

WULIU •

FAGUI •

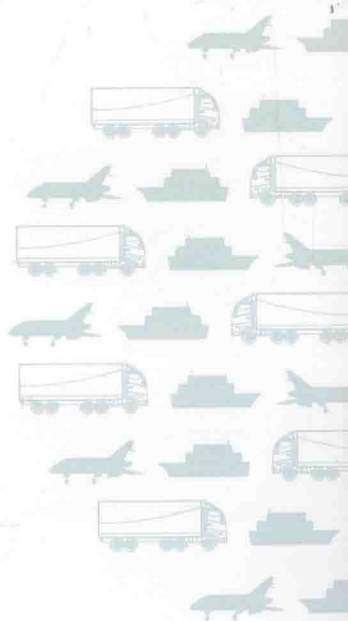
TIXI •

JIANSHE •

YANJIU •

# 物流法规 体系建设研究

李爱华 高 泉 邹晓美 著 ■



中国政法大学出版社

李爱华 | 高 泉 | 邹晓美 | 著



# 物流法规 体系建设研究

WULIU FAGUI TIXI JIANSHE YANJIU



中国政法大学出版社

2013 · 北京

## 图书在版编目 (C I P) 数据

物流法规体系建设研究/李爱华, 高泉, 邹晓美著. --北京: 中国政法大学出版社, 2013. 7

ISBN 978-7-5620-4835-0

I. ①物… II. ①李… ②高… ③邹… III. ①物流—物资管理—法规—研究—中国 IV. ①D922. 29

中国版本图书馆CIP数据核字 (2013) 第160437号

---

- 书 名 物流法规体系建设研究 Wuliu Fagui Tixi Jianshe Yanjiu
- 出版发行 中国政法大学出版社 (北京市海淀区西土城路 25 号)  
北京 100088 信箱 8034 分箱 邮编 100088  
<http://www.cuplpress.com> (网络实名: 中国政法大学出版社)  
58908325 (发行部) 58908334 (邮购部)
- 编辑统筹 第六编辑部 010-58908524 dh93@sina.com
- 承 印 固安华明印刷厂
- 规 格 880mm×1230mm 32 开本 9.375 印张 215 千字
- 版 本 2013 年 8 月第 1 版 2013 年 8 月第 1 次印刷
- 书 号 ISBN 978-7-5620-4835-0/D·4795
- 定 价 29.00 元

- 声 明
1. 版权所有, 侵权必究。
  2. 如有缺页、倒装问题, 由出版社负责退换。

## 前 言

随着经济全球化趋势的加快和科学技术的飞速发展，现代物流业已经成为国民经济体系中具有举足轻重地位的重要产业。现代物流业的发展与兴盛依赖于统一、透明、公平和高效率的法律制度环境。我国现有的法律法规一定程度上缓解了物流领域“法律空白”的状况，在物流领域的基本方面做到了有法可依，对物流业的健康发展起到了保驾护航的作用。但是，随着我国物流业的快速发展，物流法律法规的滞后与不完善凸现出来，成为我国物流业发展比较混乱的原因之一。物流市场的无序，严重影响着我国物流业的健康发展。因此，构建一个完善的物流法律法规体系，规范物流行业发展中的无序现象，成为我国物流业发展中面临的一个迫切问题。

市场经济就是法制经济，离开完善的

法律制度，任何行业或产业都不可能健康、持续发展，物流业更是如此。国务院 2009 年发布的《物流业调整和振兴规划》明确指出：“加强对物流领域的立法研究，完善物流法律法规体系，促进物流业健康发展。”因此，认真分析物流业发展和物流法规体系建设的现状、存在的问题，研究和借鉴发达国家与地区物流法制建设的经验，从物流市场主体、宏观调控、市场监管、物流标准化、绿色物流等方面提出完善物流法规体系建设的对策，在理论上和实践上都具有十分重要的意义。

北京物资学院法学专业在国内较早从事流通和物流法制的教学、研究工作，形成了一支专长于流通和物流法制的教学研究团队。本书由北京物资学院李爱华副教授、高泉副教授、邹晓美教授共同撰写完成。其中第一章、第五章、第六章、第七章由高泉同志撰写（该部分内容系北京市属高等学校人才强教计划资助项目“第三方物流经营人法律制度研究”成果之一，项目编号：PHR201108316）；第二章、第三章、第四章、第八章由李爱华同志撰写（该部分内容系北京市教委社科课题“物流领域环境责任保险制度研究”成果之一，项目编号：SQSM201110037007）；第九章、第十章由邹晓美同志撰写。

