



高职高专物流管理专业
教育教学改革项目推荐教材



国际物流地理

主编 林治泽
主审 景 平



人民交通出版社
China Communications Press



高职高专物流管理专业
教育教学改革项目推荐教材

国际物流地理

主 编 林治泽

副主编 陈 蕊 尹 健 关善勇

主 审 景 平

人民交通出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

国际物流地理 / 林治泽主编. —北京: 人民交通出版社,
2007.11

ISBN 978-7-114-06679-5

I. 国… II. 林… III. 国际贸易—物流—经济地理—
高等学校: 技术学校—教材 IV. F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2007) 第 176262 号

Guoji Wuliu Dili

书 名: 国际物流地理

著 作 者: 林治泽

责任编辑: 陈志敏 高 培

出版发行: 人民交通出版社

地 址: (100011) 北京市朝阳区安定门外外馆斜街 3 号

网 址: <http://www.ccpress.com.cn>

销售电话: (010) 85285838, 85285995

总 经 销: 北京中交盛世书刊有限公司

经 销: 各地新华书店

印 刷: 北京宝莲鸿图科技有限公司

开 本: 787×960 1/16

印 张: 20.5

字 数: 432 千

版 次: 2007 年 11 月 第 1 版

印 次: 2007 年 11 月 第 1 次印刷

书 号: ISBN 978-7-114-06679-5

定 价: 29.00 元

(如有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)

内 容 提 要

依托教育部高职高专物流管理专业教育教学改革研究项目,由项目负责人上海第二工业大学黄中鼎教授牵头,组织多所院校的专家编写了本套推荐教材。本书为其中之一。

进入 21 世纪以来,随着区域经济一体化的进程,国际间贸易往来不断扩大,促使国际物流迅速发展。

本书针对高职高专学校物流专业的学科特点,从自然地理和经济地理的角度详细阐述了国际物流地理环境。包括世界范围内:铁路运输的特点及主要干线;水路运输的特点、重要港口及主要航线;航空运输的主要特点、重要空港及主要航线;公路运输的主要特点和主要国际干线。详细介绍了世界主要运河、海峡的地理位置及其在国际物流中的重要作用。

本书专业针对性强,是物流专业学习和物流工作者的首选图书。



高职高专物流管理专业
教育教学改革项目推荐教材

编委会 BIAN WEI HUI

顾 问:黄有方

主 任 委 员:黄中鼎

副主任委员:于宗水

李 志

韩 敏

委 员:(以姓氏笔画为序)

王佑华

王薇薇

刘艳良

吴东泰

张有旭

张 震

李於洪

李济球

杨茅甄

陈 岩

周 旻

林治泽

郑立梅

姜志遥

钟 静

党康林

徐 沁

郭思涛

董忠敏

韩海燕

前言 QIAN YAN

依托教育部高职高专物流管理专业教育教学改革研究项目,由项目负责人上海第二工业大学黄中鼎教授牵头,组织多所院校的专家编写了本套推荐教材。本书为其中之一。

运输与自然地理条件是分不开的,运输在很大程度上受自然地理因素和气候条件的影响,可以说,自然地理条件在现阶段影响着物流运输业的发展。

进入 21 世纪以后,随着世界经济一体化的进程,国际贸易发展迅速,从而导致国际物流活动迅速发展。快速发展的国际物流对各国运输条件和运输设施要求不断增加,对各国物流自然地理环境信赖程度加大。尽管现代科技发展能够改变许多自然环境,但还不足以完全改变自然地理环境对物流的影响,自然地理和气候依然是影响国际物流活动的重要因素。掌握各国各地区的自然地理、港口机场设施、运输条件和气候知识,是从事国际物流活动的先决条件。

