

高职高专“十二五”规划教材

物流基础

WULIU JICHU

任平国 主编 孙文力 覃波 副主编



化学工业出版社

高职高专“十二五”规划教材

物流基础

WULIU JICHU

任平国 主编 孙文力 覃波 副主编



化学工业出版社

·北京·



本教材坚持“以就业为导向”的职业教育原则,突破传统课程体系的模式,通过5个项目19个单元来研究物流管理的有关基础理论、基本技能和基本方法,内容包括认知物流、现代物流活动、企业物流与第三方物流、物流组织与人力资源管理、现代物流发展趋势等,并配以案例点击和习题,体现了“职业性、实践性和开放性”的职业教育特点。项目任务设计侧重于技术内容,突出可操作性。全书内容具有较强的实用性,理论与实践紧密结合,突出系统性、前瞻性、理论性、实用性,从理论到实践,循序渐进、深入浅出、重点突出、简明实用,可有效提高学生的动手能力,突出了高等职业教育特色,有利于学生将书本知识向实践能力转化。

本教材既可作为高职高专经济管理类专业的教材或参考用书,也可作为成人教育和企事业单位从事经营管理工作的在职人员的培训及参考用书。

图书在版编目(CIP)数据

物流基础/任平国主编. —北京:化学工业出版社,
2013.2

高职高专“十二五”规划教材
ISBN 978-7-122-16059-1

I. ①物… II. ①任… III. ①物流-高等教育-教材 IV. ①F252

中国版本图书馆CIP数据核字(2012)第303389号

责任编辑:蔡洪伟
责任校对:陈静

文字编辑:向东
装帧设计:张辉

出版发行:化学工业出版社(北京市东城区青年湖南街13号 邮政编码100011)

印装:北京云浩印刷有限责任公司

787mm×1092mm 1/16 印张15¼ 字数377千字 2013年3月北京第1版第1次印刷

购书咨询:010-64518888(传真:010-64519686) 售后服务:010-64518899

网 址: <http://www.cip.com.cn>

凡购买本书,如有缺损质量问题,本社销售中心负责调换。

定 价:30.00元

版权所有 违者必究

前 言

物流基础是高职高专经济管理类专业必修的基础课程之一。本书在编写中力求体现高素质教育精神,积极落实教育部提出的21世纪职业教育课程改革与教材建设的规划和部署,使学生初步掌握物流相关的基础理论、基本知识,注重职业技能培养,为学生学好后续课程及未来在流通领域第一线工作打下坚实基础。

本教材坚持“以就业为导向”的职业教育原则,突破传统课程体系的模式,通过5个项目19个单元来研究物流管理的有关基础理论、基本技能和基本方法。在每个单元中又以理论知识为基础,结合有针对性的项目任务设计,并配以案例点击和习题,体现了“职业性、实践性和开放性”的职业教育特点。理论内容侧重介绍物流管理的共性内容和基本理论,以够用为度,内容力求广泛、生动、有趣,并与专业课相衔接。项目任务设计侧重于技术内容,突出可操作性。全书内容具有较强的实用性,理论与实践紧密结合,突出系统性、前瞻性、理论性和实用性,从理论到实践,循序渐进、深入浅出、重点突出、简明实用,可有效提高学生的动手能力,突出了高等职业教育特色,有利于学生将书本知识向实践能力转化。

本教材既可作为高职高专经济管理类专业的教材或参考用书,也可作为成人教育和企事业单位从事经营管理工作的在职人员的培训及参考用书。

本书由漯河职业技术学院任平国担任主编,商丘工学院孙文力和湖南电气职业技术学院覃波担任副主编,参加编写的还有达州职业技术学院郭茜、漯河职业技术学院宋成业。编写分工具体如下:项目一由郭茜编写,项目二由任平国编写,项目三由宋成业编写,项目四由覃波编写,项目五由孙文力编写。全书由任平国负责提纲拟定和统稿以及配套课件的制作。

在本书编写过程中,曾受到有关院校领导、专家及化学工业出版社的大力支持和帮助,在此一并表示衷心的感谢。同时,对本书参考文献的所有作者表示衷心的感谢。

由于水平有限,不当之处在所难免,恳请广大读者和专家批评指正。

编 者
2012年8月

目 录

项目一 认知物流

单元一 物流管理概述	1
任务 1 地区物流产业调研	10
单元二 现代物流系统	16
任务 2 物流系统分析	30

项目二 现代物流活动

单元一 运输	33
任务 1 运输方式的选择	41
单元二 仓储	43
任务 2 仓储合理化分析	53
单元三 配送	56
任务 3 配送线路规划	67
单元四 包装	70
任务 4 包装技法操作	73
单元五 装卸搬运	75
任务 5 叉车操作	80
单元六 流通加工	83
任务 6 流通加工操作	89
单元七 信息处理	91
任务 7 条码打印设备操作	102
单元八 物流客户服务	107
任务 8 物流客户服务满意情况调查问卷设计	113

