第一章

国际物流基础知识

【知识目标】

1. 了解国际物流的特殊形式，掌握国际物流的内涵、特点和功能。

2. 了解国际物流市场主体的构成，掌握国际物流的构成要素。

【技能目标】

1. 使学生能够了解国际物流与国际贸易的关系及国际物流网络。

2. 能够掌握国际物流的基本概念及形成与发展。

引导案例

中欧班列贯通欧亚，打造“新丝绸之路”国际物流枢纽[①]

中欧班列是指按照固定车次、线路等条件开行，往来于中国与欧洲及“一带一路”沿线各国的集装箱国际铁路联运班列。目前已铺设了西中东3条运行线：西部通道由我国中西部经阿拉山口（霍尔果斯）出境，中部通道由我国华北地区经二连浩特出境，东部通道由我国东南部沿海地区经满洲里（绥芬河）出境。

截至2018年6月底，中欧班列累计开行量已突破9 000列，运送货物近80万标箱，国内开行城市48个，到达欧洲14个国家42个城市，运输网络覆盖亚欧大陆的主要区域。2018年8月26日，随着X8044次中欧班列（汉堡—武汉）到达武汉吴家山铁路集装箱中心站，中欧班列累计开行数量达到10 000列。截至目前，中欧班列累计开行超过11 000列，运行线路达到65条，通达欧洲15个国家的44个城市，累计运送货物92万标箱。2019年1月12日，中欧班列（郑州）去程和回程班列首次抵达绥芬河口岸，标志着中欧班列（郑州）继阿拉山口、二连浩特、霍尔果斯、凭祥之后的另一条重要出入境通道开通。

① 资料来源：中海物流有限公司网站，http://www.csl.cn。

近年来,中欧班列国际合作机制建设持续加强,对内搭建国内统一运输协调平台,对外国际合作持续深化。中欧班列作为推进“一带一路”建设,加快沿线国家道路联通、贸易畅通,打造利益共同体的重要举措,加强了内外沟通协调,优化了运输组织,完善了服务保障,呈现良好发展态势。

随着国内协调和国际合作机制的建立和完善,各平台作用日益凸显,中欧班列国际物流品牌形象进一步树立,受到沿线各国政府、企业欢迎和民众好评。中欧班列开行数量逐年保持翻番增长,特别是回程班列自2014年开行以来,年均增长352%。

中欧班列的开行,一方面积极推动了我国出口产品抢占和开拓国际市场;另一方面也使全球物流格局发生变化,拓展了全球物流产业链,更拓展了全球物流产业链,深刻改变了全球物流发展格局。中欧班列作为我国铁路重磅推出的往返于中欧以及“一带一路”沿线各国的集装箱国际铁路联运班列,具有安全快捷、绿色环保、受自然环境影响小等综合优势,并按照固定车次、线路、班期和全程运行时刻开行,已成为国际物流中陆路运输的骨干方式,发展前景不容小觑。

案例分析:

中欧班列成为国际物流陆路运输骨干,是连接亚欧大陆国际贸易的重要物流通道。那么,什么是国际物流?国际物流的特点是什么?国际物流与第三方物流之间的关系如何?国际物流与国内物流的区别是什么?国际物流的服务功能有哪些?国际物流发展趋势是什么?本章将予以介绍和讲解。

第一节 国际物流概述

一、国际物流的定义与内涵

国际物流是指在物品从一国供应地到另一国接收地的实体流动过程中,将运输、储存、配送、装卸搬运、包装、流通加工、信息处理等功能有机结合,实现高效率、高效益的管理运作,从而满足客户的要求。为了更深入地理解国际物流的含义,需要从国际物流的表现形式、国际物流与国内物流的关系、国际物流与国际贸易的关系三个方面来阐述。

1. 国际物流表现为不同物流形式

国际物流强调物品的供应地和接收地在不同的国家,因此国际物流可以表现为第一方、第二方、第三方或第四方物流,可以表现为供应物流、销售物流、回收物流和废弃物流,也可以表现为正向物流或逆向物流。

