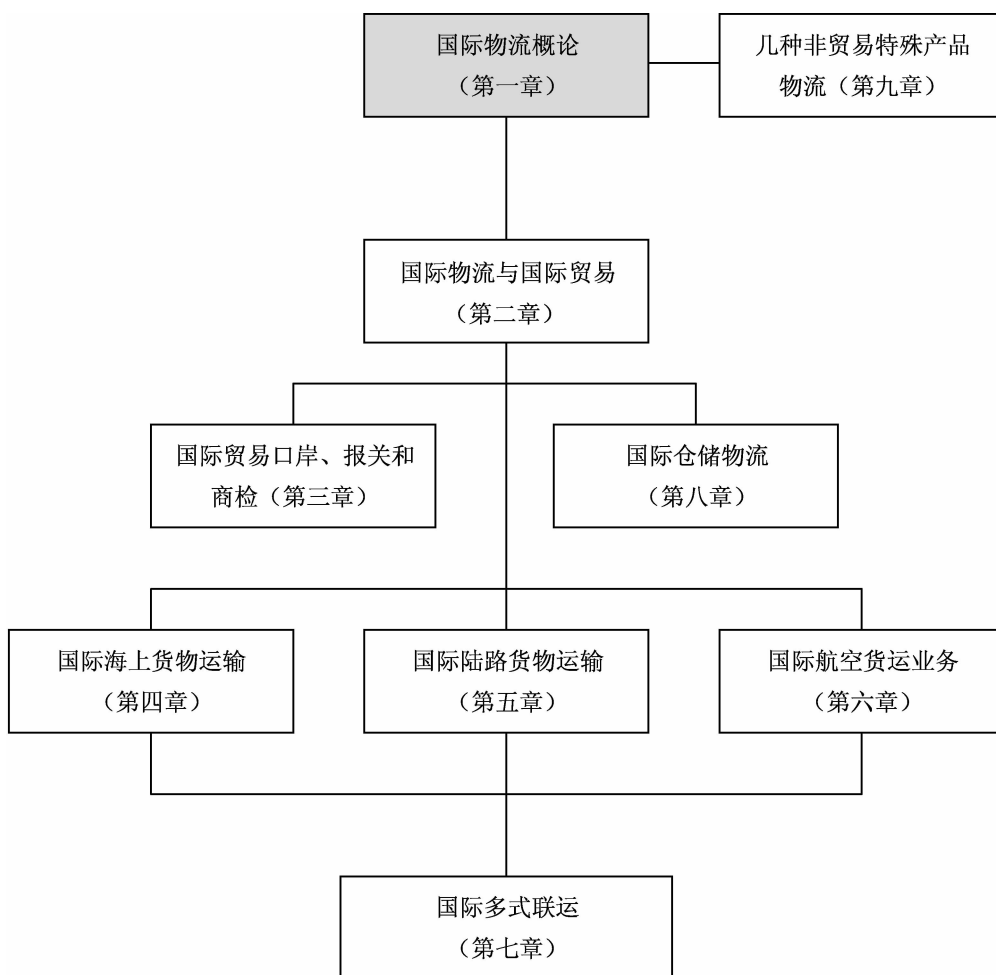


第一章

国际物流概论



国际物流结构模型图

知识目标

- 了解国际物流的基本概念及基本理论；
- 掌握什么是国际物流及国际物流的信息支持系统；
- 掌握国际物流标准化的方法。

技能目标

- 灵活运用所学知识,结合案例进行分析；
- 能够运用国际物流基本理论,结合实际思考问题。

由于国际分工的日益细化和专业化,任何国家都不能包揽一切专业分工,因而需要国际间的合作与交流。随之而来的国际间商品、物资的流动便形成了国际物流。只有做好国际物流工作,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;同时将本国需要的设备、物资等商品及时、高效、便宜地进口到国内,满足国内人民生活、生产建设、科学技术与国民经济发展的需要。

第一节 国际物流概述

一、国际物流的概念及其作用

1. 国际物流的概念

随着国内企业参与国际商务活动的日益增多,企业在商品和劳务方面同国外的交易也将越来越频繁。与国内商务相比,在运作规律和运行规则方面,国际商务都有所不同。它包含了进出口业务、交通运输服务、银行和金融保险业务、租赁和咨询以及结算等各项商务活动。这些商务活动在不同国家之间进行,所以物流的范围扩大了,物流内容也扩展了。

国际物流(International Logistics, IL)是不同国家之间的物流,其狭义的理解是为了克服供需时间和空间上的矛盾而发生的商品物质实体在不同国家和地区之间的流动。国际物流伴随着国际贸易的发展而产生和发展,并成为国际贸易的重要物质基础,各国之间的相互贸易最终必须通过国际物流来实现。此外,各国之间的邮政物流、展品物流、军火物流等也构成国际物流的重要内容。国际物流是国内物流的跨国延伸和扩展。

2. 国际物流的作用

国际物流最大的特点是跨越国界,物流活动是在不同国家之间进行的。所以,国际物流的存在与发展可以促进世界范围内物质资源的合理流动,可以使国际间物资或商品的流动路线最佳、流通成本最低、服务最优、效益最高。同时,由于国际化信息系统的支持和世界各地域范围的物资交流,国际物流可以促进世界经济的发展、改善国际间的友好交往,并由此推进国际政治、经济格局的良性发展,从而促进整个人类的物质文化和精神文化朝着和平、稳定和更加文明的方向发展。

二、国际物流的特点

1. 物流环境的差异性

国际物流所面临的环境相对于国内物流来说具有很大的差异性。这种差异来自于方方面面的因素:不同的国家和地区使用的法律法规不同,操作规程和技术标准不同,地理、气候等自然环境,风俗习惯等人文环境不同,经济和科技发展及各自消费水平不同,等等。这些具有显著差异的物流环境,使得国际物流系统的建立必须同时适应多个不同的法律法规、人文、习俗、语言、科技发展程度及相关的设施。因此,要形成完整、高效的国际物流系统难度较大。

2. 物流系统范围的广泛性

国际物流系统不仅具有物流本身复杂的功能要素、系统与外界的沟通因素,而且还要面对不同国家、不同地区错综复杂的不断变化的各种因素。国际物流涉及广阔的地域空间和诸多内外因素,需要较长的时间和难度较大的操作过程,并且面临较大的风险。国际物流系统范围的广泛性使得相关的现代化系统技术的开发与使用显得尤为重要。现代化系统技术可以尽可能地降低物流过程的复杂性,减小其风险性,从而使国际物流尽可能提高速度,增加效益,并推动其发展。

3. 物流信息化的先进性

国际物流所面对的市场变化大、稳定性小,所以对信息的提供、收集与管理有更高的要求,因此,必须要有国际化信息系统的支持。建立技术先进的国际化信息系统成为发展现代国际物流的关键所在。同时,它需要克服一系列困难:管理技术难度高,投资数额巨大。只有逐一解决这些困难,才能建立起符合现代国际物流需求的物流信息支持系统。

4. 物流标准化的统一性

要使国际间物流互相接轨并畅通起来,国际物流一个必需的条件就是标准统一。在国际流通体系中,应当推行国际基础标准、安全标准、卫生标准、环保标准及

贸易标准的进一步统一,在此基础上制定并推行运输、包装、配送、装卸、储存等技术标准,从而提高国际物流水平。

第二节 国际物流发展的历史沿革

一、国际物流的发展历程

1. 第二次世界大战以前

此时,不同国家之间已有了不少的经济交往,但是并没有把伴随国际交往而发展的物流放在主要地位。

2. 第二次世界大战以后

第二次世界大战后,国际间的交往越来越频繁,尤其是20世纪70年代的石油危机以后,国际贸易量已非常大,交易水平和质量要求也越来越高。在这种新情况下,原有的仅为满足运送必要货物的运输观念已不能适应新的要求,系统物流就是这个时期进入到国际领域的。此时,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,而且有了提高国际物流服务水平的要求。大数量、高服务型物流从石油、矿石等物流领域向物流难度最大的中小件杂货领域深入,其标志是国际集装箱及国际集装箱船的大发展。国际间各主要航线的定期班轮都投入了集装箱船,猛然把散杂货物的物流水平提高上去,使物流的整体服务水平获得很大提高。

3. 20世纪70年代中后期

这个时期国际物流的质量要求和速度要求进一步提高,在国际物流领域出现了航空物流大幅度增加的新形势,同时出现更高水平的国际联运。

4. 20世纪80年代前中期

这个阶段国际物流的突出特点是,在物流量不继续扩大的情况下出现了“精益物流”,机械化、自动化水平提高。同时,伴随着新时期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”,出现了不少新技术和新方法。这就使现代物流不仅覆盖了大批量货物、集装杂货,而且也覆盖了多品种的货物,甚至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。

5. 20世纪90年代以来

20世纪90年代以来,互联网、条形码以及卫星定位系统在物流领域得到普遍应用,而且越来越受到人们的重视。这些高科技在国际物流中的应用,极大地提高了

物流的信息化和物流服务水平,所以有人称“物流就是综合运输加高科技”。高科技的服务手段和高水平的信息技术成为物流企业保证自身竞争力的必备法宝,因此,近年来各大企业纷纷投巨资于物流信息系统的建设。可以说,21世纪将是物流信息化高度发展的时代。

二、国际物流在世界各国的发展

1. 美国

由于美国的经济结构在不断调整,高科技产业正在兴起,而美国市场的开放性使世界各地商品相继涌入,国际物流业务异常繁忙。1991年美国在物流上花费的费用占其国内生产总值的11.7%,因此,国际物流在美国比较发达。同时,由于美国的科学技术高度发达,物流设备机械化、自动化的程度比较高,智能化的运输工具、自动化无人仓库、包装容器自动生产线已经出现;物流信息管理的手段新,物流信息系统、GPS也已广泛应用;物流研究机构健全,美国物流管理协会就是其中的代表。在美国,物流管理方法先进,出现了类似多级仓库管理的分销需求计划DRP等管理方法。

总而言之,美国现在建立的是现代物流体制,物流管理水平处于世界领先地位,特别是在第三方物流、配送管理方面卓有成效,出现了如美国总统轮船公司等优秀的国际物流企业。

2. 日本

日本是处于亚太地区的发达国家,1991年日本的物流费用占其国内生产总值的10.1%,物流部门在日本经济中占有重要的地位。

日本政府对物流基础设施给予了重视,并积极进行建设,还提出一系列有利的政策为日本物流的发展创造了条件。日本物流的发展表现在配送系统发展迅速,由于日本的信息技术先进,所以物流信息系统在日本应用较多,如电子订货系统EOS及货物跟踪系统等。日本第三方物流也发展得较快,出现了国际性物流企业如日本日通公司等,同时,也出现了“日本后勤系统协会”等研究部门。

3. 中国

我国在20世纪70年代末才正式引入物流概念,在此之前也出现了一些国际物流企业,如中国对外贸易运输公司、中国远洋运输公司。随着对外贸易的发展,国际物流企业也不断地出现并发展壮大,同时也出现了集装箱运输、散装运输、联合运输。

随着改革开放的不断深入,特别是加入世界贸易组织以后,我国对外商务活动日趋活跃,商务活动的规模也不断壮大。这主要表现在积极吸引外商直接投资,进

入国际金融市场融资,扩大国际贸易范围,扩大国际商务对象,走出国门到海外办企业等多个方面。

国际物流也随着国际商务的发展而不断发展,1991年,我国物流费用占国内生产总值的14.5%。政府大力扶植物流企业,将现代物流列入“十五”重要新兴企业的发展规划,积极开展运输工程的建设,推进物流配送的连锁经营。在物流信息管理方面,计算机的物流配送信息系统也开始普及,企业内部普遍设立物流机制,并相继出现了“中国物流与采购联合会”、“中国物流联盟网”等物流组织部门和网站,建立了“物流术语”国家标准、“物品实时跟踪GPS”标准,开展了对物流的研究工作。此外,外资和中外合资的物流企业也正在兴起。

三、国际物流发展趋势

国际商务的迅速发展致使其结构也发生了变化,表现为产成品交易上升,原材料交易下降,技术产品交易上升,一般产品交易下降,服务业交易上升。当然,随之而来的是国际物流活动的增多。跨国公司的日益壮大,使国际商务更趋活跃。跨国公司除了对外开展商务活动之外,集团内部各子公司的商务活动也相当多,在这些商务活动中,货物数量多、规模大、品种多、范围广,这些商务活动产生了对国际物流的需求,促使国际物流迅速成长起来。以上种种变化影响了国际物流,因此,展望未来,国际物流将会有以下发展趋势:

1. 高质量

在国际物流活动中,客户对于物品的运输、配送、保管、包装、装卸、流通加工和信息管理中的质量要求越来越高。国际物流企业必须重视运输的安全,优化配送的方式,强调保管的质量,改进包装的方法,避免装卸的损失,维护流通加工质量,保证信息质量的准确。因此,高质量已经成为国际物流的一个重要的发展趋势。

2. 高效率

国际物流的高效率是要在保证工作质量的前提下缩短运输、配送、保管、包装、装卸、流通加工、信息管理过程的时间。

从海运、空运、铁路运输、公路运输到陆海空国际多式联运的出现,从选择多种多家运输公司到选择独家国际联运的承运者,从经营单一的国际物流业务到承接多方面、各环节集成的国际物流业务,从单一物流企业到物流企业间的合作,从短期而不固定的合同到长期稳定的协议,这一切都服从一个目标,即满足客户对国际物流高效率的要求。

3. 高水平

在国际物流发展的过程中,20世纪70年代国际物流服务水平开始有了较大的

提高。从大批量物流转向小批量物流,从一般物流转向高难度物流,从分散装运物流转变为集装箱式物流,从半机械化物流设备转向机械化物流设备,从使用落后的物流服务手段转向使用高技术服务手段,这一切促使国际物流走向高水平服务的道路。

第三节 国际物流系统的组成及模式

一、国际物流系统的组成

国际物流系统是由商品的包装、储存、运输、检验、外贸加工和其前后的整理、再包装以及国际配送等子系统构成。其中,储存和运输子系统是物流的两大支柱。国际物流通过商品的储存和运输,满足国际贸易的基本需要。

(一) 国际货物运输子系统

运输的作用是将商品使用价值进行空间移动,物流系统依靠运输作业将商品从生产地运至需要地。国际货物运输是国际物流系统的核心。通过国际货物运输作业,使商品由卖方转移给买方。在非贸易物流过程中,通过运输作业将物品由发货人转移至收货人。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、时间性强、内外运两段性和联合运输等特点。

所谓外贸运输的两段性,是指外贸运输的国内运输段和国际运输段。

(1) 出口货物的国内运输段。出口货物的国内运输,是指出口商品由生产地或供货地运送到出运港(车站、机场)的国内运输,是国际物流中不可或缺的重要环节。离开国内运输,出口货源就无法从产地或供货地集运到港口、车站或机场,也就不会有国际运输段。出口货物的国内运输工作涉及面广、环节多,要求各方面协同努力,组织好运输工作。掌握货源、产品包装、产品加工、短途集运、国外到证、船期安排和铁路运输配车等各个环节的情况,力求搞好车、船、货、港的有机衔接,确保出口货物运输任务的顺利完成,防止出现压港、压站等物流不畅的局面。国内运输段的主要工作有:发运前的准备工作、清车发运、装车和装车后的善后工作。

(2) 出口货物的国际运输段。出口货物的国际(国外)运输段是国内运输的延伸和扩展,同时又是衔接出口国运输和进口国货物运输的桥梁与纽带,是国际物流畅通的重要环节。出口货物被集运到港(车站、机场),办完出关手续后,便可以开始国际段运输。国际运输可以采用由出口国装运港直接到进口国目的港卸货的方式,也可以采用中转经过国际转运点,再运给客户的方式。

国际货物运输业的发展将伴随着科技革命的浪潮迅速发展。大宗货物散装化、

杂件货物集装箱化已经成为运输业技术革命的标志。现代物流业的迅速发展与运输业的技术革命相关联,如现代运输中,特别是联合运输和大陆桥运输的重要媒体——集装箱的发展与进步更是令人震惊。这种大规模国际货运业的发展又促进了国际物流业的发展,两者是相辅相成的。

与运输发展息息相关的运输设施的现代化发展对国际物流和国际贸易的发展起着重大的推进作用,是两者发展的前提。运输设施必须超前发展才能适应国际物流的发展。例如,港口建设方面,在发达国家普遍认为船等泊位是一种极大的浪费,泊位等船是运输业先导性的客观要求。一般认为港口泊位开工率达30%,码头经营者即可保本;开工率达50%,可获厚利;开工率达70%,则会驱使他们建新码头。西方工业发达国家在国际贸易中处于有利而领先的地位,这与物流运输业的现代化条件是分不开的。

(二) 外贸商品储存系统

外贸商品的储存、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,外贸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过程。为了保持不间断的商品往来,满足出口需要,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,形成贸易前的一定准备储存。有时,由于某些出口商品在产销时间上的背离,如季节性生产但常年消费的商品和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,即所谓的压港、压站现象。可见,这种情况下,国际物流就被堵塞了,物流不畅,给贸易双方和港方、船方等都带来了损失。因此,国际货物的库存量往往高于内贸企业的货物库存量。

由此可见,国际货物运输消除了外贸商品使用价值在空间上的距离的困难,创造了物流空间效益,使商品实体由卖方转移到买方;而储存保管是消除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了时间价值。

外贸商品一般在生产厂家的仓库存放,或在收购供应单位的仓库存放,必要时再运达港口仓库存放。在港口仓库存放的时间长短取决于港口装运与国际运输作业的衔接程度。

从物流角度讲,外贸商品不要停留在仓库内太长时间,而是要尽量减少储存时间、储存数量,加速物资和资金周转,实现国际贸易系统的良性循环。

(三) 进出口商品装卸与搬运子系统

进出口商品的装卸与搬运作业,相对于商品运输来讲,是短距离的商品搬移,是

仓库作业与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、查库、转运转装等,对发展国际物流十分重要,而且是节省装搬费用、降低物流成本的重要环节。

(四) 进出口商品的流通加工与检验子系统

流通加工与检验是为促进销售、提高物流效率和物资利用率以及维护产品的质量而进行的,能使物资或商品发生一定的物理和化学变化的加工过程,并保证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要,从而不断扩大出口,同时也能充分利用本国劳动力和部分加工能力、增加就业机会。

流通加工的具体内容包括两种:一种是出口贸易商品服务,如袋装、定量小包装(多用于超级市场)、贴标签、配装、挑选、混装、刷标记(刷唛)等出口贸易商品服务;另一种是生产性外延加工,如剪断、平整、套裁、打孔、折弯、拉拔、组装、改装、服装的检验和熨烫等。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,同时也是比较集中的加工,它还能比没有加工的原材料出口赚取更多的外汇。

(五) 商品包装子系统

美国杜邦化学公司提出的“杜邦定律”认为,63%的消费者是根据商品的包装装潢进行购买的。国际市场和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,它反映了一个企业的综合科技文化水平。

商标就是商品的标志。商标一般都需在国家有关部门登记注册,并受法律保护,以防假冒,保护企业和消费者的利益。顾客买商品往往十分看重商标,因此,商标关系着一个企业的信誉和命运。国际进出口商品商标的设计要求有标识力;要求表现一个企业(或一个国家)的特色产品的优点,简洁明晰并易看、易念、易听、易写、易记;要求有持久性并且不违背目标国际市场和当地的风俗习惯;出口商品商标翻译要求传神生动;商标不得与国旗、国徽、军旗、红十字会章相同;不得与正宗标记或政府机关、展览性质集会的标记相同或相近。

在考虑出口商品包装设计和具体作业过程时,应把包装、储存、装搬和运输有机联系起来统筹考虑、全面规划,实现现代国际物流系统所要求的“包、储、运一体化”。即从商品包装开始,就要考虑储存的方便、运输的快速,以适应加速物流、方便储运、减少物流费用等现代物流系统设计的各种要求。

