



教育部职业教育与成人教育司推荐教材
三年制中职现代物流管理与电子商务专业教学用书

国际物流

主编 顾丽亚 主审 杨志刚 武德春



人民交通出版社

China Communications Press

教育部职业教育与成人教育司推荐教材
三年制中职现代物流管理与电子商务专业教学用书

Guoji Wuliu

国际物流

主编 顾丽亚
主审 杨志刚
武德春

人民交通出版社

内 容 提 要

本书是教育部职业教育与成人教育司推荐教材,由交通职业教育教学指导委员会交通运输管理学科委员会组织编写。全书共 11 章,内容包括:国际货物运输发展与物流、第三方物流经营人、国际贸易主要交易条件、国际物流集装箱运输条款之应用、海运物流实务运作与法规、空运物流实务运作与法规、公路物流实务运作与法规、铁路物流实务运作与法规、仓储物流业务运作管理、国际物流相关法规、国际物流货损事故处理等。

本书是三年制中职现代物流管理与电子商务专业教学用书,也可作为相关专业技术人员的培训教材。

图书在版编目(CIP)数据

国际物流/顾丽亚主编. —北京:人民交通出版社,
2005.7

ISBN 7-114-05610-9

I. 国… II. 顾… III. 物流-国际运输-交通运输管理-专业学校-教材 IV. U141

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2005) 第 066805 号

书 名:国际物流

著 者:顾丽亚

责任编辑:丁香云

出版发行:人民交通出版社

地 址:(100011)北京市朝阳区安定门外外馆斜街 3 号

网 址:<http://www.ccpres.com.cn>

销售电话:(010)85285838, 85285995

总 经 销:北京中交盛世书刊有限公司

经 销:各地新华书店

印 刷:北京牛山世兴印刷厂

开 本:787×1092 1/16

印 张:13.5

字 数:334 千

版 次:2005 年 8 月第 1 版

印 次:2005 年 8 月第 1 次印刷

书 号:ISBN 7-114-05610-9

印 数:0001~3000 册

定 价:17.90 元

(如有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)

交通职业教育教学指导委员会交通运输管理学科委员会

教材编审委员会

- | | | | |
|---------|-----|-----|-----|
| ★ 编审指导 | 谭文莹 | | |
| ★ 主任委员 | 陈志红 | | |
| ★ 副主任委员 | 鲍贤俊 | | |
| ★ 委 员 | 梁世翔 | 施建年 | 贾春雷 |
| | 游金梅 | 李吟龙 | 华志坚 |
| | 顾丽亚 | 阙祖平 | 江锦祥 |
| | 楼伯良 | 武德春 | |



前言

在现代社会经济中,一个高效而快捷的物流系统决定着生产力要素的配置和合理流动,直接制约社会资源的利用程度和经济效益。对于加快企业发展,优化资源配置、提高经济运行质量等,具有十分重要的意义。随着我国现代物流产业的逐步兴起,在经济日益全球化的今天,现代物流正在受到日益广泛的重视,并面临着前所未有的发展机遇。

为了加快对我国物流产业最为紧缺的中等职业技术应用型人才的培养,贯彻《国务院关于大力推进职业教育改革与发展的决定》及全面实施《2003~2007年教育振兴行动计划》中提出的“职业教育与培训创新工程”,积极推进课程改革和教材建设,为职业教育教学和培训提供更加丰富、多样和实用的教材,更好地满足职业教育改革与发展的需要,交通职业教育教学指导委员会交通运输管理学科委员会组织全国交通职业院校的专业教师,按照现代物流管理与电子商务专业教学基本要求,编写了教育部职业教育与成人教育司推荐教材,供中等职业院校三年制现代物流管理与电子商务专业教学使用。

本系列教材根据中职学生的实际水平,在内容上注重与培养目标紧密结合,与岗位实际要求紧密结合,与职业资格标准紧密结合,符合国家对技能型人才培养培训工作的要求,突出体现了以就业为导向、以职业能力为本位的职业教育的特色,满足了高素质的现代物流管理与电子商务专业实用人才培养的需要。

