

高等教育应用型人才培养规划教材

现代 物流学

肖 蕾◎主编

Xiandai
Wuliuxue



西南交通大学出版社
[Http://press.swjtu.edu.cn](http://press.swjtu.edu.cn)

014008056

F252-43
278

高等教育应用型人才培养规划教材

现代 物流学

肖 蕾◎主编



F252-43
278



北航

C1694339

西南交通大学出版社

· 成 都 ·

830800110

图书在版编目(CIP)数据

图书在版编目(CIP)数据
现代物流学 / 肖蕾主编. —成都: 西南交通大学出版社, 2013.9
高等教育应用型人才培养规划教材
ISBN 978-7-5643-2654-8

I. ①现… II. ①肖… III. ①物流—高等学校—教材
IV. ①F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2013) 第 208966 号

高等教育应用型人才培养规划教材

现代物流学

肖蕾 主编

责任编辑	张波
助理编辑	周杨
封面设计	墨创文化
出版发行	西南交通大学出版社 (四川省成都市金牛区交大路 146 号)
发行部电话	028-87600564 028-87600533
邮政编码	610031
网 址	http://press.swjtu.edu.cn
印 刷	成都中铁二局永经堂印务有限责任公司
成品尺寸	185 mm×260 mm
印 张	13.75
字 数	342 千字
版 次	2013 年 9 月第 1 版
印 次	2013 年 9 月第 1 次
书 号	ISBN 978-7-5643-2654-8
定 价	29.00 元

图书如有印装质量问题 本社负责退换
版权所有 盗版必究 举报电话: 028-87600562

西南交通大学出版社

· 附 录 ·

前 言

作为一种古老的社会经济运动形态,物流活动至今已经持续了上千年,相比而言,物流学科的发展却只有几十年时间。直到 20 世纪末,我国才掀起一股理论与实践应用的“物流热”,各行各业都不断认识到物流的价值,各省市纷纷规划、建设以物流园区、物流中心、配送中心等形式为代表的物流基础设施,越来越多的企业将目光转移到物流这一“第三利润源泉”之上。

随着近年来我国物流基础设施的不断建设和物流价值观念的深入人心,获取物流利润源泉、发展物流产业的需求越来越为迫切。然而当前的物流市场中也存在诸多的问题,例如,多数企业长期以来习惯“大而全、小而全”的经营模式,自营物流的情况下难以有效控制物流成本及改善物流效果;市场当中能够切实提供全面、良好物流服务的供应商为数不多;物流市场中存在着供给不足与需求不足的双重矛盾与尴尬。想要解决这些问题,首要的是应该普及正确的现代物流观念。以现代物流认识为基础,作为物流服务的提供方,物流企业应该以自身专业的物流设施与设备、专业的物流运作与管理、专业的物流人员与技术为客户提供降低物流成本、提高物流服务的物流竞争力;以现代物流认识为基础,作为物流服务的需求方,制造和商贸企业应抓住自己的核心业务,考虑由专业的物流企业完成相应的物流工作。物流市场需要不断的培养与完善,而现代物流观念的建立迫在眉睫。

在我国长期条块分割的管理格局下,多数人对物流的认识还仅仅停留在对传统运输和仓储的理解水平上,没有形成一个对物质资料从起始地到终到地的系统的现代物流的认识。缺少了系统的观念,现代物流就缺少了创造价值的根本,而现代物流也就无从谈起。正因为如此,作者结合多年来在现代物流学领域的教学与科研工作,期望形成一个较为系统、客观的对现代物流的整体描述,而这样的描述将以物流系统为核心,以物流功能分析为手段,以第三方物流和供应链管理为典型形式。

全书内容共 13 章,涉及对现代物流及物流系统的概述、各物流子系统的作业及其管理、第三方物流及供应链管理、电子商务下的现代物流、现代物流的新发展等内容,力求将现代物流系统中的基本知识、重要方法与技能以及最新理论及研究成果呈现给读者。同时,为了强调现代物流作业及其管理的实践性,我们在每一章最后编排了相关案例,希望读者在学习之余有更多深入的思考。

本书在编写过程中引用了国内外许多专家学者的学术观点,借鉴了许多报刊媒体和专业网站的资料,对这些文献的作者我们实在无法逐一列出,唯有在此向所有文献作者表示深深的感谢。

