

物流社会化运作模式 与 发展战略

◎ 欧阳文霞 著



人民交通出版社

China Communications Press

物流社会化运作模式 与 发展战略

◎ 欧阳文霞 著

人民交通出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

物流社会化运作模式与发展战略/欧阳文霞著. —北京:人民交通出版社, 2006. 8
ISBN 7-114-06094-7

I. 物... II. 欧... III. 物资企业-经济发展战略-研究-中国 IV. F259.23

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2006)第 085431 号

书 名: 物流社会化运作模式与发展战略

著 作 者: 欧阳文霞

责任编辑: 赵瑞琴

出版发行: 人民交通出版社

地 址: (100011)北京市朝阳区安定门外外馆斜街 3 号

网 址: <http://www.ccpres.com.cn>

销售电话: (010)85285838, 85285995

总 经 销: 北京中交盛世书刊有限公司

经 销: 各地新华书店

印 刷: 北京凯通印刷厂

开 本: 850 × 1168 1/32

印 张: 11.375

字 数: 308 千

版 次: 2006 年 8 月第 1 版

印 次: 2006 年 8 月第 1 次印刷

书 号: ISBN 7-114-06094-7

印 数: 0001—3000 册

定 价: 28.00 元

(如有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)

内 容 提 要

本书从物流社会化系统的角度出发,研究了我国物流业发展现状与运作模式,力求内容新颖、结构合理,以理论为基础,着重实际应用。全书共八章,内容主要包括物流社会化发展理论依据、物流社会化发展环境分析、我国物流业发展现状分析、发达国家物流业分析、物流社会化体系的构建、公共物流信息平台建设、物流社会化系统运作模式和物流社会化系统的发展战略。

本书可作为物流企业及其政府相关人员在制定物流政策和具体实施物流方案时参考,也可作为物流研究人员的参考书。此外,本书还可以作为高层次物流人员的培训教材。

前言

在当今全球经济一体化的趋势下,世界范围内的市场竞争程度日趋激烈,现代经济发展逐渐呈现出注重长期效益、规模效益和区域及全球战略。由于现代物流具有支持现代企业充分挖掘第三利润源——物流利润和提高服务水平的重要作用和能力,从而构成了企业核心竞争力的关键因素。物流产业被认为是国民经济发展的动脉和基础产业,其发展程度成为衡量一个国家现代化程度和综合国力的重要标志之一,被喻为促进经济发展的“加速器”。

自 20 世纪初物流概念产生至今,已有近一个世纪的时间。美国、日本、欧洲等国家和地区的物流业发展已进入相对成熟的阶段,其发展现代物流的经验对我国物流产业的发展具有宝贵的借鉴意义。我国的物流业经过近 20 年的发展,取得了一定的成就,但按照现代物流业发展的特点来衡量,中国物流业尚处于起步发展初期,与欧美、日本等物流发达国家相比,在思想观念、物流教育和人才、科学技术水平、发展环境、标准化和信息化等方面还都存在着很大的差距。除此之外,还要面对加入 WTO 后国外物流企业在中国大举登陆的严峻挑战。因而大力加快我国物流业的发展成

为当务之急。

本书对物流的产生背景进行了详细的描述,在阐述物流概念发展的历程基础上,结合现今社会生产现状——精益生产、准时生产,对原有的物流概念进行了进一步的探索,强调物流社会化问题的首要问题是计划问题,要想做到准确、及时的物流服务,必须从物流的源头——需求计划、生产计划开始。

本书对我国物流业发展的国内外宏观环境,对走在世界物流研究与实践前列的美国、日本、欧洲等国家和地区物流业发展状况,用翔实的数据和资料进行了全面的介绍;并从环境的角度探寻了物流业的发展趋势,结合对物流与国民经济发展之间相互依存和相互促进关系的分析,通过透视我国物流业的现状、存在的问题,分析对比中外物流业间存在的差距,提出了我国物流社会问题的解决方案。

本书提出物流社会化问题首先是一个国家生产力布局的问题,物流作为其服务领域,它的体系建设应以生产力布局为中心,在此基础上,根据我国行政区划,构建不同层次、不同规模的区域网点;物流社会化系统要想和谐发展,最重要的基础是信息平台的建设,信息平台的建设牵涉到信息系统开发的技术问题、使用问题,要有效解决这些问题,就要让客户充分认识到信息平台的使用将给企业带来的利益与效益,这就要求信息平台必须简单、易用,而且能够为各类客户提供其所需要的信息,并能提供增值服务。

