



中国物流技术协会
全国职业培训教学指导工作委员会

推荐教材

现代物流管理专业规划系列教材

第三方物流运作

主编 许晓东
张显萍



经济管理出版社
ECONOMY & MANAGEMENT PUBLISHING HOUSE

中国物流技术协会 推荐教材
全国职业培训教学指导工作委员会

现代物流管理专业规划系列教材

第三方物流运作

主 编	许晓东	张显萍
副主编	郑晓燕	王晓东
	王贺伟	张晓春

经济管理出版社

图书在版编目(CIP)数据

第三方物流运作/许晓东、张显萍主编,郑晓燕、
王晓东、王贺伟、张晓春副主编—北京:经济管理出版
ISBN 7-80207-670-6

I. 第… II. ①许…②张…③郑… III. 物流—
物流管理 IV. F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2006)第 096942 号

责任编辑:杜 菲

版式设计:蔡 凯

封面设计:于凤丽

经济管理出版社出版发行
北京科丰华文化发展有限公司激光照排
新华书店总店北京发行所经销
中铁十八局一处涿州印刷厂印刷

开本:787×980 毫米 1/16 印张:17.5 字数:260 千字
2006 年 10 月第 1 版 2006 年 10 月第 1 次印刷

定价:35.00 元

* *

(如有印装质量问题可更换)

“现代物流管理系列教材”编审委员会

主任委员:

车惟仲:中国物流学会 副会长
中国物流技术协会 理事长

副主任委员:

吴 明:中国物流技术协会 副会长兼秘书长
康书民:教育部商业职业教学指导委员会 副主任
劳动和社会保障部全国职业培训教学工作指导委员会商贸专业委员会 主任

委员:(以姓氏笔画为序)

于 昊:吉林经贸学校 校长
王 勇:西安商贸旅游学院 院长
龙桂先:广西财经学院(副教授)
许 成:江苏徐州技师学院 商贸系主任
许晓东:江西应用技术职业学院 管理系主任
华细玲:江西商贸旅游学院商贸系 主任
刘 葆:安徽财贸职业技术学院 管理系主任(副教授)
刘宗盛:甘肃农业职业技术学院 管理系主任
张再谦:天津市第二商业学校 副校长
张智清:安徽工商职业技术学院 院办主任(副教授)
郑乃吉:福建经贸学校 校长
范生万:安徽工商职业技术学院 商贸系主任
周文胜:广西商业学校 教研室主任
莫柏预:广西财经学院(副教授)
曹仲平:海南省商业学校 校长
路建国:江苏徐州市劳动局教研室 主任

前 言

人类进入 21 世纪后,以新型流通方式为代表的连锁经营、物流配送、电子商务等产业发展迅速,加之经济全球化趋势明显增强,给世界各国经济发展带来了前所未有的机遇。被誉为“第三利润源泉”的现代物流产业,在国民经济建设与社会发展中发挥着愈来愈重要的作用。在原材料、设备、劳动力、成本的压缩空间趋于零后,对成本的控制将转为物流领域,因此,发展现代物流产业对优化资源配置、降低生产成本、提高经济效益,从而增强市场竞争力具有十分重要的意义。物流产业的发展,将成为衡量一个国家现代化程度和综合国力的重要标志之一,它又被称为经济发展的“加速器”。

我国加入 WTO 以后,物流业是最先对外开放的行业之一,要实现物流一体化、发展第三方物流、与国际物流企业竞争,已引起各级政府部门和众多国内大企业的重视,如海尔公司、一汽大众公司等,率先组建自己的物流公司。但是由于我国对物流研究相对滞后,物流技术水平相对落后,使得培养出的人才参差不齐,与国外物流产业人才相比,主要体现在人员素质以及物流知识和技能与实践脱节,很难满足社会对物流人才的要求。在加强高层次物流经营与管理人才培养的同时,最好大力发展物流职业技术教育,培养和造就大批物流生产第一线技术操作和运作管理的应用型人才。

从总体看,我国物流职业教育方面刚刚起步,还没有真正形成一个较完整的职业教育体系,在课程设置、教材选取、培养方向等方面缺乏规范性。物流业既是一个跨行业、跨部门的复合产业,又具有劳动密集型和技术密集型相结合的特征。在此情况下,由全国职业教育教学培训委员会商贸专业委员会组织编写了这套教材,该系列教材将有针对性地来培养学生的职业技能,精练理论,并突出实用性技能,充分体现物流领域的新知识、新技术、新思想和新方法。

