



高等职业教育物流管理专业规划教材

物流基础

WULIU JICHU

交通职业教育教学指导委员会
交通运输管理学科委员会组织编写

主 编 / 李吟龙
副主编 / 赵重苓
主 审 / 贾春雷



人民交通出版社

高等职业教育物流管理专业规划教材

WULIU JICHU

物流基础

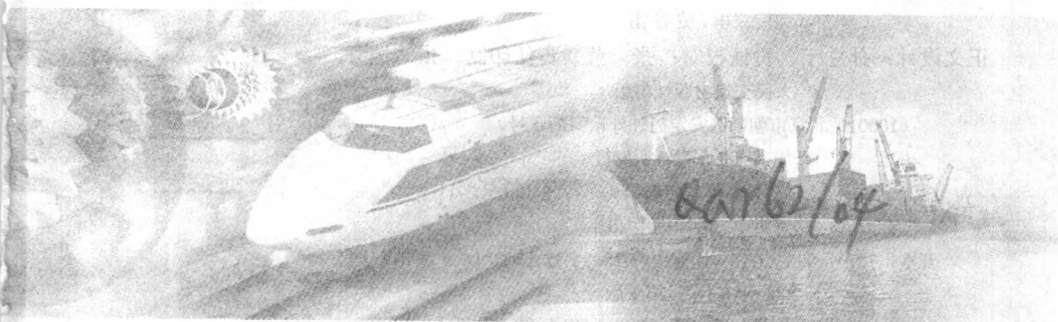
交通职业教育教学指导委员会

交通运输管理学科委员会组织编写

主 编 / 李吟龙

副主编 / 赵重苓

主 审 / 贾春雷



人民交通出版社

内 容 提 要

本书全面系统地介绍了现代物流管理的基础理论和知识。全书包括五部分内容:第一、二、三章为第一部分,介绍了现代物流的基本概念、基本观念和物流基本活动;第四、五、六、七章为第二部分,介绍了企业物流、第三方物流、物流中心、国际物流等不同领域物流活动的主要内容;第八、九章为第三部分,介绍了物流管理、供应链管理的内容;第十、十一章为第四部分,介绍了物流信息系统、信息技术,物流设施、设备技术;第十二章为第五部分,介绍了现代物流业的发展过程,并就我国物流产业的发展方向及对策进行了阐述。

本书是高等职业教育物流管理专业的教学用书,也可供从事物流管理的人员参考。

图书在版编目(CIP)数据

物流基础/李吟龙主编. —北京:人民交通出版社,
2003
ISBN 7-114-04776-2

I.物... II.李... III.物流—基本知识
IV.F252

中国版本图书馆CIP数据核字(2003)第070059号

高等职业教育物流管理专业规划教材

物 流 基 础

交通职业教育教学指导委员会

交通运输管理学科委员会组织编写

主 编/李吟龙

副主编/赵重苓

主 审/贾春雷

正文设计:孙立宁 责任校对:张 莹 责任印制:张 恺

人民交通出版社出版

(100011 北京市朝阳区安定门外馆斜街3号)

新华书店北京发行所发行

各地新华书店经销

北京明十三陵印刷厂印刷

开本:787×1092 1/16 印张:13.75 字数:331千

2003年8月 第1版

2004年8月 第1版 第3次印刷

印数:10001—15000册 定价:27.00元

ISBN7-114-04776-2

交通运输管理学科委员会 教材编审委员会

编 审 指 导：谭文莹 毛鸿翱 韩秀廷

主 任 委 员：陈志红

副主任委员：鲍贤俊

委	员：	王怡民	施建年	吴敦海	朱鸿德	朱国锋
		江锦祥	刘德武	李吟龙	华志坚	武 钧
		胡维忠	常 红	阙祖平		

前 言

物流科学是当代最具影响力的新兴学科之一,它是一门学科跨度大、涉及门类多、技术含量高的综合性学科体系。物流产业将成为未来国民经济的支柱产业,这已成为人们普遍的共识。为了加快对我国物流产业最为紧缺的应用型技术人才的培养,必须全面启动相配套的物流专业教材建设工作。为此,交通职业教育教学指导委员会交通运输管理学科委员会组织全国交通职业技术学院(校)的教师,根据物流专业主干课程的教学基本要求,编写了物流专业系列教材共 11 种。

本系列教材全面、系统、科学地阐述了现代物流学相关的理论、方法和应用技术,既有理论深度,又通俗易懂,知识点详尽准确,突出了以能力为本的职业技术教育的特点,充分体现了针对性、创新性和实践性的要求,适用于高职高专院校物流专业及其他相关专业的学生作为专业教材之用。同时也可供物流企业管理和技术人员阅读,还可作为在职人员培训教材。

