



第一篇

物流导论

本篇主要讲授物流的产生、发展及各国物流业的历史，以及物流相关法律的基础知识，如：法人、自然人及他们的行为能力和权利能力的界定。通过学习，使学生了解各国物流的概念、产生、发展及国际物流的涵义；掌握物流法律的调整对象、表现形式和物流法律关系；熟悉我国法律的相关法言法语，从而为学习物流与法律奠定良好基础，以保障物流业良性发展。

★ 本篇关键词

物流 物流法 物流法律关系 民事权利能力和行为能力 法人

第一章 物流导论

🗨 知识点

- 物流的产生与发展
- 物流的涵义
- 国际物流的分类

📌 难点

- 物流的历史演变的过程
- 国际物流的种类

◆ 要求

熟练掌握以下内容：

- 物流的涵义
- 国际物流的种类

1.1 物流的产生与发展

1.1.1 物流概述

1. 物流产生的历史背景

如果从“物体的流动”来理解，物流是一种古老又平常的现象。自从人类社会有了商品交换，就有了物流活动（如运输、仓储、装卸、搬运等）。物流最早源自美国，1921年阿奇·萧在《市场流通中的若干问题》（市场分配）一书中提出“物流是与创造需要不同的一个问题”，并提到“物资经过时间或空间的转移，会产生附加价值”的一些问题。这里 Market Distribution 指的是商流，时间和空间的转移指的是销售过程的物流。在第一次世界大战的1918年，英国犹尼里佛的利费哈姆勋爵成立了“即时送货股份有限公司”。其公司宗旨是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，这一举动被一些物流学者誉为有关“物流活动的早期文献记载”。20世纪30年代初，在一部关于市场营销的基础教科书中，开始涉及物流运输、物资储存等业务的实物供应（Physical Supply）这一名词，该书将市场营销定义为“影响产品产权转移和产品的实物流通活动。这里所说的所有权转移是指商流；实物流通是指物流。1935年，美国销售协会最早对物流进行了定义：“物流（Physical Distribution）是包含于销售之中的物质资料和服务，及从生产地到消费地点流动过程中伴随的种种活动”。上述历史被物流界较普遍地认为是物流的早期阶段。

日本在1964年开始使用物流这一概念。在使用物流这个术语以前，日本把与商品实体有

关的各项业务统称为“流通技术”。1956年日本生产部派出“流通技术专门考察团”，由早稻田大学教授宇野正雄等一行7人去美国考察，弄清楚了日本以往叫做“流通技术”的内容，相当于美国叫做 Physical Distribution（实物分配）的内容，从此便把流通技术按照美国的简称，叫做 PD，1964年，日本池田内阁中五年计划制定小组平原谈到 PD 这一术语时说，比起来，叫做 PD 不如叫做“物的流通”更好。1965年，日本在政府文件中正式采用“物的流通”这个术语，简称为“物流”。1981年，日本综合研究所编著的《物流手册》对“物流”的表述是：“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。”到20世纪70年代，日本已经成为世界上物流最发达的国家之一。

我国开始使用“物流”一词始于1979年（有人认为，孙中山主张“贸畅其流”，可以说是我国“物流思想的起源”）。1979年6月，我国物资工作者代表团赴日本参加第三届国际物流会议，回国后在考察报告中第一次引用和使用“物流”这一术语。但当时有一段小的曲折，当时商业部提出建立“物流中心”的问题，曾有人认为“物流”一词来自日本，有崇洋之嫌，乃改为建立“储运中心”。其实，储存和运输虽是物流的主体，但物流通常又有着更广的外延。而且物流是日本引用的汉语，物流作为“实物流通”的简称提法既科学合理，又确切易懂。

