

主 编◎吴尚义

副主编◎李军伟 张春颖 张 娜

国际物流 前沿研究译介 (第四辑)

GUOJI WULIU
QIANYAN YANJIU YIJIE (DI SI JI)



知识产权出版社

全国百佳图书出版单位

主 编◎吴尚义

副主编◎李军伟 张春颖 张 娜

国际物流 前沿研究译介 (第四辑)

GUOJI WULIU
QIANYAN YANJIU YIJIE (DI SI JI)



知识产权出版社

全国百佳图书出版单位

内容提要

本译文集收集了 30 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、配送管理、生产物流管理、物流质量管理等方面的最新国际物流研究成果,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

责任印制:刘译文

图书在版编目(CIP)数据

国际物流前沿研究译介. 第4辑/吴尚义主编. —北京:知识产权出版社, 2013. 5

ISBN 978-7-5130-2023-7

I. ①国… II. ①吴… III. ①国际贸易—物流—文集
IV. ①F252-53

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2013)第 077019 号

国际物流前沿研究译介(第四辑)

吴尚义 主编

李军伟 张春颖 张 娜 副主编

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: 010-82000893 转 8101

责编电话: 010-82000860 转 8385

印 刷: 知识产权出版社电子制印中心

开 本: 787mm×1092mm 1/16

版 次: 2013 年 5 月第 1 版

字 数: 261 千字

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: 15.5

印 次: 2013 年 5 月第 1 次印刷

定 价: 48.00 元

ISBN 978-7-5130-2023-7

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重点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，无论在理论研究方面，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。作为国民经济发展一个薄弱环节，面对外国物流企业的冲击，我们必需加强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，北京物资学院外国语言与文化学院成立了“国际物流翻译研究平台建设”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国语言与文化学院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，力争建设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。

本译文辑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 30 多篇译文，介绍了国际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，重点介绍了物流管理、运输管理、仓储管理、配送管理、生产物流管理、物流质量管理等方面的最新研究成果。

本译文辑为平台的第四期成果，随后将陆续出版译文辑和译著，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，书中不妥和疏漏之处在所难免，敬请专家和读者批评指正。

编者

2012 年 12 月于北京

目 录

关于国际化与物流的作用	孙艳青	译/ 1
领先	郭亚丽	译/ 6
逆向物流——从黑洞到尚未开发的收入流	张 娜	译/ 11
2011 年越库配送趋势报告	张丽丽	译/ 17
兼并与收购是否会改变物流当前局面	徐 芳	译/ 25
99% 也不够：提高物流扫描读取率的益处	田 甜	译/ 31
第三方物流外包监管：内部监察为什么可以战胜外部监督	潘爱琳	译/ 36
基于图像的条形码扫描技术革新整个物流产业	田 丽	译/ 46
与供应商一起努力，实现供应链可持续性发展的目标	王淑花	译/ 52
启用供应链的可见性和协作	路文军	译/ 60
供应链协作：看百货零售商和食品制造商如何降低成本， 提高效率	孙静波	译/ 75
实现进口供应链自动化的几点战略	穆育枫	译/ 82
用颠覆性创新改造供应链的未来：添加生产技术	孙丽华	译/ 87
全球供应链中浪费资金的三种做法	鲁曼俐	译/ 95
利用贸易协议降低未来全球采购的成本	何 平	译/ 99
基于软件控制的运输管理系统未来的发展	王 茹	译/ 110
无边界业务：电子邮资技术如何使国际船运化繁为简	黄春燕	译/ 115
简述企业资源规划系统如何提升运营效率	于玉星	译/ 122
构建一个企业资源规划模式的七个步骤	韩 红	译/ 127
七大原因解读：货运到加拿大并非困难重重	郝 琳	译/ 135
国际贸易电子商务平台的创新促进发展	黄 爽	译/ 140
国家劳动管理系统：多方面的收益值得期待	贾 颖	译/ 145
软件运营服务模式并不适合每个人	蒋春生	译/ 151
软件运营发展中的新进展——托管的运输管理体系	马 卓	译/ 157
莱德白皮书——执行就是一切	李 华	译/ 165