由于作者水平有限,成稿时间仓促,尽管我们在编写过程中做了很多努力,但书中表述难免出现疏忽和谬误,敬请各位专家和读者批评指正。

编 者

2013 年 6 月

目 录

1 现代物流概述	1
引子：我国物流大事记	1
1.1 物流的内涵	1
1.2 物流价值	5
案例 1-1：浙江传化物流基地	9
1.3 现代物流与传统物流的比较分析	9
案例 1-2：中储公司从传统储运向现代物流的转化	12
本章思考题	14
2 现代物流系统	15
2.1 系统及物流系统	15
2.2 物流系统中的效益背反	19
游戏：蓝卡绿卡游戏	20
2.3 物流合理化	20
2.4 物流系统分析	23
案例 2：日本 7-11 先进的物流系统	25
本章思考题	26
3 仓储及库存管理	27
3.1 仓库概述	27
3.2 仓储规划与选址	33
3.3 仓库设计	38
3.4 仓储管理	42
3.5 库存管理	48
案例 3：戴尔的库存管理模式	54
本章思考题	56
4 运输作业及管理	57
4.1 运输概述	57
4.2 运输方式及其选择	58
4.3 企业运输	62
4.4 合理运输	64
4.5 集装箱运输	66
案例 4：韩国三星公司的配送运输合理化	71

本章思考题	72
5 配 送	73
5.1 配送概述	73
5.2 配送合理化	81
5.3 配送路线	85
5.4 配送中心	90
案例 5: 日本物流配送中心的特色	98
本章思考题	100
6 流通加工	101
6.1 流通加工概念	101
6.2 流通加工技术	105
6.3 流通加工合理化	108
案例 6: 上海联华生鲜食品加工配送中心	110
本章思考题	112
7 包 装	113
7.1 包装概述	113
7.2 包装的分类	115
7.3 包装合理化	116
案例 7: 包装材料与运输和销售	117
本章思考题	122
8 装卸搬运	123
8.1 装卸搬运概述	123
8.2 装卸搬运工具	124
8.3 装卸搬运的合理化	126
案例 8: 台湾彬泰物流公司的经营之道	126
本章思考题	128
9 物流信息化	129
9.1 物流信息概述	129
9.2 物流信息的作用	131
9.3 物流信息技术	132
9.4 物流信息系统	140
案例 9: 宝供物流企业集团物流信息系统	142
本章思考题	145
10 第三方物流	146
10.1 第三方物流概述	146
10.2 第三方物流的服务	147

10.3	第三方物流的类型	148
10.4	第三方物流的选择与实施	150
	案例 10: 宝供物流	153
	本章思考题	154
11	供应链环境下的物流管理	155
11.1	供应链及供应链管理	155
	案例 11-1: 惠普喷墨打印机的供应链	161
11.2	供应链管理下的物流问题	164
11.3	供应链管理下的库存控制策略	169
	案例 11: “ZARA” 演绎供应链极速传说	170
	本章思考题	174
12	电子商务与现代物流	175
12.1	电子商务及其发展	175
12.2	电子商务与现代物流的关系	179
12.3	电子商务物流的一般过程	181
12.4	电子商务物流管理	185
	案例 12: 京东物流与淘宝物流的比较分析	189
	本章思考题	191
13	现代物流的新发展	192
13.1	绿色物流 (Environmental Logistics)	192
13.2	虚拟物流 (Virtual Logistics)	196
13.3	精益物流 (Lean Logistics)	198
13.4	大规模定制物流 (Mass Customization Logistics)	200
13.5	物流金融	203
13.5	第四方物流	206
	案例 13: 第四方物流公司——埃森哲	209
	本章思考题	210
	参考文献	211

1 现代物流概述

引子：我国物流大事记

从 20 世纪 90 年代末开始，我国国家物资部门和贸易部门开始了现代物流管理的推广与组织实施，以物流中心、配送中心等全新的企业形态为标志，在我国流通业掀起了一场广泛的意义深远的变革。

2004 年 8 月，国家发改委、商务部、公安部、铁道部、交通部、海关总署、国家税务总局、中国民用航空总局、国家工商行政管理总局等九部委联合下发了《关于促进我国现代物流业发展的意见》，指出大力发展现代物流业，对于推动和提升相关产业的发展，提高经济运行质量和效益，增强综合国力和企业竞争力具有十分重要的意义，也把发展物流配送中心列为重点鼓励发展的内容。

2005 年 4 月，由国家发改委牵头，建立了国家发改委、商务部、铁道部、交通部、信息产业部、民航总局、公安部、财政部、海关总署、工商总局、税务总局、质检总局、国家标准委、中国物流与采购联合会、中国交通运输协会等 15 个单位共同参加的“全国现代物流工作部际联席会议制度”，强调切实加强对全国现代物流工作的综合组织协调，充分发挥各部门的职能作用，促进现代物流全面快速协调健康发展。

2006 年 3 月，在全国十届人大四次会议通过的《国民经济和社会发展第十一个五年规划纲要》中，第四篇“加快发展服务业”里单列一节“大力发展现代物流业”，这在历史上从未有过，标志着现代物流作为产业的地位在国家层面得到了确认。

