



普通高等教育高级应用型人才培养规划教材

物流管理概论

wuliu guanli gailun

(第二版)

主审 徐印州

主编 林勋亮



暨南大学出版社
JINAN UNIVERSITY PRESS



普通高等教育高级应用型人才培养规划教材

物流管理概论

(第二版)

主 审：徐印州

主 编：林勋亮

副主编：刘金国 戴国良

委 员：王如心 王荣花 王 玲 钟德平 李亚琦



暨南大学出版社

中国·广州

图书在版编目 (CIP) 数据

物流管理概论/林勋亮主编. —2 版. —广州: 暨南大学出版社, 2010. 8
(普通高等教育高级应用型人才培养规划教材)
ISBN 978 - 7 - 81135 - 563 - 5

I. ①物… II. ①林… III. ①物流—物资管理—高等学校—教材 IV. ①F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2010) 第 134005 号

出版发行: 暨南大学出版社

地 址: 中国广州暨南大学

电 话: 总编室 (8620) 85221601

营销部 (8620) 85225284 85228291 85228292 (邮购)

传 真: (8620) 85221583 (办公室) 85223774 (营销部)

邮 编: 510630

网 址: <http://www.jnupress.com> <http://press.jnu.edu.cn>

排 版: 广州市星辰文化发展部照排中心

印 刷: 广州市怡升印刷有限公司

开 本: 787mm × 1092mm 1/16

印 张: 19.375

字 数: 459 千

版 次: 2008 年 8 月第 1 版 2010 年 8 月第 2 版

印 次: 2010 年 8 月第 3 次

印 数: 5001—8000 册

定 价: 35.00 元

(暨大版图书如有印装质量问题, 请与出版社总编室联系调换)



普通高等教育高级应用型
人才培养规划教材

总 序

我国社会经济发展的新阶段，亟须具有一定实践能力和创新精神的高级应用型人才。培养满足社会经济发展需要的人才，是高等院校的崇高职责。

备课、授课、练习、考评几个教学环节中，教材是基本的依据，它对教学方式、教学质量有十分重要的影响。不同的教学类型和人才培养目标，需要不同的教材。我们根据教学型院校经济管理专业人才培养目标的要求，组织优秀作者队伍，编写了这套普通高校经管类专业高级应用型人才规划教材。

传统的经管类本科教材具有明显的优点，即理论的系统性强、层次结构清晰，但也存在着明显的缺陷。传统经管类教材编写的特点是从理论开始，如概念、特征、功能、公式等，再用例子说明、证明，复习题往往是书中小标题后面加“？”，形成“理论+例证”的编写模式。这种模式的教材介绍的理论知识缺乏从感性到理性的认识过程，而且复习题主要是为了让学生记住介绍的理论知识，缺乏实际操作的训练。因此，在教学中运用这样的教材时，往往会形成“老师讲、学生听”的“授受型讲课、接受型学习”的教学特征，学生难以真正理解和掌握所学的理论知识，更难以运用。

编写普通高等教育高级应用型人才规划教材，不能重复传统的编写模式，应在新的教学理论、教学模式的指导下，采用新的编写方式。我们尝试采取“实例—理论—实训”的模式来编写本规划教材。

遵照普通高等教育高级应用型人才培养目标，本规划教材除了要求框架结构新，汇集相关研究成果新，资料数据新之外，还力求将职业道德、实践训练、创新精神贯穿全书。在写作方式上，每章开头撰写一个引例，在介绍有关理论时，由实例中包含的“知识点”引申出相关理论，或将相关理论与实例糅合在一起，并在重点、难点、有争议、理论前沿等地方，插入小案例、讨论题等，以便在教学中让学生感受到理论在实际

中是如何呈现，又是如何从感性认识上升到理性认识的，并通过课程实训（实验）和专业实训（实验）去解决实际问题，从而使实践能力和创新能力得到培养和提高。

练习题是教材十分重要的组成部分，它不仅起着复习所学课程理论知识的作用，还是提高教学质量、实现人才培养目标的重要手段和途径，题目要体现职业道德、实践训练和创新精神。复习题不搞对号入座，要前后对照，联系实际，综合地复习所学知识，横向可将几个概念、几种方法进行对比，如几种决策方法的比较；纵向可将前后知识联系起来，将历史知识和知识的历史相联系，如产品的整体概念与营销观念的变化，与营销策略的关系等。思考题要联系实际，有探索性，有利于创新精神的训练，如在不同收入、年龄等人群中需求层次的不同表现，如何激励或如何营销等。讨论题和辩论题要针对实际中存在的不同观念，容易引起争论和讨论的问题出题，如房价猛涨是暴利还是市场供求反映等。实践性练习题，学生必须通过调查、实践才能完成。案例分析题要能训练学生发现问题、分析问题、解决问题的能力等。

