



中国物流专家专著系列·2016

ZHONGGUO WULIU ZHUANJIA ZHUANZHU XILIE

# 社会物流成本核算

汪芸芳 陈丽华◎著

 中国财富出版社  
CHINA FORTUNE PRESS



中国物流专家专著系列·2016

ZHONGGUO WULIU ZHUANJIA ZHUANZHU

图书在版编目(CIP)数据

社会物流成本核算 / 汪芸芳, 陈丽华著. — 北京: 中国财富出版社, 2016.8

(中国物流专家专著系列. 2016)

ISBN 978-7-5047-6142-3

I. ①社… II. ①汪…②陈… III. ①物流—成本核算 IV. ①F253.7

# 社会物流成本核算

汪芸芳 陈丽华◎著

中国财富出版社

责任编辑·陈芸芳·陈丽华·陈丽华

**图书在版编目 (CIP) 数据**

社会物流成本核算 / 汪芸芳, 陈丽华著. —北京: 中国财富出版社, 2016. 8  
(中国物流专家专著系列. 2016)

ISBN 978 - 7 - 5047 - 6145 - 3

I. ①社… II. ①汪…②陈… III. ①物流—成本计算 IV. ①F253.7

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2016) 第 108061 号

策划编辑 张茜

责任编辑 禹冰

责任印制 何崇杭

责任校对 梁凡 张营营

责任发行 斯琴

出版发行 中国财富出版社

社址 北京市丰台区南四环西路 188 号 5 区 20 楼 邮政编码 100070

电话 010 - 52227568 (发行部) 010 - 52227588 转 307 (总编室)

010 - 68589540 (读者服务部) 010 - 52227588 转 305 (质检部)

网址 <http://www.cfpress.com.cn>

经销 新华书店

印刷 北京京都六环印刷厂

书号 ISBN 978 - 7 - 5047 - 6145 - 3/F · 2594

开本 710mm × 1000mm 1/16 版次 2016 年 8 月第 1 版

印张 10 印次 2016 年 8 月第 1 次印刷

字数 174 千字 定价 30.00 元

## 内容提要

本书通过对国内外物流成本管理现状进行分析,并与欧美日物流成本管理、核算和控制进行比较研究,对我国物流成本管理、核算和控制进行思考并提出发展建议。具体内容安排如下。

第一章论述了本书的研究背景、研究目的和研究意义,论述了社会物流成本的国内外研究现状和本书整体的研究方法和技术路线。

第二章研究了社会物流成本的核算,比较了中美两国的运输成本、仓储成本及管理成本的核算方法,依据中国统计局、美国交通局及世界银行的数据,对运输成本、仓储成本及管理成本核算方法中的指标进行了多年中美数据的比较。

第三章通过中国各产业社会物流总额与各产业增加值的比值,确定中国分产业社会物流需求系数,并用此系数核算美国社会物流总额的参考值,对中美运输成本及管理成本进行比较。

第四章依据中美物流成本指标比较值及核算方法,对中国运输设施、管理水平、产业构成、单位运价等因素进行了情景模拟,指出中国社会物流成本与 GDP 比率中各影响因素的构成,并分析了改进空间。

第五章对世界各国的物流环境影响因素进行了指标分析及权重确定,分析了多国物流环境影响因素及综合指数,运用世界银行历年数据形成了社会物流综合指数对多国社会物流环境进行了比较。

第六章运用 Vague 集(对模糊集的扩展)理论对世界上多个国家的物流环境进行了分析,通过建立基于 Vague 集的指标评价体系,改进了针对多国物流环境的研究方法。

第七章通过上述社会物流成本的研究结果,对我国社会物流环境可改进的方向提出了参考性的意见和建议。

## 前 言

社会物流成本与国民生产总值（GDP）的比率是衡量一个国家物流发展水平的重要指标之一。本书从中国社会物流成本的核算方法着手，对比了中美等国家的社会物流成本核算方法，并对中美社会物流成本构成因素进行了分析。重点研究了社会物流成本对中国和美国物流业及宏观经济的影响，进而建立了社会物流环境影响因素评价体系，对世界多个国家地区的社会物流环境进行了分析研究。

