

交通物流企业调查报告 物流企业调查报告 (精选5篇)

报告材料主要是向上级汇报工作,其表达方式以叙述、说明为主,在语言运用上要突出陈述性,把事情交代清楚,充分显示内容的真实和材料的客观。怎样写报告才更能起到其作用呢?报告应该怎么制定呢?以下是我为大家搜集的报告范文,仅供参考,一起来看看吧

交通物流企业调查报告篇一

20xx年5月20日,我们小组针对物流管理专业的建设情况开展了一系列的调研工作。

调研的目的:进一步了物流行业、企业对物流管理人才的需求变化趋势,了解用人单位对毕业生的质量反馈,了解兄弟院校在物流管理专业建设过程中教学体系、教学方法、教学手段的改进情况,精品专业建设的思路,了解企业与校在互利合作项目、接受学生顶岗实习、教师挂职锻炼的意愿情况。

1) 林芳、周兴依靠高中同学关系到了湖南交通职业技术学院、湖南生物机电职业技术学院、湖南机电职院、对他校物流专业进行了各方面的调研。

2) 喻锺、龚方杰在网上搜索了解企业物流过程及物流从事人员学历、人才需求情况;

3) 小组开展问卷调查,了解人才市场动态等

1) 调查小组访谈法

2) 问卷调查法

1. 国内省内高职院校物流管理专业现状

经过调研，大部分院校的物流管理专业及研究方向设置非常相似，培养目标、教学计划、课程设置等方面也大同小异，缺乏专业培养特色。只有部分院校根据自身特色和资源优势在方向上有所侧重，比如交通运输类院校侧重港口物流、国际物流、物流工程与技术等，理工院校侧重物流工程与技术、物流设施与装备等，文科类和大部分高职院校侧重物流管理、国际外贸物流、流通经营等。学生招生规模不大，一般在校学生每届200人左右。

与其他兄弟院校沟通了解到高职院校中物流管理专业课程体系建设还处于学科体系状态，各院校都在准备打破学科体系，建立健全基于工作过程的课程体系，但由于受到实训条件的约束，教学做合一难度大，校企合作还处在初级阶段。

物流管理专业虽然成长很快，但都没有建成省级精品专业，仅有湖南交通职业技术学院申报过省级精品专业但未能成功。

2. 经过网络调查，认识到院校与前二年的培养目标进行对比，岗位群有些变化

（1）确立物流企业基层管理岗位群

在物流企业分成运输型、仓储型、综合服务型三种类型的前提下，根据对物流企业调查情况分析，物流企业基层管理岗位群主要分为：1) 仓储物流：货物收发员、理货员、商品配送员；2) 企业物流：采购员、物流规划员、跟单员；3) 物流营销：销售员、客户服务员；4) 运输物流：运输调度员、车辆管理员；5) 国际物流：报关员、报检员、货运代理。

高职物流管理人才今后的努力目标就是《物流企业分类与评估指标》中所指的中高级管理员，即成为运输型、仓储型、综合服务型物流企业中的运输组织管理主管人员、仓库主管

人员、配送中心主管人员、客户服务主管人员等。

(2) 高职物流管理人才培养的能力体系

通过对物流业就业岗位的调查及对各大高职院校的考察，总结出高职院校物流管理人才所需的专业知识和职业素质(一级能力：物流管理能力、计算机操作能力、英语应用能力;二级能力：仓储配送管理能力、企业物流管理、运输调度管理、物流市场营销、国际物流管理、物流信息管理、英语阅读与书写能力)

高职物流管理人才培养的能力体系表高职院校物流管理专业的培养目标：培养掌握现代管理科学理论与方法以及物流管理专业技能；熟练掌握仓储、运输、配送等物流中心环节的基本知识及相关专业技能，具有在各类企业和机构从事物流经营管理的能力和技能的应用型中高级技能人才。

3. 校外实训基地建设，各院校在物流管理专业上都存在着一些难度。一是没有利益共同点，二是90%企业担心实习人员安全与财产安全问题、80%的企业担心经营泄密 三是90%以上企业有愿望与职院进行校企合作，但合作项目以“企业内训”“企业流程优化”“企业信息系统开发”为主，愿意接受学生学习的企业希望政府在此问题上有一个优惠政策。四是企业经营品种越来越多，人才需求增加快的是懂得医药食品物流的人才。