通过以上的尝试和努力，我们力求编写出有如下特点的教材：

- （1）紧扣人才培养目标，贯穿职业道德、实践训练、创新精神等素质教育的主线；
- （2）突出实践性知识的介绍和实践能力的训练；
- （3）汇集新的研究成果，形成新的专业知识结构；
- （4）各门课程既参照撰写模式，又体现出自身特点及个性。

本规划教材适合于普通高校经管专业本科、独立学院本科，以及企业管理干部培训使用。我们希望通过传统经管教材的改革，为经管课程的教学改革及教学质量的提高作出贡献。

邓志阳

广东外语外贸大学教授

2008年1月



普通高等教育高级应用型
人才培养规划教材

前 言

近年来,物流概念已经广为普及,物流在中国已经得到了广泛的宣传和认识。全国各地都把物流业的发展列入当地经济发展战略之中,几乎所有的运输或者储运公司都已经更名为“物流公司”,大学普遍设立物流管理专业,有关物流管理的著作更是汗牛充栋。在这种情况下,培养合格的物流管理人才成为现代物流业发展的关键,而选择一本适宜的教材更是显得格外重要。

本书是总结数年来教学经验,博采同类优秀教材之众长,在充分吸收物流企业人力资源管理部门意见的基础上策划、设计而编写的。本书编写大纲初步拟订后,又反复听取有关专家、任课教师、企业高管和政府业务主管部门的意见,最后确定书稿的目录。编写本书的主旨是,反映全球物流企业的发展动态和趋势,介绍现代物流的基本概念和基本理论,使读者认识物流管理的基本流程、掌握物流管理的主要内容,并了解物流的前沿理论和先进技术。本书兼顾理论性和实用性,其学术性定位于中等程度偏上,信息较新、覆盖面较广而容量适中。这样,本书既适合大学物流管理及相关管理专业教学之用,亦可作为其他专业的学生选修物流管理课程的参考书或教材,同时适合企业作为物流管理人才的培训教材。每一章前概括列明本章要点,以便教师和学生确定学习和阅读重点;每一章后附有复习题,以便学生做练习和复习掌握本章的主要内容。本书后尽可能详尽地列出2004年后出版的参考书目,为读者扩大阅读范围和核查资料提供参考。

本书第一版由徐印州教授主编,负责策划、设计、统稿、修改和总纂。林勋亮执笔第九、十一、十四、十五章;王如心执笔第一、二、七、十二章;王荣花执笔第三、五、八、十三章;王玲执笔第十、十六章;钟德平执笔第四章;李亚琦执笔第六章。第二版由徐印州教授担任主审,林勋亮教授担任主编。

广东商学院华商学院院长 徐印州教授

2010年5月

目 录

总 序	(1)
前 言	(1)
第一章 物流概述	(1)
第一节 物流的含义与性质	(1)
第二节 物流的发展	(10)
第三节 商流与物流的关系	(12)
第四节 物流的职能与作用	(16)
第二章 现代运输管理	(23)
第一节 物流运输的概述	(23)
第二节 运输原则与方法	(25)
第三节 运输方式	(30)
第四节 集装箱运输	(37)
第三章 仓储管理与库存管理	(45)
第一节 仓储管理概述	(45)
第二节 仓储作业过程	(48)
第三节 库存及其作用	(53)
第四节 库存管理	(55)
第五节 库存控制	(59)
第四章 现代包装	(69)
第一节 包装的功能和分类	(69)
第二节 包装技术	(72)
第三节 包装管理	(81)
第五章 装卸与搬运	(86)
第一节 装卸搬运概述	(86)

