



中国物流与采购联合会 会员通讯

电子版（半月刊）

第 12 期
(总第 129 期)
2007 年 6 月 30 日

主 办: 中国物流与采购联合会秘书处
技术支持: 中国物流与采购网 <http://www.cflp.org.cn>
中国物流联盟网 <http://www.chinawuliu.com.cn>

★重点推荐★各位领导、各位嘉宾，女士们、先生们：大家下午好！很荣幸有机会来参加今天的以RFID在物流中应用为主题的这样一个信息大讲堂。应该说我是来学习的，因为我并不能够作为一个领域的专家来和大家交流，作为行业协会 …………… (全文)

★ 篇目浏览★

【权威论点】	2
戴定一：谈谈RFID在物流中的应用	2
【专题报道】	12
在第三次宣贯《物流企业分类与评估指标》	
国家标准和物流企业评估工作会议上的讲话	12
“全国重点联系市场”申报工作启动	16
推进流通现代化重点联系批发市场名单	17
商务部重点联系市场（第一批）名单	19
【政府动态】	21
海关总署：前 5 个月外贸进出口继续保持平稳增长	21
财政部：我国将于 7 月 1 日调整部分商品出口退税政策	22
商务部：我国正致力于建立农村现代流通网络	23
【联合会工作】	24
国家发改委与我会共同召开部分物流税收试点企业座谈会	24
陆江会长会见怡亚通供应链营运总监	25
丁俊发常务副会长等赴天津调研	25
何黎明副会长出席广东粤宝汽车销售服务有限公司开业庆典	26
崔忠付副会长主持召开“中国——东盟港口发展与合作论坛”议题论证会	27
任豪祥副会长出席“林德杯”中国物流叉车巡回赛	28
任豪祥副会长出席无锡西站物流园区开工仪式	28
快讯五则	29
【会员园地】	29
中海汽车船运输有限公司举行揭牌仪式	29
宝钢开通HYSC0数据交换通道	30
中日韩产业交流会在韩国首尔召开 海尔集团作为中国唯一发言的大企业代表参会	31
中铁联合物流与中港印能源集团有限公司签订《合作框架协议》	31

【产业分析】	31
供应链环境下企业采购模式的优化研究.....	31
DHL携手两家技术公司开发冷链解决方案	36
【典型案例】	37
芬兰邮政成功应用BEA RFID解决方案.....	37

【权威论点】

谈谈 RFID 在物流中的应用

——中国物流与采购联合会副会长戴定一

于6月22日在广东《信息大讲堂》上的讲话

各位领导、各位嘉宾，女士们、先生们：大家下午好！

很荣幸有机会来参加今天的以 RFID 在物流中应用为主题的这样一个信息大讲堂。应该说我是来学习的，因为我并不能够作为一个领域的专家来和大家交流，作为行业协会的工作，它主要是面上的工作，在面上了解的多一点，可把行业整体情况跟大家进行一些互相交流。今天会有很多专门的技术专家来给大家介绍这方面很专业的知识。我要讲的就是从全国面上的情况来看，在物流领域里面 RFID 应用的一些情况以及我对这些问题的一些思考。

我想讲这么几个问题，第一是 RFID 应用的概况。

RFID 在我们国家应用从 3、4 年前已经就开始了，我当时曾参加过这一类的会议。到目前为止，有许多机构在评估我们国家这块市场，我摘录了一些有关的资料。他们对于我们国家 RFID 市场的规模以及大致的应用的结构有一个统计分析（参见图表）。有国内的也有国外的，总的来看我们国家的这块市场规模不是很大，但是发展速度很快，主要的应用是政府相关的一些项目里面，比如说二代身份证，一些高速公路监管，公交系统监管等等这样一些领域。从我知道的情况来看，真正在物流里面应用的，特别是企业一级的应用领域还不是很多，成功的案例还不是很多，但是大家都非常关心重视这一块的发展，应该说市场前景还是非常

好的。

有人做了这样一个市场预测：根据历史数据分别对标签的市场、读写器的市场，软件和服务器的市场做了一个统计（参见图表），这个也不多说了。这方面还没有一个非常权威的官方统计。但总的趋势不会错，发展速度是非常快的，甚至比我们预想的速度还要快。我记得在3、4年前我参加这类会议的时候，绝大多数的人包括今天仍然有很多的人，对这个市场是存有疑虑的，不知道什么时候真正能够成熟，但是根据我所了解的我接触到的确实比我想象的要快。

讲到应用的话，我把RFID的应用大致分为两类，一类是静态的，主要是应用标签本身所存储的信息，主要是用在门禁、防伪的领域。这个应用相对比较成熟，一般来讲是相对封闭的系统，只要成本足够低，伪造的技术难度比较大，这块的应用应该会越来越多，但是效益是有限的。

在物流中的应用属于另一类的应用，这一类的应用是动态的应用。只有在运动中才体现出来RFID的优势，否则的话对于条形码的来讲优势不是非常明显。动态的应用涉及到必须把标签本身的信息和其他的信息系统相链接才能够产生这样的动态应用效果，比如说定位系统，产品生命周期的管理，一个产品贴上标签以后，要跟踪他所有的流程直到它退出市场。

从技术角度来讲，RFID为捆绑不同的系统提供了技术支持，使得信息系统之间捆绑链接相对比较容易。但是在商业上面是比较难的，怎么把两个系统或者更多的系统能够整合在一起，不像静态的运用，在一个门禁范围内，自己就解决了，而物流系统多数是开放式的。物流应用到现在为什么推广不开，很多人也分析了，大概有几个原因，一是成本的问题，二是标准的问题，三是商业模式或者是投资回报率的问题，当然还有很多其他的问题，如识别准确率的问题，但主要从应用来看，大家认为是这三项。在我看来成本不是一个问题，因为成本是相对的概念，高端的产品价值几万美元，他用不用标签，成本不是问题。任何一项技术开始的时候成本会有一些的影响，但是发展到今天，成本应该不是主要的问题了。

标准的不统一，大家普遍认为也是一个问题。作为一个开放系统来讲，应该有一个统一

的标准,但是我认为标准也不应该是主要的问题,有些是要尽量统一的,有一些只需要相对统一。今天上午我参观了一家企业,他们采用了软件思路,回避了很多国外专利上面的制约,仍然可以实现符合国际的公开标准,这样形成一套软件解决方案,给我们在标准的问题上提供了一个新的思路。有很多情况下,应用范围是相对封闭的,标准应该说不是一个严格的问题。还有很多开放系统的情况,信息的交换标准是需要协商的,可以把标准分为内部系统的管理标准和系统外部的交换标准,所以我认为标准问题也不应该成为一个特别难办的事情。

相比之下现在看来最难的是商业模式。特别是对于企业来讲,我看到的绝大多数物流企业是处在观望的态度,因为还看不清楚他们投资回报率在哪,所以现在很多的实验项目,都是IT商在出资,利用物流企业的业务在做这方面的演示项目,这大概是一个比较普遍的情况。从这个角度来讲,我觉得现在我们在推广RFID技术过程中,我们的技术人员对业务了解的太少了,通常是用一种传统的方法去推销他的技术,例如能不能降低成本,能不能减少人员,能不能提高精确度,这些问题可能不是我们现在物流企业特别关注、下决心的地方。

从我们看到物流领域应用的来看,RFID真正产生效应的不是马上经济效应,而是多数属于商业模式,或者管理模式带有创新的,利用创新带来他的核心竞争力,带来它的不可替代性,等等这样一些竞争优势的形成。所以我觉得这方面我们的技术人员,或者我们IT界的人员对业务领域的商业模式的创新还非常不熟悉,这也是影响物流领域应用的主要因素。

我把现在应用的情况归结为几个特点:

第一是政府项目好于商业项目,政府是一个强势的推动,有一项国外的研究证明RFID的推广应用强制力是第一位的。在美国是政府和大企业在强制推行,国防部和沃尔玛为代表的两大势力都代表着一种强权的力量,事实上沃尔玛的供应商是非常抵制的,但是没有办法,沃尔玛能够成为世界推动RFID的一个旗手,这是一种强制的力量。我们国家现在没有这样