为使教师和学生明确教学目的,培养学生的实践能力,在教材各章开始提出本章要点概述,在每章教学内容之后,附有案例分析和复习思考题。

《物流基础》为高职高专院校物流专业统编教材之一,主要内容包括现代物流的基本概念、企业物流、第三方物流、物流中心、物流管理、供应链管理、物流信息系统、信息技术、物流设施、现代物流业的发展过程。全书共 12 章。

本书由陕西交通职业技术学院李吟龙担任主编,上海交通职业技术学院赵重苓担任副主编,内蒙古大学高等职业技术学院贾春雷担任主审,北京交通学校柳和玲、南京交通职业技术学院张晓莺、内蒙古大学高等职业技术学院王征宇参加编写。各章的执笔者分别为:李吟龙(第三、第四、第九、第十二章)、赵重苓(第一、第七章)、柳和玲(第五、第六章)、张晓莺(第二章、第八章)、王征宇(第十章、第十一章)。

限于编者经历及水平,教材内容难以覆盖全国各地的实际情况,希望各教学单位和广大读者对本系列教材的不足之处提出修改意见和建议,以便再版修订时改进。

交通职业教育教学指导委员会
交通运输管理学科委员会

2003 年 5 月

目 录

第一章 物流概述	1
第一节 物流概念的产生	1
第二节 现代物流的科学范畴及其分类	3
第三节 物流价值的再发现	5
第四节 现代物流系统构成	8
复习思考题	10
第二章 物流基本活动	11
第一节 物流活动概述	11
第二节 包装	13
第三节 装卸搬运	16
第四节 储存保管	19
第五节 运输	24
第六节 配送	29
第七节 流通加工	33
第八节 物流信息管理	36
复习思考题	39
第三章 物流系统	40
第一节 物流系统概述	40
第二节 物流系统分析	45
第三节 物流系统设计与评价	47
第四节 物流系统工程	50
复习思考题	52
第四章 企业物流	53
第一节 企业物流概述	53
第二节 企业采购及供应物流	55
第三节 企业生产物流基本原理	62
第四节 企业生产物流计划与控制原理	66
第五节 企业生产物流的组织方式	69

第六节 企业销售物流	76
第七节 回收与废弃物流	81
复习思考题	83
第五章 第三方物流	84
第一节 第三方物流概述	84
第二节 第三方物流服务提供商的类型与服务形式	86
第三节 第三方物流服务的选择和实施	87
第四节 第三方物流的运作方式	89
第五节 国内外第三方物流的发展	91
复习思考题	94
第六章 物流中心	95
第一节 物流中心的种类及作用	95
第二节 物流中心网络布局	98
第三节 物流中心设计	102
第四节 物流中心建设的可行性研究	104
第五节 物流园区	106
复习思考题	107
第七章 国际物流	108
第一节 国际物流概述	108
第二节 国际物流的运输方式	111
第三节 国际物流业务	115
第四节 口岸物流	120
第五节 国际物流的发展趋势	123
复习思考题	125
第八章 物流管理	126
第一节 物流管理组织	126
第二节 物流服务管理	128
第三节 物流质量管理	131
第四节 库存管理	133
第五节 物流成本管理	138
第六节 物流标准化管理	144
复习思考题	148
第九章 供应链管理	149
第一节 供应链管理概述	149
第二节 供应链管理的结构	151
第三节 供应链管理的运行机制	154
第四节 供应链管理中的物流管理	155
第五节 典型供应链管理方法简介	157
第六节 供应链战略带来的变化	162
复习思考题	164

第十章 物流信息系统	165
第一节 物流信息系统概述.....	165
第二节 典型物流管理信息系统及技术介绍.....	167
第三节 电子商务与物流.....	175
复习思考题.....	183
第十一章 物流技术	184
第一节 物流技术概述.....	184
第二节 包装技术.....	185
第三节 运输技术.....	187
第四节 装卸搬运技术.....	190
第五节 仓储技术.....	192
第六节 集装单元化技术.....	194
第七节 物流数学方法.....	197
复习思考题.....	199
第十二章 中国物流产业的发展	200
第一节 发达国家物流管理的发展过程.....	200
第二节 我国物流业的发展过程.....	201
第三节 发展我国现代物流产业的对策.....	205
复习思考题.....	206
参考文献	207

