



高职高专物流类专业系列规划教材

物流管理概论

主 编 任建昌 张 颖

副主编 李 颖 刘红利 何兴旺

赠 送
电子课件



西安交通大学出版社
XI'AN JIAOTONG UNIVERSITY PRESS



高职高专物流类专业系列规划教材

物流管理概论

主 编 任建昌 张 颖

副主编 李 颖 刘红利 何兴旺



西安交通大学出版社
XI'AN JIAOTONG UNIVERSITY PRESS

图书在版编目(CIP)数据

物流管理概论/任建昌,张颖主编. —西安:西安交通大学出版社,2011.9

ISBN 978-7-5605-4049-8

I. ①物… II. ①任… ②张… III. ①物流-物资管理-概论 IV. ①F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2011)第 180399 号

书 名 物流管理概论
主 编 任建昌 张 颖
责任编辑 史菲菲

出版发行 西安交通大学出版社
(西安市兴庆南路 10 号 邮政编码 710049)
网 址 <http://www.xjtpress.com>
电 话 (029)82668357 82667874(发行中心)
(029)82668315 82669096(总编办)
传 真 (029)82668280
印 刷 西安新视点印务有限责任公司

开 本 787mm×1092mm 1/16 印张 14.375 字数 347 千字
版次印次 2011 年 9 月第 1 版 2011 年 9 月第 1 次印刷
书 号 ISBN 978-7-5605-4049-8/F·287
定 价 26.80 元

读者购书、书店添货,如发现印装质量问题,请与本社发行中心联系、调换。
订购热线:(029)82665248 (029)82665249
投稿热线:(029)82668133
读者信箱:xj_rwjg@126.com

版权所有 侵权必究

内 容 提 要

本书根据物流管理专业学生应知应会能力的基本要求编写而成，主要介绍了现代物流基础知识、物流功能、物流技术及其装备、第三方物流、企业物流系统、国际物流、物流标准化、物流成本管理、绿色物流、供应链管理等内容。本书在编写过程中力求做到深入浅出、通俗易懂、知识体系完整，并突出实践性；增加了案例及知识链接等内容，使全书形式活泼，具有可读性。

本书可作为高职高专院校物流管理、电子商务专业的教学用书，也可作为经济管理、国际贸易、市场营销等经济管理类专业的专业拓展课教材，还可作为相关企业物流管理人员的培训教材。

前言

FOREWORD

近几年,我国物流业得到持续快速发展,同时促进了国民经济快速发展。物流管理水平的高低,从宏观层面上来说将决定一个国家经济发展的水平,因此加强物流管理的重要性显得异常突出。虽然我国物流业有了一个好的发展开端,物流业发展也发生了深刻变化,取得实质性进展,但是,由于受到经济发展水平的影响,在物流理论研究和实践运作方面与国际先进水平存在较大差距,物流人才业相对匮乏。为了适应我国物流人才培养教育的需要,我们编写了《物流管理概论》一书。

物流管理概论是物流管理类专业的重要基础课程之一。本书共分10章,包括现代物流基础知识、物流功能、物流技术及其装备、第三方物流、企业物流系统、国际物流、物流标准化、物流成本管理、绿色物流、供应链管理。各章均给出典型案例,力求理论与实践相结合,既注重基本理论、基本知识和基本技能的教育,又有相关管理方法和技术的介绍,着眼于运用。

本书由任建昌担任第一主编,张颖担任第二主编,李颖、刘红利、何兴旺担任副主编,黄甫军红、张萍参加编写。本书各章的编写分工如下:第一、十章由安徽商贸职业技术学院何兴旺编写,第二、五、六章由南京交通职业技术学院李颖编写,第三章由安徽外国语学院张萍编写,第四章由咸阳职业技术学院张颖编写,第七章由陕西职业技术学院皇甫军红编写,第八章由陕西职业技术学院任建昌编写,第九章由合肥财经职业学院刘红利编写。

