



商务部十二五规划教材

全国外贸物流师岗位专业考试指导教材

国际物流与供应链管理

INTERNATIONAL LOGISTICS
AND
SUPPLY CHAIN

中国国际贸易学会商务专业
培训考试办公室 编



中国商务出版社
CHINA COMMERCE AND TRADE PRESS

F252

101

商务部十二五规划教材

全国外贸物流师岗位专业考试指导教材

国际物流与供应链管理

International Logistics and Supply Chain

中国国际贸易学会商务专业培训考试办公室 编



太原工业学院图书馆



B0650436

中国商务出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

国际物流与供应链管理 / 中国国际贸易学会商务专业
培训考试办公室编. —北京: 中国商务出版社,
2012. 10

商务部十二五规划教材 全国外贸物流师岗位专业考
试指导教材

ISBN 978-7-5103-0778-2

I. ①国… II. ①中… III. ①国际贸易—物流—供应
链管理—高等学校—教材 IV. ①F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2012) 第 238795 号

商务部十二五规划教材

全国外贸物流师岗位专业考试指导教材

国际物流与供应链管理

GUOJI WULIU YU GONGYINGLIAN GUANLI

中国国际贸易学会商务专业培训考试办公室 编

出 版: 中国商务出版社

发 行: 北京中商图出版物发行有限责任公司

社 址: 北京市东城区安定门外大街东后巷 28 号

邮 编: 100710

电 话: 010—64269744 64218072 (编辑一室)

010—64286917 (发行部)

010—64263201 (零售、邮购)

网 址: www.cctpress.com

邮 箱: cctp@cctpress.com

照 排: 嘉年华文图文制作有限责任公司

印 刷: 北京密兴印刷有限公司

开 本: 889 毫米×1194 毫米 1/16

印 张: 18.25 字 数: 527 千字

版 次: 2012 年 11 月第 1 版 2012 年 11 月第 1 次印刷

书 号: ISBN 978-7-5103-0778-2

定 价: 36.00 元

版权专有 侵权必究

盗版侵权举报电话: (010) 64515142

如所购图书发现有印、装质量问题, 请及时与出版部联系。电话: 010—64248236

全国外贸物流师岗位专业考试指导教材编委会

主 任 刘宝荣

常务副主任 桂 诚 钱建初

秘 书 长 李学新

副 秘 书 长 罗利胜 庞 燕

委 员 (按姓氏笔画为序):

王 为 王忠伟 王学锋 文振华 尹 芳

牛鱼龙 李正军 杨晓雁 杨学春 郑海棠

庞 燕 姚大伟 袁开福 曹允春

本书执行主编 庞 燕 王忠伟

本书执行副主编 翟柱玉

本书参编人员 (按姓氏笔画为序):

王忠伟 李正军 李义华 汪洪波

吴亚辉 宋雨屏 易君丽 庞 燕

胡 倩 胡亚特 祝玉华 黄 音

黄向宇 符 瑛 翟柱玉 潘双利

前 言

外贸物流（国际物流）是伴随和支撑国际经济交往、贸易活动及其他国际交流所发生的物流活动。随着全球经济一体化发展，外贸物流在经济活动中的地位也越来越重要。无论是全球性企业，还是以国内市场为主的企业，都不同程度地要与外贸物流发生联系。对于跨国公司来说，外贸物流为其在全球范围内组织资源提供了更加广阔的空间和优势。随着中国经济的快速发展，中国企业的商务活动也日趋国际化，企业的贸易活动不再是单纯的国内贸易，对外贸易（国际贸易）在企业运营中所占比重越来越大。对外贸易的快速发展，必将推动我国企业融入国际供应链一体化运作体系的步伐，进而带来对外贸物流的巨大需求。

外贸物流是现代物流系统中重要的物流领域，是一种新的物流形态。随着对外贸易的快速发展，对外贸物流人才的需求日增。近年来，专业的外贸物流企业得到了迅速发展，使得对专业外贸物流人才的需求更加巨大，外贸物流作为向社会提供专门化服务的职业也引起社会的广泛关注。外贸物流岗位就是近年来随着我国对外贸易的飞速发展而产生的新兴外贸工作岗位。

