

图书在版编目(悦)数据

现代物流法律制度辑定勇,郭红亮编著—广州:暨南大学出版社,

圆园园年

(现代物流管理实用丛书)

陈序苑原序员

I 圆现... II 圆于...②郭... III 圆物流—物资管理—法规—研究—中国

IV 圆阅圆圆圆圆圆

中国版本图书馆悦数据核字(圆园园)第圆圆圆圆号

出版发行:暨南大学出版社

地 址:中国广州暨南大学

电 话:编辑部(原) 愿愿愿愿愿 愿愿愿愿愿

营销部(原) 愿愿愿愿愿 愿愿愿愿愿(邮购)

传 真:(原) 愿愿愿愿愿(办公室) 愿愿愿愿愿(营销部)

邮 编:愿愿愿愿

网 址: 愿愿愿愿愿 愿愿愿愿愿 愿愿愿愿愿 愿愿愿愿愿

排 版:暨南大学出版社照排中心

印 刷:湛江日报社印刷厂

开 本:愿愿愿愿愿 愿愿愿

印 张:愿愿愿

字 数:愿愿愿

版 次:圆园园年 愿月第 愿版

印 次:圆园园年 愿月第 愿次

印 数:愿—愿册

定 价:圆愿愿元

(暨大版图书如有印装质量问题,请与出版社营销部联系调换)

# 总 序

随着全球经济一体化进程的加快和科学技术的飞速发展，物资流通在国民经济建设中的作用变得越来越重要。物流产业以其新的面貌将成为我国 21 世纪经济发展中具有举足轻重地位的重要产业。许多有着敏锐市场意识的企业，正在把现代物流的理念、先进的物流技术和物流管理方法融入企业的经营体系，提高企业的竞争力。但是，总体来说，现代物流理念在我国的企业中仍没有得到普遍、广泛的重视，与此同时，现代物流技术人才和管理人才的缺口较大。据预测，到 2010 年，我国对物流管理高级人才的需求量为 1 万 ~ 2 万人；对物流技术和物流营销人才的需求量则是每年约 1 万人。加入 WTO 后，根据我国的承诺，物流和分销服务业将是最早完全开放的行业之一。面对如此严峻的物流市场环境和我国在这方面的严重不足，我们惟有通过尽快加强现代物流技术人才和管理人才的培养以及现代物流人才队伍建设，才能在竞争中站稳脚跟，并不断地发展壮大，使我国的物流产业真正成为国民经济发展中必不可少的重要产业。本套丛书的编写旨在为培养我国现代物流管理实用型人才提供学习资料，为提高我国现代物流及物流管理竞争力尽微薄之力。

本套丛书是针对从事和将要从事物流和物流管理实际工作的人员编写的。它的特点在于注重实用性。将现代物流的原理、理论和方法通过简洁、浅显的文字和案例予以解释和分析，帮助学习者更好地、更快地理解、掌握和运用它们，尽快在现代物流和物流管理实践中发挥良好的作用。

由于时间仓促，作者水平有限，本书写作中难免存在不如意之处。敬请各位读者批评、指正。本套丛书在编写过程中参考了中外的有关书籍、资料，在此表示衷心的感谢！

《现代物流管理实用丛书》编委会

# 绪 论

## 一、物流及物流法律制度的基本含义

物流及物流的分类。物流一词源于国外，并存在不同的称谓与定义。有些国家将物流称为“~~供应链管理~~”，而在另一些国家，称之为“~~供应链管理~~”。由于后一种称谓显得更为合理，现已被不少国家或学者接受。不管何种称谓，但对物流的基本含义已经形成一种共识，即物流是指物质实体从供应者向需求者的物理移动，它由一系列创造时间价值和空间价值的经济活动组成，是采购、保管、流通加工、运输、配送、装卸及物流信息处理等多项基本活动的有机统一。我国国家标准《物流术语》对物流的定义为：“物品从供应地向接收地的实体流动过程。根据实际需要，将运输、储存、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”。

物流按不同的标准有不同的分类。按其作用的层次和环节，物流可分为社会物流、行业物流和企业物流。企业物流又可以进一步分为企业生产物流、企业供应物流、企业销售物流、企业回收物流、企业废弃物流。按其活动的空间范围，物流可分为区域物流、国内物流和国际物流。

