

高职高专物流管理类“十二五”系列教材

物流管理概论

主编 曹宝亚

主审 王海龙 孙颖荪



西安电子科技大学出版社
<http://www.xduph.com>

高职高专物流管理类“十二五”系列教材

物流管理概论

主 编 曹宝亚

主 审 王海龙 孙颖荪

西安电子科技大学出版社

内 容 简 介

本书根据物流行业工作人员需要掌握的基本物流知识,参照物流师职业资格考试大纲,遵循教育认知规律,以理论和实践相结合的方式编排教学内容。全书共分十六个项目,包括现代物流的认知、物流系统、运输、仓储、配送、包装、装卸搬运、流通加工、物流信息、第三方物流、企业物流、国际物流、供应链管理、物流标准化、绿色物流和行业物流等内容。

本书可作为高职高专物流管理类相关专业的教材,也可作为企业培训教材和物流行业工作人员的自学用书。

图书在版编目(CIP)数据

物流管理概论/曹宝亚主编. —西安:西安电子科技大学出版社,2013.8

高职高专物流管理类“十二五”系列教材

ISBN 978-7-5606-3160-8

I. ① 物… II. ① 曹… III. ① 物流—物资管理—高等职业教育—教材 IV. ① F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2013)第 186103 号

策 划 戚文艳 陆 滨

责任编辑 王 瑛 戚文艳

出版发行 西安电子科技大学出版社(西安市太白南路2号)

电 话 (029)88242885 88201467 邮 编 710071

网 址 www.xduph.com 电子邮箱 xdupfb001@163.com

经 销 新华书店

印刷单位 陕西华沐印刷科技有限责任公司

版 次 2013年8月第1版 2013年8月第1次印刷

开 本 787毫米×1092毫米 1/16 印 张 19.5

字 数 462千字

印 数 1~3000册

定 价 30.00元

ISBN 978-7-5606-3160-8/F

XDUP 3452001-1

如有印装问题可调换

前 言

物流科学是广泛吸收多学科知识的交叉学科，具有很强的实践性和应用性。现代物流的概念自 20 世纪 70 年代传入中国以来，越来越受到人们的重视，也被认为是我国经济发展建设的支柱产业之一。政府先后推出了一系列促进物流业发展的政策和措施，如《物流业调整与振兴规划》(国发[2009]8 号)、《关于促进物流业健康发展政策措施的意见》(国办发[2011]38 号)等，推动了物流业的发展壮大。

本书是“安徽省高职物流管理专业校企共建教学资源库建设”项目成果之一，由安徽省内一批长期从事一线物流教学的青年骨干教师编写而成。安徽财贸职业学院曹宝亚任主编并编写项目一、五；徽商职业学院王凯编写项目二、三；安徽工商职业学院王婷婷编写项目四、九；淮北职业技术学院张华东编写项目六、七、八；安徽工业经济职业技术学院牛焱琴编写项目十、十六；安庆职业技术学院曹言红编写项目十一、十五；安徽工业职业技术学院何丹编写项目十三、十四；安徽国际商务职业学院何良静编写项目十二。安徽财贸职业学院王海龙和安徽商贸职业技术学院孙颖荪担任主审。

本书在编写过程中借鉴了许多同行的成果，在此向他们表示感谢。由于编者水平有限，书中难免存在不足之处，恳请广大读者提出宝贵意见。

编 者

2013 年 6 月

目 录

项目一 现代物流的认知	1
任务一 项目导入案例	1
任务二 项目支撑知识学习	1
单元一 物流的概念	1
单元二 物流的分类	8
单元三 现代物流的基本特征	12
单元四 物流业在经济运行中的作用	14
任务三 项目单项能力训练	17
任务四 项目综合技能训练	18
项目二 物流系统	21
任务一 项目导入案例	21
任务二 项目支撑知识学习	22
单元一 物流系统认知	22
单元二 物流系统运行机制	27
单元三 物流系统化	31
任务三 项目单项能力训练	34
任务四 项目综合技能训练	36
项目三 运输	39
任务一 项目导入案例	39
任务二 项目支撑知识学习	40
单元一 运输概述	40
单元二 运输方式及其选择	41
单元三 运输合理化	49
任务三 项目单项能力训练	51
任务四 项目综合技能训练	52
项目四 仓储	55
任务一 项目导入案例	55
任务二 项目支撑知识学习	55
单元一 仓储概述	55
单元二 仓储作业管理	60
单元三 库存管理与控制	71
任务三 项目单项能力训练	76
任务四 项目综合技能训练	77

