

物流标准 与标准化

WULIU BIAOZHUN
YU BIAOZHUNHUA

朴惠淑
主编

大连海事大学出版社

国家自然科学基金项目(71271035)资助

物流标准与标准化

朴惠淑 主编

大连海事大学出版社

© 朴惠淑 2014

图书在版编目(CIP)数据

物流标准与标准化 / 朴惠淑主编. —大连: 大连海事大学出版社, 2014. 6
ISBN 978-7-5632-3018-1

I. ①物… II. ①朴… III. ①物流—标准化管理 IV. ①F252-65

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2014)第 115558 号

大连海事大学出版社出版

地址: 大连市凌海路 1 号 邮编: 116026 电话: 0411-84728394 传真: 0411-84727996

<http://www.dmupress.com> E-mail: cbs@dmupress.com

大连住友彩色印刷有限公司印装 大连海事大学出版社发行

2014 年 6 月第 1 版 2014 年 6 月第 1 次印刷

幅面尺寸: 185 mm × 260 mm 印张: 9.25

字数: 224 千 印数: 1 ~ 600 册

出版人: 徐华东

责任编辑: 姜建军 阮琳涵 责任校对: 刘长影

封面设计: 王 艳 版式设计: 解瑶瑶

ISBN 978-7-5632-3018-1 定价: 19.00 元

内 容 提 要

本书基于系统工程的基本思想,从现代物流系统体系结构出发,结合现代物流系统运作特点,以物流标准化需求为导向,介绍了物流标准化相关基本概念、物流标准体系形成原理、物流标准化体系构筑原理以及物流标准化推广方法等内容。同时,在阐述国际物流标准化状况及趋势的基础上,归类介绍了物流设施尺寸、物流信息、物流管理体系等方面现行主要国际标准,并对我国物流标准化制度及运作体系、我国物流标准化发展状况与趋势、我国物流标准体系表以及我国主要物流标准做了概括说明。

本书适合作为高等院校、高职高专院校物流管理、物流工程等专业的专业基础教材,也可作为物流标准化工作者以及企业物流系统规划与管理人员的参考用书。

前 言

在全球经济一体化和供应链管理的环境下,物流标准化的重要性毋庸置疑。然而,虽然各国都在努力推进物流标准化,一些国际标准化组织也在积极探索物流标准化,但从世界范围来看,物流标准化的进程一直非常缓慢,特别是在我国,一直在业界热热闹闹的物流标准化工作距离实现真正的标准化其实还有相当远的路程,而且虽然很多人都关注并且有很多人都在参与物流标准化工作,但物流标准化现状仍不尽如人意。之所以出现这种状况自然有其原因。首先物流是一个新行业,又是一个跨地区、跨行业的综合性复合产业,物流标准的多头组织、多头制定、多头管理的现象必然存在,而且短期内难以避免。我国现状是这样,其他国家以及相关国际性组织也如此。其结果不仅影响了以国际标准为导向的各国物流标准的制定/修订,而且也给物流标准的使用者带来了极大混乱,大大阻碍了物流标准的普及和有效应用,继而影响到物流产业的健康发展。

物流是一个系统,是一个在不同时间和空间内集多种物流资源为一体的复杂大系统。其标准化效果只有在物流系统各环节、各要素相应标准之间都充分得以协调的基础上才能完全显现出来,也就是只有整个物流体系都能实现标准化时才能真正显现出其标准化效果。但是,由于经济发展的不同步以及诸多因素的影响,在世界各国物流发展水平以及物流标准化存在很大差距的情况下,追求全球范围的物流体系标准化自然是一条艰辛之路,必然会需要一个长时间的磨合和发展历程。也就是说,在全球化物流产业大发展的环境下,物流标准化虽然势在必行,但其进程必然面临巨大考验。

基于系统工程的基本思想,从物流系统体系结构出发,结合物流系统运作特点,以物流标准化需求为导向,阐述物流标准化理论与方法是本书的最大特色。此外,本书还具有以下特点:

①创新性。不同于现有其他物流标准化教材,立足于物流系统,从物流系统的管理要求分析物流标准需求,提出物流标准体系理论框架是本书的最大创新。

②系统性。以物流标准体系理论框架为导向,系统地介绍了国内外现有物流标准及标准化状况。

③前沿性。以物流标准化国家自然科学基金项目为支撑,本书吸纳了国内外物流标准化领域的最新内容。

④实践性。物流标准化的作用在于实践。在“得不到应用的标准毫无存在价值”的理念下,以实际调研结果为依据,本书介绍的主要物流标准充分体现了可推广性和应用效果。

在本书编写过程中参阅了大量中外文资料以及国内外物流标准,主要参考书目已经列在书后。在此谨向国内外作者表示由衷的感谢。同时,对在出版的不同阶段给出宝贵意见与提供无私帮助的大连海事大学靳志宏教授、杨华龙教授、李向文副教授,以及李方俊、万丽娜、陈鸿飞、李夏、谢康康等研究生表示诚挚的谢意。本书的出版受益于编者主持的国家自然科学基金项目(71271035)以及大连海事大学的资助。

受编者水平与能力所限,书中定有不当之处,欢迎读者雅正。意见与建议请反馈至作者邮箱:hspiao1231@hotmail.com。

朴惠淑

2014年3月于大连

目 录

第一章 绪论	1
第一节 现代物流系统特点及其标准化需求	1
第二节 物流法规及其与物流标准的区别	6
思考题	13
第二章 物流标准化理论与方法	14
第一节 物流标准化相关基本概念	14
第二节 物流标准体系	15
第三节 物流标准化体系模式及主要内容	20
第四节 物流标准化方法	22
思考题	22
第三章 国际物流标准与标准化	23
第一节 国际主要标准化机构	23
第二节 主要国家物流标准化状况及趋势	32
第三节 国际主要物流标准规格尺寸	35
第四节 国际主要物流信息标准:GS1 系统	41
第五节 物联网与 RFID 相关国际标准	59
第六节 国际主要物流相关管理体系标准	66
第七节 国际主要物流相关管理体系标准的整合	86
思考题	92
第四章 我国物流标准与标准化	93
第一节 我国标准化制度及其运作体系	93
第二节 我国物流标准化发展状况与趋势	97
第三节 我国物流标准体系表	101
第四节 我国主要物流标准	103
第五节 国家交通运输物流公共信息平台标准体系	117
思考题	124

第五章 物流标准的推广与应用效果评价.....	125
第一节 物流标准的推广与应用.....	125
第二节 物流标准化经济效果评价.....	134
思考题.....	135
参考文献.....	136

第一章 绪 论

基于现代物流系统特点,识别物流标准化需求,了解物流法规与物流标准的异同是本章的主要目的。

通过本章的学习,学员能够了解、掌握:

- ☆ 现代物流与传统物流之间的主要区别
- ☆ 现代物流系统特点与分类
- ☆ 现代物流标准化需求
- ☆ 物流法规体系及其具体内容
- ☆ 物流法规与物流标准的主要区别

第一节 现代物流系统特点及其标准化需求

随着世界经济的快速发展和现代科学技术的进步,物流业作为国民经济中一种新兴的服务业正在全球范围内迅速发展。物流是通过空间和时间上的优化组合来提供增值服务的。这种增值过程的特殊性,使物流环节各种社会资源的有效整合和协调问题成为物流业发展的最大关注焦点。而标准化和信息化作为整合和协调活动的最基本手段,自然成为世界各国发展物流业的切入点。

一、物流概念的演变过程及物流的定义

进入 21 世纪,变革成为永恒的主题。日新月异的信息技术和推陈出新的管理手段,集中表现在对传统的运输、仓储服务的改造升级上。变革推动了现代物流产业,在 21 世纪给这个既古老又年轻的产业赋予了新的内涵、新的使命。美国物流协会的两次更名,成为全球物流产业两次质的飞跃的标志。1963 年成立时,协会的名称是“全美实物配送协会”,而 1985 年更名为“物流管理协会”是由于运输和配送增加了越来越多的内容,从狭义的运输和仓储,发展到更广泛的物流领域。进入 21 世纪,物流专业人员所包括的范围越来越大,在企业中扮演的角

色越来越关键。物流专业人员在组织内部和组织外部与越来越多的人打交道。物流专业人员的角色已经发生演变,它不仅包括物流的内容,而且包括采购、生产运作、市场营销的功能。物流这个产业比原来的运输和仓储的范围又扩大、加深了,它更注重管理技术对传统产业的改造和升级。2005年美国物流管理协会更名为“供应链管理专业协会”,是物流到供应链的合乎逻辑的演进,标志着全球物流进入了供应链时代。

