

物流资讯：网上物流发展策略物流师资格考试 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/519/2021_2022__E7_89_A9_E6_B5_81_E8_B5_84_E8_c31_519072.htm 一. 目前全球采购、全球销售与本土化生产的趋势越来越明显，物流业的专业化既是社会分工的必然结果，也是市场经济的必然要求。第三方物流机构能为企业节约物流的成本、提高物流效率，是企业的理想选择。美国和日本的市场经济发达，它们的物流业也很发达，日本70%的货主将物流业务外包，在欧洲，物流服务市场约四分之一都是由第三方物流来完成的。很多仓储和运输业务都是由第三方物流来实现。甚至有的零售店，早上只管开门，晚上只管关门，缺什么全由电脑管理，该送时就有人送，根本就没有仓库。中国企业还很少有物流外包的情况，这既不利于中国物流水平的提高，也会使企业的经营效率大打折扣。要解决这个问题，需要通过出台相应的政策和采用经济的手段，使得生产企业愿意拿出企业物流资源交给物流企业去运作。笔者认为，将产品的生产与企业的内部物流剥离开，形成相互独立的两个部分，通过税收的经济杠杆，从事物流服务企业的营业税、调节税低于生产企业，从税收上鼓励生产制造企业将企业内部物流与其主业相分离，从整体上降低产品的成本；物流企业通过科学管理、提供更好的服务，从经营方面再降低物流成本，使产品的总成本更低，从多方面降低成本，增强产品的竞争力。面对入世后的激烈竞争，各类企业提高竞争能力的愿望是我国现代物流发展的强大动力。因此，中国经济的市场化必定会带动专业物流业的飞速发展。 二. 促进统一市场的形成 我国正在从计划经

济向市场经济转轨，而现代物流是市场经济发展到一定程度的产物。目前我国还没有一个非常明确的政府部门来管物流，甚至连物流到底算不算一个产业还有很大的争议。物流界人士不乏这样的体会：时下物流成了“香饽饽”，国家经贸委管，国家计委管，交通部门管，铁道部门管，民航、邮政部门也管，至于各种协会，只要能沾上边的，也都插上一脚。谁都管实际上就是谁都不管，都管不好。面对目前的“物流热”，各地都在搞物流规划，特别是一些大城市，像北京、天津、大连、上海、广州、深圳等。上海已明确宣布将物流作为四大支柱产业，仅物流中心就规划设计了6个，每个占地面积都在5000亩上下；深圳计划投资1600亿元建设物流基础设施；铁道部计划未来几年在全国搞50个大的货场；交通部要搞50个大的枢纽，凡此种种，不胜枚举。这本来是件好事情，但物流是相关许多行业的一个系统工程，需要一个总的规划和协调部门。如果任其各自为战，必然形成一盘散沙，就像前些年的基础设施建设热、房地产热、批发市场热，一热就圈地，就是大规模的投资。试想，缺乏统一规划、统一协调的系统工程，又怎么能避免大量的重复建设和资金的严重浪费呢？同样浪费的还有物流的资源。目前要做的，一方面，要制定全国统一的贸易、运输管理政策，进一步放宽政府的干预和管制，促进全国统一市场的形成和货物在全国范围内的自由流动。另一方面，要在规范市场准入的基础上，鼓励物流企业进入不同运输服务领域，为物流产业发展创造公平的市场竞争环境。要改变目前按不同运输方式和行业管理部门进行规划和投资的方式，将政府在基础设施规划和投资方面的职能适当集中，以统筹规划和布局各种基础设施

，促进基础设施之间的配套和协调发展。同时，中央政府应当加强对物流基地、物流中心等新型物流基础设施的规划，并注意协调地区之间、城市之间的物流发展规划。欧盟成员国的物流整体规划就是由欧盟物流协会统一制定的，其细化到了水运、铁运、公路运输等不同工具运输之间的协调。欧盟能做到的，我们没有理由做不到。

