

现代物流与传统物流的基础理论研究

宋耀华, 侯汉平

(北京交通大学经济管理学院, 北京市, 100044)

摘要: 本文认为, 物流性质划分为固有性质和非固有性质, 物流非固有性质的“传统/现代”特性被定义为“传统物流/现代物流”。文章以物流时间维、物流性质维和物流特征维构建物流发展状态三维结构模型, 阐述传统物流与现代物流的辩证关系, 指出传统物流、现代物流、传统/现代物流相互转换这三种模式是各个国家各个时期的客观存在, 它们在不同国家不同时期有不同的构成。

关键词: 物流; 传统物流; 现代物流; 物流性质; 物流发展状态; 基础理论

中图分类号: F250

文献标识码: A

文章编号: 1007-8266(2006)04-0009-04

一、国内外研究概述

“传统物流”(Traditional MF)与“现代物流”(Modern MF)是中国学者为促进本国物流业发展所设二元观的表现形式之一。国外物流文献中有现代物流管理的概念, 但是没有传统物流和现代物流概念。由于美国存在 PD (Physical Distribution) 到 Logistics 演变过程, 有的中国学者为区别这两个概念, 将 PD/Logistics 认为是传统物流/现代物流。本文认为, 无论从字面还是从内涵理解, 中国的传统物流不等同于 PD, 中国的现代物流也不等同于 Logistics。

1915 年, 阿奇·萧(Arch Shaw)首次提出物流 PD 概念,^[1]指出通过实物供给与创造需求的“平衡性”、“相互依赖”和“协调”, 解决市场流通中的问题。这里的 PD 是美国商业学科市场营销学中的物流, 是一种物流管理概念。1905 年, 美国少校琼西·贝克尔(Chauncey B. Baker)首次提到 Logistics 概念,^[2]并在以后的形成发展过程中融入了运筹、管理及优化的思想, 且涉及供应、采购、运输等全过程活动。1985 年美国物流管理协会(The Council of Logistics

Management, CLM) 将物流名称从“PD”改为“Logistics”, 2005 年 1 月 CLM 更名为“美国供应链管理专业协会”(Council of Supply Chain Management Professionals, CSCMP), 把“Logistics”看作为整个供应链管理的一部分。以上是美国物流管理界对物流管理的认识变化过程。

中国现代物流和传统物流是否美国的 PD 和 Logistics 相似, 还需从中国提出现代物流和传统物流这两个概念说起。自 1979 年中国从日本引进“物流”名词到 1984 年成立民间的中国物流研究会, 各类文献都没有出现传统物流和现代物流的概念, 直到 20 世纪 90 年代才相继出现有关现代物流的著作。^{[3][4]}目前, 国内学者关于传统物流和现代物流的观点不尽一致。丁俊发提出传统物流是指商品在空间和时间上的位移, 而现代物流是一种物流管理,^[5]他的观点在国内有相当代表性。何明珂认为现代物流的“现代”是一个时间概念, 同“当代”没有差别; 物流是现代或当代的事情, “传统物流”提法不成立; 这会使人将“传统储运”与“传统物流”等同起来, 而物流与储运是有区别的。^[6]何明珂观点的贡献在于启发人们思考

“传统”与“现代”、物流与储运等物流理论实践问题。徐寿波提出大物流论(The Material Flow, MF)^①,^[7]把物流性质划分为固有性质和非固有性质两大类,^[8]认为应按照物流非固有性质区别传统物流与现代物流, 但并没有深入研究物流非固有性质如何变化形成传统物流与现代物流, 然而却打开了通向理论创新的大门, 为研究传统物流与现代物流理论提供了依据。

由此可见, 中国传统物流/现代物流与国外 PD/Logistics 有不同内涵。本文将依据大物流理论和现代化理论, 构建一种物流发展状态的三维结构模型, 研究传统物流与现代物流概念、特点以及两者辩证关系等基本理论问题, 为现代物流与传统物流的研究奠定理论基础, 为企业和政府制定物流发展策略提供科学依据。

二、物流的性质

1. 物流固有性质

笔者依据大物流论从物及其运动规律上揭示物流固有性质。^[9]

运动是物的根本属性, 是物的存在方式, 物和运动是不可分割的,

不存在没有物的运动,也不存在没有运动的物。“运动,就最一般的意义来说,……它包括宇宙中发生的一切变化和过程,从单纯的位置移动起直到思维”。^[10]其中物的位置移动就是物流。从这个意义上讲,物流也是物的根本属性,是物的一种存在形式。^②哲学上所讲物的运动对物流活动具有普遍指导意义。

