



中国物流技术协会 推荐教材
全国职业培训教学工作指导委员会商贸专业委员会

现代物流管理专业规划系列教材

物流与供应链管理

主编 莫柏预
秦龙有



中国商业出版社

中国物流技术协会
全国职业培训教学工作指导委员会商贸专业委员会

推荐教材

现代物流管理专业规划系列教材

物流与供应链管理

主 编 莫柏预 秦龙有
副主编 戴国武 王志琪

中国商业出版社

图书在版编目(CIP)数据

物流与供应链管理/莫柏预,秦龙有主编. —北京:中国商业出版社, 2007. 3

ISBN 978 - 7 - 5044 - 5851 - 3

I. 物… II. ①莫… ②秦… III. ①物流 - 物资管理 - 高等学校; 技术学校 - 教材 ②物资供应 - 物资管理 - 高等学校; 技术学校 - 教材 IV. F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2007)第 039372 号

责任编辑:刘毕林

封面设计:于凤丽

中国商业出版社出版发行

(北京广安门内报国寺1号 邮编:100053)

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

787×980 毫米 开本:1/16 印张:20.25 字数:320 千字

2007 年 6 月第 1 版 2007 年 6 月第 1 次印刷

定价:36.80 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:

牟惟仲: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:吉林经贸学校副校长
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
张凤玉: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:安徽工商职业学院工商管理系副主任
周文胜:广西商业学校(高级讲师)
姜 旗:兰州商业学校校长助理
莫柏预:广西财经学院工商系主任(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,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。

从总体上看,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,该系列教材针对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。《物流与供应链管理》是该系列教材中的一本。随着科学技术的迅猛发展和经济全球化趋势的增强,世界各国经济发展面临着前所未有的机遇与挑战。从中央到地方,都已将物流作为提高市场竞争能力、提高企业核心竞争力的重要手段。

本书主编是广西财经学院的莫柏预副教授和广西商业学校的秦龙有讲师,副主编是海南商业学校的戴国武博士和安徽财贸职业学院的王志琪讲师。其中,第一、二、三章由莫柏预副教授编写;第四、五、六章由秦龙有讲师编写,第七、八章由戴国武博士编写;第九、十章由王志琪讲师编写。全书最后由莫柏预总纂。

在本书的编写过程中,借鉴了国内外许多专家学者的学术观点,参阅了许多报刊和网站的报道资料,在此表示感谢。

由于时间仓促和水平所限,书中难免有不妥之处,敬请读者批评指正。

编者

2007年3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们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像,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

第一章 物流概述	(1)
第一节 物流的概念	(3)
第二节 物流的分类	(6)
第三节 物流的作用	(11)
第四节 国内外物流发展概况及趋势	(13)
第五节 物流管理的概念、目标和内容	(28)
第二章 物流的功能要素	(32)
第一节 运输	(34)
第二节 保管	(43)
第三节 装卸搬运	(48)
第四节 包装	(55)
第五节 物流信息	(59)
第六节 流通加工	(62)
第三章 供应链管理概述	(71)
第一节 供应链的定义及特征	(73)
第二节 供应链类型	(77)
第三节 供应链管理的概念及特点	(83)
第四节 供应链管理的目的及内容	(86)
第五节 供应链管理的基本原则与实施步骤	(87)
第六节 供应链管理的实现方法	(90)
第七节 实施供应链管理的意义	(92)
第八节 供应链管理与物流管理的关系	(98)

第四章 供应链管理的基本业务流程	(103)
第一节 采购管理	(104)
第二节 库存管理	(111)
第三节 客户关系管理	(120)
第四节 供应商管理	(123)
第五章 供应链管理的信息技术	(132)
第一节 供应链管理中的信息技术概述	(133)
第二节 条码技术	(138)
第三节 射频识别技术	(145)
第四节 地理信息系统技术	(150)
第五节 电子数据交换技术	(155)
第六章 供应链管理的信息系统	(162)
第一节 快速反应(QR)方法	(164)
第二节 有效客户反应(ECR)	(172)
第三节 电子订货系统(EOS)	(180)
第四节 销售时点信息系统(POS)	(184)
第五节 配送需求计划(DRP)	(186)
第七章 供应链构建	(193)
第一节 供应链的构建	(193)
第二节 供应链设计的原则	(195)
第三节 供应链的系统结构模型	(196)
第四节 供应链设计的重要问题	(200)
第五节 供应链的设计策略	(204)
第六节 供应链结构中的企业角色	(210)
第七节 供应链设计步骤	(218)
第八章 物流和供应链管理战略	(228)