项目五 配送	79
任务一 项目导入案例	79
任务二 项目支撑知识学习	79
单元一 配送	79
单元二 配送中心	92
任务三 项目单项能力训练	95
任务四 项目综合技能训练	95
项目六 包装	98
任务一 项目导入案例	98
任务二 项目支撑知识学习	98
单元一 包装概述	98
单元二 包装材料和包装容器	101
单元三 包装技术	111
单元四 包装合理化	114
任务三 项目单项能力训练	116
任务四 项目综合技能训练	117
项目七 装卸搬运	121
任务一 项目导入案例	121
任务二 项目支撑知识学习	122
单元一 装卸搬运概述	122
单元二 装卸搬运合理化	123
单元三 装卸搬运的作业	128
任务三 项目单项能力训练	130
任务四 项目综合技能训练	130
项目八 流通加工	132
任务一 项目导入案例	132
任务二 项目支撑知识学习	133
单元一 流通加工概述	133
单元二 流通加工的类型与内容	135
单元三 流通加工管理	138
任务三 项目单项能力训练	142
任务四 项目综合技能训练	143
项目九 物流信息	144
任务一 项目导入案例	144
任务二 项目支撑知识学习	144
单元一 物流信息认知	144
单元二 物流信息系统	148
单元三 物流信息技术及其应用	151
任务三 项目单项能力训练	159

任务四 项目综合技能训练	160
项目十 第三方物流	162
任务一 项目导入案例	162
任务二 项目支撑知识学习	162
单元一 第三方物流概述	162
单元二 第三方物流管理及其优势	167
任务三 项目单项能力训练	171
任务四 项目综合技能训练	172
项目十一 企业物流	175
任务一 项目导入案例	175
任务二 项目支撑知识学习	176
单元一 企业物流概述	176
单元二 供应物流	179
单元三 生产物流	186
单元四 销售物流	197
单元五 回收与废弃物物流	201
任务三 项目单项能力训练	203
任务四 项目综合技能训练	204
项目十二 国际物流	207
任务一 项目导入案例	207
任务二 项目支撑知识学习	207
单元一 国际物流概述	207
单元二 国际物流系统	213
单元三 国际货物运输	217
单元四 国际货运代理	223
任务三 项目单项能力训练	227
任务四 项目综合技能训练	227
项目十三 供应链管理	230
任务一 项目导入案例	230
任务二 项目支撑知识学习	230
单元一 供应链认知	230
单元二 供应链的设计	236
单元三 供应链管理认知	243
单元四 供应链管理的方法	246
任务三 项目单项能力训练	250
任务四 项目综合技能训练	251
项目十四 物流标准化	254
任务一 项目导入案例	254
任务二 项目支撑知识学习	254

单元一 物流标准化概述	254
单元二 物流标准化的主要内容与方法	259
单元三 物流标准化体系	261
任务三 项目单项能力训练	264
任务四 项目综合技能训练	266
项目十五 绿色物流	268
任务一 项目导入案例	268
任务二 项目支撑知识学习	268
单元一 绿色物流概述	268
单元二 绿色物流系统分析	272
单元三 逆向物流	279
单元四 精益物流	281
任务三 项目单项能力训练	284
任务四 项目综合技能训练	285
项目十六 行业物流	287
任务一 项目导入案例	287
任务二 项目支撑知识学习	288
单元一 粮食物流	288
单元二 冷链物流	290
单元三 家电物流	293
单元四 汽车物流	296
任务三 项目单项能力训练	299
任务四 项目综合技能训练	300
参考文献	303

