

## 第一章 现代物流管理概述

### 【学习目标】

1. 了解物流历史的发展阶段，国内外物流的发展历史。
2. 理解物流的相关学说。
3. 掌握物流的基本概念及其功能要素。
4. 理解物流的划分方法。
5. 了解物流系统的相关要素及系统建设的重要性。

### 【引导案例】

#### 理想与现实的差距

晚上7点，位于宝安机场附近的顺丰速运一级分拨中心开始忙碌起来。此时，在分拨场外排队等候的，是满满堆放着全天从各分部、点部取回来的外寄包裹的几十辆货柜车，等待分拨场被快速清空。

分拣的场面很壮观：在月台上是十几条可移动伸缩式皮带机，货物上了皮带以后，汇流至主流水线，进入分拣大厅。几十位员工站在流水线的两边，他们各自负责一块目的地区域，分拣员工需要根据包裹运单上的客户地址或电话号码的地区号把属于自己负责的区的快件从皮带上拖下来。这可是需要眼明手快、手脑并用的体力活。

属于同一区部的快件被拖下来以后，由各区的操作人员根据运单上的详细地址，把快件按分部分成堆，在做完收件巴枪后装车（巴枪即手持式扫描仪，做收件巴枪是指用扫描仪读取运单上的条形码，记录该包裹已经被本中转场分拣完毕，准备装车发往目的地。然后该条码信息被传到信息系统中，客户就可随时查询到自己的包裹到了什么地方，目前处于什么状态）。

深圳是顺丰速运业务最繁忙的区域，深圳机场一级中转场也是其吞吐量最大的中转场，但为什么仍采用人工分拣的方式呢？

确实，人工分拣的缺点是很明显的，诸如：效率不高，员工再眼明手快也比不上自动识别系统，会受到如疲劳、注意力无法长时间集中等众多生理条件的限制。差错率高，漏捡或错捡时有发生。信息滞后，只能延时分批手动上传信息等。但是人工分拣最大的好处就是运营成本低，分拣中心建设投资小，尤其是目前顺丰有一大部分分拣场是租赁的，在这些场地上进行大规模的固定资产投资是不合适的。而招聘和培训分拣线上的员工相对容易得多。但随着业务量的进一步增大，人工分拣方式的弊端会越来越突出，会成为速递全过程中

的瓶颈问题，所以分拣方式更新已经迫在眉睫。

“我们也正在寻找切实可行的改进方案，但是面临的问题很多，即需要实现中转场布局工艺流程科学化，分拣高效化、自动化，并且要具有可操作性的性价比投入，合理满足业务中转时效与场地中转的需求。”运作部高级经理如是说。

“全自动分拣当然是最先进、效率最高的，但是其投资太大，同时运行维护费用也很高，在国内的应用也存在一些技术与经济上的问题。最理想的识别手段是 RFID，但如果每个包裹上贴一枚 RFID 标签，按照 2009 年顺丰 3.5 亿票的量计算，光一次性 RFID 标签消耗的费用一年就达 2 个亿元以上，这个成本目前是根本无法接受的。”

“还有一种方案是半自动分拣，这种方案初始投资相对较小，但是人工成本和人工分拣方式一样高，而且同样面临信息识别方式的问题，并且还得重新探索适合的中转处理流程。”其实所有这些方案，在技术上国外已经做得比较成熟，只要有资金和人力投入，实现起来并不困难，关键是如何低成本地实现与公司的业务发展相匹配，不是最先进的就是最好的，也不是成本最低的就是最好的，最合适的才是最好的。分拨系统如何从目前的人海战术一步步升级到自动分拣，这可能是一个漫长而又充满挑战的过程。”

问题思考：

1. 按照物流的划分，快递属于哪一种物流？简述其特点。
2. 我国的物流发展经历了哪几个阶段？在现在的经济现状下，高成本的先进物流是否适用于所有企业？

## 第一节 物流基本概述

### 一、物流的定义

#### （一）中国国家标准

《物流术语》的定义指出，物流是“物品从供应地到接收地的实体流动中，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来实现用户要求的过程”。

物流中的“物”是物质资料世界中同时具备物质实体特点和可以进行物理性位移的那一部分物质资料；“流”是物理性运动，这种运动有其限定的含义，即以地球为参照系，相对于地球而发生的物理性运动，称之为“位移”。流的范围可以是地理性的大范围，也可以是在同一地域、同一环境中的微观运动，小范围位移。“物”和“流”的组合，是一种建立在自然运动基础上的高级运动形式，其相互联系是在经济目的和实物之间，在军事目的和实物之间，甚至在某种社会目的和实物之间，寻找运动的规律。因此，物流不仅是上述限定条件下“物”和“流”的组合，更重要的在于，是限定于军事、经济、社会条件下的组合，是从军事、经

济、社会角度来观察物的运输，从而达到某种军事、经济、社会的要求。

## （二）美国的定义

美国“物流管理协会”（2004年已更名为“供应链管理协会”）2000年下的定义：物流是供应链的一部分，是为满足客户需要，对商品、服务及相关信息在源头与消费点之间的高效（高效率、高效益）正向及反向流动与储存进行的计划、实施与控制的过程。

## （三）欧洲的定义

物流是在一个系统内对人员和商品的运输、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。

## （四）日本的定义

日通综合研究所出版的《物流手册》中这样解释：“物流是将货物由供应者向需求者的物理性移动，是创造时间价值和场所价值的经济活动，包括包装、搬运、保管、库存管理、运输、配送等活动领域。”

日本工业标准的定义：“物流将实物从供给者物理性移动到用户这一过程的活动，由于空间上的间隔，物流的运输和仓储功能便应运而生。”同时，商品买卖与交换成为联结生产主体与消费主体之间的纽带。商流与物流的最大区别就在于：商流一般要经过一定的经营环节来进行业务活动，而物流则不受经营环节的限制，它可以根据商品的种类、数量、交货要求、运输条件等，使商品尽可能通过最少的环节，以最短的物流路线，按时保质地送到用户手中。

