



# 中国物流与采购联合会 会员通讯

电子版（半月刊）

第 19 期  
(总第 136 期)  
2007 年 10 月 15 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**★制造业是我国国民经济活动的主体产业和支柱产业。国家统计局公布的有关资料显示:2004 年我国制造业法人单位 132.9 万家,占全国法人单位 516.8 万家的 25.7%,就业总人数为 8390.3 万人,占全部法人单位就业总人数 21261.7 万人的 39.5%…… (全文)

## ★ 篇目浏览 ★

<b>【权威论点】</b> .....	<b>1</b>
中国制造企业物流现状及政策建议 .....	1
<b>【专题报道】</b> .....	<b>10</b>
9 月份CFLP中国制造业PMI为 56.1% .....	10
9 月份公路货运价格指数 .....	12
<b>【政府动态】</b> .....	<b>13</b>
商务部:发布《中国农村市场发展报告 2007》 .....	13
发展改革委:2007 年 8 月交通运输完成情况 .....	14
海关总署:我国正构建保税物流监管体系 .....	15
交通部:今年前三季度全国交通经济运行基本平稳 .....	16
<b>【联合会工作】</b> .....	<b>18</b>
何黎明副会长高票当选亚太物流联盟副主席 .....	18
关于申报 2007 年度“宝供物流奖学金”的通知 .....	19
新版人才招聘频道隆重推出 .....	20
中国—东盟港口发展与合作论坛筹备进展顺利 .....	21
丁俊发、崔忠付出席中国西部工业物流发展论坛 暨遂宁工业物流港招商洽谈会 .....	22
快讯四则 .....	22
<b>【会员园地】</b> .....	<b>23</b>
招商局深圳公司切入蛇口港区平面运输业务 .....	23
长三角地区物流行业诚信倡议书 .....	24
中邮物流扩展项目 .....	24
<b>【产业分析】</b> .....	<b>25</b>
我国钢铁加工配送发展规模偏弱 .....	25
<b>【调查报告】</b> .....	<b>26</b>
物流人才调查报告 .....	26
<b>【广而告之】</b> .....	<b>31</b>

---

第六次中国物流学术年会暨 中国物流学会四届二次理事会即将召开.....	31
中国物流与采购网免费为会员企业提供人才招聘服务.....	33

## 【权威论点】

### 中国企业物流现状及政策建议

中国物流与采购联合会

#### 第一章 发展现代物流是推动制造业升级的根本途径

制造业是我国国民经济活动的主体产业和支柱产业。国家统计局公布的有关资料显示：2004年我国制造业法人单位132.9万家，占全国法人单位516.8万家的25.7%，就业总人数为8390.3万人，占全部法人单位就业总人数21261.7万人的39.5%。据《中国统计年鉴》数字，制造业增加值在国内生产总值(GDP)中所占的比重多年来一直保持在30%左右。由此可见，制造业对于我国经济发展具有举足轻重的地位。

从发展趋势看，工业化进程决定了中国经济的发展在相当长的一段时间内仍需要制造业的发展来支撑。这就必然要求不断提高制造业发展的水平、质量和效率。我国《十一五规划纲要》中提出必须加快转变经济增长方式，切实走新型工业化道路，要推进工业结构优化升级。要发展先进制造业，调整优化产品结构、企业组织结构和产业布局，提升整体技术水平和综合竞争力，促进制造业由大变强。这就给我们提出了一个需要认真思考，也是必须解决的问题：制造业如何转变经济增长方式？如何提升综合竞争实力？我们的差距何在？

一般来讲，衡量一个行业的实力，主要在于三个方面：一是技术水平，二是装备水平，三是物流水平。从我们这次对制造业企业调查和对国外制造业发展状况比较分析，我国制造业发展除了技术水平和装备水平存在差距外，制造业物流发展滞后，差距更为明显。总体来看，我国制造业物流水平仅相当于发达国家80年代中期水平，落后20年。如果还不加快提升制造业物流水平，就会严重制约我国制造业又好又快地发展，更谈不上发展先进制造业提升制造业综合竞争实力，也会影响我国工业化的进程和国民经济的健康发展。因此，发展制造业物流，建立与完善制造企业物流体系，促进制造业由大变强，提升制造业企业综合竞争力已经成为我国制造业发展中迫切需要解决的问题。从现代物流发展的角度看，一个国家在工业化过程中，发展企业物流，特别是发展制造业物流是推动现代物流发展的一项重要任务，也是关键所在。

## 第二章 国外制造业技术及其物流管理现状与趋势

制造业的发展是现代物流发展的主要推动力量,现代制造业物流必须要与现代制造业发展水平相适应。从国际上看,制造业和现代物流发展是互动的,密不可分的。而且制造业发展水平越高,越离不开现代物流的支撑。制造业的发展是物流发展的基础,物流的发展又是制造业发展重要推动力量。制造业不同阶段的发展,必然要求相应的制造业物流水平与之相适应。十九世纪末以来,国际上制造业发展经历了四个阶段,相应地制造业物流也经历了四个逐步提升的发展时期:

一是工厂式制造厂阶段。这一阶段初期企业生产效率不高,产品销售量不大,对物流的需求还不是很迫切。20世纪初以后,随着企业产品销售逐渐扩大,人们开始意识到降低产品销售成本的重要,为大批量配送提供了条件,同时也为人们认识物流提供了可能,开始出现现代物流萌芽阶段。

二是少品种、大批量的流水线生产阶段。随着制造业工业化进程的加快,以及为适应大批量生产出来的产品市场销售实现,必然提出了需要建立一个提高销售效率,降低成本的组织方式。同时,物流技术装备的发展也为大批量配送提供了条件。于是,从企业角度考虑到产品销售的需要,提出了货物配送(Physical Distribution)的物流组织方式,实现了生产和消费间对物资履行保管、运输、装卸、包装、加工等物流组织功能,形成了从生产到消费的环节的物质移动的管理体系。现代物流发展进入了实物配送管理阶段。

三是“精益生产”阶段。制造业以计算机技术为基础的自动化和产品生产的成组技术的普遍应用,使生产出来的产品种类增加、质量改进,要求产品生产一体化运作,也自然促进企业内外部物流整合,实现从采购的获得、制造的支持、到成品分销提供一体化的物流服务,从而推动了现代物流向一体化物流管理阶段过渡。这时,制造业发展对物流的要求就不单纯是考虑从生产者到消费者的货物配送问题,而且还要考虑从供应商到生产者对原材料的采购,以及生产者本身在产品制造过程中的运输、保管和信息等各个方面,全面地、综合性地提高经济效益和效率的问题。于是,现代物流发展也达到了一个新的水平,它是以满足消费者的需求为目标,把采购、制造、运输、销售等市场情况统一起来考虑的一种战略措施,这与把物流仅看作是“后勤保障系统”和“销售活动中起桥梁作用”的概念相比,在深度和广度上又有了进一步的含义。现代物流业发展进入了一体化物流管理(Logistics)阶段。

四是“敏捷制造、柔性生产”阶段。它要求复杂多变的产品快速进入市场,而开发新产品的最快速度涉及从不同的企业中组织资源,借助信息技术共同完成各自功能。因此企业边界被打破,企业间需要形成动态联盟。这自然要求物流服务也要与制造业发展相适应,进入供应链的协同运作阶段。于是现代物流发展到目前最新的形式——供应链管理(Supply Chain Management)阶段。

