

现代物流管理丛书

国际物流理论与实务

孙家庆 编著

GUOJI WULIU LILUN YU SHIWU

大连海事大学出版社

现代物流管理丛书

国际物流理论与实务

孙家庆 编著

大连海事大学出版社

© 孙家庆 2005

内容提要

现有国际物流方面的专业书籍大多局限于对国际贸易、通关与保险、国际运输与仓储等业务活动的简要介绍,既未能将这些功能融为一体形成完整的国际物流管理体系,又缺乏可操作性。本书的特色在于体系新颖完善、集理论与实务为一体,尤其将合同管理、风险管理、项目管理等理论引入到国际物流领域,使得本书有别于其它国际物流书籍,具有一定的超前性。在内容方面既包括基础理论和前沿性内容,又在每章中包括导入案例、若干图表和案例分析等大量实务性内容。

本书由国际物流基础、国际物流管理和国际物流规划三篇,共十二章组成,包括国际物流概述;与国际物流相关的国际贸易业务;国际海运组织与管理;国际陆运与空运组织与管理;国际多式联运与大陆桥运输组织与管理;国际仓储与配送组织与管理;口岸大通关与出入境船舶联检业务;国际物流资源整合与物流供应商选择决策;国际物流项目运作;国际物流合同与物流经营人法律地位分析;国际物流企业风险管理;国际物流系统规划。

本书既可作为高等院校、高职高专院校物流管理、物流工程、交通运输、工商管理 and 市场营销等专业的教材,也可作为物流专业技术资格(水平)考试、成人教育及企业人员的培训教材,同时也是从事物流工程与管理的研究人员、管理人员的参考用书。

图书在版编目(CIP)数据

国际物流理论与实务 / 孙家庆编著. —大连:大连海事大学出版社, 2005.10
(现代物流管理丛书)

ISBN 7-5632-1891-2

I. 国… II. 孙… III. 国际贸易—物流—研究 IV. F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2005)第 111204 号

大连海事大学出版社出版

地址:大连市凌水桥 邮政编码:116026 电话:0411-84728394 传真:0411-84727996

<http://www.dmupress.com>

E-mail: cbs@dmupress.com

大连理工印刷有限公司印装

大连海事大学出版社发行

2005 年 10 月第 1 版

2005 年 10 月第 1 次印刷

幅面尺寸:185 mm×260 mm

印张:25

字数:621 千字

印数:1~2000 册

责任编辑:黎 为

封面设计:王 艳

定价:56.00 元

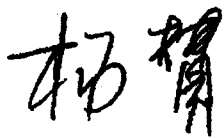
序

物流行业被誉为“21 世纪最具发展潜力的行业”之一,物流业对经济发展的重要支撑作用越发明显,物流学已成为一门新兴的充满生机与活力的学科。然而,现代物流作为一个深入到国民经济各个方面的巨大的开放系统,是一个跨地区、跨行业、跨部门的产业,连接着国民经济的各个环节,如运输、仓储、包装、装卸搬运、流通加工、配送、信息等等。正是由于其大系统性及综合性,决定了物流学科具有多学科性、交叉性、边缘性、综合性的特点。这些特征客观上要求对高层次综合型人才的培养。目前,国内物流专业人才尤其是高层管理人才的匮乏已不仅仅局限在数量方面,也体现在质量方面。与国际接轨的物流专业教材体系建设,对于加快研究物流人才的教育理论和教学方式,培养高质量的高级物流人才无疑是非常重要的。

大连海事大学是我国最早创建交通运输工程及管理类专业的高等学府之一,在交通运输,尤其是国际海上运输和国际多式联运方面,积累了几十年的教学经验,具有较高的科研水平。从 2000 年开始,我校将原来本科的“交通运输(国际多式联运方向)”调整为“交通运输(物流方向)”。同时,在交通运输规划与管理学科的硕士生和博士生的培养中设立了物流工程与管理研究方向。2002 年,我校成为国内首批获得教育部批准开设物流(工程/管理)专业的八所高等院校之一;2004 年,我校成为全国首批获得“物流工程”工程硕士学位授权的 51 所院校之一,并被确定为东北地区组长单位;2005 年,我校单独设立物流工程与管理学科招收硕士生和博士生。为了满足物流教学和企业人员培训的需要,我们在广泛听取商务、交通、海关、商检、工商、金融等政府管理部门和各类物流企业意见的基础上,对教材的内容、结构、篇幅等进行了认真的研究、论证,推出了这套《现代物流管理丛书》。该套丛书有《国际物流理论与实务》、《物流企业运营管理》、《企业物流管理》、《物流学基础》、《航运与物流市场营销》五本。此套丛书既总结了现代物流实践和研究中已趋成熟的理论、基础知识和技能,也广泛参考了国内外的近期研究成果,注重理论联系实际。本套丛书可作为高校本科教材和高职教材,也可作为现代物流的培训用书。由于本套丛书侧重于物流实务,因而也适合作为企业管理人员尤其是物流专业人员的学习与参考用书。

由于现代物流业毕竟是一个新兴产业,有许多体制、机制、管理、经营的模式正处于完善之中,物流学作为一门新兴学科,有许多理论、方法尚处于探索之中。加之编者的经验和学术水平的限制,本套丛书一定还存在不少的问题和不足,希望广大读者加以批评指导,以促进我国物流科学研究和学术水平的提高。

