

环众物流软件简讯

上海:闵行区虹许路 788 号名都城 4 号楼 601-602 室

TEL: (21) 6401 5225 FAX: (21) 6401 1911

东莞: 东城区新世界花园海棠路 116 号 3 楼

TEL: (769) 248 1273 FAX: (769) 248 1273

ROUNDSMEN REPORT

第 三 期 2004 年 6 月 15 日

本期内容

- 物流市场篇:** 2004 年企业物流展望
发达国家物流发展介绍
华南地区流通业的发展
华南地区物流业的发展
- 物流信息篇:** 物流信息技术介绍—第三方物流
物流信息技术介绍—分销商物流
物流信息技术介绍—物流接口
物流信息技术介绍—Caps 系统

各位亲爱的读者，大家好！

物流市场篇

2004 年企业物流展望

在市场竞争越来越激烈，企业利润空间越来越小，商务成本据高不下的今天，企业之间的竞争，已经不是单纯产品质量、价格、品牌上的竞争，而更是买方市场环境下由于产品日趋同质性所导致的企业物流的竞争。企业物流作为企业生存发展的“第三利润源泉”、“未被开垦的黑土地”，正被国内越来越多的企业所重视，并且一些有远见的企业已经开始强化企业物流，其中，被誉为“中国物流管理觉醒第一人”的海尔集团就是最典型的一个，它在完成物流资源整合之后，已经向物流企业迈进。目前，它已成为日本美宝集团的物流总代理，而且还为 ABB、雀巢等国际企业提供物流分拨业务。但从总体看来，我国企业物流的发展还处在起步阶段，存在诸多瓶颈，具体表现在以下几个方面：

(1) 物流认识方面

受“重商流”、“轻物流”理论和思想的影响，长期以来，大部分企业没有将

物流看成为优化生产过程、强化市场经营的关键，而将组成物流的一些活动看作是无足轻重的、辅助性的活动，将物流活动置于附属地位，被动地接受生产、销售服务。许多企业的物流不但没有形成利润源泉，反而成为亏损源，是无底洞，是企业的负担。

许多企业的经营依然是“大而全”、“小而全”，麻雀虽小五脏俱全。多数企业都有自己的运输、仓储等部门或有自己专门的运输公司、仓储公司等，奉行肥水不流外人田的原则，进行物流自营，而不把物流交由具有比较优势的第三方经营或与外部企业缔结战略联盟。

(2) 物流设施方面

企业的基础设施落后，物流效率低下。我国运输网络还不完善，许多企业仅拥有一些单一的运输手段，重复、对流运输比率较高，返空现象严重。另外，仓库空间浪费大、保管不合理；大多数企业的物流设备简易，自动化程度低，人工操作仍

占很大比重；很多企业的仓库仅具有传统的存储功能，还未向现代化流转型仓储转变。

(3) 物流管理方面

大多数企业没有专门的物流管理组织，而是将仓储、运输、装卸搬运、采购、包装、配送等物流活动分散在不同部门，没有对物流活动进行系统规划和统一管理。由于物流活动跨职、跨部门设置，各部门各自为政，且缺乏对物流成本的核算和物流财务分析，致使整个系统的运作效率非常低下。

(4) 物流信息方面

企业物流的信息化程度低。由于我国信息产业发展比较晚，不同利益阶层的人对企业信息化的认识存在着分歧。受财力、物力、人力等条件限制，一些企业的领导还不能接受管理信息系统的应用，因而大部分企业还未能实施数字化的物流管理，先进的电子数据交换、自动识别和条码技术、全球定位系统等更无从谈起。这就使得企业无法对

自己的物流服务进行实时监控,也无法实现与上游供应商和下游消费者的信息共享,更没有与社会物流合作的兼容接口。

(5) 外部环境方面

物流标准化和规范化建设严重滞后;缺乏物流的法律、法规建设;长期受计划经济体制的影响,对于支撑物流发展的基础设施建设、信息网络建设等缺乏统筹规划,各部门、各地区各自为战,缺乏协作,尚没有形成统一、开放的物流市场。

我国缺乏综合性、系统性的物流研究;物流研究机构比较少,且还存在着理论研究与实际运作严重脱节的现象,致使我国现代物流的发展缺乏物流专业人才和完善的学科体系的支撑。

尽管我国物流业刚刚起步,存在的问题仍然不少,但从国外物流业发展的规律来看,我国物流业发展已经取得了可喜的进步,并且综合各方面的信息,可以预见 2004 年我国物流业将呈现如下几个方面的发展趋势:

(1) 我国经济持续发展为物流市场发育提供了保证;国家积极推动物流现代化,为物流市场发展提供

了动力,国内物流市场的需求和供给将继续快速发展。

(2) 国内物流市场发展格局中,企业物流将在今后相当一段时期内占主导地位。目前中国内地物流业务的百分之八十是企业物流,综合经营业务的第三方物流仅占物流市场的百分之二十。近来,第三方物流的发展虽然在加快,但由于国内物流市场的主流仍是自营物流,以及第三方物流综合服务能力还较弱,它的发展成熟还需要有一个过程,难以及时满足国内物流需求的增长,因此,在今后相当一段时期内国内物流的发展仍将是企业物流占主导地位,潜力巨大的第三方物流将继续稳健发展。

(3) 物流能力强大的企业将整合自身的物流资源和物流业务,组建独立或半独立的物流实体,统一经营集团内全部物流业务,其他企业将逐渐转为向第三方物流外包物流。

(4) 有些发展成熟的企业物流,如海尔集团等,已开始把多余的产能面向社会服务,向第三方物流转换。

(5) 国内企业将更加重视软件建设,加快企业物流信息化进程。信息科技的

应用是现代物流及供应链管理成功的关键因素,为了满足快速响应的需要,那些信息闭塞,反应缓慢的企业物流将渐渐被信息化、网络化的企业物流所替代,越来越多的企业将建设适合自己的网络平台、WMS、TMS 等信息系统来降低物流成本,提升竞争力。

(6) 工商企业与物流企业之间的物流资源、物流业务、物流客户等方面的整合正在以建立联合经营体或以契约关系形成战略联盟的方式兴起。如鞍钢集团和中远集团将各出资 50%,组建中远鞍钢航运责任有限公司。