2. 物流学

物流作为一门科学，从系统的角度和观点来研究，却仅有几十年的历史。引进我国也仅仅十几年的时间，因此说物流是一门新学科。以系统的观点来研究物流活动，是从第二次世界大战末期，美国军事后勤部门的科学研究成果开始的。在第二次世界大战期间，美国对军火等进行的战时供应中，首先采取了后勤管理（Logistics Management）这一名词对军火的运输、补给、屯驻等进行全面管理。从此，后勤逐渐形成单独学科，并不断发展为后勤工程（Logistics Engineering）、后勤管理（Logistics Management）和后勤分配（Logistics of Distribution）。后勤管理的方法后被引入到商业部门，被人称之为商业后勤（Business Logistics），定义为“包括原材料的流通、产品分配、运输、购买与库存控制、储存、用户服务等业务活动”，其领域包括原材料物流、生产物流和销售物流。因此，物流学在欧美还广泛使用“后勤学”这个名称。

1986年，美国物流管理协会（National Council of Physical Distribution Management, N.C.P.D.M）改名为 C.L.M，即 The Council of Logistics Management。将 Physical Distribution 改为 Logistics，其理由是因为 Physical Distribution 的领域较狭窄，Logistics 的概念则较宽广、连贯、整体。改名后的美国物流协会（C.L.M.）对 Logistics 所做的定义是：“以适合于顾客的要求为目的，对原材料、在制品、制成品以及与其关联的信息，从产业地点到消费地点之间的流通与保管，为求有效率且最大的‘对费用的相对效果’而进行计划、执行、控制”。Logistics 与 Physical Distribution 的不同在于，Logistics 已突破了商品流通的范围，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。这是因为随着生产的发展，社会分工越来越细，大型的制造商往往把成品零部件的生产任务，包给其他专业性制造商，自己只是把这些零部件进行组装，而这些专业性制造商可能位于世界上劳动力比较便宜的地方。在这种情况下，物流不但与流通系统维持密切的关系，同时与生产系统也产生了密切的关系。这样，将物流、商流和生产三个方面集结在一起，就能产生更高的效率和效益。近年来日、美的进口批发及连锁零售业等，运用这种观念积累了不少成功经验。

由此可以看出,当前提到的 Logistics 的特点是:①其外延大于狭义的物流(即销售物流),因为它把起点扩大到了生产领域;②其外延小于广义的物流(Business Logistics),因为它不包括原材料物流;③其外延与供应链的外延相一致,因此有人称它为供应链物流。

Logistics 一词的出现是世界经济和科学技术发展的必然结果。当前物流业正在向全球化、信息化、一体化发展。一个国家的市场开放与发展必将要求物流的开放与发展。随着世界商品市场的形成,从各个市场到最终市场的物流日趋全球化;信息技术的发展使信息系统得以贯穿于不同的企业之间,使物流的功能发生了质变,大大提高了物流效率,同时也为物流一体化创造了条件;一体化意味着需求、配送和库存管理的一体化,所有这些已成为国际物流业发展方向。1988 年台湾也开始使用“物流”这一概念。1989 年 4 月,第八届国际物流会议在北京召开,“物流”一词的使用日益普遍。

1.1.2 物流的涵义

物流中的“物”的概念是指一切可以进行物理性位置移动的物质资料如(物资、物料、货物、物品)。物流中所指“物”的一个重要特点是,其必须能够发生物理性位移,而这一位移的参照系是地球。因此,固定的设施等,不是物流要研究的对象。

物流学中的“流”指的是物理性运动,泛指物质的一切运动形态,既包括空间的位移,又包括时间的延续。可以是宏观的流动,如洲际、国际之间的流动;也可以是同一地域、同一环境中的微观运动,如一个生产车间内部物料的流动。因此,物流既存在于流通领域,也存在于生产领域,可以说是无处不在,无孔不入。

综上对物和流的解释,可以给物流下的定义是: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。在此又将物流划分为“宏观物流”和“微观物流”。宏观物流是指社会再生产总体的物流活动,从社会再生产总体角度认识和研究的物流活动。这种物流活动的参与者是构成社会总体的大产业、大集团,宏观物流也就是研究社会再生产总体物流,研究产业或集团的物流活动和物流行为。微观物流是消费者、生产者企业所从事的实际的、具体的物流活动。在整个物流活动之中的一个局部、一个环节的具体物流活动也属于微观物流。在一个小地域空间发生的具体的物流活动也属于微观物流。

