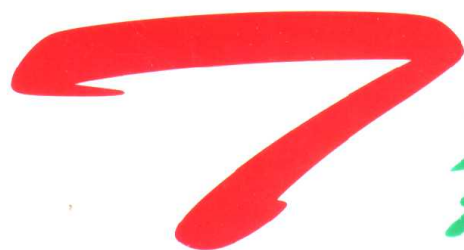
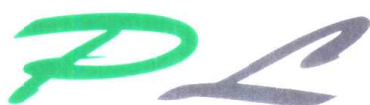


全国高技术产业化协作组织深圳专家委员会 推荐



现·代·物·流·实·战·丛·书



牛鱼龙 主编

世界物流经典案例



海天出版社

全国高技术产业化协作组织深圳专家委员会 推荐

世界物流经典案例

主 编：牛鱼龙

副主编：乔·司巴午 [美国]

时期华 [新加坡]

毛牛石戚 [日本]

牛 波



图书在版编目 (CIP) 数据

世界物流经典案例/牛鱼龙主编. - 深圳:
海天出版社, 2003.2
(现代物流实战丛书)
ISBN 7-80654-901-3

I. 世... II. 牛... III. 物流-案例-世界
IV. F259.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2003) 第 003305 号

海天出版社出版发行

(深圳市彩田南路海天大厦 518033)

<http://www.htph.com.cn> 订购电话: (0755) 83460397

责任编辑: 王 颖 (0755-83460342 602wy@163.com)

封面设计: 张幼农 责任技编: 王 颖 责任校对: 齐 琪

海天电子图书开发公司排版制作 电话: (0755) 83460730

深圳市建融印刷包装有限公司印刷 新华书店经销

2003 年 4 月第 1 版 2003 年 4 月第 1 次印刷

开本: 787mm×1092mm 1/16 印张: 23.75 插页: 4

字数: 309 千字 印数: 6000 册

定价: 32.80 元

海天版图书版权所有, 侵权必究。

海天版图书凡有印装质量问题, 请随时向承印厂调换。



牛鱼龙主编与著名经济学家、北京市政府专家顾问、北京大学博士生导师萧灼基教授（左）在一起。

主 编 简 介

牛鱼龙，全国高技术产业化协作组织深圳专家委员会委员、现代物流委员会主任，深圳市高协高技术产业化促进中心现代物流部经理，新加坡新创物流战略研究中心研究员，深圳市现代物流研究院、深圳市第三方物流协会及深圳市国际物流学会筹办人。

策划、组织、主持了“中国金融与深圳现代化研讨会”、“消费信贷与个人信用座谈会”、“中小企业发展与银企合作论证会”等；参与了“WTO与中国经济高层论坛”、“中国物流经济发展高峰论坛”、“21世纪供应链管理战略研讨会”等工作；策划了“WTO规则与中国物流发展战略研讨会”、“现代物流企业实用型急缺人才培训班”等活动；组织了“国际物流与深圳物流讲座”、“现代物流专家研讨会”、“物流园区建设考察团座谈会”等；为政府官员做过《世界物流与中国物流》专题报告，为培训机构做过《物流知识与物流人才培训》等专题报告。现正参与设计美国某集团公司投资深圳的5亿美元的物流项目，还将为某省的物流园区建设提供规划。

出版《现代物流：21世纪的黄金产业》、《第三方物流：模式与运作》、《现代物流实用词典》、《现代银行创新之路》等多部著作。

经济日报社前
副总编辑王昭栋
(左)与牛鱼龙主
编在东莞参加国际
物流研讨会。



主编牛鱼龙研究
员在有关人员陪同
下，在聊城考察京九
铁路线上最大的物流
结点之一。

广东省人民政府
副省长宋海(右三)
与本书编委牛鱼龙主
编(右一)、方奇副
主任(右二)、叶秦
处长(左一)、徐斌
律师(左二)、孙燕
主任(左三)会后留
影。





编 委 会

顾 问：

王之泰(中国物流学会副会长，中国物流网首席主持人，北京物资学院原副院长、教授)

洪水坤(中国物资储运协会会长，中国物资流通学会副会长，中国物资储运总公司总经理，中储发展股份有限公司董事长，高级经济师)

