

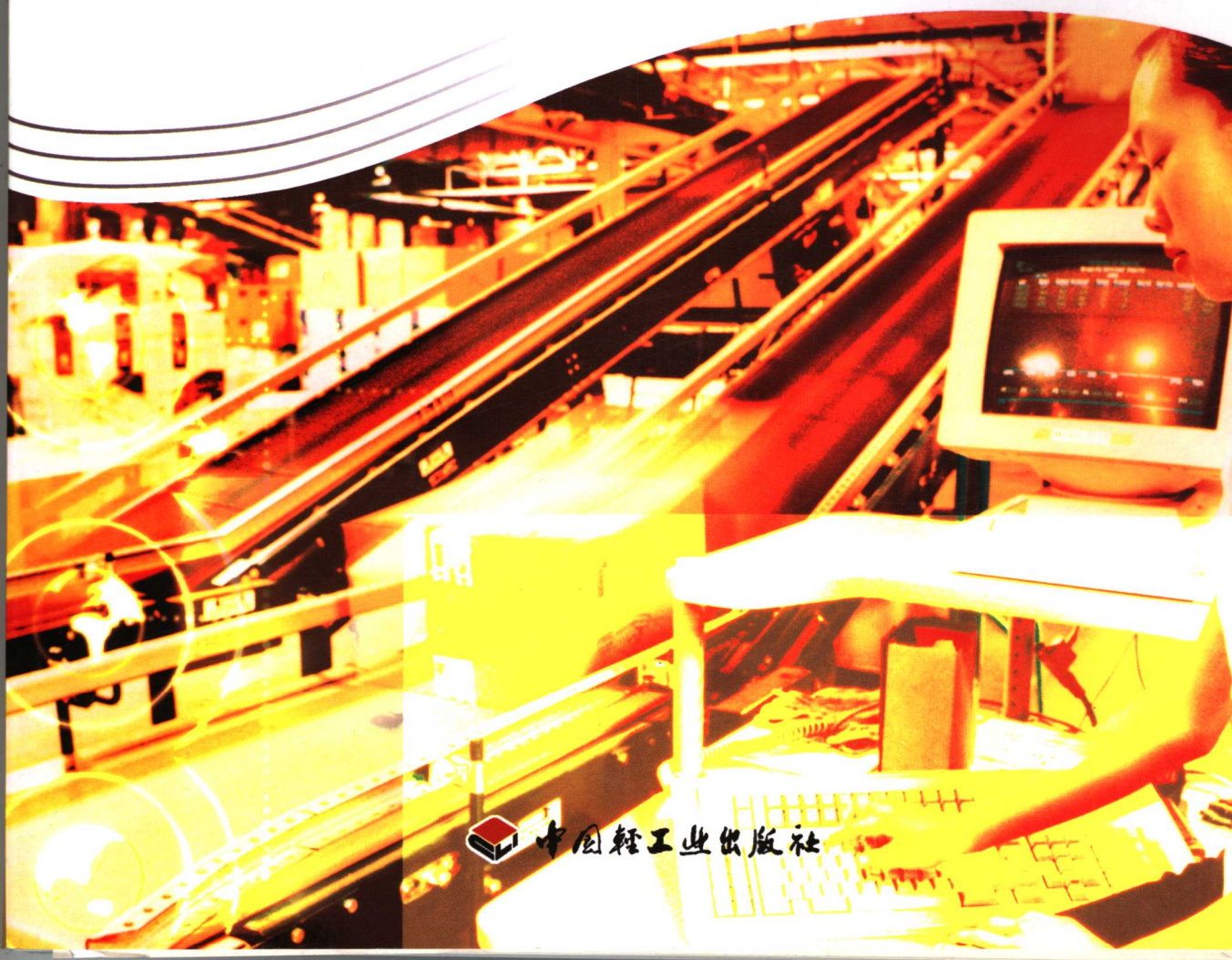


教育部职业教育与成人教育司推荐教材
五年制高等职业教育物流管理专业教学用书

配送管理与实务

PEISONG GUANLI YU SHIWU

主编 吴彩霞



中国轻工业出版社

教育部职业教育与成人教育司推荐教材
五年制高等职业教育物流管理专业教学用书

配送管理与实务

主 编 吴彩霞

副主编 张奉礼 毛晓辉

主 审 董千里 郑晨升

图书在版编目 (CIP) 数据

配送管理与实务/吴彩霞主编. —北京: 中国轻工业出版社, 2007.2

教育部职业教育与成人教育司推荐教材

ISBN 978-7-5019-5073-7

I. 配… II. 吴… III. 物流—配送中心—企业管理—成人教育: 高等教育—教材 IV. F253

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2007) 第 005183 号

责任编辑: 刘云辉

策划编辑: 王 淳 责任终审: 滕炎福 封面设计: 邱亦刚

版式设计: 马金路 责任校对: 李 靖 责任监印: 胡 兵

出版发行: 中国轻工业出版社 (北京东长安街 6 号, 邮编: 100740)

