

上 篇

国际物流基础知识

第 1 章 国际物流概论



本章关键词

国际物流(international logistics)

进出口(import & export)

海牙规则(Hague rules)

维斯比规则(Visby rules)

汉堡规则(Hamburg rules)

1.1 国际物流概述

国际物流是现代物流国际化发展的结果,是随着国际贸易和跨国经营的发展而不断发展成熟起来的。国际物流的兴起和发展直接促成了人们对国际物流的关注与研究。国际物流学是一门新兴的理论与实践相结合的交叉学科。

1.1.1 国际物流的概念

国际物流(international logistics)又称全球物流,是指生产和消费分别在两个或两个以上的国家(或地区)独立进行时,为克服生产和消费之间的空间距离和时间距离,对物资进行物理性移动的一项国际商品交易或交流活动,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。

国际物流是跨越不同国家(地区)之间的物流活动。广义的国际物流范围包括国际贸易物流、非贸易物流、国际物流合作、国际物流投资、国际物流交流等领域。其中,国际贸易物流主要是指组织货物在国际间的合理流动;非贸易物流是指国际展览与展品物流、国际邮政物流等;国际物流合作是指不同国别的企业完成重大的国际经济技术项目的国际物流;国际物流投资是指不同国家物流企业共同投资建设国际物流企业;国际物流交流则主要是指物流科学、技术、教育、培训和管理方面的国际交流。狭义的国际物流主要是指为完成国际商品交易的最终目的而进行的物流活动,包括货物包装、仓储运输、分配拨送、装卸搬运、流通加工以及报关、商检、国际货运保险和国际物流单证制作。

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,实现货物在国际间的流动与交换,以促进区域经济的发展和世界资



拓展阅读 1-1
物流基础知识

源的优化配置。国际物流的总目标是为国际贸易和跨国经营服务,即通过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(供方)运送到另一国(需方)。国际物流使各国物流系统相互“接轨”,因而与国内物流系统相比,具有国际性、复杂性和风险性等特点。国际性是指国际物流系统涉及多个国家,地理范围大。这一特点又称为国际物流系统的地理特征。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,这就需要合理选择运输路线和运输方式,尽量缩短运输距离和货物的在途时间,加速货物的周转并降低物流成本。在国际间的经济活动中,生产、流通和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、经营管理方法以及生产习惯不同,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。国际物流的风险主要包括政治风险、经济风险和自然风险。政治风险主要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灭失;经济风险又可分为汇率风险和利率风险,主要指从事国际物流必然要发生的资金流动,因而产生汇率风险和利率风险;自然风险则指物流过程中,可能因自然因素如台风、暴雨等而引起的风险。

1.1.2 国际物流的发展阶段

第二次世界大战以后,国际间的经济交往才越来越扩展,越来越活跃。国际物流活动随着国际贸易和跨国经营的发展而发展。国际物流的兴起与发展主要经历了以下几个阶段。

1. 第一阶段:20世纪50年代至80年代初

这一阶段,物流设施和物流技术得到了极大的发展,建立了配送中心,广泛运用计算机进行管理,出现了立体无人仓库,一些国家建立了本国的物流标准化体系等。20世纪60年代开始形成了国际间的大数量物流,在物流技术上出现了大型物流工具,如20万吨的油轮、10万吨的矿石船等。70年代,受石油危机的影响,国际物流不仅在数量上进一步发展,船舶大型化趋势进一步加强,而且出现了提高国际物流服务水平的要求,其标志是国际集装箱及国际集装箱船的发展,国际间各主要航线的定期班轮都投入了集装箱船,把散杂货的物流水平提了上去,使国际物流服务水平获得很大提高。70年代中后期,国际物流领域出现了航空物流大幅增加的新形势,同时出现了更高水平的国际联运。船舶大型化的趋势发展到一个高峰,出现了50万吨的油船、30万吨的散装船。在这一阶段,物流系统发展促进了国际贸易的发展,物流活动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。

