



交通职业教育教学指导委员会推荐教材
高职高专院校国际航运业务管理专业教学用书

高等职业教育规划教材

航运地理

HANGYUN DILI

● 主 编 姜 伟
● 主 审 陆 琪
刘仁军



人民交通出版社
China Communications Press

交通职业教育教学指导委员会推荐教材
高职高专院校国际航运业务管理专业教学用书

高等职业教育规划教材

Hangyun Dili

航 运 地 理

主 编 姜 伟

主 审 陆 琪 刘仁军

人民交通出版社

内 容 提 要

本书是高等职业教育规划教材,由交通职业教育教学指导委员会交通运输管理专业指导委员会组织编写。全书共九章,内容包括:总论,中国水运地理,亚洲航运地理,欧洲航运地理,美洲航运地理,大洋洲航运地理,非洲航运地理,世界大宗散货运输,世界大宗液体货物运输。

本书是高职高专院校国际航运业务管理专业教学用书,也可供相关专业教学使用,或作为继续教育及职业培训教材,还可供港航从业人员学习参考。

图书在版编目(CIP)数据

航运地理/姜伟主编. —北京:人民交通出版社,
2008.8

ISBN 978-7-114-07278-9

I. 航… II. 姜… III. 国际运输:海上运输—运输地理
IV. F551.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2008)第 103893 号

书 名: 航运地理

著 作 者: 姜 伟

责任编辑: 邸 伟 黄兴娜

出版发行: 人民交通出版社

地 址: (100011)北京市朝阳区安定门外外馆斜街3号

网 址: <http://www.ccpres.com.cn>

销售电话: (010)59757969, 59757973

总 经 销: 北京中交盛世书刊有限公司

经 销: 各地新华书店

印 刷: 三河市吉祥印务有限公司

开 本: 787×1092 1/16

印 张: 16.5

字 数: 398千

版 次: 2008年9月 第1版

印 次: 2008年9月 第1次印刷

书 号: ISBN 978-7-114-07278-9

印 数: 0001~3000册

定 价: 33.00元

(如有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)

交通职业教育教学指导委员会
交通运输管理专业指导委员会

主 任：鲍贤俊

副 主 任：丁子义

委 员：（按姓氏笔画排序）

王文辉 刘 念 刘三刚 刘德武 孙昭铭 曲学军

朱隆亮 朱新民 张广辉 李锦伟 邹 敏 武德春

施建年 袁炎清 郭沃伟 顾丽亚 梁世翔 曾 剑

曾艳英 裘玉平

编审指导：陈志红

前言

21 世纪的国际航运业正在发生着前所未有的变化,中国外向型经济和对外贸易的持续快速发展,为国际航运业的发展带来不可多得的历史机遇,为航运市场的发展不断地注入新的活力。与此同时,随着我国改革开放进一步深入,工业化、城镇化、市场化、国际化进程不断加快,人民生活水平不断提高,国民经济对航运服务的需求将更加旺盛。相应地,在目前国内日趋紧张的总体就业形势下,航运管理专业毕业生却呈现出逆势走强、供不应求的局面。

为了推动航运业的进一步发展,实现航运人才培养的战略目标,贯彻《国务院关于大力发展职业教育的决定》精神,推动课程建设与改革,加强教材建设,交通职业教育教学指导委员会交通运输管理专业指导委员会根据国际航运业务管理专业人才培养要求,组织全国交通职业技术学院的教师编写了国际航运业务管理专业规划教材,供高等职业院校国际航运业务管理及其相关专业教学使用。

本套教材是根据国际航运业务管理及其相关专业的特点以及课程教学基本要求编写的,全面、系统、科学地阐述了航运业务中的相关理论、方法和操作技术,突出以就业为导向,以能力为本位,以企业工作需求为出发点的职业教育特色,在内容上注重与岗位实际要求紧密结合,与职业资格标准紧密结合,体现了教材的科学性、系统性、应用性、前瞻性和通俗性。本套教材既可作为航运类院校和职业培训的教学用书,也可供从事航运方面工作的业务人员参考阅读。

《航运地理》是高职高专院校国际航运业务管理专业规划教材之一,全书共九章,主要讲授世界各主要航区及沿海国家的地理环境;经济概况及海上船队现状;主要海港分布;进出口主要货种及流向等内容。

本书的编写特点是:第一,紧扣地理环境条件是航运发展的基础,使地理学与航运紧密结合,使学生领会航运发展与国际贸易地理格局的关系。第二,本书力图跟踪最新的经济和航运发展,反映当前国内外经贸和航运发展中的新问题、新热点。第三,提倡使用互联网,为了解最新的港口和航运发展状况,有关章节的一些作业均需要上网查询资料完成。

