中国物流学术前沿报告

China Logistics Academy Frontier Report

(2009—2010)

中国物流学会

China Society of Logistics

中国物流与采购联合会

China Federation of Logistics & Purchasing

中国物资出版社

China Logistics Publishing House

中国物流学术前沿报告

China Logistics Academy Frontier Report

(2009—2010)

中国物流学会
China Society of Logistics
中国物流与采购联合会
China Federation of Logistics & Purchasing

中国物资出版社
China Logistics Publishing House

图书在版编目（CIP）数据

中国物流学术前沿报告. 2009—2010/何黎明主编. —北京：中国物资出版社，2009. 11

ISBN 978-7-5047-3256-9

Ⅰ. 中… Ⅱ. 何… Ⅲ. 物流—研究报告—中国—2009—2010 Ⅳ. F259. 22

中国版本图书馆 CIP 数据核字（2009）第 197532 号

策划编辑 胡郁林
责任编辑 朱 琳 司昌静
责任印制 何崇杭
责任校对 孙会香 梁 凡 杨小静

中国物资出版社出版发行
网址：http://www.clph.cn
社址：北京市西城区月坛北街 25 号
电话：（010）68589540 邮编：100834
全国新华书店经销
中国农业出版社印刷厂印刷

开本：787mm×1092mm 1/16 印张：38.75 字数：918 千字
2009 年 11 月第 1 版 2009 年 11 月第 1 次印刷
书号：ISBN 978-7-5047-3256-9/F·1283
定价：160.00 元
（图书出现印装质量问题，本社负责调换）

《中国物流学术前沿报告》（2009—2010）

编 委 会

主　　任：陆　江　中国物流与采购联合会会长

委　　员：丁俊发　中国物流与采购联合会首席顾问

应文华　中国物流与采购联合会首席顾问

何黎明　中国物流与采购联合会常务副会长
中国物流学会会长

戴定一　中国物流与采购联合会副会长
中国物流学会常务副会长

崔忠付　中国物流与采购联合会副会长兼秘书长

周林燕　中国物流与采购联合会副会长

任豪祥　中国物流与采购联合会副会长

蔡　进　中国物流与采购联合会副会长
中国物流信息中心主任

毛　洪　中国物流与采购联合会党委副书记

丁元振　中港物流（厦门）有限公司董事长、中国物流与采购联合会、中国物流学会常务理事

贺登才　中国物流与采购联合会、中国物流学会
副秘书长兼研究室主任

《中国物流学术前沿报告》（2009—2010）

编 辑 人 员

主　　编：何黎明
副 主 编：戴定一
执行主编：贺登才

主要成员：胡郁林　周志成　黄　萍

联系方式：
联合会研究室：010－58566588 转 133、135、132
网　　址：中国物流与采购网（www. chinawuliu. com. cn）
电子信箱：hedengcai@ sina. com　supao79@ yahoo. com. cn

支持单位：中港物流（厦门）有限公司

此为试读，需要完整PDF请访问：www.ertongbook.com

迎接物流理论研究的新局面

——第八届中国物流学术年会研究成果评审工作感言

（代前言）

在贯彻落实国务院《物流业调整和振兴规划》的背景下，我们迎来了中国物流学会第八届年会。本次年会共收到860篇学术论文和112篇研究课题。经过专家评委的认真评选，共选出获奖论文303篇，其中：一等奖11篇，二等奖21篇，三等奖92篇，优秀奖179篇。选出获奖课题56项，其中：一等奖9项，二等奖16项，三等奖31项。

评委们一致认为，本次学术年会收到的参评论文和课题是历史上数量最多的一次，平均水平也是最高的一次，显示出我国物流学术研究可喜的新进展，也表明中国物流学会正在成为国内物流界最大和最有影响力的学术平台。评委们还认为，我国的物流学术理论研究正处于一个发展的转折时期，其标志是发展目标要从数量的扩张转向质量的提升，也就是要产生一批在理论与实践上都具有重大影响的学术成果。为此，我们要很好地总结当前物流学术研究的成果，分析存在的问题，在选题、创新和规范化三个主要方面作出新的努力。

一、关于选题

选题是理论研究的第一关。常言道：好的开始是成功的一半。许多具有重大影响的研究往往就在于敏锐、科学地提出了问题，以致影响了许许多多后人的研究。所以选题、开题实际上也是很需要功力的。从本次获奖的论文和课题来看，选题的基本经验有两条：一是从实践中产生，二是从文献研究中形成。

