

海商法系列教材 | Series Textbooks on Maritime Law

国际物流与 风险管理

International Logistics and
Risk Management

冯湛青 编著



北京大学出版社
PEKING UNIVERSITY PRESS

014038837

海商法系列教材

F252-43
287

国际物流与 风险管理

冯湛青 编著



北航

C1726472



北京大学出版社
PEKING UNIVERSITY PRESS

F252-43
287

图书在版编目(CIP)数据

国际物流与风险管理/冯湛青编著. —北京:北京大学出版社,2014.4
(海商法系列教材)

ISBN 978-7-301-20599-0

I. ①国… II. ①冯… III. ①国际贸易-物流-高等学校-教材
IV. ①F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2014)第 059081 号

书 名: 国际物流与风险管理

著作责任者: 冯湛青 编著

责任编辑: 尹 璐 杨丽明 王业龙

标准书号: ISBN 978-7-301-20599-0/D·3546

出版发行: 北京大学出版社

地 址: 北京市海淀区成府路 205 号 100871

网 址: <http://www.pup.cn> 新浪官方微博: @北京大学出版社

电子邮箱: sdyy-2005@126.com

电 话: 邮购部 62752015 发行部 62750672 编辑部 021-62071998

出版部 62754962

印 刷 者: 三河市博文印刷厂

经 销 者: 新华书店

730 毫米×980 毫米 16 开本 20 印张 381 千字

2014 年 4 月第 1 版 2014 年 4 月第 1 次印刷

定 价: 38.00 元

未经许可,不得以任何方式复制或抄袭本书之部分或全部内容。

版权所有,侵权必究

举报电话:010-62752024 电子信箱: fd@pup.pku.edu.cn

本教材受上海市第四期教育高地——国际航运法律人才培养创新项目
(b-6001-10-023) 资助

International Logistics and
Risk Management

编写说明

国际物流的特点之一在于业务范围广、环节多和风险大。对于立志从事国际物流业的在校大学生来说,最急需的是一本能够全面了解国际物流的各个环节以及风险管理的教材,本书的编写工作就是在这种背景下完成的。

本书较为详尽地论述了国际物流的基本理论、法律法规,并就国际物流的风险类型和风险管理进行了较为全面的梳理和分析。本书可作为航运法律、物流管理和对外贸易等专业的本科生教材,也可供上述专业领域的从业人员参考之用。

在编写本书的过程中,得到了华东政法大学国际航运法专业部分研究生的帮助。他们或帮助查找新资料和信息,或参与讨论文字的编写,或参与对部分章节的编辑校对。这些同学是:宋虹、刘宇、范忆平、谭雯、耿妆群、蔡亲宏、刘燕芳、高文。在此,对于他们的辛勤劳动表示感谢!当然,对于本书中可能存在的错误应当由主编负责。真诚地希望读者能对本书提出宝贵意见。

冯湛青

2014年3月7日

目 录

上 编

第一章 国际物流概述	(3)
第一节 国际物流的概念与分类	(3)
第二节 国际物流的特点	(4)
第三节 国际物流的现状与发展趋势	(6)
第四节 国际物流与国际贸易的关系	(9)
第五节 国际物流系统的组成	(11)
第二章 国际货物运输	(16)
第一节 国际货物运输概述	(16)
第二节 国际海上货物运输	(20)
第三节 国际航空货物运输	(36)
第四节 国际陆运与多式联运	(50)
第三章 国际物流仓储	(59)
第一节 国际物流仓储概述	(59)
第二节 保税仓库与保税区	(62)
第三节 国际物流仓储业务	(67)
第四章 国际物流配送	(76)
第一节 国际物流配送概述	(76)
第二节 国际物流配送中心	(82)
第三节 国际物流配送企业	(84)
第四节 国际物流配送流程	(86)
第五章 第三方和第四方物流	(89)
第一节 第三方物流概述	(89)
第二节 第四方物流简介	(100)
第六章 国际物流信息系统与标准化	(104)
第一节 国际物流信息系统概述	(104)

