

第 1 章

绪 论

1.1 企业物流与供应链一体化

1.1.1 物流的概念与发展

(1) 物流的概念

物流概念的起源还没有统一的认识，一般认为，物流（physical distribution）一词最初起源于美国^①。1915年，阿奇·萧在《市场物流中的若干问题》^②一书中提出“物流是与创造需要不同的一个问题”，并提到“物资经过时间或空间的转移，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。在第一次世界大战的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”。其公司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”。到第二次世界大战期间，美国陆军中就开始使用“Logistics Management”来指现代物流^③，并得到进一步扩展。

关于物流的概念很多，现在比较流行的有以下几种：

唐纳德·鲍尔索克斯、戴维·克劳斯著，林国龙、宋柏、沙梅译：《物流管理：供应链过程的一体化》，机械工业出版社2000年版。

② 何明珂等：《现代物流与配送中心，推动流通创新的趋势》，中国商业出版社1997年版。

③ 宋华、胡左浩：《现代物流与供应链管理》，经济出版社2000年版。

中国国家标准定义：物品从供应地向接受地的实体流动过程。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的结合^①。

美国物流管理协会的定义：高效、低成本地将原材料、在制品、产成品等由始发地向消费地进行储存和流动，并对与之相关的信息流进行规划、实施和控制，以满足用户需求的过程^②。

日本工业标准（JIS）的定义是：将实物从供给者物理性地移动到用户这一过程的活动，一般包括运输、保管、装卸、包装以及与其有关的情报等各种活动^③。

日本行政管理厅统计审议会的定义：物的流通是与商品的物理性流动相关联的经济活动，包括物资流通和情报流通。物资流通由运输、保管、装卸搬运、包装、流通加工以及运输基础设施活动组成。

英国约翰·盖特纳的定义：物流是通过市场机制和销售渠道，战略性地管理原材料、零部件、产成品的采购、运输和储存及相关的信息流，以提高成本效益，实现利润最大化的过程。

虽然物流的概念不能够统一，但现在一般认为：物流就是将正确的产品（right production）、正确的数量（right quantity），以正确的条件（right condition），在正确的地点（right place）、正确的时间（right time），以正确的成本（right cost）提供给正确的顾客（right customer），也称之为 7R。

7R 恰当指出了物流的基本活动^④，它强调空间、时间、人性、收益、信息、技术和物体本身的统一，其总体目标就是要在尽可能低的总成本条件下，实现既定的顾客服务水平^⑤。

（2）物流的发展概况

现代物流的萌芽阶段（20 世纪初至 60 年代）

当经济发展到一定阶段出现了剩余物资，从而使交换成为必然，在交换的过程中必然伴随着物流活动。这时的物流活动，只是生产活

中华人民共和国国家标准：《物流术语》，国家质量技术监督局 2001-04-17 发布。

② 金若楠、张文杰等编译：《现代综合物流管理》，中国铁道出版社 1994 年版。

③ 王之泰：《现代物流管理》，中国 T 人出版社 2001 年版。

骆温平：《第三方物流理论、操作与案例》，上海社会科学出版社 2001 年版。

⑤ 唐纳德·鲍尔索克斯、戴维·克劳斯著，林国龙、宋柏、沙梅译：《物流管理：供应链过程的一体化》，机械工业出版社 2000 年版

动的附属活动，由于批量生产的优越性还未能被人们认识，更是由于技术的限制也不能实现批量生产，物流活动也只是对质量、价格及时间的管理。

到了工业革命以后，由于经济及技术的发展，实现了大批量生产及大批量消费，物流采购及销售成本开始为人们所重视，而单元化技术的发展使大批量配送成为可能，开始了以配送为特征的物流管理时代。这一时期，随着人们认识到物流是“企业第三利润源泉”，物流被越来越多的企业所重视^①。

● 美国

美国是物流最发达、最先进、最完善的国家。1901年 J.F.Growell 在《关于农产品的配送》中第一次论述了对农产品配送成本产生影响的各种因素，揭开了人们对物流认识的序幕^②。此后，在以农业为主体的经济向工业化经济发展的进程中对物流的认识不断深化，逐渐明确了物流在流通和市场营销中的地位和作用。1927年 R.Borsodi 在《流通时代》一文中首次用 Logistics 来称呼物流，为现代物流的概念奠定了基础。1941年~1945年二战期间，美国军事后勤活动为怎样将物资配送集成于一体提供了经验，推动了战后对物资活动的研究以及实业界对物流的重视。1946年美国正式成立了全美运输和物流协会，这是美国第一个关于运输和物流的资质评定组织，这一时期是美国物流的萌芽阶段。

