

考试大整理资料：《物流管理》第十四章 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/222/2021_2022__E8_80_83_E8_AF_95_E5_A4_A7_E6_c31_222738.htm 第十四章 协同配送

14.1什么是配送 关于配送，我们在前边已经说过，是指短距离少量的运输。最近经济增长，物流量增加，同时又要求优质的物流服务，配送地位更加突出。在这种情况下，要求配送实现现代化，而配送的现代化必须研究解决降低运费，提高配送服务效率，防止多余的交错运输，加强配送中心建设，实现商、物分离，计划配送以及协同配送等问题。

14.2协同配送问题

14.2.1配送效率下降,配送成本上升 现在,企业对配送效率低下,及由此而引发的配送成本的上升颇为烦恼,城市和区域内的物流形势极不乐观,特别是东京地区和京都、大阪地区交通不畅已有长期发展（慢性化）的趋势。因而采取禁止大型车辆进市，扩大禁止停车区域等措施，致使配送效率下降，配送成本增加。此外，由于修订道路交通法，载运重量和高度受到了限制，汽油交易税增加等也使得配送成本提高。更由于氧化氮限制法的实施，今后对车辆的排气要求越来越严，也必然招致配送成本的提高。

14.2.2迅速而准确的配送是企业应解决的课题 配送是对顾客服务的最后一环，如何迅速而准确的配送，是企业在经营方面必须解决的重要课题。今后应下大力气推行物流协同化，特别是要搞好协同配送。在日本，已有许多企业开始实行协同配送，如日本唱盘中心（股份公司）提出“在销售上竞争，在物流中协同”的口号开展协同配送。“七个十一”公司以主力批发为窗口，从交易批发商处进货然后再分送到物流中心和零售店。实行收货一元

化行星物流（莱昂、桑士达等11个日用杂货厂家设立的协同配送运营公司）的协同配送也已走上轨道。14.2.3协同配送的定义 所谓协同配送，按运输省的定义，是指“在城市里，为使物流合理化，在几个有定期运货需求的货主的合作下，由一个卡车运输业者，使用一个运输系统进行的送配”。（运输省流通对策本部《协同运输系统导入推进纲要》协同配送就是把过去按不同货主、不同商品分别进行的配送，改为不区分货主和商品集中运货的“货物及配送的集约化”。也就是把货物都装入在同一条路线运行的车上，用同一台卡车为更多的

顾客运货。14.2.4协同配送的两种类型 协同配送可以分为下述以货主为主体的协同配送和以物流业者为主体的协同配送两种类型。14.2.4.1以货主为主体的协同配送 由有配送需要的

厂家、批发商、零售商以及由它们组建的新公司或合作机构为主体进行合作，解决个别配送的效率低下问题。这种配送又可分为发货货主主体型和进货货主主体型。（1）发货货主主体型。

与客户的协同配送：用于采购零部件或采办原材料的车，均可用于产品的运输，即都可以参与协同配送。

不同行业货主的协同配送：不跑空车，让物流子公司与其它行业合作，装载回程货或其它公司合作进行往返运输。

集团系统内部的协同配送：企业集团、大资本集团、零售商集团等内部的协同配送。 同行业货主的协同配送：a.集团

协同配送：组成集团相互合作，共同利用配送储存设施，在配送能力不足的地区互相扶持协同配送。 b.共同出资组建新

公司进行协同配送：建立协同物流公司或协同配货公司。 c.建立合作社进行协同配送：组建合作社，一起进货，一起配

送。 d.通过同行业VAN增值网进行协同配送：以同行业VAN

增值网为基础进行配送。（2）进货货主主体型。零售商以中心批发商（一级批发商）为窗口，从中间批发商（二级批发商）处统一进货再配送给物流中心或零售商店。

14.2.4.2以物流业者为主体的协同配送

由提供配送的物流业者，或以它们组建的新公司或合作机构作为主体进行合作，克服个别配送的效率低下等问题。这一类协同配送又可分为公司主体型和合作机构主体型。

（1）公司主体型。

运送者的协同配送：向特定交货点运送货物，交货业务合作化。共同出资组建新公司开展协同配送：本地的运送公司（特别零担货物运送业者、包租业者）共同出资组建新公司开展送货到户业务。

（2）合作机构主体型。

运送业者组成合作机构开展协同配送：运送公司组成合作机构，将各成员在各自收集货物或配送货物地区所收集的货物运到收配货据点，统一配送。

运送合作机构和批发合作机构合作，开展协同配送：运送业者的合作机构和批发商的合作机构合作，设置收集货物和配送货物的据点，运送公司的合作机构统一承包批发商的集货和配货的业务。协同配送的具体形式有以上一些，协同配送目的在于降低物流成本，提高物流效率，提高物流服务水平。主要是货主（厂家、批发商和零售商）和运送业者通过协同配送，解决运输过程中那些效率低下的问题。

14.3协同配送的优势

从货主（厂家、批发商和零售商）的角度来说，通过配送可以提高物流效率。如中小批发业者，各自配送，难以满足零售商多批次、小批量的配送要求。协同配送，送货的一方可以实现少量物流配送，收货一方可以进行统一的一总验货，从而达到提高物流服务水平的目的。从卡车运送业者的角度来说，日本卡车运送业多为中小企业，不仅资

金少，人才不足，组织脆弱，而且运输量少、运输效率低、使用车辆多、独自承揽业务，在物流合理化及其效率上受到限制。如果实现合作化，则筹集资金，大宗运货，通过信息网络提高车辆使用效率，进行往返运货等问题均可得到较好解决。同时，可以通过协同配送，扩大向顾客提供多批次、小批量的服务。协同配送的目的在于最大限度地提高人员、物资、金钱、时间等物流资源的效率（降低成本），取得最大效益（提高服务）。还可以去除多余的交错运输，并取得缓解交通、保护环境等社会效益。14.4采取协同配送是提高物流效率，实现货物集约的有效形式 神奈川大学的中田信哉教授指出：今后物流进步的关键是集约化。具体地说在物流据点方面，实行物流据点等物流设施集约；在运输方面通过混载（混合装载），实现货物的集约。实行混合装载，提高物流效率，无论对于社会还是对于企业来说都会带来效益。作为混合装载形式之一的协同配送，对于货主，对于运输行业有很多好处。遗憾的是尽管有这么多的好处，在日本实施协同配送的企业寥寥无几。这是为什么呢？

14.4.1日本协同配送发展的障碍

- （1）有可能泄漏企业机密。
- （2）难于进行商品管理。
- （3）担心出现纠纷，担心服务水准下降、货物破损或污染。
- （4）担心协同物流设施费用及其管理成本增加。
- （5）担心成本收益的分配出现问题。
- （6）主管人员在经营管理方面存在困难。
- （7）缺乏实现协同配送的领袖型人物。
- （8）为建设协同配送设施而投入改善交通环境的投资不易合理分配。
- （9）建立协同配送系统的专家不足。

100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问

www.100test.com