



21世纪 经济与管理规划教材
物流管理系列

国际物流学

INTERNATIONAL LOGISTICS

逯宇铎 苏振东 李秉强 编著



北京大学出版社
PEKING UNIVERSITY PRESS

国际物流学

INTERNATIONAL LOGISTICS

逯宇铎 苏振东 李秉强 编著



北京大学出版社
PEKING UNIVERSITY PRESS

图书在版编目(CIP)数据

国际物流学/逯宇铎等编著. —北京:北京大学出版社,2007.7

(21世纪经济与管理规划教材·物流管理系列)

ISBN 978-7-301-12300-3

I. 国… II. 逯… III. 国际贸易-物流-高等学校-教材 IV. F252

中国版本图书馆CIP数据核字(2007)第080661号

书 名: 国际物流学

著作责任者: 逯宇铎 苏振东 李秉强 编著

责任编辑: 石会敏

标准书号: ISBN 978-7-301-12300-3/F·1642

出版发行: 北京大学出版社

地 址: 北京市海淀区成府路205号 100871

网 址: <http://www.pup.cn>

电 话: 邮购部 62752015 发行部 62750672 编辑部 62752926 出版部 62754962

电子邮箱: em@pup.pku.edu.cn

印刷者: 北京飞达印刷有限责任公司

经 销 者: 新华书店

730毫米×980毫米 16开本 26印张 426千字

2007年7月第1版 2007年7月第1次印刷

印 数: 0001—4000册

定 价: 35.00元

未经许可,不得以任何方式复制或抄袭本书之部分或全部内容。

版权所有,侵权必究

举报电话:010-62752024 电子邮箱:fd@pup.pku.edu.cn

前 言

加入 WTO 后中国经济全面融入了全球化经济。国际物流是国内物流的延伸和进一步扩展,是跨国界的、流通范围扩大了物的流通,有时也称为国际大流通或大物流。国际物流是国际贸易的一个必然组成部分,各国之间的相互贸易最终都将通过国际物流来实现。

国际物流是相对国内物流而言的,是不同国家之间的物流。由于国际分工的日益细化和专业化,任何国家都不能够包揽一切专业分工,因而必须要有国际间的合作与交流。随之而来的国际间的商品、物资的流动便形成了国际物流。只有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、低成本地送到,从而提高本国商品在国际市场上的竞争能力,扩大对外贸易。同时可将本国需要的设备、物资等及时、高效、便宜地进口到国内,满足国内人民生活、生产建设、科学技术与国民经济发展的需要。

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来开展国际物流活动。并且,不仅要降低物流费用,而且要考虑提高服务水平、提高销售竞争能力和扩大销售效益,即提高国际物流系统的整体效益,而不仅仅是提高局部效益。

本书采用了辽宁省教育厅软科学项目“国际物流管理理论与方法研究”的研究成果(批准号 2024001199),并得到大连理工大学教材出版基金(2005 年度)资助,特表谢意。

全书共九章。逯宇铎负责第一至七章,苏振东负责第八章,李秉强负责第九章。全书由逯宇铎制定大纲,负责总纂。

本书集国内已有著作之长,并吸收和借鉴了国外物流学的最新研究成果,既有理论性,又有很强的实用性和可操作性,内容全面,结构新颖;既可作为大专院校的教材,也可作为各种类型专业培训的教材,同时也是各种层次物流管理人员的必备读物。

本书参阅了国内外物流专业领域的一些经典专著及教材,主要参考书目在书后列明。

由于水平有限,书中难免有不当或错讹之处,敬请同仁及读者批评指正。

编著者

2007年5月

目 录

第一章 国际物流学概述	(1)
第一节 国际物流基本概念	(1)
第二节 国际物流的特点	(13)
第三节 国际物流系统的组成	(14)
第四节 国际物流网络系统	(19)
第五节 国际物流信息管理	(21)
第六节 国际物流与进出口贸易	(24)
第二章 国际物流系统与网络	(44)
第一节 国际物流系统的构成要素	(44)
第二节 国际物流系统模式	(52)
第三节 国际物流的结点	(53)
第四节 国际物流连线	(76)
第五节 国际物流网络	(86)
第三章 国际物流航线与港口	(93)
第一节 港口	(93)
第二节 航线	(109)
第三节 著名航运公司	(117)
第四章 国际物流运输	(127)
第一节 国际海上货物运输	(127)
第二节 国际铁路货物运输	(150)
第三节 国际航空货物运输	(159)
第四节 国际公路运输	(170)
第五节 国际邮政运输	(176)
第五章 国际货物运输保险	(182)
第一节 保险的基本原则	(182)

