

商业储运管理学

参考资料

商业储运管理学编写组编



商业储运管理学参考资料

商业储运管理学编写组编

Jm122/14



中央广播电视大学出版社

303871

F715.6
S36-4



U D E 000064013

商业储运管理学参考资料

商业储运管理学编写组编

中央广播电视大学出版社出版

新华书店北京发行所发行

北京市顺义县印刷厂印装

开本787×1092 1/32 印张 5.125 插页1 千字115

1987年1月第1版 1990年2月第4次印刷

印数 10301~11300

定价 1.00元

ISBN7-304-00071-G/F·36

Jm1122/14

说 明

本参考资料是专为学习“商业储运管理学”的电大学员编写的，目的在于帮助同学们学习、研究有关储运管理方面的知识，探讨如何开展我国的物流管理并建立物流体系的问题，拓宽、充实、提高所学教材内容和扩大学生的知识范围。

这些资料选自各种杂志、书籍，有些观点并非定论，也可能有不妥之处，仅供学习中参考。

限于我们的业务水平，在文章的取舍和编排上难免有不当之处，恳请读者批评指正。

编 者

1987年1月

目 录

建立我国商业“物流”管理体系·····	胡懋涛 (1)
关于建立商业储运中心的探讨·····	李斌 (12)
商品流通体制改革与交通运输	
业体制改革必须同步进行·····	周万钧 (16)
“物流”是“物资流通”的简称吗? ·····	沈新 (27)
论物流·····	徐从才、左宪棠、蒋玉珉 (31)
物流形式与组织浅议·····	崔介何 (41)
物流管理方法·····	夏春玉编译 (50)
美国、日本等资本主义国家的	
物流管理·····	高博 (58)
论日本物流管理的发展·····	路虹 (76)
日本的物流现代化·····	杨书臣 (85)
库存管理的近期发展概况·····	(91*)
库存管理技术·····	(124)
零担货物统筹装车法·····	杨元琦、王宝华 (155)

建立我国商业“物流”管理体系

胡 悉 涛

六届人大通过的《关于制定“七五”计划建议的说明》中指出：“大力提高企业经济效益”是“七五”期间生产的两个关键之一。从宏观经济效益看，在商品流通中如何适应世界潮流和我国实际情况，把“商流”和“物流”分开管理，这是通过管理要经济效益的一种好方式。在发达的资本主义国家中，“物流”已被视为“第三利润源泉”，而在我国实行它更具有条件。下面就商业部门如何开展物流管理并建立物流体系作一些探讨。

(一)

商品的储存和运输是商品流通中实物的运动，商品的价值与使用价值的最终统一需要通过这个环节才能完成。第二次世界大战以后，由于世界科学技术的迅猛发展，流通领域也跟生产领域一样发生了巨大变化。一些发达的资本主义国家，从重视生产转到流通领域中来，他们在合理组织商品流通，实现商业现代化的过程中，打破了产业革命以来流通领域一直落后于生产领域的状况，进行了“流通革命”。现在，象日本这样的国家，已经由五十年代中、后期开始的单一的物流管理发展到综合的物流管理；目前，更处于进入社会物流管理的阶段。他们的主要手段，是将商品流转再细分为“商流”和“物流”两大系统，分别进行管理。

“商流”是指商品流转中的商品交易和买卖行为，是一种经济关系的转移和确立。“物流”的解释，现在国外也不一致。据美国全国物资流通经营会议所下的定义是：“从生产线终点将产品有效地转移到消费者，以及从原料的供应地到生产线起点的有关活动。”^①日本的解释是指：“有效地克服从供应者到需求者的一切有形和无形的时间和空间上的间隔的物理性经济活动。”^②按此，“物流”的基本涵义可以理解为一切有形的和无形的（如天然气）物品，从生产到消费的位置转移。通过商流活动，完成商品的所有权转移，出售者收回支出的费用并获得利润，实现商品价值；通过物流活动，完成商品实物的空间和时间上的转移，使消费得以完成，并使商品的使用价值最终得到实现。

