

第一章 物流的概念及发展

第一节 物流的概念与分类

一、物流概念的演变

从传统物流（Physical Distribution）的最早出现到现代物流（Logistics）的逐步形成，物流概念经历了一个内涵不断丰富，外延日益扩大，适用范围日趋宽广的历史演变过程。全面、深入地把握现代物流的内涵，离不开对物流概念演变过程的细致了解。

物流一词源于国外，最早出现于美国。1915年，阿奇·萧在《市场流通中的若干问题》一书中提到物流，并指出“物流是与创造需求不同的一个问题”。那时的物流仅局限于企业销售过程中的物流。

1922年，美国学者克拉克提出了“Physical Distribution”^①的物流概念，他运用“PD”，这一概念作为企业经营的要素来加以研究。“二战”期间，围绕战争物质供应，美国陆军建立了“后勤”（Logistics）理论，用“Logistics Management”（后勤管理）来指代物流，并将其应用于战争活动中。“后勤”是指将战时物质的生产、采购、运输、配给等活动作为一个整体进行统一布置，以求战略物

^① Fred E. Clark, Principles of Marketing (New York: Macmillan, 1922)

质的费用最低、速度更快、服务更好。后来“后勤”一词在企业中得到广泛应用，又有商业后勤（Business Logistics）、流通过程的物流，这时的后勤包含了生产过程和流通过程的物流，因而是一个包含范围更广泛的物流概念。

随着第二次世界大战的开始，物流得到进一步的发展和提炼。由于物流方面的工作对盟军取得第二次世界大战的胜利做出了重要而明确的贡献，物流开始得到更多的认可和重视。

物流在 20 世纪 60 年代经历了许多发展。1961 年，爱德华·西密卡（Edward Smykar）、唐纳德·鲍尔索克斯（Donald Bowersox）和弗兰克·莫斯蒙（Frank Mossman）写了第一部关于物流管理的著作。^① 该书从系统和全公司的角度研究物流，并讨论了总成本的概念。

美国实物配送管理委员会（在 1985 年更名为物流管理委员会（Council of Logistics Management; CLM））在 1963 年成立，其宗旨是“以求发展（物流）过程的理论和促进理解，提升管理（物流）系统的艺术和科学，培育在专门的非赢利运作领域里以及与其他组织和公共机构相互协作中的专业对话和发展”。这个组织对物流的发展起到了积极的促进作用。1985 年，美国物流管理协会（CLM）正式将物流这个概念从 PD 改为 Logistics，并在 1985 年将现代物流定义为“为了符合顾客的需求，将原材料、半成品、产成品以及相关的信息从发生地向消费地流动的过程，以及为使保管能有效、低成本地进行所从事的计划、实施和控制行为（Logistics is process of planning, implementing and controlling the efficient, cost-effective flow and storage of raw materials, in-process inventory, finished goods, and related information from point-of-origin to point-of-consumption for the purpose of conforming to customer require-

^① Edward Smykar, Donald Bowersox, and Frank Mossman, *Physical Distribution Management* (New York: Macmillan, 1922)

ments.)”。这个定义强调顾客满意度、物流活动的效率性，以及将物流从原来的销售物流扩展到了采购、企业内部物流和销售物流。

1992年，美国物流管理协会（CLM）修订了物流定义，将1985年定义中的原材料、在制品、产成品修改为产品、服务（Logistics is process of planning, implementing and controlling the efficient, effective flow and storage of goods, service, and related information from point-of-origin to point-of-consumption for the purpose of conforming to customer requirements.）。这实际上大大拓展了物流的内涵与外延，既包括生产物流，也包括服务物流。

1998年，美国物流管理协会（CLM）对物流的最新定义是：“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（Logistics is that part of the supply chain process that plans, implements, and controls the efficient, effective forward and reverse flow and storage of goods, services, and related information between the point-of-origin and the point-of consumption in order to meet customers requirements.）”。我们理解它不仅把物流纳入了企业间互动协作关系的管理范畴，而且要求企业在更广阔的背景上来考虑自身的物流运作。即不仅要考虑自己的客户，而且要考虑自己的供应商；不仅要考虑到客户的客户，而且要考虑供应商的供应商；不仅要致力于降低某项具体物流作业的成本，而且要考虑使供应链运作的总成本最低。总之，该定义反映了随着供应链管理思想的出现，美国物流界对物流的认识更加深入，强调“物流是供应链的一部分”，并从“逆向物流”角度进一步拓展了物流的内涵与外延。