## 二、物流概念的比较（physical distribution 和 logistics 的比较）

“distribution”一词最早出现在美国。1921年阿奇·萧在《市场流通中的若干问题》一书中提出“物流是与创造需要不同的一个问题”，并提到“物资经过时间或空间的转移，会产生附加价值”。这里，时间和空间的转移指的是销售过程的物流。

在经济领域使用logistics（后勤）一词，是第二次世界大战以后的事。美国从20世纪60年代开始，逐渐用logistics一词取代了physical distribution一词。90年代“后勤”一词引入日本，日本同样翻译成“物流”，但是却按新的解释来解释，也即赋予了物流一些新的含义。

logistics和physical distribution也即后勤和实物分销的区别在于，前者在后者的基础上有了一定的延伸和扩展，但本质上是相同的。当然，也不能小视这一延伸和扩展，这是建立在现代科学技术手段可以实现对这一延伸扩展控制的基础上，是建立在能管理和协调这么大的系统的基础上，所以虽然本质相同，却仍有很大的差别。后勤的思想具有战略性而不着眼于既得利益，是企业发展的战略举措而不是一时谋取利润的手段方法。因此，它不是一项单纯性的职能活动，而是企业制定经营战略的一项基本原则。可以理性地讲，后勤是一种思维方式，按这种观念可以建立起企业新的管理模式。

## 三、物流功能要素

### （一）运输功能

运输是物流的核心业务之一，也是物流系统的一个重要功能。选择何种运输手段对于物流效率具有十分重要的意义。在决定运输手段时，必须权衡运输系统要求的运输服务和运输成本，可以将运输机具的服务特性作为判断的基准：运费、运输时间、频度、运输能力、货物的安全性、时间的准确性、适用性、伸缩性、网络性和信息等。运输是物流配送各环节中最主要的部分，是配送的关键，有人把运输作为配送的代名词。运输方式有公路运输、铁路运输、船舶运输、航空运输、管道运输等。

没有运输，物品只有存在价值，没有使用价值。没有运输连接生产和消费，生产就失去了意义。运输也可以划分成两段：一段是生产厂到物流基地之间的运输，批量比较大、品种比较单一、运距比较长；另一段是从物流基地到用户之间的运输，人们称其为“配送”，就是根据用户的要求，将各种商品按不同类别、不同方向和不同用户进行分类、拣选、组配、装箱送给用户，其实质在于“配齐”和“送达”。

### （二）仓储功能

在物流系统中，仓储和运输是同样重要的构成因素。仓储功能包括对进入物流系统的货物进行堆存、管理、保管、保养、维护等一系列活动。仓储的作用主要表现在两个方面：一是完好地保证货物的使用价值和价值；二是为将货物配送给用户，在物流中心进行必要的加工活动而进行的保存。随着经济的发展，物流由少品种、大批量物流进入到多品种、小批量或多批次、小批量物流时代，仓储功能从重视保管效率逐渐变为重视如何才能顺利地进行发货和配送作业。流通仓库作为物流仓储功能的服务据点，在流通作业中发挥着重要作用，它将不再以储存保管为其主要目的。流通仓库包括拣选、配货、检验、分类等作业并具有多品种、小批量，多批次、小批量等收货配送功能以及附加标签、重新包装等流通加工功能。物流系统现代化仓储功能的设置，以生产支持仓库的形式，为有关企业提供稳定的零部件和材料供给，将企业独自承担的安全储备逐步转为社会承担的公共储备，减少了企业的经营风险，降低了物流成本，促使企业逐步形成零库存的生产物资管理模式。

### （三）包装功能

包装可大体划分为两类：一类是工业包装，或叫运输包装、大包装；另一类是商业包装，或叫销售包装、小包装。工业包装的对象有水泥、煤炭、钢材、矿石、棉花、粮食等大宗生产资料。用火车运煤和矿石时，只要在车皮上盖上苫布，用绳索固定即可。从国外进口大麦、小麦，只以散装的形式倒入船舱，不必进行装袋。水泥运输也强调散装化，以便节约费用，便于装卸和运输。但无论是无包装也好，还是简单包装也好，有一个原则不能违背，即保证要防水、防湿、防潮、防挤压、防冲撞、防破损、防丢失、防污染，同时还要保证运输途中不变质、不变形、不腐蚀、保鲜、保新等。此外，还有几点也是包装应该遵守的原则，就是产品包装后要便于运输、便于装卸、便于保管，保质保量、有利于销售。工业发达的国家，在产品的设计阶段就要考虑包装的合理性、搬运装卸和运输的便利性、效率性以及尊重搬运工人的能力（如每个包装单位不超过 24 千克，这样的重量妇女也可以承受）等。商业包装的目的主要是促进销售，因此包装要精细考究，以利于宣传、吸引

消费者购买。由此看来,包装的功能和作用也不可低估,注重包装是保证整个物流系统流程顺畅的重要环节。

#### (四) 装卸搬运功能

装卸搬运是随运输和保管而产生的必要物流活动,是对运输、保管、包装、流通加工等物流活动进行衔接的中间环节,以及在保管等活动中为进行检验、维护、保养所进行的装卸活动,如货物的装上卸下、移送、拣选、分类等。装卸作业的代表形式是集装箱化和托盘化,使用的装卸机械设备有吊车、叉车、传送带和各种台车等。在物流活动的全过程中,装卸搬运活动是频繁发生的,因而是产品损坏的重要原因之一。对装卸搬运的管理,主要是对装卸搬运方式、装卸搬运机械设备的选择和合理配置与使用以及装卸搬运合理化,尽可能减少装卸搬运次数,以节约物流费用,获得较好的经济效益。