全球制造业和现代物流业近一个世纪的发展历程表明,没有现代物流业的发展和水平不断提升,制造业不可能发展到现在的水平。

### 第三章 中国传统制造业企业物流现状及总体评价

调查研究表明,当前我国制造业企业物流发展正在向一体化物流管理提升,基本处在实物配送管理向一体化物流管理过渡的后期。总体表现出以下八大特征和趋势:

#### 1、制造业物流需求快速增长、规模快速扩大, 占社会物流总额比重提高。

中国制造产业的升级,主导了物流需求的释放,也直接影响着制造业物流市场的行业布局和需求结构。近年来,伴随我国现代物流迅速发展,制造业物流规模逐步扩大,制造业物流总额在社会物流总额中所占比重最大并逐年提高,制造业内部各行业之间物流需求分布不平衡。据中国物流信息中心数据,2005年,我国制造业物流总额为35.9万亿元,比上年增长26.9%,增速快于同期社会物流总额增长速度1.7个百分点。制造业物流总额占社会物流总额比例为74.7%,比例比上年提高了一个百分点。

另外,制造业内部各行业之间物流需求分布不平衡。在制造业物流额的构成中,机械制造业物流额所占比例最大,为40.3%,所占比例较大的行业还有黑色金属冶炼及压延加工业、化学原料及化学制品制造业和交通运输设备制造业,比例分别为9.2%、7.5%、6.8%;所占比例较小的有印刷业和记录媒介的复制业、家具制造业、文教体育用品制造业、废弃资源和废旧材料回收加工业,比例均在1.0%以下。

#### 2、物流业务发展正在由生产、销售环节向采购环节迅速扩展, 部分企业开始向回收(循环)物流发展

我国制造企业为提高整体效益,增强国际竞争力,已经开始培育现代物流理念、利用现代物流技术和工具,其物流业务发展正在由生产、销售环节向采购环节迅速扩展,部分企业开始向回收(循环)物流发展。

制造业企业物流成本发生于包括采购、生产、销售各环节在内的生产经营全过程。只有对所有环节的物流费用进行有效的控制,才能使企业的物流总成本最低、物流效率最优。在传统制造业物流活动中,采购环节通常不被重视,而事实上采购环节又是最有成本节约空间的环节。在竞争日趋激烈的市场中,增加制造业企业销售额一般是比较困难的,而物流成本下降则相对容易,由此可见,降低物流采购成本十分重要。通过招标采购,制造企业可以有效地降低物流采购成本,避免采购过程中的浪费。

我们在这次调查中就看到,沈阳华晨金杯汽车有限公司就已经开始采用订单采购物流管理。其采购活动是以订单驱动的:制造订单的产生是在用户需求订单的驱动下产生,制造订单驱动采购订单,采购订单再驱动供应商。这样,华晨金杯汽车有限公司实现了低成本、准时化的采购物流,并与生产中的实时物流和专业化的销售物流进行优化整合,形成以企业为整体的一体化物流体系,推动了企业整体效率和效益提高。据我们了解,目前国内一些主要汽车企业,如上海大众、一汽大众等都普遍采用这种准时有效的一体化物流管理的模式。

3、物流发展目标开始由加快销售、降低销售成本,向整体优化、提高企业效率、降低整体物流成本转变。

在一体化物流管理模式下,物流的本质是以满足消费者的需求为目标,把采购、制造、运输、销售等市场情况统一起来考虑的一种战略措施,通过信息存储、运输、存货、仓储、装卸搬运和包装等现代物流手段按尽可能低的成本,将产品在各级流通节点之间传送。从我们调查情况看,目前,已经有一些制造行业的物流发展的目标开始由加快销售、降低销售成本,向整体优化、提高企业效率、降低整体物流成本转变。我们这次调研中,燕山石化就提出了整体优化的要求。在传统石化企业物流活动中,企业往往只重视加快销售、降低销售成本,注重加强和改善企业产品销售绩效的提升,但在生产、原材料供应等环节的物流管理还相对落后,使得企业内部物流管理脱节,效率不高,整体物流成本仍然居高不下。目前,实施物流整体优化后,燕山石化成品油的销售配送可以直达最终用户——加油站,其物流管理模式基本与国外接轨。因此以燕山石化为代表的许多石化企业开始提出整体优化,降低企业整体物流成本的物流管理的目标,我们认为这在制造业具有较好的代表性,充分说明制造业企业物流管理理念在提升,对于推进我国制造业现代物流向前发展,改造升级传统制造业具有重要意义。

#### 4、物流发展的行业特征越来越明显,精细化、专业化的趋势开始显现

通过这次调研,我们看到制造业物流发展由粗放的物流管理向精细化、专业化管理转变的趋势明显加快,物流发展的行业特征越来越明显。例如我们在这次调查中了解到,辽宁省大连海洋渔业集团公司(简称“辽渔集团”)近年来为了适应客户和市场的需要,特别是适应产品出口日本、韩国等国家的要求,根据水产行业的特点和产品的特征,着力加强水产品物流和冷冻储藏业务,打造冷链物流管理体系,提高企业核心竞争力。目前辽渔集团已经成为中国东北地区最大的冷冻、冷藏基地,国内外客户达500多家,冷库年吞吐量达到了43万吨的规模。辽渔集团冷冻厂已拥有功能齐全的大型现代化冷藏库五座,总资产1.2亿元,向客户提供水产品的冷冻粗加工及其它食品的快速降温或速冻



服务,向客户提供良好的货物冷藏环境、快捷方便的货物装卸服务。先进可靠的设备和设施,持续保证在正常的技术状态和安全状态下运行,保证货物的质量和安全;利用微机实现了电脑化专业冷藏库管理和库房温度的自动测试、记录和储存。通过现代物流的建设,形成具有水产行业特点的冷链物流管理体系,明显提高的产品质量,最大限度地满足了客户的要求,使得企业的核心竞争力明显加强,企业的经济效益也明显增强。在未来若干年内,在东北地区很难有企业在冷产品物流和冷藏市场与辽渔集团全面抗衡。事实上,在这次调研中,我们了解到有很多类似辽渔集团的企业正在根据本行业的特征和市场需求来改造和构建自身的物流管理体系,推动了制造业物流加快由粗放式管理向精细化,专业化物流管理转变。由此也推动了诸如冷链物流、危险品物流等专业型物流的快速发展。

#### 5、制造企业普遍拥有一定物流基础设施,内资企业平均规模远大于外资企业。

长期以来,我国传统制造业由于受“大而全”、“小而全”的观念影响,在物流管理和运作上习惯于自成体系,自我服务,集中表现为集约化程度较低,内部物流基础设施规模较大。国家发改委全国第二次物流统计调查(2006年)资料显示,制造企业普遍拥有一定物流基础设施。2005年制造业重点调查企业平均使用仓储面积为12万平方米,其中:平均自有仓储面积为7.2万平方米,占平均使用仓储面积的60.1%,平均租用仓储面积4.8万平方米,占39.9%;重点调查企业货运车辆平均拥有量为58辆,装卸设备35台。同时,据调查资料,制造业重点大类行业中黑色金属冶炼及压延加工业、有色金属冶炼及压延加工业和烟草制品业平均规模又大于其他行业。