二、国际物流系统模式

国际物流系统的一般模式包括系统的输入部分、输出部分以及将输入转换成输

出的转换部分。在系统运行过程中或一个系统循环周期结束时,有外界信息反馈回来,为原系统的完善提供改进信息,使下一次的系统运行有所改进,如此循环往复,使系统逐渐达到有序的良性循环。国际物流系统遵循一般系统模式的原理,构成自己独特的物流系统模式,如图 1-1 所示。

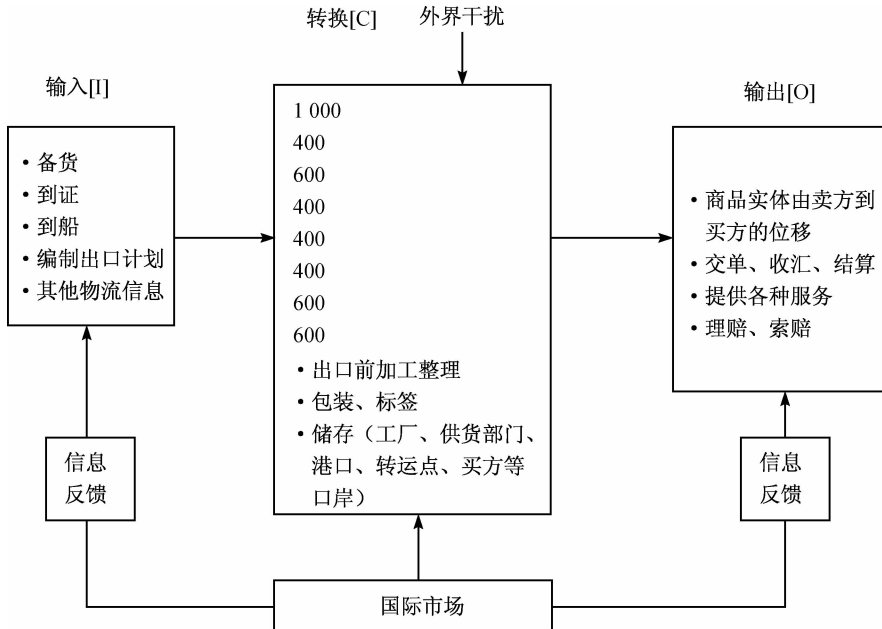


图 1-1 国际物流系统模式(出口)

国际物流系统输入部分的内容有:备货,货源落实;到证,接到买方开来的信用证;到船,买方派来的船舶;编制出口货物运输计划;其他物流信息。输出部分内容有商品实体从卖方经由运输过程送达买方手中;交齐各项出口单证;结算;收汇;提供各种物流服务;经济活动分析及理赔、索赔。

国际物流系统的转换部分包括商品出口前的加工整理;包装、标签;储存;运输(国内段、国际段);商品进港、装船;制单、交单;报关、报验以及现代管理方法、手段和现代物流设施。

国际物流系统经常受到许多外界不可控因素的干扰,使系统运行偏离原计划内容。这些不可控因素可能是国际的、国内的、政治的、经济的、技术上的和政策法令、风俗习惯等的制约,这是很难预计控制的。它对物流系统的影响很大,如果物流系统具有很强的应变适应能力,遇到这种情况,能马上提出改进意见,变换策略,这样的系统才具有很强的生命力。如 1956—1976 年苏伊士运河封闭,直接影响国际货物的运输,这是事先不可能预见的,是因受到外界政治因素严重干扰的结果。当时

日本的对外贸易商品运输,正是因此而受到严重威胁,如果将货物绕道好望角或巴拿马运河运往欧洲,则会导致航线增长、运输时间变长、运输成本增加。为此,日本试行利用北美横贯大陆的铁路运输线,取得良好的效果,大陆桥运输由此得名。这说明当时日本的国际物流系统设计面对外部环境的干扰,采取了积极措施,使系统具有新的生命力。

第四节 国际物流网络系统

国际物流系统通过其联系的各子系统发挥各自的功能,包括运输功能、储存功能、装搬功能、包装功能、流通加工和配送功能、商品检验功能以及信息处理功能等,共同协力实现国际物流系统要求达到的低物流费用、高顾客服务水平,最终达到国际物流系统整体效益最大的总体目标。为达到这个总体目标,建立完善的国际物流网络系统十分重要。

国际物流系统是以实现国际贸易、国际物资交流大系统总体目标为核心的。国际商品交易后合同的签订与履行过程,就是国际物流系统的实施过程。国际物流系统在国际信息流系统的支撑之下,借助于运输和储运等作业的参与,在进出口中间商、国际货代、承运人的通力协助下,借助国际物流设施,共同完成一个遍布国内外纵横交错四通八达的物流运输网络。

一、国际物流网络系统的概念

所谓国际物流网络系统,是由多个收发货的“节点”和它们之间的“连线”所构成的物流抽象网络以及与之相伴随的信息流动网络的集合。

收发货节点是指进出口过程中涉及的国内外的各层仓库,如制造厂仓库、中间商仓库、货运代理人仓库、口岸仓库、国内外中转站仓库以及流通加工/配送中心和保税区仓库。国际贸易商品的交流就是通过这些仓库的收进和发出,并在中间存放保管,实现国际物流系统的时间效益,克服生产时间和消费时间背离的问题,促进国际贸易系统和国际交往的顺利进行。节点内商品的收发是依靠运输连线和物流信息的沟通、输送来完成的。

连线是指连接上述国内外众多收/发货节点的运输连线,如各种海运航线、铁路线、飞机航线以及海、陆、空联合运输线路,广义的连线还包括国内连线和国际连线。这些网络连线代表库存货物的移动——运输的路线,每一对节点有许多连线以表示不同的路线、不同产品的各种运输服务,各节点表示存货流动的暂时停滞,其目的是为了更有效地移动(收/发货),信息流动网上的连线通常包括国内外邮件,或某些电

子媒介(如电话、电传、电报以及 Internet、E-mail 和 EDI 等),其信息网络的节点则是各种物流信息汇集及处理之点,如员工处理国际订货单据、编制大量出口单证,或准备提单,或电脑对最新库存量的记录。物流网络与信息网并非独立,它们之间的关系是非常密切的。国际物流系统网络图如图 1-2 所示。

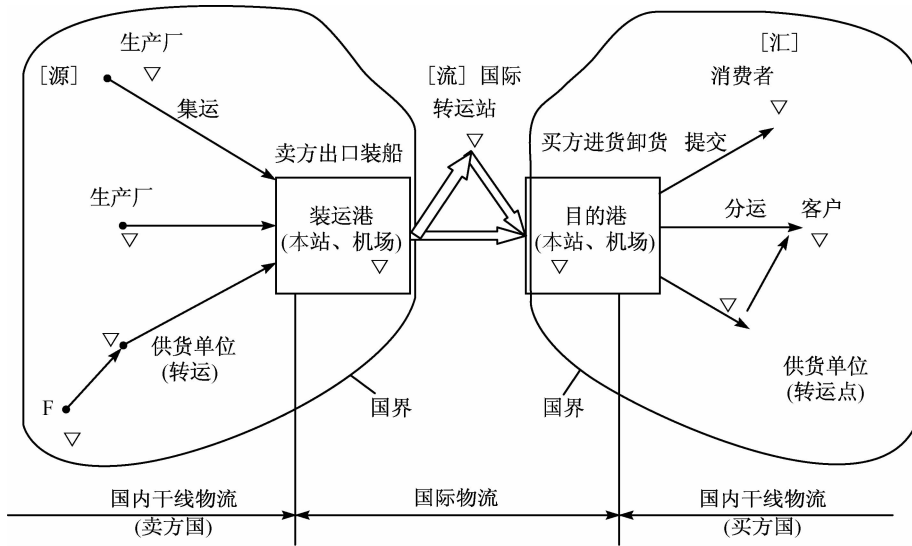


图 1-2 国际物流系统网络

物流网与信息网从结构流程图上看颇为相似,都是由节点和连线组成的。两者最主要的区别在于商品/物资的流向与商品的分配,它们的进出口路线不同,物流网朝最终国外消费者方向移动,而信息网的方向大多与商品进出口分配通路方向相反,朝商品货源地方向移动,即实施其反馈功能。信息网在整个国际物流网络系统中的作用不容忽视,它是沟通、主导物流活动的。所以,从流向来讲,信息流具有双向反馈特点。信息流活动是一个非常复杂的过程,如出口单证的编制、交寄、反馈过程等。

二、国际物流网络系统的作用

国际物流网络系统的中心问题是如何确定进出口货源点(或货源地)和消费者的位置、各层级仓库及中间商批发点(零售点)的位置、规模和数量。这一中心问题将决定国际物流系统的布局合理化。

在合理布局国际物流网络系统的前提下,商品由卖方向买方实体流动的方向、规模、数量就确定下来了,也就是国际贸易的贸易量、贸易过程(流程),进出口货物的卖出和买进的流程、流向、物流费用等,都一一确定下来了。

合理布局国际物流网络系统,对国内企业扩大国际贸易、扩大与世界各国的联系,尽早、尽快打入并占领国际市场以及从时间和空间上、从信息传输上,为加速商品周转、加速资金流动、减少库存和资金占压、加速商品的国际流通,提供有效的保证。也可以说,离开了国际物流网络系统的合理规划和设置,国际贸易活动与国际间的物资交流将很难进行。

三、建立国际物流网络系统应注意的问题

规划国际物流网络内建库数目、地点及规模时,要紧密围绕着商品交易计划,乃至一个国家宏观国际贸易总体规划开展。

明确各级仓库的供应范围、分层关系及供应或收购数量,注意各级仓库间的有机衔接,如生产厂家仓库与各中间商仓库、港(本站、机场)区仓库以及出口装运能力的配合和协同,以保证国内外物流畅通,少出现或不出现在某一级仓库储存过多、过长的不均衡状态。在规划国际物流网点时要考虑现代物流技术的发展,要留有余地,以备将来的扩建。

四、国际物流合理化措施

(1) 合理选择和布局国内外物流网点,扩大国际贸易的范围、规模,以达到费用省、服务好、信誉高、效益好、创汇好的物流总体目标。

(2) 采用先进的运输方式、运输工具和运输设施,加速进出口货物的流转。充分利用海运、多式联运方式,不断扩大集装箱运输和大陆桥运输的规模,增加物流量,扩大进出口贸易量和贸易额。

(3) 缩短进出口商品的在途积压,比如进货在途(如进货、到货的待验和待进等)、销售在途(如销售待运、进出口口岸待运)、结算在途(如托收承付中的拖延等),以便节省时间,加速商品和资金的周转。

(4) 改进运输路线,减少相向、迂回运输。

(5) 改进包装,增大技术装载量,多装载货物,减少损耗。

(6) 改进港口装卸作业,有条件时要扩建港口设施,合理利用泊位与船舶的停靠时间,尽量减少港口杂费,吸引更多的买卖方入港。

(7) 改进海运配载,避免空仓或船货不相适应的状况。

(8) 在出口时,有条件的要尽量做到就近收购、就地加工、就地包装、就地检验、直接出口,即“四就一直”的物流策略。

第五节 国际物流中的信息流

随着世界经济的迅速发展,国际间商品交换活动日益频繁,商品交换数量日益增加,交易的品种日益增加、范围日益扩大,国际市场的竞争日趋激烈。这些迫使各国要从本国经济发展的需要出发,重视对国际物流这一世界公用的“第三利润源泉”的挖掘。信息流是国际物流的重要组成要素,对于国际物流正常运转及科学预测、决策提供了不可或缺的重要依据。众所周知,信息是人们对客观世界的反映,也是人们对客观事物决策的依据。国际物流信息是国际物流活动的反映,也是组织、调控国际物流活动的依据。因此,世界各国日益加强了对国际物流系统中信息流的管理,把信息流水平和技术的提高作为降低国际物流成本、提高国际物流服务水平和质量,提高国际物流效益和运行可靠度的发展战略。随着国际贸易的发展,就流通过程的内部构成而言,商流、物流、信息流是流通过程中密不可分的“三流”,这“三流”互为依存。但是,从各自的性质、结构、作用以及约束条件等分析,“三流”又各有其特征及运动规律。在探讨国际物流时,信息流不能仅被视为国际物流的伴随物,它有其独特的重要作用。

一、国际物流信息的特征

1. 分布广、数量大、品种多

国际物流中的信息流覆盖面超过地理边界,不仅涉及国际物流内部各层次、各方位、各环节,也与相关的各国经济政策、自然环境、发展战略等外部条件密切相关。

2. 时效性很强

由于国际物流涉及范围广泛,其信息流时效性很强。过晚或者过早到来的不合时机的信息都容易造成国际物流成本的加大。因此,根据国际物流实体的不同,对其运输、存储、配送、搬运、生产、销售各环节及时、准确地提供国际物流信息是十分重要的。

3. 具有双向反馈作用

在极其复杂的、漫长的、广泛的国际物流运动过程中,如果没有信息流,国际物流只会成为一个单向的、难以调控的、半封闭式的系统,而信息流的双向反馈作用,可以使国际物流系统易于控制、协调,使其合理高效地运转,充分调动人力、物力、财力、设备及资源,以达到最大限度地降低国际物流总成本、提高经济效益的目的。

4. 具有动态追踪特性

由于国际物流是国际间的物品运动的过程,不仅要研究国际物流系统内部的相互联系,还要研究横跨各国地域的整体物流的合理化,取得各有关国家之间的协助与配合,这就要时刻把握国际物流的脉搏,进行跟踪处理。信息流的动态跟踪作用解决了这一问题。以国际海运为例,当物品的载体——国际货船离港的次日,信息流便分别向发运国和到货国通知货物海运保险申请书并制作运费报告。当货物运送完毕时,信息流按港口类别的集装箱海运日程及时报告行踪,并预报到港地点、时间及各种服务,如发生其他障碍的问题,信息流立刻发出警告信息。这种动态跟踪的信息流,不仅可以随时掌握国际物流的行踪,而且可以达到使损失降到最低、获取效益最大的目标。

二、信息流在国际物流中的地位与作用

1. 反馈与控制作用

要加强对国际物流的控制,必然存在着信息的反馈。反馈就是当控制系统把信息输送出去又把其作用的结果返送回来,并把调整后的决策指令信息再输出,从而起到控制作用,以达到预期目的。用信息流反馈方法进行控制时,一般产生两种不同的效果,如果信息的反馈使国际物流系统的运动得以发展,增加效益,称之为正反馈,反之为负反馈。其目的在于调节和控制,防止失控,以求国际物流高效率地运转。因此,面对一个不断发展、变化复杂的国际物流大系统,信息流灵敏、正确、及时地反馈是非常重要的。它如同人体的中枢神经,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,使其活跃和发达。

2. 支持和保障作用

国际物流是一个复杂的超越国界的大系统。信息流为大系统的正常运转提供支持和保障作用。

(1) 信息是国际物流活动的基础和保障。假如没有信息,国际物流这样一个多环节、多层次、多因素的各子系统相互制约的复杂大系统就无法正常运转。因为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,这是国际物流大系统有规律运行的关键。

(2) 信息是国际物流系统经营决策的保障和支持。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。国际物流企业经营的范围和目标是各种对信息的分析、研究、论证之后才确定的。经营目标一般包括长期经营目标、中长期经营目标和短期经营目标,经营目标确定之后,在其执行运转过程

中还要根据各种信息不断地调整和平衡。由于信息流通不畅会造成国际物流活动的失控和混乱,因而,信息的真实性和可靠度决定着国际物流企业的生死存亡,根据虚假的信息做出的决策很有可能会造成全局性的失败。

3. 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,它可以替代库存、储存和经营资金。从某种意义上讲,国际物流活动可以认为是物品资源在国际市场上的分配和竞争,进行这种活动的基本条件就是要掌握相关的各种信息,以利用现有物品资源取得最大效益。然而,在实际操作中,很多不确定因素往往会导致预测和决策带有很大的风险性,这时,信息的资源替代作用十分明显,它可以替代库存物品、投资和经营资金。这就要求人们根据信息及时进行利弊权衡,以适应不断变化的动态的国际物流形势,减少风险、增加效益,这就是信息具有资源性作用的表现。

三、国际物流信息管理

国际物流信息管理是紧密围绕着流畅、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。因为国际物流信息是一个集中了庞大数据、资料的领域,管理者被大量的数据、资料信息所包围,往往难以识别、选择对决策有意义的信息。面对庞大的信息流的挑战,管理者必然要进行科学管理。如今,依靠计算机建立和完善国际物流信息管理系统,使国际物流信息已经成为人类可自由驾驭的资源。

国际物流信息管理系统,是为了实现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。管理信息系统能代替手工操作无法胜任的繁乱复杂的信息处理,及时、准确地提供有关国际物流的各类动态信息资源,提供管理信息和决策信息。因此,国际物流管理信息系统的质量必将直接影响到国际物流运行的效益。管理信息系统应具备以下几个基本条件:

1. 系统开发周期短、费用低,具有通用性

系统开发的周期要短,费用要低,便于维护使用,其软件应具有通用性、可移植性。

2. 管理信息的覆盖面要广泛,能适应国际物流系统内外部环节的要求

管理信息不是数据、资料、报表的简单组合和传递,应是一个经过分析、筛选、加工后的全新的、门类齐全的、具有智能特性的信息网。通过该信息网能即时掌握国际物流系统运行的状态,例如物品运行的路径、运送方式、运输数量、品种、规格以及销售网点库存状态和市场需求等,从而便于管理者进行管理和控制。

3. 要加强信息的处理功能

国际物流本身的特性决定了信息源具有不确定性、不完全性、不准确性。这些弊病必然使计算机程序对信息处理产生很大困难,因此,加强国际物流信息处理功能十分重要。一般来说,信息处理应包括三个基本环节:

(1) 相关信息处理。首先将庞大的信息进行分类识别,然后将无法分类的信息按其类别的相关度进行排序,称为信息的初级处理。

(2) 信息的综合处理。在相关信息分类确定后,对信息进行筛选、剔除、合并等综合分析。经过综合分析后的信息,虽然是分散的、局部的,但它的输入和运行,反映国际物流整体的信息。

(3) 评估信息。在信息综合处理的基础上,加强对信息的评估,增加信息的可信度也是很重要的一环。因为管理决策信息的确定和提出过程,将执行对国际物流运行的指导、控制功能。例如,信息的老化意味着对用户的作用随着时间增长而递减。这不单纯是一个时间进程问题,而是因为新数据的流入带有修正、否定、澄清和增补原有数据的作用。对于国际物流信息来说,遥控难度大,更具有容易过时的特点,所以评估信息是不可缺少的关键一环。

综上所述,由于国际物流市场瞬息万变,要求有高效率的信息系统,使物流向更低成本、更高服务、更大量化、更精细化方向发展。许多重要的物流技术都是依靠信息才得以实现的,这一特点在国际物流表现更为突出。物流的每个活动都由信息支撑,物流质量取决于信息,物流服务也依靠信息。可以说,20世纪八九十年代,国际物流已进入了物流信息时代。近年来,各国在国际物流信息系统的发展建设方面均投入了大量的精力和资金,各种国际物流信息系统正在蓬勃发展之中。

第六节 国际物流标准化

一、国际物流标准化概念

标准化是对产品、工作、工程或服务等普遍的活动规定统一的标准,并且对这个标准进行贯彻实施的整个过程。标准化的内容,实际上就是经过优选之后的共同规划。为了推行这种共同规划,世界上大多数国家都有标准化组织,如英国的标准化协会(BSI)、我国的国家技术监督局等。在国际上,日内瓦的国际标准化组织(ISO)负责协调世界范围的标准化问题。

