

النجیره تأمین و لجستیك بین الملل

مؤلف: دکتر مهدی اسلام پناه

سرشناسه	: اسلام پناه، مهدی، ۱۳۶۳
عنوان و نام پدیدآور	: زنجیره تأمین و لجستیک بین الملل / مؤلف مهدی اسلام پناه ؛ ویراستار مسعود آزاد.
مشخصات نشر	: تهران: منشور سمیر، ۱۳۹۸.
مشخصات ظاهری	: ۳۵۹ ص.
شابک	: ۹۷۸-۶۰۰-۴۶۷-۳۲۶-۶
وضعیت فهرست نویسی	: فیا
موضوع	: تدارکات بازرگانی Business logistics
موضوع	: تدارکات بازرگانی - مدیریت Business logistics -- Management
موضوع	: توزیع کالا -- مدیریت
موضوع	: Physical distribution of goods -- Management
شناسه افروده	: آزاد، مسعود، ۱۳۶۰، ویراستار
رده بندی کنگره	: ۵/HD۲۸
رده بندی دیویی	: ۵/۶۵۸
شماره کتابشناسی ملی	: ۵۷۰۷۲۸۰



زنجیره تأمین و لجستیک بین الملل

تألیف: دکتر مهدی اسلام پناه

ویراستار: مسعود آزاد

ناشر: منشور سمیر

شمارگان: ۱۰۰۰ نسخه

نوبت چاپ: اول- ۹۸ / قیمت: ۶۰۰۰۰ ریال

شابک: ۹۷۸-۶۰۰-۴۶۷-۳۲۶-۶

حق چاپ: ۱۳۹۸، انتشارات منشور سمیر www.manshoorsamir.ir تماس: ۰۹۳۶۱۷۷۷۱۱۹

همه حقوق محفوظ است. هرگونه نسخه برداری، اعم از زیراکس و بازنویسی، ذخیره کامپیوتری، اقتباس کلی و جزئی (به جز اقتباس جزئی در نقد و بررسی و اقتباس در گیومه در مستند نویسی و مانند آن‌ها) بدون مجوز کتبی از ناشر ممنوع و از طریق مراجع قانونی قابل پیگیری است.

فهرست مطالب

۱۵	پیشگفتار
۱۹	مقدمه
۲۳	فصل اول: مدیریت زنجیره تأمین و لجستیک
۲۴	مقدمه
۲۶	تعاریف و تئوری‌های مدیریت زنجیره‌ی تأمین
۳۴	مدیریت زنجیره تأمین و ضرورت آن
۳۷	مدیریت زنجیره تأمین در دهه‌های اخیر
۳۸	مدیریت زنجیره تأمین چه اهدافی را دنبال می‌کند؟
۳۹	ساختار اصولی مدیریت زنجیره تأمین
۳۹	تعریف لجستیک زنجیره تأمین
۴۰	مفهوم لجستیک
۴۳	انواع لجستیک
۴۴	لجستیک کلان
۴۵	لجستیک خرد
۴۶	۱- لجستیک معکوس (Reverse Logistics)
۴۷	تاریخچه به کارگیری لجستیک معکوس
۴۸	دلایل استفاده از لجستیک معکوس
۴۸	ابعاد لجستیک معکوس
۴۸	توزیع
۴۸	کنترل موجودی و برنامه‌ریزی تولید

