

目 录

第一章 国际物流概述

第一节 国际物流的含义及特点·····	(1)
第二节 国际物流系统·····	(4)
第三节 国际物流运作的主要业务活动与主要环节·····	(12)
第四节 物流的全球化·····	(17)

第二章 国际物流与国际贸易

第一节 国际贸易与国际物流的关系·····	(21)
第二节 国际贸易方式·····	(23)
第三节 国际贸易术语·····	(28)
第四节 对外贸易合同的磋商及主要条款·····	(41)
第五节 对外贸易合同的履行·····	(54)

第三章 国际物流运输业务

第一节 国际物流运输方式概述·····	(65)
第二节 国际海上货物运输业务·····	(71)
第三节 国际集装箱运输业务·····	(88)
第四节 国际航空运输业务·····	(105)
第五节 国际多式联运业务·····	(113)

第四章 国际运输代理业务

第一节 国际货运代理人与国际物流·····	(125)
第二节 国际海上货运代理业务·····	(128)
第三节 国际船舶代理业务·····	(140)
第四节 国际航空货运代理业务·····	(146)

第五章 货物进出境报关制度与程序

第一节 海关基本知识	(161)
第二节 海关通关制度与通关程序	(164)
第三节 进出口货物的转关制度	(173)
第四节 进出口货物收付汇的管理	(175)
第五节 国家对出口退税的管理	(177)

第六章 出入境检验检疫制度与程序

第一节 出入境检验检疫制度	(181)
第二节 出入境检验检疫程序	(182)
第三节 我国出入境检验检疫检务的信息化建设	(188)

第七章 国际货运保险

第一节 海上运输货物保险	(193)
第二节 陆上运输货物保险	(199)
第三节 航空运输货物保险	(200)
第四节 邮政包裹运输保险	(201)
第五节 保险单据	(202)

第八章 国际物流运作管理

第一节 区域物流	(204)
第二节 经济全球化下的企业物流运作	(211)
第三节 国际物流相关法律	(224)

参考文献	(236)
------	-------

第一章 国际物流概述

第一节 国际物流的含义及特点

一、国际物流的含义

国际物流(international logistics)是指货物(包括原材料、半成品和制成品等)及物品(包括邮品、展品、捐赠物资等)在不同国家间流动或转移。对此而言,广义的理解是货物在国际间的实体移动。狭义的理解仅是与另一国国际贸易相关的物流活动,如货物集运、分拨配送、货物包装、货物运输、申领许可文件、仓储、装卸、流通中的加工、报关、国际货运保险、单据制作等。

国际物流是不同国家之间的物流活动。当某国的一家企业出口其生产或制造的产品给在另一个国家的客户或消费者时,或者当该企业作为进口商从另一国进口生产所需要的某种原材料、零部件或消耗品时,为了消除生产者和消费者之间的时间和空间上的距离,使货物从卖方处所物理性地移动至买方处所,并最终实现货物所有权的跨国转移,国际物流的一系列活动也就产生了。有人将此简单称为出口物流和进口物流。

国际物流是国内物流的延伸,是国际贸易的必然组成部分。各国之间的相互贸易最终都需要通过国际物流来加以实现。随着全球经济一体化的趋势不断增强,各国在国际分工基础上形成的合作交往日益密切,相互联系、相互依赖、共同发展是当今世界经济发展的主要特征。所有国家都必须遵守这一发展规律,参与国际分工,提升本国的未来国际竞争能力,发展世界经济。国与国之间合作与交流的日益繁荣,促进了国际贸易的发展,加剧了货物和物品在国际间的流动和转移,这需要有高效的国际物流系统加以支持。因此,国际分工的细化以及国际贸易的增长带动与促进了国际物流的发展。

二、国际物流的特点

1. 国际物流的经营环境存在着较大的差异

国际物流的一个显著的特点就是各国的物流环境存在着较大的差异。除了由于生产力及科学技术发展水平、既定的物流基础设施各不相同,各国文化历史、风俗人文以及政府管理物流的适用法律等物流软环境的差异尤其突出,使国际物流的复杂性远远高于一国的国内物流。例如,语言的差异会增加物流的复杂性。在地理上西欧比美国小得多,但由于它使用多国语言,有德语、英语、法语等,致使需要更多的存货来支持其市场营销活动,因此,每一种语言都需要相应的存货。

2. 国际物流的系统广泛、风险性高

物流本身就是一个复杂的系统工程。而国际物流在此基础上增加了不同国家的要素,这不仅仅是地域和空间的简单扩大,而是涉及更多的内外因素,增加了国际物流的风险。例如,由于运输距离的扩大延长了运输时间并增加了货物中途运转装卸的次数,使国际物流中货物灭失及短缺的风险增大;企业资信汇率的变化使国际物流经营者而面临更多的信用及金融风险;而不同国家之间政治经济环境的差异可能使企业跨国开展国际物流遭遇国家风险。