2009 年 2 月 25 日，国务院常务会议审议并原则上通过物流业作为国家十大产业振兴规划之一。会议指出必须加快发展现代物流，建立现代物流服务体系，以物流服务促进其他产业发展。一要积极扩大物流市场需求，促进物流企业与生产、商贸企业互动发展，推进物流服务社会化和专业化；二要加快企业兼并重组，培育一批服务水平高、国际竞争力强的大型现代物流企业；三要推动能源、矿产、汽车、农产品、医药等重点领域物流发展，加快发展国际物流和保税物流；四要加强物流基础设施建设，提高物流标准化程度和信息化水平。会议确定了振兴物流业的九大重点工程，包括多式联运和转运设施、物流园区、城市配送、大宗商品和农村物流、制造业和物流业联动发展、物流标准和技术推广、物流公共信息平台、物流科技攻关及应急物流等。

1.1 物流的内涵

1.1.1 物流的产生及演变

物流行为是伴随着人类活动一直存在的，只不过“物流”概念的提出与发展仍不足百年

时间。全面梳理相关文献,回顾物流概念的产生及演变,将有利于我们理解物流概念提出的背景、了解物流自身的发展规律,更有利于全面深入地把握物流的内涵。

“物流”一词起源于美国,其间经历了不断地发展与演变,我们按照物流思想的演变及其国别作如下的划分:

1. 市场营销推动下的早期物流

1915年,阿奇·萧(Arch W. Shaw)在哈佛大学出版社出版的《市场流通中的若干问题》中提到物流(Physical Distribution, PD)一词,该书中指出:“创造需求与实物供给的各种活动之间的关系说明存在平衡性和依赖性两个原则”,“物流是与创造需求不同的一个问题……流通活动中的重大失误都是因为创造需求与物流之间缺乏协调造成的”。

1916年,威尔德(L. D. H. Weld)在《农产品的市场营销》中指出,市场营销的效用中包括时间效用、场所效用、所有权效用和营销渠道的概念,从而肯定了物流在创造产品的市场价值中的时间价值及场所价值中的重要作用。

1922年,克拉克(F. E. Clark)在《市场营销原理》中将市场营销定义为:影响商品所有权转移的活动和包括物流的活动。

1935年,美国销售协会对实体配送(Physical Distribution)进行了定义:“实体配送是包含于销售之中的物质资料和服务从生产地点到消费地点的流动过程中,伴随的种种经济活动。”

由上可见,人们对物流最初的认识是从流通领域开始的,并且都没有离开产品的营销与销售环节。

2. 军事后勤理论下的现代物流

第二次世界大战期间,美国军队围绕战争物资供应提出并丰富了“后勤学”(Logistics)理论,将军需品供应点合理配置、合理库存的确定、运输路线和运输工具(飞机、轮船)的合理使用等问题作为整体统一布置,并运用运筹学和电子计算机技术等进行解决,较好地实现了战略物资快速、低成本的供应与补给。

第二次世界大战后,“后勤”(Logistics)一词在企业中得到广泛应用,并出现了商业后勤、流通后勤的提法,使后勤的外延推广到生产和流通等领域。经过长时间演变之后,Logistics的范围已经远远超出了原先“后勤”的范畴,其内涵也比PD更为丰富,Logistics逐渐取代了PD在企业中的地位。

1970年,美国空军在一份技术报告中对Logistics下的定义是:“计划和从事部队的输送、补给和维修的科学”。

1974年,美国学者鲍尔索克斯(Donald J. Bowersox)在其《后勤管理》(Logistical Management)一书中,将后勤管理定义为“以卖主为起点将原材料、零部件与制成品在各个企业间有策略地加以流转,最后达到用户期间所需要的一切活动的管理过程”。这时,后勤一词已经不仅仅是军事上的含义了。

1981年,美国出版的《后勤工程与管理》(Logistics Engineering and Management)中引用了美国工程师学会(The Society of Logistics Engineers, SOLE)对后勤学的定义,即“对于保障的目标、计划及其设计和实施的各项要求,以及资源的供应和保持等有关的管理、工程与技术业务的艺术与科学”。

3. 日本的物流

1956 年,日本派出“流通技术专业考察团”,由早稻田大学宇野正雄教授率领专家学者一行 12 人赴美国考察,历时一个多月,了解到日本以往称为“流通技术”的内容就相当于美国的“Physical Distribution”(PD),此后日本亦将此类活动改称为 PD。

1964 年,池田内阁“五年计划”制定小组的平原直谈到 PD 这一术语时,将其翻译为“物的流通”,并在 1965 年的政府文件中正式采用,以后这一术语又逐渐被简称为“物流”。从引进物流概念到 20 世纪 70 年代的近 20 年间,日本逐渐发展成为世界上物流产业最发达的国家之一。