物流的基本职能有六项，即运输、保管、装卸、包装、流通中加工和信息服务。前四项的涵义比较清楚。流通中加工是现代流通的一个新趋势，这是因为大批量进货和货不对路的商品都需要通过流通环节的加工，以利节约社会和企业的成本费用，并方便销售。目前，国外还发展有生产、流通一体化的特种运输，在运输过程中即进行加工活动。以上功能的协调一致，在于发挥情报信息职能的作用。

西方商品流通出现商流和物流的分离，不是偶然现象。首先，它是社会生产力发展引起商品经济内部矛盾运动的结果。第二次世界大战以后，由于以电子计算机为前导的高新技术的大量应用，生产规模和产品结构不断地发生了变化；近年来，更由于激光扫描技术的迅速应用，自动化工厂发展也

①中国社会科学院工业经济研究所、日本总合研究所编《现代日本经济事典》中国社会科学出版社1982年版，第628页。

②同上。

很快。过去，生产规模越大越好，现在已呈向中、小型发展趋势。企业小、专业化强，这是社会分工向更高层次发展的表现。即使是大型企业，不少也是生产组装产品。同时，由于竞争加剧，市场个性化，企业所关心的不仅是生产出合乎质量要求的产品，而且还十分注意原材、物料的供应和生产后商品的销售和运送，要求尽可能缩短货物在供应者和消费者之间的运行时间，并尽量避免货物在流通中的差错和损失。在这种情况下，建立一个良好的流通系统，商流与物流分离便是必然结果。

其次，建立物流管理也是资本主义企业降低成本，提高盈利，开阔“第三利润泉源”的要求。

现在，在西方发达的资本主义国家中，已将降低成本的重点由制造成本转到流通成本上来。据报道，当前美国制造成本已不足全部成本的10%。在全部生产过程中，只有5%的时间直接用于加工制造，而95%的时间是用于搬运、储存等流通过程。日本的零售消费品价格构成中，生产费用和流通费用大致各占一半。因此，他们认为在这种情况下再将改善经营管理的主攻方向放在降低成本上是不得要领的事了。

第三，现代科技的迅速发展，生产结构和消费构成的急剧变化，商业本身面临新的挑战，它要求商品的实物流通要与其相适应。

从日本情况看，批发企业在现代化过程中一直在发展着。日本国内商品销售从生产到零售，一般经过三到四道环节，这是跟生产集中与消费分散并趋向个性化是分不开的。在日本总的商品流转额中，大体上三分之一由生产领域直接进入消费领域；其余的经过批发环节。在批发中又分三类：一类是专业批发，一类是工厂批发，还有一类是连锁批发。

连锁批发是由经营同一类型商品的独立的中、小零售企业采取联购分销的一种批发形式。它是中小零售商业为对抗大型零售垄断和避免在竞争中受到兼并和排挤，而在组织上和经营上所采取的措施之一，是日本在六十年代“流通革命”中发展起来的。日本人认为是把落后的传统商业改造成现代商业的途径之一。但是，不管那种批发形势，都以建立自己的先进的物流网络为条件。批发企业要有自己的物流和中心，以便采用先进技术进行存储，并采用灵活和快速的方式，对流通货物化零为整和化整为零，更有效地为用户和消费者服务。

在零售商业中，由于超级市场和邮（函）购业务的迅速发展，要求零售商也要有自己的函购汇总中心和物流配送中心。为此，必须商流、物流和信息流三者紧密结合，没有一定技术基础的物流系统是难以完成这种现代化形式的零售业务的。

可见，商流和物流的分离是时代进步、技术发展、社会分工和经济生活更加社会化在流通领域的反映。

（二）

“物流”在我国现在还处于介绍和起步阶段，把物流作为一个系统来研究的还不多。长期以来，我们在理论和实践上重生产、轻流通，对物流的物质基础不注意，流通中的技术、设备几十年一贯制，相当落后，经济效益不高，现在，该是改革这个局面的时候了。我认为，在我国搞物流管理，有比资本主义国家更为优越的社会经济条件；同时，我们有了一定的物质技术基础；而且，社会主义现代化建设也向我们提出了迫切的要求。