印 刷: 利森达印务有限公司

经 销: 各地新华书店

版 次: 2007 年 2 月第 1 版第 2 次印刷

开 本: 787×1092 1/16 印张: 20

字 数: 455 千字

书 号: ISBN 978-7-5019-5073-7/F·361 定价: 26.00 元

读者服务部邮购热线电话: 010-65241695 85111729 传真: 85111730

发行电话: 010-85119817 65128898 传真: 85113293

网 址: <http://www.chlip.com.cn>

Email: club@chlip.com.cn

如发现图书残缺请直接与我社读者服务部联系调换

70015J4C102ZBW

前 言

本书是教育部职业教育与成人教育司推荐的职业教育教材。

配送管理是现代物流管理的一个核心内容。随着经济全球化和信息技术的快速发展,社会对配送服务水平的要求越来越高,同时也出现了配送管理和应用技术的专业人才极度紧缺的状况。本教材的编著与出版,就是适用于高职高专院校、中职中专学校、成人院校的物流管理专业以及其他相关专业的教学之用,同时可作为物流企业管理人员和技术人员岗位培训和自学教材。

本书在编写过程中,严格按照教育部物流管理专业的培养目标与规格,根据职业教育的特点和物流管理专业发展的需要,坚持理论的必需和够用原则,从培养应用性人才的角度出发,本着理论通俗易懂,重在培养技能的思路,有针对性、创新性、实用性地吸收了国内外配送管理与技术的最新理论和实际经验,重点阐述了配送管理方法和运作技术,着力于培养学生的实际操作能力,体现了以能力为本的职业技术教育的特点。

本书共十四章,主要内容包括:配送的产生与发展,配送概述,配送中心概述,配送中心规划与设计,配送中心管理与技术,进货管理与技术,配货管理与技术,分拣管理与技术,配送加工管理与技术,配送成本管理与技术,配送中心管理信息系统,电子商务配送,邮政配送和跨国配送。其中每章都给出了明确的教学目标,选择了有针对性的典型案例和操作实景,并附有复习思考题。

本书由陕西青年管理干部学院吴彩霞任主编,甘肃省经济学校张奉礼和山西省交通职业技术学院毛晓辉任副主编。参加编写的还有西北大学杜鹏和西安交通大学李建。其中吴彩霞编写第一章、第二章、第三章、第五章、第六章、第七章、第八章;张奉礼编写第四章、第九章;毛晓辉编写第十章;杜鹏编写第十一章、第十二章;李建编写第十三章、第十四章。

特别致谢本教材的特邀主审:长安大学董千里教授和陕西科技大学郑晨升教授。

本书在编写中参考了大量中外文献资料,在此谨向有关专家学者表示深深的谢意!

由于编者水平所限,书中难免存在不足,恳请教学单位和广大读者批评指正,以便再版修订时改进,使之更臻完善。

编者

2005年6月

目 录

第一章 配送的产生与发展	(1)
第一节 配送的产生与发展	(1)
一、配送产生的背景	(1)
二、配送的产生	(2)
三、配送的发展	(3)
第二节 西方国家配送的发展与趋势	(4)
一、西方国家配送发展的阶段	(4)
二、西方国家配送发展趋势	(6)
第三节 我国配送的发展现状及前景	(9)
一、我国配送发展的情况	(9)
二、我国的配送发展条件分析	(11)
三、制约我国配送业发展的主要瓶颈	(12)
四、我国配送发展前景与展望	(13)
五、我国促进配送发展的思路	(13)
第二章 配送概述	(17)
第一节 配送的概念及特点	(17)
一、配送的概念	(17)
二、配送的特点	(18)
第二节 配送的分类	(20)
一、按配送组织者分类	(20)
二、按配送时间及数量分类	(21)
三、按商品品种和数量分类	(22)
第三节 配送的作用	(23)
一、配送的意义和作用	(23)
二、配送合理化	(24)
第四节 配送基本功能要素与一般作业流程	(25)
一、配送活动的基本功能要素	(25)
二、配送的一般作业流程	(27)
三、不同类型货物配送作业流程模式	(28)
第五节 配送路线的优化	(31)
一、配送路线优化的目标	(31)
二、配送路线的确定原则	(31)
第三章 配送中心概述	(36)
第一节 配送中心的概念与分类	(36)

