

物流师考试综合辅导：传统物流和现代物流的比较物流师考试 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/630/2021_2022__E7_89_A9_E6_B5_81_E5_B8_88_E8_c31_630101.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 随着世界经济的快速发展和现代科学技术的进步，物流产业作为国民经济中一个新兴的服务部门，正在全球范围内迅速发展。在国际上，物流产业被认为是国民经济发展的动脉和基础产业，其发展程度成为衡量一国现代化程度和综合国力的重要标志之一，被喻为促进经济发展的“加速器”。

一、关于物流产业的基本认识 (一)物流产业的发展及其基本内涵 物流产业的产生和发展是经济发展到一定阶段、社会分工不断深化的产物。传统上的物流活动分散在不同的经济部门、不同的企业以及企业组织内部不同的职能部门之中。随着经济快速发展、科学技术水平的提高以及工业化进程的加快，大规模生产、大量消费使得经济中的物流规模日趋庞大和复杂，传统的、分散进行的物流活动已远远不能适应现代经济发展的要求，物流活动的低效率和高额成本，已经成为影响经济运行效率和社会再生产顺利进行的制约因素，并被视为“经济的黑暗大陆”(P.DrukerFortune1962)。从50年代到70年代，围绕企业生产经营活动中的物资管理

(MaterialsManagement)和产品分销(PhysicalDistribution)，发达国家的企业开始注重和强化对物流活动的科学管理，在降低物流成本方面取得了显著的成效。进入80年代以来，随着经济全球化持续发展、科学技术水平不断提高以及专业化

分工进一步深化，在美国、欧洲一些发达国家开始了一场对各种物流功能、要素进行整合的物流革命。首先是企业内部物流资源整合和一体化，形成了以企业为核心的物流系统，物流管理也随之成为企业内一个独立部门和职能领域。之后，物流资源整合和一体化不再仅仅局限在企业层面上，而是转移到相互联系、分工协作的整个产业链条上，形成了以供应链管理（SupplyChainManagement）为核心的、社会化的物流系统，物流活动逐步从生产、交易和消费过程中分化出来，成为一种专业化的、由独立的经济组织承担的新型经济活动。在此基础上，发达国家经济中出现了为工商企业和消费者提供专业化物流服务的企业，即“第三方物流”（ThirdPartyLogistics）企业。各种专业化物流企业的大量涌现及其表现出来的快速发展趋势表明，专业化物流服务作为一个新的专业化分工领域，已经发展成为一个新兴产业部门和国民经济的一个重要组成部分。

（二）物流产业的基本特征 虽然物流活动久已存在，但在现代经济中，物流产业及其所提供的物流服务，与传统的物流活动或者生产、流通部门从事的物流活动已经有了本质上的区别。第一，物流产业是国民经济中的动脉系统，它连接社会经济的各个部分并使之成为一个有机整体。在现代经济中，由于社会分工的日益深化和经济结构的日趋复杂，各个产业、部门、企业之间的交换关系和相互依赖程度也愈来愈错综复杂，物流产业是维系这些复杂交换关系的纽带和血管。因此，物流产业是经济运行中不可或缺的重要组成部分。第二，物流产业通过对各种物流要素的优化组合和合理配置，实现物流活动效率的提高和社会物流总成本的降低。当物流活动分散在不同企业和不同部