物流法律制度的概念。“物流法”与“物流法律制度”是两个不同的法律概念。“物流法”更趋向于一个结合更为紧密的概念，意味着所有物流法律规范有机结合而形成一个独立的法律部门，它具有自己独特的调整对象和调整方法。而事实上，所有与物流直接相关的法律规范，即物流法律规范，散见于各个部门法之中。它们是否能有机紧密地结合在一起而成为一独立的法律部门呢？我们认为答案是否定的。因为它们没有共同的、且区别于其他部门法的独特的调整方法。因此，在本书中我们将不使用“物流法”这个概念，而使用“物流法律制度”这一概念。

物流法律制度是一个具有相对独立性的法律规范集合体，它由与物流直接相关的法律规范有机组成。物流法律规范的有机组合，虽然不能构成一个独立的法律部门，但却具有一定的相对独立性。这种独立性与现代物流产业的形成与出现密切相关。

物流法律制度有其相对独立的调整对象或内容。其最基本或最直接的调整

对象是在物流企业之间以及物流企业与其服务对象之间因各种物流行为或服务而引起的各种经济关系，具体包括物流服务关系、物流竞争关系。其另一重要调整对象为国家在规划、管理以及调控物流产业或物流经济过程当中发生的各种经济关系。这具体包括物流组织关系、物流经济管理关系。

物流法律制度的基本体系和地位。物流行业的出现，以及该行业所拥有的独特性，决定了直接调整物流关系的法律规范和各种与物流相关的法律规范通过有机结合，形成一个统一的物流法律制度体系。由于现代物流活动涉及的领域和环节众多，这一体系下的物流法律规范的内容也就非常广泛。笔者认为，物流法律制度体系由以下几个部分法律规范有机组成：第一，物流组织法律制度。物流组织法律制度是调整物流企业在设立、变更、终止等过程中发生的商事关系的法律规范。该法除了现有的《公司法》、《合伙企业法》和《个人投资公司法》等基本的企业法律制度外，还包括物流行业准入法律制度，特别是与《公司法》接轨的物流业外商投资准入制度。第二，物流行为法律制度。物流行为法律制度是调整在采购、仓储、包装、流通加工、运输、装卸、配送、保险等各个物流行为环节中发生的社会关系的法律规范。第三，物流经济调控法律制度。该部分法律制度是调整国家在对物流市场进行宏观调控和微观管理过程中发生的经济关系的法律规范。在宏观调控方面，它主要包括物流基本建设法律制度、税收法律制度、对外贸易法律制度等，微观管理方面主要包括消费者权益保护法、反不正当竞争法、反垄断法、价格法、广告法等法律制度。第四，物流争议救济程序法律制度。物流争议救济程序法律制度是调整在解决物流争议时所发生的各种社会关系的法律规范。它主要包括道路交通事故处理办法、海事特别程序规范等。

物流法律制度虽内容广泛且拥有自己的基本体系，但笔者认为，它尚未构成一个基本的法律部门，而只能是一个基本的行业法律规范集合。然而，由于现代物流在国民经济活动中的重要性日渐凸显，物流法律制度也就成为一项非常重要的法律制度，其在国民经济发展中的作用越来越重要。

物流法律制度与民商法、经济法的关系。物流法律制度中包含的法律规范属于民商法规范，还是属于经济法规范呢？笔者认为，物流法律制度中既有大量的民商法法律规范，也有不少经济法法律规范。物流行为本身就是一种典型的民事行为或商行为。调整因物流行为设立、变更和终止而发生的各种关系的法律规范自然属于民商法规范。然而，物流行业的发展和物流行为实施，也需要政府在宏观和微观上的调控与干预。调整在政府对物流行业的调控与干预过程中发生的各种关系的法律规范就属于经济法规范。可见，物流法律制度中既有民商法法律规范，也有经济法法律规范，它们并不单纯属于哪一种性质的法

