



面向“十二五”高等教育课程改革项目研究成果

国际货运代理实务

GUOJI HUOYUN DAILI SHIWU

主编 李杰 张颖 吴景新



 **北京理工大学出版社**
BEIJING INSTITUTE OF TECHNOLOGY PRESS

面向“十二五”高等教育课程改革项目研究成果

国际货运代理实务

主 编	李 杰	张 颖	吴景新	
副主编	李彩其	刘淑静	王少娥	刘 勇
参 编	赵淑芳	张利儒	赵 静	王海娟
主 审	刘雅丽	李建欣		

 **北京理工大学出版社**
BEIJING INSTITUTE OF TECHNOLOGY PRESS

内 容 简 介

本书详细讲述了国际货运代理在各种运输方式中的具体操作流程、工作岗位及岗位内容。全书共分6个项目,国际货代基本业务知识、进出口海运货代实训、进出口空运货代实训、国际铁路运输货代实训、国际公路运输货代实训和集装箱多式联运实训等内容。本书理论知识与实践知识相结合,重点突出实践应用操作,各章节课后都配以相关实训。本书既可以作为高等院校学生的教材书,也可作为国际货代企业的员工培训教材或相关工作岗位工具书。

版权专有 侵权必究

图书在版编目(CIP)数据

国际货运代理实务 / 李杰, 张颖, 吴景新主编. —北京: 北京理工大学出版社, 2013. 1

ISBN 978 - 7 - 5640 - 7100 - 4

I. ①国… II. ①李…②张…③吴… III. ①国际货运 - 货运代理 - 高等学校 - 教材 IV. ①F511.41

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2012) 第 302684 号

出版发行 / 北京理工大学出版社

社 址 / 北京市海淀区中关村南大街 5 号

邮 编 / 100081

电 话 / (010)68914775(办公室) 68944990(批销中心) 68911084(读者服务部)

网 址 / [http:// www. bitpress. com. cn](http://www.bitpress.com.cn)

经 销 / 全国各地新华书店

印 刷 / 北京兆成印刷有限责任公司

开 本 / 710 毫米 × 1000 毫米 1/16

印 张 / 18.75

字 数 / 349 千字

版 次 / 2013 年 1 月第 1 版 2013 年 1 月第 1 次印刷

印 数 / 1 ~ 1500 册

定 价 / 44.00 元

责任校对 / 周瑞红

责任印制 / 吴皓云

图书出现印装质量问题, 本社负责调换

前 言

本书定位于理论教学与实践教学相结合，重点突出国际货运代理实务的操作环节及工作内容。通过引入国际货运代理基本业务知识，分项目对国际海运、国际空运、国际铁路货物运输、国际公路货物运输和国际集装箱多式联运等方面的操作流程、工作环节、单证填制等内容进行了详细编写。力图使读者通过本书能够全面了解国际货运代理的基本知识及国际货运代理公司的运营方式、工作岗位和工作内容。

本书既可作为高等院校物流专业、报关与国际货运专业的教材，也可作为国际货运代理企业进行员工培训的教材，还可作为相关工作岗位人员的工具书。

本书编写具体分工如下：李杰（项目一），刘淑静、吴景新（项目二），刘淑静、张利儒（项目三），张颖、王海娟（项目四），李彩其、王少娥（项目五），刘勇、赵淑芳、赵静（项目六）。由李杰、张颖、吴景新担任主编，李彩其、刘淑静、王少娥、刘勇担任副主编，刘雅丽、李建欣担任主审。

在本书编写过程中，我们参阅了大量文献资料，借鉴和吸收了国内外众多学者的研究成果，在此向有关作者一并致谢。由于编者水平所限，错误在所难免，如有不妥之处，敬请读者斧正。

编 者
2012 年 7 月

目 录

项目一 国际货代基本业务知识	001
任务一 海运基本知识	002
任务二 空运基本知识	031
项目二 进出口海运货代实训	067
任务一 班轮运费的计算	068
任务二 海运提单的填制	074
任务三 海运货代业务环节认知	080
任务四 海运货代业务综合实训	093
项目三 进出口空运货代实训	129
任务一 国际航空货运基础知识	130
任务二 航空货物运费计算	138
任务三 进出口空运货代流程	147
任务四 航空货运单据的缮制	163
任务五 航空货运代码及缩写	169
项目四 国际铁路运输货代实训	179
任务一 国际铁路货物联运认知	180
任务二 国际铁路联运运输单据的填制	187
任务三 国际铁路货物运输费用计算	202
任务四 国际铁路货运业务操作流程	212
任务五 内地与香港、澳门地区的铁路货物运输	223
项目五 国际公路运输货代实训	232
任务一 国际公路货物运输认知	233
任务二 国际公路货物运输费用计算	237
任务三 国际公路货物运输单据填制	240
任务四 国际公路货物运输业务流程	249
项目六 集装箱多式联运实训	256
任务一 集装箱多式联运认知	257