#### (五) 流通加工功能

流通加工功能是在物品从生产领域向消费领域流动的过程中,为了促进产品销售、维护产品质量和实现物流效率化,对物品进行加工处理,使物品发生物理或化学性变化的功能。这种在流通过程中对商品进一步的辅助性加工,可以弥补企业、物资部门、商业部门生产过程中加工程度的不足,更有效地满足用户的需求,更好地衔接生产和需求环节,使流通过程更加合理化,是物流活动中一项重要的增值服务,也是现代物流发展的一个重要趋势。

流通加工的内容有装袋、定量化小包装、拴牌子、贴标签、配货、挑选、混装、刷标记等。流通加工功能的主要作用表现在:进行初级加工,方便用户;提高原材料利用率;提高加工效率及设备利用率;充分发挥各种运输手段的高效率;改变品质,提高收益。

#### (六) 配送功能

配送是指在经济合理区域范围内,根据客户要求,对物品进行拣选、加工、包装、分割、组配等作业,并按时送达指定地点的物流活动。配送是物流中一种特殊的、综合的活动形式,是商流与物流的紧密结合,也包含了物流中若干功能要素的一种形式。

#### (七) 信息服务功能

现代物流需要依靠信息技术来保证物流体系的正常运作。物流系统的信息服务功能,包括进行与上述各项功能有关的计划、预测、动态(运量、收、发、存数)的情报及有关的费用情报、生产情报、市场情报活动。物流情报活动的管理,要求建立情报系统和情报渠道,正确选定情报科目和情报的收集、汇总、统计、使用方式,以保证其可靠性和及时性。

从信息的载体及服务对象来看,该功能还可分成物流信息服务功能和商流信息服务功能。商流信息主要包括进行交易的有关信息,如货源信息、物价信息、市场信息、资金信息、合同信息、付款结算信息等。商流中交易、合同等信息,不但提供了交易的结果,也提供了物流的依据,是两种信息流主要的交汇点;物流信息主要是物流数量、物流地区、物流费用等信息。物流信息中的库存量信息,不仅是物流的结果,还是商流的依据。

### 四、物流的划分



### （一）宏观物流

宏观物流是指社会再生产总体的物流活动，参与者是构成社会总体的大产业、大集团。宏观物流还可以从空间范畴来理解，在很大空间范畴的物流活动往往带有宏观性，在很小空间范畴的物流活动则往往带有微观性。宏观物流也指物流全体，是从总体而不是从物流的某一个构成环节来看物流。因此，在物流活动中，社会物流、国民经济物流、国际物流应属于宏观物流。宏观物流主要研究内容：物流总体构成，物流与社会之关系在社会中的地位，物流与经济发展的关系，社会物流系统和国际物流系统的建立和运作等。其主要特点是综观性和全局性。

### （二）微观物流

微观物流是指消费者、生产企业所从事的物流活动，这种物流活动以企业为范围，面向企业。在整个物流活动中，其中一个局部、一个环节的具体物流活动也属于微观物流。在一个小地域空间发生的具体的物流活动也属于微观物流。针对某一种具体产品所进行的物流活动也是微观物流。经常涉及的如企业物流、生产物流、供应物流、销售物流、回收物流、废弃物物流、生活物流等都属于微观物流范畴。微观物流的研究领域十分广阔，其主要特点是具体性和局部性。

### （三）社会物流

社会物流是指超越一家一户的、以一个社会为范畴、面向社会的物流。社会物流是物流的主要研究对象，包括商品的流通领域所发生的所有物流活动，因此带有宏观性和广泛性，又称之为大物流或宏观物流。伴随商业活动的发生、物流过程通过商品的转移，实现商品的所有权转移是社会物流的标志。

### （四）企业物流

企业物流是指企业内部的物品实体流动。它从企业角度研究与之有关的物流活动，是具体的、微观的物流活动的典型领域。企业物流又可区分以下不同典型的具体物流活动：企业供应物流、企业生产物流、企业销售物流、企业逆向物流（包括企业回收物流、企业废弃物物流）等。企业物流可理解为围绕企业经营的物流活动，是伴随着企业的投入、转换、产出而发生的。相对于投入的是企业外供应或企业外输入物流，相对于转换的是企业内生产物流或企业内转换物流，相对于产出的是企业外销售物流或企业外服务物流。

### （五）国际物流

国际物流是现代物流系统发展很快、规模很大的一个物流领域，国际物流是伴随和支撑国际间经济交往、贸易活动和其他国际交流所发生的物流活动。国际物流是指在两个或两个以上国家（或地区）之间所进行的物流。

### （六）区域物流

区域物流是相对于国际物流而言的，一个国家范围内的物流、一个城市的物流、一个经

济区域的物流都处于同一法律、规章、制度之下，都受相同文化及社会因素的影响，都处于基本相同的科技水平和装备水平之中，但是，不同区域的物流有其独特的特点。研究各个国家的物流，找出其区别及差异所在，找出其联结点 and 共同因素，不但对认识各国的物流特点有所帮助，而且对促进互相学习与发展具有重要作用。

### （七）军事物流

军事物流是军事后勤的一部分或者军事后勤的全部，指的是实现军事保障的物流。军事物流和地方的民用物流密不可分，现在民用物流中普遍使用的 GPS 卫星定位系统实际上是美国军方的军用定位系统；地方铁路、公路、桥梁、码头的建设要考虑军事需要和战略安全，要避免敌方的战时破坏，还要考虑紧急情况下我方对破坏实施应急处理；民用运输工具要能在战时迅速改装以满足军事需求；民用物资的仓储要考虑在战时军需和紧急情况下的自毁。所以，军事物流和民用物流实际上是一个统一的大系统。