“现代物流管理”系列教材共 14 本,由经济管理出版社和中国商业出版社分别出版。本书是该系列教材中的一本。编写的指导思想是立足现代物流管理发展的最新理论与实践成果,全面系统地分析研究第三方物流管理的理论、方法和技术,通过及时把握国内外第三方物流的发展动向,揭示其发展规律、特点和管理模式,结合职业教育的特点,更加强调第三方物流运作的实践操作知识的培养。本书分为五篇,第一篇是第三方物流基础理论;第二篇是第三方物流的业务流程;第三篇是第三方物流运作的项目操作、监控和客户服务管理;第四篇是第三方物流的基本业务管理;第五篇是在现代新环境下的第三方物流及其物流信息技术。每篇由数章组成,各章前给出了案例引导,章后有案例分析和补充阅读材料,力求理论与实践相结合,立足于基本理论、知识和技能的教育,结合职业教育的需要,强调实际应用技能的培养。

本书适合中、高职物流专业的教材和参考书,也可供企业管理人员尤其是第三方物流企业的业务人员学习与参考,并可作为普及物流知识培训班和研讨会的培训教材。

本书编写过程中参考了大量的相关书籍、论文和国内外物流网站资料,并引用了其中的有关概念和论点,由于篇幅较多,这里不一一介绍,在此对所引用书籍、论文和网站资料的作者表示衷心的感谢。本书的编写和出版得到中国物流技术协会、北京科丰华文化发展有限公司、全国职业培训教学指导工作委员会商贸专业委员会等单位的大力支持和帮助,在此一并至谢。

本书由江西应用技术职业学院许晓东、安徽工商职业学院张显萍担任主编;浙江金融职业学院郑晓燕、吉林经贸学校王晓东、王贺伟、张晓春担任副主编。许晓东老师负责编写第一、二章;王晓东老师编写第四、六章;王贺伟老师编写第七、八章;张显萍老师编写第三、五、九章;郑晓燕老师负责编写第十、十一章;张晓春老师编写第十二章,全书由许晓东总纂定稿。由于编者学识水平所限,书中不当之处在所难免,敬请读者批评指正。

现代物流管理系列教材编委会
2006年6月

序

当前物流不仅在我国,就是在世界范围也已经成了经济活动的热点!因为随着市场国际化、采购全球化,生产布局也随市场采购一道全球化了,这就大大地加长了供应链。而电子信息网络技术的发展,已把供应链加长对商流、信息流和资金流造成的不利影响解决掉了,从而使物流的效率对整个生产与营销成本的影响突显出来,引起了大家的关注。中国已成为世界的加工厂,其物流需求极大,在国内物流企业快速发展的同时,国外的物流企业也纷纷进入中国,物流市场竞争极为激烈,这就更加剧了我国物流人才短缺的状况。所以各院校纷纷设立物流专业,以满足市场对物流人才的迫切需求。在解决需求方面高端的如研究生、本科生等参与的单位很多,但在高职、中专方面关心的就少多了。这主要是由于人们对物流人才市场缺乏了解,加上我国的学生与家长望子成龙的心太迫切,殊不知人才的需求也是综合的,尤如一架机器上的各个部件一样,是缺一不可的。为什么有些产品我们都喜欢原装的?这不是输入到中国的零部件有问题,主要是我们的操作人员在领会设计意图,理解操作规范和实际动手装配上,较之国外的企业有较大的差距。为此国家教育部特别强调在大、中专学生培养中一定要加强实操能力的培养与训练。在重视高层物流经营与管理人才培养的同时,也要特别关心物流职业技术教育,培养和造就一大批有一定的基础理论知识,又了解物流第一线生产实际状况,并具备岗位实操能力的物流人才。

