

物流理论与实践

翁心刚◎主 编

刘 军 王可山◎副主编



中国物资出版社

物流理论与实践

翁心刚 主 编
刘 军 王可山 副主编

中国物资出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

物流理论与实践/翁心刚主编. —北京: 中国物资出版社, 2009. 12

ISBN 978 - 7 - 5047 - 3125 - 8

I. 物… II. 翁… III. 物流—物资管理 IV. F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2009) 第 202483 号

策划编辑 王宏琴

责任编辑 王宏琴

责任印制 方朋远

责任校对 孙会香 杨小静

中国物资出版社出版发行

网址: <http://www.clph.cn>

社址: 北京市西城区月坛北街 25 号

电话: (010) 68589540 邮编: 100834

全国新华书店经销

中国农业出版社印刷厂印刷

开本: 787mm × 1092mm 1/16 印张: 32.5 字数: 895 千字

2009 年 12 月第 1 版 2009 年 12 月第 1 次印刷

书号: ISBN 978 - 7 - 5047 - 3125 - 8/F · 1289

印数: 0001—3000 册

定价: 80.00 元

(图书出现印装质量问题, 本社负责调换)

前言

物流是企业经营活动中的一项重要内容，物流与生产、流通和消费密切相关。企业的物流活动早已存在，但是，用科学的方法管理物流活动，实现企业物流的系统化，却是 20 世纪上半叶以后的事情。随着企业物流需求的多样化、高度化以及交通运输业和仓储业的发展，企业物流的社会化程度不断提高，物流业或者说现代物流业在这样一个环境下开始出现并得到迅速发展。

物流业是国民经济的基础产业，对国民经济其他产业的发展起到重要支撑作用。改革开放 30 年来，我国物流业取得了长足发展，物流基础设施明显改善，物流能力显著增强，物流技术开发和应用水平不断提高，有力支撑着国民经济其他产业的发展，对中国经济发展的推动作用日益显现，成为中国经济发展新的增长点。

北京物资学院自 20 世纪 70 年代末开始，便将物流作为一个重要的学科专业领域开展科学研究和高级人才的培养。30 年来，该领域的教师和科研工作者一直潜心钻研、积极探索、锐意进取，取得了丰富的研究成果，所培养的学生活跃在我国物流和流通的各个领域，为推动中国物流事业的发展做出了不懈的努力。

《物流理论与实践》一书精选了北京物资学院教师和研究人员改革开放 30 年来发表的有关物流与流通的学术论文和研究报告。编辑出版本书，既是对北京物资学院 30 年来在物流与流通领域学术研究成果的一次总结，也是北京物资学院在国家出台“物流业调整与振兴规划”的背景下，通过物流理论研究成果的交流推进现代物流业发展的举措。

本书由物流经济与管理、物流技术与应用、供应链与电子商务、企业物流与区域物流、流通政策与法律、流通相关问题研究六部分构成，内容涉及物流与流通领域的一系列关键问题，其中许多研究在研究视角、学术思想、研究方法等方面有一定的开拓性与创新性，既体现了一定的学术借鉴价值，又蕴涵了很强的政策含义。“学术无止境”，我们衷心希望与各界同仁不断交流、研讨，共同推进物流、流通事业的发展。同时，书中难免存在不足和缺陷，恳请读者提出宝贵意见。