第二节	装卸搬运的原则和合理化	(90)
第三节	装卸搬运机械及其选择	(94)
第六章	流通加工	(102)
第一节	流通加工概述	(102)
第二节	流通加工形式	(104)
第三节	流通加工合理化	(108)
第四节	流通加工的经济效益	(110)
第七章	物流配送	(114)
第一节	配送概述	(114)
第二节	配送中心	(120)
第三节	配送组织	(128)
第四节	配送管理	(132)
第八章	物流信息管理	(140)
第一节	物流信息概述	(140)
第二节	条码技术	(143)
第三节	射频技术	(149)
第四节	GIS 技术和 GPS 技术	(153)
第九章	物流系统工程	(159)
第一节	系统与系统工程	(159)
第二节	物流系统	(162)
第三节	物流系统工程	(170)
第十章	物流服务管理	(176)
第一节	物流服务管理概述	(176)
第二节	物流的增值服务	(180)
第三节	物流服务市场	(182)
第四节	中国物流服务的发展现状	(185)
第十一章	物流战略管理	(190)
第一节	物流战略概述	(190)
第二节	物流战略的环境分析	(194)
第三节	物流战略的制定	(200)
第四节	物流战略实施与控制	(207)

第十二章 第三方物流	(214)
第一节 第三方物流理论	(214)
第二节 第三方物流的客户服务	(220)
第三节 第三方物流的优势	(232)
第十三章 电子商务与物流	(236)
第一节 电子商务概述	(236)
第二节 电子商务与物流的关系	(238)
第三节 电子商务环境下的物流模式	(240)
第四节 电子商务环境下的物流配送	(244)
第五节 电子商务环境下的城市物流	(246)
第十四章 国际物流	(250)
第一节 国际物流概述	(250)
第二节 国际物流系统	(253)
第三节 国际物流业务	(257)
第十五章 绿色物流	(268)
第一节 绿色物流概述	(268)
第二节 发展绿色物流的途径	(270)
第三节 发展绿色物流的意义和价值	(274)
第十六章 供应链管理	(279)
第一节 供应链概述	(279)
第二节 供应链管理的概述	(282)
第三节 供应链的系统设计	(285)
第四节 供应链管理的方法	(288)
参考文献	(299)
后 记	(302)



普通高等教育高级应用型
人才培养规划教材

第一章

物流概述

本章要点:

1. 本章主要介绍了现代物流管理中一些基础性的概念和理论观点, 包括物流的基本概念、物流的性质、物流的职能与作用。
2. 物流的基本理论; 物流活动中物流与流通的关系; 物流、商流的概念; 商物分离原则。
3. 现代物流的经济价值; 物流在国民经济中的作用。

第一节 物流的含义与性质

物流科学是一门新兴的学科, 它以物的动态流通过程为主要研究对象, 揭示了物流活动(运输、配送、储存、包装、装卸搬运、流通加工、物流信息等)的内在联系, 现已成为独立的研究领域和学科范围, 而物流的活动构成了新的物流产业。物流科学是管理工程与技术工程相结合的综合学科, 它应用了系统工程的科学成果, 提高了物流系统的效率, 从而更好地实现了物流的时间效益和空间效益。物流科学的产生和应用将给国民经济和企业的生产经营带来难以预料的经济效益, 它是一种融高新技术为一体的先进的组织方式和管理技术。物流对于社会经济所起的作用越来越重要, 它已成为一个国家和地区经济综合实力的重要体现。因此, 物流科学引起了学术界和企业界的重视并获得了高度评价, 从而得到了迅速的发展和普及。

一、物流的含义

“Distribution”一词最早出现于美国。1921年阿奇·萧在《市场流通中的若干问

题》(Some Problem in Market Distribution) 一书中提出“物流是与创造需要不同的一个问题”，并提到“物资经过时间或空间的转移，会产生附加价值”。这里，market distribution 指的是商流；时间和空间的转移指的是销售过程的物流。

在第一次世界大战的1918年，英国犹尼里佛的利费哈姆勋爵成立了“即时送货股份有限公司”。其公司宗旨是在全国范围内把商品及时送到批发商、零售商以及用户的手中，这一举动被一些物流学者誉为有关“物流活动的早期文献记载”。

1935年，美国销售协会最早对物流进行了定义：“物流(Physical Distribution)是包含于销售之中的物质资料和服务，与从生产地到消费地点流动过程中伴随的种种活动。”日本在1964年开始使用“物流”这一概念。1965年，日本在政府文件中正式采用“物的流通”这个术语，简称为“物流”。1988年台湾也开始使用“物流”这一概念。1989年4月，第八届国际物流会议在北京召开，“物流”一词的使用日益普遍。