三. 打造现代物流航母

眼下对中国的物流企业老板来说，最焦急的莫过于国际上大的物流企业纷纷登陆中国的物流市场了。一面是中国的物流企业尚处起步、发展阶段，一面是伴随加入WTO，跨国型国际物流企业的迅猛袭人，一场你死我活的竞争在所难免。我国要运用市场机制，加快培育一批具有国际竞争力的现代物流企业，通过改制、上市、兼并、联合、重组等多种形式，尽快形成一批主营业务突出、核心竞争力强的物流公司。在此基础上，以企业为主体，以资本为纽带，培育一批具有国际竞争力的现代物流企业或企业集团。面对如此的挑战，拥有“中储股份(行情,论坛)”上市公司的中国物资储运总公司老总洪水坤向业界同行发出了这样的呼吁：“中国迫切需要打造自己的物流航母，中远集团、中外运、中储、中海、中航、中邮……实际上我们都有各自的特色与优势，我们也有发挥各自优势、互为渗透、互为联合的迫切愿望，如果能够形成中国自己的物流联合舰队，与国外的物流企业也完全可以抗衡。”那么这个中国自己的物流“航母”到底谁来打造？怎么打造？北京工商大学商学院副院长、在物流理论研究领域颇有建树的何明珂教授指出，物流首先是一个系统，光搞储存或者光搞运输，都不叫物流。真正的物流必须从整个系统的角度，把仓储、运输以及相关的各个环节集成起来。

集成的过程，也包含了联合的成分。这里就有个谁集成谁或者谁愿被谁集成的问题。我们的许多企业都有着这样沉痛的教训：开始时“宁当鸡头，不做凤尾”，到头来“鸡头”、“凤尾”都没保住。这可以说是我们的企业在观念上留存的一个“毒瘤”。这个“毒瘤”不铲除，打造中国物流的“航母”只能是一句空话。有消息称，中国东方航空(行情,论坛)公司和台湾的中华航空公司以及中远集团联合组建了“中国航空货运集团公司”。其中东方航空(行情,论坛)占50%的股份，台湾中华航空和中远集团各占25%的股份。我们有理由相信，假以时日，随着该集团组织化程度的进一步提高，中国物流的第一艘“航母”就有可能诞生。有的专家建议，能不能由中央企业工委或国家经贸委牵头，再组织一些大的物流企业进行战略性改组改造，强强联合，打造出一批“物流航母”。这是一个值得考虑的问题。

四. 加快技术开发与应用

现代物流是以物流企业为主，以运输和信息为平台，涉及生产、流通和消费全过程的现代全供应链管理系统。物流的信息化、网络化和社会化是现代物流的发展趋势，但长期以来，我国运输资源利用不当、业内沟通不畅、仓库浪费过量等现象一直困扰着物流业的发展。基于互联网的GIS、GPS技术，在现代物流及供应链管理领域有着广阔的应用前景，对于物流企业优化资源配置、提高市场竞争力，将起到积极的促进作用。为了应对全球物流业的挑战，我国四大海外投资集团之一的招商局集团还成立了目前国内规模最大的信息物流供应链管理服务企业--招商迪辰系统公司，首次将GIS、GPS、GSM和WEB等技术集成一体，提供全方位、多层次物流和供应链管理信息技术解决方案。互联网出现使买卖过

程得以简化，信用证申请可通过网上银行服务处理，在采购方面，买家可利用特定的网上交易平台，输入相关的资料，网页上有适合每个行业物品的采购格式，互联网内的搜寻功能可以帮助买家，在有特别需要时，就可去寻找更合适的新供货商去补充货源。有了网上交易平台后，通过EDI(电子数据交换)，成本明显降低。网上营销必须拥有完善的库存和送货管理系统，这些系统便是电子物流管理(eLogistics)。企业也可以通过EDI，直接连接客户的数据系统及仓库管理系统(WMS)，让管理层能在网上及时监管及规划存货的流转及补充。因此，网上物流管理系统不仅可降低成本，更重要的是让管理层能有效地管理其供应链资料，及时了解掌握最新信息。透过计算机条形码扫描、电子数据交换系统、桌上计算机货物追踪、仓库管理系统以及互联网等物流管理工具，充分掌握货物在供应链上的流转状况。开发物流信息系统可以走捷径，一方面将国外物流企业的物流信息平台进行汉化，并根据我国物流的流程设计物流信息系统软件；另一方面组织技术力量开发我国的物流平台，形成有中国特色的物流平台及物流信息系统。我们不要过于依赖于国外物流企业的信息平台，主要要靠我们自身的力量开发我国的信息平台及物流信息系统。信息系统的开发、建设要走市场化的路子，通过政府的引导和推动，采用市场运作的方式，才能加快我国物流信息系统的建设。要避免走弯路，纠正完全由物流企业自行开发的做法。政府管理部门可组织相关的软件开发者和物流企业，并吸纳部分生产、销售企业参加，根据我国物流的特点，开发出实用型的物流平台及信息系统。物流信息系统的开发也可采用技术招标的方式，由政府有关部门提出

