

21

世纪高职高专规划教材 物流管理系列

国际物流与 货运代理

GUOJI WULIU YU HUOYUN DAILI

白世贞 李楠◎主编



21 世纪高职高专规划教材·物流管理系列

国际物流与货运代理

白世贞 李楠 主编

中国人民大学出版社

·北京·

图书在版编目 (CIP) 数据

国际物流与货运代理/白世贞, 李楠主编
北京: 中国人民大学出版社, 2009
21 世纪高职高专规划教材·物流管理系列
ISBN 978-7-300-09297-3

I. 国…

II. ①白…②李…

III. ①国际贸易-物流-高等学校: 技术学校-教材

②国际运输: 货物运输-代理(经济)-高等学校: 技术学校-教材

IV. F252 F511.41

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2008) 第 062612 号

21 世纪高职高专规划教材·物流管理系列

国际物流与货运代理

白世贞 李楠 主编

出版发行	中国人民大学出版社		
社 址	北京中关村大街 31 号	邮政编码	100080
电 话	010-62511242 (总编室)		010-62511398 (质管部)
	010-82501766 (邮购部)		010-62514148 (门市部)
	010-62515195 (发行公司)		010-62515275 (盗版举报)
网 址	http://www.crup.com.cn		
	http://www.ttrnet.com (人大教研网)		
经 销	新华书店		
印 刷	北京宏伟双华印刷有限公司		
规 格	185 mm×260 mm 16 开本	版 次	2009 年 2 月第 1 版
印 张	14.75	印 次	2009 年 2 月第 1 次印刷
字 数	353 000	定 价	26.00 元

版权所有 侵权必究 印装差错 负责调换

前 言

21 世纪高职高专规划教材·物流管理系列

P r e f a c e

随着全球经济一体化进程的加快,世界各国、各地区的市场以现代化通信、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有关条款的逐渐兑现,物流市场已经全面对外开放,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。

国际物流与货运代理在物流业的发展中的地位将越来越重要。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。国际货运代理既是国际贸易的桥梁,也是国际货运、国际多式联运的组织者和设计师。

本书共分十章,首先阐述与国际物流密切相关的国际贸易相关知识,并在此基础上,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,还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。

本书针对高职高专学生的特点、培养目标,控制内容深浅度及覆盖面,并且突出了基础理论与应用实践相结合的特点。

本书由白世贞、李楠任主编,参加编写的有姜华珺、陈迎新、杨少东、王宇会、谢红燕等。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,在此谨向各位从事物流研究的专家、学者致以诚挚的感谢。

编 者

2009 年 1 月

教师信息反馈表

为了更好地为您服务，提高教学质量，中国人民大学出版社愿意为您提供全面的教学支持，期望与您建立更广泛的合作关系。请您填好下表后以电子邮件或信件的形式反馈给我们。

您使用过或正在使用的我社教材名称		版次	
您希望获得哪些相关教学资料			
您对本书的建议（可附页）			
您的姓名			
您所在的学校、院系			
您所讲授课程名称			
学生人数			
您的联系地址			
邮政编码		联系电话	
电子邮件（必填）			
您是否为人大社教研网会员	<input type="checkbox"/> 是 会员卡号：_____ <input type="checkbox"/> 不是，现在申请		
您在相关专业是否有主编或参编教材意向	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/> 不一定		
您所希望参编或主编的教材的基本情况（包括内容、框架结构、特色等，可附页）			

我们的联系方式：北京市海淀区中关村大街 59 号人民大学
 文化大厦 1508 室
 人大出版社教育分社
 邮政编码：100872
 电话：010-62515912
 网址：<http://www.crup.com.cn/jiaoyu/>
 E-mail：jyfs_2007@126.com