### （八）一般物流

一般物流是指物流活动的共同点和一般性。物流活动的一个重要特点是涉及全社会、各企业，因此，物流系统的建立、物流活动的开展必须有普遍的适用性。

### （九）特殊物流

特殊物流是指专门范围、专门领域、特殊行业，在遵循一般物流规律基础上，带有特殊制约因素、特殊应用领域、特殊管理方式、特殊劳动对象、特殊机械装备特点的物流。特殊物流活动的产生是社会分工深化、物流活动合理化和精细化的产物，在保持通用的、一般的物流活动的前提下，能够有特点并能形成规模，能产生规模经济效益的物流便会形成本身独特的物流活动和物流方式。

### （十）供应链物流

供应链物流是指为了顺利实现与经济活动有关的物流，协调运作生产、供应活动、销售活动和物流活动，进行综合性管理的战略机能。供应链物流以物流活动为核心，协调供应领域的生产和进货计划、销售领域的客户服务和订货处理业务，以及财务领域的库存控制等活动。

## 第二节 物流发展状况

物流活动从人类从事产品交换时就已经存在，20 世纪 50 年代起物流进入新的发展阶段，成为一个组织化、系统化的新型产业。随着经济的发展、科技的进步，物流正向着专业化、规模化、信息化和国际化的趋势快速地发展。

## 一、物流的产生

一般而言，物流是与商流相伴而产生的，商品生产是物流产生的客观基础。然而，远在商品流通出现之前，甚至人类还在进化的朦胧时期，物流这种形态就已存在。自然界中存在的劳动工具的运动以及后来与农业生产相关的另一种形态——仓储，都是物流的雏形。我国在先秦时期就形成了仓储理论和思想，有“储”与“商”两个领域。在早期的物流活动中运输和仓储成为主体活动，主要表现在生产性的领域之中。

### （一）物流产生的根源

#### 1. 生产和消费在时间、空间上的分离

人类社会开始商品生产之后，生产和消费逐渐分离，由此产生了连接生产和消费的中间环节——流通。马克思在描述流通的地位时说：“流通和生产本身一样重要。”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。”20世纪50年代后由于生产的发展，产品逐渐丰富，这就使生产和消费的分离越来越普遍。但是生产和消费的有效连接却存在着难度，而与此同时，人们要求流通的时间却越来越短。马克思指出：“流通的时间越等于零或越接近于零，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。”产需分离、劳务分工的越来越彻底，逐步扩大到城市分工、地区分工，进而走向大规模的集约化和国际化。这就需要依靠流通来弥补这种分离和分工，由此进一步促进了物流的迅速发展。

#### 2. 经济的必要性

第二次世界大战以后，世界各国的经济环境都发生了巨大的变化，尤其是石油危机的爆发使主要资本主义国家和企业开始面对提高利润和市场条件不稳定的压力。在大机器生产的条件下，流通成本相对于生产成本而言有上升的趋势，影响了商品的竞争力，而在生产中依靠提高生产效率却很难取得显著降低费用的目的。物流作为提高效率、控制与减少成本的一种途径不断受到关注，促进了其发展。

### （二）物流产生的背景和条件

1950年以后，经济发展使市场竞争越发激烈，生产中各个重要环节逐渐趋于专业化，物流与商流分离的情况更加突出。工业化进程的加快以及大批量生产和销售的实现，使生产成本相对下降，这就在一定程度上刺激了消费。市场的繁荣、商品的丰富，在流通领域出现了超级市场、商业街等大规模的物资集散场所。随着科学技术的不断发展，人们开始使用现代流通技术和设备，提高了物资流通的速度和能力，使商品的流通成本相对于生产成本有了降低的可能和趋势。经济的迅速发展也使市场逐渐成熟，经营观念由“生产导向”开始转向“市场导向”，一切都要适应市场的需要，高效的物流服务成为企业确保竞争力的重要手段。

物流正是在这种背景下，从降低成本、产品联结和迎合市场营销观念的角度孕育而生。物流活动使其各个环节相互连接，实现物资的时间和空间效果，使原来处于分散、从属、孤立的各项物流活动联结起来，形成了一个物流大系统。

### （三）现代物流的产生



20 世纪初,人们开始重视降低物资采购及产品的销售成本。技术的发展也为大批量配送提供了条件,物流脱离了原有的“仓储和运输就是物流”或“配送就是物流”的传统层面,作为一个产业孕育而生,逐步向组织化、系统化方向发展。

物流(physical distribution)一词最早出现在流通领域的营销活动中,由“管理学之父”P. F. 德鲁克提出。1901 年,J. F. Growell 在美国政府工作报告中第一次论述了对农产品配送成本产生影响的各种因素,揭开了人们对物流认识的序幕。第二次世界大战期间,形成了军事后勤(logistics)的观念,最初是为了军需物资供应的加快和合理。战争中,叉车技术的大量采用,装卸、搬运、运输、保管等独立的功能要素对物流的形成起到了巨大的推动作用。第二次世界大战后,物流开始在企业组织机构中应用,涉及运输、仓储、包装和物资搬运,已初具物流理论认识的核心。少数商业公司还设立了“流通经理”职务,负责运输、仓储、包装和搬运等物流业务。直到 50 年代后期,物流才被西方的企业组织广泛采用。

## 二、国外物流发展状况

产生于流通过程的物流,随着生产和技术的进步而不断发展,在每一发展阶段具有不同的特点。物流发展阶段的划分可以依据物流发展的时间流程、现代物流的演化过程、物流管理的发展以及考虑物流在不同时期所具有的特点等多种标准。

### (一) 国外物流的发展历史

(1) 20 世纪初至 50 年代:萌芽初始阶段。1956 年物流概念引进,受到理论界和实业界的重视。在此期间,政府加强对物流基础设施的建设,比较重视有关车站、码头装卸运作的研究和实践,重视工厂范围的物流。

