

高职高专物流管理专业精品系列教材



物流管理与实训

(第二版)

马跃月 艾比江 主 编



清华大学出版社



高职高专物流管理专业精品系列教材

物流管理与实训

(第二版)

马跃月 艾比江 主 编
邹红梅 韩娜娜 副主编

清华大学出版社
北 京

内 容 简 介

本书按照高职高专物流管理专业教学目标要求,针对高职高专教学特点,立足学生技能培养,吸收最新的物流理论知识和实践经验编写而成。本书特色是强化实训,打破了传统教材“单纯叙述”的模式,使学生在“学习中体验,体验中学习”,将能力的培养渗透到日常学习生活中。

本书共分十章,内容包括:物流与物流管理概述,物流组织与控制,物流系统,现代物流活动,企业物流,物流企业与第三方、第四方物流,物流企业供应链管理,物流信息管理,国际物流,物流管理实训。第一~第九章章末都安排有复习思考、岗位模拟、强化训练和案例分析。实训内容丰富,重视学生技能培养是本书的最大特色。

本书可作为高职高专院校物流管理专业基础教材,也可作为各类成人院校及企业职工的培训教材,还可作为物流从业人员掌握、提高物流基础知识与技能的自学用书。

本书封面贴有清华大学出版社防伪标签,无标签者不得销售。

版权所有,侵权必究。侵权举报电话:010-62782989 13701121933

图书在版编目(CIP)数据

物流管理与实训/马跃月,艾比江主编. —2版. —北京:清华大学出版社,2013.2

(高职高专物流管理专业精品系列教材)

ISBN 978-7-302-31135-5

I. ①物… II. ①马… ②艾… III. ①物流—物资管理—高等职业教育—教材 IV. ①F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2012)第 319440 号

责任编辑:康 蓉 左卫霞

封面设计:常雪影

责任校对:李 梅

责任印制:杨 艳

出版发行:清华大学出版社

网 址: <http://www.tup.com.cn>, <http://www.wqbook.com>

地 址:北京清华大学学研大厦 A 座 邮 编:100084

社 总 机:010-62770175 邮 购:010-62786544

投稿与读者服务:010-62776969, c-service@tup.tsinghua.edu.cn

质 量 反 馈:010-62772015, zhiliang@tup.tsinghua.edu.cn

印 刷 者:北京四季青印刷厂

装 订 者:三河市兴旺装订有限公司

经 销:全国新华书店

开 本:185mm×260mm 印 张:21 字 数:483 千字

版 次:2008 年 9 月第 1 版 2013 年 2 月第 2 版 印 次:2013 年 4 月第 2 次印刷

印 数:51~3050

定 价:42.00 元

产品编号:050616-01

随着世界经济一体化进程的加快,世界各国已逐步把未来的经济增长点聚焦在被称为“第三利润源”、最后一块“经济的黑暗大陆”的现代物流业上。物流在挖掘企业利润空间方面起着日益重要的作用,物流产业正在世界范围内蓬勃兴起,现代物流已成为推动我国国民经济增长的“加速器”。加速发展物流业,对于坚持科学发展观、提高经济运行质量和效益、适应全球经济一体化趋势、增强区域综合竞争力、推动区域经济的可持续发展,具有十分重要的现实意义。

本书第二版是按照编委会教材建设的创新理念,在广泛听取各相关高职高专院校使用意见的基础上,对第一版教材进行了调整,对书中的内容进行了充实、修订。修订后的教材共十章,包括物流与物流管理概述,物流组织与控制,物流系统,现代物流活动,企业物流,物流企业与第三方、第四方物流,物流企业供应链管理,物流信息管理,国际物流,物流管理实训。同第一版相比,第二版具有下述特点。

(1) 内容与时俱进。修订后的教材在保留原有的合适的框架体系基础上,增加了物流企业供应链管理一章,其余各章内容都进行了大范围调整。修订后的内容更加注重物流专业人才培养能力要求,形成以工作任务为中心,以技术实践知识为焦点,以技术理论知识为背景的课程内容结构,突出实用性,体现对物流专业教学重点的优化组合。