第二节	国际海上货物运输保险保障的范围	(186)
第三节	我国海洋运输货物保险的险别与条款	(192)
第四节	伦敦保险协会海运货物保险条款	(199)
第五节	我国陆空邮运输货物保险的险别与条款	(209)
第六节	我国货物运输保险实务	(215)
第六章	国际物流中的检验检疫及电子化	(224)
第一节	概述	(224)
第二节	出入境检验检疫机构	(227)
第三节	出入境检验检疫的项目	(232)
第四节	进出口商品检验检疫的模式与流程	(243)
第五节	出入境检验检疫的电子化	(257)
第七章	国际物流中的海关实务	(263)
第一节	报关制度	(263)
第二节	进出口货物的通关制度	(283)
第三节	保税进出口货物的通关	(313)
第四节	保税仓库、保税工厂及保税区 进出口货物的通关	(325)
第八章	国际物流信息系统与标准化	(344)
第一节	国际物流信息系统概述	(344)
第二节	条码技术在国际物流中的应用	(348)
第三节	射频技术在国际物流中的应用	(350)
第四节	全球卫星定位系统在国际物流中的应用	(351)
第五节	地理信息系统在国际物流中的应用	(354)
第六节	国际物流信息系统的设计	(355)
第七节	国际物流标准化	(362)
第九章	国际物流服务	(376)
第一节	国际货运代理	(376)
第二节	国际货运代理物流运作	(386)
第三节	国际船舶代理	(390)
第四节	第三方物流服务的开展	(398)
参考书目		(409)

第一章

国际物流学概述

本章要点

本章重点介绍了国际物流的一些基本概念,如国际物流系统组成、国际物流网络系统及国际物流信息管理等。通过本章学习,对于理解国际物流学学科,具有指导意义。

第一节 国际物流基本概念

一、国际物流的定义

美国学者玛沙·库珀(Martha C. Cooper)在其1994年出版的《物流与分拨计划:管理的策略》一书中对20世纪90年代以来的物流管理设定了更广的范围、更大的目标:“物流是对处在供应链中的采购、生产、最终分拨各阶段的原材料、零部件、制成品的移动、存储及相关信息的战略管理。”

1998年,美国物流协会又对物流进行了重新定义,目前该协会对物流管理最新的定义是:“物流是供应链活动的一部分,是为满足顾客需要,对商品、服务及相关信息从产地到消费地高效、低成本流动和储存而进行规划、实施、控制的过程。”

所谓国际物流是相对国内物流而言的,是不同国家之间的物流。国际物流是国内物流的延伸和进一步扩展,是跨国界的、流通范围扩大了了的物的流通,有时也称其为国际大流通或大物流。国际物流是国际贸易的一个必然组成部分,各国之间的相互贸易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,任何国家都不能够包揽一切专业分工,因而必须要有国际间的合作与交流。随之而来的国际间的商品、物资的流

动便形成了国际物流。只有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、低成本地送到,从而提高本国商品在国际市场上的竞争能力,扩大对外贸易。同时也可将本国需要的设备、物资等及时、高效、便宜地进口到国内,满足国内人民生活、生产建设、科学技术与国民经济发展的需要。

国际物流(International Logistics, IL)的狭义理解是: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隔离和时间距离,对物资(商品)进行物理性移动的一项国际性商品贸易或交流活动,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活动。

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开展国际物流活动。并且,不仅要降低物流费用,而且要考虑提高服务水平(Service Level, SL)、提高销售竞争能力和扩大销售效益,即提高国际物流系统的整体效益,而不仅仅是提高局部效益。