第一，建国以来商业的发展，已呈现商流与物流分离趋势，只是由于我们过去建设上“左”的指导思想和随之而来的几次经济大折腾，使实践中已经萌芽并有发展的物流工作停顿了下来。

我国生产和流通的不适应情况，早在建国初期就很快地暴露了出来。五十年代初，在繁重的经济恢复工作和“一五”时期的经济建设中，流通领域就出现了运输紧张状况，但是，当时人们不是从系统观点而是从交通运输角度进行考虑的。当时，京、津、沪、穗等大城市的商业部门首先受到实物运输的压力，为缓解突出的商品吞吐矛盾，建立了仓储机构，并随之成立了储运公司。由于集中办储运，保证了当时储运任务的完成，加强了储运的计划性，充分发挥了储存设施的使用效率，适应了当时国民经济对商业的要求。这一时期，商业储运发展很快。现在看来，当时商业内部已出现商流和物流分离的萌芽状态。1957年在国家对私人资本主义的社会主义改造基本完成以后，已经组织起来的公私合营仓库、公私合营的货运服务部又划归了国营商业，以后又归并到国营储运公司。这样，五十年代后期，在一些大中城市基本上形成了比较集中的储运机构和物质力量。

但是，在“大跃进”和继之而来的三年国民经济调整，刚建立的储运机构不仅未能向良性发展，反而遭到裁撤和合并。只是在国民经济的调整取得初步效果，而流通中运输紧张的问题又重新冒了出来以后，各地被破坏了机构才又重新恢复和组建。1964年，商业部系统开始推行经济区划，工业品跨区供应，农副产品跨区交售，这是社会流通中社会分工的进一步深化，可以说，按物流组织商品流通的时机已经到来。然而，1966年开始的“文革”，使我国商业初具规模

的物流基础又遭到摧残。从省到县，一些刚建成的商业储运机构再遭并裁，资料散失，人员分散，规章制度被废弃，一些全国性的商业物流管理和技术组织，如“商品运输中转联系组”，“商品养护技术组”等都被迫中止工作，这个情况一直延续到党的十一届三中全会以后才发生变化。1978年商业部提出：“统一办运输，集中管仓库，成立专业储运企业，逐步建立和健全商业储运网”的号召，1982年7月更进一步提出建立商业部系统物流中心的设想，使商业系统的物流管理工作有了新的起点。

综观以上我国商业储运工作的发展，虽然没有形成系统的物流管理，更未形成体系，也未进行过理论概括，但客观上还是做了一些符合物流要求的工作。从以上的历史叙述中也可以看出，储运工作的几经波折，从宏观看，是受整个国家政治、经济情况的影响；就商业本身看，焦点在集中办储运还是分散办储运这一问题上。

其次，迅速建立商业物流管理体系也是现阶段商业工作本身发展的要求。

前面讲到，从战后经济发展快的一些国家看，经济恢复时期物资流通的畅通与否是影响经济振兴的一个关键因素。当前，由于我国交通和通信的“严重落后”，运输仍相当紧张，这个问题在“七五”期间还不能全部解决，在这种情况下，组建物流系统，就商业本身来说是符合国家“在‘七五’时期以至更长一段时间内建设重点以走内涵为主的扩大再生产的路子”的。^①在这方面，上海储运公司为我们提供

^①《中共中央关于制定国民经济和社会发展第七个五年计划的建议》，见《中共十二届四中、五中全会文件汇编》，人民出版社1985年版。

了一个好的典型。该公司组建于五十年代初，在全国储运工作的几次大反复中，它一直坚持了下来。全市国营商业的仓库基本上控制在它手中，有几十万平方米的仓库，有专用铁路线，有自己的汽车队、有铁路、航路，市内有好几个货运部；该公司有明确的为批发企业服务的经营方针，对上海市内几个采购供应站及部分市公司的储运业务基本上包了下来。正因为这样，使上海商业部门在购销业务巨额增长而储运投资很不成比例的情况下，保证了商业部门的巨大吞吐量。如果不是采取集中的物流管理方式，巨大而繁重的上海轻工业品外调任务的完成是难以想象的。作者有幸参观过他们的物质设施并作过调查，深感这是向管理要经济效益的典型，而这些又正是我们社会制度特征的表现。当然，这还是上海一隅之地的一个系统，社会效益还是有限的。如果再从我国商业现状看，一方面存在库存过大，资金周转缓慢，资金利用率不高的现象；另一方面却又存在货不对路，供不应求的状况。这与我们在流通上还沿袭传统的各自孤立搞物流有一定联系。企业分开搞运输，必然使物流设施不能够充分利用，并加剧社会运输的压力。

