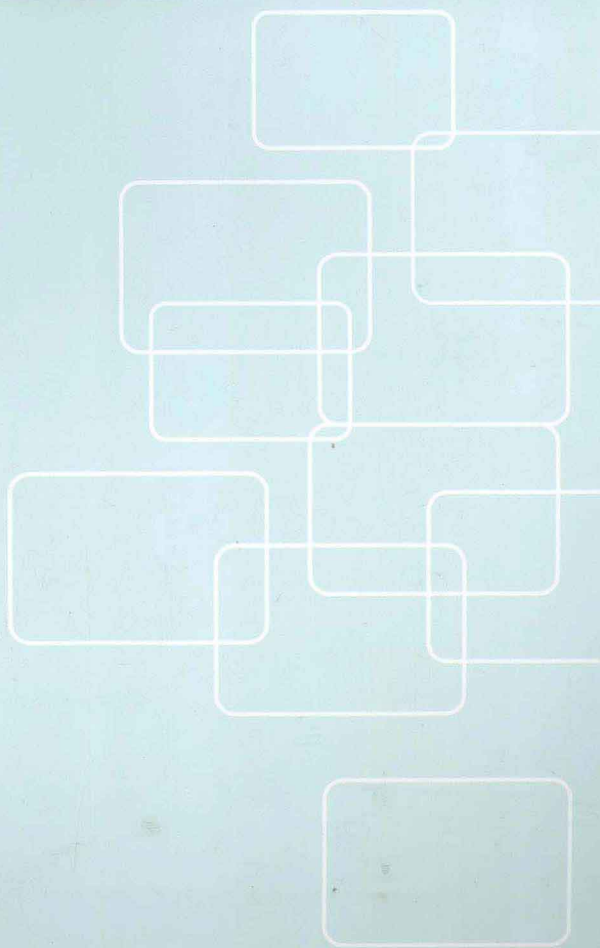


“十二五”高等院校
经管类专业规划教材

XIANDAI WULIU GUANLI GAILUN

现代物流管理概论

主编 范学谦 邓迪夫



南京大学出版社



“十二五”高等院校
经管类专业规划教材

现代物流管理概论

主 编	范学谦	邓迪夫
副主编	田 丽	瞿 翔
	张 瑜	赵春杰



南京大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

现代物流管理概论 / 范学谦, 邓迪夫主编. — 南京:
南京大学出版社, 2013. 8

“十二五”高等院校经管类专业规划教材

ISBN 978-7-305-12041-1

I. ①现… II. ①范… ②邓… III. ①物流—物资管
理—高等职业教育—教材 IV. ①F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2013)第 194229 号

出版发行 南京大学出版社

社 址 南京市汉口路 22 号 邮 编 210093

网 址 <http://www.NjupCo.com>

出版人 左 健

丛 书 名 “十二五”高等院校经管类专业规划教材

书 名 现代物流管理概论

主 编 范学谦 邓迪夫

责任编辑 王大学 唐甜甜 编辑热线 025-83592655

照 排 南京南琳图文制作有限公司

印 刷 南京京新印刷厂

开 本 787×1092 1/16 印张 22.5 字数 605 千

版 次 2013 年 8 月第 1 版 2013 年 8 月第 1 次印刷

ISBN 978-7-305-12041-1

定 价 40.00 元

发行热线 025-83592169 025-83592317

电子邮箱 Press@NjupCo.com

Sales@NjupCo.com(市场部)

* 版权所有, 侵权必究

* 凡购买南大版图书, 如有印装质量问题, 请与所购
图书销售部门联系调换

前言

现代物流以满足消费者的需求为目标,把制造、运输、销售等环节统一起来,涉及供应商、生产商、中间商、消费者等多个方面,通过采购、仓储、包装、运输、销售、配送等活动,解决物资供需之间存在的时间、空间、数量、品种、价格等方面的问题,以此衔接社会再生产的各环节。

物流业是融合运输、仓储、货代和信息等行业的复合型服务产业,涉及领域广,吸纳就业人数多,促进生产、拉动消费作用大。但我国物流业总体水平落后,严重制约国民经济效益的提高。这就必须建立现代物流服务体系,以物流服务促进其他产业发展。而物流业的发展需要大量的物流人才,特别是掌握现代物流理念并具备高技能的应用型物流专门人才。为了满足物流教育需要,也为了培养优秀物流专业人才,我们组织相关院校具有丰富专业知识和实践能力的教师共同编写了本教材。教材每章开头设置“学习目标”和“引导案例”,简介本章学习的内容并激发学生的学习兴趣。每章中间穿插大量的“阅读材料”和“知识链接”,以提高教材可读性和拓宽学生的知识面。章尾设置“专业术语”、“本章小结”、“复习思考题”,以巩固所学习的知识,增进对本章内容的理解。本教材体现以下特点:

1. 逻辑结构合理,符合认识规律。全书编写由浅入深、由表及里,先介绍物流的基础知识,然后再介绍物流的基本功能要素,接着介绍物流组织及物流管理方面的知识,最后从行业角度分别介绍物流业发展的方向。既有物流基础认知与把握,也有物流行业细化与拓展,把物流理论与应用相结合,满足不同层次需求,便于学生接受和理解,亦能激发学生的学习兴趣。

2. 内容选取上具有很强的应用性和针对性。本书内容无论是物流理论还是物流实践,均是物流行业领域比较前沿的成果,书中选用大量的案例、阅读材料和知识链接,通过把现代物流的理念与案例结合起来,着力培养学生分析问题能力,通过对阅读材料和知识链接补充,拓展视野、增长技能,培养学生解决企业实际物流问题的能力。

全书共有 14 章,分为上下两篇。上篇是理论篇,主要讲述物流基础理论、物流的基本功能要素、配送和配送中心、物流系统与物流标准、物流服务与物流成本、物流管理组织、第三方物流理论、物流战略管理和供应链管理等内容;下篇是行业篇,主要围绕企业物流、产业物流、国际物流、绿色物流和电子商务物流来编写。

本书由武汉纺织大学范学谦、陕西财经职业技术学院邓迪夫任主编,河南机电高等专科学校田丽、武汉纺织大学瞿翔博士、陕西交通职业技术学院张瑜、黑龙江农业经济职业学院赵春杰任副主编。具体编写分工如下:范学谦编写第 1 章、第 7 章、第 8 章、第 9 章和第 12 章,邓迪夫编写第 3 章、第 5 章和第 13 章,赵春杰负责第 2 章,田丽编写第 4 章、第 6 章、第 11 章,张瑜编写第 10 章,瞿翔编写第 14 章,全书由范学谦负责框架构建和统稿。

本书适用于高等院校物流管理专业及相关专业学子学习需要,亦能满足于广大商务工作者提升的需要,同时也可以作为企业培训教材和物流行业人员的自学用书。建议课时为 60 学时。

本书编写过程中,我们参考了大量相关文献,谨在此向这些作者、译者表示由衷的感谢。由于我们的水平和经验有限,书中错误和不妥之处在所难免,望读者批评指正。

编者

2013 年 5 月

目 录

上篇 理论篇	1
第一章 物流概述	3
第一节 物流概念的产生及其发展	4
第二节 物流的概念及其理解	10
第三节 物流的分类	13
第四节 现代物流概述	15
第五节 物流的地位与作用	20
第六节 物流合理化	21
第七节 物流的相关学说	23
第二章 现代物流的功能	27
第一节 运输	28
第二节 仓储	36
第三节 包装	47
第四节 装卸搬运	52
第五节 流通加工	58
第六节 物流信息	62
第三章 配送与配送中心	69
第一节 配送概述	70
第二节 配送中心概述	77
第四章 物流标准与物流系统	93
第一节 物流标准概述	94
第二节 物流标准制定的基本原则	102
第三节 物流标准化	104
第四节 物流系统概述	107
第五节 物流系统的模式与运行机制	112
第五章 物流服务与成本管理	122
第一节 物流服务	123
第二节 物流成本管理	131
第六章 物流管理组织	146
第一节 物流管理组织概述	147

第二节	物流管理组织的发展过程	149
第三节	物流管理组织的结构类型	153
第四节	我国物流管理组织的特征	159
第七章	第三方物流	164
第一节	第三方物流概述	164
第二节	第三方物流企业的类型和服务形式	169
第三节	第三方物流的利润来源与价值优势	174
第四节	第三方物流企业的选择与运作	177
第八章	物流战略管理	184
第一节	战略与战略规划	184
第二节	物流战略规划	188
第三节	物流战略管理	191
第九章	供应链管理	205
第一节	供应链管理概述	205
第二节	供应链管理的基本方法和实施步骤	214
第三节	供应链战略合作伙伴关系	220
下篇	行业篇	227
第十章	企业物流	229
第一节	企业物流概述	230
第二节	企业供应物流	234
第三节	企业生产物流	243
第四节	企业销售物流	247
第五节	回收物流与废弃物物流	251
第十一章	产业物流	257
第一节	农业物流	259
第二节	制造业物流	264
第三节	批发零售业物流	267
第四节	图书出版业物流	274
第五节	快递业物流	278
第十二章	国际物流	285
第一节	国际物流概述	286
第二节	国际物流系统	292
第三节	国际贸易与国际物流	294
第四节	国际物流业务	297
第十三章	绿色物流	311
第一节	绿色物流兴起	312