参加本书编写工作的有:广州航海高等专科学校姜伟(编写第一、五、六章)、屠琳桓(编写第二、四、八章),浙江交通职业技术学院任松涛(编写第

三、七、九章)。全书由姜伟担任主编,上海海事大学陆琪、刘仁军地理纠错工作室担任主审。

本套教材在编写过程中参阅和应用了国内外有关航运管理的论著和资料,无论在参考文献中是否列出,在此,对这些文献的作者和译者表示由衷的感谢和诚挚的谢意。由于作者水平有限,书中不妥之处在所难免,恳请专家和读者给予批评和指正。

本书在编写过程中参阅和应用了国内外有关航运管理的论著和资料,无论在参考文献中是否列出,在此,对这些文献的作者和译者表示由衷的感谢和诚挚的谢意。由于作者水平有限,书中不妥之处在所难免,恳请专家和读者给予批评和指正。

本书在编写过程中参阅和应用了国内外有关航运管理的论著和资料,无论在参考文献中是否列出,在此,对这些文献的作者和译者表示由衷的感谢和诚挚的谢意。由于作者水平有限,书中不妥之处在所难免,恳请专家和读者给予批评和指正。

本书在编写过程中参阅和应用了国内外有关航运管理的论著和资料,无论在参考文献中是否列出,在此,对这些文献的作者和译者表示由衷的感谢和诚挚的谢意。由于作者水平有限,书中不妥之处在所难免,恳请专家和读者给予批评和指正。

本书在编写过程中参阅和应用了国内外有关航运管理的论著和资料,无论在参考文献中是否列出,在此,对这些文献的作者和译者表示由衷的感谢和诚挚的谢意。由于作者水平有限,书中不妥之处在所难免,恳请专家和读者给予批评和指正。

本书在编写过程中参阅和应用了国内外有关航运管理的论著和资料,无论在参考文献中是否列出,在此,对这些文献的作者和译者表示由衷的感谢和诚挚的谢意。由于作者水平有限,书中不妥之处在所难免,恳请专家和读者给予批评和指正。

本书在编写过程中参阅和应用了国内外有关航运管理的论著和资料,无论在参考文献中是否列出,在此,对这些文献的作者和译者表示由衷的感谢和诚挚的谢意。由于作者水平有限,书中不妥之处在所难免,恳请专家和读者给予批评和指正。

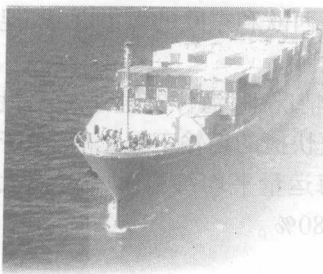
本书在编写过程中参阅和应用了国内外有关航运管理的论著和资料,无论在参考文献中是否列出,在此,对这些文献的作者和译者表示由衷的感谢和诚挚的谢意。由于作者水平有限,书中不妥之处在所难免,恳请专家和读者给予批评和指正。

本书在编写过程中参阅和应用了国内外有关航运管理的论著和资料,无论在参考文献中是否列出,在此,对这些文献的作者和译者表示由衷的感谢和诚挚的谢意。由于作者水平有限,书中不妥之处在所难免,恳请专家和读者给予批评和指正。

目 录

第一章 总论	1
第一节 航运地理研究的对象和任务	2
第二节 航运地理相关知识概述	3
第三节 国际贸易地理环境	10
思考题	15
第二章 中国水运地理	17
第一节 长江水系航运地理	17
第二节 珠江水系航运地理	32
第三节 沿海海上运输地理	37
思考题	51
第三章 亚洲航运地理	52
第一节 概述	52
第二节 东亚	60
第三节 东南亚	71
第四节 南亚	79
第五节 西亚	82
思考题	89
第四章 欧洲航运地理	91
第一节 概述	91
第二节 西欧	97
第三节 东欧	110
第四节 北欧	114
第五节 南欧	118
第六节 中欧	125
思考题	130

第五章 美洲航运地理	131
第一节 北美洲	132
第二节 拉丁美洲	147
思考题	157
第六章 大洋洲航运地理	158
第一节 概述	158
第二节 澳大利亚	161
第三节 新西兰及太平洋岛屿	168
思考题	173
第七章 非洲航运地理	175
第一节 概述	175
第二节 北非	179
第三节 西非	185
第四节 东非	195
第五节 南非	202
思考题	208
第八章 世界大宗散货运输	210
第一节 煤炭生产、贸易、航线	211
第二节 矿石生产、贸易、航线	215
第三节 粮食生产、贸易、航线	218
思考题	223
第九章 世界大宗液体货物运输	224
第一节 石油生产、贸易、航线	225
第二节 天然气生产、贸易、航线	234
思考题	238
附录 世界港口表 (字母排序)	239
主要参考文献	256



