

現代物流管理

物流管理是以賣主為起點，將原材料、零部件與制成品在各個企業之間有策略地加以流轉，最後到用戶期間所需要的一切活動的管理過程。是一個控制原材料、製成品、產成品和信息的系統。

隨著供應鏈與第三者物流概念與形態的出現，在全球化競爭的趨勢下，產業間傳統的界限已經被打破，跨越產業的新型合作伙伴關係正在建立。運輸企業與工商企業之間開始建立起戰略合作關係，生產與流通企業的運輸業務以外包方式走向社會化，傳統運輸企業努力拓展業務領域等。

發達國家在物流管理與運輸組織方面有著不同的特點：

美國是智能化的國家多式聯運系統。二次大戰後集裝箱運興起，使多式聯運快速發展，智能交通運輸系統借助信息技術的支在物流中發揮了重要的作用。

德國是由先前的貨物中心發展成物流園，是物流園區與運輸樞紐的結合；德國貨物中心通過外包方式委托給物流服務商，對貨物加工、裝配、信息處理以及與貨物進出口相關的海關查驗、為客戶提供多方位服務；物流園區擁有多種物流設施、多種類型的物流企業以及與物流相關的其他公共機構，可以提供多樣化的物流服務。

日本的物流配送行業非常發達的；它的機械應用程度較高，計算機管理系統較普遍；一般企業不自設倉庫、車隊等物流設，而是將相關業務交給專業物流配送企業去做；大型物流企業在全球擁有較完善的配送網絡，物流企業十分重視商品流通中的增值加工服務。

中國內地物流概念於上世紀七十年代末傳入，王之泰教授在《現代物流學》中提出發展社會化的運輸體系。實行運輸社會化，可以統一安排運輸工具，避免對流、倒流、空流、空駛、運力不當等多種不合理形式。由汪鳴、馮浩主編的《我國物流業發展政策研究》一書中，指出現代物流是為滿足顧客需求而產生的各種運輸之間，運輸與流通過程中的其他環節(存儲、包裝、簡單加工等)之間，運輸與生產過程之間的聯繫、銜接與協調。由此可見，內地物流是以貨物流作為主要範疇。

(上文摘自【物流時代】)

香港受歐美影響對物流管理的概念比較寬廣：一方面理論上認同物流包含**貨物流、信息流、資金流、商流**；另一方面認為物流是**供應鏈的整體運作**，加上香港傳統上以港口為主要運作，航運(包括海運、空運)發展成熟且非常專業化，雖有多式聯運的趨勢，但物流公司有不少中小企運作，因此香港人所講的**物流**實質上是供應鏈範疇各環節的物流，包含**廠家加航運及車運加包裝及倉儲**。再者，香港是一個與國際接軌的小地方，要求物流各方有非常緊密的**合作**，物流自然是指廣義的物流。

深圳的物流情況

深圳作為我國重要的港口城市，經多年的發展現代物流業已成為其經濟的支柱產業之一。目前深圳規劃建設了鹽田、前海灣、航空、平湖、筲崗-清水河、龍華、大鵬灣七大物流園區，總規劃面積 22.48 平方公里，在功能定位、園區規劃和物流項目建設等方面有各自的特點。2010 年深圳港口集裝箱吞吐量達 2250.96 萬標準箱，連續八年排名世界第四。據深圳市交通運輸委員會快速統計顯示，2011 上半年，深圳港集裝箱輸送量完成 1065 萬標準箱，增長 1.83%。

深圳物流業正成為全球化、多功能、高效率的現代物流樞紐城市，現在與發達國家物流業相比仍存在著差距。首先，社會物流總費用占 GDP 的比重較高；發達國家物流成本占 GDP 的 10% 左右，2010 年，深圳全市物流業管理費用約占物流整體費用的百分之十五。其次，海關通關速度仍有改善空間。再次，各產業供應鏈發展還處於起步階段，各業之間的協作關係有待進一步加強，物流業還處於資源組合階段，尚未達到資源整合優化階段。不過，深圳制定了以港強市，“雙港”齊飛的戰略對策及定位，為未來發展成為全球性的物流樞紐城市奠定基礎。