的大企业,任何一家企业在业界都不是有很大的号召力,政府应该在这方面应该是一个很好的推动力,这一方面上海做的非常好,政府在公共服务领域里面做了一些项目,比较成功。

第二就是简单识别类项目好于物流类项目,静态的应用比动态的应用好,像第二代身份证是属于第一类的,而物流企业应用的案例比较少。

第三是物流项目集中在相对封闭的系统,如企业内部、仓库,我们看到很多的试验都是处在这样一个封闭环境之下,比较容易解决一些标准的问题,但是它的效果是非常有限的,原因就是信息的共享的范围太小,而物流信息化的价值很大程度上是取决于信息共享,这个原理我待会会具体解释。共享链很短的话,效益就体现不出来,投资回报率就上不去,这也是目前的一个特点。

第四在物流项目的应用中,RFID 主要是用在装备这一级,而不是应用在最终商品这一级。通过物流的装备、车辆集装箱、托盘或者是某种容器通过对它的识别和跟踪去间接地管理所承载的物品。这样的应用形成了一种叫做 RFID 和条形码的捆绑式应用,一会我会介绍这方面的一个案例。这个级别的应用大体上符合我们目前物流管理的基本水平,也就是说用到这儿就差不多了,我们现在的市场需求可能就满足了,这反映了我们整个物流市场或者我们整个经济管理、营销模式的一个相对的水平。

最后一点就是我前面讲到了我们目前应用的成果主要体现在改善经营管理,改善我们的服务水平,属于模式创新,而不是主要体现在直接的经济效益。铁路系统的应用是有显著的直接经济效益的,但是我认为最主要的成果还是它真正实现了集中管理。这是我简单的概括目前 RFID 在我国物流领域应用的一些特点,这些特点也反映了我们现在的制约因素和市场需求水平。

第二个问题是介绍 RFID 在物流中应用的几个具体的案例。

第一个案例就是铁路调度系统,它是在全国范围内实现物流管理的基础系统。在铁道部的管理下 55 万辆车厢、机车均安装了无源 RFID 标签,网络遍布全国,是国内最大的应用系统。除了提高提高统计调度水平、减少人工,真正大家看重的是每年减少收入流失达到了 3

亿元左右,过去虽然也讲集中管理,但是并无法实现,车厢流落到各个地方以后,根本不知道车皮在什么位置,因此就不能按照规则收取资源使用费,所以表面上是集中管理,事实上并没有真正实现,现在通过 RFID 实现了,直接的经济效益是你不能给我漏帐,但是我想问题的后面是真正实现了集中管理,优化、调度,这些可能性真正实现了。当然存在一些问题,就是这个系统没有作为一项社会的基础设施向社会开放,仅仅是内部在使用,所以很多物流商抱怨过,国家投入了这么多钱,为什么不向社会开放,很多外商也抱怨,在全世界都能够跟踪的物流到中国就断线了。这些问题正在解决之中,我了解到最近已有一些松动,可以谈了,但是高层还没有最后决策,已经出现了一些地方或者一些局部开始提供查询服务,但是还不够规范,也许收费高一点,低一点。这是国内比较有影响的案例。

第二个案例是一家香港公司,叫香港溢达集团,最初是用在棉花上面。这个公司从棉花的生产一直到纺织到成衣高档衬衫,两三千块一件,是世界很著名的纯棉衬衣的生产商,掌控了整个衬衣的供应链过程。最初他们是在棉包里置放 RFID,应用于收购、质检、物流、仓储等环节的信息共享,后来在衬衣的流水线上使用,主要剪裁的部件上面加 RFID 的标签,可跟踪到每一个流程,究竟是谁做的,便于考核、统计整个生产流程的进展,能够追查到每个环节的责任,实现流程的透明化管理。这是一个国内的制造商在一个产品链条上面的应用,虽然它是一个企业管理,但会涉及到一些合作伙伴,从原料、到生产、再生产、销售等等,一个产业链条上的使用,所以我觉得也是值得大家关注的。

第三个案例就是上海港,主要是用在集装箱上面,他们非常重视这个事情,此前上海港和烟台做了内贸港口的试验,现在要和美国、欧洲建立合作项目,更重要的是想通过这样一个项目,能够在集装箱的 RFID 应用标准上面增加中国的话语权。这方面国际上也非常重视,到目前为止国际上还没有集装箱的 RFID 应用统一标准,正在制定之中。主持此事的上港集团包总(包起帆)跟我讲,我们国家这么大,而且我们的技术水平也已经非常高,我们应该去参与国际游戏规则的制定。这个案例我们一直在关注,我也希望这个案例能够在国内得到更多的支持,目前他们还是孤军作战,我想应该和国内的主要的物流商、政府特别是海关能

够真正形成一个代表中国的方案。这件事情我觉得是我们到目前为止真正在国际 RFID 标准上面有可能有一点发言权的领域,如果我们解决好的话,可能在国际标准上面有了我们的地位。

第四个案例就是上海危险化学品气瓶安全监管信息平台,这个平台是上海的安全生产监督管理局,通过他们的行政职权,制定法规和标准,要求全上海市所有的气瓶都要加装 RFID,从而实现政府对这些危险品全流程实施监管,作为一项法规提出来了,所以它是一种值得关注的应用模式,上海在这方面做的比较多,包括猪肉、动物的检疫,凡是进上海的肉食品都有这样的监管标准,所以在这方面我觉得是非常值得关注的。到目前为止上海已经完成了115 万的氧气瓶,09 年全部 400 万氧气瓶都要加 RFID。上海还在出租车的计价器也强制要求加 RFID,主要是用在防伪,旨在控制黑车。

第五个案例就是企业的案例,这个叫上海物流项目,这个实施方是由英特尔公司资助的,这个项目我这个材料写的比较多一点,主要是提供了一个 RFID 与条码如何捆绑使用的典型,我相信在这样一个级别的应用中,是非常具有代表性的,解决了如果捆绑的一部分信息发生变化的话如何解决,我简单说一下。(PPT 放映)

这是一个入库的过程,上海白猫洗衣粉,产品下线以后,通过条形码进入数据库,同时这个产品上托盘的时候有一个 RFID 的标识,所以就形成了一个托盘的 RFID 标识和若干个条形码相匹配的环节,这样就表明在某一个 RFID 的托盘上面放了多少条形码的标签的货物,这就是捆绑在一起了,入库是比较简单的,因为入库的检验手续简单。出库相对复杂一点,出库要员工干预,当把托盘取出来,要对每一个货物进行人工的检查,如果出现了损坏,或者出库量不需要那么多,就会有一个重新读托盘上面条形码的过程,读完了以后,重新再和 RFID 托盘标签再捆绑一次,实际上通过这样办法去解决 RFID 关联到条形码。这就是实际操作的过程。这个案例最近我最近听他们讲,已经可以延伸到厂家,就是说应用不仅是在仓库本身自己用,已经能够向白猫厂提供相关的信息,所以它形成了一定程度的信息共享。这个我觉得也是一个方向不错的案例。

我简单就讲这么几个案例,大概概括了几种类型,有政府的,涉及到国际的,有国内的仓库的,也有一条产品链上面的,这些类型反映了我们当前国内应用的一些现状,总的来看就是我刚才讲的几个特点。

这里面我特别强调的一点就是说,这项技术推广的快与慢,很大程度取决于RFID标签的应用链条是不是有足够的延伸度,或者说能不能够充分的信息共享,对于信息共享的问题实际上是制约了我们现在的RFID的应用,而这个问题又不是在技术层次里面就可以完全解决的,是我们现在的企业之间的这种合作的关系,稳定的供应链关系,还有没有成熟,我国产业的集约化程度还没有那么高,所以这个过程如果没有一个很大的改观的话,企业之间的共享信息的需求和机制都是非常脆弱的,当然对共享信息的技术的需求也会大大减少,从整个市场环境的规律来看,要受到制约的。

现在经过几年的信息化以后,大家普遍感觉到我们国家信息化制约的地方就是信息不能共享,各单位都解决了信息化的基础建设,但是用不出效果,什么原因?也就是不能共享,信息的价值链很短,范围很小,不可以共享。是不是共享的技术非常难呢,其实也不难,难是难在其他地方。

接下来我要讲的是信息共享在物流领域的重要性。

从一般方法论来讲,信息共享是现代物流提高效率的基础方法,因为它可以把物流的串型的流程,变化为并型的流程,使得流程的各个环节可以并行开展的,这样就提高了整体的效率,降低了资源的占用,降低了成本。比如说对库存的调剂,回头车的使用,销售政策一系列等等,取决于上游的信息是不是早一点和下面的共享。而传统的一个物流过程,总要知道上面的结果出来之后,才可以知道下面怎么安排,所以信息共享是一个非常基础的要素。