(7) 国家将在政策和行动上继续大力扶持物流业发展。物流设施建设开始逐步纳入各级物流发展规划的轨道。虽然各级物流规划还有不完备的地方,各级、各地区物流规划还有待相互协调和衔接,但规划的制定和实施将有利于克服物流设施建设的无序状态。东部地区已基本完成规划,正在进入实施阶段,中西部地区也已经进入了规划的前期工作。

综上所述,2004 年我国企业物流的发展既存在机遇也存在挑战,留给国内企

业的课题是如何面对挑战，抓住机遇，整合物流资源和业务，以降低物流成本为新的利润增长点，向物流要效益。谁解决好了这个课题，谁就将获得了开启“第三利润源泉”钥匙。

(作者：严庆强)

具有丰富知识和经验的人，比只有一种知识和经验的人更容易产生新的联想和独到的见解。

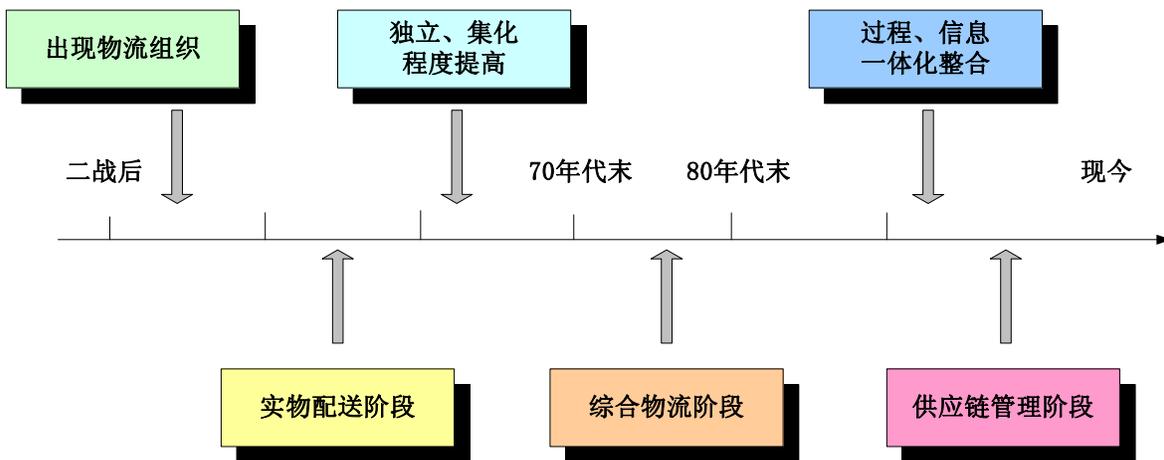
——泰勒

发达国家物流发展介绍

作为保证和推动商流发展的基础，现代物流已经收到经济界的广泛重视，其发展水平已经成为衡量各

个国家和地区综合竞争力的标志。物流的发展不仅与社会经济和生产力的发展水平有关，同时也与科学技

术发展的水平有关。按照时间顺序，物流发展大体经历了以下三个阶段：



一、实物配送阶段：二十世纪初至五十年代

二十世纪初，在北美和西欧一些国家，随着工业化进程的加快以及大批量生产和销售的实现，人们开始意识到降低物资采购及产

品销售成本的重要。这一时间阶段储存与运输分离，各自独立经营，是物流发展的初级阶段。

二、综合物流阶段：六十年代至八十年代

世界经济环境发生了

深刻的变化：科学技术的发展，尤其是管理科学的进步，生产方式、组织规模化生产的改变，大大促进了物流的发展。物流逐渐为管理学界所重视，企业界也开始注意到物流在经济发展中

的作用，将改进物流管理作为激发企业活力的重要手段。这一阶段是物流快速发展的重要时期。

三、供应链管理阶段： 八十年代末至今

企业开始超越现有的组织机构界限，利用物流管理建立和发展与供应厂商及客户的稳定的、良好的、双赢的、互助合作伙伴式的关系，结合整个供应链组成一种联合影响力量以赢得竞争的优势。物流管理已经意味着企业应用先进的技术，站在更高的层次上管理这些关系。EDI、JIT、配送计划以及其他物流技术的不断涌现以及应用与发展，为物流管理提供了强有力的技术支持和保障。

国外物流发展过程中，最具有代表性的就是美国和日本，欧洲物流发展的经验与特点则与美国非常类似。

美国强调企业“物流管理”：作为物流理念的发源地，其物流研究、设计和技术开发一直处于世界前沿，

这得益于一套完善的物流市场管理及法制管理体系。美国企业的物流管理体现在对材料、在制品和库存成品的流通加以控制的系统设计和行政管理上，物流战略已经成为企业商务战略的核心组成部分。可以说美国的物流发展史是一部以企业物流管理发展为核心的历史，整个物流的发展始终是围绕企业物流管理理念的升级和物流技术的不断进步而向前发展的。

日本则强调社会“物流系统”：作为现代物流发展后起之秀的日本，它的物流业的发展始终突出“物流系统”的观念，强调从社会角度构筑人性化物流环境，体现可持续发展的理念，延伸内容至与物流相关的交通系统等领域，突出物流作为社会功能系统对循环型社会发展的贡献。这在很大程度上超越了企业的行为空间，因此政府在整个物流发展方面的推动作用十分显著。

纵观国外物流发展历

史，主要有以下可资借鉴的经验：第一，在全球化和追求循环型社会发展目标背景下，科学的规划是推动现代物流稳步、有序发展的重要手段，特别是对我们这样的发展中国家，物流系统中的各要素正处于发展与完善的阶段，科学、客观的规划对我国物流的发展有重要的指导意义；第二，物流规划中应该综合体现“物流管理”与“物流系统”这两个观念，特别是供应链管理技术，通过整条供应链的战略整合，以促进整个物流市场的繁荣；第三，物流信息系统的发展要摆到核心的位置，因为在现代物流中“信息”是第一要素，它取代了传统物流中“运力”是第一要素的地位，因此物流信息系统是发展现代物流的支柱。（作者：苗岩）

