



新世纪应用型高等教育物流管理类课程规划教材

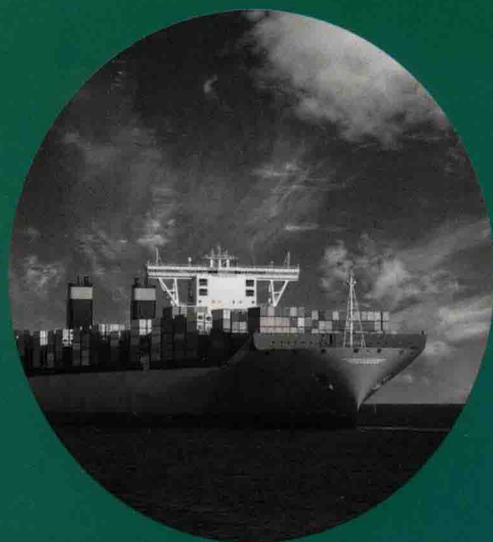
(第二版)

物流管理概论

WULIU GUANLI GAILUN

新世纪应用型高等教育教材编审委员会 组编

主 编 刘 斌 余 倩



大连理工大学出版社



新世纪

新世纪应用型高等教育物流管理类课程规划教材

(第二版)

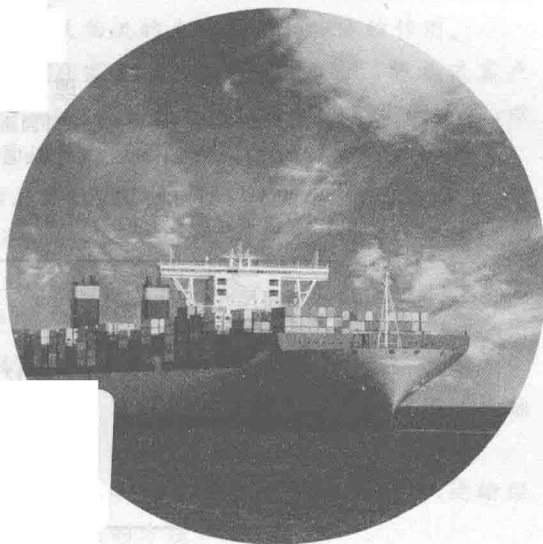
物流管理概论

WULIU GUANLI GAILUN

新世纪应用型高等教育教材编审委员会 组编

主 编 刘 斌 余 倩

副主编 范学谦 曹 君



大连理工大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

物流管理概论 / 刘斌, 余倩主编. — 2 版. — 大连:
大连理工大学出版社, 2017.12

新世纪应用型高等教育物流管理类课程规划教材

ISBN 978-7-5685-1121-6

I. ①物… II. ①刘… ②余… III. ①物流管理—高
等学校—教材 IV. ①F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2017)第 283047 号

大连理工大学出版社出版

地址:大连市软件园路 80 号 邮政编码:116023

发行:0411-84708842 邮购:0411-84708943 传真:0411-84701466

E-mail: dutp@dutp.cn URL: <http://dutp.dlut.edu.cn>

大连永盛印业有限公司印刷

大连理工大学出版社发行

幅面尺寸:185mm×260mm 印张:18.25 字数:444 千字

2012 年 2 月第 1 版

2017 年 12 月第 2 版

2017 年 12 月第 1 次印刷

责任编辑:王晓历

责任校对:曹迪

封面设计:张莹

ISBN 978-7-5685-1121-6

定 价:43.50 元

本书如有印装质量问题,请与我社发行部联系更换。

前言

《物流管理概论》(第二版)是新世纪应用型高等教育教材编审委员会组编的物流管理类课程规划教材之一。

随着信息技术不断发展,市场不断扩大,企业经营的重心越来越多地放在了产品质量和客户满意度上。“物流”作为评价客户满意度的重要内容也正成为经济发展的一个热点和新的增长点。为此,越来越多的企业把物流看作提升企业运营效率、降低企业运营成本以及提高客户服务质量的一种具有重大战略意义的活动。企业逐步将现代物流理念、先进的物流管理技术和管理模式引入企业的整体战略系统中。因此,为了满足物流教育的需要,编者在多年从事中外合作物流管理专业教学的基础上,积极引进、吸收国内外物流管理教材的精髓,结合我国物流教育的特点与要求,编写了此书。

本教材共包含十五个主题:

(1)物流在经济与组织中的作用:主要介绍了物流的定义、发展的历史,以及物流的主要活动和物流的作用。

(2)客户服务:在定义客户服务的基础上,将物流客户服务分成了三个层次;说明了客户服务水平确定的方法,以及客户服务质量评估与控制。

(3)物流信息系统:在明确物流信息作用的基础上,介绍了物流信息系统的构成与开发的基本步骤,在此基础上进一步介绍了主要的物流信息技术。

(4)库存管理:介绍了库存的功能与原理以及库存成本内容和库存控制方法。

(5)物料流动管理:在界定物料管理定义和范围的基础上,介绍了物料管理与控制的方法。

(6)运输:介绍了运输的功能与作用、基础结构、运输经济与定价以及运输管理的方法。

(7)仓储:介绍了仓储类型、仓库设施的布局与设计以及仓库作业的内容与管理。

(8)物料搬运与包装:介绍了物料搬运的内容、类型以及主要的物料搬运设备,并描述了包装在物流中的作用和



包装管理方法。

(9)采购:介绍了采购管理概念、采购申请与需求分析、供应商选择与评估、JIT 采购管理和供应链采购管理、供应商关系管理。

(10)全球物流:介绍了全球物流的概念与发展、国际分销渠道策略、全球物流管理的有关内容。

(11)物流组织:介绍了物流组织的发展过程、物流企业的组织类别以及物流人力资源管理。

(12)物流成本管理与绩效控制:介绍了物流绩效的概念、物流成本分析和物流绩效评估实施的相关内容。

(13)供应链物流管理:介绍了供应链与供应链管理的基本概念、供应链物流管理、供应链物流组织、企业供应链物流的构建、供应链物流战略等内容。

(14)渠道管理:介绍了分销渠道、分销渠道的设计和管理以及供应链一体化。

(15)物流战略规划与实施:介绍了战略与战略规划、物流战略、物流战略规划、物流战略管理等内容。

本教材可作为高等院校相关专业的专业课教材和选修课教材,也可以作为经济类、企业管理类专业的参考性教学读本,还可以作为企业物流管理培训用的参考书。本教材建议课时为 54 课时。

本教材由刘斌、余倩任主编,范学谦、曹君任副主编。具体编写分工如下:刘斌编写了教材的第一章、第二章、第三章、第十四章;余倩编写了教材的第四章、第五章、第六章、第十五章;范学谦编写了教材的第七章、第八章;曹君编写了教材的第九章、第十章;徐为明编写了教材的第十一章;沈荣耀编写了教材的第十二章;刘会齐编写了教材的第十三章。

在编写本教材的过程中,我们得到了上海商学院、同济大学、武汉科技学院等高等院校相关专业教师的大力支持,在此表示衷心的感谢。我们还参考和借鉴了许多专家的相关著作、文章和教材,在此,谨向各位专家一并表示感谢。

本教材难免有不足和差错之处,恳请各相关高等院校的同仁、专家和读者在使用本教材的过程中给予关注,并将意见及时反馈给我们,以臻完善。

编者

2017 年 12 月

所有意见和建议请发往:dutpbk@163.com

欢迎访问教材服务网站:<http://www.dutpbook.com>

联系电话:0411-84708462 84708445



第一章 物流在经济与组织中的作用	1
第一节 物流的定义与效用	1
第二节 物流发展的历史	4
第三节 物流的作用	9
第二章 客户服务	14
第一节 客户服务概述	14
第二节 客户服务的内容	17
第三节 客户服务水平的确定	26
第四节 客户服务质量评估与控制	29
第五节 客户服务战略的制定	32
第三章 物流信息系统	40
第一节 物流信息	40
第二节 物流信息系统概述	42
第三节 物流信息技术	49
第四章 库存管理	57
第一节 库存的功能与原理	57
第二节 库存成本	62
第三节 库存控制	66
第五章 物料流动管理	86
第一节 物料管理概述	86
第二节 物料管理的范围	89
第三节 物料管理与控制	90
第六章 运输	100
第一节 运输的作用与功能	100
第二节 运输的基础结构	103
第三节 运输经济与定价	109
第四节 运输管理	113
第七章 仓储	116
第一节 仓储概述	116
第二节 仓储类型决策	119
第三节 仓库设施	122
第四节 仓库作业的内容与管理	127

第八章 物料搬运与包装	131
第一节 物料搬运概述	131
第二节 物料搬运设备和系统	133
第三节 包装	144
第九章 采购	152
第一节 采购与采购管理的概念	152
第二节 供应商开发与考核	159
第三节 JIT 采购管理	163
第四节 供应商关系管理	169
第十章 全球物流	174
第一节 全球物流的概念与发展	174
第二节 国际分销渠道策略	177
第三节 全球物流管理	182
第十一章 物流组织	190
第一节 物流组织的发展过程	190
第二节 物流企业的组织类别	196
第三节 物流人力资源管理	199
第十二章 物流成本管理与绩效控制	207
第一节 物流绩效概述	207
第二节 物流成本分析	209
第三节 物流绩效评估实施	213
第十三章 供应链物流管理	230
第一节 供应链概述	230
第二节 供应链物流管理概述	234
第三节 供应链物流组织的结构	236
第四节 企业供应链物流的构建	237
第五节 供应链物流战略	240
第十四章 渠道管理	245
第一节 分销渠道	245
第二节 分销渠道的设计和管理	247
第三节 供应链一体化	256
第十五章 物流战略规划与实施	263
第一节 战略与战略规划	263
第二节 物流战略规划	266
第三节 物流战略管理	270
参考文献	286