北京物资学院副校长 教授
中国物流学会副会长
翁心刚



目 录

第一篇 物流经济与管理

物流服务供给与需求研究 / 王之泰	3
建立我国物流统计学的初步设想 / 龚树生 高和鸿	25
我国物流统计发展现状分析 / 龚树生 刘开明	31
供应链一体化时代的物流管理 / 翁心刚	36
论物流业的本质及其特征 / 翁心刚	40
“物流管理”和“供应链管理”是“异名同质”吗 / 崔介何	44
外资进入中国物流业的影响 / 郇跃 梁晨 温卫娟 张涵	51
我国快速消费品物流模式探析 / 魏国辰	56
电厂分散控制系统备件协同管理模式研究 / 刘军 陈红	63
物流价格管理的范式研究 / 郝玉柱	67
发展中国农业物流的思考 / 潘建伟	73
农产品物流研究的理论、方法与进展 / 王可山 洪岚	79
The Relationship between Systematic - Risk and Accounting Variables of China Logistics Industry / 贾炜莹 陈宝峰	84
The Present Situation and Existing Problems of Construction and Management of Logistics Base in China / 唐秀丽	91
中日海运价格波动研究的启示 / 刘俐 董轶然 李文颖	100
基于外部性理论的绿色物流的经济学分析 / 车卉淳	104
改变盘点思维,降低物流成本 / 郑可人	107
小城镇物流绩效评价体系的建立 / 殷裕品	111
小城镇物流成本管理 / 殷裕品	116
第三方物流发展与物流业集聚动因分析 / 陈炜煜	120
基于价值创造的物流成本投入分析 / 顾煜	125
畜产品物流成本核算探析 / 张立中	130

第二篇 物流技术与应用

无线拣选系统优化设计 / 刘军 左生龙	137
物流信息系统与 Agent 建模 / 朱杰 岳溥霖 田彬	142
一种新型物流拣选电子标签设备的设计 / 王玉泉 李俊韬 刘丙午 霍灵瑜	146
数字化拣选作业系统开发 / 李俊韬 刘丙午 霍灵瑜 郭奕崇	151
浅谈网络技术在物流企业的运用 / 申贵成 贾炜莹	155
基于共拣网络的货位优化方法 / 丁连红 刘丙午 时鹏	158
便携式终端在智能仓储管理系统中的应用 / 秦惠林 朱杰	162
基于 RFID 的拉式生产 / 霍灵瑜 刘丙午 李俊韬	167
基于云模型的动态物流过程知识表示 / 阎芳 刘丙午	173
基于 Wilson 模型的中部省会城市间物流相互作用强度分析 / 宋媛 张志勇	177
物流过程中商品质量监控与快速检测方法研究 / 陈红丽 芮嘉明 张耀荔 邬跃	186
农产品分布式配送网络设计研究 / 徐广妹	191

第三篇 供应链与电子商务

The Role of Modern Procurement Management in the Enhancement of Enterprise

Competitiveness / 沈小静	201
-----------------------------	-----

Analysis of the Current Situation of Enterprise Logistics Risk Management

in China / 刘永胜 姬利	211
基于供应链管理的企业物流风险预警机制研究 / 刘永胜 王燕	223
M 个供应商、1 个制造商和 N 个经销商的三级供应链竞合博弈	
协调模型 / 郭红莲 杨宝宏 侯云先	230
供应链合作伙伴选择评价体系: 嵌入的视角 / 肖为群 王丹	239
我国食用农产品供应链优化与控制关键因素分析 / 刘俐 张宇峰	245
我国粮食供应链问题研究 / 洪岚 尚珂	250
仓储中心拣选作业研究综述 / 丁连红 刘丙午 时鹏	256
A Basic Analysis of the Structure of Grain Supply Chain in Beijing / 洪岚 安玉发	265
中国石油电子商务业务发展的外部环境分析 / 白晓娟	274
企业服务采购的现状及对策研究 / 金海水	283
我国 B2C 电子商务的瓶颈与出路 / 张博	290
石油企业供应链管理下的物资采购策略研究 / 陆华	296



第四篇 企业物流与区域物流

物流研究应高度重视企业物流 / 崔介何	309
综合运用直营连锁与特许加盟连锁两种模式 / 刘荔	315
中国物流企业第三方物流业务运作要因分析 / 刘俐	318
中外物流企业合作模式研究 / 张涵	325
构建我国物资配送现代化的设想 / 倪东生 李雪莲	333
我国现代物流中多式联运立法现状分析和展望 / 白硕	337
北京特色农产品物流配送现状与发展趋势分析 / 王燕 魏国辰	342
北京市货运量预测分析 / 高和鸿	347
北京超市购物环境面面观 / 朱群芳	351
对北京鲜活农副产品流通体系创新探析 / 洪岚 李力	357
北海市发展现代物流业的必要性和可能性 / 金海水	364
从单一销售物流向集成化精益物流的跃变——海金物流的发展历程及 战略支撑 / 解进强 付丽茹 邱元直	369
论潍坊在山东省区域物流中的枢纽作用 / 吕晓静 张志勇	376
企业物流外包风险的理论基础解析 / 刘萍萍	386