项目三 企业物流与第三方物流

单元一 企业物流	116
----------------	-----

任务 1 当地销售物流调查	130
单元二 第三方物流	133
任务 2 第三方物流企业调查	140

项目四 物流组织与人力资源管理

单元一 物流组织	143
任务 1 物流企业组织类别调查	151
单元二 物流人力资源管理	154
任务 2 物流企业招聘模拟实训	161

项目五 现代物流发展趋势

单元一 供应链管理	167
任务 1 供应链管理类型及特征分析	178
单元二 国际物流	183
任务 2 国际运输单证填制	197
单元三 电子商务与物流	199
任务 3 电子商务环境下的物流实训	206
单元四 第四方物流	210
任务 4 当地第四方物流发展状况调查	217
单元五 绿色物流与物流标准化	220
任务 5 物流标准化的实现	230

参考文献

项目一 认知物流

单元一 物流管理概述

[知识目标]

1. 了解物流概念的来源及发展历程；
2. 理解物流及物流管理的概念和内涵；
3. 掌握现代物流的分类及特点。

[能力目标]

1. 能很好把握物流的特点及作用，能正确认识现代物流的发展趋势；
2. 能针对真实案例进行现代物流经营理念的分析。

[理论知识]

一、物流的概念

（一）物流概念的起源

如果从物体的流动来理解，物流是一种古老又平常的现象。自从人类社会有了商品交换，就有了物流活动（如运输、仓储、装卸搬运等）。但那时人们没有这样的认识和文字定义，只是把它作为商品流通的一个组成部分，这个流通过程由“物”和“流”两个要素组成，“物”指一切可以进行物理性位置移动的物质资料。“流”泛指物品的一切运动形态，既包含空间位置的位移又包括时间的延续。而将物流作为一门科学，却仅有几十年的历史。

物流的概念最早出现于美国。阿奇·萧在 1915 年哈佛大学出版社出版的《市场流通中的若干问题》一书中指出：“创造需求与实物供给的各种活动之间的关系说明存在平衡性和依赖性两个原则”，“实体配送是与创造需求不同的一个问题……流通活动中的重大失误都是因为创造需求与实体配送之间缺乏协调造成的”，并首次提出了“Physical Distribution”，由此形成了 PD 的概念，即“实体分销”，也有的译为“实体配送”。这被认为是最早的物流概念的雏形。

将物流作为一门科学进行系统研究是在第二次世界大战末期开始的。当时，由于军事后勤保障的需要，美军围绕战时军需物资的供给建立了现代军事后勤（Logistics），对战略物

资的采购、生产、运输、储存和配送等进行全程管理。此时的物流仅是作为军事科学的一个分支，亦被称为“后勤学”，我们可以将它理解为：在准确的时间，将正确数量的人力、食品、武器、弹药，运送至精确的地点，在战斗中供应前线。在第二次世界大战以后，军事上的后勤概念逐渐被引入了经济生活。

日本在1964年开始使用物流这一概念。在使用物流这个术语以前，日本把与商品实体有关的各项业务，统称为“流通技术”。1963年，日本派出“流通技术专业考察团”赴美国考察，历时一个多月，弄清了日本以往称为“流通技术”的内容就相当于美国的“Physical Distribution (PD)”，此后日本亦将此类活动改称为PD。1964年，池田内阁“五年计划”制定小组的平原直谈到“PD”这一术语时，将其翻译为“物的流通”，并在1965年的政府文件中正式采用，以后这一术语又逐渐被简称为“物流”。从引进物流概念到20世纪70年代的近20年间，日本逐渐发展成为世界上物流产业最发达的国家之一。

物流概念传入我国主要有两条途径：一条是20世纪60年代末直接从日本引入“物流”这个名词，并沿用“PD”这一英文称谓；另一条途径是20世纪80年代初，随着欧美的市场营销理论传入我国。欧美的“市场营销”教科书中，几乎毫无例外地都要介绍PD，使我国的营销领域逐渐开始接受物流观念。物流在我国的历史可以分成以下三个阶段。

① 1949~1978年，可称为“蒙昧时期”，对物流几乎没有认识。此时，我国一直实行的是高度集中的计划经济体制，企业完全没有自主权，管理上条块分割，企业与物流相关的采购、运输、储存、包装等各环节，几乎完全由计划手段加以控制，现代物流管理的概念几近于无。

② 1979年以后，我国开始实行对内搞活、对外开放的政策，企业经营自主权逐步增加，多种经济成分开始进入市场。政府逐步放开了对企业生产、物资、价格的管理，工业企业可自主决定原材料的采购和产品的生产与销售，商贸企业开展了商品物流配送中心的试点工作。1979年6月，我国物资工作者代表团赴日本参加第三届国际物流会议，回国后在考察报告中第一次引用和使用“物流”这一术语。此后，国内学者和组织对“物流”的研究不断扩大与深入。然而，直至20世纪90年代初，我国经济仍以计划经济为主导地位，企业经营管理体制条块分割的状态依然存在。因此，现代意义上的物流管理仍然没有进入企业管理者的视野。