第一章 总 论

● 知识目标

1. 解释航运地理研究的对象和任务。
2. 描述航运地理研究现状与发展趋势。
3. 识别东西半球和时区。

● 能力目标

1. 能考虑时区,能计算起运港到目的港的航行时间。
2. 能区分各大洋的航线及主要特点。

引 例

海洋时代

当打开世界交通地图时,你会看到,覆盖在蓝色海洋表面的是一条条长短不一,纵横交错的线——从一个国家到另一个国家,从一个大陆到另一个大陆。不要小看了这些没有规律性的线,它们不是随随便便连上的线,而是联系世界各国经济、贸易及友好往来的海洋交通运输航线。海洋交通运输也是海洋国土空间开发的方式之一,千百年来,一直是各国发展对外贸易和友好往来的重要方式,在推动人类社会前进方面作出了巨大贡献。

回溯世界航运史,可以发现一个个航海探险的里程碑,是它们为世界大规模海洋交通运输奠定了基础。中国的祖先在此作出了独特的伟大贡献,公元前4世纪,就已在所有邻海航行,秦汉时代,海路已通日本、印尼,远至罗马帝国。从公元1405年到1433年,郑和先后7次下西洋,驰骋纵横于南海和印度洋上。南到爪哇,东抵非洲东南的马达加斯加岛,把中国的文化传到各国,使中国同亚洲各国的友好关系发展到前所未有的地步。而此时,欧洲航海家们主要还是在地中海中航行。

到文艺复兴时期,西欧的资本经济得到迅速发展,迫切需要开辟国外市场与殖民地,就在这时,1492年意大利人哥伦布横渡大西洋,发现了美洲新大陆,却指鹿为马为“印度群岛”,但他开辟了从欧洲到美洲的航路。

1498年,葡萄牙人达·伽马开辟了从大西洋经过非洲南端好望角到达印度的新航路。1519~1522年,葡萄牙人麦哲伦率5艘西班牙军舰,首先横渡太平洋,沿巴西南下,穿过南美洲大陆与火地岛之间的海峡(此后称为麦哲伦海峡)横渡太平洋,到达菲律宾群岛,最后经印



度洋回到西班牙,作了人类首次环球航行。他们开辟的航路打通了西欧和东欧的海上联系,促进了东西方之间的贸易,为世界海洋交通运输作出了不可磨灭的贡献。

从此以后,在铁路、飞机等其他交通工具还没出现或不发达的情况下,海洋交通运输是世界各国联系的唯一方式,运输量不断增长。即使有了其他更先进更快捷的运输工具之后,由于海上运输本身所具有的优点,其发展仍然迅速,尤其是二战以后,海运量平均每年递增9%,大约每10年增长1倍。据统计,海洋运输占整个国际运输的75%~80%。

第一节 航运地理研究的对象和任务

一、航运地理研究的对象

航运地理是经济地理学的分支学科,是研究世界各国和地区的产业分布、经济地域及其相互间经济贸易与航运之间关系的学科,是从国际航运的角度,研究社会生产(力)分布规律及其对航运需求与影响的学科。

航运既是国际贸易实现货物空间位移的重要手段,也是人类经济活动的重要组成部分,是推动当今世界各国、各地区经济增长的手段之一;而生产力的发展、分布、变化,与国际贸易的形成、发展是不可分割的统一体,亦即政治、经济地理环境(当然也包括自然地理环境)与国际贸易关系密切,作为国际贸易中80%左右的货物都是通过国际航运完成的,所以研究和分析航运地理十分必要。

航运地理环境对国际贸易有着广泛而深刻的影响,它直接关系到国际贸易是否能顺利地进行。

任何国家的双边贸易或多边贸易都是在具体的、特定的地理环境下进行的。地理环境一般可分自然地理环境和人文地理环境两大类。自然地理环境中的自然资源直接影响一个国家国际贸易中属初级原料商品的构成。

一个国家和地区的纬度、海陆位置、地形、气候、水文等自然条件都影响着该国的国际贸易。如中纬度地区,气候适中、沿海地区交通方便,这些都成为经济贸易发展迅速的有利条件。如日本以“贸易立国”,这和它的岛国位置是分不开的。相反,在高纬度和低纬度地区,因气候条件恶劣,在内陆山区因交通闭塞,往往造成经济贸易的长期落后。全球性气候变化,往往给国际经济、贸易造成冲击,因为气候可以影响农产品尤其是粮食的产量,由此而产生的价格波动又直接影响了粮食的交易。世界各海域的不同气候类型直接影响国际贸易中的商品运输。如世界各国的港口有的可全年通航,有的则冬季封冻,船舶不能停靠,在签订业务合同决定装运期时,要根据商品的性质选择季节,如雨季不宜装运易潮、易霉变的商品,夏季不宜装运易融化的物品,如沥青、浸酸羊皮等,不然,会给企业造成不应有的损失。