为解决上述问题,中国物流技术协会与全国职业教育教学培训委员会商贸专业委员会合作进行了物流专业教师物流实践知识的培训,在海尔、昆船、红河、北京西南物流中心等国
内著名企业里现场进行物流生产知识的讲授和参观、考察与研讨,丰富教师的物流生产实践知识;考察中,教师们还对生产线进行了拍照和录相,带回学校作为课堂教学的素材,配合课堂讲解增强学生们对物流生产的感观认知度。在此基础上我们又做了大量的调研,分析了教学方面对教材的质量与专业性的要求,在兰州召开了“现代物流职业教育教材”编写研讨会,提出编写一套物流管理与实训相结合的系列教材。该系列教材共有 14 本,既系统地涵盖了目前物流专业教育的教学内容,又有针对性地培养学生的职业技能。

本系列教材在突出实用性技能的同时,也编进了一定量的物流领域新知识、新技术和新概念。除了可作学校教学使用外,也可作为企业人才培训和物流从业人员自我提高的辅导材料。

中国物流技术协会 牟惟仲

目 录

第一篇 第三方物流基础理论

第一章 第三方物流理论	(1)
第一节 概述	(2)
第二节 第三方物流的利益来源	(9)
第三节 第三方物流的运作价值	(10)
第四节 第三方物流企业的类型划分	(12)
第五节 第三方物流的发展	(13)

第二篇 第三方物流业务流程

第二章 第三方物流管理的主要业务流程	(27)
第一节 第三方物流企业的经营模式概述	(28)
第二节 现代第三方物流服务业务概述	(30)
第三节 订单业务流程概述	(33)
第四节 运输环节业务流程概述	(34)
第五节 仓储环节业务流程概述	(36)

第三篇 第三方物流项目操作、监控和客户服务管理

第三章 第三方物流项目招投标运作	(43)
第一节 物流服务项目的设计	(43)
第二节 第三方物流项目招标投标	(45)
第三节 第三方物流的合同	(51)
第四章 第三方物流的客户服务	(69)
第一节 物流表现与客户满意	(69)
第二节 客户服务	(74)
第三节 物流中客户服务的因素	(76)

第四节	物流中客户服务表现的量度	(78)
第五节	以客户为中心开发物流战略	(79)
第五章	物流服务项目的监控	(87)
第一节	物流服务项目监控的基本概念	(88)
第二节	成本和生产效率的监控	(91)
第三节	运输和存货的监控	(94)
第六章	现代仓库与物流中心	(99)
第一节	仓库及其分类	(99)
第二节	自动化立体仓库	(102)
第三节	保税仓库	(103)
第四节	保税物流中心	(106)
第五节	物流中心的概念与作用	(109)
第六节	物流中心的类型	(112)
第四篇	第三方物流的基本业务管理	
第七章	第三方物流管理	(117)
第一节	第三方物流运输管理	(120)
第二节	第三方物流仓储与配送管理	(125)
第三节	第三方物流装卸搬运及流通加工管理	(134)
第四节	第三方物流费用管理	(138)
第五节	第三方物流项目管理及监控	(143)
第八章	传统储运企业的第三方物流扩张	(149)
第一节	传统储运的扩张	(150)
第二节	企业如何拓展第三方物流	(153)
第三节	仓储业与第三方物流的融合	(155)
第四节	运输企业发展第三方物流	(156)
第五节	航空快递业与第三方物流	(159)
第六节	铁路运输业与第三方物流	(162)
第七节	港口发展第三方物流的可行性	(167)
第八节	第三方物流运力的管理	(168)

第九节 第三方物流切入连锁零售业	(170)
第九章 基于供应链管理的第三方物流	(179)
第一节 供应链管理基本理论	(180)
第二节 第三方物流供应链管理中的运作	(189)
第三节 基于供应链的第三方物流管理内容	(195)
第五篇 第三方物流及其物流信息技术	
第十章 电子商务时代的第三方物流	(199)
第一节 电子商务基础知识	(199)
第二节 电子商务与物流的关系	(202)
第三节 电子商务对物流的影响	(204)
第四节 电子商务环境下第三方物流的特征	(209)
第五节 电子商务对第三方物流方式的选择	(211)
第十一章 第三方物流配送	(219)
第一节 配送中心的划分	(220)
第二节 第三方物流配送中心的运作方式	(222)
第三节 第三方物流配送企业业务流程	(223)
第十二章 第三方物流与信息技术	(231)
第一节 第三方物流信息系统的功能与特征	(234)
第二节 第三方物流信息技术的应用	(237)
第三节 典型系统简介	(241)
参考文献	(255)

