

创建国家 物流服务交易所

构想 与 策略

邵贵平 著

创建国家 物流服务交易所

构想 与 策略

邵贵平 著



人民邮电出版社

北京

图书在版编目(CIP)数据

创建国家物流服务交易所：构想与策略 / 邵贵平著

— 北京：人民邮电出版社，2013.7

ISBN 978-7-115-31771-1

I. ①创… II. ①邵… III. ①物流—物资管理—研究
—中国 IV. ①F259.22

中国版本图书馆CIP数据核字(2013)第103157号

内 容 提 要

本书基于我国国情，借鉴美国和日本的成功经验，提出了构建“结构型国家宏观物流体系规划”的策略，建立了“不一样”的城市物流中心，形成了国家骨干物流节点“全网络”，并在此基础上创建了“国家物流服务交易所”。

全书共八章，第一章分析了美国、日本和中国的物流业发展状况及美国与日本物流业成功经验；第二章提出了构建结构型国家宏观物流体系规划策略；第三章介绍了创建国家物流服务交易所的理论基础；第四章比较分析了国内外运输服务交易方式；第五章提出了创建国家物流服务交易所的构想；第六章研究了创建国家物流服务交易所的必要性与必备条件；第七章分析了国家物流服务交易所创建对物流运作成本的影响；第八章提出了创建国家物流服务交易所的实施策略。

-
- ◆ 著 邵贵平
责任编辑 刘 琦
责任印制 沈 蓉 焦志炜
- ◆ 人民邮电出版社出版发行 北京市崇文区夕照寺街14号
邮编 100061 电子邮件 315@ptpress.com.cn
网址 <http://www.ptpress.com.cn>
北京铭成印刷有限公司印刷
- ◆ 开本：700×1000 1/16
印张：15 2013年7月第1版
字数：262千字 2013年7月北京第1次印刷
-

定价：59.00元

读者服务热线：(010)67170985 印装质量热线：(010)67129223

反盗版热线：(010)67171154

前 言

目前,欧美发达国家和日本是当今世界物流领域的领跑者。美国最早提出了“物流”概念并将其付诸实践,在物流管理理论上,美国非常重视物流战略一体化管理的研究,强调商品营销策略与物流战略的结合,积极推进供应链管理的研究;日本物流理念的形成虽然比美国晚很多,但发展迅速,并基于本国国情形成了自身独特的管理经验和方法,十分重视物流合理化和综合物流管理的研究,到2001年,日本国家物流体系就已达达到物流成本的效率化和物流服务的国际标准化,并走在世界的前列。与欧美发达国家和日本等国相比,我国现今物流业发展水平与他们的差距还很大。

不难发现,美国、日本等国物流业之所以获得成功,都是走基于本国的国情,重视理论与实践相结合之路。我国物流业的发展也可以借鉴已有的成功经验,从本国国情出发,走出一条适合国情的物流业发展之路。本书正是基于我国国情,借鉴美国和日本的成功经验,提出了构建“结构型国家宏观物流体系规划”的策略,建立了“不一样”的城市物流中心,从而形成国家骨干物流节点“全网络”,并在此基础上建立“国家物流服务交易所”,从而实现了物流服务的专业化分工和协调运作。与国内学者提出的关于我国物流业发展策略相比较,本书是从国家宏观物流体系的角度进行全面系统的研究,而非物流活动单个环节或数个环节的优化,其实现的物流服务交易、干线运输、货物中转、城乡配送、仓储等专业化分工是一个全新的方式。全书共八章,第一章分析了美国、日本和中国的物流业发展状况及美国与日本物流业成功经验;第二章提出了构建结构型国家宏观物流体系规划的策略;第三章介绍了创建国家物流服务交易所的理论基础;第四章比较分析了国内外运输服务交易方式;第五章提出了创建国家物流服务交易所的构想;第六章研究了创建国家物流服务交易所的必要性与必备条件;第七章分析了国家物流服务交易所创建对物流运作成本的影响;第八章提出了创建国家物流服务交易所的实施策略。