第二节 绿色物流概念.....	316
第三节 绿色物流基本理论.....	322
第四节 绿色物流系统的构成.....	324
第十四章 电子商务物流	333
第一节 电子商务概述.....	334
第二节 物流与电子商务的关系.....	337
第三节 电子商务物流的作用与特点.....	339
第四节 电子商务物流的组建方式.....	343
第五节 电子商务下我国物流业发展的现状与对策.....	347
参考文献	353

上篇

理论篇

第一章 物流概述

本章学习目标:

1. 认识物流现象与物流作业活动;
2. 了解物流起源与发展、物流的分类和物流相关学说;
3. 理解现代物流与传统物流的区别;
4. 掌握物流的概念、物流的组成要素和功能要素、物流地位与作用、现代物流含义与特点、物流合理化措施。

导入案例:从数字上看物流

2008年,我国社会物流总额达89.89万亿元,每1个单位的GDP需要3个单位的物流量来支撑;2008年,我国物流业增加值占全部服务业增加值的比重为16.5%,物流业每增加6.06个百分点,就可以带动服务业1个百分点;2008年,我国社会物流总费用占GDP的比率为18.1%,比发达国家高出1倍左右,这个比率每降低1个百分点,就等于创造了3000亿元的经济价值;2009年,我国物流业现有从业人员约2000万人,物流业每增加1个百分点,就可以新增加10万个就业岗位。

2012年我国物流需求缓中趋稳,企业物流效率有所提升,但经济运行中的物流成本依然较高。具体通报如下:

一、社会物流总费用较快增长

2012年社会物流总费用9.4万亿元,同比增长11.4%,增幅比上年回落7.1个百分点。其中,运输费用4.9万亿元,同比增长10.7%,占社会物流总费用的比重为52.5%,同比降低0.3个百分点;保管费用3.3万亿元,同比增长11.8%,占社会物流总费用的比重为35.2%,同比提高0.2个百分点;管理费用1.2万亿元,同比增长13.1%,占社会物流总费用的比重为12.3%,同比提高0.1个百分点。

在运输费用中,受燃油价格上涨、道路运量快速增长的影响,道路运输费用同比增长12.6%,增幅比社会物流总费用高出1.2个百分点。在保管费用中,利息费用增长13.3%,增幅比社会物流总费用高出1.9个百分点。

从全国重点企业物流统计调查数据看,2011年我国工业、批发和零售业企业百元销售额占用的物流成本分别为9.3%和7.6%,同比分别降低0.4个百分点和0.2个百分点,反映出我国企业物流效率有所提升。但经济运行中的物流成本依然较高,社会物流总费用与GDP的比率为18%,同比提高0.2个百分点。

二、社会物流总额缓中趋稳

2012年全国社会物流总额177.3万亿元,按可比价格计算,同比增长9.8%,增幅较上年回落2.5个百分点。分季度看,一季度为10.9%,上半年为10%,前三季度为9.6%,呈逐季

回落之势,四季度则明显趋稳回升,全年总体保持较快增长。

从构成情况看,工业品物流总额 162 万亿元,按可比价格计算,同比增长 10%,是推动社会物流总额增长的主要动力。受网购等电子商务快速发展推动,快递等与民生相关的物流发展势头良好,全年单位与居民物品物流总额按可比价格计算,同比增长 23.5%,增幅高于社会物流总额 13.7 个百分点。进口货物物流总额 11.5 万亿元,按可比价格计算,同比增长 7.8%。农产品物流总额和再生资源物流总额同比分别增长 4.5% 和 10.2%。

三、物流业增加值平稳增长

2012 年全国物流业增加值 3.5 万亿元,按可比价格计算,同比增长 9.1%。其中,交通运输物流增加值增长 8.7%,仓储物流增加值增长 6.8%,批发、零售物流增加值增长 9.8%,邮政物流增加值增长 26.7%。2012 年物流业增加值占 GDP 的比重为 6.8%,占服务业增加值的比重为 15.3%。

结合上面材料,请分析:这些数据说明什么问题?如何辩证地看待我国物流业?