第一章 物流概述

在经济全球化日益发展的今天,现代物流作为“第三利润源泉”和提高企业竞争力的主要手段,受到了经济界和企业界的广泛关注。物流作为一个现代概念,其本质体现的是一种新的思维模式和管理方式。准确地理解物流概念,对于正确地把握物流的本质,深入了解物流的内容具有重要意义。本章对物流的概念,物流的科学范畴,物流系统的构成,现代物流观念的演进过程进行了系统的阐述。

第一节 物流概念的产生

一、物流概念的产生

在现代社会中,特别是在我国产业界和理论界,自从 20 世纪 90 年代以来物流这一名词正在被越来越广泛地使用。

如果我们单从汉语词义上来考察往往会对物流这一名词产生误解,即“物”是指任何一种物资或物体,“流”是指相应的移动或流动。而事实上物流这一名词所具有的内涵并非如此简单,无论作为一门新兴产业门类还是学科体系,物流都包含了极其丰富的内容,需要我们努力去研究和探索。

在现代汉语中,物流这一名词是典型外来语,其语源来自日语,是日本学术界最初从英语中 Physical Distribution(实物分拨)一词翻译而来的。Distribution 一词最早出现于美国经济学家阿齐·肖在 1921 年的《Some Problems in Market Distribution》(市场流通中的若干问题)一文中,其中“Market Distribution”指流通领域中的商流。而后在关于市场营销的基础教材中逐渐出现了 Physical Distribution,即实物分拨的名词。到了 1935 年美国全国销售协会首先对物流进行了定义:“物流(Physical Distribution)是包含于销售之中的物质资料和服务于生产地到消费地流动过程中伴随的种种活动。”

20 世纪 50 年代,伴随着日本战后经济起飞,日本十分重视向美国学习各方面先进的科学技术,其中也包括最初被日本称之为“流通技术”的物流,即相当于美国 Physical Distribution 的内容,并将其缩写为 PD,使这个术语得到广泛应用。直到 1964 年,日本池田内阁在制定“五年计划”的时候才由制定小组成员之一平原直将 PD 这一术语改为物的流通,简称物流,从此物流这一名词在日本被广泛使用。

我国使用物流一词始于 1979 年。1979 年 6 月中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从日文中直接引用了物流这一术语,从而成为了现代汉语中物流这一名词使用的肇端。进入 80 年代以后我国的台湾地区也开始出现物流这一概念。1989 年 4 月,第八届国际物流会议在北京召开,物流这一名词逐步得到普遍使用。

物流从最初作为一个外来语被引入我国到今天的 20 多年间,其概念随着时间的推移发生了很大的变化,其中最为突出的是它的内涵从狭义的 PD 发展为广义的 Logistics,即我们称

之为“小物流”概念发展为“大物流”概念。Logistics 一词原意为后勤,最初出现于第二次世界大战期间,美国对军火进行的战时供应之中,由于战时军火供应是一项庞大而复杂的系统工程,美军对其采取了系统的后勤管理(Logistics Management),以便更加完善军火的储存、运输、补给系统。由此,后勤学逐渐成为了独立的管理学科体系。战后,后勤管理的方法被引用到商业流通部门,被称之为商业后勤(Business Logistics),并被定义为:“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”。其领域涵盖原材料物流、生产物流和销售物流。

由于在 20 世纪 50~70 年代之间,人们研究的重点局限于流通过程中的商品实体运动,因此对物流的理解还侧重于 PD 的范畴,直到 80 年代以后,学术界才越来越重视后勤学理论(Logistics)。1984 年美国物流管理协会正式将物流这个概念从 Physical Distribution 改为 Logistics。1986 年美国物流管理协会也将自身的名字的英文缩写由 NCPDN 改为 CLM。

我国对物流的定义是: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现有机结合。

二、物流与流通

1. 流通

在现代商品经济中有一个非常突出的形态特征,这就是经济模式呈现为高度专门化的分门类经济,即专业化生产。譬如说作为服装生产者,大可不必成为从棉花购入到服装产出全过程的生产者,而仅需要成为其全过程中一部分的专业生产者,如棉线的染色等,这样可能对生产者或者生产的全过程来说都更加有利,这就是分门类经济的优势所在。

但同时我们必须看到,专业化生产的高度发展也带来了另一个不容忽视的问题,这就是生产者和消费者之间在社会、空间和时间这 3 种要素上所表现出的分离趋势越来越扩大。而惟一能够克服这种分离趋势的就是联系生产与消费的纽带——流通。