我国国家标准 GB / T18354-2001“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。”本书采用我国国家标准对物流的定义。但是随着我国经济市场的不断扩张,电子商务的推广,加快了世界经济的一体化,使国际物流在整个商务活动中占有举足轻重的地位。在 1985~1995 年间,我国国民生产总值平均保持 20.3% 的年增长速度,对外贸易增长速度为 27.5%。同期国际物流中,集装箱运量增长速度为 31.5%。我国国际物流量和对外贸易是同步增长的,均超过了同期国民生产总值的增长速度。由此可见,国际贸易的顺利进行,要求以有效的国际物流作为保证和支持。据有关部门统计,跨国公司正在由各国子公司独立经营的阶段,向围绕公司总部战略,协同经营一体化发展,从而对国际物流提出了更高的要求。我国大型企业要进入世界企业 100 强或 500 强的行列,必须极大地提高我国国际物流的支持能力。我国已经加入世界贸易组织,国际贸易和跨国经营都面临着巨大商机和严峻挑战。为了使我国在世界贸易格局中占据有利的地位,提高中国跨国公司的竞争能力和成本优势,开

展和加强国际物流的研究具有重要意义。

1.1.3 物流的分类

1. 按物流专业性分为一般物流和特殊物流

(1) 一般物流,即在物流系统的建立和物流活动的开展过程中,具有物流的共同点和一般性,普遍适用于全社会、各企业的物流。

(2) 特殊物流,即在专门范围、专门领域、特殊行业内遵循一般物流规律基础上,带有特殊制约因素、应用领域、管理方式、劳动对象和机械装备特点的物流。

2. 按照物流系统性质分为社会物流与企业物流

(1) 社会物流,即超越一家一户的,以一个社会为范畴,面向社会的物流。它的范畴是社会经济的大领域,包括再生产过程中随之发生的物流活动,国民经济中的物流活动,社会环境中运行的物流,物流体系结构和运行等。社会物流具有宏观性和广泛性。

(2) 企业物流,即发生在企业范围内的物流活动,是具体的、微观的物流活动的典型领域。它由如下具体的物流活动组成:①生产物流,是生产过程中原材料、零部件、燃料等辅助材料在企业内部的实体流动。②供应物流,是企业为保证本身生产的节奏,不断组织原材料、零部件、燃料、辅助材料供应的物流活动。③销售物流,是企业为保证本身的经营效益,伴随销售活动将成品由供方向需方进行实体流动的物流活动。④回收物流,指不合格物品的返修、退货以及周转使用的包装、容器从需方返回到供方所形成的物品实体流动。⑤废弃物流,是将经济活动中推动原有使用价值的物品,根据实际需要进行收集、分类、加工、包装、搬运、储存等,并分送到专门处理场所时所形成的物品实体流动。

3. 按照物流活动的空间分为国际物流和区域物流

区域物流,即在一国内按照行政区域或者经济区域划分,在此区域内所进行的物流活动。区域物流有其独特的区域特点。一个国家范围内、一个城市内、一个经济区域内的物流通常都处于同一法律规章制度之下,受相同文化和社会因素影响,拥有基本相同的科技水平和装备水平。

国际物流将在下一节进行详细的讲解。

4. 按照物流活动的组织者分为自主物流和第三方物流、第四方物流

(1) 自主物流,流即生产企业或者货主企业为满足自身需要,所安排全部物流计划,亲自从事整个货物流程的活动。自己提供人工、机械设备和场地等。

(2) 第三方物流,即物流提供者在特定的时间段内按照特定的价格向物流需求者提供的,建立在现代电子信息技术基础上的一系列个性化物流服务。第三方物流具有节省费用、减少资本积压和库存、实现企业资源的优化配置、提升企业形象等诸多优点。其特征是:①第三方物流是由独立的第三方提供的物流。第三方物流是第一方和第三方(商品提供者和消费者)将本企业的物流活动委托给独立的第三方负责的一种物流管理模式,是专业化分工带来的将物流的非核心业务从企业生产经营活动中分离出来的结果。②第三方物流是以长期稳定的合同关系为基础的。通常第三方物流服务提供者与需求者之间存在一个长期稳定的物流合同,并提供多功能,甚至全方位的物流服务。③第三方物流以现代电子信息技术为基础。信息技术的发展是第三方物流出现的必要条件,只有信息技术实现了数据的快速、准确传递,使得物流活动的成本可以从企业运作的总成本中精确地分离出来,

