

# 哈尔滨到老挝国际铁路运输服务

产品名称	哈尔滨到老挝国际铁路运输服务
公司名称	沈阳国桥国际货运代理有限公司天津分公司
价格	.00/吨
规格参数	
公司地址	沈阳市沈河区北京街19-3号楼
联系电话	022-66188557 15640295982

## 产品详情

哈尔滨到老挝货运 国桥(天津分公司)是货运代理协会(CIFA)会员,货代联合会(WIFFA)会员运输货物的方式不外乎就是快递、空运、海运以及铁路。地理位置优越,连接欧亚大陆。因此铁路运输也是个在需要把货物运往国外时的好选择。“物流”一词从20世纪90年代末开始走热,现在在我国几乎无人不知。近年来,对物流发展和建设的关注和热情更是推动了这一热潮。为了培养相关的物流人才,从物流建设热潮中分一杯羹,全国的高校——从本科院校到专科院校,从硕士教育到博士教育,都开花,几乎是有条件的办物流,没有条件创造条件也要开办物流。在这种急功近利的追求下,物流人才的培养质量让人担忧。本文主要从物流管理类教材建设的方面进行几点思考。教材结构和内容的合理性不仅影响学生学习效果和学习兴趣,影响到学生对相关理论的掌握和解决问能力的培养,还影响到学生对物流发展现状和实际情况的认知。论我国企业物流运输效率的摘要:在分析我国物流运输业现状的基础上,着力对影响我国物流运输效率的基础设施、管理部门、物流观念、人才等因素进行深入探讨,并对如何我国物流运输效率提出了对策和建议。关键词:物流;运输;效率;因素 物流运输是整个物流系统的支柱,物流运输效率的是降低社会物流总成本的主要途径。目前,我国的物流运输市场刚刚走出萌芽阶段,但物流运输效率低下仍属于一个悬而未解的问题,找出影响运输效率的主要因素,弥补其不足之处,对促进我国物流业的快速发展具有积极作用。一、我国物流运输业的现状

1. 物流运输成本高 运输成本在物流总成本中占较大的比例。即便是在欧洲发达,运输成本一般也要占到物流总成本的三分之一以上。而我国的物流运输成本更是一直居高不下。根据物流与采购联合会对2004年全国物流运行情况的统计核算,2004年,全国社会物流总费用为29

114亿元,物流总费用相当于GDP的21.3%,比发达的平均水平高出1倍,其中运输费用为16558亿元,占社会物流总费用的56.9%。目前,我国很多的商业企业要比美国的商业企业多花费高达40%~50%的成本用于物流运输。2007年,意大利调查机构“亚洲观察家”组织开展的一项调查显示,是世界物流运输成本之一,每年用在物流运输上的资金高达2000亿美元,是美国的两倍。

2. 物流运输时间长,资金周转率低 据统计,近年来我国制造企业用在物流上的时间约占90%。而生产只占10%左右。运输时间较长导致我国流动资金周转率较低,我国流动资金周转率分布从国有工业企业的1.2到国有商业企业的2.3不等,美国平均为15~20,一些大型跨国企业可以实现30。

3. 物流运输企业运作水平不高 目前我国的大多数物流运输企业都是由传统的仓储、运输企业转型而来,在管理水平、技术力量及服务范围上尚没有质的,此外,从整体上看,我国的物流企业普遍存在着经营规模小,市场份额少,服务功能单一、运作经验不足、信息化程度低、高素质人才缺乏等现象,企业的整体运作水平较低,缺乏的管理理念和模式。通过上述分析,可以看出我国的物流运输业与一些发达相比,整体成本高、效率低。要解决这一问题,必须先对影响我国物流运输效率的因素进行分析。

二、影响我国物流运输效率的因素

1. 基础设施 近年来，我国已经投入大量资金用于基础设施建设，尤其是中西部地区的基础设施建设不仅需要耗费大量的资金并且需要耗费较长的时间，因此，我国的基础设施建设仍然落后于经济发展的需求，尤其表现在物业的交通运输方面。目前我国普遍的运输方式是公路，再次是铁路、海运、空运。公路运输成本一般高于铁路运输、海路运输，但公路运输仍然是很多企业优先考虑的运输方式。这是因为公路运输可以控制发运时间及弹性，同时限度地保障货物的运送状态。当前，我国已经投入了上百亿美元用于升级公路运输网络，截至2006年底，全国公路总里程达345.70万公里，全国新速公路通车里程4334公里，主要的经济区域和四个经济中心省份已经连接起来，并将实现沿海岸线和长江的公路线，实现从兰州到连云港，至广州的公路线。但是，我国公路运输存在着超载运输，服务质量差，预防性维护不足，质量控制空缺，以及价格协议不合理，空载率高等诸多问题，从而导致我国物流运输业每年的损失高达80亿美元。铁路运输在1997年以前担负着我国绝大部分物资的运输工作，但在1997年以后，尤其是在近几年，随着公路运输的不断发展，零担货物基本上由公路运输代替，但是对于谷物、煤炭及大型的超重超长的设备物资来说，采用铁路运输仍是一种经济的运输方式。现如今铁路运输方式很少被优先考虑，除了铁路运输经常存在着大量的货运能力短缺和服务质量等问题以外，主要的原因是铁路建设不够完善。这不单是我国物流运输业存在的问题，埃森哲公司研究报告表明，铁路货物运输大约存在25%~30%的短缺，因为世界上大约2000个城市没有铁路。这些问题归结于一点就是缺少铁路线路的铺设。举个例子，港口和工厂通常缺少联合运输的连接口和铁路支线，没有联合运输，集装箱不能从火车上直接转载到货车上，没有铁路支线，货物必须在装运点和卸货点进行两次操作，增加了破损的几率，这就使选择铁路运输变得不可行。目前，海运运输是进出口贸易活动中经常采用的一种运输方式。但是海运不适合时间敏感性货物和成品货物的运输，它适合大宗货物、需长距离运输的货物，但这仍然需要更完备的基础设施，否则这种方式很难地发挥作用。空运运输成本比较高，但时间短，适合有较短时效的物品、急需使用的商用或救灾物品的运输。目前的货运行行为依然存在以下的问题：高价位、线路少、发货人和公司之间信息阻滞、航线的网络分布不均衡、航线凌乱、规划性差。

