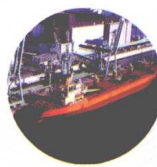


21世纪
高等学校

物流管理
与物流工程
规划教材

现代物流管理

XIANDAI WULIU GUANLI



◎ 主 编 何开伦

◎ 副主编 廖 娅 高卿媛 石国强

Logistics 



清华大学出版社
<http://www.tup.com.cn>



北京交通大学出版社
<http://press.bjtu.edu.cn>

◇ 21 世纪高等学校物流管理与物流工程规划教材

现代物流管理

主 编 何开伦

副主编 廖 娅 高卿媛 石国强

清华大学出版社
北京交通大学出版社

· 北京 ·

内 容 简 介

本书全面、系统地阐述了现代物流管理的基本理论和方法,共分12章:现代物流与物流管理,物流系统,物流计划管理,仓储管理,运输管理,配送管理,流通加工,包装与装卸搬运,物流信息管理,电子商务物流管理,物流成本管理,国际物流,绿色物流管理。本书融入了现代物流管理的最新理论及研究成果,每章附有典型案例便于读者理解和掌握各章重要内容;本书理论研究水平适中,提供的理论知识与方法兼顾了实用性、可操作性与学术研究的前沿性。

本书适合作为高等学校物流管理本科专业,经济类、管理类专业学生的教学用书,也可以作为MBA、MPA和工程硕士等专业学位学生及非经管类专业学生的教学或参考用书。

本书封面贴有清华大学出版社防伪标签,无标签者不得销售。

版权所有,侵权必究。侵权举报电话:010-62782989 13501256678 13801310933

图书在版编目(CIP)数据

现代物流管理 / 何开伦主编. —北京:清华大学出版社:北京交通大学出版社, 2011.1

(21世纪高等学校物流管理与物流工程规划教材)

ISBN 978-7-5121-0474-7

I. ① 现… II. ① 何… III. ① 物流-物资管理-高等学校-教材 IV. ① F252

中国版本图书馆CIP数据核字(2011)第011772号

责任编辑:赵彩云 特邀编辑:张奉格

出版发行:清华大学出版社 邮编:100084 电话:010-62776969

北京交通大学出版社 邮编:100044 电话:010-51686414

印刷者:北京交大印刷厂

经 销:全国新华书店

开 本:185×260 印张:24 字数:600千字

版 次:2011年2月第1版 2011年2月第1次印刷

书 号:ISBN 978-7-5121-0474-7/F·784

印 数:1~3 000册 定价:36.00元

本书如有质量问题,请向北京交通大学出版社质监组反映。对您的意见和批评,我们表示欢迎和感谢。

投诉电话:010-51686043, 51686008; 传真:010-62225406; E-mail: press@bjtu.edu.cn。

前 言

本书是一部为物流专业学生和物流从业人员学习现代物流管理而编写的教材。本书依据作者丰富的物流教学与科研经验完成编写。本书的特色主要表现在以下五个方面。

第一，内容体系的完整性。本书以阐述物流管理的基本理论为核心，先从宏观上介绍现代物流管理的发展、概念、战略思路、物流与供应链管理的关系，以及现代物流系统、物流计划管理技术，然后从微观上介绍现代物流管理的各个主要功能环节，最后介绍现代物流管理的最新发展——绿色物流、循环经济与废弃物物流，深入浅出地介绍现代物流管理的基本理论和方法，使得读者能够系统掌握物流管理各环节的管理方法和技术，从整体上掌握现代物流管理的最新理论知识与研究成果。

第二，专业学习的连续性。现代物流管理是物流管理专业，经济类、管理类专业等学生学习的专业基础性课程，目的是为学生进一步学习物流管理专业知识和方法铺垫学习和研究基础；教师教学侧重于概念、思路、发展动态、基本方法和技术引出与应用等，较深的专业技术知识一般放在后续的专业课中学习。本书的编写在具体选材上充分考虑到了这一情况，提供的理论知识难度适中，适合初期读者学习现代物流管理知识。

第三，知识的前沿性。本书介绍了一些目前学术的前沿知识，如在绿色物流管理一章对逆向物流、循环经济、废弃物物流等研究，采用了目前该领域的最新研究成果。其他各章，也力求体现目前在该领域最新的研究成果，让学生不但能学习到专业基础知识，也能对目前发展和研究的方向有一个总体的认识。

