



中国物流技术协会 推荐教材
全国职业培训教学工作指导委员会商贸专业委员会

现代物流管理专业规划系列教材

国际物流与货代通关

主 编 许晓东
龙桂先



经济管理出版社
ECONOMY MANAGEMENT PUBLISHING HOUSE

中国物流技术协会 推荐教材

全国职业培训教学工作指导委员会商贸专业委员会

现代物流管理专业规划系列教材

国际物流与货代通关

主 编 许晓东 龙桂先

副主编 方 琪 张庆国 许娓娓 安云鹏

主 审 许晓东

经济管理出版社

图书在版编目(CIP)数据

国际物流与货代通关/许晓东,龙桂先主编. —北京:经济管理出版社, 2006

ISBN 7 - 80207 - 671 - 4

I. 国… II. ①许…②龙… III. ①国际贸易 - 物流②进出口贸易 - 海关手续 - 中国

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2006)第 096941 号

出版发行: **经济管理出版社**

北京市海淀区北蜂窝 8 号中雅大厦 11 层

电话:(010)51915602 (邮编:100038)

激光照排:北京科丰华文化发展有限公司

印刷:中铁十八局一处涿州印刷厂

经销:新华书店

责任编辑:申桂萍

版式设计:蔡 凯

封面设计:于凤丽

787mm × 980mm 1/16

19.5 印张 300 千字

2006 年 12 月第 1 版

2006 年 12 月第 1 次印刷

定价:36.00 元

书号:ISBN 7 - 80207 - 671 - 4/F · 587

· 版权所有 翻印必究 ·

凡购本社图书,如有印装错误,由本社读者服务部
负责调换。联系地址:北京阜外月坛北小街 2 号

电话:(010)68022974 邮编:100836

读者反馈意见

亲爱的读者:

感谢您对《国际物流与货代通关》的学习和热爱! 为了今后能给您提供更优质的服务, 请您抽出宝贵时间填写下面意见反馈表, 以便我们更好地对本教材做进一步的改进。同时如果您在使用本教材的过程中遇到了什么问题, 或者有什么好的建议, 也请您来信、来电告诉我们。

地址: 北京市丰台区科学城南板星大厦 108 室

电话: 010 - 63714994 / 83795649

电子邮箱: caikai6223@263.net

网址: WWW.KFHWL.COM

教材名称:《国际物流与货代通关》

个人资料:

姓名: _____ 年龄: _____ 所在院校/专业 _____

文化程度: _____ 通讯地址: _____

联系电话: _____ 电子信箱: _____

您使用本书是作为: ☐ 指定教材 ☐ 选用教材 ☐ 辅导教材

您对封面设计的满意度:

☐ 很满意 ☐ 满意 ☐ 一般 ☐ 不满意 改进建议 _____

您对本书印刷质量的满意度:

☐ 很满意 ☐ 满意 ☐ 一般 ☐ 不满意 改进建议 _____

您对本书的总体满意度:

从语言质量角度看: ☐ 很满意 ☐ 满意 ☐ 一般 ☐ 不满意

从科技含量角度看: ☐ 很满意 ☐ 满意 ☐ 一般 ☐ 不满意

本书最令您满意的是:

☐ 指导明确 ☐ 内容充实 ☐ 讲解详尽 ☐ 实例丰富

您认为本书在哪些地方应进行修改? (可附页)

您希望本书在哪些方面需进行改进? (可附页)

“现代物流管理专业规划系列教材”编审委员会

主任委员:

牟惟仲:中国物流学会 副会长
中国物流技术协会 理事长

副主任委员:

吴 明:中国物流技术协会 副会长兼秘书长
康书民:教育部商业职业教学指导委员会 副主任
劳动和社会保障部全国职业培训教学工作指导委员会商贸专业委员会 主任

委员:(以姓氏笔画为序)

于 昊:吉林经贸学校 校长
王 勇:西安商贸旅游学院 院长
龙桂先:广西财经学院(副教授)
许 成:江苏徐州技师学院 商贸系主任
许晓东:江西应用技术职业学院 管理系主任
华细玲:江西商贸旅游学院商贸系 主任
刘 葆:安徽财贸职业技术学院 管理系主任(副教授)
刘宗盛:甘肃农业职业技术学院 管理系主任
张再谦:天津市第二商业学校 副校长
张智清:安徽工商职业学院 院办主任(副教授)
郑乃吉:福建经贸学校 校长
范生万:安徽工商职业学院工商管理系副主任
周文胜:广西商业学校(高级讲师)
莫柏预:广西财经学院(副教授)工商系主任
曹仲平:海南省商业学校 校长
路建国:江苏徐州市劳动局教研室 主任

前 言

人类进入 21 世纪后,以新型流通方式为代表的连锁经营、物流配送、电子商务等产业发展迅速,经济全球化趋势明显增强,给世界各国经济发展带来了前所未有的发展机遇,被誉为“第三利润源泉”的现代物流产业在国民经济建设与社会发展中发挥着愈来愈重要的作用。在原材料、设备、劳动力、成本的压缩空间趋于零后,对成本的控制将转向物流领域,因此,发展现代物流产业对优化资源配置、降低生产成本、提高经济效益,从而增强市场竞争力,具有十分重要的意义。物流产业的发展,将成为衡量一个国家现代化程度和综合国力的重要标志之一,它又被称为经济发展的“加速器”。

我国加入 WTO 以后,物流业是最先对外开放的行业之一。要实现物流一体化,发展第三方物流,与国际物流企业竞争,已引起各级政府部门和众多国内大企业的重视,如海尔、一汽大众等,率先组建自己的物流公司。但是由于我国对物流研究相对滞后,物流技术水平相对较低,使得培养出的人才参差不齐,与国外物流产业人才相比,主要体现在人员素质以及物流知识和技能与实践脱节,难以满足社会对物流人才的需求。在加强高层次物流经营与管理人才培养的同时,要大力发展物流职业技术教育,培养和造就大批物流生产第一线技术操作和运作管理的应用型人才。

从总体看,我国的物流职业教育刚刚起步,还没有真正形成一个较完整的职业教育体系,在课程设置、教材选取、培养方向等方面缺乏规范性。物流业是一个跨行业、跨部门的复合产业,具有劳动密集型和技术密集型相结合的特征。在此情况下,由全国职业教育教学培训委员会商贸专业委员会组织编写了这套系列教材,该系列教材将有针对性地来培养学生的职业技能,精练理论,突出实用性技能,充分体现物流领域的新知识、新技术、新思想和新方法。

“现代物流管理”系列教材共 14 本,由经济管理出版社和中国商业出版社分别出版。本书是该系列教材之一。本书编写的指导思想是立足现代物流管理发展的最新理论与实践成果,全面系统地分析研究国际物流与货代通关的理论、方法和技术,通过及时把握国内外国际物流与货代通关的发展动向,揭示当代国际物流与货代通关的发展规律、特点和管理模式,结合职业教育的特点,更强调国际物流与货代通关的实践操作知识的培养。本书分为六大部分:第一部分是国际物流基础理论;第二部分是货代通关的基础理论;第三部分是国际海上货物运输方面的知识及其业务操作流程;第四部分是国际陆上货物运输方面的知识及其业务操作流程;第五部分是国际航空货物运输方面的知识及其业务操作流程;第六部分是国际仓储物流和国际多式联运方面的知识。各章之前给出了案例引导,章后有案例分析或补充阅读材料,力求理论与实践相结合,立足于基本理论、基本知识和

基本技能的教育,结合职业教育的需要,强调实际应用技能的培养。

本书编写过程中参考了大量的相关书籍、论文和国内外物流网站资料,并引用了其中的有关概念和论点,由于篇幅较多,这里不一一介绍,在此对所引用的书籍、论文和网站资料的作者表示衷心的感谢。本书的编写和出版得到了北京科丰华公司、全国职业培训教学指导工作委员会、商贸专业委员会等单位的大力支持和帮助。

本书由江西应用技术职业学院许晓东老师、广西财经学院龙桂先老师担任主编。广西商业学校方琪老师、吉林经济贸易学校张庆国老师、许娓娓老师、安云鹏老师担任副主编,许晓东负责编写第一、二、五章,龙桂先负责编写第三、四章,张庆国负责编写第六、七章,方琪负责编写第八、九章,许娓娓负责编写第十章,安云鹏负责编写第十一章;全书由许晓东老师总纂定稿。由于编者学识水平所限,书中不当之处在所难免,敬请读者批评指正。

现代物流教材编委会

2006年10月

序

当前,物流不仅在我国,就是在世界范围也已经成为经济活动的热点!因为随着市场国际化、采购全球化,生产布局也随市场采购一道全球化了,这就大大地加长了供应链。而电子信息网络技术的发展,已把供应链加长对商流、信息流和资金流造成的不利影响解决掉了,从而使物流的效率对整个生产与营销成本的影响凸显出来,引起了大家的关注。中国已成为世界的加工厂,其物流需求极大,在国内物流企业快速发展的同时,国外的物流企业也纷纷进入中国,物流市场竞争极为激烈,这就加剧了我国物流人才短缺的状况。所以,各院校纷纷设立物流专业,以满足市场对物流人才的迫切需求。在解决需求方面高端的如研究生,本科生等参与的单位很多,但在高职、中专方面关心的就少多了。这主要是由于人们对物流人才市场缺乏了解,加上我国的学生与家长们望子成龙的心太迫切,殊不知人才的需求也是综合的,犹如一架机器上的各个部件一样,是缺一不可的。为什么有些产品我们都喜欢原装的?这不是输入到中国的零部件有问题,主要是我们的操作人员在领会设计意图、理解操作规范和实际动手装配上,较之国外的企业有较大的差距。为此,国家教育部特别强调在大、中专学生培养中一定要加强实操能力的培养与训练。在重视高层物流经营与管理人才培养的同时,也要特别关心物流职业技术教育,培养和造就一大批既有一定的基础理论知识,又了解物流第一线生产实际状况,并具备岗位实操能力的物流人才。

为解决上述问题,中国物流技术协会与全国职业教育教学培训委员会商贸专业委员会合作进行了物流专业教师物流实践知识的培训,在海尔、昆船、红河、北京西南物流中心等国内著名企业现场进行物流生产知识的讲授和参观、考察与研讨,丰富教师的物流生产实践知识;考察中教师还对生产线进行了拍照和录像,带回学校作为课堂教学的素材,配合课堂讲解增强学生们对物流生产的感观认知度。在此基础上,我们又做了大量的调研,分析了教学方面对教材的质量与专业性的要求,在兰州召开了“现代物流职业教育教材”编写研讨会,提出编写一套物流管理与实训相结合的系列教材。该系列教材共有14本,既系统地涵盖了目前物流专业教育的教学内容,又有针对性地培养了学生的职业技能。

本系列教材在突出实用性技能的同时,也编进一定量的物流领域新知识、新技术和新概念。除了可作学校教学使用外,也可作为企业人才培训和物流从业人员自我提高的辅导材料。

中国物流技术协会

牟惟仲

目 录

第一章 国际物流概述	(1)
第一节 国际物流的概念、作用及特点	(2)
第二节 国际物流系统的组成	(4)
第三节 国际物流的信息支持系统	(9)
第四节 国际物流标准化	(11)
第五节 物流全球化的背景及其发展	(16)
第二章 国际物流与国际贸易	(28)
第一节 国际物流与国际贸易	(28)
第二节 国际贸易术语及国际贸易惯例	(34)
第三节 国际贸易业务	(49)
第四节 国际物流运输的主要单证	(60)
第三章 国际物流基础知识	(64)
第一节 进出口业务	(65)
第二节 国际货运代理	(72)
第三节 提单业务	(75)
第四节 进出口商品检验	(81)
第五节 国际货物包装	(85)
第六节 国际货物运输保险	(92)
第四章 国际贸易口岸	(99)
第一节 国际贸易口岸概述	(99)
第二节 中国口岸	(102)
第三节 世界港口	(113)

第五章	进出口货物通关	(120)
第一节	基本概念	(120)
第二节	报关企业和报关员	(123)
第三节	国际物流中的进出口贸易管理	(146)
第六章	国际海上货物运输	(153)
第一节	概述	(153)
第二节	出口货运业务	(157)
第三节	进口货运业务	(160)
第四节	中转货运业务	(162)
第七章	国际集装箱运输	(163)
第一节	集装箱货物运输概述	(164)
第二节	集装箱运输的设施	(167)
第三节	集装箱运输(海运)的业务流程	(177)
第八章	国际陆上货物运输	(189)
第一节	国际公路货物运输	(190)
第二节	国际铁路货物运输	(197)
第九章	国际航空货运业务	(213)
第一节	国际航空货运概述	(214)
第二节	国际航空货物运输方式	(220)
第三节	航空集装器	(225)
第四节	货物的收运条件与收运程序	(228)
第五节	航空货运代理	(231)
第十章	国际仓储物流	(242)
第一节	国际仓储物流概论	(243)
第二节	国际物流仓储业务	(245)
第三节	保税仓库与保税区	(250)
第十一章	国际多式联运	(261)

第一节 国际多式联运概述	(262)
第二节 国际多式联运业务	(267)
第三节 国际多式联运单证	(273)
第四节 大路桥运输及 OCP 运输	(277)
附录	(285)
附录一 中华人民共和国海关法	(285)
附录二 中华人民共和国进出口关税条例	(295)
参考文献	(300)

——第一章 国际物流概述

* 本章概述

通过本章的学习,认识、了解物流全球化的背景及其发展;掌握国际物流的概念、作用及其特点;熟悉国际物流系统的组成;对国际物流的信息支持系统及国际物流标准化有一定了解。

* 引导案例

中美海运合作迈入务实——推动新的发展阶段

当地时间2006年3月24日上午,中国交通部副部长徐祖远与美国海运署代理署长约翰·杰缅在华盛顿共同签署了《中美海运磋商会谈纪要》。这是两国政府海运协定自2004年4月21日正式生效以来双方举行的第一次双边海运磋商,也是中国交通部与美国运输部在中美商贸联委会框架下举行的运输合作工作组会议的组成部分。

《中美海运磋商会谈纪要》签署前,徐祖远副部长与美国运输部副部长玛丽亚·赛诺女士、海运署代理署长约翰·杰缅和海岸警卫队司令柯林斯上将分别举行了会谈。在与赛诺副部长的会谈中,徐祖远就中国航运企业“受控承运人”不公正待遇、美国港口严重拥堵压船、中国船员上岸需申办签证、美国国内海上防污染标准不一致等问题与对方交换了意见,并提出了中方关于2006年度两国交通运输合作行动计划的设想。赛诺副部长表示完全同意中方就解决这些问题提出的积极建议,认为今后五年是两国交通运输合作非常重要的时期,并承诺美方愿与中方积极开展广泛合作,除海运外还将包括高速公路、运输统计等内容。

在与柯林斯上将会谈时,徐祖远就建立中国交通部与美国海岸警卫队高层定期会晤机制、商签《中美海上安全合作备忘录》、建立船舶和港口设施保安信息交流机制、开展港口国监督检查官工作交流、开展沙盘搜救演习、开展海上清污技术及设备建造技术合作以及海上救助飞行人员培训交流等提出了中方的具体倡议,并建议将这些领域的合作统一纳入两国2006年度交通运输合作行动计划中。柯林斯上将给予了积极回应,并提出了开展务实合作的具体步骤,希望将两国双边合作与多边机制合作结合起来,争取今年年中正式签署《中美海上安全合作备忘录》。

徐祖远率领的中国交通代表团一行还于当地时间3月21日参观考察了纽约-新

泽西港的保安履约情况,并登上正在该港装卸作业的中远集团“飞云河”集装箱船慰问了船员。

(资料来源:www.qk56.com)

从以上案例中可以看出,我国物流业正快速进入国际市场,其必将成为国际物流的一部分。因此,掌握国际物流知识是我国物流业走向世界的必经之路。本章将带你走进国际物流的世界。

第一节 国际物流的概念、作用及特点

一、国际物流的概念

国际物流是指货物(包括原材料、半成品、制成品)及物品(包括邮品、展品、捐赠物资等)在不同国家和地区间的流动和转移,即供应点与需求点处于不同国家(地区)之间的物流,称为国际物流。由此可见,国际物流是相对于国内物流而言的,是跨越国境的物流活动方式,是国内物流的延伸。

随着全球经济一体化的发展以及国际间分工的日益细化,国与国之间的合作交往日趋频繁,加剧了物资在国际间的交换,国际贸易获得了空前的发展。在实现物权转移的同时,还需有效地把商品按质、按量地送到国际用户指定的地点,就必须依赖于高效的国际物流系统。因此,国际贸易的发展对国际物流提出了更高、更新的要求。

从广义上讲,国际物流包括了各种形态的物资在国际间的流动。具体表现为:进出口商品转关;进境运输货物;加工装配业务进口的料件设备、国际展品等暂时进口物资,捐赠、援助物资及邮品等在不同国家和地区间所做的物理性移动。从狭义上讲,国际物流仅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、分拨配送、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等。因此,国际物流和国内物流的一个基本区别在于生产与消费的异域性。只有当生产和消费分别在两个或两个以上国家或地区独立进行时,为了消除生产者和消费者之间的时空距离,才产生了国际物流的一系列活动。

相对于国内物流来说,国际物流涉及的环节更多。在国际物流系统中,参与运作的企业及部门更为广泛,它们之间相互协作共同完成进出口货物的各项业务工作。因此,国际物流运作的环境更为复杂。

二、国际物流的作用

国际物流最大的特点是物流跨越国界,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资的合理流动,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、效率最高;同时由于国际化信息系统的支持和世界各地域范围内的物资交换,国际物流可通过物流的合理组织促进世界经济的发展和国际间的友好交往,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、稳定的方向发展。

三、国际物流的特点

国际物流有以下特点:

(一)物流环境的差异性

各国物流环境的差异,尤其是物流软环境的差异,是国际物流的一个非常重要的特点。这种差异来自于方方面面的因素,诸如:不同的国家或地区适用的法律法规不同;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样化的法律法规、人文、习俗、语言、科技发展程度及相关的设施,由此国际物流相对于国内物流来说,要形成完整高效的物流系统难度较大。

(二)物流系统的范围广

物流本身的功能要素、系统与外界的沟通已经很复杂,国际物流再在这复杂系统上增加不同国家的要素,这不仅是地域和空间的广阔,而且所涉及的内外因素更多,所需的时间更长,所带来的直接后果是难度和复杂性增加,风险增大。也正因为如此,国际物流一旦融入现代化系统技术之后,其效果会比以前更显著。例如,开通某个“大陆桥”之后,国际物流速度会成倍提高,效益显著增加。

(三)国际物流中的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,因此主要的运输方式是铁路运输和公路运输。但在国际物流中,由于货物运送的路线长、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,海洋运输方式、航空运输方式,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。例如,国际多式联运是由一个多式联运经营人使用一份多式联运的合同将至少两种不同的运输方式连接起来进行货物国际间的转移,期间需经过至少两种运输方式的转换和货物的装卸搬运,与单一的运输方式相比具有更大的复杂性。

(四)国际物流必须有国际化信息系统的支持

国际信息系统的建立,一是管理困难,二是投资巨大,而且由于世界上有些地区物流信息水平不均衡,因而信息系统的建立更为困难。当前建立国际物流信息系统的一个较好的办法是和各国海关的公共信息系统联机,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。如今,“电子数据交换”(EDI)

在国际物流领域得到了广泛的应用,对物流的国际化发展起到了重要的促进作用。

(五) 国际物流的标准化要求较高

要保证国际间物流的畅通,提高国际物流水平,必须建立统一的物流标准。目前,美国、欧洲基本上实现了物流工具、设施的统一标准,如托盘采用 1000MM × 1200MM 标准,集装箱的几种统一规格及条形码技术等,大大降低了物流费用,降低了转运的难度。而不向这些标准靠拢的国家,必然在转运、换车底等许多方面要多耗费时间和费用,从而降低其国际竞争能力。在物流信息传递技术方面,欧洲各国不仅实现企业内部的标准化,而且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其他标准化程度不高的国家交流更方便、更有效。

第二节 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、外贸加工和前后的整理、再包装以及国际配送等子系统组成,其中运输子系统和储存子系统是物流系统的两个重要组成部分。国际物流通过商品的储存和运输,实现其自身的时间和空间效益,满足国际贸易活动和跨国公司经营的要求。

一、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克服商品生产地 and 需求地之间的空间距离,创造商品的空间效益。国际货物运输是国际物流系统的核心,有时甚至就用运输代表物流的全体。商品通过国际货物运输作业由卖方转移给买方。在非贸易物流过程中,运输作业将物品由发货人转移到收货人。运输费用在国际贸易商品价格中占有很大比重。国际运输主要包括运输方式的选择、运输单据的处理以及投保等有关方面。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。

所谓国际货物运输的内外运两段性,是指国际货物运输的国内运输段(包括进口国、出口国)和国际运输段。

(一) 国内货物运输段

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),是国际物流中不可缺少的重要环节。离开了国内运输,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,要求各方协同努力,组织好运输工作;要摸清货源、产品包装、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,做到心中有数,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,减少压港、压站等物流不畅的局面。国内货物运输段的主要工作有:发运前的准备工作、清车发送、装车和装车后的善后工作。

(二) 国际货物运输段

国际货物运输段是国内货物运输段的延伸和扩展,同时又是衔接出口国运输和进口国运输的桥梁和纽带,是国际物流畅通的重要环节。出口货物被集运到港口(车站、机场),办完出关手续后直接装船发运,便开始国际段运输。有的则需暂进港口仓库储存一段时间,等待有效泊位或有船后再出仓装船外运。国际段运输可以由出口国装运港直接到进口国目的港卸货,也可以经国际转运点中转,再运给用户。

(三) 国际货物运输业发展的条件

国际货物运输业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重要标志。现代物流业的迅速发展无不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介——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,二者是相辅相成的。

与运输业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动作用,是二者发展的前提。运输设施必须超前发展才能适应国际物流的发展。比如,港口建设方面,发达国家普遍认为船等候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。港口泊位开工率达到30%,码头经营者即可保本;开工率达到50%,可获厚利;开工率达到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的、领先的地位,这与其物流运输业的现代化条件是分不开的。

我国目前国际物流运输存在的主要问题是:

第一,海运力量不足、航线不齐、港口较少等,影响了进出口货物的及时流进与流出,特别是出口货物的运输更加不足。我国出口货物主要靠海运,目前我国已经拥有了500多万吨的运载能力,外贸出口货物的84%由海运完成,海运是我国外运的主力,并能为第三国开展货运经营,但总体运输力的增长还远远跟不上国际贸易发展的速度,运输力仍显不足。20世纪90年代初期曾发生过的最严重的月份缺船量达30条。目前,现有的船型结构也不尽合理,中等船舶奇缺。船舶较大、运输间隔时间长与现代物流发展要求的批量小、需求供货快是很不匹配的。我国港口不足和布局不合理的问题也比较突出。例如,我国运往中南美、澳大利亚、新西兰、南太平洋、西非等地的货物大部分要到香港地区中转,这样运费高、时间长,严重影响了我国出口商品的竞争力。

第二,铁路全面告急,内陆出口更困难。我国同朝鲜、蒙古、俄罗斯、越南等国虽然

有铁路相连,但运输力仍然不足。例如,供香港地区作为港口运输的货物中有 1/3 是靠铁路运输,其运输量是很大的。又如内陆有的省份即使有货,而且有些货也是国际市场急需的,但由于铁路运输力不足也不能及时卖出。

第三,航空运输力不足,运费昂贵,难以适应外贸发展的需要。20 世纪 80 年代以来,世界空运货物已经被广泛采用,而我国在这方面却比较滞后。目前,我国的航空货运市场仅次于美国,居世界第二,但货物主要靠客运飞机捎带,在国内仅有 11 架全货机,仅相当于新加坡航空公司一家的全货机数量;年运量较以前虽然有了很大的增长,达到 200 多万吨,但仍满足不了我国国际贸易发展的需要。

总之,为了解决外贸出口运输的困难,必须由国家和地方联合发展船队,加速沿海码头建设和航空事业的发展。

二、仓储子系统

商品储存、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,因为商品流通是一个由分散到集中、再由集中到分散的流通过程,而库存作为一种“储备”,是维持正常生产、保持连续、应付不测需要所必需的。国际贸易和跨国经营中的商品从生产厂商或供应部门被集中运送到装运港口,有时需要临时存放一段时间,再装运出口,这是一个集和散的过程。为了保持不间断的商品往来,满足出口需要,必然要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,形成一定的贸易前的准备储存;有时,由于某些出口商品在产销时间上的背离,例如,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、货主一时运不走的现象,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、压站的现象。可见,在这种情况下,国际物流被堵塞了,给贸易双方或港方、船方等带来损失。因此,国际货物的库存量往往高于内贸企业的货物库存量也是可以理解的。

国际货物运输克服了商品使用价值在空间上的距离,创造了物流的空间效益,使商品实体位置由卖方转移到买方;而储存保管克服了商品使用价值在时间上的差异,物流部门国际运输作业的有机衔接。

从物流角度看,库存是企业之间或部门之间没有出现“无缝连接”的结果,库存作为储备的同时,又是作为一种生产闲置存在的。所以,商品不应长时间停留在仓库内,应尽量减少存储时间、存储数量,加速货物和资金周转,实现国际物流的高效率运转。

三、装卸与搬运子系统

装卸活动是随着运输保管加工等活动而发生的物流活动。相对于商品运输来讲,进