本书是在作者博士后出站报告的基础上扩展而成的，并且是在博士后合作导师陈丽华教授自始至终的精心指导和亲切关怀下完成的。博士后期间，从博士后课题的选题到方案的制订，陈教授都给予了极大的关注，随时掌握课题的进展状况并及时进行阶段总结，并给出了许多宝贵意见和建议，这些意见和建议有力地推动了本书的完成。博士后工作期间，导师渊博的学识、敏锐的思维、积极的人生态度都给我以莫大的影响。值此本书写就之际，谨向陈教授致以衷心的感谢和崇高的敬意。

同时，感谢王其文教授在课题完成过程中给予的帮助。王其文教授扎实的理论功底和缜密的治学态度是我以后学习的目标，他在课题中的丰富经验以及对学生的热情指导使我终生难忘。王其文教授给予的课题数据和方法设计对本书的最终完成起了极大作用。

本书借鉴了相关领域较为新近的权威的政府文件与研究报告，对于其中涉及的社会物流成本的理论与方法等内容，本着为从事该领域专题研究的读者提供一些方便的目的，在参考文献一栏中予以收录。书中如有纰漏之处，恳请赐教、指正。

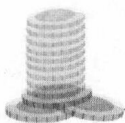
北京物资学院 物流学院 汪芸芳

2016年2月



CONTENTS 目录

绪论	1
1.1 研究背景、目的和意义	1
1.2 国内外研究现状	2
1.3 研究方法与技术路线	12
2 社会物流核算方法	14
2.1 中国物流成本核算方法	14
2.2 中美社会物流核算体系比较	21
2.3 中美社会物流成本核算指标比较	23
2.4 模糊集与 Vague 集定义	25
2.5 本章小结	27
3 中美运输成本指标的比较	28
3.1 中美交通货运周转量的比较	28
3.2 中国物流运输成本核算方法构成	35
3.3 中美货运周转量对比	36
3.4 中美物流运输成本与 GDP 比率的比较	41
3.5 本章小结	43
4 中美各产业社会物流总额的比较	44
4.1 中美保管成本与管理成本的比较	44
4.2 社会物流总额与产业增加值的比较	48



4.3	中美物流成本影响因素情景模拟 .....	63
4.4	本章小结 .....	73
5	多国物流环境指标比较 .....	74
5.1	多国物流环境指标排序 .....	74
5.2	物流环境相关指标分数 .....	81
5.3	确定权重及综合排名 .....	87
5.4	多国产业构成对物流仓储成本及管理成本分析 .....	94
5.5	本章小结 .....	96
6	Vague 集理论在物流环境分析中的应用 .....	97
6.1	全球物流发展动态 .....	97
6.2	物流环境中采用的物流成本方法 .....	100
6.3	各国物流环境模拟算例 .....	102
6.4	本章小结 .....	113
7	研究结论与对策建议 .....	114
7.1	研究结论 .....	114
7.2	降低我国物流成本的对策建议 .....	115
7.3	物流业与经济发 展的对策建议 .....	116
	参考文献 .....	117
附录 1	中国社会物流核算指标解释 .....	120
附录 2	核算参考表 .....	132
附录 3	从事社会物流服务活动涉及的相关行业 .....	135
附录 4	物流环境附表 .....	138
	参与者调查问卷 .....	149
	后 记 .....	151

# 1 绪论

## 1.1 研究背景、目的和意义

随着我国经济的发展、产业结构的调整、产业升级的需要，物流业将在我国国民经济中占有重要地位。我国改革开放三十多年来经济飞速发展，同时物流业也伴随着管理方式粗放、物流运输集约化程度不高的特点。随着我国经济进入“新常态”，物流业发展同样面临新的机遇和挑战。如何在“互联网+”时代依托大数据（Big Data）、云计算（Cloud Computing）在物流、流通领域的广泛应用，使中国从物流大国走向物流强国是我们要解决的问题。

