

物流案例分析：现代物流发展的国际趋势物流师资格考试

PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/511/2021_2022__E7_89_A9_E6_B5_81_E6_A1_88_E4_c31_511983.htm

一、美国现代物流发展状况及相关政策 美国经济高度发达，也是世界上最早发展物流业的国家之一。美国政府推行自由经济政策，其物流业务数量巨大，且异常频繁，因而就决定了美国多渠道、多形式的物流结构特征。（一）美国物流业发展概况和结构特点 美国是最早提出“物流”概念并将其付诸实践的国家之一

。1901年J.F.Growell在美国政府报告“关于农产品的配送”中，第一次论述了对农产品配送成本产生影响的各种因素，揭开了人们对物流认识的序幕。1927年R.Borsodi在“流通时代”一文中首次用Logistics来称呼物流，为后来的物流概念奠定了基础。从实践发展的角度看，1941~1945年第二次世界大战期间，美国军事后勤活动的组织为人们对物流的认识提供了重要的实证依据，推动了战后对物流活动的研究以及实业界对物流的重视。1946年美国正式成立了全美输送物流协会（AmericanSocietyofTrafficLogistics），这是美国第一个关于对专业输送者进行考查和认证的组织。20世纪60年代，随着世界经济环境的变化，美国现代市场营销的观念逐步形成，顾客服务成为企业经营管理的核心要素，物流在为顾客提供服务上起到了重要的作用。物流，特别是配送，得到了快速的发展。1960年，美国的Raytheon公司建立了最早的配送中心，结合航空运输系统为美国市场提供物流服务。1963年，美国成立了国家实物配送管理委员会

（NationalCouncilofPhysicalDistributionManagement）。进入20

世纪80年代的美国，物流管理的内容已由企业内部延伸到企业外部，其重点已经转移到对物流的战略研究上，企业开始超越现有的组织结构界限而注重外部关系，将供货商（提供成品或运输服务等）、分销商以及用户等纳入管理的范围，利用物流管理建立和发展与供货厂商及用户稳定、良好、双赢、互助的合作伙伴关系，物流管理已经意味着企业应用先进的技术、站在更高的层次上管理这些关系。电子数据交换（EDI）、准时制生产（JIT）、配送计划，以及其他物流技术的不断涌现和应用发展，为物流管理提供了强有力的技术支持和保障。20世纪90年代，电子商务在美国如火如荼地发展，促使现代物流上升到了前所未有的重要地位。目前的发展表明，电子商务交易额中80%是商家对商家（B2B）交易。据统计，1999年美国物流电子商务的营业额达到了80亿美元以上。电子商务是在互联网络开放环境下一种基于网络的电子交易、在线电子支付的新型商业运营方式。电子商务带来的这种交易方式的变革，使物流向信息化并进一步向网络化方向发展。此外，专家系统和决策支持系统的推广使美国的物流管理更加趋于智能化。目前，美国物流产业的规模约为9000亿美元，几乎为高技术产业的2倍之多，占美国国内生产总值的10%以上。全球物流产业规模约为3.43万亿美元；1996年，美国物流产业合同金额为342亿美元，并在此后3年以年平均23%的速度增长；在1996年到2000年间，物流产业压减了500多亿美元，分摊到美国公司每年支出的库存利息有40多亿美元，支付的税金、折旧费、贬值损失及保险费用有80多亿美元，仓库费用有20多亿美元；整个物流活动占制成品成本的15~20%，将近75%的美国制造商和供应商使用或