《国际物流》是现代物流管理与电子商务专业教育部职业教育与成人教育司推荐教材之一,内容包括:国际货物运输发展与物流、第三方物流经营人、国际贸易主要交易条件、国际物流集装箱运输条款之应用、海运物流实务运作与法规、空运物流实务运作与法规、公路物流实务运作与法规、铁路物流实务运作与法规、仓储物流业务运作管理、国际物流相关法规、国际物流货损事故处理。

参加本书编写工作的有:顾丽亚(编写第一、三、四、十章)、王立坤(编写第二、五、九、十一章)、周鑫(编写第六、七、八章)。全书由顾丽亚担任主编,杨志刚、武德春担任主审。



本套教材在编写过程中参阅和引用了国内外有关物流科学的论著和资料,不管文后是否列出,在此,对这些文献的作者均表示诚挚的谢意!

限于编者经历和水平,教材内容难以覆盖全国各地的实际情况,希望各教学单位在积极选用和推广本系列教材的同时,注重总结经验,及时提出修改意见和建议,以便再版修订时改正。

交通职业教育教学指导委员会

交通运输管理学科委员会

二〇〇五年四月



目 录

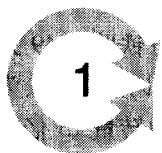
第一章 国际货物运输发展与物流	1
第一节 国际货物运输体系现状	1
第二节 国际货物运输发展与物流	3
案例 外国公司在我国的物流服务	7
复习思考题	9
第二章 第三方物流经营人	10
第一节 第三方物流服务的理念	10
第二节 第三方物流应具备的条件	12
第三节 第三方物流经营人	14
第四节 第三方物流经营人法律地位	16
第五节 第三方物流下的国际货运代理人	18
第六节 第三方物流经营人充当承运人之责任	22
案例 中集为外企提供国内第三方物流服务	25
复习思考题	26
第三章 国际贸易主要交易条件	27
第一节 主要交易条件	27
第二节 信用证当事人之间的关系	42
案例 开证行是否承担责任	43
复习思考题	44
第四章 国际物流集装箱运输条款之应用	45
第一节 集装箱货物的流转程序	45
第二节 集装箱货物的交接方式	47
第三节 集拼箱运输条款应用	48
第四节 CY—CY 条款下运输方式的确定	51
第五节 集装箱提单缮制应注意之问题	52
第六节 国际地区物流条款应用	62
案例 集装箱灭失责任之确定	68
复习思考题	71
第五章 海运物流实务运作与法规	72
第一节 班轮货运程序	72

第二节 提单运输法规	75
第三节 提单操作规范	84
案例 案中案	97
复习思考题	99
第六章 空运物流实务运作与法规	100
第一节 空运物流实务运作概述	100
第二节 空运运输市场之要素	102
第三节 航空运输组织有关当事人	103
第四节 我国民航关于国际空运的一般规定	104
第五节 国际航空货运公约的主要内容	106
案例 美国联合包裹服务公司(UPS)	110
复习思考题	113
第七章 公路物流实务运作与法规	114
第一节 公路件杂货货运业务	114
第二节 公路集装箱货物运输	119
第三节 公路货物运输公约和协定	123
案例 集装箱落车案	128
复习思考题	130
第八章 铁路物流实务运作与法规	131
第一节 铁路物流实务	131
第二节 铁路集装箱货运业务	134
第三节 国际铁路货运协定的主要内容	137
案例 中国人民保险公司天津市分公司诉中国铁路对外服务公司 等代办国际铁路货物联运合同货物灭失代位索赔案	140
复习思考题	145
第九章 仓储物流业务运作管理	146
第一节 仓储业务管理概述	146
第二节 仓储货运管理	148
第三节 仓储费用管理	154
第四节 仓储合同	156
案例 如何支付仓储费	164
复习思考题	165
第十章 国际物流相关法规	166
第一节 我国进出口集装箱和所装货物监管	166
第二节 我国进出境货运监管	167
第三节 国际集装箱运输报关公约	173
第四节 TIR 公约主要内容	175
第五节 进出境商品检验	177