／——第一章 第三方物流理论

* 本章概述

本章主要学习第三方物流的基础理论,包括第三方物流定义、特征、业务范围、利益来源、运作价值、第三方物流的类型及其发展概述。

* 引导案例

案例一:

美国通用汽车公司在美国的 14 个州中,大约有 400 个供应商负责把各自的产品送到 30 个装配工厂进行组装,由于卡车满载率很低,使得库存和配送成本急剧上升,为了降低成本,改进内部物流管理,提高信息处理能力,委托 Penske 专业物流公司为它提供第三方物流服务。

在调查了解半成品的配送路线之后,Penske 公司建议通用汽车公司在 Cleveland 使用一家有战略意义的配送中心,负责接受、处理、组配半成品,由该公司派员工管理,同时该公司也提供 60 辆卡车和 72 辆拖车,除此之外,还通过 EOI 系统帮助通用汽车公司调度供应商的运输车辆以便实现 JIT 送货,为此,Penske 公司设计了一套最优送货路线,增加供应商的送货频率,减少库存水平,改进外部物流活动,运用全球卫星定位技术使供应商随时了解行驶中的送货车辆的方位。与此同时,该公司还通过在配送中心组配半成品后,对装配工厂实施共同配送的方式,既降低卡车空载率,也减少通用汽车公司的运输车辆,只保留了一些对其所提供的车队有必要补充作用的车辆,这样也减少了通用汽车公司的运输单据处理费用。

另外,美国通用汽车公司选择目前国际上最大的第三方物流公司 Ryder 负责其土星和凯迪拉克两个事业部的全部物流业务,选择 Allied Holdings 公司负责北美陆上车辆运输任务,选择 APL 公司、WWL 公司负责产品的洲际运输。

案例二:

福特汽车公司原来在全球选择多个物流服务供应商为其服务,由于众多的物流服务商彼此缺乏联系,导致物流业务分割严重,最后缩减到 5 个主要的物流服务商,1999 年,福特公司又决定由全球最大的第三方物流供应商 Ryder 公司作为全球唯一一个全球物流网络管理商。

案例三：

中国著名的家电企业海尔集团从1999年初开始物流改革，将物流重组定位在增强企业的竞争优势的战略高度上来，希望通过物流重组有力地推动集团的发展。因为零部件库的管理不太先进，库存资金占用比较大，甚至有些呆滞，所以海尔集团首先选择零部件库作为首要的突破点。建立了现代化的立体库，开发了库存管理软件，使其达到最先进水平。之后，发现车间、分货方和经销商的管理水平跟不上，于是又向他们推荐先进的作业方法。立体库带动了机械化搬运和标准化包装，采用标准的托盘和塑料周转箱都符合国际标准。因海尔集团生产的零部件种类繁多，所以就用标准的容器将其规范化，便于机械化搬运和管理。这些完成后，又发现检验是一个薄弱环节。检验时间长，造成大量库存积压。于是决定把检验集中起来，尽量分散到分供方和第三方仓库去检验。这样企业中的物流就没有检验这一环节，从而减少了大量的库存，目前集团只有3天的库存量，库存资金也大大减少。

海尔集团从1999年初开始实施物流发展计划，不到一年的时间，效果非常明显。同时，集团也利用第三方物流进行内部配送，企业物流就把社会力量整合起来了。

当然，在实施物流的过程中，海尔集团也遇到了一些困难，其中最主要的是人们头脑中的习惯思维问题，观念还不适应整合起来后总的效果，只从自身是否方便来考虑问题。为解决这个问题，海尔集团成立了物流推进本部，专业从事物流改革的推进工作，由集团见习总裁亲自负责。该事业本部下属采购、配送、运输三个事业部，专业从事海尔全集团的物流活动，使得采购、生产支持、物资配送从战略上一体化。其次是国内研究物流的专业公司还不多，大部分从事的还只是物流中某个部分，可以借鉴的经验很少。因此，海尔集团计划在尽可能短的时间内，摸索出一套独有的物流管理模式，创立独特的物流体系，目前，集团正努力建设企业内部的物流事业部门，并在为集团服务的基础上，最终社会化，使海尔集团的企业物流最终成为海尔集团的物流企业。