一、配送中心的形成与发展	(36)
二、配送中心的概念	(37)
三、配送中心的分类	(39)
第二节 配送中心的地位和功能	(41)
一、配送中心的地位和作用	(41)
二、配送中心的功能	(43)
第三节 配送中心的作业流程	(45)
一、配送中心的作业环节	(45)
二、配送中心的作业流程	(46)
三、配送中心的基本结构	(49)
四、配送中心订单处理流程	(50)
第四节 国外配送中心的实践	(50)
一、美国配送中心的运作类型及其作业流程	(50)
二、日本配送中心的运作类型与管理特点	(52)
三、欧洲国家配送中心的运作类型与管理特点	(53)
第四章 配送中心的规划与设计	(59)
第一节 规划和设立配送中心的意义	(59)
一、配送对区域经济发展的重要性	(59)
二、传统物流企业发展的必然趋势	(59)
三、我国配送发展的迫切要求	(60)
第二节 配送中心时机与类型的选择	(62)
一、配送中心设立的时机选择	(62)
二、配送中心设立的类型选择	(62)
三、配送中心设立的所有者选择	(64)
第三节 配送中心的区位与规模选择	(66)
一、配送中心设立的区位选择	(66)
二、配送中心设立的规模选择	(67)
第四节 配送中心的设施与投资选择	(70)
一、配送中心设立的设施选择	(70)
二、配送中心设立的投资选择	(71)
第五章 配送中心管理与技术	(78)
第一节 配送中心的组织结构	(78)
一、组织结构的设计	(78)
二、配送中心的组织结构	(78)
三、配送中心组织模式	(80)
第二节 配送中心的岗位设置	(82)
一、配送中心的岗位设置	(82)
二、配送中心岗位操作流程	(83)
第三节 配送中心的职能管理	(93)

一、配送中心管理的基本职能	(93)
二、配送中心的基本管理	(94)
三、配送中心的业务管理	(95)
第四节 存货安全管理	(97)
一、存货安全管理意义	(97)
二、存货安全管理组织	(97)
三、存货安全管理的基本内容	(98)
第六章 进货作业管理与技术	(104)
第一节 进货作业流程与技术	(104)
一、储位空间规划与分配的基本原则	(104)
二、进货作业的基本流程	(105)
三、影响进货作业的因素	(108)
四、进货作业组织的原则	(109)
第二节 商品的分类	(109)
一、商品分类的含义	(109)
二、商品分类管理的作用	(110)
三、商品分类的基本原则	(110)
四、商品分类的方式	(110)
五、自动分类入库的一般作业流程	(110)
第三节 商品的编码	(111)
一、商品代码的功能与作用	(111)
二、商品的编码原则与方法	(112)
第四节 商品验收入库	(115)
一、商品验收的内容	(115)
二、商品验收的标准和依据	(116)
三、商品验收中常见问题的处理	(117)
四、商品入库信息的处理	(117)
第七章 配货作业管理与技术	(123)
第一节 订单的管理与技术	(123)
一、订单处理过程要素	(123)
二、影响订单处理时间的因素	(126)
三、处理订单的作业流程	(127)
四、订单处理系统	(128)
五、电子订货方式	(129)
六、配货订单管理	(130)
七、订单的内部管理	(130)
八、订单结束控制	(131)
第二节 备货管理与技术	(133)
一、备货含义和内容	(133)

二、备货的功能	(136)
三、基于快速反应的备货方式	(137)
第三节 配货管理与控制	(138)
一、配货管理的含义	(138)
二、配货的原则与计划的编制	(139)
三、配货管理方式	(141)
第八章 分拣作业管理与技术	(147)
第一节 分拣作业过程	(147)
一、分拣作业管理概述	(147)
二、分拣作业的基本过程	(147)
三、分拣作业管理的基本流程	(149)
第二节 分拣作业系统设计	(150)
一、拣货包装单位	(151)
二、拣货作业模式	(152)
三、拣货信息的传递方式	(154)
四、分拣设备设计	(156)
五、拣货作业区域的设计	(158)
第三节 分拣作业效率的评价	(160)
一、分拣时间与速度	(160)
二、分拣成本核算	(161)
三、分拣质量控制指标	(161)
四、分拣人员作业效率评价	(161)
五、分拣设备使用效率	(162)
第四节 出货作业管理与技术	(163)
一、出货作业的基本流程	(163)
二、分货作业	(163)
三、出货检查	(164)
第九章 配送加工管理与技术	(171)
第一节 配送加工概述	(171)
一、配送加工的含义和性质	(171)
二、配送加工的作用	(172)
三、配送加工的特点	(173)
四、配送加工的主要类型	(174)
第二节 配送加工合理化	(175)
一、常见的不合理的配送加工	(175)
二、如何促进配送加工合理化	(176)
第三节 配送加工技术	(177)
一、生鲜食品的配送加工	(177)
二、轻纺产品的配送加工	(178)

