

本套丛书汇集了国内众多研究者对物流领域的前沿理论及技术的探讨和研究，旨在推广学术科研成果，促进我国物流产业的振兴和发展。

中国物流前沿理论学术著作丛书
ZHONGGUOWULIU
QIANYANLILUNXUESHU
ZHUZUOCONGSHU

企业物流管理创新

谷汉文 ◎ 著

中国物资出版社



中国物流前沿理论学术著作丛书

企业物流管理创新

谷汉文 著

中国物资出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

企业物流管理创新/谷汉文著. —北京: 中国物资出版社, 2009. 11
(中国物流前沿理论学术著作丛书)

ISBN 978—7—5047—3155—5

I. 企… II. 谷… III. 企业管理—物流—物资管理 IV. F273.4

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2009) 第 109433 号

策划编辑 王宏琴

责任编辑 王宏琴

责任印制 方朋远

责任校对 孙会香 梁 凡

中国物资出版社出版发行

网址: <http://www.clph.cn>

社址: 北京市西城区月坛北街 25 号

电话: (010) 68589540 邮编: 100834

全国新华书店经销

北京京都六环印刷厂印刷

开本: 710mm×1000mm 1/16 印张: 18.5 字数: 312 千字

2009 年 11 月第 1 版 2009 年 11 月第 1 次印刷

书号: ISBN 978—7—5047—3155—5/F·1240

印数: 0001—2000 册

定价: 33.00 元

(图书出现印装质量问题, 本社负责调换)

随着经济全球化的不断深化,企业为了争取生存空间和发展机会,积极寻求或实施全球经营战略,如面向全球市场设计产品,进行全球采购和全球销售,或者在原材料、零部件和劳动力成本具有相对优势的地方组织生产,是必然的也是必要的选择。全球经营战略的结果之一,是促使企业要素市场和产品市场范围不断扩大,供给和分拨线路不断拉长,因此也使物流及物流管理的重要性显得更为突出。为了保证各项物流职能的充分发挥,同时又降低物流成本、增加产品的价值和竞争力,许多企业开始创新物流观念,并应用现代物流技术将运输、仓储、包装、装卸搬运、采购等物流职能整合,通过一体化甚至集成化实现企业物流管理创新。实践证明,物流及物流管理创新,不但是企业的“第三利润源泉”、“经济领域未开垦的黑大陆”、“企业脚下的金山”,也是新时期企业管理的一个至关重要的课题。

此外,经济全球化背景下的企业竞争,不但是企业与企业之间的竞争,而且是供应链与供应链之间的竞争。因此,企业实施物流一体化并在此基础上进一步实施供应链一体化,是企业赢得竞争的关键。这就需要企业实行物流重组甚至供应链重组,包括业务重组、组织结构重组和企业资源管理系统重组。企业物流重组的总体思路,是运用系统分析的方法审视物流系统内各部门之间的关系,协调相互间的工作,追求系统及整体效益的最大化。所以20世纪80年代以后,发达国家的企业物流管理从最初只解决运输问题,迅速发展到将装卸、搬运、仓储乃至报关、通关、保险、商检、保税等业务整合集成,把整个商品流通过程作为一个完整的领域来进行通盘考虑和经营,包括提供产品异地加工、包装、标志、配送、转让

等增值服务。由于物流观念的转变,欧美发达国家的许多著名企业都开始超越自己的组织结构界限而注重外部关系,将供货商、分销商以及用户等纳入管理视野,利用物流管理建立和发展与供货厂商及用户稳定、良好、双赢、互助的合作伙伴关系。现代物流技术的发展和运用,如电子数据交换、准时制生产、配送计划以及其他物流技术的不断涌现和应用发展,为企业物流管理创新和现代化提供了强有力的技术支持和保障。与此同时,企业物流管理也围绕现代物流理念的升级和物流技术的进步而向前发展。但在中国,由于长期受“重商流”、“轻物流”思想的影响,企业在物流管理方面与西方企业相比还存在较大差距。调查发现,大多数中国企业对物流及物流管理的作用和地位认识不足、重视不够,一般都不将物流看作“成本中心”、“利润源泉”或“战略重点”。迄今为止,物流活动在多数中国企业中仍然处于由生产和销售支配的附属地位,仓储、运输、装卸搬运、采购、包装、配送等物流活动,往往都分散在不同部门。代表现代物流水平的一体化物流或集成化物流和供应链物流等,在中国大多数企业中还只是处于发展的起步阶段,其发展相对滞后,所以随着经济规模的扩大和市场范围的扩展,物流及物流管理已成为中国企业持续发展和开展全球竞争的主要瓶颈之一。