律规范。

民法与商法的关系。民商法是调整平等民事主体之间财产关系和身份关系的法律规范的总和。民事主体包括自然人、法人和其他组织。其中，法人又包含企业法人和机关、事业单位和社会团体法人，其他组织又包括经济组织和非经济组织。而商法是调整平等商事主体之间的身份关系和财产关系的法律规范总和。商事主体主要为从事商事活动的企业法人和其他经济组织，不包括自然人、非企业形态的法人（如机关、事业、团体法人等）和非经济组织（如家庭等）。可见，民法调整的社会关系的范围远远大过商法的调整范围，而商法调整的社会关系基本包含在民法调整的范围之中。在民商合一的国家，商事法律规范被包含在民事法律规范之中，并属于民事法律规范的一个重要组成部分。商事法律规范并未以一个独立法律部门出现。在民商分立的国家，商事法律规范因其具有一定的独特性而从民事法律规范中独立出来形成一个独立法律部门，但民法仍是商法的基本法或一般法，民法中的基本原则、理论和制度在商法中继续适用。

物流法律制度与民商法的关系。物流法律关系主要包括物流组织关系、物流行为关系和物流经济关系等。在物流组织关系和行为关系中，其关系主体主要表现为各种物流企业、生产商、销售商和消费者。其中，消费者是一种典型的民事主体，而物流企业和生产商、销售商是一种典型的商事主体。物流企业的设立、变更、终止等除了要符合物流法律规范（即民商事法律规范的一些特别规定）外，还必须符合民商事法律规范的一般性规定，如商事组织、商事登记等制度。物流行为主要包括物流组织的采购、运输、储存、包装、加工、配送等，它们均属于商事行为，具有一般商事行为的共同特点。因此，物流组织在从事物流行为中形成的各种商事关系也直接由民商法律规范来调整。然而，物流行为与一般的民商事行为相比较，具有一定的特殊性。这一特殊性就决定了专门的或特殊的物流法律规范的存在。可见，物流行为除了要符合特殊的物流法律规范外，还要符合商事法的一般性法律规范。

总之，民商法律规范是物流法律制度之基本，没有民商法中一些基本原则、原理和制度，物流法律制度就无法独立存在。可以说，物流法律制度的大部分法律规范其本身就是属于民商法的法律规范，物流法律制度的相当内容是由民商法法律规范构成。

物流法律制度与经济法的关系。经济法是调整国家在协调国民经济运行并对其进行宏观调控和干预的过程中发生的各种经济关系的法律规范的总称。物流业作为一个新兴而独立的行业，在国民经济中具有举足轻重的地位和作用，各国政府将其纳入国民经济发展规划之中。如何发展物流业，以及如何提高其

竞争力以适应经济全球化的发展？这些问题是不能单靠物流业自生自灭的发展能顺利完成的，它需要政府运用法律对物流业实行有效的宏观调控和适当干预，以引导、促进和规范物流业的发展。政府的调控和干预不能再采取计划经济下通用的手段和方式，而是通过制定和实施一系列经济法律规范的方式加以实现。因此，笔者认为，物流法律制度除了包含大量的民商法律规范以外，还应当包含不少经济法律规范。物流法律制度中包含部分经济法规是物流业快速发展之必然要求。

## 二、物流法律制度与现代物流业的发展

现代物流业的持续发展必然以良好的法律制度环境为依托和动力。市场经济是法制经济。离开相对完善的法律制度，任何行业或产业都不可能得到健康、持续的发展。物流业亦是如此。特别是在物流业进行结构性的升级换代的过程中，政府的物流发展政策与一国所制定的物流法律制度环境尤为重要。只有健全物流法律制度（这一制度包括物流基础设施建设的政策与法律规范、物流市场准入法律规范、物流服务或行为法律规范等），同时配合市场机制的正常发挥，现代物流业才能得以健康、持续地发展。

在物流业相对发达的国家，政府普遍对物流产业发展的政策指引、合理规划和法规建设给予高度重视。日本早于 1957 年就制定了《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资流通设施的合理布局。之后的两年里，日本通产省、运输省陆续制定了一些政策措施，对日本流通系统化的概念、商流、物流、信息流的系统化等内容作了具体规定。与此同时，通产省、运输省、农林水产省、建设省和经济企划厅等还协作制定了全国统一的总体物流框架构想，决定了作为建设物流基地的具体城市。日本政府还通过了《综合物流施政大纲》，以便统一指导建立高效的市场竞争环境和必要的基础设施环境。之后，日本在全国 100 多个城市中建设了近 100 个物流中心，将运输、集散、中转、储存、配送、租赁、定货、销售、售后服务等功能有机结合起来，大大提高了物流设施的利用效率，保证了道路畅通，优化了大城市的流通机能，增强了城市的综合服务功能，从而建立了一个便捷、安全、透明、低成本的全国大物流系统，并在此基础上延伸了物流服务功能，打入国际市场。

