



21 世纪精品规划教材系列

物流法律法规

W U L I U F A L U F A G U I

主编◎宋霞



延边大学出版社

21世纪精品规划教材系列

物流法律法规

主 编 宋 霞

副主编 黄晶晶 谭 妍

罗雅清 徐仲平

主 审 陶佳鹏

延边大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

物流法律法规 / 宋霞主编. -- 延吉 : 延边大学出版社, 2015.7

ISBN 978-7-5634-8189-7

I. ①物… II. ①宋… III. ①物流—物资管理—法规—中国—高等学校—教材 IV. ①D922.29

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2015)第 171382 号

物流法律法规

主编: 宋霞

责任编辑: 何方

封面设计: 可可工作室

出版发行: 延边大学出版社

社址: 吉林省延吉市公园路 977 号 邮编: 133002

网址: <http://www.ydcbs.com>

E-mail: ydcbs@ydcbs.com

电话: 0433-2732435 传真: 0433-2732434

发行部电话: 0433-2732442 传真: 0433-2733266

印刷: 三河市德辉印务有限公司

开本: 787×1092 毫米 1/16

印张: 15 字数: 237 千字

版次: 2015 年 7 月第 1 版

印次: 2015 年 7 月第 1 次

ISBN 978-7-5634-8189-7

定价: 32.00 元

前 言

本书的编写依据高等职业院校对学生培养方向的定位，注重学生实践能力的培养，力争做到理论联系实际。本教材充分体现以就业为导向、以能力为本位、适应行业技术发展的编写思想，教材内容先进、实用，教材体系结构体现了以学生为主体的教学理念。最大的特点是采用单元模块式教学，以案例为导入对物流活动各环节涉及的相关法律法规进行了阐述。全书共有十个模块，主要包括物流法概述、物流主体、物流采购、货物运输、仓储、包装、装卸、搬运、流通加工与配送、物流信息管理、物流保险方面的法律法规，并积极引入相关的国际公约与国际惯例。本书采取理论中穿插小资料和案例的写法，包含了丰富的实践性内容。每个模块开篇均有能力目标和任务导入，课后有案例分析和相应的实训项目，具有很强的实用性和可操作性。本书可作为本科及高职高专院校相关专业的教学用书，也可作为物流行业及其他相关企业从业人员的参考用书或专题培训用书。

本书由武汉职业技术学院宋霞副教授担任主编，负责该书的总策划、样章的设计以及最后统稿，并且编写了第七章和第八章。武汉职业技术学院黄晶晶、谭妍、罗雅清、徐仲平担任副主编。其中黄晶晶编写了第九章和第十章，谭妍编写了第四章和第六章，罗雅清编写了第三章和第五章，徐仲平编写了第一章和第二章。中国外运长航集团上海新洋山集装箱运输有限公司陶佳鹏担任主审。

本书编写过程中，借鉴了国内外很多专家学者的观点，参考了许多专著及报刊、杂志、网站的文献资料。他们的观点和材料，对作者有很大的帮助，鉴于篇幅有限不能一一列出，在此表示对他们的敬意。鉴于行业发展变化快以及编者水平有限，书中难免有不足之处，恳请广大读者提出宝贵意见，以期保持本教材的时代性和实用性。

编 者
2015年5月



目 录

第一章 物流法律规范概述	(1)
第一节 物流概述	(2)
第二节 物流法律法规的地位和作用	(6)
第三节 物流法律关系概述	(9)
第二章 物流企业的法律规范	(23)
第一节 物流企业概述	(24)
第二节 物流企业的设立	(32)
第三节 物流企业的变更、终止与清算	(33)
第四节 国际货物运输代理企业	(37)
第三章 货物运输法律规范	(54)
第一节 货物运输概述	(55)
第二节 公路货物运输法律法规	(61)
第三节 铁路货物运输法律法规	(64)
第四节 水路货物运输法律法规	(66)
第五节 航空货物运输法律法规	(68)
第六节 多式联运法律法规	(70)
第七节 国际货物运输法律法规	(73)
第四章 货物搬运与装卸法律规范	(87)
第一节 物流装卸搬运概述	(88)
第二节 港站经营人的法律地位与责任	(92)
第三节 港口搬运装卸作业的法律规范	(95)
第四节 集装箱码头搬运装卸作业的特殊规定	(101)
第五节 铁路、公路装卸搬运作业中的法律规范	(102)



