

电子商务物流

ELECTRONIC COMMERCE LOGISTICS

主 编◎ 朱长征



北京理工大学出版社
BEIJING INSTITUTE OF TECHNOLOGY PRESS

电子商务物流

主 编 朱长征

副主编 王建花 方 静 朱云桦

参 编 李永飞 张婷婷 马 珂

郑少曼 赵 亮 陈聪慧



北京理工大学出版社

BEIJING INSTITUTE OF TECHNOLOGY PRESS

内 容 简 介

物流是电子商务企业核心竞争力的来源之一。随着电子商务的迅猛发展,对物流的要求也越来越高。运作好电子商务物流,对降低电子商务企业运营成本,提升企业的竞争力具有重要意义。

本书分为十章,主要内容包括:电子商务物流概述、物流的基本环节、电子商务物流系统、综合平台类 B to C 电子商务企业物流模式、垂直类 B to C 电子商务企业物流模式、生活服务类电子商务企业物流模式、区域电子商务企业物流模式、重点行业电子商务物流、农村电子商务物流、跨境电子商务物流。书中具有大量的案例,使得本书具有较强的可读性。

版权专有 侵权必究

图书在版编目(CIP)数据

电子商务物流/朱长征主编. —北京:北京理工大学出版社, 2016.12
ISBN 978-7-5682-3509-9

I. ①电… II. ①朱… III. ①电子商务—物流 IV. ①F713.36②F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2016)第 320216 号

出版发行 / 北京理工大学出版社有限责任公司

社 址 / 北京市海淀区中关村南大街 5 号

邮 编 / 100081

电 话 / (010) 68914775 (总编室)

(010) 82562903 (教材售后服务热线)

(010) 68948351 (其他图书服务热线)

网 址 / <http://www.bitpress.com.cn>

经 销 / 全国各地新华书店

印 刷 / 三河市天利华印刷装订有限公司

开 本 / 787 毫米×1092 毫米 1/16

印 张 / 16

字 数 / 377 千字

版 次 / 2016 年 12 月第 1 版 2016 年 12 月第 1 次印刷

定 价 / 55.00 元

责任编辑 / 施胜娟

文案编辑 / 施胜娟

责任校对 / 王素新

责任印制 / 李志强

图书出现印装质量问题,请拨打售后服务热线,本社负责调换

与传统的商业模式相比,电子商务一出现就给消费者带来了极大的便利,它不仅冲破了传统商业给消费者带来的时间和空间上的限制,同时为消费者提供了更广阔的市场和更多的选择。电子商务的全球性和跨区域性要求物流企业不仅要有提供全球化的物流服务水平,还要有高效的物流配送和物流控制能力。在传统的物流活动中,对物流过程的控制虽然也使用了大量的计算机技术,但是控制的模式都是以物流企业独立运作的方式进行的。而在电子商务时代,物流的控制需要在全球范围内实现实时监控,现代物流企业就是利用互联网搭建的信息系统和网络平台这一巨大优势为企业提供了完善的配送和售后服务,提高了物流企业的服务效率。

西安邮电大学是西北唯一一所邮电类高校。电子商务和物流管理专业均为 2003 年开设,是国内较早开设这类专业的院校之一。物流管理专业是国家级专业综合改革试点专业,电子商务专业是陕西省专业综合改革试点专业。物流管理和电子商务教学团队均为省级教学团队。多年来,西安邮电大学一直致力于电子商务和物流学科的交叉和融合。

本书的编写希望把西安邮电大学在电子商务和物流方面的教改成果和科研实践反映出来,力争向读者呈现我国电子商务物流方面的最新实践,成为学生和相关方面人员了解电子商务物流的窗口。所有这些工作,体现了科研成果进教材,理论教学密切联系实际的需要。

本书分为 10 章,主要内容包括电子商务物流概述、物流的基本环节、电子商务物流系统、综合平台类 B to C 电子商务企业物流模式、垂直类 B to C 电子商务企业物流模式、生活服务类电子商务企业物流模式、区域电子商务企业物流模式、重点行业电子商务物流、农村电子商务物流、跨境电子商务物流。由于本书的内容较为全面,授课对象较广,教师在使用本书时,可以根据课时量,在内容上进行适当的选择。

