

物流企业调研报告

物流企业调研报告

物流企业调研报告（精选 10 篇）

在当下社会，报告十分的重要，我们在写报告的时候要避免篇幅过长。那么报告应该怎么写才合适呢？以下是小编整理的物流企业调研报告（精选 10 篇），希望能够帮助到大家。

物流企业调研报告 1

一、调查背景

21 世纪企业的竞争逐渐转向物流服务的竞争，物流也从不被人重视的角落提升到关乎企业生存发展的重大战略决策高度上来。我国现阶段的物流究竟发展到何种水平是各个企业非常重视的问题，据有关研究表明：一方面宏观状况社会物流总值大幅增长，但相对于发达国家的物流产业而言，中国的物流产业尚处于起步发展阶段，主要特点是：

（1）企业物流仍然是全社会物流活动的重点，专业化物流服务需求已初见端倪近年来，随着买方市场的形成，企业对物流领域中存在的“第三利润源”开始有了深刻的认识。

（2）专业化物流企业开始涌现，多样化物流服务有一定程度的发展近年来，我国经济中出现的许多物流企业，主要由三部分组成：一是国际物流企业、二是由传统运输、储运及批发贸易企业转变形成的物流企业、三是新兴的专业化物流企业。另一方面我国第三方物流市场潜力大、发展迅速，处于发展初期，而且呈地域性集中分布。我国第三方物流供应商功能单一，增值服务薄弱、整个第三方物流市场还相当分散，第三方物流企业规模小，没有一家的物流服务供应商拥有超过 2% 的市场份额、物流服务商认为阻碍其发展的一个最大障碍是很难找到合格的物流管理人员来推动业务的发展。在这样大的物流环境下，作为内陆地区的代表城市 XX 的情况又是何种态势呢？未来的发展趋势又如何呢？我们希望通过这次调查能对此有所了解！

二、调查目的

通过走访询问与观察，了解 XX 物流市场的现状：从事以传统物流还是现代物流、物流业发展的整体水平。

三、调查对象

XX 市最大的物流市场内所有的物流企业

四、调查项目

物流企业的所有制形式、经营的业务范围、经营的对象、主要从事业务的具体内容（如运输的工具、距离、价格等）、与客户的关系等。

五、调查地点

XX 市南内环附近的物流企业

六、调查性质

探索性调查

七、调查方法

由于我们要了解 XX 市物流市场的现状所需信息需具有时效性，应采取获得一手资料的调查方法；由于调查之中兼有必须由物流企业内部人员配合完成的内容又由靠调查员自己观察便可完成的内容，综上所述理由我们选择询问调查与观察相结合的方法。

对于选取物流企业，由于个人本身原因与所调查对象的难接近性我们根据管理人员的介绍将物流企业划分为大型、中型、小型企业三种，然后按任意抽样的方法在各层中抽取三分之一作为样本，即抽取大型、中型、小型企业各 3、15、32 家。

八、调查表

您好，我们是 xxxx 物流管理专业的学生，此次调查是为了了解目前 XX 市物流市场的整体发展水平，希望您能配合我们回答以下问题，使我们能顺利完成此次调查。

公司名称_____

____年____月____日

在您觉得正确的选项字母下划“√”。

1、贵企业的所有制形式：

A 国有企业

- B 中外合资
- C 合作企业
- D 商独资企业
- E 合伙企业
- F 有限责任公司
- G 有限股份公司
- H 个人企业

2、贵企业涉足物流行业的时间有：

- A 少于 2 年
- B 3~5 年
- C 6~10 年
- D 11~15 年
- E 15 年以上

3、贵企业与客户关系：(可多选)

- A 长期合作
- B 短期合作
- C 一次性合作

4、贵企业的设施设备的所有情况：

- A 企业拥有所有权
- B 租赁
- C 两者兼有

5、贵企业是否运用先进信息设备：

- A 是（至第 6 题）
- B 否（结束回答）

6、贵企业运用何种先进信息设备：（可多选）

- AGPS
- B 条码技术
- C 互联网信息传递
- D GIS
- E 电子数据交换 EDI

F_____

物流企业调研报告 2

近期，我们采取实地调研和书面调查相结合的方式，对全省 17 个市进行了现代物流业发展情况调研。实地考察调研了青岛、烟台、临沂、日照等 8 个市，听取了 50 余家物流企业和制造企业物流业发展情况的介绍。对当前物流业发展过程中涉及到的政策环境、企业主辅分离、制造业与物流业联动发展以及影响物流业发展等方面的问题进行了调查摸底。现将调研有关情况报告如下：

一、我省物流业发展总体情况及其特点

近年来，特别是《xx 省现代物流业振兴发展规划》的出台，我省物流业发展环境和条件不断得到改善，物流需求快速增长，基础设施不断完善，服务水平显著提升，对国民经济的支撑作用明显增强。今年以来，随着我省国民经济整体回升向好势头的不断发展，现代物流业呈现良好发展态势。20xx 年底全省社会物流总额 105831 亿元，同比增长 22.7%；物流业增加值 2871.4 亿元，同比增长 19.5%，占 GDP 比重 7.28%，占服务业增加值的比重 19.9%；社会物流总成本 7081 亿元，同比增长 12.8%，占 GDP 的比率下降为 17.9%；物流产业完成投资 2190 亿元，同比增加 25.7%。全省各种运输方式货物发送量 27.45 亿吨，同比增长 12.34%。从行业发展状态看，有以下特点：