门时，各种物流要素很难充分发挥其应有的作用，例如，仓储设施的闲置等。随着物流活动从生产和流通领域中分化出来，各种物流要素也逐渐成为市场资源，专业化物流企业可以根据各种物流活动的要求在全社会范围对各种物流要素进行整体的优化组合和合理配置，从而可以最大限度地发挥各种物流要素的作用，提高全社会的物流效率。第三，物流产业可以为全社会提供更为全面、多样化的物流服务，并在物流全过程及其各个环节实现价值增值。当物流活动从生产过程和交易过程中独立出来后，物流就不再是一个简单的成本因素，而成为一个为生产、交易和消费提供服务的价值增值因素，其中也蕴藏着巨大的商业潜力。专业化物流企业不仅可以提供货物运输、配送、流通加工等有形服务，而且可以提供物流方案设计、物流信息管理等无形服务，这是商业企业、运输企业、仓储企业等传统流通部门所难以企及的。相对于产品的生产过程而言，物流服务创造的是产品的空间价值和空间价值，是产品价值的重要组成部分。因此，物流产业是国民经济中创造价值的产业部门，并正在成为全球经济发展中的热点和新的经济增长点。

二、中国物流产业发展的现状及主要特征

相对于发达国家的物流产业而言，中国的物流产业尚处于起步发展阶段，其发展的主要特点是：（一）企业物流仍然是全社会物流活动的重点，专业化物流服务需求已初露端倪。近年来，随着买方市场的形成，企业对物流领域中存在的“第三利润源泉”开始有了比较深刻的认识，优化企业内部物流管理，降低物流成本成为目前多数国内企业最为强烈的愿望和要求。1998年以来，山东省经委以优化企业内部物流管理为切入点推进现代物流发展的试点工作，得到

山东省及其周边省份许多企业的广泛认同和参与。这说明，我国物流活动的发展水平还比较低，加强企业内部物流管理仍然是全社会物流活动的重点。与此同时，专业化的物流服务需求已经出现且发展势头极为迅速。其一是跨国公司在我国从事生产经营活动、销售分拨活动以及采购活动过程中，对高效率、专业化物流服务的巨大需求，这是带动我国物流产业发展的一个十分重要的市场基础。其二是国内优势企业对专业化物流服务的需求。目前，我国一批颇具竞争实力的优势企业，例如海尔集团、青岛啤酒、上海宝钢等，在市场扩张的过程中，在不断优化企业内部物流系统的基础上，已开始尝试和利用专业化物流服务。其三是在一些新兴的经济领域中，如私营企业、快递服务行业以及电子商务领域等，也产生和存在着一定规模的物流服务需求。

(二)专业化物流企业开始涌现，多样化物流服务有一定程度的发展

近年来，我国经济中出现的许多物流企业，主要由三部分构成，一是国际物流企业，如丹麦有利物流公司（MerchandiselogisticsCo.）等。这些国际物流公司一方面为其原有的客户跨国公司进入中国市场提供延伸物流服务，如丹麦有利为马士基航运公司及其货主企业提供物流服务；另一方面，针对中国市场正在生成和发展的专业化物流服务需求提供服务，如UPS、TNT等国际大型物流企业在纷纷进入中国的快递市场。二是由传统运输、储运及批发贸易企业转变形成的物流企业。它们依托原有的物流业务基础和与客户、设施、经营网络等方面的优势，通过不断拓展和延伸其物流服务，逐步向现代物流企业转化。例如，中外运所属天津空运公司，在与摩托罗拉（中国）公司的合作中，根据客户市场的发展和物流需

求的变化，不断规范、调整和创新企业的物流服务内容，提高服务质量，使物流服务内容从简单空运发展为全程物流服务，服务区域从天津市场扩展至全国，服务规模从最初的几笔货物发展到每月数百吨，成为摩托罗拉（中国）公司最主要的物流服务供应商。三是新兴的专业化物流企业，如广州的宝供物流公司、北京华运通物流公司等。这些企业依靠先进的经营理念、多样化的服务手段、科学的管理模式在竞争中赢得了市场地位，成为我国物流产业发展中一个不容忽视的力量。在物流企业不断涌现并快速发展的同时，多样化的物流服务形式也有了一定程度的发展。一方面是围绕货运代理、商业配送、多式联运、社会化储运服务、流通加工等物流职能和环节的专业化物流服务发展比较迅速。以货运代理为例，目前我国货运代理企业有数千家，整体发展比较规范，典型的货运代理企业，如中外运，能够提供包括报关、商检、运输合同管理等专业化的物流服务。另一方面是正在起步的系统化物流服务或全程物流服务，即由物流企业为生产、流通企业提供从物流方案设计到全程物流的组织与实施的物流服务。目前国内物流企业刚刚开始这方面的尝试，还缺乏成功的运作经验和实例。

