



21世纪高等学校经济管理类教材

国际物流管理

逯宇铎 主编

第2版



机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS

21 世纪高等学校经济管理类教材

国际物流管理

(第 2 版)

逯宇铎 主编



机械工业出版社

本教材共 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 章国际物流其他运输方式、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。

本教材吸收和借鉴了国内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。

图书在版编目(CIP)数据

国际物流管理/逯宇铎主编. —2 版. —北京:机械工业出版社, 2009.11

21 世纪高等学校经济管理类教材

ISBN 978-7-111-28991-3

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

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2009)第 201526 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 封面设计:陈 沛

责任校对:张玉琴 责任印制:杨 曦

北京中兴印刷有限公司印刷

2010 年 1 月第 2 版第 1 次印刷

169mm×239mm · 18.75 印张 · 365 千字

标准书号:ISBN 978-7-111-28991-3

定价:30.00 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

社服务中心:(010)88361066

门户网:<http://www.cmpbook.com>

销售一部:(010)68326294

教材网:<http://www.cmpedu.com>

销售二部:(010)88379649

读者服务部:(010)68993821

封面无防伪标均为盗版

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。

进入新世纪以来，国际贸易高速增长，规模急剧扩大。世界总出口额占世界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。据联合国贸发组织（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74亿吨，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 章由逯宇铎负责；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

前 言

加入 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、流通范围扩大的物的流通,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误之处，敬请同仁及读者批评指正。

编 者

目 录

第2版前言

前言

第1章 国际物流概述 1

- 1.1 国际物流的定义 1
- 1.2 国际物流的特点 3
- 1.3 物流分类 4
- 1.4 国际物流的发展趋势 5
- 1.5 物流的全球化 10
- 1.6 国际物流管理的内容 12
- 复习与思考 14

第2章 国际物流与进出口

贸易 15

- 2.1 出口交易程序 15
- 2.2 进口交易程序 20
- 2.3 国际电子商务操作过程 22
- 复习与思考 24

第3章 国际物流系统与网络 26

- 3.1 国际物流系统的构成要素 26
- 3.2 国际物流系统模式 32
- 3.3 国际物流节点 33
- 3.4 国际物流网络 54
- 复习与思考 57

第4章 国际物流中的检验

检疫 62

- 4.1 进出口商品检验检疫的作用 62
- 4.2 进出口商品检验的任务 64
- 4.3 进出口商品检验的时间和地点 66
- 4.4 出入境检验检疫机构 67
- 4.5 进出口商品检验检疫的项目 69
- 4.6 进出口商品检验检疫的模式与流程 79

复习与思考 93

第5章 国际物流中的海关

实务 95

- 5.1 报关制度 95
- 5.2 进出口货物的通关制度 97

第6章 国际物流航线与港口 120

- 6.1 船舶概况 120
- 6.2 船舶检验与登记 125
- 6.3 海港 126
- 6.4 航线 132
- 6.5 著名航运公司 136

第7章 国际物流海洋运输 139

- 7.1 国际航运船舶经营方式 139
- 7.2 班轮货运程序 142
- 7.3 提单 144
- 7.4 班轮运价与班轮公会 153
- 7.5 集装箱运输与国际多式联运 155
- 7.6 租船程序 162
- 复习与思考 166

第8章 国际物流其他运输

方式 169

- 8.1 国际铁路货物联运 169
- 8.2 国际航空货物运输 180
- 8.3 国际公路运输 192
- 8.4 国际邮政运输 197

第9章 国际货物运输保险 201

- 9.1 保险的基本原则 201
- 9.2 我国海运货物保险条款 204
- 9.3 国际货物运输保险条款 209
- 9.4 其他运输方式下的货运保险 222
- 9.5 我国货物运输保险实务 227
- 复习与思考 231

第 10 章 国际物流信息系统与

标准化 233

10.1 国际物流信息系统概述 233

10.2 国际电子商务 236

10.3 条码技术在国际物流中的
应用 252

10.4 国际物流信息系统的设计 257

10.5 国际物流标准化 264

第 11 章 国际海运物流服务 271

11.1 海上货运代理 271

11.2 船舶代理 278

11.3 国际货运代理物流运作 284

复习与思考 289

参考文献 291

第 1 章 国际物流概述

1.1 国际物流的定义

美国学者玛沙·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：“物流是对处在供应链中的采购、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、低成本流动和储存而进行规划、实施、控制的过程。”

所谓国际物流（International Logistics, IL）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，任何国家都不能够包揽一切专业分工，因而必须要有国际间的合作与交流，随之而来的国际间商品、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。同时可及时、便宜地进口本国需要的设备、物资等，满足国内人民生活以及生产建设的需要。

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。

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。不但要降低物流费用，而且要考虑提高顾客服务水平（Service Level, SL），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,如国际货物的运输是通过国际货物运输服务公司(代理货物的出口运输),另外报关行、出口商贸易公司、出口打包公司和进口经纪人等,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。

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,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3个阶段:

1. 物流管理的萌芽阶段

尽管物流活动自古有之已成为学术界共识,但直至19世纪工业革命,西方企业管理者的主要注意力仍然集中在企业的生产领域。进入20世纪,随着社会生产力的逐步提高,西方企业的注意力才开始逐步向营销领域转移。1901年,John. F. Crowell在美国政府报告《农产品流通产业委员会报告》中论述了对农产品流通产生影响的因素和费用,成为这方面最早的论述。1915年,一些学者首次提出市场营销具有产生需求(Demand Creation)和实物供应(Physical Supply)两大功能,可称为具有现代意义的物流概念的早期萌芽。20世纪初至“二战”结束初期的近半个世纪,现代物流管理都处于一种萌芽阶段。

