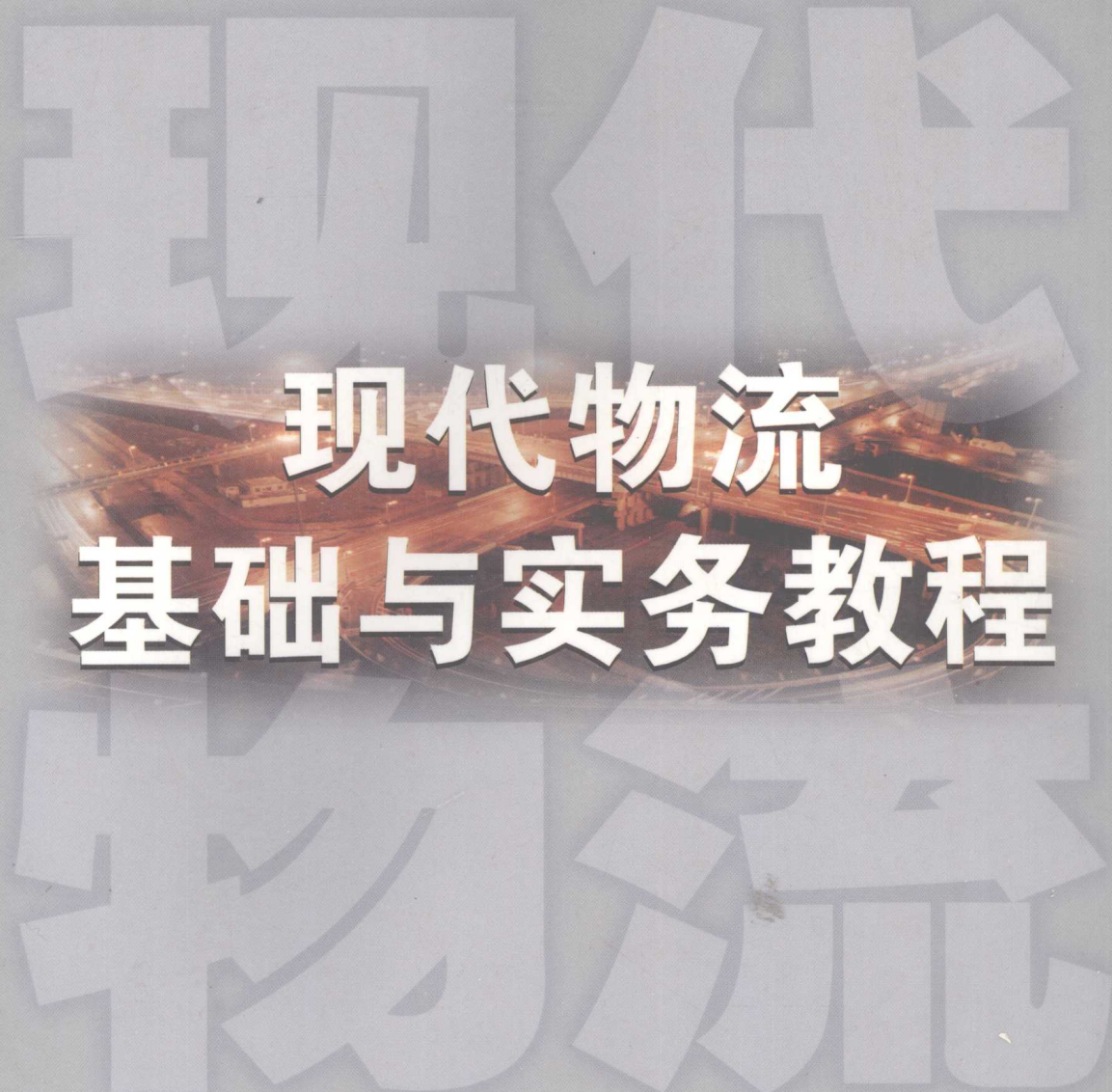


X I A N D A I W U L I U

“上海紧缺人才”教学系列丛书



现代物流 基础与实务教程

上海现代物流教材编写委员会

上海三联书店

“上海紧缺人才”教学系列丛书

现代物流基础与实务教程

上海现代物流教材编写委员会
X I A N D A I W U L I U



上海三联书店

图书在版编目(CIP)数据

现代物流基础与实务教程/储雪俭主编. —上海:上海三联书店, 2004. 8

ISBN 7—5426—1972—1

I. 现... II. 储... III. 物流—教材 IV. F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2004)第 073385 号

现代物流基础与实务教程

主 编/储雪俭

策 划/朱美娜

责任编辑/王笑红

特约编辑/徐如麒

装帧设计/徐 徐

监 制/朱美娜

责任校对/何 俊

出版发行/上海三联书店

(200235)中国上海市钦州南路 81 号

<http://www.sanlianc.com>

E-mail:sanlianc @ online. sh. cn

印 刷/上海书刊印刷有限公司

版 次/2004 年 8 月第 1 版

印 次/2004 年 8 月第 1 次印刷

开 本/787×1092 1/16

字 数/500 千字

印 张/31

印 数/1—5000

ISBN 7-5426-1972-1

G · 681 定价: 48.00 元

《现代物流》项目专家组成员

储雪俭	上海大学
张仁颐	上海交通大学
王学锋	上海海运学院
孙有望	同济大学
聂 清	上海外贸学院
许胜余	华联集团
余志刚	上海物资集团
凌根华	中外运集团
许云才	上海信息化办公室

