

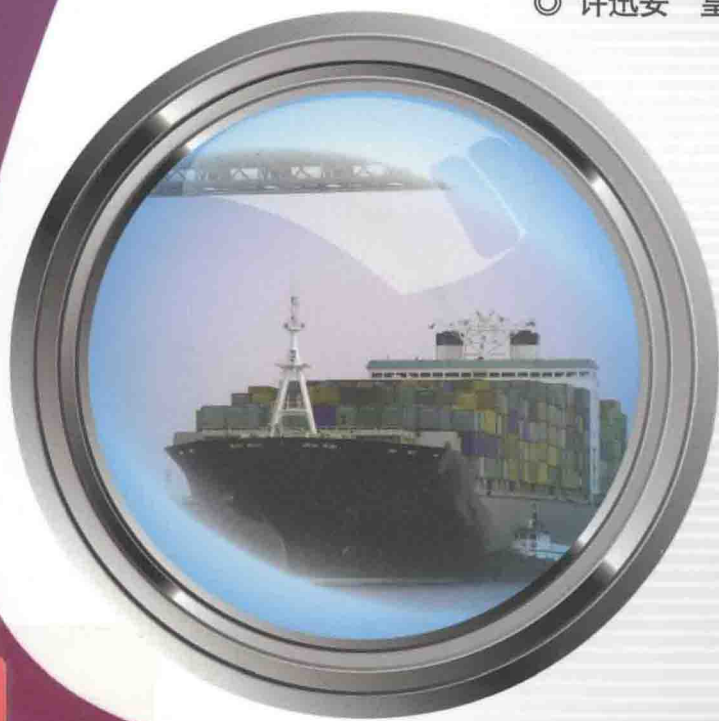


工业和信息化部职业教育指导委员会“十二五”规划教材
高等职业教育物流管理专业**创新型**“十二五”系列规划教材

现代物流概论

◎ 花永剑 主 编

◎ 许迅安 皇甫梅风 李志君 副主编



电子工业出版社
PUBLISHING HOUSE OF ELECTRONICS INDUSTRY

<http://www.phei.com.cn>



工业和信息化部职业教育教学指导委员会“十二五”规划教材
高等职业教育物流管理专业**创新型**“十二五”系列规划教材

现代物流概论

主 编 花永剑

副主编 许迅安 皇甫梅风 李志君

主 审 章建新



电子工业出版社

Publishing House of Electronics Industry

北京·BEIJING

内 容 简 介

本书主要介绍了国内外物流领域的运作现状,以及相关的基础理论知识。在编写中采取理论与实践相结合的方法,充分体现了高职院校“理论必需、够用”的理念,注重基础理论知识与实践能力培养的平衡。本书共分九章,分别是物流概述、物流功能要素、物流系统、物流企业与第三方物流、物流客户管理、物流组织与员工管理、物流成本管理、供应链管理、现代物流热点。

本教材可以作为高职高专院校物流及相关专业学生的教材,也可供物流从业人员培训及参考使用。

未经许可,不得以任何方式复制或抄袭本书之部分或全部内容。
版权所有,侵权必究。

图书在版编目(CIP)数据

现代物流概论 / 花永剑主编. — 北京: 电子工业出版社, 2012.9
高等职业教育物流管理专业创新型“十二五”系列规划教材

ISBN 978-7-121-18481-9

I. ①现… II. ①花… III. ①物流—高等教育—教材 IV. ①F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2012) 第 214868 号

策划编辑: 张云怡

责任编辑: 郝黎明 文字编辑: 裴 杰

印 刷: 三河市鑫金马印装有限公司

装 订:

出版发行: 电子工业出版社

北京市海淀区万寿路 173 信箱 邮编: 100036

开 本: 720×1 000 1/16 印张: 18 字数: 362.8 千字

印 次: 2012 年 9 月第 1 次印刷

印 数: 3 000 册 定价: 31.00 元

凡所购买电子工业出版社图书有缺损问题, 请向购买书店调换。若书店售缺, 请与本社发行部联系, 联系及邮购电话: (010) 88254888。

质量投诉请发邮件至 zltz@phei.com.cn, 盗版侵权举报请发邮件至 dbqq@phei.com.cn。

服务热线: (010) 88258888。

前 言



2009年,国家将物流产业列为十大振兴产业之一,现代物流受到了空前的重视,各地的物流产业得到了如火如荼的发展。由于竞争的日益加剧,物流领域的利润也在迅速降低,许多企业纷纷通过创新来谋求转型升级。为了让刚入门的学生及从业人员能迅速对物流领域有较好的了解,我们组织编写了这本教材,以方便大家的学习。

