



学习目的与要求

1. 了解国际贸易运输的含义、特点及其在国际贸易中所发挥的重要作用；
2. 了解国际海洋运输的特点及海上运输的地区分布；
3. 掌握世界主要航线、港口和主要运河、海峡，掌握主要港口间的通航路线；
4. 掌握国际铁路运输的主要干线，熟悉中国与邻国间的主要铁路线和边境站；
5. 掌握国际公路运输的优势及其发展趋势，了解主要的国际公路干线；
6. 了解世界主要航空站和航线。



新闻链接

霍尔果斯——中国与哈萨克斯坦间的边境站

尘土飞扬的干草原上一片荒凉，几栋崭新华丽的建筑拔地而起，与旁边生锈的航运集装箱极不协调。其中一栋高楼的墙体为大理石与玻璃打造，看上去闪亮耀眼，里面却空空如也，只有底层有一家免税商店。隔壁有家商店在卖俄罗斯蜂蜜和中国女鞋，两种商品并排摆在货架上。这就是地处中国与哈萨克斯坦边境的霍尔果斯(Khorgos)。

霍尔果斯是中国西部最大的公路和铁路进出口口岸。口岸中心沿中哈界河横跨中哈两国，经由专门通道连为一体，实行全封闭管理。中心分为中、哈两部分，于2012年4月正式投入运营。在哈方一侧的经济特区业务范围包括集装箱服务、仓储服务、货物分类及包装等。通过陆港，来自中国等亚太国家和地区的货物将过境哈萨克斯坦运往俄罗斯和欧洲各国，这不但能缩减运输距离和时间，还将给哈方带来巨大经济效益。

哈萨克斯坦铁路总公司总裁马明在年度新闻发布会上回答新华社记者提问时表示，哈铁总公司计划在未来几年内吸引更多中欧贸易物流采用经哈萨克斯坦的铁路运输，争取让过境哈萨克斯坦的铁路运输量达到中欧海运贸易运输量的10%，他预计由此带来的中哈霍尔果斯口岸建设将为哈萨克斯坦创造超过25 000个工作岗位。

马明说，在过去的一年哈萨克斯坦经济受国际油价下跌和货币贬值的影响，进出口都有较大幅度的下滑，但从中国经哈萨克斯坦去往欧洲的集装箱货运却几乎增长了一倍。他预计2016年经哈转运的铁路运输仍然有很大增长潜力，而哈方希望过境货物流量的增加也可以带动霍尔果斯口岸以及经济区的建设。

据哈铁总公司提供的材料，哈方计划在2016年投资2 450亿坚戈(合9亿美元)扩建霍尔果斯口岸，为铁路运输建设225公顷的集装箱堆放区和近130公顷的集装箱装卸区，

将霍尔果斯口岸的铁路货物吞吐能力扩大到每年 440 万吨以上。另外霍尔果斯还将配套建设 220 公顷以上的工业园区,并招商引资,引进先进的原料加工业、制造业和化工制药等企业,让霍尔果斯发展成为哈萨克斯坦最重要的经济特区之一。

在中国“丝绸之路经济带”战略的推进下,中欧铁路货物运输量有了长足的增长,同时也带动了过境哈萨克斯坦的铁路运输业发展。

哈萨克斯坦总统纳扎尔巴耶夫在 2014 年年末正式启动“霍尔果斯—东大门”经济特区陆港,并表示哈方对这一陆港寄予厚望,希望通过它大幅提高哈萨克斯坦与中国之间的贸易额,并扩大中国与欧洲国家之间的贸易往来。

根据哈铁总公司的说法,从 2011 年到 2014 年,中欧之间经由哈萨克斯坦、通过铁路运输的集装箱数量已增长 18 倍,今年还有望再次翻倍。这条路线对于惠普(HP)等电子公司而言颇具吸引力——惠普协助开拓了这条路线——对这些公司而言,为了比海运更短的运输时间花钱是值得的。从中国到欧洲,通过该路线运输一个集装箱的成本为 9 000 美元左右,而海路运输成本为 3 000 美元,但前者仅需 14~16 天,而海运需要一个月或更长时间。

