

新编高职高专 **物流管理专业** 系列教材
XINBIAN GAOZHI GAOZHUAN WULIU
GUANLI ZHUANYE XILIE JIAOCAI

国际物流与货运代理

GUOJI WULIU YU
HUOYUN DAILI

主 编 刘琼华 金晓严



重庆大学出版社
<http://www.cqup.com.cn>



新编高职高专物流管理专业系列教材
XINBIAN GAOZHI GAOZHUAN WULIU
GUANLI ZHUANYE XILIE JIAOCAI

国际物流与货运代理

GUOJI WULIU YU HUOYUN DAILI

主 编 刘琼华 金晓严

副主编 彭光凤

重庆大学出版社

内容提要

本书是以国际物流与货运代理涉及的主要业务设计教材内容结构体系,以各项业务的操作流程作为贯穿理论知识的载体,理论融于实践,并服务于实践,是为真正满足开展理实一体化教学而编写的教学用书。

教材内容、知识检测和任务训练还尽量反映国际货代员职业资格考试的应知应会要求,实现教材建设与考证的结合。教材共分8章,分别是:第1章,国际物流与国际进出口贸易业务;第2章,国际货物仓储业务;第3章,国际货物进出口报检报关业务;第4章,国际物流保险业务;第5章,国际海运代理业务;第6章,国际空运代理业务;第7章,国际陆运代理业务;第8章,国际多式联运代理业务。

本书可作为高职高专院校物流管理专业的教材,也可作为从事国际物流与货运代理行业各级管理人员及业务人员学习培训用书。

图书在版编目(CIP)数据

国际物流与货运代理/刘琼华,金晓严主编. —重庆:重庆大学出版社,2011.6
新编高职高专物流管理专业系列教材
ISBN 978-7-5624-5870-8

I. ①国… II. ①刘…②金… III. ①国际贸易—物流—高等学校:技术学校—教材②国际运输:货物运输—代理(经济)—高等学校:技术学校—教材 IV. ①F252②F511.41

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2010)第 248503 号

国际物流与货运代理

主 编 刘琼华 金晓严

副主编 彭光凤

策划编辑:顾丽萍

责任编辑:文 鹏 姚正坤 版式设计:顾丽萍

责任校对:邹 忌 责任印制:赵 晟

*

重庆大学出版社出版发行

出版人:邓晓益

社址:重庆市沙坪坝正街174号重庆大学(A区)内

邮编:400030

电话:(023)65102378 65105781

传真:(023)65103686 65105565

网址:<http://www.cqup.com.cn>

邮箱:fxk@cqup.com.cn(营销中心)

全国新华书店经销

重庆金润印务有限公司印刷

*

开本:787×1092 1/16 印张:22.75 字数:459千

2011年6月第1版 2011年6月第1次印刷

印数:1—3 000

ISBN 978-7-5624-5870-8 定价:38.00元

本书如有印刷、装订等质量问题,本社负责调换
版权所有,请勿擅自翻印和用本书
制作各类出版物及配套用书,违者必究

教育部教高[2006]16号文《关于全面提高高等职业教育教学质量若干意见》明确提出:高等职业教育作为高等教育发展中的一个类型,肩负着培养面向生产、建设、服务和管理第一线需要的高技能人才的使命。文件同时指出:课程建设与改革是提高教学质量的核心,也是教学改革的重点和难点。高等职业院校要积极与行业企业合作开发课程,根据技术领域和职业岗位(群)的任职要求,参照相关的职业资格标准,改革课程体系和教学内容。建立突出职业能力培养的课程标准,规范课程教学的基本要求,提高课程教学质量。改革教学方法和手段,融“教、学、做”为一体,强化学生能力的培养。加强教材建设,人才培养模式改革的重点是教学过程的实践性、开放性和职业性,实验、实训、实习是3个关键环节。为更好地贯彻和落实教育部16号文件精神,适应新形势下高职教育教学改革的要求,我们特组织编写了本教材。