最后还应该看到，我国建立系统的物流体系有比资本主义更为优越的社会经济制度等条件。在西欧、日本和美国，尽管他们一些国家的物流现代化水平，特别在流通技术方面十分先进，但是要真正实现西欧有些国家提倡的“一体化”和建立“供应体系”，以及日本物流界所倡导的物流综合系统化、社会化，在整个社会范围内进行联合并实行起来，还是相当艰难的；这一点也是他们自己所承认的。现在，我们正在进行经济体制的全面改革，有可能把这一问题列入议事日程中去。

(三)

通过以上对一些发达资本主义国家的物流发展的考察，和我国商业物流的实际情况的分析，我认为建立并发展我国商业物流管理体系，既有必要也有可能。现就商业物流管理体系的建立，提出一些个人设想。

第一，结合经济体制的全面改革，把商业物流管理体系的设想纳入到国民经济总体规划中去。

局部流通环节的设施和基础的技术更新和改造，并不能缓解现在已经出现的实物流通紧张和效率低下的问题，必须把它作为一个系统进行考虑。一方面要使商业内部在储存、保管、装卸、运输、情报诸环节相互协调，同步发展；另一方面还要考虑物流的布局和层次，并注意与外部，特别是与航运交通运输部门的协调配合。应该看到系列运输，其中标准化和系列化尤为重要。在这方面，国外是有经验可供借鉴的。比如日本，开始时托盘发展很快，但标准化抓晚了，标准不统一，运输要多次倒装，就不能取得托盘联运和降低流通费用的效果。而在瑞典，他们在1947年开始使用托盘时，就结合卡车、火车和以后集装箱的结构，把标准统一起来，效果很好。

第二，商业物流中心和商业物流体系可以现有的储运企业为基础，分期分批地逐步建成。

国外的物流中心是一个货物集散中心，货物由此集中并幅射出去，发送非常有时效。它不仅能大批量接货，而且能够根据消费者和用户需要的品种、数量、时间，采取灵活形式，按迅速、准确、保质的要求配送到千家万户。我们现在的储运企业还不是这样的集散中心，它基本上是一个存储机

构，虽然它从事了一些物流工作，但是从总体上看没有形成物流体系，更不是物流中心，但可以此为基础，按照我国实际情况，商业物流中心可分为三大类。一类是工业品生产集中并需要大量外运而形成的工业品物流中心；一类是起着农副产品主要集散地作用而形成的农副产品物流中心；再一类是由于水陆交通枢纽而形成的交通物流中心。物流中心要分层次，可以考虑建立全国、省市及地县三级层次。省及省以上可以组建商业储运公司，省下可以称专业和综合储运站（组）。物流中心和各层次之间按地区配套，构成网络，彼此衔接，逐步联成全国商业物流系统。

商业物流中心的组成单位，要实行独立核算、独立经营，并成为相对独立的经济实体。它既专业经营，也对外服务。收费标准可采取内外有别，分类划定。物流中心首先要发展自己的专业和短途运输手段，在此基础上，再发展包装行业，并逐步联成装卸专门队伍和行业。这样，假以时日，就有可能建成有内在联系的商业物流系统。

第三，充实和加强商业物流企业的物质设备的更新改造，促进物流企业现代化。

物流企业的物质设备的更新改造，可以从物流的五个环节入手。包装要做到规范化和标准化，以利商品的装卸、运输和保管；装卸要做到机械化和系列化，以便在装卸环节中配套成系列，有利于采用机械化手段。在运输中，对运输线路和交通工具的选择，对运输过程中的起运、中转、到达、入库要做到程序化和配套化，对于保管，要做到储量大、进出快、损耗小、费用低，高能、高效。至于物流中的情报工作，则要求在搜集、处理、加工、检索、传递和储存过程中，做到准确、及时和完整。

