

普通高等教育“十一五”规划教材

高等院校物流类教材系列

国际物流学

白世贞 沈欣 主编

付玮琼 孙栩 副主编

科学出版社

北京

内 容 简 介

国际物流是国务院物流产业调整与振兴规划纲要中提及并计划重点发展的领域。本书以国际商流为基础,从国际物流关键业务流程出发,全景式介绍了国际物流学的相关知识,内容包括:国际物流概论,国际贸易,国际货物运输业务,国际货物运输代理业务,国际货物检验检疫业务,国际货物报关业务,国际货物运输保险业务,国际货物仓储、包装与装卸搬运业务,国际物流单证业务和国际物流法律法规等。

本书适合高等院校物流及相关专业的本科学生使用,也可供相关行业从业人员自学。

图书在版编目(CIP)数据

国际物流学/白世贞,沈欣主编. —北京:科学出版社,2010
(普通高等教育“十一五”规划教材·高等院校物流类教材系列)
ISBN 978-7-03-027382-6

I. ①国… II. ①白… ②沈… 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(2010)第077303号

责任编辑:任锋娟/ 责任校对:栢连海
责任印制:吕春珉 / 封面设计:一克米工作室

科学出版社出版

北京东黄城根北街16号
邮政编码:100717

<http://www.sciencep.com>

双青印刷厂印刷

科学出版社发行 各地新华书店经销

*

2010年6月第一版 开本:787×1092 1/16
2010年6月第一次印刷 印张:25 3/4
印数:1—3 000 字数:598 000

定价:38.00元

(如有印装质量问题,我社负责调换〈双青〉)

销售部电话 010-62134988 编辑部电话 010-62138978-8767 (HF02)

版权所有,侵权必究

举报电话:010-64030229; 010-64034315; 13501151303

高等院校物流类教材系列

编 委 会

主 任

李严锋（教育部高等学校物流类专业教学指导委员会委员，云南财经大学商学院院长、教授）

副主任（按照姓氏笔画排序）

白世贞（哈尔滨商业大学物流学院院长、教授）

汪洪章（复旦大学外国文学研究所副所长、教授）

肖生苓（东北林业大学工程技术学院副院长、教授）

秦成德（中国法学会信息法学研究会理事，西安邮电学院教授）

梁 军（宁波工程学院经济与管理学院副院长、教授）

委 员（按照姓氏笔画排序）

王 刚 王晓博 冉文学 乔志强 任淑霞

刘 莉 刘泽海 刘胜春 刘常宝 吕西萍

孙 军 许恒勤 宋志兰 张 敏 张玉斌

张晓云 李 岩 李相林 杨中昭 杨浩雄

沈 欣 陈金山 郑志成 姜方桃 赵泉午

赵益平 徐鸿竹 秦峰华 彭东华 谢红燕

鲍爱武 廖素娟 潘尤兴 薛景梅 霍 红

前 言

中华人民共和国国务院颁发的《物流业调整和振兴规划》中明确指出，要把“加快国际物流和保税物流发展”作为一项主要任务。马士基集团公司、地中海航运有限公司、联邦快递等国际物流巨头和中国远洋运输（集团）总公司、中海集装箱运输股份有限公司等国内优秀物流企业对人才的渴望日益加剧。国内近 300 所开设物流本科专业的院校已经或准备考虑设置国际物流方向（专业），为社会培养国际物流人才。本书即在此背景下，为实现和完成这一目标贡献绵薄之力。

本书共分 10 章，第一章和第二章为理论基础部分，第三章～第八章重点介绍了国际物流的关键业务，第九章和第十章分别为国际物流单证业务和国际物流的主要法律法规，以帮助读者熟悉国际物流单证实践，了解国际物流规则。

本书适合高校物流及相关专业本科三年级（及以上）学生使用，也可供行业读者参考。具体的编写分工如下：白世贞编写第一章；沈欣编写第二章～四章、第六章、第七章、第九章；付玮琼编写第十章；孙栩编写第五章；徐玲玲编写第八章第一节、第二节；陈化飞编写第八章第三节。全书由白世贞审定。研究生张文娟、李富燕、张琳进行了大量的文字校对工作，作者对他们的辛勤劳动表示感谢。