所谓从实践中产生，就是要从我国物流实践或是从身边实践中那些重大的、共性的、急需的问题出发，挖掘出重要的、共性的、创新的理论问题，形成研究的选题。例如，天津大学管理学院物流系的学术论文《外贸型物流企业供应链服务战略转型的能力组合研究——基于国际金融危机的研究背景》就是这样的典型之一。金融危机对于外贸型物流企业的冲击最大，许多企业不得不面临战略转型。该文不是停留在“向供应链服务战略转型”的概念上，而是通过问卷调查概括出企业能力的组合问题作为战略转型的落实措施，并确立为本文研究的选题。通过借鉴前人的研究和案例的实证研究，提出了企业的五种能力和战略转型的七项措施，使此项研究具有很强的针对性和实用价值。可以说此文的选题是在抓住了当前形势特点的基础上，通过对企业实践的问卷调查筛选出来的。类似的还有：中国人民解放军后勤指挥学院的《综合物流保障基地建设研究》、郑州大学的《燃油税实施对我国物流业发展影响分析及物流企业应对策略研究》、上海市物流学会的《鉴于食品安全的现代冷链物流的构建研究》、江西财经大学工商管理学院等合作完成的《物流金融创新下存货质押融资业务质押率的影

响因素分析》等论文和课题，体现了研究的敏感和务实，其中许多内容就是在实践中产生的。

河海大学交通运输与物流工程研究所的课题《区域物流系统演化机理及其布局优化研究》则在文献研究方面显示出功力。区域物流并不是一个新的课题，能够在此领域选题，一定要做好文献研究的功课。本课题涉及的两大主要内容：区域物流系统及其演化机理、区域物流网络优化及节点布局优化方法涉及的相关研究已经很多了，该课题比较系统地梳理了区域经济、协同学理论和网络优化理论等相关的已有研究成果，为自己的研究建立了一个较高的起点。类似的还有：中山大学岭南学院的《第三方物流企业发展的经济学分析——宝供物流企业集团案例》、北京物资学院物流学院的《关于日本物流市场结构现状及物流企业经营战略特征的研究》等，选题和研究方法都基于文献研究，所做的工作都是比较出色的。

以上两类案例虽然各有特色，但并不表明选题从实践中来和从文献研究中来是可以割裂的。事实上选题的两个来源也是理论与实践的关系问题：一是理论来自实践，还要回到实践中去检验；二是理论应高于实践，要能够指导实践。所以我们主张首先要坚持选题来自实践，这是第一位的；同时也要做好文献研究，避免低水平重复。

本次收到的论文绝大部分都注意了文献研究，当然方法和水平还需要不断提高。现在最突出的还是选题如何结合物流发展实际的问题，也是多年来我们一直强调的物流研究进一步落实理论联系实践的问题。事实上《物流业调整和振兴规划》开启了一个新的物流发展时期，其标志是要更多地关注专业物流，落实发展生产性服务业来带动传统产业的结构调整和升级。制造业、商贸业、农业等均处于新的变革之中，无论是产业布局、运营方式、管理模式、监管制度等各方面都在创新，物流和供应链管理的作用越来越突出。正是在这样的背景下，物流业进入了十大产业调整和振兴规划，并承担了与其他九大产业不一样的使命——帮助其他产业做大做强，促进其他产业发展。正是在这方面，《物流业调整和振兴规划》为物流业发展开拓了更为广阔的空间。我相信，物流业的最新发展将更紧密地伴随制造业、商贸业、农业等传统产业的调整与升级。也希望明年能有更多的研究产业物流的选题出现，尤其是更希望供应链一类的研究能够把专业特点提炼出来。

二、关于创新

创新是理论研究的生命，是研究成果的核心价值所在。选题只是保证创新的第一关，还必须最终落实到观点创新和方法创新上来。

从观点创新来看，本届获奖的作品中确实可以列举许多成果。例如：浙江交通职业技术学院的研究课题《生鲜加工配送中心现状及其对策深化研究》，把生鲜加工配送中心作为一个新型业态提出来，不仅在食品物流的流程上可以承前启后，还可以在上下游产业链的整合上对分散的农户、分销网点进行整合与规范，对于生鲜食品产业链的集约化和食品安全的提升具有重要作用。