我国制造业企业内部物流基础设施不仅规模较大,而且在物流基础设施拥有量方面内资企业和外资企业之间区别表现非常明显。据全国第二次物流统计调查资料,2005年制造业内资企业重点调查企业平均使用仓储面积为14.1万平方米,其中:平均自有仓储面积为8.2万平方米,平均租用仓储面积5.9万平方米,而同期外资企业平均使用仓储面积、自有仓储面积和租用仓储面积为2.9万平方米、2.4万平方米和0.5万平方米,内资企业各类仓储面积分别是外资企业的4.9倍、3.4倍和12.3倍;重点调查内资企业货运车辆平均拥有量为66辆,装卸设备38台,分别是同期外资企业的3.7倍和1.5倍。

制造企业普遍拥有一定物流基础设施的调研结论说明,我国发展制造业物流要走中国特色的道路,不能盲目学习国外发达国家整体外包物流业务的经营战略。中国发展制造业物流,必须结合现有制造业发展现实,充分利用现有物流基础设施,实现物流资源最优配置。

#### 6、物流业务外包增加、专业化程度提高,制造业企业与物流企业联合趋势明显

制造业企业物流外包表现出来的特点是:物流业务外包增加、专业化程度提高,但物流业务整体

外包较少,运输外包比重较大。由于目前我国物流外包业务在统计上暂时缺乏统一的量化指标,目前只有专门对运输业务外包情况进行专门调查。据第二次全国物流调查数据显示,企业运输业务主要靠外包来完成。2005年,在所调查企业完成的30054万吨货运量中,货主企业自我完成的只有9900万吨,占总量的32.9%,委托第三方完成的达20153万吨,占67.1%。这一比例比上年提高了近2.5个百分点。由于产品结构的差异,各行业物流外包需求各不相同。据调查资料显示,2005年运输业务外包比例最大的行业是非金属矿物制品业、烟草制品业和黑色金属冶炼及压延加工业等行业,其货物运输外包比例分别达到89.6%、87.6%、83.5%、81.3%、73.1%。

同时,制造企业与物流企业联合趋势明显。近年来,辽宁本溪钢铁集团(以下简称“本钢集团”)与中国远洋运输集团签订战略合作协议,确定本钢集团出口的钢材均由中远以优惠价格负责海运,同时,本钢集团进口的铁矿石也交给中远运输,该集团的海运业务基本全部包给中远集团。由于中远集团物流业务具有规模效应,双方实现双赢的局面。目前,制造企业和物流企业实现战略合作、资源共享已经形成一种有利趋势。

#### 7、物流信息化认识明显提高,在制造业企业物流中发挥越来越关键的作用

物流信息化就是利用信息技术整合物流业务流程与物流资源,实现信息标准化和数据库管理、信息传递和信息收集电子化、业务流程电子化,进而实现规模化经营、网络化运作管理过程。随着我国近几年物流业的蓬勃发展,物流信息化受到了普遍重视,物流行业信息化投资规模不断扩大,物流信息技术装备水平有了较大提高。据中国物流与采购联合会第五次中国物流市场供需状况调查(2006年)资料显示,我国大型制造企业现场物流采用看板管理的占25%,采用JIT配送的企业比例占11%,采用原材料直送工位的占44%,采用精益化物流管理的占6%,采用条码信息系统的占13%,采用了企业集成化物流系统的比例为13%,与第四次调查相比,企业物流系统有较大改善。

我国重点制造企业在物流系统改善过程中,采用一体化物流管理的企业占23%,实施了供应链管理优化的企业占18%,原材料采购采用招标采购措施的企业占37%,采纳物流业务外包的企业占49%,实施ERP信息化管理的占47%,进行了业务流程优化的企业占29%,采纳了其他各种物流改善措施的企业占31%。物流信息化整合了制造业资源,促进了制造企业供应链各环节之间协调运行,减少了“长鞭效应”,提高了物流系统的快速反应能力,改善了物流系统的时空效应,节约了物流成本。物流信息化是提升我国制造业物流现代化水平,实现跨越式发展的核心途径。推动物流信息化,对于促进我国制造业物流的发展,提高国民经济运行的质量和效率,具有重要意义。

#### 8、现代物流技术与产品在企业物流作业中开始得到应用

21 世纪,以信息技术为代表的现代科学技术的发展对现代制造业提出了更新、更高的要求,也更加突出了现代物流业作为制造业升级推动力量在社会技术进步和产业升级中的重要作用。作为国民经济增长和技术升级的原动力,制造业特别是装备工业将伴随包括物流业在内的新兴产业的发展而共同进步,制造企业现代物流技术将向智能化、柔性化、网络化、精密化、绿色化和全球化方向发展。

现代信息技术对制造业企业物流组织的影响,将导致新的物流组织的出现,而且促使物流组织的层次也在不断的提高。80 年代以前,是以企业内部信息管理系统为基础的企业内部一体化物流组织;到 80-90 年代 EDI 技术出现以后,特别是第三方物流企业出现以后,则可以概括为以电子数据交换技术或 EDI 为基础的专业化的物流组织,即专业化物流部门或早期的第三方物流企业,现代物流技术的发展对制造业物流的发展和创新的影晌是非常明显的。

第五次中国物流市场供需状况调查报告显示,我国大型制造企业在物流作业中采纳了许多现代化物流技术与装备,其中采用了物流集装单元化技术,使用物流单元化容器的企业占 31%,使用工位器具的企业占 67%,使用叉车/拖车等搬运设备的企业占 76%,采用吊车/起重机的企业占 27%,生产线采用了连续自动输出线的企业占 46%,采用自动包装与码垛技术的企业占 19%,采纳其他物流技术的企业占 28%。

#### 第四章 中国发展制造业物流的基本思路

1、要充分认识发展制造业物流在转变制造业经济增长方式过程中的关键作用,在考虑和制定制造业发展规划和政策时,一定要把制造业物流发展作为重点和关键环节纳入规划和政策范围。

中国制造业企业物流虽然有了快速发展,但同美欧日等发达国家相比,制造业物流总费用率仍高出 5 个百分点左右,说明当前中国制造业物流发展水平不高、效率偏低,制造业发展过程中的物流含量偏小,与发达国家在物流运行的质量和效益方面确实存在明显差距。据此,要加快制定“十一五”全国制造业现代物流业专项规划,建立健全综合协调机制;加大对物流基础设施建设的投入,特别加强铁路、港口、多式联运和重要物流节点建设和对重要公共服务设施的支持;为制造业物流发展创造适宜的政策环境。

2、发展制造业物流要从我国制造业发展的现状和实际情况出发,在现阶段重点要以采购环节为龙头,着力推动一体化物流管理方式的应用与发展,有条件的行业和企业可以逐渐探索和实践供应链管理的方式,切忌贪快求洋。

调研中燕京啤酒成功的案例说明,制造企业要根据不同行业对物流的不同要求,实现制造业物流发展专业化,要充分发挥制造业企业现有物流资源的优势,在推动制造业企业物流外包的同时,充分



挖掘企业内部物流发展的潜力。

3、要加快物流技术在制造业物流发展中的应用,特别要加快提高物流标准化、信息化水平,通过物流标准化、信息化来提高制造业企业信息化的整体水平。

针对当前制造业物流标准化进程中存在的问题和国际物流标准化的发展方向,政府部门要加强对物流标准化工作的重视:一方面要在计量标准、技术标准、数据传输标准、物流作业和服务标准等方面做好基础工作;另一方面,也是最为迫切的是要加强对标准化工作的协调和组织工作,对国家已颁布的各种与物流活动相关的国家标准、行业标准进行深入研究,及时淘汰一批落后的标准,增加通用性较强的物流设施和装备的标准制定。要注意不同功能活动的特殊要求,但更应强调各类物流活动间的兼容性。