目 录

21 世纪高职高专规划教材·物流管理系列

Contents

第一章 国际物流概述	1
第一节 国际物流的概念、特点及分类	1
第二节 国际物流的形成与发展	7
第三节 国际物流运输地理	17
第二章 国际物流与国际贸易	26
第一节 国际贸易术语	26
第二节 国际贸易合同的订立和履行	35
第三节 国际贸易支付	39
第四节 国际贸易方式	46
第三章 国际物流业务运作	51
第一节 国际货物包装	51
第二节 国际货物存储保管	56
第三节 国际货物流通加工	62
第四节 国际货物装卸搬运	64
第四章 国际货物进出口报检业务	68
第一节 出入境货物检验检疫概述	68
第二节 出入境货物检验检疫的一般规定	72
第三节 进出口商品检验检疫的程序	80
第四节 出入境运输工具、集装箱的检验检疫	83
第五章 国际货物进出口报关业务	90
第一节 报关概述	90

第二节	海关的货物监管	94
第三节	进出口货物报关单及其填制要求	95
第四节	一般进出口货物报关业务基本程序	109
第六章	国际货运代理基础知识	117
第一节	国际货运代理概述	117
第二节	国际货运代理人及其业务	121
第三节	国际货物运输代理企业的业务经营	127
第四节	国际货运代理责任及保险	132
第七章	国际海上货运代理业务	137
第一节	国际海上运输概述	137
第二节	班轮运输	141
第三节	租船运输	156
第四节	海运提单	164
第五节	国际海运保险	168
第八章	国际航空货运代理业务	174
第一节	国际航空货物运输基础知识	174
第二节	国际航空货物运输方式	177
第三节	国际航空货运单	182
第四节	国际航空运价与运费	186
第五节	有关航空货物运输的国际公约和法规	192
第九章	国际陆上货运运输	195
第一节	国际铁路货物运输	195
第二节	国际公路货物运输	202
第三节	国际集装箱运输	205
第四节	管道运输	209
第十章	国际多式联运业务	213
第一节	国际多式联运的基本理论	213
第二节	国际多式联运的组织形式	216
第三节	国际多式联运营运人	219
第四节	国际多式联运单证业务	222
第五节	多式联运法律法规	226
	参考文献	229

第一章

国际物流概述

国际物流是随着国际贸易的发展而产生和发展起来的，是现代物流系统中重要的物流领域之一。随着全球经济一体化的不断深入和发展，国际物流已经成为现代物流管理领域的最新课题。

第一节 国际物流的概念、特点及分类

一、国际物流的概念

经济一体化是当今世界经济发展的一大趋势，国家（地区）与国家（地区）之间的经济交流越来越频繁，任何国家（地区）只有投身于国际经济大协作的交流之中，本国（地区）的经济技术才能够得到良好的发展。而且工业生产也在逐步走向社会化和国际化，一个企业的经济活动范畴可以遍布各大洲。跨国公司或集团大量涌现更加剧了这一趋势的发展。国家之间、洲际之间的原材料与产品的流通越来越发达，因此，国际物流的研究已成为物流研究的一个重要分支。

国际物流是国家（地区）之间的物流，是跨国界（地区）的、流通范围扩大了了的物品的实体流动，是相对国内物流而言的，是国内物流的延伸和进一步扩展。国际物流也是国际贸易的一个重要组成部分，因为各国之间的经济往来实际上最终都将通过国际物流来实现。

由于国际分工的日益细化和专业化，国际间的合作与交流也愈加紧密，从而国际间的商品、物资的流动便形成了国际物流。各国只有将国际物流工作做好了，才能将国外客户需要的商品适时、适地、按质、按量、低本地送到，从而提高本国商品在国际市场上的竞争力，扩大对外贸易。同时，也可将本国需要的设备、物资等商品及时、高效、经济地从国外进口到国内，满足国内人民的生活、生产建设、科学技术与国民经济发展的需要。

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、效益最高；同时，由于国际化信息系统的支持和世界各国广泛存在的物流需求，国际物流通过物流的合理组织可以促进各国经济和世界经济的发展。

通常，对国际物流的理解有广义和狭义之分。

广义的国际物流包括贸易性国际物流、非贸易性国际物流、国际物流投资、国际物流合作、国际物流交流等领域。其中，贸易性国际物流是指组织国际贸易货物（进出口货

物)在国际间的合理流动。非贸易性国际物流是指各种会展物品、行李物品、办公用品、捐助、援外物资等非贸易性货物在国际间的流动。国际物流投资是指不同国别的物流企业共同投资组建国际物流企业。国际物流合作是指不同国别的企业共同完成重大的国际经济技术项目的国际物流。国际物流交流主要是指在物流科学、技术、教育、培训和管理方面的国际物流。