第五章 仓储服务法律规范	(110)
第一节 物流仓储概述	(111)
第二节 保管法律法规	(111)
第三节 仓储法律法规	(115)
第四节 仓 单	(121)
第五节 仓储合同与保管合同的联系与区别	(123)
第六节 货物保税制度概述	(125)
第六章 物流配送法律规范	(131)
第一节 配送及配送中心	(132)
第二节 配送合同	(140)
第七章 物流包装法律规范	(154)
第一节 物流包装概述	(155)
第二节 普通货物包装法律法规	(161)
第三节 危险货物包装法律法规	(166)
第四节 国际物流中的包装法律法规	(170)
第八章 物流流通加工法律规范	(177)
第一节 流通加工的含义、类型和作用	(178)
第二节 加工承揽合同	(181)
第三节 流通加工中涉及的法律 responsibility	(188)
第九章 物流中有关保险的法律法规	(195)
第一节 保险及保险法概述	(196)
第二节 保险合同	(200)
第三节 常见物流保险法律法规概述	(210)
第十章 其他与物流相关的法律法规	(220)
第一节 其他与国际物流相关的法律法规	(221)
第二节 其他与国内物流相关的法律法规	(228)
参考文献	(233)



第一章 物流法律规范概述

【学习目标】

- 了解物流法律规范的含义，特征及相关的法律法规结构
- 明确物流企业在物流活动中的重要性
- 学习签订物流服务合同

【案例导入】

杭州一家进出口贸易公司（以下称为第一方）将一批茶叶交由第三方物流经营人安排装运。该第三方物流经营人和第一方签订物流服务总合同。然后，第三方物流经营人将茶叶交由另一家仓储公司（以下称为第二方）装箱。第二方在装箱时将茶叶和丁香配装在同一集装箱内。收货人收到茶叶后对茶叶做质检。质检报告认为茶叶与丁香串味，已经无法饮用。该批茶叶成交价为 CIF，并由中国平安保险公司（以下简称“平保”）承保。第一方凭保险单向平保提出赔偿要求，平保在赔付之后取得代位求偿权，进而向第三方物流经营人追偿。

问题：

1. 第一方的经济损失应该由谁承担？为什么？
2. 平保补偿第一方经济损失后，可以向谁行使代位求偿权？

参考答案：

1. 第一方经济损失应由第三方物流经营人承担，由保险公司承保赔付。第一方与第三方签订正式合同，对合同当事人都产生法律效力，结合案情，根据我国《合同法》第 107 条规定，第三方物流公司应对承运的茶叶安全及质量负全责。当然，这里第一方与第三方按 CIF 成交，第一方经济损失应先行由保险公司承保赔付。CIF（指定目的港，原文为 COST, INSURANCE AND FREIGHT）术语译名为成本加保险费加运



费。按此术语成交，货物的构成因素中包括从装运港到约定目的港的通常运费和约定的保险费，为买家办理货运保险，交付保险费。这里，第一方通过合法渠道向平保对茶叶进行投保，投保行为具有法律效力。当第一方茶叶受到非自身因素导致的损失时，第一方有权凭保单向保险公司提出赔偿。第一方可向保险公司即平保提出赔偿要求，补偿第一方经济损失。

2. 应向第三方物流经营人追偿。保险代位求偿权又称为保险代位权，是指保险公司享有的，代为行使被保险人对造成保险标的损害负有赔偿责任的第三方的索赔求偿权的权利。根据我国《合同法》第 347 和 394 条规定，保险合同和仓储合同都采取的过错责任原则，根据本案例，保险公司应当向第三方（第三方物流经营人）行使代位求偿权，即按照责任代替第一方追究第三方责任，向第三方追付赔偿，同时第三方与第二方有合同效应关系，第二方为直接责任人，第三方可向第二方追讨赔偿。

第一节 物流概述

一、物流的含义

我国 2001 年 8 月 1 日开始正式实施的《中华人民共和国国家标准物流术语》(GB/T 18354~2001)“物流术语”中将物流定义为：“物品从供应地向接收地的实体流通过程。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。”

要准确理解物流定义，必须把握以下几点内容：

1. 物流是由“物”和“流”两个基本要素组成的。“物”是指一切可以进行物理性位置移动的物质资料；“流”是指“物”的物理性运动。物流既可用于流通领域，又可用于生产领域。

