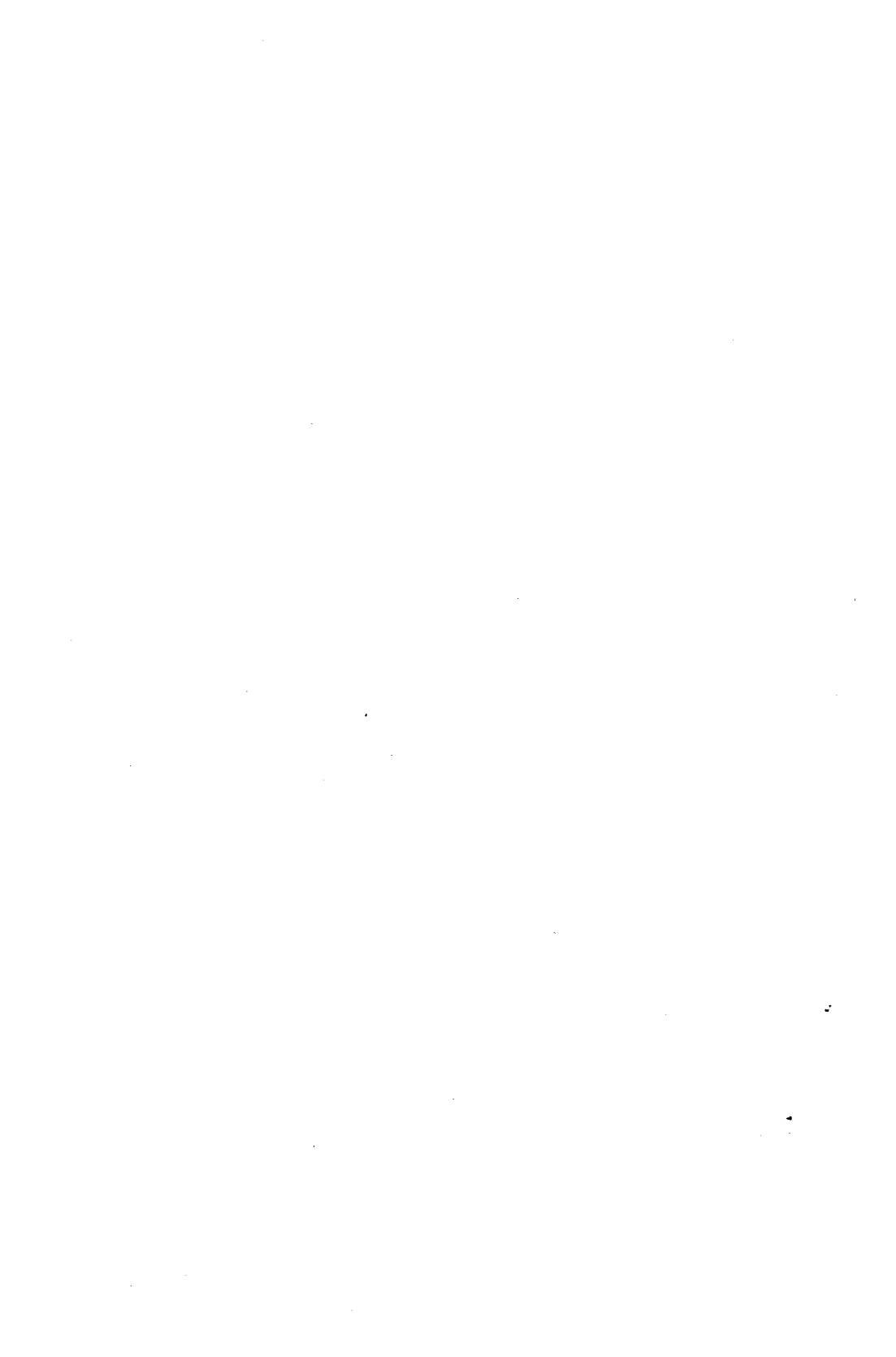


# 第一篇

## 基础理论篇



# 第一章 物流概述

## 第一节 物流的内涵

### 一、物流的概念

#### (一)“物流”(Physical Distribution)一词的由来

“Distribution”一词最早出现在美国。1921年阿奇·萧在《市场流通中的若干问题》(Some Problems in Market Distribution)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，Market Distribution是指商流；时间和空间的转移是指销售过程中的物流。