# 目 录

前 言 I

导 论 1

第一章 物流业的发展现状与存在的  
问题 ..... 4

第一节 物流与物流业概述 / 4

第二节 物流业发展现状 / 28

第三节 物流业发展中存在的问题 / 35

第四节 物流业发展中问题的成因分析 / 41

第二章 物流立法的现状与问题 ..... 50

第一节 物流立法的基本现状 / 50

第二节 物流立法存在的问题 / 79

第三节 加强和完善物流立法的基本  
对策 / 96

|            |                                 |            |
|------------|---------------------------------|------------|
| <b>第三章</b> | <b>外国物流政策与立法借鉴 .....</b>        | <b>101</b> |
| 第一节        | 日本的物流政策与法律 / 102                |            |
| 第二节        | 美国的物流政策与法律 / 111                |            |
| 第三节        | 欧盟的物流政策与法律 / 120                |            |
| 第四节        | 外国物流政策与立法的评价与借鉴 / 127           |            |
| <b>第四章</b> | <b>物流法规体系建设的总体思路与基本框架 .....</b> | <b>141</b> |
| 第一节        | 构建物流法规体系的必要性与可行性 / 142          |            |
| 第二节        | 物流法规体系建设的政策与法律基础 / 151          |            |
| 第三节        | 物流法规体系建设的指导思想、基本原则与目标 / 162     |            |
| 第四节        | 物流法规体系的基本框架 / 166               |            |
| <b>第五章</b> | <b>物流宏观调控法规建设 .....</b>         | <b>177</b> |
| 第一节        | 物流调控法规建设的必要性 / 177              |            |
| 第二节        | 物流宏观调控法规的内容 / 186               |            |
| 第三节        | 物流宏观调控法规完善的重点 / 192             |            |
| <b>第六章</b> | <b>物流主体法规建设 .....</b>           | <b>199</b> |
| 第一节        | 物流主体法规建设的重要性 / 199              |            |
| 第二节        | 物流主体法规的主要内容 / 201               |            |
| 第三节        | 物流主体法规完善的重点 / 205               |            |
| <b>第七章</b> | <b>物流市场监管法规建设 .....</b>         | <b>211</b> |
| 第一节        | 物流市场监管法规建设的必要性 / 211            |            |

|             |                  |            |
|-------------|------------------|------------|
| 第二节         | 物流市场监管法规的主要内容    | / 214      |
| 第三节         | 物流市场监管法规建设的对策    | / 221      |
| <b>第八章</b>  | <b>绿色物流法规建设</b>  | <b>225</b> |
| 第一节         | 绿色物流法规建设的重要性     | / 225      |
| 第二节         | 绿色物流法规建设的理论基础    | / 231      |
| 第三节         | 绿色物流法规建设的基本原则    | / 233      |
| 第四节         | 绿色物流法规建设的重点      | / 238      |
| <b>第九章</b>  | <b>物流标准化法规建设</b> | <b>261</b> |
| 第一节         | 物流标准化法规建设的必要性    | / 261      |
| 第二节         | 物流标准化法规的主要内容     | / 266      |
| 第三节         | 物流标准化法规建设的对策和建议  | / 268      |
| <b>第十章</b>  | <b>应急物流法规建设</b>  | <b>276</b> |
| 第一节         | 应急物流及其法规建设概述     | / 276      |
| 第二节         | 加强应急物流保障体系的对策    | / 281      |
| <b>参考文献</b> |                  | <b>286</b> |



## 导 论

现代物流产业是传统和新兴产业形态的结合体，是社会分工深化的结果。在新型管理理念的影响下，各企业为增强市场竞争力，将企业的人力、物力、财力投入到其核心业务上去，寻求社会化分工协作带来的效率和效益的最大化。社会化分工的结果导致许多非核心业务从企业生产经营活动中分离出来，其中就有物流业。