4. 我国的物流

物流概念传入我国主要有两条途径:一是 20 世纪 70 年代末直接从日本引入“物流”这个名词,并沿用“PD”这一英文称谓;另一条途径是 20 世纪 80 年代初,“物流”随着欧美的市场营销理论传入我国。20 世纪 80 年代后期,当西方企业用“Logistics”取代 PD 之后,我国随之把“Logistics”翻译为“物流”。虽然“物流”称谓来自于英语的“Physical Distribution”,但目前人们所说的物流一般都是指“Logistics”。

1.1.2 物流的定义

对物流的定义,学者们出于不同的侧重点(企业、工程、管理)有各种不同的提法,一般来说归纳为狭义的和广义的两种。狭义的“物流”仅指作为商品的物质资料的空间运动过程,属于流通领域的范畴。广义的“物流”则还包括物质资料在生产过程中的运动过程。即物流既发生在流通领域,又包含在生产领域之内。本书所指“物流”都是广义上的物流。

“物流”作为一个专用学科名词,广泛地包含了物质资料在流动过程中的各种技术与管理活动。因此,“物流”的含义可以表述为:物质资料在生产过程中各个生产阶段之间的流动和从生产场所到消费场所之间的全部运动过程;包括运动过程中的空间位移及与之相关联的一系列生产技术性活动,这个技术包括自然技术和管理技术。由于物流技术的提高,降低了物质资料、产成品在流通过程中的费用,提高了经济效益和社会效益。

物流的内涵非常丰富,随着人们认知的不断深入,物流概念本身也被赋予了更多的内容。美国物流管理协会先后多次对物流定义进行修订。追踪并解读其定义,能够帮助我们从物流定义的演变过程中把握物流领域的新内容和新变化。美国物流管理协会的不同版本的物流定义演变过程见表 1-1。

表 1-1 美国物流管理协会不同版本的物流定义演变过程

年份	定义	备注
1963	物流管理是为了计划、执行和控制原材料、在制品库存及制成品从起源地到消费地的有效率的流动而进行的两种或多种活动的集成。这些活动可能包括但不限于:顾客服务、需求预测、交通、库存控制、物料搬运、订货处理、零件及服务支持、工厂及仓库选址、采购、包装、退货处理、废弃物回收、运输、仓储管理	美国物流管理协会 NCPDM (National Council of Physical Distribution Management)

续表 1-1

年份	定义	备注
1986	物流是对货物、服务及相关信息从起源地到消费地的有效率、有效益的流动和储存进行计划、执行和控制,以满足顾客要求的过程。该过程包括进向、去向、内部和外部的移动以及以环境保护为目的的物料回收	1985 年美国物流管理协会更名为 CLM (Council of Logistics Management), Logistics 代替了 PD
1998	物流是供应链过程的一部分,是对货物、服务及相关信息从起源地到消费地的有效率、有效益的流动和储存进行计划、执行和控制,以满足顾客需求	
2002	物流是供应链过程的一部分,是对货物、服务及相关信息从起源地到消费地的有效率、有效益的正向和反向流动和储存进行计划、执行和控制,以满足顾客需求	
2003	物流管理是供应链管理的一部分,是对货物、服务及相关信息从起源地到消费地的有效率、有效益的正向和反向流动和储存进行的计划、执行和控制,以满足顾客需求	2005 年,美国物流协会更名为美国供应链管理专业协会 (CSCMP: Council of Supply Chain Management Professionals)

另外,其他不同国家和地区权威机构对物流的界定分别如下:

加拿大供应链与物流管理协会 (The Canadian Association of Supply Chain & Logistics Management, CASCLM) 在 1985 年对物流的定义是:物流是对原材料、在制品库存、产成品及相关信息从起运地到消费地的有效率的、成本有效益的流动和储存进行计划、执行和控制,以满足客户需求的过程。该过程包括内向 (Inbound)、外向 (Outbound) 和内部流动。到 2000 年基本上采用了美国物流管理协会的定义,只是进一步作了综合。

欧洲物流协会 (European Logistics Association, ELA) 在 1994 年发表的《物流术语》(Terminology in Logistics) 中定义物流为:物流是在一个系统内对人员或商品的运输、安排及与此相关的支持活动的计划、执行与控制,以达到特定的目的。

日本后勤系统协会 (Japan Institute of Logistics Systems, JILS) 在 1992 年 6 月将物流改称为“后勤”,该协会的专务理事稻束原树 1997 年对“后勤”下了如下定义:“后勤”是一种对于原材料、半成品和成品的高效率流动进行规划、实施和管理的思路,它同时协调供应、生产和销售各部门的利益,最终达到满足客户的需求。