۴۹	صرفه جویی های اقتصادی
۴۹	۲- لجستیک سبز (Green Logistics)
۵۱	سیستم های مدیریت محیط زیست
۵۱	کاهش اثرات منفی محیطی
۵۲	۳- لجستیک اضطراری (Emergency Logistics)
۵۲	۴- لجستیک تولید (Production Logistics)
۵۳	۵- لجستیک توزیع (Distribution Logistics)
۵۳	۶- لجستیک نظامی (Military Logistics)
۵۳	اصول لجستیک نظامی
۶۵	۷- لجستیک کسب و کار (Business Logistics)
۶۵	تأثیر لجستیک بر اقتصاد
۶۶	اهمیت مدیریتی لجستیک
۶۸	لجستیک و صنعت
۶۹	لجستیک در صنایع مختلف
۷۱	چالش های صنعت لجستیک
۷۱	۱- خدمات مشتریان
۷۱	۲- کنترل هزینه ی حمل و نقل
۷۲	۳- استخدام و حفظ راننده
۷۲	۴- برنامه ریزی و مدیریت
۷۲	۵- پیشرفت روش حمل و نقل
۷۳	۶- قوانین و مقررات
۷۳	لجستیک و مدیریت
۷۶	ایجاد و ارزیابی شاخص های مدیریت بازرگانی تدارکات

۸۰	 برداشت اروپای قاره‌ای از لجستیک
۸۴	 برداشت آمریکایی از مفهوم لجستیک
۸۶	 مفاهیم اساسی لجستیک و SCM
۸۷	 برگزاری تدارکات زنجیره تأمین
۸۸	 منافع بکارگیری دانش لجستیک و مدیریت زنجیره تأمین
۸۸	 موانع توسعه لجستیک و مدیریت زنجیره‌های تأمین
۹۰	 تقاضای مشتری تأثیرگذار بر تدارکات زنجیره تأمین
۹۰	 مزایای مدیریت موجدی در تدارکات زنجیره تأمین
۹۱	 هفت اصل SCM
۹۱	 مفهوم مدیریت زنجیره عرضه
۹۲	 مفهوم زنجیره عرضه و مدیریت زنجیره عرضه
۹۳	 بررسی مفهوم مدیریت زنجیره عرضه با توجه به مکاتب موجود
۱۰۰	 مفهوم مدیریت زنجیره تقاضا
۱۰۳	 فصل دوم: مدیریت کانال‌های توزیع
۱۰۴	 مقدمه
۱۰۵	 توزیع چیست؟
۱۰۶	 کانال توزیع
۱۰۶	 مفهوم مدیریت توزیع
۱۰۷	 عملکردهای یک کانال توزیع
۱۰۸	 نقش و اهمیت کانال‌های توزیع
۱۱۰	 اهداف و الزامات کانال توزیع
۱۱۱	 خصوصیات محصول
۱۱۲	 خصوصیات واسطه

۱۱۲.....	خصوصیات محیطی
۱۱۳.....	سطوح کانال‌های توزیع
۱۱۳.....	استراتژی‌های انتخاب کانال توزیع
۱۱۵.....	انتخاب کانال توزیع
۱۱۹.....	مراحل طراحی کانال‌های توزیع
۱۲۰.....	عوامل مؤثر در ایجاد تعارض در کانال توزیع
۱۲۱.....	مشکلات نظام توزیع کالا
۱۲۱.....	شبکه توزیع
۱۲۲.....	ویژگی‌های سید تم توزیع مناسب و مطلوب
۱۲۳.....	کانال‌های اصلی توزیع
۱۲۵.....	تفاوت کانال توزیع مصرفی و صنعتی
۱۲۵.....	ساختار کانال‌های توزیع
۱۲۶.....	ساختار کانال‌های توزیع در بازارهای صنعتی
۱۳۰.....	ساختار کانال‌های توزیع در محصولات مصرفی
۱۳۱.....	تصمیمات مربوط به طراحی کانال‌های توزیع در بازارهای صنعتی
۱۳۹.....	طراحی و انتخاب کانال‌های توزیع در بازارهای صنعتی
۱۴۰.....	طراحی و انتخاب کانال‌های توزیع در بازارهای مصرفی
۱۴۱.....	سیستم‌های پخش و توزیع
۱۴۲.....	۱) پخش و توزیع کالا از طریق شبکه‌های توزیع عمده‌فروشی
۱۴۲.....	۲) پخش و توزیع کالا از طریق شرکت‌های پخش و طراحی شبکه‌های فروش مختلف
۱۴۳.....	۳) پخش و توزیع مویرگی
۱۴۳.....	۴) پخش و توزیع کالا از طریق توزیع مستقل
۱۴۴.....	۱) فروش و توزیع کالا به صورت آنلاین

