

# 物流服务行业报告



【最新资料, Word 版, 可自由编辑!】

论文关键词：物流产业；现代物流；物流服务；发展对策

论文摘要：物流活动具有悠长的历史，物流活动存在于人类最简单的贸易活动之中。在经济全球化和信息技术革命的推动下，现代物流作为“第三利润源泉”，对整个国民经济的影响是巨大的。高效、迅捷是现代物流业最显著的特点。

物流概念、行业特点、概述

关于概念：

物流是指物质资料从供给者到需求者的物理性运动，主要是创造时间价值和场所价值，有时也创造一定加工价值的活动。

“物流是为满足消费者需求而进行的对原材料、中间库存、最终产品及相关信息从起始地到消费地的有效流动与存储的计划、实施与控制的过程”。——美国物流管理协会

关于行业特点：

(1) 物流服务是一种时效性很强、要求快速反应的服务物流服务面临的是随时会变更的细节要求，在它明确的整体目标框架下，具体的单次服务随时都有可能变更。即使是在十小时前下的出货订单，在出货半小时前、甚至在途上都有可能取消或变更，而这种情况还不属于小概率事件。如果没有完善的快速响应机制进行调控，是不可能实现客户满意的。

(2) 物流需求多样化、个性化，没有固定的模式在物流服务中，海运、空运、公路运输操作方式上几乎没有相同点，即使同是公路运输，不同路段在路况、车辆资源、在途控制方式上也有很大差别；同是仓库管理，平面库、楼库、立体库、自动化库，从设备配置、区域规划、流程设计上区别甚大；同是信息服务，各个客户仅在统计表的设计上就有不同要求，至

于信息反馈时间、信息反馈渠道上要求就更加不同了。

(3)物流是服务，是软性产品在物流业中，提供服务与产品交付同时实现，没有产品完成后交付前的检验时机。虽然质量不是靠检验出来的，但检验至少能在不合格产品交付给顾客前被剔除出来，最大限度地减少不合格品可能造成的顾客不满意。由于缺少产品检验的环节，物流服务的质量管理就有了较大的难度。

关于概述：

物流是国民经济的基础和动脉，是连接国民经济各个部门的纽带。任何一个国家的经济都是由众多的产业、部门和企业组成的整体，物流通过不断运输各种物质产品，使生产者不断获得生产所需要的原材料、零配件和燃料，促进生产过程中原材料、在制品、半成品、产成品等在企业内部有序流动，又不断将产品运送给不同的需求者，使其生产、生活得以正常进行。国民经济也因此得以成为一个有机的整体。

现代物流业是现代经济和科学技术发展到一定阶段的产物，是一个适应市场竞争及市场协作要求并正在加快发展的新的专业化分工和产业部门。在经济快速发展的今天已经成为继由挖掘节约原材料的“第一利润源泉”、提高劳动生产率的“第二利润源泉”后的“第三利润源泉”。从某种意义上说，落后的物流业，对应的必定是落后的经济；发达的物流业，必定带来经济的快速发展。现代物流就是通过仓储、运输、配送等全面综合管理，令整个物流过程缩短时间及减低成本。因此，提高现代物流管理水平，促进物流持续、健康、快速发展，将对国民经济和社会发展产生巨大影响。

## 一. 国际与国内发展情况

关于国际：

世界现代物流业正处于生命周期的发展期，前景十分广阔。据统计，2000 年全球物流费用总支出为 3.75 万亿美元。其中第三方物流市场份额为 2070 亿美元，占全球物流总支出的 5.5%。预计到 2002 年，全球物流支出将达到 4 万亿美元，第三方物流达到 2810 亿美元，占全球物流总支出的 7%。从 1996 年到 2002 年，全球第三方物流市场年均增长率为 13%。

据美国物流专家罗伯特·德兰雷在《2000 年美国年度物流状况报告》中指出，1999 年美国物流成本为 9210 亿美元，占当年 GDP92600 亿美元的 9.9%。1990 年还占 11.4%，1980 年占 15.7%。