在我国，物流是一个外来词，是在20世纪70年代末从日本引进的。1979年6月，中国物资经济学会派代表团参加在日本举行的第三届国际物流会议，把物流的概念介绍到了国内。此后，有关部门及专家学者展开了对物流的研究，并提出了他们自己对物流定义

的看法。

1987年，王嘉霖、张蕾丽教授在《物流系统工程》一书中指出：物流泛指物资实体的场所（或位置）转移和时间占用，即物资实体的物理移动过程（有形的与无形的）。狭义地讲，物流包括从生产企业内部原材料、协作件的采购开始，经过生产制造过程中的半成品的存放、装卸、搬运和成品包装，到流通部门或直达客户后的入库验收、分类、储存、保管、配送，最后送达顾客手中的全过程，以及贯穿于物流全过程的信息传递和顾客服务工作的各种机能的整合。

1987年，在李京文教授等人主编的《物流学及其应用》一书中，将物流定义为：物质资料在生产过程中各个生产阶段之间的流动和从生产场所到消费场所之间的全部运动过程。

1995年，王之泰教授在《现代物流学》一书中，将物流定义为：按用户（商品的购买者、需求方、下一道工序、货主等）要求，将物的实体（商品、货物、原材料、零配件、产成品等等）从供给地向需要地转移的过程。这个过程涉及到运输、储存、保管、搬运、装卸、货物处置和拣选、包装、流通加工、信息处理等许多相关活动。

1996年，吴清一教授在《物流学》一书中，将物流定义为：指实物从供给方向需求方的转移，这种转移既要通过运输或搬运来解决空间位置的变化，又要通过储存保管来调节双方在时间节奏方面的差别。

1997年，何明珂教授在《现代物流与配送中心》一书中，定义物流是：物质实体从供应者向需要者的物理性移动，它由一系列创造时间和空间效用的经济活动组成，包括运输（配送）、保管、包装、装卸、流通加工及物流信息处理等多项基本活动，是这些活动的统一。

2000年，宋华博士等在《现代物流与供应链管理》一书中，将物流定义为：为了实现顾客满意，连接供给主体和需求主体，克服

空间和时间阻碍的有效、快速的商品、服务流动经济活动过程。

2001年4月，由中国物资流通协会牵头组织，中国物资流通技术开发协会、北京工商大学、北京物资学院、北方交通大学、华中科技大学、原国内贸易局物流技术研究所等单位专家学者编写的中华人民共和国国家标准《物流术语》（以下简称《物流术语》标准）正式颁布。在充分吸收国内外物流研究成果的基础上，《物流术语》标准将物流定义为：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现有机结合。这个定义除了对概念准确性进行斟酌之外，还考虑了中国文化和国外现代物流理念接轨。

因此，从上述回顾可以看出，物流概念从1915年最初提出，历经70多年的时间才有定论（Logistics）。通过考察物流概念的上述演变过程，可以发现，随着时间的推移和社会经济的发展，物流概念经历了由狭义物流（PD）到广义物流（Logistics）这样一个演变过程。目前，由于国内外学者对现代物流的定义在目前尚未统一，因此在综合多种定义的基础上，笔者认为，现代意义上的综合物流的最重要的特征就是利用信息技术以及供应链管理手段对物流活动进行整合。从这一观点出发，对现代意义上的综合物流就有了自己新的理解。由这一理解可以形成以下对物流概念的定义：

为了满足顾客需求，通过采用信息技术、供应链管理等手段，确保物质实体从供应者向需求者的快速、高效、合理流动的经济活动过程（见图1-1）。

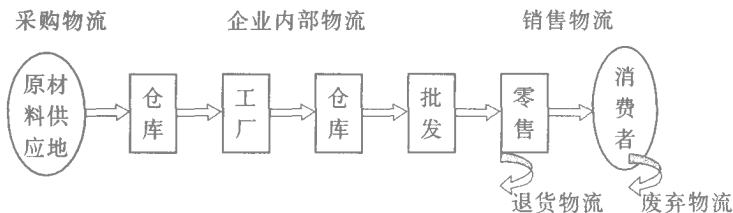


图 1-1 现代物流含义

这一对物流的理解至少具有以下一些特点：

1. 对于物流需求者而言，物流的各个环节不再独立面对物流需求，而是作为整个物流的有机组成部分。

2. 通过物流的信息共享，以消除原先物流过程中的时滞现象和不增值的环节。

3. 完整的物流成本应该包括从原材料供应开始直接到商品送达消费者的全部物流费用。但是，传统物流过程中的许多成本被掩埋在流通过程的各个环节，造成流通成本过高而又难以消除。然而，通过整合的物流，则可以减少原先因多环节造成的物流成本，以及显现出隐含着的物流成本。

