



21 世纪精品规划教材系列

国际物流

GUO J I W U L I U

主编◎张昭 邓必年 陶佳鹏



延边大学出版社

21 世纪精品规划教材系列

国际物流

主 编 张昭 邓必年 陶佳鹏

延边大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

国际物流 / 张昭, 邓必年, 陶佳鹏主编. —— 延吉: 延边大学出版社,
2015. 7

ISBN 978-7-5634-8181-1

I. ①国… II. ①张… ②邓… ③陶… III. ①国际贸易—物流—高等
学校—教材 IV. ①F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2015)第 171109 号

国际物流

主编: 张昭 邓必年 陶佳鹏

责任编辑: 何方

封面设计: 可可工作室

出版发行: 延边大学出版社

社址: 吉林省延吉市公园路 977 号 邮编: 133002

网址: <http://www.ydcbs.com>

E-mail: ydcbs@ydcbs.com

电话: 0433-2732435

传真: 0433-2732434

发行部电话: 0433-2732442

传真: 0433-2733266

印刷: 三河市德辉印务有限公司

开本: 787×1092 毫米 1/16

印张: 19

字数: 462 千字

版次: 2015 年 7 月第 1 版

印次: 2015 年 7 月第 1 次

ISBN 978-7-5634-8181-1

定价: 38.00 元

前 言

随着全球一体化的趋势不断增强,世界各国之间的联系越来越紧密,相互联系、相互依赖、共同发展则是当今世界经济发展的主要特征。国际物流是国内物流的延伸,同时也是国际贸易不可或缺的组成部分,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。相对于国内物流而言,国际物流绝不是简单的地域上的延伸,其运作的的环境远比国内物流复杂,在产品和服务上顾客需求变化莫测,还要满足各种文化差异的需要,并因其运作至少涉及两个及以上国家所以其单证也远比国内物流要复杂。加之近年来,我国物流国际化趋势明显,国际货物运输、国际货运代理、跨国采购和生产等国际物流业务快速增长,如何培养一大批能够保障国际物流顺利运转的管理和技能型人才已成为当务之急。

本书旨在为读者展示国际物流与商务活动的整体画面,同时对国际物流的主要环节进行详尽的介绍,使读者通过学习和了解国际物流的基本框架,掌握国际物流的主要技能。本书共分为10章。第一章主要介绍了国际物流的基本概念和发展历程,并详细比较了国内物流与国际物流的区别。第二章主要介绍了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本知识。第三章主要介绍出入境货物检验检疫的相关知识。第四章主要介绍了国际货物通关制度相关知识和报关单证的分类和使用。第五章主要介绍国际海上货物运输的基本知识和班轮运输、租船运输这两种主要的经营形式。第六章主要介绍国际航空运输的基本知识和国际航空货物运输相关流程、单证及条约。第七章主要介绍国际铁路货物联运的相关知识和实务,国际集装箱运输相关概念及特点,以及国际多式联运相关基本概念、组织方式、有关单证以及法律与惯例。第八章主要介绍国际物流仓储、保税仓库与保税区、自由经济区和临港工业等相关知识。第九章主要介绍国际采购和国际配送的相关知识。第十章主要介绍国际货运代理与国际第三方物流相关知识。

本教材是一本既具有理论性,又具有实践性的物流专业书籍。本书既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培训教材或参考书籍。

本书由华中农业大学楚天学院的张昭、邓必年和中国外运长航陶佳鹏主编,由华中农业大学楚天学院夏秋、祁石磊、王江元和谢靖参编。同时,成书过程凝聚了各参编单位老师和出版社编辑的汗水和心血,在此也表示衷心的感谢!

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!

