



物流与运输法规

WU LIU YU YUN SHU FA GUI

主编 赖焕俊 主审 毛海军

高等学校交通运输专业
“十一五”规划系列教材



东南大学出版社
· 南京 ·

高等学校交通运输专业“十一五”规划系列教材

物流与 运输法规

WU LIU YU YUN SHU FA GUI

主 编 赖焕俊
主 审 毛海军



东南大学出版社

· 南 京 ·

内容简介

本书为《高等学校交通运输专业“十一五”规划系列教材》丛书之一。全书共分6章。内容包括：国际物流基本知识、国际海上货物运输法规、铁路货物运输法规、道路货物运输法规、航空运输法规、集装箱多式联运法规，并附有附录、复习题与案例。

本书可作为高校交通运输专业及相近专业教材，亦可作为相关专业工程管理人员参考用书。

图书在版编目(CIP)数据

物流与运输法规/赖焕俊主编. —南京:东南大学出版社, 2008. 8

(高等学校交通运输专业“十一五”规划系列教材)

ISBN 978-7-5641-1089-5

I. 物… II. 赖… III. 国际运输:货物运输—法规—高等学校—教材 IV. D996.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2008)第 001362 号

物流与运输法规

主 编 赖焕俊

选题总策划 李 玉

文字编辑 马 伟

主 审 毛海军

责任印制 张文礼

封面设计 萧千皓

出版发行 东南大学出版社

地 址 南京四牌楼2号

出版人 江 汉

邮 编 210096

经 销 江苏省新华书店

印 刷 南京京新印刷厂

开 本 700mm×1000mm 1/16

印 张 17 字 数 280千字

版 次 2008年8月第1版

印 次 2008年8月第1次印刷

印 数 1—2000册

书 号 ISBN 978-7-5641-1089-5/U·14

定 价 29.00元

编审委员会名单

主任委员 李旭宏

副主任委员 毛海军 朱金福 鲁植雄

委员 (按姓氏笔画排序)

丁波 毛海军 朱金福 李仲兴 李旭宏 吴建华
张孝祖 顾正洪 鲁植雄 蔡伟义

编写委员会名单

主任委员 李旭宏

副主任委员 毛海军 李 玉

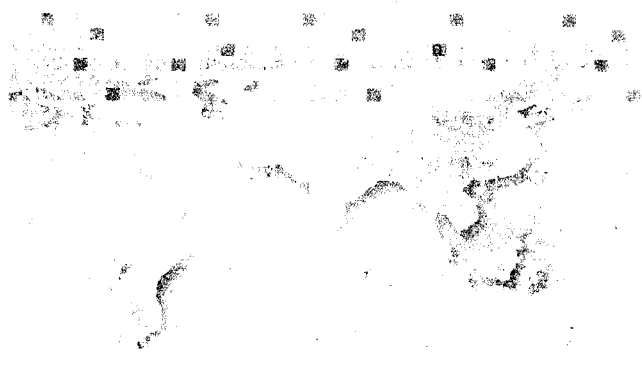
委员 (按姓氏笔画排序)

丁波	马金麟	王国林	王振军	毛海军	左付山
卢志滨	吕立亚	朱彦东	朱艳茹	刘兆斌	江浩斌
李 玉	李仲兴	李旭宏	何 杰	何民爱	宋 伟
张 永	张 远	张萌萌	陈大伟	陈松岩	陈昆山
杭 文	周凌云	孟祥茹	赵国柱	侯占峰	顾正洪
徐晓美	常玉林	崔书堂	梁 坤	鲁植雄	赖焕俊
鲍香台	薛金陵	魏新军			

执行主编 李 玉

编审委员会委员简介

李旭宏	东南大学交通学院	教授、博导
毛海军	东南大学交通学院	教授、博导
朱金福	南京航空航天大学民航学院	教授、博导
鲁植雄	南京农业大学工学院	教授、博导
李仲兴	江苏大学汽车与交通工程学院	教授、博导
顾正洪	中国矿业大学矿业工程学院	副教授、博士
吴建华	淮阴工学院	副院长、教授
蔡伟义	南京林业大学机械电子工程学院	教授、硕导
丁 波	黑龙江工程学院	教授、系副主任



出版说明

作为国民经济的重要基础设施和基础产业,交通运输是社会经济发展的重要物质基础,其基本任务是通过提高整个运输业的能力和工作质量,来改善国家各经济区之间的运输联系,进而安全迅速、经济合理地组织旅客和货物运输,保证最大限度地满足社会和国防建设对运输的需求。