2. 物流并不是“物”和“流”的简单组合，而是特指将所有需要的物品，在需要的时间内送到需要场所的运动。这种运动，主要目的是创造时间价值和场所价值。

3. 物流是物品由供应地流向接收地的流动，是一种满足社会需求的活动，是一种经济活动。它不属于经济活动的物质实体流动，也不属于物流的范畴。

4. 物流具有普遍性。社会经济中所有物品的物质实体，无论它处在运动状态（搬运、运输）、静止状态（存储、保管），还是处在静动状态（加工、装卸、包装，检



验), 都是处在物流状态。因为它们或者是使物品发生空间位置变动, 或者是使物品发生时间位置变动, 或者是使物品发生形状性质变动。可见, 有物品, 就必定会有物流。而物质是不灭的, 因此物流也是普遍存在的。

5. 物流包含的基本环节: 运输、储存(保管)、装卸搬运, 包装、流通加工、配送、信息处理, 这是物流的“七要素”。

二、物流法概述

物流法律法规是指调整与物流活动中产生的以及与物流活动有关的社会关系的法律规范的总称。物流活动涉及采购、运输、仓储、生产、流通加工、配送、销售等环节, 但到目前为止, 我国对物流法律制度的系统研究还很少, 目前尚缺乏一个统一的物流技术和物流服务标准, 更没有像“物流法”这样一个意味着所有物流法律规范有机结合而形成的一个独立的法律部门, 而只能是一个基本的行业法律规范集合。目前, 所有与物流直接相关的法律规范, 散见于各个部门法之中。物流企业要遵守行业规范, 在物流相关的法律法规框架范围内, 完成各自的物流活动, 承担相应的法律责任。

三、物流法的渊源

物流法的渊源是指不同的国家机关依法制定的各种具有不同效力的有关物流相关作业的规范性文件。

1. 国内立法

(1) 宪法: 宪法是我国的根本大法, 是国家的总章程, 在我国的法律体系中具有最高的法律地位和法律效力, 是我国最主要的法律渊源。

(2) 法律: 按照法律制定的机关及调整的对象和范围不同, 法律可分为基本法律和一般法律。

(3) 行政法规: 行政法规是最高国家行政机关国务院制定的有关国家行政管理方面的规范性文件。其地位和效力低于宪法和法律。

(4) 地方性法规: 地方性法规是指省、自治区、直辖市以及省、自治区人民政府所在地的市和经国务院批准的较大的市的人民代表大会及其常委会, 在其法定权限内制定的法律规范性文件。

(5) 规章: 行政规章是指国务院各部、委和省、自治区、直辖市以及省、自治区人民政府所在地的市和国务院批准的较大的市的人民政府为了管理国家行政事务所制定的法律规范性文件。行政规章的效力低于前面五种法, 但同样是我国法的渊源之一。



(6) 自治条例和单行条例：自治条例和单行条例是民族自治地方的人民代表大会依照法定的自治权，在其职权范围内制定的带有民族区域自治特点的法律规范性文件。

(7) 技术标准

2、国际条约

《统一国际航空运输某些规则的公约》、《统一提单的若干法律规则的国际公约》（海牙规则）、《修改统一提单的若干法律规则的国际公约的议定书》（维斯比规则）、《1978年联合国海上货物运输公约》（汉堡规则）、《联合国国际货物销售合同公约》等。我国的《民法通则》第一百四十二条第二款规定：中华人民共和国缔结或者参加的国际条约同中华人民共和国的民事法律有不同规定的，适用国际条约的规定，但中华人民共和国声明保留的条款除外。

3、国际惯例

物流国际惯例主要表现在运输领域，如《约克——安特卫普规则》，它是国际航运团体提出的建议性规则，只有当事人通过协商在合同中明确注明采用该项规则时，才对当事人具有法律约束力；《国际贸易术语解释通则》是由国际商会经过一定时间编撰的在国际上通行的惯例；《跟单信用证统一规则》是在资金流方面的惯例。我国《民法通则》第一百四十二条第三款规定：“中华人民共和国法律或中华人民共和国缔结或参加的国际条约没有规定的，可以适用国际惯例。”我国《海商法》也做了与上述内容相同的规定。所以国际惯例也是我国物流法律的渊源之一。但适用国际惯例不得违背我国的社会公共利益。

四、物流法律规范的特征

1. 广泛性

物流法律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。物流的基本功能有运输、储存、装卸、搬运、包装、流通、配送和信息处理等方面。物流活动的过程、参与者、内容涉及的行业以及表现形式多种多样，如物流活动主体就会涉及不同行业、不同部门，有采购商、批发商、承运人、仓储配送的经营者、包装加工的承揽商、信息服务商等。他们的活动既受社会经济活动的一般准则制约，又要受行业法规和惯例的制约，这些决定了物流法律制度的广泛性；另外，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、法律和法规。