三、木材的配送加工	(178)
四、平板玻璃的配送加工	(179)
五、煤炭等燃料的配送加工	(179)
六、水泥的配送加工	(180)
七、机械产品及零配件的配送加工	(181)
八、钢材剪板及下料的配送加工	(181)
九、冷链系统和商品混凝土的配送加工	(181)
十、蔬菜配送加工	(182)
十一、绿色配送加工	(183)
第十章 配送成本管理	(186)
第一节 配送成本意义与特征	(186)
一、配送成本的含义	(186)
二、配送成本核算的意义	(187)
三、配送成本的特征	(188)
第二节 配送成本的构成与核算	(189)
一、配送成本的构成与分类	(189)
二、影响配送成本的因素	(191)
三、配送成本的核算方法	(191)
四、配送成本管理与控制	(193)
第三节 配送服务与成本的关系	(194)
一、配送服务与成本之间的二律背反原理	(194)
二、配送成本与配送服务的分析	(195)
第四节 配送成本控制的策略	(197)
一、混合策略	(197)
二、差异化策略	(197)
三、合并策略	(198)
四、延迟策略	(198)
五、标准化策略	(199)
第十一章 配送中心的管理信息系统	(208)
第一节 配送中心的管理信息系统	(208)
第二节 销售出库管理系统	(211)
第三节 采购入库管理系统	(213)
一、预订入库数据处理	(213)
二、实际入库作业	(213)
第四节 财务会计与经营绩效系统	(214)
第五节 经营绩效管理系统	(215)
一、配送资源计划	(215)
二、经营管理系统	(216)
三、绩效管理系统	(216)

第十二章 电子商务配送	(219)
第一节 电子商务配送的定义及形成	(219)
一、电子商务配送的定义	(219)
二、电子商务下配送的变革	(221)
第二节 电子商务下配送的地位与特点	(221)
一、电子商务下配送的地位	(221)
二、电子商务下配送的特点	(221)
三、电子商务下的配送与传统配送的比较	(223)
四、电子商务下配送的意义和作用	(223)
第三节 电子商务与物流配送的相互作用	(224)
一、电子商务对物流的影响	(224)
二、电子商务中配送的影响因素	(228)
三、物流对电子商务的作用	(230)
第四节 电子商务下的配送中心	(233)
一、新型配送中心特征	(233)
二、电子商务条件下配送中心必备的条件	(233)
第五节 电子商务配送系统	(234)
一、电子商务配送系统	(234)
二、企业电子商务配送系统分析	(238)
第六节 中国电子商务配送的发展趋势	(240)
一、制约中国物流配送发展的主要瓶颈	(240)
二、中国发展电子商务物流配送的前景及对策	(242)
第十三章 邮政配送	(250)
第一节 我国邮政配送发展现状及问题	(250)
一、我国邮政面临的形势与邮政改革	(250)
二、邮政物流配送的功能要素	(251)
三、邮政发展物流配送 SWOT 分析	(252)
四、邮政发展物流配送存在的问题	(254)
第二节 邮政投递与物流配送的关系	(255)
一、邮政进军现代物流配送业的基础条件	(256)
二、邮政物流配送的发展过程	(257)
三、邮政开发物流配送的成果	(258)
第三节 邮政投递与电子商务	(259)
一、邮政电子商务	(259)
二、中国邮政与发达国家邮政存在的差距	(260)
三、邮政参与电子商务发展的必要性	(260)
四、电子商务下发展邮政物流的意义	(261)
五、电子商务对邮政业发展的要求	(262)
六、利用邮政邮购发展配送体系	(262)

七、邮政参与电子商务的战略思考	(263)
八、电子商务下发展邮政物流网络的策略	(264)
第四节 电子邮政	(264)
一、电子邮政的内涵	(264)
二、电子邮政的内容	(265)
三、发展电子邮政的主要目的和关键环节	(266)
第五节 国外邮政物流配送发展的趋势	(266)
一、德国邮政：走全球化发展之路	(266)
二、澳大利亚邮政物流涉足服装配送业务	(268)
三、韩国邮政与私营公司竞争门对门投递业务	(268)
四、美国邮政在电子商务中的运递市场之战	(269)
第十四章 跨国配送	(273)
第一节 跨国配送	(273)
一、跨国配送和国际物流的含义	(273)
二、跨国配送的发展	(274)
第二节 跨国配送的方式	(276)
一、跨国配送的特点	(276)
二、跨国海运配送	(278)
三、跨国航空配送	(280)
四、跨国铁路联运	(283)
五、集装箱运输配送	(284)
六、运输代理	(285)
七、运输单据	(285)
第三节 跨国配送保险	(285)
一、海运货物保险	(286)
二、陆运、空运货物与邮包运输保险	(290)
三、保险单证	(292)
第四节 非贸易跨国配送	(292)
一、展品运输	(292)
二、国际邮政运输	(293)
附录	(296)
参考文献	(305)