③ 20世纪90年代以后，国有企业经济管理体制改革的进一步深化，企业成为独立的经济核算单位和市场的真正主体；市场环境的变化，我国经济由卖方市场向买方市场转换；经济全球化和科学技术创新对我国物流的发展起了推动作用，现代物流开始在中国进入全面发展阶段。

（二）物流的定义

由于学者们不同的学科背景和学术偏好，形成了不同的物流学派，比如军事学派、企业学派、工程学派和管理学派等。这些学派对物流的定义都有各不相同的提法，即便是在同一学派内，也经常出现不同的物流定义。事实上，随着实践的发展和认识的深入，某些学术机构也会对其所下的物流定义进行修订和改进。

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。

1981年，日本综合研究所编著的《物流手册》，对物流的表述是：物质资料从供给者向需要者的物理性移动，是创造时间性、场所性价值的经济活动。从物流的范畴来看，包括：

包装、装卸、保管、库存管理、流通加工、运输、配送等诸种活动。

1985年美国物流管理协会（Council of Logistics Management, CLM）的定义：“物流是对货物、服务及相关信息从起源地到消费地的有效率、有效益的流动和储存进行计划、执行和控制，以满足顾客要求的过程。该过程包括进向、去向、内部和外部的移动，以及以环境保护为目的的物料回收。”

1994年欧洲物流协会（European Logistics Association, ELA）：“物流是在一个系统内对人员及商品的运输、安排及与此相关的支持活动的计划、执行与控制，以达到特定的目的。”

2001年美国物流管理协会对物流的定义进行了完善：物流是供应链运作中，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销售地之间实现高效率 and 低成本的正向和反向的流动和储存所进行的计划、执行和控制的过程。

我国国家标准《物流术语》（GB/T 18354—2006）对物流的定义为：“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的结合。”

物流的定义，出于不同的侧重点（企业、工程、管理）有各种不同的提法，一般来说归纳为狭义的和广义的两种：狭义的“物流”，仅指作为商品的物质资料的空间运动过程，属于流通领域的范畴；广义的“物流”，还包括物质资料在生产过程中的运动过程，即物流既发生在流通领域，又包含在生产领域之内。

传统物流主要侧重于运输、保管、包装和装卸等活动，而现代意义上的综合物流的最重要的特征就是利用信息技术对物流活动进行整合。从这一观点出发，我们对现代意义上的综合物流就有了自己新的理解：现代物流是指经信息技术整合的，实现物质实体从最初供应者向最终需求者移动的物理过程。这一对物流的理解至少具有以下一些特点：

① 对于物流需求者而言，物流的各个环节不再独立面对物流需求，而是作为整个物流的有机组成部分。

② 通过物流的信息共享，以消除原先物流过程中的时滞现象和不增值的环节。

③ 完整的物流成本应该包括从原材料供应开始直接到商品送达消费者的全部物流费用。但是，传统物流过程中的许多成本被掩埋在流通过程的各个环节，造成流通成本过高而又难以消除。然而，通过整合的物流，则可以减少原来因多环节造成的物流成本，以及显现出隐含着的物流成本。

④ 借助于现代信息技术，使原来无法整合的物流的各个环节能够整合，由此出现所谓的“第三方物流”，即专门从事整合性物流业务的社会组织，进而使所谓的“第四方物流”都可能变为现实，即从事物流业务的社会组织甚至不需要自己直接具备承担物资物理移动的能力，而是借助于自己所拥有的信息技术和为实现物流所需要的充分的需求和供给信息，并加上对于物流运作胜人一筹的理解，就可以开展物流服务。关于多方物流的概念我们在本章将会有更详细的阐述。

⑤ 提升物流服务质量。物流服务质量体现在所谓的“6R”方面，即正确的产品（Right Product）能够在正确的时间（Right Time），按照正确的数量（Right Quantity）、正确的质量（Right Quality）和正确的状态（Right Status）送到正确的地点（Right Place）。概括地说，就是在需要的时间，在需要的地点，以尽可能低的物流成本提供需要的物资，这是JIT（Just in-time，准时制）的思想。要做到这一点，按照传统的物流方式显然是不行

的。而是应该通过信息技术，将物流的各个环节连成一个整体，按照统一的供货计划准时地实现物资流动。

（三）物流的分类

按照不同的标准，物流可作不同的分类，通常，物流可以按以下几种方式分类。

1. 按物流的范畴划分

（1）社会物流 属于宏观物流范畴，包括设备制造、运输、仓储、装饰包装、配送和信息服务等，公共物流和第三方物流贯穿其中。

（2）企业物流 属于微观物流的范畴，包括生产物流、供应物流、销售物流、回收物流和废弃物流等。

2. 根据作用领域的不同划分

（1）生产领域物流 生产领域的物流贯穿生产的整个过程。生产的全过程从原材料的采购开始，便要求有相应的供应物流活动，即采购生产所需的材料；在生产的各工艺流程之间，需要原材料、半成品的物流过程，即生产物流；部分余料、可重复利用的物资的回收，就是回收物流；废弃物的处理则需要废弃物物流。

