



精品课程立体化教材系列
21世纪高等院校教材·物流管理系列

物流学

彭 欣◎主 编
周永明◎副主编



科学出版社
www.sciencep.com

精品课程立体化教材系列
21 世纪高等院校教材·物流管理系列

物 流 学

彭 欣 主 编
周永明 副主编

科 学 出 版 社

北 京

内 容 简 介

本书是物流管理系列教材之一。内容主要包括物流的发展、物流学的学科发展、物流的基本功能、物流的辅助功能、物流信息化、物流服务、企业物流管理、第三方物流、国际物流、物流产业和物流人才培养。书中每章配有先导案例以引起学生的学习兴趣,在每一章的结束都有章节小结、思考题,同时安排有案例研究分析题,供师生课堂互动讨论或学生课外阅读分析。

本书可作为普通高等院校物流管理、物流工程、物流经济、交通运输、工商管理、电子商务、营销管理、国际贸易等相关专业本科生教学用书,也可作为相关专业硕士研究生教学用书,还可作为物流师等职业资格考试人员和企业、政府物流管理人员的培训参考用书。

图书在版编目(CIP)数据

物流学/彭欣主编. —北京:科学出版社, 2010. 6

(精品课程立体化教材系列)

21 世纪高等院校教材·物流管理系列

ISBN 978-7-03-027661-2

I. ①物… II. ①彭… III. ①物流-高等学校-教材 IV. ①F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2010) 第 092474 号

责任编辑:李 欢 黄承佳/责任校对:宋玲玲

责任印制:张克忠/封面设计:耕者设计工作室

科学出版社出版
北京东黄城根北街 16 号
邮政编码 100717
<http://www.sciencep.com>
双青印刷厂印刷

科学出版社发行 各地新华书店经销

*

2010 年 6 月第 一 版 开本: 787×1092 1/16

2010 年 6 月第一次印刷 印张: 19 1/4

印数: 1—3 000 字数: 450 000

定价: 35.00 元

(如有印装质量问题, 我社负责调换)

前言

我国现代物流业经历了一个由理论到实践,再由实践到理论的发展过程。在充分吸收国外先进物流理念的基础上,与我国经济发展和改革开放的进程相结合,逐步走上了具有中国特色的物流发展道路。

我们应该清楚地意识到,物流的发展并不是简单地引入几个新概念(如物流中心、配送中心)、采用几种新技术(如条码、GPS)、推广几个新模式(如第三方物流)的问题,伴随着新的物流概念、技术、模式的引进,必然产生许多传统学科不能解释的问题,甚至带来与传统学科之间在理论上的矛盾与冲突,这就必然涉及物流与现有的许多学科(如交通运输、经济学等)的关系。通过对这些关系的进一步研究可以发现,物流理论必须构筑在这些已有学科的基础之上,并且物流理论的建立首先需要将传统学科集成起来,以集成后的传统学科为依托,以崭新的物流概念、理论、技术、模式的应用为出发点,形成新的物流学科。

物流学是一门交叉学科,现代的物流服务需求不能通过单纯的运输或仓储等作业来满足,必须通过物流的方式来解决,物流的核心就是集成,物流追求更大、更高层次的系统范围的最优,这种集成需要新的理论指导,也产生了新的理论,集成将理论的外延进行了扩展,进而形成物流学科理论的核心。这种从理论研究出发产生的建立物流学科的需求是物流研究的必然结果,同时也符合科学发展的规律。

我国物流教育特别是物流人才培养在院校教育方面推进得比较好,已形成了博士、硕士、本科、高职、中职等多层次的教育结构。至2008年,全国已有339所本科院校、728所高职院校和1000多所中职学校均开设了物流专业,形成了多层次、多元化、覆盖面广的物流教学体系。但我们注意到,物流理论方面的教学资源开发远不能适应物流教育人才结构、办学规模快速发展的需要,尤其是本科层次的物流专业系列教材十分匮乏。为满足各类高等院校在教学过程中的不同需求,经过市场调研及自身教学实践的积累和体会,我们特意组织编写了这一套将案例教学贯穿于全书的教材体系,供各高等院校教师选择使用。