基于这种背景,编者撰写了该书。在编写教材过程中,尽量使理论简明扼要,突出其在实践中的应用性。本书结构完整,既有从事物流活动所需要的基本理论知识,又包含了物流活动所需要的大量国际物流运输地理知识以及案例分析和课后习题。本书可作为我国高等职业技术教育的教材使用,也可以作为运输行业各级管理人员及业务人员进修或自修用书。

本书由抚顺职业技术学院林治泽担任主编并负责对全书框架结构的设计及最后定稿,由陈蕊、尹健、关善勇担任副主编。参加编写的人员分工为:抚顺职业技术学院林治泽编写第一章、第二章;沈阳工程学院尹健编写第三章、第四章;辽宁职业学院刘丽玲编写第五章;抚顺职业技术学院陈蕊编写第六章、第七章;辽东学院李树奇编写第八章;辽东学院关善勇编写第九章、第十章。上海第二工业大学景平老师担任主审。

在本书编写过程中,我们参阅了大量同行专家的有关著作、教材及各种数据,在此表示感谢。

编者

2007 年 6 月

目录 MU LU

第一章 国际物流与国际物流地理	1
第一节 国际物流概述	1
第二节 国际物流与国际物流地理	9
本章小结与学习重点	20
复习思考题	21
第二章 国际物流地理信息技术	23
第一节 EDI 技术及应用	24
第二节 无线射频技术的应用	32
第三节 GIS 技术在物流中的应用	38
第四节 GPS 技术的应用	46
本章小结与学习重点	51
复习思考题	52
第三章 陆路物流运输地理	55
第一节 铁路物流运输地理	56
第二节 公路物流运输地理	67
第三节 管道物流运输地理	76
本章小结与学习重点	83
复习思考题	84
第四章 水路物流运输地理	89
第一节 内河运输地理	90
第二节 海洋运输概述	103
第三节 国际海洋运输的主要航线	112
本章小结与学习重点	129
复习思考题	129
第五章 国际航空物流运输地理	132
第一节 航空运输概述	132
第二节 世界主要空港	141
本章小结与学习重点	152
复习思考题	152

第六章 欧洲物流地理	158
第一节 欧洲经济地位	158
第二节 欧洲物流地理概况	160
本章小结与学习重点	192
复习思考题	192
第七章 美洲经济区物流地理	194
第一节 北美自由贸易区	194
第二节 中美洲及南美洲地区物流地理	211
本章小结与学习重点	222
复习思考题	222
第八章 大洋洲物流地理	224
第一节 大洋洲自然地理概况	224
第二节 大洋洲经济概况	229
第三节 大洋洲物流地理环境	235
本章小结与学习重点	242
复习思考题	243
第九章 亚洲物流地理	245
第一节 亚洲经济概况	245
第二节 亚洲物流地理概况	256
本章小结与学习重点	275
复习思考题	276
第十章 非洲物流地理	278
第一节 非洲自然地理概述	278
第二节 非洲各国经济	280
第三节 非洲物流地理环境	293
本章小结与学习重点	307
复习思考题	307
部分参考答案	310
参考文献	316

第一章 国际物流与国际物流地理

本章导读

国际经济的互补性和国际贸易的快速发展,促使国际物流迅速发展。由于各个国家和地区经济发展的不均衡,使得国际物流的发展也呈现不均衡性,国际物流的一个最重要条件就是各国物流的标准化。

学习目标

通过本章的学习你应能够:

- ◆ 了解物流的价值;
- ◆ 了解国际物流的职能;
- ◆ 熟知国际物流的特点;
- ◆ 掌握国际物流要素;
- ◆ 掌握地理对国际物流的影响;
- ◆ 掌握国际物流标准化的意义。

第一节 国际物流概述

一、国际物流的概念与物流价值

(一) 国际物流概念

物流的产生可以追溯到 20 世纪初,美国经济学家提出物的流通的概念,但真正的完整的物流概念和理论却是在第二次世界大战中形成的。

物流是随着商品的出现而产生,随着市场经济的完善而发展的。虽然很多学者对物流有着不同的表述,但其基本概念还是趋于一致的,我国国家标准《物流术语》(GB/T 18354—2001)中把物流定义为:物流是指物品从供应地向接收地的实体流动过程,根据实际需要,将运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等