4、要通过构建有关法律体系,建立企业延伸责任制等措施,逐步形成制造业循环物流体系,推动我国循环经济的发展。

我国的制造业物流已初具规模,但相应的法律法规的修改和制定则明显滞后,还没有形成一套比较完整的体系。因而,制定和完善物流法律法规是我国制造业物流健康发展的一项迫切任务,也是规范行业发展秩序和整顿不合理行为的要求。要进一步提高宏观调控能力,加大监控力度,建立市场准入制度,限制不合格企业进入物流市场,控制恶性竞争。

## 第五章 发展制造业物流的政策建议

由于历史原因,中国制造业发展水平具有多层次、多元化发展特征,既有国际上最先进的外商独资合资企业,也有国内先进的制造企业,更有仅仅相当于国际上20世纪50-60年代水平的制造企业,因此制造业物流的发展水平与特点也是多层次的。中国制造业物流的发展应该借鉴国际经验,具有系统思维和和谐发展思路,追求先进适用的现代物流技术与理念。

### 一、制造业物流的布局政策

制造业物流的布局是指制造业物流系统在全国地域空间内的分布与组合。制造业物流的布局政策是指包括一定时期制造业物流布局目标及其形成机制和保证布局目标得以实现的重大措施等在内的政策体系。本研究报告认为,制造业物流的布局政策包括制造业基地重点布局、产业集群网络布局、行业示范布局等三个部分。发展制造业物流,要按照循序渐进、逐步接轨的原则制定我国制造业长远发展规划,引进国外先进的物流运作模式,结合行业与工业城市具体现实,选择一部分行业与工业城市进行供应链改造试点,为我国制造业物流与国际接轨提供示范。

### 二、制造业物流的组织政策

1. 开展工业超市试点。从我国制造企业的采购环节来看,原材料配送这种新的供应方式发展缓慢。在美、日、德等发达国家,原材料配送较为成熟,制造企业几乎全部采用配送。而在国内,采用配送的工业企业不足工业企业总数的10%。这与我国缺乏工业超市这种先进的制造业物流组织模式有关。为了提高我国制造企业的物流运作水平,建议加快在产业集群地带的工业超市试点工作。

2. 合理安置制造业物流设施及人员。由于制造企业实施物流流程再造,必然会出现一定规模的闲置物流设施和富余物流人员,对此国家应给予一定的优惠政策,保障闲置物流设施的合理利用以及富余物流人员的正常生活。

### 三、制造业物流的技术政策

1. 提高制造业物流信息化水平。制造业物流信息化建设是一项庞大的系统工程,涉及到制造业各行业的整体运作。在发展制造业物流信息化时,必须进行长远规划,有重点、分步骤实施,既要适应眼前的需要,又要满足未来的需求。

2. 建立完善的制造业物流标准体系。制造业物流标准化是物流制造业现代化建设的基础,是提高制造业物流效率的关键。所谓制造业物流标准化是指以制造业物流为一个系统,制定内部设施、机械装备、专用工具等各个分系统的技术标准;制定各分领域如包装、仓储、运输、装卸等各类作业标准:以制造业物流系统为出发点,研究各分系统与分领域中技术标准与工作标准的配合性要求,统一整个制造业物流系统的标准。

3. 加强制造业物流新技术开发利用。

### 四、制造业物流的人才政策

人力资源是物流发展中的重要生产要素,制造业物流发展需要多层次物流人才支撑。当前尤其缺乏实用型物流人才、高水平的物流管理人员和物流工程技术人员。构建制造业物流人才保障体系,已经成为推动制造业物流发展的当务之急。制造业物流的人才政策包括建立制造业物流人才教育体系、全方位培训制造企业一把手、实施制造业物流管理与工程人才培养和设立制造业物流国外培训项目等部分。

1. 建立制造业物流人才教育体系。制造业物流人才教育体系应该是包括物流管理基础理论研究、应用技术研究、学历教育、从业人员的在职培训等在内的物流教育、科研和培训体系。制造业物流人才教育体系的目标是成为以物流科技创新和知识型物流人才为核心的物流教育体系。

2. 全方位培训制造企业一把手。用先进的物流理念替代传统观念,是发展现代制造业物流业的先导。要从改变观念入手,对制造企业一把手进行全方位培训,促使制造企业改变大而全的发展模式,



于50%，其余18个行业均高于50%，其中烟草制品业、医药制造业、服装鞋帽制造及皮毛羽绒制品业达到60%以上。从企业登记注册类型来看，有限责任公司最高，为57%；国有企业、股份有限公司、外商投资企业差别不大，均略高于55%。从产品类型看，生活消费品和生产用制成品类企业最高，均为58%；中间品类企业次之，为55.6%；原材料与能源类企业最低，为51.5%。

针对9月份PMI调查结果，分析特约分析师张立群分析认为：“9月份PMI指数的走势，继续延续2005年以来的波动特点，即7月份以后开始提高。形成这一特点的原因还需要进一步分析。从经济发展来看，2005年以来中国经济增长总体保持平稳较快的态势，波动幅度不大。由此来看，PMI指数的变化主要是受自身规律性波动所影响，9月份PMI指数的变化，并不意味未来中国经济增长会出现上升趋势。相反，随着宏观经济政策效应的逐步显现，7月份开始，工业增加值增长率已经出现回落迹象，预计未来经济增长继续呈现稳中趋降态势。”

新订单指数上升势头显著，升幅达到4.4个百分点。该指数经历了最近两个月持续攀升以后，本月重新回到60%以上高位，创下最近5个月以来的高点。分行业来看，20个行业中，只有石油加工及炼焦业、有色金属冶炼及压延加工业2个行业低于50%，其余18个行业均高于50%。其中以烟草制品业、医药制造业为首的10个行业高于60%，为首的2个行业达到70%以上。服装鞋帽制造及皮毛羽绒制品业已连续10个月保持在60%以上高位，食品加工及制造业最近10个月以来首次回落到60%以下。

为应对需求上升，制造业生产加快，生产指数比上月上升4.6个百分点，再次回升到60%以上，创下今年以来继4月份以后的第二个高点。由于生产加快，采购活动增加，进口上升。本月采购量指数接近60%，比上月上升3.5个百分点；进口指数比上月上升1.4个百分点。同生产环节密切相关的这两个指数，本月皆为最近5个月以来的高点。

购进价格指数连续两个月持续攀升，本月又比上月上升2.6个百分点，达到65.6%，创下今年以来仅次于5月份的高点。分行业来看，20个行业中，只有烟草制品业低于50%临界点边缘，其余19个行业均高于50%，其中以黑色金属冶炼及压延加工业、木材加工及家具制造

业、石油加工及炼焦业、化纤制造及橡胶塑料制品业、专用设备制造业为首的16个行业达到60%以上,为首的5个行业达到70%以上,黑色金属冶炼及压延加工业高达85.7%,该行业已连续12个月保持在60%以上高位。从产品类型来看,原材料与能源类企业购进价格指数最高,达到75.5%。购进价格指数连续两个月持续攀升,反映出当前上游原材料价格上涨仍有可能出现加剧趋势,值得关注。

从企业反映的问题来看,本月反映问题的企业比重为24.9%,比上月上升0.6个百分点。在提出问题的企业中,本月反映价格上涨的比重占40%,比上月上升3个百分点;反映资金紧张的占19.3%,比上月上升2.4个百分点;反映原材料问题的占23.2%,比上月上升7.4个百分点;反映运输紧张的企业占8.3%,比上月上升0.4个百分点。

