



重点学科建设项目

国际物流管理系列丛书

国际 物流风险与保险

王学锋 郑丙贵 张 芬 编著 GUOJI WULIU FENGXIAN YU BAOXIAN



上海交通大学出版社

F252
71

国际物流管理系列丛书

上海市重点学科建设项目资助 项目编号:T0602

国际物流风险与保险

王学锋 郑丙贵 张 芬 编著

上海交通大学出版社

内 容 提 要

本书以国际物流风险基本理论和保险基本理论为基础,全面介绍了国际物流领域货物、集装箱、运输工具等存在的各种风险的保险制度。本书共分十三章,内容包括国际物流风险、保险基础理论、保险合同、保险单证、国际物流责任保险、海上货物运输保险、协会货物运输保险条款、共同海损与保险、陆空货物运输保险、集装箱综合保险、海上船舶保险、陆空运输工具保险、保险索赔与理赔。

本书可作为高等院校物流管理、国际贸易、国际货运与报关、航运管理等专业教材,也可作为相关学科研究和实践的参考书。

图书在版编目(CIP)数据

国际物流风险与保险/王学锋,郑丙贵,张芬编著. —上海:上海交通大学出版社,2006

1+X 职业技术·职业资格培训教材

ISBN 7-313-04233-7

I. 国… II. ① 王… ② 郑… ③ 张… III. ① 国际贸易-物流-风险管理-技术培训-教材 ② 国际贸易-物流-运输保险-技术培训-教材 IV. F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2006)第 007962 号

国际物流风险与保险

王学锋 郑丙贵 张 芬 编著

上海交通大学出版社出版发行

(上海市番禺路 877 号 邮政编码 200030)

电话: 64071208 出版人: 张天蔚

立信会计出版社常熟市印刷联营厂印刷 全国新华书店经销

开本: 787mm×960mm 1/16 印张: 21.75 字数: 371 千字

2006 年 3 月第 1 版 2006 年 3 月第 1 次印刷

印数: 1~6 050

ISBN 7-313-04233-7/F·612 定价: 30.00 元

版权所有 侵权必究

丛书编委会

主 任 黄有方

副主任 王学锋

委 员 陆 琪 郑丙贵 祝炳发

刘达芳 姚大伟 王任祥

程晋斌

序 言

在世界经济的快速发展和现代科学技术的双重推动下,国际物流产业得到了长足发展,成为了国民经济中的一个重要组成部分。物流业对于提高人民生活质量、改变经济增长方式、推动国民经济发展、营造优良社会与产业环境等发挥着越来越大的作用,其发展程度成为衡量国家现代化程度和综合国力的标志之一。国际物流涉及交通运输、仓储管理、配送、信息等多个社会经济活动领域,是一个综合性产业,因而,各国正从政策、技术等方面扶持本国国际物流的发展。国际物流业正受到各国政府和企业前所未有的重视。

世界上经济发达的国家对物流学科的研究已经有了几十年的发展历程,并拥有了比较系统的理论体系,但是,与成熟学科相比,现代物流学科仍然处于探索和完善阶段。与国外比较发达的物流学科相比,我国现代物流学科建设还存在一定差距,所以,上海市启动了物流管理学科的建设工程,并对上海海事大学物流管理学科建设项目给予资助。上海海事大学除在物流管理学科研究方面进行建设外,还配合上海国际航运中心建设的需要,进行国际物流管理方面的研究。由于上海海事大学在国际物流管理方面已经具有一定优势,又根据国际物流管理理论研究、实际工作以及教学的需要,所以组织编写了这套国际物流管理系列丛书。

国际物流管理系列丛书涉及国际物流管理的经济、贸易、法律、技术等问题,各书自成体系,同时又融于整体,并由具有丰富实践经验和扎实理论基础的作者撰写。相信本丛书的撰写、出版将为物流管理学科的发展和国际物流实践提供有益的帮助。

上海海事大学副校长、教授、博士生导师
中国物流学会副会长

黄有方

编写说明

风险的客观存在及其可能造成损失的严重性,使社会、企业和个人都要采取相应的手段和方法对风险进行控制和转移,因此风险管理应运而生,并在经济活动的不同领域、不同层次被广泛运用。风险管理就是研究风险发生的规律和风险控制技术并运用相应的方法和技术对风险进行控制和转移,以实现用最小的成本支出获得最大的利益保障,使风险造成的损失降到最低程度。

