

21

世纪普通高等院校系列规划教材

ERSHIYI SHIJI
PUTONG GAODENG
YUANXIAO
XILIE GUIHUA JIAOCAI

夏文汇 著

现代物流运作管理

(第二版)

Xiandai Wuliu Yunzuo Guanli



西南财经大学出版社
Southwestern University of Finance & Economics Press

21

世纪普通高等院校系列规划教材

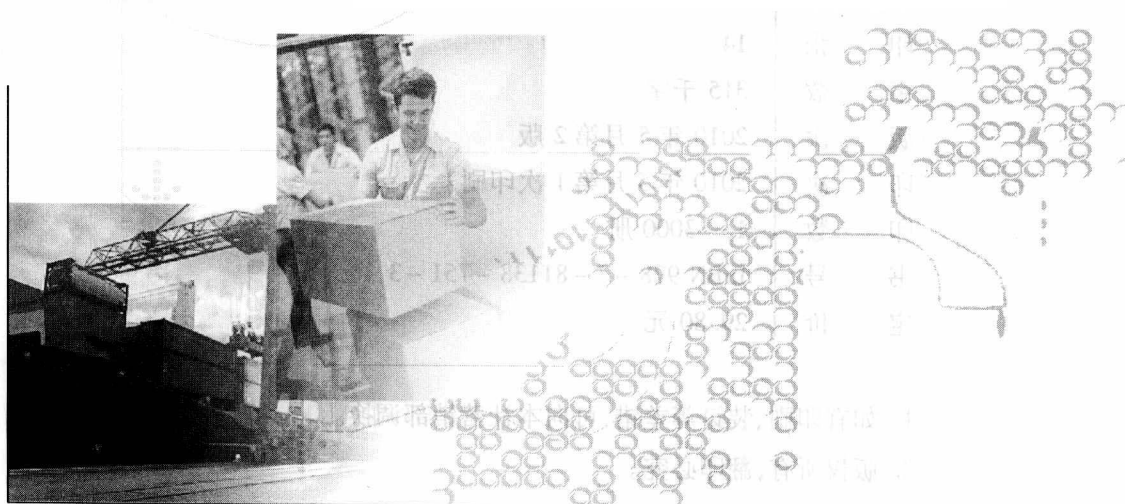
ERSHIYI SHIJI
PUTONG GAODENG
YUANXIAO
XILIE GUIHUA JIAOCAI

夏文汇 著

现代物流运作管理

(第二版)

Xiandai Wuliu Yunzuo Guanli



西南财经大学出版社
Southwestern University of Finance & Economics Press

图书在版编目(CIP)数据

现代物流运作管理/夏文汇著. —2版. —成都:西南财经大学出版社,
2010.5

ISBN 978-7-81138-751-3

I. ①现… II. ①夏… III. ①物流—物资管理 IV. ①F252

中国版本图书馆CIP数据核字(2010)第076374号

现代物流运作管理(第二版)

夏文汇 著

责任编辑:汪涌波

封面设计:杨红鹰

责任印制:封俊川

出版发行	西南财经大学出版社(四川省成都市光华村街55号)
网 址	http://www.bookcj.com
电子邮件	bookcj@foxmail.com
邮政编码	610074
电 话	028-87353785 87352368
印 刷	四川森林印务有限责任公司
成品尺寸	185mm×260mm
印 张	14
字 数	315千字
版 次	2010年5月第2版
印 次	2010年5月第1次印刷
印 数	1—3000册
书 号	ISBN 978-7-81138-751-3
定 价	29.80元

1. 如有印刷、装订等差错,可向本社营销部调换。
2. 版权所有,翻印必究。

前言

本书第一版出版以来,得到了广泛的使用并在广大读者中受到好评。本次再版时沿袭第一版的体系和风格,结合这几年物流学科和物流行业的发展和体会,对第一版进行了修订。作者始终坚持认为,学以致用是学习物流运作管理知识的关键,只有避免“一叶障目”,才能加强学习和实践物流知识的效果。

目前,许多市场意识敏锐的企业已把物流作为提高市场竞争能力和提升企业核心竞争力的重要手段。现代物流理念、先进的物流运作和现代经营模式已被引入国家、地方经济建设和企业经营与管理之中。现代企业通过整体的有效控制和管理,来实现产品供应链全过程的价值和经营行为的规范化,真正建立起低成本、迅速、准确地应对消费者需求的物流经营机制。

