

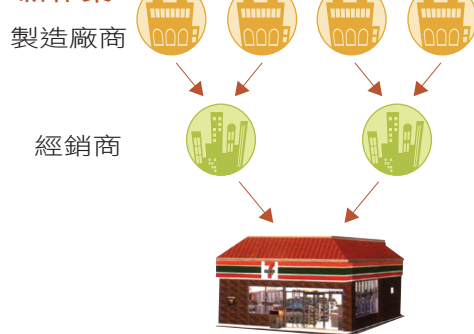
一開始 7-ELEVEN 門市的商品都是由廠商自行進貨，為達到門市充份供貨，因此平均每天會有52個廠商派車送貨到門市，但隨著門市的持續增加，整個配送業務也越來越複雜，不僅進貨車次多造成門市作業困擾，同時也造成配送資源的重複浪費，因此 7-ELEVEN 從1979年起著手進行共同配送的整合，今後也仍將追求更合理的物流方式,減低對環境所造成的負荷。

> 第一階段：1979-1990 共配整合期，因 7-ELEVEN 店數尚未達到經濟規模，所以無法自行成立配送中心，而是將商品委託給較大型的經銷商來共同配送，每店每天到店車次由52次降為34車次。

> 原作業

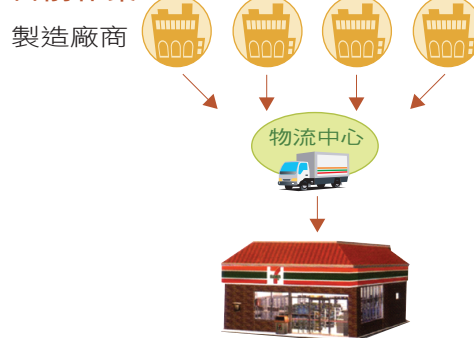


> 新作業

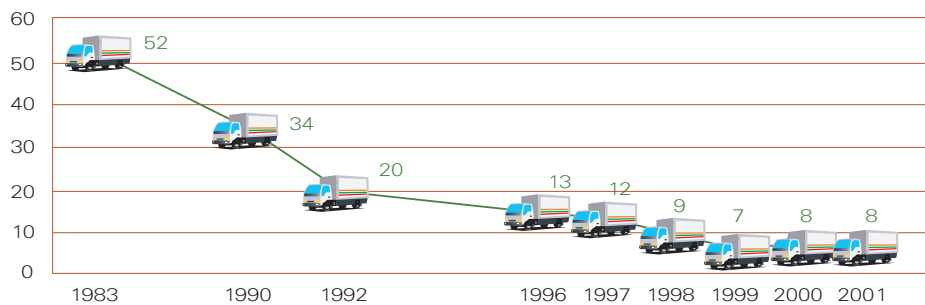


> 第二階段：1990起物流整合期，因 7-ELEVEN 店數已達經濟規模量，所以 7-ELEVEN 成立捷盟行銷、統昶行銷及大智通文化行銷分別負責常溫、低溫及文化出版品配送，每店每天到店車次由34次降為8車次，充分達到提升裝載效率、縮短配送時間、配送距離，減低對環境衝擊的目的。

> 目前作業



> 門市每天到店車輛台數推移



> 目前 7-ELEVEN 專屬物流中心數量(2002/04)

類型	物流中心數
常溫	7
冷藏	6
冷凍	5
鮮食	6
出版品	1

〔運輸管理專案〕

7-ELEVEN 持續進行配送整合，在商品特性的考量下，已達到最具效率的共配模式，但目前每天仍有500台配送車進行 7-ELEVEN 門市的配送作業，所以 7-ELEVEN 將持續進行配送作業效率化，目前已與美商Manugistics合作進行派車系統(Transportation routing)的導入，以期在數理的演算基礎下，排出最具效率化的配送路線，以提高配送效率，降低對環境的衝擊。