1918年，英国的利费哈姆勋爵成立了“即时送货股份有限公司”。其公司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。这一举动被以后的一些物流学者誉为有关“物流活动的早期文献记载”。

20世纪30年代初，在一部关于市场营销的基础教科书中，开始涉及物流运输、物资储存等业务的实物供应(Physical Supply)这一名词。该书将市场营销定义为：“影响产品所有权转移和产品的实物流通活动”。这里所说的所有权转移是指商流，实物流通是指物流。

1935年，美国销售协会最早对物流作出了定义：“物流是包含于销售之中的物质资料和服务于从生产地到消费地流动过程中伴随的种种活动。”

上述历史过程及对物流概念的提出，被物流界较普遍地认为是物流的早期阶段。

日本在1964年开始使用“物流”这一概念。在使用物流这个术语以前,日本把与商品实体有关的各项业务,统称为“流通技术”。1956年日本派出“流通技术专业考察团”,由早稻田大学教授宇野正雄等专家学者一行12人去美国考察,历时一个多月,弄清楚了日本以往叫做“流通技术”的内容,相当于美国叫做“Physical Distribution”(实物分配)的内容,从此便把流通技术按照美国的简称,叫做“P. D.”。由此,“P. D.”这个术语曾得到广泛使用。1964年,日本池田内阁“五年计划”制定小组的平原直谈到“P. D.”这一术语时说,“比起来,叫‘P. D.’,不如叫做‘物的流通’更好”。1965年,日本在政府文件中正式采用“物的流通”这个术语,简称为“物流”。

1981年日本综合研究所编著的《物流手册》,对“物流”的表述是:“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、配送等诸种活动”。

在我国,民国时期孙中山就曾主张“货畅其流”,可以说是我国“物流思想的起源”。而开始使用“物流”一词,则始于1979年。1979年6月,我国物资工作者代表团赴日本参加第三届国际物流会议,回国后在考察报告中第一次引用和使用“物流”这一术语。但其中有一段小的曲折,即当时商业部提出了建立“物流中心”的问题,曾有人认为“物流”一词来自日本,有崇洋之嫌,乃改为建立“储运中心”。其实,储存和运输虽是物流的主体,但物流有更广的外延。而且物流是日本引用的汉语,物流作为“实物流通”的简称,既科学合理,又确切易懂。不久,仍恢复称为“物流中心”。1988年我国台湾地区也开始使用“物流”这一概念。1989年4月,第八届国际物流会议在北京召开,“物流”一词的使用日益普遍。

### (二)“Logistics”一词的出现

在第二次世界大战期间,美国对军火等进行的战时供应中,首先采取了后勤管理这一名词,对军火的运输、补给、屯驻等进行全面管理。

从此,后勤学逐渐形成了单独的学科,并不断发展为后勤工程(Logistics Engineering)、后勤管理(Logistics Management)和后勤分配(Logistics of Distribution)。后勤管理的方法后被引入到商业部门,被人称之为工商后勤(Business Logistics)。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、用户服务等业务活动”,其领域包括原材料物流、生产物流和销售物流。

在 20 世纪 50~70 年代期间,人们研究的对象主要是狭义的物流,是与商品销售有关的物流活动,即流通过程中的商品实体运动。因此,通常采用的仍是 Physical Distribution 一词。

1986 年,美国物流管理协会(National Council of Physical Distribution Management)改名为美国物流协会(The Council of Logistics Management)。将 Physical Distribution 改为 Logistics,其理由是因为 Physical Distribution 的领域较狭窄,Logistics 的概念则较宽广、连贯、整体。改名后的美国物流协会(C. L. M.),对 Logistics 所作的定义是:以“适合于顾客的要求为目的,对原材料、在制品、制成品与关联的信息,对产业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’而进行计划、执行、控制”。

