

物流资料汇编第五章第一节国际物流系统化与合理化 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/270/2021\\_2022\\_\\_E7\\_89\\_A9\\_E6\\_B5\\_81\\_E8\\_B5\\_84\\_E6\\_c67\\_270932.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/270/2021_2022__E7_89_A9_E6_B5_81_E8_B5_84_E6_c67_270932.htm) 国际物流系统化与合理化 1985 - - 1995年间，我国国民生产总值平均保持20.3%的年平均增长速度，对外贸易增长速度为27.5%。同期国际物流中，集装箱运量增长速度为31.5%，1995年外贸货运量达1108万TEU。1996年我国进出口贸易总额达到2899亿美元，比上年增长3.2%，其中进口1388.3亿美元，比上年增长51%。出口2511亿美元，比上年增长15%。可见，我国国际物流量和对外贸易是同步增长的，均超过了同期国民生产总值的增长速度。由此可见，国际贸易的顺利进行，要求以有效的国际物流作为保证和支持。据有关统计，目前跨国公司控制着全球生产总值的40%左右、国际贸易的50%以上和国际投资的90%。跨国公司正在由各国子公司独立经营的阶段，向围绕公司总部战略，协同经营一体化发展，从而对国际物流提出了更高的要求。我国大型企业要进入世界企业100强或500强的行列，必须极大地提高我国国际物流的支持能力。我国即将加入世界贸易组织，国际贸易和跨国经营都面临着巨大商机和严峻挑战。为了使我国在世界贸易格局中占据有利的地位，提高中国跨国公司的竞争能力和成本优势，开展和加强国际物流的研究具有重要意义。

### 一、国际物流的概念和发展

#### 1、国际物流的概念：

所谓国际物流，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方。国际物流是为跨国经营和对外贸易服务，使各国物流系统相互"接轨"，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。国际性是指国际物流系统涉及多个国家，系统的地理范围大。这一特点又称为国际物流系统的地理特征。国际物流跨越不同地区和国家，跨越海洋和大陆，运输距离长，运输方式多样，这就需要合理选择运输路线和运约方式，尽量缩短运输距离，缩短货物在途时间，加速货物的周转并降低物流成本。在国际间的经济活动中，生产、流通、消费三个环节之间存在着密切的联系，由于各国社会制度、自然环境、经营管理方法、生产习惯不同，一些因素变动较大，因而在国际间组织好货物从生产到消费的流动，是一项复杂的工作。国际物流的复杂性主要包括国际物流通讯系统设置的复杂性、法规环境的差异性和商业现状的差异性等。国际物流的风险性主要包括政治风险、经济风险和自然风险。政治风险主要指由于所经过国家的政局动荡，如罢工、战争等原因造成货物可能受到损害或灭失；经济风险又可分为汇率风险和利率风险，主要指从事国际物流必然要发生的资金流动，因而产生汇率风险和利率风险；自然风险则指物流过程中，可能因自然因素，如海风、暴雨等，而引起的风险。

## 2、国际物流的发展

国际物流的概念虽然最近才提出并得到人们的重视，国际物流活动随着国际贸易和跨国经营的发展而发展。国际物流活动的发展经历了以下几个阶段：第一阶段 - -

二十世纪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 - - 二十世纪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共同问题。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，并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 - - 二十世纪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方面的大胆探索。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。物流无国界。

二、国际物流系统 国际物流系统是由商品的包装、储存、运输、检验、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。运输和储存子系统是物流系统的主

要组成部分。国际物流通过商品的储存和运输，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。

1、运输子系统 运输的作用是将商品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要地点的空间距离，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商品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方面。我国国际物流运输存在的主要问题是：第一，海运力量不足、航线不齐、港口较少等，影响了进出口货物及时流进流出，特别是出口货物的运输更加不足。我国出口货物主要靠海运。目前虽然我国已拥有近2000万吨的运载能力，列为世界第八位，成为我国外运的主力，并能为第三国开展货运经营，但总运输力的增长远远跟不上国际贸易发展的速度，运输力仍然不足。90年代初期曾发生过的最严重的月份缺船量达30条。目前，现有的船型结构也尽不合理，中等船舶奇缺。由于船舶较大，运输间隔时间又长，这对要求批量小、需求供货快是很不适应的。我国港口不足和布局不合理也比较突出。例如我国输往中南美、澳大利亚、新西兰、南太平洋、西非等地的货物几乎全部运到香港地区中转，这样运费高、时间长，严重影响了我国出口商品的竞争力。第二，铁路运输全面告急，内陆出口更困难。我国同朝鲜、蒙古、独联体、越南等虽然有铁路联接，但运力仍然不足。如供香港地区作为港口运输的货物中有1/3是靠铁路运输，其运输量是很大的。又如内陆有的

