

物流师案例分析：物流标准化困局物流师考试 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/616/2021\\_2022\\_\\_E7\\_89\\_A9\\_E6\\_B5\\_81\\_E5\\_B8\\_88\\_E6\\_c31\\_616670.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/616/2021_2022__E7_89_A9_E6_B5_81_E5_B8_88_E6_c31_616670.htm) 把物流师站点加入收藏夹 欢迎进入：2009年物流师课程免费试听 更多信息请访问：百考试题物流师论坛 欢迎免费体验：百考试题物流师在线考试中心 “虽然很多人都关注并且有很多人都在参与物流标准化工作，但物流标准化的现状仍然混乱。”从物流标准化提出来便积极参与、主持制定了《物流术语》国家标准的中国物流技术协会理事长牟惟仲先生对记者说。他认为，如果缺少国家法律法规、多头管理与多数物流企业发展水平不足这三个瓶颈不突破，那么，目前看似热热闹闹的物流标准化工作产生的实际作用将十分有限，更多的作用在于为几年以后物流标准化的真正推行做准备。法律法规缺失“没有法律法规为依据，推进标准化工作很难。”牟惟仲表示。可以说，缺少有强制效应的法律法规可算物流标准化过程中最大的软肋。目前，只有卫生标准、安全标准与环保标准被纳入国家强制性标准范畴。现有的物流标准只是在推荐性标准中设定强制性条款。例如，物流业的基础标准比如《物流术语》国家标准，虽然很多企业都认同并执行，但并不是强制性标准。以交通运输中的安全管理标准为例，目前全国物流标准化技术委员会正在组织制定。其中会规定物流运输过程中必须按照什么要求装车、必须怎么运输、必须使用什么材料捆绑等等操作规范。以前在这些环节，没有任何法律法规或者标准可参照执行。比如在运输钢板的时候，都是用钢丝绳从钢板中间勒住，勒住的地方会形成凹痕，影响产品质量，造

成浪费。这种捆绑方式和采用的材料显然不合要求。又如运输电冰箱等电器，按规定如果包装箱没损坏而电器有损坏由厂家责任，如果包装箱有损坏而电器也有损坏，责任在运输企业。通常运输企业都是用绳子两头一系就可以了，运输中绳子很容易勒坏纸制的包装箱，这时候，电器本身出现问题难以追究责任，厂家与运输企业容易互相扯皮。其实，运输过程中的标准，其主要目的是为了**保证货物运输的安全**。比如运输车在刹车、转弯甚至翻车时，按照标准规范执行的货物应该跟随车体一起晃动，而不会由于惯性脱离车体，造成危险或损失。事实上，这类涉及到安全的标准相当重要并且急需，但是国家没有相关法律法规进行要求，只是作为推荐性标准，而非市场准入标准，所以企业并不重视。原因很明显，使用普通草绳或者钢丝绳包装捆绑比使用规定的特别材料要便宜得多，企业不会自动给自己增加成本。法律法规的缺失对物流标准化中的设备标准化影响也很严重。设备标准化主要包括货架标准化、托盘标准化、叉车堆垛机标准化等内容。以货架为例，现行标准对货架强度的要求主要从承重量上作出了规定，例如承重500千克不变形。这算一个强制性条款。但在实际运作过程中，企业对此有自己的想法。现在国内有几百家货架企业，市场竞争这么激烈，只要客户不明确提出要求，货架企业就不会主动在承重等安全性能方面下功夫，毕竟这需要厂家在材料、形状和加工等环节重新考虑与投入，而成本上去后竞争优势就降低了。此外，一些货架企业还抱着这样的想法，货架质量好不好，没有一年半载或者几年时间是看不出来的，等到货架坍塌时，早过了企业定下的保质期。这无疑为货架安全埋下隐患。有一家外资货架

企业的总经理就对国内货架安全标准提出了质疑。他认为，由于国内货架检测方法没有实现标准化，不同企业采用的标准就会产生较大的差异。例如，有些国内企业生产的货架标示的安全系数与真实情况不相符，如果按照他们采用的国际标准来检测，比如承重量500千克的货架，可能需要从各个方向施于更大的力量直到其变形，来确定货架可以承受的极限重量，各种检测至少要两三天时间才能完成。他抱怨国内货架企业在进行承重量检测时，只是放了500千克的货物到货架上，只要货架还完好就算达标了。可见，不同标准下的检测方法无论对货架强度的要求还是对生产企业的要求都存在不小的差距。牟惟仲认为应该将货架分为几大类，规定承重多少吨以上的货架强度必须达到多少，然后在此基础上规定安全系数，日本的安全系数为4，美国为3，欧洲为2。我国可以根据实际情况定2或3，一旦定下安全系数就成为国家标准，所有企业都必须同样执行。因为执行低系数的企业肯定比高系数的企业省工省料。不过我国目前还没有这类标准，各种技术要求参差不齐。所幸，货架的标准问题开始受到业内企业的自觉重视。2007年10月全国物流标准化技术委员会在南京召开了“货架标准编制研讨工作会议”。南京音飞货架制造有限公司、南京诺德实业有限责任公司、江苏六维物流设备实业有限公司等主要的货架企业主动参与。“货架术语”、“货架分类及代号”、“仓储移动式货架设计规范”、“仓储货架生产管理要求”等4个物流行业标准的主要内容已确立，上海国宝物流系统工程股份有限公司参与的“托盘货架”、“贯通式货架”两个行业标准主要内容已确定，南京音飞货架制造有限公司参与的“组合式工业货架设计与计算”、“

