

物流案例分析：日本物流政策的启示物流师资格考试 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/548/2021\\_2022\\_\\_E7\\_89\\_A9\\_E6\\_B5\\_81\\_E6\\_A1\\_88\\_E4\\_c31\\_548728.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/548/2021_2022__E7_89_A9_E6_B5_81_E6_A1_88_E4_c31_548728.htm) 日本是物流大国，围绕现代制造业和现代流通业以及城市管理和运行的各个环节，从国际海运到住宅配送，日本的物流无处不在。物流渗透到日本社会经济的各个角落，存在于国民生活的每个细节。在日本，物流涉及到众多行业，具体为卡车运输业、铁道运输业、航海运输业、外航海运输业、港湾运输业、航空运输业、铁道货运代理业、外航货运代理业、航空货运代理业、仓库业和卡车货运站共11个行业。日本的物流业总体经济规模有41兆日元，其中经营性物流21兆日元，自营物流18兆日元。物流经营者有约7万家，从业人员约139万人。在自营物流中，卡车运输占58%，货物保管占29.7%，航海运占4.3%，港湾运输占2.7%，铁道运输占0.3%，国内航空占0.1%，其它占0.5%，管理占4.4%。日本物流业产生的货物运输量从1990年到2004年保持了比较平稳的发展态势。2004年总货运量55.7亿吨，总货物周转量5700亿吨公里，其中道路货运量和货物周转量比重分别为91.1%和57.6%，均占各行业之首。运距在100公里以内的货物运输中，90%是通过道路运输的，运距在1000公里以内的货物运输中，30%是道路运输，60%是海运，10%是铁道或航空运输。国际物流：“绿色覆盖计划”国际物流在日本物流业中的地位十分重要，这与日本是资源输入国和外贸大国有关。在运输量上，海运占据了几乎百分之百的份额，2004年达到9.4亿吨，而航空运输只有326万吨；在货物价值方面，海运为765130亿日元，占69%，航空运输

为33850亿日元，占31%。近年来，国际海运和航空运输都呈现同步增长趋势。随着对外贸易输入输出国家和地区的变化，日本国际物流结构也随之变化。2005年日本外贸输入额56.9兆日元，比上年增长15.7%。中国为主要输入国，输入额12.1兆日元，比上年增长17%。2005年日本外贸输出额65.7兆日元，比上年增长7.3%。中国为第二位输出国，输出额12.8兆日元，比上年增长8.2%。2005年中国为日本外贸输入输出总额最多的国家，输入输出总额为24.9兆日元，占日本外贸输入输出总额的20.4%。我国改革开放以来，日本企业在中国国内投资建厂的越来越多。日本企业在中国国内设立的法人企业由2000年的2530家，增加到2004年的3557家，增长了1.4倍。日本在华企业外贸输出额由2000年的7410亿日元，增加到2004年的18830亿日元，增长了2.5倍；输入额由2000年的7510亿日元，增加到2004年的1962亿日元，增长了2.6倍。由于国际采购和跨国生产的需要，日本与各贸易伙伴国家之间的物流合作与日俱增。日本物流企业实行了所谓的“绿色覆盖计划”，即物流企业在国内的合作伙伴将工厂或者商店开到哪个国家，物流企业便跟着把物流服务的网络铺设到哪里。如日本的日通、近铁、山九、佐川急便等著名物流企业，都在中国开设了独资或者合资的物流企业，服务对象基本上是日资企业。

物流推进政策：PDCA 日本政府对国家物流发展给以高度关注，制定了明确的推进政策。日本《综合物流施策大纲（2005-2009）》中，明确了日本物流发展的基本方向是：适应经济和社会的全面发展，使物流与新的产业和消费市场共同发展，缩短物流对生产、流通和消费造成的距离。日本物流政策的立足点是：按照京都议定书，制定和实行更加有效

的环境保护政策，大幅度削减CO<sub>2</sub>的排放，使物流企业真正履行社会责任。增强日本物流的国际竞争力，降低物流成本，促进国际物流与国内物流一体化。采取更加严格的措施，保障物流安全，防止恐怖事件对物流的影响。为了有效地实施物流政策，日本政府成立了由国土交通省等相关政府部门组成的综合物流施策推进会议，实施综合性、一体化的物流推进计划，具体分为Plan、Do、Check、Action四个环节。