《现代物流》教材编辑委员会成员（按姓氏笔划）

丁贻麟	刘煜海	庄 俭	陈 勇	张持刚
郭伯农	顾嘉雯	崔玉宝	董海军	蔡志强

《现代物流基础与实务教程》

主编：储雪俭

副主编：王学锋

前 言

被认为是第三利润源的“现代物流”，在经济全球化和信息技术革命的带动下，欣欣向荣。速度和效率作为“现代物流”，最引以为豪的特点，其深层含义是企业的经营结构上改变了过去的物流经营方式。越来越多的国家将物流发展，视为其国民经济发展的重要原动力。物流在世界范围内已得到普遍重视。我国物流产业的技术与管理水平，与发达国家相比有很大的差距。这个差距主要来自两个方面，一个是在计划经济年代，物流产业按功能划分为海运、空运、陆运、仓储等并隶属不同的行政部门管辖，因而集约化水平很低；另一个原因是物流产业长期是在国家保护之下，对外资的进入有很大的限制，因而也很难引入国外的先进技术与管理。随着我国加入 WTO，中国正日益成为世界重要的制造业中心和采购中心，相应地物流业务也正以两位数的速率增长。进入 21 世纪以来，我国政府和各地的企业，都对物流倾注了很大的热情，仅 2004 年第一季度，我国用于物流的投资就达到 785 亿元，同比增长 29%。我国的物流产业，正面临着业务高速增长、技术与管理迅速改变的大好时期。为了迅速改变我国物流产业的落后面貌，一个极为重要的问题，就是要培养一大批物流人才，而我国在这方面存在很大缺口，培养现代物流经营管理人才已成为当务之急。上海市组织部、人事局、教委、成教委主持的紧缺人才办公室，在 2002 年设立的“现代物流岗位资格考试”项目，到目前已经有几万人参加了考试，一个学习物流的热潮已经在上海及长三角地区形成。

本教程作为上海市物流专业技术水平认证考试的指定教材，在《现代物流管理教程》的基础上，经上海市《现代物流岗位资格考试》专家组的多次讨论定稿。体现了观念新、应用性强、具有计算机上机模拟操作的特点，传播实用操作模式，掌握物流应用方法。供希望从事物流工作的作业管理人员和非物流行业的管理人员（如政府相关部门，金融系统、教育系统、咨询、软件开发等）的读者使用。也可以作为大、中院校学生的参考教材。

本教程由储雪俭担任主编，王学锋担任副主编。张仁颐、许胜余、孙有望、杨志刚、聂清、周良毅、刘锋、孙雅丽、曾剑、姚宗明、杨晓燕、杨霞芳等参加了编写。本教程分别从不同的角度对物流运作做了全方位的介绍，所涉及的内容和相关名词术语既符合国家标准，又尽量与国际接轨，使全书保持一定的技术领先。教程在编写过程中参考了大量的书籍、文献、论文等，引用了许多专家学者的资料，谨在此对他们表示衷心的感谢，有些资料也许引用了而由于疏忽没有指出资料出处，若有此类情况发生，在此先表示万分歉意。

本教程在编写过程中得到了上海市紧缺人才办公室、和上海市物流学会等领导的大力支持。在资料的收集、整理工作中也得到了应诚敏、吴旭慧等同仁的帮助，在此一并表示衷心感谢！

由于编写时间仓促和作者水平所限，书中错误在所难免，恳请读者批评指正。

联系方式：wljcysw@sina.com

作 者

2004 年 6 月于上海

目 录

第一章	现代物流概论	(1)
第一节	物流概念及其发展	(1)
第二节	现代物流的构成	(11)
第三节	物流系统	(41)
第四节	物流标准化	(51)
第五节	供应链管理基础	(58)
第二章	仓储与物流配送中心	(72)
第一节	物流仓库概述	(72)
第二节	物流配送中心	(87)
第三节	配送中心仓库的作业管理	(93)
第四节	仓储合同法规	(121)
第三章	国际物流与国际贸易基础	(134)
第一节	国际物流概述	(134)
第二节	国际贸易方式和贸易术语	(138)
第三节	国际贸易结算	(145)
第四章	海洋货物运输物流	(157)
第一节	海运物流基础	(157)
第二节	国际班轮货物运输	(161)
第三节	不定期船运输	(177)
第四节	海运运费计算	(187)
第五章	航空货物运输物流	(193)
第一节	航空运输物流基础	(193)
第二节	航空货物收运	(205)
第三节	航空运价体系简述	(212)
第四节	航空货运主要单证	(242)
第五节	空运操作流程简述	(249)
第六节	快递基本知识	(264)

