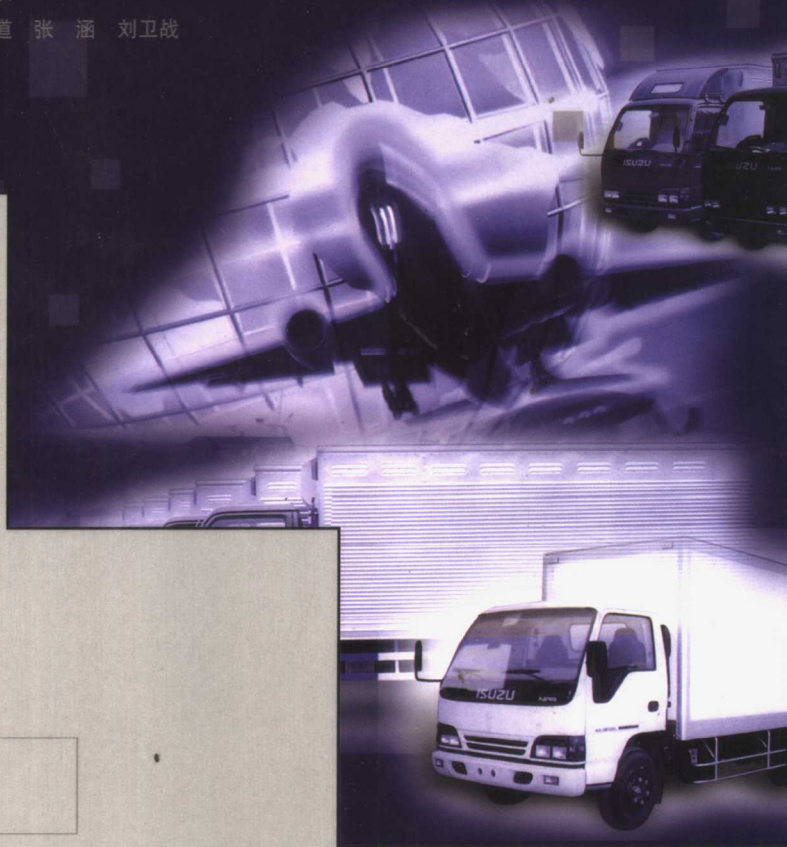




LOGISTICS TRAINING
TEXTBOOK FOR CHINA ENTERPRISES

主 编：鄂 跃
副主编：王青道 张 涵 刘卫战



中国企业物流管理及运作实务

LOGISTICS

TRAINING TEXTBOOK FOR CHINA
ENTERPRISES

中国社会科学出版社
China Society Press

CHINA

LOGISTICS TRAINING
TEXTBOOK FOR CHINA ENTENRPRISES

主 编：邬 跃

副主编：王青道 张 涵 刘卫战

中国企业物流管理及运作实务

LOGISTICS

TRAINING TEXTBOOK FOR CHINA
ENTENRPRISES

中国社
China S

CHINA

图书在版编目(CIP)数据

中国企业物流管理及运作实务/中国物流与采购联合会物流信息中心主编.-北京:中国社会出版社, 2004.2

ISBN 7-5087-0027-9

I.中... II.中... III.企业管理-物流-中国
IV.F273.4

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2004)第 007459 号

书 名: 中国企业物流管理及运作实务

主 编: 中国物流与采购联合会物流信息中心

编 辑: 捷通物流系列图书编辑部

责任编辑: 张英杰

出版发行: 中国社会出版社 邮政:100032

通联方法: 北京市东城区二龙路甲36号新龙大厦

电话:66051698 电传:66051715

欢迎读者拨打免费热线:8008108114 或登录 www.bj114.com.cn 查询相关信息

经 销: 各地新华书店

印刷装订: 北京国彩印刷厂

开 本: 850×1168mm 1/16

印 张: 37.25

字 数: 1000 千字

版 次: 2004 年 2 月第 1 版

印 次: 2004 年 2 月第 1 次印刷

书 号: ISBN 7-5087-0027-9/F·65

定 价: 98.00 元

(凡中国社会版图书有缺漏页、残破等质量问题,本社负责调换)