物流管理专业建设应注重以下几个方面。

1. 建议增设物流管理医药食品物流方向，进一步完善物流管理业务人才的培养。并针对此方向设置再开展专项调研。
2. 加强课程团队建设，开展项目教学法尝试和开展基于物流业务流程的课程改革

在专业教师队伍的组合上,专业教师应有经济学、营销学、交通运输和信息科学等专业背景,这种多元化的师资结构搭配比较适合物流管理专业的综合性特征。应组建课程团队,并将教师分期、分批到企业实习,采用免费或低费为企业提供企业所需的咨询、培训服务也可以根据需要聘请一部分在企业工作的有实际经验的工程技术和管理人员,担任兼职教师,适当给予薪水,建议按学生实训期的长短计发。而随着教学单位日渐繁重的教学和科研任务以及现代企业发展的特点,协调好教师到企业实习与教学科研任务在时间上不冲突,是亟待解决的实际问题。

3. 不断改进教学方法

在教学过程中,应该注重学生能力的培养,强调学生综合性、整体性的素质教育,强调培养分析问题、解决问题的能力,特别是实际应用知识技术的能力和创新意识。因此,在教学过程中,应根据各专业课程的特征,精心设计课程教学大纲和具体的教学活动,在教学中淡化传统的以教师讲授为主的教学方式,探索多种教学手段,利用案例分析、模拟训练、多媒体等现代教育技术组织教学。

4. 建立健全校内实训基地,使我院的实训基地做到人无我有,人有我优。尽快完成整个实训体系实训项目的开发,包括实训教材、实训项目及实训流程,完成同步实训和校内外实训项目的有机结合,防止重复建设,充分利用企业资源。

5. 加强高校之间的交流

高校之间的交流是非常必要的,尤其是教学经验上的交流。因为只有通过交流,才能取长补短。

交通物流企业调查报告篇二

我们小组访问调查的企业是福建日达物流有限公司,它位于

福建省福州市闽侯县青口投资区的裕达工业园内。日达物流主要就是为福建戴姆勒汽车工业有限公司(简称福建戴姆勒)汽车从事汽车零部件仓储运输配送。

所谓汽车零部件配送物流，是指集现代运输、仓储、保管、搬运、包装、产品流通及物流信息于一体的综合性管理体系。它是沟通原材料供应商、生产厂商、批发商、零售商、物流公司及最终用户的桥梁，更是实现商品从生产到消费各个流通环节的有机结合的纽带。汽车整车及其零部件的物流配送也是各个环节必须实现无缝衔接的高科技行业，是目前国际物流业公认的最复杂、最具专业性的领域，要求整个物流链中各个环节之间的衔接必须十分顺畅、平滑。

据有关数据我们知道，零部件物流成本是我国汽车物流总成本的主要部分，而价格的竞争无可厚非的是我国汽车市场竞争的主旋律，每家汽车生产企业都在积极寻求降低产品成本以降低最终产品价格，而汽车的整车物流在市场竞争中经过几轮讲价和燃油价格的上涨，整个行业已经进入微利时代，已经没有降价空间，此部分物流已经基本稳定在产品成本的2%左右。根据中国物流行业社会物流平均成本约占社会总产值的18%计算，汽车零部件物流约占产品成本的16%，而欧美汽车物流行业成本约为8%，日本甚至可以达到5%。汽车物流成本每降低1%，就可以节约至少110亿，也就是说每年我国汽车零部件物流可以节约成本空间为880亿元。每辆国产汽车要使用1201913000种零部件，其零部件的重要性和采购物流的复杂度我们就可想而知了。我们组所访问的日达物流主要是为戴姆勒奔驰零部件中的轮胎进行物流配送作业。

汽车制造厂所谓的“即时供货”和“零库存”并不是真正意义上的“即时供货”和“零库存”。他们只是将库存战术性地转向了一级供应商，其实质是牺牲供应商的利益以减少汽车制造厂的成本总额，但是库存成本仍然存在于供应链中尽管制造厂从表面上实现了即时供货供应，但却导致汽车零配件供应商的运输和仓储成本大大增加。一方面汽车制造厂实

现了库存的下降、成本的节约和利润的增长;另一方面汽车零部件供应商须长期应付制造厂不断变更的生产计划和不断增加的库存成本。这一增一减使整个供应链并未得到优化。日达物流有限公司在实质上相当于一个中转仓,联结供应商与戴姆勒奔驰厂。

