



全国财政职业教育教学指导委员会审定

全国高职高专院校国际贸易专业规划教材

国际货运代理实务

(第二版)

钱琳伊 张法坤◎主编



中国财政经济出版社

全国财政职业教育教学指导委员会审定
全国高职院校国际贸易专业规划教材

国际货运代理实务

(第二版)

钱琳伊 张法坤 主 编
姚建凤 副主编

中国财政经济出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

国际货运代理实务/钱琳伊, 张法坤主编. —2 版. —北京: 中国财政经济出版社, 2011. 8
全国高职高专院校国际贸易专业规划教材

ISBN 978 - 7 - 5095 - 3025 - 2

I. ①国… II. ①钱…②张… III. ①国际货运 - 货运代理 - 高等职业教育 - 教材
IV. ①F511.41

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2011) 第 156429 号

责任编辑: 张 铮

责任校对: 徐艳丽

封面设计: 大盟文化

中国财政经济出版社出版

URL: <http://www.cfeph.cn>

E-mail: cfeph@cfeph.cn

(版权所有 翻印必究)

社址: 北京市海淀区阜成路甲 28 号 邮政编码: 100142

营销中心电话: 010 - 88190406 北京财经书店电话: 010 - 64033436

涿州市新华印刷有限公司印刷 各地新华书店经销

787 × 1092 毫米 16 开 20.25 印张 416 000 字

2011 年 8 月第 2 版 2011 年 8 月涿州第 1 次印刷

定价: 38.00 元

ISBN 978 - 7 - 5095 - 3025 - 2/F · 2564

(图书出现印装问题, 本社负责调换)

本社质量投诉电话: 010 - 88190744

编委会名单

主 任 李乃君 姚钟华 宫相荣

编 委 (排名不分先后)

贺存乡 孟凡明 张君斐 鲁鸿雁 钱琳伊

李 富 王锡耀 马诗琴 徐 冉 谢厚华

张 莉 毛卫娟 叶卫玲 刘艳华 郎晓瑛

张法坤

序

我国对外贸易迅猛发展,贸易增长速度超过了世界上其他任何一个发展中国家,成为继欧盟和美国之后的第三大贸易实体。随着对外贸易的不断扩大,我国外贸行业人才短缺“瓶颈”凸显,各类外贸企业急需大量熟悉外贸业务的复合型、应用型、技能型人才。

近年来,随着我国高等职业教育的迅速发展,高职院校外贸类专业已经为外贸行业输送了一批又一批具有一定理论知识和实践操作能力的专业人员,在一定程度上缓解了外贸企业的人才需求压力。然而,作为承担为企业培养生产、管理、服务第一线人才的高职院校,在探索和培养合格“职业人”的过程中,设置什么样的课程,使用什么样的教材,一直备受关注。国务院《关于大力发展职业教育的决定》中指出:要“实施国家技能型人才培养培训工程,加快生产、服务一线急需的技能型人才的培养,特别是现代制造业、现代服务业紧缺的高素质高技能专门人才的培养”;要“针对高等职业院校学生特点,培养学生的社会适应性,教育学生树立终身学习的理念,提高学习能力,学会交流沟通和团队协作,提高学生的实践能力、创造能力、就业能力和创业能力”。该决定还特别指出:要“加大课程建设与改革的力度,增强学生的职业能力;加强教材建设,开发紧密结合生产实际的实训教材,让优质教材进课堂”。

目前我国高等职业教育的特点是:第一,我国高等职业教育发展迅猛,社会对高素质技能型人才需求旺盛。第二,职业教育办学思想已从计划培养向市场驱动转变,从政府直接管理向宏观引导转变,从传统的升学导向向就业导向转变,明确了“坚持以服务为宗旨,以就业为导向”的职业教育办学方针,提出了“职业教育教学与生产实践、技术推广、社会服务紧密结合”的具体要求。第三,高职学生应具备的主要能力为交流沟通的能力、实践的能力、就业和创业的能力、创造的能力和继续学习的能力。