《中国企业物流管理及运作实务》顾问

总顾问

王之泰 北京物资学院教授

吴清一 北京科技大学教授

顾 问

戴定一 中国物流与采购联合会副会长

陈 宏 北京物资学院院长

张文杰 北京交通大学教授

刘 凯 北京交通大学教授

任兴洲 国务院发展研究中心研究员

何明珂 北京工商大学商学院教授

田学军 中邮物流有限责任公司业务总监

黄有才 上海海运学院副院长、教授

王 薇 国务院发展研究中心研究员

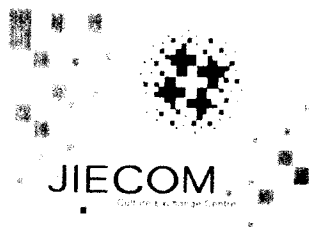
汪 鸣 综合运输研究所所长

张云良 清华同方股份有限公司物流中心总经理

白光利 北京中铁快运有限公司销售总监

捷通物流系列图书编辑部

编辑部主任 刘卫战
编辑部副主任 杨建国 丁翔 沈阳
策划总监 王青道
编 辑 崔启斌 洪海平 和 晴 郭翠霞 周亚妮
孙熙军 于晓平 胡艳玲 张 轶
发行部主任 杨建国
美术编辑 于苗苗
排 版 徐素云
文字校对 侯文娟
设 计 捷通世纪广告有限公司



捷通时代文化交流中心

电 话 编辑中心: 010-68391593
客服中心: 010-68392798
办公室: 010-68391634
传 真 010-68391642
网 址 www.56cul.com
地 址 北京市西城区月坛北
街 25 号 3 号楼 2 层
邮 编 100834

序 言

王之泰

中国物流结束了艰难的起步期,开始进入发展期。中国物流的起步期,大约经历了20年。在物流的起步期,主要工作是引进、学习和研究,由点到面地进行科学普及,并且在物流的局部领域(例如配送),在个别地区(例如90年代初在石家庄、无锡市的配送试点)和个别部门(例如物资部门、商业部门)进行探索性地推动。起步期的探索,往往是盲目和无序的,不断否定前面的探索,再重新回到起点寻找新的路子,这是起步期很正常的事情。在中国物流从起步期进入发展期之后,如果保持起步期的习惯思维和习惯运作方式,不但会造成资源的极大浪费,更重要的是会延误了中国现代物流的发展进程。

很明显,进入发展期之后,必须要强调能动的、有序的、有计划的发展,必须要明确的目标、正确的发展路线和有效地组织运作措施。在大规模发展之后,就不能允许有大的失误,更不能允许用巨大的资源去进行失败的运作。小的错误不可避免,小的调整也是随时需要进行的,但是全面否定和推倒重来,是绝对要避免的。成功也好,失误也好,都是人做的结果,所以,这一切都取决于人才。

在起步阶段,中国物流人才奇缺,那时物流人才的主要作用,是振臂高呼,是求得社会认知物流的概念,不可能在中国社会的基层做踏踏实实的人才培养和动员工作。即使在五年前,我们还感到中国物流后继无人,人才奇缺,因此常常感到现代物流在中国前途渺茫。但是最近几年一大批底子很深的精英力量进入到物流领域,包括改革开放后培养出来的,所谓的“土鳖派”、“海龟派”等等。这一批超过以前几十倍、上百倍的物流人才使我们有可能把推动中国物流的工作从宏观扩展到微观,扩展到企业、扩展到全社会的各个领域中去。但是,对于有十几亿人口、几百万企业的中国来讲,要使现代物流的观念和方法转变成一般人的知识和劳动技能,必须要做踏踏实实地教育和培训工作。这是中国物流进入起步期之后的一项重要事情。我希望这本书能够在这个领域为中国物流发展做一点小小的贡献。

这本书是站在全社会的视野上为基层的物流人才提供一本很好的教材。

物流涉及整个社会和整个国民经济。人们对物流重要性的认识不足,往往产生于对物流认识的局限性。从某种意义上讲,物流的教育和培训也经常会出现一些局限性,从而对人才的发展造成误导。

