

climber谈物流 - 物流的真正含义以及未来的从业方向 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/213/2021_2022_climber_E8_B0_88_c107_213456.htm

坛子里对物流的讨论实在是很多，我一直很反感现在炒作物流的现象，也不主张不了解物流的人去读物流。但可能有很多人物流有许多误解，搞得许多已经在读物流的人都心神不宁。我不是专家，但希望谈一些自己的看法，让大家对物流有些清晰的了解。以下是摘录的一个网友对物流的看法：【jade1115的发言】：现在的读物流就象之前的读电子商务的，而国内不少所谓物流公司其实就是运输公司。对，我做过一个法国企业的物流，管料管仓库，受财务总监的管。你说有多大出路？而且土就别说了，没必要花大钱去读专门的洋文凭。 climber的回应：[回应

jade1115:1606066]我现在就在学供应链和物流，对你的说法我不敢苟同。如果我说做银行的就是坐坐柜台，给人存款提款，没多大出息，你会同意吗？但实际上银行的员工大部分还是柜员，真正搞投资分析，资金管理的人能占多少？都是机械式的工作，前者就因为是在office工作，是在装满大理石的银行工作而高人一等，后者就是因为是在仓库工作而矮人一头？如果我说做IT的就是给人写写程序，修修电脑，数据维护，整天看着电脑，你会同意吗？但实际上又有多少人能做到一个大型软件的开发负责人？如果我说做财务的就是天天给人记帐做出纳，抄帐本看数字，你会同意吗？但又有多少做财务的能真正参与到一个企业的决策中去呢？如果我说做律师的就是天天管些鸡毛蒜皮的民事案件，或是吃力不赚钱的刑事案件，你会同意吗？但又有多少律师能在经济案件中一

展身手呢？你做的管仓库管料是物流，这没错。但这种工作本科毕业做就够了，甚至高中毕业，只要英语好一些也能做。换句话说，这只是物流里的低层次工作。大众的心理总是愿意看到一个事物的好的方面然后再把它量化到各个方面。错误的看法就是这样形成的。讲个故事：苏军在二战中取得斯大林战役的胜利后，向西长驱直入，直奔希特勒的老巢 - 柏林而去。但眼看就要大功告成的时候，苏军突然停止前进。面对节节败退到德军，苏军反而后撤很长一段距离（具体记不得了）。在其中最主要的原因就是因为苏军的后勤补给跟不上了。如果你问十个军人，什么是军事作战中最重要的？里面有一大半都会说是后勤（虽说这是个比较土的词）。军事中的后勤供给就是物流的雏形，Logistics这个词就是来源于二战中美军用来管理配置后勤补给的系统。进入21世纪，物流的概念已经远远超出了它原先的内涵和外延。现在告诉你现代供应链和物流究竟是干什么的。供应链和物流服务对象是实实在在的有物质移动的企业，其中以制造业和零售业为主。这是一门科学，以企业间战略关系整合和高效的物料移动储存系统为载体，目的是降低一个企业的运作成本，提高一个企业的竞争力。（我自己的看法）说到降低成本，很多人可能会想到裁员，但现代制造业和零售业的产品的成本结构中，只有10%是人工（direct labor），35%是一般管理费用(overhead)，而55%是物料相关的费用(materials)，这里面就包括原料费用和物料生产移动储存的费用，而这就是供应链和物流主要瞄准的对象。moreover，通常一个高效的供应链的物流系统也会在labor和overhead上有相当比例的成本降低。当今社会，市场对于产品的价格、时间、质量和个性化方