现在就是因为这个信息共享推广不开,所以就使得我们RFID应用起来就非常困难,成为了一个非常重要的制约因素,现在包括RFID的应用现在已经越来越明确,要实现信息共享。从应用的技术架构来看,已经把标签上面直接存储的信息降到了最低,把更多的关联信息放到网络上面,所以把RFID称为是一种基于网络的应用,而不是把所有的信息都写在

标签上面的,谁都可以读。因为是基于网络的应用,所以特别对于技术网络的要求很高,包括他的带宽,无线通讯,特别是末端信息采集的一些技术,同时信息平台也就成为我们信息化的一项基础性的建设,所以我们也积极推进公共信息平台的基础建设,因为这件事情已经制约到我们信息化可不可以取得回报,再往各个厂家和企业里面投资搞本企业的信息化,已经效率越来越低了。这个问题不仅制约着RFID的应用,也制约着整个信息化的投资回报率。现在不仅是涉及RFID,也包括其他信息化项目在内,首推或者是重点要建设就是加快公共信息平台的建设,这是我们目前最有商机的领域。

但是在公共信息平台的建设过程,我们也感觉到存在很多的误区,导致了我们的很多平台建设的项目走弯路,或者是失败。比如说把信息的整合理解成信息的集中,建一个大的数据库,或者建立一个新的机构,或者建一个网站,然后通过各种办法把所有相关的信息报送到我数据库里面来,我提供最全面的整合服务,很多项目希望就是这么一个过程,结果就是信息平台投了很多钱,发现根本行不通。因为我们讲信息的整合不是简单的集中,主要是体现在信息的交换和信息的共享上面。更重要的是我们的信息在很大程度上是跟管理属性密切相关的,也就是说信息是有管理的,这个信息该谁管就是谁管,如果换了一个管理者,这个信息可能就不值钱了。比如一条信息,比如海关管理的信息,这个信息如果不是海关在管理这个信息,把它拷贝到另外一个数据库里面了,失去了海关的监管、维护,这条信息可能就是一钱不值。所以信息的价值和背后的管理关系是不可分割的,离开了管理模式,信息的价值就改变了,如果大家承认这一点的话,如果希望不改变价值,那就要把不改变信息的管理格局、模式作为前提,实际上整合就是信息交换和信息的共享,这个前提非常重要。因为我们在很多情况下都试图去改变信息的管理模式,结果是失败的。

从很多失败的案例中,我们逐渐意识到,应该有一个“相对标准”的理念。世界上事物的差异性绝对的,统一则是相对的。由于专业化分工的趋势使得管理越来越分散,越来越多元化,伴随着管理所需要的标准也就越来越多,不可能是世界统一的标准。但是我们又需要大家交流和信息共享,因此我们可能要认真研究管理标准和交换标准的区别。前者是专门

为本系统的管理来服务的,是一个封闭的标准,后者是用于管理系统之间要进行信息交换的标准,两套标准并行,各发挥各的作用,我举一个例子来讲。

我们人的信息是丰富多彩的。你的学历肯定是存放在你的学校,由你们学校管理;你的病历档案是在各家医院存放管理的;你的银行帐号是在各银行管的,每一个银行都有各自的帐号体系,所有这些信息能不能集中管理?用统一的编码?这是不可能的。因为各有各的管理职权,需要不同的管理编码和标准。但还是可以交换的,只要大家都遵循交换标准,例如大家就可以通过身份证号码来进行彼此编码的对应,就可以实现信息的交流与共享,只要你开放、允许,大家就可以交换,就可以共享。如果你不允许的话,你还是管理自己的事情,这就是不改变管理模式的信息交换与整合,这个模式是世界上到处存在的。所以说各管理信息系统应该有自己的标准,但是各系统之间管理信息的交换需要有一种相对的交流标准,这是可以协商的,在这样一个理念下,我觉得 RFID 应用中的标准障碍,是可以参考类似的方法来解决的。我们需要有一个公共的交流标准,这个交流标准是开放的,无专利的。但是我们还要有一些各系统自己专用的标准,或者专业管理需要的标准,这是可以有专利的。二者之间要有一个对应的关系,只要大家认同统一的交流标准,共享标准,就可以在不影响你自身的发展前提下实现整合。我觉得应该沿着这样一个思路,去考虑我们多样性和统一性的结合,而不要一味的追求绝对统一,认为越标准越好,大的思路应该是这样的。

根据公共平台的成功的经验和失败的教训,我认为公共平台应该是一个体系,而不是说全国就建一个或全省就搞一个,这种模式,我觉得是不可取的,不符合实际的,事实证明也是失败的。平台体系可能有很多层次,例如基础通讯网络、要有一些协议、标准和规范,同时还要有一些骨干平台,更多的是一些商业性的平台。骨干的平台,我认为首先应该把政府的监管平台作为这个体系的几大支柱。像我们的车辆监管,集装箱监管,食品、药品监管等,这些平台体系应该作为基础设施建设好。例如铁路已经实现了 RFID 的监管,如果能够向社会开放的话,就真正成为平台体系的一个重要支柱,如果我们的公路上所有的车辆也能够实现类似的管理,相关还会涉及到对于人、驾驶员的注册信息的管理,这个监管平台也应该是

这个体系的重要支柱。这方面国家应该投钱去建设的，因为是任何一个企业做不到的。国家通过了一些监管项目建设，除了把监管任务完成好以后，还要向社会开放，作为公共平台体系的基础设施、基础支柱来做。要发挥这样的作用，很重要的一条就是政府信息公开，我们现在的政府部门有大量的基础监管信息但是不开放，因此很多企业的需要例如对于车辆信息的核实，对于驾驶员核实，都要自己去建设一套诚信体系，这怎么可能？好在国家现在也逐步推进政务信息公开，据我了解现在身份证的网络体系已经可以进行查询了，我想政务公开促进基础监管信息的开放是大势所趋，这对于我们公共平台体系的建设起了非常好的推动作用。

还有一条就是要吸引多元化的商业平台建设。我们物流中信息整合的需求是五花八门的，不可能都是事先规划的，可能是海运和货代的结合，也可能运输与仓储的结合，还可能是不同运输方式之间的结合，这种需求完全是市场导向的，有人愿意付钱来买这样的服务，就有人愿意投资提供这套服务，这是一个商业过程。不可能让我事先把所有信息集中准备好，等着人家来买，这种模式一定是失败的，所以我们需要的是多元化的商业的平台建设，这个领域里面商机很多。我们的政府要制定政策，制定一些引导的办法，去吸引商业投资来丰富平台体系的建设和服务，这是政府应该做的事情。这样我们就会看到这个平台体系里有各种不同的商业模式，以政府监管平台为支柱这样一些平台，服务应该是公益性的，而不应该有商业的成分在内，因为他拿的是政府的投资，而且他是采取垄断经营的办法，因此原则上应该是非盈利的一种模式。而多元化的商业平台是民间投资，是为了赚钱而投资的，因此对他来讲应该是按照市场行为去规范。但是我们发现现实中这两种商业模式在扭曲，一方面我们看到，政府投资的平台是比较容易成功，但是慢慢的开始追求商业利润，利用他的垄断的地位去追求商业利润；另一方面我们也看到商业上投资稍微成功一点点的商业平台，希望追求政府的保护变成垄断的平台，做大做强以后，要变成全国唯一。我认为对于这两方面必须要有相对清晰的监管模式，作为公益性的平台可以垄断，但不能盈利，对于商业性的平台可以盈利，但是一定不能垄断，一定要有第二家，第三家，要有竞争，给客户有选择的权利，这是

为了加强物流标准化工作,促进物流业协调发展,在国家发改委、商务部等有关部门支持下,国家标准委于2003年成立了全国物流标准化技术委员会和全国物流信息管理标准化技术委员会,由这两个技术委员会统一制修订有关物流的国家标准。其中,物流标准化技术委员会的秘书处工作,经过多次协调,与有关方面反复协商,决定由中国物流与采购联合会承担。三年多来,联合会不负重望,牵头组织有关部门、物流企业和研究机构积极开展物流标准体系的研究,并抓紧制修订了一批全社会急需的基础性、通用性国家标准,形成了物流标准体系的初步框架,并于2005年通过联合会的积极工作,推动8部委发布了《全国物流标准2005—2010年发展规划》。这个《规划》也是国家标准委与有关部门和行业共同组织推出的有关标准化工作的重点文件之一,是近年来标准化在物流领域取得的重要成果。目前,国家标准委正在与联合会共同组织落实这个《规划》,有重点分步骤地推进《规划》中所列标准的全面落实。这项工作进行得积极而又稳妥,截止2006年底,在《规划》项目下已经发布《物流术语》、《企业物流成本构成与计算》等有关物流的多项国家标准。