本教材具有如下特点:

1)教材内容突出体现国际物流与货运代理所涉业务相关岗位工作实际。

2)将业务流程作为贯穿理论知识的载体,理论服务于实践的需要,实现理实一体化。

3)内容尽量反映企业业务实际操作,反映最新实践发展。

4)教材各章课前有学习目标、职业能力、案例导入,课后有案例分析、本章小结、知识检测、任务训练,体现教、

学、做合一,突出实用性和操作性,使之更能适应高职高专培养目标的教学要求。

5)教材内容以及课后的知识检测、任务训练都尽量结合国际货代员职业资格考试的应知应会要求,有助于学生考取相关职业资格证书。

6)各章课后的任务训练都是根据课前的职业能力要求设计,有具体任务训练的名称、训练的内容、目的要求、背景材料、应用工具、注意规则、实施步骤,方便教师组织实施,同时对学生完成实训任务也是一个很好的指导。

7)为了方便广大教师备课和教学,教材配有电子课件、习题答案,凡用做教材的学校或教师均可向出版社索取。

本书由重庆教育学院刘琼华和重庆电力高等专科学校金晓严担任主编,并负责对全书框架结构的设计、撰写及最后定稿。重庆财经职业学院彭光凤任副主编。各章节的撰写分工如下:第1章的1,2,3节由重庆城市职业学院黄频编写;第1章的4,5节由重庆城市职业学院李昕编写;第2,4章由重庆教育学院刘琼华编写;第3章由重庆电力高等专科学校金晓严编写;第5章的1,2,6,7,8节由重庆财经职业学院彭光凤编写;第5章的3,4,5节由重庆财经职业学院曾齐编写;第6章由重庆城市职业学院宋伦斌编写;第7章由重庆电子工程职业学院陈杨编写;第8章由重庆教育学院熊维编写。在编写过程中,编者参阅了大量同行专家的有关著作、教材及案例,包括许多网络资料,在此一并致谢。

由于我们的理论水平和实践经验有限,书中不当之处在所难免,敬请读者提出宝贵意见,以便修正。

编者

2011年4月

第1章 国际物流与国际进出口业务	(1)
1.1 认识国际物流	(3)
1.2 国际贸易术语	(13)
1.3 国际贸易方式	(24)
1.4 国际结算支付方式与工具	(32)
1.5 国际物流进出口业务操作程序	(62)
本章小结	(75)
知识检测	(76)
任务训练	(81)
第2章 国际物流仓储业务	(83)
2.1 认识国际物流仓储业务	(84)
2.2 国际货物仓储业务运作基本程序	(94)
本章小结	(100)
知识检测	(100)
任务训练	(101)
第3章 国际货物进出口报检报关业务	(104)
3.1 认识国际货物进出口报检报关业务	(105)
3.2 国际货物报检业务基本程序	(110)
3.3 国际货物报关业务基本程序	(114)
本章小结	(121)
知识检测	(121)
任务训练	(123)
第4章 国际物流保险业务	(136)
4.1 认识国际物流保险业务	(136)
4.2 海洋货物运输保险	(139)
4.3 其他运输方式下的货运保险	(146)
4.4 国际货物运输保险业务操作程序	(148)
本章小结	(156)
知识检测	(157)
任务训练一	(160)

