



21 世纪中等职业教育系列教材
中等职业教育系列教材编委会专家审定

物流企业管理实务

主编 戴国武



北京邮电大学出版社
<http://www.buptpress.com>

图书在版编目(CIP)数据

物流企业管理实务/戴国武主编. —北京:北京邮电大学出版社,2008

ISBN 978-7-5635-1798-5

I. 物... II. 戴... III. 物资企业—企业管理—专业学校—教材 IV. F253

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2008)第 088576 号

书 名 物流企业管理实务

主 编 戴国武

责任编辑 周 堃 刘德润

出版发行 北京邮电大学出版社

社 址 北京市海淀区西土城路 10 号 邮编 100876

经 销 各地新华书店

印 刷 北京市彩虹印刷有限责任公司

开 本 787 mm × 960 mm 1/16

印 张 15.5

字 数 318 千字

版 次 2008 年 8 月第 1 版 2008 年 8 月第 1 次印刷

书 号 ISBN 978-7-5635-1798-5

定 价 23.50 元

如有印刷问题请与北京邮电大学出版社联系 电话:(010)82551166 (010)62283576

E-mail:publish@bupt.edu.cn

Http://www.buptpress.com

版权所有 侵权必究

出版说明

物流业在我国是一个新兴的、充满旺盛生命力的行业,有着广阔的发展空间。随着我国物流业的迅猛崛起,职业教育及现代物流专业教学也在迅速发展。物流教学系统中的《物流企业管理实务》是《物流综合管理》、《物流系统运作管理》、《物流技术操作与物流经营管理》诸学科的基础,其基础的重要性是不言而喻的。

在《物流企业管理》中,管理的意识和管理的理念始终是我们提升和应对“应变式管理”的关键之关键。而《物流企业管理实务》也和其他行业管理一样,首先要学会如何管理自己,如何有效地管理自己的一切资源,让管理获得升华?

《物流企业管理》是一门应用型学科,作为学习现代物流专业的专业人士,非常有必要系统地学习和了解有关现代物流企业管理的基本知识,提高对现代物流企业管理的认识,掌握现代物流企业管理的理念、意识、流程,将现代物流企业管理的专业知识与现代管理理论、现代管理技术、方法应用于社会生产实践,使之成为走向经济社会,跨进经营管理大门的“敲门砖”,这也是我们编撰《物流企业管理实务》一书的着眼点。

本书是中等职业学校现代物流专业教材,全书内容涉及物流和物流企业概述、物流企业管理的基本原理、物流企业的组织管理、物流企业战略模式、物流企业制度管理、物流企业的活动管理、物流企业的经营计划和决策管理等。

本书有以下特点:

操作性:

1. 立足于物流企业的发展方向,从市场经济研究,在经营决策、管理创新、战略规划、成本控制、核心竞争力、战略定位等方面给出明确的操作指南。

2. 立足于物流企业的管理实务,从作业管理、质量管理、物质管理、设施设备管理、成本管理、财务会计管理、信息管理、客户管理、服务管理、行政管理、人力资源管理等方面进行了详细讲解。

3. 立足于物流企业的经营战略,从文化战略、竞争战略、跨国经营战略,业务模式、企业模式、组织模式等物流企业发展过程中必然遇到而又必须解决的问题出发,提出了广阔的思路和解决方案。

针对性:物流企业是具备运输工具和仓储设施,能够提供运输、代理、仓储、装卸、加工、整理、配送等一体化服务的经济组织,主要包括运输企业、配送企业、仓储企业、连锁企业等。本书对这些企业的管理制度和操作流程进行了详细讲解。

全面性:既有基本知识、基本内容,又有基本方法、基本流程,还配有物流行业国内外经典案例、物流企业实用法律法规。内容详实,论述深刻,具有很强的指导性和操作性。

本书可作为高等职业、中等职业技术学校物流管理及相关专业的教材,也可作为物流企业管理人员、市场营销人员学习、培训的参考用书。

本书由戴国武博士担任主编并承担第1章、第2章的编写工作;副主编为刘智学高级物流师担任并承担第3章的编写工作,副主编为李锡钢副教授担任并承担第4章的编写工作。李辉讲师承担第5章的编写工作。吴石金老师担任第6章的编写工作。高级讲师袁昌雄担任第7章的编写工作。吴白杨讲师承担第8章的编写工作。王斌老师担任第9章的编写工作。陈建华老师对全书的编纂做了大量的工作,由符向军副教授担任主审,在此一并致谢。

编写高质量的教材是一项任重而道远的工程,我们希望全国从事高职、中职教育的同行、企业届的朋友,在教学科研工作中,在企业实践中,对我们的教材提出真知灼见,使我们的教材体系得到不断完善和改进,为中国的职业教育提供更好的教材。