面都提出了很高的要求。在这种市场压力下，没有一个企业会轻视供应链和物流在“降低成本”这个核心策略上的作用。WAL-MART的成功有很大一部分就是因为它高效的供应链。但像其他行业一样，实际运作这个供应链物流系统的人大部分还是在做比较低层次的机械式工作，但这些低层次工作随着技术的发展会逐步被淘汰（工人们可能会罢工，呵呵）。然而，对于我们出来学习供应链物流的人来说，我们要研究的是整个供应链的设计和管理、系统的整合、企业资源管理、库存管理、工业工程技术、项目管理、产品发展、物流配送、仓储与包装、运输技术、成本控制、评价系统等领域，以及与之相交叉的金融财会、组织行为、市场、法律、贸易、品质管理等方面的知识。这才是供应链和物流真正研究的东西。当今社会是一个建立在物质流动上的社会，知道这个流动的成本占GDP的多少吗？日本是8%，美国是10%，中国是13%。日本的物流控制做得最好，所以日本的物流总体成本占日本GDP的比例就低，整个日本社会的运作效率就很高，日本的企业在国际市场上就占优势，这也是一个国家竞争力的体现。所以中国政府要发展物流。其实我们现在提的“物流”概念还是存在误区。大家都说物流，很少提供应链。而在西方国家，供应链才是非常重要的。那什么是供应链管理呢？简单来讲，比较像我们国内说到的“采购”的作用，但采购只是面对第一层的供应商，而供应链管理是负责整个链条里的供应商。现代社会的企业之间的竞争，其实就是供应链和供应链之间的竞争，比如通用和福特的竞争其实是通用的供应链和福特的供应链之间的竞争。在这其中就有许多理论和工具去合理化挑选、配置和设计供应链，其中涉及

到的不只是技术问题，与政治、文化、地域差异也是有关系的，我在这儿就不详细说了。所以光是在这一块，学物流的毕业了就有广阔的职业前景，但对于从业人员的素质要求也非常高。现在的西方企业运作的方式还是习惯于把供应链管理和物流剥离开来，供应商的选择和管理还是由企业的最高决策层或是一个专门的管理团队来centralize。然后各个SBU (strategic business unit)的就负责和已经签约的供应商商讨进货物流的详细事宜。但最新的趋势是把权利下放，让SBU既能选择供应商又能管理物流。这两种做法都有各自的优点和缺点，至于前景如何还有待观察。有了供应链，我们再来看物流。除了供应链管理的就业方向外，在物流这一块有两个方向：一个是制造类、零售类企业的内部生产物流管理。这一块其实是和生产部门有关系的，是整合在整个企业的决策系统里面的。知道MRP、MRP2、ERP吗，生产物流就是整合于这些企业资源管理软件中重要的一部分。生产物流要从供货商进货，保证企业生产的正常运行，但同时又不能保持太高的库存水平。光是如何找出一个合理的库存水平就要涉及到一个企业的最高策略、市场预测、生产能力等因素，一系列的数学模型都运用于其中。jade1115说到的管料管仓库就是属于生产物流，但很遗憾这只是最基础的属于操作型的工作，只需要按软件提示做就可以了（如果她的公司使用MRP或是ERP的话）。但至于这么一套管理系统是怎么设计出来的？里面的成本是怎么算的？里面的原理如何？这样做能省多少钱？节约多少劳动力？灵活性有多少？这恐怕就是你们的CEO要关心的事情了。而制作这些软件的都是哪些公司呢？大型企业的EPR：德国的SAP（超大型企业管理软件的巨无

霸），美国的CAI（SAP的主要竞争对手），SSA（不容忽视的力量），Oracle（这个应该知道了，但在这个市场里只能算是个小弟弟了），还有微软也开始已经着手进入这个市场了。中小企业的ERP：IBM的广告算是做得很响亮了，用友、金蝶是做财务软件起家的，也算做的不错。但如果这些公司不懂供应链和物流又怎么来做这些软件呢？所以这是又一个学物流的真正有价值的工作机会。生产物流还包括原料和成品的运输，也就是许多货运公司称为的shipper（货主），至于连锁超市的内部物流就更加复杂了。所以生产物流绝不是这么简单的。在一些近来到warwick招聘的英国制造类公司（Rolls Royce, Oreal, Caterpillar等）的介绍材料中，大家在graduate training programme里都会发现logistics这一项。就是在一些咨询公司的资料里，你也会发现供应链和物流的业务项目（比如:accenture等），这就又是学物流的一个就业方向了。所以真正成熟的制造类、零售类企业需要物流人才。物流的第二块就是第三方物流公司。第三方物流的天地其实很广阔，从产品、半成品或原料离开工厂一直到送达顾客（包括最终客户和供应链客户）的手里的过程其实都是第三方物流能涉及到的。有许多公司把这些企业外的物流和配送做成了inhouse，但更多的公司或者说趋势是outsource logistics function。这些公司outsource物流不只是为了把运输问题解决了，他们还希望从第三方物流公司那里得到专家的指点，希望能把3PL的服务、技术和系统整合到自己的公司系统中从而降低公司的成本。这才是3PL发展的最高境界。提到第三方物流，是不是有的人想到了皮包公司？那我告诉你什么是典型的第三方物流公司：UPS，FEDEX，马士基物流，中远物流