基本功能有机结合,形成完整的供应链,为用户提供多功能、一体化的综合性服务。

所谓国际物流,就是组织货物在国际的合理流动,也就是发生在不同国家之间的物流。国际物流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,实现货物在国际的流动与交换,以促进区域经济和世界资源优化配置。

国际物流的总目标是为国际贸易和跨国经营服务,即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应方运到另一国的需求方。国际物流是为跨国经营和对外贸易服务的,使各国物流系统相互“接轨”,因而与国内物流系统相比,具有国际性、复杂性和风险性等特点。

(二) 物流价值

我国著名物流学专家王之泰认为:物流是物质资料从供应者到需求者的物理运动,主要是创造时间价值和场所价值,有时也创造一定加工价值的活动。

生产、物流和消费是社会经济活动的三大组成部分。其中物流是连接生产与消费的必要环节。没有物流,商品价值、货币价值和使用价值都将无法实现。

在以商品全球化为主要标志之一的经济全球化时代,一个企业乃至一个国家的竞争力不是取决于能生产多少产品,而取决于能生产多少满足消费者和市场需求的产品,更取决于现代物流能力。因为任何一个产品只有通过物流环节,进入消费者手中,才能使其成为商品,并具有商品价值、货币价值和使用价值。由此引发企业间的竞争由工业经济时代的生产能力竞争转向经济全球化时代的“生产能力+流通能力”竞争。核心是如何打破工业经济时代的“重生产,轻物流”的思想框框,迅速建立现代物流体系,提高物流能力,降低物流成本,创造更多的价值。

现代物流与传统物流有着本质上的区别,现代物流以满足消费者和市场的需求为目标,以第三方物流为基础联合供应商和销售商,把战略、市场、研发、采购、生产、销售、运输、配送和服务各环节活动整合在一起,作为现代经济领域的新兴产业支撑国家和世界的发展。而传统物流则把它简单地视为一种“后勤保障系统”。

近年来,经济全球化促使世界各国打破贸易壁垒,调整关税,使得全球贸易量和现代物流业有了突飞猛进的发展。现代物流业在通过提高物流速度和效率来创造价值的同时,也在不断地通过创新,整合资源,降低物流成本来创造价值。物流所创造的价值可以通过三种形式实现。

1. 时间价值

“物”从供给者到需求者之间有一段时间差,由于改变这一时间差创造的价值,称作时间价值。时间价值通过物流获得的形式有以下几种。

(1) 缩短时间创造价值

物流时间的缩短可以为企业获得多方面的好处,如减少物流损失、降低物流消耗、增加物的周转、节约资金等。从全社会物流的总体来看,加快物流速度,缩短物流

时间,是物流必须遵循的一条经济规律。

(2) 弥补时间差创造价值

在经济社会中,需求和供给普遍地存在着时间差,如:粮食生产有严格的季节性和周期性,即使人类已有了改造自然的能力,创造人工条件使粮食种植不受季节影响,但周期性仍是改变不了的,这就决定了粮食的集中产出。但是人们的消费是一年365天天天有所需求,因而供给和需求之间出现时间差。水泥工厂一旦点火,生产就必须连续进行,每时每刻都在生产产品,但是水泥的消费却带有一定时间间隔的集中性。尤其在地球南北两个近极区,建筑施工有很强季节性,存在适合施工季节的集中需求,这也出现了时间差。凌晨磨制的鲜豆浆在上午出售,前日采摘的菜、果在次日出售等,都说明供给与需求之间存在时间差,可以说这是一种普遍存在的现象,正是有了这个时间差,商品才能取得自身最高价值,才能获得十分理想的效益。但是商品本身是不会自动弥合这个时间差的,如果没有有效的方法,集中生产出的粮食除了当时的少量消耗外,就会损坏掉、腐烂掉,而在非产出时间,人们就会找不到粮食吃;如果没有有效的方法,集中施工季节就会出现水泥供给不足,造成停工待料,而其他没有消费的季节,生产出的水泥便会无处可放,最终损失掉。物流就是以科学的、系统的方法弥补这种时间差,有时是改变这种时间差,以实现其“时间价值”。