现在,流通产业的变化引起了物流管理活动的飞跃性发展,即流通产业和生产系统的高度发展,使得多频度、少量化配送成为物流活动变革的标志。另外,物流活动跨产业化、企业经营的全球化、产品进出口扩大或全球化生产的普及,导致了国际物流活动的飞跃性发展。所有这些,都使得现代物流不仅仅是一种管理商品运输、保管的事务性活动,而是为了适应全球制造业的发展和社会生产的复杂化的需要,从生产经营实践中提炼出来的一种新型生产、经营组织管理模式,是为了满足顾客的需求,对供应商、制造商、分销商、最终用户之间的物质流、信息流、资金流进行有效控制与管理,以确保经营活动有效、低成本进行的管理科学。

本书所强调的物流运作及管理是针对作为一个组织中整体市场营销战略重要组成部分的物流活动进行计划、运作、组织、协调和控制的设计及运行过程研究。

本书编写的指导思想是在立足于产、销、物经营一体化发展的基础上,全面、系统地分析、研究现代物流管理的理论、思想和方法,试图从新的视野重新审视物流运作模式,并通过及时追踪国际、国内物流与供应链管理的发展动向,结合我国当前生产和流通领域的发展趋势,揭示当代物流管理的发展规律、特点和管理模式。

本书立足于基本理论、基本知识和基本技能的操作性研究,着眼于实践。具体来说,本书呈现的特点是:反映当前物流管理模式的最新发展趋势;力求突出理论与实践研究方法的统一;力求突出理论研究 with 案例分析的结合;力求突出描述性研究与实证性研究的结合。

为便于广大读者学习,本书在体系的设置和内容的选取上,充分体现现代物流管理理论与实践研究的特色,注意围绕主线、突出重点、兼顾整体,强调深入浅出、通

俗易懂。本书适于用作物流管理、物流工程、市场营销、企业管理、国际经济与贸易等管理类、经济类学科专业的教学用书，也可作为现代物流界管理工作提高业务素质的参考用书。

全书的策划，编写大纲的设计、修改和撰写由夏文汇教授负责。本书撰写的具体分工：夏文汇撰写第1、2、3、4、5、8、9、10、11、12章，魏国梁撰写第6、7章。在编写本书过程中，参考、吸收、运用了国内外众多学者的研究成果，在此表示感谢，并以参考文献的形式列于书后。

本书第二版的编写和出版再次得到了西南财经大学出版社、兄弟院校及工商实业界的大力支持和帮助，在此一并表示衷心感谢。

由于著者水平所限，书中不当之处在所难免，敬请广大读者批评指正。

夏文汇

2010年3月于重庆

目 录

第1章 现代物流运作模式的理论基础	(1)
1.1 企业物流系统模式的概念	(1)
1.2 企业物流运作的功能要素	(5)
1.3 企业物流系统管理模式的内容	(10)
1.4 企业物流运作组织结构设计	(15)
第2章 现代物流运作模式设计	(19)
2.1 引言	(19)
2.2 物流运作价值的表现	(21)
2.3 一体化物流管理	(23)
2.4 基于库存流和信息流的物流过程	(28)
2.5 现代物流运作模式设计	(31)
2.6 物流运作周期的有效性	(36)
第3章 物流客户服务管理	(39)
3.1 市场营销中的物流服务	(40)
3.2 客户服务的可得性与运作绩效	(43)
3.3 服务平台的建立	(47)
第4章 第三方物流运作管理模式	(57)
4.1 综合物流运作管理模式概述	(57)
4.2 基于互联网的物流运作	(61)
4.3 第三方物流战略体系结构及运作过程	(66)
第5章 电子商务下物流配送中心的流程再造模式	(74)
5.1 电子商务下物流配送中心业务流程重组概述	(74)
5.2 电子商务下物流配送中心的业务流程环节	(78)
5.3 案例分析：深九公司物流配送中心业务流程重组	(88)