（2）流通领域物流 流通领域的物流主要是指销售物流。在当今买方市场条件下，销售物流活动带有极强的服务性，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，因此企业销售物流的特点便是通过包装、送货和配送等一系列物流实现销售。

3. 根据发展的历史进程划分

（1）传统物流 主要精力集中在仓储和库存的管理和派送上，而有时又把主要精力放在仓储和运输方面，以弥补在时间和空间上的差异。

（2）综合物流 不仅提供运输服务，还包括许多协调工作，是对整个供应链的管理，如对陆运、仓储部门等一些分销商的管理，还包括订单处理、采购等内容。由于很多精力放在供应链管理上，责任更大，管理也更复杂，这是与传统物流的区别。

（3）现代物流 是为了满足消费者需要而进行的从起点到终点的原材料、中间过程库存、最终产品和相关信息有效流动及储存计划、实现和控制管理的过程。它强调了从起点到终点的过程，提高了物流的标准和要求，是各国物流的发展方向。国际上大型物流公司认为现代物流有两个重要功能：能够管理不同货物的流通质量；开发信息和通信系统，通过网络建立商务联系，直接从客户处获得订单。

4. 按照从事物流的主体划分

（1）第一方物流 指需求方（生产企业或流通企业）为满足自己企业在物流方面的需求，由自己完成或运作的物流业务。

（2）第二方物流 指供应方（生产厂家或原材料供应商）专业物流企业，提供运输、仓储等单一或某种物流服务的物流业务。

（3）第三方物流（3PL） 指由物流的供应方与需求方以外的物流企业提供的物流服务，即由第三方专业物流企业以签订合同的方式为其委托人提供所有的或一部分的物流服务。所以第三方物流也称之为合同制物流或代理物流。

（4）第四方物流（4PL） 是专门为第一方、第二方和第三方提供物流规划、咨询、物流信息系统和供应链管理等活动。一般情况下政府为促进地区物流产业发展，领头搭建第四方物流平台，提供共享及发布信息服务，是供需双方及第三方物流的领导力量。第四方不是

物流的利益方，并不实际承担具体的物流运作活动，而是通过拥有的信息技术、整合能力以及其他资源提供一套完整的供应链解决方案，以此获取一定的利润。

5. 按物流的流向不同划分

(1) 内向型物流 是企业从生产资料供应商进货所引发的产品流动，即企业从市场采购的过程。

(2) 外向型物流 是从企业到消费者之间的产品流动，即企业将产品送达市场并完成与消费者交换的过程。

(四) 现代物流的意义与作用

1. 物流是实现商品价值和使用价值的条件

无论是生产资料商品还是生活资料商品，在进入生产消费和生活消费之前，其价值和使用价值都是潜在的。为了把这种潜在变为现实，物资必须通过其实物的运动，即物流才能得以实现。物流是实现商品价值和使用价值的条件。

从生产资料的物流看，物流具有将生产资料按质、按量、及时、完备、均衡地供应给生产单位的功能。生产资料物流的畅通与否将直接决定生产能否顺利进行。

从生活资料的物流看，国民收入中的消费基金能否实现，最终还需要取决于物流的畅通。物流一方面能有效地促进资金的周转、货币的回笼，另一方面又不断地满足消费者对生活资料的需求。

2. 物流是国民经济的动脉，是连接国民经济各个部分的纽带

国民经济是一个不断生产、不断消费、连续不断的循环过程。一个企业的生产要不间断地进行，一方面，必须按照生产所需要的数量、质量、品种、规格和时间不间断地供给原材料、燃料、工具和设备等生产资料；另一方面，它又必须把自己生产的产品供应给其他企业。这就是说物流既是保证物质资料不间断地流入生产企业的条件，又是生产企业生产的产品不间断地流向国民经济各部门的保证。

3. 物流是生产过程不断进行的前提，又是实现商品流通的物质基础

商品流通是商流与物流的有机结合，没有物流就无法完成商品的流通过程。“货畅其流”，物流是其坚实的基础。

4. 物流技术的进步与发展是决定国民经济生产规模和产业结构变化的重要因素

市场经济和商品生产的发展要求生产社会化、专业化、规范化。但是，如果没有物流技术的进步和发展，这些要求是很难实现的。例如，煤炭、石油、钢铁、水泥的大量生产和大量消费要求运输产业的高速发展与之相适应。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也越来越明显。

5. 合理的物流对提高全社会的经济效益起着十分重要的作用

经济效益一般是指对社会实践活动中的各种劳动占用和物质消耗有效性的评价。合理的物流不仅能够节约大量的物质资料，而且对于消除迂回运输、相向运输、过远运输等不合理运输，节约运力，具有重要的作用。合理的物流，还可以减少库存、加速周转，更充分地发挥现有物资的效用。

6. 物流的增值作用

物流的增值作用主要体现在以下几个方面。

(1) 时间效用 产品从生产到消费的整个过程是一个延续的过程，物流通过调整这个过

程中的时间结构所创造的价值称为物流的“时间效用”。在市场中,抓住需求信息的提前量也同样产生时间效用,一些时令性或集中性消费产品,其生产又是长期连续的,通过仓储、运输等物流活动不仅解决生产和消费在时间上的矛盾,还增加了产品的时间效用。