结构型国家宏观物流系统和国家物流服务交易所的构建,将在全国范围内形成一个完整的物流服务交易、运作和监管网络,集中我国各地优秀的物流服务资

源在同一个平台上进行电子自动撮合竞价交易,实现物流服务的高度专业化分工,彻底改变我国物流业发展整体落后的现状,全面提高我国物流服务生产与交易的效率和效益,快速提升我国物流业的整体发展水平。我国经济实力强,科技人才队伍壮大,技术力量雄厚,交通运输基础设施日趋完善,物流园区建设已具有一定规模,技术方面,建立国家物流服务交易所所需各项关键技术已经成熟;市场需求方面,2012年我国社会物流总费用占GDP的比重为18%,物流服务需求量巨大。因此我国有必要基于结构型国家宏观物流体系规划建立国家物流服务交易所,也有条件有能力基于结构型国家宏观物流体系规划建立国家物流服务交易所。

希望通过这本书能在业界引发更为广泛的讨论,以期达到促进我国宏观物流理论与应用研究不断发展、繁荣的目的。

限于经验和能力,书中错漏之处在所难免。敬请各理论界人士不吝赐教,多方指导评点。

邵贵平

2013年春于杭州

目 录

第一章 中美日三国物流业发展分析	1
1.1 美国物流业	3
1.1.1 美国物流业发展概况	3
1.1.2 美国物流业发展策略	4
1.1.3 美国宏观物流体系规划	7
1.2 日本物流业	8
1.2.1 日本物流业的发展概况	8
1.2.2 日本物流业发展策略	9
1.2.3 日本宏观物流体系规划	15
1.3 中国物流业	16
1.3.1 中国物流业发展概况	16
1.3.2 中国物流业发展策略	17
1.3.3 我国宏观物流体系规划	26
1.4 美国和日本物流业成功经验分析	27
1.4.1 美国物流业成功经验分析	27
1.4.2 日本物流业成功经验分析	31
1.5 我国物流业发展存在的问题及突破口	33
1.5.1 我国物流业发展存在的问题	34
1.5.2 我国物流业发展的突破口	38
第二章 我国物流业发展策略研究	40
2.1 构建结构型国家宏观物流体系规划策略的设想	41
2.1.1 结构型国家宏观物流体系规划策略适合我国国情	43
2.1.2 建立不一样的城市物流中心	44
2.1.3 城市物流中心的价值分析	45
2.1.4 国家物流服务交易所电子交易系统设计	47
2.1.5 国家物流服务交易所的价值分析	48
2.2 国家骨干物流节点网络及国家干线运输网络	49
2.2.1 国家骨干物流节点网络布局模型	50
2.2.2 基于国家骨干物流节点网络布局模型的物流运作流程	55
2.2.3 基于国家骨干物流节点网络布局模型的运输工具选择	57
2.3 城市物流中心服务规划	58

2.3.1 公共物流服务	58
2.3.2 国内第三方物流服务	60
2.3.3 国际物流服务	61
2.3.4 配套服务	62
第三章 创建国家物流服务交易所的理论基础	63
3.1 交易费用理论	64
3.1.1 交易费用的构成	64
3.1.2 影响交易费用的因素	65
3.2 共生理论	67
3.2.1 共生理论	67
3.2.2 中小物流企业共生系统	68
3.2.3 物流领域共生理论的研究概况	68
3.3 分工经济学	69
3.3.1 物流领域的专业化分工	70
3.3.2 第三方物流的产生	71
第四章 国内外运输服务交易方式比较分析	72
4.1 中小企业物流服务交易的现实困惑	73
4.2 国外运输服务的交易方式	75
4.2.1 零担货运企业依托拼装中心进行运输服务交易	76
4.2.2 “聚集商务系统”交易模式	76
4.2.3 运输企业间开展合作协同完成运输服务交易	77
4.2.4 大型运输企业自建运输网络独立完成运输服务交易	77
4.2.5 依托物流园区开展物流服务交易	77
4.3 国内运输服务交易方式	78
4.3.1 交通运输部推出公路货运交易信息系统	78
4.3.2 国家交通运输物流公共信息共享平台	79
4.4 当前运输服务交易模式分析	83
4.4.1 拼装中心交易模式分析	83
4.4.2 聚集商务系统模式分析	84
4.4.3 Transplace 合作模式分析	84
4.4.4 独立运输服务交易模式分析	85
4.4.5 公路货运交易信息系统模式分析	85
4.4.6 国家交通运输物流公共信息共享平台模式分析	85
4.4.7 集中于物流园区的运输服务交易模式分析	86
第五章 创建国家物流服务交易所的构想	87
5.1 国家物流服务交易所系统结构概念设计	89
5.1.1 国家物流服务交易所系统结构	89