第 6 章 物流作业计划管理及实施	(92)
6.1 物料需求计划 (MRP)	(92)
6.2 准时生产方式 (JIT)	(96)
6.3 企业资源计划 (ERP)	(102)
案例分析: 海尔物流计划管理模式	(105)
第 7 章 物流成本控制	(106)
7.1 物流费用及其分类	(106)
7.2 传统物流成本与现代物流成本比较	(108)
7.3 现代物流成本控制的运作思路	(110)
7.4 物流成本控制的基本业态	(114)
7.5 物流成本控制核算方法研究	(117)
案例分析: 日本业界的物流配送服务	(120)
第 8 章 供应链管理模式设计及运作	(124)
8.1 供应链的特征与功能	(124)
8.2 供应链管理的概念和内容	(126)
8.3 供应链系统的设计	(129)
第 9 章 物流信息技术及应用	(141)
9.1 物流信息的功能和特征	(141)
9.2 物流信息技术及应用	(143)
9.3 电子自动订货系统 (EOS)	(147)
9.4 销售时点信息系统 (POS)	(148)
9.5 物流运输企业的信息管理系统	(150)
9.6 社会物流基础设施关联信息系统	(154)
9.7 信息技术对供应链管理的影响	(155)
第 10 章 物流中心运营管理	(158)
10.1 物流中心的作用与类型	(158)
10.2 企业物流中心的建立	(162)
10.3 物流中心业务的合理化	(167)

案例分析：汽车物流配送中心的运营管理	(170)
第 11 章 区域物流系统规划与模式研究	(174)
11.1 区域物流系统规划概述	(174)
11.2 区域物流设施	(179)
11.3 货运枢纽站场规划及选址	(185)
11.4 区域物流系统规划及运作模式	(189)
第 12 章 全球物流运作与管理	(193)
12.1 全球经济需要物流	(193)
12.2 全球物流的功能和基本活动	(198)
12.3 全球物流的特征	(201)
12.4 全球物流组织与管理	(204)
12.5 电子商务在物流和供应链管理中的作用	(207)
案例分析：电子商务与宅配物流服务业	(211)
参考文献	(213)

第1章 现代物流运作模式的理论基础

人们每天消费的生活必需品是从哪里来的？企业生产出来的产品是怎样到达消费者手中的？大家知道，商店并不能制造商品、栽培蔬菜。商品的产地可能是离销售地很远的地方，从产地到商店必须要通过某种渠道，使用某种运输工具。同时，还得每天如此，周而复始，使商品从产地源源不断地流向市场。在这一过程中，流通渠道的设定属于物流及物流运作研究的范畴。

有人把物流理解为“物的流动”或“使物流动的方式”，从字面上看，的确可以那么理解。但实际上，“物流”是“物的流通”的缩略语，“物的流通”是从英语 Physical Distribution 翻译过来的，也就是说，物流是流通这一经济、经营功能的具体表现。

1.1 企业物流系统模式的概念

1.1.1 对物流概念的理解

物流的定义很多，迄今还没有哪个学者的定义天衣无缝，大多各有侧重，因而各有差异。作者认为：物流是物质资料从供给者到需求者的物理运动，主要是创造时间价值和场所价值，有时也创造一定加工价值的活动。物流并不是“物”和“流”的简单组合，我们讲的物流，并不是讲实物的基本运动规律，也不是从哲学意义研究运动的永恒性。牛顿提出的三大定律，是将物看成自然的物，而将运动看成力学体系的运动。这种运动是物流科学体系中机械装备运动操作的基本原理，但不是我们讲的物流。

事实上，物流是“物”和“流”的组合，是一种建立在自然运动基础上的、高级的运动形式。它们互相联系，不是在单纯物体与物体之间寻找运动的规律，而是在军事目的和实物之间，在经济目的和实物之间，或者在某种社会目的和实物之间，寻找运动的规律。

因此，物流不仅是上述限定条件下的“物”与“流”的组合，更重要的在于，是限定于军事、经济、社会条件下的组合，是从军事、经济、社会角度来观察物的运动，达到某种军事、经济、社会的要求。而这一要求主要是通过创造时间价值和场所价值来体现的。从定义的描述看，不排除物流在创造一定加工附加价值方面的贡献。

那么，怎么理解现代物流运动所创造的这几种价值呢？

1.1.1.1 时间价值

物从供给者到需求者之间有一段时间差,因改变这一时间差创造的价值,叫做时间价值。时间价值通过物流的表现形式是:

(1) 缩短时间创造价值

缩短物流时间,可获得多方面的好处,如减少物流损失,降低物流消耗,增加物的周转,节约资金等。马克思从资本角度早就指出:“流通时间等于零或越近于零,资本的职能就越大,资本的生产效率就越高,它的自行增殖就越大。”(《马克思恩格斯全集》第24卷,北京:人民出版社,1972:142)。这里,马克思所讲的流通时间完全可以理解为物流时间,因为物流周期的结束是资本周转的前提条件。这个时间越短,资本周转越快,表现出资本的较高增殖速度。