由于外贸物流区别于国内物流的特征，中国国际贸易学会顺应我国外贸物流行业发展的需要，组织开展全国外贸物流师岗位专业培训与考试工作，这对于逐步提高外贸物流人员的业务素质，培训专业化的外贸物流人才，有着十分重要的意义。为了规范全国外贸物流岗位专业培训与考试，从根本上促进我国外贸物流行业的健康发展，我们通过跟踪外贸物流市场的最新变化，结合外贸物流实践，总结相关专业的教学经验，编写了这套教材。在编写过程中我们力求做到：简明准确地阐述基础知识和基本理论，便于学习理解；基本技能和操作技术更贴近于实务，便于应用操作。

《国际物流与供应链管理》共分为 11 章，内容包括国际物流的基础理论，国际物流与国际贸易，全球采购与供应管理，国际物流仓储管理与库存控制，国际物流配送管理，国际物流运输管理，国际物流信息管理，国际物流与供应链金融管理，全球供应链战略管理，全球供应链服务质量与成本管理，全球供应链法律法规等全面系统的外贸物流知识。

本书除用作全国外贸物流师岗位专业考试与培训教材外,也可作为高等院校物流类专业的教学用书,亦可作为国际贸易、市场营销、经贸英语等相关专业的参考教材。

本书由中南林业科技大学物流学院副院长庞燕教授,院长王忠伟教授主编。编写人员分别为:第一章王忠伟、庞燕,第二章符瑛,第三章胡倩、易君丽,第四章李义华,第五章胡亚特,第六章汪洪波、吴亚辉,第七章黄向宇、宋雨屏,第八章潘双利,第九章李正军,第十章黄音,第十一章祝玉华。

本书在编写过程中,得到了中南林业科技大学领导的重视和支持,中国国际贸易学会的领导与专家也提供了支持和指导,中国商务出版社为本书的出版提供了技术支持和帮助,在此一并表示感谢。

书中疏漏偏颇之处在所难免,恳请读者批评指正。

编 者

2012年7月

目 录

□第一章	概述	(1)
	第一节 国际物流含义与特征	(1)
	第二节 国际物流组织	(5)
	第三节 国际物流系统与国际物流网络	(9)
	第四节 国际供应链管理	(16)
□第二章	国际物流与国际贸易	(24)
	第一节 国际物流与国际贸易的关系	(24)
	第二节 国际贸易术语	(26)
	第三节 国际贸易结算	(38)
□第三章	全球采购与供应链管理	(56)
	第一节 全球化采购的兴起与发展	(56)
	第二节 全球采购计划与供应市场分析	(62)
	第三节 全球采购流程与供应商的选择和评估	(72)
	第四节 全球采购成本管理与绩效评价	(81)
□第四章	国际物流仓储管理与库存控制	(87)
	第一节 仓储管理概述	(87)
	第二节 国际物流保税仓库及其管理	(93)
	第三节 库存控制模型	(96)
	第四节 仓储及仓储设备	(100)
□第五章	国际物流配送管理	(109)
	第一节 国际物流配送计划与组织	(109)
	第二节 国际物流配送中心运营	(118)
	第三节 国际物流配送中心管理	(127)
	第四节 国际物流配送模式	(135)
□第六章	国际物流运输管理	(144)
	第一节 运输管理基础	(144)

	第二节 运输方式和运输服务	(150)
	第三节 国际货运物流	(155)
□第七章	国际物流信息管理	(166)
	第一节 国际物流信息概述	(166)
	第二节 国际物流信息分类与编码	(169)
	第三节 现代信息技术在国际物流中的应用	(172)
	第四节 国际物流信息系统	(184)
	第五节 国际物流信息服务平台	(188)
□第八章	国际物流与供应链金融管理	(193)
	第一节 国际物流与供应链金融概述	(193)
	第二节 全球化供应链金融的主要业务模式	(201)
	第三节 全球化供应链金融的风险管理	(208)
□第九章	全球供应链战略管理	(214)
	第一节 全球供应链的概念、特征及类型	(214)
	第二节 全球供应链战略管理概述	(216)
	第三节 全球供应链管理系统	(219)
	第四节 全球供应链管理运行中的问题及其标准化	(224)
	第五节 全球供应链管理的风险与防范	(229)
□第十章	全球供应链服务质量与成本管理	(234)
	第一节 全球供应链管理与第三方物流的关系	(234)
	第二节 全球供应链服务质量	(236)
	第三节 全球供应链成本管理	(239)
□第十一章	全球供应链管理法律法规	(247)
	第一节 国际海上货物运输法律法规	(247)
	第二节 国际航空货物运输法律法规	(260)
	第三节 国际陆上货物运输法律法规	(263)
	第四节 国际货物多式联运法律法规	(267)
	第五节 全球供应链处理争议的途径	(272)
□参考文献		(278)

