



辽宁省“十二五”普通高等教育本科省级规划教材
普通高等教育国际经济与贸易专业规划教材

国际物流管理

第3版 INTERNATIONAL LOGISTICS
MANAGEMENT

逯宇铎 鲁力群 / 主编

 机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS



辽宁省“十二五”普通高等教育本科省级规划教材
普通高等教育国际经济与贸易专业规划教材

国际物流管理

——第 3 版——

主 编 逯宇铎 鲁力群
副主编 李正锋 陈群平
参 编 刘 锋 张 颖 殷 洁



机械工业出版社

本书共 11 章, 主要介绍了国际物流管理概论、国际物流系统与网络、国际物流信息化管理、国际物流标准化管理、国际物流检验检疫管理、国际物流海关作业管理、国际物流配送管理、国际物流海洋运输管理、国际物流其他运输方式、国际货物运输保险、国际物流成本管理。

本书每章正文后附有案例分析、复习与思考。

本书适合国际经济与贸易、物流管理等专业本科学生使用。

图书在版编目 (CIP) 数据

国际物流管理/逯宇铎, 鲁力群主编. —3 版. —北京: 机械工业出版社, 2015. 2

辽宁省“十二五”普通高等教育本科省级规划教材 普通高等教育国际经济与贸易专业规划教材
ISBN 978-7-111-49412-6

I. ①国… II. ①逯…②鲁… III. ①国际贸易-物流-物资管理-高等学校-教材 IV. ①F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2015) 第 036155 号

机械工业出版社 (北京市百万庄大街 22 号 邮政编码 100037)

策划编辑: 常爱艳 责任编辑: 常爱艳 陈 洁

版式设计: 赵颖喆 责任校对: 梁彤晖

封面设计: 鞠 杨 责任印制: 乔 宇

唐山丰电印务有限公司印刷

2015 年 5 月第 3 版第 1 次印刷

184mm×260mm·17.75 印张·434 千字

0001—3000 册

标准书号: ISBN 978-7-111-49412-6

定价: 38.00 元

凡购本书, 如有缺页、倒页、脱页, 由本社发行部调换

电话服务

网络服务

服务咨询热线: 010-88379833

机工官网: www.cmpbook.com

读者购书热线: 010-88379649

机工官博: weibo.com/cmp1952

教育服务网: www.cmpedu.com

封面无防伪标均为盗版

金书网: www.golden-book.com

第3版前言

国际物流是现代物流的重要组成部分,是国际货物跨越国与国、地区与地区之间的一种物流运作方式。在经济全球化的条件下,当前国际物流的发展正面临着前所未有的机遇。本版做了较大修改,删掉了上一版中的第2章(国际物流与进出口贸易)、第6章(国际物流航线与港口)、第11章(国际海运物流服务),增加了“国际物流标准化管理”“国际物流配送管理”“国际物流成本管理”3章,全部章节配齐了案例分析和复习与思考,使内容更符合国际物流管理的发展趋势。

本书共11章,第1章国际物流管理概论、第2章国际物流系统与网络、第3章国际物流信息化管理、第4章国际物流标准化管理、第5章国际物流检验检疫管理、第6章国际物流海关作业管理、第7章国际物流配送管理、第8章国际物流海洋运输管理、第9章国际物流其他运输方式、第10章国际货物运输保险、第11章国际物流成本管理。

本书采用了国家软科学项目:东北经济区现代物流综合研究(Z01024),大连市软科学项目:发展大连现代物流产业,建设东北经济区国际物流中心研究,以及辽宁省教育厅重大软科学项目:国际物流管理理论与方法研究(2024001199)的研究成果。

本书主要有三方面特点:

(1) 范围“宽”。本书涵盖了国际物流理论、知识、程序和业务活动的整个流程,使读者在掌握理论的同时能够了解系统的实务知识,掌握实务知识的同时又能站在较高的理论起点上,从而更好地把握国际物流理论与实务的全貌。

(2) 观点“新”。本书不仅系统地阐述了国际物流的新知识,而且还比较全面地介绍了国际物流领域的一些政策及我国的运作现状。阅读本书,能够使读者比较全面地了解现代国际物流运作方法的最新进展。

(3) 内容“实”。本书以国际物流理论为指导,突出国际物流中的规则、条例、惯例的实际运作过程和方法,帮助学生达到“学以致用”的目的。

本书由大连理工大学国际贸易研究所所长、博士生导师逯宇铎教授统稿并对文稿负责。参加修订工作的都是在高等院校从事国际物流教学与科研的教师:鲁力群、李正铎、陈群平、刘锋、张颖、殷洁。

