



高职高专“十二五”规划教材

物流法律与法规

WULIU

FALÜ YU FAGUI

总策划 陈露晓 高巍然
编 赵凤莲 李铁峰

 吉林大学出版社

高职高专“十二五”规划教材

物流法律与法规

总策划 陈露晓 高巍然

主 编 赵凤莲 李铁峰

副主编 于 凌 朱永华

任俊岭 梁根琴

本书责任编辑

吉林大学出版社

内容提要

本书注重物流基础实务,它的特点就是注重实用性,强调技能实训,与时俱进,内容科学先进,把最新的教育改革精神融入其中,力图打造一套知识体系完备、课程设置科学系统的实务教材,将现代物流的原理、理论和方法通过简洁、浅显、清晰的文字和案例给予解释和分析,帮助学习者更好更快地理解知识,以物流企业的实务为背景,解决实践中经常出现的相关法律问题。本教材从内容和结构编排上力争做到理论与实践相结合,体现一定的前瞻性和先进性,使在学习物流知识的同时能够开阔自己的眼界,丰富和充实自己。

本书首先介绍的是物流,解释与物流相关的基础知识,主要对物流的概念、物流法的调整对象、物流法律关系和物流企业等进行了阐述;其次是物流法概论,介绍我国的公司法律制度,详细讲述了货物销售法律规范,解释了物流相关合同的订立;阐释了货物运输法律规范及其合同的订立和效力;另外对货物仓储法律规范、流通加工法律规范、海关和商检法律规范、物流配送法律规范、物流包装法律规范、保险法律规范、物流争议救济法律制度等都作了比较详尽的介绍。

图书在版编目(CIP)数据

物流法律与法规 / 赵凤莲, 李铁峰主编. —长春: 吉林大学出版社, 2009. 1

(高职高专“十二五”规划教材)

ISBN 978-7-5601-4065-0

I. 物… II. ①赵… ②李… III. 物流—物资管理—法规—中国—

高等学校: 技术学校—教材 IV. D922.29

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2009) 第 000909 号

书 名: 高职高专“十二五”规划教材

物流法律与法规

作 者: 赵凤莲 李铁峰 主编

责任编辑、责任校对: 邵宇彤

吉林大学出版社出版、发行

开本: 787×1092 毫米 1/16

印张: 13.25 字数: 336 千字

ISBN 978-7-5601-4065-0

封面设计: 超视觉工作室

北京市彩虹印刷有限责任公司 印刷

2009 年 1 月 第 1 版

2011 年 6 月 第 2 次印刷

定价: 24.00 元

版权所有 翻印必究

社址: 长春市明德路 501 号 邮编: 130021

发行部电话: 0431-88499826

网址: <http://www.jlup.com.cn>

E-mail: jlup@mail.jlu.edu.cn

出版说明

作为高等教育的重要组成部分,高等职业教育是以培养具有一定理论知识和较强实践能力,面向生产、面向服务和管理第一线职业岗位的实用型、技能型专门人才为目的的职业技术教育,是职业技术教育的高等阶段。目前,高等职业教育教学改革已经从专业建设、课程建设延伸到了教材建设层面。根据国家教育部关于要求发展高等职业技术教育,培养职业技术人才的大纲要求,我们组织编写了这套《高职高专“十二五”规划教材》。本系列教材坚持以就业为导向,以能力为本位,以服务学生职业生涯发展为目的的指导思想,以与专业建设、课程建设、人才培养模式同步配套作为编写原则。

从专业建设角度看,相对于普通高等教育的“学科性专业”,高等职业教育属于“技术性专业”。技术性专业的知识往往由与高新技术工作相关联的那些学科中的有关知识所构成,这种知识必须具有职业技术岗位的有效性、综合性和发展性。本套教材不但追求学科上的完整性、系统性和逻辑性,而且突出知识的实用性、综合性,把职业岗位所需要的知识和实践能力的培养融会于教材之中。

从课程建设角度看,现有的高等职业教育教材从教育内容上需要改变“重理论轻实践”、“重原理轻案例”,教学方法上则需要改变“重传授轻参与”、“重课堂轻现场”,考核评价上则需改变“重知识的记忆轻能力的掌握”、“重终结性的考试轻形成性考核”的倾向。针对这些情况,本套教材力求在整体教材内容体系以及具体教学方法指导、练习与思考等栏目中融入足够的实训内容,加强实践性教学环节,注重案例教学,注重能力的培养,使职业能力的培养贯穿教学的全过程。同时,使公共基础类教材突出职业化,强调通用能力、关键能力的培养,以推动学生综合素质的提高。

从人才培养模式角度看,高等职业教育人才的培养模式的主要形式是产学结合、工学交替。因此,本教材为了满足有学就有练、学完就能练、边学边练的实际要求,纳入新技术引用、生产案例介绍等来满足师生教学需要。同时,为了适应学生将来因为岗位或职业的变动而需要不断学习的情况,教材的编写注重采用新知识、新工艺、新方法、新标准,同时注重对学生创造能力和自我学习能力的培养,力争实现学生毕业与就业上岗的零距离。