۱۴۴.....	۲) پخش کالا به صورت انتخابی.....
۱۴۴.....	۳) پخش و توزیع انحصاری.....
۱۴۷.....	فصل سوم: لجستیک الکترونیکی.....
۱۴۸.....	پیشینه لجستیک الکترونیکی.....
۱۴۸.....	لجستیک الکترونیکی: شفافیت، معتبرسازی و تصدیق.....
۱۴۹.....	مفهوم لجستیک الکترونیکی.....
۱۵۴.....	لجستیک الکترونیکی و زنجیره تأمین الکترونیکی.....
۱۵۵.....	سیستم لجستیک الکترونیکی.....
۱۵۶.....	مراحل لجستیک الکترونیکی.....
۱۵۸.....	سیستم اطلاعات لجستیک.....
۱۵۸.....	- سیستم برنامه ریزی.....
۱۵۹.....	- سیستم اجرایی.....
۱۶۰.....	- سیستم تحقیقاتی و هوشمند.....
۱۶۰.....	- سیستم گزارش ها و خروجی ها.....
۱۶۱.....	تأثیرات تجارت الکترونیک در حوزه های تصمیم گیری لجستیک.....
۱۶۲.....	- خرید/تدارکات.....
۱۶۳.....	- مدیریت موجودی.....
۱۶۴.....	- حمل و نقل.....
۱۶۵.....	- خدمت دهی به مشتری.....
۱۶۶.....	- ارتباط میان تأمین کنندگان.....
۱۶۶.....	تجارت الکترونیک و تولید.....
۱۶۷.....	گمرک و تجارت الکترونیکی.....
۱۷۱.....	تجارت الکترونیکی: برگ برنده.....

۱۷۳.....	تجارت الکترونیکی: فرصت‌ها و چالش‌ها
۱۷۴.....	تجارت الکترونیکی: عامل رقابت
۱۸۰.....	گمرک الکترونیکی
۱۸۲.....	پیاده‌سازی سیستم‌های اطلاعاتی یکپارچه در سازمان‌های لجستیکی
۱۸۵.....	آثار سیستم‌های اطلاعاتی بر لجستیک در گذر زمان
۱۸۵.....	چالش‌های مدیریتی سیستم‌های اطلاعاتی یکپارچه در سازمان‌های لجستیکی
۱۸۸.....	سیستم‌های اطلاعاتی یکپارچه لجستیکی در دنیای واقعی
۱۸۹.....	سیستم‌های اطلاعاتی یکپارچه
۱۹۱.....	تعریف سیستم‌های اطلاعاتی یکپارچه مبتنی بر برنامه‌ریزی منابع سازمانی
۱۹۳.....	سازمان‌های لجستیکی و سیستم‌های یکپارچه ERP
.....	تجربه موفق سیستم‌های اطلاعاتی یکپارچه در صنعت حمل و نقل با تأکید بر موفقیت شرکت
۱۹۴.....	فدکس
۱۹۶.....	جریان‌های اطلاعات به‌عنوان عنصر اصلی لجستیک الکترونیک و لجستیک همراه
۲۰۳.....	فصل چهارم: مدیریت حمل و نقل هوشمند
۲۰۴.....	مقدمه
۲۰۸.....	سیستم مدیریت حمل و نقل (TMS)
۲۰۸.....	برخی مزایای بکارگیری TMS در سازمان
۲۰۹.....	مدیریت حمل و نقل نوماتک
۲۰۹.....	مزایای راهکار مدیریت حمل و نقل نوماتک
۲۰۹.....	طبقه‌بندی اقدامات مدیریت سیستم حمل و نقل
۲۱۰.....	موارد مدیریت سیستم‌های حمل و نقل
۲۱۰.....	اهداف حمل و نقل
۲۱۲.....	تاریخچه حمل و نقل عمومی