从以上案例可以看出，中外著名企业都在选择采用第三方物流。那么什么是第三方物流？第三方物流是怎么样发展起来的？为什么第三方物流能得到快速发展？本章来讨论第三方物流的概念、价值、特征及其发展。

第一节 概述

一、第三方物流的定义

一种看法，从字面上看，第三方物流是指由与货物有关的发货人和收货人之外的专业企业，即第三方来承担企业物流活动的一种物流形态。在有关专业著作中，将第三方物流供应者定义为“通过合同的方式确定回报，承担货主企业全部或部分物流活动的企

业”。它提供的服务形态可分为与运营相关的服务、与管理相关的服务以及两者兼而有之的服务三种类型。无论哪种形态都必须高于过去的一般运输业者和合同运输业者提供的服务。

另一种看法是,对外委托形态才是真正意义上的“第三方物流”,即由货主企业以外的专业企业代替其进行物流系统设计,并对系统运营承担责任的物流形态。这种观点认为,第三方物流与传统的对外委托有着重要的不同之处。传统的对外委托形态只是将企业物流活动的一部分,主要是物流作业活动,例如货物运输、货物保管交由外部的物流企业去做,围绕库存管理、物流系统设计等物流管理活动以及一部分企业内物流活动仍然保留在本企业。同时,物流企业是站在自己物流业务经营的角度,接受货主企业的业务委托,以费用加利润的方式定价,收取服务费。那些能提供系统服务的物流企业,也是以使用本企业的物流设施、推销本企业的经营业务为前提,而不是以货主企业物流合理化为目的设计的物流系统。

第三种看法认为,第三方物流是站在货主的立场上,以货主企业的物流合理化作为设计系统和系统运营管理的目标。而且,第三方物流企业不一定要保有物流作业能力,也就是说可以没有物流设施和运输工具,不直接从事运输、保管等作业活动,只是负责物流系统设计并对物流系统运营承担责任。具体的作业活动可以采取对外委托的方式由专业的运输、仓库企业等去完成。而且,从美国的情况看,即使第三方物流企业保有物流设施,也将使用本企业物流设施的比例控制在20%左右,以保证向货主提供最适宜的服务。第三方物流企业的经营效益是直接同货主企业的物流效率、物流服务水平以及物流系统效果紧密联系在一起的。

在中国2001年公布的《物流术语标准》中,将第三方物流定义为“供方与需方以外的物流企业提供物流服务的业务模式”。实际上,它是物流渠道中的专业化物流中间人,以签订合同的方式,在一定期间内为其他企业提供的所有或某些方面的物流业务服务。从广义以及物流运行的角度来看,第三方物流包括一切物流活动以及发货人可以从专业第三方物流商处得到的其他一些增值服务。提供这一服务是以发货人和第三方物流商之间的正式合同为条件的。这一合同明确规定了服务费用、期限及相互责任等事项。常见的第三方物流服务包括物流系统设计、报表管理、货物集运、选择承运人、海关代理、信息管理、仓储管理、业务咨询、价格谈判等。

狭义的第三方物流专指本身没有固定资产但仍承接物流业务,借助外界力量,负责代替发货人完成整个物流过程的一种物流管理方式。第三方物流公司承接了仓储、运输代理后,为减少费用的支出,同时又要使生产企业觉得有利可图,就必须在整体上尽可能地加以统筹规划,使物流合理化。

实际上,第三方物流是在物流渠道中由中间商提供的服务,中间商以合同的形式在一定期限内提供企业所需的全部或部分物流服务。它的提供者是一个为外部客户管理、

控制和提供物流服务作业的公司。它们并不在供应链中占有一席之地,但通过提供一整套物流活动来服务于供应链。

目前第三方物流市场具有潜力大、渐进性和高增长率的特征。这种状况使这个行业拥有大量的服务提供者。大多数第三方物流服务公司是以传统的、准物流行业为起点而发展起来的,如运输、仓储、空运、海运、货代企业和企业物流部等。他们根据客户的不同需要,通过提供各具特色的服务取得成功。

第三方物流是在物流渠道中,由专业物流企业以合同的形式在一定期限内提供用户所需的全部或部分物流服务。企业的利润不是来自运费、仓储费等直接费用收入,而是来源于现代物流管理科学的推广所产生的新价值,这是发展第三方物流的根本原因。

