



高职高专规划教材

G
U
O
J
I
W
U
L
I
U

国际物流

(第二版)

主编 王任祥

浙江大學出版社

国际物流

(第二版)

主 编 王任祥

浙江大学出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

国际物流 / 王任祥主编. —2 版. —杭州: 浙江大学出版社, 2004.4(2005.4 二版)

高职高专规划教材

ISBN 7-308-03653-7

I. 国... II. 王... III. 国际贸易 - 物流 - 高等学校: 技术学校 - 教材 IV. F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2004) 第 029131 号

- 策 划 钟仲南
责任编辑 邹小宁
出版发行 浙江大学出版社
(杭州浙大路 38 号 邮政编码 310027)
(网址: <http://www.zjupress.com>)
(E-mail: zupress@mail.hz.zj.cn)
经 销 浙江省新华书店
排 版 浙江大学出版社电脑排版中心
印 刷 浙江良渚印刷厂
开 本 787mm×960mm 1/16
印 张 16.5
字 数 305 千
版 次 2005 年 4 月 第 2 版 2006 年 3 月 第 4 次印刷
印 数 11001-16000
书 号 ISBN 7-308-03653-7/F·493
定 价 22.00 元

内 容 简 介

国际物流是国与国之间的物流活动,是经济全球化的一个必然组成部分,各国之间的相互贸易最终必须通过国际物流来实现。我国加入 WTO 后,物流国际化的趋势明显,特别是以口岸为核心的沿海地区,国际物流已成为物流的主体。本书从国际物流的基本概念和相关知识出发,介绍了国际物流运行的主要业务活动和主要环节、国际物流与国际贸易的相互关系,阐明国际贸易中的常用术语、贸易方式、对外贸易合同的主要内容及履行等国际物流基础知识;详细介绍国际物流的实际业务:国际物流运输业务、国际运输代理业务、货物进出境报关制度与程序、出入境检验检疫制度与程序、国际货运保险及国际物流运作管理等内容。全书最大特点是,在编写过程中力求体现相关知识的实用性和可操作性,深入浅出,突出国际物流活动中的实际业务流程和内容。

本书以适应高等职业教育的教学要求为主,可作为各类大专院校物流管理专业和相关专业的教学用书,亦可作为各类物流行业管理人员和从业人员的培训教材或参考书籍。

现代物流系列教材编委会

主 任:王大平

副主任:王荣荣

成 员:应智国 王自勤 钟仲南 嵇美华 王 俊
刘文庆 苟建华 梁 军 王任祥 邓汝春
郑春藩 王若明 秦文纲 金德锋

再版前言

随着全球经济一体化的趋势不断增强,各国在国际分工基础上形成的合作交往日益密切,相互联系、相互依赖、共同发展是当今世界经济发展的主要特征。这一特征促进了国际物流产业蓬勃发展。国际物流是国内物流的延伸,是国际贸易的必然组成部分,各国之间的相互贸易最终都需要通过国际物流来实现。我国加入 WTO 后,物流国际化趋势明显,国际货物运输、国际货运代理、国际化采购和生产等国际物流业务快速增长,成为我国对外开放的保障和经济增长的支柱。

国际物流运作的环境远比国内物流复杂,可用四个方面概括:距离、单证、文化差异和顾客需求。即在不同的国家和地区之间,物流活动距离更长、单证更复杂、在产品和服务上顾客需求变幻莫测,并要满足各种文化差异的需要。国际物流运作的复杂性使得物流管理难度大。为了保障我国全球经济活动的顺利运转,需要一大批专业化物流管理和实际操作的人才。

本书是由浙江省高等职业教育研究会组织编写的现代物流系列教材之一,旨在适应我国物流运作国际化、现代化发展的需要,为培养高素质物流管理人才提供指导。本书以国际物流运作及管理实务为主要内容,注重实用性和可操作性,以适应高等职业教育的教学要求。本书可作为各类大专院校物流管理专业和相关专业教学用书,亦可作为各类物流行业管理人员和从业人员的培训教材或参考书籍。