第一章 概述

【本章培训的主要内容】本章培训的主要内容是关于国际物流的基础理论，包括国际物流含义和特征，国际物流与国内物流的区别，国际物流运作的主要业务活动，国际物流组织，国际物流系统模式和构成，国际物流网络的概念及其结构，国际物流网络节点和连线，国际供应链的内涵，国际供应链管理产生的背景，国际供应链发展的动因和特征。

【本章应掌握的重点内容】通过本章学习，应该掌握国际物流含义和特征，国际物流运作的主要业务活动，国际物流系统模式和构成，国际物流网络节点和连线，国际供应链的内涵；了解国际物流组织，国际供应链管理产生的背景，国际供应链发展的动因和特征；理解国际物流与国内物流的区别，国际供应链在企业国际化运作中的重要性。

第一节 国际物流含义与特征

一、国际物流的含义

所谓国际物流是相对国内物流而言的，是不同国家之间的物流，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物的流通，有时也称其为国际大流通或大物流。其狭义的理解是当供应和需求分别处在不同的地区和国家时，为了克服供需时间上和空间上的矛盾而发生的商品物质实体在不同国家之间跨越国境的流动。国际物流伴随着国际贸易的产生发展而产生发展，并成为国际贸易的重要物质基础，是国际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，实现货物在国际上的流动与交换，以促进区域经济的发展 and 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。

二、国际物流的特征

国际物流是为跨国经营和国际贸易服务，使各国物流系统相互“接轨”的物流活动，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。

与服务于国内贸易的国内物流相比，国际物流有以下几个方面的特点：

（一）物流环境差异大

国际物流的一个非常重要的特点是各国物流环境存在较大差异，尤其是物流软环境的差异。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；不同国家的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之下；不同国家的不同标准也造成国际“接轨”的困难；不同国家的风俗文化也使国际物流受到很大局限。由于物流环境的差异迫使一个国际物流系统需要在几种不同法律、人文、习俗、语言、科技、设施等环境下运行，无疑会大大增加物流的难度和系统的复杂性。

（二）物流系统范围广

由于物流本身的功能要素，系统与外界的沟通已很复杂，国际物流在此复杂系统上又增加不同国家的要素，这种地域和空间的广阔性，影响因素多样性，带来的直接后果是难度和复杂性增加，风险增大。

（三）国际物流运输的主要方式具有复杂性

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，由于货物运输线路长、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。

（四）国际物流必须有国际化信息系统的支持

国际化信息系统是国际物流尤其是国际联运非常重要的支持手段。国际化信息系统建立的难度有三：一是管理困难，二是投资巨大，三是由于世界上地区间物流信息水平不均衡，使信息系统的建立更为困难。建立国际物流信息系统一个较好的方法就是与各国海关的公共信息系统联网，以便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 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的影响。

（五）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，国际物流水平是不能提高的。目前美国、欧洲基本上实现了物流工具和设施的统一标准，如托盘采用 $1\,000\text{mm} \times 1\,200\text{mm}$ 、集装箱采用几种统一规格及条码技术等，这样就大大降低了物流费用，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、换车等许多方面要耗费更多时间和费用，从而降低其国际竞争力。在物流信息传递技术方面，欧洲各国不仅实现了企业内部的标准化，而且也实现了企业之间及欧洲统一市场的标准化，这就使欧洲各国间比亚洲、非洲等国家间的交通更简单更有效。

三、国际物流与国内物流的区别

国际物流与国内物流有很多相似的地方，但也有许多不同之处，主要表现在以下方面：

（一）完成周期长短不同

这是国际物流与国内物流的主要区别。由于国际物流系统涉及多个国家，地理范围大，因而国际物流作业的完成周期一般较长，通常要以周或月为单位来衡量，而不能以 3~5 天的转移时间或 4~10 天的完成周期来计算。

由于通信传输延迟、融通资金需要、特殊包装要求、远洋运输周期表、长途运输时间以及海关清关手续等因素的综合作用，而导致国际物流作业需要较长的完成周期。通信传输会由于时间和语

言的差异而延迟;融通资金是因为大多数国际贸易需要开通信用证而延迟;特殊包装要求是为了保护产品免遭搬运作业和水分侵害的损害,因为集装箱常常由于温度和气候条件导致湿度很高。此外货物一旦被集装箱化,就必须按船期表如期装船,目的港必须要有合适的装卸设备。

