

二十一世纪普通高等院校实用规划教材·物流系列

# 物流基础

WULIU JICHU

范丽君 主 编  
王丽娟 郭淑红 副主编

赠送  
电子课件

- 先进性与基础性相统一 •
- 教材建设与教学改革相统一 • 综合性与针对性相统一 •
- 案例导入教学 • 案例分析与阅读资料开阔视野 •

清华大学出版社

# 全国Mini-MBA职业经理双证班



精品课程 权威双证 全国招生 请速充电

你可能准备跳槽或者求职, 却为缺少行业经验和专业证书而被用人单位百般挑惕!

你可能目前衣食无忧, 但随着年龄的增长和社会竞争压力的增大, 因为得不到专业的全新培训而失去竞争的机会和面临被淘汰的危机。

美华教育携手中国经济管理大学面向全国举办迷你 MBA 职业经理双证书班, 毕业颁发双证书。

## 招生专业及其颁发证书

认证项目	颁发双证	学费
全国《职业经理》MBA 高等教育双证书班	高级职业经理资格证书+2 年制 MBA 高等教育研修结业证书	1280 元
全国《人力资源总监》MBA 双证书班	高级人力资源总监职业经理资格证书+2 年制 MBA 高等教育研修证书	1280 元
全国《生产经理》MBA 高等教育双证班	高级生产管理职业经理资格证书+2 年制 MBA 高等教育研修结业证书	1280 元
全国《品质经理》MBA 高等教育双证班	高级品质管理职业经理资格证书+2 年制 MBA 高等教育研修结业证书	1280 元
全国《营销经理》MBA 高等教育双证班	高级营销经理资格证书+2 年制 MBA 高等教育研修结业证书	1280 元
全国《物流经理》MBA 高等教育双证班	高级物流管理职业经理资格证书+2 年制 MBA 高等教育结业证书	1280 元
全国《项目经理》MBA 高等教育双证班	高级项目管理职业经理资格证书+2 年制 MBA 高等教育研修结业证书	1280 元
全国《市场总监》MBA 高等教育双证书班	高级市场总监职业经理资格证书+2 年制 MBA 高等教育研修结业证书	1280 元
全国《酒店经理》MBA 高等教育双证班	高级酒店管理职业经理资格证书+2 年制 MBA 高等教育研修结业证书	1280 元
全国《企业培训师》MBA 高等教育双证班	企业培训师高级资格认证毕业证书+2 年制 MBA 高等教育研修证书	1280 元
全国《财务总监》MBA 高等教育双证班	高级财务总监职业经理资格证书+2 年制 MBA 高等教育研修结业证书	1280 元
全国《营销策划师》MBA 双证书班	高级营销策划师高级资格认证证书+2 年制 MBA 高等教育研修证书	1280 元
全国《企业总经理》MBA 高等教育双证班	全国企业总经理高级资格证书+2 年制 MBA 高等教育研修结业证书	1280 元
全国《行政总监》MBA 高等教育双证班	高级行政总监职业经理资格证书+2 年制 MBA 高等教育结业证书	1280 元
全国《采购经理》MBA 高等教育双证班	高级采购管理职业经理资格证书+2 年制 MBA 高等教育结业证书	1280 元
全国《IE 工业工程管理》MBA 双证班	高级 IE 工业工程师职业资格证书+2 年制 MBA 高等教育结业证书	1280 元
全国《企业管理咨询师》MBA 双证班	高级企业管理咨询师资格证书+2 年制 MBA 高等教育结业证书	1280 元



### 【授课方式】 全国招生、函授学习、权威双证

我校采用国际通用3结合的先进教育方式授课：远程函授+视频光盘+网络学院在线辅导（集中面授）



### 【颁发证书】 学员毕业后可以获取权威双证书与全套学员学籍档案

- 1、毕业后可以获取相应专业钢印《高级职业经理资格证书》；
- 2、毕业后可以获取2年制的《MBA研究生课程高等教育研修结业证书》；



### 【证书说明】

- 1、证书加盖中国经济管理大学钢印和公章（学校官方网站电子注册查询、随证书带整套学籍档案）；
- 2、毕业获取的证书与面授学员完全一致，无“函授”字样，与面授学员享有同等待遇，证书是学员求职、提干、晋级的有效证明。



### 【学习期限】 3个月（允许有工作经验学员提前毕业，毕业获取证书后学校仍持续辅导2年）



### 【收费标准】 全部费用1280元（含教材光盘、认证辅导、注册证书、学籍注册等全部费用）

函授学习为你节省了大量的宝贵的学习时间以及昂贵的MBA导师的面授费用，是经理人首选的学习方式。



### 【招生对象】

- 1、对管理知识感兴趣，具有简单电脑操作能力（有2年以上相应工作经验者可以申请提前毕业）。
- 2、年龄在20—55岁之间的各界管理知识需求者均可报名学习。



### 【教程特点】

- 1、完全实战教材，注重企业实战管理方法与中国管理背景完美融合，关注学员实际执行能力的培养；
- 2、对学员采用1对1顾问式教学指导，确保学员顺利完成学业、胸有成竹的走向领导岗位；
- 3、互动学习：专家、顾问24小时接受在线教学辅导+每年度集中面授辅导



### 【考试说明】

1. 卷面考核：毕业试卷是一套完整的情景模拟试卷（与工作相关联的基础问卷）
2. 论文考核：毕业需要提交2000字的论文（学员不需要参加毕业论文答辩但论文中必修体现出5点独特的企业管理心得）
3. 综合心理测评等问卷。



### 【颁证单位】

中国经济管理大学经中华人民共和国香港特别行政区批准注册成立。目前中国经济管理大学课程涉及国际学位教育、国际职业教育等。学院教学方式灵活多样，注重人才的实际技能的培养，向学员传授先进的管理思想和实际工作技能，学院会永远遵循“科技兴国、严谨办学”的原则不断的向社会提供优秀的管理人才。



### 【主办单位】

美华管理人才学校是中国最早由教委批准成立的“工商管理MBA实战教育机构”之一，由资深MBA教育培训专家、教育协会常务理事徐传有教授担任学校理事长。迄今为止，已为社会培养各类“能力型”管理人才近10万余人，并为多家企业提供了整合策划和企业内训，连续13年被教委评选为《优秀成人教育学校》《甲级先进办学单位》。办学多年来，美华人独特的教学方法，先进的教学理念赢得了社会各界的高度赞誉和认可。



【咨询电话】13684609885 0451--88342620

【咨询教师】王海涛 郑毅

【学校网站】<http://www.mh.jy.net>

【咨询邮箱】[xchy007@163.com](mailto:xchy007@163.com)



## 【报名须知】

- 1、报名登记表格下载后详细填写并发送邮件至 [xchy007@163.com](mailto:xchy007@163.com) (入学时不需要提交相片，毕业提交试卷同时邮寄4张2寸相片和一张身份证复印件即可)
- 2、交费后请及时电话通知招生办确认，以便于收费当日学校为你办理教材邮寄等入学手续。



## 【证书样本】(全国招生 函授学习 权威双证 请速充电)

(高级职业经理资格证书样本)

(两年制研究生课程高等教育结业证书样本)



## 【学费缴纳方式】(请携带本人身份证到银行办理交费手续，部分银行需要查验办理者身份证)

方式一	学校地址	<p>邮寄地址：哈尔滨市道外区南马路 120 号职工大学 109 室</p> <p>邮政编码：150020      收件人：王海涛</p>
方式二	学校帐号 (企业账户)	<p>学校帐号：184080723702015    账号户名：哈尔滨市道外区美华管理人才学校</p> <p>开户银行：哈尔滨银行中大支行    支付系统行号：313261018034</p>
方式三	交通银行 (太平洋卡)	<p>帐号：40551220360141505      户名：王海涛</p> <p>开户行：交通银行哈尔滨分行信用卡中心</p>
方式四	邮政储蓄 (存折)	<p>帐号：602610301201201234      户名：王海涛</p> <p>开户行：哈尔滨道外储蓄中心</p>
方式五	中国工商银行 (存折)	<p>帐号：3500016701101298023    户名：王海涛</p> <p>开户行：哈尔滨市道外区靖宇支行</p>
方式六	建设银行帐户 (存折)	<p>中国人民建设银行帐户(存折)： 1141449980130106399</p> <p>用户名：王海涛</p>
方式七	农业银行帐户 (卡号)	<p>农业银行帐户(卡号)： 6228480170232416918 用户名：王海涛</p> <p>农行卡开户银行：中国农业银行黑龙江分行营业部道外支行景阳支行</p>
方式八	招商银行 (卡号)	<p>招商银行帐户(卡号)： 6225884517313071    用户名：王海涛</p> <p>招商银行卡开户银行：招商银行哈尔滨分行马迭尔支行</p>

可以选择任意一种方式缴纳学费，收到学费当天，学校就会用邮政特快的方式为你邮寄教材、考试问卷以及收费票据。



# 第一章 物流概述

【学习目标】通过对本章的学习，使学生对物流的概念、物流的科学范畴、物流系统的构成以及物流的发展历程和现状有全面、详尽的了解，为进一步学习相关物流知识奠定基础。

【关键概念】物流(Logistics) 流通(Circulation)

【引导案例】

## 东大化工的物流管理整合

山东东大化学工业(集团)公司(以下简称“东大化工”)是国家大型一类企业，现有职工 2 200 人，年销售收入 5 亿元，主要生产环氧丙烷、聚醚多元醇、离子交换树脂、医用胶塞、二乙烯苯和聚氨酯等产品，产量在全国同行业中名列前茅。

1998 年，东大化工在濒临破产的严峻形势下，深刻认识到物流成本居高不下，已成为制约企业发展的“瓶颈”。据统计，1997 年东大化工的采购成本、运输费用、仓储费用占制造成本的 80% 以上。为了挖掘深藏在物流环节中的利润，东大化工引入供应链管理和物流管理理念，实施开发第三利润源的物流管理整合，有效地降低了运营成本，取得了明显的经济效益。

1999 年企业扭亏为盈，2000 年实现利税 2 000 万元，成为山东省 5 家扭亏典型企业之一；企业基础管理水平也稳步提高，走上了健康发展的轨道，成为淄博市化工行业的“龙头”，并进入山东省重点企业行列。

(资料来源：上海第二工业大学中外运国际物流学院．东大化工的物流管理整合．

<http://www.chinawuliu.com.cn/oth/content/200409/200415010.html>,2004-09-27)

## 第一节 物流概念及学说

我国在 20 世纪 70 年代末期开始从国外引进物流的概念。二十多年来随着我国理论界对物流理论的深入研究和企业的大量物流实践，人们对物流的认识不断加深。虽然人们对物流概念的认知程度已远非三十多年前所能比拟的，但对物流概念的解释却还存在很多误解的现象，如将物流解释为“物资流通”的简称，即使是正式出版的专业书刊对物流概念的解释也不尽相同，至于物流概念何时形成的说法就更加多了。国家质量技术监督局 2001

年4月17日批准颁布的《中华人民共和国国家标准物流术语》(GB/T 18354—2001)中对物流的解释为:“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的结合。”通过对物流概念的标准化,有利于人们正确理解物流,对我国物流的实践也具有重要意义。

## 一、物流概念的演变

物流概念的发展经过了一个漫长而曲折的过程。回顾物流的发展历程和理解历史上经典的物流概念,不仅有利于我们了解物流的发展规律,更有利于我们全面深入地理解物流的内涵。

1905年,美国少校琼斯·贝克(Chauncey Baker)认为,“与军备的移动与供应相关的战争的艺术的分支就叫物流。”

在第一次世界大战的1918年,英国犹尼利弗的哈姆勋爵成立了“即时送货股份有限公司”。其公司宗旨是在全国范围内把商品及时送达到批发商、零售商以及客户手中。这一举动被一些物流学者誉为有关“物流活动的最早文献记载”。

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,美国销售协会对物流定义为:“物流是包含于销售之中的物质资料和服务,在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。”

美国的《韦勃斯特大词典》,在1963年把军事后勤定义为,“军事装备物资、设施与人员的获取、供给和运输”。军事后勤的理念和方法后被引入到工业部门和商业部门,被人们称为“工业后勤”和“商业后勤”。

20世纪50年代中叶,日本在经济恢复中十分重视学习西方科学技术。1956年,日本生产性本部向美国派出了“搬运专业考察团”(也有称为“流通技术考察团”),此举动对日本未来物流的发展起到了积极的推动作用。日本于20世纪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”。

日本通产省物流调查会的定义:“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。”日本通商产业省运输综合研究所认为:物流是“商品从卖方到买方的场所转移过程”。

美国国家物流管理委员会于1976年在定义物流管理中指出:“物流活动包括,但不局限于:为用户服务、需求预测、销售情报、库存控制、物料搬运、订货销售、零配件供应、工厂及仓库的选址、物资采购、包装、退换货、废物利用及处置、运输及仓储等。”

1985年加拿大物流管理协会对物流的定义:“物流是对原材料、在制品库存、产成品及相关信息从起源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,





以满足顾客要求的过程。该过程包括进向、去向和内部流动。”

1994 年欧洲物流协会对物流的定义：“物流是在一个系统内对人员及商品的运输、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。”

从上述介绍的物流概念中，我们可以看到不同的时期、不同的国家对物流概念的理解有所不同，但是它们反映出以下几个基本点。

第一，物流概念的形成和发展与社会生产、市场营销、企业管理的不断进步密切相关。

第二，物流概念与物流实践最早始于军事后勤，而“物流一词没有限定在商业领域还是军事领域。物流管理对公共企业和私人企业活动都适用”。

第三，物流无论从实物供应(Physical Distribution)还是后勤的内涵中都强调了“实物流动”的核心。

第四，物流的功能主要由运输、储存、装卸、包装、流通加工、配送以及信息等活动所构成。

## 二、现代物流观念

现代物流观念是指对现代物流的看法、思想。我们可以用以下观念指导我们的物流活动。

### (一)物流是市场的延伸理念

物流是指物品从供应地向接收地的实物流动的过程。在 20 世纪 20 年代，物流还是被作为流通的附属机能。20 世纪 30 年代起，人们主要从有利于商品销售的愿望出发，探讨如何进行“物资的配给”和怎样加强对“物质分布过程”的合理化管理，其核心部分正如日本学者羽田升史所说：“物流被看成是市场的延伸。”

### (二)“军事后勤”与物流服务理念

在第二次世界大战期间，美国根据军事上的需要，在军火和军需品的战时供应中，运用后勤管理(Logistics Management)方法，对军火的运输、补给、屯住、调配等实物运动进行全面管理，此举对战争的胜利起到了保障作用。“二战”后，后勤管理的理念和方法被引入到工业部门和商业部门后，其定义中包括下列一些业务活动：原材料的流通、产品分配、运输、购买与库存控制、储存、用户服务等。

军事后勤为部队和战争服务，工业后勤为制造业的生产和经营服务，商业后勤为商业运行和顾客服务，总之，物流的核心是服务观念。美国物流管理协会 1984 年对物流重新定义为：“为了符合顾客的要求，将原材料、半成品、完成品以及相关的信息从发生地向消费地流动的过程，以及为保管能有效、低成本地进行而从事的计划实施和控制行为。”由此，物流也完成了从传统物流(Physical Distribution)向现代物流(Logistics)的转变。

随着服务理念的深化，物流服务出现了层次性变化，从物流的基本服务延伸到增值服





务、高水平的“零缺陷”服务和高投入高产出的超值服务。今天,无论是对生产企业还是流通企业,都必须回答你所能提供什么物流服务,物流服务平台与服务战略已成为企业物流发展的基本战略之一。

### (三)物流价值与利润理念

1962年美国著名经营学家彼得·德鲁克(Peter F.Drucker)在《财富》杂志上发表了题为《经济的黑色大陆》一文。他将物流比作“一块未开垦的处女地”,强调应高度重视流通以及流通过程中的物流管理。此后,物流的价值和利润的理念在实业界产生了巨大的震动。

根据发达国家的经验,随着市场竞争的加剧,在原材料、设备和劳动力成本压缩的空间趋于饱和后,对成本的控制将转为物流领域。在我国,2000年全社会物流费用支出高达17 880.8亿元,约占GDP的20%,而美国2000年全社会费用支出占当年国民生产总值的比率仅为9.9%。据中国权威机构2004年的计算,我国物流成本占GDP的比重每降低1个百分点,则可以在货物运输、仓储方面节能降耗1 000亿元以上,可以增加1 300亿元左右的社会效益。根据全球物流费用的市场规模,物流产量占GDP的比重约为11%~15%,全球每天用于物流的费用高达3.43万亿美元,所以一些发达国家把降低流通费用,特别是物流费用作为第三利润开发的源泉,作为提高整个国民经济的重大举措。

美国经营学家彼·特拉卡(He. Terracan)指出,物流是“降低成本的最后边界”。物流价值和利润的观念已经和正在被人们所接受,人们对物流价值和利润的认识不断加深。

### (四)物流系统化理念

物流系统是指在特定的社会经济大环境里由所需位移的物资和包装设备、搬运装卸设备、运输工具、仓储设施、人员和通信联系等若干相互制约的动态要素所构成的具有特定功能的有机整体。20世纪50~60年代,物流活动是纯粹建立在功能基础上的后勤工作,对物流系统化根本没有考虑,即使是早期把计算机应用到定量化技术时,人们的注意力仍集中在改善特定的物流功能的表现上,诸如订货处理、预测、存货控制、运输等。

在物流运行中存在着“二律背反”性,也称“效益背反”性。“二律背反”是指物流功能间或物流与服务水平之间的二重矛盾,即追求一方必须舍弃另一方的对立状态。研究物流成本的二律背反关系,实质上是研究物流的经营管理问题。物流是一个包含“整体观念”的系统,物流也是一种结构,是指从工厂对原材料的生产活动以及将生产出来的产品送达顾客手中这一个过程的“结构”。各工厂、商店、流通企业中所进行的包装、运输、装卸、保管、流通加工、配送、信息处理等活动都是该结构中的组成要素。