供应链的实质是物流管理在深度和广度方面的扩展。全球物流进入供应链时代之后,传统的运输、仓储等物流环节纳入了供应链的框架之内。

根据我国国家标准《物流术语》(GB/T18354-2006)定义:物流是指物品从供应地向接收地的实体流动过程。根据实际需要,将运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等基本功能实施有机结合。也就是,物流活动需要解决的是经济活动中如何提高“实物流动效率”的问题,这里的“实物流动效率”是指依据供应链理念通过一系列物流管理与操作,实现以最小的实物存量、最大限度地满足经济活动的需要和消费者需求,具体到企业就是从销售、生产到采购整个过程的实物流动系统的优化管理。

二、现代物流与传统物流

“物流”仅从字义理解,就是物质实体的流动。但是当把这个物质实体的流动当作一个运动过程来把握的时候,物流就成为包括运输、储存、搬运、分拣、包装、加工等多个环节在内的活动了。这就是通常人们所说的传统物流(physical distribution)或一般意义上的物流。

现代物流(modern logistics)是相对于传统物流而言的。它是在传统物流的基础上,引入高科技手段,即运用计算机进行信息联网,并对物流信息进行科学管理,从而使物流速度加快,准确率提高,库存减少,成本降低,以此延伸和放大传统物流的功能。

现代物流发展经历了如下阶段:

(1)第一阶段:在第二次世界大战期间,美军后勤供应系统采用托盘、集装箱、叉车等先进的运输工具和装卸手段,将大量军用物资源源不断地从美国本土运送到指定目的地,然后再有序地配送到各个战场,这一做法,促使人们认识到如对物流进行系统的活动,则能完成以往需由多项活动才能完成的任务。于是人们首次发现物流系统功能的价值。

(2)第二阶段:在第二次世界大战之后,人们将用于军事上的物流系统动作的方法与技术移植于民间的经济贸易活动中。换言之,在经贸活动中采用物流系统功能,可为企业注入新的管理方法和改变企业的结构模式。

(3)第三阶段:企业家在运用物流系统功能中发现物流功能能为他们降低商品流通的成本,从而可获得更多的利润,所以人们又发现了物流是第三利润源泉。在20世纪70年代初第一次石油危机中,人们发现在物流领域里降低成本的空间很大。这一价值的发现,越发引起人们对物流的关注、重视并引而用之。

(4)第四阶段:由于物流与日益普及的计算机技术相结合,从而更加合理地、节约地、充分地使用设备、资源和配置资源。于是人们又发现了物流对改善环境、降低污染和对企业持续发展具有重大价值。

(5)第五阶段:在1997年东南亚经济危机之后,人们发现以“物流”为支柱产业的新加坡和香港有较强的抗御经济危机的能力。

现代物流与传统物流的区别在于现代物流已突破了商品流通的范围,把物流活动扩大到

生产领域。不同之处主要表现在以下几个方面:

- (1) 传统物流只提供简单的位移,现代物流则提供增值服务;
- (2) 传统物流是被动服务,现代物流是主动服务;
- (3) 传统物流实行人工控制,现代物流实施信息管理;
- (4) 传统物流无统一服务标准,现代物流实施标准化服务;
- (5) 传统物流侧重点到点或线到线服务,现代物流构建全球服务网络;
- (6) 传统物流是单一环节的管理,现代物流是整体系统优化。

现代物流一词的出现,是世界经济和科学技术发展的必然结果。当前物流业正在向全球化、信息化、一体化发展。一个国家的市场开放与发展必将要求物流的开放与发展。随着世界商品市场的形成,从各个市场到最终市场的物流日趋全球化;信息技术的发展使信息系统得以贯穿于不同的企业之间,使物流的功能发生了质变,大大提高了物流效率,同时也为物流一体化创造了条件;一体化意味着需求、配送和库存管理的一体化。所有这些已成为国际物流业发展方向。

可以说,进入 20 世纪 80 年代以后,传统物流已向现代物流转变。现代物流是物质资料从供给者到需求者的物流性运动,但不是物和流的简单组合,而是经济、政治、社会 and 实物运动的统一。它的主要作用是通过时间,即弥补或延长时间差创造价值。

