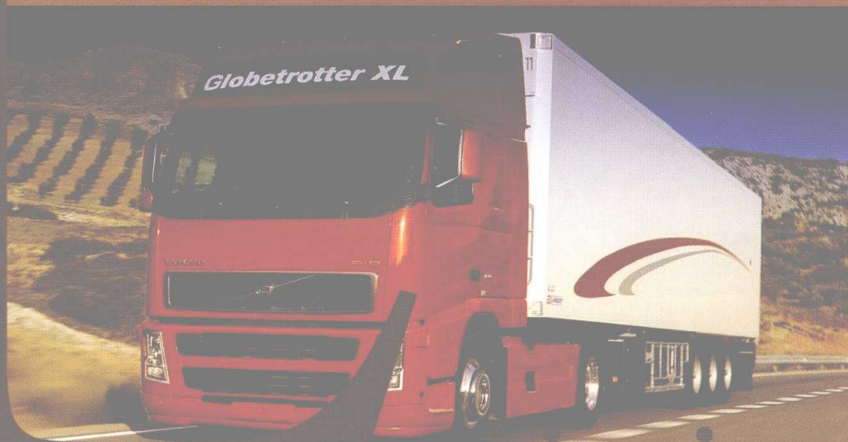




普通高等教育“十一五”国家级规划教材



ogistics

现代物流概论

■ 孙秋菊 主编



高等教育出版社
Higher Education Press

普通高等教育“十一五”国家级规划教材

现代物流概论

孙秋菊 主编



高等教育出版社

内容提要

本书是普通高等教育“十一五”国家级规划教材。

本书的主要内容包括物流概述,物流管理与供应链管理,商品运输及物流合理化,商品储存及物流合理化,物流标准化和商品装卸搬运,商品包装和集装化,商品配送和流通加工,物流信息技术和信息系统,企业物流外包和第三方物流,回收物流、逆向物流和绿色物流。

本书可作为高等职业院校、高等专科院校、成人高等院校相关专业学生用书,也可供五年制高职院校、中等职业学校及其他有关人员使用。

图书在版编目(CIP)数据

现代物流概论 / 孙秋菊主编. — 北京: 高等教育出版社,
2009. 7

ISBN 978 - 7 - 04 - 027584 - 1

I. 现… II. 孙… III. 物流—高等学校—教材 IV. F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2009)第 088439 号

| | | | | | |
|------|-----|------|-----|------|-----|
| 策划编辑 | 沈 炜 | 责任编辑 | 李冬梅 | 封面设计 | 张志奇 |
| 版式设计 | 王艳红 | 责任校对 | 王 超 | 责任印制 | 陈伟光 |

出版发行 高等教育出版社
社 址 北京市西城区德外大街 4 号
邮政编码 100120
总 机 010 - 58581000

经 销 蓝色畅想图书发行有限公司
印 刷 涿州市星河印刷有限公司

开 本 787 × 1092 1/16
印 张 18.75
字 数 460 000

购书热线 010 - 58581118
咨询电话 400 - 810 - 0598
网 址 <http://www.hep.edu.cn>
<http://www.hep.com.cn>
网上订购 <http://www.landaco.com>
<http://www.landaco.com.cn>
畅想教育 <http://www.widedu.com>

版 次 2009 年 7 月第 1 版
印 次 2009 年 7 月第 1 次印刷
定 价 22.70 元

本书如有缺页、倒页、脱页等质量问题,请到所购图书销售部门联系调换。

版权所有 侵权必究

物料号 27584-00

前 言

物流作为一种与商品实体空间相关联的经济活动,在物资资料的生产和流通过程中发挥着重要的作用。物流支撑着我们的产业和生活,社会的发展离不开物流。物流学科是研究物资资料在生产、流通、消费各环节的流转规律,寻求获得最大的空间和时间效益的科学。它所研究的对象是持续不断运动的物资资料以及影响物资流转的各有关因素。它涉及社会经济中物资资料空间位移过程中的各种技术问题、经济问题及物流技术问题等。

物流科学是一门新兴科学,正处于研究、建立和完善过程中,也被称为边缘科学,是科学技术的一个重要组成部分。物流科学是一门综合性、系统性、应用性的科学。它的综合性主要体现在它是自然科学与社会科学、运输、装卸搬运、包装、储存等技术和经济学理论相结合的交叉学科。它的理论方法是在综合多学科基本理论的基础上形成的,因此,在研究物流运行的过程中,必然会涉及这些学科的内容。它的系统性是指它本身既是一个复杂的社会系统,同时又处在国民经济乃至世界经济更大的系统中。系统论的观点和方法也是物流研究的重要观点和方法。它的应用性是指在研究、分析、论证物流问题时都要从实际出发,为社会经济建设发展服务。本书正是基于以上观点系统地介绍物流的基本概念和物流研究的基本方法、物流各功能的主要内容及物流合理化的实施,并结合我国物流发展的现状,有选择地介绍能代表当前国际先进水平的物流技术和物流管理方法,通过案例分析题和复习测验题的训练,使学生对现代物流有一个比较全面的认识,并为进一步学习研究物流理论、进行物流操作打下一个良好的基础。