承蒙全国各大专院校和个人对本教材的选用,教材的需求量日益增加,根据编审专家的意见,决定对教材进行修订和再版。此次修订在保持初版的内容体系基础上,主编除对各章的文字和内容进行了适当的增删和调整外,主要增加和完善了第三章国际物流运输业务中国际集装箱运输业务和国际多式联运业务。

本书由宁波工程学院王任祥担任主编,并编写第一、第三和第四章;杭州职业技术学院叶长水任副主编,并编写第二、第七章;宁波大红鹰职业技术学院董晓明编写第五、第六章;浙江经济职业技术学院罗兴武编写第八章。另外,宁波工

程学院刘世钰参加第二章、第六章的编写,并承担了部分统稿工作。宁波工程学院梁军教授担任了本书的主审工作,对全书内容作了仔细的阅读和更正。同时,成书过程凝聚了浙江经济职业技术学院王自勤主任及其他参编单位老师的汗水和心血,在此表示衷心的感谢。

本书作者力求向读者介绍实务性的、最新的国际物流业务知识。在编写过程中参考了有关的著作,对这些文献的专家学者谨表诚挚的谢意!

本书为急于满足教学和其他用书的要求,编写时间仓促,加之限于编者水平,错误疏漏之处在所难免,恳请专家和读者多多赐教。

编 者

2005 年 1 月

目 录

第一章 国际物流概述

第一节	国际物流的含义及特点	(1)
第二节	国际物流系统	(5)
第三节	国际物流运作的主要业务活动与主要环节	(13)
第四节	物流的全球化	(17)

第二章 国际物流与国际贸易

第一节	国际贸易与国际物流的关系	(22)
第二节	国际贸易方式	(24)
第三节	国际贸易术语	(29)
第四节	对外贸易合同的磋商及主要条款	(42)
第五节	对外贸易合同的履行	(55)

第三章 国际物流运输业务

第一节	国际物流运输方式概述	(66)
第二节	国际海上货物运输业务	(73)
第三节	国际集装箱运输业务	(90)
第四节	国际航空运输业务	(114)
第五节	国际多式联运业务	(122)

第四章 国际运输代理业务

第一节	国际货运代理人与国际物流	(142)
第二节	国际海上货运代理业务	(146)
第三节	国际船舶代理业务	(158)
第四节	国际航空货运代理业务	(164)

第五章 货物进出境报关制度与程序

第一节 海关基本知识	(179)
第二节 海关通关制度与通关程序	(182)
第三节 进出口货物的转关制度	(191)
第四节 进出口货物收付汇的管理	(193)
第五节 国家对出口退税的管理	(195)

第六章 出入境检验检疫制度与程序

第一节 出入境检验检疫制度	(199)
第二节 出入境检验检疫程序	(200)
第三节 我国出入境检验检疫检务的信息化建设	(206)

第七章 国际货运保险

第一节 海上运输货物保险	(211)
第二节 陆上运输货物保险	(217)
第三节 航空运输货物保险	(218)
第四节 邮政包裹运输保险	(219)
第五节 保险单据	(220)

第八章 国际物流运作管理

第一节 区域物流	(222)
第二节 经济全球化下的企业物流运作	(229)
第三节 国际物流相关法律	(242)

参考文献	(254)
------	-------

第一章 国际物流概述

第一节 国际物流的含义及特点

一、国际物流的含义

国际物流(international logistics)是指货物(包括原材料、半成品和制成品等)及物品(包括邮品、展品、捐赠物资等)在不同国家间流动或转移。对此而言,广义的理解是货物在国际间的实体移动。狭义的理解仅是与另一国国际贸易相关的物流活动,如货物集运、分拨配送、货物包装、货物运输、申领许可文件、仓储、装卸、流通中的加工、报关、国际货运保险、单据制作等。

国际物流是不同国家之间的物流活动。当某国的一家企业出口其生产或制造的产品给在另一个国家的客户或消费者时,或者当该企业作为进口商从另一国进口生产所需要的某种原材料、零部件或消耗品时,为了消除生产者和消费者之间的时间和空间上的距离,使货物从卖方处所物理性地移动至买方处所,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也就产生了。有人将此简单称为出口物流和进口物流。