整个物流合理化,需要用总成本评价,这反映物流是整体概念的重要性。显然,物流不是对某个个体活动而言,物流是一种结构,但物流本身却是一个非独立性的领域。这意味着物流受到多种因素制约,自行其是的范围很小。因此,单靠物流本身的逻辑理论而形成的独立结构,其作用是有限的。

物流系统是一个复杂的、庞大的系统。在这个大系统中又有众多的子系统，系统间又具有广泛的横向和纵向的联系。物流系统具有一般系统所共有的特点，即整体性、相关性、目的性、环境适应性，同时还具有规模庞大、结构复杂、目标众多等大系统所具有的特征。

### (五)精益物流理念

精益物流是起源于日本丰田汽车公司的一种物流管理思想，其核心是追求消灭包括库存在内的一切浪费，并围绕此目标发展的一系列具体方法。物流管理学家则从物流管理的角度对此进行了大量的借鉴工作，并与供应链管理的思想密切融合起来，提出了精益物流的新概念。

精益物流的内涵是运用精益思想对企业物流活动进行管理，其基本原则如下。

- (1) 从顾客的角度而不是从企业或职能部门的角度来研究什么可以产生价值。
- (2) 按整个价值流确定供应、生产和配送产品中所有必须的步骤和活动。
- (3) 创造无中断、无绕道、无等待、无回流的增值活动流。
- (4) 及时创造仅由顾客拉动的价值。
- (5) 不断消除浪费，追求完善。

精益物流的目标可概括为：企业在提供满意的顾客服务水平的同时，把浪费降到最低限度。

### (六)物流一体化理念

企业内物流一体化管理是根据商品的市场销售动向决定商品的生产和采购，从而保证生产、采购和销售的一致性。企业内物流系统一体化管理受到关注的背景来自于市场的不透明化，导致企业的生产和市场销售状况不一致。

物流被看做是企业与顾客和供应商相联系的能力表现，这个能力的强弱直接影响着企业的发展。来自顾客的订单、产品需求信息，通过销售活动、预测以及其他各种形式传遍整个企业，然后将这种信息提炼成具体的制造计划和采购计划，被启动的增值存货流最终将制成品的所有权转给顾客。从企业内部作业观察，将所有涉及物流的功能和工作结合起来，形成内部物流一体化作业方式。

虽然内部物流一体化是企业取得成功的必要条件，但它并不足以保证厂商实现其经营目标。要在今天的竞争中达到充分有效，厂商必须将其物流活动扩大到顾客和供应商相结合的方面，这种通过外部物流一体化的延伸被称做供应链一体化。

要获得供应链理论所要求的企业内外的广泛合作，需要一种与传统组织观念不一样的创新的组织定位，从而形成一套科学的、相对独立的科学体系——物流、商流、信息流的统一体系。在产品的生产和流通过程中所涉及的原材料供应商、生产企业、批发商、零售商和最终用户间，通过业务伙伴之间的密切合作，实现以最小的成本为用户提供最优质的服务，并实现最大的时间和空间价值。



## (七)联盟与合作理念

20 世纪 80 年代至 90 年代,美国为了振兴物流业,提出“基于物流的联盟作为最可观的合作”理念,发展物流联盟和广泛开展合作关系的思想已成为物流实践的基础。在过去的几十年时间里,业务关系的特点是建立在权利的基础上的对手间的谈判。而今,合作最基本的形式是发展有效的组织间的联合作业,形成多种形式的业务伙伴关系。一方面促使企业从外部资源寻求物流服务以提高效率,降低成本;另一方面促使两个或两个以上的物流供应商与物流需求商组织联合起来。下面是同物流联盟与合作理念有关的主体或形式。

### 1. 物流企业

“物流企业是指从事物流业活动的经济组织”(《中华人民共和国国家标准物流术语》GB/T18354—2001)。物流业系指物流企业的集合。在商品流通中商流与物流已实现分流,物流已经形成独立的组织化、系统化、规模化的新兴产业。物流企业是物流联盟的主题,目前我国物流的主要类型有传统运输公司或仓储公司演变的物流企业、新兴内资跨区域的物流企业和大型外资跨区域的物流企业。

### 2. 第三方物流

“第三方物流是指由供方与需方以外的物流企业提供物流服务的业务模式”(《中华人民共和国国家标准物流术语》GB/T18354—2001)。第三方就是指提供物流交易双方的部分或全部物流功能的外部服务提供者。现代的第三方物流主要是指能够提供现代的、系统的物流服务的第三方的物流活动。

### 3. 物流外包

企业业务外包即企业的主要精力放在其关键业务上,在充分发挥自己的核心竞争力的同时,与其他企业建立合作伙伴关系,将企业中的非核心业务交给合作伙伴来完成。

物流业务外包是由物流企业作为承包方,由物流需求企业为发包方的物流联盟形式。自 20 世纪 80 年代以来,物流外包已逐渐成为各个国家企业的物流管理的主流模式。

### 4. 全球化物流

随着全球化的发展,世界大市场概念在今天已成现实,经济全球化对企业的作业方式产生巨大影响。企业从世界市场获取原材料,在世界各地的工厂组织生产,然后将产品运送到世界各地的用户手中。这种在不同国家建立生产基地,并将这些全球化产品销往国际市场,必然导致物流的全球化。全球化物流是企业全球战略的支持与保证,是在世界范围内进行的物流的联盟与合作。

## (八)绿色物流观念

绿色物流是指在物流过程中,在抑制物流对环境造成危害的同时,实现对物流环境的

净化,使物流资源得到最充分的利用。环境共生型的物流管理就是要改变原来经济发展与物流、消费生活与物流的单向作用关系,形成一种能促进经济发展和人类健康发展的物流系统,即向绿色的物流、循环型物流转变。

### 三、有关物流定位的几种学说

伴随着物流概念的起源、形成和发展,人们对于物流逐渐产生和形成了不同的学说。

#### (一)黑大陆说

著名的管理学权威彼得·德鲁克(Peter F. Drucker)曾经说过:“流通是经济领域里的黑暗大陆。”但是,由于流通领域中物流活动的模糊性尤其突出,是流通领域中人们更认识不清的领域,“黑大陆”说法现在转向主要针对物流而言。

“黑大陆”这种说法主要是指尚未认识、尚未了解的意思。在黑大陆学说中,如果理论研究和实践探索照亮了这块黑大陆,那么摆在人们面前的可能是一片不毛之地,也可能是一片宝藏之地。“黑大陆”说是对 20 世纪中在经济界存在的愚昧的一种反对和批判,指出在当时资本主义繁荣和发达的状况下,科学技术也好,经济发展也好都还未有止境。“黑大陆”说也是对物流本身的正确评价,这个领域未知的东西还很多,理论和实践皆不成熟。

从某种意义上来看,“黑大陆”说是一种未来学的研究结论、战略分析的结论,带有很强的哲学抽象性,这一学说对于人们认识物流这一经济现象起到了启迪和动员作用。

#### (二)物流冰山说

物流冰山说是日本早稻田大学西泽修教授提出来的,他在研究物流成本时发现,现行的财务会计制度和会计核算方法都不可能掌握物流费用的实际情况,因而人们对物流费用的了解是一片空白,甚至有很大的虚假性,他把这种情况比作“物流冰山”。冰山的特点是大部分沉在水面之下,而露出水面的仅是冰山的一角。物流便是冰山,其中沉在水面以下的是我们看不到的黑色区域,而我们看到的不过是物流的一部分。

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,事实证明,物流领域的方方面面对我们而言还是不清楚的,在黑大陆中和冰山的水下部分正是物流尚待开发的领域,是物流的潜力所在。物流冰山示意图,如图 1-1 所示。

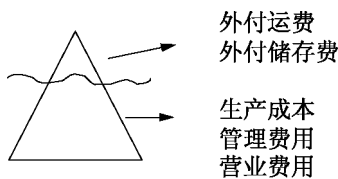


图 1-1 物流冰山示意图



### (三)第三个利润源说

第三个利润源说主要出自日本,是人们对物流潜力及效益的描述。经过近 50 年的探索,人们已肯定这“黑大陆”虽还不清楚,但绝不是不毛之地,而是一片富饶之源。尤其经受了 1973 年石油危机的考验,物流已经牢牢树立了自己的地位,今后的问题是如何进行物流潜力的挖掘和开发。

从历史发展来看,人类历史上曾经有过两个大量提供利润的领域。第一个是资源领域,第二个是人力领域。资源领域起初是着眼于廉价原材料、燃料的获得,其后则是依靠科技进步,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取高额利润,习惯上称之为“第一利润源”。人力领域最初是廉价劳动,其后则是依靠科技进步提高劳动生产率,降低人力消耗或采用机械化、自动化来降低劳动耗用,从而降低成本、增加利润,这个领域习惯上称作“第二个利润源”。

在前两个利润源潜力越来越小,利润开拓越来越困难的情况下,物流领域的潜力被人们所重视,按时间顺序排列为“第三个利润源”。

三个利润源挖掘生产力的不同要素:第一个利润源的挖掘对象是生产力中的劳动对象,第二个利润源挖掘对象是生产力中的劳动者,第三个利润源则主要挖掘生产力要素中劳动工具的潜力,与此同时又挖掘劳动对象和劳动者的潜力,因而更具全面性。

第三个利润源的理论最初是基于以下几方面的认识。

(1) 物流可以完全从流通中分化出来,自成一个独立运行的体系,有本身的目标和本身的管理,因而能对其进行独立的总体的判断。

(2) 物流和其他独立的经营活动一样,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”型的独立系统。

(3) 从物流服务角度来讲,通过有效的物流服务,可以给接收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“第三个利润源”。

(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,降低国民经济的总成本,提高国民经济的总效益,将此看作整个经济的“第三个利润源”。

第三个利润源的理论,反映了日本人对物流的理论认识 and 实践活动与欧洲人、美国人的差异。“第三个利润源”强调的是直接效益,是“利润中心说”的核心。但是如果广义理解“第三个利润源”,把“第三个利润源”不仅看成直接谋利的手段,而且特别强调它的战略意义,特别强调它是在经济领域中潜力将尽的情况下发现,是经济发展的新思路,也许会对今后经济的推动作用真正如同经济发展中曾有的廉价原材料的推动作用一样,这恐怕是现在学术界更多人的认识。“第三个利润源”的真正价值是从直接利润的追求延伸到其所具有的战略意义上。

#### (四)成本中心说

“成本中心说”的含义是指物流在整个企业战略中，只对企业营销活动的成本发生影响，是企业成本的重要产生点。因而，解决物流的问题，并不主要是为了搞合理化、现代化，不主要在于支持保障其他活动，而主要是通过物流管理和物流的一系列活动降低成本。所以，成本中心既是指主要成本的生产点，又是指降低成本的关注点。物流是“降低成本的宝库”等说法正是这种认识的形象表述。

显然，“成本中心说”的考虑没有将物流放在主要位置，尤其没有放在企业发展战略的主角地位。改进物流的目标如果只是在于降低成本，这势必也会影响物流本身的战略发展。

#### (五)服务中心说

“服务中心说”代表了美国和欧洲等一些国家学者对物流的认识。这种认识认为，物流活动最大的作用，并不在于为企业节约了消耗，降低了成本或增加了利润，而是提高了企业对用户的服务水平，进而提高了企业的竞争能力。因此，他们在使用描述物流的词汇上选择了后勤一词，特别强调其服务保障的职能。通过物流的服务保障，企业以其整体能力来压缩成本，增加利润。

#### (六)竞争战略说

物流可以成为企业竞争优势的一个来源。美国学者马丁·克里斯托弗(Martin Christopher)在《物流竞争》一书中，提出了“有效的物流管理是在竞争中取得优势的主要原因”，即可以通过物流管理获得在顾客偏好方面长久领先于竞争对手的地位。马丁·克里斯托弗认为，企业竞争优势的来源，首先是组织能够使自己在顾客眼里形成与竞争者差异化的能力，其次是以低成本经营来获得高利润的能力。简言之，成功的企业或者具有生产率优势，或者具有价值优势，或者是两者的结合，而物流管理有潜力帮助组织获得生产率优势和价值优势。取得这种优势的物流基本原理是：计划和协调从资源来源到最终用户的物流，把它作为一个整合系统，而不像以前那样把产品流分作一系列独立的活动来进行管理。这样，在物流管理体制下，通过连接市场、分销网络、制造流程和采购活动，使顾客得到高水平和低成本的服务。换句话说，通过降低成本和增强服务获得竞争优势。

实际上，学术界和产业界越来越多的人已逐渐认识到，物流更具有战略性，是企业发展的战略而不是一项具体操作性任务。应该说这种看法把物流放到了很高的位置。企业的战略是什么？是生存和发展。物流会影响企业总体的生存和发展，而不只是在某个环节搞得合理一些，或省几个钱而已。

将物流和企业的生存和发展直接联系起来的战略说的提出，对促进物流的发展有重要意义，企业不追求物流的一时一事的效益，而着眼于总体，着眼于长远，于是物流本身战略性发展也提到议事日程上来。战略性的规划、挑战性的投资、战略性的技术开发是最近



这些年促进物流现代化发展的重要原因。

## 四、物流概念的未来

人们对物流的认识是随着社会经济的发展而不断深入的。用不同的眼光、站在不同的角度来认识物流、解释物流，使物流的概念出现了多元化现象。

20 世纪 60 年代的物流硬技术曾经使物流的发展产生过一次大的飞跃。现已出现和使用的大型专用船舶、集装箱、自动化仓库、以 Internet 为代表的高速度的通信网络以及其他先进的物流设备，在未来将会大幅度增加，其水平和功能也将会进一步地提高。物流软技术比硬技术、系列技术比个别技术的发展在 21 世纪将会产生更大的飞跃。

未来的物流或许使今日的物流概念得到全面的革新，物流概念所涉及的范围将会在现有的基础上扩展。从社会经济的生产、配置、消费诸环节中的物质运动到生产环节内部的原材料、半成品、产成品的位移；从实体移动的技术手段到组织运动的方法都将会发生“质”的飞跃。也就是说，物流的发展将进一步适应和推动社会不断地向新的、更高的要求而不断的进步。

## 第二节 物流与流通

物流概念最早出现在流通领域，所以，物流理论大多来自于流通或与流通相关的理论。

### 一、流通

流通离不开经济活动，所谓经济活动是一个生产和消费的总的体系，由生产、交换、分配和消费四个环节构成。而将其制造产品、创造价值的生产和使用产品的消费连接起来的即是“流通”。流通的存在源于在生产与消费之间存在着：社会间隔(生产的人和消费的人不同)、场所间隔(生产场所和消费场所不同)和时间间隔(生产时期和消费时期不同)。

流通消除了生产和消费之间的三大间隔。其中消除社会间隔的是商业或贸易的流通(亦称商流)。商流是在生产者和消费者之间架设桥梁，解决商品所有权转换的问题，例如买卖活动。

此外，物流(物的流通)消除了生产和消费之间的场所间隔和时间间隔，因为物流是指物品由生产者向消费者的转移并在转移过程中创造场所价值和时间价值，如运输和保管。其中运输联结生产和消费，在产地和销地之间架设桥梁，创造场所效用；保管是为了统一生产和消费时间，创造时间效用。为将集中生产的产品逐渐地、平均地消费，就需要进行时间上的调整，这就是要把它们保存在仓库里的原因。如上所述，流通就是通过买卖消除社会间隔，通过运输消除场所间隔，通过保管消除时间间隔，最终达到商品所有权的转移和



物理性的移动。

## 二、物流与流通的关系

在生产和消费的规模都不太大时，流通的重要性并不明显，商品交换和流通的有无对整个社会的进步也不会发生太大的影响。这个时期很长，大体在工业革命以前，大约千年之久。随着工业文明的崛起，社会生产和消费(再生产)规模越来越大，大生产方式、专业化分工方式的采用使生产和消费分离的趋势不断扩大，流通对生产的反作用也就越来越突出，流通的地位不断上升，在一定条件下对生产表现出决定作用。马克思在描述流通这种地位时说：“流通和生产本身一样必要。”恩格斯也说过：“这两种职能在每一瞬间都互相制约，并且互相影响。”

马克思在对流通的描述时曾经指出：“流通有三种表现：①总过程——资本通过它的各个不同环节，因此资本表现为处于流动中的、流动着的东西。②资本和劳动能力之间的小流通，这种流通伴随着生产过程并表现为契约、交换、交易形式，而生产过程就是在这些前提下进行的。③大流通——资本在生产阶段以外的运动，在这种运动中，资本经历的时间表现为同劳动时间相对立的流通时间。”马克思对流通的考察是通过资本进行的，并将流通的表现划分成总过程和分过程(表现在生产领域的小流通和表现在生产以外的大流通)。而资本流通是以商品流通为前提，显然没有商品流通，资本流通也就不复存在。而物流是商品流通的实物表现形式。

物流不是先于商流存在的，而是有了买卖行为之后，才有物流。物流虽然只是在商流确定之后实现买卖的具体行为，但如果没有物流，买卖行为也无法实现。从这一点来看，物流和商流是相辅相成、互相补充的。因此，在流通领域中，物流与商流应该同属主要功能。

为了提高物流效率，趋向于将物流与商流区分开来，即商物分离。“商物分离”是指将物流设施及有关物流的功能从商业流通领域中分离出来，设置物流据点，集中处理若干商业流通据点的物流业务。由于“商物分离”可以向物流据点大量运送商品补充库存，又因为商品库存较集中可以增多品种、减少库存，所以“商物分离”最终能实现提高配送效率的目的。也有部分学者提出相反的意见，他们竭力主张“商物一致”，即设置商业流通据点同时设置商品仓库，开展物流业务。如果将商品放在车上各处兜售也可以说是“商物一致”。