据美国第三方物流产业咨询顾问公司报告：2000 年美国第三方物流市场为 564 亿美元，占美国物流总支出的 5.6%。在未来的 3~5 年内，美国第三方物流市场将以 15%~20% 速度增长。

欧盟 1999 年物流总支出为 850 亿欧元，其中第三方物流市场为 260 亿欧元，占 30%。

总的来说，发达国家的物流产业发展大约经历了四个阶段：

第一阶段：大约在 20 世纪 60 年代以前。此阶段储存和运输分离，各自独立经营，许多工厂、个人都建造仓库（主要是楼仓），是封闭型、储藏性的。只具备储存、储备功能。

第二阶段：大约 1960~1980 年

此阶段，产品越来越多，储存期越来越短，储存型向“流通型”发展。产生了“配送”的概念，仓库向城市郊区发展，楼仓向高架仓库发展。增加了“生产过程中的衔接功能和集散功能。

第三阶段：大约 1980 ~1990 年

计算机的发展，使物流产生质的变化，仓库、配送中心增加了信息处理功能，向综合物流发展，95% 的仓库变成了单层的立体库。增加了配送功能，许多仓库变成了配送中心。

第四阶段：1990 年以来

物流发展到集约化阶段，除了储运货物外，还有许多增值服务。由第三阶段的“我能为客户提供哪些服务”发展到“客户究竟要我提供哪些服务”。

在欧美，现有的物流公司根据其核心能力和历史因素大致可以分为主要以实物资产为基础和不以实物资产为基础两大类型。以实物资产为基础的物流公司类型其中可以细分为以提供运输为主、以提供仓储为主、以提供港口/铁路终端服务为主三类服务形式。

而在这些形形色色的物流公司之中，以提供航空货运服务的企业的企业发展的最快、最好。在2000 —2001 年的财富500 强的排名表中，一共有9家企业入选，刨除有国家专营色彩的的美国邮政、日本邮政之外，从事航空运输中货运服务的有四家，并且是赢利最好的四家。

关于国内：

我国物流业近年来发展情况：

（一）对物流概念认识逐步深入

近两年来，我国企业界和物流界对物流的认识取得了很大的进展。人们不再简单地认为，仓储或运输就是物流，或者配送就是物流，而是开始从供应链管理的高度和物流为企业所创造的增加值的角度，来衡量物流的作用。换句话说，人们不是在“说物流”，而是在“做物流”。同时，一体化物流概念开始为企业接受，并且开始按一体化物流的模式进行运转。

（二）物流行业不同的参与者开始瓜分物流市场

在中国，物流作为一个产业真正崛起的一个重要标志是，围绕物流服务的供应和需求，产生了一个庞大的产业群和支持体系，它包括作为物流需求方的形形色色的制造企业、分销/批发企业、零售企业，作为物流供应方的第三方物流、第四方物流、物流咨询机构、物流基础设施供应商、物流软件公司、物流硬件设备公司、物流通讯器材公司，作为物流运作监管方的政府机构和行业协会，以及作为物流支持体系的科研院所和教育培训机构。在 2001 年里，以上各个领域都涌现出了一批“领头羊”。其中各个不同的关系体如何相互作用，将对这个行业的成熟与发展产生重大影响。

（三）供应链管理的新概念开始引入并进入实际操作阶段

1、电子化物流。美国投资银行 Bear Stearns 把电子化物流定义为“以互联网技术作为关键工具，来管理广泛的物流流程或者物流流程的一部分”。快步易捷 (Egistics Corp) 把电子化物流定义为“供应链过程中各个环节的商业伙伴，利用互联网技术作为使能工具，实现相互之间的信息沟通的实时性、准确性和库存的可视性，从而提高各个环节的客户服务水平，降低物流的总成本和实现整个供应链的效率最大化”。电子化物流的创新能力和价值，在飞利浦消费电子公司在华的成功物流运作中得到了最好的体现。