**人生的价值，并不是用时间，而是用深度去衡量的。
—— 列夫·托尔斯泰**

华南流通业的发展

中国流通经过了 20 多年的改革开放，与计划经济时期长期萎缩的流通行业相比，我国流通业已经有了长足的发展。国家经贸委发布的《“十五”商品流通行业结构调整规划纲要》指出：“九五”期间，我国商品流通规模不断扩大，社会消费品零售总额年均增长 10.6%。城乡居民收入不断提高，城镇居民人均可支配收入和农村居民家庭人均纯收入年均分别增长 5.7% 和 4.7%。结构调整取得了积

极的成果，流通产业所有制结构、组织结构和业态结构得到调整优化，经营主体多元化进一步发展，多种经济成分充分竞争、共同发展的流通格局基本形成；传统营销方式逐步得到改造，超市、便利店、专卖店、仓储式商场、购物中心等新型业态成长迅速，电子商务的兴起已经成为商品市场中新的增长点。随着中国加入 WTO 后，按加入世贸组织的承诺，我国商业领域过渡期将于 2004 年 12 月 11 日结

束。届时对境外企业的准入将基本取消地域、股权和数量限制，流通领域是中国加入世界贸易组织后开放时间最早且开放力度最大的行业之一，面对外资企业的不断增长和壮大，以广州和深圳为龙头的华南经济（按照中国的行政区划，华南地区包括了广东，广西，海南和福建四省，按照经济联系，还包括了湖南，江西的一部分）的流通业将如何壮大呢？

一、走连锁经营经道，力争出规模效益。

连锁经营自 20 世纪 90 年代初起步，经过十几年的发展，已成为零售业、餐饮业，医药业和服务业普遍应用的经营方式和组织形式，如零售业如深圳华润万佳，东莞美宜佳便利店，中山壹加壹连锁超市，餐饮业外资企业如麦当劳，本土企业如东莞的双种子等。国外统计资料表明，当超市分店数量达到 14 家时，规模的优势才开始体现，而低于 14 家时，其经营成本往往比单店经营更高。我国的经验是一般在开业 2—3 年内达到 13 家左右的门面数量，公司才开始体现效益。而我国目前

连锁经营企业的店铺数量在 10 个以下的占一半以上，按照国际惯例不能称其为标准的连锁企业。因而，连锁经营顺利向规模扩张，是所有连锁经营企业梦寐以求的战略目标。世界第一大连锁零售商——沃尔玛 2002 年 1 月在全球就已拥有 4441 家分店，1997 年销售额就达 1180 亿美元，世界第二大连锁零售企业——家乐福 1999 年拥有 8800 多家商店，销售额 789.7 亿美元，而我国 1999 年最大的连锁零售企业——上海联华超市，拥有店铺 606 个，年销售额 73 亿元人民币，东莞美宜佳便利店经过 5 年多的发展，现在东莞已有

400 多家便利店，并将触角伸向广州市，预计今年要开 40 家分店，现在东莞便利店市场已是美宜佳的天下。如何推动连锁经营向更大范围、更深层次发展和延伸。一是在地区上，鼓励有条件的连锁企业，通过兼并联营、资产重组、参股控股或通过输出商标、商号和经营管理技术、发展特许经营等方式，扩大现有连锁企业的规模，逐步缩小地区间的差距。同时，通过合资、合作和联营等方式，积极鼓励有条件的企业实施“走出去”的发展战略，争取在利用两个市场和两种资源方面有所突破。二是在业态上，从目前的以超市、百货

连锁企业为主，向便利店、专业店、专卖店、大型综合超市、仓储式商店等多业态发展。三是在行业上，在零售和餐饮服务业取得成功经验的基础上，在实行集中

管理和专营专卖制度的行业，以及新兴服务业中积极发展连锁经营。四是在形式上，在直营连锁不断完善和规范的同时，选择有自主知识产权、核心竞争力强、知

名度高、管理基础好的企业，积极探索特许经营的发展模式。

二、改变观念，再造供应链。

我国流通业发展至今已有多种业态，但在渠道管理上，特别是零售业，沿用的仍是长期以来的一贯做法，与供应商之间的关系是一种利益对立的关系，这种关系总是使大型零售商与供应商合作关系处于一种不稳定状态。众所周知，现代零售商已进入微利时代，在销售毛利率不断下降的情况下，零售商总是通过向供应商压价，同时要求各种各样的费用，如进场费，周年志庆费等，把供应商的让利和其它名目繁多的费用作为公司利润和收入；而供应商则隐瞒自己的真实成本，以各种理由和手段变相提价，作为对零售商的反击。双方在价格和费用上进行博弈，都把渠道伙伴作为产生利润的来源。零售商与供应商之间始终不能建立互相信赖的合作关系。

在渠道关系上，现存的

渠道关系中，渠道环节信息严重不对称，每个经营者都以自己掌握的信息为私有财产，信息不能共享，首先获得信息的经营者可以借信息先机得到好处，但自己的渠道伙伴却因信息的不透明而付出惨痛的代价。但这种行为最终也会因为渠道伙伴成本的提高，增加流通过费用，导致产品的竞争力下降，最终也会危害自己的利益。

缺乏相互信任也导致了零售商与供货商之间难以形成长期稳定的合作伙伴关系，双方在市场供求关系一有波动或力量对比发生变化时就要进行重新谈判，双方的搜寻成本，谈判、签约、履约等交易成本都大大增加。

沃尔玛的成功很大程度上取决于它高效的供应链管理系统以及与供应商长期稳定的战略合作伙伴关系。沃尔玛不仅仅是一家等待上游厂商供货、组织配

送的纯粹的商业企业，而且也直接参与到上游厂商的生产计划中去，与上游厂商共同商讨和制定产品计划、供货周期，甚至帮助上游厂商进行新产品研发和质量控制方面的工作。这就意味着沃尔玛总是能够最早得到市场上最希望看到的商品，当别的零售商正在等待供货商的产品目录或者商谈合同时，沃尔玛的货架上已经开始热销这款产品了。此外沃尔玛能够做到及时地将消费者的意见反馈给厂商，并帮助厂商对产品进行改进和完善。过去，商业零售企业只是作为中间人，将商品从生产厂商传递到消费者手里，反过来再将消费者的意见通过电话或书面形式反馈到厂商那里。看起来沃尔玛并没有独到之处，但是结果却差异很大。原因在于，沃尔玛能够参与到上游厂商的生产计划和控制中去，因此能够将消费者的意见迅速反映到生产

