



普通高等教育“十一五”国家级规划教材

全国联编



21世纪新概念教材·高职高专物流管理专业教材新系

现代物流学

Xiandai Wuliuxue



【第四版】

梁金萍 主编

齐云英 王宁 副主编

本书依据教育部最新的职业教育精神，围绕高职高专物流管理专业的培养目标，以培养学生职业能力为本位，突出“工学结合”；同时以就业为导向，突出了实操性、实务性环节及技能训练，以帮助学生掌握物流的基本知识和技能；力图贯彻“以学生为本，理论以够用为度，一切从实际出发”的教学理念，强调“教、学、做”三者的统一，以尽可能适应教师精讲、学生多练、“能力本位”的新型教学方式的需要。

 东北财经大学出版社
Dongbei University of Finance & Economics Press





普通高等教育“十一五”国家级规划教材

全国联编

21世纪新概念教材·高职高专物流管理专业教材新系

现代物流学

Xiandai Wuliuxue



【第四版】

梁金萍 主编
齐云英 王宁 副主编

© 梁金萍 2014

图书在版编目 (CIP) 数据

现代物流学 / 梁金萍主编. —4 版. —大连: 东北财经大学出版社, 2014. 2

(21 世纪新概念教材·高职高专物流管理专业教材新系)
ISBN 978-7-5654-1401-5

I. 现… II. 梁… III. 物流-高等职业教育-教材
IV. F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2013) 第 304118 号

东北财经大学出版社出版

(大连市黑石礁尖山街 217 号 邮政编码 116025)

教学支持: (0411) 84710309

营 销 部: (0411) 84710711

总 编 室: (0411) 84710523

网 址: <http://www.dufep.cn>

读者信箱: dufep@dufe.edu.cn

大连力佳印务有限公司印刷

东北财经大学出版社发行

幅面尺寸: 185mm×260mm

字数: 412 千字

印张: 17 3/4

2014 年 2 月第 4 版

2014 年 2 月第 18 次印刷

责任编辑: 杨慧敏 魏 巍 曲以欢 责任校对: 刘咏宁 那 欣

封面设计: 冀贵收

版式设计: 钟福建

ISBN 978-7-5654-1401-5

定价: 30.00 元

第四版前言

为了适应高职高专院校应用型物流管理人才培养的需要，我们编写了这部《现代物流学》教材。本教材经过10年的使用，获得了用书学校师生的广泛好评，并于2006年被评为普通高等教育“十一五”国家级规划教材，于2013年入选高等职业教育“十二五”国家规划教材选题立项。在本书的第三次修订过程中，我们依据教育部最新的职业教育精神，围绕高职高专物流管理专业的培养目标，以培养学生职业能力为本位，突出“工学结合”；同时以就业为导向，突出了实操性、实务性环节及技能训练，以帮助学生掌握物流的基本知识和技能。在整个编写过程中，我们贯彻“以学生为本、理论以够用为度、一切从实际出发”的教学理念，强调“教、学、做”三者的统一，以尽可能适应教师精讲、学生多练、“能力本位”的新型教学方式的需要。

本次修订版教材采用了最新的任务化、模块化的形式，编者在总结多年教学改革和编写教材经验的基础上，对教材编写模式进行了大胆的创新，按教师编写教案的思路进行革新，既方便教师组织课堂教学，同时又提高了教材的可阅读性。本教材通过问题引导，引导出理论知识，提高了学生的学习兴趣；通过课堂讨论和课堂提问，使学生对学习内容加深理解；通过课堂实训，解决了各学校物流实训室不足的问题；通过案例小组讨论，使理论联系实际，充实了实用知识与技能。另外，课后练习加大了教材中技能训练和能力培养的内容，突出了高等职业教育的特色。

本次修订版教材还配有电子课件、期末模拟试卷及答案、章内思考问题答案提示、章后习题答案等，用书教师可以登录 www.dufep.cn 免费下载。

本教材由具有多年教学经验的梁金萍老师主编并负责全书的策划、组织、大纲制定；由齐云英、王宁副主编并负责全书的统稿工作。编写分工为：梁金萍，项目二、项目三；王宁，项目一、项目四；齐云英，项目五、项目十；刘涛，项目六、项目八；刘建朋，项目七、项目九。

本书在编写过程中参考了大量的文献资料，借鉴和吸收了国内外众多学者的研究成果，在此，对他们的辛勤工作深表敬意。由于写作时间有限，加之编者水平有限，本书还可能存在诸多缺点和不足，敬请各位专家学者和广大读者朋友批评指正。