《物流企业分类与评估指标》国家标准是在中国物流与采购联合会的大力支持下,由物流标委会组织有关专家和企业共同起草的,是一项十分重要和急需的物流基础性国家标准。这项标准针对我国物流业的迅速发展以及物流企业和物流市场的规范健康发展等问题,在制定过程中对我国物流企业的运作模式、业务种类、经营规模、资产状况和信息化程度等内容进行了广泛调查研究,并充分地征求了企业及各有关方面的意见,具有十分深厚的社会基础,有300多名相关人员和100多家大中型物流企业参与了标准的起草和制定工作。《物流企业分类与评估指标》国家标准中明确了物流企业的定义、分类原则与方法,物流企业的类型及综合能力的评估指标,作为物流市场对物流企业选择的依据,具有较强的可操作性。该标准的发布实施,不但对规范物流市场、提高物流服务质量、推动物流企业健康发展具有重要作用,同时也从技术标准的层面为政府的宏观管理和政策制定提供了技术性的参考依据和支撑。

国家标准委对这个标准的贯彻落实十分重视,标准本身已经规定了评估要由行业组织具

体组织和实施,在标准的新闻发布会上,当时的国家标准委主要负责人之一曾明确指出贯彻落实这个标准要由中国物流与采购联合会来完成。为维护国家标准的严肃性,保证评估活动的规范和公正,联合会建立了完整的评估体系和严格规范的评估制度,成立了物流企业评估委员会,初步建立起了一支有较高素质的审核员队伍。经过不断试点,总结经验,已形成了从企业申报、地方物流企业综合评估办公室和中物联物流企业评估委办公室初审、现场评估、评估委员会审定等一整套评估程序,在评估的各个环节中都严格执行标准,把评估过程发展成为帮助企业改善管理、推动企业生产经营活动上台阶、上水平的现场咨询服务,受到了企业的拥护和支持。在中物联的努力下,使标准更进一步地贴近了企业,贴近了我国物流业发展的实际需要。据了解,依据国家标准评定的172家A级物流企业都是我国物流行业的骨干和精华。这充分说明,依据国家标准开展综合评估对于推进我国现代物流业的发展、规范市场秩序、促进国民经济的健康运行发挥了积极的作用。

为进一步贯彻落实国家标准,不断提高企业的标准化意识,提高物流行业标准化建设水平,希望联合会以及我国的物流企业继续做好以下工作:

1、把全面落实8部委《全国物流标准2005—2010年发展规划》作为推进物流标准化的重要基础工作,不断抓紧抓实,尽快抓出成效。

2、制修订标准,特别是与企业密切相关的标准,要与企业的生产经营活动结合起来,要能够推动企业的生产、经营与管理的发展。国家标准委积极支持有助于推动企业进步和经济发展的标准,同时要注意和吸收企业参与标准的制定工作,使标准更贴近企业,符合实际。

3、贯彻执行《物流企业分类与评估指标》国家标准的力度要进一步加大。172家A级物流企业与我国物流企业的总规模相比,还比较少。中物联评估机构、各地物流行业组织及评估机构要加大工作力度,让更多的物流企业了解标准,加入到A级物流企业行列中来,要把这项工作落到实处,切实抓紧抓好。

4、希望在标准化工作中,注意多借鉴、采纳国际标准。在经济全球化不断加快的今天,物流业往往是跨地区、跨国界提供服务的,因此,国际上已有的、发达国家已执行的标准,

要尽量积极引进，等效采用。

5、要为解决“标龄”老化问题早作准备。标准也存在老化问题，因此，每五年内要进行一次修订和补充。联合会物流评估机构、各地物流评估机构和A级物流企业，在贯彻标准和日常运作过程中，要注意总结新情况和新问题，为今后标准的修改，使之更切合实际积累经验，作好准备。

要实现这些目标，必须依托国内相关产业、行业和企业，充分发挥协会、中介组织以及科研机构的作用。必须坚持以企业为主的原则，坚持国际化原则，坚持重点领域快速发展的原则，坚持自主创新的原则。鼓励我国物流企业积极进行自主技术创新，提高标准中自主知识产权的含量，发挥标准化桥梁纽带的作用，提高标准的水平，增强标准的适用性，提升我国产品的综合竞争力，促进经济和社会的快速发展。

在下一步工作中，按照《国务院关于加快发展服务业的若干意见》和《标准化“十一五”发展规划》对标准化工作提出的总体要求，应围绕实施标准战略，全面推进物流标准化工作，努力实现物流标准化工作的跨越式发展。这项工作涉及经济和社会发展的各个方面，需要各相关行业的广泛参与。《全国物流标准2005—2010年发展规划》对明确物流标准化工作的重点、方向有着重要的指导意义。国家标准委作为统一管理全国标准化工作的主管机构，将给予物流标准化工作更多的重视和支持，与中国物流与采购联合会一起共同做好物流标准化工作。

我们相信，在党中央、国务院的领导下，在各部门和各地的大力支持下，通过全社会的共同努力，我国物流标准化工作一定能够迈上一个新台阶，一定能为推动我国经济和社会全面、协调和可持续发展做出积极贡献。

最后，祝大会圆满成功！

谢谢大家。

“全国重点联系市场”申报工作启动

日前,中国物流与采购联合会发出《关于召开第四次全国重点批发市场总裁联席会暨商品交易市场现代物流体系建设研讨会的通知》。该通知中明确,此次会议上将公布第三批“推进流通现代化重点联系批发市场”名单。自即日起,第三批“全国重点联系市场”申报工作启动。

据有关资料,我国目前有生产资料批发市场约7000个,年销售额上万亿元,占全社会生产资料销售额的9%左右。在这些市场中,还出现了一些大型或特大型的专业或综合批发市场。这些市场具有大型化、规模化特征与现代物流功能,辐射周边区域乃至全国市场,在行业内起到了龙头、示范作用。汇集这些市场的信息,推广这些市场的经验,对于政府部门制定产业政策、加强宏观管理,推动中小批发市场改造升级,意义重大。

基于此,中国物流与采购联合会决定在2001-2003年确定的两批重点联系批发市场和2006年商务部公布的第一批重点联系市场的基础上,在全国遴选第三批“推进流通现代化重点联系批发市场”。《通知》一经发布,即受到企业与各地物流与采购协会(物资流通协会)的关注,纷纷来电询问有关情况。据会议筹备处介绍,有些批发市场已在准备材料,积极申报;有些省市协会准备发文,将组织批发市场申报。

为便于有关单位掌握相关信息,现将申报和报名参会的联系办法再予公布如下:

第三批“推进流通现代化重点联系批发市场”申报办法:1.凡年交易额在20亿元以上,在推进连锁经营、物流配送、电子商务等现代流通方式方面有一定成功实践或有较具体可操作规划,未发生过违规经营行为的各类商品批发市场,均可申报为“推进流通现代化重点联系批发市场”。2.“推进流通现代化重点联系批发市场”由各省区市物流与采购联合会(物资流通协会)及中国物流与采购联合会代管协会推荐,每个单位限推荐1~2名。未能与上述机构取得联系的市场,也可自行申报,但需征得当地商品流通主管机构的同意。3.申报“推进流通现代化重点联系批发市场”需填写申报表,经推荐单位或商品流通主管机构同意后,请于2007年7月20日前报送到中国物流与采购联合会生产资料市场专业委员会,

并由联合会组织有关专家进行审议后确定。

申报联系电话: 010-58566571 010-58566588-121; 传真: 010-58566571; 电子信箱:
qw@csl.org.cn, 或 qianw6@163.com; 联系人: 钱巍

会议筹备处电话: 010-68392979; 传真: 010-68392176、68392978; 电子信箱:
chinacemarket@yahoo.com.cn; 联系人: 邓长华 王琳

推进流通现代化重点联系批发市场名单

第一批

1. 上海宝山钢材交易市场
2. 南京生产资料中心批发市场
3. 上海市旧机动车交易市场
4. 西北物资市场
5. 庞口汽车农机配件城
6. 长春汽车中心批发市场
7. 广东汽车市场
8. 成都金府装饰城
9. 天津环勃海建材中心批发市场
10. 无锡南方不锈钢制品市场
11. 福建省南安市闽南建材第一市场有限公司
12. 华通有色金属现货中心批发市场
13. 新疆喀什新怡发二类口岸国际商贸城
14. 郑州商品大世界