生产物流是在企业内部完成,而一个企业一般在一国境内,因此生产物流通常属于国内物流,而非国际物流。但是对于保税货物,在海关监管区内的生产物流具有国际物流的性质,因为海关监管区具有“境内关外”的性质(有关保税物流的内容将在第四节详细

介绍)。

2. 国际物流是国内物流的跨国延伸

国际物流与国内物流在业务流程、单证制作及流转等方面具有一定的相同之处,但由于国际物流服务范围远远超过国内物流,这就意味着国际物流比国内物流的服务时间长、服务环节多、服务费用高、承担风险大并增加"报关"这一业务环节,可以说国际物流是国内物流的延伸和扩展。

3. 国际物流受到国际贸易的影响

大部分的国际物流业务以国际贸易为前提,国际贸易的规模和发展速度影响着国际物流的发展。有学者曾收集我国近十年国际物流量、GDP 值以及进出口贸易量数据,发现国际物流量与 GDP 值、进出口贸易量呈二元线性关系,即进出口贸易额是影响国际物流量变化的重要因素,由此可见,国际贸易的快速发展会带动国际物流的快速发展。

与此相反,国际贸易发展缓慢会阻碍国际物流的发展。如 2008 年金融危机导致的经济发展缓慢,使得我国的进出口贸易受到了严重的挫伤,许多中小型国际物流企业效益减少甚至亏损,企业减员甚至倒闭,国际物流量大幅度下滑。由此可见,国际贸易的兴衰在国际物流领域的反馈是非常明显的。

当然,国际物流业务以国际贸易为本源需求并不是绝对的。当国际物流在特定时期或发展到一定阶段时,它可以脱离国际贸易而独立出现,并在国际物流系统中独立运作,例如展品物流、快递物流和应急物流(这三种物流形式将在第四节中详细介绍)。

4. 国际物流是国际贸易的物质基础

国际贸易需要实现货物的空间位移和时间位移,因此必然涉及以运输、仓储、配送、装卸搬运、包装为主要功能的国际物流的发生。国际物流为国际贸易提供了运输物质基础,包括海上运输、航空运输、铁路运输、公路运输、管道运输五种运输方式以及国际多式联运的运输形式。

目前,海上运输的业务份额最高,占有 80%~90%的比重;近年航空运输业务的份额近年逐渐增高,航空航线遍布全世界;陆路运输主要以铁路运输为主,主要面向周边国家;国际多式联运形式非常普遍。同时,国际物流为国际贸易提供仓储等物质基础,如国际物流口岸和国际物流园区。

二、国际物流的特点

(一) 物流市场广阔

1. 国际物流活动跨越国界

国际物流是跨国界的物流活动,市场广阔。全世界共有 200 多个国家和地区,人口总

数超60亿,这样的市场是任何一个国家的国内市场所不能比拟的。以我国为例,我国国际物流市场覆盖欧盟、美国、东盟、俄罗斯、日本、韩国、印度等众多国家和地区。

2. 国际物流需求层次多样

国际物流的需求层次多,包括以运输和仓储为主的简单物流需求,以附加流通加工、包装、装卸搬运、配送的增值物流需求及以附加物流信息咨询、物流方案设计、物流人才培训的一体化物流需求,这为各国国际物流业务的营销提供了多层次的市场。

(二) 环境差异性

国际物流的一个非常重要的特点就是各国物流环境的差异,尤其是物流软环境的差异。不同国家的物流适用的法律存在差异,这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;不同国家不同的经济和科技发展水平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;不同国家的不同标准也造成国际间"接轨"的困难,因而使国际物流系统难以建立;不同国家的风俗人文也使国际物流受到很大的局限。