编者
2013年10月

目 录

项目一：物流基础知识/1

- 任务一：认识物流/1
- 任务二：了解物流标准/17
- 任务三：知晓物流系统/27
- 实践训练/35
- 项目考核/35
- 课外练习/36

项目二：熟悉物流的主要作业活动/37

- 任务一：进行运输活动/37
- 任务二：进行仓储活动/48
- 实践训练/58
- 项目考核/58

项目三：熟悉物流的辅助作业活动/60

- 任务一：进行包装活动/60
- 任务二：进行装卸搬运活动/68
- 任务三：进行流通加工活动/75
- 任务四：进行物流信息活动/79
- 实践训练/85
- 项目考核/85

项目四：配送中心作业活动/87

- 任务一：认识配送/87
- 任务二：进行配送中心作业活动/93
- 任务三：掌握配送合理化的方法/103
- 实践训练/107
- 项目考核/107
- 拓展实训/108

项目五：识别第三方物流/110

- 任务一：进行第三方物流的利弊分析/110
- 任务二：掌握第三方物流的选择/116
- 任务三：进行第三方物流的应用/121
- 项目实训/132
- 实践训练/133
- 项目考核/133

项目六：提供物流服务/135

- 任务一：了解物流服务/135
- 任务二：进行物流服务管理/141
- 任务三：掌握物流金融服务/148
- 实践训练/154
- 项目考核/154

项目七：学会控制物流成本/157

- 任务一：了解物流成本/157
- 任务二：进行物流成本管理/164
- 任务三：掌握物流成本核算的方法/171
- 任务四：掌握物流成本决策的方法/176
- 任务五：进行物流成本控制/181
- 实践训练/192
- 项目考核/192

项目八：产业物流/194

- 任务一：进行零售业物流活动/194
- 任务二：认识制造业物流过程/200
- 任务三：熟悉农业物流运营模式/208
- 任务四：掌握食品物流业务环节/214
- 任务五：进行快递业物流活动/221
- 任务六：熟悉会展物流运营模式/226
- 实践训练/231
- 项目考核/231

项目九：现代物流的发展/233

- 任务一：了解绿色物流/233
- 任务二：熟悉物流活动与环境/239
- 任务三：进行绿色物流管理/245
- 实践训练/251
- 项目考核/251

项目十：供应链/253

- 任务一：认识供应链/253
- 任务二：进行供应链管理/256
- 任务三：掌握供应链的应用/266
- 实践训练/269
- 项目考核/274
- 课外练习/274

主要参考文献/275



项目一： 物流基础知识

任务一：认识物流

任务目标

认识现代物流及物流活动，了解物流的发展和物流科学的产生，掌握物流的概念和物流的功能；掌握物流学说的观点，能运用此观点来分析物流现象。

课堂讨论

学习物流课程之前，你认为物流工作要做哪些事情？物流工作的对象是什么？做好物流工作需要具备哪些素质？

问题引导

中国物资储运总公司（以下简称中储）占地面积1 300万平方米，货场面积450万平方米，库房面积200万平方米，仓储面积总量居全国同类企业之首。与新建物流企业相比，中储的运营成本极其低廉，具有大批量中转和多批次、小批量配送的先天优势，具备将仓库转变成大型物流中心的条件，便于各类企业物流业务的集中管理，形成规模效益，降低成本，具体表现为：

(1) 中储共有铁路专用线129条，总长144千米，与全国各铁路车站可对发货物，中储所属64个仓库分布在全国各大经济圈中心和港口，形成了覆盖全国、紧密相连的庞大网络。中储利用这一网络，不仅提供仓储运输等物流服务，还有效地整合商流资源，成为金属材料、纸制品、化肥等生产企业的代理分销商。

(2) 中储的增值服务。①现货交易及市场行情即时发布。中储的20多个仓库根据区域经济的需要，成为前店后库式的商品交易市场，包括金属材料、汽车、建材、木材、塑料、机电产品、纸制品、农副产品、蔬菜水果、日用百货等市场，并在中储网站上发布全国各大生产资料市场的实时行情。②物流的中间加工。中储的各大金属材料配送中心都配有剪切加工设备，如在天津与上海宝钢、日本三菱商社合资兴建的天津宝钢储菱物资配送有限公司，总投资1.3亿元人民币；从日本引进具有国际先进水平的钢材横剪、纵剪生产线，年加工能力10万~12万吨。③全过程物流组织。中储凭借40年的储运经验和专业的物流管理队伍，运用现代信息技术，为用户设计经济、合理的物流方案，整合内外部资源，包括不同运输方式的整合、仓储资源和运输资源的整合、跨地区资源整合等，组织全程代理和门到门服务，实现全过程物流的总成本最低。④形式多样的配送服务。

(3) 运用现代物流技术。其投资成立“中储物流在线有限公司”，目的是将虚拟的电

子网络和有形的物流网络有机结合,整合国内外资源,提升传统业务。在实施过程中,充分发挥自身的优势,首先完成系统内部物流网建设,包括数据源、单证和业务流程的标准化,再造业务流程,通过对传统企业的电子化改造,使之成为能够满足现代物流需求的数码仓库。实现以电子化配送中心、仓库、运输网络为基础,以数码仓库完备的现代物流组织为纽带,以中储电子商务物流平台为核心,横向联合运输网络系统、纵向连接行业分销系统,建立布局合理、运转高效的现代物流配送和分销电子商务网络体系。中储通过运用现代物流技术实现了从传统储运向现代物流企业的跨越。

思考: 传统物流与现代物流有什么区别?