2. 第二阶段:20世纪80年代初至90年代初

这一阶段,国际物流的突出特点是出现了“精细物流”,物流的机械化、自动化水平提高。同时,伴随新时代人们需求观念的变化,国际物流着力于解决“小批量、高频度、多品种”的物流问题,现代物流不仅覆盖了大量货物、集装杂货,还覆盖了多品种的货物,基本覆盖了所有物流对象,解决了所有物流对象的现代物流问题。随着经济技术的发展和国

际经济往来的日益扩大,物流国际化趋势开始成为世界性的共同问题。进入 80 年代,美国经济已经失去了兴旺发展的势头,陷入长期倒退的危机之中。因此,各国必须强调改善国际性物流管理,降低产品成本,并且要改善服务和扩大销售,在激烈的国际竞争中获得胜利。与此同时,日本正处在成熟的经济发展期,以贸易立国,要实现与其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和加强物流全面质量管理等一系列措施,提高物流国际化的效率。这一阶段物流国际化的趋势局限在美、日和欧洲一些发达国家。

3. 第三阶段:20 世纪 90 年代初至今

这一阶段,国际物流的发展是伴随国际联运式物流出现的物流信息和电子数据交换(EDI)系统的应用发展。信息的作用,使物流向更低成本、更高服务、更大量化、更精细化方向发展,这在国际物流中表现得更为突出,物流的几乎每一活动都有信息支撑,物流质量取决于信息,物流服务依靠信息。可以说,国际物流已进入了物流信息时代。国际物流依托信息技术发展,实现了“信息化”,信息对国际物流的作用,依托互联网公众平台,向各个相关领域渗透;同时又出现了全球卫星定位系统、电子报关系统等新的信息系统。在这个基础上,构筑国际供应链,形成国际物流系统,国际物流水平进一步得到了提高。

随着世界经济的发展,贸易伙伴遍布全球,必然要求物流设施国际化、物流技术国际化、物流服务国际化、货物运输国际化以及包装国际化和流通加工国际化等。世界各国广泛开展国际物流理论和实践方面的大胆探索。人们已经形成共识:只有广泛开展国际物流合作,才能促进世界经济繁荣,物流无国界。

1.1.3 国际物流的分类

1. 按照货物流向进行划分

按照货物流向进行划分可分为进口物流和出口物流。凡存在于进口业务中的国际物流行为称为“进口物流”,而存在于出口业务中的国际物流行为称为“出口物流”。鉴于各国的经济政策、管理制度、外贸体制的不同,反映在国际物流中的具体表现既有交叉,又有类型的不同,因此须加以区别。

2. 按照不同国家所划定的关税区域划分

按照不同国家所划定的关税区域划分,可分为国家间的物流与经济区域间的物流。这两种类型的物流,在形式和具体环节上存在着较大差异。如欧盟区域间物流、欧盟与其他国家间物流、欧盟与其他地域间物流的差异现象。

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,这使得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,这不仅使地域和空间更为广阔,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是难度和复杂性增加,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,将产品输送至市场的物流过程;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. 国际物流运输方式具有复杂性

在国内物流中,由于运输线路相对较短,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,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,尤其是国际多式联运非常重要的支持手段。建立国际化信息系统有两个难点,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,所以会出现物流信息水平不均衡,使国际化信息系统的建立更为困难。

建立国际化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、机场和联运线路、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 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。

在网络经济环境下,以网络为主体的商务活动已经极大地解决了物流信息系统中信息传递问题。要求在网络经济中以网络信息为特征开展的商务活动和结算方式,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解决商务与物流配送的问题。

5. 国际物流的标准化要求高

要使国际间物流畅通起来,统一标准非常重要,可以说,如果没有统一的标准,国际物

流水平难以提高。目前,美国、欧洲基本实现了物流工具和设施的统一标准,如托盘采用1000mm×1200mm、集装箱采用几种统一规格及条码技术等,这样,大大降低了物流费用,降低了转运的难度;而不向这一标准靠拢的国家,必然在转运、换车底等许多方面要耗费更多时间和费用,从而降低其国际竞争能力。