本书主要论述企业如何实现集成化和一体化的物流管理创新,并对现代物流管理的历史演进、企业物流成本管理、企业物流服务管理、物流外包、物流网络、物流联盟、供应链管理等方面的物流管理创新作了较深入的探讨,以期为企业管理者深度发掘企业竞争力的新源泉提供一些启示,也为中国企业的物流管理创新实践提供一些有益的尝试。

在本书写作过程中,借鉴和吸收了国内外众多专家学者的研究成果,限于篇幅,书后所列参考文献只是其中的一部分,在此表示歉意和感谢。

限于作者的能力和知识水平,书中不足之处恳请各位专家和读者批评指正。

谷汉文

2009年9月7日

于湖南商学院



1 企业物流管理的历史发展	(1)
1.1 美国物流管理的发展阶段	(1)
1.2 日本现代物流管理的发展阶段	(6)
1.3 供应链物流管理的创新发展	(12)
1.4 现代物流管理在中国的创新发展	(15)
2 物流管理的观念创新	(25)
2.1 基于物流成本效益的物流观念创新	(25)
2.2 物流竞争力的发掘与物流管理观念创新	(35)
2.3 集成化物流管理创新	(39)
2.4 基于物流服务的物流管理创新	(42)
2.5 基于信息技术的物流管理创新	(52)
2.6 小结	(56)
3 物流管理方式创新	(59)
3.1 物流管理系统化	(59)
3.2 物流管理社会化	(66)
3.3 物流管理信息化	(76)
4 物流成本管理创新	(92)
4.1 物流成本管理的创新发展	(92)
4.2 物流成本管理战略的创新	(100)
4.3 物流作业环节的成本管理策略创新	(109)

5 物流服务创新	(123)
5.1 物流服务竞争力	(123)
5.2 物流服务创新的原则和思路	(130)
5.3 客户关系管理	(144)
6 供应物流管理创新	(155)
6.1 基于业务流程再造的供应物流集成管理创新	(155)
6.2 企业供应物流管理创新途径	(161)
6.3 供货商关系管理创新	(172)
7 运输管理创新	(180)
7.1 成本导向的运输管理创新	(180)
7.2 服务导向的运输管理创新	(192)
7.3 基于运输合理化的运输管理创新	(195)
8 仓储与配送管理创新	(200)
8.1 仓储管理创新的途径	(200)
8.2 配送管理创新途径	(212)
8.3 建立现代化物流中心	(221)
9 物流联盟	(225)
9.1 物流联盟的治理机制 (Governance Structure)	(225)
9.2 物流联盟的竞争优势	(231)
9.3 物流联盟的创新发展	(248)
10 物流管理社会化	(253)
10.1 物流外包 (Out Sourcing)	(253)
10.2 供应链物流管理一体化 (Integrated Logistics)	(263)
10.3 物流管理集群化 (Logistics Cluster)	(267)
参考文献	(275)

1 企业物流管理的历史发展

运输、仓储、装卸搬运等历来都是人类关注的重要物流活动。但在很长一段时期,由于市场范围有限,生产方式的发展水平不高,备受生产者和消费者关注的是产品的数量和质量,运输、仓储、装卸搬运等物流活动被看作辅助性的生产活动,物流管理的重点是保证各项物流职能的充分有效性,各项物流职能也因此被分散由不同部门或不同组织承担,导致物流管理的分散化。随着市场范围扩大和市场竞争日趋激烈,物流成本压力渐渐显现,分散化的物流管理虽然能保证物流职能的充分有效性,但对缓解物流成本压力却只有边际效果。为了既能保证物流职能的充分有效性,又能降低物流成本,生产者开始进行物流技术创新和物流管理创新,将运输、仓储、包装、装卸搬运、采购等物流职能进行整合,形成集成化和一体化的物流管理。20 世纪下半叶,企业整合内部及外部的物流职能实现集成化的物流管理,一度被视为企业的“第三利润源泉”^①、“经济领域未开垦的黑大陆”^②、“企业脚下的金山”或者“冰山的一角”^③。集成化和一体化的物流管理在实践中受到重视并得到深度发掘,物流外包、物流网络、物流联盟、供应链管理等物流管理创新,如今已发展成为企业新的竞争力源泉。