本书由西安邮电大学经济与管理学院物流与电子商务系主任、硕士生导师朱长征副教授领衔编写,参与编写的还有西安邮电大学的王建花讲师、方静副教授、李永飞讲师,青岛理工大学琴岛学院的朱云桦,西京学院的张婷婷老师,西安邮电大学物流工程专业的硕士生和物流管理专业本科生也进行了部分资料的整理工作。具体分工为:第一章由朱长征、马珂、郑少曼编写;第二章由方静编写;第三章由王建花编写;第四章由朱云桦编写;第五章由王建花编写;第六章由朱长征、李永飞、赵亮编写;第七章由张婷婷编写;第八章由朱云桦编写;第九章由朱长征、陈聪慧编写,第十章由李永飞编写。全书由朱长征统稿。

本书的编写得到了西安邮电大学教材建设经费的支持，在此表示感谢！在编写过程中，编者在融入自己主持或参与电子商务物流类课题实践成果的同时，广泛参考、吸收了国内外众多学者的研究成果和实际工作者的经验，在此，对本书所借鉴的参考文献的作者、对编写过程中提供帮助的单位和个人致以衷心的感谢！同时，有些参考的资料由于无法确定来源和作者，因此没有在参考文献中列出，为此表示深深的歉意。由于作者的能力和水平有限，有关方面的知识还需进一步完善，有些观点还需进一步接受检验。在本书的表述中会出现这样或那样的问题，敬请各位专家、读者提出宝贵意见并能及时反馈，以便重印时修改完善。

编 者

第 1 章 电子商务物流概述	1
1.1 物流的概念及发展历程	1
1.1.1 物流的概念	1
1.1.2 物流的发展历史	3
1.2 电子商务与物流的关系	8
1.2.1 电子商务对物流的影响	8
1.2.2 物流对电子商务的支撑作用	13
1.3 电子商务物流发展的现状及趋势	16
1.3.1 电子商务物流发展现状	16
1.3.2 电子商务物流发展趋势	19
第 2 章 物流的基本环节	25
2.1 运输	26
2.1.1 运输概述	26
2.1.2 五种运输方式	27
2.1.3 运输方式的特征比较	29
2.1.4 运输合理化	30
2.2 仓储	33
2.2.1 仓储概述	33
2.2.2 仓储管理	33
2.2.3 库存控制策略	36
2.3 配送	38
2.3.1 配送的概念	38
2.3.2 配送的本质	39
2.3.3 配送业务分类	40

2.3.4 配送模式分类	42
2.3.5 配送作业流程	43
2.4 装卸搬运	48
2.4.1 装卸搬运的概念	48
2.4.2 装卸搬运的特点	48
2.4.3 装卸搬运组织方法	49
2.4.4 装卸搬运合理化	49
2.4.5 装卸搬运设备	51
第3章 电子商务物流系统	55
3.1 电子商务物流系统	59
3.1.1 电子商务物流系统的基本概念	59
3.1.2 电子商务物流系统的要素	61
3.2 电子商务物流网络	63
3.2.1 物流网络的定义	63
3.2.2 电子商务对于物流网络的影响	63
3.2.3 电子商务物流网络的构成	64
3.3 电子商务企业物流模式	68
3.3.1 自营物流	68
3.3.2 第三方物流	71
3.3.3 物流联盟	77
第4章 综合平台类 B2C 电子商务企业物流模式	83
4.1 综合平台类电子商务企业商业模式	85
4.1.1 平台类电子商务企业分类	85
4.1.2 各类平台类电子商务企业商业模式	86
4.2 阿里巴巴天猫商城物流模式	88
4.2.1 阿里巴巴物流概述	89
4.2.2 阿里巴巴菜鸟物流网络	92
4.2.3 阿里巴巴外协物流的发展趋势	95
4.3 京东物流模式	98
4.3.1 京东集团发展概况	98
4.3.2 京东物流概述	99
4.3.3 京东自营物流的未来发展模式探讨	102
第5章 垂直类 B2C 电子商务企业物流模式	109
5.1 垂直类 B2C 电子商务企业模式	111
5.1.1 垂直类 B2C 电子商务企业经营模式分析	111
5.1.2 垂直 B2C 电商的商业困境分析	112