● 日本

日本物流观念的形成虽然比美国晚很多，但发展迅速，并形成了自身独特的管理经验和方法，已成为现代物流的先进国家。从1956年开始，日本从美国引入物流概念，在对国内物流进行调查研究的基础上，将物流称之为“物的流通”。1964年日本又提出“通产省降低产业的总成本，将要推动除生产、流通的费用之外的第三种成本的削减，即搬运、保管、包

① 张文杰：《现代综合物流管理》，中国铁道出版社 1994年版。

② 张声书：《中国现代物流研究》，中国物资出版社 1998年版。

装等物流的成本。产业构造审议会的流通部中将要设立物的流通委员会”^①。日本还把“物的流通”视为一种包括运输、配送、装卸、仓储、包装、流通加工和信息传递等多种活动的综合行为。同时，在这一阶段比较重视有关车站、码头的装卸运作的研究与实践。

● 欧洲

在这一时期，欧洲各国为了寻求降低产品的成本，开始重视工厂范围内的物料和物流过程中的信息传递，对传统的物料搬运进行变革，对厂内的物流进行必要的规划，以寻求物流合理化的途径。当时供应链经济（Supply Chain Economics）的主要特点是从定单中获取需求信息，着眼于抓住信息中所提供的机会。供应链管理和运输是从上到下的垂直式一体化，组织机构是典型的“烟囱管”结构，工厂内的物流由工厂内设立的仓库提供。当时工厂产品客户的期望是同月供货服务，信息交换通过邮件，产品跟踪采用贴标签的方式，信息处理的软硬件平台是纸带穿孔式的计算机及相应的软件。

现代物流的发展阶段（20世纪60至70年代）

20世纪60年代以后，世界经济环境发生了深刻变化，技术革新层出不穷，管理科学的发展和生产方式的改变，大大促进了物流的发展。物流逐渐在管理学界引起了普遍重视，企业界也开始重视物流管理在经济发展中的作用，将改进物流管理作为企业活力的重要手段，这一阶段是现代物流快速发展的重要阶段。

● 美国

进入20世纪60年代后，美国对物流的重视程度有了很大的提高，物流、特别是物流配送得到了快速的发展，其背景是现代市场营销观念的形成，彻底改变了企业的经营管理行为，使企业意识到顾客满意是实现企业利润的惟一手段，顾客服务成为经营管理的核心要素，而物流起到了为顾客提供服务的重要作用。1960年，美国Raytheon公司最早以一个配送中心结合航空运输系统为美国市场提供服务。1963年，美国成立了国家实物配送管理委员会（National Council of Physical Distribution Management）。

^① 中国物资流通协会：《物资企业改革实践与探索》，中国物资出版社1998年版。

在这一时期，美国赋予物流概念的定义也比战前有了更为广阔的内涵。美国物流学者鲍尔索克斯在其 1974 年出版的《物流管理》一书中，将物流管理定义为“以卖主为起点将原材料、零部件与制成品在各个企业之间有策略地加以流转，最后到达用户，期间所需要的一切活动的管理过程”^①。1976 年，美国国家物流管理委员会对物流的定义是：“物流活动包括，但不局限于：为用户服务、需求预测、销售情报、库存控制、物料搬运、订货销售、零配件供应、工厂及仓库的选址、物资采购、包装、退还货物、废物利用及处置、运输及仓储等”。

● 日本

20 世纪 60 年代中期至 70 年代初是日本经济高速增长的时期之一，是商品大量生产、大量销售的年代。随着这一时期生产技术向机械化、自动化发展以及销售体制的不断进步，物流已成为企业发展的制约因素。因此，日本在这一时期开始进行较大规模的物流设施建设。在日本政府《中期 5 年经济计划》中，强调了要实现物流的近代化。作为具体措施，日本政府开始在全国范围内开展高速道路网、港口、流通聚集地等各种基础设施建设。与此同时，各厂商也开始高度重视物流，并积极投资物流体系的建设。首先是随着物流概念的传播和形成，各企业都建立了相应的专业部门，积极推进物流基础建设，这种基础建设的目的在于构筑与大量生产、销售相适应的物流设施，主要是随营业规模的扩大增设物流中心，或确保大量输送手段等充实物流硬件的举措。可以说，这一时期日本厂商的共同战略是增大物流量、扩大物流处理能力^②。

另一方面，如果说此前日本的物流是可以“人工装卸”来形容的低级物流的话，那么进入近代化的大量生产、大量销售时代，为了解决因仓库不足、出入库时间长、货车运输欠缺等而造成大量生产的产品无法顺利流向市场的问题，开始广泛采用叉车等机械化装卸设备和自动化仓库，灵活运用托盘和集装箱，实现货物单元成组装卸。同时建立物流中心，积极

^① Robert A. Novack. (1995) Creating Logistics Value – Themes for the Future. Council of Logistics Management.

