

经济物流

Jingji Wuliu

王庆云 著



人民交通出版社

F252
W238

经济物流

Jingji Wuliu

王庆云 著



人民交通出版社

内 容 提 要

本书共分六章。详细阐述了物流概念及其形成和发展的过程,并对物流的内涵予以拓展和分析。在将物流发展分为四个阶段的同时,对东方物流与西方 logistics 在运作方式上产生的根源进行分析,提出东西方物流融合的方式—经济物流。

本书适用于研究物流发展政策及从事物流活动的读者。

图书在版编目(CIP)数据

经济物流 / 王庆云著. —北京:人民交通出版社,
2002.12

ISBN 7-114-04490-9

I. 经... II. 王... III. 物流—基本知识
IV. F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2002) 第 087500 号

经 济 物 流

王庆云 著

正文设计:彭小秋 责任校对:刘高彤 责任印制:杨柏力

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街 10 号 010-64216602)

各地新华书店经销

北京凯通印刷厂印刷

开本:787×1092 1/32 印张:4.75 字数:104 千

2002 年 11 月 第 1 版

2002 年 11 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数:0001~6000 册 定价:10.00 元

ISBN 7-114-04490-9

自序

当前物流的发展在国内炒得很热,一度从大陆炒到香港、台湾,进而影响到整个东亚地区,乃至全球范围内兴起了以物流为中心的一股热潮。国内大量的企业也开始纷纷介入物流这个行业,各类高等院校也开始纷纷开设物流专业学科,投入大量的科研力量进行物流理论方面的研究,各级政府也开始加入到了这股洪流当中。至今,这股热流还在不断升温,大量高层次的物流研讨会不断召开、大量物流文献的相继翻译和出版以及众多运输仓储公司纷纷转向新兴物流公司,物流已经得到政府、企业、科研院校等不同层面的部门或机构的重视,物流的理论研究也正在中国国内形成热点。

作为一名热衷于物流理论研究和物流热的发烧友,很高兴能够看到社会各界对物流发展的关注以及投入的热情。正所谓“众人拾柴火焰高”,物流发展的前景可以说是一片光明。因为,在我的工作实践中深深地体会到综合地、系统地研究和处理问题是多么的

重要。但是我们也应当看到物流热中盲动的情绪,以及由此而引起的物流园区和物流中心的建设浪潮,如果不能正确的理解物流理念、运用物流方式,很难降低我国的生产、流通和消费过程中各环节的费用,更难提高国家的整体竞争力,搞不好会造成新一轮的重复建设。

正是出于这种考虑,我想在发展物流的过程当中,还有很多东西需要深入研究,有很多理论上的问题亟待明确;我本人也在不断地学习,这本书中的很多内容也是我学习的心得。希望能够通过本书中和众多的朋友、学者及物流的发烧友们进行沟通,共同为中国物流的发展做出一些贡献。

前 言

进入 21 世纪,经济全球化和区域经济一体化的进程日益加快,由此产生的新经济特征日益突出。信息技术、电子技术和计算机处理技术的不断创新既改变了传统工业经济的技术模式,又进一步加快了这一进程的步伐。在全球经济体系中,企业生产网络正在重构生产、流通和消费间的全新组织模式。这一全新组织模式正推动着近百年来传统的物流组织模式向以供应链网络经济为特征的经济物流模式演进,成为历史上最经济的物流系统。经济物流的基本形态是全球一体化的供应链网络。这个供应链网络由产品流、信息流和资金流等三种基本要素构成,供应商、制造商、仓储与配送、分销中心、不同性质的顾客与最终消费者等环节构成了物流网络的节点,这些节点联结并最终构筑了动态的经济物流网络。这一网络组织使其从技术有效性、交换有效性和经济有效性将网络中的企业——无论是供给者还是需求者紧密地联系在一起,形成了一体化的经济组织模式,成为网络经济组织模式

的典型代表。

从宏观经济的运行角度看,经济物流在全球经济运行机制中将成为最佳的经济运作方式之一。对企业而言,经济物流将通过对供应链过程的管理固定企业间的关系,使企业间由竞争主导型转变为合作伙伴型,达到生产者和消费者都获益的效果。