由于本书编写时间紧,任务重,加之编者水平有限,错误疏漏之处在所难免,恳请专家和读者多多赐教。

编者

2015年2月



目 录

第一章 绪论	(1)
第一节 国际物流的概念	(2)
第二节 国际物流的兴起与发展	(4)
第三节 国际物流与国内物流的比较	(6)
第二章 国际物流与国际贸易	(12)
第一节 国际贸易的概念与分类	(12)
第二节 国际贸易术语及国际贸易惯例	(17)
第三节 国际贸易合同的订立和履行	(25)
第四节 国际贸易支付	(35)
第五节 国际物流与国际贸易的关系	(41)
第三章 出入境货物的检验检疫	(46)
第一节 出入境检验检疫的作用及其内容	(47)
第二节 入境货物检验检疫的报检	(55)
第三节 出境货物检验检疫的报检	(58)
第四节 进出境集装箱、交通运输工具检验检疫的报检	(61)
第四章 国际货物的通关制度	(66)
第一节 海关通关制度的基本知识	(66)
第二节 进出口货物通关的基本程序	(78)
第三节 报关单证和海关证明	(91)
第五章 国际海上货物运输	(97)
第一节 国际海上货物运输概况	(97)
第二节 国际海上货物运输基本知识	(102)
第三节 国际班轮运输	(117)
第四节 国际租船业务	(135)
第六章 国际航空运输	(147)
第一节 国际航空货物运输概述	(148)



第二节 国际航空货物运输方式	(154)
第三节 国际航空运单	(160)
第四节 国际航空货物运输的基本作业	(166)
第五节 国际航空货物运输运费的计算	(168)
第六节 国际航空运输相关条约	(177)
第七章 国际铁路运输与国际集装箱多式联运	(183)
第一节 国际铁路运输	(183)
第二节 国际集装箱运输	(196)
第三节 国际多式联运	(212)
第八章 国际物流仓储	(232)
第一节 国际物流中心和外贸仓储	(233)
第二节 保税仓库与保税区	(235)
第三节 自由经济区	(238)
第四节 临港工业	(242)
第九章 国际采购与配送管理	(248)
第一节 国际采购	(248)
第二节 国际配送	(258)
第十章 国际货运代理概论	(267)
第一节 国际货运代理行业	(268)
第二节 国际货运代理人	(277)
第三节 国际货运代理的责任及风险管理	(284)
参考文献	(297)



第一章 绪 论



学习目标

- 掌握国际物流的概念及其特点,
- 理解国际物流活动及分类,
- 了解国际物流与国内物流的区别。

引言

“物流”概念起源于军事。英文中 Logistics 一词来源于法语中的 Logistique,原意是指拿破仑军队中负责安置部队、为战马搜寻粮草的军官。从中可以看出物流实际上是从军事后勤学发展起来的。1905 年,琼西·B·贝克首次提出了“物流”这个概念:“与战术部门相关的军备流通和供应称之为物流。”第二次世界大战期间,美军充分利用物流学模型和系统分析法,确保了所需物资的供应。战争期间学到的许多物流技巧,在战后的经济重建中暂时被人们忽视了。营销管理者们将注意力转向了如何满足战后重建对物质的巨大需求,更关注企业是否有能力生产更多的商品和降低商品的单位生产成本。直到 20 世纪 50 年代的经济危机爆发后,管理者才开始关注实物配送——物流。1958 年,市场出现利润收缩的现象,这为管理者开始寻找更加有效的成本控制方法创造了环境。几乎同一时间,许多企业开始意识到物流也是产业活动的一种,加之许多其他因素的影响,如物流成本急剧上升、生产效率达到峰值、库存理念的根本性改变、消费者需求的多样化、计算机和信息技术在商业中的广泛应用、产品回收利用日益引起公众关注、新型连锁巨头不断涌现等,促使企业将产业活动重心转向物流。

进入 21 世纪,全球产品市场进入了买方市场和网络化时代。人们发现,只有解决好物流问题,才能顺利地扩大再生产,推动经济持续健康发展。尤其在中国,长期推行的“大生产、大市场、大流通”的策略,导致产品大量积压,物流费用占据了国民生产总值(GDP)的 20%;而美国同期不到 GDP 的 10%。

中国加入世贸组织后,国内市场和国际市场之间的区别正在逐渐消失,所有的贸易从某种程度上来讲都是全球性的。因此,制造高质量的产品不再是确保顾客忠诚度的



唯一因素,现代市场必须满足顾客个性化需求的差异性,始终并以合理的价格在顾客需要时将产品送到顾客手中。对那些在日益多样化的市场中想为顾客提供优质服务的公司来说,物流成了他们最大的发展障碍。