Logistics 与 Physical Distribution 的不同,在于 Logistics 已突破了商品流通的范围,把物流活动扩大到生产领域。物流已不仅仅从产品出厂开始,而是包括从原材料采购、加工生产到产品销售、售后服务,直到废旧物品回收等整个物理性的流通过程。这是因为随着生产的发展,社会分工越来越细,大型的制造商往往把成品零部件的生产任务,包给其他专业性制造商,自己只是把这些零部件进行组装,而这些专业制造商可能位于世界上劳动力比较便宜的地方。在这种情况下,物流不但与流通系统维持密切的关系,同时与生产系统也产生了密切的关系。这样,将物流、商流和生产三个方面联结在一起,就能产生更高的效率和效益。近年来,日、美的进口批发及连锁零售业等,运用这种观念积累了不少成功的经验。由此可以看出,当前提到的 Logistics 的特

点是：① 其外延大于狭义的物流，因为它把起点扩大到了生产领域；② 其外延小于广义的物流(Business Logistics)，它不包括原材料物流；③ 其外延与供应链的外延相一致，因此有人称它为供应链物流。

Logistics 一词的出现，是世界经济和科学技术发展的必然结果。当前物流业正在向全球化、信息化、一体化方向发展。一个国家的市场开放与发展必将要求物流的开放与发展。随着世界商品市场的形成，从各个市场到最终市场的物流日趋全球化；信息技术的发展，使信息系统得以贯穿于不同的企业之间，使物流的功能发生了质变，大大提高了物流效率，同时也为物流一体化创造了条件。一体化意味着需求、配送和库存管理的一体化。这些，已成为国际物流业的发展方向。

### (三) 对 Logistics 的一些提法

自世界上大部分国家把 Physical Distribution 改为 Logistics 后，我国和日本把 Logistics 仍译为“物流”，并未直译为“后勤”。自 1973 年 6 月在日本召开国际物流筹备会议以来，每两年定期召开国际物流会议。1989 年 4 月在北京召开了第八届国际物流会议，以及 1997 年 6 月在北京召开的 '97 亚太国际物流会议，也都把 Logistics 译为“物流”。

但是也有个别的组织把它译为“后勤”的。1992 年 6 月，日本把两个物流组织合并成立日本ロシスライクスシステム协会(I.L.S: Institute of Logistics Systems)，日本对 Logistics 一词，并未尝试或未能以汉字语译，而是直接音译的，使用其“片假名”的外来语，但该协会在 '97 亚太国际物流会议上采用的汉字语译即为“日本后勤系统协会”。

在 '97 亚太国际物流会议上，日本山九株式会社顾问河野提出：对物流应该树立一个新的观念——综合物流管理(Comprehensive Logistics Management)。这一概念的提出，要求在组织物流工作中，注意把物流作为一个完整的系统进行综合管理，协调好各个环节之间的联系，达到低成本、高效率的目标。与会人士认为这一概念的确立，是对物流概念和目标的新认识，对拓展物流研究和发展的领域将会发挥十

分重要的作用。会后,日本后勤系统协会专务理事稻束原树在东京会见上海仓储赴日代表团成员,在介绍 Logistics 这一概念时,也提到综合物流这一概念,又说 Logistics 还通常被称为“战略物流”(Strategic Physical Distribution)。

我国自 20 世纪 80 年代以来,并未把 Physical Distribution 直译为“实物分配”或“物的流通”,而是译为“物流”。近些年来,也开始使用 Logistics 一词。1996 年国内贸易部将《物流术语》列入行业编制计划,1997 年国家技术监督局将其列入国家标准计划。经过一年的工作,完成了《物流术语国家标准》。其中 Logistics 仍译为“物流”,定义是:“以最小的总费用,按用户要求,将物质资料(包括原材料、半成品、产成品、商品等)从供给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”。

我国台湾地区物流界同样也把 Logistics 译为“物流”,1996 年 1 月,台湾物流协会(Taiwan Association of Logistics Management)拟订的物流定义是:“物流是一种物的实体流通活动的行为,在流通过程中,透过管理程序有效结合运输、仓储、装卸、包装、流通加工、资讯等相关物流机能性活动以创造价值,满足顾客及社会性需求”。并强调指出,这是台湾地区现阶段发展环境下的本土化的物流定义,今后将不断观察世界物流趋势,在适当时机对物流定义予以修订,以符合本土及国际化物流发展的潮流。