改革开放以来,我国加快了交通基础设施建设,交通运输业成为重点扶持的支柱产业之一,尤其是 20 世纪 90 年代以来,我国采取了一系列重大举措,增加投资力度,促进了交通运输业的快速发展。但是,我国目前的主要运输装备及核心技术水平与世界先进水平存在较大差距,运输供给能力不足,综合交通体系建设滞后,各种交通方式缺乏综合协调,交通能源消耗与环境污染问题严峻。

展望 21 世纪,我国交通运输业将在继续大力推进交通基础设施建设的基础上,依靠科技进步,着力解决好交通运输中

存在的诸多关键技术问题,包括来自环境、能源、安全等方面的众多挑战,建立起一个可持续性的新型综合交通运输体系,以满足全面建设小康社会对交通运输提出的更高要求。客运高速化、货运物流化、运营管理智能化将成为本世纪我国交通运输发展最明显的几个特征。

作为国民经济的命脉,交通运输业正面临着重大的战略需求。掌握交通运输技术的人才及其人才的培养自然成为社会各界关注的热点问题。无论是公路运输、铁路运输,还是水路运输、航空运输、管道运输等都需要大量的从事交通运输专业的高级技术与组织管理人才,由他们运用先进的技术来装备交通运输,用科学的方法来组织管理交通运输。

教材建设是培养交通运输人才的基础建设之一,但目前我国对交通运输专业的教材建设却十分滞后,已经很难满足社会经济发展的需要,为此由东南大学出版社策划,东南大学出版社与国家重点学科东南大学载运工具运用工程专家共同组织有关高校,在交通运输专业有多年教学科研经验的教师编写了这套“高等学校交通运输专业‘十一五’规划系列教材”。该套教材融入了作者多年的教学实践及相关课题研究成果,注重交通运输实践性强的特点和科学技术不断向交通运输渗透的趋势,在阐述基本理论、基本方法的同时,引入了大量的实际案例,使这套教材有其显著的特点。相信这套教材的出版,将有助于我国交通运输专业人才的培养,有助于交通运输在我国的社会经济与国防建设中发挥出更大的作用。

高等学校交通运输专业“十一五”规划系列教材编写委员会

2007年12月

前言

改革开放以来,尤其是我国加入 WTO 以来,我国对外经济贸易和国民经济取得了辉煌的成就。《中华人民共和国海上法》等一系列法律法规的颁布和实施,更为我国物流企业从事国际物流活动在市场环境和业务实践方面提供了法律保障。同时,物流企业工作人员一方面有了更多发展机遇,另一方面也面临学习新理论、新知识的挑战。

《物流与运输法规》全书共分 6 章,内容包括:物流基本知识、国际海上货物运输法规、铁路货物运输法规、道路货物运输法规、航空运输法规、集装箱多式联运法规,并附有附录、复习题与案例。

本书具有如下特色:

1. 自成体系。本书按照海、陆、空等不同运输方式结构编撰。旨在帮助企业充分运用不同运输方式的优势,提高企业的竞争能力;运用法律法规保障自身的合法权益。

2. 实用性强。本书具有较强的实用性和可操作性,不仅适合作高校教材使用,也可作为相关物流工程技术与管理人士的参考用书。

本书由东南大学毛海军教授主审,淮阴工学院赖焕俊任主编,崔书堂、朱艳茹等老师参加了部分章节的编写工作。

在本书的编写过程中,作者对东南大学毛海军教授就本书结构提出的宝贵建议,东南大学出版社提供技术建议和帮助表示感谢;对引用的参考文献的作者表示深深的谢意。

由于水平有限,恳请各位读者对书中的疏漏之处提出宝贵意见。

编者

2008 年 7 月

目 录

1 国际物流基本知识	(1)
1.1 物流的概念与发展	(1)
1.2 国际物流的基本知识	(8)
1.3 国际贸易与国际物流的关系	(10)
1.4 国际货物的运输方式及代理业务	(16)
复习与思考	(26)
2 国际海上货物运输法规	(28)
2.1 国际海上货物运输基础知识	(28)
2.2 海运提单与海运单	(34)
2.3 国际海上货物运输公约与中国海商法	(39)
2.4 租船合同条款概述	(48)
2.5 航次租船合同的主要条款	(51)
2.6 定期租船合同的主要条款简介	(79)
2.7 海上货运事故的处理	(94)
复习与思考	(110)
3 铁路货物运输法规	(111)
3.1 铁路运输概述	(111)
3.2 铁路运输基本知识	(114)
3.3 铁路货物运输法规	(120)