人们对于物流认识的局限性主要体现在:仅把物流看成是商品流通的相关过程,甚至把物流混淆于“物资流通”,从而认识不到物流对于整个社会和国民经济的普遍意义,尤其是忽视了现代物流对于生产企业内部再造生产流程、提高作业效率、降低生产成本的重要意义。在生产领域,全部工农业产品生产过程和制造过程,除了在加工和在生长的时间以外,全部都是物流过程的时间。以机械产品的制造为例,生产过程中,加工的时间仅占百分之五左右,而物流时间竟然占到百分之九十以上,很大一部分生产成本和资源消耗是消耗在物流过程之中。有资料显示,中国工业企业生产成本中,物流费用的比重高达百分之四十,比欧美发达国家高出了三十个百分点,本人对这个数据虽然持有怀疑态度,但是毕竟反映出在这个领域应用现代物流应用的极大潜力。令人遗憾的是,中国现代物流20年代起步期和最近几年发展期,生产过程中的物流合理化问题始终是一片空白,这是亟待改善的。

这本书的编著者显然注意到了这个问题,把现代物流管理及运作的培训面扩大到生产领域,这是过去很少见到,也是这本书的重要特色。

前 言

受北京捷通时代文化交流中心王青道总经理的邀请,北京市物流系统与技术重点实验室承担了《中国企业物流管理及运作实务》一书的编写工作。近年来,随着物流业在我国的迅猛发展,很多企业都感到在经营管理中遇到很多困难、很多新问题,缺乏有效地专业指导。同时,还面临着专业人才培养困难的问题。北京物资学院是较早开展物流教育的高等院校,针对以上问题我们组织了具有丰富物流教学、科研及实践工作经验的十余位老师以及在物流第一线工作的企业人士,共同编写了这本以面向企业读者为主的实务操作型图书。通过这本书的出版及这种组合方式,以期满足不同层次、不同岗位读者的需求。

本书共分 12 章,以企业职能部门划分,分别介绍了物流本部、采购物流部、生产物流部、销售物流部、仓储部、运输部、配送部、配送中心、物流信息的岗位设置、规章制度、管理运作要点等方面内容,并配以案例作进一步说明,同时从总体上介绍了国内外物流发展情况及供应链管理,以开拓思路,基本达到了企业读者将本书作为实用性管理手册的目的。

本书由 12 位作者共同编写完成:第一章的第一至四节、第七章、第八章由邬跃编写,第一章第五节由孙秋菊编写,第二章由李彦萍编写,第三章由梁允波编写,第四章由唐长虹编写,第五章由崔介何编写,第六章由刘俐编写,第九章由张旭凤编写,第十章由郑进科编写,第十一章由魏国辰、张耀荔编写,第十二章由张涵编写。北京物资学院的付强、李锦萍、王洪江、王微怡、曹国正、温卫娟、梁晨、范文晶、贾鑫、胡樱等人也参与了大量的资料收集和整理工作。北京捷通时代文化交流中心的王青道总经理、刘卫战主任对书籍也投入了巨大的精力。没有大家的辛勤付出,本书是很难在短时间内编写完成的。在编写过程中,还得到了王之泰教授、何明珂教授以及北京物资学院院长陈宏等专家的大力支持,在此一并感谢。

由于作者水平有限,书中不当之处,敬请读者批评指正。

编著者

2003 年 12 月

目 录

| | |
|----------------------------|-----|
| 第一章 现代物流与企业运作 | 1 |
| 第一节 现代物流概述 | 3 |
| 第二节 发达国家企业物流管理现状与分析 | 11 |
| 第三节 我国企业物流发展的现状及问题 | 18 |
| 第四节 现代企业物流运作 | 23 |
| 第五节 国际物流与国际商务 | 50 |
| 第二章 物流本部 | 65 |
| 第一节 物流本部概述 | 67 |
| 第二节 物流本部组织架构与岗位设置 | 70 |
| 第三节 物流本部规划与运作管理 | 82 |
| 第四节 物流本部绩效管理 | 103 |
| 第三章 采购部 | 119 |
| 第一节 采购部概述 | 121 |
| 第二节 采购部组织架构及岗位设置 | 123 |
| 第三节 采购部规划及运作管理 | 127 |
| 第四节 供应商管理 | 162 |
| 第五节 采购部的采购控制 | 180 |
| 第六节 采购部的信息化建设及管理 | 190 |
| 第四章 生产物流(部) | 195 |
| 第一节 生产物流概述 | 197 |
| 第二节 生产物流(部)组织架构与岗位设置 | 204 |
| 第三节 生产物流部运营管理 | 210 |