工业货架规格和额定重量载荷”两个国家标准正在申报。作为另一个常用的物流器具，托盘的各项标准目前也在待确定中。受到业界广泛关注的中国托盘规格标准，究竟是采用日本的1100×1100标准还是欧洲的1000×1200标准成为主要分歧点。实际上，托盘的标准化之争某种程度上是贸易之争、利益之争。抛开经济上的因素，单纯从保障安全的技术角度分析，物流装备行业专家李守林先生认为，1000×1200的托盘更稳定一些，因为在此规格托盘上堆放的货箱为矩形，码放第二层货箱时可以调换长宽方向，从而错开上下层货箱与旁边的货箱形成同一个缝隙，而1100×1100的托盘上货箱为正方形，则无法错开。叉车等工业车辆的国内标准相对成熟，但也有企业认为现在的叉车标准太多太细，比如连气膜厚度等都作了规定。他们认为管理部门只需要将涉及安全、环保的标准及其检测方法规定下来就可以了，至于其他方面是企业随成本的调节灵活处理的细节，不必完全一致。多头参与协调难与物流是个新兴行业一样，物流标准化也是一个新话题，也同样存在多头组织、多头制定、多头管理的麻烦。上个世纪90年代，国内物流行业有明显的发展。到90年代后期，整个国家都开始关注物流，其实早在那时，物流标准化的话题就已经被相关部门提上日程。物流是个新行业，因此还没有一个统一的国家管理部门，而是由相关行业的管理部门负责相应方面的管理，同时各部门抽掉人员组成联席会议进行部门之间的统一协调。比如管理部门，国家发改委、交通部、铁道部、民航总局、商务部等都参与物流行业管理。物流设备领域的管理也大体如此，交通工具属于交通部管理，生产和运输的一些轻型设备属于机械工业部管理，物流信

息系统属于信息产业部管理等等，每个管理部门都在制定标准。比如，条码标准的归口管理单位是中国物品编码中心，集装箱标准的技术归口单位是交通部科学研究院，托盘标准的归口管理单位是铁道部科学研究院。“参与的组织多了，难以协调各方负责范围，标准的制定反而变得更加复杂。”牟惟仲如此认为。目前主要有三方在负责物流标准的制定。第一方是中国物流与采购联合会的标准化部与全国物流标准化技术委员会。2003年，国家标准化管理委员会同意由中国物流与采购联合会牵头筹建“全国物流标准化技术委员会”。全国物流标准化技术委员会直属国家标准化管理委员会，秘书处挂靠在中国物流与采购联合会，主要负责物流基础、物流技术、物流管理、物流服务方面的标准化工作。它与中国物流与采购联合会的标准化部参与制定的物流管理标准相对较多。第二方是北京起重运输机械研究所标准化室与全国起重机械标准化技术委员会以及机械工业物流仓储设备标准化技术委员会。全国起重机械标准化技术委员会是由原国家技术监督局于1997年6月批准成立的一个跨部门（交通部、建设部等）的专业性技术委员会，秘书处设在北京起重运输机械研究所。2005年，中国机械工业联合会同意成立机械工业物流仓储设备标准化技术委员会，秘书处设在北京起重运输机械研究所。机械工业物流仓储设备标准化技术委员会主要负责有轨巷道堆垛机、无轨巷道堆垛机、桥式堆垛起重机、搬运车辆、出入库输送设备、剪叉式升降台、垂直提升机、自动导向车、货架、分拣设备、拆码垛机器人等物流技术领域国家及行业标准制修订工作。他们参与制定的物流设备的技术标准相对较多。第三方是全国物流信息管理标准化技术

委员会。2003年，国家标准化管理委员会批准成立了“全国物流信息管理标准化技术委员会”，秘书处设在中国物品编码中心。全国物流信息管理标准化技术委员会主要负责物流信息基础、物流信息系统、物流信息安全、物流信息管理、物流信息应用等领域的标准化工作。他们参与制定的物流信息技术相关的标准较多。这三个物流领域的标准委员会负责的范围互相有所交叉和覆盖，虽然在人事上三方人员互相兼任，但在具体的标准制定上，作为不同的组织，仍然各自争取自己作为主导方。比如货架标准，以前一直没有一个权威的部门负责，现在在全国物流标准化技术委员会和机械工业物流仓储设备标准化技术委员会都认为这属于自己的范围。比如冷链物流标准，全国物流标准化技术委员会认为冷链物流如同危险品物流，属于物流中的特殊种类，标准应由其负责，同时全国物流标准化技术委员会还了解冷链物流的管理过程，制定标准更合理。但是中国制冷学会也认为这属于他们的范围，因为他们对制冷技术更了解，并且他们认为冷链设备标准归属物流相关组织没有先例。据透露，中国物流与采购联合会上报成立冷链物流专业委员会的申请因此搁置下来。不过所幸，在标准制定前各方争取主导权，一旦标准制定下来，各方基本没有争议，都会协同执行。行业发展桎梏物流行业本身处于发展初期，大多数物流企业尚处于发展初期，对标准不够重视，也是致使物流标准化工作难以快速推进的重要原因。技术标准通常是从行业自发需求中产生的，标准化的真正动力应该来自于市场而非政府的行政手段。但在国内，物流概念的兴起也不过是最近20年的事情，行业内的大型企业除了中外运、中储等为数不多的国有企业和外资企

