

高等学校精品课教材



WULIU GUANLI GAILUN

物流管理概论

陈 荣 郝世绵◎主编

冷护基◎主审

合肥工业大学出版社

高等学校精品课教材

物流管理概论

主 编 陈 荣 郝世绵

副主编 朱礼龙 刘碧玉

参 编 奚 雷 刘 林 赵 瑾

主 审 冷护基

合肥工业大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

物流管理概论/陈荣,郝世绵主编. —合肥:合肥工业大学出版社,2010.7

ISBN 978-7-5650-0234-2

I. ①物… II. ①陈…②郝 III. ①物流-物资管理-高等学校-教材
IV. ①F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2010)第 126773 号

物流管理概论

主编 陈 荣 郝世绵

责任编辑 汤礼广

出 版	合肥工业大学出版社	版 次	2010 年 7 月第 1 版
地 址	合肥市屯溪路 193 号	印 次	2010 年 7 月第 1 次印刷
邮 编	230009	开 本	710 毫米×1010 毫米 1/16
电 话	总编室:0551—2903038 发行部:0551—2903198	印 张	30.75
网 址	www.hfutpress.com.cn	字 数	549 千字
E-mail	press@hfutpress.com.cn	印 刷	中国科学技术大学印刷厂
		发 行	全国新华书店

ISBN 978-7-5650-0234-2

定价: 46.00 元

如果有影响阅读的印装质量问题,请与出版社发行部联系调换。

前言

物流业是各产业链的重要环节,物流运作的效率和效益是各产业核心竞争力的重要体现。物流业也是国民经济的基础性产业,贯穿商品生产、流通和消费各个环节,横跨国民经济各个产业,是衡量一个国家现代化水平与综合国力的重要标志。从2006年3月十届全国人大四次会议通过的我国国民经济和社会发展规划确立了物流产业的地位,到2009年2月,国务院审议并原则通过了物流业调整振兴规划,标志着物流业的发展已被提到了国家宏观经济发展的战略高度。物流业的快速发展必将需要一大批专业的物流人才,到2010年,我国对于物流专业人才的需求总量已达30多万人,在职人员培训需求达100多万人。截至2009年,全国共有近300所高校设置了物流专业,目前物流专业在校的本科和专科学子共有30多万人。但物流人才的缺口依然很大,许多企业面临着物流人才短缺的问题,中高端物流人才更是少之又少,已经成为制约物流业发展的障碍之一。

“物流管理概论”是物流专业的一门入门课程,几乎所有物流专业都要开设。本书作为物流专业的入门教材,内容涉及现代物流的方方面面,它既要具有理论性又要具有实践性,而且还要有一定的研究深度。因此,根据我国物流的发展现状以及学生对物流知识的需求,在阐述现代物流的理论和方法时,我们结合多年从事物流教学与科研的实际经验,突出物流理论和方法在现代物流中的应用,尽量做到理论与实践相结合;同时,在编写本书过程中,我们还采用了大量的分析案例和图表,力求做到图文并茂、生动简洁、通俗易懂。

本书的编写大纲由陈荣教授拟定,经全体参编教师讨论和修改

后定稿。全书共有十二章,其中第一章、第二章、第四章由陈荣编写,第三章、第十一章由刘碧玉编写,第五章由朱礼龙编写,第六章、第十二章由刘林编写,第七章由郝世绵编写,第八章由赵瑾编写,第九章、第十章由奚雷编写。全书由安徽工业大学教授冷护基担任主审。

本书可以作为高等院校物流工程、物流管理、工商管理、市场营销等专业的教材,也可作为物流工作者的学习参考资料。

在本书的编写过程中,我们还参阅了大量的国内外教材、专著、期刊和网络资料,在此,谨向相关的作者表示衷心的感谢。

由于编者水平有限,书中难免有错误和不足之处,欢迎广大读者批评指正。

编 者

目 录

前 言	(1)
第一章 物流概述	(1)
第一节 物流的基本概念	(2)
第二节 物流的基本功能与要素	(12)
第三节 物流的发展	(17)
第四节 物流的性质与作用	(31)
第二章 物流管理及组织	(39)
第一节 物流管理概述	(41)
第二节 物流管理发展的历程	(48)
第三节 物流管理组织	(50)
第三章 企业物流管理	(64)
第一节 企业物流概述	(67)
第二节 企业采购与供应物流管理	(71)
第三节 企业生产物流管理	(89)
第四节 企业销售物流管理	(104)
第五节 企业逆向物流管理	(112)
第四章 仓储管理与库存控制	(125)
第一节 仓储管理概述	(127)
第二节 仓库建设规划	(132)
第三节 储存规划	(138)
第四节 仓库生产作业组织	(146)
第五节 库存控制	(150)

