



现代物流管理系列教材

现代物流
XIANDAIWULIU

国际物流

GUO JI WU LIU

高晓亮

主 编

尹春建

副主编

清华大学出版社 · 北京交通大学出版社

现代物流管理系列教材

国际物流

高晓亮 主 编
尹春建 副主编

清华大学出版社
北京交通大学出版社

· 北京 ·

内 容 简 介

进入 21 世纪,经济全球化的趋势愈来愈明显,企业竞争呈现出明显的国际化和一体化。国际物流作为物流领域的一大重要分支,作用显得愈益重要。它既具有一般物流的共性,也因跨越国界而另具特点。

本书首先从国际贸易入手,全面介绍了从询价谈判到签约的国际贸易过程、国际贸易术语和惯例的基本业务知识。针对货物进出口业务,本书重点阐述了海运、铁路、航空和多式联运方式下的运输单证、运输费用、运输程序、相关的国际公约和国内法规等,并详细阐述外贸储存和流通加工、装卸搬运,以及检验检疫和通关业务的基本知识和实际操作。

国际结算是国际贸易和国际物流中非常重要的一环,安全结算和收汇是贸易和物流活动顺利进行的重要保障,本书介绍了各种国际结算的知识和结算方式,其中重点介绍了信用证结算方式的知识和操作。

本书力求反映国际物流的最新动态和发展趋势,做到理论与实务兼顾,内容完整、翔实、新颖,并突出国际物流运输业务重点。因此,本书可作为高职高专、本科院校物流专业和交通运输专业的主要教材,也可供物流企业、商贸企业等工程业务人员自学参考。

本书封面贴有清华大学出版社防伪标签,无标签者不得销售。

版权所有,侵权必究。侵权举报电话:010-62782989 13501256678 13801310933

图书在版编目(CIP)数据

国际物流/高晓亮主编. —北京:清华大学出版社;北京交通大学出版社,2009.3
(现代物流管理系列教材)

ISBN 978-7-81123-510-4

I. 国… II. 高… III. 国际贸易-物流-高等学校-教材 IV. F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2008)第 012422 号

责任编辑:吴嫦娥 特邀编辑:张孟婉

出版发行:清华大学出版社 邮编:100084 电话:010-62776969 <http://www.tup.com.cn>
北京交通大学出版社 邮编:100044 电话:010-51686414 <http://press.bjtu.edu.cn>

印刷者:北京东光印刷厂

经 销:全国新华书店

开 本:185×230 印张:16 字数:359 千字

版 次:2009 年 4 月第 1 版 2009 年 4 月第 1 次印刷

书 号:ISBN 978-7-81123-510-4/F·419

印 数:1~4 000 册 定价:27.00 元

本书如有质量问题,请向北京交通大学出版社质监组反映。对您的意见和批评,我们表示欢迎和感谢。
投诉电话:010-51686043, 51686008; 传真:010-62225406; E-mail: press@bjtu.edu.cn。

前言

进入 21 世纪,在经济全球化的宏观背景下,无国界化企业经营的趋势愈来愈明显,企业竞争呈现出明显的国际化和一体化。而作为企业生产运作的支持性活动——物流活动,伴随着产品生产和销售的全过程,跨越了不同的城市和国家,物流活动的地域更加广大。不同国家的不同人文环境、不同国家法律对物流活动提出了不同的管理要求。因此,国际物流活动运作与管理要比国内物流复杂得多。

国际物流是整个物流领域的一大重要分支,其发生首先基于国际贸易,它既具有一般物流的共性,也因跨越国界而另具特点。这些特点反映在国际物流所涉及的运输、储存、包装、装卸搬运、配送,以及现代信息技术、法律等诸多方面。

作为从事国际物流管理的人员,要熟知国际贸易的知识和惯例;还要熟悉国际贸易进出口特有的各个环节——货运代理、报关、商检的知识和实际操作;为了保证货物在其他国家高效率、高效益地流动,必须了解货物所在国物流管理的规章制度和法律规范。

本书内容包括国际贸易、货物进出口业务、国际结算、国际货物运输方式、世界主要国家物流管理规范五大部分。

本书首先从国际贸易入手,全面介绍了从询价谈判到签约的全过程及国际贸易术语和惯例的基本业务知识。针对货物进出口业务,重点阐述了海运、铁路、航空和多式联运方式下的运输单证、运输费用、运输程序、相关的国际公约和国内法规等,并详细阐述外贸储存和流通加工、装卸搬运,以及检验检疫和通关业务的基本知识和实际操作。