减少燃料费：今天你需要了解并且奉行的四件事	李军伟	译/ 173
首席财务官入门指南：交通运输对财务绩效影响	邱林林	译/ 178
石油天然气行业的货物运输		
——影响利润的五种错误及对策	顾 越	译/ 184
优化无线设备的三种方式	任丽丽	译/ 191
VDC 白皮书：关于下一代耐用型手持设备的要求	万静静	译/ 196
针对设备生命周期提供专业服务		
——放权才能抓住重要的获利机会	王 颖	译/ 201
电子商务施行趋势报告	杨倩倩 贾晓蕾	译/ 206
蓓斯国际：进入墨西哥的最佳货运方式	杨润芬	译/ 214
美国政府问责办公室报告称：美国邮政局处境依然尴尬	张 晶	译/ 224
生产系统的选择	左 雁	译/ 228

关于国际化与物流的作用

孙艳青 译

(北京物资学院外国语言与文化学院 北京 101149)

“供应链管理(SCM)的目的是供应链的整体最适合化,物流是体现供应链管理的手段”(美国卡夫食品 kraftfoods)。以此为前提,想就论题谈一下所感。

一、国际化现状

平成 22 年 9 月召开的第 27 届日本物流学会全国大会的主题为“全球物流的新发展与担当者”。在主题演讲专题讨论会中,本人尖锐地指出日本在应对国际化方面表现出的迟钝。其中特别指出“30 年前从亚洲出发运往北美的集装箱,从日本出发的占 70%,但如今只占 6%”。下面确认一下主要港口集装箱处理的实际业绩。

从表 1 中可以清楚地看到,人口 5000 万的韩国釜山港和人口 2000 万的台湾高雄港,集装箱的处理量与东京、横滨、大阪、神户的总和相当。

究其原因,①日本中长期以来物流政策的缺乏;②日本生产商生产基地的海外转移;③中国经济的发展等。

表 1 世界各港口集装箱处理表

排名	港口名	2004 年	排名	港口名	2005 年
第 1 位	香港	21984	第 1 位	新加坡	23192
第 2 位	新加坡	21329	第 2 位	香港	22427
第 3 位	上海	14557	第 3 位	上海	18084
第 4 位	深圳	13655	第 4 位	深圳	16197

续表

排名	港口名	2004 年	排名	港口名	2005 年
第 5 位	釜山	11491	第 5 位	釜山	11843
第 6 位	高雄	9714	第 6 位	高雄	9471
第 7 位	鹿特丹	8280	第 7 位	鹿特丹	9300
第 8 位	洛杉矶	7321	第 8 位	汉堡	8087
第 9 位	汉堡	7003	第 9 位	迪拜	7619
第 10 位	迪拜	6428	第 10 位	洛杉矶	7484
第 21 位	东京	3358	第 22 位	东京	3593
第 27 位	横滨	2717	第 27 位	横滨	2873
第 32 位	名古屋	2303	第 34 位	名古屋	2491
第 36 位	神户	2176	第 39 位	神户	2262
第 49 位	大阪	1725	第 51 位	大阪	1802

单位：千 TEU

资料：COTAINERISATION International Year Book 2007

二、日本迎来了物流第 2 代

如前所述，乍一看，日本在国际化物流的作用方面已经丧失了国际竞争力，果真如此吗？物流的舞台已不在日本，而移到了“金砖四国”（BRICS，指中国、印度、巴西、俄罗斯），在日本物流的作用果真终结了吗？应该这样认为：对今天日本的发展曾做出巨大贡献的物流，已进入了第二代阶段。对于物流，不只要谋求其经济效益，也要期待物流对维持、改善地球环境的作用。

1. 经济是消费

日本人口虽呈现减少的趋势，但仍位居世界第 10 位，推测即使到 2050 年也会排在 11 ~ 12 位。再有，虽然 2010 年国内生产总值（GDP）被中国赶超而位居世界第 3 位，但人均均为中国的 10 倍，到 2050 年估计也不会被人口激增中的中国所超越。