运作模式是一个企业基本的运作理念和程序,作为一个为社会服务的物流企业,如何以最低的成本、最好的服务满足客户的需要,是企业要不断探索的问题,本书从大系统的角度出发,强调了系统的合理化,提出了以成本为中心的运作模式、与制造企业合作的运作

模式、以信息技术为中心的运作模式,目的在于给现今提供物流服务的物流企业以一定的借鉴作用。

为了促进我国物流业的顺利发展,并尽快与国际接轨,本书提出了物流社会化系统的发展战略:完善政府的作用,我国与发达国家的国情不同,因此政府在物流产业发展中的作用也不同;加强物流业发展的宏观环境建设;建设有中国特色的物流企业;最后提出了物流人才的发展战略。

笔者由于时间和水平的限制,书中难免有些不足,特别是对一些问题的提法和看法,可能会有失偏颇,敬请各位专家学者批评指正。

作 者

2006年6月

目 录

第一章 物流社会化发展理论依据	1
一、物流的内涵	1
二、物流社会化的内涵	13
三、物流社会化发展理论基础	25
四、物流理论发展前沿	33
第二章 物流社会化发展环境分析	43
一、经济全球化对物流社会化的影响	43
二、电子商务发展对物流社会化的影响	52
三、信息技术发展对物流社会化的影响	60
四、我国经济、社会环境对物流社会化发展的影响	73
第三章 我国物流业发展现状分析	82
一、我国物流市场发育分析	82
二、我国物流市场软硬件环境分析	101
三、我国物流业发展存在的问题	119
第四章 发达国家物流业分析	129
一、美国物流业	129
二、日本物流业	145
三、欧洲物流业	157
第五章 物流社会化体系构建	173
一、物流社会化框架体系结构	173

二、物流社会化体系的网络结构	185
三、物流节点的构建	200
第六章 公共物流信息平台建设	219
一、物流信息公共平台概述	219
二、构建物流信息平台的关键技术	226
三、公用物流信息平台的整体设计	242
第七章 物流社会化系统运作模式	269
一、以成本为中心的物流运作模式	269
二、第三方物流企业与制造商合作模式	278
三、基于信息技术的物流运作模式	288
四、实例——汽车产业的采购物流运作模式	301
第八章 物流社会化系统的发展战略	314
一、政府在物流发展中的作用	314
二、物流社会化发展宏观环境建设	322
三、建设有中国特色的物流企业	334
四、重视物流人才培养,实施人才战略	346
参考文献	351

第一章 物流社会化发展 理论依据

物流是一种古老而又平常的现象。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)。为了提高生产效率,努力降低生产成本,挖掘“第三利润”,自 20 世纪 90 年代以来,全球物流业持续 10 年保持 20%~30% 的增长速度,已经成为朝阳产业之一,国内物流业也伴随经济的全球化而进入高速成长期。

一、物流的内涵

(一)物流概念

物流的概念到底是什么?从目前各国、各位学者、各个相关机构所给出的概念,我们看到,各有不同,各有侧重。这是因为物流的概念是从实践中提炼出来的,也就是说随着社会经济的发展,物流的概念也在不断发展变化。各个国家经济发展状况不一样,国情不同,其物流的概念自然也就不同。比如美国物流管理协会(Council of Logistics Management)对物流下的定义至少已发生了 5 次变化,1998 年美国物流管理协会根据本国的具体经济发展状况,在所下的物流定义中加进了“物流是供应链流程的一部分”的内容,可见美国是把物流作为供应链的一部分来看待的;而日本由

于资源有限,为了能够创造一个良好的社会环境,它在最新物流定义中却强调了环保的内容;我国目前正处于经济快速上升阶段,因此我国的物流定义是结合国情和经济发展现状确定的,它是一个全社会、大范围的概念,涉及到各行各业、各个领域。那么如何理解物流的概念,是我们进行学术研究的基础,也是国家制定物流政策的有效依据。为了进一步理解物流的内涵,做好我国的物流发展工作,我们有必要深入探讨一下物流的概念。