保险是风险管理的基本方法之一,就投保人而言是一种转移风险的一种风险管理方法。

现代物流是供应链的组成部分,是以满足客户的要求为目的,对从产地到消费地之间的货物配送、回收、储存及服务、有关的信息进行有效且有效率的计划、执行、控制。物流服务商在提供各种物流服务时均面临各种不同的风险,国际物流服务商面临的风险通常要比国内物流服务商复杂,风险也大。

本书内容可分为以下几部分:第一,物流风险及保险的基础理论。本部分包括国际物流风险的概念、种类、管理方法;保险基础理论;保险合同和保险单证。第二,物流责任保险。鉴于国内物流综合保险业务尚处于发展过程中,本部分着重探讨了物流责任保险,但对物流服务商的经营决策等风险没有进行系统的探讨,因为本部分研究的风险主要属于可保风险。第三,货物运输保险。本部分包括海上货物运输保险、陆空货物运输保险,重点探讨了海上货物运输保险、协会货物运输保险条款、发生共同海损时的分摊处理等问题。第四,集装箱综合保险。本部分涉及集装箱自身保险、对第三人责任、集装箱经营人对货物损害赔偿责任保险等内容。第五,运输工具保险。本部分包括海上船舶保险、陆空运输工具保险。最后探讨了保险索赔和理赔的基本制度。

本书有以下特色:第一,将传统的国际货物运输保险扩大到国际

物流保险。第二,将保险基础理论和保险法基本制度与国际物流保险有机结合起来。第三,强调实践性和应用性,详细解释国际物流领域常用的保险条款。第四,内容全面、体系完整,涉及国际物流保险的主要问题。

由于国际物流保险的复杂性、我国在国际物流保险业务尚不够普及,有关的研究也不是很深入等原因,敬请读者对本书提出宝贵意见,共同促进我国物流风险防范及保险研究的发展。

编 者

2006年2月

目 录

第 1 章 国际物流风险	1
1.1 物流概念与功能	1
1.2 物流风险	10
1.3 物流风险管理方法	13
1.4 国际物流保险	15
第 2 章 保险基础理论	18
2.1 保险概念与分类	18
2.2 保险基本原则	24
2.3 保险中介	37
第 3 章 保险合同	47
3.1 保险合同的概念和特征	47
3.2 保险合同的分类	52
3.3 保险合同的订立与生效	55
3.4 财产保险合同	59
3.5 货物运输保险合同	65
第 4 章 保险单证	68
4.1 保险合同形式	68
4.2 投保单	69
4.3 保险单	77
4.4 其他保险单证	81
第 5 章 国际物流责任保险	85
5.1 物流责任保险概述	85
5.2 我国物流责任保险	89

5.3 物流责任保险单证	98
第6章 海上货物运输保险	103
6.1 海上保险概述	103
6.2 海上保险合同	106
6.3 海上货物运输保险的险别	115
6.4 保险标的的损失和委付	122
第7章 协会货物运输保险条款	125
7.1 协会货运险条款概述	125
7.2 协会货物险条款	126
7.3 协会货物战争险条款和罢工险条款	134
7.4 协会贸易险条款	138
7.5 美国协会货物保险条款	145
第8章 共同海损与保险	154
8.1 共同海损概述	154
8.2 共同海损理算	166
8.3 共同海损费用补偿和分摊	172
8.4 共同海损与海上保险	182
第9章 陆空货物运输保险	185
9.1 陆上货物运输保险	185
9.2 协会航空货物运输保险	191
9.3 我国航空货物运输保险	194
第10章 集装箱综合保险	197
10.1 集装箱保险概述	197
10.2 集装箱自身的保险	200
10.3 集装箱所有人对第三人的责任保险	207
10.4 集装箱经营人对货物损害的赔偿责任	208
第11章 海上船舶保险	214
11.1 船舶保险概述	214

