

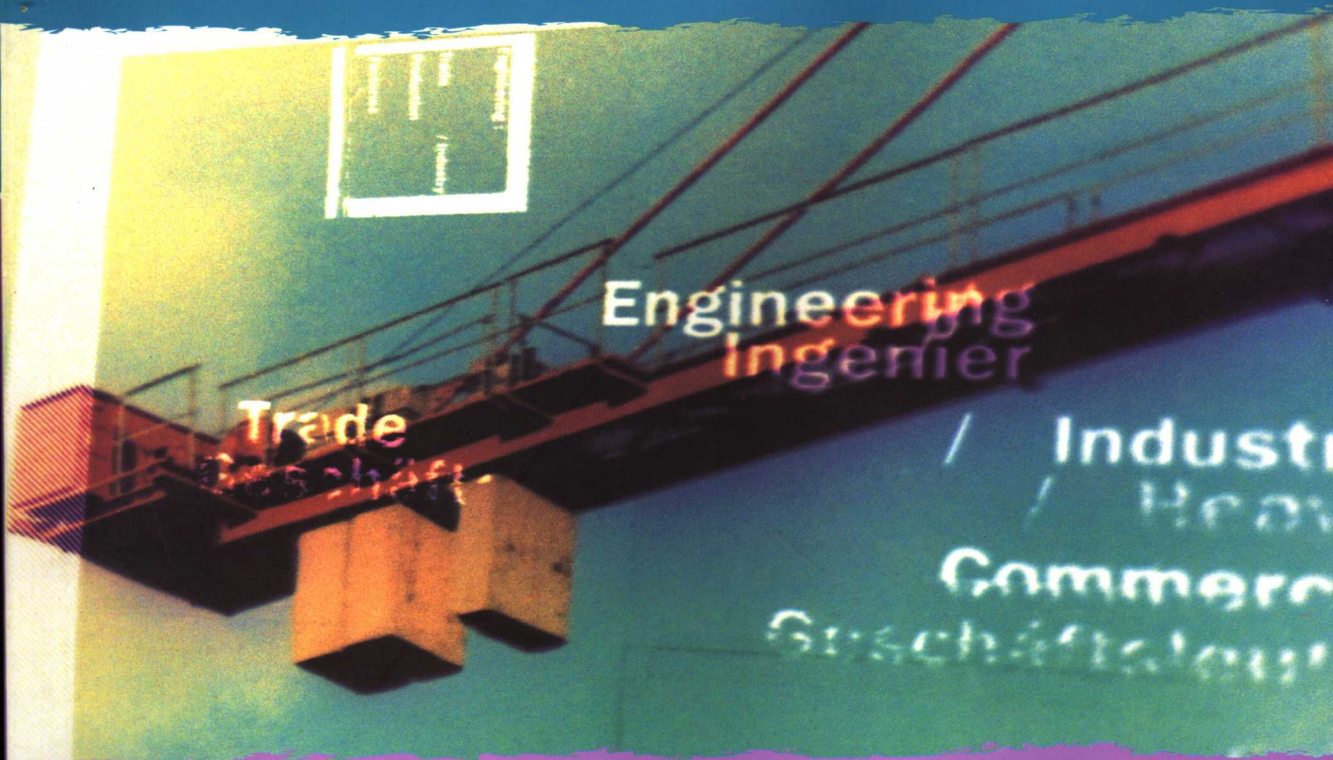


高职高专
物流管理类课程规划教材

物流基础

新世纪高职高专教材编审委员会组编

主编 曹彩杰 主审 陶世怀



大连理工大学出版社



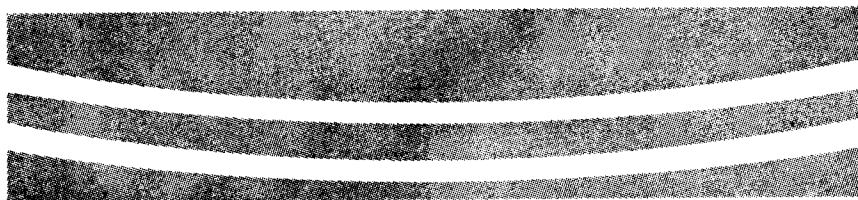
高职高专物流管理类课程规划教材

物流基础

新世纪高职高专教材编审委员会组编

主 审 陶世怀

主 编 曹彩杰 副主编 常永吉 段海燕 乔淑英



WULIU JICHU

大连理工大学出版社

DALIAN UNIVERSITY OF TECHNOLOGY PRESS

图书在版编目(CIP)数据

物流基础 / 曹彩杰主编. — 大连 : 大连理工大学出版社,
2007. 2

高职高专物流管理类课程规划教材

ISBN 978-7-5611-3430-6

I. 物… II. 曹… III. 物流—高等学校:技术学校—教材 IV. F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2007)第 010096 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:0411-84703636 传真:0411-84701466

