



高等学校“十一五”规划教材
现代物流管理系列丛书

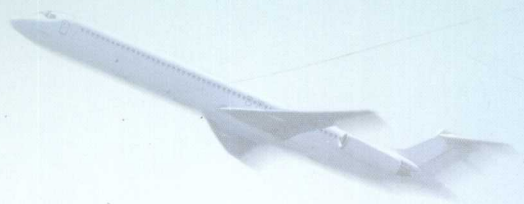
总主编 李亦亮

现代物流

XIANDAI WULIU GUANLI JICHU

管理基础

主编 李亦亮



安徽大学出版社

安徽省高等学校“十一五”省级规划教材

现代物流管理系列丛书

总主编 李亦亮

现代物流管理基础

主 编 李亦亮

副主编 魏华飞 朱 丽

编 者 (以姓氏笔画为序)

王 凯	叶春生	朱 丽	朱重生
苏 凌	吴 烨	李亦亮	陈永平
张 敏	汪 锋	奚 雷	姜 凌
黄先军	魏华飞		

安徽大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

现代物流管理基础/李亦亮主编. —合肥:安徽大学出版社, 2009. 1

安徽省高等学校“十一五”省级规划教材

ISBN 978—7—81110—509—4

I. 现... II. 李... III. 物流—物资管理—高等学校—教材 IV. F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2008)第 186236 号

现代物流管理基础

李亦亮 主编

出版发行 安徽大学出版社
(合肥市肥西路3号 邮编 230039)

联系电话 编辑部 0551-5108498
发行部 0551-5108397

责任编辑 李 梅

封面设计 孟献辉

经 销 新华书店

印 刷 中国科学技术大学印刷厂
开 本 787×1092 1/16
印 张 13.25
字 数 320 千
版 次 2009 年 1 月第 1 版
印 次 2009 年 1 月第 1 次印刷

ISBN 978—7—81110—509—4

定价 24.00 元

如有影响阅读的印装质量问题,请与出版社发行部联系调换



总 序



随着社会生产力的发展、社会分工的深化、市场竞争的加剧、物流分离外包速度的加快以及现代信息技术的创新和经济全球化的推进,物流管理在整个经济与社会发展中的地位和作用与日俱增。目前,世界上很多国家都已吹响向物流“黑暗大陆”进军的号角,把改善物流管理当做竞争制胜的战略法宝。物流在一些国家已经成为名副其实的“第三利润源”,美国、日本等发达国家的物流费用占 GDP 的比例甚至已经下降到了 10% 以下。

物流管理在中国也正日益受到高度重视。2006 年全国人大通过的《“十一五”规划纲要》,明确了现代物流的产业地位,2007 年国务院《关于加强发展服务业的若干意见》进一步指出,要“提升物流的专业化、社会化、现代化水平,大力发展第三方物流”。与发达国家相比,目前中国的物流管理水平总体上还相当滞后,物流费用占 GDP 的比例高达 18% 以上,仍是一座需要加速融化的庞大“冰山”。

提升物流管理水平需要培养一大批高质量的物流管理专业人才。目前,中国物流管理水平低下的原因复杂多样,但人才不足、质量不高无疑是其中的关键原因。要培养一大批高质量的物流管理专业人才,不仅需要有一批高质量的师资队伍,也需要有一批高质量的教材。由于中国高校中开设物流管理专业主要是 21 世纪后的事,历史较短,因此,高质量人才的培养更需要有一批高质量的教材来支撑。

值得关注的是,目前中国高校物流管理专业的教材建设不尽如人意,教材编写中出现“低、乱、重、虚”现象。“低”是指教材质量低。尽管一些质量较高的教材得以出版,但仍有不少是质量低劣的,这主要是因为编写者对教材编写缺乏深度思考和系统谋划。“乱”是指教材编写混乱。如一些教材名称相异,而内容相同;一些教材名称与内容不相匹配;一些教材体系结构缺乏内在逻辑性。“重”是指不



同课程的教材内容过度交叉、重复。由于编写者对教材编写的依据理解不同和过分追求单本教材的“系统完整性”,使得不同课程教材交叉、重复过多。“虚”是指教材脱离实际。物流管理专业应用性、实践性很强,但目前不少教材过分偏重于理论介绍,内容抽象,脱离实际。