三、现代物流系统特点

基于信息技术的现代物流活动必然需要将物流视为“系统”来管理。也就是,从“系统”观点研究物流活动是现代物流管理的基本前提。根据系统定义,可以将物流系统定义为:在一定的时间和空间里,由所需位移的物资、包装设备、装卸搬运机械、运输工具、仓储设施、人员和通信联系等若干相互制约的要素所构成的具有特定目的的有机整体。一个物流系统的最终目的在于以最少的费用提供最好的物流服务,实现物流在时间和空间上的效用。这就要求物流系统必须具备实现其目的的基本功能。其中,物流效用的创造主要通过转换职能(transformation function)来实现,而如何使其转换职能达到经济有效主要取决于管理职能(management function)。

物流系统的转换职能主要包括:状态转换(流通加工、包装、单元化)、位置转换(装卸搬运、运输、配送)、时间转换(储存)。物流系统的管理职能主要包括:计划、组织、协调和控制等职能。如图 1-1 所示。

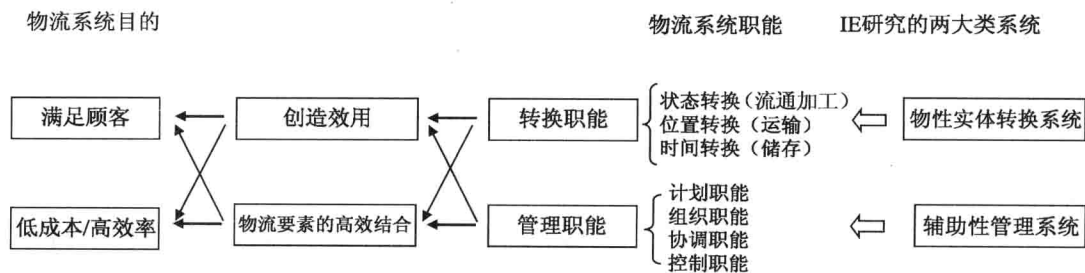


图 1-1 物流系统职能关联图

为了完成物流系统的两大职能,物流系统需要由完成转换职能的转换系统和完成管理职

能的管理系统组成。其中,转换系统的作用就是在装卸搬运、运输、储存、配送、流通加工、包装等作业中,借助现代科学技术,实现自动化和高效率,同时,使各项物流功能之间能有机地连接起来创造效用,以满足顾客要求;管理系统的作用就是在各物流活动中将人、财、物、设备、信息和任务等相关要素高效结合和协调起来,从而确保物流系统的低成本、高效率运作。转换系统和管理系统必然是相辅相成的。

物流活动的转换职能主要包括物的流动和物流功能作业,物的流动即物流过程,物流功能作业即运输、储存保管、装卸搬运、流通加工(包括包装)、配送等。而为了有效完成上述物流转换职能必须要具备供信息沟通和决策的信息系统、物流设施和设备以及组织和人员等要素。于是,可以将物流转换系统进一步分解为流程/功能子系统、信息/知识子系统、设施/作业子系统以及组织/人员子系统。其中,流程/功能子系统是转换系统的核心,其他三个子系统是围绕流程/功能子系统,为有效完成流程/功能子系统的任务,实现其目的/目标而设置的支持性系统。

基于上述对物流系统的分析,供应链理念下的现代物流系统结构可以表示为图 1-2 所示。

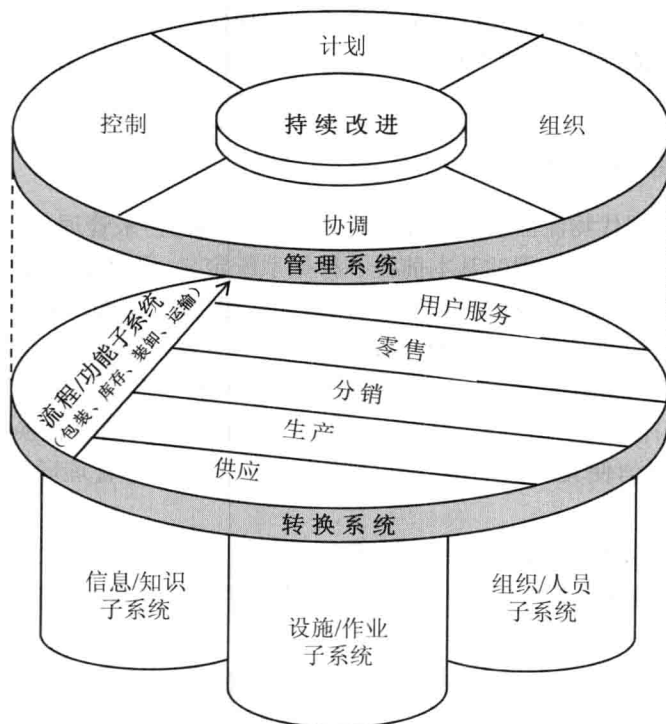


图 1-2 供应链理念下的现代物流系统结构图

现代物流系统除了具有一般系统所共有的特点,即整体性、相关性、目的性、环境适应性等之外,与传统物流系统相比,还具有以下几个特点:

(1) 跨越时空的适时性。在现代经济社会中,企业间物流经常会跨越不同的地域,国际物流的地域跨度更大;另外,物流系统通常采用存储的方式解决产需之间的时间矛盾,其时间跨度往往也很大。如何使物的流动跨越地域上的差距而最大限度地缩小产需之间的时间跨度,是现代物流系统面临的最大挑战,也是现代物流系统应该具备的最大特点。

(2) 高度可靠性。现代物流系统适时性的实现必须要由物流系统各环节以及各要素的高度可靠性来支承。也就是,如果没有可靠的信息系统、物流设施/设备以及组织和人员作保障,物流系统运作的适时性将无从谈起。

(3) 低成本性。跨越时空的适时性不能以牺牲成本为代价。通过供应链合作伙伴之间信息的实时沟通,充分降低供应链各节点库存,减少库存成本和风险成本,加速资金周转,充分发挥资本的增值作用。

(4) 柔性。物流系统柔性反映的是适应产品设计更改和产量变化的能力、物流系统各环节与生产节奏、需求节奏相匹配的能力以及调整物流路线的能力。现代经济活动的快节奏和消费者的多样化需求,必然会带来产品设计和供应链系统的快速变化,现代物流系统应具备应变这种变化的能力。

(5) 服务性。物流是一项服务活动。建立能充分体现服务意识并为客户提供实时服务的物流系统,也是现代物流系统必须具备的一个特点。

如何使现代物流系统能具备上述这些特点,不可缺少的条件就是物流信息技术。物流信息技术是现代物流的核心,是物流现代化的标志。物流信息技术通过切入物流企业的业务流程来实现对物流企业各要素的合理组织与高效利用,降低经营成本,产生经营效益。它最大限度地原先在实现物资空间位移中所进行的割裂的运输、仓储、包装、装卸、加工以及配送等多个环节整合在一起,以突出地表现出现代物流的整合化特征。离开了信息技术的支持,就无法形成现代意义上的综合物流活动。

然而,信息技术的高效性只有在供应链合作伙伴之间实现了信息的标准化才能充分挖掘出来。也就是说,物流信息标准化是物流信息技术得以有效利用的基本前提。

当然,物流信息技术虽然是现代物流系统整合化的必要条件,但不是充分条件。除了物流信息技术,其他物流设施、物流设备以及相关物流技术也都将影响到物流系统的整合。而且,无论是物流信息技术还是其他物流相关技术,标准化对整合的作用是毋庸置疑的。问题是应该对什么进行标准化、如何进行标准化?这是物流标准化工作需要解决的主要问题,也是物流界必须面对的关键问题(有关物流标准化理论与方法参见第二章)。

四、现代物流系统的分类与标准化需求

如前所述,通过整合物流系统来提高物流系统效率是物流界的主要研究焦点,而标准化又是整合物流系统的基本前提。为了识别物流系统的标准化范围和需求,有必要对复杂的物流系统进行分类研究。

对物流系统有很多分类方法。本书对物流系统进行分类的主要目的在于识别物流系统的标准化需求,从标准化的角度研究物流系统,可以考虑以下两种分类方法。

1. 按物流系统服务范围分类

(1) 区域物流,是指按区域展开的物流活动。区域物流可以有不同的划分标准:可以按行政区域划分,如分为华东地区物流、华北地区物流、华中地区物流等;可以按经济圈划分,如欧洲经济圈物流、北美经济圈物流、亚洲经济圈物流等。区域物流活动依赖于区域物流系统,区域物流系统标准化可以借助区域物流标准的制定、普及和应用来实现。

(2) 国内物流,是指在一个国家范围内展开的物流活动。国内物流活动依赖于国内物流系统,国内物流系统标准化可以借助国内物流标准的制定、普及和应用来实现。

(3) 国际物流,是指在国际、洲际的原材料和商品相互流通。国际物流是为跨国经营和对外贸易服务的,它要求各国之间的物流系统相互接轨。国际物流活动依赖于国际物流系统,国际物流系统标准化可以借助国际物流标准的制定、普及和应用来实现。