(2) 空间效用 空间效用是指有效地克服产品生产和消费在空间上的差异而创造价值。经济的全球化发展更加突出地体现了这一点。不同的地区具有不同的生产优势和生产结构,即便是同一产品,因为现代社会产业结构和社会分工的存在,在不同地区其价值也不同,物流便通过改变产品的地域空间位置实现了价值的增值。

(3) 占有效用 通过营销手段、技术支持、客户服务等手段,直接或间接地增加客户或消费者想拥有产品或服务的愿望,并帮助客户或消费者实现这种愿望,这时占有效用也就实现了。

占有效用与时间效用、空间效用是互相依存的。时间效用与空间效用只有通过占有效用的产生才能够实现,而反过来,如果没有时间与空间效用的实现,消费者便实现不了想拥有产品或服务的愿望,或者根本就没有这种愿望,占有效用的实现也就无从谈起了。

(4) 品种效用 无论生产资料还是生活资料消费者所需的都是多种多样的产品,而专业化生产并不能使生产厂商满足这一需求,物流则解决了这一问题。它可以集中不同的产品提供给消费者,这便创造了品种效用。

(5) 形态效用 在创造产品或服务的过程中,通过加工、包装等手段使产品或服务以其适当的形式提供给用户,这便产生了形态效用。如将各种电子元件组装成整机出售、将现在产品进行外形的包装后再行出售等,都产生了产品的形态效用。

(6) 风险效用 在经济活动中存在和隐藏着许多风险,如质量风险、财务风险、信贷风险、汇率风险和政策风险等。谁来承担这些风险责任常常会引发各方的争论不休,不仅浪费了物流运作的时间,还会极大地增加交易成本。而由专业的流通企业来承担这些风险无疑会极大地增强供求双方的信心,同时加快物资流通的速度和再生产的过程,也节省了物流成本。

(7) 信息效用 信息在商业运作及经济管理起着举足轻重的作用,如产品供求信息、产品说明和使用情况、行业发展情况、用户的意见、技术发展趋势等,各种信息都活跃在整个经济活动过程中,对这些信息进行过滤、筛选、整理和分析,并总结出规律用以指导自己的工作。在这期间所获得的价值是无形的,也是不可估量的。

二、物流管理的概念

物流管理(Logistics Management)是指在社会生产过程中,根据物质资料实体流动的规律,应用管理的基本原理和科学方法,对物流活动进行计划、组织、指挥、协调、控制和监督,使各项物流活动实现最佳的协调与配合,以降低物流成本,提高物流效率和经济效益。

物流管理的内容包括3个方面的内容:即对物流活动诸要素的管理,包括运输、储存等环节的管理;对物流系统诸要素的管理,即对其中人、财、物、设备、方法和信息六大要素的管理;对物流活动中具体职能的管理,主要包括物流计划、质量、技术、经济等职能的管理。

物流管理的目的就是要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,就是把合适的产品以合适的数量和合适的价格在合适的时间和合适的地点提供给客户。因此,最根本的指导原则是保证物流合理化的实现。所谓物流合理化,就是对物流设备配置和物流活动组织进行调整改进,实现物流系统整体优化的过程。它具体表现在兼顾成本与服务上,即以尽可能低的物流成本,获得可以接受的物流服务,或以可以接受的物流成本达到尽可能高的服务水平。

现代物流管理具有如下特点。

(1)“顾客满意”是现代企业物流管理的出发点。具体要求有:

- ① 物流中心网络的优化;
- ② 物流主体的合理化;
- ③ 物流信息系统的高度化;
- ④ 物流作业效率化。

(2) 注重整个流通渠道的有效整合。

(3) 以企业物流整体最优为目的。

(4) 现代企业物流管理以“双效”为基础。

(5) 现代物流是以信息为核心形成的共同体。

[案例点击]

快乐物流——以人为本现代物流新理念

军事仓储学科的创始人、军事物流学科带头人、中国物流学会副会长、后勤指挥学院博士生导师王宗喜少将倡导的“快乐物流(Happy Logistics)”这一思想,以简单形象的语言,表达了现代物流的新理念,提出了关于物流发展的重大命题,揭示了未来物流的本质特征:以情感的快乐为表征,蕴含着哲学上的必然、社会学上的善、美学上的和谐,这就是快乐物流的本质,未来物流的必由之路。

一、物流的存在发展是人类社会经济进步的必然——快乐物流的基本前提

21世纪,物流已成为经济发展的支柱产业之一,成为国民经济新的增长点。物流代表着人类在认识自然、征服自然和改造自然的社会经济活动中的一种代表性的方式,物流的不断发展壮大,以致掀起全球经济的热潮,反映了生产上、经济上、历史上的一种必然性。人类只有经过探索规律、掌握规律,进而应用规律、顺应规律,即哲学意义上的必然,这样就会获得随之而来的深层次的快乐。