本书由北京物资学院多年从事物流教学和科研工作的物流学院孙秋菊教授进行总体策划设计并最终定稿。其中,第一章、第四章、第六章、第十章由孙秋菊编写;第二章、第五章、第七章、第八章、第九章由孙秋菊和任凤香编写;第三章由范文晶编写。

本书聘请北京物资学院20世纪80年代就从事物流教学、科学研究的老一代物流专家陈梅君教授为本书做主审。陈梅君教授为本书做了高度的概括,并提出了一些合理化建议,在此表示深切的谢意。

本书在编写过程中参考了大量文献资料,借鉴和吸收了国内外众多学者的研究成果,在此,对他们的辛勤工作深表谢意。由于本书的编写时间较短,加之我们的水平有限,书中难免会出现一些缺点和错误,敬请各位专家和读者批评指正。

编 者
2009年6月

目 录

| | | | |
|------------------------------------|----|------------------------------------|-----|
| 第一章 现代物流概述 | 1 | 第三节 商品储存仓库和物流中心 的类型 | 94 |
| 学习目标 | 1 | 第四节 商品的储存管理 | 99 |
| 第一节 物流的概念及内涵 | 2 | 第五节 商品的储存规划和维护保养 | 108 |
| 第二节 物流理论及物流观念 | 4 | 复习思考题 | 120 |
| 第三节 物流的功能及其合理化 | 13 | 案例分析题 | 120 |
| 第四节 物流形式 | 15 | 第五章 物流标准化和商品 装卸搬运 | 122 |
| 第五节 现代物流特征及其在国民经济中 的地位和作用 | 29 | 学习目标 | 122 |
| 复习思考题 | 35 | 第一节 物流标准、标准化概述 | 123 |
| 案例分析题 | 35 | 第二节 物流标准化的主要内容 | 131 |
| 第二章 物流管理与供应链 管理 | 36 | 第三节 商品装卸搬运 | 140 |
| 学习目标 | 36 | 复习思考题 | 152 |
| 第一节 物流管理概述 | 36 | 案例分析题 | 152 |
| 第二节 物流管理的业务内容 | 47 | 第六章 商品包装和集装化 | 155 |
| 第三节 物流管理与供应链物流 管理的比较 | 61 | 学习目标 | 155 |
| 复习思考题 | 65 | 第一节 商品包装概述 | 156 |
| 案例分析题 | 65 | 第二节 商品包装材料和标志 | 159 |
| 第三章 商品运输及其合理化 | 67 | 第三节 商品包装容器的设计和选用 | 165 |
| 学习目标 | 67 | 第四节 商品包装技法 | 169 |
| 第一节 商品运输概述 | 67 | 第五节 商品集合包装和集装化 | 174 |
| 第二节 商品运输方式 | 71 | 复习思考题 | 179 |
| 第三节 商品运输合理化 | 77 | 案例分析题 | 179 |
| 复习思考题 | 82 | 第七章 商品配送和流通加工 | 181 |
| 案例分析题 | 82 | 学习目标 | 181 |
| 第四章 商品储存 | 85 | 第一节 商品配送概述 | 181 |
| 学习目标 | 85 | 第二节 配送中心 | 190 |
| 第一节 商品储存概述 | 86 | 第三节 流通加工 | 198 |
| 第二节 商品储备、储存的分类 | 90 | 复习思考题 | 202 |
| | | 案例分析题 | 202 |

| | |
|------------------------|-----|
| 第八章 物流信息技术和 | |
| 信息系统 | 204 |
| 学习目标 | 204 |
| 第一节 信息技术和信息系统概述 | 204 |
| 第二节 物流信息技术 | 208 |
| 第三节 物流信息系统 | 222 |
| 第四节 物流信息系统的开发 | 225 |
| 复习思考题 | 235 |
| 案例分析题 | 235 |
| 第九章 企业物流外包和 | |
| 第三方物流 | 237 |
| 学习目标 | 237 |
| 第一节 企业物流概述 | 238 |
| 第二节 企业物流外包 | 241 |
| 第三节 第三方物流与企业物流 | |
| 外包选择 | 247 |
| 第四节 企业物流外包的形式 | 260 |
| 复习思考题 | 266 |
| 案例分析题 | 266 |
| 第十章 回收物流、逆向物流和 | |
| 绿色物流 | 268 |
| 学习目标 | 268 |
| 第一节 回收物流概述 | 268 |
| 第二节 企业逆向物流 | 270 |
| 第三节 可再生资源的回收和利用 | 274 |
| 第四节 废旧包装物的回收和利用 | 279 |
| 第五节 企业废弃物物流 | 282 |
| 第六节 绿色物流 | 285 |
| 复习思考题 | 291 |
| 案例分析题 | 292 |
| 参考文献 | 293 |

