



GUAN GUO WAIJINGMAO YUANXIAO GUIHUA JIAOCAI

全 国 外 经 贸 院 校 规 划 教 材

国际贸易 运输地理

2009年版

主编 蔡德林 梁爽 副主编 张馨 段力宇 主审 吕红军



中国商务出版社
CHINA COMMERCE AND TRADE PRESS

全国外经贸院校规划教材

国际贸易运输地理

(2009 年版)

主 编	蔡德林	梁 爽
副主编	张 馨	段力宇
主 审	吕红军	

中国商务出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

国际贸易运输地理: 2009 年版 / 蔡德林, 梁爽主编.
北京: 中国商务出版社, 2009. 2
全国外经贸院校规划教材
ISBN 978-7-5103-0043-1

I. 国… II. ①蔡…②梁… III. 国际贸易—运输地理—
高等学校—教材 IV. F511.99

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2009) 第 026132 号

全国外经贸院校规划教材

国际贸易运输地理 (2009 年版)

主 编 蔡德林 梁 爽

副主编 张 馨 段力宇

主 审 吕红军

中国商务出版社出版

(北京市东城区安定门外大街东后巷 28 号)

邮政编码: 100710

电话: 010-64269744 (编辑室)

010-64266119 (发行部)

010-64295501

010-64263201 (零售、邮购)

网址: www.cctpress.com

E-mail: cctp@cctpress.com

北京中商图出版物发行有限

责任公司发行

北京开和文化传播中心排版

北京市松源印刷有限公司印刷

787 毫米 × 980 毫米 16 开本

31.25 印张 573 千字

2009 年 3 月 第 1 版

2009 年 3 月 第 1 次印刷

ISBN 978-7-5103-0043-1

定价: 40.00 元

版权专有 侵权必究

举报电话: (010) 64242964

前 言

在世界经济一体化的背景下，国际贸易已经成为联系世界各国经济的纽带。改革开放以来，我国对外贸易发展十分迅速，带动了国内外经济的快速发展，特别是我国加入世贸组织以后，为我国对外贸易发展提供了更为广阔的国际空间，对外贸易的范围不断扩大，对外贸易额不断增加。

据统计，2004 年，我国进出口贸易额首次突破万亿美元大关，达 11 548 亿美元，贸易顺差 320 亿美元，成为世界第三贸易大国。2005 年，我国对外贸易又表现出跨越式发展，全年进出口总额超过 14 221.2 亿美元，贸易顺差达到 1 019 亿美元。中国的贸易伙伴在欧盟、北美、东亚及东盟国家的基础上，近几年又不断向非洲、拉美和中东地区扩展。

对外贸易已经成为带动我国经济持续快速发展的最主要的因素之一。由于我国在国际分工中所处的地位，经济发展所处的阶段，以及我国资源、能源、市场、劳动力等条件的制约，决定了我国经济将长期依赖国际市场。作为“世界工厂”，我国的能源、原料自给率不断降低，劳动密集型产品的国内市场空间有限，对国际市场的依赖程度随着我国经济的进一步发展将不断增强。中国的对外贸易不仅拉动着国内经济快速发展，更影响着世界经济和贸易发展。作为世界贸易大国，中国经济的崛起已经改变了传统的世界贸易格局。同时，伴随着经济一体化的进程，国际经济贸易的形势及其变

化也会直接或间接地影响我国的经济形势、企业的效益及每个人的利益和生活。

随着国内经济及国际贸易的发展,对相关专业人才提出了要求,对每个人的知识结构也提出了要求。目前,相关专业建设发展很快,专业书籍大量出版,而其边缘学科的发展则明显滞后,不能满足人们对边缘学科知识的需要,相关书籍甚少,且内容及数据过于陈旧。为完善学科体系,适应国际贸易发展的新形势及对边缘学科知识的需求,我们编写了《国际贸易运输地理》一书。

本书在内容和体系上突破了以往地理学的限制,注重与专业知识的有机融合,向专业方面贴近,体现为贸易服务的原则。在逻辑上,运输和贸易是联系在一起的整体。目前,货物贸易仍然是国际贸易中最主要的客体,2005年货物贸易占国际贸易总额的76%。合同是贸易的法定形式和保障;运输则是货物贸易的具体实现方式。合同项下的货物只有通过运输才能完成交易并实现价值的最大化。随着运输方式的多样化、现代化,与贸易的联系更为紧密,对贸易的影响也越来越大。