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

大连理工印刷有限公司印刷 大连理工大学出版社发行

幅面尺寸:185mm×260mm 印张:15.25 字数:341 千字

印数:1~4000

2007 年 2 月第 1 版

2007 年 2 月第 1 次印刷

责任编辑:白 璐

责任校对:李世强

封面设计:波 朗

定 价:23.00 元

我们已经进入了一个新的充满机遇与挑战的时代,我们已经跨入了 21 世纪的门槛。

20 世纪与 21 世纪之交的中国,高等教育体制正经历着一场缓慢而深刻的革命,我们正在对传统的普通高等教育的培养目标与社会发展的现实需要不相适应的现状作历史性的反思与变革的尝试。

20 世纪最后的几年里,高等职业教育的迅速崛起,是影响高等教育体制变革的一件大事。在短短的几年时间里,普通中专教育、普通高专教育全面转轨,以高等职业教育为主导的各种形式的培养应用型人才的教育发展到与普通高等教育等量齐观的地步,其来势之迅猛,发人深思。

无论是正在缓慢变革着的普通高等教育,还是迅速推进着的培养应用型人才的高等职业教育,都向我们提出了一个同样的严肃问题:中国的高等教育为谁服务,是为教育发展自身,还是为包括教育在内的大千社会?答案肯定而且惟一,那就是教育也置身其中的现实社会。

由此又引发出高等教育的目的问题。既然教育必须服务于社会,它就必须按照不同领域的社会需要来完成自己的教育过程。换言之,教育资源必须按照社会划分的各个专业(行业)领域(岗位群)的需要实施配置,这就是我们长期以来明乎其理而疏于力行的学以致用问题,这就是我们长期以来未能给予足够关注的教育目的问题。

如所周知,整个社会由其发展所需要的不同部门构成,包括公共管理部门如国家机构、基础建设部门如教育研究机构和各种实业部门如工业部门、商业部门,等等。每一个部门又可作更为具体的划分,直至同它所需要的各种专门人才相对应。教育如果不能按照实际需要完成各种专门人才培养的目标,就不能很好地完成社会分工所赋予它的使命,而教育作为社会分工的一种独立存在就应受到质疑(在市场经济条件下尤其如此)。可以断言,按照社会的各种不同需要培养各种直接有用人才,是教育体制变革的终极目的。



随着教育体制变革的进一步深入,高等院校的设置是否会同社会对人才类型的不同需要一一对应,我们姑且不论。但高等教育走应用型人才培养的道路和走研究型(也是一种特殊应用)人才培养的道路,学生们根据自己的偏好各取所需,始终是一个理性运行的社会状态下高等教育正常发展的途径。

高等职业教育的崛起,既是高等教育体制变革的结果,也是高等教育体制变革的一个阶段性表征。它的进一步发展,必将极大地推进中国教育体制变革的进程。作为一种应用型人才培养的教育,它从专科层次起步,进而应用本科教育、应用硕士教育、应用博士教育……当应用型人才培养的渠道贯通之时,也许就是我们迎接中国教育体制变革的成功之日。从这一意义上说,高等职业教育的崛起,正是在为必然会取得最后成功的教育体制变革奠基。

高等职业教育还刚刚开始自己发展道路的探索过程,它要全面达到应用型人才培养的正常理性发展状态,直至可以和现存的(同时也正处在变革分化过程中的)研究型人才培养的教育并驾齐驱,还需要假以时日;还需要政府教育主管部门的大力推进,需要人才需求市场的进一步完善发育,尤其需要高职高专教学单位及其直接相关部门肯于做长期的坚忍不拔的努力。新世纪高职高专教材编审委员会就是由全国100余所高职高专院校和出版单位组成的旨在以推动高职高专教材建设来推进高等职业教育这一变革过程的联盟共同体。

在宏观层面上,这个联盟始终会以推动高职高专教材的特色建设为己任,始终会从高职高专教学单位的实际教学需要出发,以其对高等职业教育发展的前瞻性的总体把握,以其纵览全国高职高专教材市场需求的广阔视野,以其创新的理念与创新的运作模式,通过不断深化的教材建设过程,总结高职高专教学成果,探索高职高专教材建设规律。

在微观层面上,我们将充分依托众多高职高专院校联盟的互补优势和丰裕的人才资源优势,从每一个专业领域、每一种教材入手,突破传统的片面追求理论体系严整性的意识限制,努力凸现高等职业教育职业能力培养的本质特征,在不断构建特色教材建设体系的过程中,逐步形成自己的品牌优势。