现代物流概述

学习目标

(一) 知识目标

- ◆ 了解物流的概念和物流概念的演进历史
- ◆ 了解物流的理论及观念
- ◆ 掌握物流的功能及各功能在物流过程中的合理化
- ◆ 掌握各种物流形式的特点

(二) 技能要求

- ◆ 理解现代物流的特征
- ◆ 掌握物流在国民经济中的作用
- ◆ 运用所学的知识,进行企业物流案例的讨论

引言

著名物流专家——詹姆斯·约翰的名言：

物流学是一门充满了活力的新的科学领域。为了使市场经济达到让适当的用户、在适当的时候、花最小的费用、获得他们所需要的产品和服务的目的,一个有效的物流系统是关键。

事实上,人类社会自开始商品交换以来,就存在着与生产和流通相适应的物流活动。物流活动包括运输、储存、装卸搬运、包装、配送和流通加工等过程。但是,真正将物流作为企业经营的基本职能、对物流活动实施系统化的科学管理则是20世纪50年代前后的事情。

第一节 物流的概念及内涵

一、物流概念的产生

大多数的观点认为,中国引入现代物流大致从20世纪80年代开始,现代物流在中国从引入到全面发展大致经历了以下几个阶段:

(一) 20世纪80年代以前:空白期

在这个时期,中国尚未引入物流概念,没有现代物流的概念,只有流通业、运输业和邮政业等与物流密切相关的行业。

(二) 20世纪80年代初期到90年代初期:引入期

在这个时期,中国引入了“物流”概念,中国物流概念的引入主要通过两条途径:一条途径是在20世纪80年代初随市场营销理念的引入而从欧美传入,即 physical distribution(以下简称PD,PD也可直译为实物分配),这两个单词译为中文是“实体分配”、“实物流通”等意思;另一条途径是从欧美传入日本,日本人将其译为日文“物流”,80年代初,中国从日本直接引入“物流”这一概念。

在物流概念传入之前,中国虽然没有“物流”的概念,但是,类似“物流”的行业是客观存在的。事实上,中国的“储运”与国外的“物流”十分相似。

在这个时期内,中国经济实现了从计划经济向市场经济的转移,产品和服务逐渐产业化和市场化,市场竞争日益加剧,各类企业都意识到现代物流的重要作用,但是还没有物流运作和现代物流企业。

(三) 20世纪90年代中期到90年代末期:发展期

发达国家的跨国公司开始全面进入中国市场,制造业开始本地化,跨国公司传播了物流理念,与此同时,物流市场开始开放,一批“三资”物流企业产生,传统的储运企业开始向综合物流企业发展,也产生了一批新的民族物流企业。从某种意义上说,跨国公司带动了物流需求和促进了物流市场的产生。

(四) 20世纪末21世纪初:全面发展期

政治、经济、技术和管理因素的综合影响,极大地促进了跨国物流事业的全面发展,中国物流真正进入全面发展时期。

二、国外物流概念的形成和发展

国外“物流”即PD一词最早出现于美国。物流是20世纪初期在西方一些国家出现产品大量过剩、需求严重不足的经济危机条件下产生的。

在第二次世界大战期间,美国根据军事上的需要,围绕军需物资的战时供应,建立了军事后勤理论,即后勤(Logistics),并将其用于战争活动中。其中所提出的“后勤”是指战争期间的物资生产、采购、运输和配给等活动,这种管理对战争的胜利起到了保障作用。第二次世界大战后“后勤”一词在商业活动中得到了广泛应用,比如,在生产、流通等过程中,都使用了这一管理模式。因而,使物流的含义被赋予了更广泛的内容。现在欧美国家定义物流概念更多地使用 Logistics 而不是 PD。

20 世纪 50 年代中叶,日本在经济恢复过程中,十分重视学习西方的科学技术。1955 年,日本生产性本部向美国派出了“搬运专业考察团”,对美国的工厂运输情况,如搬运设备、搬运方法、库存物资的堆垛方式,与厂内运输有关的工厂总体布置以及搬运技术的概念等进行考察,并在日本国内进行了详细的报道。这一举动对日本后来物流业的发展起到了积极的作用。日本于 60 年代正式引进了“物流”这一概念,并将其解释为“物的流通”、“实物流通”的简称。到了 70 年代,日本已成为世界上物流业最发达的国家之一。

1973 年,席卷全球的石油危机以后,在全世界范围内石油价格扶摇而上。石油消费量占石油消费总量 20%~30% 的运输业,处于十分困难的境地,运输费用和包装费用都上升了 20%~30%,由此还引发了连锁反应,导致其他原材料价格的猛涨和人工费用支出的增加。西方国家靠廉价的原材料、燃料、动力来获取高额利润的传统方式面临挑战。在物流方面采用强有力的措施,以大幅度地降低商品流通过费用,使在一定程度上弥补由于原材料、燃料、人工费用上涨而失去的利润成为可能。物流费用的节约对许多国家在石油危机后稳定经济、防止危机的扩大起到了巨大的作用。由此也使物流的地位在全球范围内得到了空前的提高。

三、物流的概念

(一) 国外物流的概念

尽管物流这一概念已被广泛使用,但是,对于物流概念的理解,因所处的立场不同而有所差异。到目前为止,日本和美国有关的经济组织对物流所下的定义如下:

1. 美国营销协会对物流的定义(20 世纪 50 年代)

物流是对生产阶段到消费或利用阶段物资的移动及货物处理活动的管理。

2. 日本通产省物流调查会对物流的定义(20 世纪 60 年代)

物流是制品从生产地到最终消费者的物理性转移活动,具体是由包装、装卸、运输、保管以及信息等活动组成的。

3. 美国物流管理协会对物流的定义(20 世纪 80 年代)

物流是将原材料、半成品及产品,由生产地送达消费地的所有流通活动。其内容包括客户服务、需求预测、情报信息联系、物料搬运、订单处理、选址、采购、包装、运输、装卸、废弃物处理及仓储管理。

4. 美国物流管理协会对物流的定义(20 世纪 90 年代)

物流是为满足消费者需求而进行的原材料、半成品、最终产品及相关信息,从起始地到消费地的有效流动与存储的计划、实施与控制的过程。

（二）我国有关物流的概念

在我国不同版本的物流教科书中,对物流所给出的定义也各不相同。

王之泰教授 1995 年 6 月在《现代物流学》中对物流的定义做如下描述:

物流是通过物质资料从供应者到需求者的物理性运动,主要创造时间价值和场所价值,有时也创造一定加工价值的活动。

崔介何教授 1997 年 8 月在《物流学概论》中对物流的定义做如下描述:

物流是物质资料从供应者到需要者的物理性流动,是创造时间和空间价值的经济活动。

为了适应物流发展的需要,原国家国内贸易局组织部分专家、学者编写了《物流术语》一书,其中的物流术语已作为中华人民共和国国家标准(GB/T18354—2001),于 2001 年 4 月正式颁布,2001 年 8 月 1 日起实施。在此《物流术语》一书中,对物流概念做出如下描述:

物流(Logistics)是指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施有机结合。

在这里需要指出,我们现在所说的“物流”一词,最初的英语词汇是 PD,它是指产成品在销售领域的物流活动,即销售物流。随着物流范围的逐步扩大,现在普遍使用的是 Logistics 一词。我国学者在两者的翻译上,不加区别地同样翻译成了物流,这可能会导致对物流概念的理解产生一些偏差。Logistics 如果直接译成汉语,应该是“后勤”的意思,但是,如果使用“后勤”一词代替物流也不是很准确,而且同样会存在理解上的偏差。因此,在没有找到更合适的词汇的情况下,沿用“物流”来表达 Logistics 一词的含义,但要特别注意物流概念本身内涵的变化。

第二节 物流理论及物流观念

一、物流的商物分离说

商品从生产领域到消费领域的转移过程称为商品流通。在这个过程中,有商流和物流两个方面的活动。一方面是商品价值的转移,即商品所有权的转移;另一方面是商品使用价值的转移,即商品实体转移。我们把前者称为商流,把后者称为物流。商流和物流的统一,构成了商品流通。商品流通经济活动的主体是从事商品交换的人,其经济活动就是他们进行商品买卖的劳动过程;商品流通经济活动的客体是用以进行商品交换的劳动产品及交换商品所必需的劳动手段,如仓库、运输工具、店堂、设备、度量衡工具和货币资金等。

（一）商流的概念和内容

1. 商流的概念

商流即商业流通,是指以货币为媒介的所有权转移的商品交换。商品生产和商品交换是商业存在的客观基础。生产者生产的产品必须投放到市场进行交换,才能获得利润,这种商品交换使其所有权发生了转移。消费者为满足自身某种需要,到商店购买某种商品,这种买卖关系使商

品从商店转移到消费者手中。商品所有权的转移使商品在空间和时间上发生了转移,形成商品流通。商品交换是商品流通的外在表现,商品所有权转移是商品流通的实质。

一般来说,商品离开生产领域走进市场再到达消费者手中,商品交换才真正完成。在商品交换过程中,消费者注重商品使用价值,生产者注重商品价值,经过商品交换,才能实现商品价值和商品使用价值。

2. 商流活动的内容

商流活动主要包含商业交易活动和商流情报活动两个方面。商业交易活动以批发、零售、期货、易货等交易形式完成其所有权的转移。围绕着买卖活动而进行的订货、合同签订、交货安排、付款方式、采购销售、售后服务等,体现了现代商品交易活动的特征。商流情报活动是由服务于商流活动的商流计划、市场调查、资源调查、市场预测以及广告宣传、资料处理等多项工作所组成的。

(1) 商业交易活动。商业交易主要是指商品买卖活动。随着我国经济体制改革的进一步深化,实行对外开放对内搞活步子的加快,商品交易领域逐步扩大,使商业交易活动充分地发挥了其沟通城乡、连接内外流通的中心作用。商业交易的方式主要有零售活动、批发活动、期货交易和易货交易。

① 零售活动。零售活动主要是指将商品不成批地卖给消费者。这种交易不需要买卖双方预先订立合同,但往往需要通过商业广告使零售商品得到更多消费者的认可,以获得更多的零售交换次数,同时还要考虑售后服务的问题。