第五章 运输物流管理	(166)
第一节 运输在物流中的地位与作用	(167)
第二节 各种运输方式及其技术经济特点	(172)
第三节 综合运输体系	(188)
第四节 运输合理化及运输系统优化	(198)
第六章 配送物流管理	(213)
第一节 配送物流概述	(216)
第二节 配送模式及配送合理化	(221)
第三节 配送路线的优化	(235)
第四节 配送中心及其功能	(240)
第五节 配送中心系统设计	(244)
第七章 包装、装卸搬运与流通加工	(263)
第一节 包装概述	(264)
第二节 包装材料与包装技术	(269)
第三节 集装包装和包装合理化	(278)
第四节 装卸搬运概述	(290)
第五节 装卸搬运作业	(295)
第六节 集装箱装卸搬运与装搬合理化	(301)
第七节 流通加工及其类型	(314)
第八节 流通加工合理化	(323)
第八章 物流信息管理	(329)
第一节 物流信息概述	(329)
第二节 物流信息技术	(334)
第三节 物流管理信息系统	(350)
第九章 物流成本管理	(364)
第一节 物流成本概述	(365)
第二节 物流成本的分类与构成	(368)
第三节 物流成本管理	(374)
第四节 物流成本控制	(382)

第十章 国际物流管理	(390)
第一节 国际物流概述	(391)
第二节 国际物流的基本流程和业务	(400)
第三节 国际物流的发展趋势	(405)
第四节 中国国际物流存在的问题及发展举措	(409)
第十一章 物流系统管理	(420)
第一节 物流系统概述	(422)
第二节 物流系统分析	(432)
第三节 物流系统仿真	(441)
第十二章 物流外包与第三方物流	(453)
第一节 第三方物流与物流外包决策	(456)
第二节 第三方物流的价值	(465)
第三节 我国第三方物流业的发展与对策	(468)
参考文献	(479)

第一章 物流概述

【学习目标】

通过本章的学习,了解物流的发展状况及发展趋势,掌握物流的定义及其内涵、物流的分类、物流的基本功能和要素,理解物流的性质、物流的地位与作用。

【导入案例】

一汽-大众汽车有限公司的物流

2009年3月23日,一汽-大众汽车有限公司汽车日产量达到了2 000辆,其中,轿车一厂日产捷达640辆、奥迪425辆;轿车二厂日产迈腾、速腾、新宝来等860辆;成都厂日产捷达30辆。目前仅捷达车就有七八十个品种,十七八种颜色,而每辆车都有2 000多种零部件需要外购。与这些数字形成鲜明对比的是公司零部件居然基本处于“零库存”状态,而形成这一巨大反差的就是一整套较为完善的物流控制系统。

一汽-大众公司拥有一个占地9万多平方米、可同时生产多种不同品牌汽车的亚洲最大的整车车间。生产初期,捷达车的品种比较单一,颜色也只有蓝、白、红三种。公司的生产全靠大量的库存来保证。过去,公司整车车间的仓库里堆放着大量的零部件,货架之间只有供叉车勉强往来的过道,大货车根本开不进去。不仅每天上架、下架、维护、倒运需要消耗大量的人力、物力和财力,而且储存、运送过程中总要造成一定的货损和货差。

随着市场需求的日益多样化,传统的生产组织方式面临着严峻的挑战,1997年,“物流”的概念进入了公司决策层。考虑到应用德方的系统不仅要一次性投入1 500万美元,每年的咨询和维护费用也需数百万美元,一汽-大众公司决定自己组织技术人员和外国专家进行物流管理系统的研究开发。1998年年初,公司开发的仅用了不足300万元人民币的物流控制系统获得成功并正式投入使用。如今,在公司的整车车间,生产线上每辆车的车身上都贴着一张生产指令表,零部件的种类及装配顺序一目了然。计划部门按照

