



普通高等学校“十三五”规划教材

现代物流管理

(第二版)

XIANDAI WULIU GUANLI

主 编 范学谦 翟树芹



南京大学出版社



现代物流管理

(第二版)

主 编 范学谦 翟树芹
副主编 田 丽 陈 晖 郑 科



微信扫码
申请课件等相关资源

内容简介

物流业是国家战略新兴产业,物流人才已成为最紧缺人才之一。加快物流人才培养离不开物流专业教材的建设。本教材把握行业与产业政策形势,参照国内外相关专家学者观点,结合物流企业的实际编写。共有 11 章,涉及物流概述、物流功能、物流标准及物流系统、第三方物流、物流成本与服务管理、物流组织和供应链管理 etc 基础知识、基础理论,也涵盖绿色物流、电商物流、智慧物流和国际物流等发展方向。这是物流专业学子和物流工作者必备教科书。

图书在版编目(CIP)数据

现代物流管理(第二版)/范学谦,翟树芹主编. —2 版.

— 南京: 南京大学出版社, 2020. 1

ISBN 978 - 7 - 305 - 22794 - 3

I. ①现… II. ①范… ②翟… III. ①物流管理 IV. ①F252.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2019)第 285474 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

出 版 人 金鑫荣

书 名 现代物流管理(第二版)

主 编 范学谦 翟树芹

责任编辑 代伟兵 武 坦 编辑热线 025 - 83592315

照 排 南京理工大学资产经营有限公司

印 刷 南京人文印务有限公司

开 本 787×1092 1/16 印张 18.75 字数 492 千

版 次 2020 年 1 月第 2 版 2020 年 1 月第 1 次印刷

ISBN 978 - 7 - 305 - 22794 - 3

定 价 47.00 元

网 址: <http://www.njupco.com>

官方微博: <http://weibo.com/njupco>

微信服务号: njyuyexue

销售咨询热线: (025)83594756

* 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

《物流业发展中长期规划(2014—2020 年)》指出,物流业是融合运输、仓储、货代、信息等产业的复合型服务业,是支撑国民经济发展的基础性、战略性产业。加快发展现代物流业,对于促进产业结构调整、转变发展方式、提高国民经济竞争力和建设生态文明具有重要意义。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,这就要求必须建立现代物流服务体系,以物流业促进其他产业发展,而物流业的发展需要大量掌握现代物流理念并具备高技能的应用型物流专门人才。

物流业要高质量持续健康发展,离不开高质量人才的不断输入,而高质量人才涌现其中一个重要方面是离不开高质量人才培养和高质量教材的支撑。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。教材每一模块开头设置“学习目标”和“引导案例”,简介本章学习的内容并激发学生学习兴趣。中间穿插大量的“阅读材料”和“知识链接”,以提高教材可读性、拓宽学生的知识面。结尾设置本模块的“专业术语”“本模块小结”“复习思考题”“案例分析题”和“技能训练”,以巩固所学习的知识,增进对教材内容的理解。本教材体现以下特点:

(1) 逻辑结构合理,符合认识规律。全书由浅入深,由表及里,先介绍物流的基础知识,然后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。本书无论是物流理论还是物流实践,均是物流行业领域的前沿成果,书中选用大量的案例、阅读材料和知识链接,通过现代物流的理念与案例结合以着力培养学生分析问题的能力,通过阅读材料和知识链接补充以拓宽视野,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 11 个模块,可分为上、下两篇。其中,上篇主要讲述物流基础理论、现代物流的基本功能、物流标准与物流系统、第三方物流理论、物流服务与物流成本、物流管理组织和供应链管理等内容,无论物流专业还是非物流专业都是必须掌握的;下篇主要围绕国际物流、绿色物流、电子商务物流和智慧物流来编写,这是物流专业学

生入门必须了解的。

本书由武汉纺织大学范学谦、广东岭南职业技术学院翟树芹任主编,河南工学院田丽、厦门华夏学院陈晖、武汉铁路职业技术学院郑科任副主编。全书由范学谦负责框架构建和统稿。

本书适用于高等院校、高等职业院校物流管理专业及相关专业学子学习需要,也满足广大商务工作者提升的需要,还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,非物流专业建议 48 学时。