本书在学习、借鉴了国内外关于物流的相关理论和最新研究成果的基础上,紧密结合我国物流业发展的实际情况,围绕物流管理(物流经济、物流工程)本科专业的教学实际,全面、系统地论述了物流发展的基本理论、基本内容,并结合相关学科的理论 and 实践,突出理论性与实践性的结合。全书内容共分11章,分别是物流的发展、物流学的学科发展、物流的基本功能、物流的辅助功能、物流信息化、物流服务、企业物流管理、第三方物流、国际物流、物流产业和物流人才培养。

本书主要由广西财经学院多年从事物流管理方面教学和科研工作的教师编写。全书由彭欣教授担任主编、周永明副教授担任副主编。第1章由周永明编写，第2章由彭欣编写，第3、4章由莫柏预、蓝骁编写，第5章由王东红编写，第6章由夏国恩编写，第7、8章由乐国友编写，第9章由龙桂先编写，第10章由王逸编写，第11章由蓝骁编写。本书在编写过程中参阅了国内外许多同行的学术成果，参考和引用了参考文献中的某些内容，在此谨向他们致以诚挚的谢意！

由于编者水平有限，书中难免有错误和不足之处，恳请专家、学者和广大读者批评指正！

编 者
2010年3月

目 录

前言

第1章

物流的发展概述	1
1.1 物流的演变	3
1.2 物流管理	17
1.3 物流的新发展	22
本章小结	26
思考题	27
案例分析 天天低价和细节关照使上帝成为上帝	27

第2章

物流学的学科发展	30
2.1 物流学科体系	32
2.2 物流学理论的主要观点	38
2.3 物流学科体系的建设	42
本章小结	47
思考题	48
案例分析 海尔自营物流体系的构建	48

第3章

物流的基本功能	50
3.1 运输	51
3.2 储存	59
3.3 配送	62

本章小结	70
思考题	70
案例分析 物流配送——沃尔玛成功的利器	71

第4章

物流的辅助功能	73
4.1 包装	74
4.2 装卸搬运	80
4.3 流通加工	85
本章小结	91
思考题	91
案例分析 联华公司	92

第5章

物流信息化	93
5.1 物流信息化概述	95
5.2 物流信息系统	104
5.3 物流信息系统的发展过程	106
5.4 物流信息系统的结构	108
5.5 物流信息系统分类	109
5.6 物流信息技术	112
5.7 物流信息系统的开发与设计	129
本章小结	133
思考题	134
案例分析 东风汽车的物流网络信息化	134

第6章

物流服务	138
6.1 物流服务概述	138
6.2 物流服务水平	142
6.3 物流服务内容	147
6.4 物流客户服务	149
6.5 中国物流服务市场的现状	152

本章小结.....	154
思考题.....	154
案例分析 联邦快递公司	155

第7章

企业物流管理	157
7.1 企业物流管理概述	159
7.2 企业物流战略管理	163
7.3 企业生产物流管理	171
7.4 企业供应物流管理	178
7.5 企业销售物流管理	182
7.6 企业回收物流与废弃物物流管理	185
7.7 企业物流管理问题与创新	189
本章小结.....	195
思考题.....	196
案例分析 戴尔 (Dell) 公司——物流与供应链管理的典范	196

第8章

第三方物流	199
8.1 第三方物流概述	200
8.2 第三方物流的运作模式	204
8.3 第三方物流的实施	210
8.4 中国第三方物流发展状况	218
本章小结.....	224
思考题.....	224
案例分析 宝供: 打造第三方物流的帝国	224

第9章

国际物流	226
9.1 国际物流概述	227
9.2 国际物流管理的内容	232
9.3 国际物流管理中的组织管理	243
9.4 国际物流管理研究新动向	250

9.5 保税物流	253
本章小结	257
思考题	257
案例分析 美泰玩具公司、索尼公司物流运作模式	258

第10章

物流产业	259
10.1 物流产业概述	259
10.2 物流产业的发展及结构	263
10.3 中国物流产业的发展	272
本章小结	277
思考题	277
案例分析 新加坡物流产业发展	278

第11章

物流人才培养	281
11.1 物流人才概述	283
11.2 物流人才培养体系	286
本章小结	292
思考题	293
案例分析 企业需要的物流经理	293
联邦快递“以人为本”的文化	294