物流 (GB) 是指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、配送、流通加工、信息处理等基本功能实现有机结合。

引导知识点

一、传统物流与现代物流

物流的概念是随着交易对象和环境变化而发展的,因此需要从历史的角度来考察。在美国,早在第一次世界大战后的 20 年代,物流就已运用“physical distribution”这一概念作为企业经营的一个要素加以研究,第二次世界大战期间,美国陆军中就开始用“logistics management”(现代物流管理)来指代物流,战后其理论、方法也为企业和理论界认同,并广泛运用起来,他们将之称为商业物流或销售物流(business logistics),以力求合理有效地组织商品的供应、保管、运输、配送,而且实践证明取得了相当大的成效。物流这个名称在日本是于 20 世纪五六十年代引用的,当时日本的企业界和政府为了提高产业劳动率,组织了各种专业考察团到国外考察学习,公开发表了详细的考察报告,全面推动了日本生产经营管理的发展。报告中提及了“physical distribution”(PD)一词。PD 概念马上被产业界接受,尽管 PD 这个外来语后来经历了若干年才正式被译为“物的流通”(1964 年),但当时的日本正处于经济发展的黎明期,物流革新思想不仅渗透到了产业界,同时还渗透到了整个日本社会。

物流在概念上随着时间的推移有一定的变化,物流的概念(physical distribution)逐渐被 logistics 替代,亦即现代物流(logistics)与传统物流(physical distribution)的区分。最初的物流概念主要侧重于商品物质移动的各项机能,即发生在商品流通领域中的在一定劳动组织条件下,凭借载体从供应方向需求方的商品实体定向移动,是在流通的两个阶段(G—W, W—G)上发生的所有商品实体的实际流动。显然这种物流是一种商业物流或销售物流,它作为一种狭义的物流具有明显的“中介性”,是连接生产与消费的手段,直接受商品交换活动的影响和制约,具有一定的时间性,只有存在商品交换时才会出现,不会永恒存在。

小资料 1-1

1963 年,美国成立了第一个物流组织,即美国实体配送管理协会(NCPDM),指出物流管理是为了控制企业内物料移动、在制品库存和产成品分销活动。1985 年,美国实体配送管理协会(NCPDM)改名为美国物流管理协会(CLM),标志着物流管理进入现

代物流管理阶段，研究领域扩大到物资供应、企业生产、企业分销以及废弃物再生等全范围和全领域。2005年年初，美国物流管理协会正式更名为美国供应链管理专业协会（CSCMP），标志着全球物流进入供应链时代的开始。

协会官方网站已变更为 www.cscmp.org，协会中国代表处网址也变更为 www.cscmpchina.org。

美国供应链管理专业协会对物流的最新定义是：“物流是供应链的一部分，是为了满足顾客的需要对商品、服务及相关信息从产地到消费地高效、低成本流动和储存而进行的实施和控制过程。”

现代物流（logistics）则包括了从原材料采购、在制品移动到产成品销售全过程的物资流通活动，物流合理化不仅限于物流部门内部，而且扩展到生产和销售部门。现代物流是为了实现顾客满意，连接供给主体和需求主体，克服空间和时间阻碍的、有效的、快速的商品和服务流动经济活动过程。现代物流将物流活动从被动、从属的地位上升到企业经营战略的高度，成为企业经营的重要组成部分，物流概念已不仅仅是对活动概念的集合，而是上升到了管理学的层次上。

传统物流与现代物流的区别见表 1-1。

表 1-1 传统物流与现代物流的区别

区别项目	传统物流	现代物流
范围与边界	重视销售物流与生产物流	强调供应、生产、销售、消费等全过程的“大物流”
系统概念	重视运输、储存、包装、装卸、流通加工、信息处理等构成要素的系统最佳	强调物流系统与其他经营系统的“大系统”最佳
目标与理念	效率与成本的均衡	效率、成本、服务的均衡
功能定位	节约成本的“手段”与“策略”	扩大销售、增加利润的“战略”
物流服务特点	各种物流功能相对独立 无物流中心 不能控制整个物流链 限于地区物流服务 短期合约	广泛的物流服务项目 第三方物流被广泛采用 采用物流中心 供应链的全面管理 提供国际物流服务 与全球性客户的长期合作
物流服务管理	价格竞争 提供标准服务	以降低总物流成本为目标 增值物流服务 为顾客提供“量身定做”的特殊服务
物流信息技术	无外部整合系统 有限或无 EDI 联系 无卫星定位系统	实时信息系统 与顾客、海关等的 EDI 联系 卫星跟踪系统 存货管理系统
物流管理	有限或无现代管理	全球质量管理 时间基础管理 业务过程管理