为了更好地落实指导思想和编写原则,本套教材的编写者既有一定的教学经验、懂得教学规律,又有较强的实践技能。同时,我们还聘请生产一线的技术专家来审稿,保证教材的实用性、先进性、技术性。总之,该套教材是所有参与编写者辛勤劳作和不懈努力的成果,希望本套教材能为职业教育的提高和发展作出贡献。

这就是我们编写这套教材的初衷。

前言

21 世纪是一个经济和科技迅猛发展的时代,在全球一体化的浪潮中,我们必须走出大门与世界交流,商品市场的交换总量也在快速膨胀,当前的商品交换早已经超越了国界和地区,因此发展这种庞大的物品流通、物资流动的现代物流管理体系在国民经济建设中的作用变得越来越重要。物流管理与技术飞速发展的时代已经到来,物流人才被列为全国 12 种紧缺人才之一,许多有着敏锐市场洞察力的企业都将现代物流的理念、先进的物流技术和物流管理方法融入企业的经济体系,提高企业的竞争力。如今,物流已经深入到社会经济生活的方方面面,成为经济增长的重要动力。

现代物流业是人才和技术密集性行业,它涵盖了包装、储存、搬运、流通加工等多个环节,其目的是为商品物资的流通提供高质量的服务。虽然我国的物流产业起步晚、发展快,但是目前物流行业的一些从业人员综合素质不高,服务意识不强,观念陈旧。为此,从我国物流发展对人才的长远需求考虑,针对物流业不同层次对专业人才的需求,有必要在高等职业教育中设置相应的物流法律课程,以保障及时地向社会输送物流方面的综合人才。物流行业是一条龙服务行业,尤其随着我国加入“WTO”,我国企业与国外企业的沟通合作越来越多,其中牵涉的法律问题也层出不穷,学好物流法已经成为物流人才的必修课。

但是,总体而言,现代物流在我国还处于起步阶段,物流体系还不完善,现代物流技术和物流管理的人才缺口较大。据预测,到 2010 年,我国对物流管理高级人才的需求量为 3~4 万人,对物流技术和物流营销人才的需求量是每年约 3 万人。因此,开展与物流相关的教育变得十分必要,本书的编写也是大势所趋。

本书注重物流基础实务,它的特点就是注重实用性,强调技能实训,与时俱进,内容科学先进,把最新的教育改革精神融入其中,力图打造一套知识体系完备、课程设置科学系统的实务教材,将现代物流的原理、理论和方法通过简洁、浅显、清晰的文字和案例给予解释和分析,帮助学习者更好更快地理解知识,以物流企业的实务为背景,解决实践中经常出现的相关法律问题。本教材从内容和结构编排上力争做到理论与实践相结合,体现一定的前瞻性和先进性,使学生在在学习物流知识的同时能够开阔自己的眼界,丰富和充实自己。

本书首先介绍的是物流,解释与物流相关的基础知识,主要对物流的概念、物流法的调整对象、物流法律关系和物流企业等进行了阐述;其次是物流法概论,介绍我国的公司法律制度,详细讲述了货物销售法律规范,解释了物流相关合同的订立;阐释了货物运输法律规范及其合同的订立和效力;另外对货物仓储法律规范、流通加工法律规范、海关和商检法律规范、物流配送法律规范、物流包装法律规范、保险法律规范、物流争议救济法律制度等都作了比较详尽的介绍。

本教材由赵凤莲和李铁峰任主编,由于凌、朱永华、任俊岭、梁根琴任副主编。各章的编写分工如下:赵凤莲编写了第二章,并负责全书的统稿、定稿工作;江西环境工程职业学院的李铁峰编写了第一、三章;辽宁现代服务职业学校的朱永华编写了第四、十章;安徽工业经济职业技术学院的任俊岭编写了第七、八章;江西环境工程职业学院的梁根琴编写了第五、六章;于凌编写了第九、十一章。

由于时间仓促,作者水平有限,本书在写作过程中难免出现失误之处,敬请各位读者批评指正。本书在编写过程中参考了相关书籍和资料,在此表示衷心的感谢!

