

高等学校物流类专业应用型本科系列教材

国际物流



白世贞 沈欣 主编



高等教育出版社
HIGHER EDUCATION PRESS

高等学校物流类专业应用型本科系列教材

国际物流

G u o j i W u l i u

白世贞 沈 欣 主编



高等教育出版社·北京
HIGHER EDUCATION PRESS BEIJING

内容简介

本教材是高等学校物流类专业应用型本科系列教材之一。

本教材共九章,按照国际物流业务关键过程进行整体架构,包括国际货物运输,运输代理,检验检疫,报关,运输保险,仓储、包装与装卸搬运,以及国际物流单证等业务。每章开篇均有引文导入,章后设计了本章小结、复习思考题、实践环节、案例讨论题等,以便于学生复习、巩固和提高。本教材应用性和实操性强,涵盖了国际物流业务的关键流程与技能的相关内容和知识。

本教材适合高等学校物流管理及相关专业应用型本科大三以上学生使用,也可作为对国际物流理论与实务感兴趣者研读之用。

图书在版编目(CIP)数据

国际物流/白世贞,沈欣主编. —北京:高等教育出版社,2011.2

ISBN 978-7-04-031033-7

I. ①国… II. ①白…②沈… 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(2010)第 242445 号

策划编辑 曾飞华 责任编辑 李冬梅 封面设计 于涛
责任绘图 杜晓丹 版式设计 张岚 责任校对 杨凤玲
责任印制 尤静

出版发行 高等教育出版社
社 址 北京市西城区德外大街 4 号
邮政编码 100120

经 销 蓝色畅想图书发行有限公司
印 刷 北京宏信印刷厂

开 本 787×960 1/16
印 张 22 75
字 数 420 000

购书热线 010-58581118
咨询电话 400-810-0598
网 址 <http://www.hep.edu.cn>
<http://www.hep.com.cn>
网上订购 <http://www.landracom.com>
<http://www.landracom.com.cn>
畅想教育 <http://www.widedu.com>

版 次 2011年2月第1版
印 次 2011年2月第1次印刷
定 价 32.00元

本书如有缺页、倒页、脱页等质量问题,请到所购图书销售部门联系调换。

版权所有 侵权必究
物料号 31033-00

前 言

2009年3月,国务院颁布的《物流业调整和振兴规划》明确指出要大力发展国际物流和保税物流,这是我国物流业发展的新增长点和新契机,也是国民经济发展的重要领域。

我国开设物流管理专业的高校已经或正在加大国际物流方向的课程教学与科学研究,国际物流课程体系正在逐渐完善。本教材编写组在高等教育出版社策划以及2009年度黑龙江省高等教育教学改革工程项目的资助下,组织优秀师资开展教材的编写工作,力求为高等学校应用型本科国际物流课程教学奉献精品。

本教材一共九章,按照国际物流业务关键过程展开,内容涵盖国际货物运输,运输代理,检验检疫,报关,运输保险,仓储、包装与装卸搬运,以及国际物流单证等业务。每章开篇均有引文导入,章后均设计了本章小结、复习思考题、实践环节、案例讨论题等,以便于学生复习、巩固和提高。

本教材由哈尔滨商业大学白世贞教授、沈欣副教授任主编,参加编写的人员还有付玮琼、徐玲玲、牟维哲和吴绒。具体分工如下:沈欣编写第一、六、七、九章,付玮琼编写第二章,徐玲玲编写第三、四章,吴绒编写第五章,牟维哲编写第八章。全书由白世贞教授统稿。

由于时间仓促,加之编者水平有限,殚精竭虑勉成此书,旨在为高等学校应用型本科国际物流课程体系的建立与健全抛砖引玉,提供有益思路,错误疏漏之处,恳请读者斧正。

编 者

2010. 8. 30

目 录

第一章 绪论	1
第一节 国际物流概述	1
第二节 国际物流的形成和发展	4
第三节 国际物流系统	10
第二章 国际贸易术语和业务流程	15
第一节 国际贸易术语	15
第二节 国际贸易业务流程	21
第三章 国际货物运输业务	48
第一节 国际海上班轮运输业务	48
第二节 海上租船运输业务	58
第三节 国际航空运输	60
第四节 国际多式联运运输业务	68
第五节 其他货物运输方式	73
第四章 国际货物运输代理业务	82
第一节 国际货物运输代理概述	82
第二节 国际海上货运代理	86
第三节 国际航空货运代理	89
第五章 进出口货物检验检疫业务	96
第一节 进出口货物检验检疫概述	96
第二节 进出口货物检验检疫的项目	104
第三节 进出口货物检验检疫管理	112
第六章 国际货物报关业务	123
第一节 报关与海关管理	123
第二节 一般进出口货物报关	133