二、第三方物流的特征

第三方物流在发展的过程中逐渐形成鲜明的特征,归纳起来表现在以下五个方面:

(一)关系契约化

首先,它是通过契约来规范物流企业和货主企业之间关系的。物流企业根据契约规定的要求,提供多功能甚至全方位一体化的物流服务,并以契约来管理所有提供的物流服务活动及其过程。第三方物流有别于传统的外包,后者只限于一项或数项独立的物流功能,例如运输公司提供运输服务、仓储公司提供仓储服务等;前者则根据合同条款规定的要求,而不是临时需要,提供多功能,甚至全方位的物流服务。一般来说,第三方物流公司能提供仓库管理、运输管理、订单处理、产品回收、搬运装卸、物流信息系统、产品安装、运送、报送、运输谈判等近 30 种物流服务。依照国际惯例,服务提供者在合同期内按提供的物流成本加上需求方毛利额的 20% 收费。

其次,发展物流联盟也是通过契约的形式来明确各物流联盟参加者之间责、权、利相互关系的。依靠现代化电子信息技术的支撑,第三方物流企业之间充分共享信息,这就要求双方只有相互信任,才能使达到的效果比单独从事物流活动所能取得的效果更好,而且,从物流服务提供者的收费原则来看,它们之间是共担风险、共享收益的。企业之间发生的关联既非仅一两次的市场交易,但又在交易维持了一定时期之后可以相互更换交易对象。在行为上,各自不完全采取导致自身利益最大化的行为,也不完全采取导致共同利益最大化的行为,只是在物流方面通过契约结成优势互补、风险共担、要素双向或多向流动的中间组织。

(二)服务个性化

首先,不同的货主企业存在不同的物流服务需求,第三方物流需要根据不同货主企业在其企业形象、业务流程、产品特征、顾客需求等方面的不同要求,提供针对性强的个性化物流服务和增值服务。第三方物流服务的对象一般都较少,只有一家或数家,服

务时间却较长,这是因为需求方的业务流程各不相同,而物流、信息流是随价值流流动的,因此,第三方物流服务应按照客户的业务流程来确定,这也表明物流服务从产品推销发展到了市场营销阶段,第三方物流正从过去的面向社会提供服务的传统外包进化到面向企业的个性化服务阶段。

其次,从事第三方物流的物流企业也因为市场竞争、物流资源、物流能力的影响需要形成核心业务,不断强化所提供物流服务的个性化和特色化,以增强物流市场竞争能力。

(三)功能专业化

第三方物流所提供的是专业的物流服务。从物流设计、物流操作过程、物流技术工具、物流设施到物流管理,必须体现专门化和专业水平。这既是货主企业的需要,也是第三方物流自身发展的基本要求。

(四)管理系统化

第三方物流应具有系统的物流功能,是其产生和发展的基本要求,它需要建立现代管理系统才能满足运行和发展的基本要求。

(五)信息网络化

信息技术是第三方物流发展的基础。信息技术实现了数据的快速、准确传递,提高了仓库管理、装卸运输、采购、订货、配送发运、订单处理自动化水平,使订货、仓储、运输、流通加工实现一体化;企业可以更方便地使用信息技术与物流企业进行交流和协作,企业之间的协调和使用有可能在短时间内迅速完成;同时,物流管理软件的飞速发展使混杂在其他业务中的物流活动的成本能被精确计算出来,还能有效管理物流渠道中的商流,这就使企业有可能把原来在内部完成的作业交由物流公司运作。用于支撑第三方物流的信息技术包括实现信息快速交换的 EDI 技术、实现资金快速支付的 EFT 技术、实现信息快速输入的条形码技术和实现网上交易的电子商务技术等。物流服务过程中,信息技术发展实现了信息实时共享,促进了物流管理的科学化,极大地提高了物流效率和物流效益。

与一般的物流运作方式相比,第三方物流整合了多个物流功能,能使货主企业集中精力专注于生产与经营,减少雇用人员并节省在物流方面的开支(参见表 1-1)。并且,物流企业由于集中为多家专门的客户提供全方位的物流服务,也可凭借自身的优势,最大限度地优化物流路线,选择最合适的运输工具,并围绕客户的需要提供诸如存货管理,生产准备等特殊服务。