物的实体性质对物的运动方式产生根本影响。不同的物会导致不同的流动形态^③,物的性质不同,则物流的性质亦会不同,如能量流、信息流和物品流的不同,是由于它们的物质不同造成的;物及其衍生物性质不同,其流动形成机理、流动过程和方向等都有很大的不同。

物流实体性和运动性这两个固有性质是客观存在的,不随时间地点和人的主观意志变化,从古至今都是一样的。^[11]只不过古代“物的流动”很简单,而现代“物的流动”比较复杂^④,但传统物流和现代物流的两个固有性质并没有区别。所以,物流作为自然界、社会界和经济界的客观现象,物流的两个固有性质不仅当代存在,古代也存在;不仅传统物流存在,现代物流也存在。

2. 物流非固有性质

考察物流发展历史,大量物流活动的事实表明,要利用物的流动造福于人类,必然伴随着人类有智慧的活动和思想,具体都可以反映到 SMTE 的选择优化活动中去。^[12]由于 SMTE 与物流主体意志和选择活动相关联,决定了物流活动目的性、方向性和效率性等运作特性,它们不是物流本身所固有的性质,因而称其为物流非固有性质。物流非固有性质包括物流服务、管理、技术和经济 (Service, Management, Technology, Economy, SMTE) 四个方面。由于国外 PD 和 Logistics 概念只突出物流非固有性质中的物流“管理”一个方面,并且忽视了物流固有性质。因此,用 PD 和 Logistics 研究中国传统物流与现代物流问题,必然会产生认识误区。笔者认为,SMTE 表达的

内容要比 Logistics 仅强调物流管理更全面综合,其内涵也更为丰富。

3. 物流固有性质和非固有性质的关系

物流固有性质好比是物流的“基础”,非固有性质好比是物流的“上层建筑”。只考虑物流的“基础”,不考虑物流的“上层建筑”,那么,物流不仅不能造福于人类,反而可能会带来浪费和损失;反之,只考虑物流的“上层建筑”,不考虑物流的“基础”,那么物流这个客观事物就不存在了,这正是国外 PD 和 Logistics 这两个概念的缺陷所在。

三、“现代/传统”内涵及其二元关系

笔者研究指出,^[13]物流非固有性质的变革是形成传统物流与现代物流的原因,但没有从理论上说明 SMTE 变革的方向和特征,因而传统物流与现代物流概念仍是模糊的。为此,笔者进一步从历史和哲学的角度进行分析研究,提出了“传统”与“现代”的内涵。

1. “传统”内涵分析

希尔思关于“传统”(Tradition)的基本涵义是“世代相传的事物”,“包括物质实体,包括人们对各种事物的信仰,关于人和事件的形象,包括惯例和制度”。^[14]但这里仍缺乏对传统属性的深入分析。笔者认为“传统”存在时间维度和特征维度两种界定。

(1)在时间维度上界定。传统产生于过去时间(有下限而无上限),但又绝不是停留在过去、古代等静止时间概念中的事物,它一定要经历时间相传延续的过程才能成为传统,一种行为模式“要成为传统,至少需要三代人的两次延续”,^[15]甚至以某种形式延续更长的时间。

(2)在特征维度上界定。“传统”之所以延续至今,并没有像某些预言家所预测的那样迅速地消亡,除了因为传统是人类心理倾向的一种表现形式外,^[16]更重要的是传统具

有以下两条特征:

其一,传统包含人类共生先进文化继承性和自然本性。利奥·斯特劳斯认为不能从时间向度讨论传统问题,因为历史整体涵盖不了传统,传统具有原生性,它所体现出的思想主题是哲学而不是历史。^[17]但笔者认为也不能完全抛开历史,忽视传统生成、演化的过程,否则不能认识传统形成发展规律,并从人的存在中进一步发现永恒不变的自然本性和公正原则。

其二,传统具有变异性。传统在代代相传过程中,不会完整保持其同一性。庄子曾说:“物之生也,若骤若驰。无动而不变,无时而不移”,并称“时有终始,世有变化”。^[18]无论何种传统,都处在不断变化之中。然而传统不能依靠自身发展和变化,只有有求知欲的人类才能重新制订和更改传统,但无法摆脱传统,因为传统总是先于我们而存在。^[19]