业外，绝大多数都是民营或国有的中小企业，在物流设备制造领域，更是如此。据称，在一些地方，更有甚者，找一亩地拿铁丝网一围便是储运公司，搞辆车便叫运输公司，不明白什么是物流，管理手段落后，运作水平较低。在这种堪比物流作坊式的企业里，谈何标准化。实际上，大型国有企业和较大的民营企业对标准化都很重视，所谓的企业对标准化工作反应不积极，是由于物流行业处于发展初期的中小企业占绝大多数所造成。中小企业尤其中小民营企业，本身文化知识的积累不够，操作理念比较陈旧，技术水平低；另一方面，相关的标准缺失或者已经落后于时代要求，加上法制宣传也不够，所以企业不重视标准化。牟惟仲认为，只有等到行业整体进一步发展，多数企业成长起来后重新定位自己的战略，考虑到长期发展时才会慢慢重视标准化与规范化。比如，有些企业已经认识到，未来的市场竞争就是标准之争，参与制定相关标准能使自己在今后的竞争中占据有利地位。大型企业和外资企业对此认识得更加清楚深刻。一家日资叉车企业生产总经理就表示，不管每次标准化会议讨论的标准真正的技术含量如何，他们都必定到场，并且竭力参与。他所谓的“竭力参与”指的是竭力将本企业采用的标准推荐为行业标准。如果他们缺席某次标准化会议，他便担心某些对自己不利的标准有可能成为行业标准，到时候遵守对自己不利的标准可能需要重新设计产品、调节生产等等，并由此产生一系列成本；如果不遵守的话，又会感觉自己被边缘化并且竞争时缺少一项资本。为了便于标准的普及应用，牟惟仲表示，标准的制定者和推行者在制定标准时需要顾及行业内多数企业的实际发展情况，不能照搬日韩或者欧美标准，需

要根据具体产品、具体情况参考适合的国际标准，制定符合中国国情的标准。比如货架安全系数的确定，日本标准的安全系数通常较高，欧美相对低一点，而安全系数每提高0.5，可能需要重新选材、重新设计、改造加工工艺等。这对于工业发达国家企业而言，是件不太费力的事情，但是对我国目前的制造业水平来说，可能很吃力。这种高标准不太适合国情，我们取其中比较接近国内实际情况的参数更好。实在需要一个高标准的话，可以分类区别对待，比如货架，规定多少米以下是一个安全系数，以上是另一个更高的安全系数。何时物流行业标准化建设才能逐渐完善，各项标准齐备并得到企业的全面普及？牟惟仲认为这跟经济发展水平相辅相成，行业发展到一定程度，自然就会产生相应的标准，起到规范市场、引导企业发展的作用，这是根本。其次，行业人才知识技能的提高和国内企业与国际市场接轨也会促进标准化。同时，国家的法律法规制定部门也会逐渐认识到物流的需求。比如超载，当国家对此立法后，超载现象马上得到有效遏制。无法否认，法律法规的出台需要长时间的酝酿，而物流行业至少还需要等待三到五年时间。在这个过程中，除非出现重大事故，就像危险品运输一样，比如某地的大型仓库里的货架垮塌，影响恶劣，引起了社会的广泛关注和政府重视，否则照目前的状态平稳发展，法律法规的出台就比较缓慢。尽管很多人关注而且很多人在参与物流标准化工作，但是安全的标准缺少法规做依托难以制定，一些急需的标准由于多方参与主导难以出台，所以牟惟仲认为业界目前的工作只能是为今后物流标准的出台作准备而已。其实，标准对国家经济与行业发展的重要性早已不容置疑。在经济全球化与

国际贸易日益繁荣的情况下，传统的贸易壁垒已逐渐被更为隐蔽的新壁垒所取代，其中就包括以标准为代表的技术壁垒。可以说，掌控了标准，就掌握了主动权。不仅国际贸易如此，标准对于国内经济以及行业的发展、市场的规范以及企业的发展都同样至关重要。目前，我国物流行业已经逐渐由起步阶段进入发展阶段，而相关标准缺失或者滞后问题却越来越突出。发达国家的经验表明，标准越早出台越有利于行业的规范发展。因此，我国物流标准制修订工作应当受到更多重视并加快进行，以更好地促进行业、市场、企业的健康发展。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](http://www.100test.com)