^② 深圳平湖物流基地：《现代物流论丛》，广东旅游出版社 2000 年版。

推行物流联网系统，开发 VSP、配车系统等物流软件。

这一时期是日本物流建设的大发展时期，原因在于社会各方面都对物流的落后和其对经济发展的制约性有着共同的认识。日本在这一阶段的发展直到 1973 年第一次石油危机爆发才告一段落。

● 欧洲

20 世纪 70 年代是欧洲经济快速发展、商品生产和销售进一步扩大的时期，出现了由多个工厂联合的企业集团和大公司，工厂内部的物流已不能满足企业集团对物流的要求，因此出现了基于工厂集成的物流。这时的供应链经济和供应链管理采用具有竞争机制的分布式模式，组织机构从“烟囱管”式向“矩阵式”转变。这时的制造业已广泛采用成组技术 (GT)，对物流的需求增多，要求也更高。客户的期望已变成同一周供货或服务，服务节奏明显加快，因此仓库已不再是静止封闭的储存式模式，而是动态的物流配送中心；需求信息不光是看定单，主要是从配送中心的装运情况获取需求信息。供应链经济主要着眼于防止生产和物流的延误而造成经济上的损失^①。这个时期信息交换采用电话方式，通过产品本身的标记 (Product Tags) 实现产品的跟踪。进行信息处理的硬件平台是小型计算机，由于当时还没有功能比较强大的商品化软件问世，所以一般都是企业 (工厂) 自己开发软件。同时，基于工厂集成的物流和工厂内部物流相比，服务面要大得多，因此物流的来源出现了由承运人提供的新模式，从而为物流成本的降低探索了一条新的途径。

综合物流管理阶段 (20 世纪 70 年代至 80 年代中期)

综合物流管理阶段的物流管理的内容已经从企业内部延伸到企业外部，管理重点转移到物流的战略管理方面，企业开始超越现存的组织机构界限，注重外部关系的研究，将供货厂商 (提供成品或运输服务等)、分销商以及用户等纳入管理范围，作为物流管理的一项中心内容，利用物流的自身条件建立和发展与供货厂商和用户的伙伴合作关系，形成一种联合影响力量，以赢得竞争的优势；企业的外部关系并非像“供应商—生产—顾客”这样简单的一维线性关系，而是多维相互交叉在一起的复杂立体关系，并且这种关系对企业市场中的表现影响越来越重要。以战略为管理

^① 田中信哉：《物流浅论》，新华出版社 1983 年版。

导向，要求企业物流经理人员从内部例行事务中解脱出来，以更多的时间发展企业同供货商、分销商以及用户之间的稳定的、良好的、共存共荣的互助合作关系。综合物流管理意味着企业应用先进的技术，站在更高的层次上管理这些关系。电子数据交换、准时制生产、配送需求计划以及其他物流技术不断涌现并得到极大的应用和发展，这也为物流迈入综合管理阶段提供了强有力的技术支持和保障^①。据 1992 年美国物流管理协会的调查，在这一阶段已有 1/3 强的企业中将与物流任务相关的部门改名为“物流部”，并承担起更多的责任与职能。相应地，综合物流管理的概念也得到广泛的认可和应用。因为在市场环境中，企业如何调配资源去参与竞争会受到许多内部和外部的因素影响制约，而与其他措施相比，综合物流管理能为消费者提供更多的价值，增强企业的竞争力。例如，优化供应商的管理可以使企业大量降低费用，因为综合物流管理中供应商可以避免材料维护和订单处理费用，而这些费用最终是要进入到材料的采购成本中去的^②。

综合物流管理观念的引入将使企业内部彻底改变传统企业管理财务、采购、销售、市场、研发等分解式思维方式，而代之以系统整合的思想，它表明物流协作化与专业化将成为今后物流发展的主方向。

• 美国

20 世纪 70 年代末，美国物流业的经营环境发生了巨大的变化，这表现在一系列规制的缓和为物流的迅速发展提供了广阔的前景。首先是 1977 年到 1978 年《航空规制缓和法》的制定拉开了规制缓和的序幕。航空产业竞争的加剧对货主和运输业产生了巨大的影响，紧接着 1980 年通过了汽车运输法案和铁路法案，根据这两项法案，运输公司可以灵活决定运费和服务。到 1984 年，随着海运法案的通过，运输市场已全面实现了自由化。这一系列规制缓和不仅带来了运输业的激烈竞争，而且由于运费的自由决定，运输路线、运送计划安排等自由度的增加，使物流业能够真正满足顾客需求，并实现与其他公司在物流服务上的差别，形成各自的特色。对于货主来讲，随着运输业者、运输工具选择自由度的增加，一方面