大连海事大学副校长、教授、博士、博士生导师



2005 年 9 月 10 日

前 言

随着全球国际贸易、国际经济合作、跨国公司全球化战略的实施,以及物资在全球范围内的流动频繁,每项物流都不可避免地涉及多个国家、多个地区,这也推动了国际物流的大发展,国际物流的管理也变得越来越重要。

20世纪90年代以来,我国对外贸易始终保持着高速增长,货物进出口规模持续扩大。伴随着商品流通和进出口贸易的高速增长,我国的物流产业也有了长足的发展,并成为极具活力的产业分支之一。在这样的背景下,与进出口贸易关联度非常高的国际物流,一直处于迅速发展之中;我国加入世界贸易组织后,各行各业与其他国家和地区的贸易交往越来越频繁,由此引发了巨大的国际物流人才的需求,而国际物流专业人才的培养,急需能够反映当代国际物流业发展最新成果的优秀物流教材和书籍。基于此,我们编撰了这本《国际物流理论与实务》。

国际物流作为将货物在国际间进行物理性移动的国际商务活动,其业务不仅涵盖了国内物流涉及的所有业务活动,而且还涉及与货物跨境移动相关的一些特殊的物流问题,诸如商品检验检疫、通关、国际支付与保险、国际运输、保税区仓储、国际货运代理等。这些都使得国际物流有别于国内物流,具有复杂性与特殊性,为此,本书在编写过程中力求体现以下特色:

(1)形式合理。全书共12章,每章均由案例导入,问题驱动,启发教学,突出重点,且章后附有案例分析,便于读者掌握本章的重点知识和运用所学知识分析实际问题,真正体现“重在应用”。

(2)体系清晰。现有国际物流书籍大多局限于对国际贸易、通关与保险、国际运输与仓储等业务活动简要介绍,并未能将这些功能融为一体以形成完整的国际物流管理体系。本书在介绍国际贸易、口岸监管、国际海运、陆运、空运、多式联运、仓储与配送的基础上,从现代物流的基本理念和基本理论出发,对国际物流资源整合与供应商选择、国际物流合同与风险、国际物流项目运作、国际物流规划等作了较为详细的阐述,以适应企业开展国际物流运作的需要。

(3)内容新颖。在编写过程中,注重业务操作流程,并努力做到内容简洁、通俗易懂;同时,将合同管理、风险管理、项目管理等理论引入到国际物流领域,使得本书有别于其他国际物流书籍,在内容上具有一定的超前性。

(4)理论和实践紧密结合。本书既反映了专家学者对国际物流理论和国际物流服务发展趋势的最新研究成果,又吸收了企业管理层不少生动的国际物流运作的经验和体会,从而将理论性和实用性较好地结合在一起。

(5)操作性强。本书十分注重实务操作,书中列举了较多的实例、计算和流程图来帮助读者理解国际物流的基本理论、基本概念和业务操作程序与技术。

本书从选题、写作,直至出版一直都得到大连市人事局、大连市港口与口岸局、大连市物流协会、大连海事大学出版社等单位领导的大力支持和指导,并被大连市人事局选定为大连市物流专业技术资格(水平)考试的指定教材。因此,借本书即将出版之际,向他们表示衷心的感谢。同时,对曾庆成老师参与本书第二章部分内容的编写,对郑健、孙巍、孔百灵、张文、赵鑫、任平华等研究生协助本人查阅资料并参与部分章节的编写和文字核对工作,对所参考、吸收、采用的有关专著、教材、报刊、网站的作者表示衷心的感谢。

由于作者水平有限,书中不妥之处在所难免,敬请同行专家和广大读者批评指正。

孙家庆

大连海事大学交通工程与物流学院

2005年8月

目 录

上篇 国际物流基础

第一章 国际物流概述.....	(1)
第一节 国际物流的含义、特点与分类	(1)
第二节 国际物流的产生、发展及存在的问题	(3)
第三节 国际物流系统概述.....	(6)
第四节 国际物流的基本业务.....	(8)
第二章 与国际物流相关的国际贸易业务	(15)
第一节 国际贸易与国际物流的关系	(15)
第二节 国际贸易术语及其对国际物流运作的影响	(17)
第三节 国际贸易结算的支付方式	(20)
第四节 国际货运保险	(25)
第五节 国际贸易合同的磋商与履行	(30)

中篇 国际物流管理

第三章 国际海上运输组织与管理	(42)
第一节 国际海上运输系统概述	(42)
第二节 国际海上运输组织与管理概述	(45)
第三节 国际海上集装箱运输业务组织与管理	(53)
第四节 租船运输业务组织与管理	(74)
第四章 国际陆运与空运组织及管理	(85)
第一节 铁路运输组织与管理概述	(85)
第二节 国际铁路货运业务组织与管理	(88)
第三节 国际公路运输组织与管理	(98)
第四节 国际航空运输组织与管理.....	(103)
第五章 国际多式联运与大陆桥运输组织及管理.....	(122)
第一节 国际多式联运概述.....	(122)
第二节 国际多式联运经营人.....	(127)
第三节 国际多式联运组织与管理概述.....	(133)
第四节 国际多式联运业务组织与管理.....	(136)
第五节 大陆桥运输及其业务.....	(142)