由于时间仓促，加之编者水平有限，书中难免存在疏漏和不足，恳请读者批评指正。

目 录

第一章 国际物流概论	1
第一节 国际物流概述	2
一、国际物流的概念	2
二、国际物流的形成	2
第二节 国际物流网络、区域物流及其平台	5
一、国际物流网络	5
二、区域物流	8
三、区域物流平台	11
第三节 国际物流的发展趋势	14
一、物流企业向集约化与协同化方向发展	14
二、物流服务的优质化与全球化趋势日益明显	15
三、第三方物流快速发展	15
四、绿色物流成为国际物流发展的又一趋势	16
五、物流产业将向多元化方向发展	17
六、国际物流呈现信息化、自动化和网络化的趋势	18
小结	19
练习题	20
第二章 国际贸易	21
第一节 国际贸易概述	22
一、国际贸易的产生	22
二、国际贸易的分类	23
第二节 国际贸易术语	25
一、贸易术语的含义和作用	25
二、有关贸易术语的惯例	25
三、6种常用的贸易术语	27
四、其他贸易术语	32
第三节 国际贸易业务流程	35
一、交易前的准备工作	35
二、交易磋商与合同订立	36
小结	44
练习题	45



第三章 国际货物运输业务	47
第一节 国际海上班轮运输	48
一、班轮运输概述.....	48
二、班轮运输程序.....	54
三、班轮运价管理.....	61
第二节 海上租船运输	68
一、租船运输概述.....	68
二、租船经营方式.....	69
三、租船合同洽谈.....	72
第三节 国际航空运输	74
一、国际航空运输方式.....	75
二、航空运价和费用.....	76
三、航空快递.....	82
第四节 国际多式联运	84
一、国际多式联运概述.....	84
二、国际多式联运经营人.....	88
三、国际多式联运运输业务.....	92
四、国际多式联运的运营.....	101
小结.....	106
练习题.....	106
第四章 国际货物运输代理业务	108
第一节 国际货运代理概述	109
一、国际货运代理行业的产生与发展.....	109
二、国际货运代理的行业组织.....	110
三、国际货运代理人.....	111
第二节 国际海上货运代理	116
一、国际海运船舶营运方式.....	116
二、班轮货运代理.....	117
三、租船货运代理.....	118
四、国际海上货运责任及事故的处理.....	120
第三节 国际航空货运代理	125
一、国际航空货运代理.....	125
二、国际航空货运责任及事故的处理.....	131
小结.....	134
练习题.....	134
第五章 国际货物检验检疫业务	136
第一节 国际货物检验检疫概述	137



一、国际货物检验检疫的含义和作用	137
二、出入境检验检疫机构及其职责	139
第二节 进出口商品检验检疫的项目	142
一、质量检验	142
二、数量和重量检验	143
三、包装检验	143
四、出口商品装运技术检验	143
五、出入境动植物检验	145
六、进出口商品鉴定	145
七、出入境卫生检疫	146
第三节 商品检验检疫管理	146
一、检验检疫程序	146
二、检验检疫时间和地点的规定	151
小结	152
练习题	153
第六章 国际货物报关业务	154
第一节 报关与海关管理	155
一、海关概述	155
二、报关的基本内容	161
第二节 一般进出口货物报关	163
一、一般进出口货物的含义、范围和基本特征	163
二、一般进出口货物的报关作业流程	164
第三节 保税货物报关	171
一、保税货物的含义和基本特征	171
二、保税加工货物的报关作业流程	174
三、保税物流货物的报关作业流程	204
第四节 特定减免税进口货物报关	216
一、特定减免税进口货物的含义、范围和基本特征	216
二、特定减免税进口货物的报关作业流程	217
第五节 暂准进出境货物报关	220
一、暂准进出境货物的含义、范围和基本特征	220
二、暂准进出境货物的报关作业流程	222
第六节 转关运输货物报关	230
一、转关运输货物的含义和方式	230
二、转关运输货物的报关作业流程	232
小结	234
练习题	234