第一章

物流在经济与组织中的作用

学习目标

1. 理解物流的定义与内涵；
2. 明确物流对经济和企业营利的影响；
3. 描述物流的发展过程；
4. 理解物流的作用；
5. 了解物流主导活动与总成本的概念。

物流对人们的生活与工作有着广泛而深远的影响。但在现代生活中,很多人仅在发生问题时才会想到物流。

为了给女朋友一个生日惊喜,张先生在网上预订玫瑰与蛋糕,虽然有准时送货的承诺,但是礼物还是姗姗来迟了;客户在商店里买了电器,厂家答应按时交货,但到预定时间却没有兑现承诺;马来西亚海啸、中国南方雪灾、5.12地震等各种救灾物资的快速调集与送达;某地卡车司机罢工,没有按时运送至关重要的零部件和设备,一家汽车厂因此而关闭了。这些仅是物流对日常生活与企业影响的个案,鉴于物流对社会、企业以及个人的重大影响,本章将对它做整体的介绍。

第一节 物流的定义与效用

一、物流的定义

(一) 物流的起源

物流活动已经有几千年的历史,中国开挖运河是为了运粮、运盐,郑和下西洋与张骞开辟丝绸之路是为了进出口贸易。然而作为一门学科,它在20世纪初才引起人们的关注。

1921年,阿奇·萧在《市场流通中的若干问题》一书中提出“物流是与创造需要不同的一个问题”,并提到“物资经过时间或空间的转移会产生附加价值”。这里,时间和空间的转移指的是销售过程的物流。

1918年,英国的利费哈姆勋爵成立了即时送货股份有限公司。该公司的宗旨是在全国

范围内把商品及时送到批发商、零售商以及用户的手中,这一举动被一些物流学者誉为有关“物流活动的早期文献记载”。

根据日本物流管理协会的资料记载,日本在 20 世纪 50 年代以后,经济已基本恢复到第二次世界大战前的水平。企业开始进行大规模设备投资和更新改造,技术水平不断提高,生产力水平大幅度提高。1955 年,日本成立了生产性本部,该机构为了提高流通领域的生产效率,确保经济的顺畅运行和发展,组织了一个由伊泽道雄任团长的大型考察团,于 1956 年秋季考察了美国的物流业。该考察团回国后便向政府提出了重视物流的建议,并在业界掀起了 PD(Physical Distribution)启蒙运动。在日本能率协会内设立了 PD 研究会,邀请平原直先生(历任装卸研究所所长、日本装卸协会会长,被誉为日本“物流之父”)担任会长,每月举办 PD 研讨会;在流通经济研究所,日本权威物流学者林周二教授等也组织了 PD 研究会,积极开展各种形式的启蒙教育活动。经过 8 年的努力,1964 年,日本政府开始对 PD 进行关注。通产省多次邀请平原直先生到政府机关说明 PD 的重要性,为政府官员们讲课。同年 7 月,通产省决定讨论物流预算方案时,担心新闻媒体在报道中谈 PD 日本人听不懂,于是邀请平原直先生同内山九万先生(日本通运株式会社专务董事)商议。内山九万认为,PD 中的“P”即 Physical,在这里并不是“物质”的意思,而是“物理”的意思,Distribution 是“流通”的意思,所以,应把 PD 译为“物理性流通”,但又觉得作为一个名词,“物理性流通”字数过多,只好缩为“物的流通”。于是“物的流通”这一新词在日本媒体上发表了。

此后,“物的流通”在日本家喻户晓。产业构造委员会内设立了“物的流通分会”。1970 年成立的日本最大的物流团体就叫“日本物的流通协会”。同年成立的另一个类似的物流团体——日本物流管理协议会每年举行的物流会议也叫“全国物的流通会议”。

1970 年后,很多人又觉得“物的流通”也太长,于是就简称为“物流”。“物流”这个词在日本至今仍在使用。

(二) 物流与其他概念的区别

“物流”这一概念被普通大众所广泛认可,但是,物流的概念仍然被人们混淆,大量的其他术语被人们用来指代物流。因此,在了解物流概念之前需要知道下面一些概念:

1. 物

物流中的“物”是指一切可以发生物理性位移的物质资料。它的一个重要特点是必须可以发生物理性位移,而这一位移的参照系是地球。因此,固定的设施不是物流要研究的对象。

2. 物资

物资在我国专指生产资料,有时也泛指全部物质资料,较多指工业品生产资料,其与物流中“物”的区别在于物资中包含一部分不能发生物理性位移的生产资料,这一部分不属于物流学研究的范畴,如建筑设施、土地等。另外,属于物流对象的各种生活资料又不能包含在作为生产资料理解的“物资”概念之中。

3. 物料

物料是我国生产领域中的一个专门概念。生产企业习惯将最终产品之外的,在生产领域流转的一切材料(无论其来自生产资料还是生活资料)、燃料、零部件、半成品以及生产过程中产生的边角余料、废料及各种废物统称为“物料”。

4. 货物

货物是我国交通运输领域中的一个专门概念。交通运输领域将其经营的对象分为两大

类,即人和物,除人之外,物统称为货物。

5. 商品

商品和物流学的“物”的概念是互相包含的。商品中的一切可发生物理性位移的物质实体,即商品中凡具有可运动要素及物质实体要素的,都是物流研究的“物”,有一部分商品则不属于此。因此,物流学的“物”有可能是商品,也有可能是非商品。商品实体仅是物流中“物”的一部分。

6. 物品

物品是生产、办公、生活领域常用的一个概念,在生产领域中,物品一般指不参加生产过程,不进入产品实体,而仅在管理、行政、后勤、教育等领域使用的与生产相关的或完全无关的物质实体;在办公生产领域则指与办公、生活消费有关的所有物件。在这些领域中,物流学中的“物”就是通常所称的物品。

7. 流

物流学中的“流”指的是物理性运动。

8. 流通

物流的“流”经常被人误解为“流通”。“流”和“流通”是既有联系又有区别的。其联系在于流通过程中物的物理性位移常伴随交换而发生,这种物的物理性位移是实现流通不可缺少的物的转移过程。

物流中“流”的一个重要领域是流通领域,不少人甚至只研究流通领域,将“流”与“流通”混淆。“流”和“流通”的区别主要有两点:一是涵盖的领域不同。“流”不但涵盖流通领域也涵盖生产、生活等领域,凡是有物发生位移的领域都是“流”的领域。流通中的“流”从范畴来看只是全部“流”的一个局部。二是构成不同。“流通”并不以其整体作为“流”的一部分,而是以其物理性运动的局部构成“流”的一部分。商业活动中的交易、谈判、契约、分配、结算等“商流”活动和贯穿于其间的信息流等都不能纳入物理性运动之中。

9. 流程

物流中的“流”可以理解为生产的“流程”。生产领域中的物料是按工艺流程要求进行运动的,这个流程的水平高低、合理与否对生产的成本和效益以及生产规模影响颇大,因而生产领域中,“流”的问题是非常重要的。

物流的定义有多种,我国国家标准《物流术语》指出,物流是“物品从供应地到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”。目前被普遍认同的是美国“物流管理协会”(2004年已更名为“供应链管理协会”)2000年所下的定义,即物流是为满足客户需要,对商品、服务及相关信息在源头与消费点之间的高效(高效率、高效益)正向及反向流动与储存进行的计划、实施与控制的过程。

二、物流的效用

(一) 物流创造时间价值

物流作为一种社会经济活动,对社会生产和生活活动的效用主要表现为创造时间价值和空间价值两个方面。

时间价值是指“物”从供给者到需要者之间存在一段时间差,改变这一时间差所创造的

价值,称为时间价值。时间价值通过物流获得的形式有以下几种:

1. 缩短时间

缩短时间可获得多方面的好处,如减少物流损失、降低物流消耗、加速物的周转、节约资金等。从全社会物流来看,加快物流速度、缩短物流时间是物流必须遵循的一条经济规律。

2. 弥补时间差

供给与需求之间存在时间差,正是有了这个时间差,商品才能够取得自身最高价值,获得十分理想的效益。物流便是以科学的、系统的方法弥补时间差,有时是改变这种时间差以实现其时间价值。

3. 延长时间差

在某些具体物流中存在人为地、能动地延长物流时间来创造价值的情况。例如,秋季集中产出的粮食、棉花等农作物通过物流的储存活动,有意识地延长物流的时间以均衡人们的需求。

(二) 物流创造空间价值

物流创造空间价值是由现代社会产业结构、社会分工所决定的,主要原因是供给和需求之间的空间差,商品在不同地理位置有不同的价值,通过物流将商品由低价值区转到高价值区便可获得价值差,即空间价值,创造空间价值有以下几种具体形式:

1. 从集中生产场所流入分散需求场所创造价值

现代化大生产通过集中的、大规模的生产以提高生产效率,降低成本。在一个小范围内集中生产的产品可以覆盖大面积的需求地区,有时甚至可覆盖一个乃至若干个国家或地区。通过物流将产品从集中生产的低价值区转移到分散于各处的高价值区有时可以获得很高的利益。

2. 从分散生产场所流入集中需求场所创造价值

和上面情况相反的情况在现代社会中也不少见,例如,粮食是分散生产出来的,而一个大城市的需求却相对大规模集中,这也形成了分散生产和集中需求。

3. 在低价值地生产,在高价值地消费创造价值

现代社会中供应与需求的空间差十分普遍,现代人每日消费的物品几乎都是在相距一定距离的地方生产的。复杂交错的供给与需求的空间差都是靠物流来弥合的,物流也从中取得了利益。

在经济全球化的浪潮中,一个基本选择是在成本最低的地区进行生产,通过有效的物流系统和全球供应链,在价值最高的地区销售。

第二节 物流发展的历史

一、美国物流发展的历史

一般来说,美国的物流发展分为五个阶段,即20世纪50年代、60年代、70年代、80年代和90年代。究其原因,主要是美国经济的快速发展使得企业的生产不能满足需求,企业的经营思想以生产制造为中心,无暇顾及流通领域中的物流问题。

(一) 休眠的 20 世纪 50 年代

20 世纪 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地位物流理念。在企业中,物流的活动分散管理,例如,在企业中,运输由生产部门进行管理,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不能满足需求,企业的经营思想以生产制造为中心,无暇顾及流通领域中的物流问题。

(二) 概念化的 20 世纪 60 年代

20 世纪 60 年代,美国主要经济发展目标是向“富裕的社会”前进。这期间是美国历史上的繁荣时期。虽然,当时东西方处于冷战状态,但美国的经济增长速度很快。当时支撑美国经济发展的主要动力是以制造业为核心的强有力的国际竞争能力。美国的工业品向全世界出口,“Made in USA”成为优质品的代名词。因此,20 世纪 60 年代是美国大量生产、大量消费的时代。生产企业为了追求规模经济进行大量生产,而生产出的产品大量进入流通领域。大型百货商店、超级市场纷纷出现在城市的市区和郊区。与此相反的是,20 世纪 60 年代,美国的物流系统却没有很大的改进,如果从物流系统现代化的角度进行定义,20 世纪 60 年代是美国物流的停滞期。究其原因有以下几点:

第一,在持续大量生产、大量消费的美国经济时代,企业并没有太大的压力。虽然企业一般都拥有大量的仓库,但由于经济的快速增长,企业的收益相对稳定,使得企业对削减库存不太关心。这一时期,备货时间达到 30 天,因此,企业一般都拥有大量库存。

第二,针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,如对卡车运输和铁路运输业者,ICC(Interstate Commerce of Commission,国际商会)制定了严格的准入制度和运费规定,这样就限制了物流行业间的竞争。运费成为不可浮动的定价,企业也就不可能通过压低价格来削减运输成本。另外,一旦发生通货膨胀导致运费上升,则运输业者还可通过交通管理部门提高运费转嫁危机。因此,一般企业对物流系统的改革并不热心,多数利用自家车辆进行货物运输。

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的改革权力,所以,当时大多数企业并不考虑物流改革,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品的物理性的移动功能。

综上所述,20 世纪 60 年代,物流的发展得益于以下几个方面:

1. 客户需求模式的改变

20 世纪 60 年代,大量生产和大量消费使得人口迅速增长,出现了农村人口向城市转移的趋势,同时,中心城市的人口向城市边缘地区转移。这一趋势的变化导致超市和大型百货商店向郊区扩张。同时,人口的增加也促使商品的种类大幅度增加,使得经营者不得不大幅提高库存量,这也造成订货频率和订货数量的增加。

2. 企业成本的压力

20 世纪 50 年代以前,美国没有任何一家企业统计过物流成本在销售额中的比例。进入 60 年代后,由于竞争的激烈,企业开始向降低生产成本以外的领域寻求出路。

3. 物流总成本概念的引入

物流总成本概念被企业接受,企业认识到要想降低总成本必须降低物流总成本。

4. 计算机技术的发展

线性规划技术、模拟仿真系统的大量运用给物流系统的规划、设计等提供了支持。

5. 军事上的经验支持

战争中的物资转移对物流系统的大量需求使物流业得以快速发展。

(三) 发展的 20 世纪 70 年代

20 世纪 70 年代, 美国经济发生了重大变革。二次石油危机对美国经济产生了深刻的影响。石油价格从 2 美元/桶涨到 40 美元/桶。能源价格的高涨造成通货膨胀, 物价上涨给美国企业的经营带来了很多困难, 迫使企业开始考虑改善物流系统。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, 促使政府开始修改导致高物流成本的管理政策。企业的经营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, 美国政府出台了一系列鼓励自由竞争的政策, 它受到了企业的欢迎。

