



高职高专“十一五”规划教材

物流管理基础

WULIU

GUANLI JICHU

总策划 陈露晓 高巍然
主 编 谢雪梅

 吉林大学出版社

高职高专“十一五”规划教材

物流管理基础

总策划 陈露晓 高巍然
主 编 谢雪梅
副主编 张 彦 晏 玮

吉林大学出版社

内容提要

现代意义上的物流管理出现于 20 世纪 80 年代。人们发现利用跨职能的流程管理的方式去观察、分析和解决企业经营中的问题非常有效,通过分析物料从原材料运到工厂,流经生产线上每个工作站,产出成品,再运送到配送中心,最后交付给客户的整个流通过程,企业可以消除很多看似高效率实际上却降低了整体效率的局部优化行为。在这个阶段,物流管理的范围扩展到除运输外的需求预测、采购、生产计划、存货管理、配送与客户服务等,以系统化管理企业的运作,达到整体效益的最大化。

本书编写的目的,就是将当今世界物流管理的一般运作方法和管理技术较为全面地介绍给读者。本书主要以企业物流管理为研究对象,所涉及的内容是从事物流管理应该具备的最基本的知识。本书主要介绍了物流管理基础知识、仓储管理知识、库存管理知识、运输管理知识、配送管理知识、包装、搬运装卸和流通加工的方法、物流信息管理技术、物流供应链关系、现代物流与电子商务等内容。希望对从事物流领域工作的读者有很好的参考价值。

图书在版编目(CIP)数据

物流管理基础 / 谢雪梅主编. — 长春: 吉林大学出版社, 2009. 1

(高职高专“十一五”规划教材)

ISBN 978 - 7 - 5601 - 4067 - 4

I. 物… II. 谢… III. 物流—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(2009)第 000907 号

书 名: 高职高专“十一五”规划教材

物流管理基础

作 者: 谢雪梅 主编

责任编辑、责任校对: 邵宇彤

吉林大学出版社出版、发行

开本: 787 × 1092 毫米 1/16

印张: 15.75 字数: 397 千字

ISBN 978 - 7 - 5601 - 4067 - 4

封面设计: 超视觉工作室

北京市彩虹印刷有限责任公司 印刷

2009 年 1 月 第 1 版

2009 年 1 月 第 1 次印刷

定价: 28.50 元

版权所有 翻印必究

社址: 长春市明德路 421 号 邮编: 130021

发行部电话: 0431 - 88499826

网址: <http://www.jlup.com.cn>

E-mail: jlup@mail.jlu.edu.cn

出版说明

作为高等教育的重要组成部分，高等职业教育是以培养具有一定理论知识和较强实践能力，面向生产、面向服务和管理第一线职业岗位的实用型、技能型专门人才为目的的职业技术教育，是职业技术教育的高等阶段。目前，高等职业教育教学改革已经从专业建设、课程建设延伸到了教材建设层面。根据国家教育部关于要求发展高等职业技术教育，培养职业技术人才的大纲要求，我们组织编写了这套《高职高考“十一五”规划教材》。本系列教材坚持以就业为导向，以能力为本位，以服务学生职业生涯发展为指导思想，以与专业建设、课程建设、人才培养模式同步配套作为编写原则。

从专业建设角度，相对于普通高等教育的“学科性专业”，高等职业教育属于“技术性专业”。技术性专业的知识往往由与高新技术工作相关联的那些学科中的有关知识所构成，这种知识必须具有职业技术岗位的有效性、综合性和发展性。本套教材不但追求学科上的完整性、系统性和逻辑性，而且突出知识的实用性、综合性，把职业岗位所需要的知识和实践能力的培养融会于教材之中。

从课程建设角度，现有的高等职业教育教材从教育内容上需要改变“重理论轻实践”、“重原理轻案例”，教学方法上则需要改变“重传授轻参与”、“重课堂轻现场”，考核评价上则需改变“重知识的记忆轻能力的掌握”、“重终结性的考试轻形成性考核”的倾向。针对这些情况，本套教材力求在整体教材内容体系以及具体教学方法指导、练习与思考等栏目中融入足够的实训内容，加强实践性教学环节，注重案例教学，注重能力的培养，使职业能力的培养贯穿于教学的全过程。同时，使公共基础类教材突出职业化，强调通用能力、关键能力的培养，以推动学生综合素质的提高。

从人才培养模式角度，高等职业教育人才的培养模式的主要形式是产学结合、工学交替。因此，本教材为了满足有学就有练、学完就能练、边学边练的实际要求，纳入新技术引用、生产案例介绍等来满足师生教学需要。同时，为了适应学生将来因为岗位或职业的变动而需要不断学习的情况，教材的编写注重采用新知识、新工艺、新方法、新标准，同时注重对学生创造能力和自我学习能力的培养，力争实现学生毕业与就业上岗的零距离。