11.2	中国船舶保险条款	219
11.3	协会船舶保险条款	230
11.4	保赔保险	248
第 12 章	陆空运输工具保险	261
12.1	运输工具保险概述	261
12.2	机动车辆保险	262
12.3	航空保险	269
第 13 章	保险索赔与理赔	275
13.1	保险索赔与理赔概述	275
13.2	货物运输保险索赔	278
13.3	保险代位制度	281
13.4	保险索赔举证责任分配	286
附录 1	《中华人民共和国海商法》——第 12 章 海上保险合同(中文)	289
附录 2	《中华人民共和国海商法》——第 12 章 海上保险合同(英文)	295
附录 3	物流责任保险条款	306
附录 4	协会货物保险条款(A)	314
附录 5	协会货物保险条款(B)	320
附录 6	协会货物保险条款(C)	327
主要参考文献		335

第1章

国际物流风险

1.1 物流概念与功能

1.1.1 物流的概念

最早出现于美国的物流概念是以“Physical Distribution”表示的。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,并指出“物流是与创造需求不同的一个问题”。在20世纪初,西方一些国家已出现生产大量过剩、需求严重不足的经济危机,企业因此提出了销售和物流的问题,此时的物流指的是销售过程中的物流。

在第二次世界大战中,围绕战争供应,美国军队建立了“后勤”(logistics)理论,并将其用于战争活动中。其中所提出的“后勤”是指将战时物资生产、采购、运输、配给等活动作为一个整体进行统一布置,以求战略物资补给的费用更低、速度更快、服务更好。后来“后勤”一词在企业中广泛应用,又有商业后勤、流通后勤的提法,这时的后勤包含了生产过程和流通过程的物流,因而是一个包含范围更广泛的被称为物流的概念。

因此,从1915年提出“Physical Distribution”,经过70多年时间的发展,“Logistics”一词从军队的后勤服务转化成现代基本的商业活动之一。现在欧美国家一般把“物流”称作“Logistics”,较少称作“Physical Distribution”(现在将其称为“实体配送”)。现在,“Logistics”已成为物流的统一表达方式。

物流字面的意思是指有关物的流动,在经济活动中,物的流动一方面存在于企业内部,另一方面存在于企业外部。在企业外部,物的流动可分为企业与企业之间和企业与消费者之间两种。货物流动的必要性在于消除两个间隔,一是空间间隔,二是时间间隔。空间间隔是货物的产地和消费地存在一定的距离,消除空间间隔依赖于运输。时间间隔是生产和消费之间存在一个时间差,消除时间差依靠仓储业提供的保管服务。在运输和保管货物的过程中需要装卸和搬运,为了不至于损害货物和美化货物外观,同时需要包装。因此,物流活动是指以运输和仓储为核心,为解决生产和消费之间的间隔,所实施的相关活

动的总称。

按照我国国家标准《物流术语》对物流(logistics)概念的解释,物流是指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、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等基本功能进行有机结合。2001年3月1日,原国家经济贸易委员会与铁道部、交通部、信息产业部、原对外贸易经济合作部、中国民用航空总局六部委共同制定了《关于加快我国现代物流发展的若干意见》。其中对现代物流的定义是: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。

国际上关于物流的定义各有差异,但概念的理解大体是相似的。2002年1月,美国物流协会(The Council of Logistics Management)对物流概念进行了重新定义,将物流与供应链联系起来。新的定义是“物流是供应链的组成部分,是以满足客户的要求为目的,对从产地到消费地之间的货物配送、回收、储存及服务、有关的信息进行有效且有效率的计划、执行、控制。”根据我国国家标准《物流术语》的定义,供应链(supply chain)是指生产及流通过程中,涉及将产品或服务提供给最终用户活动的上游与下游企业之间形成的网链结构。物流活动或管理与供应链管理(supply chain management)是不可分的。根据美国物流协会的定义,供应链管理是指对传统商业功能系统的、战略性的协调,是对一特定企业内的商业功能和不同企业之间的供应链关系的一种协调的技术,目的是提高企业经营和作为整体的供应链的长期绩效。

物流的发展经历了三个阶段:20世纪70年代之前的产品配送阶段(physical distribution),20世纪70和80年代的综合物流阶段(integrated logistics management),20世纪90年代至今的供应链管理阶段(supply chain management)。

1.1.2 物流功能

1. 运输功能

1) 运输概念

运输是物流的基本功能之一,运输(transportation)是指用设备和工具,将物品从一地点向另一地点运送的物流活动,其中包括集货、分配、搬运、中转、装入、卸下、分散等一系列操作。因此,物流运输功能是指借助运输工具,通过一定的线路,实现货物空间移动,克服生产和消费的空间分离,创造空间效用的活动。运输对物流的影响包括以下主要内容:

(1) 通过运输实现货物的空间移动。物流是货物的物理性运动,这种运动的主要内容之一是改变货物的空间存在。运输就是改变空间存在的主要手段。随着社会分工的发展,生产和消费之间空间的分离日趋扩大,从地区性市场到全国市场,再发展到国际市场。生产部门、生产要素和生产环节的空间组合日趋复杂,运输的地位和作用也因此日趋重要,运输也成为国民经济的基础和先行产业。

(2) 运输网络的发展促进流通范围的扩大和规模的提高。商品流通的范围和规模是随着运输的发展而逐步发展的。运输网络延伸到哪里,商品流通就随之发展到哪里。运输网络的密度越大,商品流通的规模也越大。随着我国经济的快速发展,在相当长时期内,始终存在运输能力与运输需求之间的矛盾,交通运输业的发展对保持国民经济的可持续发展具有战略性意义。

(3) 运输是决定物流的时间和速度的主要因素。货物的空间移动是在线路和结点上实现的,其中在运输线路上进行的活动就是运输。货物在运输线路上通过的时间长短是决定物流时间和速度的主要因素之一。运输所需要的时间和速度取决于线路的质量、运输工具的现代化水平以及运输组织管理的合理程度等。线路质量越高、运输工具现代化水平越高,组织管理越合理,运输时间就越短,速度也越快。

(4) 运输费用是物流费用的主要构成部分。在物流费用中,运输费用所占的比重通常是最高的。一般来说,在物流费用当中,运输费用将占近50%的比重。有些产品的运输费用甚至高于生产费用。因此,降低运输费用对于降低物流费用,提高物流经济效益以及稳定商品价格,满足消费需求,提高社会经济效益都具有重要的意义。

2) 主要货运方式

(1) 公路货运,是指使用货运汽车在公路上进行运输的方式。公路运输的主要优点是:机动灵活、覆盖面大、可以进行“门到门”的运输服务;适合近距离运输、且运费低;装卸简单容易;对批量的限制较小;对应需要具有较强的灵活性。主要的缺点是:不适合大量运输;长距离运输费用较高;易产生污染、噪音、交通堵塞等公害,并易发生事故、消耗能源多。

(2) 铁路货运,是指使用铁路车辆在铁路上进行的运输方式。铁路运输的主要优点是:受自然条件的影响较小,具有稳定性、安全性和定时性;适于进行陆路大批量货物运输和中长距离快速运输;中长距离运输的运费较低;可以实行全国范围的计划运行;节省能源。主要缺点是:近距离运费高;装卸、编组时间长,货物滞留时间长;进行“门对门”的服务可能性低;灵活性差,只能在固定

线路上运行。对临时紧急运输要求的适应性差。

(3) 水路货运,是指使用船舶在水上通道进行的运输方式。水路运输又分为内河运输、沿海运输、近海运输和远洋运输。水路运输的主要优点是:长距离运输的成本低;适合大批量、大型、超重货物的运输;适合原材料的散货运输;节省能源。主要缺点是:运输速度慢,受港口条件的限制大;装卸搬运用费高;运输时间的准确性差;受水位、季节、气候的影响大。

(4) 航空货运,是指使用飞机或其他航空器通过空中进行的运输方式。航空运输的主要优点是:运输速度快;适合对运费承受能力大的高价值货物的运输;适合少量货物的中长距离运输;对货物包装的要求低,且运输过程中对货物的损伤少。主要缺点是:运费高;重量受限制;受空港限制。

(5) 管道运输,是指利用管道输送气体、液体、粉状固体的运输方式。管道运输是靠物体在管道内顺着压力的方向循序移动实现的。管道运输的主要优点是:运输过程中可避免散失、丢失等损失;不存在其他运输设备本身在运输过程的消耗动力所形成的无效运输;适合运输量大,连续不断运动的物资运输。其主要缺点是:专用性极强,没有通用性,只适合特殊物资的运输。

2. 储存功能

1) 储存概念

储存(storing),是指保护、管理、储藏物品的活动。储存与以下几个概念之间具有类似性。保管(storage),是指对物品进行保存和数量、质量管理控制的活动;物品储备(article reserves),是指储存起来以备需的物品,有当年储备、长期储备、战略储备之分;库存(inventory),是指处于储存状态的物品,广义的库存还包括处于制造加工状态和运输状态的物品。

