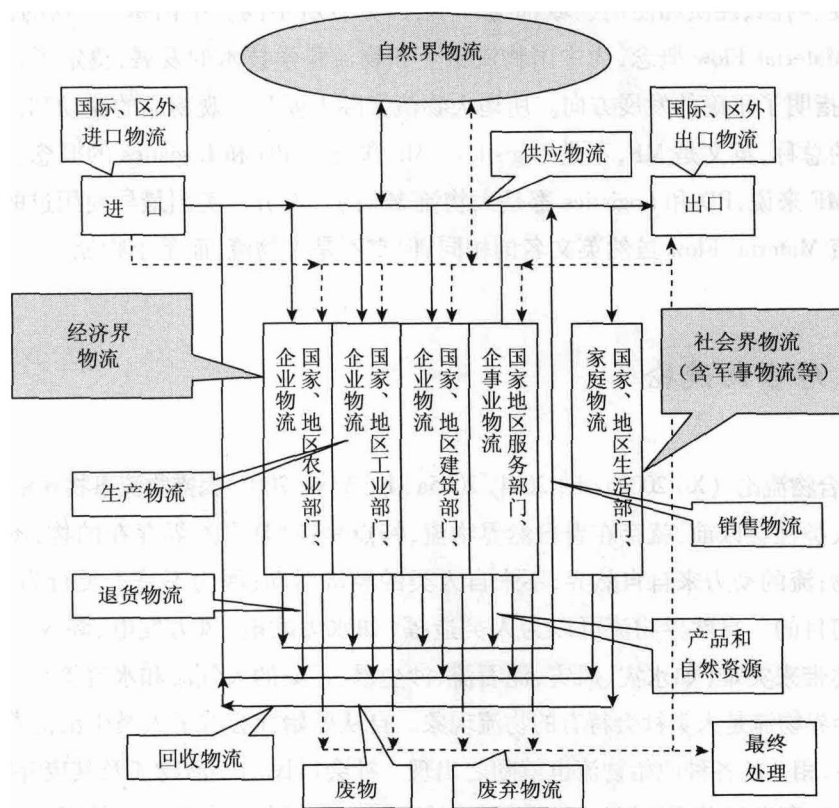


图2 综合物流图

图2是综合物流(Comprehensive Material Flow)图,反映了经济界物流、社会界物流和

自然界物流及其相互之间的关系,也反映了经济界物流中各种各样的物流。相对于大物流来说,经济界物流、社会界物流和自然界物流都只是大物流的一个重要组成部分,而不是全部。其中经济界物流是大物流的核心,社会界物流和自然界物流是大物流的基础。

四、物流要素论

“物流要素论”揭露物流事物的组成。

作者研究发现,任何物流都由物质(Material)、流动(Flow)、主体(Owner)、地域(Region)和时间(Time)五个最基本要素构成(MFORT)(Xu 2007)。

无论是自然界物流,还是社会界物流,经济界物流,都具有这五个最基本的要素。当然,这五个要素中物质要素最重要,是核心要素。因为任何物质都需要运动、需要流动,都有主体,都有空间地域,都需要时间。所以,流动要素、主体要素、地域要素和时间要素,均与实物这个核心要素密切相关。由此可见,任何物流都必须同时具备五个基本要素,缺少其中任何一个要素,物流就不存在,这就是物流五要素 MFORT 理论。表 2 是自然物流、社会物流和经济物流 MFORT 物流要素表。

表 2 自然物流、社会物流和经济物流 MFORT 物流要素表

类别	物流	自然界物流 简称自然物流	社会界物流 简称社会物流	经济界物流 简称经济物流
英文名词	Material Flow 简称 MF	Natural Material Flow 简称 NMF	Social Material Flow 简称 SMF	Economic Material Flow 简称 EMF
物质 M(Material)	宏观物质和微观物质(包括有生命和无生命物质)	物是自然界存在的物,不是经济商品的物	物是自然、社会界存在的物和经济商品的物	物是经济商品的物
流动 F(Flow)	流的动力来自自然界,来自人类的社会活动和经济活动;有载体有规则移动和无载体的无规则或有规则移动	流的动力来自自然界,不来自人类的社会经济活动;无载体的无规则或有规则移动	流的动力来自人类的社会活动;有载体有规则移动	流的动力来自人类的经济活动;有载体有规则移动
主体 O(Owner)	自然界、社会界和经济界所有者	自然界所有者	社会界所有者	经济界所有者
地域 R(Region)	自然界、社会界和经济界地域空间内	自然界地域空间内	社会界地域空间内	经济界地域空间内
时间 T(Time)	古代、近代和现代	古代、近代和现代	古代、近代和现代	古代、近代和现代

