

物流仓库安全隐患！

藏匿在这张图中的 100 处安全隐患，都被这位达人的火眼金睛一一找出，你们找到了几处？

参考答案如下：

隐患一：叉车

1、叉车维修没停在专门维修区；

2、叉车维修没有释放能量（叉架应放下）；

3、叉车维修没有进行锁定；

4、叉车维修工应戴手套；

5、叉车没有安全带；

6、叉车架驶员没有穿工作服和戴头盔；

7、叉车叉架上货物堆放过高挡住视线；

8、叉车架驶员视线受阻时没有专人指挥行驶；

9、叉车好象没有装倒车蜂鸣器；

10、叉车顶部防护不够；

11、叉车没有限载标识；

12、维修现场没有防油污泄漏措施；

13、叉车没有配备灭火器；

14、叉车没有装倒车后灯（倒车时灯应该亮且闪动）；

15、叉车没有日常检查记录表（看不到，极有可能没有）；

16、叉车的维修区没有标识（叉车的旁边应该是维修区）；

17、叉车维修区底层应该铺一层沙。

隐患二：起重

1、起重吊钩保险片损坏；

2、起重指挥人员未戴安全帽；

3、起重作业人员未戴手套；

4、起重现场无人监护；

5、起重现场人员随意走动；

6、起重作业未划定警戒区。

隐患三：登高

- 1、房顶作业安全带使用不规范；
- 2、翘板未固定；
- 3、彩钢板放置不稳妥；
- 4、未设安全监护人；
- 5、穿硬底鞋；
- 6、未穿工作服；
- 7、登高没有安全通道，人是飞上去的；
- 8、与底下人员形成交叉作业，没有隔离或防护。

隐患四：物品摆放

- 1、物品码放不稳固，欲倾倒；
- 2、地沟内倾倒化学危险品；
- 3、液体物品与固体物混放；
- 4、现场物品码放不规范，有倚靠护栏现象；
- 5、轿车存放地点不当，并且阻挡安全通道（没有车牌，好象是黑车）；
- 6、厂房窗台物品放置不牢；

7、现场有带钉木板；

8、垃圾箱倾倒；

9、货物码放超高；

10、卸车桥板太窄；

11、垃圾没有分类；

12、厂内通道砖头乱放；

13、手动叉车用完后没有归还原位；

14、货物现场叉板随意放置；

15、货物顶部放置铁条；

16、需要维修的那台叉车的货物直接丢在了路边。

隐患五：电气

1、电缆铺设不规范；

2、现场没有隔离；

3、墙上的电源箱坏了。

隐患六：通道

- 1、阴井盖板未盖严；
- 2、安全通道有杂物及油污；
- 3、厂房门应该向外开；
- 4、有破碎玻璃；
- 5、倾斜放置的木板阻塞通道；
- 6、绿色那个门是安全通道？没有标识。
- 7、叉货物的那辆叉车前方也应有通道标识；
- 8、防护栏杆未刷“红白相间或黄黑相间油漆”（推荐）。

隐患七：人员

- 1、有跨越护栏嫌疑；
- 2、现场许多人员未戴安全帽；
- 3、工作场所吃东西；
- 4、攀爬现场码放物；
- 5、倒车指挥人员站位不对，应站在侧面（指挥倒车的人不该站在车后与墙之间，这样会成为肉饼）。
- 6、人力搬运姿势不对；