2014年9月12日，国务院印发《物流业发展中长期规划（2014—2020年）》（国发〔2014〕42号）。《物流业发展中长期规划（2014—2020年）》中指出，到2020年基本建立布局合理、技术先进、便捷高效、绿色环保、安全有序的现代物流服务体系。物流成本占GDP的比重已经成为衡量一个国家物流业发展水平的重要指标。但由于各国物流成本核算方法不同，很难单纯地从各国发布的物流成本占GDP的比重来衡量和比较各国物流业发展水平的差异，因为影响物流成本的因素不仅包括物流管理水平，还包括产业结构的原因、核算数据及方法的原因等。

近些年来，我国物流成本管理研究与实践取得了一定的成绩，但是与发达国家物流成本管理、核算和控制相比，还存在很大的差距。因此，从多角度探究我国物流成本发展与世界其他主要国家物流发展的差距就显得格外重要。

本书在此基础上对中美物流成本及世界其他国家社会物流影响因素进行了比较，对中国降低社会物流成本、改善物流环境提出了一些参考性意见。



## 1.2 国内外研究现状

### 1.2.1 国内研究现状

#### 1. 物流及物流成本理论概述

中国国家标准《物流术语》中，对物流下的定义是：“物品从供应地向接收地的实体流动过程中，根据实际需要，将运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等基本功能实施有机结合。”

我国2006年12月22日发布的中华人民共和国国家标准《物流术语》(GB/T 18354—2006)修订版中将物流成本定义为“物流活动中所消耗的物化劳动和活劳动的货币表现”，即产品在实物运动过程中，如包装、运输、储存、流通加工、物流信息等各个环节所支出的人力、物力和财力的总和就是物流成本。

以上物流术语清晰地界定了我国物流的定义：物流不仅仅包括“物的流动”，还包含物流活动中包装、运输、储存、流通加工、物流信息等各个环节。因此物流成本的核算也需要将这些成本计算进去。

#### 2. 中国物流发展现状和影响因素

近年来，伴随着中国制造产业的升级，物流需求快速释放，我国现代物流迅速发展。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。

由于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成本进行有效的控制，才能使企业在物流规模一定的情况下达到物流总成本最低、物流效率最优。

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。从我们的调查情况看，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，这充分说明制造业企业物流管理理念在提升，这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。

同时,我国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。物流业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。事实上,还有很多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,这进一步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。

我国的制造业企业普遍拥有一定的物流基础设施,且内资企业平均规模远大于外资企业。这是由于长期以来我国传统制造业受“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。

制造企业普遍拥有一定物流基础设施说明,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,实现物流资源的最优配置。

目前,我国制造业企业的物流呈现出外包业务增加、专业化程度提高、制造业企业与物流企业联合趋势明显的特点。

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。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。

同时,制造业企业的物流信息化认识明显提高,在制造业企业物流中发挥着越来越关键的作用。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、网络化运作管理的过程。

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“牛鞭效应”,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。

### 3. 社会物流成本研究基础

从物流成本的定义我们可以看出,物流影响着国民经济的方方面面,良好的物流业可以作为国民经济的有力支撑。许多学者就此问题做出研究,提

出了自己的观点和看法。

乔丽认为产业结构水平的主体影响着物流的消耗程度，产业结构的优化升级能够使物流需求在量、质、结构方面发生明显的改变。

公路、铁路等基础设施建设影响着物流运输的成本。部分学者认为不能单纯依据社会物流成本占 GDP 的比重来判断一个国家或地区物流发展水平的高低，物流成本占 GDP 的比值与其自身的产业结构、经济发展水平等相关，如果要利用这一比值进行对比，那么前提应该保证外部环境处于同一发展水平上。

因为我国第二产业占 GDP 比重较大，因此社会物流成本占 GDP 比率高符合当前我国产业发展结构现状。袁晓霞、刘宏伟从产业角度解析了我国社会物流总成本，认为按照产业来核算社会物流总成本，应该为第一产业产生的物流成本、第二产业产生的物流成本和第三产业不包括在第一、第二产业内的那部分物流成本之和，具体核算公式应该为： $S = A + B + H + F2$ ，即  $S = A + B + C2$ ，而不是简单地将第一、第二、第三产业的物流成本相加，那样会导致我国的社会物流总成本虚高，不利于国家对社会物流成本的控制、分析和社会经济的平稳发展。