此外,人口的数量、年龄结构、民族的风俗习惯、宗教信仰、语言、消费习惯和消费水平及市场状况等也在不同程度上直接影响着国际贸易,影响对外贸易进出口的商品结构。如伊斯兰教国家不崇拜偶像,因而他们禁止进口人物雕像、肖像和娃娃玩具等。印度教国家不能向他们出口牛类制品。还有许多国家对花卉、颜色、商标等都有不同的要求和爱好,如莲花和绿色是日本人禁忌的花色,而德国人认为蓝色最美;东南亚各国喜爱大象,英国人却不喜欢。所以出口商品时,其包装、商标、颜色等一定要注意,否则会影响出口。

总之,地理环境包括的内容异常丰富,它常常从不同方面、以不同方式和不同程度同时对国际贸易产生影响,也对航运业的布局和发展起到至关重要的影响。

二、航运地理研究的任务

①航运地理的理论和实践经验还处于不完善、不成熟阶段,鉴于国际和国内经贸的发展,会不断出现新情况、新问题需要及时研究、总结和论证,所以理论研究也是本课程的主要任务之一。

②研究各国各地区航运经济的地理分布和发展规律,理解合理布局运输生产力的意义。

③培养应用性人才。航运地理所具备的综合性、地域性以及它的实践性优势,使之可以通过学习了解各国各地区的自然资源、社会经济发展状况,世界主要航线和大宗贸易货物的运输,对于从事航运业务和外贸工作的人员来讲,起到基础理论的作用。

第二节 航运地理相关知识概述

一、地理

1. 理论时区和时区

由于地球自转造成了经度不同的地区时刻不同,当船舶跨越经度时,就产生了时刻上的不统一。正确地掌握时差换算,对于安排航班和更好地进行航运都是非常重要的。

1884年在华盛顿举行的国际经度会议上,确定了以平太阳时为基础的标准时刻度。平太阳时就是日常用的手表时间。这种标准时刻度规定,按经度线把全球划分为24个标准时区。每个时区跨 15° 经度,以 $\lambda = 15^\circ \times n (n = 0, \pm 1, \pm 2, \pm 3, \pm 4 \dots \pm 11, \pm 12)$ 的经线为该时区的中央经线,它是所在时区的标准经线。中央经线的地方平太阳时,就是该时区的标准时间,也称为区时。本初子午线所在的时区,叫做零时区,也叫做中央时区,简称中时区。中央时区的中央经线所在的时区,是通过格林尼治天文台原址的 0° 经线, 0° 经线向东、向西各 7.5° 构成中央时区。中时区的区时被称为世界标准时(Greenwich Mean Time, GMT);再以 180° 经线为中央经线,各划出 7.5° ,称为东西十二区。

标准时刻度的确立,是时间计量上的一大飞跃。它给现代社会生产、科学研究和国际间大范围频繁交往,带来了很大的方便。不过,上述区时制只是一种理论上的标准时刻度。这种理论区时,既不考虑海陆分布状况,也不考虑国家政区界线,完全是根据经线划分的。实际上,时区的划分并不完全遵照理论区时制度的规定,各国所使用的标准时刻度,同理论上的标准时刻度是有区别的。

2. 法定时区和法定时

法定时区是各国根据本国具体情况自行规定的适用于本国的标准时区。法定时区的界线,一般不是依据经线,而是依据实际的政治疆界和社会经济发展状况来确定的。根据法定时区确定的标准时,称为法定时。法定时是目前世界各国实际使用的标准时。为了充分利用太阳光照,世界各国法定时区的标准经度,往往不是其适中经度,而是向东偏离。从世界范围看,法定时区系统几乎比理论上的时区系统向东偏离一个时区。

例如:美国本土有4个时区,再加上夏威夷及阿拉斯加。具体如下:



①太平洋时区 (PACIFIC Time): 9AM (Washington, Oregon, Nevada, California)。

②山地时区 (Mountain Time): 10AM (Montana, Wyoming, Idaho, Utah, Colorado, Arizona, New Mexico and parts of North Dakota, South Dakota and Nebraska)。

③中部时区 (Central Time): 11AM (Parts of North Dakota, South Dakota and Nebraska, Kansas, Oklahoma, Texas, Minnesota, Iowa, Missouri, Arkansas, Louisiana, Wisconsin, Illinois, Tennessee, Mississippi, Alabama)。

④东部时区 (Eastern Time): 12AM (Michigan, Indiana, Ohio, Kentucky, Georgia, New York, Pennsylvania, West Virginia, Virginia, North Carolina, South Carolina, Florida, Washington DC, New Jersey, Connecticut, Rhode Island, Massachusetts, New Hampshire, Vermont, Maine)。