(一)物流市场需求增加，物流企业快速增长。随着经济发展方式转变和产业升级，物流运行模式不断出现新变化。制造企业加快资源整合、流程再造，不断释放物流资源。目前，全省 80% 以上的规模企业，采取多种方式，分离外包物流服务功能，建立了一大批以企业集团内部服务为主，逐步面向社会服务的物流企业。物流需求不断增加，初步形成了分离分设物流中心、合资合作物流公司和全面外包主辅剥离物流公司配套等不同形式的两业联动发展模式；商贸物流加快发展，生产资料流通企业和传统批发市场升级改造，市场规模不断扩大；农产品进城、农资和日用工业品下乡带来较大的物流需求，推动了物流企业的快速增长。20xx 年全省物流总额同比增加了 22.7%。全省从事物流业务的企业 17000 多家，其中骨干 661 家，先后进入全国 100 强

企业 23 家，享受全国税收试点企业 62 家，被评为“xx 服务名牌”企业 69 个。物流企业向规范经营和专业化服务延伸，专业化物流服务能力不断增强。形成了由多种所有制、不同经营规模和多种服务模式构成的具有行业特色的物流企业群体。

（二）行业物流得到快速发展，专业化物流服务水平不断提升。自 20xx 年以来，全省具有行业特色的物流企业保持较快的发展速度，钢铁、煤炭、轻工、石油化工、汽车及零部件、纺织、医药及农产品等行业不断整合物流业务，与物流企业结成战略合作联盟关系，物流供应链一体化建设扎实推进。东营市完善石化物流供应链建设，以港口、油田、炼油厂为基础，加快推动石化产品的储存、运输等供应链管理。兖州整合煤炭资源，建立了煤炭产品的加工、存储、配送的供应链系统。寿光建立了农村物流服务体系，以农产品为重点，开展冷链物流一体化建设。淄博建设危险化学品物流的跟踪与监控体系，加强危化品行业物流的推动和管理。工农商贸企业资源整合，专业化一体化物流供应链模式逐步形成，出现一批专业化物流企业，如以危险化学品物流为主的依厂物流、用国际集装罐运输化工产品的烟台德华物流，以图书物流为主的临沂新华印刷物流集团等。物流企业不断创新服务方式，供应商管理库存、供应链金融、卡车航班、保税物流等服务新模式得到推广运用。

（三）物流基础设施建设逐步完善，物流信息化技术得到充分应用。20xx 年全省物流相关产业投资 2190 亿元，同比增长 25.7%。从调研情况看，我省综合运输体系正在加快形成，多种运输方式衔接的联运、转运枢纽规划建设步伐加快，各地贯彻物流业振兴发展规划，物流园区、物流中心建设进度加快。全省现有物流园区 245 个，在建园区 94 个，规划新建园区 37 个，物流中心 407 个。物流园区资源逐步整合，信息化水平和园区服务功能不断提升，园区内积聚了大量物流企业，拉动了社会就业，带动了区域经济的发展。xx 盖世物流、德州运达物流等一批重点园区显示了良好的企业效益和社会效益。

物流信息化加快发展，仓储管理、运输管理、采购管理、客户关系管理系统得到普遍应用，从事物流业务的企业中有 90% 以上的建立

了内部局域网，20% 针对部门级业务流程，企业资源计划（ERP）和供应链管理（SCM）软件应用开始普及，RFID 等物联网技术在车辆监管、物品定位管理、自动识别分拣、配载配送和路径优化技术等开始应用，出现了网上交易、金融、检测、配送等集成化电子商务服务的信息平台。物流信息平台、物流服务平台，仓储管理系统、运输管理平台、电子报关等一批先进适应的信息化项目，为物流业的发展起到了重要的技术支撑。

（四）制造业与物流业联动发展成效显著。我省制造业与物流业联动发展起步早，发展速度快，成效显著。近几年来，按照省委、省政府二、三产业剥离工作的部署，加快推进制造企业释放物流需求，剥离物流服务环节。20xx 年，以省政府办公厅下发了《关于加快推动制造业与物流业联动发展的实施意见》，首批启动 40 个项目，在全省范围内开展了制造业与物流业联动发展示范工程。从调研情况看，实施意见的出台推动了供应链一体化运作，示范工程带动作用明显，85% 以上的制造企业采用现代物流管理的理念和方法实施流程再造，并在仓储、运输和配送等多个环节实施了物流剥离、合作和服务外包，取得明显经济效益。20xx 年社会物流总费用与 GDP 的比率为 17.9%，同比下降 0.7 个百分点，相当于新增社会效益 276 亿元，物流运行效率不断提高，潍柴动力、xx 海化集团、首钢东星、冰轮集团、鲁南制药、济钢集团等制造企业实施主辅分离，开展供应链一体化管理，企业物流成本平均下降 11% 以上。张裕集团实施物流外包产成品吨公里运价比过去下降了 45%；山钢集团推进水铁联运和供应链整合后，年降低物流成本 3 亿元。xx 立晨物流与临工沃尔沃联动发展，提供供应链管理一体化服务，联动发展合作后 20xx 年为临工沃尔沃节约物流费用 30%。

二、物流业发展过程中存在的主要问题

（一）应进一步深化对现代物流业重要性的认识。近年来，随着物流调整振兴规划等一系列政策的出台，物流产业的作用、地位和社会认知度显著提高。但从调研情况看，有相当一部分物流企业和部门，对现代物流是为工农商贸企业生产经营提供物资供应和保障的新的组

织形式和新的组织技术，以信息化为支撑，整合生产资料供应、运输、加工、仓储、配送、包装、金融服务、回流回收，以降低物流成本为目的，最终实现物流供应链一体化管理模式的概念不甚了解，内涵掌握不够系统，对现代物流在转方式、调结构，促进产业升级、提高服务业比重中的作用认识不到位，制约了物流资源和功能的释放，束缚了物流服务水平的提升，不利于物流业的推进和发展。