(2) 20 世纪 60 至 70 年代:协作化和专业化发展阶段。现代市场营销观念形成后,物流在为顾客提供服务方面起了重要作用。特别是配送得到快速发展之后,强调实现物流的近代化,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,形成了基于工厂集成的物流,成立了动态的物流配送中心。

(3) 20 世纪 70 至 80 年代:整合化阶段。逐步改变传统的采购、销售、研发等企业分解式管理的思维方式,物流已向协作化和专业化方向发展,进入物流的合理化阶段。用系统的观点开展降低成本的活动,企业内开始出现专业物流部门,物流子公司开始兴起。全国范围的物流联网蓬勃发展,开始探索综合物流供应链管理,实现物流服务的差异化。制造业采用准时生产模式。物流采用了现代传真、条形码扫描等技术。

(4) 20 世纪 90 年代至今:基于互联网的物流高速发展阶段。现代物流高速发展向信息化网络化发展。利用点信息系统、条形码等技术收集传递信息。受到经济发展的制约,物流合理化观念面临进一步变革。物流企业的信息实现系统化管理,基于互联网和电子商务的电子物流正在兴起。

### (二) 国外物流的发展趋势

(1) 物流规模和物流活动的范围进一步扩大,物流企业将向集约化与协同化发展。21 世纪是物流全球化的时代,企业之间的竞争异常激烈。为满足全球化和区域化的物流服务,

企业可通过企业合并、企业间的合作和联盟扩大规模，走集约化、协同化的道路，以提高自身的竞争力和实力。

(2) 物流服务的优质化和全球化。物流服务的优质化是物流发展的重要优势。物流成本已不再是客户选择物流服务的唯一标准，更多地注重物流服务的质量。“5 right 服务”(好的产品在规定的时间、规定的地点，以适当的数量、合理的价格提供给客户)将会成为物流企业优质服务的共同标准。

(3) 第三方物流快速发展。在物流渠道中的脱离第一方(供应方)和第二方(需求方)的第三方物流，可以根据客户的不同需要提供各具特色的高效率的物流服务，增加企业的规模效应，使物流服务向专业化发展。

(4) 绿色物流。物流虽然促进了经济的发展，但物流发展的同时也给城市环境带来了不利的影响。绿色物流要求对物流系统和活动规划与决策中出现的污染情况进行控制，建立工业和生活废料处理的物流系统。保持物流业健康、持续发展的前提之一是物流服务必须建立在符合社会利益和经济可持续发展的基础之上。

### (三) 现代物流的发展方向

#### 1. 专业化

专业化的物流实现了货物运输的社会化分工，可以降低企业物流成本，减少资金占用和库存，提高物流效率。在宏观上可以优化社会资源配置，充分发挥社会资源的作用。

#### 2. 规模化

物流企业必须具有一定的规模才能适应市场的发展。物流业务的服务范围一般来说是全国性的，拥有遍布全国的网络体系，顺利完成每一笔业务的收取、存储、分拣、运输和递送工作。规模化可以降低成本，提高效率。从发达国家物流业发展的历程看，物流市场最终将走向规模化和集约化。

#### 3. 信息化

从发达国家目前物流的发展来看，在物流过程中全面应用信息技术，设施自动化、经营网络化已经很普遍，它是物流发展的基石。

#### 4. 国际化

物流的发展将突破一个国家的地域，实现不同国家间的物流服务。国际化的物流通过分布在国际间的物流运送体系，以国际统一标准的技术、设施和服务流程，来完成货物在不同国家之间的合理流动，这就为物流业的国际化发展提供了条件。

### 三、中国物流发展状况

#### (一) 中国物流发展阶段

##### 1. 形成阶段(中华人民共和国成立初期到 1956 年)

在此阶段，国民经济开始恢复，工业生产较快增长，交通运输建设有了较大进展，社会商品流通不断扩大，物流也得到相应的发展。流通部门相继建立了储运公司、仓储等附属于专业公司、批发站的“商物合一”型、兼营性的物流企业。国家对物流比较重视，专业性的物流企业得到了加强和发展。物流人才的培养也引起各部门的关注和重视。

#### 2. 物流发展的停滞阶段（1966—1976年）

在这一阶段，经济发展遭到破坏，国家建设停滞。物流也和其他行业一样，维持现状或处于停滞状态，个别地方物流企业遭到破坏。

#### 3. 物流的较快发展阶段（1977—1991年）

随着国内商品流通和对外贸易的不断扩大，在此阶段我国物流有了很大的发展。流通部门的专业性和兼营的物流企业不断增强，生产部门也开始重视物流合理化的研究。在交通运输方面增加了公路、铁路、港口、码头，部分区段实现了电气化、高速化，并增加了车辆，改进了技术设备，开辟了联合运输、散装运输和集装箱运输等先进的运输方式。外贸部门还开展物流对外服务，使物流向国际化方向迈进。

#### 4. 物流高速发展阶段（1991年至今）

这一阶段，生产过程越来越建立在流通的基础上，物流受到重视。在运输领域引进了一批具有国际先进水平的物流技术设备，并在一些部门、地区和企业逐步使用了电子计算机等先进的技术设备。货运委托代办、联运、货物配载、信息咨询、理货打包、仓储保管、中转等运输服务也迅速发展。配送等现代的流通方式在80多个城市试点，配送物资过百种。在一些大中城市出现了新型的物流服务公司。物流信息受到重视，全国性的物流信息系统正在建立。

### （二）中国物流的发展趋势

（1）一批运输、仓储及货代企业逐步向物流企业转变。随着我国社会物流需求的增加，以及对物流认识的深化，在计划经济下形成一大批运输、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企业方向发展。

（2）物流企业开始重视物流服务的质量管理。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竞争中的成败。我国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。

