

新时代的物流经济

[日] 柴田悦子 佐伯阳介 冈田夕佳 饴野仁子◎著

凌宇◎译



中信出版社 · CHINA CITIC PRESS



新时代的物流经济

[日] 柴田悦子 佐伯阳介 冈田夕佳 饴野仁子◎著

凌宇◎译

图书在版编目 (CIP) 数据

新时代的物流经济 / (日) 柴田悦子等著; 凌宇译. —北京: 中信出版社, 2013. 9
ISBN 978-7-5086-4066-2

I. ①新… II. ①柴… ②北… III. ①物资经济学-研究 IV. ①F250

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2013) 第 128158 号

SHINJIDAI NO BUTSURYU KEIZAI WO KANGAERU

by SHIBATA Etsuko, SAEKI Yosuke, OKADA Yuka, AMENO Hiroko

Copyright © 2008 SHIBATA Etsuko, SAEKI Yosuke, OKADA Yuka, AMENO Hiroko

All rights reserved.

Original Japanese edition published by SEIDANDO-SHOTEN PUBLISHING CO., LTD.

Chinese (in simplified character only) translation rights arranged with

SEIDANDO-SHOTEN PUBLISHING CO., LTD. through Bradon-Chinese Media Agency, Taipei.

Simplified Chinese translation copyright © 2013 by China CITIC Press

All rights reserved.

本书仅在中国大陆地区发行销售

新时代的物流经济

著 者: [日] 柴田悦子 佐伯阳介 冈田夕佳 饴野仁子

译 者: 凌宇

策划推广: 中信出版社 (China CITIC Press)

出版发行: 中信出版集团股份有限公司

(北京市朝阳区惠新东街甲 4 号富盛大厦 2 座 邮编 100029)

(CITIC Publishing Group)

承印者: 北京画中画印刷有限公司

开 本: 880mm × 1230mm 1/32

印 张: 6.5 字 数: 119 千字

版 次: 2013 年 9 月第 1 版

印 次: 2013 年 9 月第 1 次印刷

广告经营许可证: 京朝工商广字第 8087 号

京权图字: 01-2011-5548

书 号: ISBN 978-7-5086-4066-2/F · 2944

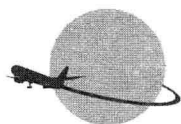
定 价: 28.00 元

版权所有·侵权必究

凡购本社图书, 如有缺页、倒页、脱页, 由发行公司负责退换。

服务热线: 010-84849555 服务传真: 010-84849000

投稿邮箱: author@citicpub.com



前言

PREFACE

人类生活中，“物流”是必不可少的。在没有火车和汽车的时代，“物流”是依靠畜力和人力，越过高山和峡谷运送物品。就像将生活中不可缺少的贵重的“盐”从糸鱼川运到信州松本的山区道路被称为“盐路”，将日本海的鱼运到京都的道路被称为“青花鱼路”，现今仍可循故道来追思古人。这样的“物流”在各个时代里运送着人类生活的必需品，这就是物流的基础。

时代在改变，大量商品得以生产和消费。在流通市场实现了国际化的今天，“物流”具有支撑经济活动的动脉功能，发挥着重要的作用。海运、铁路、汽车、航空在技术上高度发展，通过地球上构建起来的交通运输网，“物流”贯通全球，成为经济活动的一部分。

进入 21 世纪后，经济活动进一步全球化。中国、印度等亚洲各国的经济取得了举世瞩目的发展，在本国经济繁荣的同时，其影响力也以亚洲为中心扩展到政治舞台。例如，TAC（东南亚友好合作条约）原本是东盟各国缔结的条约，邀请了东盟区域外的国家参加，2007 年发展为包括日本在内的 24 个国家加盟



的共同体。该条约规定互不干涉内政，和平解决纠纷，体现的是一个以和平为目的的共同体。它让我们铭记，物流活动的全球化正是在这一政治背景下发展起来的。

目前，物流已经渗透到经济活动的各个领域，物流的作用举足轻重。商品流通、市场营销、企业物流等物流领域持续扩大的同时，物流活动的组织者、实际参与者的作用却没有得到相应的重视和发挥，这一趋势不容忽视。