项目一

现代物流的认知

任务一 项目导入案例

2012 年我国社会物流总费用是 9.4 万亿元,同比增长 11.4%,增幅比上年回落 7.1 个百分点。其中,运输费用为 4.9 万亿元,同比增长 10.7%,占社会物流总费用的比重为 52.5%,同比降低 0.3 个百分点;保管费用为 3.3 万亿元,同比增长 11.8%,占社会物流总费用的比重为 35.2%,同比提高 0.2 个百分点;管理费用为 1.2 万亿元,同比增长 13.1%,占社会物流总费用的比重为 12.3%,同比提高 0.1 个百分点。

在运输费用中,受燃油价格上涨、道路运量快速增长的影响,道路运输费用同比增长 12.6%,增幅比社会物流总费用高出 1.2 个百分点。在保管费用中,利息费用增长 13.3%,增幅比社会物流总费用高出 1.9 个百分点。

随着世界经济的快速发展和现代科学技术的进步,物流产业作为国民经济中一个重要的服务部门,正在全球范围内迅速发展。物流产业属于现代服务业范畴,其发展程度成为衡量一国现代化程度和综合国力的重要标志之一,被喻为促进经济发展的“加速器”和“第三利润源”。

任务二 项目支撑知识学习

单元一 物流的概念

一、物流概念的演变

物流是一种古老又平常的现象,自从人类社会有了商品交换,就有了物流活动(如运输、仓储、装卸搬运等)。而将物流作为一门科学,从系统的角度和观点来研究,却仅有几十年

的历史。因此说物流是一门新学科。

1915年,阿奇·萧在《市场流通中的若干问题》(Some Problems in Market Distribution)一书中提到“物资经过时间和空间的转移,会产生附加价值”。这里“Market Distribution”指的是商流;“时间和空间的转移”指的是销售过程的物流。

1918年,英国犹尼里佛的利费哈姆勋爵成立了“即时送货股份有限公司”。这家公司的宗旨是在全国范围内把商品及时送到批发商、零售商以及用户的手中,这一举动被一些物流学者誉为有关“物流活动的早期文献记载”。

20世纪30年代初,在一部关于市场营销的基础教科书中,开始涉及物流运输、物资储存等业务的实物供应(Physical Supply)这一名词,该书将市场营销定义为“影响产品所有权转移和产品的实物流通活动”。这里所说的“所有权转移”是指商流;实物流通是指物流。

1935年,美国销售协会最早对物流进行了定义:“物流(Physical Distribution, PD)是包含于销售之中的物质资料和服务,以及从生产地点到消费地点流动过程中伴随的种种活动。”

上述历史被物流界较普遍地认为是物流的早期阶段,或理解为传统物流。

二战之后是物流发展的重要阶段,这一时期物流发展的大背景是美国为了解决军需品的供应问题,运用运筹学与电子计算机技术对供应费用、运输路线与武器使用、库存量进行科学的规划,形成了系统的军事供应、保障活动,并称之为“后勤物流(Logistics)”。首先采取了后勤管理(Logistics Management)这一名词,对军火的运输、补给、屯驻等进行全面管理。从此,后勤逐渐形成了单独的学科,并不断发展为后勤工程(Logistics Engineering)、后勤管理和后勤分配(Logistics of Distribution),并且这些理论与方法在战后被很多国家运用到了民用领域,促进了20世纪六七十年代世界经济的发展,也促使了物流学理论的形成与发展。

在20世纪50年代到70年代期间,人们研究的对象主要是狭义的物流,是与商品销售有关的物流活动,即流通过程中商品的实体运动。日本在1964年开始使用“物流”这一概念。在使用“物流”以前,日本把与商品实体有关的各项业务统称为“流通技术”。1956年日本生产性本部派出“流通技术专门考察团”,由早稻田大学教授宇野正雄等一行7人去美国考察,弄清楚了日本以往叫做“流通技术”的内容,相当于美国叫做“Physical Distribution”的内容,从此便把流通技术按照美国的简称叫做“PD”。1965年,日本在政府文件中正式采用“物的流通”这个术语,简称为“物流”。