装车顺序通过电脑网络向各供货厂下计划,供货厂按照顺序生产、装货,生产线上的工人按顺序组装。

现在一汽-大众公司没有了仓库,只有入口。零部件的送货形式有三种:第一种是电子看板,即公司每月把生产信息用扫描的方式通过电脑网络传送到各供货厂,对方根据这一信息安排自己的生产,然后公司按照生产情况发出供货信息,对方则马上用自备车辆将零部件送到公司各车间的入口处,再由入口处分配到车间的工位上。现在每天平均两个小时要一次货,零部件放在入口处的时间一般不超过一天。第二种是“准时化”,即公司按顺序把配货单传送到供货厂,对方也按顺序装货直接把零部件送到工位上,从而取消了中间仓库环节。订货、生产零件、运送、组装等全过程都处于小批量、多批次的有序流动当中。第三种是批量进货,供货厂每月对于那些不影响大局又没有变化的小零部件分批批量地送一到两次。

物流管理就这样使原本复杂的生产变成了简单而高效的“傻子工程”。整车车间的一条生产线过去只生产一种车型,其生产现场就已经拥挤不堪,而如今在一条生产线同时组装两到三种车型的混流生产方式下,不仅做到了及时、准确,而且生产现场比原先节约人员近10%。此外,零部件的存储减少了,公司每年因此节约的成本达六七亿元人民币,同时,供货厂也减少了30%~50%的在制品及成品储备。可见,先进的物流管理带来了实实在在的效益。

第一节 物流的基本概念

一、物流概念的产生

物流活动的历史非常悠久,可以说有了人类社会就有了物流活动。但是物流概念的真正形成却只有100多年的时间。学术界认为,物流概念的起源有三种说法:

第一种说法是1901年约翰·F·格鲁威尔(John F. Crowell)在美国政府《农产品流通产业委员会报告》中提出的,他论述了对农产品流通产生影响的各种因素和费用,其中包括物流因素,从而揭开了人们对物流活动认识的序幕。

第二种说法是琼西·贝克于1905年提出的,称为logistics的物流概念。该观点认为,物流概念是因为军事而产生的。1905年,美军少校琼西·贝克(Chauncey B. Baker)在其专著《军队和军需品运输》中首次提出物流的概念,书中写道:“作战艺术的一个分支——关于军队调动和保障供给的工作称为后

勤。”原文中使用的是“logistics”，即“后勤学”。“后勤学”的业务包含美军及其盟军的军事人员、物资、装备的制造、供应、战前配置与调运、战中补给与养护等军事后勤活动。由于第二次世界大战期间前方战线变动很快，如何组织军需品的供给，解决军需品的供应基地、中间基地、前线供应点的合理配置，确定各级供应基地的合理库存量，合理使用由后方向各级供应基地运输的路线和运输工具，形成了综合性的研究课题。军需品的供应不足将影响战争的顺利进行，而军需品的过量储存又将造成浪费。美国军事部门运用运筹学和当时刚刚问世的电子计算机技术进行科学规划，较好地解决了这一问题。第二次世界大战期间积累的大量军事后勤保障理论、经验，形成和丰富了“运筹学”的理论与方法，并且这些理论与方法在战后被很多国家运用到民用领域，促进了20世纪世界经济的发展，也使现代物流理论得以形成与发展。

第三种说法是美国市场营销学者阿奇·萧于1915年提出的，叫做physical distribution(缩写为PD)的物流概念。该观点认为，物流概念是因为经济而产生的，即起源于人们对协调经济活动中物流及其相关活动的追求。1915年，阿奇·萧(Arch Shaw)在哈佛大学出版社出版了《市场流通中的若干问题》一书，首次提出physical distribution的概念，明确地将企业的流通活动分为创造需求的活动和物流活动，并指出物流是与创造需求不同的一个问题，流通活动中的重大失误都是因为创造需求与物流之间缺乏协调造成的。

二、物流概念的发展

物流概念的发展经历了三个阶段：

1. 物流概念的孕育阶段(20世纪初至50年代)

如前所述，不管是约翰·F·格鲁威尔、琼西·贝克或是阿奇·萧的物流概念，都只是从不同的专业领域对物流进行了研究。physical distribution直译是“实体分配”，它实际上是指怎样把企业的产品送到客户手中的活动。而logistics来自军事后勤，主要是指军事物资的供应保障、运输、储存等。这些概念，在各自的专业领域中得到了一定程度的响应、应用和发展，而且，两者之间也没有发生冲突。另外，也没有一个权威性的组织出来对其进行统一规范。因此，有学者认为这个阶段是物流概念的孕育阶段。

2. 分销物流阶段(20世纪50~80年代)

