

物流师资格考试：第五章商品配送物流师考试 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/644/2021_2022__E7_89_A9_E6_B5_81_E5_B8_88_E8_c31_644675.htm id="wwdd"

class="wwyy"> 商品运输和储存，作为商业物流的两大支柱，在物流活动中占有重要地位，但商品储运不是商业物流的目的，商业物流的最终目的是为满足消费者对商品的需要，而配送正好就是体现了商业物流的最终目的，它直接为用户服务，满足用户的各种需要。因此，商业物流成果主要通过配送来体现。从物流看，配送几乎包括了所有的物流功能要素，如运输、储存、包装、装卸、搬运等，是物流的一个缩影或在某小范围中物流全部活动的体现。配送是以运输及分拣配货为主。分拣配货是配送的独特要求，也是配送中有特点的活动。配送在为会员服务方面比物流更为及时、准确、方便。

第一节 配送概述

一、配送的概念

配送，作为商业物流的基本功能之一，在商业物流活动中占有相当重要的地位和作用。物流的最终目的即满足用户的最终需要，它多是由配送来完成的。配送是指按用户的订货要求，在配送中心或其它物流据点进行货物配备，并以最合理的方式送交用户。配送有两方面的含义：一是配货，即把用户所需要的多种不同的商品组合在一起；二是送货，即把用户需要商品送到用户手中。至于这两者哪个为主则视不同情况而定。一般来说在经济发达地区，“配”的比重可能大些，而经济落后、运输不方便地区，“送”的比例则大些。配送产生的背景虽然在各个国家不尽相同，但其根本原因是经济或利润的驱使。国外发达国家从六、七十年代开始，经济发展出现了两个显著的特

点：一是通过生产过程中的物质消耗而获取利润的潜力越来越小，因而努力方向转向了流通领域；二是庞大的商品流通量和激烈的市场竞争。因此，通过开始配送，提高流通中的专业化、集约化经营程度，进一步满足用户的各种需求，提高服务水平，降低流通成本，使产业资本在流通中发挥更大的效益，就成为资本的一种内在要求。在美国，60年代以来，仓库主要是储存货物，离生产厂很近。那时美国工业产地主要在东海岸，粮食产地在中部，所以仓库大多建在东海岸和中部。随着生产的发展，人们开始向西部和南部迁移，使西部和南部地区也出现了制造业，仓库也随之建立起来。后来，随着科学技术的发展，为满足越来越多的生产需要，周转已越来越快，储存期越来越短，对物流的要求也发生了变化，提出了“配送”的概念，原来的仓库也开始由“贮备型”向“流通型”转变。在日本，二战后，工业的复兴使日本经济高速增长，随之而来的便是阻碍生产进一步发展的流通落后问题。分散的物流使流通机构庞杂、企业自备货车出行混乱，运输发送效率低下，物流费用逐年上升，设施不足，道路拥挤。这一现象引起了日本政府的高度重视，日本政府决定积极推行共同配送，并得到企业界的大力支持，于是配送便产生了。’在英国，企业界普遍认识到配送是企业经营活动的组成部分。这种态度相认识的转变，首先发生于企业界的销售行业。由于消费者需求的变化，对服务要求的提高及销售企业向大型化、综合化方向发展，引起了市场结构的变化。过去许多单一品种的销售机构已经消失，或被兼并进入一些企业集团，销售企业的大型化、综合化，对商品的需求不仅在数量上猛增，而且对商品的花色、品种的要求也日趋复杂

，而配送正是适应了这一需要而产生。配送是随着市场而诞生的一种必然的市场行为。它是生产和流通发展到一定阶段的必然产物。它与旧时的"送货"具有不同的特征：（一）目的不同。送货形式只是推销的一种手段，目的仅在于多销售一些东西，配送则是社会化大生产、专业化分工的产物，它是流通领域内物流专业分工的必然产物。因此，如果说一般送货是一种促销服务方式的话，配送则是一种体制形式。（二）内容不同。送货一般是有什么送什么，对用户来说，只能满足其部分需要。而配送则是用户需要什么送什么，它不单是送货，在业务活动内容中还包括"分货"、"配货"、"配装"等项工作，这是很具有难度的工作，必须有发达的商品经济和现代化的经营水平。在商品经济不发达的国家或市场经济的初级阶段，很难实现大范围的高效率的配货。送货制与配送制有着时代的区别。（三）配送是一种现代化的物流方式。配送是送货、分货、配货等活动的有机结合体，同时还跟订货系统紧密联系，这就必须依赖信息的处理，使整个系统得以建立和完善，成为一种现代化方式，这是送货形式所不能比拟的。（四）装备不同。配送的全过程有现代化技术和装备保证，使配送在规模、水平、效率、速度质量等方面远远超过旧的送货形式，在这些活动中，大量采用各种传输设备和识码、拣选等机电装备，很像工业生产中广泛应用的流水线，使流通工作的一部分工厂化。所以，配送是技术进步的产物。配送也不同于运输，而是包含在运输中一个分支。众所周知，运输是将货物进行空间位移，是一个连续性强、多环节的生产过程，配送则是处在整个运输过程中的支线输送或末端输送的位置，即从物流据点到用户这一范围内的输

送。可以看出，配送的特点一是直接面向用户的运送活动，即货物到达的终点是顾客；二是在进行运送活动之前要进行必要的配货；第三，行驶距离相对来说要近，相似于短程运输，且多在大城市范围内或区域范围内。

二、配送的形式

(一) 按配送商品的种类和数量分

- 1、少品种大批量配送 这种配送适用于需要数量较大的商品，单独一种或少数品种就可以达到较大运输量，可实行整车运输，这种商品往往不需要再与其它商品进行搭配，可由专业性很强的公司实行这种配送。此种配送形式主要适用于大宗货物，如煤炭等。
- 2、多品种少批量配送 按用户要求，将所需的各种商品（每种商品需要量不大）配备齐全，凑成整车后由配送中心送达用户手中。日用商品的配送多采用这种方式。多品种、少批量的配送，适应了现代消费多样化、需求多样化的新观念。

(二) 按配送时间及数量分

- 1、定时配送 按规定的的时间间隔进行配送，配送品种和数量可根据用户的要求有所不同。
- 2、定量配送 按规定的批量进行配送，但不严格确定时间，只是规定在一个指定的时间范围内配送。这种配送计划性强，备货工作简单，配送成本较低。
- 3、定时定量配送 按规定的准确时间和固定的配送数量进行配送。
- 4、即时配送 不预先确定不变的配送数量。也不预先确定不变的配送时间及配送路线，而是按用户要求时间、数量进行配送。

(三) 按配送的组织形式分

- 1、集中配送 就是由专门从事配送业务的配送中心对多个用户开展配送业务。集中配送的品种多、数量大，一次可同时对同一线路中几家用户进行配送，其配送的经济效益明显，是配送的主要形式。
- 2、共同配送 几个配送中心联合起来，共同制定计划，共同对某一地区用户进行配送，具体

执行时共同使用配送车辆，称共同配送。3、分散配送是由商业零售网点对小量、零星商品或临时需要的商品进行的配送业务。这种配送适合于近距离、多品种、少批量的商品的配送。4、加工配送在配送中心进行必要的加工，这种将流通加工和配送一体化，使加工更有计划性，配送服务更趋完善。

（四）按配送的职能形式分

- 1、销售配送 批发企业建立的配送中心多开展这项业务。批发企业通过配送中心把商品批发给各零售商店的同时，也可与生产企业联合，生产企业可委托配送中心储存商品，按厂家指定的时间、地点进行配送。若生产厂家是外地的，则可以采取代理的方式，促进厂家的商品销售，还可以为零售商店提供代存代供配送服务。
- 2、供应配送 是大型企业集团或连锁店中心为自己的零售店所开展的配送业务。它们通过自己的配送中心或与消费品配送中心联合进行配送，零售店与供方变为同一所有者的公司各部门内部的业务，从而减少了许多手续，缓和了许多业务矛盾，各零售店在订货、退货、增加经营品种上也得到更多的便利。
- 3、销售与供应相结合的配送 配送中心与生产厂家及企业集团签订合同，负责一些生产厂家的销售配送，又负责一些企业集团的供应配送。配送中心具有上连生产企业的销售配送、下连用户的供应配送两种职能，实现配送中心与生产企业及用户的联合。
- 4、代存代供配送 用户将属于自己的商品委托配送中心代存、代供，有时还委托代订，然后组织配送，这种配送，在实施前不发生商品所有权的转移，配送中心只是用户的代理人，商品在配送前后都属于用户所有。配送中心仅从代存、代理中获取收益。

三、配送在物流中的作用

（一）配送有利于促进物流的社会化、合理化 社会化

大生产要求社会化大流通与之相匹配。商品流通的社会化自然要求物流的社会化。社会化是以行业、技术的分工和全社会的广泛协作为基础的。商品经济的发展和现代化生产的建立，客观上要求社会提高分工协作水平。从我国目前流通业的情况看，仓储业和运输业的社会化程度都处于一个较低的层次。从运输业来看，根据有关资料统计，我国专业营运车辆只占全国汽车的17%，专业营运车辆的实载率高，空便率低，经济效益好，而85%的社会车辆的实载率只有25%。发展配送，则可以大大减少企业的自有车辆，实现车辆的专营化，从而减少不合理运输造成的运力浪费和交通紧张，还为企业卸下了一个沉重的包袱，为生产企业和销售企业节约了物流成本。从仓储业来看，长期以来，我国储运体制分散，在行业上有外贸、商业、物资、铁道、交通等各部门的储运系统，在层次上有中央、省、市、县的各级储运机构，这种条块分割的管理体系是造成储运设施多而散、重复建库，盲目发展，利用率低下的主要原因。目前仓储的社会化虽然有一定的发展，例如仓储设施向社会开放，但远远还不够。在行政上缺乏统一管理机构，在业务经营上储运企业各行其是，缺乏联系，还没有形成产业化、专业化。通过开展配送，通过为生产企业、销售企业配送，借助于配送商品的对象品种不同，可以打破行业、地区的条块分割，尤其是共同配送，把各储运企业联合在一起，统筹计划，共同送货。取代了一家一户的“取货制”，取代了层层设库，户户储运的分散的、多元化的物流格局。配送所实行的集中社会库存，集中配送等大生产形式，对于从根本上结束小生产方式的商品流通，改变其分散的、低效率的运行状态，从而实现与社会化大

生产相适应的流通的社会化，都具有战略意义。（二）配送有利于促进物流设施和装备的技术进步 发展配送，有利于：于促进物流设施和装备的技术进步，具体表现在三个方面：一是促进信息处理技术的进步。随着配送业务的开展，处理的信息量特越来越多，原始的手工信息速度慢且容易出差错，已适应不了配送工作的要求，必然大量应用电子计算机这一现代化的信息处理技术，第二是促进物流处理技术的进步，从而提高物流速度，缩短物流时间，降低物流成本，减少物流损耗，提高物流服务质量。配送业务的发展，必然伴随着自动化立体仓库、自动化分拣装置、无人搬运车、托盘化、集装箱化等现代化物流技术的应用。第三是推动物流规划技术的开发相应用。配送业务的开展，配送货主越来越多，随之而来就是产生一个配送路线的合理选择、配送中心选址、配送车辆的配置和配送效益的技术经济核算等问题，对于这些问题的研究解决，促进了我国物流技术的发展，并使之达到一个新阶段。（三）配送使仓储的职能发生变化 开展配送业务后，现代仓储的作用已由储存、保管商品的使用价值向着集散、分送商品，加速商品流通速度的方向发展。仓储业将从储存、保管的静态储存转向以保管储存、流通加工、分类、拣选、商品输送等联为一体动态储存。建立配送中心后，仓储业的经营活动将由原来的储备型转变为流通型。不仅要保证商品的使用价值完好无损，而且要做到货源充足，品种齐全，供应及时，送货上门，其经营方式将从等客上门向主动了解用户的需求状况，以满足用户的各种要求的方向转变。（四）促进商物分离 未开展配送业务之前，各个商店都有自己的仓库，并各自进行物流活动，叫做商物一致。开展

配送业务以后，配送中心就可以充分发挥自己网络多、情报快、物流手段先进和物流设施齐全的优势。专门从事物流活动，而各商店只要保持较低水平的库存。这就大大改善了零售企业的外部环境，使零售企业有更多的资金和精力来专心从事商流活动，这就是商物分离。（五）有利于提高物流的经济效益 通过配送中心，开展"计划配送"、"共同配送"等形式，能够消除迂回运输、重复运输、交叉运输、空载运输等不合理运输；用大型卡车成批量地送到消费地配送中心，再用自用小型车从配送中心运给用户的方法，也可以从总体上节省费用；集中配送，又有利于集中库存，维持合理库存水平，消除了分散库存造成的各种浪费；同时还能减少不必要的中转环节，缩短物流周转时间，减少商品的损耗。因此，配送对提高物流综合经济效益有利。

四、国外配送发展现状

国外发达国家的配送经过几十年的发展，在配送方式和手段上有了以下几方面的新进展：（一）配送组织的共同化。配送初期，是以单独企业为主体的配送，为满足用户配送要求，出现了配送车辆利用率低、不同配送企业间交叉运输、交通紧张等许多方面的不合理现象。通过一定的发展，出现了联合配送，配送企业互通信息，共同计划，大大提高了配送车辆的利用率和配送企业的效率。（二）配送区域的扩大化。随着交通运输条件的改善，一些发达国家的配送已突破了一个城市范围。美国已开展了州际配送系统，日本不少配送中心的业务是在全国范围或在很大区域范围内进行的。（三）配送方式的多样化。由于流通过程、流通对象及流通手段复杂，在各自领域出现了多种多样的经过优化了的配送方式。如在日本出现30公斤以下货物的"宅急送"、"宅配便"式配送

，小批量快递系统，准时供应系统，分销配送等多种形式。

（四）配送运输的专业化。在欧美和日本，不仅运输的社会化程度相当高，且有大量集装箱车和专用车辆投入运营，这种专业化运输提高了物流质量。日本的企业一般不配各自营汽车，认为外雇的更经济便利，配送中心定期与运输公司签订合同，这样运输企业就可以根据物流量变化灵活调度车辆，最大地满足需求。

（五）配送服务的信息化。随着计算机的发展，物流公司都在开发和采用信息管理系统。配送中心不仅要与生产商和客户联系，了解厂家、客户需求的信息，并沟通厂商、客户双方，还要与运输企业和内部各部门联系，以了解各项物流活动的进程。这都需要信息系统提供支持。

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