编 者

目 录

第一章 现代物流企业管理	1
第一节 现代物流企业概述	3
第二节 物流企业管理职能	20
第二章 现代物流企业的组织管理	24
第一节 现代企业的组织结构	26
第二节 现代物流企业的组织结构形式	28
第三章 现代物流企业的无形资源管理	39
第一节 现代物流企业的目标管理与 KPI 考核	40
第二节 现代物流企业目标管理与 PKI 考核	45
第三节 现代企业目标及其制定	50
第四节 现代物流企业目标管理的实施	55
第四章 现代物流企业战略管理	61
第一节 物流企业战略管理	64
第二节 现代物流企业市场营销环境分析	74
第三节 现代物流企业经营战略的选择	80
第五章 物流企业的制度管理	86
第一节 物流企业的岗位职责管理	87
第二节 物流企业作业管理规定	99
第六章 物流企业的活动管理	112
第一节 现代物流企业作业管理概述	112
第二节 现代物流企业运输管理	119
第三节 现代物流企业的包装作业与管理	131
第四节 现代物流企业的流通加工服务与管理	140

第五节 现代物流企业的配送服务与管理	143
第六节 现代物流企业的生产计划与控制	146
第七章 现代物流企业经营计划和决策管理	159
第一节 现代物流企业经营计划	160
第二节 现代物流企业的经营决策管理	179
第八章 现代物流企业人力资源管理	196
第一节 现代物流企业人力资源管理概论	197
第二节 现代物流企业人力资源的合理配置	200
第三节 现代物流企业人力资源的激励与管理	206
第四节 现代物流企业员工的绩效考核与培训	209
第五节 现代物流企业员工的薪酬管理	215
第九章 现代物流企业的网络与信息管理	224
第一节 网络财务	228
第二节 物流企业信息管理	235

第一章 现代物流企业管理



学习目标

1. 了解物流的基本概念、物流概念的发展过程,学习物流的分类。
2. 掌握物流企业的概念,以及物流企业的基本职能。
3. 了解管理的基本概念、物流企业管理的两重性、物流企业管理的职能并熟悉物流企业管理的主要方法。



案例阅读

三九连锁:从物流突破

三九医药连锁有限公司(简称三九连锁)是一家新成立的连锁配送公司,也是三九医药股份有限公司的直属子公司。主要从事医药连锁零售和配送业务。公司现有门店 1000 家,有望发展成为中国最大的医药连锁企业。

系统缺点:由于公司成立时间不长,三九连锁存在行业管理经验缺乏、业务流程不够清晰、人才匮乏等亟待解决的问题。

三九连锁业务主要有以下特点:

- 实施连锁统一策略,包括统一品牌、统一进货策略、统一配送策略、统一财务结算、统一价格策略和统一管理流程六个方面;
- 统一采购与授权采购相结合;
- 连锁店跨省、跨区域;
- 配送仓可对外承担配送业务。

而此前该公司在行业管理人才、企业管理框架、业务流程等方面却是一片空白。引进软件开发公司和咨询公司的主要目的:一是通过软件公司引入成熟的行业管理经验;二是由软件公司帮助建立其业务流程;三是由软件公司代为培训员工;四是建立行业先进的信息处理系统。三九医药配送信息处理系统由三部分构成:订单处理系统、仓库作业系统、计费处理系统。配送信息处理系统主要有以下几个特点:

1. 库内作业有序化,资源可重组与调度

在管理系统建立之前,由于配送仓所有作业都是人工安排,不能及时地对仓库的业务变

化情况做出快速反应。在管理系统建立之后,将所有的仓库工作任务进行排序并能使其穿插进行。系统维护一个简单的综合性“工作库”,其组成是所有类型的工作(包括用户自己定义的工作任务,如扫地、清洁等),根据系统及管理规则将这些任务排序并不时穿插。

2. 库内作业平稳化,作业可测、可调度

在配送仓,需要根据客户的指令随时对货物进行配送作业。由于客户下指令的不确定性,结果使仓库作业的起伏波动较大。如果按照较低作业量的水平来配置人员和设备,就会造成在大作业量时资源不够的情况,因而降低了仓库的效率;如果按照较高作业量的水平来配置人员和设备,在大部分时间就会出现资源浪费的情况。

有了管理系统之后,可以对未来的作业进行预测,进行预安排。当作业量不大时,可以调度资源处理这些预安排的任务,当大作业量到来时,因为已经处理了部分任务,就可以用合理的人员和设备来完成这些作业。

3. 资源的利用可最大化(仓库面积使用率可提高60%)

在没有管理系统的仓库中,货物的存放位置通过人工来安排。由于人工不能随时知道仓库的库存情况和货物的存放位置情况,就不能为待入仓的货物分配一个比较合理的存放位置,所以只能粗略地安排一个货位。时间一长,就会产生许多零碎的不可使用的空置货位,造成仓库面积使用率的下降。