本书参阅了一些国内外本专业领域经典专著及教材,主要参考书目在书后一一列明,特致谢意。

由于编者水平有限,书中难免有不当或错讹之处,敬请同仁及读者批评指正。

编 者

第2版前言

国际物流的发展离不开世界经济的大背景：经济全球化。在经济全球化的推动下，资源配置已从一个工厂、一个地区、一个国家扩展到整个世界。国际物流通过现代运输手段和信息技术、网络技术，降低了物流成本，提高了物流效率，在国际贸易和全球资源配置中发挥着越来越大的作用。作为新兴产业，国际物流正越来越引起人们的关注。

国际物流是现代物流的重要组成部分，是国际货物跨越国家与国家、地区与地区之间的一种物流运作方式。在经济全球化的条件下，当前国际物流的发展正面临着前所未有的机遇。

进入21世纪以来，国际贸易高速增长，规模急剧扩大。世界进出口总额占世界GDP的比重，2001年仅为24.67%，2007年达到34.6%，6年内比重上升了10个百分点，是过去21年增幅的3.4倍多。全球国际贸易的货物流程，90%是由海上运输来完成的。据联合国贸易和发展会议（UNCTAD）的一份最新研究报告显示，2006年全球海运总量达到了惊人的74亿t，平均每天有2000多万吨货物在海上流动着，比2005年增长了4.3%。2007年，全球的商船总吨位已超过10亿载重吨，比上年增加了8.6%。世界贸易依存度的大幅度上升，表明了国家与国家、地区与地区之间的经济联系进一步加强，也表明了以国际贸易为基础的国际货物流动在世界范围内更加波澜壮阔地推进。

我国政府最近发布完毕钢铁、汽车、船舶、物流等10大产业的调整和振兴规划。十大规划不但能够帮助这些产业应对国际金融危机的负面影响，促进经济平稳较快增长，而且还能提升我国工业的整体竞争力，增强我国国民经济的可持续发展能力。

国务院常务会议审议并原则通过的《物流业调整振兴规划》中主要任务第五条指出：加快国际物流和保税物流发展；加强主要港口、国际海运陆运集装箱中转站、多功能国际货运站、国际机场等物流节点的多式联运物流设施建设；加快发展铁海联运，提高国际货物的中转能力；加快发展适应国际中转、国际采购、国际配送、国际转口贸易业务要求的国际物流，逐步建成一批适应国际贸易发展需要的大型国际物流港，并不断增强其配套功能。在有效监管的前提下，各有关部门要简化审批手续，优化口岸通关作业流程，实行申办手续电子化和“一站式”服务，提高通关效率。充分发挥口岸联络协调机制的作用，加快“电子口岸”建设，积极推进大通关信息资源整合。统筹规划，合理布局，积极推进海关特殊监管区域整合发展和保税监管场所建设，建立既适应跨国公司全球化运作又适应加工制造业多元化发展需求的新型保税物流监管体系。积极促进口岸物流向内地物流节点城市顺畅延伸，促进内地现代物流业的发展。

本书共11章。修订工作分工如下：第1章由逮宇铎负责；第2章由侯铁珊负责；第3章由孟振负责；第4章由郭冠男负责；第5章由梁静负责；第6章由魏巍负责；第7章由邢金有负责；第8章由滕丽丽负责；第9章由孙非负责；第10章由任慧玲负责；第11章由朱斌负责。

由于水平有限，书中难免有不当或错讹之处，敬请同仁及读者批评指正。

编者

第1版前言

加入世界贸易组织（WTO）后，我国经济全面融入全球化经济中。国际物流是国内物流的延伸和进一步扩展，是跨国界的、流通范围扩大了物的流通，有时也称其为国际大流通或大物流。国际物流是国际贸易的一个必然组成部分，各国之间的相互贸易最终都将通过国际物流来实现。

国际物流是相对国内物流而言的，是不同国家之间的物流。由于国际分工的日益细化和专业化，任何国家都不能够包揽一切专业分工，因而必须要有国际间的合作与交通。随之而来的国际间的商品、物资的流动便形成了国际物流。只有国际物流工作做好了，才能将国外客户需要的商品适时、适地、按质、按量、低成本地送到，从而提高本国商品在国际市场上的竞争能力，扩大对外贸易。同时可将本国需要的设备、物资等商品及时、高效、便宜地进口到国内，满足国内人民生活、生产建设、科学技术与国民经济发展的需要。

在国际物流活动中，为实现物流合理化，必须按照国际商务交易活动的要求来开展国际物流活动。并且，不仅要求降低物流费用，还要考虑提高顾客服务水平，提高销售竞争能力和扩大销售效益，即提高国际物流系统的整体效益，而不仅仅是提高局部效益。

本书共11章，第1章国际物流概述、第2章国际物流与进出口贸易、第3章国际物流系统与网络、第4章国际物流中的检验检疫、第5章国际物流中的海关实务、第6章国际物流航线与港口、第7章国际物流海洋运输、第8章国际物流运输方式、第9章国际货物运输保险、第10章国际物流信息系统与标准化、第11章国际海运物流服务。