企业才有可能把物流作业交由专业物流公司进行。④第三方物流是个性化的物流服务。第三方物流是站在企业的角度提供物流服务,因每个企业的业务流程各不相同,从而第三方物流必须针对不同的服务对象提供个性化的物流服务。

(3) 第四方物流(4PL, fourth party logistics),是指建立在第三方物流基础上的,对不同的第三方物流企业的管理和技术等物流资源进行进一步整合,为用户提供全面意义上的供应链解决方案的一种更高级的物流模式。

1.1.4 物流的主要功能要素

物流系统的支撑要素:系统的建立需要有许多支撑手段,尤其是处于复杂的社会经济系统中,要确定物流系统的地位,要协调与其他系统关系,这些要素必不可少。主要包括:体制、制度、法律、规章;行政、命令和标准化系统。

(1) 储存:实现物资的时间效益。是物流体系中的惟一的静态环节,相当于物流系统中的一个结点,起着缓冲和调节的作用。其主要的载体是仓库。

(2) 运输:实现物质实体由供应方向需求方的移动,也是创造空间价值的过程。运输工具包括车、船、飞机、管道等,相应的运输方式有铁路、公路、航空、水路和管道等。

(3) 配送:配送是物流系统中由运输派生出的功能,是短距离的运输。它具有如下特点:

1) 配送的距离较短,位于物流系统的最末端,即到最终消费者的物流。

2) 在配送过程中,也包含着其他的物流功能(如装卸、储存、包装等),是多种功能的组合。

3) 配送是物流系统的一个缩影,也可以说是一个小范围的物流系统。辅助性功能要素包括包装、装卸搬运、流通加工、电子商务信息处理。

1.2 国际物流

1.2.1 国际物流的含义

国际物流(简称IL),就是组织原材料、在制品、半成品和制成品在国与国之间的流动和转移,也就是发生在不同国家间的物流,它是相对于国内物流而言的。国际物流是国内物流的延伸和进一步扩展,是跨国界的、流通范围扩大了物的流通,有时也称其为国际大流通或大物流。国际物流的实质是按照国际分工协作的原则,依照国际惯例,利用国际化的物流网络、物流设施和物流技术,实现货物在国际间的流动和交换,以促进区域经济的发展和世界资源优化配置。国际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都将通过国际物流来实现。

国际物流的总目标是为国际贸易和跨国经营服务,使各国物流系统相互“接轨”。即选择最佳的方式和路径,以最低的费用和最小的风险,保质、保量、适时地将货物从某国的供方运到另一国的需方,使国际物流系统整体效益最大。

对国际物流的理解分为广义和狭义两个方面。广义的国际物流是指各种形式的物资在国与国之间的流入和流出,包括进出口商品、暂时进出口商品、转运物资、过境物资、捐赠物资、援助物资、加工装配所需物料、部件以及退货等在国与国之间的流动。而狭义的国际物流是指

与另一国进出口贸易相关的物流活动，包括货物集运、分拨配送、货物包装、货物运输、申领许可文件、仓储、装卸、流通加工、报关、保险、单据等。换句话说，当某国一企业出口其生产或制造的产品给在另一国的客户或消费者时，或当该企业作为进口商从另一国进口生产所需要的各种原材料、零部件或消耗品时，为了消除生产者与消费者之间的时空差异，使货物从卖方的处所物理性地移动到买方处所，并最终实现货物所有权的跨国转移，国际物流的一系列活动就产生了。

在国际物流活动中，为实现物流合理化必须按照国际商务交易活动的要求来开展国际物流活动。并且，不仅要求降低物流费用，而且要考虑提高顾客服务水平（Service Level，简称SL），提高销售竞争能力和扩大销售效益，即提高国际物流系统的整体效益，而不仅仅是提高局部效益。

