

物流资格考试综合辅导:物流规划中应注意的问题 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/227/2021_2022__E7_89_A9_E6_B5_81_E8_B5_84_E6_c31_227164.htm

物流系统是由许多不同层次的系统组成的，各个层次在地位与作用、结构与功能上表现出等级秩序。按照物流范围的不同，物流系统可以构成一个完整的层次秩序，即国家一级物流系统 省市一级物流系统 企业物流系统。高一级的物流系统包含低一级的物流系统，在进行物流规划时应该表现出这种层次性。其主要表现在：

第一，国家一级的物流规划，应是着重以物流基础设施和物流基础网络为内容的物流基础平台规划，应当和国家基础设施建设的国策相吻合。这个物流基础平台的规划，应当从现代物流综合的角度进行全面的规划，组建综合的网络，其中包括不同运输方式线路的合理布局和使用网络发挥更大效用的综合物流结点——物流基地，以及相应的综合信息网络。

第二，省、市一级的物流规划，应当着重于地区物流基地、物流中心、配送中心三个层次的物流结点以及综合的物流园区规模和布局的规划。物流基地、物流中心、配送中心三个层次的物流结点是省、市物流外结内连的不同规模、不同功能的物流设施，也是较大规模的投资项目。这三个层次物流结点的规划是省、市物流运行合理化的重要基础。

第三，企业的物流规划，应当着重于“物流支持营销”的规划。生产企业，尤其是大型生产企业，从“营销支持”和“流程再造”角度进行物流系统的建设规划，会有效地提高企业的素质，增强企业的运营能力。鉴于我国仍然处在计划经济向社会主义市场经济转轨的时期，部门体制所形成的

局部利益，部门分割现象仍然存在，物流规划应当由部以上的更权威的、更综合的机构去组织和制定。在省、市、自治区，应当由地区政府统筹物流规划事宜。应优先做好高一级的物流系统的规划，即国家一级，这样能够更有效，更合理地解决我国物流系统中不合理的地方。在物流规划中应加强对运输基础设施的统一规划在物流系统中，运输基础设施属于基础平台，其合理统一的配置是物流系统高效运作的前提。在物流运输资源稀缺的情况下，需要由政府对物流运输基础设施进行统一的规划和建设。我国多年来在计划经济体制下，物流业的管理权限被分别划归成若干个部门。如铁路、公路、航空、海运等运输资源，分别直属铁道部、交通部、航空总局、海运局等统辖。这几种基础运输方式之间的规划发展，由于条块分割严重而无法做到科学有效的统一配置，资源浪费惊人。比如，北京市在做物流系统发展规划时，交通部、铁道部两个基础设施部门各自进行研究，缺乏彼此联系。由于北京铁路枢纽建设比公路发展得早，因而在北京，铁路枢纽比公路一级枢纽离城市要近一些，这样铁路枢纽竟然被圈在公路枢纽之内。因此，在物流规划中，打破部门之间的限制、加强协调、进行统一规划，就显得极为重要。否则，这种各自为政进行的规划会使资源始终得不到整合，资源的浪费会继续加重，长此以往，各部门的投资会被固化，那时造成的损失是难以弥补的。为此，在我国现代物流业刚开始发展的时候，国家新一轮的基础设施建设开始的时候，应该首先作好物流发展的整体统一的规划，克服以前条块分割的局面。应该从建立全国的综合物流基础设施网络体系的角度出发，根据市场经济发展的需要，确定铁路、公路、航

空等的不同战略分工，使它们的干线网互相错开、互相衔接而不是重叠，然后再建设一些铁路、公路、航空互相连接的枢纽站或是枢纽航空港，通过铁路、公路支线运输将它们连接起来，这样各种运输方式才能起到互补的作用，物流运输资源才能得到最大的利用。而这种统一的规划，需要打破体制上的障碍，需要从国家利益而不是铁路、公路或是民航的部门利益出发。目前，可以采取下述对策来达到部门之间的这种统一规划：（1）可以设立全国物流规划的组织或办事机构，来统一协调。（2）可以由国家发展计划委员会和经济贸易委员会来进行组织统筹安排。（3）可以要求铁道部、交通部等在制定发展规划时，特别要注意物流基础设施和物流节点上的一体化考虑。（4）各部门在制定规划时，应防止部门利益的干扰，要采取专家介入的决策机制，尤其是要有部门外专家论证的程序。在物流规划中应注意物流节点的建设 物流系统的网络由点和线这两个基本要素组成。在物流点上主要包括单一功能点、复合功能点和枢纽点，这三点在功能上不断完善，在物流网络结构中的辐射范围也不断扩大，规划、设计和管理的难度也逐渐加大。连接物流网络中的结点的路线就构成了线，铁路、公路、水路和航空都属于物流网络的线。物流基地、物流中心和物流园区都属于物流的点。我国在物流网络建设方面，目前还存在着不平衡，在硬件的投入上偏重于线的建设，比如到2002年，我国基本建成了“二纵二横三条重要路段”的国道主干线，总里程达到1.7万 km，但忽略了物流基地、物流中心的建设。由于物流节点的建设明显落后于线的建设，物流系统点与线没有结合好，使得我国物流资源分散、封闭，物流网络缺乏联系和动态

性。因此在当前我国物流状况比较落后的情况下，建设一些连接多种载体的枢纽点对于形成全国统一、开放和先进的物流网络具有战略意义。因此，在物流规划时，应加大对于物流基地和物流中心的规划和建设，通过这些结点将各种物流网络线连接起来，更充分地发挥物流网络的作用。政府在对物流基地和物流中心等物流结点进行统筹规划时，应该首先考虑交通干线、主枢纽规划的建设，通过调查生产力布局和物流现状，并根据各种运输方式衔接的可能性，在全国范围内进行规划，主要考虑其空间布局、用地规模和未来发展。目前，有许多城市制定了物流发展规划，都对自己的物流中心、物流基地和物流园区进行了规划。这些物流结点的建设将会提高这些城市的整体物流水平。但是如果从物流运作的功能整体和跨边界的特点来看，以城市的行政区划为基础来制定物流结点的规划具有局限性，可能会出现物流结点分布过密或者物流结点的作用不大的情况，从而影响整体的物流效果。因此建议应以市场辐射区域或经济地理区域为基础对物流结点进行发展战略规划，充分考虑区域经济的辐射范围和能力。如珠江三角洲地区市场、长江三角洲地区市场、东北地区 and 西南地区市场等。显然，这样的发展战略规划必须由政府来协调组织制定。

4 在物流规划中应注重物流人才培养体系的完善

物流系统中，人才因素是系统整合的关键要素。物流技术的创新和物流系统的运作需要具有综合素质的物流专业人才。而由于我国长期以来对物流发展重视不够，物流方面的人才缺乏，物流教育水平比较低，学科体系不健全，物流从业人员的素质亟需提高。政府应该在物流规划中包含物流人才的培养，为我国的物流发展增加人才储备，以适

应我国物流快速发展的需要。主要是规划好物流人才的培养体系，其中包括学历教育与非学历教育：一方面要在高校拓展设置物流管理专业，资助扶持高校和科研机构在物流领域的研究和创新活动；另一方面要支持行业协会举办从业和执业培训，建立物流行业的职工终生教育系统，既满足中国现代物流业的专业人才需求，又保证行业升级发展的人员素质提高。100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com