国际物流标准化是指:以国际物流为一个大系统,制定系统内部设施、机械装备、专用工具等各个分系统的技术标准;制定系统内各分领域,如包装、装卸、运输等

方面的工作标准;以系统为出发点,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。

我国对外贸易和交流近几年有了大幅度增加,国际交往、对外贸易对我国的经济发展的作用越来越重要,而所有的国际贸易又最终靠国际物流来完成。各个国家都很重视本国物流与国际物流的衔接,一般在本国物流管理发展初期就力求使本国物流标准与国际物流标准化体系一致,否则,不但会加大国际交往的技术难度,更重要的是在本来就很高的关税及运费基础上又会增加因标准化系统不统一所造成的效益损失,使外贸成本增加。因此,物流标准化的国际性也是其不同于一般产品标准化的重要特点。

二、物流标准化方法

从世界范围来看,物流体系的标准化,各个国家都还处于初始阶段,在这初始阶段,标准化的重点在于通过制定标准规格尺寸来实现全物流系统的贯通,从而提高物流效率。所以,这里介绍的物流标准化的一些方法,主要是指初步的规格化的方法及做法。

1. 确定物流的基础模数尺寸

物流基础模数尺寸的作用和建筑模数尺寸的作用大体相同。基础模数一旦确定,设备的制造、设施的建设、物流系统中各环节的配合协调、物流系统与其他系统的配合就有所依据。目前 ISO 中央秘书处及欧洲各国基本认定 600 毫米×400 毫米为基础模数尺寸。

由于物流标准化系统较之其他标准系统建立较晚,所以确定基础模数尺寸主要考虑了目前对物流系统影响最大而又最难改变的事物,即输送设备。采取“逆推法”,由输送设备的尺寸来推算最佳的基础模数。当然,在确定基础模数尺寸时也考虑到了现在已通行的包装模数和已使用的集装设备,并从行为科学的角度研究了人及社会的影响。从其与人的关系看,基础模数尺寸是适合人体操作的最高限尺寸的。

2. 确定物流模数

物流模数即集装基础模数尺寸。物流标准化的基点是建立在集装的基础之上,因此还要确定集装基础模数尺寸(即最小的集装尺寸)。

集装基础模数尺寸可以从 600 毫米×400 毫米按倍数系列推导出来,也可以在满足 600 毫米×400 毫米的基础模数的前提下,从卡车或大型集装箱的分割系列推导出来。

日本在确定物流模数尺寸时,就是采用后一种方法,以卡车(早已大量生产并实现了标准化)的车厢宽度为物流模数确定的起点,推导出集装基础模数尺寸,如图 1-3 所示。

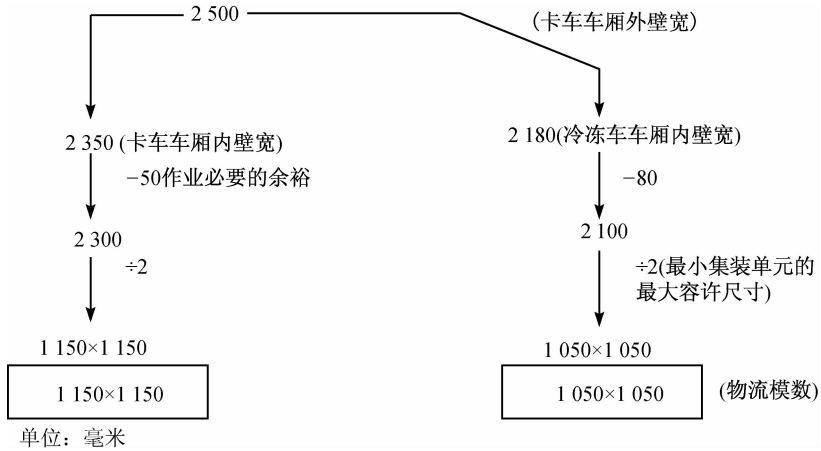


图 1-3 基础模数尺寸的形成

3. 以分割及组合的方法确定系列尺寸

物流模数作为物流系统各环节的标准化的核心,是形成系列化的基础。依据物流模数进一步确定有关系列的大小及尺寸,再从中选择全部或部分,确定为定型的生产制造尺寸,这就完成了某一环节的标准系列。

由物流模数体系,可以确定各环节系列尺寸,如图 1-4 所示。

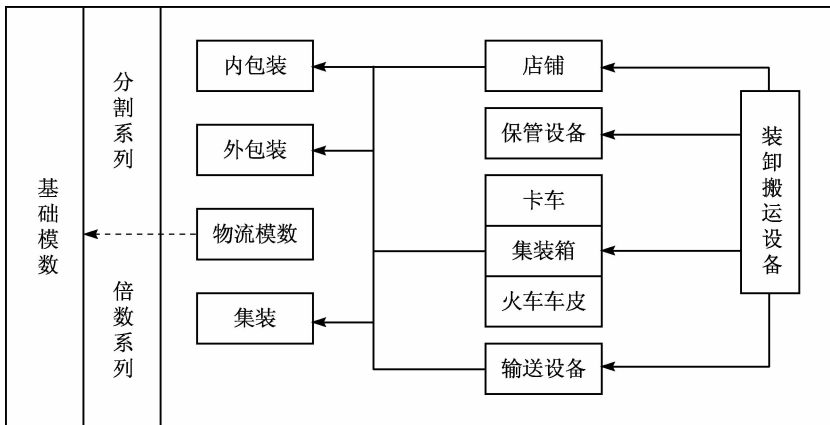


图 1-4 系列尺寸推导

目前,国际物流模数尺寸的标准化正在研究及制定中,但与物流有关的许多设施、设备的标准化大多早已发布,并由专门的专业委员会负责制定新的国际标准。国际标准化组织已建立了与物流有关的技术委员会(TS)及技术处(TD),每个技术委员会或技术处都有 ISO 指定负责常务工作的秘书国,我国也明确了标准的归口单位。

目前,ISO 对物流标准化的研究工作还在进行中,对于物流标准化的重要模数尺寸已大体取得了一致意见或拟订出了初步方案。

作为物流标准化的基础,物流标准化首先要拟订的几个基础模数尺寸如下:

- (1) 物流基础模数尺寸:600 毫米×400 毫米。
- (2) 物流模数尺寸(集装基础模数尺寸):1 200 毫米×1 000 毫米为主,也允许 1 200毫米×800 毫米及 1 100 毫米×1 100 毫米。
- (3) 物流基础模数尺寸与集装基础模数尺寸的配合关系,如图 1-5 所示。

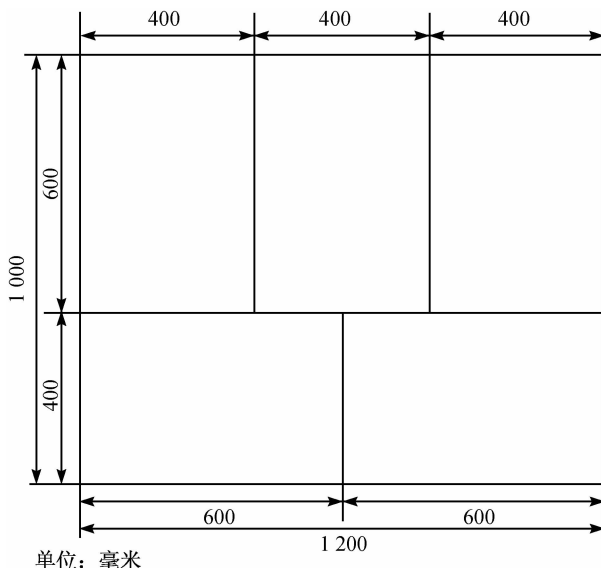


图 1-5 模数尺寸配合关系

虽然上述模数尺寸尚未正式颁布实施,但是目前看来已成定局,许多国家都以此为基准修改本国物流的有关标准,以便与国际的发展趋势吻合。例如,英、美、加拿大、日本等国都已打算放弃国内原来使用的模数尺寸,而改用国际的模数尺寸。日本等一些国家在用 1 200 毫米×1 000 毫米的模数尺寸系列的同时,还发展了 1 100毫米×1 100 毫米正方形的集装模数,并已形成本国的物流模数系列。

日本是对物流标准化较重视的国家之一,标准化发展的速度也很快。日本政府工业

技术院委托日本物流管理协会花了四年功夫对物流机械、设备的标准化进行调查研究,目前已提出日本工业标准(JIS)关于物流方面的若干草案,它们是:物流模数体系;集装的基本尺寸;物流用语;物流设施的设备基准;输送用包装的系列尺寸(包装模数);包装用语;大型集装箱;塑料制通用箱;平托盘;卡车车厢内壁尺寸等。

我国虽然尚未从物流系统角度全面开展各环节的标准化工作,也尚未研究物流系统的配合性等问题,但是,已经制定了一些分系统的标准。其中汽车、叉车、吊车等已全部实现了标准化,包装模数及包装尺寸、联运平托盘外部尺寸系列规定优先选用两种尺寸,分别为 TP2(800 毫米×1 200 毫米)和 TP3(1 000 毫米×1 200 毫米),还可选用一种尺寸为 TP1(800 毫米×1 000 毫米)。托盘高度基本尺寸为 100 毫米与 70 毫米两种。

4. 识别与标志标准技术

(1) 传统的识别与识别的标准方法。在物流系统中,识别系统是必要的组成部分之一,同时,识别系统也是最早实现标准化的系统之一。在物流领域,识别标记主要用于货物的运输包装上。传统的标准化将包装标记分为三类,即识别标记、储运指示标记和危险货物标记。

① 识别标记,包括主要标记、批数与件数号码标记、目的地标记、体积重量标记、输出地标记、附加标记和运输号码标记。

② 储运指示标记,包括向上标记、防湿防水标记、小心轻放标记、由此起吊标记、由此开启标记、重心点标记、防热标记、防冻标记及其他诸如“切勿用钩”、“勿近锅炉”、“请勿斜放、倒置”标记等。

③ 危险货物标记,包括爆炸品标记、氧化剂标记、无毒不燃压缩气体标记、易燃压缩气体标记、有毒压缩气体标记、易燃物品标记、自燃物品标记、遇水燃烧物品标记、有毒品标记、剧毒品标记、腐蚀性物品标记、放射性物品标记等。

在实际工作中遇到这类问题时,可以按我国国际标准《危险货物包装标志》、《包装储运指示标志》等为依据。如果是进行进出口的国际海运,可依据国际标准化组织发布的《国际海运危险品标记》识别。

采用标记的识别方法,最主要的是想引起人们的注意,对人们的行为起着简明扼要的提示作用。因此,标记必须牢固、明显、醒目、简要、方便阅视和标记正确,以便于一看即掌握要领或易于发现错误而及时纠正。

传统标记方法简单、直观,这是很大的优点,但也限制了标志的内容,有许多应标记的项目不能被标记上。标记过于简单,也往往使人难以掌握得清楚透彻。此外,由人来识别标记往往是出现识别错误造成处置失当的原因,由于人的识别反应速度所限,所以难以对大量、快速、连续运动中的货物做出准确识别。

(2) 自动识别与条码标志。“自动识别+条形码”是“人工识别+标志”的一大

进步,这种技术使识别速度提高几十倍甚至上百倍,使识别的准确率几乎是100%。

“自动识别+条形码”之所以能被广泛实施,关键在于条形码的标准化使自动识别的电子数据可以成为共享的数据,这样就能提高效率。和一般的图记标志不同的是,条形码有非常大的数据存储量,可以将物流有关所有信息都包含在内,这是图记标志所不可比拟的。条形码的一大缺点是缺乏直观性,只能和自动识别系统配套使用,而无法进行人工识别,因此,条形码的提示、警示作用则远不如图记的标志。

(3) 自动化仓库标准。自动化仓库标准主要内容有以下几个部分:

① 名词术语的统一解释,这是自动化仓库的基础标准。统一使用词汇之后,可以避免设计、建造和使用时的混乱。一般而言,大体应由以下几部分语言组成:自动化仓库的设施、建筑、设备的统一名称,包括种类、形式、构造、规格、尺寸、性能等;自动化仓库内部定位名称;操作、运行的指令、术语等。

② 立体自动化仓库设计通用规则,包括使用范围、用语含义解释、货架、堆垛起重机、安全装置、尺寸、性能计算、表示方法等。

③ 立体自动化仓库安全标准。这部分规定了安全设施、措施、表示符号等,例如防护棚网标准、作业人员安全规则、操作室安全规则、设备自动停止装置、设备异常时的保险措施、紧急停止装置、禁止入内等表示符号等。

④ 立体自动仓库建设设计标准。和一般建筑设计标准的区别在于,立体自动仓库要根据物流器具特点确定模数尺寸,标准还包括面积、高度、层数的确定,建筑安全、防火、防震规定,仓库门、窗尺寸及高度确定等。

本章小结

本章主要介绍了与国际物流有关的基础知识,通过本章的学习应掌握国际物流的概念及特点、国际物流的作用、国际物流标准化等知识。

通过学习,使学生能够灵活运用所学知识,结合实际工作分析问题、解决问题。能够说明国际物流标准化的意义。

思考题

- (1) 什么是国际物流? 它有何特点?
- (2) 国际物流有哪些作用?
- (3) 国际物流标准化的含义是什么?

案例分析

世界 10 大第三方物流物流企业

一个成功的物流企业,必须具备较大的运营规模,建立有效的地区覆盖,具有强大

的指挥和控制中心,兼备高水准的综合技术、财务资源和经营策略。分析世界第三方物流 10 强企业的有关业务结构、特点及运作模式,会对我国物流企业有所启示。

一、业务结构

1. UPS(联邦包裹)

UPS 是全球最大的速递机构,全球最大的包裹递送公司,同时也是世界主要的专业运输和物流服务提供商。每个工作日,该公司为 180 万家客户送邮包,收件人数目高达 600 万。该公司的主要业务是在美国国内并遍及其他 200 多个国家和地区。该公司已经建立规模庞大、可信度高的全球运输基础设施,开发出全面、富有竞争力并且有担保的服务组合,并不断利用先进技术支持这些服务。该公司提供的物流服务包括一体化的供应链管理。

2. FedEx(联邦快运)

FedEx 公司的前身为 FDx 公司,是一家环球运输、物流、电子商务和供应链管理服务商。该公司通过各子公司的独立网络,向客户提供一体化的业务解决方案。其子公司包括 FedEx Express(经营速递业务)、FedEx Ground(经营包装与地面送货服务)、FedEx Custom Critical(经营高速运输投递服务)、FedEx Global(经营综合性的物流、技术和运输服务)以及 Viking Freight(美国西部的小型运输公司)。

3. DPWN(Deutsche Post World Net,德国邮政世界网)

德国邮政是德国的国家邮政局,是欧洲领先的物流公司,并着眼于成为世界第一,现已更换了品牌(改名为 Deutsche Post World Net, DPWN)。它一方面为挂牌买卖做准备,另一方面也意识到了其业务的全球化特点以及电子商务日益重要的影响。DPWN 划分为四个自主运营的部门,即邮政、物流、速递和金融服务。

4. A. P. Moeller-Maersk(马士基)

Maersk Sea-land 是世界上最大的航运公司,拥有 250 艘船舶,其中包括集装箱船舶、散货船舶、供给和特殊用途船舶、油轮等。该集团还拥有大量的装卸码头,并提供物流服务。Moeller 的附属公司同时还在挪威、委内瑞拉和其他国家进行石油和天然气的钻探。另外,该集团还从事船舶和联运集装箱的制造、药品生产,并经营一家国内航空公司 Maersk Air 和提供信息服务。另外,该公司还拥有丹麦第二大连锁超市。

5. Nippon Express(日通)

日本通运的业务主要分为汽车运输、空运、仓库及其他,分别占 44%、16%、5% 及 25%。从地域上看,其经营收入有 93% 来自于日本。其客户主要分布在电子、化学、汽车、零售和科技行业。

6. Ryder

Ryder 公司在全球范围内提供一系列技术领先的物流、供应链和运输管理服务。

务。该公司提供的产品范围包括全面服务租赁、商业租赁、机动车的维修以及一体化服务。此外,它还提供全面性的供应链方案、前沿的物流管理服务和电子商务解决方案,从输入原材料供应到产品的配送,致力于支援客户的整条供应链。

7. TPG(TNT Post Group, 荷兰邮政)

TPG 在全球 200 多个国家和地区提供邮递、速递及物流服务,并拥有 Postkantoren(经营荷兰各邮局的机构)50%的股权。TPG 利用 TNT 品牌提供速递发送及物流服务(TNT 的物流业务主要集中在汽车、高科技以及泛欧洲领域),其物流领域现有 137 间仓库,共占地 155 万平方米。

8. Expeditors

该公司是一家提供全球物流服务的公司,向客户提供了一个无缝的国际性网络,以支持商品的运输及策略性安置。公司的服务内容包括空运、海运(拼货服务)及货代业务。在美国的每个办事处以及许多海外办事处都提供报关服务,另外还提供包括配送管理、拼货、货物保险、订单管理以及客户为中心的物流信息服务。

9. Panalpina(泛亚班拿)

Panalpina 是世界上最大的货运和物流集团之一,在 65 个国家地区拥有 312 个分支机构。Panalpina 的核心业务是综合运输业务,所提供的服务是一体化、适合客户的解决方案,通过一体化货运服务,将自身定位于标准化运输解决方案和传统托运公司之间。除了处理传统货运以外,该集团还专长于提供物流服务于跨国公司,尤其是汽车、电子、电信、石油及能源、化学制品等领域的公司。

10. Exel

Exel 分为五大业务部门:(消费品/零售/医疗)欧洲部、(消费品/零售/医疗)美洲部、开发和自动化部、技术和全球管理部以及亚太部。该公司全球网点达到 1 300 个,5 万多名员工。目前该公司三家主要运营子公司为 Exel(旧的 NFC)、M sas 全球物流公司和 Corv Environmental。M sas 是世界上规模最大的货代之一,在全球范围内提供多式联运、地区配送、库存控制、增值物流、信息技术和供应链解决方案等各项服务。Corv Environmental 是英国规模最大的废品处理公司之一。Exel 在地面运输供应链服务方面占有很强的市场地位,所提供的服务包括仓储和配送、运输管理服务、以客户为中心的服务、JIT 服务和全球售后市场物流服务。

二、世界 10 大物流企业的四个特点

1. 美国物流企业占据主导地位

世界前 10 大物流企业中美占有 5 家,其中包括两家最大的公司 UPS 和 FedEx,同时这 5 家的收益之和占前 10 大企业收益的 2/3,可见美国物流企业在世界上的地位举足轻重。在某种意义上来说,物流市场发达程度与经济发达程度成正比。

2. 以空运、快递、陆运等业务为主要背景的公司居多

如 UPS 的陆运和空运业务分别占 54% 和 19%, FedEx 的空运和公路运输业务分别占 83% 和 11%, 日本通运的汽运和空运业务分别占 44% 和 16%, TNT 的邮递和速递业务分别占 42% 和 41%, Panalpina 的空运和海运业务分别占 45% 和 31%。

3. 业务的本土化程度高

如 UPS 的美国国内业务占其整个业务的 89%, FedEx 的美国国内业务占 76%, DPWN 的欧洲业务占其总业务的 70% 以上, TNT 在欧洲的业务占它总业务的 85%, 日本通运本土化达到 93%。

4. 大多为拥有物流设施和网络的资产密集型企业

三、运作模式

目前,世界大型物流公司大多采取总公司与分公司体制,采取总部集权式物流运作,实行业务垂直管理,实际上就是一体化经营管理模式。从实践上讲,现代物流需要一个统一的指挥中心、多个操作中心的运作模式,因为有效控制是现代物流的保证。从物流业务的内容来看,每项内容并不复杂,但协调整个过程的服务必须建立一个高效而权威的组织系统,能控制物流实施状态和未来运作情况,并能及时有效地处理衔接中出现的各种疑难问题和突发事件。也就是说需要有一个能力很强、指挥很灵的调控中心来对整个物流业务进行控制和协调。各种界面和决策必须联系在一起,才能创建一个作业系统。如果各部门都强调自己是利润中心,考虑问题总是将成本与最大利润联系起来,这样对外报价肯定无竞争性。所以从事物流业务、承担全程服务时,只能有一个利润中心,其他各个机构、部门都应该是成本中心,一切听从利润中心的指挥,一切为利润中心服务,一切以利润中心的最大利益为自己的利益。