笔者认为应综合历史和哲学去理解传统的内涵。从历史角度探讨传统生成演化的过程和规律,从哲学角度把握“传统”由过去延传至今事物(包括物质实体、惯例和制度等)的性质,即事物的继承性和变异性。因此,“传统”是一个既考虑时间性(有下限而无上限),又考虑事物的继承性和变异性的综合概念。

2. “现代”内涵分析

学者本迪克斯“把现代化^⑤理解为社会变迁的一种类型,它起始于英国工业革命和政治性的法国大革命”。^[20]何传启认为,现代化是人类社会所发生的深刻变化,……它既发生在先锋国家的社会变迁里,也存在于后进国家追赶先进水平的过程中。^[21]笔者认为“现代”概念同样有时间维度和特征维度两种界定:

(1)在时间维度上界定。“现代”一词最早出现于 17~18 世纪的欧洲启蒙运动。一般认为 18 世纪的英国工业革命和法国政治革命是现代化进程的历史起点。在中国,“现代”通常是指以 1919 年五四运动为起点。“现代”就是以上述时间为起点、有

上限而无下限的一个历史发展过程。“当代”(Contemporary)与“现代”(Modern)内涵是不同的,“当代”是一个纯粹属于年代学的时间概念。

(2)在特征维度上界定。“现代”具有以下两个特征:

其一,“现代”的先进性。“现代”是一种社会发展变化达到先进水平 and 最新特点的过程。在我国,1964年第三届全国人民代表大会首次提出了“四个现代化”的概念,这里“现代”是一种社会发展达到“先进性”的描述。在我国现代化政策的制定中,“先进性”始终是“现代”的基本内涵。

其二,“现代”的适用性。各国社会经济发展属于“当代”,但却不一定处于相同现代化阶段,有的国家达到当代先进水平,有的却处于落后状态,一国如果移植他国原本处于不同阶段的现代化,必定不能完全适合本国经济发展。我国20世纪曾出现洋跃进现代化的严重教训值得汲取。真正的“现代化”应是借鉴发达国家现代化经验,发展本国需要的“现代化”,不存在对各国普遍适用的现代化。

因此,“现代”是一个既考虑时间性(有上限而无下限),又考虑事物先进性和适用性的综合概念。

3. “传统/现代”二元关系

“传统”与“现代”对立的做法可以追溯到17世纪下半叶的欧洲启蒙运动。当时,启蒙学者认为现代化是无限完善和先进的事物,一个社会传统越少,也就越现代化。五四运动是中国启蒙运动,但是五四运动未能对传统中各种不同的成分加以深入细致的鉴别,因而导致了激进的反传统主义,结果付出了沉重代价。十年“文革”期间,传统遭受了严重破坏,社会道德状况恶化。20世纪以来,启蒙哲学高举理性化^⑥、进步等价值观念遭到了怀疑,人们认识到现代进程充满了无法预测的后果,认为把“非理性/理性”(传统/现代)^⑦看做是完全对立的一对结构是不科学的。无论是传统社会还是

现代社会,“理性”和“非理性”是并存的,它们是一般与个别、普遍与特殊的关系。^[21]

笔者认为,传统性和现代性之间不是一道不可逾越的鸿沟,而是存在一种历史的连续性。它们之间的关系不是截然相互对立和排斥的,而是辩证的,相辅相成,相互促进,共同发展。

四、物流发展状态的三维结构模型

物流非固有性质包括物流服务、管理、技术和经济(SMTE)四个要素,它决定物流的外在表现形式和实际运作状态,体现物流主体的意志和选择活动,决定物流运作的效率和效益。考虑物流性质维的SMTE四个要素,并放在时间维和特征维上进行分析,不难发现物流SMTE既能反映出物流现代化的先进性和适用性,也能反映物流传统的继承性和变异性,也就是说,物流SMTE在时间和特征维上的变化,能够描述物流状态的变化,亦即能描述传统物流与现代物流的差异及相互关系。可通过构建物流发展状态三维结构模型加以描述(见表1)。

因此,笔者认为,物流在满足其固有性质MF条件下,非固有性质SMTE在三维空间结构的变化,表现为传统物流与现代物流发展的不同状态。笔者把物流非固有性质SMTE满足传统特性(时间维;特征维;继