第四，重视案例教学。物流专业是一个重实践、重实证的专业；本教材编写没有一味地进行理论的阐述，而是适当引入了案例和研究材料，将理论与案例融为一体。教材中各章节都提供了一个“案例阅读”或“知识链接”，每一章的最后都有一个综合性的案例，供师生分析和讨论，便于对本章的内容进行回顾和总结。所有的案例和研究材料都是针对各章所要讲述的重要内容精选出来的，兼顾了趣味性与科学性，有利于提高教学质量。

第五，编写体例规范。教材编写体例结合了作者多年的实际授课经验，使本书能较好地适用于专业教学。本书内容层次划分简练，知识重点突出；每一章的结尾给出了本章小结，指出了学习需要掌握的基本知识、学习重点和难点，提供了必要的思考题，方便教师授课和学生自学。

本书共分为12章，根据专业教学需要，可按32学时或48学时课程来进行讲授。

本书由重庆理工大学何开伦担任主编并负责制定编写大纲，初稿的增删、修改、统稿和定稿；廖娅、高卿媛、石国强担任副主编。本书各章的编写分工如下：第1、7、10、11、12章由何开伦老师编写，第4、8、9章由廖娅老师编写，第5、6章由高卿媛老师编写，第

2、3 章由石国强老师编写。

本书在编写过程中，参阅了国内外许多专业书籍、期刊、网站和同类教材，并在参考文献中尽可能逐一列出，在此一并致谢；对可能出现的疏漏，也敬请读者见谅。

鉴于时间仓促和水平有限，书中难免有疏漏和不足，敬请读者给予批评指正，以便再版时改正。

作 者
2011 年 1 月

目 录

第 1 章 现代物流与物流管理

- 1.1 现代物流概述 / 2
- 1.2 现代物流管理概述 / 10
- 1.3 现代物流的发展状况及趋势 / 18
- 本章小结 / 31
- 思考题 / 31

第 2 章 物流系统

- 2.1 物流系统概述 / 34
- 2.2 物流系统分析 / 42
- 2.3 物流系统评价 / 46
- 本章小结 / 62
- 思考题 / 62

第 3 章 物流计划管理

- 3.1 物流计划管理概述 / 64
- 3.2 物流计划管理技术 / 68
- 本章小结 / 89
- 思考题 / 90

第 4 章 仓储管理

- 4.1 仓储规划设计 / 92
- 4.2 仓储业务管理 / 103
- 4.3 仓储物资的保管和养护 / 117
- 4.4 储存合理化管理 / 122
- 本章小结 / 128
- 思考题 / 128

第5章 运输管理

- 5.1 运输及运输方式 / 130
- 5.2 运输技术管理 / 139
- 5.3 运输合理化与优化 / 146
- 本章小结 / 158
- 思考题 / 158

第6章 配送管理

- 6.1 配送概述 / 162
- 6.2 配送计划管理 / 170
- 6.3 配送中心作业流程与订单管理 / 174
- 6.4 现代配送中心技术 / 182
- 本章小结 / 193
- 思考题 / 193

第7章 流通加工、包装与装卸搬运

- 7.1 流通加工及合理化 / 196
- 7.2 包装材料、容器及包装技术 / 202
- 7.3 装卸搬运与集装单元化 / 210
- 本章小结 / 222
- 思考题 / 222

第8章 物流信息管理

- 8.1 物流信息概述 / 224
- 8.2 物流管理信息系统 / 228
- 8.3 现代物流信息技术 / 236
- 本章小结 / 248
- 思考题 / 248

第9章 电子商务物流管理

- 9.1 电子商务物流管理概述 / 250

9.2	电子商务物流活动管理	/ 258
9.3	电子商务物流管理技术	/ 265
	本章小结	/ 272
	思考题	/ 272

第 10 章 物流成本管理

10.1	物流成本管理概述	/ 276
10.2	物流成本核算	/ 284
10.3	物流成本控制	/ 293
	本章小结	/ 305
	思考题	/ 306

第 11 章 国际物流

11.1	国际贸易与国际物流	/ 308
11.2	国际物流运输方式	/ 314
11.3	国际海运物流服务	/ 323
11.4	保税制度	/ 330
	本章小结	/ 338
	思考题	/ 339