3. 国际物流运输主要方式具有复杂性

在国内物流中,由于运输线路相对比较短,而运输频率较高,主要的运输方式是铁路运输和公路运输。而在国际物流中,由于货物运送线路长、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、航空运输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。其中国际多式联运是由一个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。

4. 国际物流必须依靠国际化信息系统的支持

国际物流的发展依赖于高效的国际化信息系统的支持。由于参与国际运作的物流服务企业及政府管理部门众多,如货运代理企业、报关行、对外贸易公司、海关、商检等机构,使国际物流的信息系统更为复杂,国际物流企业不仅要制作大量的单证而且要确保其在特定的渠道内准确地传递,因此耗费的成本和时间是巨大的。目前,在国际物流领域,EDI(电子数据交换)得到了较广泛的应用,它极大地提高了国际物流参与者之间的信息传输速度和准确性。但是由于各国物流信息水平的不均衡以及技术系统的不统一,在一定程度上阻碍了国际信息系统的建立和发展。

5. 国际物流的标准化要求较高

国际物流除了国际化信息系统支持外,统一也是一个非常重要的手段,这有

助于国际间物流的畅通运行。国际物流是国际贸易的衍生物,它是伴随着国际贸易的发展而产生和发展起来的,是国际贸易得以顺利实现的必要条件。如果贸易密切的国家在物流基础设施、信息处理系统乃至物流技术方面不能形成相对统一标准,那么就会造成国际物流资源的浪费和成本的增加,最终影响产品在国际市场上的竞争能力,而且国际物流水平也难以提高。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,集装箱实施统一规格及条码技术等。

三、国际物流的产生和发展

国际物流是伴随着国际贸易的发展而发展的,是国际贸易的具体实现途径和方式。在买卖双方达成国际货物买卖合同之后,如何在一定成本条件下,使合同规定的货物按质、按量,准时而无差错地从卖方处所转移到买方处所或其指定地点,也就成为国际物流的核心业务内容。国际物流的有效运作不仅能够提升一国产品在国际市场上的竞争能力,促进一国对外贸易的发展,而且能够起到有效满足本国经济、技术、教育发展的需要,从而满足国内消费者需要的作用。在第二次世界大战之前,国际贸易在概念和运作方法上都是较为简单的,发达国家从发展中国家以低价采购大量原材料,而以高价向发展中国家销售制成品,双方之间的贸易极为不平等。第二次世界大战以后,随着跨国投资的兴起,发展中国家生产力水平的提高,发达国家与发展中国家之间的贸易以及跨国生产企业内部的国际贸易发展迅速,国际贸易总量以及运作水平上有了新的变化。适应这一变化,国际物流也逐渐在数量、规模以及技术能力上有了长足的发展。

国际物流在上一世纪的发展经历了以下几个阶段:第一阶段,20 世纪 50 年代,国际物流发展的准备阶段;第二阶段,20 世纪 60 年代,国际物流设备、工具大型化阶段;第三阶段,20 世纪 70 年代,国际货物包装集装箱化、集装箱船、集装箱港口快速发展阶段;第四阶段,20 世纪 80 年代,国际货物多式联运、自动化搬运、装卸技术发展阶段;第五阶段,20 世纪 90 年代,国际物流信息化时代。

四、国际物流的基本分类

根据不同的标准,国际物流主要可以分为以下几种类型。

1. 进口物流和出口物流

按照货物流向进行划分可分为进口物流和出口外流。凡存在于进口业务中的国际物流行为被称为“进口物流”,而存在于出口业务中的国际物流行为称为“出口物流”。鉴于各国的经济政策、管理制度、外贸体制的不同,反映在国际物流中的具体表现既有交叉,又有类型的不同,因此须加以区别。

2. 国家间物流和经济区域间物流

依照不同国家所规定的关税区域予以区别,可分为国家间物流与经济区域间物流。这两种类型物流,在形式和具体环节上存在着较大差异。如欧共体区域间物流、欧共体与其他国家、欧共体与其他区域间物流的差异现象。

3. 国际商品物流及其他物品的物流

根据国家进行货物传递和流动方式,国际物流又分为:国际商品物流、国际军火物流、国际邮品物流、国际援助和救助物资物流等。

围绕国际物流活动而涉及国际物流业务的企业有国际货运代理、国际船舶代理、国际物流公司、国际配送中心、国际运输及仓储和报关行等具体企业。

第二节 国际物流系统

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、装卸、运输、报关、流通加工和其前后的整理、再包装以及国际配送等子系统组成。运输和储存子系统不仅是物流系统的主要组成部分,也是国际物流系统的主要组成部分。国际物流通过物品的储存和运输,实现其自身的时两和空间效益,满足国际贸易活动和跨国公司经营的要求。