编者

2008 年 11 月

由于时间仓促，作者水平有限，本书在写作过程中难免出现失误之处，敬请各位读者批评指正。本书在编写过程中参考了相关书籍和资料，在此表示衷心的感谢！

编者

目 录

第一章 物流法概述	(1)
第一节 物流概述	(1)
第二节 物流法	(8)
第三节 物流法律关系	(13)
第二章 物流企业法律制度	(19)
第一节 公司与物流公司	(19)
第二节 有限责任公司和股份有限公司	(27)
第三章 货物销售法律规范	(39)
第一节 物流服务合同	(39)
第二节 物流其他相关合同概述	(46)
第四章 货物运输法律规范	(59)
第一节 货物运输概念	(59)
第二节 货物运输合同概述	(64)
第三节 公路货物运输法	(70)
第四节 铁路货物运输法	(77)
第五节 水路货物运输法	(81)
第六节 航空货物运输法	(88)
第五章 货物仓储法律规范	(95)
第一节 仓储概述	(95)
第二节 物流仓储业务中的仓储合同	(101)
第六章 流通加工法律规范	(107)
第一节 流通加工概述	(107)
第二节 加工承揽合同	(113)
第七章 海关和商检法律规范	(122)
第一节 海关法规	(122)
第二节 商检法规	(133)
第八章 物流配送法律规范	(144)
第一节 物流配送法概述	(144)
第二节 配送合同	(150)

第九章 物流包装法律规范	(160)
第一节 包装概述	(160)
第二节 货物的包装法规	(167)
第三节 国际物流中的包装法规	(171)
第十章 物流中有关保险的法律规范	(176)
第一节 保险合同	(176)
第二节 保险索赔和理赔	(186)
第十一章 物流争议救济法律规范	(191)
第一节 仲裁法律制度	(191)
第二节 经济诉讼法律制度	(198)

第一章 物流法概述

完善有序的物流过程需要合理严密的物流法律与法规来对其进行调整。物流行业的良性发展,也需要依靠完善的法律环境。但我国目前还没有系统、专门的物流法律规定,与物流环节相关的法规多散见于其他法律法规中,缺乏针对性和可操作性,物流的立法层次较低,难以适应市场经济环境以及我国加入 WTO 后物流国际化发展的需要。理论上也很少有对物流法进行专门的研究和探讨,对物流法更没有一个明确的界定,从而无法更好地指导物流实务,规范物流参与者的行为。因此,急需在理论上研究物流法的基本范畴和构造物流法的体系,以便通过法律分配当事人各方的权利和义务,协调各方的利益。

章节要点

- 物流的概念
- 物流的分类
- 物流的主要功能要素
- 物流法的调整对象
- 物流法律关系的主体
- 物流法律关系的内容
- 物流法律关系的客体

第一节 物流概述

话题引入

寻找苏宁成长的源动力

物流建设,可以让效率快一倍。

B2B 供应链项目是苏宁依托 SAP 系统与上游供应商之间实施的信息系统对接,对于信息共享、在线采购和结算、产品开发和消费者数据研究有很强的战略价值,目前已经有三星、海尔、MOTO 等数十家大型供应商与苏宁实现了 B2B 对接,苏宁还与海尔开创了全新的 ECR(高效消费者响应)合作模式,建立一个具有高效反应能力和以客户需求为基础的体系,使零售与制造以业务伙伴方式合作,提高整个供应链的效率(而不是单个环节),以降低整个供应链体系运作成本、库存储备,同时为客户提供更好的服务。苏宁也由于 B2B 项目获得“国家级企业管理现代化创新成果”一等奖和“菲利普·科特勒国际公共服务营销”大奖。

2005 年苏宁提出要在 3 年内建成包括 15 个物流基地在内的“3515”计划,随着 SAP/ERP 信息系统投入使用,苏宁开始进行仓库压缩计划,同时正式开始兴建大型物流基地。杭州基地最早诞生,然后是 2007 年 2 月投入使用的北京物流基地,今年建成了存储量达到大件商品 20 万台,小件商品 100 万台的苏宁南京物流基地。这些物流基地的辐射范围在 150km 左右,辐射的销售额大约在 30 亿元人民币。

看看杭州物流基地的投入使用前后的数据比较,有利于对苏宁物流建设的理解——人员减少了一半,库存资金减少了40%,人均作业效率至少提高了一倍,单车作业能力提高了30%。过去传统的方式,运货车等在门口,仓库才开始发货,也就是一件一件发到车上;现在是将货检后放在门口等运货车来,装上就走,整整能节省2个小时。

依托SAP平台的CRM管理,苏宁还进一步扩建了拥有500个坐席的全国呼叫中心,也就是说,同一时刻,可以处理500位消费者的问题。这种高频次的业务受理,是对原先苏宁客户服务热线4008-365-365的一个有效补充,同时凭借对全国会员消费服务数据的共享,苏宁每个客服人员能在5秒钟之内查询到每一个顾客的资料和信息,大大提高了受理效率。

后台建设的成效显而易见,苏宁进一步加大信息化建设的投入,加速信息化建设的步伐。2007年6月,苏宁与IBM达成的5年高达3亿元的战略合作“蓝深计划”,IBM为苏宁提供跨入世界500强过程中全套的软硬件配套解决方案和管理优化咨询,利用其全球经验为苏宁打造了长远、排他性的战略管理联盟。