为了更好地落实指导思想和编写原则，本套教材的编写者既有一定的教学经验、懂得教学规律，又有较强的实践技能。同时，我们还聘请生产一线的技术专家来审稿，保证教材的实用性、先进性、技术性。总之，该套教材是所有参与编写者辛勤劳作和不懈努力的成果，希望本套教材能为职业教育的提高和发展作出贡献。

这就是我们编写这套教材的初衷。

前 言

我们的生产和生活每时每刻都离不开物流。物流是指为了满足客户的需要，以最低的成本，通过运输、保管、配送等方式，实现原材料、半成品、成品及相关信息由商品的产地到商品的消费地所进行的计划、实施和管理的全过程。社会越发展，生产技术和信息通信技术就越进步，但不得使用物理性的场所和人力交通。在当今的电子商务时代，全球物流产业有了新的发展趋势。现代物流服务的核心目标是在物流全过程中以最小的综合成本来满足顾客的需求。电子商务的不断发展使物流行业重新崛起，物流公司提供的仓储、分拨设施、维修服务、电子跟踪和其他具有附加值的服务日益增加，物流服务商正在变为客户服务中心、加工和维修中心、信息处理中心和金融中心，根据顾客需要而增加新的服务是一个不断发展的观念。

相对于发达国家的物流产业而言，中国的物流产业尚处于起步阶段，其发展的主要特点有：企业物流仍然是全社会物流活动的重点；专业化物流服务需求已初露端倪，这说明我国物流活动的发展水平还比较低，加强企业内部物流管理仍然是全社会物流活动的重点；专业化物流企业开始涌现，多样化物流服务有一定程度的发展。走出以企业自我服务为主的物流活动模式，发展第三方物流，已是中国物流业发展的当务之急。

物流作为一种生产实践活动早已存在，但是对于物流活动的科学管理，运用系统化的理论和方法指导物流活动则是近几十年的事情。现代物流管理最早运用于第二次世界大战期间的美国陆军，即起源于“二战”期间的美国后勤管理，英文为 logistic。“二战”后美国真正形成并发展了物流理论，其后，物流理论随美国对日本的保护也传入了日本，日文直接产生了物流的词语与概念，而我国则是在 20 世纪 80 年代改革开放后由大批留日学者的带入直接延用日文“物流”，从而引进了这门研究。

物流管理的发展经历了配送管理、物流管理和供应链管理三个阶段。物流管理起源于第二次世界大战中军队输送物资装备所发展起来的储运模式和技术，“二战”后这些技术被广泛应用于工业界，并极大地提高了企业的运作效率，为企业赢得更多客户。

现代意义上的物流管理出现于 20 世纪 80 年代。人们发现利用跨职能的流程管理的方式去观察、分析和解决企业经营中的问题非常有效，通过分析物料从原材料运到工厂，流经生产线上每个工作站，产出成品，再运送到配送中心，最后交付给客户的整个流通过程，企业可以消除很多看似高效率实际上却降低了整体效率的局部优化行为。在这个阶段，物流管理的范围扩展到除运输外的需求预测、采购、生产计划、存货管理、配送与客户服务等，以系

统化管理企业的运作，达到整体效益的最大化。

本书编写的目的，就是将当今世界物流管理的一般运作方法和管理技术较为全面地介绍给读者。本书主要以企业物流管理为研究对象，所涉及的内容是从事物流管理应该具备的最基本的知识。本书主要介绍了物流管理基础知识、仓储管理知识、库存管理知识、运输管理知识、配送管理知识、包装、搬运装卸和流通加工的方法、物流信息管理技术、物流供应链关系、现代物流与电子商务等内容。希望对从事物流领域工作的读者有很好的参考价值。

编 者

2008 年 12 月

目 录

第一章 物流管理概述	(1)
第一节 物流的基础知识	(1)
第二节 物流管理的基础知识	(10)
第二章 物流系统	(15)
第一节 物流系统的概念与功能	(15)
第二节 物流系统的运行与构建	(24)
第三节 物流系统与物流管理现代化	(28)
第三章 第三方物流	(35)
第一节 第三方物流概述	(35)
第二节 第三方物流的运作原理	(40)
第三节 第四方物流	(44)
第四章 库存管理	(50)
第一节 库存概述	(50)
第二节 库存管理的内容和评价指标	(56)
第三节 控制库存的方法	(59)
第五章 仓储管理	(68)
第一节 仓储概述	(68)
第二节 仓储管理	(72)
第六章 运输管理	(82)
第一节 运输概述	(82)
第二节 运输方式及其选择	(87)
第三节 运输的合理化	(93)
第七章 包装、装卸搬运和流通加工	(101)
第一节 包装设计	(101)
第二节 装卸搬运组织与设计	(108)
第三节 流通加工	(113)
第八章 物流配送与配送中心	(120)
第一节 配送概述	(120)
第二节 配送中心	(124)
第三节 配送中心的运作管理	(129)