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并使用“物流”这一术语。

1986年,美国物流管理协会(National Council of Physical Distribution Management, NCPDM)改名为CLM(The Council of Logistics Management)。将“Physical Distribution”改为“Logistics”的理由是Physical Distribution的领域较狭窄,Logistics的概念则较宽广、连贯、整体。改名后的美国物流管理协会(CLM)对Logistics所做的定义是:“以适合于顾客的要求为目的,对原材料、在制品、制成品与其关联的信息,从产业地点到消费地点之间的流通与保管,为求有效率且最大的‘对费用的相对效果’而进行计划、执行、控制。”Logistics的使用标志着物流进入新时期。1988年中国台湾也开始使用“物流”这一概念。1989年4月,第八届国际物流会议在北京召开,“物流”一词的使用日益普遍。

Logistics与Physical Distribution的不同在于,Logistics已突破了商品流通的范围,把

物流活动扩大到生产领域。物流已不仅仅从产品出厂开始,而是包括从原材料采购、加工生产到产品销售、售后服务,直到废旧物品回收等整个物理性的流通过程。这是因为随着生产的发展,社会分工越来越细,大型的制造商往往把成品零部件的生产任务包给其他专业性制造商,自己只是组装这些零部件,而这些专业性制造商可能位于世界上劳动力比较便宜的地方。在这种情况下,物流不但与流通系统维持密切的关系,同时与生产系统也产生了密切的关系。这样,将物流、商流和生产三个方面结合在一起,就能产生更高的效率和效益。

Logistics 一词的出现,是世界经济和科学技术发展的必然结果。当前物流业正在向全球化、信息化、一体化发展。一个国家的市场开放与发展必将要求物流的开放与发展。随着世界商品市场的形成,从各个市场到最终市场的物流日趋全球化;信息技术的发展,使信息系统得以贯穿于不同的企业之间,使物流的功能发生了质变,大大提高了物流效率,同时也为物流一体化创造了条件;一体化意味着需求、配送和库存管理的一体化。所有这些已成为国际物流业的发展方向。

二、物流的定义

1981年,日本综合研究所编著的《物流手册》一书中,对“物流”的表述是:“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。”

1992年美国物流管理协会给出的物流定义是:“物流是为满足消费者需求而进行的对货物、服务及信息从原产地到消费地的有效率与效益的流动和存储的计划、实施与控制的过程。”1998年美国物流管理协会在物流的定义中引入了供应链的概念,指出物流是供应链流程的一部分。2001年美国物流管理协会对物流定义的内容又进行了完善,定义为:“物流是供应链运作中,以满足客户需求为目的,对货物、服务和相关信息在产出地和销售地之间实现高效率和低成本的正向和反向的流动和储存所进行的计划、执行和控制的过程。”

中华人民共和国国家标准 GB/T 18354—2001《物流术语》将物流定义为“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”。

各国学者或组织在不同的角度对物流这一概念有不同的定义。然而,物流这一概念总的来说就是围绕着七个要素来进行表述的。这七个要素是:产品(Product)、数量(Quantity)、条件(Condition)、地点(Place)、时间(Time)、顾客(Customer)和成本(Cost)。因而,物流的实质就是将适当数量的产品在适当时间和适当条件下为适当的顾客送到适当的地点,同时保持其适当的成本。物流管理的最终目的是满足顾客需求与企业的目标。

物流学是管理工程与技术工程相结合的综合学科,应用了系统工程的科学原理与方法,提高了物流系统的效率,从而更好地实现了物流的时间效益和空间效益。

三、物流的效用

物流过程实际上是一个增值的过程,在整个过程中通过物化劳动和活劳动的投入来增加产品的效用,具体表现为增加了产品的时间效用、空间效用、品种效用、批量效用、信息效用和风险效用等。