问题引导

从超市的货架上随手取下一瓶饮料。

思考：这瓶饮料要经过多少环节才能到达你的手里吗？饮料厂要如何组织原材料，生产线上的物料和包装如何移动，经销商如何采购和销售，又如何将它送到零售店里？从它走下生产流水线那一刻起，到你拿到手中为止，中间究竟经过多少个环节、转运了多少辆卡车、进出了多少个仓库、到过多少个配送中心？历经多少道经销商以及多少人的手才被送上货架？

引导知识点

二、物流的功能

物流的具体功能有如下几点：

(1) 客户服务管理：掌握客户的需求动态，根据客户的要求和企业营销战略，确定顾客服务水准，及时提供物流服务。

(2) 需求预测：需求预测是对生产、装运、销售等方面有可能产生的数量的一种预示或估计。

(3) 物流信息交换：物流信息在相关部门之间的流动传递，是提高物流作业效率、实现物流系统化的关键环节。

(4) 库存控制：在保障供应的前提下，使库存物品的数量最少所进行的有效管理的技术经济措施。库存控制是建立在对市场的科学预测基础之上的。库存控制是物流管理的核心。

(5) 物料装卸搬运：在物流的过程中，保管和运输两端场所对物料进行的装车、卸车、移动、取货、分拣等作业活动。

(6) 订单处理：接受订货信息，按照订单组织进货。

(7) 售后服务：为已售出产品提供配件服务以及维修服务。

(8) 工厂和仓库布局：根据物流合理化的要求，确定物流节点的数量和位置。工厂（包括商店等）和仓库（包括配送中心等）的位置及数量直接关系到物流网络的基本格局，影响到物流的走向、物流的流量等。

(9) 物资采购：主要是指根据生产经营计划和库存状况，向供应商下订单补充库存。

(10) 工业包装：为保证物流过程中货物不发生损坏，便于运输和保管进行的包装活动，也称之为运输包装和物流包装。

(11) 退货处理：将不合格货物和多余货物退还给供货部门的活动。

(12) 废弃物处理：物流过程中的废弃物的回收活动。

(13) 运输：运输是物流的主要功能，是实现商品空间位移。合理安排运输，充分利用各种运输方式的优势，实现门到门的多式联运，对运输过程进行实时控制（货物跟踪系统、往返货物配载系统等），开展集装运输等是现代物流在运输领域的重要特征。

(14) 仓库管理和保管：对仓库内的人出库、装卸等作业活动实施的管理活动以及对库内物品进行妥善保管的相关作业活动。

(15) 流通加工：流通加工是在流通领域从事简单生产活动，流通加工不改变商品的基本形态和功能，只是完善商品的使用功能，提高商品的附加价值。

(16) 配送：配送属于由末端物流节点向最终用户进行的货物运输活动，具有小批量、多品种特点。

问题引导

中储物流针对不同的客户，采取不同的配送形式。这些配送形式有：第一，生产配送。作为生产企业的产成品配送基地，为生产企业提供产前、产中、产后的原材料配送到生产线及产成品配送到全国市场的配送服务。如中储的天津唐家口仓库、陕西咸阳仓库等为周边的彩电生产厂提供配送服务。第二，销售配送。生产企业在产品出厂到销往全国市场途中，中储担当其地区配送中心的角色。生产企业将产品大批量运至中储各地的物流中心，由中储提供保管及其众多销售网点的配送服务。如海尔、澳柯玛、长虹等产品已通过中储各地的物流中心销往全国市场。第三，连锁店配送。为超级市场和连锁商店提供上千种商品的分拣、配送服务。如上海沪南公司为正大集团易初莲花超市提供随叫随到的配送服务。第四，加工配送。中储的许多物流中心为用户提供交易、仓储、加工、配送及信息服务的一条龙服务。

思考：物流活动有多少种不同的类型？

引导知识点

三、现代物流的分类

社会经济领域中的物流活动无处不在，对于各个领域的物流，虽然其基本要素都存在且相同，但由于物流对象不同，物流目的不同，物流范围、范畴不同，形成了不同的物流类型。按照物流的运作层面不同，可以分为宏观物流、中观物流和微观物流；按照物流系统的空间范围不同，可以分为国际物流和国内物流；按照物流范畴不同，可以分为社会物流和企业物流。