从现有的资料考察可知,物流(Physical Distribution)一词最早出现在美国,19世纪以后,随着社会生产力的逐步提高,西方企业注意力开始逐步转向营销领域。1915年阿奇·萧在《市场流通中的若干问题》一书中提到:企业的流通活动分为创造需求的活动和物流活动,并指出物流(Physical Distribution)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物流之间缺乏协调造成的。这堪称具有现代物流概念的早期萌芽。此时人们认识的物流就是实物供应、实物分拨。1935年,美国市场营销协会对物流(Physical Distribution)进行了最早的定义:“物流是包含于销售之中的物质资料和服务于从生产地点到消费点流动过程中伴随的种种经济活动。”

物流概念从1915年提出,发展至今已经经过了90多年,随着经济环境的变化,物流内涵也在不断完善。

以系统的观点来研究物流活动,是从第二次世界大战末期开始的。在二战末期,由于前方战线变动很快,如何组织军需品的供给,各供应基地、中间基地、前线供应点的合理配置,如何确定最佳的运输路线以最大限度地减少浪费、降低军费开支,形成了一系列综合性的研究课题。军需品供应不足,将影响到战争的成败,若供应过量则会造成浪费。为了解决这些问题,美国军事部门运用运筹学和电子计算机技术进行了科学研究,较好地解决了这一问题,建立了“后勤”(logistics)理论。

美国物流管理协会借鉴第二次世界大战物资保障工作的成果,将其理论引入经济建设的物资的流通中。此时物流(logistics)

就不单纯是考虑从生产者到消费者的货物分配问题,而且还要考虑从供应商到生产者对原材料的采购,以及生产者本身在产品制造过程中的运输、保管和信息等各方面,全面地、综合性地提高经济效益和效率的问题。因此 Logistics 比 Physical Distribution 更能说明物流的概念,符合物流学科和物流实践的发展。1986 年,美国物流管理协会将 Physical Distribution 改为 Logistics,随后 Logistics 物流被欧美国家广泛接受。1998 年美国物流管理协会再度修改物流定义为:Logistics is that part of the supply chain process that plans, implements, and controls the efficient, effective forward and reverse flow and storage of goods, services, and related information between the point of origin and the point of consumption in order to meet customers requirements. 中文含义为:物流是供应链流程的一部分,是为了满足客户需求而对商品、服务及相关信息从原产地到消费地的高效率、高效益的正向和反向流动及储存进行的计划、实施与控制过程。

在我国,物流是从流通的概念中分离出来的,在流通领域中,人们要解决的是所有权问题、实体空间移动问题和时间移动问题,除此之外还有形质变化的问题。物流主要解决的是实体空间移动问题、时间移动问题和形质变化的问题。1956 年 10 月,日本生产效益本部派“流通技术专门考察团”赴美考察,随后在《流通技术》中首次提出物的流通这一概念,简称为物流(Physical Distribution)。1979 年 6 月,中国物资经济学会派代表团参加在日本举行的第三届国际物流会议,把物流的概念介绍到了国内,即最早在我国采用的物流是 Physical Distribution,而非 Logistics。此后,有关部门及专家学者展开了对物流的研究。

1987 年华中科技大学教授王嘉霖、张蕾丽在《物流系统工程》一书中将物流定义为:“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。”

从上述定义可以看出,该物流的概念只涉及了生产资料的流通,涉及范围也只是生产领域的采购—生产—库存—销售,涉及的作业有原材料、半成品、产成品的管理、装卸、搬运、销售,因此具有一定的片面性,和我们现在所谈论的物流概念具有一定的差距。当时我国正处于一个“重生产,轻流通”的阶段,经济发展较落后,并且打开国门的时间也不是很长,生活资料还没有极大地丰富,还处于计划经济和市场经济相结合的阶段,从而人们更加注重生产领域的流通环节的研究。

1995年,我国物流界的前辈王之泰教授在《现代物流学》一书中,将物流定义为:物流是若干经济活动系统的、集成的、一体的现代概念。它的基本含义可以理解为“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、半成品等等)从供给地向需求地转移的过程。这个过程涉及到运输、储存、保管、搬运、装卸、货物处置、货物拣选、包装、流通加工、信息处理等许多相关活动。物流就是这些本来各自独立但又有某种联系的这些相关活动所形成的集成的、一体化的系统。这种集成的、一体化的发展是现代经济领域的趋势之一,所以物流是上述这些相关活动向现代化发展的产物。”