第六章 国际仓储与配送组织与管理	(149)
第一节 国际集装箱货运站及其业务	(150)
第二节 国际集装箱装箱技术	(152)
第三节 外贸仓储管理	(158)
第四节 保税仓库及其业务	(161)
第五节 国际物流中心及其业务	(165)
第七章 口岸大通关与出入境船舶联检业务	(173)
第一节 口岸与口岸监管机构概述	(173)
第二节 进出口商品检验检疫业务	(176)
第三节 海关对国际物流的监控与货物通关业务	(182)
第四节 国际物流大通关及其程序	(207)
第五节 国际航行船舶进出港程序	(211)
第八章 国际物流资源整合与物流供应商选择决策	(218)
第一节 国际物流资源整合	(219)
第二节 国际物流供应商选择概述	(224)
第三节 国际物流自营与外包决策	(227)
第四节 国际物流采购模式与采购方式	(230)
第五节 国际物流供应商关系分析	(234)
第六节 国际物流供应商选择决策	(238)
第九章 国际物流项目运作	(247)
第一节 国际物流项目运作的概念与模式	(247)
第二节 国际物流项目招标程序及其内容	(250)
第三节 国际物流项目投标程序与内容	(254)
第四节 国际物流项目投标决策	(261)
第十章 国际物流合同与物流经营人法律地位分析	(297)
第一节 国际物流合同的概念与特点	(297)
第二节 国际物流合同的性质与法律适用	(300)
第三节 国际物流合同的内容与签订	(300)
第四节 国际物流经营人法律关系分析	(305)
第五节 国际物流经营人在物流活动中的法律地位与责任	(307)
第十一章 国际物流企业风险管理实务	(319)
第一节 国际物流企业风险概述	(319)
第二节 国际物流企业责任风险	(328)
第三节 国际物流企业信用风险	(333)
第四节 国际物流企业供需战略联盟风险	(340)
第五节 国际物流企业风险管理的内容与程序	(342)
第六节 国际物流企业风险防范对策	(346)

下篇 国际物流规划

第十二章 国际物流系统规划.....	(351)
第一节 国际物流系统规划概述.....	(352)
第二节 国际物流网络规划.....	(359)
第三节 国际集装箱货运站规划与设计.....	(362)
第四节 国际物流园区的规划.....	(372)
第五节 国际物流系统规划的评价.....	(382)
参考文献.....	(390)

上篇 国际物流基础

第一章 国际物流概述

【导入案例】 丰田北美分公司(NAPO)的国际物流

最近几个月,要想在跨国物流中维持 JIT 战略越来越困难,而丰田北美分公司(NAPO)却通过大幅度地降低物流费用把 JIT 战略维持下来了。NAPO 的经营哲学就是在恰当的时间、恰当的地点、以最低的价格为顾客提供最好的产品。为此,NAPO 实施了一项物流成本缩减计划,该计划使得 NAPO 的平均存货周期由 3.33 个月缩减到 3.1 个月,运输费用由占销售总额的 5.5% 下降到 4.82%。

NAPO 准备继续在墨西哥实行 JIT 战略,以满足那里日益增长的市场需求。为此,NAPO 计划实行一项新的计划,以保证日本、美国、墨西哥三地之间的物流快速、高效地进行。他们选择了 Expeditors 公司作为货物代运人和报关行,这是一家总部设在西雅图的国际物流公司。

当远在墨西哥的零售商通过“经销商互动系统”从网上下达订单时,物流活动就开始了。该订单直接输入 NAPO 的客户管理系统,而无需通过分销商。然后,产品就会从丰田设在 Hebron 的工厂空运出来。产品到达墨西哥以后,需经政府的审核、报关、包装、贴签,然后 Expeditors 公司将其登记入账。最后的运输交给 TTR 公司完成,这是由丰田公司和 Ryder 公司合资组建的,总部设在 Florence 的专业物流公司。TTR 公司既具有 Ryder 公司的专业物流管理经验及先进的系统集成技术,又拥有丰田仓储运作的经验。正如 NAPO 所说:“TTR 公司的存在是整个物流系统的一个关键环节,它保证了低成本、迅速、安全的配送。此外,它还提供了许多非常有价值的顾客反馈信息。”

第一节 国际物流的含义、特点与分类

一、国际物流的含义

国际物流(International Logistics)是相对国内物流而言的,一般是指货物(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)在不同国家和地区之间的流动和转移。因此,在某些情况下,它又被称为“全球物流”(Global Logistics)、国际大流通或大物流。

对于国际物流的含义可从广义和狭义两方面理解:

(1)从广义上理解,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作的物理性移动。

(2)从狭义上理解,国际物流仅指为完成国际商品交易的最终目的(即实现卖方交付单证、货物和收取货款,而买方接受单证、支付货款和收取货物的贸易对流条件)而进行的物流活动,包括货物包装、仓储运输、分配拨送、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,如果站在从事国际化经营活动的企业角度上,国际物流可以更加确切地表述为是根据海外顾客的订单,将货物装载、运输,最终到达顾客手中的过程。

在我国,只要物流的起运地点、目的地点或约定的经停地点不在我国境内均构成国际物流。值得注意的是,我国境内处于海关监管的物流行为,如保税运输、转关运输等均属于国际物流的范畴。此外,由于台湾、澳门、香港的特殊性,对于台湾、澳门、香港与大陆内地之间的物流也视为国际物流,不按照国内物流进行管理,比照国际物流的规则处理。

二、国际物流的特点

国际物流是为跨国经营和对外贸易服务的,它要求各国之间的物流系统相互接轨。随着国际分工的日益细化和专业化,国际间的商品、货物流动更加频繁,因更长的供应链、较少的确定性和更多的物流单证而使物流需求不断增长,物流经营者面临着距离(distance)、需求(demand)、多样性(diversity)和单证(document)等方面的壁垒。因而,与国内物流相比,国际物流具有国际性、复杂性和高风险性等特点(详见表 1-1)。