1) 宏观物流、中观物流和微观物流

宏观物流是站在国民经济整体的角度来观察的物流活动，研究国民经济运行中的物流合理化问题。宏观物流管理的主体是政府，其主要任务是制定产业政策和市场法规，负责物流基础设施建设，为物流事业的发展创造宏观环境，促进全社会物流活动的合理化和效率化等。

中观物流是从一个地区或部门、行业的角度来观察的物流活动，研究一个地区或部门、行业在经济活动中的物流合理化问题，如城市物流合理化问题、粮食物流合理化问题等。

微观物流也就是企业物流，是伴随着工商企业的生产经营活动而展开的，作为企业生产经营一部分的物流活动。微观物流研究是以个别企业为对象，研究个别企业在经营活动中的物流合理化问题。

2) 国际物流和国内物流

国际物流是不同国家之间的物流，是随着世界各国之间进行国际贸易而发生的商品实体从一个国家流转到另一个国家而发生的物流活动。

国内物流是指在一个国家内发生的物流活动，物流活动的空间范围局限在一个国家内。

3) 社会物流和企业物流

社会物流 (GB): 企业外部物流活动的总称。社会物流包括企业向社会的分销物流、购进物流、回收物流、废弃物物流等, 也称之为大物流或宏观物流。

社会物流是指超越一家一户的以一个社会为范畴面向社会为目的的物流。这种社会性很强的物流往往是由专门的物流承担人承担的, 社会物流的范畴是社会经济大领域。社会物流研究再生产过程中随之发生的物流活动, 研究国民经济中的物流活动, 研究如何形成服务于社会、面向社会又在社会环境中运行的物流, 研究社会中物流体系结构和运行, 因此带有宏观性和广泛性。

企业物流 (GB): 企业内部的物品实体流动。企业内部物流主要是企业内部的生产经营工作和生活中所发生的加工、检验、搬运、储存、包装、装卸、配送等物流活动。根据物流活动发生的先后次序, 企业物流可分为五部分: 供应物流、生产物流、销售物流、回收物流、废弃物物流。

(1) 供应物流 (GB): 为生产企业提供原材料、零部件或其他物品时, 物品在提供者与需求者之间的实体流动。

企业为保证本身生产的节奏, 不断组织原材料、零部件、燃料、辅助材料等供应的物流活动, 这种物流活动对企业生产的正常、高效运行起着重大作用。企业供应物流不仅仅是为了保证物资供应, 而且还是在以最低成本、最少消耗、最大的保证来组织供应的物流活动, 因此, 就带来很大的难度。企业供应物流的关键在于: 如何降低供应物流的成本并保证供应, 这是企业供应物流的最大难点。为此, 企业供应物流就必须解决有效的供应网络问题、供应方式问题、零库存问题等。

(2) 生产物流 (GB): 生产过程中, 原材料、在制品、半成品、产成品等在企业内部的实体流动。

生产物流指企业在生产工艺中的物流活动。这种物流活动是与整个生产工艺过程伴生的, 实际上已构成了生产工艺过程的一部分。企业生产过程的物流大体为: 原料、零部件、燃料等从企业仓库或企业的“门口”开始, 进入到生产线的开始端, 再进一步随生产加工过程一个一个环节地流动, 在流动的过程中, 本身被加工, 同时产生一些废料、余料, 直到生产加工终结, 再流动至产成品仓库, 便终结了企业生产物流过程。

过去, 人们在研究生产活动时, 主要注重一个一个的生产加工过程, 而忽视了将每一个生产加工过程串在一起, 使得一个生产周期内, 物流活动所用的时间远多于实际加工的时间。所以对企业生产物流的研究, 可以大大缩减生产周期、节约劳动力。

(3) 销售物流 (GB): 生产企业、流通企业出售商品时, 物品在供方与需方之间的实体流动。

销售物流是企业为保证本身的经营效益, 不断伴随销售活动, 将产品所有权转给用户的物流活动。在现代社会中, 市场是一个完全的买方市场, 因此销售物流活动便带有极强的服务性, 以满足买方的需求, 最终实现销售。在这种市场前提下, 销售往往以送达用户并经过售后服务才算终止, 因此销售物流的空间范围很大, 这便是销售物流的难度所在。在这种前提下, 企业销售物流的特点便是通过包装、送货、配送等一系列物流实现销售。这就需要研究送货方式、包装水平、运输路线等并采取各种诸如少批量、多批次、定时、定量配送等特殊的物流方式达到目的, 因而其研究领域是很宽的。

(4) 回收物流 (GB): 不合格物品的返修、退货以及周转使用的包装容器等从需方返回到供方所形成的物品实体流动。

企业在生产、供应、销售的活动中总会产生各种边角余料和废料,这些东西回收是需要伴随物流活动的,而且在一个企业中,回收物品处理不当,往往会影响整个生产环境,甚至影响产品质量,也占用很大空间,造成浪费。

(5) 废弃物物流 (GB): 将经济活动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,并分送到专门处理场所时所形成的物品实体流动。

在循环利用过程中,基本或完全失去了使用价值,形成无法再利用的最终排放物,即是废弃物。废弃物经过处理后返回自然界,形成了废弃物物流。由于废弃物的大量产生,严重地影响人类赖以生存的环境,必须妥善处理。因此,废弃物物流的管理不完全是从经济效益角度考虑,更要从社会效益角度考虑。

小思考 1-1

生产企业物流与销售企业物流有什么异同点?