人类社会处于自给自足的发展阶段时以部落、家庭或个人为单位，自己生产，自己消费，生产者和消费者是一体，因而不存在商品交换和流通的概念。人类社会开始商品生产之后，生产和消费便逐渐分离，这就出现了连接生产和消费的中间环节——流通。很明显，流通的出现是社会的一大进步，而物流的产生则更加有助于流通的发展。

随着社会化大分工的细致化，生产和消费分离十分普遍而广泛，将两者以最有效的形式联结起来的难度越来越大。在现代社会中，这一矛盾由于大数量、多品种、多形式的产



品进入流通领域而更加尖锐。一方面是社会在这一发展阶段中,生产和消费必然产生越来越大的分离,另一方面是人们要求流通时间越来越短,把流通时间作为衡量流通水平的重要依据。马克思指出:“流通时间越等于零或近于零,资本的职能就越大,资本的生产效率就越高,它的自行增值就越大。”所以,看似是互相背反的两个现实,其实都是有规律的东西。一方面,供需分离越来越大,分工越来越彻底,甚至从乡村分工扩大到城市分工,进一步发展到今天的大规模的集约化和国际分工。正是这种规律,给人们带来了现代文明社会的幸福、富有、繁荣和进步。显然,这是不可阻的。另一方面,必须依靠流通来弥合越来越大的分工和分离,这就促使了流通的迅速发展,物流也就是在这一形势下发展起来的。由于长距离的流通要求,出现了运输,出现了依赖于工具(马匹、马车、帆船等运输工具)的运输,最后导致了一次大的技术革命——动力堂而皇之地进入了物流领域,如蒸汽机、内燃机、电机、原子能。流通也促进了稳定的跨海贸易和船运。可见社会流通对物流的促进作用。

值得重视的是,物流最初伴随生产而发展起来,而在商品流通规模化之后,物流又更多地伴生于流通。现在许多人提起物流,往往忽略其在生产领域的活动而误认为是流通领域的活动,也许就是这种状况的延续吧。

### 第三节 物流的效用与价值

#### 一、物流的效用

现在,人们已经认同“流通创造价值”,是因为流通过程中同样凝结了人类的劳动,产生了附加值。而物流活动创造价值在于它在物资流转、运动过程中形成了时间效用、场所效用和形质效用。

##### (一)时间效用

“物”从供给者到需要者之间有一段时间差,由于改变这一时间差而创造的价值,称做“时间效用”。物流创造时间效用的形式有以下几种。

##### 1. 缩短时间创造效用

缩短物流时间,可获得多方面的好处:减少物流损失,降低物流消耗,提高物的周转率,节约资金等。通过缩短物流时间提高流通的效率,使资本体现其职性,发挥出最大的增值作用。

这里所讲的流通时间完全可以理解为物流时间,因为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,表现出资本的增值速度越快。所以,通过物流时间的缩短可取得高的时间效用。

## 2. 弥补时间差创造效用

在经济社会中, 需要和供给普遍存在时间差。例如, 粮食、水果等农作物的生产、收获有严格的季节性和周期性, 这就决定了农作物的集中产出, 但是人们的消费是天天有需求, 因而供给和需求不可避免地会出现时间差。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。但是, 由这个时间差而产生的效用本身不会自动实现, 如果不采取有效的方法, 集中生产出的粮食除了当时的少量消费外, 就会损坏、腐烂, 而在非生产时间, 人们就会找不到粮食、水果吃, 所以必须进行储存、保管以保证经常性的需要, 供人们食用以实现其使用价值。这种使用价值是通过物流活动克服了季节性生产和经常性消费的时间差才得以实现的。

## 3. 延长时间差创造效用

尽管加快物流速度, 缩短物流时间是普遍规律。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效用的情况。例如, 囤积居奇便是一种有意识地延长物流时间、增加时间差来创造效用的情况。

# (二)场所效用

“物”的供给者和需要者往往处于不同的场所, 由于改变这一场所的差别而创造的效用称做“场所效用”, 也称为“空间效用”。物流创造场所效用是由现代社会产业结构、社会分工所决定的, 主要原因是商品在不同的地理位置有不同的价值, 通过物流活动将商品由低价位区转到高价位区, 便可获得场所效用或者空间效用。物流创造空间效用的形式有以下几种。

## 1. 从集中生产场所流入分散需求场所创造效用

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国家。通过物流将产品从集中生产的低价位区转移到分散于各处的高价位区有时可以获得很高的利益。例如, “西煤东运、北煤南运、北粮南调、南矿北运、西棉东送”就是将集中在我国西部地区的原材料(如棉花、煤炭等), 通过物流流入分散需求地区, 以此获得更高的利益, 这就是物流场所效用(空间效用)的创造。

## 2. 从分散生产场所流入集中需求场所创造效用

和上面情况相反, 将分散在各地乃至各国生产的产品通过物流活动将其集中到一个小范围的需求, 有时也可以获得很高的利益。例如, 粮食是在一小块、一小块地上分散生产出来的, 而一个城市、地区的需求却相对大规模集中。一些大家电的零配件生产也分布得非常广, 但却集中在一起装配。这种分散生产、集中需求也会形成场所效用(空间效用)。



### 3. 从当地生产流入外地需求创造场所效用

现代社会中,供应与需求的空间差比比皆是。除了大生产决定之外,有不少是自然条件、地理条件和社会发展因素决定的。例如,农村生产农作物而异地于城市消费;南方生长的水果而异地于北方消费。现代人每日消费的物品几乎都是相距一定距离甚至十分遥远的地方生产的。这么复杂交错的供给与需求的空间差都是靠物流来弥合的,物流也从中获得了利益。

### (三)形质效用(加工附加价值)

加工是生产领域常用的手段,并不是物流的本来职能。但是,现代物流的一个重要特点就是根据自己的优势从事一定的补充性的加工活动,这种加工活动不是创造商品主要实体,形成商品主要功能和使用价值,而是带有完善、补充、增加性质的加工活动,这种活动必然会形成劳动对象的形质效用(加工附加价值)。

综上所述,物流的作用不仅在于使物品发生物理位置的转移,更重要的是产生时间和空间价值的增长。它可以通过运输、储存、保管、装卸、搬运、包装、流通加工活动创造时间效用、空间效用、形质效用。所以,物流业是高附加值的产业。关于这一点,马克思早在 100 年以前,就对物流业构成中首当其冲的运输业进行过深刻而全面的科学论述:“除了采掘工业、农业和加工工业以外,还存在第四个物质生产领域,这就是运输业。”“它表现为生产过程在流通过程内的继续,并且为了流通过程而继续。”

## 二、物流的价值

物流的价值最早是在第二次世界大战中得到认识的,至今共经历了七次价值发现。

第一次价值发现是在第二次世界大战期间,又称为物流系统功能价值的发现。美国在第二次世界大战中,首次采用了托盘、叉车的后勤军事系统,该系统贯穿了军事物资从单元组合(集装)的装卸活动开始,高效连贯地搬运、运输、储存、再运输、再搬运,直到按指定军事目标到达目的地为止的整个过程,有效地支撑了庞大的战争机器。

第二次价值发现是第二次世界大战以后,又称为物流经济活动价值的发现。第二次世界大战以后,美国将大量军事技术和军事组织方式转移到民间活动中,物流系统的思想方法和相关技术、相关管理方式成功地实现了“军转民”,使“物流”不仅有非常重要的军事价值,而且也具备非常重要的经济活动价值,可以在经济界广泛地采用,可以为企业增加一些新的管理思想和结构模式。

第三次价值发现是在 20 世纪 50 年代以后,又称为物流利润价值的发现。20 世纪 50 年代以后,欧、美等许多经济发达国家进入大量生产、大量销售的时代,开始面对一个“无限的市场”,只要能够快速地、顺利地实现产品向用户转移就能够获取利润。有些企业发现

采用物流技术和物流管理方式能够快速地将产品送达用户，有效地增强企业活力，提高企业的效率，增加企业的利润。于是，物流在企业界被视为“第三个利润源”。

第四次价值发现是在 20 世纪 70 年代初期，又称为物流成本价值的发现。1973 年，日、美等国爆发“第一次石油危机”——以石油为首的能源、原料、材料、劳动力价格全面上涨。此时许多经济学家预言由于传统的第一、第二利润源已经变成了企业的成本负担，将出现全世界的长期的经济衰退。但是这种现象并没有持久，因为日本、韩国等企业发现物流领域有非常大的降低成本空间。他们充分利用物流系统技术和现代物流管理方式之后，有效地弥补了原材料、能源、人力成本上扬的压力，从而使人们认识到物流还具备非常重要的降低成本的价值。

第五次价值发现是在 20 世纪 70 年代后期，又称为物流环境价值的发现。20 世纪 70 年代后期，许多现代工业化城市交通阻塞、混乱，污染加重，后来它们开发物流系统，广泛推行物流合理化和普遍实施系统物流管理，有效地降低了成本，合理、节约地完成了资源配置任务，物流装备得到了全面系统的开发，装备的效率大大提高而能耗大大降低。“物流”对改善环境、降低污染、实施可持续发展的作用此时被发现。

第六次价值发现是在 20 世纪 80 年代，又称为物流服务价值的发现。20 世纪 80 年代，日本企业率先在物流领域里应用了广泛配送方式以及更先进的“准时供应系统”、“零库存系统”等。这个改变得益于两个支持因素，一个是在现代信息技术下建立的稳定有效的“供应链”；另一个就是远远超出“售后服务水平”、贴近用户的服务。

第七次价值发现是在 20 世纪 90 年代后期，又称为物流国民经济价值的发现。1997 年爆发的亚洲金融危机证实了以“物流”为重要支柱产业的新加坡、中国香港有较强的抗御经济危机的能力。例如，受金融风波影响较大的马来西亚经济增长为-6.8%，泰国为-8%，东盟为-9.4%，但中国香港为-5.1%，新加坡则实现 1.5% 的正增长。这说明物流不仅对于企业有非常重要的意义，同样，对于国家经济发展也起到了完善机构、提高国民经济总体质量和抗御危机的作用。

总而言之，物流的价值可以归纳为：获得第三个利润源、降低成本、提高资产使用效率、满足需求、规避风险、增强竞争力。

## 第四节 物流的发展历程和现状

### 一、物流的发展历程

物流的发展不仅与社会经济和生产力的发展水平有关，同时也与科学技术发展的水平有关。按照时间顺序，物流发展大体经历了四个阶段。



### (一)初级阶段

20 世纪初,在北美和西欧一些国家,随着工业化进程的加快以及大批量生产和销售的实现,人们开始意识到降低物资采购及产品销售成本的重要性。单元化技术的发展,为大批量配送提供了条件,同时也为人们认识物流提供了可能。

第二次世界大战期间的 1941—1945 年,美国军事后勤活动的组织为人们对物流的认识提供了重要的实证依据,推动了战后对物流活动的研究以及实业界对物流的重视。1946 年,美国正式成立了全美输送物流协会。这一时期可以说是美国物流的萌芽和初始阶段。

日本物流观念的形成虽然比美国晚很多,但发展十分迅速。日本自 1956 年从美国引入物流概念以来,在对国内情况进行调研的基础上,将物流称之为“物的流通”。直至 1965 年,“物流”一词正式为理论界和实业界全面接受。“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。

### (二)快速发展阶段

20 世纪 60 年代以后,世界经济环境发生了深刻的变化。科学技术的发展,尤其是管理科学的进步,生产方式、组织规模化生产的改变,大大促进了物流的发展,物流逐渐为管理学界所重视。企业界也开始注意到物流在经济发展中的作用,并将改进物流管理作为激发企业活力的重要手段。这一阶段是物流快速发展的重要时期。

在美国,由于现代市场营销观念的形成,使企业意识到顾客满意是实现企业利润的唯一手段,顾客服务成为经营管理的核心要素,物流在为顾客提供服务上起到了重要的作用。物流,特别是配送得到了快速的发展。

20 世纪 60 年代中期至 70 年代初是日本经济高速增长、商品大量生产和大量销售的年代。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。于是,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等问题都有了共同的认识。

### (三)合理化阶段

20 世纪 80 年代至 90 年代初,物流管理的内容从企业内部延伸到企业外部,物流管理的重点已经转移到对物流的战略研究上。企业开始超越现有的组织机构界限而注重外部关系,将供货商(提供成品或运输服务等)、分销商以及用户等纳入管理的范围,利用物流管理建立和发展与供货厂商及用户的稳定的、良好的、双赢的、互助合作的伙伴式关系,形成了一种联合影响力量,以赢得竞争的优势。物流管理已经意味着企业应用先进的技术,站在更高的层次上管理这些关系。电子数据交换、准时制生产、配送计划和其他物流技术的不断涌现以及应用与发展,为物流管理提供了强有力的技术支持和保障。

在这一阶段，日本经济发展迅速，并进入了以消费为主导的时代。虽然物流量大大增加，但由于成本的增加使企业利润并没有得到期望的提高，因此，降低经营成本，特别是降低物流成本成为经营战略中的重要特征。这一时期也称为物流合理化时代。

#### (四)信息化、智能化、网络化阶段

自 20 世纪 90 年代以来，随着新经济和现代信息技术的迅速发展，现代物流的内容仍在不断地丰富和发展。信息技术的进步，使人们更加认识到物流体系的重要性，现代物流的发展被提到重要日程上来。同时，信息技术特别是网络技术的发展，也为物流发展提供了强有力的支撑，使物流向信息化、网络化、智能化方向发展。目前，基于互联网和电子商务的电子物流正在兴起，以满足客户越来越苛刻的物流需求。

## 二、我国物流发展现状

我国 20 世纪 70 年代末从日本引入“物流”概念，80 年代开始启蒙及宣传普及，90 年代物流起步，21 世纪初物流“热”开始升温。根据我国物流现状和目前蓬勃发展的趋势来看，可以说，我国的物流已经步入了一个崭新发展的阶段。

#### (一)现代物流的发展开始受到重视

近几年来，我国部分省市开始认识到物流对于推动经济发展、改善投资环境以及提高地区经济和工商企业在国内外市场竞争能力的重要性，把发展现代物流作为一项涉及经济全局的战略性问题来抓。以天津、上海、深圳、山东为例，为了使地区经济持续高速发展，“三市一省”都从战略高度出发，把发展现代物流作为经济腾飞的重要措施和支撑点之一。

许多省、市对发展现代物流高度重视。近期，在这些省、市发展计划委员会的领导下，明确地提出了“加快现代物流业发展的对策建议”。建议中明确指出：现代物流业发展水平正成为衡量地区综合竞争力的重要标志；发展现代物流是再创本地区发展新优势的重要举措；发展现代物流是本地区信息化、工业化、城市化、市场化的加速器。

#### (二)一些工商企业开始重视物流管理

我国一些工商企业已开始认识到物流是企业降低物资消耗，提高劳动生产率，并且能够使企业增加效益和增强竞争能力的“第三个利润源”，企业可以通过强化物流管理，获取效益。

例如海尔集团，把物流能力摆在企业核心竞争力的位置，实施企业流程管理再造工程，将集团的采购、仓储、配送和运输等物流活动统一集中管理，成立了物流推进本部，下设采购事业部、配送事业部和储运事业部，对物流业务和物流资源优化重组，从而获得了巨





大的经济效益。

一些商业企业为集中精力进行销售,扩大市场占有率,将产品的进货、储存和配送统一由自己的物流系统完成。例如,以 111 亿元(2001 年)的销售额列于“中国连锁业百强”之首的上海联华超市,其智能型配送中心的仓储面积达 3.55 万平方米,停车场地达 13 万平方米,前后两个装卸区可供 25 辆大型车辆同时进出配送货物。该中心采用了计算机管理和机械化操作,配送中心根据各超市网上传递的订货单,经计算机处理后,向各楼层发出指令,各楼层按指令配货到集散地装车,中心实施 24 小时服务,同时为 30 家超市配送,做到 40 分钟送到门市部,实现了快速、高效的配送服务,日吞吐商品已达到 7.8 万箱,配送效率达到了国际先进水平。

### (三)一批运输、仓储及货代企业逐步向物流企业发展

随着我国社会物流需求的增加以及对物流认识的深化,我国在计划经济体制下形成的一大批运输、仓储及货代企业,为适应新形势下竞争的需要,正努力改变原有单一的仓储或运输服务方向,积极扩展经营范围,延伸物流服务项目,逐渐向多功能的现代物流方向发展。

### (四)国外物流企业开始进入中国

由于我国物流企业的经营规模、管理技术和管理水平相对落后,其服务质量还很难满足一些企业,特别是跨国公司对高质量物流服务的需求。因此,近年来国际上一些著名物流企业普遍看好我国物流市场,陆续进入我国,在我国许多地方开始建立物流网络及物流联盟。这些国外物流企业运用国际成功的物流服务经验,为客户提供完整的综合物流服务。

### (五)一些物流企业开始重视物流服务质量管理

物流的本质是服务,物流服务质量是物流企业生命的保证,它直接关系到物流企业在激烈市场竞争中的成败。我国的一些物流企业开始把提高服务质量作为与国际接轨、进入国际物流领域的入门证。它们把质量保证思想运用到物流运作中,确立物流质量管理的关键要素,将每项要素的具体标准及要求汇编成《质量管理手册》,此外还专门设立了质量管理部,具体落实贯彻《质量管理手册》,使每一项业务运作从作业开始就实施质量控制和跟踪,保证了业务运作的质量稳定可靠。

### (六)信息技术和通信技术已逐步在物流业务中运用

20 世纪 90 年代初期,我国在物流活动中开始应用计算机网络技术。1995 年,国际互联网在商业领域开始获得应用,这使得信息技术在物流领域有了突破性进展,也促进了我国以网络物流为基础的物流业的迅速发展。利用互联网和电子数据交换系统(EDI),企业及其各地供应商可随时查看最新交易状况以及库存结构和数据,使物流总体逐步趋向最优化。