（二）物流企业成本上升压力加大，物流业的税赋不甚合理。

一是物流企业运营成本加大。随着人力、土地、燃料等成本不断升高，影响物流企业运营的各要素价格呈上升态势，加上市场竞争加剧，物流服务效益难以提升，物流企业的利润空间进一步缩小。据调查，运输型物流企业 20xx 年燃料成本和过路过桥费约占总费用的 30-40%，到 20xx 年第一季度已经上升占到了 55-65%，其中燃料成本占 40% 左右（运输营业税与新增加的燃油税重叠），过路过桥费占 20% 左右；另外，有些运输企业营业税还要附征 2.5% 所得税，企业无论是否有利润，都要预征，并且存在只征不返的情况。一些物流企业在高成本、低收益、微利润状态下运行，缺乏发展后劲。

二是物流业税收管理、税赋不甚合理。首先，目前从国家到地方政策均没有一个统一的物流税目，现行的营业税将物流业务划分为运输（包括运输、装卸、搬运）与服务（包括仓储、代理等）两大类。前者营业税税率为 3%，后者为 5%。在实际经营中，综合型物流企业各项业务上下关联，互相重叠，很难区分运输与服务收入，税务机关按照就高不就低的原则进行征收。其次，存在重复纳税现象。如，物流园区出租仓库，既要按照租金收入缴纳 5% 的营业税，还要缴纳 12% 的房产税，合计 17%，除此之外还要缴纳土地使用税等，税收约占收入的 25%，过高和不甚合理的税负严重制约了物流园区和物流企业的发展。

第三，制造企业因剥离非核心物流业务造成税负增加部分，同级财政等额予以扶持补助的政策得不到落实，主辅剥离积极性受影响。据有些制造企业反映，物流业从制造业中剥离，虽然增加了地方税收，培植了地方财源，但就企业而然，各项税收费用统算，剥离后比剥离

前要高出 10-20%。如果没有较强的政策支持和引导，物流业务从主业中剥离的积极性受到影响，物流市场得不到更有效释放。第四，地方税源流失严重。有些运输企业和物流公司由于没有税务发票的开票资质，开据发票困难，有关政策尚未配套、落实不到位，便选择政策优惠的省份注册公司，造成地方税源流失。

（三）物流标准有待于规范和完善。一是物流主体标准不规范。物流市场主体庞杂，物流企业集中度不高，竞争秩序不规范等问题比较严重，诚信体系建设有待于加强。物流企业专业化和精细化与供应链的一体化配套的服务水平不高，突出表现在小、散、乱，形不成规范化经营和规模化发展，急待用统一的标准进行规范整合。二是物流技术标准不规范，各种运输方式之间不能有效衔接，物流信息尚未达到共享共用，造成物流企业间以及物流企业与制造企业间的信息不对称。

（四）物流园区建设规范性较差、相关服务功能偏低。物流园区的建设缺乏统一的规划与管理。有些市、县物流园区建设与区域经济发展不匹配，综合性的园区建设较多，具有行业和地方特色的专业化园区相对较少，园区的服务功能低，定位不明确。调研发现，近几年一些地市，在规划建设物流园区时，不顾经济发展现状、产业物流规模，不考虑与当地产业集群和产业特色的结合，为建园区而建园区，简单的认为贸易市场就是物流综合园区，盲目跟风建设，结果是一方面物流企业的发展需要相适应的土地不能满足，另一方面由于设计规划的不尽合理，造成园区土地的浪费。如何防止重复建设和土地资源浪费，合理规划、整合物流园区的建设，不断完善物流园区功能，是当前面临的实际问题。

（五）专业化物流和精细化服务水平有待于提升。随着经济结构的调整，物流市场的专业细分加快，制造企业对物流服务需求的个性化要求越来越高。一般性的运输、仓储服务，难以满足专业生产所需要的专业化、定制化、供应链一体化的服务。物流与商流、信息流、资金流相结合，物流业与制造业、农业、流通业、金融业等多业联动融合发展是加快物流业发展的关键。

三、加快推进物流业发展的建议

近几年来，国家和省政府现代物流业调整振兴规划等一系列政策的出台，提升了物流业的产业地位。物流企业也希望抓住机遇，实现自身结构调整和转型升级。为进一步推进全省物流业发展，建议如下：

（一）进一步优化物流业发展的政策环境。现代物流业发展的关键在于制造业主辅分离，向物流企业释放物流资源。调研中发现，现阶段物流发展势头比较好的物流企业，主要是从大型制造企业自身剥离出的企业物流实体，即集团（企业）二级法人的物流企业，这类企业具备满足制造企业专业化生产所需要的配套服务，具有投资建设专业化物流园区的条件，能将园区与当地的产业发展很好结合，形成生产前物流供应服务与企业内部流程再造相匹配，与生产后商贸物流相接轨的供应链一体化整体服务功能，从而推动物流服务专业化、社会化的发展。因此，必须进一步优化支持制造企业主辅分离的政策环境，落实《关于加快推动制造业与物流业联动发展的实施意见》（鲁政办发[2010]51号），采取切实措施，制定相关配套政策，加快推进制造企业主辅剥离，释放物流服务的社会化需求，推动物流企业增强一体化的服务能力。

1、加快推进物流业与工农商贸流通业联动发展。在 20xx 年开展制造业与物流业联动发展示范项目的基础上，进一步拓宽联动面，推动农业、商贸流通业与物流业联动发展。扎实推进钢铁、煤炭、石油化工、汽车、农产品、医药等行业物流供应链一体化建设，有效整合物流资源，降低物流成本，全面提升我省物流业与传统产业的联动发展水平，加快建立一体化物流服务体系。