这一定义涉及的范围较广,他认为物流是经济活动这个大系统中一个小系统,它依需求而产生,不仅涉及货物、原材料等生产资料的流动,同时还涉及商品的流动,在这个过程中,物流涉及储存、保管、流通加工、信息处理等活动,但这些活动并不是孤立地存在,而是相互协调,共筑一高效率、高效益的系统。该定义强调了物流系统的集成化和一体化,符合现代经济系统的发展要求。

除此之外,还有许多专家学者根据自己对物流的不同理解,对物流给出了不同的概念。例如2004年,何明珂教授在《物流系统论》一书中,给物流下的定义为:“物流就是物流系统,物流与物流系统从概念上讲没有区别,物流系统概念就是物流这个概念的省

略语”。这个定义从某些角度来讲,本人认为有些片面。物流和物流系统应该是两个内涵,虽然物流的效果最终是由物流系统的效果体现出来的,但是本人认为他们的范畴毕竟不一样,物流系统是有前提条件的,如服务于生产领域的物流系统,服务于商品流通的物流系统等。而物流的概念应该是一个泛泛的概念,它应该是随着工商企业对货物、原材料、商品等的需求而产生。

2003年,崔介和教授在《物流学》一书中,将物流定义为“物流是物质资料从供应者到需要者的物理性(实体性)流动,是创造时间和空间价值的经济活动。”

这一概念的重点在于强调物资资料的物理性流动。

大家对物流的概念理解各异,仁者见仁,智者见智。为了统一我国物流概念,对我国物流行业具有一定指导意义,2001年4月,中华人民共和国国家标准《物流术语》正式颁布。在充分吸收国内外物流研究成果的基础上,《物流术语》标准将物流定义为:“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。”从这一定义来看,物流的范畴很大,它结合我国目前经济发展状况,提出了只要与物品流动的环节和过程有关,都可以看作是物流,如生产物流、连锁物流、运输物流,只要有接收地,就会产生物流,但这里没有考虑无效物流,即货物方向的错误造成的物流,它是错误的接收地,是无效的物流。因此该定义应有前提界定。

针对这一状况,许多专家学者又提出了自己的看法,北京物资学院物流系教授张志勇提出:“物流是社会经济领域中,为实现由人监控的物品从供应地向接收地的有计划的实体运动而进行的相关作业活动全过程的总称。”其中物流的社会经济特性:强调是社会经济现象;物流的物品实体特性:强调物品的实体运动;物流的主观目的特性:强调人的预先计划;物流的信息支撑特性:强调人的过程监控;物流的综合集成特性:强调作业活动的全过程。这一定义从社会经济现象出发,强调了可视性和监控性。

纵览各位专家学者和各个机构对物流的定义,从我国物流实际运作出发,结合自己对物流的理解,本人认为:物流从广义来讲,应该是泛指物的流动,这里的“物”是指一切物质资料,如农产品、消费品、原材料、在制品、零部件、产成品、包裹、废弃物等,也包括无形的信息和服务等传统上不能被认知的特殊性物品,如电力、信用卡、物流服务和废弃物清理服务等。从狭义来讲,物流就是在需求的引导下,在信息技术的支撑下,有形或无形物品的空间位移和时间位移;并根据需要,能产生一定的形质效应。这里的需求是指“经济需求”、“军事需求”、“社会需求”、“个人需求”等一切需求。

(二)物流本质

从上面的这些概念定义来看,不同的物流概念,体现的物流实质是不同的。例如美国人的物流定义是把物流当作了供应链的一部分,更倾向于物流对供应链的服务过程,强调当今社会物流高效率、低成本的运作,对整个供应链的效益和效率起着决定的作用。所以,从这个层面上来说,美国人所谈论的物流,是依附于供应链的,它的本质是通过物流的有效管理,有效依托,进一步降低工商企业的运作成本,从而提高工商企业的竞争力。而我国“国家标准”在定义物流时主要考虑了物流在我国才刚刚起步这个现实情况,我国的国情与发达国家的国情不同,我国的经济正处于快速发展阶段,在借鉴国外现代物流理念的基础上,我国物流的定义一方面完善了“Physical Distribution”概念,另一方面又借鉴了“Logistics”的理念。从需求的角度出发,重点强调了物流的7个基本功能即运输、储存、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理的有机结合。

