

主 编◎吴尚义

副主编◎张 玲 张春颖 韩 星

国际物流 前沿问题研究 (第一辑)

GUOJI WULIU
QIANYAN WENTI YANJIU



知识产权出版社
全国百佳图书出版单位

国际物流 前沿问题研究 (第一辑)

GUOJI WULIU
QIANYAN WENTI YANJIU



和识产权出版社

全国百佳图书出版单位

内容提要

本译文集收集了40多篇译文,介绍了物流运营管理的内涵、管理体系、供应链管理思想,主要构成及其系统目标,重点介绍了采购管理、运输管理、仓储管理、包装管理、配送管理、生产物流管理、物流质量管理等方面的基本理论和业务流程,力求展示最新的国际物流研究成果,以促进我国物流业更好更快的发展,尽早与国际物流接轨。

责任编辑:国晓健

图书在版编目(CIP)数据

国际物流前沿问题研究.1/吴尚义主编. —北京:

知识产权出版社, 2011. 6

ISBN 978-7-5130-0465-7

I. ①国… II. ①吴… III. ①国际贸易—物流 IV. ①F252

中国版本图书馆CIP数据核字(2011)第052503号

国际物流前沿问题研究(第一辑)

吴尚义 主编

出版发行: 知识产权出版社

社 址: 北京市海淀区马甸南村1号

网 址: <http://www.ipph.cn>

发行电话: 010-82000860 转 8101/8102

责编电话: 010-82000860 转 8240

印 刷: 知识产权出版社电子制印中心

开 本: 787mm×1092mm 1/16

版 次: 2011年6月第1版

字 数: 316千字

ISBN 978-7-5130-0465-7/F·401 (3375)

邮 编: 100088

邮 箱: bjb@cnipr.com

传 真: 010-82005070/82000893

责编邮箱: guoxiaojian@cnipr.com

经 销: 新华书店及相关销售网点

印 张: 18 75

印 次: 2011年6月第1次印刷

定 价: 49.00元

出版权专有 侵权必究

如有印装质量问题,本社负责调换。

前 言

随着世界经济的快速发展和现代科学技术的进步,物流产业已经成为一个充满生机并且蕴含着巨大发展潜力的新兴产业,正在全球范围内迅速发展。在国际上,物流发展水平也正在成为衡量一个国家综合国力、经济运行质量和社会组织管理效率的重要指标之一。改革开放 30 多年来,我国经济发生了质的飞跃。物流需求的总量规模与全社会商品交易总量、国内生产总值等宏观指标存在正相关关系。经济的持续快速增长,使得各种商品、服务、信息的流通数量急剧增长,为物流业的发展提供了广阔的空间。尤其是加入 WTO 后,我国的物流量有了大幅度增加,物流业得到了长足的发展。2009 年初,国务院又通过了物流业调整振兴规划,使物流业正式跻身我国着重发展的十大产业之一,这极大地鼓舞了物流业的理论研究和实践。但由于我国物流业起步较晚,与西方国家相比,无论在理论研究,还是在实践方面都比较落后,物流的整体功能尚未得到充分的发挥。作为国民经济发展中的一个薄弱环节,面对外国物流企业的冲击,我们必须加速物流市场的规范和发展,按照市场经济的规律,加速整合我国物流市场的资源,同时要认真学习国外先进的现代物流技术和观念,把握国际物流研究的新动向,寻找到中国物流业发展的切入点,以此来增强我国物流业的国际竞争力,使物流业真正成为我国国民经济发展的新的增长点。正是为了这一目的,北京物资学院外语系成立了“国际物流信息翻译平台建设”创新团队,搭建了国内首个以引进国外先进的物流成果,实现国内外物流领域畅通交流的平台。该团队由北京物资学院外语系外语教师和物流学院物流专家教授及研究者合作,强强联合,结合我校的物流特色,对国际物流领域的最新信息和研究成果(包括论文和专著)进行筛选翻译,然后出版译文集和译著,力争建成为国内第一个以最快的速度把国外最先进的物流理念和研究成果引入到国内的平台,以不断提升我校的声誉,促进我国物流业的发展。