任务二	集装箱多式联运运费计算	278
任务三	国际集装箱多式联运的发展趋势及经营策略	284
任务四	集装箱多式联运实务	287
参考文献		293

项目一

国际货代基本业务知识

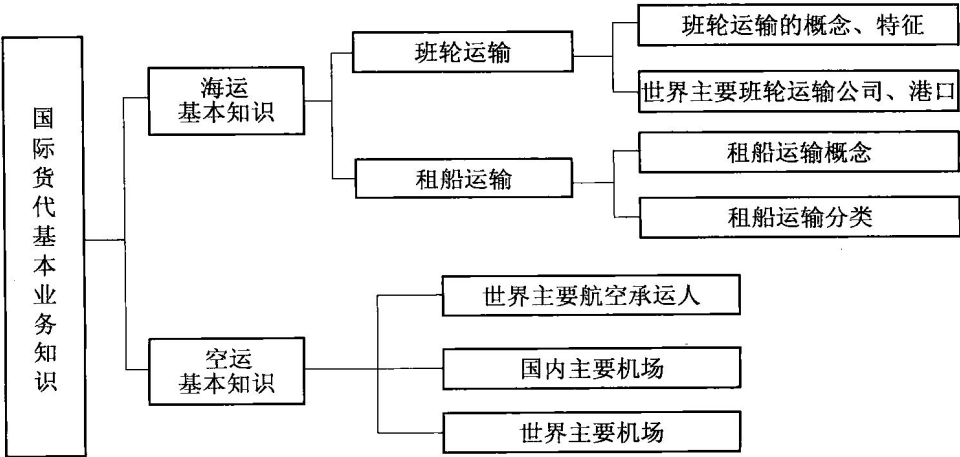
学习目标

- 知识目标
- 掌握班轮运输的概念、特征和作用
 - 了解世界主要班轮运输公司情况、港口情况
 - 掌握租船运输的概念和特征
 - 了解世界主要航空公司情况

能力目标

工作任务	能力目标
海运基本知识	1. 了解班轮运输的概念、特征和作用 2. 了解世界主要班轮运输公司 3. 了解国内主要港口和世界主要港口 4. 熟练认知租船运输的相关知识 5. 掌握租船运输分类
空运基本知识	1. 了解世界主要航空承运人 2. 了解国内、国外主要机场及代码

本项目的知识体系



任务一 海运基本知识

一、班轮运输

(一) 班轮运输的定义

班轮运输 (Liner Shipping), 也称定期船运输, 是指班轮公司将船舶在特定航线的各既定挂靠港口之间, 按事先公布的船期表和运费率往返航行, 从事客货运输业务的一种运输方式。班轮运输适合于货流稳定、货种多和批量小的杂货运输。

最早的班轮运输是杂货班轮运输。杂货班轮运输的货物以件杂货为主, 还可以运输一些散货、重大件等特殊货物。20 世纪 60 年代后期, 随着集装箱运输的发展, 班轮运输中出现了以集装箱为运输单元的集装箱班轮运输方式。由于集装箱运输具有运送速度快、装卸方便、机械化程度高、作业效率高及便于开展联运等优点, 到 20 世纪 90 年代后期, 集装箱班轮运输已经逐渐取代了传统的件杂货班轮运输。