本书从发展“物流”的交通运输的角度论述了“物流经济论”。

第一章从历史的角度考察了物流发展的基础，从交通运输的特点论述了物流理论的基础。第二章论述了流通系统发展变化前提下物流的发展情况，以及近年来迅速扩大的物流 SCM。第三章将物流产业的情况分为国际、国内和枢纽站点，并简要地加以介绍。第四章介绍了物流环境中与物流相关的环境问题、公害、事故。第五章介绍了政策调控对于交通运输部门的影响。第六章分析了目前东亚物流的课题，论述了全球化过程中日本的物流系统。附录中，围绕近年来广受关注的超级枢纽港，介绍了关于港口政策的思考。

本书中，名城大学的三名年轻研究人员参加了本书的修订工作。近年来，经济瞬息万变，物流也一样，很难应对现在的情况。在完成这一理论的同时，情况还在变化。物流经济是刻不容缓的研究领域，也是适合年轻研究人员的研究领域，今后希望更多的研究人员参与到物流研究领域中。

柴田悦子

[执笔]

柴田悦子 第一章

第二章Ⅱ

第三章Ⅰ，Ⅱ-1，Ⅲ-1

第四章

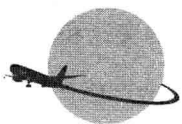
第五章

附录

佐伯阳介 第二章Ⅰ

冈田夕佳 第三章Ⅱ-2，Ⅱ-3 Ⅲ-2

饴野仁子 第六章



目录

CONTENT

前言 // VII

第一章 物流和运输业

一、战后经济活动流程中的物流 // 3

(一) 经济高速成长期 (1955 ~ 1973 年) // 3

(二) 石油危机——转为高科技产业 (1974 ~ 1982 年) // 4

(三) “经济大国”——泡沫经济 (1983 ~ 1990 年) // 6

(四) 泡沫经济破灭后的长期停滞 (1991 ~ 2000 年) // 7

(五) 结构改革、新自由主义下的物流 (2001 年之后) // 9

二、交通运输的特点和物流 // 11

(一) 交通服务的特点及其生产要素 // 11

(二) 交通服务生产的特点 // 14

(三) 交通运输中的一般生产资料 // 19

三、运输的技术创新和物流 // 21

(一) 运输工具和道路技术上的统一 // 21

(二) 交通基础设施的陈旧化和过剩 // 25



(三) 物流系统的构建 // 26

(四) 实现了物流网络的 EDI // 31

第二章 流通系统的变化和物流

一、流通环境的变迁和流通业的多样化 // 35

(一) 日本流通环境的变迁 // 35

(二) 20 世纪 90 年代之后流通业的变化 // 39

二、物流和 SCM // 43

(一) SCM 的含义 // 43

(二) 物流革新的现状和问题 // 44

第三章 现代物流产业

一、国内物流业 // 51

(一) 国内物流的主力：卡车行业 // 51

(二) 铁路货物运输现状 // 59

(三) 稳健发展的国内航运 // 65

二、国际物流业 // 70

(一) 国际物流的变化和远洋航运 // 70

(二) 迅速发展的航空货物运输 // 80

(三) 多式联运和转运商 // 90

三、枢纽站点 // 96

(一) 物流的全球化和港口 // 96

(二) 国际货物运输中机场的作用 // 104

第四章 物流环境

一、环境反映的物流 // 115

(一) 地球环境和汽车 // 115

(二) 日本的“绿色物流”政策 // 117

(三) 模式转变实例 // 119

(四) 道路资金和环境 // 119

二、物流和道路污染 // 121

(一) 国道 43 号线、阪神高速诉讼 // 122

(二) 神户地方法院判决的内容 // 124

三、国际海上集装箱运输安全保障 // 125

(一) 《运输安全法》和事故责任 // 125

(二) 海上集装箱陆路运输事故的特点 // 126

(三) 海上集装箱运输中建立国际规则 // 128

四、最严重的海难事故和美国核潜艇撞击日升丸事件 // 129

(一) 交通事故的事故责任 // 129