等所有把自己称为物流公司的公司。因为这里面鱼龙混杂，泥沙俱下，所以很多人对物流公司的感觉都不好。事实上，国内的物流公司（包括外企在内）里面很大一部分都是原来做传统运输、快递行业和运输代理的。过去的2年中，这些公司纷纷“忽如一夜春风来，千数万树梨花开”一般把自己公司的名字改成了物流公司，但实际上公司的主要业务还是传统的运输项目或是货运代理，并没有把物流这个概念中其他的重要因素引进来，特别是“成本”这一块。这其实还不能怪这些公司，这和中国的一些制造类零售类企业是有关系的。由于历史原因，中国的大部分制造类企业都是国有企业，“供应链和物流”这个概念并没有在这些企业中展开。国外的物流概念是从制造类企业发展起来的，然后再改变了传统运输行业公司的概念。但中国却是运输行业公司都把嫁妆准备好了，可新郎官（制造企业）还迟迟未到。说到底这是和中国的体制以及市场开放程度有关系：中国的国际运输市场早就与世界接轨了（特别是航运业），但国内的制造业市场却是逐步放开的，就拿汽车来说，现在进军中国市场的国外汽车品牌都是和国内企业合资的，这是一个国家保护国有企业的政策，但同时也减缓了国外先进的管理概念输入中国的制造类企业。那么在这么长的时间里，国内的制造类巨头都在怎么做他们的物料运输的呢？这就涉及到了一个有趣的问题，国内虽然第三方物流不发达，但第四方物流却很流行。由于篇幅原因，这儿我就不详细说了。出国留学移民教育考试出国,留学,移民,澳洲,澳大利亚,加拿大,英国,美国,法国,日本,新西兰 坛子里对物流的讨论实在是很多，我一直很反感现在炒作物流的现象，也不主张不了解物流的人去读物流。但可能

有很多人物流有许多误解，搞得许多已经在读物流的人都心神不宁。我不是专家，但希望谈一些自己的看法，让大家对物流有些清晰的了解。以下是摘录的一个网友对物流的看法：【jade1115的发言】：现在的读物流就象之前的读电子商务的，而国内不少所谓物流公司其实就是运输公司。对，我做过一个法国企业的物流，管料管仓库，受财务总监的管。你说有多大出路？而且土就别说了，没必要花大钱去读专门的洋文凭。 climber的回应：[回应 jade1115:1606066]我现在就在学供应链和物流，对你的说法我不敢苟同。如果我说做银行的就是坐坐柜台，给人存款提款，没多大出息，你会同意吗？但实际上银行的员工大部分还是柜员，真正搞投资分析，资金管理的人能占多少？都是机械式的工作，前者就因为在office工作，是在装满大理石的银行工作而高人一等，后者就是因为是在仓库工作而矮人一头？如果我说做IT的就是给人写写程序，修修电脑，数据维护，整天看着电脑，你会同意吗？但实际上又有多少人能做到一个大型软件的开发负责人？如果我说做财务的就是天天给人记帐做出纳，抄帐本看数字，你会同意吗？但又有多少做财务的能真正参与到一个企业的决策中去呢？如果我说做律师的就是天天管些鸡毛蒜皮的民事案件，或是吃力不赚钱的刑事案件，你会同意吗？但又有多少律师能在经济案件中一展身手呢？你做的管仓库管料是物流，这没错。但这种工作本科毕业做就够了，甚至高中毕业，只要英语好一些也能做。换句话说，这只是物流里的低层次工作。大众的心理总是愿意看到一个事物的好的方面然后再把它量化到各个方面。错误的看法就是这样形成的。讲个故事：苏军在二战中取得斯大林战役的胜利后，向