第六节 我国进出境集装箱卫生检疫管理	181
案例 商品质量分析案	184
复习思考题	187
第十一章 国际物流货损事故处理	188
第一节 提出索赔的原则	188
第二节 海运物流货损事故处理	190
第三节 水运物流货损事故处理	193
第四节 铁路物流货损事故处理	195
第五节 公路物流货损事故处理	196
第六节 货运物流保险理赔	198
案例 集装箱运输货损当事人赔偿责任之确定	200
复习思考题	202
参考文献	203





第一章 国际货物运输发展与物流

学习目标

通过本章学习,了解国际货物运输的形式和发展;掌握各种运输方式发展的对策与措施。

物流在国际上作为一门管理科学亦有几十年的发展历史。物流这一概念被引入我国已有近 20 余年的时间,因此,物流概念本身对我国较早从事物流流通、仓储、运输等领域研究和经营管理的人员来说,已算不上是什么新生事物。

但是,随着社会、经济和技术及各种基础设施不断完善,加之全球经济一体化趋势明显和市场竞争程度日益激烈,近些年来以现代高技术手段的应用和先进的经营管理理念为背景的现代物流管理技术,在工业发达国家得到了广泛的承认、应用和发展。我国经过 20 年的经济体制改革,无论是企业生产规模、经营管理方式还是市场范围等均发生了巨大变革,特别是一批以全国、甚至全球市场为目标的企业逐步发展壮大,正在成为其所在行业的主要力量,加之我国明确了未来经济发展将以实现增长方式从粗放到集约的转变为目标。因此,可以预见,近年来在我国兴起的物流热潮是有其内在经济发展基础的,对物流活动的促进包括将交通运输在内的生产、流通和消费进行有机连接的物流系统效率大大的提高;而且从现代物流系统的特点来看,它将成为国家经济在更高的起点上持续发展的重要基础,其自身也将成为未来非常有前途的基础产业。

在现代物流观念中,交通运输已被认为是一种重要的物流资源,其基础结构和经营管理将对物流系统的形成和物流效率的提高产生重要影响,这种对交通运输和物流之间的关系的新认识,有助于我们从全新的角度审视交通和物流的发展。因此交通运输行业必须根据全国甚至全球物流系统的发展需要,正确认识当前的状况和明确未来发展去向,以适应物流发展对交通运输资源的合理、有效利用,从而实现物流系统效率的提高和物流费用的最大节约。

第一节 国际货物运输体系现状

国际货物运输体系由铁路、公路、水运、航空和管道 5 种运输方式组成。我国重视各种运输方式发展,积极建立和完善国际货物运输体系,以适应国民经济和改革开放对交通运输的需要。特别是始于 20 世纪 70 年代末和 80 年代初期,经过 20 年的努力,各种运输方式均有了较快发展,国际货物运输系统结构也发生了很大变化。





一、各种运输方式现状

1. 铁路

2002 年底,我国铁路营业程 7 万公里,其中国家铁路营业里程为 6 万公里,地方铁路 0.49 万公里,合资铁路 0.39 万公里。铁路沿线共有各类、各级货运站、点 6000 多个,初步形成了较为完整的覆盖全国的铁路网络系统。2002 年,铁路完成货运量 15000.2 亿吨,货物周转量 15 亿吨公里。铁路作为国民经济的重要基础设施,由铁道部负责管理和作为经营人主要为铁路企业。

2. 公路

近十几年来,我国公路进入了一个大发展时期,突出表现在公路里程、民用汽车保有量和公路货运量的快速增长。2002 年,我国公路通车里程达 140 万公里,民用汽车保有量 1500.3 万辆,公路货物运输量为 100 亿吨和 5900.5 亿吨公里,近 10 年来的年均递增率分别为 2.49%、11.36%、2.95% 和 5.47%。目前,由国道主干线、省道和县乡道路组成的覆盖全国所有省、自治区、直辖市的公路网已经形成,而且全国 98% 的乡镇通了公路。我国公路货运在宏观上由交通部归口管理,具体业务主要由地方进行管理,货运经营实行开放政策后,货运经营人数量较多,但缺乏规模化、网络化经营的企业。