从宏观上看,贸易货物在空间上表现为“面”,分布在不同国家或地区的产地或销地;贸易双方表现为“点”,是“面”上货物的集、散地,具体表现为港口、车站、机场等;而运输则是“线”,通过“点”连接着“面”,由各种运输方式或其组合形成。这种“点”、“线”、“面”之间的关系是客观的,也是本书构思的逻辑起点。基于“点”、“线”、“面”关系的认识,将运输方式、货物贸易及国家贸易三部分内容有机结合起来,以运输为主线,以贸易为目标,以宏观布局为着眼点,使内容结构趋于系统化。

本书在内容上分为三个部分:上篇、中篇、下篇。上篇为运输方式篇,主要介绍各种运输方式的特点、发展状况及布局,重点介绍了国际贸易中最重要的海洋运输;中篇为货物贸易篇,主要介绍国际贸易中的大宗货物的贸易与运输,重点介绍了国际贸易中运量

最大的石油、金属矿产和农产品的贸易和运输；下篇为国家贸易篇，重点介绍了世界主要贸易国家的概况、经济特点、交通运输、对外贸易及与我国的贸易状况。

通过本书的学习或阅读，可以对国际贸易运输的方式、特点、分布，国际贸易中大宗货物的生产、分布及贸易运输，主要贸易国家的经贸状况等问题有一个基本的认识 and 了解。

本书在编写过程中力求采用最新数据和资料，以便让读者能够把握国际贸易的最新发展。本书是作为全国外经贸院校本科国际经济与贸易专业和物流专业的专业基础课教材编写的，同时也适用于高职高专院校相关专业的学生使用。

参加本书编写的人员有蔡德林、吴德民、许彦斌、张馨、李晓梅、李明、丛凤英等。蔡德林任主编，吴德民、许彦斌任副主编。本书由吕红军教授主审。

本书在编写过程中，借鉴和参考了相关学者的成果，在此深表感谢。

由于时间紧、作者水平和资料有限，书中难免存在疏漏和不当之处，望各位专家、老师、学生和广大读者批评指正。

作 者
2006 年 7 月



再 版 说 明

本书自 2006 年出版后，国际经济形势发生了一系列重大变化，如美国的次贷危机所引发的全球金融危机及美元的贬值，以及国际石油、铁矿石和粮食价格上涨等引发了全球性通货膨胀。国际经济形势的变化对国际贸易和运输在数量、时间和空间上产生了直接影响。为及时反映这种新的变化，并通过教材传递给广大师生和读者，我们在原版书框架体系基础上进行了修订。新书中采用了最新的经济和贸易数据，参考了最新的资料，并将近两年来新出现的经济贸易问题融入其中，以便为广大师生和读者提供最新的知识信息。

本书出版两年来，通过部分教师的使用和教学实践，初步探索出一套较为适合的教学方法。我们认为，本书作为专业基础课教材，在教学中应力求以知识性为主，强调为专业服务。在课堂教学中，应采用开放式、讨论式教学，避免教师单纯讲授和内容上的面面俱到。在教学内容上，应结合专业特点和学生层次，选择重点内容和问题。既要利用教材，又不局限于教材，广泛联系实际，紧跟热点问题；既要发挥教师的主导作用，又要充分调动学生的积极性，广泛参与讨论，创造轻松、热烈的课堂氛围，在丰富专业基础知识的同时，提高学生能力，为专业课学习奠定基础。本书教学内容的课时安排可以参考下表：

章 节		课时分配 (本/专) 参考
上篇 运输方式篇	第一章 运输概述	6/4
	第二章 铁路运输	2/4
	第三章 公路运输	2/2
	第四章 航空运输	2/2
	第五章 管道运输	2/2
	第六章 海洋运输	4/4
	第七章 世界主要港口	2/2
中篇 货物贸易篇	第八章 世界能源生产与贸易运输	4/2
	第九章 世界主要矿产品生产与贸易运输	2/2
	第十章 世界农产品生产与贸易	2/2
	第十一章 世界工业制成品生产与贸易	2/2
下篇 国家贸易篇	第十二章 ~ 第十六章	4/6
合计学时		34/34

本书由蔡德林、梁爽任主编；张馨、段力宇任副主编；吕红军教授任主审。参编人员有蔡德林、梁爽、张馨、段力宇、李晓梅、马坤、王娜、于汶艳、王宇楠。

本书在编写和修订过程中，参考了许多专家学者的研究成果和相关网站的资料，在此表示感谢！同时，由于掌握的数据和资料有限，不足之处仍在所难免，望广大师生和读者批评指正。