新世纪高职高专教材编审委员会在推进高职高专教材建设事业的过程中,始终得到了各级教育主管部门以及各相关院校相关部门的热忱支持和积极参与,对此我们谨致深深谢意,也希望一切关注、参与高职教育发展的同道朋友,在共同推动高职教育发展、进而推动高等教育体制变革的进程中,和我们携手并肩,共同担负起这一具有开拓性挑战意义的历史重任。

新世纪高职高专教材编审委员会

2001年8月18日

前 言

《物流基础》是新世纪高职高专教材编委会组编的物流管理类课程规划教材之一。

随着我国社会主义市场经济的快速发展,物流产业作为国民经济中的一个新兴的产业部门迅速成长壮大起来,社会上对物流专业人材的需求也日益迫切。正是基于这样的背景,我们组织多所高职高专院校的一线教师,根据物流业的发展趋势和各院校的教学需求,编写了这本教材。

本书可作为物流管理专业、电子商务专业、市场营销专业及其他管理专业的教学用书,也可作为物流和相关行业从业人员的培训教材及自学刊物。

本书在编写过程中注重理论联系实际,并穿插了大量的典型应用案例,在突出基础教学的同时注重实际工作,理论与实际相结合,使读者一目了然,印象深刻。讲授完本教材需 54 课时。

本书具有如下特点:

1. 以优选的编排理念、独创的知识结构为基础,力求理论知识简洁明了,编写中尽量做到简明扼要、条理清晰,便于教学。每章前附有学习目标,每章后附有思考题和案例分析。对一些较为高深的理论问题只作简要介绍。但是,这并不妨碍本书的前沿性,我们力求体现物流学科的最新理论与实践。既适应高职高专学校非物流专业应用型人才培养的需要,又给物流专业学生留出进一步深入学习的空间。

2. 结合我国物流发展的现状,针对物流活动和物流管理实践提出问题,以现代物流管理思想及原理为主要理论构架,广泛吸收当前物流方面的新知识和新技能,融物流理

论、电子商务理论和现代管理方法为一体,突出了信息化、网络化技术在现代物流管理实务中的应用,力求新颖、实用、通俗易懂。

本教材由黑龙江广播电视大学曹彩杰任主编,秦皇岛职业技术学院常永吉、辽宁经济职业技术学院段海燕、石家庄职业技术学院乔淑英任副主编,此外,秦皇岛职业技术学院王业军、欧阳绍娟、章杨,哈尔滨技师学校韩金,黑龙江大学郭新利也参加了部分章节的编写。

具体编写分工如下:第一、二章由曹彩杰编写;第三、五章由段海燕编写;第四章由王业军、韩金编写;第六、十章由乔淑英编写;第七章由常永吉编写;第八章由欧阳绍娟、郭新利编写;第九章由章杨编写。苏州建设交通高等职业技术学校陶世怀老师、吉林交通职业技术学院郑文岭老师审阅了全书并提出了许多宝贵意见和建议,在此谨致谢忱。

在本书编写过程中,我们参考了大量相关文献,谨在此向这些作者、译者表示由衷的感谢。由于我们的水平和经验有限,加之现代物流管理尚属新兴学科,书中错误和不妥之处在所难免,诚望读者批评指正。

所有意见和建议请发往:gzjckfb@163.com

联系电话:0411-84707492 84706104

编者
2007年1月

目 录

第一章 物流概述.....	1
第一节 物流的产生、发展及物流概念的形成	1
第二节 商流与物流	11
第三节 物流在国民经济中的作用	13
第二章 物流的功能要素	20
第一节 物流的起点——包装	20
第二节 物流的接口——装卸	23
第三节 物流的动脉——运输	25
第四节 物流的中心——保管储存	28
第五节 物流的价值途径——流通加工	31
第六节 物流的中枢神经——物流信息	34
第三章 物流系统	40
第一节 物流系统概述	40
第二节 物流系统的特征和构成	45
第三节 物流系统的分析和设计	48
第四章 企业物流	55
第一节 供应物流	55
第二节 生产物流	60
第三节 销售物流	68
第四节 回收物流与废弃物流	71
第五章 国际物流	78
第一节 国际物流概述	78
第二节 国际贸易与国际物流	83
第三节 国际物流基本运作	85
第四节 国际货物运输保险	89

第六章 第三方物流	95
第一节 第三方物流概述	95
第二节 第三方物流的选择与实施	101
第三节 国内外第三方物流发展情况	103
第四节 第四方物流	108
第七章 物流管理	114
第一节 物流管理概述	114
第二节 物流组织管理	120
第三节 物流质量管理	129
第四节 物流成本管理	142
第五节 物流企业人力资源管理	146
第八章 供应链物流管理	156
第一节 供应链概述	156
第二节 供应链管理	159
第三节 供应链与物流	171
第四节 供应链管理的发展趋势	179
第九章 物流信息系统	190
第一节 物流信息系统概述	190
第二节 物流信息技术	197
第十章 电子商务环境下的物流	217
第一节 电子商务概述	217
第二节 电子商务与物流	220
第三节 电子商务环境下物流的实现模式	224
参考文献	235