3. 水运

水运的发展受自然条件的制约较为明显,故其发展较其他运输方式要慢。但自我国改革开放以来对外贸易发展很快,由此带动了沿海港口和远洋运输的超常发展。2002 年,我国共有沿海及内河主要港口 60 个,共有泊位 10000 个,其中深水泊位 520 个。货物吞吐量达 15 亿吨,水上货物运输量达 12 亿吨和 19405.8 亿吨公里,其中外贸吞吐量达 4.5 亿吨。我国水运目前在宏观上归口交通部管理,但具体业务也由地方管理,水上货运亦实行开放,货运经营人数量亦较大,但少数大型远洋及近洋运输企业占有较高的市场份额,港口经营的集中程度亦较高。

4. 航空

航空运输是近年来我国发展最快的运输方式。2002 年,全国开通民航航线的城市达 158 多个,民用飞机保有量达 600 架,完成货运量 180 万吨,货物周转量 40 亿吨公里。目前,我国航空运输宏观管理由国家民航总局承担,经营由机场企业、机构和航空企业构成,而且机场和航空运输两类企业的经营相对较独立,航空货运多由客运班机捎运。

5. 管道

管道运输是一种特殊的运输方式,目前仅限于送石油、天然气、浆状物等。2002 年,我国管道总里程为 2.31 万公里,输送量达 1.7 亿吨至 6.58 亿吨公里。管道运输的管理和经营相对较单一,由管道局及下属企业承担。

二、国际货物运输系统结构

国际货物运输系统结构反映的是各种运输方式的地位及重要程度。目前,一般用完成运输量、实现的运营收入、单位运输成本、营运特征和运输适应范围等来衡量,其目的是综合评估各种基础运输方式的可利用程度。我国国际货物运输系统结构见表 1-1、表 1-2、表 1-3 和表 1-4。



续

各种运输方式完成的运输量构成

表 1-1

运输方式	货运量(%)		货物周转量(%)	
	1978	2002	1978	2002
铁路	44.23	12.75	54.38	32.54
公路	34.22	77.19	2.79	14.49
水运	17.39	8.66	38.45	51.28
民航	0.00	0.01	0.01	0.09
管道	4.16	1.38	4.37	1.60
合计	100	100	100	100

实现的营运收入及单位运输费用(2002 年)

表 1-2

运输方式	营运收入(亿元)	运输成本(元/吨公里)
铁路	922.1	67.2
公路	412.2	313.0
水运	257.1	13.9
民航	475.9	3178.9
合计	2067.3	3573

技术特征及适应范围

表 1-3

营运特征	铁路	公路	水运	民航	管道
营运速度	3	2	4	1	5
运输能力	2	3	1	4	5
服务频率	4	2	5	3	1
可靠性	3	2	4	5	1
方便性	2	1	4	3	5

注:1、2、3、4、5 表示特征强弱顺序。

适 应 范 围

表 1-4

运输方式	主要运输对象	运输方式	主要运输对象
铁路	采掘工业产品、重工业产品及原料、制造业产品及原料、农产品	民航	主要是对速度要求较高的小批量商品
公路	中间产品、轻工业产品、日用消费品	管道	石油、天然气、煤浆
水运	矿产品、大宗散装货、化工产品、集装箱		

第二节 国际货物运输发展与物流

未来国际货物运输发展目标将是:各种运输方式在社会化的运输范围内和运输过程中,按其运输特征,组成分工协作、有机结合、连接贯通、布局合理、竞争有序、运输高效、能最大限度地发挥各种运输方式的单个及组合优势的國際货物运输体系。从物流系统建设的角度,国际货物运输发展的任务要求,就是为全社会物流活动提供优良的运输资源保障。



