



日本现代物流的新发展及对我国的启示

2005年01月10日

一、日本现代物流的突出特点

日本是现代物流发展异常迅速的国家。当前，日本现代物流有几个突出特点。

1. 信息技术化。进入新世纪，日本以信息技术为核心的新技术革命，已为传统物流转向现代物流构筑了流通平台。20世纪90年代以来，在日本经济长期萧条中，尽管企业设备一直处于过剩状态，但企业的信息化投资却一直保持迅速增长。1995~1999年投资额增加41.3%，2000年又比上一年增长14.7%。世纪之交，在日本企业经营中，信息系统实现重大变革。由以往主要是建立企业内部的信息系统，转变为加强信息的综合管理，将所有信息数码化，并通过计算机和互联网加以充分利用。2002年末，日本企业计算机联网率已达96.1%，有80%的企业开设企业网页，90%的企业已构筑LAN等企业内通信网，WAN等企业间通信网也达54.4%。与此同时，电子商务交易(EC)急速发展。2002年日本的批发业、零售业、饮食店等的企业间电子商务实施率已达34.1%，不仅超过全产业的26.7%，而且超过制造业的29.7%。

2. 物流配送化。物流配送已成为日本现代物流的基本流通模式：一是物流配送社会化程度较高。众多的制造业企业、批发零售业企业，不设或少设仓库等流通设施，而将仓储、交通运输、配送等业务交给专业物流企业去做，以达到降低成本的目的。二是第三方物流企业迅速发展。大和运输公司就是日本第三方专业物流商中经营业绩最佳的企业之一，早期从事陆地运输并创造了“宅急便”物流服务品牌，在激烈的市场竞争中，又确立了差别化的市场观念，构筑了多样化的配送服务体系，针对BtoB(企业对企业)、BtoC(企业对家庭用户)开展从订发货、查询、出库作业到商品保管、配送、运输等全过程的物流服务。2000年该公司国内运输比上年增长5.1%，国际运输增长13.1%，信息通信服务增长8.9%。

3. 物流网络化。物流网络化有两层含义：一是物流配送系统的电子商务网络，即计算机通信网络化；二是物流组织的网络化。日本松下电器公司的信息网络，可称之为物流网络化的一个典型。其信息网络由地面线路通信系统和卫星通信系统构成，目的是通过订发货网络化提高物流和经营效率。松下地面通信系统的最大特点是销售公司与零售店实施网络化，并实现双向通信。在卫星通信网络中，还可实现图像异地传输，发送的内容包括经营、商品、库存、教育等多种信息。目前，松下公司正整合两大系统，发挥综合信息优势，在物流网络化管理上迈出新步伐。

4. 流通国际化。面向21世纪，日本政府在1998年3月制定了第五个国土综合开发计划——《21世纪国土的宏伟目标》。在计划的基本目标和政策课题中，明确规定：“不限于国内的地位与作用，把各地区作为亚洲太平洋的一部分，全面审视其国际交流的机能”，“在生产、流通和消费环节提高效率”。随着计划的实施，日本现代物流的流通空间发生了重大变化。原来国内各区域间贸易相关产品的运输转变为对亚洲的运输，即“对亚洲运输的准国内运输化”。日本物流企业积极参与国际流通，成为国际流通链条上的一部分。

二、当前日本发展现代物流的战略重点

1. 发展国际物流特区。近年来，“特区”这个中国人耳熟能详的字眼，竟然在日本也屡见报端。2002年12月日本国会通过《结构改革特别区域法》。所谓“结构改革特区”是指在特定地区推行符合当地特点的改革。到2003年5月，日本政府认定的结构改革特区有117个，而实施国际物流特区构想是其重要内容之一。其中，北九州市的《国际物流特区构想》是很引人

注目的。由于北九州港处于枢纽港的位置，早在1996年北九州市就制定了建设环黄海圈枢纽港的构想。2003年在《国际物流特区构想》中，更明确规定：在北九州港增设太刀浦集装箱码头，到2004年底建成很有影响的集装箱港口。这一设施建设的一大特点，是引进民间资本，实施投资多元化。在全部约1000亿日元的建设费中，国家投资520亿日元，地方政府投资330亿日元，民间投资150亿日元。设施的建成，提高了北九州港的国际竞争力，使之成为亚洲的物流据点。据统计，在日本政府认定的结构改革特区中，有关发展国际物流特区构想的就有15项，除北九州市外，还有横滨市国际物流特区、川崎市国际航空产业、物流特区等等，都在加紧实施之中。

2. 构筑绿色物流体系。面对世界环境问题给各国带来的挑战，作为环境问题的重要对策，日本政府于2001年7月制定了《新综合物流施政大纲》，以构筑环境负荷小的绿色物流体系。首先，从2002年起，在海运、铁路等运输业，通过货主、物流企业等合作，实施降低环境负荷的相关举措。在确认已取得一定效果的场合，由政府发给补助金。其次，根据《都市再生计划》的规定，先在首都圈建立废弃物海陆安全运输系统，以构筑环境负荷小的绿色物流体系，形成与周边环境协调发展。