现在,由管理系统对仓库的所有货位进行安排、度量,通过自动计算,可以为待入仓的货物分配一个最合理的存放位置,最大限度地杜绝空置货位的出现。这样,仓库面积的使用率就大大提高了。

效益评估使用了该系统之后,三九连锁的评价是:该系统采用了C/S和B/S结构相结合的计算模式,大大提高了企业的资金流及信息流的流通效率;降低了出错比率,使仓库面积的使用率提高到60%以上。仅此两项,系统为企业创造的经济效益每年就达300万元以上。

三九医药连锁配送管理系统的应用效益主要有以下几点:

1. 加强了对药品的管理

由于药店内药品的种类繁多,连锁分店的数量大,现行的管理模式难以收集到有关药品的准确信息,因而也不能对药品进行科学地管理。本系统将药品的基本信息、药品的供应商、药品的购进、调拨、销售等物流活动以及有关的统计分析报表融为一体,使管理人员能够随时掌握有关药品的任何信息,从而对药店的经营管理做出科学准确的决策。

2. 加强了对物流的管理

改进了药品在药店内的流动环节,使药品在药店各部门之间的流动更合理,减少了手工传递,规范和明确了物流中每一环节的任务和要求,对药品的流动环节进行监控,科学地管理药品的库存,设置库存的上下限,尽量减少药店的经营成本。

3. 加强了对分店的管理

首先在网络上保证了分店和总部之间能顺畅地交换数据,然后要加强对分店的药品销售及库存的管理,并在此基础上实现总部库存的自动订货、总部对分店的自动调拨以及分店

之间的药品调配,减少库存的积压。

另外,系统还加强了和供应商之间的结算,提高了管理科学化的水平和经济效益,为企业带来了明显的经济效益。

第一节 现代物流企业概述

一、物流的概念

物流是指为了满足客户的需要,以最低的成本,通过运输、保管、配送等方式,实现原材料、半成品、成品及相关信息由商品的产地到商品的消费地所进行的计划、实施和管理的全过程。

狭义物流是指发生在商品流通领域中,凭借一定的载体从供应方向需求方的商品实体的定向流动,即 G—W 和 W—G 两个阶段。从货币到商品、商品再到货币,从购买到销售过程发生的所有商品实体的时空流动,是商业流通。其特征是:只考虑商品从生产者手中转移到消费者手中单项的物质流通,未考虑包装物等废弃物的回收和退货所产生的物流;只涉及到商品的供应过程,忽视与生产有关的原材料及部件的物流。

广义物流是指为满足顾客的需求,将原材料、半成品、完成品及相关的信息从供应地向需求地的流动过程。空间阻碍是甲地生产乙地需求,时间阻碍是明天的需求。

小资料

现代物流具有以下几个特点:电子商务与物流的紧密结合;现代物流是物流、信息流、资金流和人才流的统一;电子商务物流是信息化、自动化、网络化、智能化、柔性化的结合;物流设施、商品包装的标准化,物流的社会化、共同化也都是电子商务物流模式的新特点。

(一) 物流的起源

物流最早是在美国形成的,当初被称为“Physical Distribution”,简称“PD”,译为汉语为:实物分配或货物配送。我国是在 20 世纪 80 年代才接触物流这个概念,此时的物流“PD”演变为“Logistic”,称为后勤学。“PD”演变为“Logistic”,是由于在第二次世界大战中,美国在军队后勤保障供应系统中,成功地运用了“物流”技术,在军队的后勤供应中开创了物流的先河,美军后勤保障的英文名称为“logistic”。战后世界各地用“Logistic”替代“PD”,中国将其译为“物流”。美军在后勤保障中成功地运用物流后,很快地又将此成果转化于工业上,西方工业发达国家将“Logistic”用于工业,并用英文的“Logistic”(后勤保障)作为工业生产和销售“物流”管理,“Logistic”就成了物流的代名词,并延续和流传于世界各国。物流被人们真正认识是二战以后,至今大约有 50 年的历史。

(二) 物流的功能

物流包括:运输、保管、装卸搬运、包装、流通加工、配送以及信息管理等环节。

1. 运输功能

运输是物流各环节中最主要的部分,是物流的关键,有人把运输作为物流的代名词。运输方式有公路运输、铁路运输、船舶运输、航空运输、管道运输等。没有运输,物品只能有存在价值,没有使用价值。即生产出来的产品,如果不通过运输,不送至消费者那里消费,等于该产品没有被利用,因而也就没有产生使用价值。