西长驱直入，直奔希特勒的老巢 - 柏林而去。但眼看就要大功告成的时候，苏军突然停止前进。面对节节败退到德军，苏军反而后撤很长一段距离（具体记不得了）。在其中最主要的原因就是因为苏军的后勤补给跟不上了。如果你问十个军人，什么是军事作战中最重要的？里面有一大半都会说是后勤（虽说这是个比较土的词）。军事中的后勤供给就是物流的雏形，Logistics这个词就是来源于二战中美军用来管理配置后勤补给的系统。进入21世纪，物流的概念已经远远超出了它原先的内涵和外延。现在告诉你现代供应链和物流究竟是干什么的。供应链和物流服务对象是实实在在的有物质移动的企业，其中以制造业和零售业为主。这是一门科学，以企业间战略关系整合和高效的物料移动储存系统为载体，目的是降低一个企业的运作成本，提高一个企业的竞争力。（我自己的看法）说到降低成本，很多人可能会想到裁员，但现代制造业和零售业的产品的成本结构中，只有10%是人工（direct labor），35%是一般管理费用(overhead)，而55%是物料相关的费用(materials)，这里面就包括原料费用和物料生产移动储存的费用，而这就是供应链和物流主要瞄准的对象。moreover，通常一个高效的供应链的物流系统也会在labor和overhead上有相当比例的成本降低。当今社会，市场对于产品的价格、时间、质量和个性化方面都提出了很高的要求。在这种市场压力下，没有一个企业会轻视供应链和物流在“降低成本”这个核心策略上的作用。WAL-MART的成功有很大一部分就是因为它高效的供应链。但像其他行业一样，实际运作这个供应链物流系统的人大部分还是在做比较低层次的机械式工作，但这些低层次工作随着技术的发展会逐步被

淘汰（工人们可能会罢工，呵呵）。然而，对于我们出来学习供应链物流的人来说，我们要研究的是整个供应链的设计和管理、系统的整合、企业资源管理、库存管理、工业工程技术、项目管理、产品发展、物流配送、仓储与包装、运输技术、成本控制、评价系统等领域，以及与之相交叉的金融财会、组织行为、市场、法律、贸易、品质管理等方面的知识。这才是供应链和物流真正研究的东西当今社会是一个建立在物质流动上的社会，知道这个流动的成本占GDP的多少吗？日本是8%，美国是10%，中国是13%。日本的物流控制做得最好，所以日本的物流总体成本占日本GDP的比例就低，整个日本社会的运作效率就很高，日本的企业在国际市场上就占优势，这也是一个国家竞争力的体现。所以中国政府要发展物流。其实我们现在提的“物流”概念还是存在误区。大家都说物流，很少提供应链。而在西方国家，供应链才是非常重要的。那什么是供应链管理呢？简单来讲，比较像我们国内说到的“采购”的作用，但采购只是面对第一层的供应商，而供应链管理是负责整个链条里的供应商。现代社会的企业之间的竞争，其实就是是供应链和供应链之间的竞争，比如通用和福特的竞争其实是通用的供应链和福特的供应链之间的竞争。在这其中就有许多理论和工具去合理化挑选、配置和设计供应链，其中涉及到的不只是技术问题，与政治、文化、地域差异也是有关系的，我在这儿就不详细说了。所以光是在这一块，学物流的毕业了就有广阔的职业前景，但对于从业人员的素质要求也非常高。现在的西方企业运作的方式还是习惯于把供应链管理和物流剥离开来，供应商的选择和管理还是由企业的最高决策层或是一个专门的管