本译文集编辑的指导思想是立足现代物流管理发展的最新理论与实践成

果，全面、系统地分析研究物流运营管理的理论、思想、方法和技术，试图从新的视角重新审视物流运营管理的本质，通过及时追踪国际物流运营管理的发展动向，揭示当代物流运营管理的发展规律、特点和管理模式。

本辑收集了40多篇译文，介绍了物流运营管理的内涵、管理体系、供应链管理思想，主要构成及其系统目标，重点介绍了采购管理、运输管理、仓储管理、包装管理、配送管理、生产物流管理、物流质量管理等方面的基本理论和业务流程，力求展示最新的国际物流研究成果。

本译文集为平台的第一期成果，随后将陆续出版译文集和译著，不断展示新的成果。

由于译者专业知识水平及编者学识水平所限，书中不妥之处和疏漏在所难免，敬请专家和读者批评指正。

编者

2011年2月于北京

目 录

物流研究

生态物流对流通效率的影响：成效与悖论·····	张春颖译/ 3
流动性，地域和全球化：物流社会学的探讨·····	鲁曼俐译/ 8
包装消费品公司有效实施销售门户的三个步骤·····	刘建华译/ 13
物流对零售和配送的影响·····	徐芳译/ 18
可以继续遏制供应商的风险吗·····	韩红译/ 27
港口集散驳船：“绿色”集装箱港口物流技术·····	黄爽编译/ 31
绿色物流蓝图·····	曲因因译/ 35
绿色物流在运输体系内的困境·····	曲因因译/ 39
你环保了吗·····	马卓译/ 42
应急物流·····	鲁曼俐译/ 47
城市公交系统的比较·····	路文军译/ 52
物流对贸易、投资和财务的检验·····	路文军译/ 55
库存优化：策略游戏·····	田甜译/ 60
当代高级和初级物流经理技能要求差异的比较与分析·····	杨润芬译/ 66
第三方物流：选择第三方物流的六个技巧·····	杨润芬译/ 84
物料处理与物流·····	王颖译/ 90
房屋建筑所用木材产品的物流（一）——一个新的挑战·····	蒋春生译/ 94
房屋建筑所用木材产品的物流（二）——估算时间以量化物流成本·····	蒋春生译/ 98
台湾国际配送中心物流服务需求评估·····	俞莹译/ 103
欧洲物流：迎接气候变化的挑战·····	田甜译/ 121
发展中的中国的销售与配送能力·····	贾颖译/ 126
俄罗斯交通运输的停滞——启动·····	魏丽卿译/ 132
印度市场的开拓带给物流领域的挑战·····	马卓译/ 137

印度：全球业务的又一颗明星	左雁译/ 144
奥运物流	左雁译/ 148
物流产业人才之争：由 Europhia 咨询公司所作的一次国际物流业 薪酬调查	万静静译/ 153
如何造就现代物流管理的专业人才	张晶译/ 158
2030 年的未来展望——物流业的影响及其对可持续发展的 贡献	孙静波译/ 169

供应链管理研究

企业采购	杨倩倩译/ 181
绿色供应链可持续发展将成为竞争优势	徐芳译/ 185
供应链科学——无线技术的黄金时代	贺君婷译/ 189
作为竞争手段的供应链管理	万静静译/ 193
一个配送中心的实例表明企业可以将发展供应链和保护环境 两者结合起来	韩红译/ 196
外包供应链管理——超越买卖关系的三个问题	王颖译/ 200
关于供应链管理定义的探索	张岩译/ 204
建立可持续发展的供应链经营模式——面向未来的探索与研究	张岩译/ 211
可持续供应链管理的各个方面：概念框架和实例	贾颖译/ 220
中式商业网及其对未来供应链的影响——以华硕为例	张娜译/ 227
网络供应链整合适合您的公司吗	刘建华译/ 234
供应链管理——不仅仅是整合的物流	张玲译/ 240
促进供应链革新	张玲译/ 248
供应链管理的定义与内涵新探	于玉星译/ 254
供应链管理基础	田丽译/ 259
零售业中供应链的连续性——沃尔玛的案例分析	孙静波译/ 266
供应链管理和信息通讯技术面临的挑战	任丽丽译/ 270
全球供应链管理	邱林林译/ 274
论人道救援物流：高速供应链管理	李军伟译/ 279
电子商务的供应链模型	李军伟译/ 285
有效的营销战略——如何让鱼儿上钩	杨倩倩译/ 290