本书在编写过程中,参阅了国内外有关书籍、研究成果和文献,在参考文献中尽可能逐一列出,在此表示感谢。

由于编者学识有限,书中难免有疏漏和不足之处,敬请广大学者和使用本教材的师生多提批评和改进意见,以便再版改正。

编者

2011年8月

目录

CONTENTS

第一章 现代物流基础知识

- 001 第一节 物流概述
- 009 第二节 物流的形成与发展
- 016 第三节 物流系统

第二章 物流功能

- 020 第一节 物流运输
- 028 第二节 仓储
- 035 第三节 配送
- 043 第四节 装卸搬运、包装与流通加工
- 053 第五节 物流信息

第三章 物流技术及其装备

- 058 第一节 物流技术及其装备概述
- 060 第二节 装卸搬运技术及其技术装备
- 064 第三节 仓储技术及其装备
- 074 第四节 集装单元技术及其装备
- 079 第五节 现代物流信息技术及其装备

第四章 第三方物流

- 093 第一节 第三方物流概述
- 100 第二节 第三方物流的选择与管理
- 102 第三节 我国的第三方物流

第五章 企业物流系统

109	第一节	供应物流
114	第二节	生产物流
125	第三节	销售物流

第六章 国际物流

132	第一节	国际物流概述
137	第二节	国际物流系统
146	第三节	国际物流的运作与发展

第七章 物流标准化

155	第一节	物流标准化概述
159	第二节	物流标准化的原则与方法
164	第三节	我国物流标准化现状及发展对策

第八章 物流成本管理

172	第一节	物流成本管理概述
177	第二节	物流成本核算
182	第三节	物流成本控制

第九章 绿色物流

195	第一节	绿色物流概述
199	第二节	绿色物流的发展与制度创新

第十章 供应链管理

205	第一节	供应链管理原理
212	第二节	供应链管理的基本内容
215	第三节	供应链管理的运营机制及模式

参考文献 222

第一章

现代物流基础知识



学习要点

1. 掌握物流的内涵
2. 掌握物流的各种分类及特征
3. 理解物流对国民经济的作用
4. 了解物流的发展历程
5. 认识现代物流的发展趋势
6. 掌握物流系统的概念组成及目标



引导案例

快递爆仓 物流火爆

“全国快递爆仓,收货时间延迟,希望大家谅解”“浙、苏、沪等地发货延迟2至3天,各位不要催了”“近期停止发货,暂定恢复时间为21日”……这是2010年各物流公司和电子商务网站常见的公告,“现在是全国性的爆仓,南方比北方更严重些,尤其是江浙一带。”一些网络商户如是说。

“今年10月以来,申通快递迎来了快递业务量‘井喷’行情,每天的快件量达210多万件,比去年同期增加35%”。申通快递方面表示,为了应对这一状况,他们除了增加人力和物力的投资,还不得不在部分地区“适当增加快件派送费”。“我们都是加班加点处理货品,经常工作到凌晨。”申通快递长沙分公司经理李先生说,交通运输的春运要到年底才开始,但快递运输业的春运从10月份就开始了。订单猛增,货物都堆积到仓库里,工作人员就算加班加点也还是处理不完,第二天又累积了超过第一天总量的货物,这样循环往复,就造成了“爆仓”。除申通外,记者采访的几家快递公司基本都表示,业务量放大的态势十分明显,其中顺丰和圆通均表示增长量在三分之一以上。同时相关统计资料显示:2010年10月,中国快递业已晋级日均派件超千万的大国之列,仅次于美国和日本。

随着经济与社会的发展,尤其是社会分工的精细化,物流在现代社会中扮演着越来越重要的角色,已渗入人们生活以及国民经济的每一个环节中,在现代社会中,物流对人们日常生活以及企业的生产、运输、销售的影响越来越大。

第一节 物流概述

如果从物体的流动来理解,物流是一种古老又平常的现象。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)。而将物流作为一门科学,却仅有几十年的历史。因此说物流是一门新学科。在今天,物流的作用越来越受到理论界和实业界的重视,物流科学的发展也十分迅速。认识物流,是学习物流科学的开始,也是开展物流工作的基础。

一、物流的基本概念

物流,简而言之,就是“物品的流动”,但这种说法还不太完备,事实上,确切的物流定义一直随着人们对物流活动和实践的逐步认识而发生改变,其内涵也逐渐得到丰富、深化和扩展。物流定义在各个经济发展阶段,适应不同的经济活动目的,不断地在进化、调整和完善,即使在同一历史时期、同一经济发展阶段,也因不同的学派、学术团体、机构和国家,出自不同的角度和观点而有所区别。物流的定义至今仍有争论。