国产化零件是指汽车企业在中国境内采购的零件,其物流费用主要包括零件的运费、仓储费、器具费、以及原材料物流费用。

零件运费是指零件从供应商成品仓库到汽车企业接收库房之间的运输及空箱的返回运输费用。在国内,公路运输方式主要采用的最为广泛,戴姆勒所需要的轮胎就是从上海以公路运输的方式运往福州。零件仓储费是指零件在汽车企业周边进行存储、转换包装、排序时发生的费用,主要包括厂房租金、人工、设备、信息系统等费用。这类费用一般按照辆份进行结算,即汽车企业每下线一台车,就支付一台车的费用。就具体计算方法而言,首先进行物流服务流程设计,然后针对一定时期(一般是一年)内的产量计算需要配备多少资源,再根据每种资源得消耗计算全部成本,最后摊销到每台车上。零件器具费是指为保证零件质量而投入使用的可周转器具。这类费用根据每种零件所使用的器具单价、折旧年限、维修比例和投入数量可计算出来。原材料物流费用主要是指钢板在运输、仓储、配料等方面的物流费用、一般汽车企业都将这部分物流业务外委,所以可以参考合同来计算这类物流费用。

工厂物流是指从零件进入厂区到整车组装完成过程的物流。工厂物流费用包括库房折旧、设备折旧、储存占用、人工费以及物流相关费用。库房折旧是指汽车企业根据内部财务账目划分计算出来的与物流活动相关的库房、设备、设施的年折旧数。储备占用是指原料、生产辅料、企业辅料、在制品等的资金占用,具体来讲可套用公式来计算, $(\text{当月库存} + \text{上月库存}) / 2 \times \text{利率} / 12$ 。

人工费包括汽车企业内部的直接人工和间接人工费，以及外委人工费。直接人工包括企业物流部门的所有员工和借用员工的工资、福利、奖金等；间接人工包括公司各部门相关人工费摊销；外委人工费指第三方物流服务公司的劳务费，劳务费以辆份为单位，生产一台车支付一台车的费用。

出厂物流是指从整车出厂到戴姆勒厂之间发生的所有物流活动。出厂物流费用包括整车物流费用、配件物流费用及成品车资金占用。

整车物流费用包括运输费、仓储费以及召回费用。计算方法为单车计费，即每公里每辆车费用乘以公里数，这其中还包括每辆车的运输保险费；召回费用是指汽车企业因质量问题发生召回时所发生的运输、仓储等相关费用，此类费用无法明确计算出来，可以根据历史水平估测。备件物流费用是指汽车备件在发往途中的运输费和仓储费。综合以上我们得，物流成本=入厂物流成本+工厂物流成本+出厂物流成本结合日达物流公司的具体情况，我们要计算物流总成本，包括三个方面的内容：进仓前、仓储、出仓后。

由于福建戴姆勒对本公司货物运输的配送进行了整体的调整，并做出了只对其指定的两家大物流公司为其进行货物运输和配送，并要求提供“门到门”服务，从而剔除了原先为其配送和运输的中小物流企业。因此，福建日达物流有限公司目前面临的一个主要问题是大客户资源的流失，这也直接影响到了该公司的整体运作状态。鉴于此，我们组也对该企业的物流运营数据情况进行了一个统计和分析，从中我们了解到了，该公司在以下方面的一些情况：

(1) 面积共有20xx多平方米，1平方米16元

(2) 管理人员共2名，月工资5000元

(4) 货物搬运共有8名，月工资2500元；会计2名，月工资1800

(5) 水电费每月为600元;

在设施设备方面:

(1) 2部叉车在保养上, 每部每月需要花费250~280元之间

(2) 4台货车在耗损上, 每部需要花费200元;在保养上, 每部需要花费280~360元之间。

在配送方面:

货物从仓库到福建戴姆勒的仓库仅3公里只需15分钟就能到达, 每公里需要油费1.4元。短距离的运输为日达物流减少了运输成本, 同时也加快了货物的周转率。

淡旺季每日出车辆

根据我们收集到的资料计算如下(按月计算):