国际物流的运行环境相当复杂,涉及的节点众多,并且与对外经贸业务密切相关,如国际金融、运输保险、多式联运、货物清关、出入境检验检疫等。随着中国对外贸依存度的逐年提高,作为国际贸易货物的最终交付手段——国际物流服务显得日趋重要。因此在“大经贸”观念下完成国际物流与国际贸易的无缝对接就成为当务之急。

由此可见,国际物流正在成为全球经济发展的一个重要热点,它对提升企业的生产效率、降低商品流通成本、改善对顾客的服务质量、调整国家的产业结构、实现我国经济增长模式的根本性转变,增加企业乃至国家经济的核心竞争力,都具有深远的意义。

第一节 国际物流的概念

国际物流是不同国家之间的物流,这种物流是国际间贸易的一个必然组成部分,各国之间的相互贸易最终通过国际物流来实现。国际物流是现代物流系统中重要的物流领域,近十几年有很大发展,也是一种新的物流形态。

东西方冷战结束后,贸易国际化的势头越来越盛,随着国际贸易壁垒的拆除,新的国际贸易组织的建立,若干地区已突破国界的限制形成统一市场,这又使国际物流出现了新的情况,国际物流形式也随之不断变化。所以,近年来,各国学者非常关注并研究国际物流问题,世界第九届国际物流会议的主题就是“跨越界限的物流”,物流的观念及方法随物流的国际化步伐不断扩展。

从企业角度看,近十几年跨国企业发展很快,不仅是已经国际化的跨国企业,即便是一般有实力的企业也在推行国际战略,企业在全世界寻找贸易机会,寻找最理想的市场,寻找最好的生产基地,这就将企业的经济活动领域必然地由一个地区、一个国家扩展到国际之间。这样一来,企业的国际物流也提到议事日程上来,企业必须为支持这种国际贸易战略,更新自己的物流观念,扩展物流设施,按国际物流要求对原来的物流系统进行改造。

对跨国公司来讲,国际物流不仅是由商贸活动决定的,而且也是本身生产活动的必然产物。企业的国际化战略的实施,使企业分别在不同国度中生产零件、配件,又在另些国家组装或装配整机,企业的这种生产环节之间的衔接也需要依靠国际物流。

Murphy 和 Wood(2003)曾经把国际物流归纳为“商品跨越国界的位移活动”,他们同时用描述性的语言把国际物流归为以下几种情形:



(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。例如,某企业在美国生产电子元件,运到远东地区的自由贸易区,利用那里的廉价劳动力进行装配,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。

(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)。例如,以卡车运输方式将货物从美国本土的48个州运到阿拉斯加就需要穿越加拿大国境,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使用。

由此可以明显看出 Murphy 和 Wood 所描述的国际物流多数为企业国际商务活动的重要组成部分,以进出口商品贸易或国际贸易为主导,所以也有人称之为国际贸易物流或狭义国际物流。

除此之外,广义的国际物流的研究范围主要包括非贸易性的或非以企业为主导的国际物流形式,包括:

(1)企业非生产性或非贸易性物资流动。例如,随着国际交往活动的增多,有人提出了展品物流的概念,以此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、办公用品的国际物流管理。

(2)与国际投资相关的国际物流。例如,某跨国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品,用进口物资通过国际物流渠道运到未来生产基地。

(3)世界各国间的邮政包裹运输服务,也常被人称为邮政物流,指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。例如,东南亚、南海海啸事件发生后,国际救援物资源源不断地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)因军事行动或军火贸易而形成的国际物流。例如,伊拉克战争开始前后,美国及其同盟国作战人员、军用物资经由欧洲、中东的军事基地运往前线。又如,产自美国的军事装备及武器不断被卖到亚洲、非洲等国家。