第九章 企业采购物流管理	(136)
第一节 采购管理概述	(136)
第二节 采购流程及其变革	(143)
第三节 JIT 采购	(147)
第十章 企业生产物流管理	(155)
第一节 企业生产物流概述	(155)
第二节 MRP 原理与应用	(161)
第十一章 企业销售物流管理	(172)
第一节 销售物流概述	(172)
第二节 销售物流的组织与控制	(177)
第三节 DRP 原理及应用	(182)
第十二章 企业物流成本管理	(189)
第一节 物流成本概述	(189)
第二节 物流成本管理	(194)
第三节 物流成本控制	(199)
第十三章 供应链管理	(208)
第一节 供应链管理概述	(208)
第二节 供应链管理的实施	(214)
第三节 绿色供应链管理	(219)
第十四章 电子商务与物流	(228)
第一节 电子商务概述	(228)
第二节 电子商务下的物流管理	(233)

第一章 物流管理概述

物流在经济中占有重要地位,它每天都在为人们的生活默默贡献。有人把物流理解为“物的流通”或“使物流动的方式”,从字面看,确实可以那么理解。但是,“物流”是“物的流通”的缩略语,直截了当地说,物流是流通这一经济、经营功能的物理性侧面。

现代物流是工业企业降低生产成本、提高核心竞争能力、增加经济效益的“第三利润源泉”,它已经成为 21 世纪企业构筑营销网络、保持竞争优势的重要工具,成为高科技产业的象征。

由于我国长期实行的计划经济体制和受经济发展水平的制约,我们对现代物流的认识和实践,与发达国家相比还存在较大的差距。在我国工商企业中,采购、制造、运输、仓储、代理、配送、销售等各个环节,彼此分割,造成一方面生产企业的原材料和产成品库存过大,占用资金较多,产品成本上升;另一方面运输、仓储等企业有效货源不足,现有设施能力未能充分利用。因此,大力推进现代物流发展,把彼此分割的环节有机地连接起来,优化组合,优化企业物资供应链,是国民经济发展的迫切需要。

章节要点

- 物流的产生与发展
- 物流的基本概念与功能
- 现代物流的特征与发展趋势
- 物流管理的发展沿革

第一节 物流的基础知识

话题引入

从厨工到物流公司老板

1981 年,高中毕业的王德辉进了东方宾馆,从在厨房切菜开始,他在宾馆一干就是 10 多年。1994 年,不再安于按部就班的王德辉随着“下海”大潮,做起了卖鸡蛋、海鲜等生意,开始了自己的创业历程。

也正是在这种小本个体经营中,“客户要什么我们就做什么”,王德辉嗅到了物流业潜在的商机。当时广州铁路车皮很紧张,不少客户发货困难,他就多方奔走搞车皮,“那时就像是搬运工,一个人从早干到晚最多也只能赚 200 元。”接着,由于客户有存货,他又办起仓库,再接下来,客户的运输需求越来越大,他又买来拖头搞起货运。

1997 年,王德辉选择在广州东部的黄埔区办起了公司。如今,公司属下的仓库面积多达 $1.3 \times 10^5 \text{ m}^2$,也在业内闯出了品牌,公司开出的仓单可在银行进行质押。“白手起家,我最大的体会是诚信第一。”王德辉说,就算各种措施做足,他也从不会在货物保险上省钱、打折扣,为的就是给客户信心。而他招聘员工的第一条标准,就是他们的人品。

王德辉更大的理想,则是希望自己的企业能走向国际化。他说,现在的重点是以保税物流为契机,整合公司的资源,实现集团化,下一步则要实现企业从区域性物流公司向全国性物流公司迈进,当蓄积到足够力量的时候,还要跨出国门。

从过去的“搬运佬”到现在全方位的“供应链管理”,物流业在广州成为炙手可热的行业,也造就了众多的创富传奇。广州捷飞物流有限公司董事总经理王德辉就是其中的佼佼者。他从卖鸡蛋、海鲜开始白手起家,如今不仅创下了响亮的物流品牌,还一步步高起点地实践着自己要办国际级物流企业的理想。