国际物流过程离不开贸易中间人，即由专门从事商品使用价值转移活动的业务机构或代理人来完成，如国际货物的运输是通过国际货物运输服务公司（代理货物的出口运输），另外如报关行、出口商贸公司、出口打包公司和进口经纪人等，他们主要是接受企业的委托，代理与货物有关的各项业务。这主要是因为在国际物流系统中，很少有企业能依靠自身力量处理和完成这些复杂的进出口货物的各项业务工作。

1.2.2 国际物流的发展

国际物流是一种新的物流形态，是现代物流系统中重要的物流领域。国际物流的概念虽然是最近才提出并得到人们重视，但国际物流活动却是早已存在的。它是随着国际贸易和跨国经营的产生而产生，并随着它们的发展而发展起来的。国际物流活动的发展经历可以分为以下几个阶段：

（1）第1阶段——20世纪50年代前，基本上是第二次世界大战以前。这时国际上已经有了不少的经济交往，但是无论从数量来讲还是从质量来讲，都没有将伴随国际交往的运输放到主要地位。国际物流的供需都比较少，发展甚为缓慢。

（2）第2阶段——20世纪50年代至80年代初。这一阶段物流设施和物流技术得到了极大的发展，建立了配送中心，广泛运用电子计算机进行管理，出现了立体无人仓库，一些国家建立了本国的物流标准化体系等等。物流系统的改善促进了国际贸易的发展，物流活动已经超出了一国范围，但物流国际化的趋势还没有得到人们的重视。

20世纪50年代以后，国际间的经济交往越来越活跃，交易水平和质量要求也逐渐提高，在这种情况下，原来为满足运送必要货物的运输观念已经不能适应新的要求，系统物流就是在这个时期进入到国际领域的。

20世纪60年代开始形成了国际间的大规模物流，在物流技术上出现了大型物流工具，如20万吨的油轮、10万吨的矿石船等。

20世纪70年代，由于石油危机的影响，国际物流不仅在数量上进一步发展，船舶大型化趋势进一步加强，而且出现了提高国际物流服务水平的要求，大规模、高服务型物流从石油、矿石等物流领域向物流难度最大的中、小件杂货领域深入，其标志是国际集装箱及国际集装箱船的大发展，国际间各主要航线的定期班轮都投入了集装箱船，一下子把杂货、散货的物流水平提了上去，使物流服务水平获得了很大的提高。

20世纪70年代中后期，国际物流的质量要求和速度要求进一步提高，这个时期在国际物

流领域出现了航空物流大幅度增加的新形势，同时出现了更高水平的国际联运。

(3) 第3阶段——20世纪80年代初到90年代初。随着经济技术的发展和国际经济往来的日益扩大，物流国际化趋势开始成为世界性的共同问题。美国密歇根州立大学教授鲍尔索克斯认为，进入80年代，美国经济已经失去了兴旺发展的势头，陷入了长期倒退的危机之中。因此必须强调改善国际性物流管理，降低产品成本，并且要改善服务，扩大销售，在激烈的国际竞争中获得胜利。与此同时，日本正处于成熟的经济发展期，以贸易立国，要实现与其对外贸易相适应的物流国际化，并采取了建立物流信息网络，加强物流全面质量管理等一系列措施，提高物流国际化的效率。这一阶段物流国际化的趋势局限在美、日和欧洲一些发达国家。

这一阶段的国际物流出现了两大发展趋势：一是在物流量基本不继续扩大的情况下出现了“精细物流(Lean Logistics)”，物流的机械化、自动化水平提高，同时，伴随着新时代人们需求观念的变化，国际物流着力于解决“小批量、高频度、多品种”的物流，出现了不少新技术和新方法，这就使现代物流不仅覆盖了大量货物、集装杂货，而且覆盖了多品种的货物，基本覆盖了所有物流对象，解决了所有物流对象的现代物流问题；二是伴随国际物流，尤其是伴随国际联运式物流出现的物流信息和首先在国防物流领域出现的电子数据交换(EDI)系统。信息的作用，使物流向更低成本、更高服务、更大量化、更精细化方向发展，许多重要的物流技术都是依靠信息才得以实现的，这个问题在国际物流中比国内物流表现得更为突出，物流的几乎每一活动都需要信息支撑，物流质量取决于信息，物流服务依靠信息。可以说，20世纪80年代、90年代国际物流已进入了物流信息时代。