我们认为,高职教育的教材要彻底改变以往的学科式、压缩饼干式、面面俱到式、平分秋色式的教学方式,要面向生产、建设、服务和管理第一线需要,努力开发体现产学结合、工学交替、融教学为一体的教材。为此,我们组织高等职业技术学院第一线具有创新理念和丰富教学经验的教师,在充分调研的基础上,结合目前各高等职业技术学院教改、教研的实际情况,围绕教育部[2006]16号文件精神,编写了这套高职高专国际贸易专业系列教材。在教材的编写过程中,既考虑到教材体系的完整性和科学性,又考虑到高职教育自身的特点,突出教材的实务性和实操性,按照“理论够用,重实践操作”的编写思路,尽量减少对概念和原理的深入阐述,并且教材各单元模块的设计充分体现了本教材“面向岗位、面向流程”的特点。

本套教材的编写特色是：

1. 职业性、实践性和开放性。本套教材汲取了大量国内外本专业教材的特点与精华，在突出高职教育特色上下功夫，注重培养学生的实践能力。专业基础知识贯彻“实用为主、够用为度”的教学原则，采用广而不深、点到为止的教学方法，强调“学一点、会一点、用一点”，不把知识作为一门学问来学，而是作为一门技艺来学；不强调打下坚实的理论知识基础，而是突出实际技能的培养。

2. 模块式、教案化和流程化。本套教材采用模块式的编写思路，每个模块既是教材的有机组成部分，又是相对完整、独立的教学单位，具有一定的可剪裁性和拼接性。教材可根据不同的教学对象或不同专业的培养目标将内容模块裁剪、拼接，使前后课程互相衔接，不但避免了重复讲述造成的时间浪费，而且也杜绝了因教师个体在表述上的偏差，给学生的学习带来不必要的障碍。同时，所有模块的活动设计流程化，以期最大限度地减轻教师备课、查询资料及设计活动的负担。

3. 任务驱动、项目导向。本套教材注重课程设计，强调教学内容的操作性，把教学目标进一步细化为知识目标和技能目标，并对教与学提出了具体的要求，让教师和学生在学习的过程中做到心中有数；体现“工学结合”理念，根据职业岗位（群）操作流程来选择并设计内容；学生在模拟具体的国际贸易实务中由浅入深、反复操练，达到记忆深刻、上手快的目的，能迅速适应工作岗位的要求。

本套教材适用于高等职业技术学院、高等专科学校、成人高校、民办高校、各级各类继续教育学院国际贸易专业使用，也可作为外贸从业人员自学进修、专业技能考试和国家相关证书考试的教学参考用书。本套教材是对高素质技能型人才培养适用教材编写进行的探索和尝试，难免存在疏漏，还需不断完善，但所秉承的理念和知识体系、结构及内容，相信会对我国的高职高专教育发展起到积极的推动作用，也希望得到高职院校广大师生的认可和赞同。

全国高职高专院校国际贸易专业规划教材

编 审 委 员 会

2011年6月

编者
2011年6月

目 录

单元一 货代基础知识	(1)
模块一 国际货运代理综述	(2)
一、国际货物的合理运输	(2)
二、国际货运代理	(23)
三、国际货运代理企业的类型与业务范围	(28)
四、国际货运代理企业经营规范	(32)
模块二 国际货运代理的法律法规	(37)
一、国际货运代理法律	(37)
二、国际货运代理人的法律地位	(38)
三、国际货运代理业务纠纷处理	(48)
四、国际货运代理的责任与风险防范	(50)
模块三 国际货运代理与现代物流	(56)
一、现代物流的概念	(56)
二、国际物流	(64)
模块四 国际货运代理企业营销业务	(77)
一、国际货代营销业务概述	(77)
二、国际货代服务产品分析	(82)
三、揽货与托运	(86)
四、国际货运市场营销策略	(92)
单元二 货代实务	(100)
模块五 国际货运代理中的集装箱货运业务	(101)
一、集装箱的选用与货物装载	(102)
二、集装箱班轮运输概述	(108)
三、集装箱班轮运输出口代理业务	(114)
四、集装箱班轮运输出口货运单证及流转	(117)
五、集装箱班轮运输进口代理业务	(136)