知识梳理

一、物流的产生与发展

1. 物流的产生

物流是一个非常古老的话题,自从有了商品生产就产生了物流,随着商品生产和商品流通规模的扩大,物流也经历了由简单到高级、由传统到现代的发展过程。

(1) 物流的产生过程

物流的产生可以追溯到上个世纪初,美国经济学家提出“物的流通”的概念,但真正完整的物流概念和理论都是在第二次世界大战中形成的。

物流是随着商品的出现而产生,并随着市场经济的完善而发展起来的。在人类早期社会,生产力水平低下,人们自给自足,生产出来的产品有限,主要用于自己消费,而不需要考虑物品的运输、储存等问题,也就没有对物流的需求。

随着生产力水平的提高,特别是在资本主义初期阶段,出现了大机器生产,大大提高了人们的劳动生产率,生产出了较多的产品。但从整个社会看,总的产品数量还是很有限,产品生产出来总可以分销出去。所以,人们的注意力都放在怎样改进生产技术、多生产产品上,不担心产品分销不出去,也就不关心分销,从而也不关心分销运输成本和效益,因而也不会产生物流的概念。

物流的具体产生过程如下:

- “物流”这一名词 1915 年最早由美国学者阿奇·萧提出;

- 第二次世界大战美国军队“后勤(LOGISTICS)”理论提出,该理论的核心是将战时物资的生产、采购、运输、配给等活动作为一个整体来进行统一布置,以求对战略物资进行补给的费用更低,速度更快,服务更好;

- 战后,企业的应用和推广,包括生产领域的原材料采购、生产过程中的物料搬运等。

(2) 物流的产生根源

物流的产生根源主要有两点:

- 从根本上说,物流产生是源于生产和消费在时间和空间上的分离

人类社会开始商品生产之后,随着社会分工的发展,生产和消费(包括中间消费和最终消费)分离的趋势不断扩大,生产者和消费者之间空间差异成为商品交换的障碍,因此商品从生产者到消费者实体流动的作用变得更加重要,成为实现商品所有权转移的商流活动的必要条件,只要有商品交易存在,必定就要涉及物的实体流动。

- 经济发展的需要

第二次世界大战以后,世界各国经济环境都发生了巨大的变化,尤其是石油危机的爆发使

主要的资本主义国家和企业开始面对提高利润和市场条件不稳定的压力。物流作为提高生产效率、控制与减少成本的一种途径不断受到关注。

2. 物流的发展

物流发展也反映了经济社会的发展,它是人们在不同时期对物流认识过程的反映。物流的发展过程,大体上经历了三个不同的阶段,即传统物流、综合物流和物流现代化阶段。

(1) 传统物流

传统物流以商品的销售作为主要对象,具体完成将生产的商品送交消费者的过程中所发生的各种活动,包括公司内部原材料的接收和保管,产品成品的接收和保管,工厂或物流中心的运输等。

传统物流追求的目标是以尽可能低的物流成本,给顾客以尽可能好的物流服务。

(2) 综合物流

综合物流,对从采购原材料开始到最后将产品送交顾客这一物流的全过程进行综合一体化管理,包括企业运营中的原材料采购、商品生产、商品销售、传统物流和多余材料的回收及生产废弃物的处理等各个过程。

综合物流的目的则是满足顾客的期望,管理公司内部的“物”,和公司外部的供应商、批发商和零售商相互协调,追求“物”的流动的综合效果和一体化,达到提高效益、增加销售和赢利的企业最终目标。

(3) 物流现代化

这一阶段,在物流研究和管理方面的特点是把物流的各项职能作为一个系统进行研究,从整体上进行开发。其特征主要有:

- 现代物流的高技术表现为将各个环节的物流技术进行综合、复合化而形成的最优系统技术;
- 以运输设备高速化、大型化、专用化为中心的集装箱系统机械的开发;
- 保管和装卸结合为一体的高层自动货架系统的开发;
- 以计算机和通讯网络为中心的情报处理和物流信息技术;与运输、保管、配送中心的物流技术在软技术方面的结合;
- 运输与保管技术相结合的生鲜食品保鲜输送技术;
- 商品条形码;
- 电子数据交换 EDI;
- 射频技术;
- 全球卫星定位系统(GPS)等等。

小锦囊

物流教育

物流人才的巨大缺口,使国内物流人才教育和培训也成为热点。2003 年底,全国有 47 所大学设置了物流管理或物流工程专业,在校生约 5 000 人。而到目前为止,全国开设物流管理或物流工程专业的大专以上院校达 100 多所。

二、物流的基本概念与功能

1. 物流的概念

人们虽然长期对物流现象习以为常,但是一直到 20 世纪初以前,还没有“物流”这个概

念。物流的概念是随着交易对象和环境变化而发展的,因此我们需要从历史的角度来考察。物流概念的正式形成经历了漫长的道路,从美国于 20 世纪初最先提出物流的概念至今,对物流活动和物流管理的认识几乎经历了一个世纪。