假如长期不被使用,不仅资金不能回笼,而且还会造成空间、能源、资源等浪费。没有运输连接生产和消费,生产就会失去意义。运输也可以划分成两阶段,一段是生产厂到物流基地之间的运输,批量比较大、品种比较单一、运距比较长;另一阶段是从物流基地到用户之间的运输,人们称其为“配送”。运输就是根据用户的要求,将各种商品按不同类别、不同方向和不同用户进行分类、拣选、组配、装箱至最后送给用户。其实质在于“配齐”和“送达”。运输(transportation)是指用设备和工具,将物品从一地点向另一地点运送的物流活动。其中包括集货、分配、搬运、中转、装入、卸下、分散等一系列操作。

常见的运输形式有以下几种:

①公路运输(highway transport):使用公路设施、设备运送旅客和货物的一种运输方式。公路运输的运载工具一般是汽车或其他无轨车辆。

②铁路运输(railway transport):使用铁路设施、设备运送旅客和货物的一种运输方式。

③水路运输(waterway transport):使用船舶和排筏为运输工具,在江、河、湖、海等水域运送货物的一种运输方式。水路运输包括内河运输、沿海运输和远洋运输等。

④航空运输(air transport):使用飞机或其他飞行器运送货物的一种运输方式。

⑤管道运输(tube transport):使用管道设施、设备来完成物品运输的运输方式。

2. 保管功能

保管同样是物流各大环节中十分重要的组成部分。产品从离开生产线后到最终消费之前,一般都要有一个存放、保养、维护和管理的过程,这也是克服季节性、时间性间隔,创造时间效益的活动。虽然人们希望产品生产出来后能马上使用,使物流的时间距离(即存放、保管的时间)尽量缩短,最好接近“零”,但这几乎是不可能的。即便从生产厂到用户的直达运输,在用户那里也要有一段时间的暂存过程,因此保管的功能不仅不可缺少,而且很有必要。为了防止自然灾害、战争等人类不可抗拒事件的发生,还需要进行战略性储备。

在商品短缺的时代,保管往往是长期储备、储存和仓储的代名词。人们把仓库看成“旅馆”,开“旅馆”的人希望客人住的时间越长越好,从这个角度上讲,保管的功能单单是储备、存放、管理、维护等。但随着经济的发展,特别是以计算机为核心的电子信息技术日新月异地变化,为了减少流通环节、节约物流费用,人们越来越认为仓库不应该是“旅馆”,而应被看作是“车站”。管理“车站”的人希望旅客来去匆匆,尽量缩短在“车站”停留的时间,从这个意义来讲,仓库的作用发生了根本性的变化。它由主要发挥保管功能转为主要发挥“流通”功能。现代经济发达国家的仓库大都转向了物流中心、配送中心或流通中心。生产企业从

这里了解自己的产品流转速度、周转率,并从中得出什么产品畅销、什么产品滞销,由此决定该生产什么,不该生产什么等。这样将保管作为信息源,就可根据保管环节里各种数据的汇总、分析进行决策,进而决定生产、促进销售的具体策略和方法。这就是说,“保管”还具有信息反馈的功能。

3. 包装功能

包装可大体划分为两类:一类是工业包装,或叫运输包装、大包装;另一类是商业包装,或叫销售包装、小包装。

工业包装的对象物有水泥、煤炭、钢材、矿石、棉花、粮食等大宗生产资料。用火车运煤和矿石时,只要在车皮上盖上苫布,用绳索固定即可。从国外进口大麦、小麦,只以散装的形式倒入船舱,不必装袋。水泥运输也强调散装化,以便节约费用,便于装卸和运输。但是无包装也好,简单包装也好,有一个原则不能违背,也就是要防水、防湿、防潮、防挤压、防冲撞、防破损、防丢失、防污染,同时还要保证运输途中包装对象不变质、不变形、不腐蚀、保鲜、保新等。此外,还有几点也是包装应该遵守的原则,这就是产品包装后要便于运输、便于装卸、便于保管,保质保量、有利于销售。工业发达的国家,在产品设计阶段就开始考虑包装的合理性、搬运装卸和运输的便利性、效率性以及考虑搬运工人的能力(如每个包装单位不超过24公斤,这样的重量妇女也可以承受)等。

商业包装的目的主要是促进销售,包装精细、考究,以利于宣传并吸引消费者购买。

由此看来,包装的功能和作用也不可低估,注重包装是保证整个物流系统流程顺畅的重要环节之一。

4. 装卸搬运功能

装卸搬运是物流各个作业环节连接成一体接口,是运输、保管、包装等物流作业得以顺利实现的根本保证。装卸经常是与搬运伴随发生的,装卸和搬运质量的好坏、效率的高低是整个物流过程的关键所在。

我们知道,产品或制品、半成品在生产线上的移动本身就是一个搬运装卸的过程,包装后有装卸车、出入库等搬运作业。物品在整个运输、保管和包装各个环节中,不知要装卸搬运多少次。如果装卸搬运工具、设施、设备不先进,搬运装卸效率低,商品流转时间就会延长,商品就会破损,自然就会增加物流成本、影响整个物流过程的质量。

