

高校哲学社会
科学成果文库

GAOKAO ZHIXUE SHEHUI
KEXUE CHENGGUO WENKU

蒋元涛◎著

国际物流运营与 电子商务管理

.....

International Logistics Operation
and E-commerce Management



YZLI0890191280

光明日报出版社

高校哲学社会
科学成果文库
GAOXIAO ZHEXUE SHEHUI
KEXUE CHENGGUO WENKU

蒋元涛◎著

国际物流运营与 电子商务管理

International Logistics Operation
and E-commerce Management



YZLI0890191280



光明日报出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

国际物流运营与电子商务管理 / 蒋元涛著. -- 北京:
光明日报出版社, 2013. 5

ISBN 978 - 7 - 5112 - 4635 - 6

I. ①国… II. ①蒋… III. ①国际贸易—物流②国际贸易—电子商务 IV. ①F252②F713. 36

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2013) 第 104449 号

国际物流运营与电子商务管理

著 者: 蒋元涛

出版人: 朱 庆

责任编辑: 祝 菲

封面设计: 中联学林

终 审 人: 孙献涛

责任校对: 张明明

责任印制: 曹 净

出版发行: 光明日报出版社

地 址: 北京市东城区珠市口东大街 5 号, 100062

电 话: 010 - 67078248 (咨询), 67078870 (发行), 67078235 (邮购)

传 真: 010 - 67078227, 67078255

网 址: <http://book.gmw.cn>

E - mail: gmcbs@gmw.cn zhufei@gmw.cn

法律顾问: 北京市洪范广住律师事务所徐波律师

印 刷: 北京天正元印务有限公司

装 订: 北京天正元印务有限公司

本书如有破损、缺页、装订错误, 请与本社联系调换

开 本: 710 × 1000 毫米 1/16

字 数: 270 千字

印 张: 16

版 次: 2013 年 5 月第 1 版

印 次: 2013 年 5 月第 1 次印刷

书 号: ISBN 978 - 7 - 5112 - 4635 - 6

定 价: 48.00 元

版权所有 翻印必究

序

国际物流是国际贸易的重要组成,是国内物流的延伸和进一步扩展,属于跨国界的、流通范围扩大的物的流通。在世界经济一体化趋势深化的背景下,我国国际贸易获得快速增长,已经发展成为国际贸易第一大国。国际贸易物流包括国际海运物流、国际空运物流和国际陆路物流,其中国际海运物流是最重要的物流形式。受国际贸易驱动,沿海港口成为国际物流的重要集疏节点,海运物流业作为国际物流的主要完成方式获得飞速发展。由于国际物流跨越国界,需要和不同时区、不同国家的商业伙伴随时保持信息沟通,客户满意度高度依赖国际物流运营的网络化、系统化和信息化,这离不开电子商务的支撑。电子商务在因特网开放的网络环境下,基于浏览器/服务器应用方式,支持服务需求方和提供方跨越时间、空间而进行各种服务合作活动。电子商务高效便捷的特点,以及世界各地电子商务环境不断的改善,使得这项新型的商业运营模式以惊人速度发展起来。

随着国际物流信息化趋势的推进,需要加快推进国际物流运营的电子商务应用,确保全天候地与国际互联网沟通,满足国际物流运作的需要。本书从全球运营的视野出发,以国际海运物流三个关键节点(港口、集疏运和海运)协同化运营的业务流程为主线,详细分析了国际物流运营的主要环节、业务流程及其信息化管理策略和步骤。具体内容包括:全球化背景下物流运营电子商务管理的理论基础;国际物流运营的关键环节——港口物流及其电子商务应用;集疏运物流及其电子商务应用;航运物流运营及其电子商务应用、口岸通关流程及信息化管理应用等问题。

本书力求集理论性、实用性、创新性和前瞻性于一体,做到内容新颖、结构合理、科学规范、突出特色,希望通过本书出版,对我国国际物流事业发展以及国际物流的信息化管理提供借鉴。上海海事大学经济管理学院朱雪梅、张梦莹两位同学参与本书的撰写工作,在此表示感谢。