⑤夏威夷时区 (Hawaii Time): 7AM。

⑥阿拉斯加时区 (Alaska Time): 8AM。

正常时美国各时间与北京时间的时差:太平洋时间为-16;山地时间为-15;中部时间为-14;东部时间为-13;阿拉斯加时间为-18。

例如:北京时间减去16小时就是美国太平洋时间。北京时间20:00,美国太平洋时间就是04:00。

美国于每年10月的最后一个星期日凌晨2时起实施冬令时间;4月的第一个星期日凌晨2时起,恢复夏令时间。夏令时比正常时间早1小时。

例如:在美国夏令时,北京时间20:00,美国太平洋时间就是05:00。

根据美国国会最新通过的能源法案,为加强日光节约,自2007年起延长夏令时间,开始日期从每年4月的第一个星期日,提前到3月的第二个星期日,结束日期从每年10月的最后一个星期日,延后到11月的第一个星期日。换言之,冬令时间将缩短约1个月。

美国州县实行夏令时与否,完全由各州各县自己决定。美国不实行夏令时的地区包括:亚利桑那州、夏威夷州、印第安纳州内位于UTC-5美国东部时区的地区(2006年4月开始实施夏令时)、波多黎各和维尔京群岛、美属萨摩亚。

3. 东西半球划分

因为180°经线和0°经线会把许多国家分割在两个半球上,所以国际上用东经160°、西经20°来划分东西半球,即西经20°向东到东经160°为东半球,西经20°向西到东经160°为西半球。

亚洲、欧洲、非洲、大洋洲这四大洲在东半球,而北美洲、南美洲在西半球。各洲间的分界线为:亚欧两洲的分界线为乌拉尔山脉、乌拉尔河与大高加索山脉;亚非两洲的分界线为苏伊士运河;北美与南美洲的分界线为巴拿马运河。

二、港口

港口是各国外贸物资进出口的门户,是海陆交通最重要的联系枢纽。世界港口共有3 000多个,其中用于国际贸易的大小港口约占80%。年吞吐量在5 000万t以上的大港,我国2007年已有14个。

世界上有些港口被定为自由港或在港口划定自由港区,凡进出自由港或自由港区的外国货物,可享受免税待遇,并可以在港内或区内自由将货物进行整理、改装、分拣、加工或长期储存等作业,海关不得干涉。有些港口对某些商品收税或实行不同程度的管制,而对其他商品则免税。

我国对外贸易进出口货物海运航行港口可以划分为:

1. 近洋地区

包括:①越南。②朝鲜、韩国。③港澳地区。④日本。⑤新马(包括新加坡、马来西亚各港口)。⑥北加里曼丹(包括沙巴、沙捞越、文莱各港口)。⑦菲律宾。⑧泰国湾(包括泰国、柬埔寨各港口)。⑨印尼。⑩孟加拉湾(包括印度东海岸、孟加拉国、缅甸各港口)。⑪斯里兰卡。⑫波斯湾(包括巴基斯坦、印度西海岸和波斯湾沿岸各港口)。⑬澳新(包括澳大利亚、新西兰、巴布亚新几内亚和大洋洲岛屿各港口)。⑭俄罗斯(远东部分港口)。

2. 远洋地区

包括:①东非(包括自索马里以南的非洲东海岸和马达加斯加、毛里求斯各港口)。②西非(包括直布罗陀以西的非洲西海岸各港口)。③红海(包括自亚丁和吉布提以西至苏伊士港的红海沿岸各港口)。④地中海(从塞得港至直布罗陀之间地中海、黑海沿岸和马耳他、塞浦路斯港口)。⑤西北欧(包括直布罗陀以北的欧洲大西洋沿岸和英国、爱尔兰、冰岛各港口)。⑥中南美(包括自墨西哥以南的中南美洲各港口)。⑦加拿大东海岸。⑧加拿大西海岸。⑨美国东海岸。⑩美国西海岸。

三、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径路,即称为航路。海上运输承运人在不同的航路中,根据主、客观条件,为达到最大经济效益所选定的营运通路称为航线。

海洋运输航线对沿海国家经济发展是非常重要的。在某些国家,经济的发展在很大程度上取决于海上交通运输,例如日本四面环海,它的海上交通运输航线犹如它的工业大动脉,对经济发展有着举足轻重的影响。

从世界的角度看,世界四大洋的运输航线各不相同,有疏有密,有忙有闲,分布不均匀。

太平洋沿岸有30多个国家的港口,次于大西洋位居第二。其中亚洲—美洲、美洲—大洋洲、亚洲和大洋洲之间的航线比较繁忙,海运主要集中在这些航线上,这与沿岸国家的经济发展水平有关。