再如，山东交通学院交通与物流工程系的课题《城市生活垃圾回收物流系统优化设计实证研究》，从济南市的生活垃圾物流出发，研究既涉及一般的逆向物流理论，又

能结合本地实际特点，提出了构建城市生活垃圾回收物流系统网络模型的若干主要条件，并在统计数据分析的基础上提出济南市生活垃圾的发展规律——城市人均垃圾排放会逐年减少，农村人均垃圾排放会增加。这一趋势对于当地物流网络的规划布局具有现实指导意义。

方法创新方面，我们注意到在本次获奖成果中，重视关键绩效指标（KPI）的研究正成为一类方法创新的趋势，是值得肯定的。KPI 往往是矛盾的焦点，对其他相关因素起着支配或引导作用；KPI 又是数量化研究的基础，KPI 的数量化带动着物流流程中各种参数的定量化，所以 KPI 或标杆方法一直是国际上物流与供应链研究的重要方法。运筹学中各种数量化的优化、规划模型也是 KPI 研究方法的一个具体表现形式，更基础的是 KPI 体系的提炼和 KPI 体系内部关系的梳理。值得一提的是许多企业是把企业管理中的 KPI 体系和数据都作为核心机密来控制的，可见其重要地位，但在客观上也给研究带来了难度。

同时我们也注意到基于数理统计的实证研究方法越来越受到重视。在前几年的论文和课题中，基于调查数据的研究比重较少，成为我国物流研究与国外同行隔阂的主要原因之一。现在来看，情况正在改变之中，这是一个可喜的趋势。

本次采用关键绩效指标研究方法并有数据支持的论文，如：安吉天地汽车物流有限公司的《汽车物流企业第三方顾客满意度构建与实证研究》、华中科技大学管理学院的《时间敏感型供应链的资金流协同问题研究》、清华大学深圳研究生院的《兼顾成本和失败概率的随机需求车辆路径问题模型及算法》、重庆大学经济与管理学院的《随机动态装卸车辆路径问题的启发式求解策略及仿真研究》等；课题有：山东交通学院交通与物流工程系的《城市生活垃圾回收物流系统优化设计实证研究》、河南理工大学万方科技学院的《物流网络生态系统评价指标体系研究》、江门职业技术学院的《价值链会计增值流问题研究》、北京工商大学等单位的《北京奥运采购风险识别与评估研究》等。

这里还要谈谈研究中的数量化模型方法问题。上述获奖的作品均采用了数量化模型的方法，但这并非是获奖的主要根据。我们鼓励应用数量化模型方法，使研究更加科学、精细、简洁，但不赞成采用唯方法论，仅以模型方法来论高低的做法。本次参选的成果中就有一些采用复杂的模型来说明一些浅显的结论，甚至什么结论也说明不了，违背了模型是为了简化说明难度的根本宗旨。

以上，我们简要列举了创新方面已经取得的一些成绩，但是在这里我还是要说，我们的理论研究在创新方面只是处于初级阶段，还有很长的路要走，还缺少具有重大影响的研究成果，缺少与国际先进水平可以交流甚至竞争的研究。所以，只有高举创新的旗帜，才能实现我们的研究从数量的扩张转向质量的提升。

为了促进创新，学会将采取两项措施：第一，从本届学术年会开始，凡获得一、二等奖的论文和课题，一律要通过有关检索机构的查新报告。我们对查出问题的论文，已经做了降低获奖等级或取消获奖资格的处理，这不仅是学术创新的需要，也是端正学风的要求。从明年开始，我们还将扩大查新的范围，使科技查新成为端正学风、鞭策创新的必要措施。学会已经获得上海海事大学的支持，上海海事大学图书馆作为教育部定点的科技查新工作站，将接受学会委托的查新要求，提供免费服务。在此我也

要代表学会向上海海事大学表示衷心的感谢。第二，要探讨学会获奖的学术成果进入国际文献检索系统的可能性，以加快与国际接轨的步伐。希望学会各位会员出谋献策，共同努力。

三、关于规范化

由于前几年学会的学术研究以扩大规模为主，对于学术成果的规范化要求强调不够。在成果数量已达到一定规模的今天，则有必要强调规范化的要求，否则我们将无法实现从数量要求转向质量要求的提升。

从目前情况来看，绝大部分论文和课题可以满足基本规范性要求，但仍有部分论文和个别课题报告由于种种原因，还达不到起码的规范性要求，因而未能进入初评阶段。还有少数出现不同程度的知识产权问题，甚至有剽窃的嫌疑。评委会的专家一致认为有必要强调规范化的要求。