第五篇 流通政策与法律

我国物流业现行政策的分析与评价 / 赵娴	395
对北京市建立国际农产品流通中心的对策研究 / 魏国辰	401
我国果品流通渠道中存在的问题及对策 / 杜红平 张玉红 祝映莲	407
日本粮食流通法制化管理及其对我国的启示 / 尚珂	412
市场经济下商品流通法制的建立与完善 / 尚珂	418
物流保险现状及法律原因分析 / 李惠阳	424
国有物资流通企业转制中的三个问题 / 童年成	430
试论我国物流法律体系的基本框架 / 李爱华 邹晓美	434
浅议物流环境民事责任之完善 / 李爱华	439
物流业振兴和发展的法制保障 / 高泉	445
第三方物流合同法律关系与法律适用 / 邹晓美 高泉	450

第六篇 流通相关问题研究

实施流通产业结构调整的战略思考 / 赵娴	459
----------------------	-----

利用农产品期货市场完善粮食流通体系 / 许春燕	465
中韩国际物流论坛综述 / 敖华	470
提高生鲜农产品流通效率的探讨——深圳“布吉模式”的 启示 / 杨宝宏 郭红莲 魏国辰	472
物流英语语料库的建库研究 / 何啟滨 吴尚义	478
物流专业英语语料库的建立和物流英语教材的编写 / 吴尚义 刘建华	483
论准时化体系中的人力资源高效化 / 任吉	493
构建我国国际化采购人才培养体系的研究 / 倪东生	499
基于供应链环境下的我国企业采购成本管理研究 / 曹键	506



第一篇

物流经济与管理



物流服务供给与需求研究^①

北京物资学院 王之泰

一、物流领域的几个争鸣意见

(一) 一次尝试性的争鸣

2008年,是物流概念进入中国的三十周年。三十周年刚刚过去,我们又看到了一个非常重要的创新,那就是国家发布了《物流业调整振兴规划》,这份规划可以说是对三十年的总结和对今后中国物流发展的指引。“调整振兴规划”名字起得非常好,在这之前,我们看到的都是建设规划、发展规划,“调整振兴”在一定程度上表明,过去的发展不是一切都好,而是存在问题,所以应当调整;过去的发展有很多好的东西,由于各种原因出现了萎缩,或者发展不足,所以应当振兴。如果我们过去做得都很好,导向、思想、观点也非常正确,那么,继续发扬和完善不就可以了吗?何必要调整呢?非也,物流领域三十年的发展积累了很多的问题,许多东西确实需要调整、需要振兴。

按通常理,认真回顾和总结三十年的物流发展,有效解决物流业调整振兴的问题,不仅仅是对于成绩,还应该着眼于问题。但是,不知道是什么原因,几乎看不到我们对于问题的总结,自然,作者也不愿太过锋芒,非要提出一大堆问题不可,在此仅对几个可能形成导向的比较大的问题提出一些争鸣的意见。有一些争鸣涉及很深的理论问题和实践问题,自然不是三两句话能够表达清楚的,所以,这篇文章中只初步提出一些争鸣性的意见,除此之外,作者专门写了另外七篇文章,从供给与需求的经济学角度正面表述物流业和其他产业应当是一种什么样的关系,物流业自己又应如何做。

作者这次也只是尝试性的争鸣。由于不是针对某一个人的观点,而是探讨一种道理,所以恕不点出观点的出处。

(二) 需要探讨的三个观点

有三个观点是亟需要探讨和争鸣的,如果仅仅是个人观点或者并不是一种普遍性的说法则罢了,作者是不会对此提出不同看法的。但是如果变成一种普遍的认识并进一步转变成政策和导向,这就不得不认真对待了。这三个观点就带有这种属性,有的已经造成普遍的影响,有的带有导向的性质,如果不认真对待,可能造成导向的偏颇和发展的失误。