### (七)为电子商务提供服务的物流企业有了发展

电子商务是指通过计算机和计算机网络来完成商品交易等一系列商业活动的一种商品流通方式。目前,我国已出现了为电子商务服务的、以高科技信息技术为基础的第三方物流企业。它们充分利用互联网、无线通信和条形码等现代信息技术,以代理的形式,对物流系列实行统一管理,建立了全国性的、快速的、以信息技术为基础的专门服务于电子商务的物流服务系统,为客户提供了便捷的网上物流交易商务平台。

### (八)物流研究和技术开发工作取得了一定进展

随着我国物流业的发展,从 20 世纪 90 年代以来,我国物流理论界不仅将国外先进的物流理论和经验向我国做了大量介绍,同时还借鉴国外物流理论研究成果并结合我国的实际,在物流系统建设、物流规划、物流企业的发展战略方面都取得了丰硕的成果,对我国物流发展起到了积极的作用。

我国物流技术研究也取得了长足进步。例如开发了激光导引无人运输车系统、巷道堆垛机、机器人穿梭车等技术,同时在物流信息技术和物流管理技术、网上仓库管理信息系统和汽车调度信息系统、卫星定位系统、配送物流系统等方面也取得了重大进展。

与发达国家相比,我国物流水平的差距还很大,与加入 WTO 以后新形势的要求还差得很远,亟须解决的问题还相当多。这主要表现在观念障碍、体制分割,第三方物流服务水平有待提高,物流技术装备落后,资源整合较差,特别是大多数生产制造企业还在朦胧之中,尚未觉醒。而美国、欧洲和日本却恰恰是生产制造企业最先重视物流,由这些物流的主体带动了国家物流产业的发展。所以,我国物流发展水平的重要标志,除了物流基础设施、通信网络外,就是生产制造企业是否大部分实现了物流现代化。只有大部分生产制造企业切实重视了物流管理和物流技术,我国的物流才可以说是真正发展起来了。

## 三、国外物流简介

物流水平代表着一个国家的经济发展程度,比较分析发达国家之间物流的差别,对于我们构建现代物流体系将有所帮助。

### (一)日本:成本物流独树一帜

在不断降低成本的过程中,日本总结出一套行之有效的成本物流管理方法,即通过成本管理物流,提高物流效益。

日本物流协会每年都要对物流成本情况进行调查。2001 年日本全行业的物流成本调查结果为:物流成本占销售额的比重全行业平均水平为 5.45%,制造业为 5.89%,批发业为



4.68%，零售业为 4.13%。从近几年的发展趋势看，日本各行业、各形态的物流成本基本上保持了平稳的水平，说明日本物流成本控制制度化非常明显，具有持续性的特点。

2001 年，日本各行业产生的各种逆向物流费占总物流成本的比重为 4.88%，其中退货物流费占 2.12%，回收物流费占 2.01%，再循环物流费为 0.46%，废弃物流费为 0.29%，逆向物流费上升的主要原因是退货物流费和回收物流费增长所致。由此日本物流协会对影响物流发展的诸多因素进行了专门的调查，这些因素主要有。

第一，全社会物流量与物流成本的关系。对此，抽样调查了 110 家各类型公司，其中认为物流经营量与物流成本同时增长的企业占 22.7%，物流经营量与物流成本减少的占 51.8%，物流经营量减少而物流成本上升的占 7.3%，物流经营量增加而物流成本下降的占 18.2%。

第二，委托客户企业要求物流服务进一步提升的主要要素。在该调查中大多数日本企业反映物流服务的要求越来越高，其中对配送频度加快持认同的企业占调查企业总数的 53.1%，配送单元化占 54.6%，缩短前置时间占 61.3%，认为物流服务要求下降的企业不到 5%，从中可看出，企业对物流服务的期望越来越大。

第三，物流成本上升的主要原因。根据日本物流协会对回答物流成本上升的 35 家企业的调查，造成物流成本上升的主要原因是物流服务水准的提高，此外，物流量的增加等都构成了物流成本上升的原因。

第四，削减物流成本的方法。物流成本的降低一直是企业为之努力的目标，在寻求降低物流成本的途径中主要有削减库存水准和物流网点的集约化，其次是物流业务的外包、物流信息化、转换配置/削减人员、导入供应链管理以及共同物流管理。

日本之所以能够取得良好的管理绩效，是与其有效的物流管理体制紧密相关的。早在 1977 年日本运输省流通对策部就公布了“物流成本算定统一基准”，这一政策对于推进企业物流管理有着深远的影响。原因是当时物流合理化先进的企业正专注于从事物流成本控制的研究，各个企业都制定了自己独特的成本控制体系，因而出现了成本概念不一致的状况，各企业所计算出的成本缺乏相互对比的基础。另外，在一般企业中，尽管物流成本的计算是以物流合理化为前提，但是由于缺乏统一明确的会计成本核算标准和整理方法，因此，对物流成本的计算也是不完全的，进而影响了物流合理化的发展。正是在这种状况下，日本运输省制定了“物流成本算定统一基准”。

由于企业和政府的共同努力，全社会的物流管理得到了飞跃性的发展，也使日本迅速成为物流管理的先进国。

## (二)美国：追求高度自动化

“工欲善其事，必先利其器”，用这一句来形容美国物流业的状况最恰当不过。其“器”便是物流机械。

撬动美国物流的杠杆之一是物流机械。为提高运输效率,降低运输成本,美国不断加大车辆载重量,一级长途营运企业汽车平均载重量从 1950 年的 5 吨逐年增加到现在的 30 吨至 40 吨。在液罐车上更是推陈出新,有可运送温度低至 $-185^{\circ}\text{C}$ 至 $-235^{\circ}\text{C}$ 压缩气体的保温液罐车,运送温度高达 $205^{\circ}\text{C}$ 沥青的液罐车及运送熔融合金的带熔液罐车。现在,美国在物流管理领域,已实现了高度的机械化、自动化和计算机化。

值得一提的是,美国虽然十分重视发展机械化和自动化,但并非盲目追求全自动化,而是根据任务大小及其他制约条件,全面论证后再确定自动化项目的建设,如在“二战”期间,美军大型仓库 34 座,仅有 16 个仓库实现了全自动化管理,其余各库均是采用半自动化作业模式。美国的物流包装,也十分强调适用性,尤其对作战物资的包装,着重从强化包装质量入手,改进包装方法,方便物资的储存与运输。

### (三)英国:建立综合物流体制

20 世纪 60 年代末期,英国组建了物流管理中心,开始以工业企业高级顾客委员形式出现,协助企业制订物流人才培养计划,组织各类物流专业性的会议,到了 70 年代,正式组建了英国管理协会。

该协会会员多半是从事出口业务、物资流通、运输的管理人员。协会以提高物流管理的专业化程度,并为运输、装卸等部门管理者和其他对物流有兴趣的人员提供一个相互交流的中心场所为宗旨。

由此,英国一再灌输综合性的物流理念,并致力于发展综合物流体制,以全面规划物资的流通业务。这一模式强调为用户提供综合性的服务。物流企业不仅向用户提供和联系铁路、公路,以及水运、空运等交通运输工具,而且向用户出租仓库并提供其他的配套服务。在这一思想下建立的综合物流中心向社会提供有以下几类业务:建立送物中心,办理海关手续,提供保税和非保税仓库,货物担保、医疗服务、消防设备、道路和建筑物的维护、铁路专用线、邮政电传系统、代办税收、就业登记以及具有住、购物等多种功能的服务中心等。

英国多功能综合物流中心的建立,形成了英国综合性的物流体制。此外,计算机技术在英国的物流体系中也起到了举足轻重的作用。计算机辅助仓库设计、仓库业务的计算机处理,为英国现代物流揭开了新的一页。

在世界物流体系中,东欧物流亦是重要分支。由分散到集合、由统一到放权,东欧物流可谓异彩纷呈。比如南斯拉夫,从 20 世纪 50 年代开始,该国对物流体制便着手进行了改革。其基本特点是:在现行国家物资管理体制中废除国家对物流领域的行政干预,放弃由国家集中计划、统一调配物资的管理模式,取消国家物资管理计划,劳动组织所需物资主要由市场解决。国家仅对物资供应实行宏观协调,主要靠以自治协议和社会契约为基础的社会计划来进行管理。这种体制运转较为灵活,微观效果较好。



## 本章小结

物流概念起源于美国, 20 世纪 70 年代由日本引入我国, 我国物流术语(GB/T 18354—2001)将物流定义为: 物品从供应地向接收地的实体流动过程。根据需要, 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的结合。有关物流定位的学说比较典型的有三种: 黑大陆说、物流冰山说、第三个利润源说。

物流在完成物资在空间和时间的实体移动过程中, 形成了时间效用、场所效用和形质效用。物流的价值自 20 世纪 30 年代起至 20 世纪 90 年代后期, 共经历了七次价值发现, 物流的价值可归纳为: 获得第三个利润源、降低成本、提高资产使用效率、满足需求、规避风险、增强竞争力。

物流的发展大体经历了四个阶段: 初级阶段; 快速发展阶段; 合理化阶段; 信息化、智能化、网络化阶段。我国物流发展虽起步较晚, 但发展迅速, 越来越受到企业和政府的重视。

## 自 测 题

1. 从国外物流概念的形成和发展中所表现的物流概念来看, 其基本要点有哪些?
2. 请举例说明为什么说“物流是市场的延伸”?
3. 怎样认识物流成本和物流服务间的“二律背反”关系?
4. “精益物流”的内涵是什么?
5. 物流现代化理念都包括哪几个方面? 请加以分析说明。
6. 请举例阐述物流与流通的关系。
7. 物流有何效用? 又有何价值?
8. 请谈谈你对物流的发展历程和现状的认识?

## 案例分析

将人力成本降低 75%  
——从福特汽车公司流程再造说起

福特汽车公司是美国三大汽车巨头之一，位于北美的福特汽车公司有三分之二的汽车部件需要从外部供应商购买，为此，需要有相当多的雇员从事应付账款管理工作，公司的应付账款部门雇员有 500 多人。20 世纪 80 年代初，福特像美国其他大企业一样面临着日本竞争对手的挑战，日本马自达公司在福特公司占有 22% 的股份，而在马自达汽车公司做同样工作的人只有 5 人。尽管两个公司在规模上存在一定的差距，但 5:500 的差距让福特公司震惊了。为此，福特公司决定设法削减管理费用和各种行政开支。最初，管理人员的目标是计划通过应用计算机系统，将员工裁减到最多不超过 400 人，实现裁员 20% 的目标。

计算机信息系统的建立、应用与维护需要昂贵的资金投入，公司面临资金不足的问题，对此，决定对公司与应付账款部门相关的整个业务流程进行彻底重组，主要是通过一些合理化措施修改业务处理程序，使计算机信息系统能解决当前的主要问题，其他问题以后再维护、升级。

应用计算机信息系统前，福特汽车公司应付账款部门的主要工作是接收采购部门送来的采购订单副本、仓库的收货单和供应商的发票，然后将三类票据在一起进行核对，查看其中的 14 项数据是否相符，绝大部分时间被耗费在这 14 项数据由于种种原因造成的不相符上。

应用计算机信息系统后，应付账款部门不再需要发票，需要核实的数据项减少为三项：零部件名称、数量和供应商代码，采购部门和仓库分别将采购订单和收货确认信息输入到计算机系统后，由计算机进行电子数据匹配。最后结果是：提高了应付账款的效率，应付账款部门的员工减少了 75%，而不是原计划的 20%，提高了收益。

(资料来源：经济导刊，2003(8))

## 【问题】

1. 与日本马自达公司物流相比，福特汽车公司物流遇到了什么瓶颈问题？可行的目标和解决方法有哪些？
2. 对于计算机信息系统的建立、应用与维护的昂贵资金投入不足的问题，福特汽车公司是如何解决的？依据了物流管理的原则是什么？



## 阅读资料

## “戴尔”开创电子商务化物流先河

戴尔公司是商用桌面 PC 市场的第二大供应商,其销售额每年以 40% 的增长率递增,是该行业平均增长率的两倍。年营业收入达 100 亿美元的业绩,使它继康柏、IBM、苹果和 NEC 之后位居第五位。戴尔公司每天通过网络售出的电脑系统价值逾 1 200 万美元,面对骄人的业绩,总裁迈克尔·戴尔简言地说,这归因于物流电子商务化的巧妙运用。

戴尔公司的日销量超过 1 200 万美元,但其销售全是通过国际互联网和企业内部网进行的。在日常的经营中,戴尔公司仅保持两个星期的库存(行业的标准是刚超过 60 天),存货一年周转 30 次以上。基于这些数字,戴尔公司的毛利率和资本回报率分别是 21% 和 106%。戴尔公司实施电子商务化物流后取得的物流效果是:①1998 年成品库存为零;②零部件仅有 2.5 亿美元的库存量(其盈利为 168 亿美元);③年库存周转次数为 50 次;④库存期平均为 7 天;⑤增长速度 4 倍于市场成长速度;⑥增长速度两倍于竞争对手。

在现实企业的经营中,电子商务的实现的确实可以使销售过程的中间环节成为多余,并且可以构造一条最简短的流通渠道,这条渠道可以由专业的流通企业经营,也可由专业的制造企业经营,还可以由信息网络服务商来经营。通常制造商从事电子商务的情况比较普遍。

在戴尔的直销网站上,提供了一个跟踪和查询消费者订货状况的接口,供消费者查询已订购的商品从发出订单到送到消费者手中全过程的情况。戴尔对待任何消费者(个人、公司或单位)都采用定制的方式销售,其物流服务也配合这一销售政策而实施。

戴尔的物流从确认订货开始。确认订货是以收到货款为标志的,在收到用户的货款之前,物流过程并没有开始,收到货款之后需要 2 天时间进行生产准备、生产、测试、包装、发运准备等。戴尔在我国的福建厦门设厂,其产品的销售物流委托国内的一家货运公司承担。由于用户分布面广,戴尔向货运公司发出的发货通知可能十分零星和分散,但戴尔承诺在款到后 2~5 天送货上门,同时,在中国对某些偏远地区的用户每台计算机还加收 200~300 元的运费。

电子商务化物流使戴尔公司既可以先拿到用户的预付款,待货运到后货运公司再结算运费,(运费还要用户自己支付)戴尔既占压着用户的流动资金,又占压着物流公司的流动资金,按单生产又没有库存风险。戴尔的竞争对手一般保持着几个月的库存,而戴尔的库存



只有几天，这些因素使戴尔的年均利润率超过 50%。当然，无论什么销售方式，首先必须对用户有好处。戴尔的电子商务型直销方式对用户的价值包括：一是用户的需求不管多么个性化都可以满足；二是戴尔精简的生产、销售、物流过程可以省去一些中间成本，因此戴尔的价格较低；三是用户可以享受到完善的售后服务，包括物流、配送服务，以及其他售后服务。

决定戴尔直销系统成功与否的一个关键是要建立一个覆盖面较大、反应迅速、低成本的物流网络和系统。如果戴尔按照承诺将所有的订货都直接从工厂送货上门，就会带来两个问题。

(1) 物流成本过高。如果用户分布的区域很广，订货量又少，则这种系统因库存降低减少的库存费用是无法弥补因送货不经济导致的运输及其他相关成本上升而增加的费用，可能在某些重要的销售市场设立区域配送中心是必要的，这样可能会使库存成本上升，但交货期缩短。

(2) 交货期过长。传统的销售渠道是消费者面对现货，而在戴尔的销售方式下，用户面对的是期货。此时，消费者看重的是名牌企业，因而有可能等待，但这并不是消费者期望的事情，所以像戴尔这样依赖准确的需求预测，电话订货或网上订货，然后再组织生产和配送的模式，实际上蕴藏着较大的市场、生产及物流风险，不是很容易办到的。

如果将电子商务的物流需求仅仅理解为门到门运输、免费送货或保证所订的货物都送货的话，那就错了。因为电子商务需要的不是普通的运输和仓储服务，它需要的是物流服务。而物流与仓储运输存在比较大的差别，正是因为传统的储运服务无法全方位地为电子商务服务，才使得电子商务经营者感到物流服务不到位、太落后等。那么电子商务经营者需要的是什么呢？答案是，除了传统的物流服务外，电子商务还需要增值性的物流服务。

(1) 增加便利性的服务，即使人变懒的服务。一切能够简化手续、简化操作的服务都是增值性服务。简化是相对于消费者而言的，并不是说服务的内容简化了，而是指为了获得某种服务，以前需要消费者自己做的一些事情，现在由商品或服务提供商以各种方式代替消费者做了，从而使消费者获得这种服务变得简单。消费者获得服务或商品就像用傻瓜照相机一样简单，不仅简单而且更加好用，这当然增加了商品或服务的价值。在提供电子商务的物流服务时，推行一条龙门到门服务、提供完备的操作或作业提示、省力化设计或安装、代办业务、一张面孔接待客户、24 小时营业、自动订货、传递信息和转账(利用 EOS、EDI、EFT)、物流全过程追踪等都是对电子商务销售有用的增值性服务。

(2) 加快反应速度的服务，即使流通过程变快的服务。快速反应已经成为物流发展的



动力之一。传统的观点和做法将加快反应速度变成单纯对快速运输的一种要求，而现代物流的观点认为，可以通过两条途径使过程变快，一是提高运输基础设施和设备的效率，比如修建高速公路、铁路提速、制定新的交通管理办法、将汽车本身的行驶速度提高等。这是一种速度的保障，但在需求方对速度的要求越来越高的情况下它也变成了一种约束，因此，必须想其他的办法来提高速度。所以第二种办法也是具有重大推广价值的增值性物流方案，应该是优化电子商务的流通渠道，以此来养活物流环节、简化物流过程，提高物流系统的快速反应性能。

(3) 降低成本的服务，即发掘第三利润源泉的服务。电子商务发展的前期，物流成本高居不下，有些企业可能会因为根本承受不了这种高成本而退出电子商务领域，或者是选择性地电子商务的物流服务外包出去，这是很自然的事情。发展电子商务，一开始就应该寻找能够降低物流成本的物流方案。企业可以考虑的方案包括：采用第三方物流；电子商务经营者之间或电子商务经营者与普通商务经营者联合，采取物流共同化计划；同时，对于具有一定的销售量的电子商务企业，可以通过采用比较适用但投资比较少的物流技术和设施设备，或推行物流管理技术，如运筹学中的管理技术、单品管理技术、条形码技术和信息技术等，提高物流的效率和效益，降低物流成本。

(4) 延伸服务，即将供应链集成在一起的服务。向上可以延伸到市场调查与预测、采购及订单处理；向下可以延伸到配送、物流咨询、物流方案的选择与规划、库存控制决策建议、货款回收与结算、教育与培训、物流系统设计与规范方案的制作等。

戴尔公司给我们提供了电子商务化物流的先河，如何实现电子商务化物流是目前企业所面临的问题，而能否提供电子商务化物流增值服务现在已成为衡量一个企业物流是否真正具有竞争力的标准。

(资料来源：IT 商业新闻网.“戴尔”开创电子商务化物流先河.