4. 借助于现代信息技术，使原先无法整合的物流的各个环节能够整合，由此出现所谓的“第三方物流”，即专门从事整合性物流业务的社会组织，进而使所谓的“第四方物流”都可能变为现实，即从事物流业务的社会组织甚至不需要自己直接具备承担物资物理移动的能力，而是借助于自己所拥有的信息技术和为实现物流所需要的充分的需求和供给信息，并加上对于物流运作胜人一筹的理解，就可以开展物流服务。

5. 提升物流服务的^{质量}。物流服务的质量体现在所谓的“6R”方面，即适当的质量，适当的数量，适当的时间，适当的地点，好的印象以及适当的价格。概括地说，就是在需要的时间，在需要的地点，以尽可能低的物流成本提供需要的物资，这是 JIT (Just in-time, 准时性) 的思想。而要做到这一点，按照传统的物流方式显然是不行的。而是应该通过信息技术，将物流的各个环节连成一个整体，按照统一的供货计划准时地实现物资流动。

二、传统物流与现代物流

自从有人类活动以来，物流活动就一直存在，从物流本身的含义上我们也可以看出这一点。对物流概念有所了解的人都知道，物

流涉及到物资移动过程中的运输、保管、包装、装卸，流通中的加工、配送以及相伴随的信息处理等。如果我们仅从对物流的一般理解角度看，这些物流活动其实在我们热衷于谈论什么叫物流之前都早已经存在，它似乎与人类的历史一样的久远。

传统物流被认为是将生产的商品送交消费者的过程中所发生的各种活动，也就是说把销售作为主要对象。从领域上看，传统物流是以销售作为主要对象，包括公司内部物流（原材料的接收、保管，产成品的接收和保管，工厂或物流中心的运输等）。从目的上看，传统物流的目的是以尽可能低的物流成本，给顾客以尽可能好的物流服务。从功能上看，传统物流是克服从生产到消费的时空阻隔的一种物理性经济活动。从概念上看，传统物流是以效率为中心，用尽可能低的成本，实现尽可能高的物流服务。

那么，这些传统方式上的物流运作与我们现在所追求的所谓现代综合物流有何区别呢？现代物流，指的是运用现代化的组织管理方式、手段，现代化的技术设施、装备来处理物流业务的物流活动，具体包括运输的合理化、仓储自动化、包装标准化、装卸机械化、加工配送一体化、信息管理网络化等。现代物流通过应用先进的组织方式和管理技术，在经济和社会发展中发挥着重要作用，是新经济时代经济发展的推进器。现代物流有两个基本特征：

一是物流反应快速化。现代物流一般是通过两个途径来加快物流反应速度：第一是加大交通运输基础投入，加快运输速度；第二是进行物流系统的重新设计，即通过合理布局配送中心网络。根据不同的客户设计不同的方案，对物流系统的各个功能进行成本与服务的全面衡量，通过作业流程重组等方式来实现快速反应。

二是物流功能集成化。现代物流脱胎于传统储运业务，和传统储运的功能既有联系又有区别。现代物流需要对传统的储运功能进行集成，从传统储运向现代物流的转变不单是名称上的变化。更是本质上的飞跃，一是在思想观念方面，二是在技术操作方面，二者存在许多区别：

(1) 物流目标系统化，强调从整体上追求最优。现代物流从系统的角度将一个公司的各种物流活动统筹规划为一个整体，注重处理物流活动与公司经营目标之间、物流活动与物流活动之间的关系，不求单个活动的最优化，但求整体业务的最优。从形象的角度可以说，现代物流相当于一个组装车间，或是说一个生产流水线，它主要是把原来分散经营的各个物流环节系统化，将它们有效地整合、提升，使之成为具有增值功能的综合物流网络系统。而传统储运业务仅作为生产或销售企业的局部支持业务。