第三节	保税货物报关	141
第四节	特定减免税进口货物报关	191
第五节	暂准进出境货物报关	195
第六节	转关运输货物报关	204
第七章	国际货物运输保险业务	211
第一节	保险概述	211
第二节	我国海洋运输货物保险的险别与条款	224
第三节	伦敦保险业协会海险条款	228
第四节	我国陆空邮运货物保险的险别和条款	231
第五节	保险业务流程	235
第八章	国际货物仓储、包装与装卸搬运作业	241
第一节	国际商品与物料的保管业务	241
第二节	国际商品和物料的包装	256
第三节	国际商品与物料的装卸搬运业务	269
第九章	国际物流单证业务	276
第一节	海运业务单证	276
第二节	航空业务单证	289
第三节	国际多式联运业务单证	295
第四节	报关与报检业务单证	298
第五节	国际物流相关业务单证	332
	参考文献	353

第一章 绪 论

引 文

进入 21 世纪,跨国企业发展迅猛,并积极探索推行国际化战略。它们在世界范围寻找商机,挖掘市场,开拓生产基地,企业经济活动领域由地区、国家扩展到国际之间。因此,企业为了支持这种国际化战略,必须更新物流观念,扩展物流设施,按照国际物流的要求对原来的物流系统进行改造。对于跨国企业而言,国际物流既由其商贸活动决定,也属于其本身生产活动的产物。

第一节 国际物流概述

一、国际物流的定义及分类

国际物流是相对于国内物流而言的,是国内物流的延伸和进一步扩展。它是不同国家或地区之间的物流,物品的实体流动范围相应扩大了。

国际物流有广义和狭义之分。广义的国际物流包括贸易性国际物流和非贸易性国际物流。贸易性国际物流是指组织国际贸易货物在国际的合理流动,而非贸易性国际物流是指各种行李物品、会展物品、办公用品、捐助、援外物资等非贸易货物在国际的合理流动。

狭义的国际物流是指贸易性的国际物流,即当商品的生产与销售分别在两个或两个以上的国家或地区独立进行时,为了克服生产与销售之间的空间距离和时间间隔,对商品进行时间和空间转移的活动,即卖方交付货物和单证,收取货款,买方支付货款、接收单证和收取货物的过程。

国际物流的过程离不开中间人,也就是离不开专门从事商品使用价值转移活动的业务机构或代理人,如国际货物的运输代理中国际货物运输服务公司、报关行、报检代理人、出口打包公司和进口经纪人等,它们主要是接受企业的委托,代理与物流有关的各项业务。在国际物流系统中,很少有企业能单独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,所以才有了这些中间人的出现。这正是国际物流与国内物流最重要的区别之一。

二、国际物流的特点

(一) 物流环境的差异性

国际物流的一个重要特点是各国物流环境的差异性,即物流软环境的差异。

不同国家的物流适用法律不一致,使国际物流的复杂性远高于国内物流,甚至会阻断国际物流。不同国家的经济和科技发展水平会造成国际物流处于不同的科技条件,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。不同国家的物流标准,也造成国际物流“接轨”的困难,因而使国际物流系统难以建立。不同国家的风俗制约了国际物流的发展。

物流环境的差异性迫使国际物流系统需要在不同法律、人文、语言、习俗、科技、设施的环境下运行,这无疑会大大增加国际物流的难度和系统的复杂性。

(二) 物流系统的复杂性

物流本身的功能要素和系统已十分复杂,而国际物流中又增加了不同国家的要素,其地域和空间更为广阔,所涉及的内外因素更多,所需的时间更长,所带来的直接后果是难度和风险性大大增加。

国际物流作为将货物在国际进行物理性移动的国际商务活动,是一种集各种一般物流功能于一体的开放系统,它既包含一般物流系统的功能要素,诸如包装、装卸、储存、运输、流通加工、国际配送、物流信息等子系统,还涉及与货物跨境移动相关的一些特殊的物流问题,诸如商检、海关手续和国际支付等,这些都使得国际物流系统的复杂性大大提高。