另外, 物流总成本的概念也对美国物流的发展产生了推动作用。

(四) 物流革新的 20 世纪 80 年代

1. 宽松的政策

20 世纪 80 年代, 美国政府出台了一系列物流改善政策, 对美国物流的发展起到了极大的促进作用。在卡车运输业中, 新企业的出现增加了行业竞争的激烈程度, 很多企业破产。相反, 由于政策环境的宽松, 经营运输服务的企业得到了实惠。物流费用占 GNP 的比例在这一时期大幅减少, 显示了政策环境的改善对经济的直接影响效果。

20 世纪 80 年代的美国经济开始出现国际化倾向, 给一般企业带来了很强的竞争压力。这一时期, 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, 不仅原材料和零件, 还有很多美国企业也开始进口外国的产品, 同时, 由于美元贬值, 很多企业也积极地出口产品。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。

2. 从 PD 向 Logistics 的转化

在这一进程中, 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, 其标志是从 PD 向 Logistics 的转化。“Logistics”原本是军事用语, 后逐渐被经济界所使用。20 世纪 70 年代初, 物流的概念以及物流的重要性仅被一小部分企业认识, 20 世纪 80 年代, 物流的概念已被大多数企业接受。因此, 20 世纪 80 年代是美国企业全面进入物流领域的时代。

在此之前, 对物流的理解仅停留在对运输、保管、库存管理等个别功能的分别管理, Logistics 出现后改变了这一现象。Logistics 是指企业从原材料的采购到产品的销售整个过程的效率化, 而不是个别功能的效率化。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。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。物流管理部门成为企业经营战略中的重要职能部门。

3. JIT(Just in Time, 准时生产方式)管理思想的导入

20 世纪 80 年代, 作为企业削减库存的重要方法, JIT 管理思想快速普及。由于 20 世纪 70 年代企业的重要课题是削减库存, 所以, 美国的很多企业也开始引入日本汽车工业开发的 JIT 管理思想。JIT 是在多品种、小批量生产领域中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,这样就降低了企业的库存压力,提高了利润。JIT 管理思想的采用大大降低了企业的库存,但同时也给运输带来了新的压力,即企业对运输服务的准确性和及时性比以往任何时候要求都高。因此,能否提供高质量的服务成为企业竞争的重要条件。

4. 新技术的革新

在这一时期,铁路运输出现了很多革新,以铁路运输为主的多式联运(Intermodal Transport)迅速普及。这一时期,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。

航空快递运输也是这一时期的产物,由于企业大量采用 JIT 的生产方式,翌日送达的要求逐渐增多,对航空快件运输的发展起到巨大的推动作用。一些航空货代企业也开始通过购买运输机进入这一领域。鉴于此,航空公司在 20 世纪 80 年代取消了航空货物专机。

与此同时,卡车运输业者也积极地加入航空快递业的竞争行列。如 UPS 公司在 20 世纪 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。

5. 新的管理形式

外包制(Outsourcing)是美国企业 20 世纪 80 年代兴起的 management 思想。当时美国企业将企业流程再造作为经营合理化的重要手段,重新对业务内容、资源分配进行考虑。通过撤出非核心竞争业务来提高经营效率,外包制成为降低成本、提高企业竞争能力的重要手段。美国企业在新物流理念的指导下改善物流系统,开始提供多样的物流服务,80 年代美国迎来了物流革新的新时代。

(五)整合的 20 世纪 90 年代

1. 供应链管理理论的产生

进入 20 世纪 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 向供应链管理(Supply Chain Management, SCM)转化。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,其所追求的是商品流通过程中所有链条企业的物流整合。供应链管理是指对整个供应链系统进行计划、协调、操作、控制和优化的各种活动和过程。为了能够低成本、快速地提供商品,仅考虑单一企业内部物流整合远达不到目的,必须对链条的所有企业的物流进行统一管理、整合才能够实现上述目标,这就是供应链管理的基本概念。

2. 精益思想产生

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。

二、日本物流业的发展

在日本,只要能够提供准确的交货时间、地点和收货人,就很容易找到一家专门的运输公司完成全部运输工作,甚至可以指定收货人在一段很长的时间内将货物分批取走,也可以

由运输公司负责派送。货物送达的地点可以是仓库,也可以是生产车间,或者是商场,甚至可以是商场的某个柜台或服装专柜的衣架。收货人可以是一个公司、一个人,也可以是若干公司或若干人。