承性和变异性)的物流状态称为传统物流;而把物流SMTE满足现代特性(时间维;特征维;先进性和适用性)的物流状态称为现代物流。

基于物流发展状态三维结构模型,进一步分析传统物流与现代物流的关系。“传统物流”是“现代物流”的基础;“现代物流”是从“传统物流”中诞生的,又是未来的“传统物流”;没有“传统物流”就不会有“现代物流”。但是“现代物流”不是“传统物流”的原版复制,而是它的演变,甚至是对它的背叛。“传统物流—现代物流—传统物流—现代物流”,循环往复,生生不息。

综上所述,现代物流模式不可能建立在空中楼阁之上,它必须从“传统物流”中吸取力量,在“传统物流”模式基础上进行构建和创造,保留“传统物流”中科学合理的成分,去其不科学不合理的成分。可见,物流发展始终存在传统物流、现代物流和传统物流/现代物流互相转型三种模式,它们无论何时都是客观存在的,并不以人的意志为转移,只不过这三种模式在不同国家不同时期有不同的构成。

*本文系自然科学基金项目《基于MF的X方物流理论研究》(批准号:Y604360)和国家软科学基金项目《传统物流与现代物流比较研究》(批准号:2005DGQ4B104)的阶段性研究成果。

注释:

①大物流论思想最早可追溯到1985年徐寿波关于“物流”的表述。参见徐寿

表1 物流发展状态三维结构模型

传统物流		现代物流	
物流性质维	物流特征维	物流特征维	物流时间维
物流非固有性质	物流性质	物流性质	20世纪80年代以来物流发展现代化过程
	服务性	服务性	
	管理性	管理性	
	技术性	技术性	
	经济性	经济性	
物流固有性质	服务性	服务性	自古及今
	管理性	管理性	
	技术性	技术性	
	经济性	经济性	
	物流性质	物流性质	

波. 关于物流技术经济研究的几个问题[J]. 中国物流, 1985 年创刊号: 16-18.

②物流不是抽象存在的, 它是通过各种具体物流形态存在着。社会经济中物质实体无论是处在运动状态(运输、搬运), 还是处在静止状态(储存、保管), 还是处在静动状态(包装、装卸、加工、检验), 都毫无例外地处在具体的物流形态之中。物流和物流形态的关系是一般和个别的关系, 物流是一般, 具体的物流形态(运输、仓储)是个别, “个别一定与一般相联而存在。一般只能在个别中存在, 只能通过个别而存在。任何个别(不论怎样)都是一般”。因此, 不能把运输、仓储排斥在物流之外, 世界上没有脱离具体物流形态的物流, 也没有不与物流相联的具体物流形态。在经济社会活动中任何物品只有流动才能实现它的价值, 人们才会生产它们, 消费它们, 否则就失去了其存在的意义。

③当然也与物流主体选择性有关, 但这不是物流固有性质, 而是物流非固有性质。

④不仅包括固体宏观物质(物料、物件、物品)的流动, 也包括液体、气体和微观物质(分子、原子和电子等)的流动; 既存在“物”有目的的流动(由人为其直接或间接提供动力, 符合人类需要), 也存在“物”无目的的流动(非人力提供动力, 不一定符合人类需要)。例如废气物流中物的运动就是废气物质(如 NO_x 、 CO_2 以及大气悬浮颗粒物等)无目的的运动, 它不是人力为其提供动力, 正因如此才需要人类对其进行处理控制, 变无目的的为有目的的运动, 造福于人类。人类社会已进入知识信息时代, 可持续发展是永恒的主题, 过去人们所忽视的微观的物、无形的物的流动, 今天已越来越影响人类的生产和生活, 显然, 微观或无形的物流

与宏观物质流的理论实践体系完全不同。由此可见, 采用 Logistic 物流理论已经不能很好地解释人类所面临的复杂物流问题, 需要采用新的大物流(MF)理论重新认识物流固有性质。

⑤笔者考察了“现代”(Modern)的多种说法, 认为“现代”包含现代性和现代化两层意思, 现代性是现代化过程的结果。现代化过程是不断变化的, 现代性是相对稳定的。在“现代”的两层意思中, 人们更注重强调“现代化”过程和意义, 有时直接把“现代”等同于“现代化”。

⑥所谓“理性化”可以概括为一种原则, 即按照一种统一的中心准绳, 将所有的事物(尤其是信仰和行动)都纳入一个统一、前后一贯的逻辑系统之中, 以最有效的科学手段来实现人们的理想目标。

⑦思想史发展至马克思·韦伯, 有关传统与现代性的分离被视为现代社会理性化行为的必然结果。他认为传统社会是非理性化的社会, 而现代社会是理性化社会, 并提出现代化的内核就是理性化, 而以往社会留下的种种传统则成了理性化或现代化的死敌。

参考文献:

[1] Arch W. Show. *Some Problems in Marketing Distribution*. Harvard University Press, 1915.