第一节 物流概念的产生及其发展

阅读材料:感知物流

物流是很独特的。从时间上看,一年的 52 个周、一周的 7 天和一天的 24 个小时内物流始终存在,从来也没有停止过;从空间上看,具有典型地理特征的物流既有其复杂性,也有一定的跨距,几乎没有一个作业领域不涉及这些复杂性和跨距。物流几乎无处不在。人们衣食住行离不开物的流动,生产同样离不开物流。若工厂离开了物流,生产就会中断;商店离开了物流,就不能营业;社会离开了物流,社会就不存在。我们生活在物流的海洋里。

物流这种奇特现象,人类社会早期就存在,它算不上是什么新生事物。然而,现代物流却是近年来兴起的,尽管它好像是看不见、摸不到的事物,但现实社会,实现最佳的物流,却已成为业务管理和公共部门管理最激动人心和最富挑战意义的作业领域之一。物流涉及信息、运输、存货、仓储、物料搬运和包装等的集成。所有这些作业领域都提供了各种刺激性的工作,这些工作结合在一起就使整个物流管理成为一种既有挑战性又有价值的职业。由于物流的职能具有重要的战略意义,因此有愈来愈多取得成功的物流行政人员正在被提拔到高级管理部门。

物流的刺激和新奇来自于把传统的工作融汇进综合的物流开拓精神中去。成功的高级物流行政人员在其公司内外的工作中就像一位具有交叉职能的交响乐团指挥。在公司内所面临的挑战是,要把个别工作的专门技术协调成为一种综合的能力来服务顾客。在大多数情况下,这种协调所期望的范围超越企业自身向外延伸,包括顾客以及物料供应商和服务供应商。从战略意义上说,高级物流官员领导的是一支跨越边界的创业队伍,以开拓有效的供给链关系。当代物流的刺激是在把内外一体化的组合结果变成一个企业的核心组成部分,并将其功能与作用充分发挥出来,成为企业新的利润源泉之一。

当然,这些只是对物流表面上的感性认识,要深入地认识与了解,我们还必须从理性的高度来把握它。

一、物流概念的产生及其发展

前面学习知道,物流这种现象人类社会早期就存在,物流基本作业活动比如仓储与运输自古就有,但由实践上升到一门学科历史并不长。作为学科研究对象的“物流”这个概念最早起源于20世纪初的美国。从20世纪初到现在近一个世纪的时间内,物流概念的产生和发展经历了四个阶段。

1. 第一阶段是物流概念的孕育阶段(20世纪初至50年代中期),Physical Distribution(实物分销)和Logistics(后勤保障系统)并存。这一阶段的特点是:(1)局部范围使用,主要是在美国;(2)少数人知道,是几个人提出来的;(3)意见不统一,主要有两种意见、两个提法,一是营销学派的Physical Distribution概念,二是军事后勤学派的Logistics概念。

营销学派的PD概念是美国市场营销学者阿奇·萧于1915年提出的物流概念。通常他被认为是最早提出物流概念之人。他是从市场分销的角度提出的,在1915年由哈佛大学出版社出版的《市场流通中的若干问题》(*Some Problems In Marketing Distribution*)一书中指出,在市场分销中存在两类活动:一类叫作创造需求,一类叫作物资实体分配(physical distribution of goods),他认为这两类活动是不同的,但是在市场分销中,是互相平衡、互相依赖的。他认为市场分销中发生的重大失误,往往是由于在这两类活动之间缺乏协调造成的。

1935年,美国销售协会最早对物流进行定义:“物流(Physical Distribution,实际上应是实物分配)是包含于销售之中的物质资料和服务,在从生产地到消费地的流动过程中所伴随的种种经济活动。”

军事后勤学派的Logistics概念是美国少校琼西·贝克于1905年在其所著《军队和军需品运输》一书中提出的物流概念。他是从军事后勤的角度提出的,称Logistics是“与军备的移动与供应有关的战争的艺术的分支”,包括军备物资的运输、储存和供应问题。

第二次世界大战期间,美国军事兵站后勤活动的开展以及英国在战争中对军需物资调运的实践,都大大充实和发展了军事后勤学的理论、方法、技术,极大地支持了Logistics说的发展。