美国、德国、英国、荷兰、比利时等国家也非常重视物流法律制度的建设，都通过适时制定符合各自国情的物流产业政策和法律制度，对物流产业进行合理规划、积极引导、严格规范，从而使物流业得以健康、快速地发展。

可见，现代物流业的健康、持续发展离不开良好的市场法制环境，需要政

府通过制定和实施完善的法律制度加以有效干预。

建立相对完善的物流法律制度是我国物流业发展得以提升的重要条件。近几年来我国物流业进入了一个高速发展的时期，但是我国物流业发展瓶颈问题也日益凸显。导致这一问题的重要原因之一就是缺乏合理、统一的发展规划，缺乏明确的政策指导，缺乏完善的物流法律制度。特别是在加入 宰鞣后，我国物流业将逐步向外国投资者开放，外资物流企业能凭借其先进的物流技术、高度的专业化管理以及雄厚的资金注入我国物流业，将对我国现有物流企业构成强大的冲击。我国物流业应在近两年完成物流产业的结构调整与升级，建立起能参与国际竞争的大型物流企业，提高物流企业的物流管理水平和物流服务水平，否则将会遭遇严重的打击。要完成这一任务，必须要制定合理、统一的物流发展政策，建立完善的物流法律制度。

针对世贸组织倡导的贸易自由化原则、公平竞争原则，以及针对现代物流业的发展趋势和特点，我们应对原有的法律法规及时进行清理、修改，并制定新的物流法律规范，从而建立和完善物流法律制度，促进解决物流业发展的瓶颈问题，实现我国物流业发展的飞跃或提升。

### 三、我国物流立法现状与对策

我国的物流立法现状。在国外，一般国家并没有制定专门的物流法。然而不少国家却制定了明确的物流产业政策以及单行法规，并对相关法律进行了大量的修改和补充，使得物流法律制度趋向完善。我国政府对物流业的发展已给予了足够的重视，在物流立法方面也取得了一定的成绩。如废弃原来的《经济合同法》等，制定了统一的《合同法》；颁布实施了《海商法》，制定了《港口法》等。但由于各种原因，特别是历史方面的原因，我国物流立法工作还是比较落后，物流法律制度存在不少问题。这些问题主要表现在以下几个方面：

我国现行的不少物流方面的法律法规已经不适应现代物流业的发展，更不能适应我国加入 宰鞣后物流国际化发展的需要。

我国大部分物流法律法规是在过去计划经济体制或从计划经济向市场经济体制过渡的社会经济环境下制定并被沿用下来的，而当前物流业存在和发展所依托的经济体制、管理体制、市场环境等都已经发生根本性的变化，物流业作为一个新兴的产业，其含义和实际内容也与以前大为不同。先前制定的法律法规有相当部分并没有因此而作出修订。我国已经加入 宰鞣，物流作为一个主要的服务业将逐步开放，物流业也逐渐变得国际化。在这种情形下，原有的物流法律法规存在的问题就更多了。总之，原有的法律法规大多已经不能再适应物流业迅速发展的新形势，甚至还阻碍了其快速发展。

我国现行的物流法律规范基本属于原生的物流法律法规，其缺点表现为过于分散，缺乏系统性，各种法律法规之间甚至存在不同程度的不协调和冲突现象。

由于物流涉及领域和环节众多，致使物流法律规范分散于各种原生的物流法律法规之中。而这些原生的法律法规又多体现为由不同的政府行政部门根据各自的行业特殊情况和部门利益制定和颁布的部门法规。这些立法涉及众多部门，如交通、铁道、航空、内贸、外贸、工商等，而这些部门又存在协调不够，在制定相关法规时基本上是各自为政，进而导致各法规缺乏统一性，甚至出现相互冲突的现象。现行物流法律制度的这种缺陷，导致的直接后果至少有两个：一是物流业者难以认识和掌握物流法律规范，从而使物流法律规范的指导性、规范性作用难以落到实处。二是不利于整合物流各环节和各功能之间的关系，更不利于形成行业优势从而推动我国物流业的发展。