第 12 章 绿色物流管理

12.1	绿色物流概述	/ 342
12.2	逆向物流	/ 350
12.3	循环经济与废弃物物流	/ 359
	本章小结	/ 371
	思考题	/ 371

参考文献

第1章

【本章导读】

现代物流概述

现代物流管理概述

现代物流的发展现状及趋势

案例分析

现代物流与物流管理

在人类发展历史中，曾出现过两个提供利润的领域，一个是资源领域，另一个是人力领域；随着现代经济的发展，这两个利润源的潜力越来越小，利润开拓越来越困难，而物流领域的潜力被人所重视，物流领域被称为“第三个利润源”。企业以现代物流管理为手段，可实现对物流领域中劳动工具、劳动对象和劳动者的合理计划与组织，充分挖掘企业“第三个利润源”。

1.1 现代物流概述

从20世纪初物流的概念诞生以来，人们就不断增添、积累物流的学问；物流的内涵不断得到深化，研究范围也从企业内部扩展到企业间；经过多年理论与实践的发展，现代物流已成为企业降低生产成本、提高市场竞争力的有力手段。

1.1.1 物流概念的产生与发展

人们虽然长期对物流现象习以为常，但是一直到20世纪初以前，还没有“物流”这个概念。物流概念最早起源于20世纪初的美国，约翰·格鲁威尔（1901年）在美国政府报告《关于农产品的配送》中，第一次论述了对农产品配送成本产生影响的各种因素，从而揭开了人们对物流活动认识的序幕。阿奇·萧在《市场流通中的若干问题》一书中就提到物流一词，并指出“物流是与创造需求不同的一个问题”。1935年，美国销售协会阐述了实物分配（Physical Distribution，简称PD）的概念，即实物分配是与销售有关的物质资料和服务从生产场所到消费场所的流动过程。德国人R·尤尼曼认为，“物流学是研究对系统（企业、地区、国家、国际）的物流流及有关的信息流进行规划与管理的科学理论”。在20世纪初，西方一些国家已出现生产大量过剩、需求严重不足的经济危机，因此企业界提出了销售和物流的问题，不过此时的物流主要指的是销售过程中的物流。

第二次世界大战中，围绕战争供应，美国军队建立了“后勤”（Logistics）理论，并将其用于战争活动中。其中所提出的“后勤”是指将战时物资生产、采购、运输、配给等活动作为一个整体进行统一布置，以求战略物资补给的费用更低、速度更快、服务更好。后来“后勤”一词在企业中广泛应用，又有商业后勤、流通后勤的提法，这时的后勤包含了生产过程和流通过程的物流，因而是一个包含范围更广泛的物流概念。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，实物分配的概念更为系统化。1962年，美国著名经营学家彼得·德鲁克在《财富》杂志上发表了题为《经济的黑暗大陆》一文，提出了物流是降低成本的最后领域，强调应当高度重视物流管理，从而对实业界和理论界又产生了一次重大的推动作用，使人们逐渐认识到物流是“第三利润源泉”。日本的物流概念是1956年直接从英文的Physical Distribution翻译过去的，1956年日本派团考察美国的流通技术，引进了物流的概念。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”这一更为简洁的表达方式代替“物的流通”，之后迅速地被广泛使用。实际上，我国许多文献中也是按PD的概念来阐述物流的。

物流概念主要通过两条途径从国外传入我国。一条是在20世纪80年代初随“市场营销”理论的引入而从欧美国家传入，因为在欧美国家的所有市场营销教科书中，都无一例

外地要介绍“Physical Distribution”，这两个单词直译为中文即为“实体分配”或“实物流通”，我们普遍接受“实体分配”的译法。所谓“实体分配”，指的就是商品实体从供给者向需求者进行的物理性移动。另一条途径是“Physical Distribution”，从欧美传入日本，日本人将其译为日文“物流”。20世纪80年代初，我国从日本直接引入“物流”这一概念至今。

物流水平代表一个国家的经济发展程度，我国物流尚处于现代化发展初期，但随着我国经济的持续、稳定发展，国家对物流基础设施的加大投入，我国物流正迎来一个大发展的时机。

1.1.2 物流的概念

在字面上，物流是由“物”和“流”构成。物流的概念不是由这两个字的含义简单组合而成，但与这两个字都有密切的联系。

1. 物的概念

物流中的“物”，是抽象为一般的物质产品，或称物质资料，即泛指经过人类劳动加工的全部社会产品。这些物质产品，从经济用途上可分为生产资料和生活资料，其中生产资料包括劳动对象和劳动工具，生活资料包括生存资料、享受资料和发展资料；从形态上可分为有形的和无形的，固体的、液体的和气体的，还包括“电”这类无形的产品等。另外，还包括生产消费和生活消费过程中所产生的一切废旧物。这些废旧物会随着经济社会的发展和人民生活水平的提高越来越多。如何合理组织和处理这些废旧物，必将成为物流研究的重要课题，这也是环境保护对物流提出的要求，即所谓的“绿色物流”。