根据国际货物运输系统发展目标,国际货物运输系统为适应经济发展,交通运输将呈现出以下发展趋势。

一、交通基础设施建设将继续保持较快增长速度

交通运输发展应超前于经济发展的需要。近几年,经过连续大规模的交通建设,交通运输紧张的局面得到缓解,但要适应经济发展需要,并做到适度超前,未来交通运输基础设施建设仍将保持较快增长。据预测,到2010年,我国铁路通车里程将达9.5万公里,其中高速铁路5000公里以上,并将实现客、货车分线运行,列车平均牵引总重达3000吨以上;公路通车里程约150万公里,将实现村通公路的目标,3万多公里高等级国道干线网络全面建成,公路货运主枢纽的建设亦将取得重大进展,民用汽车保有量可望达到5000万辆左右,公路货运的组织管理水平将有较大发展;沿海主要港口中等以上泊位达1800个,其中万吨级以上深水泊位达1000个以上,港口综合吞吐能力达到20亿吨,港口能力、分工、布局将能够适应运输需求,内河通航300吨级以上航道近3万公里;民航机场总数达到300个左右,发达的国际、国内航空网络将基本形成,并有可能形成若干布局合理,分工明确的以货运为主的机场;管道总里程可望达到3万公里,能源运输管网将是发展重点。

二、各种运输方式将依托自身运营特征和市场开拓能力得到相应发展

1. 铁路

铁路运输的发展趋势是巩固和提高在国际货物运输系统中的地位与作用。在许可范围内施行铁路重载列车,充分发展铁路在大宗物资,特别是煤炭、粮食、矿建材料等方面的运输优势;提高铁路运送速度,适应经济节奏加快的需要,增强铁路的市场竞争力;发展集装箱运输及与其他运输方式间的联运,拓展市场服务范围。

2. 公路

公路运输的发展趋势是提高货运车辆的载重能力,降低单位运输成本;发展专用运输车辆,如集装箱、散装、冷藏、危险品等运输车辆,提高运输效率、运输质量、运输安全性;发展零担运输和快件运输,适应小批量、时效性较强的货物运输需要。

3. 水运

水运是一种较为经济的运输方式,必须尽快提高其在国际货物运输系统中的地位,发挥其在大宗货物运输中的作用。发展适应货物运输要求的专用船舶,如集装箱、冷藏等船舶。

4. 航空

航空运输的发展趋势是发挥民航运输速度优势,发展民航货运,弥补高、精、尖等时效性较强或有特殊服务需求货物空运能力不足的缺陷。

5. 管道

管道运输的发展趋势是发展成品油、煤炭等适宜采用管道进行货物运输的管道运输比重;提高管道运输技术水平,发展跨区域的长距离管道运输。

国际货物运输体系的核心设计是各种运输方式按照其自身技术经济特征,共同形成既分工又有机的整体。因此,国际货物运输的设计比较适合现代物流的运作和发展。而且从国际货物运输的现状与发展趋势看,也正在朝着适应物流发展和运作的方向努力。但是,由于对现





代物流的认识存在不足,更缺乏运作现代物流的经验。因此,我国发展交通运输的措施,多从单纯提高运输效率的角度考虑,与发展国际货物运输尚存在许多不协调之处,有待提高各种运输方式及由其组成的综合运输体系适应物流的发展,相关对策及措施。

三、各种运输方式的对策措施

1. 铁路

铁路运输业要全面走向市场,实现建设、管理、经营的市场化。铁路运输业目前最大的弊端是计划约束较强,基础设施的建设滞后,管理体制僵化,经营手段不灵活,不利于调动各方面的积极性。要增强铁路运输的市场竞争能力,首先必须建立多元化的投资机制,加快铁路的建设步伐,缓解铁路运输紧张状况,为提高铁路在运输市场的竞争能力创造条件;其次是改革管理体制,并使铁路在与各种运输方式的竞争中,保持体制上的活力;第三,也是最为重要的是实现经营的市场化,放下架子,主动走向市场,按市场需求特点组织和安排运输。