编 者
2008 年 10 月

目 录

上篇 运输方式篇

第一章 运输概述	(1)
第一节 运输的性质及作用	(2)
第二节 运输方式	(11)
第三节 集装箱运输	(24)
第四节 国际多式联运	(45)
第五节 国际贸易运输	(50)
第二章 铁路运输	(53)
第一节 铁路运输概述	(53)
第二节 世界铁路运输发展概况	(57)
第三节 世界主要铁路干线	(62)
第四节 大陆桥运输	(65)
第五节 中国铁路运输	(73)
第三章 公路运输	(89)
第一节 世界公路运输发展概况	(89)
第二节 中国公路运输	(94)
第三节 中国公路布局	(97)

2 国际贸易运输地理

第四章 航空运输	(100)
第一节 航空运输概述	(100)
第二节 世界主要航空站及航线	(105)
第三节 世界主要飞机制造公司	(107)
第四节 中国航空运输业	(111)
第五章 管道运输	(121)
第一节 管道运输概述	(121)
第二节 世界管道运输	(124)
第三节 中国管道运输	(130)
第六章 海洋运输	(136)
第一节 世界海洋运输发展概况	(136)
第二节 海洋运输构成要素	(140)
第三节 世界海运主要航线	(149)
第四节 世界主要运河和海峡	(152)
第五节 世界造船业	(162)
第七章 世界主要港口	(169)
第一节 亚洲主要港口	(169)
第二节 欧洲主要港口	(180)
第三节 北美及大洋洲主要港口	(185)
第四节 南美洲主要港口	(191)
第五节 非洲主要港口	(193)
第六节 中国港口建设和发展	(195)
第七节 中国沿海主要港口	(202)

中篇 货物贸易篇

第八章 世界能源生产与贸易运输	(213)
第一节 世界能源生产与贸易格局	(214)
第二节 世界石油生产与贸易运输	(223)
第三节 中国石油进口与运输	(237)

第四节 世界天然气生产与贸易	(242)
第五节 世界煤炭生产与贸易运输	(246)
第九章 世界主要矿产品生产与贸易运输	(254)
第一节 世界黑色金属矿石生产与贸易运输	(254)
第二节 世界有色金属矿石生产和贸易	(266)
第三节 中国矿产品生产与贸易	(272)
第十章 世界农产品生产与贸易	(278)
第一节 世界粮食作物生产与贸易运输	(278)
第二节 世界经济作物生产与贸易	(284)
第三节 世界林产品生产与贸易	(293)
第四节 世界畜牧产品生产和贸易	(296)
第五节 世界水产品生产和贸易	(300)
第十一章 世界工业制成品生产与贸易	(306)
第一节 世界钢铁工业生产与贸易	(306)
第二节 世界汽车工业生产与贸易	(310)
第三节 世界纺织工业生产与贸易	(321)

下篇 国家贸易篇

第十二章 亚洲主要国家	(329)
第一节 日本	(329)
第二节 韩国	(337)
第三节 新加坡	(344)
第四节 泰国	(349)
第五节 印度尼西亚	(354)
第六节 马来西亚	(359)
第七节 印度	(364)
第十三章 欧洲主要国家	(372)
第一节 俄罗斯	(372)

4	国际贸易运输地理	
第二节	德国	(380)
第三节	法国	(386)
第四节	英国	(392)
第十四章	北美及大洋洲主要国家	(401)
第一节	加拿大	(401)
第二节	美国	(408)
第三节	澳大利亚	(416)
第十五章	拉丁美洲主要国家	(424)
第一节	墨西哥	(424)
第二节	巴西	(429)
第三节	阿根廷	(434)
第十六章	非洲主要国家	(440)
第一节	南非	(440)
第二节	埃及	(445)
第三节	尼日利亚	(448)
附 录		(452)
	《国际贸易运输地理》课程教学大纲	(460)
	《国际贸易运输地理》模拟试卷	(482)

上篇 运输方式篇

第一章 运输概述

本章导读：

运输是社会生产和生活的基本条件，也是物流活动中的核心环节。通过运输可以改变运输对象的空间位置，创造“场所效用”。运输方式的合理选择和组织运用，是提高运输效率、降低运输成本的关键。集装箱的广泛采用，极大地提高了运输效率和质量，为国际多式联运创造了有利的条件。国际多式联运是目前国际贸易运输的主要组织形式。本章主要介绍了运输的特点及在经济活动中的地位和作用，各种运输方式的主要特点，集装箱运输及以集装箱为媒介的国际多式联运和国际贸易运输。本章内容是全书知识体系的基础，对后面各章及相关专业课的学习具有重要意义。