GDP 的 60% ~ 70% 为消费。从人均国民消费规模来看，日本依然为世界第 23 位的大消费市场。在这世界第 2 ~ 3 位的大消费市场上不能取得胜利的企业，同样不能在国际竞争中取胜。

2. 21 世纪物流的作用是改善环境

20 世纪, 物流作为经济效益性的经营技巧和方法而得以重用, 产生了巨大的成果。但在 21 世纪, 不只是在经济效益性方面, 在环境问题改善方面也被期待发挥作用。为防止地球进一步变暖, 作为削减二氧化碳 (CO₂) 排出量的方法而推进 3R, 已成为国际共识。所谓 3R 即 Reduce (削减)、Recycle (再生使用)、Reuse (再利用), 这已被广泛了解。

(1) 食品自给率与食物里程。

日本的食物自给率对比欧美发达国家很低, 为 40%, 即 60% 需从国外进口, 国外生产的食物当然需要远距离运送到日本。

表 2 食物里程比较

国 名	总 量	国民人均
日本	9002.8 亿 tkm	7093tkm
韩国	3171.7 亿 tkm	6637tkm
美国	2958.2 亿 tkm	1051tkm
英国	1879.8 亿 tkm	3195tkm
德国	1717.5 亿 tkm	2090tkm
法国	1044.7 亿 tkm	1738tkm

资料: 农林水产省政策研究所惠普 (HP) 2001 年

食物里程是根据食品运送到消费地日本的距离及重量而定义为食物·吨米, 目前在国际上被广泛使用。

请看表 2。日本的食物里程位居世界第一位, 也就是说日本因以海外生产的食品为主体, 故而在食品消费方面排出的 CO₂ 在世界上最多。

日本不能确保改善食品自给率, 因而在食品运送过程中的 CO₂ 削减方面, 比任何国家都需寻求运用物流技术和方法。

将进口的海外生产的食品集中到东京、大阪、名古屋的国际机场, 并建立从这些地方开始的国内配输网, 以火车为主体配送到国内的其他地方。此种方式与国内货车运送相比, 应在 CO₂ 削减效果与配输成本降低方面更具优势。

(2) 3R 与城市矿山。

日本极度依赖中国生产的稀土。过去, 由于琵琶湖周边山陵的玻璃瓶原料化而导致了琵琶湖的污染, 但这也成为了构筑玻璃瓶再利用系统的契机。与此

相同，国民已经认识到，构筑稀土的再利用系统已成为紧要的课题。

请看表 3。所谓城市矿山，就是在城市大量废弃的家电制品等中存在着的有用资源，可以把它当成一座巨大的矿山，从中积极地提取资源，从而成为再利用系统。这是日本东北大学的南条教授等人的建议。

表 3 世界金属资源与日本的城市埋藏量

金属名	世界年消费量	世界埋藏量	日本的城市矿山
钴	57500	7000000	130000
铜	15300300	480000000	38000000
金	2500	42000	6800
铟	450	2800	1700
铁	858000000	79000000000	1200000000
铅	3300000	57000000	5600000
锂	21100	4100000	150000
白金	445	71000	2500
银	19500	270000	60000
锡	273000	6100000	660000

单位：吨

资料：独立行政法人物质・材料研究机构 2008 年 1 月

在日本，以日用相关消费财产为中心，包括家电制品，广泛普及再利用，并使之成为社会基础设施。在这个社会基础设施当中，如若引入稀土资源的再利用，那日本就会成为资源大国，国内产业也会更加灵活。

(3) 3R 与托盘池系统。

1990 年开始的加工食品商・批发・零售间的日本托盘租赁公司（JPR）托盘池系统，到 2009 年已加盟 153 家，配送基地 1282 个，年使用托盘增长枚数为 1444 万枚，成为业界基础设施。其效果有多个，其中首推货车司机的加载、卸载作业的大幅削减（平均一个托盘，手工加载、卸载各需 14～15 分钟）。

笔者正在与一在行业中占据重要地位的物流企业（其与大型装卸公司签有专属合同，拥有货车 85 台）进行活用数字转速表数据的研究，令该企业社长头痛的根源在于，货车司机的薪酬年年减少，20 年间减了一半，现在月收入仅为 20 万～25 万日元。

