

高职高专电子商务专业系列教材



物流管理

WULIU
GUANLI

主 编 周 明

副主编 方玲玉

主 审 韩德昌

重 庆 大 学 出 版 社



385

重庆大学图书馆藏

F-252-42

275

物 流 管 理

主 编 周 明
副主编 方玲玉
主 审 韩德昌

重庆大学出版社

○ 内 容 提 要 ○

本书系高职高专电子商务专业的系列教材之一,旨在将电子商务活动过程中的4大支柱之一——物流活动的全过程科学地、客观地展现出来,力求详尽系统地阐述物流活动的概念、模式、特征及成功案例。因本书所涉及的知识均属前沿科学,电子商务中的物流管理及现代化物流配送技术目前尚处于研究阶段,凡是有争议的理论、概念,本着客观、全面的原则,充分展示给读者,有待在电子商务逐步完善的过程中去实证。

本书适合作在校学生教材,同时也可作为从事电子商务工作的在职人员自学用书。

图书在版编目(CIP)数据

物流管理/周明主编. —重庆:重庆大学出版社,2002.7

高职高专电子商务系列教材

ISBN 7-5624-2509-4

I. 物... II. 周... III. 物资流通—经济管理—高等学校:技术学校—教材 IV. F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2002)第 031195 号

高职高专电子商务专业系列教材

物 流 管 理

主 编 周 明

副主编 方玲玉

主 审 韩德昌

责任编辑:肖顺杰 柏子康 版式设计:肖顺杰

责任校对:廖应碧 责任印制:张永洋

*

重庆大学出版社出版发行

出版人:张鸽盛

社址:重庆市沙坪坝正街174号重庆大学(A区)内

邮编:400044

电话:(023) 65102378 65105781

传真:(023) 65103686 65105565

网址:<http://www.cqup.com.cn>

邮箱:fxk@cqup.com.cn (市场营销部)

全国新华书店经销

重庆现代彩色书报印务有限公司印刷

*

开本:787×960 1/16 印张:11.5 字数:232千

2002年7月第1版 2002年7月第1次印刷

印数:1—5 000

ISBN 7-5624-2509-4/F·235 定价:15.00元

本书如有印刷、装订等质量问题,本社负责调换

版权所有 翻印必究

前言

电子商务的活动过程是一个综合性、多因素的商务动作过程。人们比较重视的是其中的信息流和资金流的流动,关注的是电子商务活动的电子化和网络化,往往忽略了物流的电子化、现代化过程。物流配送一直沿用着传统的传送方法和渠道,因此,物流配送环节成了阻碍电子商务活动快速发展的瓶颈之一。

物流管理是研究物流、人流、信息流和能量流的计划、调节和控制的学科。物流和能源流、信息流一样,是人类社会的一大动脉,物流管理一方面受诸多因素的影响;另一方面物流管理的进步,又直接影响农业、工业、建筑业、交通运输业、商贸及公用事业等各个领域的管理、生产技术和经济效益。物流管理可以提高经济、技术、组织和信息的效益,调动各方面的积极性。其实,物流活动与物流技术应用范围不仅限于流通领域,同样也覆盖原材料供应、生产加工方式、物料的废弃与回收等各个方面,物流学科的研究范围在深度和广度上都有所增加。

本书尽可能地在物流系统、物流管理、物流配送及现代物流技术等方面给予详细的阐述。讲述了物流的概念以及物流学科的产生和发展过程,比较详细地介绍了作为物流组成环节的各项物流活动,并对输送、保管、包装、装卸搬运、流通加工以及物流信息等各项活动的功能与有关常识加以说明,力求使学生和读者对于物流学科建立准确的基本概念。由于物流学科目前还属于新兴学科,国内国外在许多概念解释上有所不同,参编教师本着全面客观的原则,尽可能详实客观地将目前物流学科的不同观点展示出来,供大家学习和研究。

