读书笔记（一）

所谓物流，在不同的国家中有不同的标准，在我国就是物品从供应地向接受地的实体流动过程，根据实际需要，将运输，储存，装卸，搬运，包装，流通加功，配送，回收，信息处理等基本功能实施有机结合。

物流管理是供应链管理的一部分，供应链有两种模式，第一种是推式供应链，这种供应链的销售和生产决策取决于企业的长期预测，且具有对市场响应能力较低，对需求波动型产品响应能力低和库存风险大等缺点。另一种是拉动型供应链，企业的生产和销售决策取决于消费者的需求，优点在于供应链对市场的响应能力较强，但是对信息的流动速度要求较高，且难以享受到规模经济的好处。究竟选择那种供应链模式，需要根据企业的性质来看，如果产品量大而利薄，比较适合推动式供应链，如果产品少而利厚，比较适合拉动型供应链。

虽然供应链被分为推式供应链和拉式供应链，但是为了解决越来越复杂的新问题，还有推拉结合式的供应链，推拉结合式的供应链要着重关注推拉结合点的位置，这将决定着供应链的效率到底高不高。

供应链也有战略管理，分两快，竞争战略和供应链战略，竞争战略就是为了获得并维持超过同行业竞争对手的竞争优势而制定的长期计划。分为成本领先战略，差异化管理战略和专业化战略。衡量竞争战略的有经典的五力模型，分别从行业竞争者的竞争程度，供应商的议价能力，替代品的威胁，潜在进入者的威胁，客户的议价能力五个方面。而供应链战略就是企业站在自己的角度，确定和规划供应链上各个环节的设计和方式。在21世纪，供应链战略已经逐渐成为企业获得竞争优势的工具，支持着企业竞争战略的实现。马丁.克里斯朵夫曾说过，21世纪的竞争不是企业之间的竞争，而是供应链之间的竞争。

而想要供应链战略匹配，第一步就是理解需求和供给的不确定性。需求不确定性表现在客户的需要不同，还有需要的特性不同，而供给的不确定性主要在企业自身供给存在的缺陷和不可避免的失误上。第二步，就是要了解企业自身供应链的能力，第三步，就是实现战略匹配，根据盈利水平的高低，响应效率的高低，反应能力的高低匹配自身合适的供应链战略。

读书笔记（二）

9月25日，中国·牡丹江2012国际冷链物流产业大会召开，随着牡丹江市现代物流业的发展壮大，冷链物流也得到较快的发展。据统计，牡丹江地区冷链物流企业达18家，规划建设的冷链项目7个，全市主要品种和重点地区农产品冷链物流体系逐浙形成，“十二五”期间欲打造东北亚地区最具影响力的物流中心。物流业是新兴产业，物流业发展水平已成为反映一个国家和地区综合经济实力的重要标志。冷链物流是现代物流业的一个重要组成部分，泛指冷藏冷冻类食品在生产、贮藏运输、销售，到消费前的各个环节中始终处于规定的低温环境下，以保证食品质量，减少食品损耗的一项系统工程。

据了解，欧、美等发达国家冷链物流占整个国民人口数比重大约在80％以上。而据数据显示，我国每年所消费的易腐食品将近10亿吨，其中需要通过冷链物流服务的超过50％，但目前真正使用冷链服务的食品不到1亿吨。9月25日，中国·牡丹江2012国际冷链物流产业大会召开，随着牡丹江市现代物流业的发展壮大，冷链物流也得到较快的发展。据统计，牡丹江地区冷链物流企业达18家，规划建设的冷链项目7个，全市主要品种和重点地区农产品冷链物流体系逐浙形成，“十二五”期间欲打造东北亚地区最具影响力的物流中心。物流业是新兴产业，物流业发展水平已成为反映一个国家和地区综合经济实力的重要标志。冷链物流是现代物流业的一个重要组成部分，泛指冷藏冷冻类食品在生产、贮藏运输、销售，到消费前的各个环节中始终处于规定的低温环境下，以保证食品质量，减少食品损耗的一项系统工程。据了解，欧、美等发达国家冷链物流占整个国民人口数比重大约在80％以上。而据数据显示，我国每年所消费的易腐食品将近10亿吨，其中需要通过冷链物流服务的超过50％，但目前真正使用冷链服务的食品不到1亿吨。

冷链物流最为物流中的重要一部分，虽然十年前发展尚不充分，但在今天，仅仅2023年1月到5月之间就冷链物流总额就达到了2.65万亿元，同比增长4.1%，在当今预制菜如此繁荣的当下，冷链物流一定会取得更大的发展。