现代物流学着重研究的一个课题,就是如何采取技术的、管理的、系统的等方法来尽量缩短物流的宏观时间和有针对性地缩短微观物流时间,从而取得较高的时间价值。从全社会物流的总体来看,加快物流速度,缩短物流时间是物流必须遵循的一条经济规律。物流和一般力学运动的一个重大区别就是,它不是简单地按自然科学规律所发生的运动形式,而是能动地取得时间价值的运动形式。

(2) 弥合时间创造价值

经济社会中,需要和供给普遍存在着时间差,这有很多例证:粮食生产有严格的季节性和周期性,即使人类已有了改造自然的能力,创造人工条件使粮食种植不受季节影响,但周期性仍是改变不了的,这就决定了粮食的集中产出。但是人们的消费是一年365天,天天有所需求,因而供给和需求之间出现时间差。又比如:水泥厂一旦点火,生产就必须连续进行,但是其消费却带有一定时间间隔的集中性。尤其在地球南、北两个近极区,建筑施工有很强的季节性,存在适合施工季节的集中需求,这也出现了时间差。此外,凌晨磨制的鲜豆浆在上午出售,前一日采摘的苹果在次日出售等,都说明供给与需求之间存在时间差。可以说这是一种普遍的客观存在,正是有了这个时间差,商品才能取得自身的最高价值,才能获得理想的效益。

但是商品本身是不会自动弥合这个时间差的。例如,如果没有有效的方法,集中生产出的粮食除了当时的少量消耗外,就会损坏,而在非产出时间,人们就会没有粮食吃。物流便是以科学的、系统的方法弥合时间差,有时是改变这种时间差,以实现其时间价值。

(3) 延长时间创造价值

物流总体和不少具体物流都遵循“加速物流速度,缩短物流时间”这一规律,以尽量缩小时间差来创造价值,尤其是物流的总体,讲规律也主要从这一总体地位出发。但是,在某些具体物流中存在着人为地、能动地延长物流时间来创造价值的情况。例如,配合待机销售的物流便是一种有意识地延长物流时间,有意识增加时间差来创造价值。当然,一般来讲,这是一种特例,不具有普遍的规律性。

1.1.1.2 场所价值

物从供给者到需求者之间有一段空间差。供给者和需求者之间往往处于不同的场

所,由于改变这一场所的差别创造的价值叫做场所价值。物流创造场所价值是由现代社会产业结构、社会分工所决定的,主要原因是供给和需求之间的空间差。商品在不同地理位置有不同的价值,通过物流将商品由低价值区转到高价值区,便可获得价值差,即场所价值。具体有以下几种形式:

(1) 从集中生产场所流入分散需求场所创造价值

现代化大生产的特点之一,往往是通过集中的、大规模的生产以提高生产效率,降低成本。在一个小范围集中生产的产品可以覆盖大面积的需求地区,有时甚至可覆盖一个国家乃至若干国家。通过物流将产品从集中生产的低价位区转移到分散于各处的高价位区,有时可以获得很高的利益。例如,现代生产中钢铁、水泥、煤炭等原材料生产往往以几百万甚至几千万吨的大量生产密集在一个地区,汽车生产有时也可达百万辆以上,这些产品都需要通过物流流入分散需求地区。物流的场所价值也依此决定。

(2) 从分散生产场所流入集中需求场所创造价值

和上述相反的情况在现代社会中也不少见。例如:粮食是在每一亩地上分散生产出来的,而一个大城市的需求却相对大规模集中;一个大汽车厂的零配件生产分布得非常广,但却集中在一个大厂中装配,这也形成了分散生产和集中需求。如此,物流便取得了场所价值。

(3) 从生产地流入需求地创造价值

现代社会中供应与需求的空间差比比皆是,十分普遍,除了由大生产所决定外,有不少是由自然地理和社会发展因素决定的。现代人每日消费的物品几乎都是在相距一定距离甚至十分遥远的地方生产的。如此复杂交错的供给与需求的空间差都是靠物流来弥合的,物流也从中获得了利益。这就是与通常力学运动十分不同的取得场所价值的运动。