为了更好地满足物流管理专业人才培养的需要,在广泛调研和精心论证的前提下,我们申报了安徽省高等学校“十一五”省级规划教材《现代物流管理系列教材》,并获得批准。在这套教材编写中,我们始终视教材质量为生命,并在以下方面做出了特别努力:第一,科学搭建教材体系结构。为了避免不同教材内容的过度重复,系列教材中《现代物流运输管理》、《现代物流采购管理》、《现代物流仓储管理》、《现代物流配送管理》主要是按照物流功能要素来规划和设计的;为了避免物流作业环节管理内容的“支离破碎”和分量不足,系列教材中《现代物流管理基础》将各作业环节管理单独成章、集中介绍。第二,积极尝试理论创新。如系列教材中《现代物流市场营销》在重视市场营销一般规律的基础上,特别重视物流市场营销特殊规律的介绍,克服了同类教材对物流行业(服务产品)市场营销特点介绍严重的缺位问题。第三,实现理论与实践的有机结合。系列教材在阐明物流管理理论时本着求精、清晰、管用、够用的原则,用相当的篇幅介绍物流管理的方法、手段、技术与运作,并紧密联系物流管理实践来说明物流管理现实问题,突破了目前一般教材用过多篇幅介绍抽象理论的局限。第四,合理设置 BOX 结构。系列教材将一些物流管理前沿问题、争议问题、典型经验以及一些重要但又不便放进教材的问题放进 BOX 中,这既保证了教材本身的逻辑性与整体性,又可以拓展学生的视野和思维空间,引导学生深度思考物流管理问题。

《现代物流管理系列教材》由安庆师范学院现代企业管理研究所所长李亦亮博士任总主编,参加编写的有安徽省开设物流管理专业高校的 30 余位专家、学者和中青年骨干教师。系列教材编写得到了安庆师范学院领导的积极关怀,得到了安庆师范学院、安徽大学、安徽财经大学、安徽科技学院、安徽工程科技学院、河海大学、中国人民大学等高校十多位专家、教授的积极指导,也得到了安徽大学出版社的积极支持。系列教材编写参考了国内外大量文献资料,借鉴和吸收了国内外众多学者的研究成果。由于编写时间仓促,加上编者水平有限,书中不足之处在所难免,欢迎社会各界专家和广大读者提出宝贵意见,以便日臻完善。

《现代物流管理系列教材》编委会

2008 年 8 月 25 日



目 录

第一章 绪 论	1
第二章 物流的内涵与效用创造	7
第一节 物流的基本内涵	7
第二节 有关物流价值的学说	10
第三节 物流的效用创造	13
第四节 物流的经济社会作用	15
第三章 物流的基本类型	19
第一节 物流的基本分类	19
第二节 企业物流	22
第三节 社会物流	29
第四章 物流系统	35
第一节 物流系统基本概念	35
第二节 物流系统要素	39
第三节 物流系统分析	42
第五章 物流组织与控制	48
第一节 物流企业组织形态	48
第二节 物流战略管理	53
第三节 物流服务管理	61
第四节 物流成本管理	65
第六章 第三方物流	73
第一节 第三方物流概念与类型	73
第二节 第三方物流特点与作用	76
第三节 第三方物流的运作	80
第七章 运输管理	87
第一节 运输概述	87
第二节 运输方式的类型	89
第三节 运输合理化	92
第八章 仓储管理	99
第一节 仓储概述	99



第二节 仓储作业管理	102
第三节 仓储合理化	106
第九章 配送管理	111
第一节 配送概述	111
第二节 配送的类型	115
第三节 配送合理化	120
第十章 包装管理	126
第一节 包装概述	126
第二节 物流包装技术	129
第三节 包装合理化	132
第十一章 装卸搬运管理	135
第一节 装卸搬运概述	135
第二节 装卸搬运的类型	137
第三节 装卸搬运合理化	140
第十二章 流通加工管理	145
第一节 流通加工概述	145
第二节 流通加工形式	147
第三节 流通加工合理化	150
第十三章 物流信息管理	155
第一节 物流信息概述	155
第二节 物流信息技术	157
第三节 物流信息系统管理	162
第十四章 绿色物流管理	168
第一节 绿色物流概述	168
第二节 绿色物流系统	171
第三节 绿色物流环节管理	173
第十五章 供应链物流管理	178
第一节 供应链概述	178
第二节 供应链管理	181
第三节 供应链物流管理	184
第十六章 准时物流管理	192
第一节 准时物流概述	192
第二节 准时物流实施的基本条件	195
第三节 准时物流的管理方法	197
参考文献	204