5.2 凡客物流模式	117
5.2.1 凡客物流概述	117
5.2.2 凡客物流的分析及启示	120
5.3 酒仙网物流模式	122
5.3.1 酒仙网物流概述	122
5.3.2 酒仙物流的分析及启示	126
5.4 本来生活网物流模式	127
5.4.1 本来生活网概述	127
5.4.2 本来生活网的物流概述	129
5.4.3 本来生活网分析及启示	132
第6章 生活服务类电子商务企业物流模式	136
6.1 生活服务类电子商务企业商业模式	136
6.1.1 生活服务类电子商务企业分类	136
6.1.2 生活服务类电子商务企业商业模式	138
6.2 生活服务类电子商务企业物流体系	143
6.2.1 生活服务类电子商务企业物流特点	143
6.2.2 生活服务类电子商务企业物流模式	144
6.3 生活服务类电子商务企业物流创新	147
第7章 区域电子商务物流模式	151
7.1 区域电子商务商业模式	152
7.1.1 区域电子商务概述	152
7.1.2 区域电子商务与全国性电子商务的区别	152
7.1.3 区域电子商务的特点	153
7.1.4 区域电子商务的商业模式	153
7.2 区域电子商务平台	155
7.2.1 用户管理	155
7.2.2 企业信息管理	155
7.2.3 企业合作伙伴管理	156
7.2.4 产品定制管理	156
7.2.5 在线交易管理	157
7.2.6 交易统计分析	157
7.2.7 资源共享管理	157
7.3 区域电子商务物流模式	158
7.3.1 区域电子商务物流的特点	158
7.3.2 区域电子商务物流配送模式	158
7.4 典型区域电子商务企业物流模式	159

7.4.1 国通商城物流模式	159
7.4.2 淘常州物流模式	161
第8章 重点行业电子商务物流	166
8.1 家电电子商务物流	167
8.1.1 家电电子商务	168
8.1.2 家电电子商务物流模式	170
8.1.3 国美家电电子商务物流体系	171
8.1.4 苏宁家电电子商务物流体系	173
8.1.5 阿里巴巴家电电子商务物流体系	176
8.2 生鲜电子商务物流	177
8.2.1 知名的生鲜电子商务企业	177
8.2.2 生鲜电子商务物流网络	180
8.2.3 生鲜电子商务物流存在的问题	183
8.2.4 生鲜电子商务物流的发展方向	184
8.3 出版物电子商务物流	187
8.3.1 知名的出版物电子商务企业	187
8.3.2 出版物电子商务物流网络	188
8.3.3 出版物电子商务物流的发展方向	189
第9章 农村电子商务物流	193
9.1 农村电子商务	194
9.1.1 农村电子商务概述	194
9.1.2 农村电子商务发展现状	195
9.1.3 农村电子商务模式	197
9.2 农村电子商务物流体系	201
9.2.1 农村电子商务物流体系的构成	201
9.2.2 农村电子商务物流基础设施	202
9.2.3 农村电子商务物流运营主体	205
9.3 典型企业农村电子商务物流体系	208
9.3.1 阿里巴巴农村物流体系	208
9.3.2 京东农村物流体系	209
第10章 跨境电子商务物流	213
10.1 跨境电子商务的发展	214
10.1.1 跨境电子商务的概念	214
10.1.2 跨境电子商务的特点	215
10.1.3 跨境电子商务的交易模式	216
10.2 跨境电子商务物流模式	218

10.2.1 跨境电子商务物流概述	218
10.2.2 跨境电子商务物流模式	219
10.2.3 现有跨境电子商务物流模式比较分析	221
10.3 跨境电子商务物流的发展	226
10.3.1 跨境电子商务物流发展现状	226
10.3.2 跨境电子商务的优势	227
10.3.3 跨境电子商务发展的有利条件	227
10.3.4 跨境电子商务物流存在的问题	228
10.3.5 促进跨境电子商务物流发展的对策	229
10.4 跨境电子商务物流模式选择影响因素分析	230
10.4.1 宏观因素分析	230
10.4.2 微观因素分析	232
10.5 跨境电商标杆研究	234
10.5.1 亚马逊的物流模式	234
10.5.2 国内其他电商平台物流配送模式	235
参考文献	239

电子商务物流概述



学习目标

通过学习本章,了解物流的基本概念;知晓美国、欧洲、日本和中国物流的发展历程;掌握电子商务与物流的关系,正确区分电子商务对物流的影响和物流对电子商务的支撑作用;熟悉电子商务物流发展的现状,以及未来的发展趋势。



教学要求

要求学生熟练掌握物流的概念和内涵;能够比较和分析不同国家物流发展的历程;通过课程的学习,明晰电子商务和物流的关系;能够对电子商务物流的发展趋势进行研判。



导入案例

知名电商企业的物流模式

早期阿里巴巴淘宝网一直是以交易平台身份参与电子商务运营的,所以没有建立自己的系统化物流平台。但是随着淘宝商城的发展,物流瓶颈日益显现。2010年,马云开始了一系列整合物流平台的动作。2010年3月,阿里巴巴集团入股北京星辰急便。2010年4月,阿里巴巴确定德邦物流和佳吉快运为它的推荐第三方物流。2013年5月,阿里巴巴联合众多企业共同组建“菜鸟网络科技有限公司”,力图在全国范围内形成一套开放的社会化仓储设施网络。