<http://www.itxinwen.com/View/new/html/2009-12/2009-12-28-935451.html,2009-12-28>)

## 第二章 物流的分类

【学习目标】通过本章的学习，使学生了解传统的物流和现代物流的概念，掌握企业自营物流、外购物流和第三方物流的含义，理解社会物流、行业物流和企业物流的范围。

【关键概念】企业物流(Enterprise Logistics) 社会物流(Social Logistics)

【引导案例】

### 上海宝钢的供应物流

宝钢是改革开放的成果，是我国建国以来引进技术最多、装备水平最高的现代化超大型钢铁企业。

#### 1. 创新的物资管理模式

##### 1) 物资集中一贯管理的内涵

对主体生产线全面实行集中一贯管理，是宝钢现代化管理的一个重要特点。

物资的集中一贯管理是指：从总的物资管理职能来看，物资管理的权力和业务集中于宝钢的物资归口管理部门，后者以一杆子插到底的方式实行管理和服务到现场。

从物资管理职能来看，物资归口管理部门的集中管理贯穿生产、维修、技术改造所需物资的供应全过程和回收全过程。

从物资管理与服务的对象来看，包括从物料进厂到成品出厂的整个生产系统的全部用户，做到职能机关面向基层和生产现场，管好主体，服务主体。

##### 2) 辅助材料集中一贯管理的实现

宝钢对主体生产线全面实行集中一贯管理是宝钢进行物资管理改革的一项重要内容。宝钢原物资部和后来的物资贸易公司已做到：统一编制，统一采购，统一仓储，统一配送，统一物资的现场管理，统一回收。

为在辅助材料与铁合金管理上实行集中一贯制，宝钢推出一系列改革措施，其主要包括：①坚持送料到现场；②供应站制订计划；③一级仓储体制；④取消机旁备料。

#### 2. 做好基层管理



要使集中一贯管理深入到现场，确保实施用户满意的优质服务，必须使管理重心下移，强化物资部门的基层管理。

## 1) 基层组织管理体制

1992 年，原物资部组建了供应处(后改成供应公司)，包括地区供应站、专业库、车队、设备维修等 18 个作业区。

## 2) 坚持标准化作业管理

宝钢基层管理特色之一是标准化作业。宝钢物资部门标准化作业的主要内容如下。

① 实现从编制材料申请计划到组织材料进库、送料到现场、物资和废旧物资回收全过程标准化的跟踪管理。

② 在各作业区普遍实行环境、礼仪的标准化、定置化管理。

③ 针对各作业区布局分散的特点,建立起与重点抽检相结合的全部作业巡检制。

④ 全面推广为现场提供优质服务的作业法。

## 3. 提供“双优”服务

宝钢的“双优”服务活动,即物资供应为用户提供优质服务,机关为基层提供优质服务。从1996年开始,宝钢全面推行“CS”战略和开展“CS”活动。简单地说,“CS”的含义就是为用户服务,让用户满意。从企业内部来讲,就是上工序要使下工序满意,辅助要使主体满意,机关要使基层满意。

(资料来源:现代物流案例分析. 百度文库, <http://wenku.baidu.com/view/oc8042fa770bf78a652954ao.html>,

2010-12-09)

# 第一节 物流的分类方法

社会经济领域中的物流活动是普遍存在的,但在不同的领域和条件下,物流的表现形式、基本结构、技术特征和运作方法等都存在很多差异。要构建高效的物流系统,强化物流管理,必须首先研究物流的分类与形式,通过科学合理的构成研究,来鉴别各种类型物流的特点和差异,以便在物流的规划和管理中对症下药、有的放矢。

由于不同物流活动的对象、目的和形式各不相同,因而形成了不同类型的物流。目前国内外在物流分类标准方面尚无统一的认识,对物流的分类和称谓也都比较混乱。为了以下介绍和研究的需要,这里有必要澄清几类物流概念。

## 一、传统物流和现代物流

从物流的定义可以看出,物流活动是自古就有的,只不过随着管理技术和方法的进步,现代物流在目标、方法和手段等方面出现了一些新的特点,物流才逐渐成为人们研究和讨论的热点。虽然我国国家标准《物流术语》对物流的概念有严格的定义,但国内的理论和实务界对物流内涵与外延的认识还存在诸多分歧。一方面,“现代物流”的称谓为人们所熟



知；另一方面，很多人却不承认传统的运输、仓储等活动为物流活动，给它们冠以“准物流”或“类物流”的称谓。

如果提出这样的问题：与“现代物流”所对应的“传统物流”是什么？超出“类物流”之上的“物流”与“现代物流”又有什么区别？显然，根据以上理解是难以回答这些问题的。因此，遵从“国标”的定义，从广义上理解物流认为“现代物流”代表了物流的含义；与“现代物流”所对应的“传统物流”就是对传统运输、仓储等所谓“类物流”活动的一种统一认识，相当于 Physical Distribution，“传统物流”与“类物流”之间并无本质区别，而“物流”则是对所有这些概念的总称。

当然，由于我国的“物流”称谓最早来源于 Physical Distribution，之后又将其等同于 Logistics。所以，在当前的现实中，人们通常所说的“物流”含义应该更接近于这里所说的“现代物流”。现代物流与传统物流之间的区别可以从表 2-1 看出。

表 2-1 现代物流与传统物流的区别

内 容	传统物流	现代物流
物流服务特点	各种物流功能相对独立； 无物流中心； 不能控制整个物流链； 限于地区物流服务； 短期合约	广泛的物流服务项目； 第三方物流被广泛采用； 采用物流中心； 供应链的全面管理； 提供国际物流服务； 与全球性客户的长期合作
物流服务管理	价格竞争； 提供标准服务	以降低总物流成本为目标； 增值物流服务； 为顾客提供“量身定做”的特殊服务
物流信息技术	无外部整合系统； 有限或无 EDI 联系； 无卫星定位系统	实时信息系统； 与顾客、海关等的 EDI 联系； 卫星跟踪系统； 存货管理系统
物流管理	有限或无现代管理	全球质量管理； 时间基础管理； 业务过程管理

## 二、企业自营物流、外购物流和第三方物流

在物流活动出现的早期，绝大多数都是由需求者自己完成的，即使在今天，仍然有相当大部分的物流需求没有(完全)走向市场。通常把这类物流称为企业自营物流。

随着市场竞争的加剧，社会分工的细化，商品的供给主体和需求主体作为市场上的第一方和第二方逐步退出物流操作领域，而由专业的物流企业以第三方的身份来完成买卖双

方之间的物流任务，这种类型的物流就属于外购物流。外购物流的市场需求除了来自企业外，还有一部分来自个人、家庭、社团、政府或其他机构，本书将它们统称为物流需求者，此时的物流企业亦可称之为物流供给者、物流服务商或物流提供者。为了使需求企业与作为供给方的物流企业区别开来，本书一般将前者称为厂商、工商企业或者简称为企业，而将后者称为物流企业。物流企业面向整个社会，为公众提供物流服务。

专业的物流企业如果采用了现代物流管理的方法和手段，并以合同的形式为客户提供个性化服务，则可以称为第三方物流(Third Party Logistics, TPL)，此时的物流企业便称之为第三方物流企业。因此，第三方物流首先应该具有现代物流的特征，传统物流企业所提供的服务不能称之为第三方物流。

### 三、社会物流、行业物流和企业物流

按物流活动的范围分，物流可分为社会物流、行业物流和企业物流。

#### (一)社会物流

社会物流一般是指流通领域发生的物流，是全社会物流的整体，所以有人也称之为大物流或宏观物流。社会物流的一个重要标志是：它伴随商业活动的发生而发生，也就是说社会物流过程与商品所有权的更迭密切相关。

从总体上看，物流学的主要研究对象就是社会物流，社会物流的流通网络是国民经济发展的命脉。社会物流的网络分布是否合理、渠道是否畅通，对国民经济的发展至关重要。因此，宏观规划和管理部门应该对社会物流进行科学的管理和有效的控制，尽量采用先进的物流技术和手段，以保证社会物流的高效能和低成本运行。对社会物流的优化，不仅可以带来良好的经济效益，更重要的是可以产生巨大的社会效益。

#### (二)行业物流

同一行业的不同企业，虽然在产品市场上是竞争对手，但是在物流领域内却常常可以相互协作，共同促进行业物流的合理化，因为行业物流合理化可以使所有参与企业都得到相应好处，实现真正意义上的“共赢”。

例如，在日本的建筑机械行业内，行业物流合理化的具体内容就包括：各种运输工具的有效利用；建设共同的零部件仓库，实行共同集中配送；建立新旧车辆、设备及零部件的共同流通中心和技术中心，共同培训设备操作和维修人员；统一机械设计标准和规格等。在大量消费品方面，还倡导采用统一的发票、统一的商品规格、统一的法规政策、统一的托盘规格、统一的陈列柜与包装模数等。





### (三)企业物流

企业是以盈利为目的,通过为顾客提供产品或服务来满足其需求,最终收回投资并赚取利润的一种经济组织。市场上区别于企业的其他经济主体还有政府、家庭、个人或社团等。按照性质的不同,企业还可以细分为制造性企业(生产性企业)与流通性企业两大类。制造性企业的主要任务是:购进原材料,经过若干道工序的加工,形成特定产品,再通过销售渠道销售出去,收回投入并赚取相应的利润。流通企业的主要任务则是要根据客户的要求和供应商的条件,有针对性地组织商流和物流,并赚取相应的利润。

一般来说,在一个企业的范围内,由于生产经营活动的需要而发生的物流称为企业物流。企业物流必须通过管理层、控制层和作业层三个层次的协调配合,才能有效地实现其总体功能。

(1) 管理层。管理层的主要任务是对整个物流系统进行统一的计划、实施和控制。其主要工作内容包括物流系统的战略规划、物流系统的总体控制和绩效评价,这些工作应坚持的最基本原则就是要有利于反馈机制和激励机制的形成。

(2) 控制层。控制层的主要任务是控制物料流动的过程。其主要工作内容包括订货处理与顾客服务、库存计划与控制、生产计划与控制、用料管理和采购等。

(3) 作业层。作业层的主要任务是实现物料的时间效用和空间效用。其主要工作内容包括发货与进货运输、厂内的装卸搬运、包装、保管和流通加工等。

由此可见,企业物流几乎渗透到了制造企业的所有生产和管理活动中,对企业活动的效率和效益都会产生极为重要的影响。

## 四、其他分类

除了以上几组物流概念外,实践中,人们还常常根据物流发生的先后次序及其对企业的作用,将生产企业物流细分为供应物流、生产物流、销售物流、回收物流和废气物流;按照物流活动范围的大小将宏观的社会物流分为地区物流、国内物流和国际物流;也可以以企业边界为标准将物流区分为企业内物流和企业外物流;此外,按物流活动的适用性分为一般物流和特殊物流等。由于企业物流和社会物流在实践中运用较多,所以以下两节将专门论述企业物流和社会物流两种物流形式。

## 第二节 企业物流

企业活动的基本机制是“投入—转换—产出”。对于生产性企业来讲,是原材料、燃料、人力等资源的投入,经过制造或加工转换为产品;对于流通性企业来讲,则是设备、人力等资源的投入,转换为对用户的服务。物流活动是伴随企业的“投入—转换—产出”而发

生的，相对于投入的是企业外供应或输入物流，相对于转换的是企业内生产或转换物流，相对于产出的是企业外销售物流或企业外生产物流，相对于废旧物回收的是回收物流，相对于废气物处理的是废弃物流。



在企业物流的几个部分中，生产物流是核心。它和生产同步进行，是企业自身所能控制的、合理化条件最为成熟的一种物流形式。供应物流和销售物流可以看作是生产物流分别向上或向下的延伸，它们受企业外部环境的影响较大。比如，公共基础设施水平、市场竞争状况、有关政策法规等都会直接影响到这些物流活动的绩效。

纵横交错的社会物流网络中，企业物流仅仅是其中的某个节点，它通过生产物流来完成节点内的空间和时间的转换过程，通过供应物流和销售物流来实现节点与节点之间的连接。如果供应物流和销售物流不畅通，企业生产就肯定会受到影响，社会物流网络也就难以正常运转。因此，深入研究企业物流是全面认识社会物流的基础。

## 一、供应物流

从传统的角度来看，企业的采购与供应是两个既相互联系又相互区别的概念。与此对应，采购物流与供应物流也是两个不同的概念。一般情况下，人们通常把供应商运送物料到企业仓库的物流过程称为企业的采购物流，而把从企业自身仓库领取物料运送到生产车间或零售商店货架的物流过程称为企业的供应物流。

### (一)供应物流的概念

随着现代物流管理水平的提高，企业的采购和供应出现了一体化趋势，采购物流直接扩展到了生产企业的车间或流通企业的货架，从而采购物流与供应物流开始合二为一。但是，习惯上人们总是从生产和销售的角度出发，把此前的这段物流活动统称为供应物流。

所以，供应物流包括原材料、燃料、半成品等一切生产资料的采购、进货、运输、库存、仓储管理、用料管理和供料输送等。它是企业物流系统中相对独立的一个子系统，并且和企业内部的生产、财务等部门以及企业外部的资源、市场等条件密切相关。

### (二)供应物流的结构

供应物流包括采购、供应、库存管理和仓储管理等一系列活动过程。

(1) 采购。采购是供应物流与社会物流的衔接点，它是依据制造企业的生产、供应和采购计划而进行原材料外购的作业过程。其主要任务是负责市场资源、供货厂家、市场变化等信息的采集、评价和反馈。

(2) 供应。它是供应物流与生产物流的衔接点，是依据供应计划、消耗定额进行生产资料供给的作业过程。其主要任务是负责原材料消耗的计划与控制。目前，最基本的厂内供应方式主要有两种：一种是用料单位根据自身的实际需要到供应部门领取物料；另一种则是供应部门按时按量向生产部门送发物料。

(3) 库存管理。库存管理是供应物流的核心。它首先要依据企业的生产计划制订供应和采购计划，并据此制定原材料的库存控制策略，此外还要定期或不定期地对计划的执行

情况进行分析、评价和反馈。

(4) 仓储管理。仓储管理是供应物流的转换点，它主要负责生产资料的接货、发货以及物料的日常保管和养护工作。

### (三)供应物流的改善方向

企业为保持自身正常的生产节奏，必须不断地组织原材料、零部件、燃料和辅助材料的供应。供应物流对企业生产的正常高效运行起着重要的保障作用。企业的供应物流不仅要保证供应任务的完成，而且还要以最低的成本、最少的消耗和最高的可靠性为前提，所有这些要求都会大大增加物流管理的难度。同时，由于企业的大部分流动资金被原材料及半成品等所占用，所以，供应物流的合理化对于企业资金利用率的提高具有重要的实际意义。因此，人们必须努力做好对供应物流的管理，具体要求是：准确预测需求，合理控制库存，科学进行采购决策，切实保障物料供应。

#### 1. 准确预测需求

生产计划是根据市场对该产品的需求状况来确定的，而供应计划则是根据生产计划确定的产品种类、结构和数量要求，各种材料定额和生产工艺制定的。以工厂生产计划对各类物资的需求为依据确定的物资供应量，是企业供应物流的基础。供应计划要保证对各种原材料的正常供应，以利于企业降低成本、加速资金周转、提高经济效益。因此，准确预测市场需求是保证生产和供应计划切实可行和物资消耗定额科学合理的关键。所以，供应物流组织者一定要尽可能准确地预测市场需求。

#### 2. 合理控制库存

供应物流中断将使生产陷于停顿，所以，大多数情况下企业都会保有一定数量的库存，以保证生产的连续进行。这些库存主要包括两大类：①正常库存。因为采购是按批量进行的，而生产却是连续进行的，这种节奏上的不一致决定了要保证生产就必须拥有一定数量的库存。②安全库存。为了预防意外事故或其他不可知因素导致供应中断或停顿，企业就必须增加一定数量的库存以保证生产的正常进行。如何把库存控制到最佳状态，用尽量少的人力、物力、财力获得最可靠的供给保障，是很多企业乃至管理学者追求的一个重要目标，也是企业间竞争的一个重要手段。

库存控制是实现合理库存的重要手段，运用这种手段来解决物资供应中的合理库存问题，能够有效地改善供应物流的绩效。库存控制的工作内容主要包括库存策略、库存计划、重点管理、零库存系统及库存动态调整等。