2. 第二阶段是分销物流概念阶段(20世纪50年代中期至80年代中期),即PD为主阶段。这个阶段的基本特征:一是分销物流学PD的概念继续在美国得到发展进而占据了统治地位;二是从美国走向了全世界,被世界各国一致公认,形成了一个比较普遍统一的物流概念,形成和发展了物流管理学,因而也形成了物流学派、物流产业和物流领域;三是随着物流概念的认识深化,其他领域一些原来没有物流概念的物流活动也逐渐与物流概念联系起来,非分销领域(供应物流、生产物流)的物流概念逐渐强化起来。

1956年,霍华德·T. 莱维斯、詹姆斯·W. 克林顿和杰克·D. 斯蒂勒三人撰写的《航空货运在物流中的作用》一书的发行成为物流发展的“里程碑”。霍华德等第一次引入了总成本概念,提出应当从物流费用总体的角度评价运输手段的优劣,他们的研究深化了物流活动的内容。

1961年,爱德华·W. 斯马凯伊、唐纳德·J. 鲍尔素克斯和弗兰克·H. 莫斯曼撰写了《物流管理》,这是世界上第一本介绍物流管理的教科书。60年代初期,密西根州立大学以及俄亥俄州立大学分别在大学部和研究生院开设了物流课程,成为世界上最早把物流管理教育纳入到大学学科体系中的学校。

1962年,美国著名经营学家彼德·德鲁克在《财富》杂志发表了《经济的黑暗大陆》一文,提

出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产生了又一次重大的推动作用,使他们逐渐认识到物流是“第三利润源泉”。

1963年,美国成立第一个物流管理组织,即美国实体配送管理协会(NCPDM),指出“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”。协会的目的是通过年会、地区会议、学术会议和出版物,为跨行业的企业提供交流的渠道。

70年代末,美国政府也制定了一些法规、法案。如1977年到1978年《航空规制缓和法》加速了航空产业的竞争,从而对货主和运输业产生了巨大的影响;1980年又通过了汽车运输法案和铁路法案,运输公司可灵活决定运费和服务;1984年,随着海运法案的通过,运输市场全面实现自由化。这些规制为物流的发展提供了广阔的空间。

物流从美国传遍世界。50年代中期,日本派专业考察团从1956年10月下旬到11月末,在美国各地进行了实地考察,首次接触到了物流这个新事物。日本考察团在详细了解了这一新鲜事物后,于1958年第一次提到了Physical Distribution,也就是PD。这个概念马上被产业界接受,并且在日本被译成“物的流通”。物流概念也逐渐流行到西欧、北美和其他许多国家。70年代末也传到了中国。当时适逢改革开放,我国组织代表团到日本考察并引入物流概念。这样,基本上全世界各个国家都接受了这样的物流概念和物流管理学。学界一般认为,物流发展的轨迹是起源于美国、发展于日本、成熟于欧洲、拓展于中国。

总之,这一时期,多位专家、学者和具有实践经验的物流管理人士发表了关于物流理论、物流管理、物流实践的论述和专著。大型制造企业的物流部门在各种物流理论的支持下迅速发展起来,在企业中担当重要角色并发挥了重要的作用,为企业带来了良好的经济效益。同时,美国政府为营造良好的自由货运市场,修改和通过了众多新的运输法案,对物流的发展也起到了大力扶持的作用。

3. 第三阶段是现代物流概念阶段(20世纪80年代中期至90年代末),即Logistics阶段。这一个阶段的特点是:随着物流业的发展,物流已经不仅仅限于分销领域,而且已经涉及企业物资供应、企业生产、企业分销以及企业废弃物再生等全范围和全领域。原来的分销物流Physical Distribution概念已经不适应这种形势,显得太狭窄,应该扩大概念的内涵,因此决定采用Logistics作为物流的概念。

值得指出的是,这个时候的物流概念虽然和第一阶段的军事后勤学上的物流概念字面相同,但是意义已经不完全相同了。第一个阶段军事后勤学上的Logistics概念主要是指军队物资供应调度上的物流问题,而新时期的Logistics概念则是在各个专业物流全面高度发展的基础上基于企业供、产、销等全范围、全方位物流问题,无论是广度、深度还是涵盖的领域、档次,都有不可比拟的差别,因此这个阶段的Logistics不要译为后勤学,更不要译为军事后勤学,而应当译为现代物流学,它是一种适应新时期所有企业(包括军队、学校、事业单位)的集成化、信息化、一体化的物流学。

