

高等职业教育教材

电子商务、商贸经营管理专业

连锁物流

刘 斌 主编



高等教育出版社

高等职业教育教材

电子商务、商贸经营管理专业

连 锁 物 流

刘 斌 主编

高等教育出版社

内容提要

综合物流的概念在我国零售业中存在的历史并不很长,但是它以开发第三利润源泉的巨大作用而赢得连锁企业的青睐。一个连锁企业要立于不败之地,需要有强有力的竞争工具,而物流正是连锁企业求生存、图发展的重要工具之一。

本教材从价值工程、系统工程的观点出发,对连锁物流活动要素、配送与配送中心、连锁物流系统、连锁物流计划与成本、连锁物流与顾客服务、连锁物流供应链关系、连锁物流组织与绩效衡量等方面详细地阐述了物流管理的重要内容。此外,为了帮助读者更好地理解物流中的概念,本教材还配有相应的典型案例以加强本教材的实践性。

本书基本素材取之于实践,通俗易懂,适合作为高等职业院校、成人院校电子商务专业、商贸经营管理专业或相关专业的教材,也可作为自学参考书及培训教材。

图书在版编目(CIP)数据

连锁物流/刘斌主编. —北京:高等教育出版社,
2001.6

ISBN 7-04-009404-5

I. 连… II. 刘… III. 物资流通-研究

IV. F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2001) 第 031273 号

连锁物流

刘 斌 主编

出版发行 高等教育出版社

社 址 北京市东城区沙滩后街 55 号

邮政编码 100009

电 话 010-64054588

传 真 010-64014048

网 址 <http://www.hep.edu.cn>

<http://www.hep.com.cn>

经 销 新华书店北京发行所

印 刷 北京地质印刷厂

开 本 787×1092 1/16

版 次 2001 年 6 月第 1 版

印 张 12.5

印 次 2001 年 6 月第 1 次印刷

字 数 300 000

定 价 16.10 元

本书如有缺页、倒页、脱页等质量问题,请到所购图书销售部门联系调换。

版权所有 侵权必究

前 言

物流是当代连锁经营中最有影响的方面之一。本书目的是通过研究连锁企业物流活动要素(运输、储存、包装、搬运、流通加工、信息等)的内在联系,使物流在连锁企业的经营活动中的作用显现出来,成为开发企业利润的重要工具。物流管理综合运用管理工程、系统工程和价值工程的内容,以提高物流系统的效率,从而更好地实现物流的时间效益和空间效益。物流供应链、物流系统、物流服务等新概念的应用会给连锁企业的经营带来巨大的经济效益,从而使企业得到迅速发展。

物流技术人才的培养是连锁经营的重要条件之一,本书正是根据高等职业教育的培养目标要求,尽量缩短教学与实际的距离,在教学实践的基础上,通过各高等职业技术学院教师的共同努力,编写了《连锁物流》一书,以满足高等职业教育中连锁物流课程教学需要。

本书共分八章,具体内容有:连锁物流概述;连锁物流活动要素;配送与配送中心;连锁物流系统;连锁物流与顾客服务;连锁物流计划与成本;连锁供应链关系;连锁物流组织与物流绩效衡量。

本书可作为高等职业教育物流专业、电子商务专业的教材,也可以作为商贸经营管理和其他有关专业开设物流学课程的教材,还可以作为连锁企业管理人员培训用的参考书。本教材建议课时为72课时。

序 号	内 容	课 时
1	第一章 连锁物流概述	6
2	第二章 连锁物流活动要素	10
3	第三章 配送与配送中心	10
4	第四章 连锁物流系统	8
5	第五章 连锁物流与顾客服务	8
6	第六章 连锁物流计划与成本	8
7	第七章 连锁物流供应链关系	8
8	第八章 连锁物流组织与物流绩效衡量	8
9	机动	6
	合 计	72