另外,一系列的市场创新也使苏宁在消费者中的认知度和美誉度不断提升。2006年6月经世界品牌实验室评定,苏宁的品牌价值为68.42亿元,而到2007年同期,苏宁电器的品牌价值已经跃升到402.25亿元。在由“服务、专业、时尚、责任”四个词概括的苏宁品牌内涵下,苏宁的品牌正在蓬勃生长。

知识梳理

一、物流的历史背景

自从人类社会有了商品交换,就有了物流活动(最初是物物交换),因此,物流其实是一项古老的活动。现代物流最早源自于美国,1921年阿奇·萧在《市场流通中的若干问题》一书中提出“物流是与创造需要不同的一个问题”,并提到“物资经过时间或空间的转移,会产生附加价值”的一些问题。在1918年,英国的利费哈姆勋爵成立了“即时送货股份有限公司”。其公司宗旨是在全国范围内把商品及时送到批发商、零售商以及用户的手中,这一举动被一些物流学者誉为有关“物流活动的早期文献记载”。20世纪30年代初,在一部关于市场营销的基础教科书中,开始出现涉及物流运输、物资储存等业务的“实物供应(Physical Supply)”这一名词,该书将市场营销定义为“影响产品产权转移和产品的实物流通活动”。这里所说的所有权转移是指商流;实物流通是指物流。1935年,美国销售协会最早对物流进行了定义:“物流(Physical Distribution)是包含于销售之中的物质资料和服务,即从生产地到消费地流动过程中伴随的各种活动”。上述历史被物流界普遍地认为是物流的早期阶段。

日本在1964年开始使用“物流”这一概念。在使用物流这个术语以前,日本把与商品实体有关的各项业务统称为“流通技术”。根据日本物流管理协会的资料记载,日本在20世纪50年代以后,经济已基本恢复到第二次世界大战前的水平。企业进行大规模设备投资和更新改造,技术水平不断提高,生产力大幅度上升。1955年成立了生产性本部,该团体为了提高流通领域的生产效率,确保经济的顺畅运行和发展,组织了一个由伊泽道雄为团长的大型考察团,于1956年秋季考察了美国的物流。当时日本还没有“物流”这个词,代表团的名称为“流通技术专业考察团”。该代表团在美国期间,美国著名教授肯巴斯先生讲到,美国30年来国民经济之所以顺利发展,原因之一就是既重视生产效率又重视流通效率。美国产业界真正认识到物流的重要性基本在1950年前后,在此之前一直只重视销售,仅把运输、保管、包装、装卸

等物流活动作为销售的辅助性活动。日本流通技术考察团在美国还发现,原来日本被称为流通技术的运输、包装等活动,美国人称为 Physical Distribution (PD)。日本考察团回国后便向政府提出了重视物流的建议,并在产业界掀起了 PD 启蒙运动。1964 年,日本池田内阁中五年计划制定小组平原谈到 PD 这一术语时说,比起来,叫做 PD 不如叫做“物的流通”更好。1965 年,日本在政府文件中正式采用“物的流通”这个术语,简称为“物流”。1981 年,日本综合研究所编著的《物流手册》对“物流”的表述是:“物质资料从供给者向需要者的物理性移动,是创造时间性、场所性价值的经济活动。从物流的范畴来看,包括包装、装卸、保管、库存管理、流通加工、运输、配送等诸种活动。”到 20 世纪 70 年代,日本已经成为世界上物流最发达的国家之一。

我国开始使用“物流”一词始于 1979 年。1979 年 6 月,我国物资工作者代表团赴日本参加第三届国际物流会议,回国后在考察报告中第一次使用“物流”这一术语。

二、物流的概念

根据中华人民共和国国家标准 GB/T18354—2001《物流术语》(2001 年 4 月正式颁布,2001 年 8 月 1 日起实施)的描述,物流(Logistics)是指物品从供应地向接收地的实体流动过程。实施者可以根据实际需要,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。物流活动(Logistics Activity)是指在一定时间和空间里,对物流各种功能的实施与管理过程。主要包括以下几个方面,如运输、仓储、包装、装卸、搬运、流通加工、配送等。

物流中的“物”的概念是指一切可以进行物理性位置移动的物质资料。物流中所指“物”的一个重要特点是,其必须能够发生物理性位移,而这一位移的参照系是地球。因此,固定的设施等,不是物流要研究的对象。

物流中的“流”指的是物理性运动,泛指物质的一切运动形态,既包括空间的位移,又包括时间的延续。可以是宏观的流动,如洲际、国际之间的流动;也可以是同一地域、同一环境中的微观运动,如一个生产车间内部物料的流动。因此,物流既存在于流通领域,也存在于生产领域,可以说是无处不在,无孔不入。

综上对物流的解释,可以给物流下的定义是:物流是指为了满足客户的需要,以最低的成本,通过运输、保管、配送等方式,实现原材料、半成品、成品及相关信息由商品的产地到商品的消费地所进行的计划、实施和管理的全过程。