第六章	陆路货物运输物流与运输合理化	(268)
第一节	陆路货运物流基础	(268)
第二节	公路货物运输组织与管理	(273)
第三节	铁路货物运输组织与管理	(286)
第四节	国际集装箱货物多式联运	(298)
第五节	物流运输合理化	(308)
第七章	物流代理	(316)
第一节	客户管理	(316)
第二节	国际货运代理人	(321)
第三节	国际船舶代理	(329)
第四节	船舶理货代理	(332)
第五节	商品检验代理	(335)
第六节	报关代理	(345)
第七节	保险代理	(366)
第八章	物流经营管理	(371)
第一节	现代物流管理	(371)
第二节	物流经营策略管理	(373)
第三节	物流营销管理	(378)
第四节	物流成本管理与质量管理	(413)
第五节	物流组织管理	(422)
第六节	电子商务与物流	(428)
附 件		
附件一	物流术语国家标准	(437)
附件二	船舶各类附加费中英文名称对照	(448)
附件三	物流业务中的常用中英文名称对照	(449)
附件四	物流业务中的常用术语中英文名称对照	(451)
附件五	集装箱货运术语	(473)
附件六	物流业务中的常用单据	(480)
参考文献	参考文献	(488)

第一章 现代物流概论

第一节 物流概念及其发展

一、物流概念

随着经济全球化趋势的加强,科学技术尤其是信息技术突飞猛进地发展,企业生产资料的获取与产品营销范围日趋扩大,社会生产、物资流通、商品交易及其管理方式正在并将继续发生深刻的变革。与此相适应,被普遍认为企业在降低物质消耗、提高劳动生产率以外的“第三利润源”的现代物流业,已在世界范围内广泛兴起。

在我国,物流发展正处于一个起步的阶段,与先进国家相比尚有很大差距,对物流的认识还处于启蒙、初级阶段。现在,我国已加入世界贸易组织(WTO),物流市场已日益开放。现代物流将成为我国经济在新世纪发展的重要产业和新的经济增长点。

物流是一个非常独特的业务领域,它的复杂性与地理跨度是任何其它的业务所不能比拟的。物流已形成了一个十分现代化的概念,它对商务活动的影响日益明显,因而,越来越引起人们的广泛重视。

(一)与物流相关的几个概念

物流是由“物”和“流”两个基本要素组成,物流中的“物”指一切可以进行物理性位置移动的物质资料。

1. 物资。一般指生产资料,有时也泛指全部物质资料,较多指工业品生产资料,这是物流中“物”的很大一块。

2. 物料。是我国生产领域中的一个专门概念。生产企业将最终产品之外的,在生产领域流转的一切材料,如燃料、零部件、半成品、外协件以及生产过程中必然产生的边、角、余料、废料及各种废物等统称为“物料”。物料也具有可运动之性质,是物流中“物”的一部分。

3. 货物。是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,一类是人,一类是物,除人之外,“物”统称为货物。“货物”既然是交通运输的经营对象,必然具有可运输之性质,但它也只是物流中“物”的一部分。

4. 商品。商品和物流的“物”是相互包含的。商品中的一切可发生物理性位移的物质实体都是物流研究的“物”。

5. 物品。是生产、办公、生活领域常用的一个概念,在生产领域中,一般指不直接参加生产过程,不进入产品实体,而仅在管理等过程使用的与生产相关的或有时完全无关的物质实体,在这些领域中,物流中的所指之“物”,就是通常所称的物品。

总之,物流中所称的“物”,是物质资料世界中同时具备物质实体特点和可以进行物理性位移的那一部分物质资料,无论它们处在哪个领域,哪个环节。

物流中的“流”,指的是物理性运动。这种运动也称之为“位移”。

上述限定条件的“物”和“流”,加在一起是不是就是物流呢?不完全是。物流的概念具有更深广的含义。

(二)目前国内外关于物流的概念和定义

1. “物流是一个控制原材料、半成品、产品和信息的系统。”

2. “从供应开始经各种中间环节的转让及拥有而达到最终消费者手中的实物运动,以此实现组织的明确目标。”

3. “物质资料从供给者到需求者的物理运动,是创造时间价值、场所价值和一定的加工价值的活动。”

4. “物流是指物质实体从供应者向需求者的物理移动,它由一系列创造时间价值和空间价值的经济活动组成,包括运输、保管、配送、包装、装卸、流通加工及物流信息处理等多项基本活动,是这些活动的统一。”

5. “以最小的总费用,按用户要求,将物质资料从供应地向需要地转移的过程。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。”

6. “为满足消费者需求而进行的原材料、中间库存、最终产品及相关信息从起点到终点间的有效流动和存储的计划、实施与控制管理过程。”

(三)我国物流标准术语中的物流概念

为规范我国当前物流业发展中的基本概念,以适应物流业迅速发展和与国际接轨的需要,在我国“物流标准”术语中是这样定义的:

“物流(Logistics)——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。”

与传统物流相比,现代物流有以下主要特征:

(1)现代物流除具备仓储、包装、装卸搬运、运输、加工、配送等传统物流的功能外,还提供与物流相关的增值服务。

(2)现代物流企业为顾客提供贴身的主动服务。

(3)充分享用现代科学技术,尤其是电子信息技术和网络技术的最新成果,进行高度信息化集成,实施信息管理。

(4)现代物流是包括正向物流和逆向物流的动态过程。

(5)构建全球服务网络。

(6)为客户提供一体化物流解决方案,追求整体系统最优,并融入企业从生产到消费的大循

环中。

现代物流在其业务运作过程中,具有环节多、信息量大的特点,其信息的动态特性和实时特性较为突出。因此,企业的信息系统是物流生存的必要条件。物质流的畅通是依靠信息流实现迅速、实时地运转,信息流不畅或滞后是导致物流速度低下的关键因素。而信息快速地收集、处理、传递与交换依赖于信息的载体。传统的通讯工具,如电话、传真已赶不上信息流的要求。