第一章

物流概述

学习目标

1. 了解物流的产生与发展过程
2. 明确物流的概念和分类
3. 理解物流与商流的联系
4. 掌握物流的职能与作用

第一节 物流的产生、发展及物流概念的形成

物流是一门新兴的学科,它最初起源于美国,所研究的主要内容是企业为了把产品顺利销售出去而进行的运输、仓储、包装等一系列活动,称为 PD(Physical Distribution),意为实体配送。在第二次世界大战期间,美军后勤组织运用了一套科学方法,成功地将各种战略物资及时准确地送至全球各地,为美军实施全球化战略提供了保障,这套方法在军事上被称为 logistics 或 rear service,意为后勤。战后,这套后勤补给的方法经发展,运用在企业的采购、生产与销售的业务流程中,并取得了巨大的经济效益,成为现代物流的代名词。其基本含义是:现代物流企业须像军队中的后勤部那样,为用户提供百分之百的物流服务,服务的水平要达到军队中后勤部的管理水平。可以认为后勤是物流战略发展的高级阶段。

一、物流的产生

上个世纪初,美国经济学家提出了物的流通的概念,但真正的完整的物流概念和理论都是在第二次世界大战中形成的。

物流是随着商品的出现而产生的,随着市场经济的完善而发展的。在人类社会早期,生产力水平低下,人们自给自足,生产出来的有限产品,主要用于自己消费,而不需要

考虑物品的运输、储存等问题,也就没有对物流的需求。

随着生产力水平的提高,特别是在资本主义初期,出现了机器大生产,大大提高了人们的劳动生产率,生产出了较多的产品。但从整个社会看,总的产品数量还是很有限,产品生产出来总可以分销出去。所以,人们的注意力都放在怎样改进生产技术、多生产产品上,而不担心产品分销不出去,从而也不关心分销运输成本和效益,因而也不会产生物流的概念。

直到 20 世纪初,在一些发达的资本主义国家,生产力发展到比较高的水平,社会总产品数量达到比较饱和的程度,社会总需求也相应有较大程度的增长,企业生产出来的产品不一定都能分销出去,市场竞争激烈,因而再想提高生产技术已经有一定的难度。这时,人们不得不关心分销工作,希望通过抓分销来打开市场、降低分销成本、提高流通的经济效益。由此,人们才逐渐关注分销物流,物流的概念也开始萌芽。

1915 年阿奇·萧(Arch. W. Shaw)在《市场分销中的若干问题》中首次提出了 Physical Distribution 的概念。有的人把它翻译成“实物分销”,也有的翻译成“物流”,这就是最早的物流的概念。

1935 年,美国销售协会进一步阐述了物流的概念:“物流是包含于销售之中的物质资料和服务在从生产场所到消费场所的流动过程中所伴随的种种经济活动。”

第二次世界大战后,西方经济进一步发展,生产力水平进一步提高,需求规模进一步扩大,市场竞争进一步加剧,企业进入大量生产、大量销售时期。这时候,为了进一步扩大市场占有率、降低流通成本,企业和社会就更加关注“物流”,把军事后勤管理的理论引入经济领域,应用于流通领域和生产经营管理全过程中所有的与物品获取、运送、存储、分销有关的活动,取得了很好的效果。

在这方面特别突出的是 20 世纪 50 年代的日本。当时,日本正处于经济高速成长期,出现了大量生产、大量流通的局面,生产规模的迅速扩大导致流通基础设施严重不足。1956 年,日本向美国派出“流通技术专业考察团”,该考察团在美国发现,美国人讲的“Physical Distribution”涉及大量的流通技术,对提高流通的劳动生产率很有好处,于是在考察报告中对其进行了介绍。

随后,这一概念引起了日本产业界的重视,日本人把 Physical Distribution 译为日文“物的流通”,1965 年进一步简化为“物流”。于是,在“物流”理论的指导下,物流技术成为人们关心的重点,加强道路、港口和公路等物流基础设施建设,实现运输手段的大型化、专用化和高速化,大搞物流中心、配送中心,以提高货物的处理能力以及商品供应效率。这样,不但大大降低了流通成本,还扩大了市场,提高了服务水平,取得了显著的效果。