1.1 美国物流管理的发展阶段

无论在军事领域,还是经济领域,美国都被视为物流理念的“原产地”。历史地看,美国企业物流管理的创新和发展大抵经历了分散管理、

① 菊池康也. 物流管理. 清华大学出版社, 1999 年 12 月, 第 8~9 页。

② 1962 年,美国著名管理学家彼得·德鲁克在《财富》杂志上发表了一篇题为《经济的黑暗大陆》的文章,他将物流比作“一块未开垦的处女地”。

③ Stock J R. Logistics thought and practice; a perspective. International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, Vol. 20, No. 4, 1990, pp. 3~6.



功能管理、内部一体化和外部一体化四个阶段。

1.1.1 企业物流分散管理

20 世纪 60 年代以前是美国企业物流管理的分散管理阶段。第二次世界大战期间,美国军队运用运筹学的理论和方法,卓有成效地调运军用物资、统筹安排人力运力,解决了军队作战中一系列物资供应中出现的矛盾和问题,被概括为“后勤供应”或“后勤管理”(Logistics Management)。战后,这种组织管理手段被应用于企业的生产管理,取得了很好的经济效益,也实际上成为美国物流管理的初创阶段,也是世界范围内最初萌生的物流管理现象。在这一阶段,人们认为物流管理的任务是控制产成品的运输和仓储,企业物流管理偏重于操作,运输、仓储、装卸搬运等各项物流活动被分散在企业的各个职能部门中,物流管理过程被部门界限隔裂开来,物流活动被分散到不同部门或不同成本中心。分散的物流管理和物流职能限制了物流效率的提高,企业总的物流成本居高不下。

1.1.2 企业物流功能整合管理

20 世纪 60 年代到 70 年代是美国企业物流管理的功能整合管理阶段。20 世纪 50 年代以后,现代市场营销观念的形成彻底改变了企业经营管理行为,使企业意识到顾客满意是实现企业利润的唯一手段,物流管理的理论和实践逐渐得到了各国实业界和理论界的认同和重视,人的因素被加入到物流管理中,物流服务成为经营管理的核心要素。1954 年出版的《物流中航空货运的作用》一书论述了航空货运尽管运费比较高,但是由于它能直接向顾客进行商品配送,因而节约了货物的在库维持费和仓库管理费,企业应当从物流费用总体上来评价运输手段的优缺点。同时期的霍华德等学者首次在研究物流管理时导入了整体成本的概念,体现了物流成本管理中至关重要的总成本观念,深化了物流成本分析的内容。20 世纪 60 年代初,世界上第一本介绍物流管理的教科书——《物流管理》出版,该书详细论述了物流系统以及整体成本的概念,为物流成本管理的规范研究奠定了基础。

在这一阶段,物流管理中由于加入了人的因素,企业将个人主动性融入到了整个的物流过程中,管理者通过协调和综合平衡寻找改进物流管理

的机会。为了有效管理物流成本,很多企业将曾经分散的物流职能进行整合,将物流管理分为集成式的物料管理和分销管理两个功能部分。以集成式的物料管理和分销管理职能取代对各项物流活动的分散管理,是物流管理的创新和发展。集成式的物料管理包括与生产有关的原材料、半成品、零配件及废旧物料的采购、加工、仓储、搬运、回收复用等活动的计划、组织和控制,物流与生产充分地结合在一起,企业将生产时间表的制定也纳入了物流职能部门。分销管理的重点在于将产成品从生产线到用户的实物移动过程中发生的运输、仓储、流通、加工、包装、订单处理、需求预测和客户服务等活动,营销及销售部门的有些业务被纳入到了物流职能中去。为了实现这一转变,企业在组织结构上做了大量的调整,如扩展传统采购部门的职责,成立一体化的配送部门,物流管理者的职位也由此提升了,出现了“物流主管”的头衔,物流业务由副总裁级的领导来监督和控制。企业整合物流管理功能,除了巨大的物流成本压力外,还因为客户服务的重要性日益显现,在一定的用户服务水平下降低成本,开始成为企业物流管理的目标之一和重要课题。值得指出的是,计算机用于生产和数据处理和物料需求计划(MRP)软件的出现,为企业将不同物流功能进行整合实现有效管理提供了条件。