第一章 配送的产生与发展



本章学习目标:

重点掌握配送的产生与发展,了解配送产生的背景和国外物流配送发展史,并理解我国配送发展现状和前景。

第一节 配送的产生与发展

一、配送产生的背景

众所周知,在人类社会,生产力是最活跃的因素。特别是称之为“第一生产力”的科学技术尤为活跃,自古以来就一直处于不断进步、不断变化的状态之中。无数事实证明,科学技术的不断创新,生产力的不断发展,一方面提高了劳动生产率,从而使社会上的物质财富日渐增多;另一方面则扩大了社会分工,促进了生产方式的变革,最终将社会生产推上了专业化、社会化和现代化的发展轨道。回顾历史,我们可以看到:第二次世界大战结束以后,世界经济基本上就是沿着这样的方向发展的。在此期间,某些工业基础比较好的国家,率先摒弃了小生产方式,建立起了社会化大生产体制,发展了市场经济。与此同时,这些国家先后经历了经济高速增长时期。当时,在这些发达国家里,生产(特别是工业生产)的规模和水平处于世界领先的地位,社会出现了“大量生产、大量消费”的现象。

由于经济的快速发展和迅速增长,在发达国家的产业界发生了这样一些变化:首先,新型的生产方式普遍采用。据有关资料介绍,在经济高速增长时期,“即时生产方式”逐步取代了传统的生产方式,“弹性生产系统”(一种能迅速对市场需求变化作出反应的生产方式)得到了推广。其次,生产者和需求者对后勤服务日益重视,对后勤服务的要求日益提高。不但要求减少后勤服务的费用支出,而且要求提高其服务质量。

就物流活动而言,不但要求提高它的社会化、专业化程度,从而降低生产成本和增加企业利润,而且要求它以合理的方式,较好地适应生产和市场需求的变化。企业物流贯穿企业生产和经营的全过程,企业物流的改善可以带来意想不到的利益,物流合理化被称为“企业脚下的金矿”、“企业的第三利润源泉”,是当前企业“最重要的竞争领域”。

从发达国家的实践情况来看,所谓的物流合理化,其实质就是通过优化管理,使物流运动朝着“低成本、高效益”的方向发展。物流合理化包括微观物流合理化和宏观物流合理化两个重要内容。就宏观经济而言,物流合理化则包含着以下几点内容。

(1) 物流结构合理化。物流结构即指物流网点(仓库、车站、加工中心等)的布

局构成,也泛指物流各个环节(装卸、运输、仓储、加工、包装、发送等)的组合情况。物流网点在空间上的布局,在很大程度上影响着物流的路线、方向和流程;而物流各环节的内部结构模式又直接影响着物流运动的成效。合理的物流结构,既要求物流网点的设计有利于物流快速、高效运动,同时更要求物流各个环节的比例恰当及环节内部结构符合优化资源配置和发展专业化、社会化的流通原则。

(2) 物流过程(或物流运动)优质化。物流过程优质化既包括物流单项运动(如运输、仓储、保管)的优质化(指高效率运动),同时也包括物流整体运动的优质化(指有效的协调运转)。就前者而言,客观上要求在物流过程中制定科学的运输计划、选择合理的运输工具、确定最短的运输路线、确定合理的库存定额和包装标准等;就后者而言,则要求构成物流的各个单项运动协调一致,形成完整的体系,充分发挥物流整体运动的功能和作用。实践证明,物流整体运动优质化较之物流单项运动优质化意义更为重大,因为只有总体运动顺畅(表现为各单项活动之间的协调一致、配合紧密)和高效,那么各个单项运动的功能才能充分发挥出来。正因为如此,随着生产社会化程度的不断提高,在流通实践中要求建立合理的物流结构及对物流运动进行系统化管理的愿望越来越强烈。也正因为如此,物流运动朝着系统化、规范化方向发展的趋势日渐明显。

(3) 物流体制科学化。物流体制与物流运动二者之间存在着互相影响、互相制约的关系。在一般情况下,物流运动常常受制于物流体制。物流体制科学,则物流运动顺畅而富有成效,反之则相反。鉴于此,物流体制科学化对于提高物流运动质量及发展生产至关重要。