(一) 物流的概念

明确的物流概念和理论是第二次世界大战以后才形成的,第二次世界大战后,在需求领域呈现出大量个性化需求,导致分销成本上升,存货成本也随之急剧上升。运输模式发生了变化,由大批量运输改变为零散运输,总成本随之上升。为更好地经营生产,人们开始把目光集中在物流领域。

20世纪70年代到80年代是物流逐步实现制度化的阶段。20世纪70年代的石油危机以及后来的金融危机促使企业开始运用物流来降低成本,从而物流进入制度化阶段。

20世纪80年代至今,物流处于技术经济变革时代。1986年,美国国家物流管理协会(NCPDM)改名为美国物流协会(CLM),并正式将物流的名称由“physical distribution”改为“logistics”。20世纪90年代供应链管理观念开始出现,国际物流逐渐成熟。在此过程中,经济全球化,跨国公司的发展,美国放松运输管制、兼并和重组,社会化物流服务体系的发展,第三方物流组织的出现以及技术的进步等因素都对物流的发展起到了非常大的推动作用。

1998年以前美国物流协会对物流学的定义是:物流学就是研究对原材料、中间产品、产成品、服务及相关信息从供应始点到消费终点的流动与存储进行有效的计划、实施与控制以满足客户需要的科学。

1998年以后美国物流协会对物流的定义改为:物流是供应链流程的一部分,它对从起点到消费点的前向与逆向的货物、服务及相关信息的流动与存储进行富有效率和效果的计划、实施与控制,以满足顾客的需要。

我国是在20世纪80年代才开始接触“物流”这个概念,此时物流已被称为“logistics”。《中华人民共和国国家标准物流术语》(GB/T18354—2006)中对物流的定义为:“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施有机结合。”

从内容上来看,我国与美国物流协会1998年后的定义基本是一致的,物流学实际上就是研究在正确的时间、正确的地点和正确的条件下,以适当的成本为正确的客户提供正确数量的正确产品的科学。

(二) 物流观念和学说

因为物流是一门新兴的科学,相对来说还比较年轻,理论上尚不成熟,不够严密,还在不断修正和完善。目前,世界各国对物流的认识不完全相同,在理论上形成了以下几种学说:

(1) 商物分离。“商”指“商流”，即商业性交易，实际是商品价值运动，是商品所有权的转移；“物”即“物流”，是商品实体的流通。所谓商物分离，就是在物资流通过程中将商流和物流活动分开来进行。

(2) 黑大陆说。著名的管理学权威彼得·德鲁克曾经讲过：“流通是经济领域里的黑暗大陆”，德鲁克是泛指流通，但是，由于流通领域中物流活动的模糊性尤其突出，是流通领域中人们更认识不清的领域，所以，“黑大陆”说法现在主要针对物流而言。

(3) 物流冰山说。物流冰山说是日本早稻田大学西泽修教授提出来的，他在专门研究物流成本时发现，现行的财务会计制度和会计核算方法都不可能掌握实际发生的物流费用，因而人们对物流费用的了解是一片空白，甚至有很大的虚假性，他把这种情况比作“物流冰山”。冰山的特点是大部分沉在水面以下，而露出水面的仅是冰山的一角。物流便是冰山，其中沉在水下的是我们看不到的黑色区域，而我们看到的不过是物流的一部分。

(4) 第三利润源。“第三个利润源”说法主要出自日本。从历史发展来看，人类历史上曾经有过两个大量提供利润的领域：第一个是资源领域；第二个是人力领域。在前两个利润源潜力越来越小、利润开拓越来越困难的情况下，物流领域的潜力被人们所重视，按时间序列排为“第三个利润源”。

(5) 效益背反说。效益背反说认为物流的若干功能要素之间存在着损益的矛盾，虽然在许多领域中这种现象都存在，但在物流领域，这个问题尤其严重。这个学说有许多有力的实证予以支持。例如，包装问题，包装方面每少花一分钱，这一分钱就必然转到收益上来，包装越省，利润则越高。但是，一旦商品进入流通之后，如果节省的包装降低了产品的防护效果，造成了大量损失，就会造成储存、装卸、运输功能要素的工作劣化和效益大减。

