

3. 按照国家间进行货物传递和流动的方式划分

按照国家间进行货物传递和流动的方式划分,国际物流又分为国际商品物流、国际军火物流、国际邮品物流、国际展品物流、国际援助和救助物资物流等。围绕国际物流活动而涉及国际物流业务的企业有国际货运代理、国际物流公司、国际配送中心、国际运输及仓储、报关行等具体企业。

1.1.4 国际物流的特点

与国内物流相比,国际物流有以下几方面的特点:

1. 物流环境差异大

世界各国物流环境存在较大差异,尤其是物流软环境的差异。各个国家的物流适用法律不尽相同,这使国际物流的复杂性远高于一国的国内物流,甚至会阻断国际物流;各国经济和科技发展水平的差异会造成国际物流处于不同科技条件的支撑下,甚至有些地区根本无法应用某些技术而迫使国际物流全系统水平下降;不同的物流国家标准也造成国际间“接轨”的困难,因而使国际物流系统难以建立;不同国家的风俗文化也使国际物流受到很大局限。

由于物流环境的差异迫使一个国际物流系统需要在几个不同法律、人文、习俗、语言、科技、设施的环境下运行,无疑会大大增加物流的难度和系统的复杂性。

2. 物流系统范围广

由于物流本身的功能要素、系统与外界的沟通已很复杂,国际物流增加了不同国家的要素,这不仅是地域的广阔和空间的广阔,而且所涉及的内外因素更多,所需的时间更长,广阔范围带来的直接后果使难度和复杂性增加,风险增大。企业物流是将企业作为一个系统,研究原材料从进厂到通过加工,将产品输送到市场上的物流过程;城市物流研究的对象是城市系统,它是一个庞大的社会系统;而国际物流研究的领域大大地超过了企业物流和城市物流的范畴,其研究对象是国际贸易中的物流现象及其规律。正因如此,国际物流一旦融入现代化系统技术,其效果会更显著。例如,开通某个“大陆桥”运输后,国际物流速度会成倍提高,效益会显著增加。

3. 国际物流运输的主要方式具有复杂性

在国内物流中,由于运输线路相对较短,而运输频率较高,主要的运输方式是铁路运输和公路运输。而在国际物流中,由于货物运送线路长、环节多、气候条件复杂,对货物运输途中的保管、存放要求高,因此海洋运输、航空运输尤其是国际多式联运是其主要运输方式,具有一定的复杂性。

4. 国际物流必须有国际化信息系统的支持

国际化信息系统是国际物流,尤其是国际联运非常重要的支持手段。国际化信息系统建立的难度,一是管理困难;二是投资巨大。再由于世界上有些地区物流信息水平较高,有些地区较低,所以会出现信息水平不均衡,使信息系统的建立更为困难。

建立国际物流信息系统一个较好的办法就是和各国海关的公共信息系统联网,以及

代为实际承运人揽货,从中收取整箱(车)货和零担货之间的差价或收取佣金。对于承运人,货运代理被相对地看作是货主(发货人或收货人);对于货主,货运代理则被相对地看作是承运人。

货运代理角色的出现,使得整个货运行业日趋专业化。目前大多数的进出口货物运输均是与货运代理打交道,因此了解货运代理的业务,将使企业对国际货运中的成本和时间控制有很大帮助。此外,当前的许多货运代理正不断地演变成第三方物流企业。

20 世纪 90 年代以后,随着国际贸易和货运体系的不断完善,特别是银行信用证、海关和商业保险体系对货运代理运单的认可,使得货运代理的地位逐渐提高。

(3) 承运人代理(shipping agent)。承运人代理主要是替承运人(如船东、航空公司)在港口安排接泊、装卸、补给等业务,有时代理承运人签发运单。承运人代理在海运中较为常见,而在空运中较为少见。有的承运人代理也从事货运代理的业务。

(4) 承运人(carrier)。承运人是实施运输的主体,在国际贸易运输中主要指船东或航空公司。虽然有的承运人也直接面对货主,但在多数情况下,货主已经不直接与其打交道了。

(5) 报关行(customs broker)。虽然各国对进出口货物的管制政策有所不同,但基本上各国海关都要求进出口货物进行申报。有些货主有自己的报关人员,这时就不需要报关行的介入。许多货运代理也有报关资格,也不需要单独的报关行介入。报关行或货运代理的报关服务都需要货主提供必要的单据(主要包括进口报关单、提单、商业发票、原产地证书、进口许可证或进口配额证书、品质证书和卫生检验证书等),由它们代理在海关进行申报。有的报关行还提供代为商检等服务工作。海关产生关税单后,由货主缴纳关税(有时还包括由海关代收的其他税收)并自行提货或由服务机构代为提送货。关税一般用征税国本国货币支付。许多国家为吸引海外投资和促进本国进出口贸易的发展还采取了多种报关方式,如电子报关、提前报关实货放行、内陆站点报关等,以缩短货物的在途时间,缓解进出口口岸的交通工具和货物拥挤情况。

(6) 收货人(consignee)。运单上所指的收货人情况较为复杂。一般来说收货人应是货物的进口人。有时,由于进口管制的原因,最终的收货人并不体现在运单上。运单上的收货人往往是进口代理商,而在“通知人”(notify party)上显示的可能才是真正的收货人。另外,在复杂的货运情况下,主运单和分运单上所示的收货人的意义有所不同。分运单上的收货人往往才是真正的收货人,而主运单上的收货人则往往是货运代理人。

进出口业务流程是通过各种业务单证的流转来完成的,业务单证是上述各关系人业务交接、责任划分、风险承担及费用结算的凭证和法律依据。因此,在进出口业务过程中,单证起着重要作用。进出口业务中主要单证有:进出口合同(import & export contract)、运单(海运的提单 bill of lading,或空运的运单 air way bill)、商业发票(commercial invoice)、信用证(letter of credit)、保险单(insurance policy)、装箱单(packing list)、原产地证书(certificate of origin)等单据。

2. 国际运输

国际运输是指跨越一国边界的货物或服务的出口或进口。一般最常用的国际运输方式是海洋运输,此外还有航空运输和铁路运输。

在纸和笔的年代,上述先进系统在这些国家根本就无法加以利用,这不仅造成了企业物流国际化运作中的信息传递受阻现象,也使这些国家在国际物流网络中只能处于附属地位。

1.2 国际物流法律法规简介

国际物流是一项跨行业、跨部门、跨地区甚至跨越国界的系统工程,一般包括运输、仓储、包装、装卸搬运、配送、代理、咨询和其他服务等经济活动,涉及的环节非常广泛。国际物流的法律框架是由国际物流活动本身的内涵和外延决定的,规范国际物流的各种经济活动的法律、法规、法令、国家标准、国际公约和国际惯例也就包括多个方面。本节主要介绍国际物流运作中常用的几种法律、法规。