第二批

1. 上海物贸中心有色金属交易市场
2. 中国小商品城
3. 深圳布吉农产品中心批发市场
4. 徐州生产资料中心批发市场
5. 江苏宣武集团市场
6. 江苏无锡生产资料交易市场
7. 京亚运村汽车交易市场
8. 重庆朝天门综合交易市场
9. 上海香山钢材交易市场
10. 广东金属物资市场
11. 南京钢材交易市场
12. 观音桥市场有限公司
13. 中国郑州粮食批发市场
14. 宁波华东物资城
15. 烟台三站批发交易市场
16. 沈阳钢材中心批发市场
17. 河北省安平丝网大世界
18. 郑州中储物资流通中心
19. 杭州陶瓷品市场
20. 西安物资城市场
21. 武汉市丹水池生产资料市场
22. 成都富森美家居现代装饰材料物流中心
23. 哈尔滨前进钢材大市场
24. 四川量力钢材批发交易市场
25. 四川(西部)经纬轮胎市场
26. 湖南汽车城
27. 东莞厚街兴业木材夹板市场
28. 北京京丰岳各庄农副产品批发市场
29. 天津储宝钢材现货交易市场
30. 广西南宁市虎邱钢材市场
31. 江西钢材市场有限公司
32. 金盛国际装饰家具广场
33. 北京市金属材料交易市场

34. 石家庄北二环钢材市场
35. 鞍山钢材现货市场有限公司
36. 广州白马服装市场
37. 长春钢材中心交易市场
38. 虎门富民布料大市场
39. 廊坊市钢材交易市场

商务部重点联系市场(第一批)名单

一、农副产品类(28家)

1. 北京新发地农产品批发市场
2. 北京顺鑫石门农产品批发市场
3. 北京八里桥农产品中心批发市场
4. 邯郸(馆陶)金凤禽蛋农贸批发市场
5. 内蒙古通辽玉米批发市场
6. 哈尔滨哈达果品批发市场
7. 牡丹江双合中俄果蔬批发市场
8. 江苏凌家塘农副产品批发市场
9. 舟山市水产品中心批发市场
10. 合肥周谷堆农产品批发市场
11. 马鞍山市安民农副产品批发交易中心
12. 江西九江京九农副产品中心批发市场
13. 福州市水产批发市场
14. 中国郑州粮食批发市场

15. 商丘农产品中心批发市场
16. 宜昌三峡国际旅游茶城
17. 广州江南果菜批发市场
18. 湛江市中鑫有限公司霞山水产品批发市场
19. 广西食糖中心批发市场
20. 重庆观音桥市场
21. 拉萨市肉食品公司
22. 成都市苏坡桥粮油批发交易市场
23. 昆明商品中心批发市场
24. 西宁市海湖路蔬菜瓜果综合批发市场
25. 大连北方粮食交易市场
26. 青岛城阳蔬菜水产品批发市场
27. 厦门蔬菜农副产品批发市场(中埔)
28. 深圳布吉农产品中心批发市场

二、生产资料类(20家)

- | | |
|------------------|--------------------|
| 1. 环渤海建筑材料中心批发市场 | 2. 太原市北郊钢材交易市场 |
| 3. 沈阳钢材中心批发市场 | 4. 长春钢材中心交易市场 |
| 5. 上海宝山钢材交易市场 | 6. 上海香山钢材交易市场 |
| 7. 南京钢材交易市场 | 8. 无锡生产资料交易市场 |
| 9. 无锡市南方不锈钢市场 | 10. 南京红太阳装饰城 |
| 11. 浙江南浔建材市场 | 12. 凤凰城建材物流科技园(河南) |
| 13. 广东金属物资市场 | 14. 南宁虎邱城北钢材市场 |
| 15. 海南农垦电子商务交易中心 | 16. 西安大明宫建材家居城 |
| 17. 兰州西北物资市场 | 18. 银川市昆仑建材市场 |

江苏、上海进出口总值分别位列第二、三位，进出口总值分别为 1311.8 亿美元和 1062.1 亿美元，分别增长 25.7%和 22.9%。

在出口商品中，机电产品出口增势良好。据海关统计，前 5 个月，我国机电产品出口 2540.2 亿美元，增长 27.5%，占同期出口总值的 57.3%。其中，电器及电子产品出口 1055.3 亿美元，增长 29.9%；机械及设备出口 861.7 亿美元，增长 24.7%。高新技术产品出口 1257.6 亿美元，增长 24.3%。传统大宗商品出口继续保持良好的增长势头。其中，服装及衣着附件出口 367 亿美元，增长 18.3%；纺织纱线、织物及制品出口 206.3 亿美元，增长 10.9%；鞋类出口 95.8 亿美元，增长 15.4%；塑料制品出口 57.6 亿美元，增长 10.9%。

在进口商品中，前 5 个月主要初级产品进口继续保持增长，其中大豆进口 1134 万吨，增长 9.2%。进口机电产品 1841.9 亿美元，增长 14.6%，占同期我国进口总值的 51.5%。其中，汽车 10.7 万辆，增长 25.3%。

财政部：我国将于 7 月 1 日调整部分商品出口退税政策

为进一步控制外贸出口的过快增长，缓解我国外贸顺差过大带来的突出矛盾，优化出口商品结构，抑制“高耗能、高污染、资源性”产品的出口，促进外贸增长方式的转变和进出口贸易的平衡，减少贸易摩擦，促进经济增长方式转变和经济社会可持续发展，经国务院批准，2007 年 6 月 18 日，财政部和国家税务总局商国家发展改革委、商务部、海关总署发布了《财政部 国家税务总局关于调低部分商品出口退税率的通知》，规定自 2007 年 7 月 1 日起，调整部分商品的出口退税政策。

这次政策调整共涉及 2831 项商品，约占海关税则中全部商品总数的 37%，主要包括三个方面：

一是进一步取消了 553 项“高耗能、高污染、资源性”产品的出口退税，主要包括：濒危动植物及其制品、盐和水泥等矿产品、肥料、染料等化工产品、金属碳化物和活性碳产

品、皮革、部分木板和一次性木制品、一般普碳焊管产品、非合金铝制条杆等简单有色金属加工产品，以及分段船舶和非机动船舶。

二是降低了 2268 项容易引起贸易摩擦的商品的出口退税率，主要包括：服装、鞋帽、箱包、玩具、纸制品、植物油、塑料和橡胶及其制品、部分石料和陶瓷及其制品、部分钢铁制品、焦炉和摩托车等低附加值机电产品、家具，以及粘胶纤维。

三是将 10 项商品的出口退税改为出口免税政策，主要包括：花生果仁、油画、雕饰板、邮票和印花税票。

鉴于这次出口退税政策调整以缓解外贸顺差过大为主要政策目标，考虑到去年出口退税政策调整设置过渡期出现的问题，这次出口退税政策调整没有设置过渡期，而是将调整的政策内容提前一定时间对社会公布，以使企业有提前准备时间。同时，考虑到一些造船合同和对外工程承包合同一般期限较长，价格难以调整，因此，规定对此前已经签订的船舶出口合同和工程中标或已经签订的价格上不能更改的长期对外承包工程合同涉及的出口设备和建材，于 2007 年 7 月 20 日前在主管出口退税的税务机关登记备案的，准予仍按原出口退税率执行完毕。

商务部:我国正致力于建立农村现代流通网络

商务部有关负责人 16 日表示，我国正致力于建立农村现代流通网络，为农村提供“实惠、方便、安全”的消费。

第三届跨国零售集团采购会暨首届全国农村商品对接会 16 日至 18 日在南京举行。商务部部长助理黄海在此间表示，我国农村市场潜力巨大、前景广阔，通过开展农村商品对接，引导生产企业

开发面向农村市场的产品，有利于把质优价廉、符合农民需要的产品送到农村，提高农民生活品质。

本企业试点以来取得的效果,存在的主要问题,提出了对试点工作的建议。王慧敏副局长表示,将对大家提出的问题认真梳理分类,进行深入调研,进一步做好政策完善工作。会议邀请中国税网的专家做了现代物流企业涉税政策解析,并回答了代表们提出的实务问题。参会代表对联合会所做的工作给予高度评价。崔忠付副会长表示,联合会将继续反映企业在税收方面存在的一些问题,做好有关物流行业税收管理课题研究工作,向政府有关部门研究提出改善税收管理的政策建议,进一步为物流企业创造宽松环境。 (研究室)