2、落实并完善税收配套政策。尽快落实国家税务总局《关于试点物流企业有关税收政策问题的通知》，让物流企业享受到差额纳税等政策；尽快设立物流税目，整合与物流业务相关的各类发票，推出统一的物流业专用发票，建立统一的物流企业纳税体系；按照物流一体化运作的需要和公平税赋的原则，将物流业的运输、装卸、搬运、仓储、代理等环节的营业税统一调整为 3%。；物流业务与主业成功剥离的物流企业，新增加的营业税等税额，各级政府留成部分均按 50% 奖

励企业，用于支持物流企业发展(江苏、福建、广州等省份，按 40-60% 返还)，避免到省外开发票和设分公司，造成地方税源流失。

3、加强交通运输管理。全面清理过路过桥费收费线路、标准及收费期限；严厉打击公路“三乱”，免除企业不合理负担；加快修订大件运输车等特种运输车辆的标准，彻底解决特种运输车辆超限限行、随意罚款和“大车小标”问题；研究相关管理办法，为城市配送车辆进城通行停靠和装卸作业提供便利；加快推进建立集装箱多式联运管理服务体系，支持甩挂运输发展；制定最低运费保护限价政策，在运营税中扣除燃油税部分，优化物流运价参照客运业制定货运业燃料成本补贴制度。

4、规范物流企业用地问题。对纳入省规划内物流园区土地征用给予重点支持，对重点物流项目用地，在地价上等同或低于工业用地，相关费用按照下限收取或采取减、免、先征后返等相关政策；物流企业以原划拨土地改建物流项目的，应优先办理土地使用手续。

(二) 规范物流园区建设和认证管理。物流园区建设要从实际需要出发，充分考虑物流市场需求，把整合现有物流资源与新建物流项目有机结合，规划建设一批布局合理、用地节约、产业集聚、功能集成、经营集约的大型物流园区(中心)。原则上每市建立 2-3 个综合性园区，3-4 个专业化园区。在产业集聚区，有针对性地建设石油化工、建材、钢铁、汽车及零部件、医药、农副产品等行业物流中心。在县级交通枢纽城市建设物流中心和配送中心，在乡镇建设物流配送站，形成省、市、县、乡四级物流运营网络；加强物流园区的认定管理工作，尽快出台我省物流园区的认定标准和认定程序，规范理顺现有物流园区的管理。

(三) 协调解决物流企业融资难问题。许多物流企业特别是民营企业发展较快，自有资金积累无法满足企业发展需要，企业发展难以得到金融、担保机构的贷款支持。政府有关部门要积极引导商业银行在防范资金风险的前提下，放宽物流企业贷款融资条件，降低其融资成本；建立物流业融资担保体系，协助中小物流企业取得贷款；推广物流金融新模式，围绕产业链上下游资金往来，开发供应链融资解决

方案；对于区域重点物流企业在物流园区、基地、中心重点项目建设方面给予投资补助、贷款贴息等方面的扶持。

（四）加大财政资金的扶持力度。“十二五”是我省发展现代产业体系的关键时期，培育发展战略性新兴产业，推动产业物流社会化，物流业不仅要发挥支撑经济总量持续增长的作用，更要通过资源整合、供应链一体化运作，促进国民经济运行质量和效益的提高。为落实 xx 省“十二五”现代物流业发展规划确定的发展目标和重点任务，筛选确定了六大类 739 个重点物流项目，其中在建项目 375 个，拟新建项目 364 个，总投资约 2817 亿元，预计年新增营业收入 4750 亿元，实现利润 260 亿元，交纳税金 162 亿元。建议省财政建立支持物流业发展的专项资金，年度列支 5000 万元（据了解，目前青岛已经安排 1000 万元，淄博安排 1500 万元，东营已经安排了 500 万元），用于扶持“十二五”规划中确定的物流重点工程，加快提升物流业发展水平，促进我省产业升级和经济发展方式的转变。

（五）支持物流标准化和信息化建设。物流标准化是加强物流管理的重要手段，信息化是现代物流业的重要支撑，政府有关部门要加大在这两个领域的投入和引导。加快我省物流企业和物流园区标准的制定、宣传和推广，规范物流园区和物流企业的建设和管理，打造一批具有区域优势的专业化物流园区和中心。重点支持全国性和区域性物流节点城市的物流公共信息平台建设，加快建立平台间信息交换标准，完善平台间互联互通机制，推动跨区域、多领域的信息网络联盟合作。

（六）加强物流人才的培养和培训。支持重点高等院校与国内外企业、行业、协会合作，通过采取物流人才订单式培养的方式，开展物流专业培训和职业认证；以先进适应的现代物流知识为主，有针对性地培训行业内能够统筹规划和服务于物流管理的专业人才。加强校企合作，鼓励企业和学校之间合作，支持企业为大学生实习提供方便，增强大学生就业的适应能力。

物流企业调研报告 3

现代物流是利用先进信息技术和物流装备，整合物流各个环节的

物流运作一体化、信息化、高效化运营的先进组织方式，也是降低物质消耗，提高劳动生产率以外的第三利润源泉，其发展水平已成为衡量一个国家和地区综合竞争力的重要标志。xx 市发展物流业具有区位、交通、资源、政策、商贸、市场、现有企业等优势；也在设施、人才、管理、服务、信息化、标准化等方面存在着不足，相对于国民经济整体发展的状况而言，物流产业还处于传统物流向现代物流的过渡阶段，在诸多方面还有待改进。当前 xx 市政府与行业组织也在物流方面做了很多努力，制定优惠政策、规范管理、建物流园区、统筹规划等，物流企业也在努力提高自己的综合竞争力，社会各界都在推动物流业的发展。

