

物流作为一个十分现代化的概念,对商务活动的影响日益明显,因此越来越引起人们的关注。同时,随着物流产业的发展,许多运输、仓储、货运代理企业及越来越多的资金和人才涌入这一行业,为物流业发展提供了雄厚的基础。但是,物流业作为一个新兴产业,在我国还处于起步阶段,无论在理论认识和实际运作中都还存在着很多有待解决的问题。

随着我国经济的不断发展和完善,物流业竞争日益激烈,一方面,运输企业和仓储企业迫切需要发挥设施和服务优势,增强现代企业经营意识,使其业务向广度发展,运用物流系统理论为客户提供服务;另一方面,生产制造企业和销售部门也在不断改进原有经营模式,将其后期保障系统,产成品销售系统推向社会,利用社会资源为其服务。这些方面的改变为中国物流业的发展提供了广阔的发展空间。

如何看待物流在中国的发展,原国务院副总理吴邦国于1999年11月25日在北京“现代物流发展国际研讨会”上的讲话可以说明中国政府对物流的态度。吴邦国副总理在发言中说:“现代物流作为一种先进的组织方式和管理技术,是提高劳动生产率以外的重要利润源泉,在国民经济和社会发展中发挥着重要作用。加快中国现代物流的发展,对于优化资源配置,提高经济运行质量,促进企业改革发展,推进中国经济体制与经济增长方式的两个根本转变,具有十分重要的意义”。

由于我国长期实行的计划经济和受经济发展水平的制约,我国对现代物流的认识和实践,与发达国家相比还存在较大的差距。在我国工商领域中,采购、制造、运输、仓储、代理、配送、销售等环节彼此分割,造成一方面生产企业的原材料和产成品库存过大,占压资金较多,产品成本上升;另一方面运输、仓储等企业有效货源不足,现有设施未能充分利用。因此,大力推进现代物流发展,把彼此分割的环节有机地连接起来,优化企业物资供应链,是国民经济发展的迫切需要。

现代物流是一项跨行业、跨部门、跨地区、甚至跨国界的系统工程。国家应会同有关部门抓紧研究相关政策措施,大力推动此项工作。相关部门要积极参与,形成合力,地方政府要从政策、规划、法规、资金等方面给予支持,为发展现代物流创造良好的外部条件。广大企业应加强对现代物流的理解认识和实践探索,真正成为现代物流的市场主体。通过各方共同努力,在我国逐步建立起专业化、社会化、现代化的物流服务网络体系。

本书就国际物流中的主要业务、法规、国际物流运输相关的内容进行叙述,并就相关案例进行分析,使读者不仅在理论知识上有所掌握,并在实际物流业务运作中能运用法规分清物流当事人之间的责任、权利、义务,以保证物流业务正常运作和当事人的利益。

本书由杨志刚、邬丽君、汪媛媛编著,并在编著过程中得到了朱晓靖、叶红丽、班晓英、孙鉴有关书稿内容的支持和帮助,在此表示感谢!

编著者

2014年5月

第一章 国际货物运输发展与物流**1**

- 第一节 国际货物运输体系现状 1
- 第二节 国际货物运输发展与物流 3
- 案例一 外国公司在我国的物流服务 7
- 案例二 美国安达尔公司物流服务 9

第二章 第三方物流经营人**12**

- 第一节 第三方物流服务的理念 12
- 第二节 第三方物流应具备的条件 14
- 第三节 第三方物流经营人 16
- 第四节 第三方物流经营人法律地位 18
- 第五节 第三方物流下的国际货运代理人 20
- 第六节 第三方物流经营人充当承运人之责任 23
- 案例一 中集为外企提供国内第三方物流服务 27
- 案例二 第三方国际物流 28

第三章 进出口合同的履行**31**

- 第一节 交货时间和地点 31
- 第二节 “交货”和“装货”的责任 32
- 第三节 装运港地和目的港地 34
- 第四节 分批装运和转运 36
- 第五节 买卖合同中的装运条款 38
- 第六节 开立信用证 39
- 第七节 安排运输和保险 41
- 第八节 进口货物检验 46
- 第九节 进口索赔 48

交通运输的措施,多从单纯提高运输效率的角度考虑,与发展国际货物运输尚存在许多不协调之处,有待提高各种运输方式及由其组成的综合运输体系适应物流的发展,相关对策及措施。

三、各种运输方式的对策措施

1. 铁路

铁路运输业要全面走向市场,实现建设、管理、经营的市场化。

铁路运输业目前最大的弊端是计划约束较强,基础设施的建设滞后,管理体制僵化,经营手段不灵活,不利于调动各方面的积极性。

要增强铁路运输的市场竞争能力,首先,必须建立多元化的投资机制,加快铁路的建设步伐,缓解铁路运输紧张状况,为提高铁路在运输市场的竞争能力创造条件;其次,是改革管理体制,并使铁路在与各种运输方式的竞争中,保持体制上的活力。第三,也是最为重要的是实现经营的市场化,放下架子,主动走向市场,按市场需求特点组织和安排运输。

对铁路来说,提高运输服务质量应当是全方位的,既包括改善铁路场站设施、车辆等装备,方便货主托运、提取货物的硬件方面,又有转变服务观念、改善服务态度、处处为货主着想的软件方面。

改善硬件是要加大设施及装备的研制力量和投入,使铁路基础设施适应物流组织下的日益多样化的货运需求,以确保货物运输安全,减少因硬件造成的货损货差。加强软件是指把货主放在很重要的位置,特别是交通运输卖方市场转向买方市场后,铁路部门应根据新的市场情况,积极探讨新的服务方式和拓展服务领域,为物流的发展提供灵活、机动、价廉的运输服务。同时,制定严格的服务质量标准,并加强自身监督和社会舆论监督,把提高服务质量变成自身发展的追求,而非外界强加的“负担”。

此外,一个行业的科技实力和依靠科技提高自身发展的科技含量的能力,成为市场经济条件下行业发展的重要方面。铁路运输必须加快科技进步步伐,向科学技术要生产力。一是增加对科技的投入,加快新技术、新装备的研究和开发。向重载、高速、牵引电气化、集装箱多式联运发展;二是积极引进和消化吸收国外先进技术,特别是为物流服务的专业化设备,如单元列车和双层集装箱列车等。此外,多式联运技术装备也应加快发展,特别是公铁联运技术装备。目前发达国家运用较多的是驮背运输(Piggyback)和公铁联运车等;三是加快铁路的技术改造,为铁路新技术的应用创造条件,力争少花钱多办事。