学习目标：

通过本章学习，要求学生理解并掌握运输的特点及在国民经济中的地位和作用，各种运输方式的优缺点，集装箱运输及国际集装箱运输的主要航线和枢纽港；了解集装箱的有关知识，国际多式联运和国际贸易运输的特点。

第一节 运输的性质及作用

一、运输的概念和种类

(一) 运输的概念

运输 (transportation) 即对人和物的载运及输送, 是指人类利用各种运输工具和通道, 将人或货物沿特定路线实现空间位置移动, 从而增加运输对象的价值, 实现其使用价值的物质生产活动。

运输是物流活动中最重要的环节, 是物流的主要职能。按照物流学的概念, 物流是“物”的物理性运动, 这种运动不但改变了物的时间状态, 也改变了物的空间状态。运输承担了改变空间状态的主要任务, 是改变空间状态的主要手段。运输再配以装卸、搬运、配送等活动, 就可以完成改变空间状态的全部任务。

运输与搬运的区别在于运输是大范围的活动, 而搬运是在同一地域之内小范围的活动; 运输与配送的区别在于运输是长距离、大批量的, 侧重点在于“运”, 而配送则指短距离、小批量的, 侧重点在于“配”。

人类社会的运输活动是与生产活动同时开始的。生产要素的分布是不均衡的, 任何生产者的生产活动都不可能在生产过程中具备所有要素条件。随着社会分工和生产的地域分工, 在生产与消费之间产生了社会间隔 (生产的人和消费的人不同) 和场所间隔 (生产场所和消费场所不同)。而消除这种间隔, 将生产和消费联系起来, 是通过运输手段来实现的。各种生产要素的空间位置移动, 是任何社会再生产活动所必须具备的条件。

对于国民经济而言, 生产、交换、分配和消费是一个系统, 运输在流通领域发挥作用, 使经济系统得以正常运行。如果把整个国民经济看做是人的躯体, 运输就是循环系统。运输是现代生产和生活的必备条件, 是社会生产过程中不可缺少的环节, 交通运输业的发展水平与整个经济发展的水平是正相关的。

运输业属于物质生产部门, 具有生产部门的一般属性。具体表现在以下几个方面:

第一, 与一般生产活动一样, 运输也具备生产活动的三个基本要素: 即运输人 (劳动者)、运输通道和运输工具 (劳动手段)、运输对象即货物或人

(劳动对象)。这是运输作为生产部门的基本条件。

第二, 运输的结果是使运输对象发生位移。在这一过程中, 运输对象虽然没有发生质的改变, 但却改变了运输对象的空间位置, 这种空间位置的改变, 在市场体系中往往会使运输对象的价值增加。这种增加的价值如同一般物质生产活动制造出新产品一样, 有了生产活动的结果, 并创造了价值, 只不过表现形式不同。

第三, 运输过程与一般生产过程一样, 是借助于活劳动和物化劳动的结合来实现的。在运输活动中, 通过运输人有组织的劳动消耗与运输工具的磨损及燃料的消耗以体现其所创造的价值。

第四, 同其他生产活动一样, 任何生产活动都不能是封闭、独立完成的。生产活动的日益社会化和现代化, 把各生产部门及生产要素连接起来成为一个整体。把社会生产、分配、交换与消费各个环节有机地联系起来, 是保证社会经济活动得以正常进行和发展的前提条件, 在整个社会机制中起着纽带作用。