哈铁总公司希望到 2020 年承运中欧之间 6% 的贸易;目前 98% 的货物通过海路运输。也许未来霍尔果斯有望成为地区和国际贸易中心,扮演亚特兰大在美国的角色。相比海路运输而言,经由霍尔果斯的铁路运输也许会成为供应链的下一件大事。增加这条路线的列车班次,或许也有助于为蔬菜、水果等容易腐坏的产品开辟新的贸易路线。毕竟亚洲有很多商品从来没能进入这个市场。

资料来源:新华网国际频道,2015 年 12 月 22 日。

第一节 国际贸易运输概况

一、国际贸易运输的含义

交通运输是指利用各种运输工具,使人或物品发生空间位置的移动,从而增加物品的价值并实现其使用价值的物质生产部门。在人类社会再生产过程中,运输是一个不可缺少的环节,是生产领域在流通过程中的继续。

根据运输的对象,可把运输分为货物运输和旅客运输两大类。货物运输又可按国家地域划分为国内货物运输和国际货物运输两类。国际货物运输,就是货物在国家与国家、国家与地区之间的运输。在国际贸易中,货物运输是国际商品流通过程中的一个重要环节,是国际贸易的实现方式。国际货物运输可分为贸易物资运输和非贸易物资(如个人携带物品、救援物资等)运输两种。在国际货物运输中,最主要的是贸易物资的运输,非贸易物资的运输往往只是贸易物资运输部门的附带业务。所以,国际货物运输通常也被称为国际贸易运输,从一国来看,就是对外贸易运输。

在国际贸易中,合同项下的标的物价格条款中,一般都包含运输费用,并且运价在商品价格中占有较大的比重,一般约占 10%,有的商品要占到 30%~40%。商品的运价也和商品的生产价格一样,随着国际市场供求关系的变化而围绕着价值上下波动。商品的

运价随着商品的物质形态一起进入国际市场进行交换,商品运价的高低直接影响到国际贸易商品本身的价格变化。可以说,国际货物运输本身属于贸易的范畴,只是其交换的不是有形物品,而是一种服务,因此国际贸易运输属于服务贸易。

二、国际贸易运输的特点

与国内贸易运输相比,国际贸易运输具有如下几个特点。

1. 国际货物运输是一项政策性强的涉外工作

国际货物运输是国际贸易的重要组成部分,它与国际贸易一样要受国际政治、经济形势变化的影响。在处理货物运输过程中,经常会涉及国际关系和国家对外政策等问题,因此,国际货物运输既是一项经济活动,也是一项外事活动。

2. 国际货物运输路线长、环节多

由于国际货物运输是实现国与国之间的商品流动,一般运输距离长、环节多,需要使用不同的运输工具,经过不同的国家和地区,中途须经过多次装卸和搬运。在整个运输过程中,如果其中任何一个环节发生问题,都会影响整个国际货物运输的进度。因此,在办理国际货物运输时,要认真做好运输组织工作,注意各环节之间的衔接,共同做好国际货物运输工作。

3. 国际货物运输涉及面广,情况复杂多变

国际货物运输会涉及国内外的许多单位和部门。在办理国际货物运输过程中,需要同国内外的进出口商、交通运输部门、保险公司、商检机构、银行、海关以及各种代理人发生业务联系。由于各国的政治、经济制度不同,政策、法令、法规不同,贸易和运输习惯也有差异,加之国际货物运输经常受到各国政治、经济形势变化以及自然条件的影响,可变因素多,如果某一方面发生问题,可能会影响整个国际货物运输。

4. 国际货物运输时间性强

在国际贸易中,能否按时将进出口货物从发货地运到目的地交给收货人是非常重要的,因为货物按时发运是市场竞争的需要。如果货物不能及时装运,运输迟缓,到货慢,就会影响国际贸易的开展,甚至会减少销路或丢失市场。尤其是某些鲜活商品或季节性商品的运输,就更要抢时间、争速度,及时完成运输任务。另外,在进出口贸易合同中,按时交货也是卖方应履行的义务之一。如果发货人没有按合同约定的时间交货,买方可以以卖方违反合同要件为由,取消合同。

5. 国际货物运输风险大

国际货物运输要远涉重洋,跨越山河,沿途可能要经过各种不同社会制度、不同文化的国家和地区。国际形势的变化、社会动乱、战争、封锁禁运、各种自然灾害以及意外事故的发生都会影响到国际货物运输,甚至会带来严重的后果。因此,国际货物运输要承担很大的风险。