“PLAN”是指由综合物流施策推进会议所制定的具体措施：促进综合物流效率提高，优化道路环境和通行时间；促进物流标准化、信息化；培养综合物流人才；促进国际物流与国内物流的一体化；发挥运输枢纽作用，完善港口和公路干线附近的物流据点，提高货物集散能力；促进都市物流圈建设，实现物流网络化；改革关税制度，有利于综合物流发展；提高物流安全性和应对灾害的能力等。“DO”的总体要求是促进物流业者的联合。即推动物流企业间的合作，实现共同配送，提高城市物流效率；推动地区间的物流合作，建设大型物流中心；推动各种运输方式间的物流合作，发展大型货车和集装箱运输，用国际标准集装箱取代铁路非国际标准集装箱；推动中日韩物流合作，倡导加快发展东北亚综合物流等。“CHECK”提出了建立综合物流发展的指标体系的要求。“ACTION”旨在实施定期评价并不断完善充实。由于日本政府对发展综合物流的重视，以及建立了完善的推进机制，采取了系统的推进政策，日本物流得以迅速发展，成为世界上物流比较发达的国家之一。策略借鉴日本综合物流对策的实施，使城市物流变得更加顺畅、有序，效率也更高。日本的物流体现了以人为本、和谐、便利的服务理念。在酒

店、机场、甚至是海鲜超市和7-11店，人们都可以看到“宅急便”快运的收货点，保证你托运的货物按时送达；你去打高尔夫球或者去玩帆板，物流公司会帮助你将设备送到酒店或者球场，保证耽误不了你预订的运动时间；无论是丰田汽车，还是卖寿司的小店，原材料和产成品都有物流业者提供周到的即时服务。物流可以说是日本经济和社会维持正常运行的最基本的保障条件之一。从日本国土交通省物流政策研究室长濑有则先生的介绍中，我深切感到，在推进综合物流发展中，政府部门的政策和策略以及主动与行业协会和企业协调、沟通、合作的态度是尤为重要的。结合国内城市物流发展的实际，日本政府在推动综合物流发展政策方面有三点值得借鉴：一是依托交通发展，建设都市物流圈的策略。日本在交通发展方面，实行了以都市交通圈带动都市圈发展的策略。都市物流圈不局限于行政区划，而是以地域经济地理和交通运输地理特征为出发点，以海运、航空、铁路、高速公路为依托，在尽可能靠近消费地的地方构筑物流据点，即物流中心、配送中心、货运站等物流基础设施，建立生产企业物流据点消费地港口（空港）的物流链。物流据点的服务半径可以覆盖都市圈，既可以提供都市商品配送，也可以为国际物流提供高端的流通加工、在库管理等增值服务，成为城市现代服务业的重要组成部分。都市物流圈的建立，缩短了运输距离，使港口物流成本降低30%。二是整合物流资源，促进综合运输发展的策略。日本推进物流发展的诸多措施都体现了从多方面、多角度、多层次整合物流资源。在推进实施主体方面，经济产业省、国土交通省等政府部门，以及日本物流团体联合会、日本经济团体联合会、全日本卡车协

会等行业协会和许多研究机构和地方团体，都从各自不同的角度，发挥各自的优势，促进物流资源整合。如许多货主企业积极参与物流企业的评价，选择第三方物流企业提供服务，制造企业不断改造产品规格和包装，适应集装箱运输的要求，商品流通企业在干线运输方面更多的选择共同配送。物流据点布局更加符合产业发展和布局调整的变化，服务也更加到位，吸引了更多的中小企业参与。三是推进共同配送，提高城市物流效率的策略。日本虽然不限制卡车进入市区，但卡车由于装卸货物等原因，在城市中心区长时间停放，势必造成对交通的负面影响。新的停车管理法规对卡车停放加大了限制，如何为共同配送提供更多的便利，成为政府部门、行业协会和物流企业、货主企业共同关心的问题。日本政府有关部门在与行业协会、物流企业和货主企业的协调和沟通中，采取积极的方法，为共同配送提供更加便利的环境。如物流行业的协会组织与商业街的行业协会，共同研究解决在商业街共同配送中，如何解决停车装卸货物的对策；地方政府对卡车共同配送的专用停车场给以建设经费的资助；警察署通过对路外交通标志线的调整，允许配送卡车在商业店铺门前路边短时停放装卸货物；货主企业通过改造商业设施，使许多大型商业场所具备立体停车设施和短时存储商品的仓库等。 欢迎进入：2009年物流师课程免费试听 更多信息请访问：百考试题物流师论坛 欢迎免费体验：百考试题物流师在线考试中心"#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](http://www.100test.com)