

关于日本物流供应链推进政策的解读

摘要: 2017年日本发布了《综合物流施政推进计划(2017年度~2020年度)》,提出了致力于物流生产率提升的六大推进政策,其中排在第一位的就是供应链推进政策。本文基于《计划》文件中的阐述,全面介绍了日本物流供应链的推进政策,并将中日物流供应链推进政策进行对比,以从中得出一定的启示,进而推动我国物流供应链发展。

关键词: 日本、物流、供应链、推进政策

 **文/唐英** 北京科技大学

2017年7月,日本国土交通省和经济产业省共同发布了《综合物流施政推进计划(2017年度~2020年度)》(以下称“《计划》”)。《计划》中指出,物流是支撑国民经济发展和人民生活改善的基础,为了充分发挥物流作用并激发物流机能,必需构筑更加“强大的物流”,才能够应对社会变化以及由此带来的新课题。为此,《计划》中提出了致力于物流生产率提升的六大推进政策,以期在未来四年中提高日本整个产业物流劳动生产率的平均水平,至2020年度实现日本物流产业劳动生产率达到增幅20%的目标。

在《计划》提出的六大推进政策中,排在第一位的就是供应链推进政策。本文基于《计划》文件中的阐述,全面介绍了日本物流供应链的推进政策,并对中日物流供应链推进政策进行比较,以从中得出一定的启示,推动我国物流供应链发展。

一、日本物流供应链推进政策

1.指导思想

从竞争到共创,提升供应链整体效率及其价值创造能力,催化物流向高附

加值服务转型升级。

2.基本思路

为了构筑能够支撑今后国民经济增长和人民生活改善的更加强大的物流体系,必须实施物流变革,才能达到在供应链效率化和价值创造的同时,促进供应链自身高附加值形成的目的。也就是说:(1)为了能够正确应对今后社会结构变化和社会需求变化;(2)为了所构筑的物流体系结构能够最大程度地活用人才和设备等资源而不形成浪费;(3)为了应对第四次产业革命,向“创造高附加值物流”的变革是十分必要的。

所谓“创造高附加值物流”,是指供应链在其基本的输送功能基础上,增加温度管理、时间指定等能够创造附加价值的物流服务,从而使得供应链为流通加工等消费者所提供的服务功能具有更高的便利性。换言之,要实现“创造高附加值物流”,就需要提高包括物流在内的整体供应链的附加价值。然而,只要是以各自单体为目标进行的物流优化行动,都存在有将低效率性转移到物流业关联方的弊端,并不能获得物流的整体最优。为此,物流业相关各方应互相

理解并加强合作,通过采取改善采购物流、实现物流和制造一体化等措施,促进生产、配送和销售整体效率的提升和物流附加价值的提高。其次,如果物流业相关各方在物流数据和物流包装等方面各自为政不能形成一致标准的话,不仅不能享受规模效应带来的成本降低优势,而且会成为达成相互协作合作的阻碍。因此,必须督促物流业界的关联各方之间达成并遵守通用规则,实现整体的标准化。

另外,在上述过程中,通过电子标签(RFID)、物联网(IOT)、大数据(BD)、人工智能(AI)等新技术的应用实现对数据的灵活使用,有利于准确把握物流需求,确保物流的准确和高效率。进一步,为达到所构建的价值创造型物流能够与制造、销售领域产生乘数效应的目的,也需要把新技术作为推进整个供应链优化的有效手段,在价值创造的同时带来物流本身附加价值的增加。因此,为了催化物流领域的革命性变革,应积极促进新技术的应用和普及。

3.总体目标

(1)采取物流环境整顿措施,促

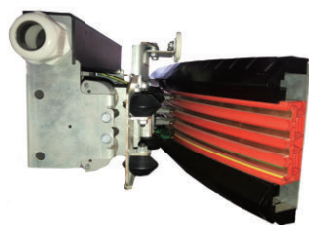
欢迎莅临

CeMAT ASIA 2018
上海新国际博览中心W1馆J3-3展位

移动供电问题解决之道



滑线岔道应用



岔道集电器和喇叭口

- 连续扁平铜导体设计，安装快捷简单，碳刷寿命长，低维护。
- 高效率，速度可达500m/min。
- 集电器采用轮子定位，导向轮准确导入到正确位置。
- 集电器上预留孔，可以连接简单的传感器。
- 集电器恒定压力40N，确保碳刷与铜面接触时在同一平面上。
- 冷冻存储的应用。

友乐公司专注于生产和销售移动供电产品，作为AKAPP-STEMMANN BV艾凯普·斯特曼公司在中国的分支机构，一直致力于推广销售AKAPP-STEMMANN产品，并为客户提供全面的移动供电解决方案。