2. 物流管理部门 我国物流管理部门各自为政，物流运输合力难以形成，例如，铁路、公路、水运、等运输资源，分别直属铁道部、交通部、总局等管辖，各部门从上到下一统到底，都有自己的物流体系、物流设施和资源，各部门为了各自的利益而难以形成物流合力，不能做出物流运输整体发展的战略考虑。物流管理和资源的分散使物流本应具有的整体功能被大大削弱，阻碍了物流运输业的发展，难以形成社会性的物流配送体系。这种条块管理体制，形成了自上而下的纵向隶属和管理格局，严重制约着在全社会范围内合理地物流运输进行整体统筹和规划，阻碍了物流运输的社会化进程，不能发挥物流运输的整体效率。

3. 物流运输观念 在一些物流运输企业管理者的思想中，目前仍有三种意识在他们的思想中占据着一席之地，也正是因为这三种陈旧观念导致物流运输效率低下。“重利轻义”。在与客户进行方案议定时，总是从成本、价格方面考虑，而不从服务质量方面考虑，交易的一次性现象较多，缺乏稳定的客户关系。第二，“闭关自守”。一些物流企业将业务信息看做是企业的、盈利的源泉，不轻易泄漏，也不进行信息共享。这种意识将导致有的物流企业因为运输能力有限而不得不暂时储存待运货物，而另一些物流企业则闲置大量的设备、人员，造成资源严重浪费。第三，“各自为政”。目前，物流运输业中“单打独斗”现象比较严重，企业之间联合运输的思想非常薄弱，而往往正是各种不同运输方式的结合才能发挥联合运输的效用。

4. 物流人才 在过去，人们由于过分注重生产制造过程中价值的增长，而忽视了由于物流运输所带来的丰厚利润，从而致使国内有关物流方面的研究和教育落后于时代发展的需要。当前，我国物流方面的人才还比较短缺。据调查数据显示，目前我国物流从业人员当中拥有大学的仅占21%，高中及中专、中职的占了50%以上。事实上，我国缺的不是具体从事物流运输操作的人员，而是具有比较扎实的物流、运输理论基础，又懂得管理和经营的高素质人才。海运整柜、铁路运输、货运、上门取件等物流综合服务，专门为客户提供更加优质服务。为客户提供一站式跨境物流解决方案，助力企业和个人贸易走向世界！我们承诺以安全、及时、经济地向客户提供优质的物流服务，以满足客户需求和客户满意度为管理终目标，制定从销售、客户服务、操作、报关、仓储、运输等一系列物流操作规范。我们服务的宗旨是“以服务赢得市场，以信誉求得发展”，与时代同进，与企业共同发展，客户的满意度是我们服务的考核标准！

哈尔滨到老挝铁路运输服务《带路·合作共赢》系列道。提起“带路”建设，渝新欧铁路是条不得不提的铁路大通道，它始于我国重庆，经西安、兰州、乌鲁木齐，向西过北疆铁路，到达边境口岸阿拉山口，然后进入哈萨克斯坦，再经俄罗斯、白俄罗斯、波兰，后到达德国杜伊斯堡，全长1.1万多公里。从6年前开出第趟中欧班列开始，到今年2月，从重庆出发的中欧班列已经在全国先突破了1000列。渝新欧铁路不仅让制造走向国门，也把国外优质产品带进来，为“带路”建设提供了有力的运力保障。改革开放以来，对物流基础设施做了大量投入，使其有了很大的发展，并初具规模。据物流信息中心统计，从1991年至今，我国的国有物流行业固定

资产投资额、铁路营业里程、公路里程、内河航道、民用线、输油(气)管道里程、民用货用拥有量、铁路货车拥有量都有了飞速的发展和。此外,我国拥有的强大的物流运载能力成为我国外运的主力,并为第三国开展货运经营。代表我国物流发展规模的海上集装箱运输量,在近几年平均以两位数的速度快速增长,作为迅速崛起的贸易大国,预计到2010年,我国港口集装箱年吞吐量将达到1.4亿TEU,以沿海主要港口为中心的集装箱多式联运网络初步形成。经过多年的发展,我国在物流基础设施和装备方面,为物流的发展奠定了必要的物质基础。

无人不知。近年来,对物流发展和建设的关注和热情更是推动了这一热潮。为了培养相关的物流人才,从物流建设热潮中分一杯羹,全国的高校——从本科院校到专科院校,从硕士教育到博士教育,都开花,几乎是有条件的办物流,没有条件创造条件也要开办物流。在这种急功近利的追求下,物流人才的培养质量让人担忧。本文主要从物流管理类教材建设的方面进行几点思考。教材结构和内容的合理性不仅影响学生学习效果和学习兴趣,影响到学生对相关理论的掌握和解决问能力的培养,还影响到学生对物流发展现状和实际情况的认知。

## 2我国物流管理类教材建设现状及问题

据不完全统计,到目前为止,物流管理类的教材有400多种。由于物流管理类学生总数庞大,又是热门,加上教师个人利益驱动、相关院校的利益驱动、各大教材出版社的利益驱动,会有更多的物流管理类教材出现。但绝大部分教材的出版都是