三、国际贸易运输的作用

国际贸易运输是交通运输的重要组成部分。运输是随着商品生产和商品交换而产生、发展的,没有运输,即商品的位移,要进行商品交换是不可能的。在国际贸易中,进出

口商品在空间上的流通范围更为广阔,运输工作更是不可缺少的重要环节。商品成交后,通过运输,按照约定的时间、地点和条件把商品交给对方,贸易的全过程才最后完成。随着商品生产的不断发展和交换范围日益扩大,运输业也得到了相应的发展,而运输业的发展又为开拓越来越广阔的市场提供了可能性。这是因为运输业的发展加快了货运速度,增加了货物运载量,缩短了流通时间,节省了流通费用,扩大了各国对外贸易商品的流通量,从而推动了国际贸易的发展。由此可见,运输在国际贸易中所占的地位日益重要。

四、国际贸易运输组织机构

从事运输的机构很多,其中从事国际贸易运输的机构比从事国内贸易运输的机构要多。国际贸易运输不但涉及运输企业、进出口企业,而且还要与包装、仓储、检验、海关、保险、银行、装卸公司、港口、车站、机场及各种代理人发生联系。尽管从事国际贸易运输的机构很多,但归纳起来主要涉及以下三个方面。

1. 外贸部门

外贸部门也可称为进出口商,是指有外贸经营权的进出口贸易公司。这些公司专营国际间的进出口业务,被称为货主。在商品买卖中,贸易合同签订以后,无论这些公司是买方还是卖方,都必须根据合同条款的规定,办理进出口商品的运输事宜。它们是货物运输工作中的托运人或收货人,是运输合同的当事人。

2. 交通运输部门

交通运输部门是专门经营水上、铁路、公路、航空等客货运输的机构。它们一般都拥有大量的运输工具,为货主提供运输服务,是货物运输工作中的承运人。

3. 货运代理人

货运代理人是根据委托人的要求,代表委托人办理货物运输业务的机构。有的代理人受承运人的委托,向货主揽取货物;有的代理人受货主委托,向承运人办理货物的托运事宜;也有的代理人兼营承托双方的业务。在运输合同中,货运代理人不是合同中的当事人,它们属于中间人的性质,在承运人和托运人之间起桥梁作用。

第二节 国际海洋货物运输

一、国际海洋货物运输概况

海洋运输是历史悠久的国际贸易运输方式。海洋运输简称海运,是指使用船舶(或其他水运工具)通过海上航道运送货物和旅客的一种运输方式。海洋运输是货物运输的主要载体,承载量最多、最经济。目前,国际贸易总运量的70%是通过海洋运输完成的。中国对外贸易运输量则有90%是通过海上运输完成的。海洋运输已成为国际贸易中最重要的运输方式。

(一) 国际海洋运输的特点

1. 运输量大

海上运输的工具是船舶,目前船舶正在向大型化方向发展,如50万~60万吨的巨型

油轮,以及大型集装箱货船等。船舶的承载能力远远大于火车、汽车和飞机,它是运输能力最大的工具。

2. 通过能力大

海洋运输利用天然航道四通八达,不像火车、汽车受轨道和道路的限制,因而通过能力要超过火车和汽车。如果政治、经济贸易条件发生变化,还可随时改变航线驶往目的港。

3. 运费低

海洋航道天然形成,港口设备一般均为政府修建,再加之由于运量大、航程远,分摊于每吨中的费用成本较低,充分发挥了规模经济效益,因此,运费相对来说较低。据统计,海运运费一般为铁路运费的 1/5,公路运费的 1/10,航空运费的 1/30。这就为低值大宗货物的运输提供了有利的运输条件。

4. 适应运输各种货物

由于上述特点使海洋运输适应运输各种货物,尤其是一些火车、汽车无法运输的特种货物,如石油井架、机车等均可利用海洋运输。

5. 速度慢

与其他运输方式比较,海洋运输速度较慢,班轮的航行速度也只有 30 海里/小时左右,其他商船的速度则更慢,因而不宜用来运输易腐烂的货物。

6. 风险大

商船在海上航行,受气候和自然条件影响较大,航期有时不能得到保证,遇险的可能性很大。同时,海洋运输也存在着社会风险,如战争、罢工、贸易禁运等。因此,海洋货物运输需要保险,以转嫁损失。