本书主要介绍了国内外物流领域的运作现状,以及相关的基础理论知识。在编写中采取理论与实际相结合的方法,充分体现了高职院校“理论必需、够用”的理念,注重基础理论知识与实践能力培养的平衡。本书共分九章,分别是物流概述、物流功能要素、物流系统、物流企业与第三方物流、物流客户管理、物流组织与员工管理、物流成本管理、供应链管理、现代物流热点,每章又分为若干个节。每章内容都安排有案例导入、知识链接、案例链接、即问即答、思考与练习等栏目,便于学生的学习与思考复习。

本书的编写人员都是来自教学一线的资深教师,他们有着丰富的教学经验,对企业的实际工作也有着深入的了解。本书在编写过程中强调浅显性和前沿性,力求介绍的内容浅显易懂,并且尽可能是物流管理理论与实践中的最新成果展示。为了便于学生的理解和学习,书中结合了大量典型案例进行介绍。

本书由花永剑老师担任主编,负责编写大纲的制订、稿件的增删、修改、统稿和定稿;由许迅安、皇甫梅风、李志君担任副主编。本书的编写分工是:第一章、第五章和第七章由花永剑编写,第三章和第九章由武汉铁路职业技术学院的许迅安老师编写,第四章和第六章由浙江商业职业技术学院的皇甫梅风老师编写,第二章和第八章由浙江商业职业技术学院的李志君老师编写。本书初稿完成后,由天津职业大学的章建新教授进行了审订,浙江商业职业技术学院的刘潇潇、张琼、王娜、吴哲、于天懿等老师也为本书的编写提供了相关的资料,在此一并表示感谢。

本书在编写过程中借鉴了许多同行的教研成果,参阅了大量的国内外教材、期刊资料,利用了不少相关的网络资源,在此特向这些资料的作者表示深深的感谢。

由于编写时间仓促,编者水平有限,书中疏漏和不足之处在所难免。本书主编的电子邮箱是 hzhuayongjian@163.com,敬请广大读者批评并提出修改意见,以利于本书今后的改进。

编 者

2012年4月于杭州

目 录

第一章 物流概述	1
第一节 物流的发展	3
第二节 现代物流管理	21
本章小结	27
第二章 物流功能要素	30
第一节 运输	31
第二节 仓储	43
第三节 包装	46
第四节 装卸搬运	51
第五节 配送	56
第六节 流通加工	63
第七节 物流信息	68
本章小结	75
第三章 物流系统	79
第一节 物流系统概述	81
第二节 物流系统的构成	88
第三节 物流系统的运行机制	93
本章小结	101
第四章 物流企业与第三方物流	105
第一节 物流企业概述	106
第二节 第三方物流	113
本章小结	124
第五章 物流客户管理	129
第一节 物流客户管理系统	130

第二节 客户信息管理	134
第三节 第三方物流企业的客户关系管理策略	141
本章小结	149
第六章 物流组织与员工管理	152
第一节 物流企业组织结构	155
第二节 物流企业员工管理	165
本章小结	178
第七章 物流成本管理	189
第一节 物流成本概述	190
第二节 物流成本计算	203
第三节 影响企业物流成本的因素	216
本章小结	224
第八章 供应链管理	227
第一节 供应链管理概述	228
第二节 供应链的构建	231
第三节 供应链绩效评估	238
本章小结	248
第九章 现代物流热点	252
第一节 绿色物流	253
第二节 逆向物流	257
第三节 电子商务	261
第四节 应急物流	266
第五节 国际物流	272
参考文献	282



第一章

物流概述



学习目标

- ★ 了解物流产生发展的历程
- ★ 掌握现代物流发展的趋势
- ★ 理解现代物流管理的定义与特征
- ★ 了解现代物流管理的内容
- ★ 能对现实生活中的物流活动进行简单的归纳

案例导入

荷兰：17世纪的世界海上霸主

17世纪初期,人口不足200万的荷兰拥有全欧洲商船吨位的4/5,是英国的4~5倍、法国的7倍。荷兰建立的东印度公司采用股份制向全社会募集资金,在全部的650万荷兰盾的股权中,有的股东只有几十个荷兰盾,显然是一般平民的股权。1609年荷兰又建立了阿姆斯特丹银行,它广泛地收集社会闲散资金。由于股份制和金融业的发展把荷兰广大居民的利益和海外贸易直接结合起来,使全国从上到下各阶层的人都卷入海上贸易的大潮中。因此荷兰那样小小的国家成了“海上马车夫”,这是荷兰称霸海上的一个十分重要的因素。

荷兰独立以后,资本主义得到飞速发展,当时荷兰工场手工业的发展远胜于

其他国家,呢绒业、麻织业、丝织业、瓷器业都在国际上享有盛名。荷兰是欧洲毛织业的重要中心,到17世纪初,英国的呢绒还要靠荷兰进行最后的加工和染色,荷兰从事该项职业的工人达数千人。工业中最突出的还属当时居世界首位的造船业,荷兰人造出的商船大、运费低,大多数商人乐于雇用荷兰的商船转运商品。荷兰为各个国家建造各种船只,当时仅阿姆斯特丹一地就有几十家造船厂。