任宾让(全国高技术产业化协作组织深圳专家委员会主席，教授，高级工程师)

朱畅九(深圳市经济学会副会长，湘潭大学管理学教授)

徐培华(《世界经济文汇》杂志社主编、《世界管理论坛》主编，复旦大学教授)

曹远征(中银国际首席经济学家，中国人民大学教授)

陈 东(中国民主建国会山东省委员会副主委，山东经济学院教授)

梁文森(深圳市软科学研究会会长，经济学教授)

席与年(中国联通香港有限公司原总经理，广东省人民政府原经济顾问，贵州省经济委员会原主任、书记)

B. 阿克罗依德(英国国际物流专家，英国阿斯顿大学商学院教授，欧洲经济共同体营销机构高级顾问，大律师 BARRISTER)

编委会主任：

吴 忠(中共深圳市委宣传部副部长，深圳市市场经济研究会



副会长)

乐 正(深圳市社会科学院院长, 深圳市社会科学联合会主席, 教授, 博士)

范 棣(招商局迪辰集团董事长, 北京大学光华管理学院教授, 博士)

牛鱼龙(全国高协深圳专家委员会委员、现代物流委员会主任, 新加坡新创物流战略研究中心研究员)

编委会副主任:

乔·司巴午(美国哈佛大学物流博士)

时期华(新加坡环球物流公司副董事长, 博士, 研究员)

毛牛石戚(日本物流研究机构主席, 物流专家)

楚尔鸣(湘潭大学国际经贸学院院长, 经济学硕士生导师)

邹 蓝(联合国前高级项目官, 中国综合开发研究院研究员)

杨占生(美国 D.L. 国际经贸公司专家顾问, 美国纽约 D.L.T. 大学客座教授)

邹重华(哈佛大学访问学者, 香港京港学术交流中心主任, 博士后)

郑建荣(新加坡中新咨询培训机构副董事长, 博士)

编委会委员:

约翰·斯蒂芬 [美国] 乔恩·布朗 [美国] 王明远 [美国]

罗斯·米切尔 [英国] 布鲁斯·波特 [英国]

大野草子 [日本] 上村富奇 [日本]

叶 秦 姚敬美 陈 宏 孙 燕 方 奇 梁金河

葛 洪 郁龙余 南 翔 尹昌龙 王连喜 国世平

刘 彦 贾翠林 程 雪 齐 茂 舒 琴 玉 梅

由 涛 李 伟 王进草 王海甜 程海甜 向明军

石鹏飞 宋鲁凤 冯玉玲 王淑凤 李耀华 刘洪泉

部振峰 张烈征 徐 斌



主 编：牛鱼龙

副主编：乔·司巴午〔美国〕 时期华〔新加坡〕

毛牛石戚〔日本〕 牛 波

编著者：程 雪 齐 茂 舒 琴 玉 梅

由 涛 王海甜

编委会



中国物流界的他山之石

——代序（一）

徐培华

代序（一）

自 20 世纪 80 年代中期以来，美国、日本及欧洲的发达国家开始了一场对各种物流功能、要素进行整合的“物流革命”。从企业内部物流资源整合及一体化，到企业之间相互联系、分工协作的整个产业链条，再到以供应链管理为核心的物流系统，这些最终使现代物流具备了加速周转、降低成本、提高质量的系统集成功能，并逐步从各经济部门中分离出来，成为一门独立的产业。

现代物流最大限度地利用现代化的管理技术和信息技术，整合社会物流资源，把运输、仓储、包装、加工、配送等环节紧密连接起来，实现了商流、资金流、物流和信息流的一体化，与传统运输、仓储业相比具有更大的活动与扩展空间。现代化物流产业的形成，不但为世界范围内的生产和建设提供了物质前提和交易保障，而且通过充分实现商品的时间价值和空间价值，使商品的价值和使用价值得以充分实现，对社会、经济发展的贡献越来越大。可以说，处于成长与发展时期的现代物流产业，符合先进生产力发展的要求，已成为衡量一个国家现代化程度和综合国力的重要指标。