(6) 成本中心说。物流在整体企业战略中，只对企业营销活动的成本发生影响，物流是企业成本的重要产生点，因而解决物流问题，并不主要是为了搞合理化、现代化以及支持保障其他活动，而主要是通过物流管理和物流的一系列活动降低成本。所以，成本中心既是指主要成本的产生点，又是指降低成本的关注点，物流是“降低成本的宝库”等说法正是这种认识的形象表述。

(7) 服务中心说。服务中心说代表了美国和欧洲等一些国家学者对物流的认识，这种认识认为，物流活动最大的作用，并不在于为企业节约了消耗，降低了成本或增加了利润，而是在于提高了企业对用户的服务水平，进而提高了企业的竞争能力。因此，他们在使用描述物流的词汇上选择了后勤一词，特别强调其服务保障的职能。通过物流的服务保障，企业以其整体能力来压缩成本，增加利润。

(8) 战略说。战略说是当前非常盛行的说法，实际上学术界和产业界越来越多的人已逐渐认识到，物流更具有战略性，是企业发展的战略而不是一项具体操作性任务。应该说这种看法把物流放到了很高的位置。企业战略是什么？是生存和发展。物流会影响企业总体的生存和发展，而不是在哪个环节搞得合理一些，省了几个钱而已。

二、物流的分类

对物流的分类，可以从不同的角度进行划分：

(一) 按照物流的作用划分

按照物流活动作用的不同，将物流划分为供应物流、销售物流、生产物流、回收物流和废弃

1. 供应物流

2. 销售物流

3. 生产物流

4. 回收物流

5. 废弃物物流

(二) 按照物流活动的空间范围划分

1. 地区物流

试读 004

区物流、上海地区物流、广东地区物流,等等;按经济区域划分,有华东地区物流、西南地区物流、华北地区物流,等等;按地理位置划分,有珠江三角洲地区物流、长江中下游地区物流、沿海地区物流、沿边地区物流,等等。地区物流系统对于提高该地区企业物流活动的效率,以及保障当地居民的生活环境,具有不可或缺的作用。地区物流中心的建立,应该考虑区域经济的覆盖范围和中心地区对周边地区的辐射作用,合理规划,避免资源重复配置,同时还要与城市建设规划、地区开发计划统筹考虑。

2. 国内物流

国内物流概念与国内统一市场的概念密切相联。国内统一市场形成与否的问题,是一个学术界争论不休的问题。我们同意这样的观点:国内统一市场是指在一国范围内把同一关税区域的经济融合为一体的全国性的统一市场,是突破地方小市场的概念的。在全国范围内,各地的经济通过商品的联系,互相依赖,融为一体。

与国内统一市场相关联的是地区市场、区域市场。为了更好地理解国内物流与地区物流的区别,有必要对区域市场作阐述。所谓区域市场,是指商品交换关系以区域为活动中心的市場。区域市场是相对于统一市场而言的,在空间范围上小于国内统一市场。区域市场又是在地方小市场、地方市场的基础上发展起来的,其空间范围要大于地方小市场和地方市场。区域市场是一个经济性概念,它的存在有其客观必然性。①社会分工。社会分工只是在各区域范围内存在。②商品的需求程度。需求程度高的商品就拥有广阔的市场,反之就只拥有较窄的市场。③商品的交易成本。一般来说,价值高运费低的商品拥有广阔的市场,价值低运费高的商品则局限于狭窄的市场。④交通以及商品流通的其他物质保证条件。这也限制着商品流通的范围。但是,必须注意行政性区域市场与经济性区域市场的区别,行政性区域市场主要缘于行政上的割据等人为因素,是地方保护主义的结果,是地方政府从当地经济利益和财政利益出发所采取的保护乃至封闭手段的产物,是不符合商品自由流通规律的。

国内物流是指从全局出发建立的国家整体物流系统,它排斥部门分割、地区分割所造成的物流障碍。

国内物流系统的建立,必须发挥政府的行政作用,必须由国家统一规划物流的基础设施建设,如公路、铁路、机场、港口,以及大型物流基地的配置;必须由国家制定统一的交通政策法规,如铁路运输、卡车运输、海运、空运的价格规定和税收标准等;必须由国家规定与物流活动有关的各种设施、装置、机械的标准和物流活动中各种票据的标准。