荷兰的经济繁荣是建立在商业贸易而不是工业基础上的。荷兰庞大的商船队拥有商船16 000多艘,而法国只有1 000多艘,商船总吨位数相当于英、法、葡、西四国商船吨位数之和。首都阿姆斯特丹是当时欧洲商业的中心,它是东方香料、欧洲粮食、油料、木材、皮毛的集散地,港内停泊的船只经常达2 000多艘,胜过安特卫普城,居民达10万人。17世纪荷兰资本积累比欧洲各国的资本总和还要多,对外投资比英国多15倍。阿姆斯特丹的交易市场成为国际股票市场的中心。投资于欧洲、东印度和美洲的外国债券的资金超过三四亿荷兰盾。英国国债的很大一部分掌握在荷兰人手里。仅以股息的形式,每年就有超过2 500万荷兰盾从英国进入荷兰,荷兰还每年从法国获得2 500万荷兰盾,从西班牙、俄罗斯、瑞典和德意志几个小国获得3 000万荷兰盾。阿姆斯特丹也成为一般银行业务和交易的中心,营业额高达5 000万荷兰盾。

荷兰的船运业特别发达,在波罗的海和北海,全部船运业由荷兰独占。当时绕过日德兰半岛进入波罗的海的船舶,有70%属于荷兰人所有。从俄国运出的农产品、毛皮、碳酸钾和鱼子,从波罗的海运出的铁、造船用的木料、蜡,都是由荷兰转运到法国和意大利的利沃尔、威尼斯,以及其他更遥远的销售地去。荷兰控制了波罗的海的贸易,使它拥有丰富的沥青、焦油、制绳用的大麻、制风帆用的亚麻等物品,成为西欧海军最主要的供应者。在西欧,17世纪前半期,法国对外贸易的大部分、德意志西部的贸易、欧洲南北之间的贸易,都掌握在荷兰人的手里。

荷属东印度公司控制了欧洲与东方之间、欧洲与美洲之间的海上贸易,甚至英国与其殖民地间的商品也由荷兰商船运输。17世纪前半期世界各殖民地的产品、特别是东方的香料,多半都是通过荷兰转运到西方各国去的。

荷兰商人利用成千上万艘商船走遍世界,利用世界各地的价格差异,进行世界性的转口贸易,获得了巨额利润。荷兰每年转口贸易额达7 500万至1亿古尔登。荷兰是一个因经营海上中转贸易而发家的商业强国。

为了保护庞大的商船队,控制世界海洋的航运,进行垄断性的世界贸易取得商业霸权,荷兰采取了排挤日益衰落的葡萄牙、西班牙的势力策略,使葡萄牙在亚洲的势力几乎被连根拔掉。在南部非洲,荷兰也与之展开争夺。在海上,1628年荷兰在古巴的马坦萨斯港将一支西班牙船队俘获,1631年在斯拉克又将西班牙的另一支船队击溃,1636年围困西班牙占领的敦刻尔克港,1639年荷兰海军上将特龙普在英格兰的当斯港取得对西班牙舰队的压倒性胜利。这次战役标志着西班牙

牙重整海上声威的希望被彻底破灭,也表明荷兰作为第一海上强国的地位得到了确认。

在与英国的商业贸易竞争中,荷兰人有多于英国 5 倍的商船。荷兰有 6 000 艘船只在波罗的海航行,封锁了英国同波罗的海沿岸各地的贸易;荷兰还利用英国资产阶级革命时期英国国内的动乱局面,夺取了北海和英吉利海峡的制海权,进一步加强了海上贸易;在地中海和西非沿岸,荷兰商人到处排挤英国人。

到 17 世纪中期,作为世界商业强国的荷兰在航海业和世界贸易方面达到极盛时期,取代了西班牙海上霸主的地位。

——<http://oract.itpub.net/post/19116/285863>

第一节 物流的发展

一、物流的发展历程

1. 国外物流的发展历程及现状

(1) 美国的物流发展

美国是物流最发达、最先进的国家。1989—2009 年,美国商业物流体系效率提升很快,库存持有成本占 GDP 的比重下降了 52%,运输成本占 GDP 的比重下降了 19%。总的来说,美国商业物流成本相当于 2009 年 GDP 的 7.7%,总成本下降到 1.1 万亿美元。从美国物流研究与实践的发展历史来看,大致可分为四个阶段:

① 物流观念的萌芽和产生阶段(20 世纪初至 20 世纪 40 年代)。1901 年约翰·F.格鲁威尔(J.F.Growell)在美国政府的“工业委员会关于农场产品配送的报告”中首次讨论了影响农产品配送的成本和影响因素。1916 年,A.W.Shaw 在他的“商业问题的对策”中讨论了物流在流通战略中的作用。同年,L.D.H.Weld 在“农场产品的市场营销”中论述了市场营销的效用中包括时间效用、场所效用、所有权效用的概念和营销渠道的概念,从而肯定了物流在创造产品的市场价值中的时间价值及场所性价值中的重要作用。1922 年,F.H.Clark 在“市场营销原理”中将市场营销定义为影响商品所有权转移的活动和包括物流的活动。1927 年,R.Borsodi 在“配送时代”中首次在文章中对目前仍沿用的 Logistic 下了定义。这些说明人们在这一时期对物流的意义有了初步的认识,并随着以农业为主体的经济向工业化经济发展过程中不断深化,明确了物流在商品流通及市场营销中的地位和作用,但在当时社会生产力发展条件的影响下,物流仍然被看做市场营销的附属功能。1941—1945 年,第二次世界大战期间,美国军事兵站后勤活动的开展,为人们对综合物流的认识和发展提供了重要的实证依据,而且也推动了战后对物流活动的研究及实业界对物流活动的重视。1946 年,美国正式成立了全美交通与

物流协会(American Society of Traffic and Logistics),这是美国第一个对运输和物流业进行考查和认证的组织。这一时期是美国物流的萌芽和初级阶段。

② 物流管理的实践与推广阶段(20世纪50年代至20世纪70年代末)。进入20世纪50年代后,美国企业对物流的重视程度有了很大的提高,物流特别是物流配送得到了快速的发展,其背景是现代市场营销观念的形成,彻底改变了企业经营管理的行为,使企业意识到顾客满意是实现企业利润的唯一手段。顾客服务成为经营管理的核心要素,而物流则是影响客户服务质量的重要因素。1954年,在美国波士顿商业委员会所召开的第26届流通会议上,鲍尔·D.康柏斯(P.D.Converse)做了“市场营销的另一半”的演讲,其意义在于通过一个商业和教育的领导机构,来指出教育界和实业界都需要研究和重视市场营销中物流的重要作用,从而为物流管理学的形成及对物流的研究起到了积极的推动作用。1956年,霍华德·T.莱维斯(Howard T.Lewis)、吉姆斯·W.克里顿(James W. Culliton)和杰克·D.斯蒂勒(Jack D. Steele)等人出版了《物流中航空货运的作用》一书,首次介绍了物流总费用分析的概念,指出物流总费用由多个环节的费用组成,且相互影响,如空运虽然成本高,但由于它直接向顾客所在地送货,因而节省了货物存储费及仓库费用,所以应从物流总成本的基础上评价各种运输方式的优缺点。由于物流管理的最终目的之一是从节省成本出发来提高企业利润,因此,总费用分析的概念对物流管理有着重要的指导意义。

在20世纪60年代,美国物流得到一定规模的发展。1961年,爱德华·W.斯马凯伊(Edward W.Smykay)、罗纳德·J.鲍尔素克斯(Ronald J.Bowersox)和弗兰克·H.莫斯曼(Frank H.Mossman)合著了《物流管理》(Physical Distribution Management)一书,这本书从整个系统或企业范围的角度,对物流进行了分析的论述,并讨论了总成本分析的概念。20世纪60年代早期,密歇根州立大学及俄亥俄州立大学为本科生及研究生设置了物流课程,开始了正式针对物流从业者及教育人员的教学计划。1963年,物流管理委员会(National Council of physical Distribution)成立。它集中了物流实业界及教育界的专家,并通过对话和讨论,促进了对物流过程的研究和理解及物流管理理论的发展,以及物流界与其他组织的联系与合作。这一时期最重要的研究成果之一是物流总成本分析概念的形成。20世纪60年代后期至20世纪80年代,关于物流管理的研究和讨论相当活跃,并出版了大量物流管理的教材、论文和杂志,在召开众多相关的各种会议中,最早把会计学与物流学联系起来的是M.Schiff,他在1972年出版的专著《物流管理中的会计管理和控制》中说明了会计与财务信息对物流活动有极其重要的影响。1976年,B.J.Lalonde和P.H.Zinszer发表了他们的最新研究成果《客户服务的章义及评估》,首次详细论述了为顾客服务的方方面面。他们提出企业要发展,需要全面理解客户服务的含义及如何对企业服务水平的评价,才能真正满足客户对物流服务的需求。

③ 物流管理逐步走向现代化（20 世纪 70 年代末至 20 世纪 80 年代中期）。美国物流业的发展与政府在物流业的相关法规建设上不断完善是分不开的，其法规包括经济法规和安全法规两个方面的内容。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，从而对货主和运输业产生了巨大的影响。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 年海运法案的通过，运输市场已全面实现了自由化。随着运输业者、运输工具选择自由度的增加，一方面，接受服务的水准得到了提高；物流的效率性得以实现；另一方面，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。