中国物流市场的潜力是巨大的。中国物流与采购联合会和美国美智管理顾问公司提交的报告表明，中国目前与物流相关的总支出



为 1.9 万亿元人民币，国内运输和物流费用超过 2000 亿元，并继续以较快速度增长（年均增长率超过 8%）。但是，中国的物流业还处于起步期，发展相对滞后，还没有形成社会化的物流大市场。从简单的数据对比来看，目前欧美国家物流成本仅占 GDP 的 8% ~ 10%，而我国物流成本占到 GDP 的 20% 左右，为发达国家的 2 ~ 3 倍，甚至高于一些发展中国家。许多跨国公司把制造基地建在中国，往往是看中了低廉的劳动力成本，然而，高昂的物流成本却几乎抵消了这一优势，大大制约了跨国公司制造业向中国转移。

我国物流业起步晚，很多企业对现代物流概念模糊，在认识上存在着形形色色的误区。据了解，我国的 1000 多万家企业中，真正利用现代物流管理方法整合企业管理流程的不到 1 万家。有的企业认为物流和运输与自己企业没有太大关系，对现代化物流的重要性认识不足；有的企业尽管对物流管理的意义有一定的认识，但受“肥水不流外人田”的旧观念影响，在物流经营方式的选择上趋向于建立本部门、本企业的自营物流方式，而不太愿意寻求社会化的第三方物流服务，从而导致了全社会物流资源的极大浪费，阻碍了统一物流大市场的形成。

由于长期计划经济遗留的弊端，我国物流管理权限被分别划分到铁道、交通、民航、经贸等若干个不同政府部门，没有一个部门或机构统筹协调管理。物流体系的内在联系被人为地分割了，物流体系内各部门间缺乏直接的横向联系，大大降低了运输效率。再加之我国道路运输企业普遍存在着“多、小、散、弱”等自身问题，不能形成统一网络，无法适应新技术和为用户提供全方位服务。所有这一切都制约着对物流的整体统筹和规划，也严重制约着物流产业的社会化进程。

总的来说，中国物流市场尚处于发展初期，物流市场的纵深度都极为有限。但差距就是潜力。作为一个经济高速增长的发展中国家，中国物流业的发展前景是十分光明的。



在政府层面，国家经贸委已经把现代物流业作为“十五”期间的三大重点任务之一。国家计委和经贸委正在组织力量编制全国物流总体发展规划，物流项目的技术改造也首次列入国债贴息予以支持。全国已有 20 多个省市制定了物流发展的规划和政策，一些困扰物流企业发展的在许多方面有了突破。

在企业层面，中国入世的成功对物流业的影响将是持久而深层次的。入世后，跨国公司加快了进入中国的步伐，但国际物流服务提供商不可能完全跟进，从而出现了许多国内外物流企业合作的案例。这就扩大了国内物流市场的需求，特别是高端服务的需求。一些大的跨国公司加大了在中国的采购力度，有的还把采购中心搬到中国，这有利于中国产品开拓国内市场，也有利于物流企业业务量的增加。随着跨国企业大举进入，现代物流理念特别是供应链管理的思想在中国得到较快推广，促进了国内物流企业的重组整合和管理水平的提高。即使从另一个侧面看，加入世贸组织后，中国企业面临着与国外企业的竞争，但降低制造成本的压力，将刺激我国落后的物流系统在最短的时间内有最大的提升。

在客观环境方面，近十年来交通运输业的突飞猛进为现代物流业的大发展创造了条件，货运枢纽、物流园区等物流基础设施的规划和建设步伐大大加快，促使道路货运企业摆脱传统单一的运输业务束缚，扩大与生产厂家、营销企业以及铁路、航空、海运、货运企业的合作，扩展仓储、包装、配送、流通、加工等物流服务领域向第三方物流转变。另外，包括因特网在内的信息高速公路建设为物流业的发展注入了新的活力。预计到 2003 底，中国因特网用户将会达到 5000 万人，电子商务的营业额将会达到 38 亿美元。电子商务的快速发展及其与现代物流的融合，为物流信息的流动提供了最好的载体。

在理论研究和人才培养等方面，近年来有关物流的研究更加侧重于规划、政策、成本、统计体系和核算指标等的应用性研究，并



取得了一些成果。科技部已经设立了“中国物流与采购联合会科学技术奖”，全国物流标准化委员会可望在近期设立并开始工作。许多大学、研究机构与行业协会纷纷成立物流研究组织，出现了一批优秀的物流案例。在人才培养方面，已经有9所大学开始招收物流专业学生，一些物流资质证书教育正在引进，一批优秀的专业书刊已经问世或正在酝酿之中。