然而,使物流体制实现科学化并不是一件很容易办到的事。实践经验告诉我们,欲使物流体制趋于科学,一方面必须更新观念;另一方面必须采取有效的措施改变传统的物流运作方式和组织形式。具体地说就是,必须按照有利于打破地区分割、活动分散、效益偏低的流通格局和实施调整物流组织及其结构,变革流通制度,转换流通方式。进一步讲,必须探索发展社会化大流通的组织制度和组织形式,选择与社会化大生产相适应的专业化、社会化的运行方式去开展物流运动。

综上所述,我们可以看出,内容十分丰富的物流合理化运动既是生产发展的客观要求,同时也是流通得以发展的必然趋势。

二、配送的产生

美国“20世纪财团”曾组织过一次调查,他们提供了如下数据:“以商品零售价格为基数进行计算,流通费用所占的比例达59%,其中大部分为物流费”。该调查得出的结论是:“在商品成本中,流通成本确实太大。”流通结构分散和物流费用逐年上升,严重阻碍了生产发展和企业利润率的提高。在这种形势下,改变传统的物流方式,采用现代化的物流技术,进一步提高物流合理化程度,自然成了一些国家实业界人士的共同要求,并且就此采取了一系列改革措施。美国企业界人士受流行于第二次世界大战期间的“战时后勤”观念与实践的影响和启发,率先把“战时后勤”的概念引用到了企业的经营管理活动中,推行新的供货方式,将物流中的装卸、搬运、保管、运输

等功能一体化和连贯化，取得了很大的成效。与此同时，他们改革不合理的流通体制，改造了原有的仓库（20 世纪 60 年代美国的许多公司将原来的老式仓库改成了“配送中心”，使老式仓库减少了 90% 多），统一了装卸、搬运等物流作业标准。在此期间，不少公司建立了新型的送货方式。

需要指出的是，作为一种新型的物流运动，配送首先是在变革和发展仓库业的基础上开展起来的。因此，从一定意义上说，配送也是仓储业功能的扩大化和强化。

日本企业界也针对物流中心存在的问题开始寻求解决矛盾的方法。传统仓库和仓储业是以储存和保管货物（包括生产资料和生活资料）为其职能而设置和形成的，其基本功能是保持储存货物的使用价值，以此为生产的连续运转和生活的正常进行提供物资保障。然而，当生产力高度发展、生产方式发生变革（专业化、社会化大生产成为社会生产的主要形式）之后，仓储企业再单纯地储存和保管物资，就很难进一步得到发展。对于生产者（或生产企业）来说，处在社会化大生产和市场竞争条件下，生产节奏逐步加快，社会分工不断扩大，以及竞争日趋激烈，迫切要求缩短流通时间和减少库存资金占用量。与此同时，也急需社会上的流通组织提供系列化、一体化和多样化的后勤服务。正是在这样的形势之下，日本等许多经济发达的国家的仓储业相继调整了内部结构，扩大了业务范围，转变了经营方式。其中，不少老式仓库演化成了商品流通中心，其功能由货物“静态储存转变为动态储存”，其业务活动由原来的单纯保管、储存货物变成了向社会提供多种类的后勤服务，将货物保管、储存、加工、分类、拣选、输送等联成一体。在服务方式上，变革后的仓库主动为客户提供“门到门”的服务（即可以把货物从仓库一直运送到用户的仓库、车间生产线或营业场所）。至此，现代化的物流运动——配送应运而生。

三、配送的发展

配送的发展大体经历了三个阶段：萌芽阶段、发育阶段和成熟阶段。

1. 萌芽阶段

20 世纪 60 年代初期，物流活动中的一般性送货开始向备货、送货一体化方向转化。从形态上看，初期的配送只是一种粗放型、单一性的活动，其范围很小，规模也不大。这个阶段，企业开展配送活动的主要目的是为了促进产品销售和提高其市场占有率。因此，在这个时期，配送主要是以促销手段的职能来发挥其作用的。

2. 发育阶段

20 世纪 60 年代末期，随着货物运输量的急剧增加和商品市场的日趋激烈，配送在一些发达国家得到了进一步发展。在这个时期，欧美一些国家的实业界相继调整了仓库结构，组建或设立了配送组织（配送中心），普遍开展了货物装配、配载及送货上门活动。在这期间，不但配送的货物种类日渐增多（除了种类繁多的服装、食品、药品、旅游用品等日用工业品以外，还包括不少生产资料产品），而且配送活动的范围也在不断扩大。

3. 成熟阶段

20 世纪 80 年代中期，配送已演化成了广泛的、以高新科技为支撑手段的系列化、

多功能性的供货活动。具体表现：

(1) 配送区域进一步扩大。实施配送制的国家已不再限于发达国家，许多次发达国家和发展中国家也按照实施流通社会化的要求试行了配送制，并积极开展配送活动。就发达国家而言，80年代后期，配送的活动范围已经扩大到了省际和国际。例如，以商贸业立国的荷兰，货物配送范围已经扩大到了欧洲共同体诸国。