(二) 班轮运输的特点

(1) 具有“四固定”的特点, 即固定航线、固定港口、固定船期和相对固定的费率。这是班轮运输的最基本特征。

(2) 班轮运价内包含装卸费用, 即货物由承运人负责配载装卸, 承托双方不计滞期费和速遣费。

(3) 承运人对货物负责的时段是从货物装上船起, 到货物卸下船止, 即“船舷至船舷”或“钩至钩”。

(4) 承运双方的权利义务和责任豁免以签发的提单为依据, 并受统一的国际公约制约。

(三) 班轮运输的作用

(1) 有利于一般杂货和不足整船的小额贸易货物的运输。班轮只要有舱位, 不论数量大小、挂港多少、直运或转运都可接受承运。

(2) 由于“四固定”的特点, 时间有保证, 运价固定, 为贸易双方洽谈价格和装运条件提供了方便, 有利于开展国际贸易。

(3) 班轮运输长期在固定航线上航行, 有固定设备和人员, 能够提供专门的、优质的服务。

(4) 由于事先公布船期、运价费率, 有利于贸易双方达成交易, 减少磋商内容。

(5) 手续简单, 货主方便。由于承运人负责装卸和理舱, 托运人只要把货物交给承运人即可, 省心省力。

(四) 世界主要班轮公司情况

世界主要班轮公司情况参考表 1-1 所示 Alphaliner 公司统计的 20 个大班轮公司

表 1-1 Alphaliner 公司统计的 20 个大班轮公司最新排名（截至 2011-01-01）

公司	排名	(TEU) 总计	艘数总计	自有船舶 TEU	自有船舶 艘数	租赁船舶 TEU	租赁船舶 艘数	订造船舶 TEU	订造船舶 艘数	订造船舶占 现有 TEU/%
马士基航运	1	2 143 017	577	1 105 793	206	1 037 224	371	344 784	54	16.1
地中海航运	2	1 880 815	452	972 034	209	908 781	243	459 286	40	24.4
达飞轮船	3	1 209 530	400	443 176	93	766 354	307	272 771	26	22.6
长荣海运	4	603 766	158	330 167	88	273 599	70	176 000	20	29.2
赫伯罗特	5	596 774	136	292 613	60	304 161	76	131 000	10	22.0
南美轮船	6	585 058	156	51 090	10	533 968	146	62 589	8	10.7
美国总统轮船	7	584 780	146	169 866	46	414 914	100	201 180	22	34.4
中远集运	8	544 857	139	309 057	93	235 800	46	313 526	38	57.5
韩进/胜利	9	476 955	104	175 286	33	301 669	71	228 142	22	47.8
中海集运	10	457 162	140	264 376	76	192 786	64	150 400	16	32.9
商船三井	11	399 337	97	193 102	33	206 235	64	82 616	14	20.7
日本邮船	12	386 838	98	289 507	55	97 331	43	29 192	5	7.5
汉堡南美	13	370 851	116	161 126	41	209 725	75	102 400	20	27.6
东方海外	14	353 523	79	274 390	46	79 133	33	71 104	8	20.1
川崎汽船	15	328 327	78	232 724	42	95 603	36	76 576	12	23.3
以星航运	16	322 735	94	174 017	38	148 718	56	155 769	14	48.3
阳明海运	17	322 091	79	187 201	45	134 890	34	108 802	17	33.8
现代商船	18	286 875	55	83 781	14	203 094	41	65 460	5	22.8
太平船务	19	263 558	142	158 454	91	105 104	51	39 606	14	15.0
阿拉伯轮船	20	216 799	55	113 596	27	103 203	28	122 078	10	56.3
数据来源：Alphaliner										

注：引自上海国际海事信息与文献网

最新排名。

1. 马士基航运公司（如图 1-1）

A. P. 穆勒—马士基集团成立于 1904 年，28 岁的阿诺德·彼得·穆勒同父亲彼得·马士基·穆勒船长共同创建了“斯文堡航运公司”，并购买了一条载重 2 200 吨的二手蒸汽货轮。八年后，A. P. 穆勒建立了“1912 轮船公司”，这两家公司目前仍然是 A. P. 穆勒集团的核心企业。2003 年，两家公司合并成为“A. P. 穆勒—马士基集团”。阿诺德·彼得·穆勒先生 1965 年去世后，马士基·麦克—凯尼·穆勒先生继承父业，担任集团领导。A. P. 穆勒—马士基集团总部设在丹麦首都哥本哈根的埃斯普拉纳敦大街，在全世界 125 个国家设有办事机构，雇员总数逾 60 000 人。A. P. 穆勒—马士基集团拥有一支由 250 多艘船只组成的船队，总装载量约为 12 000 000 吨，其中包括集装箱船、油轮、汽车运输船、供给船、专用船和海上石油钻井平台。除航运外，A. P. 穆勒—马士基集团还从事物流业、码头运营及管理、石油天然气的勘探开发和生产、造船、航空运输、工业制造、超级市场和信息技术等多种业务。



图 1-1 马士基航运公司

2. 地中海航运

地中海航运有限公司（Mediterranean Shipping Company S. A., MSC）（如图 1-2）成立于 1970 年，在世界十大集装箱航运公司中排名第二，业务网络遍布世界各地。