正在考虑使用合同物流服务，这一数字还将继续上升(王成竹，《美国的物流及配送中心》，《中国商贸》2000年8月版)。在美国，物流服务的外部化趋势是与物流服务供需双方面临的压力有关。首先，从物流服务的需求方看，成本节省和获得高水平的服务，是导致美国企业把资本集中在主要的、能产生高效益并获得竞争力的业务上的主要诱因。有近60%的公司认为物流不是它们的主业，使用外部物流合同承包商不仅减少物流设施的新投资，而且解放了在仓库与车架上占用的资金，使其可以用在更有效率的地方。同时，采用第三方物流还可使企业获得物流管理专业公司的专业技能，克服内部劳动力效率不高的问题。其次，从物流供给方的角度看，一方面随着第三方物流服务业的壮大成长，其提供的服务标准已大大提高，作业效率也有了较大改进，为客户需求定制的各类新型服务得到了充分发展；另一方面由于公路运输等传统行业竞争越来越激烈，使得很多企业资金回报下滑，利润率降低，通过改造成综合物流公司，大承运人能对服务增加价值，形成进入门槛较高的细分市场，以保证与客户的长期合同。这也是促成第三方物流综合服务业快速成长和增加利润的因素。第三方物流服务公司的营销能力也变得更加有力和纯熟，许多传统的运输和仓储公司都演变成了开展广泛物流服务的供应商。在美国物流产业的发展中，人才的使用和培养发挥着重要作用。企业高层物流主管的设立：在美国的企业中，对物流的认识及物流的地位已经上升到战略的高度。这一点可以反映在美国公司设立高层物流主管的增长比例中。据美国奥尔良州立大学调查表明：1990年，物流管理人员的年薪酬水平稳定在6.4万美元左右，物流主管则在8

万到8.4万美元这个水平上略有上浮；副总裁的薪酬涨幅最大，现在平均达12.5万美元。这在美国同时期各行业的年收入水平中属于中等偏上，可能与物流从业人员的受教育程度较高，责任范围广有一定的关系。系统的物流教育体系与物流专业人才培养：在物流人才需求的推动下，美国已经形成了较为合理的物流人才教育培训体系。首先，建立了多层次的物流专业教育，包括研究生、本科生和职业教育等多个层次。许多著名的高等院校中设置物流管理专业，并为工商管理及相关专业的学生开设物流课程。其次，在美国物流管理委员会的组织和倡导下，全面开展物流在职教育，建立了美国物流业的职业资格认证制度，例如仓储工程师、配送工程师等若干职位。所有物流从业人员必须接受职业教育，经过考试获得上述工程师资格后，才能从事有关的物流工作。据美国奥尔良州立大学调查，物流管理者的受教育程度和专业结构情况是：大约92%的被调查者有学士学位，41%的人有硕士学位，22%的人有正式的资格证书。具体的专业结构为：本科毕业生的专业及结构分别为物流12%，商科52%，工程12%，其他各类专业24%。

（二）美国物流的管理体制与政策 美国是西方资本主义国家中唯一长期实行运输、仓储等物流业私有化的国家。美国的物流市场错综复杂，又十分活跃，得益于它有一套完善的物流市场管理及法制管理体系。联邦层次的管理机构主要有各种管制委员会，其中州际商务委员会负责铁路、公路和内河运输的合理运用与协调，联邦海运委员会负责国内沿海和远洋运输，联邦能源委员会负责州际石油和天然气管道运输，而联邦法院则负责宪法及运输管制法律的解释、执行、判决和复查各管制委员会的决定，各有关行

政部门，如交通部、商务部、能源部和国防部等负责运输管理的有关行政事务。立法机构是总的运输政策颁布者、各管制机构的设立和授权者，它们和州级相应机构一起，构成美国全国物流市场的管理机构体系。美国自建国以来，一直设有州际商务委员会，其主要职责是制定除法律之外的规章制度，协调州与州之间的贸易矛盾、商业与进出口事务、消费者权益以及交通运输方面的事宜，为交通运输企业提供咨询服务。美国联邦政府交通部负责公路建设、管理与维护等工作，而如何使用好公路，做到合理运输，确保运输安全等，则属州际商务委员会的职责。仓储设施建设安全由仓储公司自己规划决定，联邦政府不予管理。美国政府在物流高度发达的经济社会环境下，不断通过政府宏观政策的引导，确立以现代物流发展带动社会经济发展的战略目标，其近景远景目标十分明确。美国在其到2025年的《国家运输科技发展战略》中，规定交通产业结构或交通科技进步的总目标是：“建立安全、高效、充足和可靠的运输系统，其范围是国际性的，形式是综合性的，特点是智能性的，性质是环境友善的”。其远景目标是：适应经济增长和贸易发展的需要，通过建立高效和灵活的运输系统，促进美国经济的增长及在本地区和国际上的竞争力；改进机动性和可达性，确保运输系统的畅达、综合、高效和灵活等等。近期目标是：改进运输系统结构的完善性，使国家运输基础设施新增通行能力，与其运营效率保持平衡等等。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》，这已成为美国物流现代化发展的指南之一。规