尽管装卸和搬运本身不创造价值,但会影响商品的使用价值,因此这个环节不可没有,而且这个过程也无法省略。由于目前我国装卸搬运作业水平,机械化、自动化程度与发达国家相比还有很大差距。野蛮装卸造成的包装破损、丢失现象时有发生;货物破损率一直很高,这部分费用居高不下。重视搬运装卸环节显得非常必要。装卸、搬运的功能是运输、保管和包装各子系统的连接点。该连接点的质量直接关系到整个物流系统的质量和效率;而且又是缩短物品移动时间、节约物流费用的重要组成部分。如果装卸搬运环节出了问题,物流其他环节就会停顿。

5. 流通加工功能

谈到流通加工功能,我们不妨先举几个实例。

比如,深海捕鱼时,轮船一出海至少一个月才能返回,为了防止海产品腐烂变味,也为了减少占用空间,渔民们在轮船上对其进行分选、挖膛等加工,这叫鱼的流通加工;钢卷在流通中心进行剪切、套裁、弯曲、压型等工序也是流通加工,叫钢材流通加工;水泥搅拌站将砂石、水泥和添加剂加以搅拌后,再运往工地浇注,也同样是流通加工,叫水泥流通加工;此外,将砍下来的原木运到木材厂加工成板材、板坯或制成复合材料等也是流通加工,叫木材流通加工。

由此看来,所谓流通加工就是产品从生产到消费之间的一种增值活动,属于一种产品的初加工,是社会分工、专业化生产的一种形式,是使物品发生物理性变化(如大小、形状、数量等变化)的物流方式。通过流通加工,可以节约材料、提高成品率,保证供货质量和更好地为用户服务,所以,对流通加工的功能同样不可低估。流通加工是物流过程中“质”的升华,它使流通向更深层次发展,国外早从20世纪60年代开始就对此予以高度重视。

6. 信息功能

物流信息是连接运输、保管、装卸、搬运、包装各环节的纽带,没有各物流环节信息的通畅和及时供给,就没有物流活动的时间效率和管理效率,也就失去了物流的整体效率。物品从生产到消费过程中的运输数量和品种、库存数量和品种、装卸质量和速度、包装形态和破损率等信息都是物流活动质量和效率的信息。准确掌握这些信息,是搞好物流管理的先决条件。企业通过不断地收集、筛选、加工、研究、分析各类信息,以此为依据,判断生产和销售方向,决定企业经营战略,物流信息的掌握是在竞争中保持不败的重要条件。

当然,要搞好企业的经营管理,单单掌握物流信息是不够的。商流信息(如销售状况、合同签订、批发与零售等信息),同行业企业商流、物流信息,乃至一个国家的政治、经济、文化信息(包括政治事件、经济政策、重大项目计划,证券、金融、保险、国民经济重要指标)等,都是企业经营正确决策不可缺少的重要依据。

因此,我们得出这样的结论:物流信息功能是物流活动顺畅进行的保障,是物流活动取得高效益的前提,是企业管理和经营决策的依据。充分掌握物流信息,能使企业减少浪费、节约费用、降低成本、提高服务质量,并确保企业在激烈的市场竞争中立于不败之地。

二、物流概念的发展

(一) 美国物流概念的发展史

美国物流管理发展历史可以分为4个阶段:

1. 物流观念的启蒙与产生阶段(1901—1949年)

在理论上,物流观念最初产生于1901年。约翰·F·格鲁威尔(John F. Crowell)在美国

政府报告《农产品流通产业委员会报告》中第一次论述了对农产品流通产生影响的各种因素和费用。

1916年阿什·肖(Arch Shaw)在《经营问题的对策》一书中,初次论述了物流在流通战略中的作用。同年,L. D. H. 威尔德(Weld)指出:市场营销能产生3种效用,即所有权效用、空间效用和时间效用。与此同时,他还提出了流通渠道的概念,应该说这是早期对物流活动较全面的一种认识。将物流活动真正上升到理论高度加以研究和分析的当数著名营销专家弗莱德·E·克拉克(Fred E. Clark)。他于1929年在所著的《市场营销的原则》一书中,将市场营销定义为商品所有权转移所发生的各种活动以及包含物流在内的各种活动,从而将物流纳入到了市场经营行为的研究范畴之中。1927年拉尔夫·布素迪(Ralph Borsodi)在《流通时代》一书中,初次用Logistics来称呼物流,为物流的概念化奠定了基础。总的来看,这一时期对物流的认识特点表现为:尽管物流已经开始得到人们的普遍重视,但是在地位上,物流仍然被作为流通的附属机能看待。也就是说,物流是流通机能的一部分,例如,克拉克将流通机能划分为“交换机能”、“物流机能”和“辅助机能”三部分。