物流(Logistics)是指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结合。物流的定义可以从 4 个方面理解:

- 物流是物品物质实体的流动,而不是物品社会实体的流动;物流是实现物品物质实体的转移,而不发生物品所有权的转移;

- 物流是一种满足社会需要的经济活动,反之则不属于物流范畴;

- 物流包括空间位移、时间变动和形状、性质变动,从而创造物品时间和形态效用;

- 有物品就有物流,因而物流具有普遍性。

2. 物流概念的产生与发展

物流的概念最早起源于 20 世纪初的美国。从 20 世纪初到现在近一个世纪的时间内,物流的概念的产生和发展经历了三个阶段:

(1) 物流概念的孕育阶段

从 20 世纪初到 20 世纪 50 年代,这一阶段是物流概念的孕育和提出阶段。这一阶段的特点,一个是局部范围,主要是在美国;第二个是少数人,是几个人提出来的;第三是意见不统一。主要有两种意见、两个提法:一是美国市场营销学者阿奇·萧(Arch W. Shaw)于 1915 年提出的叫做 Physical Distribution 的物流概念,他是从市场分销的角度提出的;二是美国少校琼西·贝克(Chauncey B. Baker)于 1905 年提出的叫做 Logistics 的物流概念,他是从军事后勤的角度提出的。

应该说,这两个概念的实质内容是不一样的。阿奇·萧是从市场营销的角度来定义物流,Physical Distribution,直译应该是“实体分配”,按中国人的语言习惯应该译成“分销物流”。它实际上就是指把企业的产品怎样分送到客户手中的活动。而 Logistics 是后勤的意思,主要是指物资的供应保障、运输储存等。因此,这个阶段可以说是物流概念的孕育阶段,是市场营销学和军事后勤孕育了物流学。

(2) 分销物流学(Physical Distribution)阶段

从 20 世纪 50 年代中开始到 80 年代中期,可以叫做分销物流学(Physical Distribution)阶段。这一阶段的基本特征,是分销物流学 Physical Distribution 的概念发展而占据了统治地位,并且从美国走向了全世界,成为世界各国一致公认,形成了一个比较统一的物流概念,形成和发展了物流管理学,因而也形成了物流学派、物流产业和物流领域。

分销物流学,主要把物流看成是运输、储存、包装、装卸、加工(包括生产加工和流通加工)、物流信息等各种物流活动的总和。在分销物流学中,主要研究这些物流活动在分销领域的优化问题。在各个物流专业理论和应用发展上取得了很大的进展,例如系统理论、运输理论、配送理论、仓储理论、库存理论、包装理论、网点布局理论、信息化理论以及它们的应用技术等。

(3) 现代物流学(Logistics)阶段

从 20 世纪 80 年代中期开始一直到现在,叫做现代物流学(Logistics)阶段。第二阶段物流业的发展,使全世界都自然意识到,物流已经不只是仅仅限于分销领域,而已经涉及到包括企业物资供应、企业生产、企业分销以及企业废弃物再生等全范围和全领域。原来的分销物流

Physical Distribution 概念,已经不适应这种形势,应该扩大概念的内涵,因此决定放弃使用 Physical Distribution,而采用 Logistics 作为物流的概念。这个阶段的主要特征是:

- 20 世纪 80 年代中期以来企业内部的集成化物流:例如,MRPII 是把生产管理与生产能力管理、仓储管理、车间管理、采购管理、成本管理集成起来等;

- 物流外包和第三方物流的产生,进一步导致物流专业化、技术化和集成化,实现了生产和物流的分工合作,提高了各自的核心竞争力;

- 20 世纪 90 年代供应链理论的诞生,供应链管理系统形成进一步导致物流管理的联合化、共同化、集约化和协调化。

小锦囊

相关行业认证

物流师职业资格认证:《物流师职业资格标准》是由中国物流与采购联合会制定的,并且由劳动部颁发,分为助理物流师、物流师、高级物流师三个级别。

物流职业经理认证:由中国物流与采购联合会推出。考试合格,可分别获得由中国物流与采购联合会颁发的初、中、高级物流职业经理管理证书。

国际物流职业资质认证(ILT):由英国皇家物流与运输学会推出。许多外企将 ILT 证书作为物流专业水平的衡量标准。

物流职业资格认证:由中国商业技师协会市场营销专业委员会推出。

3. 物流的功能

物流中心的主要功能包括运输、仓储、装卸搬运、包装、流通加工、配送等,具体情况如下:

(1) 运输功能

运输功能是借助运输工具,通过一定的线路,实现货物空间移动,克服生产和需要的空间分离,创造空间效用的活动。运输功能的主要内容包括:

- 运输网络的发展决定着流通的范围及规模

商品流通的范围和规模,是随着运输的发展而发展的。运输网络延伸到哪里,商品流通就随之发展到哪里。运输网络的密度越大,商品流通就越频繁。我国运输能力与运输需要之间的矛盾十分突出,线路少、承载能力低,各种线路比例不合理,已经严重制约着商品流通及国民经济的发展。

- 运输实现货物的空间移动

物流是物资资料的物理性运动,这种运动的主要内容之一,是改变物资资料的空间存在。运输就是改变空间存在的主要手段。随着社会分工的发展,生产和消费之间空间的分离日趋扩大,生产部门、生产要素和生产环节的空间组合日趋复杂,运输的地位和作用也日趋重要,成为国民经济的基础和先行。

- 运输费用关系整个物流费用

在物流费用中,运输费用所占的比重最高。一般来讲,在社会物流费用当中,运输费用占将近 50% 的比重,有些产品的运输费用甚至高于生产费用。因此,降低运输费用对于降低物流费用,提高物流经济效益,以及稳定商品价格,满足消费需求,提高社会经济效益都具有重要的意义。

- 运输决定着物流的时间和速度

物资资料的空间移动是在线路和结点上实现的,其中在线路上进行的活动就是运输。货物在运输线路上通过时间的长短,是物流时间和速度的决定性因素之一。运输所需要的时间和速度,取决于线路的质量,运输工具的现代化水平以及运输组织管理的合理程度。显然,线路质量、运输工具现代化水平越高,组织管理越合理,运输时间就越短,速度也越快。

(2) 储存功能

储存功能是物流中暂时处于停滞状态物资的活动。储存作为一种物流形态,为物流提供场所和时间,在储存期间可以对储存品进行检验、整理、分类、保管、包装、加工、集散、转换运输方式等作业。因此,储存在物流中具有重要的作用,成为与运输并列的两大物流支柱。按照储存在社会再生产中的作用,可以分为生产储存、流通储存、消费储存和国家储存。储存功能的主要内容有:

● 储存保管质量决定着库存物资的质量

储存不是单纯的堆放,为了保持物资的质量,需要进行各种形式的保管。通过对库存物资的合理存放、妥善保管、精心养护,使其使用价值得到保存。同时,检验是贯穿于储存作业的全过程,它是对产品质量、装卸搬运质量、运输质量的综合考察,是保证物流量的重要环节。

● 调节生产和消费之间的时间差异

生产和消费之间的时间分离,是社会经济的客观存在,对此,我们在前面已经有了多次说明,储存具有调节时间差异的功能。

● 储存是流通活动的“调节阀”

在社会分工日益细化的社会化大生产条件下,交换关系越来越复杂,影响流通的不确定因素也越来越多。同时,在物流过程中,计划不周,意外事故,自然条件变化等,也带来大量不确定因素。当这些不确定因素成为现实,流通的连续性发生困境,储存就可以用它合理的存量来调节流量。

● 储存是联结各个物流环节的纽带

各个物流环节在连续不断的运动过程中,经常需要一定时间的停滞,储存是上一个环节运动的终点,经过一定时间停滞,又是下一个环节运动开始的起点。同时,很多物流环节的作用,是在储存所提供的场所和时间里完成的。离开了储存,其他物流环节无法联系,很多作业也无法进行。因此,是联结各个环节的纽带。

(3) 装卸搬运功能

装卸搬运功能是指在同一地域范围内,改变货物存放状态和空间位置的作业活动。具体来讲,就是对货物进行垂直或水平位置移动以及改变其支撑方式的作业活动。装卸搬运功能是整个物流活动中不可缺少的组成部分,它作为各个环节的结合部,是物流运行的纽带。装卸搬运的功能主要表现在以下几方面:

● 装卸搬运的速度影响着物流的速度

在物流的各个环节,装卸搬运作业是不断出现和反复进行的,它出现的频度远远高于其他物流活动。每一次装卸搬运都要花费一定的时间,各个环节的时间加起来是一个不小的数,因此,装卸搬运的速度和占用时间,是决定物流速度的重要因素。

● 装卸搬运支持和连接着其他物流活动

任何货物在物流过程中,对它进行包装、运输、储存、加工和配送时都需要进行装卸搬运作业,因此,装卸搬运是附属于其他物流活动的。装卸搬运虽然具有附属性,但它又具有不可忽视的作用。在物流过程中,货物的每一次位置移动都是通过装卸搬运来实现的,货物在各个环