(2) 劳动手段日益先进。技术不断更新，劳动手段日益先进，是成熟阶段配送活动的一个重要特征。进入80年代后期，发达国家在开展配送活动的过程中，普遍采用了电子标签拣货技术、自动搬运系统、光电识别、条形码、GIS (Geographic Information System, 地理信息系统)、GPS (Global Positioning System, 全球定位系统) 和配送管理信息系统等配送技术，并且建起了配套体系和先进设备（如无人搬运车、分拣机等），大大提高了配送作业效率，有的工序因采用先进技术和先进设备，工作效率提高了5~10倍。

(3) 配送的集约化程度明显提高。随着市场竞争日趋激烈，企业兼并速度明显加快，配送组织（企业）的数量在逐步减少；但是，其总体实力和经营规模却与日俱增，配送的集约化程度不断提高。1986年，美国 GRP 公司共有送货点 3.5 万个，到了1988年经过合并后，送货点减少到了1800个，减少幅度为94.58%。美国通用食品公司用新建的20个配送中心取代了以前建立的200个仓库，以此形成了规模经营优势，配送系统处理货物能力有了很大的提高。在日本，有的配送中心人均搬运作业率每小时可达到500个托盘，分拣能力已达到1.45万件。日本资生堂配送系统每天可完成管区内4200个商品的货物配送任务，其配送能力已达到了相当高的水平。

(4) 配送方式日趋多样化。进入80年代后期，在市场竞争中，将货物送达收货人的活动需要逐步降低成本、提高效率，以达到占领和扩大市场、增加企业利润的目的。对小批量、多品种货物的快速分拣，运输车辆合理配置，科学地制订运输规划，确定运送路线，并且将运送的货物事先进行配货、配置的措施逐步完善，形成了现代的配送活动。在配送方式上，除了存在着独立配送、直达配送等一般配送形式以外，还推出了许多新的配送方式，如“共同配送”、“即时配送”、“交货代理配送”等。

(5) 配送网络逐步信息化。信息传递与处理，甚至建立了EDI系统，计算机辅助决策，如辅助进货决策、辅助配货决策、辅助选址决策等，美国IBM公司率先研制出了配送车辆计划和配送路线的计算机软件。今天，计算机与其他自动化装置的操作控制在配送活动中大量运用，如无人搬运车、配送中心的自动化分拣系统。

第二节 西方国家配送的发展与趋势

一、西方国家配送发展的阶段

西方国家配送的产生与发展过程根据其内涵分为两个时期。

1. 19世纪80年代前，配送的初级阶段，即送货阶段

一般的送货形态在西方国家已有相当长的历史，可以说是随市场而诞生的一种必

然的市场行为。尤其是伴随资本主义经济的生产过剩,在买方市场情况下,必然采取各种推销手段,送货最初便是作为一种不得已的推销手段出现的。仅将其作为推销手段,而并不知道把它作为企业发展的战略手段来加以重视,这在有些国家持续了很长时间,甚至在经济发展的高峰期仍然如此。直到 19 世纪 70 年代很多企业仍然将送货看成“无法回避、令人讨厌、费力低效活动,甚至有碍企业的发展”,正是反映了这种现实。

“配送”的英语原词是 Delivery,是送货的意思,强调的是将货送达。日本对配送的权威解释,应该是日本工业标准 JIS 解释,“将货物从物流结点送交收货人”,送货含义明确无误,配送主体是送货。

2. 19 世纪 80 年代至今,现代配送的成型与完善发展阶段,即配送战略阶段

从历史上曾采用的一般送货,发展到以高科技方式支持的、作为企业发展战略手段的配送,是近 20 年的事情。许多国家甚至到 20 世纪 80 年代才真正认识到这一点。国外一篇文章提到,“在过去 10 年里,这种态度和认识有了极大转变。企业界普遍认识到配送是企业经营活动的主要组成部分,它能给企业创造出更多盈利,是企业增强自身竞争能力的重要手段。”这种认识的转变有着深厚的社会根源,主要表现在以下几个方面:

(1) 市场经济的发展和市场竞争,社会对物流配送服务的要求越来越迫切。一方面随着市场经济的发展,人们生活水平的提高,企业产品竞争加剧。人们消费需求出现多样化、个性化的趋势,市场上企业产品销售也采取多品种、小批量的销售政策,这必然要求最终面向用户的物流配送多批次、小批量的良好的配送服务。配送就是为适应这种情况而产生的新的服务观念,直接为客户服务,满足客户的各种多样化需求。另一方面企业为降低成本、提高综合竞争力,必须提高流通效率与效益、改进服务。西方国家将物流称之为“第三利润源泉”、“企业脚下的金矿”,越发使人们看好物流的潜力。配送作为物流的基本职能之一,在物流活动中处于终端位置,物流的成果主要是通过配送来实现,即它体现物流的最终效应。不少实践证明,包括配送在内的物流领域开发,可以取得很高的经济效益,不再是“有碍于企业的发展”。因此,重视配送就自然而然了。

(2) 生产力发展,社会分工专业化,为高水平客户服务提供了可能。生产力发展促进了社会分工,服务性生产大大发展,服务性社会出现,使人们增强了配送的主动服务性质,成为企业“增强自身竞争能力的手段”。配送作为一个服务行业,成为第三方物流或物流业的一个主体部分。

(3) 科学技术进步,为配送发展提供了发展空间与支持平台。先进的技术、装备与高效的管理方式的出现,带来了新一轮工业与商业革命浪潮。企业开始逐步重新认识送货活动,并将之转变为刻意追求、容易接受,且省力高效的现代物流配送活动,并提升到企业战略高度加以重视。如高速公路等交通基础设施的完善、计算机网络、通讯等信息技术的飞速发展,商业领域经营业态与组织方式的变革,生产企业供应链管理方式运作,商品条形码、集装箱、托盘等物流技术的出现与发展,使高效、快速、安全、可靠、低费的现代物流配送成为了可能。

当然,现代经济中的“配送”比历史上送货有了很大的发展,可以说这种发展是当代市场经济竞争的产物,企业受利润和占领市场驱使,想方设法使送货行为优化,

于是实践上出现了送货时的车辆合理调配、路线合理规划选择、送货前进行货物配货、配装等。

尽管在发达国家对配送的解释中，并不强调配，而仅强调送达，原因是西方国家以为，在买方市场的条件下，“配”是完善“送”的经济行为，是进行竞争和提高自身经济效益的必然延伸，“配”是“送”在竞争中优化。

二、西方国家配送发展趋势

配送观念认识、配送方式和手段发展的现代化呈现以下趋势。

1. 设置配送中心，集中进行配送

在长期的流通实践中，从事送货活动的企业（厂商）或批发商意识到，在货物运距较远、顾客较多，且需求日趋复杂的情况下，直接从工厂或仓库装货，直接将装备好的货物送至客户手中并不十分经济；采用直达送货的办法开展配送，有时会浪费运力，增加物流成本。为了更有效地组织物流活动，许多厂商（或批发商）纷纷在流通枢纽地设置了配送中心，并以配送中心为基地开展配送活动。

采用设置物流结点（即配送中心）的办法开展配送活动，从原则上说，是为了谋求高效率地向社会提供后勤服务。具体说则出于如下几点考虑：

（1）控制物流费用。配送货物时，不再从工厂（或企业）直接装货和直接发货，而是先由配送中心集货，然后统一安排送货活动。这样做有利于合理规划运输路线，通过计划运输达到控制费用的目的。

（2）集中存储物资，保持合理的库存。设置配送中心，实践中将若干个“自备仓库”储存、保管的货物适当加以集中。这样可以避免因仓库重叠、分散而导致储存物资积压和浪费。

（3）提高服务质量，扩大销售。在物资消费较为集中的地区设置配送中心，由配送中心组织配送活动，便于及时、全面了解客户需求，从而可以掌握第一手材料，为改进服务和扩大销售创造有利条件。

（4）防止出现迂回运输和相向运输等现象。在通常情况下，品种繁多的商品是由分散在全国各地的众多工厂生产出来的，若分头从各个工厂直接将商品配送到消费点（或客户手中），势必会出现迂回运输和相向运输现象，进而会导致交通拥挤，增加运输费用。而选择适当的地方设置配送中心，以配送中心为基地进行集货和理货，然后统一运送货物，因各项活动相对集中，便于制定统一计划，由此可以减少以致消除不合理的运输现象。

2. 实行了计划配送制度

近些年，在一些国家，由于物流量急剧增加而道路拥挤，致使交通状况一度恶化。与此相关，也带来了运输效率下降、运输成本增加的不良后果。对于这些国家的厂商和物流者来说，其配送服务水平也日趋降低（如速度慢、准确性差）。针对这些情况，为了提高为顾客服务的水平，在市场竞争中处于优势地位，许多企业在实践中推行了高效率的“路线发送”和“时间表式的发送”等计划配送制度。其操作方法是：按照地区和配送货物的数量将配送服务对象（即顾客）进行划分，然后在此基础上确定配