第一节	物流战略管理概述	(229)
第二节	物流战略管理	(231)
第三节	物流企业战略	(236)
第四节	供应链战略合作伙伴关系	(240)
第九章 物流与供应链管理绩效评价		(254)
第一节	绩效评价概述	(254)
第二节	物流绩效评价	(261)
第三节	供应链绩效评价	(268)
第四节	供应链绩效报告	(288)
第十章 绿色供应链管理		(297)
第一节	绿色供应链管理的含义	(298)
第二节	绿色供应链管理体系的内容	(301)
第三节	绿色供应链管理的发展	(307)

◆——第一章 物流概述

* 本章主要内容

- 物流的概念
- 物流的分类
- 物流的作用
- 国内外物流发展概况及趋势
- 物流管理的概念、目标和内容

* 引导案例

沃尔玛“天天平价”奥秘在物流

“我们的‘天天平价’不是来自于外界所传言的榨干供应商和低工资低福利,而是依靠改善和提高我们物流体系的效率来节约成本。物流供货系统是沃尔玛的核心竞争力所在。”

2004年3月12日,沃尔玛中国物流总监戴浩文专程来京参加中国企业采购与供应链管理高层论坛。在这个有麦肯锡、惠普、Oracle以及索尼爱立信等跨国公司物流与信息主管参加的论坛上,戴浩文演讲的题目是“沃尔玛中国公司的物流体系和机遇”。由于沃尔玛在全球零售业乃至全球“500强”中多年来的“老大”地位,尤其是在物流信息流控制方面也早闻名业界,因此戴浩文的演讲格外引人注目。

平价要靠现代物流

戴浩文说,在沃尔玛,物流配送体系的重要性仅次于员工,如果说员工对沃尔玛健康发展的重要程度是75%的话,物流几乎占了余下的25%。因为顾客之所以能在沃尔玛以最低价格买到最优的产品,在很大程度上都依赖于物流体系在发挥作用。

在戴浩文看来,沃尔玛的“天天平价”不是像其他零售商那样来自对供应商收取各种进场费等方式的“盘剥”,更不是来自对内部员工克扣工资降低福利待遇的“压榨”,而是从不断改善和效率提升的物流配送体系中降低成本,从而进一步降低商品价格。沃尔玛中国公司目前在深圳和天津一南一北分别建有两大配送中心,分别负责沃尔玛在东北和南部的商品配送工作。戴浩文认为,正是依靠南北两大配送中心的集中配送(大型送货卡车主要在夜间工作),沃尔玛有效控制了商品的成本、交货时间以及供应商的订单满足

率。

对于这一点,戴浩文显得格外自豪。他进一步介绍说,通过对供应链的有效整合,沃尔玛借助 POS 自动补货系统,可以实现配送中心和每个商店的现货最大化和多余库存最小化。这样,进入沃尔玛配送中心的商品可以做到无滞留地于当天直接转送到各店,从而减少了库存,加速了流通速度。

完成“不可能完成的任务”

但戴浩文还不满足于这一点,他给物流部门定下的量化目标:实现 98.5% 的现货率和 100% 的供应商订单满足率。这个目标对别的企业来说,几乎是“不可能完成的任务”,但在戴浩文看来,凭借沃尔玛全球的技术和经验支持,沃尔玛中国应该也必须完成这一任务。