一、xx 市物流发展现状分析

1、发展物流的优势

河南地处中原，历来就是兵家必争之地，具有承东启西，连南贯北的区位优势。xx 北依京津唐、南联江汉平原、西通欧亚大陆、东接连云港，位于西气东输、西电东送、南水北调、东钱西流中枢的关键位置，是我国中、东、西三大经济带结合部的重要支撑，是全国重要的交通枢纽之一，区位优势明显。xx 目前综合运输能力不断提高，已基本形成了以公路、铁路、航空为主的立体化综合运输体系。

除了这些众所周知的区位优势之外，xx 还被贴以“绿城、商贸城、古都、区域性中心城市”等城市标签，xx 是商贾云集、工商业发达的中原重镇和全国重要的商品集散中心，物流的发展具有良好的历史传统。现今 xx 已经成为一个中部区域的中心消费城市，商贸流通发展迅速。一批大型服装、建材、汽配、农副产品等专业批发市场不断壮大，大市场、大流通格局正在形成。

2、发展物流的机会

现代物流业被认为是社会经济发展的“第三利润源”，是一个城市重要的经济增长极和基础产业。从中国高速发展的经济可以看出，一个巨大的新兴经济市场正高速运转，尤其在物流领域。物流业作为 xx 市确定的“三新”产业之一，对于促进一、二产业进步，带动第三产业跨越式发展，促进“中原崛起”，实现把 xx 建设成为社会主义现

代化商贸城市和国家区域性中心城市战略目标，都有着十分重要的现实意义。随着 xx 对外开放水平的大幅提高，xx 吸聚资本的能力会越来越强，必定会降低交易成本，提高竞争力。

xx 市有了这些发展现代物流的“支柱”——突出的区域、交通、市场、商品，许多物流业态便应运而生了，涌现出了以思达连锁、丹尼斯量贩、中华粮网为代表的连锁经营、物流配送、品牌专卖、电子商务等新型流通业态，出现了豫鑫、中邮、河南中远国际货运等大中型国有物流公司以及民营物流企业长通等新兴的第三方物流企业。并且呈现出良好的发展势头，传统物流向现代物流转型也在加快。可以预测，未来 10-20 年，是 xx 物流产业发展的黄金时期。

3、发展物流所遇到的劣势和挑战

xx 的经济发展水平相对还落后。对于非物流公司，已经意识到在流通领域上下工夫可以降低成本提高经济效益和社会效益。而由于

行业的限制，自己并非物流方面的行家，企业不可能在物流中投入大量资金和人力、物力，即使投入进去却又会分散主营业务的建设力量。对于物流公司，由于发展时间短，理论研究不到位，操作经验不够成熟，对于物流市场的管理流程，具体应该怎样去做，大多数的企业还在摸索阶段，物流企业的经营管理策略及运营技巧还是冰山一角。

随着 xx 市建设现代化商贸城的进程加快，一方面物流市场规模扩大，物流需求潜力巨大；一方面物流发展的宏观和微观环境有待进一步改善，还存在着物流管理薄弱，企业经营水平较低等诸多制约因素，如何通过优化环境，强化管理、规范运作，如何进行社会产业分工，政府、行业组织和企业如何和谐协作，还有很多的科学规律亟待研究，探索之路还很长。促进全市物流业的快速、健康发展是各级政府和经营者都必须面对的新挑战。

4、物流经济发展的状况

目前，xx 市物流业正处于从传统物流业向现代物流业转变的起步阶段。xx 市物流企业的形成，主要有以下四种类型：由传统运输或仓储公司转变的物流企业；由某一行业领域的国有企业转变的物流企业，

如邮政、铁路等；大型合资跨区域物流企业；新型内资跨区域的物流企业。由于多数物流企业是从原国有企业转变而来的，国有经济占据了全市物流企业的“半壁江山”，比重在 60% 左右，另外以私营企业、集体企业和有限责任公司较多。

二、存在问题及制约因素

1、公司量多质差，设施服务水平低

由于长期以来，物流行业进入的门槛太低，导致该行业发展的盲目和无序。放眼 xx 各大专业市场，包括城郊大路旁边，如雨后春笋般成立的大小物流公司几千家，它们有的办理了相关的证照，有一定的注册资金以及车辆、办公场所等；有的买几辆货车，雇几位司机，便挂出“物流”的牌子；有的则是一部电话、一张桌子、一间房子的“三一”公司，经常玩“蒸发”；甚至有一些单位或企业，圈一块地皮，表面上却喊出兴建“物流园区”的口号，暗地里却搞商业地产开发。这样的物流企业使整体物流信誉度大打折扣，对整个物流行业产生了极其不利的影响。

目前 xx 货运市场“蒸发”现象非但没有减缓的迹象，而且“蒸发”者由小货运部向规模较大的物流企业转移。这造成了整个流通行业效率降低，交易成本上升。20xx 年，xx 市有 7 家货运公司携款神秘“蒸发”，涉及金额高达 20xx 多万元；20xx 年，仅见诸报端、较为严重的至少有 10 家货运公司携款“蒸发”。物流行业正遭遇着一场严重的“信任危机”。

xx 市的多数物流企业是在传统体制下物资流通企业基础上发展而来的，其业务内容多数仍是仓储、运输等基础性服务，企业的服务方式和手段比较原始和单一，在仓储、运输、配送各个环节仍然以手工作业为主，自动化程度低，不能优化调度和有效配置，对客户不能提供查询、跟踪等全程服务，物流的统筹策划和精细化组织与管理等能力都显不足，尤其在物流方案设计以及全程物流服务等更高层次的物流服务方面还十分欠缺，难以做到提供综合性的物流服务。尽管已出现了一些专业化程度较高的物流企业，但物流服务水平 and 效率还比较低，与提供高效率低成本第三方物流服务的要求还有较大差距。而

且目前的物流业态仍处于自然淘汰状态，物流行业的信任度低，还没有到一家独大兼并若干小企业的地步。

2、物流信息化有待提高，标准化建设有待突破

信息化方面，xx市物流企业规模普遍较小，竞争能力不强。xx市只有21%的物流企业拥有物流信息系统和配送网络，但信息数据系统都是相互孤立和静态的，且标准不统一，难以互联互通，实现信息共享；物流企业之间缺乏统一规划和规范管理，条块分割严重，各家企业各自为战，没有形成信息共享、协同配合的局面；大多数企业的管理信息系统的投资成本较高，市场上又缺少适合物流企业起步的信息系统，因此物流企业在获取物流信息和与客户接洽的方式基本上还是以电话、传真为主，大多并没有采用专业的物流管理信息系统参与日常的运营；与物流相关的电子政务平台如工商、税务、商检、金融、保险等还没有互联互通。这些直接影响了物流企业与用户的有效沟通和协作，严重阻碍着物流综合服务水平与质量的提高，大大地削弱了企业的市场竞争力。物流信息化作为现代物流的标志与核心，日益成为xx市物流业的发展“瓶颈”。

在标准化方面，经济发达国家物流标准化主要是通过企业与企业间、行业与行业间在市场上的不断磨合，为了共同的利益完成的。xx市物流标准化在总体滞后于经济及物流业的发展，现有技术标准存在多方面的差异，制约了物流的协调运作，铁路、公路、海运、民航、工业部门物流系统，都有自己的或选择不同的物流标准，形式多样，版本不一；物流标准化的运作依然在传统体制的框架中进行，以传统的部门划分以及地域划分为基础，缺乏协调配合机制；因物流标准化的市场基础如：物流的基础设施、管理体制、管理水平、人员素质、市场发育程度等诸多方面还比较薄弱，物流标准化的许多方面需要从基础性工作做起；物流标准化对行政力量的依靠程度比较高，没有充分发挥行业协会和标准技术组织的作用。

3、政府管理条块化，管理整体效能弱化

xx市与物流业相关的铁道、交通、民航等单位实行部门管理，使全市物流业管理权限被分割为若干部分，每个部分又自成体系，均有

各自的物流系统，为了各自的利益而难以形成物流合力。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经济合理地对物流业进行整体统筹和规划，妨碍着物流业的社会化进程。物流管理和资源的分散化，难以形成社会化的物流配送体系，达不到节约物流成本的作用，无可避免造成资源的极大浪费，使物流业本应具有的整体功能被大大削弱。

4、专业人才缺乏，发展后劲不足

当前 xx 市在物流方面的教育还非常落后，尤其是职业教育更加贫乏，xx 市开设物流专业的院校还很少，仅有河南工业大学、河南财经学院等少数高校开设，另外一些中专和高校因为过去从未涉及物流教学、研究，近几年才开设此类专业，且培养出来的学生大多从事于操作性工作，市场上缺乏高层次管理层面的人才。而且各校仍处在自行筹划设计课程与实践阶段，在课程设置、教材选取、培养方向等方面缺乏规范性，培养出来的人才参差不齐，离市场的要求差距仍然很大。物流人才是我省十二类紧缺人才之一，在这种背景之下，人才已成为 xx 市发展物流的瓶颈。

三、建议及对策

1、加强组织领导，优化发展环境

政府应加强对现代物流业发展的领导，明确 xx 市现代物流发展协调领导小组办公室职责；制定全市物流业发展规划及政策；研究解决重点、难点问题；协调重点项目的立项以及用地、建设等环节的审批；实施相关技术标准等。制定适宜的物流业发展战略：建立现代物流服务体系、建立企业现代物流组织管理体系、构建高效的物流网络，建议突出发展服务于重点生产性企业 and 专业市场的物流服务，大力拓展服务于居民生活的物流配送服务。

2、规范经营行为，维护市场秩序

在物流管理上，政府应加强物流市场准入管理和日常监督管理。重点制止行业保护、地区封锁和有碍公平竞争的垄断行为，维护供需双方特别是用户一方的正当权益。对于当前的物流行业车辆蒸发、携款外逃等现象，其根源还是门槛低恶性竞争，因此一方面要加大道德

宣传力度，企业自身要明荣知辱，政府和行业组织也要进行规范，以法律形式建立行业规范标准。

3、完善物流设施，提升服务水平

为改变基础设施分散规划、投资的格局，促进基础设施之间的配套和协调发展，改变目前按不同运输方式和行业管理部门进行规划和投资的方式，政府应与企业共同努力，构筑物流基础设施平台、物流信息平台、物流配套设施平台和物流产业政策体系四大平台。同时加强对物流基地、物流中心等新型物流基础设施的规划，合理设置物流结点的规模与布局，使资源配置和服务设施衔接。以综合交通运输体系枢纽为基础，以社会物流需求为对象，运用供应链管理理论与方法，加强与周边城市的合作，建立以物流联盟为基础的以 xx 为中心的中原地区“城市群”，形成整体合力；加快物流需求市场的培育，发展现代化、高效的物流企业和企业物流。

4、构建物流集团，提高整体效率

鉴于 xx 市物流企业普遍规模较小，物流企业应通过企业之间的联合、合作、并购等方式，以资本为纽带，构建企业自身的物流服务体系。大企业要与合适的供应商等结成战略联盟，通过合作以供应链的整体优势参与竞争，实现互惠互利；小企业要与核心企业实行长期的、稳定的战略合作，结成战略联盟，实行供应链管理。例如组建运输物流集团公司，形成辐射全国铁路、公路联运网络，在速度上、成本上、管理上占据竞争优势；组建区域性仓储集团公司，在主要入市口和交通枢纽建立大型仓储，以适应日益扩大的物流量，为企业提供仓储服务；建成全市商品物流配送中心，形成全市连锁网点提供物流配送，积极开展运输、仓储、流通加工、配送等物流增值服务，通过统一进货、统一经营、统一结算、统一品牌等经营策略不断降低社会化物流配送服务成本，提高竞争力。这样，一方面可以提高企业物流资源的利用效率，提高企业开拓市场和整合社会资源的能力，有利于企业做强做大；另一方面，通过联合和合作，参股、控股等方式，充分利用了社会资源，使企业物流与社会物流共同发展。

5、加快标准化进程，促进物流发展

物流标准化是促进整合、提高物流效率、降低物流成本的桥梁。物流协会应与政府有关部门合作，从物流一体化发展的需要出发，加快物流用语、计量标准、技术标准、数据传输标准、物流作业和服务标准等的制定工作，尽快构建物流业带有共性的物流技术标准和服务规范标准。同时，在考虑与国际接轨的基础上，研究制定本行业企业共同遵守的行为规范，从物流企业应有的服务理念、服务规范、服务内容和服务质量控制等方面入手，组织企业进行国内外物流经济技术的交流与合作，帮助企业申请国际标准认证，建立 xx 市物流服务质量的保障体系，实现企业由经验管理向科学管理的跨越。

6、加强物流教育工作，培养引进物流人才

根据物流行业现实的发展情况，建立健全物流培训体系，加快政府管理人员与企业经营人员两个层面的物流人才建设。物流人才的培养渠道有：学历教育培养，职业培训培养，出国进修扩大培养渠道，强化资格认证提高物流人才水平，开展物流教育专题研究强化物流人才等。并且抓好物流学科建设，大力提倡产学结合，建立现代物流的研究、开发与教育的新型机制，使物流企业和研究咨询机构、大专院校进行资本与技术的融合，发挥物流人才的实用性和综合能力。加上开展物流职业资格的认证制度建设和实施工作，加强职业资格的统一管理，进而形成科学、完整、层次分明的物流管理教育体系。

四、xx 市发展物流业的方向

1、建设现代配送中心和物流园区

完善物流节点和线路的空间布局，构筑高效率的物流网络，xx 在铁路、公路方面，即线路部分已经形成较大优势，但是在节点部分缺乏相应的能力。离开节点，线路的优势也很难发挥出来。因此要通过物流中心、货运站场等节点设施建设，对货运中心进行整合，完善物流网络，提高物流能力。按照物流业发展目标，结合当前和未来需求，建设不同功能的物流节点设施。

2、依托商贸，发展多种经营模式

以市场需求为导向，以商贸为依托，以供应链管理为理念，开展综合物流服务与增值物流服务。xx 市的物流企业在发展现代物流的过

程中应打破传统观念的约束，通过增加整个供应链提供给消费者的价值以及减少整个供应链的成本来增强整个供应链的竞争力。

其次，发展多式联运，减轻环境压力。为减轻大型货车长途运输所造成的环境和货主和环境生态负面影响，鼓励发展多式联运，对于长距离运输，尽可能使用铁路运输方式，两头的衔接和集散则以公路运输为主，并为此专门规划建设货运中心。

再次，加强联盟与合作。xx 市目前还没有实力很强的物流企业，因此要与 xx 周边城市进行联合，开展合作与竞争，组成物流联盟，实现双赢。

最后，加强国际合作，加快发展物流业。现代物流的发展已经将贸易经济、信息管理、电子技术和运输配送等紧密联系在一起，贸易方面的逐渐全面开放、市场竞争的逐步自由化已经将现代物流推到了时代的最前列，物流理念和物流技术的发展日新月异。因而在发展 xx 市物流业的同时，应积极借鉴国外先进的物流理念和物流技术，可以通过合资企业，带动物流业的发展，在合资的同时，引入先进的管理理念与运作模式。

面对新形势，我们必须增强紧迫感，紧紧抓住经济全球化进程加快、国家中部崛起战略实施、国内外产业转移和现代物流业快速发展的良好机遇，把资源和区位优势转化为产业优势，全面促进现代物流业的快速健康发展。

物流企业调研报告 4

一、我县物流企业发展现状

目前，我县共有物流企业 21 家，多数是以进行货运代办、货物联托运、信息配载，业务以整车配送和零担快运相结合。从事大型运输、储存、装卸搬运、流通加工等物流企业为主，对我县来说发展相对比较滞后，尤其是现代物流企业尚处于起步阶段。具有一定雏形的物流企业主要有以下几个：

1、张庄木材。张庄乡现有从事木材加工厂家 760 户，在经营过程中他们除利用本地资源外一般从河北、山东、新乡等地进原木，加工成板皮后销往外地。在进货和销售过程中，都是企业自己组织自己的

人力、车辆，实行独自经营。

2、范县稻米。我县有稻米加工企业 20 余家，各自都是分散经营，去年经过入股整合为 6 家，并且这 6 家又经过资金、设备入股的方式成立了一家荣合利稻米加工有限公司，实行统一价格收购，统一向外销售，年产值达到 8600 多万元。

3、高码头羽绒。高码头乡从事羽绒加工的企业共 13 家，都是从外地如东北、天津、河北购进原毛，然后加工成半成品销往浙江、上海等地，在购销过程中信息都不能互联，基本上独自经营。

4、王楼乡华祥物流有限公司。占地 220 亩，受市场价格的影响已基本为半停产状态。投资 XX 万元的一期工程已全部竣工，共建成大型原油贮油罐两座，可贮原油 6000 立方米，年运输量达 100 万吨以上。