第七章 国际货物运输保险业务	243
第一节 保险概述	246
一、保险的基本原则.....	246
二、货物运输的风险、损失和费用.....	252
第二节 我国海洋运输货物保险的险别与条款	258
一、基本险别.....	258
二、附加险.....	260
三、专门险别.....	262
第三节 伦敦保险业协会海险条款	263
一、ICC (A) 险.....	263
二、ICC (B) 险.....	264
三、ICC (C) 险.....	265
第四节 我国陆上、航空、邮政包裹运输货物保险的险别和条款	265
一、我国陆上运输货物保险险别和条款.....	265
二、我国航空运输货物保险险别和条款.....	267
三、我国邮政包裹运输货物保险险别和条款.....	269
第五节 保险业务流程	270
一、确定保险金.....	270
二、办理投保和交付保险费.....	271
三、取得保险单据.....	272
四、保险索赔.....	274
小结	276
练习题	276
第八章 国际货物仓储、包装与装卸搬运业务	279
第一节 国际商品与物料的仓储业务	280
一、仓储保管在国际物流中的作用.....	280
二、保税仓库.....	281
三、仓储基础作业环节.....	285
四、仓储作业管理的基本方式.....	290
五、仓储合理化.....	292
第二节 国际商品和物料的包装	293
一、国际物流包装分类.....	295
二、国际贸易包装要求.....	297
三、包装材料、容器及保护技术.....	297
四、包装合理化.....	300
第三节 国际商品与物料的装卸搬运业务	302
一、装卸搬运业务概述.....	302



二、装卸搬运业务的特点	303
三、装卸搬运合理化	304
小结	308
练习题	308
第九章 国际物流单证业务	310
第一节 海运业务单证	312
一、海运托运单	312
二、海运提单	317
第二节 航空业务单证	323
一、航空托运概述	323
二、航空托运单	325
三、航空运单	326
第三节 国际多式联运业务单证	329
一、国际多式联运单证	329
二、国际多式联运单证的内容和缮制要求	331
第四节 报检报关业务单证	332
一、报关单	332
二、报检单	358
第五节 国际物流相关业务单证	363
一、商业发票	363
二、保险单证	366
三、产地证明	368
四、汇票	371
小结	373
练习题	373
第十章 国际物流法律法规	376
第一节 海牙规则	377
一、《海牙规则》的制定背景	377
二、《海牙规则》的主要内容	378
第二节 维斯比规则	381
一、《维斯比规则》的制定背景	381
二、《维斯比规则》的主要内容	382
第三节 汉堡规则	384
一、《汉堡规则》的制定背景	384
二、《汉堡规则》的主要内容	385
第四节 多式联运公约	387
一、《多式联运公约》简介	387



二、《多式联运公约》的主要内容.....	388
第五节 海商法.....	390
一、《海商法》简介.....	390
二、《海商法》的主要内容.....	391
小结.....	397
练习题.....	397
参考文献.....	398

第一章

国际物流概论

知识要点

- 掌握国际物流的概念，了解国际物流的形成
- 熟悉国际物流系统组织结构，了解国际物流网络与区域物流的概念
- 了解国际物流发展的趋势

技能要点

- 了解国际物流网络的连接
- 掌握区域物流、区域贸易及区域经济的联系与区别
- 掌握区域物流平台构建的要素与注意点

引导案例

美国联合包裹运送服务公司 UPS——国际快递物流的代表

UPS 公司是一家大型的国际快递公司，它除了自身拥有几百架货物运输飞机外，还租用了几百架货物运输飞机，每天运输量达 10 000 多件。UPS 公司还在全世界建立了 10 多个航空运输的中转中心，在 200 多个国家和地区建立了数万个快递中心，公司的员工达到几十万人，年营业额可达到几百亿美元，在世界快递行业中享有较高的声誉。

UPS 公司是专门从事信函、文件及包裹快递传递业务的公司。它在世界各国和地区均取得了进出的航空权。在中国，它已建立了许多快递中心。自 2001 年 4 月起，UPS 公司就已经可以直航中国内地，它在中国的业务量在 2001 年第二季度同比猛增 25%，UPS 公司开始尝到了直航的甜头。此外，为了适应中草药业务量快速增长的要求，UPS 公司又采取了多种措施，包括增加直航的中国航班。在上海浦东机场快件中心大仓库里，UPS 公司还安装了包裹处理流水线，已于 2001 年 9 月初投入使用。从 2001 年 8 月下旬开始，UPS 公司在上海安装了上百台速递资料收集器，以取代传统的纸上传递记录。