(一)运输子系统

国际货物运输是国际物流系统的核心子系统,其作用是通过使物品实现空间移动而实现其使用价值。国际物流系统依靠运输作业克服物品在不同国家(或不同地区)的生产地点和需要地点的空间距离,创造空间效益。物品通过国际货物运输作业由供方转移给需方。国际货物运输具有线路长、环节多、涉及面广、手续繁杂、风险性大、时间性强等特点。国际运输费用在国际物品价格中有时会占有很大的比重。国际运输管理主要考虑运输方式的选择、运输路线的选择、承运人的选择、运输费用的节约、运输单据的处理以及货物保险等方面的问题。

国际货物运输还具有内外运输的两段性和联合运输特点。所谓内外运输的两段性,是指运输的国内运输段(包括进、出口国内)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到出运港(站、机场)的国内运输,是国际物流中不可缺少的重要环节。商开国内运输,出口货物就无法从生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,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(主要指港口泊位)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。国内运输段的主要工作分为发运前的准备工作和发运、装车以及装车后的善后工作。

2. 国际运输段

国际运输段是整个国际货物运输的重要一环,它是国内运输的延伸和扩展,同时又是衔接出口国货物运输和进口国货物运输的桥梁和纽带,是国际物流畅通的重要环节。国际运输段,主要指被集运到港(站、场)后的出口货物可以直接装船发运,有的则需要暂进港口仓库储存一段时间,等待有泊位、有船后再出仓装船外运。国际运输段可以采用由出口国装运港直接到进口国目的港卸货,也可以采用中转经过转运点,再运达目的港。运达目的港的货物,一部分可以就在到达港直接分拨出去,送达最终用户,另一部分先送达相关的供应部门,再分运给用户。不论是国际转运还是国内拨交分运,均有相应的仓储设施,以备临时存放中转之用。

3. 国际货物运输发展的条件

国际货物运输业的发展将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体——集装箱的发展更是令人震惊。这种大规模国际货运业的发展也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。必须超前发展现代化的运输设施才能通应国际贸易和国际物流的发展。西方发达国家在国际贸易中处于有利的领先地位,这与其物流运输业的现代化条件是分不开的。

(二) 储存子系统

物品的储存会使物品在流通过程中处于一种或长或短的相对停滞状态,有人称储存为运输中的“零速度运输”。即使是在“零库存”的概念下,国际物流中物品的储存也是完全必要的,因为国际物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。例如,国际贸易或跨国经营中的物品从生产厂或供应部门被集中运送到装运港口,通常需临时存放一段时间,再装运出口,这就是一个集和散的过程。它主要是在各国的保税区 and 保税仓库进行的,因此会涉及各国保税制度和保税仓库建设等方面的问题。

从现代物流的理念来看,在国际物流中,应尽量减少储存时间和储存数量,

加速物品的周转,实现国际物流的高效率运转。由于储存保管可以克服物品在时间上的差异,所以能够创造时间效益。

(三)检验子系统

国际物流中的物品是国际贸易交易的货物或跨国经营的商品,其具有投资大、风险高、周期长等特点。通过检验可以促进销售,维护产品质量和提高国际物流效率,这就使商品检验成为国际物流系统中的一个重要的子系统。通过商品检验,可以确定交货品质、数量和包装等条件是否符合合同规定,如发现问题,可分清责任。在国际货物买卖合同中,一般都订有商品检验条款,主要包括检验时间与地点、检验机构与检验证明、检验标准与检验方法等内容。

(四)通关子系统

国际物流的一个重要特点就是跨越关境。由于各国海关的规定并不完全相同,所以,对于国际货物的流通而言,各国的海关可能会成为国际物流中的“瓶颈”。要消除这一瓶颈,就要求物流经营人熟知有关各国的通关制度,在适应各国通关制度的前提下,建立安全有效的快速通关系统,保证货畅其流。我国的海关和检验检疫等口岸机构为进出境的货物制定了有关的监管规定和程序,以促进我国对外贸易的发展,并为办理有关手续提供方便。

(五)装卸搬运子系统

国际物流运输、储存等作业离不开装卸搬运,因此,国际物流系统中的又一重要子系统是装卸搬运子系统。它是短距离的物品搬移;是储存和运输作业的纽带和桥梁。它也能提供空间效益,能够高效率地完成物品的装卸搬运,就能够更好地发挥国际物流节点的作用。同时,节省装卸搬运费用也是降低物流成本的重要途径之一。