陆江会长会见怡亚通供应链营运总监

6月15日,中国物流与采购联合会陆江会长会见了深圳市怡亚通供应链股份有限公司营运总监郭军。郭军总监介绍了公司发展历程和运作模式。深圳市怡亚通供应链股份有限公司成立于1997年,现在全国共拥有7家分公司,14家子公司,自2001年开始,连续6年保持了超过40%的年复合增长率,2006年实现营业收入220亿元人民币。公司通过建立对客户需求的快速响应机制,灵活的服务产品组合,实现商流、物流、资金流、信息流四流合一的创新经营,为客户提供专业、全方位的一站式供应链服务。

陆会长向客人介绍了全国现代物流业发展形势及联合会为会员所做的主要工作,并为即将创刊的《怡亚通供应链》公司刊物题词。郭军总监表示,要尽快加入联合会并全面参与联合会各项工作。 (研究室供稿)

丁俊发常务副会长等赴天津调研

6月11至12日,中国物流与采购联合会丁俊发常务副会长、周林燕副会长一行赴天津市物资集团总公司调研。

11日上午,丁俊发常务副会长等与天津市物资集团总公司领导举行了座谈。集团总公司党委书记刘地生、总经理王志忠介绍了该公司近年来发展物流加工配送、构建供应链的经验。他们实施上伸、下延、工商银企联盟,靠“上伸”稳定资源供应,靠“下延”使产品增

值、扩大销售,靠“联盟”建立供应链。2006年,该公司完成经营额528亿元,比上年增长40.42%;钢材、汽车、化工产品、木材、煤炭等8大类生产资料,销售额与利润绝大多数比上年有大幅度增长。该公司计划到2010年,建设成为经营额超过1000亿元,跨地区、跨行业、跨所有制的大型物流产业集团。

座谈中,丁俊发常务副会长对天津物资集团的做法与成绩给予了充分肯定,同时提出了三点希望:一是要把树立“天物”品牌,作为企业的发展战略来考虑;二是要把供应链作为企业稳定发展的模式,而不仅仅是增加经营量的手段;三是要进行体制改革,条件成熟时争取上市。

11日下午和12日,丁俊发常务副会长一行到天津市咸通生产资料有限责任公司进行了实地调研,听取了该公司和天津市燃料油公司有关贸易物流和供应链方面的情况介绍;参观考察了空港二手车交易市场、天津鞍钢钢材加工配送中心等。

在津期间,丁俊发常务副会长还和天津物资集团领导商谈了将于10月份在天津召开的全国生产资料流通企业工作座谈会的有关事宜。

生产资料市场专业委员会主任钱巍陪同调研。 (生产资料市场专业委员会)

何黎明副会长出席广东粤宝汽车销售服务有限公司开业庆典

6月6日,中国物流与采购联合会何黎明副会长出席广东粤宝汽车销售服务有限公司开业典礼。

广东粤宝汽车作为德国宝马汽车登陆中国之后选择的第一批经销商并于2004年5月17日举行了过渡店的开业仪式。三年来,广东粤宝汽车累计销售宝马汽车2300辆,累计维修宝马汽车3万5千台次。今天,再次迎来了广东粤宝全新宝马汽车专卖店的开业庆典。

何黎明副会长代表中国物流与采购联合会和中国汽车流通协会对广东粤宝汽车销售服务有限公司开业表示热烈祝贺,并与华晨宝马汽车有限公司吴佩德总裁和广东粤宝汽车销售服务有限公司江军江董事长共同启动开业按钮。中国汽车流通协会副会长兼秘书长沈进

军、副会长于元渤也出席了开业典礼。(汽车物流分会)

崔忠付副会长主持召开“中国——东盟港口发展与合作论坛” 议题论证会

6月6日,由中国物流与采购联合会和中国——东盟博览会秘书处联合召开的“中国——东盟港口发展与合作论坛”议题论证会在北京召开。中国物流与采购联合会副会长兼秘书长崔忠付主持了论证会,中国——东盟博览会秘书处副秘书长、广西国际博览事务局副局长农融以及来自商务部、交通部、上海组合港管委会、国家发改委综合运输研究所、交通部水运研究院、中国外经贸企业协会、上海海事大学等单位的专家出席了此次会议。

农融副秘书长介绍第四届中国——东盟博览会的筹备情况及“中国——东盟港口发展与合作论坛”的有关情况,随后各位专家对即将在博览会期间召开的“中国——东盟港口发展与合作论坛”议题进行了广泛深入的讨论。

第四届中国——东盟博览会的主题是港口合作,作为这次中国——东盟博览会的重要组成部分,“中国——东盟港口发展与合作论坛”旨在促进中国与东盟国家在港口领域的进一步合作,促进本区域经济和社会发展。

与会专家一致认为,随着北部湾经济圈的崛起,港口合作在促进北部湾经济圈的发展与合作方面将起到越来越重要的作用。泛北部湾经济合作的主要目标是,充分发挥港口作用,加强区域内港口物流合作,加快产业对接与分工,促进贸易与投资,大力发展临海工业,联合开发海上资源,加快临海城市发展,形成一批互补互利、相互促进、各具特色的港口群、产业群和城市群。

参与本次论证会的专家认为,中国——东盟港口发展与合作论坛要以“互利合作、协同发展”为主旨,围绕港口议题,突出合作,办出特色。在议题设置方面,本次论坛将围绕港口与发展、港口与投资、港口与物流、港口现代化管理与政策等几个方面进行。

(网络事业部)

任豪祥副会长出席“林德杯”中国物流叉车巡回赛

由中国物流与采购联合会与林德(中国)叉车有限公司联合举办的“林德杯”中国物流叉车巡回赛,自2007年4月23日开赛,经过两个月在全国各大城市的选拔赛,北方大区决赛于6月23日在天津拉开战幕。任豪祥副会长、林德(中国)叉车有限公司总裁郭进鹏出席了决赛暨颁奖仪式。中国物流与采购联合会任豪祥副会长代表我会在决赛仪式上致辞,他高度赞扬各个参赛代表队的积极参与及在比赛中所展示的高超技能和顽强拼搏精神,预祝参赛选手在决赛中再接再厉,取得优异成绩,进军总决赛。

来自北京、天津、沈阳、长春、青岛5城市15支优胜代表队参加了决赛。经过三个小时的激烈争夺,长春国际物流中心摘取北方大区冠军桂冠,长春四环大众物流中心、青岛雀巢有限公司分别获得亚军和季军。任豪祥副会长为冠军队颁发了奖状。

其间任副会长还应邀出席了林德(中国)叉车有限公司天津分公司迁址仪式。

(会员部)

任豪祥副会长出席无锡西站物流园区开工仪式

6月2日,无锡西站物流园区管委会成立暨物流工程开工仪式举行,中国物流与采购联合会副会长任豪祥出席并致辞。

据了解,无锡西站物流园区以建设华东地区规模最大、功能最齐的现代物流市场为目标,依托交通优势、基础优势、产业优势、市场优势,加速整合全市物流资源,着力打造金属、五金、电子三大行业的采购交易、仓储加工、物流配送和信息管理服务中心,园区总投资50亿人民币。任豪祥副会长在致辞中,希望无锡西站物流园区在建设和发展中,积极探索,创新发展,注重品牌,加快推进,使之早日建成为起点高、功能全、辐射强,在全国具有典型示范意义的现代物流中心。

(办公室)

中海汽车船运输有限公司是由中国海运(集团)总公司出资一亿元人民币,在今年6月6日在上海注册成立的一级子公司,主要投资和管理中国海运的内外贸汽车船业务。经过资产重组后,该公司到明年年底将拥有29000车位的运力规模,成为国内最大的汽车船运输公司。中海汽车船运输有限公司的成立将进一步发挥中海集团的整体优势,做强做大汽车船运输产业。

整个揭牌仪式简洁而隆重,中国海运总裁、中海汽车船运输公司董事长李绍德先生在仪式上致辞,中国海运党组书记马泽华和上海市虹口区区长俞北华共同为中海汽车船运输公司成立揭牌。

出席仪式的嘉宾还有集团党政领导、虹口区委区政府领导、集团上海地区各专业公司和集团总部各部室的负责人,他们共同见证了中海汽车船的成立揭牌。

仪式由集团发展部副部长蒋光建主持,集团组织部部长梁钜华宣读了中海汽车船运输有限公司董事会和经营班子组成名单。公司总经理苏长岩衷心感谢集团领导和各单位、虹口区领导有关部门的大力支持,并与公司副总经理薛庆祥、梁金玉同志一起在仪式上与各位来宾见面。

