

东莞到东欧COD物流专线一手物流公司

产品名称	东莞到东欧COD物流专线一手物流公司
公司名称	东莞市蜂鸟物流有限公司
价格	5.00/件
规格参数	服务:东欧货到付款 特性:东欧电商小包 时效:海外仓/国内仓都可提供一件代发服务
公司地址	寮步镇牛杨凤凰路67号
联系电话	0769-82565963 18934136209

产品详情

欧洲物流的发展阶段及背景

欧洲物流的发展的鲜明特点是服务和覆盖范围的不断扩大，形成不同的物流发展阶段；20世纪50 - 60年代的单个工厂物流阶段、对年代多个工厂或集团的综合物流阶段、80年代的供应链物流阶段、90年代的全球物流阶段以及本世纪初的电子物流和协作式物流的发展阶段。

(1) 工厂物流 (Factory Logistics) 阶段 (20世纪50—60年代)

这一时期，欧洲各国为了降低产品成本，开始重视工厂范围内的物流过程中的信息传递，对传统的物料搬运进行变革，对厂内的物流进行必要的规划，以寻求物流合理化的途径。当时供应链经济 (Supply Chain Economics) 的主要特点是从订单中获取需求信息，着眼于抓住信息中所提供的机会，供应链管理和运输是从上到下的垂直式一体化，组织机构是典型的"烟囱管"结构。制造业 (工厂) 还处于加工车间模式、工厂内的物资由工厂内设的仓库提供。工厂产品客户的期望是月供货服务，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分离各自独自经营，是物流的初级阶段。

(2) 综合物流 (integrate Logistics) 阶段 (70年代)

70年代是欧洲经济快速发展商品生产和销售进一步扩大的时期。出现了由多个工厂联合的企业集团或大公司工厂内部的物流已不能满足企业集团对物流的要求，因此出现了综合物流，即基于工厂集成的

物流。这时的供应链经济和供应链管理采用具有竞争机制的分布式横式，组织机构从“烟囱管”式向“矩阵式”变革。这时的制造业已广泛采用成组技术（GT），对物流服务的需求增多，要求也更高。客户的期望已变成同一周供货或服务。服务节奏明显加快，因此仓库已不再是静止封闭的储存式模式，而是动态的物流配送中心，需求信息不光是看订单，主要是从配送中心的装运情况获取需求信息。供应链经济主要着眼于防止生产和物流的延误而造成经济上的损失。这个时期信息交换采用电话方式，通过产品本身的标记（Product Tags）实现产品的跟踪。进行信息处理的硬件平台是小型计算机；由于当时还没有功能比较强大的商品化软件问世，所以一般都是企业（工厂自己开发软件）。同时，基于工厂集成的物流和工厂内部物流相比，服务面要大得多，因此物流的来源出现了由承运人提供的新模式，从而为物流成本的降低探索了一条新的途径。

（3）供应链物流（Supply Chain Logistics）阶段（80年代）

随着经济和流通的发展，不同的企业（厂商、批发业者、零售业者）都在进行各自的物流革新，建立相应的物流系统，其目的是追求物流系统集成化的过程中，实现物流服务的差别化，发挥各自的优势与特色。由于流通渠道中各经济主体都拥有不同的物流系统，必然会在经济主体的联结点处产生矛盾。为了解决这个问题80年代在欧洲开始应用物流供应链的概念，发展联盟型或合作大的物流新体系；供应链物流强调的是在商品的流通过程中企业间加强合作，改变原来各企业分散的物流管理方式，通过供应链物流这种合作型的物流体系来提高物流效率创造的成果由参与企业共同分享。为此欧洲各国出现半官方的组织协作物流委员会（Corporate Logistic Council）以推动供应链物流的发展。这一时期制造业已采用准时生产（JIT）模式，客户的物流服务需求已发展到可同一天供货（或服务）因此供应链的管理进一步得到加强，实现供应的合理化。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等。这时期物流需求信息可直接从仓库出货点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/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。

（4）全球物流（Globalization Logistics）阶段（90年代）

90年代以来，全球经济一体化的发展趋势十分强劲，欧洲企业纷纷在国外，特别是在劳动力比较低廉的亚洲地区建立生产基地，生产零部件，甚至根据市场的预测和区位优势分析在国外建立总装厂、由于从国外生产基地直接向需求国发送的商品增加，这一趋势大大增加了国与国之间的商品流通量，又由于国际贸易的快速增长；全球物流应运而生、全球物流就是全球消费者（一般指国家）和全球供货源之间的物流和信息流、这一时期欧洲的供应链着眼于整体提供产品和物流服务的能力。同时欧洲制造业已发展到精良制造（Lean manufacturing）。客户的物流服务要求同一工班供货。因此这一时期物流中心的建设迅速发展，并形成了一批规模很大的物流中心，例如荷兰的鹿特丹港物流中心，石油加工配送量为6500万吨/年，汽车分销量300万辆/年，橙汁与水果分销量90万吨/年，已成为欧洲重要的综合物流中心之一。在供应链管理上采用供应链集成的模式；供应链、运输方通过交易寻求合作伙伴。由于主导者和主导权是供应链管理的前提条件。主导权模糊不清，就无法维系整个供应链的运转，建立起强有力的管理组织。因此，90年代欧洲提出设工首席物流主管（Chief Logistics Officer）作为供应链管理的主导者、这一时期物流的需求信息直接从顾客消费点获取，信息交换采用EDI，产品跟踪应用射频标识技术队和信息技术处理广泛应用Internet和物流服务方提供的软件；这一时期是欧洲实现物流现代化的重要阶段。

（5）电子物流（E-Logistics）阶段（90年代末，21世纪初）

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，例如，要求在同一小时供货。物流的来源由电子商务服务，供应方提供；并实现供应/运输交易的优化供应链管理进一步扩展，可实现物流的协同规划，预测和供应。组织机构采用横向供应链管理，需求信息直接从顾客消费点获取，采用在运输链上实现组装的方式，使库存量实现极小化、信息交换采用数字编码分类技术和无线英特网、产品跟踪利用激光制导标识技术（Smart ink）。从国外物流发展过程中所

得到的某些启示（1）物流和物流业的发展必须在政府的宏观指导下进行政府对物流发展作出规划和提出实施原则，以指导行业的发展同时又要制定必要的政策法对物流进行监控、协调和管理，促进了市场经济及物流业的发展、从美国、日本、欧洲物流发展的过程中可清楚地看到政府在上述方面所起到的强有力的作用、如《美国运输部1997 - 2002财政年度战略规划》已成为美国物流现代化发展的一个指南。日本政府1997年制定的《综合物流施策大纲》成为日本物流现代化发展的指针、欧洲提出首席物流主管模式解决供应链管理中的主导者和主导权问题，强化了政府对物流的管理。（2）相应的物流管理组织，对物流业发展起了良好的促进作用。它们可以是政府组织的，也可以是行业民间组织的如美国成立的国家实物配送管理委员会（以后更名为国家物流管理协会），欧洲成立的协作物流委员会等。（3）政府重视物流基础设施的规划与建设，采用政府投资和社会集资相结合的方式，有重点的加快物流基础设施的建设。例如，日本政府在物流近代化和现代化阶段均在全国范围内开展高速道路网、港口设施、流通聚集地、大都市圈物流中心等物流设施的建设，使日本在不太长的时间内成为物流先进国家。物流业的发展不仅取决于经济的发展水平，而且也取决于科学技术的发展水平，欧洲物流发展的5个阶段充分说明了这一点。例如没有网络和电子信息技术就不可能出现电子物流。