(六)信息子系统

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的信息情报。在现代物流的背景环境下,如果没有功能完善的信息系统,国际贸易和跨国经营就会寸步难行。国际物流信息的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、供求信息以及物品在国际物流环节中的位置和状况等。国际物流信息系统的特征是信息量大,交换频繁;传递量大,时间性强;环节多、点多、线长。所以,应该建立技术先进的国际物流信息系统。在国际贸易中 EDI 的发展是一个重要趋势;Internet 的发展也为国际物流信息系统的完善提供了条件。

国际物流系统中的上述主要的子系统应该与配送子系统、包装子系统以及流通加工子系统等有关有机联系起来,统筹考虑,全面规划,建立适应国际竞争要求的国际物流系统。

二、国际物流系统网络

(一) 国际物流系统网络的概念

国际物流系统网络,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。所谓“收发货节点”是指进、出口过程中所涉及的国内外的各层储货仓库、站场,如制造厂商仓库、中间商仓库、货运代理人仓库、口岸仓库、各类物流中心、保税区仓库等。节点内商品的收发、储运是依靠运输连线和物流信息的沟通、协调来完成的。在节点中,除可以实现收发和储存保管功能外,还可以实现包装、流通加工、装卸等功能。

“连线”是指连接上述国内众多收发货节点的运输连线,如各条海运航线、铁路线、飞机航线以及海陆空联合运输线路。这些网络连线代表库存货物的移动,即运输的路线与过程。每一对节点有许多连线以表示不同路线、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(收或发);信息流动网的连线通常包括国内外的邮件,或某些电子媒介(如电话、电传、电报、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运输单证或电脑对最新库存量的记录;物流网与信息网并非独立,它们之间的关系是密切相关的。国际物流系统网络如图 1-1 所示。

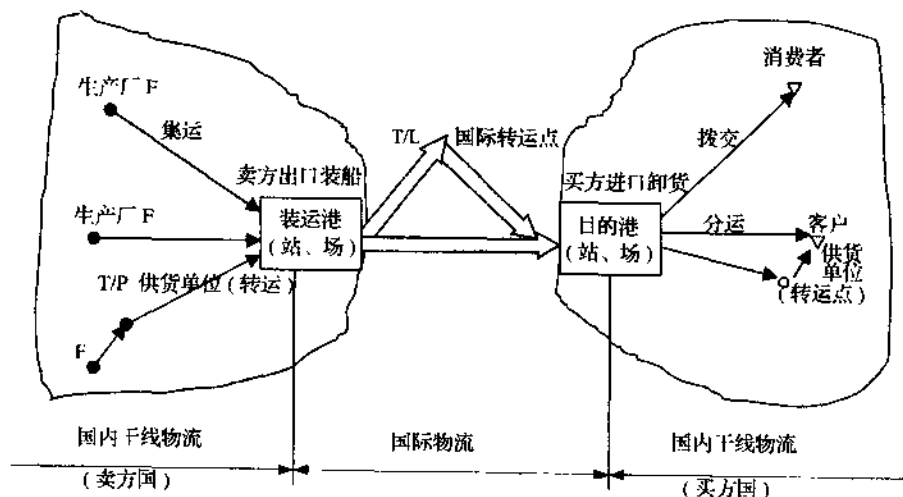


图 1-1 国际物流系统网络图

F—工厂;T/P—分销物流;T/L—国际物流;▽—仓储;○—国际运输段 ➔—国内运输段

(二) 国际物流系统网络在国际贸易中的作用

(1) 国际物流系统网络研究的中心问题是确定进出口货源点(或货源基地)和消费者的位置、各层级仓库及中间商批发点(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是否合理化。

(2) 国际物流系统网络的合理布局,决定国际物流流动的方向、结构和规模,即决定国际贸易的贸易量、贸易流程及由此而引起的物流费用和经济效益。

(3) 合理布局国际物流系统网络,对扩大国际贸易、占领国际市场、加速商品的国际流通提供了有效和切实可行的途径。

(三) 建立国际物流系统网络应注意的问题

(1) 要以国家宏观贸易总体规划为前提,紧密围绕商品交易计划来规划和确定网络内建库数目、地点及规模。

(2) 明确各级仓库的供应范围、分层次关系及供应或收购数量,注意各级仓库间的有机衔接,以保证国内外物流的畅通,同时避免仓库的重复设置。

(3) 国际物流系统网络的规划要考虑现代物流技术的发展以及经济结构的调整,留有一定的发展空间。

(四) 国际物流合理化措施

(1) 合理选择和安排国内外物流网点,扩大国际贸易的范围、规模,以达到费用省、服务好、信誉高、效益高、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,包括进货在途(如进货、到货的待验和待进等)、销售在途(如销售待运、进出口口岸待运等)、结算在途(如托收承付中的拖延等),以便节约时间,加速商品的资金周转。