20 世纪 70 年代到 20 世纪 80 年代中期，计算机技术特别是微型计算机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。计算机的普及应用，使 MRP、MRP II、DRP、DRP II 和 JIT 等先进的物流管理技术产生并得到不断的完善，在生产调度、存量控制、订单处理等一系列活动中得到应用，从而推动了物流活动一体化的进程。1984 年，G.Sharman 在《哈佛商业评论》中发表了《物流的再认识》（The Rediscovery of Logistics）一文，指出对企业高层管理人员来说，认识到物流在公司中的重要性是很必要的，应重视物流在企业规划和战略决策中的重要作用。从许多公司的管理实践中发现，在企业的制造、市场及物流这三个重要方面，能为公司提高利润的最有效手段是降低物流成本，因此，物流一体化管理是公司保持持续发展的最有效途径。

④ 物流国际化、信息化及迅速发展的阶段（20 世纪 80 年代中期至今）。自 20 世纪 80 年代以来，随着科技进步和经济发展的步伐加快，以及世界经济一体化的趋势，国际贸易量大大增加，20 世纪 90 年代早期，美国在进、出口贸易方面在世界上占领先地位。另外，为降低成本，不少企业纷纷把加工厂转移到劳动力便宜的国家 and 地区。为了促进产品的销售，各公司也热衷于建设自身的全球网络，如可口可乐、百事可乐都通过遍及全球的物流网络扩大世界范围服务。沃尔玛和其他的主要零售商建立了它们自己的自由贸易区。国际物流量的增加，使物流业在美国占有越来越重要的地位。自 20 世纪 90 年代以来，第三方物流在美国得到迅速发展。

近年来，随着美国服务经济的发展，使物流对国民经济和企业的发展起到更重要的作用，也使大多数物流领域围绕着产品有序流动的组织和管理来发展，服务存在于国际、国内市场中，存在于运输、仓储等物流服务之中。过去物流过程的服务离不开存储，但目前有的服务需求如信息咨询服务是不能被储存的。与此同时，还产生了服务工厂（Service Factory）的概念，企业柔性制造、小批量、多品种的生产方式及顾客对物流业快速反应的要求，也对物流业的服务水平提出了更高的要求，这些都促使了物流业向信息化、自动化及决策上的智能化方向发展。为了满足物流国际化，服务形式多样化和快速反应的要求，物流信息系统和电子

数据交换(EDI)技术,以及 Internet、条形码、卫星定位系统(GPS)及无线电射频技术在物流领域中得到越来越广泛的应用。

美国运输部长罗德纳·斯拉特(Rodney E.Slater)在《美国运输部 1997—2002 财政年度战略规划》中指出,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。该系统将是世界上最安全、最易得、最经济和最有效的系统。同时指出,数据和信息的收集和传播、知识的创新和共享,对国际运输业的发展是非常重要的,该报告对推动美国运输和物流的发展起到了重要的指导作用。

(2) 日本的物流发展

① 物流概念的导入和形成期(1956—1964 年)。

1956 年,日本流通技术考察团在考察美国后开始引入物流观念,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,从而大大推动了日本物流的研究。

6

值得指出的是,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”,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“信息传递”等各种活动。

日本在 20 世纪 50 年代以后,经济已基本恢复到第二次世界大战前的水平。企业进行大规模设备投资和更新改造,技术水平不断提高,生产力大幅度上升。1955 年成立了生产性本部,该团体为了改进流通领域的生产效率,确保经济的顺畅运行和发展,组织了一个由伊泽道雄为团长的大型考察团,于 1956 年秋季考察了美国的物流。日本考察团回国后便向政府提出了重视物流的建议,并在产业界掀起了 PD 启蒙运动。经过 8 年的努力,1964 年日本政府终于开始对 PD 引起了关注。

② 物流近代化时期(1965—1973 年)。1965 年 1 月,在日本政府(中期 5 年经济计划)中,强调要实现物流的现代化,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。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。所以可以说这一时期日本厂商的共同战略是增大物流量、扩大物流处理能力。

另外,日本开始广泛推广货台、铲车等机械化装卸设备,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。除此之外,这个时期的日本也在积极推行物流联网系统,开发 VSP、配车系统等物流软件。这一时期是日本物流建设的大发展时期。这一阶段的发展直到 1973 年第一次石油危机爆发才告一段落。

③ 物流合理化时期（1974—1983 年）。在第一次石油危机后，日本迎来了减量经营的时代，经营成本的降低成为经营战略的重要课题，从而要求物流能有所作为，所以说，这一时期是物流合理化的时代。首先，这一阶段担当物流合理化作用的物流专业部门开始登上了企业管理的舞台，从而真正从系统整体的观点来开展降低物流成本运动。此外，这一时期物流子公司也开始兴起。“物流利润源学说”揭示了现代物流的本质，使物流能在战略和管理上统筹企业生产、经营的全过程，并推动物流现代化发展。