第一章 绪 论



【教学要求】

通过本章教学,要求学生了解物流管理学的历史沿革,掌握物流管理学的研究对象,理解物流管理学与相关学科的关系。

随着物流技术的进步和物流在经济社会发展中地位的提升,物流作为一门科学得到了快速发展。物流是一个复杂的系统,物流活动涉及许多方面和环节,因此,物流科学包括了许多子学科和分支领域,其中物流管理学是受到广泛关注的新兴学科之一。

一、物流管理学的形成与发展

如果从“物体的流动”来理解,物流就是一种古老而又平常的现象。自从有了人类社会,有了商品交换,就有了物流活动,如运输、仓储、装卸搬运等。物流活动作为一项活动必然会消耗资源,资源总是稀缺的,资源的使用必须强调效率,可以说,自从有了物流活动就有了人们对如何提高物流活动效率的思考,就有了物流管理问题。中国古代人甚至对物流管理问题有了哲学意义上的认识,如荀子就提出了“货畅其流”的物流管理思想。秦代修建的驰道,之后的大运河;国外的苏伊士运河、巴拿马运河等,都是物流管理思想运用的结晶。不过这些物流管理思想是一些朴素的、零碎的、经验的管理思想,并没有上升为科学理论。应该说,将物流管理作为一门科学,从系统的角度和观点来研究,至今仅仅只有几十年的历史。

第二次世界大战末期,由于当时作战形式发展很快,致使美军战线频繁变动,这对军需品的及时有效供给提出了一系列全新的挑战。如何合理组织军需品的供给,如何合理配置供应基地、中间基地和前线供应点,如何确定各级供应基地的最佳库存量,如何确定最佳的运输路线,如何合理选择运输工具,来最大限度地减少浪费,形成了一系列综合性的研究课题。为了妥善解决这些问题,美国军事部门运用运筹学、预测学和电子计算机技术进行了科学研究,较好地完成了研究任务。这是物流管理科学的萌芽阶段。

20 世纪 50 年代,随着经济的复苏和生产的发展,商品数量急剧增长,生产成本相对下降,而



流通费用却有相对上升的趋势。于是,人们开始了对各种物流活动规律的认真研究,以图找出降低流通费用的途径。由于目标是降低整个流通过程的费用,因此,必须考查和研究物流的全过程,研究运输、储存、包装、装卸、搬运等所有物流活动及这些活动之间的相互关系,即以系统的视角研究整个物流活动。这种研究的开展使原来在社会经济活动中处于潜隐状态的物流系统显现出来,结束了各种物流活动处于孤立、分散、从属地位的历史。这是物流管理学的初步发展阶段。

20 世纪 80 年代以后,随着社会生产力的不断发展,社会分工不断深化,市场需求不断变化,市场竞争不断加剧,新型商业业态不断涌现,企业物流服务不断外包,第三方物流不断发展,物流活动复杂性不断提高,企业边界生产力不断挖掘,信息技术不断发展,物流管理在整个经济社会发展中的重要性不断提升,物流管理学研究日益得到社会广泛重视。物流管理学研究的内容在不断拓展和深化:从传统物流管理研究延伸到后勤管理研究,从保障性物流管理研究延伸到准时性物流管理研究,从企业物流管理研究延伸到供应链物流管理研究,从绩效考核的财务标准型物流管理研究延伸到以平衡记分卡考核绩效的物流管理研究,从强调经济效益型物流管理研究延伸到强调社会效益型物流管理研究,从国内物流管理研究延伸到国际物流管理研究,从微观物流管理研究延伸到宏观物流管理研究,从局部的物流系统管理研究延伸到全局性的物流系统管理研究,等等。目前,物流管理学已成为一门内容丰富、发展比较成熟的管理科学。

物流产生的根源

人类社会开始商品生产之后,生产和消费逐渐分离,这就产生了连接生产和消费的中间环节——流通。随着工业文明的崛起,社会生产和消费水平及规模的扩大和发展,大生产和专业化分工方式的采用,使现代生产和消费在空间、时间以及人这三个要素上都表现为分离的形式。将生产和消费在空间上连接必须进行商品输送;在时间上连接就需要进行商品储存;将生产和消费的人进行连接,就需要进行商品的买卖与交换。商品的运输、储存以及与此相联系的包装、装卸等商品实物流动即形成物流。物流产生的根源就在于生产与消费在时间和空间上的分离。