现代社会已步入信息化时代,物流的信息化是整个社会信息化的必然要求。物流信息化表现为物流信息的商品化、物流信息收集的数据库化和代码化、物流信息处理的电子化和计算机化、物流信息传递的标准化和实时化、物流信息存储的数字化等。

在物流过程中,数据和凭证的处理有时会超过运输的时间,因此在物流和运输中,准确而迅速的信息联系能力显得越来越重要。到了物流管理观念发展的最新阶段,交易主体企业强调通过业务外包的形式,把实物进口、存储和出口等业务交给专业化中介储运公司去完成。

物流业的迅猛发展,对物流信息处理提出了更高的要求。EDI 技术的自动处理,实时、安全、节约成本等优点,使得 EDI 在因特网中广泛采用。可以肯定,因特网的 EDI 无论从适用性、多样性和通用性等方面都会胜过传统的和现代的 EDI,必将会有更多的用户在因特网上使用 EDI,以适应未来电子商务的需要。随着互联网安全性技术的发展,因特网的 EDI 模式在物流信息处理中将得到广泛使用。

人们已认识到物流不仅与生产密切相关,物流与营销也紧密相联,成为支撑企业竞争力的三大支柱之一。原有的营销组合已不适应时代的发展要求,而有必要强调营销与物流的再结合。

物流开始阶段被企业认识,是因为其有助于销售,企业重视物流的目的是保证销售活动的顺利进行,当时的物流处于附属地位;后来发现物流不仅对销售有用处,还能降低企业的生产成本,是“第三利润的源泉”,于是人们便把物流独立出来,加强管理,并把物流的侧重点从单一的促进销售,转到企业减少浪费,节约费用,增加利润上来;接着通过加大物流投入和注重物流管理,不仅节省了成本,增加了利润,还保证了服务质量,增强了企业竞争力,于是人们又把物流的重点移至“用户”;到了上世纪 80 年代后半期,进而认识到物流无论是范围和重点都已不适应时代的发展和新的经营环境,不得不把军队的后勤保障系统,即 Logistics(物流),引入企业经营中来,由此企业重视物流的侧重点也随之转变。把物流(Logistics)的地位由降低企业成本,提高服务水平,上升为企业生存发展的关键环节,把重视物流(Logistics)看作为企业经营发展战略中最重要的组成部分,一切工作中的重中之重。然而上世纪 90 年代后半期以后,人们又开始感觉到,物流(Logistics)的作用在新经济环境中,还应该继续发展扩大,要把物流(Logistics)与供应链联系在一起,这样才能进一步释放物流的能量,企业才能在经济全球化中施展威力。90 年代以后的世界经济,基本进入了第三产业时代,满足商品数量早已不成问题,而如何将生产出来的商品及时销售给消费者,尽快回收成本是主要矛盾,能解决这一主要矛盾的重要手段之一就是现代物流。后来人们又发现,仅有现代化物流还不够,必须有现代信息技术、资金后盾和商业机会支撑,只有把物流与商流、资金流、信息流有机地组合,使供应商、制造商、分销商、零售商乃至用户有机地组合,形成一个最佳、最优化的系统,即由多个环节组成一个有效供应的“链”,才更有效、更保险。

“科学技术是第一生产力”,这句话在物流领域也得到了充分的验证。现代科技的进步,为

物流安上了腾飞的翅膀,促进物流不断向新的高度升华。电子数据交换系统(EDI)可以把远程通讯、计算机和数据库有机地融合在同一系统中,进行数据交换和信息资源共享,从而实现了大范围远程物流管理;全球卫星定位系统(GPS)由于能够通过多个通信卫星对地面车辆、船舶等进行精确的测定和跟踪,随时查询货物的所在位置,所以大大地提高了物流服务水平;此外,物流管理中逐渐普及起来的 TPS(事务处理系统)、MIS(管理信息系统)、DSS(决策支持系统) 以及条码、射频、电子标签等新技术在物流中的应用,确实使物流今非昔比,如虎添翼。电子商务给流通格局带来了一场暴风骤雨式的冲击。由于网上采购、网上付款这一新的交易形式的出现,使批发商、零售商的作用黯然失色,商流的过程一下子几乎缩短为零。然而,人们同时也发现,电子商务过程虽然可以瞬间完成,但没有物流过程的缩短,电子商务就失去了意义。无怪乎德国一位经济学家曾预言,未来的世界只有生产者、物流者和消费者三种人。也正因为上述现代信息科技的进步和电子商务的出现,使物流升级,为全球经济一体化创造了条件,才反过来促进了物流的发展,使物流迈上了一个新的台阶。

据有关统计,产品的直接成本约占总成本的 10%,产品的制造时间约占总时间的 5%,所对应的 90% 的价值成本及 95% 的时间成本,是在储存、装卸、运输、包装、销售等作业过程中消耗掉的。实践证明,只要我们利用物流科学用心地处理这一过程,是可以大大降低产品的价值成本和时间成本的。现代物流以系统理论为出发点,考虑各因素的互动影响,通过“物流八最原则”(最适合的运输工具、最便利的联合运输、最短的运输距离、最合理的包装、最少的仓储、最短的时间、最快的信息、最佳的服务)的策划及操作,实现商品较低成本及较好服务效果并举的位移结果。