目 录

CONTENTS

第一章 国际物流运营概述	1
第一节 国际物流相关概念	1
第二节 国际物流运营相关概念	9
第三节 国际物流运营节点	15
第二章 企业电子商务管理理论	20
第一节 电子商务概述	20
第二节 企业电子商务管理基础	32
第三节 电子商务管理的发展阶段	36
第四节 电子商务和管理信息系统	41
第三章 国际物流电子商务管理基础	54
第一节 国际物流信息系统概述	54
第二节 条码技术在国际物流中的应用	57
第三节 国际物流信息系统的框架	60
第四节 国际物流电子商务管理	64
第五节 海尔国际物流的信息化管理	69
第四章 港口物流	71
第一节 港口物流定义	71
第二节 典型港口物流模式	72
第三节 港口物流的特点及发展趋势	76
第四节 中国港口分布介绍	80

第五章 港口内部物流	84
第一节 港口内部物流	/ 84
第二节 港口内部物流业务流程	/ 89
第三节 港口内部物流流程重组	/ 93
第四节 宁波港三期集装箱码头及现行业务流程模式	/ 96
第六章 港口物流电子商务管理	101
第一节 电子商务环境下港口物流的发展趋势	/ 101
第二节 港口物流电子商务管理现状	/ 103
第三节 国外港口综合信息服务平台经验	/ 105
第四节 国外综合信息服务平台对上海的启示	/ 109
第五节 港口物流信息管理中存在的问题	/ 113
第六节 港口物流电子商务管理发展策略	/ 114
第七章 集疏运物流	117
第一节 集疏运物流	/ 117
第二节 集疏运物流运作体系	/ 119
第三节 国内外集疏运物流发展现状	/ 121
第四节 宁波港口集疏运交通体系建设对策	/ 123
第八章 集疏运电子商务管理	133
第一节 集疏运物流信息化概述	/ 133
第二节 集疏运物流体系信息化对策	/ 135
第三节 集疏运体系信息化发展的趋势及结论	/ 138
第四节 上海国际航运中心集疏运体系信息化	/ 139
第九章 公路、铁路和内河运输	142
第一节 公路运输概述	/ 142
第二节 铁路运输概述	/ 146
第三节 内河运输概述	/ 149
第四节 内河航运迈入新中国最佳时期	/ 154

第十章 国际航运物流	157
第一节 国际航运物流概述	/ 157
第二节 国际航运物流的海运货物交付流程分析	/ 168
第三节 班轮公司的干支线协调运作	/ 176
第四节 上海港干支线协调情况	/ 181
第十一章 国际航运物流电子商务管理	184
第一节 航运物流企业业务流程组重	/ 184
第二节 国际航运物流电子商务管理	/ 188
第三节 马士基电子商务管理	/ 194
第四节 天天马士基	/ 198
第十二章 国际物流的口岸通关信息系统	203
第一节 国内外口岸通关信息系统概述	/ 203
第二节 口岸综合物流信息平台总体规划	/ 218
第三节 口岸综合物流信息平台的实施内容	/ 226
参考文献	242

第一章

国际物流运营概述



上世纪九十年代以来，贸易国际化和经济全球化的势头越来越盛，伴随国际贸易壁垒的拆除，新的国际贸易组织建立，若干地区已突破国界的限制形成统一市场，这带来国际物流蓬勃发展，运营模式也随之不断创新。近年来，各国学者非常关注并研究国际物流问题，世界第九届国际物流会议的主题就是“跨越界限的物流”，物流的观念及方法随物流国际化步伐不断扩展。

第一节 国际物流相关概念

一、国际物流定义

国际物流 (International Logistics) 作为国内物流的延伸和进一步扩展，是指发生在两个或者两个以上国家之间的物流，是跨越国界的、流通范围扩大的“物的流通”。本书讨论的是围绕海运的国际物流，其运营结构如图 1-1 所示。