由于经济体制和管理体制上的原因，长期以来，我国不同部门对物质资料存在着不同习惯的叫法。例如，商业部门经营的生活资料，称为“商品”；物资部门经营的生产资料，称为“物资”；生产部门把生产出来的产品，称为“产品”，而把生产过程所需的各种原材料、半成品、外购件、协作件，以及生产过程的废旧物，统称为“物料”；在交通运输部门，又把经营的对象称为“货物”。所有这些不同的叫法，只是习惯上的约定，抽象为一般的物质资料或物质产品，就还其本来的含义。

2. 流的概念

物流中的“流”，是上述物质资料的一种物理性运动形式。这种运动无论在何种情况下，都要有一系列的活动才能实现，如包装、装卸搬运、储存保管、运输等。物流中的“流”，存在于社会再生产的全过程，包括生产领域、流通领域和消费领域。在生产领域，物流的“流”是与生产过程的工艺流程相适应的。零件的生产工艺过程，除了对机器设备进行直接加工外，有很大一部分的工艺属于物流活动，诸如装卸、搬运、车间半成品和成品的储存等。在流通领域，为了实现商品（物质资料）从供给者（包括供应商、生产商）所在地向消费者所在地（包括生产消费、生活消费）的空间位移，除了商品交易活动外，还有许多物流活动，诸如包装、装卸、搬运、运输、储存保管等。在消费领域里，生产消费中的物流活动属于生产物流；生活消费，特别体现在社会集团的消费中，物流活动也普遍存在。

3. 物流的定义

比较典型的物流定义有以下几个。

(1) 美国物流管理协会（2002年）对物流的定义为：“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、执行和控制的过程。”

(2) 欧洲物流协会对物流的定义为：“物流是在一个系统内对人员、商品的运输、安排以及与此相关的支持活动的计划、执行和控制，以达到特定的目的的过程。”

(3) 日本综合研究所编著的《物流手册》(也是我国最早翻译的国外物流著作)对“物流”的表述是：物流是指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。

(4) 联合国物流委员会(1999年)认为：“物流”是为了满足消费者需要而进行的从起点到终点的原材料、中间过程库存、最终产品和相关信息有效流动和存储计划、实现和控制管理的过程。现代物流是指“物”在一定的时间内的空间移动以及在“物”的移动过程中动态及静态的管理。

(5) 我国国家标准《物流术语》(GB/T 18354—2006)中，对物流作了如下定义：“物流是指物品从供应地向接收地的实物流动过程。根据实际需要，将运输、存储、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息管理等基本功能实施有机结合。”国家经贸委提出的《关于加快我国现代物流发展的若干建议》中也给出了现代物流的定义，即“现代物流泛指原材料、产成品从起点至终点及相关信息有效流动的全过程，它将运输、仓储、装卸、加工、整理、配送、信息等方面有机结合，形成完整的供应链，为用户提供多功能、一体化的综合服务”。

上述定义反映了不同国家或地区对发展现代物流的不同理解。其中，国内提出的两个物流定义对国内物流研究与实践的影响最大，尤其是国家经贸委提出的定义，强调以供应链理念指导现代物流的发展，且兼顾了国情，应是我们接受的定义。

1.1.3 物流的基本功能

物流的基本功能包括运输、储存保管、包装、装卸和搬运、配送、流通加工及物流信息管理等。其中，运输和储存保管是主要功能，其他功能是伴随运输和储存保管过程而发生的辅助性功能。

1. 运输

运输是物流各环节最主要的部分，是物流的关键，有人把运输作为物流的代名词。运输在经济上的作用是扩大了经济作用范围和在一定的经济范围内促进物价的平均化。随着现代化大生产的发展，社会分工越来越细，产品种类越来越多，无论是原材料的需求，还是产品的输出量，都大幅度上升，区域之间的物资交换更加频繁，这就促进了运输业的发展和运输能力的提高，所以产业的发展促进了运输技术的革新和运输水平的提高。反之，运输手段的发达也是产业发展的重要支柱。