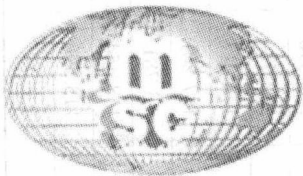


图 1-2 地中海航运

20 世纪 70 年代，地中海航运专注发展非洲及地中海之间的航运服务。至 1985 年，地中海航运拓展业务到欧洲，后更开办泛大西洋航线。虽然地中海航运在 20 世纪 90 年代才踏足远东区，但在这个朝气蓬勃的市场内，已经占有一个重要的地位。最初，地中海航运开办远东至欧洲的航线，然后再开设另一

条航线到澳洲。1999 年，地中海航运的泛太平洋航线正式起航，并迅速广泛地受到寄货人的欢迎。从投资的规模，亦可看到地中海航运对航运业的热诚及其发展的速度。开业初期，地中海航运只有几艘普通货船，时至今日，其已拥有 240 艘集装箱船。事实上，无论依据船只数目，或是依据载运能力，地中海航运都稳居全球第二位。

3. 达飞轮船公司

达飞轮船（CMA CGM）（如图 1-3）始建于 1978 年，总部设在法国马赛（MARSEILLES），是百分百家族控股的私人公司。达飞轮船（CMA CGM）创始人兼集团主席雅克·沙迪/雅克·萨德（Jacques R. Saadé）以黎巴嫩人特有的



图 1-3 达飞轮船公司

精明，经过几次兼并重组，把达飞轮船（CMA CGM）缔造成了法国第一、世界排名第三的航运巨人。截至2009年12月，达飞轮船（CMA CGM）在全球运营集装箱船舶352艘，装载力为790 000 TEU，共有航线170条。达飞轮船（CMA CGM）在全球150个国家和地区设立了650家分公司和办事机构（中国63个），在全球范围内拥有雇员16 400人，其航迹遍及全球400个港口，服务网络横跨五洲四海。

1992年10月，达飞轮船（CMA CGM）正式登陆中国市场——达飞轮船（中国）船务有限公司（简称：达飞中国）应运而生。达飞中国自成立以来，依托法国达飞集团雄厚的航运实力和覆盖全球的服务网络，竭诚为广大中国客户提供迅捷、优质、高效的航运服务。

达飞轮船（CMA CGM）船公司的历史：

1851年 法国邮船公司（CMM）和大西洋轮船总公司（CGT）创立。

1977年 CMM和CGT合并成立法国国家航运公司（CGM）。

1978年 Jacques R Saadé创建法国达飞（CMA）船公司，首次开通至南欧、黎巴嫩和叙利亚的定期航线。

1995年 法国达飞（CMA）船公司的集装箱班轮运输领先于当地其他承运人。

1996年 法国国家航运公司（CGM）私有化，CMA收购CGM。

1998年 收购澳大利亚国家航运公司（ANL）。

1999年 CMA和CGM合并，正式更名为法国达飞海运集团（CMA CGM）。

2000年 达飞轮船（CMA CGM）组建北欧至美国东岸的跨大西洋航线；新辟连接地中海、亚洲和美国西岸的MEX-TPX航线；达飞轮船（CMA CGM）被英国海运杂志《国际集装箱化》选为“2000年度最佳班轮公司”。

2001年 达飞轮船（CMA CGM）未来总部设立在马赛；“达飞·巴尔扎克”号新船首航；随后，另有7艘在马赛命名“达飞·柏辽兹”号的船舶首航；达飞轮船（CMA CGM）世界排名第8位。

2002年 总部新办公大楼竣工；达飞轮船（CMA CGM）跻身世界排名第6位；兼并英国麦克安德鲁航运（Marc Andrews），拓展了其欧洲区域内的近海班轮服务。

2005年 达飞轮船（CMA CGM）成为法国第一、世界排名第三的集装箱全球承运人。

2006年 达飞轮船（CMA CGM）收购了达贸航运（DELMAS）。

2007年 达飞轮船（CMA CGM）收购了中国台湾正利航运（CNC）、摩洛哥航运公司（COMANAV）和美国航运公司（USL）。

2008年 达飞轮船（CMA CGM）收购了一家叫ARB的伦敦保险业务经纪公司；达飞轮船（CMA CGM）打造出第一艘11 000 TEU级集装箱船。

2009年 达飞轮船（CMA CGM）打造出第一艘11 400 TEU级环保型集装箱船；大宇造船成功交付了达飞轮船（CMA CGM）的新造1.33万TEU集装箱船。该船被命名为“CHRISTOPHE COLOMB”，将成为达飞轮船（CMA CGM）的旗舰。

