



物流保险的全方位研究

——基于上海“四个中心”建设和自贸区建设的背景

曾 鸣◎著

 上海财经大学出版社

F84 2.0
19

物流保险的全方位研究

——基于上海“四个中心”建设和自贸区建设的背景

曾 鸣 著

 上海财经大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

物流保险的全方位研究:基于上海“四个中心”建设和自贸区建设的背景/曾鸣著. —上海:上海财经大学出版社,2015.9

ISBN 978-7-5642-2264-2/F·2264

I.①物… II.①曾… III.①物流-保险-研究-上海市
IV.①F259.275.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2015)第 219603 号

□ 责任编辑 刘晓燕

□ 封面设计 张克瑶

WULIU BAOXIAN DE QUANFANGWEI YANJIU

物流保险的全方位研究

——基于上海“四个中心”建设和自贸区建设的背景

曾 鸣 著

上海财经大学出版社出版发行
(上海市武东路 321 号乙 邮编 200434)

网 址: <http://www.sufep.com>

电子邮箱: webmaster@sufep.com

全国新华书店经销

上海出版印刷有限公司印刷装订

2015 年 9 月第 1 版 2015 年 9 月第 1 次印刷

890mm×1240mm 1/32 5.5 印张 92 千字

定价:29.00 元

前言

物流是指物品从供应地向接收地的实体流动过程,也就是根据实际需要,将运输、储存、装卸、包装、流通加工、配送、信息处理等基本功能实施有机结合。

与传统储运不同,现代化物流是以信息网络技术的应用和第三方物流的出现为特征,实现了物流各项功能的集成与整合,并形成供应链。其目标是追求物流成本最小化,从而使现代物流成为资源、人力以外的第三利润源。

自 21 世纪以来,我国物流行业总体规模迅速提高,相关产业也蓬勃发展。然而,当前上海地区物流行业激烈的市场竞争使得管理者面临着巨大压力,各类物流风险也充斥着企业的营运环境。不少现代物流企业早有表示,他们迫切需要一些专业的物流保险服务,为其分担在物流运作过程中所承担的各类风险。但目前物流保险的险种除了传统的货物运输保险、仓储保险,以及前几年推出的物流责任保险外,其余就很少。上海地区目前的物流保险服

务仍呈“零打碎敲”的局面,物流保险占有所有财产类保险的比例只有8%左右,同物流业的蓬勃发展很不相称,也大大落后于广大客户的需求。

笔者注意到近年来国内一些学者已经认识到大力发展物流保险的重要性,并提出了一些研究思路和框架,但具体的实施方法还研究得较少,有待进一步深化。而国外一些学者研究开发的物流保险产品虽然较完善,但往往不适应我国的法律环境和国情,需根据我国的具体情况进行改进和再创新。

随着2009年4月《国务院关于推进上海加快发展现代服务业和先进制造业、建设国际金融中心和国际航运中心的意见》的正式公布,这几年上海的“两个中心”建设已经掀起新的高潮。物流是航运业的重要组成部分,保险是金融业的重要组成部分,因此,对大力发展上海地区物流保险的研究非常符合上海加快建设“国际金融中心”和“国际航运中心”的战略方向,并对进一步推动上海的“四个中心”建设具有较大的现实意义。

“十二五”规划实施以来,上海推出“创新驱动,转型发展”的战略,加快发展现代服务业。而物流业和保险业均属于现代服务业,均在加快发展之列。

2013年9月,具有划时代意义的上海自贸试验区隆重成立,这又进一步推动了上海地区物流业和保险业的发展。因此,当前对上海地区的物流保险进行全方位的研究,既具有理论价值,又具有实际价值。

2014年8月,国务院发布了《关于加快发展现代保险服务业

的若干意见》，阐述了加快发展现代保险服务业对完善现代金融体系、促进经济提质增效升级、保障社会稳定运行等方面具有重要意义，并提出了发展目标：到2020年，基本建成保障全面、功能完善、安全稳健、诚信规范，具有较强服务能力、创新能力和国际竞争力，与我国经济社会发展需求相适应的现代保险服务业。同时，还专门指出要“积极发展文化产业保险、物流保险”。