[2] Chauncey B. Baker. *Transportation of Troops and Material*. Kansas City, MO: Hudson Publishing Co. 1905.125.

[3] 金若楠, 张文杰等编译. 现代综合物流管理[M]. 北京: 中国铁道出版社, 1994.

[4] 王之泰. 现代物流学[M]. 北京: 北京物资出版社, 1995.

[5] 丁俊发. 中国物流[M]. 北京: 中国物资出版社, 2002.508-509.

[6] 何明珂. 物流系统论[M]. 北京: 中国审计出版社, 2001.291、331.

[7] 徐寿波. 大物流论[J]. 中国流通经济, 2005, 19(4): 4-7.

[8] 徐寿波. 关于物流的科学分类问题[J]. 北方交通大学学报(社会科学版), 2002, 1(2): 21-24.

[9]、[11]、[12]、[13] 宋耀华, 侯汉平. 论传统物流与现代物流[J]. 北方交通大学学报(社会科学版), 2004, (1): 10-16.

[10] 马克思. 马克思恩格斯选集: 第3卷[M]. 北京: 人民出版社, 1972.491.

[14]、[19] 爱德华·希尔斯. 传统与自由[J]. 伦理学(美国), 1958.

[15] 爱德华·希尔斯, 傅铿, 吕乐译. 论传统[M]. 台北: 台北桂冠图书股份有限公司, 1992.14、23、16-17、17、18-19、358.

[16]、[22] 何星亮. 对传统与现代及其相互间关系的阐释[J]. 中央民族大学学报(哲学社会科学版), 2003, 30(4): 20-29.

[17] 利奥·斯特劳斯. 政治哲学史[M]. 石家庄: 河北人民出版社, 1993.

[18] (战国) 庄周撰, 胡仲乎编著. 庄子[M]. 北京: 北京燕山出版社, 1995.165-176、253-263.

[20] 查普夫大著, 陈黎, 陆成宏译. 现代化与社会转型(第二版)[M]. 北京: 社会科学文献出版社, 2000.135.

[21] 中国现代化战略研究课题组, 中国科学院中国现代化研究中心编. 中国现代化报告 2003——现代化理论、进程与展望[M]. 北京: 北京大学出版社, 2003.4.

[作者简介] 宋耀华(1958-), 男, 湖北省秭归县人, 中国华星集团总经理, 北京交通大学博士生, 主要研究产业经济、物流管理等; 侯汉平(1962-), 男, 陕西省白水人, 绍兴文理学院教授, 北京交通大学博士生, 主要研究综合物流工程、X 方物流运作与管理等。

责任编辑: 敦华

Study on the Basic Theories of Traditional/Modern Material Flow

SONG Yao-hua and HOU Han-ping

(School of Economics and Management, Beijing Jiaotong University, Beijing 100044, China)

Abstract: The attribute of Material Flow (MF) is divided into inherent and non-inherent attribute. The characteristics of “Traditional/Modern” about non-inherent attribute of MF are defined as “Traditional/Modern MF”. The condition of MF development has Three-dimensional structure model, which is constructed according to MF attribute, time and characteristic of traditional/modern, clarifying that Traditional / Modern MF has dialectic relationship, pointing out that three systems of traditional/modern MF and their transformation are objective reality. They have different constitution for different periods of time in different countries.

Key words: MF/logistics; traditional MF; Modern MF; attribute of MF; status of MF development; basic theories

作者: 宋耀华, 侯汉平, SONG Yao-hua, HOU Han-ping
作者单位: 北京交通大学经济管理学院, 北京市, 100044
刊名: 中国流通经济 PKU CSSCI
英文刊名: CHINA BUSINESS AND MARKET
年, 卷(期): 2006, 20(4)

参考文献(24条)