۲۱۴.....	سیر تکامل برنامه‌ریزی حمل و نقل
۲۱۷.....	رویکرد فرامردن در برنامه‌ریزی حمل و نقل
۲۱۷.....	لجستیک هوشمند و هوشمندسازی سیستم مدیریت حمل و نقل
۲۱۸.....	لجستیک هوشمند
۲۱۸.....	عرضه و تقاضا
۲۱۹.....	هماهنگی موجود
۲۱۹.....	ارسال کالا
۲۲۰.....	سیستم حمل و نقل هوشمند (ITS)
۲۲۴.....	طبقه‌بندی سامانه‌های حمل و نقل هوشمند
۲۲۶.....	سیستم‌های حمل و نقل هوشمند
۲۲۸.....	تفاوت ITS با زیرساخت‌های مرسوم حمل و نقل
۲۲۹.....	سیستم حمل و نقل هوشمند چگونه کار می‌کند؟
۲۳۱.....	اهداف استفاده از سامانه‌های هوشمند حمل و نقل
۲۳۲.....	مزایای هوشمندسازی لجستیک در سیستم مدیریت حمل و نقل
۲۳۴.....	مدیریت هوشمند سیستم حمل و نقل
۲۳۵.....	برنامه‌ریزی برای ITS
۲۳۶.....	سرمایه‌گذاری برای ITS
۲۳۸.....	ساختار و نحوه عملکرد حمل و نقل هوشمند
۲۴۱.....	مهمترین عملکردهای ITS
۲۴۱.....	نقش سیستم حمل و نقل هوشمند در یکپارچه‌سازی سیستم حمل و نقل
۲۴۲.....	کاربردهای سیستم حمل و نقل هوشمند
۲۴۳.....	برنامه‌ریزی برای اجرای سیستم حمل و نقل هوشمند
۲۴۶.....	اجرای سیستم حمل و نقل هوشمند

۲۴۹.....	اجرای سیستم حمل و نقل هوشمند در کشورهای در حال گذار اقتصادی
۲۵۲.....	چالشهای سیستمهای هوشمند حمل و نقل
۲۵۹.....	فصل پنجم: اتحادیه‌های صادراتی (ایران و بین الملل)
۲۶۰.....	بررسی سیاست‌های تجاری در ایران بعد از انقلاب
۲۶۳.....	بررسی ساختار مزیت‌های نسبی ایران طی سال‌های اخیر
۲۶۷.....	بررسی وضعیت صادرات غیر نفتی با توجه به فعالیت‌های سایر رقبا
۲۶۸.....	صادرات غیر نفتی در برنامه چهارم توسعه
۲۷۲.....	بررسی مسائل، مشکلات و موانع صادرات غیر نفتی ایران
۲۷۹.....	اتاق بازرگانی
۲۸۱.....	تاریخچه اتاق بازرگانی بین‌المللی
۲۸۱.....	تاریخچه اتاق ایران
۲۸۴.....	چالش‌های اتاق بازرگانی
۲۸۴.....	نقش اتاق بازرگانی در ارتباط با اتحادیه‌ها
۲۸۶.....	اتحادیه صادراتی
۲۸۶.....	تاریخچه اتحادیه صادراتی
۲۸۹.....	اهمیت موضوع تشکله‌ها و اتحادیه‌های صادراتی
۲۹۰.....	وظایف اتحادیه‌های صادراتی
۲۹۴.....	اهداف اتحادیه‌های صادراتی طبق قانون اتاق بازرگانی
۲۹۶.....	ضرورت وجود اتحادیه‌ها و نقش دولت در ایجاد و حمایت از اتحادیه‌ها (اتحادیه صادراتی)
۲۹۹.....	بررسی دیدگاه‌های موجود در خصوص نقش و عملکرد اتحادیه‌های صادراتی
۳۰۲.....	مشکلات مربوط به اتحادیه‌های صادراتی
۳۰۲.....	بررسی جایگاه و نقش فرهنگ در تشکله‌گرایی
۳۰۴.....	بررسی جایگاه و نقش اطلاع‌رسانی در تشکله‌گرایی