参考文献	296
参考物流网站	298

第1章

物流的发展概述

【教学要求】

1. 通过本章的学习,了解物流的发展历史,使读者全面深入地理解物流的概念、物流的构成要素、物流的分类,掌握物流、物流管理的定义与物流的体系框架。
2. 了解物流的产生发展历程,对物流的历史沿革与发展趋势有一个初步的认识,帮助今后更好地学习物流专业知识。
3. 了解物流在社会经济发展中的地位与作用。

引例

7-11 便利店的配送系统

每一个成功的零售企业背后都有一个完善的配送系统支撑。在美国电影新片《火拼时速Ⅱ》(Rush Hour Ⅱ)中,唠叨鬼詹姆斯·卡特有一个绰号叫7-11,意思是他能从早上7点钟起床开始一刻不停地唠叨到晚上11点钟睡觉。其实7-11这个名字来自于遍布全球的便利名店7-11,名字的来源是这家便利店在建立初期的营业时间是从早上7点到晚上11点,后来这家便利店改成了一星期七天全天候营业,但原来的店名却沿用了下来。

这家70多年前发源于美国的商店是全球最大的便利连锁店,在全球20多个国家拥有2.1万家左右的连锁店。到今年1月底,仅在中国台湾地区就有2690家7-11店,美国有5756家,泰国有1521家,日本是最多的,有8478家。

一家成功的便利店背后一定有一个高效的物流配送系统。7-11从一开始采用的就是在特定区域高密度集中开店的策略,在物流管理上也采用集中的物流配送方案,这一方案每年大概能为7-11节约相当于商品原价10%的费用。

1. 配送系统的演进

一间普通的7-11连锁店一般只有100~200平方米大小,却要提供2000~3000种食品,不同的食品有可能来自不同的供应商,运送和保存的要求也各有不同,每一种食品又不能短缺或过剩,而且还要根据顾客的不同需要随时能调整货物的品种,种种要求给连锁店的物流配送提出了很高的要求。一家便利店的成功,在很大程度上取决于配送系统的成功。

7-11的物流管理模式先后经历了三个阶段三种方式的变革。起初,7-11并没有自

己的配送中心，它的货物配送依靠的是批发商来完成的。以日本的 7-11 为例，早期日本 7-11 的供应商都有自己特定的批发商，而且每个批发商一般都只代理一家生产商，这个批发商就是联系 7-11 和其供应商间的纽带，也是 7-11 和供应商间传递货物、信息和资金的通道。供应商把自己的产品交给批发商以后，对产品的销售就不再过问，所有的配送和销售都会由批发商来完成。对于 7-11 而言，批发商相当于自己的配送中心，它所要做的是把供应商生产的产品迅速有效地运送到 7-11 手中。为了自身的发展，批发商需要最大限度地扩大自己的经营，尽力向更多的便利店送货，并且要对整个配送和订货系统作出规划，以满足 7-11 的需要。

渐渐地，这种分散化的由各个批发商分别送货的方式无法再满足规模日渐扩大的 7-11 便利店的需要，7-11 开始和批发商及合作生产商构建统一的集约化的配送和进货系统。在这种系统之下，7-11 改变了以往由多家批发商分别向各个便利点送货的方式，改由一家在一定区域内的特定批发商统一管理该区域内的同类供应商，然后向 7-11 统一配货，这种方式称为集约化配送。集约化配送有效地降低了批发商的数量，减少了配送环节，为 7-11 节省了物流费用。

2. 配送中心的好处

特定批发商（又称为窗口批发商）提醒了 7-11，何不自己建一个配送中心？与其让别人掌控自己的经脉，不如自己把自己的脉。7-11 的物流共同配送系统就这样浮出水面，共同配送中心代替了特定批发商，分别在不同的区域统一集货、统一配送。配送中心有一个计算机网络配送系统，分别与供应商及 7-11 店铺相连。为了保证不断货，配送中心一般会根据以往的经验保留 4 天左右的库存，同时，中心的计算机系统每天都会定期收到各个店铺发来的库存报告和要货报告，配送中心把这些报告集中分析，最后形成一张张向不同供应商发出的订单，由计算机网络传给供应商，而供应商则会在预定时间内向中心派送货物。7-11 配送中心在收到所有货物后，对各个店铺所需要的货物分别打包，等待发送。第二天一早，派送车就会从配送中心鱼贯而出，择路向自己区域内的店铺送货。整个配送过程就这样每天循环往复，为 7-11 连锁店的顺利运行修桥铺路。