(2) 实训过程突出团队协作,更加突出高职高专教育能力本位要求。本书第十章物流管理实训部分,学生形成实训团队,团队内部自主管理,团队负责人根据实训项目要求进行分工,而指导老师负责按照给定的考核标准对团队任务执行结果评价考核形成团队之间的协作和竞争格局,最大强度地激发学生的学习兴趣。

本书由马跃月、艾比江担任主编,并负责全书的整体结构设计;邹红梅、韩娜娜担任副主编。具体分工如下:马跃月编写第五、第六、第八、第十章,艾比江编写第二、第三、第九、第十章,邹红梅编写第七、第十章,韩娜娜编写第一、第四、第十章,最后由马跃月总纂全书。

本书可作为高职高专院校各专业的物流管理基础教材,也可作为各类成人院校及企业职工的培训教材,还可作为准备从事物流工作的人员掌握物流基础知识与技能的自学用书。

为便于教师教学,本书提供了配套电子教案、教学大纲、强化训练参考答案及岗位模拟测试答案。



本书在编写过程中得到了各位编写人员所在院校的大力支持以及相关企业的热情协助。另外,在编写过程中我们参阅了许多物流管理的教材,吸收、借鉴与引用了大量国内学者的理论成果,引用了有关资料、案例等,由于编写体例的限制没有在文中一一注明,只在最后的参考文献中列出,在此谨向各位专家、学者表示由衷的感谢和敬意。

书中不足和疏漏之处,敬请广大读者和同行批评指正,使本教材得到不断改进和完善。

编 者

2012年11月

本书根据高等职业教育物流管理专业紧缺人才培养指导方案,针对企业对物流人才知识和技能的实际需要,突出实用性,在总结长期教学经验的基础上,吸收现代物流发展的最新知识编写而成。

本书共分十一章,比较系统地论述了物流的基本知识和职业技能,内容包括:物流与物流管理概述,现代物流的功能要素及其合理化,物流组织、质量管理、标准化和绩效评价,物流系统,配送与配送中心,企业物流与物流成本,物流企业与第三方、第四方物流,物流信息管理,国际物流,电子商务与现代物流,物流管理实训,强化训练与模拟试题参考答案。

本书具有以下特色:

1. 突出实训,重视学生技能培养。实训项目是本书的一大特色。本书不仅在各章设有“岗位模拟”栏目,还在第十一章专设“专项实训与综合实训”单元,围绕物流活动的各个环节,设计实训项目 21 个。通过创建仿真实训环境和职业岗位,提高学生的职业素质和综合技能,使学生在“身临其境”中快速掌握专业要领和流程,为学生顺利就业创造条件。

2. 体例新颖,启发性强。本书各章正文论述中,在要点或难点处穿插有“思考”、“案例”及相应的“解析”等栏目,内容新颖,编排活泼,富有启发性。这些穿插的内容不仅有助于学生对正文相关内容的理解,而且增强了教材的可读性,有助于提高学生的学习兴趣和教学效果。

3. 体现最新理论成果,职业性强。本书论述中涉及的物流概念均按照 2006 年 12 月最新发布、2007 年 5 月 1 日起实施的《中华人民共和国国家标准物流术语(GB/T 18354—2006)》进行界定,相关内容也按照最新标准展开论述。另外,本书在重点、难点方面的把握和每章最后强化训练题的设计上,高度融合了物流从业资格考试的要求,突出了基本原理、基本方法和基本操作技能的教育,并在第十一章第三单元设计了四套岗位资格模拟试题,有助于学生或物流从业人员获得物流从业资格相关证书。

本书可作为高职高专院校物流管理专业的基础教材,也可作为各类成人院校及企业职工的培训教材,还可作为物流从业人员掌握、提高物流基础知识与技能的自学用书。

为了便于教师教学需要,本书提供了配套电子教案。本书末提供了第一章至第十章强化训练以及第十一章模拟试题的参考答案。



本书由新疆工业高等专科学校的马跃月、陈全君,新疆财经大学的艾比江为主编,新疆工业高等专科学校的邹红梅、韩娜娜、肖崇,新疆职业大学的刘峰、克里木江为副主编。具体分工如下:马跃月编写第二、五、十、十一章;艾比江编写第四、六章;陈全君编写第九章;韩娜娜编写第一章;邹红梅编写第七章;肖崇编写第三章;刘峰、克里木江编写第八章。全书由马跃月总纂。