对铁路来说,提高运输服务质量应当是全方位的,既包括改善铁路场站设施、车辆等装备,方便货主托运、提取货物的硬件方面,又有转变服务观念、改善服务态度、处处为货主着想的软件方面。改善硬件是要加大设施及装备的研制力量和投入,使铁路基础设施适应物流组织下的日益多样化的货运需求,以确保货物运输安全,减少因硬件造成的货损货差。加强软件是指把货主放在很重要的位置,特别是交通运输卖方市场转向买方市场后,铁路部门应根据新的市场情况,积极探索新的服务方式和拓展服务领域,为物流的发展提供灵活、机动、价廉的运输服务。同时,制订严格的服务质量标准,并加强自身监督和社会舆论监督,把提高服务质量变成自身发展的追求,而非外界强加的“负担”。

此外,一个行业的科技实力和依靠科技提高自身发展的科技含量的能力,成为市场经济条件下行业发展的重要方面。铁路运输必须加快科技进步步伐,向科学技术要生产力。一是增加对科技的投入,加快新技术、新装备的研究和开发,向重载、高速、牵引电气化、集装箱多式联运发展;二是积极引进和消化吸收国外先进技术,特别是为物流服务的专业化设备,如单元列车,铰接列车和双层集装箱列车等,此外,多式联运技术装备也应加快发展,特别是公铁联运技术装备,目前发达国家运用较多的是驮背运输(Piggyback)和公铁联运车等;三是加快铁路的技术改造,为铁路新技术的应用创造条件,力争少花钱多办事。

2. 公路

公路运输在市场竞争方面面临的较突出的问题,一是运输的经营组织与管理落后,不适应公路运输发展的需要,根据物流的特点,按照网络化的要求,开展规模经营和合理运输,培育并发展跨省、干线公路运输的大型企业或集团,为物流的发展创造货运企业组织与经营条件;二是提高经营组织与管理水平,积极采用先进的组织与管理技术和手段,如计算机及网络、无线通信、EDI、GPS 等技术,使运输组织与管理手段得到更新,提高运输生产率水平。

运输车辆对运输效率有直接的影响,公路货运必须发展大吨位、专用车辆。发展适应运输需求的车辆,如汽车拖挂运输及相关的集装箱、箱式半挂车,发展冷藏、危险品等专用运输车辆。

3. 水运

为适应物流的发展,水运应采取的措施,一是继续重视沿海港口特别是集装箱枢纽港的建





设,进一步降低我国外贸进出口货物的港口作业及远洋运输成本;二是加强近、远洋集装箱船队的建设,提高规模经营的能力和在世界航运市场的竞争能力;三是改善内河船舶的技术等级,提高航行速度;四是改善内河航道通航能力及港口设施;五是增强对内河航运的投入;六是提高内河航运的服务质量;七是积极开展水运与其他运输方式的联运。

4. 航空

根据航空运输的优势及发展趋势,民航必须改变目前分散经营的现状,成立集团,走集约化、规模化经营的路子;合理调整干线大型飞机和支线中小型飞机的比例,提高运输能力与效率;积极拓展航空货运市场,拓展服务领域,进一步提高服务质量。

5. 管道

管道运输在液体货物上的运输优势较大,增加对管道建设的投入,合理布局全国管网,增加运输能力,提高适合管道运输货物的运输比重。

四、国际货物运输的对策及措施

从国际货物运输的角度,为适应物流的发展需要,必须解决国家交通运输统一管理体制问题,打破各种运输方式之间的界限,在宏观上真正实现各种运输方式统一、协调发展和经营管理的分工与协作。

(1)制订交通运输综合规划,减少可替代设施的重复建设和布点,使交通基础设施建设条例适应国际货物运输设计思想,以获得同样投资规模条件下最佳运输设施布局及最大运输能力。从对物流和国际货物运输的双重考虑,各种运输方式均应重视物流(或具有物流中心功能的场站)的建设,为物流组织和各种运输方式的有机衔接创造场所及设施条件。

(2)积极发展各种运输方式有机衔接的多式联运装备。在这方面,应改变过去各种运输方式各自发展、自成体系的做法,应积极合作,共同开发。发达国家已在这方面取得了较大发展,驮背运输(Piggyback)、卡车渡运(Fishback)、火车渡船(Trainship)、货运飞机(Airtruck)、公路联运车、双层集装箱列车、陆桥运输(Landbridge)等已相当成熟。