本书概论由袁克强老师编写,第1章由方玲玉老师编写,第2章由李锦瑾老师编写,第3章由冯会粉老师编写,第4章由刘炯燕老师编写,第5章由周明老师编写,第6章由陈焕明老师编写。全书由南开大学韩德昌教授主审。在此,对关注本书并给予支持和帮助的学者和专家以及重庆大学出版社表示感谢。

由于时间仓促和水平所限,书中难免有不妥之处,敬请读者批评指正。

主编 周 明

2002 年 1 月

zhouming@public.tpt.tj.cn

目 录

1	概 论
11	第 1 章 物流系统
11	1.1 物流系统的组成
15	1.2 物流系统的分析
23	1.3 国际物流系统
27	1.4 物流系统的标准化
32	小结
33	思考题
34	第 2 章 物流基础
34	2.1 物流的基本概念
41	2.2 物流要素的功能
48	2.3 物流作业一体化
56	小结
56	思考题
58	第 3 章 物流管理
58	3.1 物流管理机构
65	3.2 共同配送
72	3.3 物流成本管理
75	3.4 物流服务
81	3.5 人力资源管理
83	小结
83	思考题
84	第 4 章 供应链管理
84	4.1 供应链管理理论基础

95	4.2 供应链管理环境下的业务外包与扩展企业
101	4.3 供应链系统设计——如何构造与优化供应链
107	4.4 供应链合作伙伴的选择
112	4.5 供应链企业组织结构与业务流程重构
119	小结
120	思考题
121	第5章 物流与配送
121	5.1 电子商务中物流配送的问题
122	5.2 物流中的配送业务
128	5.3 配送中心
139	5.4 第三方物流
144	小结
145	思考题
146	第6章 现代物流技术
146	6.1 条形码技术
154	6.2 EDI 技术
160	6.3 其他现代技术
163	小结
163	思考题
164	附录
164	I. 有关物流方面的术语
168	II. 有关物流方面的机械
169	主要参考文献

概 论

物流学科是近年发展起来的新的综合性学科,它以物的动态流通过程为主要研究对象,揭示了运输、储存、包装、装卸搬运、流通加工和流通信息等物流活动的内在联系,使物流系统在经济活动中从潜隐状态显现出来,成为独立的研究领域和学科范围。虽然物流活动具有悠久的历史,从人类社会开始有产品的交换行为时起就存在物流活动,但是物流作为一门新的学科,登上历史舞台也只不过数十年时间。

物流概念有一个发展的过程。第二次世界大战以后,西方经济进入大量生产、大量销售的时期,降低流通成本的矛盾引人注目,实物分配(Physical Distribution, PD)的概念更为系统化。20世纪50年代PD的概念在日本被译为“物的流通”,日本著名学者、被称为物流之父的平原直就用“物流”这一更为简捷的表达方式代替“物的流通”,之后迅速地被广泛使用。我国许多文献中也是按PD的概念来阐述物流的。

日本著名学者林周二对物流定义的描述是比较详细的:“物流是包含物质资料的废弃与还原,联结供给主体与需求主体,克服空间与时间距离,并且创造一部分形质效果的物理性经济活动。具体包括运输、保管、包装、装卸搬运、流通加工等活动以及有关的信息活动。”

1) 美国物流发展概况

对物流活动和物流管理的认识最早起源于美国,因此,美国物流的研究和实践最为先进、完善,并成为其他国家学习和仿效的榜样。美国物流研究和实践的发展历史,可以分为4个阶段:

(1) 物流观念的启蒙阶段(1901—1949年) 对物流这种经济活动的认识,在理论上最初产生于1901年,约翰·F·格鲁威尔(Jone F. Crowell)在美国政府报告《农