在物流信息传递技术方面,欧洲各国不仅实现了企业内部的标准化,还实现了企业之间及欧洲统一市场的标准化,这就使欧洲各国之间比亚洲、非洲等国家交流更简单、更有效。

1.1.5 国际物流的主要业务活动

随着物流全球化的形成,企业物流国际化运作已成为必然。但其业务活动较为广泛,且远比国内物流复杂,主要有如下几个方面。

1. 进出口业务

一个典型和较完整的进出口物流流程如图 1-1 所示。在实际业务中,有可能只涉及其中的一部分。

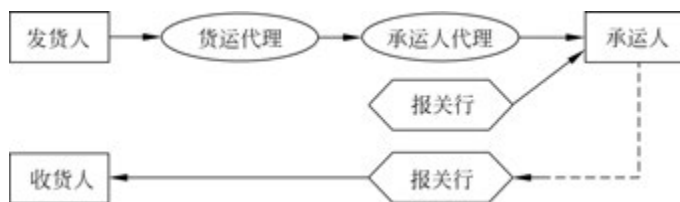


图 1-1 进出口物流流程图

注:虚线表示跨国运输

进出口业务涉及的有关参与方有以下几方面。

1) 发货人

进出口业务中的发货人(shipper)即是供应商。它可以是生产厂家或它们的经销商,也可以是货运公司或货运代理。

2) 货运代理

货运代理(forwarder)是随着国际贸易的发展及货运业务的日益复杂以及传统承运人(船东或航空公司)的业务专门化,在近三四十年来新发展起来的行业。货运代理是介于货主和实际承运人之间的中间商,它一方面代为货主租船订舱,另一方面又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,货运代理被相对地视为货主(发货人或收货人);对于货主,货运代理则被相对地视为承运人。

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,对企业控制国际货运中的成本和时间有很大帮助。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,货运代理的地位逐渐提高。

3) 承运人代理

承运人代理(shipping agent)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

承运人(carrier)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,货主不直接与其打交道。

5) 报关行

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(customs broker)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),由他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。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

运单上所指的收货人(consignee)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。进出口业务中主要的单证有:进出口合同(import & export contract)、运单(海运提单 bill of lading,或空运运单 airway 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等。

由于国际运输中货物需要跨越国境,且多为远洋运输,货物在途时间往往较长且一旦起运就很难更改目的地,这就极大地限制了企业物流运作的弹性。企业在进行跨国经营时必须具有较高的市场预测能力,才能保证将正确数量的正确货物在正确的时间内配送到目标市场,否则就会导致有些市场断货,而有些市场则有过剩库存。企业一旦将一定数量的商品运到目标市场,再进行不同市场之间的调货就会造成大量的额外开支,并造成供

需时间不一致,长此以往必然削弱企业的竞争能力。

随着现代通信手段的进步和专业物流企业服务水平的提高,物流企业普遍采用全球定位系统(GPS)实现对货主货物的全程监控,并可以对在途货物重新进行调度,使货主可根据市场需求情况重新进行库存定位,随时修改货物目的地,避免地区性调货带来的额外成本并使企业的配送活动成效得以极大提高。

3. 库存与仓储管理

当前,存货管理已成为最关键也最有挑战性的物流活动之一。在跨国范围内管理存货更加困难。由于距离远、港口工作拖延、海关拖延以及转运时间长,需要保有比国内物流更多的存货,这显然提高了存货的成本。而政府对于外贸的管制以及关税的征收更加剧了存货管理的问题。企业不得不保有额外存货以应付断货情况。

国际仓储与国内仓储功能相同,包括收货、转运、配货及发运。但通常人们会更重视货物在仓库系统中的快速转运。

4. 包装与物料搬运

保护性包装在跨国经营中所起的作用比在国内更为重要,这是由于货物在途时间长,搬运次数多,要经历更恶劣的天气变化,等等。通常,跨国经营的产品的包装会大幅地增加物流成本,其中一部分是由于特殊的包装要求,此外还有标签和包装标志方面的原因。由于目的国不同,标签要求也不相同。各国对产品标签有许多不同的规定,总的来说,标签规定的目的在于:

- (1) 迫使货主遵守现行产品标准;
- (2) 对添加剂的使用加以限制和控制;
- (3) 禁止使用误导性信息;
- (4) 建立对产品的标准说明。

物料搬运系统在全球各地都不相同,大部分经济发达国家和中国等新兴发展中国家的物料搬运系统均已实现了机械化或自动化。然而,在一些发展中国家,大多数物料搬运系统仍然是人工的,产品在仓库和工厂中的搬运效率很低,并且对有些货物可能根本无法进行处理。例如,集装箱装卸,有些港口只能处理 20 英尺(1 英尺=0.305 米)集装箱。

5. 信息作业

国际物流中的信息作业主要涉及物流过程中所涉及的各种单据传输的电子化、在途货物的跟踪定位以及市场信息的跨国传递。主要信息通信手段包括互联网以及卫星通信系统。

尽管许多发达国家已经具备了复杂的物流信息系统,但一些发展中国家仍停留在纸和笔的年代,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,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、规章制度、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

海商法是调整海上运输中船、货各方有关当事人间权利、义务关系的法律规范的总称。海指海洋及与海相通的江、河、湖等水域;商指国内海上贸易及国际远洋贸易;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。

拓展阅读 1-2
中华人民共和国
海商法



《中华人民共和国海商法》自 1993 年 7 月 1 日起施行。主要包括:

(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 总吨以下的小型船艇除外。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定的国际公约》(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》等。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、共同海损等作了详细规定。

2024 年 11 月 4 日,在召开的十四届全国人大常委会第十二次会议上,为推动航运和贸易高质量发展,助力海洋强国建设,国务院提出了关于提请审议海商法修订草案的议案。2025 年 10 月 28 日,十四届全国人大常委会第十八次会议经表决,通过新修订的《海商法》,自 2026 年 5 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》的重要参考。《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》第四条第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日内并以书面形式通知。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。

总体来看，《海牙规则》无论是对承运人义务的规定，还是对免责事项，索赔和诉讼，责任限制的规定，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。

从20世纪60年代开始，国际海事委员会着手修改《海牙规则》，于1968年2月通过了《修改统一提单若干法律规定的国际公约的协定书》，并于1977年6月生效，这就是《维斯比规则》。

1978年3月6日至31日在德国汉堡举行由联合国主持的由78国代表参加的海上货物运输大会又通过了《汉堡规则》，即《联合国海上货物运输公约》，于1992年11月1日生效，进一步完善了海上货物运输规则。

2. 《维斯比规则》

《维斯比规则》于1968年6月在布鲁塞尔外交会议上通过，自1977年6月生效。《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》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



拓展阅读 1-3
海牙规则



拓展阅读 1-4
维斯比规则

《海牙规则》的呼声不断,对其进行修改已在所难免。

拓展阅读 1-5
汉堡规则



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联合国海上货物运输外交会议审议,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》。

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。

《汉堡规则》适用于两个不同国家之间的所有海上货物运输合同,并且海上货物运输合同中规定的装货港或卸货港位于其一缔约国之内,或备选的卸货港之一为实际卸货港并位于某一缔约国内;或者,提单或作为海上货物运输合同证明的其他单证在某一缔约国签发;或者提单或作为海上货物运输合同证明的其他单证规定,合同受该规则各项规定或者使其生效的任何国家立法的管辖。

同《海牙规则》一样,《汉堡规则》不适用于租船合同,但若提单根据租船合同签发,并调整出租人与承租人以外的提单持有人之间的关系,则适用该规则的规定。

1.2.3 对外贸易法

1994年5月12日,第八届全国人大常委会第七次会议通过了《中华人民共和国对外贸易法》,这是规范我国外贸市场秩序的基本法律。

为了适应中国加入WTO的需要,2004年7月1日起实施经修改后的《对外贸易法》。对外贸易法是指调整对外贸易关系的法律范围的总称。它主要规定了一个国家对外贸易的基本原则、主要管理体系和维护外贸管理秩序的各项措施。