第二节	电子数据交换(EDI)	(106)
第三节	条码技术、电子订货系统(EOS)及销售时点信息系统(POS)	(112)
第四节	国际物流标准化	(118)
第七章	国际物流相关法律法规	(129)
第一节	概述	(129)
第二节	我国物流相关法律法规	(135)
第三节	国际条约与国际惯例	(145)
第四节	部分国家和地区物流法律法规	(152)
 下 编 		
第八章	国际物流风险概论	(161)
第一节	风险	(161)
第二节	风险管理	(165)
第三节	风险管理的流程与方法	(174)
第四节	国际物流风险及其管理	(179)
第九章	国际物流市场风险管理	(181)
第一节	物流市场风险概述	(181)
第二节	油料成本波动风险及其管理	(183)
第三节	运价波动风险及其管理	(187)
第四节	汇率风险及其管理	(191)
第十章	物流战略风险管理	(197)
第一节	物流战略风险	(197)
第二节	物流战略风险管理方案设计与实施	(200)
第三节	物流企业战略联盟风险及其防范	(203)
第十一章	物流操作风险管理	(210)
第一节	物流操作风险管理方案设计与实施	(210)
第二节	物流服务与物流质量管理	(218)
第三节	物流大客户流失风险防范	(223)
第四节	物流销售人员风险管理	(226)
第五节	物流事故防范	(229)

第十二章 物流金融风险管理	(236)
第一节 物流金融概述	(236)
第二节 商业银行风险	(239)
第三节 物流企业代收代垫款业务风险	(250)
第四节 物流质押监管业务风险	(255)
第五节 仓单业务风险	(258)
第十三章 物流信用风险管理	(262)
第一节 物流信用风险(违约风险)	(262)
第二节 物流客户信用评估	(270)
第三节 物流信用风险管理体系构建	(273)
第四节 物流信用风险管理策略实施	(281)
第十四章 物流法律风险管理	(284)
第一节 物流法律关系	(284)
第二节 物流合同风险管理	(295)
第三节 企业并购法律风险	(306)
参考文献	(313)

上 编

第一章 国际物流概述

第一节 国际物流的概念与分类

一、国际物流的概念

国际物流(International Logistics, IL)是指货物(包括原材料、半成品、制成品)及物品(包括邮品、展品、捐赠物资等)在不同国家和地区间的流动和转移,即供应点与需求点处于不同国家地区之间的物流。它相对于国内物流而言,是国内物流的延伸与进一步拓展,涉及的环节更多,参与的企业与部门更为广泛。国际物流是国际贸易的一个必然组成部分,各国之间的贸易都需要依靠国际物流实现。

对于国际物流的理解可以分为广义与狭义两种:广义的理解包括了各种形态的物资的国际流动。具体表现为进出口商品、暂时进口物资、转运物资、过境物资、捐赠物资、援助物资、加工装配所需物料与部件等在不同国家和地区所做的物理性移动。狭义理解是指当生产和消费在两个或两个以上的国家或地区独立进行时,为了克服生产与消费之间的空间障碍和时间距离,对物资进行物理性移动的一项国际商品贸易或交流活动,从而完成国际商品交易的最终目的,即实现卖方交付单证、货物和收取货款,而买方接受单证、支付货款和收取货物的贸易对流条件。^① 简单地说,就是与一国进出口贸易有关的物流活动,包括货物集运、分拨配送、货物包装、货物运输、仓储、装卸搬运、流通加工、报关、商检、国际货运保险、单据处理等。

国际物流的实质是按国际分工协作的原则,依照国际惯例,利用国际化的物流网络、物流设施和物流技术,实现货物的国际流动和交换,以促进区域经济的发展 and 世界资源优化配置。^② 而国际物流的总体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化。^③

① 参见刘小卉编著:《国际物流学》,上海财经大学出版社2008年版,第2页。

② 参见蒋长兵、王姗姗编著:《国际物流学教程》,中国物资出版社2008年版,第2页。

③ 参见许晓东、龙桂先主编:《国际物流与货代通关》,经济管理出版社2006年版,第2页。

二、国际物流的分类

根据划分标准的不同,国际物流主要可以分为以下三种类型:

(一) 流向类

根据货物在国与国间的流向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,即可称为进口物流;而当国际物流服务于一国的货物出口时,则可称为出口物流。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,既有交叉的环节,也存在不同的业务环节,需要区别对待。

(二) 关税区域类

根据货物流动的关税区域,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。例如,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与欧洲经济共同体成员国和其他国家或经济区域间的物流运作在方式和环节上都有很大的差异。^①

(三) 特征类

根据跨国运送货物的特征,可以分为贸易型国际物流和非贸易型国际物流。贸易型国际物流是指由国际贸易活动引起的商品的国际移动,除此之外的国际物流活动都属于非贸易型国际物流,如国际展品物流、国际军火物流、国际邮品物流、捐助或救助物资物流、废弃物物流等。围绕国际物流活动而设计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。

