



现代物流管理教程

主 编 崔介何

副主编 张晓燕 白晓娟

华文出版社

现代物流管理教程

主 编 崔介何

副主编 张晓燕 白晓娟

华 文 出 版 社

图书在版编目 (CIP) 数据

现代物流管理教程/崔介何主编. —北京: 华文出版社, 2005. 1

ISBN 7-5075-1774-8

I. 现… II. 崔… III. 物流—物资管理—教材
IV. F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2004) 第 125388 号

华文出版社出版

(邮编: 100055 北京市宣武区广安门外大街 305 号 8 区 5 号楼)

网络实名名称: 华文出版社

· 电子信箱: hwcbs@263.net

电话: (010) 63370164 63370169

新华书店经销

中央党校印刷厂印刷

850×1168 毫米 32 开本 11 印张 283 千字

2005 年 1 月第 1 版 2005 年 11 月第 2 次印刷

*

定价: 14.40 元

属印装质量问题印厂负责调换

说 明

近几年中国物流业发展迅速，物流管理水平获得了跨越式的发展，国家相关部门已把物流业的发展提到了议事日程上。但由于中国物流管理起步较晚，目前比照国外先进水平还相距甚远。国内物流业在教育方面更是落后，全国设置物流专业和课程的高等院校仅有几十所，研究生教育刚刚起步，职业教育更加贫乏，通过委托培训方式培训员工的企业也不多见。由于教育的落后，使得市场上符合企业要求的物流人才如凤毛麟角。正是鉴于这个现实，我们请北京物资学院的崔介何教授主编了这本教材。

全书由崔介何教授进行总体策划、设计并统改定稿。参加本书编写的作者有：崔介何（绪论和第一章）、何春冬（第二章）、张晓燕（第三、四章）、裴斐（第五、六章）、郑秀恋（第七、八章）、白晓娟（第九、十章）、张凤彦（第十一、十二章）。本书既适合自学，又适合党校、行政学院、高等院校和其他成人高等教育有关专业作为教材使用。这次印行前，作者对全书进行了修改。

书中如有不妥之处，敬请读者指正，以便进一步修改完善。

华 文 出 版 社

中共中央党校函授学院

2005 年 10 月

目 录

绪 论	1
第一章 物流与物流管理概述	4
第一节 物流的概念	4
第二节 物流形式及其分类	13
第三节 物流管理	19
第二章 现代物流功能要素	35
第一节 现代包装	35
第二节 装卸搬运	40
第三节 仓 储	47
第四节 运 输	53
第五节 流通加工	59
第六节 配 送	63
第七节 物流信息	66
第三章 物流管理内容	74
第一节 现代物流管理范围	74
第二节 物流战略管理	79
第三节 物流成本管理	87
第四节 物流质量管理	96
第五节 物流信息管理	102
第六节 物流管理组织	107
第四章 物流信息系统	117

第一节	物流信息系统概述·····	117
第二节	典型的物流信息系统构成·····	121
第三节	物流信息技术·····	126
第四节	物流信息系统的设计与实施·····	128
第五章	现代生产企业物流 ·····	136
第一节	采购物流·····	136
第二节	生产物流·····	141
第三节	销售物流·····	147
第四节	返品回收物流·····	151
第五节	企业废旧物资物流·····	155
第六章	现代流通企业物流 ·····	163
第一节	批发企业物流·····	163
第二节	零售企业物流·····	166
第三节	连锁企业物流·····	170
第四节	仓储企业物流·····	176
第五节	配送中心物流·····	180
第七章	第三方物流 ·····	186
第一节	第三方物流概述·····	186
第二节	第三方物流的特点和业务范围·····	190
第三节	第三方物流企业发展战略·····	195
第四节	我国第三方物流的现状和展望·····	202
第八章	供应链管理 ·····	209
第一节	供应链管理概述·····	209
第二节	供应链的构建·····	215
第三节	供应链管理环境下的企业运营·····	221

第四节	供应链企业组织结构与业务流程重组·····	230
第九章	城市物流 ·····	236
第一节	城市物流概述·····	236
第二节	城市物流系统的结构与运作模式·····	239
第三节	城市物流系统的规划与建设·····	246
第四节	城市物流发展的政策与战略原则·····	253
第十章	区域物流 ·····	262
第一节	区域经济、区域贸易和区域物流·····	262
第二节	区域物流平台·····	268
第三节	区域物流规划·····	273
第十一章	国民经济物流 ·····	284
第一节	国民经济物流概述·····	284
第二节	国民经济物流与生产力布局·····	288
第三节	国民经济物流的合理组织·····	297
第四节	我国物流业的现状与展望·····	303
第十二章	国际物流 ·····	311
第一节	国际物流概述·····	311
第二节	国际物流标准化·····	315
第三节	国际物流业务与运作·····	320
第四节	国际物流信息系统·····	325
第五节	国际物流发展展望·····	333
参考文献	·····	342

