

哈尔滨到俄罗斯克拉斯诺达尔物流中俄专线

产品名称	哈尔滨到俄罗斯克拉斯诺达尔物流中俄专线
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

哈尔滨到俄罗斯克拉斯诺达尔货运

国桥(天津分公司) 专注于中亚、俄罗斯、中欧班列的内陆多式联运业务，

公司位于沈阳市，和平区，主要经营规避反倾销税第三国转口反倾销转口等产品，公司多年致力于产业，切实推进与各大企业、厂家的合资、合作，用产业化发展的思路服务于社会和广大用户。是经外贸委批准，于2008年在沈阳市行政管理局备案、注册成立的一家综合性货物运输代理企业。公司经营范围为：铁路运输、汽运；速递业务、货物进出口、可承办代理进出口货物，订仓、拖车、仓储、拼箱、报关、报验、等相关业务。

哈尔滨到俄罗斯克拉斯诺达尔物流 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16 558亿元，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2 000亿美元，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4 334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2 000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。第三方物流有着物流集成商的特殊功能，它提供的是一个计算机接口、一个接触点、一份合同，买卖双方把所有与物流有关的业务交给这一个公司全权代理，不管它是自己运作，还是再去转包给别人。而第三方是与货主联系的惟一接触点。4、的公司寻求为其产品或服务增加价值的渠道，第三方物流迎合了这种需要 物流是随着贸易发展而产生的。然而从产生后，它便开始了独立的发展，且发展越来越壮大，并且物流不断发展的同时也对贸易产生了非常深远的促进作用。

哈尔滨到俄罗斯克拉斯诺达尔货运新

管理在功能上的创新，主要表现为以下四点：，应用信息库和检索系统，建设知识库，为供应链管理提供者提供决策支持。传统物流企业由于信息交流速度和文档传输速度的限制，完成一个物流活动所需时间较长，且受人为因素影响很大。随着知识管理在物流业的应用，企业的供应、配送信息都会通过企业知识库和知识检索系统选择方案，或从知识库中找到由实践经验而来的方案，实现有效客户反应和科学决策。企业可以将商品信息电子化，编入品种、规格、材质等信息，【5】并不断更新商品的隐性知识，如近一段时间的市场需求特征、合理配送路线等。客户通过web方式查寻商品的编码。

. 随着消费个性化、多样化的发展，流行商品的生命周期也越来越短，使得厂家要完全预测特定商品的流程度十分困难。正因为如此，很多厂商都在积极开展多品牌战略，即将原来的产品加以改良，附加各种机能，形成产品间微妙的差异。实施多品牌生产和销售战略意味着企业的经营从原来厂商生产主导战略转向消费主导的商品生产战略。这种转换改变了原来专职单品大量输送、储存的物流管理活动，要求物流既讲求效率，又能促进生产、销售战略的灵活调整和转换。3几点建议
哈尔滨到俄罗斯克拉斯诺达尔物流中俄专线