这里提出的需要探讨的三个问题是:第一,“物流业和制造业联动”,以下文章称之为

^① 本文的主要内容曾发表在《中国物流与采购》2009年第5期、第6期,《物流技术》2009年第4期,《物流科技》2009年第7期、第8期、第9期。

“联动论”；第二，“物流业和其他产业融合”，以下文章称之为“融合论”；第三，“系统物流运作的企业才是物流企业”。

按照时间顺序，“系统物流运作的企业才是物流企业”的观点和以此观点为基础通过国家标准和不少管理层人士讲话、报告所形成的导向发生在2004年；“物流业和其他产业融合”则是最近一两年才产生广泛影响的说法；“物流业和制造业联动”的说法几乎和“物流业和其他产业融合”同时出现，然而影响却更大，因为它已经以某种形式进入到我国的《物流业调整振兴规划》之中，虽然并没有在《物流业调整振兴规划》中占主要地位，但是，在这项振兴规划中仍然作为一项重点工程予以确认，因此，也带有一定的导向性质。这三个问题各自有所不同，但是却有关联性，都涉及物流服务的供给和物流业在国民经济中的定位的重大问题。

（三）关于物流企业定义的争鸣

物流企业究竟应当如何定义？对于非物流界人士而言，这应当说是一个奇怪的问题：你们搞了几十年物流，连物流企业也没有搞清吗？是的，本人非常惭愧地感觉到，外界的质疑是对的。

其实，物流+企业=物流企业，本来社会上这种约定俗成的认识应当是清晰的，2001年发布的国家标准《物流术语》对这个问题也有非常清晰的表述，“从事物流活动的经济组织”，但是，以后几年之间，两个国家标准、若干领导讲话把问题弄糊涂了。

2005年，我国发布了《物流企业分类与评估指标》国家标准，其中修改了原来国家标准对物流企业的定义，对物流企业作出了一个新的定义：“至少从事运输（含运输代理、货物快递）或仓储的一种经营业务，并能够按照客户物流需求对运输、储存、装卸、包装、流通加工、配送等基本功能进行组织和管理，具有与自身业务相适应的信息管理系统，实行独立核算、独立承担民事责任的经济组织，非法人物流经济组织可比照适用。”按照道理，在原来的标准还有效的前提下，相关标准之中的相关条目应当遵循和引用才是，但是，这个标准并没有采纳国家标准的术语，而是重新定义了物流企业的概念，这个定义对2001年国家标准定义作了重要否定，否定之处在于，原来的标准用“物流”两个字涵盖了所有属于物流范畴的企业，自然不但包括能够进行物流系统运作的企业，还包括运输、仓储等专业性的企业。而新的标准则表明，仅仅做运输或者仓储是不行的，还需要“能够按照客户物流需求对运输、储存、装卸、包装、流通加工、配送等基本功能进行组织和管理”，这就把大量的专业性的运输、仓储等企业排除在物流企业之外，大大缩小了物流企业的包含范畴。

这个标准发布之后一段时间，关于物流企业这个术语，中国就并行两个国家标准的不同定义。这也是中国物流三十年发展之中的一个“小插曲”。

2006年，国家标准《物流术语》（GB/T 18354—2006）重新作了修订，短短的一年中，这个标准的提法又有了很大变化，对于物流企业的表述是：“从事物流基本功能范围内的物流业务设计及系统运作，具有与自身业务相适应的信息管理系统，实行独立核算、独立承担民事责任的经济组织。”这个标准对于物流企业的看法，认为《物流企业分类与评估指标》中“至少从事……一种经营业务，并能够……”还嫌不过瘾，把它上升成必须是“系统运作”。前一个标准对物流企业的分类更说明了这个问题，标准把物流企业分成了三类：“运输型物流企业”、“仓储型物流企业”和“综合型物流企业”，所谓“运输型物流企业”、“仓储型物流企业”实际上就是对运输企业、仓储企业作为物流企业的重要组成部分的否定。

和之前的怪现象一样，现在我们国家对于物流企业实际有两个有效的标准在通行，而且它



们的解释是有区别的。短短的四年中,仅仅以国家标准的形式发布的物流企业标准术语就有三个,这证明什么?