1962年,美国著名管理学家彼得·德鲁克在《财富》杂志上发表了一篇题为《经济的黑暗大陆》的文章,他将物流比作“一块未开垦的处女地”,强调应当高度重视流通以及流通过程中的物流管理,从而对实业界和理论界起到了巨大的推动作用,对物流成本领域的研究起到了启迪和动员的作用。1976年,道格拉斯·M·兰伯特撰写了《在库会计方法论的开发:在库维持费用研究》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个部分,并对费用测定进行了研究,为物流管理的发展做出了重大贡献。

1.1.3 企业物流内部一体化管理

20世纪80年代是美国企业物流管理的内部一体化时期。20世纪70年代末,物流活动的经营环境发生了巨大变化,美国进入物流理论逐渐成熟与物流管理现代化阶段。这首先表现在航空规制缓和法、汽车运输法案等一系列规制的出台,使运输公司可以灵活决定运费和服务,运输市场全面

实现了自由化,为物流的迅速发展提供了广阔的前景,物流管理实践逐渐从单纯的控制费用转向重视物流服务的差别化、物流的效率性以及现代物流管理手段的综合运用。美国市场上的物流服务项目越来越多,第三方物流服务商以全方位物流服务提供者的面孔脱颖而出,社会物流力量开始形成,生产企业开始考虑与承运人建立一种长期的伙伴关系,以期降低物流成本,共同受益。与此同时,大量的公司开始使用电子数据交换技术、条码技术和个人电脑,企业间的交流和信息处理加速发展,随着MRP、DRP、看板制以及JIT等先进管理方法的开发和在物流管理中的运用,人们逐渐认识到需要从流通生产的全过程来把握物流管理。企业内部产生了“全过程物流管理”、“集成式物流管理”和“一体化物流管理”等物流管理理念。计算机等现代科技的发展,为一体化物流管理提供了物质基础和手段。这一时期,管理者逐渐将物资管理和物资配送看成是一个有机的整体,后勤一体化管理在企业中出现并应用开来,人们发现企业物流的优化能为企业带来服务水平的差异性,物流于是被看成是企业竞争优势的又一源泉,进而成为企业战略的组成部分,很多企业开始制订物流战略计划,高级物流管理者也明显增多,并且越来越多地参与到企业的计划和决策中去。1984年哥拉罕德·西尔曼在《哈佛商业评论》上发表了题为《物流再认识》一文,指出现代物流对财务活动具有重大影响,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,物流战略管理开始进入人们视野。

20世纪80年代中期以后,世界经济环境、产业结构和科学技术迅猛发展,消费需求差异化明显,物流成本占GDP的比例相当惊人,即使在物流管理做得较好的美、日、英等国,也超过了10%^①,物流成本管理的观念面临着进一步变革的要求,物流成本管理进入一个新时代。物流管理理论百花齐放^②,人们越来越清楚地认识到物流成本管理的重要性,提出了“成本中心说”、“服务中心说”、“系统说”、“战略说”、“价值链成本管

① 肯特·N·卡丁. 全球物流管理——新千年的竞争优势. 人民邮电出版社(中译本), 2002年。

② R·詹姆士, R·斯托克, 道格拉斯·M·兰伯特. 战略物流管理. 中国财政经济出版社(中译本), 2003年。



理”等物流成本学说^①，传统狭义的单一物流概念受到挑战和批判，基于供应链的现代物流成本管理得以确立和发展。企业物流实践中，电子计算机技术和物流软件的发展日益加快，信息技术成为现代物流的灵魂，传统上分离的运输、仓储、配送、包装、流通加工等物流环节被整合成一个整体，使得物流管理者能有效地监控物品（物资、物料、货物、商品）在流动过程中的位置、数量和路径，保证物流成本的优化和降低。作业成本法、价值工程等新型成本管理方法已在物流成本管理中得到尝试和初步运用。包含提高物流服务质量和降低物流成本双重目标的战略物流管理逐渐得到重视，物流管理成为企业获得竞争优势的重要手段，推动了现代物流管理实践的发展^②。