3. 国际物流

国际物流是指突破国家和地区范围的国与国之间、洲与洲之间的物流。随着经济全球一体化趋势的加强,国际贸易活动的频繁、跨国公司的增多、资源的跨国界配置,国际物流成为物流系统的一个重要分支。

(三) 按照物流系统性质划分

按照物流系统性质划分,物流可分为社会物流、行业物流、企业物流。

1. 社会物流

社会物流一般指流通领域发生的物流,是全社会物流的整体,也称宏观物流,是指国民经济各部门之间以及地区之间的各种物流过程。随着社会生产的发展、科学技术的进步,生产的专业化程度越来越高,早期的社会分工是产业与产业、行业与行业间的社会分工,现代的社会分工已经跨越了产品分工的界限,渗透到产品内部,按照零部件或生产工艺、工序进行的分工。

社会分工的细化,使一种产品的生产可能涉及多个企业,这就使得国民经济各部门、各企业之间的交换关系越来越复杂,交换也越来越频繁,社会物流在商品的品种与数量上、在时间与方式的要求上都有极大提高,社会物流对国民经济发展的影响力也日益增强。因此,发展社会物流,意义重大。在社会物流系统中,物流基础设施建设是“瓶颈”,道路、桥梁、机场、码头的建设是一个国家物流发展必须首先解决的问题。社会物流作为一个整体概念,是物流科学研究的主要对象。随着社会物流的发展,物流管理与物流活动的现代化,社会物流已经成为衡量一个国家经济竞争力的重要指标。

2. 行业物流

“行业是指按生产同类产品或具有相同工艺过程或提供同类劳动服务划分的经济类别。”(《经济学辞典》)几个性质相同或生产工艺相同或产品相关联的企业或生产部门,达到一定规模后可以构成一个行业。同一行业中的企业一部分由于产品的上下游关系而成为合作伙伴;一部分由于生产相同的产品,具有共同的市场而成为竞争对手。竞争企业之间的关系随着外在规模经济效应的作用,也逐步演变为竞合关系,在物流领域常常互相协作。这两者因素的变化形成了行业物流。在一定程度上,行业物流与社会物流有重合的一面,它是同一行业内的企业之间物流活动的全过程。行业物流也是社会生产力发展,社会分工细化,以及商品经济发展的产物。行业物流可以使企业之间采用联合、合作的方式,合理利用物流设备,利用同一条物流供应线和贸易渠道,大大节约物流成本。

3. 企业物流

企业是国民经济的基本细胞,是具有自主经营、自我约束、自我发展、自负盈亏特征的生产、经营或服务的经济组织。企业物流是在企业经营范围內由生产、销售或服务活动所形成的物流系统。根据物流活动发生的先后顺序,企业物流可以进一步划分为供应物流、生产物流、销售物流、回收物流、废弃物物流。企业物流的过程因生产与经营的产品不同而不同。对生产企业而言,它一般起于原材料、零部件的采购,经检验、入库、储存,流向生产车间,各工序间流转,制成品检验、入库等环节后,止于产品送达用户的过程。对于废弃回收物还须经过废弃物物流、回收物流。对流通企业而言,起于进货或者商品送达,经清点、检验、入库、流通加工等环节后,止于商品送达消费者手中的全过程。流通企业的物流也包括废弃物物流与回收物流。

(四)按照物流研究范围分类

按照物流研究范围分类,物流可分为宏观物流、中观物流、微观物流。

1. 宏观物流

宏观物流是指社会再生产总体的物流活动,是从社会再生产总体角度认识和研究的物流活动。这种物流活动的参与者是构成社会总体的大产业、大领域,宏观物流也就是产业或领域的物流活动和物流行为。

宏观物流还可以从空间范畴来理解,它是在很大空间范畴的物流活动,往往带有宏观性。在很小空间范畴的物流活动则往往带有微观性。宏观物流也指物流全体,是从总体看物流而不是从物流的某一个环节来看物流。因此,在物流活动中,下述物流应属于宏观物流,即:社会物流、国民经济物流、国际物流。宏观物流的主要特点是综合性和全局性,宏观物流主要研究的内容是物流总体构成、物流与社会之间的关系及在社会中的地位、物流与经济发展的关系、社会物流系统和国际物流系统的建立和运作等。