全书第二、三、五、六章由刘斌编写,第一、八章由徐爱农编写,第四章由欧阳文霞编写,第七章由汤毅编写,全书由刘斌担任主编,同济大学曹钟勇教授任主审。

本书的编写得到了杨谊青副教授、王锡林副教授和宋文官副教授的大力支持,在此向他们

致以谢意。

由于水平所限，书中错误和缺点在所难免，希望广大读者批评指正。

编者

2001 年 1 月

责任编辑	赵 洁
封面设计	王凌波
版式设计	马静如
责任校对	胡晓琪
责任印制	宋克学



目 录

第一章 连锁物流概述	(1)	2.4.4 搬运原则	(44)
1.1 物流的概念	(1)	2.5 流通加工	(45)
1.1.1 物流的定义	(1)	2.5.1 流通加工的特点	(46)
1.1.2 物流与商流	(3)	2.5.2 流通加工的作用	(46)
1.1.3 物流分类	(6)	2.5.3 流通加工的主要类型	(47)
1.2 连锁物流管理的发展概况	(8)	2.5.4 流通加工的经济效益	(48)
1.2.1 第一阶段: 储运时代	(8)	2.6 信息	(48)
1.2.2 第二阶段: 配送时代	(9)	2.6.1 信息质量	(49)
1.2.3 第三阶段: 综合物流时代	(9)	2.6.2 连锁物流信息系统	(49)
1.2.4 第四阶段: 供应链时代	(9)	第三章 配送与配送中心	(52)
1.2.5 物流管理变化的驱动力	(9)	3.1 配送	(52)
1.3 连锁企业物流管理工作	(12)	3.1.1 配送概述	(52)
1.3.1 物流经济管理	(12)	3.1.2 统一配送在连锁经营中的作用	(53)
1.3.2 物流作业管理	(14)	3.1.3 配送模式	(54)
1.3.3 物流的人才管理	(16)	3.2 配送中心	(58)
案例: 日本国分物流中心	(16)	3.2.1 配送中心的功能	(58)
第二章 连锁物流活动要素	(18)	3.2.2 配送中心的设施	(59)
2.1 运输	(18)	3.2.3 配送中心的作业流程	(60)
2.1.1 运输的功能与原理	(18)	3.2.4 配送中心的设计	(64)
2.1.2 运输决策的参与者	(20)	3.2.5 配送中心的运营管理	(72)
2.1.3 运输方式	(21)	3.2.6 配送中心信息技术	(76)
2.1.4 运输服务供应商	(23)	案例: 全日食连锁店的配送中心	(79)
2.1.5 运输管理	(24)	第四章 连锁物流系统	(81)
2.2 储存	(28)	4.1 连锁物流系统概述	(81)
2.2.1 储存的作用	(29)	4.1.1 系统与系统工程	(81)
2.2.2 库存的分类	(30)	4.1.2 连锁物流系统概念	(83)
2.2.3 确定合理库存	(30)	4.2 连锁企业物流系统的设计	(87)
2.3 包装	(35)	4.2.1 物流环境	(87)
2.3.1 包装的功能与原理	(35)	4.2.2 连锁企业物流系统设计过程	(88)
2.3.2 包装材料与技术	(36)	4.3 连锁企业物流系统设计的应用	(98)
2.3.3 包装标准化的若干问题	(40)	4.3.1 选址	(98)
2.4 搬运	(41)	4.3.2 库存管理	(100)
2.4.1 搬运概述	(42)	4.3.3 运输规划	(101)
2.4.2 搬运作业	(42)	案例: 亚洲服饰公司	(103)
2.4.3 搬运系统与设备	(43)	第五章 连锁物流与顾客服务	(104)

5.1 物流与市场营销	(104)	第七章 连锁物流供应链关系	(150)
5.2 顾客服务的内容	(106)	7.1 供应链与供应链管理概述	(150)
5.2.1 基本服务	(106)	7.1.1 供应链的概念	(150)
5.2.2 增值服务	(109)	7.1.2 供应链管理的概念	(154)
5.2.3 零缺陷服务	(109)	7.1.3 连锁企业供应链关系的类型	(155)
5.2.4 交易过程中的顾客服务内容	(111)	7.1.4 供应链管理在我国连锁企业 中应用的意义与要点	(159)
5.3 顾客服务与顾客维持	(113)	7.2 连锁企业供应链的构建	(161)
5.4 连锁企业物流服务的设计	(114)	7.2.1 供应链设计的原则	(161)
5.4.1 顾客驱动的物流系统	(114)	7.2.2 供应链的设计步骤	(162)
5.4.2 顾客服务的成本—效益分析	(117)	7.2.3 供应链合作伙伴的选择	(163)
5.4.3 根据顾客与商品的类别设定物流 服务战略	(119)	7.3 供应链的管理	(166)
5.4.4 根据商品的生命周期设定物流 服务战略	(121)	7.3.1 信息技术在供应链管理中的应用	(166)
5.5 设定连锁企业物流服务水平	(124)	7.3.2 供应链管理环境下的库存问题	(169)
案例: KUNG TUNG 食品有限公司	(126)	案例: 宝洁公司	(174)
第六章 连锁物流计划与成本	(128)	第八章 连锁物流组织与物流绩效 衡量	(176)
6.1 连锁物流计划	(128)	8.1 连锁物流组织	(176)
6.1.1 连锁企业物流计划的种类	(128)	8.1.1 连锁企业物流的组织结构	(176)
6.1.2 物流作业计划	(129)	8.1.2 物流活动在各发展阶段的特点	(181)
6.1.3 物流计划管理	(132)	8.1.3 集权与分权	(182)
6.2 连锁物流成本	(135)	8.1.4 战略与作业焦点	(182)
6.2.1 连锁物流成本与连锁物流成本 管理的含义	(135)	8.1.5 直线职能与参谋职能	(182)
6.2.2 物流成本管理的目的	(135)	8.1.6 授权	(182)
6.2.3 物流成本的计算	(136)	8.2 连锁企业物流绩效衡量	(183)
6.2.4 物流总成本分析	(142)	8.2.1 连锁企业物流绩效衡量的作用	(183)
6.2.5 物流成本—收益分析	(145)	8.2.2 有效衡量系统的特征	(184)
6.2.6 降低物流成本	(147)	8.2.3 连锁企业物流衡量系统的层次	(185)
案例: 三角电器有限公司 (DE 公司)	(149)	8.2.4 连锁企业物流绩效衡量的内容	(187)
		8.2.5 连锁企业物流绩效衡量指标体系	(190)
		案例: CDC 快餐有限公司	(192)