2. 技术性



物流法律法规的技术性是指整个物流活动过程都需要运用现代管理技术和现代信息技术,所以物流活动自始至终都体现较高的技术含量。由于物流活动是由采购、运输、仓储、装卸搬运、包装和加工、销售等多个技术性较强的物流环节组成。而物流法律制度作为调整物流活动、规范物流市场的法律规范,必然涉及从事物流活动的专业用语、技术标准、设备标准以及操作规程等,因而具有较强的技术性特点。

3. 多样性

物流法规法律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。法律法规有许多表现形式,有最高国家权力机关制定的宪法、法律,有地方国家权力机关制定的地方法规,有国务院发布的行政法规,也有各级政府和各主管部门规定的规章、办法,还有有关的技术标准、技术法规和行业惯例。这些不同的法律法规的表现形式使物流法律制度的层次、效力有高有低。此外,当物流活动在世界范围内进行时,既涉及多个国家的国内法,还要受到国际公约的制约,并应遵守相应的国际惯例。

同时,各种物流法律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。各类标准和技术法规则根据其是否具有强制性而在使用中不同效力。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。

4. 综合性

物流法律法规的综合性是指各种和物流相关的法律、法规之间存在相互协调、相互配合的关系。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。涵盖了从采购原材料到半成品、产品的生产,直至最后产品通过流通环节到达消费者手上的全过程;同时,还包括物品的回收和废弃物的处理过程,涉及采购、运输、仓储、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等诸多环节。而物流法律法规应当对这些环节中产生的所有关系进行调整,因此反映综合物流的物流法律法规自然也具有综合性的特点。



第二节 物流法律法规的地位和作用

一、物流法律法规的地位

物流法律法规的地位是指其在整个法律体系中的位置以及物流法律法规与其他法的关系问题。在市场经济条件下，客观存在着两类不同性质的社会经济关系，反映在上层建筑方面，成为不同性质的法律规范的调整对象。就经济领域的法律调整而言，凭借国家权力对市场经济关系进行干预的为公法，如宏观调控；国家不直接介入，由平等主体的公民、法人和其他组织自行决定相互权利义务关系的为私法。综合来看，公法关系属于国家管理的事务，其主体至少有一方为代表公共权力的国家机关或依法具有管理公共事务职能的组织（企业、事业单位和社会团体）；私法关系属于公民、法人或其他组织的事务，其主体各方法律地位平等。形成社会主义市场经济法律体系，既要有私法，又要有公法，而且可以说直接调整经济关系的法律体系是以私法为基础，以公法为主导的，许多经济法律正是公法因素与私法因素的结合体。但是，近代法律的发展总的趋势是国家的经济管理职能和公共事务职能扩大，表现为公法的扩张，传统私法的公法化。就物流相关合同关系而言，国家职能涉及合同的各个方面，主要通过物流合同建立起来的物流法律关系绝不是由双方当事人的自由意志决定的。

二、物流法律法规的作用

对物流企业和物流从业人员来说，物流法律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利益；对政府管理来说，通过物流法律法规，可以规范各种物流行为，建立起健康发展的现代物流业。从以上角度来说，我们可以把物流法规的作用理解为以下三方面。

1、保护物流活动当事人的合法利益

物流法规首先是保护物流活动当事人的合法利益，这是法律的基本目的。一个好的物流法规环境是从事物流经营活动和提供物流服务的重要基础，尤其是完善的物流合同法律制度，对保护当事人的合法利益最为重要。相对统一的物流法可以实现通过公正的司法途径解决物流活动中的争议，充分保证受害人获得法律救济，保护当事人的合法权益。



2、规范各种物流行为

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层面非常广泛。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、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可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相互交叉和重叠。虽然大多数的物流行为是可以拆分为若干个单行法律来调整 and 管理的,但涉及综合性的就缺少法律依据。比如,一个物流供应商与供货商,以及与需求商的三方关系如何处理?供货商通过物流企业向第三方供货,不能简单归结为一种运输关系或者代理关系,在运输的过程中也不会是单纯的铁路、公路或者其他方式。这些都需要有相应的法律指导和规范。一般来说,物流法规对各种物流行为的规范有两种机制。

- ①通过从事物流活动的企业和个人自觉遵守国家强制性规定;
- ②通过意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如下。物品的流通受到法律的制约。