(二) 令人难以置信的日升丸事件 // 130

第五章 交通运输的政策调控

一、交通运输部门调控的特点 // 135

二、日本国内政策调控过程 // 139

三、政策调控和交通劳动者 // 145

(一) 交通劳动的一般特点 // 145

(二) 航空的政策调控和劳动者 // 147



(三) 卡车产业的政策调控和劳动者 // 149

(四) 港口产业的政策调控和劳动者 // 150

第六章 东亚经济圈的发展和日本的物流系统

一、物流的全球化 // 155

二、全球化下的物流政策 // 156

三、东亚经济圈的特点 // 159

四、东亚物流系统的动向 // 170

五、结论：日本的物流系统 // 177

附 录 国际竞争中的港口政策——“超级枢纽港” 的相关内容

一、港口政策的转换 // 185

二、超级枢纽港的若干研究事项 // 188

(一) 上下分离方式 // 188

(二) 民间主动融资 (PFI) 方式的引入 // 189

(三) 一站式服务 // 190

(四) 港运业的政策调控 // 190

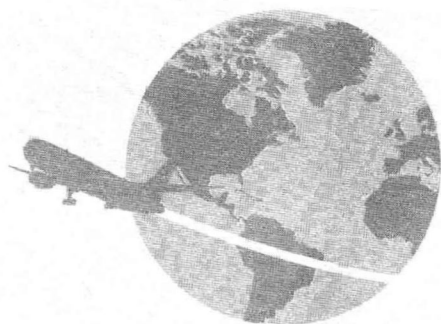
三、“国际枢纽港口政策”的本质 // 191

四、超级枢纽港的必要性 // 192

(一) 更名的神户港 // 192

(二) 港口竞争从量的时代进入质的时代 // 193

(三) 修建港口的呼声 // 194



第一章 物流和运输业



一、战后经济活动流程中的物流

商品的生产、流通和消费的各个环节中，物流是必不可少的。物流的原型主要是运输、装卸、保存，但是经济的发展和变化扩大了物流的范围，信息活动也成为物流的主角。未来经济的发展一定会给物流带来各种影响，包括物流模式、物流技术、物流系统和物流业都将带来许多变化。

在本节中，根据日本经济活动中经济高速成长期（这个时期开始关注物流）之后的经济趋势，阐明物流的变化。

（一）经济高速成长期（1955 ~ 1973 年）

在经济高速成长期，物流成为日本经济发展的一个瓶颈，迫切需要进行改善。经济高速成长期的第一个阶段是神武、岩户、东京奥运会带来的繁荣，以钢铁、水泥、石油产品、铝、发电机、电视、家电等为生产中心，经济持续增长；第二个阶段是以家用轿车为首的卡车等运输机械的生产数量的迅速增长，



1968 年，日本的 GNP（国民生产总值）超过联邦德国，成为仅次于美国的经济大国。

成长为强大的重工业国家面临的第一个课题是，大量原材料的进口以及向美国等世界各国出口的热潮。面临的第二个课题是，通过持久的出口顺差，应对日美贸易摩擦。这些政治舞台上的课题，如今已卷入贸易自由化的谈判，且矛盾还在日益扩大。面临的第三个课题是，战后的工业公害集中在这一时期，所谓的四大公害（熊本氮素水俣病、神冈矿山痛风病、新潟米糠油病、四日市石油化工总厂哮喘）经过十几年的诉讼，最终判决是被告承担法律责任。

在这种经济高速发展的背景下，物流基础和发展很落后，因此日本开始建设和扩建外贸码头，以应对急剧增长的进出口货物。“港口扩建 5 年计划”于 1962 年开始实行，在第三个 5 年计划之后，未满 5 年就缩短了时间，更新了计划。

在日本国内，煤、石油等货物通过国内航运和海运来运送。卡车运输的需求增加，迫切需要快速修建公路。该阶段的物流政策是应对大量货物运输，重点是修建道路和港口等物流基础设施。

（二）石油危机——转为高科技产业（1974 ~ 1982 年）

1971 年开始实施“尼克松冲击”中的浮动汇率制度，给出口行业带来了巨大影响。日元升值引起的贸易收支明显日益恶化。1973 年石油危机后，日本经济陷入战后第一次大规模恐慌

(1974~1975年),但短期内就恢复了正常。当时的田中角荣内阁实施了“日本列岛改造论”,加大了公共投资。结果,由土地投机热潮形成的“土地暴发户”与由于继承税而不得不放弃祖先土地的“民众”之间产生了巨大差距。