中，而不是简单地充当电话话筒。

所谓供应链再造是指在产品的生产和流通过程中所涉及的供应商、生产者、中间商、零售商之间关系的重新塑造，是对现有供应链关系的整合，通过整合使连锁企业与上下游企业

间实现共同计划和信息共享，从而提高效率。连锁企业供应链再造的核心思想在于连锁企业与上下游企业间战略合作伙伴关系的确立。零售商和供货商其实是一种“鱼”和“水”的关系，是利益的共同体，是一种互相合作，互为制衡，共

生共荣的伙伴关系。一方面供应商需要借助零售网络推销自己的产品，并从零售商处获取市场信息；另一方面，零售商也必须依靠吸纳更多的适销货源，才能在激烈的零售业中生存发展。

三、与第三方物流密切结合。

连锁经营能使流通业出现规模效益，增加竞争力。作为连锁企业其根本要求是实现“六统一”：即统一进货、统一配送、统一核算、统一管理、统一信息。由于连锁零售企业的快速扩张、布点以及其特有的产品经营策略，呈现了商品的多品种、小批量、高配送频率、多配送点、快速配送的局面，使得整个物流活动更加复杂。使用第三方物流服务，除了能获得专业服务能力、技术和成本优势外，还可以获得战略层面的好处。首先，能集中能力发展核心业务。连锁企业的核心是如何选点开设门店、拓展销售网络、促销、商品布置和采购，在后勤服务的物流配送方面没有优势。因此，随着社会专业化分工越来越细，实行物流外包将是今后连

锁经营发展的趋势。通过这样的物流外包，连锁零售企业才能将自己有限的资源配置到自己的核心业务上去。其次，连锁零售业在使用第三方物流服务能减少投资，降低风险。现代物流领域的设施、设备、信息系统等的投入是相当大的，而且由于物流需求的不确定性和复杂性，导致投资存在巨大的风险。而采用第三方物流，却能避免这些风险。

曾为岛内价、现为联华快客便利店、可迪便利店提供配送服务的宝顺捷总经理潘桂华认为，国内部分零售企业的商品共同配送率不足达 50%，连锁零售企业物流体系普遍不健全，物流管理制约了连锁经营的发展已成共识。他认为发展连锁经营，离不开物流配送，零售企业借助第三方物流的力量完善的配送体系，能实现进货统一口径、商品统

一管理。对商品的验收工作进行统一把关和对库存的统一管理，便于压缩分店库存，减少财务核对和结算单据的数量及逐家分店送货的成本，同时也提高了残损或者滞销商品回收的工作效率；另外可强化储存功能，可有效调节商品的“生产与消费”、“进货与销售”之间的时间差。集中储存比商场的前店后库的分散储存，大大降低库存总量；对人力和车辆的统一调配，大大提高劳动生产率，降低运作成本。合理、经济地组织商品运输；为连锁企业提供开箱拆零、拆包分装、流通加工方面的服务，让门店集中精力做好、做足生意。通过与第三方物流的建立有效的信息管理系统，实现流程再造及单品管理，可大大减轻配货工作量，缩短配货时间，压缩配货成本寻求压缩库存和降低商品缺货

率的最佳点，最终实现生产、物流、销售(即产、供、销)一体化，双方可以达到双赢的目的。

流通业在 2004 年 12 月 11 日后，趁外资初时入

国内场时，利用本土优势，大力发展连锁经营，重整供应链，信息共享，共同发展，加上与第三物流紧密配合，降低配送费用，为流通业在加和入 WTO 后拔得头筹。

(作者：任长庆)

当一个人用工作去迎接光明，光明很快就会来照耀着他。——冯学峰

华南地区物流业的发展

所谓物流，就是以最小的费用，按用户要求，将物质资料从供给地向需求地转移的过程，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。现代物流业是全球经济一体化、区域化及社会化大生产条件下生产关系深化、整合产生的必然结果。现代物流业以货物运输为切入点，旨在通过对社会经济中产品生产和销售过程

及方式的变革和重组，降低社会生产成本和流通成本，提高运作效率，增加产品及服务的竞争力，从而达到使生产企业、流通企业、物流企业获得明显的经济效益的目的。在世界范围内，现代物流业被广泛认为是继劳动力、生产数据之后的第三利润源，是 21 世纪世界经济发展的主要动力之一。目前现代物流业已经渗透到国民经济的所有部门以

及日常生活的所有方面，并在全世界得到推广。自从 1978 年引进“物流”概念以来，中国的物流业得到了快速的发展，随着中国加入 WTO，物流业将进一步开放，物流业成为中国经济发展的热点之一。华南地区作为中国对外开放的前沿阵地，其物流也的发展自然受到海内外广泛关注。

一、地区经济发展带动物流业的发展

华南地区包括广东、广西、福建、江西、湖南、海南六个省，整个华南地区有九十三万平方公里，约占全国土地面积的百分之十；人口二亿六千万，约占全国总人口的百分之二十；该地区 2003 年国内生产总值(GDP) 2.9 万亿元人民币，约占全国的四分之一，其中广东省国内生产总值(GDP) 13450

亿元；外贸进出口总额约 3300 亿美元，约占全国外贸进出口总额的百分之三十九，其中广东省外贸进出口总额为 2836 亿美元，占华南地区的 68%，占全国的 33%。由于广东省外贸经济的高速发展，因此推动其物流业的发展。据统计 2003 年广东省各种运输方式完成货物周转量 3302.54 亿吨公里，其中铁路 283.86 亿吨公里；公路 553.45 亿吨公

里；水运 2318.36 亿吨公里；民航 11.65 亿吨公里；管道运输 36.20 亿吨公里，广东沿海主要港口货物吞吐量 42391.26 万吨，同比增长 18.1%；其中外贸货物吞吐量 18471.61 万吨，同比增长 19.7%，集装箱吞吐量 1838.68 万 TEU，同比增长 30.0%；其中外贸集装箱吞吐量 1102.11 万 TEU，同比增长 36.2%。