第一章 连锁物流概述

现在愈来愈多的零售商采用连锁的方式经营管理门店，作为连锁经营的核心技术——物流也日渐引起人们的关注。在零售市场中，顾客需求愈加突出个性化，导致从商品采购到商品销售过程中不确定因素增加。为了增加利润，控制库存，商家们继价格竞争、品牌竞争之后，开展了以一体化为特征的物流竞争。如何适应新的竞争环境，运用新技术将企业的物流能力开发为核心能力之一，已经成为企业家和理论工作者关注的焦点。

1.1 物流的概念

1.1.1 物流的定义

1921年阿奇·萧在《市场流通中的若干问题》(Some Problem in Market Distribution)一书中提出“物流是创造不同需求的一个问题”，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是指商流；时间和空间的转移是指销售过程中的物流。

1918年，英国的利费哈姆勋爵成立了“即时送货股份有限公司”，该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。这一举动被以后的一些物流学者誉为有关“物流活动的早期文献记载”。

20世纪30年代初，在一部关于市场营销的基础教科书中，开始出现实物配送这一名词，它涉及到实物运输、储存等内容。该书将市场营销定义为：“影响产品所有权转移的实物流通活动”。这里所说的所有权转移是指商流，实物流通是指物流。

1935年，美国销售协会对物流进行了定义：“物流(Physical Distribution)是包含于销售之中的物质资料和服务从生产地到消费地流动过程中伴随的种种活动”。

上述历史被物流界较普遍地认为是物流的早期阶段。

日本在1964年开始使用“物流”这一概念。在使用物流这个术语以前，日本把与商品实体有关的各项业务，统称为“流通技术”。1956年日本派出“流通技术专业考察团”，包括早稻田大学教授宇野正雄等专家学者一行12人去美国考察，历时一个多月，弄清了日本以往叫做“流通技术”的内容，相当于美国叫做“Physical Distribution”(物流)的内容，从此便把流通技术按照美国的简称，叫做“P.D.”。由此，“P.D.”这个术语得到广泛使用。1964年，日本池田内阁“五年计划”制定小组的平原直谈到“P.D.”这一术语时说：“比较而言，叫‘P.D.’，不如叫做‘物的流通’更好”。1965年，日本在政府文件中正式采用“物的流通”这个术语，简称为“物流”。

1981年，日本综合研究所编著的《物流手册》，对“物流”的表述是：“物质资料从供给

者向需要者的物理性移动,是创造时间性、场所性价值的经济活动。从物流的范畴来看,物流包括:包装、装卸、保管、库存管理、流通加工、运输、配送等诸种活动”。

在我国,孙中山就曾主张“货畅其流”,可以说是我国物流思想的起源”。而开始使用“物流”一词,则始于1979年。1979年6月,我国物资工作者代表团赴日本参加第三届国际物流会议,回国后在考察报告中第一次引入和使用“物流”这一术语。曾有人认为“物流”一词来自国外,准备把“物流中心”称为“储运中心”。其实,储存和运输虽是物流的主体,但物流有更广的外延。物流作为“实物流通”的简称,既科学合理,又确切易懂。

1988年台湾地区也开始使用“物流”这一概念。1989年4月,第八届国际物流会议在北京召开,“物流”一词开始正式在全国使用。

“LOGISTICS”一词出现于第二次世界大战期间。美国在对军火等进行的战时供应中,首先采用了后勤管理(Logistics Management)这一名词,对军火的运输、补给、屯驻等进行全面管理。从此,后勤学逐渐形成了单独的学科,并不断发展为后勤工程(Logistics Engineering)、后勤管理(Logistics Management)和后勤分配(Logistics of Distribution)。后勤管理的方法后被引入到商业部门,被人称之为商业后勤(Business Logistics),定义为“包括原材料的流通、产品分配、运输、购买与库存控制、储存、用户服务等业务活动”,其领域统括原材料物流、生产物流和销售物流。

在50年代到70年代期间,人们研究的对象主要是狭义的物流,是与商品销售有关的物流活动,即流通过程中的商品实体运动。因此通常采用的仍是“Physical Distribution”一词。