六、集装箱班轮运输进口货运单证及流转	(140)
模块六 国际海上货物运输代理业务	(143)
一、班轮运输业务概述	(143)
二、国际海上货物班轮运输出口代理业务	(153)
三、国际海上货物班轮运输进口代理业务	(161)
四、国际海上货物班轮运输主要单证	(173)
五、租船业务	(195)
模块七 国际航空货物运输代理业务	(208)
一、国际航空货物运输代理业务概述	(208)
二、国际航空运价与运费	(217)
三、国际航空货运单证	(225)
四、国际航空货物运输代理实务	(232)
模块八 国际陆上货物运输代理业务	(252)
一、国际公路货物运输实务	(252)
二、国际铁路货物运输实务	(254)
模块九 国际多式联运业务	(267)
一、国际多式联运概述	(267)
二、国际多式联运实务	(268)
三、多式联运单据与单证业务	(270)
 单元三 货代英语	 (276)
模块十 货代英语	(276)
一、常用货运业务缩略语 (英汉对照)	(276)
二、常用附加费名称 (英汉对照)	(298)
三、常用提单名称 (英汉对照)	(299)
四、不正常运输的货物种类和代号 (英汉对照)	(300)
五、货代英语范文阅读	(300)
 参考文献	 (314)

单元一

货代基础知识

【知识目标】

- ☐ 知道货物的运输路线和货物运输知识,了解合理运输的意义
- ☐ 了解国际货运代理企业的相关知识
- ☐ 知道并熟悉与国际货运代理有关的法律法规
- ☐ 掌握国际物流的概念,并从国际物流的范畴理解国际货代
- ☐ 知道并熟悉国际货运代理企业的营销业务

【技能目标】

- ☐ 能够正确选择货物合理运输的路线
- ☐ 能够正确甄别国际货运代理企业的类型
- ☐ 能够运用相关的法律法规对简单的货代案例进行分析
- ☐ 能够独立完成国际货代营销业务的操作



案例导读

2004年7月22日,UPS宣布第二季度利润增长18%,营业收入增长7.8%,达到88.7亿美元。同时,该公司也将全年的盈利增长预期由原来的12%~18%提高到20%。对于一家年营业收入335亿美元的大公司来说,这样的增幅已属相当可观。

UPS盈利的增长得益于国际业务的强劲增长。UPS在美国国内的投递业务占其营业收入的85%,但这种业务已呈逐渐萎缩之势。据JP摩根公司估计,UPS在美国的包裹业务增长速度难以超过美国经济的增长速度。UPS早已意识到这一点,并正在加快向物流管理公司转型。它认为,UPS未来的成功很大程度上依赖于国际投递业务以及物流管理业务。埃斯丘指出,美国的小包裹市场只有大约600亿美元,而全球物流市场大约为32000亿美元。

进入物流管理市场是 UPS 原有业务的自然延伸。UPS 经过几十年的发展,已在全球构建了一个庞大的投递网络,并积累了管理该网络的专业经验。因此,它完全具备为公司客户进行物流管理的相应实力。正是基于这样的考虑,福特汽车公司才把配送系统改造的重任交给了 UPS。

多年以来,福特汽车经销商对福特产品配送系统抱怨颇多。2001 年,福特公司一名经理找到 UPS,后来,UPS 与福特成立了一家合资公司,对福特在北美的整个配送网络进行重新设计和改造,包括汽车出厂后的送货路线、汽车在地区分检中心如何处理等。UPS 还运用了一套与本公司用来追踪其货物流向类似的跟踪系统,对通过该网络配送的汽车进行密切跟踪。

经过 UPS 的改进,福特公司一辆汽车从制造厂到送抵经销商手中的时间由原来的平均 15 天缩短为 8 天,福特因此每年可减少 10 亿美元的库存成本,福特的 6500 家经销商也能够更容易地把握什么车型需求最大。

UPS 向客户提出的口号是:“我们管理供应链,你们集中力量搞好营销和产品开发。”UPS 提供的物流管理服务能帮助客户改善现金流并提高客户的服务和生产效率。

资料来源:finance.sina.com.cn。

模块一 国际货运代理综述



【模块任务】

货物经过合理的运输途径才能既快捷又经济地完成交付,在国际贸易中这需要国际运输来完成。其中,国际货代会起着怎样的作用?国际货代企业又是怎样运营的呢?

一、国际货物的合理运输

(一) 国际货物运输

1. 国际货物运输的含义。根据《中华人民共和国国家标准物流术语》对运输(Transportation)的解释,运输是指“用设备和工具,将物品从一地点向另一地点运送的物流活动。其中包括集货、分配、搬运、中转、装入、卸下、分散等一系列操作”。运输在经济上有如下特点:

(1) 交通运输业不能生产出新的物质产品,它是以吨公里(或人公里)表示客货位移。以货运吨公里为计算单位的交通运输产品量,称为货物周转量,货物周转量等于客、货运量和运输距离的乘积。在运输业中力求将产品的