(3)大力发展多式联运经营人,以发挥其熟悉运输,能在各种运输方式之间协调运作,以最低的运输成本提供服务的优势,并在综合各种运输方式优势的基础上,实现各种运输方式有机衔接与分工的“门到门”服务。各种运输方式均应在现有的市场开放的基础上,为多式联运经营人的成长创造条件。

(4)各种运输方式中有条件和有经营管理能力的企业,应积极依托自身条件,向物流服务的第三方发展,成为能面向国内及国际提供企业物流系统设计、网络化低成本运输、多贮存及配送、产前及售后全方位物流服务的综合型现代物流企业,并通过采用先进的物流信息技术,实现物流过程的全程实时跟踪。以专业化、专门化物流组织为企业提供更广泛的物流服务,从而有效解决我国目前生产企业物流组织落后的局面。

(5)改革目前企业运作方式的机制,特别是在资产运作和资本运营方面必须从制度和观念上的突破。运输企业不仅可以开展跨行业的联合和经营,而且在跨地区的企业组织(包括资产、资本)方面,必须改变目前的部门、地区所有状态,这样才能真正按物流活动的要求开展运输组织活动。

(6)在良好的国际货物运输系统条件下,生产企业亦非被动等待企业提供物流服务。前





已述及,国际货物运输是一种物流资源,为了获取利润,各方面企业均可以加以利用。发达国家许多提供全国范围及跨国服务的企业,大多利用良好的交通设施及运输组织条件,通过设立专门的企业物流运作部门和机构,为本企业及其他类似企业提供全方位物流服务,取得了很好的成绩,既提高企业自身的服务和竞争能力,又创造了更大利润。我国交通运输企业也应将其视为一种市场营销对象,不断提高运输服务质量和水准,为全社会提供优良的物流服务资源。

案例

外国公司在我国的物流服务

1. 海陆公司(Sea-Land)

海陆(Sea-Land)公司是物流服务的先行者,当亚洲的生产商30年前开始进军美国零售业时,海陆公司就相应地提供了增值服务,如集装箱运输、仓储等。1971年建立了Buyers集团,主要从事为美国的一些零售进口商提供从亚洲与美国之间的集装箱综合服务,现在它以Sea-Land、Sea-Land Buyers集团、全球服务公司及物流公司提供服务。海陆公司能高效地为零售业提供运送时效性强的流行商品,并正以自己的船队、港口、仓库等资产,以及人才和服务项目与在我国的全球货代进行着竞争,并努力使服务水平达到一流。

现在,Buyers设有60个办事机构(处),以及大约300万平方英尺(1英尺=0.3048m)的仓储面积,海陆公司拥有大量的集装箱船,继续扩展亚洲市场。比如,华南、印尼和亚洲其他地区的集卡服务以及在中国香港、大陆及亚洲其他国家的陆上服务。海陆公司是第一家允许经营城市间的集装箱运输的外商公司,该公司的服务还包括海、空代理。

除此之外,海陆公司于1997年1月14日在我国成立了第三方物流公司(SLLC),它是海陆的全资子公司,其服务目标是在中国支持跨国公司运作的供应链管理服务。其总部设在北京,并在上海、厦门、广州、武汉、青岛和深圳等地均有办事处。海陆公司亚洲总裁说:“我们客户在中国不断扩大,这些客户中大多来自以出口的制造业。他们需要货物的国际运输,包括卡车运输。由于中国国内需求猛增,国民收入的增长,会有更多的货物涌入中国市场,来到消费者面前”。

2. 美国总统轮船公司(APL)

美国总统轮船公司(APL)的物流很有成效,在21个亚洲国家里,它经营着42个大型仓库,并通过众多的办事处及仓库提供全方位的物流服务。APL新成立的中国公司成为第一个获得中国政府认可的可在中国提供全方位物流服务的独资企业。从1985年开始就通过代理在中国的12个城市中提供国际一体化服务。其战略目标是与客户建立一个统一的、长期的关系,并将自己融入客户的供应链中。目前,APL不仅仅为客户提供减少运输成本管理工作,而且提供将一定的商品按时送到目的地的零售店的物流管理。这意味着APL将贯穿零售公司的整个物流供应链,还要简化操作而进行必要的供应链的连接、与客户形成战略联盟。