1.1.1.3 加工附加价值

有时,物流也可以创造加工附加价值。加工是生产领域常用的手段,并不是物流的本来职能。但是,现代物流的一个重要特点,是根据自己的优势从事一定的补充性的加工活动,这种加工活动不是创造商品主要实体,形成商品主要功能和使用价值,而是带有完善、补充、增加性质的加工活动,这种活动必然会形成劳动对象的附加价值。虽然在创造加工附加价值方面,物流不是主要责任者,其创造的价值也不能与时间价值和场所价值比拟,但这毕竟是现代物流有别于传统物流的重要方面,也是有别于通常力学运动的重要方面。

1.1.2 企业物流系统领域

不同领域对物流的需求及研究都有侧重,有时对其基本概念的认识也略有不同。物流运作主要涉及如下领域:

1.1.2.1 流通领域

物流与流通领域有天然的不解之缘,许多国家对物流的狭义理解,是伴随着社会

再生产分配、交换而发生的商品实体物理性位移,甚至不少人认为,物流就是流通领域之事。流通领域的物流是典型的经济活动。这个经济活动的重要特点是,购销活动、商业交易、管理与控制等活动与物流活动密不可分,因而除去本体之外,该领域必然要包含与物流相关的经济活动或这些经济活动中的一部分。

1.1.2.2 生产领域

有些国家对物流的需求及研究并非始自流通领域,而是始自生产领域,是以生产企业为中心,形成对物流系统的认识。从生产领域角度理解物流,也有广义的和狭义的两类思路。广义是以生产企业为核心的全部活动,即从供应开始,下延到生产加工制造,再延到销售。狭义有两种,一种是专指以生产企业涉及购销活动的物流,一种是生产加工范畴中物料的物流。很明显,这三种理解都有其各自的特点,因而各自的对象系统要素及与要素相联系的活动也有区别。

1.1.2.3 军事领域

现代物流科学的形成,可以说是源于军事领域。在军事领域中物流是支持战争的一种后勤手段,是伴随战争和战场转移而发生的军事物资的运动。最初,这种活动本身完全不是经济活动,甚至和经济活动绝对排斥,因而,它也具有和一般经济活动的物流非常不同的特点。近年来,军事科学的发展,军事物流已纳入军事经济系统之中,尤其在和平时期,经济性的比重加重,因而军事领域的物流又出现了新特点,使其外延不但涉及政治、军事,而且也必然涉及分配、调度及各种购销活动。

1.1.2.4 生活领域

在生活消费领域也存在着物流活动,这种物流活动对支撑日常的生活及工作是不可少的,也是使生活、工作科学化,创造良好的生活环境,保证现代化生活节奏不可缺少的。生活领域的物流现在研究较少。现代物流学所总结的一些物流规律、物流系统和物流方法、物流工具装备大多从经济领域而来,随着科学文化的发展以及人们对生活质量要求的提高,这一领域的物流研究将会有所发展。

1.1.3 物流系统模式的分类

社会经济领域中物流活动无处不在,许多领域都有独特的物流活动。虽然物流基本要素都存在,而且基本要素是共同的,但是由于物流对象不同,物流目的不同,物流范围、范畴不同,形成了不同类型的物流。

目前在分类标准方面并没有统一的看法,综合已有的论述,许多学者认同如下的分类:

1.1.3.1 宏观物流系统和微观物流系统

宏观物流系统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、大集团。宏观物流也就是研究社会再生产总体的物流。微观物流系统是指消费者、生产者所从事的实际的、具体的物流活动,是指那些在整个物流活动中的某个局部、某个环节的具体物

流活动。如企业物流、生产物流、供应物流、销售物流、回收物流、废弃物物流和生活物流等。

1.1.3.2 社会物流系统和企业物流系统

社会物流系统是指超越一家一户的以一个社会为范畴的面向社会的物流。社会物流的范畴是社会经济的大领域,具有综观性和广泛性。企业物流系统是指从企业角度研究与之有关的物流活动,是具体的、微观的物流活动的典型领域。

1.1.3.3 国际物流系统和区域物流系统

国际物流系统是指伴随和支撑国际间交往、贸易活动和其他国际交流所发生的物流活动,如经济全球化。区域物流系统是指相对于国际物流而言,一个国家范围内的物流,一个城市的物流,一个经济区域的物流都处于同一法律、规章、制度之下,都受相同文化及社会因素影响,都处于基本相同的科技水平和装备水平之中,因而,都有其独具的特点和区域的特点。区域物流系统研究的一个重点是城市物流。