国际物流过程离不开贸易中间人,即由专门从事商品使用价值转移活动的业务机构或代理人来完成,如国际货物的运输是通过国际货物运输服务公司(代理货物的出口运输)完成。另外如报关行、出口商贸易公司、出口打包公司和进口经纪人等,他们主要是接受企业的委托,代理与货物有关的各项业务。之所以存在这些企业,是由于在国际物流系统中,很少有企业能依靠自身力量办理和完成复杂的进出口货物的各项业务工作。这是国际物流与国内物流最重要的区别之一。

二、国际物流的发展

国际物流在 20 世纪的发展经历了以下几个阶段:

第二次世界大战以前,国际间已有了不少的经济交往,但是无论从数量上还是从质量上,都没有将伴随国际交往的运输放在主要地位。

第二次世界大战以后,国际间的经济交往越来越活跃。尤其在 70 年代的石油危机以后,国际间贸易量已非常巨大,交易水平和质量要求也越来越高。在这种新情况下,原有的仅为满足运送必要货物的运输观念已不能适应新的要求,系统物流就是在这个时期进入了国际领域。

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大型物流工具,如 20 万吨的油轮,10 万吨的矿石船等。

70年代石油危机的影响,使国际物流不仅在数量上得到进一步发展,船舶大型化趋势进一步加强,而且有了提高国际物流服务水平的要求。大数量、高服务型物流从石油、矿石等物流领域向物流难度最大的中、小件杂货领域深入,其标志是国际集装箱及国际集装箱船的大规模发展,国际间各主要航线的定期班轮都投入了集装箱船,立刻就把散杂货的物流水平提了上去,使物流服务水平获得很大提高。

70年代中后期,国际物流的质量和速度要求进一步提高。这个时期在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。

80年代前、中期国际物流的突出特点,是在物流量不继续扩大的情况下出现了“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,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。

80年代国际物流领域的另一大发展是,伴随国际物流,尤其是伴随国际多式联运物流出现了物流信息系统和电子数据交换(EDI)系统。

90年代以来,Internet、条码以及卫星定位系统在物流领域得到广泛应用,而且越来越受到人们的重视。这些高科技在国际物流中的应用,极大地提高了物流的信息化和服务水平,所以有人称“物流就是综合运输加高科技”。高科技的服务手段和信息技术成为物流企业保证自身竞争力的必备法宝,因此,近年来各大物流企业纷纷投巨资于物流信息系统的建设。可以说,21世纪将是物流信息化高度发展的时代。

三、国际物流的发展趋势

随着经济全球化步伐的加快,科学技术尤其是信息技术、通讯技术的发展,跨国公司的出现所导致的本土化生产、全球采购以及全球消费趋势的加强,使得当前国际物流的发展呈现出一系列新的特点:

1. 物流规模和物流活动的范围进一步扩大,物流企业将向集约化与协同化发展

就整个物流产业而言,在物流市场形成初期,由于物流服务的技术含量不

高,行业壁垒较低,物流业内模仿行为相对容易,因此存在大量潜在的进入者,各类物流企业间因经营模式的大同小异而平分秋色,难争高下。多数物流企业还没有形成独特的经营理念,企业的竞争地位不稳定,凭借“先动优势”获取较大的市场份额是企业惯用的竞争策略。随着物流市场的全面启动,物流产业将由起步期逐渐过渡到发展期乃至成熟期,物流服务产品的标准化、规范化和全面市场化的发展必将对经营模式参差不齐的物流企业进行大浪淘沙般的洗礼。物流行业服务标准的形成和物流市场竞争格局的逐步确立,将使物流产业的规模效应迅速显现出来,物流产业的空间范围将进一步扩大,物流企业将向集约化与协同化发展。

产业经济规模的扩大会相应提升物流行业壁垒,从而使潜在加入者面临市场进入障碍。在这种情况下,新加入的企业如果规模过小,就会处于成本竞争的劣势;反之,如果采取大规模进入的方式,又会由于新增生产能力对行业供求关系的影响而遭遇行业中现有企业的激烈反应,如通过削价等竞争策略为新加入者制造壁垒。由此可以得出,物流产业规模的扩大将进一步对物流服务标准体系的形成及市场竞争格局的确立产生积极影响。