7、没有遵守划线的交通规则；

8、搬运长梯应该要有两人在梯子两头；

9、车间里的那个走动的人应该用推而不是用拉的姿势（容易撞伤自己）；

10、攀爬的那个人所爬高度超过两米，应该系安全带；

11、中间走动那个人安全鞋貌似长了一点；

12、看倒车的那个人不应站在门口，门是向外开的，往外一推人就倒；

13、外来人员没有身份标识；

14、外来人员没有本厂员工陪同；

15、安全帽没有使用系紧带。

隐患八：气瓶

1、没有安全防震胶圈；

2、气瓶存放地点不对；

3、气瓶没有遮阳防倾倒措施；

4、气瓶无标识和检验标签；

5、气瓶存放区没有划线；

6、气瓶集中放置过多。

隐患九：消防

1、灭火器放置没有固定位置；

2、灭火器没有标识及划线；

3、没有消防箱和消火栓；

4、同一地点灭火器数量太少；

5、消防设施放置位置不对；

6、全厂的消防设施太少；

7、现场没有灭火器的检查记录；

8、没有设立专门的消防器材维护人员；

9、没有健全的消防制度或有制度不执行。

隐患十：安全体系

1、整体安全意识薄弱（特别是从快倒的叉板下通过，身处危险而不自知）；

2、没有 SOP 或不遵守 SOP；

3、没有推行 5S 管理；

4、整个现场看不到有明显标志的“专职安全监督员”进行现场巡视、监督检查。

5、翻越栏杆者，旁观者熟视无睹，不符合“安全管理人人有责、人人参与”的管理要求。

6、车辆管控有漏洞，商务轿车开到现场，大门常开（或无大门）；

7、全场无一人正确佩戴安全帽；

8、整个现场无任何“警示标志”（强制性）、“安全宣传标语、条幅”（推荐性）。

隐患十一：化学危险品管理（参考）

1、化学品没有标识（地沟倾倒的桶和垃圾箱里的桶都没有）；

2、化学品没有 MSDS；

3、化学品没有隔离措施。

物流仓储环节管理存在的问题与对策

1、仓储管理在整个物流管理中的地位和作用

1.1 仓储管理在物流中的地位

从某种意义上讲，仓储管理在物流管理中占据着核心的地位。从物流的发展史可以看出，物流的研究最初是从解决牛鞭效应开始的，即在多环节的流通过程中，由于每个环节对于需求的预测存在误差，因此随着流通环节增加，误差被放大，库存也就越来越偏离实际的最终需求，从而带来保管成本和市场风险的提高。解决这个问题的思路，从研究合理的安全库存开始，到改变流程，建立集中的配送中心，以致到改变生产方式，实行订单生产，将静态的库存管理转变为动态的JIT配送，实现降低库存数量和周期的目的。在这个过程中，尽管仓库越来越集中，每个仓库覆盖的服务范围越来越大，仓库吞吐的物品越来越多，操作越来越复杂，但是仓储的周期越来越短，成本不断递减的趋势一直没有改变。从发达国家的统计数据来看，现代物流的发展历史就是库存成本在总物流成本中所占比重逐步降低的历史。

从许多微观案例来看，仓储管理已成为供应链管理的核心环节。这是因为仓储总是出现在物流各环节的接合部，例如采购与生产之间，生产的初加工与精加工之间，生产与销售之间，批发与零售之间，不同运输方式转换之间等等。仓储是物流各环节之间存在不均衡性的表现，仓储也正是解决这种不均衡性的手段。仓储环节集中了上下游流程整合的所有矛盾，仓储管理就是在实现物流流程的整合。如果借用运筹学的语言来描述仓储管理在物流中的地位，可以说就是在运输

段，使得物流达到总成本最低的目标。在许多具体的案例中，物流的整合、优化实际上归结为仓储的方案设计与运行控制。

这里必须说明一点，传统物流与现代物流差别最大的也是体现在库存环节上。传统的仓储业是以收保管费为商业模式的，希望自己的仓库总是满满的，这种模式与物流的宗旨背道而驰。现代物流以整合流程、协调上下游为己任，静态库存越少越好，其商业模式也建立在物流总成本的考核之上。由于这两类仓储管理在商业模式上有着本质区别，但是在具体操作上如入库、出库、分拣、理货等又很难区别，所以在分析研究必须注意它们的异同之处，这些异同也会体现在信息系统的结构上。