如果运输路线属于交通流量较高的航线,或者驶往交通流量较高的航线,或者驶往预期港口的船舶缺乏必要的设备,那么这种进展过程可能需要长达一个月的时间,而这些问题都是国内运输作业过程中所不存在的。一旦船舶处在运输途中,转移时间的范围在10~21天,海关清关手续至少要增加1天时间,从而使完成周期延长。虽然现在越来越普遍地采用EDI传输技术,但上述过程中所消耗的时间依然很长。

正是上述原因导致国际物流的完成周期更长,更缺乏一致性,也更缺少灵活性。完成周期的延长,会造成物流过程中:(1)库存投资增加,占用大量资金;(2)一致性降低,增加了物流计划和物流工作的难度;(3)灵活性降低,会使企业在迅速满足客户需要方面存在困难。因此在等待国际装运交付货物的到达和清关期间,需要不断地对存货和存货空间的需要进行评估。

(二) 复杂程度不同

1. 语言

国际作业要求货物和有关单证使用多国语言,诸如计算机或计算器之类的货物必须具有地方特征,比如产品本身的键盘字母和说明书上的语言等。从物流角度来看,语言的差别会增加复杂性,因为货物一旦用语言进行定制的话,它就被限制在一个特定的国家或地区。除了产品的语言外,国际物流作业对装运交付所经过的每一个国家都需要使用多语言的物流单证。

尽管英语是通用的商业语言,但有些国家要求提供用当地语言翻译好的物流单证和海关文件。这就增加了国际物流作业的时间和难度,因为在装运交付前必须将复杂的物流单证翻译完毕。值得庆幸的是,在科学技术高度发展的今天,可以通过标准EDI方式的交易来克服这类语言通信传输和物流单证上的困难。

2. 货物数目

货物本身有可能存在内在特点的差异,如性能特征、能源供应特点以及安全上的需要等。在国与国之间的这种细微区别也可能会大大增加所需的库存单位数以及随之而来的存货水平。

3. 单证数量方面

国内作业一般只用一份发票和一份提单就能完成,而国际作业往往需要大量的有关订货项目、运输方式、资金融通,以及政府控制等方面的单证和文件。

4. 运输复杂性

在国内市场上,物流作业只需要与单一的或数量有限的承运人签订合同,这是相对比较简单的工作,但在国际运输市场中,需要从事全球化的物流作业,托运人很难与单一的承运人签订合同来有效管理其他承运人的服务,因此运输的复杂性大大加强了。

(三) 系统一体化

由于每一个国家的作业都可以被看做是一个独立而又自治的合法整体,所以造成国际物流协作有一定的困难,由此所导致的成本费用会使跨国企业的竞争能力受到抑制。因此,第三方物流在作业上的差异要求企业加强整个系统一体化的作业协调,包括发送订货的能力,以及要求使用EDI方式在世界任何地方从事存货管理的能力。即要求物流企业应该具备一体化的全球物流信息系统。

(四) 联盟

国际物流企业与承运人和专业化服务供应商的联盟对于国际作业来说比对国内作业更加重要。

如果没有联盟,对于一个从事国际作业的企业来说,就必须与全世界的零售商、批发商、制造商、供应商以及服务供应商保持合同关系,而维持这种合同关系需要花费大量的时间。国际联盟能够提供市场渠道和专业人员,并且减少全球物流作业中的潜在风险。

四、国际物流的发展趋势

国际物流的发展趋势主要有以下几个方面:

(一) 国际物流发展步伐加快

随着国际贸易的扩大,国际物流跨国公司也在不断向全球扩张。

电子商务以因特网为基础网络环境,演绎跨国界的实际市场环境,以计算机网站为基本单位,虚拟市场的实际单元,使实际的商务事务处理数字化、电子化,极大地提高了物流的运行效率和经济效益。

(二) 物流形式多样,规模不断扩张,集约化程度提高

目前国际上流行的物流形式主要有五种:

1. 综合物流中心

是将两种以上不同类型的物流中心集约在一起,成为一个综合职能和高效率的物流设施,如将铁路货站、公路运输货站集约在一起等形式。

2. 专业物流中心

是集约经营的一种业态。物流中心有时也称为“配送中心”,目前中国台湾环玮物流公司先后在台北、台中、高雄、林口成立了四个物流中心,为客户提供全省性、全通路和及时性的物流服务。