2、合同制造/EMS。合同制造商 OEM，在欧美也称为电子制造服务商 EMS (Electronics Manufacturing Services)，主要为通信、电脑、医疗、家用电器等行业的 OEM 制造商提供制造服务，包括从基本的 PCB 制板到最终产品装配等专业服务。OEM 促成了电子制造业由传统的垂直集成模式转向水平集成模式，从而使每个公司都能将核心能力集中在关键业务上。一些欧美企业，如美国的旭电 Solectron 和芬兰的艾科泰

Elcoteq，都在中国把这种“供应链管理”魔术玩到了极致，甚至把自己的生产线安在了客户的工厂内。

3、第四方物流。安达信咨询所倡导的第四方物流指出，第四方物流供应商是一个供应链的集成商，它对公司内部和具有互补性的服务供应商所拥有的不同资源、能力和技术进行整合和管理，提供一整套供应链解决方案。其他的咨询公司也开始使用类似的服务，称之为“总承包商”或“领衔物流服务商”。根据 Morgan Stanley 的分析，第四方物流要比第三方物流利润更加丰厚，因为他们拥有专业化的咨询服务。尽管这一块服务目前规模尚小，但在整个竞争激烈的中国物流市场上，将是一个快速增长的部分。

#### （四）现代物流业的三大支柱凸现。

1、现代化的物流基础设施。全国性交通基础设施得到改善，根据交通部出台的《公路、水路交通发展三阶段战略目标（基础设施部分）》，到 2040 年，中国交通将实现现代化，比国家现代化目标提前 10 年。其中，到 2010 年要实现以下主要目标：

——全国公路总里程达到 180 万公里，高速公路达到 3.5 万公里，占公路总里程的 1.9；二级以上公路达到 36 万公里，占公路总里程的 20%；高级、次高级路面公路里程达 100 万公里，占公路总里程的 55%。

——初步建成上海国际航运中心。

——沿海港口能力与吞吐量之比达到 1 比 1，沿海港口总吞吐能力达到 22 亿吨，深水泊位达到 900 个，其中 3 万吨级以上占 35%左右。完成长江口、珠江口出海深水航道和沿海主要港口进出港航道治理工程。

——沿海港口集装箱吞吐量达到 7500 万 TEU，五大主要集装箱港口吞吐量进入世界前 20 名。集装箱枢纽港适应国际干线航线船舶挂靠要求，实现集装箱多式联运及全程运输实时追踪，逐步形成物流中心。远洋集装箱直达率超过 80%。

——进口原油、铁矿石接卸码头 80% 以上适应大型船舶运输需要，与日本和远东原油进口国家目前的水平相当。

——70% 的内河水运主通道达到规划标准，其中三级以上航道里程达到 1 万公里，长江三角洲和珠江三角洲建成高标准的现代化航道网，红水河恢复全线通航。在长江、珠江三角洲及其干流全面推进船舶标准化、系列化。

2、全国性和区域性物流枢纽、物流园区网络的完善。根据交通部的规划，全国将建设包括北京、上海、广州、沈阳、成都和武汉等城市的 45 个公路主枢纽。到 2020 年，国家级公路主枢纽全部建成，并有效发挥系统的整体功能，形成区域性物流中心。国家二类公路主枢纽新布局由全国 96 个城市组成，覆盖全国所有的特大城市、57.1% 的大城市、41.4% 地级市和地区。以客运站为主要表现形式的公路主枢纽，其功能是承担跨地区、跨省级公路客货运输的组织和作业，主要以地级市主干线相交会的结点城市为布局目标，并以此满足与我国生产力布局相匹配，与现代物流和公路快速客运发展相适应，与其他运输方式相衔接。

目前，在北京、天津、深圳等城市的物流枢纽已经投入使用。除了政府的规划外，许多企业还根据自身的需求或客户的需求，在中国重要的物流节点城市建立起了物流中心，成为全国物流枢纽网络的有机组成部分。

