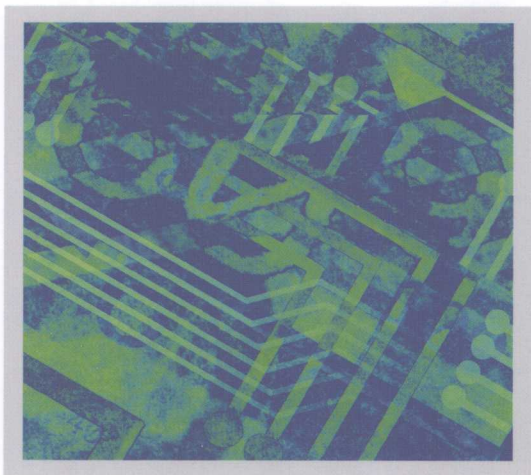


· 现代物流理论与实务丛书 ·

INTERNATIONAL LOGISTICS
MANAGEMENT

国际物流管理

—— 骆念蓓◎编著 ——



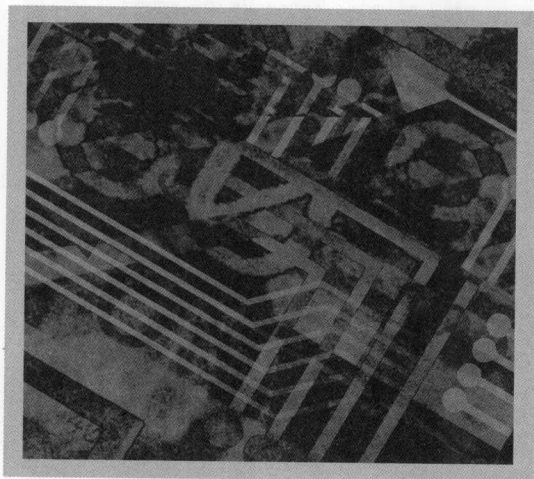
北京大学出版社
PEKING UNIVERSITY PRESS

· 现代物流理论与实务丛书 ·

INTERNATIONAL LOGISTICS
MANAGEMENT

国际物流管理

—— 骆念蓓◎编著 ——



北京大学出版社
PEKING UNIVERSITY PRESS

图书在版编目(CIP)数据

国际物流管理/骆念蓓编著. —北京:北京大学出版社, 2008. 1

(现代物流理论与实务丛书)

ISBN 978 - 7 - 301 - 12054 - 5

I. 国… II. 骆… III. 国际贸易 - 物流 - 物资管理 - 高等学校 - 教材
IV. F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2007)第 054421 号

书 名: 国际物流管理

著作责任者: 骆念蓓 编著

责任编辑: 贾米娜

标准书号: ISBN 978 - 7 - 301 - 12054 - 5/F · 1592

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 27 印张 440 千字

2008 年 1 月第 1 版 2008 年 1 月第 1 次印刷

定 价: 38.00 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

编 委 会

主任委员 王 健

副主任委员 黄克安 沈斐敏 唐鲁榕

委 员 (按姓氏笔画排序)

王 健 沈斐敏 陈福集

周万森 张 潜 唐鲁榕

黄克安 鲍仕梅

内 容 简 介

本书根据国际物流学教学需要,结合国际物流管理的规律,参考了国内外优秀论著和文献,采用最新案例和数据,理论联系实际,介绍国际物流管理的基本理论和实务,为国际物流初学者提供完整而详尽的国际物流管理基础知识。

本书观点新颖,资料翔实,注重理论与实务结合,突出实用技能的培养。既适用于高等院校本科、高职教学及物流企业干部培训,也适用于相关专业和一般物流业务人员学习参考。

作者简介

骆念蓓,女,福州大学管理学院管理科学与工程系教授,硕士生导师。主要研究方向为电子商务、国际市场营销、国际贸易、物流工程与管理、企业经营国际化与国际商务等。

1996—1997 年赴美国俄亥俄州立大学费歇尔商学院做访问学者,主要研究服务营销与电子商务。现为福建省电子商务协会专家委员会副主任、常务理事,福建省对外贸易协会常务理事、专家组成员,福建省“数字福建”社会信息化专家组成员,福建省信息产业厅企业信息化专家,福建省营销协会常务理事。