狭义的国际物流是指国际贸易物流,即组织货物在国际间的合理流动,也就是指发生在不同国家之间的物流。具体而言是指当商品的生产和销售分别在两个或两个以上的国家(地区)之间独立进行时,为了克服生产与销售之间的空间距离和时间间隔,对商品进行时间和空间转移的活动,即卖方交付货物、单证并收取货款,买方支付货款、接受单证和收取货物的过程。

在国际物流活动中,为实现物流合理化,必须按照国际商务交易活动的要求和程序来开展国际物流活动。它不仅要求降低物流费用,而且还必须考虑提高顾客服务水平,增强销售竞争能力和扩大销售效益,提高国际物流系统的整体效益。

美国学者保罗·墨菲和唐纳德·伍德认为“国际物流就是商品跨越国界的位移活动”。他们用描述性的语言将国际物流归纳为以下几种情形,见表1—1。

表 1—1 国际物流的情形

情 形	举 例
1. 企业出口部分自制或自产的产品	如出口造纸设备到瑞典,出口小麦到俄罗斯,或出口煤炭到日本。
2. 企业进口原材料或制成品	如从加拿大进口纸浆,或从意大利、日本进口摩托车。
3. 在某国生产半成品,然后运到其他国家进行深加工或组装	如某企业在美国生产电子元件,运到远东地区的自由贸易区,利用那里廉价的劳动力进行装配,装配后的零部件再运回美国,成为最终产品的一部分。
4. 企业具有国际视角,将所有国家都视为市场、供应源或生产加工地	如微软公司及沃尔玛公司等。
5. 因为地理原因,国内贸易穿越外国边境(经常处于保税状态)	如以卡车运输方式将货物在保税状态下从底特律经由加拿大运到巴法罗,或者由美国本土48个州运到阿拉斯加,这意味着负责运输的承运人担负着特殊的法律责任,要保持货物的密封状态,保证在沿途经过他国时不会有货物被转售或被使用。

以上这些国际物流形式都是以国际贸易为主导的国际物流,也就是所谓的“国际贸易物流”。除此之外,国际物流中还有部分非贸易性的或非企业为主导的国际物流形式,主要有以下几种形式,见表1—2。

表 1—2 国际物流的形式

形 式	举 例
1. 企业非生产性或非贸易性物流流动	如随着国际交往活动的增多,有人提出了“展品物流”的概念,来描述为参加国际展出而由母国到展会所在国的展品、道具、宣传资料、招待用品、办公用品的国际物流管理。
2. 与国际投资相关的国际物流	如美国通用电气公司决定增加在中国的投资,首先会将未来所需的生产线或建设用物资通过国际物流渠道运到未来的生产基地。

续前表

形 式	举 例
3. 世界各国之间的邮政包裹运输服务	如通过国际邮政联盟或国际性快递公司而进行的包括私人文件、商业信函、小包裹（既有私人物品，也有小型货样等商业性物品）等在内的国际物流活动。
4. 国际救援行动或各国慈善机构主导的国际物流	如东南亚、南亚海啸事件发生后国际救援物资源源不断由各捐赠国运达受灾国家，或者国际红十字会将捐赠国捐助的粮食运往非洲等粮食匮乏的地区。
5. 军事行动或军火交易形成的国际物流	如伊拉克战争开始前后，美国及其盟国的作战人员、军用物资经由欧洲、中东的军事基地运抵前线。产自美国的军事装备及武器不断被卖到亚洲、非洲等。
6. 其他导致国际物流的情况	如每当重大的国际赛事（如世界杯、奥运会等）、演出活动或重大宗教活动/事件临近时，一方面会有大量来自世界各国的人员流向当地，另一方面，新闻媒体报道中使用的各种器材，赛事、演出或宗教活动所使用的各类物资，也会在短期内大量流向事发地。