现行的不少具体领域的物流法律规范层次较低，水平较差，透明度不强。

我国现行的不少物流法规均由国务院各部委以及地方人大或政府制定颁布，在形式上多表现为“办法”、“条例”和“通知”，甚至是内部规定等。这些法规和规章层级低，加之立法技术和水平的欠缺，使得其可操作性不强，甚至与一些基本法相冲突。立法层次低的另一结果是导致这些法律规范的透明度差，物流业者在参照或适用物流法律规范时常需要花费大量的时间查阅大量的行政法规和规章等资料，并且对于颁布已久的规范尚存在难以辨别其是否仍有效力的问题。

我国物流业仍存在不少法律“真空地带”，不少物流关系没有法律加以调整与规范。

现代物流业经过充分的发展，已经与最初状况大为不同了，我国原始的物流业主要表现为原来的各种仓储运输业。然而现代物流的含义与业务已经远远超出了仓储运输这一狭小范围。对现代物流带来的新业务、新问题，原有的物流法律规范均没有对其进行规范。譬如，物流标准化问题，我国目前只是颁布了《国家物流术语标准化规定》，对于物流计量标准、技术标准、数据传输标准、物流设施和装备标准、物流作业和服务标准等都还没有制定法定标准。再如，对于物流市场的准入法律制度、物流企业的资质问题等也没有制定相关的法律法规。这一问题的存在，将直接导致物流业在许多领域无法可依，可能出现一定的混乱局面，不利于物流业的健康发展。

完善我国物流法律制度的对策。针对前述缺陷和问题，笔者提出以下几点对策，以逐渐完善我国物流法律制度：

建立物流法律制度的基本体系，并依此对各种物流法律法规进行清理、修改、补充、整合，以提高物流法律规范的层级效力和立法水平，增强其可操作性和透明度，完善现有的物流法律规范。

笔者认为，物流法律制度体系主要由物流组织法律制度、物流行为法律制度、物流经济调控法律制度和物流争议救济程序法律制度四个部分有机组成。在物流组织法律制度方面，主要是对《公司法》、《中外合资经营企业法》等进行适当修改或补充，同时增加对物流市场准入、外资物流准入等方面的立法，以适应物流业的发展和我国加入 **宰鞣** 出现的新情况。在物流行为法律制度方面，我国目前尚缺少基本层面的立法，主要法律规范表现为层级较低的行政法规和规章以及地方法规，且不少规定已经不适应新的物流发展形势。因此，应抓紧对这些规范的清理。对于老旧的且已经不再适应物流新发展的法律规范应及时废止；对于相互重复或相互冲突的法律规范应及时进行整合，制定新的层级较高的法律规范来代替；对于层级本来就较高的法律规范，应及时进行修改、补充和完善。在条件成熟时，可以制定一些基本法，如仓储法、运输法、交通法等。在物流经济调控法律制度方面，应抓紧清理有关物流基础设施建设、投资、运营等方面的法律规范，促进道路、码头、港口、机场等物流基础设施建设投资，提高物流速度和效率，防止乱收费等行为。应抓紧出台反垄断法，修改和完善广告法、反不正当竞争法等，以规范物流业的竞争。

**圃**针对物流领域的“法律真空地带”，制定新的单行物流法律规范，使物流业有法可依。

对于目前尚没有法律规范调整或规制的物流领域，应及时制定新的单行物流法律规范。特别要制定和完善适应物流国际化发展需要的技术标准法规体系。目前我国物流业的标准化程度还很低，在很多流通环节，特别是包装、运输和装卸等环节中，都没有制定必要的行业规范和技术标准，导致物流成本上升，严重影响了物流产业的迅速发展。我国加入 **宰鞣** 后，这个问题日益明显。因此，我们应制定和完善与国际标准接轨的通用国家标准，以实现物流活动的标准化和规范化，从而适应国际物流发展的基本要求。