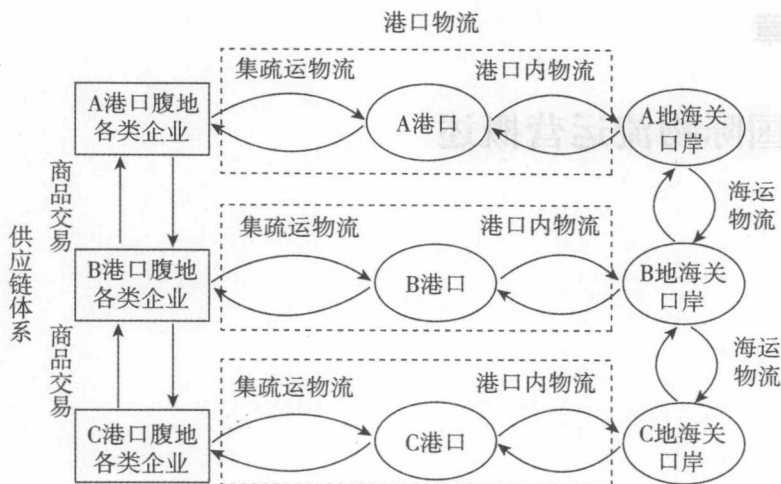


图 1-1 以海运为核心的国际物流结构

国际物流发生在生产、消费分别在两个或两个以上国家（或地区）独立进行时，不同国家或者地区为了克服生产和消费之间的空间间隔和时间距离，就需要利用国际物流对货物（商品）进行物流性移动，从而完成国际商品交易的最终目的，即实现卖方交付单证、货物而买方收取货物。国际物流的实质是根据国际分工原则，依据国际惯例，利用全球分布的物流网络、物流设施和物流技术，实现货物在国际间的流动与交换，以促进区域经济发展与全球资源优化配置。因此，国际物流是国际贸易的重要组成部分，各国之间的货物贸易最终只有通过国际物流才能完成。

从企业角度看，无论是那些已经走进国际化的跨国公司，还是一般有实力的企业，都在不同程度地推行国际化战略，想方设法在全世界范围内寻找贸易机会，寻找目标市场，寻找更好的生产基地，这就把企业经济活动领域必然地由一个地区、一个国家扩展到国际之间。例如，意大利有一家专门经营服装销售的跨国公司，其总部在意大利，下属 5000 家专卖店，分布在 50 多个国家和地区，每年销售服装约 5000 万件，所有协调工作都是通过 80 家代理商进行。如果某国专卖店发现一款服装需要补货，就立即通知所指定负责的代理商，该代理商立即将此信息通知意大利总部，总部再把这一信息反馈给有该款服装的配送中心，配送中心便根据专卖店的需求在一定时间内进行打包、组配，选择最佳的方式与路径，以最低费用和最小风险，保质、保量、适时地将货物从某国供方运到另一国需方。

以上关于国际物流的定义是狭义角度，广义的国际物流则包括国际贸易

物流、非贸易物流、国际物流合作、国际物流投资、国际物流交流等。其中,国际贸易物流主要是指定组织货物在国际间的合理流动;非贸易物流是国际展览与展品物流、国际邮政物流等;国际物流合作是指不同国别的企业完成重大国际经济技术项目的国际物流;国际物流投资是指不同国家物流企业共同投资建设国际物流企业;国际物流交流则主要是指物流科学、技术、教育、培训和管理方面的国际交流。

二、国际物流发展阶段

第二次世界大战以后,国际间的经济交往开始出现,尤其在二十世纪七十年代石油危机以后,原有为满足运送必要货物的运输观念已不能适应新要求,物流就是在这个时期进入到国际领域。

(一) 国际物流发展的第一阶段:20世纪50年代至80年代初

这一阶段物流设施和物流技术得到了极大的发展,建立了配送中心,广泛运用电子计算机进行管理,出现了立体无人仓库,一些国家建立了该国的物流标准化体系等等。物流系统的改善促进了国际贸易的发展,物流活动已经超出了一国范围,但物流国际化的趋势还没有得到人们的重视。

20世纪60年代,开始出现国际间的大数量物流,物流技术上出现大型物流工具,如二十万吨的油轮,十万吨的矿石船等。70年代,受石油危机影响,国际物流不仅在数量上进一步发展,船舶大型化趋势进一步加强,而且出现提高国际物流服务水平的要求,其标志是国际集装箱及国际集装箱船的发展,国际间各主要航线的走期班轮都投入了集装箱船,大大提高了散杂货的物流水平,使物流服务水平获得很大提高。20世纪70年代中、后期,国际物流领域出现了航空物流大幅度增加的新形势,同时出现了更高水平的国际联运。船舶大型化的趋势发展到一个高峰,出现了50万吨的油船、30万吨左右的散装船。