我国国家质量技术监督局 2001 年 4 月 17 日批准颁布的《物流术语》(GB/T 18354—2001) 对物流进行了定义:“物流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。”2006 版的《物流术语》(GB/T 18354—2006) 仍然维持了该定义。

1.1.3 物流与商流

社会分工是商品交换、商品流通和商品市场产生和进化的根本原因,同时产生了连接生产与消费的流通功能,而分工的升级和细化也促使流通中的主要职能——商流和物流进一步分离。

商流是指商品所有权转移的活动，一般称为贸易或交易。商流的研究内容是商品交换的全过程，主要表现为洽谈、支付等商务实现活动。而如前所述，物流研究的是物质资料从起始地到终到地的实体流动过程。可见，商流是流通得以实现的基础和前提，物流则是流通得以实现的手段与保障，商流和物流都是流通中必不可少的组成部分，二者共同作用才能有效地实现商品由供方向需方的转移过程。

早期流通中商流和实体流动的物是紧密结合在一起的，进行一次交易，商品便易手一次，商品实体便发生一次运动，物流和商流是相伴而生并形影相随。时至今日，这种情况仍很常见。然而商流与物流在内容及特点上存在很大差别：商流的实现灵活、机动、活跃、相对成本低，随着技术手段的发展，商流越来越多地可以以信息化的手段实现；而物流则通常表现为环节多、行程长、成本高，以完成物质资料实体的有效流动。因此，为了活跃交易，又为了降低物流成本，商物分离是经济运行规律的必然体现。

所谓商物分离，就是在物资流通过程中将商流和物流活动独立开来，分别按照自身的运作规律完成。传统意义下商物合一及现代概念下的商物分离的具体形式分别如图 1-1 与图 1-2 所示。

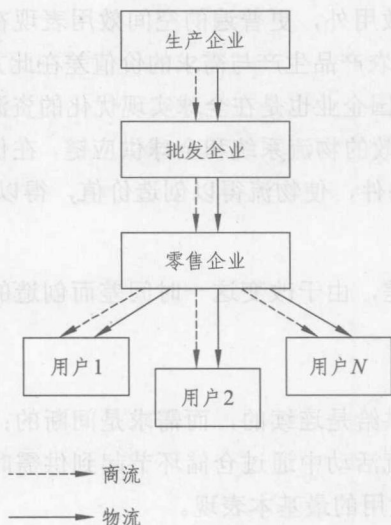


图 1-1 商物合一

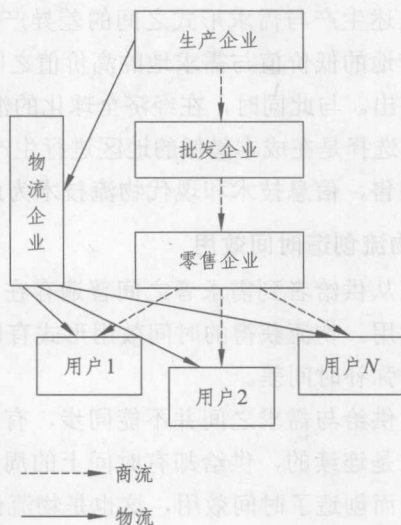


图 1-2 商物分离

图 1-1 及图 1-2 仅以最简单的形式表现了商物合一与商物分离的运作区别，实际流通活动所涉及的企业与环节远比上图复杂。然而，当商流与物流各自按照自身的规律进行运作，商物分离得以实现时，物流环节才可以真正以独立环节的形式进行系统的考察、分析与优化，进而形成专门的学科。

1.2 物流价值

1.2.1 物流效用

本书参照各种资料，采用了四种物流效用形式的说法，即物流能够创造四大效用，包括：空间效用、时间效用、形态效用、占用效用。

1. 物流创造空间效用

物品从供给者到需求者之间通常存在一定的空间距离,由于改变物品的不同空间存在位置而创造的价值称作空间效用。物流创造空间效用主要是借助运输环节实现的。空间效用有以下几种具体形式:

(1) 从集中生产地流入分散需求地。

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大面积的需求地区,有时甚至可覆盖一个国家乃至若干个国家。这样,物流就可以在集中生产与分散需求之间创造空间效用。

(2) 从分散生产地流入集中需求地。

和上面一种情况相反的情况在现代社会中也不少见,例如,粮食是在土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;一个大汽车厂的零配件生产也分布得非常广,但却集中在一个大厂中装配。这样,物流可以在分散生产和集中需求之间创造空间效用。