（一）时间效用

时间效用表现为时间价值。“物”从供给者到需要者之间存在一段时间差，由于改变这一时间差而创造的价值，称做时间价值。时间价值通过物流获得的形式有以下几种。

1. 缩短物流时间

缩短物流时间可获得多方面的好处，如减少物流损失、降低物流消耗、加快物的周转速度、节约资金等。从全社会物流的总体来看，加快物流速度、缩短物流时间，是物流必须遵循的一条经济规律。

2. 弥补时间差

供给与需求之间存在时间差是一种普通的客观存在，正是有了这个时间差，商品才能取得自身最高价值，才能获得十分理想的效益。物流便是以科学的、系统的方法弥补或是改变这种时间差，以实现其“时间价值”的。

3. 延长时间差

在某些具体物流中存在人为地、能动地延长物流时间来创造价值的情况。例如，秋季集中产出的粮食、棉花等农作物，通过物流的储存、储备活动，有意识延长物流的时间，以均衡人们的需求。

（二）空间效用

空间效用表现为场所价值。物流所创造的场所价值是由现代社会产业结构、社会分工所决定的。供给与需求之间存在空间差，使得商品在不同地理位置有不同的价值，通过物流将商品由低价值区转到高价值区，便可获得价值差，即场所价值。场所价值有以下几种具体形式。

1. 从集中生产场所流入分散需求场所创造场所价值

现代化大生产通过集中的、大规模的生产以提高生产效率，降低成本。在一个小范围集中生产的产品可以覆盖大面积的需求地区，有时甚至可覆盖一个国家乃至若干国家。通过物流将产品从集中生产的低价值区转移到分散于各处的高价值区有时可以获得很高的利益。

2. 从分散生产场所流入集中需求场所创造场所价值

从分散生产场所流入集中需求场所的情况在现代社会中也不少见，例如粮食是粮产区分散生产出来的，而一个大城市的需求却相对大规模集中，这形成了分散生产和集中需求。

3. 从低价值区生产流入高价值区需求创造场所价值

现代社会中供应与需求的空间差十分普遍，现代人每日消费的物品几乎都是在相距一定距离的地方生产的，其间复杂交错的供给与需求的空间差都是靠物流来弥合的，物流也从中取得了利益。

在经济全球化的浪潮中，国际分工和全球供应链的构筑，一个基本选择是在成本最低的地区进行生产，通过有效的物流系统和全球供应链，在价值最高的地区销售。

（三）品种效用

品种效用表现为通过商品流通过程中的劳动克服商品生产和消费品种的不一致。因为

无论生产资料还是生活资料,消费者需要的是多种多样的商品,而专业化生产使某一生产厂家所提供的商品具有单一性,商品流通则可以集中多家生产商的产品提供给消费者,这方面的劳动投入表现为商品品种效用的增加。如越来越多的流通企业承担起生产厂家的“采购代理”任务。

(四) 批量效用

批量效用表现为通过商品流通过程中的劳动克服商品生产和消费批量的不一致。社会化大生产的一种重要方式是生产的专业化和规模化,而很多时候消费的需求量都是很有限制的。商品流通中所消耗劳动的一个重要用途就是将生产的大批量分割成最终的小批量需求,在此表现为由整到散的分流过程;反过来的情况也同样存在,生产,尤其是后工业化社会中,无论生产资料的生产还是生活资料的生产,都呈现出一种趋势,即小批量、多品种的生产,这种生产方式与大批量流水生产共同存在。所以可能出现这种情况:虽然生产批量较小,而需求则可能是大量集中的。这时商品流通中的劳动就要用于把分散的货源加以集中,从而表现为由散到整的集流过程。所有在这方面投入的劳动是为了解决生产与消费批量上的不一致,表现为批量效用。

