

从「黑大陆」



王之泰 著

cong
Heidalu
Dao Huidalu

到「灰大陆」

王之泰物流研究30年轨迹



重庆大学出版社

<http://www.cqup.com.cn>

logistics

从“黑大陆” 到“灰大陆”

*Cong Heidalu
Dao Huidalu*

王之泰物流研究30年轨迹

重庆大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

从“黑大陆”到“灰大陆”:王之泰物流研究 30 年轨迹/王之泰著. —重庆:重庆大学出版社,2009.4

ISBN 978-7-5624-4768-9

I. 从… II. 王… III. 物流—物资管理—研究 IV. F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2008)第 206666 号

从“黑大陆”到“灰大陆”
——王之泰物流研究 30 年轨迹

王之泰 著

责任编辑:梁 涛 姚正坤 版式设计:周 娟

责任校对:邹 忌 责任印制:赵 晟

*

重庆大学出版社出版发行

出版人:张鸽盛

社址:重庆市沙坪坝正街 174 号重庆大学(A 区)内

开本:710 × 1020 1/32 印张:30.75 字数:564 千

2009 年 4 月第 1 版 2009 年 4 月第 1 次印刷

ISBN 978-7-5624-4768-9 定价:48.00 元

本书如有印刷、装订等质量问题,本社负责调换

版权所有,请勿擅自翻印和用本书

制作各类出版物及配套用书,违者必究

从“黑大陆”到“灰大陆”

(代序)

改革开放的三十年,中国的物流三十年

从1978年“物流”概念正式引进到我国,至今已整整三十年。

1978年,具有划时代重要意义的中国共产党十一届三中全会召开并且确定了“改革开放”的国策,至今也整整三十年。

都是三十年,但并不是巧合。“物流”之所以能够引进到我国,这是改革开放的国策使然。三十年前,“物流”这个小领域也能够乘改革开放之春风而来,实在是我们的幸事。

按我国古代先贤孔老夫子带有哲理的说法,人生的三十年是“而立之年”,称之为“三十而立”。中国物流也刚到而立之年。而立之年是朝气蓬勃的、前途辉煌的年龄,但是却是年轻气盛、并不成熟、充满不确定性的年龄。在这个时候认真作一下检讨,确定人生发展方向是非常重要的事情,对物流领域也是如此。

物流领域应当向“改革开放”交一份答卷,作一个汇报。我想,涉及物流的国家各部委肯定会做这件事情,半官方的或者民间的协会、大学、学会、研究组织、策划组织和业内的人士也会做这件事,还有市场经济条件下的重要主体——企业更应做这件事情。当然,地位不同,视角不同,水平不同,会有各种各样的看法,所谓“仁者见仁,智者见智”。但是有一点,认真回顾和总结三十年的物流发展,是今后我国物流更大发展的又一个开端。

对这三十年来中国物流,作者进行了长期的思考和多次的表述推敲,最后形成了这样一个看法:中国物流这三十年的发展,可以借用物流界经常使用的词汇“黑大陆”,并表述为“从‘黑大陆’到‘灰大陆’”。

20 世纪 60 年代,美国的“黑大陆”

中国改革开放之前的二十年,物流还是美国的一块“黑大陆”。

1962 年,著名的美国管理学家彼得·德鲁克在《财富》杂志上发表了题为《经济领域的黑色大陆》一文,这个所谓的“黑大陆”主要针对物流而言,也是针对当时世界经济的领导者美国的物流领域而言。

“黑大陆”的说法,主要是指尚未认识、尚未了解、尚未开发的领域。按照中国最通俗说法,那就是“两眼一抹黑”。

之后的二十年之中,美国、欧洲、日本等发达国家,物流领域有很多发展和创新,首先是工业化浪潮的推动,社会分工深入到这个领域,同时先进的技术和装备武装了这个领域;在逐渐进入被托夫勒称之为“第三次浪潮”的大变革之后,电子计算机带来的自动化和依托电子计算机的系统化管理和系统化运作,使发达国家出现一次所谓的“物流革命”,这当然对于“黑大陆”有相当的改变。

至于现在,美国等发达国家的物流领域,虽然也不是全面清晰了然,必定还有许多尚未认识、尚未了解、尚未开发的领域。但是相对而言,总体上已经不是“黑大陆”了,至于如何评价它们现在的状况,那不是本文的目标。