4. 长荣海运

长荣海运股份有限公司（如图 1-4）创立于 1968 年 9 月 1 日，成立之初，仅仅以一艘 20 年船龄的杂货船刻苦经营，虽举步维艰，但长荣海运遵循着“创造利润、照顾员工、回馈社会”的经营理念，缔造了许多史上的佳绩；发展至今，共经营约 120 艘全货柜轮，不论是船队规模还是货柜承载量，皆位居全球领先地位。



图 1-4 长荣海运

长荣海运服务网络遍布全球 80 多个国家，服务据点多达 240 余处，所经营的远、近洋全货柜定期航线涵盖全球五大区块：亚洲—北美航线/亚洲—加勒比海地区；亚洲—欧洲航线/亚洲—地中海；欧洲—美国东岸大西洋；亚洲—澳洲/亚洲—模里西斯、南非、南美；亚洲区域航线/亚洲—中东、红海/亚洲—印度次大陆地区。除了主要航线外，亦开辟了区域性接驳船的服务网，如加勒比海及印度次大陆等地区，缩短运送时间，协助货主掌握商机。

为满足全球日益成长的生鲜货品运输往来之需求，长荣海运采用了全新的微电脑控制的冷冻、冷藏货柜，为全球货主提供了更具保障的专业生鲜运输服务，十多年来，该项服务网络已经遍及亚洲、美洲、欧洲、地中海、非洲及澳洲等各主要地区，深获客户好评。

近来，长荣海运透过舱位出售、舱位互换或航线联营等方式，积极与同业间进行策略合作，以期提供货主紧密的运输服务与提升营运绩效。此外，为了扩大码头使用效能，长荣集团自行投资兴建货柜码头，如中国台湾高雄的第五货柜中心、巴拿马货柜码头及意大利塔兰托货柜码头等，以提高船舶在码头的作业效率及降低营运成本。

5. 赫伯罗特

赫伯罗特公司（如图 1-5）诞生于 1970 年 9 月 1 日，其前身为总部设在汉堡的哈帕格和不来梅的北德意志商船（NDL）。在经济一体化的时候，这两个分别成立于 1847 年和 1857 年的公司，一直在海洋运输上活跃了一个多世纪。第一次世界大战前不久，哈帕格和北德意志商船的班轮服务网络增长到遍及全球。在第一次世界大战和第二次世界



图 1-5 赫伯罗特

大战期间，两家公司都失去了它们的船队，但在战后仍能够重新建立起来并大大扩展。随着 20 世纪 60 年代末集装箱运输的繁荣，这两个组织于 1970 年合并成赫伯罗特公司。1997 年，该公司成为一家全资附属公司。

2005 年，赫伯罗特收购了加拿大太平洋航运公司，从而成为世界五大集装箱船公司，并大大扩展其船队服务网络。

赫伯罗特是德国运输公司组成的一个货柜航运公司。它成立于 1970 年，是由 1847 年的哈帕格和 1856 年的北德意志劳埃德（NDL）两个 19 世纪的公司合并的。

赫伯罗特公司于1998年由旅途公司（汉诺威）收购，于2002年成为其全资子公司。

赫伯罗特是目前世界前五大船公司之一，致力于全球化的集装箱服务，在100多个国家拥有约500家分支机构。赫伯罗特拥有超过130艘集装箱船，约410 000标准箱的装载量。业务遍布于南部欧洲、北部欧洲、北美洲、拉丁美洲和亚洲之间。

6. 南美轮船

南美轮船（CSAV）公司（如图1-6）是目前南美洲最大的船运公司，它成立



图1-6 南美轮船

于1872年，是一家总部设在智利的船运贸易企业。南美轮船也是世界上最古老的船公司之一。南美轮船的业务由最初的南美沿海的航运运输服务开始，之后在巴拿马运河开放之前就迅速扩展到覆盖整个

南美洲各大海港的海运运输服务。

南美轮船继续扩展海运运输的范围，逐步扩展到美国航线，之后覆盖到欧洲、俄罗斯远东以及日本、东南亚、亚洲、太平洋群岛以及南美洲的东海岸。南美轮船如今提供的运输项目除了一般的集装箱运输和散装货物之外，也提供冷冻产品和滚装船车辆的运输。利用南美轮船与大西洋、南美洲和世界其他太平洋沿岸建立的广泛而严密的联系，南美轮船的服务得到了进一步的提升。