尽管海上运输存在着速度慢、风险大等不足,但由于它具有运量大、运费低等其他运输方式不可比拟的优越性,因此,它在国际贸易中占有重要地位和作用。国际贸易运输主要靠海洋运输来完成,海洋运输是国际贸易中最重要的运输方式。

(二) 世界海上运输量的地区分布

海洋运输是各国对外贸易的主要运输方式。近年来,世界海上运输的发展速度仅次于公路,比铁路、航空、内河运输快许多。1984年,世界海上运输总量不过 4.9 亿吨,到 1990 年,已经增至近 60 亿吨。联合国发布的海上运输数据表明(见表 3-1),自 20 世纪 70 年代以来,国际海上运输的货量呈快速增长的态势,除 2009 年受 2008 年国际金融危机的影响有所下降外,其他年份都保持着较高幅度的增长。到 2010 年,海洋运输总量已达到 84 亿吨以上,2014 年上升到 98.4 亿吨。

表 3-1 国际海上货物运输量 百万吨

年份	石油	主要大宗货物*	其他干货	总量
1970	1 442	448	676	2 566
1980	1 871	796	1 037	3 704
1990	1 755	968	1 285	4 008

续表

年份	石油	主要大宗货物*	其他干货	总量
2000	2 163	1 288	2 533	5 984
2006	2 698	1 836	3 166	7 700
2007	2 747	1 957	3 330	8 034
2008	2 742	2 059	3 428	8 229
2009	2 642	2 094	3 122	7 858
2010	2 752	2 333	3 323	8 408

注：* 主要大宗货物包括铁矿石、粮食、煤炭、铝土等。

数据来源：联合国海上运输评论，2011。

由于海洋运输有通过能力大、运载力强、运费低等特点，因此选择海上运输方式的大多是一些大宗货物，其中最重要的是石油。依据 2010 年的数据，海上运输总量中，石油运输占到 32.7%，煤炭、铝土、铁矿石、粮食等大宗货物占比 27.7%，也是海上运输的主要货物（见图 3-1）。

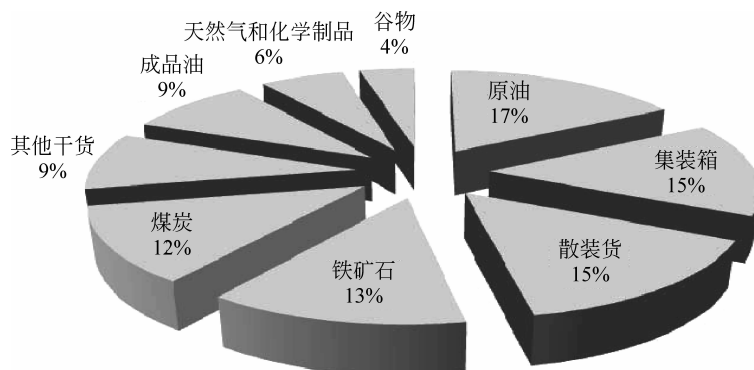


图 3-1 2014 年海上货物运输量结构

数据来源：联合国海上运输评论，2011。

海上货运量的地区分布不平衡。从国家类型来看，无论是装船量还是卸货量，发展中经济体在海上货物运输中所占比重都是最高的。例如在 2010 年，发展中经济体装船货物量占总量的比重为 60.2%，而发达国家只有 33.7%，这主要是因为许多发展中国家通过海上运输向外输出石油、铁矿石等大宗货物。

从地区分布来看，亚洲国家占有最大的份额，2010 年装船货物量占总量之比为 37.9%，主要是西亚的原油出口和东亚、东南亚的工业品出口。而在亚洲地区卸载货物量占总量之比为 45.9%，主要包括工业制成品和矿物燃料。美洲地区向外输出的货运量占总量的 13.4%，非洲和大洋洲分别为 8.7% 和 0.1%。