仓库租金 $20 \times 16 = 32019$ 元

人员费用: $2 \times 5000 + 8 \times 2500 + 2 \times 1800 + 4 \times 3000 = 43600$ 元

设备维修保养费(叉车): $2 \times 280 = 560$ 元

货车耗损保养费: $(200 + 360) \times 4 = 2240$ 元

仓储管理费用 $= 32019 + 43600 + 560 + 2240 = 78400$ 元

按每公里汽油费1.4元计算 从日达物流到戴姆勒路程为3公里

即运输油费 $= 1.4 \times 3 \times 2 = 8.4$ 元(含来回)

根据上面的数据分析我们组得出了其存在的一些问题有:

(1) 货物运输中，没有为车辆和货物上保险；

(2) 该公司自身没有大型即容量大的车辆来运输货物；基础设施设备依然存在需要改进方面。

(5) 货物存储在仓库中没有进行适当维护，导致货物毁坏率提高；

(6) 物流信息技术落后，效率低下；

(7) 大部分以公路运输普遍存在车型结构单一，老化的状，难以满足差异性服务的需求；

(8) 企业的经营管理和物流服务水平有待提高。首先，服务方式和手段比较原始和单一，目前多数从事物流服务的公司只能简单地提供运输(送货)和仓储服务，而在流通加工、物流信息服务、库存管理、物流成本控制等物流增值服务方面，尤其在物流方案设计以及全程物流服务等更高屡次的物流服务方面还有展开。其次，物流企业经营管理水平较低，物流服务质量有待进一步提高，多数从事物流服务的公司缺乏必要的服务规范和部管理规程，经营管理粗放，很难提供规范化的物流服务。在物流过程中，部分公司难以做到在预定时间送货，并经常出断货、对客的反应不及时等问。在取货源方面不是以服物质量进行竞争，而是单纯依靠打价格战，为此大部分物流企业效益不佳，盈利能力低。

综上所述，我们组在面对这些问题时也讨论出了一些相关的解决方案：

(1) 扩大企业规模，挖掘潜在的客户资源，创造客户终身价值；

(2) 完善和优化设施设备，减少物流费用，提高物流价值；

(3) 物流配送过程中，应对车辆及货物投以适当的保险

(4) 建立完善的企业内部资源系统，提高工作效率，实现部门与部门之间的联系

(5) 建立物流人才培养体系，加大物流人才储备，提高知识水平和管理能力

交通物流企业调查报告篇三

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

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。

交通物流企业调查报告篇四

我们小组访问调查的企业是福建日达物流有限公司，它位于福建省福州市闽侯县青口投资区的裕达工业园内。日达物流主要就是为福建戴姆勒汽车工业有限公司(简称福建戴姆勒)汽车从事汽车零部件仓储运输配送。

所谓汽车零部件配送物流，是指集现代运输、仓储、保管、搬运、包装、产品流通及物流信息于一体的综合性管理体系。它是沟通原材料供应商、生产厂商、批发商、零售商、物流公司及最终用户的桥梁，更是实现商品从生产到消费各个流通环节的有机结合的纽带。汽车整车及其零部件的物流配送也是各个环节必须实现无缝衔接的高科技行业，是目前国际物流业公认的最复杂、最具专业性的领域，要求整个物流链中各个环节之间的衔接必须十分顺畅、平滑。

据有关数据我们知道，零部件物流成本是我国汽车物流总成本的主要部分，而价格的竞争无可厚非的是我国汽车市场竞争的主旋律，每家汽车生产企业都在积极寻求降低产品成本以降低最终产品价格，而汽车的整车物流在市场竞争中经过几轮讲价和燃油价格的上涨，整个行业已经进入微利时代，已经没有降价空间，此部分物流已经基本稳定在产品成本的2%左右。根据中国物流行业社会物流平均成本约占社会总产值的18%计算，汽车零部件物流约占产品成本的16%，而欧美汽车物流行业成本约为8%，日本甚至可以达到5%。汽车物

流成本每降低1%，就可以节约至少110亿，也就是说每年我国汽车零部件物流可以节约成本空间为880亿元。每辆国产汽车要使用1201913000种零部件，其零部件的重要性和采购物流的复杂度我们就可想而知了。我们组所访问的日达物流主要是为戴姆勒奔驰零部件中的轮胎进行物流配送作业。