为使读者形成一个系统的概念,全书共分为六章进行阐述。第一章和第二章是对迄今为止的物流概念和形成过程进行详细的考察分析,对物流的内涵及拓展过程进行评价分析,并对经济发展不同时期,物流发展四阶段及各阶段管理方式的物理概念进行阐述,同时对物流与流通、物流与运输的关系等予以分析。第三章描述了制度变迁与物流发展的关系以及发达国家与我国在物流发展中的制度变迁上的异同。第四章分析了东方物流与西方 logistics 在运作方式上产生分析的根源,提出了东西方物流融合的方式,即为经济物流的应用,并系统地给出了经济物流产生的背景及内涵。第五章通过分析经济全球化企业组织的变迁及对物流发展提出的要求,探讨了经济全球化与经济物流的生成机制和内在联系。第六章通过剖析市场经济条件下政府与市场的关系,着重阐述了政府在推进物流发展中的作用以及现阶段政府在发展物流中需要走出的几个误区。本书的重点是第二章、第四章和第五章。



作者简介

王庆云，1982年1月毕业于大连理工大学港口工程专业。1982年2月至今一直在国家计委从事交通运输发展规划和政策研究等工作。曾任国家计委交通局交通处工程师、国家计委工业综合司综合处副处长、国家计委交能司综合交通发展处处长、交能司副司长等职务，现任国家发展计划委员会基础产业发展司副司长。曾先后赴美国哈佛大学和上海财经大学进修。曾参与和组织我国交通运输“六五”、“七五”计划的编制，负责起草“八五”、“九五”和“十五”综合交通发展规划。曾发表《我国智能型综合交通运输体系的基本框架》、《综合运输体系发展与建设》、《经济全球化与经济物流》、《现代物流与评价》、《交通规划基本原理及应用》、《世贸规则与我国运输业及投融资政策》等20余篇论文。多年来一直是北方交通大学兼职教授、南开大学兼职研究员。

目 录

第一章 物流的起源及概念	1
第一节 物流产生和发展的背景	2
第二节 物流概念的内涵	11
第二章 物流的发展及评价	26
第一节 物流理念的拓展过程	26
第二节 物流发展的阶段特征	33
第三节 美日物流发展的比较	36
第四节 传统物流与现代物流	38
第五节 物流与流通	40
第六节 物流与运输	42
第七节 物流发展的评价	43
第三章 物流发展中的制度变迁	47
第一节 市场经济条件下的制度与制度变迁 ..	48
第二节 物流发展与制度变迁	54
第三节 发达国家物流发展中的制度变迁	61
第四节 我国的物流发展与制度变迁	71
第四章 东方物流与西方 logistics	83

第一节	“物流”一词的出现	83
第二节	PD 与 logistics	86
第三节	东方物流与西方 logistics	91
第四节	东方物流与西方 logistics 的融合	99
第五节	东西方物流的融合——经济物流	102
第五章	经济全球化与经济物流	109
第一节	经济全球化的有关内涵及产生动因	109
第二节	经济全球化与企业组织变迁	113
第三节	经济全球化与交易费用	115
第四节	经济全球化对物流发展提出的要求	116
第五节	经济全球化与经济物流	120
第六节	经济全球化与经济物流的生成机制	121
第七节	结论与评价	123
第六章	政府在推进物流发展中的作用	126
第一节	企业对政府的要求	128
第二节	政府在物流发展中的角色	130
参考文献		138
后记		141

第一章 物流的起源及概念

WULIU DE QIYUAN JI GAINIAN

物流是随着科技迅猛发展和全球经济一体化趋势不断加强而出现的。作为一种先进的产业组织模式和经济管理手段,物流已经开始在社会经济运行中扮演着越来越重要的角色。它最初兴起于 20 世纪初的美国,后来在欧洲及日本等发达国家或地区得到了快速发展。近几年随着东南亚金融危机的爆发和全球网络泡沫的破灭,全球产业结构调整开始进入又一轮的重新布置阶段,在这一过程中物流的重要性得以体现,物流热开始波及全球。中国作为经济全球化中举足轻重的个体也开始掀起了物流热。作为一个发展中的市场经济国家,我国目前正在推进积极的市场化改革,物流的发展迫切需要与市场经济接轨。但是从目前国内对物流理论研究和物流实践的内容来看,社会各界对物流的认识尚不统一,还需要对物流产生的背景和物流的概念进行细致的研究。