(4) 加快进出境通关工作,实现信息电子化。

(5) 改进运输路线,减少相向、迂回运输。

(6) 改进包装,增加技术装载量,多装载货物,减少损耗。

(7) 改进港口装卸作业,有条件的国家或地区要扩建港口设施,合理利用泊位与船舶的停靠时间,尽力减少港口杂费,吸引更多的买卖双方入港。改进海运配载,避免空仓或船货不相适应的状况。

(8) 国内物流运输段,在出口时,有条件的要尽量做到就地、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,等等。

三、国际物流运输线路

国际物流流动的路径即是国际化运输线路。随着国际物流的发展,我国已形成国际化运输线路网络,包括国际远洋航线及海上通道、航空网线、公路网线和铁路网线等。这是我国国际物流实现的基础设施。

(一) 国际远洋航线及海上通道

1. 海洋、运河和海峡通道

(1) 海洋通道。太平洋沿岸有 30 多个国家和地区,拥有世界 1/6 的港口,货运量居世界第二位。随着亚洲、拉美、大洋洲发展中国家的兴起,太平洋在世界航运中的作用日益增强。大西洋沿岸拥有世界 3/4 的港口和 3/5 的货物吞吐量。大西洋周围几乎都是各大洲的发达地区,贸易、货运繁忙,海运量一直居各大洋的首位,约占世界海运总量的 2/3。印度洋周围有 30 多个国家和地区,拥有世界近 1/10 的港口和 1/6 的货物吞吐量。印度洋上的货运以石油为主。北冰洋因气候寒冷,仅有极少部分有通行的条件,其货运意义不大。

(2) 运河通道。苏伊士运河,位于埃及东北部,居亚欧非三洲交通要冲,它沟通地中海和红海,连接了大西洋和印度洋,是一条具有重要战略意义的水道。它大大缩短从欧洲通往印度洋和大西洋西岸的航程。目前可通行吃水 20.4 米、载重 25 万吨的超级油轮,通过运河平均需要 10 小时。

巴拿马运河,斜贯巴拿马国中部,沟通太平洋和大西洋,航道水深 13.5~26.5 米,可通行 6.5 万吨以下船舶。

基尔运河,位于德国东北部,横贯日德兰半岛,沟通波罗的海和北海。运河长 98.7 千米,水深 11.3 米,可通行吃水 9.4 米、载重 2 万吨级以下船舶。

(3) 海峡通道。马六甲海峡,位于马来半岛和苏门达腊岛之间,是沟通太平洋和印度洋的海上交通要道。海峡包括新加坡海峡,总长 1188 千米,水深 25~113 米,可通过 25 万吨满载海轮。

英吉利海峡,位于英法两国之间狭窄处,连同多佛尔海峡总长 600 千米,水深 25~55 米,是连接北欧与北美的主要航线。

霍尔木兹海峡,位于阿曼半岛和伊朗之间,西接波斯湾,东联阿曼湾,全长约 150 千米,平均水深 70 米以上,在航运上占有重要地位,是世界著名的石油海峡。此外,较重要的海峡还有地中海通往大西洋惟一的通道——直布罗陀海峡,沟通印度洋、亚丁湾和红海的重要水道——曼德海峡,黑海与地中海之间的惟一通道——黑海海峡,等等。

2. 海运航线

世界各地水域,在港湾、风向、水深及地球球面距离等自然条件的限制下,可

供船舶航行的一定路径称为航路。海上运输运营为达到最大的经济效益在许多不同航路中所选定的运营通路称为航线。

航线从不同的角度可分为不同的类型。按船舶营运方式,航线分定期航线和不定期航线。定期航线又称班轮航线。按航程的远近,航线分远洋航线、近洋航线和沿海航线。远洋航线指跨越大洋的运输航线,近洋航线指与邻国港口间的运输航线,沿海航线则指本国沿海各港口间的海上运输航线。

(1)太平洋航线。太平洋是世界上重要的海运大洋,沿岸有30多个国家和地区。目前,太平洋的海运量约占世界海运总量的20%以上,仅次于大西洋,居世界第二位,但太平洋的航运发展速度超过了其他几个大洋,已形成了世界航运中心东移之势。其主要航线有:①远东—北美西海岸航线;②远东—加勒比海、北美东海岸航线;③远东—南美西海岸航线;④远东—东南亚航线;⑤远东—澳大利亚、新西兰航线;⑥澳大利亚、新西兰—北美东海岸航线。

(2)大西洋航线。北大西洋两侧是西欧、北美两个世界经济发达的地区,又有苏伊士和巴拿马两运河通印度洋和太平洋。自16世纪起,两岸间的贸易、航运就开始繁荣。长期以来,大西洋上的航运量一直居世界首位。其主要航线有:①西北欧—北美东海岸航线;②西北欧、北美东海岸—加勒比海航线;③西北欧、北美东海岸—地中海—远东航线;④南美东海岸—好望角—远东航线;⑤西北欧、地中海—南美东海岸—远东航线。