绪 论

改革开放 20 多年来,我国的国民经济保持了高速增长。2003 年,国内生产总值达到 14099 亿美元,比 1990 年增长近两倍,排名世界第七、发展中国家第一。近几年来,尤其是 1998 年以来物流引起了各级政府和许多企业的高度关注,发展现代物流已成为人们的共识,新一轮“物流热”正在兴起。流通事业持续发展,无论是流通规模、流通形式、流通组织,还是流通设施,都发生了巨大的变化。

我国经济要在 21 世纪长期持续、稳定和协调地发展,作为“第三利润源泉”的物流,在社会生产发展中具有特殊的地位。物流如何适应现代化的要求,这是人们十分关心的重要问题。

许多地方政府正在积极筹划发展现代物流产业。深圳、天津都将“物流”作为地方“支柱产业”给予高度重视;广州市则将在东、西、南、北全面规划物流产业,分别建立生产资料物流中心、商品物流中心、仓储物流中心和商贸物流中心;上海则瞄准“国际物流中心”的目标,着重发展陆、海、空港的口岸物流和城市配送物流,并以“政府引导、企业运作、完善法规、配套环境”的指导思想去运作实施;北京市具体规划了北京物流港、三大物流基地、四大物流中心。此外,山东、浙江、大连、青岛等近 30 个省市地都制定了物流发展方面的规划,并开始逐步实行。但是,物流发展的不平衡现象是客观存在的,当沿海地区物流开始热了的时候,中部、西部地区发展较慢,甚至有些地区还没有启动。

在我国,以海尔物流崛起为代表的企业集团,用信息化带动工业化,用高新技术和市场化的业务流程改造传统产业。他们将现代物流构筑为企业核心竞争力,通过建立现代物流体系,使企

业生产经营的全过程实现了精确化、信息化、数字化、高效化。

一些传统的运输和仓储企业，通过改造正在向现代物流企业转变，如中远、中外运、中储等等。同时，也生长出不少第三方物流企业，像广州的宝供、深圳的中海物流等等。但是，我们也要充分认识到，我国物流业发展的道路并不平坦，还有许多因素制约着中国物流业发展，人们对现代物流的认识还不够，还存有不少认识上的误区。

我国加入 WTO 以后，更多的跨国物流企业纷纷进入我国，如美国联邦快递、德国邮政、丹麦马士基、日本佐川急便等等。他们在带来了先进的物流技术与物流管理的同时，也加剧了国内物流市场的竞争。为此，中国物流产业一方面面临着巨大的挑战，另一方面则迎来了绝好的发展机遇。

我国物流业的发展已列入中国“十五”规划。2001 年 3 月 15 日，由第九届全国人民代表大会第四次会议批准的《中华人民共和国国民经济和社会发展第十个五年计划纲要》中指出：“积极引进新型生态和技术，推进连锁经营、物流配送、代理制、多式联运、改造提升传统流通业、运输业和邮政服务业”。特别提出要“健全综合运输体系”，对铁路运输、公路运输、内河与海洋运输、航空运输、管道运输、邮政业的发展都提出了明确要求，要“充分发挥各种运输方式的优势，发展和完善城市间旅客快速运输、大城市旅客运输、集装箱运输、大宗物资运输和特种货物运输五大系统”。还提出“引入竞争机制，加快电子、铁路、民航、仓储、公用事业等垄断性行业管理体制的改革”。这为“十五”期间中国物流业的发展绘制了宏伟的蓝图，为发展中国物流业提供了政策依据。

2001 年 3 月 2 日，国家经贸委、铁道部、交通部、信息产业部、对外贸易经济合作部、中国民用航空总局联合下发了《关于加快我国现代物流发展的若干意见》。这是中国政府发布的有关现代物流业发展的第一个政策性、指导性文件，具有深远的和现实的意义，标志着中国的物流产业在经过一段时间的调整之后开始起航。

在借鉴国外物流发达国家经验的基础上，并根据中国实际需要，以指导全国物流业按科学发展观协调发展，发改委决定制定全国现代物流业发展规划纲要，在反复征求意见的基础上已提出初稿，将作为“十一五”专项规划。