(二) 国际物流发展的第二阶段:20世纪80年代初至90年代初

这一时期随着经济技术的发展和国际经济往来的日益扩大,物流国际化趋势开始成为世界性的共同问题。随着80年代美国经济失去兴旺发展的势头,开始进入倒退的危机之中,如何改善国际性物流管理、降低产品成本以扩大销售成为重要议题。同时,日本正处于成熟的经济发展期,以贸易立国,要实现与其对外贸易相适应的物流国际化,由此采取了建立物流信息网络,加强物流全面质量管理等一系列措施。

这一阶段物流国际化的趋势是在物流量基本不变的情况下出现“精细物流”，物流的机械化、自动化水平提高，同时，伴随新时代人们需求观念的变化，国际物流着力于解决“小批量、高频度、多品种”的物流，现代物流不仅覆盖了大量货物、集装杂货，而且也覆盖了多品种的货物，基本覆盖了所有物流对象，解决了所有物流对象的现代物流问题。

（三）第三阶段：20 世纪 90 年代初至今

这一阶段国际物流的概念和重要性已为各国政府和外贸部门所普遍接受。贸易伙伴遍布全球，必然要求物流国际化，包括物流设施国际化、物流技术国际化、物流服务国际化、货物运输国际化、包装国际化和流通加工国际化等。世界各国广泛开展国际物流方面的理论和实践探索。

第三阶段国际物流领域发展的突出标志是伴随国际物流联运出现的物流信息化和电子数据交换（EDI）系统。网络信息技术使国际物流向更低成本、更高服务、更大量化、更精细化方向发展，这个问题在国际物流中比国内物流表现得更为突出。国际物流的每一个环节都离不开信息支撑，物流质量取决于信息，物流服务依靠信息，国际物流由此进入物流信息时代。尤其是进入 20 世纪 90 年代以来，依托电子商务网络信息技术，国际物流不断拓展信息化应用范围，依托互联网公众平台，向各个相关领域渗透，并借助全球卫星定位系统、电子报关系统等新式信息系统，形成现代化国际物流网络，构筑出国际性的供应链管理新模式，使企业的国际运营水平得到实质性提高。

三、国际物流主要问题

国际物流的目标始终围绕国际贸易和跨国经营服务，也就是要在完成国际贸易的过程中选择最佳的方式与路径，以最低的费用和最小的风险，保质、保量、适时地将货物从某国供应方运送到另一国需求方。作为企业价值链的重要环节，国际物流不仅使国际商务活动得以顺利实现，而且为国际化企业带来新的价值增值，成为全球化背景下的“第三利润源泉”。但是，国际物流因为要跨国建立物流连接，所以与国内物流相比，其面临的问题更加复杂。

（一）物流环境差异问题

国际物流一个非常重要的问题在于各国物流环境差异巨大，这种差异来自于方方面面的因素，尤其是物流软环境的差异。不同国家关于物流的适用法律使国际物流风险远高于国内物流，甚至会阻断国际物流；不同国家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，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的下降;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。因此,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非常大。

(二) 国际物流的标准化问题

国际物流要使国际间物流互相接轨,并畅通起来,统一标准是非常重要的。可以说,如果没有统一的标准,国际物流水平是很难提高的,这些标准包括国际基础标准、安全标准、卫生标准、环保标准及贸易标准等。并在此基础上制定并推行运输、包装、配送、装卸、储存等技术标准。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 × 1200 毫米,集装箱的几种统一规格及条码技术等。这样就大大降低了物流费用,降低了转运的难度。而不向这一标准靠拢的国家,必然在转运、换车底等许多方面耗费要多时间和费用,从而降低其国际竞争能力。

(三) 国际物流的多式联运问题

国际物流要跨越不同地区和国家,甚至要跨越海洋和大陆,运输距离长,运输方式多样。为了顺利到达目的地,国际物流需要在船舶海运、公路气运、铁路陆运以及内河航运等不同运输路线和运输方式中做出优化决策,以尽量缩短运输距离,缩短货物在途时间,加速货物的周转并降低物流成本。