導入Transportation routing的主要目的及效益

> 協同合作，避免到店衝突：

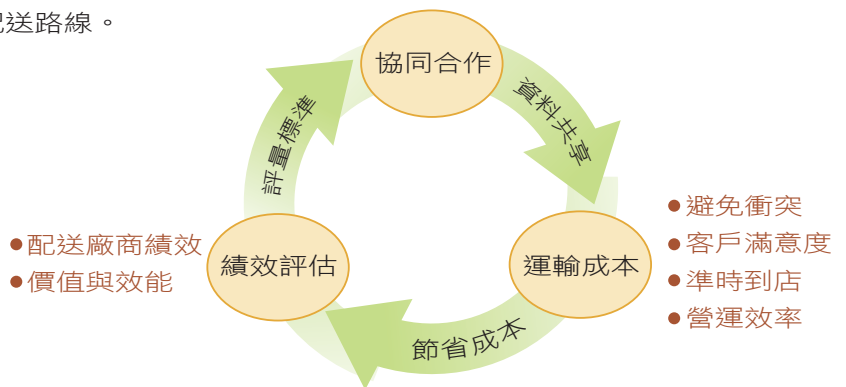
經物流共配整合後，每天到店車次已削減至8台，所以相對的每次進貨量也較大，為避免物流中心到店時間過於集中，造成門市整理困擾，同時也增加車輛等待的時間，TR系統提供了協同合作的排班機制，可在滿足門市到店時間需求、避免不同DC到店衝突的前提下，排出最具效率的配送路線。

> 降低物流配送成本：

TR系統是以Operation Research的數理基礎，排定最具效率的配送路線，可同時考慮多項參數，避免因人為判斷的錯誤所造成的配送不效率，對於減少派車車數、降低配送里程及作業時間均有幫助。

> 落實績效評估：

TR系統是屬於事先規劃的系統，可訂定相關配送的績效目標，來查核物流中心實際運作情形，有利於總公司對各物流中心配送績效的評估，避免配送資源的浪費。



〔系統車專案〕

同時 7-ELEVEN 也與日本ISUZU合作規劃系統車專案，希望透過最適車輛、預防保養及物流士講習，來達成 7-ELEVEN 對於商品鮮度、配送效率及環境對應的要求。

> 最適車輛提案：

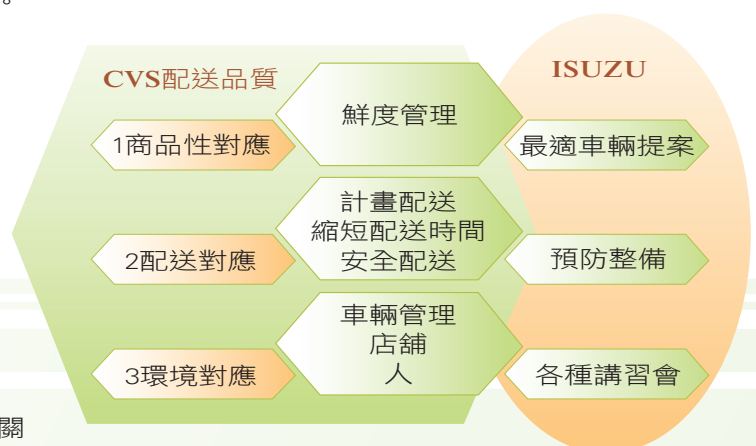
透過實車測試及分析，設計出最適合 7-ELEVEN 需求的配送車輛以達成配送效率最高、配送品質最佳的要求。

> 預防保養提案：

透過預防保養的規劃，避免車輛臨時性故障同時減少車輛老化所產生的不當消耗。

> 物流士講習：

提供行車安全檢查、省油駕駛、安全駕駛等司機講座，提升司機素質，減少車輛肇事，同時減少車輛油耗。



〔今後的對策〕，在 7-ELEVEN 檢視掌握與配送相關

的資源及環境負擔污染基準的同時，更致力於合理化的追求，抑制對資源的重複浪費及對環境所造成的污染。