表 2007年9月制造业PMI指标 (%)

指标	调整后指数	比上月
PMI	56.1	上升
生产指数	61.7	上升
新订单指数	60.7	上升
新出口订单指数	55.1	下降
积压订单指数	51.3	上升
产成品库存指数	47.4	上升
采购量指数	59.6	上升
进口指数	53.7	上升
购进价格指数	65.6	上升
原材料库存指数	48.4	下降
从业人员指数	51.8	下降
供应商配送时间指数	51.7	上升

(科技信息部) (返回目录)

## 9月份公路货运价格指数

### 1. 2007年9月份公路货物运输市场价格





首次编写并发布农村市场发展报告。

《报告》指出,2006年我国农村商品流通规模进一步扩大,农村市场的市场类型、业态布局、交易方式、流通渠道等加快调整和优化,现代流通方式快速延伸,农村现代流通网络建设步伐加快,市场和流通对农村经济与社会发展的引导、带动作用更为突出,各级政府部门特别是商务部门实施的“万村千乡市场工程”等重点工作取得了显著的成效。《报告》同时指出,农村消费环境改善、农民增收、降低农村流通成本等问题值得关注。

《报告》认为,流通产业的国际化与现代化、农业的扩大开放、农民收入的增长变化、城镇化的推进是影响我国农村市场发展趋势的四大关键因素,未来农村市场规模将继续扩大、农民消费水平进一步提高,农村市场将吸引更多的社会资本,农村商品流通基础设施建设加速,现代农村流通网络更加完善,新型业态比重有所上升,市场主体组织化程度将进一步提高,竞争力增强,农村市场秩序进一步改善。(返回目录)

---

## 发展改革委:2007年8月交通运输完成情况

铁路货运保持较高增长水平。当月全国铁路日均装车138841车,同比增长5.9%;完成货运量2.64亿吨,增长6.7%。国家铁路日均装车116447车,增长5.2%。完成货运量2.22亿吨,增长5.7%。其中,煤炭运量1.06亿吨,增长9.9%;石油、粮食、化肥农药运量分别增长1.6%、9.3%和3.2%。

1-8月,全国铁路日均装车138427车,同比增长8.6%;完成货运量20.62亿吨,增长10%。国家铁路日均装车115781车,增长7.2%;完成货运量17.27亿吨,其中煤炭运量8.12亿吨,分别增长7.9%和10.8%。

铁路客运量快速增长。当月全国铁路客运量1.35亿人次,同比增长10.8%。国家铁路客运量1.28亿人次,增长10.6%;其中直通旅客增长9.7%。1-8月,全国铁路客运量9.18亿人次,增长6.9%。国家铁路客运量8.7亿人次,增长6.5%;其中,直通旅客3.32亿人次,

增长 9%。

水运货运量较快增长。当月江海主要港口货物吞吐量 3.33 亿吨，增长 10.7%，其中外贸货物吞吐量增长 12.2%。交通系统三大航运企业货运量 7189 万吨，增长 10.7%。1-8 月，江海主要港口货物吞吐量 26.59 亿吨，增长 12.6%；其中，外贸货物吞吐量 10.75 亿吨，增长 14.9%。交通系统三大航运企业货运量 5.69 亿吨，增长 15.3%。（返回目录）

---

## 海关总署：我国正构建保税物流监管体系

在近日举行的 2007 中国（上海）国际跨国采购高峰论坛上，海关总署副署长孙松璞介绍了我国保税物流监管体系的最新构建情况。他认为，不同形态的保税物流监管载体为跨国企业开展国际采购提供了多种选择。

今年初，国务院批准江苏昆山等 7 个出口加工区进行拓展保税物流功能，开展研发、检测、维修业务的改革试点，海关及时出台了相关配套政策。

去年 6 月以来，国务院先后批准设立了上海洋山保税港和天津东疆、大连大窑湾保税港区。保税港区具有国际中转、国际配送、国际采购、国际转口贸易和出口加工等主要功能，享受保税物流园区相关政策和出口加工区的入区退税政策，是我国现有国情下发展保税物流的最高层次。

海关还通过区域化、网络化、电子化通关管理，推动保税区和港区物流业发展。区港联运具有“境内关外”的自由贸易区的功能，即“一线放开，二线管住，区内自由，入区退税”。

在保税仓库和出口监管仓库功能拓展方面，2003 年 12 月，海关总署根据《京都公约》修改了保税仓库管理办法，允许一般贸易货物入仓，保税仓库货物可以跨关区提取，拓宽了保税货物的来源渠道和物流辐射范围。近年来又在此基础上建立保税物流中心，打破了保税仓库和出口监管仓库分别专门存放进境、出口货物且相互隔离的状态，根据国际物流的发展需要，赋予保税仓储、简单加工和增值服务、国际物流配送、进出口贸易、国际中转和

转口贸易、物流信息处理等功能。

(返回目录)

---

## 交通部：今年前三季度全国交通经济运行基本平稳

记者9月28日从交通部获悉，今年前三季度全国交通经济运行基本平稳，在交通基础设施建设中突出了公路运输大通道、农村公路、沿海港口和内河水运4个重点，“五纵七横”国道主干线建设项目进展顺利，预计年底可实现基本建成的目标。

### “五纵七横”国道主干线建设进入攻坚阶段

在9月28日交通部部务（扩大）会议上，交通部综合规划司介绍了前三季度交通经济运行情况。据介绍，前三季度，交通固定资产投资增幅稳中趋降，公路水路内部投资结构进一步改善，交通基础设施建设突出了公路运输大通道、农村公路、沿海港口和内河水运4个重点，国家重点项目建设稳步推进。

目前，“五纵七横”国道主干线建设进入攻坚阶段，预计年底可基本建成；西部开发8条省际公路通道已建成74.4%，预计2010年能按计划基本完成；国家高速公路网已建成41.2%。沿海港口煤、油、矿、箱四大货种专业化码头建设和以长江黄金水道为重点的内河航道整治工程不断推进，沿海港口建设投资增长速度回落。沿海港口大规模建设的态势减缓，开始进入稳步发展阶段。

### 农村公路建设继续加快，更加重视质量和安全

在各地政府部门统一领导下，前三季度全国农村公路建设继续加快。按照目前农村公路建设态势，全年新建农村公路预计可达30万公里。有关分析指出，当前，在农村公路建设投资增多、速度加快、规模加大的情况下，要特别重视农村公路建设中的工程质量和安全问题。

### 公路水路运输主导地位更加巩固

运输生产继续快速增长,保障了经济社会良好运行。前三季度公路客货运量及周转量均呈现稳步增长的态势,由于公路网络化水平提高,运输的平均运距不断延长,公路货物周转量增幅高于货运量增幅。水路客运量总量较小,主要是旅游客运和陆岛交通;水路货运量和货物周转量则增长较快,其中水路货物周转量增幅高于货运量增幅,也高于公路货物周转量的增幅,是我国远洋外贸运输快速增长的具体体现。

近几年,内河水运完成的货运量逐年增加。今年1月至8月完成货运量8.9亿吨,同比增长18.9%,高于去年9.9%的增长速度。1月至8月,长江干线通道货运承载量达7.5亿吨,相当于全国铁路同期货运总发送量的1/3。