国际物流是国内物流的延伸,是国际贸易的必然组成部分。各国之间的相互贸易最终都需要通过国际物流来加以实现。随着全球经济一体化的趋势不断增强,各国在国际分工基础上形成的合作交往日益密切,相互联系、相互依赖、共同发展是当今世界经济发展的主要特征。所有国家都必须遵守这一发展规律,参与国际分工,提升本国的未来国际竞争能力,发展世界经济。国与国之间合作与交流的日益繁荣,促进了国际贸易的发展,加剧了货物和物品在国际间的流动和转移,这需要有高效的国际物流系统加以支持。因此,国际分工的细化以及国际贸易的增长带动与促进了国际物流的发展。

二、国际物流的特点

1. 国际物流的经营环境存在着较大的差异

国际物流的一个显著的特点就是各国的物流环境存在着较大的差异。除了由于生产力及科学技术发展水平、既定的物流基础设施各不相同,各国文化历史、风俗人文以及政府管理物流的适用法律等物流软环境的差异尤其突出,使国际物流的复杂性远远高于一国的国内物流。例如,语言的差异会增加物流的复杂性。在地理上西欧比美国小得多,但由于它使用多国语言,有德语、英语、法语等,致使需要更多的存货来支持其市场营销活动,因此,每一种语言都需要相应的存货。

2. 国际物流的系统广泛、风险性高

物流本身就是一个复杂的系统工程。而国际物流在此基础上增加了不同国家的要素,这不仅仅是地域和空间的简单扩大,而是涉及更多的内外因素,增加了国际物流的风险。例如,由于运输距离的扩大延长了运输时间并增加了货物中途运转装卸的次数,使国际物流中货物灭失及短缺的风险增大;企业资信汇率的变化使国际物流经营者面临更多的信用及金融风险;而不同国家之间政治经济环境的差异可能使企业跨国开展国际物流遭遇国家风险。

3. 国际物流运输主要方式具有复杂性

在国内物流中,由于运输线路相对比较短,而运输频率较高,主要的运输方式是铁路运输和公路运输。而在国际物流中,由于货物运送线路长、环节多、气候条件复杂,对货物运输途中的保管、存放要求高,因此海洋运输、航空运输尤其是国际多式联运是其主要运输方式,具有一定的复杂性。其中国际多式联运是由一个联运经营人使用一份多式联运的合同将至少两种不同的运输方式连接起来进行货物国际间的转移。

4. 国际物流必须依靠国际化信息系统的支持

国际物流的发展依赖于高效的国际化信息系统的支持。由于参与国际运作的物流服务企业及政府管理部门众多,如货运代理企业、报关行、对外贸易公司、海关、商检等机构,使国际物流的信息系统更为复杂,国际物流企业不仅要制作大量的单证而且要确保其在特定的渠道内准确地传递,因此耗费的成本和时间是巨大的。目前,在国际物流领域,EDI(电子数据交换)得到了较广泛的应用,它极大地提高了国际物流参与者之间的信息传输速度和准确性。但是由于各国物流信息水平的不均衡以及技术系统的不统一,在一定程度上阻碍了国际信息系统的建立和发展。

5. 国际物流的标准化要求较高

国际物流除了国际化信息系统支持外,统一也是一个非常重要的手段,这有

助于国际间物流的畅通运行。国际物流是国际贸易的衍生物,它是伴随着国际贸易的发展而产生和发展起来的,是国际贸易得以顺利实现的必要条件。如果贸易密切的国家在物流基础设施、信息处理系统乃至物流技术方面不能形成相对统一标准,那么就会造成国际物流资源的浪费和成本的增加,最终影响产品在国际市场上的竞争能力,而且国际物流水平也难以提高。目前,美国、欧洲基本实现了物流工具、设施的统一标准,如托盘采用 1000 毫米×1200 毫米,集装箱实施统一规格及条码技术等。