在现代物流的管理与运作中,信息技术与信息网络扮演着一个十分重要的角色,甚至是公司形象和核心竞争力的标志。因此,大型的专业物流企业通常都设有运作管理系统、质量保证系统、信息管理系统和客户管理系统。

问题

- (1) 世界 10 大物流企业成功的异同点有哪些?
- (2) 分析该案例对我国物流企业的启示。

实训设计

学习国际物流标准化知识

【实训目标】

通过实训使学生理解国际物流标准化知识,能够灵活运用所学知识,分析并解决实际工作中的问题。

【实训内容】

- (1) 掌握国际物流标准化的知识；
- (2) 掌握 ISO 中央秘书处及欧洲各国基本认定的物流基础模数尺寸；
- (3) 熟悉以分割及组合的方法确定系列尺寸；
- (4) 熟悉识别标记、储运指示标记和危险货物标记。

【实训要求】

每个小组根据给定的资料模拟出分割及组合的方法确定系列尺寸的应用。

附:资料介绍

作为物流标准化的基础和物流标准化首先要拟定的数据,相关基础模数尺寸如下:

- (1) 物流基础模数尺寸:600 毫米×400 毫米;
- (2) 物流模数尺寸(集装基础模数尺寸):1 200 毫米×1 000 毫米为主,也允许 1 200 毫米×800 毫米及 1 100 毫米×1 100 毫米;
- (3) 物流基础模数尺寸与集装基础模数尺寸的配合关系。

许多国家都以此为基准修改本国物流的有关标准,以便和国际的发展趋势相吻合。如英、美、加拿大、日本等国都已打算放弃本国原来使用的模数尺寸,而改用国际通用的模数尺寸。日本等一些国家在用 1 200 毫米×1 000 毫米模数尺寸系列的同时,还发展了 1 100 毫米×1 100 毫米正方形的集装模数,并已形成本国的物流模数系列。

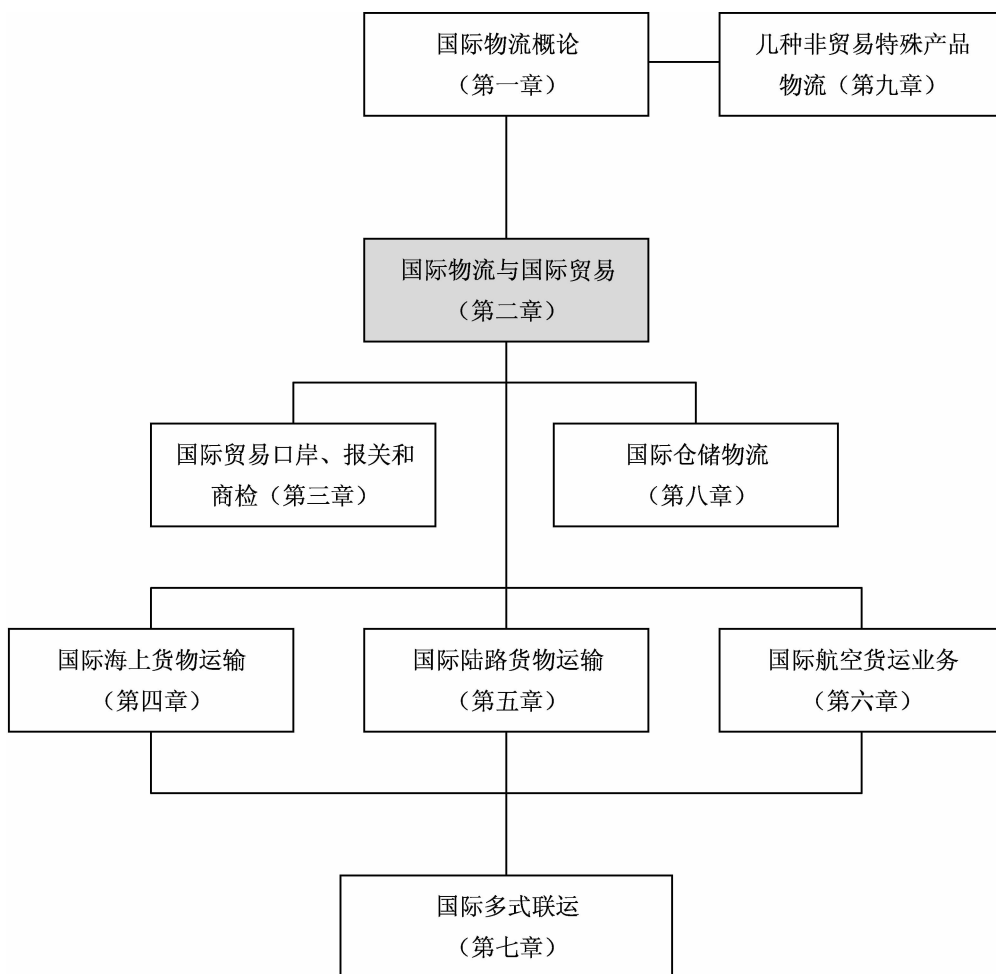
请结合我国的实际情况,以托盘 1 200 毫米×1 000 毫米为例,绘出摆放 600 毫米×400 毫米的瓦楞纸板箱的平面图。

【成果与检验】

小 组	实习准备(25%)	结果展示(30%)	团队精神(25%)	表达能力(20%)	总 分
1					
2					
3					
4					

第二章

国际物流与国际贸易



国际物流结构模型图

知识目标

- 掌握进出口贸易磋商四个步骤的含义；
- 熟悉国际货运代理的性质及业务范围；
- 能够区分运输包装标志的三大类型；
- 能够理解汇付、托收、信用证的含义。

技能目标

- 能够理解并准确描述进出口业务流程；
- 能够正确区分海上货物运输保险承保范围；
- 能够准确理解海上货物运输保险险别的含义及相互关系。

国际物流是随着国际贸易的发展而产生和发展起来的,并已经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存在着非常紧密的关系。国际物流是开展国际贸易的必要条件,国际贸易的发展促进国际物流的发展,国际贸易对物流提出新的要求。本章着重介绍进出口业务中的运输、包装、保险等环节。

第一节 进出口业务

自 2001 年加入 WTO 后,中国的对外贸易翻开了新的一页。随着我国外贸经营权的进一步放开,从事外贸业务的企业和个人逐渐增多。企业和个人要高质量地完成进出口业务,不仅取决于外贸政策的利好和对 WTO 相关规定的了解,更为重要的是熟练掌握进出口业务流程。一般来说,进出口业务主要分为三大阶段:进出口前的准备阶段,贸易磋商与合同的订立阶段,进出口合同的履行阶段。企业和个人认真做好上述三个阶段的工作,将有助于提高进出口业务的成功率。以下将分别阐述上述三个阶段。

一、进出口前的准备阶段

对外贸易情况复杂,要想在竞争中取胜和减少失误,就必须充分做好交易前的准备工作。交易前的准备工作是指在对世界市场进行调查研究的基础上,选择好客户,进行出口商品的广告宣传,制定进口商品经营方案,做好对外贸易谈判准备工作等活动。

(一) 出口交易前的准备工作

出口交易前的准备工作分为以下几个方面:国外市场调研、建立客户关系、制定

出口经营方案、组织生产货源、开展广告宣传和商标注册等。

这一阶段要完成的主要工作是行情调研和制定方案。

1. 行情调研

通过对信息的收集,获得并分析与贸易有关的各种信息,从而找出国际市场行情特点,判定贸易的可行性,进而据以制定贸易计划。行情调研的内容包括经济调研、市场调研和客户调研。

(1) 经济调研。经济调研的目的是了解一个国家或地区的总体经济状况、生产力发展水平、产业结构特点、国家的宏观经济政策、货币制度、经济法律和条约、消费水平和基本特点等。总之,是对经济大环境有一个总体的了解,预估可能的风险和效益情况。要尽量与总体环境好的国家和地区开展对外贸易。

(2) 市场调研。市场调研主要是针对某一具体选定的商品,调查其市场供需状况、国内和国际上的生产能力、生产的技术水平、成本、产品性能、特点、消费阶层、高潮消费期、产品在生命周期中所处的阶段、该产品市场的竞争和垄断程度等内容。其目的在于确定该商品贸易是否具有可行性和获益性。

(3) 客户调研。客户调研在于了解欲与之建立贸易关系的国外厂商的基本情况,不仅包括它的历史、资金规模、经营范围、组织情况、信誉等级等其自身总体状况,还包括它与世界各地其他客户和与我国客户开展对外经济贸易关系的历史和现状。只有对国外厂商有了一定的了解,才可以与之建立外贸关系。我国企业在对外贸易中,常有因对对方情况不清楚,匆忙与之进行外贸交易活动而造成重大损失的事件发生。因此,在交易磋商之前,一定要对国外客户的资金和信誉状况有十足的把握,不可急于求成。

调研信息的主要来源有以下六个方面:

① 一般性资料,如一国官方公布的国民经济总括性数据和资料,内容包括国内生产总值、国际收支状况、对外贸易总量、通货膨胀率和失业率等;

② 国内外综合刊物;

③ 委托国外咨询公司进行行情调查;

④ 通过我国外贸公司驻外分支公司和商务参赞处,在国外进行资料收集;

⑤ 利用交易会、各种洽谈会和客户来华做生意的机会了解有关信息;

⑥ 派遣专门的出口代表团、推销小组等进行直接的国际市场调研,获得第一手资料。

2. 制定方案

制定方案是指有关进出口公司根据国家的政策、法令,对其所经营的出口商品做出一种业务计划安排。它是交易有计划、有目的地顺利进行的前提。出口商品经

营方案一般包括以下几项内容:

(1) 商品的国内货源情况,如生产地、主销地、主要消费地,商品的特点、品质、规格、包装、价格、产量、库存情况。

(2) 国外市场情况,如市场容量、生产、消费、贸易的基本情况,主要进出口国家的交易情况,今后可能发展变化的趋势,对商品品质、规格、包装、性能、价格等各方面的要求,国外市场经营该商品的基本做法和销售渠道。

(3) 确定出口地区和客户,在行情研究、信息分析的基础上,选择最有利的出口地区和合作伙伴。

(4) 经营历史情况,如我国出口商品目前在国际市场上所占地位、主要销售地区及销售情况、主要竞争对手、经营该种商品的主要经验和教训等。

(5) 经营计划安排和措施落实,如销售数量和金额、增长速度、采用的贸易方式、支付手段、结算办法、销售渠道和运输方式等。

(二) 进口交易前的准备工作

1. 落实进口许可证和外汇

按照我国现行规定,进口业务在与国外洽商交易之前,应该事先办理一系列申报审批手续,许多进口商品需要先向主管部门领取准许进口的批文之后,才能向对外经济贸易部门申领进口许可证。对外贸企业来说,进口业务分为自营进口和代理进口两类。在自营进口业务中,申领进口许可证的手续由外贸企业自办,外汇也由其自己负责解决;在代理进口业务中,申领进口许可证的手续和所使用的外汇,原则上都由委托单位负责。具体办理进口业务的部门和人员,必须认真核实进口许可证件和外汇来源确无问题,才能着手办理进口洽商订货业务。

2. 审核进口订货卡片

按照我国现行办法,在办妥许可证件和落实外汇来源之后,用货部门(泛指各种申请进口的单位)应填写进口订货卡片交给负责办理进口手续的外贸企业,作为外贸企业对外订立合同和办理进口业务的依据。进口订货卡片内容包括商品名称、质量规格、包装、数量、生产国别、估计单价和总金额、要求到货时间、目的港或目的地等项目。办理进口业务的部门收到订货卡片后,应根据平时积累的资料和当时的市场情况,对订货卡片的各项内容进行认真审核,必要时可对商品的牌号、规格和进口国别、厂家等提出修改建议,但须经用货部门同意才能变动。

3. 研究制定进口商品经营方案

对大宗进口商品,应当拟订一个书面经营方案,作为开展订购业务工作的依据。方案的主要内容包括品名、数量、时间和国别的安排、交易对象的选定、价格和佣金幅度的掌握等。总的要求是:在符合国家方针政策的前提下,既要力争比较优惠的

价格,又不能影响国内的需要;既要做到“货比三家”,又要不失时机地订进。对于进口数量较少的商品,可以不订书面的经营方案,但经办业务人员心中仍应有一个类似的设想安排,特别对成套设备的进口,更应该慎重行事。

二、进出口贸易的磋商及合同的订立

进出口贸易磋商是指买卖双方就主要交易条件进行洽谈,以求达成一致协议的具体过程。磋商的内容为买卖双方的主要交易条件,包括出口货物的品质、数量、包装、价格、支付、运输、保险、商检、索赔、仲裁、不可抗力、法律选择等 12 项条件。其中,品质、数量、包装、价格、支付、运输六条为重要的交易条件,保险、商检、索赔、仲裁、不可抗力、法律选择为一般交易条件。

进出口贸易的磋商是开展对外贸易的一个很重要的环节,磋商交易的结果决定合同条款的具体内容,从而确定了合同双方当事人的权利和义务。做好这个环节的工作,妥善处理磋商交易中出现的各种问题,对在平等互利的基础上达成公平合理和切实可行的协议,具有十分重要的意义。

交易磋商可以是口头的(面谈或电话),也可以是书面的(传真、电传或信函)。交易磋商的过程一般可分为询盘、发盘、还盘和接受四个环节,其中发盘和接受是必不可少的,是达成交易所必需的法律步骤。

(一) 询盘

询盘又称询价,是指交易的一方欲出售或购买某种商品,而向对方发出的关于交易条件的询问。询盘多由买方做出,也可由卖方做出,内容可详可略。如买方询盘:“有兴趣河北小麦,请发盘”,或者“有兴趣河北小麦,11 月装运,请报价”。询盘对于询盘人和被询盘人均无法律约束力,而且不是合同磋商的必经步骤,而只是试探市场动态的一种手段,但它往往是交易的起点,因此要予以重视,做出及时和适当的处理。

(二) 发盘

1. 发盘的含义

发盘又称发价或递盘,法律上也称为要约,是指交易的一方(发盘人)向另一方(受盘人)提出各项交易条件,并愿意按这些条件达成交易的一种表示。发盘多由卖方提出,也可由买方提出。

2. 发盘的构成条件

根据《联合国国际货物销售合同公约》(以下简称《公约》)第 14 条第 1 款的规定,“凡向一个或一个以上的特定的人提出订立合同的建议,如果其内容十分确定并且表明发盘人有其发盘一旦被接受就受其约束的意思,即构成发盘”。因此,构成一

项发盘,必须具备下列各项条件:

- (1) 发盘应向一个或一个以上特定的人提出。
- (2) 发盘内容必须十分确定。
- (3) 必须表明被受盘人一旦接受发盘即受约束的意思。
- (4) 送达受盘人,发盘于送达受盘人时生效。

凡包含上述四项基本条件的订约建议,即构成一项发盘,在发盘的有效期内,一经受盘人无条件接受,买卖合同即告成立。

3. 发盘的有效期

在通常情况下,发盘都具体规定一个有效期,作为对方表示接受的时间限制,超过发盘规定的时限,发盘人即不受约束。采用函电成交时,发盘人一般都明确规定发盘的有效期,其规定方法有以下两种:一是规定最迟接受的期限;二是规定一段接受的期限。

4. 发盘的撤回和撤销

根据《公约》的规定,一项发盘(包括注明不可撤销的发盘),只要在其尚未生效以前,都是可以修改或撤回的。因此,如果发盘人的发盘内容有误或因其他原因想改变主意,可以用更迅速的通信方法,将发盘的撤回或更改通知赶在受盘人收到该发盘之前或同时送达受盘人,即可撤回或修改。

发盘的撤销不同于撤回,它是指发盘送达受盘人,即已生效后,发盘人再取消该发盘,解除其效力的行为。关于发盘能否撤销的问题,英美法系与大陆法系存在严重的分歧,为了调和上述两大法系在发盘可否撤销问题上的分歧,《公约》采取了折中的办法。该公约第16条规定,在发盘已送达受盘人,即发盘已经生效,但受盘人尚未表示接受之前这一段时间内,只要发盘人及时将撤销通知送达受盘人,仍可将其发盘撤销。一旦受盘人发出接受通知,发盘人便无权撤销该发盘。此外,《公约》还规定,并不是所有的发盘都可撤销。下列两种情况下的发盘一旦生效,则不得撤销:

- (1) 在发盘中规定了有效期,或以其他方式表示该发盘是不可能撤销的。
- (2) 受盘人有理由信赖该发盘是不可撤销的,并本着对该发盘的信赖采取了行动。

5. 发盘的终止

任何一项发盘,其效力均可在一定条件下终止。发盘效力终止的原因,一般有以下几个方面:

- (1) 在发盘规定的有效期内未被接受,或虽未规定有效期,但在合理时间内未被接受,则发盘的效力即告终止。

(2) 发盘被发盘人依法撤销。

(3) 被受盘人拒绝或还盘之后,即拒绝或还盘通知送达发盘人时,发盘的效力即告终止。

(4) 发盘人发盘之后,发生了不可抗力事件,此时按出现不可抗力可免除责任的一般原则,发盘的效力即告终止。

(5) 发盘人或受盘人在发盘被接受前丧失行为能力(如患精神病等),则该发盘的效力也可终止。

(三) 还盘

还盘又称还价,在法律上称为反要约。还盘是指受盘人不同意或不完全同意发盘提出的各项条件,并提出了修改意见,建议原发盘人考虑,即还盘是对发盘条件进行添加、限制或更改的答复。

此外,对发盘表示有条件的接受,也是还盘的一种形式。例如,受盘人在答复发盘人时,附加有“以最后确认为准”、“未售有效”等规定或类似的附加条件,这种答复只能视作还盘或邀请发盘。凡还盘的内容不具备发盘条件,即为“邀请发盘”。如还盘的内容具备发盘条件,就构成一个新的发盘,还盘人成为新发盘人,原发盘人成为新受盘人,他有对新发盘做出接受、拒绝或再还盘的权利。还盘不一定是还价,对付款方式、装运期等主要交易条件提出不同的意见,都属于还盘的性质。

(四) 接受

1. 接受的含义

接受在法律上称为承诺,它是指受盘人在发盘规定的时限内,以声明或行为表示同意发盘提出的各项条件。由此可见,接受的实质是对发盘表示同意,这种同意,通常应以某种方式向发盘人表示出来。

2. 接受的构成条件

根据《公约》的解释,构成有效的接受要具备以下四个条件:

- (1) 接受必须由受盘人做出。
- (2) 接受必须是同意发盘所提出的交易条件。
- (3) 接受必须在发盘规定的时限内做出。
- (4) 接受的传递方式应符合发盘的要求。

3. 接受生效的时间

在接受生效的时间问题上,英美法系与大陆法系存在着严重的分歧。英美法系采用“投邮生效”的原则,即接受通知一经投邮或交给电报局发出,则立即生效;大陆法系采用“到达生效”的原则,即接受通知必须送达发盘人时才能生效。《公约》第18

条第2款明确规定,接受通知送达发盘人时生效。如接受通知未在发盘规定的时限内送达发盘人,或者发盘没有规定时限,且在合理时间内未曾送达发盘人,则该项接受称为逾期接受。按各国法律规定,逾期接受不是有效的接受。

4. 接受的撤回或修改

在接受的撤回或修改问题上,《公约》采取了大陆法系“送达生效”的原则。该公约第22条规定:“如果撤回通知于接受原发盘应生效之前或同时送达发盘人,接受得予撤回。”由于接受在送达发盘人时才产生法律效力,故撤回或修改接受的通知,只要先于原接受通知或与原接受通知同时送达发盘人,则接受可以撤回或修改。如接受已送达发盘人,即接受一旦生效,合同即告成立,就不得撤回接受或修改其内容,因为这样做无异于撤销或修改合同。