汽车制造厂所谓的“即时供货”和“零库存”并不是真正意义上的“即时供货”和“零库存”。他们只是将库存战术性地转向了一级供应商，其实质是牺牲供应商的利益以减少汽车制造厂的成本总额，但是库存成本仍然存在于供应链中尽管制造厂从表面上实现了即时供货供应，但却导致汽车零配件供应商的运输和仓储成本大大增加。一方面汽车制造厂实现了库存的下降、成本的节约和利润的增长；另一方面汽车零配件供应商须长期应付制造厂不断变更的生产计划和不断增加的库存成本。这一增一减使整个供应链并未得到优化。日达物流有限公司在实质上相当于一个中转仓，联结供应商与戴姆勒奔驰厂。

国产化零件是指汽车企业在中国境内采购的零件，其物流费用主要包括零件的运费、仓储费、器具费、以及原材料物流费用。

零件运费是指零件从供应商成品仓库到汽车企业接收库房之间的运输及空箱的返回运输费用。在国内，公路运输方式主要采用的最为广泛，戴姆勒所需要的轮胎就是从上海以公路运输的方式运往福州。零件仓储费是指零件在汽车企业周边进行存储、转换包装、排序时发生的费用，主要包括厂房租金、人工、设备、信息系统等费用。这类费用一般按照辆份进行结算，即汽车企业每下线一台车，就支付一台车的费用。就具体计算方法而言，首先进行物流服务流程设计，然后针对一定时期（一般是一年）内的产量计算需要配备多少资源，再根据每种资源得消耗计算全部成本，最后摊销到每台车上。零件器具费是指为保证零件质量而投入使用的可周转器具。这类费用根据每种零件所使用的器具单价、折旧年限、维修

比例和投入数量可计算出来。原材料物流费用主要是指钢板在运输、仓储、配料等方面的物流费用、一般汽车企业都将这部分物流业务外委，所以可以参考合同来计算这类物流费用。

工厂物流是指从零件进入厂区到整车组装完成过程的物流。工厂物流费用包括库房折旧、设备折旧、储存占用、人工费以及物流相关费用。库房折旧是指汽车企业根据内部财务账目划分计算出来的与物流活动相关的库房、设备、设施的年折旧数。储备占用是指原料、生产辅料、企业辅料、在制品等的资金占用，具体来讲可套用公式来计算， $(\text{当月库存} + \text{上月库存}) / 2 \times \text{利率} / 12$ 。

人工费包括汽车企业内部的直接人工和间接人工费，以及外委人工费。直接人工包括企业物流部门的所有员工和借用员工的工资、福利、奖金等；间接人工包括公司各部门相关人工费摊销；外委人工费指第三方物流服务公司的劳务费，劳务费以辆份为单位，生产一台车支付一台车的费用。

出厂物流是指从整车出厂到戴姆勒厂之间发生的所有物流活动。出厂物流费用包括整车物流费用、配件物流费用及成品车资金占用。

整车物流费用包括运输费、仓储费以及召回费用。计算方法为单车计费，即每公里每辆车费用乘以公里数，这其中还包括每辆车的运输保险费；召回费用是指汽车企业因质量问题发生召回时所发生的运输、仓储等相关费用，此类费用无法明确计算出来，可以根据历史水平估测。备件物流费用是指汽车备件在发往途中的运输费和仓储费。综合以上我们得， $\text{物流成本} = \text{入厂物流成本} + \text{工厂物流成本} + \text{出厂物流成本}$ 结合日达物流公司的具体情况，我们要计算物流总成本，包括三个方面的内容：进仓前、仓储、出仓后。

由于福建戴姆勒对本公司货物运输的配送进行了整体的调整，

并做出了只对其指定的两家大物流公司为其进行货物运输和配送，并要求提供“门到门”服务，从而剔除了原先为其配送和运输的中小物流企业。因此，福建日达物流有限公司目前面临的一个主要问题是大客户资源的流失，这也直接影响到了该公司的整体运作状态。鉴于此，我们组也对该企业的物流运营数据情况进行了一个统计和分析，从中我们了解到了，该公司在以下方面的一些情况：