在实践上，这一时期对应于理论发展，开始广范地设立合理化工程小组，实行物流活动中的质量管理。具体来讲，当时物流合理化的主要对策是：缩短物流路径；扩大工厂直送；减少输送次数；提高车辆装载效率；实施计划输送；导入共同配送；改变运输手段，选择最佳运输方式；减少在店的据点；彻底实行在库管理，维持正常在库；提高保管效率；包装简单、朴素化；尽量做到包装材料的低价格；包装作业的机械化；集装箱、货台的导入与扩大；省力化机器的灵活运用。

这一时期，物流联网也在日本蓬勃发展，其宗旨在于推进订货、发货等业务的迅速化，以及削减物流人员，降低劳动力成本，特别是以大型量贩店为中心的网上订货、发货系统的导入，在这一时期最为活跃，这是物流合理化在技术上的反映。

在物流管理政策上，1977 年日本运输省流通对策部公布了“物流成本算定统一基准”。这一政策对于推进企业物流管理有着深远的影响。从事物流成本控制的研究，各个企业都制定了自己独特的成本控制体系。

④ 物流纵深发展时期（1985 年至今）。20 世纪 80 年代以后，日本的生产经营发生了重大的变革，消费需求差异化的发展，尤其是 20 世纪 90 年代日本泡沫经济的崩溃，使以前那种大量生产、大量销售的生产经营体系出现了问题，生产的多品种化和少量化成为新时期的生产经营主流，这使得市场的不透明度增加，在库排除的观念越来越强，其结果是使整个流通体系的物流管理发生了变化，即从集货物流向多频度、少量化、进货短时间化发展。

在销售竞争不断加剧的状况中，物流服务作为竞争的重要手段在日本得到了高度重视，这表现在 20 世纪 80 年代后期日本积极倡导高附加价值物流、JIT 物流等方面。但是，随着物流服务竞争的多样化，物流成本的高昂成为这一时期的特征，在日本有把这一时期称为“物流不景气”时代的说法，即由于经营战略的要求，使物流成本上升，出现赤字。因此，如何克服物流成本上升、提高物流效率是 20 世纪 90 年代日本物流面临的一个最大问题。1997 年 4 月 4 日，日本政府制定了一个具有重要影响力的《综合物流施策大纲》。

● 基本目标：大纲中提出物流发展的三项基本目标。第一，亚太地区便利性且充满魅力的物流服务；第二，实现对产业竞争不构成阻碍的物流成本；第三，

减轻环境负荷。

● 横向措施：横向措施包括三大部分。第一部分是社会资本配置，即在所规定的物流整体上集中使用资本，此外，加强相关部门的合作，这些物流整体有：第一与利用者需求相对应的多样化的选择方法（社会资本的相互合作）；第二物流瓶颈的消除；第三国际港湾、机场的建设，例如，高规格干线道路、地域高规格道路、通往港湾机场的道路建设；主要干线铁路运输力的增强；中枢、中心国际港湾的设置；大都市圈物流中心、空港建设。第二部分是规制缓和，即在法规、政策上推动物流效率化，例如，需求供给调整计划的废止；安全规制的制定（国际调和、推动技术水准提高的政策）。第三部分是物流系统的高度化，这其中一是信息化，如无纸贸易、一站服务、EDI 的发展；二是标准化，如集装箱的标准化等；三是其他措施，如技术开发、商业惯例的改进等。

● 不同领域的措施：不同领域的措施分为三部分。第一部分是都市内物流，即缓和交通阻塞、提高汽车装载效率、提高物流服务质量、减轻环境负荷，在发展方向上主要是建立道路交通的通畅机制（物流共同配送、交通需求管理），以及货车的自营转换（提高装载率）。第二部分是地域间物流，通过多种方式完善陆海空运输的竞争条件，实现复合联合运输及减轻环境负荷，在措施上主要是促进内航运和铁路货运；道路、大范围物流中心的建设；货车规制缓和等。第三部分是国际物流，即为了对应日本市场商品输入增加的状况，缩减国际物流的时间和成本，纠正内外价格差，改善产业地域竞争力。主要措施是国际中枢、中心港湾据点的整顿、设立；进/出口手续、港湾手续的信息化等。

● 构筑各机构合作的政策推进体制：该部分的目的在于推进各政府机关、地方公共团体、物流业者和货主联合采取物流现代化措施，加强地方与中央的合作。在措施上包括在中央强化与地方合作的体制；在地方强化与中央合作的体制；每年对所实施的举措效果和问题进行彻底调查。

今后，日本物流发展的方向是：信息化的推进；物流技术的开发；物流人才的培育；新物流服务的开展；国际化的对应；包装机械化、在库管理数码化的推进；整体系统化的加强；社会资本的充实；规格化、标准化的推进；共同化、协作化的推进。