依据联合国 2015 年 1 月的数据，世界商船队的载重吨位为 173 456 万吨，其中发达国家控制了世界商船队的绝大部分，其商船队总吨位占世界的 70% 以上。其中，日本、美国等贸易大国以及具有航海传统的国家和地区，如希腊、挪威等，大都拥有规模庞大的商

船队(见表 3-2)。2015 年 1 月,希腊商船队的总规模达 27 943 万吨,占世界的 16.11%,居世界第一位;日本 23 068 万吨,占比 13.3%;中国商船队规模超过德国,位居第三,总载重量为 15 756 万吨,占比 9.08%。此外,韩国、美国、挪威、中国香港、丹麦、中国台湾也位列世界十大海上运输国家(地区),新加坡、百慕大、意大利、英国、土耳其等也是海上运输大国。发达国家的商船队虽然规模庞大,但其商船的绝大部分属于方便旗船。如希腊和日本的方便旗船载重吨位占其商船队总载重吨位的比重都超过 80%,德国超过 90%,中国相对较低,为 40.2%。

表 3-2 世界主要国家和地区商船队概况

国家和地区	船舶数量				总载重量 /dwt*	在世界占比 /%
	本国旗船	方便旗船	总数	方便旗船 占比/%		
世界	—	—	48 525	—	173 456	100.00
希腊	796	3 221	4 017	80.2	27 943	16.11
日本	769	3 217	3 986	80.7	23 068	13.30
中国	2 970	1 996	4 966	40.2	15 756	9.08
德国	283	3 249	3 532	92.0	12 204	7.04
新加坡	1 336	1 020	2 356	43.3	8 402	4.84
韩国	775	843	1 618	52.1	8 018	4.62
中国香港	727	531	1 258	42.2	7 532	4.34
美国	789	1 183	1 972	60.0	6 026	3.47
英国	477	750	1 227	61.1	4 838	2.79
挪威	848	1 009	1 857	54.3	4 637	2.67
中国台湾	117	752	869	86.5	4 551	2.62
百慕大	5	317	322	98.4	4 222	2.43
丹麦	392	538	930	57.8	3 618	2.09
土耳其	576	954	1 530	62.4	2 769	1.60
摩纳哥	0	260	260	100.0	2 393	1.38

注: * dwt 是 dead weight tonnage 的缩写,是表示“载重吨”。计算方式为:该船舶的“最大排水量”(mdt)减去“船舶自重”(ldt)。

数据来源:联合国海上运输评论,2015。



专题 3-1

方便旗船

船舶必须取得某国(地区)的国籍,悬挂该国(地区)的旗帜才可以航行和营运,也就是

“船舶登记”。方便旗船是指在外国登记、悬挂外国国旗、在国际航运市场上进行营运的船舶。第二次世界大战以后,方便旗船迅速增加,挂方便旗的船舶主要是一些海运较发达的国家和地区,如美国、日本、希腊、韩国和中国香港等。这些国家和地区的船东将他们的船舶转移到外国去进行登记,通过这种登记可为船舶所有人带来种种利益,如可自由制定运价而不受政府管制;可逃避国家高额征税和军事征用;可自由处理船舶与运用外汇;可自由雇用外国船员,支付较低的工资;可降低船舶标准,节省修理费用;可降低营运成本,增强竞争力等。经国际运输业工人联合会(ITF)认定,公开允许外国船舶在本国进行登记的国家主要有安提瓜和巴布达、巴哈马、百慕大、开曼群岛、塞浦路斯、直布罗陀、洪都拉斯、黎巴嫩、利比里亚、马耳他、马绍尔群岛、荷属安第列斯、巴拿马、圣·文森特、斯里兰卡、瓦努阿图。这些国家可通过这种登记为本国增加外汇收入。

资料来源:依据中国海事服务网的相关资料整理所得。

二、世界主要航线

世界各地水域在港湾、潮流、风向、水深及地球球面距离等自然条件限制下,可供船舶航行的一定路径,称为航路。海上运输承运人在许多不同的航路中,根据主观和客观条件,为达到最大的经济效益所选定的营运通路称为航线。