1986年,美国物流管理协会改名为美国物流协会,其理由是因为Physical Distribution的领域较狭窄,后勤管理较宽广。改名后的美国物流协会(C.L.M.),对后勤管理做的定义是:“以适合于顾客的要求为目的,对原材料、在制品、制成品及其关联的信息,从生产地点到消费地点之间的流通与保管,为取得成本—效率的最佳效果而进行计划、执行、控制”。

Logistics与Physical Distribution的不同之处在于它已突破了商品流通的范围,把物流活动扩大到生产领域。物流已不仅仅是从产品出厂开始,而是包括从原材料采购、加工生产到产品销售、售后服务,直到废旧物品回收等整个物理性的流通过程。这是因为随着生产的发展,社会分工越来越细,大型的制造商往往把成品零部件的生产任务,包给其他专业性制造商,自己只是把这些零部件进行组装,而这些专业制造商可能位于世界上劳动力比较便宜的地方。在这种情况下,物流不但与流通系统维持密切的关系,而且与生产系统也产生了密切的关系。这样,将物流、商流和生产三个方面连结在一起,就能产生更高的效率和效益。近年来,日、美的进口批发及连锁零售业等,在运用这种观念方面积累了不少成功的经验。

由此可以看出,当前提到的Logistics的特点是:

- (1) 其外延大于狭义的物流,因为它把起点扩大到了生产领域;
- (2) 其外延小于广义的物流(Business Logistics),它不包括原材料物流;
- (3) 其外延与供应链的外延相一致,因此有人称它为供应链物流。

Logistics一词的出现,是世界经济和科学技术发展的必然结果。当前物流业正在向全球化、信息化、一体化方向发展。一个国家的市场开放与发展必将要求物流的开放与发展。随着世界商品市场的形成,从各个市场到最终市场的物流日趋全球化;信息技术的发展,使信息系统得以贯穿于不同的企业之间,这使得物流的功能发生了质变,大大提高了物流的效率,同时也为

物流一体化创造了条件。一体化意味着需求、配送和库存管理的一体化,这已成为国际物流业的发展方向。

虽然世界上大部分国家把 Physical Distribution 改为 Logistics,但我国和日本把 Logistics 仍译为“物流”,并未直译为“后勤”。1973年6月在日本召开国际物流筹备会议以来,以及之后每两年定期召开的国际物流会议,1989年4月在北京召开的第八届国际物流会议,和1997年6月在北京召开的“97亚太国际物流会议”,也都把 Logistics 译为“物流”。

在“97亚太国际物流”会议上,日本山九株式会社顾问河野力提出“对物流应该树立一个新的观念——综合物流管理。”这一概念的提出,要求在组织物流工作时,注意把物流作为一个完整的系统进行综合管理,协调好各个环节之间的联系,达到低成本、高效率的目标。与会人士认为这一概念的确立,是对物流的含义和目标有了新认识,对拓展物流研究和发展将会起到十分重要的作用。会后,日本后勤系统协会专务理事稻束原树在东京会见上海仓储赴日代表团成员,介绍 Logistics 这一概念时,也提到综合物流这一概念,又说 Logistics 还通常被称为“战略物流”(Strategic Physical Distribution)。

我国自20世纪80年代以来,并未把 Physical Distribution 直译为“实物分配”或“物的流通”,而是译为“物流”。近些年来,也开始使用 Logistics 一词。1996年原国内贸易部将《物流术语》列入行业编制计划,1997年国家技术监督局将其列入国家标准计划。经过一年来的工作,完成了《物流术语国家标准(征求意见稿)》。其中将 Logistics 仍译为“物流”,定义是:“以最小的总费用,按用户要求,将物质资料(注:包括原材料、半成品、产成品、商品等)从供给地向需要地转移的过程。主要包括运输、储存、包装、装卸、配送、流通加工、信息处理等活动”。“物流中心”英译为“Logistics Center”;配送中心英译名为“Distribution Center”

我国台湾地区物流界同样也把 Logistics 译为“物流”,1996年台湾物流协会拟定的物流定义是:“物流是一种物的实体流通活动的行为,在流通过程中,透过管理程序有效结合运输、仓储、装卸、包装、流通加工、资讯等相关物流机能性活动以创造价值,满足顾客及社会性需求”。

1.1.2 物流与商流

物流存在于不同的领域,如生产领域、军事领域、生活领域、流通领域。我们这里研究的物流是指流通领域中的物流活动。

1. 流通的功能与内容

商品流通是指以货币为媒介的商品交换过程。在商品经济条件下,人类为了满足生活和生产的需要,不断消费着各式各样的商品,同时也不断生产人类所需要的商品。正是由于资金与商品的不断循环,才推动着社会的不断前进。现代社会经济活动是一个极为庞大、循环往复的运动过程。在生产与消费之间存在三种间隔(如图1-1所示),即社会间隔,指生产者与消费者不同;场所间隔,指生产的场所与消费的场所不同;时间间隔,指生产的时期与消费的时期不同。在自给自足的情况下,这些间隔很小。随着社会分工的细化、专业化,这些间隔逐渐增大。正是流通使原材料的供应、商品递送等环节连接起来,把需求和供给,生产和消费结合起来。