长期从事高校国际营销、国际贸易、电子商务与物流管理的教学与科研工作,先后承担国家、省校级科研课题 10 余项,出版高校教材和专著如《国际营销学》、《电子商务管理》、《关贸总协定与中国经济发展》等 10 本,在国内外专业杂志和学术会议上发表论文 30 余篇。先后获得教育部网络课件三等奖、省级优秀成果一等奖等奖项 6 次,福州大学教学优秀奖与教学成果奖 10 余次。

总 序

现代物流作为一种现代流通方式在世界范围内受到广泛重视并获得迅速发展。我国自 20 世纪 70 年代末引入物流概念以来,随着改革开放的深入、经济增长方式的转变,各级政府、产业界和理论界高度重视并切实推进现代物流的发展,在物流政策环境建设、物流规划工作、物流平台建设等方面出现了良好的发展势头,促进了商品及各种要素的高效流动和配置优化。

先进的物流生产力和充分的物流能力是我国经济实现全面升级的最重要的基础,现代物流在国民经济发展中将发挥越来越重要的作用。当前,我国现代物流虽然有了一个好的发展开端,但是,由于受到经济发展总体水平的影响,现代物流的理论研究和实践运作与国际先进水平相比,还存在较大差距,特别是物流理论研究的相对落后和物流人才的匮乏,严重阻碍了我国现代物流的快速发展。

西方发达国家物流人才的培养教育已有七八十年的历史。20 世纪 80 年代以来,随着现代物流产业的迅速发展,物流人才需求旺盛,对物流人才的培养教育进入了一个新时期,不少大学纷纷设置了物流学科,把“物流管理”专业建设作为教育面向经济社会需求的重要举措。目前,美、日、欧等国家和地区通过高层次的物流人才教育制度与多元化的物流职业资格认证制度的有机结合,形成了较为合理的物流人才培养教育体系,有效地满足了多层次、多样性的物流人才需求,大大增强了物流从业人员的素质,为现代物流的快速发展奠定了基础。

进入 20 世纪 90 年代,我国已具备了大力发展现代物流产业的时机和环境,物流市场的迅速增长引发了对物流人才的需求,呼唤对物流人才的培养教育。2001 年,我国教育部在目录外设置“物流管理”专业,拉开了我国物流高等教育发展的序幕。之后,政府部门、大专院校、科研机构和企事业单位积极开展现代物流知识的传播与研究活动,启动物流人才培养教育工程,从学历教育、继续教育、岗位培训三个方面实施多层次、多样化的物流人才培养教育。

为了适应我国物流人才培养教育的需要,我们组织编写了《现代物流理论与实务丛书》。本丛书旨在把握现代物流发展的前沿动向,以理论研究为经,以实证分析为纬,系统地介绍现代物流理论、仓储配送管理、物流信息管理、物流运筹学、物流与供应链管理等现代物流管理的主要内容,使本丛书成为折射现代物流理论与实践成果,展现 21 世纪物流发展变化的窗口,进一步推动我国物流人才培养教育事业的发展。

本丛书适合高等院校、高职高专院校物流管理专业的教学科研人员及学生使用,也可作为各层次物流学历教育和物流岗位培训的教材。广大师生可以根据不同的培养目标和教学特点,选用本丛书。

本丛书编写过程中参考了国内外大量的文献资料,借鉴吸收了众多专家学者的研究成果,由于篇幅所限,不一一说明。

王 健

2005 年夏

目 录

第一章 国际物流绪论	(1)
第一节 国际物流的概念和形成	(1)
第二节 国际物流的分类和特点	(6)
第三节 国际物流与国际贸易的关系	(8)
第四节 国际物流系统	(9)
第五节 国际物流网络	(17)
第二章 国际货物运输与保险	(27)
第一节 国际海上货物运输	(27)
第二节 国际铁路货物运输	(52)
第三节 国际航空货物运输	(70)
第四节 国际货物运输保险	(90)
第三章 国际集装箱多式联运	(106)
第一节 集装箱与集装箱运输	(106)
第二节 集装箱货物种类、拼装与运输方式的确定	(112)
第三节 托盘化运输	(120)
第四节 集装箱运输作业流程	(124)
第五节 国际多式联运与相关法规	(134)
第四章 出入境货物检验检疫	(149)
第一节 出入境货物检验检疫的含义与项目	(149)
第二节 出入境货物检验检疫的程序	(154)
第三节 出入境检验检疫的时间和地点的规定	(160)
第四节 出入境运输工具、集装箱的检验检疫	(161)
第五节 电子检验检疫	(165)
第六节 HACCP 体系	(169)