随着南美轮船的发展，南美轮船能够为客户提供大量集装箱和专为某些特殊货物设计的非常规船舶运输服务。包括冷冻货物、车辆、散装货物和林业产品的运输。南美轮船同样提供多式联运服务，结合南美轮船强大的港口配套服务以及仓储能力，能够为客户提供送至门点的多式联运运输。

7. 美国总统轮船

美国总统轮船（APL）（如图1-7）原来是一家有150年历史的美国船公司，后来在1997年的时候被NOL（东方海皇）吞并，但还是用APL的牌子。

美国总统轮船前身为始创于1848年的太平洋邮船公司。一个半世纪以来，APL经历了激动人心的变革，从而跻身于世界五大航运和物流服务公司之列。



图1-7 美国总统轮船

1849 太平洋邮船公司的第一艘蒸汽机——加利福尼亚号于1849年10月6日由纽约出发，开始其巴拿马运河航线上的航行使命。

1867 1867年1月1日，克罗拉多号缓缓驶离旧金山，远征亚洲。这一意义非凡的航行标志着美国至日本横滨和中国香港的定期航线从此开通：由横滨至函馆、神户、长崎和上海的支线服务也同时通航。

1921 开通纽约与上海之间的航线。

1925 美国总统轮船公司收购太平洋邮船公司。

1978 美国总统轮船中国台湾分公司成立。

1979 中国进入改革开放的新时代，美国总统轮船的货轮重新挂靠大连和青岛港。

1984 美国总统轮船中国香港分公司成立。

1997 与新加坡的海皇集团公司 (NOL GROUP) 合并。美集物流运输中国有限公司 - APL LOGISTICS CHINA LTD. 成立并将总部设于上海。向制造商和经营商提供全球化的供应链管理解决方案。

2000 美皇管理资讯 (上海) 有限公司 APL RAC LTD. 在上海浦东新区成立, 负责管理公司亚洲地区业务的文件处理。同时美国总统轮船公司大中国区的管理办公室也设在这里。

8. 中远集运

中远集装箱运输有限公司, 简称中远集运 (如图 1-8), 是全球领先的综合集装箱航运服务供应商之一, 客户遍及全球。



截至 2010 年年底, 中远集运拥有 139 艘全集装箱船, 总箱位近 40 万标准箱; 公司经营着 80 多条国际航线及数十条国内航线。船舶在全球超过 30 个国家和地区超过 100 个港口挂靠。集装箱运输业务遍及全球, 在全球拥有 400 多个代理及分支机构。在中国本土, 拥有货运机构近 300 个。在境外, 网点遍及欧、美、亚、非、澳五大洲, 做到了全方位、全天候“无障碍”服务。中远集运致力于为客户提供最优质的全球综合集装箱航运服务。

图 1-8 中远集运

9. 韩进海运



图 1-9 韩进海运

韩进海运 (如图 1-9) 作为韩国最大, 世界十大船公司之一, 是一支由 200 多艘集装箱船、散货船和液化天然气船组成的船队, 运营着全球 60 多条定期和不定期航线, 每年向

世界各地运输上亿吨货物。

韩进海运与子公司物流 IT 公司 CyberLogitec、专业船舶管理公司 HSM 和修船厂 ZESCO 保持着有机的合作关系, 相辅相成。

公司共设有 4 个地区总部, 全球 200 多家分支机构和 30 多家公司共同形成了全面的全球营业网。韩进海运的世界级物流运输网络包括 13 座专业码头, 分别位于长滩、安特卫普、高雄、釜山等地及我国上海、青岛、巴生港等 6 个内陆物流基地。

10. 中海集运

中海集装箱运输股份有限公司 (如图 1-10) 是中国海运集团所属主要从事集装箱运输及相关业务的多元化经营企业。经营范围涉及集装箱运输、船舶租赁、揽货订舱、运输报关、仓储、集装箱堆场、集装箱制造、修理、销售和买卖等领域。2004 年 6 月和 2007 年 12 月,



图 1-10 中海集运

中海集运分别在中国香港联合交易所和上海证券交易所成功上市。

截至 2011 年 6 月, 中海集运拥有 150 多艘船舶, 整体运载能力超过 56 万标箱, 位居世界前 10 大班轮公司之列。80 余条国际、国内集装箱航线遍布全球 100 多个国家。近年来, 成功打造的一系列精品航线使中海集运更具市场竞争力。此外, 中海