نیازهای اطلاعاتی صادرکنندگان.....	۳۰۶
ویژگی‌های لازم برای شبکه متمرکز اطلاع‌رسانی تجاری.....	۳۰۷
شناسایی و بررسی آسیب‌ها و موانع و مشکلات اتحادیه‌های صادراتی.....	۳۰۸
بازسازی و نوسازی و ایجاد تحول از زنجیره شکل صادراتی در جهت تحقق برنامه‌های صادرات غیرنفتی.....	۳۱۱
پیش شرط‌های گسترش و توسعه صادرات.....	۳۱۷
بررسی تجربه کشورهای مختلف در زمینه اتحادیه‌های صادراتی.....	۳۱۸
نقش و مشارکت TII در اتحادیه و سطح تجارت بین‌المللی.....	۳۲۷
اقدام‌ها و نقش دولت در زمینه سرپوش و ایجاد اتحادیه‌های صادراتی.....	۳۳۰
چالش‌های اساسی عملکرد مالک اتحادیه‌های صادراتی.....	۳۳۱
اتحادیه‌های صادراتی و ارائه راهکارهایی جهت نوسازی آن‌ها در عرصه‌های مختلف.....	۳۳۳
راهکارها برای رفع موانع کنونی اتحادیه‌های صادراتی.....	۳۳۶
مدل اتحادیه صادراتی.....	۳۳۹
چگونگی ایجاد اتحادیه‌های خدمات صادراتی.....	۳۴۶
منابع:.....	۳۵۰

پیشگفتار

در فضای رقابتی و فعالیت‌های کسب و کار کنونی، خطوطی که به طور سنتی بین سازمان‌ها، وظایف و امور تجاری و بازرگانی ترسیم می‌شد در حال محو شدن است و سازمان‌ها و مؤسسات مجزا به لحاظ حقوقی، برای رفع موانع رقابتی با یکدیگر همکاری می‌کنند. امروزه، یکی از مهم‌ترین کلیدهای بهبود زنجیره‌های تأمین برای رسیدن به کلاس جهانی، مدیریت زنجیره تأمین به صورت یکپارچه و استفاده از فناوری اطلاعات است. هر جا که این نگرش یکپارچه به کار رفته، سرفه جویی‌های اقتصادی و افزایش کارایی زیادی حاصل شده است. بطوری‌که با همان فعالیت‌های گوناگون، منابع زیادی به مشتریان رسیده است.

گرچه بخش زیادی از رضایت مشتریان و زنجیره‌های تأمین در هر کشور مربوط به عملکرد واحدهای عضو زنجیره (اعم از تأمین‌کنندگان، تولیدکنندگان، شرکت‌های خدماتی، توزیع‌کنندگان و سایر بخش‌ها) می‌باشد اما مرور بر چهار مشخصه زیرساخت‌ها، استانداردهای فعالیت تأمین‌کنندگان، وجود سیستم‌های اطلاعاتی، منابع انسانی (مشخصات یک سیستم لجستیکی پیشرفته) نشان می‌دهد که دولت‌ها نیز در ارتقای عملکرد لجستیک کشورشان نقش کلیدی دارند.

بر اساس گزارش بانک جهانی، بهبود در سیستم‌های لجستیکی با توسعه و رفع موانع اقتصادی همراه است و دولت‌ها باید هر تلاشی برای ایجاد سیاست‌های تشویقی جهت کارایی لجستیک کشورشان انجام دهند. خرید و تدارکات به صورت رقابتی، کمک به استانداردسازی مستندات تجاری، مهندسی مجدد فرآیندهای آشکار گمرکی و نصب استانداردهای کیفیت روی محصولات از جمله مهم‌ترین این تلاش‌ها است. تضمین و برقراری امنیت موجودی‌ها، تعیین کدهای کالایی و مکانی، تسهیل سیستم‌های اطلاعاتی شرکت‌های لجستیکی طرف سوم (PL3) و خصوصی‌سازی در مدیریت لجستیک نیز از دیگر سیاست‌های تشویقی دولت‌ها برای کارایی لجستیک کشورشان است.