其中， $A$  为第一产业物流成本； $B$  为第二产业物流成本；如果进出口的是工业（包括采掘业、制造业、自来水、电力、蒸汽、热水、煤气）和建筑业的原材料和半成品，这部分产生的物流成本为  $F2$ ； $H$  为单位与居民物品物流成本。

#### 4. 中国社会物流成本的发展趋势

依据《中国物流年鉴 2015》中物流统计部分《重视统计数据——揭示物流发展规律》的研究表示：我国经济运行中的社会物流成本与 GDP 的比率，相比发达国家虽然偏高，但是物流成本的变化具有内在的规律，与一国的经济发展进程相一致，不能脱离宏观经济的发展水平孤立地看待物流成本偏高的问题。

物流成本由高到低会经历四个阶段，第一阶段为经济短缺时代的物流成本上升阶段。物流发展的主要目标不是降低成本，而是帮助工商企业扩大销售规模，因此这一阶段物流成本与 GDP 的比率是不断上升的。美国 20 世纪 60 年代到 70 年代，社会物流成本与 GDP 的比率在 17% 以上。我国社会物流总费用与 GDP 的比率在 20 世纪 90 年代达到 24%。

第二阶段是经济过剩时期，社会物流成本与 GDP 的比率进入高位平台期。

我国自 2000 年以来, 社会物流成本与 GDP 比率有所下降, 但是下降缓慢, 在产能过剩矛盾较为突出的阶段, 社会物流成本与 GDP 的比率进入平台期, 保持在 18% 左右。

第三阶段是经济转型时期, 物流成本快速下降。由于经济结构调整, 物流规模增速回落, 经济发展由速度型转为质量型, 物流成本会出现快速下降。20 世纪 80 年代, 美国以信息技术为核心和支撑, 调整产业结构, 发展第三产业, 物流成本水平进入下降阶段, 社会物流成本与 GDP 的比率降低至 17% 左右。

第四阶段是经济转型后阶段, 物流成本保持在较低水平。近年来, 美国第三产业增加值与 GDP 的比重在 70% 以上, 社会物流成本与 GDP 的比率稳定在 9% 的较低水平。因此过去十年, 我国处在经济过剩时期, 物流成本与 GDP 的比率处于平台高位期是正常现象。

本书认为物流成本的影响包含产业结构、产业内部结构、基础设施水平和经济发展水平等因素。随着我国物流业的发展与供应链效率的提升, 我国的物流成本会逐步降低, 但运输成本依然作为社会物流成本的重要组成部分, 管理成本和仓储成本会随着技术的引进、消化和吸收逐步降低。

## 1.2.2 国外研究现状

### 1. 美国物流发展概述

目前, 物流的权威定义来源于美国物流管理协会。该协会认为: “物流是供应链流程的一部分, 是为了满足客户需求而对商品、服务及相关信息从原产地到消费地的追求高效率、高效益的正向和反向流动及储存进行的计划、实施与控制过程。”

这个定义表明物流管理所涉及的产品流从产地的原材料开始到产品使用地, 然后最终被抛弃的整个过程。物流管理不仅关注实物流, 还关注服务流, 在服务领域物流有很多改进的机会。这个定义还表明物流是一个流程, 物流定义包括在客户期望的时间、地点影响能提供商品或服务的所有活动。

20 世纪 70 年代末, 美国物流活动的经营环境发生了巨大的变化, 特别是 80 年代前后掀起的放松管制浪潮, 为物流产业的迅速发展提供了广阔的空间。首先是 1977—1978 年《航空规制缓和法》的制定拉开了规制缓和的序幕, 加速了航空产业的竞争, 从而对货主和运输产生了巨大影响。紧接着 1980 年通

过了《汽车运输法案》和《铁路法案》，根据这两项法案，运输公司可以灵活决定运费和服务。到1984年随着《海运法案》的通过，运输市场已全面实现了自由化，这一系列规制缓和不仅带来了运输业的激烈竞争，而且由于运费的决定、运输路线、运送计划等自由度的增加，使物流业者能够真正满足顾客需求，并实现与其他公司在物流服务上的差别化。对于货主来讲，可以从发货地到目的地之间自由选择、组合交通工具，实现联合运输。