第一节 物流产生和发展的背景

物流这个概念是在 20 世纪 70 年代末期从日本引入中国的,其发展已经经历了一段时期。但是由于我国经济发展长期受到计划经济的影响,无论是学术界还是企业界对物流概念的认识和理解都难以摆脱计划经济的影响,而且对物流的认识还很不统一,同时由于汉字字面意思的影响,在物流概念的理解上甚至出现了望文生义的情况。因此,有必要首先在开展物流研究时,深入考察物流概念产生的背景,为后面准确把握物流的内涵打好基础。

一、物流概念的萌芽阶段(二战之前)

物流概念萌芽的源动力是商品经济的不断繁荣和发展。尽管从人类社会的发展历史来看,物流活动自古有之,但是最初的物流活动没有用物流来定义,主要是因为生产力的极端低下,物质产品还不能满足一地居民的一时需要,商品的位移在生产和运输上都不可能。在这种情况下,物流活动仅仅是单一的,还远不能形成规模。只有当社会经济与技术发展到一定阶段,出现了大量的剩余物资,交换开始成为满足人们生活和生产的必然,以运输为中心的物流活动才引起人们的关注。换言之,物流概念的萌芽是随着发达商品经济的出现而出现的。这一时期,市场较历史任何时候

都要发达广阔,生产与消费之间的时间、空间的分离越来越大,物流的出现就是要克服商品所有权转让中生产与消费之间的时间和空间差别。它通过完成时间和空间等非物质形态的服务来创造效用^①。但是应该注意到,在第二次世界大战之前,由于市场经济还很不完善,技术还相对非常落后,商品交易规模受到极大的限制,企业很少将物流活动从企业经营中剥离出来,加之由于人们对物流活动的认识非常有限,物流概念的发展仍是比较缓慢。

二、物流的引入阶段(1940~1960年)

二战之后是物流发展的重要阶段,物流开始为企业经营活动所重视。而这一时期物流发展的大背景是美国军方在二战期间成功应用物流取得了卓有成效的结果。二战后期,美国军事部门为了解决军需品的供应问题,运用运筹学与电子计算机技术对供应费用、运输路线与武器使用、库存量进行科学的规划,形成了系统的军事供应、保障活动,并称之为“物流(Logistics)”。无论在欧洲战场还是太平洋战场中,物流都在战争的最终胜利中发挥了重要的作用。军需物资的供给作为战争中很重要的一环,需求量的确定、采购、仓储、运输及库存管理需要被看作一个整体来考虑,这样才能够保证战争的最终胜利。美国军方为此将大量的数学家和运筹学

^① 宋华、左浩著.现代物流与供应链管理.经济管理出版社,2000年版,第2页.

家引入到物流发展中来,应用数学和运筹学的基本原理开发物流模型进行整体的规划。这些数学模型和规划思想的引入极大地保证了军事供给,为战争的获胜发挥了重要的作用,并在后来促进了物流的发展。

二战结束后,美国的一些工商企业发现物流的重要作用,为确保自己在竞争中的优势地位,纷纷把军事上的物流思想和方法运用到生产管理中来,开始利用 logistics 来优化整个生产和管理过程。这一时期,市场营销的概念也开始蓬勃发展,这极大地促进了物流在企业经营中的发展。例如,早期的企业生产注重生产率的提高,一味提倡规模经济,以至于当时众多的美国企业的产品设计都非常简单,产品的尺寸、颜色、样式都基本相同。但是随着市场经济的不断发展,竞争日益加剧,企业经营开始从生产主导型转向客户服务型,企业开始在产品的设计中纷纷在产品颜色、包装、规格等方面增加产品的差异性,使自己的产品与竞争对手的产品区别开来,提高自身产品的可达性和服务水平,以满足客户需要、提高销售、增强竞争力。这一转变的直接后果就是促使企业应用物流于生产和市场流通渠道中。但当时的物流理论还只是强调运输及仓储领域的成本控制,还远远没有形成我们现在所认可的供应链的思想。

三、物流的发展阶段(1960~1980年)