(二) 运输的种类

1. 按运营主体划分

(1) 自营运输: 是指货主自备车辆、自行承担运输责任的运输活动。

(2) 经营性运输: 是指以盈利为目的, 为他人提供运输服务, 并收取运输费用的一种经营方式。

(3) 公共运输: 是指由政府投资或主导经营的各种运输工具和基础设施所形成的, 面向社会的运输体系。

2. 按运输范围划分

(1) 干线运输: 是指利用铁路、公路的干线, 大型船舶的固定航线, 进行长距离、大批量的运输, 是进行远距离空间位置移动的主要运输形式。

(2) 支线运输: 是指与干线相连, 在支线上的运输, 是对干线运输的一种补充运输形式。

(3) 二次运输: 是指干线和支线运输完成后, 在所到站与用户仓库或指定地点之间的运输。

(4) 厂内运输: 是指在工厂企业内, 为生产服务所进行的运输。

3. 按运输作用划分

(1) 集货运输: 是指将分散的货物汇集集中, 以供干线大批量的运输, 是干线运输的补充形式。

(2) 配送运输: 是指在节点上按用户要求将配好的货物分送给各用户的运输。

4. 按运输协作关系划分

(1) 一般运输：是指采用单一运输方式，未发生协作关系的运输。

(2) 联合运输：是指将两种或两种以上运输方式或运输工具连接起来，实行多环节、多区段相互衔接的接力运输，以充分发挥各种运输方式的优势，提高运输效率。

(3) 多式联运：多指以集装箱运输为媒介，将海洋运输、公路运输、铁路运输及内河运输多种运输方式通过系统集成，使相对独立的运输部门有机结合，成为相互联系的高效运输系统。

5. 按运输设备及运输工具划分

按运输设备及运输工具划分，可分为公路运输、铁路运输、水路运输、航空运输、管道运输。

二、运输系统的构成要素

运输的基本功能就是使人或物实现空间位移。为实现这一目的，必须借助相关工具和设施，通过人的技术管理活动才能完成。因此，运输也是一个系统，由基本要素构成。

(一) 运输节点

所谓运输节点，是指以连接不同运输方式为主要职能，处于运输线路上，承担货物的集散运输业务的办理、运输工具的保养和维修等基地或场所。运输节点是物流节点中的一种类型，属于转运型节点。如不同运输方式之间的转运站、终点站，公路运输上的停车场（库）、货运站，铁道运输上的中间站、编组站、货运站，水运上的港口、码头，空运上的空港等。

(二) 运输线路

运输线路是供运输工具定向移动的通道，属于运输的基础设施，是构成运输系统的最重要要素。在现代的运输系统中，主要的运输线路有公路、铁路、航线和管道。其中铁路和公路为陆上运输线路，除了引导运输工具定向行驶外，还需要承受运输工具、货物或人的重量；航线有水运航线和空运航线，主要起引导运输工具定位定向行驶的作用。运输工具、货物或人的重量由水和空气的浮力支撑；管道是一种相对特殊的运输线路，由于其严密的封闭性，即充当运输工具，又起引导货物流动的作用。

(三) 运输工具

运输工具是指在运输线路上用于载装货物并使其发生位移的各种设备装置，它们是运输能够进行的最基本设备。运输工具根据从事运送活动的独立程度可以分为三类：一是仅提供动力，不具有装载货物容器的运输工具，如铁路

机车、牵引车、拖船等；二是没有动力，但具有装载货物容器的从动运输工具，如车皮、挂车、驳船等；三是即提供动力，又具有装载货物容器的独立运输工具，如轮船、汽车、飞机等。

（四）运输活动的参与者

1. 货主

货主是货物的所有者，包括托运人（或委托人）或收货人，有时托运人和收货人可以是同一人。

2. 承运人

承运人是指进行运输活动的承担者。承运人可以是铁路货运公司、航运公司、民航货运公司、运输公司、储运公司、物流公司以及个体运输业者。

3. 货运代理人

货运代理人是指根据客户要求，并为获得代理费用而招揽货物、组织运输和配送的人。货运代理人负责把来自不同客户手中的小批量货物进行合理组织，装运整合成大批量装载，然后利用承运人进行运输。

4. 政府

由于运输业具有一定的公共性特征，又是国民经济的重要环节，政府既要在基础设施方面进行投入，又要对运输业进行必要的宏观管理，以保障整个运输系统的正常运行，促进经济发展。因此，政府在运输系统中是不可缺少主体。

5. 社会公众

运输系统是开放系统，运输的价格、效率、安全及对环境的影响等方面问题，都与社会公众有着直接利益上的联系。社会公众无论作为消费者还是运输外部性的承担者，在运输系统中都是不可缺少的。

三、运输的特点

运输业属物质生产部门，具有与一般生产部门相同的性质。但它又是一个特殊的物质生产部门。按其社会再生产中的属性、运输的生产过程、产品性质，与工农业生产相比又具有自身的特点。具体表现在以下几个方面：

第一，运输生产是在流通过程中完成的。马克思曾指出，运输业表现为生产过程在流通过程中的继续。工农业生产，当其产品投入流通领域之时起，就生产企业来讲，已经完成了其生产过程。而运输生产是在流通领域继续从事生产，它表现为一切经济部门生产过程的延续。

由于交通运输业不断为企业生产提供原料、燃料或半成品并将其产品运往消费地，以保证企业不间断地从事生产活动，因此，运输业与生产资金作用的