即问即答 1-1

美国和日本物流业发达的原因是什么？

（3）德国的物流发展现状

近年来，德国现代物流业发展较快，在国民经济中的地位和作用也显著提升，主要表现为：

① 现代物流业已成为德国经济新的增长点。德国现代物流业从服务于制造业

和国际贸易起步,依托高度发达的交通、通信网络设施和先进的信息技术,逐步发展壮大,形成了独立的复合型服务产业,近年来保持了年均3%~7%的增长速度,远高于GDP年均1.3%的增速。目前德国物流业规模仅次于贸易和汽车工业,居第三位,产值达到2 897亿欧元,企业数量达到6万家,吸纳就业人口500万,占就业人口的七分之一,并形成了DHL、德莎等一批具有国际竞争力的物流企业。产业构成也由传统的运输、仓储管理,发展到涵盖物流信息处理及软件开发、物流流程设计和物流咨询服务的众多领域,成为德国经济新的增长点。

德国现代物流业的发展,一是进一步巩固了德国作为制造业和贸易强国的地位。德国是传统的制造业强国和世界最大的贸易出口国,现代物流业发展推动制造业改造业务流程,提高效率,降低成本,增强国际竞争力,巩固了制造业和国际贸易保持强国的地位。二是进一步增强了德国在欧盟的影响力。随着欧盟一体化步伐的加快,德国作为欧洲的区位中心,通过发展物流业,承担了促进区域内商品顺畅流动、连通东西欧经贸交往的角色,在欧盟地区的影响力和主导地位显著增强。

② 以物流园区为核心推动物流产业集聚化、规模化发展。德国的物流园区与周边交通干线连接,由统一的园区管理中心提供服务,吸引大量的物流企业和相关的贸易、制造业企业,以及报关、维修、餐饮等配套服务企业进驻,为物流企业创造了良好的运营环境。例如,德国最早兴建的不来梅物流园区,集中建设了现代化的公路、铁路、水路联运和集装箱中转等设施,并为物流企业提供通信、加油、维修、代理危险品检验等综合后勤服务,促进了一大批从事多式联运、统一配送和中转运输的物流企业迅速成长,形成了欧洲重要的物流中转基地。又如,在德国第一大港口汉堡港附近,专门开辟了面积相当于港口面积两倍的物流园区,集中了各类物流企业,通过提供统一的铁路和公路中转设施,满足各类企业中转和配送的需要。同时,园区内物流企业提供的中转和拼箱等增值服务,也促进了汉堡港海运优势的充分发挥。

物流园区的发展,一是有利于物流企业充分竞争、加强协作,促进了资源整合和优势互补,提高了规模效益。二是充分发挥物流公共基础设施的功能,避免了重复建设,节约了土地、资金等社会资源。三是提高各种运输方式之间的转换效率,促使公路运输逐步转移到铁路或航运,减少了交通压力 and 环境污染。货物运输的集中也有利于城市的总体规划布局,大幅减少了交通拥挤和汽车尾气排放对居民的影响。

③ 多种运输方式实现无缝衔接。德国高度重视多种运输方式的无缝衔接,在物流园区普遍建设两种以上运输方式连接和转运设施,形成将传统的分散、独立的公路、铁路、水路等运输资源有效整合的系统,实现铁路与港口、码头及公路场站的无缝对接,方便了货物的转运,降低了不同运输方式转换的成本和运营风险,为提高企业供应链管理的灵活性创造了条件。

如德国南部最大的铁路、公路、水路联运综合物流园区纽伦堡物流园区，建有 5 300 米水运岸线，与具有 2 000 吨级船舶通航能力的莱茵河和多瑙河相连，拥有 35 千米铁路专用线，每天开行 6 趟专列直达汉堡港，具备公、铁、水转运的条件。每年由铁路到公路的集装箱转运量达 15.5 万箱，铁路到水运的集装箱转运量达 3.5 万箱，园区年吞吐货物 1 000 万吨左右。园区开辟专门的转运作业区域，采用龙门吊、铁路搬道器等设施，实行货物分类定点高效管理，使货物搬倒转运平均只需 10 分钟左右，大大提高了物流中转效率。

④ 物流产业定位与分工更趋明确。德国物流业伴随着社会分工的发展，经历了从分散到集中，再到专业化的发展过程，逐步从流通和制造业中分离外包，通过现代信息技术整合传统的交通、仓储资源，形成独立产业类型，专业物流及物流咨询与增值服务等多个物流行业已经初具规模。

在为制造业服务的专业物流领域中，德国第三大物流公司德莎物流集团公司在全球设立了 265 个分公司或办事处，通过一体化的供应链解决方案，为全球性生产商的产品和原料供应提供第三方服务。德莎公司 2006 年的总产值为 31 亿欧元，拥有仓储面积 100 万平方米，车辆 7 300 辆，员工人数达 15 000 人。只要客户提出需求信息，德莎公司即可完成从车间、发货港口、航运、终点港口、中转仓库、分拣、仓储、分箱陆运、用户的全程一条龙服务。