京东商城为突破物流瓶颈,主要采用了垂直一体化模式。2009年,京东商城获得了2 100万美元的外部投资,其中70%用于自建物流体系,包括投资2 000万元建立自有快递公司。2010年2月,京东商城又获得老虎环球基金1.5亿美元的投资,拿出50%用于仓储、配送、售后等服务的提升;2011年4月,公司又从俄罗斯DST基金、老虎基金、沃尔玛等投资人处募集15亿美元资金,几乎全部投入物流体系建设。2012年开始,京东在上海、北京、武汉、成都等区域建设“亚洲一号”仓储基地,逐步形成骨干仓储网络。

1.1 物流的概念及发展历程

1.1.1 物流的概念

物流一词最早起源于美国,出现了 physical distribution、materials management、distribution

engineering、business logistics、market supply 等一系列描述物流活动的词语,在第二次世界大战期间,由于美国需要将大量的飞机、坦克、枪炮、弹药、食品及相关的零件送到欧洲战场,如何利用有限的资源将这些物资按照要求准时、准确地送到指定地点,logistics 一词便开始在美国国防部频繁使用。在这之前,logistics 主要是以 physical distribution 出现的。

1948 年,美国市场营销协会将 physical distribution 定义为“从生产点到消费点或使用点对货物移动和处理的(行为过程)”(The movement and handling of goods from the point of production to the point of consumption or use)”。从定义可以看出,其主要强调对成品的流通和管理。其后又出现了 materials management,强调对材料从供应商到生产线的运输和管理。直到 1991 年, the Council of Logistics Management 才将其 1976 年定义的 physical distribution 更换成了 logistics,并重新定义为“Logistics is the process of planning, implementing and controlling the efficient, effective flow and storage of goods, services and related information from the point of origin to the point of consumption for the purpose of conforming to customer requirements。”(物流是对从生产端到消费端的所有商品、服务和相关信息的高效率的传递和存储、进行、计划、实施和控制的过程,它是以满足客户需求为目的的)。

在这期间,世界各国对物流分别给出了各种定义。1963 年,美国全国物流管理协会(National Council of Physical Distribution Management, NCPDM)认为,物流是为了计划、执行和控制原材料,在制品及制成品从供应地到消费地的有效率的流动而进行的两种或多种活动的集成。这些活动可能包括:客户服务、需求预测、库存控制、物料搬运、订货处理、服务支持、工厂及仓库选址、采购、包装、退货处理、废弃物回收、运输、仓储管理。1985 年,美国物流管理协会(The Council of Logistics Management, CLM)认为,物流是对货物、服务及相关信息从供应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,以满足客户需求的过程。该过程包括进向、去向、内部和外部的移动。1994 年,欧洲物流协会(European Logistics Association, ELA)将物流定义为:物流是在一个系统内对人员或商品的运输、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。

1992 年,日本后勤系统协会(Japan Institute of Logistics Systems, JILS)将物流改称为“后勤”,认为后勤是一种对于原材料、半成品和成品的高效率流动进行规划、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,最终达到满足客户的需求。

我国关于物流的定义是 20 世纪 70 年代末从日本引进的。1979 年 6 月,在日本参加第三届国际物流会议的中国物资经济学会代表团将物流的概念引入我国,随后我国的专家学者开始了对物流概念的研究。比较有代表意义的有王嘉霖、张蕾丽教授 1987 年在《物流系统工程》一书中指出的:“物流系泛指物资实体的场所(或位置)转移和时间占用,即物资实体的物理移动过程(有形的与无形的)。狭义地讲,物流包括从生产企业内部原材料、协作件的采购开始,经过生产制造过程中的半成品的存放、装卸、搬运和成品包装,到流通部门或直达客户后的入库验收、分类、储存、保管、配送,最后送达顾客手中的全过程,以及贯穿于物流全过程的信息传递和顾客服务工作的各种机能的整合。”1987 年,李京文教授等人主编的《物流学及其应用》一书中将物流定义为:“物质资料在生产过程中各个生产阶段之间的流动和从生产场所到消费场所之间的全部运动过程。”1995 年,王之泰教授在《现代物流学》一书中给物流下的定义是:“按用户(商品的购买者、需求方、下一道工序、货主等)要求,将物的实体(商品、货物、原材料、零配件、半成品等)从供给地向需要地转移的过程。这个过程