二、物流管理学的研究对象

任何一门学科都有自己的研究对象,物流管理学主要是研究物流活动的管理问题。由于物流活动包括运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送等基本环节,而管理主要包括计划、组织与控制职能,所以物流管理学的研究对象具体地说就是研究物流基本环节和由物流基本环节构成的物流系统的计划、组织与控制等管理问题。物流基本环节需要人、财、物、设备、方法、信息、环境等诸要素的支撑,物流管理学还要研究这些要素的具体管理问题。

从物流属性和形态来看,现代物流分为企业物流和社会物流。企业物流是一种微观物流,是企业这一特定社会主体的物流活动;社会物流是宏观物流,是全社会物流活动的整体。既然物流存在两种不同形态,物流管理学实际上也就可以分为微观物流管理学和宏观物流管理学。宏观物流管理学主要从整个国民经济角度研究物流在国民经济中地位、物流产业政策与法规的制定、社会物流资源的配置、社会物流网络的构建、社会物流活动的整体效益提升等管理问题;微观物流管理学以企业为对象,主要研究企业物流战略、物流作业、物流组织、物流控制等



管理问题。

本书作为物流管理基础课程,由于篇幅有限,主要定位在微观层面,以企业物流为研究对象,当然同时也涉及某些重要的宏观层面问题,如绿色物流管理。

三、物流管理学的性质

尽管物流管理学发展很快,但毕竟还是一门新兴学科,学科体系还在不断完善之中,从物流管理学的学科特性和发展趋势考察,该学科表现出以下基本特点:

(一)综合性

物流活动跨越许多领域,认识物流活动需要综合知识,解决物流问题也不是单一专业管理所能完成的,这就决定了物流管理学必然属于综合学科。物流管理需要与生产管理、营销管理、财务管理、信息管理、系统管理、环境管理、战略管理等问题相协调,在相关方面相互配合的基础上才能取得整体优化的效果,因此物流管理学的视野是广阔的、综合的。

(二)集成性

现代物流系统由许多要素和子系统构成,要素和子系统按照系统论的思想形成有机整体,传统的将物流过程分割和过度分工的方式已经制约了物流系统质量和物流效率的提高。在新的条件下,企业和用户对物流管理的要求是提供一揽子集成方案,而不是单一解决局部问题。集成性特点意味着物流、商流、信息流是统一的,要求利用更先进的物流管理系统解决物流问题,实现系统的优化。

(三)交叉性

物流管理学通过多学科的交叉、渗透,发展为一门边缘学科。传统物流活动主要是技术问题和工程问题,物流管理主要侧重于工学领域,以研究物流的技术和工程措施为主,物流技术管理比重较大。但是,现代物流活动已经远远超越了技术和工程领域,它涉及企业运作和管理的各个方面(如企业与企业之间的关系、企业与用户之间的关系以及企业与社会之间的关系),它需要研究物流战略、物流服务方式和市场竞争等问题。在这种情况下,单纯的工学是无法胜任的,于是出现了管理学、社会学、经济学等学科向物流学渗透的趋势,物流管理学本身就是物流学与管理学相结合的产物,成为物流学和管理学的分支学科。

(四)应用性

物流活动是人类最基本的实践活动之一,随着物流规模和广度的发展,物流实践活动不断增加。物流管理学就是以物流实践为对象,运用科学分析的方法为人类的物流实践活动提供科学的依据、手段和方法,借以提高物流实践的效果。随着物流要求的提高,企业、用户、社会对物流管理的要求越来越高,在技术进步和需求变化的情况下,物流管理面临着大量新的课题,在实践中遇到的问题也越来越多,鉴于此,物流管理学与实践的结合更加紧密,应用性不断提高。

物流的后进性

物流技术的发展落后于生产技术,物流科学的产生落后于加工科学。物流学家把这种现象叫做物流后进性。物流后进性主要成因:

(1)物流科学是在生产力发展到一定阶段,适应社会经济的需要产生的。这是物流后进性的根本原因。人类历史上,物流活动长期从属于生产活动,并且彼此孤立存



在,各种物流活动之间没有发生联系。只有在生产力发展到一定阶段,流通成本凸现的情况下,物流科学的重要性才被人们认识,才会促进物流科学的研究和产生。

(2)物流科学是在融合了许多相邻学科的成果以后逐步产生的。如运筹学、计算机科学、系统工程都是物流科学产生的重要基础。现代物流科学对实践的指导作用,对社会经济和生产发展的价值体现,也必须依赖于电子计算机技术才能得以实现。因此,物流科学只有在这些科学与技术出现之后才得以诞生和发展。