从数字转速表数据分析得知，实际用车（将货物由货物主运送到送货地

点)时间停留在整体的 30% 的水平。其最大原因就是等待时间长,手工加载卸载多。可以窥见,物流只在大型企业间普及了,但在占日本企业数 90% 以上的中小企业尚未普及。由于等待时间、手工加载卸载的原因,实际用车率得不到改善,车辆的有效使用受到了阻碍。其结果,作为供应链中弱者的货车司机就遭遇了薪酬下降的直接打击。低下的实际用车率也造成了非生产性的 CO₂ 排出。

以供应链的整体最适合化为目标的 SCM,对于中小物流企业而言,在现实当中成为空谈。打破此现状的一个突破口就是导入新鲜蔬菜、水果的容器池系统,并进一步展开现行的托盘池系统。

(4) 3R 与当地生产、当地消费。

缩短上述食物里程的最有效手段,不用说自然是振兴农业与推进当地生产、当地消费。虽然为了实现这点而做了众多努力,但在推进当地生产、当地消费中阻碍物流观点的主要是,大正 12 年制定的“批发市场法”,此法是以国家平稳供给粮食为目的而制定的。基于此法规,水果、蔬菜、鲜鱼,在各生产地设立生产地批发市场,在消费地设立消费地批发市场,一直延续到今天。这样的批发市场,与昭和 40 年代以后急速成长起来的以超市、食品批发为主体的一般加工食品流通通道不同,直到今天也依然作为公设食品流通通道而存在。

将公设食品流通通道开放,会产生怎样不相适应的情况呢?如果还不以物流的观点开始研究效率性,那么加盟跨太平洋伙伴协议(TPP)恐怕也不会有什么结果。

综上所述,现实是日本距离 SCM 还有相当的差距。再有,在改善地球环境的命题上,国家有抓紧实施的义务。照此看来,21 世纪日本应实施的物流课题堆积如山。

笔者相信日本的成功案例会成为国际标准,成为国际基础。

[文章作者] 川岛孝夫,东京海洋大学海洋科学技术研究科特任教授,日本。

[文章出处] logistics systems, (2011-1), P64-66.

[译者简介] 孙艳青(1971.2~),女,北京物资学院外国语言与文化学院副教授,硕士,研究方向:日语语言文学。Email: sunyanqing@bwu.edu.cn.

领 先

郭亚丽 译

(北京物资学院外国语言与文化学院 北京 101149)

盖世媒体咨询集团 (PRG) 近日完成了物流管理业第 28 次年度薪资水平调查。该调查称, 物流行业的平均薪资与去年相比呈现平稳的变化态势。

调查称, 一批更加年轻、接受过更好的专业培训的技术人员正在逐步取代日趋老龄化的工作人员。而且, 他们虽然年轻却也已经成为经验丰富的行家里手。因为, 在当今的物流从业者中, 谁掌握更先进的技术, 谁就有权获得更高的报酬。

调查人员随即告诫业内人士, 新雇佣的工人即便从高校那里学到了一些尖端技术, 这些技术也将在三五年内过时。因此, 决策者必须确立相关政策, 以便在关键领域保持技术领先, 例如, 技术分析, 信息技术, 多功能、多职能的团队建设及行业融资等领域。

与此同时, 应该引起重视的问题是经验的价值。也就是说, 资历尚浅的员工应该致力于在相关领域积累经验, 进而有所建树, 而不是片面追求高薪。调查证明, 追求长期的回报才是明智之举。

例如, 今年的调查在采访过 801 位行业资深从业者后证实, 64% 受访者 2011 年总收入比上一年度有小幅增加。这一数字比去年上涨了 6%。

这些经理人的平均年薪在 2010 年为 MYM95479, 而 2011 年则提高到 MYM96120。那些供应链经理们的薪资涨幅更为显著, 从 2010 年的 MYM100159 到 2011 年的 MYM128335。集团或大区经理也斩获颇丰, 年薪从 2010 年的 MYM138630 涨到 MYM157320。总而言之, 平均年薪涨幅从 MYM1000 到 MYM91000 不等。