本书在编写过程中得到了各位编写人员所在院校的大力支持以及相关企业的热情协助。另外,在编写过程中我们参阅了许多物流管理的教材,吸收、借鉴与引用了大量国内外学者的理论成果、有关资料与案例等,谨在此一并致谢。书中不足和疏漏之处,敬请广大读者和同行批评指正。

编 者

2008年6月

第一章 物流与物流管理概述	1
第一节 物流的产生与发展	1
第二节 物流与物流管理	9
第三节 现代物流业	19
复习思考	22
岗位模拟	22
强化训练	22
案例分析	24
第二章 物流组织与控制	26
第一节 物流组织	26
第二节 物流质量管理	31
第三节 物流成本	34
第四节 物流标准化	42
复习思考	45
岗位模拟	45
强化训练	47
案例分析	50
第三章 物流系统	52
第一节 物流系统概述	52
第二节 物流系统的运动模式	59
第三节 物流系统分析	61
第四节 物流系统运营的评价	65
复习思考	69
岗位模拟	69
强化训练	70
案例分析	71



第四章 现代物流活动	73
第一节 运输	73
第二节 仓储	80
第三节 包装	84
第四节 装卸搬运	92
第五节 流通加工	95
第六节 配送与配送中心	99
复习思考	120
岗位模拟	120
强化训练	121
案例分析	125
第五章 企业物流	127
第一节 企业物流概述	127
第二节 企业供应物流	128
第三节 企业生产物流	134
第四节 销售物流	143
第五节 企业回收物流和废弃物物流	149
复习思考	154
岗位模拟	155
强化训练	156
案例分析	158
第六章 物流企业与第三方、第四方物流	160
第一节 物流服务	160
第二节 物流企业	165
第三节 第三方物流	168
第四节 第四方物流	174
复习思考	177
岗位模拟	178
强化训练	179
案例分析	180
第七章 物流企业供应链管理	183
第一节 供应链与供应链管理概述	183
第二节 物流管理与供应链管理	190

第三节 供应链合作伙伴关系·····	196
复习思考·····	202
岗位模拟·····	203
强化训练·····	203
案例分析·····	204
第八章 物流信息管理·····	206
第一节 物流信息概述·····	206
第二节 物流信息系统·····	208
第三节 电子商务与现代物流·····	219
复习思考·····	226
岗位模拟·····	227
强化训练·····	228
案例分析·····	230
第九章 国际物流·····	231
第一节 国际物流概述·····	231
第二节 国际物流货物运输方式·····	235
第三节 国际物流合理化·····	245
复习思考·····	249
岗位模拟·····	249
强化训练·····	250
案例分析·····	252
第十章 物流管理实训·····	253
第一节 专项实训与综合实训·····	253
第二节 案例分析·····	279
第三节 岗位资格模拟试题训练·····	304
参考文献·····	326

物流与物流管理概述

学习目标

1. 了解物流理论的产生、发展及其所涵盖的传统行业。
2. 理解流通、商流及物流三者之间的关系。
3. 熟练掌握物流与物流管理的基本概念,掌握物流管理的基本内容、物流的分类特点。

本章重点

理解流通、商流及物流三者之间的关系。

本章难点

在了解物流理论的产生及其发展的基础上理解流通、商流及物流三者之间的关系。

第一节 物流的产生与发展

一、物流概念的形成过程

1. 我国的物流概念起源于日本,而日本的物流定义则来自于美国

1956 年日本到美国考察美国的 physical distribution(以下简称 PD),美国的 PD 即是日本所讲的“流通技术”,日本考察团回国后就用美国的 PD 替代“流通技术”的称谓。通过介绍和宣传,PD 在日本产业界引起了高度重视,遂于 1964 年将 PD 改为“物の流”,1965 年将“物の流”进一步简称为“物流”。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,回国后首次引进了“物流”概念。2001 年中国制定出《物流术语》国家标准,首次给出了官方的“物流”定义版本。