3. 物流园区

是政府从城市整体利益出发,在小区域城乡结合部、主要交通干道附近开辟专用场地,通过逐步配套完善各项基础设施、服务设施,提供各种优惠政策,吸引大型物流(配送)中心在此聚集,使其获得规模效益,降低物流成本,同时减轻大型配送中心在市中心分布所带来的种种不利影响。物流园区是一家或多家物流(配送)企业在空间上集中布局的场所,它提供一定品类、一定规模、较高水平的综合物流概念,与工业园区、科技园区等概念一样,是具有产业一致性或相关性,且集中连片的物流用地空间。

此外,还有仓库团地、公路货物集散中心。

(三) 第三方物流发展迅速

第三方物流是中间商以合同的形式在一定期限内,提供企业所需的全部或部分物流服务。它们并不在供应链中占有一席之地,仅是第三方,但通过提供一整套物流活动来服务于供应链。

(四) 物流作业高度自动化

高新技术的引入正在使国际物流业发生一场深刻的变革,电脑的普遍使用和自动分拣系统、无人驾驶叉车等构成了物流业的智能化和自动化。

(五) 配送中心功能多样化

目前国外主要盛行的有九种配送中心:一是专业配送中心;二是柔性配送中心;三是供应配送

中心；四是销售配送中心；五是城市配送中心；六是区域配送中心；七是储存配送中心；八是流通配送中心；九是加工配送中心。

（六）传统物流业转型步伐加快

从国际上看，传统的物流业正在抓紧时机转型。

传统批发企业——已经逐步变为以物流中心或信息中心、配送中心为外壳而存在的批发企业。

连锁业——在发达国家大型连锁企业的背后，都有一套强大的物流支撑系统，这种物流支撑系统，要么由连锁企业自己拥有，要么由专业化第三方物流企业向连锁企业提供。这套物流支撑系统的存在，使得连锁经营企业能迅速灵活地满足瞬息万变的市场需求。

制造业——可以划分为充实原材料、零部件等调度活动的物流，生产产品搬运过程中的制造业物流或企业内部物流，以及将生产出的产品向批发商或零售商传递的销售物流三种类型。

港口——远洋运输的起点和终点。

（七）物流设施、技术进步促使零售业发展周期缩短

物流设施的飞跃发展，大大地推进了物流和零售业的发展。20 世纪 20 年代，美国高速公路的修建衔接了城乡，带动了家庭大批量、长周期的消费，从而支持了购物中心、仓储超市等快速周转的运营方式。同时，物流技术的进步促使零售业成熟期不断缩短。

总之，国际物流正在飞速地发展。在发展的过程中也面临一些新的问题，主要有以下几个方面：一是国际物流日趋复杂化，在国际物流经营中，跨越国界线的各种壁垒较多，尤其是一些国家间设置的人为障碍，给国际物流增添了诸多困难，由于国际物流环节多，加之国际货运运输时间一般较长，使国际物流更加复杂；二是国际物流发展不平衡，物流发达国家的物流管理理念、物流意识、物流基础设施建设、物流管理技术均大大领先于世界水平，而物流发展落后的国家和地区基础设施、技术手段都相对滞后，并呈现管理技术、经营实力差距不断拉大之势；三是国际物流频繁而批量小，使现代物流的难度加大；四是跨国公司垄断日益加剧；五是土地紧缺和发达国家劳动力不足导致物流成本上升，物流业面临着发展空间不足、物流成本增加等问题，对物流经营效益有一定的负面影响。

第二节 国际物流组织

一、国际物流运作的主要业务活动

随着物流全球化的形成，企业物流国际化运作已成为必然。但其业务活动较为广泛，且远比国内物流复杂，主要有以下几个方面。

（一）进出口业务

一个典型的较完整的进出口物流流程如图 1.1 所示。在实际业务中，有可能只涉及其中的一部分。

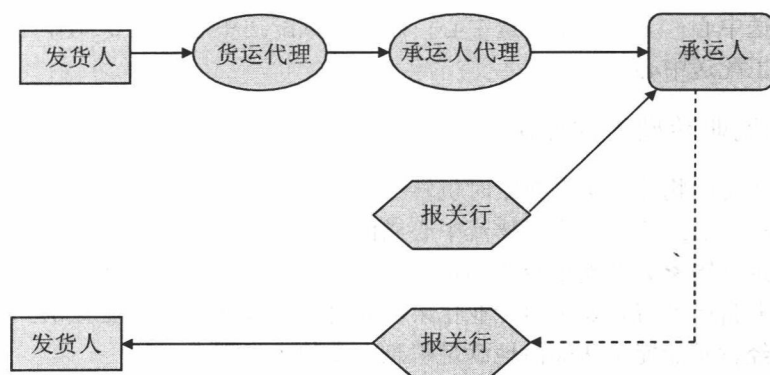


图 1.1 进出口物流流程

注：虚线表示跨国运输。

进出口物流业务涉及的有关参与方有以下几个：

1. 发货人 (shipper)