产品流通产业委员会报告》中第一次论述了对农产品流通产生影响的各种因素和费用,从而揭开了人们对物流活动认识的序幕。此后,1916年阿什·肖(Arch Shaw)在《经营问题的对策》一书中,初次论述了物流在流通战略中的作用。同年,L·D·H·威尔德(Weld)指出市场营销能产生所有权效用、空间效用和时间效用这三种效用,同时,他还提出了流通渠道的概念,可以说,这是早期对物流活动较全面的一种认识。而将物流活动真正上升到理论高度加以研究和分析的当数著名营销专家弗莱德·E·克拉克(Fred E. Clark),他于1929年在所著的《市场营销的原则》一书中,将市场营销定义为商品所有权转移所发生的各种活动以及包含物流在内的各种活动,从而将物流纳入到了市场经营行为的研究范畴之中。另外,1927年拉尔夫·部所第(Ralph Borsodi)在《流通时代》一书中,初次用 Logistics 来称呼物流,为物流的概念化奠定了基础,使 Logistics 一词一直沿用至今。总的来看,这一时期对物流的认识特点表现为:尽管物流已经开始得到人们的普遍重视,但是在地位上,物流仍然被作为流通的附属机能看待,也就是说,物流是流通机能的一部分,例如,克拉克将流通机能划分为“交换机能”、“物流机能”和“辅助机能”三部分。

再来看一看实践方面物流的发展情况,1941年到1945年第二次世界大战期间,美国军事兵站后勤活动的开展为人们认识综合物流和发展提供了重要的实证依据,而且也推动了战后对物流活动的研究以及实业界对物流活动的重视。这表现在1945年,美国正式形成了一个戴尔塔 & 阿尔法输送组织,这是一个对输送管理知识教育给予奖励,并为进一步推广而在全美国范围内结成的团体组织。此后,1946年美国正式成立了全美输送物流协会(AST&L),该组织的主要职能是对专业输送者进行考试,并发给证书,从而将物流活动的培训纳入到正规化的轨道。

(2) 物流理论体系的形成阶段(1950—1978年) 人们对物流的重视程度自20世纪50年代以来,有了突飞猛进的发展,现代市场营销观念的形成,彻底改变了企业经营管理的行为。企业意识到顾客满意是实现企业利润的惟一手段,因而顾客服务成为经营管理的核心要素,随着这种经营哲学的发展,物流活动被认为担当了提供顾客服务的作用。鲍尔·D·康柏斯于1954年,在美国波士顿工商会议所召开的第26次波士顿流通会议上,发表了题为《市场营销的另一半》的演讲,他指出无论是学术界还是实业界都应该重视认识和研究市场营销的物流,真正从战略的高度来管理、发展物流。应该讲,这是物流管理发展的一个里程碑,不仅对物流的认识和研究起到了推动作用,而且对于物流管理学的形成产生了直接影响。

1956年,霍华德·T·莱维斯(Howard T. Lewis)、詹姆斯·W·克里顿(James W. Cullition)和杰克·D·斯蒂勒(Jack D. Steele)3人撰写了《物流中航空货运的作用》一书,在书中他们指出航空货运尽管运费比较高,但是由于它能直接向顾客进行配送,因而节约了货物的在库维持费和仓库管理费,因此,总体来说航空货运是一种不错的运输方式。霍华德等学者一次在研究物流管理中引入了整体成本的分析概

念,指出应从物流费用总体上来评价运输手段的优缺点,深化了物流活动分析的内容。1961年爱德华·W·斯马凯伊(Edward W. Smkay)、罗纳德·J·鲍尔索克斯(Ronald J. Bowersox)和弗兰克·H·莫斯曼(Frank H. Mossman)撰写了《物流管理》,这是世界上第一本介绍物流管理的教科书,在该书中他们详细论述了物流系统以及整体成本的概念,使物流活动的研究上升到理论的高度。20世纪60年代初期,密西根州立大学以及俄亥俄州立大学分别在大学部和研究生院开设了物流课程,成为世界上最早把物流管理教育纳入到大学学科体系中的学校。