#### 3. 科学进行采购决策

由于影响因素复杂多变，特别是人为因素的介入和外界环境的剧烈变化，采购决策的正确性面临着严峻的挑战。开发计算机辅助决策系统是解决这一问题的最有效途径。运用



于采购领域的辅助决策系统一方面要建立起市场资源价格、供货商以及物流资源的信息档案,同时也要建立正确的决策模型。辅助决策系统所提供的结论不仅可作为采购业务人员的参考,也可以作为有关领导检查和评价采购工作的依据。应当注意的是,和其他辅助决策系统一样,信息档案和决策模型资源都要在实际的运行过程中不断地进行修改、充实和完善。

#### 4. 切实保障物流供应

保障供应的工作内容主要包括运输管理、仓储管理、服务保障等几个方面。供应物流的组织者应采用合理的运输方案,选择合理的运输工具,而且要做到运输线路短、环节少、时间短、费用省。组织者还应采用先进合理的仓储管理方法,比如利用计算机进行物料的购进、库存和消耗的动态管理,利用机械化、自动化的仓储作业设备等。组织者在服务方面的主要工作内容是方便生产和节约物料,比如供应模式和供应手段的选择与优化等。

## 二、生产物流

从工厂购进原材料入库时起,到产品发送进入成品库为止的期间内发生的所有物流活动都属于生产物流的范畴。

### (一)生产物流的概念

生产物流是生产(或制造)性企业物流活动的主体内容。这种物流活动是与整个生产的工艺过程相伴而生的,实际上已经成为生产过程的有机组成部分。企业生产物流的大致流程是:原料、零部件、燃料或其他辅助材料从企业的原材料仓库或企业的大门开始,进入到生产线的开始端,伴随生产过程一个环节地流动,在流动的过程中,原材料同时被加工,产生一些废料、余料,直到生产加工终结,产品“流”至成品库时便终结了生产物流的过程。

### (二)生产物流的类型

企业的生产类型是其产品的种类、产量及其生产的专业化程度在技术和组织中的反映与表现。它在很大程度上决定了企业的生产结构、工艺流程和工艺装备,也决定了企业生产的组织形式、管理方法和与之相匹配的生产物流类型。通常情况下,企业生产的批量越大,产品的种类越小,则生产的专业化程度就会越高,相应的生产物流过程的稳定性和重复性也就越大。反之,如果企业生产的批量越少,产品的种类越多,则生产的专业化程度也就越低,生产物流过程的稳定性和重复性亦会越小。可见,物流类型与决定生产类型的产品种类、产量和生产的专业化程度有着密切的联系,并对企业的生产组织形式产生直接的影响。

### (三)生产物流的计划

这里主要介绍生产物流计划的内容和任务。

#### 1. 生产物流计划的内容

生产物流计划是以生产作业计划为依据编制的,它根据计划期内规定的产出产品种类、数量、期限以及当时当地的客观实际,具体安排产品及其零部件在各个工艺阶段的生产批量和进度。与此同时,它还为企业内部的各生产环节下达短期的生产任务,并负责协调前后生产环节之间的相互关系。

#### 2. 生产物流计划的任务

(1) 保证生产计划的顺利完成。为了保证按计划规定的时间和数量出厂各种产品,生产物流计划的任务就是要研究物料在生产过程中的运动规律、零部件在各工艺阶段的生产周期以及各工艺阶段所需的生产时间和零部件数量等,以使系统内各生产环节的在制品结构、数量和时间相互协调,通过物流计划中的物流平衡以及计划执行过程中的调度统计工作,来保证计划的完成。

(2) 为均衡生产创造条件。均衡生产是指企业及企业内的车间、工段、工作地等各种生产环节,在相等的时间阶段内,完成等量或均增数量的产品。

(3) 方便在制品管理,缩短生产周期。保持在制品、半成品的合理储备,是保证生产物流连续进行的必要条件。在制品过少,会使物流中断影响生产;反之,又会造成物流不畅,加长生产周期。因此,对在制品的合理控制,既可减少在制品的数量,压缩流动资金的占用,又能使各环节相互协调,使生产物流作业按计划、有节奏、均衡地进行。

(4) 降低生产成本,提高经济效益。生产物流的合理化对工厂的生产工艺和生产成本都会产生直接的影响。均衡稳定的生产物流可以保证在制品的顺畅流转,从而缩短产品的生产周期,减少在制品的库存数量,也可以保证生产或物流设备的负荷均衡,延长其使用寿命。所有这一切,都有利于企业降低生产成本,提高经济效益。

## 三、销售物流

销售物流是企业内物流的最后一环,是企业物流与社会物流的一个衔接点。它与企业销售系统相配合共同完成产品的销售任务。

### (一)销售物流的概念

生产企业、流通企业售出产品或商品的物流过程被称为销售物流,它是物资从生产者或持有者手中转移至用户或消费者手中的物流过程。



## (二)销售物流的功能

销售活动的主要作用是通过一系列的营销手段来出售产品、满足消费者的需求,最终实现产品的价值和使用价值。销售物流的功能与整个销售系统一样,主要包括如下几个方面。

(1) 市场调研与预测。通过市场调研与预测可以为企业的产品开发和生产技术系统提供准确的市场信息。调研与预测的对象包括国内外的传统市场、新兴市场和潜在市场等。

(2) 开拓市场并制定销售产品的方针和策略。其主要内容包括销售渠道、营销组合、产品定价等。

(3) 编制销售计划。这是指正确确定产品销售量和销售收入的计划,其目的是为了既满足社会需要,又保证生产和销售之间的平稳衔接。

(4) 管理订货合同。其包括签订合同、检查合同和处理执行合同中的问题。

(5) 组织产品销售。其包括产品的广告宣传、试销展销、营业推广、人员推销、公共关系以及市场信息反馈等。

(6) 售前、售中和售后服务。其包括产品的安装调试、使用与维修指导,产品的三包服务,配件提供,及售前、售后的意见征询等。

(7) 经济性分析。对销售费用与销售成本进行分析,不断提高销售的经济效益和销售管理的工作水平。

## (三)销售物流的合理化

销售活动有利于企业回收资金,进行简单或扩大再生产。销售物流的成本在商品的总价格中占有很大比重,其效果将直接关系到企业的价值能否被社会所承认。因此,在市场经济环境下,为了增强企业的竞争力,销售物流的合理化是每一个企业都必须考虑的问题。要实现销售物流的合理化,就必须在产品包装、成品储存和销售渠道等方面下工夫。

### 1. 产品包装

包装是指在流通过程中为保护产品、方便储运、促进销售,按一定的技术方法而采用容器、材料及辅助物等将物品包封并予以适当的装潢和标志的工作的总称。包装不仅可视作生产系统的终点,同时也是销售系统的起点。包装具有三大特性,即保护性、集中性及便利性。这三大特性具有保护商品、方便物流、促进销售、方便销售的四大功能,是物流系统中不可缺少的一个环节。

为了更有效地促进销售物流的合理化,在包装材料、包装形式的选择上,除了要考虑物品的防护功能和销售功能外,还要考虑物品在储存、运输等物流环节中的方便性。

### 2. 成品储存

储存是包含库存和储备在内的一种广泛的经济现象,是一切社会形态都存在的经济活

动；储存也是物流的主要功能要素之一，它可以创造时间效用，是企业“第三利润”的重要源泉。储存包括仓储作业、物品保养和库存控制等基本的工作内容。改善仓储作业就是要提高作业质量及作业生产率，使用科学的物品养护方法。作为企业销售物流活动的重要组成部分，企业的成品库存控制应以市场需求为导向，合理控制成品储存量，并以此为依据，调控和指导企业的生产和采购等作业过程。

### 3. 销售渠道

销售渠道的结构主要有三种：①生产者—消费者，销售渠道最短；②生产者—批发商—零售商—消费者，销售渠道最长；③生产者—零售商或批发商—消费者，销售渠道的长短介于前两者之间。

影响销售渠道选择的因素主要有：政策性因素、产品因素、市场因素和生产企业本身的因素。生产企业应对影响销售渠道选择的因素进行研究分析，结合自身的特点和要求，对各种销售渠道的销售量、费用开支、服务质量，进行反复比较，再从中找出最佳的销售渠道。

销售物流的组织与产品类型有关，如钢材、木材等商品，其销售渠道一般选用第一种结构渠道和第三种结构渠道；而诸如日用百货、小五金等商品的销售渠道，则较多地采用第二、第三种结构渠道。正确运用销售渠道，可使企业迅速及时地将产品传送到用户手中，达到扩大商品销售、加速资金周转、降低流通费用的目的。

## 四、回收物流与废弃物流

人类社会所需要的各种资源都来自大自然，无论是食品、服装、建材、金属和塑料制品等，都是由自然界的原材料经过加工制造而成的。在人类社会的经济活动中，物流的主渠道是“生产—流通—消费”。但是在这一过程中，有大量的资源由于损坏变质而完全丧失了使用价值，或者在生产过程中未能形成产品且不具有再利用价值，这类物资通常被称为废弃物资。其间，也有一些物资，虽然也有损坏变质，也部分丧失了使用价值，但仍有一定的重新再利用价值，这类物资一般被称为废旧物资。由于废旧物资最开始也是以废弃物的形态出现的，只有当人们认识到其使用价值，准备对其进行回收加工后，它才变成废旧物资。所以，实践中也常将两者统称为废弃物资。如果按来源进行分类，废旧物或废弃物可分为三种：①生产过程中产生的废旧物或废弃物；②流通过程中产生的废旧物或废弃物；③消费过程中产生的废旧物或废弃物。

### (一)回收物流与废弃物流的概念

由于废旧物与废弃物的使用价值不一样，所以对它们的处理方式也不同。一般来说，由于废旧物资具有再利用价值，所以要对其中有再利用价值的部分进行收集、分拣和加工，





以使其成为有用的物资重新进入生产或消费领域。与此活动对应的物流就是回收物流。废弃物虽然没有再利用价值，但如果不加处置地任意堆放，肯定会影响企业的正常生产经营活动，或者对环境造成危害。所以，企业也要将废弃物送到指定的地点堆放、掩埋，或者将其进行焚烧，对于有放射性或有毒的废弃物还要采取其他一些特殊的处理方法。对废弃物资的处理活动所对应的物流就是废弃物流。

## (二)回收物流与废弃物流的意义

当前社会最关心的问题之一就是环境问题，导致环境污染的最根本原因就是废旧物或废弃物。因此，对回收物流和废弃物流的管理不能仅仅着眼于经济效益，而必须更多地考虑社会效益。

### 1. 回收物流是社会物资大循环的有机组成部分

自然界的资源是有限的，在自然资源日益枯竭的今天，人们越来越重视废旧物资的重新再利用，希望通过回收物流将有利用价值的废旧物资重新补充到生产消费系统中去。

### 2. 回收物流与废弃物流合理化的经济意义

废旧物资同样也是一种资源，但它们与一般的自然资源有所不同，它们曾经经历过若干道加工过程，本身凝聚着能量和劳动力的价值，因而常被称为载能资源。回收物资重新进入生产领域作为原材料，可以为企业带来很高的经济效益；同时，回收物流与废弃物流作为一种必须付出成本的经济活动，它们的合理化无疑会降低企业的经营成本，改善企业的经济效益。

### 3. 回收物流与废弃物流的社会意义

如果对废旧物资置之不理，则它们也就变成了废弃物资。由于废弃物的大量产生，会严重影响到人类赖以生存的环境，所以，人们必须有效地组织回收物流，尽量减少废弃物对人类生产生活造成的影响。

## (三)回收物流与废弃物流技术

回收物流与废弃物流仍然是由运输、储存、装卸、搬运、流通加工和信息等环节组成，其物流技术也是围绕这些环节发展的。但由于回收物流与废弃物流系统本身的性质不同于其他物流系统，所以其采用的技术手段也有相应的特点。

### 1. 小型化、专用化的装运设备

回收物流与废弃物流的第一阶段任务是收集废弃物。废弃物的来源分布极为广泛，遍布于每一个工矿企业和家庭，因此，应采用“多阶段收集，逐步集中”的方式。废弃物的

收集广泛使用各种小型的机动车和非机动车。由于一般废弃物都具有脏臭、污染环境的特点,所以在装运过程中常需要使用专用车辆。

## 2. 简单的储存包装要求

由于废旧物资与废弃物资最初都是以废弃物的形态出现的,所以一般都只需要露天堆放即可。实践中只有少部分经过回收的物资(如废纸等),在堆放时需要有防雨措施,或放置在简单车库中。

## 3. 多样化的流通加工

由于废弃物的种类繁多,且性质各异,故流通加工的方式也多种多样。废弃物流通加工的主要目的是方便流通,它不同于以废弃物为原料的生产加工。例如,利用回收物资作为原材料制造某种产品,应视为生产加工,而不是流通加工。回收物流与废弃物流工作中常见的流通加工形式有:分拣、分解、分类、压块、捆扎、切断和破碎等。

## 4. 低成本的要求

由于回收物流与废弃物流处理的对象物价值不高,因此,流通费用必须保持在低水平。如果废弃物处理费用过高,将加大企业的成本、增加社会福利基金的开支。回收物资成本过高,将导致以回收物资为原材料的生产企业陷入困境,甚至转而寻求其他途径解决原材料问题。

# 第三节 社会物流

按照一般的分类方法,社会物流主要包括地区物流(也称为区域物流)、国内物流(也称为国民经济物流)和国际物流等形式。

## 一、地区物流

地区物流是指在特定地区内进行的物流活动。作为社会物流的一种形式,地区物流管理的重点应该是针对该地区的特点制定高水平的地区物流系统规划。地区物流系统是以提高本地区企业物流活动的效率和增进本地区居民的福利为目的的社会物流系统。地区物流系统规划和管理的基本原则就是要通过一定的分析和评价,在这两个目标之间寻求一种合理的平衡,让以上两方面的目的实现互相协调。

日本川崎市曾有在其辖区内设立流通中心的计划,因为流通中心的设立,可以使利用这一物流中心的企业提高其物流活动的效率;而通过物流活动效率的提高,又可降低企业的流通费用,与此相联系,商品的价格也可能更加稳定,从而使消费者受益。但是,在筹



建流通中心时，却遭到了附近居民的反对，因为流通中心的设立无疑会增加该区域的交通流量，由此而产生噪声、废气以及交通事故等。建立流通中心给该区域所带来的负面影响可能会超过其正面影响，所以在附近居民的反对下，这一计划最终未能实施。

因此，地区物流中心的建立，已不仅仅是一个单纯的物流问题，而必须作为城市规划和地区开发计划的一部分予以考虑。地区物流系统规划就是要通过对地区物流的初步调查和客观分析，概要审查系统的目标与需求，选择一组标准，分析地区物流系统建设的可行性，估计系统实现后的效果，排除开发中的主观随意性。地区物流系统规划以整个地区物流为研究对象，确定地区物流系统的总目标和主要功能，也就是从总体上把握系统的目标和功能框架，继而分析论证地区物流系统总体方案的可行性，为后续的开发工作打好基础。物流中心的规划是地区物流系统规划的重中之重，政府在规划地区物流中心时，既要考虑本地区物流经营的环境因素，又要考虑当地物流企业的有关资源状况。

## (一)物流经营的环境因素

物流经营的环境因素主要包括物流市场规模、客户需求和交通条件。

### 1. 物流市场规模

物流市场规模的大小直接影响着地区物流中心的经济效益，影响着地区物流中心的生存和发展，这是决定是否设置物流中心的关键。因此，在某地区设置物流中心时必须充分掌握该地区物流市场的规模、历史和现状，把握该地区物流市场的发展趋势，在弄清以上问题的基础上再来确定物流中心的建设规模。

### 2. 客户需求

在大多数情况下，地区物流中心经常表现为一种提供物流服务的企业组织。所以，物流中心应充分考虑客户的需求及其可能发生的变化。在进行环境分析时，规划者既要考虑物流市场规模的变化，又要考虑客户要求的供货点或时间的变化情况，甚至还要考虑客户的心理变化等。

### 3. 交通条件

缺乏良好的交通条件，对于以实物流通为主要任务的物流中心来说是难以想象的。所以，地区物流中心的选址应该尽量接近交通枢纽，以方便运输作业。对于规模较大的综合性物流中心或专门从事长大、笨重物资流通的地区物流中心来说，还应尽可能选择有条件建设铁路专用线的地方。在考虑交通条件时，还要认真考虑当前或未来各种运输方式衔接的可行性。

此外，地区物流中心的用地规模、当地的地价水平和有关的法规政策等，都是地区物流系统规划者必须考虑的外部因素。

## (二)物流企业的资源状况

从某种程度上看,地区物流中心可以看作是当地物流企业经营的—种公共基础设施。地区物流中心的规模、功能必须与当地物流企业的规模和水平相适应。所以,当地物流企业的内部资源状况对地区物流中心的设置具有非常重要的影响。物流企业的资源状况主要包括以下内容。

### 1. 人力资源

地区物流中心的运作需要各种类型的专门人才,使用地区物流中心的当地企业同样也需要各种类型的物流人才。从大类上分,这些人才主要包括物流经营人才、物流管理人才、物流技术人才和物流作业人才等几类。

### 2. 资金状况

政府在规划地区物流中心时,必须充分考虑当地物流企业的资金状况。因为地区物流中心作为公共基础设施,可以以地方政府作为投资主体,由地方财政出资建设。但如果地方财政吃紧,而当地物流企业的资金状况相对较好时,也可以考虑通过合作或股份制方式筹资进行建设。

### 3. 营销战略与营销目标

物流企业的营销战略是指,物流企业为了在不断变化的竞争环境中把握市场机会、有效地配置资源、创造竞争优势而确定的方针和政策的总称。物流企业的营销目标是指,企业为了实施营销战略而形成的一系列指标体系,如利润总额、市场占有率、物流增长率、物流营业额和客户满意度等。显然,物流企业的营销战略和营销目标都会对地区物流中心的规划和建设产生重大影响。