(三)物流基础设施和装备发展初具规模 经过多年发展，目前我国已经在交通运输、仓储设施、信息通讯、货物包装与搬运等物流基础设施和装备方面取得了长足的发展，为物流产业的发展奠定了必要的物质基础。在交通运输方面，我国目前已经建成了由铁路运输、公路运输、水路运输、航空运输和管道运输5个部分组成的综合运输体系，运输线路和场站建设方面以及运输车辆及装备方面较大的发展。(这5个部分的发展概况参见表1)。在仓储设

施方面，除运输部门的货运枢纽和场站等仓储设施外，我国商业、物资、外贸、粮食、军队等行业中的仓储设施相对集中。仓储设施近年来发展迅速，年投资规模呈现快速增长趋势，1990年我国仓储业基本建设投资规模仅为4.2亿元，1998年为65.8亿元，比1990年增长14倍之多。表1改革开放以来中国各种运输方式发展概况 资料来源：2000年《中国统计摘要》和1999年《中国统计年鉴》

在信息通讯方面，目前我国已拥有电信网络干线光缆超过30万公里，并已基本形成以光缆为主体，以数字微波和卫星通讯为辅助手段的大容量数字干线传输网络，包括分组交换数据网（ChinaPAC）、数字数据网（ChinaDDN）、公用计算机互联网(ChinaNet)和公用中继网在内的四大骨干网络的总容量已达62万个端口，其覆盖范围包括全国地市以上城市和90%的县级市及大部分乡镇，并连通世界主要国际信息网络。这就使EDI、ERP、MRP、GPS等一些围绕物流信息交流、管理和控制的技术得以应用，在一定程度上提高了我国物流信息管理水平，促进物流效率的提高。在包装与搬运设施方面，现代包装技术和机械化、自动化货物搬运技术在我国已有比较广泛的应用，在一定程度上改善了我国物流活动中的货物运输的散乱状况和人背肩扛的手工搬运方式。目前，我国自主开发和研制的各种包装设备和搬运机械设备分别多达数百种，估计仅搬运机械设备制造业的年产值约为400500亿元。

(四)物流产业发展正在引起各级政府的高度重视 目前深圳、北京、天津、上海、广州、山东等地政府极为重视本地区物流产业发展，并已开始着手研究和制定地区物流发展的规划和有关促进政策。其中，深圳市已明确将物流产业作为支持深圳市二十一世纪经济发展

的三大支柱产业之一，并初步制定了物流产业发展的策略；北京市就物流产业发展所需要的物流设施系统进行了比较全面的研究和规划；天津市也根据其城市功能定位和物流经济发展的需要正在积极研究制定天津现代物流发展纲要。中央政府有关部门，如国家经贸委、国家计委、交通部、外经贸部等，也从不同角度关注着我国物流产业的发展，并积极研究促进物流产业发展的有关政策

三、中国物流产业发展面临的主要问题和制约因素

总体来看，中国物流产业的总体规模目前还比较小，发展水平也比较低，这一方面是由我国经济发展的水平和阶段所决定的，另一方面，也是更为重要的是我国经济中还存在着许多影响和制约物流产业健康发展的因素。