近年来，党中央、国务院十分重视现代物流业的发展，制定了一系列鼓励和支持物流产业发展的政策，取得了明显成效，现代物流产业获得了长足发展。但是，与先进国家相比，我国物流产业发展尚存在很大差距，并且面临着开放物流服务市场后世界级物流企业的激烈竞争。从物流业发达国家的发展经验看，要推动现代物流业的健康发展，其中一个重要手段就是政府必须营造一个有利的制度和政策法律环境。

纵观世界，发达国家都非常重视物流产

业的政策法规建设，为物流产业保驾护航。日本于1966年就编制了《流通业务城市街道整备法》，目的在于统筹规划大城市中心部位物流设施的合理布局。20世纪90年代，日本颁布了“物流二法”，对日本物流业的发展起到了极大的推动和保障作用。日本政府还制定了《综合物流施政大纲》，对指导本国物流产业发展起到了重要的作用。美国政府在宏观指导下，对物流发展做出规划并提出实施原则，以指导行业的发展，同时又制定必要的政策法规进行监控、协调和管理，对物流业的发展产生了重大的影响。欧洲社会也十分重视配送中心建设，各国采取优惠政策鼓励其发展。如法国中央政府要求各级地方政府资助配送中心的建设，并对物流基础设施建设提供一定的资助，同时在税收方面以法令方式鼓励发展配送中心。此外，英国、荷兰、比利时等国家在政策法规调整物流业方面也都有自己的特色。

纵观美国、日本和欧洲等发达国家物流发展的过程，都没有离开国家对物流行业的政策法规调整。然而，我国物流业发展的瓶颈恰恰在于法制环境还存在着缺陷和不足。随着物流体制改革的不断深入，物流的主体、物流行为方式日趋多样化，而现有的物流立法还欠完善，致使物流市场的竞争秩序受到破坏。再加上我国加入世贸组织后，外商投资物流企业在地域、数量、股比等方面的限制逐步取消，物流领域的对外开放也使得竞争更加激烈，这也对物流政策及物流法律法规提出了新的要求。

为此，我们应在借鉴美国、日本等国家发展物流产业经验、尤其是物流法规建设方面经验的基础上，结合我国的具体情况，在认真做好物流产业规划的前提下，应当以加快物流发展为主题，以调整物流活动为主线，坚持以市场为导向，以企业为主体，以信息技术为支撑，以降低物流成本和提高服务质量为中

心，切实增强物流企业在国内外市场的竞争能力，依法维护物流行为各方当事人的合法权益。通过调整不适应发展需要的政策法规，合理构建物流法规体系框架，建立健全适应物流发展需要、符合市场经济规律、体现中国特色、与国际通行规则接轨的物流法规体系，从而促进物流业的健康发展。

## 第一章 物流业的发展现状 与存在的问题

### 第一节 物流与物流业概述

#### 一、物流的概念

物流活动具有悠久的历史，人类社会开始有物品的交换行为时就存在物流活动。人们对于物流的认识，来自于生产销售产品过程中的实际需要。但真正意义上的“物流”概念直到近代社会才出现。物流概念自诞生以来，其内涵和外延已发生了多次变化。从研究文献来看，国内外在物流、现代物流、传统物流的概念以及物流是不是一个产业等物流最基本概念方面的研究，都还是仁者见仁，智者见智，没有统一的说法。想要科学地领会物流的含义，先要对物流概念的演变

过程进行透彻的了解。

### （一）西方国家物流概念的发展演变

物流概念的雏形最早出现在 20 世纪初叶，1918 年英国的利费哈姆勋爵（Lefinham）成立了“即时送货股份有限公司”，旨在全国范围内把商品及时送到批发商、零售商以及用户的手中，被誉为有关“物流活动的早期文献记载”。物流界公认的最早的物流概念是 1921 年美国市场营销学者阿奇·萧（Arch W. Shaw）在《市场流通中的若干问题》（*Some Problems in Market Distribution*）中从市场营销的角度提出“physical distribution”（简称 PD），译成汉语是“实物分配”或“货物配送”。<sup>〔1〕</sup>书中还指出“物流是与创造需求不同的一个问题”、“物资经过时间或空间的转移会产生附加价值”。PD 指流通中的物理性方面，即“物理性流通”，物流是“物理性流通”的省略语，而不是指单纯的物的流动（Flow of Goods 或 Materials Flow），物流着重强调流通分配的物理性方面，专注如何更有效地实现买卖双方之间已经达成的商品交易。<sup>〔2〕</sup>