大西洋是海上运输最繁忙的基地。由于其两岸有许多发达国家,他们之间的海洋运输业也比较发达先进。全世界有75%的港口位于大西洋沿岸,他们之间来往的船只川流不息,尤其是北大西洋航线上。大西洋的海运量在几大洋中遥遥领先。

印度洋的港口是不冻港,一年四季都可通航。它的主要航线是亚—欧航线、南亚、东南亚与大洋洲之间的航线。

北冰洋由于气候寒冷,大部分时间都是冰封雪盖的银色世界。在北冰洋上航行,必须有破冰船开路,它每年通航的时间只有100天左右,海运量只占世界海运量的1%。但北冰洋的航线大大缩短了东西方之间的距离,而且现在还开辟了水下航线,潜艇在这里一年四季都可以通航。

1. 太平洋航线组

(1) 远东—北美西海岸各港航线

该航线指东南亚国家、中国、东北亚国家各港,沿大圆航线横渡北太平洋至美、加西海岸各港。该航线随季节也有波动,一般夏季偏北、冬季南移,以避北太平洋的海雾和风暴。本航线是二战后货运量增长最快、货运量最大的航线之一。



(2) 远东—加勒比海、北美东海岸各港航线

该航线不仅要横渡北太平洋,还越过巴拿马运河,因此一般偏南,横渡大洋的距离也较长,夏威夷群岛的火奴鲁鲁港是其航站,船舶在此添加燃料和补给品等,本航线也是太平洋货运量最大的航线之一。

(3) 远东—南美西海岸各港航线

该航线与上航线相同的是都要横渡大洋、航线长,要经过太平洋中枢纽站;不同的是不用过巴拿马运河。该线也有先南行至南太平洋的枢纽港,后横渡南太平洋到达南美西海岸的。

(4) 远东—澳、新及西南太平洋岛国各港航线

该航线不需要横跨太平洋,而在西太平洋南北航行,离陆近、航线较短。但由于北部一些岛国(地区)工业发达而资源贫乏,而南部国家资源丰富,因而初级产品运输特别繁忙。

(5) 东亚—东南亚各港航线

指日本、韩国、朝鲜、俄罗斯远东及中国各港西南行至东南亚各国港口。该航线虽短,但往来频繁,地区间贸易兴旺,且发展迅速。

(6) 远东—北印度洋、地中海、西北欧航线

该航线大多经马六甲海峡往西,也有许多初级产品经龙目海峡与北印度洋国家间往来,如石油等。经苏伊士运河至地中海、西北欧的运输以制成品集装箱运输为多。本航线货运繁忙。

(7) 东亚—东南非、西非、南美东海岸航线

该航线大多经东南亚过马六甲海峡或过巽他海峡西南行至东南非各港,或再过好望角去西非国家各港,或横越南大西洋至南美东海岸国家各港。该航线也以运输资源型货物为主。

(8) 澳、新—北美西、东海岸航线

澳新至北美西海岸各港,一般都经过苏瓦和火奴鲁鲁等太平洋航运枢纽。至北美东海岸各港及加勒比海国家各港,需经巴拿马运河。

(9) 澳、新—南美西海岸国家各港航线

该航线需横越南太平洋。由于两岸国家和人口均少,故贸易量最少,航船稀疏。

(10) 北美东、西海岸—南美西海岸航线

该航线均在南北美洲大陆近洋航行,由于南美西海岸国家、人口少,面积小,南北之间船舶往来较少。南北美西海岸至北美东海岸各港要经巴拿马运河。

2. 印度洋航线组

(1) 中东海湾—远东各国港口航线

该航线东行均以石油为主,特别是往日本、韩国的石油运输,西行以工业品、食品为多。

(2) 中东海湾—欧洲、北美东海岸港口航线

该航线的超级油船都经莫桑比克海峡、好望角绕行。由于苏伊士运河的不断开拓,通过运河的油船日益增多,目前 25 万吨级满载轮已能安全通过。

(3) 远东—苏伊士运河航线

该航线多半仅为通过,连接远东与欧洲、地中海两大贸易区各港,航船密度大,尤以集装箱船运输繁忙。

(4) 澳大利亚—苏伊士运河、中东海湾航线

该航线把澳大利亚、新西兰与西欧原有“宗主国”间传统贸易连接在一起,也把海湾的石油与澳新的农牧产品进行交换。

(5) 南非—远东航线

该航线把巴西、南非的矿产输往日本、韩国还有中国,也把工业品回流。

(6) 南非—澳新航线

该南印度洋横渡航线在印度洋中航船最少。

3. 大西洋航线组

(1) 西北欧—北美东海岸各港航线

该航线连接北美和西北欧这两个经济发达的地区,航运贸易的历史也悠久,船舶往来特别繁忙,客货运量大。

(2) 西北欧—地中海、中东、远东、澳新各港航线

西北欧至地中海航线主要是欧洲西北部与欧洲南部国家之间的连线,距离较短。但过苏伊士运河至中东、远东、澳新地区航线就大大增长,然而它们是西北欧与亚太地区、中东海湾间最便捷的航线,货运量也大,是西北欧地区第二大航线。