在为商贸业服务的专业物流领域，德国著名的销售连锁商 TCHIBO 公司将物流业务外包，由 BLG 公司通过在全国 5 个物流园区设立的配送分拨中心，承担 TCHIBO 公司在全德的商品配送和产品回收业务。BLG 公司利用先进的信息网络技术，采用多种物流数控设备，为 TCHIBO 公司的分销网点和订货用户提供门对门的货物配送服务。一个分拨中心可以满足半径 200 千米范围内地区的配送需要，一般 24 小时就可将客户所订购货物送达。

⑤ 先进的物流管理方法得到广泛应用。德国将物流业定位为高技术产业，高度重视物流技术创新和物流基础研究，鼓励将 JIT (Just In Time)、JIS (Just In Sequence)、SMI (Supplier Managed Inventory)、精细物流、闭环物流等先进方法论运用于生产，在大型建筑等项目中创新和应用新的物流方法，支持物流流程设计和物流管理咨询服务等专业管理服务发展。

如在德国柏林的波兹坦广场建设中，通过充分运用物流规划和策略管理，成功地解决了城市中心开展大型基建工程影响交通和环境的问题，同时加强了对建设物资的监控和管理，满足了复杂、多变的施工物流需要，大大提高了建设速度，原计划 13 年建成的项目仅用了 7 年时间就完成了。

⑥ 物流标准化、信息化水平高。德国重视推广物流标准化、信息化。物品无论是进入工厂、商店、建筑工地或仓库、码头、配送中心，都是通过集装单元、托盘和各种装卸搬运、输送机械，以及专用车辆等实现，由于标准统一，这些工具和设施在欧洲大部分地区都可以通用，加上配备了先进的计算机信息

管理系统,使物流效率显著提高,物流费用大幅降低。如德莎公司通过按照欧洲标准设置货架和托盘,统一纳入德莎总部的计算机管理,应用无限射频技术对托盘条形码扫描,在欧洲甚至全球任何地方都可以随时查询客户委托货物的准确位置和所处状态。

德国物流的快速发展离不开政府的支持,德国政府主要从加强规划引导、多种方式加大投入、提供土地政策支持、积极推广先进物流技术和重视物流人才培养等方面加以扶持。

2. 中国物流的发展历程

中国的物流研究时间虽然不长,但其实中国的物流活动很早就已产生,且对经济的发展起到了良好的推动作用。自古以来,中国的丝绸之路、京杭大运河、茶马古道等就蜚声海内外。物流业是融合运输业、仓储业和信息业等的复合型服务产业,是我国国民经济的重要组成部分,也是衡量一个国家现代化水平与综合国力的重要标志之一。

(1) 中国物流发展的几个阶段

经过 60 余年的发展,我国物流业从无到有,从小到大,取得了令人瞩目的成就。

① 筹备阶段(新中国成立初至 20 世纪 90 年代)。新中国成立后到改革开放以前,中国仍处于传统的计划经济体制的条件下,国家对生产资料 and 主要消费品实行计划生产、计划分配和计划供应。商业、粮食等流通部门自成体系,分别建起了本部门的供销公司、批发零售网点和仓储、运输队伍,按计划储存和运输;铁路、航空等专业运输部门也各自拥有储运企业。我国在这一时期只有传统的储运活动,即传统的物资运输、保管、包装、装卸和流通加工等活动,它还不算是真正意义上的现代物流活动。

1978 年,中国共产党十一届三中全会确立了“改革开放”的国策后,我国各个经济领域都开始了解发达国家的进展,我国不同的政府部门组织相关领域的工作考察团,开始广泛地对国外进行考察,并从国外引入物流的概念。我国引入物流概念主要依靠两条途径:一是 20 世纪 80 年代初随着市场营销理论的引入而从欧美传入;二是“Physical Distribution”从欧美传入日本,日本将其翻译为“物流”,而 20 世纪 80 年代初,我国从日本直接引入“物流”的概念。物流概念传入国内后,得到了政府和领导者的高度重视,他们开始改革国家的物资分配体制、商品流通体制、交通运输体制,并且加强企业自主权,同时大力加强物流基础设施的建设。现代化的物流开始在中国大地上出现。

② 起步阶段(20 世纪 90 年代)。1993 年,党的十四届三中全会后,我国又掀起了经济建设的浪潮。经济的持续健康发展迫切需要物流水平的显著提高,可是当时中国物流业相当落后。为了改变国内经济的快速发展及物流业发展十分落后这一极不协调的现状,我国从 20 世纪 90 年代初开始积极借鉴发达国家物流发