省份即使有货，而且有些货也是国际市场急需的，但由于铁路运力不足也不能卖出。第三，航空运输力也不足，加上运价昂贵，难以适应外贸发展需要。80年代以来，世界空运货物已被广泛采用，而我国在这方面。却是很落后的。目前主要靠客运飞机捎带，真正的货运飞机数量少，年运量只有20万吨左右，远远满足不了外贸发展的需要。总之，为解决外贸出口运输的困难，必须由国家和地方联合发展船队，加速沿海码头建设和航空事业的发展。

## 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或供应部门被集中运送到装运港口，有时须临时存放一段时间，再装运出口，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。保税制度是对特定的进口货物，在进境后，尚未确定内销或复出的最终去向前，暂缓缴纳进口税，并由海关监管的一种制度。这是各国政府为了促进对外加工贸易和转口贸易而采取的一项关税措施。保税仓库是经海关批准专门用于存放保税货物的仓库。它必须具备专门储存、堆放货物的安全设施；健全的仓库管理制度和详细的仓库帐册，配备专门的经海关培训认可的专职管理人员。保税仓库的出现，为国际物流的海关仓储提供了既经济又便利的条件。有时会出现对货物不知最后作何处理的情况，这时买主（或卖主）将货物在保税仓库暂存一段时间。若货物最终复出口，则无须缴纳关税或其他税费；若货物将内销，可将纳税时间推迟到实际内销时为止。

从物流角度看，应尽量减少储存时间、储存数量，加速货物和资金周转，实现国际物流的高效率运转。

### 3、商品检验子系统

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，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，一般都订有商品检验条款，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。根据国际贸易惯例，商品检验时间与地点的规定可概括为三种做法：一是在出口国检验。可分为两种情况：在工厂检验，卖方只承担货物离厂前的责任，运输中品质、数量变化的风险概不负责；装船前或装船时检验，其品质和数量以当时的检验结果为准。买方对到货的品质与数量原则上一般不得提出异议。二是在进口国检验。包括卸货后在约定时间内检验和在买方营业处所或最后用户所在地查验两种情况。其检验结果可作为货物品质和数量的最后依据。在此条件下，卖方应承担运输过程中品质、重量变化的风险。三是在出口国检验、进口国复验。货物在装船前进行检验，以装运港双方约定的商检机构出具的证明作为议付货款的凭证，但货到目的港后，买方有复验权。如复验结果与合同规定不符，买方有权向卖方提出索赔，但必须出具卖方同意的公证机构出具的检验证明。在国际贸易中，从事商品检验的机构很多，包括卖方或制造厂商和买方或使用方的检验单位，有国家设立的商品检验机构以及民间设立的公证机构和行业协会附设的检验机构。在我国，统一管理和监督商品检验工作的是国家进出口商品检验局及其分支机构。究竟选定由哪个机构实施

和提出检验证明，在买卖合同条款中，必须明确加以规定。商品检验证明即进出口商品经检验、鉴定后，应由检验机构出具具有法律效力的证明文件。如经买卖双方同意，也可采用由出口商品的生产单位和进口商品的使用部门出具证明的办法。检验证书是证明卖方所交货物在品质、重量、包装、卫生条件等方面是否与合同规定相符依据。如与合同规定不符，买卖双方可据此作为拒收、索赔和理赔的依据。此外，商品检验证也是议付货款的单据之一。商品检验可按生产国的标准进行检验，或按买卖双方协商同意的标准进行检验，或按国际标准或国际习惯进行检验。商品检验方法概括起来可分为感官鉴定法和理化鉴定法两种。理化鉴定法对进出口商品检验更具有重要作用。理化鉴定法一般是采用各种化学试剂、仪器器械鉴定商品品质的方法，如化学鉴定法、光学仪器鉴定法、热学分析鉴定法、机械性能鉴定。

#### 4、商品包装子系统

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。现在我国出口商品存在的主要问题是：出口商品包装材料主要靠进口；包装产品加工技术水平低，质量上不去；外贸企业经营者对出口商品包装缺乏现代意识，表现在缺乏现代包装观念、市场观念、竞争观念和包装的信息观念。仍存在着重商品、轻包装，"重商品出口、轻包装改进"等思想。为提高商品包装系统的功能和效率，应提高广大外贸职工对出口商品包装工作重要性的认识，树立现代包装意识和包装观念；尽快建立起一批出口商品包装工业基地，以适应外贸发展的需要，