配送中心的优点还在于 7-11 从批发商手上夺回了配送的主动权，7-11 能随时掌握在途商品、库存货物等数据，对财务信息和供应商的其他信息也能握于股掌之中，对于一个零售企业来说，这些数据都是至关重要的。

有了自己的配送中心，7-11 就能和供应商谈价格了。7-11 和供应商之间定期会有一次定价谈判，以确定未来一定时间内大部分商品的价格，其中包括供应商的运费和其他费用。一旦确定价格，7-11 就省下了每次和供应商讨价还价这一环节，少了口舌之争，多了平稳运行，7-11 为自己节省了时间也节省了费用。

3. 配送的细化

随着店铺的扩大和商品的增多，7-11 的物流配送越来越复杂，配送时间和配送种类的细分势在必行。以中国台湾地区的 7-11 为例，全省的物流配送就细分为出版物、常温食品、低温食品和鲜食食品四个类别的配送，各区域的配送中心需要根据不同商品的特征和需求每天作出不同频率的配送，以确保食品的新鲜度，以此来吸引更多的顾客。新鲜、即时、便利和不缺货是 7-11 配送管理的最大特点，也是各家 7-11 店铺的最大卖点。

日本 7-11 和中国台湾地区的配送方式一样,也是根据食品的保存温度来建立配送体系的。日本 7-11 对食品的分类是:冷冻型(-20°C),如冰淇淋等;微冷型(5°C),如牛奶、生菜等;恒温型,如罐头、饮料等;暖温型(20°C),如面包、饭食等。不同类型的食品会用不同的方法和设备配送,如各种保温车和冷藏车。由于冷藏车在上下货时经常开关门,容易引起车厢温度的变化和冷藏食品的变质,7-11 还专门用一种两仓式货运车来解决这个问题,一个仓中温度的变化不会影响到另一个仓,需冷藏的食品就始终能在需要的低温下配送了。

除了配送设备,不同食品对配送时间和频率也会有不同要求。对于有特殊要求的食品如冰淇淋,7-11 会绕过配送中心,由配送车早、中、晚三次直接从生产商门口拉到各个店铺。对于一般的商品,7-11 实行的是一日三次的配送制度,早上 3~7 时配送前一天晚上生产的一般食品,8~11 时配送前一天晚上生产的特殊食品,如牛奶、新鲜蔬菜等,下午 3~6 时配送当天上午生产的食品,这样一日三次的配送频率在保证商店不缺货的同时,也保证了食品的新鲜度。为了确保各店铺供货的万无一失,配送中心还有一个特别配送制度来和一日三次的配送相搭配。每个店铺都会随时碰到一些特殊情况造成缺货,这时只能向配送中心打电话告急,配送中心则会用安全库存对店铺紧急配送,如果安全库存也已告罄,中心就转而向供应商紧急要货,并且在第一时间送到缺货的店铺手中。

1.1 物流的演变

物流是一个古老而又新兴的概念。说它古老,是因为它的历史非常悠久,有文字记载的与物流相关的活动距今已有数千年。说它新兴,是因为时至今日,物流的发展生机勃勃,日新月异。

中国从 1979 年才开始从国外引入物流这个概念,虽然经过了三十多年的发展,人们对物流的认识已经不再陌生,但是由于物流发展的特殊性和复杂性,人们对物流的真正含义理解不深,望文生义、产生误解的现象依然普遍存在。所以,要想较好地全面理解“物流”,就必须先从认识物流的发展历史入手。

物流概念的形成经历了漫漫的曲折长路。以交通运输为代表的物流活动,历史悠久。在物流概念还没有明确以前,人们对物流的要求,直接表现在对货物的搬运、运输等活动上面。据研究有文字记载的人类交通运输活动距今约有六千多年历史。是谁最先认识物流并提出了这个概念的呢?目前国内外还没有一个公认权威的答案。物流产生的最根本的原因就是——社会经济的发展。即使是在很远的古代,虽然生产力还比较落后,但是人们在社会的生产中要涉及物资的运输、仓储、分配等工作,原始的物流实际上就已经出现了。在物流概念产生以前,人们对运输、储存、包装等工作进行的是单独的管理,没有像今天这样统一指挥。物流与生产、销售、使用等环节有着非常紧密的联系,但是由于当时的社会产品较少,这种工作的组织就比较简单,人们更多的是考虑如何提高劳动的生产效率,制造更多的产出,对物流就顾及不多。这样的行为一直延续到 20 世纪初,才开始有所改善。