前后标准修订,作者认为,无非是想说明一个问题:只有进行系统物流运作的企业才算是物流企业,而把从事物流某一个环节运作的企业,哪怕它是非常成功的、专业性很强的、规模很大的、非常有名气的企业都不算物流企业。实际上是刻意把运输企业、仓储企业、装卸企业等一大批企业排除在物流企业之外。组织制定标准的相关行业领导说得非常明确:“标准明确反对将运输、仓储企业直接划进物流企业范畴。”

对此,作者持有明确的反对态度,有以下四个原因:

第一,和所有的产业一样,物流产业也有本身的结构,它是由各种各样的物流企业所组成的。这个结构有低端的物流企业,也有高端的物流企业;有系统的物流企业也有专业的物流企业;有从事这个环节运作的物流企业,也有从事那个环节运作的物流企业;有大型的企业,也有相当数量的中小型企业。进行系统运作的物流企业只是其中的一部分而不是全部,否定了这种结构,实际上就否定了物流产业的存在。

第二,修改后的物流企业的定义,实际上是搞错了一件事情:物流运作的系统性和按照物流系统构筑企业是有区别的。把物流的系统性和物流企业的系统性相互混淆,这自然会把物流企业引向一条不当的发展道路。物流运作的系统性当然可以由系统能力非常强的一个企业去完成,从战略上,从长远发展来看,我们应当打造这样的企业。但是更重要的,尤其是我国现阶段,应当走整合的道路去实现系统化,进行物流的系统运作,要靠整合若干专业的物流企业去完成。

第三,上述标准对物流企业的定义,显然是对世界性的产业分工的进程没有足够的认识。世界产业发展的进程,系统化的综合和专业化的细分是并行的发展趋势。上述物流企业的定义,只强调系统化,否定了物流企业专业化的发展道路,其后果是可能对物流企业的“大而全”、“小而全”起到一种导向的作用,那就是在“系统化”的非常有诱惑力的名义下,搞“大而全”、“小而全”。

第四,还有一个重大问题,国家标准对于物流企业的定义,没有指出物流企业是服务企业的本质问题。在《物流企业分类与评估指标》中还是涉及了这个问题,提到了物流企业按照客户物流需求办事的问题,但在其他定义中则被完全忽视。服务的定位,不仅仅在物流企业定义中被忽视掉,“产业融合论”、“产业联动论”,在很大程度上对物流服务供给与需求双方的地位都有所扭曲,这也是作者要写这八篇论文的重要原因。

(四) 关于“融合论”的争鸣

这里作者提出争鸣的是“物流产业和其他产业融合”的说法,而不是通常意义的“产业融合”。产业融合是世界经济步入信息化时代之后一种新的产业经济概念,应当说,对于我国而言这是一个新的课题、前沿性问题。现在研究得比较多的是信息通信产业,技术和网络融合已经带动该产业的融合,出现了全新的现代信息产业。金融产业产业融合的问题、物流产业的产业融合问题也已经在进程之中。不同产业之间的融合,现在除了看到机械电气企业和技术、信息通信两个产业的产业融合之外,还很少见到不同产业之间的融合。当然,融合作为一个非常时髦的词汇,现在用得非常广泛,比如说一个城市之中各种产业的融合,不同地区的产业融合,等等,但是,这些所谓“融合”,已经没有经济理论的支持和经济学的含义,而仅仅表达出一种美好的愿望,或者是一个形容词,甚至只是一种“忽悠”而已。

现代社会,不同产业之间分工的趋势还在延续和深化,不同产业结构性的变化和边界与内

容的交叉也出现了融合的趋势,但是,真正实现的融合还只是一种特例,是否成为普遍的趋势恐怕现在还没有人能够回答。所以,“物流产业和其他产业融合”的说法,不少人在使用,但是从来没有经过论证,由于作者没有看到这个说法的理论论证,无法判断它是否是物流领域的重要理论创新,但是觉得起码现在毫无实际意义。希望不要成为好听词汇掩盖下的一种“忽悠”。

如果“融合”可以成立,就物流业而言,还是应首先关注物流产业自己的融合才是。根据上面所述,物流业内部现在还要刻意排除非系统化的物流企业,歧见如此之深,离“融合”之路相距甚远,现在却提出物流业和其他产业融合,岂不是太“乌托邦”了,其道理何在?