3. 提高物流资源使用效率。当前日本产业结构面临的主要问题，突出表现在高成本结构上。调查显示：日本企业购入的中间制品和服务价格，约为美国、德国的2倍，比中国的价格高出5.6倍。从2002年1月日本与新加坡贸易、港口通关手续成本比较来看，入港手续费日本为40813日元，新加坡仅为1748日元；通关手续费日本为9963日元，新加坡仅为1715日元。为改革贸易和港口物流的高成本结构，日本政府和港口管理者实施了一系列提高物流资源使用效率的重要举措。其中，推进通关手续一步完成和港口24小时开放，成为当务之急。从2003年7月，通过使用EDI(电子信息交换系统)和SeaNACCS(海上货物通关信息处理系统)，实施贸易、港口手续的电子化，使各种手续一步完成，目前已取得提高办事效率和降低成本的初步效果。2001年11月，在港运劳资协议的基础上，实施装卸作业全年除1月1日以外364天24小时作业，并从2002年10月，先在横滨港进行为期一年的试验，此后在全国各主要港口推广。

4. 建设地方物流中心城市。日本在《21世纪国土的宏伟目标》中，关于城市发展方面突出强调：“要把以东京为顶点的中枢及其依存的阶梯型城市结构，改变为水平型城市结构”，“在广泛的区域内，充分发挥各具特色的地区间的联合，产生集聚效果”。据此，建设地方物流中心城市，已成为发展现代物流的战略重点之一。青森县的八门市，在建设地方物流中心城市上很有特色：①发挥优势，建设物流基地。八门市最大的产业是八户港，年货物吞吐量为3000万吨。1996年被政府确定为促进进出口贸易地域后，八户港开始了贸易物流基础设施的集中建设，其目标是建成国际贸易物流枢纽港。②以开发项目，强化物流支撑。20世纪90年代以来，八门市临海工业地区的造纸、有色金属、钢铁、复合饲料等工业发展迅速。2000年工业品上市额为4300亿日元，占青森县的32%。近年随着青森县《环境、能源产业特区构想》的实施，八门市正在进行大规模太阳能发电试验，并推进“无放射物型工业团地”建设。③以综合运输体系，构筑物流平台。八门市以八户港、三泽机场、东北高速公路以及2002年开业的东北新干线八户站为骨干，形成国内有数的陆海空综合交通运输体系。④以观光旅游为物流提供广阔空间。八门市又以观光旅游城市著称。有280年历史的夏祭“八户三社大祭”，每年在7月31日至8月3日举办，4天内就有50万人旅游观光。

三、对我国的启示

1. 要建立并完善现代物流发展的市场化机制。从《物流法》(1990年)、《综合物流施政大纲》(1997年)、《新综合物流施政大纲》(2001年)的颁布实施，无不反映出日本各级政府以建立和完善市场化机制，积极推进现代物流的发展。这集中体现在，20世纪90年代以来，日本政府在现代物流设施建设上实施投资多元化。近年日本物流投资多元化，有几个明显特点：①将民间投资作为筹集现代物流建设资金的主要途径之一；②通过开发项目，有偿吸引民间投资并使其增值，推动现代物流产业发展；③引入市场机制，实行资本经营，将物流资源多方位推向市场；④实施产业带动，通过开发物流园区等，使现代物流开发与二、三产业发展相互促进。日本的这一经验，对我国加速现代物流产业的发展有重要启示。

2. 要走现代物流信息化、规模化之路。随着全球信息化浪潮的兴起，日本现代物流已实现高度机械化、自动化和计算机化。数码分拣系统在物流配送中心日渐普及，电子信息交换系统在国际物流领域广泛应用，使企业降低了成本，提高了国际竞争力。我国现代物流企业要积极应对全球信息化浪潮带来的机遇与挑战，注重研发物流新技术和装备，提高信息化水平，并针对我国物流企业规模偏小等问题，通过企业联盟等途径创造规模效益。

3. 要充分发挥地方积极性，发展现代物流业。近年日本实施的“结构改革特区”给我们的重要启示是：在发展现代物流中，还必须充分发挥地方积极性。事实上，日本政府认定的15项《国际物流特区构想》的实施，也都是在充分发挥地方

积极性的基础上，加速了现代物流的发展。

4. 要加速现代物流人才的培养。日本现代物流的迅速发展，是与高度重视物流专业人才的培养分不开的。2002年日本大学推进教育制度改革，实施《21世纪COE计划》(即建立“卓越基地”计划)。建立若干个具有世界水平的教育科研基地，培养包括现代物流人才在内的高科技创新人才。日本物流管理学会和日本物资流通协会也都分别举办定期讲座，为社会培养大批物流管理人才。当前，在我国现代物流发展中，物流人才缺乏已是一个不争的事实。为此，要借鉴国外经验，重视人才培养，建立培养机制，使人才成为促进现代物流发展的动力。

作者：河北大学日本研究所 杨书臣 来源：《港口经济》