2. “物流”——一个善意的错误

在英汉词典中,logistics 是军事上后勤的意思,但现在无论在理论界还是产业界,几乎一致把它翻译为物流。这是为什么呢?这还得从美国的变化说起。

1985 年,美国将 1963 年成立的(美国)全国物流管理协会更名为物流管理协会,并重新定义了物流。从这里可以看出,物流发源地美国的主流派别已经将“物流”一词用 logistics 取代了过去的 physical distribution(PD)。

美国发生这一变化以后,日本随后出现了两种情况,一种是继续用“物流”来翻译

“logistics”,即英文用词已经变化但其翻译没有变化,这以企业为代表。而另一种则直接根据“logistics”的英文读音用日文的“片假名”拼写出来,一些日本学者认为(主要以物流专业协会为代表)这才是“原汁原味”的“logistics”。

我国的情况则有些特殊,因为我国很早就有“后勤”一词(英文为 logistics),而其含义与“物流”的意思大相径庭;而且经过大力宣传,“物流”一词已深入人心,不宜用其他词汇替代。因此,继续用“物流”来翻译“logistics”,即英文用词已经变化但其翻译没有变化。这与日本的第一种情况一样。

根据上述事实,可以得出这样的结论,“logistics”对应的汉语翻译应该是“后勤”而不是“物流”,将其翻译成“物流”是不妥当的,这是一种善意的错误。国外的用词及相应的翻译已经发生了变化,但是我们没有变。现在,我国无论在理论界还是产业界,“物流”均指“logistics”而不是“physical distribution”。

【思考 1-1】“logistics”与“physical distribution”有什么区别?

【解析】“logistics”与“physical distribution”的区别见表 1-1。

表 1-1 logistics 与 physical distribution 的比较

比较项目	physical distribution	logistics
概念最先出现的时间	1915 年阿奇·萧出版的著作《市场流通中的若干问题》	作为一个英文单词,源自古拉丁语,很早就有。1905 年美国少校琼西·贝克提出并解释了“物流”,一般认为该概念在第二次世界大战期间才得以广泛使用
最先使用的领域	流通领域	军事领域
目前使用的领域	流通领域	整个供应链(包含生产、流通、消费、军事等各个领域)
概念的外延关系	包含在 logistics 中	包含 physical distribution
概念的内涵	物流管理是为了计划、执行和控制原材料、在制品库存及制成品从源地到消费地有效率的流动而进行的两种或多种活动的集成。这些活动可能包括但不限于以下领域:顾客服务、需求预测、运输、库存控制、物料搬运、订货处理、零件及服务支持、工厂及仓库选址、采购、包装、退货处理、废弃物回收、仓储管理	物流是对货物、服务及相关信息从源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,以满足顾客要求的过程,该过程包括进向、去向、内部和外部的移动以及以环保为目的的物料回收

二、物流理论的产生和在各国的发展

(一) 物流在美国的发展

美国最先提出“物流”的概念,对物流活动和物流管理的认识几乎经历了一个世纪,专家、学者和具有实践经验的物流管理人士关于物流理论、物流管理、物流实践的论述和专著可谓浩瀚如云。大型制造企业的物流部门在各种物流理论的支持下,迅速发展起来,在企业中担当重要角色,并发挥了重要的作用,为企业带来了良好的经济效益。同时,美国政府为营造良好的自由货运市场,修改和通过了众多新的运输法案,对物流的发展也起了

大力扶持的作用。这些因素促成了美国物流在世界上的领先地位,成为各国纷纷效仿的榜样。纵观美国物流的发展历史,可以大致分为五个阶段。

1. 物流观念的启蒙与产生阶段(20 世纪初—1945 年)