1915 年,阿奇·萧(Arch Shaw)教授在哈佛大学出版社出版了一本著作——《市场

流通中的若干问题》(*Some Problems In Market Distribution*),在这本书中他研究了市场流通中存在的一系列问题,非常明确地将企业的流通活动分为两种性质的活动:创造需求的活动和物流活动。他第一次提出了“物流”这一概念,他指出“物流—物质的分配活动(the physical distribution of goods)”是与创造需求不同的一个问题,流通活动中出现的失误都是因为创造需求与物流之间缺乏协调造成的。而在阿奇·萧教授提出物流概念的较早一些时间,一个美国军人——美国陆军少校琼西·贝克(Major Chauncey B. Baker)在1905年,第一次在军事中明确地解释物流这个社会活动,他在著作《军队和军需品运输》中提出:“那个与军备的移动与供应相关的战争的艺术的分支就叫‘物流’。”当然,他是从军事后勤的角度去研究物流的,显然,这两个对物流的解释,还相差甚远,但是我们已经在这里隐约看到了,虽然物流在各处表现的形式还有差异,但是物流已经在社会生活中的各个领域里面不断发展壮大了。如果我们深入研究一下,就会发现物流在人类社会、经济、生活等各行各业中不但是发展了,而且已经是越来越重要了。但是由于20世纪的前半叶,整个世界还动荡不安,国家之间的冲突、民族之间的矛盾层出不穷,因此,物流作为一项专业性非常强的工作的研究,还不能提到议事日程上。

直到第二次世界大战的爆发、持续、结束,“物流(logistics)”的理论才得以较好地形成与较快地发展。在第二次世界大战——这场决定人类命运的生死大搏斗中,先后有60多个国家和地区参战,战火几乎燃遍全球各大洲、各大洋,作战区域面积为2200万平方公里,交战双方动用兵力达1.1亿人,直接军费开支总计约1.3万亿美元,占交战国国民总收入的60%~70%。由于第二次世界大战作为一次世界人民反法西斯的战争,是人类迄今为止规模最大、危害最严重、持续时间最长、参战国最多、波及范围最广的一场战争,它给人类世界造成了非常巨大的、深远的影响。物流,在这样的规模庞大的战争中,直接、间接地得到了很多投入和促进。在战争中,军事后勤要为部队提供许多军事物资,大量的武器弹药、粮食药品及军事装备要从组织生产到输送再到前线,但是这些物资如何生产?如何仓储?如何分装?如何配装?如何运输?如何协调?如何又快又好地交到前线官兵的手中?这些都是非常复杂,又非常频繁的工作。诸如此类的工作看起来简单,但是往往又都是直接决定战争胜败的问题。为了更好地服务于前线,保障打赢战争,战争双方,特别是美国军方,围绕着战争物资的准备和供应,结合已经普遍应用的系统论、运筹学,建立了“后勤(logistics)”理论,这些理论和技术在战争中得到了检验。这里所说的“后勤”就是指为了保证战争的胜利,对军用物资的生产、采购、运输、存储、供应等活动作为一个整体进行统一计划、组织、协调,以实现军用物资供给的成本更低、速度更快、服务质量更好,满足军事斗争需要的活动。

在第二次世界大战后,这些军事后勤供应保障活动和具体的理论方法,被广泛运用到了社会经济的各个领域,这一理论和方法也为企业、理论界认同,他们把以力求合理、有效地组织产品的供应、运输、仓储、配送的工作统称为商业物流或销售物流(business logistics)。在美国,用以表达物流的词汇还有physical supply、material management、market supply、total distribution等,虽然它们字面上的含义有区别,但实质上都表达了物流的本质。物流理论的产生和发展极大地促进了20世纪六七十年代世界经济的发展,同时也促进了“物流学(logistics)”理论的形成与发展。