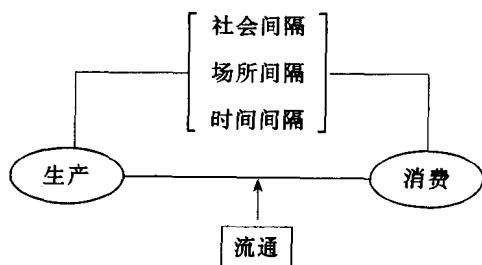


图 1-1 流通的经济机制

流通活动是由商品交易活动和物的流通两个基本活动领域组成的。使商品所有权进行转移，解决所有权更迭问题的活动是商流。商品通过交易活动由供给方转让给需求方，这种转让是按价值规律进行的。商流的研究内容是商品交换的全过程，具体包括商品的订货、签订合同、供销衔接、计价结算和商品信息活动。

物流是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，又要通过储存或保管来调节双方在时间节奏方面的差别。物流过程包括商品的运输、存储、装卸、流通加工、包装和物流信息活动。

如上所述，流通就是通过买卖消除社会间隔；通过运输消除场所间隔；通过储存保管来消除时间间隔，以实现所有权和物品的转移（如图 1-2 所示）。

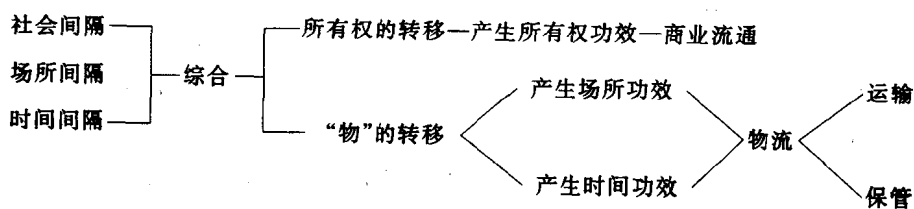


图 1-2 流通的构成与机能

2. 物流与商流的关系

通过前面的介绍可以知道，商流与物流虽然都是流通的内容，但在许多方面各有特点，如表 1-1 所示。

表 1-1 商流与物流的区别

商 流 (商业流通的简称)	物 流 (实物流通的简称)
商品的买卖活动 • 解决生产者和消费者之间的分离 • 实现商品所有权的转移 • 实现商品的价值 • 包括商品的订货、签订合同、供销衔接、计价结算和商流信息等活动	商品的物流活动 • 解决生产和消费之间的时空分离 • 实现商品空间位置的转移，并克服商品在生产和消费间的时间差异 • 实现商品的使用价值 • 包括商品的运输、存储、装卸、流通加工、包装和物流信息活动

在实际经济活动中, 物流与商流二者相结合才能有效地实现商品由供方向需方的转移过程。商流和物流关系密切, 相辅相成。

一般在商流发生之后, 即所有权的转移达成交易之后, 货物必然要根据新货主的需要进行转移, 这就导致相应的物流活动出现。物流是产生商流的物质基础, 商流是物流的先导。二者相辅相成, 密切配合, 缺一不可。只有在流通的局部环节, 在特殊情况下, 商流和物流才可能独立发生, 一般而言, 从全局来看商流和物流总是相伴发生的。

3. 商物分离

(1) 商物分离的概念。尽管商流和物流的关系非常密切, 但是它们各自具有不同的活动内容和规律。在现实经济生活中, 进行商品交易活动的地点, 往往不是商品实物流的最佳路线必经之处。如果商品的交易过程和实物的运动过程路线完全一致, 往往会发生实物流路线的迂回、倒流、重复等不合理现象, 造成资源和运力的浪费。商流一般要经过一定的经营环节来进行业务活动; 而物流则不受经营环节的限制, 它可以根据商品的种类、数量、交货要求、运输条件等, 使商品尽可能由产地通过最少环节, 以最短的物流路线, 按时保质地送到用户手中, 以达到降低物流费用、提高经济效益的目的。

综上所述, 在合理组织流通活动中, 实行商物分离的原则是提高社会经济效益的客观需要, 也是企业现代化发展的需要。对于商物分离的原则, 可通过图 1-3 进一步加以说明, 图 1-3A 表示商流和物流合一的流通网络, 而图 1-3B 则表示商物分离的流通网络。在图中每一圆圈称为网络的结点, 在结点处发生货物的发送、停止、存放或者信息的发生。