(三) 对国际化信息系统的依赖性

国际物流的迅猛发展得益于国际化信息系统的发展,国际化信息系统是国际物流非常重要的支持手段。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。

国际化信息系统的建立面临着管理和投资两大困难,再加上世界上有些地区物流信息水平较高,有些地区较低,而导致的信息化水平严重不均衡现象,使得国际化信息系统的建立更为困难。当前比较务实的做法是和各国海关的公共信息系统联机,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。

(四) 国际物流标准化的迫切性

要使国际物流畅通起来,标准化是非常重要也是十分迫切的。可以说,如果没有统一的标准,国际物流水平的提高是无法实现的。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1 000 mm×1 200 mm,集装箱采用几种统一规格及条码技术等。这样,既大大降低了物流费用,也降低了转运的难度。而不向这一标准靠拢的国家,必然在转运、换车底等许多方面要多耗费时间

和费用,从而降低其国际竞争能力。在物流信息传递技术方面,欧洲各国不仅实现了企业内部的标准化,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的国际物流系统比亚洲、非洲等国家和地区的更简单、更有效。

三、国际物流的作用

国际商流导致了国际物流的诞生,这就要求国际物流为货物转移时货物的运输、装卸、仓储、信息传输等各个环节提供便利。现代物流运用科技手段,使物流信息快速传递,准确反馈,采用货物流通的最优渠道,将产品按消费者的需求生产出来,快速送到消费者手中,提高了服务质量,刺激了消费需求,加快了企业对市场的反应速度;在供应链联结的各企业间实现了资源共享,大大缩短了产品的流通周期,加快了物流配送速度。企业的物流渠道、物流功能、物流环节与制造环节集成化,使物流服务扩大化和系列化,并通过规范作业,使贸易过程中延迟交货、送货不及时或货物损坏灭失等不可控制风险大大降低,从而促进各国企业间贸易。低效率的物流体系会成为国际贸易发展的瓶颈,从事国际贸易带来的利益会被巨大的流通费用所抵消。

在货物的国际转移中,对物流各功能的要求很高。以运输为例,与国内运输相比,国际运输涉及的环节多,风险大,线长面广,情况更为复杂。国际运输中要对供应及销售物流的海运、陆运、空运、管道及多式联运等运输方式进行选择,确定合理的运输路线,并对运输活动进行有效的管理。在整个运输过程中,要使用多种运送工具,变化不同运输方式,中途还要经过多次装卸搬运,途经不同的国家和地区,与各国的货主、保险公司、银行、海关和各种中间代理人打交道。各国政治、法律、金融货币制度不同,可变的因素非常多,其中某个环节一旦发生问题,就会影响到整个物流的效率。所以,在国际贸易中货物的国际转移需要高效的国际物流系统,才能实现安全、迅速、准确、节省、方便的目标。

随着全球化市场竞争的加剧,很多产品完成了由卖方市场向买方市场的转变。贸易商竞争的重点是如何更好、更快地满足客户多样化、个性化的需求。国际贸易中的产品和服务趋向于多样化、定制化。生产商用标准化的零件实现规模经济,贸易商获知国际市场上客户的具体要求,通过物流的流通加工功能,对零部件按照多种方式进行组合,形成符合客户要求的个性化产品,再经过包装、运输、配送把产品送到消费者手中,实现“门到门”的服务。高效的物流系统为国际贸易不断发展提供了有力保障,使各国贸易商的收益提高。

为了实现成本最低化,很多企业从世界成本最低的地区和国家进行原材料、零部件的采购,同时,又把产成品销往世界各地。跨国企业的采购和销售在国际贸易中占据的比重越来越大,据统计,跨国企业经营着全球 2/3 的国际贸易活动。在目前的多品种、小批量生产的趋势逐渐加强、产品生命周期日益缩短以及

日趋激烈的贸易竞争情况下,企业不可能孤军奋战,只有通过合作伙伴,如供应商、贸易商、零售商、代理商共同参与,才能对产品进行动态改进,不断挖掘客户新的需求,这就需要形成高效的全球供应链体系来不断整合全球资源。企业可以凭借高度灵活和快速响应的物流和供应链系统,在世界范围内业务重组、要素优化配置、生产定位和布局,进而实现贸易利益的最大化。