理团队来centralize。然后各个SBU (strategic business unit)的就负责和已经签约的供应商商讨进货物流的详细事宜。但最新的趋势是把权利下放，让SBU既能选择供应商又能管理物流。这两种做法都有各自的优点和缺点，至于前景如何还有待观察。有了供应链，我们再来看物流。除了供应链管理的就业方向外，在物流这一块有两个方向：一个是制造类、零售类企业的内部生产物流管理。这一块其实是和生产部门有关系的，是整合在整个企业的决策系统里面的。知道MRP、MPR2、ERP吗，生产物流就是整合于这些企业资源管理软件中重要的一部分。生产物流要从供货商进货，保证企业生产的正常运行，但同时又不能保持太高的库存水平。光是如何找出一个合理的库存水平就要涉及到一个企业的最高策略、市场预测、生产能力等因素，一系列的数学模型都运用于其中。jade1115说到的管料管仓库就是属于生产物流，但很遗憾这只是最基础的属于操作型的工作，只需要按软件提示做就可以了（如果她的公司使用MRP或是ERP的话）。但至于这么一套管理系统是怎么设计出来的？里面的成本是怎么算的？里面的原理如何？这样做能省多少钱？节约多少劳动力？灵活性有多少？这恐怕就是你们的CEO要关心的事情了。而制作这些软件的都是哪些公司呢？大型企业的EPR：德国的SAP（超大型企业管理软件的巨无霸），美国的CAI（SAP的主要竞争对手），SSA（不容忽视的力量），Oracle（这个应该知道了，但在这个市场里只能算是个小弟弟了），还有微软也开始已经着手进入这个市场了。中小企业的ERP：IBM的广告算是做得很响亮了，用友、金蝶是做财务软件起家的，也算做的不错。但如果这些公司不懂供应链和物流又怎么

来做这些软件呢？所以这是又一个学物流的真正有价值的工作机会。生产物流还包括原料和成品的运输，也就是许多货运公司称为的shipper（货主），至于连锁超市的内部物流就更加复杂了。所以生产物流绝不是这么简单的。在一些近来到warwick招聘的英国制造类公司（Rolls Royce, Oreal, Caterpillar等）的介绍材料中,大家在graduate training programme里都会发现logistics这一项。就是在一些咨询公司的资料里，你也会发现供应链和物流的业务项目（比如:accenture等），这就又是学物流的一个就业方向了。所以真正成熟的制造类、零售类企业需要物流人才。物流的第二块就是第三方物流公司。第三方物流的天地其实很广阔，从产品、半成品或原料离开工厂一直到送达顾客（包括最终客户和供应链客户）的手里的过程其实都是第三方物流能涉及到的。有许多公司把这些企业外的物流和配送做成了inhouse，但更多的公司或者说趋势是outsource logistics function。这些公司outsource物流不只是为了把运输问题解决了，他们还希望从第三方物流公司那里得到专家的指点，希望能把3PL的服务、技术和系统整合到自己的公司系统中从而降低公司的成本。这才是3PL发展的最高境界。提到第三方物流，是不是有的人想到了皮包公司？那我告诉你什么是典型的第三方物流公司：UPS，FEDEX，马士基物流，中远物流等所有把自己称为物流公司的公司。因为这里面鱼龙混杂，泥沙俱下，所以很多人对物流公司的感觉都不好。事实上，国内的物流公司（包括外企在内）里面很大一部分都是原来做传统运输、快递行业和运输代理的。过去的2年中，这些公司纷纷“忽如一夜春风来，千数万树梨花开”一般把自己公司的名字改

成了物流公司，但实际上公司的主要业务还是传统的运输项目或是货运代理，并没有把物流这个概念中其他的重要因素引进来，特别是“成本”这一块。这其实还不能怪这些公司，这和中国的一些制造类零售类企业是有关系的。由于历史原因，中国的大部分制造类企业都是国有企业，“供应链和物流”这个概念并没有在这些企业中展开。国外的物流概念是从制造类企业发展开的，然后再改变了传统运输行业公司的概念。但中国却是运输行业公司都把嫁妆准备好了，可新郎官（制造企业）还迟迟未到。说到底这是和中国的体制以及市场开放程度有关系：中国的国际运输市场早就与世界接轨了（特别是航运业），但国内的制造业市场却是逐步放开的，就拿汽车来说，现在进军中国市场的国外汽车品牌都是和国内企业合资的，这是一个国家保护国有企业的政策，但同时也减缓了国外先进的管理概念输入中国的制造类企业。那么在这么长的时间里，国内的制造类巨头都在怎么做他们的物料运输的呢？这就涉及到了一个有趣的问题，国内虽然第三方物流不发达，但第四方物流却很流行。由于篇幅原因，这儿我就不详细说了。100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com