1.2 仓储管理在物流管理中的作用

1.2.1 仓储是现代物流的不可缺少的重要环节

关于仓储对于物流系统的重要意义我们还可以从供应链的角度来进一步认识。从供应链的角度，物流过程可以看作是由一系列的供给和需求组成，当供给和需求节奏不一致，也就是两个过程不能够很好的衔接，出现生产的产品不能即时消费或者存在需求却没有产品满足，在这个时候，就需要建立产品的储备，将不能即时消费的产品储存起来以备满足后来的需求。书上讲了，供给和需求之间既存在实物的流动同时也存在实物的静止 静止状态即是将实物进行

程。

1.2.2 仓储能对货物进入下一个环节前的质量起保证作用

在货物仓储环节对产品质量进行检验能够有效的防止伪劣产品流入市场，保护了消费者权益，也在一定程度上保护了生产厂家的信誉。通过仓储来保证产品质量主要要进行两个环节：一是在货物入库时进行质量检验看货物是否符合仓储要求，严禁不合格产品混入库场，二是在货物的储存期间内，要尽量使产品不发生物理以及化学变化，尽量减少库存货物的损失。

1.2.3 仓储是保证社会再生产过程顺利进行的必要条件

货物的仓储过程不仅是商品流通过程顺利进行的必要保证，也是社会在生产过程得以进行的保证。

1.2.4 仓储是加快商品流通，节约流通费用的重要手段

虽然货物在仓库中进行储存时，是处于静止的状态，会带来时间成本和财务成本的增加，但事实上从整体上而言，它不仅不会带来时间的损耗和财务成本的增加，相反它能够帮助加快流通，并且节约运营成本。在前面讲仓储的必要性的时候已经谈到过仓储能够有效的降低运输和生产成本，从而带来总成本的降低。

1.2.5 仓储能够为货物进入市场作好准备

仓储能够在货物进入市场前完成整理、包装、质检、分拣等程序，这样就可以缩短后续环节的工作时间，加快货物的流通速度。

、物流仓储环节管理存在问题

现代物流泛指原材料、产成品从起点至终点及相关信息有效流动的全过程。它将运输、仓储、装卸、加工、整理、配送、信息等方面有机结合，形成完整的供应链，为用户提供多功能、一体化的综合性服务。物流仓储是货物在流通过程中，因订单前置或市场预测前置而使货物暂时存放，这是集中反映物流物资活动状况的综合场所，是连接运输、流通加工、配送等的中转站，对促进物流提高效率起着重要的作用。物流仓储主要以物流仓库为运转核心，通过科学合理安排，确保物流畅通、安全、有序，降低库存积压，提高库存周转率，促使销售、生产、采购相协调，加速资金流通。但是，目前有些企业物流仓储受硬件条件、人为因素和经济环境等制约，在仓储业务和管理中，还面临着诸多的问题，存在如下现象：

2.1 仓储管理信息化程度低，不能及时掌握商品库存状况

在信息不发达的情况下，物流仓储的很多技术手段是停留在设施能力和设施水平的提高上。但随着信息的发展，物流竞争转向了信息管理能力的提高和信息技术水平的提高上。这就是信息影响着物流领域竞争手段的变化。在信息技术发展以后，物流竞争已从某个环节的竞争转到物流供应链的整个过程的竞争，理所当然仓储环节当之无愧

如果仓储环节信息化程度低，那必然出现不能及时掌握库房容量、货物周转缓慢、积压等问题。

如：某股份有限公司作为第三方物流，在承担了河北红成有限公司的饮料运送业务过程中，该公司往石家庄分公司库房送货时，石家庄分公司出现了库房挤满的情况，货物在库房门口滞留了一天两夜后，入库问题才得到解决。经事后查明，原来是石家庄分公司库房内的液化气空瓶未能及时倒出，因信息化程度低，未建立信息网上传播及查询系统，无法及时准确地计算出库房剩余空间与即将到库的货物数量。到目前为止，该公司类似事件并未得到有效地解决，在暑期、节假日等消费高峰期仍时有发生。这类事件将给运输企业和生产企业带来巨大的损失。