2014年9月，国务院又发布了《物流业发展中长期规划（2014～2020年）》，明确指出：物流业是融合运输、仓储、货代、信息等产业的复合型服务业，是支撑国民经济发展的基础性、战略性产业。加快发展现代物流业，对于促进产业结构调整、转变发展方式、提高国民经济竞争力和建设生态文明具有重要意义。同时，还专门提出要“加强对物流企业的安全管理”。

综上所述，在这样一个大背景下，物流保险已迎来难得的发展机遇。为此笔者相信：在“十三五”期间，上海地区的物流保险定将获得快速发展。

本书在撰写过程中广泛参阅了多种版本的相关文献和资料，目的是力求使本书内容规范、资料新鲜和富有特色，为此也向各位作者致谢！

由于时间仓促，加之笔者在物流保险领域中的积累有限，书中不当之处难免，敬请读者指正。

曾 鸣

2015年7月

目 录

1	前言
1	第一章 绪论
1	第一节 物流的基本概念
6	第二节 物流系统的风险分析
14	第三节 物流保险的界定及其功能
18	第二章 物流保险新产品开发实例
18	第一节 物流配送责任保险
35	第二节 物流策划师责任保险
43	第三节 装卸责任保险
53	第四节 物流项目融资保证保险
67	第五节 危险品仓储管理人员意外伤害保险
88	第三章 物流保险营销策略和推广方式的探讨
88	第一节 保险营销概述

96	第二节 物流保险的营销策略
101	第三节 物流保险的推广方式
106	第四章 以系统科学理论研究物流保险运作的最优方案
106	第一节 物流保险营业场所最优位置的选择
112	第二节 模糊分析方法在物流保险公司自身风险排序中的应用
122	第三节 自组织理论在物流保险市场分析中的运用
132	第五章 物流保险类人才的培养
132	第一节 上海地区物流行业发展分析
140	第二节 物流保险类人才需求分析
144	第三节 物流风险管理专业(物流保险方向)的设置
155	第四节 物流保险类人才培养的前景
163	主要参考文献

第一章 绪 论

第一节 物流的基本概念

一、物流的内涵

世界上最早出现的物流概念来自美国,1915 年阿奇·萧在《市场流通中的若干问题》一书中就提到“物流”一词,以“Physical Distribution”表示。自 20 世纪 30 年代以来,世界各国学者从未停止关于物流的研究,各国官方对其定义亦有所不同。美国物流管理协会(Council of Logistics Manage-

ment)作为全美甚至是全世界最具影响力的物流类组织,对物流所下的定义是:“物流是供应链过程的一部分,是对货物、服务及相关信息在起始地与消费地之间有效且有效率地正向与反向流动和存储所进行的规划、执行和控制,目的是满足顾客需求。”欧洲物流协会(European Logistics Association)在《物流术语》中给出的定义是:“物流是一个系统内对人员及/或商品的运输、安排及与此相关的支持活动的计划、执行与控制,来达到特定的目的。”日本物流系统协会将物流定义为“一种对于原材料、半成品和产成品的有效率流动进行的规划、实施和管理。它同时协调供应、生产和销售各部门的利益,最终满足客户的需求”。加拿大物流管理协会(Canadian Association of Logistics Management)认为:“物流是对原材料、在制品、产成品及相关信息从起源地到消费地的、有效率的流动和存储而进行的计划、执行和控制过程,以满足顾客要求。”我国于20世纪80年代末从日本引入物流的概念,并在《中华人民共和国国家标准物流术语》中对物流做了定义:“物流是物品从供应地到接收地的实体流动过程,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的结合。”从上述定义不难看出,传统物流从生产地到消费地的货物配送活动仅可以作为现代物流所涉及的一个方面,而从供应者到生产者

之间的原材料采购问题,以及生产者在产品生产和销售过程中的运输、仓储和信息处理等环节亦被现代物流所涵盖,且这些环节的出现将在很大程度上全面地提高企业的经济效益和经济效率。因此,现代物流是将多个环节的要素集合起来的一种战略措施。这与传统物流相比,在深度和广度上有了更深的含义。

