

物流案例分析：韩国节省物流费用的战略物流师资格考试

PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/518/2021_2022__E7_89_A9_E6_B5_81_E6_A1_88_E4_c31_518953.htm 一、序言 在物流领域韩国经过七十年代的开发和引进过程，到八十年代进入了普及发展阶段。在这一过程中针对物流开展了启蒙和研修教育以及多种形式的研讨会和讲座。同时，根据对企业的物流组织能力 and 自身开发能力的分析，进行作为产业和动脉物流活动在经济方面的成果研究。物流是企业的第三利润源。随着企业对物流的认识进一步加深，对物流领域的投资呈扩大势头，从政策上也有了专设物流的专门机构和给予相关的支援等相应措施。经历以上的沿革过程之后，到九十年代韩国迎来了物流的系统化（SYSTEM）阶段。随着《物流MIND》的形成，物流的综合系统（TOtalSystem）功能开始受到重视，有了对其经济和生产绝对性的认识和对物流

（PhysicalInstituti. n）h吧sit。概念的认识。1994年，学界成立韩国逻辑斯谛（Logisti.）学会，本人出任第一任会长，开始起到从理论上研究韩国物流改本和促进社会对h沼istics的进一步认识的角色。以1984年成立的韩国物流管理协会为母体的韩国物流，到1991年更名为社团法人韩国物流协会（K. re. LogisticsAso. i. ti. n），本人出任会长。直到1998年退居为名誉会长至今仍然从事对物流的研究开发事业。可以断言，没有以物流专业团体、企业、政府为一体的稳固基础，不可能实现对物流的改革。从物流改革意义上说，专业物流团体是推进体，企业是实体而政府则是有力支援体。因此，更需要各自的积极有效参与。必须首先制定针对国际环境变化

的物流应变战略。物流环境在国内和国际上发生复杂和多样的变化：生产的多品种、少量化发展；物流技术的高度和快速化发展；建立物流信息的SYSTEM化结构；物流活动的国际化日益加深；日益加深的城市化问题和环保等问题。至今我们还是以节减物流费为物流发展目标，那么二十一世纪的物流，即logistics应该是以SYSTEM化的创利为目标。因此，其战略发展重点应放在由于物流活动的统一而形成的企业之间的创利上。

二、韩国的物流费节减（以运输部门为中心）

1996年韩国的物流费为63兆84亿元，占去当年国内总生产总值（GDP）的16.3%，与1995年的16.5%相比有所下降。但是与国际相比，韩国的物流费仍然高于国际水准。这充分显示韩国物流在国际上很弱的竞争实力。1994年美国的总物流费为当年GDP的10.5%。物流费的急增使韩国企业面临着竞争力的下降问题，与销售额相比其物流费美国为5%，日本为11%，韩国为15%。因此，制定有效的物流改革措施是当前所面临的首要任务。目前韩国的物流费结构大体如下：运输费为56%，装卸费为13.5%，保管费为10.4%，包装费为6.4%，信息费为4.4%。在物流费结构中运输费占去最大的比重。运输费根据其手段可以分为铁路运费。海上运费、航空运费以及货物运输代理方面的相关费用。其中，公路运费又可以分为自家用运输运费和营业用运输运费两种。货物运费的猛增，造成了如今的物流危机。因此，增加货物运输能力是抑制货物运费增加势头的根本方法。货物运费的上涨原因：交通主干线设施不足。由于铁路、公路、港湾、航空等交通主干线设施不足，引发全国性交通拥堵现象，使物流每年蒙受6兆余元的损失。尤其要指出的是由于道路

交通的混乱和货车的增加而造成的恶性循环。 物流网点设施不足。把地域之间的干线运输和地域内的分散运输连接起来，能使货物的干线运输大型化、分散运输阶段化和物流服务综合化等功能的设施不足，更谈不上各物流之间的有机合作。这就是目前韩国国内物流的开发和运营状态。此外，行业性共用集散基地或物流基地的建设处于低潮状态，这又助长了货主单方面的车辆运行，造成由于装载效率低而因起的空车运转率的增高。 物流标准化和物流信息化不足。在常用运输方面政府制定了T11型（1100X1100mm）标准Pallet规格，从政策上积极推动标准Pallet的普及和发展。目前企业对标准Pallet的使用率只为36%。另外，虽然现有的物流系统在部门之间有信息联系，但其有限的服务信息造成的信息网之间的联系不协调，给用户带来诸多不便。尤其是由于对国内货物的信息滞后等原因，降低了国内的货车运行效率。以1997年为例，全国货运汽车的空车运行距离率达到38.9%，其中自家用货车的空驶距离率为49.2%，几乎所有的车送完货物之后空车返回。日本拥有自己的SISNET、ACTION、KIT等多种干线信息情报系统来调度空车。因此，很有必要建立随时连接货物与车辆的干线（或空车）情报系统。 行政性规章制度过多。放宽或废除现行的规章制度时，物流费用的节减效果为2兆212亿元，是GDP的1.2%。由于国家/经营使各种非效率、固板作法形成结构化，多样化的服务形式的出台和廉价的服务受到限制。就货物运输事业来讲，限制性的许可证制度和针对复杂的业种区别、货车数量的增减而采取的弹性对策受限制，通过对自律竞争的经济效率化受到阻碍，使营业性货运服务产业的发展受阻。 对建立综合性物