2. 储存保管

保管同样是物流各大环节中十分重要的组成部分，产品离开生产线后到最终消费之前，一般都要有一个存放、保养、维护和管理的过程，也是克服季节性、时间性间隔，创造时间效益的活动。虽然人们希望产品生产出来后能马上使用，但是希望物流的时间距离及存放保管的时间尽量缩短，最好接近零，这几乎是不可能的。即便从生产厂家到用户为直达运输，用户也要有一段时期的暂存过程，因此保管功能不仅不可缺少而且很有必要。为了防止自然灾害、战争等人类不可抗拒事件的发生，还需要进行战略性储备。

3. 包装

包装是指为在流通过程中保护产品、方便储运、促进销售,按一定技术方法而采用的容器、材料及辅助物等的总体名称。包装的功能主要表现在保护商品、方便物流、促进商品的销售以及方便消费四个方面。无论是产品或是材料,在搬运输送以前都要加以某种程度的包装捆扎或装入适当容器,以保证产品完好地运送到消费者手中,所以包装被称为生产的终点,同时也是社会物流的起点。物流包装作业要全面考虑包装对产品的保护作用、促销作用、提高装运率的作用、包拆装的便利性及废包装的回收与处理等因素。

4. 装卸和搬运

装卸搬运是指在同一地域范围内进行的、以改变物的存放状态和空间位置为主要内容和目的的活动,具体说来,包括装上、卸下、移送、拣选、分类、堆垛、入库、出库等活动。装卸搬运是物流各个作业环节连成一体的接口,是运输、保管、包装等物流作业得以顺利实现的根本保证。在物流活动中,装卸搬运活动是频繁发生的,是产品损坏的重要原因,合理组织装卸和搬运活动,在物流系统的合理化中占有重要地位。

5. 配送

配送是面向城区、区域内、短距离、多频率的商品送达服务。配送功能是物流进入最终阶段,以备货、理货、配货、送货形式最终将货物送达消费者手中,来完成物流的全过程的活动。以往配送活动被视为是运输活动中的一个组成部分或运输形式,所以并未将其独立地作为物流系统实现的功能,而是将其作为运输中的末端运输对待。但是,在现代流通环境下,配送完成了除获得订单、组织货源以外的,包括集货、备货、理货、社会集中存储、分拣、配货、分送的功能,已远远超过了传统意义上运输活动末端的功能范围,因此,应将其作为物流活动的单独一个功能来看待。

【案例阅读 1-1】

沃尔玛的配送体系

美国沃尔玛的配送中心是典型的零售型配送中心。1996年,沃尔玛进军中国,同年销售额达1 050亿美元,遥遥领先于同行业,成为全球第一家销售额突破1 000亿美元的连锁店。其独特的配送体系,大大降低了成本,加速了存货周转,年周转库存24次。沃尔玛的配送体系特点如下。

(1) 先进的卫星通信网络。新世纪开始,沃尔玛投资90亿美元开始实施“互联网统一标准平台”的建设。沃尔玛总部的通信系统使各分店、供应商、配送中心之间形成无缝连接,使沃尔玛的配送系统高效运转。这套系统的应用,在短短数小时内便可完成“填妥订单—各分店订单汇总—送出订单”的整个流程,大大提高了营业的高效性和准确性。

(2) 高效率的配送中心。沃尔玛在美国本土已建立了62个配送中心,经营商品达4万多种,主要是食品和日用品。其配送中心将供应商的商品送到配送中心后,经过核对采购计划、进行商品检验等程序,分别送到货架的不同位置存放。当提出要货计划后,电脑系统将所需要商品的存放位置查出,并打印有商品代号的标签,商品要货的当天就可以将商品送出。

(3) 迅速的运输系统。为了满足美国国内3 500多个连锁店的配送需要,沃尔玛在美国共有近3万个大型集装箱挂车,5 500辆大型运货卡车,每年的运输总量达到77.5亿箱,24小时昼夜不停地工作。这些运输卡车全部装备了卫星定位系统,每辆车在什么位置,装载什么货物,目的地是什么地方,总部全都能掌握,从而可以合理安排运量和路程,最大限度地发挥运输潜力,避免浪费,降低成本,提高效率。