(四) 国际物流的信息化问题

国际物流的长距离特性决定了其有国际化信息系统的支持。国际化信息系统是国际物流,尤其是国际联运非常重要的支持手段。国际物流由于面对的市场变化多、稳定性小,所以对信息的提供、收集与管理具有更高的要求。但是,国际信息系统建立存在很高的难度:一是管理困难;二是投资巨大。而且由于世界各地信息基础设施差别很大,有些地区物流信息水平较高,有些地区较低,这种信息水平不均衡导致信息系统的建立更加困难。当前国际物流信息系统较好的解决方案是和各国海关的公共信息系统联机,以便及时掌握各个港口、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。国际物流是最早发展“电子数据交换”(Electronic Data Interchange, 简称 EDI) 的领域,以 EDI 为基础的国际物流对物流国际化产生了重大影响。

四、国际物流发展趋势

虽然国际物流经历过了三个发展阶段,但是仍然面临各种阻碍和问题,需要不断开展国际物流合作,解决各种问题以促进世界经济持续繁荣,物流无国界。未来随着网络信息技术的普及应用,国际物流向着现代化和信息化方向发展,呈现出新趋势:标准统一化、管理网络化、系统集成化、配送精细化、园区便利化和运输现代化。

(一) 系统集成化

传统物流一般只是货物运输起点到终点的流动过程,如,产品出厂后从包装、运输、装卸到仓储这样一个流程,而现代物流,从纵向看:它将传统物流向两头延伸并注入新的内涵,即从最早的货物采购物流开始,经过生产物流再进入销售领域,其间要经过包装、运输、装卸、仓储、加工配送等过程到最终送达用户手中,甚至最后还有回收物流,整个过程包括了产品出“生”入“死”的全过程。从横向看:它将社会物流和企业物流、国际物流和国内物流等各种物流系统,通过利益输送、股权控制等形式将它们有机地组织在一起,即通过统筹协调、合理规划来掌控整个商品的流动过程,以满足各种用户的需求和不断变化的需要,争取做到效益最大和成本最小。国际物流的集成化,是将整个物流系统打造成一个高效、通畅、可控制的流通体系,以此来减少流通环节、节约流通费用,达到实现科学的物流管理、提高流通效率和效益的目的,以适应在经济全球化背景下“物流无国界”的发展趋势。可以说,过去物流企业的单个企业之间的竞争,现在已经演变成一群物流企业与另一群物流企业的竞争、一个供应链与另一个供应链的竞争、一个物流体系与另一个物流体系的竞争。物流企业所参与的国际物流系统的规模越大,物流的效率就越高,物流的成本就越低,物流企业的竞争力就越强,这种竞争是既有竞争、又有合作的“共赢”关系。国际物流的这种集成化趋势,是一个国家为适应国际竞争正在形成的跨部门、跨行业、跨区域的社会系统,是一个国家流通业正在走向现代化的主要标志,也是一个国家综合国力的具体体现。当前,国际物流向集成化方向发展主要表现在两个方面:一是大力建设物流园区,二是加快物流企业整合。物流园区建设有利于实现物流企业的专业化和规模化,发挥它们的整体优势和互补优势;物流企业整合,特别是一些大型物流企业跨越国境展开“横联纵合”式的并购,或形成物流企业间的合作并建立战略联盟,有利于拓展国际物流市场,争取更大的市场

份额,加速该国物流业深度地向国际化方向发展。

(二) 管理网络化

在系统工程思想的指导下,以现代信息技术提供的条件,强化资源整合和优化物流过程是当今国际物流发展的最本质特征。信息化与标准化这两大关键技术对当前国际物流的整合与优化起到了革命性的影响。同时,又由于标准化的推行,使信息化的进一步普及获得了广泛的支撑,使国际物流可以实现跨国界、跨区域的信息共享,物流信息的传递更加方便、快捷、准确,加强了整个物流系统的信息连接。现代国际物流就是这样在信息系统和标准化的共同支撑下,借助于储运和运输等系统的参与、借助于各种物流设施的帮助,形成了一个纵横交错、四通八达的物流网络,使国际物流覆盖面不断扩大,规模经济效益更加明显。以法国 kn 公司为例,该公司在没有自己的轮船、汽车等运输工具的情况下,通过自行设计开发的全程物流信息系统,对世界各地的物流资源进行整合,在全球 98 个国家、600 个城市开展物流服务,形成了一个强大的物流网络。目前,该公司空运业务已排名世界第五,每周运输量 1.9 万次,海运业务一年毛利约为 40 亿欧元。