(6)其他导致国际物流的情况。例如,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时,一方面会有大量来自世界各国的人口流向当地;另外,新闻媒体报道中使用的各种器材,赛事、演出或宗教活动中使用的各类专用物资也会在短



期内大量流向事发地或活动地。

所有上述这些活动都属于国际物流涵盖的范围。除个别情况(如军事活动或军火交易形成的国际物流,有特殊主体进行管理,不属于正常的商业活动)外,其他的诸如展品物流、投资性物流等都沿着正常的国际物流与国际商务渠道进行,都包括在本书讨论的国际物流活动之中。

第二节 国际物流的兴起与发展

国际物流,就是组织货物在国际间的合理流动,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,实现货物在国际间的流动与交换,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方运到另一国的需求方。总体来说国际物流活动的发展经历了以下三个阶段:

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。

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问题。美国密歇根州立大学教授波索克斯认为,进入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,必须强调改善国际性物流管理,降低产品成本,并且要改善服务,扩大销售,在激烈的国际竞争中获得胜利。与此同时,日本正处于成熟的经济发展期,以贸易立国,要实现与其对外贸易相适应的物流国际化,日本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,提高物流国际化的效率。这一阶段物流国际化的趋势局限在美、日和欧洲一些发达国家。

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等。世界各国广泛开展国际物流方面的理论和实践的大胆探索。人们已经形成共识:只有广泛开展国际物流合作,才能促进世界经济繁荣,使物流无国界。



具体来说,国际物流是随着全球国际经济与贸易的发展,随着国家间交往的进一步深化而逐渐发展起来的。其中,国际贸易物流在国际物流中占特殊地位,是国际物流最重要的组成部分。

早在 2000 年前,从中国到西亚、印度的东西交通动脉就依托汉王朝丝绸的大量出口而繁荣起来,并因此得名“丝绸之路”;而在更早些时候的地中海沿岸,除战争原因外,各古代国度之间的物流活动史就是腓尼基人周旋于地中海沿岸国家的贸易史。无论古今,可以说国际贸易与商务活动是国际物流发展的首要推动力。

一直到第二次世界大战之前,国家间已有不少的经济交往,但那时一方面各国家间经济、政治地位极度不平等,表现为工业化的宗主国从殖民地掠夺原材料,生产加工的成品再倾销到殖民市场,宗主国和殖民地之间的国际物流无论是内容还是流向都相对简单;另一方面,国际物流的广泛程度相对有限,仅在欧洲、北美和少部分亚洲、非洲和拉美国家和地区间存在。即使在同为工业化国家的欧美等国之间,各国国内经济个体的参与程度和广度都较低。

第二次世界大战后,殖民时代宣告结束。新兴的民族独立国家,主要是发展中国家迅速崛起,改变了世界经济版图。这些新兴国家希望在政治和经济上完全拥有自己的主权,他们有的坚持本国生产,不断提高本国的工业化程度,增强本国制成品在国际市场上的份额;有的强调“国货国轮”的运输政策,倾向于通过各种立法,保护本国国际运输服务业和相关的保险业、金融业的发展。发展中国家对国际物流的参与程度逐渐加强。同时,战后各国普遍兴起的建设热潮以及以关税贸易总协定为代表的国际组织不断促成的贸易壁垒的降低、开放市场的努力也直接推动了 20 世纪 60 年代国际大规模物流活动的展开。

同样开始于 20 世纪 60 年代的还有物流技术的不断改进和提高,以及国际间的大数量物流的兴起,无论是国际海运还是国际空运,都出现了运载工具大型化的趋势,如超过五十万吨的油轮,十万吨的矿石船,宽体喷气式飞机等。集装箱的出现和发展也使国际制成品物流活动的效率大幅提高,成本迅速下降,并进一步促进了国际物流活动的迅猛发展。

20 世纪 70 年代,受国际石油危机的影响,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时的大发展,国际间各主要航线的定期班轮都投入了集装箱船,受其影响散杂货的物流水平也迅速提高,同时物流服务水平也得以提高。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。