物流从产生、发展到成为社会经济活动的热点之一,有其历史的必然性。从20世纪80年代中期开始,全球经济进入新一轮高速增长时期,受经济一体化、国际化及贸易自由化等因素的影响,东西方关系得到进一步的缓和,国际货物贸易速度大大加快、规模扩大。物流作为贸易往来的桥梁必然找到它得以生存的环境,并不断发展壮大,物流发展是市场经济的必然产物。在全球市场激烈竞争的环境下,全球经济一体化的发展、国家经济和世界经济的紧密融合、现代信息技术的迅猛发展,都为物流业提供了畅游的时机、表演的舞台。全球经济一体化打破了地域的界限、行业的界限、时空的界限,提高物流效率、发展专业化物流模式、提供优质的物流服务已成为企业适应一体化的必然。先进的信息技术为物流供应链的整合、采用外部物流资源以及实现信息共享创造了条件,使得企业对市场反应更加灵敏,更好地服务于社会,满足用户个性化需求。

有两种与必然性相关的快乐:一是与满足多种需要和实现我们的力量之过程相联系的快乐;二是与我们获得快乐时实践我们的力量相联系的快乐。最令人满足的和最完善的快乐是

一种伴随着积极利用人所获得的或所实现的力量的一种性质，它意味着欢乐的自发性，即反映社会系统的必然性、无阻碍的活动，以及由此而来的源发性的快乐。物流因人的需要而产生，这个需要是消费者对物质的需要和生产者对利益的需要，利益是物流流动的根本原因和动力。在这种原动力的驱使下，物流通过提供运输、储存、装卸、包装、流通加工和物流信息处理等服务，来实现物流的力量和价值，从而为社会、用户提供各种增值服务，这种服务用哲学的观点来看，首先反映的是一种必然性，进而是自然和快乐的。快乐不是物流行为的最初动机，快乐是人存在的自然状态的一种活动（能量），是物流活动的一种伴随物，是物流发展的必然结果。最大的和最持久的快乐是人的最高活动的产物，快乐使物流活动完善，这种活动近似于神圣的因素，它与健康的主观快乐经验和成熟的个人相统一。从物流的历史看，物流随着一个社会的诚信度的提高而变得更容易。随着人类文明的进步，人们更多地通过谈判和合作解决他们的利益追求，人的利益问题解决得好，物流就会顺畅，就会带来快乐。

人的全面和自由发展是社会物质和精神多方面条件协调发展的结果，其中，最根本的条件是生产力的充分发展。只有生产力的充分发展、物质财富的源泉涌流，才能为人的全面发展提供充分的物质财富，保证社会一切成员有充裕的物质生活，享受自由，体会快乐。事实上，物流业作为一种新的生产力，在世界范围内逐渐升温，从而对生产及流通乃至整个国民经济的发展都大有好处。物流业已成为中国国民经济的重要产业，成为促进经济发展的“加速器”，在 21 世纪这个商业的时代，中国顺利加入 WTO，必然使中国的物流面临更多的机遇与挑战。随着社会的进步，人——消费者这个因素变得越来越重要，人对商品的需求、对服务的要求不断升级，这就要求物流业实行高质量的配送服务，并且服务模式、服务内容要不断创新，提供有特色的物流服务。在市场竞争非常激烈、全球经济不断融合的环境下，必然会带来物流系统的调整和优化，国内物流企业要充分利用外资，加快与国际接轨的步伐，建立现代化、自动化的物流中心和配送中心、建立高效快捷的营销网络已是物流发展的必然趋势。物流必将随着人类社会经济发展而日渐成熟、日趋完善，为人类在经济活动中实现由必然王国向自然王国的伟大转变做出突出贡献。

二、物流的根本宗旨是以服务实现善的目的——快乐物流的本质特征

物流是全社会的服务行业，覆盖了国民经济的所有产业，因此，可将物流看作是一种社会经济活动中的大服务系统，它是实现“以顾客为中心”理念的根本保证。物流作为“第三利润源泉”与传统利润有根本不同，它是以服务于其他利润的生成过程产生的。因此，从社会学意义上说，物流的本质是善，结果是利他性，利他的善是人类特有的产生快乐的重要源泉。物流以其社会学意义上的广义的善，作为服务的根本宗旨，这种物流当然是快乐的。

快乐的真正根源何在？这是马克思、恩格斯研究过的一个重要课题。生活的目的就是快乐，快乐本身为善，而快乐不是赚来的东西，也不是应得的报酬。就其本质来说，为实现人类进步的社会理想而斗争的生活及理想的实现形态，能够使人关照到自由自觉的创造力量，从而感到快乐，这就是善。无论在社会实践的哪一个领域，人都是实践的主体，人的本质力量得到发挥，对社会、他人有用，从而创造出快乐，在物流领域也是一样。物流属于第三产业，即服务业，从物流功能的角度来分析，物流具备运输、储存、包装、装卸、流通加工和物流信息处理等基本功能，同时，物流还可根据客户需要，为客户提供超常规服务范围的服务，或者采用超常规的服务方法提供服务，从而实现一系列增值服务功能。创新、超出常规、满足客户需要是增值性物流服务的本质特征。物流通过完成上述社会实践活动，实现它