20世纪50年代末，PD概念被介绍到日本。目前使用的“物流”一词，是日语“物的流通”的简称。进入60年代，PD概念在美国继续得到发展和完善，基本形成了比较完整的物流管理学。1961年斯马凯伊、鲍尔索克斯和莫斯曼撰写了《物流管理》，这是世界上第一部物流管理的教科书，建立起了比较完整的

物流管理学科。60年代初期,密歇根州立大学以及俄亥俄州立大学在大学部和研究生院开设了物流课程。1963年,美国物流管理协会成立,该协会将各方面的物流专家集中起来,提供教育、培训活动。这一组织成为世界上第一个物流专业人员组织。

70年代,物流的概念从美国传到西欧、北美以及其他国家,70年代末也传到我国。但是,这一时期是把物流看成运输、储存、包装、装卸、加工(包括生产加工和流通加工)、物流信息等各种物流活动的总和,主要研究这些物流活动在分销领域的优化问题。因此,这一阶段被称为分销物流阶段。

3. 现代物流阶段(20世纪80年代至今)

经过第二个阶段,各专业物流理论在分销领域竞相发展,同时,企业内部物流理论研究也出现了许多新的动向。

美国J. A. 奥列基博士在20世纪50年代提出独立需求和相关需求的概念,并指出订货点法的物资资源配置技术只适用于独立需求物资,而企业内部的生产过程相互之间的需求则是一种相关需求,应当用物料需求计划(MRP)技术。到了80年代,企业内部集成化物流管理理论逐渐发展,诸如:制造资源计划(MRP II)把生产管理与生产能力管理、运输管理、车间管理、采购管理、成本管理等集成起来;分销需求计划(DRP)把分销计划、客户管理、运输管理、配送管理、仓储管理、成本管理等集成起来;物流需求计划(LRP)在MRP和DRP发展的基础上,把两者结合起来运用;企业资源计划(ERP)把MRP II与人事管理、设备管理、行政管理等系统集成起来。

所有这些企业内部物流理论和技术的发展,显然是分销物流的概念所不能包含的。特别是到20世纪80年代中期,随着物流外包和第三方物流的产生,物流活动进一步集成化、一体化、信息化,实现了生产和物流的分工合作,提高了各自的核心竞争力。90年代供应链理论诞生,供应链管理系统的形成进一步导致物流管理的联合化、共同化、集约化和协调化。物流已经涉及企业物资供应、企业生产、企业分销以及企业废弃物再生等全范围和全领域,于是,就进入了物流概念发展的第三个阶段——现代物流阶段,用logistics代替PD,作为物流的概念。

当然,这个时候的logistics和第一阶段的军事后勤学上的logistics意义已经不完全相同了:新时期的logistics概念是在各个专业物流全面高度发展的基础上覆盖企业供、产、销等全范围、全方位的物流问题,即为现代物流。它是一种适应新时期所有企业(包括军队、学校、事业单位)的集成化、信息化、一体化的物流概念。

三、物流的定义

物流虽然经历了 100 多年的发展,但是目前还没有统一的物流定义。美国、加拿大、欧盟、日本、澳大利亚等对物流都有不同的定义。世界各国比较典型的物流定义如下:

1. 美国的物流定义

1935 年,美国销售协会最早对物流的定义是:“物流(physical distribution)是包含于销售之中的物质资料和服务从生产地到消费地流动过程中伴随的种种活动。”可见,物流一开始出现是与商品流通和市场密切相关的。此时,人们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“物资分配过程”的管理。

1963 年,美国全国物流管理协会(National Council of Physical Distribution Management, NCPDM)从管理的角度定义了物流:物流管理是为了计划、执行和控制原材料、在制品库存及制成品从供应地到消费地的有效率的两种或多种活动的集成。这些活动包括顾客服务、需求预测、运输、库存控制、物料搬运、订货处理、零件及服务支持、工厂及仓库选址、采购、包装、退货处理、废弃物回收等。

经过 20 多年的实践,物流范围不断拓展,logistics 逐渐取代了原有的 physical distribution,应用于与物流相关的所有经济领域,美国全国物流管理协会于 1985 年更名为美国物流管理协会(The Council of Logistics Management, CLM)。CLM 对物流(logistics)的定义为:物流是对原料、在制品、制成品及相关信息从供应地到消费地的有效率、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、内部和外部的移动以及以环境保护为目的的物料回收。