三、国际物流的产生和发展

国际物流是伴随着国际贸易的发展而发展的,是国际贸易的具体实现途径和方式。在买卖双方达成国际货物买卖合同之后,如何在一定成本条件下,使合同规定的货物按质、按量,准时而无差错地从卖方处所转移到买方处所或其指定地点,也就成为国际物流的核心业务内容。国际物流的有效运作不仅能够提升一国产品在国际市场上的竞争能力,促进一国对外贸易的发展,而且能够起到有效满足本国经济、技术、教育发展的需要,从而满足国内消费者需要的作用。在第二次世界大战之前,国际贸易在概念和运作方法上都是较为简单的,发达国家从发展中国家以低价采购大量原材料,而以高价向发展中国家销售制成品,双方之间的贸易极为不平等。第二次世界大战以后,随着跨国投资的兴起,发展中国家生产力水平的提高,发达国家与发展中国家之间的贸易以及跨国生产企业内部的国际贸易发展迅速,国际贸易总量以及运作水平上有了新的变化。适应这一变化,国际物流也逐渐在数量、规模以及技术能力上有了长足的发展。

国际物流在 20 世纪的发展经历了以下几个发展阶段:

第一阶段:20 世纪 50 年代,国际物流发展的准备阶段。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。在这种新的形势下,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,系统物流开始进入国际领域。

第二阶段:20 世纪 60 年代,国际物流设备、工具大型化阶段。随着国际间的贸易增长,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 万吨级油轮、10 万吨的矿石船等。

第三阶段:20 世纪 70 年代,国际货物包装集装箱化、集装箱船、集装箱港口快速发展阶段。国际物流不仅在数量上有了进一步的发展,船舶大型化趋势进一步加强,同时也有了提高物流服务水平的要求,国际集装箱船的大发展满足了难度最大的中、小件杂货的物流要求,国际间各主要航线的定期班轮都投入了集装箱船,散杂货物流水平迅猛提高,同时这一时期也出现了物流服务水平更高的国

际联运。

第四阶段:20世纪80年代,国际货物多式联运、自动化搬运、装卸技术发展阶段。物流的机械化、自动化水平不断提高,同时,随着人们的要求观念的变化,国际物流面对“小批量、高频率、多品种”的物流要求,出现了许多新的物流技术方法,如自动化搬运、装卸技术等。在集装箱运输的基础上,国际多式联运得到了较大发展。

第五阶段:20世纪90年代,国际物流信息化时代。由于Internet、条码及卫星定位通信技术的发展,这些高新技术在国际物流中应用越来越普及,极大地提高了物流信息化和物流服务水平,使国际物流发展进入了一个高度发展的时代。

四、国际物流的基本分类

根据不同的标准,国际物流主要可以分为以下几种类型。

1. 进口物流和出口物流

按照货物流向进行划分可分为进口物流和出口外流。凡存在于进口业务中的国际物流行为被称为“进口物流”,而存在于出口业务中的国际物流行为称为“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既有交叉,又有类型的不同,因此须加以区别。

2. 国家间物流和经济区域间物流

依照不同国家所规定的关税区域予以区别,可分为国家间物流与经济区域间物流。这两种类型物流,在形式和具体环节上存在着较大差异。如欧共体区域间物流、欧共体与其他国家、欧共体与其他区域间物流的差异现象,自由贸易区(或保税区)之间、自由贸易区(或保税区)与非自由贸易区(或保税区)之间物流的差异现象。

3. 国际商品物流及其他物品的物流

根据国家进行货物传递和流动方式,国际物流又分为:国际商品物流、国际军火物流、国际邮品物流、国际援助和救助物资物流等。

围绕国际物流活动而涉及国际物流业务的企业有国际货运代理、国际船舶代理、国际物流公司、国际配送中心、国际运输及仓储和报关行等具体企业。

第二节 国际物流系统

一、国际物流系统的组成

国际物流系统是由商品的包装、储存、装卸、运输、报关、流通加工和其前后的整理、再包装以及国际配送等子系统组成。运输和储存子系统不仅是物流系统的主要组成部分,也是国际物流系统的主要组成部分。国际物流通过物品的储存和运输,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。