在物流管理理论上，这一时期随着MRP（物料需求计划）、MRP II、MRP III、DRP（分销资源计划）、DRP II、看板制以及“Just in Time（准时制生产）”等先进管理方法的创新和在物流管理中的运用，使人们逐渐认识到需要从流通生产的全过程来把握物流管理，而计算机等现代科技的发展，为物流全面管理提供了物质基础和技术手段。1984年，哥拉罕姆·西尔曼（Graham Scharmann）在《哈佛商业评论》上发表了题为“物流的重大影响”一文，物流所具有的战略意义得到企业高层管理人员的充分重视。最具有历史意义的是1985年美国物流管理协会（原国家实物配送管理委员会）正式将名称National Council of Physical Distribution Management改为National Council of Logistics Management，标志着现代物流观念的确立，以及对物流战略管理的统一化。

20世纪80年代中期以后，随着人们对物流管理认识的提高，经济环境、产业结构变化和科学技术的迅猛发展，物流理论和实践开始向纵深发展。在理论上，人们越来越清楚地认识到物流与经营、生产紧密相连，它已成为支撑企业竞争力的三大支柱之一。1985年，威廉姆·哈里斯（Harris William D.）和斯托克·詹姆斯（James R. Stock）在密歇根州立大学发表了题目为“市场营销与物流的再结合——历史与未来的展望”的演讲，他们指出：“从历史上看，物流近代化的标志之一是商流与物流的分离，但是随着1965年以西蒙（Simon Leonard S.）为代表的顾客服务研究的兴起，在近20年的顾客服务研究中，人们逐渐从理论和实践上认识到现代物流活动对于创造需求具有相当重要的作用。因此，在这一认识条件下，如果再像原来那样制定的营销组合仅仅是产品、价格、促销、渠道等战略，而将物流排除在外，显然不适应时代的发展。因此，非常有必要强调营销与物流的再结合。”这一理论对现代物流的本质给予了高度总结，也推动了物流顾客服务战略及供应链管理战略的研究。

从物流实践来看,20世纪80年代后期,电子计算机技术和物流软件发展的日益加快,更加推动了现代物流实践的发展,其中的代表是EDI(电子数据交换)的运用与专家系统的利用。EDI是计算机之间不需要任何书面信息媒介或人工的介入,是一种结构化、标准化的信息传递方法。这种信息传递不仅提高了传递效率和信息的正确性,而且带来了交易方式的变革,为物流纵深化发展带来了契机。此外,专家系统的推广也为物流管理提高了整体效率,现代物流为了保障效率和效果,一方面通过POS(销售时点)系统、条码、EDI等收集和传递信息,另一方面利用专家系统使物流战略决策实现优化,从而共同提升商品附加价值。

值得特别指出的是,作为物流的一项重要内容和推动运输物流发展的政府政策,美国运输部长罗德纳·斯拉特(Rodney E. Slater)提出了《美国运输部1997—2002财政年度战略规划》,成为美国物流现代化发展的指南之一。他在提出此规划时指出,这个规划反映了当时克林顿政府的长期主张,即运输不再只是水泥、沥青和钢铁。最大的挑战是建立一个以国际为所及范围、以多种运输方式的联合运输为形式、以智能为特性,并将自然包含在内的运输系统。

美国作为物流理念的发源地,其物流研究、设计和技术开发一直处于世界前沿,有十分成熟的物流管理经验和发达的现代物流。特别是商贸流通和生产制造企业十分重视现代物流能力的开发。从20世纪50年代物流发展初期的“实物配送”(Physical Distribution)阶段,到20世纪80年代的“物流”(Logistics)阶段,再到当今的“供应链管理”阶段(Supply Chain Management),一直将物流战略作为企业商务战略的核心组成部分予以高度重视,因此物流理念在企业广为普及。对物流设施的建设,主要指仓库和分销中心,也可以说配送中心(Distribution Center)以及零售店等,也是企业根据自身物流战略而规划选址并进行建设。相对来说,政府在推动物流发展方面的作用比较小,这与美国“自由经济”和城市布局特点等国情是相符合的。