### 二、物流是进行社会再生产的重要条件

任何社会的生产都是依次通过生产、分配、交换、消费四个环节,而又周而复始的再生产过程。在社会生产的总过程中,生产是起点,商品的最终销售即进入消费为终点。其中产品的实现问题,是社会再生产的必要条件。在商品经济的条件下,只有当生产过程中已经消耗掉的东西,从价值形式上和实物形式上得到补偿,就是说必须将商品最终销售出去,社会再生产才能继续下去。因为产品生产出来以后,从社会再生产的角度来看,并没有完成它的全部生产过程。关键在于必须把商

品最终销售到消费者手中,变成货币,使自己的生产劳动消耗得到价值补偿,并获得必要的资金积累,使商品的使用价值得以实现,只有这样,才能保证再生产和扩大再生产的顺利进行。

社会再生产过程是生产过程和流通过程的统一,随着商品生产和商品流通的发展,出现了商业,社会再生产中分配和交换的环节转而以商品流通的形式出现。在商品流通过程中,必须通过物流,即商品实体的转移,否则商品流通就不能进行,商品的价值和使用价值就无法实现,社会再生产也就不可能进行下去。因此物流的生产性质虽然被流通形式所隐蔽,好像它只是为了流通过程而存在的。实际上,从社会再生产的角度来看,它是生产的继续,表现为生产过程在流通领域内的继续。

### 三、物流活动是创造价值的劳动

从事物流工作的劳动是生产性的劳动。由于任何产品只有在它需要的时间和地点,才能发挥使用价值的作用,使商品潜在的使用价值成为现实的使用价值,因而在物流活动过程中所消耗的活劳动和物化劳动,也就必然成为生产费用的追加,要追加到商品的价值中去。所以从事商业物流工作的劳动又是创造价值的劳动。

组织商品流通的基本要求是缩短流通时间和降低流通过费用。要做到缩短流通时间,一方面要加强商品购销活动,加速商品销售;与此同时,还必须尽可能地缩短商品实物运动的时间,使商品迅速完成从生产地到消费者手里的进程。由于商品在流通领域的停留时间是社会再生产总时间的组成部分,缩短商品流通时间不仅可以加速社会再生产的进程,促进国民经济的发展,满足市场的需要。对于商业部门来说,还可以因而加速资金周转,减少信贷利息支出,增加盈利,对提高经济效益具有重要意义。同时由于在商品流通过费用中,物流费用的直接支出占有相当大的比重。节约物流费用支出,对降低商品流通过费用关系极大,也是商业部门提高经济效益的一个重要方面。

在国外,物流管理之所以日益引起人们的重视,是因为被称为第一



利润源泉和第二利润源泉的降低原材料、燃料消耗和提高劳动生产率这两个方面,由于机械的发展和生产管理水平的提高,以及原材料、燃料和人力费用的上涨等因素,已不再轻而易举地从这两个源泉获取利润。相反地物流费用却由于远方市场的扩大、竞争的激化和流通途径的复杂化而逐渐增加,在商品成本中所占比重越来越大,以至有的价格较低的商品,所花的物流费用甚至高于商品的生产费用。因此,降低物流费用已被视为降低商品成本的宝库,并被称为第三利润源泉。随着我国生产现代化的发展,商品生产成本也将逐步降低,而物流费用在商品成本中所占的比重也有上升的趋势。加强物流管理,努力降低物流费用,也将越来越成为提高经济效益的重要手段。

### 第二节 物流意识的形成

自从有了商品生产和商品流通以后,就存在了商品实体的转移问题,客观上已经存在了物流。但是人们的物流意识并不是一开始就有的。随着商品流通的发展,人们对物流的认识有一个逐步深化的过程,大致可以分为三个阶段:

#### 一、物流前期阶段

在物流尚未成为制约社会和经济发展的因素,即在形成物流概念的必要性尚未产生以前,并不存在总体的物流概念。在商品经济发展初期,进行一次交易,商品便易手一次,即一手交钱,一手交货,商品的实体转移和商品的交易活动同时进行。随着商品经济的发展,商业企业虽然把商品的储存和运输,看作是各自独立的活动,但是仅仅看作是商品的收购和销售机能派生出来的活动,物流被认为只是销售的辅助手段。这主要是因为那时的物流量比较小,费用比较低,尚未成为制约商业企业主要经营活动的因素。因此,企业还没有把物流作为一种经营机能和一种活动,不承认物流活动是一种技术体系。在我国商业部门中存在的“重购销,轻储运”的观念,就是这种认识的反映。