(一) 运输子系统

国际货物运输是国际物流系统的核心子系统,其作用是通过使物品实现空间移动而实现其使用价值。国际物流系统依靠运输作业克服物品在不同国家(或不同地区)的生产地点和需要地点的空间距离,创造空间效益。物品通过国际货物运输作业由供方转移给需方。国际货物运输具有线路长、环节多、涉及面广、手续繁杂、风险性大、时间性强等特点。国际运输费用在国际物品价格中有时会占有很大的比重。国际运输管理主要考虑运输方式的选择、运输路线的选择、承运人的选择、运输费用的节约、运输单据的处理以及货物保险等方面的问题。

国际货物运输还具有内外运输的两段性和联合运输特点。所谓内外运输的两段性,是指运输的国内运输段(包括进、出口国内)和国际运输段。

1. 出口货物的国内运输段

出口货物的国内运输,是指出口商品由生产地或供货地运到出运港(站、机场)的国内运输,是国际物流中不可缺少的重要环节。离开国内运输,出口货物就无法从生产地或供货地集运到港口、车站或机场,也就不会有国际运输段。出口货物的国内运输工作涉及面广,环节多,要求各方面协同努力组织好运输工作,摸清货源、产品包装、加工短途集运、国外到证、船期安排和铁路运输配车等各个环节的情况,做到心中有数,力求搞好车、船、货、港(主要指港口泊位)的有机衔接,确保出口货物运输任务的顺利完成,减少压港、压站等物流不畅的局面。国内运输段的主要工作分为发运前的准备工作和发运、装车以及装车后的善后工作。

2. 国际运输段

国际运输段是整个国际货物运输的重要一环,它是国内运输的延伸和扩展,同时又是衔接出口国货物运输和进口国货物运输的桥梁和纽带,是国际物流畅通的重要环节。国际运输段,主要指被集运到港(站、场)后的出口货物可以直接

装船发运,有的则需要暂进港口仓库储存一段时间,等待有泊位、有船后再出仓装船外运。国际运输段可以采用由出口国装运港直接到进口国目的港卸货,也可以采用中转经过转运点,再运达目的港。运达目的港的货物,一部分可以就在到达港直接分拨出去,送达最终用户,另一部分先送达相关的供应部门,再分运给用户。不论是国际转运还是国内拨交分运,均有相应的仓储设施,以备临时存放中转之用。

3. 国际货物运输发展的条件

国际货物运输业的发展将随着科技革命的浪潮迅速发展。大宗货物散装化、杂件货物集装箱化已经成为运输业技术革命的重要标志。现代物流业的迅速发展无不与运输业的技术革命相关联。如现代运输中,特别是联合运输和大陆桥运输的重要媒体——集装箱的发展更是令人震惊。这种大规模国际货运业的发展也促进了国际物流业的发展,两者是相辅相成的。

与运输发展息息相关的运输设施的现代化发展对国际物流和国际贸易的发展起着重大的推进作用,是两者发展的前提。必须超前发展现代化的运输设施才能适应国际贸易和国际物流的发展。西方发达国家在国际贸易中处于有利的领先地位,这与其物流运输业的现代化条件是分不开的。

(二) 储存子系统

物品的储存会使物品在流通过程中处于一种或长或短的相对停滞状态,有人称储存为运输中的“零速度运输”。即使是在“零库存”的概念下,国际物流中物品的储存也是完全必要的,因为国际物品的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。例如,国际贸易或跨国经营中的物品从生产厂或供应部门被集中运送到装运港口,通常需临时存放一段时间,再装运出口,这就是一个集和散的过程。它主要是在各国的保税区 and 保税仓库进行的,因此会涉及各国保税制度和保税仓库建设等方面的问题。

从现代物流的理念来看,在国际物流中,应尽量减少储存时间和储存数量,加速物品的周转,实现国际物流的高效率运转。由于储存保管可以克服物品在时间上的差异,所以能够创造时间效益。

(三) 检验子系统

国际物流中的物品是国际贸易交易的货物或跨国经营的商品,其具有投资大、风险高、周期长等特点。通过检验可以促进销售,维护产品质量和提高国际物流效率,这就使商品检验成为国际物流系统中的一个重要的子系统。通过商品检验,可以确定交货品质、数量和包装等条件是否符合合同规定,如发现问题,可分清责任。在国际货物买卖合同中,一般都订有商品检验条款,主要包括检验时间与地点、检验机构与检验证明、检验标准与检验方法等内容。