涉及运输、储存、保管、搬运、装卸、货物处置和拣选、包装、流通加工、信息处理等许多相关活动。”

1996年,吴清一教授在《物流学》一书中,将物流定义为:“指实物从供给方向需求方的转移,这种转移既要通过运输或搬运来解决空间位置的变化,又要通过储存保管来调节双方在时间节奏方面的差别。”1997年,何明珂教授在《现代物流与配送中心》一书中,定义物流是:“物质实体从供应者向需要者的物理性移动,它由一系列创造时间和空间效用的经济活动组成,包括运输(配送)、保管、包装、装卸、流通加工及物流信息处理等多项基本活动,是这些活动的统一。”2000年,宋华博士等在《现代物流与供应链管理》一书中,将物流定义为:“为了实现顾客满意,连接供给主体和需求主体,克服空间和时间阻碍的有效、快速的商品、服务流动经济活动过程。”2001年4月,由中国物资流通协会牵头组织,多家单位共同参与编写的中华人民共和国国家标准《物流术语》在对各物流概念去粗取精的基础上将物流定义为:“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现有机结合。”同年,国家经贸委提出的《关于加快我国现代物流发展的若干建议》中对现代物流的定义是:“现代物流泛指原材料、产成品从起点至终点及相关信息有效流动的全过程,它将运输、仓储、装卸、加工、整理、配送、信息等方面有机结合,形成完整的供应链,为用户提供多功能、一体化的综合服务。”

综上所述,物流是指原材料、产成品等实物从起点至终点及相关信息有效流动的全过程,它充分运用信息技术,将运输、仓储、装卸、加工、整理、配送等有机结合,形成完整的供应链,为用户提供多功能、一体化的综合服务。

关于物流的概念,主要包括两层含义,从广义上来讲,物流是指在一定的劳动组织条件下,社会物质借助一定载体从供给方向需求方的过程。这个过程主要包含四个要素:

(1)参与流动过程的物质资料。这主要包括物质产品、废弃物品、储备物资、半成品和初级产品等。物流中所指的物与客观世界中的物有很大区别。物流中的物还包括未进入消费领域的生活资料,这与管理体制中的物也是不相同的。

(2)从事物流活动的组织。物流活动的完成必须有人类劳动组织的参与,地球上的物体会随着地球的自转而运动,但那不是物流。这些劳动组织主要有各单位、各部门中从事物流活动的组织,在现代社会中主要由企业完成。

(3)从事物流活动的工具。物流活动的发生必须依赖一定的设施工具,这主要包括飞机、火车、汽车、轮船等,以及供这些设施运行的公路、铁路等基础设施。在物流领域,往往物流设施的先进程度决定物流活动的效率高低。

(4)物流活动具有方向性。物流活动往往是只有一个方向的单向运动,这种运动不仅体现在装卸、搬运、信息处理等方面,还体现在包装、分装、组合、编配等各个环节。

狭义的物流主要侧重于商业物流,指的是在一定的劳动组织下凭借载体将商品从供给方运送到需求方的商品流动过程。

1.1.2 物流的发展历史

1. 美国物流的发展

物流的概念最早出现在美国。1901年,美国政府的《农产品流通产业委员会报告》中首

次出现了农产品物流的问题。接着在 1915 年,阿奇·萧在其撰写的《市场流通中的若干问题》中详细分析了物流在市场经营中的重要地位。1929 年,美国营销专家克拉克提出应当将物流纳入营销学范畴,在他的作品《市场营销原理》一书中详细论述了他的观点。初次将物流称为“Logistics”的是在 1927 年拉尔夫·布索迪出版的《流通时代》一书中,这为以后物流定义的不断准确打下了坚实的基础。在这个时期,人们已经认识到了物流的重要作用,但是物流在人们的心中还只是营销和流通的附属功能。在企业中,物流活动被分散到各个部门进行管理,其结果就是各部门管理矛盾导致的效率低下,比如企业的生产部门对产成品能够进行管理,销售部门对产成品也能进行管理。导致这种情况发生的最主要原因就是市场的供不应求使得企业只注重于产品的产量,而无暇顾及其他。

第二次世界大战期间,由于美军对军用物资运输的需求,物流活动再一次引起美军的强烈关注,同时给战后物流的飞速发展奠定了良好的基础,推动了物流发展走向了新的高度。第二次世界大战以后,美国实业界对物流产生了浓厚的兴趣,1946 年,全美输送物流协会在美国正式成立,并成为美国首个专业考察物流行业的专业输送者的能力的认证组织。