正是在这样的大背景下，牛鱼龙主编的《世界物流经典案例》一书应运而生了。

鱼龙是位非常勤奋、非常认真的学者，他已经主编了《现代物流：21世纪的黄金产业》、《第三方物流：模式与运作》、《现代物流实用词典》等多部物流著作。

鱼龙主编的《世界物流经典案例》一书，以生动的文笔、翔实的考据，深入浅出地剖析了美国、欧洲、日本、韩国、加拿大、马来西亚及中国物流业的最新发展和经典案例。从当今世界物流产业的状况、国外现代物流管理的整个流程，到供应链、VMI工具、CRP、EDI、B-C模式等物流业最新管理模式，均提出了自己独到的见解。

鱼龙主编的《世界物流经典案例》与市面上所见的物流书籍相比，更具有典型性、操作性及借鉴性三大优势。这正是该书出版的意义所在。

首先，该书侧重于介绍一些最具有独特性的物流案例。从美国的集装箱多式联运的运作模式到欧洲物流界连锁管理，再到香港的供应链管理计划，具有相当的典型性；其次，该书大量采用了图表等直观形式，对世界著名物流企业的供应链管理、QR、JIT等方面，作了横向的和纵向的比较，使读者很容易对世界物流活动的基本状况及发展态势有一个较为全面的把握，非常便于国内同类企业学习、模仿，具有极强的可操作性；最后，该书所选的多是一些参考价值比较大的经典案例，涉及企业物流的经营策略、管理措施、服



务思想、运作模式等方方面面，极具借鉴性。

他山之石，可以攻玉。在中国物流业面临崭新的发展机遇之时，借鉴世界其他国家、地区物流业发展过程中的经验及教训将是非常必要的。从一定意义上来讲，该书及其案例都可以是中国物流企业甚至世界物流企业的“他山之石”。

因此，我们有理由相信：鱼龙主编的《世界物流经典案例》一书的出版，将有助于加速中国企业物流管理的现代化，提升中国理论界物流研究的广度和深度，推进我国现代物流的新发展。

2003年2月16日于上海复旦大学



物流：信息时代传统产业的新生和发展

——代序（二）

B. 阿克罗依德 [英]

基于信息技术产业的剧烈扩张，现代物流产业从传统的运输业脱胎换骨，迅猛发展起来。我们不能设想，假如没有经济全球化带来的越来越密切的国际经济交流和各国间经济的相互依存，没有全球信息系统，联邦快运（FEDEX）等为代表的全球性物流企业是否能够得到足够的保障，来支撑其不断扩展的全球网络的需求。

正是因为信息技术和通讯产业的密切结合而形成了信息产业，传统的运输产业各主要环节才得以整合，从而形成现代的物流产业。第三方物流企业将传统产业中原本各自相互独立的运输、仓储、库存、分装、配送以及定单处理等各环节的管理过程整合起来，明显提高了效率。随之而来的是各环节成本降低。对于制造商来说，因为有了专业高效的第三方物流，生产方式得以改变：JUST-IN-TIME 的零库存生产方式有了可能，这又大大减少企业用于支付在流动资金上的财务费用。财务成本的降低，自然减少了生产成本。根据美国的统计，1980 年美国的国内生产总值中，10.8% 用于库存；1999 年，这一数字降低到 4.1%。这一期间，美国全国企业用于物流的费用也大大降低，从 17.2% 下降到 8.5%。而且要指出的是，这一比例因为物流量的持续扩大，还在下降中。

技术的持续发展、信息化程度的提高、运输效率的提高及运输



手段的多样化,促进了经济的全球化。而经济全球化反过来又给物流产业的扩张提供了动力,因为分工进一步细化,国际间、区域间和国内各地的经济交流规模在加大。而物流产业的扩张,则给制造业和零售分销业提高效率和扩大市场份额提供了基础条件。