五、物流性质论

“物流性质论”揭露物流的固有性质和非固有性质。

研究认为,物流有固有性质和非固有性质两种性质(Xu 2002a, b, 2005a, b, 2007)。物流固有性质反映物流基本要素的本质特征,是物流具有的不以人们主观意志为转移的客观性质。图3是物流性质图,从图中可以看到,与物流五要素 MFORT 相对应,物流固有性质有五个:物质性 M、流动性 F、主体性 O、地域性 R 和时间性 T。

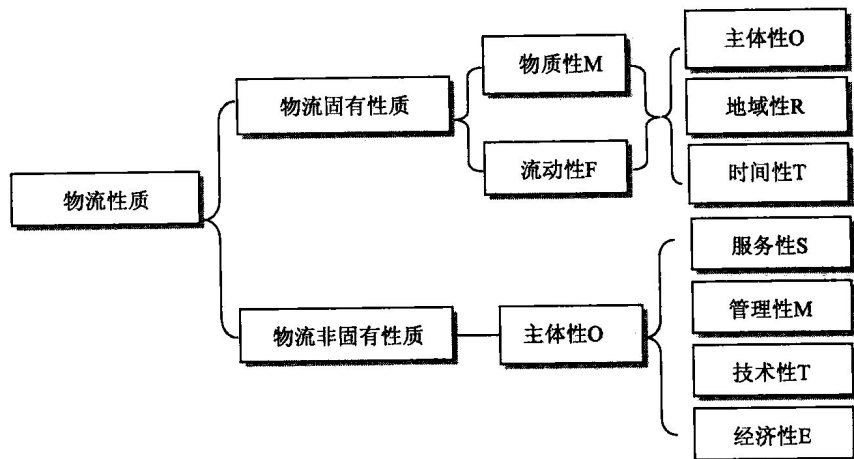


图3 物流性质图

物流非固有性质反映物流非基本要素的非本质特征,可以依据物流运作主体(Party)的主观意愿进行选择。从图3可以看到,物流非固有性质也有五个:主体性 P、服务性 S、管理性 M、技术性 T 和经济性 E。

作者研究认为,物流最基本的固有属性只有一个,这就是物流本身的性质。物流本身的性质是由物的性质决定的,有什么样的物,就有什么样的流。比如,由于物的性质不同,运输方式的要求、包装的要求也不同,物流加工的要求也不同,储存的要求也不同。总之,物流的根本特性是物的性质。

物的性质包括物质性 M 和流动性 F 两个性质。任何物都是物质实体,是客观存在的一种形式,所以,物质性 M 是物的根本属性。马克思主义哲学告诉我们,运动是物的根本属性,是物的存在方式,物和运动不可分割,“运动,就最一般的意义来说,……它包括宇宙中发生的一切变化和过程,从单纯的位置移动起直到思维。”这里讲物的位置移动就是物流,所以流动性 F 也是物的根本属性。物的这两个性质是统一在一起的,两者不可分割(Xu 1985)。

物流的主体性 O。自然界、社会界和经济界物流都有主体。自然界物流的主体是自然界,社会界物流的主体是社会界,经济界物流的主体是经济界。物流的主体性是由物的主体性(Owner)所决定。自然界是由各种各样有生命和无生命的自然物质实体组成,如星球、土地、沙土、山脉、矿床、河流、水、阳光、空气、森林、生物、微生物等,不同的自然物质实体就是不同的自然界物流的主体。经济界物流主体有企业、行业、产业、单位和部门。社会界物流主体有家庭、单位和军队。主体不同,主体性质也就不同,物流也就不同。