本书由大连理工大学逯宇铎、侯铁珊、邢金有等人共同编写，由逯宇铎统稿。具体编写分工如下：第1章由逯宇铎编写；第2章由侯铁珊编写；第3章由孟振编写；第4章由郭冠男编写；第5章由梁静编写；第6章由魏巍编写；第7、8章由邢金有编写；第9章由逯宇铎、孙非编写；第10章由逯宇铎、滕丽丽编写；第11章由任慧玲编写，附录部分由朱斌整理。

本书吸收和借鉴了国外物流管理的最新研究成果，既有理论性，又有很强的实用性和可操作性，内容全面，结构新颖，既可作为高等院校的教材，也可作为各种类型的专业培训教材，同时也是各层次物流管理人员的必备读物。

本书参阅了一些国内外本专业领域经典专著及教材，主要参考书目在书后列明。

由于水平有限，书中难免有不当或错讹之处，敬请同仁及读者批评指正。

编者

信息反馈表

尊敬的老师:

您好!感谢您多年来对机械工业出版社的支持和厚爱!为了进一步提高我社教材的出版质量,更好地为我国高等教育发展服务,欢迎您对我社的教材多提宝贵意见和建议。另外,如果您在教学中选用了本书,欢迎您对本书提出修改建议和意见。

一、基本信息

姓名: _____ 性别: _____ 职称: _____ 职务: _____

邮编: _____ 地址: _____

任教课程: _____ 电话: _____ — _____ (H) _____ (O)

电子邮件: _____ 手机: _____

二、您对本书的意见和建议

(欢迎您指出本书的疏误之处)

三、对我们的其他意见和建议

请与我们联系:

100037 机械工业出版社·高教分社 常编辑 收

Tel: 010-88379721 (O), 68997455 (Fax)

E-mail: changay@126.com

第3版前言

第2版前言

第1版前言

第1章 国际物流管理概论	1
1.1 国际物流概述	1
1.2 国际物流管理概述	7
1.3 国际物流管理内容	11
1.4 案例分析 微软集成供应链方案可节约库存	13
复习与思考	14
第2章 国际物流系统与网络	15
2.1 国际物流系统的构成要素	15
2.2 国际物流系统模式	20
2.3 国际物流节点	21
2.4 国际物流网络	42
2.5 案例分析 宜家缔造家具供应链王国	45
复习与思考	49
第3章 国际物流信息化管理	50
3.1 国际物流信息化概述	50
3.2 国际物流信息系统的设计	53
3.3 国际物流信息技术应用——国际电子商务	58
3.4 国际物流信息技术应用——条码技术	70
3.5 国际物流信息技术应用——射频技术 (RFID)	75
3.6 案例分析 上海现代物流托盘 EPC-RFID 项目	77
复习与思考	78
第4章 国际物流标准化管理	79
4.1 国际物流标准化概述	79
4.2 国际物流标准化办法及相关规定	81
4.3 国际物流公共信息平台标准体系	85
4.4 我国的国际物流标准化	92
4.5 案例分析 西门子全球标准化与法规战略	94
复习与思考	95

第5章 国际物流检验检疫管理	96
5.1 进出口商品检验检疫的作用	96
5.2 进出口商品检验的任务	98
5.3 进出口商品检验的时间和地点	99
5.4 出入境检验检疫机构	100
5.5 进出口商品检验检疫的项目	101
5.6 进出口商品检验检疫的模式与流程	110
5.7 案例分析 国际货物买卖中的索赔期限问题	122
复习与思考	123
第6章 国际物流海关作业管理	124
6.1 海关概述	124
6.2 报关制度	127
6.3 进出口货物的通关制度	129
6.4 案例分析 青岛欧美进出口有限公司与中海集装箱运输股份有限公司海上货物运输合同纠纷	148
复习与思考	150
第7章 国际物流配送管理	151
7.1 物流配送概述	151
7.2 电子商务下的物流配送	155
7.3 国际物流配送	159
7.4 案例分析 海尔全球物流配送系统	161
复习与思考	163
第8章 国际物流海洋运输管理	164
8.1 国际海洋运输设施及航运公司	164
8.2 国际航运船舶经营方式	178
8.3 班轮货运程序	181
8.4 提单	182
8.5 班轮运价与班轮公会	190
8.6 集装箱运输与国际多式联运	192
8.7 租船程序	197
8.8 案例分析	201
案例1 预借提单纠纷案	201
案例2 船舶不适航货损案	202
复习与思考	203