三、物流的分类

1. 按物流专业性分为一般物流和特殊物流

(1)一般物流,是指物流活动的共同点和一般性,物流活动的一个重要特点,是涉及全社会各企业,因此,物流系统的建立,物流活动的开展必须有普遍的适用性。一般物流研究的着眼点在于物流的一般规律,建立普遍适用的物流标准化系统,研究物流的共同功能要素,研究物流与其他系统的结合、衔接,研究物流信息系统及管理体制等等。

(2)特殊物流,是指专门范围、专门领域、特殊行业,在遵循一般物流规律基础上,带有特殊制约因素、特殊应用领域、特殊管理方式、特殊劳动对象、特殊机械装备特点的物流。特殊物流活动的产生是社会分工深化、物流活动合理化和精细化的产物,在保持通用的、一般的物流活动前提下,能够有特点并能形成规模,能产生规模经济效益的物流便会形成本身独特的物流活动和物流方式。

2. 按照物流系统性质分为社会物流与企业物流

(1) 社会物流,即超越一家一户的,以一个社会为范畴,面向社会的物流。它的范畴是社会经济的大领域,包括再生产过程中随之发生的物流活动,国民经济中的物流活动,社会环境中的物流,物流体系结构和运行等。社会物流具有宏观性和广泛性。

(2) 企业物流,即发生在企业范围内的物流活动,是具体的、微观的物流活动的典型领域,它从企业角度上研究与之有关的物流活动。企业物流又可分为以下不同典型的具体物流活动:企业供应物流、企业生产物流、企业销售物流、企业回收物流、企业废弃物物流等。

3. 按照物流活动的空间分为国际物流和区域物流

区域物流是相对于国际物流而言的,是指一个国家范围内的物流,或一个经济区域的物流,或一个城市的物流,它们都处于同一法律、规章、制度之下,都受相同文化及社会因素影响,都处于基本相同的科技水平和装备水平之中,因而,都有其区域的特点。

4. 按照物流活动的组织者分为自主物流和第三方物流、第四方物流

(1) 自主物流,即生产企业或者货主企业为满足自身需要,安排全部物流计划,亲自从事整个货物流程的活动。自己提供人工、机械设备和场地等。

(2) 第三方物流,是指生产经营企业为集中精力搞好主业,把原来属于自己处理的物流活动,以合同方式委托给专业物流服务企业,同时通过信息系统与物流企业保持密切联系,以达到对物流全程管理的控制的一种物流运作与管理方式。第三方物流具有节省费用、减少资本积压和库存、实现企业资源的优化配置、提升企业形象等诸多优点。

(3) 第四方物流(4PL, Fourth Party Logistics),是指建立在第三方物流基础上的,对不同的第三方物流企业的管理和技术等物流资源进行进一步整合,为用户提供全面意义上的供应链解决方案的一种更高级的物流模式。

也有人认为第四方物流是指由咨询公司提供的物流咨询服务。咨询公司应物流公司的要求为其提供物流系统的分析和诊断,或提供物流系统优化和设计方案等。

不论怎样,第四方物流公司以其知识,智力,信息和经验为资本,为物流客户提供一整套的物流系统咨询服务。

表 1-1 物流的分类

分类依据	类 别	特 点
物流的范围	社会物流	宏观性和广泛性
	企业物流	具体性和微观性
物流的空间	区域物流	区域性和相同性
	国际物流	广泛性和多元性
物流专业性	一般物流	共同性和普遍适用性
	特殊物流	特殊性和针对性
物流组织者	自主物流	全过程性
	第三方物流	代理性和经纪性
	第四方物流	全局协调性

四、国际物流的涵义

国际物流(International Logistics),简称 IL,是相对于国内物流而言的,就是组织原材料、在制品、半成品和制成品在国与国之间的流动和转移,也就是发生在不同国家间的物流。例如德国有一家专门经营鞋帽的公司,它有 200 家专卖店,分布在 40 个国家,每年销售的服装约 3 000 万件。其总部在德国,所有的工作都是通过 60 家代理商进行。若某一专卖店发现某一款式的服装需要补货,立即通知所指定的某一代理商,该代理商立即将此信息通知德国总部,总部再把这一信息反馈给配送中心,配送中心便根据专卖店的需求在一定的时间内进行打包、组配、送货,整个物流过程可在一周内完成。

由此我们可以看出,国际物流的总目标是为国际贸易和跨国经营服务,使各国物流系统相互“接轨”。即选择最佳的方式和路径,以最低的费用和最小的风险,保质、保量、适时地将货物从某国的供方运到另一国的需方,使国际物流系统整体效益最大。

在国际物流活动中,为实现物流合理化必须按照国际商务交易活动的要求来开展国际物流活动。并且,不仅要求降低物流费用,而且要考虑提高顾客服务水平(Service Level,简称 SL),提高销售竞争能力和扩大销售效益,即提高国际物流系统的整体效益,而不仅仅是提高局部效益。