2.2 入库量大、手续繁琐、耗时长

现在在大城市里，货车白天禁行，只能晚上送货，因而造成某些商场如：天津和平区某商场货物的进库时间受到限制；而且由于地价因素，该商场的用于物流储存的库房较小，只能依靠快速流通来满足需求。但是目前在该商场进货的过程中，从司机领取排号到核对运输单与订单，再到搬运入库清点等环节均为人工操作且手续繁琐，加之该商场销售量巨大，进而造成仓储环节的进货量同样很大，于是每晚该商场库房门口总有排队的车队、焦躁的司机、忙碌的仓库工作人员，甚至还有等着回执单的供应商……

2.3 仓库作业自动化、机械化含量低，仓储设施老化，仓库的功能单一。

很多仓储企业对提高仓库作业自动化、机械化的认识不足，很多仓库作业仍旧靠人工操作，统计数据表明，目前我国 1000 万家中小企业中，实施信息化的比例还不到 10%，甚至有些企业仍然采用纯手工操作，货物的堆放没有标准，导致盘点时，工作人员还要一箱一箱地搬货物才行。如：天津地区某物资仓储企业，七十年代前修建的仓储设施占总面积 70% 以上。尤其是 两库 近 10 万平方米的仓储面积，除 4 栋 7000 平方米的活动料棚，分别是 2004 年和 2005 年由物资供销公司自筹资金修建外，其余仓储设施均始建于六十年代，多为砖木（砖混）苇箔结构的小型库房、仓库大部分是平房，其功能就是单纯为储存产品，料场面积大，但多为渣石场面；综合性水泥硬化面大宗料场缺乏，加上现在仓储市场不规范，竞争不平等，绝大多数国有仓库经济效益不好，不少长期亏损，不仅缺乏发展后劲，甚至连生存都成问题。不少仓库处在 货物进不来出不去 商品在库滞留时间过长，或保管不善而破损、霉变，损失 严重，加大了物流成本。

2.4 各仓储单位分布散、点多面广

由于历史及仓储环境、条件等原因，一些仓储单位分布散，点多面广，近些年虽有局部变动，但基本框架未能触动，这种布局延续至今，不可避免的存在库容利用率低，难以进行有效地库平，给管理工作带来一定的困难。例如：天津地区某物资仓储公司，目前拥有仓储面积 31 万平方米。其中库房 145 个，面积 5.25 万平方米，料棚 32

2.85 万平方米，料场（垛）53 个，面积 21.83 万平方米，料台 48 个，面积 1.2 万平方米。

按照仓库的级别来分，公司有一级仓库 2 个，分别为转运库和中心库，仓储面积 10 万平方米；二级仓库 8 个，仓储面积 18.35 万平方米，分属在各专业和区域分公司；三级库 4 个，仓储面积 2.65 万平方米，分别归属于港东分公司、外部市场及气体分公司。

尽管该物资公司 2007 年年吞吐量达到 150 万吨，物资出库突破 40 亿元，虽然说较好地满足了当地油田年产 500 万吨原油对物资材料的需求，但目前油区的这种仓储现状与油田的快速发展及不匹配，由于该物资公司的仓储设施落后，仓储能力偏低，已经出现了不能及时保生产的情况。今后随着油田产能建设的发展，急需对油区仓储布局进行规划、调整，建设大型 12.5 仓储方面的人才缺乏。

发展仓储行业，既需要掌握一定专业技术的人才，也需要操作型人才，更需要仓储管理型人才，而目前这几方面的人才都很匮乏。据有关统计数据显示，2003 年 1 至 9 月，全国社会物流总值 21.7 万亿元，同比增长 26.9%。而 2013 年 1 至 9 月我国社会物流总额已经高达 146.4 万亿元。而随着物流行业的高速发展，相应管理人才的大量缺口问题也展现在我们面前，到 2010 年以后我国高级物流人才每年需求 3 万-4 万。中国的物流人才缺口为 600 万左右，仓储物流方面的人才缺乏也很严重。