在加盟沃尔玛之前,戴浩文是沃尔玛的一家第三方物流服务公司老板。由于其出色的管理和服务水平,戴浩文被招聘进了发展空间更具想像力的沃尔玛体系中。尽管在中国工作已 8 年(沃尔玛 3 年),戴浩文已经是一个不折不扣的“中国通”,但在刚刚起步的中国物流市场,仍有许多让戴浩文感到非常无奈的地方。

最让戴浩文感到为难的,是国内各成体系、地方保护主义严重的地方货运系统:中央没有一个全国性的物流政策,各地方政府的物流体系与标准又各不相同,每个省都建有自己的运输配送体系,而全国性的运输网尚未建立起来,这对沃尔玛这样需要在全国范围内实现大规模物流配送的公司造成了较大的阻碍。

此外,目前国内的货运公司基本都是整车起运,没有那种全国范围内的门对门个性化运输服务,国外早已普遍采用的大型拖车设备(53 英尺超大挂车)在国内运输中还很少;物流公司对货物在运输过程中的信息追踪能力非常弱。这些都在无形中加大了沃尔玛等的物流配送成本。正因为如此,也曾有分析家认为,沃尔玛等在华零售企业仍一直处于亏损状态的一个重要原因,就在于其灵活高效的物流配送优势在中国还无法展现。由于开店数量不多及分散的原因,其深圳与天津的两大配送中心的规模递增成本递减的效应暂时无法显现。

物流需适应中国国情,对此,戴浩文也不得不承认,中国充足而廉价的劳动力资源,使得沃尔玛这样善于依靠自动化设备的跨国企业优势难以发挥。比如,现在很多供应商都依靠员工对货物进行手工贴标签,这并不需要太多技术性,成本还很低。这样一来,供应商建立自动化的货物识别体系的压力就不大。

尽管如此,沃尔玛仍一直在努力提高其在华物流供货体系的信息化水平。据戴浩文透露,目前沃尔玛中国公司正在尝试着将一种先进的无线射频技术引入中国,这种不需高额成本的技术将有助于沃尔玛进一步降低商品管理成本,从而降低商品价格。但由于这一技术在美国也才刚开始试用,中国还没有国家标准,因此何时才能在中国大规模推广还不得而知。

第一节 物流的概念

一、“物流”一词的由来

物流概念最早出现在 20 世纪初的美国,当时被称为“Physical Distribution”(即 PD),中文意思是“实物分配”或“货物配送”。PD 这一概念最早由一位叫阿·奇萧(Arch Shaw)的美国市场营销学者提出。他在 1915 年出版的《市场流通中的若干问题》一书中指出:“物流(Physical Distribution)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。”这里,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,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。书中还提出:“物资经过时间或空间的转移,会产生附加价值。”这是首次提到物流创造价值,也是对传统经济学观点“生产创造价值,而流通不创造价值”的突破。20 世纪 20 年代,美国著名营销专家弗雷德·E·克拉克(Fred E·Clark)在研究市场营销问题时再次使用这一概念,泛指一切与产品销售有关的实物配送活动。1935 年,美国销售协会正式定义了“Physical Distribution”,对其作了进一步阐述,认为“物流(Physical Distribution)是包含于销售之中的物质资料和服务在从生产场所到消费场所的流动中所伴随的种种经济活动。”此时的物流指的是销售过程中的物流,侧重于商品的物质移动,属于狭义的物流概念范畴,还不是现代意义上的物流。第二次世界大战后,西方经济进入大量生产、大量销售的时期,降低流通成本的矛盾引人注目,实物分配(PD)的概念更为系统化。20 世纪 50 年代,PD 的概念在日本被译为“物的流通”,日本著名学者、被称为物流之父的平原直就用“物流”这一更为简捷的表达方式代替“物的流通”,之后迅速地被广泛使用。我国许多文献中也是按 PD 的概念来阐述物流的。

另一方面,第二次世界大战期间,围绕着军事战时物资的供应管理,美国创立了“后勤管理”(Logistics Management)理论,它是指将战时物资生产、采购、运输、配给等活动作为一个整体进行统一布置,以使战略物资补给的费用更低、速度更快、服务更好。实践证明这一理论很有效,战后这一理论逐渐由军事领域渗透到工商领域,在企业中广泛应用,后来又有商业后勤、流通后勤的提法,这使得后勤包含了生产过程和流通过程的物流,而且是一个范围更广泛的物流概念。