物流研究

生态物流对流通效率的影响：成效与悖论

张春颖 译

(北京物资学院外语系 北京市 101149)

近年来，依据环保标准生产的产品不断受到消费者的青睐。生态消费品对于企业的重要性日益突出，这不仅是出于保护环境的需要，更是企业保证和扩大市场占有率的重要战略。当然，生产这些产品必定要求企业重新规划物流链并改变管理方式。生态化的物流对于企业来说固然是一种优势，但在具体实施过程中，其复杂性很可能会导致额外费用的产生、浪费和质量变差等一系列问题。本文通过对欧洲一家著名汽车生产企业在法国的发动机制造厂的实例分析，旨在探讨生态物流领域存在的问题以及该企业采取的应对措施；此外，从可持续发展的角度来管理物流必然会使物流业整体绩效得到提高，但同时也会产生一些负面效应，尤其是在环保产品的投产阶段。

对物流行业中可持续发展问题的关注是在最近五六年才开始的。对于许多企业来说，在物流实践中充分考虑环境的制约因素已经成为企业发展的一个重要机遇。但是，如何将物流的具体操作与可持续经济发展有机结合在一起，仍然没有得到企业的充分认识和有效掌握。诚然，在经济全球化大背景下，面对消费者日益增长的需求，企业应当建立起一整套融合环保、社会责任和经济效益的物流机制。这对于树立企业形象和扩大企业发展是非常重要的。消费者对物流企业可持续发展的要求也是与日俱增的。而对于经销商来说，提高经济效益、承担社会与环境责任也是其自身应当履行的承诺，同时必然要求生产合作者也遵守这些承诺。由此可见，整个供应链系统都成为生态物流的相关主体，这也充分说明了建设绿色物流的复杂性。

我们在生态物流的探索性研究中对案例的选择并不是偶然性的。通过调研和仔细分析，我们所选择的研究对象是法国的一个发动机制造厂。这是欧洲一

家大型汽车企业的子公司，这家企业在物流工具的创新和供应链效能方面是有口皆碑的。而从某种意义上讲，汽车工业本身就是存在于不断发展的物流业中的一个悖论（对公路运输方式过度利用），物流业发展的大趋势必然要求汽车工业将经济效益与环境保护有机结合起来。我们选择的这家发动机制造厂拥有4000名员工，最大日产量在10000台左右，主要为母公司生产一款汽油发动机和两款柴油发动机装置，其中一些产品也通过横向合作协议提供给几个直接竞争对手。我们在调研中的主要信息来源于该厂的物流管理处。调研的主要形式就是通过采访、问卷、资料查询和实地考察（主要考察供应区、生产链、储存区与发货区）等来收集大量数据资料。

为了在竞争激烈的汽车行业中占得先机并成为生态汽车领域的领头羊，这家欧洲汽车生产商加大对发动机装置的研发投资，并制订了混合动力技术生产规划（该品牌的混合动力汽车从2010年开始上市销售）。同时，该企业计划从2011年开始将生产和销售近百万台配备制动和启动技术的新车。此外企业还将扩大生物柴油汽车的生产，并根据不同市场区的需求生产生物乙醇汽车。该企业对工业固体废物的平均利用率高达91%，年均120万吨。从2010年起，企业还制定了将物流成本缩减10%的目标。为适应绿色汽车发展的潮流，树立企业在消费者心目中的形象，该企业还为本品牌的汽车贴上“生态标签”，主要包括：对于使用矿物燃料的汽车，其二氧化碳排放量不超过每公里130克；汽车生产达到ISO14001认证；报废汽车回收利用率达到95%。