^① 中国物资经济学会：《国外物流考察报告》，中国物资出版社 1987 年版。

^② 宋玲：《电子商务——21 世纪的机遇与挑战》，电子工业出版社 2000 年版。

接受物流服务的水平和物流效率得到提高；另一方面，可以从发货地到目的地之间自由选择、组合交通工具，实现多式联运。计算机技术等现代科技的发展，为物流的全面管理和现代化提供了物质基础和手段^①。

● 日本

在这一阶段，刚刚度过第一次石油危机的日本迎来了减量经营的时代。经营成本的降低成为经营战略的重要课题，如何降低物流的成本是其中的重要内容。物流合理化与最优化是这一阶段的主要特点。

首先，这一阶段担当物流合理化作用的物流专业部门开始出现在企业的管理中，从而真正从系统整体的观点来开展降低物流成本的活动，同时这一时期物流子公司也开始兴起。这一时期的物流合理化主要是改变以往将物流作为商品蓄水池或集散地的观点，从而在经营管理层次上发挥物流的作用。这集中反映在“物流利润学说”，即“物流到目前为止并没有提升到管理范围，从而成为流通的‘黑色大陆’，阻碍因素很多，因此只有去除这些阻碍因素，才可能实现成本降低，为赢利增加做出贡献”^②。也就是说，在企业第一利润源销售额无法实现的情况下，物流成为企业增加利润的惟一来源，很显然“物流利润学说”揭示了现代物流的本质，使物流能在战略和管理上统筹企业生产、经营的全过程。

在推进物流合理化的过程中，日本全国范围内的物流联网也在蓬勃发展，其宗旨在于推进订货、发货等业务的快捷化，以及削减物流人员，降低劳动力成本，特别是以大型零售店为中心的网上订、发货系统的应用在这一时期最为活跃，这是物流合理化在技术上的反映。

在物流管理政策上，1977年日本运输省流通对策部公布了《物流成本算定统一基准》，这一政策对于推进企业物流管理有着深远的影响。原因是当时物流合理化的先进企业正热心地从事物流成本控制的研究，各个企业都制定了自己独特的成本控制体系，因而出现了成本概念不一致的状况，这样各企业所计算出的成本就缺乏相互对比的基础^③。另外，在一般企业中，尽管物流成本的核定是以物流合理化为前提，但是由于缺乏统一

① 中国物流研究会：《中国物流研究会第一届年会论文集》，1987年版。

② 张晓萍、颜永年等：《现代生产物流及仿真》，清华大学出版社1998年版。

③ 张文杰：《现代综合物流管理》，中国铁道出版社1994年版。

明确的会计成本核算标准和方法，对物流成本的计算是不完全的，进而影响了物流合理化的发展。正是在这种情况下，日本运输省制定了《物流成本核算统一基准》。由于企业和政府的共同努力，这一时期的物流管理得到了飞跃性的发展，也使日本迅速成为物流管理的先进国家。

这一时期的另一特点是专业物流部门或物流子公司的兴盛，虽然当时设立专业物流部门或子公司的动机各个企业是不一样的，有的是为了解决企业剩余人员，有的想通过开拓货主市场更加推动物流合理化，但是，在确保物流有效运转方面则是各企业共同的目标，这也是物流管理在企业组织结构中重大的变革。

● 欧洲

随着经济和流通的发展，欧洲各国不同的企业（厂商、批发业者、零售业者）都在进行各自的物流革新，建立相应的物流系统，其目的是在追求物流系统高度化的过程中，实现物流服务的差别化，发挥各自的优势与特色。由于流通渠道中各经济主体都拥有不同的物流系统，必然会在经济主体的连接点处产生矛盾。为了解决这个问题，20世纪80年代欧洲开始探索一种新的联盟型或合作式的物流新体系，即综合物流管理。综合物流管理是最终消费者和最初供应商之间的物流与信息流。在商品流通过程中企业间加强合作，改变原来各企业分散的物流管理方式，通过综合物流的合作形式来实现原来不可能达到的物流效率，创造的成果由参与的企业共同分享^①。这一时期，欧洲的制造业已采用准时生产模式（JIT），客户的物流服务需求已发展到同一天供货（或服务），因此，综合物流的供应链管理进一步得到加强，如组织好港站库的交叉与衔接、零售商管理控制总库存量、产品物流总量的分配等，实现供应的合理化。这一时期物流需求的信息直接从仓库出货获取，通过传真方式进行信息交换，产品跟踪采用条形码扫描，信息处理的软硬件平台是客户/服务器模式和购买商品化的软件包。值得一提的是，这一时期欧洲第三方物流开始兴起^②。