一百多年来产业分工的进程是社会的巨大进步,独立的物流活动从生产中分离出来也是这种社会进步的一部分,而且对于我国而言,这个进步是非常不够的,是需要不断深化的,如果我们深刻领会到这一点,就会看到“融合论”的谬误之处。

(五) 关于“联动论”的争鸣

与“物流产业和其他产业融合”不同,“物流业与制造业联动”就不仅仅是有些人写文章的时候,为增加文章的媚力而偶尔使用的一种好听的词汇。而是经过精心策划的活动:有在包括重要会议在内的许多会议上的专门演讲,有为了宣传这个观点专门召开的会议,在我国《物流业调整振兴规划》发布之前,就已经造成了一种舆论,把“联动”说成是《物流业调整振兴规划》的主体内容。作者为此专门向国家有关部门上呈了反对意见。作者认为:

第一,国家“十一五”规划,作为向全世界宣布的国家重要文件,非常明确地指出物流业在国民经济中的地位是“生产性服务业”。“物流业与制造业联动”的提法,实际上是物流业和制造业相互定位的提法,这和“服务业”的定位显然是不同的,本质是有抵触的。“十一五”规划刚刚发布两年,国家文件在重大问题的提法上应当是以此为遵循,以在人民心目和国际形象中形成国家政策的成熟和可持续性。从“服务”的提法转变为“联动”的提法,如果不是国家政策确实必须有大的转变,还是慎重为宜。我的看法是,在国家“十一五”规划之后,物流领域的发展规划不应当在提法上否定甚至超越,应当在“服务”的定位上对物流行业进行规划,把文章做足。胡锦涛同志要求我们“不折腾”,我认为,这种频繁更换政策性提法的做法本身就是“折腾”,如果一旦发布必然会引起下面的折腾,特别需要慎重对待。

第二,和物流业有关系的行业,是国民经济所有其他行业,当然不仅仅是制造业。特别需要指出的是,农牧业、建筑业、商业外贸业、原材料采掘业等大的产业,都与物流密切相关,在当前以及今后相当长的阶段内,和“三农”、扩大内需以及城市化进程相关的农业、建筑业、商业等产业对物流服务创新的需求都很巨大。在国家的文件中,仅特别强调制造业与物流的关系会有失偏颇,也容易引起社会的误解,当然,如果下面再对这些轻重和偏颇扩大化,其结果就会引起发展的失衡。

第三,“物流业与制造业联动”的提法,在理论上没有经过论证,没有经过社会的检验,理论不成熟,必然会引起社会的争议。物流与其他产业的关系,是供给与需求的关系,物流业与制造业的关系是物流供给与制造业对物流需求的关系。这个关系,在经济学中已经有“需求拉动供给”、“供给推动需求”、“供给创造需求”的公认的经济学观点。就以现代的供应链上下游的供求环节关系而言,也可以总结出“拉动”、“推动”、“轮动”、“互动”多种,当然也有“联动”之说。所以,我认为在国家文件中,如果没有特殊需要,应当尽量避免采用某一种经济学观点,而应采取被普遍认同和接受的观点。



“物流业与制造业联动”，是一个大帽子，其实核心内容就是制造业物流业务的外包。为什么提出这个问题？因为制造业物流业务外包程度很低，只有制造业物流业务大量外包，物流业才有生存发展的空间，于是物流服务的供给方就出现“联动发展”的需求了。这个逻辑显然是对物流服务供给与制造业对外包物流的需求这种供给与需求关系的扭曲。作为物流服务的供给方，应该通过自己供给服务的创新来创造需求，解决需求不足问题，而不是一味埋怨制造业不愿意把物流业务外包，甚至要通过“联动”的方式给自己找生存的机会。需求方对于物流业务外包与自营都是可以选择的，外包并不是唯一正确的选择，我们可以鼓励制造业更多地选择物流业务外包，启动制造业的理性、有效的物流外包服务的需求，但是，这显然也不是一项工程问题。

第四，两个由企业群体所组成的行业的关系和两个个体的企业之间的关系是有所不同的。某一个物流企业和某一个制造企业之间的合作形式，可以完全是个性化的，达到联动、融合的境界都是可行的，但是两个行业之间就不是如此容易了，群体之间的相互关系和运动形式，是有规律的，是需要尊重规律的。作者的另外七篇文章就是专门研究这个问题的。