物流真正的大发展时期适逢西方国家市场经济发

展中的特殊时期。从 20 世纪 60 年代开始,美日欧等国在经历了 50 年代到 60 年代资本主义的黄金时期之后,大多出现了经济危机^①。严重的经济衰退迫使企业重视内部管理以增加销售、降低成本,企业开始更加关注物流。同时,该时期由于日本以及亚洲四小龙和东盟等一大批新兴的工业化国家和地区的出现,国际贸易的竞争变得空前激烈起来,迫使企业在物流领域寻找控制成本和提高销售的措施。同时,70 年代西方国家爆发了两次非常严重的“石油危机”^②,企业开始意识到重视物流系统的能源与供应链管理的重要性。所有这一些大的背景变化导致企业物流管理开始走向制度化,使得物流管理在企业中得到普及和推广。

从该阶段来看,大的背景主要是集中在以下几个方面:

(1)理论界对成本的研究是引发物流研究热情的一个重要推动力。

物流活动开展需要付出物流成本,成本研究始终是物流研究中的核心问题。哈佛大学教授刘易斯(Howard T. Lewis)、卡利顿(James W. Culliton)和斯蒂尔(Jack D. Steele)^③在 1956 年对航空运输在实物分配中

① 马克思等人认为经济危机从本质上而言是一种“生产过剩”的危机,表现为供求不平衡,供大于求,在这种情况下,企业开始努力加强生产管理和市场营销,从而物流的重要性日益体现出来。

② 中东主要的产油国形成石油卡特尔(Cartel),他们控制原油供应并大幅度提高油价,使得西方国家爆发了两次严重的能源危机;油价的大幅度提高,使得占整个物流系统很大份额的运输费用大幅增加,最终导致企业开始关注生产成本。

③ Howard T. Lewis, James W. Culliton, Jack D. Steele, *The Role of Air Freight in Physical Distribution*, Boston: Division of Research, Graduate School of Business Administration, Harvard University, 1956.

的作用进行了富有里程碑意义的研究,创造性地将总成本(Total Cost)概念引入物流。物流各项活动的成本,如运输、库存、仓储、订单处理、物料搬运、包装、信息处理等方面的成本,这些成本之和构成了物流系统的总成本。

对总成本分析和研究的深入,使得从事企业经营的人开始认识到可以通过企业内部活动的不同组合来降低总成本,即可以通过对企业物流的分析和研究来调整企业的物流活动以减少总成本,即物流管理中的权衡决策(Trade-off Decision)。这是因为物流系统的各项活动之间是相互联系和相互制约的,其中一些活动的变化会影响其他活动相应地发生变化。例如,使用多个面向市场的仓库或保持高水平库存,会导致存储成本增加,而采用铁路、水路等慢速运输方式和慢速订单处理,则可以降低这两项活动的成本;反之,如果使用较少的仓库或保持较低库存,则必须要采用高成本运输方式来保证库存,相应地就要利用空运或汽车运输和快速订单处理。总之,对于整个物流系统而言,应当以最小总成本去获得期望的服务水平,这个目标的实现可以通过使用适当数量的仓库和低价——高价混合运输方式来实现。

(2)市场营销理念及存货理论的迅猛发展极大推动物流发展。

在这一阶段,促进物流发展的另一个大的背景是客户服务意识的增强。随着市场竞争的加剧,在容量

有限的市场中,如何开拓市场、增强竞争优势是企业面临的重要课题。而价格竞争对于企业的长期发展是相当不利的,最终只能造成竞争双方的两败俱伤。在这种情况下,企业的战略开始调整,尽可能地通过改进客户服务增加竞争优势、促进销售。例如,缩短订货周期可以降低买方的存货成本,进而降低其物流系统的整体运行成本。

存货理论的发展也开始极大地促进物流理论的发展。存货是物流研究中一个非常重要的部分。如何进行存货控制是搞好物流管理的一个关键。在当时的情况下,大量的生产企业将存货推向流通领域,使得批发商、零售商和其他中间商承担着大量存货;流通领域中的企业也认识到这个问题,开始尝试尽力降低存货水平以降低开支,而将其责任推到厂商那里。二者之间的权衡导致了生产和销售企业都开始对存货进行科学的管理和控制。结果是 50 年代丰田推出了“看板制”的 JIT(即时生产制)生产方式,有效地将采购、生产和销售等活动结合在一起,从而加速了物流理论和实践的发展。

(3)科学技术的迅速发展也是物流发展的重要推动力。

计算机的出现及其广泛应用也是促进物流发展的一个重要因素。这一时期,大量计算机技术或模型,如存货控制模型及布局模型的开发,使得应用计算机分析物流系统成为现实。随着计算机和大量模型的应