3.4	铁路货物运输合同	(127)
3.5	铁路货运合同的订立、履行、变更、解除	(132)
	复习与思考	(146)
4	道路货物运输法规	(147)
4.1	道路货物运输概述	(147)
4.2	道路货物运输合同签订、履行、变更、解除	(149)
	复习与思考	(158)
5	航空运输法规	(159)
5.1	国际航空货物运输概述	(159)
5.2	民用航空器的国籍和登记	(166)
5.3	航空法的概念	(168)
5.4	国际航空法条约	(173)
5.5	航空货物运输合同	(174)
5.6	不正常运输及索赔	(176)
5.7	索赔案例分析	(182)
	复习与思考	(193)
6	集装箱多式联运法规	(195)
6.1	集装箱运输概述	(195)
6.2	国际多式联运概述	(202)
6.3	国际多式联运经营人的责任	(209)
6.4	多式联运中的货损事故处理	(217)
	复习与思考	(227)
附 录		(228)
附录 1	统一提单的若干法律规则的国际公约(海牙规则)	(228)
附录 2	海上国际集装箱运输电子数据交换电子报文替代纸面单证管理 规则	(233)
附录 3	中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定	(236)
附录 4	国际货运代理业审批登记手续审批登记程序	(240)
附录 5	中华人民共和国海事诉讼特别程序法	(244)
附录 6	一般贸易货物的通关手续	(257)
附录 7	产品运输合同样本(铁路)	(258)
参考文献		(260)



1 国际物流基本知识

本章主要介绍了物流的基本概念、分类、物流学说以及物流的发展情况,通过我国物流与国际物流的比较,了解国际物流的发展趋势与我国物流业的发展模式,掌握物流的基本特点,理解国际贸易与国际物流的关系,熟悉国际货物运输的几种基本方式,为后续章节的学习打下基础。

1.1 物流的概念与发展

1.1.1 物流的概念

近几年,特别是进入 21 世纪后,国内外掀起了物流“热”,而且在持续升温。那么,究竟什么是物流呢?

物流的概念最早是在美国形成的,当初被称为 Physical Distribution(即 PD),译成中文的意思,是“实物分配”或“货物配送”。1935 年,美国销售协会阐述了“实物分配”的概念:“实物分配是包含于销售之中的物质资料和服务在从生产场所的流动过程中所伴随的种种经济活动。”1963 年,物流的概念被引入日本,当时的物流被理解为“在连接生产和消费间对物资履行保管、运输、装卸、包装、加工等功能,以及作为控制这类功能后援的信息功能,它在物资销售中起到了桥梁作用”。我国是在 20 世纪 80 年代才接触“物流”这个概念的,在我国国家标准《物流术语》中,对物流所下的定义是:“物流是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。”此时的物流已被称为 Logistics,已经不是过去 PD 的概念了。

Logistics 的原意为“后勤”,这是二战期间军队在运输武器、弹药和粮食等给养时使用的一个名词,它是为维持战争需要的一种后勤保障系统。后来把 Logistics 一词转用于物资的流通中,这时,物流就不单纯是要考虑从生产者到消费者的货物配送问题,而且还要考虑从供应商到生产者对原材料的采购,以及生产者本身在产品制造过程中的运输、保管和信息等各个方面,全面地、综合性地提高经济效益和效率的问题。因此,

现代物流是以满足消费者的需求为目标,把制造、运输、销售等市场情况统一起来考虑的一种战略措施,这与传统意义上把物流仅看做是“后勤保障系统”和“销售活动中起桥梁作用”的概念相比,在深度和广度上又有了进一步的含义。

物流的定义至今还在修改、演变。如1998年美国物流管理协会又一次对物流作了如下的定义:“物流是供应链流程的一部分,是为了满足客户需求而对商品、服务及相关信息从原产地到消费地的高效率、高效益的正向和反向流动及储存进行的计划、实施与控制过程。”

1.1.2 物流的划分

物流的划分有多种可以参照的标准,具体为:

1) 宏观物流与微观物流

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中物流活动的运行规律以及物流活动的总体行为。如国家物流发展规划、法律、法规及政策制定,物流布局、物流理论研究,知识普及,人才培养,物流基础设施和信息平台的构筑,经济手段支持、引导等。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。在整个物流活动过程中,微观物流仅涉及系统中的一个局部、一个环节或一个地区。如供应物流、生产物流、销售物流、回收物流、废弃物物流等。

2) 社会物流和企业物流

社会物流是指超越一家一户的以整个社会为范畴,以面向社会为目的的物流。这种物流的社会性很强,经常是由专业的物流承担者来完成。如第三方物流,运输、仓储等专业物流,企业物流以及铁路、公路、港口、码头、物流园区、仓库、配送中心等物流活动。

企业物流是指从企业角度上研究与之有关的物流活动,是具体的、微观的物流活动的典型领域,它由企业生产物流、企业供应物流、企业销售物流、企业回收物流、企业废弃物物流等几部分组成。

3) 国际物流和区域物流

国际物流是指当生产和消费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距离和时间距离,而对物资(货物)所进行的物理性移动的一项国际经济贸易活动。因此,国际物流是不同国家之间的物流,这种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需要通过国际物流来实现。国际物流是现代物流系统中重要的物流领域,近十几年来有很大发展,也是一种新的物流形态。如外贸物流、国际联运、远洋运输、国际航空、国际邮件、口岸物流、大陆桥物流等。

区域物流是相对于国际物流而言的概念,是指一个国家范围之内的物流,如一个城市的物流,一个经济区域的物流均属于区域物流。如经济圈、经济带物流,城市及城市外围物流以及邻近地区具有互补条件的自然区物流、本地区物流等。

4) 一般物流和特殊物流

一般物流是指具有普遍性、通用性和共同性的物流活动,或者说是没有特殊性要求的物流活动,具有物流活动的共同点和一般性。物流活动的另一个重要特点是涉及全社会的广泛性,因此物流系统的建立及物流活动的开展必须有普遍的适用性。

特殊物流是指在遵循一般物流规律的基础上,带有制约因素的特殊应用领域、特殊管理方式、特殊劳动对象、特殊机械装备等特点的物流。如危险品、易燃、易爆、易腐蚀、剧毒、易变质物品的物流,对速度、条件有特殊要求的物流,如文件、贵重物品、动植物运输等。

1.1.3 物流学说

1) 黑大陆学说

著名的管理学权威 P·E·德鲁克曾经讲过:“流通是经济领域里的黑大陆”,德鲁克泛指的是流通,但是,由于流通领域中物流活动的模糊性尤其突出,是流通领域中最具潜力的领域,所以,“黑大陆”的学说现在已转向主要针对物流而言。

2) 物流冰山学说

物流冰山学说是日本早稻田大学西泽修教授首先提出来的,他潜心研究物流成本时发现,现行的财务会计制度和会计核算方法都不可能掌握物流费用的实际情况,因而人们对物流费用的了解是一片空白,甚至有很大的虚假性,他把这种情况比作“物流冰山”。冰山的特点是大部分沉在水面以下,是我们看不到的未知区域,而我们看到的只不过是它的一部分。

3) 物流利润中心学说

利润中心学说的含义是,物流可以为企业大量提供直接和间接的利润,是形成企业经营利润的主要活动。非但如此,对国民经济而言,物流也是国民经济中创利的主要活动。物流的这一作用,被表述为“第三利润源”。“第三利润源”的说法主要出自日本。从经济发展历程来看,能够大量提供利润的领域主要有两个,第一个是资源领域,第二个是人力领域。在这两个利润源潜力越来越小,利润开拓越来越困难的情况下,物流领域的潜力被人们所重视,按时间序列排为“第三利润源”。

4) 物流成本中心学说

成本中心学说的含义是,物流在企业战略中,只对企业营销活动的成本发生影响,物流是企业成本的重要产生点,因而,解决物流的问题,主要并不是要搞合理化、现代化,也并不在于支持保障其他活动,而是主要通过物流管理和物流的一系列活动降低成本。所以,成本中心既是指主要成本的产生点,又是指降低成本的关注点,物流是“降低成本的宝库”等说法正是这种认识的形象表述。

5) 物流服务中心学说

服务中心学说代表了美国和欧洲等一些国家的学者对物流的认识,他们认为,物流活动最大的作用,并不在于为企业节约了能耗,降低了成本或增加了利润,而是在于提

高企业对用户的服务水平进而提高了企业的竞争能力。因此,他们在描述物流的词汇上选择了“后勤”一词,特别强调其服务保障的职能。通过物流的服务保障,企业以其整体能力来压缩成本和增加利润。