Logistics 一词的出现，是世界经济和科学技术发展的必然结果。当前物流业正在向全球化、信息化、一体化发展。一个国家的市场开放与发展必将要求物流的开放与发展。随着世界商品市场的形成，从各个市场到最终市场的物流日趋全球化；信息技术的发展，使信息系统得以贯穿于不同的企业之间，使物流的功能发生了质变，大大提高了物流效率，同时也为物流一体化创造了条件；物流一体化意味着需求、配送和库存管理的一体化。

所以，物流在整个商品流通乃至社会再生产中占有十分重要的地位。从理论上认识物流的重要性以及它在社会再生产和商品流通中的地位，认识商流与物流的辩证统一关系，有着极其重要的作用。

“物的流通”(Physical Distribution)这一术语，在日本始见于1955—1964年。1956年10~11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《流通技术》(日本生产效益本部 Productivity Report 第33号)的考察报告。报告中首次将 Physical Distribution 译为“物的流通”。而生产物流为人们广泛使用则是在1964—1965年。1964年通产省产业构造审议会流通部会，设立流通委员会。1965年1月内阁会议在所制订的中期经济计划中，强调指出加速“物的流通”的现代化。1965年运输省发表的《运输白皮书》副题即为《近代化过程的物的流通》。这一时期“物的流通”受到极大的关注。

其后，“物的流通”简称为“物流”，它具有了更为广泛的内涵。

关于“物流”，应首先从“流通”谈起，而流通又离不开经济活动。所谓经济活动是一个生产和消费的总的体系，基本上由生产和消费两种功能构成。而将制造产品、创造价值的生产和使用产品的消费连接起来的即是“流通”。

原始社会是自给自足经济，生产和消费间隔很小。随着社会分工越来越细，这种间隔也逐渐增大。正是流通将生产和消费之间的这些社会的、场所的和时间的间隔联系起来。沟通生产与消费之间社会间隔的是商业或贸易的流通(亦称商流)。这种沟通，是在生产者和消费者之间为所有权的转让架设桥梁，产生所有权的功效，例如买卖活动。

此外，联结场所、时间间隔的则是物流(物的流通)，是物品由生产者向消费者的转移，创造的是场所性价值和时间性价值，如运输和保管。

运输联结生产和消费，在产地和销地之间架设桥梁，创造场所功效，如啤酒工厂生产啤酒，如果啤酒只是存在于工厂的仓库里，则它的功能与价值丝毫没有实现，只有需要啤酒的人把它买来饮用，才实现了其功能和价值。同样，也只有把清凉的饮料由山下运到山上，才能滋润爬山人的喉咙。

保管是联结着生产和消费的时间间隔，也就是在生产时间和消费时间之间搭桥，创造时间功效。如我们的主食稻米，在秋天收获却在全年消费。为将集中生产的产品逐渐地、平均地消费，就需要进行时间上的调整，这就是要把它们保存在仓库里的原因。另外如冷库和冰箱，在酷暑的季节销售较多，因而需要在夏季到来之前增加其生产以满足夏季的需要。

综上所述，流通就是通过买卖消除社会间隔；通过运输消除场所间隔；通过保管来消除时间间隔，以实现所有权和物品的转移。

物流有广义物流与狭义物流两层含义。广义物流是指社会物质在一定的劳动组织条件下，凭借载体从供应方向需求方转移的过程。任何物流的形成，离不开以下四个要素：

（一）物质资料

物质资料具体说包括物质产品、用作生产和生活排泄物的废弃物质、生产领域中的生产储备、进入生产过程的材料和半成品以及处在流通阶段尚未进入消费领域的生产资料和生活资料等，是社会再生产总过程中尚未进入个人消费领域的物质资料，它不应被理解为一般的“物质”。事实上，客观世界所存在的物质有许多并不是物流学中的“物”，如个人手中的生活资料，不能发生空间位移的土地等。但也不能仅把它理解为生产资料。物流学所研究的“物”还包括作为物质产品但未进入消费领域的生活资料，因而也不是我们通常所指的“物质”，而是管理体制中有特定含义的名词，即专指工业所生产的生产资料中由国家进行统一分配的那一部分。当然它也不包括劳务、信息、技术等产品和资金、劳动力等。

（二）劳动组织

任何物质只有通过一定的劳动组织去发挥作用，才能形成物流。离开了人的劳动组织，“物”不会自行运动。地球的自然景物的定向移动，不是人组织的，因而不是物流。这里的劳动组织包括工农业生产单位、商业、外贸、物资等部门中从事物流活动的经济组织。在现代商品经济条件下，企业是物流活动的主要组织者。