1.1.3.4 一般物流系统和特殊物流系统

一般物流系统是指物流活动的共同点和一般性,物流活动的一个重要特点,是涉及全社会、各企业,具有普遍适用性。其研究重点是物流的一般规律,建立普遍适用的物流标准化系统。特殊物流系统是指专门范围、专门领域、特殊行业,在遵循一般物流规律基础上,带有特殊制约因素、特殊应用领域、特殊管理方式、特殊劳动对象、特殊机械装备特点的物流。如应急物流属于特殊物流系统。

1.2 企业物流运作的功能要素

1.2.1 物流系统功能分析的理论依据

现代社会的经济特点是人类的物质生活需要多样化,生产方式趋向多品种、小批量的形态,生产规模大型化,分工专业化,商品的经济圈越来越大,逐步国际化。市场经济的发展是由社会分工所支持的。亚当·斯密在《国富论》中指出,社会分工的广度依存于市场的扩大,进而市场的扩大又是由以运输为中心的物流活动所支撑。

由此看来,以运输为中心的物流活动不仅推动了市场范围的扩大,而且促进了社会分工的深入发展;反之,社会分工的发展又进一步扩大了市场广度,促进了物流活动的高度发展。

现实的经济活动可以划分为生产活动、流通活动和消费活动三个方面。物流活动属于流通活动。在原始社会,由于经济是自给自足,因此生产与消费在时间和场所上都是一致的。到市场经济发展的成熟阶段,因为市场较历史任何时候都要发达、广阔。因而生产与消费之间的时间、场所的分离越来越大,物流活动就是作为联结生产与消费这种分离现象而出现的。

流通从功能上来看,可以分为商流和物流两类。流通首先是从商流开始,商流的

产生是由于市场的扩大造成了生产与消费之间的社会阻隔（生产者与消费者的不一致），流通通过生产者与消费者之间商品所有权的转移来实现价值效用，从而将生产与消费有机地联系起来，这种流通活动就是通常的市场买卖活动。

但是，仅有商流是不够的，因为伴随着商流必然会产生商品的让渡，而这种让渡表现在市场上，尤其体现在发展的市场经济阶段往往会遇到时间阻隔（生产时间与消费时间的不一致）和场所阻隔（生产场所与消费场所的不一致）。

为了解决这种商品让渡过程中的问题，物流作为将商品有效地从生产者转移到消费者手中的一种职能，创造了流通的场所和时间价值。由此看来，虽然商流与物流的关系是相辅相成、互为补充的，但是在经济意义上具有差异性。

商流是一种以货币为媒介的买卖活动，其最终目的是实现商品的价值。与此相对照，物流是一种追加的生产过程，它通过时间和空间等非物质形态的服务来创造效用。当然现代物流活动已不仅仅从事非物质的服务生产，如有些零售企业和流通中心也在从事一部分生产加工作业，因而超越了纯粹意义上的服务生产领域。所以，商流和物流都是流通的组成部分，商流和物流关系密切，相辅相成，两者结合才能有效地实现商品由供方向需方的转移。

1.2.2 物流运作的背景

尽管商流和物流的关系非常密切，但是它们各自具有不同的活动内容和规律。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）。早在第一次世界大战后的 20 年代，美国学者克拉克就已运用 Physical Distribution 这一概念作为企业经营的一个要素加以研究。第二次世界大战期间，美国陆军开始用 Logistics Management（物流管理或后勤管理）来指代物流。战后，其理论、方法也为企业和理论界认同，并广泛得到运用，他们将之称为商业物流或销售物流（Business Logistics），以力求合理有效地组织商品的供应、保管、运输、配送，而且实践证明取得了相当大的成效。

物流这个名称在日本是于 20 世纪五六十年代引用的。当时日本的企业界和政府为了提高产业劳动率，组织了各种专业考察团到国外考察学习，公开发表了详细的考察报告，全面推动了日本生产经营管理的发展。在这些考察团中，有一个由 12 名专家学者组成的“流通技术专业考察团”，从 1956 年 10 月下旬到 11 月末，在美国各地进行了实地考察，首次接触到物流这个新事物。

日本考察团在详细了解了物流这一新事物后，于 1958 年撰写了《劳动生产率报告 33 号》，刊登在《流通技术》杂志上，第一次提及到了 Physical Distribution。该报告中所提到的 PD 概念马上被产业界接受，尽管 PD 这个外来语后来经历了若干年才正式译为“物的流通”（1964 年），但当时的日本正处于经济发展的黎明期，物流革新思想不仅渗透到了产业界，同时还渗透到了整个日本社会。