第9章 国际物流其他运输方式	204
9.1 国际铁路货物联运	204
9.2 国际航空货物运输	213
9.3 国际公路运输	223
9.4 国际邮政运输	228
9.5 案例分析 欧亚大陆桥	231
复习与思考	232
第10章 国际货物运输保险	233
10.1 保险的基本原则	233
10.2 我国海运货物保险条款	236
10.3 国际货物运输保险条款	240
10.4 其他运输方式下的货运保险	251
10.5 我国货物运输保险实务	255
10.6 案例分析 保险公司代位索赔及承运人无权享受责任限制案	258
复习与思考	259
第11章 国际物流成本管理	260
11.1 国际物流企业成本管理的特点	260
11.2 物流成本管理概述	261
11.3 国际物流企业成本管理优化	264
11.4 国际物流企业成本管理技术指标	267
11.5 案例分析 百胜物流——降低连锁餐饮企业运输成本之道	268
复习与思考	269
参考文献	270

1.1 国际物流概述

1.1.1 国际物流定义

国际物流 (International Logistics) 是跨越不同国家 (地区) 之间的物流活动 (见 GB/T 18354—2006 修订版中第 2.29 条)。国际物流的实质是按国际分工协作的原则, 依照国际惯例, 利用国际化的物流网络、物流设施和物流技术, 实现货物在国际间的流动和交换, 以促进区域经济的发展和世界资源优化配置。

国际物流是相对国内物流而言的, 是不同国家之间的物流。国际物流是国内物流的延伸和进一步扩展, 是跨国界的、流通范围扩大了物的流通, 有时也称其为国际大流通或国际大物流。国际物流是国际贸易的一个必然组成部分, 各国之间的相互贸易最终都将通过国际物流来实现。

由于国际分工的日益细化和专业化, 任何国家都不可能包揽一切专业分工, 因而必须要有国际间的合作与交流。只有国际物流工作做好了, 才能将国外客户需要的商品适时、适地、按质、按量、低成本地送到, 从而提高本国商品在国际市场上的竞争能力, 扩大对外贸易。同时, 可将本国需要的设备、物资等商品及时、高效、便宜地进口到国内, 满足国内人民生活、生产建设、科学技术与国民经济发展的需要。

国际物流的狭义理解是: 当生产和消费分别在两个或两个以上的国家 (或地区) 独立进行时, 为了克服生产和消费之间的空间隔离和时间距离, 对物资 (商品) 进行物理性移动的一项国际商品贸易或交流活动, 从而完成国际商品交易的最终目的, 即实现卖方交付单证、货物和收取货款, 而买方接受单证、支付货款和收取货物的贸易对流条件。

要想实现物流合理化, 就必须按照国际商务交易活动的要求来开展国际物流活动。不要降低物流费用, 而且要考虑提高顾客服务水平, 提高销售竞争能力和扩大销售效益, 即提高国际物流系统的整体效益, 而不仅仅是提高局部效益。

国际物流过程离不开贸易中间人, 即专门从事商品使用价值转移活动的业务机构或代理人, 如国际货物运输是通过国际货物运输服务公司 (代理货物的出口运输) 完成的, 另外如报关行、出口商贸易公司、出口打包公司和经纪人等, 他们接受企业的委托, 代理与货物有关的各项业务。这是因为在国际物流系统中, 很少有企业能依靠自身力量完成各项业务工作。这正是国际物流与国内物流最重要的区别之一。

1.1.2 国际物流的形成因素

企业国际化是国际物流形成的主要因素。鲍尔索克斯 (Donald J. Bowersox) 和克罗斯 (David J. Closs) (1996) 指出: 发展中国家经济的增长、战略联盟观念的普及、全球各区域内的经贸交流增加、信息与通信技术的进步, 以及全球运输与金融解除管制等, 是推动企业国际化的五大重要因素。然而实质上, 除此五大因素外, 全球性自然资源与人力资源的不均匀分布, 也是造成企业国际化的重要因素。

上述六项因素又可就其本质划分为推力因素与助力因素两大类。

1. 经济与产业的推力因素

(1) 发展中国家经济的增长。生产技术的进步使制造商得以大量生产, 但发达国家人口增长率下降的趋势使市场萎缩, 造成供大于求。因此, 为了营业收入与利润的增加, 发达国家的企业必须将产品外销至其他更大的市场, 而经济成长中的发展中国家拥有强大的购买力, 更增强了企业国际化的动力。

(2) 战略联盟观念的普及。起初制造商最重要的经营战略是内部成本控制, 然而自 20 世纪 80 年代起, 营运范围扩大到国际范围, 这使仓储与运输等物流活动增加的成本更为沉重, 直接减少了业者的获利。后来业者将这些非核心的业务委外, 有效降低了运营成本, 外包便成了业者获利的重要战略。与这些跨国外包组织的合作逐渐扩大, 使战略联盟观念被制造商与流通业者普遍接受。