划指出，在1997～2002年作为跨越20世纪到21世纪桥梁的5年中，美国将面对全球化的市场、环境的挑战、跨越国界的安全威胁和通信与信息革命等环境要素的变化，面对这些挑战与变化，他指出要为美国提供机会，给他们以灵活的选择。这一规划将完善21世纪的运输系统，该系统将是全世界最安全、易得、经济和有效的系统。可以说，从整体上讲，这个规划是美国物流管理发展的又一个里程碑。

二、欧洲现代物流发展状况及相关政策

欧洲和美国同样，在物流业发展方面走在了世界的最前沿。欧洲的物流业发展与美国相比，呈现出了不同的特点。特别是最近几年来，欧洲在物流产业上具有明显的特色。科技进步，尤其是IT技术的发展及相关产业的合并联盟，促进了欧洲物流业的快速发展。

（一）欧洲物流业发展

欧洲是引进“物流”概念较早的地区之一，而且也是较早将现代技术用于物流管理的先锋。早在20世纪中期，欧洲各国为了降低产品成本，便开始重视企业范围内物流过程的信息传递，对传统的物料搬运进行变革，对企业内的物流进行必要的规划，以寻求物流合理化的途径。当时制造业（工厂）还处于加工车间模式，工厂内的物资由厂内设置的仓库提供。企业为了实现客户当月供货的服务要求，在内部实现密切的流程管理。这一时期的管理技术还相对落后：信息交换通过邮件，产品跟踪采用贴标签的方式，信息处理的软硬件平台是纸带穿孔式的计算机及相应的软件。这一阶段储存与运输是分离的，各自独立经营，可以说是欧洲物流的初级阶段。20世纪70年代是欧洲经济快速发展时期。随着商品生产和销售的进一步扩大，多家企业联合的企业集团和大公司的出现，成组技术（GT）的广泛采用，物流需求的增多

，客户期望实现当周供货或服务，工厂内部的物流已不能满足企业集团对物流的要求，因而形成了基于工厂集成的物流。仓库已不再是静止封闭的储存式设施，而是动态的物流配送中心。要求信息不只是凭订单，而主要是从配置中心的装运情况获取。这一时期信息交换采用电话方式，通过产品本身的标记（ProductTags）实现产品的跟踪，进行信息处理的硬件平台是小型计算机，企业（工厂）一般都使用自己开发的软件。随着经济和流通的发展，欧洲各国许多不同类型的企业（厂商、批发商、零售商）也在不断地进行物流变革，建立物流系统。由于流通渠道中各经济主体都拥有不同的物流系统，必然会在各连接点处产生矛盾。为了解决这个问题，20世纪80年代欧洲开始探索一种新的联盟型或合作式的物流新体系，即综合物流供应链管理。它的目的是实现最终消费者和最初供应商之间的物流与信息流的整合，即在商品流通过程中加强企业间的合作，改变原先各企业分散的物流管理方式，通过合作形式来实现原来不可能达到的物流效率，创造的成果由参与的企业共同分享。这一时期，欧洲的制造业已采用准时制生产（JIT），客户的物流服务需求已发展到当天供货或服务，因此，综合物流的供应链管理进一步得到加强，如组织好港站库的交叉与衔接、零售商管理控制总库存量、产品物流总量的分配、实现供应的合理化等。这一时期物流需求的信息直接从仓库出货获取，通过传真方式进行信息交换，产品跟踪采用条形码扫描，信息处理的软硬件平台是客户机/服务器模式和购买商品化的软件包。值得一提的是，这一时期欧洲第三方物流开始兴起。进入20世纪90年代以来，欧洲一些跨国公司纷纷在国外，特别是在劳动力比较