四、物流管理学与相关学科的关系

物流管理学以企业物流为研究对象,这就意味着物流管理学是企业管理学的分支学科。现代企业管理包括十分广泛的领域,物流管理学作为子学科与相关学科之间,特别是与生产管理学和市场营销学,必然具有密切关系。

(一)与生产管理学的关系

企业物流从大的方面看包括企业内部物流和企业外部物流。企业内部物流就是指货物在企业系统内部从上游工序向下游工序的空间位移,这种位移的特点是不发生货物所有权的转移(没有商流)、受生产工艺等方面的技术制约、属于产品物质转换(加工制造过程)过程的一部分等,这些特点说明企业内部物流大多数与生产作业活动有紧密关系。物流管理与生产管理是一个事物的两个方面,难以分割,因此在物流管理学尚未独立之前,物流管理问题一般都纳入生产管理学研究的领域。

尽管生产管理学可以研究物流管理问题,但物流管理学还是应该从生产管理学中独立出来。首先,物流管理不是生产管理学所能完全囊括的,许多物流活动,特别是企业边界外的物流活动,已经超越生产管理系统;其次,将物流管理学从生产管理学中独立出来,可以摆脱生产管理的局限,提高物流管理和生产管理的专业化水平和精度,促进物流管理学的发展;第三,物流管理学的指导思想与生产管理学有很大的差别,前者需要较强的开放意识。

(二)与营销管理学的关系

企业外部物流是指企业与交易企业、用户和其他关系者发生的物流。现代企业是一个开放系统,需要与原材料供应商、零部件供应商、能源动力供应商、经销商、用户等利害关系者发生交易,在交易过程中伴随着大量的物流问题,其中典型形态是采购物流和销售物流。这些物流问题通常被纳入企业市场营销渠道中加以解决,因此在市场营销学中对营销过程中的实体流通(物流)问题也十分关注。

营销管理学与物流管理学具有紧密关系,营销管理学为物流管理学提供了正确的观念、原则和指导思想,比如营销管理中强调的以客户为中心和满足客户需求的思想和方法对物流管理学的建设是非常重要的。但是营销管理学不能代替物流管理学,因为两者研究的范围和重点是不同的,物流管理学侧重研究物流活动本身的客观规律,营销管理学侧重于研究商流活动本身的客观规律,两者的研究方法与手段也是不同的。

【本章小结】

物流活动和人类历史一样久远。物流管理学萌芽于第二次世界大战后期,初步形成于 20



世纪 50 年代,大发展于 20 世纪 80 年代以后。物流管理学主要是研究物流基本环节和由物流基本环节构成的物流系统的计划、组织与控制等管理问题。物流管理学具有综合性、交叉性、集成性、应用性特点。物流管理学作为企业管理学的子学科与相关学科之间,特别是与生产管理学和市场营销学,具有密切关系。

【案例分析】

我国现代物流业发展的新特点

第一,物流费用总体水平不断下降。进入新世纪以来,我国现代物流业发展很快。“十一五”期间,社会物流总费用与 GDP 的比率由 2000 年的 19.1% 下降到 2005 年的 18.5%,物流业增加值占到全部服务业增加值的 16.8%。2006 年,社会物流总费用与 GDP 的比率进一步下降为 18.3%,物流业占全部服务业增加值上升到 17.1%。

第二,物流市场进一步开放,竞争更加激烈。由于经济全球化,国际性并购发展迅猛,每年并购大约 4 万亿美元,而服务业的投资占跨国公司对外投资的 2/3。跨国公司通过掌控研发、市场营销和强大供应链管理体系,他们的主导地位也在增强。外资物流企业借助其实力和管理优势,采取独资、合资和并购等多种形式加快业务整合和规模扩张,这对我国物流业发展既是机遇也是挑战。目前,外资物流企业、国有物流企业和民营物流企业形成了三足鼎立的局面,这些企业相互合作,相互竞争,共同促进发展。

第三,物流企业快速成长。据国家发改委、国家统计局和中国物流与采购联合会发布的重点物流企业调查显示,2006 年前 50 名物流企业,营业收入超过 100 亿元的有 4 家,超过 50 亿元的有 8 家,超过 10 亿元的有 34 家,排名第 50 位的为 3.5 亿元,比 2005 年的第 50 位增加了 1 亿元。随着物流企业成长成熟,大企业做强做大,小企业做精做细,市场定位更加明确,出现了一批具有经营特色的专业物流服务企业,我国物流供应服务能力有了较大提高。