物流在概念上随着时间的推移有一定的变化。一般而言，所谓物流是指生产到消费之间物资（商品）的物理性流动，是为此而开展的活动，为此而投入的社会资本等体制的总称。亦即广义（Logistics）与狭义（Physical Distribution）的区分。

最初的物流概念主要侧重于商品物质移动的各项功能,即发生在商品流通领域中,在一定劳动组织条件下,凭借载体从供应方向需求方的商品实体定向移动,是在流通的两个阶段(G—W, W—G)上发生的所有商品实体的实际流动。

显然这种物流是一种商业物流或销售物流,它作为一种狭义的物流具有明显的中介性,是联结生产与消费的手段,直接受商品交换活动的影响和制约,具有一定的时间性,只有存在商品交换时才会出现,不会永恒存在。

但是进入80年代以后,随着社会经济的高速发展,物流所面临的经济环境有了很大变化,这表现为:

第一,经济体制的变革使经济自由的空间越来越大,真正意义上的物流竞争开始广泛展开,从而为物流的进一步发展提供了新的更大的机会。

第二,信息技术的急速发展和革新,不仅使业务的效率化和作为决策支持的信息系统的构筑成为可能,同时也使部门间、企业间的结合或一体化成为可能。

第三,企业合并和市场集中化的发展使原来的经济构造发生了改变,这种变化要求物流必须具备以最低的成本提供较高的顾客服务能力。随着经济全球化的发展,商品向世界市场提供,物流逐步跨越了国境,正因为如此,在要求物流能对生产和销售给予有效支援的同时,应该具备在不同国家间充分发挥其业务优势的能力。

所以,在这种背景下,原来狭义的物流概念受到了前所未有的挑战和批判。一是传统的狭义物流观念只重视商品的供应过程,忽视了与生产有关的原材料和部件的调达物流,而后者在增强企业竞争力方面处于很重要的地位,因为原材料以及部件的调达直接关系到生产的效率、成本和创新。例如,日本丰田公司的生产管理首先就是从原材料和部件生产、调达上入手的。二是传统的物流是一种单向的物质流通过程,即商品从生产者手中转移到消费者手中,而没有考虑商品消费之后包装物或包装材料等废弃物品的回收以及退货所产生的物流活动。三是传统物流只是生产销售活动的附属行为,并着重于物质商品的传递,从而忽视了物流对生产和销售在战略上的能动作用。特别是以日本为主的 Just-in-time 生产管理体系在世界范围内的推广,使得以时间为中心的竞争日益重要,并且物流行为直接决定了生产决策。

与上述环境的变化和对传统物流的批判相对应,1984年美国物流管理协会正式将物流这个概念从 Physical Distribution 改为 Logistics,并将现代物流定义为“为了符合顾客的需求,将原材料、半成品、产成品以及相关的信息从发生地向消费地流动的过程,以及为使保管能有效、低成本地进行而从事的计划、实施和控制行为”。

这个定义的特征是强调顾客满意度、物流活动的效率性,以及将物流从原来的销售物流扩展到了供应物流、企业内物流和销售物流(见图1-1)。

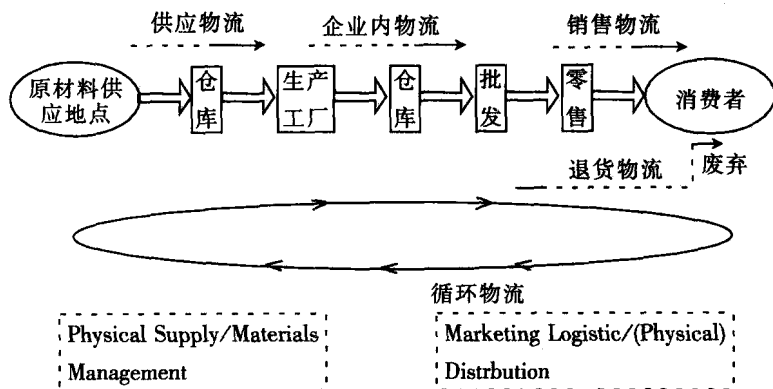


图 1-1 广义物流的外延图

此后物流的概念又不断得到进一步的发展。1991年11月，荷兰乌德勒支市举办了第九届物流国际会议。在这次会议上，人们对物流的内涵进行了更多的拓展，不仅接受了欧美的现代物流概念（Logistics），认为物流应包括生产前和生产过程中的物质、信息流通过程，而且还向生产之后的市场营销活动、售后服务、市场组织等领域发展。