## 二、国内物流

国内物流的范围一般是在某个国家或相当于国家的实体范围之内的物流。在市场经济条件下,大多数物流活动都是以企业为活动主体的。但是,企业为了追求自身的经济目标,在组织物流活动的过程中,总是会因受到“无形之手”的操纵而在一定程度上缺乏理性,主要表现是,单个企业在物流活动中经常缺乏整体观念、全局观念,也没有能力组织公用基础设施的投资建设,没有能力制定和贯彻基础性的技术政策和行业标准。所以,作为国民经济发展的先导基础和重要组成部分,全国物流系统的发展必须从全局着眼,对于因为部门分割、地区分割所造成的物流障碍应该予以清除。在物流系统的建设投资方面也要从全局考虑,使一些大型物流项目能够尽早建成,为经济建设服务。

国家整体物流系统化的推进,必须发挥政府的宏观调控作用,具体来说有以下几个方



面的内容。

(1) 物流基础设施的建设,如公路、高速公路、港口、机场、铁道的建设,以及大型物流基地的配置等。

(2) 制定各种交通政策法规,如铁路运输、公路运输、海运、空运的价格规定,以及税收标准等。

(3) 与物流活动有关的各种设施、装备、机械的标准化,这是提高全国物流系统运行效率的有效手段。

(4) 物流新技术的开发、引进和物流专门人才的培养。

物流是为生产服务的,国内物流的主要服务对象就是国内的生产系统。任何生产总是在一个特定的区域内进行的,正是一个国家版图的大小、特征和国内的生产力水平决定了该国国内物流的规模 and 水平。因此,研究国内物流问题是离不开生产布局的。

## (一)工业布局与国内物流的关系

工业是国民经济的主导,是衡量一个国家和地区经济发展水平的最重要标志。工业布局是生产布局的最重要内容,反之,某国国内物流的水平和质量又会反作用于工业布局,对工业生产力的地理分布和组合产生巨大的影响。工业布局与国内物流的关系具体表现在如下几个方面。

### 1. 工业布局的比例平衡性要求与物流

国民经济需要按比例平衡协调发展。所谓平衡即指各地区、各门类工业的比例要适当。要做到工业的平衡发展,就必须要有相应的物流设施与之相配套,相应的物流组织与之相适应。如果没有高效率的物理系统来完成地区间或部门间的物资供应,就会出现供应发展在地域上的不平衡,甚至导致畸形发展的恶果。

### 2. 工业布局的开放性要求与物流

市场经济是开放式的、统一流通的经济形态。工业布局的目的就是要通过提高本地区产品的质量,提高工业生产经济效益,来达到协调国民经济各部门的比例关系的目的。任何一个国家或地区,都不可能将所有的生产门类布局齐备,其既要考虑本国或本地区产品的平衡性,又要考虑利用开放性的措施和方法,通过地区或部门分工,用人之长补己之短,而物流则是满足工业布局开放性要求的必要载体。

### 3. 工业布局的门类完整性与物流

虽然一个国家或地区不可能把所有工业门类都包罗齐全,但作为一个完整的工业体系,基本的大类和大的部门应该是完整的,这就是工业布局的门类完整性的要求。工业布局的门类完整性有利于国民经济的全面协调发展,可以保证国家经济少受外来因素的制约。完整的工业门类需要完整的物流体系做保证。例如,在钢铁工业内,铁矿的物流保证是炼铁

的前提,生铁的供应是炼钢的原料基础,只有通过钢锭的轧制才能使各种型钢投入生产使用。所以,物流是工业布局的门类完整性不可缺少的前提和基础。

#### 4. 工业布局的最佳效益性与物流

合理优化的工业布局可以从多方面提高社会经济效益。最佳效益性就是通过最优化的工业布局,最大限度地减少原材料与产品的运输费用,降低资源消耗,使人均劳动生产率和资金利用率达到最优。

### (二)矿产资源的分布与国内物流

矿产资源是指在漫长的地质年代和地质过程中形成的,埋藏于地壳中具有经济价值的物质资料的总称。矿产资源是人类经济活动的重要物质基础,全世界 80%左右的工业产品都直接或间接地来源于矿产资源。矿产资源的分布在很大程度上决定了国民经济的生产布局,也就决定了国内物流的基本走向。国内矿产资源的分布与国内物流的关系具体表现在如下几个方面。

#### 1. 煤炭资源的分布与物流

我国煤炭资源极其丰富,预计总储量居世界第二,已探明的总储量居世界第三。单位国土面积的煤炭含量——煤炭密度居世界第一。但是,我国煤炭资源的分布极不均匀,具有“北多南少”、“西多东少”的特点。在已探明的储量中,85%以上都集中在秦岭、淮河以北地区,其中华北就占 60%以上,山西、内蒙古、陕西 3 省区大约占有全国储量的 2/3,而人口众多、经济发达的江南 9 省市仅占 18%左右。

煤炭资源分布的不平衡导致了我国“北煤南运”、“西煤东调”和部分“北煤北运”的煤炭物流格局。我国煤炭物流的主要路线有以下几条。

(1) 晋煤外运线路。经京包线至北京,再转京沈线到东北或转京秦线到秦皇岛转船至南方;经石太线、德石线、胶济线至青岛,转船至南方或东北;经京广、津沪南运至长江水运或在郑州转陇海线至连云港转船;经太焦、焦枝、枝柳线南运。

(2) 山东、两淮、徐州一带的煤炭外运线路。经津沪、淮南、沪杭等线南下江南各省,或经长江转水运供沿江地区,或就近经铁路运往青岛、石臼所、连云港等港口装船南下。

(3) 六盘水及其附近矿区的煤炭外运线路。经贵昆线西行,销往云南、攀西地区;经川黔线销往四川;经黔桂线运往广西;经湘黔线到达湖南、广东等地。

我国煤炭年产量约 12 亿吨,其中须经省际间远距离物流的煤炭就有 2 亿多吨。由于煤炭总运量的 70%是由铁路承担的,煤炭运量占了铁路运输能力的 40%左右(煤炭运量占公路运量的 20%~25%)。从大同到秦皇岛的大秦铁路以及从神木到黄骅的神朔铁路均为缓和煤炭物流的紧张局面而设计的煤炭物流大动脉。



## 2. 石油资源的分布与物流

我国目前已探明的石油储量约有百亿吨,居世界第八位,仅占预测总储量的 16%左右。我国石油产区主要集中在大陆东部,仅黑龙江、河北、山东、新疆、辽宁等 5 省区就占了已探明储量的 81%,而东北开采量已经达到全国的半数以上。

(1) 我国石油的基本物流方向是“北油南运”,并存在少量的“西油东运”。炼油工业属于物流指向性工业,因而大多布局于我国东部的大中城市,特别是南方各大中城市。大庆的原油除满足当地需要外,大多数都通过管道输送至大连或秦皇岛装船,再南运到华东沿海,部分在秦皇岛经管道运达北京。胜利油田的原油一部分从临邑沿鲁宁油管南运南京仪征,再经长江水运到长江沿岸各炼油厂,另一部分则经管道东运至青岛,再装船南运,少量原油经铁路南运至华东地区。新疆油田的原油经管道集中于乌鲁木齐后,东运兰州。中原油田的原油主要输送至洛阳。华北油田的原油,部分运至北京或经京秦管道南下,另一部分则从临邑经鲁宁管线南下。

(2) 我国成品油的物流以“北油南运”为主、“东油西运”为辅。东北地区炼油能力较强,成品油外运物流量较大,一部分经大连南运至华东,另一部分则经京沈铁路运至关内各地。北京燕山石化总厂的成品油一部分经京广线南下,另一部分则沿京包铁路北运。华东和中南地区成品油除就近运销外,部分沿长江或铁路西运。西北地区成品油基本自给,并有部分销往西南。

除了前文介绍的煤炭和石油物流外,对国民经济产生重要影响的还有钢铁物流、化工产品物流、机械产品物流、建筑材料物流以及农产品物流等。随着我国生产规模的不断扩大和生产门类的不断齐全,各种生产要素在空间和时间上的组合会日趋复杂,我国国内物流研究的必要性和紧迫性将会进一步增强。

## 三、国际物流

国际物流是现代物流系统中的一支新兴力量,也是当代物流研究的重要领域,最近十几年来得到了飞速的发展。

### (一)国际物流的含义

国际物流是指不同国家之间的物流,它是随着世界各国或地区之间进行国际贸易而发生的商品实体从一个国家或地区向另一个国家或地区流转的过程中所发生的物流活动。国际物流是国际贸易的一个必然组成部分,各国之间相互贸易的商品最终必须通过国际物流来完成其实体的位移。

随着国际贸易和全球化趋势的发展,因更长的供应链、较少的需求确定型和更多的物流单证而使物流需求不断增长,物流经营者越来越多地面临着“4D”壁垒,也就是在距离(Distance)、需求(Demand)、多样性(Diversity)、单证(Document)等方面面临挑战。国际物流的目的就是为了让企业在获得全球化经营所带来的好处的同时,尽量减少在物流领域发生的成本,尽量提高物流的服务质量。

对跨国公司来讲,国际物流不仅是其商贸活动的载体,而且也是生产活动本身的必然要求。企业国际化战略的实施,使企业能够在一些国家生产零配件,而在另一些国家组装成整机。企业各种生产环节之间一刻也离不开国际物流。

## (二)国际物流的特点

国际物流主要具有以下特点。

### 1. 物流环境存在很大差异

国际物流一个非常重要的特点是,各国物流环境尤其是物流软环境存在差异。不同国家的物流系统适用于不同的法律和规章,使国际物流的复杂性远高于一国之内的国内物流,甚至最终阻断国际物流;不同国家所采用的不同标准,也会造成国际物流“接轨”的困难,使国际物流系统难以建立;此外,不同国家的风俗和人文环境也会使国际物流的运作受到局限。由于物流环境存在差异,所以,一笔国际物流业务不得不在几个不同的法律、人文和科技环境中运行,这无疑会大大提升物流系统的复杂性,加大国际物流运作的难度。

物流系统本身的功能要素之间、物流系统于外界之间的协调与沟通已经是一件相当复杂的事情,而国际物流还要在此复杂系统之外再考虑不同国家之间的差异。这已不仅仅是扩展了物流的地域和空间,而是呈几何级数地增加了物流系统的影响因素,影响因素增加的直接后果是难度和复杂性的增加以及经营风险的增大。当然,也正因为如此,国际物流一旦采用现代化的系统技术,所产生的效果将比其他物流系统更加显著。

### 2. 国际物流必须有国际化的信息系统作支撑

国际化的信息系统是国际物流非常重要的支撑手段。建立国际化信息系统的主要难点,一是管理复杂,二是投资巨大,三是由于信息化水平的不均衡所导致的运作困难。

当前,建立国际物流信息系统的一个较好方法是与各国海关的公共信息系统联网,以便及时掌握有港口、机场、联运线路和场站的实际状况,为供应或销售物流的决策提供信息支持。国际物流是最早开发“电子数据交换”(EDI)的领域之一,以EDI为基础的国际物流将会对物流的国际化产生重要的影响。

### 3. 国际物流对标准化的要求较高

要使国际物流流畅起来,统一标准是非常重要的,可以说,没有统一的标准,国际物流水平就很难得到提高。在物流信息的传输技术方面,欧洲各国不仅实现了企业内部的标准





准化,而且实现了企业之间及欧洲统一市场的标准化,这就使欧洲各国之间的系统交流更加简单、有效,有力地促使了欧洲各国之间的物流往来。

## (三)国际物流方式及其选择

国际物流所采用的运输方式有远洋运输、铁路运输、航空运输、公路运输以及由这些运输手段组合而成的国际多式联运。国际运输方式的选择和组合模式不仅关系到国际物流交货周期的长短,而且还关系到国际物流总成本的大小。运输方式选择和组合的多样性是国际物流经营的一个重要原则。

海运是国际运输中的最常见方式,远洋运输是国际物流的最重要手段,谁能提高远洋运输的效率、降低远洋运输的成本,谁就能在国际物流竞争中占据优势地位。海运的特点是运量大、速度慢,但运输费用较低。空运是近年来国际运输中发展最快的方式之一,其特点是迅速及时,但运费昂贵。

在国际物流活动中,由于门到门的服务方式越来越受到顾客的欢迎,所以,国际多式联运得到快速发展,逐渐成为国际物流系统中的主流运输模式。

组织国际物流,必须正确选择运输方式和管理组织方式。国际物流对运输方式的选择,主要应从以下几个方面来考虑:①运输成本;②运输速度;③货物的特点及性质;④货物数量;⑤物流基础设施条件。在国际物流业务中,可供选择的运输方式往往并不太多,而运输方式选择不当所造成的危害又远高于一般物流。这无疑会大大增加物流决策的难度和风险。

## (四)国际物流的发展趋势

人们普遍认为,21世纪的全球经济将会持续高速增长,尤其是发展中国家的经济增长将不可抑制。无疑,与经济全球化相伴相生的物流国际化也将会得到极大的发展,发展中国家物流将会迎来最有利的发展机遇。根据国内外物流发展的新情况,国际物流的发展趋势可以归纳为如下几个方面。

### 1. 服务化趋势

经济的服务化发展对物流具有深刻的影响。从经济的服务化发展趋势来看,其产生的背景与人均收入水平的提高、劳动时间的缩短、自由时间的增加以及社会信息化发展的程度紧密相连。在这种状况下,不仅企业服务需求有了很大的提高,而且面向不同国家的社会服务需求也有更加高度化的发展。物流本身就是直接面向顾客的一项服务性很强的工作,因此,物流服务质量以及服务的可信程度直接影响着物流产业的兴衰。另外,随着各类企业对现代物流的重视,在信息技术革命的推动下,通过企业对现代物流理念的学习和积累,企业全方位地发展现代物流服务已经具备了较为坚实的基础。

## 2. 信息化趋势

现代社会已经步入了信息时代，物流的信息化是整个社会信息化的必然要求，也是物流得以发展的最基本条件。物流信息化主要表现为物流信息的商品化、物流信息收集的数据库化和代码化、物流信息处理的电子化和计算机化、物流信息传递的标准化和实时化、物流信息储存的数字化等。各种技术与观念在未来的物流活动中将会得到普遍采用，信息化是所有这些技术与观念的基础。没有物流的信息化，任何先进的技术和装备都不可能有效地运用于物流领域。

## 3. 智能化趋势

智能化是信息化的一种高层次应用。物流作业过程涉及大量的运筹和决策，如库存水平的确定，运输路径的选择，自动导向车的运行轨迹和作业控制，自动分拣机的运行，配送中心经营管理的决策支持等。这些问题都需要借助于大量的技术手段才能解决。在物流的自动化进程中，智能化是无法回避的技术难题。为了提高物流的自动化水平，物流的智能化已经成为一个新的发展趋势。这一趋势对物流从业人员提出了更高的要求，他们不仅要掌握物流业务的基本知识和操作规程，还要具有运用决策、运筹等方面的理论来指导物流运作的能力。

## 4. 环保化趋势

物流与社会经济的发展是相辅相成的，现代物流一方面促进了国民经济从粗放型向集约型转变，另一方面又逐步成为生活消费高度化发展的支柱。然而，无论是在“大量生产—大量流通—大量消费”的时代，还是在“多样化消费—有限生产—高效率流通”的时代，都需要从环境的角度对物流体系进行改进，即需要形成一个环境共生型的物流管理系统。如今经济发展强调的是“可持续发展”，即经济的发展必须建立在维护地球环境的基础上。因此，为了实现可持续发展，就必须采取各种措施来维护自然环境。而物流活动过程却会对环境产生很多不利的影响，如汽车运输带来的尾气污染环境，货物包装物、衬垫物等会影响卫生及存在火灾隐患等。环境共生型的物流管理就是要改变原来经济发展与物流、生活消费与物流的单向作用关系，在抑制物流对环境造成危害的同时，形成一种能促进经济和生活消费同时健康发展的物流系统，向环保型、循环型物流转变。

# 本章小结

物流涉及的内容十分庞大，我们可以从不同的角度对现代物流进行分类，物流按照活动的对象可以分为现代物流和传统物流；按照活动的形式可以分为企业自营物流、外购物流和第三方物流；按照活动的范围可以分为社会物流、行业物流和企业物流。企业物流包



括供应物流、生产物流、销售物流、回收物流与废弃物流等物流环节。社会物流主要包括地区物流、国内物流与国际物流等物流形式。

## 自 测 题

1. 举例说明企业自营物流、外购物流与第三方物流的区别与联系。
2. 回收物流与废弃物流的区别在哪里？它们的意义何在？
3. 规划地区物流中心时应考虑的主要因素有哪些？
4. 国际物流的特点有哪些？
5. 简述国际物流的发展趋势。

## 案 例 分 析

### 保定运输集团如何向现代物流企业转型

从世界范围来看，物流产业对经济发展作出了巨大贡献，已被许多国家的实践所证实。而运输作为物流的重要环节，为实现低成本、高质量的物流服务，在整个物流过程中发挥着举足轻重的作用。

#### 1. 公路运输业要从困境中走出来，必须融入现代物流

我国传统公路运输业要在发展现代物流业中扮演重要角色，成为物流业中的主力，就必须使公路运输业满足现代物流的要求。

首先，传统公路运输业要打破运输环节独立于生产环节之外的界限，通过对供应链的管理建立起对公路运输业供、产、销全过程的计划和控制。其次，传统公路运输业要突破运输服务中心是运力的观点，强调运输服务的宗旨是客户第一。最后，公路运输业应着眼于运输流程的管理和高科技与信息化。

目前，国外公路运输业与电子商务日益紧密地结合，并通过企业之间的兼并与联盟，加速向全球的扩张、发展。而国内公路运输业在现代物流方面的现状是：体制落后、设备陈旧、物流服务意识落后，公路运输支持系统特别是公路运输所需的软件及硬件开发薄弱，缺乏统一规划和标准。