(3) 从低价值生产地流入高价值需求地。

除上述生产与需求形式之间的差异产生的空间效用外,更普遍的空间效用表现在物流对产品生产地的低价值与需求地的高价值之间的弥合,农产品生产与需求的价值差在此方面的表现最为突出。与此同时,在经济全球化的浪潮中,跨国企业也是在全球实现优化的资源配置,一个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,信息技术和现代物流技术为此创造了条件,使物流得以创造价值,得以增值。

2. 物流创造时间效用

物品从供给者到需求者之间普遍存在一段时间差,由于改变这一时间差而创造的价值称作时间效用。物流获得的时间效用形式有以下两种:

(1) 弥补时间差。

通常供给与需求之间并不能同步,有时表现为供给是连续的,而需求是间断的;相反,有时需求是连续的,供给却有时间上的周期性。物流活动中通过仓储环节起到供需时间差的弥补,从而创造了时间效用,这也是物流创造时间效用的最基本表现。

(2) 缩短时间。

通过有效的物流作业缩短产品从起始地到终到地的时间可带来多方面的好处,如减少物流损失、降低物流消耗、加速物品的周转、节约资金等。物流周期的结束是资本周转的前提条件,这个时间越短,资本周转越快,表现出资本的较高增值速度。从全社会物流的总体来看,加快物流速度,缩短物流时间,是物流必须遵循的一条经济规律。

3. 物流创造形态效用

这里所称的形态效用,是指通过改变产品的形态而以适当的形式更好地满足用户所带来的效用。多数物流活动并不能够改变产品形态,而流通加工和包装则可以使产品以更好的形式提供给用户,这便产生了形态效用。如对产品从工业包装向商业包装的换装工作就改变了产品形态,增加了产品品种,更好地满足了用户的需求。

4. 物流创造占用效用

这里所称的占用效用,是指通过技术支持、客户服务等手段,直接或间接地增加客户或

消费者想拥有产品或服务的愿望,并帮助客户或消费者实现这种愿望而带来的效用。物流过程,特别是末端物流系统直接面向最终的消费者,有效的信息支持、及时的物流服务与良好的物流表现能够极大的创造占用效用;相反,不良的物流服务反而会降低顾客拥有产品的愿望。

1.2.2 物流与区域经济的相互作用

物流与区域经济发展之间的关系极为密切:一方面,物流水平及其发展取决于一定区域的经济的发展程度;另一方面,发展了的物流又会对区域经济进一步起到促进作用。

一个国家或区域的经济的发展程度直接决定了其物流水平。相较于西方发达国家及日本,我国经济基础薄弱,物流基础设施尽管近年来得到长足发展,但仍与经济发展不相匹配,从而表现出我国总体物流水平相对较低,物流成本占 GDP 比重较高,而西方发达国家及日本通常这一指标都保持在 10%左右。

发展了的物流能够对区域经济的的增长起到促进作用,正是因为如此,我国很多省市纷纷规划建设物流园区、物流中心、物流基地等基础设施,大力发展物流行业,希望借助物流资源的集中和物流功能的整合实现物流成本的降低、物流服务水平的提高,增强企业在市场中的竞争力,从而整体上带动区域经济的发展,成为区域经济发展新的增长极。社会经济发展离不开物流,物流的作用无论从微观经济运行还是从宏观经济运行上都显得尤为重要。

1. 物流对国民经济的作用

整个社会的再生产由千千万万个企业再生产的总体运动过程构成,这个总体运动就是国民经济的运行。如果把整个经济社会看作一个大系统,那么物流仅是这个大系统的一个子系统。这个子系统对整个国民经济的运行发挥着重要作用。

1) 物流是国民经济的基础之一

物流是国民经济的基础,是国民经济的动脉。物流通过不断输送各种物资,使生产者不断获得原材料、燃料以保证正常的生产过程,又不断将产品运送给不同需求者,以使这些需求者的生产、生活得以正常进行。这些互相依赖的存在是靠物流来维系的,国民经济因此才得以成为一个有内在联系的整体。

2) 在特定条件下,物流是国民经济的支柱

物流对国民经济起支柱作用,或者物流与其他生产活动一起起支柱作用的国家已有一定数量。这些国家处于特定的地理位置或特定的产业结构条件下,物流在国民经济和地区经济中能够发挥带动和支持整个国民经济的作用,能够成为国家或地区财政收入的主要来源,能造成主要就业领域,能成为科技进步的主要发源地和现代科技的应用领域。例如,欧洲的荷兰、亚洲的新加坡和中国香港地区、美洲的巴拿马等,特别是日本以流通立国,物流的支柱作用显而易见。

3) 物流现代化可以改善我国的经济运行,实现质量的提升

我国经济虽然取得了持续、快速、健康的发展,但是经济运行质量不高,“粗放式”的问题还很严重,尤其作为支撑国民经济运行的“物流平台”问题更为突出。各种物流方式分立,物流基础设施不足,物流技术落后等问题如果能够得到全面、系统的改善,就可以使我国国民经济的运行水平得到一个很大的提高。