1.1.4 企业物流外部一体化管理

20 世纪 90 年代至今是美国企业物流管理的外部一体化阶段。在外部一体化阶段，供应链管理将功能集成的概念从单个企业拓展到供应链上的所有企业，物流管理更深刻地融入供应链管理当中。20 世纪 80 年代末美国企业发展出现了一些新情况，为获得更大的竞争优势，企业纷纷精减业务和机构或兼并重组，企业之间的物流部门也随之合并或重组，这对企业物流来说是管理和组织上的全面变革。而随着国际间贸易的增长，跨国业务对物流管理提出新的要求，在远距离的市场运作中保证物流成本的节约，市场不断要求企业超越成本，在时间和质量上建立竞争力。更重要的是，供应链管理的出现将一体化概念从单个公司扩展到了供应链上的所有公司。供应链管理出现后，整合物流的观念继续发扬，企业物流只是供应链物流的一部分，而不再被隔离出来单独考虑。在整条增值链中，单个公司只是其中的一个部分，有效配置链上成员的资源，可以提高整条链的效率，以获得链的竞争优势^③。这一理念使得各个公司进行物流的外部一体

① 道格拉斯·兰伯特，詹姆士·斯托克，莉萨·埃拉姆. 物流管理. 电子工业出版社（中译本），2003 年。

② Ioannis Manomenidis, David Moore. Organization structure servicing partnerships in the defense supply chain. Logistics Spectrum. Vol. 35, Iss. 3, Jul-Sep 2001, pp. 33~37.

③ 詹姆士·R·斯托克，道格拉斯·M·兰伯特. 战略物流管理. 中国财政经济出版社（中译本），2003 年，第 39 页。

化：①集体制订投资计划，共享对物流投资带来的好处；②统一的产品包装设计，便于使用共同的仓储、装卸和运输设备；③共享信息，采用 DRP 或 JIT 系统以消除库存冗余；④共享专业技术。这样，企业得以集中精力于核心业务竞争力的建立。在组织上，许多企业增加了国际物流业务，而过去的物流主管如今也晋升为集团的副总裁了。

1.2 日本现代物流管理的发展阶段

1.2.1 日本物流管理理念的变迁

1956 年 10 月末，日本生产性本部向美国派出了“流通技术专业考察团”，该考察团回国后在《流通技术》杂志上发表了考察报告（日本生产性本部劳动生产率报告第 33 号），在该报告中直接引用了 Physical Distribution。汤浅和夫（1984）的研究表明^①，“当时日本正处于经济高速成长的时期，经济规模的扩大带来对流通基础设施的巨大需求，人们对流通技术的进步相当关注，因而把 Physical Distribution 作为创新的流通技术来理解，认为它有利于提高流通的劳动生产率。

1965 年前后，日本各界逐渐意识到“流通技术”这样的理解不能全面反映出 Physical Distribution 的本意，经过讨论遂开始将其译为“物的流通”，并“引起了社会上的密切关注”，例如，1964 年日本通产省设立“物的流通委员会”，1965 年日本运输省发表《运输白皮书》以“现代化过程中的物的流通”作为副标题。进入 20 世纪 70 年代，日本将“物的流通”简称为“物流”，比较有代表性的定义是日本日通综合研究所对物流的定义：“物流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。如果不经过程，物就不能移动。”汤浅和夫认为从“物的流通”到“物流”这种变化深层次的意义不仅仅在于“物流”是一种“具有吸引力的提法”，而且是“随着这个用语的变化，物流的活动范围，从简单的机械化、省力化，发展到企