20 世纪 80 年代国际物流的物流量持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。

20 世纪 90 年代在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防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才得以实现的,这个问题在国际物流中比国内物流表现得更为突出。物流的几乎每一项活动都有信息支撑。物流质量取决于信息,物流服务依靠信息。国际物流依托信息技术发展,实现了“信息化”。信息对国际物流的作用体现在依托互联网公众平台,向各个相关领域渗透,同时又出现了全球卫星定位系统、电子报关系统等新的信息系统。在这个基础上,构筑国际供应链,形成了国际物流系统,使国际物流水平得到了进一步提高。

进入 21 世纪,国际物流达到了新的高度。2006 年,全球经济持续增长,增幅 4%,在中国的带动下发展中国家增幅 6.9%。同时,全球出口增长幅度达 8%。在此推动下,全球港口装货量达到 74 亿吨的历史新纪录,其中石油成为最大的单项货物,原油占全球港口装货量的 26.9%,成品油为 9.2%,其余 63.9%为干货,包括散装货、杂件货和集装箱货物。从地区分布上,亚洲成为最大的国际物流源头,占全球港口装货量的 39.1%;美洲其次,为 21.5%;欧洲占 19.6%;非洲为 10.7%;大洋洲为 9.1%^①。与此同时,电子商务的成熟、恐怖主义袭击的影响、新的贸易保护主义的出现都不断对全球国际物流发展方向产生深远的影响。但正如中国加入世贸组织的行动所预示的那样,虽然国际物流的规则、国际物流的模式在不断调整,总的发展趋势却不容质疑,国际物流必将在更广阔的范围内展开。

第三节 国际物流与国内物流的比较

国际物流是企业物流活动的跨国化,是企业商务活动向海外市场延伸的结果。随着经济全球化的不断深入和发展,国际物流已经成为物流管理领域的最新课题。

Goldsbrough 和 Anderson(1994)曾对国际物流和国内物流进行了深入的比较(见

^① 数据来源:UNCTAD, Review of Maritime Transport 2007



表 1-1)。他们认为,国际物流在以下几个方面呈现出与国内物流明显的差异。这些差异表现在国际物流成本较高,运输方式以海运、空运和多式联运为主,库存量相对较高,物流运作大量借助代理完成,运作的财务和货物风险较高,运作过程受政府管制较多,物流相关票据种类多且内容复杂,物流管理的通信成本高,文化差异对运作的影响大等。但从本质上看,全球化经营使企业得以在全球范围内配置资源,同时也导致一些国际物流所特有的问题出现。

表 1-1 国际物流和国内物流的比较

项目	国内物流	国际物流
成本	约占美国 GNP 的 10.5%	估计占世界 GNP 的 16%
运输方式	宜公路和铁路运输为主	主要使用国际海运、空运和多式联运
库存	库存水平较低(因为订单周期短,运输能力强)	库存水平较高(因为订单周期长,需求和运输时间的不确定性在增加)
代理	除铁路运输外较少使用其它方式	主要依靠货代、集中托运人和报关行
财务风险	较小	较高(因为汇率波动,违约追索困难)
货物风险	较小	很高(因为运输距离长、环节多、运作复杂,各国运输基础设施水平参差不齐)
政府机构	主要对危险品、载重量、安全法规和费率方面进行规定	涉及的机构众多,包括海关、商务部、农业部、运输部等
文书管理	很少,如采购单、货运单、发票	大量单证。美国商务部估计约合 250 美元/批次
通信	电话、邮寄、越来越多的使用电子数据交换技术	电话和邮寄费用高且效率低。逐步使用 EDI,但标准不统一,限制其广泛使用
文化差异	文化背景相对单一,只需对产品做很小的改动	文化差异较大,营销活动和产品设计要适应市场要求

资料来源:Robeson J F, Copacino W C. The Logistics Handbook. New York: Free Press, 1994:677