UPS 公司在世界各地发展迅速，效益显著上升。UPS 公司之所以能够取得如此显著的成绩，与它的特点有关。那就是，它能够真正做到将遍布世界各地的快递物品迅速、安全地送达目的地。

“快速”是快递公司的主要特点。UPS 公司能够实现国际快件 3 日内达到、国内快件 1 小时取件和 24 小时下个航班到达的承诺，具有较高的服务质量。



“安全”也是快递公司的主要特点之一。UPS 公司每天有 1 万多人在互联网上对快递进行跟踪查询，以及每天有 2 万人通过电话对快递进行跟踪查询。

UPS 公司之所以能够达到以上服务标准，究其原因，一是对内具有严格的管理制度和规范的业务处理流程；二是充分地运用了高科技手段，在互联网上建立了快递文件跟踪系统，同时又建立了快递文件数据汇总的数据中心，实现了快递档案的高效管理；三是建立电子数据交换（EDI）等物流系统。

UPS 公司除了开展信函、文件及包裹的物流快递业务之外，也为客户提供代理报关服务，减轻了客户报关负担并缩短了报关时间；UPS 公司还为客户代理特殊物品的包装服务，解决了客户在物品包装上的困难并节省了包装材料费用。

国际物流不仅仅只是商务活动中的物流，还有社会物流，全球快递业务就是属于这种物流。除了 UPS 公司，还有联邦快递等许多快递公司，每年通过全球快递业务所实现的业务金额高达几千亿美元。

（资料来源：<http://bbs.feego.com/posts/303/topic-00114-3030845.html>）

第一节 国际物流概述

一、国际物流的概念

国际物流是相对国内物流而言的，是不同国家或地区之间的物流，流通范围扩大的物品的实体流动范围，是国内物流的延伸和进一步扩展。

国际物流的概念有广义和狭义之分。

广义的国际物流包括贸易性国际物流和非贸易性国际物流。贸易性国际物流是指组织国际贸易货物（进出口货物）在国际间的合理流动；而非贸易性国际物流是指各种会展物品、行李物品、办公用品、捐助、援外物资等非贸易货物在国际间的流动。

狭义的国际物流是指贸易性的国际物流，即当商品的生产与销售分别在两个或两个以上的国家（地区）独立进行时，为了克服生产与销售之间的空间距离和时间间隔，对商品进行时间和空间转移的活动，即卖方交付货物和单证并收取货款，买方支付货款、接受单证和收取货物的过程。

国际物流的过程离不开中间人，也就是专门从事商品使用价值转移活动的业务机构或代理人，如国际货物的运输代理是国际货物运输服务公司、报关行、报检报验代理人、出口打包公司和进口经纪人等，他们主要是接受企业的委托，代理与物流有关的各项业务。在国际物流系统中，很少有企业能单独依靠自身力量办理和完成这些复杂的进出口货物的各项业务工作，所以才有了这些中间人的出现。这正是国际物流与国内物流最重要的区别之一。

二、国际物流的形成

以美国、前苏联为代表的两大阵营的“冷战”结束后，贸易国际化的势头越来越盛，



而且随着国际贸易壁垒的拆除,以及新的国际贸易组织的建立,若干地区已突破国界的限制形成了统一市场,这又使得国际物流出现了新的情况,国际物流形式也随之不断变化。

企业之所以要在全球范围内开展国际物流作业,其目的是为了生存和发展。促使企业进入国际物流领域的动力有许多方面,它们起到了推动器和发动机的作用。概括来说,驱使国际物流作业开展的动力有五个方面,它们分别是:经济增长、供应链思想、区域化、技术以及解除管制。它们之间的相互作用如图 1.1 所示。