1963 年成立的美国物流管理协会(CLM)现在已经成为世界上影响力最广、最权威的主流物流专业组织。CLM 的使命是通过给物流行业从业者提供培训和教育以及一些行业相关信息,从而推动整个物流行业的发展。为此,CLM 每年耗费大量人力、物力为行业从业者提供各种各样的服务、培训以及相关项目等,极大地鼓舞了行业从业者,也给新进入行业的物流从业人员带来了极大的提升。当时美国国内主要的经济目标是达到社会的富裕,也是美国历史上经济快速增长的时期,当时美国制造几乎风靡全球。虽然物流有所发展,但是相较于制造业整体的增长速度,还是显出了动力不足。其主要原因有:一是市场的大量需求使得企业没有意识到节省生产成本的重要性和必要性,当时企业的第一要务就是生产,生产得越多,企业获利就越多,企业也并不担心库存过多带来的压力,因为市场给了企业充分的信心。二是当时美国政府制定了严格的运费规定,运费的固定使企业通过物流管理来消减运费也成效甚微,物流业界也缺乏竞争,物流企业根本不注重企业内的改革,只把物流成本当作成本来进行核算。

20 世纪 70 年代,两次石油危机给美国经济带来重创,原油价格的飞涨造成了严重的通货膨胀,物价的上涨使许多美国企业都陷入了困境,这时候企业开始考虑物流成本,一是因为油价的上涨造成的直接结果就是运输成本的不断提高,所以企业不得不考虑物流成本。二是物价的上涨导致了产品的滞销,企业要想生存,就必须从成本上下手,尽量降低成本,这时候一直被忽略的物流成本进入了企业的视野。三是企业传统的库存管理需要耗费大量的资金,美国政府为了抑制通货膨胀,提高了银行的利率,加大了企业资金的压力。为此,20 世纪 70 年代的美国企业大面积地开始了各生产、销售环节的物流系统改善。联邦快递公司(Federal Express)就是这个时候成立的。

20 世纪 80 年代物流在美国又有了新的发展。首先是较为宽松的政策环境给物流的发展营造比较好的氛围,政府也出台了一系列改善物流发展的措施,特别是美国经济国际化的步伐不断加快,国际竞争使美国企业意识到降低物流成本的重要性,这促使了美国物流企业新老替换速度不断加快,运输成本在 GDP 中的比例得到了大幅的降低。其次,企业对物流的概念也有了进一步的认识,从传统的实体配送(Physical Distribution)转向了真正的物流(Logistics)的概念。企业对物流的认识从简单的对运输、保管、库存等分别进行管理变成了

从原材料采购到产成品的销售的整个过程的效率最高化。在实践中出现了许多效率高,成本又低的物流企业。再次,此时的物流管理思想也得到了较为系统的发展,比如源自美国,后来在日本发展成熟的准时制生产方式(Just in time, JIT)就是这个时候产生的。另外,此时也出现了许多新的物流技术,比如多式联运(Intermodal Transport)、铁路集装箱运输、航空快递运输就是在这个时候普及开来的,特别是JIT的生产方式导致的航空运输的大量需求使得市场上出现了UPS、DHL等众多的航空快递企业。业务外包(Outsourcing)也是在这一时期兴起的,特别是大型跨国公司的出现使得业务外包成为国际分工合作的一种新商务模式。

20世纪90年代以后,美国物流企业进入了加速整合阶段,反映在整个供应链上是企业之间的关系从竞争对手变成了战略结盟,越来越多的企业利用EDI等信息技术实现了需求信息、销售信息、库存信息、出货信息等信息的共享机制,企业间达成了长期合作的互利共赢关系。这一时期随着第三方物流的快速发展,关于精益物流(Lean Logistics)的思想不断成熟,同时物流电子化的步伐也不断加快,物流真正进入了供应链的时代。2005年1月1日,美国物流管理协会终于将使用了40多年的名称更换成了美国供应链管理协会(CSCMP),这也标志着物流管理进入了一个新的供应链时代。

21世纪初,美国物流产业规模达到了9 000亿美元,是高技术产业的2倍,占整个美国国内生产总值的10%以上。产品成本的15%~20%被物流消耗,有将近75%的美国企业正在考虑使用合同物流来消减成本。美国政府也在不断出台政策对物流进行引导,美国在其到2025年的《国家运输科技发展战略》中,规定交通产业结构或交通科技进步的总目标是:“建立安全、高效、充足和可靠的运输系统,其范围是国际性的,形式是综合性的,特点是智能性的,性质是环境友善的。”其远景目标是:适应经济增长和贸易发展的需要,通过建立高效和灵活的运输系统,促进美国经济的增长及在本地区和国际上的竞争力;改进机动性和可达性,确保运输系统的畅达、综合、高效和灵活等。近期目标是:改进运输系统结构的完善性,使国家运输基础设施新增通行能力,与其运营效率保持平衡等。