2. 商流与物流

传统上,人们把流通划分为商流和物流两个部分,它们分别代表流通的两个侧面,各自有着不同的功能和定位。一般认为:商流是解决生产者和消费者之间的社会性分离的途径;物流是解决生产者与消费者之间空间性和时间性分离的途径。

第一,社会性分离是指商品的生产者同这一商品的消费者之间人格性差异,如果这一商品从生产者到消费者之间所有权发生转移的话,那么这种社会性分离也随之克服。例如,汽车在工厂里被大量地生产出来,如果这些汽车被长时间存放在仓库里而没有卖出去的话,这些汽车所拥有的功能和价值就不能实现。只有当需要的人购入汽车并使用时,这些汽车的功能和价值才能得以实现。由此我们可以看出,在流通领域商品所有权的转换十分重要。它是克服生产者和消费者之间社会性分离的惟一途径,其表现形式为买卖交易,也被称为交易流通或商业流通,简称商流。

第二,空间性分离是指商品的生产场所和消费场所的差异性。随着市场范围的不断扩大,生产与消费的空间距离也在不断增加。这就需要通过商品运输来克服这种空间性分离。而这种商品运输正是属于物的流通的范畴,简称物流。

第三,时间性分离是指商品的生产时间和消费时间上的差异性。这种差异性又可表现为两种形式,即商品集中生产,全年消费或者商品全年生产,集中消费。例如,粮食是属于夏秋季集中收获,全年均衡消费的商品,而化肥、农药等产品是属于全年生产,集中消费的商品。要克

服这种时间性分离就必须对商品进行储存和保管,这也是物流的一个重要的功能要素。

总之,商流可以创造商品所有权转换的社会性价值,物流可以创造商品的空间价值和时间价值,两者合二为一形成了完整的流通功能。

三、物流与生产

传统物流的观点认为产品从企业生产出来后到消费者手中的过程为物流过程。而现代物流的观点认为从原材料的购入到产品生产再到消费者手中的全过程都是物流过程。因此,物流始终伴随着生产的全过程,与生产有着密不可分的联系。同时,物流对生产系统也有着重要的影响,其表现为:

(1)企业物流系统为生产的高效率、连续性提供重要保障。在现代企业中,原材料的采购和供应;附、配件的调配;零件、半成品在各车间或外发包加工点之间的流转;各种物料的仓储、保管;成品的运输。这一切都需要一个高效的物流系统的支持,也只有这样生产活动才能予以维持。

(2)物流费用在生产成本中往往占有很大比重。在目前降低原材料的成本和劳动力成本挖潜能力不大的前提下,加强生产环节物流管理功能,实施合理化物流,降低生产物流成本,能够带来显著的经济效益。因此,物流也被称为“企业的第三利润源泉”。

(3)井然有序的物流状况也会对企业生产环境和生产秩序产生决定性影响。

第二节 现代物流的科学范畴及其分类

一、现代物流学科的性质

1. 现代物流学是综合性交叉学科

在物流科学诞生之前,人们往往只是从不同侧面对其研究。例如,从运输、仓库管理的角度出发,探索物流系统中某一个侧面的运作规律。自从物流科学诞生之后,人们发现物流学实质上是一门综合性交叉学科,对它的系统研究几乎涵盖了现代学科领域的各个层面。

首先,在社会科学层面,物流系统的管理属于管理科学的范畴;而物流成本控制和物流费用预测又涉及技术经济学和计量经济学的内容;同时现代物流注重最优化服务,注重人性化客户管理,这又和社会科学中的人文科学、心理学有着密切的关系;另外,物流作为国民经济新的支柱性产业,涉及到国家的方针、政策、法律、法规,这又是政治学的研究内容;甚至于在研究物流包装时还需要美学的知识。

其次,物流学本身涉及了自然科学和工程技术科学的许多领域,如物流管理中应用数学知识;仓储技术、包装技术中所运用的物理学、化学、生物学知识;运输、搬运技术中运用交通工程学、机械工程学、电气自动化等学科知识;现代物流是以信息技术为代表的现代信息科学作为其产业支撑的,因此信息科学也是它的一个重要研究内容。

总之,现代物流学是一门介于社会科学和自然科学之间的综合性交叉学科,它的研究方向渗透到现代科学的各个领域,研究范围极其广泛,必须综合性地运用各学科的研究成果,才能更好地解决现代物流所面临的实际问题。