2. 物流管理体系形成阶段

“二战”中,军事后勤借助战争,在观念上、实践上得到飞速发展。物流逐渐上升为一门独立的边缘科学。

1954年,鲍尔·D. 康波斯在波士顿流通会议上发表“市场销售的另一半”的演讲,指出应该从战略的高度来管理、发展物流。他的观点得到各界的认同,为物流管理学科的产生奠定了基础,该演讲被后人视为物流管理发展过程中的重要里程碑。1956年,Howard. T. Lewis、James. W. Culliton和Jack. D. Steele在《物流中航空货运的作用》导入了总成本分析方法,提示人们以整体观点看待产成品分拨中的运输、仓储、包装等相关物流成本问题,为现代物流管理提供了科学手段。1961年,Edward. W. Smykay、Ronald. J. Bowersox、Frank. H. Mossman撰写了《物流管理》一书,这是第一本系统介绍物流管理的教科书,书中详细论述了物流处理系统和总成本概念,使物流管理学逐步系统化。

3. 物流管理一体化发展阶段

20世纪80年代以来,越来越多的西方企业将物流战略视其获得市场竞争优势的重要依据,对物流全过程实施统一管理变得越来越有必要。1984年,Gra-

ham. Scharmann 在《哈佛商业评论》上发表《物流再认识》一文,明确指出现代物流对市场营销、生产和财务活动都具有重要影响,企业管理者应该从战略高度对物流管理的重要性重新认识。1985年,美国国家物流管理协会(National Council of Physical Distribution Management, NCPDM)更名为物流管理协会(Council of Logistics Management, CLM)(直译为后勤管理委员会),充分体现了物流管理业的发展变化。同时,科学技术的进一步发展、政府管制的变化、市场竞争加剧等又不断促进物流管理思想进一步发展,一体化物流管理(Integrated Logistics Management)的概念开始逐步形成。正如鲍尔索克斯言:20世纪80年代成为一体化物流管理发展的时期。国际物流是跨越国界的物流活动。东西方“冷战”结束后,贸易国际化的势头越来越盛,随着国际贸易壁垒的拆除、新国际贸易组织的建立,若干地区已突破国界的限制形成统一市场,这又使国际物流出现了新的情况,国际物流形式也随之不断变化。所以,近年来,各国学者非常关注并研究国际物流问题。物流的观念及方法随着物流的国际化步伐不断扩展。

1.2 国际物流的特点

国际物流是为跨国经营和对外贸易服务,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;不同国家的不同标准也造成国际间“接轨”困难,因而使国际物流系统难以建立;不同国家的风俗人文也使国际物流受到很大局限。

一个国际物流系统需要在几个不同法律、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. 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,这不仅是地域和空间的广阔,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,国际物流一旦溶入现代化系统技术之后,其效果才比以前更显著。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，就说明了这一点。

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。国际信息系统建立的难度，一是管理困难，二是投资巨大，三是世界上有些地区物流信息水平较高，有些地区较低，所以会出现信息水平不均衡，因而信息系统的建立更为困难。

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，以及时掌握有关各个港口、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，集装箱采用几种统一规格及条码技术等，这大大降低了物流费用，降低了转运的难度，而不向这一标准靠拢的国家，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。

1.3 物流分类

根据物流服务对象的不同、物流服务空间范围的不同、物流服务目的的不同等，可以将物流区分为以下几种主要类型：

1. 根据物流的实用价值分类

根据物流的实用价值可以分为宏观物流和微观物流。宏观物流是指社会再生产总体、产业或大型集团的物流活动。这些物流活动对一个国家具有较为综合性和全局性的影响，包括社会物流、国民经济物流、国际物流等；微观物流是指消费者和生产者所从事的或所需的各种具体的、实际的物流活动，是针对特定客户、特定产品的物流活动，包括供应物流、销售物流、回收物流、废弃物物流、生产物流和企业物流等。

2. 根据物流的作用分类

根据物流的作用可以分为供应物流、生产物流和销售物流。供应物流是指为生产企业提供原材料、零部件或其他物品的活动；生产物流是指产品生产过程中，原材料、在制品、半成品、产成品等在生产企业内部的移动和保存等活动；销售物流是指物品从生产企业、销售企业向需求者的移动过程。

3. 根据物流服务的空间范围分类

根据物流服务的空间范围可以分为地区物流、国内物流和国际物流。地区物

流是指在一国疆域内,根据行政区或地理位置划分的一定区域内的物流;国内物流是指在本国不同区域间的物流,服务于国民经济发展的总目标;国际物流则是指货物在不同国家之间的移动。较之国内物流,国际物流活动更为复杂、难度和风险更大。

4. 根据物流系统的性质分类

根据物流系统的性质可以分为社会物流、行业物流和企业物流。社会物流是企业外部物流活动的总称,属于宏观物流范畴;行业物流是指同一行业中的企业为了实现物流效率和低成本而在物流运作、物流管理方面进行的有效协作;企业物流则是指某一企业内部物品移动。

5. 根据物流服务提供者分类

根据物流服务提供者可以分为第一方物流、第二方物流、第三方物流和第四方物流。由物品供应商提供的物流服务称为第一方物流;由物品的需求方提供的物流服务被称为第二方物流;由物品的提供方和需求方以外的中介组织提供的物流服务常常被称为第三方物流,随着生产的一体化,第三方物流正在成为现代物流的主要内容,是物流业发展的主要趋势之一;第四方物流是一个供应链的整合者和协调者,调配与管理组织本身与其他互补性服务所有的资源、能力和技术来提供综合的供应链解决方案。

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,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付市场波动压力，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，使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是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。供应链的管理与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居主导地位

第三方物流（Third Party Logistics）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 Internet 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，但是物流的发展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放大物流的方式。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,可将国外物流产业经营类型与业态粗略归为以下 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。