2. 中观物流

中观物流是区域性社会再生产过程中的区域性物流,它是从区域上的经济社会来认识和研究物流。从空间位置来看,一般是较大的空间。例如,一个国家的经济区的物流,称之为特定经济区物流;一个国家的城市经济社会的物流,称之为城市物流。在区域经济迅速崛起的今天,以区域性为主要特征的中观物流的支撑作用非常明显。

3. 微观物流

消费者、生产者所从事的实际的、具体的物流活动属于微观物流。在整个物流活动之中的一个局部、一个环节的具体物流活动属于微观物流;在一个小地域空间发生的具体的物流活动也属于微观物流;针对某一种具体产品所进行的物流活动也是微观物流;企业经营活动过程中的生产物流、供应物流、销售物流、回收物流、废弃物物流等均属微观物流。微观物流的特点是具体性、实务性和局部性。由此可见,微观物流是更贴近具体企业的物流。

三、现代物流的特征

现代物流的主要特征可以归纳为以下几个方面:

1. 物流反应快速化

物流服务提供者对上游、下游的物流、配送需求的反应速度越来越快,前置时间越来越短,配送间隔越来越短,物流配送速度越来越快,商品周转次数越来越多。

2. 物流功能集成化

现代物流着重于将物流与供应链的其他环节进行集成,包括:物流渠道与商流渠道的集成、物流渠道之间的集成、物流功能的集成、物流环节与制造环节的集成等。

3. 物流服务系列化

现代物流强调物流服务功能的恰当定位与完善化、系列化。除了传统的储存、运输、包装、流通加工等服务外,现代物流服务在外延上向上扩展至市场调查与预测、采购及订单处理,向下延伸至配送、物流咨询、物流方案的选择与规划、库存控制策略建议、货款回收与结算、教育培训等增值服务;在内涵上则提高了以上服务对决策的支持作用。

4. 物流作业规范化

现代物流强调功能、作业流程、作业动作的标准化与程式化,使复杂的作业变成简单的易于推广与考核的动作。

5. 物流目标系统化

现代物流从系统的角度统筹规划一个公司整体的各种物流活动,处理好物流活动与商流活动及公司目标之间、物流活动与物流活动之间的关系,不求单个活动的最优化,但求整体活动的最优化。

6. 物流手段现代化

现代物流使用先进的技术、设备与管理为销售提供服务,生产、流通、销售规模越大、范围越广,物流技术、设备及管理就越现代化。计算机技术、通信技术、机电一体化技术、语音识别技术等物流上得到普遍应用。世界上最先进的物流系统运用了GPS(全球卫星定位系统)、卫星通信、射频识别装置(RF)、机器人等,实现了自动化、机械化、无纸化和智能化。

7. 物流组织网络化

为了保证对产品促销提供快速、全方位的物流支持,现代物流需要有完善、健全的物流网

络体系,网络上点与点之间的物流活动保持系统性、一致性,这样可以保证整个物流网络有最优的库存总水平及库存分布,运输与配送快速、机动,既能铺开又能收拢。分散的物流单体只有形成网络才能满足现代生产与流通的需要。

8. 物流经营市场化

现代物流的具体经营采用市场机制,无论是企业自己组织物流,还是委托社会化物流企业承担物流任务,都以“服务—成本”的最佳配合为总目标,谁能提供最佳的“服务—成本”组合,就找谁服务。国际上既有大量自办物流相当出色的“大而全”、“小而全”的例子,也有大量利用第三方物流企业提供物流服务的例子,比较而言,物流的社会化、专业化已经占到主流,即使是非社会化、非专业化的物流组织也都实行严格的经济核算。

9. 物流信息电子化

由于计算机信息技术的应用,现代物流过程的可见性明显增加,物流过程中库存积压、延期交货、送货不及时、库存与运输不可控等风险大大降低,从而可以加强供应商、物流商、批发商、零售商在组织物流过程中的协调和配合以及对物流过程的控制。

四、物流的作用

物流在国民经济中占有重要地位,其作用主要有以下几个方面:

(1)物流是保证商流顺畅进行,实现商品价值和使用价值的物质基础。在商品流通过程中,商流的目的在于变换商品的所有权,而物流才是商品交换过程所要解决的社会物质的变换。没有物流过程,也就无法完成商品的流通过程,包含在商品中的价值和使用价值就不能实现。物流能力的大小,包括运输、包装、装卸、储存、配送等能力的大小强弱,直接决定着商品流通的规模和速度。如果物流能力过小,整个商品流通就会不顺畅,流通过程就不能适应整个经济发展的客观要求,就会大大影响国民经济的协调、稳定、持续增长。因此,自古以来就很强调“货畅其流”,这是很有道理的。