## 二、物流系统阶段

商品经济的迅速发展,经营方法的多样化,以及远方市场的形成,随之带来了物流量的扩大和物流活动的复杂化,人们开始意识到了物流不再是派生的需要,不只是一种辅助手段,对物流的重要性有了进一步的认识。

物流意识的出现,在于物流活动的环境条件出现了下列变化:

(1) 商品购销业务量的增加,带来了物流活动量的增加,形成了综合考虑物流的构成要素的观念,迫使社会认识到,物流必须作为一个独立的系统,才能有效地适应商品流通的需要。我国商业、粮食、物资和外贸部门,相继成立专业性储运公司,就出于这种认识。

(2) 商品购销业务经营方法的多样化,对选购方式、包装结构,拆箱发零等,提出了新的要求。原来的仓库保管发货工作,以及前店后仓、批仓合一等做法,不论在经营方法上,还是在满足储存要求上,都已无法适应。

(3) 运输距离的增加,运输方式和运输工具的多样化,以及装卸作业的繁杂化,都从不同的角度提出了物流合理化的要求。

(4) 物流量的扩大和物流活动的复杂化,使物流费用上升,促使商品成本的提高。对如何降低物流费用的问题,引起了企业的普遍关注。

(5) 城市问题的突出,交通空间日益拥挤等外部条件的变化,使物流活动受到了制约。企业再也不能仅从提高内部的物流效率出发,来解决物流活动中遇到的问题,而不得不考虑到外部环境的影响。

由于出现这一系列环境条件的变化,于是产生了物流系统的概念。人们认识到物流活动是一种技术体系,并且开始把其他领域已经开发的技术应用到物流上。集装箱化、立体自动仓库、自动分拣系统等先进物流技术设施的相继出现,正是为了迅速、高效地适应商品经济发展的时代要求。

## 三、物流系统管理阶段

前一阶段的效率化,主要是通过增加投资,配置各种机械,从而提

高劳动生产率的狭隘概念。由于经济环境的变化,提出了从更广的范围、更深的意义上来评价物流效率的要求。具体地说,不仅要用硬技术改善物流,而且要用软技术来改善物流。因为单纯依靠增加现代化物流设施的投资,以硬设备为主来提高物流的效率和能力,虽然能够起到明显的效果,但是要实现真正效率化的要求,还必须以软技术来改善物流体系,通过改变物流制度,提高整体效率,对物流实行系统化管理。

物流系统化管理的主要内容是:

- (1) 对体制的合理性、效果程度的评价和管理。
- (2) 对物流系统的综合评价和管理。
- (3) 对物流活动的效率、生产率,及其对整体的贡献程度的评价和管理。
- (4) 对国家有关的政策执行情况的评价和管理。

在这一阶段,建立物流中心,改变运输机构,实行共同配送等,已成为改善物流体系的主要内容。日本中田信哉在他所著的《物流浅论》中,对从硬件到软件的改善物流过程,作了如表 1-1 所示的说明。

表 1-1

从硬件到软件的转变

	硬 件 时 代	软 件 时 代
对物流的需求	扩大能力 (追赶销售的物流)	提高效率 (为适应稳定经营的物流)
改善物流的重点	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 提高物流活动的能力</li> <li>2. 发展机械化</li> <li>3. 省力化</li> <li>4. 不改变物流条件的物流高效化</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 重组物流体系</li> <li>2. 有效活用现有能力</li> <li>3. 减轻脑力劳动</li> <li>4. 通过改变物流条件实现物流高效率化</li> </ol>
改善物流举例	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 设置流通中心</li> <li>2. 引进计算机</li> <li>3. 采用立体自动仓库等系统机械</li> <li>4. 向高能力运输机构的全面转变</li> <li>5. 设置独立的物流部门</li> <li>6. 设置物流子公司</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 物流中心的集约</li> <li>2. 有效利用信息</li> <li>3. 人机系统</li> <li>4. 混合运输机构</li> <li>5. 共同配送</li> <li>6. 重组网络</li> <li>7. 采用总承包制</li> <li>8. 引进物流管理</li> </ol>