不论物流的概念如何定义,强调的内容如何不同,那只是各个国家经济发展情况、国情所决定的,但本人认为物流的本质是一样的。我们只有充分理解物流的本质才能更好地将其应用到国民经济发展和建设中,才能更深入地对物流理论进行进一步的研究。

1. 物流从属于流通经济学范畴

在原始社会,由于经济处于自给自足状态,所生产的商品只能

提供给自己做最基本的生活保障,这样商品拥有者基本上是商品需求者,该阶段还没有产生交换。随着社会经济的发展,产品越来越丰富,开始产生交换,由此带来了供应者与需求者的不同,为了更好地服务于需求者,也促使人们对商品的保管、储存产生了一定的要求。而流通作为连接供应者和需求者的桥梁,有机地将供应者和需求者联系在了一起。流通过程通常分为“商流”、“物流”和“信息流”。“商流”实现商品价值的转移,即商品所有权的转移,例如买卖活动;而“物流”实现商品使用价值的转移,创造空间价值、时间性价值和形质价值,如运输、保管和流通加工。商品价值的转移,必然伴随商品使用价值的转移,也就是说必须把商品的物质实体从供应者的手中转移到需求者的手中,商品才能实现自身的价值和使用价值。这一转移过程必须通过包装、运输、保管、搬运、流通加工等功能完成。

2. 物流是指物的流动

“物流”究竟是“物的流动”还是“物理性流通”,在世界范围内曾引起广泛的讨论。“物的流动”在英语中叫做 flow of goods 或 materials flow,是单纯的物的流动;“物理性流通”在英语中叫做 physical distribution,意思是流通中的物理性方面。在物流发展的初级阶段,物流研究领域着重在实物分配方面,这样看来,物流应该是指“物理性流通”。它强调了流通分配的物理性方面,专注如何更有效地实现买卖双方之间已经达成的货物(即运输或仓储中的产品)交易。但随着物流内涵的不断扩大,物流已不单只指实物分配的问题,他还包括更好地为工商企业提供后勤保障工作,这就要求物流企业努力做好增值服务。因此针对现代物流而言,“物流”应该是指“物的流动”。

3. 物流创造“空间”价值

从世界范围来看,一方面各地区所拥有的天然资源是不同的,如南非的钻石,阿拉伯国家的石油;另一方面不同地区的经济发展状况不同,产品的种类、工艺、成本、先进程度也是不同的,如中国的纺织品及家具、日本的电器、德国的机械、美国的高科技

产品等,这必然造成物品的需求者与供应者的地域差别。以中国的纺织品为例,中国的纺织品无论是生产成本,还是生产工艺,在世界上完全可以堪称价廉物美,因此它充斥了全世界各地,拥有广大的市场。为了满足世界市场的需求,必须解决生产地与需求地之间的距离问题,这就是物流所要解决的空间效益问题。再比如在全球化生产的今天,跨国公司的生产部门和组装部门往往不在一个国家,Dell 公司在我国的组装厂设在厦门,而他的主板、硬盘等供应商却处于世界各地,这就造成了需求者与供应者的空间距离。物品在全世界范围错综复杂地流动,只有通过物流活动(如运输)才可以消除物质供求之间的空间差异,这就是物流的空间价值。

4. 物流创造时间价值

物品一生产出来,并不一定马上进入消费领域,在进入消费领域之前,物品必须经过一定时间的储存和保管时间,这就是物流的“时间价值”。它产生的主要原因有:季节性的需求,如空调的生产,他的需求通常在夏季,可是生产安排却不能只安排在夏季,那么在非夏季生产的空调,就必须首先进行储存和保管,在销售季节才能大量进入销售领域。再比如,当我们预测到市场今后某种物品的价格将上扬,为了获得更大的利益,我们可以囤积一些该物品,以获得最大利益,这种生产和需求在时间上的差异,只有通过储存和保管才能实现。

5. 物流创造物质实体形状性质的变化

流通加工在现代物流中具有重中之重的作用,为了能更好地服务于工商企业,物质实体在“流”的过程中,必然要经过加工这个过程。如对于生产企业而言,他所需的原材料只有满足一定的规格才能上生产线,而我们从供应商那里获得的原材料尺寸不尽相同,这就需要物流服务商来对原材料进行再加工。再比如,生产企业的产品从生产线上下来,进入分销领域,需要物流服务商来为其进行包装、托运、保管等。这种能够改变物质形状的活动,就是流通加工活动,它创造了物质的性质效应。