| | | |
|------------|------------------------|------------|
| 第四节 | 准时制生产(JIT)与看板系统 | 216 |
| 第五节 | 生产物流部物料需求计划(MRP) | 220 |
| 第六节 | 退货与废弃物物流管理及处置方法 | 226 |
| 第七节 | 合理组织生产物流的途径 | 229 |
| 第八节 | 精益生产 | 235 |
| 第五章 | 销售物流(部) | 239 |
| 第一节 | 企业销售物流概述 | 241 |
| 第二节 | 销售物流(部)组织架构与岗位设置 | 243 |
| 第三节 | 企业销售物流服务 | 247 |
| 第四节 | 企业销售配送 | 252 |
| 第五节 | 电子商务条件下的销售物流 | 255 |
| 第六章 | 仓储部 | 265 |
| 第一节 | 仓储部概述 | 267 |
| 第二节 | 仓储部组织架构与岗位设置 | 271 |
| 第三节 | 仓储部运作与管理 | 273 |
| 第四节 | 仓储生产绩效考核 | 287 |
| 第七章 | 配送部 | 301 |
| 第一节 | 配送部概述 | 303 |
| 第二节 | 配送部的组织架构及岗位设置 | 308 |
| 第三节 | 配送部运作管理 | 309 |
| 第四节 | 统一配送计划的制订 | 319 |
| 第五节 | 配送合理化方式及主要对策 | 323 |
| 第八章 | 配送中心 | 333 |
| 第一节 | 配送中心概述 | 335 |
| 第二节 | 配送中心的组织架构及岗位职责 | 343 |
| 第三节 | 配送中心的运营管理 | 344 |
| 第四节 | 配送中心整体规划设计 | 356 |
| 第五节 | 配送中心内部布局规划与设备选择 | 377 |
| 第九章 | 运输部 | 387 |
| 第一节 | 运输部概述 | 389 |
| 第二节 | 运输部的组织架构及岗位设置 | 393 |

| | | |
|-------------|------------------------|------------|
| 第三节 | 企业运输决策 | 401 |
| 第四节 | 运输部运作管理 | 408 |
| 第五节 | 运输部的绩效考评 | 436 |
| 第十章 | 物流信息(部)概述 | 441 |
| 第一节 | 物流信息(部)概述 | 443 |
| 第二节 | 物流信息部组织架构与岗位设置 | 448 |
| 第三节 | 物流信息部的运作管理 | 450 |
| 第四节 | 物流信息系统建设 | 458 |
| 第十一章 | 企业物流技术与设备 | 473 |
| 第一节 | 物流技术设备概述 | 475 |
| 第二节 | 集装单元技术与器具 | 479 |
| 第三节 | 装卸搬运技术与设备 | 484 |
| 第四节 | 运输技术与设备 | 498 |
| 第五节 | 仓储技术与设备 | 503 |
| 第六节 | 流通加工技术与设备 | 518 |
| 第七节 | 包装技术与设备 | 524 |
| 第十二章 | 供应链管理 | 531 |
| 第一节 | 供应链管理基础 | 533 |
| 第二节 | 供应链管理中的业务外包 | 545 |
| 第三节 | 供应链合作关系的建立 | 551 |
| 第四节 | 各行业供应链管理 | 571 |

第一章 现代物流与企业运作

本章要点

在物流日益成为世界经济瞩目的“第三利润源泉”的同时，中国理论界也开始了对物流理论的认识和研究。经过近二十年的发展，物流已成为我国经济发展的重要因素，并成为企业创造利润的源泉。本章将从国外发达国家的企业物流管理经验开始，着重分析我国企业在向现代物流转变过程中的一系列改革构想和具体方案。