物流信息系统的技术要求，软件开发公司中标后根据技术要求设计开发出物流信息平台及信息系统，经专家评审、鉴定后，政府有关部门推广使用。物流服务企业开发的物流信息系统既要考虑到整个物流系统的连接，也要考虑与其他物流信息系统和生产、销售企业的信息系统的接口问题，要形成开放性、多功能的物流信息系统。

五. 充分发挥政府的作用

大凡是一项新兴的、代表先进生产力发展水平的产业，政府都应当予以政策扶持。现代物流业的发展，当然也是如此。目前我国物流管理体制中存在着条块分割现象，对物流产业发展形成了一定程度的制约，近期有必要成立政府职能部门和行业管理部门参加的协调机构，专门负责研究、制定和协调物流产业发展的相关政策。物流产业是个竞争性的产业，政策支持要从市场的角度出发，当前政府对物流产业的政策应当抓这样几条：第一，要抓紧立法，把有关现代物流的一些法律法规明确起来，使整个物流产业的发展有所遵循；第二，抓全国性的总体规划设计，包括各种交通工具之间，各种交通方式之间，各种物流方式之间，各个城市之间、区域之间的协调；第三，抓紧市场准入制度的建立，比如哪些行业能办物流，哪些行业不能办物流，当然并不能以内资外资、国有私营来划分，而应看是否具备条件，具有什么样的资格，达到什么样的行业标准，才能成为物流企业。还有，要在物流基础设施建设与物流装备更新的融资政策、物流基地的土地使用政策、物流服务及运输价格政策以及工商登记管理政策等方面，研究制定有利于物流产业发展的支持性措施。

六. 推进行业标准化建设

标准化是工业生产的基础，也是物流发展的基础，集装箱运输标准化成功的例子就说明了这

个问题。我国正处于发展物流的起步阶段，更要注重物流标准化的问题。物流标准化包涵硬件、软件标准化。硬件标准是指物流运作过程中的相关机具、工具的标准及配套标准，从一个作业程序转向另一个作业程序的衔接标准，物流仓库、堆场、货架的规格标准、建设标准，信息系统硬件配置的标准等；软件标准是指物流信息系统的代码、文件格式、接口标准，物流管理、操作规程标准等。物流领域的技术标准渗透在方方面面，专家举例说，我国的高速公路和桥梁限高大都是4米，而国际上通行的是4.5米，这就是说，国际联运的集装箱到了我国就要卡壳。北京科技大学物流研究所所长、博士生导师吴清一教授指出，物流标准不是可有可无的问题，在物流领域中，有物流模数、存储规格、容器标准、托盘标准、车箱、集装箱标准、包装标准、标准化条形码，等等。这些标准不仅我国应当统一，而且也应当与国际标准接轨，进而进行推广。前不久，中国物流与采购联合会主编并经国家技术监督局审定出台了一本《物流术语国家标准》的小册子。消息发布后，人们争相索取，据说市场上已经脱销，可见人们对物流标准的关注与渴望。

七. 加快物流人才的培养

听到一条新闻：天津大田物流聘了一个CEO，年薪达到169万港币。在令人诧异的同时，我们不能不感到我国物流管理人才越来越值钱、物流人才奇缺的问题，我国物流教育严重滞后。说到物流教育，北京工商大学商学院何明珂副院长有着切肤之痛：我在一个研究生班培训，班里的学生既有物流企业的总经理，也有接受物流服务的客户。我问他们：什么叫增值服务？结果大部分都回答不上来。从物流基础知识的普及来看，任务也相当繁重。有一个物流企业的综合管理部

门，在下达经济指标时，把运输的投入降得很低，问他为什么？他说，大家都说物流是第三利润的源泉，你们的利润应该是很高的，降低点投入不应该吗？殊不知，第三利润的源泉，是从一个整体的各个环节集成而来的，并不是靠单独的一个运输环节就能获得的。我国从事物流具体工作的队伍相当庞大，但真正接受过物流系统教育的并不多，大多是从管理专业、工程专业或计算机专业转行过来的。从教育系统的情况看，国家教育部门还没有设立物流这个项目，每年培养的物流研究生、本科生数量也不多，与企业的需要形成了巨大的反差。物流研究机构也比较少，而且存在着应当与实际工作结合得更紧的问题。因此，抓好物流的教育，应该是一项刻不容缓的工作。总的来说，政府一方面要支持和资助大学及科研机构在物流方面的研究和创新活动，提高我国物流理论和技术整体水平；另一方面要鼓励企业建立物流研究机构，鼓励企业与大学和研究机构合作，以加强应用性物流技术的开发和应用。在物流人才培养方面，应促进多层次、多样化的物流教育体系的形成。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