### 第三节 商流与物流的关系

#### 一、商流和物流是相对应的概念

商品流通是商品价值形态变化与实体转移的统一,这是商品的两重性在商品流通过程中的反映。商品一方面是用以交换的一种物品,它具有价值。商流就是商品的价值运动,是实现商品价值形态变化的过程。另一方面,商品又是能满足人们某种需要的一种物品,它具有使用价值。物流就是商品的使用价值运动,是实现商品实体转移的过程。从图 1-1 可以较清楚地了解商流和物流这两个相对应概念。

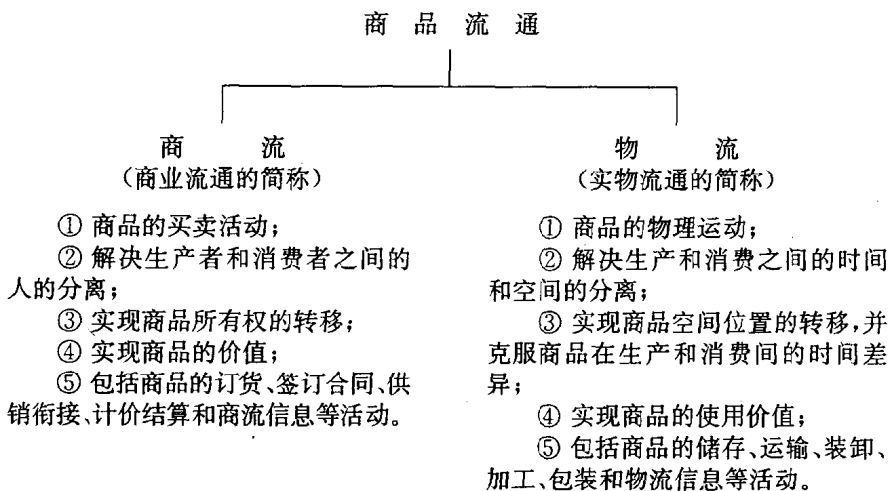


图 1-1 商流与物流的区别

商流和物流作为两个相对应的概念,在一般情况下两者同时存在(例外的如房屋作为商品,就只有商流而没有物流)。商品经过一次买卖活动,就要伴随一次实体的转移。在商品经济的发展初期进行一次交易,商品便易手一次,物流和商流相伴而生,两者的渠道是一致的。但是随着商品经济的发展,商流和物流开始分离为两个互相关联、但又各具特点的独立过程。在现代流通中,商流和物流的起点和终点是结

合的,但中间往往是分离的,如果物流和商流完全结合在一起,商流经过哪里,物流也同时经过哪里,必然会引起迂回运输、重复运输等不合理的现象,造成商品流通时间长、人力和物力浪费的不良后果。因此,商流和物流的分离已成为商品经济的发展在流通领域内部加强专业化分工的必然趋势。

## 二、物流与商流处于同等重要的地位

目前,物流管理已日益引起人们的重视,并且把物流作为单独的学科进行专门研究。但是长期以来在商品流通过程中存在的重购销、轻储运,即重商流、轻物流的片面认识,还有待进一步克服和解决。必须树立物流与商流并重的观点,使物流与商流处于同等重要的地位。当然,商品流通过程总是以收购商品开始,又总是以商品的最终销售而结束。所以商流在商品流通中起着主导作用,物流则是随着商品所有权的转移而进行的活动。因此,商流是物流的前提,有商流才有物流。但是,也必须看到物流是商流活动的必要条件。没有物流,商品的使用价值无法实现,商流也难以进行。两者是相互依存的关系。

## 三、狭义的物流与广义的物流

物流的涵义有广义与狭义之分。从广义上来讲,物流是指实物的物理流通过程。它包括生产领域里的物资流通,又包括流通领域里的物资(商品)流通,是指物质资料从供应来源地经过生产和销售到最终消费的整个过程的一切物流活动,即原材料的产地发货——生产企业——销售企业——最终消费的全部物流活动。

从狭义上来讲,物流仅是指商品销售的物流活动,是指商品被生产出来以后,经过销售进入最终消费的物流活动,即生产企业发货——销售企业——最终消费的物流活动。

## 第四节 物流系统化

实现物流现代化,应该尽量采用现代化科学技术,配置现代化的物

流设施,但是先进的设备,如果不与应用现代科学方法的物流管理相结合,则很难真正地实现物流的现代化。因此,在实现物流设施现代化的同时,必须加强对物流的科学管理。而物流管理的关键,则在于实现物流的系统化。