4) 一个新的物流产业可以有效改善我国产业结构

由于我国国土面积大,经济发展和物流关系就显得更为密切,物流产业对我国而言相对

重要得多。物流产业过去没有受到我国经济界应有的重视,发展迟缓,这个问题如果仍然得不到解决,对于我国未来的经济发展是极为不利的,尤其是现代通信技术和计算机技术支持的电子商务普遍运行之后,一个落后的物流产业的制约会有强烈的表现。因此,重视建立新的物流产业,才可以使我国国民经济出现合理、协调的发展局面。

2. 物流对企业的作用

物流是为满足消费者需求而进行的对原材料、中间库存、最终产品及相关信息从起始地点到消费地点的有效流动与储存的计划、实施和控制的整个过程,它构成了企业价值链的基础活动,是企业取得竞争优势的关键。许多生产企业在加强技术开发和推进全面质量管理的同时,已经把寻求成本优势和价值优势的目光转向生产前后的物流领域。

1) 现代物流是生产流通企业的第三利润源泉

从历史发展来看,企业曾经不断追求两大获取利润的源泉,其一是降低生产成本,节约物化劳动消耗,即通过节省原材料实现企业利润挖掘,这被称为“第一利润源泉”;其二是提高劳动效率,降低活劳动消耗,即通过节省劳动力降低成本,增加利润,这被称为“第二利润源泉”。然而,在这两个利润源潜力越来越小、利润开拓越来越困难的情况下,物流领域的潜力开始被人们所重视,日本早稻田大学西泽修教授最先提出“第三利润源泉”学说。

对于“第三利润源泉”学说,我们应该深刻认识以下几点:

(1) 物流可以完全从流通中分化出来,自成体系,有目标,有管理,因而能进行独立的总体判断。

(2) 物流和其他独立的经济活动一样,它不是总体的成本构成因素,而是单独盈利因素,物流可以成为“利润中心”。

(3) 从物流服务角度来说,通过有效的物流服务可以给接受物流服务的生产企业创造更好的盈利机会,成为生产企业的“第三利润源泉”。

(4) 通过有效的物流活动,可以优化社会经济系统和整个国民经济的运行,降低整个社会的运行成本,提高国民经济的总效益。

2) 现代物流是企业获取竞争优势的重要源泉

近年来,企业的经营理念在从“生产导向”过渡到“顾客导向”之后,迅速转为“为顾客创造价值”。在“为顾客创造价值”的时代,价值成为了顾客对企业所提供产品和服务的综合感知。

管理大师迈克尔·波特在《竞争优势》一书中指出,企业竞争的成功只能通过成本优势或价值优势来取得。一个既无成本优势又无价值优势的企业只能属于前途渺茫的企业,必将走向衰亡。但是,企业只做到最低成本,还只是一个成本领先者,就不得不与对手在价格上展开单一的竞争,这种价格上的低级竞争会强化顾客对该产品只是一种普通商品的认识。而一个基于价值优势的竞争战略比单纯的价格竞争战略要优越得多,因为物质上的价值固然重要,而使顾客对所得到产品的整体价值的认同,感到物有所值、甚至物超所值更为重要,即使价格稍高一些,顾客也会接受。

当前既能提供成本优势,又能提供价值优势的管理领域是极少的,而物流管理则是这些并不多的管理领域中的一个。高效、合理的物流管理,既能够降低企业经营成本,又能为顾客提供优质的服务;既能使企业获得成本优势,又能使企业获得价值优势。物流管理日益成为企业获取竞争优势的重要源泉。

案例 1-1: 浙江传化物流基地

浙江传化物流基地是由著名民营企业传化集团于 2002 年投资 3 亿元人民币兴建的, 位于浙江萧山经济技术开发区、沪杭甬高速公路萧山出口处, 建设规模占地 560 亩。

传化集团是一家以化工行业起家的企业集团, 随着集团规模的不断发展与壮大, 集团企业越来越清楚地意识到, 公路运输中存在着松散、低效、资源浪费率高的诸多通病, 货物到发时间不确定、公路运输成本的波动等问题都成为了影响企业产品竞争力的重要因素。因此, 传化集团从 1997 年开始探索物流, 从组建为企业自我服务的“自备车队”开始, 经历了“集团企业内部运输企业”、“为集团内外企业提供运输配送服务的企业”和“物流平台经营企业”四个阶段。如今浙江传化物流基地已经发展成为杭州湾、长江三角洲地区一个重要的公共物流运营基地, 旨在整合社会物流资源、为工商企业和第三方物流企业提供专业化综合物流服务平台。