就物流的区域化以及全球化发展趋势而言,21世纪必将是物流的时代,企业之间的竞争将愈加激烈。要满足全球化或区域化的物流服务,企业规模必须扩大,形成规模效益。这种规模的扩大将主要表现在以下两个方面:

第一是物流企业的兼并与合作。进入21世纪,世界范围内各行业企业间的联合与并购,将会继续推动国际物流业加速向全球化方向发展,而物流全球化的发展走势,又必然推动和促进各国物流企业的联合和并购活动。随着各国贸易的发展,美国和欧洲的一些大型物流企业跨越国境,展开连横合纵式的并购,大力拓展国际物流市场,以争取更大的市场份额。据不完全统计,1999年美国物流运输企业间的并购数已达23家,并购总金额达6.25亿美元。德国邮政公司在最近两年间并购欧洲地区的物流企业达11家,现已发展成为年销售额达290亿美元的欧洲巨型物流企业。

第二是物流企业间战略联盟的形成。由于商业运作的复杂性,单一的物流服务提供方往往难以提供低成本、高质量的服务,也无法给客户带来较高的满意度。通过结盟可以解决资金短缺和应付市场波动压力,进而增加服务品种和扩大企业的地理覆盖面,为客户提供“一站式”服务,从联合营销和销售活动中收益正成为许多具有一定实力的物流企业的发展战略。对物流企业而言,战略

合作伙伴既可以选择其他物流企业、货代公司、国际分销公司等,也可以选择信息系统公司、制造商、设备租赁商等。通过结盟,使企业得以在未来进行大规模资本投资的情况下,扩大业务范围,提高市场份额和竞争能力。许多从事物流业经营和研究的人员认为,相同的文化背景和彼此相互依赖,有效而积极的信息沟通,共同的企业经营目标和凝聚力,技术上的互补能力,双方高层管理人员在管理方面的共同努力等是物流企业联盟成功的关键因素。

2. 物流服务的优质化与全球化,构建合同导向的个性化服务体系

随着消费多样化、生产柔性化、流通高效化时代的到来,社会和客户对物流服务的要求越来越高,物流成本不再是客户选择物流服务的唯一标准,人们更注重的是物流服务的质量。物流服务的优质化是物流今后发展的重要趋势。五个亮点“Right”的服务,即把适当的产品(The Right Product),在适当的时间(At The Right Time)、适当的地点(In The Right Place),以适当的数量(In The Right Quantity)、适当的价格(At The Right Price)提供给客户将成为物流企业优质服务的共同标准。

物流服务的全球化是物流今后发展的又一重要趋势。荷兰国际销售委员会(HIDC)在最近发表的一篇题为《全球物流业——供应连锁服务业的前景》的报告中指出,目前许多大型制造部门正在朝着“扩展企业”的方向发展。这种所谓的“扩展企业”基本上包括了把全球供应链上所有的服务商统一起来,并利用最新的计算机体系加以控制。同时,报告认为,制造业已经实行“定做”服务理论,并不断加速其活动的全球化,对全球供应连锁服务业提出了一次性销售(即“一票到底”的直销)的需求。这种服务要求有极其灵活机动的供应链,这也迫使物流服务商几乎采取了一种“一切为客户服务”的解决办法。

面对 21 世纪更加激烈的市场竞争和变化迅速的市场需求,为客户提供日益完善的增值服务,满足客户日益复杂的个性化需求将成为现代物流企业生存和发展的关键。物流企业的服务范围将不仅限于一项或一系列分散的外协物流功能,而是更加注重客户物流体系的整体运作效率与效益。供应链的管理与不断优化将成为物流企业的核心服务内容。物流企业与客户的关系将越来越多地体现为一种风险共担的战略同盟关系,而不仅仅是现阶段的一般意义上的买卖关系或服务关系。发展理念与上述物流发展理念相左的物流企业将逐渐被淘汰出局。