二、现代物流与传统物流的比较

(一)现代物流与传统物流的区别

根据上述各国和区域组织对物流所做出的定义,可以看出物流的本质就是物的流动,即物从产出地到消费地的运动过程,它可以指一切物质资料进行的物理性位移。通俗地讲,传统物流主要是指货物在运输、装卸和仓储等方面的运动过程。具体表现形式为第一方物流和第二方物流,即货物供应方(卖方)或货物需求方(买方)自身为提供和获取商品而进行的物流。

现代物流与传统的货物运输有着本质的区别。现代物流不仅提供传统物流所必备的仓储和运输服务,同时还提供诸如库存管理、流通加工、包装、配送,以及为客户提供适合自身经营发展战略的物流策划方案与信息等服务。更值得一提的是,现代物流还运用先进的信息技术与物流设备对一系列物流活动进

行综合的、系统的集成。具体表现在以下几个方面:

首先,服务内容不同。传统物流只提供一些与物品位移有关的标准服务及其附属业务,如仓储、运输、搬运等;而现代物流能提供一些增值服务和个性化服务,如提供货物追踪、自动订货、渠道设计、配送中心优化、条码技术和信息技术以提高物流效率,为客户进行市场调查与预测、物流系统设计、物流方案规划与选择等。

其次,物流运作和管理模式不同。传统物流侧重于“点到点”或“线到线”服务,是一种单一的管理模式;现代物流则侧重于网状服务结构,是一种追求整体系统优化的模式。

最后,专业化程度不同。传统物流对专业化和技术水平的要求并不高,现代物流则与现代信息技术相结合,将信息网络技术运用于经营管理中,采用先进的设备和现代管理手段,以及先进的物流硬技术和软技术来满足现代物流新的要求。

(二)现代物流与运输的区别

现代经济社会中,人们往往借助各种运载工具实现物品空间位置的变化,使其发生大量的、批量的转移,即我们通常所说的运输。“现代”并不否定“传统”,运输仍然是现代物流的基础,是物流业的核心部分。物流活动以完成位移为标志,因此物流当然离不开运输,但物流绝不等同于运输。比如,物品从供应地向接收地的进程中,常常由多次运输来完成,物品

经过多次位移并出现多次暂时性停顿,在物品暂时停顿的场所,物流经营者需要对物品的下一次位移做出系统化和专业化的安排和策划等,这一系列活动共同集成于物流过程之中。相较于运输,物流更侧重于一系列活动的集成,更注重物品移动过程中如何与其他环节有效地整合以最大化地满足客户需求。可见,虽然运输在整个物流中所占的比重很大,但终究只能作为物流的一个环节,只能完成物流的一项功能。

三、现代物流的表现形式

(一) 第三方物流

第三方物流是指根据物流合同之约定,由物流服务提供者(物流经营企业)为物流服务需求方(客户)完成从生产到销售,包括货物的运输、仓储、装卸、搬运、包装、配送、流通加工和信息处理在内的整个过程的物流活动及一系列增值服务,物流经营者不直接参与客户(或客户企业)的生产和销售,而是站在供应方(卖方)与需求方(买方)以外的立场,以专业化物流服务提供者的身份提供物流服务的一种业务经营模式。目前,学界已形成一个被普遍接受的理论——第三方物流的兴起和发展,就是现代物流出现的标志。因此,第三方物流企业不仅是现代物流企业的主要类型,更是现代物流发展的重要方向。

（二）第四方物流

第四方物流是凭借所掌握的现代信息技术和科学技术、所具备的资源整合能力以及其他专业技术方面的优势,为物流服务需求方提供个性化的、完整的供应链解决方案以获取利润的一种现代化经营模式,旨在为企业降低生产经营成本并实现各类资源的有效整合。第四方物流作为供应链的集成商,欲实现其经济功能,很大程度上依赖于良性运作的优秀第三方物流企业、电子信息技术提供者以及管理咨询服务提供者等其他社会经济资源和力量。第四方物流通常由政府为促进当地物流业发展而牵头搭建,为买卖双方和第三方物流提供及时的信息共享服务以指引现代物流活动的正常开展,可谓现代物流的领导力量。