美国实体配送管理协会(NCPDM)于1985年下半年适时地进行更名,改为美国物流管理协会(CLM),指出“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、控制,以满足顾客需求的过程。该过程包括进向(inbound)、去向(outbound)、内部和外部的移动以及以环境保护为目的的物料回收”。

4. 第四阶段是供应链管理阶段(20世纪末至今),即Supply Chain Management(SCM)阶段。这一阶段的特点是:随着全球一体化进程的加快、互联网技术的普及应用,电子商务在发达国家得到广泛的应用和发展,很多跨国公司往往在世界各地都有自己的生产部门,即其生产是世

界范围的,是在整个世界范围内配置资源和组织生产。跟随这种生产格局的变化,物流活动也由单一国家的国内活动演变为整个世界范围的复杂活动,物流运作及其管理难度巨大,供应链管理思想应运而生。

美国物流管理协会(CLM)于2005年1月1日再次适时地更名为美国供应链管理专业协会(CSCMP),明确了“物流是供应链过程的一部分,是以满足顾客需求为目的,以高效和经济的手段来组织产品、服务及相关信息从供应到消费的正向和反向运动和存储的计划、执行和控制的过程”。总部设于美国俄亥俄州立大学的全球供应链论坛将物流供应链管理定义成:为消费者带来有价值的产品、服务以及信息的从源头供应商到最终消费者的集成业务流程。建立快速、高效、低成本的供应链物流管理系统,促进物流管理的联合化、共同化、集约化、协调化和虚拟化,已经成为企业生存竞争的利器。

思考:美国物流管理组织机构更名说明什么问题?

知识链节:PD与Logistics比较表

表1-1 PD与Logistics比较

项目	Physical Distribution	Logistics
概念最早出现的时间	1915年阿奇·萧出版的著作《市场流通中的若干问题》	1905年美国少校琼西·贝克出版的著作《军队和军需品运输》
最先使用的领域	流通领域	军事领域
目前使用的领域	流通领域	整个供应链(包括生产、流通、消费、军事等各个领域)
概念的外延关系	包含在Logistics中	包含Physical Distribution
概念的内涵	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。这些活动可能包括客户服务、需求预测、交通、库存控制、物料搬运、订货处理、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。	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、控制,以满足顾客需求的过程。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。
美国物流管理协会使用的名词	从1963年成立到1985年下半年使用Physical Distribution。	1985年下半年以后用Logistics取代Physical Distribution。

二、物流概念产生的动因

物流概念产生有各种各样的原因,一般认为主要有经济动因和军事动因。其中经济动因是为了协调经济活动中的物流及其相关活动。1915年,阿奇·萧在哈佛大学出版社出版的《市场流通中的若干问题》一书中,明确地将企业的流通活动分为创造需求的活动和物流活动(也就是实物供给),认为这两类活动是不同的,但是在市场分销中,是互相平衡、互相依赖的。他认为市场分销中发生的重大失误,往往是由于在这两类活动之间缺乏协调造成的。但没有对物流及其管理作出明确的定义。直到1935年,美国销售协会提出了“实物分配”(Physical Distribution,

PD)一词,即包含于销售之中的物质资料和服务在从生产场所到消费场所的流动过程中所伴随的种种经济活动。军事动因是由于军事原因而产生的。美军少校琼西·贝克 1905 年在《军队和军需品运输》一书最早提出物流,认为物流是“与军备的移动和供应相关的活动”。“二战”时期,美军为了支持其在欧洲、非洲和亚洲等世界各地的作战,将战场上所需要的武器弹药和各种军需品源源不断地送往前线,逐步筹划和建立了军需品从生产地到最终使用地的一整套后勤保障系统 Logistics,为美军和盟军取得“二战”胜利起到了至关重要的作用。20 世纪 60 年代,它开始从单纯的军事术语转向商业领域,到了 80 年代,又大量出现在各种文献当中,并慢慢取代了 PD,促成了现代物流学的形成和发展。

三、物流在我国的发展

物流理论和实践在国外蓬勃发展,具有近百年的历史。它已经成为国民经济的重要产业部门,在经济发展中发挥了重要作用。新中国成立以来,我国物流的发展可分为四个阶段:

1. 物流初期发展阶段(1949—1965 年)