拓展阅读 1-6
中华人民共和国
对外贸易法



《全国人民代表大会常务委员会关于修改〈中华人民共和国对外贸易法〉的决定》已由第十三届全国人民代表大会常务委员会第三十八次会议于2022年12月

30日通过。

1.2.4 海关法

海关法是关于海关管理进出口和征收关税、查缉走私、编制海关统计和办理其他海关业务的法律规范的总称。海关法一般包括:海关的任务和职责,关税制度,进出口监管,对违章和走私行为的处罚,海关权利等。中国现代史上第一部独立自主的海关法,是1951年5月1日起施行的《中华人民共和国暂行海关法》。

1987年1月22日通过,自1987年7月1日起施行的《中华人民共和国海关法》共7章。主要内容有:①海关的任务是依法监管进出境的运输工具、货物、行李物品、邮递物品和

其他物品,征收关税和其他税、费,查缉走私、编制海关统计和办理其他海关业务。②进出境货运的监管和转运货物的监管。规定货物进出境的验放办法,货物承运人和保管人对海关应负的责任等。③进出口货物的报验、征税、保管和放行,规定货物的收、发货人及其代理人报关、纳税以及货物保管人的责任。④走私和违章案件及其处理。

另外,国务院 1985 年 3 月 7 日发布了《中华人民共和国进出口关税条例》,1989 年 8 月 28 日批准了《海关对我出国人员进出境行李物品的管理规定》等条例,使中国海关法律体系日趋完善。

根据 2000 年 7 月 8 日第九届全国人民代表大会常务委员会第十六次会议《关于修改〈中华人民共和国海关法〉的决定》第一次修正。2001 年 1 月 1 日,《中华人民共和国海关法》修正案正式开始施行。之后经过多次修正,2021 年第十三届全国人民代表大会常务委员会第二十八次会议通过了《中华人民共和国海关法》第六次修正。



拓展阅读 1-7

中华人民共和国
海关法

1.3 国际物流的发展趋势

全球物流运作的环境远比国内物流复杂,可以用 4 个 D 来概括,即距离(distance)、单证(documentation)、文化差异(diversity in culture)和顾客需求(demands of customers),也即在不同的国家和地区内,物流活动的距离更长、单证更复杂、在产品和服务上顾客需求多变,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新趋势。

1.3.1 国际物流全球化趋势日益明显,服务趋于规范化

服务全球化是物流业发展的重要趋势,自 20 世纪 80 年代以来,在全球科学技术革命的推动下,世界物流业得到高速发展。一方面,企业将核心竞争力投向新产品研发以及提高产品质量和改进服务方面,而将大量非核心业务外包给专业物流公司;另一方面,经济全球化将全世界演变成一个紧密相连的经济体,国际物流业务量大增,全球物流应运而生。随着物流服务产品化、市场化的继续发展,以及合同导向个性化服务体系的建立,物流市场的服务标准将逐渐趋于规范化。

1.3.2 第三方物流迅速崛起,并占主导地位

第三方物流是指由供方和需方以外的中间商提供服务的业务模式。第三方物流提供者并不在供应链中占有一席之地,但通过提供一整套物流活动来服务于供应链,因为第三方物流市场具有潜力大、渐进性和高增长率的特征,使得第三方物流企业拥有大量的服务客户,近二十年来,第三方物流飞速发展,日本及美国企业利用第三方物流服务的比重分别达到 80% 和 60%。目前国外物流业已经发展成熟,第三方物流业在市场中已经定位并逐渐占据主导地位,形成一个相互依存和促进、专业化与多功能化相结合、高效和谐的有机整体。

1.3.3 实行科学物流管理,逆向物流快速增长

为了满足市场的需要,企业在制造产品或提供服务的过程中必须完成下列实物流中的部分或全部:

- (1) 将原料从初始源地发运到客户。
- (2) 半制成品从制造厂或供应商仓库运出。
- (3) 机器或机具从一个制造厂运往另一个制造厂。
- (4) 制成品在工厂、公司自有仓库、客户仓库或物流服务公司仓库之间运移。
- (5) 易耗品和备件从仓库运往修理厂或客户的产品所在地。
- (6) 销售的支持设备,如展台、广告牌和资源等从公司运往代理商。
- (7) 客户需要修理的物品或部件从客户处运送到修理厂(逆向物流)。
- (8) 将空包装从货物送达点往回运到装货点(逆向物流)。
- (9) 将已售出的产品或部件从货物送达点往回运到仓储或制造的初始地点(逆向物流)。
- (10) 将已使用过的产品再循环、再使用或废弃(逆向物流)。

早先,物流的投资主要集中在从公司流向市场的物流上,而近年来由于人类环境保护意识的觉醒和对资源保护的日益增长的关注导致对从市场返回公司的逆向物流进行管理的需要,着重在对使用过的物品进行再使用、再包装、修理或废弃。

1.3.4 信息与通信技术的发展为物流全球化创造了必要条件

技术的更新实质上是一种内在的经济活动。因此,市场的经济活动与科技的开发活动不断相互作用必然会引发技术的创新。全球化的物流系统需要众多的企业及各国政府、国际组织的广泛合作才能建立,而这种合作离不开信息技术的发展与应用。信息技术在国际物流全球化发展中起到十分重要的作用,为此,一个国家的信息基础设施的建设及普及程度往往就能反映出该国(或地区)的物流竞争力。智能化运输系统(一种安全、高效、对环境无污染且集聚了许多高新技术及众多功能的运输系统)及信息高速公路的应用程度说明一个国家的国际物流竞争力。

通常人们认为,只有当物流的硬件基础设施完善后,新的信息技术才能够服务于先进的物流系统,然而事实并非如此。信息技术的威力是巨大的,它完全可以用来作为战略性调整物流运行系统的有效手段,而且,未来的物流硬件设施的规划与实施建设均不可能离开信息技术的基础设施的结构、信息系统的特点及先进的物流网络,如同一个企业的价值链管理已扩张为全球化那样,物流网络也日趋全球化。然而,物流硬件设施、信息技术的基础设施及其先进的全球物流网络系统的综合发展必须考虑众多社会性因素。跨地区、跨国家的物流必将面临许多挑战,如怎样处理各国不同的法规、不同的经济利益关系以及不同的文化背景等。因此,在发展全球物流网络中还应充分重视国与国之间的差异。1995年,时任美国副总统戈尔在阿根廷布宜诺斯艾利斯举办的世界电信会议上提出了全球信息基础设施(global information infrastructure,GII)的概念,说明美国也已经开始着

手制定鼓励和推动这方面合作的政策。GII 的概念将会为物流全球化提供完善的信息交流的条件,必将会促进国际物流全球化的进程。

物流技术中综合了许多现代信息技术,如 GIS(地理信息系统)、GPS(全球定位系统)、EDI(电子数据交换)、Barcode(条形码)等。现代物流信息技术的应用,使全球物流网络更加科学,并由此产生更大的经济效益。未来,国际物流服务将更加智能化与数字化,物联网技术、人工智能与区块链技术将在国际物流中得到更广泛的应用。

1.3.5 物流形式多样,规模不断扩大,集约化程度提高

目前国际上流行的物流形式主要有以下几种:

(1) 综合物流中心是将两种以上不同类型的物流中心集约在一起,成为一个综合职能和效率的物流设施,如将铁路货站、公路运输货栈集约在一起。

(2) 专业物流中心是集约经营的一种业态。物流中心有时也称为“配送中心”,目前中国台湾环玮物流公司先后在台北、台中、高雄、林口成立了四个物流中心,为客户提供全省性、全通路和及时性的物流服务。

(3) 物流园区,是政府从城市整体利益出发,在城乡结合部、主要交通干道附近开辟专用场地,通过逐步配套完善各项基础设施、服务设施,提供各种优惠政策,吸引大型物流(配送)中心在此聚集,使其获得规模效益,降低物流成本,同时减轻大型配送中心在市中心分布所带来的种种不利影响。物流园区是一家或多家物流(配送)企业在空间上集中布局的场所,它提供一定品类、一定规模、较高水平的综合物流概念,与工业园区、科技园区等概念一样,是具有产业一致性或相关性,且集中连片的物流用地空间。