1.2.1 海商法

在我国,海商法学者大多认为,海商法有广义和狭义之分。广义的海商法是调整特定的海上运输关系、船舶关系的法律规范的总称。它构成我国社会主义法律体系中的一个独立的法律部门。

海商法主要调整商船海事(海上事故)纠纷,但若发生海上船舶碰撞,则军舰、渔船、游艇等船舶以及水上飞机都在海商法调整范围之内。海商法的内容相当广泛。主要有:船舶的取得、登记、管理,船员的调度、职责、权利和义务,客货的运送,船舶的租赁、碰撞与拖带,海上救助,共同海损,海上保险等。

海商法具有以下几个特点:

(1) 适用范围为调整海上运输关系和船舶关系。海上运输是指海上货物运输和海上旅客运输,包括海江之间、江海之间的直达运输。但海上货物运输合同的规定,不适用于中华人民共和国港口之间的海上货物运输。船舶是指海船和其他海上移动式装置,但是用于军事的、政府公务的船舶和 20 总吨以下的小型船舶除外。船舶包括船舶属具。

(2) 详细规定了海上货物运输合同、海上旅客运输合同、船舶租用合同、海上拖航合同、海上保险合同的成立,双方当事人的权利义务,违约责任等。

(3) 实行海事赔偿责任限制原则,即船舶所有人、救助人,可依法规定限制赔偿责任。该法还规定“中华人民共和国缔结或者参加的国际条约同本法有不同规定的,适用国际条约的规定;但是,中华人民共和国声明保留的条款除外。中华人民共和国法律和中华人民共和国缔结或者参加的国际条约没有规定的,可以适用国际惯例”。

海商法属于国内民事法律,在民商法分立的国家属于商法范畴;但为解决国际通航贸易中的船货纠纷,多年来已签订了许多国际公约和规则,主要有:《统一提单若干法律规则的国际公约》(即《海牙规则》,1968 年修订称《维斯比规则》)、《联合国海上货物运输公约》(简称《汉堡规则》)、《统一有关海上救助的若干法律规则的国际公约》、《国际海上避碰规则公约》、《约克—安特卫普规则》、《防止海上油污国际公约》。它们分别对承运货物的权利和义务、责任豁免、海上船舶碰撞、海上救助、共同海损等做了详细规定。

我国的《中华人民共和国海商法》(以下简称《海商法》)于 1993 年 7 月 1 日起施行。

1.2.2 国际公约和规则

1. 《海牙规则》

《海牙规则》是《统一提单的若干法律规定的国际公约》的简称。我国虽未加入该公约,却把它作为制定我国《海商法》重要参考。《海牙规则》自 1931 年生效实施后,得到了国际航运界普遍接受,它的历史作用在于使国际海上货物运输有法可依,统一了海上货物运输中的提单条款,对提单的规范化起到了积极作用,基本上缓和了当时承运方和托运方之间的矛盾,促进了国际贸易和海上运输事业的发展。

《海牙规则》规定了承运人最低限度义务,免责事项,索赔和诉讼,责任限制和适用范围以及程序性等几个方面。

对于承运人免责事项,《海牙规则》第 4 条第 2 款列举了 11 项免责事项。11 项免责事项,尤其是航行和管船过失亦免责奠定了《海牙规则》关于承运人的不完全过失责任制的基础。对于索赔和诉讼时效,《海牙规则》均规定了较短时间。索赔通知为交货前或当时,货物灭失、损坏不明显为移交后 3 日内并以书面形式。但双方进行联合检查者除外。《海牙规则》规定了一年的诉讼时效,自货物交付或应当交付之日起一年内。对于责任限制,《海牙规则》规定了每件或每单位 100 英镑的最高赔偿额。但托运人装货前就货物性质和价值另有声明并载入提单的则不在此限。

总体看来,《海牙规则》无论是对承运人义务的规定,还是免责事项、索赔诉讼、责任限制,均是体现着承运方的利益。而对货主的保护则相对较少。这也是船货双方力量不均衡的体现。

2. 《维斯比规则》

《维斯比规则》是《修改统一提单若干法律规定的国际公约议定书》的简称。于 1968 年 6 月 23 日在布鲁塞尔外交会议上通过,自 1977 年 6 月 23 日生效。《维斯比规则》是《海牙规则》的修改和补充,故常与《海牙规则》一起,称为《海牙—维斯比规则》。《维斯比规则》共十七条,但只有前六条才是实质性的规定,对《海牙规则》的第三、四、九、十条进行了修改。

3. 《汉堡规则》

《汉堡规则》是联合国海上货物运输公约(United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978)的简称。《海牙规则》是 20 世纪 20 年代的产物,曾发挥它应有的作用,随着国际贸易和海运的发展,要求修改海牙规则的呼声不断,对其进行修改已在所难免。

联合国国际贸易法委员会下设的国际航运立法工作组,于 1976 年 5 月完成起草工作,并提交 1978 年 3 月 6 日至 31 日在德国汉堡召开的有 78 个国家代表参加的联合国海上货物运输公约外交会议审议,最后通过了 1978 年联合国海上货物运输公约。由于这次会议是在汉堡召开的,所以这个公约又称为《汉堡规则》。

《汉堡规则》全文共分七章三十四条条文,在汉堡规则的制定中,除保留了维斯比规则对海牙规则修改的内容外,对海牙规则进行了根本性的修改,是一个较为完备的国际海上货物运输公约,明显地扩大了承运人的责任。

务上顾客需求变幻莫测,并要满足各种文化差异。随着跨国公司的发展,全球经济和贸易的增长以及人类环保意识的觉醒,全球物流呈现出如下的变化新趋势。

1.3.1 新一轮国际分工导致全球物流向集装箱货物为主流的方向发展

国际航运是国际贸易的载体。随着国际贸易和国际航运业务的发展,有条件的国家和地区都十分重视能接纳国际航运船舶的港口的建设,把港口视为通向世界的门户。港口发展的模式随着世界经济贸易发展的变化而不断演进,大致上经历了三个阶段。

第一阶段:在20世纪50年代以前,港口作为国际航运的起始港和目的港,主要服务于国际贸易的流动,起着货物装卸、储存和中转的功能,同时为到港船舶提供供应和维修等服务,港口是水陆运输的枢纽,主要发挥着运输功能的作用。城以港兴、港以城荣。随着国际贸易的开展,在靠泊国际船舶和接卸国际贸易货物的港口所在地逐步发展起居民集中的繁荣的商业贸易城市。

第二阶段:20世纪50年代以后,即第二次世界大战以后,世界经济出现了国际分工的格局,即国际间的贸易不再局限于将本国或地区的产品销往其他国家和地区,而是经济发达国家将原料从产地国和地区运往本国进行生产,然后将制成品销往全球各地,原料加工后的制成品增加了附加值。要发展这样的国际分工格局必须具备如下几点:

(1) 原料产地的矿产品位高、质量好,值得长途运输进行加工,如中东的石油、巴西和澳大利亚的铁矿砂。

(2) 经济发达国家具有雄厚的资金和掌握技术的高素质的人才,足以发展资金技术密集型的大型工业企业,如炼油厂、钢铁厂、发电厂、汽车制造厂等。

(3) 要有运输成本低廉的运输工具,以补偿远距离运输所增加的运输费用,为此在该时期开发了10万~30万吨载重量的大型油轮和运矿砂的散货船,通过规模经济效益,大大降低了运输成本。日本用几十万吨的大型油轮从中东运输石油的成本比在沿海用小型油轮运输的成本还要低。从经济学角度分析,归根结底是运输成本的降低,而不是运输距离的缩短。

(4) 要有能接纳大型船舶的深水港湾。第二次世界大战以后,经济发达国家,如西欧和日本,在重建战争中被毁坏的港口时,充分利用了临海的深水岸线的良好条件和大型船舶海运成本低廉的特点,发挥深水海港的区位优势,将发展中国家的优质、廉价的原料和能源运到临海港口,建设大型的临海工业区。这次国际分工和全球经济的资源配置,对发达国家战后经济的迅速恢复和高速增长起了巨大的推动作用,对世界经济的发展也有促进作用。临海工业区就成了被称之为第二代港口发展的经典模式。然而这一切均基于工业社会的国际经济分工,即发展中国家输出原材料和初级产品,发达国家利用发展中国家的原材料和初级产品加工制成成品再销往全球市场。这种工业社会的国际经济分工模式在新经济时代将不再是发展的典范模式。

第三阶段:在新经济时代,发展中国家将自己加工原材料,制造并输出普通工业品;发达国家则转而生产和输出高科技产品和知识产品,特别是控制高科技产品和知识产品的研究和开发。一般工业品的生产和销售由跨国公司根据资源配置的原则在全球范围内进行组织。全球将出现原工业社会国际分工格局与新经济时代新一轮国际分工格局并存的局面,由于发展中国家经济发展的需要,大宗原料和能源的国际运输仍会占有重要地

元来计量。贸易额通常分为对外贸易额和国际贸易额两种。

对外贸易额是一个国家在一定时期内(如一年)出口贸易额和进口贸易额的总和。从世界范围来看,一国的出口即意味着其他国家的进口。

国际贸易额则专指世界各国出口贸易额的总和,它亦称世界贸易额。因此,计算一国对外贸易额占世界贸易额的比重时,通常只能用本国的出口贸易额与世界贸易额相比较而得出。不注意这点,则可能因重复计算而夸大了一国的国际贸易地位。同时,考虑到有关的运费和保险费等不应算作出口贸易额,世界上一般都用离岸价格(FOB)来计算出口额。只有少数国家的出口贸易额是按到岸价格(CIF)计算的。

用国际贸易额来反映一国对外贸易的规模 and 水平,既简洁明了,又便于国际比较,因而它最为通用。可是,如果有关货币的价值发生变动,这个指标就可能会有虚假的反映。例如,由于本国货币或者美元的汇率发生变动,同样数量的出口商品就表现为不同的出口贸易额,有时这个差额还相当巨大。

国际贸易量(quantity of trade)是用进出口商品的计量单位(如数量、重量等)表示的反映贸易规模的指标。按照实物计量单位进行计算,可以剔除价格变动等因素带来的虚假成分,更准确地反映实际贸易情况。贸易值增加了,贸易量不一定增加,还可能减少。但对一个国家千千万万种进出口商品来说,无法用同类计量单位来表示一国对外贸易的总和,只有同种货币的金额才能相加。因此,技术上以剔除价格变动的贸易值来替代贸易量,即许多国家和联合国通常用贸易量指数来表示进出口贸易的实际规模,这样,贸易量的计量单位仍是货币单位。

3. 净出口与净进口

一个国家在同类产品上既有出口又有进口。在一定时期里(如一年)将某种商品的出口数量与进口数量相比较,如果出口量大于进口量,叫做净出口(net export);如果出口量小于进口量,叫做净进口(net import)。在某一类商品上是净出口还是净进口,反映了一国对该商品的生产能力和消费能力。如果一国对某类商品的生产能力大于消费能力,则该国在该类商品的外贸中会出现净出口;反之则出现净进口。另外,净出口或净进口也可能是由于一国的某类商品在国际竞争中的地位造成的。竞争力强,会出现净出口;竞争力弱,则会出现净进口。

4. 贸易差额与国际收支

贸易差额是指一个国家(或地区)在一定时期(如一年)里,出口额与进口额的相差数,叫作贸易差额(balance of trade)。如果出口额大于进口额,叫作贸易顺差或贸易盈余,亦称出超(favorable balance of trade);如果出口额小于进口额,则叫贸易逆差或贸易赤字,亦称入超(unfavorable balance of trade)。贸易差额是衡量一国对外贸易状况的重要标志。一般说来,贸易顺差表明一国在对外贸易收支上处于有利地位,贸易逆差则处于不利地位。争取贸易顺差的手段首先是扩大出口。

但是,贸易长期顺差不一定是好事。这是因为,要长期赚取贸易顺差就必须把国内大量的商品和劳务让外国人享受和使用,手中只留有充当国际清偿手段的外汇,这样一来,本国自己可用的经济资源反而相对减少,从而实际上降低了广大国民的经济福利。同时,

年)里各类商品在进出口贸易额中所占的比重。商品的种类繁多,一种常见的分类方法是根据商品的加工程度,把商品分为初级产品和工业制成品两大类。前者是指未经加工或简单加工的农、林、牧、渔和矿藏的产品,如食品、工业原料、燃料等。后者是指经过机器完全加工的产品,如机器设备、化学制品和其他工业品等。还有一种常见的分类方法是根据商品生产中所需要的某种较多的生产要素,把商品分为劳动密集型商品、资本密集型商品等。联合国正式采用的《国际贸易标准分类》(SITC)把贸易商品分为10大类,其中前五类是初级产品,后五类是工业制成品。一国出口商品构成取决于它的国民经济状况、自然资源丰缺程度以及对外经济政策等因素。

必须指出,不断提高外贸商品结构中工业制成品的比重,是一国增强国际竞争力的重要方面。一国出口制成品所占的比重越大,反映它的生产力水平越高,从而它在国际分工的优势地位越明显。何况,由于大多数初级产品的国际需求难以大幅度上升,增加它们的出口量并非易事,并且初级产品的相对价格一般呈现下跌趋势,其贸易利益明显不及工业制成品。总的来说,发达国家主要出口制成品和进口初级产品;发展中国家则主要出口初级产品和进口制成品。近年来,一些发展中国家的出口商品构成已有较大变化,但尚未根本改变上述的基本状况。同时,一国出口商品构成还应力求多元化。出口商品的种类越是多样化,越从多方面适应国际市场的广泛需求,就越能抵御国际市场大起大落的猛烈冲击,从而它在国际贸易中的地位也就相对有利。