信息化物流管理阶段（20世纪80年代中期至今）

随着新经济和现代信息技术的迅速发展，现代物流得到迅速发展。电

① 中国物流研究会：《中国物流研究会第一届年会论文集》，1987年版。

② 中国物流研究会：《中国物流研究会第一届年会论文集》，1987年版。

电子商务是 Internet 爆炸式发展的直接产物，是网络技术应用的全新发展方向。Internet 本身所具有的开放性、全球性、低成本、高效率的特点，也成为电子商务的内在特征，并使得电子商务大大超越了作为一种新的贸易形式所具有的价值，它不仅会改变企业本身的生产、经营、管理活动，而且将影响到整个社会的经济运行与结构。对于物流业来说，电子商务与物流是相互影响的关系。一方面，电子商务对物流提出了前所未有的高标准和要求，同时将极大地扩展物流产业的总体市场（当然在一些方面也将消灭一些传统产品的物流需求，如部分图书、磁带等物流）；另一方面，作为支持有形商品网上商务活动的物流，已成为有形商品网上商务活动能否顺利进行和发展的关键因素，没有一个与电子商务相适应的高效、合理、畅通的物流系统，电子商务就难以得到有效发展，它的优势也难以得到充分发挥。电子商务拓展了物流的时间和空间，同时要求对传统的物流运作方式和物流企业营业态，包括物流企业对物流的组织和管理以及物流企业的竞争状态进行变革和再构造；要求改善物流基础设施，提高物流技术水平和管理水平。正是信息技术的进步，才使人们更加意识到物流体系的重要，现代物流产业的发展也才被提到日程上来^①。21 世纪电子商务将成为企业决胜未来市场的重要工具，但如果没有现代物流体系作为电子商务的支点，恐怕电子商务什么事也干不了。如果电子商务能够成为 21 世纪的商务工具，它将像杠杆一样撬起传统产业和新兴产业，在这一过程中，现代物流产业将成为这个杠杆的支点。

- 美国

20 世纪 80 年代中期以后，美国电子计算机技术和物流软件得到了快速发展，大大推动了现代物流的实践，这其中的代表是 EDI 的运用与专家系统的利用。电子数据交换（EDI）是一种构造化、标准化的信息传递技术，这种信息传递不仅提高了传递效率和信息的正确性，而且带来了交易方式的变革，使物流向信息化并进一步向网络化发展。此外，专家系统的推广使物流管理实现了智能化，提高了整体效果。现代物流为了保障效率和效果，一方面通过销售时点信息系统（Point of Sale - POS）、条形码、EDI 网络技术 etc 收集、传递信息，另一方面利用专家系统使物流战略决策

实现最优化，从而共同实现商品附加值。

- 日本

进入 20 世纪 80 年代中期以后，日本物流合理化的观念面临着进一步变革的要求，尤其是 90 年代日本泡沫经济的崩溃，使以前那种大量生产、大量销售的生产经营体系出现了很多问题。因此，如何克服物流成本上升、提高物流效率是 90 年代日本物流面临的一个最大问题。

1997 年 4 月 4 日，日本政府制定了一个具有重要影响力的《综合物流施策大纲》，该大纲是根据 1996 年 12 月 17 日日本政府决定的《经济构造的变革和创造规划》中有关物流改革的一段话制定的：“物流改革在经济构造中是最为重要的课题之一。到 2001 年既要达到物流成本的高效化，又要实现不亚于国际水准的物流服务，为此，各相关机关要联合起来共同推进物流政策和措施的制定”^①。这个大纲是日本物流现代化发展的指针，对于日本物流管理的发展具有历史意义。

大纲中提出了到 2001 年物流发展的三项基本目标：第一，亚太地区便利性且充满魅力的物流服务；第二，实现对产业竞争不构成阻碍的物流成本；第三，减轻环境负荷。为实现上述目标，大纲中还制定了三项原则，包括通过相互合作来制定综合措施；为确保适应消费者需求的有效运输体系，以及创造良好的交通环境，道路、航空、铁路等交通机构合作共同制定综合交通措施；通过竞争促进物流市场合理化。