从实践发展的角度看,1941年到1945年第二次世界大战期间,美国军事兵站后勤活动的开展为人们认识综合物流和发展提供了重要的实证依据,而且也推动了战后对物流活动的研究以及实业界对物流活动的重视。这表现在1945年,美国正式形成了一个戴尔塔·阿尔法输送组织,这是一个对输送管理知识教育给予奖励并为其进一步推广而在全美范围内结成的团体组织。此后,1946年在美国正式成立了全美输送物流协会,该组织的主要职能是对专业输送者进行考核,并颁发证书,从而将物流活动的培训纳入到正规化的轨道。

2. 物流理论体系的形成与实践推广阶段(1950—1978年)

1954年,在美国波士顿召开的第26次波士顿流通会议上,鲍尔·D·康柏斯发表了题为《市场营销的另一半》演讲,他指出,无论是学术界还是实业界都应该重视认识、研究市场营销中的物流,真正从战略的高度来管理、发展物流。应该讲,这是物流管理发展的一个里程碑。1956年,霍华德·T·莱维斯、詹姆斯·W·克里顿和杰克·D·斯蒂勒3人撰写了《物流中航空货运的作用》一书,在书中,他们指出航空货运尽管运费比较高,但是由于它能直接向顾客进行商品配送,因而节约了货物的在库维持费和仓库管理费。因此,应当从物流费用总体上来评价运输手段的优缺点。霍华德等学者的研究第一次在物流管理中引入了整体成本的分析概念,深化了物流活动分析的内容。1961年爱德华·W·斯马凯伊、罗纳德·J·鲍尔素克斯和弗兰克·H·莫斯曼撰写了《物流管理》,这是世界上第一本介绍物流管理的教科书,在该书中他们详细论述了物流系统以及整体成本的概念,为物流管理成为一门学科奠定了基础。60年代初期,密歇根州立大学以及俄亥俄州立大学分别在大学部和研究生院开设了物流课程,这两所学校成为世界上最早把物流管理教育纳入到大学学科体系中的学校。1962年美国著名经营学家彼得·德鲁克在《财富》杂志发表了题为《经济的黑暗大陆》一文,强调应当高度重视流通以及流通过程中的物流管理,从而对物流实业界和理论

界又产生了一次重大的推动作用。

在这一背景下,1963 年成立了美国物流管理协会,该协会将各方面的物流专家集中起来,提供教育、培训活动,这一组织成为世界第一个物流专业人员组织。

此后,1969 年,罗纳德·J·鲍尔索克斯在《市场营销杂志》上刊登了《物流的发展——现状与可能》,对综合物流概念的过去、现状以及未来发展作出了全面分析。

1976 年,道格拉斯·M·兰伯特(Douglas M. Lambert)对在库评价的会计方法进行了卓有成效的研究,并撰写了《在库会计方法论的开发:在库维持费用研究》一文,指出在整个物流活动所发生的费用中,在库费用是最大的一个部分。道格拉斯对费用测定的研究对物流管理学的发展作出了重大贡献。

总之,从 50 年代到 70 年代末,很多有关物流的论文、著作、杂志开始大量涌现,有关物流管理研讨的会议也开始频繁召开,这些都推动了物流管理学的形成以及物流管理实践的广泛推广。

3. 物流理论的成熟与物流管理现代化阶段(1978—1985 年)

1977 年到 1978 年《航空规制缓和法》的制定拉开了规制缓和的序幕,加速了航空产业的竞争,从而对货主和运输业产生了巨大影响。紧接着 1980 年通过了汽车运输法案和铁路法案,根据这两项法案,运输公司可以灵活决定运费和服务。到 1984 年,随着海运法案的通过,运输市场已全面实现了自由化。随着运输业者、运输工具选择自由度的增加,一方面接受服务的水准得到提高,物流的效率性得以实现;另一方面,可以从发货地到目的地之间自由选择、组合交通工具,实现联合运输。

在物流管理理论上,这一时期随着 MRP、MRPII、MRPIII、DRP、DRPII、看板制以及 Just-in-time 等先进管理方法的开发和在物流管理中的运用,使人们逐渐认识到需要从流通生产的全过程来把握物流管理。而计算机等现代科技的发展,为物流的全面管理提供了物质基础和手段。

1984 年哥拉罕姆·西尔曼在《哈佛商业评论》上发表了题为《物流再认识》一文,指出现代物流对市场营销、生产和财务活动具有重大影响,因此,物流应该在战略意义上得到企业高层管理人员的充分重视。

最具有历史意义的是 1985 年美国物流管理协会正式将名称从“National Council of Physical Distribution Management”改为“National Council of Logistics Management”,从而标志现代物流观念的确立,以及对物流战略管理的统一化。