宝钢开通 HYSCO 数据交换通道

6月6日,宝钢销售中心正式启动了宝钢与韩国 HYSCO 公司 EDI 数据交换通道,这是宝钢继欧洲 Ford、美洲通用、美洲 GE 之外第四家成功实现 EDI 数据交换和大客户协同商务服务的客户,也为国内钢铁企业利用电子商务手段构建海外营销渠道积累了更多宝贵经验。此次启动的宝钢&韩国 HYSCO 公司 EDI 数据交换,是国内钢厂中回应最快,启动最早的。宝钢方积极的应答和扎实稳健的工作作风,给客户方留下深刻的印象。此次 EDI 数据交换项目涉及到宝钢销售中心、宝和通商、韩国 HYSCO,并得到了宝信软件的大力配合,在各单位的通力协作下,共同克服了跨国、跨时区的系统实施困难,高质高效地完成了项目实施。

作为物流活动的起点,采购涵盖了从供应商到需求方间的货物、技术、信息或服务流动的全过程。企业通过实施有效的计划、组织与控制等采购管理活动,合理选择采购方式、采购品种、采购批量、采购频率和采购地点,以有限的资金保证经营活动的有效开展,在降低企业成本、加速资金周转和提高企业经营质量等方面发挥着积极作用。

1. 采购在企业生产及供应链中的重要地位

采购成本是企业成本控制中的主体和核心部分。对于典型的制造型企业来说,采购成本(包括原材料和零部件)要占产品总成本的60%,例如汽车行业的采购成本约占一辆车成本的80%。可见采购成本直接影响着企业最终产品的定价和企业的利润,良好的采购将直接增加企业的利润和价值,有利于企业在市场竞争中赢得优势。

同时,合理采购对提高企业竞争能力、降低经营风险也具有极其重要的作用。一方面,科学的采购不仅能降低产品生产成本,而且也是产品质量的保证;另一方面,合理采购能保证经营资金的合理使用和控制,从而以有限的资金有效开展企业的经营活动。

随着经济全球化和信息技术的高速发展,全球经济运行方式和流通方式产生了巨大变化,企业采购模式也随之不断发展。供应链中各制造商通过外购、外包等采购方式从众多供应商中获取生产原料和生产信息,采购已经从单个企业的采购发展到了供应链上的采购。

在供应链中,采购使供应链各节点间的联系和依赖性进一步增强,对于降低供应链运作成本,提高供应链竞争力起着越来越重要的作用。

2. 企业采购的现状和存在问题

我国企业采购已基本实现市场化运作,现行采购模式主要有三种:传统的不透明采购方式、公开招标采购方式、电子商务采购方式。其中,传统的粗放式采购模式仍然是企业采用的主要采购模式。在这传统采购模式下,大部分企业的采购职能被忽视,采购部门只是一个普通的职能部门,承担事务性的采购工作。企业采购已经暴露出了以下问题:

第一,采购成本数据库没有形成,无法对采购品种进行分类管理。在采购管理领域,通常企业80%的采购成本集中在20%的采购品类上,因此应当对采购品种进行分类管理。

第二,供需双方信息不对称,采购活动盲目性强。采购商和供应商之间不能进行有效沟通,互相封锁供应商信息、生产情况和市场行情。

第三,采购部门与其他部门相互独立、分离,影响作业流程的协调性。传统的采购部门与其他部门相互独立,保持着明显的界限。但在业务流程中,各部门都是重要的组成部分,部门之间的分离导致了业务流程的协调性较差。

第四,对供应商关系没有进行科学管理。当供应商流失或变更时不能主动应变,影响企业生产运作;与关键供应商之间的沟通与合作尚停留在交易层面,未注重深层次合作关系培养;供应商的评估体系、供应商激励机制和淘汰机制还未形成。

二、供应链下采购模式的优化

企业的采购应该着眼于供应链的整体框架,考虑供应的速度、柔性、风险,优化采购模式,从单一的竞争性采购模式变成为集中采购、全球采购、准时采购等多种模式及其优化组合以增强供应链竞争力。

1. 采购优化模式

(1) 集中采购模式

集中采购是相对于分散采购而言的,即采购组织同时为多个企业实施采购,通过全面掌握多个企业的需求情况,与供应商签订统一合同,实现大批量订购,利用规模优势,提高议价能力,从而大大降低采购成本。

例如,2004年我国武钢、唐钢等大型钢铁企业联手和全球最大的多种资源矿业公司达成合作意向,成立合营企业并通过该公司在25年内每年向这几家钢铁企业提供约1200万吨铁矿砂。据估计协议采购价格约25美元/吨,到岸价约为59美元/吨,这同当时120美元/吨的澳矿到岸价相比,采购成本降低逾五成以上,极大地降低了企业的生产成本。

(2) 全球采购模式

利用全球的资源,基于电子商务交易平台,整合互联网技术与传统工业资源,在全世界范围内寻找供应商和质量最好、价格合理的产品。全球采购在地理位置上更加拓展了采购的

范围,也是大型企业全球化战略的必然要求。例如戴尔公司全球采购的实施是通过建立全球采购中心、设立众多国际采购网点以提高采购效率,在全球范围内采购 5000 多种零部件。这种全球化采购模式充分发挥了现代物流、信息流的功用,使戴尔的采购成本降到了最低。

(3) 准时采购模式

准时生产的基本思想是只在需要的时候,按需要的量生产所需的产品,是在多品种、小批量混合生产条件下高质量、低消耗的生产方式,其核心是追求无库存的生产系统或使库存最小化。所以,准时采购模式建立在供需双方互利合作的战略伙伴关系的基础上,当需求商对原材料或半成品的需求产生时,有能力适时地从供应商处得到质量可靠的所需物料。

JIT 采购模式对于降低原材料和外购件的采购价格、大幅度减少原材料和外购件的库存、提高生产率等方面作用明显。例如生产复印机的美国施乐(Xerox)公司通过实施 JIT 采购,使该公司采购物资的价格下降了 40%~50%,库存降低了 40%,劳动生产率提高了 2%。

2. 采购模式优化过程中应注意的问题及相关优化案例

通过采购模式的优化,可以提高采购效率、降低采购成本,使采购的过程公开化,促进采购管理定量化、科学化,实现生产企业从为库存而采购到为订单而采购的转变,实现采购管理从内部资源管理向外部资源管理的转变。在采购模式的优化过程中应注意与企业内外部的协同、与供应商关系管理、健全采购绩效评估体系以及采购流程合理管理等问题。

(1) 注重与企业内外部的协同

企业的采购要实现高效就需要企业各业务部门的协同配合,包括设计开发部门、生产部门、财务部门等。采购模式的优化过程中要注重采购部门与其他相关部门(尤其是生产部门)的流程重组,逐渐从注重功能集合向注重流程重组上转移,加强采购流程在企业内部的沟通和协调,充分发挥采购职能。

采购作业不仅需要与企业内部协同,而且更重要的是与外部供应商企业协同。这种协同不仅包括与供应商在库存、需求等方面通过信息的共享及时调整采购计划及执行过程,更为

重要的是与供应商的全程协同,即在产品研发过程当中和供应商进行同步开发。此外,注重对采购价格的协同以保持最佳的价格竞争优势。

(2) 加强与供应商合作关系的管理

集中采购、全球采购等现代采购模式,一方面促使供应商向专业化的方向发展;另一方面使生产商在更广的范围内挑选更为合适的供应商成为可能和必需。在全球供应链的环境下,采购方和供应方协同合作的难度不断增加,任何一方的失误都会造成供应链效率和利润的低下。可见,切实加强与供应商合作关系的管理在采购模式的优化过程中尤为重要。要加强对供应商的选择与评估,建立并协调与供应商战略合作关系,拟定产品共同开发计划,将采购作业与供应商的工作流程衔接,直接处理跨越双方的综合业务等。

(3) 实行合理的采购流程管理

在流程管理方面,应注重企业采购流程管理,加强生产计划、物料需求计划和采购之间的协调运作。加强核心采购流程的设计,降低采购工作的随意性。以年度采购计划预算编制流程为例,如果没有明确的采购计划,缺乏对采购需求的分析和对供应商的培养,就会导致大量的常规采购变成突发性的临时采购,使生产成本大幅上升。

(4) 健全采购绩效评估体系

企业通过健全采购绩效评估体系并持续进行评估,可以及时有效地发现采购作业中的问题,制订改善措施和解决方案,确保采购目标的实现和绩效的提升。对于绩效评估体系的健全,可建立包括采购(计划完成及时率)、物料质量(来料合格率)、采购成本(价格差额比率)、采购周期、供应(供应准确率)、库存(库存周转率)、服务满意度等指标体系来评估。