（三）载体

物质发生移动必须借助于载体。载体是物流发生的客观条件。物流的载体指物流的设施。载体基本上可分为两部分：一是盛载物的机械设备如运输车辆、船只、飞机等；二是供这些设备运行的公路、铁路、航空路线等。载体的效率决定物流的效率。

（四）定向移动

即“物流”的“流”，是指物质资料的运动过程，因而它不能被理解为空间转移的流动。事实上这种物质运动除了运输以外，还有装卸、保管、养护、修理、打包、包装、分装、组合、编配、发送、接收、流通加工等。可见物流的“流”，是供应者向需

求者的物质定向移动过程的总和。狭义的物流是指商业物流，即发生在商品流通领域中的，在一定劳动组织条件下商品实体凭借载体从供应方向需求方的定向移动。商业物流作为一种狭义的物流具有明显的“中介性”，是联结生产与消费的物流活动；具有较大的变动性，直接受商品交换活动变化的影响和制约；具有一定的时间性，即只存在商品交换时才会有，不会永恒存在，属于商品经济的范畴，而广义的物流具有永恒性。由上述分析可以看出，商业物流与物流之间存在着密切关系。在商品经济条件下，商业物流包含在物流之中，并且构成物流的重要内容。由于生产过程中的物流发生在直接生产过程内部，属于生产过程中的企业物流，故不属于流通过程。但再生产过程是生产与流通的统一，生产物流必然对商业物流产生影响，因此，要适当考虑流通物流对生产物流的要求。可见在商品实体从生产领域向消费领域运动的过程中所产生的运输、配送、仓储、包装以及流通过程中的再加工等活动构成了商业物流的基本内容。

二、物流的性质

（一）物流的生产性

物流问题长期以来得不到应有的重视，一个原因是没有把物流作为生产力问题中应有之义来看待，似乎在物质产品的直接生产过程以外，再没有其他领域体现生产力的内容了。这种对生产力的狭隘理解是自然经济观念的突出表现。另一个原因是商品流通理论研究长期忽视生产力的内容，只是片面孤立地考察所谓生产关系，对本应研究解决的物流能力、效率问题视而不见。我们说物流属于生产力的范畴，主要根据是：①物流是社会化、专业化生产的内在规定，是由现代生产内在矛盾及其时空表现所决定的，因而物流属于物质生产行为所不可分割的一部分。②物流能力是社会生产力在流通领域的具体体现。在现代社会，物流手段、物流能力与生产手段、生产能力同等重要。从产业结构和生产力布局的角度看，二者具有互相适应、互相促进和互相制约的关系。③物流效率是整个经济效率高低的重要决定因素之一；广义的资源配置也包括物流领域的合理投入和分布。④物流业是与工业、农业、建筑、通信一样的生产性产业，财物流的投资是生产性投资。确认物流的生产力属性的实际意义是什么呢？就是要改变人们重生产、轻流通，重商流、轻物流的错误观念。

（二）物流的社会性

物流是国民经济的动脉系统，它联结社会生产各个部分，使之成为一个有机整体。任何一个社会（或国家）的经济，都是由众多的产业、部门、企业组成的，这些企业又分布在不同的地区，属于不同的所有者，它们之间相互供应各自的产品用于对方的生产性消费和人们的生活消费，它们互相依赖而又互相竞争，形成极其错综复杂的关系。物流就是维系这些复杂关系的纽带和血管。“商流”和“物流”一起，把各个生产部门变成社会总生产中互相依赖的部门。

三、现代物流的经济价值

现代物流是一种重要的经济活动，其作用和影响已经渗透到社会生活的方方面面。

物流早期发展的价值主要体现在军事后勤方面,因为基于时空节约的良好后勤保障是赢得一场战争必不可少的支撑性条件。但是,在现代社会里,物流除了传统意义上的军事价值外,更重要的是其经济价值,其中主要包括国民经济价值、区域经济价值、企业经济价值以及顾客经济价值等。