国际贸易地理方向(direction of trade)从一国对外贸易的角度而言,地理方向是指一国对外贸易额的地区分布和国别分布状况,即该国的出口商品流向和进口商品来自哪些国家或地区。该指标反映了一国同世界各国或各地区的经济贸易联系的程度。以中国为例,2000年,中国的主要对外贸易地理方向排名前四位的是日本(17.53%)、美国(15.70%)、欧盟(14.56%)、中国香港(11.37%)。这表明,我国同日本、欧盟、中国香港、美国的对外贸易额所占比重很大,而同拉美国家的贸易交往相对就很少。从国际贸易方面来看,地理方向是指世界贸易额的国别分布或洲别分布情况,反映了各国或各洲在国际贸易中的地位。例如,2000年,中国的对外贸易额占世界贸易总额的比重为7.67%,排名第7位。该年国际贸易排名前三位的是美国(32.98%)、德国(17%)、日本(13.88%)。这表明,这些发达国家参加国际商品流通水平较高,在世界贸易中具有举足轻重的地位。

2.1.2 国际贸易的主要分类

国际贸易范围广泛,性质复杂,可以从不同角度进行分类,主要的分类有七种。

1. 按商品流向划分:出口贸易、进口贸易、过境贸易、转口贸易、复出口、复进口

出口贸易(export trade)是指一国把自己生产的商品输往国外市场销售,又称输出贸易。如果商品不是因外销而输往国外,则不计入出口贸易的统计之中,例如,运往境外使馆、驻外机构的物品,或者携带个人使用物品到境外等。

进口贸易(import trade)是指一国从国外市场购进用以生产或消费的商品,又称输入贸易。如果商品不是因购入而输入国内,则不计入进口贸易。同样,若不是因购买而输入国内的商品,则不称进口贸易,也不列入统计,如外国使、领馆运进自用的货物,以及旅客

一定时期内(如一年内)跨关境出口的总额。专门贸易(special trade)额就是专门进口额与专门出口额的总和。这样,外国商品直接存入保税仓库(区)的一类贸易活动不再列入进口贸易项目之中。显然,专门贸易与总贸易在数额上不可能相等,但两者都是指一国在一定时期内(如一年内)对外贸易的总额。世界上某些国家,如法国、意大利、德国、瑞士等,采用专门贸易方式来统计。

各国都按自己的统计方式公布对外贸易的统计数据,并向联合国报告。联合国公布的国际贸易统计数据一般注明总贸易或专门贸易。过境贸易列入总贸易,不列入专门贸易。

4. 按贸易关系划分:直接贸易和间接贸易

直接贸易(direct trade)是指商品直接从生产国(出口国)销往消费国(进口国),不通过第三国转手而进行的贸易,这两国之间的贸易称为直接贸易。

间接贸易(indirect trade)是指商品从生产国销往消费国时通过第三国转手的贸易。对生产国和消费国来说,开展的是间接贸易;而对第三国来说,则进行的是转口贸易。

直接贸易和间接贸易的区别是以货物所有权转移是否经过第三国(中间国)为标准,而与运输方式无关。直接贸易可以是生产国的商品通过第三国转运至消费国,间接贸易可以是生产国的商品直接运往消费国。

5. 按贸易国数目划分:双边贸易和多边贸易

双边贸易(bilateral trade)是指两国政府之间商定的贸易规则和调节机制下的贸易。两国政府往往通过签订贸易条约或协定来规定贸易规则和调节机制,要求两国在开展贸易时必须遵守贸易条约或协定中的规定。双边贸易所遵守的规则和调节机制不适用于任何一个签约国与第三方非签约国之间开展的贸易。例如,在《中美贸易条约》下开展的中美贸易就是一种双边贸易。

多边贸易(multilateral trade)是指在多个国家政府之间商定的贸易规则和调节机制下的贸易。同样,多个国家政府之间也需要通过签订贸易条约或协定来规定贸易规则和调节机制,而且这些贸易规则和调节机制也不适用于任何一个签约国与其他非签约国之间的贸易。例如,世界贸易组织中的国家所开展的贸易就属于多边贸易。

6. 按清偿工具划分:自由结汇贸易和易货贸易

自由结汇贸易(free-liquidation trade)是指以国际货币作为清偿手段的国际贸易,又称现汇贸易。能够充当这种国际支付手段的,主要是美元、欧元、日元这些可以自由兑换的货币。反之,以经过计价的商品作为清偿手段的国际贸易,则称易货贸易(barter trade),或叫换货贸易。它的特点是,进口与出口直接相联系,以货换货,进出口基本平衡,可以不用现汇支付。这就解决了那些外汇匮乏国家开展对外贸易的困难。加上现在各国之间经济依赖性加强,有支付能力的国家有时也不得不接受这种贸易方式,因此,易货贸易在国际贸易中十分兴盛,大致已接近世界贸易额的1/3。

必须注意,倘若两国间签订了贸易支付协定,规定双方贸易经由清算账户收付款,则一般不允许进行现汇贸易。因此,从清偿工具的角度看,这是一种特殊形式的国际贸易。

7. 按经济发展水平划分:水平贸易和垂直贸易

经济发展水平比较接近的国家之间开展贸易活动,叫做水平贸易(horizontal trade)。

续表

卖方义务	买方义务
(5) 提交商业发票和自费提供证明自己按规定交货的清关单据,或具有同等作用的电子信息	

(3) 注意事项。注意事项包括以下几点:

① 货物风险转移时间、地点的问题。《2000 年通则》以“船舷为界”表明货物在装上船之前的一切风险,如在装船时货物跌落码头或海中所造成的损失,均由卖方承担。货物装上船之后,在起航前和在运输过程中所发生的损坏或灭失,则均由买方承担。而《2010 年通则》中不再以船舷作为 FOB 术语下卖方交货点和买卖双方风险分割点,而是紧密联系现代商业实际,将卖方的交货点规定为“装运港船上”(on board the vessel at port of shipment)。不设定一个明确的风险临界点。只强调卖方承担货物装上船为止的一切风险;买方承担货物自装运港装上船开始起的一切风险。这样,买卖双方的风险以货物在装运港装上船时为界,更加符合装船作业的实际情况。因此,如果买卖双方商订不以货物交到船上作为完成交货,而是以卖方在指定地点(装船前)将货物交给承运人的,比如,货物通过集装箱运输,并通常在目的地交付。在这些情形下,适用 FCA 的规则。

② 船货衔接问题。在 FOB 术语成交的合同中,卖方的一项基本义务是按约定的时间和地点完成装运。然而,由于在 FOB 条件下,是由买方负责安排运输,所以就存在一个船货衔接问题。根据有关法律和惯例,如买方未能按时派船,包括未经卖方同意提前派船或延迟派船,卖方都有权拒绝交货,而且由此产生的各种损失,如空舱(dead freight)、滞期费(demurrage)及卖方增加的仓储费等,均由买方负担。如果买方所派船只按时到达装运港,而卖方没能按时备妥货物,那么,由此产生的各种费用则要由卖方负担。有时买卖双方按 FOB 价格成交,而买方又委托卖方办理租船订舱,卖方也可酌情接受。但这属于代办性质,由此产生的风险和费用仍由买方承担。