满足国际市场、国际物流系统对出口商品包装的各种特殊要求；认真组织好各种包装物料和包装容器的供应工作。这些包装物料、容器应具有品种多、规格齐全、批量小、变化快、交货时间急、质量要求高等特点以便扩大外贸出口和创汇能力。

5、国际物流信息子系统 该子系统主要功能是采集、处理和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、市场行情信息和供求信息等。国际物流信息系统的特点是信息量大，交换频繁；传递量大，时间性强；环节多，点多，线长。所以要建立技术先进的国际物流信息系统。国际贸易中EDI的发展是一个重要趋势。我国应该在国际物流中加强推广EDI的应用，建设国际贸易和跨国经营的高速公路。上述主要系统应该和配送系统、装搬系统以及流通加工系统等有机联系起来，统筹考虑，全面规划，建立我国适应国际竞争要求的国际物流系统。

三、建立和完善物流网络，促进国际物流合理化 国际贸易和经营的竞争要求国际物流系统的物流费用要低，顾客服务水平要高。为实现这一目标，建立完善的国际物流系统网络十分重要。

1、国际物流系统网络概念 国际物流系统网络是指由多个收发货的"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网络的有机整体。收发货节点是指进、出口国内外的各层仓库，如制造厂仓库、中间商仓库、口岸仓库、国内外中转点仓库以及流通加工配送中心和保税区仓库。国际贸易商品就是通过这些仓库的收入和发出，并在中间存放保管，实现国际物流系统的时间效益，克服生产时间和消费时间上



的分离，促进国际贸易系统的顺利运行。连线是指连接上述国内外众多收发货节点间的运输，如各种海运航线、铁路线、飞机航线以及海、陆、空联合运航线。这些网络连线是库存货物的移动（运输）轨迹的物化形式；每一对节点有许多连线以表示不同的运输路线、不同产品的各种运输服务；各节点表示存货流动暂时停滞，其目的是为了更有效的移动（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、电报以及目前的EDI电子数据交换等），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提单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联的。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。从而决定了国际物流系统的合理布局合理化问题。在合理布局国际物流系统网络的前提下，国际商品由卖方向买方实体流动的方向、规模、数量就确定下来了。即国际贸易的贸易量、贸易过程（流程）的重大战略问题，进出口货物的卖出和买进的流程、流向，物流费用国际贸易经营效益等，都一一确定出来了。完善和优化国际物流网络，有利于扩大我国国际贸易，提高我国跨国公司的竞争能力和成本优势。

2、建立和完善国际物流系统网络应注意的问题 首先，在规划网络内建库数目、地点及规模时，都要紧密围绕着商品交易计划，乃至一个国家宏观国际贸易总体规划。其次，明确各级仓库的供应范围、分层关系及供应或收购数量，注意各层仓库间的有机衔接。诸如：生产厂家仓库与各中间商仓

库、港（站、机场）区仓库以及出口装运能力的配合和协同，以保证国内外物流畅通，少出现或不出现在某一层仓库储存过多、过长的不均衡状态。再次，国际物流网点规划要考虑现代物流技术的发展，留有余地，以备将来的扩建。为发展外向型经济，扩大国际贸易，增强商品在国际市场上的竞争力，建立健全高效、通畅的国际物流体系，实现国际物流合理化和国际贸易扩大化。

### 3、国际物流合理化建议

我国的国际物流系统网络已经具有一定的规模，为了促进我国国际物流系统网络更加合理，应该采取以下措施：

- 第一，合理选择和布局国内、外物流网点，扩大国际贸易的范围、规模，以达到3费用省、服务好、信誉高、效益高、创汇好的物流总体目标。
- 第二，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桥运输的规模，增加物流量，扩大进出口贸易量和贸易额。
- 第三，缩短进出口商品的在途积压，它包括进货在途（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）、结算在途（如托收承付中的拖延等），以便节省时间，加速商品和资金的周转。
- 第四，改进运输路线、减少相向、迂回运输。
- 第五，改进包装，增大技术装载量，多装载货物，减少损耗。
- 第六，改进港口装卸作业，有条件要扩建港口设施，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人港。
- 第七，改进海运配载，避免空仓或船货不相适应的状况。
- 第八，综合考虑国内物流运输。在出口时，有条件要尽量采用就地就近收购、就地加工、就地包装、就地检验、直接出口的物流策略。

100Test 下载频道开通，各类考试题目

直接下载。详细请访问 [www.100test.com](http://www.100test.com)