节之间的转移也是由装卸搬运来连接的。离开了装卸搬运的支持和连接,物流系统就会中断。

● 装卸搬运关系整个物流费用

我国现在铁路运输的始发和到达的装卸搬运作业费,大致占运输费用 20% 左右,而船运则高达 40% 左右。可见装卸搬运费在整个物流费用当中的比重相当高。降低装卸搬运成本的途径在于采取现代化机械设备,实行科学管理,提高作业效率。资金短缺是我国目前面临的困境,在固定资产投入不足,机械化、自动化水平还不够高的情况下,肩背人扛的原始作业方式还相当普遍。从而形成作业效率低,作业成本高的现状。因此,提高装卸搬运效率,降低装卸搬运成本,是降低物流费用的重要环节。

● 装卸搬运质量直接关系物流质量

货物在物流过程中要经过多次的装卸搬运,其作业量在整个物流作业量中占有相当大的比例。同时,装卸搬运作业又往往需要直接接触货物,因此,这是物流过程中造成货物破损、失散、损耗、混合等损失的主要环节。不仅如此,装卸搬运还关系到运输和储存的安全,运输工具载重与容积的有效利用,仓容的有效利用程度等。所以,装卸搬运质量直接关系整个物流的质量。

(4) 包装功能

包装功能是为了维持产品状态、方便储运、促进销售,采用适当的材料、容器等,使用一定的技术方法,对物品包封并予以适当的装潢和标志的操作活动。包装层次包括个装、内装和外装三种状态。个装是到达作用者手中的最小单位包装,是对产品的直接保护状态;内装是把一个或数个个装集中于一个中间容器的保护状态;外装是为了方便储运,采取必要的缓冲、固定、防潮、防水等措施,对产品的保护状态。具体来讲,包装具有以下功能:

● 便利功能

合适的包装形状、尺寸、重量和材料,能够方便运输、装卸搬运、保管的操作,提高其他物流环节的效率。

● 定量功能

定量功能是决定物流基本单位的功能。运输、装卸搬运通常是以包装的体积、重量为基本单位的,托盘、集装箱、货车等也是按一定包装单位来装运的。因此,包装单位决定着物流的数量单位。

● 促销功能

包装是商品的组成部分,它是商品的形象。包装上的商标、图案、文字说明等,是商品的广告和“无声的推销员”,它是宣传推销商品的媒体,诱导和激发着消费者的购买欲望。

● 保护功能

这是维持产品质量的功能,是包装的基本功能。在物流过程中各种自然因素(温度、湿度、日照、有害物质、生物等),对产品的质量发生的影响,会使产品损坏、变质。在装卸搬运、运输过程中,撞击、震动也会使产品受损。为了维持产品在物流过程中的完整性,必须对产品进行科学的包装,避免各种外界不良因素对产品的影响。

(5) 流通加工功能

流通加工功能是在流通过程中,根据客户的要求和物流的需要,改变或部分改变商品形态的一种生产性加工活动。流通加工是流通中的一种特殊形式,其目的是为了克服生产加工的产品在形式上与客户要求之间的差异,或者是为了方便物流提高物流效率。流通加工功能的内容包括:

● 提高物流效率

有的产品的形态、尺寸、重量等比较特殊,如过大、过重产品,不进行适当分解就无法装卸运输;生鲜食品不经过冷冻、保鲜处理,在物流过程中就容易变质腐烂等。对这些产品进行适当加工,可以方便装卸搬运、储存、运输和配送,从而提高物流效率。

● 克服生产和消费之间的分离

这是流通加工功能最基本的内容。现代经济中,生产和消费在质量上的分离日益扩大和复杂。流通企业利用靠近消费者,信息灵活的优势,从事加工活动,能够更好地满足消费需求,使少规格、大批量生产与小批量、多样性需求结合起来。

● 促进销售

流通加工对于促进销售也有积极的作用,特别是在市场竞争日益激烈的条件下,流通加工成为重要的促销手段。例如,将运输包装改换成销售包装,进行包装装潢加工,改变商品形象以吸引消费者;将蔬菜、肉类洗净切块分包以满足消费者的要求;对初级产品和原材料进行加工以满足客户的需要,赢得客户信赖,增强营销竞争力。

● 提高加工效率和原材料利用率

集中进行流通加工,可以采用技术先进、加工量大、效率高的设备,不但提高了加工质量,而且提高了使用率和加工效率。集中进行加工还可以将生产企业生产的简单规格产品,按照客户的不同要求,进行集中下料,做到量材使用,合理套裁,减少剩余料。同时,可以对剩余料进行综合利用,提高原材料的利用率,使资源得到充分合理的利用。