（六）关键还是要解决物流业的定位问题

上面三个问题之所以产生，可能有太多的原因，作者不想一一作出分析，但是这三个问题有一个共同点，那就是对物流业的定位不当问题。物流业是生产性服务业，提供物流服务供给是它的天职，而主导这种供给的是需求方。我们应当更多地考虑需求方，按照他们的要求来打造物流业。用打造其他生产性大产业的模式来打造物流产业，总是想把物流放在更高一些的位置，或者在各个产业中起主导作用，或者实在不行也要平起平坐，总之是不愿接受和踏踏实实做好服务这件事情，最终受损害的还是我们的物流业。

由此可见，认真贯彻国家“十一五”规划对物流业作为“生产性服务业”的定位，不是一个文件发布之后就能够解决的事情，需要长期为之而奋斗。

顺便说一句，关于物流企业的定义，作者以为还是在2001年发布的标准基础上增加“服务”的内涵是更为完善的。那就是：“从事物流运作、提供物流服务的企业。”

二、全面掌握物流供给与需求

2008年，世界性的经济危机势态爆发于金融领域，现在，已经对实体经济产生了广泛的影响。一个历史性的问题——需求问题又一次摆到我们面前，告诉我们：如果不重视需求的拉动作用，尤其是如果不重视内需对于国民经济的拉动作用，就很难保持国民经济的可持续发展。“扩大内需”的决策是非常英明的应对危机之策，也是我国国民经济发展的长期道路选择。

作为一个物流工作者，在物流领域落实中央“扩大内需”的决策，应当是我们的工作本分。而为此，理论研究工作必不可少。

物流领域中，物流服务的需求问题、物流服务供给与需求关系问题是我们缺乏关注的领域。对这个问题研究，作者首先想到的是对物流服务的供给与需求需要细分研究。

（一）掌握物流，就需要全面掌握物流的供给与需求

物流是个复杂的系统，物流产业是一个跨越性非常强的大产业，仅从总体上了解和研究是

不够的,需要细分研究。从需求与供给两个角度进行细分是对物流深入认识和研究的重要领域。从供给和需求两个角度来考虑问题的一个重要原因是,物流供给与需求这两个角度对物流的看法是有差异的,有相同也有不同,美国著名经济学家萨缪尔森曾经说过:“经济学……你只要掌握两件事情,一个叫供给,一个叫需求。”很明显,对于经济问题,只研究和关注供给是不行的,同样只研究和关注需求也是不行的,必须掌握矛盾的双方,对物流研究也是如此。

除了经济学上的原因,我国国民经济发展的现实也经常会出现供给与需求一对矛盾不平衡的问题。从整个国民经济来讲,2008年下半年开始,国内需求不足的问题由于国外需求的下降凸显出来,乃至需要采取一系列的刺激内需的政策。这个问题在物流领域也有比较突出的表现,那就是随着国民经济增幅的下降,物流服务需求的减少,凸显出了供给过剩的问题,一大批企业,尤其是中小物流企业的困难尤其突出。

不区分物流供给与需求,企图笼而统之地全面论述和研究物流共性是需要的,但是不能解决深层次的问题,或许这是由一个国家物流发展初期的认识水平和需求决定的。在物流领域,长期以来,我们没有能够同时掌握供给、需求两件事情,甚至我们基本上没有对供给和需求予以区分性的关注,实际上存在着严重的“重供给、轻需求”的问题。要真正解决好现代物流发展的问题,全面掌握物流的供给与需求是必须要做好的一件事情。

(二) 我国物流供给与需求存在的三大问题

物流领域现在的困难不可小视,需要解决,但是,实际上这是国民经济现实的影响和物流领域长期积累问题的爆发性的表现。其实,物流领域供给与需求方面的问题是长期存在的,问题很多,作者还将作全面分析,此处仅列举三个问题:

一是“重供给、轻需求”的问题长期存在。这个问题不仅存在于物流科学普及、物流理论研究、物流教育方面,而且已经造成国民经济领域物流供给发展与需求发展轻重不平衡,重供给的发展而轻需求的发展表现突出。

二是缺乏理性需求,缺乏系统性物流需求。其结果是造成缺乏高端物流需求的拉动作用,有需求才能拉动供给,轻需求的结果是阻碍了需求层次的上升,从而缺乏高端物流需求,进而影响了物流供给。