该企业在几年前就已经建立起一套回收、筛选和处置工业废料的机制，综合利用率超过90%。除了废物处理以外，企业内部物流中最主要的亮点还在于对产品包装的选择上（标准周转箱、装运箱及其他可再利用的包装箱）。如今该企业产品的包装正逐渐取消聚苯乙烯、木材等包装材料。其主要原因有两个：首先当然是环保问题，其次是与发动机制造业紧密相关的问题。由于发动机是由许多对灰尘非常敏感的零件组装而成，如喷油泵等，因此企业通过使用“无尘室”来保证为客户提供更加安全可靠的产品。生产车间内部的材料、零件及其他产品的搬运也都通过标准化的容器来进行，而这种在企业内部的物资流通并没有增加额外的成本。物流管理处的负责人告诉我们，在经历经济危机后，鉴于公司的经济状况不是很好，企业尽量避免在生态物流方面进行过多的投资。

在外部物流方面，企业产品的供应和配送主要通过公路运输进行。至少在

短期内该企业的生态环保目标不能通过改变运输方式（通过多式联运）来实现。企业目前考虑更多的还是如何通过运输服务商尽量使卡车满载以节省运输成本。

汽车业是典型的组装生产工业。这种生产方式实际上是将复杂的系统分解成易组装的零件，从整体上解决了系统的复杂性问题。生产的投资和成本也是可以控制的。该企业引入欧五排放标准的发动机生产线后产生了一系列后果。新产品的设计和新技术的采用为发动机最后的组装增加了更多复杂因素。发动机零件的货号也由原来的 210 个（欧四发动机）增加到 270 个（欧五发动机），而这样就产生了一个悖论：零件货号的增加使得物流链上的小型包装相应增加，原本预计两个工人就可以搬运的包装箱现在则需要四个人搬运和装卸。鉴于新产品在设计中的复杂性和装配线上产品的多样性，仅仅通过组件的标准化建设来简化生产程序，目前来说还难以达到预期效果。标准化建设仅适用于生态标准要求的内部产品包装上，可以令流通更加顺畅。最后，这种新型发动机产品生产过程的复杂性至少在短期内限制了生态物流过程的某些积极效果。

此外，对物流绩效的评估也是企业必须要面对的重要问题。该企业物流管理处的负责人告诉我们：正是由于对绩效的不断追求，我们才重视发展生态物流，因为企业的物流职能中对成本的测算是企业首先要考虑的问题。关于生态物流绩效的评估体系，该负责人在我们的采访中明确表示，该企业已经建立了比较全面的质量和数量指标，如次品率、再利用率 and 节能指标等。但是这个评估系统在企业内部比较分散，许多分析数据都散布在各附属部门中。至少从目前来看，该企业并没有具备一套完整的、能够协调绿色物流具体步骤的评估体系。

在该企业的生态物流过程中，许多不同的物流服务商参与其中，无论是在废物处理方面还是在扩大流通方面。这些物流服务商以及其他第三方组织都成为这个过程的有机组成部分，并为生态物流活动创造出附加值。对于不同物流服务商和第三方组织的作用和产生的影响我们将继续跟踪研究，我们目前所掌握的数据还比较分散。事实上，这并不影响企业总体运营规划的制定，但是从生态物流的可追溯性视角看，要使不同物流服务商和第三方组织在环保方面尽快通过商议达成协调配合并不是件容易的事情。鉴于某些供应商在谈判方面处于弱势地位，而商品在销售点须经过不断的严格审查，因此这些供应商在环保

信息的透明公示方面反而表现的积极主动。从这些情况来看，物流链上游的纵向关系的性质会影响并促进横向生态物流的发展。

朗贝尔与佛朗曾指出：虽然评估绿色物流绩效的措施逐渐被提上日程，但其中很大一部分只是涉及物流链上的少部分外围合作者。企业在提高绿色物流绩效方面考虑更多的是功能性问题，而对于这种物流形式对整个价值链的影响并没有给予真正的重视。事实上，价值链的复杂性使我们对不同业务部门之间的相互影响理解起来更加困难。未来的绿色物流绩效评估系统应当充分考虑到这种复杂性。这是在兼顾环保、经济效益和社会责任的视角下实施真正的全方位物流策略的一个核心因素。