**獯**酝酿制定我国的《物流法》，进一步完善我国物流法律制度。

目前，制定和出台专门的《物流法》条件尚未成熟，因为物流立法的许多基础工作尚未展开或完成。但制定专门的物流单行法恐怕是大势所趋，也是物流业得以健康、快速发展的基本需要。由于现代物流业是一个崭新的产业，国外目前也尚无专门的《物流法》，因此我们不能再走借鉴他国法的老路。相反，我们应根据我国物流业发展的实际状况，研究探讨在条件成熟时制定我国《物流法》的必然性和可行性。

# 目 录

绪论 轶

## 第一篇 物流组织法律制度

第一章 公司法律制度 轶

第一节 公司法概述 轶

第二节 有限责任公司 轶

第三节 股份有限公司 轶

第二章 物流企业法律制度 轶

第一节 外商投资物流企业和外商投资国际货运代理企业法律制度 轶

第二节 道路货物运输企业经营资质管理法律制度 轶

第三节 商品代理配送企业管理法律制度 轶

## 第二篇 物流行为法律制度

第三章 采购与销售法律制度 轶

第一节 买卖合同 轶

第二节 招标投标法 轶

第三节 政府采购法 轶

第四节 拍卖法 轶

第四章 仓储法律制度 轶

第一节 租赁合同 轶

第二节 保管合同 轶

第三节 仓储合同 轶

第五章 流通加工法律制度 轶

第一节 承揽合同 轶

## 第二节 包装加工法律制度 转源

## 第六章 货物运输法律制度 转源

## 第一节 货物运输合同 转源

## 第二节 联运合同 转源

## 第七章 国际货物运输法律制度 转源

## 第一节 国际货物运输概述 转源

## 第二节 国际货运代理人 转源

## 第三节 国际海上货物运输 转源

## 第四节 国际航空货物运输 转源

## 第五节 国际铁路货物运输 转源

## 第六节 国际货物多式联运合同 转源

## 第八章 国际货物运输保险法律制度 转源

## 第一节 国际海上货物运输保险 转源

## 第二节 国际航空货物运输保险 转源

## 第三节 国际陆上货物运输保险 转源

## 第三篇 物流经济调控法律制度

## 第九章 物流基本建设法律制度 转源

## 第一节 公路法 转源

## 第二节 铁路法 转源

## 第三节 航空法 转源

## 第四节 邮政法 转源

## 第五节 港口法 转源

## 第十章 海关法与对外贸易法律制度 转源

## 第一节 海关法 转源

## 第二节 对外贸易法 转源

- 第十一章 物流市场管理法律制度 转页
- 第一节 市场管理通用法律制度 转页
- 第二节 物流市场管理专用法律制度 转页

- 第十二章 物流信息网络管理法律制度 转页
- 第一节 物流信息与互联网信息管理 转页
- 第二节 互联网域名管理 转页
- 第三节 互联网信息服务管理 转页
- 第四节 商用密码管理 转页

## 第四篇 物流争议救济程序法律制度

- 第十三章 道路交通事故处理法律制度 转页
- 第一节 道路交通事故概述 转页
- 第二节 道路交通事故处理 转页
- 第三节 道路交通事故法律责任 转页

- 第十四章 仲裁法律制度 转页
- 第一节 国内商事仲裁（经济仲裁） 转页
- 第二节 涉外仲裁（国际商事仲裁） 转页

- 第十五章 诉讼法律制度 转页
- 第一节 民事诉讼 转页
- 第二节 海事诉讼（海事特别程序法） 转页

主要参考书目 转页

# 第一篇

## 物流组织法律制度

物流是现代社会中一种有目的的经济活动。物流组织是指从事物流业经营和参与物流活动的各方。所有调整和规范物流组织，包括组织的法律性质、地位、设立条件、组织结构、解散、破产的规范性法律、法规、规章及有关组织的强制性标准和管理规则的总和，即为这里所称的物流组织法。从法律意义上而言，物流组织法实际上解决的是形形色色的物流活动承载体的法律主体资格及相关问题。