(三) 标准统一化

国际物流的标准化是以国际物流为一个大系统,制定系统内部设施、机械装备、专用工具等各个分系统的技术标准;制定各系统内分领域的包装、装卸、运输、配送等方面的工作标准;以系统为出发点,研究各分系统与分领域中技术标准与工作标准的配合性;按配合性要求,统一整个国际物流系统的标准;最后研究国际物流系统与其他相关系统的配合问题,谋求国际物流大系统标准的统一。随着经济全球化的不断深入,世界各国都很重视该国物流与国际物流的相互衔接问题,努力使该国物流在发展的初期,其标准就力求与国际物流的标准体系相一致。因为现在如果不这样做,以后不仅会加大与国际交往的技术难度,更重要的是,在现在的关税和运费本来就比较高的基础上,又增加了与国际标准不统一所造成的工作量,将使整个外贸物流成本增加。因此,国际物流的标准化问题不能不引起更多的重视。目前,跨国公司的全球化经营,正在极大地影响物流全球性标准化的建立。一些国际物流行业和协会,在国际集装箱和 EDI 技术发展的基础上,开始进一步对物流的交易条件、技术装备规格,特别是单证、法律条件、管理手段等方面推行统一的国际标准,使物流的国际标准更加深入地影响到国内标准,使国内物流日益与国际物流融为一体。

（四）配送精细化

随着现代经济的发展，各产业、部门、企业之间的交换关系和依赖程度也愈来愈错综复杂，物流是联系这些复杂关系的交换纽带，它使经济社会的各部分有机地连接起来。在市场需求瞬息万变和竞争环境日益激烈的情况下，要求物流在企业 and 整个系统必须具有更快的响应速度和协同配合的能力。更快的响应速度要求物流企业必须及时了解客户的需求信息，全面跟踪和监控需求的过程，及时、准确、优质地将产品和服务递交到客户手中。协同配合的能力要求物流企业必须与供应商和客户实现实时的沟通与协同，使供应商对自己的供应能力有预见性，能够提供更好的产品、价格和服务；使客户对自己的需求有清晰的计划性，以满足自己生产和消费的需要。国际物流为了达到零阻力、无时差的协同，需要做到与合作伙伴间业务流程的紧密集成，加强预测、规划和供应，共同分享业务数据、联合进行管理执行以及完成绩效评估等。只有这样，才能使物流作业更好地满足客户的需要。由于现代经济专业化分工越来越细，相当一些企业除了自己生产一部分主要部件外，大部分部件需要外购。国际间的加工贸易就是这样发展起来的，国际物流企业伴随着国际贸易的分工布局应运而生。为了适应各制造厂商的生产需求，以及多样、少量的生产方式，国际物流的高频度、小批量的配送也随之产生。早在 20 世纪 90 年代，台湾电脑业就创建了一种“全球运筹式产销模式”，就是采取按客户订单，分散生产形式，将电脑的所有零部件、元器件、芯片外包给世界各地的制造商去生产，然后通过国际物流网络将这些零部件、元器件、芯片集中到物流配送中心，再由该配送中心发送给电脑生产厂家。自 20 世纪 80 年代以来，美国、欧洲等一些发达国家开始进行了一场“物流革命”，其内容是对物流各种功能、要素进行整合，使物流活动系统化、专业化，出现了专门从事物流服务活动的“第三方物流”企业。随后，各种专业化的物流服务企业在欧美发达国家大量涌现并加速发展，使物流服务功能更强大、服务质量更精细。物流产业已经成为发达国家服务业中的一个重要组成部分。

（五）园区便利化

为了适应国际贸易的急剧扩大，许多发达国家都致力于港口、机场、铁路、高速公路、立体仓库的建设，一些国际物流园区也因此应运而生。这些园区一般选择靠近大型港口和机场兴建，依托重要港口和机场，形成处理国际贸易的物流中心，并根据国际贸易的发展和要求，提供更多的物流服务。如日本，为了提高中心港口和机场的国际物流功能，重点在京滨港、名古屋港、大阪港、神户港进行超级中枢港口项目建设，对成田机场、关西机场、