برای این منظور، دولت‌ها باید خط‌مشی‌ها و سیاست‌هایی از قبیل کمک به توسعه زنجیره‌های مشخص کالا، توسعه خدمات با چند نوع روش حمل‌ونقل، قراردادی مشترک مراکز توزیع درهاب‌ها، تسهیل تجارت ترانزیت، ارتقاء و توسعه لیزینگ، برون‌سپاری وظایف حق‌العمل کاری و هموارسازی کمک‌های چندجانبه برای ارتقاء خدمات را دنبال کنند که از آن‌ها با عنوان راه-حل‌های برتر لجستیکی نام برده می‌شود.

در کنار تلاش‌ها و سیاست‌هایی که دولت‌ها باید برای بهبود عملکرد لجستیک کشورشان انجام دهند، بنگاه‌ها و کسب‌وکارهای فعال در حوزه تولید و تجارت نیز باید نقش کلیدی خود را به خوبی ایفا نمایند. بدین منظور، بعضی از درس‌ها و تجربیاتی که بنگاه‌ها و زنجیره‌های تأمین کشورمان می‌توانند از مؤسسات خصوصی موفق دنیا در مدیریت زنجیره تأمین یکپارچه اقتباس کرده و در راستای بهبود عملکرد مدیریت زنجیره‌های تأمین خود به کار بندند را می‌توان استفاده از متخصصان حوزه لجستیک، برون‌سپاری کردن خدمات لجستیکی که جزو فعالیت‌های اصلی سازمان نیستند، استفاده از قراردادهای بلندمدت، افزایش اعتماد بین اجزای زنجیره و تأکید بر حفظ امنیت و حفاظت اطلاعات سازمانی و استفاده از شاخص‌های صحیح برای ارزیابی سازمان و زنجیره‌های تأمین و نام برد.

همچنین مشارکت مدیران سطوح بالایی سازمان، افزایش و ارتقای سطوح مشارکت بین اعضای زنجیره، توسعه نگرش مشتری مداری در سازمان و تمرکز سازمان بر وجوه رقابت محوری خود و شناسایی آن‌ها به کمک تحلیل زنجیره ارزش از دیدگاه عملی هستند که در ارتقاء و بهبود لجستیک و مدیریت زنجیره تأمین یکپارچه موثر هستند. از رویه این نکته اثبات شده است که استفاده از رویکرد یکپارچه به خصوص در حوزه فناوری اطلاعات سبب بهبود بسیاری از معیارهای زنجیره تأمین مانند گردش سریع اطلاعات می‌شود. اما باید توجه داشت که به منظور یکپارچه‌سازی بنگاه‌ها در قالب زنجیره‌های تأمین مشخص کالا دو نکته اساسی را باید مدنظر داشت. اولین نکته مهمی که در فرایند یکپارچه‌سازی الکترونیکی سازمان و زنجیره‌های تأمین باید توجه داشت این است که بسیاری از سازمان‌ها و بنگاه‌های عضو یک زنجیره تأمین، به طور مستقل اقدام به توسعه سیستم‌های فناوری اطلاعات داخل سازمانی کرده‌اند؛ بدون اینکه

این توسعه به صورت یکپارچه صورت گرفته باشد. جای تردید نیست یکپارچه کردن سیستم‌هایی که از ابتدا به صورت مستقل ایجاد شده‌اند کار خیلی مشکلی خواهد بود.

دومین نکته اساسی در فرایند یکپارچه‌سازی زنجیره‌های تأمین، این است که به‌کارگیری سیستم‌های الکترونیکی بدون ارزیابی اولیه فرایندها و اعمال تغییرات لازم، منجر به اتوماسیون شدن فرایندهایی می‌شود که از رده خارج بوده و به زودی دچار تغییر خواهند شد. بنابراین قبل از پیاده‌سازی سیستم‌های الکترونیکی لازم است که سازمان‌ها و اعضای زنجیره تأمین نسبت به باز مهندسی فرایند خود با رویکرد یکپارچه‌سازی اقدام کنند.