AKAPP-STEMMANN BV 中国

艾凯普·斯特曼·中国 上海友乐机电有限公司
地址：上海市青浦区华徐公路577号
虹桥微格创意园B幢219室
电话：0086-21-69769393
传真：0086-21-69769027
E-mail: sales@yoler.com
网址：www.yoler.com或www.akapp.com

进物流关联企业间的协作，通过RFID技术的应用普及等手段确保企业协作协调顺畅，从而提高货物装载效率，实现多种运输模式灵活转换，达到提高内航海运和铁路货运运输量的目的，以实现供应链整体效率的提高。

(2) 以促进高品质冷链物流服务等的国际化、促进农林水产品及其食品出口为目标，在物流层面采取措施，推进日本高品质物流系统向海外进军发展，推进农林水产品及其食品的出口，以实现物流产业向高附加值方向转型。

4.主要指标

(1) 运输装载效率：公路运输从2016年度的39.9%提高至2020年度的50%；铁路运输从2016年度的74.7%提高至2020年度的80%；内航海运从2016年度的42.6%提高至2020年度的44.5%；

(2) 海运转运货物运输量：从2015年度的340亿日元吨公里提高至2020年度的367亿日元吨公里；

(3) 铁路转运货物运输量：从2016年度的197亿日元吨公里提高至2020年度的221亿日元吨公里；

(4) 便利店销售商品粘贴电子标签数量：从2016年度的0个/年提高至2025年度的约1000亿个/年；

(5) 物流关联企业在亚洲的海外仓库的建筑面积：2020年比2017年增长20%；

(6) 农林水产品及其食品出口总额：从2016年的7502亿日元提高至2019年的1亿日元。

5.保障措施

(1) 加强合作协同，提高物流效率

① 加强货主企业与物流关联企业间的合作和协作，消除物流浪费。

分析物流量变动要因及其缓和应对方法和手段，整顿物流环境，促进政策落实。具体措施有：

a.收货方预先获取货物包装形式和货物量信息做好事前准备，提高收货方的工作效率；

b.预先调整仓库等的卸货时间，削减货物等待时间；

c.通过需求预测等数据的共享，消除整个供应链各环节的浪费，并通过各关联方的信息共享与活用，促进各方合作。

② 共同物流消除货物装载浪费，多种运输模式合作和协作实现高效综合一贯运输。

a.多个物流关联企业相互合作和通力协作实施共同物流，提高物流装载率、提高仓库和车辆的运转率，降低成本，提高物流效率；

b.加强与公路运输网络的通力合作的同时，充分发挥铁路或船舶运输效率高的优势，并促进铁路或船舶运输的灵活使用，最大限度地提高驾驶员等劳动力人才使用效率和提高车辆设备等的载货能力，从而提高物流整体的生产率。为了达到上述目的，必须促进物流关联企业有效的合作与协作，共享和活用必要的运输配送信息。

(2) 实施环境整備，确保企业协同协调顺畅，构建智能供应链

① 推行数据和系统格式的标准化，以确保货主企业与物流关联企业间合作和协作的协调顺畅。

如果货物管理系统中数据的形式和规格不同，会导致运输配送信息、库存信息、进出口信息等难以通过电子化方式相互利用，有损物流效率。关联企业之间通过数据的标准化及共享化，系统规格的标准化，消除重复输入项目，确保数据交付顺利和迅速，降低交货成本。为此，如何通过协作协调和数据活用等，谋求建立具有高附加值、无浪费且优化的供应链，有必要在政府和民间两个层面上进行研究。同时也必须确保信息安全。

② 推广托盘应用，实现货载单元标准化，提高货物装卸效率和卡车运转率。

货物装卸时间的缩短可带来卡车运转率的提高，有利于提高物流效率。托盘的应用，使机械装卸搬运成为可能。因此，在提倡托盘化的同时，应对搬运容器等的形状和标识位置等进行标准化。这需从面向物流的设计观点

出发，在政府和民间两个层面上进行研究。

③ 普及RFID技术应用，提升供应链整体效率。

RFID技术不仅使得多个商品数据的一次性读取处理成为可能，而且使得大容量信息的存储、改写以及个体识别成为可能。充分利用RFID技术的上述特点，就有可能大幅缩短货物装卸时间，并实现可追溯性管理。今后，如果能够进一步普及RFID技术应用，并通过RFID技术的应用实现整个供应链的信息共享，就能够实现从制造、配送到销售的供应链整体效率的飞跃。从这一角度出发，在物流层面RFID技术具有实现供应链整体效率提升、优化以及提高附加价值的巨大潜力。阻碍RFID技术普及的难题还很多，包括RFID标签价格、技术频率选择、基础设施更换成本、金属和水环境下读取障碍等。虽然存在上述困难，为了实现“便利店销售商品粘贴1000亿个电子标签”的目标，就必须实施推进政策将RFID技术导入不同行业。进一步，RFID技术导入也不应该仅局限于个别企业，而应该着眼于确保供应链各主体间的信息通畅，这就需要对RFID内的信息及其读取方法进行标准化、统一化，并加快推进通用信息平台的构建。由此，在物流和流通供应链整体上避免运输浪费，从而提供高附加价值的供应链服务。