二》 国际物流的特点

（一）国际物流环境存在差异性

国际物流的一个非常重要的特点是，各国物流环境存在差异，尤其是物流软环境的差异。主要体现在不同的物流适用法律、不同的经济和科技发展水平、不同的标准、不同的人文环境和风俗：不同国家物流适用法律的不同使国际物流的差异性远高于一国的国内物流；不同国家经济和科技发展水平的不同会造成不同国家的国际物流科技水平的差异，甚至某些国家或地区由于无法应用先进的物流技术而使其国际物流的整体水平下降；不同国家的不同标准，也造成国际间“接轨”的困难，从而使国际间的物流系统难以建立；不同国家的人文环境和风俗习惯对国际物流的发展也会产生不同程度的影响。

物流环境的差异使一个国际物流系统需要在两个或两个以上不同的法律、人文、习俗、语言、科技、设施的环境下运行，这无疑会大大增加国际物流运作的难度。这些差异将造成国际物流整体水平的下降，并最终使国际物流系统难以建立。

（二）国际物流系统复杂

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之间的关系，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。

物流本身的功能要素、系统与外界的沟通已经很复杂了，加之国际物流还涉及不同国家的要素、广阔的地域空间，以及其他各种内外复杂因素，所需时间就更长，不确定性因

素和风险也随之增大。正因如此,国际物流一旦运用先进的物流系统或技术,其效果就非常显著。例如,新欧亚“大陆桥”的开通,就使国际物流铁路联运速度成倍提高,效益显著增加。

(三) 物流活动的国际性

在国际物流活动中,物流活动的复杂性、差异性就决定了国际物流活动的参与者不能强迫其他参与者都遵守本国的相关规定。因此,在国际物流的发展过程中逐渐形成了一些各国普遍遵守的国际通则。例如,中国国内水路运输对承运人实行严格的责任制,而在国际海运中则对承运人实行不完全的过失责任制。由此可见,国际物流具有国际性。

(四) 政府干预、管制多

由于国际物流属于对外提供服务,要体现在一国国际收支平衡表经常项目下,对国际收支平衡有着重要的作用,因此政府对国际物流的干预、管制远比国内物流多。

(五) 风险性较高

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。政治风险主要是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,船舶公司通常要加收货币贬值附加费以弥补汇率变动所引起的损失。自然风险是指因自然因素引起的风险,如台风、地震、海啸等。

(六) 信息化技术要求高

在国际物流中,生产企业或货主会在很大程度上依靠第三方物流经营者提供物流信息服务,而这些信息交流的工作必须得到国际化信息系统的支持。国际化信息系统是国际物流非常重要的支持手段。国际信息系统的建立主要有两大难题:一是管理困难,二是投资巨大。加上世界各国(地区)物流信息化发展水平参差不齐,使得国际信息系统的建立更为困难。

(七) 国际物流标准化要求高

要使国际物流畅通起来,必须建立统一的国际物流标准。目前,美国、欧洲各国基本实现了物流工具、设施标准的统一,如托盘采用1000mm×1200mm,集装箱采用有限的几种统一规格及条码技术等。这样大大降低了物流费用和转运的难度。向这一标准靠拢的国家,必然能在转运、换车底等许多方面节省大量的时间和费用,从而提高其国际竞争力。

在物流信息传递技术方面,欧洲各国不仅实现了企业内部的标准化,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的物流业务交流比其与亚洲、非洲等国的交流更简单、更有效。

三》 国际物流的分类

国际物流根据不同的标准可进行如下分类。

(一) 根据国际物流业务的不同分类

根据国际物流业务的不同,可以将国际物流分为贸易性国际物流与非贸易性国际物流。

1. 贸易性国际物流

贸易性国际物流是随着国际贸易的发展而产生和发展起来的,而且已成为影响和制约国际贸易进一步发展的重要因素。而国际贸易是指世界各国(地区)之间的商品、服务和技术的交换活动。对本国而言,国际贸易是该国的对外贸易;从国际范围来看,国际贸易是世界各国对外贸易的总和。

国际物流是国际贸易的物质基础和条件。各国之间商品的流动主要由商流、物流、信息流等构成。商流由国际交易机构按照国际惯例进行,物流则由物流企业通过一定的技术和管理方法实现。跨国经营与国际贸易的发展,促进了商品和信息在世界范围内的大量流动和广泛交换,与此同时,物流国际化也得到了迅速发展,而国际贸易的发展也对国际物流提出了更新、更高的要求,具体表现在以下几个方面:

(1) 质量要求。国际贸易中传统的初级产品、原材料等进出口贸易品种如今已经越来越多地让位于高附加值的精加工产品的进出口。这些高附加值、高精密度商品流量的增加,对物流设备、流通技术、物流方式等都提出了更高的要求。同时,国际贸易需求的多样化,使商品交易出现了多品种、小批量的趋势,因此也要求国际物流向更优质的服务和更高精度的方向发展。

(2) 效率要求。国际贸易合约的履行必须通过国际物流活动来完成,因此,要想提高国际物流速度,就必须提高国际物流效率。而提高物流效率则意味着高效率地组织物流活动过程。同时,选择与之相适应的物流设备和物流技术,也可以从根本上提高物流速度。

(3) 安全要求。国际物流涉及不同的国家和地区,商品在途时间长,受气候、地理等自然因素和其他社会政治因素的影响较大。所以,在组织国际物流时,必须注意运输方式和路径的选择,尽量避免各种不稳定因素给流通商品造成损失。

(4) 经济要求。国际贸易的特点决定了国际物流的多环节和长距离的特性,也决定了其相应的物流费用较之国内物流费用更高的特点。因此,选择最佳物流方案,提高物流的经济性,降低物流成本,满足服务要求,是提高物流企业竞争力的有效途径。

2. 非贸易性国际物流

非贸易性国际物流主要包括国际会展物流、国际邮政物流等方面。

(1) 国际会展物流。国际会展物流是伴随着国际会展业(包括会议与展览业)的发展而产生和发展起来的,属于非贸易性国际物流。

会展主要分为贸易性会展、消费性会展和综合性会展或国际博览会。贸易性会展是为产业即制造业、商业等行业举办的会展,其主要目的是交流信息、洽谈贸易。消费性会展

则是为公众举办的会展，通过会展来促进商品销售、引导消费。综合性会展或国际博览会具有贸易和消费两种性质。

会展物流的主要内容包括制定会展物流的运作方案，确定会展类别、展品数量，安排展品的征集和运输，协调组织展品等货物的包装、装箱、开箱、清点、保管，协助安排展品的布置等工作。

(2) 国际邮政物流。国际邮政物流是指通过各国邮政运输办理包裹、函件邮寄等活动。由于国际邮政完成的货运数量巨大，因而使国际邮政物流成为国际物流的重要组成部分。国际邮政运输是国际邮政物流的核心，其主要特点是具有广泛的国际性，通常采用国际多式联运方式，手续简单，费用不高。各国都在平等互利、相互协作的基础上，遵照国际邮政公约和有关协定经转对方的国际邮件。

(二) 根据货物在国与国之间的流向分类

根据货物在不同的国家之间的流动可以将国际物流分为进口物流和出口物流。一国货物进口时所发生的国际物流活动属进口物流；与之相反，当国际物流服务于一国货物出口时则称之为出口物流。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均不同，既有交叉的业务环节，也存在不同的业务环节。所以，各国海关对进出口物流活动在监管上存在着较大的差异。

(三) 根据跨国运送货物的特征分类

根据跨国运送货物的特征可以将国际物流划分为国际商品物流、国际展品物流、国际军火物流、国际邮政物流和国际逆向物流。

(1) 国际商品物流主要是指通过国际贸易所实现的交易活动的商品在国际间的移动。

(2) 国际展品物流是指以展览、展示为目的，暂时将商品运入一国境内，待展览结束后再复运出境的物流活动。

(3) 国际军火物流是指军用品作为商品和物资在不同国家或地区之间的买卖和流通，是广义物流的一个重要组成部分。

(4) 国际邮政物流是指通过国际邮政运送系统办理的包裹、函件等递送活动。

(5) 国际逆向物流是指对国际贸易中回流的商品进行改造和整修活动，包括：循环利用容器和包装材料；由于损坏和季节性库存需要重新进货、回调货物或过量库存导致的商品回流；降低运输过程中的能源消耗，减少污染。