由此可见,国际物流已成为影响和制约国际贸易进一步发展的重要因素。国际物流的发展极大地改善了国际贸易的环境,为国际贸易提供了各种便利的条件。世界贸易的飞速增长与国际物流的发展是分不开的。

第二节 国际物流的形成和发展

随着贸易国际化的势头越来越盛,国际贸易壁垒不断拆除,新的国际贸易组织纷纷建立,若干地区突破国界的限制形成了统一市场,这些使得国际物流出现了新的情况,发生了新的变化。

一、国际物流的形成

企业之所以要在全球范围内开展国际物流作业,其目的是为了生存和发展。促使企业进入国际物流领域的动力有许多方面,概括来说,有五个方面,分别是经济增长、供应链思想、区域化、技术以及管制解除。它们之间的相互作用如图 1-1 所示。

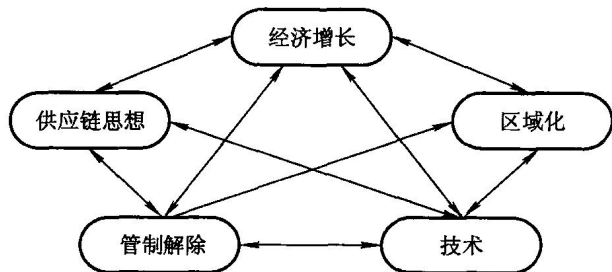


图 1-1 国际物流形成的驱动力

(一) 经济增长

第二次世界大战之后,在许多工业化国家中,企业的收入和利润每年都高速增长。而今,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,传统的营销战略已不能再保证大多数企业的收入和盈利持续增长。而在工业化国家经济增长率下降的同时,由于新技术的开发,使得制造业和物流业的生产率开始提高,造成生产能力过度。在这样的情况下,企业必须通过全球化向其他发达和

发展中国家和地区扩展,才能增加其收入和利润。但这种扩展需要把全球化制造和全球化营销能力综合起来,并通过综合物流的支持才能实现。所以,对发展和利润的追求就成为驱使企业进入国际市场、发展国际物流的根本动力。

(二) 供应链思想

随着合作竞争时代的到来,供应链管理的思想正越来越被企业广泛接受,这是国际物流发展的第二个动力。

从历史上看,企业管理者曾致力于企业内部如何降低采购成本和制造费用,故而在制定物流资源和产品来源的决策时与其他渠道成员之间发生的费用往往被忽略了。在传统上,企业尽可能地通过内部承担必要的活动来寻找对物流活动的控制,而这些内部活动导致了自营的仓库、运输车队和信息系统等的产生。这些内部活动虽然可以实现最大限度的控制,但同时也增加了大量的资金来支持物流作业。现在,企业可以利用外部资源承担范围更广的物流活动来减少资金配置。这种业务外包的方法被证明对企业全球化扩展至关重要。

(三) 区域化

当企业发展到一定规模,国内市场满足不了企业发展的需要时,本国附近的一些国家或地区即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,各国开始通过各种条约的方式使合伙形式组织化。当今世界有三个主要的贸易区:欧洲、北美和环太平洋地区。各区域虽然并不限制与其他地区的贸易,但它们之间达成的协定却只鼓励和促进区域内贸易。

在这些贸易区的内部,各国通过互相降低关税、缩减海关手续、统一货运单证以及支持公共运输和搬运系统等来便利区域内贸易。它们最终的目的是要使区域内国家间的物流作业如同在同一个国家一样。区域化的发展促进了国际贸易和国际物流的发展。

但在区域化的过程中,国家间行政区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,并没有给最终消费者带来增值。所以,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。

(四) 技术

通信技术和信息技术是促进国际物流发展的又一个动力。通过通信技术,把各种产品展示给国际消费者,于是刺激了全球范围的物流需求。

技术发展提高了信息交换能力,计算机和通信网络的日益普及也在不断地增强这种能力。以前,诸如订单、交付凭证以及海关表格之类的国际商业文件,通常是硬拷贝文件,需要花费大量的时间传输,而且往往还有许多误差。而随着现代信息技术的突破性发展,特别是 Internet 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、装运进度以及海关清关速度等,使整个国际物