储存作为一种基本物流功能,为物品提供场所和时间。在物品储存期间可以对储存品进行检验、整理、分类、保管、包装、加工、集散、转换运输方式等作业。因此,储存在物流中具有重要的作用,成为与运输并列的两大物流支柱。

2) 储存作用

(1) 调节生产和消费之间的时间差异。生产和消费之间的时间分离是社会经济活动中客观存在的现象,储存具有调节该时间差异的功能,即将暂时不被销售、消费的物品储存起来。

(2) 储存保管质量决定着库存物品的质量。储存不是单纯的堆放,为了保持物品的质量,需要进行各种形式的保管。通过对库存物品的合理存放、妥善保管、精心养护,使其使用价值得到保存。同时,检验工作也贯穿于储存作业的全过程中,检验是对产品质量、保证质量、装卸搬运质量、运输质量的综合考察,

是保证物流量的重要环节。

(3) 储存是联结各个物流环节的纽带。各个物流环节在连续不断的运动过程中,经常需要一定时间的停滞,储存是上一个环节运动的终点,经过一定时间停滞,又是下一个环节运动开始的起点。同时,很多物流环节的作用是在储存所提供的场所和时间里完成的。离开了储存,其他物流环节无法联系起来,很多作业也无法进行。因此,储存是联结物流各环节的纽带。

(4) 储存是流通活动的“调节阀”。在社会分工日益细化的社会化大生产条件下,交换关系越来越复杂,影响流通的不确定因素也越来越多。同时,在物流过程中,由于计划不周、意外事故、自然条件变化等原因,也带来大量不确定因素。当这些不确定因素成为现实、流通的连续性发生困境时,储存就可以用它合理的存量来调节流量。

3. 装卸搬运功能

1) 装卸搬运概念

装卸与搬运是物流两项独立的功能,但是,经常是联系在一起的。

装卸(loading and unloading),是指物品在指定地点以人力或机械装入运输工具、设备或卸下。搬运(handling/carrying),是指在同一场所内,对物品进行水平移动为主的物流作业。因此,装卸搬运功能是指在同一地域范围内,改变货物存放状态和空间位置的作业活动。具体来讲,就是对货物进行垂直或水平位置移动以及改变其支撑方式的作业活动。装卸搬运功能是整个物流活动不可缺少的组成部分,它作为各个环节的结合部,是物流运行的纽带。

2) 装卸搬运作用

(1) 装卸搬运支持和连接着其他物流活动。在物流过程中,对货物进行包装、运输、储存、加工和配送时都与装卸搬运作业有关,装卸搬运是附属这些物流活动的。在经营上,可以专门从事装卸作业。装卸搬运虽然具有附属性,对物流来说它又是不可缺少的。在物流过程中,货物的每一次位置移动都是通过装卸搬运来实现的,货物在各个环节之间的转移也是由装卸搬运来连接的。离开了装卸搬运的支持和连接,物流系统就会中断。

(2) 装卸搬运的速度影响着物流的速度。在物流的各个环节,装卸搬运作业是不断出现和反复进行的,它出现的频度远远高于其他物流活动。每一次装卸搬运都要花费一定的时间,各个环节的时间加起来是一个不小的数字,因此,装卸搬运的速度和占用时间是决定物流速度的重要因素。

(3) 装卸搬运质量直接关系物流质量。货物在物流过程中要经过多次的装卸搬运,其作业量在整个物流作业量中占有相当大的比例。同时,装卸搬运作

业又往往需要直接接触货物,因此,这是物流过程中容易造成货物破损、失散、损耗、混合等损失的主要环节。不仅如此,装卸搬运还关系到运输和储存的安全,运输工具载重与容积的有效利用,仓容的有效利用程度等。所以,装卸搬运质量直接关系整个物流的质量。

(4) 装卸搬运关系整个物流费用。我国现在铁路运输的始发和到达的装卸搬运作业费,大致占运输费用 20% 左右,而水路运输装卸搬运费用可能更高。可见装卸搬运费在整个物流费用当中的比重相当高。降低装卸搬运成本的途径在于采取现代化机械设备,实行科学管理,提高作业效率。