(2)物流是开拓市场的物质基础,决定着市场的发展广度、规模、方向。从市场发展史来看,正是由于商品运输方式的变革为近代世界市场的开拓创造了物质前提,在16世纪前的长时期内,原始的商品运输工具和运输方式,使国内贸易难以发展,海上贸易难以进行,从而使国际市场难以扩大。16世纪后,随着商品运输工具的改善和新航线的发现,促进了世界市场的迅速发展。在当代,任何一个国家在竞争日益激烈的世界市场中要扩大自己的市场开拓能力,就必须重视物流的改善,否则,就会在竞争中失败。从国内市场来看,物流状况直接影响市场商品供应状况,进而制约着人民群众消费需求的满足程度。

(3)物流直接制约社会生产力要素能否合理流动,直接制约社会资源的利用程度和利用水平,影响着社会资源的配置,因而在很大程度上决定着商品生产的发展和产品的商品化程度。由于商品具有二重性,使用价值是价值的物质承担者,使商品的流通范围和流通时间在很大程度上受到商品使用价值本身特性的强烈制约,从而反过来对商品生产的增长速度和产品的商品过程起着决定性作用。例如水果保鲜,在高水平的储存技术问题没有解决之前,水果的流通时间就有着很大的限制,特别是某些易腐的水果品种,其保存期往往只有几天时间,从而对流通的范围和速度形成近乎苛刻的制约条件。这时水果生产的增长和商品化程度便不能不为物流状况所决定。我们还可以从我国农村商品生产中看到很多产品的商品化程度要由物流状况来决定的例子,很多农副土特产品在运输问题没有解决之前,只能白白地烂掉或者全部或部分

地被生产者自己所消费,而无法转化为商品进入流通过程。这就说明资源优势由于物流条件的限制而无法转化为商品优势进入流通过程,可见物流的组织状况已经构成制约生产的发展和产品商品化程度的决定性条件之一。

(4)物流状况如何,还对宏观经济效益和微观经济效益具有直接制约作用。在当前市场经济条件下,用于物流的费用支出已越来越大,越来越成为决定生产成本和流通成本高低的主要因素。一些发达国家如美国、日本,通过对各种产品物流费用及其在零售价格构成比重的分析中,看到了物流存在的巨大潜力。物流被视为同人力、物力这两个利润源并列的“第三个利润源”,被视为“降低成本的最后边界”。从我国的情况来看,商业企业的物流费用大约占到流通过费用支出的30%~50%。具体到某些产品如化肥、燃料煤等,所占的比重还要大些。商品在物流过程中的损失也是十分惊人的。据不完全统计,全国物流损失每年不下百亿元,这既说明了物流对宏观和微观经济效益的影响程度,也表明了组织好物流的必要性和紧迫性。

总之,物流在国民经济中占有重要位置,更好地发挥物流的职能,对我们加速现代化建设有着重要的作用。

第二节 物流的形成与发展

一、物流科学的形成与发展

物流作为一门科学的诞生是社会生产力发展的结果。在长期的社会发展过程中,不少学者经过长期的理论酝酿,逐渐认识到在生产活动中,过去被人们看成生产过程、生产工艺的组成领域里,详细分析起来有一种活动没有直接参与生产制造过程,但它与生产有关且另有特性,那就是物流。生产活动如果进行专业的细分,又可分成两个组成部分:一部分是生产活动;一部分是物流活动。通过对物流这一概念的起源和发展进行探索,我们可以认识到物流的发展历程。

1. 传统物流(physical distribution)

物流的概念是随着交易对象和环境变化而发展的,因此需要从历史的角度来考察。物流在英语中最初为 physical distribution(传统意义上的物流),该词最早出现在美国。1915年阿奇·萧在《市场流通中的若干问题》一书中提出物流是与创造需求不同的一个问题,物资经过时间或空间的转移,会产生附加价值。