(1) 物品本身的流通要受到国家法律法规的约束。

有的物品可以自由流通,有的物品法律限制其流通,还有的物品被法律禁止流通;有的物品可以在国内流通却不能在国外流通,有的物品的流通要根据政府间的协议满足一定的条件才能流通等。因此,物品的运输、仓储、装卸、加工等物流活动均应在法律许可的可流通物品范围内进行。如果是受到限制的物品,应该根据有关法规进行流通活动,因为它们不具有通常物品的自由流通性。

(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、陆地等各种通道中运行要遵守一定的规则。以水运为例,运输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的行为要有规范。

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,签订运输合同。这样运输合同双方的行为便在法律规定和合同约定的



范围内得到规范，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、运输工具进出境受到口岸法规的制约。

国际物流需经过口岸进出境。货物、运输工具进出境的监管一方面体现国家的主权，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。从发展物流角度来说，在实现规范的同时，应该尽可能提高效率。

【案例链接】

陈刚原是一名公务员，后留职停薪。2005年8月，陈刚为做生意向邻居李凯借款50万元，并以其去年新建的临街3层小楼为抵押，双方签订了抵押借款合同，并办理了相应的抵押物登记手续。合同约定：借款期限为2年，月息1.5%。如2年期满甲不能清偿借款，李凯可以把作为抵押物的楼房卖掉，以所得的价款优先受偿。第二年，陈刚由于生意顺利，在原来的3层楼上又加盖一间阁楼，并把楼房一层的一部分出租给赵仁，租期3年，租金为3000元/月。2007年8月，借款合同期满，陈刚无力偿还借款。李凯多次催要未果，向所在区人民法院起诉，申请依照抵押合同拍卖陈刚的楼房，并代陈刚向赵仁收租直至借款还清为止。但是陈刚就新建的楼阁是否为抵押物，以及李凯提出的代收租金的要求提出了异议。

问题：

1. 李凯的要求是否合理？
2. 新建的楼阁是否应作为抵押物？
3. 收取租金的权利到底属于谁？

参考答案：

1. 李凯的请求基本合理。
2. 新建的阁楼不属于抵押物。
3. 收取的租金的权利在产权转让前仍应当由陈刚收取，但李凯可就协议向赵仁代收，陈刚李凯纠纷应当不影响赵仁的合同效力。



第三节 物流法律关系概述

一、物流法律关系的含义

物流法律关系是指物流法律规范调整物流活动的过程中所形成的具体的权利义务关系。包括物流法律关系的主体、客体和内容三大要素。

二、物流法律关系的分类

1. 民商事物流法律关系

民商事物流法律关系是指平等主体在进行民商事活动中所形成的物流法律关系。主要是指物流关系中的平等主体通过签订民商事合同的方式进行交易活动。

2. 行政物流法律关系

行政物流法律关系是指物流活动中围绕物流企业设立、物流活动监督管理而发生的法律关系。主要是指国家机关在对物流企业的设立进行管理和日常行政管理过程中所形成的法律关系。

(1) 物流法律关系的要素

法律关系是由法律关系的主体、法律关系的内容和法律关系的客体这三个要素构成的，缺少其中任何一个要素，都不能构成法律关系。物流法律关系同样是由主体、内容和客体这三个要素构成的。

(2) 物流法律关系的主体

物流法律关系的主体是指参加物流法律关系，依法享有权利和承担义务的当事人。根据我国相关法律规定，物流法律关系主体大致包括如下几种：民商事物流法律关系主体法人；其他组织；自然人行政物流法律关系主体国家行政机关；物流企业；其他组织。

(3) 物流法律关系的内容

物流法律关系的内容是指物流法律关系主体在物流活动中享有的权利和承担的义务。权利是指主体为实现某种利益而依法为某种行为或不为某种行为的可能性；义务是指义务人为满足权利人的利益而为一定行为或不为一一定行为的必要性。

(4) 民商事物流法律关系的内容



民商事物流法律关系的内容是指民商事物流法律关系主体在物流活动中享有的权利和承担的义务。民商事权利的享有,是指权利主体能够凭借法律的强制力或合同的约束力,在法定限度内自主为或不为一行为以及要求义务主体为或不为一行为,以实现其实际利益。民商事义务的承担,是指义务主体必须在法定限度内为或不为一行为,以协助或不妨碍权利主体实现其利益。