(3) 全球各区域内的经贸交流增加。为了提升区域内经贸交流及保护区域内的经贸伙伴, 全球各主要贸易区域纷纷组成区域内经贸协议, 这些区域内经贸协议使国与国之间的货物流通更加便利, 区域内的国家贸易成本更低, 企业国际化后获利的机会也更大。

(4) 全球性自然资源与人力资源的不均匀分布。全球性自然资源与人力资源分布不平均, 资源丰富的原材料区域、生产成本最低的制造来源与获利最大的市场, 多分布在不同的区域。企业为充分利用资源, 达到最具经济效益与最大获利的目的, 必须将全球运作的范围扩大, 逐步扩大全球化资源的采购, 并且为产品寻找最合适的生产地与市场。因亚洲拥有低廉的人力资源与自然资源, 自然成为国际企业最适合的原材料采购与生产地, 欧美各国企业积极地在亚洲成立全球采购中心, 使亚洲成为全球劳力、零件或成品的提供国家, 并且将产品运输到高消费的欧美市场销售。这些跨国运作的趋势, 使得企业国际化的推力增强。

2. 外部环境的助力因素

(1) 信息与通信技术的进步。信息与通信技术的进步使全球性的文件往来更为畅通与快速, 缩短了制造商订货的时间, 增加了制造商间商业往来的机会。另外, 信息与通信技术的进步使消费者对流行事物的接收度增强, 对国际性产品的接受度也随之提高, 这种趋势使全球的消费形态趋于一致, 也更进一步刺激制造商提供全球性的产品, 以满足全球消费者的需求。

(2) 全球运输与金融解除管制。美国于 20 世纪 70 年代末至 20 世纪 80 年代初解除交通事业的管制, 国外业者得以进行战略联盟, 以营运他国国境内与不同国家间的运输业务。美国还放宽了国内运输必须使用本国运输业者的限制, 并且允许运输业者同时拥有并经营复合运输。美国解除运输管制带动了全球交通事业解除管制的风潮, 也增进了全球交通往来的便捷。自由化使运输公司更有效率, 减少了国际间的运输成本, 提升了国际间的运输往来。

另外,全球金融解除管制使国际货币市场的电子自动交易系统与各国间的货币不再以黄金为交易,而采用浮动汇率,简化了国家间的货币流通。

运输与金融的管制解除为企业国际运营创造了有利环境。

1.1.3 国际物流的特点

国际物流是为跨国经营和对外贸易服务的,使各国物流系统相互“接轨”,因而在环境、系统范围方面都具有自身特点,并且还需要信息系统的支持和统一的国际标准。

1. 物流环境存在差异

国际物流的一个非常重要的特点是:各国物流环境存在差异,尤其是物流软环境存在差异。不同国家的不同物流适用法律使国际物流的复杂性远高于一国的国内物流,甚至会阻断国际物流;各国经济和科技发展水平的不同会造成国际物流处于不同科技条件的支撑下,甚至有些地区因根本无法应用某些技术而迫使国际物流系统整体水平下降;不同国家的人文环境也使国际物流受到很大局限。

一个国际物流系统需要在多个不同法律、习俗、语言、科技、设施的环境下运行,无疑会大大增加物流的难度和系统的复杂性。

2. 物流系统范围广

物流本身的功能要素、系统与外界的沟通已很复杂,国际物流再在这复杂系统上增加不同国家的要素,这不仅体现在地域和空间的广阔,而且所涉及的内外因素更多,所需的时间更长,广阔的范围带来的直接后果是难度和复杂性增加、风险增大。当然,也正是因为如此,国际物流一旦融入现代化系统技术,其效果才会比以前更显著。例如,开通某个“大陆桥”之后,国际物流速度会成倍提高,效益显著增加。

3. 国际物流必须有国际化信息系统的支持

国际化信息系统是国际物流,尤其是国际联运非常重要的支持手段。国际化信息系统建立的难度有三:一是管理困难;二是投资巨大;三是全球物流信息水平不均衡。

当前,建立国际物流信息系统一个较好的办法是和各国海关的公共信息系统联机,从而及时掌握各个港口、机场和联运线路、站场的实际状况,为供应或销售物流决策提供支持。国际物流是最早发展电子数据交换(EDI)的领域,以EDI为基础的国际物流将会对物流的国际化产生重大影响。

4. 国际物流的标准化要求较高

要使国际间物流畅通起来,统一标准非常重要。如果没有统一的标准,国际物流水平将难以提高。目前,美国、欧洲基本实现了物流工具、设施的统一标准,如托盘采用1000mm×1200mm及集装箱采用统一规格和条码技术等,这大大降低了物流费用和转运的难度,而不向这一标准靠拢的国家,与其发生贸易关系时必然在转运、换车等许多方面耗费时间和费用,从而降低其国际竞争能力。