可见,无论是在经济领域,还是在军事领域等社会生活的各个领域,物流的产生发展,都是人们在生产、生活实践中对产品生产、供应、消费这一物资流动的系统进行

科学组织和有效管理的共同追求。表 1-1 是美国、日本、中国三个国家的物流发展历程简介。

表 1-1 美国、日本、中国三个国家的物流发展历程

国家	时期特点
美国	(1) 物流观念启蒙、产生阶段 (1901~1949 年): 物流理论出现 (2) 物流理论体系形成、实践推广阶段 (1950~1978 年): 物流理论形成 (3) 物流理论成熟、物流管理现代化阶段 (1978~1985): 物流发展 (4) 物流理论、实践的纵深化发展阶段 (1985 年至今): 物流新发展、提出供应链的新概念
日本	(1) 物流概念的导入和形成期 (1956~1964 年): 物流的输入 (2) 物流近代化时期 (1965~1973 年): 大发展时期 (3) 物流合理化时期 (1974~1983 年): 物流合理化 (4) 物流纵深发展时期 (1985 年至今): 物流高速发展
中国	(1) 国民经济恢复阶段 (1950~1952 年) (2) 物流初期发展阶段 (1953~1965 年) (3) 不景气 (停滞) 阶段 (1966~1977 年) (4) 改革开放阶段 (第四阶段) (1978~1992 年), 有计划的商品经济下的物流: 物流引入、启蒙和宣传普及时期 (5) 第五阶段 (1993 至今): 社会主义市场经济的物流发展

1.1.1 物流的定义

物流在各个时期, 世界各国的发展各有特色, 不同的专家学者对物流的描述也是各有见地。那么究竟什么是物流呢? 由于物流尚处在高速发展的状态, 目前, 物流的概念在世界上还没有一个统一的定义。

物流, 按字面意义讲, 简单地说就是“物的流动”。如果是在以前, 这样讲未尝不可, 但是在今天, 随着世界各国经济和各种行业的迅猛发展, 科学技术的不断进步, 人们对物流活动的认识也随之不断深入, 对物流的定义有了新的要求, “物的流动”这样的解释显然是远远不够的。随着经济的发展, 特别是经济全球化及企业竞争战略的变化, 物流在企业经营乃至整个国民经济中的地位与作用越来越重要, 物流概念的内涵与外延也随之发生了变化。

那么究竟什么是物流呢? 让我们先看一看发达国家对物流的认识。

1. 美国的物流定义

美国的物流定义有很多, 在众多描述概念中, 最具有代表性的概念是美国物流管理协会的定义。美国物流管理协会成立于 1963 年, 英文名称为 National Council of Physical Distribution Management (NCPDM), 即美国全国物流管理协会。该协会一开始使用的物流名词为 Physical Distribution。协会成立时对物流的定义是: 原材料在制品库存及制成品从起源地到消费地的有效率的流动。1985 年, 协会改名为美国物流管理协会 (The Council of Logistics Management, CLM), 协会用 Logistics 代替了 Physical Distribution 来描述物流。物流的定义也发生了改变, 物流 (logistics): 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。2001年,美国物流管理协会针对社会经济发展的新动向,对物流的定义又进行了修改,物流是供应链过程的一部分,它是对商品、服务及相关信息在起源地到消费地之间有效率和有效益的正向和反向移动与储存进行的计划、执行与控制,其目的是满足客户要求。

2005年1月1日,美国物流管理协会再次更名为:供应链管理专业人员协会。新协会的英文全称为 Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP)。美国物流管理协会的这一次更改名字也标志着世界物流已经开始全面进入了供应链的时代。

在美国,给物流下的定义还有很多社会团体、企业、学者,比较有代表性的还有,以美国物流工程师学会(The Society Of Logistics Engineers, SOLE)的定义,该协会1966年成立。在1999年协会更改名字为 The International Society of Logistics (ISOL),该协会主要成员是大批物流工程师,具有较强的工程技术背景,学会在1974年给物流的定义是:与需求、设计、资源供给与维护有关,以支持目标、计划及运作的科学、管理、工程及技术活动的艺术。

物流的广泛运用和较快发展,得益于物流在20世纪的各次战争的需求。美国军方拥有世界最先进、最庞大的军事体系和军事物流系统,物流最先也是在美国的军事领域产生和发展起来的。所以,美国军事部门对物流的认识应是比较深刻和全面的,他们对物流从军事物流理论、军事人员、军事装备及军事物流服务等方面都有较好的描述,美国国防部(Department of Defense, DOD),1986年在《对系统和装备的一体化物流支持服务的采购与管理》中,针对军事物流进行了全面的说明,物流包括:保养计划、人员;补给支持、设施及装备;技术数据;培训及培训设备;计算机资源;包装、搬运、储存与运输以及可靠性与可维护性。