2. 公路

公路运输在市场竞争方面面临的较突出的问题是运输的经营组织与管理落后,不适应公路运输发展的需要,根据物流的特点,按照网络化的要求,开展规模经营和合理运输,培育并发展跨省、干线公路运输的大型企业或集团,为物流的发展创造货运企业组织与经营条件;二是提高经营组织与管理水平,积极采用先进的组织与管理技术和手段,如计算机及网络、无线通信、电子数据交换(EDI)、全球定位系统(GPS)等技术,使运输组织与管理手段得到更新,提高运输生产率水平。

运输车辆对运输效率有直接的影响,公路货运必须发展大吨位、专用车辆。发展适应运输需求的车辆,如汽车拖挂运输及相关的集装箱、箱式半挂车,发展冷藏、危险品等专用运输车辆。

3. 水运

为适应物流的发展,水运应采取的措施,一是继续重视沿海港口特别是集装箱枢纽港的



建设,进一步降低我国外贸进出口货物的港口作业及远洋运输成本;二是加强近、远洋集装箱船队的建设,提高规模经营的能力和在世界航运市场的竞争能力;三是改善内河船舶的技术等级,提高航行速度;四是改善内河航道通航能力及港口设施;五是增强对内河航运的投入;六是提高内河航运的服务质量;七是积极开展水运与其他运输方式的联运。

4. 航空

根据航空运输的优势及发展趋势,民航必须改变目前分散经营的现状,成立集团,走集约化、规模化经营的路子;合理调整干线大型飞机和支线中小型飞机的比例,提高运输能力与效率;积极拓展航空货运市场,拓展服务领域,进一步提高服务质量。

5. 管道

管道运输在液体货物上的运输优势较大,增加对管道建设的投入,合理布局全国管网,增加运输能力,提高适合管道运输货物的运输比重。

四、国际货物运输的对策及措施

从国际货物运输的角度,为适应物流的发展需要,必须解决国家交通运输统一管理体制问题,打破各种运输方式之间的界限,在宏观上真正实现各种运输方式统一、协调发展和经营管理的分工与协作。

(1) 制定交通运输综合规划,减少可替代设施的重复建设和布点,使交通基础设施建设条例适应国际货物运输设计思想,以获得同样投资规模条件下最佳运输设施布局及最大运输能力。从对物流和国际货物运输的双重考虑,各种运输方式均应重视物流(或具有物流中心功能的场站)的建设,为物流组织和各种运输方式的有机衔接创造场所及设施条件。

(2) 积极发展各种运输方式有机衔接的多式联运装备。在这方面,应改变过去各种运输方式各自发展、自成体系的做法,应积极合作,共同开发。发达国家已在这方面取得了较大发展,驮背运输(Piggyback)、卡车渡运(Fishback)、火车渡船(Train-Ship)、货运飞机(Airtruck)、公路联运车、双层集装箱列车、陆桥运输(Land-Bridge)等已相当成熟。

(3) 大力发展多式联运经营人,以发挥其熟悉运输,能在各种运输方式之间协调运作,以最低的运输成本提供服务的优势,并在综合各种运输方式优势的基础上,实现各种运输方式有机衔接与分工的“门到门”服务。各种运输方式均应在现有市场开放的基础上,为多式联运经营人的成长创造条件。

(4) 各种运输方式中有条件和经营管理能力的企业,应积极依托自身条件,向物流服务的第三方发展,成为能面向国内及国际提供企业物流系统设计、网络化低成本运输、多贮存及配送、产前及售后全方位物流服务的综合型现代物流企业,并通过采用先进的物流信息技术,实现物流过程的全程实时跟踪。以专业化、专门化物流组织为企业提供广泛的物流服务,从而有效解决我国目前生产企业物流组织落后的局面。

(5) 改革目前企业运作方式的机制,特别是在资产运作和资本运营方面必须有制度和观念上的突破。运输企业不仅可以开展跨行业的联合和经营,而且在跨地区的企业组织(包括资产、资本)方面,必须改变目前的部门、地区所有状态,才能真正按物流活动的要求开展运输组织活动。

(6) 在良好的国际货物运输系统条件下,生产企业亦非被动等待企业提供物流服务。前已述及,国际货物运输是一种物流资源,为了获取利润,各方面企业均可以加以利用。发达国家许多提供全国范围及跨国服务的企业,大多利用良好的交通设施及运输组织条件,通过设立专门的企业物流运作部门和机构,为本企业及其他类似企业提供全方位物流服务,取得



整个“交响曲”的运作从藤津位于长野的工厂开始，比如 390 型主机经过一系列测试后，由安达尔公司的进出口人员将其包装好，无需采取特殊保护性的掩盖包装，因为从机器离开工厂伊始，就处于安达尔公司的监控之中。

货物的运输交给日本通运公司，这只是“协奏乐队”里 3 家货运公司的第一家。从此之后的每一个承运人都得以事先获知货物正处于供应链并由卡车运往日本成田机场，这一卡车运输环节是由藤津物流公司承担的。

第一站是在货运承运人的室内集装箱仓库，事先所有出口手续都已备妥，然后货物装入由日本通运公司选定的航空公司。通常情况下，货物上飞机之前在货代仓库的停留时间不超过 12 小时。

安达尔公司将藤津的货物尽量集中到一起，以便拿到空运优惠价格。这些航空公司包括日本的航空货运公司、日本航空公司、美国的美洲航空公司、联合航空公司或者西北航空公司。运载货物的飞机起飞之前，就事先定好了货物中转次数和时间，飞机起飞后，电子邮件就通过网络发送出去，通知下一个接货环节。

如果目的地是美国，日本通运公司就要通知安达尔公司在美国的集拼商——BAX 全球公司及地面承运人，McCollister 运输公司。当货物还在太平洋的上空的时候，日本通运公司就事先向美国海关报关，并提前安排接货准备。承运空运的 BAX 公司的副总裁比尔·巴杰利说：“我们承担的这一环节不是定价和接货的一般交易行为，安达尔公司把我们作为整个货运过程的一个部分环节，是一种咨询，协调运作，而且安达尔公司经常与我们征询发送服务的建议”。

BAX 的货运飞机飞后，通过电子邮件通知 McCollister 运输公司，由 McCollister 运输公司再通知其车队准备接货。McCollister 运输公司在全球范围内配备“高科技”运输车队，并配有全球卫星定位系统的拖车。McCollister 运输公司从 BAX 接到货物后，转运给收货人，无需将货物放入仓库等待装运卡车，而是直接接送到用户的车间拆卸，有安达尔公司的人员在场监督。

在整个运送过程中，McCollister 运输公司通过 GPS 和电子邮件向安达尔公司通告交货过程，通过互联网每隔一个小时更新一次货物进展情况。卡车的卫星定位系统每隔 100 英尺^①标记新的所处位置。安达尔公司具有超前意识，他们知道怎样充分利用物流形式运作货运，并经常能够拿到较低的费率。作为 McCollister 运输公司来讲，只是这一过程的一部分。