3、专业化的物流管理成为必须。企业在经历了以生产为导向到以产品为导向，以市场为导向到以客户为导向的策略演变



以后，开始关注通过内部的精细化运作来提高企业的利润率，而不是通过盲目追求销售额的扩张。

这样，企业对供应链/物流管理能力和技巧的要求就被提到了较高的议事日程。物流开始进入企业总经理的关注范围之内，这主要反映在一些企业开始任用副总裁和总监级的高层人员主管物流业务。一些国营和民营企业开始聘用跨国公司的高层物流主管和海外归国人员。

在外包物流业务的过程中，企业对业务外包的心态也发生了重大的改变。多数企业能够主动地接受因此而产生的企业文化和业务流程的变革，积极采用先进的信息技术，提高和物流供应商进行谈判和对其运作进行管理和监控的能力。

4、信息技术日益显示出重要性。作为企业内部供应链信息整合的 ERP 系统在企业得到广泛地认可，同时作为企业供应链实施的 WMS 、 TMS 和 DPS 开始被企业重视。物流企业开始重视物流信息系统，并把信息技术作为企业的核心竞争能力之一。

同时，物流和供应链解决方案成为 ERP 之后软件行业的又一热门。与物流相关的各种软件和技术产品开始形成一个产业，在国民经济中发挥越来越重要的作用。但是作为企业间供应链管理一体化/协同物流的信息技术手段，比如 EAI/EDI/XDI 等，尚待被市场接受。

### 三、我国物流业发展特点

相对于发达国家的物流产业而言，中国的物流产业尚处于起步发展阶段，其发展的主要特点是：

(一)企业物流仍然是全社会物流活动的重点，专业化物流服务需求已初露端倪

近年来，随着买方市场的形成，企业对物流领域中存在的“第三利润源泉”开始有了比较深刻的认识，优化企业内部物流管理，降低物流成本成为目前多数国内企业最为强烈的愿望和要求。1998 年以来，山东省经委以优化企业内部物流管理为切入点推进现代物流发展的试点工作，得到山东省及其周边省份许多企业的广泛认同和参与。这说明，我国物流活动的发展水平还比较低，加强企业内部物流管理仍然是全社会物流活动的重点。

与此同时，专业化的物流服务需求已经出现且发展势头极为迅速。其一是跨国公司在我国从事生产经营活动、销售分拨活动以及采购活动过程中，对高效率、专业化物流服务的巨大需求，这是带动我国物流产业发展的一个十分重要的市场基础。其二是国内优势企业对专业化物流服务的需求。目前，我国一批颇具竞争实力的优势企业，例如海尔集团、青岛啤酒、上海宝钢等，在市场扩张的过程中，在不断优化企业内部物流系统的基础上，已开始尝试和利用专业化物流服务。其三是在一些新兴的经济领域中，如私营企业、快递服务行业以及电子商务领域等，也产生和存在着一定规模的物流服务需求。

(二)专业化物流企业开始涌现，多样化物流服务有一定程度的发展

近年来，我国经济中出现的许多物流企业，主要由三部分构成，一是国际物流企业，如丹麦有利物流公司

(Merchandise logistics Co.) 等。这些国际物流公司一方面为其原有的客户——跨国公司进入中国市场提供延伸物流服务，如丹麦有利为马士基船运公司及其货主企业提供物流服务；另一方面，针对中国市场正在生成和发展的专业化物流服务需求提供服务，如 UPS 、 TNT 等国际大型物流企业在纷纷进入中国的快递市场。

二是由传统运输、储运及批发贸易企业转变形成的物流企业。它们依托原有的物流业务基础和与客户、设施、经营网络等方面的优势，通过不断拓展和延伸其物流服务，逐步向现代物流企业转化。例如，中外运所属天津空运公司，在与摩托罗拉（中国）公司的合作中，根据客户市场的发展和物流需求的变化，不断规范、调整和创新企业的物流服务内容，提高服务质量，使物流服务内容从简单空运发展为全程物流服务，服务区域从天津市场扩展至全国，服务规模从最初的几笔货物发展到每月数百吨，成为摩托罗拉（中国）公司最主要的物流服务供应商。