4. 物流理论、实践的纵深化发展阶段(1985 年迄今)

20 世纪 80 年代中期以后,在理论上,人们越来越清楚地认识到物流与经营、生产紧密相连,它已成为支撑企业竞争力的三大支柱之一。1985 年,威廉姆·哈里斯和斯托克·吉姆斯在密歇根州立大学发表了题目为《市场营销与物流的再结合——历史与未来的展望》的演讲,他们指出从历史上看,物流近代化的标志之一是商物的分离,但是随着 1965 年以西蒙为

代表的顾客服务研究的兴起,在近 20 年的顾客服务研究中,人们逐渐从理论和实践上认识到现代物流活动对于创造需求具有相当大的作用。因此,在这一认识条件下,如果再像原来那样在制定营销组合,特别是产品、价格、促销等战略过程中,仍然将物流排除在外,显然不适应时代的发展。因此,非常有必要强调营销与物流的再结合。这一理论对现代物流的本质给予了高度总结,也推动了物流顾客服务战略以及供应链管理战略的研究。

从物流实践来看,20 世纪 80 年代后期,电子计算机技术和物流软件的发展日益加快,进而更加推动了现代物流实践的发展。这其中的代表是 EDI 的运用与专家系统的利用。EDI 使计算机之间不需要任何书面信息媒介或人力的介入,它是一种构造化、标准化的信息传递方法。这种信息传递不仅提高了传递效率和信息的正确性,而且带来了交易方式的变革,为物流纵深化发展带来了契机。此外,专家系统的推广也为物流管理提高了整体效果。现代物流为了保障效率和效果,一方面通过 POS 系统、条形码、EDI 等收集、传递信息;另一方面利用专家系统使物流战略决策实现最优化,从而共同实现商品的附加价值。对于美国近几十年来物流活动的发展,我们将在后面详细介绍。

还值得特别提出的是,作为物流的一项重要内容和推动运输物流发展的政府政策,美国前运输部长罗德纳·斯拉特(Rodney E. Slater)提出了《美国运输部 1997~2002 财政年度战略规划》成为美国物流现代化发展的指南之一。他在提出此规划时指出,这个规划反映了克林顿政府长期持有的主张,即运输不再只是水泥、沥青和钢铁。最大的挑战是建立一个以国际为所及范围、以多种运输方式的联合运输为形式、以智能为特性,并将自然包含在内的运输系统。规划全文约 20 万字,由 14 个部分组成。可以说,从整体上讲,这个规划是美国物流管理发展的又一个里程碑。

(二) 日本物流概念的发展史

物流目前比较流行的翻译方法为“logistics”。

1. 物流概念的导入和形成期(1956—1964 年)

根据日本物流管理协会的资料记载,日本在 20 世纪 50 年代以后,经济已基本恢复到第二次世界大战前的水平。企业进行大规模设备投资和更新改造,技术水平不断提高、生产力大幅度上升。1955 年成立了生产性本部,该团体为了改进流通领域的生产效率,确保经济的顺畅运行和发展,组织了一个由伊泽道雄为团长的大型考察团。自 1956 年日本流通技术考察团考察美国开始引入物流观念后,1958 年 6 月又组织了流通技术的国内考察团对日本国内的物流状况进行了调查,这大大推动了日本物流的研究。

从 1961 年到 1963 年前半年,日本将物流活动和管理称为“PD”,即“Physical Distribution”的缩写形式。到 1963 年后半年,“物的流通”一词开始登场,日通综合研究所 1964 年 6 月期《输送展望》杂志中刊登了日通综合研究所所长金谷璋的《物的流通的新动向》演讲稿,正式运用“物的流通”概念来取代原来直接从英语中引用过来的“PD”。

此外,1964年2月发行的《日本的输送革新》(上下两卷)一书中,也开始大量使用“物的流通”或“物理的流通”等词汇。

特别值得指出的是,1964年7月19日的《日本经济新闻》中,发表了池田内阁时期“中期5年经济计划”流通领域计划委员会委员平原直的讲话,他在会见记者时指出“较之PD的称法,更应该叫做物的流通”,并进一步提出“通产省为了降低产业全体的成本,将要推动除生产、流通的费用外第三种成本的削减,即搬运、保管、包装等PD(Physical Distribution,物的流通)的成本……,产业构造审议会流通部中将要设立物的流通委员会……”。应该说,这为推动日本物流的近代化打下了基础。到1965年物流一词已正式被理论和实践界全面接受。

还值得指出的是,在物流概念导入日本的过程中,物流已被认为是一种综合行为,即“各种活动的综合体”。因此,“物的流通”一词包含了“运输”、“配送”、“装卸”、“保管”、“在庫管理”、“包装”、“流通加工”和“信息传递”等各种活动。