2. 现代物流学具有系统科学的特征

系统性是物流学的最基本的特征。物流学是系统科学的一个典型的模型,它包含了系统

科学的一切要素。实际上,物流科学产生的基础就是人们发现了各物流环节之间存在着相互关联、相互制约的关系,证明了它们作为统一的有机整体而存在的,这个有机整体就是物流系统。这一理念的确立,也使得现代系统科学的一整套理论、观点和方法在物流领域中得以广泛应用。例如,系统分析方法、系统综合方法、系统模型制作方法、发展和变化的观念、系统最大效益化、最优化理论等,都是具有系统科学特征的物流科学研究的重要内容。同时,物流学和系统科学的融合,使其迅速形成了一个完整的研究体系,这也是现代物流学科走向成熟的重要标志。

3. 物流学属于应用科学范畴

物流学的研究虽然涉及了诸多的基础科学领域,但就总体而言,其性质还是属于应用科学的范畴。现代物流科学的强大生命力正是在于它的实践性和应用性。它的产生和发展是和社会经济的发展,社会大生产、大流通的发展密切相关的,其研究的基准点和成果也是为社会实践服务的。目前,物流科学的价值之所以被人们如此重视,正是在于它的应用性特征以及在实际应用中所体现的巨大经济利益的结果。

二、现代物流的分类

在现代社会中无论是生产、流通还是消费领域,物流活动几乎无所不在,这些物流活动虽然基本要素相同,但由于物流对象不同,物流目的不同,物流的范围、功能不同,因而出现了不同的特征,形成了不同类型的物流。

1. 根据研究角度的不同分类

1) 宏观物流

宏观物流是指社会再生产总体的物流活动,是从社会经济运行体系中来认识 and 研究的物流活动。如果单从空间范畴来理解,具有很大空间范畴的物流活动往往带有宏观性;而具有较小空间范畴的物流活动则带有微观性。从另一角度来看,宏观物流也指物流全体,或者说从总体来研究物流,而不是从物流的某个构成环节来研究物流,后者明显有着微观物流的特性。

我们通常把国民经济物流、社会物流、国际物流、综合物流归入宏观物流的范畴,它的特点是带有全局性、总揽性,其研究的主要内容包括:物流的总体构成、物流在国民经济运行中的产业位置、物流与经济发展的相互关联性、全社会物流系统的建立与运作等领域。

2) 微观物流

微观物流是指消费者、生产者以及介于两者之间的第三方专业物流企业所从事的具体的物流活动。相对于宏观物流而言,一切细微的具体的物流活动都属于微观物流的范畴。

我们日常所涉及的物流活动一般都属于微观物流。如生产物流、供应物流、销售物流、回收物流、危险品物流、保税物流、电子商务物流等。它的研究特点带有具体性和局部性,更贴近实际,是物流研究的主要领域。

2. 根据物流涵盖领域的不同分类

1) 社会物流

社会物流是指超越了单个企业的范围,以全社会为舞台,面向社会为目的的物流。其研究的范围是社会经济的大领域,带有全局性、广泛性,研究全社会环境中物流体系的结构和运行机制。另一方面,具有社会性物流资质,从事社会物流活动的专业物流机构(如专业物流企业、机场、码头、道路设施等)相对于某企业内部的物流体系来说,也可称为社会物流。

2) 企业物流

企业物流是指各家企业自身的物流活动,以及与这些物流活动相关的衍生微循环物流体系。它是具体的、微观的物流活动的典型领域。根据企业物流活动发生的前后次序,它又可分为如下 5 个部分,即企业供应物流、企业生产物流、企业销售物流、企业回收与废弃物物流。

3. 根据地域的不同分类

1) 国际物流

国际物流是指两个或两个以上国家(或地区)之间,伴随着经济交往,贸易活动和其他国际交流所发生的物流活动。随着物流全球化进程的加快,国际物流已成为现代物流学研究的热门课题。

2) 国内物流

国内和物流是相对于国际物流而言的,在一个国家内部不同地区之间伴随经济运行和其他交流所产生的一切物流活动,称为国内物流。就物流操作的繁琐度而言,它远比国际物流来得简单。

3) 区域物流

区域物流是相对于国内物流而言的,是指在特定的范围内(如一个城市或者一个经济圈,带有明显的区域特点),具有共同的政治、经济、文化背景下所开展的综合物流活动。

当前我国区域物流的研究重点是如何发展好 3 个经济圈的区域物流并最终带动全国物流的大发展。这 3 个经济圈物流是:以北京、天津为中心的首都经济圈物流;以上海为龙头的包括苏南、浙东各主要城市在内的长江三角洲经济圈物流;以广州、深圳、珠海为中心外联港澳、内接珠江三角洲各新兴城市的珠江三角洲经济圈物流。在国外,包括美、日等发达国家,最初也是由区域物流的发展而带动整个物流产业大发展的。如日本的京滨工业区区域物流、阪京神工业区区域物流和北九州工业区区域物流等。因此,区域物流内涵丰富,研究价值广泛,是物流学研究的新的重点。