进出口业务中的发货人即是供应商。它可以是生产厂家或其经销商，有时也可能是货运公司或货运代理。

2. 货运代理 (forwarder)

货运代理是随着国际贸易的发展及货运业务的日益复杂以及传统承运人（船东或航空公司）的业务专门化而在近二三十年新发展起来的行业。从国际货运代理的基本性质看，它主要是接受委托人的委托，就有关货物运输、转运、仓储、保险以及与货物运输有关的各种业务提供服务的一种机构。国际货运代理是一种中间人性质的运输业者，它既代表货方，保护货方的利益，又协调承运人进行承运工作，其本质就是“货物中间人”，在以发货人或收货人为一方，承运人为另一方的两者之间行事。国际货运代理作为“货物中间人”，是发货人或收货人的代理，可以以代理的名义及时订舱、洽谈公平费率及在适当时候办理货物递交，也可以以委托人的名义与承运人结清运费，并向承运人提供有效的服务。

货运代理角色的出现，使得整个货运行业日趋专业化。目前大多数的进出口运输均是与货运代理打交道，因此了解货运代理的业务，将有助于企业对国际货运中的成本和时间有所控制。此外，当前的许多货运代理正不断地演变成第三方物流企业。

20 世纪 90 年代以后，随着国际贸易和货运体系的不断完善，特别是银行信用证、海关和商业保险体系对货运代理运单的认可，使得货运代理的地位逐渐提高。

3. 承运人代理 (shipper agent)

承运人代理主要是替承运人（如船东、航空公司）在港口安排接泊、装卸、补给等业务，有时代理承运人签发运单。承运人代理在海运中较为常见，而在空运中较为少见。有的承运人代理也从事货运代理的业务。

4. 承运人 (carrier)

承运人是实施运输的主体，在国际贸易运输中主要指船东或航空公司。虽然有的承运人也直接面对货主，但在多数情况下，货主已经不直接与其打交道了。

5. 报关行 (customs broker)

虽然各国对进出口货物的管制政策有所不同，但基本上各国海关都要求对进出口货物进行申报。有些货主有自己的报关人员，这时就不需要报关行的介入。许多货运代理也有相关资格，也不需要单独的报关行介入。报关行或货运代理的报关服务都需要货主提供必要的单据（主要包括进口报关单、提单、商业发票、原产地证书、进口许可证或进口配额证书、品质证书和卫生检验证书

等),由它们代理在海关进行申报。有的报关行还提供代为商检等服务工作。产生关税单后,由货主缴纳关税(有时还包括由海关代收的其他税收)并自行提货或由服务机构代为提送货。关税一般用征税国本国货币支付。许多国家为吸引海外投资和促进本国进出口贸易的发展还采取了多种报关方式,如电子报关、提前报关实货放行、内陆站点报关等,以缩短货物的在途时间,缓解进出口口岸的交通工具和货物拥挤情况。

6. 收货人 (consignee)

运单上所指的收货人情况较为复杂。一般来说收货人应是货物的进口人。有时,由于进口管制的原因,最终的收货人并不体现在运单上。运单上的收货人往往是进口代理商,而在“通知人 Notify Party”上显示的可能才是真正的收货人。另外,在复杂的货运情况下,主运单和分运单上所示的收货人的意义有所不同。分运单上的收货人往往才是真正的收货人,而主运单上的收货人则往往是货运代理人。

进出口业务流程是通过各种业务单证的流转来完成的,业务单证是上述各关系人业务交接、责任划分、风险承担及费用结算的凭证和法律依据。因此,在进出口业务过程中,单证起着重要作用。进出口业务中的主要单证有:进出口合同 (Import & Export Contract)、运单 (海运的提单 Bill of Lading 或空运的运单 Airway Bill)、商业发票 (Commercial Invoice)、信用证 (Letter of Credit)、保险单 (Insurance Policy)、装箱单 (Packing List)、原产地证书 (Certificate of Origin) 等。