第一节 现代物流概述

一、现代物流概念的形成及其内涵的演变

物流最早是在美国形成的,当初被称作“Physical Distribution(即 PD)”,译成汉语是“物的流通”、“实物配送”或“货物配送”。主要侧重于商品物质移动的各项机能,即发生在商品流通领域中的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物理位移。如图 1-1 所示:

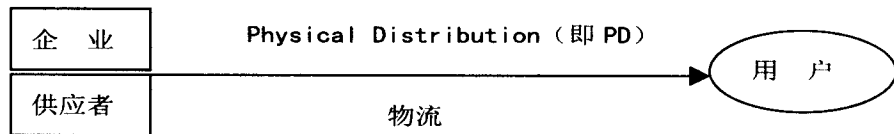


图 1-1 PD 物流概念图示

20 世纪 70 年代末 80 年代初,PD 概念向“Logistics”概念转化。“Logistics”的原义为后勤,后来转用于商品的流通中。此时“Logistics(物流)”所含内涵已不再单纯考虑从生产者到消费者的“货物配送”问题,而且还要考虑到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、信息等各个方面,全面地、综合地提高经济效益和效率的问题。也就是说从 PD 的销售物流或商业物流,扩充到包括供应物流、生产物流、销售物流、回收物流、废弃物流的广义物流。“Logistics”是以满足消费者的需求为目的,把供应、制造、运输、销售等市场情况统一起来思考的一种战略措施。见图 1-2 所示:

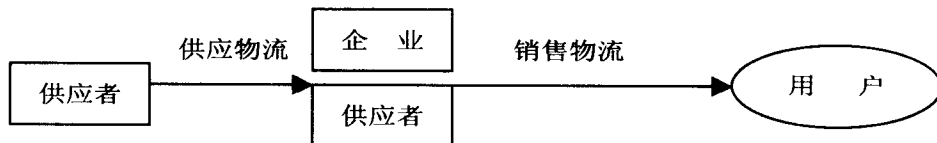


图 1-2 Logistics 物流概念图示

进入 90 年代,美国企业的物流系统更加系统化、整合化,物流也从 Logistics 向 SCM(Supply Chain Management)转化。供应链物流与供应链管理的区别在于,物流强调的是单一企业内部的各物流环节的整合,而供应链并不仅是一个企业物流的整合,它所追求的是商品流通过程中所有链条企业的物流整合。具体指的是商品到达消费者手中,中间要包括零售商、批发商、制造商、原材料零件的供应商等,而物流则处于流动的整个环节中。为了能够以低成本快速地提供商品,仅考虑单一企业内部的物流整合还远达不到目的,必须对链条上所有企业的物流进行统一管理、整合才能实现上述目标,这就是供应链管理的基本概念。如图 1-3 所示。

同样是在 90 年代后期,研究物流理论的学者们开始把思考的角度放在了社会整体物流的角度。强调通过建立低公害型的循环系统来保证社会的可持续发展战略,并以此降低物流整体的费用。这种把物流作为社会系统之辅助系统的观点被称为 REVERSE LOGISTICS(循环物流)。如图 1-4 所示。