（3）信息技术和通信技术逐步运用在物流业务中。20世纪90年代初期，在物流活动中开始应用计算机网络技术。国内的一些物流企业在开发物流信息技术和物流管理技术上取得了成果，如“中远”的全程跟踪物流信息系统、“宝供”的快步物流系统、“中海”的物流管理信息系统、“中运”的网上仓库管理信息系统和汽车调度系统等。这些系统的开发为物流企业提高经营管理和服务能力创造了良好的技术条件，成为物流产业发展的基础。

### （三）目前我国物流业发展中存在的问题

(1) 物流业的运行方式不够完善。产、供、销一体化, 仓、储、运一条龙是目前我国大多数企业的主要物流运行方式, 并且这种运行方式在短期内难以改变。这主要是企业在产权处理上不仅存在着技术性的壁垒, 如产权界定、人员处置、技术改造等, 而且存在着体制方面的壁垒, 如国家对流通性企业的股权规定等。

(2) 物流管理部门仍以行业管理为主, 综合管理不够。商业、铁路、航运等部门各自为政, 是物流行业各个部门难以协调发展的主要障碍, 使全社会难以形成综合性物流服务, 以致出现重复建设、功能单一、使用效率低下等问题。

(3) 物流业发展所必需的信用条件在我国还没有建立起来。物流以“契约”为基本特征, 但目前物流产业发展中的三要素(买方、卖方、买方和卖方)之间的连接方式还没有得到充分的发展。严格意义上的物流企业尚在孕育之中, 物流产业发展的制度条件还有待进一步完善。

#### (四) 绿色物流在中国的发展现状

绿色物流 (green logistics) 是 20 世纪后期才被提出的一个新概念, 目前还没有一个统一的定义。国外的一些学者对绿色物流的观点和看法也不尽相同。我们在此以可持续发展原则为基础, 结合现代物流的内涵, 给绿色物流做出如下定义: 绿色物流是指以降低对环境的污染、减少资源消耗为目标, 通过先进的物流技术, 进行物流系统的规划, 并使物流作业环节实现绿色化的控制与管理的过程。绿色物流是可持续发展的必然选择, 也是世界经济全球化、一体化发展的客观要求。

我国自 1979 年引入物流概念以来, 物流业已经得到了很大的发展。目前, 绿色物流的理念也得到了全社会的广泛关注。但由于我国物流的起步较晚, 因此和世界上绿色物流发展较先进的国家相比, 我国绿色物流的发展还存在较大的差距。

(1) 观念上的差距。现代物流在经济中的重要作用已得到各级政府的认可, 但绿色物流的理念尚未完全确立。经营者和消费者对国外绿色经营和绿色消费的理念还很淡薄, 绿色物流的理念则更缺乏。

(2) 政策上的差距。绿色物流的实施不只是物流企业的事情, 还涉及政府、制造企业及消费者对绿色物流的重视程度。一些发达国家的政府在绿色物流的发展上给予了许多政策上的引导, 如对清洁原料的使用予以税收优惠等。中国还缺乏相关的政策法规, 来对现有的物流体制进行强制性环境管理。

(3) 技术上的差距。绿色物流的贯彻实施, 不仅依赖于绿色物流理念的建立和政策的制定, 还离不开绿色技术的支撑。而与发达国家相比, 我国的物流技术离绿色化的要求还有较大的差距, 如物流设备的省力化、清洁化技术水平还需要进一步提高等。

上述差距说明, 我国的物流绿色化任重而道远。因此, 建立和完善我国物流绿色化的政策和理论体系, 对物流系统目标、物流设施设备和物流活动组织等进行改进与调整, 实现物流系统经济效益和环境效益的整体最优化, 对物流管理水平的提高和经济的可持续发展都将具有重大意义。

#### (五) 我国绿色物流的发展对策

针对上述我国绿色物流发展中存在的问题, 借鉴发达国家绿色物流的实践, 提出我国发

展绿色物流发展的相关建议。

(1) 更新观念, 树立现代绿色物流的全新运作观。当代物流不仅要树立服务观念, 更应自始至终贯穿绿色运作的理念。因为物流的良好服务, 离不开高效节能和安全优质。没有绿色物流的建立和发展, 生产和消费就难以有效衔接, 全社会的绿色革命和绿色经济就是一句空话。

(2) 加强政府对绿色物流的引导。中国作为一个发展中国家, 在各种基础较为薄弱的情况下, 要迅速培育发展绿色物流事业, 必然需要政府部门进行有效的宏观监管和相应的政策扶持。可以从以下三个方面制定相应的政策法规, 在宏观上对绿色物流的发展进行政策上的引导。

从物流源头抓起: 主要是对物流过程中产生的环境问题的来源进行管理, 如普及使用低公害车辆, 对车辆产生的噪音进行限制等。

约束交通量: 通过政府指导作用, 促进企业选择合适的运输方式, 发展共同配送, 统筹建立现代化的物流中心, 最终通过有限的交通量来提高物流效率。

约束交通流: 主要通过政府投入相应的资金, 建立都市中心部环状道路, 制定有关道路停车管理规定, 采取措施实现交通管制系统的现代化, 开展公路、铁路的立体交叉发展, 从而减少交通阻塞, 提高配送的效率, 达到环保的目的。另外, 政府还可以通过制定一些绿色标准和优惠政策鼓励企业绿色生产、绿色经营。

(3) 企业经营必须兼顾环保。物流绿色化的实施归根到底要靠物流企业营运的绿色化实现, 绿色物流企业的创建以及原有物流企业的改造, 必须将其经营战略与环境保护有机地联系起来, 抓住几个方面的工作: 第一, 改变运输方式, 尽量实施联合一贯制运输; 第二, 开展共同配送减少污染; 第三, 实施绿色包装。