(一) 对国民经济增长的基础性支撑作用

古典经济学家威廉配第认为发达的运输是一个国家经济繁荣的重要特征,运输工具改良是提高运输生产力的重要手段,它有助于运输业发展,而运输发展有利于资源的更好利用。亚当·斯密提出了运输通过影响市场、分工从而推动生产力和经济发展的重要思想。亚当·斯密认为,劳动生产力的最大改良产生于劳动分工,而劳动分工的扩大又依赖于运输发展和运输费用的降低。他指出,“分工起因于交换能力,因此分工的程度要受交换能力大小的限制”,即要受市场广狭的限制。由于良好的道路、运河或可通航的河流可减少运输费用,有利于开拓更大的市场,推动劳动分工,于是在一切改良中,以交通改良最为有效。李斯特认为运输是社会经济发展的重要因素,运输发展既是工业的结果,又是工业的原因。罗雪尔认为运输发展使分工变得容易,因此生产更为完善,产品价格更为低廉,市场扩大,整个国家被更紧密地联系在一起,运输发展将会对经济的各个方面产生影响。

现代发展经济学家、经济地理学家以及运输经济学家同样高度重视运输业对经济发展的影响。发展经济学家罗斯托(Rostow, 1960)认为,在世界各国经济发展的阶段性演进过程中,运输的重要性不尽相同,但它总是以适宜的形式成为各个时期经济发展的前提条件和表现特征。W. 伊萨德(1956)在《区位与空间经济》一书中指出,“在经济生活的一切创造革新中,运输工具的革新在促进经济活动和改变工业布局方面,具有最普遍的影响力”。B. 豪伊尔(Hoyle, 1973)认为,任何人都无法逃脱运输,就算是最遥远、最落后和人烟稀少的地区,某种形式的运输也仍旧是那里日常生活节奏的基本组成部分。豪伊尔还认为,运输是一个多维性质的问题,在经济、社会、政治和空间等各个尺度上都很重要,运输部门说得上是地理特征、经济历史、社会和政治体制以及发展水平和模式的集中体现。理查德·索斯塔克(Szostak, 1985)论证了改善运输对当年工业化进程产生的重要影响,他指出运输的改善大大降低了生产成本和商品售价,同时改变了商品的供给曲线和需求曲线,因而成为能够在微观层次上说明工业革命发生原因的少数几个理由之一。柏拉克和希特杰(Jacob Polak and Arold Heertje, 1993)就运输对地区发展的影响作了深入分析,他们认为,运输基础设施的改善既影响生产也影响消费,它导致运输成本和在途时间的减少,除此之外,运输基础设施的改善意味着地区经济能够用具有更高生产率的运输方式来利用生产要素,更好的运输基础设施意味着用更少的资本和劳力来达到同样的生产力水平。罗纳德·H. 巴罗(1999)认为,一个高效运转的运输系统对于任何国家的国民经济发展都起着基础性的支撑作用。只要对比发展中国家和发达国家的经济,我们就可以看到运输在创造高水平经济活动中的作用。在发展中国家,生产和消费通常在空间上非常接近,大量劳动力投入到农业生产中,居住在城市的人口只占总人口很小的一部分。随着廉价、便利的运输服务的出现,整个经济结构逐步朝着发达国家的经济结构演变。人口向城市中心转移,导致大城市的产生,生

产的地域限制、产品的种类限制有所改善，居民的物质生活水平普遍提高。更具体地说，就是高效、廉价的运输系统促使市场竞争加剧，带来生产中更多的规模经济效益以及产品价格的下降。

新制度经济学的流行和新兴古典经济学的兴起使经济学对运输业的重要性有了进一步的认识。新兴古典经济学家杨小凯（Yang, X. 1998）认为，运输发展是改进交易效率的重要方式之一，而改进交易效率可以提高分工水平，分工演进产生下列共生现象：商品化和市场化程度增加，贸易依存度上升，人与人之间互相依赖程度上升，市场容量增加，市场种类增加，生产率上升，内生比较利益增加，经济结构多样化增加，专业化增加，自给自足率下降，生产集中程度和市场一体化程度上升。人们可以通过改进法律制度，发展运输基础设施，发展银行等交易基础设施，发展城市化，减少人与人之间的距离来改进交易效率。政府也可以通过减税来改进交易效率。这些措施都会一方面提高分工水平和生产力水平，另一方面增加人民福利。

我国一些学者认为，特定条件下，物流是国民经济的支柱。物流对国民经济起支柱作用，或者物流与其他生产活动一起在国民经济中起支柱作用的国家，已有一定数量，这些国家处于特定的地理位置或特定的产业结构条件下，物流在国民经济和地区经济中能够发挥带动和支持整个国民经济的作用，能够成为国家或地区财政收入的主要来源，能成为主要就业领域，能成为科技进步的主要发源地和现代科技的应用领域。如欧洲的荷兰、亚洲的新加坡和香港地区、美洲的巴拿马等，特别是日本以流通立国，物流的支柱作用是显而易见的。