② 批发活动。批发活动是指商品成批出售,其价格低于零售价格。这种交易需要买卖双方预先订立合同或是预先订货洽商。批发对象主要是社会团体和单位。

③ 期货交易。期货交易是指买卖成交后,约定期限交付货物。这种交易需要预先洽商,达成一致意见后签订买卖合同。期货交易不同于批发和零售这样的现货交易,有一个预约交货期问题。在期货交易的买卖合同中应注意付款方式、交货时间、交货地点等。

④ 易货交易。易货交易是指以物换物的商业交易活动。这种交易的特点是参与交换的商品都为对方所需要,在交易活动中不使用货币。进行易货交易时要搞清楚商品的品种、规格和数量等。

(2) 商流情报活动。商流情报活动是指收集商品情况的消息,即商品信息的活动。商品情况的消息对商品流通能起到推波助澜的作用,一个好的商品情况报告能够带动大量的商品流动。获取商品信息的途径有市场调查、市场预测、广告宣传和信息反馈。

① 市场调查。商业市场调查是取得市场信息的重要手段,是进行市场预测的前提条件。市场调查是指对市场营销组合各因素(包括已经发生的和正在发生的)的公开的、秘密的原始资料进行搜集、整理和分析,为商业企业提供商品流动趋向、市场竞争情况等方面的情报。市场调查不能脱离商品这个中心,通过市场上出售的各种商品来调查商业市场,可以说是以物为中心来研究商品从生产者到消费者的流通过程中的各种情况。市场调查的方法有室内研究法、访问法、观察法、实验调查法等。

② 市场预测。市场预测是运用科学的方法,对影响供求的诸因素在调查的基础上加以分析综合,以探索其变化趋势,从而为决策服务的活动。市场预测的内容有社会购买力与商品供给量的平衡情况;商品的产、供、需情况和发展趋势;消费者对商品的品种、质量、型号、花色、价格、包

装的需求和变化趋势等。

③ 广告宣传。广告宣传是商品经济的产物。它不仅介绍商品、方便消费,而且为物资交流、调剂余缺穿针引线。广告宣传的方式主要有报纸广告、杂志广告、广播广告、电视广告和其他媒体广告。

④ 信息反馈。商业消息回馈后,人们根据所需的商业信息,可以更准确地了解市场商品流通的情况,掌握市场竞争的主动权。

(二) 商流与物流的关系

商流和物流是商品流通活动中不可分割的两个方面,它们既有分离又有结合,统一在商品流通过程中。在商品流通过程中,商流与物流之间既相互依存、互相联系、缺一不可,又相互独立,各有自己的职能。在商品流通中商流起主导作用,商流随商品所有权的转移而进行。有了商流才有物流,没有物流商流也无法实现。

商流是物流的前提,物流是商流的保证。设想如果消费者没有对商品使用价值的偏好,没有发生商品所有权的转移,商品交换也就无法进行。同时,如果物流条件不具备或实物移动过程受阻,则商品不能及时送到购买者手中,那么,商流就失去了保证,也谈不上真正意义上的商品交换。

1. 商流与物流的统一

商流与物流的统一是指商流活动与物流活动是同步进行的。所有权的转移与商品实体的移动是相继进行的,两者的流转环节相同。

在商品流通过程中的小额、零星的现金交易活动中,一手钱、一手货的情况下,商流和物流会始终结合在一起。商品被消费者购买后带走,就是商流与物流统一的表现。

在零售企业内部的各商品流转,如商品盘点,要做到账实相符,盘点者既要点实物,又要计金额,只有从两个方面加以控制,才能保证不出差错。这反映的是商流与物流紧密结合的形式。

企业与外部发生联系的商品流转环节主要是商品的购进和销售,如果双方是以现金、现货方式进行交易,那么商流与物流也是紧密结合的。

2. 商流与物流的分离

随着商品经济的发展,商流与物流结合在一起的情况虽然仍然存在,但是,如果从现货管理和科学技术上考察商品流通的全过程,结果发现:物流如果和商流完全同步,则存在着一定的不合理性,因此商物分离成为必然存在的一种现实,商物分离是物流科学赖以生存的先决条件。所谓商物分离,是指商品流通的两个组成部分——商业流通和实物流通各自按照自己的规律和渠道独立运动。

商流与物流产生分离究其根本原因是商流运动的基础——资金流和实物移动具有相对独立性。实物的运动是通过资金的运动来实现的,也就是说资金的分配是实物运动的前提。两者的运动渠道、运动形态不同。资金运动可以经过财政、信贷、价格、工资等形式移动,即可以通过邮局汇款、银行转账瞬间完成,而实物的移动受实物形态的限制,需要通过运输、储存等一系列漫长的过程来实现。

商物分离实际上是商品流通中的专业分工,职能分工的产物,是通过这种分工实现大生产式的社会再生产的产物,这是物流科学中重要的新概念。人们正是在商物分离的基础上才得以对