### 一、物流系统化的涵义

实行商流和物流分离,把组成物流的各项活动独立起来,形成一个物流系统,这只是物流活动向实现系统化前进的第一步,只在组织形式上为实现物流系统化准备了条件。因此,组成了物流系统,不等于就是实现了物流系统化。我国商业、物资等系统,在大、中城市建立了一些有相当规模的物流企业,具有比较完整的物流系统,但是不能说都已经实现系统化了。

对物流活动来讲,在形成物流系统之后,研究和管理这一系统有两种基本的方法:一种是分别研究物流的各个具体环节,进行分段、分块的研究管理;另一种是从整体的角度、系统的角度出发来研究某一具体环节,并且注重这一活动环节对全系统的影响,这就是系统的方法。组成物流的各项活动都能用系统的方法研究和管理,使物流系统中的各项活动、各个部门之间形成有机的联系,从而充分发挥系统的效率,实现整体的物流合理化,这才能称为物流系统化。

### 二、注意物流各项活动的内在联系

物流的各项活动之间,存在着内在的联系,既是互相依存的关系,又是互相制约的关系。在对物流活动中的某一项环节进行研究和采取措施时,不应就事论事,采取头痛医头,脚痛医脚的办法。如在处理商品的运输和储存的关系时,就经常遇到这样的情况:当工厂大量交货,而仓库一时无法满足商品的储存需要时,如果就事论事地设法扩大仓容,不仅不可能一下子就办到,而且还会造成浪费,增加费用;如果设法扩大运输能力,采取提前调拨的办法,把可以发运的商品及时地运出去,就会起到事半功倍的效果。当运输受阻,造成仓库堵塞时,如果认识到仓库紧张的原因在于运输不畅,把精力放在疏通运输上,则是上

策。又如,商品包装和装卸的关系,也是你中有我,我中有你。装卸部门经常责怪包装不好,商业部门和工厂则往往埋怨装卸不当。我国过去惯常的做法是加固包装,既增加了商品成本,又由于包装材料供不应求,问题一直未能得到很好解决。从系统的观点来看,解决问题的关键不在于如何加固包装,而在于实现集装化。国外的经验表明,实行集装化不仅可以大大减少装卸的次数,减轻劳动强度,还可以因而节省大量包装材料。再如,在水路运输方面,码头泊位紧张已成为影响船舶周转和商品发运的重要原因。在这种情况下,新建和扩建码头泊位,虽有其必要,但是这样就事论事地解决泊位问题,也是片面的。只有采取加快船舶到港后的装卸速度,以提高泊位利用率的办法,才是解决泊位不足问题的有效途径。集装化、滚装化运输的强大生命力就在于此。过去港口在装卸汽车时,一个货轮装载几百辆载重汽车,用钢丝绳吊装,要几十个小时,现在采取由滚装轮装运的办法,只花几个小时就可以了,泊位利用率可以提高十几倍以至几十倍。由此可见,注意物流各项活动的内在联系,从系统的角度出发来着手解决问题,是实行物流系统化的重要内容。

### 三、密切物流各项活动的协作配合

实现物流系统化,还在于把物流系统的各个环节视为一个整体,使各环节之间紧密衔接,做到互相沟通,互相作用,从而使物流系统取得最好的整体效益。

整个物流活动是一个系统工程。要注意各个环节之间的紧密衔接,上一个环节为下一个环节的活动作好准备。做到环环紧扣,使整个物流活动一线相连,通达顺畅。我国在水陆联运方面推行的“一条龙”运输,是密切车船货衔接,实现物流系统化的典型事例。如上海——大连——东北的百杂货“一条龙”运输,把上海的轻纺产品装上轮船,运至大连港,再装上火车运到东北各地。按照通常的做法,上海先将商品运到大连,由大连港将商品积聚成整车,再装上车皮运出。由于在大连港无法主动组织货源,只能等到商品凑满一个整车,才能把商品运走。这

