

GUOJI WULIU GUANLI

# 国际物流 管理

柳林 詹放◎主编



西南交通大学出版社

<http://press.swjtu.edu.cn>

# 国际物流管理

柳 林 詹 放 ◎主编

西南交通大学出版社

• 成 都 •

-----  
**图书在版编目 (C I P) 数据**

国际物流管理 / 柳林, 詹放主编. —成都: 西南交通大学出版社, 2006.3  
ISBN 7-81104-224-X

I. 国... II. ①柳...②詹... III. 国际贸易—物流—物资管理—高等学校—教材 IV. F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2006) 第 012765 号  
-----

**国 际 物 流 管 理**

柳 林 詹 放 主 编

\*

责任编辑 郭发仔

责任校对 李 梅

封面设计 何东琳设计工作室

西南交通大学出版社出版发行

(成都二环路北一段 111 号 邮政编码: 610031 发行部电话: 028-87600564)

<http://press.swjtu.edu.cn>

E-mail: cbsxx@swjtu.edu.cn

四川森林印务有限责任公司印刷

\*

成品尺寸: 185 mm×260 mm 印张: 15.625

字数: 390 千字 印数: 1—4 000 册

2006 年 3 月第 1 版 2006 年 3 月第 1 次印刷

**ISBN 7-81104-224-X/F • 028**

定价: 29.00 元

图书如有印装问题 本社负责退换

版权所有 盗版必究 举报电话: 028-87600562

## 作者简介



柳林，男，1974年生，河北沧州人。先后获得西南交通大学工学学士学位和西南财经大学经济学硕士学位，有扎实的国际物流管理理论基础和丰富的教学经验。现为中央某报特约记者，撰写了很多经济评论文章，在国内学术期刊上亦有不少论文登载，至今已主编并出版著作三部，共计一百余万字。



詹放，男，1962年生，四川成都人，教授级高工，中华人民共和国海关总署一级关务督察。在海关系统任职20年，有十余年的海关关务人员及报关员培训指导经验，擅长以进出境货物为监管对象的国际物流管理工作。已有《实用报关英语及报关单填制》等三部著作正式出版，市场反应效果良好。

# 前 言

随着中国加入 WTO 后国民经济的快速增长及中国—东盟自由贸易区共建计划的启动,可以断言,亚太地区将成为 21 世纪世界经济增长的最亮点。西欧、日本的产业空洞化,逐步使中国成为全球的制造业中心。在党的十六大精神的指导下,天津、上海、深圳等地相继把现代物流列为本市 21 世纪的支柱产业。这些都为加速中国国际物流业的成长提供了历史性机遇。

那么,什么是现代物流?什么是国际物流?国际物流要如何运作和管理?怎样设计全球供应链管理?应该制定怎样的中国国际物流发展战略?为什么上海要力争成为世界国际物流中心?……这些正是本书要探讨的主要问题。

当前,关于现代物流的书籍可谓种类繁多,但外文译本的著作偏重于定量和定性分析,一般读者很难看懂;国内学者众说纷纭,对物流这个“舶来品”缺乏梳理,特别是国际物流,大部分书籍只侧重于对国际货运代理业务的描述,而缺乏对国际贸易学科与国际物流学科深度融合的探讨。本书就是要帮助对物流知之甚少或一无所知者快速切入主题,为他们提供全球化视角下的物流观,使包括非物流专业在内的广大人士看后也有所裨益。

现代物流是对货物、服务及相关信息从起源地到消费地进行有效率、有效益的流通和储存以满足顾客需求的过程,以及对这个过程所进行的计划、执行和控制。这个过程包括输入、输出、内部和外部的移动以及以环境保护为目的的物料回收。

国际物流和现代物流是一脉相承的理论体系,是现代物流最重要的子系统,它的成长必须依托国际贸易等学科,同时要与海关、海事、边检、检验检疫、外汇管理、货运代理、综合运输及其他有关部门开展长期战略协作,并根植于出口加工区或保税区等国际物流中心区域,才会取得共赢的结果。

据此,本书从五个方面介绍国际物流这个复杂而动态的学科:

第一部分,综述国内外有关国际物流的理论与实践,提出当前国际物流管理领域有待深入探讨的几个问题;第二部分,简要回顾现代物流管理的基础知识,从现代物流的定义出发,分析它所涉及的活动要素、分类、重要学说及其与新经济条件下电子商务的密切关系;第三部分,阐述国际物流的兴起背景、标准化、系统模型及有关中介,对国际物流口岸和中国入世后有关物流的市场准入承诺表做了精要概括;第四部分,从国际运输管理、物流信息管理、国际物流中心管理、全球供应链管理、第三方物流管理、单证管理等方面

找出我国国际物流管理与世界高水平物流需求之间存在的主要差距；第五部分，提出发展我国国际物流的战略措施。

本书最大的特点就是为各种类型的读者提供了“订单式”的选择模块：订单一，摆脱传统教科书的繁杂冗长，快速搭建起国际物流管理的理论框架；订单二，通过对物流经典案例的超级链接，给每块“骨头”附上鲜活的“血肉”。这种“订单式”选择模块为各种层次的读者熟悉国际物流知识提供了极大的便利。

建立物流知识的“分享机制”，应该是所有国内物流知识推广者的共同心愿。本书援引的许多案例渗透着无数人的心血和智慧，在此一并向他们表示诚挚的谢意！不足之处，敬请各位不吝赐教。

编 者

2005 年 12 月于西南交通大学

# 目 录

|                                   |            |
|-----------------------------------|------------|
| <b>第1章 国际物流的研究现状 .....</b>        | <b>1</b>   |
| 1.1 国外的物流理论与实践 .....              | 1          |
| 1.2 国内的物流理论与实践 .....              | 3          |
| 1.3 需要进一步研究的问题 .....              | 3          |
| <b>第2章 现代物流概论 .....</b>           | <b>5</b>   |
| 2.1 现代物流的含义 .....                 | 5          |
| 2.2 现代物流的活动要素 .....               | 6          |
| 2.3 现代物流的分类 .....                 | 8          |
| 2.4 现代物流学说 .....                  | 9          |
| 2.5 电子商务与物流 .....                 | 12         |
| 2.6 入世回眸 .....                    | 15         |
| <b>第3章 国际物流 .....</b>             | <b>18</b>  |
| 3.1 国际物流兴起的背景 .....               | 18         |
| 3.2 国际物流的重新界定 .....               | 21         |
| 3.3 国际物流标准化 .....                 | 24         |
| 3.4 国际物流系统模型 .....                | 26         |
| 3.5 国际物流中介 .....                  | 32         |
| 3.6 国际物流口岸 .....                  | 35         |
| 3.7 中国入世时有关物流服务贸易的承诺 .....        | 44         |
| <b>第4章 国际物流管理 .....</b>           | <b>48</b>  |
| 4.1 国际运输管理 .....                  | 48         |
| 4.2 信息管理 .....                    | 63         |
| 4.3 国际物流中心管理 .....                | 72         |
| 4.4 全球供应链管理 .....                 | 81         |
| 4.5 第三方物流管理 .....                 | 88         |
| 4.6 单证管理 .....                    | 93         |
| 4.7 其他管理 .....                    | 150        |
| <b>第5章 中国国际物流存在的问题与发展举措 .....</b> | <b>158</b> |
| 5.1 存在的问题 .....                   | 158        |

|                                   |     |
|-----------------------------------|-----|
| 5.2 发展举措 .....                    | 159 |
| 附录一 海牙规则 .....                    | 169 |
| 附录二 维斯比规则.....                    | 174 |
| 附录三 汉堡规则 .....                    | 178 |
| 附录四 <b>FIATA</b> 国际货运代理业示范规则..... | 190 |
| 附录五 中华人民共和国海关法 .....              | 194 |
| 附录六 中华人民共和国海商法 .....              | 206 |
| 附录七 中华人民共和国货物进出口管理条例 .....        | 236 |
| 参考文献.....                         | 243 |

# 第1章 国际物流的研究现状

“物流”起源于军事。1905年, 昌西·B·贝克写道: “与战术部门相关的军备流通和供应称之为物流。”二战期间, 美军充分利用物流学模型和系统分析方法, 确保了所需物资的及时供应。战争期间学到的许多物流技巧, 在战后的经济重建中暂时被人们忽视了。营销管理者将注意力转向了满足战后的物资需求——生产, 一个企业重视的是它是否有能力降低商品的单位生产成本。直到20世纪50年代的经济危机, 管理者才开始关注实物配送——物流。1958年的利润收缩为商人开始寻找更加有效的成本控制系统创造了环境, 几乎同时, 许多企业开始意识到物流也是产业活动, 加之许多其他因素如运输成本急剧上升、生产效率达到了峰值、库存理念的根本性转变、消费者需求的多样化、计算机和信息技术在商业中的广泛应用、产品回收利用日益引起公众的关注、新型的连锁巨头不断涌现等愈加明朗, 从而促使人们将产业活动的重心转向物流。

21世纪, 全球产品市场进入了买方市场。人们发现, 只有解决好物流问题, 才能顺利地扩大再生产, 推动经济持续健康发展。尤其是在中国, 长期推行“大生产、大市场、大流通”的策略, 导致产品的大量积压, 物流费用占了国内生产总值(GDP)的20%; 而美国同期不到GDP的10%。有关专家预测, 如果将2000年中国的物流开支降低1个百分点, 那么就可节约178.8亿元人民币, 这是一个多么巨大的利润空间!

中国加入世贸组织后, 国内市场和国际市场之间的区别正在消失, 所有的生意在潜力上来讲都是全球性的。因此, 制造高质量的产品不再是确保顾客忠诚度的唯一因素, 公司必须始终以合理的价格在顾客需要时为其发送满意的商品。对那些想在日益多样化的市场上为顾客提供优质服务的公司来说, 物流成为了它们向外发展的最大障碍。

国际物流的运转环境相当复杂, 涉及的节点众多, 并且与外经贸业务密切相关, 如国际金融、运输保险、多式联运、货物清关、出入境检验检疫等。随着中国外贸依存度的逐年提高, 作为国际货物贸易的最终交付手段——国际物流服务贸易显得日趋重要。因此, 在“大经贸”观念下完成国际物流与国际贸易的“无缝对接”, 就成为当务之急。

可见, 国际物流正在成为全球经济发展的一个重要热点, 它对提升企业的生产效率, 降低商品的流通成本, 改善对顾客的服务质量, 调整国家的产业结构, 实现我国经济增长模式的根本性转变, 增加工商企业乃至国家经济的核心竞争力, 都具有深远的意义。

## 1.1 国外的物流理论与实践

美、日、欧三方的物流理论与实践最具代表性, 它们在物流方面都很优秀, 但各有侧重。美国比较重视物流理论研究, 如物流战略说和服务说, 在应用中侧重于消费者, 已进入了供应链管理的时代; 日本比较注重实际, 如物流冰山说和第三利润源说, 它的重点放在降低物

流成本和企业物流管理上,对引入的物流管理方式能进行娴熟应用;欧洲则注重物流的综合性、系统性,强调整体优化和物流资源整合,如综合物流工业园和第三方物流,其特色表现为思想的独创性和运行的严谨性。

### (1) 美国物流

根据运营环境的变化,以1980年为界,美国物流产业的发展划分为两个时期。1980年前属于管制时期,在这期间是限制竞争的。1980年7月1日,卡特总统签署了《汽车承运人规章制度和现代化法案》,放宽了承运人的市场准入条件,鼓励竞争。2000年,美国的物流成本支出首次突破1万亿美元大关,达到10 060亿美元,占当年GDP的10.1%。预计在未来3~5年内,美国物流成本支出的年增长率将稳定在4%左右。

美国凭借雄厚的经济及科技实力,在仓储自动化、成组化运输和特种货物包装等方面都取得了惊人的进步,但卡车运输仍是美国货运的主要手段,占全部运输成本支出的81.5%。

由于美国是世界最大的高科技产品生产国,此类产品年贬值率高,因此,反向物流开始受到高度重视,这在美国物流管理协会(CLM)对物流的最新定义中也有所反映。就拿计算机和电子产品来说,约有10%~20%的此类产品要进入急待处理的反向物流过程。

值得特别指出的是,《美国运输部1997—2002财政年度战略规划》的制定,成为美国物流发展进程中的又一个里程碑。这个规划指出,因为运输的不再是水泥、沥青和钢铁,所以对美国运输部来说,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。很明显,美国就是要大力发展人性化的国际物流。

### (2) 日本物流

日本是世界上第二大经济强国,是中国主要的贸易伙伴之一。虽说日本1956年才从美国引入物流概念,但政府加强了对物流的宏观调控,企业对降低物流成本也进行了深入的探索,因此,日本无论是其物流发展速度还是应用效果,均不亚于欧美,特别是其在社会化的城市共同配送中心建设(如全自动立体化仓库)、物流信息应用(如商船三井物流在1分钟内可做到自动更新公司全部物流信息)等方面独具特色。日本内阁2000年为适应世界经济一体化趋势,抓紧制定了《新综合物流施政大纲》,意在创建符合日本经济社会要求的新物流体系。为达到此目标,日本政府以提供不亚于国际水平的物流服务为出发点,全方位推进各项施政措施,包括物流费用在内,以构筑具有国际竞争力的物流市场,向亚洲、太平洋地区提供最便利和具有高度魅力的物流服务;解决好与物流相关的能源、环境及交通安全等问题,以不妨碍产业布局竞争力为前提降低物流成本,提供物流服务;以充实国际物流社会资本为重点,完善国际物流功能。

### (3) 欧洲物流

20世纪90年代,欧洲物流就导入了“流线性”的概念,使得原本只具“功能性”的物流系统成为一个重要部门,使得如何将运作程序设计得更完美,成为物流发展的重点。随着欧洲无边界大市场的形成,特别是东欧诸国的加盟,物流供应链在空间上越来越远,在时间上却越来越短。企业自我进行供应链管理的能力受到挑战,第三方物流理所当然地较早在欧洲各国得到应用,其水平甚至略高于美国。欧洲的物流网络重组也正在悄然发生,配送模式正从国家模式(平均有8~12个国家级配送中心)向集中模式(5~6个区域级配送中心)发

展。目前,欧洲约有1 000个各类配送中心,其中一半以上位于荷兰。这些综合性物流中心向社会提供以下几项服务:建立配送中心,办理海关手续,提供保税和非保税仓库、货物担保、医疗服务、消防设备、道路和建筑物的维护、铁路专用线、邮政电传系统,代办税收、就业登记以及吃、住、购物,等等。“双配送中心”即欧洲北部的荷兰和南部意大利的米兰或法国里昂,已成为国际物流巨头规划的热点。

## 1.2 国内的物流理论与实践

1987年11月14日至12月9日,国家物资总局组团到日本访问考察,首次带回现在我国广为熟知的“物流”概念,它实际上是从日文汉字“物流”翻译来的。此后,有关部门就将“物流”束之高阁了。直到1993年,在外资企业强烈要求下,物流市场准入方开始提到重要议事日程。1997年,以“亚太国际物流会议”在北京召开为契机,物流业开始在我国起步;到2002年3月,国家经贸委将现代物流业作为“十五”期间三大重点任务之一,我国物流才开始步入正常的发展轨道。

总的说来,我国物流与发达国家之间的差距主要表现在三个方面:

第一,认识差距。国内对现代物流的认识刚进入“序幕”阶段,只有少数相关人士对国际物流有些模糊的认识,且没有形成较成熟的国际物流理论体系。

第二,实践差距。国际物流具有涉及节点多、运作环境复杂、对管理者要求高等特点,因而,成熟的国际物流企业能直接与货主协会敲定运费率、给东道国海关施压以加快货物流程。我国现在还没有几家成熟的国际物流企业。

第三,服务理念的差距。我国的物流企业主要提供仓储、配送、运输等传统服务,对诸如订单履约、物流系统设计等增值服务很少涉足。这些企业为了竞标某项目,往往只在价格上拼杀,其结果只能是“赔了夫人又折兵”。

## 1.3 需要进一步研究的问题

中国的国际物流理论是个庞大的体系,在前人研究的基础上,许多相关人士对此进行了深度扩展,但还有一些相关问题需要做进一步的探讨,特别是随着现代物流业的蓬勃发展及管理实践的不断进步,许多新的管理理论和方法大量涌现。

### (1) 组建全球供应链

削减供应链成本、缩短产品上市时间及与贸易伙伴有效合作已成为工商企业发展战略的优先目标,因此,协同规划、预测和连续补货(CPFR)成为企业推动供应链管理的重要举措。

CPFR的核心目标是增强需求预测和补货计划的精度,但精确的程度,合作意识、信息共享机制的建立及以客户为中心的企业流程的再造都是CPFR实施过程中遗存的问题。这就牵涉到在组建供应链之前相对独立的企业个体的产权制度改革:在主观上,中国企业大多奉行“肥水不流外人田”;在客观上,不少企业连起码的会计基础数据都不准确,根本不具备与别人共

享资源的条件；在实践中，同一条链上的强势企业对弱者痛下杀手，不留一点生存余地，如海尔公司早期在天津地区推行物流公司 100% 预付款装货、最低运费率措施就压垮了好几家公司。

## (2) 第三方物流服务

专业的国际物流公司只有具备强大的服务能力和规模效益，才能长久地生存和发展下去。近年来，出现了物流企业的“混业”经营模式，如船公司上岸（无水港）、货代公司下海、互为代理和全球范围内的网络扩张。APL 2001 年 1 月，物流公司用 2.1 亿美元收购了美国第二大增值仓储企业——GATX 物流公司就是这种模式的表现。由于实现物流资源的整合，APL 的年营业收入增加了 70%，相当于增加 3 亿美元。

国际市场分工的逐步细化，客观上要求物流企业不仅要针对某项活动进行有效的运作和管理，更要求它提供一站式的全程服务。但从委托客户的角度看，国际物流企业的规模仍存在需要进一步改进和完善的地方，这无疑增加了委托客户的管理成本和协调成本，使之在第三方物流的建立、关系的维护及资源配置上耗费大量时间和金钱。

在目前企业组织变革能力差、物流基础设施落后、客户规模较小、物流信息系统缺乏标准、企业资信较低的客观条件下，国际物流的发展需要拓荒的、特大型第三方物流公司领跑，“炒作新概念”不可能解决物流发展的瓶颈问题。

## (3) 体制改革

国际物流不仅涉及到众多的工商企业，而且使政府的不少职能部门也“深陷”其中。香港年连续 7 年被评为世界最自由的经济体，这与香港地方政府拥有完善的法律体系、透明的金融秩序和全球最廉洁高效的 7 万公务员队伍密不可分。同样，中国国际物流发生由量变到质变的历史性飞跃，必然要在深化经济体制改革的前提下探索出一条符合中国特色的改革之路。

## (4) 国际物流合作

国际物流需要各国政府的积极参与，前途光明，但任重道远。

虽然欧洲是世界上一体化程度最高的经济联合体，但各国内部政策不一致，在运输规章、道路堵塞、产品标准、多语言的信息系统等方面仍面临着严峻的挑战。

为了与欧盟抗衡，由美、加、墨三国组建的北美自由贸易区（NAFTA）正在加紧内部的物流协调，将制造基地转移到劳动力低廉的墨西哥腹地而非边界区，然后将那里生产的产品运往购买力旺盛的美国和加拿大市场。但《美国 2002 财政运输拨款法案》（371—11 号）附件规定，墨西哥的汽车承运人只有在严格的边检后，才能在限定口岸进入美国。实际上，外国卡车何时能自由奔驰在美国高速公路上还是一个未知数。

在亚洲，东盟自由贸易区（AFTA）成员国之间在政治、经济、文化等方面存在较大差异，特别是印尼、马来西亚、柬埔寨等成员国，虽然 AFTA 计划中包括了贯穿东亚十国，从新加坡至中国昆明长达 5 500 公里的泛亚铁路、澜沧江——湄公河开发计划等共建项目，但离真正意义上的跨国流动还相距甚远。

在非洲，虽然 2002 年 7 月非洲联盟宣告成立，但在全球 49 个最贫穷国家中非洲有 34 个，战争和饥饿一直阴霾不散，要建立非洲统一大市场不是一件容易的事情。

物流的跨境运作是经济全球化的结果，也是物流企业实现客户服务全球化的必要条件。但真正实现物流全球化运作有一个艰难的历程，这需要各国政府、企业、学术界和其他组织的共同努力。

## 第2章 现代物流概论

### 2.1 现代物流的含义

从字面上来看,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,依据《服务贸易总协定》,物资、物料、货物、物品、商品和人都应包含在内;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”,加在一起是不是完整的物流概念呢?不完全是。完整物流概念具有更宽泛的含义。

美国物流管理协会(CLM)于2002年1月推出了最新的物流定义:物流是供应链运作的一部分,是以满足客户要求为目的,对货物、服务和相关信息在产出地和消费地之间实现高效且经济的正向和反向的流动和储存所进行的计划、执行和控制过程。

物流除具有保证物品从供应商到消费者的顺畅流动,消除社会阻隔、空间阻隔、时间阻隔、信息阻隔、功能阻隔等功能外,还有以下功能:

- 对国家——有助于形成新产业,整合各种交通运输资源
- 对地区——利于环保,加速商业聚集和城镇化进程
- 对企业——可以降低成本,保障高度有效的及时供给,培养顾客的忠诚度
- 对消费者——能随时随地购买到廉价商品

现代物流是从系统论出发,考虑各因素的互动影响,努力遵循物流八原则(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),来降低商品交易成本,增强企业核心竞争力的。

其实,任何一个组织都可以看成是将“原材料”转化为“产品”的过程,那么,物流也可以从批发零售业扩展至制造业、金融保险、医疗卫生甚至政府和教育部门。

#### 超级链接 1

#### 物流活动在医院中进行

无库存活动,是提供及时配送服务(JIT)在批发—零售环节和服务业中的应用。在医院中,无库存活动以及大多数分配活动,从医院转移到分销商,分销商把货物运送到各个层次的收货台,各个收货台再把药品直接运送到科室。实际上,是医院把后勤工作交给了外面的供应商。

实施无库存项目可以使医院节约采购额达8%~14%。

由于承担了这些附加的责任, 供应商的成本提高了, 而且无库存项目对服务水平的要求也更高了。因此, 医院要为此支付一定的费用, 表现为支付给分销商的服务费, 或者是加在产品价格中。服务的佣金将分别取决于产品以及服务的范围。迄今为止, 大多数分销商提出的服务费用要占正常产品采购价格的 3%~8%。

即使加上服务佣金, 医院也可以从无库存系统中受益。此外, 这些优点影响整个供应渠道, 它减少了成本而不是仅仅把成本从一处转移到另一处。医院还可以选用多种存货管理系统来满足自身特定的需求, 这些系统包括:

- ① 存货采用 JIT 系统;
- ② 办公用品采用无存货系统;
- ③ 某些供应和渠道分销工作由第三方承担;
- ④ 打印中心的设施管理;
- ⑤ 加强货款交付系统;
- ⑥ 重复利用瓦楞纸。

## 2.2 现代物流的活动要素

物流活动的构成要素除了输送和保管两个关键性要素外, 还包括流通加工、包装、装卸、信息处理等要素 (见表 2-1)。

表 2-1 物流活动要素的分类与内容

| 物流活动要素     | 分 类          | 内 容                                                           |
|------------|--------------|---------------------------------------------------------------|
| 输 送        | 运 输<br>配 送   | 长距离干线运输、线性机能<br>短距离支线运输、面的机能                                  |
| 保 管        | 储 藏<br>保 管   | 长时间储藏型<br>短时间流通型                                              |
| 流 通<br>加 工 | 加工作业<br>销售加工 | 商品测试、分拣、备货、配货、组装、细分、切断<br>标签贴付、单元化、商品组合、规格化                   |
| 包 装        | 工业包装<br>商业包装 | 外部包装, 品质保证为主<br>单个包装, 市场营销为主                                  |
| 装 卸        | 入 货<br>出 货   | 从输送工具到物流中心的活动<br>从物流中心到输送工具的活动                                |
| 信 息<br>处 理 | 物流信息         | 数量管理: 出入库<br>品质管理: 温度、湿度、压力、浓度<br>作业管理: 数字分拣系统 DPS、智能交通系统 ITS |
|            | 商流信息         | 订发货: 销售时点信息系统 POS、电子自动订货系统 EOS、<br>金融: 现金结算 ETF               |

以下就这六个要素分别加以说明：

### (1) 输 送

作为物流的主要活动，输送可以起到消除生产地与消费地之间空间阻隔的作用，它由长距离的干线运输和短距离的支线配送两部分组成。同时，需要国家为其提供完善的交通体系（硬件）和宽松的运输规章（软件）。

### (2) 保 管

保管可以消除生产和消费的时间阻隔，保证稳定的市场供应。其中，保税仓库、保税货栈在国际物流中广受欢迎，自动立体化仓库也成为现代物流配送中心的首选模式。

### (3) 流通加工

流通加工是为弥补生产领域的加工不足，满足消费者个性化需求，使运输合理化而进行的流通过程中的商品的加工。它是物流企业提供增值服务，扩展利润空间的突破点。

### (4) 包 装

包装是以保护商品和促进销售为目的作业。它可分为单个包装、内部包装和外部包装。为推进成组化运输，必须要求外包装尺寸符合托盘或集装箱的标准规格。在商品外包装上贴上物流条形码，经移动扫描仪读取后，可在进出货的检查、库存管理、配送等环节，从而大大提高物流效率。国际物流中常采用中性包装以扩大出口，避免贸易摩擦；采用绿色包装以取得国际通行证。

### (5) 装 卸

作为衔接性的活动，装卸对其他作业起着支持保障的作用。装卸活动必须“瞻前顾后”，尽可能提高装卸货物的“活性指数”，不要为了一时省力就将货物散放在地上或置于一般容器中，而应将其放置于手推车或传送带等活性指数高的移动性机具上。

### (6) 信息处理

物流企业引入信息系统是从核算销售额开始的，作为销售的支援，信息系统增加了销售商品库存量的查询系统。条形码技术（BC）、电子自动订货系统（EOS）、销售时点信息系统（POS）等的相继投入使用，推进了物流信息的自动化、高速化。日本商船三井物流已实现全部物流信息每分钟自动更新一次的重大突破。通过互联网，供应链上各方可分享信息。

## 超级链接 2

### 超级市场中的流通加工

阿迪达斯公司在美国有一家超级市场，设立了组合式鞋店，摆放着不是做好了鞋，而是做鞋用的半成品，款式花色多样，有6种鞋跟、8种鞋底，均为塑料制造的，鞋面的颜色

以黑、白为主,搭带的颜色有80种,款式有百余种,顾客进来可任意挑选自己所喜欢的各个部位,交给职员当场进行组合,只需10分钟,一双崭新的鞋便告完成。这家鞋店昼夜营业,职员技术熟练,鞋子的售价与成批制造的价格差不多,有的还稍便宜些。所以,顾客络绎不绝,销售金额比邻近的鞋店多10倍。

## 2.3 现代物流的分类

现代物流可从不同的角度分为许多种,我们将主要的几种进行归纳,如表2-2所示。

表2-2 物 流 种 类

| 分类标准   |       | 内 容                                                                                                                                                             |
|--------|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 按范围    |       | 地区物流(如西南地区)、国内物流(如新加坡)、国际物流(如中美)                                                                                                                                |
| 按职能    |       | 供应物流、生产物流、销售物流、回收物流和废弃物物流                                                                                                                                       |
| 按研究对象  |       | 宏观(社会)物流、中观(行业)物流、微观(企业)物流                                                                                                                                      |
| 其<br>他 | 绿色物流  | 物流过程中抑制物流对环境造成危害,实现对物流环境的净化,使物流资料得到充分利用。人们密切关注物流车辆带来的废气、噪声、震动和交通堵塞等问题,物流企业也要考虑物流的社会适应性                                                                          |
|        | 定制物流  | 根据用户的特定要求而为其专门设计的物流服务模式。如联合包裹公司(UPS)为小布什访华设计的文件速递服务                                                                                                             |
|        | 银发物流  | 为了应对即将到来的全球银发浪潮,把老年人作为物流服务的主要对象,范围涉及衣、食、住、行、娱乐、保健等方面,由为了振兴低迷经济的日本提出                                                                                             |
|        | 虚拟物流  | 以计算机网络技术进行物流动作与管理,实现企业间物流资源共享和优化配置的物流方式。虚拟库存是其应用范例                                                                                                              |
|        | 军事物流  | 用于满足军队平时与战时需要的物流活动。军事物流也可由工商企业提供。1996年10月,美国制定的《海运安全法》(US Maritime Security Act)中规定,美国政府在未来10年内给予美国船东或船舶经营者10亿美元的补贴,并以此作为战时或国家紧急情况下为美国提供海上补给的交换条件               |
|        | 第三方物流 | 第三方物流3PL(Third Part Logistics)是指由物流的供应方(第一方)和物流的需求方(第二方)之外的第三方所提供的物流。也就是说,3PL是专业化的物流中间人,他以签订协议(合同)的方式为委托人提供诸如干线运输、中转分拨、区域配送、信息处理、包装加工等所有或一部分物流服务。有人又称3PL为“物流外包” |
| 第四方物流  |       | 第四方物流4PL(Fourth Part Logistics)指不拥有运输工具、物流网点等资产,以协调其他公司的设备、技术为主体的无资产型物流业者,他们重视信息系统的功能,接受综合性的物流业务委托。安胜咨询最早提出第四方物流的概念                                             |

### 超级链接 3

## 美国的军事物流

全球运输网络雄心勃勃的重组和定位,对商业和军事物流业务具有潜在的深远影响。虽然一些商业卖主在开发货物追踪、物流重组和定位自动化系统,但还没有商业货主或承运人,具有像美国运输指挥部那样的规模和复杂性,该指挥部在伊利诺伊州 Scott 空军基地的总部监管陆军、海军和空运物流,军事运输量超过了“通用汽车”或“通用电气”。军事物流正试图尽力采用私人部门成功的技术和技巧。对任何商业来说,重组和定位物流程序都是一个至关重要的组成部分。如果撇开美军暗绿色的制服,那么美国运输指挥部的官员就与企业物流的重组和定位员是一样的。

商界和军界是有区别的。在商界,公司能更精确地预测其物流需要,他们的合同要求是更加灵活的,他们无需考虑意外的战争等不确定性因素。但是,军事和商业应用也有许多相似之处。在军事和商业部门之间,最明显的跨部门的成果是美国运输指挥部的全球运输网络,一个几百万美元的数据库系统,它可以用来收集、综合和发布军事物流数据。

美国运输指挥部对全球运输网络的测试仍处于初始阶段,仅在有限范围内进行。1993年3月,在空运中实施了一个原型,它包括完整的客位预订、机场和物流决策支持数据。之后,许多改进技术添加到了原型中。1994年初,它延伸到了海运。美国运输指挥部试图通过招标来实现其全部功能,并期望在1994年末能签订合同。

全球运输网络重组和定位者将注意力集中在现行系统的标准化,以及数据在信息系统是如何被利用的理解上,这是确认它是如何帮助军事,使其工作做得更好一点、更有效率一点和更快一点所必需的。大多数的军事货物是通过商业运输工具运输的,因此这个系统与商业应用越协调越好。在这种情况下,美国运输指挥部将尽可能多的商业可用的现货供应技术应用到全球运输网络中去。

过去,军事能够通过其强大的资源来弥补其物流重组和定位的指数的不足。但是在今天,在一个战争时间更短和国防部规模缩小的时代,物流官员必须更聪明地工作。国防部的有关报告指出了分销过程的“复杂、分割和不集中……其拼凑得到的功能和责任,只是以失去系统效率为代价,而使局部要素最优化”。

为了对这个批评性的评论做出反应,美国运输指挥部使全球运输网络标准化,使之能收集信息,并使信息可用于任何需要更好地支持物流重组和定位及决策的时间与地点。

## 2.4 现代物流学说

物流产生近一个世纪了,其间涌现出许多对物流发展有重大影响的学说,主要有以下几种:

### (1) 黑大陆说

这是1962年由美国管理学权威 P·F·德鲁克提出的,它泛指人们对流通领域中的物流