(一)物流产业发展仍然面临着较大的市场需求约束 受传统计划经济体制的影响，我国相当多企业仍然保留着“大而全”、“小而全”的经营组织方式，从原材料采购到产品销售过程中的一系列物流活动主要依靠企业内部组织的自我服务完成。据调查，在工业企业中，36%和46%的原材料物流由企业自身和供应方企业承担，而由第三方物流企业承担的仅为18%。产品销售物流中由企业自理、企业自理与第三方物流企业共同承担比例分别是24.1%和59.8%，而由第三方物流企业承担的仅为16.1%；在商业企业中，由企业自理和供货方承担的物流活动分别为76.5%和17.6%(中国仓储协会《中国物流市场供求分析报》2000年中国国物流研讨会论文集，P14)。与此同时，多数企业内部各种物流设施的保有率都比较高（见表2），并成为企业经营资产中的一个重要组成部分。这种以自我服务为主的物流活动模式在很大程度上限制和延迟了工商企业对高效率的专业化、社会化物流服务需求

的产生和发展，这也是当前制约中国物流产业快速发展的一个重要瓶颈。表2生产企业和商业企业物流设施保有情况在工商企业优化内部物流管理、提高物流效率的过程中，也存在着企业内部物流活动逐步社会化的发展趋势及其对社会化物流的潜在需求。但由于市场发育和现代企业制度改革的不完善，一方面企业内部运输和仓储等设施、各种物流装备、各类物流从业人员等资源，还不能在全社会范围内实现合理的交流和流动；另一方面，企业缺乏提高物流效率、降低成本的内在动力和手段，企业无法将其内部低效率的物流设施、人员和组织实施有效的剥离。这就使得企业不得不继续沿用以往的物流方式，社会化、专业化物流需求仍难以转化为现实。

(二)专业化物流服务的方式还很有限，物流企业的经营管理水平有待提高 尽管中国已出现了一些专业化物流企业，但物流服务水平和效率还比较低，主要表现在：第一，服务方式和手段比较原始和单一。目前多数从事物流服务的物流企业只能简单地提供运输（送货）和仓储服务，而在流通加工、物流信息服务、库存管理、物流成本控制等物流增值服务方面，尤其在物流方案设计以及全程物流服务等更高层次的物流服务方面还没有全面展开。第二，物流企业组织规模较小，缺乏必要的竞争实力。目前从事物流服务的物流企业，包括传统的运输和储运等流通企业和新型的专业化物流企业，规模和实力都还比较小，网络化的经营组织尚未形成。例如，全国从事公路货物运输的经营业户有274万户，平均每个经营业户拥有的运营车辆仅1.43辆；拥有运营车辆超过100辆的企业只有中远、中外运等少数企业。第三，物流企业经营管理水平较低，物流服务质量有待进一步提高。多数从事物流服

务的企业缺乏必要的服务规范和内部管理规程，经营管理粗放，很难提供规范化的物流服务，服务质量较低。(三)低水平的物流基础设施和装备条件严重影响着物流效率的提高 虽然我国的物流基础设施和装备条件已有较大的发展和改善，但与我国经济以及物流产业的发展要求相比，与发达国家相比仍然有较大的差距，在相当程度上影响着我国物流效率的提高，不利于物流产业的快速健康发展。主要表现是：第一，我国交通运输基础设施总体规模仍然很小，按国土面积和人口数量计算的运输网络密度，我国仅为1344.48公里/万平方公里和10.43公里/万人，美国为6869.3和253.59，德国为14680.4和65.94，印度为5403.9和21.6，巴西为1885.8和118.4，不仅远远落后于欧美等经济发达国家，就是与印度、巴西等发展中国家相比也存在较大差距(邓志高：我国交通运输业发展现状分析《可持续发展与我国交通运输的发展研究》系列报告之四，国务院发展研究中心《调查研究报告》，1999年第144期)。第二，现代化物流集散和储运设施较少，发展水平较低。长期以来，我国在交通枢纽、公共储运设施、各种现代化物流中心等物流集散设施建设方面明显滞后，各种工商企业内部仓储设施也难以构成企业投资发展的重点。目前，交通部的公路主枢纽规划虽已经形成，但是仅有上海、深圳等地的一级主枢纽开始投入建设；航空货运基地尚在规划之中。我国经济系统中能够有效连接不同运输方式的大型综合货运枢纽、服务于区域经济或城市内部的各种物流基地、物流中心还比较缺乏，这严重影响着物流集散乃至运输效率的提高。第三，各种物流设施及装备的技术水平较低，物流作业效率不高。以货物运输设施和装备为例，铁路的货运重载、高速