如果货物向世界其他地区运送，就有另外两家货代参与进来，位于阿姆斯特丹的 MS. AS 公司承担通过卡车向欧洲地区的全部货运。Circle 公司则承担向世界其他地区的货物运输。莱弗蒂和 Circle 公司的业务开发副总裁安德烈亚·威利特都认为：安达尔公司的运作之所以畅通，主要归功于整个供应链过程中的沟通。莱弗蒂说，各方都对货物的所有过程及时了解，都通过在线方式进行联络，并随时将信息输入网络。如果货物还没有装上飞机，可以及时作出反应。

和日本通运公司一样，Circle 根据安达尔公司的意愿选择航空承运人，到欧洲的货物主要由德尔塔航空公司承运。德尔塔航空公司为安达尔公司安排舱位，由 Circle 的人员现场监督协调。

作为一个成功的总指挥，莱弗蒂通过成绩责任制衡量每一个环节的服务水准。如果某次出现失误，那么，下一次一定补偿回来。因此，他每个月与各服务供应商、每周与公司同事

① 1 英尺 = 0.3048 米。

第二章

第三方物流经营人

本章主要介绍了第三方物流经营人法律地位、第三方物流经营人应具备的条件，以及什么样的人可充当第三方物流经营人？特别是对国际货运代理人、无船承运人、第三方物流经营人的比较分析。

第一节 第三方物流服务的理念

本章从国际货运代理人所从事的业务叙述第三方物流经营人。

近 20 年来，交通运输技术发生了巨大的变化，交通运输方式及其运输网络不断地形成，对各种运输方式产生了巨大的推动和促进作用，对世界范围内的货物交流和跨国企业的形成产生了巨大的推动和促进作用，使得国际的货物交流更加活跃，更具生命力。

20 世纪 70 年代后，随着现代物流向专业化服务方向发展的趋势，企业开始产生对“第三方物流服务”的需求。为适应这一发展趋势，第三方物流服务业应运而生，并以其服务专业化、高效化、一体化给全球经济的发展带来了强大的推动力。

“第三方物流服务业”这一称呼中的所谓“第三方”，是相对于第一方“托运人”和“第二方收货人”而言的。它是通过与第一方或第二方，或者与这两方的合作来提供其专业化的物流服务。于是，我们对“第三方物流服务业”可以理解为：本身不拥有货物，而是为其外部客户的物流作业提供管理、控制 and 专业化作业服务的公司和企业。

由于第三方物流服务业的经营方式通常是与客户签订较长时间的物流服务合同，所以有人称其为“合同物流 (contract logistics)”；还有人为了区别企业自身提供的物流服务与求助于外部提供的物流服务，而称第三方物流服务为“外协物流 (out sourcing logistics)”。

由于第三方物流服务供应商的经营理念是要向一个托运人提供其对物流总需求的全部作业或重要部分的作业，其中包括各种内容的服务。于是，在不少地方人们便使用“综合物流”一词描述这一行业，把第三方物流服务供应商称作“综合物流服务供应商” (integrated logistics service provider)。原因是，几乎所有第三方物流服务业的参与者所提供的服务范围都超过某个单一功能。换句话说，该行业的潜在顾客都可以向某一个物流服务供应商购买其所需的全部物流需求两个或两个以上方面的服务，而这些服务在传统上是由物流服务供应

商分别提供的。传统的仓储和运输就是其中典型的一例。如今，综合物流服务供应商接受顾客的订货，提取和包装该商品，然后完成递送服务。这种一步到位的服务就是综合物流服务的特点。

一、第三方物流服务业的参与者

第三方物流服务行业的参与者通常被认为起源于承运人型、仓储型、货代/经纪人型、信息型，以及客户型等五类企业。

承运人型企业和仓储型企业的特点，是将客户有采购获取活动结合进彼此的基本业务中去，潜在地向托运人提供购买单一供应来源的整套综合物流服务，大多数承运人企业和仓储型企业还会向其客户提供信息受理服务，以便于实际履行具体的作业。

货代/经纪人型的物流公司强调其有能力将客户的作业要求与其所需的任何一种服务供应商联系在一起，以满足其客户对物流服务的需求。

顾名思义，信息型的物流公司会利用其在信息技术方面的优势，将其融入到其客户的物流作业的安排之中。

客户型的综合物流服务公司实质是商家的基本业务能力的一种延伸。它们最初的战略是要在特定的行业中出售其经验和能力，俗称“肥水不流外人田”。随着时间的推移，所有这类客户型的综合物流服务公司都希望能向托运人提供他们所愿购买的任何服务。而这些以服务为动力的解决方法通常会全盘地以联盟方式进行。

二、第三方物流服务业的特征

第三方物流服务业的特征表现为：整合一个以上的物流功能；本身不拥有货物；运输设备、仓库等由第三方物流服务业控制，但可以由两方中任何一方拥有；按需提供全部的劳动力与管理服务；按客户的要求提供特殊服务，如存货管理、生产准备、组装/集运等。

三、对物流资源看法

我国物流界中，人们对物流资源的看法似乎存在这样一种误区，也即第三方物流服务公司必须是拥有资产基础的。其实不尽然，只要有能力向货方企业提供外部客户管理、控制和物流配套作业服务，我们都可以称其为物流公司，而不论他们实际是否有资产基础。

当然，如果第三方物流服务公司是资产基础供应商，则可以针对各种客户向其购买的各种服务，采取各种相对比较灵活的物流作业。如果仅从其所拥有的资产基础的角度来看，有许多已经翻牌的“物流公司”倒非真正的物流公司，实际上仍然只是货运公司、仓储公司或其他什么公司。例如目前挂牌涉及物流服务的企业（冠以“公司”或“中心”名称的）大约有数万家。而且，其中大多数企业只是经营物流环节中的某一部分或几部分的业务，还不是规范意义上的全方、一体化的现代物流服务，只是处于一种现代物流发展初期的萌芽状态，带有其原属行业很深的胎记和烙印。

一般来说，在与客户的合作方面，拥有资产基础的物流服务供应商与不拥有资产基础的物流服务供应商相比，各有千秋。但无论是哪一种，作为真正的第三方物流服务供应商，都必须根据其不同的客户提供所需要的服务。

不拥有资产基础的物流供应商由于受其现有设备的地域限制，以及自己在技术上的各种原因，物流作业的灵活性相对稍逊一些。从价格因素上来考虑，由于拥有资产基础的物流服务供应商是自己经营物流服务，相对于不拥有资产基础的物流服务供应商来说，其报价在一定程度上总是略低一些。