从论文和课题的评选角度来看，规范化要求主要表现在以下几点：

（1）学术论文、课题报告的格式。必要的格式要求也是保障研究质量和创新价值的必要措施。我们重申一定要严格遵循有关的格式规范，例如，字数要求、摘要的编写、体例的规定、参考文献等。我们还会不断完善有关的规范，并逐步采用国际上通行的规范格式。

（2）关于知识产权保护。树立知识产权意识和学术道德意识，应是本学会起码的要求，到目前为止虽然还没有出现大的问题，但也不可掉以轻心。因为我们的研究正处于转型时期，高水平的研究必须要有切实有效的知识产权保护和高尚的学术道德来支撑。今后我们要采取更加规范的制度，结合先进的技术来落实学会的知识产权保护和学术道德的培养。

（3）关于评选的流程。几年来我们的论文和课题评选的流程规范大体稳定下来，也形成了一批参与学术评选的专家团队，可以说基本上还是行之有效的。但是评委们还是对流程和评委会的组成提出了许多意见和建议。古人也曾说过：先有伯乐而后有千里马，可见评委团队的建设和评选流程的完善责任重大。未来的评委专家团队建设要兼顾两个要求：一要求广，能够让更多的专家参与此项工作，许多评委反映，评选工作不仅是奉献还有收获，是交流学习的极好机会；二要求高，要组织业界有权威的学术专家对那些有可能取得重大成果的研究作出评判和指导。在本届年会上，我们将尝试增加一个点评环节，开拓作者与专家面对面交流的渠道。在流程方面面临的主要问题是如何对论文（课题）和专家两个方面都能进行恰当的分类，确保专业对口，才能“慧眼识珠”。

希望学会的各位会员积极参与，群策群力，共同为迎接我国物流学术研究的新局面作出贡献！

中国物流与采购联合会副会长　中国物流学会常务副会长

戴定一

二〇〇九年十月

目　　录

物流经济

第三方物流企业发展的经济学分析

——宝供物流企业集团案例 …… 张宏斌（1）

物流网络理论的提出与探究 …… 鞠颂东　徐　杰　卞文良　耿　勇　刘　韧（12）

城市物流网络的复杂特性研究 …… 李国旗　张　锦　刘思婧（19）

轴辐式区域物流服务网络的协同机制与模式研究 …… 海　峰　郭　强　邵　校（31）

物流金融创新下存货质押融资业务质押率的影响因素分析

…… 李毅学　汪寿阳　冯耕中　刘浩华（44）

中国本土物流企业自主创新能力的影响因素及与绩效关系的实证研究

…… 汪旭晖　徐　健（55）

制造业与物流业联动发展若干认识误区的研究 …… 李亦亮（65）

论农副产品冷链物流发展政策措施 …… 赵　苏（70）

海洋运输强国与航运自由化 …… 朱意秋（82）

基于 SOM－PNN 混合神经网络的中外海关特殊监管区域对比研究 …… 吴　昊（90）

物流管理

外贸型物流企业供应链服务战略转型的能力组合研究

——基于国际金融危机的研究背景 …… 刘伟华　彭　岩　刘希龙（98）

我国企业物流风险管理现状的实证研究 …… 刘永胜　姬　利（115）

我国食品应急物流体系建设探讨 …… 谢如鹤　瑭　杰　刘漫波（135）

国内 TPL 企业绩效影响因素的实证研究 …… 赵泉午　王　旭　贝小芬（142）

物流业务外包管理中的服务质量博弈行为研究 …… 赵柱文（155）

关于日本物流市场结构现状及物流企业经营战略特征的研究

——基于日本物流企业主营业务收入前 50 名的实证分析

…… 邬　跃　米　娜（161）

供需中的 Hockey-stick 现象分析及对策研究 …… 桂华明　马士华（180）

基于 Fuzzy AHP 的危险货物运输风险评估与预警研究

…… 尚鸿雁　董千里　王旭坪　刘小东（196）

组合评价法在政府采购供应商评估中的应用

——以高校政府采购为例 …… 王　瑶（206）

民办高校应用型物流人才培养模式研究 …… 王军锋　孙惠敏　麻黎黎（222）

供应链管理

全球供应链上下游企业利益分配决定因素研究
——以汽车业为例 …… 王珍珍　陈功玉（231）
基于补偿合约的供应链定价与能力设计的协调问题研究 …… 邵晓峰　季建华（245）
基于折扣促销和价格敏感随机需求的供应链退货与定价 … 田俊峰　杨梅　陈岗（255）
物流服务供应链的故障树分析及优化研究 …… 张德海　刘德文（264）
基于适应性供应链的应急物流网络优化研究 …… 曹翠珍　王俊新（270）
战区物资投送保障链柔性研究 …… 焦红　王开勇　王桂强　李福奎（278）
基于时间因素的供应商（STBF）在供应链宇宙轨道模型中的
跃迁量化研究 …… 李子伯（287）
国内乳制品企业奶源供应管理研究 …… 王叶锋（292）