三是新兴的专业化物流企业，如广州的宝供物流公司、北京华运通物流公司等。这些企业依靠先进的经营理念、多样化的服务手段、科学的管理模式在竞争中赢得了市场地位，成为我国物流产业发展中一个不容忽视的力量。

在物流企业不断涌现并快速发展的同时，多样化的物流服务形式也有了一定程度的发展。一方面是围绕货运代理、商业配送、多式联运、社会化储运服务、流通加工等物流职能和环节的专业化物流服务发展比较迅速。以货运代理为例，目前我国货运代理企业有数千家，整体发展比较规范，典型的货运代理企业，如中外运，能够提供包括报关、商检、运输合同管理等专业化的物流服务。另一方面是正在起步的系统化物流服务或全程物流服务，即由物流企业为生产、流通企业提供从物流方案设计到全程物流的组织与实施的物流服务。目前国内物流企业刚刚开始这方面的尝试，还缺乏成功的运作经验和实例。

### (三)物流基础设施和装备发展初具规模

经过多年发展，目前我国已经在交通运输、仓储设施、信息通讯、货物包装与搬运等物流基础设施和装备方面取得了长足的发展，为物流产业的发展奠定了必要的物质基础。

在交通运输方面，我国目前已经建成了由铁路运输、公路运输、水路运输、航空运输和管道运输 5 个部分组成的综合

运输体系,运输线路和场站建设方面以及运输车辆及装备方面有较大的发展。在仓储设施方面,除运输部门的货运枢纽和场站等仓储设施外,我国商业、物资、外贸、粮食、军队等行业中的仓储设施相对集中。仓储设施近年来发展迅速,年投资规模呈现快速增长趋势,1990 年我国仓储业基本建设投资规模仅为 4.2 亿元,1998 年为 65.8 亿元,比 1990 年增长 14 倍之多。

在信息通讯方面,目前我国已拥有电信网络干线光缆超过 30 万公里,并已基本形成以光缆为主体,以数字微波和卫星通讯为辅助手段的大容量数字干线传输网络,包括分组交换数据网(ChinaPAC)、数字数据网(ChinaDDN)、公用计算机互联网(ChinaNet)和公用中继网在内的四大骨干网络的总容量已达 62 万个端口,其覆盖范围包括全国地市以上城市和 90% 的县级市及大部分乡镇,并连通世界主要国际信息网络。这就使 EDI、ERP、MRP、GPS 等一些围绕物流信息交流、管理和控制的技术得以应用,在一定程度上提高了我国物流信息管理水平,促进物流效率的提高。

在包装与搬运设施方面,现代包装技术和机械化、自动化货物搬运技术在我国已有比较广泛的应用,在一定程度上改善了我国物流活动中的货物运输的散乱状况和人背肩扛的手工搬运方式。目前,我国自主开发和研制的各种包装设备和搬运机械设备分别多达数百种,估计仅搬运机械设备制造业的年产值约为 400—500 亿元。

#### (四)物流产业发展正在引起各级政府的高度重视

目前深圳、北京、天津、上海、广州、山东等地政府极为重视本地区物流产业发展,并已开始着手研究和制定地区物流发展的规划和有关促进政策。

其中,深圳市已明确将物流产业作为支持深圳市二十一世纪经济发展的三大支柱产业之一,并初步制定了物流产业发展的策略;北京市就物流产业发展所需要的物流设施系统进行了比较全面的研究和规划;天津市也根据其城市功能定位和物流经济发展的需要正在积极研究制定天津现代物流发展纲要。

中央政府有关部门,如国家经贸委、国家计委、交通部、外经贸部等,也从不同角度关注着我国物流产业的发展,并积极地研究促进物流产业发展的有关政策。

#### 四、我国物流业存在的主要问题及差距

##### (一) 我国物流市场存在的主要问题

虽然近几年我国物流业取得了较快发展,但是从现阶段看,由于我国刚刚告别短缺经济,人均收入水平与发达国家相比存在相当大的差距,社会主义市场经济体制还有待不断规范和完善,传统观念和计划经济条件下形成的传统模式还难免会对现代物流产生一定的阻碍。从总体上说,我国的物流发展尚处于起步阶段,还很不成熟,物流发展中还存在众多问题。主要表现在:

##### 1、物流社会化、市场化程度低

全国来看,现代物流只是在少数发达地区和先进企业中得到了重视和发展。在广大中西部地区和边远省份,现代意义上的物流还未真正起步。即使是在经济发达的东部沿海地区,物流的社会化、市场化程度也还很低。据测算,目前我国企业的自有物流占整个市场规模的60~70%左右,物流需求的匮乏使得我国物流业的发展内在动力不足,限制了物流业的发展。

物流需求的匮乏,一方面是由于物流观念尚未真正深入人心,更重要的原因是受传统的“大而全、小而全”的经营发展模式的影响,企业大都建立了相对完整独立的仓储运输和销售系统,沉淀成本很大。

## 2、专业物流企业提供的服务尚不满足日益增长的物流需求

尽管我国物流业近几年有了较快发展,但与西方发达国家相比,我国物流企业数量少、规模小,服务意识和服务质量也不尽如人意。除少数企业以外,大多数物流企业技术装备和管理手段仍比较落后,服务网络和信息系统不健全,大大影响了物流服务的准确性与及时性。大多数企业还只是被动地按照用户的指令和要求,从事单一功能的运输、仓储和配送,很少能提供物流策划、组织及深入到企业生产领域进行供应链的全过程管理,物流增值少。更重要的是,企业缺乏通晓现代物流运作和物流管理的复合型专业人才,员工素质不高,服务意识不足,缺少市场开拓的主动权。

## 3、物流管理不统一,阻碍了全国性综合物流体系的建立

现代物流的发展,要求打破传统的行业与区域限制,建立一个统一、开放、竞争有序的大市场。但是由于目前我国现代物流业刚刚起步,因此物流市场管理与行业管理还没有理顺,国家经贸委、交通部、铁道部、外经贸部、内贸局等各承担了一部分物流管理职能。从各地看,地区经济发展不平衡,地方保护主义依然存在。

因此,我国物流发展呈现出明显部门化、区域化特征,工业、商业、物资、交通等各自为政,都在上项目、抢市场,相互间协调性差,造成了资源浪费。这种局面也造成了企业物流活动很难达到必须的经济规模和预期的投资回报,致使规模小、实力弱,增长乏力。

## 4、发展现代物流的法制环境尚未完善

发展现代物流业所需的产业政策和产业规划尚未出台,而我国现有与物流有关的法律法规多是部门性、区域性规章,往往带有部门或地区保护的色彩。物流市场的进入与退出、竞争规则基本上无统一法律法规可循,对社会性的物流服务缺乏有效的外部约束,致使不正当竞争难以避免。由于缺乏对物流企

业的正确认识和合理界定，在工商部门的企业注册目录中至今没有物流企业的一席之地；物流企业的设立还要受到种种限制，手续繁琐，专业物流组织策划企业的法律地位尚未得到法律承认等等，限制了第三方物流业的进一步发展。

## （二）我国物流业与国外的差距

我国物流作为一个产业，本身就起步较晚，加上上述问题的存在，因此，我国物流产业与发达国家相比差距悬殊，这主要体现在五个方面：

1、物流成本高。据世界银行的推测，我国的物流费用占GDP 的比重约 20% ，比发达国家高出一倍左右。

2、周转慢。2000 年我国工业企业流动资金的周转速度为 1.62 次，而日本制造业的平均周转速度为 15-18 次，一些知名的跨国连锁企业，如沃尔玛、家乐福等已达 20-30 次。

3、库存大。据统计，到 2000 年底，我国库存商品沉淀的资金高达 4 万亿元，占当年 GDP 近 50% 。目前国际公认的库存商品与 GDP 的比例，发达国家一般不超过 1% ，发展中国家也不过 5% 。

4、效率低。有专家估算，我国仅汽车空驶率就高达 37% ，相当于 150 万辆载重汽车来回空跑。一件商品从生产出来到消费者手中，要经过十几次的搬动、装卸、长时间的储存、保管，因此每年造成的全国物资损耗约在 3000 亿元以上。