(3)印度洋航线。印度洋的航线众多,有:①远东—东南亚—海湾航线;②远东—东南亚—地中海—西北欧航线;③远东—东南亚—好望角—西非、南美航线;④澳大利亚、新西兰—海湾或地中海、西北欧航线;⑤海湾—南非—西北欧、北美运油航线;⑥波斯湾—东南亚—日本航线;⑦波斯湾—苏伊士运河—地中海—西欧、北美航线。

(4)北冰洋航线。北冰洋由于气候严寒,所以航线较少,仅有挪威海和巴伦支海西南全年可航。北极海域在夏季俄罗斯沿岸也有不定期航线至远东港口,但须破冰船开航。

(5)集装箱航线。其主要有:①远东—北美航线(北太平洋航线);②北美—欧洲、地中海航线(北大西洋航线);③欧洲、地中海—远东航线(印度洋航线);④远东—澳大利亚航线,欧洲、地中海—西非、南非航线。

(二)国际航空路线

1. 世界重要航空线

(1)北大西洋航空线。本航线连接西欧和北美两大经济中心区,是当今世界最繁忙的航空线,主要往返于西欧的巴黎、伦敦、法兰克福和北美的纽约、芝加哥、蒙特利尔等机场。

(2)北太平洋航空线。本航线连接远东和北美两大经济中心区,是世界又一重要航空线,它由香港、东京和北京等重要国际机场,经过北太平洋上空到达北美西海岸的温哥华、西雅图、旧金山、洛杉矶等重要国际机场,再接北美大陆其他航空中心。太平洋上的火努鲁鲁、阿拉斯加的安克雷奇国际机场是该航线的重要中间加油站。

(3)西欧—中东—远东航空线。本航线连接西欧各主要航空港和远东的香港、北京、东京、汉城等重要机场,为西欧与远东两大经济中心区之间的往来航线。

此外,重要的航空线还有北美—澳新航空线、西欧—东南亚—澳新航空线、远东—澳新航空线、北美—南美航空线、西欧—南美航空线等。

2. 国际航空站

在世界各大洲主要国家的首都和重要城市均设有航空站。其中主要是有美国芝加哥欧哈机场、英国希斯罗机场、法国戴高乐机场、德国法兰克福机场、荷兰阿姆斯特丹史基浦机场、日本成田机场、香港新机场、新加坡樟宜机场等,都是现代化、专业化程度较高的大型国际货运空中枢纽。每年货运量都在数十万吨以上。国际机场协会的会员已包括 140 个国家的近 1000 个机场。

(三)大陆桥与小陆桥

(1)美国大陆桥。包括两条路径:一路是从美国西部太平洋的洛杉矶、西雅图、旧金山等港口上桥,通过铁路横贯至美国东部大西洋的纽约、巴尔的摩等港口转海运,铁路全长 3200 公里;另一路径是从美国西部太平洋港口上桥,通过铁路至南部墨西哥湾的休斯敦、新奥尔良等港口转海运,铁路全长为 500~1000 公里。

(2)加拿大大陆桥。运输路线为从日本海运至温哥华或西雅图港口后,换装并利用加拿大铁路横跨北美大陆至蒙特利尔,再换海运至欧洲各港。

(3)西伯利亚大陆桥。该大陆桥的两端连接太平洋与波罗的海和北海,其具体路径是:从俄罗斯远东地区日本海口岸纳霍德卡港或东方港上桥,通过横穿俄罗斯的西伯利亚铁路至波罗的海沿岸港口转海运至西北欧,或者直接通过白俄罗斯、波兰、德国、比利时、法国的铁路到波罗的海沿岸港口转海运至西北欧等地,或者相反方向的运输路线。陆桥部分长达 1 万多公里。

(4)亚欧第二大陆桥。东起我国连云港等港口,经津浦、京山、京沪、京广、广深、京九等线路进入陇海线,途经我国的阿拉山口国境站进入哈萨克斯坦,最终与中东地区黑海、波罗的海、地中海以及大西洋沿岸的各港口相连接。

(5)小陆桥与微型陆桥。美国小陆桥路径为从日本或远东至美国东部太平洋口岸,经美国大陆铁路或公路,至南部墨西哥口岸或相反方向的路线;美国微型

陆桥为从日本或远东至美国东部太平洋港口,经铁路或公路到达美国内陆中西部地区或其相反方向的路线。

(四) 国际主要输油管道

世界管道运输网分布很不均匀,主要集中在北美和欧洲。美国和前苏联管道运输最为发达。1993年美国有输油管道 31.93 万公里,原油运输量达 9 亿多吨,周转量达到 8299 亿吨·公里,占国内货物总周转量的 20%。世界管道技术以美国为最先进。1977 年,在高纬严寒地区修建横贯阿拉斯加的输油管道正式输油。前苏联管道建设发展也很快。1950 年时,共有管道 7700 公里,之后即以每年 6000~7000 公里的速度递增,目前,独联体各管道总长度约 20 多万公里。