进入物流这块“黑大陆”

就在美国等发达国家在“黑大陆”之中探索并且取得了成就,迎来了长足发展的时候,处于闭关锁国之中的我国,对这些进程几乎毫无所知,可以说实实在在是在这个“黑大陆”之中。

1978 年,我国一个由国家计划委员会、财政部、国家物资总局等部委以及一些地区人士组成的“中国物资工作者考察团”出访日本,其重要使命是研究日本生产资料交换和流通方式,了解“物流合理化”(当然,当时的理解是“物资流通合理化”)。这个代表团以及以后不断派出的若干批次的代表团,以及不断的国际交流,看来并没有能够对于“物资流通”的改革找到一条可行之路,但是却取得了把“物流”带回中国的重大成果,开辟了一个观察发达国家,尤其是和中国国情相近的日本的窗口。将“物流”这个概念带回到中国最早的追溯,就是和发动改革开放同年的 1978 年。

所以,“改革开放”的大门一打开,让我们看到了可以改变这个“黑大陆”的希望,又学习到如何去改变这个“黑大陆”;“改革开放”的国策,不但给我们创造这种改变的条件,而且要求我们必须进行改变,这无疑是具有划时代意义的事情。

从此,中国知道了“物流”这个名词,进入到这块“黑大陆”,至今已三十年。

物流从此开始了在中国的充满活力的同时又非常困难的旅程:最初那几年,从引进概念开始,学习和研究这个经济形态,在全国相关领域进行科学普及,选择适合我国国情的运作,真是一幅生机勃勃的样子……到今天,物流在中国已经进入了发展期。

这三十年,中国物流在前二十年还是处于初期的学习和探索阶段,还是在“黑大陆”之中徘徊;最近十年才进入发展期,并发生了巨大但又十分不足的转变。作者将此比喻为从“黑大陆”到“灰大陆”。

“灰色系统”和“灰大陆”

“灰大陆”,是本人借鉴于“灰色系统”又对应于“黑大陆”的说法。以“灰大陆”来表述,应当比“灰色系统”的表述方法来得通俗。

在系统科学理论中,有时候将大系统划分为三种类型:黑色系统、灰色系统和白色系统。以人们对系统认知的程度为标志,称之为“灰色系统”的,是指部分信息已知而部分信息未知的系统,人们没有全面清晰的认知。灰色系统理论所要考察和研究的是信息不完备的系统,这只能通过已知信息来研究和了解未知领域从而达到认知整个系统的目的。灰色系统的主要特点是:第一,系统复杂;第二,系统不成熟或者是在形成过程之中;第三,系统的边界不清晰;第四,信息不充分;第五,系统动态性过强;第六,系统信息具有不确定性。

灰色、不确定性的系统很多,最典型的、研究比较充分的灰色系统是股票证券系统;农业、环保、工程、水利、卫生、教育系统也经常被视为灰色系统,从而利用灰色系统方法进行研究和认知。和物流产业系统有关,有的人也从灰色的角度研究和认识货运(可以说是物流的局部)的问题。

现在,我国的物流领域在一定程度上已经不再是“黑大陆”,这是一个非常大的进步,但是黑色的影子仍在,虽然程度

已经大大减弱,我想,称之为“灰大陆”是恰当的,我认为有如下理由:

首先,物流领域信息是不充分的。虽然在社会物流领域要好一些,但是在涵盖其他经济和产业领域中的物流信息,却是极端的不充分。

第二,物流领域许多重大的事物,例如物流产业问题,说明朗又不明朗,说不明朗又不是“两眼一抹黑”,以若明若暗来形容再恰当不过。

第三,物流系统是以新观念来整合、复合、融合或者切割国民经济已经有了系统的结果,但这种整合、复合、融合或者切割具有不稳定性 and 不确定性。

第四,物流领域现在正处于不断发展变化的状态,许多事情没有定论,不能一味肯定或者一味否定,要不断地扬弃。

第五,在体制上,缺乏一贯性和稳固性,管理层和企业所属的部门脱节,社会物流发展较快,生产企业的物流管理还是非常薄弱。

最后,对物流的认知,既没有确定的答案,又不是完全没有答案,有多种的解读。这不恰好说明了,现在有如此不同的意见,有如此众多的结论,就是因为物流领域是灰色的原因吗?