四、第三方物流服务的经营方式

第三方物流服务业经营方式有以下几种：①专一用户的合同配送；②专一用户的合同运输；③多个用户的合同配送；④多个用户的合同运输；⑤快件运输；⑥批量递送；⑦一般货运与仓储；⑧一般货运。

所谓“专一用户的合同配送”，这种形式通常既提供运输服务，又提供仓储服务，并进入用户的场地，专为此一用户服务。这种形式的服务不会因其他用户的需要而受到影响，用户实际上是将第三方看作是自己的自货自运车队使用。这类合同时效一般 2~5 年。

第三方物流服务业在提供这种多功能、量体裁衣式的服务同时，也为他们自己创造了一个应用现代物流概念和 IT 信息技术的极好空间。

所谓“专一用户的合同运输”，与专一用户的合同配送基本相同，所不同的是，在该种合同形式下，第三方物流服务业只提供运输服务。

在“多个用户的合同配送”下，一个“第三方”配送者为几个用户服务。当几个用户在某个方面也有共同的专门需求时往往采用这种形式，如在包装、装卸、仓储方面需求一致，或者是在送达目的地方面，如目的地是同一所医院等。所谓“多个用户的合同运输”，与多个用户的合同配送基本相同，所不同的是，在该种合同形式下，第三方物流服务业只提供运输服务。

第二节

第三方物流应具备的条件

若一个企业把其物流业务全部或部分外包出去，那么提供这种业务的企业通常称为第三方物流服务商。这意味着只要外包物流业务中的一个环节，例如运输、仓储、存货管理等其中的任何一种，都可以称之为第三方物流服务。因此，第三方物流服务提供者不一定需要拥有雄厚的资产基础，拥有几辆拖卡或一个仓库的企业也可从事第三方物流服务。

但应当看到，随着物流的发展，物流正由传统物流向现代物流方向发展。物流的含义也越来越复杂化。传统物流包括仓储、存货管理、发送、配送和运输。而现代物流在原有基础上增加了订货处理、采购、信息通信系统和质量控制。资产基础薄弱的第三方物流提供者根本无法提供现代物流意义上的多种功能，有的甚至不能满足规模较大的单一的物流功能，如大量的产品运输需特殊的物流功能要求。例如，北欧某航运公司承运从北欧至远东地区的纸筒，装船时，当地气温可能很低（如在冬季），而航行途中要经过炎热地带，如果运输途中通风不良，常会因货舱温度急剧变化而使纸筒表面产生大量汗湿，直接影响货运质量。这家公司为保证运输质量专门设计了一整套调节舱温度、湿度的通风和更换压舱水的作业程序，按照制定的图表，定时通风和调换压舱水，严格保证了货物质量。可见，没有实力的运输公司是不可能满足这种个性化的特殊运输要求的。

在剧烈的市场竞争中，成为一个跟上物流发展要求的第三方物流提供者应具备许多必不可少的条件。

一、拥有现代化的仓储设施和运输工具

对一个物流公司来说，现代化仓储设施与运输工具极其重要。

仓储成本在一个企业的产品成本中占很大比例。因此，当一个企业把其物流业务外包给

第三方物流提供者时,企业希望通过该物流提供商以其仓储设施来降低产品成本。对拥有现代化仓储设施的物流公司来说,快速周转货物正是其优势所在。现代化的仓储设施要求先进的搬运技术,而随着科技的进步,搬运系统正由机械化、半自动化系统向自动化、信息引导系统方向发展。

二、迅速修复物流障碍的能力

现在的厂商之间的竞争已发展成为快速反应顾客需求能力的竞争,即基于时间的竞争。因此,物流服务能否做到安全、准时显得至关重要。不管物流公司的作业如何完善,故障发生的概率总是存在的。例如,货物运输途中运输工具出现机械故障或交通出现堵塞、仓库搬运设施需要立即维修等。怎样处理这些突发性事件而使物流过程不停滞是物流公司必须考虑的问题。所以,物流公司应当制订预防或应急方案来处理异常情况的发生,以便在突发性事件发生时迅速采用替换方案来恢复物流流程。故障能力的大小往往是客户选择物流公司的一个重要依据。

三、提供增值服务

顾客需求的多样性增加了企业生产产品的种类。专业物流公司若希望在物流行业发展,还应提供增值服务。增值服务是指特别的与额外的活动。根据实现目标不同又可分为以顾客为核心的服务、以促销为核心的服务、以制造为核心的服务和以时间为核心的服务。例如,美国 EXEL 公司属下专设一个部门建立了一个订货登记服务,为刚出生的婴儿安排将 P&G 公司生产的一次性尿布送到顾客家中。又如,一家仓储公司使用多达 6 种不同的纸箱重新包装一种普通消费者用的肥皂,以支持各种促销方案和各种等级的贸易要求。通过提供增值服务,有助于提高企业在顾客心目中的地位,而这在未来的市场竞争中更加重要。

四、拥有先进的物流信息系统

信息技术的调整发展,使得物流过程中库存积压、送货延时、运输不可控等情况大大降低。目前,世界上最先进的物流系统已经使用了 GPS(全球定位系统)、卫星通信、RF(射频识别装置)。

此外,电子商务的高速增长与现代物流的发展相互渗透形成了电子商务物流、网上订仓、网上签单、客户个性化管理和网上结算正成为趋势。随着电子商务的进一步发展,更多的无形物流活动将通过 Internet 与 EDI(电子数据交换)来实现。优秀的第三方物流提供商必须有能力与客户之间建立 Internet 和 EDI 的物流信息系统。它可以帮助物流公司及时跟踪货物的运输过程,掌握库存的准确信息,从而合理调配和使用车辆、库房和人员等各种资源。

通过为企业与顾客提供实时的信息查询,在有效沟通企业与顾客需求的同时为企业与顾客提供优良的客户服务,使物流公司占有更多市场。所以信息系统是物流企业生存的必要条件,这是生产厂商选择物流服务企业的首要条件。

五、高素质的现代物流人才

现代物流作业过程环节复杂、信息量大、对技术要求高,而且各种物流信息具有不确定性,难以捕捉的特点。因此,现代物流企业属于人才与技术密集型企业。要在第三方物流行业立于不败之地的物流企业必须拥有一批熟悉现代物流运作规律、懂得生产管理并具备计算机网络技能的人才。



第三节 第三方物流经营人

可以这样认为,制铁业和蒸汽机的发明带来蒸汽船、蒸汽车的出现是第一次运输革命的标志。那么,内燃机的发明而带来的汽车、飞机运输则是第二次运输革命的开始。如果将第一次、第二次运输革命所使用的运输结合起来,则可以说这一种运输是第三次运输革命,即国际多式联运。然而,任何一种运输方式的出现都离不开科学技术的发展,国际贸易结构的变化,运输经济发展,经营管理模式的变革,以及为社会、为客户的整体服务。随着电子商务在国际贸易、运输、仓储、销售等领域的应用,物流在我国得以新的认识和发展,进而成为与国际贸易、运输相关行业的经营人都想从事物流业,并成为第三方物流经营人,其目的是在所从事的物流业中获取更大的利润。