(4) 通过标准化体系认证, 促进物流的绿色化。ISO14000 是国际标准化组织 1993 年成立的 ISOPTC207 环境管理委员会制定的国际环境管理系列标准。它侧重于组织的活动、产品和服务对环境的影响, 要求产品在设计、加工、包装、贮藏、运输、销售、消费乃至废弃后的回收、再生等方面都能符合环境标准。现在环境管理在欧、美、日等许多国家已经规范化、法制化, 仅从与物流有关的环境管理看, 其管理范围不仅限于对包装材料和容器的选用、设计、消费、废弃、回收再利用等做出节省资源、无害化的规定, 而且对伴随产品运输产生的  $\text{NO}_2$  和  $\text{CO}_2$  也提出严格的要求。面对全世界的“绿色革命”浪潮和基于环境标准竞争而形成的绿色壁垒制约, 我国的物流经营者应创造条件积极申请 ISO14000 环境管理体系标准认证, 用国际标准来规范自身的物流行为, 塑造绿色物流形象, 进而增强其在国际市场的竞争能力。

### 第三节 物流理论及观念

#### 一、物流科学的基本理论

##### (一) 商物分离(商物分流)



所谓商物分离，是指流通中的两个组成部分——商业流通和实物流通各自按照自己的规律和渠道独立运动。在现实经济生活中，进行商品交易活动的地点，往往不是商品实物流通最佳路线的必经之处。如果商品的交易过程和实物的运动过程路线完全一致，往往会出现实物流路线的迂回、倒流、重复等不合理现象，造成资源和运力的浪费。商流一般要经过一定的经营环节来进行业务活动；而物流则不受经营环节的限制，它可以根据商品的种类、数量、交货要求、运输条件等，使商品尽可能地由产地通过最少环节，以最短的物流路线，按时保质地送到用户手中，以达到降低物流费用、提高经济效益的目的。

### 1. 商物分离的特点

(1) 保管。取消总公司仓库和营业仓库分散保管方式而代之以配送中心集中保管。

(2) 输送。原先是从工厂仓库至总公司仓库，再到批发站仓库，最后到零售店，是商物一致的三段输送。而在商物分离模式中是由工厂仓库至配送中心，然后直接送至零售店的两段输送。

(3) 配送。原是分别向各零售店送货，现改为回路配送。

(4) 信息系统。不再由总公司、批发站和工厂分头处理，而是以信息中心集中处理方式，用现代化通信系统进行各环节的集中控制。

### 2. 商物分离的优点

(1) 为了营业方便，公司批发站一般都设在都市的繁华地区，而配送中心可以设在郊外，这样使工厂之间的大批货物输送较为便利，可以缓和市内交通拥挤的现象。

(2) 配送中心的仓库规模大，物流作业集中。同一地点处理的物流量大，便于采用机械化、自动化的保管设施和装卸机械，大幅度地提高了物流活动的生产率，同时也可以降低物流成本。

(3) 配送中心实行回路配送，提高了运输设备的利用率，降低了运输费用，对用户的服务质量也可得到改善。

(4) 商物分离使各部门的职能单纯化，可以提高工作效率。

实现商物分离必须创造一定的条件，如商品标准化、合同标准化等，还应该建设完善的信息系统，保证总公司、工厂、配送中心以及批发站之间的信息交换协同统一。

## (二)“黑大陆”学说

1962年，著名的管理学家彼得·德鲁克在《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及流通过程中的物流管理。彼得·德鲁克曾经讲过“流通是经济领域的黑暗大陆”。德鲁克泛指的是流通，但由于流通领域中物流活动的模糊性特别突出，它是流通领域中人们认识不清的领域，所以“黑大陆”学说主要是针对物流而言的。

“黑大陆”学说主要是指尚未认识、尚未了解的领域，在黑大陆中，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”学说是20世纪中经济学界存在的愚昧认识的一种批驳和反对，指出在市场经济繁荣和发达的情况下，无论是科学技术还是经济发展，都没有止境。“黑大陆”学说也是对物

流本身的正确评价，即这个领域未知的东西还很多，理论与实践皆不成熟。

### （三）物流冰山学说

物流冰山学说，是日本早稻田大学西泽修教授在 1970 年提出的，指人们对物流费用的总体内容并不掌握，提起物流费用大家只看到露出海面的冰山的一角，而潜藏在海水下面的冰山主体却看不见，海水中的冰山才是物流费用的主要部分。（见图 1-1）

一般情况下，企业会计科目中，只把支付给外部运输企业、仓库企业的费用列入成本，实际这些费用在整个物流费用中犹如冰山的一角。因为物流基础设施建设费、企业利用自己的车辆运输、利用自己的库存保管货物、由自己的工人进行包装、装卸等费用都设计入物流费用科目内。一般来说，企业向外部支付的物流费是很小的一部分，真正的大头是企业内部发生的各种物流费用。