表 1-1

第三方物流与一般物流的区别

	第三方物流	一般物流
合约关系	一对多	一对一
法人构成	数量少	数量多
业务关系	一对一	多对一
服务功能	多功能	单功能
物流成本	较低	较高
增值服务	较多	较少
质量控制	难	易
运营风险	大	小
供应链因素	多	少

三、多方物流并存

根据实际物流承担者的不同,以及相关社会组织在物流过程中扮演的角色不同,我们可以将这些物流形式分别称为不同方物流。除了第三方物流之外,还包括“第一方物流”、“第二方物流”、“第四方物流”和“第五方物流”等。

(一)第一方物流

第一方物流(the First Party Logistics, 1PL)是指由物资提供者自己承担向物资需求者送货,以实现物资的空间位移的过程。传统上,多数制造企业自己都配备规模较大的运输工具(如车辆、船舶等)和储存自己产品所需的仓库等物流设施,来实现产品的空间位移。特别是在产品输送量较大的情况下,企业都比较愿意由自己来承担物流的任务。但是,随着市场竞争日趋激烈,企业越来越注重从物流过程中追求“第三利润”,因此企业感到,由制造商自己从事物流确实存在一系列问题。例如,以下一些问题随着第三方物流的兴起就显得越来越突出:

1. 由于产品的市场需求在时间上是不平衡的,企业配置物流设施的能力是根据需求旺季还是需求淡季确定,往往成为企业头疼的事;无论怎样配置都可能造成物流能力的浪费或紧张。
2. 制造企业的核心竞争能力在于它制造的产品,而从事物流业并不是其核心能力的业务,因此,从事物流业务的成本一般比专业的物流企业高。

3. 企业自己从事物流很难构造一个有效的物流网络,因此,几乎难以达到 JIT^① 的要求,特别是供需双方的地理位置相距较远的情况下,企业无法实现有效的物流。

4. 随着第三方物流的兴起;并提供日趋完善的物流服务,使得第一方物流原有的一些优势淡然失色。

(二) 第二方物流

第二方物流(the Second Party Logistics, 2PL)是指由物资的需求者自己解决所需物资的物流问题,以实现物资的空间位移。传统上的一些较大规模的商业部门都备有自己的运输工具和储存商品的仓库,以解决从供应到商场的物流问题。但是,传统的由第二方承担的物流同样存在着以下一些问题:

1. 自备运输工具和仓库已经使物资需求者(主要是商业部门)的经营成本提高,在微利的商品经营时代,这种成本的支出是商业企业难以承受的。

2. 由于商品的市场需求在时间上的不平衡,商业企业难以合理配置物流设施能力,无论怎样配置都可能造成物流能力的浪费或紧张。

3. 商业企业的核心竞争能力在于商品的销售能力,而从事物流业并不是其核心竞争能力的业务,因此,从事物流业务的成本一般比专业的物流企业高。

4. 商业企业自己从事物流很难构造一个有效的物流网络,因此,几乎难以达到及时供货的要求。

5. 随着第三方物流的兴起,并能提供日趋完善的物流服务,使得第二方物流原有的一些优势也逐渐失去。

(三) 第四方物流

随着信息技术和计算机网络技术的发展,在物流行业中必然会出现凭借对物流信息和知识的拥有从事物流服务的行业,这就是所谓的“第四方物流”(the Fourth Party Logistics, 4PL)。现在人们所说的第四方物流,是指从事物流服务业务的社会组织不需要自己直接具备承担物资物理移动的能力,而是借助于自己拥有的信息技术和实现物流的充分的需求和供给信息,并加上对物流运作胜人一筹的理解开展的物流服务。这种业务与现有的货运代理行业业务十分相像,因此,也可以称为物流代理业务。

从事物流代理业务的主要思路是:不进行大的固定资产投入,低成本经营;将主要的成本部门及产品服务的生产部门的大部分工作委托他人处理,注重建立自己的销售队伍和管理网络;实行特许代理制,将协作单位纳入自己的经营轨道;公司经营的核心能力就

^① JIT 就是准时生产方式,起源于日本丰田汽车公司的一种生产管理方法。它的基本思想可用现在已广为流传的一句话来概括,即“只在需要的时候,按需要的量生产所需的产品”,这也就是 Just in Time(JIT)一词所要表达的本来含义。