该时期还发生了两次石油危机(1973年和1978年),加剧了以生活必需品为中心的“囤货”,引起了经济不景气时的物价上涨(滞胀)、通货膨胀。糖、面粉、卫生纸等在市场上消失,民众生活出现了混乱。但是港口地区的仓库、驳船中囤积的货物被民众发现了,媒体报道后,人们开始知道这是人为制造的“商品不足”。石油危机之后,原油价格大幅上扬,对日本经济造成了重大打击。商店橱窗里虽然有“囤货”,但是其价格都在大幅上涨。

这一时期,日本的产业结构转型令人瞩目,从重工业、化工业转向高科技产业。半导体、IC、机器人产业规模扩大,工厂自动化得到发展,从原材料、部件到产品的工序系统化降低了成本,增强了企业实力。

这一阶段是日本物流快速发展的时期。受产业结构变化的影响,日本国内物流的主体从“重、厚、长、大型物流”转变为“轻、薄、短、小型物流”。国内运输主要由卡车承担,日本列岛的高速公路网得以建立。在国外海运方面,海上集装箱船被用于杂货运输,集装箱可以通过集装箱起重机快速完成复杂的装货卸货,这是革命性的技术创新。日本通过外贸码头公团快速推进了集装箱码头的建设和扩建,横滨港、神户港作为亚洲



的主要港口，发挥了重要的作用。

物流的快速发展，使高速公路、港口等硬件设施得到优先修建，随之而来的物流产业很活跃，进而流通业的物流部门和制造业的物流部门进一步扩建，提高了效率。例如，超市、便利店、商场中导入的 POS 系统（Point of Sale System，销售即时信息管理系统），用扫描仪读取各个商品的编码，实现了处理现金的商品销售系统化。引入这一系统后，可以将销售时掌握的信息用于商品管理和库存管理，从而显著提高了销售效率。这一方式也应用于制造业的生产管理和高频率少量运输的物流，以及零库存打烊。这样，物流时间缩短了，以前被人们认为生产率低下的物流领域的技术创新得到了飞跃式发展。

（三）“经济大国”——泡沫经济（1983 ~ 1990 年）

石油危机后的日本，以工业产品为中心，成为出口大国。从金额基准来看，对美国的出口和进口的比例是 1.5 : 1，对厄瓜多尔的出口和进口的比例是 2.5 : 1，出口的持续走高变成政治问题。究其原因，是日元贬值趋势持续导致出口激增，加之以银行为中心的大企业对市场垄断的加剧，企业因此努力实现减量经营而造成的结果。这一时期各企业出现裁员、低工资、无偿加班等问题，向员工转嫁危机。

广场协议（1985 年）之后，日本出现了急剧的日元升值（最高点是 1995 年），短期内陷入了日元升值引起的萧条。政府下调了基准利率，但 1986 年进入繁荣期后，并没有改变这种不

正常的低利息政策。股票、土地的投机引起了地价上涨，企业的投机活动（认股权证及可转换债券）使经济持续繁荣，陷入了泡沫经济时代。

20 世纪 80 年代后半期，政府进行政策调控，民营化得以发展。NTT（日本电信电话株式会社）成立（1985 年 4 月）、《劳动者派遣法》实施（1985 年 6 月）、国营铁路分割、民营化（1987 年 4 月）等，“从国营转为民营”的进程加快。以日美的牛肉、橙子进口自由化（1988 年 6 月）为代表，对美国做出的让步，使民众生活陷入窘境。

这一时期，道路、港口、水库等大型公共项目得以持续进行，港口修建不仅仅是五大港，地方港的建设也得到推进，集装箱港口数量急剧增加。物流界中，大幅放宽了卡车运输业规定的《物流二法》（1990 年实施）引起了显著变化。政策调控了以前按路线和区域划分的卡车业，提高了其自由度，使货物运输业能满足联合运输的要求。结果，卡车业投资剧增，竞争日趋激烈。

（四）泡沫经济破灭后的长期停滞（1991～2000 年）

20 世纪 90 年代，日本股票价格和地价暴跌，泡沫经济开始破灭，进入了长期停滞期，生产过剩恐慌的前兆越来越明显，企业不断破产（1991 年、1992 年连续超过一万家）。随着泡沫经济破灭，在杂乱无章的土地、股票投机中投入了大量资金的银行，瞬间坏账累积。面对这种长期不景气，政府采用的政策