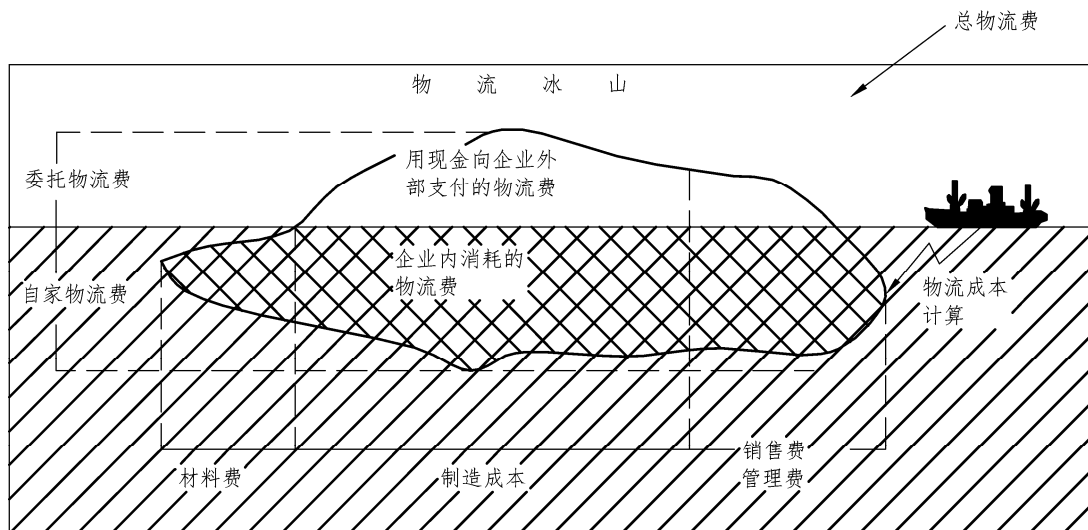


图 1-1 “物流冰山”学说

### （四）“第三利润源”说

第三利润源的说法主要出自日本，简单地说，在制造成本降低空间不大的情况下，降低物流成本成为企业的“第三利润源”。

“第三利润源”学说最初是由日本早稻田大学教授西泽修提出的。1970 年，西泽修教授在其著作《流通费用——不为人知的第三利润源泉》中认为，物流可以为企业大量直接或间接的利润，是形成企业经营利润的主要活动。非但如此，对国民经济而言，物流也是国民经济创造利润的主要领域。后来“第三利润源”逐步在其他国家流传开。

### （五）“效益背反”说和物流整体观念

在经济学中，“效益背反”是指“对同一资源的两个方面处于相互矛盾的关系之中，要想较多地达到其中一个方面的目的，必然使另一个方面的目的受到部分损失”。物流“效益背反”说是指物流的若干功能要素之间存在着损益的矛盾，即某一个功能要素的优化和利益发生的

同时，必然会存在另一个或另几个功能要素的利益损失，反之也如此。为此，必须注重研究物流的总体效益，使物流系统化，使系统的各个部分有机地结合起来，以最低的成本，实现最佳效益。

美国学者用“物流森林”的结构概念来表述物流的整体观点，指出物流是一种“结构”，对物流的认识不能只见功能要素而不见结构，即不能只见树木不见森林。对这种总体观念的描述还有许许多多的提法，诸如物流系统观念、多维结构观念、物流一体化观念、综合物流观念、后勤学和物流的供应链管理等都是这种思想的另一种提法或者是同一思想的延伸和发展。

## （六）成本中心说、利润中心说、服务中心说和战略说

### 1. 成本中心说

成本中心说的含义：物流在整个企业的战略中，只对企业营销活动的成本产生影响，物流是企业成本的重要生产点，因而解决物流的问题并不主要是为搞合理化、现代化，也不是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。成本中心学说过分地强调了物流的成本机能，认为改进物流的目标是降低成本，致使物流在企业发展战略中的主体地位没有得到认可，从而限制了物流本身的进一步发展。

### 2. 利润中心说

利润中心说的含义：物流可以为企业提供大量直接和间接的利润，是形成企业经营利润的主要活动。非但如此，对国民经济而言，物流也是国民经济创造利润的主要活动。物流的这一作用，被表述为“第三利润源”。

### 3. 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，他们认为，物流活动最大的作用，并不在于为企业节约消耗，降低了成本或增加了利润，而是在于提高企业对用户的服务水平进而提高企业的竞争能力。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和增加利润。

### 4. 战略说

物流战略（logistics strategy）是指为寻求物流的可持续发展，就物流发展目标以及达成目标的途径与手段而制定的长远性、全局性的规划与谋略。

近十几年来，不断延续的环境变化和新型营销体制的确立已成为物流企业在战略上不断求新、求变，追求竞争优势的压力和动力。首先，货主物流需求不断向高度化方向发展，这表现为追求在必要的时间配送必要量、必要商品的多频度少量运输或“just-in-time”运输这种高水准的物流服务将逐渐普及，并成为物流经营的一种标准。其次，经营环境和新型营销体制对战略的影响除了需求方面的因素外，供给方面也有相当大的作用，这主要表现在从事物流经营的企业之间的竞争日益激烈。在这一背景下，企业该如何根据自身的经营特点适时、有效地开展物流战略成为企业谋求长远发展的重大课题。

## 二、物流创造价值

### （一）时间价值

“物”从供给者到需求者之间有一段时间差，因改变这一段时间差而创造的价值，称作时间价值。物流主要通过以下几种方式实现其时间价值：缩短时间创造价值、弥补时间差创造价值、延长时间差创造价值等。

例如，大米的种植和收获是季节性的，多数地区每年收获一次。但是对消费者而言，大米作为食品，每天都会有消耗，必须进行保管以保证经常性的需要，供人们食用实现其使用价值。这种使用价值是通过保管克服了季节性产出和经常性消耗的时间距离后才得以实现的，这就是物流的时间价值。

### （二）空间价值

空间价值是指通过改变物质的空间距离而创造的价值。物流创造的空间价值是由现代社会产业结构、社会分工所决定的，从集中生产场所流入分散需求场所创造价值、从分散生产场所流入集中需求场所创造价值、从甲地生产流入乙地需求场所创造价值。其主要原因是供给和需求之间的空间差，商品在不同地理位置有不同的价值，通过物流将商品由低价值区转到高价值区，便可获得价值差，即空间价值。

### （三）加工附加价值

关于物流创造附加值，主要表现在流通加工方面。例如，把钢卷剪切成钢板、把原木加工成板材、把粮食加工成食品、把水果加工成罐头，名烟、名酒、名著、名画都会通过流通中的加工，使装帧更加精美，从而大大提高了商品的欣赏性和附加价值。