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

编者

2019 年 12 月

目 录

模块一 物流概述	(1)
任务一 物流概念的产生及其发展	(1)
任务二 物流的概念及其理解	(8)
任务三 物流的分类	(12)
任务四 现代物流概述	(15)
任务五 物流的地位与作用	(21)
任务六 物流合理化	(21)
任务七 物流的相关学说	(23)
模块二 物流的功能要素	(27)
任务一 运 输	(27)
任务二 仓 储	(38)
任务三 包 装	(47)
任务四 装卸搬运	(53)
任务五 流通加工	(59)
任务六 配 送	(64)
任务七 物流信息	(74)
模块三 物流标准与物流系统	(83)
任务一 物流标准概述	(84)
任务二 物流标准制定的基本原则	(91)
任务三 物流标准化	(93)
任务四 物流系统概述	(97)
任务五 物流系统的模式与物流系统运行机制	(103)
模块四 第三方物流	(113)
任务一 第三方物流概述	(114)
任务二 第三方物流企业的类型和服务形式	(120)
任务三 第三方物流利润来源与价值优势	(124)
任务四 第三方物流企业的选择与运作	(128)
模块五 物流服务与成本管理	(136)
任务一 企业物流服务	(136)
任务二 物流成本管理	(144)

模块六 物流管理组织	(157)
任务一 物流管理组织概述	(158)
任务二 物流管理组织的发展过程	(160)
任务三 物流管理组织的结构类型	(165)
模块七 供应链管理	(178)
任务一 供应链管理概述	(179)
任务二 供应链管理的基本方法和实施步骤	(188)
任务三 供应链战略合作伙伴关系	(195)
模块八 国际物流	(203)
任务一 国际物流概述	(204)
任务二 国际贸易与国际物流	(210)
任务三 国际物流业务	(214)
任务四 国际物流系统	(225)
模块九 绿色物流	(231)
任务一 绿色物流的兴起	(232)
任务二 绿色物流基本理论	(236)
任务三 绿色物流概念	(238)
任务四 绿色物流系统的构成	(245)
模块十 电子商务物流	(254)
任务一 电子商务概述	(255)
任务二 物流与电子商务的关系	(258)
任务三 电子商务物流概述	(261)
任务四 电子商务物流的组建方式	(265)
任务五 电子商务下我国物流业发展的现状与对策	(270)
模块十一 智慧物流	(276)
任务一 认识智慧物流	(277)
任务二 对“物”进行数字化	(281)
任务三 构建智慧物流系统	(283)
附录 企业物流与产业物流	(289)
参考文献	(291)

模块一 物流概述

知识目标：认识物流现象与物流作业活动；了解物流起源与发展、物流的分类和物流相关学说；掌握物流的概念、物流的组成要素和功能要素、物流的地位与作用、现代物流含义与特点、现代物流与传统物流的区别、物流合理化措施以及物流从业人员岗位要求等。

技能目标：能运用物流的相关理论去分析物流现象；能应用和整合物流的要素，为相关企业提供或设计出物流运营方案；能熟练地运用物流合理化的措施去解决企业面临的日常物流困难和问题等。



引导案例

从数字上看物流

物流业是融合运输、仓储、货代、信息等产业的复合型服务业，是支撑国民经济发展的基础性、战略性产业。加快发展现代物流业，对于促进产业结构调整、转变发展方式、提高国民经济竞争力和建设生态文明具有重要意义。