3、物流仓储环节存在问题的解决

3.1 提高仓储管理信息技术水平，加速仓储物资周转

3.1.1 下面先结合油田企业一系列生产活动，说明一下信息技术在物流管理特别是在对物流储仓环节的管理中的应用：我们油田企业的一系列生产活动其实也是一种物流活动，物资供应管理也是一种油田内部的物流管理，就是指从采购、保管到销售过程中一系列涉及到物资管理的业务。随着计算机网络的发展，信息在物资供应管理中的作用越来越突出，地位越来越重要。

油田物资的供应在市场中的竞争除了价格的竞争、服务的竞争外，主要是信息的竞争。信息技术的发展深刻的影响着物资供应发展格局，利用先进技术改造和提升传统物资供应已成为物资供应发展的趋势。信息技术在物资流通领域的广泛应用，大大加速了传统供应向现代供应的转变。 信息技术在油田物资供应管理中的应用表现为：

1、入库必检物资实现了网上报检

根据油田有关要求，十五种大类的物资在进行物资采购时必须进行进货检验，入库必检物资实现网上报检，大大简化了工作手续，即节约了费用，又加快了报检的速度。

2、在库存管理中的应用

物资的库存管理是企业关心的管理问题之一，在解决库存管理问题的过程中，利用物资管理信息系统软件是解决库存结构不合理的重要手段，也是做到按需采购、按需存储、按需发料的前提。提高物资库存管理水平，需要依靠硬环境和软管理两方面同时提高。硬环境主要是指仓库的厂房设施、通风状况、卫生状况等方面的环境要有必要的保证。软管理是指借助物资管理信息系统这个工具，及时发现和解决管理中的问题，借以提高管理水平。通过物资管理信息系统，一般可以完成的功能包括物资的批次管理、超限额告警、失效告警、限额发料、存货校算、日常报表等。大大减轻了库房保管员的工作量。

3、在退库管理中的应用

针对生产单位施工后的余料回收，开发了物资管理信息系统的退库管理部分，从而使油田物资部门更好的为生产单位服务，为生产单位的工作带来了便利。

4、代理物资的管理

针对油田各物资部门在物资采购供应中均不同程度地采用代储代销形式，为体现物资信息管理系统方便、快捷、高效的特点，结合实际工作情况对物资管理信息系统进行了 代管物资管理 的开发，有效的解决了代管料在收、发、存环节上的单据录入慢、重复开单、影响工作效率等问题，为各单位有效管理代管物资提供了方便。

3.1.2 树立正确信息化观念，切实提高仓储管理信息技术水平

信息化可以促进生产的工业化和自动化，信息化也能促进物流产业的加速和进一步升级。许多物流企业已经认识到，要实现信息共享，资源共用，对提高企业的物流管理水平具有十分重要的意义。但是在如何进行信息化以及围绕信息化工作，特别是物流仓储环节该怎么做，以及做些什么等问题上却往往容易步入一些思维上或行动上的误区，以致于走了很多弯路、犯了很多错误，其结果不仅延误了物流仓储环节信息化工作的进展，而且还会导致大量资金费用的浪费。下面说一下如何提高物流企业特别是物流企业仓储环节的信息技术水平。

1、应从企业的实际需求出发，不要盲目立项物流信息化建设

一些物流企业在谈到信息化需求时，只是看到别人用手持式终端扫描商品速度快，于是也引进类似的信息系统；还有的企业则把物流作业流程不加分类和整理，通过草图就直接外包给软件开发商负责系统规划和开发；更有一些企业在软件开发商的游说下，一经鼓动，便仓促决策和立项。像这样对物流信息化的认识、对本企业信息化需求不明不白的个案比比皆是、不一而论，这样的开发立项工作经常会为最终信息化建设的失败埋下伏笔。