5.1.2 国家物流服务交易所系统功能	90
5.2 国家物流服务交易所运作流程设计	93
5.3 国家物流服务交易所的构建	95
5.3.1 国家物流服务交易所定位	95
5.3.2 国家物流服务交易所发起人选择	96
5.3.3 国家物流服务交易所组织机构设置	97
5.3.4 国家物流服务交易所的基本职能	98
5.3.5 国家物流服务交易所的交易规则	100
5.3.6 国家物流服务交易所会员管理办法	101
5.3.7 国家物流服务交易所财务管理办法	102
5.4 运输服务电子交易研究	103
5.4.1 运输服务电子交易系统设计	103
5.4.2 运输服务电子交易方式	106
5.4.3 运输服务电子交易的优势分析	113
5.5 仓储服务电子竞价交易研究	114
5.5.1 仓储服务电子竞价交易系统设计	114
5.5.2 仓储服务电子竞价交易流程设计	116
5.5.3 仓储服务电子竞价交易指令设计	118
5.5.4 仓储服务电子竞价交易的优势分析	120
第六章 创建国家物流服务交易所的必要性分析与必备条件研究	121
6.1 创建国家物流服务交易所的必要性分析	122
6.1.1 建立国家物流服务交易所是我国改变物流业整体落后现状的战略选择	123
6.1.2 建立国家物流服务交易所是实施我国物流业发展策略必要因素	123
6.1.3 建立国家物流服务交易所是发挥物流园区作用的重要条件	124
6.1.4 建立国家物流服务交易所是破解城乡物流难题的重要基础	125
6.1.5 建立国家物流服务交易所对快速提高我国物流集约化、组织化、网络化、标准化和社会化水平具有不可替代的作用	126
6.1.6 建立国家物流服务交易所能够彻底改变中小企业物流服务的现实困惑	128
6.1.7 建立国家物流服务交易所有助于改变物流服务企业的共生关系	129
6.2 创建国家物流服务交易所的必备条件研究	131
6.2.1 政策法律条件	131
6.2.2 经济条件	157
6.2.3 交通运输条件	164
6.2.4 物流服务需求条件	171
6.5.5 物流园区条件	178
6.5.6 科技人才条件	184

6.5.7 技术条件·····	187
6.5.8 知识产权条件·····	190
6.5.9 必备条件综合分析·····	202
第七章 国家物流服务交易所对物流运作总成本影响分析·····	203
7.1 物流成本的比较·····	204
7.1.1 物流服务生产直接成本计算及比较·····	204
7.1.2 物流服务交易成本计算及比较·····	212
7.1.3 物流运作成本总体比较·····	219
7.2 物流服务交易费用影响因素分析·····	220
7.2.1 有限理性分析·····	220
7.2.2 机会主义分析·····	220
7.2.3 资产的专用性分析·····	221
7.2.4 交易的复杂性分析·····	221
7.2.5 交易不确定性分析·····	222
7.2.6 交易频度分析·····	222
7.2.7 交易对手数量分析·····	223
第八章 创建国家物流服务交易所的实施策略·····	224
8.1 开展创建国家物流服务交易所的多方专家论证·····	225
8.2 推动创建国家物流服务交易所上升为国家战略·····	225
8.3 规划布局城市物流中心, 并开展试点工作·····	226
8.4 制定物流服务电子交易和作业标准·····	226
8.5 开发物流服务交易、运作与管理软件·····	227
8.6 建立物流服务交易与监管的制度·····	227
8.7 总结·····	228
参考文献·····	229