## 2. 欧洲物流发展概述

在研究欧洲物流发展问题时,本节先以英国作为欧洲的代表性国家进行分析,在后续的章节中也分析了欧洲其他国家的物流发展现状。

20世纪60年代末期,英国组建了物流管理中心(CPDM)。开始以工业企业高级顾问委员会形式出现,协助企业制订物流人才的培训计划,组织各

类物流专业性的会议。到 20 世纪 70 年代后期，形势发展迫切需要建立一种专职的管理机构，于是物流协会便应运而生，日常事务仍由管理中心负责办理，并正式加入全英国管理协会。英国物流协会会员多半是从事出口业务、物资流通、运输的管理人员。该协会积极筹办巡回讲座，以提高物流管理的专业化程度，并为运输、装卸等部门管理者和其他对物资流通有兴趣的人员提供一个相互交流的中心场所。该协会创办发行的《物流管理研究》和《运输管理》，积极报道物流业的信息，交流物流学术研究成果，为英国物流管理的建设与发展做出了积极贡献。

在物流业务建设方面，英国一直致力于发展综合性的物流体制，全面规划物资的流通业务，强调为用户提供综合性的服务。物流企业不仅向用户提供和联系铁路、公路、水运、空运等交通运输工具，而且向用户出租仓库并提供其他的配套服务。综合物流中心向社会提供以下几类服务：建立配送中心、办理海关手续、提供保税和非保税仓库、货物担保、医疗服务、消防设备、道路和建筑物的维护、铁路专用线、邮政电传系统、代办税收、就业登记，以及具有吃、住、购物等多种功能的服务中心等。英国多功能综合物流中心的建立对整个欧洲影响很大。当时英国面临的主要问题是确立和建立为伦敦和中西部地区服务的物流网点布局。但不管困难多大，综合物流业务的展开为英国物流业的繁荣产生了积极的推动作用。

英国 1973 年加入欧洲共同体后，“共同运输政策”对英国物流的现代化建设影响很大，例如英国货运卡车最大载重吨位规定为 32.5t，而共同体规定为 44t。尽管英国已接受 40t 作为上限，但却规定了特别的行车路线。这是由于货运卡车对社会环境及自然环境影响很大，对各种古建筑有震动作用，排放大量废气污染大气等。共同体的运输政策还限定连续驾驶时数，规定司机一天最多只能驾驶 8 小时，连续驾驶 4 小时必须休息半小时。

英国在物流行业大力推广计算机技术，从计算机应用于运输规划和库存控制算起，在英国已有多年历史了。如计算机辅助仓库设计、仓库业务的计算机处理等，为物流业务的现代化揭开了新的一页。

### 3. 日本物流发展概述

日本的物流业非常发达。汉字“物流”一词起源于日本。作为现代物流发展后起之秀的日本，自从 1963 年从美国引进“物流”概念后，即开始受到企业和政府的高度重视。1970 年分别成立了日本物流管理协会（Japan Logis-

tics Management Association, JLA) 和日本物流管理委员会 (Japanese Council of Logistics Management, JCLM), 1992年6月10日两个组织合并设立日本物流系统协会 (Japan Institute of Logistics Systems, JILS), 以突出“物流系统”观念, 强调从社会角度构筑人性化物流环境, 体现可持续发展的理念, 延伸内容至与物流相关的交通系统等领域, 突出物流作为社会功能 (Social Function) 系统对循环型社会发展的贡献。这在很大程度上超越了企业的行为空间, 因此政府在整个物流发展方面的推动作用十分显著, 规划引导力度较大。