什么样的人可以从事第三方物流?第三方物流经营人应具备什么条件?至今国际上或各国相关法规并没有规范,但真如世界银行运输专家蓝布洛克在中国北京举行的“现代物流发展国际会”上所说的那样:“如果你想在物流中获取更大的利润,请从事第三方物流,如果你想成为第三方物流经营人,请自我检验其素质与条件”。蓝布洛克先生的话明确告诉人们,并不是人人可以从事第三方物流或成为第三方物流经营人的。

一、第三方物流经营人的认定

在世界经济高速发展的时代,任何一个国家或企业所面临和关心的主要问题是如何降低商品单位的生产成本,提高经济效益,扩大销售市场,使商品生产多样化、快速化,以满足市场、客户的需求。一些发达国家在经过多年努力后在一定程度上已达到这一目的。但随之出现了另一个问题,即在生产过程中的合理措施已达到一定程度后,货物流通过程怎么办,社会产品从生产到消费领域必须经过流通领域,没有流通领域便不会实现产品的使用价值。

流通不创造新产品,但创造新价值。而且,最终又增加了产品的价值。因为,无论是商品的储存、运输和其他作业均要消费劳动,要有人来完成这项工作。此外,还要有资金建造仓库、购置材料、装卸作业机械,甚至运输工具等。可见,增加了价值就是流通成本,是构成产品价格条件的主要部分。而经济效益却要商品在流通过程中所增加的价值越小越好。同时,要求尽量节省流通过程中的劳动消耗,最大限度地降低流通费用。事实上,流通过程中的主要环节是商品的储存、运输、装卸等,尽管每一环节都在进行着不断改革,但只有在20世纪50年代出现集装箱运输,20世纪70年代集装箱运输向多式联运发展后才使流通发生了革命性的变化,在这一变化过程中,第三方物流经营人在其中起到主要作用,起到了第一方、第二方无法或难以达到的作用。从而使第三方物流经营人更加紧密地依靠第一方、第二方获取更大的利润。

所谓第三方物流(Third Party Logistic, TPL)是相对第一方,即买卖合同中的卖方,运输中的发货人,或第二方即买卖合同中的买方,运输中的收货人而言。他是根据第一方、第二方的委托提供所需要的服务。因此,我们可以对第三方物流经营人作这样一个定义:“本人不拥有任何商品,但为客户提供运输、储存、加工、装卸等服务的人,并收取费用。”由于第三物流经营人必须与客户订立服务合同,因而也有将第三方物流称“合同物流”,也称“外协服务物流”。然而,现在有人提出:除第三方物流外的第四方、第五方物流的概念,对此观点应慎重,值得探讨。如在物流行业中出现了第四方、第五方物流,那么,整个物流



有关商品运输、转运、仓储、加工、进出口报关、进出口报检、装拆箱等业务服务的一个经营人。一方面他与第一方、第二方订立服务或委托合同，另一方面他又与其他人订立相关业务的服务合同。因此，第三方物流经营人对同一商品的物流活动同时受制于多个合同的制约。如由无船承运人充当第三方物流经营人时，对第一方面而言因他签发自己的提单而成为承运人，但又因他不拥有运输工具，在将货物交由真正掌握运输工具的承运人运输时该第三方物流经营人又是托运人。

从另一方面去认识第三方物流是社会生产结构中的第三产业，是科学技术、国际贸易、信息革命、国际运输方式的发展而产生的必然结果。因为在社会信息高度发展的趋势下，由于信息不受任何行业、区域、国界的限制，因此，第三方物流只要掌握信息，便可为第一方、第二方提供所需要的优质服务。即使不拥有硬件，则也可通过软件来控制硬件为自己揽取更多的货物。仓储经营人可通过第三方物流增加仓储外的商品加工、包装、装卸作业。国际货运代理人也可通过第三方物流赚取更多的服务费用。因而第三方物流不管是提供硬件服务，还是软件服务均可从自己的服务中获取更多的“附加效益”或“附加价值”。

第四节 第三方物流经营人法律地位

一、第三方物流经营人与第一方、第二方法律关系之确定

按一般法律要领去理解第三方物流经营人的基本法律性质是比较容易的，因为这一法律由委托方（第一方或第二方）与第三方物流经营人两方组成。因为根据代理关系的成立则必须由一方提出委托，并经另一方接受才算正式成立。这种关系一经确定后，委托方与第三方物流经营人之间的关系则成为委托与被委托的关系，有关双方的责任、义务则应根据双方订立的委托协议和代理合同来确定。在整个物流过程中，第三方物流经营人作为委托方的代理对委托方负责，所从事的物流业务仅局限于授权范围内。从目前第三方物流经营人所从事的物流业务看，有的由第三方物流经营人自己承办，也有以中间人的身份为委托方与另一方促成交易，也有以当事人的身份与其他人订立服务合同。因此，作为第三方物流经营人与委托方之间所产生的关系主要有：

由第一方与第三方物流经营人订立服务合同，双方均为合同当事人。

由第二方与第三方物流经营人订立服务合同，双方均为合同当事人。

如第三方物流经营人同时与第一方、第二方订立服务合同，则同时受制于两份合同，而在第一方与第二方之间不存在合同关系，如图 2-2 所示。

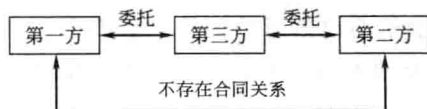


图 2-2 物流业中合同当事人之间的合同关系 1

第三方物流经营人如作为第一方或第二方和代理与其他人订立服务合同，第三方物流经营人与其他人之间不存在合同关系，如图 2-3 所示。

在确定了第三方物流经营人与第一方、第二方或其他人之间的法律关系后，其法律关系确定也明确了。可归纳如下。

(1) 根据与客户订立的协议或合同, 或根据客户的指示从事业务, 货运代理人应以通常有的责任完成客户的委托, 尤其是在授权范围内, 如违反这一服务准则而造成的损失, 货运代理人应承担责任。