表 1-1 国内物流与国际物流的比较

比较项目	国内物流	国际物流
物流环境	较简单	复杂,因各国社会制度、法律、人文、习俗、语言、科技、自然环境、经营管理方法等不同
沟通	口头或书面的系统就可实现沟通,目前已越来越多使用 EDI	口头或书面的成本较高,且常常无效,EDI 又为各国的标准不同而受到一定程度的限制
市场准入	限制较少	限制较多
政府监管机构	主要是物流安全机构	除物流安全机构外,还包括一关三检等监管机构
标准化要求	较低	较高
物流风险	较低	较高
物流保险	货物与运输工具保险欠发达	货物与运输工具保险较发达
物流信息系统	较容易建立	较难建立
代理机构	较少	对国际运输代理(货代、船代)、运输经纪人、报关行有较强的依赖性
运输风险	较小	较高,主要是时间长、转运困难、装卸频繁及不同国家的物流基础设施水平不同造成的
完成周期	以 3~5 天或 4~10 天为单位	以周或月为单位
库存	库存水平较低,反映较短的订货前置期、较小的需求及改善的运输能力	库存水平较高,反映较长的订货前置期、较大的需求和不稳定的运输
物流单证	涉及单证较少,且标准化程度低	繁杂且要求具有国际通用性
适用物流法规	本国的法律法规	已加入的国际公约与国际惯例
运输方式	以陆路(公路、铁路)为主	主要是以海运为主,空运与多式联运得到较广泛的应用
路线选择	路线选择受的限制较少,但同时也就带来了路线选择上的困难	经由路线受到各国口岸及国际贸易方式等方面的限制,而且为了利用自由贸易区、保税区等优势易使商品运输路线发生改变
承运人责任	普遍实行严格责任制或完全过失责任制	各运输方式之间尚未统一,比如,国际海上运输基本上仍实行不完全过失责任制
物流联盟	重要性不如国际物流大	较国内物流而言更为重要

三、国际物流的种类

根据不同的标准,国际物流可以有不同的分类,以下为常见的几种类型。

1. 根据商品在国与国之间的流向分类

它可以将国际物流分为进口物流和出口物流。当国际物流服务于一国的商品进口时,即可称为进口物流;反之,当国际物流服务于一国的商品出口时,即为出口物流。由于各国在物流进出口政策,尤其是海关管理制度上的差异,进口物流与出口物流,既存在交叉的业务环节,也存在不同的业务环节,需要物流经营管理人员区别对待。

2. 根据商品流动的关税区域分类

它可以将国际物流区分为不同国家之间的物流和不同经济区域之间的物流等。区域经济的发展是当今国际经济发展的一大特征,比如欧洲经济共同体国家之间由于属于同一关税区,成员国之间物流的运作与欧洲经济共同体成员国与其他国家或者经济区域之间的物流运作在方式和环节上存在着较大的差异。

3. 根据跨国运送的商品特性分类

从所承运对象上看,国际物流承运的货物主要为国际贸易物资和非贸易物资(如展览品、个人行李、办公用品、个人家用物品、援外物资等)两种,因而可以将国际物流区分为国际军火物流、国际商品物流、国际邮品物流、国际捐助或救助物资物流、国际展品物流、废弃物物流等。

第二节 国际物流的产生、发展及存在的问题

一、国际物流的发展阶段

物流的观念早在 20 世纪 40 年代就在美国萌生,但国际物流概念的产生和发展却是最近十几年的事。例如,美国的物流国际化、信息化及迅速发展是从 20 世纪 80 年代中期开始的;日本物流的现代化和国际化几乎与美国同步,欧洲物流国际化起步相对较晚,于 20 世纪 90 年代开始;我国物流的国际化最近几年才起步,但发展迅速。实际上,虽然国际物流的概念最近才提出并得到人们的重视,但是国际物流活动早已随着国际贸易和跨国经营的发展而得到发展,伴随着国际贸易和跨国经营的产生而产生。总的来说,国际物流活动的发展大体经历了萌芽、起步和发展三个阶段。

1. 萌芽阶段(20 世纪 50 年代至 80 年代初)

第二次世界大战结束后,在世界银行、国际货币基金组织等国际经济组织的推动下,国际间的经济交往越来越多。在这种新形势下,原有的仅满足运送必要货物的运输观念已不能适应新的要求,系统物流开展进入国际领域。随着国际间的贸易增长,20 世纪 60 年代开始形成了国际间的大规模物流,在物流技术上出现了许多大型物流工具,如 20 万吨油船、10 万吨的矿石船等。20 世纪 70 年代,国际集装箱以及国际集装箱船舶与码头得到了快速发展,这大大满足了难度最大的中、小件杂货的物流要求。因而,国际间各主要航线的定期班轮均投入了集装箱船舶,使得国际运输业的发展趋势逐渐演变为杂货运输集装化、大宗货物的运输工具大型化、海陆空多式联运化,以及站至站、场至场、门到门运输服务多样化。但物流国际化的趋势还没有得到人们的重视,业务扩展的国际地理位置的选择,仍是大型跨国公司获取竞争优势的重要手段,而这种地理位置的选择几乎全部基于资源和市场的考虑,即正确选择了业务扩展的地理区域,这就意味着获得了能带来竞争优势的资源和市场。这一时期国际物流的概念还未正

式提出。

2. 起步阶段(20 世纪 80 年代初至 90 年代初)