1.4 国际物流与国际贸易的关系

国际物流是随着国际贸易的发展而产生和发展起来的,在当前已成为影响和制约国际贸易进一步发展的重要因素。国际贸易与国际物流之间存在着非常紧密的关系。

1.4.1 物流是国际贸易的必要条件

世界范围的社会化大生产必然会引起不同的国际分工,任何国家都不能够包揽一切,因而需要国际间的合作。国际间的商品和劳务流动是由商流和物流组成的,前者由国际交易机构按照国际惯例进行,后者由物流企业按各个国家的生产和市场结构完成。为了解决它们之间的矛盾,就要求开展与国际贸易相适应的国际物流。对于出口国企业来说,只有物流工作做好了,才能将国外客户需要的商品适时、适地、按质、按量、低成本地送到,从而提高本国商品在国际市场上的竞争能力,扩大对外贸易。

1.4.2 国际贸易促进物流国际化

第二次世界大战以后,出于恢复重建工作的需要,各国积极研究和应用新技术、新方法,从而促进生产力迅速发展,世界经济呈现繁荣兴旺的景象。国际贸易也因此发展得极

为迅速。同时,由于一些国家和地区资本积累达到了一定程度,本国或本地区的市场已不能满足其进一步发展的需要,加之交通运输、信息处理及经营管理水平的提高,出现了为数众多的跨国公司。跨国经营与国际贸易的发展,促进了货物和信息在世界范围内的大量流动和广泛交换。

1.4.3 国际贸易对国际物流提出新的要求

随着世界技术经济的发展和政治格局的变化,国际贸易表现出一些新的趋势和特点,从而对国际物流提出了更新、更高的要求。

(1) 质量要求。国际贸易的结构正在发生着巨大变化,传统的初级产品、原料等贸易品种逐步让位于高附加值、精密加工的制成品。由于高附加值、高精密度的商品流量的增加,对物流工作质量提出了更高的要求。同时由于国际贸易需求的多样化,形成物流多品种、小批量化,要求国际物流向优质服务和多样化发展。

(2) 效率要求。国际贸易活动的集中表现就是合约的订立和履行,而国际贸易合约的履行很大部分涉及国际物流活动,因而要求物流有很高的效率。从输入方看,提高物流效率最重要的是如何高效率地组织所需商品的进口、储备和供应。也就是说,从订货、交货,直至运入国内保管、组织供应的整个过程,都应加强物流管理。

(3) 安全要求。由于社会分工和社会生产专业化的发展,大多数商品在世界范围内分配和生产。国际物流所涉及的国家多,地域辽阔,在途时间长,受气候、地理等自然条件和政局、罢工、战争等社会政治经济因素的影响。因此,在组织国际物流中,当选择运输方式和路线时,要密切注意所经地域的气候条件、地理条件,还应注意沿途所经国家和地区的政治局势、经济状况等,以防这些人为因素和不可抗拒的自然因素造成货物灭失。

(4) 经济要求。国际贸易的特点决定了国际物流的环节多、储运期长。随着国际市场竞争的加剧,降低物流成本以获得价格优势是大势所趋。从可能性上看,控制物流费用、降低物流成本具有很大潜力。对于国际物流企业来说,选择最佳物流方案、提高物流经济性、降低物流成本、保证服务水平,是提高竞争力的有效途径。

总之,国际物流必须适应国际贸易结构和商品流通形式的变革,向合理化方向发展。国际贸易结构、市场结构的巨大变化,需要专业化、国际化的物流运作。如果国际物流业者无法实现在低成本或不增加客户费用的条件下,跨国货物交付的准确、准时、无差错或少差错以及安全,国际贸易合同的履约率就会受到限制,就会影响到国际贸易企业的生存和发展。



本章小结

国际物流是跨越不同国家(地区)之间的物流活动。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,实现货物在国际间的流动与交换,以促进区域经济和世界资源的优化配置。