第五章 出入境货物通关	(180)
第一节 海关概述	(180)
第二节 海关通关制度	(186)
第三节 关税	(200)
第四节 电子口岸和无纸通关	(205)
第六章 国际物流业务流程	(214)
第一节 国际物流装卸搬运	(214)
第二节 国际货物的理货与包装	(219)
第三节 国际物流仓储	(229)
第四节 国际采购与电子采购	(235)
第五节 国际物流一体化	(241)
第七章 国际物流服务	(247)
第一节 国际物流服务的内容与层次	(248)
第二节 船舶代理	(256)
第三节 国际货运代理	(264)
第四节 国际第三方物流	(275)
第五节 国际物流客户服务水平的确定、改进与提升	(284)
第八章 国际物流管理	(294)
第一节 国际物流管理的内容与步骤	(294)
第二节 国际物流战略制定与计划实施	(298)
第三节 国际物流成本控制	(300)
第四节 国际物流的绩效评价	(305)
第五节 国际物流信息和管理	(310)
第六节 国际物流供应链管理	(323)
第九章 国际非贸易物流	(334)
第一节 国际邮政运输	(334)
第二节 国际展览物流	(339)
第三节 国际特快专递业务	(345)
第四节 跨国速递企业的国际化运作和战略	(358)
第十章 国际物流管理的新特点和新趋势	(377)
第一节 国际逆向物流	(377)

第二节 国际绿色物流	(383)
第三节 国际互联网物流	(394)
第四节 跨国企业全球物流一体化战略	(402)
参考文献	(416)

第一章

国际物流绪论

知识要求

- 掌握国际物流与国际贸易的区别与联系
- 重点掌握国际物流的定义
- 重点掌握国际物流的形成、分类和特点
- 掌握国际物流系统的基本知识
- 熟悉国际物流网络的构成及基础知识

技能要求

- 了解国际物流的基本框架
- 描述国际物流网络的基本构成

第一节 国际物流的概念和形成

一、国际物流的含义

国际物流(International Logistics,简称 IL),就是组织原材料、在制品、半成品和制成品在国与国之间的流动和转移,也就是发生在不同国家间的物流,它是相对于国内物流而言的。国际物流是国内物流的延伸和进一步的扩展,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。国际物流的实质是按照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,实现货物在国家间的流动和交换,以促进区域经济的发展 and 世界资源的优化配置。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。

国际物流的总目标是为国际贸易和跨国经营服务,使各国物流系统相互“接轨”,即选择最佳的方式和路径,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,使国际物流系统整体效益最大。

对国际物流的理解分为广义和狭义两个方面。广义的国际物流是指各种形式的物资在国与国之间的流入和流出,包括进出口商品、暂时进出口商品、转运物资、过境物资、捐赠物资、援助物资、加工装配所需物料、部件以及退货等在国内与国之间的流动。而狭义的国际物流是指与另一国进出口贸易相关的物流活动。包括货物集运、分拨配送、货物包装、货物运输、申领许可文件、仓储、装卸、流通加工、报关、保险、单据等。换句话说,即当某国一企业出口其生产或制造的产品给另一国的客户或消费者时,或当该企业作为进口商从另一国进口生产所需要的各种原材料、零部件或消耗品时,为了消除生产者和消费者之间的时空差异,使货物从卖方的处所物理性地移动到买方的处所,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就产生了。

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,不仅要求降低物流费用,而且要考虑提高顾客服务水平(Service Level,简称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),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,主要是接受企业的委托,代理与货物有关的各项业务。这主要是因为在国际物流系统中,很少有企业能依靠自身力量办理和完成这些复杂的进出口货物的各项业务工作。

二、国际物流形成的原因

促使厂商进入国际物流领域的动力有许多方面。它们起到了推动器和发动机的作用。企业之所以要在全世界范围内开展国际物流作业,其目的是为了生存和发展。概括来说,驱使国际物流作业开展的动力有五方面:经济增长、供应链思想、区域化、技术和信息以及解除管制。它们之间的相互作用如图 1-1 所示。