总之,现代物流是由运输、仓储、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理和供应链管理等一系列物流活动组成的,从而构成了一个基本功能有机结合的物流系统。

第二节 物流系统的风险分析

一、物流系统的整体风险分析

（一）按风险产生的原因分类

1. 自然风险和意外事故

主要是指由不可抗力引起的自然灾害和意外事故,如雷电、冰雹、暴风、暴雨、洪水、海啸、地陷、突发性滑坡、泥石流、火灾、爆炸等。这类风险虽然发生的概率较小,而一旦发生,带来的后果和影响都比较大,对自负盈亏的企业来说是沉重的打击。比如受台风侵袭,遭遇暴雨时造成财产水浸损失;仓库内存放的易燃物发生火灾事故等。这些事故都会对物流企业的生产和经营产生灾难性的影响。

2. 人为风险

人为风险包括物流企业的经营者、雇员和承运人在进行经营和服务的过程中发生的,因疏忽或过失行为引起的风险。比如仓库管理人不慎点燃火源引起火灾事故等。损失结果要么是物质损失,要么是法律上应承担的赔偿责任。这类事故与人的作为或不作为有关,发生的概率较为频繁,即使在管理严格的企业,也难以避免。因此对人为风险的防范和管理日益成为现代物流企业面临的重要任务。

(二)按风险的对象分类

1. 物流企业的财产风险

物流企业的财产风险包括资产和权益风险。企业资产是生产经营活动的基本条件,是企业生存和发展的根本。具体包括有形资产和无形资产,有形资产即实物资产,可以分为不动产和动产两大类。在物流企业经营的任何时间和空

间范围内都存在风险,一旦发生风险事故,物流企业的上述资产就可能遭受物质本身的全部或部分损失,如仓库、仓库内设备与设施、办公用品、自有车辆、运输途中的货物,也可能直接或间接造成其无形资产的损失。企业财产权益的范畴比实物资产或无形资产更宽,主要包括所有权、抵押权、留置权、担保合同权益、委托合同权益、租赁合同权益、代理合同权益等,这些权益有可能会给物流企业带来财产损失和责任损失。

2. 物流企业的人员风险

物流企业的人员包括物流企业的领导、各个岗位的员工及临时雇用人员,他们在工作过程中,都有可能由于自然灾害或意外事故而受到人身伤害。比如,危险品仓储管理人员在工作时,就有可能遭受因危险品爆炸而造成人身伤亡的风险。

3. 物流企业的责任风险

这是指由于合同而产生的各种法律上应负的合同赔偿责任,包括以下几种情况:货主对货物的直接损失进行索赔,货主对货物的间接损失(包括劳务费用、利息、利润损失、清除残骸成本、公估人费用等)进行索赔,承担第三者责任(如货损、人员伤亡等),因自身错漏和疏忽需承担费用、税收和罚款。物流企业经常可能遇到下列具有代表性的责任风险,

包括因公共利益或损害他人的行为而产生的公众责任风险、职业责任风险,因信托关系而产生的责任风险、保管责任风险、雇主责任风险、第三者责任风险等。

二、物流系统的节点风险分析

(一)运输服务的风险

运输是物流的中心环节。现代物流的灵活性决定了运输距离长短的不确定性。短线运输中,通常由物流经营者自己充当承运人的角色,在这种情况下,一方面,不论运输司机与物流企业之间是否形成劳动合同关系,只要在物流货物运输过程中发生交通肇事并发生对第三者的侵权行为,根据我国《劳动合同法》及其他相关法律规定,其民事法律责任的承担均应归属其所属的物流企业,物流经营者直接对货物所有人承担货物毁损或灭失的责任;另一方面,交通事故还有可能造成货物延时配送,物流经营者则基于物流合同对货物所有人承担违约责任。随着经济贸易区域化和全球化进程的加快,导致现代物流中物的位移距离不断拉长,许多中小规模的物流企业并不具备独立完成路途较长的运输环节的能力,无力支付高昂的船舶、飞机等运输工具的管理和经营成本,此时的物流经营者通常也不得不将物流运输交由承运人或将该环节外包给大型现代物流企业,而物流经营者的角色