的服务宗旨，从而达到善的目的。而我们所讲的善即是快乐，客观的快乐和主观方面的善一致并且协调，出现了善与快乐的重叠现象。我们正是在这个意义上说，善就是快乐。反之，快乐的主要内容是善，善是快乐的本质和基础，善在快乐后面，是快乐的本原。从本质上看，快乐就是以感性形式表现出来的善。亚里士多德说：“快乐是一种善，其所以快乐正因为它是善。”

增值服务是物流产业特有的功能，它是随着第三方物流的兴起而产生的，第三方物流作为新兴的服务部门的出现，不仅能为社会经济发展提供从简单操作到专业技术服务，而且能提供从初级管理到企业高层管理职位的多种就业机会。同时，第三方物流服务商与企业的合作是“双赢”的，第三方物流服务商的利润从本质上讲是来源于现代物流科学管理所创造的新价值，这种新价值由第三方物流服务商与客户共同分享，即实现利益一体化。这个结果当然是令人快乐的，也即取得了善的目的。从社会学的意义上说，科学管理既是人类的智慧的最高成果，又是最有希望的物质福利源泉，科学管理在本质上是善的。

进入 21 世纪，物流的竞争促进了物流业的发展，物流总体服务水平在提高。首先，第三方物流企业着眼于如何增加效率、减少投资，提供全方位的有品质的服务，因为，单单的只提供传统的诸如运输、仓储等服务功能已远不能满足未来企业的需要了。其次，交通（公路、水路）、铁路、民航、邮政、电信、海关等物流服务部门或与物流服务有关的部门纷纷推出有利于生产、流通和人民生活消费的改革措施。再次，客户在物流过程跟踪与查询、服务手续、保险、索赔、上门取送等物流服务方面也享受了工业化、客户化的服务。另外，电子商务、连锁、直销的发展以及由此形成的网上购物、电话购物、电视购物、门到门配送等方便快捷的物流服务的社区化、家庭化，使最终消费者享受到更多足不出户的物流便利，使消费者从物流中得到更多实惠。综上所述，物流服务的总体水平在不断提高，物流服务网络在不断扩大，物流活动已成为人们获得快乐的基本领域，因为快乐以善为前提，快乐不能孤立地、绝对地脱离善，而善就是有利于人类。对人类生活与实践毫无利益与用处的，也就不可能产生快乐。人类的自由的、创造性的劳动是“按照快乐的规律来建造”的活动，是显示人的本质力量的活动，因而物流活动及物流所创造的价值都是令人快乐的。正如王宗喜教授所说：“我一直主张快乐物流，物流本身就是快乐的，你要享受，怎么样组织得让供方、需方皆大欢喜，大家双方你也高兴、我也高兴，所以是快乐物流。”

三、物流的主要作用是通过调控实现和谐——快乐物流的核心形态

物流在经济活动中的主要作用是进行调控，使经济活动的各个功能环节运行顺畅，使经济活动过程完善和谐，和谐是物流活动追求的高层次目标。在物流系统内部，只有实现物流要素集成化、物流组织网络化，才能使物流系统各要素之间的联系像一个整体一样和谐，从而达到物流系统整体优化的目的，从美学的观点看，和谐是形式美的主要表现形式，是产生美感即身心快乐的外在要求。

事实上，物流系统庞大，组成要素太多，物流要素的构成非常复杂，物流要素常常处于分散、分割的状态。而物流系统要求要素必须合作和谐，因此，为了实现物流系统整体最优，必须对所有的物流要素进行集成。广义来讲，“集成”既可理解为“一体化”，也可理解为“整合”。“集成”就是为了提高运作效率，将业务集中起来，实行一体化经营。在物流领域中，集成就是要将分散、各自为政的要素集中起来，形成一个新的整体，以发挥单个要素不可能发挥的功能，集成已成为现代物流发展的趋势之一。现代物流业的竞争，就是整合力的竞争，系统整合是现代物流的必然趋势。“一体化”、“整合”已成为人们关注的焦点，最