5. 国际物流以海洋运输方式为主

国际物流是以海洋运输为主,还包括铁路运输、航空运输、公路运输及由这些运输手段组合而成的国际复合运输方式。运输方式选择和组合的多样性是国际物流的一个显著特征。海洋运输由于成本低,能进行长距离、大批量的货运,是国际物流运输中最普遍的方式,因而是国际物流的重要手段。如果能够提高远洋运输的效率,降低远洋运输成本,就能在国际

物流竞争中占有优势地位。目前,在国际物流活动中,为了追求整个物流系统的运作效率和缩短运输时间,“门到门”(door to door)的运输方式越来越受到货主的欢迎,由于国际复合运输方式能够满足这种需要,因此得到了快速发展,逐渐成为国际物流运输中的主流。

1.1.4 国际物流的发展趋势

当前国际物流的发展呈现出以下一系列新的特点:

1. 物流规模和物流活动的范围进一步扩大,物流企业将向集约化与协同化发展

就整个物流产业而言,在物流市场形成初期,由于物流服务的技术含量不高,行业壁垒较低,物流业内模仿行为相对容易出现,因此存在大量潜在进入者,各类物流企业间因经营模式的大同小异而平分秋色。多数物流企业还没有形成独特的经营理念,企业的竞争地位不稳定,凭借“先动优势”获取较大的市场份额是企业惯常的竞争策略。随着物流市场的全面启动,物流产业将由起步期逐渐过渡到发展期乃至成熟期,物流服务产品的标准化、规范化和全面市场化的发展必将对参差不齐的物流企业进行大浪淘沙般的洗礼。物流行业服务标准的形成和物流市场竞争格局的逐步确立,将使物流产业的规模效应迅速显现出来,物流产业的空间范围将进一步扩大,物流企业将向集约化与协同化发展。

产业经济规模的扩大会相应提升物流行业壁垒,从而使潜在进入者面临全部市场进入障碍。在这种情况下,新进入的企业如果规模过小,就会处于成本竞争的劣势;反之,如果采取大规模进入的方式,又会由于新增生产能力对行业供求关系的影响而遭遇行业中现有企业的激烈反应,如通过削价等竞争策略为新进入者制造壁垒。由此可以得出,物流产业规模的扩大将进一步对物流服务标准体系的形成及市场竞争格局的确立产生积极影响。

21 世纪,物流企业之间的竞争越发激烈。要想满足区域化或全球化的物流服务,企业必须扩大规模,形成规模效益。这种规模的扩大主要表现在两个方面:

其一是物流企业的兼并与合作。21 世纪,各行业企业间的联合与并购推动国际物流业向全球化方向加速发展,而物流全球化的发展走势又推动和促进各国物流企业的联合和并购活动。随着国家贸易的发展,美国和欧洲的一些大型物流企业跨越国境,展开连横合纵式的并购,大力拓展国际物流市场,以争取更大的市场份额。

其二是物流企业间战略联盟的形成。由于商业运作的复杂性,单一的物流服务提供方往往难以实现低成本、高质量的服务,也无法给客户带来较高的满意度。通过结盟解决资金短缺和应对市场波动压力,并进而增加服务品种和扩大企业的地理覆盖面,为客户提供“一站式”服务,从联合营销和销售活动中收益,正成为许多具有一定实力的物流企业的发展战略。对物流企业而言,战略合作伙伴既可以选择其他物流企业、货代公司、国际分销公司等,也可以选择信息系统公司、制造商、设备租赁商等。通过结盟,企业在未进行大规模的资本投资的情况下,扩大业务范围,提升市场份额和竞争能力。许多物流业经营和研究人员认为,相同的文化背景和彼此相互依赖、有效而积极的信息沟通、共同的企业经营目标和凝聚力、技术上的互补能力、双方高层管理人员在管理方面的共同努力等,是物流企业联盟成功的关键因素。

2. 物流服务优质化与全球化,构建合同导向的个性化服务体系

随着消费多样化、生产柔性化、流通高效化时代的到来,社会和客户对物流服务的要求越来越高,物流成本不再是客户选择物流服务的唯一标准,人们更加注重物流服务的质量。

物流服务的优质化是物流发展的重要趋势。五个亮点“Right”的服务,即把适当的产品(The right product)在适当的时间(At the right time)、适当的地点(In the right place)以适当的数量(In the right quantity)、适当的价格(At the right price)提供给客户将成为物流企业优质服务的共同标准。

物流服务的全球化是又一重要趋势。荷兰国际销售委员会(HIDC)在一篇题为《全球物流业——供应连锁服务业的前景》的报告中指出,许多大型制造部门在朝着“扩展企业”的方向发展。这种所谓的“扩展企业”基本上包括了把全球供应链条上所有的服务商统一起来,并且利用计算机体系加以控制。同时,该报告认为,制造业已经实行“定做”服务理论,并且不断加速其活动的全球化,对全球供应连锁服务业提出了一次性销售(即“一票到底”的直销)的需求。这种服务要求极其灵活机动的供应链,这也迫使物流服务商几乎采取了一种“一切为客户服务”的解决办法。