第一章

中美日三国物流业发展分析

【思考】

美国物流业的发展策略是什么？有什么特点？适合中国吗？

日本物流业的发展策略是什么？有什么特点？适合中国吗？

中国的物流业与美国和日本的物流业相比，差距在哪里？如何改变落后的局面？

随着我国经济的发展,物流业在社会经济中的地位日益凸显,已经成为国民经济的重要组成部分,对促进产业结构调整、转变经济发展方式和增强国民经济竞争力等具有十分重要的作用。我国政府为了促进物流业的发展,陆续出台了多项政策。2001年国家经贸委等六部委下发了《关于加快我国现代物流发展的若干意见》;2002年,科技部批准设立“中国物流与采购联合会科学技术奖”;2003年,国家标准化委员会成立了“全国物流标准化技术委员会”与“全国物流标准化信息委员会”;2004年,国家发改委等九部委下发了《关于促进我国现代物流业发展的意见的通知》;2005年,发改委等十三个部委及中国物流与采购联合会与中国交通运输协会组织全国现代物流工作部际联席会议,负责协调涉及现代物流发展的政策、战略和规划;2006年,十届全国人民代表大会第四次会议批准的《中华人民共和国国民经济和社会发展第十一个五年规划纲要》,明确了大力发展现代物流业的目标及主要任务,确立了物流业的产业地位;2007年,国务院出台《国务院关于加强发展服务业的若干意见》,明确提出“提升物流的专业化、社会化服务水平,大力发展第三方物流”;2009年,国务院又颁布了《物流业调整和振兴规划》,目标是初步建立起现代物流服务体系,进一步增强物流服务能力,提升物流的社会化和专业化水平,提高国家物流系统的整体运行效率;2011年,国务院常务会议研究部署了推动物流业发展的8项配套措施,业内称为“国八条”,具体包括降低物流企业税负,加大对物流业的土地支持,促进物流车辆便利通行,鼓励整合物流设施资源等。后又出台《国务院办公厅关于促进物流业健康发展政策措施的意见》,旨在完善现有物流业政策,降低高速公路收费,鼓励物流设施资源整合,把农产品物流业发展放在优先位置,加强对物流技术创新、物流体制改革、物流土地资源等方面的关注,从整体上改善物流发展的现状、优化物流服务环境、提升产业核心竞争力,以推动我国现代物流业的快速发展。

在国家政策的影响下,现代物流管理理念、方法和技术正逐渐深入工商企业,加快了传统物流企业向现代物流企业的转型。全社会物流总费用与GDP的比率,由2000年的19.4%下降到2012年的18%,物流费用成本总体呈现下降趋势,交通基础设施规模迅速扩大,物流园区的仓储和配送设施现代化水平不断提高,一批区域性物流中心正在形成,物流技术设备加快更新换代,物流信息化建设有了突破性进展,有效地促进了国家经济运行质量的提升。

虽然我国物流业有了一定程序的发展,但存在的问题还很多。运行效率整体偏低,全社会物流总费用与GDP的比率高出发达国家一倍左右,第三方专业化物流服务水平 and 物流社会化程度不高,缺少布局合理、衔接顺畅、能力充分、高效

便捷的综合物流枢纽和交通运输体系,地方封锁和行业垄断对资源整合和一体化运作形成障碍,物流市场不够规范,物流技术、物流人才的培养和物流标准不够完备,物流服务的组织化和集约化程度较低等。这是我国物流业的现状,也是基本国情,这些问题的存在说明我国当前的宏观物流系统亟待革新。

美国、日本和西方发达国家都建立了行之有效的宏观物流系统,对促进其国家经济的发展和国家竞争力的提升起到非常重要的作用。我国现今的物流发展水平与他们差距还很大,赶上他们有很长的路要走。我国经济发展正处于转型升级阶段,企业面临非常激烈的国际竞争,要想进一步增强国际竞争力,建立一个高效的宏观物流系统已经成为我国政府的当务之急,我们需要学习、比较和借鉴美国、日本发展物流业的成功经验。

1.1 美国物流业

1.1.1 美国物流业发展概况

美国是最早提出“物流”概念并将其付诸实践的国家之一。在物流管理理论方面,美国非常重视物流战略一体化管理的研究,强调商品营销策略与物流战略的结合,积极推进供应链管理的研究。这些研究成果在实践中得到了很好的应用,现在美国国家物流体系的各个组成部分均居世界领先地位,而其中尤以配送系统、速递系统、供应链管理和企业物流等最为突出。例如,美国联邦快递公司在 2012 年营业额高达 427 亿美元,在世界 500 强中排名 263 位。美国物流模式强调“整体化的物流管理系统”,该系统是一种以整体利益为重,冲破按部门分管的体制,从整体上进行统一规划管理的方式。根据美国《第 23 届国家年度物流报告》显示,2011 年美国企业物流总成本为 1.28 万亿美元,占美国国内生产总值的 8.5% 左右。