中国物流从“黑大陆”到“灰大陆”是长足的进步

从“黑大陆”到“灰大陆”虽然历经曲折,但是可以反映这三十年进展之巨大。

这三十年的进步,重要的原因在于国家体制改革的不断深化和信息化的快速发展,在于物流平台的大规模建设提高了对物流的支持力度。当然,物流领域本身也功不可没。

亲身经历了我国物流这三十年发展的作者,回顾这三十年的沧桑,感触颇深,从我们对物流一无所知到今天有如此规模的物流,发生了多么大的变化啊!作者之地位,自己并不打算去进行评论,全面的总结自然有人去做。这里只能列举几项与作者工作和兴趣密切相关的事例:

三十年来,从人们对物流的陌生到实现了科学普及,应当说,“物流”这个词汇是改革开放三十年认知度最高的经济词汇之一。

从前,大学教育没有物流专业的影子;当改革开放初期探索

“黑大陆”时,全国只建立了一个大学物流专业,以后又被取消。到今天,已经有三百多所大学有了物流专业和物流课程。

三十年前,在我国根本没有物流专业岗位和相关的技术职务。现在,众多的培训机构向社会输送着不计其数的物流师、物流经理人、高级物流师、国际物流师,不仅一下子扭转了人才匮乏的局面,而且出现了物流人才相对过剩的情况。

三十年前,物流是无书可求;在“黑大陆”探索的初期,也是一书难求。如今,物流著作之多,已很难准确统计。

面对“灰大陆”

我们应当实事求是地面对“灰大陆”。

首先,要认识“灰大陆”是发展中的状态,是不太成熟的状态。我想,这应当是对当前我国物流现状的基本认识。

对于我国物流现状的评价,人们自然有着多种多样的观点,这些观点甚至还存在着较大的分歧。因为不同地位、不同用户、不同职业的人所处的角度不同,必然会作出不一样的评价,而且他们的评价往往和所接触的物流领域状况有关。在某种意义上讲,这正是“灰大陆”的正常表现。不管怎样,关键的问题还是要看导向性质的评价,这当然不是一般人能为之的,而是管理层、权威性人物才有这种作用。当前,一个重大的导向性的评价是“中国物流即将进入成熟期”,这不仅是一种认识,而且实际上已经在按成熟期的做法去推动物流工作。按照系统科学的认识,幼稚无知应当是属于黑色系统,不成熟应当是灰色系统,成熟则是白色系统。在事物处理上,灰色系统应当是宽容并留下相当大的发展余地;白色系统则应当按照“唯一解”严格规范。中国旧体制的一个重要弊病是,管理部门出于本身政绩的考虑,对本身的工作和本领域的工作评价过高,这也是往往出现过热的原因。所以,面对“灰大陆”,我们必须要有有一个清醒的认识。

从“黑大陆”到“灰大陆”也突出反映了三十年来物流领域没有能够解决的问题仍然很多,这恐怕是我们更应当关注的。对此,作者并没有全面总结的能力和打算,只想从学术理论、领导、社会、企业四个方面说几句:

第一,我们的物流缺乏创新。现在虽然已经学习了,引进了,但是基本上还是跟在发达国家的后面,采取跟跑战术和“拿来主义”。无论在理论上、学术上和企业构建、物流运作方面都

缺乏创新,我想这是最主要问题。

第二,领导体制问题没有解决,甚至还有扭曲。在我们国家,任何事物的发展都和该领域的体制密切相关。可以把它看成是:既是优势,又是劣势。优势在于,体制问题一旦理顺,就可以获得倍增的发展;劣势在于,旧体制和扭曲的体制是严重阻碍发展的瓶颈。

第三,“过热”现象时有发生。这不但反映在急功近利的问题上,也反映在我们的物流领域缺乏选择上,一有亮点便一拥而上。更深层次原因,则是我们对现代物流还没有取得完全的真知,视野太狭窄。