随着合同导向的个性化服务体系的建立,物流市场的服务标准将逐渐趋于

规范化。在物流服务产品化的初期,由于市场尚未形成公认的服务标准,而国外物流业的服务模式又不完全适合我国现阶段的物流市场需求,因此,众多物流产品之间往往千差万别,难以达成基本的行业服务标准。这在某种程度上阻碍了物流产品的优化和服务成本的下降,并加剧了替代品的竞争。随着合同导向的客户服务观念的确立与普及,以及物流服务产品化、市场化的继续发展,物流市场的服务标准将逐渐趋于规范化。

3. 第三方物流快速发展并且在物流产业中逐渐占据主导地位

第三方物流(Third Party Logistics)就是指在物流渠道中由中间商提供的服务。因此,第三方物流提供者就是一个为外部客户管理、控制和提供物流服务的公司,他们并不在供应链中占有一席之地,仅是第三方,但通过提供一整套物流活动来服务于供应链。

第三方物流的积极作用表现在:

(1) 集中主业。企业能够实现资源优化配置,将有限的人力、财力集中于核心业务,进行重点研究,发展基本技术,开发出新产品参与世界竞争。

(2) 节省费用,减少资本积压。专业的第三方物流提供者利用规模生产的专业优势和成本优势,通过提高各环节能力的利用率实现节约费用,使企业能从分离费用结构中获益。

(3) 减少库存。企业不能承担多种原料和产品库存的无限增长,尤其是高价值的部件要被及时送往装配点,实现零库存,以保证库存的最小量。

(4) 提升企业形象。第三方物流提供者通过全球性的信息网络使顾客的供应链完全透明化,顾客可以随时通过 Internet 了解供应链的情况。第三方物流提供者用完备的设施和训练有素的员工对整个供应链实现完全的控制,减少物流的复杂性。他们通过遍布全球的运送网络和服务,让提供者大大缩短了交货期,帮助顾客改进服务,树立自己的品牌形象,为在竞争中取胜创造了有利条件。

4. 绿色物流是物流发展的又一趋势

物流虽然促进了经济的发展,但是物流发展的同时也会给城市环境带来不利的影响,如运输工具的噪声、污染物排放、对交通的堵塞等,以及生产及生活中的废弃物的不当处理所造成的环境影响。21 世纪,人类面临着人口膨胀、环境恶化、资源短缺的三大危机,因此,绿色物流将备受关注。绿色物流是指以降低对环境的污染,减小资源消耗为目标,利用先进物流技术,规划和实施运输储

存、包装、装卸、流通加工等物流活动。绿色物流从环境的角度对物流体系进行改进,形成了一个与环境共生型的物流管理系统。现代绿色物流强调了全局和长远的利益,强调了全方位对环境的关注,体现了企业的绿色形象,是一种全新的物流形态。

绿色物流发展的现实意义主要有:(1) 绿色物流适应了世界社会发展的潮流,是全球经济一体化的需要。随着全球经济一体化的发展,一些传统的关税和非关税壁垒逐渐淡化,环境壁垒(绿色壁垒)逐渐兴起。我国物流企业要想在国际市场上占据一席之地,发展绿色物流将是其理性选择。(2) 绿色物流是物流不断发展壮大的根本保障。物流作为现代新兴行业,有赖于社会化大生产的专业分工和经济的高速发展。而物流企业要发展,一定要与绿色生产、绿色营销、绿色消费紧密衔接。人类的经济活动绝不能因物流而过分地消耗资源,破坏环境,以至造成再次重复污染。可见,绿色物流是物流发展的必然。(3) 绿色物流是最大限度降低经营成本的必由之路。据专家分析,产品从投产到销出,制造加工时间仅占 10%,而几乎 90% 的时间为储运、装卸、分装、二次加工、信息处理等物流过程。因此,物流专业化无疑为降低成本奠定了基础。但当前物流基本还是:高投入、大物流,低投入、小物流的运作模式;而绿色物流强调的是:低投入、大物流的方式。显然,绿色物流不仅是一般物流的节约和降低成本,更重视的是绿色化和由此带来的节能高效少污染,它对生产经营成本的节省可以说是无可估量的。