美国物流发展的特点是物流服务渠道与形式的多样化、物流运输系统的高效率和物流技术的现代化。物流企业坚持以低水平的物流服务成本最大限度地满足客户需求为原则,通过最有利于客户利益、最容易被客户接受的经营方式和流通渠道为客户提供灵活多样的物流服务,其运输方式多样化、技术管理水平先进,运输体系完善高效、物流各环节分工明确、衔接紧凑,节约了运输的时间和运输费用,提高了运输的效率,这为美国物流业的发展奠定了坚实的基础。在仓储、包装、分拣、配送、流通加工等物流环节,美国物流企业实现了高度自动化、机械化和信息化;在物流信息传输方面,美国物流企业凭借现代化的信息技术和网

络技术,建立了发达高效的物流信息系统,并与物流运作系统实现联动,不仅降低了企业的缺货率、减少了库存,而且加快了对市场变化的响应速度,提升了企业的国际竞争力。

1.1.2 美国物流业发展策略

美国政府推动物流业发展的基本策略是致力于建立完善的国家交通运输基础设施,运用法律规范物流企业的服务和行为,放松对交通运输业的管制,鼓励物流企业自由竞争,从而构建起交通运输便捷,物流服务规范,第三方物流企业竞争力强,运作效率高成本低,物流组织化、网络化、规模化、信息化、专业化、标准化、自动化运营水平高的宏观物流系统。

1. 完善的交通运输基础设施

交通基础设施是构筑物流基本环节的硬环境,美国政府以加强交通基础设施建设作为推动物流发展的重要政策之一,建成了世界上最发达的铁路、公路、航空、内河航运和管道运输网络。

美国的公路与高速公路系统遍布全国,形成了完整的网络,道路交通十分便利,高速公路四通八达,国家干线高速公路网已经完成建设。现在美国的公路总里程有 627.6 万千米,其中高速公路近 8 万千米,为世界上公路最长的国家,其长度占世界高速公路总长的近 2/3,约有 2 亿 4 千万辆机动车在利用这些公路系统。高速公路是由地方、州与联邦政府共同筹资建造的,自 1811 年起,美国联邦政府首次负起公路建造的责任,同年联邦政府开始建造通过阿帕拉契山,名为肯伯兰公路的国家公路。现在联邦政府资助绝大部分的州际公路系统的建设,而由各州政府管理这些公路的建筑工程,并负责构建州内自己的公路网,大部分州也资助地方公路的建设。

美国的铁路网相当庞大,其主要由六条横贯东西、十多条连接南北和十多条从东北向西南的主要干线以及大量支线和地方铁路线所组成,全长约为 40 万千米,占世界铁路总里程的 35% 左右,由于铁路运输的成本比公路运输成本低很多,铁路货运成为美国经济和社会运行不可或缺的支撑力量,其货运量约占美国社会总货运量的 1/3。

美国的航空运输业非常发达,无论在客货运量、空中线路、机场基础设施和各类飞机的数量与质量等方面,都明显超过世界上任何一个国家,其主要国内航

线连接所有的大城市,小一点的城市则依赖支线,所有的航空支线都与一个主要的航空中心联系,其航空线路总里程占世界航空线路总里程的 1/2 左右,并拥有世界上密度最高的线路网,现全美国大大小小的飞机场共有 13 000 多个,虽然美国航空货运(包括货物运输、包裹速递以及邮政运输)在社会总货运量中所占比重不高,但由于其具有速度优势,特别是随着现代物流业的快速发展,航空货运正越来越受到重视。

美国水上运输规划有序,其由内河航运和海运组成。在内河航运方面,由俄亥俄河、密西西比河及其支流密苏里河,以及大西洋内岸运河和墨西哥湾内岸运河,还有众多小水道将大量的湖泊、河川、水坝以及近海的咸水湖连接成四通八达的内河航运系统;在海运方面,在大西洋和太平洋沿岸都建成了世界一流的深水港口。大西洋沿岸的重要港口有纽约、巴尔的摩、波士顿、诺佛港、费城、波特兰等,其中纽约是美国最繁忙的海港;大湖区的重要港口则是芝加哥、底特律、杜鲁斯与苏必略以及托雷多;墨西哥湾的重要港口则包括新奥尔良、休斯敦和巴敦罗基;太平洋岸的主要港口则有长堤、洛杉矶、波特兰、西雅图及加州的里奇蒙等。美国大部分的国外贸易都依赖海运,其商船总吨位占世界的 1/7。美国经济发展离不开一个强大的交通运输系统,因为他们需要将货物运送至世界各地的市场,建立供应链及配送网络,内河水运和海运的主要工具是集装箱,目前美国有超过 70% 的普通货物在使用集装箱运输,而且数量还在增长,估计每年约有 2 千万个标准集装箱在全世界流通,这其中大约有 7 百万个标准集装箱都要经过美国的港口。