后结果是要达到和谐,这已成为人们的共识。

通过集成达到和谐是一种艺术,因为它凭借的主要是智力资本和关系资本。物流集成是要将物流系统的其他资本或者要素联合起来,使其形成一个紧密联系的系统,并且这些要素之间就像是在一个完整的系统内部一样互相协调和配合,达到和谐的境界。几乎每个人都渴望着或追求着生命的和谐,因为无论何种类型的冲突,都会使我们原本就十分短暂的生命空空耗掉,变得毫无意义。在一切人们需要快乐的地方,我们便需要和谐与适应,而不是冲突与矛盾。在物流领域,要达到和谐这一理想境界只有通过物流集成商对物流系统要素进行设计、规划,对集成过程进行协调和控制,才能实现。物流要素一体化已成为未来的发展方向。物流是对纵向的储运功能进行横向集成得到的结果,物流是一种跨功能的横向过程。把传统储运的功能进行集成就形成了物流的功能。物流功能集成是将组成物流的各种储运功能按照物流总成本最优的要求,进行规划和协调,使其和谐的发挥作用。高明的企业家和优秀的管理者,应是一位卓越的钢琴家,弹奏出一曲又一曲悦耳动听的乐章;也是一位伟大的诗人,书写着令人陶醉的快乐幸福;更是一位非凡的歌唱家,唱出一首首感人肺腑的歌曲。因为各个功能如果不统一协调和规划,就会出现冲突和矛盾,导致物流过程的总成本高于最优成本。显然,“整合”现象一般是发生在“冲突”及“矛盾”之后,它与由人类审美活动中的矛盾与冲突所体现的“排它性”相对应,体现了人类审美活动的“和谐性”。应该承认这种“和谐性”的“新的综合”十分必需,它是一种“冲突”或“矛盾”之后的必需,许许多多人类审美冲突或矛盾之后,所带来的是异常精致的“整合”和美丽的“和谐”。通过整合,使物流功能和谐一致地发挥作用,从美学的角度来看,这是令人快乐的。快乐的社会实践意义在于,它能促进个性的和谐发展,促进人的优秀品质和力量得到充分发挥,有助于人的全面而自由的发展。快乐使人们的生活更有情趣,更有意义。

另外,要满足物流系统和谐的要求,必须将物流经营机构、物流业务、物流资源和物流信息等要素的组织按照网络方式在一定市场区域内进行规划、设计和实施,即将物流要素组织成网络,这也可以说成是一种更高形式的整合。整个网络的物流要素相互协调所发挥的功能远远大于孤立的要素所发挥的功能。因此,要将点集成网络,即企业的任何点状的物流要素都应该纳入一定的物流网络中。如果是一个仓库,可以加入一个物流网络,作为其中的一个节点;如果是一个车队,可以加入一个物流网络,作为连通该网络的运输工具;如果是一个信息采集点,也可以加入一个物流网络,将这些信息与网络上的其他信息采集点连成一个网络,这个信息网络就会成为这个物流网络的重要增值网络。网络的这种整合作用,不是机械的生硬的组合,而是一种有扬弃也有吸收、有批判也有创造又兼顾借鉴的新的综合,它所形成的是一个和谐的整体,这种和谐带给人的精神享受就是快乐。

几千年前睿智的所罗门王说了一句格言“快乐的心情像是一剂良药;而破碎的心却会啃蚀骨头”。“快乐物流”带给我们的就是精神上的快乐享受,“快乐物流”这一理念带给我们的必将是获取更大的成功。

(资料来源:中国物流与采购网 <http://www.chinawuliu.com.cn> 2006年1月5日)

思考:从案例中我们能得到什么启示?

[任务设计]

任务1 地区物流产业调研

1. 任务目标

- (1) 使学生能运用自己设计的调查表进行产业调研；
- (2) 培养学生的人际沟通和团队合作协调能力。

2. 案例引入

某咨询公司受托对本地物流产业发展状况进行调研分析，并写出分析报告。请以该咨询公司名义完成此项任务。

3. 实施步骤

- (1) 指导教师向学生讲解调研方法及调研注意事项；
- (2) 将学生分为 7~8 组，每组 5~6 人；
- (3) 组织各组分别进行物流产业调研与分析；
- (4) 调研完毕后，以小组形式撰写分析报告；
- (5) 在各组推荐的基础上，选定若干名学生在全班进行交流。

4. 检查评价（见表 1-1）

表 1-1 地区物流产业调研结果评价标准

被考评人					
考评地点					
考评内容	本地区物流产业调研				
	内容	分值	自我评价	他人评价	教师评价
考评标准	调研方式选择得当,报告格式正确	40			
	分析资料全面透彻	40			
	团队协作良好	20			
合计		100			
总分					

[单元小结]

物流的概念最早出现于美国。阿奇·萧在 1915 年哈佛大学出版社出版的《市场流通中的若干问题》一书中首次提出了“Physical Distribution”，由此形成了 PD 的概念，即“实体分销”，也有的译为“实体配送”。这被认为是最早的物流概念的雏形。

将物流作为一门科学进行系统研究是在第二次世界大战末期开始的。当时的物流仅是作为军事科学的一个分支，亦被称为“后勤学”（Logistics），我们可以将它理解为：在准确的时间，将正确数量的人力、食品、武器、弹药，运送至精确的地点，在战斗中供应前线。在第二次世界大战以后，军事上的后勤概念逐渐被引入了经济生活。

日本在 1964 年开始使用物流这一概念。而传入我国主要有两条途径。一条是 20 世纪 60 年代末直接从日本引入“物流”这个名词，并沿用“PD”这一英文称谓；另一条途径是 20 世纪 80 年代初，随着欧美的市场营销理论传入我国。

由于学者们不同的学科背景和学术偏好，形成了不同的物流学派，出现了不同的物流定义。被普遍接受的是 2001 年美国物流管理协会对物流的定义：物流是供应链运作中，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销售地之间实现高效率 and 低成本的正向和反向的流动和储存所进行的计划、执行和控制的过程。

《物流术语》（GB/T 18354—2006）对物流的定义为“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