到了 20 世纪 60 年代,美日欧经济危机以及日本和亚洲四小龙等新兴工业化国家和地区的出现,加之 70 年代西方国家爆发的两次“石油危机”,使企业开始意识到重视物流系统的能源与供应管理的重要性,导致企业物流管理开始走向制度化。物流概念开始从 Physical Distribution 向 Logistics 过渡,并已被广泛接受。物流理论实现了从一个狭小的应用领域(具体的流通领域或者军事领域)向一个更加广阔的空间(一般的供应链)的飞跃,

物流概念也实现了从狭义的传统物流向广义物流或者是现代物流转变。成立于1963年的美国物流管理协会作为世界上比较有影响的物流协会,在1985年下半年将其名称从National Council of Physical Distribution Management(NCPDM)更名为Council of Logistics Management(CLM),Logistics取代Physical Distribution成为物流的标准用语。目前,欧美国家中把物流称作Logistics的多于称作Physical Distribution。

日本的物流概念是1956年直接从英文的Physical Distribution翻译而来的,1956年日本派团考察美国的流通技术,引进物流概念。到了20世纪70年代,日本已成为世界上物流最发达的国家之一。

我国现在广泛使用的物流概念,主要是在20世纪70年代末80年代初从日本的“物流”概念引进的。

二、物流的基本概念

物流概念产生后,物流问题在西方发达国家引起广泛关注。许多国家加强了对有关物流问题的研究,美国、欧洲、日本等纷纷成立国家或区域性物流协会或学会,一些跨国公司成立物流部,统一协调和管理公司物理活动。物流概念的界定也成为物流理论研究的重要内容。自20世纪60年代以来,这些物流定义层出不穷,现在很难统计到底有多少机构或组织给出了物流的定义。这里只能列举一些有权威性的定义。

日本日通综合研究所1981年的《物流手册》认为:“物流是将货物由供应者向需求者的物理性移动,是创造时间价值和场所价值的经济活动,包括包装、搬运、保管、库存管理、流通加工、运输、配送等活动领域。”

1986年,美国物流管理协会正式给物流的定义:“所谓物流,就是为了满足顾客需要而对原材料、半成品、成品及其相关信息从产地到消费地有效率或有效益的移动和保管进行计划、实施、统管的过程。这些活动包括但不局限于顾客服务、搬运及运输、仓库保管、工厂和仓库选址、库存管理、接受订货、流通信息、采购、装卸、零件供应并提供服务、废弃物回收处理、包装、退货业务、需求预测等。”随着现代物流以及相关领域(如供应链管理)时间和理论研究的发展,1998年该协会对物流概念做了局部的修订,认为:“物流是供应链流程的一部分,是为了满足客户需求而对商品、服务及相关信息从原产地到消费地的高效率、高效益的正向和反向流动及储存进行的计划、实施与控制过程。”

欧洲物流协会(ELA European Logistics Association)1994年公布的物流术语中,对物流下了这样的定义:“物流是在一个系统内对人员或商品的运输、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。”

台湾物流管理协会(Taiwan Association of Logistics Management)于1996年1月给出的物流定义为:“物流是一种物的实体流通活动的行为,在流通过程中,透过管理程序有效结合运输、仓储、装卸、流通加工、资讯等相关物流机能性活动,以创造价值,满足顾客及社

会性需求。”这一定义与美国物流管理协会的定义相似。

2001年,我国国家标准《物流术语》对物流下的定义是:“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。”

从上面的这些定义来看,尽管表述不同,但对物流的本质理解是一致的。即:物流的实质是通过产品与服务及其相关信息在供给点与消费点之间的加工、运输与交换,以低成本提供用户满意的服务,从而实现价值,是密切市场经济中供求关系的网络组织。它主要涵盖以下方面的内容:

1. 物流的对象既包括有形的“物”即传统上认知的一般性物品,如农、畜、渔、原材料、在制品、零部件、产成品、邮件、包裹、废弃物等,也包括无形的信息和服务等传统上不能被认知的特殊性物品,如电力、信用卡、物流服务和废弃物清理服务等。这一点在美国物流管理协会的物流定义中可以看出,物流管理的对象是物品、服务和相关的信息(goods, services and related information)。

2. 物流过程是一个由许多物流作业环节组成的复杂系统。比如物流过程包括运输、储存、包装、装卸、流通加工、信息处理等环节,其中的运输环节,又包括组配、装车、驾驶、卸货等具体作业,每一项作业还可以划分为若干具体的动作,如组配作业动作。要使物流过程的结果符合要求,必须对物流过程进行系统化的设计与管理。由于物流过程是由具有相对独立性的运输、储存、包装等组成的,在对物流系统进行管理之前,需要对物流系统进行重新设计,也有称为工程再造或物流系统重构的,这种设计是使物流系统最优的保证,而物流管理的重点就是对运输、储存、包装等环节进行的系统化管理以及对物流过程进行控制。

3. 物流功能并不是物流各组成要素功能的简单加总。物流作为一个系统,它当然不能等同于这个系统中的某个部分。例如物流与传统储运就是两个内涵完全不同的概念。虽然传统的储运指的是储存、运输等活动,物流也包括储存、运输等活动,但物流概念代表着各种物流活动的集成与协调。物流包括但不只包括这些活动,更为关键的是,物流中的这些传统活动,在一个共同的目标下经过权衡而能够达到比较好的配合,无论是由第三方物流公司提供这些服务,还是由作为物流用户的生产、销售企业自己承担这些活动,都会从物流的实际需要出发,对物流各环节进行整合并开展总体设计,最优的总体设计方案并不能使储存或运输环节局部达到最优,但却能使系统整体达到最优。提供物流服务的公司会将传统的储存、运输等服务集成起来,实现储存、运输等服务的最优组合从而降低用户的物流总成本,提高物流服务水平。总之,物流除了包含储存、运输等这些纵向的具体活动,更强调各环节活动之间的横向协调、配合与集成。在物流中虽然储存、运输这些具体的活动或环节依然存在,但是它们是以行使物流系统的特定使命而存在的,是经过集成的储存和运输,比以前单独存在的储存和运输具有更大价值。物流系统仍然需要纯粹的、

传统的运输公司、储运公司、仓储公司、包装公司、配送公司等,但是他们是执行物流系统集成指令、因为物流系统而存在的具体物流运作组织。类似地,我们还可以把物流的概念与其中包含的包装、流通加工、配送、信息处理等进行比较,采用同样的方法和思路,我们也可得出类似的结论。

4. 物流活动大多是由商品贸易、服务贸易和物流服务等多种方式,通过许多的人员、地点、行为和信息的组合搭配以及协调才能够完成的。这个过程涉及到顾客服务、运输、仓储、信息处理等多项作业,还要涉及到公司的策略选择与企业具体作业的联系,但最终的目标都是利用供应链中的资源,使物流活动在成本和收益的约束条件下达到顾客的满意。

早期的物流概念仅限于运输领域。随着理论研究的深入和实践的发展,企业开始认识到整合物流各种功能能够带来巨大的效益。在利益的驱动下,企业逐步开始集成物流的各个功能,形成了物流系统。物流活动涉及采购物流、生产物流、销售物流及回收物流、废弃物流等领域,物流概念逐步向外扩展,形成了现代的广义物流概念。如图 1-1 所示。