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、规章制度、国家标准、国际公约和国际惯例也就包括多个方面。

全球物流运作的环境远比国内物流复杂,可以用4个D来概括,即距离、单证、文化差异和顾客需求,也即在不同的国家和地区内,物流活动的距离更长、单证更复杂、在产品和服务上顾客需求多变,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,全球物流呈现出一些新趋势。



复习与思考

1. 国际物流相对国内物流具有什么特点?
2. 《海牙规则》《维斯比规则》《汉堡规则》的主要内容是什么?有何联系与区别?
3. 当前国际物流发展有何新趋势?
4. 结合实际情况,分析目前中国国际物流发展存在的问题。有何解决措施?

线上自测



案例分析

中国国际物流运行持续向好:行业发展趋势与机遇

随着全球贸易的持续增长和电子商务的快速发展,国际物流行业正面临着前所未有的挑战与机遇。作为世界最大的贸易国之一,中国的国际物流运行态势持续向好,为国内外企业提供了稳定、高效的物流服务。以下将深入探讨中国国际物流行业的运行现状、发展趋势和潜在机遇。

一、中国国际物流行业的运行现状

1. 市场规模持续扩大

近年来,中国国际物流市场规模持续扩大,成为全球最具活力的物流市场之一。据统计,2022年中国国际物流市场总额达到了数十亿元人民币,年增长速度超过10%,显示出强劲的增长势头。

2. 基础设施建设不断完善

为满足日益增长的物流需求,中国不断加强基础设施建设。截至目前,中国已建成世界上最大的高速铁路网络、高速公路网络和港口基础设施体系。此外,航空货运和物流园区建设也取得了显著进展,为国际物流提供了强大的支持。

3. 服务质量不断提升

随着市场竞争的加剧,中国国际物流企业不断加强自身服务能力建设。通过引进先进的技术和管理经验,优化业务流程,提高信息化水平,使得服务质量不断提升。同时,越

来越多的企业开始提供定制化、个性化的物流服务,以满足客户的多样化需求。

二、中国国际物流行业的发展趋势

1. 跨境电商物流需求激增

随着全球电子商务的蓬勃发展,跨境电商成为国际物流行业的重要增长点。中国作为全球最大的电子商务市场之一,跨境电商物流需求呈现出爆发式增长。国内外物流企业纷纷加强跨境电商物流业务,通过优化供应链、提供定制化服务等手段,满足日益增长的市场需求。

2. 绿色物流成为发展新方向

面对全球气候变化的严峻挑战,绿色物流成为国际物流行业的发展新方向。中国政府积极推动绿色物流发展,鼓励企业采用节能环保技术、发展新能源物流装备等措施,降低物流行业的碳排放。未来,绿色物流将成为中国国际物流行业的重要发展趋势。

3. 数字化和智能化加速推进

近年来,大数据、人工智能等技术的应用为国际物流行业带来了革命性的变革。中国国际物流企业紧跟时代步伐,加速推进数字化和智能化建设。通过采用智能调度系统、自动化仓库、无人驾驶车辆等技术手段,提高物流运营效率和服务质量。同时,数字化和智能化也将有助于企业更好地应对市场变化和 risk 挑战。

三、中国国际物流行业的潜在机遇

1. “一带一路”倡议带来新机遇

“一带一路”倡议是中国推动沿线国家共同发展的重要合作平台。随着“一带一路”建设的深入推进,中国与沿线国家的贸易往来日益密切,为国际物流行业带来了新的发展机遇。国内外物流企业积极融入“一带一路”建设,加强与沿线国家的合作,拓展业务范围和市场空间。

2. 制造业和服务业升级带来新空间

中国作为世界制造业大国和新兴服务业大国,制造业和服务业的升级对国际物流行业提出了新的要求和挑战。随着制造业向高端化、智能化方向发展,以及服务业向数字化、专业化方向转型,国际物流行业将面临更大的市场空间和更广阔的发展前景。

资料来源:中研网 <https://www.chinairn.com/>。

思考题:

未来中国国际物流行业发展的机遇与挑战有哪些?