大纲中提出的具体措施有：社会资本的合作与集中使用，消除物流“瓶颈”，建设国际港口、机场以及相应的疏港疏场高规格的道路，主要干线铁路、公路的建设，提高运输能力，建设大都市圈物流中心；在法规和政策上进一步推动物流的效率化；物流系统要实现信息化、标准化以及实施无纸贸易；对都市内物流要建立道路交通的畅通机制，提高汽车装载效率，提高物流服务质量，减轻环境负担；对地域之间的物流要进一步完善多种方式运输的竞争条件，实现多式联运，促进水路、铁路货运，建立区域性物流中心；对于国际物流要进一步缩短物流的时间和成本，纠正内外

张文杰、李学伟：《管理运筹学》，中国铁道出版社 2000 年版。

价格差，提高产业地区的竞争力^①。

● 欧洲

进入 20 世纪 90 年代以来，全球经济一体化的发展趋势十分强劲，欧洲企业纷纷在国外，特别是在劳动力比较低廉的亚洲地区建立生产基地。这一时期欧洲企业的物流需求信息大多直接从顾客消费点获取，信息交换采用 EDI，产品跟踪应用射频标识技术（RF Tag），信息处理广泛应用 Internet 和物流服务方提供的软件。

目前，互联网和电子商务的电子物流正在欧洲兴起，用以满足客户越来越苛刻的物流需求，例如，要求在同一小时供货。物流的来源由电子商务服务的供应方提供，并实现供应/运输交易的最优化。供应链管理进一步扩展，可实现物流的协同规划、预测和供应。组织机构采用横向供应链管理方式，需求信息直接从顾客消费点获取，采用在运输链上实现组装的方式，使库存量实现极小化。信息交换采用数字编码分类技术和无线因特网。产品跟踪利用激光制导标识技术（Smartink）。

国内物流发展概况

在物流概念传入我国之前，我国实际上一直存在着运输、保管、包装、装卸、流通、加工等物流活动，其中主要是存储运输即储运活动。概括起来，我国物流业的发展大体上可以分为四个阶段。

第一阶段（建国初到 1965 年）：形成阶段。

这个阶段，我国从半封建、半殖民地的压迫下解放出来，经过全国人民的共同奋斗，国民经济开始恢复，并进入比较稳定的发展时期，工业生产有了很大的增长，交通运输建设取得了较大的进展，社会商品流通也不断扩大，因此，我国物流业也得到了相应的发展。在这期间，国家对物流这一行业比较重视，我国专业性的物流企业得到了加强和发展，物流人才的培养也引起各部门的重视和关注，所以称这一阶段为我国物流业务的形成阶段。

第二阶段（1966~1976 年）：停滞阶段。

这个阶段是“文化大革命”时期，科学技术不被重视，经济发展遭到破坏，国家建设停滞不前，有的甚至倒退。在这种形势下，物流业和其他

行业一样，根本谈不上发展，仅仅是维持现状或陷于停滞状态，个别地方物流企业遭到破坏。

第三阶段（1977～1991年）：改革开放阶段。

物流的概念通过欧美和日本传入我国^①，我国物流业有了很大的发展，除流通部门的专业性和兼营的物流企业不断增加外，在生产部门也开始重视物流合理化的研究。物流开始走向专业化、社会化，为社会提供更好的服务，而且外贸部门还积极开展物流对外服务，使物流向国际化方向迈进。

第四阶段（1992年至今）：市场经济发展阶段。

物流信息受到重视，全国性物流信息系统正在建立，为实现物流社会化、现代化、合理化创造了条件，确立了要建立全国统一、开放、竞争、有序的大市场、大流通，实现物流社会化、现代化、合理化的目标，我国物流业正进入一个自觉调整的发展时期。

1.1.2 企业物流的概念

企业物流是指在企业经营范围内，由生产或服务活动所形成的企业内部的事物的实物运动。关于企业物流的内涵及范畴，可理解为企业物流是以企业经营为核心的物流活动，是具体的、微观物流活动的典型领域。

企业系统活动的基本结构是投入—转换—产出，对于生产类型的企业来讲，是原材料、燃料、人力、资本等的投入，经过制造或加工使之转换为产品或服务；对于服务型企业来讲则是设备、人力、管理和运营，转换为对用户的服务。物流活动便是伴随着企业的投入—转换—产出而发生的。相对于投入的是企业外供应或企业外输入物流，相对于转换的是企业内部生产物流或企业内部转换物流，相对于产出的是企业外销售物流或企业外服务物流。由此可见，在企业经营活动中，物流是渗透到各项经营活动之中的活动。按企业性质不同有以下不同种类的企业物流。

（1）工业生产企业物流

工业生产企业物流是对应生产经营活动的物流，这种物流有四个子系统，即供应物流子系统、生产物流子系统、销售物流子系统及废弃物流子系统。工业生产企业种类非常多，物流活动也有差异，按主体物流活动