一个健康、有序、高效的市场首先需要符合市场发展规律的规范化主体的良性建设，这又离不开有关物流主体（组织）一系列法律的规范调整，完善的物流组织法体系的建构将为物流发展提供保障，为各类企业创造一个公平、透明的市场竞争环境。物流活动具体的参与者涉及不同行业、不同部门，林林总总，如仓储经营者、包装服务商、各种运输方式下的承运人、装卸业者、承揽加工业者、配送商、信息服务供应商、公共网络经营人等。但从参与者的法律性质上作一比较，不外乎以下几种划分：①从注册登记地划分，分为国内物流组织（在国内设立登记）和国际物流组织（在国外设立登记），后者还包括跨国公司（集团）设在国内的分公司；②从组织机构、所有制性质上划分，分为法人型组织和非法人型组织，前者包括公司制（有限责任公司和股份有限公司）、全民所有（国有）制、外商投资制等，后者包括个人独资制、合伙制甚至个体工商户；③从作用的不同层面来划分，可分为实体组织法和程序组织法（如物流企业破产程序法）。当然，严格意义上的实体和程序是难以截然分开的。

在物流实务上，国内大多数物流企业表现为公司制，或由原国有交通、运输企业改制而成，或是“散兵游勇”式的个体运输、配送组织。而法律上，至今国内尚未制定关于物流组织的综合性法律或法规，国内极少有有关物流组织法律规范框架的论述，即使对物流法，国内也多从物流活动的流程内容来对物流法律框架进行架构。本篇在物流组织法框架上作一粗浅尝试，按法律本身的

规律，从组织结构和所有制性质上，结合程序法的有关内容，试作一安排。

适用的法律法规及相关规定包括：《中华人民共和国公司法》，《全民所有制工业企业破产法》，《中华人民共和国中外合资经营企业法》，《中华人民共和国民事诉讼法》（企业法人破产还债程序），《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。

# 第一章 公司法律制度

## 第一节 公司法概述

### 一、 公司概念与种类

#### （一）公司的概念

公司是依法设立的以盈利为目的的企业法人，它具有以下特征：

第一，公司是具有法人资格的经济组织。这是公司企业与个人独资企业、合伙企业的重要区别之一。

第二，公司是营利性法人。法人分为公益法人和营利法人。公益法人是指以公益为其活动目的的法人，也就是从事非营利性的社会各项公益事业的法人。营利法人是指以盈利为其活动目的的法人。公司必须进行营业、必须从事经营活动，并追求利润的最大化。

第三，公司是依公司法设立的法人。公司必须依据公司法规定的条件和程序设立，才能取得公司法人资格。

#### （二）公司的种类

公司的种类繁多，根据不同的标准，可以有不同的分类。

根据公司的信用标准不同，可以将公司分为人合公司、资合公司及人合兼资合公司。人合公司，即公司的设立着重于股东个人条件，以人的信用为主的公司。资合公司，即公司的设立着重于公司的资产数额，以资本信用为主的公司。人合兼资合公司，即公司的设立兼有人的信用和资本信用两个方面考虑的公司。

根据公司的国籍，可以将公司分为本国公司、外国公司、多国（跨国）公司。在我国，以公司设立登记地来确定本公司国籍。凡是在我国登记设立的公司，不论外资占多大比例，均是我国公司；凡是不在我国登记设立的公司，均为外国公司。多国公司、跨国公司，则是指由具有一国国籍的母公司和具有他国国籍的子公司组成的集团公司。目前我国物流企业多为我国公司。

根据公司的资本来源、股东身份，可以将公司分为国营公司、私营公司和

民营公司。国营公司在很多国家通常不受公司法调整，而是由国家对其单独立法。其特点是资本不分股份，资金来源于国家拨款，国家承担亏损，被认为是国家独资经营的一种公司。国营公司和民营公司都属公司法调整的公司。政府投资超过公司资本总额~~缘~~以上的，称为国营公司；私人资本超过公司资本总额~~缘~~以上的，称为民营公司。

根据一个公司对另一公司的控制与依附关系，可将公司分为母公司、子公司。母公司是指有另一公司半数以上股份，控制该公司的公司。子公司是其半数以上股份被另一公司持有，受该公司控制的公司。目前我国少数大型的物流企业（集团），成立了与集团公司有密切联系的数家子公司。