低廉的亚洲地区建立生产基地，故欧洲物流企业的需求信息直接从顾客消费地获取，采用在运输链上实现组装的方式，使库存量实现极小化。信息交换采用EDI系统，产品跟踪应用了射频标识技术（RFTags），信息处理广泛采用了互联网和物流服务方提供的软件。目前，基于互联网和电子商务的电子物流正在欧洲兴起，以满足客户越来越苛刻的物流需求。欧洲的物流业发展与美国相比，呈现出了不同的特点。特别是最近几年来，欧洲在物流产业上具有明显的特色。从结构上看，欧洲物流市场主要分为三个部分：第三方物流、空运和海运货代、卡车货运网络（包括拼车与整车运输）。欧洲Datamonitor公司最近一份题为《1999年的欧洲物流：不断合并市场中的机会》的报告指出，1998年欧洲物流市场的总值（包括企业内部物流和合同物流）达1460亿美元，其中德国占27.8%，物流业务总值达400亿美元。法国和英国则分别占19.9%和17.4%。整个欧洲物流市场发展很不平衡，其结果造成在不同的领域和不同的国家中提供给物流供应商的机会也相差甚远。欧洲合同物流的市场总值目前已达380亿美元，占欧洲整个物流业的26%。从1999年到2003年，欧洲合同物流市场规模将以年均8%的速度增长，到2003年底，欧洲合同物流市场规模将达572亿美元。物流供应商正在不同地区和领域积极寻找那些对物流需求增长迅速的地区。目前医药、高科技、汽车和电子业对物流需求最高。在合同物流方面，德国也是欧洲最大的市场，1998年市场总值达到104亿美元；英国则处于第2位，市场总值为95亿美元，占整个国内物流市场的比例为37.5%；希腊是欧洲最小的物流市场，其合同物流业仅占该国物流市场总值的12%。由于越来越多地将非核心业务

外派给专门公司，以及对即时服务和跨欧洲物流的需求不断增长，合同物流在欧洲日益繁荣。由于物流公司开始跨领域扩张，使得欧洲物流市场发生了根本性的改变。（二）欧洲物流管理体制的特点 欧洲各国的物流管理体制基本采取的是政府监督控制、企业自主经营的市场运作模式。它有如下特点：1．政府在物流管理中的作用 监督控制 以德国为例，德国货运管理的部门是联邦货运交通局（BAG）。联邦货运交通法中规定联邦货运交通局的任务就是监督和控制。为了更好地实行监督功能，联邦货运交通局对所有参加运输的人员不仅在办公室内而且在室外（公路、高速公路、停车场）进行监督，其中也包括发货人、中介人或运输公司。联邦货运交通局规定，如违反规定，要受到主管局的惩罚或联邦货运交通局制裁。2．基础设施政府兴办，民间经营 德国的货运中心是为了提高货物运输的经济性和合理性，以发展综合交通运输体系为主要目的。德国的货运中心建设遵循以下原则：联邦政府统筹规划、州政府扶持建设、企业自主经营的发展模式，具体内容如下：（1）联邦政府统筹规划。联邦政府在统筹考虑交通干线、主枢纽规划建设的基础上，通过广泛调查生产力布局、物流现状，根据各种运输方式衔接的可能，在全国范围内规划物流园区的空间布局、用地规模与未来发展。为引导各州按统一规划建设物流园区，德国交通主管部门还对规划建设的物流园区给予资助，未按规划建设的则不予资助。（2）州政府扶持建设。州政府提供建设所需要的土地、公路、铁路、通讯等交通设施，把物流园区场地出租给物流企业，与其按股份制形式共同出资，由企业自己选举产生咨询管理委员会。该委员会代表企业与政府打交道，与其他