任务训练二	(164)
第5章 国际海运代理业务	(166)
5.1 认识国际货运代理	(167)
5.2 国际海洋运输基础知识	(179)
5.3 班轮运输业务及货运流程	(183)
5.4 班轮运输的主要货运单证及其流转程序	(195)
5.5 班轮运价与运费	(214)
5.6 国际海上集装箱运输业务	(218)
5.7 国际海上集装箱货运代理业务及主要货运单证	(227)
5.8 租船运输及其业务流程	(236)
本章小结	(247)
知识检测	(248)
任务训练	(251)
第6章 国际空运代理业务	(255)
6.1 认识国际航空运输与航空货运代理	(256)
6.2 国际航空货运代理进出口业务操作流程	(265)
6.3 国际航空货物运价与运费	(274)
6.4 国际航空运单	(280)
本章小结	(286)
知识检测	(286)
任务训练一	(288)
任务训练二	(289)
第7章 国际陆运代理业务	(292)
7.1 国际公路货物运输代理	(293)
7.2 国际铁路货物联运	(299)
7.3 国际铁路货物联运业务操作程序	(310)
本章小结	(320)
知识检测	(320)
任务训练	(322)
第8章 国际多式联运代理业务	(324)
8.1 国际多式联运概述	(325)
8.2 国际多式联运的组织与运作	(333)
8.3 国际多式联运单证	(337)
8.4 多式联运的责任形式与责任期间	(341)
本章小结	(345)
知识检测	(345)

任务训练一	(348)
任务训练二	(349)
知识检测参考答案	(350)
参考文献	(354)

第1章 国际物流与国际进出口业务

学习目标

- 了解国际物流的概念、特点、发展历程以及国际物流地理知识。
- 掌握国际贸易术语,尤其是6个常用的贸易术语。
- 深入了解国际贸易方式,掌握不同贸易方式的基本流程及特点。
- 掌握汇付、托收和信用证的含义、当事人、支付工具及其业务流程等问题。
- 理解出口信用险的含义、国际保理的含义及对进出口双方的益处;银行保函的含义及其与信用证的异同;备用信用证的含义及其与银行保函、信用证的异同等知识。
- 掌握进出口合同的履行程序,能熟练准确地办理各环节的业务手续。
- 掌握交易磋商的内容及一般程序、合同生效的要件及基本内容。
- 掌握进出口主要业务单证的格式及基本内容。

职业能力

- 能运用贸易基本知识为具体贸易活动选择适合的贸易术语。
- 能运用国际结算的基本知识,为具体贸易活动选择适合的支付方式与支付工具。
- 能运用汇付、托收及信用证的知识,选择适当的支付工具并完成国际进出口业务。
- 能运用进出口合同的业务程序知识,熟练准确地办理各环节的业务手续。
- 能运用交易磋商的相关知识,完成交易、签订合同。
- 能运用国际物流进出口业务中的相关知识,处理主要业务单证。

案例导入

NIKE 公司创建于20世纪70年代初期,仅在短短的10年间便一跃成为美国最大的鞋业公司,建立起拥有自己品牌的运动商品王国。在服装这种季节性很强的行业中,物流所具有的决定性作用正得到加强。NIKE在20世纪90年代初期就已经建成了非常先进的物流系统,近年来更是得到了长足的发展,可以说其物流系统是一个国际领先的、高效的货物配送系统。

NIKE 在全球布局物流网络。NIKE 在美国有 3 个配送中心,其中在孟菲斯有两个。在田纳西州孟菲斯市的 NIKE 配送中心,运行于 1983 年,是当地最大的自有配送中心。作为扩张的一部分,NIKE 建立了三层货架的仓库,并安装了新的自动补货系统,使得 NIKE 能够保证在接到用户订单后 48 h 内发出货物。NIKE 公司在亚太地区生产出的产品,通过海运经西海岸送达美国本土,再利用火车经其铁路专用线运到孟菲斯,最后运抵 NIKE 的配送中心。所有的帽子、衬衫等产品都从孟菲斯发送到美国各地。每天都要发送 35 万~50 万单位的衣物。孟菲斯配送中心增加了 4 个存储区,使得总的存储面积达到了 11.6125 万 m^2 。增加了一个新的收货系统和 20.92 km 长的传送带。为了运送大件较重货箱,还增加了一个翻板式分拣机。采用了实时的仓库管理系统,并使用手持式和车载式无线数据交换器,使得无纸化分拣作业成为可能。吞吐能力提高了一倍多,从每 8 h 的 10 万件提高到了 25 万件,设计最高日工作量为 75 万件。