三、进出口合同的履行

合同的履行是指签约的买卖双方分别完成合同约定的义务,同时享受其赋予的权利的过程。即卖方向买方提交符合合同规定的货物,并移交一切与货物有关的单据和转移货物的所有权;买方按照合同规定支付货款,并收取货物。买卖双方的基本义务如图2-1所示。

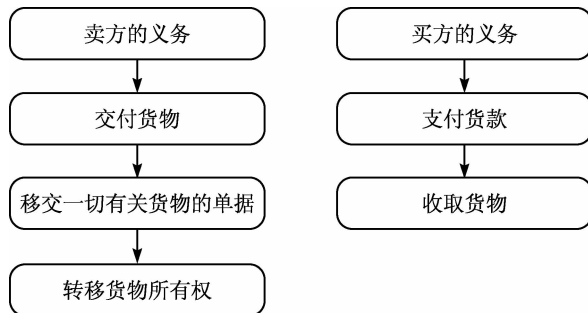


图 2-1 买卖双方的基本义务图

在国际贸易中,经过交易买卖双方磋商达成的进出口合同,对双方的权利和义务都具有约束力,合同一经有效成立,双方必须严格履行合同的规定。可以说,做好履行合同工作的重要性绝不亚于合同的磋商和签订,具体表现为:履行合同是交易双方实现各自经济目的的前提条件;履行合同是交易双方必须遵守的法律规则;履行合同是检验当事人资信的一个重要方面。

(一) 出口合同的履行

出口合同的履行是指卖方向买方提交符合合同规定的货物,并移交一切与货物有关的单据和转移货物的所有权。采用不同的价格术语和支付方式,卖方履行合同

就会产生不同的做法。在我国外贸业务中,广为使用的是以信用证作为支付方式和 CIF 或 CFR 价格术语成交的合同。在 CIF 或 CFR 条件和凭信用证支付的方式下,履行合同一般需经过下列各环节:备货,催证、审证、改证,租船订舱,商品检验,投保,报关,装船,制单、交单、结汇,其中以货、证、船、款四个环节最为重要。出口合同的履行流程如图 2-2 所示。

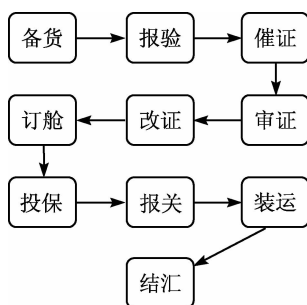


图 2-2 出口合同的履行流程图

1. 备货

备货工作是指卖方根据出口合同的规定,按时、按质、按量地准备好应交的货物,并做好申请报验和领证工作。备货工作的主要内容包括及时向生产、加工或供货部门安排货物的生产、加工、收购和催交,核实应交货物的品质、规格、数量和交运时间,并进行必要的包装和刷唛等工作。凡属国家规定或合同规定必须经中国进出口商品检验局检验出证的商品,在货物备齐后,应向商检机构申请检验。只有取得商检机构的合格检验证书后,海关才能放行;凡经检验不合格的货物,一律不得出口。

2. 催证、审证和改证

(1) 催证。在采用信用证支付的情况下,当买方未按合同规定的时间开立信用证,或合同装运期较长卖方想提前装运,或原合同规定的开证期已到等,卖方往往会通过信函、电传等方式催促进口方开立信用证。

(2) 审证。卖方在收到买方开来的信用证后,应对照合同并依据《跟单信用证统一惯例》,对信用证内容进行全面、认真的审核。审证时应注意审查以下内容:开证行的资信情况;信用证的性质和开证行的责任;信用证的金额与货币;装运期、L/C 的有效期及到期地点;交易条件;相关的单据;信用证的各当事人以及其他特殊条款。

(3) 改证。经审证后,发现有不符合或不能接受之处,即应请开证申请人通过开证行进行修改。

3. 租船订舱、装运和投保、报关

(1) 租船订舱。在 CIF 或 CFR 条件下,租船订舱是卖方的责任之一。如出口货物数量较大需要整船载运的,则要对外办理租船手续;对出口货物数量较小不需整船装运的,则安排洽订班轮或租订部分舱位运输。订舱工作的基本程序大致如下:

① 各进出口公司填写托运单(Booking Note, B/N),作为租船或订舱的依据。

② 船公司或其代理人在接受托运人的托运单证后,即发给托运人全套装货单(Shipping Order, S/O),俗称下货纸。

③ 货物装船之后由船长或大副签发收货单,即大副收据(Mate's Receipt),托运人凭收货单向船公司或其代理人交付运费并换取正式提单(Bill of Lading)。

④ 货物装船并取得提单后,出口企业应根据合同向买方发出已装船通知,以便其了解装运情况和进行接货准备。

(2) 投保。凡是按 CIF 价格成交的出口合同,卖方在装船前,须及时向保险公司办理投保手续,填制投保单。出口商品的投保手续,一般都是逐笔办理的,投保人在投保时应将货物名称、保额、运输路线、运输工具、开航日期和投保险别等具体列明。保险公司接受投保后,即签发保险单或保险凭证。

(3) 报关。报关是指出口货物装船出运前,向海关申报的手续。按照《中华人民共和国海关法》的规定:凡是进出国境的货物,必须经由设有海关的港口、车站、国际航空站进出,并由货物所有人向海关申报。经过海关放行后,货物才可提取或者装船出口。

4. 制单结汇

卖方装运货物后,应按信用证的规定缮制各种单据,并在信用证规定的有效期内送交银行办理议付结汇手续。这些单据主要有发票、汇票、提单、保险单、装箱单、商品检验证书和产地证明书等。开证行只有在单据与信用证规定完全相符时才承担付款的责任,为此,各种单据的缮制是否正确完备,与安全迅速收汇有着十分重要的关系。

(二) 进口合同的履行

进口合同签订后,买方除了履行其付款和收货等义务外,还应督促卖方履行合同。在我国的进口业务中,一般按 FOB 价格条件成交,如果是采用即期信用证支付方式成交,履行这类进口合同的一般程序是:开立信用证、租船订舱、接运货物、办理货运保险、审单付款、报关与接货、验收货物、拨交货物、办理索赔,如图 2-3 所示。这些环节的工作是由进出口公司、运输部门、商检部门、银行、保险公司以及用货部门等各有关方面分工负责、紧密配合而共同完成的。

5. 报关与接货、验收货物及拨交货物

进口货物到达港口后,进口商(买方)应立即根据海关法令和规定的手续向海关申报验放,办理报关和接货手续。凡属进口的货物,都应认真验收,如发现品质、数量、包装问题应及时取得有效的检验证明,以便向有关责任方提出索赔或采取其他措施。如卸货时发现残损,货物应存放于海关指定的仓库,待保险公司会同商检部门检验后再作处理。在办完上述手续后,订货或用货单位在卸货港所在地,则就近转交货物;若订货或用货单位不在卸货地区,则委托货运代理将货物转运内地并转交给订货或用货单位。

6. 办理索赔

买方收取货物时,常因商品的品质、数量、包装等不符合合同的规定,而需要向有关方面提出索赔。根据造成损失原因的不同,买方进口索赔的对象主要有以下三方面:

(1) 向卖方索赔。凡属下列情况者,均可向卖方索赔:原装数量不足,货物的品质、规格与合同规定不符,包装不良致使货物受损,未按期交货或拒不交货等。

(2) 向轮船公司索赔。凡属下列情况者,均可向轮船公司索赔:货物数量少于提单所载数量;提单是清洁提单,而货物有残缺情况,并且属于船方过失所致;货物所受的损失,根据租船约有关条款应由船方负责等。

(3) 向保险公司索赔。凡属下列情况者,均可向保险公司索赔:由于自然灾害、意外事故或运输中其他事故的发生致使货物受损,并且属于承保险别范围以内的。

第二节 国际货运代理

一、国际货运代理的基本概念

“货运代理”一词,国际上虽没有公认的、统一的定义,但在一些权威机构和工具书以及“标准交易条件”中都有一定的解释。

国际货运代理协会联合会“对“货运代理”的定义是:根据客户的指示,为客户的利益而揽取货物的人,其本人并非承运人。货代也可以从事与运送合同有关的活动,如储货、报关、验收、收款。

我国国际货运代理业管理规定实施细则的定义是:国际货物运输代理可以作为进出口货物收货人、发货人的代理人,也可作为独立经营人从事国际货代业务。

国际货代企业作为代理人从事国际货运代理业务,是指国际货运代理企业接受

进出货物收货人、发货人或其代理人的委托,以委托人或自己的名义办理有关业务来收取代理费或佣金的行为。

国际货运代理企业作为独立经营人从事国际货运代理业务,指国际货运代理企业接受进出货物收货人、发货人或其代理人的委托,签发运输单证,履行运输合同并收取运费和服务费的行为。

二、国际货运代理的性质

《中华人民共和国国际货运代理业管理规定》明确了“国际货运代理业”的定义,即“是指接受进出口货物收货人、发货人的委托,以委托人的名义或者以自己的名义,为委托人办理国际货物运输及相关业务并收取服务报酬的行业”。

随着国际贸易、运输方式的发展,国际货运代理已渗透到国际贸易的每一领域,成为国际贸易中不可缺少的重要组成部分。市场经济的迅速发展,使社会分工趋于明确,单一的贸易经营者或运输经营者都没有足够的力量亲自经营处理每项具体业务,他们需要委托代理人为其办理一系列商务手续,从而实现各自的目的。国际货运代理的基本特点是受委托人委托或授权,代办各种国际贸易、运输所需要服务的业务,并收取一定报酬,或作为独立的经营人完成并组织货物运输、保管等业务,因而被认为是国际运输的组织者,也被誉为“国际贸易的桥梁”和“国际货物运输的设计师”。

三、国际货运代理的业务范围

国际货运代理通常是接受客户的委托完成货物运输的某一个环节或与此有关的各个环节,可直接或通过货运代理及他雇佣的其他代理机构为客户服务,也可以利用他的海外代理人提供服务。其主要服务内容包括以下几项:

1. 代表发货人(出口商)

国际货运代理为发货人提供的服务主要体现在以下几个方面:选择运输路线、运输方式和适当的承运人;向选定的承运人提供揽货、订舱;提取货物并签发有关单证;研究信用证条款和所有政府的规定;包装;储存;称重和量尺码;安排保险;货物到达港口后办理报关及单证手续,并将货物交给承运人;做外汇交易;支付运费及其他费用;收取已签发的正本提单,并付发货人;安排货物转运;通知收货人货物动态;记录货物灭失情况;协助收货人向有关责任方进行索赔。

2. 代表收货人(进口商)

国际货运代理为收货人提供的服务主要体现在以下几个方面:报告货物动态;接收和审核所有与运输有关的单据;提货和付运费;安排报关和付税及其他费用;安排运输过程中的存仓;向收货人交付已结关的货物;协助收货人储存或分拨货物。

3. 作为多式联运经营人

作为多式联运经营人,它收取货物并签发多式联运提单,承担承运人的风险责任,对货主提供一揽子的运输服务。在发达国家,由于货运代理发挥运输组织者的作用巨大,故有不少货运代理主要从事国际多式联运业务,而在发展中国家,由于交通基础设施较差,有关法规不健全以及货运代理的素质普遍不高,国际货运代理在作为多式联运经营人方面发挥的作用较小。

4. 其他服务

如根据客户的特殊需要进行监装、监卸、货物混装和集装箱拼装拆箱运输咨询服务以及特种货物装挂运输服务和海外展览运输服务等。

四、国际货运代理人的业务特点

从《国际货物运输代理业管理规定》及其实施细则的规定来看,我国的国际货运代理具有如下几个特点:

(1) 名称方面:包含有“货运代理”、“运输服务”、“集运”或“物流”等字样即可。

(2) 注册资本最低限额方面:经营海上国际货运代理业务——500 万元人民币;经营航空国际货运代理业务——300 万元人民币;经营陆路国际货运代理业务或国际快递业务——200 万元人民币。经营上述两项以上业务,注册资本最低限额为其中最高一项的限额。

(3) 业务经营方面:既有地域限制,也有运输方式的限制。

(4) 业务范围方面:与船务代理人、多式联运经营人、专业报关行等存在一定的业务交叉。

五、国际货运代理人的分类

基于不同的角度,国际货运代理人可划分为不同的类型。以下仅按照法律特征的不同,将国际货运代理人分为三类:

1. 居间人型

居间人型的货运代理人的特点是其经营收入来源为佣金,即作为中间人,根据委托人的指示和要求,向委托人提供订约的机会或进行订约的介绍活动,在成功地促成双方达成交易后,有权收取相应的佣金。这种类型的企业一般规模小、业务品种单一。

2. 代理人型

代理人型的货运代理人的特点是其经营收入来源为代理费。根据代理人开展业务过程中是否披露委托人的身份,可再分为为直接代理和间接代理。

(1) 披露委托人身份的代理人,即代理人以委托人的名义与第三方发生业务关系。传统意义下的代理人即属于此种类型,在英美法系国家,这类代理通常称为直接代理、显名代理。

(2) 未披露委托人身份的代理人,即代理人以自己的名义与第三方发生业务关系。在英美法系国家,这类代理通常称为间接代理、隐名代理;在德国、日本等大陆法系国家,这类代理通常被称为经纪人。

3. 当事人型

当事人型也称委托人型、独立经营人型。这种类型的货运代理人的特点是其经营收入的来源为运费或仓储费差价,即其是独立经营人,具有了承运人或场站经营人的功能,能为客户提供物流增值服务。这种类型的货运代理人既有从事某一种运输的服务的,也有从事多式运输方式组织的多式联运经营人以及提供包括货物的运输、保管、装卸、包装、流通所需要的加工、分拨、配送、包装物和废品回收等以及相关的信息服务的物流经营人。

六、国际货运代理人的责任与权利

1. 国际货运代理人的基本责任

(1) 作为承运人完成货物运输并承担责任(由其签发货运单据,用自己掌握的运输工具或委托他人完成货物运输,并收取运费)。

(2) 作为承运人完成货物运输不直接承担责任(由他人签发货运单据,使用自己掌握的运输工具,或租用他人的运输工具,或委托他人完成货物运输,并不直接承担责任)。

(3) 根据与委托方订立的协议、合同规定或根据委托方指示进行业务活动时,货运代理人应以通常的责任完成此项委托,尤其是在授权范围之内。

(4) 如实汇报一切重要事项。在委托办理业务中向委托方提供的情况、资料必须真实,如有任何隐瞒或提供的资料不实造成的损失,委托方有权向货运代理人追索并撤销代理合同或协议。代理人负有保密义务,货运代理过程中所得到的资料不得向第三者泄漏,同时,也不得将代理权转让与他人。

2. 其他责任

(1) 对合同的责任。国际货运代理人应对自己因没有执行合同所造成的货物损失负赔偿责任。

(2) 对仓储的责任。货代在接受货物准备仓储时,应在收到货后给委托方收据或仓库证明,并在货物仓储期间尽其职责,根据货物的特性和包装选择不同的储存方式。

3. 责任期限

从接收货物时开始至到达目的地将货物交给收货人为止,或根据指示将货物置于收货人指示的地点作为完成并已履行合同中规定的交货义务。

4. 除外责任

- (1) 由于委托方的疏忽或过失。
- (2) 由于委托方或其他代理人在装卸、仓储或其他作业过程中的过失。
- (3) 由于货物的自然特性或潜在缺陷。
- (4) 由于货物的包装不牢固、标志不清。
- (5) 由于货物送达地址不清、不完整、不准确。
- (6) 由于对货物内容申述不清楚、不完整。
- (7) 由于不可抗力、自然灾害、意外原因。

但如能证明货物的灭失或损害是由货运代理人过失或疏忽所致,则货运代理人对该货物的灭失、损害应负赔偿责任。

5. 国际货运代理人的权利

委托方应支付给货运代理人因货物的运送、保管、投保、报关、签证、办理单据等以及为其提供其他服务而引起的一切费用,同时还应支付由于货运代理人不能控制的原因致使合同无法履行而产生的其他费用。如货物灭失或损坏属于保险人承保范围之内,货运代理人赔偿后,从货物所有人那里取得代位求偿权,再从其他责任人那里得到补偿或偿还。当货运代理人对货物全部赔偿后,有关货物的所有权便转为货运代理人所有。

小贴士

中国对外贸易运输(集团)公司

中国对外贸易运输(集团)总公司(简称中国外运)成立于1950年,是中国最大的国际货运代理公司,也是国务院国资委直属管理的中央企业。在60多年时间里,中国外运发展成为以综合物流和航运为两大经营板块的国际化大型现代企业集团。其中,以中国外运股份有限公司为主要经营平台的综合物流板块业务包括海陆空货运代理、船务代理、供应链物流、快递、仓码、零担运输等;以中外运航运有限公司为主要经营平台的航运板块业务包括船舶管理、海运干散货运输、国际及国内集装箱班轮运输、国际原油运输、国际及沿海汽车船运输等,拥有和控制各类船舶运力超过1200万载重吨。中国外运是中国物流标准委员会审定的,我国唯一的集团整体5A级(中国最高级)综合服务型物流企业。

第三节 国际货物包装

一、国际货物包装的含义及作用

现代物流观点认为,包装是按一定技术方法,采用容器、材料及辅助物等将产品包封起来,并加上适当的装运标志的工作的总称。换言之,包装是包装物及包装操作的总称。

国际货物包装(主要指外包装)的目的是保护货物本身质量和数量上的完整无损及便于装卸、搬运、堆放、运输和理货,对危险品货物包装还有防止其危害性的作用。在国际货物买卖中,包装是货物说明的重要组成部分,包装条件是买卖合同中的一项主要的条件。按照某些国家的法律规定,如卖方交付的货物未按约定的条件包装,或者货物的包装与行业习惯不符,买方有权拒收货物。如果货物虽按约定的方式包装,但却未按约定与其他货物分开,买方可以拒收违反规定包装的那部分货物,甚至可以拒收整批货物。因此,做好包装工作和按约定的条件包装,对国际贸易具有重要的意义。

二、国际货物包装的分类

国际货物包装的分类方法繁多,按包装容器形状不同,可分为箱、桶、袋、包、筐、捆、坛、罐、缸、瓶等;按包装材料不同,可分为木制品、纸制品、金属制品、玻璃、陶瓷制品和塑料制品包装等;按包装货物种类分类,可分为食品、医药、轻工产品、针棉织品、家用电器、机电产品和果菜类包装等;按以安全为目的分类,可分为一般货物包装和危险货物包装等。以下介绍两种常见的包装分类,即从形态和功能上对包装进行分类:

1. 按形态进行分类

(1) 逐个包装。所谓逐个包装是指交到使用者手里的最小包装,把物品全部或一部分装进袋子或其他容器里并予以密封的状态或技术。

(2) 内部包装。内部包装是指将逐个包装的物品归并为一个或两个以上的较大单位并放进中间容器里的状态或技术,其中也包括里边的物品,在容器里放入其他材料的状态或技术。

(3) 外部包装。外部包装是指从运输作业的角度考虑,为了对物品加以保护并为方便搬运,将物品放入箱子、袋子等容器里的状态或技术,包括缓冲、固定、防湿、防水等措施。

2. 按功能进行分类

(1) 运输包装。《中华人民共和国国家标准物流术语》对运输包装的定义是：以运输储存为主要目的的包装。它具有保障产品的安全，方便储运装卸，加速交接、点验等作用。从我国的国家标准可以看出，运输包装涉及多部门、多作业。包装的好坏在一定意义上反映了一个国家的综合生产力发展水平。运输包装的主要作用是保护、定量(单位化)、便利和提高效率等。

(2) 商业包装。商业包装也叫零售包装或消费者包装，主要是根据零售业的需要，作为商品的一部分或携带所作的包装，亦称逐个包装。商业包装的主要功能是定量、识别、便利和促销功能，主要目的则在于促销或便于商品在柜台上零售或提高作业效率。