在产品运送之前,客户可以委托运输公司代为包装,进行产品的后期加工或拴挂产品标签,在送交收货人之前,运输公司甚至可以将机器装配好并进行调试。

日本物流业的发展分为四个阶段:1953—1963年为初始阶段;1963—1973年为以流通为主的形成阶段;1973—1983年为以消费为主的发展阶段;1983年至今为物流现代化、国际化阶段。

由于商品日益多样化,零售业与物流业均必须面对仓库容量不足与如何处理滞销商品的问题,因为在一定的存放空间里,品项增多则单一品项的存放量将被迫削减。市场分析不透明、销售预测困难、库存量不足无疑是丧失商机的主要因素。库存量过多又必须承担突发性滞销的风险。因此,设法降低库存量成为经营安定化的重要课题。

在日本物流发展的过程中,政府的推动起到了重要的作用。政府通过一系列的政策积极促进物流的发展。

1990年,日本颁布了《物流法》。《运输法》虽然未被废除,但实际上已经被《物流法》取代。《物流法》的颁布对日本物流业的发展起到了极大的推动和保障作用。根据1998年的统计,全日本从事物流业的公司多达几百家,从业人员约150万人。

1998年4月,日本内阁会议决定由政府颁布一个至2001年的《物流业发展对策大纲》,大纲提出,在国际化竞争时代到来的时候,为了提高产品制造业的竞争力,日本的综合物流业必须积极改革,加快发展,以便更好地为产品制造业服务。

大纲颁布后,政府调整了与物流业相关联的预算计划,并要求相关省、厅制定实施对策。从此,物流业的效率化问题作为一个研究课题被提上了政府的议事日程,日本卡车运输协会还要求物流业完成ISO国际认证,并在环保运输、加强协作等方面做出努力。

三、我国物流业的发展

新中国成立以来,我国物流发展大体经过了五个阶段。

第一阶段(1950—1952年)为国民经济恢复阶段。当时,有些工业生产和交通运输在逐步恢复和建设。大部分流通部门只根据物流业务的需要,修建一些仓库或租用民房储存商品,购置一部分车辆跑运输。在一些企业里建立了储运部、汽车队等,在行政部门设置了储运局、储运处(科)。在各地地区和一些省、市建立了少数仓储公司或储运公司,但这种独立经营的物流企业不多,而多数是附属于各专业公司或批发站的仓库和汽车队。至于工业生产部门,这时物流问题尚未摆到日程上来。

第二阶段(1953—1965年)为物流初期发展阶段。从1953年起,我国开始实行第一个五年计划,工农业生产、交通运输建设在恢复的基础上有了较快的发展,城乡物资交流日益兴旺,社会商品流通也不断扩大,商业、物资、粮食、外贸等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“商流合一型”的小型物流企业,形成了覆盖全国的物流网络。这些早期的物流企业和第一代物流人为我国物流业发展做出了很大贡献。

第三阶段(1966—1976年)为不景气(停滞)阶段。在这段时期,经济发展遭到破坏,物流业也和其他行业一样陷于停滞状态。

第四阶段(1977—1992年)为改革开放阶段。我国社会主义现代化建设加快了步伐。随着国内商品流通和国际贸易的不断发展,物流业取得了长足的发展。除各流通部门专业性的物流企业不断增加外,生产部门也开始重视物流问题,并设置了物流研究室、物流技术部等,还发展了一些集体和个体物流企业。在交通运输方面,新增建了铁路、公路、港口、码头,增加了车辆,改进了技术,提高了速度,部分区段实现了电气化、高速化,开展了集装箱运输、散装运输和联合运输等,物流业本身也逐步打破部门、地区的界限,向社会化、专业化、现代化的方向发展。

第五阶段(1993年至今)为社会主义市场经济阶段。党的十四届三中全会《关于建立社会主义市场经济若干问题的决定》使我国经济进入了一个新的历史发展阶段,为我国物流业的发展带来了机遇和挑战。一方面,对一些储运企业进行改革、改造、重组等以适应新的形势发展需要;另一方面,也积极建设一些现代物流企业以迎接国外物流企业的挑战。这一阶段除公有制的物流企业外,非公有制的物流企业迅速增加,外资和中外合资的物流企业也逐渐多起来。

第三节 物流的作用

一、物流对国民经济发展的作用

社会再生产是千千万万个企业再生产的总体运动过程。这个总体运动就是宏观经济的运行。如果把整个经济社会看作是一个大系统,那么物流仅是这个大系统中的一个子系统。这个系统对整个宏观经济的运行发挥着重要作用。

(一)物流是社会经济大系统的动脉系统

任何一个社会(或国家)的经济都是由众多的产业、部门、企业组成的。这些企业又分布在不同的地区,它们之间互相供应产品,用于对方的生产性消费和个人生活消费。它们互相依赖而又互相竞争,形成极其错综复杂的关系。物流就是维系这些关系的纽带。尤其是在现代科学技术的发展已经引起和正在引起经济结构、产业结构、消费结构的一系列变化的情况下,物流像链条一样把众多不同类型的企业、复杂多变的产业部门以及成千上万种产品连接起来,成为一个有序运行的国民经济整体。