羽田机场进行扩建,并在这些国际中心港口和空港附近设立物流中心,提高国际货物的运输和处理能力。这些国际物流中心,一般都具有保税区的功能。此外,港口还实现 24 小时作业,国际空运货物实现 24 小时运营。在通关和其他办证方面,也提供许多便利。国际物流和国内物流,实际上是货物在两个关税区的转接和跨国界的流动,要实现国内流通体系和国际流通体系的无障碍连接,必须减轻国际物流企业的负担、简化行政手续、提高通关的便利化程度。日本在这方面实行了同一窗口办理方式,简化了进出口以及机场港口办理手续,迅速而准确地进行检疫、安全性和通关检查。因此,国际物流园区的便利化发展,不仅有赖于物流企业本身的努力,而且特别倚重于政府的支持。而如何围绕机场、港口建立保税区、保税仓库,提供“点到点”服务、“一站式”服务,则是国际物流中心规划必须深入考虑的问题。

(六) 运输现代化

国际物流的支点离不开运输与仓储。而要适应当今国际竞争快节奏的特点,仓储和运输都要求现代化,要求通过实现高度的机械化、自动化、标准化手段来提高物流的速度和效率。国际物流运输的最主要方式是海运,有一部分是空运,但它还会渗透国内的其他一部分运输,因此,国际物流要求建立起海路、空运、铁路、公路的“立体化”运输体系,来实现快速便捷的“一条龙”服务。为了提高物流的便捷化,当前世界各国都在采用先进的物流技术,开发新的运输和装卸机械,大力改进运输方式,比如应用现代化物流手段和方式,发展集装箱运输、托盘技术等等。美国的物流效率之所以高,原因在于美国的物流模式是善于将各种新技术有机融入具体物流运作中,因而能在世界上率先实现高度的物流集成化和便利化。这也使从事物流的企业,利润和投资收益持续增加,进而诱发新的研究开发投资,形成良性循环。总之,融合了信息技术与交通运输现代化手段的国际物流,对世界经济运行将继续产生积极的影响。

第二节 国际物流运营相关概念

一、国际物流运营定义

国际物流是以国际物流企业为主体来运营实施的,国际物流企业是指从

事国际物流活动的经济组织,有不同的称谓,包括国际物流服务商、国际货运企业、国际运输企业等。国际物流企业专门从事与国际物品流通有关的各种经济活动,所经营的业务独立于生产领域之外,是在市场经济中依法进行自主经营、自负盈亏、自我发展、自我约束的法人主体。由于国际物流的复杂性和长距离特性,国际物流运营主要围绕国际物流环节开展,包括运输、储存、装卸、包装、流通加工、配送等。基于所从事运营环节的范围和功能,国际物流运营可分为综合性物流运营、特定功能型物流运营、代理型国际物流运营和缝隙型国际物流。综合性物流能够完成和承担多项甚至所有的物流功能;特定功能性物流,也叫单一物流,仅仅承担和完成某一项或几项物流功能,具体包括:

(一) 综合型国际物流运营

综合型国际物流的业务范围属于全国或者世界规模性的,它能满足货主企业全球化经营的国际物流需求,如中远集团、中外运集团等提供的国际物流服务。综合性国际物流具有功能整合度高、物流服务广、综合实力强大、能为客户提供全方位综合国际物流服务。

(二) 特定功能型国际物流运营

特定功能型国际物流运营是以货物对象、功能或市场为核心,导入系统化的物流,通过推进货物分拣,追踪提供输送服务的国际物流,如中国邮政速递服务公司(EMS)、中铁快运有限公司(CRE)、中国航空快递有限责任公司(CAE)及众多码头堆场、机场公司等所提供的服务。这类模式能自身承担从集货到配送等国际物流活动,可以调度实现机能整合。由于服务对象是特定货物、功能或市场,所以其服务范围受到限制。

(三) 代理型国际物流运营

这类运营方式机能整合度低,但服务范围广,通常自身不拥有运送手段,而是以综合运用铁路、航空、船舶、汽车等各种手段运输,靠经营网络的优势,开展货物混载代理业务。它们具有把不同的物流服务项目组合,以满足客户需求的能力。目前,运输代理型物流正在向第三方物流发展。

(四) 缝隙型国际物流运营

这类模式表现为机能整合度低,物流服务较窄,它主要向局部市场的特定顾客服务。这类服务通常开展一些见缝插针的物流服务,如一些小的仓储公司、汽车公司等,能够完成国际物流业务的部分功能。