^① [日] 花房陵·物流构造·文汇出版社（中译本），2002 年 7 月，第 2~10 页。

业的经营管理,物流的地位有了明显的提高,日本也成为了世界上物流最发达的国家之一。

日本的“物流”概念虽然是从美国引进的,但入乡随俗,物流概念与日本经济和社会环境的实际相结合,使物流成长的过程中较多体现出社会“物流系统”的理念,强调从宏观的角度构筑柔性化和人性化的社会“物流系统”,并注重将物流活动的各项内容拓展到相关的交通运输等领域,突出物流对“构筑循环型社会”的功能。与美国相比,日本的物流理念较为强调物流系统对整个社会可持续发展的贡献,例如,要“解决日益严重的环保问题”,这样的社会目标已大大超越了企业目标和企业的行为能力空间,只有政府才有能力推动整个物流系统在这些方面的发展,因此政府需要在制定物流制度、规划物流系统和引导物流发展等方面起到主导作用。1997年4月日本政府制定了《综合物流施政大纲》,这是日本第一份推动现代物流发展的战略性政策文件,该大纲规定在2001年前,各相关政府部门协调一致,以降低物流成本、提高物流服务水平为宗旨,共同完成“三大目标”:一是向亚洲、太平洋地区提供最便利和有高度魅力的物流服务;二是以不妨碍产业布局竞争力水平的成本,提供物流服务;三是解决好与物流相关的能源问题、环境问题以及交通安全问题。经过努力,该大纲制定的各项目标取得了一定进展,在此基础上,日本国会又于2001年7月通过了《新综合物流施政大纲》,提出四个急需解决的新课题,即:①加强国际竞争力,适应世界经济一体化新形势;②加强环保,构筑循环型社会;③开发现代信息技术,促进物流事业发展;④发展物流业,满足国民的需求,与国民生活相和谐。确定了2005年前政府要完成的主要目标是“在提高物流效率,提供方便、快捷的物流服务方面狠下工夫,努力创建一个能减轻环境负担的新的物流体系和可循环型的新社会”;并明确了今后以“三个构筑”作为政府的施政方向,即:①全面构筑整体高效运行并具有国际竞争力的物流体系;②构筑符合社会效益的物流系统;③构筑有利于国民生活的物流体系。这进一步说明,“物流系统”在推动日本社会经济发展历程中具有非同一般的重要意义以及日本政府对“物流系统”的高度重视。

美国和日本的物流理念之所以存在着上述区别,究其原因有二:其一,物流成长的背景不同。在美国,Logistics作为物流概念从军事领域进



入经济领域主要是在第二次世界大战结束以后,经济发展的需要带动了四通八达的综合交通运输网络的建立,并因此为物流及其管理理念的快速成长提供了基础设施方面的良好背景;而日本引入“物流”概念的20世纪60年代中期,正是日本经济刚刚开始起飞的年代,当时日本的交通运输等基础设施条件相对落后,供给与需求之间的矛盾十分突出,成为制约日本物流成长的“瓶颈”,加之日本的国土面积有限,在这种背景下,为了在有限的空间内获得尽可能高的效率和效益,日本政府遂大力推动从“系统”的角度来发展物流。其二,物流成长所依附的载体不同。由于美国的市场经济体制较为完善,作为市场主体的微观企业就成为物流成长的重点,物流管理活动主要以企业作为载体,在企业空间里成长,与企业行为相辅相成;而在日本,整个社会成为物流成长的“舞台”,日本政府从宏观的角度对社会物流系统进行科学、客观的规划并引导其成长方向,特别是近年来为了大力扶持物流业的发展政府采取的一系列的宏观政策导向,为物流业快速成长带来了实践经验,例如,为了处理好构成物流系统的交通运输基础设施网络与城市发展之间的关系,日本在东京规划了四大物流团地(园区),以优化该地区的物流结构,引导物流活动和物流产业集聚发展,为社会物流系统和城市发展的相互协调建立起一种良好的示范模式。此外,日本的和平岛物流团地和阪神商业综合物流团地对当地的经济发展发挥着重要作用。据统计,东京、阪神和京都三大经济圈的物流总量在日本全国物流总量中所占的比重长期保持在44%以上,既对繁荣和完善市场结构、增加就业机会和提高城市经济档次起到推动促进作用,又对日本经济产生了较强的支持作用,使其能够成为东亚经济的生产总值中枢。