5、传统流通方式仍占相当比例。资料显示，美国、日本等国家使用第三方物流企业的比例已达 30% 以上；而在我国的工业企业中，把原材料物流交给第三方物流的仅占 18% ，把销售物流交给第三方的仅占 16% 。

一般衡量物流效率的时候，用三个指标，也就是物流时间，物流费用和物流效益。从时间上来看，比如以成品的库存时间，在发达国家一般是 20 天，而我们国家是 40 天。从物流费用来说，用在物流价格中间这个物流成本所占的比重来看，比如在英国是 14.8% 平均数字，美国差不多在 10-32% ，而我们国家要达到 30-40% 。从物流效益来看，这个物流的的平均的成本占整个 GDP 的比重，基本上美、日、英这些发达国家基本上达到 10% 左右，而我们国家达到 20% ，有很多专家说这个数据可能还不太准确，要考虑整个物流流通过程中的其它的费用和流通过程中的物流损耗，比例应该在 20% 以上。也就是比它高 10 个百分点，实际上这个效率也是非常低的。

所有这些差距，尽管比较大，但也意味着我国物流产业的发展潜力和发展空间非常之大。因此，我国的物流企业应充分认识到所面临的机遇和挑战，加快改组步伐，调整内部机制结构，以跟上国际物流发展的潮流。

## 二. 物流相关政策法规

物流法

我国物流立法的发展

物流法律关系

物流企业法

物流公司与公司法

物流合同法

物流服务合同



物流相关合同  
不当得利和无因管理之债  
物流与产品质量法律制度  
物流与金融法  
物流与银行法

现代物流作为我国一个新兴产业，在国内受到了前所未有的关注，发展十分迅速。在市场经济体制下，任何一个产业的健康发展，均应有相关法律来规范和支持，并有精通该产业法律的专业人士提供法律服务。这些专业人士，在西方国家通称之为产业律师，而在我国习惯称为专业律师，比较典型的如房地产律师、金融律师、保险律师等。就物流而言，因为其本身所具有的综合性、开放性、国际性等特点，包含了运输、仓储、装卸、包装、配送、流通加工、信息等七大环节，涉及公路、铁路、航空、海运等众多从事物流的企业，这些企业的设立以及在从事物流服务活动的时候，应遵循什么样的规则，怎么样预防纠纷、消除纠纷，如果出现纠纷该如何处理等等。这些都需要物流法律及精通法律的专业人士来解决。

现阶段，对于上述问题，我们可以从两个层面进行分析：第一个层面，关于我国的物流立法，由于目前没有形成专门、系统的物流法律法规，导致物流发展在个别领域出现了无序竞争、诚信缺失等大家都不愿意看到的现象，直接影响物流产业的整体形象和声誉；第二个层面，关于法律实务，我国尚未形成专门为物流产业提供专业法律服务的法律人团队。

#### 一、关于我国物流法律立法现状之清理

现代物流泛指原材料、产成品从起点至终点及相关信息有效流动的全过程。它将运输、仓储、装卸、加工、整理、配送、信息等方面有机结合，形成完整的供应链，为用户提供多功能、一体化的综合性服务。随着物流业的发展，完善物流法律制度的要求越来越迫切，特别是综合性的物流服务法律制度，把以

前分散的法律制度整合起来，形成专门物流法律体系，尤为重要。

我国物流业在快速发展，而作为调整物流活动中各种关系的法律建设相对滞后与不完善，从某种角度上说，已成为当前物流业发展个别领域出现混乱现象的重要原因，直接影响着这一新兴产业的健康发展。本文试图以系统论的观点，以散见于我国现行法律、行政法规、地方性法规中调整物流关系的规范性文件为基石，整合现有法律资源，从物流主体立法、物流行为立法、物流经济调控立法和物流争议救济立法四个方面，对构建我国物流法律制度体系进行探讨。