运输是物流的重要环节，公路运输更是以其机动灵活实现了“门到门”运输，在现代物流

中起着重要作用。而要使我国公路运输业从目前的困境中走出来，就必须融入现代物流，成为真正意义上的“第三方物流”。

## 2. 保定运输集团的业务流程重组和应掌握的主要原则

针对保定运输集团(以下简称保运集团)货运业务的组织状况，建议设立货运交易信息中心，提供信息沟通和中介服务功能，及时向社会通报自己对车辆、货物的需求，加快货物运输的效率。

针对保运集团目前计算机应用水平低，各部门互动性差的特点，建议加快实现计算机联网，成立交易信息中心，使客户不仅可以充分获取信息，直接进行组货或配载，同时还可以获得运管部门签发的路单、代办结算保险、处理运输纠纷等服务。

针对过去业务组织方面的缺陷，建议对其进行业务流程重组。

(1) 成立信息核算中心，将涉及各种信息核算业务的机构和岗位统一纳入到该系统中，统揽企业内所涉及的各种信息。

(2) 成立运输经营中心，负责指挥公司的运输生产。

(3) 成立质量监督中心，负责货物运输业务过程中出现的各种货物损失所产生的事务。

就整车货运的业务流程重组后看，承运业务和调车同时发生，验货业务和派车同时发生，验货同时所需车辆可以到位，这样原来的直链式业务就变成了两条并行的业务形式，可以使货物在货场停留时间减少到 2 天。而信息处理中心成为货运各部门的联络中心，它使以前相对独立的各部门计算机形成一个网络，加快了各部门的信息交流，使信息中心及时掌握公司的运行现状，从而保证货物的按时装载和发送。货车运行时间表，可以采用 GPS 智能定位系统，能够及时监控，使得公路运输的准确到达率和返回时间得以控制。

运输业除了要有服务的意识外，还要有服务技术手段的支持。要提高服务意识，同服务对象结成战略伙伴协作关系，在面对客户需求而自身资源有限时，能够积极地在市场上寻找合作伙伴，延伸供应链，整合市场资源为客户服务，能够主动地去了解供应商和客户的活动过程和运作要求，以至在物流服务的渠道结构发生变化时，为客户设计新的物流解决方案，建立新的市场竞争共同体。

传统公路运输业应主要掌握以下几个原则：“不熟不做”原则，“集中一点”即专业化服务原则，“客户是上帝”原则，“重点客户、重点服务”原则，“延伸服务”即服务品种创新原则，“精益求精”即服务技术创新原则。

## 3. 从企业经营形式方面进行调整

针对保运集团的状况，应该从企业经营形式方面进行调整。在经营形式上，要根据公



路运输业的特点进行调整。

(1) 突出特色服务，重点发展专业化运输、零担运输、快件运输、冷藏运输、大件运输、危险品运输和液体运输等业务，成为用户供应链中具有独特核心能力的专业运输企业，以自己的运输服务优势为依托，逐步发展物流服务。

(2) 向客户提供以运输为主的多元服务，从运输本业出发，争取能够提供部分或全部的物流服务。要与用户建立起长期的合作关系，参与供应链管理。要建立实时信息系统、GPS 系统、存货管理、电子数据交换等，为用户提供物流信息反馈。

(3) 实施技术创新，利用高新技术提高企业竞争力，调整发展战略。从保运集团目前的情况来看，无论是物流服务的硬件还是软件，与提供高效率、低成本的物流服务要求还有较大的差距，信息的收集、加工、处理、运用能力，物流业的专门知识、物流的统筹策划和精细化组织、管理等能力都显不足。

#### 4. 保运集团物流信息化建设应采取的措施

保运集团现在急需的是现代化管理和信息技术的应用，为汽车运输业的现代化提供保证。

在物流信息化方面，建议保运集团建立公路运输货物计算机辅助管理系统，包括决策支持、车辆调度、人事管理、财务管理、内部结算等系统，可以大大减少管理人员，提高管理精度和效率。

开发应用 GPS 车辆跟踪定位系统、GIS 车辆运行线路安排系统，促进运输生产自动化。积极引进先进技术，建立 GPS 卫星定位系统，可精确地给车辆定位与导航，提高汽车的回程率；利用地理信息系统技术、卫星定位技术、电子数据交换技术来优化车辆运行调度，提高车辆运输效率。

利用现有的集团内部的网络系统与全国统一的货运电子商务系统联网，提供全国的货源信息，统一调度，统一配载，传输和自动处理道路运输相关的信息和单证票据，建立智能运输管理系统。

针对保运集团在管理方面存在的问题，建议对其进行现代企业制度改革。在汽车运输企业建立现代企业制度，从根本上说就是要转变管理机制和经营机制，依法组织运输，依法进行管理。

要实行政企分开，政府彻底从企业经营中退出；投资主体多元化，让民营资本进入公路运输业，这样才有利于建立现代企业制度。

要提高传统公路运输业管理者的素质，因为高级管理人才对法律的认识程度较高，有

利于企业的法制化管理，这样才能使我国的公路运输法制体系得以迅速建立。

(资料来源：华宇物流网. www.huayu56.com，2007-08-14)

#### 【问题】

1. 保定运输集团应该怎样进行业务流程重组？
2. 保定运输集团应如何进行经营形式的调整？

## 阅 读 资 料

### 金星物流的腾飞之路

金星物流公司是宁波民营物流企业公路快运的一个著名品牌，是浙江省运管局授予“传统运输业向现代物流转型的样板试点企业”，被宁波市评为“十一五”期间全市五家重点扶持的物流企业。金星物流作为宁波市本土民营物流企业，在全国大中城市设立自有或代理营业网点办事机构达 300 余家，形成了一个以宁波为中心、快速辐射全国的物流网络体系。2007 年全公司的营业收入突破 1.2 亿元，全年货物运输总量超过了 45 万吨。这些都为金星物流立足宁波，走出浙江，面向全国，提升企业品牌起到积极的助推作用。

提及宁波金星物流的发展轨迹，不能不提及用人制度。金星物流用人标准是：有德有才，破格录用；有德少才，培养使用；有才少德，限制使用；无德无才，不予录用。对敬业工作出色的员工提拔为分公司经理，并享有股权；对应聘进公司的物流专业毕业的大学生，通过考核符合条件的提升为专线主管、副主管；注重做事的结果，但更注重做事的经过。

如今，金星物流吸引了高学历物流管理精英人才来公司上岗，为金星物流的持续发展，提供了强有力的人才储备。金星物流作为宁波市物流品牌企业，在传统物流向现代物流转型过程中，率先把信息化系统应用到物流管理中去。金星物流公司的物流信息化管理系统的建设，得到了政府部门的肯定和支持并拨专款对金星物流公司信息化系统工程建设进行奖励。信息应用系统升级后，取得了很好的效果，加快了金星物流从传统运输业向现代物流业转型的步伐，提升了企业的综合竞争实力，使金星物流从单一的道路货运逐渐走向多种运输联合经营之路。

公司还与中亚空运建立了合作伙伴关系，并为海运、铁路运输间的合作积累了经验，



为行业间信息互通、资源共享打下了坚实的基础。2009年,金星物流梁仁方总经理获得了“全国首届物流行业劳动模范”光荣称号,在赢得个人荣誉的同时,再一次扩大了公司的知名度和美誉度,企业品牌和社会公众形象随之提升。“产学合作、工学结合”,将科研院校智力资源引入金星物流的人力资源发展规划的系列举措,引起了业界关注、认同与重视。借势发展是金星物流公司在经营实践中得出的结论,借势发力既可缩短企业发展的时间,又能提升企业的竞争实力,最终实现经济效益最大化目标。

在物流管理、技术创新方面,金星物流高层决策者把FRID无线射频、货物条形码、信息管理的开发列入发展规划。自动化货架、电子标签、升降机、电动传输带等一系列先进的物流设备也将投入使用。宁波市金星物流有限公司与广州蓝桥软件技术有限公司达成信息系统升级合作意向,新开发的信息管理系统具备五大优势:兼容性好、速度快、网络同步功能、条码功能和网络货物追踪查询功能。企业通过专用网络货物跟踪系统,可以随时跟踪了解货物所在的具体位置,使客户能随时了解货物的状态,让客户不用担心货物的安全问题。

(资料来源:考试吧.金星物流的腾飞之路.

<http://www.exam8.com/zige/wuliu/anli/200901/334942.html>, 2009-01-12)

# 全国Mini-MBA职业经理双证班



精品课程 权威双证 全国招生 请速充电

你可能准备跳槽或者求职, 却为缺少行业经验和专业证书而被用人单位百般挑惕!

你可能目前衣食无忧, 但随着年龄的增长和社会竞争压力的增大, 因为得不到专业的全新培训而失去竞争的机会和面临被淘汰的危机。

美华教育携手中国经济管理大学面向全国举办迷你 MBA 职业经理双证书班, 毕业颁发双证书。

## 招生专业及其颁发证书

认证项目	颁发双证	学费
全国《职业经理》MBA 高等教育双证书班	高级职业经理资格证书+2 年制 MBA 高等教育研修结业证书	1280 元
全国《人力资源总监》MBA 双证书班	高级人力资源总监职业经理资格证书+2 年制 MBA 高等教育研修证书	1280 元
全国《生产经理》MBA 高等教育双证班	高级生产管理职业经理资格证书+2 年制 MBA 高等教育研修结业证书	1280 元
全国《品质经理》MBA 高等教育双证班	高级品质管理职业经理资格证书+2 年制 MBA 高等教育研修结业证书	1280 元
全国《营销经理》MBA 高等教育双证班	高级营销经理资格证书+2 年制 MBA 高等教育研修结业证书	1280 元
全国《物流经理》MBA 高等教育双证班	高级物流管理职业经理资格证书+2 年制 MBA 高等教育结业证书	1280 元
全国《项目经理》MBA 高等教育双证班	高级项目管理职业经理资格证书+2 年制 MBA 高等教育研修结业证书	1280 元
全国《市场总监》MBA 高等教育双证书班	高级市场总监职业经理资格证书+2 年制 MBA 高等教育研修结业证书	1280 元
全国《酒店经理》MBA 高等教育双证班	高级酒店管理职业经理资格证书+2 年制 MBA 高等教育研修结业证书	1280 元
全国《企业培训师》MBA 高等教育双证班	企业培训师高级资格认证毕业证书+2 年制 MBA 高等教育研修证书	1280 元
全国《财务总监》MBA 高等教育双证班	高级财务总监职业经理资格证书+2 年制 MBA 高等教育研修结业证书	1280 元
全国《营销策划师》MBA 双证书班	高级营销策划师高级资格认证证书+2 年制 MBA 高等教育研修证书	1280 元
全国《企业总经理》MBA 高等教育双证班	全国企业总经理高级资格证书+2 年制 MBA 高等教育研修结业证书	1280 元
全国《行政总监》MBA 高等教育双证班	高级行政总监职业经理资格证书+2 年制 MBA 高等教育结业证书	1280 元
全国《采购经理》MBA 高等教育双证班	高级采购管理职业经理资格证书+2 年制 MBA 高等教育结业证书	1280 元
全国《IE 工业工程管理》MBA 双证班	高级 IE 工业工程师职业资格证书+2 年制 MBA 高等教育结业证书	1280 元
全国《企业管理咨询师》MBA 双证班	高级企业管理咨询师资格证书+2 年制 MBA 高等教育结业证书	1280 元





### 【授课方式】 全国招生、函授学习、权威双证

我校采用国际通用3结合的先进教育方式授课：远程函授+视频光盘+网络学院在线辅导（集中面授）



### 【颁发证书】 学员毕业后可以获取权威双证书与全套学员学籍档案

- 1、毕业后可以获取相应专业钢印《高级职业经理资格证书》；
- 2、毕业后可以获取2年制的《MBA研究生课程高等教育研修结业证书》；



### 【证书说明】

- 1、证书加盖中国经济管理大学钢印和公章（学校官方网站电子注册查询、随证书带整套学籍档案）；
- 2、毕业获取的证书与面授学员完全一致，无“函授”字样，与面授学员享有同等待遇，证书是学员求职、提干、晋级的有效证明。



### 【学习期限】 3个月（允许有工作经验学员提前毕业，毕业获取证书后学校仍持续辅导2年）



### 【收费标准】 全部费用1280元（含教材光盘、认证辅导、注册证书、学籍注册等全部费用）

函授学习为你节省了大量的宝贵的学习时间以及昂贵的MBA导师的面授费用，是经理人首选的学习方式。



### 【招生对象】

- 1、对管理知识感兴趣，具有简单电脑操作能力（有2年以上相应工作经验者可以申请提前毕业）。
- 2、年龄在20—55岁之间的各界管理知识需求者均可报名学习。



### 【教程特点】

- 1、完全实战教材，注重企业实战管理方法与中国管理背景完美融合，关注学员实际执行能力的培养；
- 2、对学员采用1对1顾问式教学指导，确保学员顺利完成学业、胸有成竹的走向领导岗位；
- 3、互动学习：专家、顾问24小时接受在线教学辅导+每年度集中面授辅导



### 【考试说明】

1. 卷面考核：毕业试卷是一套完整的情景模拟试卷（与工作相关联的基础问卷）
2. 论文考核：毕业需要提交2000字的论文（学员不需要参加毕业论文答辩但论文中必修体现出5点独特的企业管理心得）
3. 综合心理测评等问卷。



### 【颁证单位】

中国经济管理大学经中华人民共和国香港特别行政区批准注册成立。目前中国经济管理大学课程涉及国际学位教育、国际职业教育等。学院教学方式灵活多样，注重人才的实际技能的培养，向学员传授先进的管理思想和实际工作技能，学院会永远遵循“科技兴国、严谨办学”的原则不断的向社会提供优秀的管理人才。



### 【主办单位】

美华管理人才学校是中国最早由教委批准成立的“工商管理MBA实战教育机构”之一，由资深MBA教育培训专家、教育协会常务理事徐传有教授担任学校理事长。迄今为止，已为社会培养各类“能力型”管理人才近10万余人，并为多家企业提供了整合策划和企业内训，连续13年被教委评选为《优秀成人教育学校》《甲级先进办学单位》。办学多年来，美华人独特的教学方法，先进的教学理念赢得了社会各界的高度赞誉和认可。



【咨询电话】13684609885 0451--88342620

【咨询教师】王海涛 郑毅

【学校网站】<http://www.mh.jy.net>

【咨询邮箱】[xchy007@163.com](mailto:xchy007@163.com)



## 【报名须知】

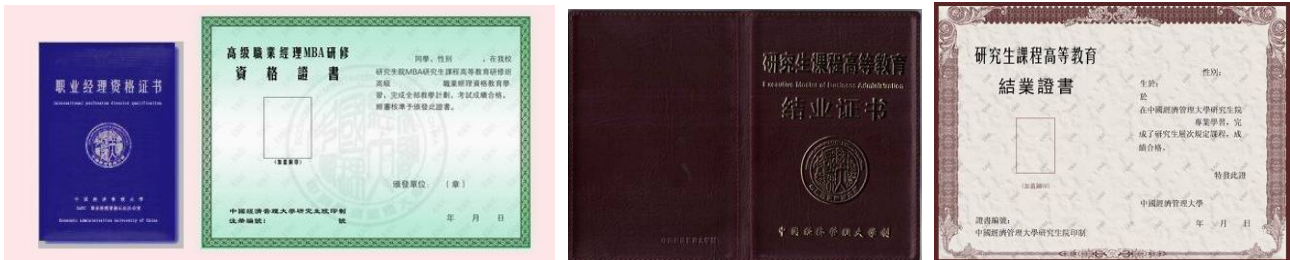
- 1、报名登记表格下载后详细填写并发送邮件至 [xchy007@163.com](mailto:xchy007@163.com) (入学时不需要提交相片，毕业提交试卷同时邮寄4张2寸相片和一张身份证复印件即可)
- 2、交费后请及时电话通知招生办确认，以便于收费当日学校为你办理教材邮寄等入学手续。



## 【证书样本】(全国招生 函授学习 权威双证 请速充电)

(高级职业经理资格证书样本)

(两年制研究生课程高等教育结业证书样本)



## 【学费缴纳方式】(请携带本人身份证到银行办理交费手续，部分银行需要查验办理者身份证)

方式一	学校地址	<p>邮寄地址：哈尔滨市道外区南马路 120 号职工大学 109 室</p> <p>邮政编码：150020      收件人：王海涛</p>
方式二	学校帐号 (企业账户)	<p>学校帐号：184080723702015    账号户名：哈尔滨市道外区美华管理人才学校</p> <p>开户银行：哈尔滨银行中大支行    支付系统行号：313261018034</p>
方式三	交通银行 (太平洋卡)	<p>帐号：40551220360141505      户名：王海涛</p> <p>开户行：交通银行哈尔滨分行信用卡中心</p>
方式四	邮政储蓄 (存折)	<p>帐号：602610301201201234      户名：王海涛</p> <p>开户行：哈尔滨道外储蓄中心</p>
方式五	中国工商银行 (存折)	<p>帐号：3500016701101298023    户名：王海涛</p> <p>开户行：哈尔滨市道外区靖宇支行</p>
方式六	建设银行帐户 (存折)	<p>中国人民建设银行帐户(存折)： 1141449980130106399</p> <p>用户名：王海涛</p>
方式七	农业银行帐户 (卡号)	<p>农业银行帐户(卡号)： 6228480170232416918 用户名：王海涛</p> <p>农行卡开户银行：中国农业银行黑龙江分行营业部道外支行景阳支行</p>
方式八	招商银行 (卡号)	<p>招商银行帐户(卡号)： 6225884517313071    用户名：王海涛</p> <p>招商银行卡开户银行：招商银行哈尔滨分行马迭尔支行</p>

可以选择任意一种方式缴纳学费，收到学费当天，学校就会用邮政特快的方式为你邮寄教材、考试问卷以及收费票据。