比如说,法国的葡萄酒产业中特殊的一类产品波若莱新酒,如果物流业不发达,就难以开拓欧洲以外的市场。因为传统上波若莱新酒贵在当年饮用,而法国政府的法令规定,每年11月第三个星期的星期四之前不得上市销售波若莱新酒。这就是说,一般波若莱新酒主要供圣诞节期间消费。而从法国卢瓦尔河谷的酒庄,通过各种运输过程,从总经销到分销,到零售商,再到最终消费者手里,只有一个星期到十天的时间。波若莱新酒因此具有一年一度的集中性运输的特点。在运输产业不发达,尤其是航空产业不发达的时代,波若莱新酒的消费主要局限在法国和邻近的几个欧洲国家及北美有限的几个大都会。但是随着航空业和现代物流业的发展,波若莱新酒的市场半径逐渐扩大,产量自然也随之增加,因为物流产业可以安排非常周密的运输计划。在第一天上市前,集装箱车密集运输波若莱新酒到欧洲各国市场,同时还有大批集装箱车将产品从产地的酒庄分头运送到法国、比利时、德国和英国各约定的机场交付空运。这样,产品集中在一两个机场对该机场空运计划调整造成的巨大时间压力便得到分散。因此,波若莱新酒得以输送到遥远的国度而被更多的消费者所共享。

中国加入了WTO,表明中国与世界经济的融合将进一步加深。中国产品在全球市场的份额自1980年起一直在增加,中国制造和生产的货物大量流向全世界各地的市场。同时中国市场本身也因国民收入的增加而在扩大。随着外来直接投资的增加,各种资源和产品向中国的流动量也明显扩大。中国现在是世界最大的贸易国之一,中国的国内和国际运输能力也在迅速改善。而IT产业中,中国已经成为硬件产业中心之一。中国的通讯产业也发展迅猛。因



此，现代物流产业的发展是这一经济扩张的必然，也是必需。

从这个意义上说，中国的传统运输产业向现代物流产业转变是当务之急。不考虑技术进步和效率提高，仅从物流上提高运输、仓储、分装、配送等方面的效率所节约的成本，就可以明显增加企业的利润。中国高速发展时期在西方发达国家之后，因此，中国的运输产业向现代物流产业转变时，就可以借鉴许多国家物流发展的经验。学习国际经验的确是一个速成而有效的办法，这本身也是国际交流的一个部分。

不过，将海外企业的案例作简单的复制不一定可取，也不一定有效。因为各国的企业面临的法律、法规环境不同，业务对象不同，运作手段不同，规模不同，企业文化和大的文化背景不同，优先目标不同，这些决定了各企业的管理方式也不同。但是从成功者那里总是可以学习到一点什么东西。在这个意义上，中国专家编纂这套案例会有很大参考价值的。应在中国的学者朋友邀请而为汇集这套案例的书撰写一个简短的序言，我很高兴，并预祝本书获得读者和市场的积极反响。

2003年2月8日于伦敦

(作者为欧洲经济共同体营销机构高级顾问，大律师 BARRISTER)

(邹蓝译)



物流企业：现代经济的加速器

——代前言

代
前
言

“崇洋媚外”的岁月好像早已被人们抛到九霄云外，代之而来的说法是“世界是一个大家庭”、“全球经济一体化”、“人类只有一个市场”等美丽动人的语句。市场的原料采购、商品配送、货物运输等构成了前所未有的社会物流活动。于是，一支久闻其名的派克笔，便可以在一个看上去不起眼的小村镇里买到了；于是，商业营销的网络在默默无闻地扩大；于是，传统物流和现代物流渗透到了大千世界。我们终于明白，物流已走进千家万户，物流就在身边！

根据有关资料，2002 年全球物流费用总支出已达到 4 万亿美元，其中物流市场份额为 2810 亿美元，占全球物流总支出的 7%。1996~2002 年，全球物流市场年均增长率为 13%。

那么，物流是怎么为人类服务的呢？是采用什么手段、什么方法实现它的最终目的的呢？物流企业是怎样运作的？物流企业的运作模式是怎样的？物流企业的制胜法宝有哪些？

在探索物流理论和从事物流研究与实践的过程中，我们发现，物流概念固然时髦，但是真正弄得懂现代物流的人还不多。根据最近的调查，我国一方面物流人才严重缺乏，另一方面出现物流热。商界人士言必称物流，可是真正懂物流，明白物流各段流程该如何