在综合运输体系中,公路客运量、旅客周转量、货运量和水路货物周转量所占比重均比去年同期略有提高,均占第一位,公路水路运输的主导地位更加巩固,重要物资运输保障能力不断增强。

### 外贸高速发展推动港口吞吐量较快增长

在外贸和国内水路运输旺盛需求的拉动下,港口生产继续保持高位平稳增长,货物吞吐量结构出现新变化。1月至8月,全国规模以上港口货物吞吐量达34.5亿吨,同比增长15.7%。高速发展的对外贸易推动港口集装箱吞吐量较快增长,1月至8月,全国规模以上港口集装箱吞吐量达7197.1万标箱,同比增长23.1%。其中增长速度最快的是长三角地区,长三角地区经济发展的龙头带动作用日益显现。

### 交通安全形势基本稳定

1月至8月,全国水上运输安全四项指标一升三降,水上运输船舶发生事故件数同比下降6.7%,死亡和失踪人数下降8.7%,沉船数下降2.9%,事故直接经济损失上升22.5%。全国道路运输行业发生一次死亡3人以上交通事故件数下降4%,死亡人数下降18.6%。全国交通建设生产安全事故件数下降1.2%,死亡人数上升79.6%。总体来看,安全生产形势基本稳定。(返回目录)





谈。(国际部) (返回目录)

## 关于申报 2007 年度“宝供物流奖学金”的通知

各有关院校:

为了促进我国物流人才的培养,奖励品学兼优的物流管理专业的学生,按照中国物流发展专项基金“宝供物流奖”章程及评审办法的有关规定,宝供物流奖下设宝供物流奖学金,每年对 10 所高校物流管理、物流工程专业的优秀学生 2 名进行奖励每名奖励 5000 元。请有关院校按照宝供物流奖学金的有关规定和要求协助我们做好评审工作,并选报 2 名优秀的物流专业的学生。中国物流发展专项基金宝供物流奖办公室从 2007 年 10 月 8 日起,开始受理 2007 年度中国物流发展专项基金“宝供物流奖学金”的申报工作。现将有关事项通知如下:

### 一、申报学校

武汉大学商学院、浙江大学、河南工业大学、武汉理工大学、大连海事大学、华南理工大学、西南交通大学、山东大学、北京师范大学珠海分校物流学院、解放军后勤指挥学院 10 所院校。

### 二、申报条件

1. 物流管理、物流工程专业学生;
2. 获得过“三好学生”或“优秀学生干部”或“优秀团干部”;
3. 物流硕士和博士生必须有科研论文发表;
4. 获得有关学校的正式推荐。

### 三、申报材料

- 1、申请表一份;
- 2、学习成绩单、获奖证明、发表的论文、学校推荐书等(如无法提供原件,请说明原因并提供二份复印件)。

### 四、报送地点及联系方式

单位：中国物流发展专项基金宝供物流奖办公室

地址：北京市月坛北街26号恒华国际C座15层1503室

邮编：100045

联系人：曹琳

电话(传真)：010-58566588-119

#### 五、申报截止时间

申报截止时间为2007年11月15日

#### 六、申报表及填报说明

申报学校可到中国物流与采购网网上查询和下载

中国物流与采购网网址：

<http://www.chinawuliu.com.cn>或 <http://www.cflp.org.cn>（事业发展部或宝供物流专题）

请尚未申报的院校按照上述要求，协助我们抓紧做好有关申报工作。

中国物流发展专项基金“宝供物流奖”办公室

二〇〇七年九月二十八日

（事业发展部）（返回目录）

---

## 新版人才招聘频道隆重推出

中国物流与采购网([www.chinawuliu.com.cn](http://www.chinawuliu.com.cn))人才招聘频道的改版工作已于近日完成。目前，该频道进入试运行阶段。中国物流与采购网自即日起，免费为中国物流与采购联合会会员提供人才招聘服务，欢迎广大物流与采购企业以及物流与采购人才使用并提出改进建议。

新版招聘频道采用目前先进的.NET技术开发，在总结国内各大招聘网的经验以及结合物流与采购行业自身特点的基础上开发出的专门针对物流与采购行业的人才招聘系统。我们立

志建成中国最大的物流与采购行业的人才招聘网络。

(网络事业部) (返回目录)

---

## 中国—东盟港口发展与合作论坛筹备进展顺利

中国—东盟港口发展与合作论坛将于10月28日至29日在南宁荔园山庄国际会议中心举行。本次论坛由中国交通部、广西壮族自治区政府共同主办，中国物流与采购联合会协办。中国物流与采购联合会副会长兼秘书长崔忠付将主持论坛“港航企业领袖互动对话”专题，联合会规划研究院承担了将在论坛期间发布的《泛北部湾港口合作研究报告》的编写以及论坛会刊的编制工作。

据中国—东盟博览会秘书处副秘书长贺乐平介绍，中国—东盟港口发展与合作论坛，是第四届中国—东盟博览会的重要内容，为深化双方合作提供了一个很好的交流平台。目前论坛的筹备进展顺利，已经确定了论坛的主题、议题、总体方案、组织形式、规模、议程和领导活动安排等，还编印了论坛的宣传册，针对不同对象发出了各类邀请函、报名注册表，并设计了论坛的会徽，开通了论坛的官方网站，启动了网上直接报名。演讲嘉宾的名单、论坛各个项目的主持人人选、均为本行业的领军人物，还包括东盟部分国家的船东代表。参会嘉宾除了国内各省、市、部门交通工作的领导以及港口、交通物流企业的负责人外，还包括了世界500强物流企业驻中国地区的代表。

届时，各国交通部长和国际著名港航企业家以及知名专家学者将发表演讲，介绍本国港口发展战略和规划，描绘区域港口群发展的宏伟蓝图；知名企业家则将现身说法，介绍现代化港口管理经验，阐述国际航线合作和集装箱码头经营的先进理念。论坛还将举行航运业领袖互动对话专题活动，请中外著名航运企业负责人和部分东盟国家的船王就国际航运业对区域港口合作和物流业的促进等方面进行互动对话。各大港口和企业还将推出一批合作项目进行洽谈，由论坛秘书处提供配对服务。论坛期间还设有港口机械设备展。

作为第四届中国—东盟博览会的新亮点和重头戏，中国—东盟港口发展与合作论坛在各

方面力求国际化、专业化、高水准。

(物流规划研究院)

---

## 丁俊发、崔忠付出席中国西部工业物流发展论坛 暨遂宁工业物流港招商洽谈会

由中国物流与采购联合会、四川省商务厅、四川省招商局和遂宁市人民政府共同主办，四川省现代物流协会、遂宁市人民政府联合承办的中国西部工业物流发展论坛，9月23日在四川遂宁市召开。四川省副省长黄小祥、中国物流采购联合会常务副会长丁俊发、副会长兼秘书长崔忠付、国务院有关部门领导、四川省有关部门负责人、遂宁市党政主要负责人等300多人参加了会议。

中国物流与采购联合会常务副会长丁俊发等11位专家学者在论坛上发表了精彩演讲。中国物流与采购联合会副会长兼秘书长崔忠付主持会议并致辞。他指出，随着我国区域经济的发展，产业结构逐步得到调整和优化，沿海产业的梯度转移的趋势将进一步加强，四川以及遂宁具有承接产业梯度转移的区位等方面的优势，建立和完善物流服务体系对承接转移具有重要意义，相信本次会议对遂宁物流的发展乃至全市经济的发展将起到极大的推动和促进作用。