(五) 信息效用

信息效用表现为专业商品流通企业要收集大量的信息,如买卖双方的信息、产品说明和使用情况、发展情况、用户意见、供求信息、技术发展趋势等,并对这些信息进行过滤、筛选、整理、分析,总结规律,发现问题。同时也可指导自己的工作,并将这些信息传递给供求双方,以形成一种知识学习的作用。

(六) 风险效用

风险效用表现为商品流通过程中存在和隐藏着许多风险,如质量风险、信贷风险、政策风险、汇率风险、财务风险等,让商品流通双方谁来承担这些风险责任可能都会是一种讨价还价的“扯皮”过程,会极大地加大交易费用甚至阻碍商品流通的真正完成。由专业商品流通企业来承担这些风险无疑会极大地提高供求双方的信心,同时加快流通和再生产的过程。

四、物流学科的基本理论

(一) 商物分离和商物融合

1. 商物分离

商物分离理论是物流科学赖以存在的先决条件。所谓商物分离,是指流通中的两个组成部分——商业流通与实物流通各自按照自己的规律和渠道独立运动。

“商”指“商流”,即商业性交易,实际是商品价值运动,是商品所有权的转让,流动的是“商品所有权证书”,是通过货币实现的;“物”指“物流”,即马克思讲的“实际流通”,是商品实体的流通。物流科学正是在商物分离基础上才得以对物流进行独立的考察,进而

形成的科学。

2. 商物融合

商物分离也并非绝对的,在现代科学技术有了飞跃发展的今天,优势可以通过分工获得,优势也可以通过趋同获得,“一体化”的动向在原来许多分工领域中变得越来越明显,在流通领域中,发展也是多形式的,绝对不是单一的“分离”。

事实上,有些国家的学者提出了商流和物流在新基础上的一体化的问题,欧洲一些国家对物流的理解本来就包含企业的营销活动,即在物流研究中包含着商流。在物流的一个重要领域——配送领域中,配送已成为许多人公认的既是商流又是物流的概念。

(二) “黑大陆”说与“物流冰山”说

1. “黑大陆”说

著名的管理学权威 P.F. 德鲁克曾经讲过:“流通是经济领域里的黑暗大陆。”德鲁克泛指的是流通,但是由于流通领域中物流活动的模糊性尤其突出,是流通领域中人们认识不清的领域,所以“黑大陆”说现在主要针对物流而言。

“黑大陆”说主要是指尚未认识、尚未了解。在“黑大陆”中,如果理论研究和实践探索照亮了这块黑大陆,那么摆在人们面前的可能是一片不毛之地,也可能是一片宝藏之地。“黑大陆”说也是对物流本身的正确评价:这个领域未知的东西还很多,理论和实践皆不成熟。

2. “物流冰山”说

“物流冰山”说是日本早稻田大学西泽修教授提出来的,他在研究物流成本时发现,现行的财务会计制度和会计核算方法都不可能掌握物流费用的实际情况,大家只看到物流费露出海水上面的冰山的一角,而潜藏在海水里的整个冰山却看不见,海水中的冰山才是物流费的主体部分,如图 1-1 所示。一般来说,企业向外部支付的物流费是很小的一部分,真正的大头是企业内部发生的物流费。