5. 物流产业将由单一的业种向业态多元化发展

在对物流业态的认识方面,我们不妨借用商品流通范畴对“业态”的诠释。在商品流通领域中,有所谓业种和业态之分,简单来看,业种主要是指经营范围,业态主要是指经营方式。因此,物流业态可理解为物流领域交易方式和组织形态的总和。各种经营类型和业态的共存与充分发展是现代物流规范化的重要标志。

在经济发达国家,随着电子商务、网络技术以及物流全球化的迅速发展,广义的区域物流与企业物流通过上、下游的延伸与拓展,呈现出相互融合的趋势。这一趋势促使物流企业模式即物流产业经营类型与业态向着多样化和细分化发展。根据对全球前 20 名专业物流公司经营模式的分析,我们可将国外物流产业经营类型与业态粗略归结为以下三类:① 由交通运输、邮电业发展起来的物流企业,如 UPS、FedEx 等;② 由零售业、批发商发展起来的物流企业,如沃尔

玛、日本 7—11 等;③ 由大型制造企业物流部门发展起来的物流企业。

随着我国物流业的发展逐步趋于成熟,市场份额的控制壁垒将随之产生并不断强化。在优胜劣汰中保留下来的物流企业将控制行业的部分市场份额,并形成稳定的业务渠道,新加入的企业则必须开辟新的市场空间。这也会在一定程度上加速物流业态多元化的发展。

6. 有待发展的第四方物流

第三方物流作为一种新兴的物流方式活跃在流通领域,它在节约物流成本、提高物流效率方面已为众多企业认可。但第三方物流在整合社会所有的物流资源以解决物流瓶颈,达到最大效率方面力不从心。虽然从局部来看,第三方物流是高效率的,但从地区、国家的整体来说,第三方物流企业各自为政,这种加和的结果很难达到最优,难以解决经济发展中的物流瓶颈,尤其是电子商务中新的物流瓶颈。另外,物流业的发展需要技术专家和管理咨询专家的推动,而第三方物流缺乏高技术、高素质的人才队伍支撑,于是第四方物流(Fourth Party Logistics, 4PL)应运而生。

第四方物流的首要倡议者是安盛咨询公司,并将其定义为“一个调配和管理组织自身的及具有互补性服务提供商的资源、能力与技术,来提供全面的供应链解决方案的供应链集成商”。第三方物流作为整个供应链的一部分,通常情况下不可能向客户提供整个供应链的物流服务,即便在供应链中某些环节的服务,第三方物流也只能完成其中的部分内容。第四方物流是在第三方物流的基础上对管理和技术等物流资源进一步整合,为用户提供全面意义上的供应链物流解决方案。

8 第四方物流同第三方物流相比,服务的内容更多,覆盖的地区更广,对从事货运物流服务的公司要求更高,它们必须开拓新的服务领域,提供更多的增值服务。第四方物流最大的优越性是它能保证产品“更快、更好、更廉”地送到需求者手中。当今经济形式下,货主/托运人越来越追求供应链全球一体化以适应跨国经营的需要,跨国公司因也要集中精力于其核心业务而必须更多地仰赖于物流外包。基于此理,它们不只是在操作层面上进行外部协调,而且在战略层面上也需要借助外界的力量,以期得到更快、更好、更廉的物流服务。

第四方物流的基本功能有三个方面:一供应链管理功能,即管理从货主、托运人到用户、顾客的供应全过程;二运输一体化功能,即负责管理运输公司、物流公司之间在业务操作上的衔接与协调问题;三供应链再造功能,即根据货主/

托运人在供应链战略上的要求,及时改变或调整战略战术,使其经常高效率运作。而第三方物流要么独自提供服务,要么通过与自己有密切关系的转包商为客户提供服务,而不大可能提供技术、仓储和运输服务的最佳整合。因此,第四方物流就成了第三方物流的“协助提供者”,也是货主的“物流方案集成商”。

四、物流的全球化

随着经济技术的发展、国际经济往来的日益扩大和经济全球一体化进程的加快,物流全球化已开始成为世界性趋势。各国政府和跨国企业已普遍接受国际物流的概念,认识到它的重要性,并致力于开展国际物流方面的理论与实践的探索。