除美国和独联体国家外,加拿大、西欧、中东等国家和地区管道网也很发达。加拿大输油管道 3.5 万公里,管道网把落基山东麓产油区与消费区连接起来,并与美国的管道网连道。西欧的北海油田新建了一批高压大口径管道,管道长度现已超过 1 万公里,成为世界上油气管道建设的热点地区之一。中东地区的输油管道最初主要为自伊拉克、沙特阿拉伯至叙利亚和黎巴嫩地中海港口的管线,由于受战争等因素影响,在 20 世纪 80 年代初全部关闭。另外,伊拉克于 1977 年成立了以土耳其杰伊汉为重点的新管线,年输油量达 5000 万吨,成为向西欧供应石油的中东战略原油管道;沙特也在 1981 年建成自波斯湾横越国境中部至红海岸延布港的输油系统,年输油量达 9000 多万吨。目前,中东地区正在建设由伊朗经巴勒斯坦至印度的输气管道。

第三节 国际物流运作的主要业务活动与主要环节

一、国际物流运作的主要业务活动

随着物流全球化的形成,企业物流国际化运作已成为必然。但其业务活动较为广泛,且远比国内物流复杂,主要有如下几个方面。

(一) 进出口业务

一个典型和较完整的进出口物流流程如图 1-2 所示。在实际业务中,有可能只涉及其中的一部分。

进出口业务涉及的有关参与方有以下几方面。

1. 发货人(shipper)

进出口业务中的发货人即是供应商。它可以是生产厂家或他们的经销商,有

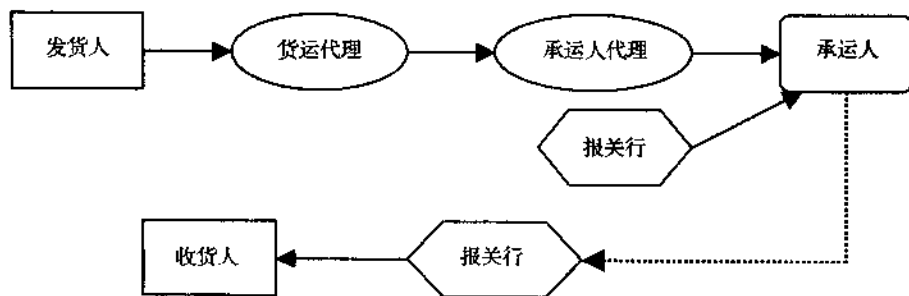


图 1-2 进出口物流流程图

注：虚线表示跨国运输

时也可能是货运公司或货运代理。

2. 货运代理(forwarder)

货运代理是随着国际贸易的发展及货运业务的日益复杂以及传统承运人(船公司或航空公司)的业务专门化,在近二三十年新发展出来的行业。货运代理是介于货主和实际承运人之间的中间商,它一方面代为货主租船订舱,另一方面又代为实际承运人揽货,从中收取整箱(车)货和零担货之间的差价或收取佣金。对于承运人,货运代理被相对地看作是货主(发货人或收货人);对于货主,货运代理则被相对地看作是承运人。

货运代理角色的出理,使得整个货运行业日趋专业化。目前大多数的进出口货物运输均是与货运代理打交道,因此了解货运代理的业务,将使企业对国际货运中的成本和时间控制有很大帮助。此外,当前的许多货运代理正不断地演变成第三方物流公司。

上世纪 90 年代以后,随着国际贸易和货运体系的不断完善,特别是银行信用证、海关和商业保险体系对货运代理运单的认可,使得货运代理的地位逐渐提高。

3. 承运人代理(shipping agent)

承运人代理主要是替承运人(如船公司、航空公司)在港口安排接泊、装卸、补给等业务,有时代理承运人签发运单。承运人代理在海运中较为常见,而在空运中较为少见。有的承运人代理也从事货运代理的业务。

4. 承运人(carrier)

承运人是实施运输的主体,在国际贸易运输中主要指船公司或航空公司。虽然有的承运人也直接面对货主,但在多数情况下,货主已经不直接与其打交道了。

5. 报关行(customs broker)

虽然各国对进出口货物的管制政策有所不同,但基本上各国海关都要求进

出口货物进行申报。有些货主有自己的报关人员,这时就不需要报关行的介入。许多货运代理也有报关资格,也不需要单独的报关行介入。报关行或货运代理的报关服务都需要货主提供必要的单据(主要包括进口报关单、提单、商业发票、原产地证书、进口许可证或进口配额证书、品质证书和卫生检验证书等),由他们代理在海关进行申报。有的报关行还提供代为商检等服务工作。海关产生关税单后,由货主缴纳关税(有时还有由海关代收的其他税收)并自行提货或由服务机构代为提送货。关税一般用征税国本国货币支付。许多国家为吸引海外投资和促进本国进出口贸易的发展还采取了多种报关方式如电子报关、提前报关实货放行、内陆站点报关等,以缩短货物的在途时间,缓解进出口口岸的交通工具和货物拥挤情况。