（二）带动区域产业结构升级和地区经济增长

现代物流业的区域经济价值主要体现在三个方面：现代物流业成为某一地区的主导产业，从而带动地区产业结构升级；由物流基地和物流园区形成的各种等级的物流中心成为地区大小不一的增长极，通过极化作用和扩散作用带动有限地区内经济增长；由物流中心和物流基础设施线路形成区域性物流网络，该网络形成了地区发展的“点—轴”开发效应。

1. 带动地区产业结构升级及形成地区支柱产业

发展经济学家罗斯托（1960）认为，人类社会的发展可以分为五个阶段：传统社会、“起飞”准备阶段、“起飞”阶段、成熟阶段、高额群众消费阶段。后来他在1971年出版的《政治和增长阶段》一书中又在“高额群众消费阶段”后面增加一个追求生活质量的阶段。罗斯托认为，一个国家和地区经济起飞的重要条件是要建立“起飞”的“主导部门”，经济增长阶段的更替表现为主导部门次序的变化。他认为“现代经济增长实质上是部门的增长过程”，经济增长总是由某个部门采用新技术开始的，采用了先进技术的部门降低了成本，扩大了市场，增加了利润和积累，扩大了对其他一系列部门产品的需求，扩大了对各个地区的经济增长的影响，从而带动了整个国民经济的发展。但是一旦它的先进技术及其影响已经“扩散”到各个有关部门和地区后，它的历史使命也就完成了，这时就有新的主导部门取代旧的主导部门的地位，新的主导部门采用新技术，再影响其他部门，带动国民经济持续增长。

现代物流业作为某一地区的主导部门不是孤立地发展起来的，一个主导部门同与它

有联系的若干部门一起构成一个主导部门综合体系。物流主导部门的核心由铁道、公路、水运、空运、仓储、托运等行为主体组成,通过三种影响带动其他产业的成长:①后向效应,指物流产业对某些供给资料部门的影响;②旁侧效应,指物流产业对所在地区的商业、物质业、供销、粮食、外贸等行业及地区经济的所有行业的供应、生产、销售中的物流活动的影响;③前向效应,指物流产业对物流新工艺、新技术、新原料、新能源、新装备工具出现的诱导作用。鲍森(Pawson, 1979)认为,运输发展存在着前向效应和后向效应,前向效应是基于运输创新的发展,任何一种新的或改善了运输基础设施将影响移动的范围、容量和成本,使流动性和可达性发生有效的变化,这将潜在地增进经济和社会机会。运输的后向效应则是一种乘数效应,如铁路建设将对铁、煤和制造业有需求。正是这些后向效应使得罗斯托相信铁路在美国、英国和俄罗斯等国的持续发展中起到了主导作用。

2. 区域性物流中心成为地区经济增长极

增长极思想最初由法国经济学家 F. 佩罗克斯在 20 世纪 50 年代提出来的。其要点是:在高度工业化的背景下,社会生产集聚是在经济发展冲动的地点首先实现的。借喻磁场内部运动在磁极为最强这一规律,经济发展的这种区域“极化”为“增长极”;作为“增长极”发展及作用基础的产业被称为关键产业,它的特征是生产规模大,有很强的增长推动力并且与其他产业有广泛的关联。当关键产业开始增长时,该企业(或部门)所在区域的其他产业也开始增长。经济增长的动力将逐步渗透,最终波及整个地区。“增长极”在两个方向作用于周围地区。一是“极化过程”,即增长极以其较强的经济技术实力和优越条件将周围区域的自然及社会经济潜力吸引过来,如矿产资源、原材料、劳动力、投资、地方工业或企业;二是扩散过程,即增长极对周围地区投资及其他经济技术支援,形成附属企业或子公司,为周围地区初级产品提供市场,吸收农业剩余劳动力等。在“增长极”发展演化的中后期,以“渗漏”(扩散)作用为主,在这阶段,给予多于吸取,区域发展水平趋于均衡。

物流中心或物流园区,既是自身增长极的形成过程,又是逐步开始发挥增长极作用的过程。物流中心形成和发展过程有以下三个明显特点:人力资源迅速聚集;主导产业迅速形成,物流产业有很强的关联效应、乘数效应和竞争优势,呈现出发展快、竞争力强的特点;资金迅速聚集。物流中心的生长极作用主要体现在以下两大方面:区域经济增长的带动效应;改造传统产业的辐射效应。