综合起来,物流的作用主要有四个方面:

- (1)提高效率——速度快、时间少、质量高;
- (2)减少浪费——有效地使用社会流通设施设备,节约社会财富,克服大而全、小而全,避免设施、设备、工具的重复建设,货损低;
- (3)系统优化——最佳运行方案、最优资源配置;
- (4)降低成本——减少流通环节,缩短流通周期,加速资金周转,降低流通费用,社会消耗低。

近几年来,物流无论从内涵还是外延上都得到了较大的发展。物流管理是社会经济发展的必然产物。在当今时代,如何实现最佳的物流,已成为社会各行各业中最富挑战意义的作业领域之一。

二、国内外物流的发展状况

(一)国外物流的发展状况

物流的发展不仅与社会经济和生产力的发展水平有关,同时也与科学技术发展的水平有关。按照时间顺序,物流发展大体经历了四个阶段。

1. 初级阶段

20 世纪初,在北美和西欧一些国家,随着工业化进程的加快以及大批量生产和销售的实现,人们开始意识到降低物资采购及产品销售成本的重要。单元化技术的发展,为大批量配送提供了条件,同时也为人们认识物流提供了可能。在这阶段,有一些学者已经开始重视物流活动,虽然在这方面感兴趣的人并不多,但是在 1912 年 Arch Shaw 和 1992 年 Fred Clark 就已界

定实体分配(physical distribution)的本质,并指出其和需求衍生出来的市场营销(marketing)之间的差异,不过到了1930年有关实体分配(physical distribution)的研究依然不多。到了第二次大战后,军事后勤活动对于今日的物流观念有重大的启迪;1941—1945年第二次世界大战期间,美国军事后勤活动的组织为人们对物流的认识提供了重要的实证依据,推动了战后对物流活动的研究以及实业界对物流的重视。1946年美国正式成立了全美输送物流协会。这一时期可以说是美国物流的萌芽和初始阶段。然而当时,由于企业在仅重视生产与销售的情形下,仍可获得可观的利润,物流因而未能获得人们的重视,仅有极少数高储运成本的企业将物流的部分活动(如运输与仓储)加以整合。日本物流观念的形成虽然比美国晚很多,但发展迅速。日本自1956年从美国引入物流概念以来,在对国内物流进行调研的基础上,将物流称之为“物的流通”。至1965年,物流一词正式为理论界和实业界全面接受。“物的流通”一词包含了运输、配送、装卸、仓储、包装、流通加工和信息传递等各种活动。

2. 快速发展阶段

60年代以后,世界经济环境发生了深刻的变化。科学技术的发展,尤其是管理科学的进步,生产方式、组织规模化生产的改变,大大促进了物流的发展。物流逐渐为管理学界所重视,企业界也开始注意到物流在经济发展中的作用,将改进物流管理作为激发企业活力的重要手段。这一阶段是物流快速发展的重要时期。

60年代中期至70年代初,是日本经济高速增长、商品大量生产和大量销售的年代。随着这一时期生产技术向机械化、自动化方向发展以及销售体制的不断改善,物流已成为企业发展的制约因素。于是,日本政府开始在全国范围内进行高速道路网、港口设施、流通聚集地等基础设施的建设。这一时期是日本物流建设的大发展时期,原因在于社会各方面对物流的落后和物流对经济发展的制约性都有了共同的认识。在美国,由于现代市场营销观念的形成,使企业意识到顾客满意是实现企业利润的唯一手段,顾客服务成为经营管理的核心要素,物流在为顾客提供服务上起到了重要的作用:物流,特别是配送得到了快速地发展。一位著名的营销学教授—Paul Converse在1945就曾经指出当时企业界对于“买和卖”(buying and selling)的重视程度远较大于对“实体分配”的注意,因此在当时实体分配并未受到应有的重视。此外,另一位著名的管理学大师彼得·杜拉克(Peter Drucker)将这种货物制造完后的实体分配过程,称为“美国企业界最有希望发展,却也最受忽视的领域”。因此,他也认为“物流”是当时经济体系内的“黑暗大陆”(The Economy's Dark Continent)。1956年是物流发展的一个重要关键时刻,物流总成本的分析观念首次被提出——存货与运输间存在着交互损益的现象。所以,企业在决定采用何种运输工具时,不应只考虑运费,必须同时考虑选择该运具所能节省的存货成本,而以总成本最低为选择的依据。物流总成本观念虽然很重要,但它仍不能全然解释企业物流发展的主要原因。此数项促进物流发展的重要原因?