美国交通基础设施的强大还在于各种交通基础设施之间衔接顺畅,货物在公路、铁路、航空、水路各种运输系统之间能够实现快速中转,公路与铁路联运、公路与航空联运、公路与水路联运、铁路与航空联运、铁路与水路联运等多种联运方式非常高效。极为完善的交通运输基础设施,为美国现代物流的发展提供了坚实的基础。

2. 完备的法律法规

美国物流业的快速发展与其政府在物流业的相关法规建设不断完善是分不开的。物流市场是错综复杂的,但又要保持它的高度活跃,美国政府为此建立了一套完善的物流市场管理及法制管理体系。美国联邦政府和州级政府的立法机构负责颁布涉及全局的运输政策、设立以及授权各类管制机构,它们和州政府设立的相应机构一起构成全国物流市场的监督管理机构体系。例如,联邦能源

委员会负责州际石油和天然气管道运输,联邦海运委员会负责国内沿海和远洋运输,联邦法院负责宪法及运输管制法律的解释、执行、判决和复查各管制委员会的决定,州际商务委员会负责铁路、公路和内河运输的合理运用与协调。虽然美国没有设立统一的政府部门集中管理全国的物流,但各级政府部门依旧按其职能对物流各个基本环节,以及海运、陆运、空运等进行分块管理,美国商务委员会负责对不同部门的工作进行协调。

对美国物流业发展影响较大的相关法规有《汽车承运人规章制度改革和现代化法案》,该法案放宽了汽车承运人的市场准入条件,限定了集体制定费率的范围,鼓励汽车承运人为提高运营效率而扩大服务范围;《斯塔格斯铁路法》解除了政府对铁路行业的管制,使得铁路运输公司有权主动降低运输费率来应对市场的竞争,有权提高费率以弥补经营成本的增加,同时还鼓励铁路运输公司通过并购进入公路运输领域发展多式联运。其他相关法案还有《航空规置缓和条款》《机场费率法》《机场航空改善法》《航运法》《航运改革法》《卡车运输业规模制度改革法案》《陆路多式联运效率法》,等等。

美国作为成熟的市场经济国家,其更倾向于通过法律法规对物流服务产业进行引导和管理,以运营范围为标准对每一种物流方式都制定法律规范。相关法律的规定非常详细、完备,具有很强的可操作性,联邦政府立法和州政府立法相结合,并以法律赋予国家交通局对交通运输各个环节进行协调的职能。

3. 放松对交通运输业的管制

美国交通运输业的发展经历了从开放到管制,再到解除管制的阶段。对交通运输业进行管制的目的是为了保护了社会公众的利益,但由于严格管制导致交通运输业发展缓慢,出现体制僵化等诸多弊端。20世纪自80年代初,美国政府意识到了管制会产生各种弊端,于是开始对一系列运输的经济法规进行了修订,解除管制,以鼓励承运人在市场上的自由竞争,这在很大程度上促进了物流业的发展。例如,1977年—1978年制定的《航空规制缓和条例》,1980年提出的《汽车承运人规章制度改革和现代化法案》和《斯塔格斯铁路法》,90年代美国又相继通过了《协议费率法》《机场航空改善法》和《卡车运输行业规章制度改革法案》。特别应提到的是,为了适应当前世界航运大势,美国国会修改了《1984年航运法》,推出了《1998年航运改革法》。1995年美国国会通过《州际商务委员会终结法案》,标志美国运输业管制时代的彻底终结。该法案在市场准入、运价、运输路线等方面给运输企业以更大的自主权;货主获得更多的选择机会,使其从承运方面得到

的物流效率及服务水平都得到较大提高。这些都大大地促进了运输业的发展,使其更接近于自由市场体系,从而为充分发挥物流业的整体效应和实现供应链的一体化管理提供了广阔的发展空间。