尽管薪资的上涨使得一部分经理人能够保持生活质量, 避免了经济危机引

起的生活成本的增高所带来的一切麻烦，然而仍有 6% 的经理人薪资有所下降，30% 的经理人收入与去年持平。

电子商务的挑战

物流业高级人力资源经理在最新年度薪资调查报告发布后随即发表看法：当占有年龄优势、技术优势的年轻经理人努力上位的同时，那些资深的经理人再也不能高枕无忧了。

田纳西大学物流专业教授西尔多·斯坦克博士（Dr. Theodore Stank）认为：“在供应链管理领域，人才管理领域，诸如人才招聘、人才发展、留住人才这几方面正在日益面临更为严峻的挑战。”物流从业者在面对当今物流行业的电子商务潮的挑战时，就如同老猎狗必须学习新技巧一样，不进则退。物流业必须寻觅那些具有决策分析能力的人才来分析那些新兴的数据，以适应电子商务的新挑战。

一、最新调查预计将外包 750000 新职位

由海克特公司做出的最新调查表明，美国和欧洲的物流公司将大量外包信息、融资及其他商业服务领域的工作。预计截止到 2016 年，印度及其他低劳动力成本的地区将因此而得到将近 750000 个工作机会。

正如去年《供应链管理评论》杂志提到的，研究者正在调查到 2014 年这一外包高峰是否有下降的可能性问题。答案是肯定的，他们甚至认为再过 8 ~ 10 年，这一外包趋势就有可能停止。这一结论是基于对 4700 家年收入在亿元以上的欧美物流公司的调查作出的。调查指出，到 2016 年会有 2300 万个融资、信息技术、采购、招聘等工作被外包出去。这一数字代表了所有工作机会的三分之一。印度届时将成为全球最著名的物流外包订单国，因为将近 40% 的外包工作机会会青睐那里。

但随即该杂志仍然强调，以当前的每年 150000 个新工作机会的产生量，到 2014 年，外包服务速度将会趋缓并且逐步下降。况且，在 2012 年欧美本土的 5100 万个工作机会中，只有 1800 万个工作机会有可能被外包到其他地区，即便到 2016 年也只有 750000 个工作有外包的可能性。因此，在未来的 8 ~ 10

年中，这些工作将不再外包，转而为欧美本土创造更多的工作机会。

该调查认为，自动化及其他方面生产力的提高是另外一个导致商业服务性工作减少的原因。2006~2016年，这一技术上的飞跃将直接导致220万个工作机会的消失，并以每年20万个工作机会的速度继续消失下去。

海克特公司首席资讯官麦克·詹森（Michael Jansen）认为，“在欧美物流公司，外包服务与其他可在全球各地分公司分拆的工作在近十年内已对本土的就业产生了很强的负面影响。而且，在短期内这一趋势还将恶化”。

许多公司尚不具备一个可持续的人才管理战略规划。那么，首席执行官需要经常问这样的问题：我们需要从市场得到何种人才？我们可以进一步开发已有人才的哪方面才干？以及我们怎样才能帮助我们的人才拥有一个不断前行的职业发展，并且能够适应将来的挑战？只有最先做到这些的公司才能打赢这场人才争夺战。

调查还发现，那些具备信息技术的物流人才往往是薪酬最高的。斯坦克建议，处在任何年龄段的人才都要保持永久的求知欲，即具备终身学习的素质。像一些关键领域，如决策分析、信息技术、跨部门合作、部门互动以及融资领域的管理人才都应具备这一素质。斯坦克建议物流经理们可以学习一些网络课程、管理课程并取得一些专业证书。不断完善自己，为三五年后的晋升创造机会。

麻省理工学院负责供应链管理项目的布鲁斯·安提森（Bruce Arntzen）认为：“已经做过供应链管理工作的人员再来深造效果会更好。他们明显地比那些本科毕业直接考入本项目的学生学到了更多的知识，并且他们在工作中也会因此而得到更多的奖励。”