③ 个别国家对 FOB 术语的不同解释。以上有关对 FOB 术语的解释都是按照国际商会的《2010 年通则》做出的。然而,不同的国家和不同的惯例对 FOB 术语的解释并不完全统一。例如,在北美洲的一些国家采用的《1941 年美国对外贸易定义修订本》中将 FOB 概括为六种,其中前三种是在出口国内指定地点的内陆运输工具上交货,第四种是在出口地点的内陆运输工具上交货。上述四种和第五种在使用时应加以注意,因为这两种术语在交货地点上可能相同。比如,都是在旧金山(San. Francisco)交货,如果买方要求在装运港口的船上交货,则应在 FOB 和港口之间加上 Vessel(船)字样,变成“FOB Vessel San. Francisco”,否则,卖方有可能按第四种,在旧金山市的内陆运输工具上交货。

另外,关于办理出口手续问题也存在分歧。按照《2010 年通则》解释,FOB 条件下,“若可能的话,卖方应当自担风险和费用,取得任何出口许可证或者其他官方授权,并办妥一切货物出口所必需的海关手续”。但是,按照美国的《定义》解释,卖方只是“在买方请求并由其负担费用的情况下,协助买方取得由原产地及/或装运地国家签发的、为货物出口或在目的地进口所需的各种证件”,即买方要承担一切出口捐税及各种费用。

鉴于上述情况,在我国对美国、加拿大等北美洲国家的业务中,采用 FOB 术语成交

② 租船订舱问题。根据《2010 通则》规定,“卖方必须自行订立或者参照格式条款订立一个关于运输的合同,将货物从约定交付地(如果有)运输到目的地的指定港口(如果有约定)。运输合同须按照通常条件订立,由卖方支付费用,并规定货物由通常可供运输合同所指货物类型的船只、经由惯常航线运输”。《1941 年美国对外贸易定义修订本》中只是笼统地规定卖方“负责安排货物至指定目的地的运输事宜,并支付其费用”。《1932 年华沙—牛津规则》中有规定:“如买卖合同未规定装运船只的种类,或者合同内使用‘船只’这样笼统名词,除依照特定行业惯例外,卖方有权使用通常在此航线上装运类似货物的船只来装运。”因此,除非合同另有规定外,如果买方提出关于船籍、船型、船龄、船级以及指定船公司的船只等额外要求时,卖方有权拒绝接受,也可根据实际情况给予通融。

③ 卸货费用负担问题。CIF 是指卖方应将货物运往合同规定的目的港,并支付正常的费用。但货物运至目的港后的卸货费由谁承担也是一个需要考虑并明确规定的问题。根据《2010 通则》规定,“卖方必须支付包括在港口装载货物的费用以及根据运输合同由卖方支付的在约定卸货港的卸货费”,“买方必须支付运费和码头搬运费在内的卸货费用,运输合同中规定由卖方承担的除外”。因此,根据《2010 通则》,CIF 项下卸货费除非已包括在海运费内,或在支付海运费时已由船公司收讫,否则将由买方承担。

实际业务中,由于各国做法不尽相同,通常采用 CIF 变形的形式来做出具体规定。CIF 变形后的形式主要有:

CIF Liner terms(CIF 班轮条件)。这一变形是指卸货费由谁负担,按照班轮的做法来办,即由支付运费的卖方来负担卸货费。

CIF Landed(CIF 卸至岸上)。是指由卖方负担将货物卸至岸上的费用,包括可能支付的驳船费和码头费在内。

CIF Ex Ship's Hold(CIF 舱底交货)。是指货物由目的港船舱底起吊至卸到码头的卸货费用均由买方负担。

CIF Under Ship's Tackle(CIF 船舶吊钩下交货)。是指卖方负担的费用中包含了将货物从船舱吊起卸到船舶吊钩所及之处(码头上或驳船上)的费用。

CIF 的变形只说明卸货费用的划分,并不改变 CIF 的交货地点和风险划分的界限。

④ 卖方办理保险的责任。CIF 术语的价格构成中包含有保险费,卖方有义务办理货运保险。投保不同的险别,保险人承保的责任范围不同,收取的保险费率也不同。那么,按 CIF 术语成交,卖方应该投保什么险别呢?一般的做法是,在双方签约时,在合同中明确规定保险的险别、保险金额等内容,卖方在投保时按合同的约定办理即可。但是,如果买卖双方没有在合同中明确的规定,则按有关惯例来处理。按照《2010 年通则》对 CIF 的解释,“卖家须自付费用,按照至少符合《协会货物保险条款》(LMA/IUA)C 款或其他类似条款中规定的最低保险险别投保。这个保险应与信誉良好的保险人或保险公司订立,并保证买方或其他对货物具有保险利益的人有权直接向保险人索赔”。但在买方的要求下,并由买方付费时,可加保战争、罢工、暴乱和民变险。

⑤ 象征性交货问题。CIF 合同的特点在于,它是一种典型的象征性交货(symbolic delivery)即是卖方凭单据交货,买方凭单据付款,只要卖方所交单据齐全与合格,不管货物是否能完好地到达目的港,卖方就算完成了交货义务,卖方无须保证到货。在此情况

any responsibility if any claims concerning the shipping goods is up to the responsibility of Insurance Company / Transportation Company / Post Office)。

(2) 违约金条款。违约是指合同当事人一方未履行合同义务而向对方支付约定的金额。

违约金条款一般适用于卖方延期交货,或者买方延迟开立信用证和延期接运货物等情况。违约金数额由交易双方商定,并规定最高限额。违约金条款一般应包括违约金的数额和违约金计算方法。

(3) 索赔对象。出现以下情况时,应该向卖方索赔:①货物品质、规格不符合合同规定;②原装数量不足;③包装不符合合同规定或因包装导致货物受损;④未按期交货或拒交货物。

出现以下情况时,应该向承运人索赔:①货物数量少于运单所载数量;②提单为清洁提单;③由于承运人保管不当而造成货物短损。

属于投保险别的承保范围内的损失向保险公司索赔。

3. 不可抗力

不可抗力(force majeure)是指买卖合同签订后,不是由于合同当事人的过失或疏忽,而是由于发生了合同当事人无法预见、无法预防、无法避免和无法控制的事件,以致不能履行或不能如期履行合同,发生意外事故的一方可以免除履行合同的责任或推迟履行合同。因此,不可抗力是一种免责条款。