到了 20 世纪 80 年代末,人们已经对“物流”概念有了较全面深刻的认识,认为原来的“Physical Distribution”作为“物流”的概念,已经不够确切。因为它只能描述分销物流,而实际上物流不仅包括分销物流,而且包括购进物流、生产(制造)物流、回收物流、废弃物流、再生物流等,应该是一个全过程,就像军事后勤管理(Logistics Management)所包含的内容一样广泛,人们逐渐认识到用“Logistics”作为物流的概念更贴切一些。在 20

世纪 80 年代末 90 年代初人们逐渐正式把“Logistics”作为物流的概念。此后,“Logistics”逐渐取代 PD,成为“物流”的概念和英文名词。日本物流界使用“Logistics”读音构成的外来语作为物流的概念名称,以此和汉字表达的“物流”相区别,这是物流科学走向成熟的标志。

在我国,新中国成立后,百废待兴,国家面临着恢复工农业生产的许多问题,此时物流在经济发展中的作用并没有显现出来。

1979 年,我国物资工作者代表团赴日考察,在考察报告中第一次引用“物流”这一术语。在计划经济时代,国家就组织过物流试点,如产供销一条龙、储运公司等形式。但由于经济体制的问题,没有显示出物流的特有优点,试点也是流于形式。当时人们接受的概念是将 Physical Distribution 译成“物流”。因此,我国许多文献中也是按 PD 的概念来阐述物流的,一直沿用到 20 世纪 90 年代初。20 世纪 90 年代初以后,中文虽然仍然还叫“物流”,但是翻译成英文时都一概用“Logistics”,一般不用“Physical Distribution”了。20 世纪 90 年代中期我国市场经济的发展达到一定程度,特别是电子商务的出现与发展,把物流推向一个崭新的发展阶段,形成了自 90 年代末以来不断升温的“物流热”。

改革开放后,1989 年在北京召开了第八届国际物流会议,“物流”一词在我国得到推广,理论界开始对物流进行较深入的讨论。随着中国经济体制改革、企业产权关系逐渐明晰,企业界开始认识到物流在企业发展中的作用,我国对物流的研究也从理论范畴走向生产领域。

20 世纪 90 年代中期,在建设社会主义市场经济的大潮中,物流概念又一次被实业界和政府所关注。1996 年,为满足宝洁公司物流配送的需要而成立的宝供物流公司,标志着我国物流企业——第三方物流的诞生。

20 世纪 90 年代末海尔物流也应运而生,标志着我国第一方物流的诞生。此后,中远物流、中外运物流、中海物流、华润物流、招商局物流等中国的物流“巨人”纷纷亮相,海外的物流企业如马士基物流、APL 物流、UPS 物流、FedEx 物流也竞相登陆,许多运输和仓储公司都挂上物流公司的牌子。此时理论界对物流的功能和作用的理 解达成了共识。

进入 21 世纪,我国各级政府大力推进物流事业,中国物流的发展出现了欣欣向荣的局面。但几年过去了,真正较大规模的物流企业并没有出现。

二、物流的发展

(一) 物流活动的发展阶段

物流的发展反映了经济社会的发展,也是人们在不同时期对物流认识过程的反映。物流的发展过程,大体上经历了三个不同的阶段,即物流分拨阶段、物流开发阶段和物流现代化阶段。

1. 物流分拨阶段

物流分拨阶段是指 20 世纪 50 年代前后的一段时间。在这一时期,美国将物流称为物资分拨(Physical Distribution),其物流运作内容也是停留在这一层面上。

当时,社会的专业化程度不高,生产与流通被界定为两个不太相关的领域,生产企业

的精力主要集中在产品的开发与生产上,管理的重点是如何开发新的产品,如何保证产品质量等,对物流在产品成本方面的作用缺乏充分认识,重生产轻流通。随着社会经济的不断发展,生产和生活消费对物质产品需求数量的增加,生产与流通之间有机协调的不足,影响了经济的发展,这迫使人们逐渐重视物流的研究和加强物流管理工作。如日本在二战后的国民经济恢复初期,物流尚未被人们认识,运输、储存、包装等物流环节在流通过程中基本上是分散管理,而生产过程中的物流活动,更未引起人们的重视。随着战时经济向和平经济的转变,物流管理和货物运输严重落后的现象日益暴露,各企业、商社之间无法协调配合,使供销、运输、储存等方面出现了许多问题,造成物质产品积压和市场短缺同时存在、损坏率高、运输流向不合理等现象。这些问题成为影响当时日本经济发展的一个重要原因。为此,日本组织考察团去美国进行实地考察,引进物流管理技术,并将“物资分拨”起名为“物流”。

2. 物流开发阶段

物流开发阶段的标志是经济学界和实业界对物流的重要性有了较为深刻的认识,并推动了整个经济社会的物流开发,这一阶段大体上在20世纪60年代至70年代。随着生产社会化程度的迅速提高,单纯依靠技术革新、扩大生产规模、提高生产率来获得利润的难度越来越大,这就促使人们开始寻求新的途径,如改进和加强流通管理。因此,加强物流管理就成为当时企业获得利润的新的重要源泉之一。