三是大量存在的粗放式需求与粗放式供给。我国物流领域的一大问题,是粗放式物流占主要地位,尤其是支持内需的国内物流粗放问题尤其严重,其原因在于,物流供给和物流需求双方都还处于一个比较低的发展层次。

(三) 物流供给与需求两个角度对物流看法同与不同

长期以来,我们习惯于从一个统一的角度来观察物流和发展物流,然而,实际上物流的观察和发展存在两个角度,那就是物流供给与物流需求。这两个角度会出现不同的看法,也会有不同的利益。

相同在于:作为“实物物理性运动”的物流活动本身。

不同在于:①物流活动是物流供给方的产出,是物流需求方的投入。②物流供给方经营销售物流;物流需求方购买物流。③物流供给方通过物流活动的销售取得利润;物流需求方通过物流活动的购买降低自己的生产成本。④物流供给方把物流活动打造成“利润中心”;物流需求方把物流活动打造成“成本中心”。⑤物流供给方着重于物流经营;物流需求方着重于企业的物流管理。⑥物流供给方主体意识的多种表现形式是“流通决定生产”、“供给决定需求”、



“供给创造需求”、“供给与需求联动”、“供给与需求融合”；物流需求方主体意识的多种表现形式是“需求拉动供给”、“有效需求决定供给”、“用户第一”、“供给服务需求”。

（四）物流的定义实际上也存在着不同

物流的定义及概念看起来应该是很好解决的问题，但是实际上，各个国家以及各个国家的不同时期表述上都有差异，很多学者探讨这些差异，使我们认识到有文化上的原因，也有发展层次和水平上的原因，还有是表述角度和涵盖的范畴不同的原因。为了进行区分，国外也采取了许多个性的对物流概念的表述方式，例如，商业物流、商务物流、社会物流、货主物流、实物分销、工业物流、供应物流、销售物流、供应链物流，等等。许多定义力求站在“中性”的角度，使它不但具有普遍性，而且也能够充分表述供给方与需求方的看法。其中，令作者感到有趣的是，有一些概念实际仅站在供给方或者需求方的角度，因此出现了表述的差异。尤其是供给方或者需求方主导地位发生变化的时候，物流的定义和概念自然也会有所反映，下面就列举一些相关的表述。

1. 中性的表述

对我国影响较大的《物流手册》的表述是：“‘物流’是物质资料从供给者向需求者的物理移动，是创造时间性、场所性价值的经济活动。”

我国国家标准《物流术语》（GB/T 18354—2006）的表述是：“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。”

2. 站在供给方的角度或者偏重于供给方角度的表述

国家标准《物流术语征求意见稿》的表述是：“为物品及其信息流提供相关服务的过程。”

美国著名教材《战略物流管理》的表述是：“物流管理是供应链流程的一部分，它对从起始地到消费地货物流和货物储存、服务及相关信息进行有效的计划、实施和控制，以满足顾客需要。”

美国物流管理协会 2001 年对物流的定义表述是：“物流管理是供应链的一部分，是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地之间实现高效率低成本的正向和反向的流动和储存所实施的计划、执行和控制过程。”

3. 站在需求方的角度或者偏重于需求方角度的表述

美国物流管理协会 2004 年对物流的表述是：“典型的物流管理活动包括原材料运入和产品运出的管理，运输工具管理，仓储，物流搬运，订单执行，物流网络设计，存货管理，供应和需求计划以及第三方物流服务供应商管理。”

以上所列举的种种表述中，值得注意的是，多数的表述是站在供给方角度，或者力求使表述有完全的覆盖，使之既能够反映供给方的角度又能够反映需求方的角度。只有经过仔细琢磨才会发现，也存在站在需求方角度对物流和物流管理的表述，但是这种表述角度经常被人们所忽略。许多人发现，在各种论文、著作中对于物流表述多有不同，但是很少注意到有一些不同之处是因为看问题的角度不同，这就是供给或者需求方角度不同的原因。

（五）物流供给与需求相关观点

若干年来，许多对物流领域的研究和论述观点实际是与供给与需求密切相关甚至针对供给