除在美国外,NIKE 还在欧洲加强了物流系统建设。NIKE 在欧洲原有 20 多个仓库,分别位于 20 多个国家。这些仓库之间是相互独立的,这使得 NIKE 的客户服务无法做到非常细致。另外,分散在各国的仓库只为本国的消费进行准备,也使得其供货灵活性大打折扣。经过成本分析,NIKE 决定关闭其所有的仓库,只在比利时的 Meerhout 建造一个配送中心,负责整个欧洲和中东的配送供给。该中心于 1994 年开始运营。后来,随着 NIKE 在欧洲市场的迅速扩大,流量很快就超出了配送中心的供应能力,NIKE 决定扩建其配送中心。NIKE 与 Deloitte 公司共同制订了欧洲配送中心建造、设计和实施的运营计划。其配送中心有着一流的物流设施、物流软件以及 RF 数据通信,从而使其能将其产品迅速地运往欧洲各地。

另外,由于面临着同样的问题,NIKE 决定巩固其在日本的配送基础,以此来支持国内的市场。公司在选址之后,设计了世界上最先进的设施,这种设施可以满足未来 7 年销售量增长的需要。由于日本的地价高,他们计划建造高密度的配送中心,这样更适合采取先进的配送中心控制系统——ASRS。同时也巩固了韩国的配送中心,以支持其在国内的市场。

在 2000 年初,NIKE 开始在其电子商务网站 www.nike.com 上进行直接到消费者的产品销售,并且扩展了提供产品详细信息和店铺位置的功能。为支持此项新业务,UPS 环球物流实现 NIKE 从虚拟世界到消费者家中的快速服务。

(案例来自:网站“物流天下”. <http://www.56885.net>)

1.1 认识国际物流

1.1.1 国际物流的定义和特点

1) 国际物流的定义

国际物流(international logistics, 简称 IL)是指存在于不同国家或地区之间、为满足需求而进行的原始材料、中间库存、最终产品及其相关信息,从起点到终点在国际间有效流动,以及为实现这一流动所进行的计划、管理和控制过程。国际物流伴随着国际贸易的形成而产生和发展的,是国际贸易的重要物质基础,各国之间的相互贸易最终必须通过国际物流来实现。此外,如各国之间的邮政物流、展品物流、军火物流等也构成了国际物流的重要内容。国际物流是国内物流的跨国延伸和扩展。

从狭义上讲,国际物流是当供应和需求分别处在不同的国家或地区时,为了克服供需时间和空间上的矛盾而发生的商品物质实体在不同国家之间的流动。因此,国际物流的存在与发展可以促进世界范围内物资的合理流动,可以使国际间物资或商品的流动路线最佳、流通成本最低、服务最优、效益最高。同时由于国际化信息系统的支持和涵盖世界范围的物资交流,国际物流可以通过物流的合理组织,促进世界经济的发展,改善国际间的友好交往,并由此推进国际政治、经济格局的良性发展,从而促进整个人类的物质文化和精神文化的发展。

2) 国际物流的特点

国际物流是国际贸易活动的重要组成部分,其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,以促进区域经济和世界资源优化配置。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。因其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、差异性、风险性和标准性等特点。

国际性是指国际物流系统涉及多个国家或地区,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。国际物流跨越不同国家或地区,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输方式,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。

国际物流所面临的环境相对于国内物流来说具有很大的差异性。这种差异来自

于多方面的因素,如不同的国家或不同地区适用的法律、法规不同,操作规程和技术标准不同,地理、气候等自然环境以及风俗习惯等人文环境不同,经济和科技发展及各自消费水平不同,等等。这些具有显著差异的物流环境,使得国际物流必须同时适应多个不同的法律法规、人文、习俗、语言、科技发展程度及相关的设施。由此,国际物流相对于国内物流来说,要形成完整、高效的物流系统难度较大。

