

关于日本综合物流施策大纲的研究

[日]野尻俊明¹ 著, 李晓晖² 译

(1. 日本流通经济大学, 日本 茨城县 301-8555; 2. 北京物资学院劳动科学与法律学院, 北京市 101149)

摘要: 物流政策的制定应随着社会环境、经济环境的变化而进行及时调整。二十多年来, 随着物流业的不断发展和变化, 日本相应制定了各项新的物流政策。1997 年, 为改变物流政策制定各部门各自为政的局面, 日本政府第一次制定了《综合物流施策大纲》(即 1997 年大纲), 之后该综合物流施策大纲又相继进行了几次修订和完善, 在提高日本物流效率方面取得了一定成效。但前四次综合物流施策大纲在实施过程中也出现了一些问题, 如在强化物流服务国际化竞争力方面存在不足, 需重点解决的问题不明确, 推动政策快速实施的力度缺乏等。基于以上原因, 2013 年 6 月经日本内阁会议审议通过, 日本开始制定第五次综合物流施策大纲(即 2013 年大纲)。总体来看, 第五次综合物流施策大纲对日本物流环境的现状进行了总结, 对今后日本物流政策发展的方向进行了展望, 提出了致力于构建支撑产业活动与国民生活的高效物流体系, 进一步降低环境压力, 建立安全、安心的物流体系等具体内容, 指出了今后日本物流政策应该着眼的方向。

关键词: 日本; 综合物流施策大纲; 物流政策

中图分类号: F259

文献标识码: A

文章编号: 1007-8266(2014)01-0024-03

一、前言

日本政府出台物流政策, 从 20 世纪 60 年代开始。当时, 在日本政府出台的政策中, 商流与物流是混在一起的。而且, 制定政策的部门不同, 出台的物流政策在内容上也各不相同。这种状况一直持续到了 20 世纪 90 年代。

随后, 为了改变物流政策制定各部门各自为政的局面, 日本政府于 1997 年第一次制定了《综合物流施策大纲》(即 1997 年大纲), 这也是日本政府制定的第一部综合物流施策大纲。在当时经济全球化发展的大环境中, 一方面日本面临着如何提高区域竞争力、降低流通成本、完善流通体系等问题; 另一方面, 日本也面临着如何应对物流需求升级和国民需求多样化发展趋势的问题。这部综合物流施策大纲的出台, 可以说是势在必行。当时日本政府的 14 个部门参与了 1997 年大纲的制

定与实施。

二、五次综合物流施策大纲的制定与实施

2001 年 1 月, 日本政府实施了“省厅整合”, 把原来的 1 府 22 省厅整合成了 1 府 12 省厅。并以此为契机, 在物流政策制定与实施的合作方面, 使各省厅之间的关系变得更加紧密。同时, 也进一步推进了综合物流施策大纲的不断完善。以此为基础, 这部综合物流施策大纲至今为止已经进行了五次修订。五次综合物流施策大纲实施的具体时间分别是: 第一次综合物流施策大纲(即 1997 年大纲): 1997~2001 年; 第二次综合物流施策大纲(即 2001 年大纲): 2001~2005 年; 第三次综合物流施策大纲(即 2005 年大纲): 2005~2009 年; 第四次综合物流施策大纲(即 2009 年大纲): 2009~2013

年;第五次综合物流施策大纲(即2013年大纲):2013~2017年。

日本前四次综合物流施策大纲的实施,在提高物流效率方面取得了一定的成效,但其在实施过程中也出现了以下几个方面的问题:

第一,在强化物流服务的国际化竞争力方面存在着不足;

第二,在前四次大纲中需要重点解决的问题不明确;

第三,推动政策快速实施的力度不够。

三、第五次综合物流施策大纲的制定与实施

1. 第五次综合物流施策大纲的制定

至今为止,前几次综合物流施策大纲在整体内容上仅仅是政策的罗列,政策实施时的优先顺序也不明确,而且一些政策未能在计划期间达到预期效果。基于以上原因,2013年6月经日本内阁会议审议通过,开始制定第五次综合物流施策大纲(即2013年大纲)。

此外,2011年3月11日日本东北部地区大地震与大海啸发生时,物流在灾后物资运送及灾区重建过程中发挥了十分显著的作用。由此,物流的功能和重要性再次得到了整个社会的认可,与此同时社会各界对物流的关注度、期待度也随之增加。

从总体来看,第五次综合物流施策大纲对日本物流环境的现状进行了总结,对今后日本物流政策发展的方向进行了展望。对于物流政策今后应着眼方向,第五次综合物流施策大纲提出了“作为经济重建与成长的支撑,构建完善的物流体系”等内容,提出了在国内外物流上实现消除“浪费、非效率、非均等化”等问题,提出要在整体上把建立最优化的物流体系作为发展的目标,提出要通过提高政策的综合性、一体化程度来提高物流效率,同时还提出要强化货主与物流业界以及相关者之间的相互合作关系。

2. 第五次综合物流施策大纲的主要内容

第五次综合物流施策大纲具体包括以下三个方面的内容:第一,要致力于构建支撑产业活动与国民生活的高效物流体系;第二,要致力于进一步降低环境压力;第三,要致力于建立安全、安心的