4. 包装功能

1) 包装概念

包装(package/packaging),是指为了在流通过程中保护产品、方便储运、促进销售,按一定技术方法而采用的容器、材料及辅助物等的总称。包装,也指为了达到上述目的而采用容器、材料和辅助物的过程中施加一定技术方法等的操作活动。按照产品包装的结构,包装可分为件装、内装和外装。件装也称个装,是到达作用者手中的最小单位包装,是对产品的直接保护状态;内装是把一个或数个个装集中于一个中间容器的保护状态;外装是为了方便储运,采取必要的缓冲、固定、防潮、防水等措施保护产品的状态。与包装相关的概念还包括:销售包装(sales package)又称内包装,是指直接接触商品并随商品进入零售网点和消费者或用户直接见面的包装;定牌包装(packing of nominated brand)是指买方要求卖方在出口商品/包装上使用买方指定的品牌或商标的做法;中性包装(neutral packing),是指在出口商品及其内外包装上都不注明生产国别的包装;运输包装(transport package),是指以满足运输储存要求为主要目的的包装,具有保障产品的安全,方便储运装卸,加速交接、点验等作用;托盘包装(palletizing),是指以托盘为承载物,将包装件或产品堆码在托盘上,通过捆扎、裹包或胶粘等方法加以固定,形成一个搬运单元,以使用机械设备搬运。

2) 包装作用

按包装在流通中的作用,包装又可以分为工业包装和商业包装。工业包装又叫运输包装,它是以运输、保管为主要目的的包装,或者说是为了物流的包装。工业包装主要是外装和内装;商业包装是零售包装或消费包装,商业包装主要是个装。

包装在物流系统中具有十分重要的作用。包装是生产的终点,同时又是物流的起点,它在很大程度上制约物流系统的运行状况。对产品按一定数量、形状、重量、尺寸大小配套进行包装,并且按产品的性质采用适当的材料和容器,

不仅制约着装卸搬运、堆码存放、计量清点是否方便高效,而且关系着运输工具和仓库的利用效率。具体来讲,包装具有以下作用:

(1) 保护作用。包装具有维持产品质量的功能,这是包装的基本功能。在物流过程中各种自然因素(温度、湿度、日照、有害物质、生物等)对产品的质量发生的影响会使产品损坏、变质。在装卸搬运、运输过程中,撞击、震动也会使产品受损。为了维持产品在物流过程中的完整性,必须对产品进行科学的包装,避免各种外界不良因素对产品的影响。

(2) 定量作用。包装具有决定物流基本单位的功能。运输、装卸搬运通常是以包装的体积、重量为基本单位的,托盘、集装箱、货车等也是按一定包装单位来装运的。因此,包装单位决定着物流的数量单位。

(3) 便利作用。合适的包装形状、尺寸、重量和材料,能够方便运输、装卸搬运、保管的操作,提高其他物流环节的效率。

(4) 促销作用。包装是商品的组成部分,它是商品的形象。包装上的商标、图案、文字说明等是商品的广告和“无声的推销员”,它是宣传推销商品的媒体,诱导和激发着消费者的购买欲望。

5. 流通加工功能

1) 流通加工概念

流通加工(distribution processing),是指物品在从生产地到使用地的过程中,根据需要施加包装、分割、计量、分拣、刷标志、拴标签、组装等简单作业的总称。流通加工是流通中的一种特殊形式,其目的是为了克服生产加工的产品在质上与客户要求之间的差异,或者是为了方便物流,提高物流效率。

2) 流通加工与生产加工的区别

(1) 加工的对象不同。生产加工的对象是原材料、零部件、半成品,流通加工的对象主要是进行流通过程的成品或最终产品。当然,流通加工中的组装加工等也是以零配件为对象的,但这些零配件是作为成品的组成部分存在的。

(2) 加工的目的不同。生产加工的目的是为了创造新的产品形态,流通加工的目的是为了完善产品的质,有时纯粹是为了物流的便利,为提高物流效率创造条件。

3) 流通加工的作用

(1) 克服生产和消费之间的分离,更有效地满足消费需求。这是流通加工功能最基本的内容。现代经济中,生产和消费在质量上存在一定程度的分离。流通企业利用靠近消费者,信息灵活等优势从事加工活动,能够更好地满足消费需求,使少规格、大批量生产与小批量、多样性需求结合起来。