(1) 提前期偏长

与一般的国内交易不同,国际物流涉及的线路长、环节多、情况复杂,因此提前期通常较长。

首先,国际物流中供应源与需求方之间的距离遥远,运输时间较长。除个别邻国之间的边境贸易外,很多国际物流活动跨越大洋、大洲,运输距离遥远。国际运输主要采用海运、空运和多式联运,虽然空运速度较快,但因为运输成本高,而且存在各种限制条件,多数货物仍无法采用航空运输服务。所以,直到如今,国际贸易的主要运输方式仍然是海运。海运运价低廉,但运输速度较慢,特别是跨洲际运输,动辄超过一个月。同时运输环节多,运输时间波动较大。所以,为保证供货,企业不得不提高安全库存保有量,从而



产生较高的库存成本。

其次,国际物流所涉及的进出口国家海关检验问题也可能导致采购期的延长。虽然从世界各国的情况来看,多数海关当局都在以不同的方式简化海关手续,利用先进的信息技术提高海关的通关速度,但同时,“9·11”事件后以美国为首的发达国家出于反恐需要不断要求海关承担起安全防范的任务,并为此制定了一系列新的政策,如船舶驶离境外装货港前24小时需要发送装箱单到美国卸货港等,这些措施又在一定程度上延长了现有的漫长采购期。还有一些国家将漫长的检验期作为非关税壁垒措施的一种,目的在于减少进口数量。

最后国际贸易特有的信用证结算方式虽然保证了买卖双方的利益,减少了结汇风险,但反复的信用证申请、审核程序,更多关系方的介入,再次增加了运作环节,延长了国际采购的提前期。

(2) 经营风险较大

与国内交易不同,国际物流需要承担多种国际业务所特有的经营风险,如汇率风险、语言文化差异导致的沟通风险、各国法律和商务规则不同导致的风险等。所有这些致使企业在进行国际运作前不仅要深入了解国际贸易、国际金融的种种制度安排,还应当深入分析目的国的经济体制、政策和法律制度环境、人文社会环境,并采取必要的积极的防范措施。否则,不仅无法得到期望中成本降低的收益,而且还可能适得其反。

国际物流的风险还表现在运营环节复杂、参与方众多的方面。包括海运、陆运、码头作业、海关报检等在内的很多环节程序复杂,要求海关、商检、货代、港口、承运人、银行、保险公司等多方参与,涉及的单证繁多,因此妥善安排业务流程,协调各个参与方之间的关系是国际物流能够成功运作的关键。

国际物流的风险还反映在交易双方难以了解对方真实的信用状况和供货情况,因此成为国际贸易欺诈案的受害者,正是这样的原因,在国际物流领域广泛使用代理(如国际货运代理,进出口代理)提供更为专业化的国际物流服务来协助贸易方处理相应的商务难题。

海运中的高风险也会推动国际物流本身的风险系数。从海运发展史来看,随着船舶建造技术、航海技术、通信技术、气象预报技术、地理信息技术等的发展和提高,现代海运抗自然灾害的能力已经有了显著的提高。但另一方面,海运对人为灾害的抵御能力依然有限。2007年5月15日韩国渔船在索马里被海盗劫持,10名中国船员同时被劫持^①,该新闻重新引发了我国国内对海事运营风险的重视。但事实上,索马里、马六甲等地区货轮遭海盗洗劫的事件时有发生,已经威胁到该航线的正常商船运行,也为海上安

^① 数据来源:<http://news.sina.com.cn>,访问时间2014年10月20日。



全埋下了重大隐患。据估计,每年全球由于各种自然灾害、社会原因失事的船舶不下百艘,海运仍然被认为是高风险行业,以海运为主要通道的国际物流也因此险象环生。

(3) 各种隐性成本偏高

国际运作的目标往往是追求采购价格的低廉,却会忽略一些可能产生的其他成本,如国际采购必然涉及的进出口关税、非关税贸易壁垒(如许可证,进出口配额等)、为规避风险使用代理的费用、国际运输及运输过程中的保险费用、为评估供应商或洽谈采购合同产生的国际差旅费用、汇率市场波动产生的损失、为安全结汇产生的信用证交易费用、与供应商往来沟通产生的国际通信费用、因为提前期改变(延长)导致更高的库存所产生的库存费用等,所有这些费用都应该计入国际采购的成本核算当中,而不应该仅仅考虑供应商的报价。