(3) 延长时间差创造价值

前面提到的是物流总体和一些具体物流遵循“加快物流速度,缩短物流时间”这一规律,以尽量缩小时间差来创造价值。但是,在某些具体物流中也存在人为地能动地延长物流时间来创造价值的。例如,配合待机销售的物流便是一种有意识地延长物流时间,有意识增加时间差来创造价值的。当然,一般来讲,这是一种特例,不是普遍的规律现象。

2. 空间价值

“物”从供给者到需求者之间有一段空间差。供给者和需求者之间往往处于不同的场所,改变这一场所的差别,创造的价值称作空间价值,也称之为场所价值。物流创造场所价值是由现代社会产业结构、社会分工决定的,主要原因是供给和需求之间的空间差。商品在不同地理位置有不同的价值,通过物流将商品由低价值区转到高价值区,便可获得价值差,即场所价值。场所价值有以下几种具体形式。

(1) 从集中生产场所流入分散需求场所创造价值

现代化大生产的特点之一,往往是通过集中的、大规模的生产以提高生产效率,降低成本。在一个小范围集中生产的产品可以覆盖大面积的需求地区,有时甚至可覆盖一个国家乃至若干国家。通过物流将产品从集中生产的低价位区转移到分散于各处的高价位区可以获得很高的利益。例如,现代钢铁、水泥、煤炭等原材料生产中,往往是几百万甚至几千万吨的大量生产密集在一个地区,汽车生产有时也可达百万辆以上,这些原材料、车辆都需通过物流流入分散需求地区,物流的场所价值也依此

决定。

(2) 从分散生产场所流入集中需求场所创造价值

同上面情况相反的情况在现代社会中也不少见,例如粮食是在一亩地一亩地上分散生产出来的,而一个大城市的需求却相对大规模集中。一个大汽车厂的零配件生产也分布得非常广,但却集中在一个大厂中装配,这也形成了分散生产和集中需求。物流便依此取得了场所价值。

(3) 从甲地生产流入乙地需求创造场所价值

现代社会中供应与需求的空间差比比皆是,除了大生产所决定之外,有不少是自然地理和社会发展因素决定的。例如,农村生产粮食、蔬菜,而于异地城市消费;南方生产荔枝,而于异地消费;北方生产高粱,而于异地消费等。现代人每日消费的物品几乎都是由相距一定距离甚至十分遥远的地方生产的。这么复杂交错的供给与需求的空间差,都是依靠物流活动来弥合的,物流也从中取得了利益。

3. 加工附加价值

有时,物流也可以创造加工附加价值。加工是生产领域常用的手段,并不是物流的本来职能。但是,现代物流的一个重要特点,是根据自己的优势从事一定的补充性的加工活动,这种加工活动不是创造商品主要实体,形成商品主要功能和使用价值,而是带有完善、补充、增加性质的加工活动,这种活动必然会形成劳动对象的附加价值。虽然在创造加工附加价值方面,物流不是主要责任者,其所创造的价值也不能与时间价值和场所价值比拟,但这毕竟是现代物流有别于传统物流的重要方面。