美国物流管理协会在 1991 年将 1985 年定义中的“原料、在制品、制成品”改为“产品、服务”。1998 年该协会对前述定义进行了修订。

20 世纪末,供应链(supply chain, SC)、供应链管理(supply chain management, SCM)及其相关理论在物流界得到广泛传播。尽管 logistics 实现了企业内部物流的一体化,但由于没有跳出本企业的范围,没有同相关联的上下游企业结成合作伙伴关系,没有共享信息资源,因而会导致需求放大等使物流效率低下、物流成本无法得到真正控制的现象。因此,需要跨越个别企业的边界,将物流整合的范围扩展到供应链上的上下游企业。这样,建立在供应链管理理念基础之上的商品供应系统,较之 logistics 系统整合的范围更加广

泛,有助于上下游企业的 logistics 系统无缝对接。因此,logistics 不断向 supply chain logistics 转变。

2000 年,该协会又一次对物流定义进行了更新,新定义的全文是:“物流是供应链过程的一部分,它是为满足客户需要对产品、服务及相关信息在供应地与消费地之间的高效(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。”与 1998 年的版本相比,这一定义首次引入了反向物流的概念。由于市场竞争的加剧、消费者地位的日益上升、全球环保意识的兴起与环保法规的建立健全,电子商务模式下退货率的显著提高以及企业减少浪费、挖掘新利润源泉的驱动,越来越多的企业开始关注商品从消费者向生产者的反向流动。美国物流管理协会对物流的这一最新定义及时反映了这种实践中的新趋势。

2005 年 1 月 1 日,美国物流管理协会(CLM)更名为美国供应链管理专业协会(The Council of Supply Chain Management Professionals,CSCMP)。

美国除了管理派的物流定义外,其他工程派、军事派、企业派对物流的定义也具有一定的代表性。美国四大学派对物流的定义见表 1-1。

表 1-1 美国四大学派对物流的定义

派别	年份	定义者	定 义
管理派	2007	美国供应链管理专业协会(The Council of Supply Chain Management Professionals,CSCMP)	物流管理是供应链管理的一部分,以满足客户需求为目的,对产品、服务和相关信息在供应地和消费地之间的有效、高效的正向和反向流动与存储进行计划、执行和控制。
工程派	1974	美国物流工程师学会(Society of Logistics Engineers,SOLE)	物流是与需求、设计、资源供给与维护有关,以支持目标、计划及运作的科学、管理、工程及技术活动的艺术。
军事派	1981	美国空军(U. S. Air Force)	物流是计划、执行、军队的调动与维护的科学。它涉及与军事物资、人员、装备和服务相关的活动。
企业派	1997	美国 EXEL 物流公司	物流是与计划和执行供应链中商品及物料的搬运、储存及运输相关的所有活动,包括废弃物品及旧品的回收复用。

2. 欧洲的物流定义

欧洲物流协会(European Logistics Association, ELA)对物流术语标准每隔三年修改一次,每次都要吸收成员国的物流定义,争取成为欧洲的物流规范。欧洲物流协会在1994年发表的《物流术语》(Terminology in Logistics)中对物流进行了定义。见表1-2。

表 1-2 欧洲物流协会的物流定义

年份	定义者	定 义
1994	欧洲物流协会 (European Logistics Association, ELA)	物流是在一个系统内对人员/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。

欧洲物流协会将物流定义为二维矩阵:第一维是物料流,由采购、物料管理和实物配送三个业务功能组成;第二维是工作顺序,由顾客服务、运输、仓储/物料搬运、物料计划与控制、信息系统与支持以及管理等六个学科构成。值得注意的是,欧洲物流协会在物流定义中把人员作为物流的对象。

3. 加拿大的物流定义

加拿大物流管理协会的物流定义见表1-3。

表 1-3 加拿大物流管理协会的物流定义

年份	定义者	定 义
1985	加拿大物流管理协会 (Canadian Association of Logistics Management, CALM)	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、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。

4. 日本的物流定义

日本的物流定义,可以追溯到1956年日本向美国派出的“流通技术专业考察团”,该考察团在美国发现,美国人讲的“PD”涉及大量的流通技术,对提高流通的劳动生产率很有好处,于是在考察报告中对其进行了介绍。随后,这一概念引起了日本产业界的重视,日本人将其译成“物的流通”,后来简称为“物流”。