6) 物流效益背反学说

物流效益背反学说是物流领域中经常出现的普遍现象,是这一领域中内部矛盾的反映和表现。以包装问题为例,包装方面每少花一分钱,从表面上看这一分钱就必然转到收益上来,包装成本越节省,利润则越高。但是,一旦商品进入流通领域之后,如果简省的包装降低了产品的防护效果,就会造成大量损失,从而造成储存、装卸、运输功能要素的工作劣化和效益大减。

7) 物流战略学说

物流战略学说是当前非常盛行的一种说法,实际上学术界和产业界越来越多的人已逐渐认识到,物流更具有战略性,是企业发展的战略而不是一项具体操作性任务。应该说这种看法把物流放在了很高的位置。企业战略是什么呢?是生存和发展。物流会影响企业总体的生存和发展,而不是在哪个环节搞得合理一些,节省一些。

1.1.4 物流发展概况

物流的发展不仅与社会经济和生产力的发展水平有关,同时也与科学技术发展的水平有关。按照时间顺序,物流发展大体经历了以下阶段。

20 世纪初,在北美和西欧的一些国家,随着工业化进程的加快以及大批量生产和销售的实现,人们开始意识到降低物资采购及产品销售成本的重要。单元化技术的发展,为大批量配送提供了条件,同时也为人们认识物流提供了可能。

1901 年 J. F. Growell 在美国政府报告“关于农产品的配送”中,第一次论述了对农产品配送成本产生影响的各因素,揭开了人们对物流认识的序幕。1927 年 R. Borso-di 在“流通时代”一文中首次用 Logistics 来称呼物流,为后来的物流概念奠定了基础。从实践发展的角度来看,1941—1945 年第二次世界大战期间,美国军事后勤活动的组织为人们物流的认识提供了重要的实证依据,推动了战后对物流活动的研究以及实业界对物流的重视。1946 年美国正式成立了全美输送物流协会(American Society of Traffic Logistics),这是美国第一个关于对专业输送者进行考查和认证的商业运营模式。电子商务带来的这种交易方式的变革,使物流向信息化并进一步向网络化发展,此外,专家系统的推广使美国物流管理实现了智能化,提高了整体效果。为了保障效率和效果,一方面通过销售时点信息系统(Point of Sale-POS)、条形码、EDI 网络技术等收集、传递信息,另一方面利用专家系统使物流战略决策实现最优化,从而共同实现商品附加值。

日本在进入 20 世纪 80 年代中期以后,物流合理化的观念面临着进一步变革的要求。尤其是 90 年代日本泡沫经济的崩溃,使以前那种大量生产、大量销售的生产经营体系出现了很多问题,为此,日本政府制定了一个具有重要影响力的《综合物流施策大

纲》。这个大纲是日本物流现代化发展的指针,对于日本物流管理的发展具有重要历史意义。大纲中提出了日本物流发展的基本目标和具体保障措施,其中,特别强调了物流系统要实现信息化、标准化以及实施无纸贸易。

这一时期,欧洲一些跨国公司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。欧洲物流企业的需求信息直接从顾客消费地获取;采用在运输链上实现组装的方式,使库存量实现极小化、信息交换使用 EDI 系统,产品跟踪应用了射频标识技术(RF Tag),信息处理广泛应用了互联网和物流服务方提供的软件。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。

1.1.5 我国物流业的现状与国际上物流发展的基本模式

1) 我国物流业的现状

20 世纪 80 年代初,在外商投资企业进入中国市场的同时,现代物流的概念及管理方式开始进入我国。进入 90 年代以来,我国的现代物流虽有一定发展,但仍然处于起步阶段。主要表现在:一是物流需求匮乏,现代物流的观念尚未在工商企业中得到普及,对物流的认识有待提高;二是专业物流企业提供的服务工作质量不高,服务内容有限,不能形成完整的物流供应链;三是服务网络和信息系统不健全,技术装备和管理手段落后,专业人员匮乏;四是市场机制不健全,竞争秩序不规范,现有的规章制度和管理方式尚不能适应现代物流的发展。

据国外有关专家统计分析,欧美发达国家的物流成本在国内生产总值中的比重已从 80 年代的 17% 左右逐步降低到现在的 10% 左右,而目前我国物流成本仍然占到国内生产总值的 30%,突出反映了我国物流技术水平与世界上工业发达国家的明显差距。