物流理论需要从物流实践中不断吸取营养，物流理论要为物流实践服务。伴随着科学技术的进步和经济的不断发展，新的物流观念、物流技术、物流模式也在不断产生和发展，物流理论应该采用综合和归纳的方法深入探讨物流科学的发展规律，研究物流科学的本质，使其逐渐走向成熟。

物流科学是科学技术的一个重要组成部分。物流科学包括物流管理和物流工程两大组成部分。

物流管理是一门综合性的学科。它的综合性主要反映在两个方面：其一，表现为是自然科学与社会科学的交叉，它的理论与方法是在综合多学科的基本理论上形成的，是经济学、管理学、工学、理学的集成。物流科学的发展无不渗透着现代科学技术、现代经济理论、现代管理方法与物流实践的结合和应用。其二，在组织物流运行的过程中，物流涉及到流通领域、生产领域（包括工业生产、农业生产）、交通运输、邮电等服务领域甚至消费领域。有关经济、管理科学的基本原理必然反映到物流管理之中。

物流管理是一门进行系统分析的科学。物流系统本身是一个复杂的社会系统，但同时又处在国民经济、世界经济等比它更大的、更复杂的大系统之中。系统的观点，如全局观念，发展和变化观念，环境对系统的影响和制约等观念和系统分析方法、系统综合方法等，都是物流研究中极其重要的观点和方法。

物流管理又是一门应用性科学。研究、分析、论证每一个物流问题，都要求从实际出发，为社会经济发展服务。也正是这一原因，随着物流要求的提高，物流技术的不断进步使物流管理面临着大量的新的课题，从而物流管理科学更表现出具有极强、极蓬勃的生命力。

第一章 物流与物流管理概述

在 20 世纪 70 年代末期，我国开始从国外引进物流的概念。20 多年来，随着我国理论界对物流理论的深入研究和企业的大量物流实践，人们对物流的认识不断加深。国家质量技术监督局 2001 年 4 月 17 日批准颁布的中华人民共和国国家标准物流术语，通过对物流及相关概念的标准化，有利于人们理解物流，它对我国物流的实践具有重要意义。

第一节 物流的概念

国家标准物流术语（GB/T18354.2001）中，对物流的解释为：“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的结合。”

一、国外物流概念的形成和发展

物流的概念的发展经过了一个漫长而曲折的过程。回顾物流的发展过程和理解历史上经典的物流概念，不仅有利于我们了解物流的发展规律，更有利于我们全面、深入理解物流的内涵。

1905 年，美国少校琼斯·贝克（Malor Chauncey B·Baker）认为“那个与军备的移动与供应相关的战争的艺术的分支就叫物流”。

1918 年，英国犹尼利弗的哈姆勋爵成立了“即时送货股份有限公司”。其公司宗旨是在全国范围内把商品及时送达到批发商、零售商以及用户手中。这一举动被一些物流学者誉为有关

“物流活动的最早文献记载”。

1922年, F·E·Clak 在《市场营销原理》中将市场营销定义为: 影响商品所有权转移的活动和包括物流的活动。

1935年, 美国销售协会对物流进行了定义: 物流 (Physical - Distribution) 是包含于销售之中的物质资料和服务于从生产地点到消费地点流动过程中, 伴随的种种经济活动。

美国的韦勃斯特大词典, 在 1963 年把军事后勤定义为: 军事装备物资、设施与人员的获取、供给和运输。

军事后勤的理念和方法后被引入到工业部门和商业部门, 被人们称之为“工业后勤”和“商业后勤”。

20 世纪 50 年代中期, 日本在经济恢复中, 十分重视学习西方科学技术。1956 年, 日本生产性本部向美国派出了“搬运专业考察团” (也有称为流通技术考察团), 此举对日本后来物流的发展起到了积极的推动作用。日本于 60 年代正式引进了“物流”这一概念, 并将其解释为“物的流通”、“实物流通”的简称。

日本通产省物流调查会的定义: 物流是制品从生产地到最终消费者的物理性转移活动。具体是由包装、装卸、运输、保管、以及信息等活动组成。日本通商产业省运输综合研究所认为: 物流是“商品从卖方到买方的场所转移过程”。

美国国家物流管理委员会于 1976 年在定义物流管理中指出: “物流活动包括, 但不局限于: 为用户服务、需求预测、销售情报、库存控制、物料搬运, 订货销售, 零配件供应、工厂及仓库的选址、物资采购、包装、退换货、废物利用及处置、运输及仓储等”。

1985 年, 加拿大物流管理协会 (CALM: Canadian Association of Logistics Management) 定义物流 “是对原材料、在制品库存、产成品及相关信息从起源地到消费地的有效率的、成本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、去向和内部流动”。