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) 管制解除

在一些主要行业中,管制解除是国际物流发展的重要动力,其中金融业和运输业是管制解除的两个主要行业。

1. 解除对金融业的管制

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。它以各种形式扩大和保证长期的进出口信贷,其作用大大超过了单一银行的能力。这种做法不仅提高了企业融资的可能性,而且减少了单一银行的风险性,增强了国际贸易潜力。

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。

从历史上看,许多国家曾对国际运输所有权和经营权进行过限制,也就是说承运人在传统上被限制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且不能管理诸如汽车和铁路之类的路上运输作业。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运流程,而在这方面没有共同的物权、作业协定和定价协定,使得涉及若干当事人的国际航运变得相当复杂。此外,承运人在作业上普遍受到限制。当承运人在外国进行收货或交付时仍然会受到种种限制。确切地说,是政府而不是市场的力量来确定外国承运人所能承担的服务范围。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。政府作为承运人往往会对其本国企业进行营运补贴,同时向“外国”企业征收附加费。于是,人为抬高的运价的发展使得政府承运人提供的承运服务往往变得既昂贵又不可靠,加之强硬联合以及工作规章等限制又产生了低效率的运输作业。因此,高成本和低效率经营相结合导致了許多政府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。在竞争性的市场环境中的发展,私有化的承运人必须改善服务和竞争定价,而国际贸易的发展则是促进这一结果的前提。

在规章制度方面,沿海航行权和双边服务贸易协定中的变化是影响国际物流的又一个因素。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。该项制度保护了国内运输业,但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国际贸易效率。

二、国际物流的发展

世界各国都十分重视物流业的现代化和国际化,这使得国际物流发展呈现出一系列新的趋势和特点。

(一) 国际物流系统日益集成化

传统物流一般只是货物运输的起点到终点的流动过程,如产品出厂后从包装、运输、装卸到仓储这样一个流程。而现代物流,从纵向看,将传统物流向两头延伸并注入新的内涵,即从最早的货物采购物流开始,经过生产物流再进入销售领域,其间要经过包装、运输、装卸、仓储、加工配送等过程,最终送达用户手中,甚至最后还有回收物流,整个过程包括了产品出“生”入“死”的全过程;从横向看,将社会物流和企业物流、国际物流和国内物流等各种物流系统,通过利益输送、股权控制等形式有机地组织在一起,即通过统筹协调、合理规划来掌控整个商品的流动过程,以满足各种用户的需求和不断变化的需要,争取做到效益最大和成本最小。

国际物流的集成化,是将整个物流系统打成一个高效、通畅、可控制的流通体系,以此来减少流通环节,节约流通过费用,达到实现科学的物流管理、提高流通的效率和效益的目的,以适应在经济全球化的背景下“物流无国界”的发展趋势。可以说,过去物流企业间单个企业的竞争,现在已经演变成一群物流企业与另一群物流企业的竞争、一个供应链与另一个供应链的竞争、一个物流体系与另一个物流体系的竞争。物流企业所参与的国际物流系统的规模越大,物流的效率就越高,物流的成本就越低,物流企业的竞争力就越强。这是一种既有竞争又有合作的“共赢”关系。国际物流的集成化趋势,使物流企业为适应国际竞争正在形成跨部门、跨行业、跨区域的社会系统,是一个物流企业正在走向现代化的主要标志。

(二) 国际物流管理更加网络化

在系统工程思想的指导下,以现代信息技术提供的条件,强化资源整合和优化物流过程是当今国际物流发展的最本质特征。信息化与标准化这两大关键技术对当前国际物流的整合与优化起到了革命性的影响。同时,又由于标准化的推行,使信息化的进一步普及获得了广泛的支撑,使国际物流可以实现跨国界、跨区域的信息共享,物流信息的传递更加方便、快捷、准确,也加强了整个物流系统的信息连接。现代国际物流就是在信息系统和标准化的共同支撑下,借助于储运和运输等系统以及各种物流设施,形成了一个纵横交错、四通八达的物流网络,使国际物流覆盖面不断扩大,规模经济效益更加明显。以法国 Kuehne Nagel公司为例,该公司在没有自己的轮船、汽车等运输工具的情况下,通过自行设计开发的全程物流信息系统,对世界各地的物流资源进行整合,在全球 98 个