2) 国际上物流发展的基本模式

回顾过去几年全球物流的发展态势,可以看到,真正的“物流热”是伴随着电子通讯和互联网等信息技术的不断发展而“热”起来的。信息技术成为现代物流发展的基本支撑点,没有信息化就没有现代物流,这已经成为不争的事实。同时,电子商务和网络技术的迅猛发展,使得网上的虚拟沟通把全球联为一体,在虚拟空间中的社会经济活动可以做到“零距离”沟通,然而这恰恰给实物的流动提出了更高的要求,人们正期待着更快速、更安全、更准确和更节省的物流模式。国际上物流发展的基本模式主要有四种。

(1) 管理改革型物流发展模式

管理改革型物流发展模式的做法本质上都是企业改善或调整自身管理与经营策略的行为,其根本任务是从管理上消除物流过程中的一切障碍,选择最合理的物流流程和物流运作方式。

从管理的角度来看,世界各国在这种模式下的做法主要有如下一些:信息化;JIT 采购与配送;个性化服务;咨询式物流销售服务;双赢式物流服务;建立战略联盟关系。

其中,信息化表面上是通过信息技术来推动现代物流的发展,但这一技术量化的目

的是提升物流管理水平,相对于这里提出的物流技术革命的“技术”而言,信息技术本质上是属于管理范畴的。

(2) 产业渗透型物流发展模式

物流产业作为一种新型的产业,正在以行业延伸和渗透的形式出现,当前最明显的延伸与渗透方式有:

传统货运代理向现代综合物流的产业升级:由传统储运向现代物流的转变;海陆空运输企业向现代综合物流扩展延伸;制造企业衍生的专业物流服务;邮政速递业瞄准物流大市场。

近年来,许多传统的货运代理企业纷纷制定了向现代物流转型升级的战略,这类企业的货运代理业务操作特点和现代物流比较接近,可以较方便地升级为现代物流企业,提供最具物流特色的第三方物流服务。传统储运企业的原有业务多以出租仓库、堆场为主,有的还会为客户提供简单的配送服务。如今,他们积极地向现代物流转变,除了提供更为周到的配送服务,还把原来的仓库、堆场按现代物流的要求与标准进行改造,同时推出包装、辅助加工等增值服务。有些作为承运人的船舶、铁路、民航、公路运输企业,也都扩张或延伸自己的业务,为客户提供综合性的物流服务。

某些大型的生产制造企业原来都有自己的运输部门,承担着自身产品的分拨与配送功能。因为看好现代物流这一有利市场,一些制造企业的运输部门纷纷成立独立的实体,按现代物流的业务流程对内对外提供服务。

各个传统行业向现代物流的渗透均呈现出各自不同的优势,孰优孰劣或者谁是最后的赢家目前还难以做出定论,这要看谁更符合物流发展的规律,当然也可能是各类物流企业共同发展、互相补充,促进全社会物流的进步与繁荣。

(3) 政府促进型物流发展模式

世界各国,尤其是一些发达国家,都十分重视现代物流的发展,制定了各种促进物流发展的政策法规,采取了许多积极的、有利于物流发展的措施。

日本政府近年来在交通运输和物流领域相继出台了一系列新的、具有战略性质的措施,引起了世人的关注。如日本政府确定了新世纪交通运输技术战略,把电子信息通信技术广泛地应用于交通运输和物流领域,发展该领域的系统化和网络化技术;并使其适时更新换代,从而全方位地提高和保证交通运输的安全性以及物流的准确、快速、节省和高效性。日本政府的另一战略为重振造船业,发展海洋运输。日本运输省排除了各方面阻力,提出了对日本的七大造船企业进行结构调整的计划,明确提出将七家造船企业合并为三至四个。到目前为止,日本新组合的四大造船企业联合体框架已经形成。

澳大利亚联邦政府则积极建立全国物流联盟网,联盟网由政府指导协调,为生产企业和物流企业的物流业务提供便利与服务。美国在运输与物流领域采取一体化管理,将海、陆、空运输以及与物流相关的管理部门都纳入美国运输部(DOT)的统一管辖之内。此外,荷兰是物流领域中的又一个强国,鹿特丹是众所周知的国际性大港口,近年来,荷兰国会在促进本国物流的发展中更是大胆改革,积极探索创新。根据规划,荷兰