生态物流是企业提高绩效与可持续发展的重要载体，它是竞争性供应链管理的一个重要组成部分，通过挖掘各种资源与企业的潜力从而形成企业的一个长期竞争优势。生态物流的具体措施应当考虑到产品的特性与生命周期。另外，生态物流要求企业从动机、方式和活力方面不断努力，以使整个物流链主体的行为符合物流业发展的潮流。本文通过对特定案例的分析，得出从环保和经济效益的双重维度来发展物流对于被研究企业来说是一个优先战略，但这对一个大型工业企业来说确实是一个复杂而艰难的挑战。要想赢得这场挑战，必须要联合整个供应链的上游和下游的所有参与者。也就是说，只有通过集体协作才能真正释放出生态物流的所有潜力。从这一点来讲，企业面对的是一个宏大的工程，特别是对于绩效的评估更是重中之重。此外，我们在研究中发现：由于汽车行业的经济主体深受当前经济危机的影响，因此生态物流中缩减成本的行为仍是一个比较普遍的现象。从我们调研的这家企业情况来看，生态物流的政策总体上是积极的，但是由于企业难以控制生态物流的所有进程，因此物流成本必然会受到影响。我们将对物流成本的变化进行更加深入的定量分析，以确定成本受影响的程度。

如何在实现良好环保效益的基础上发展物流业需要我们进行全面而深刻的思考。对于企业来说，现在或许是最好的时机来调整它们的即时生产模式、运输和配送规划，因为这些模式和规划已经表现出其局限性，已不能再适应新的社会和经济条件的要求。这无疑也是物流管理领域在未来的研究中即将面临的挑战。

[作者简介] 蒂埃里·乌埃 (Thierry HOUÉ)，法国南锡高等商学院副教

授，博士。研究领域：供应链系统的战略分析、物流业可持续发展和物流管理。

[文章出处] <http://www.let.fr/fr/atelier09/communications/houe.pdf>.

[译者简介] 张春颖 (1979 -)，女，北京物资学院外语系讲师，硕士研究生，主要研究方向：法国政治科学与社会文化。E - mail: zhangchunying@bwu.edu.cn.

流动性，地域和全球化：物流社会学的探讨

鲁曼俐 译

(北京物资学院外语系 北京 101149)

引言

当今社会，“全球化”已经变成一个时髦词，尽管这个词不论在大众报纸还是学术期刊上都被频繁使用，但是要准确的给它下个定义却并不容易。“全球化”这个术语绝对不是指的比如说：星巴克咖啡店在全球某个偏远的角落开了一家分店；在好莱坞和其他国外电影工业中体现的文化的混合；或是渗透到我们社会行为中的一些跨国合同。大多数学者一般同意把“全球化”这个术语理解成人、经济和国家的连通性。这样批评家马上要指出，人、经济和国家的连通从定性的角度来说它不是一个新现象，而是发生了好几个世纪的情形。使得当代的全球化和过去的连通截然不同的是这种连通的加速和增强——这是一种对空间压缩的比喻性的说法。人们在全世界能更自由地行走，信息传输得更快，各个企业和它们的产品不再仅仅局限于某些国家。毫无疑问，这个讨论的意思是全球化具有不同类型：经济，社会，文化和政治只是当代生活中被全球化的某些方面。

本文主要讨论的是经济全球化——这被国际货币基金组织定义成是“不断增长的全球经济一体化，特别是通过贸易和金融渠道的一体化”。社会学家对经济全球化的研究通常关注于历史上世界贸易的形式、自由贸易协定以及由它带来的进出口形式的演变、跨国公司的增长，以及商品货物的全球分散生产。在对全球经济发展的讨论中，有些学者习惯于讨论一些具有典型代表意义的产业，这些产业包括服装业，半导体、汽车、国际金融理财和食品生产行

业。这些行业当然毫无疑问本身就具有“全球性”。本文提出物流行业正如很多社会学家习惯讨论的以上具有典型代表意义的产业一样也具有“全球性”。尽管物流在世界经济中所承担的角色不容置疑，这个行业结构的全球化特性也很清楚，但物流业一直被研究社会学和全球经济发展的学者们所忽视。本文主要从两方面来论述物流业作为一个典型的具有“全球性”的行业，这两方面是对当代经济过程和发展进行社会学研究的具有主导地位的两方面：世界城和全球商品链。