20 世纪初,第二次工业革命的余波尚未平息,电能的应用使企业在一定的投资回报前提下几乎可以无限制地扩大生产规模,同时,由于交通运输工具的发展,商品可以运送到任何一个具有消费潜力的地方,面对无限广阔的市场,大规模生产已势在必行。这时,美国的一些企业家开始关注生产的有效性,“科学管理之父”泰勒正是针对生产的有效性,提出了科学管理理论,包括工作方法和工作时间的标准化,人员的选择、激励和培训以及明确划分生产的计划职能与作业职能等。与泰勒同时代的开普(Camp)和他的同事,提出了“经济批量”(economic lot size)规则。“经济批量”或经济订货批量(economic ordering quantity)规则的目标是:在机器安装设置成本和由于不确定的产品需求而引起的库存持有成本之间取得平衡。“经济批量”规则也为现代存货控制理论奠定了基础。这些理论给企业带来了一定的经济效益,但由于他们的视角是面向生产,着重于生产的有效性,因而不可避免地带有一定的局限性。而这种面向生产的观点在随后的半个世纪在美国一直占据主导地位,束缚了高层管理人员和库存经理的视角,使得他们处理问题时不能着眼于整个公司库存管理的有效性。

这种局面几乎维持到第二次世界大战之后,当时出现了两种各自分离的情况。其中之一出现于企业内部。Goodyear(固特异轮胎)公司董事长鲍尔·里奇非德提出:在企业组织内部新创一个角色,他的职责是协调需求与供给,并对物品的所有投资负全部责任,具体活动包括销售预测、平衡预期销售量和生产计划日程、运输管理、仓库管理。这种在总经理和物料经理控制之下的组织成为迈向现代物流管理的第一步。另一种情况出现于第二次世界大战期间负责生产战略防御物资的公司。由于这些公司物品运动的特殊性,它们的物料供应和产品销售有别于其他公司,称为实体供应(physical supply)和实体配送,可以说带有强烈的战争色彩。实体供应和实体配送经理负责对军火的运输、补给、囤积进行全面管理,确保美军战略物资的及时供应。但在当时,美国还只是着重于实体配送(销售物流)的研究,而对实体供应(供应物流)的研究相对较少,当时的物流也称为实体配送。

总括早期物流(实体配送)的发展,主要呈现三个特点:第一,制造业内部的实体配送管理被认为是一个分离的组织功能或领域。第二,实体配送只是作为运输部门的附加职能。第三,最初建立实体配送部门的目标也仅仅是降低实体配送成本。

2. 物流部门的设立和实践阶段(1946—1956 年)

到第二次世界大战结束的时候,有些行业的企业已经具有一些重要部门,这些部门主要掌管交通运输、仓库和物料控制等。这些部门职责的扩展促成了实体配送部门的纷纷建立,如 1945 年的莱福兄弟公司、H. J. Heinz 公司;1948 年的 Gerber Products 公司;1949 年的 Sunshine 饼干公司;1952 年的 Amour & Company 以及 International Latex 公司(实体配送部门事实上就是物流部门,但是由于历史的原因,美国一直把它称为实体配送部门,直到 20 世纪 80 年代 logistics 替代原来的 PD 称作后勤)。

1954 年,一个具有真正意义的实体配送部门在 H. J. Heinz 公司创立。先前,

H. J. Heinz 公司已经存在一个运输仓库部门,负责交通运输、物料处理、私有运输设备及仓库地产的规划和管理。而后,在这些职责的基础上又加入了客户订单处理、产成品存货控制、内部订单处理、制造规划职能,从而形成了一个现代物流意义上的实体配送部门。这个部门仍由先前的运输仓库经理管理,并直接向企业的执行副董事负责。

同年,在美国波士顿工商部门召开的第 26 次波士顿流通会议上,鲍尔·D. 康柏斯发表了题为“市场营销的另一半”的演讲。他指出,无论是学术界还是实业界都应该提高认识,研究市场营销中的物流,真正从战略的高度来管理、发展物流。

此后,由于宏观经济的衰退,市场萧条,尤其是现代市场营销观念的形成,使企业意识到顾客服务成为经营管理的核心要素。其他公司纷纷重组原来的实体配送部门,加入了客户服务的功能,组建新的意义上的实体配送部门。这些新组建的部门的首要目标是降低运输、储存、存货的成本,其次是提高客户服务水平。

3. 物流的迅速发展阶段(1957—1978 年)