不可抗力条款的内容,主要包括不可抗力事件的范围、不可抗力事件的处理原则和方法、事件发生后通知对方的期限和通知方式以及出具事件证明的机构等。

(1) 不可抗力事件的范围。不可抗力事件的范围较广,通常可分为两种情况:一种是由于“自然力量”引起的,如水灾、火灾、冰灾、暴风雨、大雪、地震等;另一种是由于“社会力量”引起的,如战争、罢工、政府禁令等。

(2) 不可抗力事件的处理。发生不可抗力事件后,应按约定的处理原则和办法及时进行处理。不可抗力的后果有两种:一是解除合同;二是延期履行合同。

(3) 不可抗力事件的通知和证明。不可抗力事件发生后如影响合同履行时,发生事件的一方当事人,应该按约定的通知期限和通知方式,将不可抗力事件情况如实通知对方。对方在接到通知后,应及时答复,如有异议也应及时提出。

例如,在合同中规定:“如因人力不可抗拒的原因造成本合同全部或部分不能履约,卖方概不负责但卖方应将上述发生的情况及时通知买方”(The sellers shall not hold any responsibility for partial or total non-performance of this contract due to Force Majeure. But the sellers advise the buyers on time of such occurrence)。

由于战争、地震、火灾、雪灾、暴风雨或其他不可抗力事故,致使卖方不能全部或部分装运或延迟装运合同货物,卖方对于这种不能装运或延迟装运本合同货物不负有责任。但卖方须用电报或电传方式通知买方,并应在15天内以航空挂号信件向买方提供由中国国际贸易促进委员会出具的证明此类事件的证明书。

4. 仲裁

仲裁(arbitration)是国际货物买卖的交易双方解决争议的一种方式。是买卖双方达

2. 《Incoterms 2010》有哪些新的变化?
3. 国际贸易的主要方式有哪些?
4. 国际贸易合同的主要条款有哪些?
5. 请指出 CPT、CIP 和 FCA 三种术语之间的联系与区别。

案例分析

以 FOB 术语成交而引起的争议

1996 年 11 月,我国 F 省粮油进出口公司与巴西某公司签订一份出口油籽的合同。合同采用 FOB 价格术语,买方须于 1997 年 2 月份派船到厦门港接货。合同还规定:“如果在此期间内不能派船接货,卖方同意保留 28 天,但仓储、利息、保险等费用皆由买方承担。”

3 月 1 日,卖方在货物备妥后电告买方应尽快派船接货。但是,一直到 3 月 28 日,买方仍未派船接货。于是卖方向买方提出警告,声称将撤销合同并保留索赔权。买方在没有与卖方进行任何联系的情况下,直到 1997 年 5 月 5 日才将船只派到厦门港。这时卖方拒绝交货并提出损失赔偿,买方则以未订到船只为由拒绝赔偿损失,双方争议不能和解,卖方起诉到法院。

法院经取证调查,认为买方确实未按合同规定的时间派船接货,因此法院判决:卖方有权拒绝交货,并提出赔偿请求。后经双方协商,卖方交货,但由买方赔偿仓储、利息、保险等费用。

本案例是涉及 FOB 价格术语下船货衔接的问题。按照 FOB 术语成交的合同属于装运合同,这类合同中卖方的一项基本义务是按照规定的的时间和地点完成装运。然而,由于 FOB 条件下是由买方负责安排租船订舱,所以,就存在一个船货衔接问题,处理不当,自然会影响到合同的顺利执行。根据有关法律和惯例,如果买方未能按时派船,卖方有权拒绝交货,而且由此产生的各种损失均由买方负担,因此,在 FOB 术语下成交的合同,对于装运期和装运港要慎重规定,订约之后,有关备货和派船事宜,双方要加强联系,密切配合,保证船货衔接。

在此案例中,我方作为卖方尽到了自己的责任。在装运期临近时,卖方电告催促买方派船接货,但买方仍没有及时派船接货。根据《联合国国际货物销售合同公约》的规定,卖方有解除合同之权利,并要求买方赔偿损失。

本案中我方公司据理力争,维护自身合法权益的做法是值得提倡的。后来从有利于交易的角度出发,我方公司未行使解除合同之权而继续履行合同义务也是适当的。如果行情发生了变化或其他原因使合同给我方带来损失时,我方当然可断然行使解除合同之权。

思考题

我方公司在以后的对外贸易业务中如何避免这种争议?

商品通过国际货物运输作业由卖方转移给买方。国际货物运输具有路线长、环节多、涉及面广、手续繁杂、风险性大和时间性强等特点。运输费用在国际贸易商品价格中占有很大比重。国际运输主要包括运输方式的选择、运输单据的处理以及投保等有关方面。

我国国际物流运输存在的主要问题是:

第一,海运力量不足、航线不齐、港口较少等,影响了进出口货物及时流进流出,特别是出口货物的运输更加不足。我国出口货物主要靠海运。20世纪90年代初期曾发生过的最严重的月份缺船量达30条。目前,现有的船型结构也不合理,中等船舶奇缺。由于船舶较大,运输间隔时间又长,这对要求批量小、需求供货快是很不适应的。我国港口不足和布局不合理也比较突出。例如,我国输往中南美、澳大利亚、新西兰、南太平洋和西非等地的货物几乎全部运到香港地区中转,运费较高,严重地影响了我国出口商品的竞争力。

第二,铁路运输不足,内陆出口更困难。我国同朝鲜、蒙古、越南等虽然有铁路连接,但运力仍然不足。如供中国香港地区作为港口运输的货物中有1/3是靠铁路运输,其运输量是很大的。又如内陆有的省份即使有货,而且有些货也是国际市场急需的,但由于铁路运力不足也不能卖出。

第三,航空运输力不足,加上运价昂贵,难以适应外贸发展需要。20世纪80年代以来,世界空运货物已被广泛采用,而我国在这方面却很落后。目前主要靠客运飞机捎带,真正的货运飞机数量少,远远满足不了外贸发展的需要。

总之,为解决外贸出口运输的困难,必须由国家和地方联合发展船队,加速沿海码头建设和海运事业的发展。

2. 进出口商品储存子系统

商品储存、保管使商品在其流通过程中处于一种或长或短的相对停滞状态,这种停滞是完全必要的。因为,商品流通是一个由分散到集中,再由集中到分散的源源不断的流通过程。国际贸易和跨国经营中的商品从生产厂或供应部门被集中运送到装运港口,有时须临时存放一段时间,再装运出口,是一个集和散的过程。如外贸商品从生产厂或工业部门被集中运送到装运出口港(站、机场)以备出口,有时须临时存放一段时间,再从装运港装运出口,是一个集和散的过程。为了保持不间断的商品往来,满足销售出口需要,必然有一定量的周转储存;有些出口商品需要在流通领域内进行出口商品贸易前的整理、组装、再加工、再包装或换装等,形成一定量的贸易前的准备储存。有时,由于某些出口商品在产销时间上的背离,例如,季节性生产但常年消费,常年生产但季节性消费的商品,则必须留有一定数量的季节储备。当然,有时也会出现一些临时到货,货主一时又运不走,更严重的是进口商品到了港口或边境车站,但通知不到货主或无人认领,这种特殊的临时存放保管也是有的,即所谓压港、压站现象的出现。可见,这种情况下,国际物流就被阻塞了,给贸易双方或港方、船方等都带来损失。因此,国际货物的库存量往往高于内贸企业的货物库存量也是可以理解的。