(6) 配送功能

配送是按客户的要求,进行货物配备送交客户的活动。配送是一种直接面向客户的终端运输,客户的要求是配送活动的出发点。配送的实质是送货,但它以分拣、配货等理货活动为基础,是配货和送货的有机结合形式。配送的一般流程为:

● 备货

包括筹集货源、订货或购货、集货、进货以及有关验货、交接、结算等。备货是配送的基础,它可以集中不同客户的需求统一备货,从而在一定程度上取得规模效益,降低进货成本。

● 储存

配送中的储存有储备和暂存两种形式。配送储备是为了保证配送稳定性的周转储备和风险储备,一般数量较大,储备结构也较完善。暂存是配送时按分拣配货要求,在理货场地的少量备货。

● 配货

配货是按照不同客户的要求,对货物进行分拣、分类、匹配的作业。配货是配送不同于其他物流功能的独特之处,也是配送过程中的关键环节。配货水平的高低是关系整个配送系统的效率和水平。

● 配装

配装是按照车辆有效负荷进行搭配装载。对于不同客户和不同的货物,按照送达的时间、地点、线路进行合理配装,可以提高车辆的载货效率和运输效率,从而提高送货水平降低送货成本。

● 送货

送货是把货物送达客户指定的场所。送货是一种联结客户末端运输,主要使用汽车运输工具。由于配送客户多,城市交通路线比较复杂,如何使配装和路线有效组合,是提高配送运

输效率,减少汽车公害的关键。送货不单纯是把货物运抵客户,还包括圆满的移交、卸货、堆放等服务,以及处理相关手续和结算等。

小锦囊

物流人才市场需求

据业内人士介绍,物流人才虽然被列为我国12种紧缺人才之一,但经过多年的发展,初级物流员已趋饱和。用人单位更中意有两三年从业经验并具备一定专业知识的熟手,尤其是中高级物流人才的需求最为迫切。企业执行总监、公司副总、高级行政管理人员等,都是站在物流行业金字塔塔尖的人才,属于高价难求的稀缺资源。对于这类人才,除了要求基本素质高、具备硕士以上学历以外,还要有丰富的行业经验、出色的策划组织能力、良好的沟通能力等,年薪从10万元到150万元不等。

专家指出,合格的物流人才一要“新”:物流业是新兴行业,新技术、新设备、新的管理理念,要能熟练运用和掌握,能够不断学习吸收;二要“广”:物流业涉及很多领域,知识面一定要广;第三,要有很好的协调能力,要懂得运筹学、组织学,做到“运筹帷幄”。

相关链接

雅斯改造日化供应链

当区域市场强大的增长趋势与其供应链组织不相匹配,甚至阻碍其正常发展时——面对这样的问题,作为一个发展壮大中的民营超市企业,会怎么做呢?从宜昌进入襄樊市场的雅斯连锁商业超市对此采取了根本性的改革。这是一次风险性的尝试,不能确保受益。

雅斯连锁商业超市,目前在湖北省有40家店,其中襄樊地区有襄城店、樊城店、枣阳店、谷城店和河口店5家。自1999年,雅斯由日化专营店“变脸”为超市业态以来,在宜昌市场迅速发展壮大,成长为本土知名企业。2006年后每年更以新增20家店的速度迅速在宜昌市场开疆辟壤。然而,这样的发展趋势并没有在襄樊市场显现出来。“因为宜昌市场由雅斯总部统一的调控,发展比较成熟;而襄樊市场比较分散,总部管理起来显得鞭长莫及。”雅斯总部日化采购部经理王伟这样解释。

雅斯2004年进入襄樊市场,初期的重点是营销和销售,而相对忽略了供应链的管理。从目前的市场情况来看,襄樊市场的每一个分公司都有独立的仓库供应当地市场。这些分公司在与母公司协调整体计划的同时,也拥有相对独立的运作空间,特别表现在日化供应方面,在原有的供应链模式上,各种矛盾开始凸显。

王伟分析,雅斯作为一个连锁企业,所有门店都由宜昌总部统一管理,采购、配送、营运都由总公司负责,原则上门店没有独立运作权力。但目前的情况是,各店由于各地区的代理供应商不一,导致促销活动中母公司和子公司活动内容不能统一,严重影响了企业管理和形象。以日化为例,目前雅斯超市内部是将日化纳入了食品部,而整个食品部可占据一个超市份额的50%,这其中,日化产品占食品部份额的40%。这种大份额的占据,使其作为赢利产品的地位显得尤为突出。

从实际情况来看,襄樊雅斯日化供应链主要仍在襄樊市场。这个模式造成雅斯襄樊分店与雅斯宜昌总店产品的种类、分量和价格等方面出现很大的出入,无法统一活动安排、统一记账规划和统一管理以及统一任务分配。“这很影响我们整体的发展。”王伟说。