1956 年,霍华德·T. 莱维斯、吉姆斯·W. 克林顿和杰克·D. 斯蒂勒三人撰写的《航空货运在物流中的作用》一书的发行成为物流发展的里程碑。书中指出:尽管航空货运的费用较高,但是由于它可以加快客户的订单处理速度,因而节约了货物持有成本和仓库管理成本,从而在存货成本和订单处理成本之间存在一个权衡问题。为此,霍华德等第一次引入了总成本概念,提出应当从物流费用总体的角度评价运输手段的优劣。他们的研究深化了物流活动的内容。

总成本概念虽然在理论上非常新颖并且很吸引人,但是由于运输成本的不可分割性、不连续性,使得总成本最优化缺乏实践可操作性。

然而,由于原材料的多样性,生产和仓储地点的广泛分布,众多的消费点,季节性周期性的需求,库存持有成本的上升,多项目的生产线以及在客户需求和物流成本之间建立平衡的需要等这些外部环境的变化,使得 1956 年之后,物流管理上还是出现了一些新的特征:某些行业的物流发展远远快于其他行业;物流管理组织的概念已被大多数厂商所接纳;物流管理部门的数量大大增加;一旦物流成本降低,提高客户服务水平在物流规划中就显得更为重要了。期间,行业内部厂商之间也在不断交换物流管理方面的思想观点,物流管理技术的变化排浪式地在各个行业之间出现。为了维持已有的竞争力,许多厂商的执行官员感到一种需对物流活动进行重组的迫切压力。为了便于交流物流管理思想,1962 年,来自工业部门和学院的七个代表团在路易斯州举行圆桌会议,成立了一个重要的中介组织——全美物流管理协会(National Council of Physical Distribution Management, NCPDM),其目的是通过年会、地区会议、学术会议和出版物,为跨行业的企业提供交流的渠道。

4. 物流理论的成熟与现代化阶段(1979—1985 年)

20 世纪 70 年代,专家学者纷纷出版学术著作,探讨物流理论。出版的著作大都称为“商业后勤管理”(如“the management of business logistics”),他们研究的重点开始从企业内部物流转向从原材料的产出点到最后消费品的整个物流活动。1976 年,全美物流管理协会也修改了 1962 年对物流的定义,认为物流是“对原材料、在制品、产成品和相关信息从产出源点到消费点的流动和储存进行规划、实施和控制的过程”。此时的物流理论已

较成熟。

70年代末,美国政府也制定了一些法规、法案。如1977年到1978年《航空管制缓和法》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。这些规制为物流的发展提供了广阔的空间。

这一时期计算机技术飞速发展,随着物料需求计划(MRP)、制造资源计划(MRP II)、配送需求计划(DRP)、配送资源计划(DRP II)以及准时制(JIT)等先进管理方法的开发和在物流管理领域上的应用,人们已认识到需要从流通生产的全过程看待物流,物流也已被提高到一个战略的高度,得到企业高层管理人员的充分重视。最有意义的是:1985年全美物流管理协会将名称从National Council of Physical Distribution Management改为National Council of Logistics,从而标志着物流观念的确立。

5. 物流理论和物流实践的深化发展阶段(1986年至今)

20世纪80年代中期以后,随着人们对物流管理认识的提高,经济环境、产业结构和科学技术的迅猛发展,物流理论和实践开始向纵深发展。人们已认识到物流不仅与生产密切相关,物流与营销也紧密相连,成为支撑企业竞争力的三大支柱之一。人们从理论和实践上开始认识到现代物流活动对于创造需求具有相当大的作用,原有的营销组合已不适应时代的发展要求,而有必要强调营销与物流的再结合。这一理论对现代物流的本质给予了高度总结,也推动了物流顾客服务战略和供应链管理战略的研究。

80年代后期,物流技术和物流软件的发展也十分迅猛。一方面,EDI和专家系统的利用不仅提高了信息传递的效率和准确性,也带来了交易方式的变革,为物流纵深化发展奠定了技术基础。另一方面,POS系统、条形码技术在物流上也开始广泛使用,它们保证了物流信息采集的标准化和准确性,从而提高了物流管理的整体效率和管理水平。