由于物流环境的差异,迫使国际物流系统在几个不同法律、人文、习俗、语言、科技、设施的环境下运行,这无疑会增加物流运作的难度和系统的复杂性。

(三) 高风险性

由于国际物流的环境差异性很大,因此风险性很高。主要体现为自然风险、经济风险和其他风险。自然风险主要指台风、海啸、暴雨、地震等自然灾害造成的损失风险;经济风险指因经济前景的不确定性,各经济实体会蒙受经济损失的可能性;其他风险包括港口罢工、国家战争、海盗劫船等风险。基于国际物流的高风险性,参与国际物流业务的主体和政府必须共同采取相应措施规避风险。

小贴士

索马里海盗劫船事件频频发生并且造成严重后果。自2012年以来,索马里沿海累计已发生80多起海盗袭击事件,平均每4天就有一艘船遭劫,海盗已猖獗到无以复加的地步,这不仅给货主造成了巨大的经济损失,而且危害了船员的人身安全。由此可见,国际物流面临海盗劫船的风险。

(四) 标准化要求高

物流标准化是以物流为一个大系统,制定系统内部设施、机械设备、专用工具等各个分系统的技术标准,以及各分领域如包装、装卸、运输等方面的工作标准;研究各分系统

与分领域中技术标准与工作标准的配合性，以及整个物流系统与其他系统的配合性，从而谋求物流大系统的标准统一，获得最佳物流秩序和经济效益。

国际物流对标准化要求非常高，例如集装箱、托盘等运输工具和装卸桥、叉车等装卸工具必须有统一的技术标准，否则无法实现国际间的转运业务。

(五) 以远洋运输为主，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，并将多种运输方式组合。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，国际贸易总运量的75%以上是利用海运来完成的，有的国家占90%以上，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据有优势地位。

小贴士

从物资输送方式来看，国际物流的形式主要有以下6种。

(1) 陆运物流(含公路和铁路联运物流)。陆地相邻国家，通常采取陆路运送货物的方式，运输工具主要有火车和卡车等。

(2) 海运物流。国际物流大部分的货物是通过海上运输完成的，运输工具主要是各种船舶。

(3) 空运物流。对于贵重和数量少的货物，为了争取时效，往往采用专门的运输机和普通客机搭乘方式完成航空运货任务。

(4) 管道物流。这是借助高压气泵的压力将管道内的货物输送到目的地的一种运输方式。管道输送的介质已由常见的石油、天然气延伸到煤炭、铁矿石等。

(5) 多式联运物流。指按照多式联运合同，以至少两种不同的运输方式，由多式联运经营人把货物从一国境内接运货物的地点运至另一国境内指定交付货物的地点。

(6) 邮运物流。即以邮购包裹的方式对数量不多的国际货物采用的输送手段。其具体运输方式不定，但主要以航空、陆路运输为主。

三、国际物流的功能

(一) 国际物流的基本功能

1. 运输功能

国际运输是国际物流的核心功能，是国际物流的两大支柱之一。运输技术革命特别

是集装箱技术的推广对国际物流的迅速发展起到积极的推动作用。国际运输是国内运输的延伸和扩展,具有货量大、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。

国际运输方式以远洋、航空运输为主,铁路、公路运输为辅,国际多式联运是主要运输组织形式。国际物流海上运输历史悠久,线路四通八达,节点遍布全球,运量占总物流量的80%以上,是最主要的运输方式。近年来航空运输迅速发展,凭借运输速度快的优势成为另一主要运输方式。

由于国际运输运距长、运量大,以海陆联运、海空联运和陆桥运输为主的国际多式联运已成为主要运输形式。依托单一公路或铁路运输的国际运输一般开展于相邻国家,物流量相对较少,但凭借公路的"门到门"服务以及铁路运量大的优势,陆路运输成为多式联运不可或缺的力量,从而在国际运输中扮演着重要角色。

2. 储存保管功能

储存是国际物流的第二大支柱性功能,负责国际货物和物品的存储、转运。国际货物和物品的储存地点是国际物流的节点,可以是货物和物品供应地和接收地的仓库或流通仓库,也可以是港口、机场、陆路货运站等国际转运站点,还可以是大型物流中心或物流园区,或者是具有保税功能的保税区或保税仓库。