第四,企业物流分离外包速度加快。据测全球外包市场以每年 20—30% 的速度增长,到 2008 年可能达到 1 万亿美元。随着物流业务的发展,企业物流观念逐渐由“小而全、大而全”向“主辅分离、服务外包”转变。据对重点制造企业的调查,2006 年,销售物流外包以 5%—10% 的速度增长,运输与仓储外包以 10%—15% 的速度增长,运输业务委托第三方已占企业运输业务的 67.1%。企业物流外包由简单的运输、仓储业务环节向增值服务和一体化物流模式延伸,制造业和物流业融合渗透,二产与三产联动发展的趋势开始显现。

第五,港口物流发展加速,区域物流合作增强。2006 年,我国规模以上港口完成货物吞吐量 45.6 亿吨,集装箱吞吐量 9300 万标准箱,双双保持世界第一的位次。2007 年上半年,我国港口货物吞吐量 25.5 亿吨,集装箱突破 5000 万标准箱。与此同时,区域物流合作出现跨区域、跨国、跨境趋势。珠三角与泛珠三角,长三角与泛长三角,天津滨海新区与环渤海地区,北部湾经济带,海峡西岸经济区等,物流合作开始加速。在与邻国物流合作方面,东盟中国 10+1,中日韩自由贸易区的构想,欧亚大陆桥的建设等,也开始对我国物流格局产生影响。

第六,物流行业基础工作全面推进。经过几年努力,我国物流统计工作体系开始建立,物流标准化工作按计划推进,物流学历教育和在职培训全面铺开,物流新闻与信息工作蓬勃



发展,物流理论研究和技术创新取得新的成果。2007年中国物流与采购联合会正式启动了对物流企业的信用评级工作,首批24家物流企业信用等级评价已经上网公示。

问题讨论

1. 我国物流业发展的这些新特点对物流业未来发展会产生哪些影响?
2. 我国物流业发展还有哪些重要的新特点或新趋势?

【复习思考题】

1. 物流管理学的研究对象是什么?
2. 物流管理学有哪些基本性质?
3. 物流管理学与生产管理学、市场营销学有什么关系?
4. 谈谈你对物流管理问题的初步认识。



第二章 物流的内涵与效用创造



第二章 物流的内涵与效用创造



【教学要求】

通过本章教学,要求学生掌握物流的定义与要素,理解物流与商流的关系,理解物流创造效用机理,掌握有关物流价值的重要学说,了解物流在经济社会发展中作用。

随着物流产业和物流服务的发展,物流已成为人们关注的重要领域,在经济社会发展中扮演着越来越重要的角色。尽管物流活动多种多样、物流系统结构复杂,但人们对物流内涵的认识越来越深入,对物流价值的认识越来越深化。

第一节 物流的基本内涵

一、物流的定义

2001年4月,国家颁布的国标《物流术语》(GB/T18354-2001)中,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施有机结合。”

理解物流定义需要把握几点:

- (1) 物流中的“物”是一切可以进行物理位置移动的实体物质资料。不仅包括有形的物,也包括无形的物,如管道煤气;不仅包括有用的物,如原材料,也包括无用的物,如废弃物。
- (2) 物流起点是“供应地”,终点是“接收地”,只要符合这个条件的实体流动过程都是物流,物流具有广泛性。
- (3) 物流中的“流”泛指一切运动形态,具有移动、运动、流动的含义,物流环节中的静止(如储存)可以看成是物流中“流”的一种特殊形态。
- (4) 物流的基本功能要素不是彼此孤立的,而是有机结合的,物流是系统化的产物。



国外对物流的定义

由于对物流问题认识的层次和视角上的差别,加之研究和应用的目的不同,目前对物流的定义还存在许多不同的界定。

美国后勤管理协会认为:物流是有计划地对原材料、半成品及成品由其生产地到消费地的高效流通活动,这种流通活动的内容,包括为用户服务、需求预测、情报信息联络、物料搬运、订单处理、选址、采购、包装、运输、装卸、废物处理及仓库管理。

美国学者查尔斯·塔夫认为:物流是对到达以及离开生产线的原料、在制品和产成品的运动、存储和保护活动的管理。它包括运输、物料搬运、包装、仓储、库存控制、订货销售、选址分析和有效管理所必需的通讯网络等。