(2) 物流的作业内容发生了质的变化。传统储运仅仅是物流业务的组成部分，而物流业务无论从内涵和外延上都有了更丰富的内容。外延上，除了传统的储存、运输、包装和流通加工外，物流业务向上扩展至市场调查与预测、采购及定单处理、物流方案的选择与规划；向下扩展至配送、物流咨询、库存策略建议等服务。在内涵上，则增强了以上服务对决策的支持作用。

(3) 信息系统是现代物流的灵魂。现代化的物流企业运用了条形码技术、GPS卫星通讯技术及EDI技术，通过计算机通信网络、企业内部网络来实现物流中心与供应商或制造商的密切联系，以及企业内部各部门之间的联系，从而保证信息在各部门之间及时、高效地传递。对于物流企业而言，拥有先进的信息系统比拥有车队和仓库更重要。国外许多著名的物流公司，其本身并没有车队和仓库，但每年的承运量却可达到惊人的数字。

(4) 物流的手段趋于自动化、智能化。与传统储运作业人力化、机械化的作业方式相比，现代物流中心越来越多地使用机器人、射频识别装置、自动分拣机、自动导向机等自动化、智能化设备，作业效率得到极大提升。

(5) 物流服务内容已从原来的商流、物流分离发展到商流、物流、信息流的有机结合。传统储运只负责与实物相关的包装、装卸、运输及储存等业务，而不参与转移实物所有权的采购、销售等“商流”工作，而现代物流服务是在信息流的前提下实现物流和商流的

有机结合。

(6) 业务关系由临时的、随机的关系发展到长期的、固定的关系。传统储运主要是相对封闭状态下的企业个体行为，其业务关系不可避免地具有随机性、临时性，而现代物流是在社会分工高度发展情况下的一种企业行为，企业之间通过建立长期的、固定的业务关系，以实现最大的效益。

随着现代科技的发展，人类社会已向新经济时代迈进。所谓新经济，是指知识经济、网络经济和信息经济，其典型特征是以经济全球化、网络化为基础，以智力资源为依托，以创新为核心，由高新科技所驱动，体现为高效物流服务体系对经济的巨大贡献和发展上的可持续性。新经济时代全球经济发展有三个趋势：一是经济区域化和集团化倾向不断加强；二是世界经济表现为市场全 化 物流国际化；三是各国都重视发展现代物流产业，加强对传统产业的融合和改造。

新经济的发展是与物流业的发展紧密相联系的。新经济时代物流将呈现如下发展趋势：

(1) 信息、网络基础。物流活动以计算机、网络为基础要素，通过商品代码和商业交易数据库的建立，实现运输网络合理化、销售网络系统化、信息中心管理电子化，可以通过电子商务提供准确、快速、集成、低成本的服务；网络化有两层含义：一是物流配送系统的计算机通信网络；二是组织的网络化。物流的网络化是物流信息化的必然，是电子商务下物流活动的主要特征之一。

(2) 自动、智能操作。物流自动化的基础是信息化，其外在表现是机电一体化，部分替代人工操作，大量节省人工投入；物流智能化是计算机、机械与电子技术有机结合的一种高层次应用。

(3) 柔性、虚拟经营。物流配送中心根据消费要求“多品种、小批量、多批次、短周期”的特色，灵活组织和实施物流作业；工商企业可以通过信息载体，利用别人的资源为我所用，开展虚拟经营。

(4) 系统、有机结合。物流业成为跨部门、跨行业、跨区域的社会系统，并且完全实现物流、商流、信息流、资金流四流的有机结合。

新经济以知识经济为特征，其实质是以科学技术为中心的知识密集型产业在整个社会经济中占主导地位；作为一种新的经济形态，它将经历一个逐步发展、形成和完善的过程。这给物流业既带来了机遇又带来了更大的压力。在它的影响下，产品的主流已开始向知识密集产品转变，物流业的发展趋向知识化、信息化、复杂化。可见现代物流在新经济时代的条件下主要是以信息化和网络化特征区别于传统物流的。现代物流的发展首先要求消除物流信息化的真空。现代通讯技术的发展对跨区域物流配送的发展提供了可能和需求。