为客户提供日益完善的增值服务,满足客户日益复杂的个性化需求,将成为现代物流企业生存和发展的关键。物流企业的服务范围将不仅限于一项或一系列分散的外协物流功能,而是更加注重客户物流体系的整体运作效率与效益。供应链管理不断优化将成为物流企业的核心服务内容。物流企业与客户的关系将越来越多地体现为一种风险共担的战略同盟关系,而不仅仅是一般意义上的买卖关系或服务关系。

随着合同导向的个性化服务体系的建立,物流市场的服务标准将逐渐规范化。在物流服务产品化的初期,由于市场尚未形成公认的服务标准,而国外物流业的服务模式又不完全适合我国现阶段的物流市场需求,因此,众多物流产品之间往往千差万别,难以达成基本的行业服务标准。这在某种程度上阻碍了物流产品的优化和服务成本的下降,并且加剧了替代品的竞争。随着合同导向的客户服务观念的确立与普及,以及物流服务产品化、市场化的继续发展,物流市场的服务标准将逐渐趋于规范化。

3. 第三方物流快速发展,并且在物流产业中逐渐占据主导地位

第三方物流(Third Party Logistics, 3PL)是指在物流渠道中由中间商提供的服务,因此,第三方物流提供者是一个为外部客户管理、控制和提供物流服务作业的公司,他们并不在供应链中占有一席之地,仅是第三方,但通过提供一整套物流活动来服务于供应链。

第三方物流的积极作用表现在:

(1) 集中主业。企业能够实现资源优化配置,将有限的人力、财力集中于核心业务,进行重点研究,发展基本技术,开发出新产品参与世界竞争。

(2) 节省费用,减少资本积压。专业的第三方物流提供者利用规模生产的专业优势和成本优势,通过提高各环节能力的利用率节省费用,使企业能从分离费用结构中获益。

(3) 减少库存。企业不能承担多种原料和产品库存的无限增长,尤其是高价值的部件要及时送往装配点,实现零库存,以保证库存的最小量。

(4) 提升企业形象。第三方物流提供者通过全球性的信息网络使顾客的供应链完全透明化,顾客随时可以通过因特网了解供应链的情况;第三方物流提供者用完备的设施和训练有素的员工对整个供应链实现完全控制,减少物流的复杂性;第三方物流通过遍布全球的运送网络和服务,帮助顾客大大缩短交货期,帮助顾客改进服务、树立自己的品牌形象,为顾客在竞争中取胜创造有利条件。

4. 绿色物流是物流发展的又一趋势

物流虽然促进了经济的发展,但是物流在发展的同时也会给城市环境带来不利的影响,如运输工具的噪声、污染排放、对交通的阻塞等。21 世纪,人类面临人口膨胀、环境恶化、资源短缺的三大危机,因此,绿色物流备受关注。绿色物流是指以降低对环境的污染、减小资源消耗为目标,利用先进物流技术,规划和实施运输储存、包装、装卸、流通加工等物流活动。绿色物流从环境的角度对物流体系进行改进,形成了一个与环境共生型的物流管理系统。现代绿色物流强调了全局和长远的利益,强调了全方位对环境的关注,体现了企业的绿色形象,是一种全新的物流形态。

绿色物流发展的现实意义主要有:

(1) 绿色物流适应了世界社会发展的潮流,是全球经济一体化的需要。随着全球经济一体化的发展,一些传统的关税和非关税壁垒逐渐淡化,环境壁垒(绿色壁垒)逐渐兴起。我国物流企业要想在国际市场上占一席之地,发展绿色物流是理性选择。

(2) 绿色物流是物流不断发展壮大的根本保障。物流作为现代新兴行业,有赖于社会化大生产的专业分工和经济的高速发展。而物流企业要想发展,一定要与绿色生产、绿色营销、绿色消费紧密衔接。人类的经济活动绝不能因物流而过分地消耗资源,破坏环境,以致造成再次重复污染。可见,绿色物流是物流发展的必然。

(3) 绿色物流是最大限度降低经营成本的必由之路。据专家分析认为,产品从投产到销出,制造加工时间仅占 10%,而几乎 90% 的时间为储运、装卸、分装、二次加工、信息处理等物流过程。因此,物流专业化无疑为降低成本奠定了基础。当前物流基本还是高投入大物流、低投入小物流的运作模式,而绿色物流强调的是低投入大物流的方式。显然,绿色物流强调的不仅是一般物流的节约和降低成本,它更重视绿色化和由此带来的节能、高效、少污染,它对生产经营成本的节省可以说是无可估量的。