(2) 作为承运人完成或组织完成货物运输并承担责任 (这是指国际货运代理人充当无船承运人, 并由其签发全程货运单证, 收取运费时)。

(3) 作为经营人完成或组织完成货物运输, 但不承担运输责任 (这是指由他人签发全程货运单证, 或委托他人完成或组织完成货物运输时)。

(4) 如实汇报一切业务事项, 如对客户有任何隐瞒或所提供的资料不实而造成损失, 客户有权向货运代理人追索并撤销代理合同或协议。

(5) 货运代理人在与客户订立的合同或协议有效期内不得将代理行为让第三方知悉, 也不得将代理权转让他人。

可以说, 国际货运代理人和无船承运人在一定程度上是第三方物流经营人的成因基础, 从目前第三方物流经营人的“出身”看, 大多是国际货运代理人、仓储经营人、运输经营人。他们是在经营传统的业务同时进入物流业, 并逐步为客户提供部分或全部的物流服务。从他们公司挂牌的转变便可清晰地看出这一“演变”过程。如原×××货运代理公司, 更名为×××物流公司; 如原×××仓储公司更名为×××物流公司; 如原×××运输公司更名为×××物流公司。对于公司更名显然是其业务经营发生变化, 更名后的公司应与所从事的业务相符合, 不能为公司进入物流业在其名称上进行“炒作”。国际货运代理人从事第三方物流业不仅有其业务基础, 也是社会分工专业化和市场竞争发展的必然结果。

同样, 目前物流业对第三方物流经营人的理解也存在差异。如有的规定: “第三方物流经营人是相对第一方 (托运人), 第二方 (收货人) 此外的人”。如有规定: “第三方物流经营人是为第一方或第二方或同时为第一方和第二方服务的人”。也有的对第三方物流经营人理解为: “本人不拥有货物, 而仅为外部客户的利益提供管理和业务的公司或企业”。也有的将第三方物流称为综合物流, 于是第三方物流经营人也成为综合物流经营人。

第三方物流业中国际货运代理人、无船承运人、第三方物流经营人之间的异同点比较见表 2-1。

表 2-1 国际货运代理人、无船承运人、第三方物流经营人之间异同点比较

主要内容	国际货运代理人	无船承运人	第三方物流经营人
与托运人关系	委托方与被委托方	托运人与承运人	委托人与经营人
与收货人关系	不存在任何关系	提单签发人与持有人	根据是否订立合同或是否签发有关单证
法律地位之确定	委托方代理	承运人	经营人
相关费用计收	佣金	收运费或赚取差价	根据服务动态收费
提单拥有	不拥有自己的提单	拥有自己提单	根据经营的业务和法律地位确定
服务动态	软件服务	软件服务	软件或硬件或软硬件
信息系统	比较独立	比较独立	综合网络系统
业务范围	进出口货运相关业务	进出口货运相关业务和承担运输责任	根据客户要求所能承担的服务
买卖合同	不订立买卖合同, 本人不拥有货物	不订立买卖合同, 本人不拥有货物	不订立买卖合同, 本人不拥有货物
运输合同	代表委托方订立	与托运人订立	根据是否承担运输责任



主要内容	国际货运代理人	无船承运人	第三方物流经营人
业务行为	服务动态	服务动态	服务动态
法规适用	货运法规	货运和运输法规	根据所从事的业务适用相关法规
法律关系	委托关系	双重身份	多重身份

二、国际货运代理人从事第三方物流案例

【案由】

武夷山一客户委托南方物流公司出运一批干木耳，委托书中指示：由南方物流公司安排订舱、装船出运，并为客户出口报关、检验，由南方物流公司安排卡车将干木耳运南方物流公司仓库装箱，为确定集装箱能否装载干木耳，装箱前南方物流公司向商检提出验箱，商检报告证明可装载。但由于该批货未能在信用证装运期内出运，因而客户要求船公司出具倒签提单，但船公司不接受倒签提单的签发，于是南方物流公司出具自己的提单给客户办理结汇，再由船公司出具提单给南方物流公司。南方物流公司出具的提单签发日期是信用证规定的装运期，而船公司签发的提单是货物实际装船日期，信用证规定的运输条款是 CY-CY，因而两份提单上均记载 CY-CY。南方物流公司将干木耳装箱后运厦门港出运，集装箱进 CY 大门时，集装箱设备交接单对进 CY 的集装箱外表状况未作任何批注。装船时，外理也未对装船的集装箱外表状况作出异议，到进口国卸船时，国外公证机构也未对集装箱外表状况作出异议，收货人在进口国 CY 提取集装箱时也未对集装箱外表状况提出异议，根据集装箱整箱货 CY-CY 运输条款规定，承运人与收货人责任以集装箱出大门作为划分点，既然收货人在提取集装箱时对集装箱外表状况、关封状况未提出异议，则表明承运人已完整交货。收货人在将集装箱运回自己仓库拆箱时发现箱内有一部分干木耳受潮，即申请公证行到拆箱现场检验，检验报告证明干木耳受潮系箱子顶部漏水，而且是淡水所致。

(1) 收货人（买方）根据买卖合同中的品质条款向发货人（卖方）提出赔偿要求，理由是发货人未按合同规定的品质交货。但发货人拒赔，理由是既然签发了清洁提单，则可以认定承运人接受的是外表良好的干木耳，否则承运人便会在提单上加批注。而加批注的提单是不可结汇的。发货人进而提出，既然公证行检验报告证明木耳受潮系因集装箱顶部漏水所致，收货人则可对承运人提出赔偿要求。

(2) 收货人在遭到发货人拒赔下转向承运人提出赔偿要求，理由是承运人未按提单记载状况交货，但承运人拒赔。承运人的理由是既然提单的记载是 CY-CY 运输条款，则表明是整箱交接，而集装箱整箱交接责任划分是以交接双方在交接时箱子外表状况是否良好作为认定条件，既然收货人在提箱时对集装箱外表状况未作任何异议，则表明承运人已完好交货。

(3) 在发货人、承运人同时拒赔下，收货人向保险公司提赔，因为该批货成交价是 FOB，由买方投保，但保险人同样拒赔。理由是收货人要得到赔偿首先应举证集装箱顶部漏水原因和责任方，只有这样，保险人在赔付给收货人后，从收货人处得到代位求偿权，进而向责任方行使追赔权，如收货人无法举证而由保险人承担赔偿责任，则意味着保险人只有赔偿的义务，没有追偿的权利。

【处理】

确定该案的责任方，首先应确定该案当事人之间的责任关系。

(1) 收货人与南方物流公司之间存在提单关系，因为收货人持有南方物流公司的提单，

其根本原因是即使船公司从单纯的运输业渗透到物流业中，但在货物提取、接收、仓储服务、口岸手续方面却在较大程度上依赖于第三方物流经营人。因此，从某种意义上船公司难以做到的，却为第三方物流经营人提供了生存、发展的空间。其由于这种原因，第三方物流经营人作为转运人型越来越为船公司、第一方、第二方认可。