1994年，欧洲物流协会（ELA：European Logistics Association）：“物流是在一个系统内对人员及商品的运输、安排及与此相关的支持活动的计划、执行与控制，以达到特定的目的。”

从上述介绍的物流概念中，我们可以看到不同的时期、不同的国家对物流概念的理解有所不同，但是它们反映出以下几个基本点：

第一，物流概念的形成和发展与社会生产、市场营销、企业管理的不断进步密切相关。

第二，物流概念与物流实践最早始于军事后勤，而“物流一词没有限定在商业领域或是军事领域。物流管理对公共企业和私人企业活动都适用”。^①

第三，物流无论从 Physical Distribution 还是 Logistics 的内涵中都强调了“实物流动”的核心。

第四，物流的功能主要以运输、储存、装卸、包装以及信息等所构成。

二、商流与物流

（一）商品流通过程中三流地位的转变

商务是指以商品交换为中心的各种事物及管理活动，它包含商品从生产到交换，从交换到消费全过程中扣除纯生产和消费的各个方面（见图1—1商务活动示意图）。

从商务活动的演变历史看，首先是商品的买卖，然后是商业、贸易行业的兴起，再是商业贸易的管理，进而联系着商品的生产者与消费者。从图1—1可以看出，现代商务活动是联系产、供、销，联系社会再生产各个环节的纽带。

^① 参见 Donald J. Bowersox：《物流管理》，1986年版。

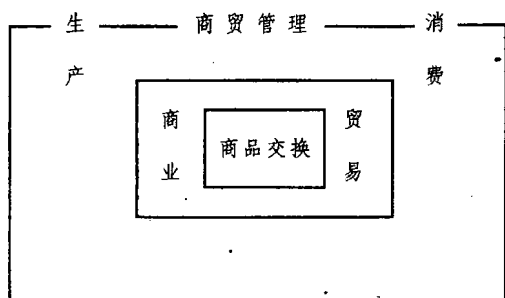


图 1—1 商务活动示意图

商品交换中必然包含商流、物流和信息流。在商品流通的原始阶段只能采取“以物易物”的方式进行产品交换，从三流来看主要以物流为主，而商流、信息流紧紧伴随其间。随着生产力的发展，货币的产生，在商品流通的第二阶段出现了“以钱买物”的方式，但人们遵守的交货原则是“一手交钱，一手交货”。当经济进一步发展，商品交换规模进一步扩大，商业信用随着发展起来了，商品流通的第二阶段出现了“钱庄”、“银行”这样专门从事货币中介服务以及货币买卖业务的行业，使得物流可以与商流分离，出现了多种交易的付款方式，如预付款方式、定金方式、支票、汇票、分期付款、延期付款等。随着商流与物流的分离，商品流通的水平得到提高，人们可按照资金（货币）和实物各自的运行规律去组织，从而不仅提高了流通的速度，也提高了方便性和安全性。此间，信息流的地位也突出地表现出来。在商品交换的前期、中期、后期，交易的双方为了各自的利益，都要尽量掌握对方和中介方的有关商品交易的各种信息，如商品信息、支付能力、商业信誉等。随着电子技术的高度发展，在商品流通的第四阶段，信息流已明显处于最重要的地位，它对整个商品的流通进行了革命性的变革。图 1—2 表现了三流地位的演变过程。从图中可以看出当今社会的商品流通过程中的商流、物流、信息流的相互依存关系。

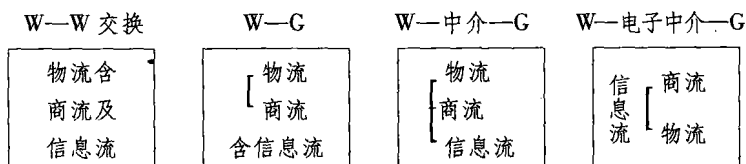


图 1—2 商品流通过程中三流的演变

(二) 商流的概念

商品流通是人类社会出现商品生产和商品交换的产物。在生产 and 消费水平规模不太高、不太大的时候，流通的重要性并不很明显，商品流通对整个社会的进步也不发生太大的影响。