二、国际物流的发展

自从有了国际贸易,就有了国际物流活动。国际物流的发展是随着国际贸易的发展而发展的。国际贸易是国际物流产生和发展的基础和前提,国际物流的高效运作是国际贸易发展的必要条件。二者相辅相成、互相推动。第二次世界大战以前,国际已有了不少的经济交往,但是无论从数量来讲还是从质量要求来讲,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,国际的经济交往才越来越扩展,越来越活跃。尤其在 20 世纪 70 年代的石油危机以后,国际贸易从数量来讲已达到了非常巨大的数字,交易水平和质量要求也越来越高。在这种新情况下,原有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到国际领域。

总体来说,国际物流的发展经历了以下几个阶段。

1. 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,一些国家建立了本国的物流标准化体系等。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。

在这一阶段中,20世纪60年代在物流技术上出现了大型物流工具,如20万t的油轮、10万t的矿石船等。70年代,受石油危机的影响,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发展,国际各主要航线的定期班轮都投入了集装箱船,使物流服务水平获得了很大的提高。70年代中后期,国际物流的质量要求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。

2. 第二阶段:20世纪80年代初至90年代初

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。美国密歇根州立大学教授波索克斯认为,进入20世纪80年代,美国经济已经失去了兴旺发展的势头,陷入长期倒退的危机之中。因此,必须强调改善国际物流管理,降低产品成本,并且要改善服务,扩大销售,以求在激烈的国际竞争中获得成功。与此同时,正处于经济发展成熟期的日本,以贸易立国,实现与其对外贸易相适应的物流国际化,并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,提高了物流国际化的效率。

这一时期,在物流量基本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。

这一时期国际物流领域的另一大发展,是伴随国际物流,尤其是伴随国际联运式物流出现的物流信息和首先在国际物流领域出现的电子数据交换(EDI)系统。信息的作用,使物流向更低成本、更高服务、更大量化、更精细化方向发展,许多重要的物流技术都是依靠信息技术才得以实现的,几乎物流的每一项活动都有信息技术支撑。物流质量取决于信息,物流服务依靠信息。可以说,这一阶段的国际物流已进入了物流信息时代。

3. 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,即物流设施国际化、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理论和实践方面的大胆探索。人们已经形成共识:物流无国界,只有广泛开展国际物流合作,才能促进世界经济繁荣。

在这一阶段,Internet、条码技术以及卫星定位系统在物流领域得到了普遍应用,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

的信息化和物流服务水平。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 世纪是物流信息化高速发展的时代。

三、国际物流的职能

国际物流通过商品的储存和运输,实现其自身的时间和空间效益,满足国际贸易活动和跨国公司经营的要求。国际物流职能是由一个完善的国际物流系统所组成,应包括如下职能。

1. 运输职能

运输的作用是将商品使用价值进行空间移动,物流系统依靠运输作业克服商品生产地和需要地的空间距离,创造了商品的空间效益。国际货物运输是国际物流系统的核心。商品通过国际货物运输作业由卖方转移给买方。国际货物运输具有路线长、环节多、涉及面广、手续繁杂、风险性大、时间性强等特点。运输费用在国际贸易商品价格中占有很大比重。国际运输主要包括运输方式的选择、运输单据的处理以及投保等有关方面。

2. 仓储职能

商品储存、保管使商品在其流通过程中处于一种或长或短的相对停滞状态,这种停滞是完全必要的。因为,商品流通是一个由分散到集中,再由集中到分散的源源不断的流通过程。国际贸易和跨国经营中的商品从生产厂或供应部门被集中运送到装运港口,有时须临时存放一段时间,再装运出口,是一个集和散的过程。它主要是在各国的保税区和保税仓库进行的,主要涉及各国保税制度和保税仓库建设等方面。

从物流角度看,应尽量减少储存时间、储存数量,加速货物和资金周转,实现国际物流的高效率运转。

3. 商品检验职能

由于国际贸易和跨国经营具有投资大、风险高、周期长等特点,使得商品检验成为国际物流系统中重要的子系统。通过商品检验,确定交货品质、数量和包装条件是否符合合同规定。如发现问题,可分清责任,向有关方面索赔。在买卖合同中,一般都订有商品检验条款,其主要内容有检验时间与地点、检验机构与检验证明、检验标准与检验方法等。