(四) 根据货物流动关税区域分类

根据货物流动关税区域可以将国际物流分为不同国家间的物流和不同经济区域间的物流。区域经济的发展是当今世界经济发展的一大特征。比如欧盟国家属于同一关税区，其成员国之间物流运作与其成员国和其他国家或经济区域之间的物流运作在方式和环节上都有很大的差异。

第 二 节 国际物流的形成与发展

一 国际物流形成的原因

(一) 经济的迅速增长

第二次世界大战以来,经济飞速发展,厂商的收入利润每年都以几十个百分点的速率在增长。如今,主要的工业化国家的经济增长率已基本稳定甚至有所下降,并且,传统的营销战略已不能再支持大多数厂商的收入和赢利持续增长。但是,在工业化国家经济增长率下降的同时,由于新技术的开发,使制造业和物流业的生产率开始提高,造成过剩的生产能力。在这种情况下,企业必须通过全球化向其他发达地区和发展中国家扩展,才能增加其收入和利润。但是,这类扩展需要把全球化制造和全球化营销能力综合起来,并通过综合物流的支持才能实现。于是,对发展和利润的追求就成为驱使企业进入国际市场、发展国际物流的根本动力,也是第一个动力。

(二) 供应链战略联盟思想被广泛接受

过去制造商最重视的经营战略是内部成本控制。然而自从 20 世纪 80 年代以来,营运范围逐步扩大到国际范围,加重了仓储与运输等物流活动,因而成本增加,直接降低了利润。随着合作竞争时代的到来,供应链战略联盟管理的思想正越来越为企业广泛接受,这是国际物流发展的第二个动力。国际物流需要各国、各地区的供应商、制造商、物流服务商以及客户等各方面的通力合作才能完成,为了提高其效率,也正在越来越多地应用供应链管理。

从历史上看,企业经理们曾致力于企业内部如何降低采购成本和制造费用,因此在制定物流资源和产品来源的决策时,往往忽略了与其他渠道成员之间发生的费用。厂商在传统上尽可能通过内部承担必要的活动来寻求对物流活动的控制,而这些内部活动通常会导致自营的仓库、运输车队和信息系统等的产生。这些内部活动虽然能实现最大限度的控制,但与此同时必须增加所需要的资金来支持物流作业。而现在,物流经理们发现,可以利用外部资源承担范围更广的物流活动来减少资金配置。这种业务外包的方法被证明对全球化扩展至关重要。厂商们愿意与全球化物流服务商一起构建供应链,这些物流服务商能以合理的成本在诸如国际整合运输和转运、国际仓储、物流单证以及便利作业等方面提供专门知识和物流服务,因此,企业通过有效的供应链管理就能获得竞争中的整体优势。

(三) 全球区域化经贸交流增加

全球区域化经贸交流增加是国际物流发展的第三个动力。当企业发展达到一定规模,国内市场已经满足不了企业发展需要时,本国附近的一些国家或地区往往会成为企业最初的海外市场选择。为了提升区域内经贸交流及保护区域内经贸伙伴,全球各主要贸易区域纷纷制定区域内经贸协议,包括了欧洲共同市场(EC)、北美自由贸易协议

(NAFTA) 以及东盟自由贸易协议 (AFTA) 等。这些区域内经贸协议使国与国之间的货物流通更便利, 区域内的国家贸易成本更低, 企业国际化后获利的机会也更大。

在这些经济区域的内部, 各国通过互相降低关税、简化海关手续、统一货运单证, 以及支持公共运输和搬运系统等来便利区域内贸易。其最终目的是要使区域内国家间的物流作业与在同一个国家内一样。

在区域化的过程中, 国家间行政区划的设定阻碍了贸易的发展。为了适应政治上的要求, 跨国企业既增加了时间成本也增加了物流成本, 但并没有给最终消费者带来利润增值。尽管区域化的努力旨在便利区域内国家间的贸易, 但政府的限制和要求在一定程度上削弱了这种努力。尽管如此, 纯区域化的努力仍然促进着国际贸易和国际物流的发展。