由于国际物流涉及广阔的地域空间和诸多内外因素,需要较长的时间,操作难度较大,因此它面临的风险也较大,其包括政治风险、经济风险和自然风险。政治风险主要指由于所经过国家或地区的政局动荡,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。因此,国际物流相关的现代化技术的开发与使用显得尤为重要,现代化系统技术可以尽可能降低物流过程的复杂性,减少其风险性,从而使国际物流尽可能提高速度,增加效益,并推动其发展。

国际物流环境的差异性决定了要使国际间物流畅通起来,必须要标准统一。在国际流通体系中,应当推行统一的国际基础标准、安全标准、卫生标准、环保标准及贸易标准,并在此基础上制订并推行运输、包装、配送、装卸、储存等技术标准,从而提高国际物流水平。

1.1.2 国际物流的发展历程

东西方冷战结束后,贸易国际化的势头日益强盛,随着国际贸易壁垒的拆除,新的国际贸易组织的建立,若干国家或地区已突破国界的限制形成统一市场,在国际贸易和跨国经营的推动下,国际物流活动也蓬勃发展起来。国际物流活动的发展大致经历了以下几个阶段:

第一阶段:20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:20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全世界关注的共同课题。美国密歇根州立大学教授波索克斯认为,进入20世纪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,日本也正处于成熟的经济发展期,提出了以贸易立国,实现与其对外贸易相适应的物流国际化的方针,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来提高物流国际化的效率。这一阶段,物流国际化的趋势主要局限在美、日和欧洲一些发达国家。

第三阶段:20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世界

各国普遍认识和接受。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。世界各国广泛开展了国际物流的理论研究和国际物流实践的探索。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。

1.1.3 国际贸易与国际物流的关系

所谓国际物流,是国内物流的延伸和进一步扩展,是跨越国界的、流通范围扩大了“物的流通”,是实现货物在两个或两个以上国家(或地区)间的物理性移动而发生的国际贸易活动。国际物流实质上就是国际贸易活动的一部分,是为国际贸易活动服务的。因此,国际物流得以产生的前提就是国际贸易的存在。一方面,国际贸易的发展促进了国际物流技术的进步,也不断对国际物流提出新的要求;另一方面,国际物流的不断进步与发展对国际贸易的发展也起到了积极的促进作用。可见,国际物流和国际贸易之间存在着相辅相成、互相促进的关系。

1) 国际贸易是国际物流产生的前提和发展的动力

(1) 国际贸易产生了国际物流,并且促进了其向现代化国际物流的发展

随着国际贸易的发展,贸易双方对国际物流服务的专业化、一体化要求越来越高,使得国际物流由早期的仅指将货物由一国供应者向另一国需求者的物理性移动,发展成为今天的集采购、包装、运输、储存、搬运、流通加工、配送和信息处理等基本功能于一身的综合性的系统。可以说,国际贸易产生了国际物流,并且促进了其向现代化国际物流的发展。

(2) 国际贸易的发展促进了国际物流技术的进步

随着国际贸易的发展,许多大型企业在国际市场上展开了激烈的竞争。对消费者来讲,商品质量至关重要,但商品价格也不可忽视,商品价格仍然是取胜的一个重要因素。国际贸易的发展要求从各个方面降低商品的成本,包括原材料价格、订单成本、运输价格、库存成本等,这就对国际物流的各个环节提出了新的挑战和要求,从而使国际物流从理论到技术都有了重大的创新和发展。

(3) 国际贸易的发展不断对国际物流提出新的要求

全球经济的发展,人类需求层次的提高,一方面,使得国际贸易取得了长足的发展,不仅贸易量快速地增长,而且可贸易商品种类也逐步扩大;另一方面,也使国际贸易的结构发生了巨大的变化,传统的原料和初级产品等贸易品种正逐步让位于高附加值、精密加工的产品。国际贸易的变化发展对国际物流的质量、效率、安全等提出了新的要求。