物流实务

汽车物流企业第三方顾客满意度构建与实证研究 …… 龙少良（298）
零售企业酒饮品库存问题研究 …… 张京敏　杜　航（315）
家电行业第三方物流增值服务创新模式初探 …… 董效涛　吴良龙（331）
计重收费政策下运输优化研究 …… 杨浩雄　慕　蓉（340）
临床试验供应链背景下可重复使用保温箱与一次性保温箱的
成本效益比较分析 …… 张晓东（351）
北京空港物流基地发展评价研究 …… 郭　睿　兰洪杰（377）
汉莎集团运营枢纽（法兰克福机场）容量峰值的削减
…… Michael Mederer　Gerrit Klempert　Thomas Arzt（Germany）（392）

物流技术与工程

面向物流领域的 RFID 中间件的研发与应用 …… 刘发贵　揭育柱（400）
IRP 在物流信息资源规划中的应用 …… 李向文　张　晶　金震东（420）
港口新建集装箱物流园区引发货运交通流的影响因素分析及货运交通量预测研究
…… 纪寿文　卫振林　郭义荣　王　伟（430）
基于模糊 c－聚类的港口多式联运节点布局规划 …… 康小燕　王　伟（440）
随机动态装卸车辆路径问题的启发式求解策略及仿真研究
…… 陈久梅　张旭梅　肖　剑（449）
兼顾成本和失败概率的随机需求车辆路径问题模型及算法
…… 张宏兵　戚铭尧　彭　昕　缪立新（462）

此为试读，需要完整PDF请访问：www.ertongbook.com

基于粗糙集和交互式多目标模糊决策的物流配送中心选址研究
…… 冉文学　刘　森　孙志刚（470）
基于模糊集的TPL不平衡报价策略…… 周兴建　张庆年　蔡丽华（484）

附　录

第八次中国物流学术年会获奖论文名单 ……（494）
2009年物流文献检索 ……（514）

物流经济

第三方物流企业发展的经济学分析

——宝供物流企业集团案例*

张宏斌

摘　要：宝供物流企业集团算不上是一个大型企业，但其在业界的影响却有目共睹。它是我国第一个以“物流”命名的企业，并拥有多个行业第一；它的信息化建设让宝供人津津乐道，连续多年被评为“中国信息化500强企业”，也许是规模最小的获奖企业，其CIO唐友三教授连续三年被评为“50名中国优秀CIO”。本案例首先总结了宝供物流企业集团的发展，它的发展经历了起步、传统储运企业、第三方物流企业乃至第四方物流企业等阶段，典型地反映了第三方物流企业的发展过程，在一定意义上也反映了我国物流产业的发展历史。案例同时试图对第三方物流企业的发展做出经济学解释，应用分工演进与规模经济理论解释第三方物流企业的产生和发展，同时试图利用成本主线将这两种解释统一到一个逻辑框架里面。

关键词：物流外包　第三方物流　分工演进　契约关系

根据美国供应链管理专业协会的定义，物流是供应链管理的一部分，是指为了满足消费者的需求，计划、实施和控制商品（包括服务）和相关信息从源头直到消费的高效流动的过程，这种流动既包括正向，也包括逆向。而第三方物流是指一家企业将包括运输和仓储业务在内的整体物流业务外包给第三方企业，后者被称为是第三方物流企业。第三方物流企业提供的是一种综合性的物流服务，而不是单一的运输或者仓储服务。第三方物流企业提供的服务包括（Murphy和Poist，2000；Capgemini，2006）：仓储；库存管理；运输；物流系统和物流战略的设计、开发和咨询；信息集成；运输货物的整合；帮助客户进行订单处理。如接收订单，根据订单进行拣货和包装，然后将包装好的货位送达订单需要的地点，并协助客户的客户完成检验和签收；物流成本的审计和物流绩效的评估；货物通关服务；退货管理；跨库作业（Cross-docking），即货物不通过储存，在经过拆箱、整合、贴标签、包装后，直接发货。