损耗减少到最低限度, 尽可能避免一切不合理运输。

(2) 各种方式的交通运输只生产同一种产品——吨(人)公里。

(3) 交通运输业的产品与生产过程和消费过程不可分离。交通运输业的生产是在流通领域里进行, 它不像工农业产品那样可以大量储备, 其只能储备多余的运力, 来满足运量增长时的需要。因此运输产品有两个内在特点:

①“运输产品”看不见, 摸不着, 既不能输送, 又不能储存。要扩大生产, 必须扩大运输能力或不断增加运输手段, 以保持充足的后备力量。

②运输工人同其他劳动者一样, 也通过自己的劳动创造价值和使用价值, 并全部追加到所运送的商品中。

国际货物运输是实现国际贸易中货物从一国(或地区)向另一国(或地区)运送的物流活动, 属于国际物流范畴。

2. 国际货物运输的特点。国际货物运输是对外贸易工作中的一个重要组成部分, 既具有一般运输的特点, 又有本身的特点, 主要表现在:

(1) 国际货物运输是一项政策性比较强的涉外经济活动。国际贸易运输作为一项涉外活动, 要经常同国外发生广泛的联系, 这种联系不仅是经济上的, 也会牵涉到国际政治问题。对于各种运输业务问题的处理, 常常也会涉及国际关系问题, 是一项政策性很强的工作。因此, 从事国际货物运输的人员同时要有经济观念和国家政策观念, 必须配合国家的外交政策进行。

(2) 国际贸易运输是中间环节很多的长途运输。国际货物运输一般运距较长。在运输过程中, 往往需要使用多种运输工具, 通过多次装卸搬运, 交换不同运输方式, 经由不同的国家和地区。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。

(3) 国际货物运输工作的时间性要求特别强。国际市场竞争激烈, 商品价格瞬息万变, 进出口货物如不能及时地运到目的地, 很可能造成重大的经济损失, 特别是一些鲜活商品、季节性商品和价格敏感性强的商品。因此, 外贸运输工作者必须加强时间观念, 争时间, 抢速度, 更好地为我国的对外贸易发展服务。

(4) 国际货物运输以远洋运输为主, 并由多种运输方式组合。国际货物运输方式有海洋运输、铁路运输、航空运输、公路运输, 以及由这些运输手段组合而成的国际多式联运。国际运输方式的选择和组合不仅关系到国际运输交货周期的长短, 还关系到国际物流总成本的大小。运输方式选择和组合的多样性是国际运输的一个显著特征。

(5) 国际货物运输的风险较大。由于国际货物运输的运距长、中间环节多、涉及面广、情况复杂多变, 加之时间性很强, 因而风险也比较大。货物在国际运输过程中, 需要与不同国家、地区的货主、轮船公司、航空公司、铁路、公路、邮政、港口、车站、商品检验检疫机构、保险公司、银行、海关以及各种中间代理人打交道, 任何一环脱节或发生变化, 整个工作程序就会受到影响。因此, 这是一项复杂多变的运输组织工作。同时, 由于各个国家、地区

的政策法律规定不一,金融货币制度不同,贸易运输习惯和经营做法也有差别,再加上各种政治、经济形势和自然条件的变化,这些因素都会对国际货物运输产生重大影响。



资料卡

国际货物运输的任务和要求

国际贸易运输工作的任务就是根据每一种商品对运输的特定要求,综合考虑速度、价格、质量等因素,求得其最佳效益。具体来说,对国际货物运输工作的基本要求是“安全、迅速、准确、节省、方便”,通常称为运输工作的“十字方针”。

上述“安全、迅速、准确、节省、方便”要求是一个有机联系的整体。运输企业必须结合市场供求的缓急、商品的特性以及运输路线与运力的不同情况,全面考虑,适当安排,必要时也可有所侧重。因此,在全面贯彻“十字方针”的基础上还有一个“最佳选择”的问题。

3. 国际货物运输的构成要素。概括地说,国际货物运输主要由三个方面构成:国际运输的关系方、国际运输工具和国际运输方式。国际运输的关系方,即国际物流中运输的参与者和运输服务的提供者。工具是实现国际货物运输的手段。而国际货物运输是通过一些具体的运输方式或运输方式的组合来实现的。

(1) 国际货物运输的关系方。

①承运人。是指专门经营水上、陆路、航空等运输业务的交通运输部门,如轮船公司、铁路或公路运输公司、航空公司等。它们一般都拥有大量的运输工具,专门为社会提供各种运输服务。