(3) 以亚洲为中心，构建无缝化连接和高附加值的供应链

① 推进亚洲各国物流的无缝化连接。

构建高效供应链，为地处亚洲各国的日本各生产基地和物流企业提供支持，实现物流无缝连接是十分必要的。为此，应积极采取措施加强东盟国家之间的联系，通过采取基础设施整備以及电子通关信息处理系统（NACCS）的海外应用等措施，实现进出口手续的现代化和高效化，促进跨境流通，促进托盘等物流器具的标准化及物流资财在国际范围内回收再利用，确保物流顺畅。

② 推进日本国内高品质物流系统向海外进军发展。

最大限度地运用日本的“优势技术”，积极参与应对亚洲日益膨胀的物流需求，在促进日本国内物流行业健康成长的同时，为亚洲各国的社会和经济做出贡献。为此，应致力于日本国内高品质冷链物流服务等国际标准化，向亚洲各国普及，促其放宽外资准入限制，并充分利用政府及民间基金，从软件和硬件两方面支持日本构建和发展高质量物流系统。

③ 推进农林水产品及其食品物流的高效化，促进出口。

在农林水产品及其食品物流中，与生产、装运、流通、销售等环节关联的物流相关各方应紧密协作，共享成本和盈利；同时，充分利用托盘化作业、共同配送、多种运输模式协作的综合一贯运输等手段，促进物流的合理化和高效化，从而实现物流的可持续发展。其次，为了促进出口，日本各级政府应以《农林水产业的出口力强化战略》和《农林水产品出口基础设施整備计划》两个文件为基础通力合作，在确保商品品质的同时，整顿物流运输网点，增加网点数量，降低网点运输搬运用费，从而推进物流向更高层次、最优化、低成本等方向发展。

二、中日物流供应链推进政策对比

从上述《计划》可以看出，日本物流供应链推进政策的核心目标是催化日本物流向高附加值服务转型升级。为达成这一核心目标，实质性工作都围绕着实现供应链整体效率提高展开。根本的途径在于提倡和强化物流业界合作和协同，以求达到消除物流浪费的目的。重点的推进措施中，对内推广托盘应用，实现单元货载标准化；普及RFID等新技术的应用，构建智能供应链。对外，提出亚洲各国物流的无缝化连接理念，为地处亚洲各国的日本各生产基地和物流企业提供支持，倡导国际范围内托盘等物流器具的标准化及物流资财回收再利用。可以说，《计划》阐述的日本供应

物流供应链推进政策目标明确，措施详细具体，内外兼修。

在日本推出物流供应链推进政策同期的2017年10月，我国国务院办公厅印发《关于积极推进供应链创新与应用的指导意见》（下文“《意见》”），这是国务院首次就供应链创新发展出台指导性文件。《意见》提出的发展目标之一是：“到2020年，形成一批适合我国国情的供应链发展新技术和新模式，基本形成覆盖我国重点产业的智慧供应链体系。供应链在促进降本增效、供需匹配和产业升级中的作用显著增强，成为供给侧结构性改革的重要支撑。”可以说，“促供应链转型升级”同样是我国供应链创新发展政策的核心工作。

《意见》要求以提高发展质量和效益为中心，以供应链与互联网、物联网深度融合为路径，以信息化、标准化、信用体系建设和人才培养为支撑，创新发展供应链新理念、新技术、新模式，高效整合各类资源和要素，提升产业集成和协同水平，打造大数据支撑、网络化共享、智能化协作的智慧供应链体系，推进供给侧结构性改革，提升我国经济全球竞争力。可以说，中日的物流供应链政策从保障措施上异曲同工。

《意见》提出的发展目标之二是：“到2020年，培育100家左右的全球供应链领先企业，重点产业的供应链竞争力进入世界前列，中国成为全球供应链创新与应用的重要中心。”可以说，我国供应链创新发展政策着眼构建全球供应链助推一带一路，有更广阔的视角。📍

【作者为北京科技大学机械工程学院副教授，中国物流与采购联合会托盘专业委员会专职副主任；基金项目：2017年国家重点研发计划NQI重点专项“国家质量基础的共性技术研究与应用”、“物流转型升级基础共性技术标准研究项目”（2017YFF0208701）】