三、运输包装标志

运输包装标志是指为了便于货物交接，防止错发错运，便于识别，便于运输、仓储和海关等有关部门进行查验等工作，也便于收货人提取货物，在进出口货物的外包装上标明的记号。制作的包装标志要简明清晰、易于辨认；着色牢固、防止海水或雨水冲湿退脱；在每件相反的部位上刷制相同的标志以便工作人员在货物调换摆放位置时也能看到该标志；防止印刷错误，以免影响货物报关和装卸工作。根据其不同的作用，包装标志有以下三种类型：

1. 运输标志

运输标志也称唛头，是贸易合同、发货单据中有关标志事项的基本部分。它一般由一个简单的几何图形以及字母、数字等组成，通常刷印在外包装明显的部位。唛头是唯一体现在装运单据上的包装标志。由国际标准化组织(ISO)和国际货物装卸协会推荐使用的标准运输标志由四个要素构成：收货人名称缩写(如 ABC. Co., Ltd.)；参考号码(如 94LAO602)；目的地(如 New York)；件数号码(如 CTN/NOS. 1-1500)。

运输标志中的参考号码常用合同号、信用证号和发票号码等。目的地表明货物最终运抵地点，通常为港口。如需转运则标明转运地点，例如 London Via Hong Kong，这里 London 是卸货港，而 Hong Kong 则是转运港。

运输标志中的件号主要说明整批货与本件货物的关系。假如该批货只有一种规格时，货物的件号可以是一个，如 C/NOS. 1-100。但如果一批货物有 100 箱，每一箱的包装细数和品种规格均不相同，则可采用顺序件号的方法，即在货物包装上用 C/NOS. 1-100、C/NOS. 2-100、C/NOS. 3-100……来表示，以便理货清查短损。C/NOS. 3-100 中的 C 表示 Carton 纸箱，3-100 中的 100 表示该批货物共计 100 件，3

则表示本件是 100 件中的第三件。在业务往来函电中,有时会见到的写法“C/NO. 1-UP”,这表明包装件数待定,装运时按实际情况确定。

2. 指示性标志

指示性标志(见图 2-4)是按商品的特点,对于易碎,需防湿、防颠倒等的商品,在包装上用醒目图形或文字提示有关人员在装卸、搬运、存储时应注意的事项,如“小心轻放”、“防潮湿”、“此端向上”等。

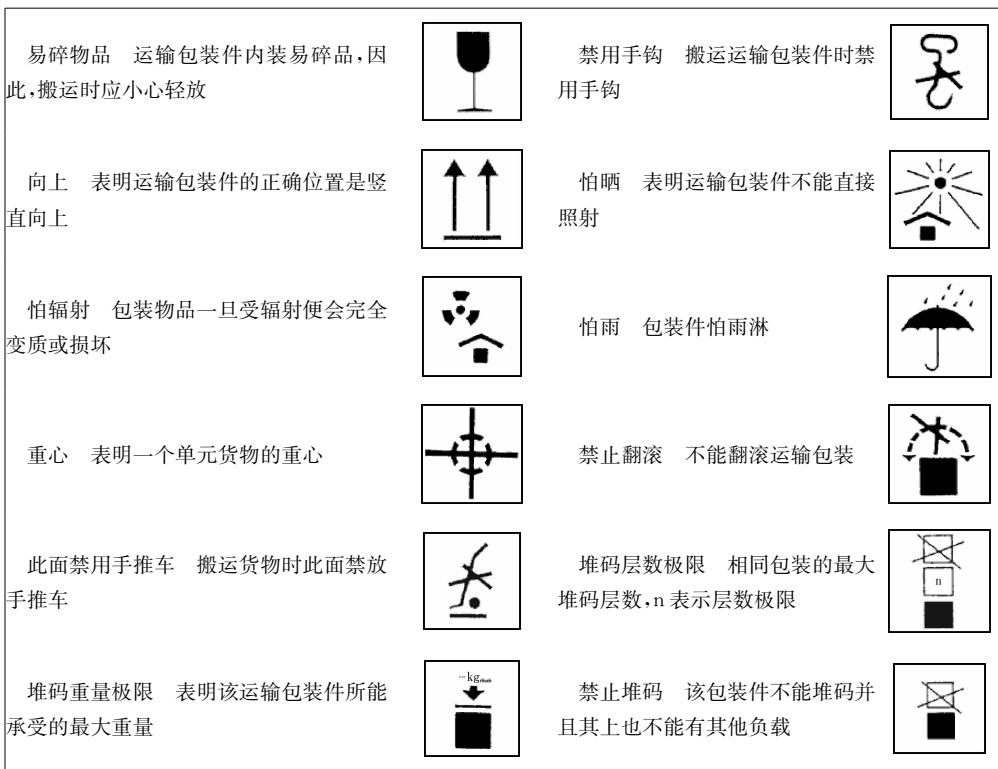


图 2-4 指示性标志图例

3. 警告性标志

警告性标志(见图 2-5)又称危险品标志,是指在易燃品、爆炸品、有毒品、腐蚀性物品、放射性物品的运输包装上标明其危险性质的文字或图形说明。危险性货物的包装、运输、储存,各国政府一般都对具有专门的管理规定,进口商应严格遵照执行。我国颁布了《危险货物包装标志》,联合国海运协商组织公布有《国际海运危险品标志》等。因此,在出口危险品货物时,除刷写我国危险标志外,还应符合国际上对于危险品货物标志的规定。



图 2-5 警告性标志图例

四、国际货物包装容器和包装技术

包装容器是指为储存或运输、销售而使用的盛装物品(或已包装物品)的器具的总称,简称容器,如包装箱、包装袋、包装盒等。

包装技术是指在包装作业过程中所采用的技术及方法。使用这些技术和方法,借助一定的包装机械设施,完成产品的包装。由于在国际贸易和国际物流过程中,运输时间长,中转环节多,装卸搬运次数多,因此就要求不同的货物选择不同的包装容器和技术,以便顺利完成整个物流过程。

(一) 国际货物包装容器

1. 包装袋

包装袋属于柔性包装,包装袋材料是挠性材料,有较高的韧性、抗拉强度和耐磨性。一般包装袋结构是筒管状结构,一端预先封死,在装入物品后再封装另一端,包装操作一般采用充填操作。包装袋适用于运输包装、商业包装、内装、外装,因而使用较为广泛。包装袋一般分成以下三种类型:

(1) 集装袋。这是一种大容积的运输包装袋,盛装重量在1吨以上。集装袋的顶部一般装有金属吊架或吊环等,便于铲车或起重机的吊装、搬运。卸货时可打开袋底的卸货孔,即行卸货,非常方便,适于装运颗粒状、粉状的货物。集装袋一般多用聚丙烯、聚乙烯等聚酯纤维纺织而成。由于装卸、搬运货物都很方便,装卸效率较高,近年来集装袋发展很快。

(2) 一般运输包装袋。这类包装袋的盛装重量是0.5~100千克,大部分是由植物纤维或合成树脂纤维纺织而成的织物袋,或者由几层挠性材料构成的多层材料包装袋,如麻袋、草袋、水泥袋等。一般运输包装袋主要包装粉状、粒状和个体小的货物。

(3) 小型包装袋(或称普通包装袋)。这类包装袋盛装重量较少,通常用单层材料或双层材料制成,对某些具有特殊要求的包装袋也有用多层不同材料复合而成。小型包装袋的包装范围较广,液状、粉状、块状和异形物等可采用这种包装。

上述几种包装袋中,集装袋适于运输包装,一般运输包装袋适于外包装及运输包装,小型包装袋适于内装、个装及商业包装。

2. 包装盒

包装盒是介于刚性和柔性包装两者之间的包装技术。包装材料有一定挠性,不易变形,有较高的抗压强度,刚性高于袋装材料。包装结构一般是长方体,也可裁制成其他形状,如圆盒状、尖角状,容量一般较小,有开闭装置。包装操作一般采用码入或装填,然后将开闭装置闭合。包装盒整体强度不大,包装量也不大,不适合做运输包装,适合做商业包装、内包装,适合包装块状及各种异形物品。

3. 包装箱

包装箱是刚性包装技术中的重要一类。包装材料为刚性或半刚性材料,有较高强度且不易变形。包装结构一般和包装盒相同,只是容积、外形都大于包装盒。包装操作主要为码放,然后将开闭装置闭合或将一端固定封死。包装箱整体强度较高,抗变形能力强,包装量也较大,适合做运输包装、外包装,包装范围较广,主要用于固体杂货包装。包装箱主要有以下几种:

(1) 瓦楞纸箱。瓦楞纸箱是用瓦楞纸板制成的箱形容器。按瓦楞纸箱的外形结构分类有折叠式瓦楞纸箱、固定式瓦楞纸箱和异形瓦楞纸箱三种。

(2) 木箱。木箱是流通领域中常用的一种包装容器,其用量仅次于瓦楞箱。木箱主要有木板箱、框板箱、框架箱三种。

① 木板箱。木板箱一般用作小型运输包装容器,能装载多种性质不同的物品。木板箱作为运输包装容器具有很多优点,如有抗碰裂、溃散、戳穿的性能,有较大的耐压强度,能承受较大负荷,制作方便等。但木板箱的箱体较重,体积也较大,本身没有防水性能。

② 框板箱。框板箱是先由条木与人造板材制成箱框板,再经钉合装配而成。

③ 框架箱。框架箱是由一定截面的条木构成箱体的骨架,根据需要也可在骨架外面加木板覆盖。这类框架箱有两种形式:无木板覆盖的称为敞开式框架箱,有木板覆盖的称为覆盖式框架箱。框架箱由于有坚固的骨架结构,因此具有较好的抗震和抗扭力,有较大的耐压能力,而且装载量大。

(3) 塑料箱。一般用作小型运输包装容器,其优点是自重轻,耐腐蚀性好,可装载多种商品,强度和耐用性均能满足反复使用的要求,可制成多种色彩以对装载物分类,手握搬运方便,没有木刺,不易伤手。

(4) 集装箱。由钢材或铝材制成的大容积物流装运设备,从包装角度看,也属一种大型包装箱,可归属于运输包装的类别之中,也是大型反复使用的周转型包装。

小贴士

集装箱

集装箱又称货柜,是指具有一定强度、刚度和规格,专供周转使用的大型装货容器。使用集装箱转运货物,可直接在发货人的仓库装货,运到收货人的仓库卸货,中途换车船时,无须将货物从箱内取出换装。按所装货物种类不同,集装箱可分为杂货集装箱、散货集装箱、液体货集装箱、冷藏集装箱等;按制造材料不同,集装箱可分为木集装箱、钢集装箱、铝合金集装箱、玻璃钢集装箱、不锈钢集装箱等;按结构不同,集装箱可分为折叠式集装箱、固定式集装箱等;按总重不同,集装箱可分为30吨集装箱、20吨集装箱、10吨集装箱、5吨集装箱和2.5吨集装箱等。

4. 包装瓶

包装瓶是瓶颈尺寸有较大差别的小型容器,是刚性包装中的一种,包装材料有较高的抗变形能力,刚性、韧性要求一般也较高,个别包装瓶介于刚性与柔性材料之间,瓶的形状在受外力时虽可能发生一定程度变形,外力一旦撤除仍可恢复原来形状。包装瓶的结构是瓶颈口径远小于瓶身,且在瓶颈顶部开口;包装操作是填灌操作,然后将瓶口用瓶盖封闭。包装瓶包装量一般不大,主要包装液体、粉状货,主要做商业包装、内包装使用。包装瓶按外形可分为圆瓶、方瓶、高瓶、矮瓶、异形瓶等若干种。瓶口与瓶盖的封盖方式有螺纹式、凸耳式、齿冠式、包封式等。

5. 包装罐(筒)

包装罐是罐身各处横截面形状大致相同、罐颈短、罐颈内径比罐身内径稍小或无罐颈的一种包装容器,是刚性包装的一种。包装材料强度较高,罐体抗变形能力强。包装操作是装填操作,然后将罐口封闭,可做运输包装、外包装,也可做商业包装、内包装用。包装罐(筒)主要有以下三种:

(1) 小型包装罐。这是典型的罐体,可用金属材料或非金属材料制造,容量不大,一般是做销售包装、内包装,罐体可采用各种方式装点美化。

(2) 中型包装罐。外形也是典型罐体,容量较大,一般做化工原材料、土特产的外包装,起运输包装作用。

(3) 集装罐。这是一种大型罐体,外形有圆柱形、圆球形、椭球形等,卧式、立式都有。集装罐往往是罐体大而罐颈小,采取灌填式作业,灌填作业和排出作业往往不在同一罐口进行,另设卸货出口。集装罐是典型的运输包装,适合包装液状、粉状及颗粒状货物。

(二) 国际货物包装的保护技术

1. 防震保护技术

防震包装又称缓冲包装,在各种包装方法中占有重要的地位。产品从生产出来到开始使用要经过一系列的运输、保管、堆码和装卸过程,置于一定的环境之中。在某些环境中会有力作用在产品之上,并使产品发生机械性损坏。为了防止产品遭受损坏,就要设法减小外力的影响,防震包装就是指为减缓内装物受到冲击和振动,保护其免受损坏所采取的一定防护措施的包装。防震包装方法主要有以下三种:

(1) 全面防震包装方法。全面防震包装方法是指内装物和外包装之间全部用防震材料填满进行防震的包装方法。

(2) 部分防震包装方法。对于整体性好的产品和有内装容器的产品,仅在产品或内包装的拐角或局部地方使用防震材料进行衬垫即可。所用包装材料主要有泡沫塑料防震垫、充气型塑料薄膜防震垫和橡胶弹簧等。

(3) 悬浮式防震包装方法。对于某些贵重易损的物品,为了有效地保证在流通过程中不被损坏,外包装容器比较坚固,然后用绳、带、弹簧等将被装物悬吊在包装容器内。在物流中,无论是什么操作环节,内装物都被稳定悬吊而不与包装容器发生碰撞,从而减少损坏。

2. 防破损保护技术

缓冲包装有较强的防破损能力,因而是防破损包装技术中最有效的一类。此外还可以采取以下几种防破损保护技术:

(1) 捆扎及裹紧技术。捆扎及裹紧技术的作用是使杂货、散货形成一个牢固整体,以增加整体性,便于处理及防止散堆来减少破损。

(2) 集装技术。利用集装减少与货物的接触,从而防止破损。

(3) 选择高强度保护材料。通过外包装材料的高强度来防止内装物受外力作用破损。

3. 防锈包装技术

大气锈蚀是空气中的氧、水蒸气及其他有害气体等作用于金属表面引起化学作用的结果。如果使金属表面与引起大气锈蚀的各种因素隔绝(即将金属表面保护起来),就可以达到防止金属大气锈蚀的目的。防锈油包装技术就是根据这一原理将金属涂封防止锈蚀的。用防锈油封装金属制品,要求油层具有一定厚度,油层的连续性好,涂层完整。不同类型的防锈油要采用不同的方法进行涂覆。

4. 防霉腐包装技术

在运输包装内装运食品和其他有机碳水化合物货物时,货物表面可能生长霉菌,在流通过程中如遇潮湿,霉菌生长繁殖极快,甚至伸延至货物内部,使其腐烂、发霉、变质,因此要采取特别防护措施。

包装防霉烂变质的措施,通常是采用冷冻包装、真空包装或高温灭菌方法。冷冻包装的原理是减慢细菌活动和化学变化的过程,以延长储存期,但不能完全消除食品的变质。高温杀菌法可消灭引起食品腐烂的微生物,可在包装过程中用高温处理防霉。有些经干燥处理的食品包装,应防止水汽浸入以防霉腐,可选择防水汽和气密性好的包装材料,也可采用真空或充气包装。

真空包装法也称减压包装法或排气包装法。这种包装可阻挡外界的水汽进入包装容器内,也可防止在密闭着的防潮包装内部存有潮湿空气,在气温下降时结露。采用真空包装法,要注意避免过高的真空度,以防损伤包装材料。防止运输包装内货物发霉,还可使用防霉剂,防霉剂的种类甚多,用于食品的必须选用无毒防霉剂。机电产品的大型封闭箱,可酌情开设通风孔或通风窗等相应的防霉措施。

5. 防虫包装技术

防虫包装技术常用的是驱虫剂,即在包装中放入有一定毒性和臭味的药物,利用药物在包装中挥发气体杀灭和驱除各种害虫。常用驱虫剂有茶、对位二氯化苯、樟脑精等,也可采用真空包装、充气包装、脱氧包装等技术,使害虫无生存环境,从而防止虫害。

6. 危险品包装技术

危险品有上千种,按其危险性质,交通运输及公安消防部门规定分为 10 大类,即爆炸性物品、氧化剂、压缩气体和液化气体、自燃物品、遇水燃烧物品、易燃液体、易燃固体、毒害品、腐蚀性物品、放射性物品,有些物品同时具有两种以上危险性能。

对有毒商品的包装要明显地标明有毒的标志。防毒的主要措施是包装严密不漏、不透气。对有机农药一类的商品,应装入沥青麻袋,缝口严密。如用塑料袋或沥青纸袋包装的,外面应再用麻袋或布袋包装。用作杀鼠剂的磷化锌有剧毒,应用塑料袋严封后再装入木箱中,箱内用两层牛皮纸、防潮纸或塑料薄膜衬垫,使其与外界隔绝。

对有腐蚀性的商品,要注意商品和包装容器的材质发生化学变化。金属类的包装容器,要在容器壁涂上涂料,防止腐蚀性商品对容器的腐蚀。如包装合成脂肪酸的铁桶内壁要涂有耐酸保护层,防止铁桶被腐蚀,如果铁桶被腐蚀,合成脂肪酸也随之变质。再如,氢氟酸是无机酸性腐蚀物品,有剧毒,能腐蚀玻璃,不能用玻璃瓶作为包装容器,应装入金属桶或塑料桶,然后再装入木箱。甲酸易挥发,其气体有腐蚀性,应装入良好的耐酸坛、玻璃瓶或塑料桶中,严密封口,再装入坚固的木箱或金属桶中。

对黄磷等易自燃商品的包装,宜将其装入壁厚不少于 1 毫米的铁桶中,桶内壁须涂耐酸保护层,桶内盛水,并使商品完全浸入水中,桶口严密封闭,每桶净重不超过 50 千克。又如碳化钙,遇水即分解并产生易燃乙炔气,对其应用坚固的铁桶包装,桶内充入氮气,如果桶内不充氮气,则应装置放气活塞。

对于易燃、易爆商品,例如有强烈氧化性的,遇有微量不纯物或受热即急剧分解引起爆炸的产品,防燃烧、爆炸包装的有效方法是采用塑料桶包装,然后将塑料桶装入铁桶或木箱中,每件净重不超过 50 千克,并应有自动放气的安全阀,当桶内达到一定气体压力时,能自动放气。

7. 特种包装技术

(1) 充气包装。充气包装是采用二氧化碳气体或氮气等不活泼气体置换包装容器中空气的一种包装方法,因此也称为气体置换包装。这种包装方法是根据好氧性微生物需氧代谢的特性,在密封的包装容器中改变气体的组成成分,降低氧气的浓度,抑制微生物的生理活动、酶的活性和鲜活商品的呼吸强度,达到防霉、防腐和

保鲜的目的。

(2) 真空包装。真空包装是将物品装入气密性容器后,在容器封口之前抽真空,使密封后的容器内基本没有空气的一种包装方法。一般的肉类商品、谷物加工商品以及某些容易氧化变质的商品都可以采用真空包装,真空包装不但可以避免或减少脂肪氧化,而且抑制了某些霉菌和细菌的生长。同时在对其进行加热杀菌时由于容器内部气体已排除,因此加速了热量的传导,提高了高温杀菌效率,也避免了加热杀菌时由于气体的膨胀而使包装容器破裂。