、自动化管理目前仍处在起步阶段；高速公路和高等级公路还比较少，汽车专用公路仅占公路总里程的1%，等外公路仍高达20%以上；公路货运中各种专用运输车辆的比例仅占全部货运车辆的3%；沿海港口装备水平参差不齐，近年来建设的北仑港、盐田港、秦皇岛港及大连、天津、青岛、上海等港口的集装箱码头的现代化程度比较高，相当于发达国家80年代的水平，其他大部分港口或港区的装备水平仅相当于发达国家6070年代的水平，发达国家已极少采用的件杂散货运输方式在我国港口仍普遍存在；民航货运业还很不发达，全国航空货运飞机仅有14架，以客运飞机搭载货运仍然是主要的航空货运方式。第四，设施结构不尽合理，不能充分发挥现有物流设施的效率。如在运输设施方面，一是运输设施的区域布局不尽均衡，东部地区交通比较发达，而中西部地区特别是西部地区交通设施比较落后；其次，各种运输方式之间尚未形成合理分工关系，市场范围交叉严重，在同类货源上进行盲目竞争，使得各种运输方式不能合理地发挥各自的优势。第五，物流设施和装备的标准化程度较低。物流设施和装备的标准化是物流产业发展中一个关键问题，标准化程度的高低不仅关系到各种物流功能、要素之间的有效衔接和协调发展，也在很大程度上影响着全社会物流效率的提高。我国物流设施和装备方面的标准化程度较低的主要表现，一是各种运输方式之间装备标准不统一。例如，海运与铁路集装箱标准的差异，在一定程度上影响着我国海铁联运规模的扩展，我国海铁联运的集装箱运输在集装箱运输总量及铁路运输总量中的比例都比较低，对我国国际航运业务的拓展、港口作业效率的提高以及进出口贸易的发展都有一定程度的

影响。二是物流器具标准不配套，例如现有托盘标准与各种运输装备、装卸设备标准之间缺乏有效衔接，降低了托盘在整个物流过程中的通用性，也在一定程度上延缓了货物运输、储存、搬运等过程的机械化和自动化水平的提高。三是物流包装标准与物流设施标准之间缺乏有效的衔接，虽然目前我国对商品包装已有初步的国家和行业标准，但在与各种运输装备、装卸设施、仓储设施相衔接的物流单元化包装标准方面还比较欠缺，这对各种运输工具的装载率、装卸设备的荷载率、仓储设施空间利用率方面的影响较大。第六，信息技术应用水平较低。以信息系统建设滞后为例，一是工商企业内部物流信息管理和技术手段都还比较落后，如条形码技术、全球卫星定位系统（GPS）、物资采购管理（MRP）和企业资源管理（ERP）等物流管理软件，在物流领域中的应用水平较低；二是缺乏必要的公共物流信息交流平台，以EDI、互联网等为基础的物流信息系统在我国还没有得到广泛的应用。

(四)物流产业发展面临着较大的制度约束 物流产业的发展不仅仅要有充分的市场需求基础、活跃的市场主体以及完善的物流设施，更为重要的是要有适应物流产业发展的制度环境，以保证市场机制能够充分发挥作用并使各种物流活动规范有序地进行，促进物流产业健康有序发展。