3. 合理化阶段

这一时期物流管理的内容从企业内部延伸到企业外部,物流管理的重点已经转移到对物流的战略研究上。企业开始超越现有的组织机构界限而注重外部关系,将供货商(提供成品或运

输服务等)、分销商以及用户等纳入管理的范围,利用物流管理建立和发展与供货厂商及用户的稳定的、良好的、双赢的、互助合作伙伴式的关系,形成了一种联合影响力量,以赢得竞争的優勢。物流管理已经意味着企业应用先进的技术,站在更高的层次上管理这些关系。电子数据交换、准时制生产、配送计划以及其他物流技术的不断涌现以及应用与发展,为物流管理提供了强有力的技术支持和保障。这一时期,欧洲的制造业已采用准时生产模式(JIT),产品跟踪采用条形码扫描。欧洲第三方物流开始兴起。

在这一阶段,日本经济发展迅速,并进入了以消费为主导的时代。虽然物流量大大增加,但由于成本的增加使企业利润并没有得到期望的提高,因此,降低经营成本,特别是降低物流成本成为经营战略中的重要特征。这一时期也称物流合理化时代。

4. 信息化、智能化、网络化阶段

九十年代以来,随着新经济和现代信息技术的迅速发展,现代物流的内容仍在不断地丰富和发展着。信息技术的进步,使人们更加认识到物流体系的重要,现代物流的发展被提到重要日程上来。同时,信息技术特别是网络技术的发展,也为物流发展提供了强有力的支撑,使物流向信息化、网络化、智能化方向发展。目前,基于互联网和电子商务的电子物流正在兴起,以满足客户越来越苛刻的物流需求。

(二)我国物流的发展状况

我国物流的发展,除了和我国的经济发展水平、经济结构、技术发展状况有关外,还和我国的经济体制变革有直接关系。按照我国经济发展历程,建国以来我国物流的发展大致可以分为三个阶段:

1. 计划经济下的物流

这一阶段是我国实行计划经济体制的时期,即从建国初期到八十年代初改革开放前,国家的整个经济运行处于计划管理之下。国家对各种商品特别是生产资料 and 主要消费品,实行指令性计划生产、分配和供应,商品流通企业的主要职责是保证指令性分配计划的实现。

在这一阶段,资源分配和组织供应是按行政区划进行的,物流活动的主要目标是保证国家指令性计划分配指标的落实,物流的经济效益目标被放到了次要位置。物流活动仅限于对商品的储存和运输。物流环节相互割裂,系统性差,整体效益低下。

2. 有计划的商品经济下的物流

十一届三中全会以来,随着改革开放步伐的加快,我国开始从计划经济向市场经济逐步过渡,即从计划经济向计划经济为主、市场经济为辅,计划经济和市场经济相结合的体制转变。市场在经济运行中的作用逐步加强。

由于经济活动已向商品导向转变,物流业开始注重经济效益。物流活动已不仅仅局限于被动的仓储和运输,而开始注重系统运作,即考虑包括包装、装卸、流通加工、运输在内的物流系统整体效益。按系统化思想,推出了仓库一次性作业、集装单元化技术、自动化立体仓库、各种运

输方式综合利用和联合运输等系统应用形式,用系统思想对物流全过程进行优化,使物流总费用最低。这一阶段,即从改革开放到九十年代中期,物流的经济效益和社会效益有所提高。

3. 市场经济下的物流

1993年后,我国加快了经济体制改革的步伐,经济建设开始进入到了一个新的历史发展阶段。科学技术的迅速发展和信息技术的普及应用,消费需求个性化趋势的加强,竞争机制的建立,使得我国的工商企业,特别是中外合资企业,为了提高竞争力,不断提出了新的物流需求,我国经济界开始把物流发展提到了重要议事日程。此时国家逐渐加大力度对一些老的仓储、运输企业进行改革、改造和重组,使他们不断提供新的物流服务,与此同时,还出现了一批适应市场经济发展需要的现代物流企业。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,外商独资和中外合资的物流企业也有了不断发展。

随着我国经济向社会主义市场经济体制过渡,物流的活动逐渐摆脱了部门附属机构的地位,开始按照市场规律的要求开展物流活动。物流活动开始体现出物流的真正本质内容:服务。物流更多地和信息技术结合使用,物流的范围和领域也不断扩大。

我国物流虽然有了一定的发展,但是由于我国物流刚刚摆脱计划经济体制的束缚,目前还没有形成一个比较完整的体系,从总体来说,我国的物流的发展仍处于起步阶段,主要表现在:

(1) 现代物流的发展开始受到政府的重视

近几年来,我国部分省市政府已开始认识到物流对于推动经济发展、改善投资环境和提高地区经济、和工商企业在国内外市场竞争能力的重要性,把发展现代物流作为一项涉及经济全局的战略性问题来抓。以天津、上海、深圳、山东三市一省为例,为了使地区经济持续高速发展,“三市一省”都从战略高度出发,把发展现代物流作为经济腾飞的重要措施和支撑点之一。

许多省、市对发展现代物流高度重视,近期,在省、市发展计划委员会领导下,明确提出了“加快现代物流业发展的对策建议”。建议中明确指出:现代物流业发展水平正成为衡量地区综合竞争力的重要标志;发展现代物流是再创本省、市发展新优势的重要举措;发展现代物流是本省、市信息化、工业化、城市化、市场化的加速器。

(2) 企业开始重视物流管理

我国企业,已开始认识到物流是企业降低物资消耗、提高劳动生产率之外,能够使企业增加效益和增强竞争能力的“第三利润源”。强化企业的物流管理,取得了明显的收效。

如海尔集团,把物流能力摆在企业核心竞争力的位置,实施企业流程管理再造工程,将集团的采购、仓储、配送和运输等物流活动统一集中管理,成立了物流推进本部,下设采购事业部、配送事业部和储运事业部,对物流业务和物流资源优化重组,从而获得了巨大的经济效益。