2. 欧洲物流的发展

欧洲也是世界上较早进行物流变革的地区,并且在物流管理上取得了一定的成绩、获得了相当丰富的经验。20世纪中期,物流作为企业利润新的增长点开始受到欧洲各国的重视,欧洲各企业都在寻找企业在传统的生产中物流方面存在的不足,通过对生产中的物料搬运进行变革以及信息传递等进行合理的规划,大大降低了企业的生产成本。不过当时的物流流程改进只是在车间内部进行,通过生产流程的严密管理,实现企业成本的降低。

20世纪70年代,欧洲经济迎来了快速发展时期,各种产品的需求大量增加,企业生产规模也不断扩大,企业间的合并也不断出现,随之出现了成组技术(GT)并被大量使用。由于生产规模的不断扩大,物流需求也不断放大,工厂内部的物流已经不能满足生产的需求,这时出现了基于工厂的集成物流。这个时候的企业仓库已经不再只是传统意义上的静止不动的库房,而成了不断变化着的物流配送中心。这时候的信息传递手段也有了变化,出现了基于产品标签以电话传递为方法的产品跟踪手段。同时,一些企业也利用小型计算机开发了一些自己的软件。

随后的20世纪80年代,物流变革在欧洲各国遍地开花,随着经济的不断发展,各种类型的企业纷纷进行了物流改革。这一时期,各企业都开始探索企业间合作的新的物流体系,

即综合物流管理。这一时期物流思想及理念得到了极大的发展,出现了可以为客户提供当天供货或当天服务的物流服务,同时制造业内也出现了准时制生产方式(JIT)理念。另外,第三方物流在这个时期开始兴起。

3. 日本物流的发展

第二次世界大战中,日本经济受到极大的打击。战后对经济的恢复成了日本政府的首要任务。20世纪50年代末,日本派出观察团前往美国将物流的概念引入了日本,从此物流在日本经济的恢复中起到了不可磨灭的作用。

20世纪50年代初,由于日本百废待兴,各种产品的市场需求都非常旺盛,因此各个产业都得到了一定的增长。但是当时日本政府采取了“倾斜生产方式”,只重视煤炭、钢铁、化学工业的生产,导致粮食、食品供给不足,市场供应紧张。当时整个国家重生产、轻流通,物流只作为辅助手段服务于生产,由于规模经济的发展和制造业分工的不断细化,半成品及产成品的运输需求不断膨胀,物流运输能力的低水平成为制约日本经济发展的最大障碍,也成了这一时期日本物流发展的首要任务。1950年日本成立了装卸研究所,传送带、起重设备和叉车等物流设备在日本才开始普及。

物流概念的引入给日本企业带来了曙光,很快日本各企业都认识到了企业物流中费用和效益的二律背反关系,摒弃了物流只能提供运输和保管的传统概念,这一时期,日本物流的软硬件设施都得到了完善,基本实现了物流组织的系统化。

1953—1963年,日本物流迈出了高速增长的步伐。这一时期的日本生产技术的进步、社会资源的丰富,人们基本解决了“吃”的问题,但是其他方面的社会供给能力还是不足,生产仍然是企业的主要任务,物流作为服务生产的角色并没有发生改变。不过这个时候,企业已经意识到了生产效率与流通效率的不匹配,日本三共株式会社、(株)学习研究社、花王石硷株式会社、三菱电机株式会社等企业先后采用各种手段提高流通效率。特别是1956年秋季日本“流通技术专业考察团”从美国将物流(Physical Distribution)的概念引入日本更是对物流在日本的发展起到了启蒙、宣传和普及的作用,奠定了日本物流发展的基础。这一时期,日本的仓库和运输管理方面已经开始采用简单的计算机技术,集装箱技术也于1959年在日本开始使用。