1.条块分割的管理模式对物流产业发展的影响和制约。例如，在运输管理体制上，我国实行的是按照不同运输方式划分的分部门管理体制；同时，从中央到地方也有相应的管理部门和层次。这种条块分割式的管理体制，一方面，使得部门之间、地区之间的权力和责任存在交叉和重复，难以有效合作和协调；另一方面，各部门、各地区各管一块，将全社会的物流过

程分割开来，实行一种分段式的管理模式。这种条块分割的体制，不仅无法适应和满足物流产业发展的要求，而且在相当程度上影响和制约物流产业的发展。首先，影响各种物流服务方式的协调发展。例如，由于各种运输方式的多头管理和相互分割，各种运输方式长期以来呈现分立发展的局面，不同运输方式在运输组织方式、服务规范、技术及装备标准等方面存在较大差距，使得物流企业很难根据市场需要选择合理的运输服务方式，许多企业只能利用单一的运输方式来开展物流服务，而以多式联运为基础的许多现代化物流服务方式还难以开展。其次，造成物流资源的浪费。在条块分割、多头管理的模式下，各种基础设施的规划和建设缺乏必要的协调，一是导致大量的重复建设和过度竞争，例如公路主干网络与铁路网络的平行发展，各地争相建设港口、机场等现象；二是涉及到各种运输方式之间、国家运输系统与地方运输系统之间、不同地区运输系统之间相互衔接的枢纽设施和有关服务设施建设方面缺乏投入，对物流产业发展有重要影响的各种综合性货运枢纽、物流基地、物流中心建设发展十分缓慢。这种“重线路、轻结点”式的发展，即造成了资源的极大浪费，也影响着整个物流系统的协调发展。第三，存在部门、行业和地方保护现象。各管理部门、各地方政府制定政策法规多从本部门、行业和地方利益出发，致使许多从事物流服务的企业想方设法寻求部门或地方政府的保护，有保护的情况下开展物流服务活动，造成一种不正常的、不公平的竞争格局，不利于形成社会化的物流系统和跨区域、跨行业的物流网络。

2. 政企不分现象依然存在，不利于物流产业规范有序发展。政府部门直接或间接参与企业经营活

动的现象依然存在，除铁路系统政企合一的体制外，其他行业也存在不同程度的政企不分现象，例如港政管理和码头经营合一，这一方面影响政府公正地行使政府职能，同时也影响企业市场竞争能力的提高，而且不利于港口的建设和发展。

3.缺乏明确、有效的政策措施。在多头管理、分段管理的体制下，受部门、地方利益牵制，现行政策法规数量虽多，但相互之间有矛盾且难以协调一致。在价格政策方面，以多式联运的价格和收费政策为例，集装箱运输采取的是新线新价、优质优价的价格政策，而件杂散货运输还采用国家定价方式，故集装箱运输价格有时明显高于件杂散货的运价。如20英尺集装箱铁路运价比铁路整车运输价格高70%左右，非常不利于集装箱运输这种先进运输方式的发展，也直接影响了以多式联运为基础的各种物流服务的发展。在税收政策上也存在不利于物流企业发展的因素，如运输企业从事运输服务的营业税为3%，而物流企业或仓储企业、批发企业在转向物流服务并从事经营性运输服务时，营业税为5%。在投资政策上，政府对基础设施等硬件投入较大，但在物流教育、技术创新、开发与研究、市场宣传等方面投入和资助则明显不足。

(五)物流研究相对落后和物流专业人才短缺，是物流产业发展的巨大障碍 相比较而言，我国在物流研究和教育方面还非常落后，从事物流研究的大学和专业研究机构还很少，企业层面的研究和投入更微乎其微。物流教育水平不高主要表现在缺乏规范的物流人才培养途径。在高等院校中开设物流专业课程的大学仅有10所左右，仅占中国全部高等院校的百分之一；与物流相关的大学本科教育虽有开展，但尚未得到国家教育主管部门的认可，研究生教育刚刚开始起步；

物流职业教育则更加贫乏，企业的短期培训仍然是目前物流培训的主要方式 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