20 世纪 80 年代,伴随新时代人们需求观念的变化,物流管理着力于解决“小批量、高频度、多品种”的物流,出现了不少新技术和新方法,这就使现代物流不仅覆盖了大量商品、集装箱杂货,而且也覆盖了多品种的商品,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。在国际物流量不断扩大的情况下,物流的机械化、自动化水平不断提高,物流设施和物流技术得到了极大的发展,以伴随着国际集装箱多式联运出现的物流信息系统和电子数据交换(EDI)系统的运用为标志,国际物流进入了新阶段的发展,物流国际化趋势开始得到世界各地的广泛关注。大型跨国公司已经充分地意识到,先进的信息技术与发达的运输手段正在加速摧毁商业运作中距离所带来的优势。在业务扩展中,地理位置仍不失其重要性,但却蕴含着与以前不同的竞争优势获得途径。在这一阶段,国际物流的概念首先在美国被正式提出,随后日本和欧洲一些发达国家也都开始积极发展国际物流业务,但物流国际化的趋势明显局限在美、日和欧洲一些发达国家,对于国际物流的理论探讨及实践操作也主要集中在这三个国家和地区。

3. 发展阶段(20 世纪 90 年代初至今)

进入 20 世纪 90 年代,经济全球化、一体化加速了物流国际化的发展,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。世界各国广泛开展国际物流方面的理论研究和实践方面的大胆探索,使国际物流进入了前所未有的发展时期。贸易伙伴遍布全球,必然要求物流国际化,即物流设施国际化、物流技术国际化、物流服务国际化、商品运输国际化、包装国际化和流通加工国际化等等。随着网络技术、条码技术,以及卫星定位系统(GPS)技术等在国际物流领域的广泛应用,国际物流的信息化和物流服务水平得到极大的提高。高科技的服务手段和高科技的信息技术成为物流企业获取市场竞争优势的法宝。近年来,各国的物流企业纷纷投入巨资建立物流信息系统,可以说,21 世纪将是国际物流信息化高度发展的时代。

二、国际物流的发展趋势

20 世纪 90 年代以来,掀起了经济全球化浪潮,国际化采购、国际化生产、国际化销售格局的形成,伴随而来的是国际化物流。没有顺畅的国际物流,国际贸易不会扩大,跨国生产和全球采购也难以实现。反过来,在国际化大生产、国际资本大流动、国际贸易大发展、全球经济一体化日益进展的新经济格局中,也迫切要求国际物流走向全球化经营。21 世纪全球经济将进一步增长,伴随着经济增长的物流国际化将会得到更大的发展。根据国内外物流发展情况,国际物流的发展趋势可以归纳为以下几个方面。

1. 跨国公司成为未来国际物流的主要需求者和推动力

(1)当今跨国公司的生产和经营在全球生产和经营中占有举足轻重的地位,跨国公司的生产经营特性及其物流的复杂性从国际物流的需求上直接反映出来。目前,国际贸易总量中的 75% 以上的国际货运量都是由于跨国公司引起的。

(2)跨国公司的技术贸易和内部贸易从数量和性质上左右着世界经济的增长和社会的进步,跨国公司内部运输大量增加。

(3)跨国公司的不同购销渠道和货源影响着国际运输货流的走向、航线的配置以及设施的规模和规格。跨国公司作为全球化的生产企业,在世界范围内寻找原材料、零部件来源,并选择一个适应全球分销的物流中心以及关键供应物资的集散仓库,在获得原材料以及分销新产

品时使用当地现有的物流网络,并推广其先进的物流技术与方法。跨国公司的这种全球性分布的生产网络,要求其在全球范围内寻找、购买各种原材料和半成品,以降低其采购成本。

(4)跨国公司与国际物流(运输)企业的关系比以往更为密切,大型跨国公司已经是全球承运人的主要揽货目标,同跨国公司建立良好的合作关系已经成为大型物流企业一项极其重要的战略。跨国公司全球战略的实施,使得国际物流量加大,跨国公司的全球战略必然依赖于国际物流的发展和完善。因此,随着跨国公司生产布局的全球化发展的进程,将以前所形成的完善的第三方物流网络也带入到全球市场中,实现了生产企业与专业第三方物流公司的同步全球化。例如,有着日本背景的伊藤洋华堂在打入中国市场后,其在日本的物流配送伙伴伊藤忠株式会社也跟随而至,并承担了其在中国的配送活动。

(5)跨国公司对国际物流的直接需求导致其进入和经营国际运输业。为了保证国际物流的稳定性和可得性,大的跨国公司开始涉足国际物流(国际航运)业,主要表现为跨国资本在世界各地各大港口投资力度的增大,对主要国际运输航线的控制等等。

2. 国际物流的运作融入全球供应链管理

物流必须与生产、采购、销售以及信息相结合,形成整体优势,才能适应不断发展变化中的经济和竞争环境。企业只有在发挥核心竞争力的同时,与自己的上游企业和下游企业结成联盟,参加由优秀的生产者、原材料供应者、产品批发商、零售商、物流企业,乃至相关的金融、保险、信息、咨询等企业优势组合的同盟体,才能维持生存和发展。由于逐渐由单个企业与单个企业之间的竞争,转向了企业群与企业群之间的竞争,物流的功能便显得乏力,只有供应链才能满足这种竞争的需要,所以,作为一种发展趋势,物流渐渐地被涵盖在供应链管理之中,或者说物流进入了更高的发展阶段。由于各个企业的国际化运营,也要求国际物流的运作参与到覆盖全球的整个供应链管理之中。