物流进行独立的科学考察,进而形成物流科学。商物分离图示如图 1-1 所示。

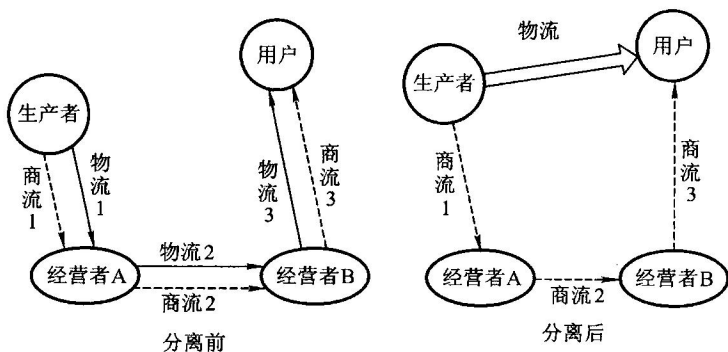


图 1-1 商物分离

总之,商流和物流构成了商品流通的两大支柱。商流搞活了,能加快物流的速度,给物流带来活力。而物流的畅通无阻能使商品源源不断地送到消费者手中。商流与物流分离的积极意义是充分发挥资金运动和实物运动各自的规律性和有效性,从而推动商品流通向更现代化的方向发展。

(三) 商流与物流分离的表现形式

商流与物流的分离是指商流活动与物流活动不是同步进行的,商品所有权的转移与商品实体的移动是分步进行的,两者的流转环节不相同。从企业的商品流转环节分析,商品的储存保管是典型的商物分离的例子,这个环节只有物流,不发生商品价值的转移及其变化。

1. 购销方式引起的商物分离形式

商品购销方式引起的商物分离,主要是商物在时间上的分离,有预购、赊销和分期付款三种形式。

预购是商流在前、物流在后的商物分离形式,即买者先将货款支付给卖者,过一段时间后,卖者向买者交货。

赊销和分期付款是物流在前、商流在后的商物分离形式。这种商业信用方式是卖者先把商品交给买者,买者延期或分期付款。赊销和分期付款的购销方式在现代商品经济中应用广泛。尤其是当商品供给不断增长,甚至出现供过于求的时候,这种商物分离形式表现得尤其突出。

2. 结算程序引起的商物分离形式

采用“信汇”、“电汇”等结算方式进行商品交换,是一种商流在前、物流在后的商物分离形式。用户在采用“信汇”、“电汇”进行结算时,一旦买方付款行为发生,买方就从法律上取得了商品的所有权。这时商流已经发生了。但是,卖方在收到货款后,可能会延误一段时间才能发运物资,此时物流还尚未开始。

采用“托收承付”的结算方式进行商品交换,是一种物流在前、商流在后的商物分离形式。用户采用“托收承付”结算时,卖方先发运物资,再凭运输凭证通过银行办理托收承付手续,这时物流已经开始,但买方可能还未向卖方付款,或者卖方虽然已经办理了托收手续,而实际意义上

的商流还尚未发生,即商品所有权的转让还没有真正实现。

采用“三角结算”方式进行商品交换,是一种商流迂回、物流直达的商物分离形式。商品交换的三方当事人采用三方结算货款、商品直达供应的购销方式进行商品交换。这种交易常发生在批发企业的经营活动中。例如,有一批物资在 A、B、C 三方之间发生交易时,先是 B 将货款付给 A,但商品仍然停留在 A 的仓库中,这时商品的所有权已从 A 转移到 B 手中,而 A 和 B 之间没有发生物流;此后,B 又将商品所有权转让给 C,C 付款给 B,C 与 B 之间只发生了商流而没有发生物流,最后 A 的商品直接发给 C,A 与 C 之间没有商流却有了物流。

3. 期货市场形成的商物分离形式

期货交易所表现的商物分离是一种极端的形式。期货交易发生时,买卖双方要支付一定数量的保证金,通过商品交易所进行买卖,是将来某一特定时间和地点的某一特定品质、规格商品的标准合约的买卖。买卖双方实物交割前进行的合约买卖是只有商流没有物流的行为,只有当实物交割时才发生物流行为,这时,商流在前,物流在后。

4. 其他方式形成的商物分离形式

在商品交换中,有些特殊商品只有商流,而没有物流。例如,房屋、建筑物、土地等的交易。这些商品虽然会发生商品所有权的转移,但不会发生位置上的移动。

在商品交换中,有时还会出现商流环节多于物流环节,而使商物分离的情况。如直线供货、曲线结算,商流与物流的起点和终点是结合的,而中间运动过程却是分离的。商品从产地到消费地,商流活动要经过收购、批发、零售,最后到达消费者手里,而物流活动则不需要经过这么多的环节,可以采取直接由产地运输到消费地的方式。

在商品交换中,还会出现物流环节多于商流环节而使商物分离的情况。例如,由于交通条件的限制,而使物流环节多于商流环节。

二、物流的“黑大陆”说

著名管理学权威人士 P. F. 德鲁克认为,流通是经济领域里的“黑暗大陆”。这是由于流通中物流活动的模糊性尤为突出,物流是流通领域中人们认识不清的领域。所以,现在看来,黑大陆说主要是针对物流而言的。