读书笔记（3）

在现在的中文互联网，预制菜一直是一个争论不休的热词，没有人想吃或者愿意吃预制菜，但一定有人想让大众接受预制菜，我个人也很厌恶它，但今天不谈它的好坏，来谈谈预制菜制作与销售中的物流与供应链管理。

预制菜，又称预制调理菜。预制菜分为十类，分别为1.即食食品：指无需再次加热即可食用的食品，如罐头、速冻饺子、方便面等。2. 即热食品：指经过加热即可食用的食品，如微波炉食品、烤箱食品等3. 即烹食品：指经过简单烹饪或只需微波炉加热即可食用的食品，如速冻蔬菜、速冻肉类等。4. 即配食品：指经过简单处理，可与其他食材搭配烹饪的食品，如冷冻蔬菜、速冻肉片等。5. 即调食品：指经过简单调味的食品，如即食酱料、即食调料包等。6. 即食蔬菜：指经过脱水、腌制等工艺处理的蔬菜，如脱水蔬菜、腌制蔬菜等。7. 即食水产：指经过腌制、干燥、罐装等工艺处理的水产品，如咸鱼、虾干、鱼片等。8. 即食肉类：指经过腌制、干燥、罐装等工艺处理的肉类产品，如腊肉、熏肉、肉干等。9. 即食面点：指经过预制、蒸煮等工艺处理的面点，如速冻包子、饺子、馒头等。10. 即食糕点：指经过预制、烘焙等工艺处理的糕点，如蛋糕、饼干、面包等。

对于不同的预制菜，自然有不一样的运输标准，比如已经包装好的开袋即食的产品，可能运输的要求就不是很高，但对于那种餐厅使用的，我们认识里的预制菜，需要二次烹饪的就需要更高的保存条件，但是也有一些保质期几年的产品，我们不得不怀疑其中存在着大量的海克斯科技。还有就是那种大型连锁企业，有专门的中央厨房，由中央厨房烹饪完成后运输到各个餐厅，这通常需要全程的冷链运输来包装质量。在台湾，有一种食堂工厂，专门为学校制作预制菜当作学生的午饭。统一在工厂制作，在运输到学校，一般上午做好装在保温容器里下午就送来了，营养和安全有保证，但味道就不一定了。

好吧，心血来潮想写这个主题，但其实并不了解，网上的研究也比较少。写完发现，那种一包一包的预制菜，保质期一般都有一年或几年，感觉怎么运输其实并不特别吧。

读书笔记（4）

奇瑞汽车股份有限公司成立于1997年1月8日，是一家来自安徽的企业，很高兴是来自我老家的一家企业。这家企业的成功一是吃到了时代的红利，在21世纪之初，中国刚刚入市时得到快速发展，在几年间以年增长50%的惊人速度成为那时中国市场销售增长最快的企业之一。二是要归公于其先进的信息化建设。

在经过开始几年的高速增长后，奇瑞便普遍出现了市场信息不灵敏，删除预测数据不准，生产的质量参差不齐，成本核算不够精细等问题。为了解决这些问题，奇瑞便开始了信息化建设。奇瑞的信息化建设分为三个阶段。第一阶段，起步阶段。从无到有总是最为艰难的。所谓信息化建设就是建立企业自己的ERP项目，奇瑞也不例外，在选择了SAP公司的R3系统后,奇瑞就正式开始建设，在经过SD,MM.FI.CO,PP五大项目和一系列操作后，ERP的作用就体现出来了。首先，让销售，生产，计划，采购，财务系统集成起来。如此以来，整个企业的运营损耗大幅降低，库存资金占有率从1.623亿减少到1.110亿元，共计减少了5100多万元，可以说是非常成功了。

改革总是伴随问题出现的，在2004年，因为国家宏观政策的调整，奇瑞的销售量出现了下滑。主要问题就是产业发展太快，导致整个企业有许多问题被隐藏起来，这和我们现在的国情也很相似，区别在于它的改变要容易得多。奇瑞发现问题后，开始着手修炼内功，更新了客户关系管理（CRM），供应链管理（SCM)，人力资源（HR）等项目，通过这些改革，奇瑞的整体流程更为通畅，信息更加有效便捷，，到2005年底，奇瑞的发展方向变得越来越清晰。