3. 国际物流服务范围和服务质量的提高

物流服务的范围和服务质量一直随着经济的发展、科技的进步、消费者的需要等外在因素的变化而不断地调整和完善自己。开始阶段,物流侧重于产品离开生产线以后的运输、保管、装卸搬运、包装、流通加工和信息传递,主要服务于企业的产品销售活动;后来物流的范围扩大到原材料采购和生产领域,着重降低企业物流成本,增加利润,加强用户服务;再后来物流又在增加需求预测、订货处理、退货物流、废弃物物流等内容的同时,把重点转向对物流活动的策划、控制与管理,物流的地位也提升至企业经营管理和企业经营战略的高度。随着物流需求的全球化,物流服务的范围也与企业的全球性采购、生产、分销、零售和消费紧密结合,为货主企业提供越来越多的服务内容。同时,物流本身又是直接面向顾客的一项服务性很强的工作,因此,物流服务质量以及服务的可信程度直接影响着物流业的兴衰。货主企业全球性物流需求水平的提高,以及国际物流服务市场的激烈竞争,必然会使得国际物流服务质量和服务水平得到持续提升。

4. 国际物流迈向信息化、电子化、科技化

由于各种信息平台、电子数据交换系统(EDI)、事务处理系统(TPS)、管理信息系统(MIS)、决策支持系统(DSS)、销售时点信息系统(POS)、地理信息系统(GIS)、全球卫星定位系统(GPS)、智能交通运输系统(ITS)等信息处理和条形码技术、射频标志技术在国际物流中的广泛运用,大大增强了运输、保管、装卸搬运、包装、流通加工、配送等物流各环节的功能,使物流与商流、资金流、信息流融为一体,提升了生产、流通和消费的综合效益。没有物流的信息

化,任何先进的技术装备都不可能用于物流领域,电子商务信息技术及计算机技术在物流中的应用将会彻底改变世界物流的面貌。另外,为了提高物流自动化水平,物流的智能化已经成为物流发展的一个新趋势。除了智能化交通运输外,无人搬运车、机器人堆码、无人操作叉车、自动分类分拣系统、无纸化办公系统等现代物流技术,都大幅度提高了物流机械化、自动化和智能化的水平。同时,由于信息化、电子化、模块化、仿真化技术在物流中的应用,使利用虚拟仓库、虚拟银行的供应链管理如鱼得水、如虎添翼,同时,也把国际物流推向了一个崭新的发展阶段。

5. 绿色物流发展趋势

当今经济发展强调的是“可持续发展”,即经济的发展必须建立在维护地球环境的基础上,而物流活动过程却会对环境产生很多不利的影响,如汽车运输带来的废气污染环境,商品包装物、衬垫物等会影响卫生及存在火灾隐患等等。在环境矛盾越来越突出、环保问题越来越受到重视的现代社会,物流企业已不能只考虑经济效益,还必须遵守环保法规,减少卡车噪声、废气公害,注重社会效益,这就是人们所经常提到的“绿色物流”。为了社会效益,有的国家已考虑限制卡车运输,鼓励铁路运输,卡车在繁华市区装卸货物要求关闭发动机,以减少废气排放量;有的国家作出规定,电视机、电冰箱等大件废旧家用电器,由生产企业负责回收和再生利用。从环境的角度来考虑对现有的物流体系进行改进,需要形成一个环境共生型的物流管理系统,形成一种能促进经济和消费生活同时健康发展的物流系统,即物流系统向环保型和循环型转变。

三、国际物流发展存在的问题

当前,国际物流的发展就宏观而言存在以下几个主要问题:

- (1)当代国际物流的环境越来越复杂;
- (2)国际物流的地域广、空间大、环节多、时间长、风险大;
- (3)国际物流信息化发展不平衡,相互之间差距较大;
- (4)国际物流的标准化有待进一步推广;
- (5)各种妨碍贸易自由化的保护主义措施,诸如商品配额、外汇管制、关税壁垒、技术壁垒、绿色壁垒等仍然存在。

第三节 国际物流系统概述

一、国际物流系统的概念与目标

1. 国际物流系统的基本概念

国际物流系统是指在一定的时间和空间里(包括国内、国家间、区域间和洲际),由所需位移的物料、包装设备、装卸搬运设备、输送设备、仓储设施、相关人员,以及通信联系等若干相互制约的动态要素构成的具有特定功能的有机整体。

2. 国际物流系统的目标

国际物流系统的目的是实现物质的空间效益和时间效益,在保证社会再生产顺利进行的前提下,实现各种物流环节的合理衔接,并取得最佳的经济效益。为此,国际物流系统具体要实现5项目标:

- (1)优质服务(service),即无缺货、无损坏和丢失现象,且费用便宜;

(2)迅速及时(speed),即按用户指定的时间和地点迅速送达;

(3)节约空间(space saving),即发展立体设施和有关的物流机械,以充分利用空间和面积,缓解城市土地紧缺的问题;

(4)规模适当(scale optimization),即物流网点的优化布局,合理的物流设施规模以及自动化和机械化程度;

(5)合理库存(stock control),即合理的库存策略,合理控制库存量。

二、国际物流系统的结构与模式

1. 国际物流系统的结构

国际物流系统的结构是指构成国际物流系统的要素或子系统间相互联系的方式。国际物流系统是一个既有静态也有动态、既有时间也有空间的多重结构复杂系统,因此,国际物流系统结构形式最重要的是质态结构、量态结构、空间结构和时间结构这四种结构。