“黑大陆”说主要是指尚未认识、尚未了解。按“黑大陆”说的观点,如果物流理论研究和实践探索能够照亮这块“黑大陆”,那么,摆在人们面前的将不是一片不毛之地,而是一片宝藏。“黑大陆”说即是对 20 世纪中期经济界的愚昧的反对和批判,同时,也是对物流本身的正确评价。“黑大陆”说指出了当时资本主义繁荣发达的状况下,技术和经济都没有止境。同时,“黑大陆”说也正确地评价了物流,认为物流这个领域未知的东西太多了,理论和实践都不成熟,这也意味着物流可以产生的利润空间极大。

从某种意义上讲,“黑大陆”说是一种未知学的研究结论,是战略分析的结果,带有哲学的抽象性。这一学说对研究物流这一领域起到了启迪和动员的作用。

三、物流的“冰山”说

物流的“冰山”说,是由日本早稻田大学西泽修教授提出来的。西泽修教授在专门研究物流成本时发现依靠当时的财务会计和会计核算方法(由于其分门别类设立账目),不可能掌握物流

费用的实际情况。因此,人们对物流费用的了解是一片空白,甚至有很大的虚假性,就像沉在水面下的冰山一样,露出水面的那部分仅仅是冰山的一小部分,而沉在水面下的是我们看不到的有很大挖掘潜力的部分——物流便是一座冰山,如图 1-2 所示。

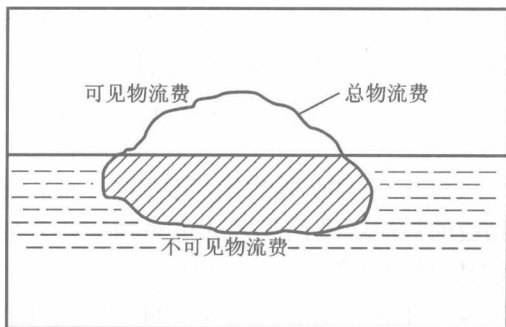


图 1-2 物流冰山

西泽修教授用物流成本的具体分析,论证了德鲁克的“黑大陆”说,用以说明物流领域的方方面面对我们来说不清楚和未知的东西太多。黑大陆的未知区域和冰山的水下部分,正是物流需要开发的领域,也是物流的潜力和吸引人之处。

四、物流的“森林”说

物流的“森林”说是由美国学者提出的,该学说认为物流整体效应如同森林。

物流过程包括一系列活动,如运输、储存、包装、配送、流通加工等等。在物流过程中不是单纯地追求各项功能要素优化,而更主要的是追求整体效果最优化,将各个分功能有机地联系起来,追求总体效果最优。

美国学者提出“物流是一片森林而非一棵棵树木”,用物流森林的结构概念来表述物流的整体观点,指出物流是一种“结构”,对物流的认识不能只见功能要素不见结构要素,即不能只见树木不见森林,物流的总体效果便是森林的效果。即使是和森林一样多的树木,如果孤立存在,没有连成片,也不是森林。物流追求的是像森林一样的总体效果。例如,单搞运输、储存不能叫物流。将运输、储存等功能综合经营才能称其为物流。物流森林如图 1-3 所示。

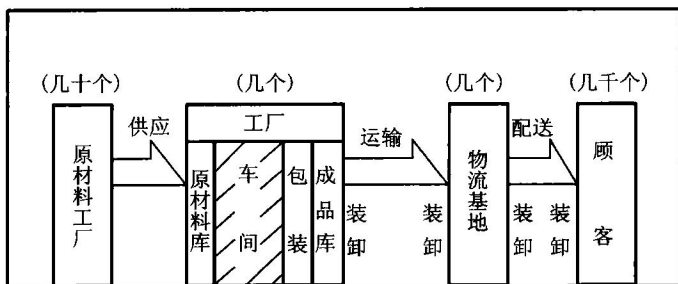


图 1-3 物流森林

物流“森林”说强调的是总体观念。在物流理论中,还有很多提法也具有类似观念,如物流系统论、多维结构论、物流一体化观念、综合物流观念和物流供应链理论等。

五、物流的供应链理论

物流科学一形成就给物流注入了系统的思想。所谓系统是指同类或相关事物按一定的内在联系组成的,相对于环境而言,具有一定目的、一定功能的相对独立的整体。物流系统是由运输、储存、包装、装卸、配送、流通加工等子系统组成,各个子系统之间有机联系并使物流总体功能合理化的综合体。

供应链是指从采购开始经过生产、分配、销售最后到用户,而形成的一定流量的环环相扣的链。物流受供应链的制约,物流的供应链理论强调的是对物流链节与接口的总体管理。现代管理和现代技术可以提供总体的信息使整个链共享,这样就可以扩展物流视野,使管理者能从总体上管理整个供应链,而不是像过去那样只管各个链节之间的接口或只管其中一部分。供应链管理实际上就是把物流和企业的全部活动作为一个统一的过程来管理。