美国的企业组织可以说是世界上整体实力最强的,在众多的世界级大企业中,许多企业也针对物流有各自独到的看法。如世界500强企业里,很多公司都有自己的物流定义。

总而言之,美国物流管理协会的物流定义对世界影响最大,其定义的代表性也是最大的,世界上大部分国家和地区的物流定义都是从美国物流管理协会的定义翻版、变种、参考而来的。

2. 欧洲的物流定义

欧洲物流协会(European Logistics Association, ELA)成立于1984年,它是由欧洲中西部30个不同国家的国家级物流协会联合组成的,会员几乎覆盖了整个欧洲大陆。它是欧洲历史最悠久、规模最庞大、理念最先进和最具权威性的物流机构联盟。它的发展植根于欧洲理念,着眼于全球视野,旨在为欧洲乃至世界各地的物流企业提供一个合作与交流的平台,从而全面提升物流行业的管理水平,促进与物流相关的工业和商业的发展。今天,ELA已经成为欧洲最具影响力的物流组织。通过它遍布全球的会员网络,ELA与数千家跨国物流企业及逾10万人的高级物流管理人员保持着紧密的交流和联系,在全球经济一体化的进程中发挥着重要作用。

在1994年发表的欧盟统一的《物流术语》(*Terminology in Logistics*)中,将物流定义为在一个系统内对人员及/或商品的运输、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。现在,欧洲物流协会的这个术语标准已经成为欧洲标准化委员会(The European Normalization Committee)的物流定义,成为欧洲的物流规范。欧洲

物流协会将物流定义为两维矩阵，第一维是物料流，由采购、物料管理和实物配送三个业务功能组成，第二维是工作顺序，由顾客服务、运输、仓储/物料搬运、物料计划与控制、信息系统与支持以及管理等6个学科构成。

3. 日本的物流定义

日本的物流定义，可以追溯到20世纪50年代，当时的日本政府和业界为了提高产业的经济效率，组织了各种专业考察团到国外考察学习。1956年10~11月，日本向美国派出了一个由12名专家学者组成的“流通技术专业考察团”，该考察团到美国经过调研发现，美国人讲的“Physical Distribution (PD)”，涉及应用大量的先进的流通理论和技术，这对于提高社会、企业物资流通的劳动生产率很有帮助，于是在考察报告中对物流进行了介绍，1958年该考察团的报告“劳动生产率报告33号”发表在《流通技术》杂志上，第一次提到了PD这一概念，以后逐步确定翻译为日文“物の流”，被称为日本物流之父的著名学者平原直又进一步将其简化为“物流”。

20世纪50年代末至60年代初，日本上下开始应用物流这一新理论和新技术，而“物的流通”被社会广泛认知并接受，应该是在1964年以后。其重要标志是，1964年日本在“通产省产业结构审议会”中设立了“物的流通委员会”，并在1965年1月日本内阁制定的中期经济发展计划中提出了“物的流通现代化”内容，同时，1965年日本运输省还以“现代化过程中的物的流通”为副标题发表了《运输白皮书》，进一步强调了“物的流通”的重要性。随着物流这一概念在日本的广泛推广，物流才被日本各界普遍接受并广泛使用。到20世纪70年代，日本已成为世界上物流最发达的国家之一。

日本日通综合研究所1981年在《物流手册》上对物流的定义是：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。

在日本物流发展史上，有两个著名的物流协会，他们都是在1970年成立的，名字也很相像，都是针对物流研究和促进物流发展的社会组织：日本物流管理协议会（Japan Logistics Management Association, JLMA）和日本物流管理协会（Japanese Council of Logistics Management, JCLM）。为了促进物流发展，这两个协会于1992年6月2日合并，新成立了日本后勤系统协会（The Japan Institute of Logistics Systems, JILS），协会将物流由原来的PD（日文“物の流”）改称为物流，同时该协会名称中所称的“物流系统”几个字并没有翻译成日文汉字，而是直接用了注音，协会的日文名称为：“社团法人日本ロジスティクスシステム协会”。该协会专务理事稻束原树1997年在《这就是“物流”》中对“物流”下了定义，称物流是一种对于原材料、半成品和成品有效率流动进行规划、实施和管理的思路，它同时协调供应、生产和销售各部门的利益，最终达到满足顾客的需求。