6. 流通加工

流通加工是商品在流通中的一种特殊加工形式,指的是商品从生产领域向消费领域流通的过程中,为了促进销售,维护商品质量和提高物流效率而对商品进行的加工,使商品发生物理、化学、形状或者产品组合上的变化,以更好地满足消费者多样化的需求和提高商品的附加值。流通加工是生产加工在流通领域中的延伸,也可以看成流通领域为了更好地服务在职能方面的扩大,主要作用在于提高物流系统效率和效益。随着国民经济增长,国民收入提高,消费者的需求出现多样化,在这样的情况下,更有必要开展流通加工。

7. 物流信息管理

物流信息管理功能包括进行与上述各项活动有关的计划和预测,以及对物流动态信息及其有关的费用、生产、市场信息的收集、加工、整理和提炼等活动。物流信息和运输、仓储等各个环节都有密切关系,在物流活动中起着神经系统的作用。加强物流信息的研究才能使物流成为一个有机系统,而不是各个孤立的活动。在现代通信及网络环境下,企业借助先进的信息处理、传递技术,将使物流信息发挥出巨大效力,大大提高物流运作水平。

1.1.4 物流的基本价值

物流是物质资料从供给者到需求者的物理性运动,主要是创造时间价值、场所价值及加工价值。

1. 时间价值

“物”从供给者到需求者之间有一段时间差,由于改变这一时间差所创造的价值,称作“时间价值”。物流的时间价值主要体现在三个方面。首先,是缩短时间创造价值,通过缩短物流时间,可获得多方面的好处,如减少物流损失、降低物流消耗、增加物的周转、节约资金等,物流是能动地获取时间价值的运动形式。其次,是弥补时间差创造价值,在经济社会中,需求和供给普遍地存在着时间差,可以说这是一种普遍的客观存在,正因有了这个时间差,商品才能取得自身最高的价值,才能获得更加理想的效益。物流便是通过科学的、系统的方法弥补时间差,有时是改变这种时间差,以实现其“时间价值”。最后,是延长时间差创造价值,在某些具体物流中存在人为地、能动地延长物流时间来创造价值的现象。例如,秋季集中产出的粮食、棉花等农作物,通过物流的储存、储备活动,有意识地延长物流的时间,以均衡人们的需求。

2. 场所价值

物流创造场所价值是由现代社会产业结构、社会分工所决定的。“物”从供给者到需求者之间有一段空间差,由于改变这一场所的差别所创造的价值,称作“场所价值”。物流的场所价值主要表现在以下几个方面。第一,从集中生产场所流入分散需求场所创造价值。现代化大生产的特点之一,往往是通过集中的、大规模的生产以提高生产效率,降低成本。在一个小范围内集中生产的产品可以覆盖巨大的需求地区,有时甚至可覆盖一个乃至若干国家。通过物流将产品从集中生产的低价位区转移到分散于各处的高价位区有时可以获得很高的利润。第二,从分散生产场所流入集中需求场所创造价值。与上面一种情况相反的情况在现代社会中也不少见,例如,蔬菜是在一亩地一亩地上分散生产出来的,而一个大城市的需求却相对大规模集中;一个大汽车厂零配件生产的分布非常广,但却集中在一个大厂中装配,这就形成了分散生产和集中需求,物流便依此取得了场所价值。第三,物流的场所价值

体现在从甲地生产流入乙地需求创造场所价值。现代社会中供应与需求的空间差比比皆是,十分普遍,除了大生产所决定之外,有不少是自然地理和社会发展因素决定的。现代人每日消费的物品几乎都是由相距一定距离甚至十分遥远的地方生产出来的。这么复杂的供给与需求的时间差都是靠物流来弥合的,物流也在其中体现了自己的价值。

在经济全球化的浪潮中,对于国际分工和全球供应链的构筑,一个跨国企业的基本选择是在成本最低的地区进行生产,通过有效的物流系统和全球供应链,在价值最高的地区销售,谋求产品的最大场所价值。

3. 加工价值

有时,物流也可以创造加工附加价值。加工是生产领域常用的手段,并不是物流的本来职能。作为现代物流的一个重要特点,是根据自身优势从事一定的补充性加工活动,该加工活动不是创造商品主要实体,形成商品主要功能和使用价值,而是完善、补充、增加商品性质的加工活动,形成劳动对象的附加价值。