3. 铁行渣华(P&O Nedlloyd)

为在中国发展物流服务,铁行渣华已在中国成立了较多的机构,如主要从事集装箱业的集



装箱部;从事通过代理商在中国运作的国际货物转运商 Damco Maritime 公司;在上海建立的运输展览物品的合资企业;与天津港务局合资的主要从事设计仓储转运、运输和疏运货物的天津商业保税仓库等。

目前,铁行渣华在运输环节上有干线服务、支线服务、铁路服务以及其他物流服务。

干线服务是利用国际服务网络,直接为中国港口提供快速安全服务。除了直接连接中国港口外,铁行渣华亚洲公司还与世界上每一个市场建立起了联系,与该总部的国际网络联系密切,利用香港、新加坡、釜山和日本港口装运出入我国的物资。

支线服务对我国其他海港和内地主要河流与其他支线承运人建立了联系,这些支线能及时在转运港口配合该公司和干线运输,目前铁行渣华已在我国开发了多条支线。

除了沿海港口及沿江港口外,该公司还与内陆城市通过铁路取得联系,由于铁行渣华具有相当的运输能力,所提供的服务各类和项目很多。比如,场站、仓储、上门送货、清关的服务运输、压缩包装、加固/解固、特殊货物处理、供应链管理、疏散、货物跟踪等。目前,铁行渣华还正在开发许多项目,以满足客户日益增长的需求,并致力于增大该公司地理覆盖面积,增加在中国的服务种类,并创建更多的注册实体,以便更多地参与中国物流业的发展。

4. 马士基航运集团(Maersk)

马士基航运集团的母公司为埃·彼·穆勒集团(APmoller)。它是迄今丹麦最大的企业集团,在全球 80 多个国家拥有 300 多家办事处,是最早进入中国物流市场的外国航商之一。

马士基航运集团于 1994 年 3 月在中国成立独资船务公司,总部在北京,通过直航干线船和支线船服务网络,在我国所有主要港口提供全面的运输服务。另外在大连、天津、青岛、宁波、厦门和深圳设立分公司,南京、扬州、广州、重庆、珠海和汕头设立办事处。

1996 年 6 月,该公司成立上海铁洋多式联运有限公司,目前它为许多内陆地区提供国际、国内货物铁路运输往返服务。

1998 年该公司在上海成立有利(中国)集运服务有限公司,并于 1999 年获准沈阳、天津、青岛、广州和深圳设立分公司,提供供应链物流服务。

5. 美国 DLCMS 公司

DLCMS 是一家专业物流公司,总部在新泽西州的克兰福德,专长于鞋类业务,耐克(Nike)是 DLCMS 的主要客户。该公司根据亚洲各国经济发展情况,包括中国在内已设立 13 家当地机构。该公司在当地的职员代表美国进口商与亚洲厂商联系,了解工厂生产建设和交货时间,并把这些信息输入称为 LOG-NET 的 DLCMS 的系统。公司可对整个拆拼箱和运输过程进行全程跟踪,因此,进口商可以即时了解最新的货物状态。亚洲的 DLCMS 职员在收到厂商发出的货物后储存到公司的货仓,并签发货物收据,据此,卖主可将必要的文件和信用证提取货款。

6. 环球捷运物流公司(AEI Logistics)

环球捷运物流公司在上海建立了一家名为环球捷运物流(上海)有限公司,该公司主要为华东地区日益增长的对第三方物流供应链管理的需求提供服务。AEI 远东区认为:“跨国公司以前所未有的速度进入中国高科技领域,这为开展第三物流服务打下了基础。”该公司是在中国提供全面分拨服务的第一家公司,建立在上海浦东外高桥保税区,占地 2.5 万平方英尺,距浦东国际机场 20 英里(1 英里 = 1.609344km),物流中心可以容纳 1600 多货盘,可以为客户提供分揽包装、编码及粗装配等增值服务。