②货主。是指经营进出口商品业务的各类外贸部门或进出口商。它们为履行进出口合同,必须组织和办理进出口商品的运输,是国际货物运输工作中的托运人(Shipper)或收货人(Consignee)。

③运输代理。国际贸易货物大多要远涉重洋,故买卖双方都力求选择最佳的运输方式和运输工具,委托最好的承运人,以最低廉的运费实现货物的安全便捷运输,从而节省费用、降低成本。实践中,货主通常委托国际货运代理实现运输。由于国际货运代理人熟悉各种运输方式、运输工具、运输路线、运输手续和各种不同的社会经济制度、法律规定、习惯做法等,精通国际货物运输各个环节的种种业务,与国内外各有关机构如海关、商检、银行、保险、仓储、包装、各种承运人以及各种代理人等有着广泛的联系和密切的关系,并在世界各地建有客户网和分支机构,具备接受货主委托代办各种货物运输的有利条件。他们以货主利益为出发点,根据货主的不同要求,为货主提供相应的服务。当前,代理行业已渗透到运输领域内的各个角落,成为国际货物运输事业不可缺少的重要组成部分。

(2) 国际货物运输工具。

①包装工具,包括包装机械、充填包装机械、灌装机械、封口机械、贴标机械、捆扎机械、热成型包装机械、真空包装机械、收缩包装机械和其他机械。

②装卸搬运工具,主要包括起重机械、装卸搬运车辆、连续输送机械和散装机械等。

③集装工具,主要包括集装箱、托盘和集装袋等。

④运输工具,主要包括汽车、火车、船舶、飞机和管道等。

(3) 国际货物运输方式。根据使用的运输工具不同,国际货物运输主要可分为如下几种方式:

①国际海上货物运输,是指使用船舶通过海上航道在不同国家和地区的港口之间运送货物的一种方式,具有通过能力大、运输量大、运费低廉、对货物的适应性强、速度较低、风险较大等特点。海洋运输是国际物流中最主要的运输方式,目前,国际贸易总运量中的 2/3 以上,中国进出口货运总量的 90% 是利用海上运输。海洋运输分为班轮运输和租船运输两种方式。

②国际铁路运输,是仅次于国际海运的一种主要的运输方式。铁路运输的运行速度较快、载运量较大且风险较小。它一般能保持终年正常运行,具有高度的连续性。我国对外贸易铁路运输包括港澳地区的国内铁路运输和国际铁路联运两种方式。

③国际公路货物运输,是陆上运输的两种基本方式之一,也是现代运输的主要方式之一。在国际货物运输中,它是不可缺少的一个重要组成部分,具有机动灵活、简捷方便、应急性强、投资少、收效快、载量小、运行中震动大易造成货损事故、费用成本高等特点。

④国际航空货物运输,具有速度快,安全准确,手续简便,节省包装、保险、利息、储存费用,运量小,运价高等特点。

⑤集装箱运输,是以集装箱作为运输单位进行货物运输的一种现代化的先进的运输方式。集装箱是一种有一定强度和硬度,能长期反复使用,可以集装成组货物而专供周转使用,并便于机械操作和运输的大型货物容器。国际集装箱运输的优点是可以提高装卸效率,加速车船周转;提高运输质量,减少货损货差;便于货物运输,简化货运手续;加快货运速度,缩短货运时间;节省包装用料,减少运杂费;节省装卸费用,减少营运费用,降低运输成本;节约劳动力,改善劳动条件;节约仓容,压缩库存量,加速资金周转。

⑥国际多式联运,是在集装箱运输基础上产生并发展起来的,一般以集装箱为媒介,把海上运输、铁路运输、公路运输、航空运输和内河运输等传统的单一运输方式有机地结合起来,构成一种连贯的过程,来完成国际货物运输。

大陆桥运输实质上也属于国际多式联运的范畴。此外,国际运输还有其他的运输方式,如国际邮包运输、“O. C. P. 运输”、管道运输、河流运输等。

在实际业务中,国际物流人员应根据货物特性、运量大小、距离远近、运费高低、风险程度、任务缓急及自然条件和气候变化等因素,审慎选用合理的运输方式。

(二) 运输路线

运输路线(Routing)是货物运输行经的路线。路上运输因为道路网和铁路网的发达,使得两点之间的路线有非常多的选择性,国际货运代理企业应依据实际情况选择最佳路线。而水路运输和航空运输由于政府对路线管制加上自然条件的限制,可选的余地较小。