流SYSTEM重视不够。因为至今还不具备综合管理运输、保管、装卸、包装、信息的综合物流中心，导致交通量和物流费的增加。这削弱了产业的竞争能力。日本早在六十年代已经开始认识到作为第三制利源物流的重要性，通过民间和政府的合作，建立了大规模的物流团地。日本至今拥有二十个大规模化的物流团地（团地平均面积为224千坪）。韩国于1995年和1996年建成了富谷（10万坪）和梁山（10万坪）两处综合货物仓库。论文韩国节省物流费用的战略来

自www.66wen.com免费论文网 但是因没有建立综合性物流系统起不到共同集散地作用，就连物流和贩卖功能之间的有机结合都很困难。货物流通功能和贩卖等商业性功能的有机结合，是大规模型流通团体发挥其诸多功能的关键，是确保中小制造业和流通业的销售效果的关键。但至今这两个功能之间的联系还很不够。以上是韩国物流在改革中面临的五大课题，也是在推进韩国物流近代化过程首先要解决的问题。从根本上封锁物流费的浪费源是节减物流费的唯一有效方法。物流产业的零碎性、过多性和非经济性是韩国物流产业的根本弊端。就运输业来讲，拥有不到十辆运输车的业体占全体的98%，资产不到一亿元的业体占73.5%；保管仓库业中传统仓库和自动、半自动化仓库各占50%，库存费分为仓库保管费和库存维持费两种，仓库保管费又分为以保管业为主的营业用仓库和自家用仓库两种；装卸方面，人力依赖率很高（达到60%），不使用货物托架（Pallet）的有30%左右；包装方面，KS（Koreastandard）规格化率很低，连20%都不到；信息方面数据通讯交换服务为60%，电话依赖率为30%。由此可以看出，随着物流活动的开展而产生的损耗（Loss）分布

于物流的各分支里。三、物流政策的课题今后，韩国物流政策的出发点可以分为以下三条。第一，企业活动的全球化势头，使企业面临其活动的无限竞争时代。由此，国际物流的重要性越来越得到认可。第二，物流活动转化为高附加值的成长产业。荷兰、新加坡等国很早开始把物流产业当作高附加值产业，积极扶植国内物流产业并积极推进发展成地域物流据点国家的各种政策。第三，信息化成为物流产业政策的决定性因素。随着信息化的加快，物流信息化规范了物流设施的运营效率性和物流产业的竞争力。为了使在物流活动中所产生的许多信息的流通简单化，电子文件交流（EDI）等物流部内的信息化是不可避免的。这样才能使参与物流活动的所有主体可以有效交流信息。在这种趋势下美国、日本、荷兰、新加坡等物流先进国家，早在八十年代初开始对物流内部进行信息化。到了现在在物流运营管理中采用利用尖端通讯技术的货物和货物车辆管理。物流政策的课题可以概括以下几种：一是要扩建国家基本干线交通网设施和尖端设施。社会间接资本设施的短缺是物流费上涨的重要原因。为了有效支持持续增加的国内及国际的货物运输活动，必须大力扩建国家基本干线交通网。另外，完成地域间干线运输和地域内货物集散的系统化工程，大力扩建能有效节减物流费的地域性物流据点。随着东北亚经济圈的快速形成，圈内国家之间为了抢占物流优先地位的物流据点设施投资竞争日益加深。二是从地政学角度来讲，韩国处于东北亚物流有利位置。必须似具有竞争力的交通设施和运营设施，确保国际上的有利地位。积极开发航运、港运据点，建立能有效支持上述设施的后期运输网、物流支援设施、信息通讯设施，成为具有

国际竞争力的物流据点。三是有力推进物流标准化和信息化工作。为了使货物较顺利地完成从发货到目的地的流动过程，对物流相关设施。装备、包装容器、文书等进行标准化管理。同时建立综合性物流信息网，提高企业之间、物流设施之间。运输手段之间的信息交换效率，从根本上改善物流运营体系。最后要提高市场功能的活力。通过缓和物流产业的规章制度，积极鼓励具有服务开发能力的、有实力的业体参与市场。如美国八十年代初缓和了对公路运输业和铁路运输业的规章制度。结果自1982年到1987年间物流费减少了22%，使美国的制造业物流业和消费者节省物流费650亿美元。百考试题收集整理。"#F8F8F8" 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