1935 年，美国市场营销协会（American Market Association，简称 AMA）在《市场营销用语集》中对物流的定义：“物流是包含于销售之中的物质资料和服务从生产地点到消费点流动过程中伴随的种种经济活动。”该协会分别于 1948 年、1954 年对 PD 的定义作了两次修改：第一次修订为：“是物质资料从生产者到消费者或消费地流动过程中所决定的企业活动的费用”；第二次修订为“是物质资料从生产阶段移动到消费者或利用者手里，

〔1〕 王华：《企业物流成本控制研究》，北京大学出版社 2008 年版，第 13 页。

〔2〕 刘鹏飞、谢如鹤：“美国的物流概念演变分析”，载《商场现代化》2005 年第 3 期。

并对该移动过程进行管理”。1935 年的定义强调从物质资料的移动和相应的处理活动的角度去把握物流概念，强调物流的活动性。1948 年的定义强调从物质资料的移动费用和相应的处理活动费用的角度去把握物流概念，强调物流的经济性。1954 年的定义所强调的重点不在于物质资料的移动和相应的处理活动及其费用，而在于对这种移动的管理，强调物流的管理性。从美国市场营销协会对 PD 所做的定义来看，PD 的物流概念仅仅局限于销售物流领域。

1962 年，著名的美国管理学家彼得·德鲁克（Peter Drucker）在《财富》杂志上发表了题为“经济领域的黑色大陆”一文，这个所谓的“黑大陆”主要针对物流而言。“黑色大陆”的说法，主要是指尚未认识、尚未了解、尚未开发的领域。<sup>〔1〕</sup>德鲁克用“黑色大陆”来说明或形容流通，包含着两层意思：一是这个领域未知的东西很多，其理论和实践还不太成熟；二是在该领域内有很多可供开发的东西。该论断强调物流的模糊性尤其突出，实践中可探索的东西较多，挖掘的潜力较大。

1960 年，美国国家配送管理协会（National Council of Physical Distribution Management，简称 NCPDM）对物流的定义：“把完工品从生产线的终点有效地移动到消费者手里的广泛活动，有时也包括从原材料的供给源到生产线的始点的移动。”该定义明确的指出了物流活动的范围，包括成品销售环节的物流活动和原材料供应环节的物流活动。1963 年，NCPDM 对于物流的定义为：“有计划地对待原材料、在制品和制成品由生产地到消费地的高效运动的过程所实施的一系列功能性活动，主要包括货物的运输、仓储、物料搬运、防护包装、存货控制、工厂和仓

---

〔1〕 王之泰：《从黑大陆到灰大陆》，重庆大学出版社 2009 年版，第 3 页。

库选址、订单处理、市场预测和客户服务等。”这一定义中的物流功能范围进一步扩大,涵盖了库存控制、订单处理以及市场预测方面,更加强调物流管理计划的重要性。〔1〕

NCPDM 成立之后对“Physical Distribution”进行过多次定义,1976 年最后修订为“是为了计划、实施和控制原材料、半成品及产成品从起源地到消费地的有效率的流动而进行的两种或多种活动的集成。这些活动可能包括但不限于:顾客服务、需求预测、交通、库存控制、物料搬运、订货处理、零件及服务支持、工厂及仓库选址、采购、包装、退货处理、废弃物回收、运输、仓储管理”。这个 PD 概念的物流范围从销售物流扩大到采购物流,比美国市场营销协会的物流定义范围有所扩大。同时,这个定义还反映了物流告别物流基本功能各自分离、单独管理的时期,进入部分物流基本功能集成、局部系统化管理的时期,例如,把送货与分拣、拣选结合成配送系统。〔2〕

在引入物流概念之前,日本把与商品实体流通有关的业务统称为“流通技术”,1956 年经过对美国的实地考察,把“流通技术”亦改称为“Physical Distribution”,并得到广泛应用。1964 年,日本召开了经济审议会的流通分科会,会上决定采用 PD 方式以改善流通问题。池田内阁的五年计划制定小组成员之一平原在谈到这一术语时强调,将其改为“物的流通”可能更好。于是自 1965 年开始,日本在政府文件中正式采用“物的流通”这一提法,简称“物流”。1981 年,由日本日通综合研究所编著的《物流手册》对物流进行了更为明确的定义:“物流是物质资料从供给者向需要者的物理性移动,是创造时间性、场