安提森说，以前你只需要拥有一个学士学位就足以应付竞争，而现在，你必须拥有一个硕士学位。有意思的是，在麻省理工攻读供应链管理MBA的学员中有三分之一已经在其他领域拥有了一个MBA学位。也就是说，他们毕业后将拥有两个硕士学位。总之，即便已经非常有经验的管理人员也要学习不辍。事实上，他们更应该有新的变化，学习新的技术，提高自己的执行力。否则，一旦遇到问题，他们的同事或者管理层会比较容易归咎于这些有经验但缺乏新技术学习的管理人员。

二、经验依然宝贵

然而，调查数据表明，55 ~ 64 岁这一组人员是薪酬水平最高的一组。为什么那些已经处在 65 岁年龄段的物流经理们依然能够拥有 6 位数的高薪呢？这恰恰说明经验宝贵异常。

林·费灵（Lynn Failing），一家很著名的物流与供应链管理咨询公司的副总裁指出，最好的供应链管理人员是最了解中间关键环节的管理者。55 ~ 64 岁依然在努力工作正说明了他们对这项工作的热情。我们应记住的是不断学习。如果你在采购部门，多涉猎一些信息技术方面的知识；如果你在物资部门，多学习一些物流管理的知识。要记住，才智只能帮你取得一半成功，另一半取决于你是否坚持学习，永不停息。

但是如果你频繁地调动工作岗位，情况就不乐观了。调查表明，在一个国家的核心地区工作显然比较具有经济优势。因为这一地区往往是制造业和重工业扎根的地方。

36% 来自中东部的受访者的薪酬处在比较低的水平，为 MYM106835。而东南部受访者的薪酬却高居榜首，为 MYM117100。新英格兰地区的受访者薪酬为 MYM109575。西部的受访者薪酬为 MYM102465。

安提森指出，我们的调查虽未考虑到外包因素的影响，但许多经理人告诉我们，外包将推动市场对国内商业服务专业化的需求。这是因为物流业越来越意识到供应链的风险，尤其是长距离供应链带来的风险。这无疑将推动物流公司寻求建设靠近客户基地的生产线，以减少外包。

三、职业发展

调查表明，拥有丰富经验的管理者很愿意将经验与年轻的从业者们分享。克利夫兰的林肯电气的供应链管理总监，贝里·史密斯（Barry Smith）认为，刚毕业的学生们往往对薪水有不切实际的预期。尽管近几年物流从业者的起始工资显著的下降，但是雇主们仍然坚持只对有技术专长的员工予以额外的奖励。

伯灵顿温盖公司的运输与物流经理布雷德·莱尔森（Brad Larsen）指出，

现在的“文凭一族”应该清醒一下了。我们这个年纪的人都是从工作台一点一滴学起的，25年过去了，我们依然保持学习，只有熟练掌握技术，才能拥有今天的所谓高薪。这个时代的大学将受到严重挑战，因为大学给我们提供的是毫无工作能力的毕业生。而公司需要的是来之能战的员工。因此，今天的年轻人必须学习怎样促进自己的职业发展。尽管学历教育给他们提供了一部分优势，但他们必须学习怎样成功地工作并创造价值，靠实力赢得他们期望的薪酬。

相比而言，私营机构会给他们提供更多的从事物流工作的机会。物流业从来不愁没有吸引年轻人的筹码，然而让他们在同一职位上坚持一段时间却是个难题。大多数年轻人在做过3~4种工作后才稳定下来。

MW 物流管理公司职业规划总监认为，在这种情况下，管理层只能用业绩考评来控制他们的奖金。也许这个方法能迫使他们安定下来。也就是说，公司会按照物流经理给他们设定的职责与任务进行评估，以期待他们更有效率，工作方法更快捷。这样，如果他们完成并超过了公司的最低标准，他们在年终就会得到额外奖励。

[文章作者] Patrick Burnson, 美国,《供应链管理》杂志高级编辑。

[文章出处] Logistic Management, Apr., 2012, P 28-34.

[译者简介] 郭亚丽 (1973.11 ~), 女, 北京物资学院外国语言与文化学院讲师, 硕士, 研究方向: 英美文学, 语言学。Email: kguo99@sina.com.