国家、600个城市开展物流服务,形成了一个强大的物流网络。目前,该公司空运业务已在世界上排名第五,每周运输量达1.9万次,海运业务一年毛利约为40亿欧元。

(三) 国际物流标准更加统一化

国际物流的标准化是以国际物流为一个大系统,制定系统内部设施、机械装备、专用工具等各个分系统的技术标准;制定各系统内分领域的包装、装卸、运输、配送等方面的工作标准;以系统为出发点,研究各分系统与分领域中技术标准与工作标准的配合性;按配合性要求,统一整个国际物流系统的标准;最后研究国际物流系统与其他相关系统的配合问题,谋求国际物流大系统标准的统一。随着经济全球化的不断深入,世界各国都很重视本国物流与国际物流相互衔接的问题,努力使本国物流标准在发展的初期,就与国际物流的标准体系相一致。因为现在如果不重视国际物流标准,那么不仅会加大日后与国际交往的技术难度,更重要的是,在现在的关税和运费比较高的情况下,还会增加与国际标准不统一所造成的工作量,将使整个国际物流的成本增加。目前,跨国公司的全球化经营,正在极大地影响物流全球性标准化的建立。一些国际物流行业和协会,在国际集装箱和EDI技术发展的基础上,开始进一步对物流的交易条件、技术装备规格,特别是单证、法律条件、管理手段等方面,推行统一的国际标准,使物流的国际标准更加深入地影响到国内标准,使国内物流日益与国际物流融为一体。

(四) 国际物流配送更加精细化

随着现代经济的发展,各产业、部门、企业之间的交换关系和依赖程度也越来越错综复杂。物流是联系这些复杂关系的交换纽带,使经济社会的各部分有机地连接起来。在市场需求瞬息万变和竞争环境日益激烈的情况下,要求物流企业必须具有更快的响应速度和协同配合的能力。更快的响应速度,是指物流企业必须及时了解客户的需求信息,全面跟踪和监控需求的过程,及时、准确、优质地将产品和服务递交到客户手中。协同配合的能力,是指物流企业必须与供应商和客户实现实时的沟通与协同,使供应商对自己的供应能力有预见性,能够提供更好的产品、价格和服务,使客户对自己的需求有清晰的计划性,以满足自己生产和消费的需要。

国际物流为了达到无时差、零阻力的协同,要做到与合作伙伴间业务流程的紧密集成,加强预测、规划和供应,共同分享业务数据、联合进行管理执行以及完成绩效评估等。只有这样,才能使物流作业更好地满足客户的需要。由于现代经济专业化分工越来越细,相当一些企业除了自己生产一部分主要部件外,大部分部件需要外购。国际加工贸易就是这样发展起来的,国际物流企业伴随着国际贸易的分工布局应运而生。为了适应各制造厂商的生产需求以及多样化、

少批量的生产方式,国际物流的高频度、小批量的配送也随之产生。

早在 20 世纪 90 年代,台湾计算机业就创建了一种“全球运筹式产销模式”,就是采取按客户订单、分散生产的形式,将计算机的所有零部件、元器件、芯片外包给世界各地的制造商去生产,然后通过国际物流网络将这些零部件、元器件、芯片集中到物流配送中心,再由该配送中心发送给计算机生产厂家。

自 20 世纪 80 年代以来,美国、欧洲等一些发达国家开始进行了一场“物流革命”,其内容是对物流各种功能、要素进行整合,使物流活动系统化、专业化,由此出现了专门从事物流服务活动的“第三方物流”企业。随后,各种专业化的物流企业在欧美发达国家大量涌现并加速发展,这使得物流服务功能更强大,服务质量更精细。物流产业已经成为发达国家服务业中的一个重要组成部分。

(五) 国际物流园区更加便利化

为了适应国际贸易的急剧发展,许多发达国家都致力于港口、机场、铁路、高速公路、立体仓库的建设,一些国际物流园区也因此应运而生。这些园区选址一般靠近大型港口和机场,并依托这些重要港口和机场,形成处理国际贸易的物流中心,根据国际贸易的发展和要求,提供更多的物流服务。如日本,为了提高中心港口和机场的国际物流功能,重点在京滨港、名古屋港、大阪港、神户港进行超级中枢港口项目建设,对成田机场、关西机场、羽田机场进行扩建,并在这些国际中心港口和空港附近设立物流中心,以提高国际货物的运输和处理能力。这些国际物流中心通常都具有保税区的功能。此外,港口还实现 24 小时作业,国际空运货物实现 24 小时运营,实现通关和其他办证事宜便利。日本还实行了同一窗口办理的方式,简化了进出口以及机场港口办理的手续,迅速而准确地进行检疫、安全性和通关检查。