如有些报告指出，什么是现代物流？这个概念的现代涵义如此之新，以致在辞典中尚没有明确的定义。现代物流应该是指企业生产和经营的整个过程，所有实物、信息的流通和相关的服务活动，它涉及企业经营的每一个领域。

显然，现代物流概念的扩展使物流不仅包括与销售预测、生产计划的决策、在库管理、顾客订货的处理等相关的生产物流，还延伸到了与顾客满意度相关的各种营销物流活动。

最近，美国物流管理协会又扩展了原有的物流领域，将之修正为“物流是指为了符合顾客的必要需求，所发生的从生产地到销售地的物质、服务以及信息的流动过程，以及为使保管能有效、低成本地进行而从事的计划、实施和控制行为”。对物质和服务的修正也已表明物流活动是指从商品使用、废弃到回收整个循环过程。

综上所述，现代物流的目的是提高企业的收益（销售额的提高和利益的扩大），亦即通过经营重要资源的时间（快速送达），物流质量（优良的运送、无差错运送），备货（所需要的商品和数量），信息（在库信息、断货信息、运送中信息、送达信息）等物流服务品质的提高，从原材料的调达开始到商品的生产以及最终顾客的让渡整个过程的物流成本的降低，来实现企业的高收益。

因此，所谓现代物流（Logistics）是指，为了使顾客满意，联结供给主体和需求主体，克服空间与时间阻碍的有效和快速的商品、服务流动的经济活动过程。

1.2.3 企业物流运作的功能性要素

物流活动的构成要素除了实现物质、商品空间移动的输送以及时间移动的保管这两个中心要素外，还有为使物流顺利进行而开展的流通加工、包装、装卸、信息等要素（见表1-1）。

表 1-1 物流功能的分类与内容表

物流功能	分 类	内 容
输 送	运 输 配 送	长距离、线性功能，物流的交通功能 短距离、面的功能，物流的准入功能
保 管	储 藏 保 管	长时间保管、储藏型保管 短时间保管、流通型保管
流通加工	加工作业 生产加工 促销加工	商品检验、分拣、放置、备货、分配 组装、细分、切断、规格化 价格标签贴附、单位化、商品组合
包 装	工业包装 商业包装	输送包装、保管包装、外部包装、内部包装，品质保证为主体 销售包装、单个包装，市场营销为主体
装 卸	入 货 卸 货	从物流设施到交通机关的活动 从交通机关到物流设施的活动
信 息	物流信息 商流信息	数量管理：运行、货物追踪，入库、在库、出库管理 品质管理：温度、湿度管理，技术性能和品质保证 作业管理：自动分拣、数码备货、流程传输 定、发货：POS、EOS、VAN、EDI、MIS、DSS 金 融：银行联网、Intranet

以下就这六个要素分别加以探讨：

1.2.3.1 输送

输送是使物品发生场所、空间移动的物流活动。输送系统是由包括车站、码头的运输结点、运输途径、交通机关等在内的硬件要素，以及交通控制和营运等软件要素组成的有机整体，通过这个有机整体发挥综合效应。具体来看，输送体系中运输主要指长距离两地点间的商品和服务移动，而短距离少量的输送常常被称为配送。

1.2.3.2 保管

保管具有商品储藏管理的意思，它有时间调整 and 价格调整的功能。保管通过调整供给与需求之间的阻隔促使经济活动顺利地展开。相对于以前强调商品价值维持或储藏目的的长期保管，如今的保管更注重为了配合销售政策上的流通目的而从事短期的保管。保管的主要设施是仓库，在基于商品出入库信息的基础上进行在库管理。

1.2.3.3 流通加工

流通加工是在流通阶段所进行的为保存而进行的加工或者同一功能形态转换而进行的加工。具体包括切割、细分化、钻孔、弯曲、组装等轻微的生产活动。除此之外，还包括单位化、价格标签贴附、备货、商品检验等为使流通顺利进行而从事的辅助作业。如今，流通加工作为提高商品附加价值、促进商品差别化的重要手段之一，其作用日益增强。