如上海某公司出口一批货物去美国，成交价 CIF NY，运输路线有两条可选择（见图 2-7），出口方在将货物交由第三方物流经营人时通常并不知道哪一条运输路线给他带来最快的运输时间，最小的风险，最少费用，而第三方物流经营人作为转运人型则可选择。

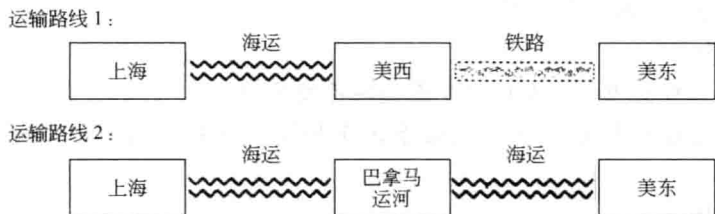


图 2-7 运输路线示意

自然，第三方物流经营人会选择运输路线 1，因为运输路线 1 相对出口方来说承担的风险、责任、费用较运输线路 2 小，而对第三方物流经营人也可从中赚取较大的利润。此外，运输时间也较快。

（三）经纪型

第三方物流经营人充当经纪人是物流发展的一种运输服务形式，通常他不直接对货主提供运输服务，而是采用一种“批发”的服务模式，即由真正的承运人完成运输，但由经纪人提供运输方式，并提出相关要求。尽管第三方物流经营人不直接对货主承担责任，但因注重运输方式的选择和服务的完善从而得到客户的认同和欢迎。

现代物流业中，第三方物流经营人可同时具备“软件”、“硬件”，也可仅具备“软件”功能。所谓“软件”是人才素质，经营管理的方法和经验，为客户提供服务的质量体系。而“硬件”是指运输工具，仓储设施。尽管第三方物流经营人可依靠“软件”功能为客户提供多种服务，但在经济实力方面是无法与航运公司和一些大的客户相比较，因而也给第三方物流经营人充当承运人的能力带来困惑，诸如在信用、货源、资金、人才、担保等方面。客户在选择他所拥有的经济实力，即在遇到风险时该第三方物流经营人能否承担。一些真正的承运人在与第三方物流经营人洽谈具体业务时也会从经济实力、经营的业务范围、资信程度、服务水准等决定是否合作。有时，银行、保险人也会因第三方物流经营人本人往往因经济实力而难以增设服务网点，开拓物流市场、扩展其业务。

二、第三方物流经营人充当承运人案例

【案由】

江苏某公司（以下称第一方）将 10 台数控机床交由世运公司承运人（以下称第三方物流经营人），世运公司作为承运人签发自己的提单后，将 10 台机床从第一方工厂安排运至张家港仓储公司装箱，装箱后由世运公司安排拖张家港集装箱码头堆场，装载驳船运上海，在上海配装 A 公司船运汉堡。

张家港经上海转汉堡由 A 公司出具全程提单，收货人在提箱时发现箱损，并由汉堡公证机构出具检验报告，报告证明箱损系由于箱内机床加固、绑扎不牢所致，而且机床也有一



- (5) 物流过程中风险降低, 坏机差错损失为零;
- (6) 物流服务的质量提高;
- (7) 物流的成本也大大降低。



案例问题思考

1. 中国集装箱总公司为外企提供物流服务的策略表现在哪些方面?
2. 中国集装箱总公司为外企提供物流服务的优势体现在哪些方面?



案例二 第三方国际物流

一、运输与物流变化中的特点

技术的进步曾经并一直影响着世界经济和现在的格局及社会结构。除了技术进步导致的新产品开发和改进外, 技术进步在很多情况下导致了经济活动组织上的重大变革。尤其, 劳动分工的发展带来了一个成品生产过程中分化出众多分离的经济活动(产品部件的生产)。交通运输成本的不断降低也带来了一系列新市场的出现。于是, 工业国家的公司产品中有一半以上正在由其他国家生产或在其他国家销售, 而同时这些制成品生产过程中所需的原材料或者半成品也有一半以上是从国外购得(或者通过国外分支机构购得)。相应地, 许多市场变成了跨国界的, 并且相互依赖, 而通过拥有或管理地理上分散但相互信赖的资产, 并在地区或全球范围内生产和营销的跨国公司将来可能会越来越多。这些生产和市场全球化的继续发展必将为下一个十年提出巨大的挑战, 这一切必将对生产交通的模式和要求产生重大影响。

一方面, 全球化的概念不仅正在从多方面影响着海洋运输, 而另一方面, 海洋运输的发展也曾对全球化概念起了决定性的影响。

从广义上讲, 全球化深刻地改变了对运输及相关服务的需求, 迫使所有的运输公司根据贸易界的需求提供新的服务。与此同时, 海洋运输中的重要技术发展也为以精细分工并为世界贸易发展提供了前提。而最初的原材料开发和产品制造间的分工也逐步发展成为国际间制成品的生产与销售的分工。今后, 一个以美国品牌出售的产品很可能是由欧洲设计、而在远东来自世界各地的部件组装而成。如此全球战略的目的主要是有效地利用劳动成本和生产投入的优势。这些之所以成为可能是因为那些体现在诸如多式联运、物资配送和物流概念中的运输技术及组织的新发展。而这些发展正是为了优化运输流通和货物配送过程, 以减少库存。那些运输商为了能够提供此类服务, 则必须与客户即发货人建立一种伙伴关系, 对整个物流系统中的各个子系统实行控制。

美国物流管理委员会把物流定义为以满足客户需求, 对原材料、流程清单、成品及有关信息从起点到消费者的高效低价流通和仓储进行决策、实施和控制的过程。

物流已经成为来自发达国家和发展中国家的货物全球化生产与销售过程中的一项重要增值服务。它不仅改变了生产贸易和运输方式, 而且对发货人和运输服务提供者都产生了影响。在评价物流服务对发展的影响时, 我们有必要考察一下其中的基本的经济考虑。对于发货人或者任何贸易企业来说, 以有竞争力的价格, 在恰当的时间、地点提供恰当的货物是至关重要的。这意味着其中四项基本功能需要以最佳方式来完成: 供货(通过生产或贸易)、仓储、运货至最后的销售。生产与贸易程度创造和配置这些为客户所需的商品(即: 正确的

产品), 仓储程序将保存这些货物起到它们为客户所需(即: 恰当的时间), 运输过程把这些产品运送到需求它们的地方(即: 合适的地方), 销售过程则保证它们对用户有吸引力(有竞争力的价格)。为协调这些功能, 企业则需要起一种多少有些精密度的信息管理系统, 对订单, 发运及其他有关货物流通的商业法律文书及货物流通本身及相关交易实行控制。