(5) 采购模式优化的成功实例

联想集团基于供应链的采购管理优化是企业采购模式优化的成功案例。作为IT行业的龙头企业,该集团每年的采购金额大约在110亿美元左右。联想集团在采购流程中面临的主要问题是原材料价格波动性较大、客户需求个性化日益强烈、供应商寡头垄断等。

针对这些主要问题,联想在供应链和采购方面采取了一体化的运作体系以加强企业内部

的协同。首先,在协同作业上,将采购、生产、分销以及物流整合成统一的系统,整个集团形成统一的采购策略。其次,科学地推进与供应商的协同管理。集团有约300家供应商,物料的采购面向国际和国内,拥有非常复杂的供应链体系,联想采取了全程紧跟的策略,在供应商端设立了相应的采购平台,加强日常管理。

在与供应商合作关系管理上,确定供应商的总体策略,例如价格成本以及采购比例的控制等;引入淘汰机制,签署框架协议;对于重要零部件的上游供应商进行管控,定期对供应商工厂生产线进行审核;对供应商财务状况进行分析等。

在采购绩效评价方面,坚持对采购管理和绩效进行定期评估。评估主要是从质量、服务、成本等方面来进行,然后根据评估的结果对日常采购进行管理。

通过采购模式的优化,联想逐渐由传统的采购管理转变为供应链采购管理,降低了供应链运作成本。

三、结束语

供应链环境下,企业间由单一的竞争关系转变为共同利益下的协同合作关系。这也意味着企业的采购模式也必须从供应链整体利益的角度对传统的单一竞争模式进行优化,才能降低企业采购成本、降低库存,从而协调整个供应链的流程运作,取得供应链整体效益的最大化。

DHL携手两家技术公司开发冷链解决方案

物流巨头 DHL、实时定位系统(RTLS)提供商 AeroScout 及车辆追踪、船舰资产管理方案提供商 Microlise 共同开发了一套冷链解决方案,用于追踪药品在供应链的流通,确保药品在运输过程中符合相关的规定。这套方案结合用了有源 RFID 技术、温度传感器和 GPS 系统,可以实时定位药品位置和监控药品温度。

所谓的“冷链”是指运输环境受到特定限制(如温度或湿度)的货品供应链,如某些食品或药品运送链。这些货品的运输条件有些由政府明文规定,有些是企业为保证货品质量而在内部制定并执行。

和管理手段,没有人能确切地知道在某一时刻金属手推车的使用情况,在圣诞节等邮件运送的高峰期,金属手推车短缺问题尤为突出,工作人员不得不加班加点,邮件也常常因此而无法按时交付到客户手中。为此,芬兰邮政当局不得不每年投入上百万资金购买这些金属手推车以满足需求,金属手推车成了导致芬兰邮政无法获得理想效益和提供高效服务的关键因素。”芬兰邮政后勤公司的业务主管 Helja Salomaa 这样解释说。

几个替代解决方案先后被提出来,但是经过分析之后又纷纷被否决了,“有人提出的在每个金属手推车上使用条形码读卡器的方案就被排除了,因为条形码很容易损坏,而且系统运行慢,成本也太高。”于是,无线射频识别(Radio Frequency Identification, RFID)技术进入他们的视线。

RFID 是一种新兴的信息技术,在未来几年中,它将对企业的绩效产生重大影响。在欧洲,很多零售商,比如 Tesco、Marks & Spencer 和家乐福,已经宣布了使用该技术的计划。像空中客车这样的公司也开始使用 RFID 来跟踪备用部件,而宝马公司也正在跟踪生产线上的汽车。但 RFID 是否对芬兰邮政的金属手推车管理有效,Salomaa 也心里没谱,“只有试验之后才能证明了”Salomaa 说。

当然,试验还有几个更深层次的原因:首先,芬兰邮政想在不把流程集成到生产系统中的情况下对 RFID 技术做一下评估,其次,公司想了解并评估 RFID 技术在生产流程中跟踪金属手推车的效果,包括它会对日常运营产生什么影响?从收集到的跟踪信息中能够分析出什么信息?以及对于改进金属手推车管理有哪些实际的好处。

解决方案

从 2005 年初开始,芬兰邮政进行 RFID 技术的前期调研和技术选型,最终采纳了 BEA 公司的 RFID 解决方案,进行其试点项目的实施。该项目从 5 月开始实施,8 月正式上线。

RFID 解决方案是以 BEA WebLogic RFID Edge Server 为基础的。该应用服务器基于标准,健壮且灵活,可以管理 RFID 标签和读卡器设备,并缓解这种新技术所产生的大数据流量,可以说是专门为了帮助像芬兰邮政这样的企业跟踪可重用资产并尽可能地提高供应

链效率而设计的。

该解决方案运行在两台基于 Intel Xeon 处理器的 HP ProLiant 服务器上。据 Salomaa 所说,该组合带来了无与伦比的可用性和性能。“通过在同类中最好的惠普和英特尔服务器平台上进行标准化,我们证明了系统具有良好的弹性和可伸缩性,而且其性能也相当不错。我们愿向考虑部署 RFID 的所有企业推荐这种组合。”

为期 8 周的试验涉及到了 30 名客户和 200 个金属手推车。在使用中,运营商和本地的运送员使用移动数据收集终端来扫描 RFID 标签并跟踪金属手推车的运送和收集情况,并使用了长距离的读卡器,以便在 RFID 标签经过配送中心中的关键点时进行自动扫描。

成效

Salomaa 及其团队对于 RFID 试验的结果特别满意。从资产管理的角度来说,它通过改进控制、提高可用性和降低维护成本,降低了芬兰邮政的资产总拥有成本。该试验提高了在公司的多种后勤操作过程中的可见度,从而降低资产库存,同时确保“在正确的时间把正确数量的货物运送到正确的地点”。此外,该解决方案提供了精确的资产维护数据和保修索赔管理。它允许芬兰邮政根据客户对滚柱盒的使用情况精确收费。它还提供了卓越的分析信息——包括资产循环时间、停留时间、利用率和收缩点。

从运营效率和实现的角度来说,RFID 概念验证通过在资产经过供应网络时,自动管理它们的托运和寄存来降低运营成本。通过提高产品运输的速度和减少运输工具往返的时间,它降低了芬兰邮政的运输费用。另外,它还优化了人力的使用,以便管理实现过程,与此同时消除了人为错误。无异议的交付验证还减少了争论,并改进了客户服务。

据 Salomaa 所说, BEA 应用基础架构对 RFID 程序的成功起到了重要作用。“BEA WebLogic RFID edge Server 让我们使用 RFID 实验室快速且经济有效地实现了对解决方案的“概念验证”的开发和实现”,她解释道。“它与 Intel Xeon 处理器一起,为我们提供了一个坚固而可靠的基础,使我们可以在其上进行大型部署,以获得最高的 ROI。使用 BEA WebLogic Integration™,我们体验到了利用内部系统和外部数据库进行平滑数据整合的感

觉。我们能够把实时数据转换为有意义的信息，然后通过 BEA WebLogic Portal 公开这些信息，这允许我们以一种最适当的方式与需要这些信息的人共享它们。”

试验结束了，基于 RFID 的资产跟踪在芬兰邮政的前景又如何呢？Salomaa 总结道，“我们的目标是在整个芬兰实现 RFID——在每台 FP 终端中和各种容器上。我们还想在所有的运送业务中使用 RFID 标签，包括单个的信件、包裹和杂志捆。有一件事情可以肯定。基于迄今为止获得的经验，在芬兰邮政全面实施 RFID 的过程中，BEA 将成为我们尊贵的长期合作伙伴。”

(本期文章未署名者均由网络事业部供稿)

编委会主任：丁俊发 **副主任：**何黎明 戴定一 崔忠付 周林燕 任豪祥
编委会委员（按姓氏笔画排列）：毛 洪 史亘泰 刘乃杰 许军祥 孙 蕾 李锦莹
余 平 沈进军 张 明 孟国强 杨凤玉 周雪松 胡大剑 贺登才 钱 巍
黄久久 蔡 进 熊致辉

编辑部主任：晏庆华 **责任编辑：**魏 然

地址：北京市月坛北街 25 号 **邮编：**100834 **电话/传真：**58566588-117

E-mail: wlb@cflp.org.cn

网址：中国物流与采购网www.cflp.org.cn 中国物流联盟网www.chinawuliu.com.cn/