(4) 第4阶段——20世纪90年代初至今。这一阶段国际物流的概念和重要性已为各国政府和外贸部门所普遍接受。Internet、条形码技术以及卫星定位系统(GPS)在物流领域得到普遍应用，而且越来越受到人们的重视。这些高科技在国际物流中的应用极大地提高了物流的信息化水平和物流服务水平，所以有人称“物流就是综合运输加高科技”。这一时期，贸易伙伴遍布全球，必然要求物流国际化，即物流设施国际化、物流技术国际化、物流服务国际化、货物运输国际化、包装国际化和流通加工国际化等等。世界各国广泛开展了国际物流的理论方面和实践方面的大胆探索。人们已经形成共识：只有广泛开展国际物流合作，才能促进世界经济繁荣，物流无国界。

1.2.3 国际物流的分类

根据划分标准的不同，国际物流主要可以分为以下几种类型：

1. 根据货物在国与国间的流向分类

根据这个标准，国际物流可分为进口物流和出口物流。当国际物流服务于一国的货物进口时，称之为进口物流；反之，当国际物流服务于一国的货物出口时，称之为出口物流。由于各国在物流进出口政策，特别是海关管理制度上的差异，进口物流与出口物流相比，既有交叉的业务环节，也存在不同的业务环节，需要区别对待。

2. 根据货物流动关税区域分类

根据这个标准，国际物流可以分为不同国家间的物流和不同经济区域间的物流。区域经济的发展是当今世界经济发展的一大特征。比如欧洲经济共同体国家属于同一关税区，其成员国之间物流运作及欧洲经济共同体成员国与其他国家或经济区域之间的物流运作在方式和环节上都有很大的差异。

3. 根据跨过运送货物的特征分类

根据这个标准,国际物流可以分为国际军火物流、国际商品物流、国际邮品物流、捐助或救助物资物流、国际展品物流和废弃物物流等等。

1.2.4 国际物流与国内物流的区别

由于国际物流作业的跨越国界性,导致它与国内物流作业的差异,这是国际物流作业与国内物流作业的主要区别。由于国际物流系统涉及多个国家,系统的地理范围大,因而,国际物流作业往往需要以周或月为单位来衡量完成周期的长短,而不能以3~5天的转移时间或4~10天的完成周期来计算。

国际物流作业之所以需要较长的完成周期,是因为通信传输延迟、融通资金需要、特殊包装要求、远洋运输船期表、长途运输时间,以及海关清关手续等因素综合作用的影响。通信传输是由于时间和语言的差异而延迟;融通资金是因为大多数国际贸易需要开信用证而延迟;特殊包装要求是为了保护产品免遭搬运作业和水分侵袭的损害,因为集装箱常常由于温度和气候条件使湿度很高。货物一旦被集装箱化,就必须按船期表如期装船,目的港必须要有合适的装卸设备。如果原产地和目的港位于交通流量较高的航线之内,或者如果驶往期望港口的船舶缺乏必要的设备的话,那么,这种进展过程可能需要高达30天的时间,而这些问题都是国内运输作业不会碰到的。一旦船舶处在运输途中,转移时间的范围在10~21天,海关清关手续至少要增加1天时间,使完成周期延长。虽然现在越来越普遍采用EDI传输技术,在货物还未抵达国际港口之前事先办好货物装运交付的清关手续,但上述过程所消耗完成周期的时间依然很长。

上述活动的复杂性导致国际物流的完成周期比典型的国内作业更长、更缺乏一致性,也更缺少灵活性。一致性的降低,增加了物流计划和物流工作的难度;灵活性的降低,会使企业在迅速满足客户需要方面存在困难;而完成周期的延长,会增加物流过程中的库存投资,占用大量资金,同时导致更高的存货需求,因为在任何时点上都有大量的货物处于转移当中。于是,在等待国际装运交付货物的到达和清关期间,需要不断地对存货和存货空间的需要进行评估。