(1)质态结构。质态结构是指物流实体要素以技术性质上的相互适应性而发生联系的作用方式。质态结构的目标是追求全面发挥各要素的潜在能量,实现物流系统的最大功效。国际物流系统中质态结构主要表现在物流组织者与载体的组合、载体与线路的组合、流体与载体的组合、载体与载体的组合等。

(2)量态结构。量态结构是指物流实体要素以相互协调的数量比例关系而发挥作用的连接方式。量态结构不仅表现在实体要素的组织者与载体、载体与载体、流体与载体的组合中,而且还表现在运输与储存、运输与装卸搬运等不同物流环节的连接中。

(3)空间结构。空间结构是指物流实体要素之间、不同环节之间在空间地域上分布的关联状态。空间结构的要求主要体现在流体流动的起点、终点与线路分布、物流网点的布置和物体与载体的空间位置组合中。

(4)时间结构。时间结构是指运输、包装、装卸搬运、储存、流通加工、配送、检验检疫与通关等不同环节(子系统)根据不同需要而形成和连接的先后时间次序的状态。时间结构的基本功效就是把物流的不同环节结合在时间上先后有序、上下衔接紧密的时序过程,使其具有更高的效率和效益。时间结构的表现形式有:超前型、依次继起型、同步并行型和滞后型。

国际物流系统是由多立体型的子系统连接而成的具有时空序列型的总系统。运输、包装、装卸搬运、储存、流通加工、配送、检验检疫与通关等环节都是由组织者、流体、载体、路线和信息等实体要素结合成的具有特定功能的立体子系统,这些立体型的子系统又按照不同的具体需要连接成先后有序的总系统,如图 1-1 所示。由此可见,尽管国际物流系统的四种结构是互相并列、彼此独立的,各自具有自身的性能和作用,不能互相代替,然而,只有它们之间相互依存、共同发挥作用,形成一种合力,才能达到系统的最优化。

2. 国际物流系统模式

虽然国际物流涉及到出口、进口和转口等贸易活动,而且贸易方式和环节多种多样,是一个极其复杂和高度开放的物流系统,但与国内物流系统一样,国际物流系统模式也具有输入、转换及输出三大功能,通过输入和输出使系统与社会环境进行交换,使系统和环境相互依存,只不过其具体内容更为复杂而已。图 1-2 显示了出口物流系统模式。

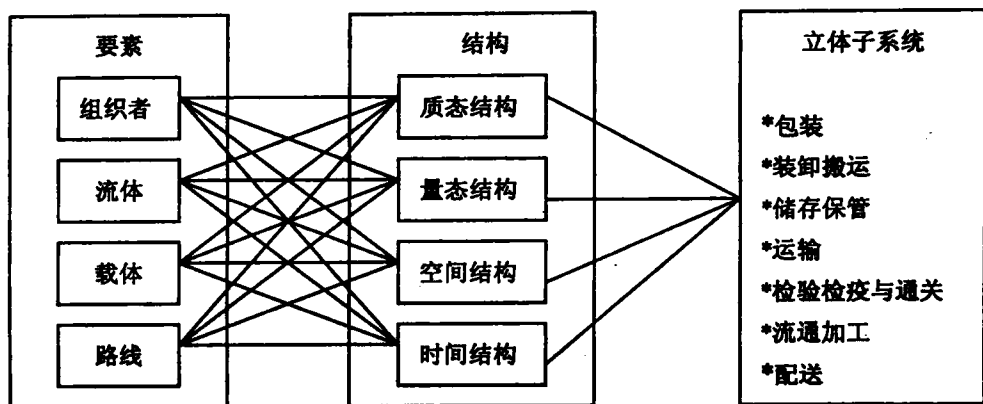


图 1-1 国际物流系统结构状态示意图

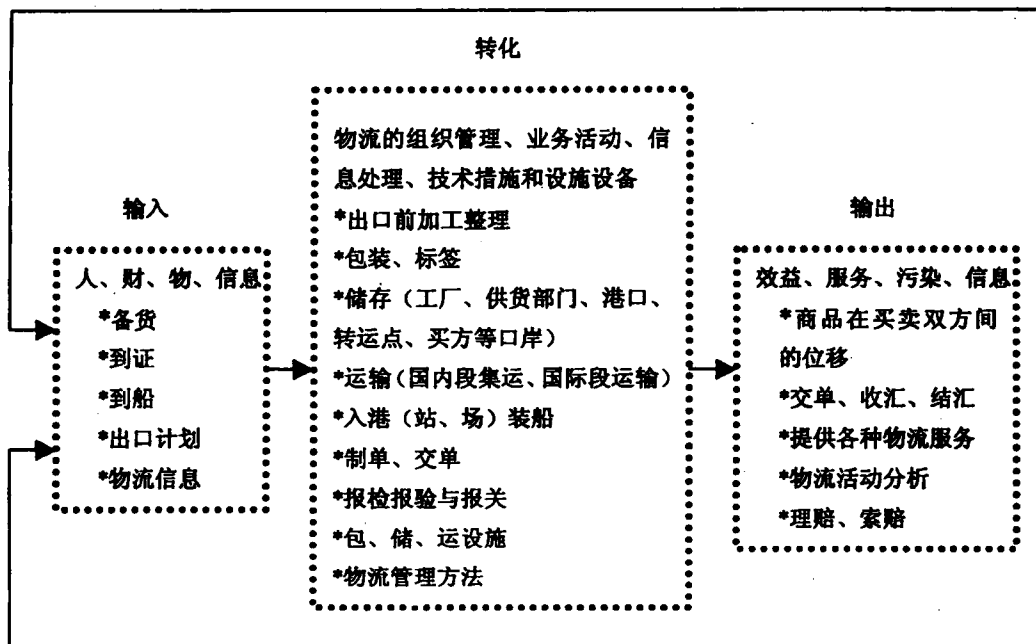


图 1-2 国际物流系统模式(出口)