物流体系。

(1)关于构建支撑产业活动与国民生活的高效物流体系

第一,要促进日本物流体系向国际化方向发展。随着日本在亚洲进行的高质量物流体系的推进,通过支持、强化对外投资活动,提高日本各产业的国际竞争力,提高亚洲物流业整体质量,为亚洲经济增长作出贡献。

第二,完善并有效利用物流基础设施,提升日本区域竞争力。为强化日本在全球供应链中承担的重要作用,提高日本物流网络系统国际竞争力,需要完善并有效利用物流基础设施。为此,要致力于日本国际物流基础设施建设,构建并完善日本物流体系。

第三,加强货主与物流企业之间的相互配合,调整日本物流产业结构,实现物流的效率化。通过加强货主之间、货主与物流企业之间的合作,调整日本商业中一些通用的做法,提高物流系统的整体运营效率。同时,需要修订相应的政策规定,优化日本物流产业的整体结构。

第四,通过物流业的发展,提高日本国民的生活质量。针对多样化的市场需求,一方面要继续提高物流效率,另一方面要减少各环节低效率的部分。同时,要进一步面对日本人口减少、社会少子化、老龄化等问题,以及随着日本地区结构变化而带来的与日本国民生活相关联的各种各样的物流问题。

第五,培养并确保各类物流人才。在确保能够应对物流多样化发展的人才的同时,要培养能够支撑日本物流业进一步发展的物流人才,并以此强化日本物流业的竞争力。

(2)进一步降低环境压力

从减少物流的环境压力着手,进一步推动日本物流的效率化,同时采取积极引进对环境友好的运输车辆等措施。

(3)建立安全、安心的物流体系

第一,进一步推进物流领域的灾害防治措施。完善灾害发生时能够保障将援助物资送达灾民手中的应急物流体系。通过完善应急物流体系,确保灾害发生后,能够快速进行基础设施重建、规划制定并采取事前准备措施。另外,要尽量减少对灾区以外区域的影响。

第二,建立合理的物流管理体系,有效利用社会资本。为保障社会资本使用安全、安心,在措施上要注意对社会资源及资本进行高效的运营管理及合理利用。

第三,兼顾安全保障与物流的效率化。近年来,国际物流对反恐的要求日益提高,因此要在确保物流效率性的同时,实施提高其安全性的相关措施。

第四,运输安全的保障。努力实现输送的安全性,构筑安心、安全、可靠性较高的物流体系。

日本第五次综合物流施策大纲的制定,主要考虑到了日本物流国际化发展以及物流在应对灾害问题、安全问题等方面的新作用。同时,也考虑到了解决道路、桥梁等物流基础设施老化问题的对策,还考虑到了日本物流在今后发展中政策层面需要应对的问题。总之,物流的“效率化”要从狭义向广义拓展,要再次明确其市场定位。

四、结论

物流政策应随着社会环境、经济环境的变化

进行及时调整。在日本,随着近二十多年物流业发生的各种变化,相继制定了各项新的物流政策。之前,实现物流效率化是日本物流业发展的主要课题之一。近年来,为应对经济全球化发展的需要,构建安全、安心的物流体系受到了日本各界的普遍重视,日本社会各界对物流业发展的期待也越来越高。今后,日本综合物流施策大纲在物流业发展中发挥的作用会不断加强,其社会关注程度也将越来越高。

*本文系作者在第七届中国北京流通现代化论坛上的演讲。

[作者简介]野尻俊明(1950-),男,日本山口县木县人,法学博士,日本流通经济大学原校长、法学部教授,主要研究方向为经济法、流通法。

[译者简介]李晓晖(1969-),女,河南省新乡市人,北京物资学院劳动科学与法律学院副教授,社会学博士,主要研究方向为经济政策、社会保障经济学与人才管理。

责任编辑:陈诗静

Research on The Integrated Outline for Logistics Implementation Strategy in Japan

Author: (Japan) Nojiri Toshiaki¹ and Translator: LI Xiao-hui²

(1.Ryutsu Keizai University, Ibaraki301-8555, Japan; 2.Beijing Wuzi University, Beijing101149, China)

Abstract: The formulation of logistic policy should be adjusted with changes in social environment and economic environment. During the past twenty years and with the development and changes in the logistics industry, Japan has formulated several new logistics policies. In 1997, to change the situation that each department doing things in their own way, Japanese government formulated The Integrated Outline for Logistics Implementation Strategy for the first time; after that, this strategy has been amended and improved for several times and some achievements have been made in improving efficiency of Japanese logistics. But there were some problems in implementing the first four versions, such as shortcomings in enhancing international competitiveness of logistic service, the not clarified focuses, and the lack of driving forces for implementing. So, in June, 2013, approved by cabinet council, Japan began to formulate The Integrated Outline for Logistics Implementation Strategy for the fifth time. Generally speaking, this version summarized the current situation of logistic environment in Japan, provide the outlook of future direction of Japanese logistic policy, put forward the effective logistic system providing support for industrial activities and national life; it also devoted to further decreasing environmental pressure and establishing a safe and secure logistics system, and pointed out the focuses of future Japanese logistics policies.

Key words: Japan; The Integrated Outline for Logistics Implementation Strategy; logistic policy