集运已拥有 300 多个全球代理网点,全面实现了“营销网络化、服务一体化”。

中海集运旗下拥有中海码头、浦海航运、五洲航运、洋山储运和大连万捷等数十家公司,整合了包括船队、码头、集卡、仓储、铁路及空运等多种资源,形成了海铁联运、海空联运、水水联运和水陆联运等多种运输形式,成功打造了完整的综合航运物流产业链,可为全球客户提供全程的“门—门”服务。

11. 商船三井

商船三井与日本邮船及川崎汽船并称为日本三大海运公司,以纯利润及市价总值计算居日本第一位,而销售额则仅次于日本邮船。商船三井的主要源流有二,分别是成立于 1884 年的大阪商船和 1942 年的三井船舶,分属日本的两大财团住友财阀和三井财阀。1964 年,大阪商船与三井船舶合并为大阪商船三井船舶株式会社,开创了日本跨财阀大公司合并的先例。1999 年 4 月,大阪商船三井船舶与当时日本排名第四位的海运公司 Navix Line 合并,改名为商船三井(如图 1-11)。



图 1-11 商船三井

不同于马士基等以集装箱运输为主的海运公司,商船三井的经营范围涉及各个船种。截至 2008 年 3 月底,共计拥有各类商船 845 只、5 434 万重量吨,是世界最大的船队。同时商船三井拥有业界第一的 LNG 船队,以及强大的干散货船和汽车滚装船,而集装箱运输领域则居世界 10 名左右。商船三井的集装箱是以鳄鱼扛集装箱为标志,是个明显而有趣的特征。

12. 日本邮船

日本邮船(NYK)(如图 1-12)自 1885 年公司成立以来,在经历了无数挑战之后稳步成长起来,并已成功跻身世界顶尖船公司之列。日本邮船深知远距离商业贸易在世界经济与文化发展中起着极为重要的基础性作用,并因此一直致力于提供安全、优质的物流集运及班轮运输服务。以法为则,以德为本,日本邮船将为整个国际社会的发展作出最杰出的贡献。日本邮船一直保持着日本及全球航运界的领导地位。不仅承载货运量最大,而且航次最密集。日本邮船的宗旨是最大限度地利用信息技术为客户担供优质和超值的物流运输服务。日本邮船株式会社从自我封闭中脱颖而出而成立的运输公司,如今已经跨洋越海,成为世界海运业重要的服务提供商之一。



图 1-12 日本邮船

NYK(Nippon Yusen Kaisha)公司中的员工渴望意识到公司在社会上的重要作用。100 年以前,当它还是起源于日本的第一家国际航运线时就担任着这一作用。

如今 NYK 公司有着世界最大的货物运输队。还提供内陆运输和相关的国际性后勤服务。另外,提供豪华船舱和各种休闲娱乐船舱。

目前日本邮船提供中国或日本到美国西部,中国到美国东部,中国到地中海,

中国到欧洲, 中国到中南美、加勒比海, 中国到非洲, 中国到澳洲等航线服务。

13. 汉堡南美

汉堡南美 (HABSUD) (如图 1-13) 成立于 1871 年, 属于德国欧特克 (Oetker) 集团, 是德国历史最悠久、规模最大的私有海运企业, 是世界二十大班轮公司之一。截至 2009 年年底, 汉堡南美 (HABSUD) 拥有员工约 4 791 名, 经营船舶 148 艘, 承运的集装箱货量为 233 万 TEU, 在世界各地设有办事处 100 多家, 其中 10 家位于中国大陆、中国香港和中国台湾。



图 1-13 汉堡南美

2003 年 11 月, 汉堡南美 (HABSUD) 在中国香港建立了亚洲地区的第一个地区总部。同时, 汉堡南美 (HABSUD) 也悄无声息地进入了亚洲到北美这条太平洋上的主要航线。2001 年年底, 汉堡南美 (HABSUD) 就开始运营亚洲到南美东、西海岸的周班服务。汉堡南美 (HABSUD) 收购了我国台湾建宏以及 Ellerman 之后, 得以顺利进入亚洲—澳、新和亚洲—南美航线。现在, 汉堡南美 (HABSUD) 还是美国—澳、新及太平洋群岛航线上最大的海运承运商。

14. 东方海外

东方海外 (如图 1-14) 是中国香港联交所上市公司 (0316) 东方海外 (国际)