2) 高效的国际物流系统成为国际贸易持续发展的保证

国际贸易导致了国际物流的产生,但国际物流从一开始就有自己独立发展的历史。

程,不断地发展壮大,同时国际物流技术的不断进步对国际贸易的发展也起到了积极的促进作用。在大量跨境贸易中,不可忽视的是货物跨国(或地区)转移所带来的国际物流量的上升。贸易量势必带来更多的物流量,这就要求国际物流在运输、装卸、仓储、信息传输等各个环节为货物转移提供便利。现代物流运用科技手段,使信息快速、准确反馈,采用货物流通的最优渠道将产品按消费者的需求生产出来,并快速送到消费者手中,从而提高了服务质量,刺激了消费需求,加快了企业对市场的反应速度。在供应链联结的各企业间实现了资源共享,大大缩短产品的流通周期,加快物流配送速度。随着全球化市场竞争的加剧,很多产品完成了由卖方市场向买方市场的转变。贸易商竞争的重点是如何更好、更快地满足客户多样化、个性化的需求。国际贸易中的产品和服务趋向于多样化、定制化。生产商用标准化的零件实现规模经济,贸易商获知国际市场上客户的具体要求,通过物流的流通加工功能,对零部件按照多种方式进行组合,形成符合客户要求的个性化的产品,再经过包装、运输、配送把产品送到消费者的手中,实现“门到门”的服务。高效的物流系统为国际贸易不断发展提供了有力支持,使各国参与贸易的利益提高,使更多的非贸易品变为贸易品。由此可见,国际物流也已成为影响和制约国际贸易进一步发展的重要因素。国际物流的发展极大地改善了国际贸易的环境,为国际贸易提供了各种便利的条件,世界贸易的飞速增长与国际物流的发展是分不开的。

1.1.4 国际物流地理

国际物流地理主要描述的是国际物流流动的路径。它主要包括国际远洋航线及海上通道、国际航空线、国际铁路运输线与大陆桥、国际主要输油管道等。

1) 国际远洋航线及海上通道

(1) 国际远洋航线

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的限制下,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,根据主客观的条件,为达到最大的经济效益所选定的营运航路被通称为航线。

马六甲海峡位于马来半岛和苏门答腊岛之间,连接南海和安达曼海,是沟通太平洋和印度洋的海上交通要道。海峡长约 800 km,自东南向西北呈喇叭形。最窄处约 37 km,西北口宽达 370 km,水深 25 ~ 113 m,可通行 25 万 t 级大型油轮。海峡地处赤道无风带,风力很小,海流缓慢,潮差较小,海峡底部较为平坦,对航运极为有利。北太平洋沿岸国家与南亚、中东和非洲各国间的航线多经过这里,每年通过海峡的船只约 10 万艘次。

霍尔木兹海峡在亚洲西南部,是波斯湾出印度洋的咽喉,东连阿曼湾。海峡长约 148 km,呈“人”字形。海峡最窄处 21 km,最浅处水深 71 m。多年来,每天都有几百艘油轮从波斯湾经此开出,将原油运往日本、西欧和美国等地,在国际航运中占有重要的

地位。霍尔木兹海峡也因此成为一条闻名的“石油海峡”。

苏伊士运河建于1859—1869年,北起塞得港,南至陶菲克港,全长173.2 km。它是沟通地中海和红海的运河,把大西洋和印度洋连接起来,大大缩短了从欧洲通往印度洋和太平洋西岸各国的航程,比绕好望角的航线要缩短8 000~14 000 km,而且比较安全。目前,苏伊士运河是最繁忙的国际运河,每年通过运河的船只达2万艘次以上,而且主要是油船,其中由中东运往西欧的石油占运河总货运量的60%以上。