1994年，宝供只是一个不起眼的小转运站，如今，宝供已经发展成为年产值近10亿元的物流企业集团。宝供拥有行业的多个第一：中国第一家物流企业集团；第一个

* 基金项目：本研究得到中山大学985工程产业与区域发展研究哲学社会科学创新基地提供资助，并得到国家自然科学基金项目（70672079）资助。

作者简介：张宏斌，中山大学岭南学院，中山大学现代物流技术与管理研究中心，副教授。

将工业化的质量管理标准运用到物流运作上；第一个在中国建立基于 Internet/Intranet 的物流信息系统；第一个在中国将产学研相结合，举办物流技术与管理发展的国际性高级研讨会；第一个在中国创办物流奖励基金。宝供的发展历程典型地反映了第三方物流企业的发展历史，也折射出我国物流业从无到有，从有到强的发展历史；宝供对信息技术的利用也典型地反映了 IT 如何促进第三方物流企业的发展。

本案例试图在介绍宝供发展历史的基础上，讨论宝供集团从传统的仓储企业发展到第三方物流企业，蕴涵着怎样的必然性。

一、宝供物流集团的发展：从传统仓储到第三方物流

（一）起步

刘武是宝供集团的总经理和创始人。1985 年，刘武进入汕头供销储运公司，公司决定在广州设立转运站，刘武被调到广州，从此，刘武与储运结缘。1990 年，广州转运站由于经营不善出现亏损，公司决定关门，刘武却提出承包转运站。

那时的国营货运站都是严格遵循上下班制度，而刘武承包的货运站则采用 7 × 24 运作机制，这在当时绝无仅有。另外，货运站给人的印象是货运准时、货物没有损坏、仓库干净整洁，使这个小货运站在铁路运输方面小有名气。

1994 年，宝洁公司（P&G）进入中国市场，并首先在广州建立了大陆的第一个工厂。将产品从广州工厂快速运往全国各地，就成为宝洁抢占中国市场的首要任务。因此，宝洁需要在广东市场中寻找自己的物流合作伙伴，为其承担商品储存、运输等工作。

其实在 1994 年，大陆很少有人用到“物流”一词。广东省的物流市场基本被国有的储存和运输企业所垄断，这些企业具有以下几个特征：①国有企业，缺乏竞争意识和竞争观念；②一家企业要么从事储存，要么从事运输，绝不越雷池一步，从事综合的储存和运输业务；③服务质量差，仓库脏、乱、差，运输过程中经常有货物损坏现象，不敢奢望这些企业会负责在正确的时间将正确的货物运达正确的地点；④服务意识不强。每天下午 5 点半准时下班，当天生产的商品根本无法送出广州，当时的运输主要靠铁路，铁路运输企业只负责将货物送上火车，至于是否安全、按时到达与它们无关。因此，宝洁无法在这些大型国营储存和运输企业中找到自己理想的物流服务商，于是将目光转向小型的民营企业，而刘武就是在这种背景下拿到了宝洁的第一单。

宝洁公司委托的第一单是个小业务，将一批 4 个集装箱的货物从广州运到上海。虽然业务不大，但是刘武非常重视，他召集业务人员将已经娴熟的运输过程再仔细讨论一次。货物从广州运出后，刘武又亲自乘飞机到上海去接货物。4 个集装箱按时到站入库，近 7 千件货物仅有一件有破损。就连这一件刘武也没有放过，查明原因后，他写了一份长长的分析报告送到了宝洁物流总监的手中。宝洁对这第一单的服务非常满意，以后逐渐加大委托业务量，甚至一度将全部火车货运业务都交给刘武承包的小站来做。

（二）传统储运公司

为了业务的进一步发展，刘武拿出几年的积蓄，于 1994 年 10 月 18 日注册成立了广州宝供储运有限公司（宝供储运）。宝供储运刚成立时，规模非常小，仓库和车队都是租来的，也只有宝洁一个客户。为了给宝洁提供优质的服务，宝供储运的业务流程