2. 日本物流近代化时期(1965—1973年)

这是日本大量物流设施建设、构筑的时代,同时也是日本经济高度发展、大量生产、大量销售的时代。

1965年1月在日本政府“中期5年经济计划”中,强调要实现物流的近代化,日本政府开始在全国范围内开展高速道路网、港湾设施、流通聚集地等各种基础建设。

各厂商也开始高度重视物流,并积极投资开展物流体系的建设。各企业都建立了相应的专业部门,积极推进物流基础建设。这种基础建设的目的在于构筑与大量生产、销售相适应的物流设施。所以可以说这一时期日本厂商的共同战略是增大物流量、扩大物流处理能力。

随着货台、铲车等机械化装卸设备开始广泛推广,导入自动仓库,灵活运用货台和集装箱,建立单位货物装卸系统等。同时,物流中心、中央物流中心等各种物流管理系统也不断增加。除此之外,这个时期的日本也在积极推行物流联网系统,开发VSP、配车系统等物流软件。

这一时期是日本物流建设的大发展时期。这一阶段的发展直到1973年第一次石油危机爆发才告一段落。

3. 日本物流合理化时期(1974—1983年)

第一次石油危机后,日本迎来了减量经营的时代。经营成本的降低成为经营战略的重要课题,从而要求物流能有所作为,所以说,这一时期是物流合理化的时代。

这一阶段担当物流合理化作用的物流专业部门开始登上了企业管理的舞台,从而真正从系统整体的观点来开展降低物流成本运动。此外,这一时期,物流子公司也开始兴起。《物流利润源学说》揭示了现代物流的本质,使物流能在战略和管理上统筹企业生产、经营的全过程,并推动物流现代化发展。

在实践上,这一时期对应于理论发展,开始广泛地设立合理化工程小组,实行物流活动

中的质量管理。具体讲,当时物流合理化的主要对策是:

- | | |
|--------------------|-----------------|
| A. 缩短物流路径 | B. 扩大工厂直送 |
| C. 减少输送次数 | D. 提高车辆装载效率 |
| E. 实施计划输送 | F. 导入共同配送 |
| G. 改变运输手段,选择最佳运输方式 | H. 减少在店的据点 |
| I. 彻底实行在库管理,维持正常在库 | J. 提高保管效率 |
| K. 包装简单、朴素化 | L. 尽量做到包装材料的低价格 |
| M. 包装作业的机械化 | N. 集装箱、货台的导入与扩大 |
| O. 省力化机器的灵活运用 | |

物流联网也在蓬勃发展,其宗旨在于推进订货、发货等业务的迅速化以及削减物流人员,降低劳动力成本,特别是以大型量贩店为中心的网上订、发货系统的导入在这一时期最为活跃,这是物流合理化在技术上的反应。

在物流管理政策上,1977年日本运输省流通对策部公布了“物流成本算定统一基准”。这一政策对于推进企业物流管理有着深远的影响。从事物流成本控制的研究,各个企业都制定了自己独特的成本控制体系。

这一时期还值得一提的是专业物流部门或物流子公司的兴盛。

4. 日本物流纵深发展时期(1985年迄今)

20世纪80年代以后,日本的生产经营发生了重大的变革。消费需求差异化的发展,尤其是90年代日本泡沫经济的崩溃,使以前那种大量生产、大量销售的生产经营体系出现了问题。生产的多品种化和少量化成为新时期的生产经营主流,这增加了市场的不透明度,在库排除的观念越来越强,其结果是整个流通体系的物流管理发生了变化:从集货物流向多频度、少量化、进货短时间化发展。

在销售竞争不断加剧的状况中,物流服务作为竞争的重要手段在日本得到了高度重视。这表现在80年代后期,日本积极倡导高附加价值物流、Just-in-time物流等方面。但是,随着物流服务竞争多样化,物流成本的高昂成为这一时期的特征。在日本有把这一时期称为“物流不景气时代”的说法,即由于经营战略的要求,使物流成本上升,出现赤字。因此,如何克服物流成本上升、提高物流效率是90年代日本物流界面临的一个最大问题。

平成9年(1997年)4月4日,日本政府制定了一个具有重要影响力的《综合物流施策大纲》,该大纲是根据从平成8年(1996年)12月17日,日本政府决定的《经济构造的变革和创造规划》中有关“物流改革在经济构造中是最为重要的课题之一,到平成13年(2004年)为止,既要达到物流成本的效率化,又要实现不亚于国际水准的物流服务,为此各相关机关要联合起来共同推进物流政策和措施的制定”。这个大纲是日本物流现代化、纵深化发展的指针,对于日本物流管理的发展具有历史意义。这个大纲的主体框架是:

(1)基本目标。大纲中提出了到2001年物流发展的3项基本目标:第一,亚太地区便利