(四) 通关子系统

国际物流的一个重要特点就是跨越关境。由于各国海关的规定并不完全相同,所以,对于国际货物的流通而言,各国的海关可能会成为国际物流中的“瓶颈”。要消除这一瓶颈,就要求物流经营人熟知有关各国的通关制度,在适应各国通关制度的前提下,建立安全有效的快速通关系统,保证货畅其流。我国的海关和检验检疫等口岸机构为进出境的货物制定了有关的监管规定和程序,以促进我国对外贸易的发展,并为办理有关手续提供方便。

(五) 装卸搬运子系统

国际物流运输、储存等作业离不开装卸搬运,因此,国际物流系统中的又一重要子系统是装卸搬运子系统。它是短距离的物品搬移,是储存和运输作业的纽带和桥梁。它也能提供空间效益,能够高效率地完成物品的装卸搬运,就能够更好地发挥国际物流节点的作用。同时,节省装卸搬运费用也是降低物流成本的重要途径之一。

(六) 信息子系统

国际物流信息子系统的主要功能是采集、处理和传递国际物流的信息情报。在现代物流的背景环境下,如果没有功能完善的信息系统,国际贸易和跨国经营就会寸步难行。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、供求信息以及物品在国际物流环节中的位置和状况等。国际物流信息系统的特征是信息量大,交换频繁;传递量大,时间性强;环节多、点多、线长。所以,应该建立技术先进的国际物流信息系统。在国际贸易中 EDI 的发展是一个重要趋势;Internet 的发展也为国际物流信息系统的完善提供了条件。

国际物流系统中的上述主要的子系统应该与配送子系统、包装子系统以及流通加工子系统等有机联系起来,统筹考虑,全面规划,建立适应国际竞争要求的国际物流系统。

二、国际物流系统网络

(一) 国际物流系统网络的概念

国际物流系统网络,是由多个收发货的“节点”和它们之间的“连线”所构成的物流抽象网络,以及与之相伴随的信息流动网络的集合。所谓“收发货节点”是指进、出口过程中所涉及的国内外的各层储货仓库、站场,如制造厂商仓库、中间商仓库、货运代理人仓库、口岸仓库、各类物流中心、保税区仓库等。节点内商品的收发、储运是依靠运输连线和物流信息的沟通、协调来完成的。在节点中,除可以实现收发和储存保管功能外,还可以实现包装、流通加工、装卸等功能。

“连线”是指连接上述国内众多收发货节点的运输连线,如各条海运航线、铁路线、飞机航线以及海陆空联合运输线路。这些网络连线代表库存货物的移动,即运输的路线与过程。每一对节点有许多连线以表示不同路线、不同产品的各种运输服务;各节点表示存货流动的暂时停滞,其目的是为了更有效地移动(收或发);信息流动网的连线通常包括国内外的邮件,或某些电子媒介(如电话、电传、电报、EDI等),其信息网络的节点则是各种物流信息汇集及处理之点,如员工处理国际订货单据、编制大量出口单证或准备运输单证或电脑对最新库存量的记录;物流网与信息网并非独立,它们之间的关系是密切相关的。国际物流系统网络如图 1-1 所示。