4. 商品包装职能

在出口商品包装设计和具体作业过程中,应把包装、储存、搬运和运输有机联系起来统筹考虑,全面规划,实现现代国际物流系统所要求的“包、储、运一体化”。即从开始包装商品时,就考虑储存的方便、运输的快速,以加速物流,减少物流费用,符合现代物流系统设计的各种要求。进出口商品的装卸与搬运作业,相对于商品运输来讲,是短距离的商品搬移,是仓库作业和运输作业的纽带和桥梁,实现的也是物流的空间效益。它是保证商品运输和保管连续性的一种物流活动。搞好商品的装船、卸

船,商品进库、出库以及在库内的搬运清点、查库、转运、转装等,对提高国际物流系统的运转速度十分重要,而且节省装卸搬运费用也是物流成本降低的重要环节。有效地搞好装卸搬运作业,可以减少运输和保管之间的摩擦,充分发挥商品的储运效率。

5. 进出口商品的流通加工职能

流通加工业是为了促进销售,提高物流效率和物资利用率以及为维护产品的质量而采取的,能使物资或商品发生一定的物理和化学及形状变化的加工过程,同时可以确保进出口商品质量达到要求。出口商品的加工业的重要作用是使商品更好地满足消费者的需要,不断地扩大出口,同时也是充分利用本国劳动力和部分加工能力,扩大就业机会的重要途径。

进出口商品流通加工的具体内容包括:装袋、贴标签、配装、挑选、混装、刷标记等出口贸易商品服务。另一种是生产性外延加工,如剪断,平整,套裁,打孔,折弯,拉拔,组装,改装,服装的检验、烫熨等。这种出口加工或流通加工,不仅能最大限度地满足客户的多元化需求,同时还可以实现商品的增值。

6. 国际物流信息系统功能

国际物流信息系统的主要功能是采集、处理和传递国际物流和商流的信息情报。没有功能完善的信息系统,国际贸易和跨国经营将寸步难行。国际物流信息的主要内容包括进出口单证的作业过程、支付方式信息、客户资料信息、市场行情信息和供求信息等。

国际物流信息系统的特点是信息量大、交换频繁、传递量大、时间性强、环节多、点多、线长,所以要建立技术先进的国际物流信息系统,国际贸易中 EDI 的发展是一个重要趋势。我国应该在国际物流中加强推广 EDI 的应用,建设国际贸易和跨国经营的信息高速公路。

四、国际物流的特点

国际物流的总目标是为国际贸易和跨国经营服务,即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应方运到另一国的需求方。国际物流使各国物流系统相互“接轨”,但由于各个国家、各地区政治、经济贸易发展的不均衡性,就使得国际物流具有其自身的特点。

1. 国际物流的国际性

国际物流的国际性是指物流系统涉及多个国家,系统的地理范围大,这一特点又称为国际物流系统的地理特征。国际物流跨越不同地区和国家,跨越海洋和大陆,运输距离长,运输方式多样,这就需要合理选择运输路线和运输方式,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。

2. 国际物流环境的复杂性

国际物流环境的复杂性主要包括国际物流通信系统设置的复杂性、法规环境的

差异性和商业现状的差异性等,这也是国际物流的环境差异。

在国际范围的经济活动中生产、流通、消费三个环节之间存在着密切的联系,由于各国社会制度、自然环境、经营管理方法、生产习惯等不同,一些因素变动较大,因而在国际范围组织好货物进行从生产到消费的流动是一项复杂的工作。

不同国家的不同物流适用法律使国际物流的复杂性远高于一国的国内物流,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;不同国家不同标准,也造成国际间“接轨”的困难,因而使国际物流系统难以建立;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,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。