区别，可大体分为四种。

供应物流突出的类型。这种物流系统，供应物流突出而其他物流较为简单，在组织各种类型工业企业物流时，供应物流组织和操作难度较大。例如，采取外协方式生产的机械、汽车制造等工业企业便属于这种物流系统。一个机械的几个甚至几万个零部件，有时来自全国各地甚至外国，这一供应物流范围大，难度大，成本也高，但生产成一个大件产品（如汽车）以后，其销售物流便很简单了。

生产物流突出的类型。这种物流系统，生产物流突出而供应、销售物流较为简单。典型的例子是生产冶金产品的工业企业，其供应是大宗矿石，销售是大宗冶金产品，而从原料转化为产品的生产过程及伴随的物流过程都很复杂，有些化工企业（如化肥企业）也具有这样的特点。

销售物流突出的类型。例如很多小商品、小五金等，大宗原材料进货，加工也不复杂，但销售却要遍及全国或很大的地域范围，是属于销售物流突出的工业企业物流类型。此外，如水泥、玻璃、化工危险品等，虽然生产物流也较为复杂，但其销售时物流难度更大，问题更严重，有时会出现大事故或花费大代价，因而也包含在销售物流突出的类型中。

废弃物物流突出的类型。有一些工业企业几乎没有废弃物的问题，但也有废弃物物流十分突出的企业，如制糖、选煤、造纸、印染等工业企业，废弃物物流组织得如何几乎决定企业能否生存。

（2）农业生产企业物流

农业生产企业中农产品加工企业的性质及对应的物流与工业企业是相同的。农业种植企业的物流是农业生产企业物流的代表，这种类型企业的四个物流系统有它的特殊性。

供应物流。以组织农业生产资料（化肥、种子、农药、农业机具）的物流为主要内容。除了物流对象不同外，这种物流和工业企业供应物流类似，没有大的特殊性。

生产物流。种植业的生产物流与工业企业生产物流区别极大，主要区别是：第一，种植业生产对象在种植时是不发生生产过程位移的，而工业企业生产对象要不断位移，因此，农业种植业生产物流的对象不需要反复搬运、装放、暂存，而进行上述物流活动的是劳动手段，如肥、水、药等；第二，种植业一个周期的生产物流活动停滞时间长而运动时间短，而工业企业生产物流几乎是不停滞的；第三，生产物流周期

长短不同，一般工业企业生产物流周期较短，而种植业生产物流周期长且有季节性。

销售物流。以组织农业产品（粮食、棉花等）的物流为主要内容。其销售物流的一个很大特点是，诸功能要素中，储存功能的需求较高，储存量较大，且储存时间长，“蓄水池”功能要求较高。

废弃物物流。种植生产的废弃物物流也是具有不同于一般工业企业废弃物物流的特殊性，主要表现在，废弃物物流重量远高于销售物流。

随着全球供应链一体化进程的不断发展，企业物流环境发生了很大的变化。

首先是消费者行为发生了变化，个性化、可替代品增多，消费者不再大量购买同一类产品，而是注重产品的质量和个性化，这种消费的行为变化对企业的生产和经营产生了深远的影响。在适应消费行为的变化过程中，小批量、多品种、准时化、零库存等经营手段强化了物流管理在企业战略中的地位。

其次，信息技术的发展，使更大范围的信息共享成为可能，使“单品管理”和“无在库经营”成为可能。软件技术的发展，使企业物流活动可以被准确地区分和描述，为企业物流的外包提供了条件。

企业物流环境的变化，迫使企业重新认识自己的物流业务方案，为企业物流自营还是外包提出了新的课题。

1.3 供应链一体化的研究和企业物流外包

供应链一体化的研究，使得企业的专业化经营得到进一步的发展，供应链上下游企业通过物流合作结成横向或纵向的经济联合体，有利于形成规模竞争优势；企业物流之间的合作经营，使得资源分配更进一步合理化；资源共享和专业化的经营使企业的成本进一步降低，企业间重复的物流功能将被简化或重组^①，专业的物流经营企业将会出现，企业物流外包将会成为可能。第三方物流企业，作为供应链中的一个环节也就应运而生了。