美国经济学家和商业咨询家彼得·德鲁克,把流通领域的潜力比喻为“一块经济界的黑大陆”和“一块未被开垦的处女地”。

在20世纪70年代中期出现的经济衰退,迫使企业更加重视降低成本,以提高商品的竞争力,但其着眼点从生产领域转向了流通领域,通过流通开发和降低运输费用、储存费用来增加利润。

日本早稻田大学商学部教授西泽修在《主要社会的物流战》中指出:“1970年开始,物流革命以惊人的势头不断进行,有突然进入物流时代的感觉。”在产业界,大型公司和企业设立了物流部、物流管理部、物流对策室等机构。物流之所以如此急速发展,主要是因为人们认识到它是降低产品成本、提高经济效益的可行手段。这一时期改进物流的工作主要是在各企业内部进行。尽管在包装、装卸、保管、运输、情报信息方面实现了局部的合理化,但由于没有从整体上研究开发物流系统,各部门、行业、企业之间缺乏紧密配合,所以从整个社会来看,物流费用并没有明显的下降,总体经济效益不高。

3. 物流现代化阶段

这一阶段,在物流研究和管理方面的特点是把物流的各项职能作为一个系统进行研究,从整体上进行开发。在美国,加强物流系统的管理被视为美国“再工业化”的重要因素。日本设立了专门机构来统筹全国的物流活动,使物流的系统化、综合化、协调化有了很大的发展,物流现代化水平明显提高。在运输设施方面,政府拨出巨款,扩建港口,整修道路,建设高速公路和集装箱专用码头等;在装卸工具方面,托盘、叉车、传送带、自动分拣机、自动输送机等现代化装卸搬运机械被普遍运用;在包装方面,积极推行规范化、标准化;在仓储方面,建立了一大批自动化立体仓库、恒温仓库、配送中心、流通加工基

地、卡车终端集散点等现代化物流基础设施;无人驾驶车辆相继使用;配送过程中高新技术相继应用;商品销售的网络化、系统化逐步实现;批发、代理、专营、百货商店、超级市场在各地相继建立。借助现代化设备,计算机输送方式的改革,在大力发展运输设施的基础上谋求系统化,组织铁路—水路、公路—铁路、公路—水路、公路—空运等联运活动;改变仓库单纯的储存保管功能,使其变为集储存保管、配送、流通加工于一体的物流中心;在物流技术上,在注意改进硬件(物流设施)的同时,十分重视软件的改进和提高,加强现代情报信息技术和电脑技术的应用,使物流向系统化、整体优化方向发展。

(二)发达国家物流的发展状况

物流的发展经过了近 60 年的时间,但各国物流发展的水平和阶段不尽一致。

1. 美国物流发展状况

美国物流发展较早,据理论界人士研究,当今世界最大的三个物流巨头 UPS、FedEx、APL 在美国的发展大约经历了以下四个阶段:

1945—1960 年,以仓储业为主的物流阶段,储存期为半年左右。在当时的卖方市场中,企业生产的产品有很好的销路,大量生产的产品放在仓库中,仓储管理水平不断提高和缩短仓储时间是当时物流发展的主要特征。

1960—1980 年,转为流通型为主的物流阶段。这个时期市场由推动型即卖方市场转为拉动型即买方市场。产品竞争异常激烈,物流在降低成本中的作用呈现出来。高架仓库的兴建,各种物流大通道的形成降低了物流成本,提高了流通效率。

1980—1990 年,综合物流阶段。这个时期,美国的信息水平提高很快,物流开始利用高新技术武装起来。IT 技术的发展和互联网技术的成熟使美国的物流建立在现代化物流信息平台上,形成了现代物流,并且把商流、物流、信息流结合起来,形成了三流合一,这又进一步提高了流通效率,促进了物流的发展。

1990 年至今,物流一体化阶段。供应链理论的产生和应用使美国的物流企业把产品供应链上的各个企业联合起来,协调在产品供应链上各企业之间的关系,使产品在供应链中达到最低成本,最优效益,在提高产品竞争力方面使供应链上的各企业达到共赢。

现今美国的物流企业向集约化、协同化、全球化方向发展。

2. 日本物流的发展状况

日本的物流发展紧随美国之后,进展速度快而且又有许多新的举措,如宅急便、JIT 等。学者们将其大约分为四个阶段。

(1)前物流时期(1953—1963 年)

此时期是日本物流发展的初级阶段。战后日本经济迅速恢复,从美国引入物流理论并付诸实施,在日本物流需求的推动下,孕育了许多物流企业。此阶段的物流企业主要为日本的制造企业服务。