五、国际物流的分类

根据划分标准的不同,国际物流可以分为以下几种类型:

1. 根据货物在国与国间的流向分类

根据这个标准,国际物流可分为进口物流和出口物流。当国际物流服务于一国的货物进口时,称之为进口物流;反之,当国际物流服务于一国的货物出口时,称之为出口物流。由于各国在物流进出口政策,特别是海关管理制度上的差异,进口物流与出口物流相比,既有交叉的业务环节,也存在不同的业务环节,需要区别对待。

2. 根据货物流动关税区域分类

根据这个标准,国际物流可以分为不同国家间的物流和不同经济区域间的物流。区域经济的发展是当今世界经济发展的一大特征。比如欧洲经济共同体国家属于同一关税区,其成员国之间物流运作及欧洲经济共同体成员国与其他国家或经济区域之间的物流运作在方式和环节上都有很大的差异。

3. 根据跨国运送货物的特征分类

根据这个标准,国际物流可以分为国际军火物流、国际商品物流、国际邮品物流、捐助或救助物资物流、国际展品物流和废弃物流等等。

六、国际物流的特征

1. 市场广阔

国际物流是跨国界的物流活动,市场广阔,这样一个范围和人口的市场是任何一个国家的国内市场所不能比拟的。此外,国际物流的需求层次多,或者说国际物流面对的是一个多层次、多维体的市场。由于种族、习惯及经济水平的差异,各国及各地区的需求层次和数量有较大差别,这为更多经济交易的开展提供了必备的条件。

2. 国际性

国际物流的国际性是指物流系统涉及多个国家,系统的地理范围大。国际物流跨越不同地区和国家,跨越海洋和大陆,运输距离长,运输方式多样,这就需要合理选择运输路线和运输方式,尽量缩短运输距离,缩短货物在途时间,加速货物的周转并降低物流成本。

3. 复杂性

国际物流的复杂性主要包括国际物流通信系统设置的复杂性、法规环境的差异性和商业现状的差异性等。

在国际间的经济活动中,生产、流通、消费三个环节之间存在着密切的联系。由于各国社会制度、自然环境、经营管理方法和生产习惯的不同,一些因素的变动较大,因而在国际间组织货物进行从生产到消费的合理流动,是一项复杂的工作。

不同国家的物流适用法律的不同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;不同国家的不同经济和科技发展水平则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,从而迫使国际物流系统的总水平下降;不同国家的不同标准,也造成了国际间“接轨”的困难,因而使国际物流系统难以建立;不同国家的不同的风俗人文环境也使国际物流受到了很大局限。

可见,由于物流环境的差异,一个国际物流系统需要在几个不同法律、人文、语言、科技、社会标准的环境下运行,这些无疑会大大增加物流的难度和系统的复杂性。

4. 高风险性

国际物流的风险性主要包括政治风险、经济风险和自然风险。政治风险主要是指由于所经过国家的政局动荡,如罢工、战争等原因造成货物可能受到损害或丢失;经济风险又可分为汇率风险和利率风险,从事国际物流必然要发生资金流动,因而就必然产生汇率风险和利率风险;自然风险则是指在物流过程中,可能因自然因素,如台风、暴雨等引起的风险。

由于国际物流市场广阔,线长面广,中间环节多,情况复杂,风险大,而且还有制度、法律和语言上的差异,从而使从事国际物流的难度增大,因此,国际物流的从业人员不仅要有较高的政治素质、业务素质,而且还应具有较强的洞察力和应变力,具有独立分析和解决问题的能力。

5. 远洋运输为主,多种运输方式组合

与国内物流相比,国际物流以远洋运输为主,并由多种运输方式组合。国际物流涉及多个国家,地理范围更大,运输距离更长,因此需要合理选择运输路线和方式,尽量缩短运距和货运时间,加速货物的周转,降低物流成本。运输方式选择和组合的多样性是国际物流的一个显著特征。海运是国际物流运输中最普遍的方式,特别是远洋运输更是国际物流的重要手段。谁能提高远洋运输效率,降低远洋运输成本,谁就能在国际物流竞争中占有优势地位。

相关链接

国际物流与国内物流的区别

由于国际物流作业的跨越国界性,导致它与国内物流作业的差异,这是国际物流作业与国内物流作业的主要区别。由于国际物流系统涉及多个国家,系统的地理范围大,因而,国际物流作业往往需要以周或月为单位来衡量完成周期的长短,而不能以3~5天的转移时间或4~10天的完成周期来计算。