在第三阶段，奇瑞信息技术有限公司成立，奇瑞的供应链得到进一步发展，逐渐发现原有的SCM系统难以满足需求，于是，启动了二期下项目，构建了SRM系统，使奇瑞可以规范供货商和物流公司的发货行为，避免了延误，漏送和重复发货，使供应链完成了可视化处理。在2009年奇瑞明确把IT 作为全球化奇瑞的核心竞争力。

21世纪是信息的时代，一套先进，透明，高效的供应链是一个优秀企业不可缺少的核心竞争力，奇瑞为什么能保持发展，正是因为抓住了这个关键问题，即信息化是解决供应链问题的重中之重。

读书笔记（5）

在供应链管理过程中，供应链协调是不可缺少的一部分，所谓供应链协调，就是使供应链各个环节的目标和计划达成一致。在实际的供应链中，供应链失调是一个非常普遍的问题，且这个问题种类繁多而且原因各不相同，有的是因为供货商，有得是销售商，还有零售商，更有三者一个都不行，供应链一塌糊涂，如此，方能体现供应链管理的重要性。

就比如在销售方，单个销售的利益就很可能与组织不符，比如销售可能为了自己的提成，故意在前一个月把商品的价格抬高，在在下个月时给出优惠折扣，如此，他可以获得更多的提成，但是因为折扣的问题，事实上，企业可能得到更少的利润。

供应链协调中存在许多障碍因素，被分为五类。第一，激励障碍。所谓激励障碍就是因为激励策略而产生的障碍，比如运输部门为了奖励或者绩效 单方面压低运输成本导致货物出现损坏，虽然运输部门获得了好处，但是会导致库存成本升高，销售收入减少，站在整条供应链的角度来看，总体的利益是受损的。第二是信息障碍，所谓信息障碍就是上下游之间的信息不共享，下游的需求在传递中不断被夸大，不断失真，到生产者时已经严重不实，进而导致库存，销售等一系列问题，这就是常说的牛鞭效应。第三，运营障碍，这个问题的典型例子就是数量折扣，买者为了降低成本会在打折的时候大量购买，而其他时候的购买量则远远低于正常水平，这个对于供应链来说也是极大的负担，供应链应该平稳，最好每天的需求都一样。第四就是定价障碍，还是刚才的例子，买者为了节约成本而一次性购买大量货物，这些原本是不必要的，所以它们的存在也会产生问题。第五，行为障碍，这一问题的原因还是只考虑局部，供应链的每个环节都可能只为自己的利益考虑，甚至在受到损失后还会怪罪他人。如此五个问题，在我看来都有一个共同特征，就是只从局部出发，眼界不够宽广，眼光不够深远，当然，人不是神，无法做到全知全能，所以就要借助机制和工具。让各方清楚自己能做什么，自己的行为会对整条供应链带来什么影响，也可以通过合同来限制各方，达到总体利益最大化。

读书笔记（6）

物流管理与供应链管理究竟有什么区别，就范围来讲，供应链管理包含物流管理，供应链管理不仅要考虑物流管理，还要考虑资金、能源、信息等诸多方面。另外，供应链管理比较注重结果，物流管理注重过程。物流管理对物流的各个环节都要实时跟踪、监控，而供应链管理更注重个节点企业自身情况，对节点企业之间如何运作不太关心。基于以上两点，供应链管理更偏向管理，而物流管理更偏向于技术。从目前学术界的研究来看，供应链管理和物流管理有融合的趋势，两者的区别已逐渐缩小，甚至有的学者已经提出物流管理就是供应链管理。

物流管理和供应链管理联系紧密，从管理目标上来看，现代物流管理是指为了满足顾客需要所发生的从生产地到销售地的产品、服务和信息的流动过程，以及为使保管能有效、低成本进行而从事的计划、实施和控制行为。而供应链管理则是在提供产品、服务和信息的过程中，从对终点用户到原始供应商之间关键商业流程进行集成，从而为客户和其他所有流程参与者增值。由此可见，物流管理与供应链管理在为顾客服务的目标上是一致的。

尽管二者的管理目标是一致的，但这并不能代表二者的工作性质也是相同的。供应链工作的性质突出了处理和协调供应商、制造商、分销商、零售商，直到最终用户间存在的各种关系，而物流工作的性质则重点表现的是具有一定物流生产技能的物流工作者，运用物流设施、物流机械等劳动手段，作用于物流对象的生产活动。

总之，现在对物流管理和供应链管理的具体范围还比较模糊，没有一个准确的定义到底是谁包含谁，最重要的还是如何做好物流管理和供应链管理。