(2)物流系统时期(1963—1973 年)

此时期日本经济的飞速发展推动了日本物流的大发展,对物流的基础设施和设备提出了更高的要求,因此日本政府把资金投入国内的物流基础设施上,如码头、桥梁、高速公路等。物流公司也致力于各种物流设备的研制,如铲车、堆垛机、高层货架、自动传

送带等。他们从建立物流系统的观点出发,使物流公司和生产企业密切结合,共同发展。

(3) 物流管理时期(1973—1983 年)

由于社会物流发展的需要,日本加强了商业流通领域的物流建设,如配送中心、物流中心,并且优化管理,建立了以信息技术为支撑的物流网络体系,使日本的物流迈向现代物流行列。

(4) 物流社会系统时期(1983 年至今)

物流与信息流结合以后进入了物流一体化阶段,即物流、商流与信息流的结合。许多日本物流企业买断产品,把产品销售和物流结合起来,既担负起商流的职责,又充分发挥物流的作用,从而大幅度降低成本、提高服务水平。

(三) 我国物流的发展

在我国,物流概念出现至今大约已有 20 多年的历史。其间,物流理论和实践活动均取得了飞跃性的发展,物流概念的内涵和外延也在不断发生变化,物流已经成为企业的重要经营职能,企业物流管理水平显著提高。物流业成为国民经济的重要产业部门,在经济发展中发挥着重要作用。从 1949 年新中国成立以来,中国物流的发展大体可以分为四个阶段。

1. 初期发展阶段(1949—1965 年)

这个阶段,新中国成立时间不长,国民经济尚处在恢复发展时期,工农业生产水平较低,经济基础较薄弱,并且出现了重生产、轻流通的倾向。物流的发展刚刚起步,只是在一些生产和流通部门开始建立数量不多的储运公司和功能单一的仓库;运输业无论是铁路、公路、水路、航空运输等都处在恢复和初步发展时期。搬运和仓储环节比较落后,物流业远远不能适应工农业生产和人民生活水平发展的需要。在这一时期随着生产的发展,初步建立了物资流通网络系统。在物流管理方面也采取了一些新的措施,如组织定点供应、试行按经济区域统一组织市场供应等。

2. 停滞阶段(1966—1977 年)

此时期,我国开始进入持续十年的“文化大革命”时期,在经济上、政治上及其他方面给国家都造成了严重破坏。当然,物流的发展也遇到了同样的情况。在此期间流通渠道单一化,从整体上看物流基础设施基本上没有发展,甚至连原来的一些设施也遭到了不同程度的破坏,这期间虽然也有一些项目建设,但对整个物流影响不大,实力没有多大增强,物流理论的研究和物流实践基本处于停滞状态。

3. 较快发展阶段(1978—1990 年)

在此期间,我国实行了改革开放政策,国民经济特别是物流业得到了较快发展,取得了显著成绩,尤其是运输业、仓储业、包装业的发展较快,新建了大量的铁路、公路、港口、码头、仓库、机场等,不仅增加了物流设施,而且提高了物流技术装备水平,同时开展了水泥、粮食的散装运输、集装箱运输,开始建设立体自动仓库。有关物流学术团体在此期间都相继成立,积极有效地组织开展国内国际物流学术交流活动,了解和学习国内外先进的物流管理经验。物流学作为一门独立的学科正式确立,一些物流学的专著和译著也出版发行。物流学研究开始被人们重视,人们逐步改变了孤立地对待包装、装卸、运输、保

管、信息情报等职能的观念,开始以系统的观点对它们的作用进行研究,在认识上前进了一大步。

在物流基础设施建设中,以运输为例,截止到1990年底,我国陆、水、空运输网线总长度有了较大增长,其中1/4以上是在这十余年期间建成的。尤其是公路建设,已建成高速公路、汽车专用公路多达4 000km。其他水运、空运、管道运输也都有很大的发展。

4. 高速发展阶段(1991年以后)

这个阶段我国进入“八五”规划时期,国民经济高速发展,1992年国内生产总值增长了128%,国民经济的高速发展必然要求物流体系迅速现代化以与之相适应。正因为如此,国家为高速发展物流业而采取了一系列重要措施。在“八五”规划中明确地把发展第三产业特别是物流业作为重点,在此期间动工兴建的10项特大型工程中,物流业就占有5项,而且全部是运输方面的。

进入“九五”规划时期,我国总货运量持续快速增长。因此,我国物流事业面临的任务十分艰巨,同时也意味着开展物流研究、提高物流水平的迫切性和重要性一定要被人们所认识。

进入本世纪,随着经济全球化和信息技术的发展,物流业愈来愈显示了其对世界经济的巨大推动作用。我国政府也把发展物流业纳入“十五”规划,当作新的经济增长点,物流业正在全国蓬勃兴起。但由于物流业是一个新兴的产业,目前我国对一体化运输、物流网点建设、物流信息系统开发利用以及物流一体化等方面的研究仍处在初级阶段。