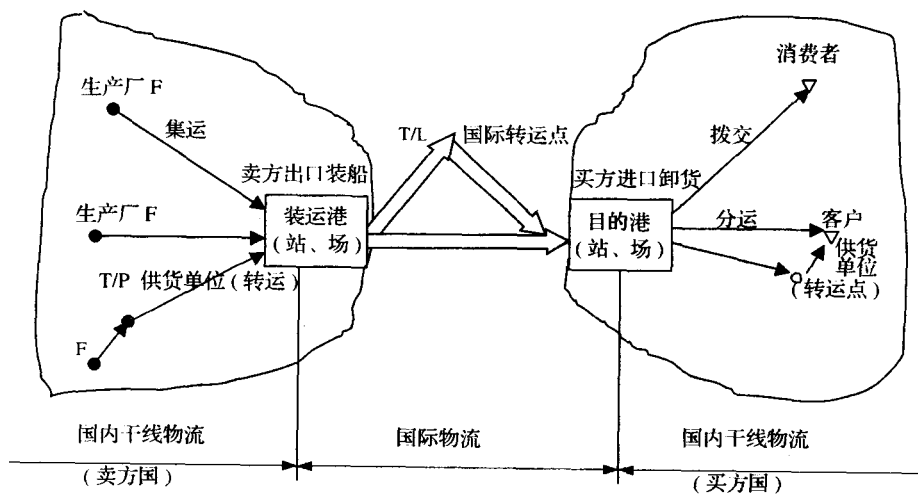


图 1-1 国际物流系统网络图

F—工厂;T/P—分销物流;T/L—国际物流;▽—仓储;◇—国际运输段;→—国内运输段

(二) 国际物流系统网络在国际贸易中的作用

(1) 国际物流系统网络研究的中心问题是确定进出口货源点(或货源基地)和消费者的位置、各层级仓库及中间商批发点(零售点)的位置、规模和数量。这一中心问题将决定国际物流系统的布局是否合理化。

(2) 国际物流系统网络的合理布局,决定国际物流流动的方向、结构和规模,即决定国际贸易的贸易量、贸易流程及由此而引起的物流费用 and 经济效益。

(3) 合理布局国际物流系统网络,对扩大国际贸易、占领国际市场、加速商品的国际流通提供了有效和切实可行的途径。

(三) 建立国际物流系统网络应注意的问题

(1) 要以国家宏观贸易总体规划为前提,紧密围绕商品交易计划来规划和确

定网络内建库数目、地点及规模。

(2)明确各级仓库的供应范围、分层次关系及供应或收购数量,注意各级仓库间的有机衔接,以保证国内外物流的畅通,同时避免仓库的重复设置。

(3)国际物流系统网络的规划要考虑现代物流技术的发展以及经济结构的调整,留有一定的发展空间。

(四)国际物流合理化措施

(1)合理选择和安排国内外物流网点,扩大国际贸易的范围、规模,以达到费用省、服务好、信誉高、效益高、创汇好的物流总体目标。

(2)采用先进的运输方式、运输工具和运输设施,加速进出口货物的流转。充分利用海运、多式联运方式,不断扩大集装箱运输和大陆运输的规模,增加物流量,扩大进出口贸易量和贸易额。

(3)缩短进出口商品的在途积压,包括进货在途(如进货、到货的待验和待进等)、销售在途(如销售待运、进出口口岸待运等)、结算在途(如托收承付中的拖延等),以便节约时间,加速商品的资金周转。

(4)加快进出境通关工作,实现信息电子化。

(5)改进运输路线,减少相向、迂回运输。

(6)改进包装,增加技术装载量,多装载货物,减少损耗。

(7)改进港口装卸作业,有条件的国家或地区要扩建港口设施,合理利用泊位与船舶的停靠时间,尽力减少港口杂费,吸引更多的买卖双方入港。改进海运配载,避免空仓或船货不相适应的状况。

(8)国内物流运输段,在出口时,有条件的要尽量做到就地、就近收购,就地加工,就地包装,就地检验,直接出口,即“四就一直”的物流策略,等等。

三、国际物流运输线路

国际物流流动的路径即是国际化运输线路。随着国际物流的发展,我国已形成国际化运输线路网络,包括国际远洋航线及海上通道、航空网线、公路网线和铁路网线等。这是我国国际物流实现的基础设施。

(一)国际远洋航线及海上通道

1. 海洋、运河和海峡通道

(1)海洋通道。太平洋沿岸有 30 多个国家和地区,拥有世界 1/6 的港口,货运量居世界第二位。随着亚洲、拉美、大洋洲发展中国家的兴起,太平洋在世界航运中的作用日益增强。大西洋沿岸拥有世界 3/4 的港口和 3/5 的货物吞吐量。大西洋周围几乎都是各大洲的发达地区,贸易、货运繁忙,海运量一直居各大洋的首位,约占世界海运总量的 2/3。印度洋周围有 30 多个国家和地区,拥有世界近