在第一次世界大战的1918年,英国犹尼里佛的利费哈姆勋爵成立了即时送货股份有限公司。其公司宗旨是在全国范围内把商品及时送到批发商、零售商以及用户的手中,这一举动被一些物流学者誉为有关物流活动的早期文献记载。

20世纪30年代初,在一部关于市场营销的基础教科书中,开始涉及物流运输、物资储存等业务的实物供应(physical supply)这一名词,该书将市场营销定义为影响产品所有权转移和产品的实物流通活动。这里所说的所有权转移是指商流;实物流通是指物流。

1935年,美国销售协会对物流进行了定义:物流是包含于销售之中的物质资料和服务,以及从生产地到消费地的流动过程中伴随的种种活动。

日本在1964年开始使用物流这一概念。在使用物流这个术语以前,日本把与商品实体有关的各项业务,统称为流通技术。1956年日本生产本部派出流通技术专门考察团,由早稻田

大学教授宇野正雄等一行七人去美国考察,弄清楚了日本以往叫做流通技术的内容,相当于美国叫做 physical distribution(实物分配)的内容,从此便把流通技术按照美国的简称,叫做 PD,PD 这个术语得到了广泛的使用。

1964 年,日本池田内阁中五年计划制定小组平原谈到 PD 这一术语时说,比起来,叫做“PD”不如叫做“物的流通”更好。1965 年,日本在政府文件中正式采用“物的流通”这个术语,简称为物流。

1981 年,日本综合研究所编著的《物流手册》,对物流的表述是: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。

我国开始使用物流一词始于 1979 年(有人认为,孙中山主张贸易其流,可以说是我国物流思想的起源)。1979 年 6 月,我国物资工作者代表团赴日本参加第三届国际物流会议,回国后在考察报告中第一次引用和使用物流这一术语。但当时有一段小的曲折,当时商业部提出建立物流中心的问题,曾有人认为物流一词来自日本,有崇洋之嫌,乃改为建立储运中心。其实,储存和运输虽是物流的主体,但物流有更广的外延。而且物流是日本引用的汉语,物流作为实物流通的简称,提法既科学合理,又确切易懂。不久仍恢复称为物流中心。1988 年我国台湾也开始使用物流这一概念。1989 年 4 月,第八届国际物流会议在北京召开,物流一词的使用日益普遍。

2. 现代物流(logistics)

在第二次世界大战期间,美国对军火等进行的战时供应中,首先采取了后勤管理(logistics management)这一名词,对军火的运输、补给、屯驻等进行全面管理。从此,后勤逐渐形成了单独的学科,并不断发展为后勤工程(logistics engineering)、后勤管理(logistics management)和后勤分配(logistics of distribution)。后勤管理的方法后被引入到商业部门,被人称之为商业后勤(business logistics)。定义为包括原材料的流通、产品分配、运输、购买与库存控制、储存、用户服务等业务活动,其领域包括原材料物流、生产物流和销售物流。

在 20 世纪 50—70 年代期间,人们研究的对象主要是狭义的物流,是与商品销售有关的物流活动,是流通过程中的商品实体运动。因此通常仍采用 physical distribution 一词。

1986 年,美国国家物流管理协会改名为美国物流协会,将 physical distribution 改为 logistics,理由是因为 physical distribution 的领域较狭窄,logistics 的概念则较宽广、连贯、整体。

3. logistics 与 physical distribution 的区别

logistics 与 physical distribution 的不同,在于 logistics 已突破了商品流通的范围,把物流活动扩大到生产领域。物流已不仅仅从产品出厂开始,而是包括从原材料采购、加工生产到产品销售、售后服务,直到废旧物品回收等整个物理性的流通过程。这是因为随着生产的发展,社会分工越来越细,大型的制造商往往把成品零部件的生产任务,包给其他专业性制造商,自己只是把这些零部件进行组装,而这些专业性制造商可能位于世界上劳动力比较便宜的地方。在这种情况下,物流不但与流通系统维持密切的关系,同时与生产系统也产生了密切的关系。这样,将物流、商流和生产三个方面联结在一起,就能产生更高的效率和效益。近年来日本、美国的进口批发及连锁零售业等,运用这种观念积累了不少成功的经验。

由此可以看出,当前提到的 logistics 的特点是:①其外延大于狭义的物流(即销售物流),因为它把起点扩大到了生产领域;②其外延小于广义的物流(business logistics),因为它不包