种做法,不但在港集配商品的时间很长,还增加了港区仓库的压力。后来改为由储运公司按照大连港的装车要求,在上海就将商品组配成一个个整车,大连港根据货源和船期预报,事先就可以准备好车皮,船到港后,可以立即在船边装车,收到了加速商品发运,减少装卸搬运环节,缓和仓容压力,节省运输费用的良好效果。

实现物流系统化很重要的一条,就是物流系统的各个环节、各个部门必须从物流的整体效益出发,要不分彼此,密切配合。在这里应该反对“这不是我们分内之事”、“这事不该归我管”之类的观念。谁做对物流的整体活动有利,就该归谁来做,这是实现物流系统化的关键所在。如在大连港进行船边装车,一条货船上装有二三十个车皮的货,容易出现差错,在上海港和商业部门的配合下,实行分舱配载,就是把东北三省的商品分别装在不同的船舱里,首先避免了省与省之间的商品互串;船方在装船后,对每个舱内装运到不同地区商品的位置,特地绘制了“小船图”,从而又避免了省内各地之间的商品互串;为避免港方在装车时可能出现的差错,上海储运公司则在商品包装已刷有地区标志的基础上,在每件商品包装上再加刷显明的车皮“代号”标志,使在卸船装车时更易于识别。这种在卸船时直接装车的做法称之为“车船直取”,又称为“货不落地”、“一条龙”,是实现物流系统化的有益实践。为推行这种“一条龙”运输,海运部门创造了绘制“小船图”的做法;港务部门为实行“分舱配载”、“车船直取”,耗费了大量精力;商业物流部门每年为此要额外加刷上百万个“代号”标志。这些可以说都是“分外之事”,可是从物流系统的观点来看,这样做却是十分必要的。

#### 四、对仓库实行动态管理

在商品的物理运动中,运输处于运动状态,储存则处于静止状态。目前的所谓储存性仓库,商品停留的时间比较长,仓库的任务好像就是单纯地为了把商品保管好,因此一般都属于静态管理。其实,商品储存只是商品在流通领域内暂时停留和聚积的一种经济状态,储存本身并不是商品流通的目的。从系统的角度来观察,它的任务除了把商品保



管好以外,还应该是为商品的进一步运动,实现向消费领域的转移作好准备,使商品实体运动得以更快地、更有效地进行。所以有人还把储存称作是“零速运输”来说明对仓库实行动态管理的必然性。特别是在当前对商品流通的速度和成本有更高要求的情况下,更应加快实现仓库由储存型向流通型的转变。通过对仓库实行动态管理,把储存和运输活动紧密地联系在一起,这将是实现物流系统化的关键性的一步。

### 五、实现储运一体化

在商品实体的运动中,商品储存和商品运输之间的联系非常密切。首先从仓库内部的作业来看,从仓库门口把商品用铲车或人力车辆转移到仓间,或者通过电梯把商品从底层运送到楼层上去,这些活动都是商品在空间位置上的移动,一般称之为平面运输和垂直运输,都属于运输的范畴。再则,从商品的进出仓来看,进仓时必须借助于运输工具,才能将商品运到仓库;出仓时也必须通过运输,才能把商品拉走。

20世纪50年代我国在商业系统建立起来的各地商业仓储公司和商业运输站,先后都实行储运合一,合并成为商业储运公司,就是在业务实践中深感只有实现储运一体化,才能进一步提高效率,使商品储运任务完成得更好。从上海来看,由于对商品的储存和运输分别进行管理,给工作带来了很大不便。当时,上海商业运输站没有铁路专用线,向铁路局提出托运后,必须严格遵守车站批准的进站日期,在一天之内把商品进站。早一天不行,晚一天也不行;多送不行,少送也不行。如遇天雨等气象变化,或短途运输工具未获解决,就会误事,使商品得不到发运,更影响商业部门和铁路部门的信誉。与此同时,商业仓储公司拥有的专用线,却经常闲置不用,利用率很低。有鉴于此,当时由商业行政领导部门作出决定,将专用线划交运输站使用。但是,这并没有真正解决储与运之间的衔接配合问题。因此不久之后,两家就进行了合并,实现了储运一体化。

实现储运一体化的第一步,是实行了“提发合一”,把商品的储存和运输有机地联系起来。未合并前,运输站首先要在交通运输部门指定