第四,企业的系统现代化问题没有获得真正解决。也许,多数企业对于现代科学技术、现代装备、物流的系统运作都有所认识,这是从“黑大陆”到“灰大陆”进步最明显的一块。但是,对于现代企业制度、现代产权制度、现代管理制度等更大范围的现代化问题却相当地忽略。

“灰大陆”可能是中国物流发展要经历的较长过程,但伴随这个过程,灰色终将逐渐消退、减弱,中国物流必定会有更大的发展。

前言

2008 年是中国“改革开放”的三十年,是“物流”概念进入中国的三十年,也是本人从事物流研究工作的三十年。

从“而立之年”到“古稀之年”,人之半生有幸进入到物流这个领域并且一直坚持下来,应该说是人生的一件快事。

和物流结缘,源于“物资流通”。1962 年,大学毕业之后分配到国家经委物资总局建材局工作,之后又到大学的物资管理系任教,所涉及的专业领域是“物资流通”。需要说明的是,“物资流通”和“物流”在三十年前是有混淆的,在现在,这种混淆也经常发生。应当说,两者有相关之处,但是在中国是两个特定的、不同的概念。在计划经济条件下,物资流通是生产资料流通,再明确的表述就是重要生产资料的计划和分配。

在这个领域工作和任教过程中,对于物资流通和与之相关的问题,多年以来所积累的大量问号不得其解。20 世纪 70 年代,散装水泥的技术形态和托盘、集装箱在我国已经有所应用,因为工作和教学的关系,对于这些技术需要有所了解,我和妻子孟淑敏开始了不断的学习和考察活动,实际上已经开始进入物流领域,了解和积累了许多感性的认识,但是没有理性化。那个时候,也开始思考相关的理论问题,不过没有找到系统的答案。后来,放弃了原来学的俄语,开始学习日语,并从一些日文资料里了解了一些情况,受到一些启发。

改革开放为我们打开了一扇学习和观察发达国家的窗口,我们国家的考察团也带回了“物流”的概念,这个概念自然对我多年积累的疑问起到了“释疑解惑”的作用,让我看到,这正是和我工作密切相关,让我渴求的一个领域。就是这样,进入物流研究领域,一晃就是三十年。

更为幸运的是,刚刚进了这个领域,就得到了中国物资经济

学会的扶持,国家物资局和物资经济学会的一批老同志、老领导高风亮节、和蔼可亲,无私地为年轻人的成长创造条件。正是因为如此,我才能够《物资经济研究》杂志上,连续十一期破格发表了《物流浅谈》;也正是因为如此,一个年轻的讲师不是作为听众和看客,而是作为考察团的成员参加了对日本的考察和在日本召开的国际物流会议。这就是机遇,这个机遇给我创造了一个非常好的开端,不但使我的学术获益匪浅,而且给我树立了一个非常好的榜样,教我学会了应该如何对待和扶持年轻的后来者。

按照德鲁克的“黑大陆”说法判断,当时中国的物流领域,是不折不扣的“黑大陆”,而我就这样开始了“黑大陆”的旅程。

三十年后的今天,中国的物流领域几经沧桑,但是已经大大地改变了“黑大陆”的面貌,取得了长足进步,中国的物流领域,开始进入了发展期,但是还很幼嫩,还充满着遗憾和问题。怎么描述现在的状况呢?作者选择了一个和“黑大陆”相关又不同的、有系统科学涵义的名词:“灰大陆”。从“黑大陆”到“灰大陆”,也正是作者物流研究的轨迹。

这三十年的物流研究,有成功、失败、失误和矛盾,我想,这才是一人事业的正常轨迹。对我而言,好、坏、美、丑都是一笔财富;对物流界而言,希望能成为历史的信息积累,因为它毕竟从一个人的研究侧面反映了这三十年的物流之路。

这本书主要选择作者在这个历程中,于报纸、杂志、论文集上发表的各类文章。文章的取舍,主要选择对现在物流界各方人士还有用的、具有观点性和有资料价值的文章,大概占我所有文章总数的三分之一。如前文所述的《物流浅谈》之类的学习和科普性文章,没有选入;还有,有一些个人认为尚有价值,但是原文已经丢失的,也没有选入。

这本书的结构按照时间序列和内容体系构筑:

第一部分是学习、认知、宣传相关理论及进行局部探索研究性的文章。从时间来看,是初期刚刚接触物流那一段时间的文章。

第二部分是关于物流理念的研究文章。

第三部分是选择对社会有普遍影响的配送领域的研究文章。20世纪80年代中期,应该说是我国物流研究的一个黄金

时代,这个时代造就了中国第一个突破体制障碍的、跨部门的学术组织——“中国物流研究会”,也出现了一个良好的研究环境。在这种形势下,北京物资学院举全校之力,在物资部和物资流通协会的支持下,联系了省、市一级的研究力量开始了大规模的配送方面研究,成果颇丰。自然,这在我的文章中有所反映。

第四部分是对中国物流发展的探索。本世纪一开始,由国家经贸委牵头,国家的六个部委联合颁发了《加快我国现代物流发展的若干意见》,六部委联合(以后更发展成国家的“部级联席会议制度”)标志着我国物流管理体制的重大突破,从而解放了被旧的部门体制束缚的物流,使中国物流在经历了一个大的低潮后又步入了一个新的黄金发展时期。在这种形势鼓舞下,研究自然集中在发展的探索。同时,由于本人在全国政协参政、议政的需要,这些研究主要在物流的宏观领域。

第五部分是对物流产业本体研究的文章。从时间来看,这是最近五六年的事情。在“物流热”之中,人们提出了许多新的课题,包括物流产业。本人也因物流产业的问题而困惑,进行了多方面的探讨。在研究探索过程中,认识和思路几经变化,致使一些研究探索前后矛盾。这个问题在物流界和我本人至今也没有取得共识,甚至还存在着较大的分歧。可以说,它仍是今天“灰大陆”研究的一个重要领域。

第六和第七部分是对物流扩展性的探索。探索物流与新经济、新经济条件下物流以及一些新的物流形态,这是最近十年的事情。新世纪伊始,物流发展遇到了一个非常大的机遇,那就是“第三次浪潮”开辟了计算机网络时代。而中国的网络技术和网络规模已经可以和发达国家比拟,这对我们物流领域缩短与发达国家的差距十分有利。但是,已经退休的我,再也不能像组织“配送研究”那样,进行大规模的动员,当然就难以出大的成果。

第八部分是评论性文章——之泰看物流。这些文章主要集中于最近两三年。个人认为,发展需要集思广益,学术需要争论,“越辩越明”是突破“黑大陆”必须要走的路,这也是形成系列评论性文章的主要原因。

本书出版,正值“改革开放”三十周年之际,首先要向中国改革开放的总设计师邓小平同志致以崇高的敬意。很明显,没

有“改革开放”，就没有中国今天的这一切。同时，向三十年前第一批物流“取经”成功的领导、学者、翻译人士表示敬意和感谢，是他们首先使国外的物流文化变成中国的词汇。当然，不能忘记的还有长期支持我、帮助我、批评我、鼓励我的，不管是亲人、前辈、领导，还是企业家、同事和学生，都是我从事物流研究历程中的朋友和同志，谨向他们表示感谢！

王之泰

2008年12月



目录 mulu

第一部分 进入“黑大陆”初期的物流探索/1

第三利润源——物流管理(1980)	2
我国的流通体制改革和世界的物流革命(1985)	8
新时期的物流和我们的研究方向(1985)	16
物流科学及对我们的启迪与借鉴(1987)	21
物流科学的理论体系(1989)	29
发展水泥的流通加工,提高水泥物流技术经济效益(1980) ...	32
建材的现代物流及我国当前存在的问题(1982)	39
水泥物流模式研究(1981)	44

第二部分 物流理念的探索/54

物流的价值与经济增长点(1999)	55
探索有效商品流通的道路(1999)	59
从福特制到现代物流漫谈(2000)	64
物流与物流工程(2001)	66
新的战略观与物流(2002)	72
物流不仅是流通的子系统——让物流为企业生产服务(2002)	76
关于物流发展动力的思考(2003)	83
物流的落实在于工程(2004)	86
物流,需要科学发展观(2004)	90
发展物流,增强流通力(2005)	93
应当重视物流的能源问题(2005)	98