(四) 全球资源的不均匀分布

全球资源分布不平均主要是指资源丰富的原料区域、生产成本最低的制造来源与获利最大的市场, 多分布在不同区域。企业为充分利用资源, 达到最具经济效益的生产与最大的获利, 必须将全球运作的范围扩大, 逐步扩大全球化资源的采购, 并为产品寻找最适当的生产地与市场。因为亚洲拥有低廉的劳动力与自然资源, 自然成为企业最适当的原料采购与生产地点, 欧美各国企业于是积极在亚洲成立全球采购中心, 使亚洲成为全球低劳力成本零件或成品的提供地, 并运输至高消费的欧美市场销售, 这些跨国运作的趋势使得企业国际化的推力增加。

(五) 信息与通信技术的进步

通信技术和信息技术是鼓励国际物流发展的第五个动力。信息与通信科技的进步, 一方面使全球性的文件往来更为畅通与快速, 缩短厂商间订货的时间, 增加厂商间商业往来的机会; 另一方面使消费者对流行事物的接受度增加, 对国际性产品的接受度也随之提高, 这种趋势使全球的消费形态趋于一致, 也进一步刺激了厂商提供全球性的产品, 以满足全球消费者的需求。

技术发展引起的另一个扩张动力是如今的信息交换能力, 计算机和通信网络的日益普及也不断增强着这种能力。从历史上看, 订单、交付凭证以及海关表格之类的国际商业文件, 通常属于硬拷贝文件, 需要花费大量的时间传输, 往往还有许多误差。而随着现代科学技术的突破性发展, 特别是互联网的出现和广泛使用, 不仅可以加快订货需求的传输速度、生产进度、装运进度以及海关清关速度等, 使整个国际物流作业周期大大缩短, 而且极大地提高了国际物流作业的准确性。

(六) 全球运输与金融解除管制

在一些主要行业中, 解除管制是国际物流发展的第六个动力, 其中金融业和运输业是解除管制的两个主要行业。

1. 解除对金融业的管制

政府通过法令规章和程序手续方面的变化促进了全球金融和外汇贸易的发展。它以诸如美国进出口银行之类的机构形式, 或以多国政府发起的信用机构, 如洲际货币市场等, 扩大和保证长期的进出口信贷, 其作用大大超过了单一银行的能力。这种做法不仅提高了

基金的可得性，而且还减少了单一银行的风险，增加了贸易潜力。

全球金融解除管制，使国际货币市场的电子自动交易系统与各国间的货币不再以黄金为媒介交易，而采用浮动汇率，进而简化了国家间的货币流通。

2. 解除对运输业的管制

20世纪80年代以来，在全世界范围内发生了国际运输所有权和经营权、私有化程度，以及沿海航行权和双边协定等三大方面的变化。这些变化对国际贸易和国际物流产生了巨大影响。

美国于20世纪70年代末至80年代初解除对交通事业的管制，也放宽了国内运输必须使用本国运输业者的限制，并允许运输业者同时拥有并经营复合运输。美国解除运输管制带动了全球交通事业解除管制的风潮，也增进了全球交通往来的便捷。运营自由化使运输公司更有效率，既减少了国际间运输成本，也促进了国际间的运输往来。

(1) 国际运输所有权和经营权。

从历史上看，许多国家曾对国际运输所有权和经营权进行过限制，即承运人在传统上被限制在单一运输方式的范围内经营，几乎很少有共同定价和作业协定，尤其是班轮航线不能拥有和管理诸如汽车和铁路之类的路上运输作业。由于在这方面没有共同的物权、作业协定和定价协定，且国际装运交付通常需要多个承运人来履行和管理整个货运流程，因而使涉及若干当事人的国际航运变得相当复杂。此外，承运人在作业上普遍受到限制。例如，运输企业归外国人所有的承运人不能在内陆起运地和目的地之间的许多国家作业。此外，当承运人在外国进行收货或交付时会受到种种限制。具体地说，是政府而不是市场力量来确定外国承运人所能承担的服务范围。如今，对这些领域的所有权和经营权限制依然存在，但各国间的营销安排和联盟安排已大大地提高了运输的灵活性。