由于本身的自然属性及外界因素的影响,国际货物和物品在储存过程中会发生各种各样的变化,导致其使用价值的降低甚至丧失,因此需要对其进行有效的保管。保管就是要研究货物和物品的性质及其在储存期间的质量变化规律,积极采取各种有效措施和科学的保管方法,创造一个适于其储存的条件,维护其在储存期间的安全,保护其质量和使用价值,最大限度地降低货物和物品损耗。

3. 配送功能

配送是国际物流的末端环节,是国际物流实现"门到门"服务的必备功能。配送本身就是一个小范围的物流活动,其运输方式以公路、铁路或内河运输为主,节点以公路零担货货运站、公路集装箱货运站(CFS)、铁路货运站、内河港以及配送中心为主。与国际运输环节不同,配送环节的运输是短距离、小批量的运输,是国内、地区内的运输,是节点向客户的运输。

4. 装卸搬运功能

装卸与搬运指货物和物品的垂直运输和短距离水平运输,主要体现为装船卸船、装车卸车、进库出库以及堆场和库内搬倒、清点、查库、转运、转装等活动,是连接国际运输、储存和配送作业的纽带与桥梁,是保证国际物流连续性的必要功能。国际物流货量大,装卸搬运环节所花费的时间和费用较大,因此节省装卸搬运费用、减少装卸搬运时间是降低物流成本、提高物流效率的重要手段。

据有关数据统计，集装箱货物装卸效率是普通件杂货装卸效率的10倍左右，这也是集装箱运输在物流中快速发展的重要原因。

5. 包装功能

包装可起到保护商品、促进销售和便利流通的作用。若包装不符合要求或者破损将直接影响货物和物品的交付，因此它是国际物流顺利完成的重要环节。

包装与国际物流的各项活动密不可分。就包装与运输的关系而言，中小件货物如果用件杂货船运送必须严格用木箱包装，而用集装箱船运输只用纸箱包装再装集装箱即可。就包装与搬运的关系而言，如果人工搬运，则应按人工可以胜任的重量单位进行包装；如果使用叉车搬运，则可以以集装箱为搬运单位。就包装与储存保管的关系而言，如果货物在仓库保管时码放得高，则最下面货物的包装应能承受压在上面的货物总重量。

由此可见，包装的材料、规格、方法等都不同程度地影响着国际物流的安全性和便利性。

6. 流通加工功能

流通加工是指产品从生产领域向消费领域流通过程中，在保证产品使用价值不发生改变的前提下对产品进行的简单加工，包括货物分装、配装、拣选、刷唛、贴标签等加工服务，也包括套裁、打孔、组装、改装、服装烫熨等生产性外延加工。

流通加工的优势体现在五大方面：一是增加产品的附加价值，如食品加工；二是满足客户的多样化需求，如服装熨烫、产品贴标签；三是回避流通阶段的商业风险，如套裁、打孔、切割；四是强化流通阶段的保管功能，如加固、隔垫；五是提高物流效率，如捆绑、袋装等。

由此可见，流通加工或者提高物流企业的收入，或者降低物流企业的成本，是物流企业新的利润增长点，可使物流企业在日益激烈的国际物流市场竞争中提升核心竞争力，是国际物流中其他功能无法替代的重要功能。

这里需要强调的是，目前对于国际贸易加工中涉及的来料加工和进料加工的属性尚有不同的看法，但基于流通加工的定义——流通加工是在保证产品使用价值不发生改变的前提下进行的简单加工，即只改变产品的物理性质，而不改变其化学性质，本书认为来料加工和进料加工属于生产领域的加工，而不属于流通加工。

7. 信息处理功能

信息化是国际物流新时期的新特点，国际货物信息处理功能是国际物流必不可少的重要功能。国际物流信息包括产品销售与购买、订货和接收、货款发收等商品交易信息，运输、储存保管、配送等物流信息，消费者需求、竞争者动态等市场信息。国际物流信息具有分布广、数量大、品种多、时效性强的特点，信息流具有双向反馈作用和动态追踪性的特点。