物流全球化现象

物流全球化以满足全球消费者的需求为目标,组织货物在国际间的合理流动,也就是发生在全球范围内的物流。具体而言就是在全世界范围内,把商品的采购、运输、仓储、加工、整理、配送、销售和信息等有机结合起来,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的供方运到另一国的需方,为消费者提供多功能、一体化的综合性服务。物流全球化的实质是按国际分工协作的原则,依照国际惯例,利用国际化的物流网络、物流设施和物流技术,实现货物全球流动与交换,以促进区域经济和世界资源的优化配置。

物流全球化观念是一种无国界观念,从事物流全球化的跨国企业需以全球的视点考虑消费者及其需求,在物流决策上不考虑国别的政治含义,仅从全球角度按照利益和效率标准进行物流决策。具体而言,在物流全球化的趋势下,跨国企业的物流活动主要有:

(1) 物流选择。在全球范围内识别与评价原材料方案、选择物流服务供应商、制造与仓储地点以及战略联盟。估计需要投入的人力、物力、财力以及时间,并评价与防范有关的风险。

(2) 信息收集。通过收集与物流活动相关的信息,使物流活动能有效地进行。针对各个国际目标市场的需求与物流信息化的趋势,考虑各个目标市场在物流单证、包装、港口、定价、作业程序等方面的差异,制定和实施灵活的系统和程序。

(3) 物流系统化的管理。为实现既定的物流系统目标,提高向消费者和用

户供应商品的效率,而对物流系统进行计划、组织、指挥和调节活动。把全球市场看成“一盘棋”,把营销、物流和信息系统有机结合起来,并由一个决策中心根据市场实际情况权衡利弊,进行最优化决策。同时吸收各国高级管理人才,完成企业人力资源的国际化过程。

推动物流全球化的动力

物流全球化之所以能够成为当今世界物流业发展的一个趋势,是由于其本身存在着巨大的现实推动力:

(1) 信息革命。技术的更新实质上也是一种内在的经济活动。全球化物流系统需要更多的企业和各国政府、国际组织的广泛合作才能建立,而这种合作离不开信息技术的发展与应用。条形码技术、EDI、电子扫描与传输、传真等通讯工具的广泛使用,提高了信息的可获得性。卫星通信的实时跟踪信息的能力,引入了节约时间的物流。这种以迅速可靠的信息交换为基础的物流作业安排,为全球物流战略的选择提供了更大的空间。我们可以从许多全球化企业的准时化战略(JIT)、快速反应战略(QR)、连续补充战略(CR)和自动化补充战略(AR)运作中得到证明。信息革命还加快了订货需求的传输速度、生产速度、装运速度、清关速度等,降低了全球物流的时间和成本。信息技术的威力如此巨大,它完全可以用来作为战略性调整物流运行系统的有效手段。因此,一个国家的信息基础设施的建设即普及程度往往反映出该国的物流业竞争力。比如,从一个国家的智能化运输系统(一种安全、高效、对环境无污染且聚集了许多高新技术及众多功能的运输系统)及信息高速公路的应用程度,就能够判断这个国家的国际物流竞争力。

(2) 经济全球化。20世纪90年代以来,跨国公司的迅速发展,WTO的良性运行,国际经济合作的日益密切,商品与生产要素的国际流动加速,使各国经济依赖性加深,推动了企业之间的商流、物流、信息流的交流与合作。WTO的《服务贸易总协定》(GATS)的服务部门参考清单中,与物流全球化相关的部门有交通运输服务、销售服务、金融与保险服务等。其中,交通运输服务与物流业最为密切,它包括海运、铁路运输、航空运输、公路运输等货运服务,以及报关、仓储、港口等附属交通运输服务。WTO原则要求各国撤销壁垒,加快经济贸易自由化进程。这使得许多长期封闭的流通市场领域正逐步地对外开放,为物流业的全球发展带来了前所未有的机遇。

(3) 区域经济一体化。国家的政治边境增加了全球物流的时间与成本,阻