美国政府通过放松对交通运输业的管制,增强了物流市场的活力,促进了物流业的发展,特别是多式联运的发展。

4. 先进信息技术的应用

美国企业非常重视物流信息化,计算机技术特别是微电脑技术及应用软件的发展为企业提供了有效的辅助管理手段,已经成为降低物流成本、改进客户服务、提高企业竞争力的基本手段,更成为物流企业提供第三方物流服务的前提条件。现在各种物流管理软件如运输管理软件(TMS)、仓库管理软件(WMS)和先进计划与调度系统(APS)已经成为物流企业标准的物流管理工具。美国第三方物流企业在应用信息技术方面一直走在前沿,MRP、MRPII、DRP、DRPII、ERP和JUST IN TIME等先进信息技术被大量应用于物流管理,用于优化库存控制。传统的WMS应用软件向网络迁移,运输管理软件已经发展到第四代运输管理系统。TMS被视作APLS,在传统的EDI数据流的基础上将运载匹配及执行通过网站进行整合。这些网站的发展使得客户的选择可以从一个地点的运载处理到完整的外包物流管理,从而推动了物流活动一体化的进程。

随着信息服务能力的增强,物流企业与客户间的信息沟通更加便利快捷,再加上客户对一体化物流服务需求的提高,推动了美国基于物流信息平台而且通过整合和管理自身以及其他服务提供商补充的资源、能力和技术,为客户提供全面供应链解决方案的第四方物流服务(4PL)的发展。

1.1.3 美国宏观物流体系规划

1999年4月,美国国家科学技术委员会(NTSC)向国会提交的《国家运输科技发展战略》中指出:交通产业结构或交通科技进步的总目标是“建立安全、高效、充足和可靠的运输系统,其范围是国际性的,形式是综合性的,特点是智能性的,性质是环境友善的”;提出远景目标(到2025年)“为适应经济增长和贸易发展的需要,通过建立高效和灵活的运输系统,促进美国经济的增长及在本地区和国际上的竞争力,改进机动性和可达性,确保运输系统的畅达、综合、高效和灵活,等等”;并明确近期目标是“改进运输系统结构的完善性,使国家运输基

基础设施新增通行能力，与其运营效率保持平衡，等等”。

作为物流的一项重要内容和推动运输业发展的政府政策，美国运输部长罗德纳·斯拉特提出的《美国运输部 1997 年—2002 财政年度战略规划》已成为美国物流现代化发展的指南之一。规划指出：1997 年—2002 年，作为跨越 20 世纪到 21 世纪桥梁的 5 年，美国要面对全球化的市场、环境的挑战，跨越国界的安全威胁和通信与信息革命等环境要素的变化。面对这些挑战与变化，罗德纳·斯拉特指出：要为运输部提供机会，给他们更加灵活的选择。这一规划的制定有利于完善美国 21 世纪的运输系统，并将其建成为全世界最安全、易得、经济和有效的系统。从整体上讲，这个规划是促进美国物流管理发展的又一个里程碑。

1.2 日本物流业

1.2.1 日本物流业的发展概况

日本物流理念的形成虽然比美国晚很多，但其重视物流合理化和综合物流管理的研究，发展十分迅速，并形成了自身独特的管理经验和方法。在 2001 年，日本就已经达到了物流成本的效率化和物流服务的国际标准化，并走在世界的前列。日本物流体系的特征是政府统一规划，物流基础设施完善、物流系统网络多层次、物流社会化程度高、物流管理水平高。日本物流体系的构建以大城市为流通中心，建立分布各地的物流园区，再加上规模不同的代理店、特约店、零售店以及生产企业、工业公司的销售网络，形成一个多层次的、大中小并举的、庞大的网络型物流系统。例如，在东京、大阪、神户等城市大规模开辟综合物流基地，其中包括占地 2.5 万平方米的东京批发中心等一批大型物流活动中心，同时还建立专业物流基地、流通中心、卡车终端和集装箱码头等，这些大型物流基地和众多的仓库终端成为支撑整个物流网络的节点。同时，日本政府在全国范围内大力推行高速公路网、铁路网、航空网、水运网等基础设施的建设，为物流业的发展提供了充实的物流硬件保证，与此相联系的是第三方物流企业普遍采用现代化的流通手段和技术，实现了运输、仓储、装卸搬运、包装、分拣、配送、流通加工等系统的现代化。日本的生产企业一般不直接参与商品的物流活动，第三方物流企业负责货物的配送，生产与物流专业化分工明确，物流服务高度社会化。同时，日本企业还非常重视物流领域的合作，大力发展物流配送的共同化和混载化，这对提高整个日本的物流效率作用明显。