(二) 国际运输

国际运输是指跨越一国边界的货物或服务的出口或进口。一般最常用的国际运输方式是海洋运输,此外还有航空运输和铁路运输。

由于国际运输中货物需要跨越国境,且多为海洋运输,货物在途时间往往较长并一旦赴运就很难更改目的地,这就极大地限制了企业物流运作的弹性。企业在进行跨国经营时必须具有较高的市场预测能力,才能保证将正确数量的正确货物,在正确的时间内,配送到目标市场,否则就会导致有些市场缺货,而有些市场则有过剩库存。企业一旦将一定数量的商品运到目标市场,再进行不同市场之间的调货就会造成大量的额外开支,并造成供需时间不一致,长此以往必然削弱其竞争能力。

随着现代通信手段的进步和专业物流企业服务水平的提高,现在已经有一些物流企业通过采用全球定位系统 (GPS) 实现对货主货物的全程监控,并可以对在途货物重新进行调度,使货主可根据市场需求情况重新进行库存定位,随时修改货物目的地,避免地区性调货带来的额外成本并使企业的配送活动成效得以极大提高。

(三) 库存与仓储管理

目前,存货管理已成为最关键也最具有挑战性的物流活动之一。在跨国范围内管理库存则更加困难。由于距离远、港口工作拖延、海关拖延以及转运时间长,需要保有比国内物流更多的存货,自然提高了存货的成本。而政府对于外贸的管制以及关税的征收更加剧了存货管理的问题。企业不得不保有额外存货以应付断货情况。

国际仓储与国内仓储功能相同,包括收货、转运、配货及发运。但通常人们会更重视货物在仓库系统中的快速运转。

(四) 包装与物料搬运

保护性包装在跨国经营中所起的作用比在国内更为重要,这是由于货物在途时间长,搬运次数多,要经历更恶劣的天气变化,等等。通常,跨国性经营的产品的包装会大幅度地增加物流成本,其中一部分是由于特殊的包装要求,此外还有标签和包装方面的原因。由于目的国不同,标签要求

也就不相同。

物料搬运系统在全球各地都不相同,澳大利亚、新西兰、中国香港、新加坡等地的物料搬运系统属于世界上最先进的系统,均已实现了机械化或自动化。然而,在许多发展中国家,大多数物料搬运系统仍然是人工的,产品在仓库和工厂中的搬运效率很低,并且对有些货物可能根本就无法进行处理。

(五) 信息作业

国际物流中的信息作业主要涉及物流过程中的各种单据传输的电子化、在途货物的跟踪定位以及市场信息的跨国传递。主要信息通信手段包括电子数据交换 EDI (Electronic Data Interchange)、Internet 以及卫星通信系统。

尽管许多发达国家已经具备了复杂的物流信息系统,但在许多发展中国家上述先进系统根本无法加以利用,这不仅造成了企业物流国际化运作中的信息传递受阻现象,也使这些国家在国际物流网络中只能处于附属地位。

二、企业国际运作的物流组织发展

当企业向国际市场发展时,常会因为国际市场的需求而改变组织结构,以适应不同形态的营业范围。企业在国际化后组织必须更具弹性,以适应市场多样的需求,而企业的物流组织也会因企业的国际化程度而发展出不同的形态。

每个组织管理其物流部门的方式皆不相同,但其发展方向与该组织参与国际物流的程度有很大关系。

(一) 出口部门

公司借助接收获取国际订单打入国际物流市场。当与国外市场的业务往来增加时,公司便会成立所谓的出口部门;公司的物流部门在此时便负责协调公司产品销往海外的运输与存货作业,作业内容大致为货物运送的控制和运送信息的传递,功能较简单,图 1.2 为一个出口部门组织的范例。

由图中可以看出,海外部分的销售都由出口部经理全权负责,包括促销广告、订货事宜、海外物流作业与人员的决定、商品的包装与出口运送等都在出口部经理的业务范围内;若相关作业需要与国内的一般常态业务协调,便要通过出口部经理与一般业务经理协调,物流功能的层级较低。