第二节 国际物流的特点

国际物流,顾名思义,其跨国的物流方式使各国物流系统互相接轨,与国内物流系统相比有独特的特点。具体如下:

一、国际物流系统范围的广阔性

国际物流在发展的物流系统上增加了不同国家的要素,不仅地域空间更加广阔,而且所涉及的国内外因素更多,所需的时间更长,带来的直接后果是难度和复杂性增加、风险增大。^②

^① 参见许晓东、龙桂先主编:《国际物流与货代通关》,经济管理出版社2006年版,第6页。

^② 参见丁立言、张铎主编:《国际物流学》,清华大学出版社2000年版,第3页。

二、国际物流环境的差异性

各国物流环境存在差异,尤其是物流软环境的差异是国际物流较之国内物流具有更大复杂性的关键,主要表现在:各国政府监管国际物流的法律不同;国与国之间的经济、科技发展水平不同;国家间采用不同的物流标准;各国具有迥然不同的地理、气候等自然环境和人文风俗习惯。上述物流环境的差异性均会导致国际物流接轨的困难,使国际物流系统难以建立,从而迫使国际物流系统在几个不同的法律、人文、习俗、语言、科技、设施环境下运行,这无疑大大增加了国际物流的复杂性。

三、国际物流规则的国际性

在国际物流活动中,不止需要国内法进行约束,也涉及有关相当多的国际条约和惯例。例如,在货物运输方面,有《联合国国际货物多式联运公约》《统一国际航空运输某些规则的公约》《联运单证统一规则》等。

四、国际物流的高风险性

由于国际物流流程完成周期较长、作业复杂和跨国界运作,国际物流过程中除了存在一般性物流风险(如意外事故、不可抗力、作业损害、理货验货疏忽、货物自燃属性、合同风险)外,还因跨国家、长距离运作,面临着政治、自然和经济等方面的更高风险。例如,由于运输距离的扩大而延长运输时间并增加货物中途运转装卸的次数,使国际物流中货物灭失及短缺的风险增大;企业资信、汇率的变化使国际物流经营者面临更多的信用及金融风险;不同国家之间政治经济环境的差异可能使企业跨国开展国际物流遭遇国家风险。^①

五、国际物流的高技术性

在国际物流中,生产企业或货主会在很大程度上依靠第三方物流经营者提供的物流服务和情报、信息以及相关单证,而这些信息交流的工作必须以国际化的信息系统为支持。国际海上运输、国际航空运输以及国际集装箱多式联运等运输方式是国际物流运输采用的主要运输方式。国际物流运输路线长,运输途中物品保管、存放条件要求高,运输环境较为复杂。

六、国际物流具有高标准化要求

统一标准对国际物流畅通有着重要意义。目前,美国、欧洲基本实现了物流

^① 参见骆念蓓编著:《国际物流管理》,北京大学出版社2008年版,第6页。

工具与设施的标准化,如托盘采用 1000mm × 1200mm、集装箱采用统一规格及条码技术等,这样大大降低物流费用与转运难度。而不向这一标准靠拢的国家,不得不在转运换车等很多方面耗费时间和费用,从而降低了国际竞争力。^①

国际物流管理的最终目标是在国际范围内,以适当的方式,在适当的时间,将指定的物品以较低的成本,快速、安全地送到指定的地点。它要求整个流程的一体化协作,从而最大限度地节约时间,缩短物流流程完成的周期。因此,要实现物流流程中各环节之间的有序衔接、节约时间、缩短流程周期,就必须实现国际物流的标准化运作。国际物流是国际贸易的衍生物,它是伴随着国际贸易的发展而发展起来的,是国际贸易得以顺利实现的必要条件。如果贸易关系密切的国家在物流基础设施、信息处理系统乃至物流技术方面不能形成相对统一的标准,就会造成国际物流资源的浪费和成本的增加,最终影响产品在国际市场上的竞争力,而且国际物流水平也难以提高。

七、国际物流必须具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大,一是管理困难,二是投资巨大,三是由于世界上物流信息水平参差不齐,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,以及时掌握有关各个港口、机场和联运路线、站场的实际状况,为供应或销售物流决策提供支持。国际物流是最早发展电子数据交换(EDI)的领域,以 EDI 为基础的国际物流将会对物流的国际化产生重大影响。