2013年全国社会物流总额达到197.8万亿元，比2005年增长3.1倍，按可比价格计算，年均增长11.5%。物流业增加值2013年达到3.9万亿元，比2005年增长2.2倍，年均增长11.1%，物流业增加值占国内生产总值的比重由2005年的6.6%提高到2013年的6.8%，占服务业增加值的比重达到14.8%。物流业吸纳就业人数快速增加，从业人员从2005年的1780万人增长到2013年的2890万人，年均增长6.2%。2017年我国GDP为82.7万亿元人民币，中国社会物流总额为252.8万亿元人民币，物流业总收入8.8万亿元人民币，社会物流总费用是12.1万亿元人民币，2017年社会物流总费用占GDP比重是14.6%。2018年我国GDP为90.3万亿元人民币，中国社会物流总额为283.1万亿元人民币，物流业总收入10.1万亿元人民币，社会物流总费用是13.3万亿元人民币，2018年社会物流总费用与GDP的比率为14.8%。

问题：案例中这些数据说明什么问题？如何辩证地看待我国物流业？

[资料来源：物流业发展中长期规划(2014—2020年)及编者收集整理。]

任务一 物流概念的产生及其发展



阅读材料 1-1

感知物流——物流是很独特的

可以从两个维度上感知物流。从时间轴看，一年的52个周、一周的7天、一天的24个小

时、1 小时 60 分钟,物流每时每刻始终存在,从来也没有停止过。

从空间轴看,具有典型的地理特征,物流既有其复杂性,也有一定的跨距,几乎没有任何一个作业领域涉及这些复杂性和跨距。

也就是说,物流几乎无时不有无处不在。人们衣食住行离不开物的流动,生产同样离不开物流。工厂若离开了物流,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。

从战略意义上说,高级物流官员领导的是一支跨越边境的创业队,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,这些只是物流事物表面上的感性认识,要深入地认识与了解,我们还必须从理性的高度来把握它。由此,与大家共同探讨和学习物流管理的知识。

一、物流概念的产生及其发展

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。

(一) 物流概念的孕育阶段(20 世纪初至 50 年代中期)

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: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(Arch W. Shaw)于 1915 年提出的物流的概念。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,他在 1915 年由哈佛大学出版社出版的《Some Problems In Marketing Distribution》(《市场营销中的若干问题》)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。

同年,威尔德(Weld)指出市场营销能产生三种效用,即所有权效用、空间效用和时间效用,同时还提出了流通渠道的概念。这在物流学理论上又进了一步。

1935 年,美国营销学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(Chauncey B. Baker)于 1905 年在其所著《军队和军需品运输》一书中提出的物流的概念。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

资的调运的实践都大大充实和发展了军事后勤学的理论、方法和技术,极大地支持了 Logistics 说的发展。

(二) 分销物流概念阶段(20 世纪 50 年代中期至 80 年代中期)

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。这一个阶段的基本特征:① 分销物流学 PD 的概念继续在美国得到了发展而占据了统治地位;② 从美国走向了全世界,为世界各国公认,形成了一个比较统一的物流概念,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;③ 随着物流概念的认识深化,其他领域的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。

1954 年,一个具有真正意义的实体配送部门在 H. J. Heinz 公司创立。起初, H. J. Heinz 公司已经存在一个运输仓库部门,负责交通运输、物料处理、私有运输设备、仓库地产的规划和管理。尔后,在这些职责的基础上又加入了客户订单处理、产成品存货控制、内部订单处理、制造规划职能,从而形成了一个现代物流观上的实体配送部门。这个部门仍由先前的运输仓库经理管理,并直接向企业的执行副董事负责。

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(Edward W. Smykay)、唐纳德·J. 鲍尔索克斯(Donald J. Bowersox)和弗兰克·H. 莫斯曼(Frank H. Mossman)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大学学科体系中的学校。

1962 年美国著名管理学家彼德·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。

1969 年罗纳德·J. 鲍尔索克斯在《市场营销杂志》上刊登了《物流的发展——现状与可能》,对综合物流概念的过去、现状以及未来发展做出了全面分析。

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。

20 世纪 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物流这一新鲜事物后,于 1958 年第一次提及 Physical Distribution,也就是 PD。这个概念马上被日本产业界接受,并且把它译成“物的流通”。物流概念也逐渐流行到西欧、北美和其他国家,70 年代末传到

了中国。当时适逢改革开放,我们组织代表团到日本考察并引入物流概述。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,对物流的发展也起了大力扶持的作用。

