谈谈物流的计划

前两天，一个行业的朋友写了一篇文章，把物流运输车按距离和计划两个维度分成四个市场：城际非计划用车，城际计划用车，同城非计划用车，同城计划用车。

我的观点是：计划和非计划是相对的；计划性，从非计划到计划再到非计划……，是一个螺旋式演化的过程。

下面解释一下。

**计划和非计划是相对的**

铁路系统在正式落实车皮前，有个报计划的环节，就是提前一个月将车皮需求计划报给上级路局；一般认为，计划与长时间、总量紧密联系的。

就物流上的公路运输来说，如果在运输执行前就确定了执行主体，不管是分包承运商还是司机，都算是有计划的；体现在实际业务逻辑上，一方面**执行主体确定**，比如3PL将业务分包给各专线，业务属于专线公司范围的，都归该专线去执行；或者业务调度的是自有车、挂靠车、合同车，线路可能不固定，但也算计划用车；另一方面是**执行时间确定**，计划就是能提前确定执行时间；执行时间不能确定就是非计划。

以上两个条件，缺少其中一个，就是非计划；例如，即使是自有车但不能确定执行时间的业务也是非计划用车，挂靠的或临时合作的车在一天前就确定了执行细节的可以是计划用车。

所以，计划和非计划是相对的。物流服务质量的稳定性就在于要体现计划性，通过各种手段、技术和流程、制度，让执行主体稳定、可控，让执行细节透明化。

**计划和非计划是一个螺旋式过程**

物流的计划性在不同时代、不同的经济发展水平下是不一样的，存在一种螺旋式发展过程。

**农业社会的非计划性流通**

在人类早期直至工业社会之前，体现在流通区域、流通品类、流通量、流通时间上，物资的流通十分有限，这时候，早期的“物流”，体现出随机性和非计划性。不知道下一次“物流”何时、何地与何人达成。

**工业社会的物流计划性**

进入工业社会，体现在生产、消费上是一种规模经济，以流水线、规模作业、品少量多为特点，需求和消费都有很强的计划性，会批量采购原料，单品量化生产，消费也是批量采购，所以，物流配合生产、消费，则体现出计划性，按时供料，流通需求量也会固定。

**后工业社会的物流非计划性**

进入二十一世纪，全球大部分国家经济及人们的物质生活水平得以提高，伴随着互联网、技术水平的进步，电子商务大大地改变了传统的流通模式，流通更扁平、直接有效；消费决定需求，这时社会经济条件决定了消费的个性化，个性化的需求带来物流更趋于非计划性，不再是工业时代的少品、批量流通模式，更多地是个性化的多品、少量、及时化的物流。

**新零售发展后的物流计划性**

电子商务改变了流通模式，并且经过十余年的发展，大数据、互联网技术、物流能力的发展，马云提出的新零售，将取代过去的单纯电子商务，进入全渠道销售模式，也是通过以上新技术、新能力、新通路，可以做到订单先行，在需求发生之前，根据大数据多维分析，直接先进行物流布局；所以，物流在这个情境下，更多地体现计划性；技术主导下的计划物流。

接下来呢？社会、经济和技术的发展，是否会带来新一轮物流的非计划性？我们拭目以待。