国际结算是国际贸易和国际物流非常重要的一环,安全结算和收汇是贸易和物流活动顺利进行的重要保障,本书介绍了各种国际结算的知识和结算方式,其中重点介绍了信用证结算方式的知识和操作。

在本书编写过程中,参阅了大量国内外论著,并引用了不少经典的概念,编者在本书最后将主要参考文献一一列出。在此,谨向各位物流研究的专家、学者致以诚挚的谢意。

本书共分十章,由高晓亮编写大纲。由曾益、高晓亮、尹春建、甘卫华、吴志强和伊俊敏编写。全书由高晓亮和尹春建负责统稿并定稿。

由于编者水平所限,难免出现疏漏和错误,希望广大读者批评指正,以便再版时予以修正,从而使其不断完善。

编 者

2009 年 4 月

目 录

第1章 国际物流引论	(1)
1.1 国际物流概念	(1)
1.1.1 国际物流的含义	(1)
1.1.2 国际物流的发展	(2)
1.1.3 国际物流的特点	(4)
1.2 国际物流系统的组成	(5)
1.2.1 运输子系统	(5)
1.2.2 仓储子系统	(7)
1.2.3 装卸与搬运子系统	(8)
1.2.4 流通加工子系统	(8)
1.2.5 商品检验子系统	(9)
1.2.6 商品包装子系统	(9)
1.2.7 信息子系统	(10)
1.3 国际物流网络系统	(10)
1.3.1 国际物流网络系统概述	(11)
1.3.2 国际物流网络系统的构成	(12)
1.4 国际物流中心	(15)
习题与思考	(17)
第2章 国际贸易	(18)
2.1 交易磋商和合同的签订	(18)
2.1.1 交易磋商	(18)
2.1.2 交易磋商的内容和程序	(19)
2.2 品名、质量、价格条款	(23)
2.2.1 品名条款	(23)
2.2.2 质量条款	(24)
2.2.3 价格条款	(26)
2.3 包装、单位、数量条款	(30)
2.3.1 包装条款	(30)

2.3.2 计量单位和计量方法条款	(35)
2.3.3 数量条款	(37)
习题与思考	(38)
案例分析	(39)
第3章 国际贸易术语与国际惯例	(40)
3.1 国际贸易术语概述	(40)
3.1.1 贸易术语的含义	(40)
3.1.2 贸易术语的作用	(41)
3.2 国际贸易惯例概述	(41)
3.2.1 国际贸易惯例概念	(41)
3.2.2 主要的有关贸易术语的国际贸易惯例	(42)
3.3 《2000 年国际贸易术语解释通则》简介	(44)
3.3.1 《2000 年国际贸易术语解释通则》的修订	(44)
3.3.2 《2000 年国际贸易术语解释通则》的基本内容和结构	(45)
3.4 主要的国际贸易术语	(46)
3.4.1 FCA	(46)
3.4.2 FOB	(47)
3.4.3 CFR	(49)
3.4.4 CIF	(51)
3.4.5 CPT	(53)
3.4.6 CIP	(54)
3.5 其他贸易术语	(56)
3.5.1 EXW	(56)
3.5.2 FAS	(57)
3.5.3 DAF	(58)
3.5.4 DES	(58)
3.5.5 DEQ	(59)
3.5.6 DDU	(60)
3.5.7 DDP	(61)
习题与思考	(61)
第4章 国际贸易结算	(63)
4.1 国际贸易结算工具	(63)
4.1.1 汇票	(63)

4.1.2	本票	(69)
4.1.3	支票	(70)
4.1.4	汇付与托收支付方式	(72)
4.2	信用证结算方式	(76)
4.2.1	信用证的定义及其特点	(77)
4.2.2	信用证方式的主要当事人	(78)
4.2.3	信用证的主要内容、开立形式和一般业务程序	(79)
4.2.4	信用证的分类	(82)
4.2.5	支付方式的选择	(86)
4.3	外汇与汇率	(87)
4.3.1	汇率及其标价方法	(88)
4.3.2	汇率的类别	(90)
4.3.3	人民币汇率制度	(95)
	习题与思考	(96)
第5章	国际商事争议的解决	(97)
5.1	国际商事争议概述	(97)
5.1.1	国际商事争议的含义	(97)
5.1.2	国际商事争议的解决方式	(98)
5.1.3	国际商事争议解决的法律适用	(98)
5.2	国际商事仲裁	(102)
5.2.1	国际主要仲裁机构	(103)
5.2.2	国际商事仲裁协议	(105)
5.2.3	国际商事仲裁机构	(108)
5.2.4	国际商事仲裁程序规则	(109)
5.2.5	国际商事仲裁裁决的效力	(109)
5.3	国际商事诉讼	(110)
5.3.1	国际商事诉讼程序	(110)
5.3.2	国际商事诉讼的管辖权	(113)
5.3.3	外国法院判决的承认与执行	(116)
	习题与思考	(118)
第6章	国际货物运输代理	(119)
6.1	国际货运代理概述	(119)
6.1.1	国际货运代理的含义	(119)