(三) 现代物流概念阶段(20 世纪 80 年代中期至 90 年代末)

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。随着物流业的发展,物流已经不仅仅只是限于分销领域,而是已经涉及包括企业物资供应、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,显得太狭窄了,应该扩大概念的内涵,因此决定采用 Logistics 作为物流的概念。

需要指出的是,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、深度以及涵盖的领域、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、执行和控制,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环境保护为目的的物料回收”。

(四) 供应链管理阶段(20 世纪末至现在)

供应链管理阶段(20 世纪末至现在)即 Supply Chain Management, SCM 阶段。这一阶段的特点是,随着全球化一体化进程的加快、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。随着这种生产格局的变化,物流活动也由单国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),明确地确立了“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,已经成为企业竞争生存的利器。

思考:美国物流管理组织机构更名说明什么问题?



知识链接 1-1

PD 与 LOGISTICS 比较表

表 1-1 PD 与 LOGISTICS 比较

项 目	Physical Distribution	Logistics
概念最先出现的时间	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(包含生产、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、在制品及制成品从供应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、服务及相关信息从供应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,以满足客户需求的过程。该过程包括内向、外向、内部移动以及以环境保护为目的的物品回收
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做出明确的定义。直到 1935 年,美国销售协会提出了实物分配(Physical Distribution,简称 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。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,它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。

思考:物流产生的根源是什么?

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。

(一) 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逐步在恢复和建设;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挥着重要作用。

(二) 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。

(三) 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。

(四) 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。随着市场“游戏规则”的逐渐完善,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,并引入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,转向市场寻求合格的物流代理商,标志着我国现代物流业的起步。

我国政府高度重视物流业的发展。1999年,在我国召开了现代物流发展国际研讨会。2007年国家“十一五”规划纲要中,明确提出了要大力发展现代物流业,第一次肯定了现代物流的产业地位,也指出了发展现代物流的重点任务。2009年2月国务院提出《物流业调整和振兴规划》。2014年国务院印发《物流业发展中长期规划(2014—2020年)》。2017年国务院办公厅出台《关于积极推进供应链创新与应用的指导意见》。2018年12月国家发展改革委、交通运输部关于印发《国家物流枢纽布局和建设规划》的通知等等。



阅读材料 1-2

日本物流发展的四阶段

日本物流观念的形成虽然比美国晚很多,但发展迅速,其发展经历了1956—1965年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年物流合理化阶段、1985年以后的物流现代化阶段等四个阶段。

日本于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、商品大量生产和大量销售的时期。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货、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,生产的多样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。由于经营战略的变化,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。同时提出了“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,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3 000多家公司参加,涵盖整个日本国内的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前列。

任务二 物流的概念及其理解

一、物流两个基本要素

物流是由“物”和“流”两个基本要素构成的概念。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,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,不论它们处在哪个领域、哪个环节。



知识链接 1-2

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。其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。它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(有生产资料也有生活资料)、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);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。图 1-1 为流通活动的内容。