日本物流企业最重要的设施就是仓库, 商品生产和销售企业一般没有自己的货物仓库, 就连全日铁这样特大型钢铁企业的货物都放在物流公司。不少物流公司的仓库很先进, 如山九物流公司在横滨有一个七层楼的仓库, 货物装卸全部实现机械化, 并且设有恒温仓库。楼内有大型卡车道, 载重 30t、40t 的集装箱卡车可以从一楼开到七楼, 每层楼有一条四车道、长 100m 的汽车道, 卡车可在汽车道上装货或卸货。日本道路货物运输企业 99% 是中小企业, 全国营运货车有近 10 万台 (主要是大型卡车), 它们大多数依附于一个或几个物流公司, 为物流公司运货, 货运企业一般不自行组织货源, 货运车型主要有集装箱运输车辆和厢式运输车辆。1997年4月, 日本政府出台了第一份物流策略方面的政策文件, 即《综合物流施政大纲》, 提出在 2001 年前各相关政府部门协调一致, 共同完成三大目标: 一是向亚洲、太平洋地区提供最便利和高度魅力的物流服务; 二是以不妨碍产业布局和竞争力为前提, 降低成本, 提供物流服务; 三是解决好与物流相关的能源、环境以及交通安全问题。通过几年努力, 在三大目标取得一定进展的基础上, 2001年7月6日日本国会又通过了《新综合物流施政大纲》, 提出如何加强国际竞争力, 适应世界经济一体化新形势; 如何加强环保, 构筑循环型社会; 如何开发现代信息技术, 促进物流事业发展; 如何发展物流业, 满足国民的需求以及与国民生活相和谐四个问题, 确定了此后五年的奋斗目标, 即创建符合日本经济社会要求的新物流体系, 从提供不亚于国际水平的物流服务目标出发, 全方位推进各项施政措施。在物流方面, 包括物流成本在内, 将构筑具有国际竞争力的物流市场, 同时, 为了解决日益严重的环境污染等社会问题, 满足国民日益增长的物流需求, 政府要在提高物流效率, 提供方便、快捷的物流服务方面狠下功夫, 努力创建一个能减轻环境负担的新的物流体系和可循环型的新社会。



发达的物流是日本第二次世界大战后迅速崛起的重要因素。日本物流管理的发展可以分为四个阶段，各阶段分别代表了不同的管理观念与技术手段的发展。

第一阶段，物流概念的导入和形成期（1956—1964年）。日本的企业界和政府为了提高产业劳动率，组织了各种专业考察团到国外考察学习，公开发表了详细的考察报告，全面推动了日本生产经营管理的发展。具体来看，自1956年日本流通技术考察团考察美国开始引入物流概念后，1958年6月又组织了流通技术国内考察团对日本国内的物流状况进行了调查，这大大推动了日本物流的研究。在1961—1963年上半年，日本将物流活动和管理称为PD（Physical Distribution，PD）。到1963年下半年，“物的流通”一词开始登场，日通综合研究所1964年6月期《输送展望》杂志中刊登了日通综合研究所所长金谷漳的《物的流通的新动向》演讲稿，正式运用“物的流通”概念来取代原来直接从英语中引用过来的PD，在物流概念导入日本的过程中，物流已被认为是一种综合行为，即各种活动的综合体，也就是说既理解为商品从生产到消费的流通过程，又被认为是流通过程各种活动中物理商品的取汲活动。因此，“物的流通”一词包含了运输、配送、装卸、保管、在库管理、包装、流通加工和信息传输等各种活动。

第二阶段，物流近代化时期（1965—1975年）。日本政府开始在全国范围内开展高速道路网、港湾设施、流通聚集地等各种基础建设。与此同时，各厂商也开始高度重视物流，并积极投资物流体系的建设。一方面，随着物流概念的传播和形成，各企业都建立了相应的专业部门，积极推进物流基础建设。这种基础建设的目的在于构筑与大量生产、销售相适应的物流设施，主要是随营业规模的扩大增设物流中心，以及确保大量输送手段等充实物流硬件。另一方面，如果说此前日本的物流可以用人工装卸来形容物流低级化的话，那么进入近代化的大量生产、大量销售时代，为了解决仓库不足、出入库时间长、货车运输欠缺、大量生产的产品无法顺利流向市场等问题，开始广泛推广货台、铲车等装卸机械化，导入自动仓库，灵活运用货台和集装箱，开展单位货物装卸系统等。同时，物流中心、中央物流中心等各种物流管理系统也不断增加。此外，这一时期的日本也在积极推行物流联网系统，开发VSP（车辆安排程序方法，Vehicle Scheduling Program）、配车系统等物流软件。