世界城和商品链

有关世界城和商品链的文献很多，而且有关这两方面的主题也已经被社会学家像研究其他学科比如说经济学和城市规划一样被研究得很彻底，讨论错综复杂的世界城和商品链并不是本文的目的，本文旨在通过引入世界城和商品链这两个概念来证明物流行业适合并应该对其进行全球化学术研究。

“世界城”这是一个很常见的概念，不难想象，所谓世界城指的应该是一些国际工商业中心的大都市，譬如纽约、伦敦、巴黎、东京或者还包括洛杉矶。有大量的文献研究分析这些城市、这些城市中的公司和这些城市之间的关系。随着“全球化”变成一个时髦词，有人坚信：地域和疆土不再是问题，世界正在一体化，国家的边界（甚至国家内部省份）与公司的全球化延伸相比而言已经变得毫无意义，信息和协议能前所未有的地轻易横跨世界。世界城研究学者指出：恰恰相反，尽管一体化和各种形式的国际组织在增长，比如说跨国公司的成立，地域依旧很重要。世界城，是“指令和控制”中心，是企业组织和为企业提供各种服务的工具。萨森（Sassen）指出，世界城的出现是商品生产扩展到世界其他国家的结果。随着商品生产变得日益复杂，一整套服务于跨国生产的其他服务就显得非常必要了，比如说法律、金融和顾问服务。更甚之，一个总部的独有的特性决定它需要一个支持体系，比如说要运行一个办公大楼里的日常设备就必须有配套的餐饮服务、看门人和运输工具等。对于萨森和其他世界城理论家而言，尽管全球化在缩减空间，但是地域仍然重要，而且世界城和它里边包含的产业——包括那些使产业易化的行为——都是和分散生产的公司和产业同等重要的研究领域。

全球商品链，又被称之为全球生产网络，它被定义成“劳动力和生产过

程的‘网络’，其运行的结果是一件商品成品”。这样一个生产网络通常围绕商品链中的输入/输出，生产企业所传送的领域，和在生产过程中规范公司网点的管理系统。大多数的有关商品链的文献都集中于研究汽车及服装行业，研究开发不同的结构以生产商品成品到顾客手中。近年来，对应各种各样的生产商用来生产商品以销售而组织的跨国活动，有关商品链的学术研究迅速兴起。以目前的形式来看，对商品链的研究和经济全球化的核心紧密相连。

全球经济中物流所扮演的角色究竟是什么

物流界给物流下的定义是：为顺应顾客需求而进行的计划、执行和控制商品的有效流量、存储、服务和与之相关的从生产地到消费地信息的全过程。物流是一个围绕国家和国际运输、清关、仓库存储和配给的复杂的多方面的产业。当商品生产最初主要是局限于国内时，物流主要是选取商品在全国范围内输送的不同运输方式如汽运、空运、铁路和水运。当商品生产扩展到国际范围时，物流公司和服务就主要是满足从一国到另一国的原材料和商品成品迁移的需求，并且简化整个迁移的过程。原材料在到达售卖地之前在多国停留这是不常见的，物流公司会简化这种迁移的过程。波尼思科（Bonacich）指出，在过去的30年里，一场深刻的变革在物流产业里已经发生，对于这种变革，她称之为物流改革或供应链管理（SCM）。之所以这样命名是应对现代物流业的产生，而我们的现代物流在本质上有别于过去的物流业，它能应对在零售业中的一些走向趋势，比如说“及时生产”和在千变万化的市场中预防产品滞销而减少库存的趋势。很显然，近年来交通和物流服务已经经历了巨大的变化。

本文将通过以上提到的世界城和商品链来证明怎么来从全球的角度思考物流业。有关世界城的学术研究取得的一个很重大的成绩就是研究的重点又集中于全球的区域和配置的问题上来了。有关地域问题，世界城的理论家们认为，当经济全球化使得我们的很多活动主要通过电子管道以高速进行，但是每个人，他们的每项活动总是基于某个地点发生，那么这些基地是我们社会科学研究的重要领域。萨森强调，不管国际公司的运作看起来怎么超越地域的限制——事实上他都是需要有一个控制他整个公司运作的总部。到目前为止，有关全球化的主流论述都是基于一种全球化具有移动性、流动性和无地方性的理论，它看似排除了那些依赖于地域和领土的生计，是一门只包括物流工业和工