商业企业为集中精力进行销售,扩大市场占有率,将产品的进货、储存和配送统一由自己的物流系统完成。如以111亿元的销售名列于“中国连锁业百强”之首的上海联华超市,其智能型配送中心,仓储面积达3.55万平方米,停车场地13万平方米,前后两个装卸区可供25辆大型车辆同时进出配送货物。该中心采用了计算机管理和机械化操作,配送中心根据各超市网上传递的要货单,经计算机处理后,向各楼层发出指令,各楼层按指令配送到集散地装车。中心实施24小时服务,同时为30家超市配送,做到40分钟送到门市部,实现了快速、高效的配送服务,

日吞吐商品已达到 7.8 万箱,配送效率达到了国际先进水平。

(3) 一批运输、仓储及货代企业逐步向物流企业发展

随着我国社会物流需求的增加,以及对物流认识的深化,我国在计划机制下形成的一大批运输、仓储及货代企业,为适应新形势下竞争的需要,正努力改变原有单一的仓储或运输服务方向,积极扩展经营范围,延伸物流服务项目,逐渐向多功能的现代物流方向发展。

(4) 国外物流企业开始进入中国

由于我国物流企业的经营规模、管理技术和管理水平相对落后,其服务质量还很难满足一些企业,特别是跨国公司对高质量物流服务的需求,因此,近年来国际上一些著名物流企业普遍看好我国物流市场,陆续进入我国,在我国许多地方开始建立物流网络及物流联盟。他们运用国际成功的物流服务经验,为客户提供完整的综合物流服务。

另一方面,这些合资物流企业的服务对象,大都是在我国境内的中外合资或外商独资企业。这种结合方式,形成了在我国境内两个外国企业之间的“强强联合”。

(5) 一些物流企业开始重视物流服务质量管理

物流的本质是服务,物流服务质量是物流企业生命的保证,它直接关系到物流企业在激烈竞争中的成败。我国的一些物流企业开始把提高服务质量作为与国际接轨、进入国际物流领域的入门证。他们把质量保证思想运用到物流运作中,确立物流质量管理的关键要素,将每项要素的具体标准及要求汇编成《质量管理手册》。公司总部还专门设立了质量管理部,具体落实贯彻《质量管理手册》,使每一项业务运作从作业开始就实施质量控制和跟踪,保证了业务运作质量稳定可靠。

(6) 信息技术和通讯技术已逐步在物流业务中运用。

我国在 90 年代初期,物流活动中开始应用了计算机网络技术。1995 年国际互联网在商业领域的应用,使信息技术在物流领域有了突破性进展,促进了我国以网络物流为基础的物流业的迅速发展。利用互联网和电子数据交换系统(EDI),使工厂及其各供应商可随时查看最新交易状况以及库存结构和数量,使物流总体效益逐步趋向最优化。

(7) 为电子商务提供服务的物流企业有了发展

电子商务,是指通过计算机和计算机网络来完成商品交易等一系列商业活动的一种商品流通方式。目前我国已出现了为电子商务服务的以高科技信息技术为基础的第三方物流企业。它们充分利用互联网、无线通信、条形码等现代信息技术。以代理的形式,对物流系列实行统一管理,建立了全国性的、快速的、以信息技术为基础的专门服务于电子商务的物流服务系统,为客户提供便捷的网上物流交易商务平台。

(8) 物流研究和技术开发工作取得了一定进展

随着我国物流的发展,从九十年代以来,我国物流理论界不仅将国外先进的物流理论和经验,向我国做了大量介绍,同时借鉴国外物流理论研究成果结合我国的实际,在物流系统建设、物流规划方法、物流企业的发展战略方面都取得了丰硕的成果,对我国物流发展起到了有益的作用。

我国物流技术研究也取得了长足进步。如激光导引无人运输车系统、巷道堆垛机、机器人、穿梭车等技术,物流信息技术和物流管理技术,网上仓库管理信息系统和汽车调度信息系统,卫

星定位系统,配送物流系统等等。

三、现代物流发展趋势

随着经济全球化步伐的加快,科学技术尤其是信息技术、通讯技术的发展,跨国公司的出现所导致的本土化生产、全球采购、全球消费趋势的加强,现代物流的发展呈现出以下的趋势:

(一)电子物流的兴起

基于网络(如 WorldWideWeb——www)的电子商务的迅速发展促使了电子物流(E-Logistics)的兴起。据统计,通过互联网进行企业间的电子商务交易额,1998 年全球已达到 430 亿美元。企业通过互联网加强了企业内部、企业与供应商、企业与消费者、企业与政府部门的联系和沟通,相互协调,相互合作。消费者可以直接在网上获取有关产品或服务信息,实现网上购物。这种网上的“直通方式”使企业能迅速、准确、全面地了解需求信息,实现基于顾客订货的生产模式(BuildToOrder—BTO)和物流服务。此外,电子物流可以在线追踪发出的货物,在线规划投递路线,在线进行物流调度,在线进行货运检查。可以说电子物流将是 21 世纪物流发展的大趋势。