问题引导

“一骑红尘妃子笑,无人知是荔枝来。”这是唐朝诗人杜牧《过华清宫》里的诗句。诗里描述了为杨贵妃万里飞马送荔枝的情景。在唐朝,估计也只有像贵妃级的人物才能在长安吃到岭南荔枝,而现在,在荔枝成熟的季节,大小城市的超市里都有成堆的荔枝在卖,现代社会的每个人都能享受到唐朝贵妃的待遇。

思考:物流创造了哪些价值?

引导知识点

四、物流活动创造价值

1) 物流创造时间价值

“物”从供给者到需要者之间本来就存在一段时间差,由于改变这一时间差而创造的价值,称作“时间价值”。通过物流获得时间价值的形式有以下几种:

(1) 缩短时间创造价值。

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、增加物的周转、节约资金等。马克思从资本角度早就指出过:“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,它的自行增殖就越大。”(《马克思恩格斯全集》第24卷第142页)这里马克思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,资本周转越快,表现出资本的较高增殖速度。

从全社会物流的总体来看,加快物流速度、缩短物流时间,是物流必须遵循的一条经济规律。

(2) 弥补时间差创造价值。

经济社会中,供给与需求之间存在时间差,可以说这是一种普遍的客观存在,正是有了这个时间差,商品才能取得自身最高价值,才能获得十分理想的效益。例如,粮食集中产出,但是人们的消费是一年365天,天天有需求。商品本身是不会自动弥补这个时间差

的,如果没有有效的方法,集中生产出的粮食除了当时的少量消耗外,就会损坏掉、腐烂掉,而在非产出时间,人们就会找不到粮食吃。物流便是以科学的系统方法弥补,有时是改变这种时间差,以实现其“时间价值”。

(3) 延长时间差创造价值。

物流总体是遵循“加速物流速度,缩短物流时间”这一规律,以尽量缩小时间间隔来创造价值,但是在某些具体物流中也存在人为地能动地延长物流时间来创造价值的。例如,秋季集中产出的水果、棉花等农作物,通过物流的储存、储备活动,有意识延长物流的时间,以均衡人们的需求。这种配合时机销售的营销活动的物流便是有意识地延长物流时间、有意识增加时间差来创造价值。

2) 物流创造场所价值

场所价值指的是“物”从供给者到需求者之间有一段空间差,供给者和需求者之间往往处于不同的场所,由于改变“物”的不同场所存在位置而创造的价值称作“场所价值”。

物流创造场所价值是由现代社会产业结构、社会分工所决定的,主要原因是供给和需求之间的空间差,商品在不同地理位置有不同的价值,通过物流将商品由低价值区转到高价值区,便可获得价值差,即“场所价值”,有以下几种具体形式。

(1) 从集中生产场所流入分散需求场所创造价值。

现代化大生产的特点之一,往往是通过集中的、大规模的生产以提高生产效率,降低成本。在一个小范围集中生产的产品可以覆盖大面积的需求地区,有时甚至可覆盖一个国家乃至若干国家。通过物流将产品从集中生产的地区转移到分散于各地的消费地区,有时可以获得很高的利益。

(2) 从分散生产场所流入集中需求场所创造价值。

和上面一种情况相反的情况在现代社会中也不少见,例如,粮食是在一亩地一亩地上分散生产出来的,而一个大城市的需求却相对大规模集中;一个大汽车厂的零配件生产也分布得非常广,但却集中在一个大厂中装配,这也形成了分散生产和集中需求,物流便依此取得了场所价值。

(3) 在低价值地生产流入高价值地需求场所创造价值。

现代社会中供应与需求的空间差,有不少是自然地理和社会发展因素决定的,例如农村生产粮食、蔬菜而异地于城市消费,南方生产荔枝而异地于各地消费,北方生产高粱而异地于各地消费等。物流将商品从低价位区转移到高价位区,从中获利。现代人每日消费的物品几乎都是相距一定距离甚至十分遥远的地方生产的。这么复杂交错的供给与需求的空