3. 国际物流的高风险性

物流本身的功能要素、系统与外界的沟通就已是很复杂的了,国际物流再在这复杂系统上增加不同国家的要素,这不仅是地域的广阔和空间的广阔,而且所涉及的内外因素更多,所需的时间更长,广阔范围带来的直接后果是难度和复杂性增加,风险增大。

国际物流的风险性主要包括政治风险、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如罢工、战争等政局动荡原因造成货物可能受到损坏或丢失。经济风险又可分为汇率风险和利率风险,主要是指从事国际物流必然要发生的资金流动,因而产生汇率风险和利率风险。自然风险则是指物流过程中,可能因如台风、暴雨等自然因素引起的风险。

4. 国际物流的信息化与标准化

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。国际信息系统建立的难度,一是管理困难,二是投资巨大,再由于世界上有些地区物流信息水平较高,有些地区较低,所以会出现信息水平不均衡,因而信息系统的建立更为困难。

当前国际物流信息系统一个较好的建立办法是和各国海关的公共信息系统联机,以及时掌握有关各个港口、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(EDI)”的领域,以EDI为基础的国际物流将会对物流的国际化产生重大影响。

国际物流的标准化要求较高。要使国际物流畅通起来,统一标准是非常重要的,可以说,如果没有统一的标准,国际物流水平是难以提高的。目前,美国、欧洲基本实现了物流工具、设施的统一标准。

在物流信息传递技术方面,欧洲各国不仅实现企业内部的标准化,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交流比亚洲、非洲等国家之间交流更简单、更有效。

第二节 国际物流与国际物流地理

一、国际物流要素

国际物流一般要素由三个部分组成。

(一) 物流系统的功能要素

物流系统的功能要素指的是物流系统所具有的基本能力,这些基本能力有效地组合、联结在一起,便成了物流的总功能,便能合理、有效地实现物流系统的总目的。物流系统的功能要素一般认为有运输、储存保管、包装、装卸搬运、流通加工、配送、物流信息等,如果从物流活动的实际工作环节来考查,物流由上述七项具体工作构成。换句话说,物流能实现以上七项功能。

1. 包装功能要素

包装包括产品的出厂包装,生产过程中在制品、半成品的包装,以及在物流过程中换装、分装、再包装等活动,对包装活动的管理,根据物流方式和销售要求来确定。以商业包装为主,还是以工业包装为主,要全面考虑包装对产品的保护作用、促进销售作用、提高装运率的作用、包拆装的便利性以及废包装的回收及处理等因素。包装管理还要根据全物流过程的经济效果,具体决定包装材料、强度、尺寸及包装方式。

2. 装卸功能要素

装卸包括对输送、保管、包装、流通加工等物流活动进行衔接活动,以及在保管等活动中为进行检验、维护、保养所进行的装卸活动。伴随装卸活动的小搬运,一般也包括在这一活动中。在全物流活动中,装卸活动是频繁发生的,因而是产品损坏的重要原因。对装卸活动的管理,主要是确定最恰当的装卸方式,力求减少装卸次数,合理配置及使用装卸机具,以做到节能、省力、减少损失、加快速度,获得较好的经济效果。

3. 运输功能要素

运输包括供应及销售物流中的车、船、飞机等方式的运输,生产物流中的管道、传送带等方式的运输。对运输活动的管理,要求选择技术经济效果最好的运输方式及联运方式,合理确定运输路线,以实现安全、迅速、准时、价廉的要求。

4. 保管功能要素

保管包括堆存、保管、保养、维护等活动。对保管活动的管理,要求正确确定库存数量,明确仓库以流通为主还是以储备为主,合理确定保管制度和流程,对库存物品采取有区别管理方式,力求提高保管效率,降低损耗,加速物资和资金的周转。

5. 流通加工功能要素

流通加工又称流通过程的辅助加工活动。这种加工活动不仅存在于社会流通过程中,也存在于企业内部的流通过程中。所以,实际上是在物流过程中进行的辅助加