在这方面，国外发达的资本主义国家的先进技术可供采用。

第四，及早抓紧对商业物流管理和专业技术人才的培养和培训工作。

物流管理是商业部门中与技术结合最密切的工作。在新的科学技术影响下，物流领域的面貌变化更快。据国外经验介绍，物流专业人才培养比普通管理人才更为困难。它不仅需要懂经济管理理论和知识，而且还要通晓必要的控制论知识、精通复杂技术的合格专家，在这方面，他们不惜投入大量的人力和资金。对我国说，及早注意并抓紧这个问题，更为重要。

物流人才的解决要采取培养和培训相结合的方式。对高级人才，要通过近年已建立的高校储运专业进行系统训练，但更为重要的还在于对为数众多的在职储运干部，特别是青年干部的分层次培训。它可采取由企业自办、委托学校代培或委托有关社团代办等多种形式。在这方面，可以采用西德在培训职工方面的成功经验，即社会培训（企业、社团、学校），国家考试，承认学历，给予职称，这对促使人才的快速成长方面有立竿见影的效果。这就需要国家有相应的培训和劳动工资政策予以促成实现。

第五，可组建成立全国和地区性的商业物流协会或学会，加强对物流工作的宣传、教育、咨询和指导工作。

协会或学会是一种横向的群众团体，它具有跨行业、部门，人才众多，联系面广的特点。在对物流工作的宣传、教育、培训、咨询和指导等方面，具有企业和政府主管部门不能起的作用。国外十分重视对这一力量的作用。日本的物流工作起步很晚，但发展很快，其中一个重要原因就是政府扶

植并发展综合性的物流指导机构。日本的物流指导机构有官方和民间的两种。官方的物流指导主要是抓立法和政策，抓物流的社会基础建设，抓民间协会的组织与整顿；而民间组织的物流机构则是在官方的指导下，承担大量的物流组织、宣传、总结、推广、培训等实际工作。他们还派出代表团在世界范围内进行交流，所有这些对我们都有参考作用。

总之，只要我们认真规划，从实际出发，以现有的储运企业为基础，由小到大，从内部孕育成物流中心并发展成物流体系；注意对现阶段关键物流专业的基础设施的更新改造；并及时抓紧对物流专业人才的培养和广大在职储运干部的分层次训练；同时，加强对社会力量的组织、指导和应用，建成具有中国特色的社会主义的商业物流管理体系的目的就一定能够达到。

（摘自《商业经济与管理》1986年第1期）

关于建立商业储运中心的探讨

李 斌

建国以来，随着工农业生产的发展和商品流通的扩大，各地在工业生产比较发达的大、中城市、交通枢纽要道和物资集散地逐步建立了一批商业储运公司、中转站，初步形成了全国组织日用工业品调运的商业储运网。但是，随着城市经济体制的综合改革，“三多一少”商品流通体制的形成，以及工业品贸易中心的建立，给商业综合储运机构也带来了许多新情况和新问题。由于多渠道，少环节，产销直接见面，商品临时成交的批次多，批量小，点多面广，时间要求急等，今后在商品运输上将出现直达直运增多，零担商品发运增多，短途运输以汽车为主增多，但多品种的合装整车、整船或成批的商品运输量将减少，特别是中等城市日用工业品合装整车的运输量将大幅度下降，而运输费用可能会大量增加。同时，轻纺产品的不断增长，商业部门经营日用工业品的商品运输量预计到1990年将比1980年增长两倍。而商业综合储运机构的设施还比较简陋、陈旧、网点少，还没有形成纵横交错，信息灵通，四通八达，货畅其流的综合运输网络，不能适应多渠道、少环节组织商品流通的需要。

为了与流通体制改革相适应，必须建立健全商业储运中心。商业储运中心，以商业储运公司为基础，其服务经营由单纯为商业批发部门服务转变为面向社会，使之与贸易中心的购销业务相适应，这是商业储运中心的显著特点。