面对新经济的挑战，一切要求以市场为导向，以服务为中心，优化物流业内外部发展环境，加快区域间流通速度，不断地调整资源配置的变化方向，促进国家经济的良性发展；这也就要求对传统体制、管理观念和经营意识进行变革，建立与之相适应的、推动物流业内涵发展为主导的政策措施体系。正如前面所述，新经济时代物流业已面对来自技术、管理等各方面变革所带来的机遇和挑战：

信息技术引发物流业处于一种动态的自动化、电子化关系，网络技术、虚拟经营、柔性管理、智能控制和大规模自动化贯穿整个物流行业。

②技术创新、业务重组、流程再造成为物流业发展的内在动力源，是物流企业创造和拉动市场需求，获得比较竞争优势的关键。

网络经济的发展使得管理组织结构日趋扁平化，激烈的市场竞争要求能够做出快速反应的组织管理体系，不仅物流企业内部要协同工作，还需和供应商、用户协同工作；大中小企业分工协作，使经营专业化、系统化、一体化。

市场中的竞争表现为供应链之间的竞争，若供应链中某一关联企业商品价格过高，结果只会削弱整个供应链的竞争力。因此，未来物流行业发展的格局必须建立在整个供应链成本的基础上。

三、解释物流的观点与学说

物流的兴起引起了学者们的研究兴趣，他们提出了各种各样的观点来解释物流的存在及其重要性。这些观点主要有商物分流，黑大陆学说，物流冰山说，第三利润源泉等等。

1. 商物分流。商物分流是物流科学赖以存在的先决条件。所谓商物分离，是指流通中两个组成部分商业流通和实物流通各自按照自己的规律和渠道独立运动。

2. 黑大陆学说。著名的管理学权威彼得·E. 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，是流通领域中人们更认识不清的领域，所以，“黑大陆”说法现在转向主要针对物流而言。

3. 物流冰山说。这一学说是日本早稻田大学西泽修教授提出来的，他在专门研究物流成本时发现，现行的财务制度和会计核算方法都不可能掌握物流费用的实际情况，因而人们对物流费用的了解是一片空白，甚至有很大的虚假性，他把这种情况比做“物流冰山”。其特点是大部分沉在水面以下的是我们看不到的黑色区域，而我们看到的不过是物流的一部分。

4. 第三利润源泉。第三个利润源说法主要来源于日本。从历史发展来看，人类历史上曾经有过两个大量提供利润的领域。第一个是资源领域，第二个是人力领域。在前两个利润源潜力越来越小、利润开拓越来越困难的情况下，物流领域的潜力被人所重视，按时间序列排为“第三个利润源”。

5. 效益背反说。效益背反是物流领域中很经常的很普遍的现象，是这一领域中内部矛盾的反映和表现。例如，包装问题，包装方面每少花一分钱，这一分钱就必然转到收益上来，包装越省，利润则越高。但是，一旦商品进入流通之后，如果简省的包装降低了产品的防护效果，造成了大量损失，就会造成储存、装卸、运输功能要

素的工作劣化和效益大减。

6. 成本中心说。成本中心说的含义是指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，物流是企业成本的重要的产生点，因而，解决物流的问题，并不主要是为要搞合理化、现代化，不主要在于支持保障其他活动，而主要是通过物流管理和物流的一系列活动降低成本。所以，成本中心既是指主要成本的产生点，又是指降低成本的关注点，物流是“降低成本的宝库”等说法正是这种认识的形象表述。

7. 利润中心说。利润中心说认为物流可以为企业大量提供直接和间接的利润，是形成企业经营利润的主要活动。非但如此，对国民经济而言，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“第三个利润源”。

8. 服务中心说。这一学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，而是在于提高企业对用户的服务水平，进而提高了企业的竞争能力。因此，他们在使用描述物流的词汇上选择了后勤一词，特别强调其服务保障的职能。通过物流的服务保障，企业以其整体能力来压缩成本增加利润。

9. 战略说。这是当前非常盛行的说法，实际上学术界和实业界中越来越多的人已逐渐认识到，物流更具有战略性，它是企业发展的战略，而不是一项具体操作性任务。应该说这种看法把物流放在了很高的位置，企业战略是什么呢？是生存和发展。物流会影响企业总体的生存和发展，而不是在哪个环节搞得合理一些，省了几个钱。