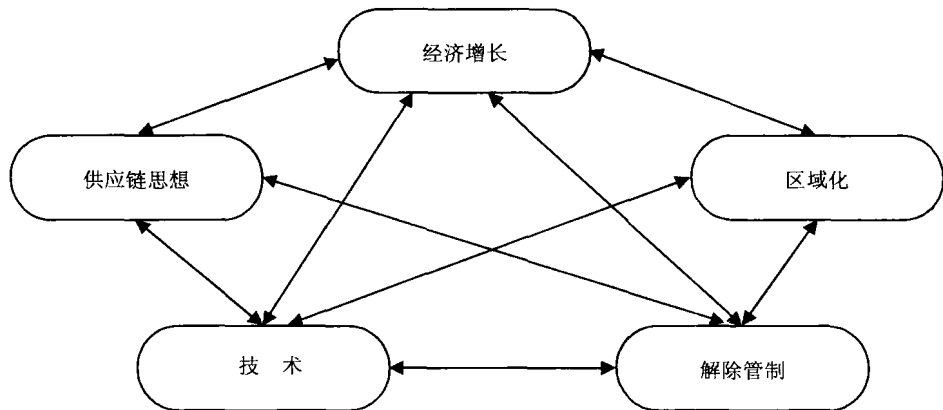


图 1.1 国际物流开展的驱动力

1. 经济增长

第二次世界大战(以下简称“二战”)以来,在许多工业化国家中,企业的收入利润每年都以几十个百分点的速度在增长。而今,主要的工业化国家的经济增长率已基本稳定甚至有所下降,传统的营销战略已不能再支持大多数企业的收入和赢利持续增长。而在工业化国家经济增长率下降的同时,由于新技术的开发,使得制造业和物流业的生产率开始提高,造成生产能力的过度。在这样的情况下,企业必须通过全球化向其他发达地区和发展中国家扩展,才能增加其收入和利润。但这类扩展需要把全球化制造和全球化营销能力综合起来,并通过综合物流的支持才能实现。所以,对发展和利润的追求就成为驱使企业进入国际市场、发展国际物流的根本动力。

2. 供应链思想

随着合作竞争时代的到来,供应链管理思想正越来越被企业广泛接受,这是国际物流发展的第二个动力。

从历史上看,企业经理们曾致力于在企业内部如何降低采购成本和制造费用,故而在制定物流资源和产品来源的决策时与其他渠道成员之间发生的费用往往被忽略了。在传统上,企业尽可能通过内部承担必要的活动来寻找对物流活动的控制,而这些内部活动会导致自营的仓库、运输车队和信息系统等产生。这些内部活动虽然可以实现最大限度的控制,但同时也增加了支持物流作业所需要的资金。现在,经理们发现,可以利



用外部资源承担范围更广的物流活动来减少资金配置。这种业务外包的方法被证明对全球化扩展至关重要。

3. 区域化

当企业发展达到一定规模、国内市场满足不了企业发展需要时，本国附近的一些国家或地区即会成为企业最初的海外市场选择。为了促进地区贸易和保护贸易伙伴免遭外部的竞争，各国开始通过各种条约的方式使合伙形式组织化。

当今世界有三个主要的贸易区，即欧洲，北美和环太平洋地区，各区域虽然并不限制与其他地区的贸易，但它们之间达成的协议却强烈地鼓励和促进区域内贸易。在这些经济区域的内部，各国通过互相降低关税、缩减海关手续、统一货运单证，以及支持公共运输和搬运系统等来便利区域内贸易。它们最终目的是要使区域内国家间的物流作业如同在一个国家内一样。

在区域化的过程中，国家间行政区的设定阻碍了贸易的发展。为了适应政治上的要求，跨国企业既要增加时间成本也要增加物流成本，但并没有给最终消费者带来增值。所以，尽管区域化的努力旨在便利区域内国家间的贸易，但政府的限制和要求在一定程度上削弱了这种努力，而纯区域化的努力仍然促进着国际贸易和国际物流的发展。

4. 技术

通信技术和信息技术是鼓励国际物流发展的第四个动力。市场上的通信交流把各种产品展示给国际消费者，于是刺激了全球范围的物流需求。

技术发展引起的另一个扩张动力是信息交换能力，计算机和通信网络的日益普及也在不断增强这种能力。以前诸如订单、交付凭证以及海关表格之类的国际商业文件，通常是硬拷贝文件，需要花费大量的时间传输，往往还有许多误差。而随着现代科学技术的突破性发展，特别是互联网的出现和广泛使用，不仅可以加快订货需求的传输速度、生产进度、装运进度以及海关清关速度等，使整个国际物流作业周期大大缩短，而且极大地提高了国际物流作业的准确性。