日本日通综合研究所1981年在《物流手册》中对物流进行了定义。见表1-4。

表 1-4 日本《物流手册》中对物流的定义

年份	定义者	定 义
1981	日本日通综合研究所	物流是物质资料从供给者向需要者的物理性移动,是创造时间性、场所性价值的经济活动。从物流的范畴来看,包括包装、装卸、保管、库存管理、流通加工、运输、配送等诸种活动。

徐寿波院士认为,美国管理派对物流的定义实际上不是对“物流”下定义,确切地说是对“物流管理”下定义,因为定义强调“物流是对货物、服务及相关信息从起源地到消费地的有效率、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”。加拿大和欧洲的物流定义与美国的定义基本相同,都是对“物流管理”的定义,因为在定义中都出现像计划、执行和控制等明显属于管理范畴的内容。从这里我们也可以看到,西方发达国家对物流管理科学特别重视。日本的物流定义名副其实,不是对“物流管理”的定义。

5. 我国的物流定义

物流概念传入我国是在 20 世纪 70 年代。1979 年 6 月,我国物资工作者代表团赴日本参加第三届国际物流会议,回国后在考察报告中第一次引用和使用了“物流”一词。

1985 年,我国出版的《经济与管理大辞典》中对物流的解释是:“物流是物资在卖方与买方之间实物形态上的流动过程。”

1995 年,王之泰教授在《现代物流学》书中,将物流定义为“物流是指物质资料从供给者到需求者的物理性运动,主要是由一系列创造时间价值、场所价值(有时也创造加工价值)的经济活动组成,包括运输、保管、配送、包装、装卸、流通加工及信息处理等各项基本活动,是这些活动的统一。”

2001 年 4 月,由中国物流与采购联合会和国家技术监督局编写的中华人民共和国国家标准《物流术语》颁布,2006 年进行了修订,2007 年 5 月 1 日开始实施。《物流术语》中对物流的定义是:“物流是指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结合。”这个定义既参考了美国、日本的物流和物流管理的定义,又充分考虑了中国物流发展的现实。

四、物流的分类

社会经济领域中的物流活动无处不在,对于各个领域的物流,虽然其基本要素都存在且相同,但由于物流对象不同,物流目的不同,物流范围、范畴不

同,形成了不同的物流类型。在对物流的分类方面目前还没有统一的标准,常见的分类方法有以下几种:

1. 按物流活动的空间范围分类

(1) 国际物流

国际物流是指跨越不同国家或地区之间的物流活动。这种物流是国际贸易的一个必然组成部分。世界发展主流使国家与国家之间的经济交流越来越频繁,国际、洲际的原材料和商品相互流通,各国之间的相互贸易最终通过国际物流来实现。国际物流已成为物流研究的一个重要分支。

(2) 区域物流

区域物流较国际物流的范围小,即在某一地区内所进行的物流活动。区域可以有不同的划分标准:可以按行政区域划分,也可以按地理区域位置划分。一些区域性组织内部的物流,如欧盟的内部物流、北美自由贸易区的物流活动等,都是典型的区域物流形式。另外,还可以把区域限定在一个国家的范围内,或者国家的局部区域等。例如我国的东北区域物流、长江三角洲区域物流、珠江三角洲区域物流、沿海区域物流、内陆区域物流、东部或西部物流等等。

(3) 城市物流

城市物流是指发生在一个城市之内的物流,如上海市物流、北京市物流、大连市物流等等。城市物流问题直接关系到城市人口的工作、学习、生活和文化娱乐,关系到城市的节奏、效率、效益和发展速度。反之,城市物流如果实现现代化,则能减轻城市交通压力,解决道路拥堵,消除废气、震动和噪音公害,保持城市旺盛的生命力,这就体现了物流在城市发展中的重要地位。因此,城市物流的基本要求是:道路通畅、流向合理、运输距离短、配送速度快、库存数量小、包装简单化、装卸效率高、信息传递及时、综合成本低。

(4) 企业物流

企业物流是指生产和流通企业在经营活动中所发生的物流活动,是发生在一个企业内部或者由企业组织的物流。

2. 按物流活动的性质分类

(1) 供应物流

供应物流是指提供原材料、零部件或其他物料时所发生的物流活动。这种物流活动对企业生产的正常、高效起着重大作用,包括原材料、燃料等一切生产资料的采购、进货运输、仓储、库存管理、用料管理和供料运输;它是企业物流系统中独立性相对较强的一个子系统,并且和生产系统、搬运系统、财务系统等企业部门以及企业外部的资源市场、运输条件等密切相关。