90年代末,美国运输部部长罗纳德·斯拉特提出了《美国运输部1997—2002年财政年度战略规划》,全文约20万字,由14个部分组成。这一规划的大概意思是:在1997年至2002年作为跨越20世纪到21世纪桥梁的5年里,美国将面对全球化的市场、环境的挑战、跨越国界的安全威胁和通信与信息革命等环境要素的变化。面对这些挑战与变化,美国要重建一个全世界最安全、方便、经济和有效的运输系统,为美国人民提供机会,给他们灵活的选择。无疑,这个规划是美国物流管理发展的又一新的里程碑。

(二) 物流在日本的发展

日本物流发展的历史不长。虽然物流的概念于20世纪50年代才从美国传入,但日本物流发展速度之快、规模之大、整体现代化程度之高及惊人的物流效率,为世界瞩目。物流对日本经济发展起到了极大的促进作用。日本物流的发展可分为三个阶段。

1. 物流概念的引进和实践阶段(1956—1973年)

1956年,日本生产本部首次组派了“物流专业考察团”到美国各地考察。在其考察报告中,首次应用了“PD”这一概念,经若干年后定译为“物的流通”简称“物流”,这一概念被日本产业界普遍接受。

值得一提的是,物流概念引入日本的过程中,物流一词的内涵同当时美国的物流概念有所差异。日本学者认为物流包含了运输、配送、装卸、保管、包装、流通加工和信息传递

等活动,突出显示了物流的综合行为,是一种综合活动。

这一时期,日本生产技术不断进步,生产规模不断扩大,产品销量猛增,日本经济呈高速增长的发展态势。但是基础设施和运输力量的不足严重阻碍了经济的进一步发展,物流设施的建设已成为全社会的迫切需要。日本政府开始加强基础设施的建设,东海道新干线及高速公路的相继建成为物流的发展创造了条件。同时企业内部的物流作业也广泛采用铲车、自动仓库等机械化装卸设备和仓储设备,这些设备的使用提高了物流作业的效率。信息化建设方面表现为物流联网系统的积极推广、开发配车系统等物流软件,它们为物流管理的信息化和现代化奠定了基础。可以说这一时期是物流建设的大发展时期。

2. 物流管理合理化阶段(1974—1984年)

1973年,爆发了席卷全球的石油危机。世界范围内原材料价格的猛涨和人工费用支出的不断增加,使世界各国靠廉价原材料、燃料、劳动力而获利的传统盈利方式面临挑战,日本也不例外。这时,人们又开始重新关注物流对企业赢利的价值。美国著名销售学家帕尔于20世纪60年代提出的“物流是节约费用的广阔领域”的论断再次得到证明。著名经济学家杜拉卜指出:物流是“经济的黑色大陆”,物流费用的节约对发达国家在石油危机后稳定经济、防止危机的扩大,起到了巨大作用。这些所谓的“物流利润学说”揭示了现代物流的本质,把物流管理推到了一个战略高度。

日本正是在这一宏观经济背景下,积极推进物流管理合理化的。为了推进订货、发货等业务的快速化,他们削减物流人员,降低劳动力成本,全国范围内的物流联网蓬勃发展,以大型量贩店为中心的网上订货、发货系统在这一时期最为活跃。同时,有些物流公司还开发了一些新的物流服务项目,如开展城市间和市内的送货、路线配送、集中配送等,这些措施大大提高了物流业的服务水平,扩大了物流管理的外延。

3. 物流向纵深发展时期(1985年至今)

进入20世纪80年代中期以后,日本国内消费开始出现饱和,为了扩大外需,积极开拓国际市场,贸易立国被日本确立为基本的立国方针。这时的物流呈现两个特点:一方面,物流量大幅度增加,物流已面向国际化;另一方面,生产倾向于轻、薄、短、小的商品开发,这就使得市场的不透明度增加,减少在库货物数量、减少库存成本的观念越来越强,物流管理也相应的从集货物流向多频度、少量化、进货短的方向发展。