5. 解除管制

在一些主要行业中，解除管制是国际物流发展的第五个动力，其中金融业和运输业是解除管制的两个主要行业。

(1) 解除对金融业的管制

一方面，政府通过法令规章和程序手续方面的变化促进了全球金融和外汇贸易的发展。各种形式扩大和保证长期的进出口信贷，其作用大大超过了单一银行的能力。这种做法不仅提高了资金的可得性，而且减少了单一银行的风险，增加了贸易潜力。

另一个方面是废除了金本位制，以支持单一货币。



(2) 解除对运输业的管制

20世纪80年代以来,在全世界范围内发生了涉及多式联运所有权和经营权私有化,以及沿海航行权和双边协定等三大变化。这些变化对国际贸易和国际物流产生了重大影响。

从历史上来看,许多国家曾对国际运输所有权和经营权进行过限制,也就是说承运人在传统上被限制在单一运输方式的范围内经营,很少有共同定价和作业协定;尤其是班轮航线不能拥有且不能管理诸如汽车和铁路之类的路上运输作业。因为国际装运交付通常需要多个承运人来履行和管理整个货运流程,而在这方面没有共同的物权、作业协定和定价协定,使得涉及若干当事人的国际航运变得相当复杂。此外,承运人在作业上普遍受到限制。当承运人在外国进行收货或交付时仍然会受到种种限制。确切地说,是政府而不是市场力量来确定外国承运人所能承担的服务范围。如今,对这些领域所有权和经营权的限制依然存在,但各国间的营销安排和联盟安排已大大地提高了运输的灵活性。

刺激运输国际化的另一个因素是承运人私有化程度的提高。政府作为承运人,往往会对其本国企业进行营运补贴,同时向外国企业征收附加费。于是,人为抬高的运价和拙劣的服务水准使得政府承运人提供的装运服务往往变得既昂贵又不可靠,加之强硬联合以及工作规章等限制又产生了低效率的运输作业。因此,高成本和低效率经营相结合导致了許多政府承运人不得不亏本营运。

为了尽可能地改善运输服务,许多政府已对大型承运人进行了私有化。在竞争性的市场环境中运营,使得已经私有化的承运人必须改善服务、言行一致和竞争定价;而国际贸易则是促进这一结果的前提。

在规章制度方面,沿海航行权和双边服务贸易协定中的变化是影响国际物流的又一个因素。沿海航运权在法律上要求两个国内港口之间的客货运输只能由国内承运人运输。该项制度保护了国内运输业,但在整体上降低了其运输设备的使用率。因此,目前各国都在放宽沿海航行权的限制以提高贸易效率。

第二节 国际物流网络、区域物流及其平台

一、国际物流网络

1. 国际物流网络的概念

国际物流网络是指由多个货物收发的“节点”和它们之间的“连线”所构成的物流运作平台以及支持平台运行的信息网络。

“节点”是指国际物流网络中收发货的各个环节,具体是指国际物流网络中那些从事各种物流活动的空间场所。通过如国际物流中心、自由港、自由贸易区、保税区、



出口加工区、外贸仓库和中转站等，在这些节点实现货物集散，并在这些节点中存放保管。

“连线”是指各种运输方式在国际间的通道，如海洋运输通道、铁路运输通道、陆桥运输通道、航空运输通道和管道运输通道等。它们连接各国际物流节点，使整个国际物流形成网络。

节点间及通道上的信息传递构成信息网络，信息网络的效率直接影响着国际物流运作的效率。现代物流与传统物流的根本区别在于现代信息技术与物流业务的结合，即通过计算机和网络进行信息收集、传递、发布，以及智能化处理和对物流过程的控制。国际物流必须有世界范围内的信息化的支持。

2. 国际物流网络的构成

国际物流网络系统可以分为三个部分：节点、通道和信息系统。国际物流活动是以信息系统为基础，在节点和通道上进行的。

包装、装卸、保管、分货、配送、流通加工等物流功能是在节点上完成的；而集货运输、干线运输、配送运输等运输活动是物流通道上的主要活动，它是依靠物流节点来组织和联系的，物流节点是物流系统中非常重要的组成部分；信息系统使整个国际物流系统各节点和通道之间相互沟通，形成一体化的运作体系，从而为国际物流网络的正常运转提供决策支持和保障。