根据不同标准,海运航线可分为不同类型。按照船舶经营方式,可将航线分为定期航线和不定期航线。定期航线是指使用固定的船舶,按固定的船期航行,靠泊固定的港口,以相对固定的运价经营客货运输业务的航线。定期航线的经营,以航线上各港口有持续的和比较稳定的往返货源为先决条件,所以定期航线又称为班轮航线。不定期航线是相对于定期航线而言的,是指使用不固定的船舶,按不固定的船期航行,靠泊不固定的港口,以租船市场的运价,经营大宗、低价货物运输业务为主的航线。按航程远近,可将航线分为远洋航线、近洋航线和沿海航线。远洋航线是指使用船舶跨越大洋的运输路线;近洋航线是指一国内部各港口和邻近国家港口间的海上运输路线,如中国各港口到日本各港口的航线;沿海航线是指一国各港口间的海上运输路线。

(一) 大西洋航线

(1) 西北欧—北美东海岸航线。它为北美至西欧间的运输线,西起北美的东部海岸,北经纽芬兰横跨大西洋至西欧,是世界上两个最发达地区之间的海运航线,两岸拥有世界40%的重要港口,80%的海洋货运,是世界上最繁忙的货运航线。该航线冬季风浪大,并常有浓雾与冰山,对航运安全有威胁。

(2) 西北欧、北美东海岸—加勒比海航线。此航线是出英吉利海峡后横渡北大西洋,到达加勒比海沿岸各港口。行驶该航线的船舶在到达加勒比海沿岸各港口后,还可继续经巴拿马运河到达美洲太平洋沿岸的港口。

(3) 北美东海岸、西北欧—直布罗陀—地中海—苏伊士运河—印度洋—亚洲、太平洋地区航线。它是欧洲通往亚洲的重要通道,也是世界上最繁忙的航线之一。西向货物以初级产品和农矿原料为主,是海湾国家出口石油至欧洲、北美的主要运输线;东向货物主要是工业制成品。

(4) 地中海、西北欧—南美东海岸航线。这一航线一般经过西非大西洋岛屿、加纳

利、佛得角群岛,到达南美东海岸各港口。

(5) 北美东海岸、西北欧—西非—中南非—好望角—远东航线。它是波斯湾地区通往西欧、北美的石油运输线。运往西欧、北美的 25 万吨以上的巨型油轮必须经过这条航线。

(6) 南美东海岸—好望角—远东航线。它是南美东海岸国家从海湾地区进口石油,或巴西出口铁矿石至远东地区的运输线。中国从南美东海岸进口的石油和铁矿石也走该航线。

(二) 太平洋航线

(1) 远东—北美西海岸航线。它包括从中国、朝鲜、日本和俄罗斯远东各港口到加拿大、美国、墨西哥等北美西海岸各港口的航线。

(2) 远东—巴拿马运河—加勒比海、北美东海岸航线。此航线从远东地区出发,经夏威夷群岛至巴拿马运河后,到达加勒比海、北美东海岸各港口。

(3) 远东—南美西海岸航线。此航线是从远东出发,途经夏威夷群岛南部的莱恩群岛附近穿越赤道进入南太平洋,至南美西海岸各港口。

(4) 远东—东南亚及印度洋航线。它是中国、朝鲜、日本、韩国等国家至东南亚各国主要港口,以及向西经马六甲海峡去往印度洋、大西洋沿岸各港口的航线。东海、台湾海峡、巴士海峡、南海是该航线船只的必经之路,也是日本从中东和东南亚各国进口石油的运输线。

(5) 远东—澳新航线。该航线分为两条:一条是从中国北方和日本各港口去澳大利亚东海岸和新西兰港口的航线,走琉球、加罗林群岛进入所罗门海、珊瑚海;但中澳之间的集装箱航线则由中国北方港口南下经中国香港加载后途经南海、苏拉威西海、班达海、阿拉弗拉海,后经托雷斯海峡进入珊瑚海、塔斯曼海。另一条是从中国和日本去澳大利亚西海岸的航线,多半经菲律宾海、苏拉威西海,然后经望加锡海峡、龙目海峡南下。

(6) 南太平洋航线。它是澳大利亚、新西兰跨越太平洋至北美东西海岸各港口的航线。澳、新至北美西海岸航线大多途经苏瓦、檀香山等太平洋上的重要航站。澳、新至北美东海岸航线则多半取道社会群岛中的帕皮提,后经巴拿马运河到达。