1. 宋耀华;侯汉平 论传统物流与现代物流[期刊论文]-北方交通大学学报(社会科学版) 2004(01)
2. 徐涛波 关于物流的科学分类问题[期刊论文]-北方交通大学学报(社会科学版) 2002(02)
3. 徐涛波 大物流论[期刊论文]-中国流通经济 2005(04)
4. 何明珂 物流系统论 2001
5. 丁俊发 中国物流 2002
6. 庄周;胡仲乎 庄子 1995
7. 利奥·斯特劳斯 政治哲学史 1993
8. 何星亮 对传统与现代及其相互间关系的阐释[期刊论文]-中央民族大学学报(哲学社会科学版) 2003(04)
9. 爱德华·希尔斯;傅铿;吕乐 论传统 1992
10. 爱德华·希尔思 传统与自由 1958
11. 马克思;恩格斯 马克思恩格斯选集 1972
12. Arch W. Show Some Problems in Marketing Distribution 1915
13. 王之泰 现代物流学 1995
14. 金若楠;张文杰 现代综合物流管理 1994
15. 思想史发展至马克斯·韦伯,有关传统与现代性的分离被视为现代社会理性化行为的必然结果.他认为传统社会是非理性化的社会,而现代社会是理性化社会,并提出现代化的内核就是理性化,而以往社会留下的种种传统则成了理性化或现代化的死敌
16. 所谓“理性化”可以概括为一种原则,即按照一种统一的中心准绳,将所有的事物(尤其是信仰和行动)都纳入一个统一、前后一贯的逻辑系统之中,以最有效的科学手段来实现人们的理想目标
17. 笔者考察了“现代”(Modern)的多种说法,认为“现代”包含现代性和现代化两层意思,现代性是现代化过程的结果.现代化过程是不断变化的,现代性是相对稳定的.在“现代”的两层意思中,人们更注重强调“现代化”过程和意义,有时直接把“现代”等同于“现代化”
18. 不仅包括固体宏观物质(物料、物件、物品)的流动,也包括液体、气体和微观物质(分子、原子和电子等)的流动;既存在“物”有目的的流动(由人为其直接或间接提供动力,符合人类需要),也存在“物”无目的的流动(非人力提供动力,不一定符合人类需要).例如废气物流中物的运动就是废气物质(如NO_x、CO₂以及大气悬浮颗粒物等)无目的的运动,它不是人力为其提供动力,正因如此才需要人类对其进行处理控制,变无目的的为有目的的运动,造福于人类.人类社会已进入知识信息时代,可持续发展是永恒的主题,过去人们所忽视的微观的物、无形的物的流动,今天已越来越影响人类的生产和生活,显然,微观或无形的物流与宏观物质流的
19. 当然也与物流主体选择性有关,但这不是物流固有性质,而是物流非固有性质
20. Chauncey B. Baker Transportation of Troops and Material 1905
21. 物流不是抽象存在的,它是通过各种具体物流形态存在着.社会经济中物质实体无论是处在运动状态(运输、搬运),还是处在静止状态(储存、保管),还是处在静动状态(包装、装卸、加工、检验),都毫无例外地处在具体的物流形

态之中. 物流和物流形态的关系是一般和个别的关系, 物流是一般, 具体的物流形态(运输、仓储)是个别, “个别一定与一般相联而存在. 一般只能在个别中存在, 只能通过个别而存在. 任何个别(不论怎样)都是一般”. 因此, 不能把运输、仓储排斥在物流之外, 世界上没有脱离具体物流形态的物流, 也没有不与物流相联的具体物流形态. 在经济社会活动中任何物品只有流动才能实现它的价值, 人们才会生产它们,

22. 徐寿波 关于物流技术经济研究的几个问题 1985(01)

23. 中国现代化战略研究课题组;中国科学院中国现代化研究中心 中国现代化报告2003—现代化理论、进程与展望 2003

24. 查普夫;陈黎;陆成宏 现代化与社会转型 2000

本文读者也读过(6条)

1. 牛三勇, 赵馨 从企业创造价值途径看传统物流与现代物流[期刊论文]-中国管理信息化2006, 9(3)
2. 王健伟 传统物流与现代物流的经济比较分析[期刊论文]-交通运输工程学报2002, 2(3)
3. 马俊生, 邓永胜, MA Jun-shen, DENG Yong-sheng 现代物流与传统物流之比较[期刊论文]-物流科技2007, 30(6)
4. 沈运平 现代物流与传统物流对比[会议论文]-2008
5. 张乐乐, 冯爱兰, ZHA NG Le-le, FENG Ai-lan 现代物流与传统物流的比较分析[期刊论文]-物流技术2005(7)
6. 宋耀华, 侯汉平 论传统物流与现代物流[期刊论文]-北京交通大学学报(社会科学版)2004, 3(1)

本文链接: http://d.g.wanfangdata.com.cn/Periodical_zgljtjj200604002.aspx