

江苏南京到吉尔吉斯斯坦卡拉科尔出口铁路货代

产品名称	江苏南京到吉尔吉斯斯坦卡拉科尔出口铁路货代
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

江苏南京到吉尔吉斯斯坦卡拉科尔货运 国桥(天津分公司)是铁道货运部的一级代理企业，是货运代理协会(CIFA)会员,沈阳国桥货运代理有限，是一家一站式货运代理平台通过的搜索引擎及运价算法技术，匹配贸易客户的物流需求，即时提供的上线下门到门全程解决方案。我们的服务包括俄线铁路拼箱、铁路整箱、汽运、海铁联运、危险品运输、报关、仓储、门到门配送等。物流及供应链价值。

江苏南京到吉尔吉斯斯坦卡拉科尔物流 中欧班列——工贡献自己的隐性知识；在知识的存贮和传播上，利用大型数据库技术、新型检索技术、智能代理、搜索引擎以及网络技术、组件技术，保证知识的交互性。【4】知识管理技术可以帮助组织检测出微弱的信号，并根据需要调动人力和信息资源对不测事件做出有效反应，获得效益。2.4 与客户知识交互的供应链物流系统 物流信息化实现了物流功能的整合和对客户个性化需求的快速反应，物流知识管理则在此基础上，通过知识交互系统实现了物流功能知识的整合和对客户个性化需求的实时反应，增强了企业的竞争优势。物流信息化阶段，虽然也通过物流网络系统实现了供应链各环节信息的交流与共享，但各环节的信息交流方式往往体现为单向沟通而不是双向沟通，也就是各环节大多注重内部信息化管理与内部知识积累，很少主动提供内部知识，也无法得到其他环节的隐性知识，各环节的交流内容表现为以信息为主而不是知识。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29114亿元，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的之一，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, 先必须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等物资来说, 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。第一, “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的所带来的丰厚利润, 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。第三方服务的用户群通常是那些在杂货店销售的日常洗涤用品、纸制品、化妆品和食品等产品的制造商。市场的公司有一个重要趋向, 就是把物流作为一个过程来管理, 反映了为赢得并保持顾客满意而采取的有力行动, 并在灵活性上做了额外的投入, 特别是适应特殊的或非非常规的需求。这些公司存在着以下共同点这些组织

力图通过物流的力量获得并保持竞争优势的公司寻求为其产品或服务增加价值,并通过运作一个有效的物流体系来支持此目标公司通过与服务供应者结成战略联盟来改善他们的资产。这些联盟使公司与其重要客户的关系更为密切。那些先考虑到通过顾客满意来其市场机遇的公司,努力与人员或第三方供应者一起确保在满足顾客需求方面的根本能力。这样,可简化流程管理,而且通过将有限的资源集中于某些业务,使规模经济得以实现。本质上说,物流联盟就是通过双赢,力图使之作为整体的系统产生更高的效率 时间效应和空间效应是物流系统的两个主要功能。时间效应指通过商品库存消除商品生产与消耗在时间上的矛盾,使生产与消耗在时间空间上达到一致;空间效应指通过运输、配送等活动消除商品生产与消耗在空间位置上的矛盾,达到生产与消耗位置空间上的一致。物流信息化通过快速、准确地传递物流信息,使生产厂商和物流提供商能随时掌握商品需求者的需求状况,生产厂商实行准时制(just in time)生产,物流提供商实行准时制(just in time)配送,将生产地和流通过程中的库存减少到程度,供应商与生产厂商或消费者之间的距离被拉近,甚至达到“零库存”或“零距离”,由此降低物流费用。现在,贸易已经发展为买方,市场上众多的贸易商采取了少量而多样的贸易方式,这是为了迎合消费者日趋个性的产品需求,在这种情况下,贸易中产生了一种特殊的配送方式,那就是高额度但小批量的配 江苏南京到吉尔吉斯斯坦卡拉科尔货运