物流的地域性 R。地域性是自然界、社会界和经济界物流所共有的属性。每个物无论是微观的物质还是宏观的物品,都占有自己的地域空间位置;还有每个流都有自己的流动地域范围,因此物流具有地域属性。地域空间具有层次性。无论自然界、社会界和经济界的地域空间属性都有不同层次。以社会界和经济界物流为例,从世界范围考察,最高的地域层次是国际层次(包括五大洲,各大区域),其次是国家,然后是每个国家的各个地区和地方(包括省、市、郡、州、县、乡镇和社区)。

物流的时间性 T。时间性是所有事物共有的属性,当然也是自然界、社会界和经济界物流所共有的属性。根据我国历史学的研究,通常把 19 世纪中叶以前的时期称作古代;把 19 世纪中叶到“五四”运动之间的时期称作近代;把 1919 年“五四”运动开始到现在的时期称作现代。不同时期的各种物流有着各自不同的特点。

根据物流要素 MFORT 性质理论,就可以对复杂的物流现象进行科学分类。图 4 是物流五要素 MFORT 性质及其分类方法图。当然,按照物流非固有性质 PSMTE 也可以进行分类。

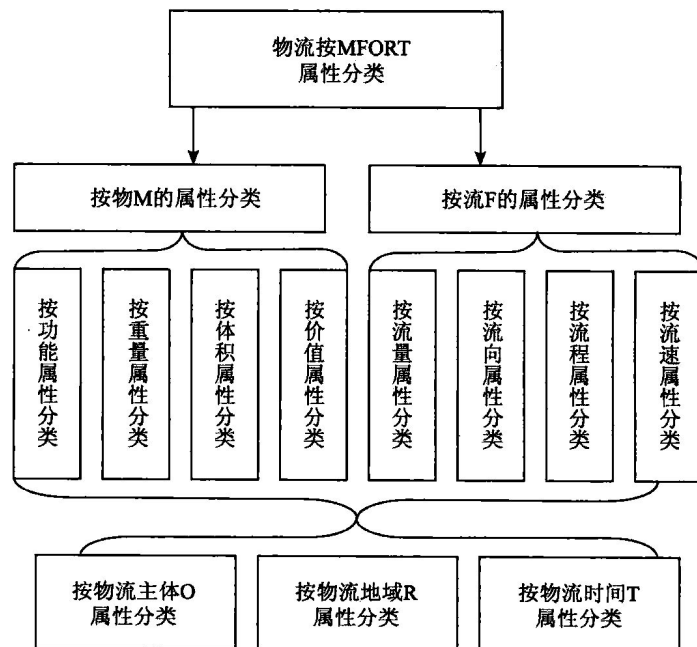


图 4 物流五要素 MFORT 性质及其分类方法图

六、物流科技论

“物流科技论”揭露物流科学技术的体系。

长期以来,人们认为物流就是商品流通,就是做买卖,没有多少科学技术,所以物流科技没有受到人们应有的重视。自改革开放以来,由于在教科书、杂志和新闻媒体上广泛传播的是西方物流定义,因此人们错误认为“物流管理就是物流”,物流科学技术就只有物流管理这门科学,与过去人们只关心物资管理一样,现在人们只关心物流管理。这种认识严重影响我国物流科学技术的全面发展。

我们研究认为,物流科学技术与能源科学技术、环境科学技术等综合科学技术完全一样,是综合性很强的科学技术领域,涉及自然科学、工程技术科学和人文社会科学各个学科。改革开放以来,能源科学技术、环境科学技术等很多新兴的综合科学技术的产生,既是客观事物发展的需要,也是科学技术发展的需要,它们都得到了很大的发展,已经形成了自己独立的科学技术体系。但是,物流科学技术的研究和发展还十分落后,至今还没有形成自己独立的物流科学技术体系。

根据科学技术是第一生产力和科教兴国战略的要求,我们认为大力加强“物流科学技术”的研究和发展实在是当务之急。为了促进物流科学技术的研究和发展,有必要创建自己独立的物流科学技术学科体系。我们研究认为,这个物流科学技术学科体系可以包括以下四个部分:第一部分是物流科学技术基础学科;第二部分是物流工程技术学科;第三部分是物流科学理论学科;第四部分是物流科学技术其他学科(详见表3)。