遂宁是四川省“十一五”现代物流发展规划的六大物流中心之一和川东北物流区域核心城市，中国西部工业物流港金家物流园是遂宁的倾心之作。与会代表共商遂宁物流合作大计，谋划区域现代物流发展新格局。(办公室)

---

### 快讯四则

◇ “第六次中国物流学术年会暨中国物流学会四届二次理事会”，将于2007年11月9—11





## 长三角地区物流行业诚信倡议书

长三角地区物流业发展迅速,物流企业在抓住机遇、创造效益的同时,也十分重视诚实守信、合法经营。为了进一步弘扬诚信精神,加强诚信建设,树立行业形象,规范市场秩序,推进长三角地区现代物流联动发展,借本次大会召开之机,上海市物流协会、江苏省现代物流协会、浙江省物流与采购协会向长三角地区物流行业的全体同仁提出诚信倡议:

一要科学发展。全面树立落实科学发展观,在推动加速发展的同时,充分考虑环境、资源和生态的承受能力,不以浪费资源、破坏生态环境为代价,换取企业超常发展,走出一条科技含量高、经济效益好、资源消耗低、环境污染少、人力资源优势得到充分发挥的现代化绿色物流产业发展之路。

二要诚信经营。充分发挥两省一市物流协会的作用,引导物流企业增强信用意识,树立以诚信为荣、失信为耻的观念。视“诚信”为企业生存之本、发展之基,大力弘扬信守合约、履行承诺、文明经营风尚,坚决反对见利忘义、坑蒙诈骗、以假乱真行为。严格执行国家法律、法规,不断提高服务水平。

三要公平竞争。遵循公开、公平、公正竞争原则,抵制行业垄断、恶意压价、相互诋毁等不正当竞争行为,营造规范自律、互利双赢的行业形象,维护良好的市场秩序。

“人无信不立,业无信不旺”。我们要以打造诚信物流为己任,积极参与物流企业诚信建设活动。以诚信立企业,以诚信促发展,更多地创造财富,更多地回馈社会,为长三角地区物流业的发展做出新的更大贡献。(返回目录)

---

## 中邮物流扩展项目

海南中邮物流配送业务近期取得了可喜的突破。五指山、白沙、临高等市(县)局相继成功开发药品、手机等配送项目,取得较好效益。

海南中邮物流今年加大了物流配送尤其是分销物流业务的推进力度,年初召开了全省邮政速递物流业务座谈会,五指山局在前两年成功开发海南制药厂省内部分市县药品配送项目

的基础上, 经过努力营销, 今年8月中旬又与该制药厂签订了扩大合作的协议。该厂省内药品配送项目全部交五指山局运作, 预计该项目年创收将超过20万元。临高局针对当地农村边远地区看病难、用药难的热点难点问题, 近日与该县较大型的陈康药店和康力药店合作, 开展全县药品配送业务, 预计到年底业务收入可逾万元。白沙局印发了10000份物流配送DM广告单在全县进行投放, 通过县电视台深入宣传邮政物流配送业务, 并与联通、移动、电信等通信行业及白沙绿茶批发点建立合作关系, 开展县内手机、电话机、茶叶、茶具等配送业务。白沙局已运作业务22笔, 取得了良好的经济效益。(返回目录)

※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※

## 【产业分析】

### 我国钢铁加工配送发展规模偏弱

目前, 国内钢铁产品大部分还是通过市场流通到达用户手中, 钢厂直销力度虽然在加大, 但相比4亿吨的产量, 直销的比例还比较小。放眼整个钢铁供应链, 钢铁物流技术水平明显偏低, 主要体现在组织化、标准化和专业化程度低, 交易市场和加工配送中心、物流中心布局不合理, 物流效率低、成本高。钢铁生产领域外的销售、运输、加工、配送、仓储等物流环节还没有形成通畅的流程, 各个环节之间缺乏有效衔接和协调。同时由于物流相关企业信息化程度还较低, 物流信息系统相对滞后。

据不完全统计, 目前我国钢铁贸易流通企业有20万家之多, 仅在上海就有6000多家。我国存在大量的钢材交易市场和钢材经销商的情况, 与下游产业组织化程度低有密切关系, 我国钢材消费主要是大量分散的、规模相对较小的建筑公司、金属加工企业和工程项目, 耽搁用户对钢材需求量少, 种类多, 而且不确定性大, 钢铁企业无法直接满足这些分散的、需求量较小的用户的需求, 而交易市场和钢材经销商则通过其集散功能, 满足终端用户对不同品质、不同材质、不同规格的用钢要求, 完成钢材从生产企业到最终用户的转移。

钢材市场的存在与发展, 有效地提高了钢材资源的配置效率, 对促进我国中小企业的发



### 加入一家公司时的考虑因素

以下表格列出了人们选择加入一家公司的主要原因。这些信息可以帮助企业了解在人才竞争极为激烈的今天他们怎样做能够吸引人才。有一点非常清楚，各地区的人们在选择职业时，更多关注的是公司提供的职业发展机会，而不是薪酬待遇。

排名	亚洲	欧洲	美洲
1	升迁机会 72%	升迁机会 69%	升迁机会 61%
2	薪酬待遇 69%	薪酬待遇 45%	薪酬待遇 52%
3	培训和个人发展 33%	公司的地理位置 36%	培训和个人发展 47%

### 选择加入一家公司的原因

这为企业提供了一个提升自身吸引力的机会，关注员工职业发展，与应聘者就此进行深入沟通。

### 应届毕业生的观点

参与此次问卷调查的应届毕业生对薪酬待遇的关注度更低。他们认为加入一家公司的主要激励因素为培训和个人发展（51%）以及升迁机会（65%）。因此，为应届毕业生/年轻人才提供特别培训将能更好地吸引这一人群的加入。与老员工相比，今天的年轻人才对工作和职业发展有不同的观点。为了保持物流业对年轻人才的吸引力，企业必需了解这一群重要的潜在雇员在选择公司时的主要考虑因素。

### 甄选程序

超过 80%的员工认为，甄选程序 — 作为招聘流程的一个组成部分 — 在他们选择公司时有相当大的影响力。如果这一程序（从申请到签订劳动合同）的长度不作为主要考虑因素，那么其他因素（比如面试的氛围、招聘经理留给应聘者的印象等）对应聘者的最终决定起着很大的影响作用。而且，清晰的公司内部职业发展机遇起着最为重要的作用。

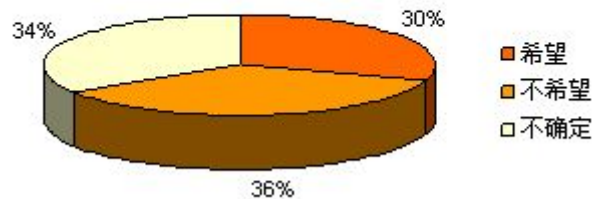
正如年初 Europhia 所作的国际招聘与培训问卷调查所示，许多公司的招聘程序需要改

善，以提高公司自身的吸引力。在当今人才竞争日益激烈的市场，人才决定最佳雇主，因此企业留给应聘者和初入职场的年轻人才的印象尤为关键。企业应该从评估自身的招聘程序开始，进一步分析这一程序留给应聘者的印象。

### 留人机制

在这一部分中，企业应该考虑的一个因素是，全球 70% 物流和供应链管理的专业人士不确定是否愿意留在目前的公司或已经决定加入其他公司。这一现象表明，员工流动性和员工的保留仍然是当今社会企业需要面对的主要挑战之一。