1962年美国著名经营学家彼德·德鲁克在《财富》杂志发表了题为《经济的黑暗大陆》一文,强调应当高度重视流通以及流通过程中的物流管理,从而对企业界和理论界又产生了一次重大的推动作用。在这一背景下,1963年成立了美国物流管理协会,该协会将各方面的物流专家集中起来,提供教育、培训活动,这一组织成为世界上第一个物流专业人员组织。该组织还对物流作了一个精要的概括:“所谓物流,即以最高效率和最大成本效益,满足顾客需要为目的,从商品的生产地点到消费地点,对包括原材料、在制品、最终品及其相关信息的流动与贮存,进行设计、实施和控制的过程。”此后,1969年罗纳德·J·鲍尔索克斯在《市场营销杂志》上刊登了《物流的发展——现状与可能》,对综合物流概念的过去、现状以及未来发展作出了全面的分析。1976年,道格拉斯·M·兰伯特(Douglas M. Lambert)对在库评价的会计方法进行了卓有成效的研究,并撰写了《在库会计方法论的开发:在库费用研究》一文,指出在整个物流活动所发生的费用中,在库费用是最大的一部分。道格拉斯对费用测定的研究,对物流管理学的发展作出了重大贡献。

总之,从20世纪50~70年代,很多有关物流的论文、著作、杂志开始大量涌现,有关物流方面的会议也开始频繁召开,这些都推动了物流理论的形成。

(3) 物流理论的成熟阶段(1978—1985年) 20世纪70年代末,美国物流活动的经营环境有了巨大的变化,这表现在一系列规章制度的缓和为物流的迅速发展提供了广阔的前景。首先是1977年到1978年《航空规制缓和法》的制定拉开了规制缓和的序幕,加速了航空产业的竞争,从而对货主和运输业产生了巨大影响。1980年通过了汽车运输法案和铁路法案,根据这两项法案,运输公司自己可以灵活决定运费和服务。1984年又通过了海运法案,运输市场实现了全面自由化,这一系列规章的制定不仅带来了运输业的激烈竞争,而且由于运费的自由决定、运输路线、运送计划做成等自由度的增加,使物流业者能够真正满足顾客需求,并实现与其他公司在物流服务上的差别化。对货主来讲,随着运输业者、运输工具选择自由度的增加,一方面接受服务的水准得到提高,物流的效率得以实现;另一方面,可以从发货地到目的地之间自由选择、自由组合交通工具,实现联合运输。

在物流管理理论上,产生了许多先进的管理方法;如:MRP,MRP II,MRP III,DRP,DRP II以及Just-in-time等,人们开始意识到需要从流通生产的全过程来把握物

流管理,而计算机等现代科技的发展,为物流全面管理提供了物质基础和手段。1984年哥拉罕姆·西尔曼(Graham Scharmann)在《哈佛商业评论》上发表了题为《物流再认识》一文,指出现代物流对市场营销、生产和财务活动具有重大影响,因此,物流应该在战略意义上得到企业高层管理人员的充分重视。最具有历史意义的是1985年美国物流管理协会正式将名称从National Council of Physical Distribution Management改变为National Council of Logistics Management,这一名称的改变标志着现代物流观念的确立,以及对物流战略管理的统一化。

(4)物流理论纵深化发展阶段(1985—) 20世纪80年代中期以后,随着人们对物流管理认识的提高,经济环境、产业结构和科学技术迅猛发展。从理论的角度看,人们越来越清楚地认识到物流与经营、生产紧密相连,物流已经成为支撑企业竞争力的三大支柱力量之一。1985年,威廉姆·哈里斯(Harris William D.)和詹姆斯·R·斯托克(James R. Stock)在密西根州立大学发表了题目为《市场营销物流的再结合——历史与未来的展望》的讲演,他们指出从历史上看,物流近代化的标志之一是商物的分离,但是随着1965年以西蒙(Simon Leonard S.)为代表的顾客服务研究的兴起,20多年的顾客服务研究中,人们逐渐从理论和实践方面认识到现代物流活动对于创造需求具有相当大的作用,因此,强调营销与物流的再结合是非常必要的。这一理论对现代物流的本质给予了高度总结,也推动了物流服务战略以及物流管理战略的纵深研究。

从物流时间来看,电子计算机技术和物流软件的发展自20世纪80年代后期以来日益加快,从而更加推动了现代物流实践的发展,这其中的代表是EDI技术运用于专家系统。EDI技术是计算机之间不需要任何书面信息媒介或人力的介入,是一种构造化、标准化的信息传递方法。这种信息传递不仅提高了传递效率和信息的正确性,而且带来了交易方式的变革,为物流纵深化发展带来了契机。此外,专家系统的推广也为物流管理提高了整体效果,一方面通过POS系统、条形码、EDI等收集、传递信息,另一方面利用专家系统使物流战略决策实现最优化,从而共同实现商品附加价值。

美国运输部长罗德纳·E·斯拉特(Rodney E. Slater)提出的《美国运输部1997—2002财政年度战略规划》,作为物流的一项重要内容和推动运输物流发展的政府政策,这一规划成为美国物流现代化发展的重要指南之一。他在提出这次规划时指出,这个规划反映了克林顿政府长期持有的主张,即运输不再只是水泥、沥青和钢铁。最大的挑战是建立一个以国际为所及范围、以多种运输方式的联合运输为形式、以智能为特性,并将自然包含在内的运输系统。该规划共约20万字,全文由14个部分组成。第一部分《前言》中指出,在1997—2002年作为跨越20世纪到21世纪桥梁的5年中,美国将面对全球化的市场、环境的挑战、跨越国界的安全威胁和通信与信息革命等环境要素的变化,面对这些挑战与变化,他指出要给美国人民提供选择

的机会,给他们以灵活的选择余地。这一规划将完成 21 世纪的运输系统,而该系统将成为全世界最安全、最易得、最经济和最有效的系统。第二部分中主要介绍了美国运输系统的基本范围和规模。第三部分《美国运输部的现在和未来》中指出,运输部门正处在不仅仅只是两个世纪而且是两个时代的交叉路口,在这一新的信息时代下,未来的运输部门将合并为一个统一集成的领导部门,以优化运输的效率和有效性,实现由于人和系统的快速、安全、经济的连续运输系统。21 世纪重新设计的物流管理机构将在信息系统的基础上,以较少的规则、较少的人员、较少的管理层次、较少的官僚政治,关注由于经济全球化、知识经济的上升和信息革命的渗透性所引发的新趋势、新形势,在开放、真实的环境中灵活、快速地作出决策。第四部分《价值声明》中提出了美国运输部服务对内对外最终要完成的目标是价值的实现。第五部分《美国运输部的观点、任务和战略目标概述》和第六部分《战略目标》是此规划的重点组成部分。规划提出运输部的任务是:“以保证快速、安全、有效、易得、便利的运输系统,满足我们有生命力的国家利益,提高美国人民的生活质量,服务于今天和未来的美国。”并在此基础上提出了五项规划的战略目标,它们分别是:安全、灵活、经济增长和贸易、人和自然环境、国家安全等,以及由此战略目标引申出的具体目标,还分别以表格形式描述了各战略目标的引申目标、实施措施、承担者、指标、数据源间的对应关系。第七部分主要论述了“年度实施计划中战略目标间的关系”。第八部分《数据能力》提出了美国运输部信息化的目标,规划指出:数据和信息的收集和传播、知识的创新和共享在这正在成长的分散化的时代对于国家运输业的成功至关重要,准备更好的信息,提高运输业决策质量,是运输部的根本职责。在未来的年代,信息的广泛传播将成为运输部的根本任务。在第九部分的规划中部署了“计划评估”的内容。第十部分论述了“外部因素影响”,具体分析了经济、环境、安全、社会、政治、技术等各个要素对物流运输业的影响。第十一部分《总体管理战略》中具体规划了运输部管理战略、人力资源管理战略、用户服务管理战略、信息技术管理战略、资源和业务过程管理战略、研究和技术管理战略等方面的部署。第十二部分部署了对“有关利益持有者的咨询”。第十三部分部署了“传播战略目标的步骤”。第十四部分用表格形式明确了与各个有关部门的“交叉功能”。规划还附有《运输部的职权》、《运输趋势》、《运输部计划行动对战略目标的主要贡献》和《管理挑战》等四个附录。从整体上讲,这个规划可以说是美国物流活动发展史上的重要文献,这一规划的制定标志着物流研究又步入一个新的台阶。

2) 日本物流发展概况

日本物流观念形成的历史较美国要晚得多,但是日本物流发展十分迅速,并形成了一套具有自身特点的管理经验和方法,从而使日本成为现代物流研究的先进国家。

日本物流发展的主要阶段如下:

(1) 物流概念的导入期(1956—1964 年) 物流概念导入日本的时期是 20 世纪

五六十年代。1956年日本流通技术考察团考察美国开始引入物流观念后,1958年6月又组织了流通技术国内考察团对日本国内的物流状况进行了调查,这一活动大大推动了日本物流的研究。从1961年到1963年前半年,日本将物流活动和管理称为PD,即Physical Distribution的缩写形式。到1963年后半年,“物的流通”第一次登上历史舞台,1964年6月《输送展望》杂志中刊登了日通综合研究所所长金谷璋的《物的流通的新动向》讲演稿,正式运用“物的流通”的概念来取代原来直接从英语中引用过来的PD。此外,1964年2月《日本的输送革新》一书中,也大量使用“物的流通”或“物理的流通”等词汇。尤其需要说明的是,1964年7月19日《日本经济新闻》中发表池田内阁时期《中期5年经济计划》流通领域计划委员会委员平原直的讲话,他在会见记者时指出“较之PD的称法,更应该叫做物的流通”,应该说,这推动了日本物流的近代化的发展。到1965年物的流通一词已正式为理论界和实践界全面接受。

在物流概念导入日本的过程中,物流就已被认为是一种综合行为,即“各种活动的综合体”,也就是说既被理解为商品从生产到消费的流通过程,又被认为是流通过程各种活动中物理商品的取挟活动,因此,“物的流通”一词包含了“运输”、“配送”、“装卸”、“保管”、“在库管理”、“包装”、“流通加工”和“信息传递”等一系列活动。这一思想突出表现在1955年初,著名学者平原直等人的有关车站、码头的装卸研究,当时他们在装卸研究中将装卸活动看作是一项工程,应用了“统合”这一理念,也就是不把装卸活动看成是个别行为,而是多种要素的组合。

(2)物流近代化时期(1965—1973年) 这一时期是日本大量物流设施建设构筑的时代,同时也是日本经济高度成长、大量生产、大量销售的时代。随着这一时期日本生产技术的进步,销售体制的扩大补充,物流发展已经不断显出不足,这种不足成为企业发展的制约因素。正如上面所述,1965年1月日本政府颁布《中期5年经济计划》,强调要实现物流的现代化。作为具体措施,日本政府开始在全国范围内开展高速道路网、港湾设施、流通聚集地等各种基础建设。首先是随着物流概念的传播和形成,各企业都建立了相应的专业部门,积极推动物流基础建设,这种基础建设的目的在于构筑与大量生产、销售相适应的物流设施,主要是随营业规模的扩大增设物流中心,或确保大量输送手段充实物流硬件的举措。所以可以说这一时期是日本厂商的共同战略即增大物流量、扩大物流处理能力的重要时期。

另外,如果说此前日本的物流是可以用“人工装卸”来形容的低级化物流的话,那么进入近代化的大量生产、大量销售时代,为了解决仓库不足、出入库时间长、货车运输欠缺、大量生产的产品无法顺利流向市场等问题,开始广泛推广货台、铲车等机械化装卸系统等等。同时,物流中心、中央物流等各种物流管理系统也不断增加。这一时期的日本也在积极推行物流联网系统,开发VSP、配车系统等物流软件,进而实现规模效应。

这一时期是日本物流建设的大发展时期,原因在于社会各个方面都对物流的落

后及其对经济发展的制约性有着共同认识,并采取了积极的态度去改进落后的局面。这一阶段的发展直到1973年第一次石油危机爆发才告一段落。

(3)物流合理化时期(1974—1983年) 第一次石油危机后,日本迎来了减量经营的时代,经营成本的降低成为经营战略最重要课题,从而要求物流能有所作为,所以说,这一时期是要求物流合理化的时代。

首先,这一阶段担当物流合理化作用的物流专业部门开始登上了企业管理的舞台,从而真正从系统整体的观点来开展降低物流成本运动。此外,这一时期物流子公司也逐渐兴起。总的来说,这一时期的物流合理化主要是改变以往只是将物流作为商品蓄水池或集散地的观念,在经营管理层次上充分发挥物流的作用。这集中反映在“物流利润源学说”,即“物流到目前为止并没有进入到管理范畴,从而成为流通过程的‘黑暗大陆’,阻碍因素很多,因此,只有去除这些阻碍因素,才可能实现成本降低,为利润增加作出贡献”,也就是说,在企业第一利润源销售额无法实现的情况下,物流就成为了企业增加利润的惟一来源,显然“物流利润源学说”揭示了现代物流的本质,使得物流能在战略和管理上统一管理企业生产、经营的全过程,并推动物流现代化发展。

在实践方面上,这一时期对应于理论发展,开始大范围地设立合理化工程小组,实行物流活动中的质量管理。具体讲,当时物流合理化的主要对策是:缩短物流路径;扩充工厂直送业务;减少输送的次数;提高运输车辆装载效率;实施有计划的输送;导入协同配送方式;改变运输手段;选择最佳的运输方式;减少在店据点;彻底实施在库管理,维持正常在库;提高保管效率;包装要简单化、朴素化;尽量做到包装材料低价格;包装作业尽量做到机械化;集装箱、货台的导入与扩大使用;省力化机器的灵活运用等等。

在推动物流合理化的过程中,日本全国范围内的物流联网在蓬勃发展,其宗旨在于推动订货、发货等业务的快速化,以及削减物流人员,降低劳动力成本,特别是以大型贩卖店为中心的网上订货、发货系统的导入在这一时期最为活跃,这是物流合理化在技术上的反映。

1977年日本运输省流通对策部公布了《物流成本算定统一基准》,这一政策对于推动企业物流管理有着深远的影响。当时物流合理化的先进企业正热衷于从事物流成本控制的研究,每个企业都制定了具有自己特点的成本控制体系,这就出现了成本概念不一致的情况,这样各个企业所计算出来的成本就无法进行对比。再有,在一般企业中,尽管物流成本的核定以物流合理化为前提,但是由于缺乏统一明确的会计成本核算标准和整理方法,对物流成本的计算是不完全的,进而影响了物流合理化的发展。正是在这种状况下,日本运输省制定了《物流成本算定统一基准》。由于企业和政府的共同努力,这一时期的物流管理得到了飞跃性的发展,从而使日本迅速进入物流管理先进国家的行列。

这一时期还值得一提的是专业物流部门或物流子公司的兴起。虽然当时各个企业设立专业物流部或子公司的动机是不一样的,有的是为了解决企业剩余人员,有的想通过开拓货主市场更加推动物流合理化,但是,在确保物流有效运转方面则是各个企业追求的共同目标,这也是物流管理在企业组织结构中重大的变革。

(4)物流纵深发展(1985年—) 进入20世纪80年代中期以后,物流合理化的观念已不能适应时代的需求,面临着进一步变革的要求。这主要是日本的生产经营发生了重大的变革,消费需求差异化的发展,尤其是90年代日本泡沫经济的出现,使以前那种大量生产、大量销售的生产体系出现了问题,生产的多品种化和少量化成为新时期的生产经营主流,这使得市场的不透明度增加,在库排除的观念越来越强,导致整个流通体系的物流管理发生了变化,即从集货物流向多频度、少量化、进货短时间化发展。

在销售竞争不断加剧的状况中,物流服务作为竞争的重要手段在日本得到了高度重视,这表现在80年代后期日本积极倡导高附加价值物流、Just—In—Time物流等方面。但是,随着物流服务竞争多样化,高昂的物流成本成为这一时期的特征,日本又把这一时期称为“物流不景气”的时代,即由于经营战略的要求,使物流成本上升,出现赤字。因此,如何克服物流成本上升、提高物流效率是20世纪90年代日本物流面临的一个最大问题。