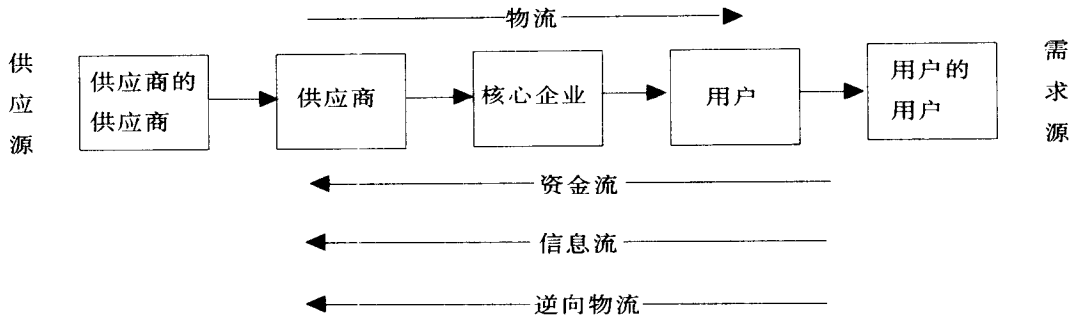


图 1-3 SCM 物流概念图示

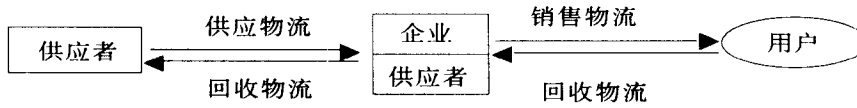


图 1-4 REVERSE LOGISTICS 物流概念图示

由以上物流理论的演化我们可以看出，物流概念经过了 PD、Logistics、SCM 和循环物流的发展阶段，各个阶段的主要特征和基本内容如表 1-1 所示。

表 1-1 物流概念的发展阶段

| 阶段 | 基础理论 | 内容 | 主要特征 | 思考方法 |
|-----------------------------|------|---------------------------|------------------------------|--------------|
| 物流 Physical Distribution | 隔离理论 | 克服需要与供给之间的隔离，特别是空间和时间的隔离。 | 降低物流费。 | 物流合理化。 |
| 综合物流 Logistics | 到达理论 | 将必要的商品送到顾客的手中。 | 提高营销能力、服务水平，增加顾客的满意度，增强竞争能力。 | 竞争能力。 |
| 供应链管理 SCM | 战略联合 | 在互惠互利的基础上，建立合作关系。 | 建立有效的分工合作关系。 | 强化市场渠道。 |
| 循环型物流 Reverse Logistics | 循环理论 | 建立低公害型的循环系统。 | 通过保护地球资源实现社会的可持续发展。 | 作为社会系统的辅助系统。 |

可见，物流的概念是随着物流业的发展以及人们对物流认识的逐步深入而不断发展和充实的。现代物流是指为了实现顾客满意，连接供给主体和需求主体，克服空间和时间障碍（即创造空间价值和时间的价值），有效而快速的商品与服务流动的经济活动过程。就是说物流是指物品从供应地向接收地的实体流动，是根据实际需要进行的运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等功能环节的有机组合。

今天，现代物流的概念已被引入流通领域，“消费通过流通决定生产”。从一定意义上说，流通掌握

着企业发展乃至国民经济的命脉。因此,通过现代物流的发展,可以实现对物流资源整合和流通形式的根本变革,从而使流通在现代物流的帮助下,从生产末端变为先导行业或者先导产业,并从整体上促进我国国民经济的增长。

二、世界主要国家现代物流的发展历程

在世界物流发展的过程中,美国、日本、欧洲各国是现代物流发达的国家和地区。以美国、日本、英国为例,均具有先进的企业物流管理水平,它们的物流成本在国内的 GDP 中占有一定的比例。下面分别进行介绍:(见图 1-5)。

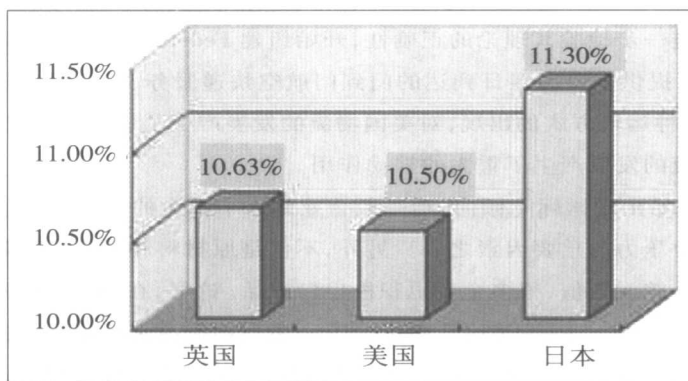


图 1-5 各国物流成本占 GDP 的比例

(一) 美国物流的发展历程

一般来说,美国的物流发展经过了五个阶段,即:冬眠的 50 年代,概念化的 60 年代,发展的 70 年代,革新的 80 年代和整合的 90 年代。

50 年代美国的物流处于休眠状态,其特征是这一领域并没有一种处于主导的物流理念。在企业中,物流的活动被分散进行管理,比如,在企业中运输有生产部门进行管理,库存由营销部门管理。其结果使物流活动的责任和目的相互矛盾。