由此可见,国际货物运输是克服了外贸商品使用价值在空间上的距离,创造物流空间效益,使商品实体位置由卖方转移到买方;而储存保管是克服外贸商品使用价值在时间上的差异,物流部门依靠储存保管创造商品的时间价值。

3. 进出口商品外贸加工子系统

流通加工是随着科技进步,特别是物流业的发展而不断发展的。它是物流中具有一定特殊意义的物流形式。流通加工的兴起,是为了促进销售,提高物流效率和物资利用率,以及为维护产品的质量而采取的,能使物资或商品发生物理或化学以及形态变化的加工过程,并保持进出口商品质量达到要求。出口商品的加工业,其重要作用是使商品更好地满足消费者的需求,不断地扩大出口;同时也是充分利用本国劳动力和部分加工能力,扩大就业机会的重要途径。

进出口商品的流通加工包括服务性的流通加工和生产外延性的流通加工,服务性的流通加工具体内容包括:袋装、定量小包装、帖标签、配装、挑选、混装、刷唛等为出口贸易商品服务;生产外延性的流通加工包括:剪断、平整、套裁、打孔、折弯、拉拔、组装、改装、服装的检验和熨烫等。这种出口加工或流通加工,不仅能最大限度地满足客户的多元化需求,同时,由于是比较集中的加工,它还能比没有加工的原材料出口赚取更多的外汇。

4. 进出口商品装卸与搬运子系统

进出口商品的装卸搬运作业,相对于商品运输来讲,是短距离的商品搬移,是仓库作业和运输作业的纽带和桥梁,实现的也是物流的空间效益。它是保证商品运输和保管连续性的一种物流活动。搞好商品的装船、卸船、商品进库、出库以及在库内的搬倒清点、盘库、转运转装等,对加速国际物流十分重要,而且节省装卸搬运费用也是物流成本控制的重要环节。有效搞好装卸搬运和保管之间的摩擦,充分发挥商品的储存效率。

5. 商品检验子系统

由于国际贸易和跨国经营具有投资大、风险高、周期长等特点,使得商品检验成为国际物流系统中重要的子系统。通过商品检验,确定交货品质、数量和包装条件是否符合合同规定。如发现问题,可分清责任,向有关方面索赔。在买卖合同中,一般都订有商品检验条款,其主要内容有检验时间与地点、检验机构与检验证明、检验标准与检验方法等。

根据国际贸易惯例,商品检验时间与地点的规定可概括为以下三种做法:

一是在出口国检验。可分为两种情况,在工厂检验,卖方只承担货物离厂前的责任,运输中品质、数量变化的风险概不负责;装船前或装船时检验,其品质和数量以装船后的检验结果为准,买方对到货的品质与数量原则上一般不得提出异议。

二是在进口国检验。包括卸货后在约定时间内检验和买方营业处所或最后用户所在地查验两种情况。其检验结果可作为货物品质和数量的最后依据。在此条件下,卖方应承担运输过程中品质、数量变化的风险。

三是在出口国检验、进口国复验。货物在装船前进行检验,以装运港双方约定的商检机构出具的证明作为付货款的凭证,但货到目的港后,买方有复验权。如复验结果与合同规定不符,买方有权向卖方提出索赔,但必须出具卖方同意的公证机构所出具的检验证明。

在国际贸易中,从事商品检验的机构很多,包括卖方或制造厂商和买方或使用的检验单位,有国家设立的商品检验机构以及民间设立的公证机构和行业协会附设的检验机构。在我国,统一管理和监督商品检验工作的是国家进出口商品检验局及其分支机构。究竟

选定由哪个机构实施和提出检验证明,在买卖合同条款中必须明确加以规定。

商品检验证明即进出口商品经检验、鉴定后,应由检验机构出具具有法律效力的证明文件。如经买卖双方同意,也可以采用由出口商品的生产单位和进口商品的使用部门出具证明的办法。检验证书是证明卖方所交货物在品质、重量、包装和卫生条件等方面是否与合同规定相符的依据。如与合同规定不符,买卖双方可据此作为拒收、索赔和理赔的依据。此外,商品检验证也是付货款的单据之一。

商品检验可按生产国的标准进行检验,或按买卖双方协商同意的标准进行检验,或按国际标准或国际习惯进行检验。商品检验方法概括起来可分为感官鉴定法和理化鉴定法两种。理化鉴定法对进出口商品检验更具有重要作用,一般是采用各种化学试剂、仪器器械鉴定商品品质的方法,如化学鉴定法、光学仪器鉴定法、热学分析鉴定法以及机构性能鉴定法等。

6. 商品包装子系统

国际市场上的消费者是通过商品来认识企业的,而商品的商标和包装就是企业的面孔,它反映了一个国家的综合科技文化水平。在考虑出口商品包装时,应把包装、装卸、搬运、储存、运输有机地联系起来,实现现代物流系统的“包、储、运一体化”。即从商品一开始包装,就要考虑储存的方便、运输的快速,以加速流通,方便储运,减少物流费用等现代物流系统涉及的各种要求。

现在我国出口商品存在的主要问题有:出口商品包装材料主要靠进口;包装产品加工技术水平低,质量上不去;外贸企业经营者对出口商品包装缺乏现代意识,表现在缺乏现代包装观念、市场观念、竞争观念和包装的信息观念。仍存在着“重商品、轻包装”以及“重商品出口、轻包装改进”等思想。

为提高商品包装系统的功能和效率,应提高广大外贸企业对出口商品包装工作重要性的认识,树立现代包装意识和包装观念;尽快建立起一批出口商品包装工业基地,以适应国际贸易发展的需要,满足国际市场、国际物流系统对出口商品包装的各种特殊要求;认真组织好各种包装物料和包装容器的供应工作。这些包装物料、容器应具有品种多、规格齐全、批量小、变化快、交货时间急和质量要求高等特点,以便扩大外贸出口和创汇能力。

7. 国际物流信息子系统

该子系统的主要功能是采集、处理和传递国际物流的信息情报。没有功能完善的信息系统,国际贸易和跨国经营将寸步难行。国际物流信息的主要内容包括进出口单证的作业过程、支付方式信息、客户资料信息、市场行情信息和供求信息等。

国际物流信息系统的特点是信息量大,交换频繁,传递量大,时间性强,环节多,路线长。在建立技术先进的国际物流信息系统中,一方面,EDI的发展是一个重要趋势。我国应该在国际物流中加强推广EDI的应用;另一方面,在国际贸易与国际物流中建立基于Internet的物流信息系统,建设国际贸易和跨国经营的信息高速公路,也是势在必行。