这些有关运输、仓储和配送的安排与相关信息管理一起构成企业的整个物流战略, 并决定企业对运输和物流服务的需求。对于企业来说, 牢记这一整体策略非常重要。因为它把三个相关的技术程序和三种开支即运输、加工/仓储、管理开支都归纳在物流下面。而这一物流策略的实施将带来三个成本因素之间的协调, 使整个系统得到优化。因此, 其重要性显然超过单个子系统的优化, 又如运输, 实际上, 这表示发货人针对物流系统有了选择的余地。有时, 如果处理仓储、管理过程中的低价位能弥补运输过程中的高价, 收货人甚至会选择高价位的运输。因此, 如果整个系统效率得到提高, 那么某一特殊模式或一切中的低效率也可能被人们接受。这种物流概念已经证明了其在降低运输、仓储、包装和其他相关费用中的不可缺少的作用。同时对提高所送货物质量产生重要作用, 而最终明显影响相关企业的效率及竞争力。

二、班轮运输与物流服务

运货方要求发展并销售物流概念。相反, 物流企业却倾向于相对保守, 把其所提供服务限制到单一方式的服务, 而大规模提供多式联运物流服务都是最近的发展。随着这一发展的进行, 不仅以前单一运输商而且那些涉及货物处理、仓储等运输公司包括货运商也都开始经营配送服务。这种多样化不仅是对变化的市场需求的一种要求, 而且反映了船公司优化利用那些新的资金密集型的运输设备的需求。

但是, 运输公司所采取的战略又不可能是单一的。而主要分歧点在于人们已意识到港到港的集装箱运输已成为商品成本中的一部分, 这迫使那些班轮公司把运输费用降到绝对最低点。面对这一挑战, 物流界有着不同的反应, 有的采取坚持港到港的运输, 但在低价位的基础上, 增大运输规模, 有的则直接进入陆路运输, 靠质量运输取胜。从根本上来说, 班轮运输面临两种选择, 一是集中发展港到港运输, 以价格取胜, 另一种采取差异性战略, 转向发展多式联运和物流服务。

同时在信息系统、技术和卫星通信领域中, 人们可以发现另一场革命, 这场革命已成为集装箱运输和多式联运的标志。精密的计算机管理、信息处理系统、电子数据转换(EDI)和互联网络的广泛应用使有效的价格控制、设备优化利用和客户关系的改进成为可能。这些新的服务中包括卫星数据转换、提货清单直接下载到客户的电脑上、电话查询货物状况、无需人力参与的电脑货物跟踪服务及发货人、承运人和收货人间的电脑直接连接以保证及时送货。

集装箱运输的进步又决定性地得益于大规模的经济开发、运输组织的完善以及通信技术的系统运用。集装箱运输的发展又带来了新的组织结构、高度的集中程序、新的运作实践和新的与发货人之间的关系, 并宣告了旧的价格机制终止。这一进程对于那些增大了的船型则更为明显。目前有 8000TEU 的船在服务, 而船厂已做出更大的船舶建造计划。但面临的需要克服的困难来自于商业或机构方面, 而不是技术上的因素。这一进程是以更加统一的产品生产的成本降低为基础的, 因此, 港口之间的服务比以前更低了。然而, 与此同时, 运输费用却在不断降低, 物流行业受到了财务上的问题困扰。

显然, 物流业效益不好的一个重要原因是运输费用的持续下降。人们观察发现, 自从集装箱运输大规模引入以来, 运输费用已下降 50% 左右, 而个别贸易中甚至更为严重。尽管



的，可以协议补充；不能达成补充协议的，按照合同有关条款或者交易习惯确定，如仍不能确定，则凡标的物需要运输的，出卖人应当将标的物交付给第一承运人以运交给买受人，出卖人将标的物交付给第一承运人后，标的物毁损，灭失的风险由买受人承担。若标的物不需要运输，出卖人和买受人订立合同时知道标的物在某一地点的，出卖人应当在该地点交付标的物；不知道标的物在某一地点的，应当在出卖人订立合同时的营业地交付标的物。《联合国国际货物销售合同公约》对此也有相似的规定。

由于交货地点往往与在买卖合同中所采用的贸易术语有密切联系，因此，正确选用贸易术语非常重要。

第二节

“交货”和“装货”的责任

在国际贸易中，存在着“交货”（delivery）和“装运”（shipment）两种不同的概念，因此，也就有“交货时间”（time of delivery）和“装运时间”（time of shipment）两种不同的提法。但是，在使用 FOB/CIF/CFR 以及 FCA、CIP/CPT 等六种装运术语达成的交易中，卖方在装运港或装运地将经出口清关的货物装到船上或者交付给承运人以运交买方就算完成了交货义务。因此，在采用上述六种术语订立合同的情况下，“交货”和“装运”在一定意义上是一致的，在实际业务中，人们往往把它们当作同义词来使用。国际商会《跟单信用证统一惯例》的历次版本都对“装运日期”（dates for shipment）做出具体规定，例如 1993 年修订的第 500 号出版物就对此做了如下的规定：“除非信用证另有规定，用于规定最早及/或最迟装运日期的‘装运’（shipment）一词，将被理解为包括诸如‘装船’（loading on board vessel）、‘发运’（dispatch）、‘收妥待运’（accepted for carriage）、‘邮局收据日期’（date of post receipt）、‘收货日期’（date of pick-up）等及类似词语，还包括在信用证要求多式运输单据下的‘接受监管’（taking in charge）。”该惯例的最新版本国际商会第 600 号出版物第 19 条 a. ii 款也做了类似的规定，并在第 20 至 25 条中对各种运输方式如何在运输单据上表明装运日期又分别做了具体规定。以上规定虽是针对信用证条款中关于装运日期的“装运”一词的解释，但在采用凭单交货条件的国际货物买卖合同中，有关“装运日期”一般也可按此解释。此外，按 INCOTERMS 2010 在其“导言”中所作的解释，在 INCOTERMS 规定中“交货”一词是用于表示，货物灭失或损失的风险自卖方转移至买方的时间和地点。因此在实际业务中，在采用 FOB、CFR、CIF、FCA、CPT、和 CIP 术语订立的买卖合同中规定卖方应于何时、何地交货时，以使用“装运时间”、“装运地点”较为相宜。

至于 DAT、DAP 和 DDP 术语，这些术语使用于“到货合同”，卖方必须于目的地作实际交货，因此，“装运”和“交货”的概念完全不同，不能相互替代使用。

交货时间

在 FOB、CFR、CIF、FCA、CPT 和 CIP 合同中，通常以装运时间作为交货时间，在买卖合同中，原则上必须具体、明确地作出规定。但是，由于国际货运情况错综复杂，不可控因素很多，要保证做到在选定的某一天将货物装运较难做到。因此，一般不采用规定某一个具体日期，如于某月某日装运的做法。在实际业务中，最常见的有以下四种。