表3 物流科学技术学科体系

一、物流科学技术基础学科	配送工程
物流物理学	装卸工程
物流数学	仓储工程
物流化学	包装工程
物流天文学	物流加工工程
物流地理学	物流信息工程
物流生物学	物流仿真技术
物流科学技术基础学科其他学科	物流检测与监控技术
二、物流工程技术学科	物流安全工程
综合物流工程学	三、物流科学理论学科
经济物流工程	物流系统与物流网络学
区域物流工程	物流技术经济学
部门物流工程	物流经济学
循环物流工程	物流管理学
社会物流工程	物流教育学

续表

军事物流工程	物流社会学
自然物流工程	物流法学
物流基础设施工程	物流历史学
物流设备工程	物流学其他学科
运输工程	四、物流科学技术其他学科

应该指出,表3中的物流科学技术学科体系只是一个框架和建议。今后需要根据学科的发展不断进行修改、补充和完善。由表3可知,绝大多数物流学科都还是空白,需要我们去开拓和创建,这是时代赋予我们的任务。

与西方基于“物流管理就是物流”的物流科学论不同,中国的“物流科技论”(Xu 2004, 2005a, 2005b)是基于“物的流动论”和“综合物流论”。可以说中国的“物流科技论”是大物流理论的重要组成部分,西方的物流管理学科只是大物流科技论中的一个子学科。

七、物流工程论

“物流工程论”揭露物流工程的内涵和外延。

我们研究认为,物流工程是由物流六要素或物流六力组成的综合体,将物流科学技术最有效地应用于国民经济,造福人类(Xu 2003a, 2003b)。这个物流工程概念包含四点内容:一是指出物流工程是由物流六要素或物流六力组成的综合体;二是指出物流工程是应用了科学技术,包括物流硬科学技术和物流软科学技术;三是指出物流工程是要最有效地应用于国民经济;四是指出物流工程的根本目的是造福人类。这个物流工程概念是广义概念。平常主要指物流土木建筑工程的物流工程概念是狭义概念。

物流六要素是指:1. 物流劳动人员,指从事物流的各种人员,包括物流管理人员;2. 物流劳动对象,指各种“物”;3. 物流劳动资料,指物流劳动需要的各种装备;4. 物流劳动环境,指与物流有关的各种自然、社会和政治环境;5. 物流劳动空间,指各种物流劳动场所和占地;6. 物流劳动时间,指各种物流设施建设和运行时间。物流六力是指:1. 人力,从事物流劳动的人员;2. 物力,从事物流劳动需要的能源和原材料;3. 财力,从事物流劳动需要的固定资产和流动资产等;4. 运力,从事物流劳动需要的运输和交通;5. 自然力,从事物流劳动需要的水、土地、空气等自然资源;6. 时力,从事物流劳动需要的时间。任何物流工程离不开以上六要素或六力,缺一不可。从事物流的设备制造、设施建设、服务、科技开发、规划和设计等都离不开以上六要素或六力。这是物流工程的六元结构理论。六要素和六力在本质上是一样的,但是表达方式不

同。有的“要素”和“力”是完全一致的,如人的“要素”和人“力”,时间“要素”和时“力”完全一致;有的“要素”和“力”不完全一致,如财“力”不但指厂房机器设备固定资产这个劳动资料“要素”,还指流动资产的占用,即劳动对象“要素”,所以“力”和“要素”不完全一致。但是六要素和六力都是独立的基本元,每个要素和每个力之间互相都是不重复的,都有自己的独立性。

物流工程是物流六元结构,物流六元的性质、质量、数量和比例不同,决定了物流工程的性质不同。物流工程有运输型的,有仓储型的,有装卸型的,有包装型的,有流通加工型的,有配送型的,有信息型的,有管理型的,有资金技术密集型的,有体力劳动密集型的,有脑力劳动密集型的,有技术先进的,有技术一般的,有技术落后的,有集约型的,有粗放型的;等等。比如,自动化仓储工程属于资金技术密集型,是技术先进的;一般仓储工程属于劳动密集型,技术不是很先进,但是“适用”。物流六元在一定程度上可以互相替代,例如,资金技术要素可以替代劳力要素和自然力要素。随着物流科技的发展,物流六元结构中科技含量越来越增加。这是由物流工程的六元理论所决定的。