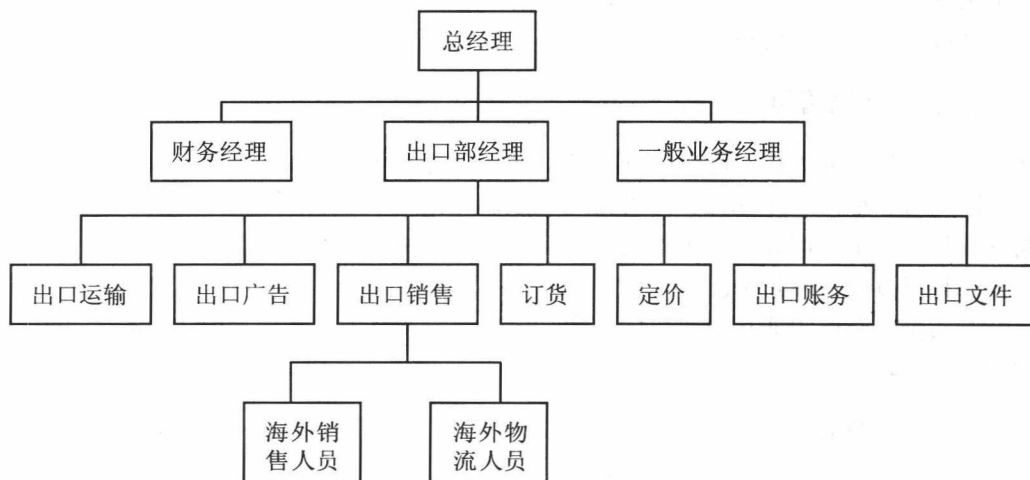


图 1.2 出口部门组织结构图

资料来源:修改自张有恒. 物流管理. 台北:华泰文化, 1998

（二）国际事业部门

若公司海外业务持续扩大，需在海外设立据点时，多会成立一个国际事业部门或分公司来负责有关的国际业务，国际事业部门的主管决定国际市场的运营并负责海外市场的扩展。图 1.3 为一个国际事业部门组织的范例。

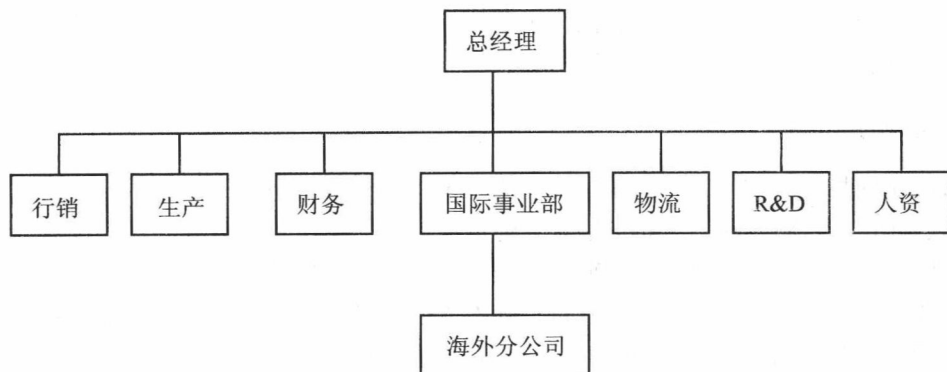


图 1.3 国际事业部门组织结构图

资料来源：修改自张有恒，物流管理，台北：华泰文化，1998

在此发展阶段，国际事业部门直接由最高主管统一管理，通过最高主管的协调，海外物流的相关作业可以得到其他运营单位的支持，资源较多。但公司的最高主管通常对于国际事业部门不会特别重视，或认为其与其他部门在国际物流的规划上较不同，从全球性的角度来规划，降低了国际事业部门的效能。

（三）多国组织

当公司不再视自己为一个向海外发展的公司，而是在全世界运营的公司时，公司的决策阶层与幕僚人员在思考公司的各项规划工作时，均会以全球性的观点做整体性的规划。负责国际物流运作的运营单位不再向国际事业部门的主管负责，而是直接向公司的最高主管或管理阶层负责，从全球原材料的购买、寻找最具生产效率的生产地点，以及将商品通过国际运送销往可获最大报酬的国家或地区，都是以全球运筹的角度在运作。

第三节 国际物流系统与国际物流网络

一、国际物流系统模式

系统的一般模式包括系统的输入、系统的转换和系统的输出三个部分，国际物流系统同样也遵循这个模式。在系统运行过程中或一个系统循环周期结束时，也许会有外界信息反馈回来，为原系统的完善提供改进信息，使下一个系统运行有所改进，如此循环往复，使系统逐渐达到有序的良好循环。

国际物流系统与国际贸易系统是紧密联系的。根据货物流向和贸易方式的不同，国际物流系统又可以分为出口物流系统、进口物流系统和转口物流系统。

国际物流系统的输入部分包括：备货、货款结算信息、交通工具、合同以及其他信息；转换部