1.1.5 物流的分类

物流可以按照物流活动覆盖范围的大小、物流活动的主体、物流活动在企业中的地位、物流的特殊性等不同标准分类。

1. 按物流活动覆盖范围划分

按照物流活动覆盖的范围,物流可以划分为国际物流和区域物流。

(1) 国际物流。国际物流是指发生在不同国家间的物流,它是相对于国内物流而言的。国际物流是伴随着国际贸易的发展而产生和发展的,是国际贸易的一个必然组成部分,国际贸易最终通过国际物流来实现。由于国际物流辐射的空间和地域广,物流过程长,且不同国家和地区的情况不同,所以国际物流具有物流环境差异大,系统范围广,对物流信息化、标准化程度要求高的特点。国际货物运输是国际物流的核心。国际货物运输的主要方式有海洋运输、铁路运输、航空运输、集装箱运输、大陆桥运输和国际多式联运等。

(2) 区域物流。与国际物流不同,一个国家、一个城市乃至一个经济区域的物流都处于同一法律、规章、制度之下,受到相同文化及社会因素影响,具有基本相同的科技水平和装备水平,具有其独特的特点,包含了所在区域的特点,这种物流称为区域物流。区域物流研究的对象更为深入细致,大到一个城市的发展规划,小到一个市区甚至一个厂区的规划,并逐渐成为世界各大城市规划和建设要研究的一个重点。特别是针对特定城市的城市物流,不但要研究城市生产、生活所需商品是如何流入、流出,还要研究如何以更有效的形式供应给每个工厂、机关、学校和家庭,以及城市巨大的耗费所形成的固体废弃物物流等。可以说,区域物流内涵十分丰富,具有很高的研究价值。

2. 按物流活动主体划分

按照物流活动的承担主体,物流可以划分为企业自营物流、专业子公司物流和第三方物流。这三种物流形态目前在市场上共同存在,它们的成长变化过程反映了现代物流社会化发展的一种变化趋势。

(1) 企业自营物流。在原有的计划经济体制下,大多数企业物流运作的规模、批量、时间都是在计划指导下进行的,企业自备车队、仓库、场地、人员,自给自足地自营物流的方式成为传统企业物流的主体。但是目前由于小批量、多品种、高速度和准时供货等市场需

求对新型物流提出了更高的要求,企业自营物流从物流成本和速度方面存在许多的问题,许多企业开始寻求更好的解决途径。

(2) 专业子公司物流。物流专业子公司一般是指从企业传统物流运作功能中剥离出来,成为一个独立运作的专业化实体。物流专业子公司一方面以专业化的工具、人员、管理流程和服务手段为母公司提供专业化的物流服务,另一方面还利用自身的专业化优势为同行业的其他企业提供第三方物流服务。

(3) 第三方物流。第三方物流是指企业为了更好地提高物流运作效率及降低物流成本,而将物流业务外包给第三方物流公司的做法。第三方物流企业是站在货主的立场,以货主企业的物流合理化为物流系统运营的设计目标,第三方物流公司通过和相关企业的长期的、大量的物流服务,整合各方面的资源,根据企业的特殊要求,为企业量身定做满足企业要求且具有高效率的物流服务。

3. 按物流活动在企业中的地位划分

按物流活动在企业中的地位,物流可以划分为供应物流、生产物流、销售物流、回收物流和废弃物物流。供应物流是指为生产企业提供原材料、零部件或其他物品时,物品在提供者与需求者之间的实体流动;生产物流是指在生产过程中,原材料、在制品、半成品、产成品等在企业内部的实体流动;销售物流是指生产企业、流通企业出售商品时,物品在供方和需方之间的实体流动;回收物流是指不合格物品的返修、退货以及周转使用的包装容器从需方返回到供方所形成的物品实体流动;废弃物物流是指将经济活动中失去原有使用价值的物品,根据实际需要进行收集、分类、加工、包装、搬运、储存等,并分送到专门处理场所时所形成的实体流动。

4. 按物流的特殊性划分

按照物流的特殊性,物流可以划分为一般物流和特殊物流。

(1) 一般物流。一般物流是指具有某些相同点和一般性的物流活动。一般物流研究着眼于物流的一般规律,建立普遍适用的物流标准化系统,研究物流的共同功能要素,研究物流与其他系统的结合、衔接,研究物流信息系统及管理体制等。

(2) 特殊物流。特殊物流是指在专门范围、专门领域和特殊行业的物流活动。在遵循一般物流规律的基础上,具有特殊制约因素、特殊应用领域、特殊管理方式、特殊劳动对象及特殊机械装备特点的物流都属于特殊物流范畴。特殊物流可进一步划分,按数量及形体不同可划分为多品种、少批量、多批次产品物流,超大、超长型物流等;按劳动对象的特殊性可划分为水泥物流、石油及油品物流、煤炭物流、腐蚀化学物品物流及危险品物流等;按装备及技术不同可划分为集装箱物流与托盘物流等;按特殊的领域可划分为军事物流和废弃物物流等。