6. 收货人(consignee)

运单上所指的收货人情况较为复杂。一般来说收货人应是货物的进口人。有时,由于进口管制的原因,最终的收货人并不体现在运单上。运单上的收货人往往是进口代理商,而在“通知人-Notif Party”上显示的可能才是真正的收货人。另外,在复杂的货运情况下,主运单和分运单上所示的收货人的意义有所不同。分运单上的收货人往往才是真正的收货人,而主运单上的收货人则往往是货运代理人。

进出口业务流程是通过各种业务单证的流转来完成的,业务单证是上述各关系人业务交接、责任划分、风险承担及费用结算的凭证和法律依据。因此,在进出口业务过程中,单证起着重要作用。进出口业务中基本单证有:进出口合同(Import & Export Contract),运单(海运的 B/L, Bill of Lading, 或空运的 Airway Bill),商业区发票(Commercial Invoice),信用证(Letter of Credit),保险单(Insurance Policy),装箱单(Packing List),还有报关单、商检证书、原产地证书等单据。

(二)国际运输

国际运输是指跨越一国边界的货物或服务的出口或进口。一般最常用的国际运输方式是海洋运输,此外还有航空运输和铁路运输。

由于国际运输中货物需要跨越国境,且多为远洋运输,货物在途时间往往较长并一旦赴运就很难更改目的地,这就极大地限制了企业物流运作的弹性。企业在进行跨国经营时必须具有较高的市场预测能力,才能保证将正确数量的正确货物在正确的时间内配送到目标市场,否则就会导致有些市场断货,而有些市场则有过剩库存。企业一旦将一定数量的商品运到目标市场,再进行不同市场之间的调货就会造成大量的额外开支,并造成供需时间不一致,长此以往必然削弱企业的竞争能力。

随着现代通信手段的进步和专业物流企业服务水平的提高,现在已经有一些物流企业通过采用卫星全球定位系统(GPS)实现对货主货物的全程监控,并可以对在途货物重新进行调度,使货主可根据市场需求情况重新进行库存定位,随时修改货物目的地,避免地区性调货带来的额外成本并使企业的配送活动成效得以极大提高。

(三)库存与仓储管理

今天,存货管理已成为最关键也最有挑战性的物流活动之一。在跨国范围内管理存货更加困难。由于距离远、港口工作拖延、海关拖延以及转运时间长,需要保有比国内物流更多的存货,这当然提高了存货的成本。而政府对于外贸的管制以及关税的征收更加剧了存货管理的问题。公司不得不保有额外存货以应付断货情况。

国际仓储与国内仓储功能相同,包括收货、转运、配货及发送。但通常人们会更重视货物在仓库系统中的快速运转。

(四)包装与物料搬运

保护性包装在跨国经营中所起的作用比在国内更为重要,这是由于货物在途时间长,搬运次数多,要经历更恶劣的天气变化,等等。通常,跨国性经营的产品包装会大幅度地增加物流成本,其中一部分是由于特殊的包装要求,此外还有标签和包装标志方面的原因。由于目的国不同,标签要求也不相同。各国对产品标签有许多不同的规定,总的来说,标签规定的目的在于:①迫使货主遵守现行产品标准;②对添加剂的使用加以限制和控制;③禁止使用误导性信息;④建立对产品的标准说明。

物料搬运系统在全球各地都不相同,澳大利亚、新西兰、中国香港、新加坡等地的物料搬运系统属于世界上最先进的系统,均已实现了机械化或自动化。然而,在许多发展中国家,大多数物料搬运系统仍然是人工的,产品在仓库和工厂中的搬运效率很差,并且对有些货物可能根本就无法进行处理。例如集装箱装卸,有些港口只能处理 20 英尺集装箱。

(五)信息作业

国际物流中的信息作业主要涉及物流过程中所涉及的各种单据传输的电子化、在途货物的跟踪定位以及市场信息的跨国传递。主要信息通信手段包括电子数据交换 EDI(Electronic Data Interchange)、Internet 以及人造卫星通信系统 GPS(Global Positioning System)。尽管许多发达国家已经具备了复杂的物流信息系统,而许多第三世界国家仍停留在纸和笔的年代,上述先进系统在这些国家根本就无法加以利用,这不仅造成了企业物流国际化运作中的信息传递受阻现象,也使这些国家在国际物流网络中只能处于附属地位。