(3) 西北欧—加勒比海沿岸各港航线

该航线横渡北大西洋,过向风、莫纳海峡,有的还与过巴拿马运河的太平洋航线连接。

(4) 欧洲—南美东海岸或非洲西海岸各港航线

该航线多经加那利群岛或达喀尔港歇脚,是欧洲发达国家与南大西洋两岸发展中国家的贸易航线,欧洲国家输出的大多是工业品,输入的以初级产品为多。

(5) 北美东海岸—地中海、中东、亚太地区航线

该航线与西北欧—地中海、中东、远东航线相似,但航线更长,需横渡北大西洋。货物以石油、集装箱货为主。

(6) 北美东海岸—加勒比海沿岸各国港口航线

该航线较短,但航船密度频繁,不仅有该两地区各国港口间往来船只,还有过巴拿马运河至远东、南北美西海岸国家港口间往来船只。

(7) 北美东海岸—南美东海岸港口航线

该航线是南北美洲之间工业品与农矿产品对流航线。

(8) 南北美洲东海岸—好望角航线

北美东海岸港口经好望角至中东海湾是巨型油船的运输线,20万吨级以上油船需经此,还有西北欧的巨型油船也经此。南美洲东海岸港口过好望角航线不仅有原油,还有铁矿石等初级产品。中国、日本、韩国等进口巴西的铁矿石经过此航线。

4. 北冰洋航线

北冰洋系欧、亚、北美三洲的顶点,为联系三大洲的捷径。鉴于地理位置的特殊性,目前,北冰洋已开辟有从摩尔曼斯克经巴伦支海、喀拉海、拉普捷夫海、东西伯利亚海、楚科奇海,白令海峡至俄罗斯远东港口的季节性航海线;以及从摩尔曼斯克直达斯瓦尔巴群岛、冰岛的雷克雅未克和英国的伦敦等航线。随着航海技术的进一步发展和北冰洋地区经济的开发,北冰洋航线也将会有更大的发展。

从中国的角度看,我国主要海运航线以我国主要沿海海港为起点,可分为东、西、南、北4个方向,这些航线把我国与世界主要的经济区域联系起来。

(1) 远洋航线包括东行航线和西行航线

东行航线由我国沿海港口东行到日本,并经日本东渡太平洋抵达北美和南美西海岸,然后

再通过巴拿马运河到达加勒比海地区和北美东海岸、拉美各国。

西行航线是一条非常重要的航线,由我国各港口先经南行,再往西航行,穿过马六甲海峡进入印度洋,经红海,过苏伊士运河,入地中海,出直布罗陀海峡,才进入大西洋。还有一条航线,经印度洋,绕过非洲南端的好望角,进入大西洋。西行航线可达南亚、西亚、非洲、欧洲各国以及南美东海岸的主要港口。

东行航线和西行航线有:中国—地中海航线、中国—西北欧航线、中国—北美东海岸航线、中国—北美西海岸航线、中国—中美洲(加勒比海)航线、中国—南美西海岸航线、中国—南美东海岸航线、中国—红海航线、中国—东非航线、中国—西非航线、中国—南非航线。

(2) 近洋航线包括北行航线和南行航线

北行航线的船舶由我国沿海港口出发向北行或向东行驶,主要抵达朝鲜、韩国、日本、俄罗斯等国家的海港。

南行航线的船舶由我国沿海港口起向南行驶,主要到达港澳地区、东南亚、部分西亚国家、澳大利亚和新西兰等地。

其中,东南亚航线是远东—东南亚航线的分支。该航线的船舶均需向南或西南行至东南亚各国港口,以及经马六甲海峡去印度洋、大西洋沿岸各港。航线线路短,但船只往来频繁,由于地区间贸易兴旺,所以发展迅速。东海、台湾海峡、巴士海峡、南海是该航线船只的必经之路,航线繁忙。

澳、新航线是远东—澳大利亚、新西兰及西南太平洋岛国航线的分支。该航线上的船舶不需要横跨太平洋,而是在西太平洋南北航行,离陆近、航线较短。但由于航线北部的国家(地区)工业发达而资源贫乏,而南部国家资源丰富,因而初级产品运输特别繁忙。远东至澳大利亚东南海岸分两条航线。中国北方沿海港口经朝、日到澳大利亚东海岸和新西兰港口的船只需走琉球久米岛,加罗林群岛的雅浦岛进入所罗门海、珊瑚海;中澳之间的集装箱船需在中国香港加载或转船后经南海、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。中、日去澳大利亚西海岸航线走菲律宾的民都洛海峡、印尼的望加锡海峡以及龙目海峡进入印度洋。