6.1.2	国际货运代理的类型	(120)
6.1.3	国际货运代理的性质	(122)
6.1.4	国际货运代理的作用	(122)
6.1.5	国际货运代理业的服务范围	(123)
6.2	国际货运代理的法律地位与责任	(125)
6.2.1	国际货运代理法律地位	(125)
6.2.2	国际货运代理的责任	(126)
6.3	国际海运代理业务	(127)
6.3.1	海上班轮出口货物运输代理业务流程	(127)
6.3.2	海上班轮进口货物运输代理业务流程	(129)
6.4	航空货运代理	(131)
6.4.1	航空货运代理在出口方面的主要业务	(131)
6.4.2	航空货运代理在进口方面的主要业务	(135)
6.5	无船承运人业务	(138)
6.5.1	无船承运人的概念	(138)
6.5.2	无船承运人与货运代理人的区别	(139)
6.5.3	无船承运人集中托运业务	(140)
6.5.4	进出口集装箱联运业务	(142)
	习题与思考	(146)

第7章	报关实务	(148)
7.1	报关概述	(148)
7.1.1	报关的含义	(148)
7.1.2	报关的基本内容	(148)
7.1.3	报关行为	(149)
7.1.4	报关单位	(150)
7.2	进出口货物的国家管制	(151)
7.2.1	对外贸易管制概述	(151)
7.2.2	货物与技术进出口许可管理制度	(152)
7.2.3	自由进出口货物与技术的管理	(154)
7.3	一般进出口货物的报关程序	(155)
7.3.1	一般进出口货物的申报	(155)
7.3.2	一般进出口货物的查验	(158)
7.3.3	一般进出口货物的放行	(159)
7.4	进出口货物的税费征收	(160)

7.4.1	关税	(160)
7.4.2	关税的缴纳	(163)
7.4.3	海关代征进口环节税	(167)
习题与思考		(171)
案例分析		(171)
第8章	商检与保险	(174)
8.1	商检实务	(174)
8.1.1	出入境检验检疫机构及其职责	(174)
8.1.2	出入境物品检验的范围、时间和地点	(178)
8.1.3	办理进出口商品检验检疫的一般程序	(179)
8.1.4	进出境货物包装的报检	(183)
8.1.5	电子报检	(186)
8.1.6	进出境运输工具、集装箱的检验检疫	(188)
8.1.7	法律责任	(190)
8.2	保险实务	(191)
8.2.1	国际贸易货物海运保险的保障范围	(191)
8.2.2	中国货物海运保险的险别	(193)
8.2.3	投保货物海运保险的一般程序	(196)
8.2.4	如何选择货物海运保险的投保险别	(200)
8.2.5	其他运输方式下的货运保险	(202)
8.2.6	保险索赔	(203)
习题与思考		(205)
第9章	世界各国物流管理规范	(207)
9.1	制定国际物流管理体制的目的和意义	(207)
9.1.1	国际物流管理体制制定的意义	(207)
9.1.2	影响国际物流发展的因素	(208)
9.2	世界各国的国际物流管理体制框架	(210)
9.2.1	世界各国的港口管理形式	(211)
9.2.2	世界各国的海上运输和保险管理	(212)
9.2.3	世界各国的商品包装规定	(213)
9.3	世界各国的国际物流政策法规	(214)
9.3.1	日本的物流法规与政策	(214)
9.3.2	美国的国际物流法规与政策	(216)