5. 物流产业将由单一的业种向业态多元化发展

商品流通领域有业种和业态之分,简单来看,业种主要是指经营范围,业态主要是指经营方式。物流业态可理解为物流领域交易方式和组织形态的总和。各种经营类型和业态的共存与充分发展是现代物流规范化的重要标志。

在经济发达国家,随着电子商务、网络技术及物流全球化的迅速发展,广义的区域物流与企业物流通过上下游的延伸与拓展,呈现相互融合的趋势。这一趋势促使物流企业模式,即物流产业经营类型与业态向着多样化和细分化发展。根据对全球前 20 名专业物流公司经营模式的分析,国外物流产业经营类型与业态可粗略归为以下 3 类:①由交通运输、邮电业发展起来的物流企业,如 UPS、FedEx 等;②由零售业、批发商发展起来的物流企业,如沃尔玛等;③由大型制造企业物流部门发展起来的物流企业。

随着我国物流业的发展逐步趋于成熟,市场份额的控制壁垒将随之产生并不断强化,在优胜劣汰中保留下来的物流企业将控制行业的部分市场份额,并且形成稳定的业务渠道,新进入的企业则必须开辟新的市场空间。这也会在一定程度上加速物流业态多元化的发展。

6. 有待发展的第四方物流

第三方物流作为一种新兴的物流方式活跃在流通领域,它的节约物流成本、提高物流效率的功能已为企业众多企业认可,但第三方物流在整合社会所有的物流资源以解决物流瓶颈、达到最大效率方面力不从心。虽然从局部来看,第三方物流是高效率的,但从地区、国家的整

体来说,第三方物流企业各自为政,这种加和的结果很难达到最优,难以解决经济发展中的物流瓶颈,尤其是电子商务中新的物流瓶颈。另外,物流业的发展需要技术专家和管理咨询专家的推动,而第三方物流缺乏高技术、高素质的人才队伍支撑,于是第四方物流(Fourth Party Logistics, 4PL)应运而生。

第四方物流的首要倡议者是安盛咨询公司,它将其定义为“一个调配和管理组织自身的及具有互补性服务提供商的资源、能力与技术,来提供全面的供应链解决方案的供应链集成商”。第三方物流作为整个供应链的一部分,通常情况下不可能向客户提供整个供应链的物流服务,即便是供应链的某些环节的服务,第三方物流也只能完成其中的部分内容。第四方物流是在第三方物流的基础上对管理和技术等物流资源进一步整合,为用户提供全面意义上的供应链物流解决方案。

同第三方物流相比,第四方物流服务的内容更多,覆盖的地区更广,对从事货运物流服务的公司要求更高,它们必须开拓新的服务领域,提供更多的增值服务。第四方物流最大的优越性是它能保证产品被“更快、更好、更廉”地送到需求者手中。当今经济形式下,货主/托运人越来越追求供应链的全球一体化以适应跨国经营的需要,跨国公司要想集中精力于其核心业务,就必须更多地仰赖于物流外包。基于此理,它们不只是在操作层面上进行外协,而在战略层面上也需要借助外界的力量,以期能得到更快、更好、更廉的物流服务。

第四方物流的基本功能有三个方面:一为供应链管理功能,即管理从货主/托运人到用户、顾客的供应全过程;二为运输一体化功能,即负责管理运输公司、物流公司之间在业务操作上的衔接与协调问题;三为供应链再造功能,即根据货主/托运人在供应链战略上的要求,及时改变或调整战略战术,使其经常高效率地运作。而第三方物流要么独自提供服务,要么通过与自己有密切关系的转包商来为客户提供服务,不大可能提供技术、仓储和运输服务的最佳整合。因此,第四方物流就成了第三方物流的“协助提高者”,也是货主的“物流方案集成商”。

1.2 国际物流管理概述

1.2.1 物流管理的形成与发展

美国学者玛莎 C. 库珀(Martha C. Cooper)在其1994年出版的《物流与分拨计划:管理的策略》一书中,对20世纪90年代以来的物流管理设定了更广的范围、更大的目标:“物流是处在供应链中采购、生产、最终分拨各阶段的原材料、零部件、制成品的移动、存储及相关信息的战略管理。”

美国物流管理协会对物流管理的定义是:“物流是供应链活动的一部分,是为满足顾客需要对商品、服务及相关信息从产地到消费地高效、低成本流动和存储而进行规划、实施、控制的过程。”

从20世纪初至今,物流管理从最初孤立地看待运输、仓储各个环节,发展到从总成本角度综合考虑实物分拨中的储运各项活动,到整合企业原材料、半成品、产成品的储运等环节的管理,提出一体化物流管理概念,再到20世纪90年代与供应链管理思想相结合,经历了漫长的过程。从时间跨度上看,一般将其发展划分为以下三个阶段: