

现代物流技术丛书

杨霞芳 主编

国际物流管理



同济大学出版社

国际物流管理

杨霞芳 主编

同济大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

国际物流管理/杨霞芳主编. —上海:同济大学出版社, 2004. 12

ISBN 7-5608-2810-8

I. 国… II. 杨… III. 国际贸易—物流—物资管理
IV. F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2004)第 111693 号

国际物流管理

杨霞芳 主编

责任编辑 陈全明 责任校对 徐 栩 封面设计 陈益平

出 版 行 同济大学出版社

(上海四平路 1239 号 邮编 200092 电话 021-65985622)

经 销 全国各地新华书店

印 刷 江苏启东印刷厂印刷

开 本 787mm×1092mm 1/16

印 张 22.25

字 数 570000

印 数 1—3100

版 次 2004 年 12 月第 1 版 2004 年 12 月第 1 次印刷

书 号 ISBN 7-5608-2810-8/F·290

定 价 30.00 元

本书若有印装质量问题, 请向本社发行部调换

前 言

在经济全球化的宏观背景下,世界各国、各地区的市场以现代化通讯、信息技术、物流服务和金融市场为纽带,更加紧密地联系起来,国际贸易、跨国投资以及各种经济技术合作也日益密切。随着我国加入世界贸易组织,包括物流业在内的服务业正在逐步对外开放,这不仅使处于初级发展阶段的我国物流业面临新的挑战,同时也带来了前所未有的商机和广阔的发展空间。

国际物流是整个物流领域的一大重要分支,它既具有一般物流的共性,也因其跨越国界而另具特点。这些特点反映在国际物流所涉及的运输、储存、包装、装卸搬运、配送,以及现代信息技术、法律等诸多方面。

本书首先阐述与国际物流密切相关的国际贸易相关知识,在此基础上,以国际物流业务为主线,重点全面阐述海运、铁路、航空和多式联运方式下的运输单证、运输费用、运输程序、相关的国际公约和国内法规等,并详细阐述外贸储存和流通加工、装卸搬运,以及检验检疫和通关业务等。

本书力求反映国际物流的最新动态和发展趋势,做到理论与实务兼顾,内容完整、翔实、新颖,并突出国际物流运输业务重点。因此,本书既可作为高等院校物流专业和交通运输专业的主要教材,也可供物流企业、商贸企业等工程业务人员自学参考。

在本书编写过程中,参阅了大量国内外论著,并从中引用了不少经典的概念和图片,编者在本书最后将主要参考文献一一列出。在此,谨向各位物流研究的专家、学者致以诚挚的感谢。同时,也向为本书提供巨大帮助的同济大学出版社的领导、编辑人员,以及参加本系列丛书编写的各位专家、学者和研究生等致以崇高的敬意。

本书共分十章。第一章、第三章、第四章、第六章、第八章、第十章由同济大学杨霞芳编写;第二章、第七章由同济大学刘寿兰编写;第五章、第九章由同济大学杨晟编写。全书由杨霞芳负责统稿并定稿。

由于本书由多名人员参加编写,并且编写时间紧、任务重,难免出现疏漏和错误,真诚希望广大读者批评指正,以便再版时予以修正,从而使其不断完善。

本书是同济大学“十五”规划教材,由同济大学教材、学术著作出版基金委员会资助。

编 者

2004年8月于上海

目 录

前言

第一章 国际物流概论	(1)
第一节 物流分类	(1)
第二节 国际物流特点	(2)
第三节 国际物流与国际贸易的关系	(3)
第四节 国际物流系统	(5)
第五节 国际物流网络	(10)
第六节 国际物流发展	(12)
思考题	(13)
第二章 国际贸易相关知识	(15)
第一节 国际贸易概述	(15)
第二节 贸易术语	(17)
第三节 收付款方式	(28)
第四节 货物运输保险	(34)
思考题	(42)
练习题	(43)
第三章 出入境货物检验检疫	(44)
第一节 概述	(44)
第二节 贸易合同中检验时间和地点	(46)
第三节 出入境检验检疫有关规定	(47)
第四节 出入境检验检疫证单	(51)
第五节 电子检验检疫	(56)
思考题	(57)
第四章 进出口货物通关	(59)
第一节 通关主体	(59)
第二节 通关时间和空间范围	(61)
第三节 转关运输	(61)
第四节 报关期限和报关单证	(64)
第五节 关税	(76)
第六节 进出口货物通关程序	(82)

第七节 电子口岸和无纸通关	(83)
思考题	(87)
练习题	(88)
第五章 国际海上货物运输	(89)
第一节 概述	(89)
第二节 国际运输代理	(99)
第三节 班轮运输业务	(102)
第四节 租船运输业务	(116)
第五节 海运提单	(127)
第六节 国际海上货物运输法规	(139)
第七节 索赔和理赔	(154)
思考题	(156)
练习题	(156)
第六章 国际铁路货物运输	(158)
第一节 国际铁路货物联运概述	(158)
第二节 国际铁路货物联运基本业务	(168)
第三节 特定运送条件的货物运输	(183)
第四节 货协运单	(189)
第五节 《国际铁路货物联运协定》的主要内容	(197)
第六节 内地对港澳地区的铁路货物运输	(202)
思考题	(208)
练习题	(209)
第七章 国际航空货物运输	(212)
第一节 概述	(212)
第二节 航空运输基础知识	(225)
第三节 国际航空货物运输的经营方式和组织方法	(232)
第四节 国际航空货物运输的基本作业	(236)
第五节 国际航空货物运输费用	(242)
第六节 航空货运单	(256)
第七节 国际航空货物运输法规	(266)
思考题	(273)
练习题	(274)
第八章 国际集装箱多式联运	(276)
第一节 集装箱概述	(276)
第二节 国际多式联运	(290)

第三节 国际多式联运法规	(297)
思考题	(300)
第九章 国际物流装卸搬运	(301)
第一节 装卸搬运概念和特点	(301)
第二节 装卸搬运作业的分类	(301)
第三节 装卸搬运合理化	(303)
第四节 装卸搬运设备的合理选择	(305)
第五节 国际集装箱装卸搬运系统	(305)
思考题	(316)
第十章 国际物流仓储	(317)
第一节 仓储概述	(317)
第二节 仓储业务	(321)
第三节 保税仓库	(331)
思考题	(337)
附录	(339)
主要参考文献	(347)

第一章 国际物流概论

随着经济全球化的发展,物流全球化趋势日益显现,一方面,其他领域的国际化产生的国际物流需求日趋增强;另一方面,物流领域本身的国际化程度不断提高,使得当今的国际物流成为现代物流发展的重要领域与趋势之一。

本章主要阐述国际物流的特点;国际物流与国际贸易的相互关系;国际物流系统各个子系统的功能;国际物流网络建设和优化,并进一步对国际物流的发展趋势作了分析。

第一节 物流分类

物流是指物品从供应地向接收地的实体流动过程,根据实际需要,将运输、储存、装卸搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等基本功能实施有机结合。物流的构成要素既包括使物品的空间移动和时间移动成为可能的运输和储存,也包括保障物品顺利转移或流动的各种相关活动。

物流活动广泛存在于社会经济领域,系统较为复杂,难以形成统一的分类标准。但根据物流服务对象的不同、物流服务空间范围的不同、物流服务目的的不同等,可以将物流区分为以下几种主要类型:

一、根据物流的实用价值分类

根据物流的实用价值可以分为宏观物流和微观物流。宏观物流是指社会再生产总体、产业或大型集团的物流活动。这些物流活动对一个国家具有较为综合性和全局性的影响,包括社会物流、国民经济物流、国际物流等;微观物流指消费者和生产者所从事的或所需的各种具体的、实际的物流活动,是针对特定客户、特定产品的物流活动,包括供应物流、销售物流、回收物流、废弃物物流、生产物流和企业物流等。

二、根据物流的作用分类

根据物流的作用可以分为供应物流、生产物流和销售物流。供应物流是指为生产企业提供原材料、零部件或其他物品的活动;生产物流则指产品生产过程中,原材料、在制品、半成品、产成品等在生产企业内部移动和保存等活动;销售物流是指物品从生产企业、销售企业向需求者的移动过程。

三、根据物流服务的空间范围分类

根据物流服务的空间范围可以分为地区物流、国内物流和国际物流。地区物流是指在一国疆域内,根据行政区或地理位置划分的一定区域内的物流;国内物流是指在本国不同区域间的物流,服务于国民经济发展的总目标;国际物流则是指货物在不同国家之间的移动。较之国内物流,国际物流活动更为复杂、难度和风险更大。

四、根据物流系统的性质分类

根据物流系统的性质可以分为社会物流、行业物流和企业物流。社会物流是企业外部物流活动的总称,属于宏观物流范畴;行业物流指同一行业中的企业为了实现物流效率和低成本而在物流运作、物流管理方面进行的有效协作;企业物流则是指某一企业内部物品移动。

五、根据物流服务提供者分类

根据物流服务提供者可以分为第一方物流、第二方物流、第三方物流和第四方物流。由物品供应商提供的物流服务称为第一方物流;由物品的需求方提供的物流服务被称为第二方物流;由物品的提供方和需求方以外的中介组织提供的物流服务常常被称为第三方物流,随着生产的一体化,第三方物流正在成为现代物流的主要内容,是物流业发展的主要趋势之一;第四方物流是一个供应链的整合者和协调者,调配与管理组织本身与其他互补性服务所有的资源、能力和技术来提供综合的供应链解决方案。

第二节 国际物流特点

国际物流(International Logistics,简称 IL)是应国际贸易的需要而发生在不同国家之间的物流,具体是指当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,为了克服生产和消费之间的空间距离和时间隔离,对物资(商品)进行物理性移动的一项国际商品贸易或交流活动,从而完成国际商品交易的最终目的。广义的国际物流不仅包括上述国际贸易物流,还包括国际展览与展品物流、国际邮政物流和援外项目物流等非贸易国际物流。

国际物流是不同国家(地区)之间的物流,是国内物流的延伸和进一步扩展,它与国内物流相比较,具有以下特点:

1. 范围广阔

国际物流是跨国界的物的流通,其市场广阔,故有时称其为国际大流通或大物流。全世界共有 180 多个国家和地区,人口约 60 亿,如此广阔的地域范围和众多的消费群体是任何国家的国内物流所不能企及的。同时,由于种族、习惯和经济水平的差异,各国及各地的需求层次和数量差别较大,因此,国际物流必须适应的是一个多层次、多维体的需求市场。

2. 环境复杂

国际物流在物流通信系统设置、法律环境、物流标准和商业现状等方面存在差异。不同的国家适用不同的物流法规,这就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;不同国家的不同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,如果某些地区根本无法应用某些物流技术,将会使国际物流全系统水平下降;不同国家的不同物流标准,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局限。

由于物流环境的差异就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。

3. 系统庞大

国际物流系统是由运输、储存、包装、装卸搬运、流通加工、检验检疫、通关、配送等子系统所构成。不同的子系统所适用的行业法规不一,物流技术和标准也不同。国际物流系统应协调各子系统的关系,充分发挥各自的功能,协力实现国际物流系统要求达到的系统整体效益最大的总目标。

4. 时间性强

国际市场竞争十分激烈,不仅要求商品质量好,而且要求适时供应市场。进出口货物如不能及时运到目的地,很可能造成重大的经济损失。特别是某些鲜活易腐货物、季节性货物,如运输迟缓,不能及时上市,所造成的损失更为严重。所以,货物的装运期、交货期被列为贸易合同的条件条款,要求严格按照合同规定的时间组织国际物流运输。

5. 标准化要求高

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。国际物流标准化指的是以国际物流为一个大系统,制订系统内部设施、机械装备、专用工具、信息系统等各个分系统的技术标准。要使国际间物流畅通起来,标准化工作十分重要,可以说,如果没有国际物流的标准化,国际物流水平将难以提高。目前,美国、欧洲基本实现了物流工具、设施的统一标准,如托盘采用 1000 毫米×1200 毫米;国际标准化组织也着力推行集装箱尺寸规格标准化和标记代号标准化工作,大大降低了物流费用,降低了转运的难度,使得集装箱可以在不同的运输方式和不同的国家之间进行高效联运;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系统比其与亚、非洲等国家交流更简单、更有效。

6. 风险高

国际物流运输距离长、涉及面广、中间环节多,情况复杂多变,所面临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,如港口工人罢工可能导致进港船舶被困,空耗船期,以及货物遭受损失或延误;经济风险又可分为汇率风险和利率风险,与国际物流相伴随的资金流将面临这种经济风险,如海运班轮公司因其运价表所适用的货币贬值,将会使其实际的运费收入减少,为此,船公司通常要加收货币贬值附加费以弥补汇率变动所引起损失;自然风险是指因自然因素引起的风险,如台风、地震、海啸等。

第三节 国际物流与国际贸易的关系

国际贸易已成为世界各国经济发展中不可缺少的重要部分,是当代国际交往中最活跃的形式。国际贸易和国际物流是实现世界经济合作与发展的重要手段,二者相辅相成,互为前提。

一、国际物流是实现国际贸易的保障

国际物流贯穿于国际贸易的整个过程,首先在签订国际贸易合同时,需注明采用的运输条款;合同签订后,按运输条款所约定的时间、地点和条件,通过一种以上的运输方式,将货

物从卖方所在地通过关境运送至买方指定交货地点,完成交货任务。在这一过程中,卖方交付单证、货物和收取货款,买方接受单证、收取货物并支付货款,从而实现贸易对流条件。没有国际物流,国际贸易中所包含的国际商流、国际资金流和国际信息流就可能发生阻滞,进出口货物的使用价值就无法实现,国际贸易也无法进行。国际物流是完成国际贸易不可缺少的重要组成部分,国际物流的科学化、系统化和合理化是实现国际贸易发展的有力保障。

二、国际贸易的发展对国际物流提出新的要求

国际物流是为适应国际贸易的需要而产生和发展的。随着世界各国生产的发展和国际贸易额的不断增长,国际贸易市场竞争愈来愈激烈,对运输质量、交货时间、运输速度、运输费用等更为重视。国际贸易出现的新的趋势和特点,对国际物流在质量、安全、效率、经济和信息化方面也提出了更新、更高的要求。

1. 质量要求

国际贸易结构正在发生巨大的变化,传统的初级产品、原料等贸易品种逐步让位于高附加值、精密加工的产品,高附加值、精密加工的产品增加,对国际物流工作的质量提出了更高的要求。此外,国际贸易需求的多样化还造成了物流的多品种和小批量化,从而要求国际物流向精细、多样化发展。

2. 安全要求

国际物流涉及的国家多、地域辽阔、在途时间长,易受气候、地理条件等自然因素和政局、罢工、战争等社会政治因素的影响。在组织国际物流,选择运输方式和运输径路时,应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力造成的货物灭失和损害。

3. 效率要求

国际贸易活动的集中体现就是合约的订立和履行。而国际贸易合约的履行是由国际物流活动来完成的。在国际物流的整个过程中,都应加强物流管理,根据贸易货物的特点,采用与之相适应的巨型专用货船、专用泊位以及大型机械等专业运输等,以提高物流效率。

4. 经济要求

国际物流环节多、备运期长。在国际物流领域,控制物流费用,降低成本具有很大潜力。对国际物流企业来说,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。

5. 信息化要求

随着现代信息技术的迅速发展,电子贸易、国际电子商务等已在国际贸易领域得到广泛的应用。国际物流作为国际贸易的重要组成部分,也必须适应信息化发展趋势,要求国际物流业也要实现信息化,包括 EDI 通关、电子化检验检疫以及电子订舱等。

总之,国际物流必须不断地适应国际贸易结构和商品流通形式的变更,向国际物流合理化方向发展。

第四节 国际物流系统

一、国际物流系统基本要素

国际物流系统所涉及的基本要素主要有一般要素、功能要素、支撑要素和物质基础要素等。

1. 国际物流系统一般要素

国际物流系统的一般要素主要由劳动者、资金和物三方面构成。劳动者是物流系统的运作者,劳动者要素是现代物流系统的核心要素,提高劳动者的素质,是建立合理化的国际物流系统并使其有效运转的根本;资金要素伴随着物流的全过程,离开资金这一要素,国际物流服务无法实现,国际物流系统建设也将成为空谈;物的要素包括国际物流系统的劳动对象,也包括劳动工具、劳动手段等。

2. 国际物流系统支撑要素

在复杂的社会经济系统中,要确定国际物流系统的地位,协调与其他系统的关系,需要有体制、制度、法律、规章、行政、命令和标准化系统等支撑手段。

国际物流系统的体制、制度决定了物流系统的结构、组织、领导和管理方式,是国际物流系统的重要保障。

国际物流相关的法律、规章是用来限制和规范物流系统的活动,以及维系合同的执行、权益的划分、责任的确定。国际物流中应遵循的主要法律法规、国际惯例与国际公约主要有:与签订国际商务契约有关的各国民法以及《联合国国际货物销售合同公约》;与国际贸易术语相关的《2000 年国际贸易术语解释通则》、《1941 年美国对外贸易定义修订本》和《1932 年华沙-牛津规则》等国际惯例;国际结算方面的《跟单信用证统一惯例》第 500 号出版物(UCP500)和《托收统一规则》(URC522);与货物进出关境有关的各国海关法;关于国际海上货物运输方面的《海牙规则》、《海牙/维斯比规则》、《汉堡规则》等国际公约和各国的海上货物运输法或海商法;关于国际铁路货物运输方面的《国际铁路货物运送公约》和《国际铁路货物联运协定》等国际公约;关于国际公路货物运输方面的《国际公路货物运输合同公约》和《国际公路车辆运输规定》等国际公约;关于国际航空货物运输的《华沙公约》、《海牙议定书》等八项国际公约所构成的华沙体系;与集装箱运输相关的《日内瓦集装箱海关公约》、《1972 年集装箱海关公约》和《国际集装箱安全公约》等;关于国际多式联运的《联合国国际货物多式联运公约》等。

国际物流系统关系到国家军事、经济命脉,行政、命令等往往是保证国际物流系统正常运转的重要手段。

标准化系统是保证国际物流各环节运行,以及国际物流系统与其他系统在技术上实现联结的重要支撑条件。

3. 国际物流系统物质基础要素

国际物流系统的建立和运营,必须建立在坚实的物质基础之上。这些物质基础要素主要包括物流设施,如物流场、站、物流中心、仓库、建筑物、国际物流线路、各种口岸等;物流装备,如仓库货架、进出库设备、加工设备、运输设备、装卸机械等;物流工具,如包装工具、维护

保养工具、办公设备等；信息技术与网络，如通信设备及线路、传真设备、计算机及网络设备等。

4. 国际物流系统功能要素

国际物流系统的功能要素是指国际物流系统所具备的基本能力，这些基本能力通过国际物流各相关子系统的有效运转和相互联系得以体现。

国际物流系统是由相互作用、相互依存的若干子系统所构成，它主要包括商品的运输、储存、包装、出入境检验检疫和通关、装卸搬运和信息处理等子系统。其中，运输和储存子系统是国际物流系统的重要组成部分。国际物流通过运输和储存实现商品的空间和时间效益，满足国际贸易活动和跨国公司经营的基本要求。

二、国际物流子系统

1. 国际物流运输子系统

运输的作用是将商品使用价值进行空间位移，物流系统依靠运输作业克服商品生产地和需要地点的空间距离，创造了商品的空间效益。国际货物运输是国际物流系统的核心，具有路线长、环节多、涉及面广、手续繁杂、风险性大、时间性强等特点。

在国际货物运输中，涉及的运输方式很多，根据所使用的运输工具和运输路线，主要分为以下几种方式，见表 1-1。

表 1-1

国际货物运输方式

陆上运输	铁路运输	国际铁路货物联运、内地与港澳地区的铁路货物运输		联合运输 国际多式联运
	公路运输	国际公路货物运输、内地与港澳地区的公路货物运输		
水上运输	海洋运输	沿海运输	河海联运	
		近海运输		
		远洋运输		
	内河运输			
航空运输	国际航空货物运输、内地与港澳地区的航空货物运输			
管道运输	国际管道货物运输			
邮政运输	国际邮政运输			

(1) 海洋运输。海洋运输是国际货物运输的主要运输方式，海运量在国际货物运输总量中占 80% 以上。海洋运输之所以被如此广泛采用，是因为它与其他国际货物运输方式相比，具有通过能力大，运量大，运费低等优点。

(2) 铁路运输。铁路运输一般不受气候条件的影响，可保障全年的正常运输，而且运量较大，速度较快，有高度的连续性，运转过程中可能遭遇的风险也较小。在国际货物运输中，铁路运输是仅次于海洋运输的主要运输主式。

(3) 航空运输。航空运输是一种现代化的运输方式，它与海洋运输、铁路运输相比，具有运输速度快、货运质量高、且不受地面条件的限制等优点。因此，它最适宜运送急需物资、鲜活商品、精密仪器和贵重物品。

(4) 公路运输。公路运输是一种现代化的运输方式，它不仅可以在边境将进出口货物直接运进或运出，而且也是车站、港口和机场进出口货物集散的重要手段。

(5) 内河运输。内河运输是水上运输的重要组成部分,它是连接内陆腹地与沿海地区的纽带,在进出口货物的运输和集散中起着重要的作用。

(6) 邮政运输。邮政运输是一种较简便的运输方式。各国邮政部门之间订有协定和合约,通过这些协定和合约,各国的邮件包裹可以相互传递,从而形成国际邮政运输网。由于国际邮政运输具有国际多式联运和“门到门”运输的特点,而且手续简便,费用也不高,因而成为国际贸易中经常采用的运输方式之一。

(7) 管道运输。管道运输是国际能源运输的重要方式,它借助于高压气泵的压力将管道内货物输往目的地,其主要特点是运输通道与运输工具合而为一;运量大;成本低;运输损耗少,安全性好;受气候影响小,便于长期稳定运营;劳动生产率高;专业性强等。管道运输按其不同的输送对象可分为液体管道运输、气体管道运输和浆液管道运输。

(8) 国际多式联运。国际多式联运是按照经济合理的原则,取各种运输方式之所长,将不同的运输方式有机地结合起来,形成全程的连贯运输。国际多式联运是集装箱运输发展的产物,也是当今世界货物运输技术发展的一项重大成就。

由于各种运输方式各有特点,适合不同种类、不同距离的货物运输。根据货物的性质、运量的大小、运距的长短、需要的缓急、运输费用的高低、气候及自然条件以及国际政治形势等因素,全面考虑、选择合适的运输方式,或采用先进的国际集装箱多式联运方式,对顺利地完 成国际货物运输具有重要的作用。

国际货物运输的管理体系也直接关系到国际物流系统的高效运转。目前,我国国际货物运输管理实行以中央有关部门垂直管理为主,地方政府管理为辅。在国务院领导下,国家发展和改革委员会(简称国家发改委)、商务部、交通部、铁道部、民用航空总局(简称民航总局)、信息产业部、海关总署、国际质量监督检验检疫总局、公安部和中国人民银行分别承担国际货物运输的有关管理职能。

我国国际货物运输管理各有关部门行政职能如图 1-1 所示。

2. 国际物流仓储子系统

国际物流仓储同国际物流运输一样,都是国际贸易和国际物流不可缺少的环节。国际物流仓储不仅包括对进出口商品的储存保管,而且还包括出口加工、挑选、整理、包装、刷唛、备货、组装、配送和发运等一系列工作。仓储作业克服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商品的时间价值。

商品的储存、保管和加工等作业使商品在其流通过程中处于一种相对停滞状态,这是因为外贸商品的流通是一个由分散到集中,再由集中到分散的源源不断的流通过程。如外贸商品从生产厂或供应部门被集中运送到装运出口港(站、机场),以备出口,有时需临时存放一段时间,再装运出口,是一个集和散的过程;为了保证不间断的商品往来,满足出口需要,必须有一定量的周转储存;有些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。

保税货物是在各国的保税区 and 保税仓库进行的,主要涉及各国保税制度和保税仓库建设等方面。保税制度是对特定的进口货物,在进境后尚未确定内销或复出的最终去向前,暂缓缴纳进口税,并由海关监管的一种制度,这是各国政府为了促进对外加工贸易和转口贸易

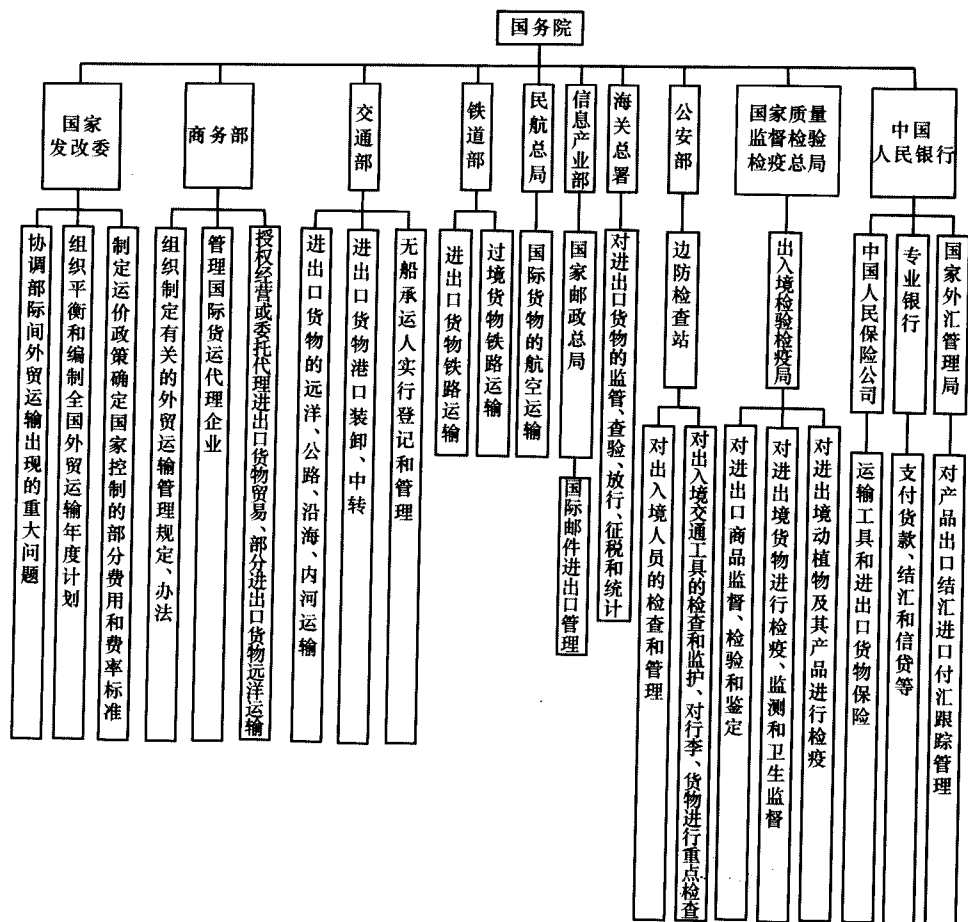


图 1-1 我国国际货物运输管理体系

而采取的一项关税措施。保税仓库是经海关批准专门用于存放保税货物的仓库,它必须具备专门储存、堆放货物的安全设施,健全的仓库管理制度和详细的仓库账册,配备专门的经海关培训认可的专职管理人员。保税仓库的出现,为国际物流的海关仓储提供了既经济又便利的条件。

3. 国际物流包装子系统

包装是在流通过程中保护产品,方便储运,促进销售,按一定技术方法采用容器、材料及辅助物等将物品封装并予以适当的装运标志的工作总称。包装往往处于生产过程的终点及物流过程的起点,是现代物流中不可缺少的环节。

良好的商品包装应具有保护商品、方便物流、促进销售、方便消费的功能。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,它反映了一个国家的综合科技文化水平。

在考虑出口商品包装设计和具体作业过程时,应将包装与储存、搬运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”。即商品开始包装时,就要考虑储存的方便、运输的快速,以加速物流、方便储运、减少物流费用等现代物流系统设计的各项要求。

4. 国际物流装卸搬运子系统

装卸搬运是物流过程中的重要环节,它在生产领域及各个物流环节中起着连接和转换的作用。装卸搬运合理与否,直接影响到整个物流系统的效率和经济效益。

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,是仓库作业和运输作业的桥梁和纽带,所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,商品进出库以及在库内的搬倒清点、查库、转运、换装等,对加速国际物流十分重要,而且节省装卸搬运费用也是降低物流成本的重要途径。

5. 国际物流检验检疫、通关子系统

为了维护国家的根本经济权益与安全,保证对外贸易顺利进行和持续发展,国家检验检疫机构根据有关法律、法规,对出入境商品实施检验检疫,并根据进出口产品质量现状、企业管理水平和开拓国际市场的需要,实施一系列行之有效的管理制度,如进口商品安全质量许可制度、进口废物原料装运前检验、出口商品质量许可制度等。出入境检验检疫的实施是国家主权的体现,也是国家管理职能的体现。

在国际贸易中,为了确定交货品质、数量和包装条件等是否符合合同规定,在买卖合同中,一般都订有商品检验条款,根据商品检验条款规定的时间与地点,由买卖双方指定的检验检疫机构,使用规定的检验标准与检验方法进行检验并出具相应的检验证明。此外,当发现问题,为分清责任,向有关责任方索赔,也可要求检验检疫机构进行公证鉴定。

国际物流是跨越关境的物的流通,为了维护国家政治、经济、文化利益,各国海关都对进出口货物实施必要的监督管理。在我国,检验检疫机构与海关建立了“先报检、后报关”的通关协调机制,海关一律凭报关地检验检疫机构签发的通关单验放货物。

检验检疫和通关分别作为国际贸易的技术壁垒和关税壁垒,在国际物流中都是必不可少的重要环节,但对国际物流的顺畅流通客观上起到一定的限制和阻碍作用。为了提高通关速度,顺应国际物流的发展需要,2001年10月国务院办公厅下发了《关于进一步提高口岸工作效率的通知》,明确指示实行“大通关”制度。

所谓“大通关”,是指在货物的进出口通关过程中,通过运用现代管理、信息化和高科技手段,对单证流、货物流和信息流进行整合,使之合理、规范、畅通,以最短的时间、最低的成本为企业提供最好的服务,体现政府行政监管的能力和效率,提高我国的综合竞争能力。“大通关”涉及相关的口岸监管查验单位、检验检疫机构、港口、机场管理部门、金融机构、生产企业、海、陆、空运输企业、货主、代理等各自的作业流程,其实施范围包括进出口货物自货主委托报检报关起至提取货物或将货物运抵监管区域的全过程。

实施“大通关”,最直接的目的是实现通关高效率。要采取有效手段,建立健全覆盖全国口岸的业务应用与信息网络,如金关工程、电子口岸系统等,减少审批程序和办事环节,口岸各方建立健全快捷有效的关检协调机制,完善通关放行制度,实现资源(如网络、信息)共享,并且可以实施科学、高效的监管,以达到口岸通关效率的大幅度提高,真正实现“快进快出”,进而提高国际物流系统的运作效率。

6. 国际物流信息子系统

国际物流信息是国际物流活动的反映,也是组织和调控国际物流活动的依据。其主要内容包括进出口单证的作业过程、支付方式信息、客户资料信息、市场行情信息和供求信息

等。国际物流信息子系统的主要功能是采集、处理和传递国际物流和商流的信息情报。没有功能完善的信息系统,国际贸易和跨国经营将寸步难行。随着国际市场竞争的日趋激烈,世界各国日益加强了对国际物流系统中信息流的管理,把提高信息流水平和技术作为降低国际物流成本、提高国际物流服务水平和质量、提高整个国际物流效益和运行可靠性的发展战略。目前,已应用于国际物流系统的信息技术主要有电子数据交换、条形码技术和全球卫星定位系统等。

电子数据交换(Electronic Data Interchange,简称 EDI)是指通过电子方式,采用约定的报文标准,从一计算机向另一计算机进行结构化数据的传输和处理。从国际物流的角度看,EDI 是将有关运输、保险、银行、检验检疫和海关等方面的信息,用一种公认的标准格式在计算机里进行传输和处理,并完成以国际物流为中心的全部业务过程。

条形码是一种信息代码,由一组宽度不同,反射率不同的条和空按规定的编码规则组合起来,用以表示一组数据的符号。条码技术是一项包括编码技术、符号技术、识别与应用系统设计技术的综合技术,在国际物流中主要应用于进出口货物的订货业务;大型国际配送/加工中心的货物分拣;外贸商品检验;国际出口单证业务处理和物料搬运等方面。

全球卫星定位系统(Global Positioning System,简称 GPS),是利用分布在距地面约 2 万千米高空的多颗卫星对地面目标的状况进行精确测定以进行定位、导航的系统。它主要用于船舶和飞机导航、对地面目标的精确定时和精密定位、地面和空中交通管制、空间与地面灾害监测等。20 世纪 90 年代以来,全球卫星定位系统在物流领域已广泛应用于汽车自定位、跟踪调度、陆地救援;内河及远洋船队最佳航程和安全航线的测定、航向的实时调度、监测及水上救援;空中交通管理、精密进场着陆、航路导航和监视;铁路运输管理等方面。

第五节 国际物流网络

国际物流网络是由国际物流实体网络和信息网络所组成的有机整体,实体网络和信息网络并非相互独立,它们之间的关系是密切相连的。

一、国际物流实体网络

国际物流实体网络是由多个收发货的节点及其之间的连线所构成的。

国际物流网络节点是国际物流网络中连接物流线路的结节之处,通常是指进、出口国内外的各类仓库,如制造厂仓库、中间商仓库、口岸仓库、国内外中转点仓库以及流通加工配送中心和保税区仓库等。国际物流过程的包装、装卸、保管、分拣、配货、流通加工等,都是在这类物流节点上完成的。国际物流节点通过转换运输方式,衔接不同的运输方式;通过加工,衔接干线物流和配送物流;通过储存,衔接不同时间的供应物流与需求物流;通过集装箱、托盘等集装处理,衔接整个“门到门”运输,使之成为一体。国际物流节点按其主要功能分为转运型节点、储存型节点、流通型节点和综合性节点。转运型节点以连接不同运输方式为主要职能,如铁路货运站、铁路编组站、公路车站、公路枢纽、航空机场、海运港口、不同运输方式之间的转运站、终点站等,国际货物在这类节点上的停滞时间较短;储存型节点以存放货物为主要职能,如储备仓库、营业仓库、中转仓库、口岸仓库、港口仓库等,国际货物在这类节点上停滞时间较长;流通型节点以组织国际货物流动为主要职能,如配送中心等;综合性节点