供应链管理说有四个要点:

(1) 供应链是一个单项过程。如图 1-4 所示,供应链中各环节不是彼此分割的,而是通过链的联系成为一个整体。

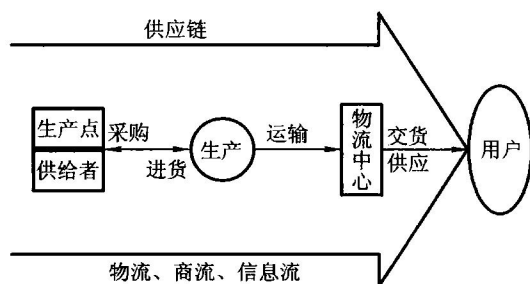


图 1-4 供应链管理

(2) 供应链管理是全过程战略管理。从整体来看,如果只依赖于链的部分环节信息,就会由于部分环节信息的局限性或失真,而导致整体计划的失真。

(3) 把库存看成供应链的平衡机制。供应链的不同环节上的库存观不同,在物流的供应链管理中,不是把库存作为维持生产和消费的措施,而是将其看成供应链的平衡机制。

(4) 采用控制论等管理新方法。供应链管理采取新的管理方法,如用整体综合方法代替接口的方法;通过解除最薄弱链寻求总体平衡;用简化供应链的方法防治信号的堆积放大;用经济控制论的方法实现控制等。

对一个企业来说,各个生产车间、各个工作环节的效益观和库存观会存在差异,各自都有不同的利益,各功能之间存在着冲突也是有可能的。由于现代管理和现代技术可以提供总体的信息,使各个链节共享,可以扩大视野,使之从总体上协调,使整个链与接口之间的管理优良,而不是像过去那样,每个链只管自己,接口成为三不管地带。

供应链管理在欧洲较为盛行,这和欧洲对物流的认识有关。在欧洲的物流观念中,始终强调

综合的观念,而不太强调分功能观念。例如,英国采用先进的综合物流观念,强调总体战略目标而不是某一环节如何先进。英国许多企业通过供应链管理,使企业效益明显提高。调整前物流成本占总成本的平均比例为 7.24%,调整后,物流费用所占的比例降低为 5.28%。而同时期德国的物流成本占比在 11% 以上,美国和日本则更高。

六、物流的“第三利润源”说

“第三利润源”的说法主要来自日本,强调利润中心即强调直接效益。

这一说法是对物流潜力及效益的一种肯定性描述。人们对“黑大陆”的未知区域和“冰山”说中看不见的部分有了进一步的肯定性认识。这些说不清、看不见的部分并不是不毛之地,而是一片富饶之源,有很大的利润空间。这一点已被企业在石油危机的过渡和若干成功企业的经验证实了。之所以称之为第三利润源是按时间先后顺序而言的。

第一利润源是利用资源获得利润。这里的资源起初是指廉价原材料、燃料,其后则是指依靠科技进步、节约消耗、节约代用、综合利用、回收利用乃至大量人工合成资源而获得高额利润。

第二利润源是利用人力领域获得利润。这里的人力领域最初是指廉价劳动力,其后则是指依靠科技进步提高生产率,降低人力消耗或采用机械化、自动化来降低劳动消耗而降低成本,增加利润。

第三利润源是利用劳动工具潜力、劳动对象和劳动者潜力获得利润,即物流利润。

随着经济的发展,第一、第二利润源的潜力越来越小,利润开拓越来越困难,而物流领域的潜力日益为人们所重视。三者的差别在于注重的生产力要素不同。第一利润源的挖掘对象是生产力中的劳动对象;第二利润源的挖掘对象是生产力中的劳动者;第三利润源则主要挖掘生产力要素中的劳动工具的潜力,同时,又挖掘劳动对象和劳动者的潜力,因而更具有全面性。

物流“第三利润源”理论的形成,基于两个前提条件:

(1) 物流是可以完全从流通中分化出来,而独立运行的。它有本身的目标、本身的管理,因此,能对其进行独立的总体判断。

(2) 物流和其他独立的经营活动一样,不是总体成本构成因素,而是单独盈利因素,物流可以成为“利润中心”型的独立系统。

应该指出,日本人对物流的认识(“第三利润源”说)与欧洲人和美国人对物流的认识是有差异的。一般而言,美国人对物流的主体认识可以理解为“服务中心”型;欧洲人对物流的主体认识可以概括为“成本中心”型。显然“服务中心”型主张的是总体效益,而“成本中心”型主张的是间接效益,而日本人的“利润中心”型主张的是直接效益。第三利润源不仅将物流看成直接谋利手段,而且还要强调它的战略意义,特别强调它是经济领域中潜力将尽的情况下的新发现,是经济发展的新思路,这将会对今后的经济发展起到推动作用,这正是目前学术界给予该理论更多关注的主要原因。

七、物流的其他理论

(一) 物流的“效益背反”说

效益背反是指物流的若干功能要素之间,存在着损益的矛盾,即在某一功能要素的优化和利