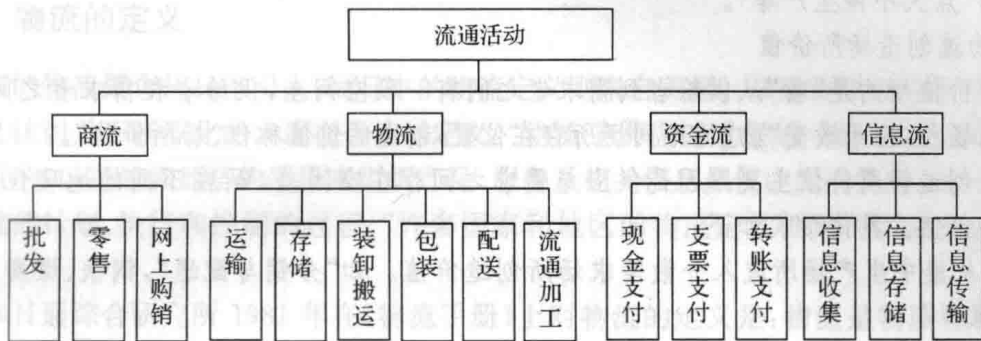


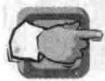
图 1-1 流通活动的内容

二、商流与物流

(一) 商流与物流的概念

所谓商流,是物资在由供给者向需求者转移时物资社会实体的流动,主要表现为物资与其等价物的交换运动和物资所有权的转移运动。具体的商流活动包括商品交换的全过程,如市场需求预测、计划分配与供应、货源组织、采购、销售及商情信息活动等。通过商流活动,可以创造物资的所有权效用。

所谓物流,是物资有形或无形地从供给者向需求者进行的物资物质实体的流动。具体的物流活动包括包装、装卸、运输、储存、加工和信息等诸项活动。通过物流活动,可以创造物资的空间效用、时间效用和形质效用。



知识链接 1-3

物流活动创造价值

1. 物流活动创造时间价值

“物”从供应到需求之间存在时间差,而改变时间差可创造价值,称为“时间价值”。具体形式有以下几种:

(1) 缩短时间创造价值

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。

(2) 弥补时间差创造价值

经济社会中,供给与需求之间存在时间差,可以说这是一种普遍的客观存在,正是有了这个时间差,商品才能取得自身的最高价值,才能获得十分理想的效益。例如,农作物的生长有时间性。

(3) 延长时间差创造价值

物流总体是遵循“加速物流速度,缩短物流时间”这一规律,以尽量缩小时间间隔来创造价值的。但是,在某些具体物流中也存在人为地、能动地延长物流时间来创造价值的。例如,通过配置物流仓储设备,从而延长实物供应时间,创造价值增值,具体如“恒温仓库、海产品的加工、水泥厂点火不停生产等”。

2. 物流创造场所价值

场所价值指的是“物”从供给者到需求者之间有一段空间差,供给者和需求者之间往往处于不同的场所,由于改变“物”的不同场所存在位置,创造的价值称作“场所价值”。

物流创造场所价值主要原因是供应与需求之间存在空间差, W 在不同的地理位置移动,从而创造价值。具体形式如下:

(1) 从集中生产场所流入分散需求场所创造价值。如“分销与配送”,钢铁、煤炭到全国,服装生产。

(2) 从分散生产场所流入集中需求场所创造价值。如“规模效应”,粮油送城。

(3) 从低价值地生产流入高价值地需求创造价值。如“工农城乡产品间的剪刀差”。

3. 物流活动创造加工价值即创造物资形质效用

通过物流中的流通加工活动,比如改变包装、物料的裁剪、增加说明等方式创造更多更大的价值。

此外,占有效用即通过使消费者占有产品而实现的效用,如占有商品或物品。同时,物流本身具有生产力构成要素,即劳动者、劳动资料和劳动对象,本身可创造价值;还有,通过对物流活动的合理规划,可节省物流费用,降低物流运作成本,以此增加经营绩效,创造价值。



知识链接 1-4

流通的内容

通常一个完整的流通活动,包括信息流、商流、物流和资金流四个内容,由于资金流是在所有权发生更迭的交易过程中产生的,可以认为从属于商流,信息流分别从属于商流和物流,属于物流的部分的信息称为物流信息。所以流通实际上是由商流和物流组成的,分别解决所有权更迭问题和实物流转的问题。

(二) 物流与商流的关系

物流和商流是流通的两个缺一不可、不可分割的组成部分,它们既互相区别又互相联系,既分工又合作,既独立又统一,和谐地共处于流通过程之中,互补地共同完成商品由供方向需方流通的功能。

1. 两者的联系

① 都属于流通领域,是商品流通的两种不同形式,在功能上互相补充。通常是先发生商流后发生物流,在商流完成以后再进行物流。② 都是从供应者到需求者,有相同的出发点和归宿点。

2. 物流与商流的区别

① 流动的实体不同:物流是物资的物质实体的流动,商流是物资的社会实体的流动。