(4) 受国际规则影响较大

国际物流由于涉及的关系方多处于法律环境迥异的两个或多个国家,因此在交易洽谈、交易履行中非常容易出现由于理解偏差而导致的矛盾和纠纷。在国际物流活动中参与者不可能也不能够要求所有参与者都遵守本国的相关规定或法律。为避免误解或纠纷给国际物流和国际贸易造成的障碍,国际上制定了很多国际公约,国际商会也根据各国的商业习惯总结了一些惯例供国际物流和国际贸易的参与人员使用(这些国际公约或惯例某些为强制使用,某些为自愿选择使用),如国际商会推荐使用的《国际贸易术语解释通则(INCOTERMS)2000》、《跟单信用证统一惯例(UCP)》,国际运输公约中使用的《关于统一提单的若干法律规定的公约》即“海牙规则”、《联合国国际货物运输规则》即“汉堡规则”等。这些规则的使用对国际物流与商务活动的顺利展开起到了积极作用。

本章小结

国际物流是随着全球化而逐渐发展起来的。国际物流,简单来讲就是物流活动超越国家疆界的限制,延伸到其他国家和地区。它既包括以进出口贸易或国际贸易为主导的国际贸易物流,也包括非贸易性的或以非企业为主导的国际物流形式,如展品物流、投资性国际物流、国际邮政物流、国际救援行动物流和国际军火物流等。随着国际经济与贸易的发展、国际交往的进一步深化,以及全球经济的一体化发展,国际物流的规模和深度都在不断扩大。与国内物流相比,国际物流提前期更长,经营风险更大,各种隐性成本更高,受国际规则影响更大。



思考与练习

1. 什么是国际物流？举例说明典型的国际物流活动。
2. 简述国际物流的主要发展历程。
3. 与国内物流相比，国际物流有哪些特色？
4. 假如你是一家从事国际贸易业务企业的总经理，你认为国际物流会从哪些方面影响你企业的发展？



案例分析

索尼公司的物流之道

索尼集团公司拥有和经营目前分布于全世界的 75 家工厂和 200 多全球性的销售网络。据国际物流专家估计，仅仅在电子产品方面，迄今索尼集团公司每年的全球集装箱货运量已经超过 16 万标准箱。为了充分发挥跨国经营的杠杆作用，扩大其在国际市场上的竞争能力，目前该集团物流公司正在与承运人及其代理展开全球性商谈，以便进一步改善物流供应链，提高索尼集团公司的经济效益。

索尼集团总公司要求索尼集团公司系统内的各家索尼集团公司必须切实做到：竭尽全力缩短从产品出厂到客户手中的过程和所用的时间，特别是要缩短跨国转运，多式联运和不同类型运输方式之间货物逗留的时间，保证“零逗留时间，零距离，零附加费用，零风险”物流服务全面到位，大力加强索尼集团公司和物流服务供应方之间的合作关系，并始终保持电子数字信息交换联系的畅通，最终确保索尼物流增收节支。

由于实施多国拼箱的方法，索尼公司把半箱货物的集装箱从某一个产地发往新加坡或者高雄，在那里把另外一种什么产品补充装入箱子，变成满箱货物的集装箱，然后继续运输，直至北美或者欧洲某目的港。这种物流方法的好处首先是避免了等候时间，同时也大幅度减少通关时间。

索尼集团公司又在世界各地组织“递送牛奶式”服务，进一步改善索尼公司在全球，特别是在亚洲地区的索尼产品运输质量。索尼物流分支公司围着供应方转，代表零部件供应商随时供以索尼工厂所需要的备件订单。牛奶递送式服务是一种日本人特有的快递服务，高效、快捷、库存量合理，产品规格特别受客户的欢迎。

索尼新加坡公司在船舶或者航空货机开航前 7 天准备货物托运手续，由于采用若干出口优先规划，海运已经缩短到 4 天，空运缩短到 1 天。索尼物流公司所采用的零配件采购经营方式是独一无二的，即通过第三方经营人控制和实施索尼物流公司的供应链