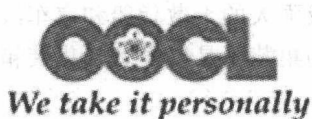


图 1-14 东方海外

有限公司 (OOIL) 的全资附属公司, 为世界最具规模的综合国际货柜运输、物流及码头公司之一, 也是中国香港最为熟悉之环球商标之一, 为客户提供全面的物流及运输服务, 航线联系亚洲、欧洲、北美、地中海、印度次大陆、中东及澳洲/新西兰

等地。为客户提供以客为尊的物流方案、精益求精及不断创新的服务精神, 一向享誉业内。东方海外率先在中国提供全线物流及运输服务, 在信息服务方面亦是业内先驱。

东方海外的服务范围全面覆盖东西航道, 提供业内若干最快捷的航线。该公司的定期航线连接亚洲、北美、欧洲、地中海、印度次大陆及中东, 在亚太区的服务包括澳洲和新西兰的定期航线。

东方海外是大联盟的成员。该联盟投入 150 多艘船只, 提供亚洲/欧洲、亚洲/地中海及亚洲/北美航线的定期服务。

东方海外在亚洲港口的覆盖面之广无与伦比, 是服务中国市场的主要航运公司, 以领先的集装箱运输和物流服务而享负盛誉。

15. 川崎汽船

日本川崎汽船株式会社 (如图 1-15) 是日本三大航运公司之一, 是世界著名的航运公司, 是世界著名远洋运输船公司——川崎汽船株式会社 (KLINE) 在中国的全资子公司。



图 1-15 川崎汽船

成立于1919年，拥有近400艘世界最先进的各种不同类型的船舶，航线遍及全球，在国际航运界有着重要影响。

KLINE——川崎汽船株式会社自1919年成立至今已走过85年风雨岁月，将海洋和陆地无缝连接是它不懈的追求。今天的川崎汽船集团是一个全球性的物流公司，同时侧重于海洋运输业务，它的海洋运输船队由337条世界最先进的各种不同类型的轮船组成，有集装箱船、散货船、汽车运输船、液化气船、原油罐装船和成品油罐装船，航线遍及全球，此外，川崎汽船还经营码头业和物流业。

川崎汽船（中国）有限公司总部设在上海，负责管理遍及中国主要港口城市的十多个分公司和办事处。川崎中国业已成为KLINE全球服务网络的重要组成部分，为KLINE的中国地区客户提供全方位的服务和支持。

KLINE在过去10年致力于发展中国的班轮运输业务。它几乎所有航线包括远东和欧洲、中美洲和南美洲、澳大利亚，非洲和北美洲都将中国主要港口列入挂靠港。KLINE在中国市场份额的持续攀升使它享誉中国，成为在华具有领先地位的外国船公司。

KLINE醒目的红色集装箱已为中国客户熟知并偏爱，这与KLINE在世界其他地方的情况极其相似。

川崎中国秉承KLINE在85年成长过程中发展起来的勇于创新 and 沉着应对挑战的精神，并以此精神为动力，将客户至上的服务宗旨作为永远的目标。

作为世界前五大海运船公司，川崎汽船一直以来致力于发展综合物流来满足客户的需要。

考虑到客户不断变化的和多方面的需求，川崎汽船于2002年首次提出综合物流的概念，以KLTL为标志的综合物流业务在世界范围内全面展开。

KLTL的目标是将川崎汽船集团内部涉及物流业务的人力，物力和财力联合起来形成综合效应，基于优良的硬件设施和高效率的IT系统，KLTL将为客户提供满足各自需求的个性化物流服务。

川崎汽船在物流领域多年的服务经验将使KLTL的整体服务更具吸引力。

16. 以星航运

以色列由于其特殊的地理位置，陆、海、空运输业都很发达，其中陆地运输占一半，船舶和航空运输各占1/4。成立于1945年的以星航运（如图1-16），创业时正值第二次世界大战刚刚结束，大部分以色列难民还没有安顿下来。而如今已跻身全球20大航运公司的以星航运，直到1947年才购买了第一艘货船——“东方号”，最初的任务

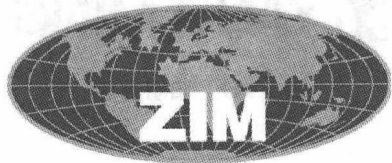


图1-16 以星航运

是把流落在世界各地的犹太难民运回以色列。曾参加过第二次世界大战的“东方号”最早属于英国海军，上边挂着七星旗，后来就成了以星航运的标志。很快，以星航运就真正把船队航线扩展到全球。1953年，以星航运一口气购买了36艘现代化的大