日本流通问题专家原东京大学教授林周二、原早稻田大学教授阿保荣司认为，物流是指有形或无形商品及废弃物克服时空矛盾、连接供给者与需求者的物理性经济活动。它具体包括运输、保管、包装、装卸等物的流通活动及与此有关的信息活动。

日通综合研究所对物流的定义是商品由供应者向需求者的物理性转移，从而创造时间与空间价值的经济活动，包括包装、装卸、保管、库存管理、流通加工、运输、配送等各种活动。

日本统计审议会流通统计分会将物流定义为有关“物”的物理性流动的所有经济活动，这些活动主要包括运输、通信活动。同时，这里所说的“物”，既包括有形物，也包括无形物，其中的无形物主要是指信息。

日本产业结构审议会流通分会的定义是有形及无形商品由供给者向需求者的实体流动过程，具体包括包装、装卸、运输、保管及信息等。

由上可知，日本各界对物流概念的定义多属“中性”，即主要侧重于描述物流是一系列有关有形与无形商品从供给者到需求者的实体转移过程，并不涉及这一过程是否是有效的。因此，日本是将物流与物流管理相区别的，物流与物流管理具有不同的定义。

4. 中国的物流定义

中国的物流概念，也像日本一样，是改革开放后通过学习发达国家的先进经验而来的。一般来说，主要通过两个渠道输入的：一个渠道是20世纪80年代初随着市场营销理论的引入而从欧美传入，这时的物流理论只是市场营销理论的组成部分，“Physical Distribution”一词被直译为“实体分配”或“实物流通”。理论界普遍接受的译法是“实体分配”，指的是商品实体从供给者向需求者的物理性移动。另一个渠道是20世纪80年代初从日本直接引入。考察我国物流业的发展，应该说在物流概念引入之前，我国实际上一直存在物流活动，即运输、仓储、包装、装卸、流通加工等物流活动，其主要是储运活动。不过当时对物流的理解是十分狭隘的，其巨大作用并没有引起人们较多的重视。

中国在20世纪80年代初从日本引入了“物流”概念，长期以来，我国各界一直沿用日本的物流定义，当时，将“物流”解释为“物资资料或商品的实体运动过程”，是与商品的价值运动过程（简称“商流”）相对应的概念。这种定义或解释在我国理论界与实业界沿袭很长一段时间，大多数人在物资或商品的实体流通意义上使用“物流”概念，在物资或商品的价值流通意义上使用“商流”概念。

同时，由于物流是蕴涵在社会各个经济组织中的产业，初期没有显出一个明显的行业特征，所以一开始，在中国很少有组织对物流概念进行规范、定义，关于物流概念的定义主要以理论研究者的个人定义为主。直到2001年8月1日，中国才第一次颁布并实施了国家标准《物流术语》（GB/T18354—2001）。至此，中国才开始有了官方对物流概念的定义，这也提高了物流定义的权威性和对社会的指导意义。

2001年版的中国《物流术语》国家标准将物流定义为：物品从供应地向接收地的实体流动中，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有机结合来实现用户要求的过程。我们认为，这个定义基本上是“中性”的，既没有强调物流的“有效性”，也没有涉及对物流活动的“计划、执行或控制”。

由于中国是在1979年才开始引进物流的概念，时间较世界其他发达国家晚，而且长期以来对物流没有足够的重视，直到20世纪90年代以后，全社会才逐渐产生并增强了物流意识，物流才被社会各界所重视。因此，社会还没有来得及认真研究物流这一概念，全社会对物流概念的认识还基本停留在美日等发达国家的传统物流概念阶段，包括2001年发布的《物流术语》国家标准中的物流定义也基本上是传统物流的概念。

2006年12月4日，中华人民共和国国家质量监督检验检疫总局和中国国家标准化管理委员会，再次联合发布了国家标准《物流术语》（GB/T18354—2006），取代了2001版的国标。此标准确定了物流活动中的物流基础术语、物流作业服务术语、物流技术与设施