综观日本物流管理理念的演变过程,日本物流管理理念经历了从个体到整体、从企业到社会的变迁历程,“系统”思想在物流领域尤显突出,对“物流系统”的关注与重视,反映了人们对物流成本管理和物流竞争力的重视。

1.2.2 基于成本管理的日本物流管理

菊池康也(1999)根据日本企业对物流活动的认识以及所采取的不同措施出发,将日本物流管理发展大致分为四个阶段:①切实保证运力的时代(1955—1964年)。这个时代是供不应求的时代,由于经济急速发展,

企业的重要任务是切实保证运输能力。②对物流成本进行管理的时代（1965—1974年）。由于生产的优化组合，市场销售竞争激烈，企业效益难以保障，降低成本的问题日益突出，因而将物流作为“第三利润源泉”。为降低物流成本，企业推行物流合理化措施。③从战略的高度考虑物流的时代（1975—1984年）。经济进入低增长的时期，由于销售竞争激烈的结果，不仅商品要创造独自特色，物流也应创造独自特色。这一时期，企业将物流作为销售竞争的手段之一，也就是将物流看作是销售战略的一环。④综合物流的时代（1985—1994年以后）。这个时代是生产销售一体化时代。物流的功能不只是为了满足生产和销售的要求，而是把物流和生产、销售看作是一个整体，使物流成为企业经营战略的重要方面。在物流管理的每个阶段，物流活动都具有不同的作用，并处在不断的管理变化当中（如表1-1所示）^①。

表 1-1 物流作用的变化

阶 段	作 用
1955—1964 年	切实保证运力的时代，还没有“物流”这一统一的概念
1965—1974 年	对物流成本进行管理的时代，用物流部门的效益来评价物流，用降低成本效益的观点评价物流，“第三利润源泉”以成本为中心的机制
1975—1984 年	从销售效果的角度来评价物流，“销售功能的部分”，“销售竞争手段”，“企业竞争力之一”，“战略性物流”
1985—1994 年以后	综合物流时代，从企业经营效果的角度评价物流，“生产销售一体化”，“供应链管理”

1.2.3 基于物流竞争力的日本物流管理

从表1-1中可以看出，在1973年石油危机以后，日本企业已经意识到竞争的存在，当日本企业从战略高度来看待物流时，物流已经成为企业“竞争力”的一部分。菊池康也先生在《物流管理》一书中阐明自己的

① [日] 菊池康也. 物流管理. 清华大学出版社, 1999年12月, 第8~9页。

“四阶段”观点前，也将其他日本学者的相关理论（中田信哉的“四阶段”演变论，井本重信物流咨询公司的“四阶段”变迁论，物流咨询公司的“六阶段”以及日通综合研究所的“四阶段”发展论）进行了总结和归纳（见表 1-2）^①。

表 1-2 日本学者的物流演变与变迁阶段论^②

学者/机构	物流管理阶段
中田信哉	①前物流时代（1955—1964 年） ②物流系统化时代（1965—1974 年） ③物流管理时代（1975 年以后） ④物流社会系统化时代（从 1985 年开始）
井本重信	①切实保证运输与保管的时代（1965 年） ②物流成本管理的时代（1966—1974 年） ③建立物流管理系统的时代（1975—1984 年） ④开始从战略的高度来考虑物流的时代（1985 年以后）
物流咨询公司	①第一阶段：物流前期 ②第二阶段：个别管理期 ③第三阶段：综合管理时期 ④第四阶段：扩大领域时期 ⑤第五阶段：整体体制时期 ⑥第六阶段：生产、销售、物流一体化时期
日通综合研究所	①第一阶段按不同功能管理 ②第二阶段物流管理 ③第三阶段 Logistics 管理 ④第四阶段供应链 Logistics 管理

其中的观点均提出于 20 世纪 90 年代初期，除了日通综合研究所是从“物流管理”的视角来划分物流管理阶段以外，中田信哉和井本重信则是以日本企业为基础，从企业与物流系统的关系变化为视角出发来划分物流

① 菊池康也．物流管理．清华大学出版社，1999 年 12 月，第 8～9 页。

② 本表中的内容是根据菊池康也先生的《物流管理》一书第 7～8 页整理所得。