为拓展销路,物流服务也得到了日本各界的广泛重视,如高附加值物流、准时制(JIT)物流。但与此同时也带来了一个问题——物流成本上升。如何降低物流成本,提高物流效率成为20世纪90年代日本物流发展的一个重要问题。

1997年,日本政府制定了一个具有重要影响力的《综合物流大纲》,目标是力争到2001年实现能够提供亚洲太平洋地区一流的快捷物流服务的发展目标。其内容包括加强物流基地、交通设施等基础设施的新建、扩建和改建;修改有关的内贸规章制度,发展货物联运;放宽有关物流政策,停止执行原有的供需调整五年计划,重新认识原有的完全法规。这个大纲是日本物流现代化、纵深化发展的重要纲领,对日本物流管理的发展具有重要历史意义。

(三) 物流在中国的发展

物流理论和实践在国外蓬勃发展,具有几十年的历史了。在我国,虽然新中国成立以

来储运、仓储行业(物流业的雏形)已经形成并有所发展,但管理方式十分粗放。20世纪70年代,我国引进了物流的概念,物流也开始作为一门学科在部分高校里得到研究,但由于我国长期处于短缺经济状态,企业一直以粗放式经营为主,物流的战略地位还未显露,物流实践的发展仍很缓慢,得不到政府和企业界应有的重视。

90年代中期以后,我国政府和企业逐渐认识到作为“第三利润源”的物流的价值和战略地位,广泛开展物流的理论研讨和实践,也涌现出众多第三方专业性物流公司,物流产业化开始出现了苗头。但我国物流与发达国家比较,在基础设施、经营管理、理论研究、物流技术方面都还比较落后。新中国成立以来,我国物流的发展可分为四个阶段。

1. 物流初期发展阶段(1949—1965年)

1949年至1952年是我国经济的恢复时期。工业生产和交通运输逐步在恢复和建设。为了配合物流业务的需要,开始修建和购置一些基本的物流设施。在企业内部建立储运部、汽车队,在各大区或省、市建立了少数仓储公司或储运公司,但这些物流企业大多从属于各专业公司。

1952年,工业生产和交通运输基本上已全面恢复,进入正常生产阶段。当年,我国开始了第一个五年计划,工农业生产如火如荼,全国经济呈现一片欣欣向荣的景象。随着社会商品物资的增多,流通部门相继在一些大中城市建立了储运公司、仓储公司、外运公司等“商物分离型”、专业化的大中型物流企业,以及附属于各专业公司、批发站的储运部、中转站、仓库等“商物合一型”的小型物流企业,形成了覆盖全国的物流网络,出现了最早批物流企业。

2. 物流停滞阶段(1966—1977年)

1966年,“文化大革命”全面爆发,经济出现停滞和倒退,物流业和其他行业一样,陷入停滞状态。

3. 物流较快发展阶段(1978—1992年)

1978年,我国开始实行改革开放政策,经济建设加快了步伐。随着国内商品流通和国际贸易的不断扩大,物流业取得长足的发展。专业物流公司数量不断增加;企业内部也开始重视物流问题,设置了物流研究室、物流技术部等,还发展了一些集体和个体物流企业;交通基础设施建设取得显著成果,新建了铁路、公路、港口、码头;物流技术得到了改进,开展了集装箱运输、散装运输和联合运输等业务。物流已逐步打破部门、地区的界限,向社会化、专业化、现代化方向发展。

4. 现代物流起步阶段(1993年至今)

1992年,我国正式确立建设社会主义市场经济的目标。随着市场规则的逐渐完善,营造了一个相对自由、宽松的市场经济环境,经济增长迅速,买方市场逐渐形成,市场竞争越来越激烈,零售企业、连锁商业企业在市场中的主导地位加强。外商大举进入我国日化、家电等生产领域,并引进了现代物流观念和物流网络体系,中国越来越多的生产企业已经认清物流在市场竞争中的越来越重要的作用。与此同时,一批“三资”储运、物流企业产生,传统的储运企业开始向综合物流企业发展,也产生了一批新的民族物流企业。在这种情况下,一些生产、零售企业开始退出物流领域,不再新建仓库,转向市场寻求合格的物流代理商。至此,标志着我国现代物流业的起步。