(3) 收缩包装。收缩包装就是用收缩薄膜裹包物品(或内包装件),然后对薄膜进行适当加热处理,使薄膜收缩而紧贴于物品(或内包装件)的包装方法。收缩薄膜是一种经过特殊拉伸和冷却处理的聚乙烯薄膜,由于薄膜在定向拉伸时产生残余收缩应力,这种应力受到一定热量后便会消除,从而使其横向和纵向均发生急剧收缩,同时使薄膜的厚度增加。收缩率通常为 30%~70%,收缩力在冷却阶段达到最大值,并能长期保持。

(4) 拉伸包装。拉伸包装是 20 世纪 70 年代开始采用的一种新包装技术,它是由收缩包装发展而来的。拉伸包装是依靠机械装置在常温下将弹性薄膜围绕被包装件拉伸、紧裹,并在其末端进行封合的一种包装方法。由于拉伸包装不需进行加热,所以消耗的能源只有收缩包装的 1/20。拉伸包装可以捆包单件物品,也可用于托盘包装之类的集合包装。

(5) 脱氧包装。脱氧包装是继真空包装和充气包装之后出现的一种新型除氧包装方法。脱氧包装是在密封的包装容器中,使用能与氧气起化学反应的脱氧剂,从而除去包装容器中的氧气,以达到保护内装物的目的。脱氧包装方法适用于某些对氧气特别敏感的物品,用于那些即使有微量氧气也会促使品质变坏的食品包装中。

小贴士

中性包装

中性包装指商品和内外包装上均无生产国别和生产厂商名称。这种中性包装的做法是国际贸易中常见的方式,在买方的要求下,可酌情采用。对于我国和其他国家订有出口配额协定的商品,则应从严掌握,因为万一发生进口商将商品转口至有关配额国,将对我国产生不利影响。出口商千万不能因图一己之利而损害国家的声誉和利益。

五、签订有关货物包装条款的注意问题

对外贸易合同的包装条款,一般包括两个方面的内容:一是包装材料和方式,如

木箱装、纸箱装、铁桶装、麻袋装等,并根据需要加注尺寸、每件重量或数量、加固条件等;二是运输标志,按国际惯例,一般由卖方设计确定,也可由买方决定。但在签约时,进口单位必须提出明确的要求和责任,以减少运输过程中不必要的损失。

订立包装条款时应注意以下三个问题:

(1) 对于有些包装术语如“适合海运包装”、“习惯包装”等,因可以有不同理解而容易引起争议,除非买卖双方事先取得一致认识,应避免使用。尤其对设备包装条件,应在合同中作出具体明确的规定,如对特别精密的设备包装除必须符合运输要求外,还应规定防震措施等条件。

(2) 包装费用一般都包括在货价内,合同条款不必列入。但如买方要求特殊包装,则可增加包装费用,如何计费及何时收费也应在条款中列明。如果包装材料由买方供应,则条款中应明确包装材料到达时间以及逾期到达时买方应负的责任。

(3) 运输标志如由买方决定,也应规定标志到达时间(标志内容须经卖方同意)及逾期不到时买方应负的责任等。

第四节 国际货物运输保险

国际货物运输路途长、环节多,运输过程中可能会遇到各种风险而造成货物损失。进出口商人通过投保货物运输险,将不定的损失变为固定的费用投保后,一旦货物在运输过程中发生约定范围内的损失,则可从保险公司得到经济上的补偿。货物在运输过程中可能遭受的风险和损失是多种多样的。为了明确责任,保险公司在其保险险别条款中,对不同险别所承保的风险和损失都作了规定。

国际货物运输保险是以对外贸易货物运输过程中的各种货物作为保险标的的保险。外贸货物的运送有海运、陆运、空运以及邮政送递等多种途径。因此,国际货物运输保险的种类以其保险标的的运输工具种类相应分为四类:海上运输货物保险、陆上运输货物保险、航空运输货物保险、邮包保险等。现以国际货物运输中运用最广泛的海上运输来讲述国际货物运输保险。

一、海上货物运输保险承保范围

国际货物海运保险承保的范围,包括海上风险、海上损失与费用以及外来风险和损失三个方面。

(一) 海上风险

海上风险又称海难,一般是指船舶或货物在海上运输过程中发生的或随海上运输所发生的风险,包括自然灾害和意外事故两种。

海上自然灾害是指由于自然界本身出现异常情况所引起的破坏力量造成的伤害,主要包括恶劣气候、地震、雷电、海啸、洪水或火山爆发等。它是自然存在的并且不以人的意志为转移的,所以是保险人承保的主要风险。

海上意外事故指的是由于不可抗力的原因所造成的事故,主要包括船只搁浅、触礁、沉没、碰撞、爆炸、火灾、与冰流或其他物体碰撞、船舶失踪等原因造成的货物损失。

(二) 海上损失与费用

1. 海上损失

海上损失是指被保险人因保险标的在运输途中遭遇海上风险而造成的损失。按各国保险业习惯,海上损失也包括与海运相连接的陆上或内河运输中所发生的损失。

(1) 根据海上损失的程度不同,可分为全部损失和部分损失。全部损失简称全损,是指整批或不可分割的一批被保险货物在运输途中全部遭受损失。根据情况不同,它又分为实际全损和推定全损。部分损失是指保险货物没有达到全损程度的损失。

(2) 按照其性质的不同,又可分为共同海损和单独海损。

① 共同海损。共同海损是指载货船舶在航行途中遭遇自然灾害或意外事故,威胁到船、货等各方面的共同安全,为了解除这种危险,或者为了使航行能够继续完成,船方有意且合理地采取挽救措施所造成的某些特殊牺牲或支付的额外费用。共同海损的损失和费用由船方、货方和付运费方按获救财产价值或获益大小比例分摊。

② 单独海损。单独海损是指被保险货物遭遇海上风险受损后,其损失未达到全损程度,该损失应由受损方单独承担的部分损失。

共同海损和单独海损的差别主要在损失的原因和补偿方式方面:前者是因采取人为的故意的措施而导致的损失,由各受益方按获救财产价值的比例分摊;后者则是由海上风险直接造成的货物损失由受损方自行承担。如表 2-1 所示。

表 2-1 共同海损和单独海损的区别

比较项目	单独海损	共同海损
致损原因	由所承保的风险直接导致船、货受损	为解除或减轻风险,人为有意识地造成
损失的承担者	受损者自己承担	受益各方根据获救利益的大小按比例分摊
损失的内容	保险标的物	除保险标的,还包括支出的特殊费用

2. 海上费用

海上风险除了会使被保险货物本身遭受损失之外,还会导致一些费用的损失,

保险人对此也承担赔偿责任,这种由海上风险造成的费用即为海上费用。海上费用主要包括施救费用和救助费用两种:

(1) 施救费用。施救费用是指保险标的在遭遇保险责任范围内的灾害事故时,被保险人或其代理人或受让人对保险标的所采取的各种抢救、防止或减少货损的措施而支出的合理费用。保险人对这种施救费用负责赔偿。

(2) 救助费用。救助费用是指保险标的在运输途中遭遇保险责任范围内的灾害事故时,由保险人和被保险人以外的第三方实施救助行为并获得成功,由被救方向救助方支付的劳务报酬。保险人负责赔偿救助费用的前提是救助成功。

(三) 外来风险和损失

外来风险和损失是指海上风险以外的其他外来原因所造成的风险和损失。按照不同的原因,又可分为一般外来风险和损失以及特殊外来风险和损失两种。前者是指保险标的在运输途中由于偷窃、短量、破碎、雨淋、受潮、受热、发霉、串味、生锈、钩损等外来风险所遭受的损失;后者是指由于军事、政治、国家政策法令以及行政措施等外来原因造成的风险与损失,这些外来原因主要包括战争、罢工、拒绝进口等。

海上货物运输保险承保范围如图 2-6 所示。

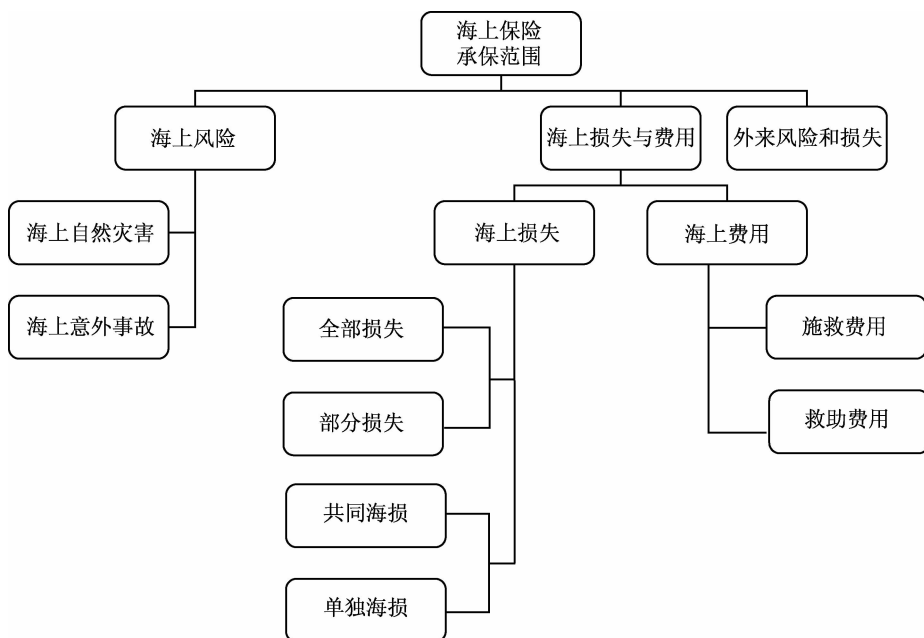


图 2-6 海上货物运输保险承保范围

二、《中国人民保险公司海洋运输货物保险条款》

《中国人民保险公司海洋运输货物保险条款》(简称《海洋运输货物保险条款》)是由中国人民保险公司于1981年1月1日修订实施的,海运货物保险险别分为基本险别和附加险别两类。基本险可单独投保,附加险不能单独投保,必须在投保某种基本险的基础上加保。

(一) 基本险

《海洋运输货物保险条款》中规定的基本险包括平安险、水渍险和一切险。

1. 平安险

平安险(Free from Particular Average, FPA)这一名称在我国保险行业中沿用甚久,其英文原意是指单独海损不负赔偿责任。根据国际保险界对单独海损的解释,它是指部分损失。因此,平安险的原来保障范围只赔偿全部损失。但在长期实践的过程中对平安险的责任范围进行了补充和修订,当前平安险的责任范围已经超出只赔全损的限制。概括起来,这一险别的责任范围主要包括以下八种:

(1) 在运输过程中,由于自然灾害和运输工具发生意外事件,导致被保险货物的实物的实际全损或推定全损。

(2) 由于运输工具遭搁浅、触礁、沉没、互撞、与其他物体碰撞以及失火、爆炸等意外事故造成被保险货物的部分损失。

(3) 只要运输工具曾经发生搁浅、触礁、沉没、焚毁等意外事故,不论这意外事故发生之前或者以后,曾在海上遭恶劣气候、雷电、海啸等自然灾害所造成的被保险货物的部分损失。

(4) 在装卸转船的过程中,被保险货物一件或数件落海所造成的全部损失或部分损失。

(5) 运输工具遭自然灾害或意外事故,在避难港卸货所引起被保险货物的全部损失或部分损失。

(6) 运输工具遭自然灾害或意外事故,需要在中途的港口或者在避难港口停靠,因而引起的卸货、装货、仓储以及运送货物所产生的特别费用。

(7) 发生共同海损所引起的牺牲、公摊费和救助费用。

(8) 发生了保险责任范围内的危险,被保险人对货物采取抢救、防止损失或减少损失的各种措施而产生的合理施救费用。但是保险公司承担费用的限额不能超过这批被救货物的保险金额。施救费用可以在赔款金额以外的一个保险金额限度内承担。

2. 水渍险

水渍险(With Particular Average, WPA)的责任范围除了包括上列“平安险”的

各项责任外,还负责被保险货物由于恶劣气候、雷电、海啸、地震、洪水等造成的部分损失。

3. 一切险

一切险(All Risks)的责任范围除包括上列“平安险”和“水渍险”的所有责任外,还包括货物在运输过程中,由于各种外来原因所造成保险货物的损失。不论全损还是部分损失,除对某些运输途耗的货物,经保险公司与被保险人双方约定在保险单上载明的免赔外,保险公司都给予赔偿。

上述三种险别都有货物运输的基本险别,被保险人可以从中选择一种投保。不过,在上述三种基本险别中,明确规定了除外责任。所谓除外责任是指保险公司明确规定不予承保的损失或费用。

为了明确保险人承保的责任范围,《海洋运输货物保险条款》对海运基本险别的除外责任有下列五项:被保险人的故意行为或过失所造成的损失;属于发货人责任所引起的损失;在保险责任开始前,被保险货物已存在的品质不良或数量短差所造成的损失;被保险货物的自然损耗、本质缺陷、特性以及市场跌落、运输延迟所引起的损失和费用;战争险和罢工险条款规定的责任及其除外责任。

(二) 附加险别

在海运保险业务中,买卖双方除了投保基本险外,为了对由于基本险以外的风险导致的货物损失提供保障,还会酌情投保附加险。附加险包括一般附加险、特别附加险和特殊附加险三种。

1. 一般附加险

(1) 偷窃、提货不着险。保险有效期内,保险货物被偷走或窃走以及货物运抵目的地以后,整件未交的损失,由保险公司负责赔偿。

(2) 淡水、雨淋险。货物在运输中由于淡水、雨水以至雪溶所造成的损失,保险公司都应负责赔偿。淡水包括船上淡水舱、水管漏水以及汗等。

(3) 短量险。负责保险的货物数量的短少和重量的损失,通常包装货物的短少,保险公司必须要查清外装包是否发生异常现象,如破口、破袋等,但不包括运输途中货物的自然损耗。

(4) 混杂、玷污险。保险货物在运输过程中混进了杂质所造成的损坏,如矿石混进了泥土、草屑等,使质量受到影响。此外,保险货物因为和其他物质接触而被玷污,如布匹、纸张、食物、服装等被油类或带色的物质污染而引起经济损失。

(5) 渗漏险。流质、半流质的液体物质和油类物质,在运输的过程中因为容器损坏而引起的渗漏损坏,如以液体装存的湿肠衣,因为液体渗漏而使肠发生腐烂、变质等损失,均由保险公司负责赔偿。

(6) 碰损、破碎险。碰损主要是对金属、木质等货物来说的,破碎则主要是对易碎性物质来说的。前者是指在运输途中,因为受到振动、颠簸、挤压而造成货物本身的损失;后者是在运输途中由于装卸野蛮、粗鲁、运输工具的颠簸造成货物本身的破裂、断碎的损失。

(7) 串味险。例如,茶叶、香料、药材等在运输途中受到一起存放的樟脑等异味的影 响使品质受到损失。

(8) 受热、受潮险。例如,船舶在航行途中,由于气温骤变,或者因为船上通风设备失灵等使舱内水汽凝结,发潮、发热引起货物的损失。

(9) 钩损险。保险货物在装卸过程中因为使用手钩、吊钩等工具所造成的损失,如粮食包装袋因吊钩钩坏而造成粮食外漏所造成的损失。

(10) 包装破裂险。因为包装破裂造成货物的短少、玷污等损失,此外,对于因保险货物运输过程中运输安全需要而产生的候补包装、调换包装所支付的费用,保险公司也应负责。

(11) 锈损险。保险公司负责保险货物在运输过程中因为生锈造成的损失,不过这种生锈必须在保险期内发生,如原装时就已生锈,保险公司不负责任。

上述 11 种附加险,不能独立承保,它必须附属于基本险下。也就是说,只有在投保了基本险以后,投保人才允许投保附加险。投保“一切险”后,上述险别均包含在内。

2. 特别附加险和特殊附加险

特别附加险也属附加险类内,但不属于一切险的范围之内。它与政治、国家行政管理规章所引起的风险相关联。目前,中国人民保险公司承保的特别附加险别有交货不到险、进口关税险、黄曲霉素险、舱面险、拒收险和出口货物到中国香港特区或中国澳门特区存仓火险等责任扩展条款。与特别附加险一样,特殊附加险也不属于一切险责任范畴,其主要包括战争险和罢工险等。

三、海上货物运输保险费的确定

1. 保险费的含义及计算

保险费是根据投保人选择所投保险事故和保险金额来决定的。在选择了保险事故的内容后,保险人就可以提供一个保险费率,再乘以保险金额就得出了保险费的数值。从法律的角度看,保险费是保险人分担相应风险的对价。如果被保险人不按合同的约定交纳保险费,保险人就不承担相应的保险责任。保险费的计算公式为:

$$\text{保险费} = \text{保险金额} \times \text{保险费率}$$

2. 保险金额

保险金额是指投保人和保险人在订立保险合同时共同商定的关于被保险人对

于保险标的的可保利益的货币表现。它在海上保险合同中具有两重含义:保险金额是被保险人享有可保利益的货币表现;保险金额是保险人计收保险费的依据和承担赔偿责任的最大限额。

保险金额与保险价值直接相关。如果保险金额小于保险价值,则为不足额保险,此时保险标的发生损失,则按损失金额、保险金额与保险价值的比例赔偿;如果保险金额等于保险价值,则为足额保险,此时保险标的发生损失,则按损失金额在保险金额的范围内赔偿。《中华人民共和国海商法》规定,保险金额不得超过保险价值,超过保险价值的,超过部分无效。

国际贸易海上货物运输的保险金额一般以发票上的价值为基准。除去货物自身价值外,还应该包括运费和保险费。也就是通常意义上的 CIF(或 CIP)价值为保险金额。但在货物发生损失时,买方已经支付的进口税、开证费、电报费等费用以及预期收益仍无法在作为保险金额的 CIF(或 CIP)价值中有所体现。因此,进行国际贸易的国家在考虑了这些实际情况之后,一般都规定在 CIF(或 CIP)价值上再加成一定的比例(通常为一成)来确定保险金额。保险金额的计算公式为:

$$\text{保险金额} = \text{CIF(或 CIP)} \times (1 + \text{投保加成率})$$

3. 保险费率

保险费率简称“费率”,是保险费与保险金额的比例。理论上,保险费率应该是保险合同所列保险事故的发生概率加上一定的商业利润率而成,其中保险事故的发生概率应根据大数法则计算得出。实践中,由于保险市场竞争的日趋激烈以及对于保险基金运用技术的日趋成熟,使得可以通过较高的商业利润率来降低保险费率,使保险费率远低于事故发生率。我国海上保险市场各类保险的费率基本上是参照英国保险市场的情况决定的。

【例 2-1】 某外贸公司向英国出口一批货物,其发票金额为 10 000 美元,加一成投保一切险及战争险,保险费率分别为 0.6%和 0.4%,试问在这种情况下应缴纳多少保险费?

$$\begin{aligned} \text{解 保险金额} &= \text{CIF} \times (1 + \text{投保加成率}) \\ &= 10\,000 \times (1 + 10\%) \\ &= 11\,000 \text{ 美元} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{保险费} &= \text{保险金额} \times \text{保险费率} \\ &= 11\,000 \times (0.6\% + 0.4\%) \\ &= 110 \text{ 美元} \end{aligned}$$

四、海上货物运输保险程序

在国际货物买卖过程中,由哪一方负责办理投保,应根据买卖双方商订的价格

条件来确定。例如,按 FOB 条件和 CFR 条件成交,保险即应由买方办理;如按 CIF 条件成交,保险就应由卖方办理。办理货运保险的一般程序有以下四步:

1. 确定投保的金额

投保金额是计算保险费的依据,又是货物发生损失后计算赔偿的依据。按照国际惯例,投保金额应按发票上的 CIF 价值加成一定的比例来计算。但是,各国市场情况不尽相同,对进出口贸易的管理办法也各有异。像中国人民保险公司办理进出口货物运输保险有两种办法:一种是逐笔投保;另一种是按签订预约保险总合同办理。