国际物流作业之所以需要较长的完成周期,是因为通信传输延迟、融通资金需要、特殊包装要求、远洋运输船期表、长途运输时间,以及海关清关手续等因素综合作用的影响。通信传

输是由于时间和语言的差异而延迟;融通资金是因为大多数国际贸易需要开信用证而延迟;特殊包装要求是为了保护产品免遭搬运作业和水分侵袭的损害,因为集装箱常常由于温度和气候条件使湿度很高。货物一旦被集装箱化,就必须按船期表如期装船,目的港必须要有合适的装卸设备。如果原产地和目的港位于交通流量较高的航线之内,或者如果驶往期望港口的船舶缺乏必要的设备,那么,这种进展过程可能需要高达30天的时间,而这些问题都是国内运输作业不会碰到的。一旦船舶处在运输途中,转移时间的范围在10~21天,海关清关手续至少要增加1天时间,使完成周期延长。虽然现在越来越普遍采用EDI传输技术,在货物还未抵达国际港口之前事先办好货物装运交付的清关手续,但上述过程所消耗完成周期的时间依然很长。

上述活动的复杂性导致国际物流的完成周期比典型的国内作业更长、更缺乏一致性,也更缺少灵活性。一致性的降低,增加了物流计划和物流工作的难度;灵活性的降低,会使企业在迅速满足客户需要方面存在困难;而完成周期的延长,会增加物流过程中的库存投资,占用大量资金,同时导致更高的存货需求,因为在任何时点上都有大量的货物处于转移当中。于是,在等待国际装运交付货物的到达和清关期间,需要不断地对存货和存货空间的需要进行评估。

1. 作业复杂程度不同

在国际间的经济活动中,生产、流通、消费三个环节之间存在着密切的联系,由于各个国家的社会制度、自然环境、经营管理方法、生产习惯不同,一些因素变动较大,因而在国际间组织货物从生产到消费的流动是一项复杂的工作。国际物流作业的复杂性主要体现在以下几个方面:

(1)语言方面。国际作业要求货物和有关单证使用多国语言,诸如计算机或计算器之类的货物必须具有地方特征,比如产品本身的键盘字母和说明书上的语言等。从物流角度来看,语言的差别会戏剧性地增加复杂性,因为货物一旦用语言进行定制的话,它就被限制在一个特定的国家或地区。尽管语言上的需要可以通过多语言包装使产品分散减少,但这并非是一个始终可让人接受的战略。除了产品的语言外,国际物流作业对装运交付所经过的每一个国家都需要使用多语言的物流单证。

(2)货物数目方面。这一现象部分地归因于上述讨论的语言差别,然而,货物本身也有可能存在着内在特点的差异,如性能特征、能源供应特点以及安全上的需要等。虽然它们有可能并不具有实质上的差异,但是国与国之间的这些细微区别也许会大大增加所需的库存单位数并提高随之而来的存货水平。

(3)单证数量方面。国内作业一般只用一份发票和一份提单就能完成,而国际作业往往需要大量的有关订货项目、运输方式、资金融通以及政府控制等方面的单证和文件。

(4)存货的物权和地点方面。有效的全球存货管理无法事先确定存货的物权,厂商的做法是把存货管理的责任下放到许多地点,每个存货管理地点,试图通过示范性服务来证明其存货水平是高超的。这种个人主义理念导致了存货数量大大超过了供应链上的总需求。

(5)运输复杂性方面。在一国国内市场中获准从事的运输服务和运输能力往往在国际上并非可行。例如在国内市场上,物流作业只需要与单一的或数量有限的承运人签订合同,这是件相对比较简单的工作,但是在国际运输市场中,需要从事的是全球化的物流作业,托运人很难与单一的承运人签订合同来有效管理其他承运人的服务,因此运输的复杂性大大增加了。并且,就目前来说,能达到或有实力来承担这一角色的承运人少之又少。

2. 系统一体化

从历史上看,跨国企业中的国际信息系统显示不出有什么公共性。这是因为每一个国家的作业都可以被看作是一个独立而又自治的合法整体。尽管这种战略提供了当地的敏感性和灵活性,但国家间拙劣的协作所导致的高成本费用就会使跨国企业的竞争能力受到抑制。因此,第三方物流在作业上的差异要求企业加强整个系统一体化的作业协调能力,包括发送订货的能力,以及要求使用 EDI 方式在世界上任何地方从事存活管理的能力。新的硬件和软件需要大量的资金投入,因此,这并不是一种短期内就能产生的变化,也很少有企业具备一体化的全球物流信息系统。

3. 联盟

与承运人和专业化服务供应商的联盟对于国际作业来说比对国内作业更加重要。如果没有联盟,对于一个从事国际作业的企业来说,就必须与全世界的零售商、批发商、制造商、供应商以及服务供应商保持合同关系,而维持这种合同关系就需要花费大量的时间。国际联盟能够提供市场通道和专业人员,并且减少在全球物流作业中的潜在风险。

第二节 物流法

话题引入

提单被邮寄丢失,谁该担责任?