根据股东责任的不同，将公司分为无限公司、有限责任公司、两合公司和股份有限公司。无限公司，又叫无限责任公司，是指由两个以上的股东组成，全体股东对公司债务承担连带无限责任的公司。有限责任公司是指全体股东对于公司的债务，仅以各自的出资额为限，承担间接责任的公司。两合公司，是指一部分股东就公司债务负无限责任，而另一部分股东就公司债务负有限责任的公司。股份有限公司是指公司全部资本划分为等额股份，股东以其所认股份为限对公司承担责任，公司以其全部资产对公司债务承担责任，其股票可以在社会公开发行和自由转让的公司。我国公司法主要调整公司的两种最基本的、最主要的形式——有限责任公司和股份有限公司。

## 二、公司法的概念

公司法是调整与公司设立、变更和终止有关的经济关系，规范公司的组织及行为的法律规范的总称。

公司法既是组织法又是行为法。公司法作为组织法，其内容包括公司组织的设立、变更、分立、合并、终止，公司的章程，公司的权利能力和行为能力，公司的法律地位、组织机构等内容。公司法作为组织法还调整公司的内部关系，公司的内部关系包括公司股东相互间的关系和股东与公司间的关系，这种关系通过股东的权利义务反映出来，通过股东权（股东在分配股利、参与公司经营活动方面的权利）体现出来。

公司法首先是组织法，其次又是行为法。公司法不但要对公司的法律地位和资格作出规定，还要对公司的行为（活动）作出规定。公司法并不调整公司的所有行为，它只调整与公司组织特点有关的行为（活动），如股票的发行、交易，债券的发行，公司的财务、会计管理等。

1993年12月29日，第八届全国人民代表大会常务委员会第五次会议通过了《中华人民共和国公司法》（以下简称《公司法》）。《公司法》是建立社

社会主义市场经济体制的一部十分重要的法律，它对于规范社会主义市场经济主体——公司的组织和行为，维护公司、股东、债权人的合法权益，维护社会经济秩序，促进社会主义市场经济的发展，具有极其重要的作用。

## 第二节 有限责任公司

### 一、有限责任公司的概念和特征

有限责任公司是指两个以上股东共同出资，股东以其出资额为限对公司承担责任，公司以其全部资产对其债务承担责任的企业法人。

有限公司具有以下特征：

● 1. 有限责任公司的股东承担有限责任。有限责任公司是独立的法人，以公司财产对公司债务承担责任。公司股东则仅以其出资额为限，对公司债务承担间接责任。这是有限责任公司的最主要特征，是有限责任公司同无限责任公司的最主要区别。这一特点减少了股东的投资风险，避免了股东因公司破产时对公司债务承担无限责任而倾家荡产的危险。正因如此，才使有限责任公司获得了众多投资者的青睐，在经济生活中发挥了巨大的作用。

● 2. 有限责任公司的资本不划分为等额股份，不能公开发行并自由转让股票。有限责任公司的股东虽然也有各自的出资额，但其资本并不划分为等额股份。有限责任公司不能向社会公开发行股票。股东持有的股单不同于公开发行的股票，不能在市场上自由流通。股东的出资通常是在公司股东之间转让，向非股东转让要经过股东会议同意。这是有限责任公司同股份有限公司的最主要区别，也是有限责任公司兼有人合性质的表现。

● 3. 有限责任公司是资合兼人合的公司。无限责任公司是一种典型的人合公司，其信用基础在于股东个人。股份有限公司是一种典型的资合公司，其信用基础在于公司资本。有限责任公司则是资合兼人合公司，其信用基础兼有股东个人信用和资本信用两个方面。一方面，股东以其出资额为限对公司承担责任，公司以其全部资产对公司债务承担责任；另一方面，股东的个人身份对公司经营也起一定的作用，股东间关系比较密切。股东转让出资受到一定限制，向股东以外的人转让出资要经全体股东过半数同意。

● 4. 有限责任公司的股东人数有较严格的限制。很多国家都规定股东人数必须在 2 人以上或 50 人以下之间。对股东人数最高限额作出限制性规定，主要是为了便于公司的经营、管理。对股东人数最低限额的规定，主要是考虑公司的联合性质、利益多元化及相互制约因素。当然，随着经济的发展、公