间差都是靠物流来弥合的,物流也从中取得了利益。

在经济全球化的浪潮中,国际分工和全球供应链构筑的一个基本选择是在成本最低的地区进行生产,通过有效的物流系统和全球供应链,在价值最高的地区销售,信息技术和现代物流技术为此创造了条件,使物流得以创造价值,得以增值。

小资料 1-2

2009年2月25日,国务院审议并原则通过了物流业调整振兴规划,将现代物流业列入我国十大产业调整振兴规划,表明了党中央、国务院对物流业的重视。物流业调整振兴规划提出“积极扩大物流市场需求,促进物流企业与生产、商贸企业互动发展,推进物

流服务社会化和专业化”的物流发展思路，明确了我国未来3年甚至更长时间内物流业的发展方向与重要任务，确定了振兴物流业的九大重点工程，包括多式联运和转运设施工程、物流园区工程、城市配送工程、大宗商品和农村物流工程、制造业和物流业联动发展工程、物流标准和技术推广工程、物流公共信息平台工程、物流科技攻关工程及应急物流工程等，并要求各地区、各有关部门要加强组织协调，深化物流管理体制改革，完善政策法规体系，多渠道增加投入，加快物流人才培养，以促进我国物流业平稳较快发展。

小资料 1-3

郑欧国际货运铁路打通物流新动脉

2013年7月，我国与多个国家联合建设了郑欧国际货运铁路，首次班列于2013年7月18日运行。据了解，前不久郑州经济技术开发区管理委员会与新疆阿拉山口口岸管理委员会签署了合作备忘录。铁路开行后，双方将充分利用和调动各自资源开行郑欧国际货运铁路班列，打通郑州-新疆-欧洲国际铁路物流大通道，推进亚欧大陆桥建设。据悉，郑欧国际货运铁路班列始发于郑州，经新疆阿拉山口出境，途经哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯和波兰到达德国汉堡，全程10214公里，运行时间16天左右，比走海运到欧洲节省时间15天左右。郑欧国际货运铁路的运营，将使得沿线地区的货物流通更加便捷，从而有效拉动沿线地区经济发展。

资料来源 佚名. 郑欧货运铁路打通物流新动脉 首次班列7月18日开行 [EB/OL]. (2013-07-16). <http://news.dahe.cn/2013/07-16/102292477.html>.

问题引导

目前各大电器卖场一般只摆放样机，当顾客到商场看中一款机型后，在商场收银台付款后拿发票，送货时间一般不是当时，而是推迟一天或两天后通常由电器生产厂家配送中心直接送货。

思考：试想这样做有什么好处？

引导知识点

五、物流学的主要观点

1) 商物分离说（商物分流）

商物分离是物流科学赖以存在的先决条件。所谓商物分离，是指流通中两个组成部分商业流通和实物流通各自按照自己的规律和渠道独立运动。

社会进步使流通从生产中分化出来之后，并没有结束分化及分工的深入和继续。现代化大生产的分工和专业化是向一切经济领域中延伸的。列宁在谈到这个问题时，提出“分工”“不仅把每一种产品的生产，甚至把产品的每一部分的生产都变成专门的工业部门，即不仅把产品的生产，甚至把产品制成消费品的各个工序都变成专门的工业部门”。（《列宁选集》第一卷，第161页）这种分化、分工的深入也表现在流通领域。在流通领域，比专业化流通这种分工形式更深入的分工是流通职能的细分。流通统一体中实际上有不同的运动形式，这一点，马克思早已有所论述，并将之区分为“实际流通”和“所有权转让”，他说：“要使商品实际进行流通，就要有运动工具，而这是货币无能为力的。”“商品的实际流通，在空间和时间上，都不是由货币来实现的。货币只是实现商品的价格，从而把商品所有权转让给买主，转让给提供交换手段的人。货币使之流通的不是商

品，而是商品所有权证书。”（《马克思恩格斯全集》第46卷上册，第142~143页）。

第二次世界大战之后，流通过程中上述两种不同形式出现了更明显的分离，从不同形式逐渐变成了两个有一定独立运动能力的不同运动过程，这就是所称的“商物分离”。“商”指“商流”即商业性交易，实际是商品价值运动，是商品所有权的转让，流动的是“商品所有权证书”，是通过货币实现的；“物”即“物流”，即马克思讲的“实际流通”，是商品实体的流通。

本来，商流、物流是紧密地结合在一起的，进行一次交易，商品便易手一次，商品实体便发生一次运动，物流和商流是相伴而生并形影相随的，两者共同运动，经历同样过程，只是运动形式不同而已。在现代社会诞生之前，流通大多采取这种形式，甚至今日，这种情况仍不少见。