---

〔1〕 周婷、史林:“物流概念的演变分析”,载《网络财富》2009 年第 11 期。

〔2〕 王健:“现代物流概念的比较研究”,载《发展研究》2005 年第 1 期。

所性价值的经济活动。从物流的范畴来看,包括包装、装卸、保管、库存管理、流通加工、运输配送等诸种活动。如果不经过程,物就不能移动。”

随着市场竞争的日益激烈、产业结构和科学技术的迅猛发展,经济全球化进一步扩大了企业经营的空间范围,而传统的物流理念仅仅应用于销售领域,PD 概念的范围狭窄,其局限性逐渐表现出来。因此,Logistics 的概念应运而生。

Logistics 一词来自于法语 logistique 一词,指拿破仑军队中的一种官职,其责任是为部队寻找住所,为战马等牲畜供给饲料。《韦氏新世界大学词典》的解释是:logistics,①是军事科学的分支学科,研究物资、人员和设施等的采购、储存和运输等事项;②指管理一项具体任务的执行。《商务印书馆/美国兰登书屋大学词典》的解释是:logistics 用作单数或复数名词,是军事科学的分支,研究装备、补给品与人员的获得、维持与运输,即后勤学。《剑桥国际英语词典》的解释是:logistics 是复数名词,意思是为了使复杂军事行动或企业活动成功而有效地执行,对这类行动 / 活动所进行的精心组织(即后勤管理)。由此可得出,英语中的 logistics 既指后勤、后勤管理,又可指后勤学,可认为 logistics 是多义词。

1905 年美国陆军少校琼西·贝克尔(Chancy Baker)曾把 Logistics 称为关于军队移动与供给的战争科学之一,在其所著的《军队和军需品运输》一书中首次较为完整地提到 Logistics 概念:“关于军队调动及设备移动与供应相关的作战艺术的分支称为后勤(Logistics)。”由此可见,Logistics 的原意是后勤,来源于战时对如何提供最佳的军事物资供应组合以保障前线需要的考虑,是指军队为维持战争进行而开展的对所需人员和物品进行保障的后勤系统。第二次世界大战期间,美国在军队后勤保



障供应系统中成功地运用了 Logistics 技术，用 Logistics 一词表达的“物流”概念开始形成。

20 世纪 50 年代，通用汽车公司首次引入 Logistics 概念，把军事领域的 Logistics 作为新的管理思想、理念和技术引入到企业经营管理中。随后，西方工业发达国家将 Logistics 广泛用于管理实践，Logistics 逐渐成为物流的代名词，并延续和流传于世界各国。此时 Logistics 概念及理论的发展融入了运筹、管理及优化的思想，将研究视角定位在整个供应链上，涉及供应、采购、生产、运输等供应链的全部环节。相比之下，PD 只描述分销物流，只是 Logistics 的一部分，Logistics 比 PD 包括的范围及涉及的活动更为广泛，更加切合当时物流发展的实际情况，是一种适应新时期、适用于社会经济中所有部门的集成化、信息化、一体化的物流管理理念。

1985 年，美国物资配送管理协会的名称改为美国物流管理协会（The Council of Logistics Management，简称 CLM），将物流的名称从“Physical Distribution”改为“Logistics”，并将其定义为“物流是以满足客户要求为目的，以高效和经济的手段来组织原料、在制品、制成品，以及相关信息从供应到消费的运动和存储计划、执行和控制的过程”。Logistics 涉及的范围已突破商品流通的范围，把物流活动扩大到生产领域，物流已不仅仅从产品出厂开始，而是包括从原材料采购、加工生产到产品销售、售后服务，直到废旧物品回收等整个物理性的流通过程。这一定义，充分体现了现代物流的思想和理念，并且首次强调了信息的重要性，Logistics 的物流概念成为世界公认的物流标准用语。

1985 年加拿大物流管理协会（Canadian Association of Logistics Management，简称 CALM）对物流的定义：“物流是对原材