### （一）物流主体立法

从法律意义上讲，物流主体立法实际上解决的是形形色色的物流活动承载的法律主体资格及相关问题，包括两方面的立法：

一是对物流自律性组织的规范。物流自律性组织主要是指各类物流企业商会和物流行业协会，他们在加强物流行业自律、维护行业秩序、促进行业发展方面的作用日益增强，但对这类自律性组织本身目前缺乏应有规范。

二是关于各种物流的经营主体的立法，即有关物流主体资格取得、变更、消灭的规范。由于参与物流的企业涉及不同行业、不同部门，立法也遍及各行业主体，如在公路、铁路、航空、海运等各种运输方式下的关于承运人、仓储经营者、包装服务商、装卸业者、承揽加工者、配送商、信息服务供应商、公共网络经营人等的立法。

法律上，至今我国尚未制定关于物流主体的综合性法律或者法规。目前适用的法律法规及相关规定被囊括在综合性的法律中，如《中华人民共和国公司法》、《中华人民共和国中外合资经营企业法》、《中华人民共和国中外合作经营企业法》、《中华人民共和国企业破产法（试行）》、《中华人民共和国民事诉讼法》。当然也有《外商投资国际货运代理企业审批管理办法》、《道路货物运输企业经营资质管理办法（试行）》、《商品代理

配送行业管理若干规定》、《关于开展试点设立外商投资物流企业工作有关问题的通知》等政府规章，而这些规定从法律渊源上说都属于部门规章，效力相对来说较低，不具有跨行业的普遍的效力。

从现实看，目前很有必要通过制定法律，对从事物流服务的主体及物流企业进行规范。其中重要的环节就是对物流市场实行准入制，物流企业门槛低或者把关不严，是目前运输市场出现混乱现象的重要原因之一。因此，市场准入的目的就是要限制一些不具备基本条件也打着物流旗号企业进入物流业，搞不正当竞争，破坏物流市场的健康发展。对市场准入的条件，一般要从三个方面考虑：一是有无开展物流的必要的物质条件；二是有无必要的人才；三是注册资本的最低限额。从这里也可看出，我国推行物流标准的重要意义。如从人才的角度分析，在全国范围内推行助理物流师、物流师、高级物流师考试，实行全国统一行业认证，可以说是为今后推行物流市场准入制度准备人才条件。另外，通过准入制来实现物流企业的规模化经营。因为只有具备一定的规模，才能实现最经济的、最有效益，才能形成良性竞争打下良好的基础。

## （二）物流行为法律制度

物流行为包括运输、储存、包装、装卸搬运、配送、流通加工、信息传递等服务行为，在法律上属于民商事行为性质。物流行为法律制度就是调整各种物流经营主体之间因各种物流行为的设立、变更、终止而发生的各种关系的法律规范的总称。

物流行为方面，我国已经颁布了不少民商法律法规，如《中华人民共和国民法通则》《中华人民共和国合同法》《中华人民共和国海商法》《中华人民共和国保险法》等，这些法律虽然不是直接针对物流业制定的，但却是物流行为法律制度的根本或基础。民商事的这些基本规范各种物流行为关系当然具有普遍的指导意义。就物流行为各个环节的具体立法而言，运输和包装环节的立法相对来说较为完善，层次也较丰富，规定得也

较为详尽一些，而其它环节的立法比较欠缺。下面针对物流各个环节立法进行述评：

关于采购与销售立法。采购与销售是现代物流系统中两个重要的环节，采购是物流的开始环节，而销售则是物流的最后环节。其实不管是采购还是销售，在各市场主体之间都存在一个买卖（或购销）法律关系。而这种买卖（或购销）法律关系又通常是在买方与卖方之间通过达成口头或书面的买卖合同（或购销合同）来加以实现。我国《合同法》第九章专门对买卖合同作了规定，这是我国在采购与销售方面的最基本的法律制度。当然，采购和销售可以通过不同的方式实现，如集团采购、招投标和拍卖等。对团购和批发，其



实只是在某一个采购或销售环节中,实现商品的集合和主体的

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/076034143122011003>