9.3.3 英国的物流管理体制	(220)
9.3.4 德国的物流管理体制	(221)
9.3.5 欧盟的物流管理体制	(222)
习题与思考	(223)
第10章 国际物流信息系统	(224)
10.1 国际物流标准化	(224)
10.1.1 国际物流标准化概念	(224)
10.1.2 国际物流标准化的作用	(225)
10.1.3 国际物流标准化的基本原则	(226)
10.1.4 国际物流标准化的方法与具体内容	(228)
10.2 国际物流信息系统	(231)
10.2.1 国际物流信息的特征	(231)
10.2.2 国际物流信息系统的重要性与作用	(233)
10.2.3 国际物流信息管理系统	(234)
10.3 信息技术在国际物流中的应用	(235)
10.3.1 条码技术在国际物流中的应用	(235)
10.3.2 EDI 技术在国际物流中的应用	(238)
10.3.3 GPS 技术在国际物流中的应用	(240)
习题与思考	(242)
参考文献	(243)

第 1 章

国际物流引论

1.1 国际物流概念

国际物流是现代物流系统中重要的组成部分，也是一种新的物流形态。随着国际贸易壁垒的拆除和新的国际贸易组织的建立，若干地区已突破国界限制形成统一市场，国际物流出现了新的情况，国际物流形式也随之不断变化。

从企业角度看，近十几年来跨国企业的发展很快，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化战略，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，将企业的经济活动领域由一个地区或一个国家扩展到国际之间。同时，企业必须为适应这种国际贸易战略，更新自己的物流观念，按国际物流要求对原来的物流系统进行改造。

1.1.1 国际物流的含义

由于国际分工的日益细化和专业化，任何国家都不能够包揽一切专业分工后的各项工作，当生产和消费分别在两个或两个以上的国家（或地区）之间进行时，为了克服生产和消费的空间隔离和时间差，必须要有国际间的物流交流与合作。一方面要将国外客户所需要的商品适时、适地、按质、按量、低成本地送到正确的用户手中，以高质量和低成本的服务提高本国商品在国际市场上的竞争能力，扩大对外贸易；另一方面要将本国需要的设备、物资等商品及时、高效、便宜地进口到国内，满足国内人民生活、生产建设、科学技术与国民经济发展的需要。

国际物流（International logistics, IL），就是组织原材料、在制品、半成品和制成品在国与国或国家与地区之间流动和转移，也就是发生在不同国家间的物流，它是相对于一个国家国内物流而言的。

国际物流是国内物流的延伸和进一步扩展，是跨国界的、流通范围扩大了了的物的流通，

有时也称为国际大物流。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,实现货物在国际间的流动和交换,以促进区域经济的发展和世界资源优化配置。国际物流是国际贸易的一个重要组成部分,各国之间的相互贸易,大部分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。

对国际物流可以从广义和狭义两个方面来理解。广义的国际物流是指各种形式的物品在国与国或国家与地区之间的流入和流出,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在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,为了消除生产者与消费者之间的时空差异,使货物从卖方处所物理性地移动到买方处所,国际物流的一系列活动就产生了。

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, 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。

1.1.2 国际物流的发展

国际物流是随着国际贸易和跨国经营的产生而产生,并随着它们的发展而发展起来的。国际物流活动的发展经历了以下几个阶段。

第1阶段——20世纪50年代前,基本上也就是第二次世界大战以前。这时候国际上已经有了不少的贸易交往,但是无论在数量上还是在质量上,都没有将伴随国际贸易的运输放到主要地位。国际物流的供需都比较少,发展甚为缓慢。

第2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。

20世纪50年代以后,国际间的经济交往越来越活跃,贸易水平和规模也逐渐提高和扩大,在这种情况下,原有为满足运送必要货物的运输观念已经不能适应新的要求,系统物流就是在这个时期进入到国际领域的。

20世纪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大型物流工具,如20万吨的油轮、10万吨的矿砂船等。

20世纪70年代,由于石油危机的影响,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强化,同时,更提出高质量的国际物流服务的要求,大规模、高服务型物流从石油、矿石等物流领域向物流难度更大的中、小件杂货和快递领域深入,其标志是国际集装箱及国际集装箱船的发展,国际间各主要航线的定期班轮都投入了集装箱船,使杂货、散货的国际物流服务水平得到了很大的提高。

20世纪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中航空物流规模出现迅速增长,同时出现了综合物流水平更高的国际多式联运。

第3阶段——20世纪80年代初到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,物流国际化开始成为物流中的热点问题。美国密歇根州立大学教授鲍尔索克斯认为,进入20世纪80年代,美国经济已经陷入了长期衰退的危机之中。因此,必须强调改善国际物流管理,以降低产品成本,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,实现与其对外贸易相适应的物流国际化,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。