巴拿马运河始建于1881年,1914年完工,1920年正式通航。运河起自巴尔博亚海茨至克里斯蒂巴尔止,全长81.3 km。它缩短了大西洋与太平洋之间的航程,比绕道麦哲伦海峡近5 000~10 000 km。巴拿马运河为仅次于苏伊士运河的世界第二大通航运河。每年通过运河的船只约1.5万艘次,最大可供6.2万t级船舶出入。因太平洋水位比加勒比海的水位高,巴拿马运河是水闸式运河,所以通过运河的时间长约15 h。

(2) 世界主要大洋航线

国际大洋航线是指贯通一个或数个大洋的航线,它包括太平洋航线、大西洋航线、印度洋航线、北冰洋航线以及通过巴拿马运河或苏伊士运河的航线等,又称远洋航线。如由我国各港出发跨越大洋航行至欧洲、非洲、美洲和大洋洲等的航线。目前国际大洋航线密如蛛网,其中主要有以下几条:

① 太平洋航线:

a. 远东—北美西海岸航线。该航线包括从中国、朝鲜、日本、俄罗斯远东海港到加拿大、美国、墨西哥等北美西海岸各港的贸易运输线。从我国的沿海各港出发,偏南的经大隅海峡出东海;偏北的经马六甲海峡穿过日本海后,或经清津海峡进入太平洋,或经宗谷海峡穿过鄂霍茨克海进入北太平洋。

b. 远东—加勒比、北美东海岸航线。该航线常经夏威夷群岛至巴拿马运河后到达。从我国北方沿海港口出发的船只多半经大隅海峡或经琉球奄美大岛出东海。

c. 远东—南美西海岸航线。从我国北方沿海各港出发的船只多经琉球奄美大岛、硫黄列岛、威克岛、夏威夷群岛之南的莱恩群岛,穿越赤道进入南太平洋,至南美西海岸各港。

d. 远东—东南亚航线。该航线是中、朝、日货船去东南亚各港,以及经马六甲海峡去印度洋、大西洋沿岸各港的主要航线。东海、台湾海峡、巴士海峡、南海是该航线船只的必经之路,航运繁忙。

e. 远东—澳大利亚、新西兰航线。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。

f. 澳、新一北美东海岸航线。由澳、新至北美西海岸多经苏瓦、火奴鲁鲁等太平洋上的重要航站到达。至北美东海岸则取道帕皮提,过巴拿马运河而至。

②大西洋航线:

a. 西北欧—北美东海岸航线。该航线是西欧、北美两个世界工业最发达地区之间的原料、燃料和产品交换的运输线,两岸拥有世界重要的港口,运输极为繁忙,船舶大多走偏北大圆航线。该航区冬季风浪大,并有浓雾、冰山,对航行安全有威胁。

b. 西北欧、北美东海岸—加勒比航线。西北欧—加勒比航线多半出英吉利海峡后横渡北大西洋。它同北美东海岸各港出发的船舶一样,一般都经加勒比海。除去加勒比海沿岸各港外,还可经巴拿马运河到达美洲太平洋岸港口。

c. 西北欧、北美东海岸—地中海—苏伊士运河—亚太航线。它是世界上最繁忙的航段,也是北美、西北欧与亚太海湾地区间贸易往来的捷径。该航线一般途经亚速尔、马德拉群岛上的航站。

d. 西北欧、地中海—南美东海岸航线。该航线一般经西非大西洋岛屿至加纳利、佛得角群岛上的航站。

e. 西北欧、北美东海岸—好望角—远东航线。该航线一般是巨型油轮的航线。佛得角群岛、加纳利群岛是过往船只停靠的主要航站。

f. 南美东海岸—好望角—远东航线。这是一条以石油、矿石为主的运输线。该航线处在西风漂流海域,风浪较大,一般西航偏北行,东航偏南行。

③印度洋航线:

印度洋航线以石油运输线为主,此外还有不少是大宗货物的过境运输。

a. 波斯湾—好望角—西欧、北美航线。该航线主要由超级油轮经营,是世界上最主要的海上石油运输线。

b. 波斯湾—东南亚—日本航线。该航线东经马六甲海峡(20万载重t以下船舶可行)或龙目、望加锡海峡(20万载重t以上超级油轮可行)至日本。

c. 波斯湾—苏伊士运河—地中海—西欧、北美运输线。该航线目前可通行载重达30万t级的超级油轮。

除了以上三条油运线之外,印度洋上的其他航线还有远东—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—地中海—西北欧航线,印度洋北部地区—欧洲航线。

(3)世界集装箱海运干线

目前,世界海运集装箱航线主要有远东—北美航线,北美—欧洲、地中海航线,欧洲、地中海—远东航线,远东—澳大利亚航线,澳、新—北美航线,欧洲、地中海—西非、南非航线。

(4)我国的主要海运航线

①近洋航线:

a. 港澳线。到香港、澳门地区。

b. 新马线。到新加坡、马来西亚的巴生港(Port Kelang)、槟城(Penang)和马六甲(Malacca)等港。

c. 暹罗湾线,又可称为越南、柬埔寨、泰国线。到越南海防、柬埔寨的磅逊和泰国的曼谷等港。

d. 科伦坡、孟加拉湾线。到斯里兰卡的科伦坡、缅甸的仰光、孟加拉的吉大港和印度东海岸的加尔各答等港。

e. 菲律宾线。到菲律宾的马尼拉港。

f. 印度尼西亚线。到爪哇岛的雅加达、三宝壟等。

g. 澳大利亚、新西兰线。到澳大利亚的悉尼、墨尔本、布里斯班和新西兰的奥克兰、惠灵顿。

h. 巴布亚新几内亚线。到巴布亚新几内亚的莱城、莫尔兹比港等。

i. 日本线。到日本九州岛的门司和本州岛的神户、大阪、名古屋、横滨和川崎等港口。

j. 韩国线。到釜山、仁川等港口。

此外,还有波斯湾线,又称阿拉伯湾线。主要到巴基斯坦的卡拉奇、伊朗的阿巴斯和霍拉姆沙赫尔、伊拉克的巴士拉、科威特的科威特港、沙特阿拉伯的达曼。

②远洋航线:

a. 地中海线。到地中海东部黎巴嫩的贝鲁特和的黎波里、以色列的海法和阿什杜德、叙利亚的拉塔基亚、地中海南部埃及的塞得港和亚历山大、突尼斯的突尼斯、阿尔及利亚的阿尔及尔和奥兰、地中海北部意大利的热那亚、法国的马赛、西班牙的巴塞罗那以及塞浦路斯的利马索尔等港。

b. 西北欧线。到比利时的安特卫普、荷兰的鹿特丹、德国的汉堡和不来梅、法国的勒哈佛尔、英国的伦敦和利物浦、丹麦的哥本哈根、挪威的奥斯陆、瑞典的斯德哥尔摩和哥德堡、芬兰的赫尔辛基等。

c. 美国、加拿大线。包括加拿大西海岸港口温哥华,加拿大东岸港口蒙特利尔、多伦多,美国西岸港口西雅图、波特兰、旧金山、洛杉矶,美国东岸港口纽约、波士顿、费城、巴尔的摩、波特兰和美国墨西哥湾港口的莫比尔、新奥尔良、休斯敦等港口。其中美国、墨西哥湾各港也属美国东海岸航线。

d. 南美洲西岸线。到秘鲁的卡亚俄以及智利的阿里卡及伊基克、瓦尔帕莱索、安托法加斯塔等港。

2) 国际航空线

(1) 国际航空站

目前,不少国家的首都和重要城市都建有国际航空站,下面列出了部分主要的航空站。

亚洲地区主要有北京、上海、香港、东京、马尼拉、新加坡、曼谷、仰光、加尔各答、孟买、卡拉奇、德黑兰、贝鲁特。

北美洲地区主要有华盛顿、纽约、芝加哥、亚特兰大、洛杉矶、旧金山、西雅图、蒙特