4. 根据服务对象的不同分类

1) 一般物流

一般物流是指服务对象具有普遍性,物流运作具有共同性和一般化特点的物流活动。它的研究着眼点在于物流的一般规律,带有普遍的适用性。

2) 特殊物流

特殊物流是相对于一般物流而言的,指在专门范围、专门领域、特殊行业所开展的具有自身特点的物流活动和物流方式。它的任务是研究这种特定物流的特殊规律,以期取得更大的社会效益和经济效益。从形式上看城市环境物流、危险品物流、燃料物流、大件物品物流等都属于特殊物流。

此外,根据物流功能的不同我们还可把物流划分为许多种类,如城市共同物流、流通中心物流、口岸物流、航空物流、加工物流、电子商务物流、IT(信息技术)物流等,在这里我们不一一叙述。

第三节 物流价值的再发现

在现代物流科学诞生之初,人们从狭义物流(PD)的观点出发,仅仅发现它能够创造物品的时间和场所价值。然而,随着时代的推移以及人们对物流科学研究的更加深入,使原来人们

忽视的物流深层价值被多次的发现。从而使得物流的内涵、外延、功能、作用不断丰富、扩大,并将最终成为国民经济新的支柱产业。

一、物流价值的发现

人们在研究物流科学的过程中,除去最初对其能够创造场所价值和时间价值的发现之外,还经历了多次物流价值再发现,在此我们将其归纳为5大发现。

1. 物流功能价值的发现

虽然早在20世纪30年代学术界就已提出了狭义物流的观念,但真正发现物流系统功能价值却是在第二次世界大战期间。战争中美国将现代物流思想贯穿于整个军事后勤系统,将军事物资单元化、组合化,将包装、仓储、装卸、运输、装备有机地结合在一起,创立了一个高效、有力的军事后勤保障系统,从而为最终取得战争的胜利提供了有效的支持。在这个过程中,当物流成为一项系统活动时,能够实现以往单个活动所不能完成的各项功能时,人们第一次认识到物流的功能价值。

第二次世界大战以后,物流作为一项军事后勤技术成功地转入民用领域,并由此证明了军事物流的系统化思想方法和相关技术在社会经济领域也同样具有极强的生命力,从而使得物流不仅在其军事功能价值方面,而且在社会和经济功能价值方面被人们再一次发现和认可。

2. 物流利润价值的发现

从20世纪的50~60年代开始,西方各主要发达国家都经历了战后经济高速成长期,在经济繁荣的背后,物流越来越显现出自身巨大的物流价值,这突出地表现在它的利润价值。正是在这一时期企业界引入了物流技术和物流管理模式,有效地激活了企业的活力和潜能,提高了企业的经济效益,大大增加了企业的利润。在工业革命以后很长的一个历史时期内,产业界一直把目光停留在降低原材料成本、提高劳动生产率这两个利润源的挖掘上,而且越来越觉得无能为力,迫切需要寻找新的利润源。正是在这种情况下,物流作为“第三利润源泉”被准确地发现了,这是对物流利润价值的再发现。

1973年世界上爆发了第一次石油危机,引起了能源、原材料、劳动力价格的全面上涨。传统的第一、第二利润源反而变成了企业巨大的成本负担。在此情形下,物流作为“第三利润源泉”担当起了降低企业成本的重任。在企业界和经济界优化物流系统功能、加强物流管理的作用下,人们在物流领域创造出了非常大的成本降低空间,从而有效地缓解了原材料、能源和劳动力成本上涨的压力,使人们再一次认识到物流所具备的降低成本、提高利润的价值。正是因为“物流利润价值”的正面效应,石油危机期间,许多经济学家所预言的全世界范围内的长期经济衰退并没有出现。可以说,物流利润价值的发现为日后物流在产业界、经济界赢得更大的声誉和重视添上了重重的一笔。

3. 物流环境价值的发现

随着物流系统的有效开发,物流合理化进程的广泛推进以及高效化物流管理的普遍实施,物流在体现自身功能价值和利润的同时,呈现出更加有序、更加节约、更加合理、更加高效的趋势。此时人们惊喜地发现,物流对于改善环境、节约能源、降低污染、实施可持续发展战略也有重大的作用,这就引发了物流环境价值的发现。对于发展中的中国而言,物流环境价值的发现,无疑会帮助我们解决诸如交通混乱、环境污染、居高不下的能源消耗、不合理运输、效率低下的废弃物流和回收物流等各种弊病,走上可持续发展的道路。