这一阶段的国际物流出现了两大发展趋势:一是在物流量基本不继续扩大的情况下出现了“精益物流(Lean Logistics)”。物流的机械化、自动化水平大幅度提高,同时,伴随着新时代需求的变化,企业市场竞争的需要,国际物流着力于解决“小批量、高频次、多品种”的物流,出现了不少新技术和新方法,这就使现代物流基本覆盖了所有物流对象,解决了所有物流对象的现代国际物流问题;二是伴随国际物流,尤其是伴随国际多式联运出现的物流信息和电子数据交换(EDI)系统的建立,使信息物流向更低成本、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表现得更为突出,几乎每一物流的活动都需要信息支撑,物流质量取决于信息,物流服务水平的高低也依靠信息。可以说,20世纪八九十年代国际物流已进入了物流信息时代。

第4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企业所普遍接受。互联网、条形码技术及卫星定位系统(GPS)在物流领域得到普遍应用,而且越来越受人们的重视。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水平和服务水平,所以有人称“物流就是综合运输加高科技”。这一时期,经济全球化,

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。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。

1.1.3 国际物流的特点

1. 物流环境存在差异

国际物流一个非常重要的特点是,各国物流管理环境存在差异,尤其是物流软环境的差异。不同的国家使用国内法律管理本国的物流活动,使国际物流变得复杂,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整体应用水平下降;不同国家不同物流标准,也造成国际间物流“接轨”困难,因而使国际物流系统难以建立;不同国家的风俗、人文文化也使国际物流难以适应。由于物流环境的差异使得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。

2. 物流系统范围广

物流本身的功能要素、系统和外界的沟通就已是很复杂的,国际物流在这个复杂系统上再增加不同国家的因素,不仅是地域和空间的广阔,而且所涉及的内外因素更多,所需要的时间更长,带来的直接后果是难度和复杂性增大、风险增大。也正因为如此,国际物流一旦融入了现代化系统技术,其效果会比以前更加显著。例如,开通了某个“大陆桥”之后,国际物流的速度就会得到成倍提高,效益也显著增加。

3. 运输方式复杂

在国内物流中,由于运输线路相对较短,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。

4. 国际物流必须有国际现代化信息系统的支持

国际化信息系统是国际物流尤其是国际多式联运非常重要的支持手段。国际信息系统的建立也有一些困难:一是管理困难;二是投资巨大;三是世界上物流信息水平发展不平衡。当前国际物流信息系统一个较好的建立方法是和各国海关的公共信息系统联网,以及时掌握

有关各个港口、机场和联运铁路、站场的实际状况,为供应或者销售物流决策提供支持。国际物流最早发展“电子数据交换”,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。

5. 国际物流的标准化要求较高

要使国际间物流畅通起来,统一物流标准是非常重要的,可以说,如果没有统一的物流标准,国际物流的顺利运作是难以实现的。目前,美国、欧洲基本实现了物流工具、设施的统一标准,如托盘使用1 000 mm×1 200 mm标准,集装箱采用几种统一规格及条形码技术等,这样一来,大大降低了物流费用,减少了转运难度。而不采用这一标准的国家,在转运、换车等许多方面必然会多耗费时间和费用,从而降低了其国际竞争力。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交流比其与亚洲、非洲等国家的交流更加简单有效。

1.2 国际物流系统的组成

国际物流系统是由商品的运输、储存、装卸与搬运、流通加工、检验、包装和其前后的整理、再包装、国际配送及信息等子系统组成的。国际物流系统通过其所联系的各子系统发挥各自的功能,包括运输功能、储存功能、装卸搬运功能、包装功能、流通加工和配送功能、商品检验功能及信息处理功能等,实现时空效益,尽最大可能降低全球物流总费用,提高客户服务水平,最终达到全球物流系统整体效益最大化,从而满足国际贸易活动和企业跨国经营的要求。

1.2.1 运输子系统

1. 国际货物运输系统的特点

国际货物运输系统是国际物流系统的核心子系统,其作用是使物品实现空间移动而实现其商品价值。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)生产地点和需要地点之间的空间距离,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。国际运输费用在国际贸易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、运输路线的选择、承运人的选择、运输费用的节约、运输单据的处理及货物保险等方面的问题。

被交易的商品通过国际货物运输作业由卖方转移给买方。在非贸易物流过程中,运输作业将物品由发货人转移到收货人。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、内外运两段性和联合运输等特点。所谓外贸运输的两段性,是指外贸运输的国内运输段(包括进口国、出口国)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段,是指出口商品由生产地或供货地运送到出运港(车站、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,出口货源就无法从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、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、港的有机衔接,确保出口货物运输的顺利完成,减少压港、压站等物流不畅,造成增加运输成本的被动局面。国内运输段的主要工作有:发运前的准备工作、请车发运、装车和装车后的善后工作。