(六) 国际物流运输更加现代化

国际物流离不开运输与仓储,而要适应当今国际竞争快节奏的特点,要求仓储和运输现代化,要求通过实现高度的机械化、自动化、标准化手段来提高物流的速度和效率。国际物流运输的最主要方式是海运,部分是空运,但它还会渗透到其国内的其他部分运输,因此国际物流要求建立起海路、空运、铁路、公路的“立体化”运输体系,来实现快速便捷的“一条龙”服务。为了提高物流的便捷化,当前世界各国都在采用先进的物流技术,开发新的运输和装卸机械,大力改进运输方式,比如应用现代化物流手段和方式,发展集装箱运输、托盘技术等。美国的物流效率之所以高,原因在于美国的物流模式是善于将各种新技术有机地融入具体的物流运作中,因而能在世界上率先实现高度的物流集成化和便利化,这也使从事物流的企业利润和投资收益持续增加,进而诱发新的研究开发投资,形成良性循环。

第三节 国际物流系统

一、国际物流系统的功能要素

国际物流系统的功能要素是指国际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,形成了国际物流系统的总功能,由此便能合理、有效地实现国际物流系统的总目的,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。

国际物流系统的功能要素一般包括采购、包装、储存保管(仓储)、流通加工、出入境检验检疫和通关、装卸搬运、运输、物流信息处理等。如果从国际物流活动的实际工作环节来考察,国际物流也主要由上述八项具体工作构成。国际物流中这八大功能要素也相应地形成各自的一个子系统。

(一) 国际物流采购子系统

随着国际物流管理内涵的日益拓宽,采购功能在企业中变得越来越重要。要真正做到低成本、高效率地为企业国际物流服务,采购就需要涉及企业的各个部门。采购的功能是:选择企业各部门所需要的适当材料,从适当的来源(包括全球采购),以适当的价格、适当的送货方式(包括时间和地点),获取适当数量的这些原材料。

(二) 国际物流包装子系统

杜邦定律(美国杜邦化学公司提出)认为:63%的消费者是根据商品的包装装潢进行购买的,国际市场和消费者是通过商品来认识企业的,而商品的商标和包装就是企业的面孔,它反映了一个国家的综合科技文化水平。

在考虑出口商品包装设计和具体作业过程时,应把包装、储存、搬运和运输有机地联系起来,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。

(三) 国际物流储存保管子系统

储存保管使商品在其流通过程中处于一种相对停滞状态。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家或供应部门被集中运送到装运港口,有时需要临时存放一段时间,再装运出口,这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的问题。

从物流角度看,应尽量减少储存时间和储存数量,加速货物和资金的周转,

实现国际物流的高效率运转。

(四) 国际物流流通加工子系统

流通加工是为了促进销售、提高物流效率和物资利用率以及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。出口商品加工的重要作用是使商品更好地满足消费者的需要,从而不断地扩大出口。同时,它也是充分利用本国劳动力、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两方面:一是装袋、贴标签、配装、挑选、混装、刷标记(刷唛)等出口贸易商品服务;二是生产性外延加工,如剪断、平整、套裁、打折、折弯、拉拔、组装、改装、服装的检验和烫熨等。其中,后一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,而且还可以实现货物的增值。

(五) 国际物流商品检验检疫和通关子系统

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,可以确定交货品质、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。另外,商品的出入境还须申请通关。

(六) 国际物流装卸搬运子系统

装卸搬运子系统主要包括对国际货物进行运输、保管、包装、流通加工等的物流活动以及在保管活动中为检验、维护、保养所进行的装卸活动。在国际物流活动中,装卸活动是频繁发生的,因而它是导致产品损坏的重要原因之一。装卸管理,主要是指确定最恰当的装卸方式,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,最终获得较好的经济效果。

(七) 国际物流运输子系统

运输的作用是将商品的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求地的空间距离阻隔,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内容。

(八) 国际物流信息子系统

信息子系统的主要功能是采集、处理及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。国际物流信息主要包括进出口单证的作业信息、支付方式信息、客户资料信息、市场行情信息和供求信息等。