3. 区域性物流网络形成地区发展的“点—轴”开发效应

区域物流网络是由一些点和轴构成的,这里的“点”指各级物流中心,“轴”指由交通、通信干线连接起来的“基础设施束”;在物流网络形成过程中,社会经济要素在“点”上集聚,并由线状基础设施联系在一起而形成“轴”。“轴”对附近区域有很强的经济吸引力和凝聚力。轴线上集中的社会经济设施通过产品、信息、技术、人员、金融等,对附近区域产生扩散作用。扩散的物质要素和非物质要素作用于附近区域,与区域生产力要素相结合,形成新的生产力,推动社会经济的发展。在国家和区域的发展中,在“基础设施束”上一定会形成产业聚集带;由于不同国家和地区地理基础及社会经济发展特点的差异,“点—轴”空间结构形成过程具有不同的内在动力、形式及不

同的等级和规模；在不同社会经济发展阶段（水平）情况下，社会经济形成的空间结构也具有不同的特征。这种特征体现为集聚与分散程度及社会经济客体间的相互作用等。随着区域社会经济的进一步发展，“点—轴”必然发展到“点—轴—集聚区”。

（三）降低企业物流成本及实现企业竞争战略

物流的企业经济价值是众多经济学家关注的热点，现代物流对企业的经济价值主要体现在通过降低企业物流成本和实现企业竞争战略等方面。

1. 降低企业物流成本

企业重视物流管理的一个重要原因是在保证一定服务水平的前提下，尽可能降低物流成本，从而形成企业第三利润源泉。根据汤浅和夫（1997）的研究，物流费用在销售额中所占的比例约为9%。英国物料搬运中心进行的一次调查表明，物流费用在整个生产和流通领域的费用比例高达63%。估计我国的物流费在销售额中所占的比例还要高。即使按日本最保守的算法计算，比如，当一个企业销售额为1 000亿日元时，物流成本占销售额10%的话，就是100亿日元。这就意味着，只要降低10%的运输、保管、装卸、包装等各环节的物流费，就等于增加10亿日元的利润。假如这个企业的销售利润率为2%，则创造10亿日元的利润需要增加500亿日元的销售额，这是很困难的，但降低10%的物流费与此相比却容易办到。同时也可以说，降低10%的物流费用所起的作用，相当于销售额增加50%所起的作用。

其次，现代物流使货物从起始地到目的地之间进行正确速度的流动能够大大节约企业的时间成本。马克思指出：“流通时间越等于或近于零，资本的职能越大，资本的生产效率就越高，它的自行增殖就越大。”这就告诉人们，物流时间的缩短，可以把物流过程中节约的资金再投入生产领域，使资金发挥更大的效益。马克思还指出：“劳动时间起着双重作用，一方面，劳动时间的社会的有计划的分配，调节着各种劳动职能同各种需要的适当的比例；另一方面，劳动时间又是计量生产者个人在共同产品的个人消费部分所占份额的尺度。”“时间的节约，以及劳动时间在不同的生产部门之间有计划地分配，在共同生产的基础上仍然是首要的经济规律。”可见时间的节约就是成本的节约。时间的节约可体现为两方面，一是生产过程中劳动时间的节约，这主要是提高劳动生产率，减少单位产品生产的劳动时间。二是减少非劳动时间的生产时间，例如原材料的储备时间等。

哈佛大学的钱德勒教授于1977年提出了速度经济的概念，强调了追求从生产到流通的速度而带来的经济性。在战略管理学中，速度经济被进一步明确表示为快速反应的能力，是指企业在竞争环境的突变中，能否迅速作出反应的能力。麻省理工学院国际生产效率调查委员会在比较分析了美、日、欧的厂商行为之后，得出了一个结论性观点：企业适应用户的速度，不亚于质量的优势，企业的竞争力是从新的产品概念到产品定型从而提供给市场的速度和适应场所变动而更新产品线的能力。物流系统的形成与发展就是体现出一种对时间成本节约的追求。通过准点供货以满足生产企业“零库存”生产的要求；由于物流过程涉及包装、装卸、运输、仓储、配送等一系列环节，如果这个链条上某个环节出现不协调，就有可能使全部或大部分链条运转停滞，准点供货和零库存都无法实现，损失将是巨大的。从商品供应方来看，这种快速的商品流动节约产品进入