(2) 国际货物运输段。

国际(国外)货物运输段是国内运输的延伸和扩展,同时又是衔接出口国运输和进口国货物运输的桥梁与纽带,是国际物流畅通的重要环节。出口货物被集运到港(车站、机场),办完出关手续后直接装船发运,便开始国际段运输。有的则需暂进港口仓库储存一段时间,等待船舶到达后再出仓装船外运。国际段运输可以由出口国装运港直接到进口国目的港卸货,也可以中转经过国际转运点,再运给用户。

2. 国际货物运输发展的条件

国际货物运输伴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技术革命的重要标志。现代物流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介——集装箱的发展与进步更是令人震惊。大规模国际货运业的发展又促进了国际物流的发展,两者相辅相成。

与运输发展息息相关的运输基础设施的现代化,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。运输基础设施建设必须超前发展才能适应国际物流的发展。例如,在港口建设方面,在发达国家普遍认为船等泊位是一种极大的浪费,泊位等船是运输业先导性的客观要求。一般认为港口泊位开工率达30%,经营者即可保本;开工率达50%,获厚利;开工率达70%则会驱使其建新码头。西方工业发达国家在国际贸易中处于有利和领先的地位,这与其物流运输业的现代化是分不开的。

3. 我国目前国际物流运输存在的主要问题

(1) 海运力量、航线、港口设施水平等与经济发展不相适应,这影响了进出口货物的及时输入与输出,特别是出口货物的运输能力更加不足。我国出口货物主要靠海运,目前我国

已经拥有了5 000 多万吨的海洋运载能力,外贸出口货物总量的84%由海运完成。海运是我国外运的主力,并能为第三国开展货运经营,但总体运输力的增长还远远跟不上我国国际贸易的发展速度,运输力仍显不足。20世纪90年代初期曾发生过的最严重的月份缺船量达30艘。目前,现有的船型结构也不尽合理,中等船舶奇缺。由于船舶较大,运输间隔时间又长,这与现代物流发展要求的批量小、需求供货频率高是不相匹配的。

(2) 铁路全面告急,内陆出口更困难。我国同朝鲜、蒙古、越南等国以及独联体国家虽然有铁路相连,但运力仍然不足。如内陆有的省份即使有货,并且有些货是国际市场急需的,但由于铁路运力不足也不能及时运出并销售。

(3) 航空运输能力不足,加上运费昂贵,难以适应外贸发展的需要。20世纪80年代以来,世界空运货物已经被广泛采用,而我国在这方面却是比较滞后的。目前我国的航空货运市场仅次于美国,为世界第二,但货物主要靠客运飞机捎带,年运量虽然较之以前有了很大增长,但远远满足不了我国国际贸易发展的需要。

1.2.2 仓储子系统

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,这种停滞在目前人类的物资和技术条件下是完全必要的。因为,商品物流是一个由分散到集中,再由集中到分散的流动过程,而库存作为一种“储备”,是维持正常生产供应、应付不确定需要所必需的。国际贸易和跨国经营中的商品从生产厂商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。为了保持不间断的商品往来,满足出口需要,必然有一定量的周转储存;有些出口商品需要在流通领域内进行出口商品贸易前的整理、组装、再加工、再包装或换装等;有时,由于某些出口商品存在产销时间上的背离,如季节性生产和消费的商品和常年生产但季节性消费的商品,则必须留有一定数量的储备。当然,有时也会出现一些货物集中到货,货物不能及时运走的现象,更严重的是进口商品到了港口或边境车站,但通知不到货主或无人认领,这种特殊的临时存放保管也是有的,即所谓的压港、压站现象。可见,这种情况下,国际物流就被堵塞了,出现了物流不畅,给贸易双方或港方、船方等带来损失。

国际货物运输克服了商品使用价值在空间上的距离,创造了物流的空间效益,使商品实体位置由卖方转移到买方;而储存保管是克服商品使用价值在时间上的差异,物流部门依靠储存保管创造商品的时间价值。

国际贸易和跨国经营中的商品一般是在生产厂商的仓库存放,或者在收购供应单位的仓库存放;必要时再运送到港口仓库存放,在港口仓库存放的时间取决于港口装运与国际运输作业的有机衔接;也有在国际转运站点存放的。

但应该看到,库存是企业之间或部门之间没有实现“无缝连接”的结果,库存实际是