在网络环境下,以网络为主题的商务活动已经极大地解决了同种物流中信息系统的信息传递问题。在网络经济中开展以网络信息为特征的商务活动,使用以网络信息为特征的结算方式,需要同时与物流活动相适应的综合信息和物流经济体系。创造一个与网络经济活动相适应的国际物流中心会更好地解决商务与物流配送的问题。^②

第三节 国际物流的现状与发展趋势

一、国际物流的现状

国际物流的概念在近十几年才逐渐受到重视,尽管国际贸易早在 20 世纪初期就已经形成规模,但与之相匹配的国与国之间的贸易运输并未受到相当的关

① 参见徐勇谋、杨海民、郭湖斌编著:《国际物流管理》,化学工业出版社 2004 年版,第 3 页。

② 参见苏振东、苏杭主编:《国际物流管理》,大连理工大学出版社 2010 年版,第 4 页。

注。从 20 世纪 50 年代开始,国际物流的发展历经了以下三个阶段:

第一阶段:20 世纪 50 年代至 80 年代。这一阶段国际上开始逐步形成大规模国际物流。物流工具、物流设施和物流技术的极大发展促进了国际物流的前进。例如,负荷数十万吨的邮轮与矿石船、国际配送中心、立体无人仓库,物流标准化体系等。物流系统的改善促进了国际贸易的发展,物流货运已经超出了一国范围,但物流国际化的趋势还没有得到人们的重视。^①

第二阶段:20 世纪 80 年代初至 90 年代初。世界经济不断发展,国与国之间的贸易往来日趋频繁,物流国际化这一问题受到了广泛关注。在这一期间的国际物流特点为伴随国际多式联运物流出现的物流信息系统和电子数据交换系统;同时在物流量不断扩大的情况下出现了“精细物流”的概念。

当时的美国密歇根州立大学教授波索克斯认为,进入 20 世纪 80 年代,美国经济已经失去了旺盛的发展势头,陷入长期倒退的危机之中。因此,必须重视国际物流管理,降低产品成本,不断改善服务,扩大销售,在激烈的国际竞争中获得胜利。与此同时,日本正处于成熟的经济发展期,它以贸易立国的目标,实现与对外贸易相适应的物流国际化,并采取了建立物流信息网络,加强物流全面质量管理等一系列措施,提高物流国际化的水平。这一阶段,物流国际化的趋势局限在美、日和欧洲诸国等西方国家。^②

第三阶段:20 世纪 90 年代至今。这一阶段,国际物流的重要性已经为各国所熟知。世界各地纷纷对国际物流进行开拓创新的学术研究与实务工作;物流国际化的概念渗透到经济与国际贸易的每一处;而国际物流本身也成为了一种新兴服务行业。21 世纪的国际物流是流通加工国际化、包装国际化、物流运输国际化、物流设施国际化、物流技术国际化、物流服务国际化等。

二、国际物流的发展趋势

(一) 自由贸易区的兴起

依托自由贸易区发展国际物流是目前各国普遍采用的一种措施。20 世纪 60 年代末 70 年代初,美国在全球经济中的地位开始下降。与此同时,美元贬值,失业人数增加。在此情况下,为了刺激对外贸易发展,各州纷纷设立对外贸易区。据不完全统计,目前全球已有 1200 多个自由贸易区,其中 15 个发达国家设立 425 个,占 35.4%;67 个发展中国家共设立 775 个,占 65.6%,最典型的是美国对外贸易区的迅速增长。随着自由贸易区数量的持续增长,自由贸易区的功能也在不断扩展,以转口和进出口贸易为主的自由贸易区和以出口加工为主

① 参见蒋长兵、王姗姗编著:《国际物流学教程》,中国物资出版社 2008 年版,第 3 页。

② 参见骆念蓓编著:《国际物流管理》,北京大学出版社 2008 年版,第 7 页。

的自由贸易区已经开始相互融合。

在我国,特殊监管区域就是自由贸易区的初期状态。海关总署统计显示,截至2010年初,全国共设有海关特殊监管区域96个。其中,保税港区13个,综合保税区8个,出口加工区55个,保税物流园区6个,保税区12个,珠澳跨境工业区1个,中哈霍尔果斯边境经济合作中心中方配套区1个,这些区域中许多企业引进了先进的装卸、运输、包装设备,物流管理技术引进和开发稳步增长,物流人才不断涌现。^①