究其原因,主要是美国经济的快速发展使得企业的生产满足不了需求,企业的经营思想是以生产制造为中心,根本无暇顾及流通领域中的物流问题。

美国 60 年代是大量生产、大量消费的时代。生产厂商为了追求规模经济进行大量生产,而生产出的产品大量地进入流通领域。大型百货商店、超市纷纷出现。

与此相反地是,60 年代美国企业的物流系统却没有很大的进步,如果从物流系统现代化的角度进行定义的话,那么 60 年代是美国物流的停滞期。究其原因:

第一,美国经济在持续地大量生产、大量消费的时代,企业没有太大的压力。

第二,对提供运输服务的物流企业,美国政府制定了严格的管理制度,限制了物流行业间的竞争。

实际上,由于政府的管理制度限制了物流的发展,同时也没有给予企业更多改革权利,所以当时大多数企业内并不考虑物流改革,仅把物流作为一个成本核算的部门。对物流的理解也只停留在工厂产成品的物理性移动功能。

70 年代的美国经济发生了重大变革。石油危机对美国产生了深刻的影响。石油价格从 1973

年的一桶 2 美元高涨到 40 美元。由于能源价格的高涨,造成通货膨胀、企业率增加。

物价上涨给美国企业的经营带来了很大困难,迫使企业开始考虑改善物流系统。为此,70 年代的美国企业开始全面改善大量生产、大量消费时代的物流系统。

这样,70 年代的美国企业,由于外部环境的变化,一方面给企业自身带来了改善物流系统的推动力,同时,也促使政府开始修改高物流成本温床的管理政策。作为企业的经营管理者,也开始意识到传统的物流政策已经限制了自由竞争,不利于经济的发展。以 1978 年航空货物运输政策改善为契机,80 年代美国政府出台了一系列鼓励自由竞争的政策,它得到了企业的欢迎。

在此,有必要一提的是,70 年代的前期出现了一种新的物流服务方式,它就是 1973 年由 Fred Smith 使用 8 架小型飞机开始的航空快递业务。Smith 在大学的毕业论文中论述了如何有效利用基地的问题,大学毕业后,为进一步检验其理论的正确性,开始组建 Federal Express 公司,提供航空快递服务。Federal Express 公司提供全美国翌日到达的门到门航空快递服务,它的服务是以及时性、准确性以及可信赖性为原则。这种运输方式的出现,对美国物流的发展产生了重要的影响。另外,物流总成本概念的引入也为美国物流的发展产生了重大的推动作用。

80 年代,美国经济开始出现国际化倾向,给一般企业带来了强大的竞争压力。这时期,很多外资企业进入美国是增加竞争压力的重要因素之一。另外,不仅是原材料和零件,很多美国企业也开始进口外国的产品,同时,由于美元贬值,很多企业也积极出口产品。这样,在国际化的进程中,美国企业意识到提高国际竞争力的重要性。于是,美国政府出台了一系列物流改善政策,对美国物流的发展具有极大地促进作用。这些政策、法规比较著名的有《航空管制缓和法》,它加速了航空产业的竞争,从而对货主和运输业产生了巨大的影响。1980 年又通过了汽车运输法案和铁路法案,运输公司可以灵活决定运费和服务。1984 年,随着海运法案的通过,运输市场全面实现自由化。这些政策法规的制定为物流业的发展提供了广阔的空间。

随着物流在企业经营战略中的地位逐渐被企业接受,一些大型企业开始主动积极地改善企业的物流系统。其象征是对物流的理解从 Physical Distribution 向 Logistics 的转化。70 年代初物流概念以及物流的重要性仅被一小部分企业所认识,到了 80 年代,已被大多数企业所接受。

在物流的实践过程中,涌现了很多既提高了物流的合理化,又增加了企业利润的企业。这样对于企业来说,一旦认识了物流在企业经营中的重要性,物流在企业中的地位也就得以提高,物流管理部门因而成为企业经营战略中的重要职能部门。可以说,80 年代是美国企业全面进入物流领域的时代。

80 年代,作为美国企业全面进入物流领域时代的标志,还体现在:

1. JIT 管理思想的导入。JIT 是在多品种、小批量生产领域的一种存货管理的零售库存方式,通过准时的衔接,不再以库存作为生产过程的保障,而是以即时供应作为保障,这样就降低了企业库存压力,提高了利润。

2. 新技术的革新。在这一时期,以铁路运输为主的多式联运(inter modal transport)开始迅速普及。而且,铁路集装箱运输也开始迅速发展,例如双层集装箱运输方式(double stack train)就是这一时期的产物。这种运输方式的产生,给美国国内集装箱运输提供了重要的支撑。

航空快递运输的大量出现也是这一时期的产物,80 年代,一般货物的快递运输发展也很迅速,比如 UPS 公司。UPS 公司在全美国提供翌日或第三日到达的快递业务。其营业收入在 90 年代达到了 100 亿美元,航空快递收入也达到了 30 亿美元。

与此同时,卡车运输业者也积极加入航空快递业的竞争行列。比如 UPS 公司在 80 年代成立了航

空运输子公司,成为仅次于 federal express 公司的第二大公司。另外,如 CF(consolidated Freightways)公司 1989 年收购了 Emery Air Freight 公司也进入了这一领域。

3. 积极开展企业外包制。进入 90 年代,美国企业的物流系统更加系统化、整合化,物流也从 logistics 向 SCM 转化。美国企业开始从供应链的战略角度来考虑自身的物流运作模式。

另外,90 年代,美国出现了新的物流服务业态——第三方物流服务。由于货主企业多样化的物流需求,美国新兴的物流市场在 90 年代急速地扩大。

精益思想也是在 90 年代出的。精益思想是指运用多种现代管理方法和手段,以社会需求为依据,以充分发挥人的作用为根本,有效配置和合理使用企业资源,最大限度地为企业谋求经济效益的一种新型的经营管理理念。作为一种新型的生产组织方式,精益制造的概念给物流及供应链管理提供了一种新的思维方式。

(二)日本物流的发展历程

60 年代,随着流通革命的出现,以大型超级市场为首的零售业,要适应当时的大量生产、大量消费的要求,提出取消中间环节,建立自己的流通渠道。同时,物的流通(physical distribution)一词应运而生,使物流部门在流通中的地位得以巩固。这是因为无论是批发还是零售商都无法取代物流部门。

80 年代以后,日本与美国一样开始重视采购物流。

进入 90 年代,日本更加重视物流对环境的影响,提出静脉物流的概念。同时供应链管理、第三方物流服务等也开始出现。

1. 日本政府对企业物流管理的相关政策。日本政府为了实现对企业物流管理的引导,积极扶持物流产业并制定了专门的综合物流施政大纲。

(1)鼓励流通业的发展,进行流通规划。在日本,每个公司除了配备自用物流设施之外,还根据“流通业务市街道整备法”配置大规模的物流据点。

“流通业务市街道整备法”是日本政府在 1966 年制定的,他的目的是通过使集中在大城市中心的流通设施向已经整备好的外围地区集中搬迁,以提高大城市的流通机能以及使道路交通流畅,维持和提高城市的机能。根据这一法律,目前已在 22 个城市中建设了 24 个业务团地。运作的程序如下:

通产省、运输省、农林水产省、建设省以及经济企划厅的 5 位主管大臣对有关流通业务的城市进行设施配备,制定全国通用的具体政策,并且决定对象城市。

在每个对象城市,都道府县的知事等作为城市规划的实施者,制定流通业务地区的数量、位置、规模、机能、设施的种类等基本方针。

地方的公共团体、建设团体等根据城市规划进行流通业务团地的土地建设及团地内的公共设施、公益设施等的配备工作。

(2)制定产业再造计划。为了推动物流业的发展,日本政府近几年连续出台了若干政策,鼓励物流业的发展。

一是 1996 年公布的产业再造计划。为了防止企业的空洞化,日本政府突出了一系列政策,强化经济。在其再造计划中,提出了四个发展方向:

- 国际物流基地的建设及其机能的现代化;
- 区域物流结构的改革;
- 城市内部物流的效率化;
- 物流系统的信息化。