工业革命以后，社会生产和消费的水平及规模越来越高，越来越大，生产对流通的反作用越来越突出，以至于在特殊条件下流通对生产起着决定性作用。

现代的生产和消费在空间、时间及人这三个要素上都表现为分离的形式。在空间场所上的分离表现为生产和消费不在同一地点，而是有一定距离。随着市场的范围不断扩大，生产与消费的距离亦在不断增加，甚至相隔万里之遥。要将生产与消费在空间上联结起来，就必须进行物资输送。在时间上的分离表现为生产和消费的时间不同步，要使生产和消费在时间上联结起来就需要进行物资储存。现代的商品生产，生产和消费的人（或单位）也是分离的。某些人生产的产品供给成千上万人消费，而某些人需消耗的产品又来自其他许多生产者。将生产和消费的人联结起来，就需要进行买卖与交换，通过买卖与交换，商品从一方所有转变为另一方所有。

上述买卖、输送、储存这三方面的基本功能综合在一起构成了流通。围绕着上述三个方面的基本功能发生了一系列活动，大体可分为两个方面：一方面是表现为以产品的所有权转移为前提，通过买卖活动而发生商品价值形式的变化，叫做商业流通，简称商流；另一方面，则是商品的运输、储存以及与此相联系的

包装、装卸等物资的实物流动，即物流。

商流活动主要包含商业交易活动和商流信息活动两个方面。商品交易活动或以批发的形式或以零售的形式完成所有权的转移。而围绕着买卖活动而进行的订货，合同签订，交易安排，采购销售，售后服务等，又体现了现代商业交易活动的特征。商流信息活动是服务于商流活动的商流计划、市场调查、资源调查、市场预测以及广告宣传、资料处理等多项工作所组成的。

（三）商流与物流的关系

商流和物流是商品流通活动的两个方面。它们互相联系，又互相区别；互相结合，又互相分离。

1. 商流与物流的统一

商流是物流的前提。商品交换活动如果没有产品所有权的转移，即买卖活动的发生，那么实物的空间位移则无从谈起。因此，实物运动方向与商品交易方向具有一致性的普遍规律。

物流是商流的保证。商品发生所有权的转移，从根本上来讲购买者是对商品的使用价值情有独钟。如果设想由于物流条件的不具备或实物运动过程受阻，则商品不能到达购买者手中，那么商流则失去了保证。

在小额、零星的交易活动中，“一手交钱，一手交货”的情况下，商流和物流会始终结合在一起。随着商品经济的发展，上述商流与物流结合在一起的情况虽然仍有存在，但是人们站在现代流通管理和科学技术上考察商品流通的全过程，结果发现：物流如果和商流完全一致，则存在着不合理性。

2. 商流与物流的分离

图1—3是经过一次批发的简单流通形式。生产厂所生产的产品，从商流方面其路线为工厂到批发到用户，这是很普遍的情况。在物流和商流渠道一致的时候（双箭头线所示），物流路线亦是如此。然而，经过考察人们发现生产厂和用户之间的实物流动存在着直达的渠道，即图中双线箭头所表示的。如果物流取这

一渠道，物资实物运动路程则明显变短，装卸次数减少、运送速度加快。现代的商品交易活动发生频繁，有时某种物资要经过多次买卖交易，而物流完全可以不因交易活动的次数而改变其最短的运行路线。

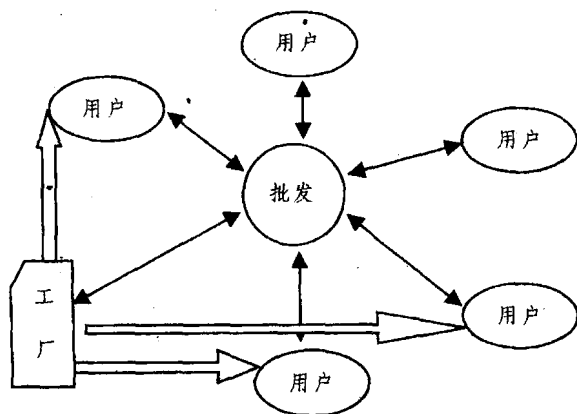


图 1—3 商流与物流的分离

商流与物流产生分离究其根本原因是商流运动的基础——资金与物流运动的实体——物资，两者具有相对独立性。物资的运动是通过资金的运动来实现的，也就是说资金的分配是物资运动的前提。但是，正是物资受到实物形态的限制，其运动渠道、运动形式与资金运动很不相同。比如资金的运动是通过财政、信贷、价格、工资等形式进行；而物资运动则是通过空间位移来实现。资金的转移可以通过邮局汇款、银行转账瞬息完成；而物资的空间位移，则需经过运输、储存等一系列漫长的实物流通过程来实现。

在商品交易中，也存在只有商流而没有物流的特殊现象，这就是房屋、建筑物等的交易。这些商品虽然会发生所有权转移，但并不发生位置上的转移。

总之，商流和物流构成了商品流通的两大支柱。商流搞活