日本工业标准(JIS)认为:物流是将实物从供给者物理性地移动到用户这一过程的活动,一般包括输送、保管、装卸、包装以及与其有关的情报等各种活动。

日本早稻田大学教授西泽修认为:物流是指包装、输送、保管、装卸工作,主要以有形物资为中心,所以称之为物资流通。在物资流通中加进情报流通,于是称之为物流。

欧洲物流协会认为:物流是在一个系统内对人员和商品的运输、安排及与此相关的支持活动进行计划、执行和控制,以达到特定的目的。

二、物流三要素

物流包括许多具体活动,人们进行物流活动的方式多种多样,不管用什么样的方式进行什么样的具体物流活动,都要具备以下三个基本的要素,即流体、载体和流向。

(一)流体

流体指物流中的“物”,这里的“物”是处于不断流动状态的。

流体具有自然属性和社会属性。自然属性指其物理、化学、生物属性。物流管理的任务之一是要保护好流体,使其自然属性不受损坏,因而要对流体进行检验、养护,在物流过程中需根据自然属性合理安排运输、保管、包装等物流作业。社会属性指其所体现的价值,以及生产者、采购者、物流作业者与销售者之间的各种关系,有些关系国计民生的重要商品作为物流的流体还肩负国家宏观调控的重要使命,因此在物流过程中要保护流体的社会属性不受任何影响。

根据流体的自然属性和社会属性,可以计算流体的价值系数,即每立方米体积商品的价值。该系数可以反映商品的贵贱,对物流部门确定物流作业方案有重要参考价值。价值系数越大的商品,物流过程越要精心,一方面要采取商品保险措施,另一方面运输、保管、包装、装卸等各个环节的组织与作业均要精心安排,以防损坏。

(二)载体

载体指流体借以流动的设施与设备。载体分成两类:一类是指基础设施,如铁路、公路、水路、码头、车站、机场等基础设施;另一类是直接盛载并运送物品的设备和容器,如车辆、船舶、飞机、装卸搬运设备和集装箱等。物流载体的状况,尤其是物流基础设施的状况直接决定物流的质量、效率和效益。

(三)流向

流向指流体从起点到止点的流动方向。物流的流向有四种:一是自然流向,指根据产销关



系所决定的商品的流向,这表明一种客观需要,即商品要从产地流向销地;二是计划流向,指根据政府部门的商品调拨计划而形成的商品流向,即商品从调出地流向调入地;三是市场流向,指根据市场供求规律由市场确定的商品流向;四是实际流向,指在物流过程中实际发生的流向。对某种商品而言,可能会同时存在以上几种流向,如根据市场供求关系确定的商品流向是市场流向,这种流向反映了产销之间的必然联系,是自然流向,实际发生物流时还需根据具体情况来确定运输路线和调运方案,这才是最终确定的流向,这种流向是实际流向。在确定物流流向时,理想的状况是商品的自然流向与商品的实际流向相一致,但由于计划流向与市场流向都有其存在的前提,还由于载体的原因,导致商品的实际流向经常偏离自然流向。

物流的流体、载体和流向三要素之间有极强的内在联系,如流体的自然属性决定了载体的类型和规模,流体的社会属性决定了流向,载体对流向有制约作用,载体的状况对流体的自然属性和社会属性均会产生影响。因此,进行物流活动要注意处理好三要素之间的关系,否则就会使物流成本提高、服务质量降低。

三、商流与物流

(一)商流

“商流”是商品所有权的转让,流动的是“商品所有权证书”。在商流中的物品也称为商品,商流活动一般称为交易或贸易。商品通过交易活动由供给方转让给需求方,这种转让是按价值规律进行的。商流研究的内容是商品交换的全过程,具体包括市场需求预测、计划分配与供应、货源组织、订货、采购调拨、销售等。

商流与物流是商品流通的两个方面。从马克思主义政治经济学角度看,在流通这一统一体中,商流明显偏重于经济关系、分配关系、权力关系,因而属于生产关系范畴,是流通的社会属性。物流是物体位置移动的全过程,物流是空间行为,即马克思讲的“实际流通”,是商品实体的流通。物流偏重于工具、装备、设施及技术,因而属于生产力范畴,是流通的自然属性。