2. 填写投保单

保险单是投保人向保险人提出投保的书面申请,其主要内容包括被保险人的姓名、被保险货物的品名、标记、数量及包装、保险金额、运输工具名称、开航日期及起讫地点、投保别、投保日期及签章等。

3. 支付保险费

保险费按投保别的保险费率计算。保险费率是根据不同的险别、不同的商品、不同的运输方式、不同的目的地,并参照国际上的费率水平而制定的。它分为一般货物费率和指明货物加费费率两种:前者是一般商品的费率,后者是指特别列明的货物(如某些易碎、易损商品)在一般费率的基础上另行加收的费率。

交付保险费后,投保人即可取得保险单,保险单实际上已构成保险人与被保险人(投保人)之间的保险契约,在发生保险范围内的损失或灭失时,投保人可凭保险单要求保险人赔偿。

4. 提出索赔手续

进出口货物在运输途中遭受损失,被保险人(投保人或保险单受让人)可向保险公司提出索赔。保险公司按保险条款所承担的责任进行理赔。索赔主要程序如下:

(1) 损失通知。被保险人获悉货损后,应立即通知保险公司或保险单上指明的代理人。后者接到损失通知后应即采取相应的措施,如检验损失,提出施救意见,确定保险责任和签发检验报告等。

(2) 向承运人等有关方面提出索赔。被保险人除向保险公司报损外,还应向承运人及有关责任方(如海关、理货公司等)索取货损货差证明,如系属承运人等方面责任的,应及时以书面方式提出索赔。

(3) 采取合理的施救、整理措施。被保险人应采取必要的措施以防止损失的扩大,保险公司对此提出处理意见的,应按保险公司的要求办理。所支出的费用可由保险公司负责,但以与理赔金额之和不超过该批货物的保险金额为限。

(4) 备妥索赔单证,提出索赔要求。索赔单证除正式的索赔函以外,应包括保

险单证、运输单据、发票以及检验报告、货损货差证明等。保险索赔的时效一般为两年。

第五节 国际贸易支付

支付条款是国际贸易合同的一个主要内容。不同的支付方式,对于贸易双方而言,在贸易结算中的风险以及经营中的资金负担都是不相同的。选择正确的支付方式能使进出口双方在货款收付方面的风险得到控制,并在资金周转方面得到某种通融,从而促进交易目的的实现。在选择中,应从贸易双方共同的利益点出发,本着风险分摊的原则,选用综合结算方式,从而促成进出口商的双赢。

国际贸易货款的支付要依赖于一定的工具。在国际贸易中使用的结算工具主要有三大票据。本节主要结合我国外贸实际,阐述国际货款结算中通用的票据以及三种常用的支付方式——汇付、托收和信用证。

一、国际贸易支付工具

国际贸易货款的收付,采用现金结算的较少,大多使用非现金结算,即使用票据代替现金作为流通手段和支付手段来进行国际间的债权债务结算。

(一) 票据的概念

票据是指出票人依法签发的、由自己无条件支付或指示他人无条件支付一定金额给收款人或持票人的有价证券。票据有广义和狭义之分:广义的票据还包括一般的商业凭证,如发票、提单、保险单和股票等;狭义的票据通常仅指汇票、本票和支票。

(二) 票据的特点

票据作为一种有价证券在支付领域中流通,主要具有流通性、无因性、文义性和要式性等四方面的特征:

1. 流通性

票据是流通证券,它是指票据可以通过流通背书或者无背书交付而进行转让,票据的受让人获得票据上的全部权利。只要受让人善意获得票据并支付了对价,在此情况下即使票据转让人的票据权利有瑕疵,该受让人对票据的权利也不受前手权利缺陷的影响。

2. 无因性

票据是出票人签发的保证自己或第三人付款的书面支付凭证,票据上的权利义

务关系因为出票人的出票行为——出票人的签名和交付而完成。票据的无因性保证了票据的流通性。

3. 文义性

由于票据的无因性,就决定了票据债务只能根据票据的文字记载来履行付款义务。

4. 要式性

票据的要式性是指其必须根据法律的规定格式做成才能生效,否则就不能产生票据的效力。票据不仅在形式上要符合规定,而且其必要项目也要完全符合规定。

(三) 票据的种类

票据的种类因各国票据法规定的不同而不同。通常认为票据应包括汇票、本票和支票三种,它们是国际贸易支付中使用最为广泛的结算工具。

1. 汇票

汇票是由出票人向另一人签发的即期或定期或在可以确定的将来时间,将一定金额支付给某人或其指定人或持票人的无条件书面支付命令。汇票可以分为以下几种类型:

(1) 按出票人的不同可分为银行汇票、商业汇票。银行汇票是出票人和付款人均为银行的汇票。商业汇票是出票人为企业法人、公司、商号或者个人,付款人为其他商号、个人或者银行的汇票。

(2) 按有无附属单据可分为光票汇票、跟单汇票。光票汇票本身不附带货运单据,银行汇票多为光票。跟单汇票又称信用汇票、押汇汇票,是需要附带提单、仓单、保险单、装箱单、商业发票等单据才能进行付款的汇票,商业汇票多为跟单汇票,在国际贸易中经常使用。

(3) 按付款时间可分为即期汇票、远期汇票。即期汇票指持票人向付款人出示后对方立即付款,又称见票即付汇票。远期汇票是在出票一定期限后或特定日期付款。

(4) 按承兑人可分为商号承兑汇票、银行承兑汇票。商号承兑汇票是以银行以外的任何商号或个人为承兑人的远期汇票。银行承兑汇票是以银行为承兑人的远期汇票。

2. 本票

本票是一人向另一人签发的,保证即期或在可以预料的将来时间,由自己无条件支付给持票人一定金额的票据。本票又可分为商业本票和银行本票:商业本票是由工商企业或个人签发的本票,也称为一般本票,可分为即期商业本票和远期商业

本票;商业本票一般不具备再贴现条件,特别是中小企业或个人开出的远期本票,因信用保证不高,因此很难流通。银行本票都是即期的,在国际贸易结算中使用的本票大多是银行本票。

3. 支票

支票是以银行为付款人的即期汇票。具体说就是出票人(银行存款人)对银行(受票人)签发的,要求银行见票时立即付款的票据。出票人签发支票时,应在付款行存有不低于票面金额的存款。如存款不足,持票人会遭拒付,这种支票称为空头支票。开出空头支票的出票人要负法律责任。

支票可分为以下几种类型:记名支票,是出票人在收款人栏中注明“付给某人”、“付给某人或其指定人”,在转让流通时须由持票人背书,取款时须由收款人在背面签字;不记名支票又称空白支票,抬头一栏注明“付给来人”,无须背书即可转让,取款时也无须在背面签字;划线支票,在支票的票面上划两条平行的横向线条,此种支票的持票人不能提取现金,只能委托银行收款入账;保付支票,为了避免出票人开空头支票,收款人或持票人可以要求付款行在支票上加盖“保付”印记,以保证到时一定能得到银行付款;转账支票,发票人或持票人在普通支票上载明“转账支付”,以对付款银行在支付上加以限制。

二、国际贸易支付方式

国际贸易支付方式是一国的债务人向另一国的债权人偿还债务的方式,也是一国债权人向另一国债务人收回货款的方式。

(一) 汇付(Remittance)

汇付指汇款人主动将货款交给银行,由银行根据汇款指示汇交给收款人的一种付款方式。汇付业务的一般流程如图 2-7 所示。

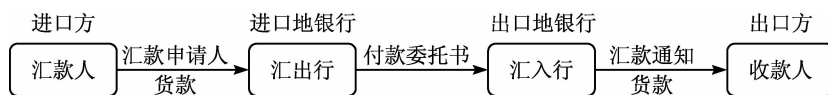


图 2-7 汇付业务流程图

1. 汇付的当事人

一项汇付业务中通常涉及的当事人有:付款人,通常是指国际贸易中的买方,即进口方;收款人,通常是指国际贸易中的卖方,即出口方;汇出行,通常是指接受汇款人申请,代其汇款的银行,汇出行一般是进口地银行;汇入行,是接受汇出行的委托,对收款人付款的银行,通常汇入行是出口地银行。

2. 汇付的种类

汇付根据汇出行向汇入行发出汇款委托的方式分为三种形式：

(1) 电汇。汇出行接受汇款人委托后，以电传方式将付款委托通知收款人当地的汇入行，委托它将一定金额的款项解付给指定的收款人。电汇因其交款迅速，在三种汇付方式中使用最广。但因银行利用在途资金的时间短，所以电汇的费用比信汇的费用高。

(2) 信汇。信汇和电汇的区别，在于汇出行向汇入行航寄付款委托，所以汇款速度比电汇慢。因信汇方式人工手续较多，目前欧洲银行已不再办理信汇业务。

(3) 票汇。票汇是以银行即期汇票为支付工具的一种汇付方式。由汇出行应汇款人的申请，开立以其代理行或账户行为付款人，列明汇款人所指定的收款人名称的银行即期汇票，交由汇款人自行寄给收款人，由收款人凭票向汇票上的付款人（银行）取款。

3. 汇付的应用

买卖双方对每一种结算方式，都从手续费用、风险和资金负担的角度来考虑它的利弊。

汇付的优点在于手续简便、费用低廉。

汇付的缺点是风险大，资金负担不平衡。因为以汇付方式结算，可以是货到付款，也可以是预付货款。如果是货到付款，卖方向买方提供信用并融通资金。而预付货款则是买方向卖方提供信用并融通资金。不论哪一种方式，风险和资金负担都集中在一方。在我国外贸实践中，汇付一般只用来支付订金货款尾数、佣金等项费用，不是一种主要的结算方式。在发达国家之间，由于大量的贸易是跨国公司的内部交易，而且外贸企业在国外有可靠的贸易伙伴和销售网络，因此，汇付是主要的结算方式。

在分期付款和延期付款的交易中，买方往往用汇付方式支付货款，但通常需辅以银行保函或备用信用证，所以又不是单纯的汇付方式了。

(二) 托收

托收是债权人（出口方）委托银行向债务人（进口方）收取货款的一种结算方式。其基本做法是出口方先行发货，然后备妥包括运输单据（通常是海运提单）在内的货运单据并开出汇票，把全套跟单汇票交出口地银行（托收行），委托其通过进口地的分行或代理行（代收行）向进口方收取货款。托收业务的一般流程如图 2-8 所示。

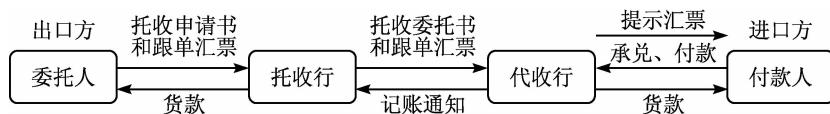


图 2-8 托收业务流程图

1. 托收的当事人

委托人是开出汇票委托银行向进口方收取货款的人,在买卖关系中是出口方;托收行是接受委托人的委托办理托收业务的出口地银行,也被称为寄单行;代收行是接受托收银行的委托向付款人收取货款的进口地银行,代收银行通常是付款人即所在地银行,一般是托收银行的分行或者代理行;付款人或受票人,是代收银行在汇票上注明并向其提示单据并要其付款的人,通常是国际货物买卖关系中的进口方。

2. 托收的种类

托收根据是否随附货运单据,可分为跟单托收和光票托收。国际贸易中使用的多为跟单托收。跟单托收又有两种交单方式:付款交单和承兑交单。

(1) 付款交单。出口方在委托银行收款时,指示银行只有在付款人(进口方)付清货款时,才能向其交出货运单据,即交单以付款为条件,称为付款交单。按付款时间的不同,又可分为即期付款交单和远期付款交单。

① 即期付款交单。出口方按合同规定日期发货后,开具即期汇票(或不开汇票)连同全套货运单据,委托银行向进口方提示,进口方见票(和单据)后立即付款。银行在其付清货款后交出货运单据。

② 远期付款交单。出口方按合同规定日期发货后,开具远期汇票连同全套货运单据,委托银行向进口人提示,进口方审单无误后在汇票上承兑,于汇票到期日付清货款,然后从银行处取得货运单据。

(2) 承兑交单。承兑交单指出口方发运货物后开具远期汇票,连同货运单据委托银行办理托收,并明确指示银行,进口人在汇票上承兑后即可领取全套货运单据待汇票到期日再付清货款。

3. 托收的应用

托收方式对买方比较有利,费用低,风险小,资金负担小,甚至可以取得卖方的资金融通。对卖方来说,即使是付款交单方式,因为货已发运,万一对方因市价低落或财务状况不佳等原因拒付,便将遭受来回运输费用的损失和货物转售的损失。而对于远期付款交单,卖方承受的资金负担较重,风险较大,承兑交单风险更大。托收是卖方给予买方一定优惠的一种付款方式。对卖方来说,是一种促进销售的手段,但必须对其中存在的风险持慎重态度。

我国外贸企业以托收方式出口,主要采用付款交单方式,并应着重考虑三个因素:商品市场行情、进口方的资信情况即经营作风和财务状况以及相适应的成交金额。其中特别重要的是商品的市场行情,因为市价低落往往是造成经营作风不好的商人拒付的主要原因,在市价坚挺的情况下,较少发生拒付,且即使拒付,处置货物也比较方便。

(三) 信用证

信用证是指由银行(开证人)依照客户(申请人)的要求和指示,或自己主动在符合信用证条款的条件下,凭规定的单据,向第三者(受益人)或其指定方,或授权另一银行进行付款、承兑或议付汇票。在信用证付款条件下,银行承担第一性付款责任,因此,信用证付款的性质属于银行信用。信用证的一般流程如图 2-9 所示。

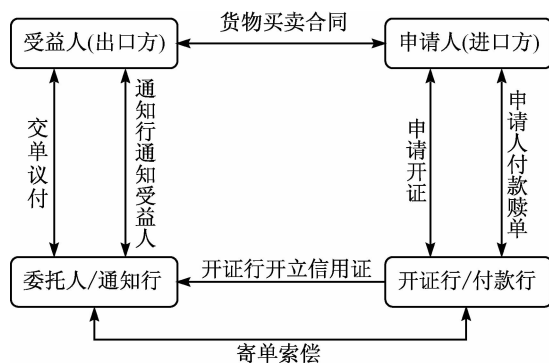


图 2-9 信用证业务流程图

1. 信用证的特点

(1) 通常是开证银行应开证申请人的请求而开立的。其开证条件一般是由开证申请人支付押金和收取开证手续费与利息。

(2) 付款人为银行。信用证业务中称为付款银行的通常为开证行,有时开证行指定另一家银行付款或议付。

(3) 信用证虽以贸易合同为基础,但信用证一经开立就成为独立于合同以外的另一种契约。开证银行只受信用证的约束,而与该合同完全无关。

(4) 信用证纯粹是单据业务,银行处理的只是单据,不问货物、服务或其他行为,而且只强调从表面上确定其是否与信用证条款相符,以决定是否承担付款的责任。

2. 信用证的种类

(1) 根据是否要求受益人提交单据可分为跟单信用证和光票信用证。

跟单信用证,是开证行凭跟单汇票或单纯凭单据付款的信用证。单据是指代表货物或证明货物已交运的运输单据,如提单、铁路运单、航空运单等,通常还包括发票、保险单等商业单据。国际贸易中一般使用跟单信用证。

光票信用证,是开证行仅凭不附单据的汇票付款的信用证,汇票如附有不包括运输单据的发票、货物清单等,仍属光票。

(2) 根据开证行的责任分为不可撤销信用证和可撤销信用证。

不可撤销信用证,是指信用证一经开出,在有效期内,未经受益人、开证人及保兑行(如果有)的同意,开证行不得片面修改或撤销信用证的规定和承诺。信用证上未注明可否撤销,即为不可撤销信用证。国际贸易中使用的信用证,基本上是不可撤销信用证。

可撤销信用证,是指开证行有权随时予以修改或撤销,但若受益人已按信用证规定得到议付、承兑或延期付款保证,则银行的撤销或修改无效。

(3) 根据是否有另一家银行为信用证加保,可分为保兑信用证和不保兑信用证。

保兑信用证,是指开证行开出的信用证,由另一家银行保证对符合信用证条款规定的单据履行付款义务。对信用证加保兑的银行称为保兑行,保兑行承担与开证行相同的第一性付款责任。

当开证银行资信好和成交金额不大时,一般都使用不保兑的信用证。我国银行不开具要求另一家银行保兑的信用证,故我国进口企业通常不接受开立保兑信用证的要求。

(4) 按信用证付款方式,分为即期付款信用证、远期付款信用证、承兑信用证和议付信用证四种方式。

即期付款信用证和远期付款信用证都在信用证上明确规定一家银行为付款行,不要求受益人出具汇票,仅凭提交的单据付款。承兑信用证则规定由开证行或指定的承兑行对受益人开出的远期汇票进行承兑。以上三种信用证,是否有银行愿意见付与开证银行无关。

国际贸易中最常用的是议付信用证(Negotiation Credit),议付信用证指允许受益人向某一指定银行或任何银行交单议付的信用证。通常在单证相符的条件下,银行扣取垫付利息和手续费后立即将货款垫付给受益人。议付信用证可分为公开议付信用证和限制议付信用证,前者受益人可任择一家银行作为议付行,后者则由开证行在信用证中指定一家银行为议付行。开证行对议付行承担付款责任。

一切信用证都必须明确表示它适用于哪一种方式。

3. 信用证的当事人

(1) 开证申请人,指向银行申请开立信用证的人,通常是买卖合同中的进口方,也是信用证支付关系中的债务人。

(2) 开证银行,是指接受开证人的委托,同意开立信用证的银行。

(3) 通知银行,是接受开证银行的委托,将信用证通知受益人的银行。

(4) 受益人,是指信用证上所指定的有权享有该信用证权益的人。

(5) 议付银行,是指愿意买入或贴现受益人交来的汇票的银行。

(6) 付款银行,是指信用证上指定的付款银行,通常是开证银行本身。

(7) 保兑银行,是指根据开证行的请求在信用证上加以保兑的银行。保兑银行和开证行均对受益人承担第一性的付款责任。

4. 信用证的内容

目前信用证大多采用全电开证,各国银行使用的格式不尽相同,文字语句也有很多差别,但基本内容大致相同,主要包括以下几个方面:

(1) 信用证本身的说明。信用证的类型;说明可否撤销、转让;是否经另一家银行保兑;偿付方式;信用证号码和开证日期。

(2) 信用证的当事人。必须记载的当事人:申请人、开证行、受益人、通知行。可能记载的当事人:保兑行、指定议付行、付款行、偿付行等。

(3) 信用证的金额和汇票。信用证的金额包括币别代号、金额、加减百分率;汇票条款包括汇票的金额、到期日、出票人、付款人。

(4) 货物条款。包括货物名称、规格、数量、包装、单价以及合约号码等。

(5) 运输条款。包括运输方式、装运地和目的地、最迟装运日期、可否分批装运或转运。

(6) 单据条款。说明要求提交的单据种类、份数、内容等;基本单据包括商业发票、运输单据和保险单;其他单据有检验证书、产地证、装箱单或重量单等。

(7) 其他规定。对交单期的说明;银行费用的说明;对议付行寄单方式、议付背书和索偿方法的指示。

(8) 责任文句。通常说明根据《跟单信用证统一惯例》开立以及开证行保证付款的承诺,但电开信用证可以省略。

(9) 有权签字人的签名或电传密押。

本章小结

本章主要介绍了与国际物流相关的国际贸易的基础知识。通过本章的学习,应掌握国际贸易中的发盘和接受的各自构成条件;国际货运代理人的业务特点;海上货运保险的程序;票据的特征;信用证的含义及特点等知识。

通过学习,使学生能够灵活运用所学知识,结合实际工作中案例分析问题、解决问题。能够区分运输包装标志的三大类型,能够准确理解海上货物运输保险险别的各自含义及其相互关系。

思考题

- (1) 发盘和接受的各自构成条件有哪些?
- (2) 国际货运代理人的业务特点有哪些?