5、白衣柳东货运大市场。XX 年建成，占地 46 亩，仓储面积达 3000 平方米，仓储量 7 千余吨，主要外运货物有大豆、玉米、小麦、面粉、废旧钢材等，内运货物有化肥、复合肥、煤炭、木材等，辐射台前、南乐、清丰等周边 8 个县区。该货场年吞吐量 3 万余吨，营业额达 6000 万元。

6、白衣祥云复合肥物资配送中心。该中心投资 1300 万元，占地 48.6 亩，建成 562 米的火车专用线一条，高标准仓库 4400 平方米，可容货物 1.2 万吨。每月运输量达 170 个车皮、1 万余吨，全年货物吞吐量可达 15 万吨。

7、濮城君恒集团——军恒化工有限公司。去年开始建设，占地 200 亩。止目前，已完成投资 1000 多元，货运仓储面积为 1XX 平方米，可容货物 3 万余吨。

从调查的情况看，这些具有雏形的物流企业主要有以下几个特点：

一是物流企业数量少、规模小。调查了解到，我县这 20 余家从事运输、装卸搬运、储存等物流企业都没有集装箱式运输。全县营运性车辆 85% 的在个体运输户中，组织化程度低，并且多数是以配货站的形式存在，而多数配货站又以短途运输和简单装卸、仓储为主要经营方式；其中年运输或仓储能力超 3000 吨的仅 4 家，无 1 家资产超 5000 万元的企业和经营收入超亿元企业。

二是物流效率低，社会化程度不高。目前，我县共计拥有载货车辆 10182 台，吨位 5770 吨，这些车辆真正用在物流企业的还不到 15% ，且隶属不同的系统，有的是企业内部组成的运输公司，有的是邮政、交通系统，有的是个体私营户。业务以整车配送和零担快运相结合，布局比较分散，资源相对不集中，形不成合力，车辆利用率较低。

三是运作层次低、成本高。我县物流企业主要从事运输、储存等粗放式、单一的经营活动，多数为“车队+货场”，处于电话联系、手工操作、人工装卸的运作阶段，流动独立、单向，不能做到信息共享，现有物流企业和物流设施规模都比较小，基本处于零散、量小、无序状态，真正具备物流活动六大要素(运输、储存、包装、装卸搬运、流通加工、信息)为一体的企业没有，第三方物流几近空白，层次较低，物流成本较高。

二、存在的问题

近年来，我县物流企业虽然得到了发展，但仍属于传统物流阶段，无论是组织结构、运作方式，还是经济效益和社会效益均离现代物流的要求及目标还有很大的距离。

1、对现代物流认识不足。从目前状况上讲，我县物流企业的发展还处于起步阶段，多数企业负责人对物流概念模糊，经营观念淡薄，重视程度相对不够，企业对物流的认识仍然局限于运输、仓储和搬运，没有意识到现代物流和供应链管理对提高生产效率、降低物流成本、提高企业竞争力的重要作用。同时，多数企业都有自己的车队、仓库，不愿把物流业务交给第三方物流企业来运营。如羽绒业、木材业都是自发的组织购销活动，基本上都不符合现代物流企业的经营特点，只能算是具备现代物流企业的雏形。

2、物流基础设施和硬件薄弱。我县的物流企业运输条件除了公路初具发展雏形外，还没有高速公路，铁路运输设施还不配套，其基础设施和装备的内在质量差，缺乏具有现代物流企业经营等方面的条件，如华祥物流公司、军恒化工有限公司在车辆、场地、仓储等配套设施方面，新技术、新设备应用相对较少，功能单一，运作效率低;物流的

硬件技术，如包装、装卸、运输、储运、流通加工等所涉及的各种机械设备、运输工具、场站建设以及服务于物流所必需的网络信息设施，制约了物流功能的发挥和效率的提高。

3、用于物流流通的货源不足。由于基础条件差，总量小，特别是我县工业集中区战略正在实施阶段，没有形成企业集群效应和产品链式延伸，现有资源优势未能转化为产业优势，市场货源有限，大宗货物少，制约了现代物流企业的发展。

4、政策性支持欠缺。目前我县基本上没有物流企业发展的具体保障措施，现在亟待出台一些相应政策，支持和规范物流业的发展。

5、物流人才缺乏。专业的物流人才在我县还是空白，目前，我县从事物流企业的人员文化水平基本上为初中、高中毕业生，其从业人员素质偏低，中高级物流人才缺乏，已成为制约我县现代物流发展的一个突出“瓶颈”。

三、几点建议

我县物流企业的发展要通过政策扶持、鼓励、引导等措施整合、改造和提升现有的物流资源，转变为现代物流企业；同时，要求企业有物流效益总成本观念，加强物流成本核算，把物流业务交与第三方物流企业来运作，切实提高企业核心竞争力。

1、加大物流理念的宣传和推广力度。采取多种宣传形式，使企业认识到现代物流业的发展能有效地帮助企业降低物流成本，提高企业的效益和增强企业竞争力，提高经济运行的技术和效益。通过宣传，争取更多的企业将原材料、成品等的流通从货物自运中剥离出来，交与第三方物流企业，使我县物流企业依托工业企业进、出货物量大中发展壮大，在行业范围内树立起大购大销的现代物流理念。

2、完善和构建物流企业发展基础设施平台。一是完善基础设施建设，优化运输结构，积极引导县内物流企业向工业集中区集聚，推进物流企业的重组、整合，共享基础设施及配套服务，发挥濮台铁路大宗货物中长距离运输、公路中小批量货物中短途运输优势，加快货物综合流转速度，提高货物运输和配载效率。二是引导企业发展电子商务，建立健全物流信息交换标准体系，整合各企业物流信息资源，实

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/488112101060007001>