(二)物流对商品生产、产业结构和经济发展的制约作用

一方面,流通规模必须与生产发展的规模相适应,这是市场经济运行的客观要求。而流通规模的大小在很大程度上取决于物流效能的大小,包括运输、包装、装卸、储存等。例如,只有在铁路运输、水路运输和汽车运输有了一定发展的情况下,煤炭、水泥等量大体重的产品才有可能成为大量生产、大量消费的产品,这些商品的生产规模才有可能扩大。另一方面,物流技术的发展能够改变产品的生产和消费条件,从而为经济的发展创造重要的前提。例如,肉、奶、蔬菜、水果等农产品在没有储存、保管、运输、包装等物流技术作保证时,往往只能保存几天到十几天的时间,超过这个期限就会丧失价值和使用价值。但是,当运输技术有了充分发展时,这类商品就能够在较短的时间内进入更为广阔的市场和消费领域。同时,由于储存技术的发展,这些产品可以在较长时间内保存其使用价值,并在较长时间内消费。此外,随着物流技术的迅速发展,物资流转速度将会大大加快,从而能够加速经济的发展。

(三) 物流的改进是提高经济效益的重要源泉

物流组织的好坏直接影响着生产过程的进行,决定着物品的价值和使用价值能否实现。而且物流成本已成为生产成本和流通成本的重要组成部分。美国的生产成本占工厂成本的10%左右,剩下的就是流通成本和物流成本;全部生产过程只有5%的时间用于制造加工,其余95%多为搬运、储存等物流时间。据估计,美国工业每年支出的流通费用超过4 000亿美元。由于科技进步和生产管理水平的提高,通过降低物资消耗和提高劳动生产率来降低产品成本已经取得很大成效,这方面的潜力已经越来越小;而物流领域却是一块“未被开垦的处女地”,在管理和技术上加以改进将是“大幅度降低成本的宝库”,通过采取合理组织运输、减少装卸次数、提高装卸效率、改进商品包装和装卸工具来减少物品损耗等措施降低物流费用,将成为企业“第三利润”的源泉。当代一些经济发达的国家已开始把重点放到“第三利润”的挖掘上,在节约物流费用上大做文章,并取得了较好的效果。在我国,节约物资消耗和提高劳动生产率的潜力固然很大,但节约流通费用的潜力更大。例如,在我国生产建设中,煤炭的物流费用占价格的50%左右,水泥占30%左右,钢材占10%~20%。据不完全统计,全国由于物流方面的原因造成的损失每年不下百亿元。水泥每年在物流过程中的破包率为15%~20%,损失水泥相当于年产量的5%,直接损失4.5亿元;玻璃的物流损失平均为20%,年损失4.5亿元;陶瓷破损率占产量的20%,年损失达2亿多元;粮食由于仓储条件差和保管不善,每年损失约150亿千克;鲜活商品因运输困难,大量腐烂而造成的损失更是屡见不鲜。同时,重复运输、相向运输十分严重,既浪费运力又增加流通费用。这些都充分说明我国物流领域的发展潜力是巨大的。开发物流、改进物流、提高物流管理水平无论对于企业经济效益还是社会宏观经济效益都具有十分重要的作用。

二、物流对企业的作用

(一) 企业中物流的主要活动

企业物流在不同的发展阶段包含着不同的内容。随着企业物流从单纯的产品配送向综合物流直至向供应链管理阶段发展,企业物流包含的内容不断地得到增加、丰富,企业物流涉及的领域不断扩大。现在看来,企业物流几乎贯穿着企业的整个运营过程。概括地说,企业物流包含采购、运输、存储、搬运、生产计划、订单处理、包装、客户服务以及存货预测等若干项功能。

1. 采购

把企业采购活动纳入企业物流,是因为企业运输成本与生产所需要的原材料、零部件等的地理位置有直接关系,采购的数量与物流中的运输和存储成本也有直接关系。把采购纳入企业物流领域,企业就可以通过协调原材料的采购地、采购数量、采购周期以及存储方式等来有效地降低运输成本,进而为企业创造更大的价值。

2. 运输

运输是企业物流中非常重要的一部分。事实上,运输也是企业物流最直接的表现形式,因为物流中最重要的是货物的实体移动及移动货物的网络。通常情况下,由企业的物流经理负责选择以何种运输方式来运输原材料或产成品以及建立企业自有的运输能力。

3. 存储

存储包括两个既独立又有联系的活动,即存货管理与仓储。事实上,运输与存货水平及