(二) 物流设施的发展与完善

进入21世纪,世界各国沿海港口建设数量持续大幅上升,同时发展模式开始从数量型向质量型转变,大型泊位建设成效显著,港口服务水平提升,并拓展了现代物流功能。根据德国极具影响力的宏观经济研究机构“汉堡世界经济研究所”发布的研究报告显示,世界贸易的蓬勃发展将极大地促进世界范围内海港及配套物流设施的建设。预计到2030年,世界范围内对与码头配套的交通公路、铁路建设投资将超过10万亿美元,世界船运贸易量将以年均3.3%的速度增长,船舶作为世界范围内主要商品运输工具的地位不会减弱,全球物流发展设施将进一步得到完善。中国港口的经营模式也由以装卸仓储为主向物流中心模式转型。随着上海国际航运中心的建成与发展,中国的国际物流设备将日趋完善。

(三) 国际物流安全化

对于国际物流安全的提出主要包括两方面的问题,一是运输过程的安全,二是被运输载体的安全。“9·11事件”后,许多国家强化了对货物与人在物流过程中的安全措施,把国际物流与供应链安全上升到国家安全的战略高度。美国投入上百亿美元提高航空安全性,提供数亿美元改善铁路运输安全状况,启动海洋运输安全行动计划,加强货车公路运输特别是危险品运输等的安全。与此同时,欧盟、日本和澳大利亚同样鉴于物流过程中发生事故会造成突发性严重损害的考量,在促进贸易便利的同时进一步加强了物流安全体系方面的建设。2011年3月的日本福岛第一核电站的放射性物质外泄,导致附近的蔬菜、水果、水稻、肉类、鱼类等各种食物受到污染,世界各国开始严格限制日本食品的进口,美国政府宣布禁止进口日本福岛、茨城、栃木和群马地区的食品。放射性物质的污染对物流安全提出了更高的要求。^②

(四) 国际物流绿色化

国际物流虽然促进了经济的发展,但是物流的发展同时也会给城市环境带

^① 参见马永飞:《国际物流发展与我国海关应对》,载《对外经贸实务》2011年第7期。

^② 同上。

来不利的影响,如运输工具的噪声、污染排放、对交通的阻塞等,以及生产及生活中的废弃物的不当处理所造成的对环境的影响。21世纪以来,绿色物流的概念备受关注。绿色物流是指以降低对环境的污染,减少资源消耗为目标,利用先进物流技术,规划和实施运输储存、包装、装卸、流通加工等物流活动。绿色物流从环境的角度对物流体系进行改进,形成了一个与环境共生的物流管理系统。现代绿色物流强调了全局和长远的利益,强调了全方位对环境的关注,体现了企业的绿色形象,是一种全新的物流形态。^①

目前,绿色物流的发展包括两方面:一方面是对物流系统污染进行控制,即在物流系统和物流活动的规划与决策中尽量采用对环境污染小的方案,如国际物流巨头逐步开始着眼于构筑循环物流体系,使得废弃物得以被循环利用。另一方面是建立工业和生活废料处理的物流系统,发达国家政府纷纷在污染发生源、交通量、交通流三个方面拟定相关政策,形成倡导绿色物流的对策系统。

(五) 国际物流全球化

随着经济技术的发展和国际经济往来的日益扩大,物流全球化已成为世界的趋势。各国政府和跨国企业已普遍接受国际物流的概念,认识到它的重要性,并致力于开展国际物流方面的理论与实践的探索。物流全球化就是以满足全球消费者的需求为目标,组织货物的国际合理流动,也就是发生在全球范围内的物流。具体而言就是在全球范围内,把商品的采购、运输、仓储、加工、整理、配送、销售和信息等方面有机结合起来,选择最佳的方式与路径,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,为消费者提供多功能、一体化的综合性服务。物流全球化的实质是按国际分工协作的原则,依照国际惯例,利用国际化的物流网络、物流设施和物流技术,实现商品和服务全球流动与交换,以促进区域经济的发展和世界资源优化配置。物流全球化观念是一种无国界观念,从事物流全球化的跨国企业需以全球的视点考虑消费者及其需求,在物流决策上不考虑国别的政治含义,仅从全球角度按照利益和效率标准进行物流决策。^②

第四节 国际物流与国际贸易的关系

国际贸易是指各国间的商品、劳务和技术交换活动,与国际物流存在相辅相成、互相促进的关系。国际物流的产生与发展需要国际贸易的不断刺激,而国际

^① 参见刘小卉编著:《国际物流学》,上海财经大学出版社2008年版,第8页。

^② 参见杨柏林、徐念沙、严奉天:《物流全球化趋势与我国对外物流系统的发展策略》,载《中国软科学》2003年第10期。