1949 年至 1952 年是我国经济的恢复时期,工业生产和交通运输在逐步恢复和建设。为了配合物流业务的需要,开始修建和购置一些基本的物流设施。在企业内部建立储运部、汽车队。在各大区或省市建立了少数仓储公司或储运公司,但这些物流企业大多从属于各专业公司。

1952 年,工业生产和交通运输基本上已全面恢复,进入正常生产阶段。当年,我国开始了第一个五年计划,工农业生产如火如荼,全国经济呈现一片欣欣向荣的景象。随着社会商品物资的增多,流通部门相继在一些大中城市建立了储运公司、仓储公司、外运公司等商物分离型、专业化的大中型物流企业,以及附属于各专业公司、批发站的储运部、中转站、仓库等商物合一型的小型物流企业,形成了覆盖全国的物流网络,出现了最早一批物流企业。许多“国字号”物流企业比如中储、中外运、中远、中邮、中铁等,都在这一时期建立起来并且至今还发展着重要作用。

2. 物流停滞阶段(1966—1976 年)

1966 年,“文化大革命”全面爆发,经济出现停滞和倒退,物流业和其他行业一样,陷于停滞状态。

3. 物流较快发展阶段(1978—1992 年)

1978 年,我国开始实行改革开放政策,经济建设加快了步伐。随着国内商品流通和国际贸易的不断扩大,物流业取得了长足的发展。专业物流公司数量不断增加;企业内部也开始重视物流问题,设置了物流研究室、物流技术部等,还发展了集体和个体物流企业;交通基础设施建设取得显著成果,新建了铁路、公路、港口、码头;物流技术得到了改进,开展了集装箱运输、散装运输和联合运输等业务。物流已逐步打破部门、地区的界限,向社会化、专业化、现代化方向发展。

4. 现代物流起步阶段(1993 年至今)

1992 年,我国正式确立建设社会主义市场经济的目标。市场“游戏规则”逐渐完善,营造了一个相对自由、宽松的市场经济环境,经济增长迅速,买方市场逐渐形成,市场竞争越来越激烈,零售企业、连锁商业企业在市场中的主导地位加强。外商大举进入我国日化、家电等生产领域,并引进了现代物流观念和物流网络体系,越来越多的生产企业已经认清物流能力在市场竞争中越来越重要的作用,与此同时,一批“三资”储运、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。在这种情况下,一些生产、零售企业开始退出物流领域,不再新建仓库,开始转向市场寻求合格的物流代理商。这一切,标志着我国现代物流业的起步。

各级政府也开始重视物流业的发展,并予以积极的扶持。1999年,在我国召开了现代物流发展国际研讨会。在21世纪,现代物流业将成为中国经济发展的重要产业和新的经济增长点已成为人们的共识,物流业发展问题也已经列入了各级地方政府工作的议事日程。2009年2月国务院提出《物流业调整和振兴规划》,为中国物流业的发展再次吹响了“集结号”。

阅读资料:日本物流发展的四个阶段

日本物流观念的形成虽然比美国晚很多,但发展迅速,先后经历了1956—1965年的物流概念的引入和形成阶段、1965—1973年以流通为主导的发展阶段、1973—1985年的物流合理化阶段、1985年以后的物流现代化阶段四个阶段。

日本1956年从美国引入物流概念以来,在对国内物流进行调研的基础上,将物流称之为“物的流通”。至1965年,“物流”一词正式为理论界和实业界全面接受。日本在导入物流概念的过程中,把物流看作是一种综合行为。“物的流通”一词包含了运输、配送、装卸、仓储、包装、流通加工和信息传递等各种活动。这一时期,日本政府加强了对物流基础设施的建设,同时还比较重视有关车站、码头的装卸运作的研究和实践。

1965—1973年是日本经济高速增长、商品大量生产和销售的时期。随着这一时期生产技术向机械化、自动化方向发展以及销售体制的不断改善,物流已成为企业发展的制约因素。日本政府在1965年的《中期五年经济计划》中,强调了要实现物流的近代化。作为一项具体措施,日本政府开始在全国范围内进行高速道路网、港口设施、流通聚集地等基础设施的建设。这一时期是日本物流建设的大发展时期,原因在于社会各方面对物流的落后和物流对经济发展的制约性都有了共同的认识。