(二) 国际物流的特定功能

1. 报关通关功能

报关指进出境运输工具负责人、进出口货物收发货人、进出境物品所有人或代理人向海关办理运输工具、货物、物品进出境手续及相关海关事务的过程。在国际物流中,不仅进出口货物需要报关,而且运输工具和物品也需要报关。也就是说,不管是国际贸易派生的国际物流,还是国际快递物流或国际展品物流,报关都是必经的环节。

报关功能是国际物流的特定功能,是国内物流所不具备的。通关不仅包括报关环节,还包括海关对进出境运输工具、货物、物品依法进行监督管理,核准其进出境的管理过程。因此,报关的准确性直接影响通关的效率,是国际物流是否能顺利实现跨国境的重要条件。

2. 出入境检验检疫功能

出入境检验检疫是指检验检疫部门和检验检疫机构依照法律、行政法规和国际惯例等的要求,对出入境的货物、交通运输工具、人员等进行检验检疫、认证及签发官方检验检疫证明等监督管理工作。在国际物流中,不仅进出口商品需要检验检疫,而且出入境交通运输工具、人员、行李物品或邮寄物品也需要检验检疫。

出入境检验检疫是国际物流必须经历的环节,也是国际物流特有的功能,是国内物流所不具备的。出入境检验检疫是否合格,直接影响是否能顺利通关,从而影响国际物流是否能顺利完成。

3. 保险功能

保险指投保人根据合同约定向保险人支付保险费,保险人对于合同约定的可能发生的事故因其发生所造成的财产损失承担补偿保险金责任,或者当被保险人死亡、伤残、疾病或者达到合同约定的年龄、期限时承担给付保险金责任的商业保险行为。不管是国际物流还是国内物流,都存在一定的风险,因此保险是物流的必要功能。

由于国际物流具有高风险性的特点,因此在国际物流中对货物、运输工具、物品进行保险就尤为重要。另外,作为国际物流的市场主体——国际货运代理,也存在自身的责任风险。因此,本书第九章将从货物运输保险和国际货运代理责任保险两方面介绍国际物流保险。

第二节 国际物流的构成要素

一、国际物流主体

(一) 国际物流需求方

国际物流市场的需求方指接受国际物流服务的主体,一般理解为货主。在国际物流

业务中，货主既包括贸易合同的卖方也包括贸易合同的买方，体现在国际运输合同中既包括托运人又包括收货人。

1. 托运人

一般来讲，托运人是指在货物运输合同中将货物托付承运人，按照合同约定的时间运送到指定地点并向承运人支付相应报酬的一方当事人。这里定义的托运人既是运输合同的当事人又是将货物交给承运人的人，基本适用于任何运输方式。国际海运对托运人有更为详细的解释。《海牙规则》和《维斯比规则》中没有关于托运人定义的规定。《汉堡规则》是第一个对托运人下定义的公约。我国《海商法》对托运人的定义借鉴了《汉堡规则》的规定，两者含义大体相同，但略有差异。

我国《海商法》第 42 条规定："托运人是指本人或者委托他人以本人名义或者委托他人为本人与承运人订立海上货物运输合同的人；本人或者委托他人以本人名义或者委托他人为本人将货物交给与海上货物运输合同有关的承运人的人。"与《汉堡规则》不同的是，《海商法》中托运人的定义用"分号"隔开，而《汉堡规则》中用"或"隔开。

对于托运人的含义需要从两方面理解，一是与承运人订立海上运输合同的人；二是将货物交给承运人的人，其托运人法律地位的取得是基于不同的原因——缔约或交货。在 CFR 或 CIF 贸易术语下，与承运人订立海上运输合同的人和将货物交给承运人的人都是贸易合同的卖方，此时两种理解不发生矛盾。但是在 FOB 贸易术语下，与承运人订立海上运输合同的人是贸易合同的买方，而将货物交给承运人的人则是贸易合同的卖方，此时托运人应该是卖方还是买方则会出现争执，需要在实际业务中加以鉴别。