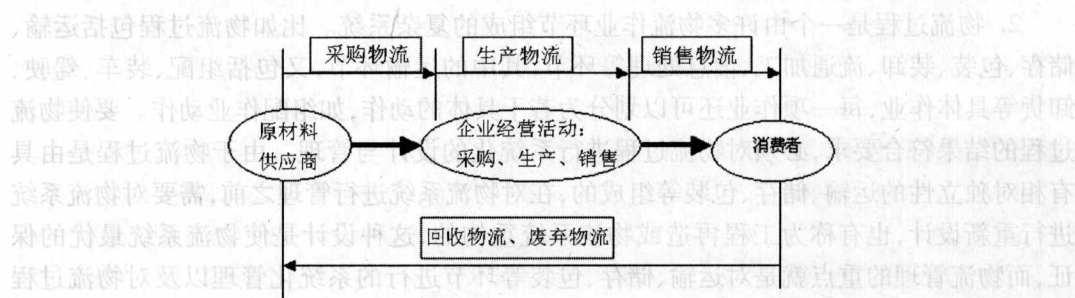


图 1-1 物流的基本概念

第二节 物流的分类

物流是社会经济活动的重要组成部分,它贯穿于社会再生产的全过程,存在于国民经济的各个领域。由于在不同领域中物流的对象、目的、范围和范畴的差异,可根据物流的需求、物流在社会再生产过程中的地位与作用等不同角度,可以将物流划分为不同类型。

一、按照从事物流的主体分类

可将物流分为第一方物流、第二方物流、第三方物流、第四方物流等。

第一方物流是指供应方(生产厂家或原材料供应商)提供运输、仓储等单一或某种物流服务的物流业务。

第二方物流是指需求方(生产企业或流通企业)为满足自己企业在物流方面的需求,由自己完成或运作的物流业务。

第三方物流(Third Party logistics 缩写 TPL)是指由物流的供应方与需求方以外的物流企业提供的物流服务,即由第三方专业物流企业以签订合同的方式为其委托人提供所有的或一部分的物流服务。所以第三方物流也称之为合同制物流。

第四方物流(Fourth party logistics)是一个供应链的集成商,是供需双方及第三方的领导力量。它不是物流的利益方,而是通过拥有的信息技术、整合能力以及其他资源提供一套完整的供应链解决方案,以此获取一定的利润。它是帮助企业实现降低成本和有效整合资源,并且依靠优秀的第三方物流供应商、技术供应商、管理咨询以及其他增值服务商,为客户提供独特的和广泛的供应链解决方案。

二、按照物流系统性质分类

可以将物流分为社会物流、行业物流和企业物流三大类。

1. 社会物流。是物流的主要研究对象,是指以全社会为范畴、面向广大用户的超越一家一户的物流。社会物流涉及在商品的流通领域所发生的所有物流活动,因此社会物流带有宏观性和广泛性,所以也称之为大物流或宏观物流。伴随商业活动的发生、物流过程通过商品的转移,实现商品的所有权转移这是社会物流的标志。

2. 行业物流。顾名思义,在一个行业内部发生的物流活动被称为是行业物流。在一般情况下,同一个行业的各个企业往往在经营上是竞争对手,但为了共同的利益,在物流领域中却又常常互相协作,共同促进行业物流系统的合理化。在国内外有许多行业均有自己的行业协会或学会,并对本行业的行业物流进行研究。在行业的物流活动中,有共同的运输系统和零部件仓库以实行统一的集配送;有共同的新旧设备及零部件的流通中心;有共同的技术服务中心进行对本行业操作和维修人员的培训;有统一的设备机械规格、采用统一的商品规格、统一的法规政策和统一报表等等。行业物流系统化的结果使行业内的各个企业都得到相应的利益。

3. 企业物流。在企业经营范围内由生产或服务活动所形成的物流系统称为企业物流。企业作为一个经济实体,是为社会提供产品或某些服务的。一个生产企业的产品生产过程,从采购原材料开始,按照工艺流程经过若干工序的加工变成产品,然后再销售出去,有一个较为复杂的物流过程;而一个商业企业,其物流的运作过程包括商品的进、销、调、存、退等各个环节;而一个运输企业的物流活动从按照客户的要求提货、将货物运送到客户指定的地点并完成交付。

三、按照物流系统功能结构分类

可以分为运输、保管、装卸搬运、包装、流通加工、物流信息等六种功能类型。