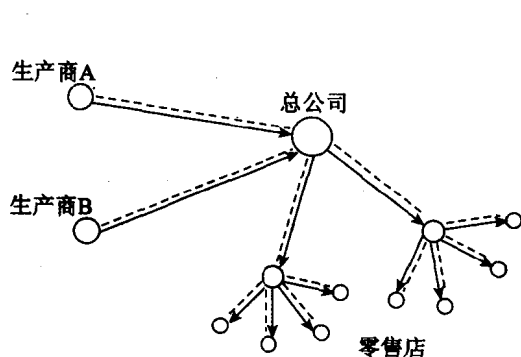


图 1-3A 商物合一流通网络

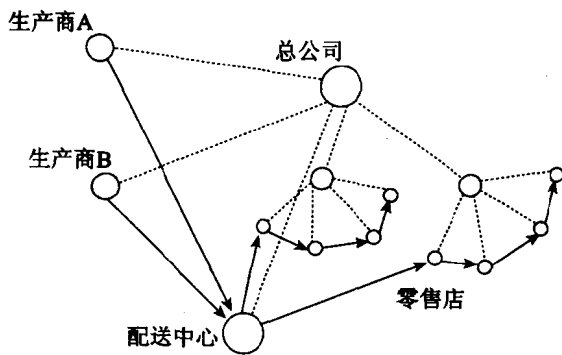


图 1-3B 商物分离流通网络

图 1-3A 表示公司总部采购商品, 将商品送至各个门店, 商流与物流完全一致。图 1-3B 的网络是商物分离的模式, 运作过程如下:

① 门店对公司总部订货。订货信息通过计算机网络传给总公司的信息中心, 信息中心确认库存商品可以满足订货需要时, 向配送中心下达出库指示。

② 配送中心根据要求向门店按计划回路配送的方式进行送货。同时配送中心将商品出入库的有关数据传达给总公司的信息中心, 商品库存量的减少数据和在库状况记入信息中心的数据库。

③ 在库量减少到一定水平时, 公司总部对供应商发出订货的指令, 以保证配送中心功能的实施。

(2) 商物分离模式的特点和优点。商物分离模式的特点是:

①保管。取消公司总部仓库和门店营业仓库分散保管方式而代之以配送中心集中保管。

②输送。原先是从供应商仓库至公司总部仓库，再到零售店，是商物合一的两段输送。而在商物分离模式中是由供应商仓库至配送中心，然后直接送至零售店的商物分离的两段输送。

③配送。原先是分别向各零售店送货，现改为回路配送。

④信息系统。不再由公司总部、供应商、门店分头处理，而是以信息中心集中处理方式，用现代化通讯系统进行各环节的控制。

商物分离的优点可列举如下：

①为了营业方便，公司总部可以设在都市的繁华地区，而配送中心可以设在郊外，降低成本。

②配送中心的仓库规模大，物流作业集中。同一地点处理的物流量大，便于采用机械化、自动化的保管设施和装卸机械，大幅度地提高了物流活动生产率，同时也可以降低物流成本。

③配送中心实行回路配送，提高了运输设备利用率，降低了运输费用，对门店的服务质量也可得到改善。

④商物分离使各部门的职能单纯化，可以提高工作效率。

实现商物分离必须创造一定的条件，如商品标准化，合同标准化等，还应建设完善的信息系统，保证总公司总部、供应商、配送中心以及门店之间的信息交换协同统一。

(3) 商物分离的方式。商物分离的方式主要有：订货活动与配送活动相互分离，把自备卡车与委托运输或共同运输联系在一起，降低运输费用并压缩固定费用开支；将同一系统内负责一定范围的物流据点合并，加强物流管理一元化，达到压缩流通库存，减少交叉运输，便于供应商大批量运货，提高物流工作效率；减少物流中间环节，流通过程可以实施从供应商仓库流经配送中心再到门店，可以大大提高效率。

1.1.3 物流分类

物流从空间方面来分，可以分为国际物流、区域物流、国内物流和地区物流。按性质来分可以分为社会物流、行业物流和企业物流。企业物流又可以分为生产企业物流和流通企业物流。按作用来分可以分为供应物流、生产物流、销售物流、回收物流和废弃物流（如图 1-4 所示）。