国际物流信息网络也可理解为由“信息节点”和它们之间的“信息通道”构成。前者是各种物流信息汇集和处理的点，如处理国际订货单据、编制出口单证，准备提单等；后者则包括国内外的邮件和其他电子媒介，如电话、电传、电报、EDI 和网络等。

信息系统在国际物流网络中更为重要。与国内物流相比，国际物流节点和通道较多，节点间的通道组合选择也较多，通道中还有丰富多样的路径组合选择，这需要根据实际情况进行路线和载体的规划。同时，各通道之间必须在相关的节点进行转换，这就导致信息量多而复杂。因此，信息的传递、反馈必须及时、准确，才能对物流运作过程进行及时的调节和控制，以保证整个国际物流系统高效运转。

3. 国际物流网络的衔接

在一个由许多环节、不同国家、不同物流主体组成的国际物流网络中，货物在各个运作环节之间都需要转换。海运、航空运输和陆运之间的转换，托盘与集装箱之间的转换等都要耗费大量时间。国际物流网络的构建应当尽量使这些转换自动化、标准化、规格化，以节省物流时间。物流接口的良好衔接是解决这个问题的根本方法。

实现国际物流网络的良好衔接主要有以下几种办法。

(1) 建立方便转换的接口系统

不同类型的运输方式和运输工具之间是接口的问题，不同国家的铁路轨距及两条连通的公路有不同的车道数等都是接口问题。再如公路、铁路、航空、水路运输使用的基



基础设施不同，它们之间都需要转换。建立方便转换、简单和标准化的接口系统，将大大缩短转换时间。

(2) 直拨

直拨指的是制造出来的产品直接运到站台或码头以供发运，而不是先运到仓库进行储存再发运。

在国际物流活动中采用直拨的方式，可以避免“入库—储存—出库—发运”这一繁琐的流程。

通过以站台或配送中心为临时储存场所，直拨可以在收货工具和发货运输工具之间建立一个快速转运、配送的平台。如今，世界大型跨国公司也越来越多地采用直拨的货物运输方式以优化国际物流流程的运行。

(3) 接口信息及管理

国际物流流程的接口信息需要通过国际物流信息管理系统进行管理。

单证、票据是国际物流信息管理系统中跨越接口的主要信息交换工具。EDI 是一种用于管理这些跨越接口信息的交换标准和技术；条形码也可以作为一种跨越系统边界的商品识别标志，通过一定范围内共享商品标志数据库，条形码的应用可以大大顺畅国际物流流程的运转。另外，商品物流包装上的一些通用语言、符号、代码等都可以作为接口信息来处理。

4. 国际物流网络系统在国际贸易中的重要作用

(1) 国际物流系统网络研究的中心问题

确定进出口货源点（或货源基地）和消费者的位置、各层级仓库及中间商批发点（或零售点）的位置、规模和数量，从而决定了国际物流系统的合理布局和其他合理化问题。

(2) 合理布局国际物流系统网络

在合理布局国际物流系统网络的前提下，国际贸易由卖方向买方实体流动的方向、规模、数量就确定下来了。也就是说国际贸易的贸易量、贸易过程（流程）等重大战略问题，进出口货物的卖出买进的流程、流向、物流费用、国际贸易经营效益等，都一一确定下来了。

(3) 完善和优化国际物流网络

完美和优化国际物流网络对于扩大国际贸易，提高跨国公司的竞争能力和成本优势，广泛地与世界各国联系，尽早、尽快地打入国际市场并占领国际市场，以及从时间和空间上，从信息传输上，为了加速商品周转、资金流动、减少库存和资金占压、加速国际流通，提供了有效的、切实可行的途径和保证。即离开了国际物流网络系统的合理规划 and 设置，国际贸易活动与国际间的物资交流将寸步难行。

5. 建立和完善国际物流系统网络应注意的问题

1) 在规划网络内确定建库数目、地点及规模时，要紧密围绕着商品交易计划，乃