(二)物流企业将向集约化与协同化发展。

21 世纪是一个物流全球化的时代,企业之间的竞争将十分激烈。要满足全球化或区域化的物流服务,企业规模必须扩大形成规模效益。规模的扩大可以是企业合并,也可以是企业间的合作与联盟,主要表现在两个方面:

1. 物流园区的建设。物流园区是多种物流设施和不同类型的物流企业在空间上集中布局的场所,是具有一定规模和综合服务功能的物流集结点。日本是最早建立物流园区的国家,至今已建立 120 个大规模的物流园区,平均占地约 74 万平方米;荷兰统计的 14 个物流园区平均占地 4.5 万平方公里;德国不来梅的货运中心占地在 100 万平方米以上;纽伦堡物流园区占地已达 7 平方公里。物流园区的建设,有利于实现物流企业的专业化和规模化,发挥它们的整体优势和互补优势。

2. 物流企业的兼并与合作。随着国际贸易的发展,美国和欧洲的一些大型物流企业跨越国境。展开连横合纵式的并购,大力拓展国际物流市场,以争取更大的市场份额。德国国营邮政出资 11.4 亿美元收购了美国大型的陆上运输企业 AEI,美国的 UPS 则并购了总部设在迈阿密的航空货运公司——挑战航空公司。据不完全统计,1999 年美国物流运输企业间的并购数已达 23 件,并购总金额达 6.25 亿美元。德国邮政公司在最近两年间并购欧洲地区物流企业达 11 家。现在它已发展成为年销售额达 290 亿美元的欧洲巨型物流企业,并购中的一个新特点是国营企业并购民营企业。美国国营邮政公司并购了德国大型民营物流企业 PARCE,德国邮政收购了的 DHL 公司。德国、英国和法国的邮政公司为争夺欧洲物流市场,竞相收购民营大型物流运输企业。国际物流市场专家们认为,世界上各行业企业间的国际联合与并购,必然带动国际物流业加速向全球化方向发展,而物流全球化的发展走势,又必然推动和促进各国物流企业的联合和并购活动。新组成的物流联合企业、跨国公司将充分发挥互联网的优势及时准确

地掌握全球的物流动态信息,调动自己在世界各地的物流网点,构筑起全球一体化的物流网络,节省时间和费用,将空载率压缩到最低限度,战胜竞争对手,为货主提供优质服务。除此之外,另一种集约化方式是物流企业之间的合作与建立战略联盟。

(三)物流服务的优质化和全球化

随着消费多样化、生产柔性化、流通高效化时代的到来,社会和客户对物流服务的要求越来越高;物流优质化是物流今后发展的重要趋势。物流成本已不再是客户选择物流服务的唯一标准,人们更多的是注重物流服务的质量。

物流服务的全球化是今后发展的又一重要趋势。据荷兰国际营销委员会(HIDC)在最近发表的一篇题为《全球物流业——供应连锁服务业的前景》的报告中指出,目前许多大型制造部门正在朝着“扩展企业”的方向发展。这种所谓的“扩展企业”基本上包括了把全球供应链条上所有的服务商统一起来,并利用最新的计算机体系加以控制。同时,报告认为,制造业已经实行“定做”服务理论,并不断加速其活动的全球化,对全球供应连锁服务业提出了一次性销售(即“一票到底”的直销)的需求。这种服务要求极其灵活机动的供应链,也迫使物流服务商采取了一种“一切为客户服务”的解决办法。

(四)第三方物流的快速发展

第三方物流(Third party logistics)是指在物流渠道中由中间商提供的服务。中间商以合同的形式在一定期限内,提供企业所需的全部或部分物流服务。第三方物流提供者是一个为外部客户管理、控制和提供物流服务作业的公司,作为供需双方以外的第三方,成为供应链中的一个环节。

在美国,第三方物流被认为尚处于产品生命周期的发展期,在欧洲,尤其在英国,普遍认为第三方物流市场有一定成熟程度。欧洲目前使用第三方物流服务的比例约为76%;美国约为58%,且需求仍在增长。

研究表明:欧洲24%和美国33%的非第三方物流服务用户正积极考虑使用第三方物流服务;欧洲62%和美国72%的第三方物流服务用户认为他们有可能在三年内更多地使用第三方物流服务,全世界的第三方物流市场具有潜力大、渐进性和高增长率的特征,这种状况将使第三方物流企业拥有大量的服务客户。国际上大多数第三方物流服务公司大都是传统的“类物流”业为起点而发展起来的,如仓储业、运输业、空运、海运、货运代理和企业内的物流部等,他们根据顾客的不同需要,通过提供各具特色的服务转型为第三方物流企业。

(五)绿色物流的发展

物流虽然促进了经济的发展,但是物流的发展,同时也会给城市环境带来不利的影响,如运输工具的噪声、污染排放、对交通的阻塞等,以及生产及生活中的废弃物的不当处理所造成的对环境的影响。为此,21世纪对物流提出了新的要求,即绿色物流。绿色物流包括两方面一是对物流系统污染进行控制,即在物流系统和物流活动的规划与决策中尽量采用对环境污染小的方案,如采用排污量小的货车车型,近距离配送,夜间运货(减小交通阻塞,节省燃料和减小排放)