商物分离前后的流通过程如图1-1、图1-2所示，如果物流以本身的特殊性与商流过程分离，与和商流过程完全一致比较，显然要合理得多。

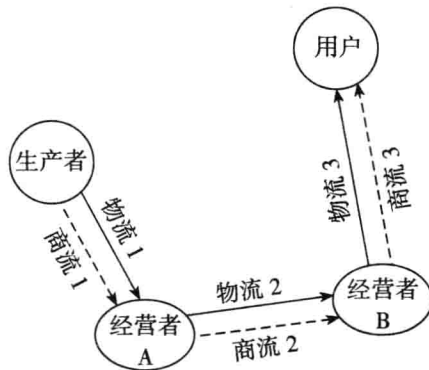


图1-1 商物分离前

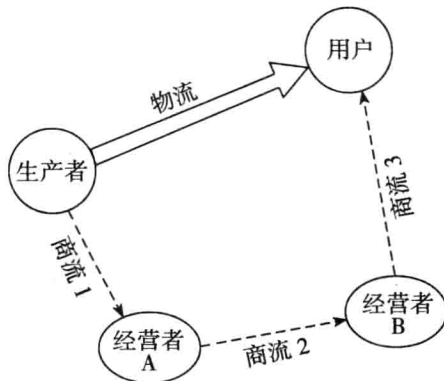


图1-2 商物分离后

商流和物流也有其不同的物质基础和不同的社会形态。从马克思主义政治经济学角度看，在流通这一统一体中，商流明显偏重于经济关系、分配关系、权力关系，因而属于生产关系范畴，而物流明显偏重于工具、装备、设施及技术，因而属于生产力范畴。

所以，商物分离实际是流通总体中的专业分工、职能分工，是通过这种分工实现大生产的社会再生产的产物。这是物流科学中重要的新观念。

物流科学正是在商物分离基础上才得以对物流进行独立的考察，进而形成的科学。

但是，商物分离也并非绝对的，在科学技术有了飞跃发展的今天，优势可以通过分工获得，优势也可以通过趋同获得，“一体化”的动向在原来许多分工领域中变得越来越明显，在流通领域中，发展也是多形式的，绝对不是单一的“分离”。

事实上，有一些国家的学者和一些领域中的操作者都提出了商流和物流在新基础上的一体化的问题，欧洲一些国家对物流的理解本来就包含企业的营销活动，即在物流研究中包含着商流。在物流的一个重要领域——配送领域中，配送已成为许多人公认的既是商流又是物流的概念。在企业中，最初是把独立设置的物流部门看成一种进步，而现在，则更多地进行综合的战略管理，已不单独分离物流功能，这也是值得我们重视的。

2) 黑大陆说

著名的管理学权威 P. F. 德鲁克曾经讲过：“流通是经济领域里的黑暗大陆。”德鲁克泛指的是流通，但是，由于流通领域中物流活动的模糊性尤其突出，是流通领域中人们尚认识不清的领域，所以黑大陆说现在转向主要针对物流而言。

如果理论研究和实践探索照亮了这块黑大陆，那么摆在人们面前的可能是一片不毛之地，也可能是一片宝藏之地。黑大陆说是对 20 世纪在经济界存在的愚昧的一种反对和批判，指出在当时资本主义繁荣和发达的状况下，科学技术也好，经济发展也好都远未有止境；黑大陆说也是对物流本身的正确评价；这个领域未知的东西还很多，理论和实践皆不成熟。

在某种意义上来看，黑大陆说是一种未来学的研究结论，是战略分析的结论，带有强烈的哲学的抽象性，这一学说对于研究这一领域起到了启迪和动员作用。

3) 物流冰山说

物流冰山说（如图 1-3 所示）是日本早稻田大学西泽修教授提出来的，他专门研究物流成本时发现，现行的财务会计制度和会计核算方法都不可能掌握物流费用的实际情况，因而人们对物流费用的了解是一片空白，甚至有很大的虚假性，他把这种情况比作“物流冰山”。冰山的特点是，大部分沉在水面之下，而露出水面的仅是冰山的一角。物流便是一座冰山，其中沉在水面以下的是我们看不到的黑色区域，而我们看到的不过是物流的一部分。

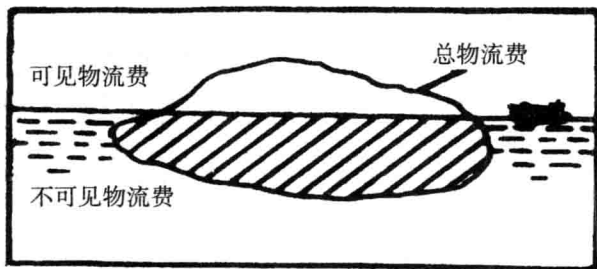


图 1-3 物流冰山说

西泽修教授用物流成本的具体分析论证了德鲁克的黑大陆说，事实证明，物流领域的方方面面对于我们而言还是不清楚的，在黑大陆中和冰山的水下部分正是物流尚待开发的领域，正是物流的潜力所在。