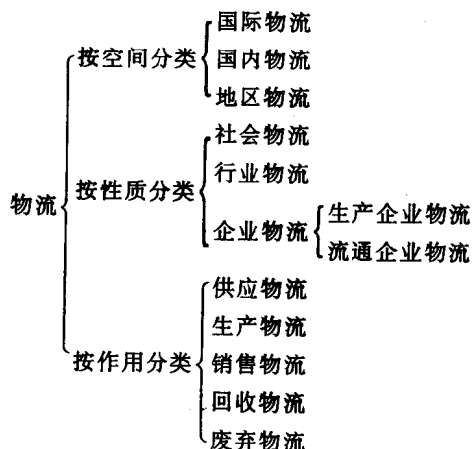


图 1-4 物流分类图

1. 按空间分类

(1) 国际物流。国际物流指不同国家之间的物流。随着贸易国际化, 不仅跨国公司需要进行国际物流, 一般企业也要面临国际物流的问题。在二次世界大战以前, 企业主要关心内部物流。到了 20 世纪 60 年代, 出现了大量物流的情况, 于是生产出 20 万吨的油轮和 10 万吨的矿石船。到了 70 年代初期, 国际货物运输量增大, 同时货物以中小杂货为主。随着集装箱的发展, 多品种、小批量的国际货物运输成为可能, 突出物流服务水平。在 70 年代后期, 随着全面质量管理观念的出现, 要求零缺陷运输货物, 及时准确运输货物, 于是国际联运大力发展。80 年代前中期要求精细物流, 物流现代化、自动化, 为小批量、高频率运输创造条件。这个时期除了国际联运新物流方法外, 还在物流作业中引入条形码、EDI、卫星定位等多种新技术。在发展国际物流的过程中遇到了许多困难, 如在环境方面有法律、科技水平、标准和语言等问题; 在系统方面强调现代化物流技术的使用, 出现了大陆桥概念; 在信息系统方面各企业的信息管理、投资水平不同, EDI 的使用程度也不同; 在标准化方面, 托盘、集装箱、条形码的应用也不统一。

(2) 国内物流。国内物流是指一个国家内部物流情况, 是国家总体规划的内容。既然是全国的, 就要从全局出发, 清除部门分割、地区分割所造成的障碍。要发挥政府的作用, 进行系统考察。具体工作有: 基础设施的建设、制定政策法规、进行标准化工作、新技术开发引进等。

(3) 地区物流。地区物流是指在同一区域内的物流情况。地区有不同的划分方法, 例如可以按照行政区域划分, 也可以按照经济区域划分, 还可以按照地理位置划分。地区物流研究中的一个重点就是城市物流。城市物流系统对于提高该地区企业物流活动的效率, 保障当地居民的生活福利环境, 具有不可缺少的作用。城市物流研究的问题很多, 例如, 一个城市的发展规划, 不但要直接规划物流设施及物流项目, 例如建公路、桥梁、建物流基地, 建仓库等, 而且需要以物流为约束条件, 来规划整个市区。物流已经成为世界上各大城市规划和城市建设要研究的一项重点。

2. 按性质分类

(1) 社会物流。社会物流一般指流通领域所发生的物流, 是全社会物流的整体, 所以有人称之为大物流或宏观物流。社会物流的一个标志是: 它是伴随商业活动发生的, 也就是说物流过程和所有权更迭相关。

(2) 行业物流。同一行业组织中的企业是市场上的竞争对手, 但是在物流领域中常常互相协作, 共同促进行业物流的合理化。例如, 在日本很多行业中, 企业联合起来建设共同的仓库, 实行共同配送; 建立共同的流通中心; 统一物流容器等。

(3) 企业物流。企业物流是指在企业经营范围內由生产或服务活动所形成的物流系统。企业物流又可以分为生产企业物流和流通企业物流。

生产企业物流是以购进生产所需的原材料、设备为起点, 经过劳动加工, 形成新的产品, 然后供应给社会需要部门为止的全过程。具体过程如图 1-5 所示。

供应物流: 包括原材料等一切生产资料的采购、进货、运输、仓储、库存管理和用料管理。

生产物流: 包括生产计划与控制, 厂内运输 (搬运), 在制品仓储与管理等活动。

销售物流：包括产成品的库存管理，仓储发货运输，订货处理与顾客服务等活动。

回收、废弃物流：包括废旧物资、边角余料等回收利用，各种废弃物的处理。

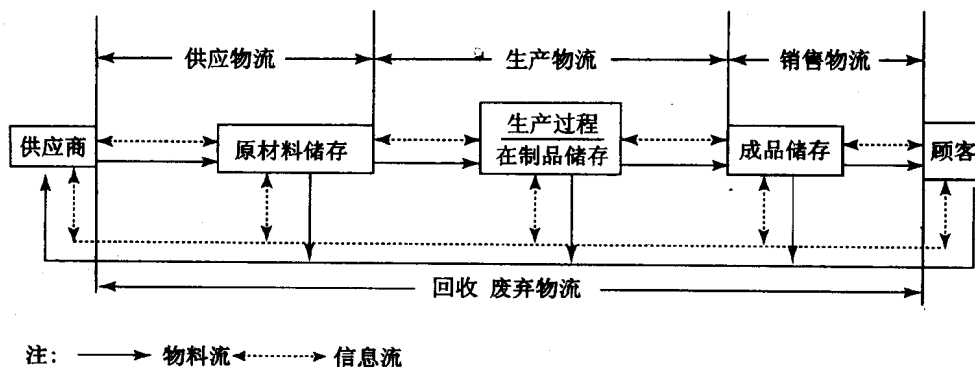


图 1-5 生产企业物流的水平结构

流通企业物流可分为采购物流，流通企业内部物流和销售物流三种形式。如图 1-6 所示。

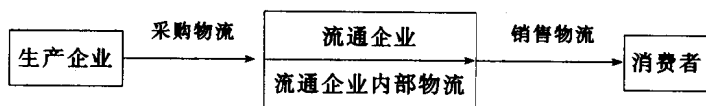


图 1-6 流通企业物流

采购物流是指流通企业组织货源，将商品从生产厂家集中到流通部门的物流。这部分物流活动与生产企业的部分销售物流合为一体。

流通企业内部物流包括流通企业内部的储存、保管、装卸、运输、加工等各项物流活动。

销售物流是流通企业将商品转移到消费者手中的物流活动。

1.2 连锁物流管理的发展概况

物流管理的发展经历了四个阶段，即储运时代、配送时代、综合物流时代和供应链时代。在今天，物流经理已经广泛采用供应链的系统分析、价值链分析、效益互换分析等技术来进行管理。我国的物流管理起步较晚，但进步很快，各个阶段不是很明显，所以下面以美国为例说明物流管理的发展概况。

1.2.1 第一阶段：储运时代

在这个时期，物流的各个活动按不同的功能、不同的场所互不联系地分别进行，商品主要是根据销售部门和采购部门的要求进行保管和运输。随着经济的发展，需求的扩大，市场竞争日益激烈，为了确保收益，许多公司把目光投向了物流费用，物流成本意识开始出现，但在这个时期只有保管和发货部门在努力降低成本。

1.2.2 第二阶段：配送时代

在20世纪60年代到70年代间,美国和世界上其他许多公司都把注意力放在“实物配送”方面。这些公司系统地管理一系列的物流活动,如运输、仓储、配送、库存控制、包装、搬运等,以确保高效地递送商品。这是一个充满挑战与变化的年代,有许多因素促使公司不得不采取更加有效的方法来管理配送。主要的因素如下:

一是顾客购买需求的变化。过去,许多顾客采购商品时,只注重品牌,现在还要看商品的大小、形状、颜色等,顾客需求向着多品种、小批量、高频率的方向发展。这样的变化使连锁公司不得不维持更多的库存、增加运输成本,而且预测需求也变得越来越困难。解决的方法只能是增加市场份额,识别不同群体的顾客需求,满足他们的需求。但这样做必然会增加公司的成本,尤其是配送成本,这就需要公司以新的方法来进行管理。

二是运输费率的增加。在60年代到70年代,美国的运输费率增加,因为承运人通过提高运费与其他的运作收费来解决成本增加的问题,加之当时政府在运输市场中限制竞争,这些都影响到公司的运输成本。

三是产品的高价值。美国由于内外因素的变化,许多公司都趋向于生产高价值的产品,这样就使得公司的库存成本、包装、运输等成本相应增加,从而导致更高的配送成本。

公司通过总成本分析,意识到在运输与库存之间存在效益互换关系,因此将这两项原本分离的物流功能,都归并在配送经理的管辖范围之内。这样就可以通过系统的方法分析物流功能要素之间的效益互换关系,减少配送的总成本。例如,通过高运输成本的航空运输方式来递送商品,不仅可以减少库存与仓库,而且可以降低与之相关的包装、搬运成本,同时顾客服务水平也提高了,经过计算,虽然增加了运输成本,但最后的总成本还是降低了。

1.2.3 第三阶段：综合物流时代

在70年代到80年代,公司发现通过综合规划采购运输与配送运输可以进一步节省成本,于是将采购运输与配送运输都由运输经理管理。80年代后,由于管制放松,可以与承运人谈判运输费率,达到一定的运输批量,就能享受优惠的运费和更好的服务。于是许多公司将整个过程,从商品采购到商品在配送中心的物流活动直至将商品送至顾客手中,看做一个完整的系统,这样就会提高运作效率,当然也可以节省更多的成本。

1.2.4 第四阶段：供应链时代

在80年代后期到90年代,由于种种因素的影响,使公司对物流的关注扩充到整个物流过程,包括所有涉及的公司,从原材料供应商到最终顾客,以保证最终顾客能在准确的时间、准确的地点,收到准确的商品。有关供应链的内容将在第七章详细介绍。

1.2.5 物流管理变化的驱动力

20世纪50年代技术与经济的结合在物流实践中引起巨大的变化,并且持续至今。然而,发展综合物流管理和供应链管理的做法却面临着多方面的极力反对。传统上负责具体功能的运输或采购的经理们,对综合物流过程所必须进行的组织变化,表示抵制。他们认为以传统会计