上述主要系统应该和配送系统、流通加工系统等有机联系起来,统筹考虑全面规划,建立我国适应国际竞争要求的国际物流系统。

如同人体的中枢神经一样,如果信息反馈作用失灵,则国际物流系统可能会混乱、瘫痪;反之,有了高效、灵敏的信息反馈,必然能指挥、协调国际物流系统,使其活跃和高效。

(2) 信息及其系统的支持保障作用。信息流对国际物流系统的支持和保障作用的具体表现主要有两个方面:其一,信息是国际物流活动顺利进行的基础保障,国际物流是一个多环节、多层次、多因素的、各子系统相互制约的复杂大系统,没有信息系统对信息进行及时地处理和传递,物流活动就无法进行。每一个子系统信息的输入与输出,都是下一个子系统运行的前提和基础,也是整个大系统相互沟通、调节、运转的支持与保障。因此,信息系统的正常运行是国际物流大系统能否有规律运行的关键。其二,信息是国际物流系统经营决策及其传导和执行的依据与保障。决策是企业最基本的管理职能,它对于复杂的、动态多变的国际物流系统尤为重要。国际物流企业根据各种信息,经过分析、研究、论证之后才能确定其经营范围和目标,并进行决策。决策执行运转过程中还要根据各种信息不断地调整和平衡。因此,真实可靠的信息及其传递对于国际物流企业至关重要,它决定着国际物流企业的生死存亡。

(3) 信息具有资源性作用。信息在国际物流系统中可以视为一种重要资源,它甚至可以替代库存、储存和经营资金。国际物流活动中存在很多不确定因素,它们的缺失或失真往往会导致预测和决策的不准确,从而给企业带有很大的风险性。为减少风险,企业往往会通过增加库存、储备等方式,来保证物流业务的需要,这就增加了经营资金的占用。一旦没有足够的物流业务,导致物流设施的闲置,资源不能充分利用,就必然造成大量的资金浪费,影响企业经营效率。准确及时的信息能够保证企业根据实际需要调节和控制物流设施设备以及相关的人力,保证按任务要求合理安排和使用资源,从而减少因业务量波动而必须设置的安全库存、储备和设施设备。由于计算机信息技术的应用,信息传递效率更高,使国际物流过程的可见性明显增加,从而加强了供应商、批发商、零售商等在组织物流过程中的协调和配合以及对物流过程的控制,导致库存、储备的大量减少,物流设施设备的利用率明显提高,为企业节约了大量的营运资金。

3.3.3 国际物流信息管理系统

国际物流信息管理是紧密围绕着均匀、流畅、及时、准确的信息流进行的。这种信息流跟踪描述着超越国家地理边界的国际物流的全过程。国际物流信息包含着庞大的数据和丰富的资料,管理者被大量的庞杂的数据、资料信息所包围,这就使管理者面临着对信息的筛选、识别和运用的极大挑战。依靠计算机建立的国际物流信息管理系统,企业管理者可以对相关信息进行及时的处理和分析,从而有效地管理国际物流流程。

国际物流信息管理系统是针对国际物流信息的计算机化管理而开发的软件系统,该系统的硬件由微机网络或中、小型机组成。它能够代替手工操作所无法胜任的、对烦乱复杂的国际物流信息的处理工作,能及时、准确地提供管理和决策需要的有关国际物流的各类动态信息资源。因此,国际物流管理信息系统的质量直接影响到国际物流运行的效益。为此,国际物流管理信息系统必须具备以下基本条件:

1. 系统开发的周期短,其软件应具有通用性、可移植性,便于用户使用

随着经济全球化的步伐加快,物流产业发展速度也明显加快。物流信息系统的开发

系列标准,它由5个标准组成,即ISO 9000至ISO 9004,已被认证使用的有3个标准,即ISO 9001、ISO 9002、ISO 9003。ISO 9000是用于选择和使用ISO 9001、ISO 9002、ISO 9003各项标准的指南。ISO 9001是从设计、开发、生产、安装到用户服务的质量保证模式;ISO 9002是生产、安装和服务的质量保证模式;ISO 9003是最终检验和试验的质量保证模式。以上三个质量保证标准,可作为质量认证中审核评定企业质量体系的依据。ISO 9004是有关质量管理和质量体系要素的指南,为非合同环境下企业内部质量管理模式。

对于物流及其相关的流通企业,更适合在充分考虑需要、风险、费用、利益和使用范围的基础上取得初期设计开发阶段的ISO 9002认证。首先,ISO 9002是企业能够达到质量管理和质量保证的能力。因为它不仅规范了产品质量检验的认定方法,而且涵盖了整个生产经营过程、服务等质量保证模式的内容;它不仅是产品质量认证,而且能帮助企业建立、健全有效的质量体系。其次,当上游企业多数已取得ISO 9002后,必然要求包装、运输、配送等物流活动也达到相应的质量标准和要求,作为供应链中重要环节的物流企业,也应取得ISO标准质量体系的认证。再次,物流企业的宗旨是为用户提供优质服务,满足用户要求,而ISO 9002系列标准具有系统性、实用性和规范性,能指导用户选购满意的商品,给用户带来信誉和更大的利润,是供方取得需方信任的手段。

国际物流标准化(international logistics standardization)是指以国际物流为一个大系统,制定系统内部设施、机械装备、专用工具等各个子系统的技术标准;制定系统内各分领域如包装、装卸、运输、仓储等方面的工作标准;以国际物流大系统为出发点,研究各分系统与分领域中技术标准与工作标准的配合性,按照配合性要求,统一整个国际物流系统的标准;研究国际物流系统与相关其他系统的配合性,进一步谋求国际物流大系统的标准统一。

3.4.2 国际物流标准化的作用

随着全球经济一体化进程的加快,标准化工作所涉及的领域越来越广泛,发挥的作用也越来越大,国际标准的应用已经十分普遍,标准化已成为企业竞争的重要手段。目前,国际物流标准化体系的建设相当不完善,尽管已建立了物流标志标准体系,并制定了一些重要的国家标准,但这些标准的应用推广存在着严重问题。物流标准化的作用主要表现在下列几个方面:

1. 统一各国物流概念

我国的物流发展借鉴了很多国外的经验,但是由于各国在物流的认识上有着众多的学派,就造成了各国人士对物流的理解存在偏差。物流的发展不单单是学术问题,更重要的是要为国民经济服务、创造更多的实际价值。所以,我们要弄清物流的概念问题,并对物流涉及的相关内容达成统一的认识,为加快物流业的发展扫清理论上的障碍。

2. 可以规范物流企业

目前市场上出现了越来越多的物流企业,其中不乏新生企业和从相关行业转行的企业,层出不穷的物流企业也使物流队伍良莠不齐。物流业整体水平不高,不同程度地存在