1. 作业复杂程度不同

在国际间的经济活动中,生产、流通、消费三个环节之间存在着密切的联系,由于各个国家的社会制度、自然环境、经营管理方法、生产习惯不同,一些因素变动较大,因而在国际间组织好货物从生产到消费的流动是一项复杂的工作。国际物流作业的复杂性主要体现在以下几个方面:

(1) 语言方面。国际作业要求货物和有关单证使用多国语言,诸如计算机或计算器之类的货物必须具有地方特征,比如产品本身的键盘字母和说明书上的语言等。从物流角度来看,语言的差别会戏剧性地增加复杂性,因为货物一旦用语言进行定制的话,它就被限制在一个特定的国家或地区。例如,即使在地理上西欧比美国小得多,但它相对需要更多的存货来支持其市场营销,因为每一种语言分别需要相应的存货。尽管语言上的需要可以通过多语言包装使产品分散减少,但这并非是一个始终可让人接受的战略。除了产品的语言外,国际物流作业对装运交付所经过的每一个国家都需要使用多语言的物流单证。

尽管英语是通用的商业语言,但有些国家要求提供用当地语言翻译好的物流单证和海关文件。这就增加了国际作业的时间和劳动强度,因为在装运交付前必须将复杂的物流单证翻译

完毕。当然，这类通信传输和物流单证上的困难可以通过标准 EDI 方式的交易得到克服。

(2) 货物数目方面。这一现象部分地归因于上述讨论的语言差别，然而，货物本身也有可能存在着内在特点的差异，如性能特征、能源供应特点以及安全上的需要等。虽然它们有可能并不具有实质上的差异，但是国与国之间的这种细微区别也许会大大增加所需的库存单位数以及随之而来的存货水平。

(3) 单证数量方面。国内作业一般只用一份发票和一份提单就能完成，而国际作业往往需要大量的有关订货项目、运输方式、资金融通，以及政府控制等方面的单证和文件。

(4) 存货的物权和地点方面。有效的全球存货管理无法事先确定存货的物权，厂商的做法是把存货管理的责任下放到许多地点，每两个存货管理地点，试图通过示范性服务来证明其存货水平是正确的。这种个人主义理念导致了存货数量大大超过了供应链上的总需求。

(5) 运输复杂性方面。在一国国内市场中获准从事的运输服务和运输能力往往在国际上并非可行。例如在国内市场上，物流作业只需要与单一的或数量有限的承运人签订合同，这是件相对比较简单的工作，但是在国际运输市场中，需要从事的是全球化的物流作业，托运人很难与单一的承运人签订合同来有效管理其他承运人的服务，因此运输的复杂性大大加强了。并且，就目前来说，能达到或有实力来承担这一角色的承运人少之又少。

2. 系统一体化

从历史上看，跨国企业中的国际信息系统显示不出有什么公共性。这是因为每一个国家的作业都可以被看作是一个独立而又自治的合法整体。尽管这种战略提供了当地的敏感性和灵活性，但国家间拙劣的协作所导致的成本费用就会使跨国企业的竞争能力受到抑制。因此，第三方物流在作业上的差异要求企业加强整个系统一体化的作业协调，包括发送订货的能力，以及要求使用 EDI 方式在世界上任何地方从事存活管理的能力。新的硬件和软件需要大量的资金投入，因此，这并不是短期内就能产生的变化，也很少有企业具备一体化的全球物流信息系统。

3. 联盟

与承运人和专业化服务供应商的联盟对于国际作业来说比对国内作业更加重要。如果没有联盟，对于一个从事国际作业的企业来说，就必须与全世界的零售商、批发商、制造商、供应商以及服务供应商保持合同关系，而维持这种合同关系就需要花费大量的时间。国际联盟能够提供市场通道和专业人员，并且减少在全球物流作业中的潜在风险。

本章小结

本篇介绍了物流的概念、分类和国际物流系统及分类，及物流法律的调整对象、表现形式和物流法律关系。重点介绍了物流的产生、发展以及物流业的发展前景。