对于托运人定义的表述，无论是缔约托运人还是实际交货的托运人，都规定了三种情况：一是本人；二是委托他人以本人名义；三是委托他人为本人。"本人"指托运人本人与承运人签订运输合同或将货物交给承运人。"委托他人以本人名义"指托运人委托他人（代理人）与承运人签订运输合同或将货物交给承运人，并且必须以托运人的名义进行相关事项。

"委托他人为本人"目前仍有争议，一般可以理解为托运人委托他人（货运代理人）与承运人签订运输合同或将货物交给承运人，但以他人（货运代理人）名义进行相关事项，即不透露委托人姓名。后两种表述涉及的货运代理人类型不同，将在第二章中详述。

2. 收货人

收货人定义最早在《汉堡规则》中提出："consignee means the person entitled to take delivery of the goods。"我国《海商法》沿用这一概念，其第 42 条规定为："收货人是指有权提取货物的人。"值得注意的是：收货人不只是提取货物的人，而是"有权"提取货物的人。

所谓"有权"一般理解为三层含义：一是收货人持有的提单必须是真实的，而不是伪

造的;二是提单必须是尚未失效的;三是提单必须是通过合法流转得来的,而不是非法手段获得的。

(二) 国际物流供给方

国际物流市场的供给方指提供国际物流服务的主体,根据《物流企业分类与评估指标》,具体包括提供国际运输业务为主的运输型物流企业、提供国际仓储业务为主的仓储型物流企业以及提供综合物流服务的综合型物流企业。由于国际物流业务是从单纯的国际运输业务发展而来,因此这里特别强调专门从事运输业务的实际承运人的概念。

1. 实际承运人

实际承运人是针对契约承运人而言,属于承运人的范畴。在国际运输业务中,实际承运人可以理解为拥有运输工具并提供国际海运、国际空运及国际陆运的船公司、航空公司和陆路运输企业。在国际海上运输中,对实际承运人有更详细的解释。

根据我国《海商法》第42条规定:"承运人是指本人或者委托他人以本人名义与托运人订立海上货物运输合同的人。"《海商法》第72条又规定:"货物由承运人接受或者装船后,应托运人的要求,承运人应当签发提单。"由此可见,承运人既是海上运输合同的当事人,又是提单的签发人。承运人可能是拥有船舶并提供海上运输服务的实际承运人,也可能是不拥有船舶的契约承运人(如无船承运人、多式联运经营人等)。

另外,《海商法》第42条规定:"实际承运人是指接受承运人委托,从事货物运输或者部分运输的人,包括接受转委托从事此项运输的其他人。"此时实际承运人不是海上运输合同的当事人,与托运人之间没有直接合同关系。在国际多式联运业务中,分程承运人接受承运人(多式联运经营人)委托从事货物运输或部分运输,即属于实际承运人。

例如,运输公司A与托运人签订运输合同,后又转委托给运输公司B从事此项运输业务,则此时运输公司A即为承运人,而运输公司B则为实际承运人。

由此可见,实际承运人可以划分成两类:一种是拥有运输工具,与托运人直接签订运输合同并签发提单,同时能够直接提供运输服务的企业;另一种是拥有运输工具,但不直接与托运人签订运输合同,而是接受承运人委托或者转委托从事运输业务的企业。

2. 运输型物流企业

运输型物流企业与实际承运人有所不同,它不仅从事运输业务,还必须符合其他要求。运输型物流企业指具有一定的运输工具,以从事货物运输业务为主并具备一定规模,可以提供门到门运输、门到站运输、站到门运输、站到站运输服务和其他物流服务,同时具备网络化信息服务功能,并能应用信息系统对货物进行状态查询、监控的企业。

3. 仓储型物流企业

仓储型物流企业应具备四个条件:一是以从事仓储业务为主,为客户提供货物储存、