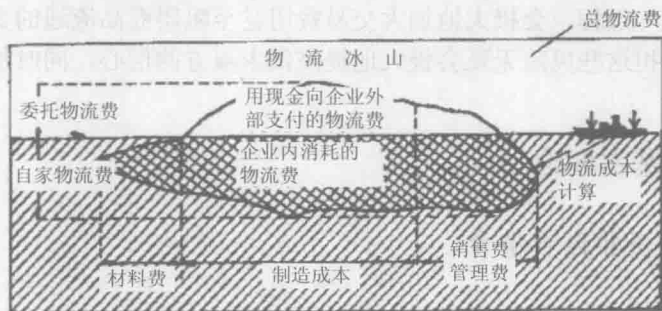


图 1-1 “物流冰山”说

(三) “第三利润源”说

“第三利润源”说主要出自日本,是对物流潜力及效益的描述。人们把生产中降低物质材料消耗而增加的利润称为第一利润源;把因节约活劳动消耗而增加的利润称为第二利

利润源(通过提高管理技术、水平,采取先进的管理手段,降低人力资源消耗);把节约物流费用而增加的利润称为第三利润源(日本早稻田大学西泽修教授提出)。

“第三利润源”的理论反映了日本人对物流的理论认识和实践活动,反映了他们与欧洲人、美国人的差异。一般而言,美国人对物流的主体认识可以概括为“服务中心”型,而欧洲人对物流的认识可以概括为“成本中心”型,显然,“服务中心”、“成本中心”的认识与“利润中心”的差异很大。“服务中心”和“成本中心”主张的是总体效益或间接效益,而“第三利润源”说中的“利润中心”的主张,是指直接效益。

(四) “效益悖反”说和物流的整体观念

1. “效益悖反”说

在经济学中,“效益悖反”(Trade-off)是指“对同一资源的两个方面处于相互矛盾的关系之中,要想较多地达到其中一个方面的目的,必然使另一个方面的目的受到部分损失”。

在物流的各项活动(运输、保管、搬运、包装、流通加工)之间存在“效益悖反”。例如,减少库存据点并尽量减少库存,必然使库存补充变得频繁,增加了运输成本。

物流“效益悖反”说是指物流的若干功能要素之间存在着损益的矛盾,即某一个功能要素的优化和利益发生的同时,必然会存在另一个或另几个功能要素的利益损失,反之也如此。为此,必须注重研究物流的总体效益,使物流系统化,使系统的各个部分有机地结合起来,以最低成本实现最佳效益。

2. 物流的整体观念

美国学者用“物流森林”的结构概念来表述物流的整体观念,指出物流是一种“结构”,对物流的认识不能只见功能要素而不见结构,即不能只见树木不见森林,物流的总体效果是森林的效果,即使是和森林一样多的树木,如果各个孤立存在,那也不是物流的总体效果,这可以归纳成一句话:“物流是一片森林而非一颗颗树木。”

对物流整体观念的描述还有许多的提法,如物流系统观念、多维结构观念、物流一体化观念、综合物流观念、后勤学和物流的供应链管理等都是这种思想的另一种提法或者是同一思想的延伸和发展。

(五) “成本中心”说、“利润中心”说、“服务中心”说和“战略”说

对物流系统起什么作用、达到什么目的的不同认识和不同观念,派生出了不同的管理方法。

“成本中心”说的含义是:物流在整个企业战略中,只对企业营销活动的成本发生影响,物流是企业成本重要的产生点。因而,解决物流问题,并不主要是搞合理化、现代化及支持保障其他活动,而主要是通过物流管理和物流的一系列活动降低成本。

显然,“成本中心”说的考虑没有将物流放在主要位置,尤其没有放在企业发展战略的主角地位,改进物流的目标只是在于降低成本,这势必会影响物流本身的战略发展。

“利润中心”说的含义是:物流可以为企业大量提供直接和间接的利润,物流是形成企业经营利润的主要活动。非但如此,物流也是国民经济中创利的主要活动。物流的这一作用,被表述为“第三利润源”。

“服务中心”说代表了美国和欧洲等一些国家学者对物流的认识,这种认识认为物流活动最大的作用并不在于为企业节约了消耗、降低了成本或增加了利润,而是在于提高了企业对用户的服务水平,进而提高了企业的竞争能力。

“战略”说是当前非常盛行的说法,实际上学术界和产业界越来越多的人已逐渐认识到物流更具有战略性,是企业发展的战略而不是一项具体的任务。将物流和企业的生存及发展直接联系起来的“战略”说的提出,对促进物流的发展有重要的意义,企业不追求物流的一时一事的效益,而着眼于总体,着眼于长远,于是物流本身战略性发展也提到议事日程上来。战略性的规划、战略性的投资、战略性的技术开发,是最近几年促进物流现代化发展的重要原因。