从失败的个案来看，大多数企业往往采用头痛医头，脚痛医脚的方法来处理企业的信息化需求，即片面地解决某一物流作业环节或局部的问题而不是从整个物流系统的角度来考虑解决问题的办法，结果开发出来的软件模块之间互不兼容，无法实现系统的统一和衔接。尽管从每个局部上看已经有了软件系统支持作业，在局部上也会促进物

流作业自动化程度的提升，但是由于各环节相互独立，结果造成整个企业的物流网络平台和各节点间无法实现信息畅通，信息化并没有实现全局自动化程度的提高，使得经营效益也大打折扣。

我们的经验是：要避免在决策准备阶段盲目立项的有效方法是聘请物流信息化专家对本企业的信息化工作进行专门指导，要严格按照企业自身的需要合理地选择系统平台和应用逻辑的功能，同时要看到信息化建设的系统性、全局性和整体性。

2、要选择有实力的软件开发商

许多企业在选择软件开发商时，往往倾向于选择自己比较熟悉，或由熟人推荐的开发商。企业总是认为自己熟悉的或者熟人推荐的会在信誉上可靠一些，从这个角度而言，企业的做法似乎是没有错误的，但如果开发商只是开发过一些小规模的应用程序，根本没有从事主干物流信息系统开发的能力，那么这种选择所造成的最终结果也许不会令企业感到满意。因此，企业在将物流信息化建设外包给软件开发商时，不能以是否熟悉开发商作为选择的主要基准，而要对开发商进行细致地观察、分析和比较，要依据多项标准进行综合评价，如综合考察开发商在物流业内的知名度、开发商的技术研发能力、开发商的报价、开发商的售后服务及升级技术支持等等，并最终以合同的形式确定与合适的软件开发商之间的合作关系。

3、信息化建设具有长期性，不是一种阶段性行为

好的系统软件一般都有很好的延续性和扩展性。

这就需要企业在进行物流软件系统开发之前就应该对整个系统软件有一个宏观和长期的规划，也就是说要考虑得尽量全面、具体，并要充分照顾到企业将来的应用需求以方便软件系统的升级，这也是企业信息化建设的可持续发展问题；那种把买物流软件系统当作冰箱彩电一样旧了就扔、扔了再买的想法是不正确的。因为物流软件系统的规划开发是一项极为复杂的系统工程，对于可以升级或者改造的系统简单地弃之不用，不仅会浪费企业的投资，还会付出时间与人工等资源的巨大浪费。因此，基于时间要求、资源利用和应用需求等因素，企业在进行物流信息化建设时应当首先做好总体规划，然后在此前提下再分步实施——把那些需要紧急开发或者是购买的软件模块提前执行签约开发或者购买，对于可以迟一步考虑的需求放在以后再进行处理。

企业对物流软件系统的阶段性需求与长远发展之间永远存在着矛盾，对于那些大多数功能模块无法使用的系统，或者用了也不能提高企业作业效率的系统来说进行适时淘汰也许是正确的决策。因此，如何正确评价与处理当前正在使用的软件系统是一个相机决策的问题。

4、要由懂信息化的人员来领导实施物流信息化建设

从岗位的角度上看，由于物流信息化工作具有较强的技术性和专业性，因而需要组织企业进行物流信息化建设的领导要具有较高的素质，具体包括良好的计算机相关的教育与实践背景，较好的管理与组织能力，同时他还要十分熟悉所在物流企业的业务流程、经营模式和发展战略，并且能够对企业的经营发展需要什么样的信息系统有正确、全面的认识。