物流工程不仅有单项物流工程,而且有综合物流工程。单项物流工程一般是指某个物的物流工程,如煤炭物流工程、石油物流工程、电力物流工程、原材料物流工程、机器设备物流工程、日用品物流工程,等等;单项物流工程还指运输、配送、仓储、装卸、包装、流通加工、信息处理等工程。综合物流工程不同于单项物流工程,它不是各个单项物流工程的简单相加,它有自己的综合物流工程技术。单项物流工程技术与综合物流工程技术的关系,好比汽车发动机零部件的制造技术和汽车的总体设计制造技术的关系一样,单项物流工程技术代替不了综合物流工程技术,综合物流工程技术也代替不了单项物流工程技术。

以上基于广义物流工程的理论观点,就是“物流工程论”。它是大物流理论的重要组成部分。

八、物流产业论

“物流产业论”揭露物流产业是国民经济第三大支柱产业群。

众所周知,国民经济是由生产、流通、消费三大领域组成。我们认为,国民经济具有三种形态:一是实物形态;二是价值形态;三是综合形态(包括实物形态和价值形态)。所以,生产、流通、消费也有三种形态。应该说,国民经济实际上是以综合形态存在的,但是为了研究问题的方便,需要从实物形态和价值形态两个方面分别进行考察和研究。马克思已经从价值形态详细研究了商品运动规律,为社会发展和科学发展作出了巨大贡献。“大物流论”着重从实物形态来研究商品运动规律。

从实物形态看,整个国民经济是由物的生产、物的流通和物的消费三大领域组成,也可以说整个国民经济是由生产、流通和消费三大支柱产业群组成。这里我们把物流不仅仅看作是一个支柱产业,而是一个支柱产业群,因为它涉及运输、配送、仓储、包装、流通加工、物流信息、物流设备制造、物流设施建设、物流科技开发、物流教育、物流服务、物流管理等产业。历史事实证明,各国经济的发展除了依靠第一支柱产业群“生产”和第二支柱产业群“消费”两大支柱产业群以外,“物流”自然依靠的是第三支柱产业群。

长期以来,人们认为物流只是物资管理和物流管理,不是一个产业。我们研究认为,物流不仅是一个产业,而是一个支柱产业,不仅是一个支柱产业,更是生产和消费一样的一个支柱产业群,这就是“物流产业群论”,也叫做“物流产业论”。“物流产业论”是大物流论的重要组成部分。真正要发展好整个物流事业,只有物流产业的思想还不够,必须树立大物流产业论的思想(Xu 2004, 2005a, b, 2006, 2007)。

以上是大物流论七个基本理论的主要内容,它们不仅对 21 世纪中国物流科学技术的发展,并且对中国和世界各国物流事业的发展,都将起到积极作用。为了实现中国经济社会快速发展,实施和平崛起,搞好大物流是关键。我们建议:

1. 要积极推广普及物流新理念,加快物流科学技术的全面发展。
2. 要积极发展现代物流,也要合理发展传统物流。
3. 要发展第三方物流,更要发展好第 X 方物流(Hou et al. 2007)。
4. 要大力发展城市物流,更要大力发展农村物流。
5. 要大力搞好国内物流,也要大力搞好国际物流。
6. 要发展好经济物流,也要发展好社会物流和自然物流。

大物流新概念和新理论将会极大推动全球供应链及其信息流、信息集成和信息体系结构的发展。

参考文献

- [1] Ding, J. (2004). On work of China MF Association and academic research on China MF, speech at the 3rd Annual Meeting of China MF Academic Study and the 2nd Session of 1st Board of Directors of China MF Association, October 15, 2004, <http://www.chinawuliu.com.cn>.
- [2] Hou, H., Xu, S., & Wang, H. (2007). A study on X party material flow: the theory and applications. *Enterprise Information Systems*, 1(3), 287 - 299.
- [3] Marx, K. (1952). *Capital*. Chicago: Encyclopedia Britannica.
- [4] Swanson, G. A. (2008). Material flow, material information, and the analytics of integrative enterprise information systems. *Enterprise Information Systems*, 2(1), 21 -