1973—1985年日本全国范围内的物流网络在蓬勃发展,以大型零售店为中心的网上订、发货系统的应用在这一时期最为活跃,成为物流合理化在技术上的反映。

1985年以后,物流合理化的观念面临着进一步变革的要求,这主要是由于日本的生产经营发生了重大的变革。消费需求差异化的发展,尤其是20世纪90年代日本泡沫经济的崩溃,使以前那种大量生产、大量销售的生产经营体系出现了问题,生产的多种化和少量化成为新时期的生产经营主流,整个流通体系的物流管理发生了变化,即从集货物流向多频度、少量化、进货短时间化发展。在销售竞争不断加剧的状况中,物流服务作为竞争的重要手段在日本得到了高度重视,这表现在20世纪80年代后期日本积极倡导的高附加价值物流、JIT物流等方面。但随着物流服务竞争多样化,物流成本的高昂成为这一时期的特征。由于经营战略上升,提高物流效率是20世纪90年代日本物流面临的一个最大问题。

1997年4月,日本政府制定了一个具有重要影响力的《综合物流施策大纲》,该大纲是根据1996年12月日本政府决定的《经济构造的变革和创造规划》中有关“物流改革在经济构造中是最为重要的课题之一,到2001年为止既要达到物流成本的效率化,又要实现不亚于国际水准的物流服务”这一指示而制定的。并提出了“综合物流管理”这一观点,即将生产以及生产以前的过程,物理性的流通过程、售后服务、销毁回收等全过程,设定为一个系统过程进行综合管理,使日本物流产业的现代化进程更进一步。

在日本政府的大力推动下,为与日本新世纪物流技术战略相适应,日本的一些大公司如综合商事汽车公司、日本通运公司、电信通讯公司等,将跨越不同行业之间的“鸿沟”,联手建立电子物流信息市场。计划新设立的法人公司将有3000多家公司参加,将是涵盖整个日本

国内的一个包括一切物流分支部门的大市场,使日本电子物流信息市场的规划、构筑和运行走在世界的前列。

第二节 物流的概念及其理解

一、物流的两个基本要素

物流是由“物”和“流”两个基本要素构成的一个概念。物流中的“物”,是指一切可以进行物理性位置移动的物质资料,如物品、物资、物料、货物等。值得注意的是,物流中的物质资料既有生产的,也有生活的。物流中所指“物”的一个重要特点,是其必须可以发生物理性位移,而这一位移的参照系是地球。因此,物流中的“物”,是物质资料世界中具备物质实体特征并可以进行物理位置移动的那部分物质资料,不论他们处在哪个领域、哪个环节。

知识链节:几个相关概念辨析

1. 物品:在生产、生活和办公领域中常用的一个概念。在生产领域中,指不参加生产过程,不进入产品实体,而仅在管理、行政、后勤等领域使用的与生产相关或有时完全无关的物质实体;在生活和办公领域中,泛指与生活、办公有关的所有物件。这些都是物流学中的物品。

2. 物资:专指生产资料,有时候也泛指全部物质资料。它中间包含了相当一部分不能发生物理性位移的生产资料,如建筑设施、土地等,这些不是物流学研究的范畴。另外,生活资料也不能包含在生产资料当中。

3. 物料:是我国生产领域中的一个专门概念。生产企业习惯将最终产品之外的,在生产领域流转的一切材料(有生产也有生活资料)、燃料、零部件、半成品、外协件以及生产过程中必然产生的边、角、余料、废料及各种废物统称为“物料”。比如:钢铁厂炼钢铁从铁矿石中提炼产生的许多“物料”,家具厂生产家具过程中产生的“物料”。

4. 货物:是我国交通运输领域和仓储领域中的一个专门概念。交通运输领域将其经营的对象分为两大类:一类是人,另一类是物;除人之外,统称货物。比如:各类运输中的货物运输。库存的一切物品都称为货物。物流中的“物”主要就是指货物。

物流中的“流”是泛指物质的一切运动形态,如移动、运动、流动等,既包括空间位移,又包括时间的延续。值得注意的是,物流的“流”,经常被人误解为“流通”。其实,“流”的概念和流通概念是既有联系又有区别的。两者的联系:流通中的一个重点领域便是物流领域(流通内容包括商流、物流、信息流和资金流)。两者的区别:一是涵盖的领域不同,从社会再生产角度看,流不仅包括流通领域,而且也包括生产、生活领域,凡是有物发生物理性位移的领域,都是流的领域;二是并不是所有的流通过程都属于流的范围,流通中只有实物的物理性移动才构成流的一部分,流通领域中商业活动中的交易、谈判、契约、分配、结算等不能纳入流的范围。流通活动的内容如图 1.1 所示。