20世纪70年代,由于经济的飞速发展,社会商品得到极大的丰富,然而由于石油价格的不断上涨带来的运输费用上涨以及商品流通中物流的不合理使企业的成本越来越高。如何能够既降低企业的生产成本又提高企业的生产效益,物流的合理化成了企业改革的“新大陆”。为了对物流进行改善,日本对高速公路、铁路、港湾建设投资大幅度增长,同时也加大了对大型流通中心、物流基地、物流园区等的建设力度。企业纷纷开始从物流活动以及物流设施设备等方面下手,对企业物流活动进行重组。在硬件方面,企业通过各种运输方式的最佳组合、运输路线的合理规划、联合运输、共同运输以及低温冷藏运输工具的开发、集装箱运输船、自动化仓库建设、自动化物流机械、新材料与包装方式的开发等进行成本的降低。在软件方面,通过建设与完善信息系统与物流管理系统,改革物流组织,提高物流效率。计算机技术在仓库、配送中心、车辆监管等各个物流领域得到普遍应用。日本早稻田大学西泽修教授提出的“第三利润源泉”也是在这个时候问世的。

20世纪90年代,日本经济由生产主导彻底转化成为消费主导的模式,Physical Distribution

已不再适应现代经济社会的发展要求,随着美国将“物流”从原来的“Physical Distribution”改变为“Logistics”,日本也开始用“Logistics”定义“物流”。随着定义的改变,物流实践也随之发生了改变,物流活动的目的也不仅仅是降低成本,而上升到了企业战略层次,成为企业扩大销售、增加收入的重要手段。企业开始努力加强对物流的管理,重新设计物流体系,以求企业综合效益最高。物流活动所处的层次也从生产的“服务者”转变成企业生产的“领路人”。物流的二律背反规律使物流的管理者不仅注意到物流的降低成本的作用,更应该看到物流的服务效率。企业为了满足消费者的新要求,不得不去探索既提高服务质量,又降低成本的新方法。物流活动也不再是一个企业内部的战略,对物流活动的管理已经“冲破”了单个企业的枷锁,物流活动的管理者应该站在整个供应链的角度,从整体上达到最优。同时,物流活动还要将销售及废弃物回收等考虑在内。这一时期,物流外包模式在日本也迅速发展,涌现出一系列优秀的专业物流公司。

4. 中国物流的发展历程

20世纪50年代新中国成立以后开始了第一个五年计划,当时的社会基本情况是科技水平落后、经济发展缓慢、人民的购买力低下、商业不景气,而且当时的工业和交通运输都处于逐渐恢复阶段,这些都阻碍着物流在我国的发展。当时的物流活动只是根据企业物流业务的需求,建立或租用一些简单的仓库或者购置一些车辆从事简单的货物运输,不少企业都建立起了自己的仓储部门和运输车队。政府部门也相应设立了储运局、储运处、储运科等来管理这项工作。针对粮、油、米、面等物资,各地还建立了少数储运公司,但是这种独立运营的物流企业还是少数,大部分还是附属于专业公司。

从1955年到1965年我国实行第二个五年计划以来,国民经济得到了较快发展,第一、二产业的产量都有很大增加,交通运输设施建设力度也不断增加,此时城市和乡村的物资交流的需求增加,整个社会的物资流通需求不断扩大。这一时期的物流也得到了较快发展,出现了一些大型专业性物流企业,原来附属于制造企业的运输仓储部门也都独立成小型企业。这样在我国就形成了以国有大企业为主,以小的物流企业为辅的行业格局,这些物流企业在交通部门的大力协助下满足了当时社会的物流需求,成为我国物流的第一代物流经营主体。

1966年后的十年,因历史原因,物流和其他行业一样几乎陷入停滞状态。改革开放以来,我国经济迅猛发展,特别是十一届三中全会提出的“对外开放,对内搞活经济”使我国现代化建设的步伐大大加快。随着工农业的迅速发展,国内外商品流通的需求不断扩大,对物流的发展产生了积极的影响。这一时期,各种国有、集体和个体的物流企业都如雨后春笋般茁壮成长了起来,同时各生产部门对物流的重视程度也越来越高。国家在铁路、公路、港口、码头等基础设施建设上也开始加大投资,市场上出现了联合运输、集装箱运输等多种运输手段。物流企业也开始打破壁垒,加快企业的横向联合,冲破以前的部门和地区界限,走向现代化。

自党的十四届三中全会以来,我国经济进入了一个新的历史发展阶段,市场对外开放程度进一步加大,大量外资进入我国市场,中外合资企业越来越多,这给我国一些传统的物流企业带来了改革重组的机会,也刺激了国内物流企业积极应对挑战。这一时期形成了以国有物流企业为主,以集体所有制的物流企业为辅,以个体运输业者为补充的物流格局,这样既满足了市场灵活多样的需求,又保证了服务质量。