1.1.6 物流的观点与学说

物流的基本观点与学说包括物流成本冰山学说、“黑暗大陆”学说、“第三利润源”学说、服务中心学说、“效益悖反”学说、物流战略学说和绿色物流学说,这些观点与学说构成了物流科学理论与实践研究的基础。

1. 物流成本冰山学说

日本早稻田大学的西泽修教授提出了“物流成本的冰山学说”,其含义是说人们对物流

费用的了解实际上是一片空白,甚至有很大的虚假性,物流费用就像冰山一样,人们所提到的物流费用仅仅是露出海水面的冰山一角,而潜藏在海水里的整个冰山却看不见,海水中的冰山才是物流费用的主体部分。也就是说,现行财务会计制度和会计核算方法都不能掌握物流费用的实际情况,财务报表只是把支付给外部运输、仓库企业的费用列入成本,而这只能反映物流成本的一部分——犹如冰山的一角,因为物流基础设施建设费用以及企业利用自己的车辆运输,利用自己的库房保管货物,由自己的工人进行包装、装卸等费用都没有列入物流费用科目内,而这一部分企业内部发生的物流费用才是真正的物流费用大头。该学说指出,“物流是降低成本的宝库”或“冰山的水下部分”正是尚待开发的领域,是物流的潜力所在。这无疑激起了人们对物流成本的关注,推动了企业物流的发展。

2. “黑暗大陆”学说

1962年4月,美国管理学家彼得·德鲁克在《财富》杂志上发表了题为《经济领域的黑暗大陆》的文章。文章认为:“我们对物流的认识就像拿破仑当年对非洲大陆的认识。我们知道它确实存在,而且很大,但除此之外,我们便一无所知。”这篇文章被公认为首次明确提出物流领域的潜力,具有划时代的意义,从此标志着企业物流管理领域的正式启动。德鲁克用“黑暗大陆”来说明或形容物流,主要是指人们尚未认识和了解物流。其中包含着两层意思:一是这个领域未知的东西很多,其理论和实践还不太成熟;二是在该领域内有很多可供开发的东西。

3. “第三利润源”学说

“第三利润源”学说最初是由日本早稻田大学教授西泽修提出来的。1970年,西泽修教授在其著作《流通费用——不为人知的第三利润源泉》中,认为物流可以为企业大量直接或间接的利润,是形成企业经营利润的主要活动。非但如此,对国民经济而言,物流也是国民经济中创利的主要领域。同样的解释还反映在日本另一位物流学者谷本谷一先生编著的《现代日本物流问题》一书和日本物流管理协会编著的《物流管理手册》中。后来“第三利润源”才逐步在其他国家流传开。在经历了1973年的石油危机之后,物流“第三利润源”的作用已经得到证实,物流在企业管理中的地位得到巩固。

4. 服务中心学说

服务中心学说代表了美国和欧洲一些学者对物流的认识。他们认为,物流活动的最大作用并不在于为企业节约了成本或增加了利润,而是在于提高了企业对用户的服务水平,进而提高了企业的竞争力。因此,他们在使用描述物流的词汇上选择了 Logistics (后勤) 一词,特别强调了物流的服务保障功能,认为借助于物流的服务保障作用,企业可以通过整体能力的加强来压缩成本、增加利润。鲍尔·索克斯在其著作《物流管理——供应链过程的一体化》中指出,“物流活动存在的唯一目的是要向内外顾客提供及时而又精确的产品递送。因此,顾客服务是发展物流战略的关键要素”,“当物流活动发展到与顾客合作的程度时,就能以增值服务的形式开发更高水准的服务”。此外,还有其他学者持同样的观点,认为“物流活动的目的在于向顾客提供及时而又准确的产品递送服务,是一个广泛满足顾客的时间效用和空间效用需求的过程”,“物流管理工作必须树立以顾客为核心的战略服务观念”。

5. “效益悖反”学说

“效益悖反”学说指出,在物流系统中的功能要素之间存在着损益的矛盾,也即物流系统中的某一个功能要素的优化和利益发生的同时,必然会存在系统中的另一个或另几个功能