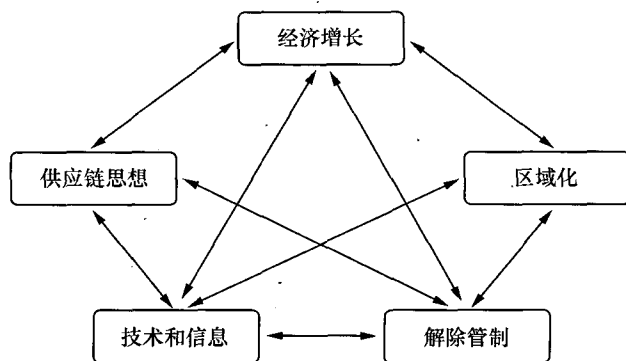


图 1-1 驱使国际物流开展的动力

（一）经济增长

第二次世界大战后,在许多工业化国家中,厂商的收入每年都按几十个百分点在增长。但从 20 世纪 90 年代以来,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。与此同时,由于新技术的开发,制造业和物流业的生产率开始提高,造成过度的生产能力。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,并通过综合国际物流的支付才能实现。于是,对发展和利润的追求就成为驱使有能力的企业进入国际市场、发展国际物流的根本动力。

（二）供应链思想

随着国际合作竞争时代的到来,供应链管理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。

厂商在传统上尽可能通过内部承担必要的活动来加强对物流活动的控制,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产生,同时要求增加所需要的资金。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以减少资金配置。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,通过有效的供应链管理、彼此高度的信任和支持,就能获得竞争中的整体优势。

(三) 区域化

当企业发展达到一定规模,国内市场已经满足不了企业的发展需要时,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。为了促进地区贸易和保护贸易伙伴免遭外部的竞争,各国开始通过条约的方式进行国家区域组织化。当今世界正演化成为三个主要的贸易区:欧洲、北美和环太平洋地区,其中欧盟、北美自由贸易区、东盟较为活跃。虽然各区域并不限制与其他地区的贸易,但它们之间达成的协定却在强烈地鼓励和促进区域内贸易。

在这些经济区的内部,各国通过互相降低关税、减少海关手续、统一货运单据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如同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。然而,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) 技术和信息

通信技术和信息是鼓励国际物流发展的第四个动力。市场上的互联网信息交流把外国产品展示给国际消费者,从而刺激了全球范围的物流需求。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,诸如订单、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,往往还含有许多误差。而随着现代科学技术的突破性发展,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、生产进度以及海关清关速度等,使得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。

(五) 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五个动力,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

一方面,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,诸如成立美国进出口银行之类的机构,以多国政府发起信用机构等。另一方面,废除了金本位制,以支持单一货币。过去,由于固定汇率人为地将工业化国家的主要货币设定在高水平上面,限制了贸易的发展。而浮动汇率则有助于货币的自由流动,与全球兴衰息息相关。加入世贸组织,要求成员国更进一步地开放国内的金融服务业,使得金融服务与贸易以及贸易服务的交叉更为自由,产生许多新的赢利模式,刺激着国际物流的新发展。

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涉及多式联运所有权和经营权私有化以及沿海航行权和双边协定等三大变化。这些变化对国际贸易和国际物流产生了重大影响。

从历史上来看,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定在单一运输方式的范围内经营,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,使涉及若干当事人的国际航运变得相当复杂,因为国际装运交付通常需要多个承运人来履行和管理整个货流流程。此外,承运人在作业上和在外国进行收货或者交付时都普遍受到限制。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。

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。原来,许多国家的承运人是由“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运输服务变得昂贵又不可靠,而且,高成本和低效率经营的结合往往又导致承运人不得不亏本营运。

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,其他的一些政府也在考虑中。在竞争性的国际市场环境中运营,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,而国际贸易则更加促进了这一结果。

在规章制度方面,沿海航行权在双边服务贸易协定中的变化是影响国际物流的又一重要因素。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。

最后,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使并改善运输服务,同时降低运输费率。其最终效果将有利于国际贸易和国际物流的发展。

第二节 国际物流的分类和特点

一、国际物流的分类

根据划分标准的不同,国际物流主要可以分为以下三种类型:

(一) 根据货物在国与国间的流向分类

可分为进口物流和出口物流。当国际物流服务于一国的货物进口时,即可称为进口物流;而当国际物流服务于一国的货物出口时,则可称为出口物流。由于各国在物流进出口政策,特别是海关管理制度上的差异,进口物流与出口物流相比,既有交叉的业务环节,也存在不同的业务环节,需要区别对待。

(二) 根据货物流动关税区域分类

可以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。比如欧洲经济共同体国家属于同一关税区,其成员国之间物流运作与欧洲经济共同体成员国和其他国家或经济区域间的物流运作在方式和环节上都有很大的差异。

(三) 根据跨国运送货物的特征分类

可以分为国际军火物流、国际商品物流、国际邮品物流、捐助或救助物资物流、国际展品物流和废弃物物流等。