لجستیک و زنجیره تأمین لفظی است که در چند سال اخیر در کشورمان و به ویژه این روزها تحت عنوان‌هایی نظیر "مدیریت زنجیره تأمین"، "لجستیک ناب"، "لجستیک چابک"، "شرکت‌های خدمات امور لجستیک"، "انجمن لجستیک و زنجیره تأمین"، "کنفرانس ملی لجستیک و زنجیره تأمین" و... بسیار شنیده می‌شود. نزدیک به سه دهه است که بحث مدیریت زنجیره تأمین مطرح گردیده است و بر سراسر مار و ارقام موجود، کشورها و سازمان‌هایی که این دانش را به کار گرفته‌اند پیشرفت‌های چشمگیری در حوزه‌های مربوطه داشته و سود سرشار و صرفه جویی‌های کلان مالی از بابت به‌کارگیری این نگرش نصیبشان شده است.

کما اینکه مردم نیز به عنوان مشتریان از این بابت منتفع شده‌اند. نظر به منفعت‌های زیادی که به خاطر به‌کارگیری مدیریت زنجیره تأمین حاصل گردیده است، امروزه این فلسفه در بین سازمان‌ها و کشورهای مختلف مقبولیت خاصی پیدا کرده و هر روز نیز به مشایق آن افزوده می‌گردد. در کنار این، طی سه دهه اخیر، نگرش علمی و آکادمیک به مبحث مدیریت زنجیره تأمین بسیار مثبت بوده و مقالات و کتاب‌های فراوانی در این زمینه نگاشته شده است.

امروزه مدیریت ارتباطات در یک زنجیره تأمین به مبحثی ارجاع داده می‌شود که آن را همان مدیریت زنجیره تأمین (SCM) می‌نامیم. با بیانی واضح‌تر، یک زنجیره تأمین تنها زنجیره‌ای از فعالیت‌های تجاری به صورت ارتباطات یک به یک یا بنگاه به بنگاه نمی‌باشد، بلکه شبکه‌ای از فعالیت‌های تجاری و ارتباطات بین آن‌هاست. «مدیریت زنجیره تأمین» فرصت‌هایی را برای حصول یک تشدید مثبت در یکپارچه‌سازی و مدیریت درون شرکتی و بین شرکتی پیشنهاد

می‌کند. در این حالت، «مدیریت زنجیره تأمین» با مزیت‌های فرایندهای تجاری در ارتباط بوده و روش جدیدی را برای مدیریت فعالیت‌های تجاری و ارتباطات با سایر اعضا در زنجیره تأمین ارائه می‌دهد.

مفهوم «مدیریت زنجیره تأمین» از یکپارچه‌سازی خدمات لجستیکی در طول زنجیره تأمین به سمت یکپارچه‌سازی و مدیریت فرایندهای کلیدی تجاری در طول زنجیره تأمین باز تعریف شده است. براساس همین شفاف شدن تفاوت بین «مدیریت زنجیره تأمین» و لجستیک، در سال ۲۰۰۳، انجمن مدیریت لجستیک تعریف اصلاح شده‌ای از لجستیک را ارائه کرد. این تعریف اصلاحی به وضوح موضع انجمن مدیریت لجستیک را بیان می‌دارد که «مدیریت لجستیک» را به عنوان جزئی از «مدیریت زنجیره تأمین» معرفی می‌کند. این تعریف اصلاح شده بدین صورت است:

لجستیک آن قسمت از مدیریت زنجیره تأمین است که کارایی و اثربخشی جریان روبه جلو و روبه عقب و نیز ذخیره‌سازی کالاها، خدمات و اطلاعات مربوطه بین نقطه آغازین زنجیره تا نقطه مصرف نهایی به منظور تأمین نیازهای مشتریان زنجیره را برنامه‌ریزی می‌کند، به کار می‌گیرد، و کنترل می‌کند.