(5) 行政物流法律关系的内容

物流法律关系中有一种特别的内容,即行政法律关系的内容,它主要是指物流行政法律关系中的权利义务。

(6) 物流法律关系的客体

物流法律关系的客体是指物流法律关系的主体享有的权利和承担的义务所共同指向的对象,它包括物、智力成果和行为。在物流法律规范中,由于不同形式的物流活动产生不同的权利义务关系。在多数情况下,物流法律关系表现为一种债的法律关系,即权利主体请求义务主体为或不为一行为,其客体主要是指各种给付行为。

1. 物流活动当事人之间的关系

物流活动中发生的物流主体之间的特定社会关系。物流活动当事人可以是自然人、法人和其他经济组织。他们依据平等、自愿的原则就有关物流活动达成协议;一方未履行协议时,对另一方承担受益人责任。他们之间的法律地位是平等的,他们之间的关系表现为民事权利义务,属民法范畴。

2. 国家行政机关与物流活动当事人之间的关系

国家行政机关依据法律授权,对物流活动当事人的资格、市场行为等进行监督、管理。国家行政机关与物流活动当事人之间的关系表现为纵向的行政法律关系,属行政法范畴。包括政府对物流市场的宏观调控关系;政府对物流经营主体的监管关系。

3. 物流企业在物流活动中的重要性

现代物流是指以现代信息技术为基础,集合整个采购、运输、包装、装卸、搬运、仓储、流通加工、配送、物流信息处理等各种功能而形成的综合性物流活动模式。通过一体化管理,来统筹安排采购、运输、仓储、配送等服务,通过组织设置的一体化,来实现供应链的统一控制。所以,企业加强物流管理,进行物流系统的规划和再造,对加强企业竞争力,提高经济效益有重要意义。

(1) 建立物流管理组织,实施物流系统再造,能够减少库存积压,降低总成本,提高利润。企业通过对内部物流系统进行改造,使物流管理水平提高,由此降低企业的物流成本和存货成本,提高库存的周转速度和资金的回笼率,使企业从物流巨大的



利润中猎取收益，增强企业的竞争力。

(2) 建立现代物流管理组织，需少占用流动资金，便可实现无本获利，能有效地提高竞争力。在现代物流管理模式下，企业可以根据消费者特定的需求进行商品生产，通过对产品交付期、质量及价格的预测，利用国际互联网在全球范围内获取所需的原材料和零部件资源。由于是采用需求管理和柔性生产技术，以批量产品的价格完成生产过程，所以无需占用流动资金，便可实现无本获利。

(3) 建立物流管理组织，能有效地降低经营风险。现代物流管理使用信息技术，实现了数据的快速、准确传递，提高了仓库管理、装卸运输、采购、订货、配送发运、订单处理的自动化水平，使分装、包装、保管、运输、流通加工实现一体化，生产厂家可以方便地使用信息技术与物流企业进行交流和协作，企业间的协调和合作有可能在短时间内迅速完成。这样一来，可以在很短的时间内满足客户的个性化需求，实现准时制生产。

随着市场竞争的日益激烈，现代企业的经营组织已越来越多地显示出新的特点。经营过程中一些独立的生产和销售由其他实体来承担，地区性产品的需求量增加，客户的个性化服务要求多，所以企业的压力越来越大。企业需要极大程度地改进经营过程和向客户提供产品的过程，在改善企业自身的经营机能的同时，努力改进由提供产品到客户服务整个过程中的各种管理行为，提高客户的满意度，降低总的生成成本，因此，必须把物流管理的核心竞争力提升到新高度。

但是由于我国长期实行的计划经济体制和经济发展水平的制约，我国企业对现代物流的认识和实践，与外国企业相比还存在较大的差距。在我国企业中，采购、制造、运输、仓储、代理、配送、销售等各个环节，彼此分割，造成一方面生产企业的原材料和产成品库存过大，占用资金较多，产品成本上升，另一方面运输、仓储等企业有效货源不足，现有设施能力未能充分利用。中国企业由于深受“重商流”、“轻物流”思想的影响，对物流在企业中的作用和地位缺乏足够认识和重视，没有将物流看成优化生产过程、强化市场经营的关键，而将物流活动置于附属地位，被动地接受生产、销售服务。大多存在着规划滞后、缺乏协同、信息不畅和管理分散等现象，所以致使物流响应迟缓、管理分散，效率不高；在仓储方面，库房分散，仓储总体管理水平低，室内仓储总体利用率低；在包装方面，各工厂根据自己产品特点进行包装或使用集装箱器具发送，业务分散，标准不统一。

努力提高物流企业的核心竞争力，以客户为中心展开物流。“按需而动”是对供应链中所有企业的要求，尤其是第三方物流企业，要赢得更多的客户，就必须洞悉客户