4. 物流服务价值的发现

20 世纪 70 年代以后,随着人们对物流研究的进一步深入以及现代企业制度导入之后,企业(无论是用户企业还是物流企业)从自身长期的发展战略考虑,逐步改变原有的短期行为。在向更深层次挖掘物流潜在价值的过程中,物流潜在的价值——服务价值被再一次发现。这就意味着企业不仅仅把物流看成“利润的源泉”、“挣钱的工具”,更重要的是把物流看成是一种全方位的服务,一种想用户所想、急用户所急、更加全面贴近用户的服务,而且这种服务已远远超过了传统的“售后服务”的水平。由于这种全新理念的诞生也导致了物流领域的一场新的革命,如共同物流中心的建立,广泛配送方式的诞生,流通加工方式的成熟,电话委托代理的流行,“准时即时供应系统”、“适量适配系统”和“零库存系统”的出现等都是这次革命带来的成果。物流服务价值的发现为企业更长远的战略发展提供了重要的条件。

5. 物流产业价值的发现

20 世纪 80 年代后期到 90 年代中期以后,伴随着以因特网为代表的信息技术的突飞猛进以及计算机技术的日臻完善,整个社会物流体系在运用了这些 IT 领域最新成果之后爆发出了前所未有的活力,物流运作效率和经济效益呈几何级数增长,与传统概念上的物流已不可同日而语。人们突然间发现物流已经成为了一门重要的产业,而且和传统的夕阳产业相比更加富有朝气、更加富有挑战性。在我国,随着新世纪的到来,物流产业将成为国民经济新的支柱产业,这一点已成为人们的共识。物流产业价值的发现也为未来物流产业的大发展奠定了重要的理论基础。

二、现代物流领域的扩展

随着物流一体化进程的加快和物流产业形态的确立,与传统物流相比,现代物流领域正呈现出不断扩张的姿态。只要仔细观察我们不难发现,现代物流领域已扩展到了现代经济和社会生活的各个层面。无论是超市、仓储式大卖场,还是 24h 便利店,甚至于肯德基、麦当劳等快餐店,每一个成功的企业背后都有一个高效的物流系统的支持。

应该特别指出的是,现代物流领域已经迅速扩展到了以网络经济和知识经济为代表的新经济领域之中,这种历史性的融合催生了社会经济形态的一次革命。IT(信息技术)、EC(电子商务)和生物工程等新的产业形态在同现代物流产业结合之后,焕发了强大的经济活力,很大程度上改变了原有经济形态结构。人们普遍认为:21 世纪是网络经济时代,而网络经济背后的两大支撑就是因特网和物流平台。

另一方面,在现代物流领域与新经济领域互相渗透、互相配合的同时,物流领域也成为了全面展示新经济模式的一个广泛的应用领域,并由此产生了许多全新的物流方式和物流形态。在此我们稍作列举,以资参考:

- (1)供应链和供应链管理模式的出现;
- (2)共同化物流模式的建立;
- (3)以因特网为基础的物流信息平台的建立;
- (4)基于因特网技术的物流远程电子数据交换系统(EDI)的导入;
- (5)利用 GPS(全球卫星定位系统)和 GIS(全球地理信息系统)开展的物流管理;
- (6)以口岸无纸化物流为标志的无纸化物流和虚拟物流形态的普及;
- (7)第三方物流(3PL)、第四方物流(4PL)乃至第五方物流(5PL)服务方式展开;
- (8)适量适配的配送方式和零库存方式在客户物流服务中的运用;
- (9)在先进的国际物流方式的作用下,物流全球化进程不断加快。

第四节 现代物流系统构成

物流系统是由物流各要素(包括一般要素和功能要素)所构成的具有特定物流功能的有机整体。在系统中各要素之间存在着有机的联系,它们互相支持、互相制约。这种联系使得物流系统更加趋向合理和优化。

一、现代物流系统中的功能要素

物流系统的功能要素是指物流系统所具有的基本功能,这些基本功能有机地组合在一起,便形成了物流系统的总功能,可以有效地实现物流系统的总目标。物流系统包括以下 7 大功能要素:

1. 包装功能要素

包装功能要素是指产品在运输和保管过程中乃至延伸至其前的生产过程和其后的销售过程中为了保证产品的价值和形态所开展的物流活动。

2. 装卸功能要素

装卸功能要素是指发生在物流全过程中的物品取放活动,它具有将物流各环节相互衔接的功能。

3. 运输功能要素

运输功能要素是指运用一切可能的手段,使物品发生场所或者空间位移的物流活动,这种手段可以是各类交通工具,也可以是相对固定的输送管道和传输带。

4. 保管功能要素

保管功能要素是指和物品储存管理相关的物流活动,它是创造商品在生产者和消费者之间时间价值的主要手段。

5. 流通加工功能要素

流通加工功能要素是指当产品进入流通领域后,为了促进销售,保证产品合格率,实现物流高效化而进行产品后加工活动。

6. 配送功能要素

配送功能要素是指进入最终阶段的物流环节,包括运用集货、理货、配货、送货等方式开展的一种小型的综合物流活动,它涉及了其他各功能要素的内容。

7. 物流情报功能要素

物流情报功能要素是指为了物流系统正常运转而开展的相关信息收集、传输、处理、储存的一切活动的总称,是现代物流区别于传统物流的标志性功能要素。

在上述 7 个功能要素中,运输和保管分别解决了生产者和消费者之间的空间和时间的分离倾向,是物流创造“场所价值”和“时间价值”的主要功能要素,因而在物流系统中处于主导地位。

二、现代流通领域的 5 大支柱流

在现代经济社会中,流通是连接生产和消费的桥梁,是商品经济存在的基础。根据传统理论,人们认为流通是由物流和商流两个部分组成的。然而,随着时代的进步,商品经济的发展,

流通领域也在不断地扩展,由于这种扩展的结果,使人们认识到当今的流通领域已不能简单地用“商流+物流”来概括了,应该说现代流通领域已包含了 5 大支柱流,即商流、物流、信息流、资金流和人才流。

1. 物流

现代流通领域中的物流包含了 Physical Distribution 和 Logistics 两层含义,它是和传统物流相区别的现代“大物流”。

2. 商流

商流是生产者和消费者之间进行“物”的所有权转移时所进行的商业交易活动。这些活动包括商业销售活动、商业谈判、订货、订合同、商业交易、售后服务以及伴随商业活动而出现的市场策划、市场调查、预测、商业公关活动等。尽管现代流通领域扩展了,但毫无疑问商流和物流依然是这其中最重要的支柱流。

3. 信息流

信息流是在现代流通领域中伴随其他支柱流活动始终的情报、信息服务和支援活动,它们包括:信息系统运转、广告传播、信息收集、处理、指令、传输、存档、数据库管理等一系列活动。它具有助成流通实现的功能。

4. 资金流

资金流是指在流通领域内资金支付、资金周转等一切资金相关活动的总称。它是流通助成活动的一部分。其中,包括金融、信贷、现金、支票、来往账户结算、保证金、外汇账户管理、保险、理赔以及新型的电子银行、网上支付等内容。

5. 人才流

人才流流通领域的一切业务的开展都取决于“人”的因素,而这种“人”就是指具有专业知识和管理经验的人才。如果离开了人才流,那么流通领域的其他支柱流都将会失去存在的基础。

在现代流通领域中,商流和物流依然是两个最主要的支柱流,因为它们是解决流通中生产者和消费者之间 3 个分离(社会性分离、时间性分离、空间性分离)状况的关键所在。但同时应该看到,其他 3 个支柱流的作用变得越来越重要,缺少了其中任何一个支柱流,现代流通领域就失去了其正常运转的基础。

三、物流同其他支柱流的相互关系

1. 物流与商流

物流是流通的重要组成部分,是有形流通的主要表现形式,它和商流共同构成了流通的主体。它们互相联系、互相补充、互为存在前提。没有物流的商流是不可想象的,反之没有商流的物流,也失去了其存在的意义。

一般来说,在流通中商流先于物流,商家同生产厂方签订合同,进行商业交易是商流行为,但交易行为的成立并不等于流通过程的完成,在这中间还要经过商品的捆包、包装、库存、装卸、运输等物流过程,最后在商品被送到指定场所后,流通过程才算最终完成。商流离开了物流,实物的空间位移就无从谈起,实物运动方向与商品交易方向也不可能保持一致性。

随着经济发展、社会进步,物流在流通中的地位显得越来越重要,特别是在未来的网络经济时代,网上销售、无店铺销售、电子商务等新型销售理念的推广,无论商流形式发生怎样的变化,而其成功的关键还是在于物流系统的支援、保障。