随着经济全球化和信息技术的迅速发展,企业生产资料的获取与产品经营范围的日趋扩大,社会生产、货物流通、商品交易及其管理方式正在并将继续发生深刻变革。现代物流作为一种先进的组织方式和管理技术,被广泛认为是企业除降低物资消耗、提高劳动生产率以外的重要利润源泉,并在国民经济和社会发展中发挥着重要作用。“十五”期间,现代物流成为中国经济发展的重要产业和新的经济增长点。

三、现代物流的概念

对于“物流”的概念,不同国家、不同机构在不同时期有着不同的理解。

关于物流活动的最早文献记载是在英国。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”,目的是在全国范围内把商品及时送到批发商、零售商和用户手中。从那时起到第二次世界大战,物流一直没有比较明确的概念。

(一) 物流的概念

1. 目前国内外对物流的定义

1935年,美国销售协会认为:“物流是包含于销售之中的物质资料和服务与从生产地到消费地流动过程中伴随着的种种活动。”二战期间,美国战时供应中采取后勤管理,随后其被引入商业部门,定义为:“包括原材料的流通、产品分配、运输、购买与库存控制、储存、用户服务等业务的活动。”

1981年,日本综合研究所编著的《物流手册》对“物流”的表述为:“物质资料从供给者向需要者的物理性移动,是创造时间性、场所性价值的经济活动。从物流的范畴来看,包

括包装、装卸、保管、库存管理、流通加工、运输、配送等活动。”

1986年,美国物流协会所作的物流定义是:“以适合于顾客的要求为目的,对原材料、在制品、制成品与其关联的信息,从产出地点到消费地点之间的流通与保管,为求有效率且最大的‘对费用的相对效果’而进行的计划、执行和控制。”

1996年,中国台湾省物流协会拟定的物流定义是:“物流是一种物的实体流通活动行为,在流通过程中,通过管理程序有效地结合运作仓储、装卸、包装、流通加工、资讯等相关物流职能性活动以创造价值、满足顾客及社会需求。”

1997年,《中国物流术语国家标准(征求意见稿)》,将物流定义为:“以最小的总费用,按用户要求,将物质资料(注:包括原材料、半成品、产成品、商品等)从供给地向需求地转移的过程。主要包括运输、储存、包装、装卸、配送、流通加工、信息处理等活动。”

1998年,美国物流管理协会为了适应物流的发展重新修订了物流的定义:“物流是供应链过程的一部分,是以满足客户需要为目的的,为提高产品、服务和相关信息从起始点到消费点的流动储存效率和效益而对其进行计划、执行和控制的过程。”

2001年8月,《中华人民共和国国家标准物流术语》(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、配送、流通加工、信息处理等基本功能实现有机结合。”

物流的概念是随着交易对象和环境变化而发展的,因此需要从历史的角度来考察。美国物流界早在第一次世界大战后,就已运用PD这一概念作为企业经营的一个要素加以研究。第二次世界大战期间,美国陆军中就开始用现代物流管理来指代物流。战后其理论、方法也为企业和理论界认同,并得到广泛运用,他们将之称为商业物流或销售物流,力求合理有效地组织商品的供应、保管、运输和配送,而且实践证明取得了相当大的成效。物流这个名称在日本是二十世纪五六十年代开始使用的。当时日本的企业界和政府为了提高产业劳动率,组织了各种专业考察团到国外考察学习,公开发表了详细的考察报告,全面推动了日本生产经营管理的发展。

物流在概念上随着时间的推移有了一定的变化。最初的物流概念主要侧重于商品物质移动的各项机能,即发生在商品流通领域中的在一定劳动组织条件下,凭借载体从供应方向需求方的商品实体定向移动,是在流通的两个阶段($G-W$, $W-G'$)上发生的所有商品实体的实际流动。显然这种物流是一种商业物流或销售物流,它作为一种狭义的物流具有明显的“中介性”,是连接生产与消费的手段,直接受商品交换活动的影响和制约,具有一定的时间性,只有存在商品交换时才会出现,不会永远存在。

2. 对现代物流的再认识

不同时期对物流的不同理解和认识,反映了不同时期的社会生产力发展状况。用发展的观点来思考,物流就是人们为满足某种需要而组织社会物质运动的系统活动的总称。可以从以下四个方面理解:

(1)物流是有目的的活动。物流是人们有意识、有目的的活动,是为满足人们某种需要而展开的活动。物流是建立在自然运动基础之上的高级运动形式,是政治、经济、社会和实物运动的统一。