二、政府扶持和引导加快地区物流业的发展

1、物流基础设施的建设逐步完善。以广东省为例，

到 2003 年底，广东省已建成高速公路 1741 公

里，而且每年将投入超过 200 亿元来进行道路建设；

- 2、规划城市物流园区，整合社会物流资源。目前华南地区已规划的现代物流园区有深圳市港口物流园区、广州规

划建设的五大物流园区、深圳 IT 产品物流基地、广东西樵纺织品物流基地、深圳航空物流园区、东莞常平大京九物流园区等，物流园区的建成必将推动地区物流业的快速发展。

- 3、政策优惠，如广东东莞市对物流基础设施用地免予缴纳土地出让金，东莞市政府还拿出 300 万，贴息支持物流龙头企业的发展。

三、物流企业群龙无首

1. 大多物流公司是从过去的储运公司更名而来，而过去的储运公司大多是国营企业。这些国营企业长期以来在条块分割、“分灶吃饭”等体制因素的影响下，各部门、地区、企业受利益驱动，盲目投资，大批建设自有仓库，大量自购运输工具。现代化大生产和专业化分工协作的内在联系也被人为割断，企业大而全、小而全，缺乏市场竞争能力。从企业规模来看，企业规模普遍偏小，以广东为例，广东是中国物流业发展最早、最快、最

大的。前七家物流企业现有仓库面积（包括堆场）不足 120 万平方米，平均每家不足 17 万平方米。自有运输汽车不足 6000 辆，平均每家不足 850 辆。深圳市物流企业已经正式注册了三千多家，没有注册、挂靠物流企业的业务部、个体营运户不会少于 10000 个。平均计算，每家年营业收入不会高于 100 万元。

2. 民营企业依靠服务逐步壮大，1994 年宝供物流是一间“作坊式”的小公司，到 2003 宝供已发展成年货运量达 250 万吨，年产值达 3 亿多元，

它被摩根斯坦利评估为中国最具价值的第三方物流企业。类似的企业还有九川物流等。

3. 国外公司虎视眈眈，目前已经有 DHL、联邦快递、UPS 等国外知名的物流公司与国内的物流公司合作成立国际快递业务。随着中国加入 WTO 的不断深入，以及 CEPA 的实施，境外（包括港、澳、台地区）的物流公司在华投资的诸多限制将逐步取消，而这些物流“巨鄂”一定不会轻易放过华南地区的物流市场。

四、专业程度、信息化程度有待提高

如前所说，很多物流公司是从传统的仓储、运输公司“改名”而来，很

多物流公司打着“物流”的旗号，但从事的工作与以前完全一样，缺乏专业的物流管理。另外，很多物流公司的信息化程度还

停留在“电话”和“传真”的基础上，没有自己的物流信息系统以及必要的信息设备。

综上所述，要摆脱华南地区的物流业置后与其经济发展的状况，物流业者要致力于：

- 1、根据自身的条件选择适

合自身发展的物流形态。众所周知，物流的形态多种多样，有的以仓储为主，有的以长途运输为主，有的以配送

为主，有的以快递为主，有的以宅配为主等，而相同的物流形态也会因服务的业界不同而大相径庭，这需要物流业无

论在物流设备、物流技术、物流人才以及物流信息上都有所不同，因此物流业者首先要选择好自己的物流形态。

- 2、加强物流人才的培养，把物流人才由“苦干”型向“知识”型转变。传统的物流工作者被视为“搬运工”的代名词，他们只掌握一些基本的搬运工具以及搬运技巧，缺乏对物流的全面理解。而物流人才的培养，更需要理论与实际相结合，方能培养出物流企业迫切需要的一

流的物流人才。

- 3、加快物流信息化的步伐。物流是为商流服务的，而物流服务的好坏，很大程度是决定于物流信息化程度的高低。在国外，许多先进的物流资讯系统以及信息技术已经在物流业得到广泛的应用，如：仓库管理系统（WMS），运输管理系统（TMS），信息管理系统（MIS），自动化存储系统（AS/RS），无线射频技术（RF），电子标签（CAPS），卫星定位系统（GPS），地理信息

系统（GIS）等。

华南地区的物流发展有着得天独厚的资源和条件，相信该地区的物流业者会抓住机遇，为华南地区的经济发展提供坚实的基础。

（作者：卢志超）

理想的人物不仅要在物质需要的满足上，还要在精神旨趣的满足上得到表现。

—— 黑格尔

物流信息篇

物流信息系统介绍 — 第三方物流

物流信息系统是物流企业发展的助推器，优秀的物流信息系统凝聚了先进的管理思想、成熟的信息技术和丰富的物流业务经验，在帮助物流企业完成信息化的过程中，切实给企业带来管理上的提升进而为企业带来效益。

第三方物流信息系统是物流信息系统的具体应用。第三方物流是由供应方与需求方以外的物流企业提供物流服务的业务模式。根

据第三方物流的业务特点，第三方物流信息系统主要由下面功能组成：

1) 基础资料设定

设定厂商信息、商品信息、客户信息、配送区域、车辆信息、储位信息、人员信息等。

2) 入库管理

主要分为入库验收和人工指派储位两个子功能。

1) 入库验收 分为有采

购单入库验收和无采购单入库验收两种收货方式。

2) 人工指派储位 每个厂商货物放在不同的区域。收货员把商品放到该厂商所属区域后，在系统中录入储位信息。

3) 库存管理

主要分为盘点、损溢处理、移库处理三个子功能。

1) 盘点 按厂商商品盘点。

- 2) 损溢处理 调整商品库存损耗和溢余
- 3) 移库处理 良品与不良品间的商品移动
- 4) 储位管理
主要完成储位商品信息维护的功能。
- 5) 出货管理
主要分为订单处理、拣货计划、排车调度、回单处理四个功能。
- 1) 订单处理 手工添加订单和审核从数据接口导入的订单
- 2) 拣货计划 出货数量和库存数量比较。按厂商汇总订单，生成拣货表，指定拣货储位。
- 3) 排车调度 根据订单商品的重量、体积以及配送区域，结合调度员的经验，生成配送路线和装车次序。
- 4) 回单处理 送货完成，

计算运费，有送货差异的则做差异处理。回单给厂商。

- 6) 返品管理
主要分为客户退货、退厂商和报损三个子功能
- 7) 帐务管理
主要分为计价设定、请款统计、人员工资计算三个子功能
- 1) 计价设定 设定各计价项目的价格
- 2) 请款统计 统计指定计费周期的应收帐款
- 3) 人员工资 统计指定计费周期的人员工资
- 8) 数据接口
主要提供与外部 ERP、EDI 等系统进行数据交换，与手持终端、RF、GPS、GIS 和电子标签等先进物流设备进行数据

交换

- 9) 系统管理
提供权限设置、数据备份恢复等功能。

系统为物流作业、物流管理提供了数据支持。商品的进出存情况在入库管理、库存管理、出货管理有具体的反映；仓库空间的利用、商品的有效期管理在储位管理中得到很好的体现；帐务管理很好地解决了第三方物流计费多样化的特性。

(作者：梁承华)

Victory won't come to me unless I go to it.