在仓库方面：

(1) 面积共有20xx多平方米，1平方米16元

(2) 管理人员共2名，月工资5000元

(4) 货物搬运共有8名，月工资2500元；会计2名，月工资1800

(5) 水电费每月为600元；

在设施设备方面：

(1) 2部叉车在保养上，每部每月需要花费250~280元之间

(2) 4台货车在耗损上，每部需要花费200元；在保养上，每部需要花费280~360元之间。

在配送方面：

货物从仓库到福建戴姆勒的仓库仅3公里只需15分钟就能到达，每公里需要油费1.4元。短距离的运输为日达物流减少了运输成本，同时也加快了货物的周转率。

淡旺季每日出车辆

根据我们收集到的资料计算如下(按月计算)：

仓库租金 $\square 20 \times x \times \text{平方米} \times 16 = 32019$ 元

人员费用： $2 \times 5000 + 8 \times 2500 + 2 \times 1800 + 4 \times 3000 = 43600$ 元

设备维修保养费(叉车)： $2 \times 280 = 560$ 元

货车耗损保养费： $(200 + 360) \times 4 = 2240$ 元

仓储管理费用 $= 32019 + 43600 + 560 + 2240 = 78400$ 元

按每公里汽油费1.4元计算从日达物流到戴姆勒路程为3公里

即运输油费 $= 1.4 \times 3 \times 2 = 8.4$ 元(含来回)

根据上面的数据分析我们组得出了其存在的一些问题有：

(1) 货物运输中，没有为车辆和货物上保险；

(2) 该公司自身没有大型即容量大的车辆来运输货物；基础设施设备依然存在需要改进方面。

(5) 货物存储在仓库中没有进行适当维护，导致货物毁坏率提高；

(6) 物流信息技术落后，效率低下；

(7) 大部分以公路运输普遍存在车型结构单一，老化的状，难以满足差异性服务的需求；

(8) 企业的经营管理和物流服务水平有待提高。首先，服务方式和手段比较原始和单一，目前多数从事物流服务的企业只能简单地提供运输(送货)和仓储服务，而在流通加工、物流信息服务、库存管理、物流成本控制等物流增值服务面，尤其在物流方案设计以及全程物流服务等更高屡次的物流服务方面还有展开。其次，物流企业经营管理水平较低，物流服

务质量有待进一步提高，多数从事物流服务的企业缺乏必要的服务规范和部管理规程，经营管理粗放，很难提供规范化的物流服务。在物流过程中，部分企业难以做到在预定时间送货，并经常出断货、对客的反应不及时等问。在取货源方面不是以服物质量进行竞争，而是单纯依靠打价格战，为此大部分物流企业效益不佳，盈利能力低。

综上所述，我们组在面对这些问题时也讨论出了一些相关的解决方案：

- (1) 扩大企业规模，挖掘潜在的客户资源，创造客户终身价值；
- (2) 完善和优化设施设备，减少物流费用，提高物流价值；
- (3) 物流配送过程中，应对车辆及货物投以适当的保险
- (4) 建立完善的企业内部资源系统，提高工作效率，实现部门与部门之间的联系
- (5) 建立物流人才培养体系，加大物流人才储备，提高知识水平和管理能力

交通物流企业调查报告篇五

中国远洋物流有限公司是中国远洋运输（集团）、中远太平洋有限公司上海远洋物流合资组建的规模和实力居市场领先地位的现代物流企业，是我国最大的中外合资第三方物流企业。中国远洋物流有限公司以“做最强的物流服务商，做最好的船务代理人”为奋斗目标，致力于为国内外广大客户提供现代物流、国际船舶代理、国际多式联运、公共货运代理、空运代理、集装箱场站管理、仓储、拼箱服务、铁路、公路和驳船运输、项目开发与管理以及租船经纪等服务。公司连续三次在“中国货运业大奖“评选中，荣获多项最佳奖□20xx

年中国远洋控股股份有限公司收购中远太平洋物流有限公司所持49%的股权。

企业使命：物畅其流，传递文明

企业愿景：最强的物流服务商，最好的船务代理人

企业精神：务实，协调，创新，进取

经营理念：科学决策，全球战略，精益管理，永续发展

服务理念：专业化个性设计，人性化增值服务

人才理念：取才多样化，育才多元化，成才多极化

安全理念：珍重生命，珍惜品牌，珍爱环境

企业价值观：为企业创造效益，为股东创造回报，为客户创造价值，为社会创造财富

经营范围：

中国远洋物流有限公司隶属中远集团，业务有船代服务、货代服务、第三方物流及增值服务、船舶代理、货运代理三项主业，重点物流品牌涉及家电、汽车、石化、电力、会展及零售业等领域。