海运提单被快递公司邮寄中丢失,货运代理认为责任非己,拒绝采取担保补救措施而导致货物灭失。托运人将其告上法庭。2006 年 11 月 9 日,广州海事法院一审判决货运代理赔偿托运人货物损失 111 050 港元。

2005 年 4 月,香港康亿有限公司(以下简称香港康亿)委托东莞市中远国际货运有限公司(以下简称东莞货运)联系马士基(中国)航运有限公司运输一批录音带至尼日利亚。东莞货运通过深圳市太网船务有限公司(以下简称深圳太网)向马士基公司订舱。2005 年 4 月 19 日,货物在盐田港装船后,承运人签发了以香港康亿为托运人的正本提单给深圳太网。深圳太网将提单快递给东莞货运,在寄送中提单丢失。

5 月 21 日,货物运抵科托努港。为了让收货人不凭提单提取货物,香港康亿、东莞货运、深圳太网协商按承运人要求向其先支付 222 100 港元的保证金,由三方各负担三分之一。保证金由承运人确认放货正确后退回。由于东莞货运不同意支付,货物因不能提取被海关查扣,最终灭失。2006 年 7 月 21 日,香港康亿将东莞货运告到广州海事法院,请求法院判令其赔偿货物损失 111 050.42 港元。

2006 年 8 月 31 日,法院开庭审理此案。庭上,东莞货运认为,提单是深圳太网在邮寄过程中丢失的,自己作为货运代理人对此没有过错,不应承担提单丢失的赔偿责任。而且,香港康亿作为提单托运人可以直接与实际承运人联系,避免损失的发生,但其未积极采取补救措施,致使货物灭失。原告的行为导致了损失扩大,应对损失负责。

法院认为,被告对于提单的丢失没有实际过错,但作为货运代理人有义务向原告交付提单。被告转委托深圳太网订舱,没有得到原告的同意,根据《中华人民共和国合同法》规定,转委托未经同意的,受托人应当对转委托的第三人的行为承担责任。提单丢失后,被告没有提供交货保证金避免损失扩大,应对货物灭失承担责任,赔偿原告因此产生的损失。2006 年 11 月 9 日,法院依法判决东莞货运赔偿香港康亿 111 050 港元。

法官指出,服务行业在服务过程中遇到意外情况,各方当事人均应积极采取补救措施,保

证收货人尽快提取货物,维持服务对象的利益。东莞货运(虽然在履行判决后可以找深圳太网索赔损失,但是它没有)的正确做法是:向船公司提供担保以提取货物,然后依法要求深圳太网承担担保的利息及其他相关损失和费用。可是他们却过分计较具体责任,导致自己受重大损失。

知识梳理

一、物流法的定义与特征

1. 物流法的定义

到目前为止,我国对物流法律制度的研究和直接的物流立法还是很少。物流法是指调整物流活动产生的,以及与物流活动有关的社会关系的法律规范的总称。物流活动涉及生产、流通等各个方面,必然会受到各种法律规范的规范和调整。由于物流活动本身涉及很多社会关系,所以与物流活动有关的法律规范的范围比较广,它大致包括物流企业法律制度、物流活动法律制度、争议救济法律制度等等。

2. 物流法的特征

(1) 广泛性

物流系统的运行过程和物流活动内容的多样性决定了物流法的广泛性。

1) 内容的综合性

物流活动包括物品从原材料经过生产环节的半成品、成品,最后经过流通环节到达消费者手中的全过程;同时,还包括物品的回收和废弃物的处理过程,涉及运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等诸多环节。物流法应当对所有这些环节中产生的社会关系进行调整,因此内容非常广泛。

2) 表现形式的多样性

物流活动的多样性决定了物流法表现形式的多样性。法有许多表现形式,有国家最高权力机关正式颁布的宪法和法律,有国家最高行政机关颁布的行政法规,有省、自治区、直辖市权力机关发布的地方性法规,有国务院各主管部门制定的规章,还有相关的技术标准或技术法规等。不同的表现形式使物流法表现出不同的效力层次,其中,宪法具有最高效力;法律的效力次之;行政法规和部门规章起到补充和帮助法律实施的作用;当物流活动在世界范围内进行时,会受到国际条约或国际惯例的制约;技术标准和技术法规,则根据不同的情况在使用中有不同的效力。

3) 物流活动的参与者众多

物流活动的参与者涉及不同行业、不同部门,如仓储经营者、包装服务商、各种运输方式下的承运人、装卸作业者、承揽加工业者、配送商、信息服务供应商等。

(2) 复杂性

物流活动的广泛性和综合性决定了物流法具有复杂性,具体表现在以下几个方面。

- 物流法包括横向的民事法律规范和纵向的行政法律规范,以及各种技术法律规范,表现出物流法律规范本身的多样性;

- 即使在同一类法律规范中,因物流活动所涉及的领域众多,涵盖了运输、仓储、装卸、加工等环节,各环节中的运行方式又有所不同,主体权利义务和责任的承担亦适用不同的法律法规;