四、物流的分类

随着物流的发展，物流越来越深入到人们的经济社会生活中为了更好的研究物流，针对不同的分类标准，可以将物流分为不同

的类别。

1. 按物流涉及的范围，可以将物流分为宏观物流与微观物流。宏观物流是指社会再生产总体的物流活动，是从社会再生产总体角度认识和研究物流活动。微观物流是指消费者、生产企业所从事的实际的、具体的物流活动，如企业物流、生产物流、供应物流、销售物流、回收物流、废弃物物流、生活物流等。

2. 按物流涉及的地理区域，可以将物流分为国际物流和区域物流。国际物流是现代物流系统中发展很快、规模很大的一个物流领域，国际物流是伴随和支撑国际间经济交往、贸易活动和其他国际交流所发生的物流活动。相对于国际物流而言，一个国家范围内的物流、一个城市的物流和一个经济区域的物流称之为区域物流。

3. 按照物流活动的性质，可以将物流分为一般物流和特殊物流。一般物流指物流活动的共同点和一般性，物流活动的一个重要特点是涉及全社会、各企业，因此物流系统的建立及物流活动的开展必须有普遍的适用性。带有特殊制约因素、特殊应用领域、特殊管理方式、特殊劳动对象、特殊机械装备特点的物流皆属于特殊物流范围，特殊物流又可以按照不同的标准进一步细分：按劳动对象的特殊性有水泥物流、石油及油品物流、煤炭物流、危险品物流等；按数量及形体不同有多品种、少批量、多批次产品物流，超长超大产品物流等；按服务方式及服务水平不同有“门到门”的一贯物流、配送等；按装备及技术不同有集装箱物流、托盘物流等；按组织方式有加工物流等。

4. 根据实际物流承担方的不同，以及相关社会组织在物流过程中所扮演的角色不同，我们可以将这些物流形式分别称为不同方物流。例如“第一方物流”、“第二方物流”、“第三方物流”、“第四方物流”以及“第五方物流”等等。

(1) 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，多数制造企业都自己配备有规模较大的运输工具（如车辆、船舶等）和运输自己产品所需要的仓库等物流设施，来实现自己产品的空间位移。特别是当产品输送量较大的情况下，企业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”。由此，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显得越来越突出：

由于产品的市场需求在时间上是不平衡的，企业配置物流设施是根据需求旺季能力确定还是淡季？这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。

制造企业的核心竞争能力在于它所制造的产品，而从事物流业却非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物流企业要高。

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 的要求，特别是供需双方在地理位置上相距较远的情况下，企业无法实现有效的物流。

随着第三方物流的兴起，并能提供日趋完善的物流服务，使得第一方物流原有的一些优势黯然失色。

(2) 第三方物流

第三方物流（the Second Party Logistics, 2PL）是指由物资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，以解决从供应站到商场的物流问题。但是，传统的由第三方承担的物流同样存在着以下一些问题：

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

由于商品的市场需求在时间上的不平衡，商业企业难以合理地配置物流设施的能力，无论怎样配置都可能造成物流能力的浪费

或紧张。

商业企业的核心竞争能力在于商品的销售能力，而从事物流业却非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物流企业要高。

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。

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。

(3) 第三方物流

1) 第三方物流的概念

随着市场竞争的加剧，以及对效率的追求，使得在组织之间的社会劳动分工日趋细化。企业为了提高自己的核心竞争能力，降低成本，增加企业发展的弹性，越来越愿意将自己的不熟悉业务分包给其他社会组织承担。正因为如此，一些条件较好的，原来从事与物流相关的运输企业、仓储企业、货代企业开始拓展自己的传统业务，进入物流系统，逐步成长为能够提供部分或全部物流服务的企业。我们把这种服务称之为“第三方物流”（the Third party Logistics, 3PL）。

2) 第三方物流服务的内容

第三方物流是指由物资流动的提供方和需求方之外的第三方去完成物流服务的运作方式。第三方就是指提供物流交易双方的部分或全部物流功能的外部服务提供者。在某种意义上，可以说它是物流专业化的一种形式。第三方物流随着物流业的发展而兴起，是物流专业化分工的产物。物流业发展到一定阶段必然会出现第三方物流，而且第三方物流对物流市场的占有率与物流产业的水平之间有着非常紧密的相关性。国外有一种观点认为，独立的第三方物流至少占到社会的 50% 时，物流产业才能形成。所以，第三方物流的发展程度反映和体现着一个国家物流业发展的整体水平。