第四节 国际物流的基本业务

一、国际物流的基本业务概述

国际物流作为将货物在国际间进行物理性移动的国际商务活动,是一种集各种一般物流功能于一体的开放系统,其运作过程如图 1-3 所示。从中不难看出,国际物流是国内物流的延伸与发展。一方面,国际物流涵盖了国内物流所涉及的所有业务活动,比如,运输、保管、包装、装卸搬运、配送、流通加工和信息服务等业务;另一方面,它还增加了涉及与货物跨境移动相关的一些特殊的物流问题,诸如商检、海关手续、保险、国际货运代理与船舶代理、理货等。

以上只是从功能上粗略地说明了国际物流的业务。实际上,国际物流的业务内容会因企

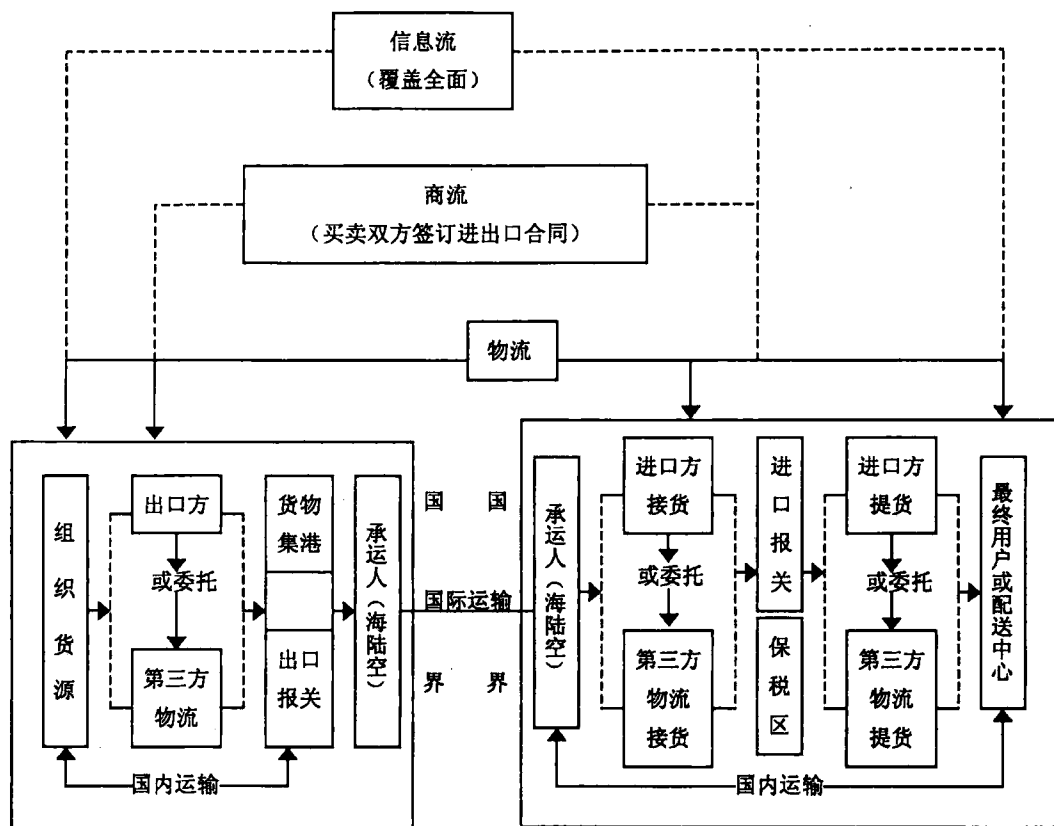


图 1-3 国际物流运作图

业的具体情况不同而有所不同。下面以生产企业与物流企业为例予以简要说明。

二、生产企业的物流业务

企业物流一般可以分为生产阶段的内部物流和采购销售阶段的外部物流。内部物流包括生产过程中的库存控制、设备调度和运作质量控制等；外部物流包括客户服务、运输、库存管理、信息流动和订单处理等。

在生产企业，最主要的部门为生产运作、营销与物流这三大部门。其中物流部门的业务内容受制于企业的经营战略与组织结构等。比如，有些企业决策者将企业的物流活动全部交由综合物流部门管理，而有些企业则将企业的物流活动部分由营销部门管理，部分由生产运作部门管理。

如果把物流活动视为管理中独立的领域。物流活动与营销活动和生产运作活动的关系就如图 1-4 所示。图 1-4 也列出了营销与物流、生产运作与物流相互交叉的一些边缘活动。边缘活动是指在一个职能部门内无法进行有效管理的活动。之所以产生边缘活动是由于人为地将企业活动分割给若干独立的组织部门。在边缘活动发生时，交叉部门就会从自身目标考虑，使企业总成本额外增加，降低企业利润空间。

(1) 营销主要负责市场调查、促销、销售队伍管理和产品组合，创造产品的“占有”价值，营销所注重的是将产品或服务置于便利的分销渠道以加速交换过程。

(2) 生产运作关注产品或服务的生产，创造产品的形态价值，主要职责包括，质量控制、生产计划、调度、工位设计、生产能力计划、维修保养和工作评定标准。生产/运作管理的概念常