总之,标准化需求取决于物流系统服务及标准化范围。

2. 按物流系统服务对象分类

(1) 宏观物流,是指社会再生产总体的物流活动,是从社会再生产总体的角度来认识和研究物流活动。宏观物流主要研究社会再生产过程物流活动的运行规律以及物流活动的总体行为。宏观物流作为国民经济重要组成部分,其系统服务对象包含社会再生产过程中的所有物流活动。政府宏观经济政策和物流政策对宏观物流的发展具有重要作用。国家的基础设施,如港口、机场、码头、航道、铁路、公路以及重要物资的仓储基地等都会对宏观物流的发展产生重大的影响,决定着宏观物流的整体效益;反过来,宏观物流的健康发展可有力地促进国民经济的增长。宏观物流标准化应基于大系统配合性和统一性需求。

(2) 微观物流,是指消费者、生产者企业所从事的实际的、具体的物流活动。其系统服务对象一般都是确定的。微观物流标准化应基于分系统配合性和统一性需求。

上述两种分类方法,不仅为界定物流标准化范围而且也为明确物流标准化对象提供了一定的分析思路。

物流标准化工作的最终目的是提高物流系统效率、降低物流成本。对宏观物流系统而言,物流标准化的目的是降低宏观物流成本,即国内宏观物流成本、区域宏观物流成本、全球宏观物流成本等;对某产品供应链物流系统而言,物流标准化的目的是提高该产品供应链物流系统效率、降低该产品供应链物流成本;对某个物流环节而言,物流标准化的目的是提高该环节物流效率、降低该环节物流成本,即仓储物流系统效率和成本、运输物流系统效率和成本、港口物流系统效率和成本、铁路物流系统效率和成本等。

由于物流系统管理对象以及管理主体不同,物流标准化范围和对象必然会不同,继而会产生不同的物流标准。而且,物流系统又不是一成不变的,它是一个随市场环境不断发生变化的动态系统。物流系统的这种可变性和标准化所需的稳定性之间如何寻求一种平衡点是物流标准化工作将面临的最大挑战。

特别是,实现物流体系标准化是动态物流系统标准化工作需要突破的最大难点。

第二节 物流法规及其与物流标准的区别

物流法规是指调整与物流活动有关的社会关系的法律规范的总称。物流标准是为了在物流活动范围内获得最佳秩序或最佳效益,经协商一致制定并由公认机构批准,共同使用的和重复使用的一种规范性文件。物流法规的作用主要在于规范秩序,物流标准的作用主要在于提高效率。两者既有区别,又有联系。

一、物流法规的作用

现代市场经济是法制经济,各种经济活动和政府对经济的管理行为均应被纳入法制的轨道,企业物流活动和政府对物流业的管理行为也不例外。对物流企业和物流从业人员来说,物流法规的基本作用是促进、保障物流活动的正常进行及维护有关当事人的合法权益;对政府管理来说,通过物流法规规范各种物流行为,建立起健康发展的现代物流业。

物流法规首先是保护物流活动当事人的合法权益,这是法律的基本目的。物流活动当事人的利益一般体现在有关合同中,根据诚实信用原则履行合同是保障当事人各方利益的基础。

从总体上看,物流本身有着广泛的内容,这使得物流活动中所涉及的法律面非常广泛。有关的法律、法规、公约在内容上也具有复杂性和多样性特点。由于物流有企业自主物流与第三方物流之分,物流活动的具体内容必然存在一定的差异。此外,物流按活动的范围又分为国际物流和国内物流,它们适用于不同的法律体系。而且随着经济的全球化、一体化的进程,这两种物流在很多情况下又互相交叉和重叠。

物流法规对各种物流行为的规范有两种机制,一是通过从事物流活动的企业和个人遵守国家强制性规定;二是通过自愿达成的合同约束有关当事人。物流法规对各种物流行为的规范具体体现在:

(1) 物品的流通受到法律的制约。物品本身的流通要受到国家法律法规的约束。有的可以自由流通,有的可能禁止流通;有的可以在国内流通却不能在国外流通,有的要根据政府间的协议满足一定的条件才能流通等等。因此,物品的运输、仓储、装卸、加工等物流活动均应该在法律许可的可流通的物品范围内进行。