(二)商流与物流的关系

商流与物流关系密切,只有二者有机结合,才能最终实现商品由供给方向需求方的转移过程,商品流通才能最终结束。

一般在商流发生之后,即所有权的转移达成交易后,商品必然要根据新货主的要求进行转移,这就引致了物流活动的发生。需要指出的是:只有在有物流需求情况下,才能有发生商流的契机,也就是说只有在有商品购买的实际需求情况下,商品交易行为才能发生。因此,物流是产生商流的物质基础,在发生次序的先后上商流则是物流的先导。商流和物流是商品流通的“两条腿”,相辅相成,缺一不可。只有在流通的局部环节,在特殊情况下,商流与物流才可能独立发生,一般而言,从全局来看商流和物流总是相伴发生的。

(三)“商物分离”原则

尽管商流和物流相辅相成,但是它们各自具有不同的活动内容和规律。商流是商品的所有权转移,是一种权力流;物流是商品的空间转移,是一种实体流。商流一般要经过一定的经营环节来进行业务活动;物流则不受经营环节的限制,它可以根据商品的种类、数量、交货要求、运输条件等,使商品尽可能由产地通过最少环节,以最短的物流路线,按时保质地送到用户手中,以达到降低物流费用、提高经济效益的目的。在现实经济生活中,进行商品交易活动的地点,往往不是商品实物流动的最佳路线必经之处。如果商品的交易过程和实物的运动过程



路线完全一致,往往会发生实物流路线的迂回、倒流、重复等不合理现象,造成资源和运力的浪费。由此可见,商物分离不仅有可能性,而且实行商物分离的原则有利于提高物流效率,降低物流成本。

当然,商物分离也是需要一定条件的。第一,商物分离的经济基础是社会分工的发展。没有发达的社会分工,就很难有发达的商物分离。社会分工的深化不仅使得商流和物流出现渠道上的分离,而且使商流和物流的承担主体也发生了分离。第二,商物分离的社会基础是社会信用的发展。没有发达的社会信用,商物分离就会给商品交易者带来很大的经营风险,因为物流毕竟是一种服务性活动。第三,商物分离的技术基础是信息系统的完善。商流主体对物流主体的选择、物流主体对物流渠道的选择都需要一系列信息支撑,需要有很好的信息处理能力。在信息系统不完善的情况下,商物分离是有限的。

第二节 有关物流价值的学说

一、“黑大陆”说

这一学说是由美国著名管理学家德鲁克首先提出来的。1962年德鲁克在美国《财富》杂志发表题为《经济的黑暗大陆》一文,指出:“流通是经济领域里的黑暗大陆”。这里德鲁克泛指的是流通,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加认识不清的领域,所以,“黑大陆”说法现在主要针对物流而言。

“黑大陆”主要是指尚未认识、尚未理解、尚未开发的领域。在“黑大陆”中,如果理论研究和实践探索照亮了这块黑大陆,那么摆在人们面前的可能是一片不毛之地,也可能是一片宝藏丰富之地。“黑大陆”说法是德鲁克那个时代和文化背景的人一种共同的说法。这和今天常讲的“未被开垦的处女地”说法含义一样,只是表达不同而已。

在20世纪60年代以前,整个世界经济还处于一种短缺状态,人们关注的焦点还是如何开足马力扩大生产规模,流通问题并没有引起社会的广泛重视。“黑大陆”说也是对当时物流本身的正确评价,这个领域未知的东西还很多,理论和实践皆不成熟。

从某种意义上说,“黑大陆”说是一种未来学的研究结论,是战略分析的结论,带有较强的哲学抽象。但这一学说对推动物流领域的研究起到了很好得启迪和动员作用。

二、“冰山”说

“冰山”说是日本早稻田大学西泽修教授提出来的。它的含义是指人们对物流成本的总体内容并未掌握,提起物流成本往往只看到露出水面上的冰山一角,而没有看见潜藏在海水里的整个冰山,海水中的冰山才是物流成本的主体部分。西泽修教授用一个简单而又明确的图形来形象地表示了这个学说的观念(见图2-1)。

一般情况下,在企业财务统计数据中,只把支付给外部运输企业、仓库企业的费用列入物流成本,而实际上这些费用在整个物流成本中犹如冰山的一角。因为物流基础设施折旧费,企业利用自己的车辆运输、利用自己的库存保管货物,由自己的工人进行包装、装卸等自家物流费用都计入了原材料、生产成本、管理费用和销售费用等科目中,没有列入物流成本中。一般来说,企业向外部支付的物流费是实际物流成本的很小一部分,真正的大头是企业内部发生的