浙江传化物流基地创造性地扮演了“物流平台整合运营商”角色, 搭建了高效的物流运营平台, 建立了物流企业资源聚集区, 赋予了公路运输高效低耗、集成化、信息化管理的时代特征, 从而在海港、航空港之后, 以全新的“公路港”物流模式拉伸了公路物流短板。

按照“物流平台运营商”的定位, 基地通过信息交易、运输、仓储、配送、零担快运、管理服务“六大中心”以及完善的配套服务功能模块, 快速形成了物流服务、物流载体、物流需求三大资源的聚集。目前, 基地已形成了 40 多万辆的社会车源运输网络, 日整合车辆达 4 000~5 000 辆, 来自省内外的 480 余家物流企业入驻开展运作, 日货物交易量达 30 000~50 000 t, 每日交易信息发布量达 7 000 条以上。通过各种聚集资源的协调运作, 服务杭州市及周边地区具有一定规模的制造企业和商贸企业达 21 000 多家, 为其降低物流成本近 40%。

基地的建成与投入运行为该区域内工商企业和物流企业提供了一个优质的综合性物流服务平台。通过构建的全新物流平台, 有效解决了制造业和物流业供需双方的矛盾, 实现两者的良性互动, 有效地提升了当地的物流效率, 优化了区域投资环境, 推动了物流产业发展, 优化和促进了社会分工合作体系, 推动了区域经济的和谐快速发展。

此后传化集团成功地进行了模式复制, 分别投资 15 亿元和 10 亿元打造了成都传化物流基地及苏州传化物流基地, 如今传化物流已形成一港三基地的运营规模, 辐射范围从长三角延伸至大西南。

讨论:

1. 传化集团这一民营企业为何最初会涉足物流领域?
2. 浙江传化物流基地是如何服务于本企业及周边企业的? 降低物流成本近 40%, 你认为是如何实现的?
3. 浙江传化物流基地给区域经济的发展带来怎样的好处?

1.3 现代物流与传统物流的比较分析

人们通常把传统意义上的运输业、仓储业称为传统物流, 而把如今对物质资料从起始地到终到地的整个流动过程的认知、组织与实施称为现代物流。与传统物流相比, 现代物流无

论从功能、作业，还是技术、手段方面都有了极大的扩展，进而也促进了物流服务业者与生产流通企业之间的信息沟通及关系转变等一系列的变化，可以说虽然脱胎于传统物流，但现代物流与传统物流之间存在形式与内容上的差别，是对传统物流本质上的飞跃。

1.3.1 现代物流与传统物流的区别

现代物流脱胎于传统物流，必然和传统物流之间有着广泛的联系，然而伴随着物流概念的产生及物流理论的不断探索，现代物流被赋予了更多的内容与意义。现代物流与传统物流的区别主要表现为：

1. 系统化区别

传统物流中的各项作业都是在条块分割下的各独立部门的独立作业，尽管存在业务上的衔接与联系，但很难达到真正总体的优化。现代物流强调系统整体优化，是对物质资料从起始地到终到地的全盘考虑，是对物流设施规划布局、物流环节运作管理、物流效果评估与改善的统筹执行，从而达到物流系统的优化，这是传统物流远不能及的。

2. 信息化区别

如果缺少了有效的信息支持，预期的物流各功能之间的系统优化是无论如何都难以实现的。可以说，物流作业形式的改变、物流管理水平的提高，很大程度上都依赖于信息获取及处理方式的改变。日新月异的现代信息技术正不断改变着我们的物流作业，为现代物流的有效运作提供着坚强的基础与后盾。

3. 科学性区别

传统的物流业被认为是典型的劳动密集型产业，更多地依靠人脑及经验，现代物流则更看重来自各领域的科学、技术与方法在物流系统中的应用，科学方法为物流的成本节省、效果提升提供了源源不断的动力。

如果将传统物流与现代物流从功能、收费、信息化程度、与客户的关系等方面进行简单比较，也可对二者的区别初见端倪，见表 1-2。

表 1-2 传统物流与现代物流的区别

比较内容	传统物流	现代物流
功能	功能单一 表现为运输、仓储及其相关附属性作业 多属于基本服务	功能集成化 关注物质资料从起始地到终到地的整体过程，各项功能都成为整体运作中必不可少的部分，且强调协调运作强调针对客户的增值服务
服务	能干什么就服务客户什么 服务水平较低	客户有什么需求就服务什么 服务水平较高
收费	针对单一功能的简单收费	针对一体化服务的综合收费
信息化程度	有限的或无先进信息技术	广泛采用信息技术
与客户的关系	更多的是简单的市场关系	与客户合作密切，强调合作伙伴关系