1997年4月4日,日本政府制定了一个具有重大影响力的《综合物流施策大纲》,该大纲是根据1996年12月17日日本政府决定的《经济构造的变革和创造规划》中有关“物流改革在经济构造中视为重要的课题之一,到2001年为止既要达到物流成本的效率化,又要实现不亚于国际水准的物流服务,为此各相关机关要联合起来共同推动物流政策和措施的制定”这一指示而制定的。这个大纲成为使日本物流现代化、纵深化发展的指针,对于日本物流管理的发展具有历史意义。今后,日本物流将进一步发展以下几个方面:物流信息化的推进;物流技术的开发;物流人才的培养;物流增值服务的开展;物流国际化的对应;商品包装机械化、在库管理数码化的推进;整体系统化的加强;社会资本的充实;规格化、标准化的推进;共同化、协作化的推进等。

3)我国物流发展概况

相对于美国和日本物流的飞速发展状况,我国的物流发展比较缓慢。从1949年新中国成立以来,中国物流的发展大体可分为4个时期。

(1)初期发展阶段(1949—1965年) 这个阶段,新中国建立时间不长,国民经济尚处在恢复性发展时期,工农业生产水平较低,经济基础较薄弱,并且在我国一贯有重生产、轻流通的思想倾向。此时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) 1966 年开始的持续十年的“文革”动乱时期,给国家在经济上、政治上及其他方面都造成了严重破坏,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,甚至连原有的一些基础设施也遭到了不同程度的破坏,这期间虽然也搞过一些个别项目建设,但对整个物流形势来说影响不大,实力并没有多大增强,我国物流在这一时期没有进步,关于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) 在此期间我国社会主义现代化的总设计师邓小平同志提出实行改革开放政策,这一政策的实施,使国民经济得到了较快发展,取得了显著成绩。在物流方面,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、大宗货物集装箱运输,开始建设立体自动仓库。尤其是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,了解和学习国外先进的物流管理经验。例如,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,在考察报告中第一次引用“物流”这一术语。中国物资流通学会于 1989 年 5 月在北京成功地承办了第八届国际物流会议,对我国的物流发展起到了一定的促进作用。在此期间物流学作为一门独立的学科而正式成立,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,人们在观念上逐步改变了独立的对待包装、装卸、运输、保管、信息情报等机能,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,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 10 余年期间建成的。尤其是公路建设更为突出,已建成高速公路、汽车专用公路多达 4 000km。这十多年来新建和改建的高速汽车专用公路超过了前些年建设总和的 3 倍。其他水运、空运、管道运输也都有不同程度的发展。

(4) 高速发展阶段(1991 年—) 从理论方面来看,虽然 1989 年北京召开第八届国际物流会议结束后,“物流”一词在我国日益推广开来,而对物流的概念及理论的研究始终不够深入、系统。直到 1997 年,《物流术语国家标准(征求意见稿)》才将物流定义为“以最小的总费用,按用户要求,将物质资料(注:包括原材料、在制品、产成品等)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。”

这一个时期正是我国进入“八五”计划建设时期,也是我国国民经济进入高速发展时期,1992 年国内生产总值增长 12.8%,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特大型工程中,物流业就占有了其中的五项,而且这五项全部是运输方面的。

进入“九五”规划时期,我国总货运量持续快速增长,1997年已达到12.55亿t,相应的货物周转总量达到23337亿t。因此,我国物流事业面临十分艰巨的任务,增强了人们开展物流研究、提高物流水平的迫切性和重要性,认识到我国物流事业的光明的发展前景。所以在此期间,我国加快了物流系统的建设,向标准化和正规化方向发展。由于引进不少家用电器生产线和汽车生产线,国外先进的物流技术得到传播,有力地推动了物流技术水平的提高。各种物流机械厂的新产品不断涌现,成为机械工业中引人注目的领域。这一切都表明我国物流业正稳步地走向现代化。