北行航线和南行航线有:内地—港澳台地区航线、中国—新马航线、中国—泰国湾航线、中国—科伦坡/孟加拉湾航线、中国—菲律宾航线、中国—印度尼西亚航线、中国—澳大利亚、新西兰航线、中国—巴布亚新几内亚航线、中国—日本航线、中国—朝鲜/韩国航线、中国—波斯湾航线、中国—北加里曼丹航线、中国—俄罗斯(远东)航线、中国—南太平洋群岛航线。

四、船队

船队按船型统计的载重吨的变化,从侧面反映了世界经济和海运贸易发展的趋势和变化,如表 1-1 所示是近 10 多年来世界船队按船型统计表。

表 1.1 我国集装箱船队

“十五”期间,中国对外贸易呈现快速增长的态势,至 2005 年我国外贸进出口总额达 14 221.2 亿美元,年均增幅高达 24.6%。在中国外贸高增长的带动下,“中国因素”在国际集装箱运输市场中影响力越来越大。2005 年我国外贸集装箱运量 2 100 万 TEU,约占世界集装箱海运量的 20%,增幅达 16.7%,高于世界平均水平。在亚欧西行和跨太平洋东行航线上,中国出口集装箱运量更是以约 20% 的增幅攀升,市场份额超过了 50%。

“十一五”时期是我国外贸结构调整和增长方式转变的重要时期,随着出口从数量扩张型

表 1-1

世界船队统计表

单位:百万 DWT^①

年 份	散货船	油 船	客货船	小 计	集装箱船	多用途船	冷藏船	杂货船	纯汽车专用船	滚装船	小 计	液化气船		总 计
												LPG ^②	LNG ^③	
1988	195.5	238.1	32.7	466.3	22.8	16	6.9	28.3	3.9	6.4	84.3	6.2	3.6	560.4
1989	197.3	242.8	32.3	472.4	24.7	16.4	7.2	27.9	4	6.5	86.7	6.4	3.8	569.3
1990	203.1	250.9	32.2	486.2	26.3	16.8	7.4	27	4	6.6	88.1	6.9	3.9	585.1
1991	210.8	257.3	31.2	499.3	28.3	17.2	7.8	25.9	4.1	6.7	90.1	7.6	4	601
1992	214.2	264.7	32.3	511.2	30.7	17.7	8.1	24.5	4.1	6.8	92	8.3	4.1	615.5
1993	214.4	270.3	32.1	516.8	33.2	18.2	8.4	23.1	4.2	7	94.2	8.7	4.3	624.1
1994	218.8	275.9	30.2	525	36	18.5	8.7	21.1	4.3	7.1	95.7	8.8	4.9	634.4
1995	227.5	272.4	26.5	526.4	40	18.1	8.6	18.3	4.4	7.1	96.5	9.1	5.2	637.2
1996	243.1	272.5	22.4	537.9	44.9	19.9	8.3	23.4	4.5	7.7	108.8	9.2	5.7	661.5
1997	253.1	276.2	19.7	549	50	20.4	8.1	21.8	4.6	7.9	113	9.5	6.1	677.6
1998	264.2	278.3	17.9	560.3	56.5	20.8	8.2	19.5	4.8	7.9	117.7	9.8	6.4	694.3
1999	263.4	283.8	15.9	563	62.2	21.3	8.2	17.7	5.3	8.1	122.7	10	6.7	702.4
2000	266.6	286.8	15.2	568.6	64.7	21.4	8	16.3	5.8	8.4	124.7	10.2	7.2	710.6
2001	274.7	293.9	14.5	583.1	70.3	21.8	7.9	14.9	6.3	8.5	129.6	10.6	8.1	731.4
2002	286.6	289	13.4	589	77.7	21.6	7.8	13.4	6.4	8.7	135.6	11	8.1	743.7
2003	294.6	293.3	12	599.9	84.8	21.6	7.7	12.3	6.6	8.9	141.8	10.9	8.9	761.4
2004	302.1	301.9	11.7	615.7	91.4	21.7	7.6	11.3	6.8	9	147.8	11.3	10	784.7
2005	322.3	318.9	10.5	651.6	99.6	22.3	7.4	11.1	7.3	9.1	156.7	11.3	11.6	831.2
2006	344.6	343.3	9.7	697.7	111.4	22.9	7.3	11.2	7.8	9.1	169.8	11.4	13	891.9

资料来源:clarkson database,2006年9月。

注:①DWT:(船舶)载重吨。②LPG:液化石油气。③LNG:液化天然气。