和业务发展方向都是围绕宝洁来进行设计的。宝供储运从宝洁这个跨国公司学到了很多东西，当时人们戏称宝供储运为宝洁的一个下属企业，宝供的英文名称也是PGL。

宝洁需要一个储运公司能够直接负责将自己的货物运送到商场的仓库，或者渠道商的仓库。但是宝供储运成立之初，只是在广州负责将宝洁的货物运上火车，到达其他城市后，还需要宝洁找另外一个公司将运抵火车站的货物再运送到指定仓库。这样很不方便，如果发生货物丢失或者损坏，容易产生“扯皮”。基于双方的成功合作，宝洁提出，宝供储运能否在全国范围内为其提供物流服务。为了满足宝洁的需要，在公司成立后的两个月，刘武又在广州、上海、北京、成都设立了4个分公司。这样，宝供储运负责宝洁公司货物从广州工厂的仓库到客户仓库整个环节的运输和仓储，为宝洁提供门到门的“一条龙”服务。随后，宝洁公司将所有的铁路运输业务都交给宝供储运来做。

1997年，宝供储运有40多个客户，其中90%为外资企业，它们主要专注于自己的核心业务，构建核心竞争力，而将所有的关联业务都外包给第三方企业去做。而国内的企业却抱着“大而全”、“小而全”的思想，希望所有的业务都亲力亲为，一方面影响效率，另一方面又使资源不能全部投入到自己的核心业务和核心竞争力方面。正是基于这种背景，宝供储运于1997年与北京工商大学合作，开始举办一年一度的“物流技术与管理发展高级研讨会”。宝供储运希望借此研讨会，和业内人士及其相关企业共享现代物流的概念、模式、技术和趋势，并探讨新的物流理念和解决方案。

（三）第三方物流企业

1997年，随着其他储运公司的进步和发展，宝洁出于降低成本的考虑，结束了与宝供储运的铁路总代理合同。虽然宝洁仍然把宝供当做主要货运商，但是已经开始有意识地将部分业务分散给其他储运公司，引入竞争。

1999年，宝供储运的信息系统为其赢得了更多的客户。这时，宝供不再是一个传统的仓储和运输企业，而成为一个真正的第三方物流企业。它在信息技术的基础上，为自己的客户提供仓储、配送、信息管理、订单管理等全方位的服务，在整个供应链管理过程中起着至关重要的作用。宝供将客户的产品从生产线下线，到送至全国各地的零售商的整个过程都管理了起来。因此，宝供储运想为自己正名，首先向广东工商管理局申请注册“宝供物流企业集团有限公司”。由于当时在国内，物流还是一个非常陌生的名词，工商管理局不清楚物流应该归口在哪个行业，无法注册。于是，刘武向国家工商总局提出申请，并解释物流的含义。1999年10月，经国家工商局批准，注册资本为1.2亿元的“宝供物流企业集团有限公司”正式注册成立，成为我国第一个以“物流”命名的企业。从宝供储运变为宝供物流，宝供见证了我国物流业的发展。如今，短短的几年过去，各种各样的物流公司多如牛毛，物流已经成为一个炙手可热的名词。

2000年，宝供物流企业集团广泛应用现代物流管理的理论和观念，大力拓展物流配送、为客户提供个性化物流解决方案等新型物流服务，全面扩充物流服务领域，成为40多家跨国公司和10多家大型企业的战略联盟伙伴。

（四）走向第四方物流企业

随着客户的增多和业务的发展，宝供对自己的角色定位也一直发生着改变。最初只是为客户提供单纯的货物储存和运输服务；然后又为客户提供信息管理服务，增加物流过程的信息透明度，负责客户产成品的整个物流过程，成为一个典型的第三方物流企业；2000 年开始，宝供开始为客户提供供应链管理服务，利用信息连接供应链上的各个企业，以提高客户的供应链管理绩效，降低整个供应链的成本，宝供称自己为“供应链一体化服务商”，这实际上是第四方物流企业的概念。

做一个“供应链一体化服务商”并非一个简单的概念转换。原来宝供基本上是一个无资产的第三方物流企业，仓库是租来的，使用的是社会车辆。可是要和客户结成供应链一体化合作伙伴，就要为客户的客户提供服务，客户的客户在哪里，自己的服务就必须延伸到哪里。宝供的客户一般是大型外资企业，其产品会销售到全国各地，因此，宝供必须建设一个庞大的服务网络，才能将服务延伸到客户的客户。这个网络不仅包括虚拟的信息网络，而且包括配送中心网络等。这样才能集成地为客户的供应链提供信息流和物流统一的服务，提高整个供应链的反应速度，为客户赢得竞争优势。