(7) 北美—东南亚航线。该航线途经夏威夷、关岛、菲律宾等地,而北美东海岸和加勒比海各港口要经巴拿马运河才能到达东南亚各国。

(三) 印度洋航线

印度洋是连接大西洋和太平洋的重要通道。印度洋航线过往的货物以石油运输为主,但也有不少大宗货物往来于该航线。

(1) 波斯湾—好望角—西欧、北美航线。该航线过往的主要是 25 万吨以上的巨型油轮,它是世界主要的海上石油运输线。

(2) 波斯湾—东南亚—日本航线。该航线东行经马六甲海峡或经龙目、望加锡海峡至日本。

(3) 苏伊士运河—地中海—西欧、北美航线。该航线可通行 30 万吨级的油轮,石油是该航线的主要货种。

此外,印度洋还有以下一些航线:远东—东南亚—东非航线;远东—东南亚—地中海—西北欧航线;远东—东南亚—好望角—西非、南美航线;澳新一地中海—西北欧航线;印度洋北部地区—亚太航线;印度洋北部地区—欧洲航线。

(四) 世界集装箱运输航线

集装箱运输是指以集装箱这种大型容器为载体,将货物集合组装成集装单元,以便在现代流通领域内运用大型装卸机械和大型载运车辆进行装卸、搬运作业和完成运输任务,从而更好地实现货物“门到门”运输的一种新型、高效率和高效益的运输方式。集装箱运输具有高效益(节约包装费用、减少货损货差、降低运输成本)、高效率(装卸效率很高)等优越性,同时也需要对船舶、集装箱、港口进行巨额的投资以及运输系统中各环节的高度协作。

目前,世界集装箱货物贸易主要在北美、西欧、远东和澳大利亚之间进行,这些地区的经济发达程度高,适箱货源丰富,集装箱货运量大。集装箱船的运营一般是在主要贸易港口之间进行,其他港口到主要港口间的运输是以支线船的运输来进行的。国际定期班轮航线的集装箱运输,就是以这些地区的航线为中心来经营的。

目前,世界上规模最大的三条主要集装箱航线是远东—北美航线,远东—欧洲、地中海航线和北美—欧洲、地中海航线。

(1) 远东—北美航线。此航线又称北太平洋航线,分为两条,一条是远东至北美西岸航线,另一条是远东至北美东岸航线。远东至北美西岸航线主要由远东至加利福尼亚航线和远东至西雅图、温哥华航线组成。该航线是世界集装箱运输的主干线之一。它除了承担太平洋沿岸附近地区的货物运输外,还连接墨西哥湾和北美东岸各港口以及通往美国中西部的内陆联合运输。该航线连接的主要港口有:北美太平洋沿岸的洛杉矶、长滩、西雅图、温哥华和西太平洋沿岸的东京、名古屋、横滨、釜山、仁川、上海、中国香港、基隆、高雄等港口。

远东至北美东岸集装箱航线上的主要干线是日本至纽约航线。该航线将远东地区的东京、名古屋、横滨、大阪、釜山、仁川、上海、中国香港、基隆、高雄以及澳大利亚各港口,与北美东岸的纽约、波士顿、费城、休斯敦、新奥尔良等港口相连。

(2) 远东—欧洲、地中海航线。远东—欧洲、地中海航线由远东至欧洲以及远东至地中海航线组成。该航线涉及的港口主要有:欧洲的鹿特丹、汉堡、不来梅、安特卫普、勒阿弗尔、南安普敦以及上面提到的远东地区的主要港口。而北欧的一些港口,则是通过支线集装箱运输同远东和欧洲航线相连的。地中海地区的港口主要有:西班牙南部的阿尔赫西拉斯、意大利的焦亚陶罗和位于地中海中央、马耳他岛南端的马尔萨什洛克等港口。

(3) 北美—欧洲、地中海航线。它又称北大西洋航线,由欧洲、英国至北美东岸航线、地中海至北美东岸航线、五大湖至欧洲航线组成。该航线以美国东岸为中心开展对西北欧、地中海及澳大利亚地区的集装箱运输。

三、世界主要港口

(一) 世界主要港口的吞吐量

港口是具有水陆联运设备和条件,供船舶安全进出和停泊的运输枢纽。它是海上运