专业化、社会化的第三方物流的承担者是物流企业。综观国内

外物流业现状，物流企业种类繁多。一般可以分为两类。

按照物流企业完成的物流业务范围的大小和所承担的物流功能，可将物流企业分为综合性物流企业和功能性物流企业。功能性物流企业，也叫做单一物流企业，即它仅仅承担和完成某一项或几项物流功能，可将其进一步分为运输企业、仓储企业、流通加工企业等。

综合性物流企业则能够完成和承担多项甚至所有的物流功能。综合性物流企业一般规模较大、资金雄厚，并且有着良好的物流服务信誉。物流自理企业就是平常人们所说的物流企业。

在西方发达国家第三方物流的实践中，有以下几方面值得注意。第一，物流业务的范围不断扩大。商业机构和各大公司面对日趋激烈的竞争，不得不将主要精力放在核心业务上，将运输、仓储等相关业务环节交由更专业的物流企业进行操作，以求节约和高效；另一方面，物流企业为提高服务质量，也在不断拓宽业务范围，提供配套服务。第二，很多成功的物流企业根据与第一方和第二方的谈判条款，分析比较自理的操作成本和代理费用后，灵活运用自理和代理两种方式，提供客户定制的物流服务，这里的物流代理是指借助于第四方物流的中介作用。第三，物流产业的发展潜力巨大，具有广阔的发展前景。

随着物流技术的不断发展，第三方物流作为一个提高物资流通速度、节省仓储费用和资金流动时间的有效方法，正在引起人们越来越多的重视。常见的第三方物流服务的内容如表 1-1 所示。

表 1-1 第三方物流服务的主要内容

| 序号 | 服务项目 | 第三方物流提供该服务的比重 |
|----|----------------|---------------|
| 1 | 开发物流策略 / 系统 | 97.3 |
| 2 | 电子数据交换能力 | 91.9 |
| 3 | 管理状态报告 | 89.2 |
| 4 | 货物集运 | 86.5 |
| 5 | 选择承运人、货代、海关代理等 | 86.5 |

资料来源：白雪原，货代与物流，中国物流发展展望，99 中国航运研讨会，北京，

让第三方物流经营者来承包其他企业的物流项目，对于企业而言，具有以下好处：

可以集中精力处理其熟悉的核心业务；

可以取回从前在物流活动中的固定资产的投入；

从事第三方物流的公司能够提供更多相关服务，如环保、搬运包装物的多次利用等；

可以节省费用。由于第三方物流公司处理的物流量大，有能力投资大型的物流设施，且保持较低的物流费用；

增加自己核心业务的灵活性；

⑥第三方物流公司在从事物流业务中所拥有的经验和责任；

⑦物流的服务质量因专业化分工而得到大大提高。

3) 第三方物流与物流一体化

随着市场竞争的不断深化和加剧，企业建立竞争优势的关键已由节约原材料的“第一利润源泉”和提高劳动生产率的“第二利润源泉”转向建立高效的物流系统的“第三利润源泉”。20世纪80年代，西方发达国家，如美国、法国和德国等就提出了一体化的现代理论，应用和指导其物流发展取得了明显的效果，使它们的生产商、提供商和销售商均获得了显著的经济效益。美国十几年的经济繁荣期与该国重视物流一体化的理论研究与实践、加强供应链管理、提高社会生产的物流效率和物流水平是分不开的。亚太物流联盟主席指出，物流一体化就是利用物流管理，使产品在有效的供应链内迅速移动，使参与各方的企业都能获益，使整个社会获得明显的经济效益。所谓物流一体化，就是以物流系统为核心的由生产企业、经由物流企业、销售企业，直至消费者的供应链的整合化和系统化（如图1-2所示）。它是物流业发展的成熟的阶段。物流业高度发达，物流系统完善，物流业成为社会生产链条的协调者和领导者，能够为社会提供全方位的物流服务。物流一体化的发展可进一步分为三个层次：物流自身一体化、微观物流一体化和宏观物流一体化。物流自身一体化是指物流系统的观念逐渐确立，运输、仓储和其他