为了实现转向，宝供开始实施“基地战略”。在原来合肥基地的基础上，计划建设广州南岗、苏州、顺德、北京、沈阳等 10 个基地。这 10 个基地作为宝供的配送中心，形成覆盖全国的服务网络。配送中心作为制造商和零售商之间的桥梁，对货物的出入库、存储、拣库、配货，以及车辆调度等进行科学、高效的管理，为客户提供高效、优质的物流服务。每个物流基地都按照现代物流配送中心的标准建设，里面有大型立体仓库，完善的机械设备，先进的计算机网络和信息系统。立体仓占地面积少，全部采用货架和托盘，货物更安全，处理速度也更快。截至 2006 年夏，苏州基地和广州南岗基地已经运作多年，顺德基地已经建成。宝供由一个无资产型的第三方物流企业，转向了一个轻资产型的第三方物流企业。

二、分工、规模经济和供应链契约安排

（一）第三方物流企业发展的经济学分析

从宝供的发展历程，我们可以总结出明显的几个历史阶段，如图 1 所示：

从宝供的历史，我们也可以总结出第三方物流企业发展的一般趋势。最初，只是普通的储运企业，提供以运输和仓储为主的传统物流服务，和客户的关系一般是短期的交易关系；后来，这些传统的物流服务商逐渐发展成为第三方物流企业，它们提供咨询、仓储、运输、订单履行、退货等综合的物流服务，和客户的关系一般是中短期的合约关系；之后，第三方物流企业中的佼佼者又发展成为所谓的领先物流企业（Lead Logistics Provider，LLP）。LLP 不仅是物流服务商，而且为客户管理所有的物流服务。管理客户的所有物流服务商，也管理所有的物流流程，负责集成信息技术、制定相关标准，评估物流绩效。LLP 和客户的关系一般是中长期的合约关系，双方共担风险；最后，部分 LLP 发展成为所谓的第四方物流企业（Fourth-Party Logistics Provider，4PL），它们成为客户的供应链管理者，是客户和众多物流服务商之间的单一桥梁，提

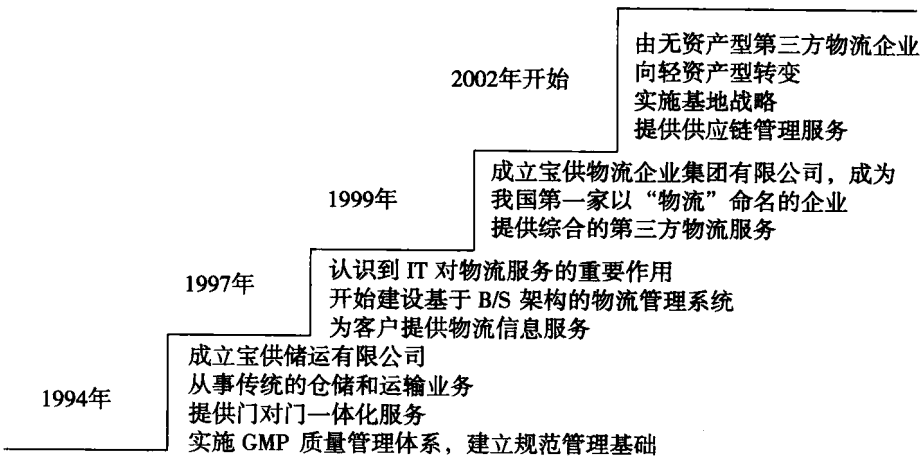

图 1　宝供的发展历史阶段

供供应链咨询与优化、管理其他第三方物流企业以及供应链上的综合物流业务等服务，和客户之间的关系是长期的合作伙伴关系。第三方物流企业的发展趋势如下表所示：

第三方物流企业的发展趋势

与客户的关系	发展的阶段	主要特点
合作伙伴 共担风险 共享收益	第四方物流企业（4PL）	战略关系 供应链管理 基于知识和信息的服务
合约关系 共担风险	领先物流企业（LLP）	项目管理/合同管理 客户和其他物流服务商之间的单一桥梁
合约关系 中短期	第三方物流企业	提供范围更广的综合物流服务 订单履行和配送 库存管理
交易	传统储运公司	提供传统的仓储、运输服务 小范围 重在降低成本

资料来源：根据 Capgemini 等，2004 年，2005 年和 TLI，2006 年整理

第三方物流企业的发展蕴涵着怎样的经济规律呢？第三方物流的发展可以用分工演进理论来进行解释。根据新兴古典经济学的理论，分工是交换的产物；分工和专业化能够加速知识积累，带来效益增加。但是协调分工又需要成本，即交易成本。分工的深化程度取决于分工收益与交易成本的相对比较，呈现出一个自发演进的过程。在

此为试读，需要完整PDF请访问：www.ertongbook.com