当然，在目前物流人才缺乏的环境下，信息技术与物流管理两方面都兼备的复合型人才更为奇缺。

这种用人要求似乎显得有些苛刻，但是从事信息化工作的主管人员具备专业的信息技术和一定的程序设计能力是企业必须考虑的重要因素。哪怕一时找不到一个既懂信息技术又懂管理的人员来担此重任，但至少也应当找一个从事过几年软件设计编程的非计算机专业人员来任职，否则把企业的物流信息化工作交给一个既不懂信息系统又不懂管理的主管人员负责实施的话，其后果是可想而知的。

5、要接受软件系统的合理服务支出

许多企业经常把 软件就是服务 片面理解为：我一旦买了你的软件系统，你就应该为我提供免费的技术服务，任何服务性收费都是不合理的。事实上，这是一个认识上的误区。

软件系统都有其一定的生命周期，在使用期限内，对于已经开发好并投入到实际生产运营的物流系统软件来说，服务工作尤为重要，

因为物流企业的每一个管理岗位和实际的现场作业岗位都要和这套系统进行人机交互，一旦系统由于种种原因出错或者瘫痪都需要相关技术人员及时进行维护处理。因此，当企业的软件系统出现问题时，企业自身的系统维护人员无法解决问题时，最后的办法是让最初的软件开发商来提供相应的技术支持服务。另外，当企业的物流软件系统开始运行以后，随着企业的发展和信息技术与平台软硬件设备本身的发展变化，现有的软件系统可能需要改造、升级时，从保护投资和节省投资等方面去看，由最初的软件开发商来提供这种服务自然也是首选。

在软件系统应用方面，软件开发商一般是在软件系统投入使用一年以后，对用户提供的常规技术服务才会收取一定的费用。对于正常维护的服务费用，一般会以年度为时间单位进行处理，费用的比例也会视软件开发规模、开发商的技术实力和开发商品牌等无形资产的不同而有所区别。当然也有用户希望按照实际处理服务需求的工作时间来与软件开发商协定服务费用；但通常对于物流软件的升级、功能性变更或者是新增软件产品或者模块等需求的处理不属于此范畴，一般要另行签约执行。

6、企业与软件开发商的合作具有长期性

一些企业在外包开发的物流软件系统交付使用后往往会犯这种错误，这种认识的误区与购买设备的心理颇为相似：我们在订购一些具有固定技术参数、功能指标的设备时，我们一般会仔细挑选并且综

合评价，直到找出性能价格比较高的设备才会最终决定购买。但是物流软件系统的购买却并非如此，与购买设备相反，企业外包开发的软件系统在交付使用时，仅仅意味着企业与软件开发商重要合作的开始！这话并非夸大其词，因为企业的每一个物流作业环节都将被这个系统贯穿始终，每个环节都会在使用过程中因为使用人员的能力水平或者是软件系统设计开发的缺陷出现意外，要么计算结果有错误、数据传输有问题或者是莫名其妙地无法执行正常的逻辑流程，诸如此类的问题都需要有技术人员对企业的作业人员进行软件操作培训和系统维护等培训。这些后续合作对企业而言更为重要，他们需要企业和开发商之间进行密切协作和有效沟通。

3.2 推行 零库存 或 局部零库存 的仓储管理模式

零库存是指商品在生产、流通、销售等经营环节中，在提高资本增值率、降低积压风险的前提下，商品以少量的仓库存储形式存在，而大部分则处于周转状态的一种库存方式。

近几年来，随着国内物流业的迅猛发展，一些生产企业从产品积压严重、资金周转慢等问题上，逐渐认识到过量的库存是掩盖企业经营、管理中诸多问题的 万恶之首 于是很多企业想到了当时在日本、欧美盛行的零库存理论。他们认为，如果在商品的生产、流通、销售等环节中达到零库存，就能化解企业经营管理中的大部分问题。就这样，零库存便成了众多企业经营管理中一大不懈追求的目标。同时一些物流企业，更是灵敏地嗅到了零库存扑面而来的阵阵诱人香味，

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/058054007060006042>