物流领域:需要资源整合(2006)	102
高端物流,现实的存在,发展的探索(2007)	108
物流不是“物资流通”(2008)	113

第三部分 社会物流研究——配送/115

论配送(1986)	116
配送面面观(1986)	124
关于“配送”的认识和建议(1990)	131
配送与企业家之梦——零库存(1990)	137
配送中心研究(一)(1992)	147
配送中心研究(二)(1992)	156
再论配送(1999)	162
把仓库改造成配送中心的思考(1999)	170

第四部分 对中国物流发展的观察与研究/175

面向 21 世纪的中国物流(1997)	176
城市物流研究探要(1999)	180
西部开发,物流先行(2000)	185
“第三个利润源”以及对我国经济发展的意义(2001)	188
引导物流热,发展现代物流(2001)	192
中国物流发展的新阶段(2002)	196
中国——需要发展现代物流(2002)	204
把物流规划放在物流发展的重要位置(2002)	212
呼吁制定物流政策(2002)	217
中国物流:亟待协调的和弦(2003)	220
中国物流发展的审视(2005)	224
物流战国时期,我们应当做什么(2006)	230
区域经济的物流抉择(2006)	234
中国物流,走产业升级的道路(2006)	240
应当检讨物流的体制设计(2007)	247
物流,雪灾之后回顾和反思(2008)	249
物流呼唤大部制(2008)	254

第五部分 物流业观察与研究/259

综合物流中心探要(1999)	260
----------------------	-----

中国需要物流基地(2000)	265
把传统的交通、运输提升成现代物流系统(2000)	269
物流产业——一个新的经济增长点(2002)	273
构筑物流平台,推进流通现代化(2002)	277
统一规划铁道集装箱枢纽和交通枢纽(2002)	279
要让火车和汽车跳“华尔兹”(2002)	281
物流园区建设要谨慎行事(2002)	287
关于构筑西部物流平台的几点看法(2003)	290
我国物流的铁路平台存在问题探讨(2003)	295
物流平台研究(一)——物流平台的概念及结构体系(2004)	299
物流平台研究(二)——物流平台的地位和作用(2005)	305
物流平台研究(三)——物流平台的政策问题(2005)	309
物流平台研究(四)——建设和构筑物流平台(2005)	314
物流产业研究——物流到底是一个什么“业”(2005)	319
做好物流企业定义这个基本建设(2006)	324
物流园区的体制缺陷(2007)	328
物流园区企业化的思考(2007)	331
按现代企业和产权制度打造股份制的物流园区(2007)	334
关于与物流园区相关的一些问题(2008)	336
快运快递行业与物流产业(2008)	341

第六部分 物流与新经济探索/345

新经济与现代物流(2000)	346
电子商务与配送——探讨新经济与现代物流的关系(2000)	350
买方市场·电子商务(2000)	355
虚拟经济:现代物流发展的新机遇(2001)	360
供应链环境的挑战(2003)	364
供应链:流通渠道的创新(2004)	369
中国供应链观察(2005)	374
供应链带来的发展道路思考(2005)	380

第七部分 各种物流形式的研究/385

关于工厂现代物流问题(2001)	386
------------------	-----

生活物流研究(一)(2003)	388
生活物流研究(二)(2003)	393
精益物流研究(2003)	397
物流工程支持和创新商业(2003)	404
生产企业在物流大发展中的机遇把握与竞争力的提升(2004)	407
农业物流的三个重要问题和三项重要建设(2008)	413

第八部分 之泰看物流(2006—2007)/417

物流规划的理性原则	418
应当关注物流企业的轻资产运行	420
警惕物流的浮躁	422
物流产业:困扰于第三方物流	425
一次网上搜索之后的思考	427
专业化是中小物流企业的可行之路	429
让我们接受历史的教训	431
物流领域,应当关注经济增长方式转变的问题	433
物流用语:标准还是辞书	436
物流产业的内部结构	438
灰色物流产业	440
灰色的物流园区	442
从北京公交新举措中我们可以学到什么	444
重视物流转换枢纽的建设	446
农业物流——挥之不去的思考	448
农业现代物流的取向	452
农产品物流的损失问题	455
农产品减量物流	457
股市中物流板块的定位问题	460
物流与采购结缘,体制设计是否妥当	462
历史重演,角色互换	465
普洛斯的到来	468
普洛斯——我们的一面镜子	470
学习普洛斯,警惕普洛斯	473