(2) 私有化程度。

刺激运输国际化的另一个因素是承运人私有化程度的提高。从历史上来讲，有许多国家承运人是由“本国”政府拥有和经营的，其目的是为了促进贸易并在战时能提供战略储备。政府作为承运人往往会对其本国企业进行营运补贴，同时又向“外国”企业征收附加费。于是，人为抬高的运价和拙劣的服务水准使政府承运人提供的装运服务往往既昂贵又不可靠，加之强硬联合和规章制度等的限制又产生了低效率的运输作业。因此，高成本和低效率经营相结合导致许多政府承运人不得不亏本营运。

(3) 沿海航行权和双边协定。

为了尽可能地改善运输服务，许多政府已对大型承运人进行了私有化，其他一些政府也在考虑中。在竞争性的市场环境中运营，迫使已经私有化的承运人必须改善服务、言行一致和竞争定价；而沿海航行权和双边服务贸易协定中的变化是影响国际物流的又一个因素。沿海航运权在法律上要求两个国内港口之间的客货运输只能由国内承运人运输。显然，该项制度保护了国内运输业，但是在整体上降低了其运输设备的使用率。因此，目前各国都在放宽沿海航行权的限制以提高贸易效率。

双边服务贸易协定要求平衡各国登记批准在其国内起点港与终点港进行营运的承运人的数目。这些协定所起的作用是在特定的关键通关中限制提供服务的国际承运人的总数。此外，双边协定也会导致承运人提供重复服务，使低流量通道中的运输能力过剩。目前大多数人建议，传统的双边协定应该向多边协定方向发展，并分别考虑旅客运输和货物运输

问题。由此可见,这种政府间的安排和合作将会促进并改善运输服务,同时降低运输费率。其最终结果将有利于国际贸易和国际物流的发展。

二》 国际物流与国内物流的区别

正如第一节中所讲的,国际物流是相对国内物流而言的,是国家(地区)之间的物流,是跨国界(地区)的、流通范围扩大了了的物品的实体流动,是国内物流的延伸和进一步扩展。由于国际物流的跨越国界性,导致它与国内物流存在差异,其差异主要表现在以下几个方面。

(一) 完成周期长短不同

完成周期长短不同是国际物流作业与国内物流作业的主要区别。国际物流系统涉及多个国家,系统的地理范围大,完成周期较长。因此,国际物流作业往往需要以周或月为单位来衡量完成周期的长短,而不能以3天~5天的转移时间或4天~10天的完成周期来计算。

国际物流作业需要较长的完成周期,因为其受通信传输延迟、融通资金需要、特殊包装要求、远洋运输船期表、长途运输时间以及海关清关手续等因素综合作用的影响。

(1) 通信传输是由于时间和语言的差异而延迟。

(2) 融通资金是因为大多数国际贸易需要开信用证而延迟。

(3) 特殊包装要求是为了保护产品免遭搬运作业和水分侵袭的损害,因为集装箱常常由于温度和气候条件使湿度很高。

(4) 远洋运输船期表是指货物一旦被集装箱化,就必须按船期表如期装船,目的港必须有合适的装卸设备。

(5) 长途运输时间主要是如果原产地和目的港位于交通流量较高的航线之内,或者如果驶往期望港口的船舶缺乏必要的设备的话,那么,这种进展过程可能需要高达30天的时间,而这些问题都是国内运输作业所不会碰到的。

(6) 海关清关手续。一旦船舶处在运输途中,转移时间的范围在10天~21天,而办理海关清关手续至少要增加1天时间,使完成周期延长。虽然现在越来越普遍采用EDI传输技术,在货物还未抵达国际港口之前就事先已经办好了货物装运交付的清关手续,但上述过程所消耗完成周期的时间依然很长。

上述活动的复杂性导致国际物流的完成周期比典型的国内作业更长、更缺乏一致性,也更缺少灵活性。一致性的降低,增加了物流计划和物流工作的难度;灵活性的降低,会使企业在迅速满足客户需要方面存在困难;而完成周期的延长,会增加物流过程中的库存投资,占用大量资金,同时导致更高的存货需求,因为在任何时点上都有大量的货物处于转移当中。于是,在等待国际装运交付货物的到达和清关期间,需要不断地对存货和存货空间的需要进行评估。

(二) 作业复杂程度不同

在国际间的经济活动中,生产、流通、消费三个环节之间存在着密切的联系,由于各