单元二 物流的分类

在社会经济领域中,物流活动无处不在,其基本要素都是共同的。但是,由于物流对象、目的和范围的不同,使得各领域物流有自己的特征,因而形成了不同类型的物流。既然有不同类型的物流,必然产生与之适应的分类标准和方法,以便人们区别认识和研究。由于各地区经济发展状态不同,社会对物流的需求不同,因此人们对物流的分类并没有统一的划分标准。综合现有的论述,大致可将物流按下列标准分类。

一、按物流的范围不同来划分

按物流的范围不同可将物流分为宏观物流和微观物流、国际物流和国内物流。

(一) 宏观物流

宏观物流是指从社会再生产总体角度认识和研究的物流活动。宏观物流是指物流全体,从总体看物流而不是从物流的某一个构成环节来看物流。因此,宏观物流研究的主要特点是综观性和全局性。

宏观物流研究的主要内容是物流总体构成、物流与社会的关系及其在社会中的地位、物流与经济发展的关系、社会物流与国际物流系统的建立和运作等。

(二) 微观物流

微观物流是指消费者、生产者企业所从事的实际的、具体的物流活动。其含义包括:在整个物流活动中的一个局部、一个环节的具体物流活动;在一个小地域发生的具体的物流活动;针对某一种具体产品所进行的物流活动等。因而,微观物流研究的领域十分广阔,其特点是具体性和局部性。企业经常涉及的物流活动一般都属于微观物流,如生产物流、供应物流、销售物流、回收物流、废弃物物流等。

(三) 国际物流

国际物流是指国与国之间及洲际之间开展的物流活动。这种物流是国际贸易的一个必然组成部分,各国之间的相互贸易最终通过国际物流来实现。由于跨国公司的发展使得企

业经济活动范围遍布世界各国,经济全球化、市场国际化进程随之加快,国际物流的重要性将更为突出。从企业角度看,不仅是已经国际化的跨国企业,即便是一般有实力的企业也在推行国际战略,在全世界寻找贸易机会,寻找最理想的市场,寻找最好的生产基地,这必然将企业的经济活动领域由地区或一个国家扩展到国际之间。这样一来,企业的国际物流也提到议事日程上来,企业必须为支持这种国际贸易战略,更新自己的物流观念,扩展物流设施,按国际物流要求对原来的物流系统进行改造。

(四) 国内物流

国内物流是指一个国家内部发生的物流活动。其物流活动的空间范围局限在一个国家领土、领空、领海内。国内物流就其地理概念而言,较国际物流的范围小,它也可包括一些区域性组织内部的物流,如我国的东北地区、西北地区等;按所处地理位置的不同,可划分为长江三角洲地区、珠江三角洲地区等;按经济圈的不同,可划分为沿海经济贸易区、边境贸易区等。针对国内物流所制订的各项计划、法规、政策,应该是为其自身的整体利益服务的。

二、按物流主体方的目的不同来划分

按物流主体方的目的不同可将物流分为第一方物流、第二方物流、第三方物流和第四方物流。

(一) 第一方物流

第一方物流是指生产企业或流通企业自己将产品或商品送到客户手中的物流运作,而不依靠社会化的物流服务。第一方物流实际上就是供方物流,或者叫销售物流,是由供应商到其各个用户的物流。

(二) 第二方物流

第二方物流是指用户企业从供应商市场购进各种物资而形成的物流,实际上就是需求方物流,或者说是购进物流。

(三) 第三方物流

第三方物流是相对于第一方物流和第二方物流而言的。第三方物流指的是专业物流企业在整合了各种资源后,为客户提供包括物流设计规划、解决方案以及具体物流业务运作等全部物流服务的物流活动。

第三方物流具有以下几个特点:

- (1) 第三方物流是合同导向的一系列服务(第三方物流根据合同条款的规定,而不是根据临时需求的要求,提供多功能甚至全方位的物流服务)。
- (2) 第三方物流是专业化、个性化的物流服务。
- (3) 第三方物流是建立在现代电子信息技术基础上的物流服务。
- (4) 拥有配送的灵活性。