(2) 运输工具的运行要遵守相应的规则。运输作为物流的重要环节,受到法律、法规的制约。运输工具在水上、陆地、空中各种通道中运行要遵守一定的规则。比如,水运经营人的行为要受到水上运输法规、港口航道安全管理和海事监督方面规定的制约。在国际水域航行要遵守海洋法公约、国际防污染公约、海上人命救助公约等规定。陆上运输、航空运输也具有针对运输工具的相应的法规。而运输工具作为货物的载体,其正常运行对保证货物顺利运达至关重要。

(3) 承运人与托运人各自行为要有规范。在运输活动中,为规范承运人和托运人的行为,一方面,各国有运输法规进行制约,国际上也有针对不同运输方式的公约可以适用;另一方面,承托双方要根据各自意愿进行磋商,双方利益也在相当程度上达到了平衡。比如,按照我国海商法和有关海上运输的国际公约的规定,海上承运人应当承担相应的义务并可以享受责任限制的权利,承运人任何想要解除自己的基本义务或降低损失赔偿的最低标准的做法都是无效的。

(4) 货物、运输工具进出口境受到口岸法规的制约。国际物流需经过口岸进出国境。货物、运输工具进出口境的监管一方面体现在国家的主权,另一方面又是国际物流的基本环节,是规范国际物流的重要制度之一,也是维护国际贸易正常秩序的需要。当然,货物、运输工具进出口境的监管也会影响物流的实现并影响物流的速度和效率。从发展物流角度,在实现规范的同时,应该尽可能提高效率。

(5) 物流活动的其他环节同样受到法规的制约。物流活动的其他环节包括储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等。由于这些活动主要在国内进行,因此更多地受到国内

法规的制约,但这也不是绝对的。比如,包装活动的要求就需要根据贸易和运输的具体情况适用不同的规定,尤其应该符合出口国或地区有关的法律要求。此外,信息处理中也既要适用国内法规又要符合国际通用准则。

物流的发展需要协调性、统一性和标准化,尽管这需要通过各方面的努力和协助,但政府的作用是至关重要的。政府要在政策、规划、立法及财政等方面给予支持,制定有利于物流发展的技术政策及标准,加强和完善物流相关的立法工作,促进物流市场体系的形成,为物流业创造有序竞争的环境,促进物流业的健康发展。

二、物流法规的特点

由于物流活动内容多、范围大,而且参与者又多,对物流活动参与者经营行为的规范必然需要涉及各种各样的企业、各种不同的物流功能,以及针对国内物流还是国际物流。因此,物流法规的内容具有广泛性,而且在层次和表现形式上又是多样化的。

(1)广泛性。物流法规的广泛性是指物流活动的各个领域均存在有关的法律、法规或公约。根据我国国家标准,物流的基本功能包括运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等几个方面。物流法规的广泛性首先体现为各种物流功能都有许多相应的法律、法规;其次,国家为促进物流业的发展及规范物流市场秩序,颁布了涉及多项物流功能相互之间关系的综合性的政策、法律、法规。

(2)多样性。物流法规的多样性是指物流法规在形式上表现为各种法律、法规和公约。在我国,从物流法规制定主体上看,制定与物流相关的法律、法规、规章、规则的立法主体应该是全国人民代表大会及其常务委员会、国务院、国务院各相关部委、地方人民代表大会及其常务委员会、地方政府。

各种物流法规具有较为复杂的相互关系。通常,全国人民代表大会及其常务委员会制定的法律具有较高的效力和强制性,部门规章起到补充和帮助法律实施的作用,当与国家法律有冲突时,相关的规定将是无效的,而应以法律为准。至于各类标准和技术法规根据其是否具有强制性而在使用中有不同效力。此外,当物流活动在世界范围内进行时,要受到国际公约的制约,因此应遵守相应的国际惯例。国际物流和国内物流受制于不同的法律体系,前者适用于国际公约和惯例,后者适用于国内法律法规、标准等,正因为如此,物流的法律、法规、公约在适用时可能会产生不一致的情况。有的在形式和内容上都相互独立;有的在形式上相互独立,内容上却互有交叉。