你希望留在这家公司，长期服务吗？



对薪酬待遇的不满为员工流动性问题最常见的一个借口。然而，薪酬待遇问题自身并不是引起多数员工离开公司的原因。那么，在工作环境中，其他什么因素能让员工感觉得到重视，并愿意留在公司呢？

除了职业发展机遇以外，工作业绩得到公司领导的认可和与同事之间的良好关系都可以激励物流业专业人士留在公司。

排名	亚洲	欧洲	美洲
1	薪酬待遇 50%	职业机会 49%	职业机会 61% 薪酬待遇 61%
2	职业机会 47%	薪酬待遇 39%	公司文化 39%
3	领导认可 34%	领导认可 34%	领导认可 35%
	培训和个人发展 21%	同事之间的关系 26%	同事之间的关系 26%



虽然领导认可是促使员工留在公司的一个决定性因素，全球 50%的物流业专业人士认为，他们的工作业绩没有得到管理层的肯定。此外，调查结果表明，清晰的职业发展计划在全球各地都较为缺乏。

### 工作满意度

此次调查中，最值得关注的一点是，全球 42%的雇员不满意目前的雇主。这进一步表明为什么有如此高比例的物流业专业人士考虑更换工作。

有一些因素直接影响着员工对公司的满意度（详见下图）。所有这些因素都和满意度有直接的关系，因此，它们也对员工能否得到激励并留在公司起决定性的作用。比如说，得到更多重视和尊重的员工会对雇主有更高的满意度，从而也促使他们越有可能留在公司。



越来越多的软性因素（如关系、支持、认可）而不是硬性因素（如报酬）能够决定员工满意度。如果员工对工作环境感觉良好，如果他们感到高兴并且满意，他们在离开原公司选择加入一个全新的并不熟悉的工作环境之前，会再三考虑。从公司的角度考虑这是一个好的信息，公司不需要花很多钱来营造这样的工作氛围，却可以对员工产生极不一样的影响。

### 升迁/离开

当员工被问到什么可能成为他们离开公司的关键原因，他们认为缺乏机会、对工作不满，以及缺乏挑战性是主要因素。因此，促使人们离开公司的因素都与工作和工作范围相关。物流与供应链管理领域的专业人士选择要么升迁要么离开。如果他们感到工作没有足够的挑战性，如果他们看不到在公司内部发展和提升的机会，或是如果他们的工作范围没有随着工作业绩或是时间的发展而得到扩大，他们将考虑离开。

排名	亚洲	欧洲	美洲
1	缺乏职业发展机会 48%	缺乏职业发展机会 42%	对工作的不满意 39%
2	更好的待遇 25%	缺乏挑战 26%	对公司文化的不满 39%
3	对工作的不满意 26%	对工作的不满意 26%	缺乏职业发展机会 35%
4	对薪酬待遇的不满意 22%	与管理层的意见冲突/分歧 20%	与管理层的意见冲突/分歧 26%

### 更换工作的原因

这一点告诉我们,对与物流业有关的公司来说,为每一位员工制定清晰的职业发展计划,并定期回顾或评估以确定进一步发展计划和目前的工作满意度至关重要。和员工一起讨论工作发展、员工满意度,以及如何使他们的工作做得更好等等,将使员工感觉得到重视和认可,并提高他们对公司的忠诚度。

### 吸引并留住人才

基于此次问卷调查的结果,在人才竞争日益激烈的今天,物流领域的公司提供什么才能吸引并留住人才?

有一点至关重要,公司必须有清晰的职业发展计划,其中包括公司内部长期的发展计划和升迁机会,以及实现这些的方法。与这些发展计划相关的培训也需要提供,以确保员工能够获得在公司内得到升迁所必需的技能。此外,公司还需要确保员工始终面对足够的挑战。

进而,满意的工作氛围也是促使物流业专业人士留下里的关键因素。因此,公司文化中应大力提倡尊重、支持、对工作业绩的认可,以及对个人贡献的肯定。管理层应该与员工之间保持积极的互动,关心他们的个人生活,加强团队合作建设。简单的组织一些社会活动或是年度公司旅行并不能很好地完成这项工作。企业应该制定清晰的人力资源战略,并坚持贯彻执行。这样,才能够吸引更多的人才,并有效地留住现有人才。

薪酬待遇自身不能确保人才的吸引与保留。实际上,这是对公司来说是一个好信息。公司可以在不提高人力成本的前提下做出改变,提高企业在员工心目中的印象。

### 最佳雇主



### 三、年会分论坛

本次年会首次采取自主申报设立的方式,已经确认的专题论坛包括:1. 军事物流与应急物流专题论坛(主持人:王宗喜);2. 博士生物流学术专题论坛(主持人:鞠颂东);3. 物流成本管理专题论坛(主持人:冯耕中);4. 经济全球化背景下的物流新动向专题论坛(主持人:宋则);5. 供应链管理流程与绩效考量指标体系专题论坛(主持人:王国文);6. 高端物流/高端物流产业园专题论坛(主持人:谢如鹤);7. 集装箱多式联运的组织与协调专题论坛(主持人:靳志宏);8. 物流学科体系建设与课程设置专题论坛(主持人:王波);9. 中国—东盟、南盟物流合作专题论坛(主持人:熊彬)。其他专题论坛正在征集,欢迎有意向单位和个人抓紧申报。

### 四、会议费(住宿费自理)收费标准

学会会员凭会员证每位收会议费1000元;非会员1200元;拟入会新会员1300元(含300元会费);在读大学生、研究生凭学生证可享受400元优惠。

目前,会议各项工作稳步推进,“中国物流与采购网—中国物流学会”频道(<http://www.chinawuliu.com.cn>)将及时发布会议进展情况,欢迎上网浏览。也可与中国物流与采购联合会研究室联系参会事宜。

联系人:贺登才(13621073053)黄萍(13301381866)

周志成(13661368763)

电话:(010)58566588 转 135、133、132

传真:58566575 58566580

E-mail: [zzc@csf.org.cn](mailto:zzc@csf.org.cn) [hdc@cflp.org.cn](mailto:hdc@cflp.org.cn)

(研究室)

## 中国物流与采购网免费为会员企业提供人才招聘服务

随着我国物流业快速发展,物流企业对人才需求不断增加。为解决物流企业对人才的急需,同时使物流专业人才人尽其才,中国物流与采购网最近对人才招聘频道进行了改版。为了更好的为中国物流与采购联合会会员服务,自即日起,中国物流与采购网免费为中国物流与采购联合会会员单位提供人才招聘服务,请广大会员与中国物流与采购联合会网络事业部或会员部联系。 敬请访问人才招聘频道 <http://job.chinawuliu.com.cn>

**中国物流与采购联合会会员单位人才招聘回执表**

单位名称			
通讯地址			
邮 编		联系人	
E-mail		电 话	
网 址		传 真	
<p><b>注 1</b>、请将此回执表及会员证复印件,传真至 010-58566588-117 或 010-58566579,也可以发电子邮件至 <a href="mailto:wd@chinawuliu.com.cn">wd@chinawuliu.com.cn</a> 我们会及时与你联系。</p> <p><b>2</b>、 联系人:温东、刘晶</p> <p>联系电话:010-58566588-123、183</p>			

(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 26 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](http://www.cflp.org.cn) 中国物流联盟网[www.chinawuliu.com.cn/](http://www.chinawuliu.com.cn/)