对企业物流外包的研究文献比较多，但主要集中在企业的核心竞争力和第三方物流企业的专业化经营等方面。

1.1.4 企业物流是我国物流业发展的关键

(1) 面向生产的企业物流是现代物流的弱点

在我国，企业物流是一个明显的薄弱环节。将企业物流看作企业生产关键和企业形象灵魂的只是各行业的少数龙头企业，总体上“物流还远未被企业领导和业务部门所认识”。企业物流管理不畅，时间、空间浪费大，物流混乱，重复搬运，流动路径不合理，产品供货周期长，废弃物回收不力，不仅直接阻碍企业生产效率的提高，而且占用大量资金，成为企业发展的包袱。企业本身物流管理混乱、物流水平低下，企业和社会第三方物流的结合就缺乏“粘性”。根据 1999 年中国仓储协会委托某咨询机构对 450 家大中型企业的调查，工业企业的物流全部由企业自理的在被调查企业中占 26%，全部委托第三方代理的占 5.2%，自理与委托相结合的占 68.8%，其中委托比例在 30% 以下的占 42.3%，在 30% 到 60% 之间的占 36.5%，60% 以上的占 21.2%。而我国的中小企业委托第三方物流代理的比例更小，其自理物流的能力也相对更低。美国某机构 1998 年对制造业 500 家大公司的调查显示，将物流业务交给第三方物流企业的货主占 69%（包括部分委托），准备今后将物流业务交给第三方物流企业的货主占 10%。而 1996 年，美国由第三方物流配送企业承担的物流业务量已经占全社会物流总量的 57%。

乍看起来，我国第三方物流市场存在巨大商机，深入考察则发现，正是我国工业企业的物流水平低下，未能与社会物流业达成互利的结合，才使得利润石沉水底。因此，尽管面向流通领域的物流的确是物流业的主体，是经济发展必须突破的环节，但是也应该时刻注意面向生产领域的物流与面向流通领域的物流必须在发展步调和发展水平上相配合、相匹配，否则，发展的失衡将带来发展的阻滞。这种物流发展的结构性缺陷，可能会给今后物流业的发展埋下隐患。

(2) 企业物流是我国物流业发展的关键

为了使企业物流和社会物流协调匹配、互相促进，共同推进物流业发展，在构建物流业发展框架之初，就应该把工业企业放到合适的位置上。物流企业是物流业的实体，但不妨把工业企业作为物流业发展的核心，作为激发、促进和指引物流业发展方向、速度与模式的核心所在。以工业企业为核心发展物流业的依据何在？这里仅从如下几个方面来阐明：

工业企业是拉动物流业发展的源动力

物流业的业务来自供应链的各个环节，而工业企业是供应链的重心，是带动供应链运作的主体，因此，工业企业的运作是产生物流需求的源泉。同时，在供应链上，物流的量在供应链上的分布是不均匀的。大量物流集中在供应物流、生产物流、销售物流上，从产品到用户的配送则只是整个物流的一小部分。从这个意义上讲，工业企业是物流服务的最大需求者。有需求就有发展，工业企业发展的需求是物流业发展的源泉。此外，工业企业也是物流服务的重要提供者。我国的企业在“大而全”、“小而全”思想作用下，许多企业的大多数物流需求由企业自理，目前第三方物流在我国物流市场上还不是主流。工业企业作为物流服务的提供者，尽管物流不是其主业，其对物流业的影响却不可忽视。物流业的发展要充分考虑这一现状，考虑工业企业的物流需求者和物流服务提供商的双重角色。物流业的发展一方面要紧紧围绕物流需求，另一方面要跟随需求的重要提供商，无论从哪个方面，物流业的发展都应该围绕工业企业这个核心。

物流需求是行业个性化和企业个性化的需求

物流的需求从一开始就是具有行业个性化的。举例来说，家电业是我国工业企业中一类有代表性的企业，其对物流服务的要求有其行业以及同行业不同企业的特殊性。几大家电厂商纷纷感到物流水平与物流管理的滞后对整个行业发展已经形成了严重障碍，而社会的第三方物流经营者所提供的物流服务却无法满足不同个性化的物流需求，于是海尔自己搞起了物流，科龙和小天鹅也联手与外商共同涉足物流业。他们在物流热中循势而起的最根本目的，首先是要满足企业和行业本身对物流服务的个性需求，其次是把提供物流服务的余力投放物流市场。其他工业企业的物流无不各具特点。随着先进制造模式的不断渗透和成熟，工业企业正在经历从传统制造方式向先进制造模式转变的关键时期，传统制造方式下的物流体系已经完全不能适应先进制造模式对企业物流所提出的高质量需求。因此，物流需求的运营最终应以何种形式和模式发展必须结合工业企业的需求，在工业企业生产技术与生产模式的牵引下逐步明确与完善。因此，整个社会物流产业的发展，不可能脱离工业企业这一核心而自行发展。此外，中国工业企业整体现代化程度不高、不齐，对物流服务需求呈现多层次特点，物流服务提供者必须面对多层次的需求来规划物流服务。可以说，以工业企业为核心，根据需求界面特征构建物流业是一种量体裁衣的方式。