物流园区加强联系，但不具有行政职能；同时还负责兴建综合服务中心、维修保养厂、加油站、清洗站等公共服务设施，为成员企业提供信息、咨询、维修等服务。(3)企业自主经营。入驻企业自主经营、照章纳税，依据自身经营需要建设相应的库房、堆场、车间，配备相关的机械设备和辅助设施。以不来梅市货运中心为例，除德国政府设立海关负责进出口货物验关外，政府在货运中心不再设其他管理机构，企业自主经营，照章纳税，政府亦不再从中心成员那里征收除法定税费以外的任何税费。货运中心自身的经营管理机构采取股份制形式，市政府出资25%，中心50户经营企业出资75%，由经营的企业选举产生咨询管理委员会，推举经理负责中心的管理活动，实际上采取了一种企业“自治”的方式。企业按实有工作人员每人每月向中心交380德国马克管理费，此外中心不再收取任何费用。中心的职能主要是为成员企业提供信息、咨询、维修等服务，代表50家企业与政府打交道，与其他货运中心联系，不具有行政职能。提供良好的公共设施和优良的服务，是中心全面活动的宗旨。因此，中心一般都兴建有综合服务中心、维修保养厂、加油站、清洗站、餐厅等，有的还开办有驾驶员培训中心等实体，提供尽可能全面的服务。这些实体都作为独立的企业实行经营服务。良好的设施、优质的服务，使中心不仅取得显著的社会效益，而且取得巨大的经济效益。不来梅市货运中心的投入产生比为1

6，投资2.03亿德国马克，而实现的效益为12.15亿德国马克。

3. 整体运输安全计划

欧洲最近提出一项整体运输安全计划，目的是监控船舶状态。通过测量船舶的运动、船体的变形情况和海水的状况，就可以提供足够的信息，避免发生事

故，或者是在事故发生之后，确定造成事故的原因。4. 统一标准，协调发展 为提高欧洲各国之间频繁的物流活动效率，欧盟组织之间采取了一系列协调政策与措施，大力促进物流体系的标准化、共享化和通用化。如：由全欧铁路系统及欧盟委员会提出的“在未来20年内，努力建立欧洲统一的铁路体系，实现欧洲铁路信号等铁路运输关键系统的互用”就是这一努力的具体体现。另外，为了优化整个欧盟地区的物流资源，使之实现资源共享，欧洲还建立了欧洲空运集团（European Air Group），由七个成员国（比利时、法国、德国、意大利、荷兰、西班牙和英国）组成，并拟在荷兰的Eindhoven空军基地建立了空运联合协调中心

（Air Transport Coordination Cell），该中心将在2002年正式开始运作。协调中心的职责是规划并协调空中运输支持、紧急事件处理、空中加油机、重要人物运输和医疗抢救等任务。

5. 扩大行业影响力 行业协会的作用 欧洲的运输与物流业组织欧洲货代组织（FFE）在本年度的董事会年会上决定，为了整个行业的利益和长远大计，将积极在欧洲乃至国际上扩大行业影响力。本届年会还选举物流巨头Danzas的总

裁Peter Wagner为该组织的新总裁、物流巨头K & N的董事会主席Klaus Herms为该组织的副总裁。欧洲货代组织（FFE）的成员中包括了当今世界上9家最大的货代企业和物流企业，分别为ABX、Dachser、Danzas、Exel、Geodis、GeoLogistics、Kuehne & Nagel、Panalpina和Schenker，这9家企业合起来共拥有15.5万雇员，每年货物运输量2亿吨，每年营业额高达300亿欧元。为了达到扩大行业影响力的目的，该组织决心紧跟国际潮流，全面采用IT管理，进一步扩大在本行业和相关行

业的影响力。为此，本届年会制定了今后的工作重点是：
与TAPA（技术财产保护协会）成员洽商高科技产品在运输、装卸、管理过程中的安全要求，并达成一致意见；向欧盟委员会提交有关行业建议，要求欧盟在交通运输政策“白皮书”中反映出欧洲交通运输行业尤其是物流业的利益；运用先进的经营管理手段（包括IT管理）维护客户的利益，巩固与客户的合作关系。"#F8F8F8" 100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com