



普通高等教育“十二五”规划教材

世纪高教
物流管理教材系列

国际物流 管理实务

编 著 逯宇铎 陈阵

格致出版社



上海人民出版社

013049670

F252-43
270

普通高等教育“十二五”规划教材

世纪高教

物流管理教材系列

国际物流 管理实务

编 著 逯宇铎 陈阵



北航

C1657601

F252-43
270

格致出版社



上海人民出版社

图书在版编目(CIP)数据

国际物流管理实务/逯宇铎,陈阵编著. —上海:
格致出版社:上海人民出版社,2013
世纪高教·物流管理教材系列
ISBN 978-7-5432-2248-9

I. ①国… II. ①逯… ②陈… 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(2013)第 075377 号

责任编辑 钱 敏
美术编辑 路 静

本教材配有多媒体课件,教师可向出版社免费索取。

电子邮件:hibooks@hibooks.cn

世纪高教·物流管理教材系列

国际物流管理实务

逯宇铎 陈阵 编著

出版 世纪出版集团 格致出版社
www.ewen.cc www.hibooks.cn
上海人民出版社
(200001 上海福建中路193号24层)



编辑部热线 021-63914988
市场部热线 021-63914081

发 行 世纪出版集团发行中心
印 刷 浙江临安曙光印务有限公司
开 本 787×1092 毫米 1/16
印 张 20
插 页 1
字 数 354,000
版 次 2013 年 6 月第 1 版
印 次 2013 年 6 月第 1 次印刷
ISBN 978-7-5432-2248-9/F·634
定 价 42.00 元

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。当前国际物流的发展正面临着前所未有的机遇。为了提高企业乃至国家的竞争力,中国急需大批精通国际物流管理的复合型专业人才。因此,编写一本内容新颖、信息量大、操作性强的教材,是理论研究和社会实践的迫切要求。

本教材共三篇 11 章。第一篇“国际物流基础”是学习本书的基础。第 1 章简要介绍了国际物流的含义以及发展趋势;第 2 章主要介绍了国际物流系统。第二篇“国际物流中的货物运输”是本书的重点内容,包括第 3 章至第 7 章的内容。第 3 章主要介绍了国际物流基础设施与航线,第 4 章介绍了国际海洋货物运输,第 5 章介绍了国际航空货物运输,第 6 章介绍了国际陆上货物运输,第 7 章介绍了集装箱运输以及国际多式联运。第三篇“国际物流服务”是有关国际物流实务的知识,由第 8 章至第 11 章构成。第 8 章介绍了国际货物运输保险,第 9 章介绍了国际货运代理业务;第 10 章与第 11 章分别介绍了国际物流检验检疫与通关实务。

本教材是一部研究型教材。借鉴了国家软科学项目:“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”、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。

本教材主要有三方面特点:

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运作现状,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针,突出国际物流中的规则、条例、惯例的实际运作过程和方法,达到“学以致用”的目的。

参加本书编著工作的有: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、大连理工大学国际贸易研究所讲师、硕士生导师陈阵博士。由逯宇铎撰写大纲及统稿并对文稿负责。

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。

由于作者水平有限,书中难免有不当或错讹之处,敬请同仁及读者批评指正。

逯宇铎

于大连理工大学科技园

目 录

第一篇 国际物流基础

第 1 章 国际物流概述	3
1.1 国际物流概念	3
1.2 国际物流的发展	6
1.3 国际贸易与国际物流的关系	17
第 2 章 国际物流系统	20
2.1 国际物流系统概述	20
2.2 国际物流网络	25
2.3 国际物流信息系统	30
2.4 国际物流标准化	36
2.5 现代信息技术在国际物流中的应用	39

第二篇 国际物流中的货物运输

第 3 章 国际物流基础设施与航线	59
3.1 物流仓储基础设施	59
3.2 国际海运基础设施与航线	63
3.3 国际航空基础设施与航线	73
3.4 国际铁路与大陆桥运输	74
3.5 国际管道运输	79
第 4 章 国际海洋货物运输	80
4.1 海运基础知识	80
4.2 海洋货物运输的特点	86
4.3 班轮运输	88
4.4 租船运输	99
4.5 海运单证	104
第 5 章 国际航空货物运输	124
5.1 国际航空运输概述	124
5.2 国际航空运输的经营方式	127
5.3 国际航空货运单证	130
5.4 国际航空运输运价与运费	135

第6章 国际陆上货物运输	141
6.1 国际铁路货物运输	141
6.2 国际公路货物运输	145
6.3 国际管道运输	147
第7章 集装箱运输与国际多式联运	151
7.1 集装箱运输概述	151
7.2 集装箱运输主要单证	157
7.3 集装箱运费	164
7.4 国际多式联运概述	165
7.5 国际多式联运单据	167

第三篇 国际物流服务

第8章 国际货物运输保险	175
8.1 保险的基本原则	175
8.2 国际海洋货物运输保险的保障范围	178
8.3 国际海洋货物运输保险条款	187
8.4 其他货物运输方式下的保险条款	200
8.5 国际货物运输保险实务	204
第9章 国际货运代理业务	209
9.1 国际货运代理概述	209
9.2 国际海上货运代理业务	214
9.3 国际航空货运代理业务	220
9.4 国际陆上货运代理业务	225
9.5 集装箱运输与国际多式联运代理业务	233
9.6 国际货运事故处理	241
第10章 国际物流中的检验检疫	259
10.1 出入境检验检疫概述	259
10.2 出入境检验检疫机构	261
10.3 出入境检验检疫的项目	266
10.4 进出口商品检验检疫的模式与流程	273
10.5 出入境检验检疫的电子化	285
第11章 国际物流中的海关实务	287
11.1 报关制度	287
11.2 进出口货物的通关制度	290
11.3 保税进出口货物的通关	299
11.4 保税区进出口货物的通关	302
参考文献	314

第一篇

国际物流基础

第1章 国际物流概述

本章关键词

物流 logistics

供应链 supply chain

国际物流 international logistics

绿色物流 environmental logistics/green logistics

逆向物流 reverse logistics

1.1 国际物流概念

1.1.1 物流与供应链的定义

“物流”(Logistics)一词源于二战时期的军事术语,当时用来描述军需设备、人员的驻扎与供应,是在合适的时间、以合适的条件把部队和设备运至合适的地点的一系列活动,具有比运输更广的概念。

目前关于物流并没有统一且明确的定义。英国“皇家物流与运输学会”定义“物流”是:与时间相关的资源调配,或者是整体供应链的管理。美国“物流管理协会”(CLM)将“物流”定义为:物流是供应链的一部分,是为了满足客户需求而对商品、服务以及相关信
息从产地到消费地的高效率、高效益的正向和反向流动及储存而进行的计划、实施与控制的过程。2001年中国政府颁布的国家标准《物流术语》将“物流”定义为:物流是物品从供应地向接受地的实体流动过程,根据实际需要,将运输、储存、装卸、搬运、包装、加工、配送、信息处理等基本功能实现有机结合。

在现代管理学中,与物流密切相关的概念是供应链。供应链是满足客户需求的相关系列活动,不仅包括货物的采购、制造、分销和废物处理,还包括相关的运输、储存和信息技术,是商品或服务的设计、开发以及传递而进行的一系列有序的活动。从管理学的角度看,物流管理已经逐渐演变为供应链管理的一部分。

1.1.2 国际物流

国际物流(international logistics, IL)是组织货物在国际间的合理流动。国际物流的实质是按照国际法规与惯例,利用国际化的物流网络、设施和技术,实现货物在国际间的流动,以促进全球经济资源的优化配置。国际物流的总目标是国际贸易和跨国经营服务,即选择最佳的方式与路径,以最低的费用和最小的风险,保质、保量、适时地将货物从某国的供给方运送到另一国的需求方。

国际物流有广义与狭义之分。广义的国际物流包括国际贸易物流、非贸易国际物流、国际物流合作、国际物流投资、国际物流交流等领域。狭义的国际物流主要是指国际贸易物流,也就是说在不同国家之间展开的商务活动中,与商品移动相关的运输、配送、储存、保管、装卸、流通加工及信息管理活动,使商品在国际之间进行合理的流动。具体地讲,国际物流是指生产和销售分别在两个或两个以上的国家(或地区)独立进行的情况下,为了克服生产和消费之间的空间隔离和时间隔离而对物资(商品)所进行的物理性移动的一项国际商品贸易或交流活动。国际物流是相对国内物流而言的,是国内物流的延伸和进一步扩展,是跨国界的、流通范围扩大了物流,有时也称为国际大流通或大物流。

1.1.3 国际物流的特点

国际物流作为现代物流的重要分支,相对于国内物流,具有以下特点。

1. 各个国家或地区物流环境存在差异

各个国家物流环境的差异是国际物流一个非常显著的特点,尤其是物流软环境的差异。不同国家的物流适应法律不同,不同国家的经济和科技发展水平会造成国际物流处于不同的科技条件支撑,不同国家的不同标准也会造成国际间的接轨困难,不同国家的文化风俗也使国际物流受到很大的限制。由于物流环境的差异迫使一个物流系统需要在不同的法律、人文、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. 国际物流的系统广泛、风险性高

物流本身的功能要素、系统与外界的沟通已经很复杂,国际物流又在这复杂的系统上增加了不同国家或地区的要素,不仅具有了更广阔的时间和空间,而且涉及了更多的国内外要素,更长的时间需求,导致国际物流的难度和复杂性的增加以及风险的增大。使国际物流在运作过程中除了存在一般性物流风险,如意外事故、不可抗力、作业危害、理货检验疏忽、货物自然属性、合同风险外,还存在政治风险、汇率和利率风险、自然风险。

3. 国际物流以海洋运输方式为主

国际物流以海洋运输为主,并由多种运输方式组合。国际物流运输方式有海洋运输、铁路运输、航空运输、公路运输以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。海运由于成本低,能进行长距离、

大批量货运,是国际物流运输中最普遍的方式,特别是远洋运输是国际物流的重要运输手段。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并缩短运输时间,“门到门”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运输方式。

4. 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手段。国际物流信息是指信息流供给方与需求方进行信息交换与交流而产生的信息流动,它表示了商品品种、数量、时间、空间等各种需求信息在同一国际物流系统内,在不同的物流环节中所处的具体位置。由于国际物流信息涉及了更多的国内外要素,使国际信息系统建立的难度较大,主要在于:一是管理困难,二是投资巨大。而且,世界上各个地区物流信息水平高低不同,信息水平不均衡。建立国际物流信息系统一个较好的办法是与各个海关的公共信息系统联网,以及及时掌握有关各个港口、机场和联运线路、战场的实际情况,为供应和销售物流提供决策支持。

5. 国际物流标准化要求更高

要使国际间物流畅通起来,统一标准是非常重要的。可以说,如果没有统一的标准,国际物流水平是难以提高的。目前,美国、欧洲的一些国家制定和实施了一系列国际上公认和通用的物流标准,基本实现了物流工具和设施的统一标准。在物流信息传递技术方面,欧洲各国不仅实现了企业内部的标准化,而且实现了企业之间及欧洲统一市场的标准化,这就使欧洲各国之间比它们与亚洲、非洲等国家的交流更简单,更有效。

1.1.4 国际物流的分类

根据划分标准的不同,国际物流主要分为以下几种类型。

1. 根据货物在国与国之间的流向分类

国际物流可分为进口物流和出口物流。当国际物流服务于一国的货物进口时,称为进口物流;反之,当国际物流服务于一国的货物出口时,称为出口物流。由于各国在物流进出口政策,特别是海关管理制度上的差异,进口物流与出口物流相比,既有交叉的业务环节,也存在不同的业务环节,需要区别对待。

2. 根据物流流动关税区域分类

国际物流可以分为不同国家间的物流和不同经济区域间的物流。区域经济的发展是当今世界经济发展的一大特征,比如,欧洲经济共同体国家属于同一关税区,其成员国之间的物流运作同欧洲经济共同体成员国与其他国家或经济区域之间的物流运作在方式和环节上都有很大的差别。

3. 根据运送货物的特征分类

国际物流可以分为国际军火物流、国际商品物流、国际油品物流、捐助或救助物资物流、国际展品物流和废弃物物流,等等。

1.2 国际物流的发展

1.2.1 国际物流发展历程

国际物流活动是随着国际贸易和跨国经营的发展而得到发展,物流观念及方法随物流的国际化步伐而不断更新。国际物流活动从产生至今主要经历了以下几个发展阶段。

1. 第一阶段(20 世纪 50 年代至 80 年代)

第二次世界大战之前,国与国之间已经有了贸易往来,但是运输量很小,运输服务质量也不高。第二次世界大战之后,国际间的经济来往得到扩展且越来越活跃,尤其在 20 世纪 70 年代的石油危机以后,国际贸易量已非常巨大,交易水平和质量要求也越来越高,原有为满足运送必要货物的运输观念已不能适应新的要求,系统物流就是在这个时候进入到国际领域,其标志是国际集装箱及国际集装箱船的大发展,国际间各主要航线的定期航班都投入了集装箱船,使物流服务水平立刻得到了提升。20 世纪 70 年代中后期,国际物流的质量要求和速度要求进一步提升,这个时期在国际物流领域出现了航空物流大幅度增加的新形势,同时出现了更高水平的国际联运。

2. 第二阶段(20 世纪 80 年代初至 90 年代初)

随着经济技术的发展和国际经济往来的日益扩大,物流国际化趋势开始成为世界性的物流发展趋势,国际物流进入了全面起步和发展阶段。尤其是正处于成熟经济发展起来的日本,更是以贸易立国,实现了与其对外贸易相适应的物流国际化,并采取了建立物流信息网络,加强物流全面质量管理等一系列措施,提高物流国际化的效率。这一阶段,在物流量基本稳定的情况下出现了“精细物流”,物流的机械化、自动化水平显著提高。而且,伴随着新时代人们需求观念的变化,国际物流开始着力于利用新技术和新方法解决“小批量、高频度、多品种”的物流,极大地拓展了国际物流的空间。同时,伴随国际物流的快速发展,信息技术开始应用于国际物流的组织和管理。信息技术的应用促使物流向更低成本、更高服务、更精细化的方向发展。可以说,这一阶段的国际物流已进入了物流信息时代。

3. 第三阶段(20 世纪 90 年代初至今)

这一阶段国际物流的概念和重要性已为各国政府和外贸部门所普遍认识。物流国际化逐渐走向标准化,即物流设施国际化、物流技术国际化、物流服务国际化、货物运输国际化、包装国际化和流通加工国际化,等等。在国际物流的理论和实践方面,世界各国都进行了大胆的探索,人们已经形成共识:物流无国界,只有广泛开展国际物流合作,才能促进世界经济的繁荣。网络技术、条码技术以及卫星定位系统(GPS)在物流领域得到了普遍应用,而且越来越受到人们的重视。这些高科技手段在国际物流中的应用,极大地提高了物流的信息化和物流服务水平。各大物流企业纷纷投资于物流信息系统的建设。可以说,21 世纪将是国际物流信息化高度发展的时代。

1.2.2 国际物流发展趋势

随着经济全球化步伐的加快,科学技术尤其是信息、通信技术的发展,跨国公司所推动的全球采购及全球消费趋势的增强,使得当前国际物流的发展呈现出一系列新的特点。

1. 物流企业的集约化与协同化趋势

物流企业之间的竞争将愈加激烈,要满足区域化或全球化的物流服务,企业必须大力拓展国际物流市场,以争取更大的市场份额,同时也必须扩大规模,以形成规模效益。这种规模的扩大将主要表现在两个方面:

(1) 物流企业间的兼并与合作。物流企业的兼并与合作使各公司间业务单位进行选择交换。增强了各个公司的核心竞争力并清理、组合了公司的资产,使行业合并呈线性增长。进入 21 世纪,世界范围内各行业企业间的联合与并购,推动国际物流业加速向全球化方向发展,而物流全球化的发展又必然推动和促进各国物流企业的联合和并购活动。随着国际贸易的发展,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。1999 年、2000 年、2002 年欧洲运输、物流市场每年共发生超过 300 宗大大小小的收购、并购和结盟活动,而 2001 年更是有 436 宗物流方面的并购事件发生。我们今天看到的物流巨头,像德国邮政、丹莎货运、敦豪速递、瑞士德迅集团(K&N)和荷 TPG 集团都是当年并购大潮的主力军。

(2) 物流企业间战略联盟的形成。由于商业运作的复杂性,某一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,解决资金短缺并应付市场波动压力,增强核心竞争力,并增加服务品种,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受益,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,使企业得以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,是使物流企业联盟成功的关键因素。

延伸阅读:

美国航空公司面临战略重组压力

2011 年 10 月,美国航空公司 AMR 股价曾一度大跌 41%,引发了市场对这家美国第三大航空公司濒临破产的担心。有传言称美航将向法院申请破产保护,美航澄清说,“重整肯定不是我们的目标,也不是优先考虑方案。目前我们正专注于改善业绩。”而美国合众国航空公司趁机表达出收购美航的意愿。如果美航和合众国航空合并,是否将激发新一轮合并热潮?

一、脆弱的航空业

在当前低迷的全球经济环境之下,动荡的美国航空市场正是全球航空市场的缩影。尽管2010年以来航空运输量相较于2008年有了很大的恢复,但并不代表航空业已从谷底反弹,而其之所以恢复,在很大程度上来自于政府救市所产生的效应。有专家指出,经济虽在政府救市之后回升,但“药效”已过,政府因为救市导致财政亏空,出现信用危机。美债、欧债风波不断,再加上油价高企的困扰,航空业的前景令人忧心。

国际航空运输协会理事长兼首席执行官汤彦麟也表示,“航空业利润微薄将至少持续到2012年,整个行业比较脆弱,任何潜在的危机都有可能拖累航空业”。而且,对于那些带着“硬伤”的航空公司,以及积重过多的老牌企业(近期大跌的航空股并非只有美航,达美航空和美联合航空股价跌幅都在11%以上)而言,虽然它们从2008年金融危机中“劫后余生”,但在经济持续低迷的情况下,一系列问题才真正显现出来或继续扩大,并危及到它们的发展前途。而另一方面,许多看似不起眼的中小型航空公司,由于成本较低,能迎合当前市场对低价服务的需求,再加上一些大牌航空公司的竞争力相对变弱,使它们在市场上反而活跃起来。

二、购并或将更多

从历史和现状来看,美航合航空实力并不弱,其通航城市达170多个,客机超过700架,航线遍及整个美国,还有飞往加拿大、拉丁美洲、西欧和亚洲的航班。特别是拉丁美航线上的运载旅客量,美航要高于其他美国航空公司,其在总的座公里和客公里收益方面名列航空业界前茅。但是,美航合航空的运营成本却一直高于其他传统服务航空公司,这可归因于员工退休金缺口、高用工成本和飞行员管理制度缺乏灵活性等问题。据《纽约时报》报道,在过去的十年中,由于经济形势走低、油价高企以及受到低成本航空公司竞争影响,许多网络型航空公司被并购和重组。美航合航空是因为工会的让步,才避免了出现申请“破产保护”的结果。合众国航空2005年与美国西部航空公司完成合并,2006年意欲收购进入破产保护程序的达美航空,但以失败告终,后来还曾与美国联合航空公司进行合并谈判,但都无果而终。此次又提出收购美航,从中不难看出合众国航空急欲做大、抢占市场的意图。有业内人士表示,如果美航申请破产,合众国航空得以购并美航,将给合众国航空带来增强自身实力、击败更强竞争对手的最佳机会。

现在市场的不稳定积蓄了潜在的购并和重组的可能。但是,这种情形是否能形成2008年金融危机爆发时所出现的全球性航空市场的合并风潮,笔者认为这取决于世界经济大环境。2011年夏季达沃斯论坛上专家学者就世界经济走向达成共识:世界经济二次探底的可能性并不大,整个经济结构并没有受到巨大的冲击,经济增长仍然在继续,只是比较缓慢,但欧美经济区在未来两三年甚至更长的时间里陷入低增长可能性较大。而航空业的发展与经济发展有较高的正相关性,所以,就当前市场形势而言,一些管理欠佳的航空公司,无论是传统航空抑或是低成本航空,依然会

面临破产保护和被购并的局面,而随着经济的逐步恢复,“合并风潮”出现的可能性正在逐步变弱。但不可否认,部分经济回稳较慢的地区,“破产保护”的案例或许还会较多一些,相对而言,购并之争在这些地区可能还会更加激烈。

资料来源:王疆民:中国商报网,2011年11月17日。

2. 物流服务优质化与全球化个性化服务体系

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,人们更多的是注重物流服务的质量。物流服务的优质化是物流今后发展的重要趋势。“5R”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今后发展的又一重要趋势。荷兰国际销售委员会在发表的一篇题为《全球物流业——供应连锁服务业的前景》的报告中指出,目前许多大型制造企业正在朝着“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,并利用最新的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,以及灵活机动的供应链也迫使物流服务商采取了一种“一切为客户服务”的解决办法。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趋于规范化。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中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. 第三方物流发展迅速

第三方物流(third party logistics 简称 3PL、TPL),是相对于“第一方”发货人和“第二方”收货人而言,指在物流渠道中由中间商提供的物流服务。因此,第三方物流提供者是一个外部客户管理、控制和提供物流服务作业的公司,它们并不参与与供应链之中,仅作为第三方通过提供一整套物流活动来服务于供应链。之所以会出现第三方物流,是由于第三方物流能够集中主业、节省成本、减少库存,同时可以为第三方物流的需求者提升企业形象,因此,第三方物流具有更个性化的服务、更专业化的功能、更系统化的管理、更网络化的信息。这些优势使得第三方物流逐渐代替了传统的“类物流”,如仓储业、运输业、空运、海运、货运代理和企业内部的物流部门,极大地提高了物流效率和效益。

4. 逆向物流与绿色物流的发展趋势

传统的物流方向是由生产者向消费者流动,在国际物流中表现为由货物出口国向进

口国流动。然而,在国际物流运作中,往往会出现货物的逆向流动,即从货物的消费者向供应商的反向流动。美国物流管理协会(CLM)将逆向物流定义为:包括逆向配送在内的涉及减少和处理产品及包装废弃物,以及引起货物及信息沿着与正常物流活动相反方向流通的物流管理技术和活动。比如,消费者对于已购买的商品不满意需要退货、电子产品的更新换代、废旧货物的回收与循环利用等方面,都涉及逆向物流的管理知识。

物流虽然促进了经济的发展,但是物流在发展的同时给人类的生活环境带来了消极的影响,如噪声污染,废气排放以及交通阻塞等。21 世纪,人类面临人口膨胀,环境恶化、资源短缺三大危机,因此绿色物流受到广泛关注。绿色物流是指在物流过程中抑制物流对环境造成危害的同时,实现对物流环境的净化,使物流资源得到最充分的利用。从物流作业来看,主要是利用先进物流技术,规划和实施运输、储存、包装、装卸、流通加工等物流活动。绿色物流从环保的角度对物流体系进行改进,形成了一个与环境和谐发展的物流管理系统。现代绿色物流强调了全局和长远的利益,强调了经济利益、社会利益和环境利益的统一,体现了企业的绿色形象,适应了人类社会发展的潮流,是一种全新的物流形态。

5. 物流产业由单一的业种向业态多元化发展

在经济发达国家,随着电子商务、网络技术以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,呈现出相互融合的趋势。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。在商品流通领域中,有所谓业种和业态之分。简单来看,业种主要是指经营范围,业态主要是指经营方式。因此,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。根据对全球前 20 家专业物流公司经营模式的分析,我们可将国外物流产业经营类型与业态粗略归结为以下三类:由交通运输、邮电产业发展起来的物流企业,如 UPS;由零售业、批发商发展起来的物流企业,如沃尔玛;由大型制造企业物流部门发展起来的物流企业。

延伸阅读:

加拿大物流业掠影

加拿大是一个风光秀丽,物产丰富的国家。近年来,随着中加两国友好关系的不断加深,以及加拿大政府“亚太门户走廊计划”(APGCD)的实施,中加两国在贸易、物流等方面的合作日益增多。记者应加拿大政府邀请,对其“亚太门户走廊计划(APGCD)”以及相关的物流行业进行了考察。

一、温哥华

现在的温哥华—菲沙港务局实际上是由前温哥华港务局、北菲沙河港务局和菲沙河港务局 3 家港务局在 2008 年合并而来。合并后的温哥华港务局是北美外贸出口总额第一大港,同时还是加拿大货运总量和集装箱吞吐量最大的港口。

目前,温哥华—菲沙港务局与全世界 160 多个国家和地区建立了贸易关系,其中约有 70% 的贸易量来自中、日、韩三个国家。2010 年,温哥华港的集装箱吞吐量为

235万标箱——这个数字在众多的中国港口中或许不算什么,但在温哥华,这是一个令人骄傲的数字。温哥华港务局的总经理葛力伟展示了一组统计数据,自2000年以来,温哥华港务局的集装箱吞吐量持续增加,并在2008年达到最高峰。虽然在2009年受到国际金融风暴的影响有所下滑,但很快就在2010年实现了较大回升。随着加拿大政府“亚太门户走廊计划”的不断推进,温哥华港所扮演的角色也越来越重要。一方面,温哥华港正在增加大量的基础设施和港口设备;另一方面,他们还致力于通过提高现有码头的作业效率来进一步提高集装箱吞吐能力,以满足快速增长的全球航运需求。葛力伟表示,预计到2020年,温哥华港的吞吐量将达到500万标箱以上。

当然,单凭温哥华港务局一家之力,是无法实现这个目标的。还有两家强大的铁路运输公司——加拿大国家铁路(CN)和太平洋铁路(CP),它们和温哥华港之间建立了紧密的海铁联运合作。通过温哥华港的信息系统,两家铁路运输公司能够实时看到所有进港集装箱的时间和最终目的地,系统将自动根据到港时间的先后顺序,将集装箱安排到相应的列车班次。而两家铁路公司的铁轨,则直接铺到码头,集装箱直接就从堆场吊装到列车上。这种高效的联运模式使得温哥华港的货物能够在最短时间内通过铁路运送到整个北美地区。

二、鲁珀特

鲁珀特王子港是一个常住人口只有3000人的小城镇,该港口位于加拿大西北角,北面紧邻美国的阿拉斯加州。鲁珀特王子港虽然小,但风光秀丽,是加拿大著名的旅游城市,同时还是北美距离亚洲最近的港口——和其他北美西海岸港口相比,亚洲船只到鲁珀特王子港可以节省3天的航程。以上海港为例,到温哥华港约为5092海里,到洛杉矶港约为5101海里,而到鲁珀特王子港,只有4642海里。

鲁珀特王子港最早的投资者是将其作为煤炭的出口基地来开发的,但后来煤炭出口的市场并没有得到预期的发展,致使这个港口的业务曾经低迷过很长时间。与港口开发者一同遭受牵连的还有加拿大国家铁路——他们同样看好煤炭交易,并专门为这个港口修建了一条铁路。

随着“亚太门户走廊计划”的实施,鲁珀特王子港看到了新的曙光,港口利用地理上的独特优势,并与加拿大国家铁路紧密合作,能够将到港货物以最快的速度运输到北美经济腹地。在鲁珀特王子港的怡景集装箱码头,记者看到,一艘来自中国远洋集团的八千箱级的“温哥华号”集装箱船正在装卸。两座高大的岸吊正不断地将一个集装箱卸下或装上船。就在离岸吊不到两百米的地方,一列加拿大国家铁路的列车正安静地停在铁轨上,等待着新的装卸指令。在码头的办公室里,调度人员则通过信息系统对所有集装箱设计最优的装载方案。两个小时后,这些集装箱就将通过铁路运输,被送至北美的其他城市,最远可达美国的芝加哥或佛罗里达州。

鲁珀特王子港的负责人介绍说,随着集装箱码头在2007年开始投入运营,鲁珀特王子港为货主提供了一个新的跨太平洋集装箱运输解决方案,它能为托运人提供一个快速、可靠和廉价的贸易通道。港口集装箱吞吐量的增长,也为加拿大国家铁