胜利是不会向我走来的，我必须自己走向胜利。

—— M. Moore 穆尔

物流信息系统介绍——分销商物流

一 信息在现代物流中的重要性

信息是未来物流竞争优势的关键要素，信息技术是现代物流发展的核心技术，物流信息系统的发展要摆到区域物流发展的重要位置，这是世界物流发展的经验。普遍认为，现代物流与传统物流的本质区别就在于，在现代物流中，“信

息”是第一要素，它取代了传统物流中“运力”是第一要素的地位，因此物流信息系统是发展现代物流的支柱。

二 分销商物流的特性

分销商物流与其他类型的物流相比，有利有弊：“弊”是厂商不会给分销商“独家代理”那么多的支

持；“利”是分销商通过代理不同品牌的产品，对这一类产品的渠道准确把握，对市场认识清晰。

三 分销商物流信息系统介绍

物流信息系统的功能主要表现在以下几个具体方面：

- 1、缩短从接受订货到

发货的时间；

2、使库存适量化（压缩库存并防止脱销）；

3、提高搬运作业的效率；

4、提高运输作业的效率；

5、使接受订货和发出订货更为省时省力；

6、提高接受订货和发出订货的精确度；

7、防止在发货、配送过程中出现差错；

根据分销商物流的特性、物流专家的咨询服务、客户的需求，分销商物流信息系统的功能模块包括以下部分：

1. 系统管理：包括权限设置，数据备份，密码设置等功能。
2. 基本资料维护：包括商品信息，车辆信息，人员信息，供应商信息等。
3. 入库管理：包括入库验收，储位信息计划，分为人工指派储位和系统指派储位。
4. 出货管理：包括订单处理，排车调度，拣货表处理，出货差异处理，拣货有播种式和摘取式两种情况，具体情况

8、调整需求和供给；

9、回答客户的信息咨询。

要达到这些要求，不是简单的 WMS 系统所能完成的，物流信息系统的规划设计离不开咨询服务。物流信息系统建设初期的总体规划、流程优化、需求定义以及项目实施中的需求控制是保证信息系统顺利实施、取得良好效果的关键。因此，在项目初期的需求定义

得根据分析，适合于何种形式的拣货方式。

5. 库存管理：包括商品进出存查询，库存查询，库存分析，盘点。
6. 储位管理：包括移位，补货等，补货分按拣货区最大数量补货和按客户要货量补货。
7. 逆向物流：包括返品，退货，退仓等。

四 总结

物流信息系统在物流中的重要性不仅仅可以解决企业当前物流体系中的问题，在物流运作过程中起着连接各项活动，使得各项信息不再成为信息孤岛，更重要的是，运用信息系统，可

和规划中，需要有相关经验的咨询顾问参与进来，根据他们在类似项目中的经验以及他们在物流的专业知识预见可能发生的需求膨胀，与客户充分沟通，在规划中就能全面地规划、分析和预测需求。物流信息系统的建设也需要咨询服务。由于引入了新的技术手段，业务处理流程必然也要作相应的变化，才能够保证真正发挥出信息系统的作用。

为管理决策提供参考数据，企业可以设计并实施新的物流解决方案，从而在同等的市场营销地位下大幅度地改善企业的财务业绩。所以，物流信息系统是现代物流的灵魂。

（作者：刘爱华）

You have to believe in yourself. That's the secret of success.

人必须相信自己，这是成功的秘诀。

—— Charles Chaplin 卓别林

物流接口

企业用户需要准确、动态地把握散布在生产厂家、仓库、经销商以及汽车、火车、飞机等各种运输环节之中的产品流动状况，这就要求企业的物流软件能够有效地进行信息交换识别，形成通畅的信息流。

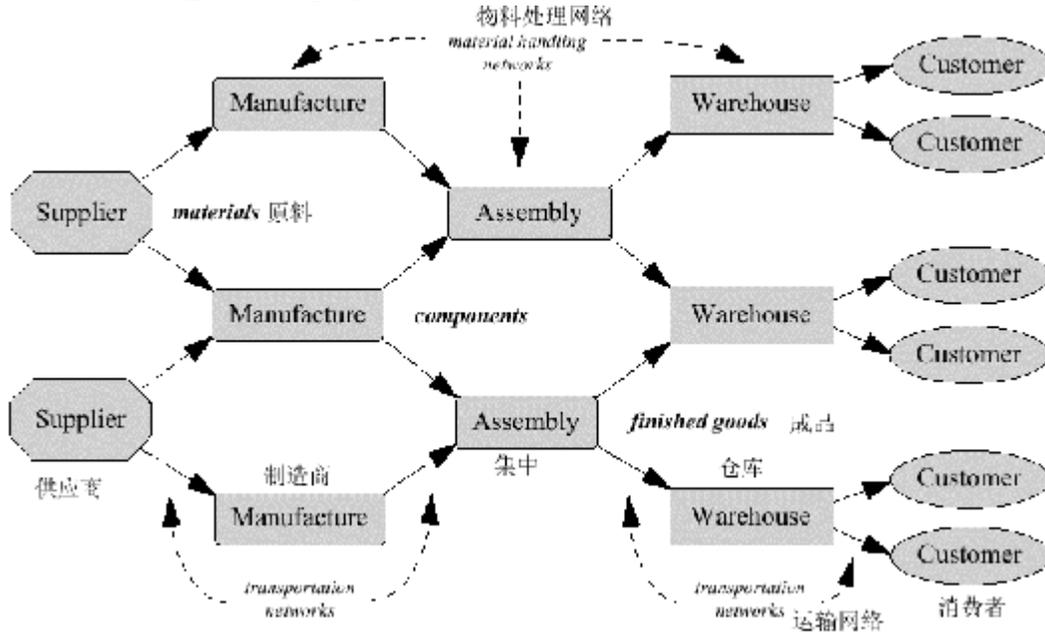


图 1 产品供应链示例

按照一般的产品供应链，一个制造业企业的物流软件系统的就会与供应商，制造商，仓库，运输网络，政府机构（海关等），货代

公司等等实体，同时还可能会与其他物流软件系统以及 ERP 或财务等其他软件发生信息交换。由于软件信息内部的接口比较容易处理，

而与其他实体与软件的数据交换就成为需要解决的重点。

1. 物流软件之间的接口
不像财务软件，也不像 ERP 软件，物流软件在国内没有很长的历史。目前，国内市场上物流软件有很多，有适应于第三方物流公司的软件，有运输管理软件，有仓储管理软件，也有专门用于货代公司的物流

软件。供应链存在的多种物流软件之间就需要进行密切的信息交换，同时与财务软件以及 ERP 之间的信息交换往往也会存在，接口方面做的比较好的容易被用户所接受。

同时，“牌子多、厂商多”是当下国内物流软

件市场最为显著的特点。在这个领域里，有一大堆像西普、东方纪元、好易达等并不为业内人士知道的厂商，也有很多像博科、招商迪辰、亚桥、亿康等为为人民所了解的厂商。据不完全统计，目前国内能提供物流软件服务的厂商已不下 500

家。从物流软件提供商的背景来看，其成份比较复杂，主要有四种类型。第一种是从从事 ERP 等企业管理软件的提供商，第二种是专业从事物流软件的提供商，第三种是国外品牌，例如 SAP、EXE、i2 等，最后一类厂商，即从用户转变而来。不同软件公司之间的产品间的信息转换以及协同合作就需要信息接口的标准化和规范化。一个兼容性强的软件

往往给客户带来更多的便利以及获得更高的认可度。

2. 与政府机构或货代公司之间的信息交互接口

实际上，“数据交换”问题不仅仅表现在物流企业与企业之间，它还大量存在于物流企业与相关政府部门之间。和物流企业密切相关的铁道部和海关总署都在进行和物流相关的信息化建设。例如，在货运计划和货运管理上，通过

铁道部的管理平台系统，客户可以全程监管、查询装箱所处的位置和状态；海关总署进行的以“快速通关”为目标的实时数据传输改革，全国海关通过网络实行一次申报、一次查验、一次放行。这些系统都将和物流企业的软件管理系统发生密切的关系，如果物流软件不能和他们进行“交流”，提供“数据交换”，必然会遭到淘汰。

为了解决接口处信息流通不畅的问题，各家公司纷纷采取不同的对应策略：

1. 在接口处进行信息的转换，针对不同的接口进行处理，从而与外界进行信息沟通。但是这种方法只能解决企业在一段时间内的需求。往往在有新的信息需要进入的时候就又会出现问题，需要进行再度的开发。

2. 采用 ERP 或其他成熟软件的信息接口标准，这种做法往往被那些由 ERP 软件提供商转来的企业所应用。他们往往与 ERP 等软件能进

行有效的信息流动，但是所能涵盖的范围也是在 ERP 等所能涵盖的范围之内。

3. 采用国外的标准，国外的软件提供商在这里往往可以和国外的兼容性较好，也能适应将来的发展需要。但国内的标准混乱还是会信息流动不畅。

综上所述，物流业界信息接口的问题已经成为阻滞物流企业提高效率的瓶颈。由于物流软件发展的原因，市场上存在着多种不一致的规范，制定适应目前发展要求的业内的标准才能

解决接口复杂，信息不畅的问题。

标准化的信息流动才能确保形成畅通的信息流，从而引导畅通的货物流动。

（作者：郁翰钟）

We are here to add what we can to life, not to get what we can from it.

我们要尽可能为生活增加一些东西，而不是从中索取什么。—— William Osler 奥斯勒

现代物流信息技术 ——CAPS 介绍

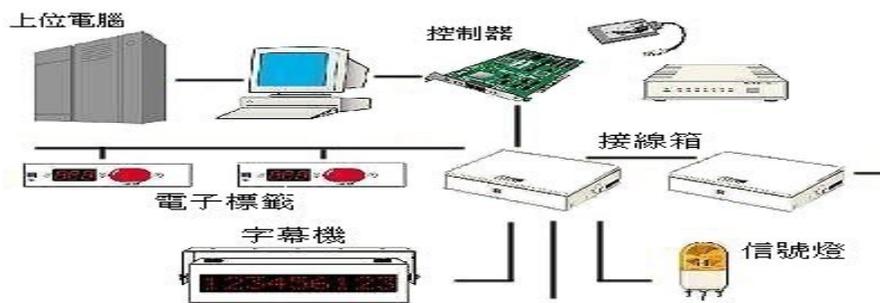
在现代社会经济中，一个高效而快捷的物流信息系统决定着生产力要素的配置与合理流动，直接制约着企业的经济效益。现代物流作为一种先进的组织方式和管理技术，是企业降低成本、提高效益的重要源泉。以现代信息技术、自动

化技术、运输技术和管理技术为核心的技术创新与应用，建立了以最快捷的方式、最低廉的成本、最安全的运输方式和最优质的服务为主要特征的现代物流系统。当前，如何采用更先进的物流组织方式与物流技术已经是支持物流发展

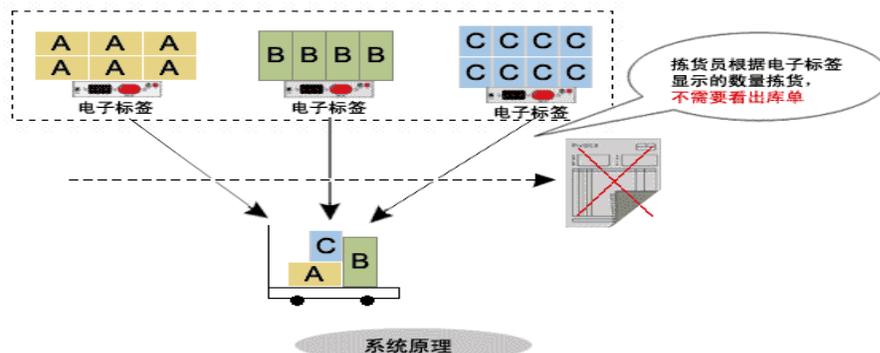
的重要条件，改善理货作业是改善物流效率的重中之重。目前常用物流技术有电子数据交换 EDI 技术，地理信息系统 GIS 技术，全球定位系统 GPS 技术，RF 技术，CAPS 技术等等。下面就介绍 CAPS 技术。

CAPS 技术即电子标签拣货技术 (CAPS: Computer Assisted Picking System 计算机辅助拣货系统) 或数字显示拣货技术 (DSP: Digital Picking System)，它是一种无纸化操作的拣货系统。

系统示意图:



系统原理:



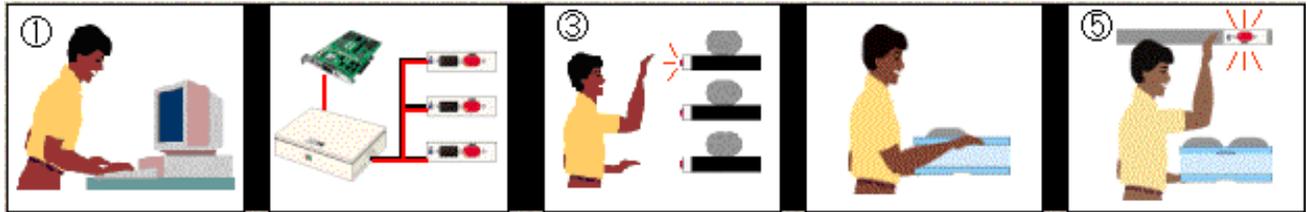
系统功能:

CAPS 为无纸化拣货系统，以一连串装于货架格子上的电子显示装置(电子标签)取代拣货单，指明应拣取之物品及数量，辅助拣货人员之作业，减少目视寻找的时间。不仅减少拣错率，更大幅提高效率。

作业流程:

1. 数据输入员输入数据给计算机，自上位计算机下载订单数据，无需打印出库单
2. 控制器及接线箱将数据传送至货架上电子标签
3. 电子标签显示出拣货数量

4. 拣货员按照实时指示，快速而准确地执行拣货指令，不必携带拣货单
5. 拣货员掀动“完成”按钮，回报完成信号给计算机，进入下一张订单



电子标签拣货系统的工作原理是利用电子标签来实现：

1. 品种、库位指示
2. 出库数量显示
3. 完成信息确认

电子标签使拣货成为一种简单的劳动，拣货员只需要完成三个动作：

1. 看/听
2. 拣数
3. 按（确认）

基本步骤：

1. 出库信息下载到对应的电子标签
2. 电子标签发出光、声音讯号，指导拣货员完成拣货
3. 拣货员完成作业后，按动电子标签，取消光、声音讯号，完成信息传回控制系统
4. 拣货员按其它电子标签指示继续进行拣货

系统优势之一：

与传统的纸张拣货单方式相比，电子标签具有极大的优势：

1. 实现无纸化作业，不需要打印出库单、分拣单等纸张单据。减少了出库前单据处理时间，节省纸张。
2. 利用电子标签拣货，可大大加快拣货速度。
 - a) 可以省去库位寻找和核对的时间
 - b) 可以省去品种核对的时间
 - c) 被拣库位的直观显示，可大大减少拣货员的行走距离
3. 利用电子标签拣货，可大大提高拣货的准确率
 - a) 拣货员精力主要用于拣货数量的确认
 - b) 缩短拣货员思考、判断的时间。
 - c) 由于降低了拣货的劳动强度，使工作不易疲劳，工作人员始终可以保持最佳的工作状态，大大提高了工作效率。

系统优势之二：

1. 提高拣货效率，降低拣货成本
 - a) 利用电子标签拣货系统，即使对产品、仓库不熟练的人员也可轻松从事拣货工作。降低企业的培训和管理成本。
 - b) 通过拣货效率的提升，使拣货人员人工操作的数量下降。

- c) 操作简单直观, 容易培训, 可以使用兼职人员。
2. 增强企业的竞争优势
- a) 利用电子标签的高效率, 使企业可应对以往几倍的工作量。
- b) 缩短交货时间, 使客户服务反馈大大加快, 提升企业竞争力。
- c) 拣货准确率的提高, 降低因发货不准确造成的退货、投诉和财产损失。
- d) 适合各种恶劣条件, 降低员工的劳动强度。
- e) 具备各种辅助功能, 协助完成盘点、补货等工作。

电子标签拣货系统主要用来实现拣货作业。同时, 利用电子标签的特点, 通过相应软件支持, 还可帮助使用者实现很多辅助管理功能:

1. 无纸化盘点:

通过 WMS 仓库管理系统, 将账面库存发送到对应的电子标签上, 盘点人员对货物实际数量进行清点后, 对数量进行确认。如果实际数据与账面数据不符, 还可将通过增减按钮将差异数据传回控制 PC。

2. 入库及补货库位指示:

电子标签拣货系统要求严格的货位管理。在入库作业时, 可利用

电子标签进行货品正确入库库位的显示, 提高入库作业的效率。

3. 补货及缺货通知:

在拣货过程中, 当拣货员发现拣货数量不足时, 可通过增减按钮将信息传回控制 PC 机, 提示补货人员进行补货。同时, 拣货员还可将不足数量传回控制 PC, 控制 PC 可根据实际拣货数量下账并打印正确的发票和收据。

4. 误操作取消:

当拣货人员由于疏忽发生误操作时, 可利用系统事先的设定好的操作程序取消该笔操作。

应用范围:

食品配送中心电子拣货系统 (DPS)

日用杂货电子拣货系统 (DPS)

生产线备料电子拣货系统 (DPS)

冷冻仓库电子拣货系统 (DPS)

电子标签的推广和应用, 一方面是通过电子标签为客户带来显著的效益, 另一方面针对不同的行业应用, 电子标签系统通过灵活的设置, 具备极强的适应性。且 CAPS 适用于少量多样、且高频率配送的物流形态, 唯有导入 CAPS 才能满足现今的消费形态。

(作者: 曹小红)

Work while you work;
Play while you play;
This is the way;
To be cheerful and gay.

工作时工作,
玩乐时玩乐,
依此方法做,
轻松与欢乐。

— A. D. Stoddart 斯道达