尽管物流法律、法规内容丰富,体系庞大,但是,合同法及有关物流合同的规定应该是最基础的。就物流供应商和客户之间的关系而言,物流合同的复杂性在于可能涉及多种合同关系。合同当事人除了遵守合同法总则中一般义务、责任和权力的规定外,在具体合同下,就要针对具体情况分别涉及运输、仓储、包装、配送等多个方面的合同关系。

(3)综合性。物流法规的综合性是指各种物流法律、法规具有的内在联系性质。现代物流是综合物流,是将多种功能组合起来的一项经济活动。反映综合物流的物流法规无疑也应该具有综合性,考虑到不同物流功能的相关法律、法规之间的协调、配合的要求。就物流中的运输而言,我国一直强调综合运输的概念,即将公路运输、铁路运输、水路运输和航空运输等作为整体考虑。立法上,在制定具体运输方式下的法律、法规时,无疑需要考虑其他相关运输方式的有关规定,避免法律、法规之间的冲突。现阶段,我国物流法规综合性的要求突出体现在

物流技术的标准化方面。现代物流一些关键性的标准有:物流标识系统标准、物流信息自动识别与采集技术标准、物流信息交换标准、物流运输工具标准、货物包装标准等。一个高效的物流系统依赖于各种标准之间的统一和协调。另外,在物流合同领域,同样需要强调不同物流合同法律制度相互之间的协调性,如一般合同法与各种运输方式下的运输合同法律之间的关系。

(4)专门立法的困难性。由于上述各种原因,针对物流制定单独的法律或规章的难度极大。特别是,我国的物流业仍处于发展初期或推广阶段,整体上的成熟理念远未形成,一部法律或法规也确实难以包容物流这么复杂和内容庞大的活动所涉及的各个方面。因此,我国物流法规体系的形成可能还需要相当长的一段时间。

三、物流法规体系

物流法规体系是指由规范物流活动的各种法律、法规按照一定分类标准所形成的一个呈现体系化特征的有机联系的整体。物流法规体系的建设最基础的工作是对现有物流方面的法律、法规进行分类,然后根据该分类形成基本的物流法规体系。

(一)物流法规的分类

根据不同的分类标准,物流法规可以划分为以下三个组成部分。

(1)根据物流功能的不同所进行的分类。物流包括运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等基本功能,因此,物流法规也相应地由规范这些功能的法律、法规组成。与物流功能相对应的每一类法规又包括许多法律、法规。鉴于物流法规体系的复杂性,根据物流功能对物流法规进行的分类应该成为最基本的分类。该分类标准的局限性是缺乏更具体的分类,因此,需要辅之以其他标准进行细分。以与运输功能相对应的物流法规为例,它既包括运输主管部门对各类运输市场的管理法规,也包括约束运输合同当事人行为的法律、法规。如果从运输方式上分类,则有公路运输方面的法律、法规,铁路运输方面的法律、法规,水路运输方面的法律、法规,航空运输方面的法律、法规等。在每一种运输方式下,有关的法律、法规还可以再分,如水路运输法律、法规可分为内河、沿海运输方面的法律、法规和国际海运方面的法律、法规,因为这两类法律、法规在许多方面存在较大的差异。国际海运又可分为班轮运输法律、法规和租船运输的法律、法规,等等。

(2)根据法律维护利益的不同所进行的分类。根据法律所维护的主要是国家利益、社会公共利益,还是个体利益为标准,法律可分为公法和私法。公法主要是建立和维护经济、社会、政治等公共秩序,涉及许多人的利益;私法则主要保护个人、企业的利益,主要体现在民商法。在物流法规领域,一类是管理物流业的法律、法规,通常具有强制性,是必须遵守的;另一类是规范物流合同的法律、法规,除少数强制性内容外,只要合同当事人之间有约定,则此类约定将优先于法规的约定性规定。

我国物流法规体系建设的落后主要体现在公法方面,而私法方面相对来说比较完善。因此,健全物流法规体系,应该在以下方面做更多的工作:物流企业市场准入条件、促进物流业发展的优惠政策和措施、具有宏观协调性质的物流业管理机关的设立、物流业正当竞争法律制度、物流标准化体系、物流园区规划和建设制度、物流业信息制度建设等。

(3)根据法律形式的不同所进行的分类。我国对不同国家机关制定的法律冠以不同的名称,避免相互之间的混淆,更重要的是可以明确不同国家机关制定的法律具有不同的效力,下位法不能违背上位法。当然,所有的法律都要以宪法为依据。一般来说,一个部门的法通常包