1. 海运航线。船舶在两个或多个港口之间从事货物运输的线路称为海运航线。航线中停靠的港口分为基本港(Basic Port)和非基本港(Non-basic port)。基本港是指港口设备好、货运量大、班轮公司按期挂靠的港口,按国际惯例,运往基本港的货物均按基本费率收取运费,航行在基本港之间的船舶,业内称之为大船、主船(Main Vessel)或母船(Mother/Ocean Vessel);非基本港又称支线港(Feeder Port)或偏港、僻港、小港(Side Port),是指班轮公司不常挂靠的港口,去该港货物要加收费,在支线航道上行驶的船舶一般为小船或称支线船和喂给船(Feeder Vessel)。主船的船名和航次号码都会在海运提单中体现出来。

海运航线分类方法如下:

(1) 按船舶营运方式分类。

①定期航线,是指使用固定的船舶,按固定的船期和港口航行,并以相对固定的运价经营客货运输业务的航线。定期航线又称班轮航线,主要装运件杂货物。

②不定期航线,是临时根据货运的需要而选择的航线。船舶、船期、挂靠港口均不固定,是以经营大宗、低价货物运输业务为主的航线。

(2) 按航程的远近分类。

①远洋航线(Ocean-Going/Deep Sea Shipping Line),是指航程距离较远、贯通一个或数个大洋的海上运输路线,包含太平洋航线、大西洋航线、印度洋航线、远东至欧洲和美洲的航线等。我国习惯上以亚丁港为界,把去往亚丁港以西,包括红海两岸和欧洲以及南北美洲广大地区的航线划为远洋航线。

②近洋航线(Near-Seal/Local Shipping Line),是本国各港口至邻近国家港口间的海上运输航线的统称,不跨越大洋、在局部海域较邻近国家间港口运行的海上运输路线,包含地中海航线、波罗的海航线等。我国习惯上把航线在亚丁港以东地区的亚洲和大洋洲的航线划为近洋航线。

③沿海航线(Coastal Shipping Line),是指链接同一个国家沿海各港口之间的海运,属于一国国内航线,如上海—广州、青岛—大连等。

(3) 按航行的范围分类。

①大西洋航线:西北欧—北美东海岸航线;西北欧、北美东海岸—加勒比航线;西北欧、北美东海岸—地中海、苏伊士运河—亚太航线;西北欧、地中海—南美东海岸航线;西北欧、北美东海—好望角、远东航线;南美东海—好望角—远东航线。

②太平洋航线:远东—北美西海岸航线;远东—加勒比、北美东海岸航线;远东—南美西海岸航线;远东—东南亚航线;远东—澳大利亚、新西兰航

线;澳新一北美东西海岸航线。

③印度洋航线:以石油运输线为主,此外有不少是大宗货物的过境运输。波斯湾—好望角—西欧—北美航线;波斯湾—东南亚—日本航线;波斯湾—苏伊士运河—地中海—西欧、北美运输线;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—欧洲航线。

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;澳新一北美航线;欧洲、地中海—西非—南非航线。



资料卡

世界著名的运河

苏伊士运河,位于埃及东北部,它连接大西洋和印度洋,大大缩减了从欧洲通往印度洋的航程。目前可通航吃水 20.4 米、载重 25 万吨的超级油轮,通过运河平均需时 10 小时。

巴拿马运河,贯穿巴拿马国中部,航道水深 13.5~26.5 米,可通行 6.5 万吨以下的船舶。

基尔运河,位于德国东北部,横贯日德兰半岛,沟通波罗的海和北海,可通行吃水 9.4 米、载重 2 万吨以下的船舶。

(4) 我国外贸主要海运航线。

①近洋航线:中国—朝鲜航线;中国—日本航线;中国—越南航线;中国—中国香港航线;中国—独联体远东航线;中国—菲律宾航线;中国—新加坡、马来西亚航线;中国—北加里曼丹航线;中国—泰国湾航线;中国—印度尼西亚航线;中国—孟加拉湾航线;中国—斯里兰卡航线;中国—波斯湾航线;中国—澳大利亚、新西兰航线。

②远洋航线:中国—红海航线;中国—东非航线;中国—西非航线;中国—地中海航线;中国—西欧航线;中国—北欧、波罗的海航线;中国—北美航线;中国—中南美航线。

2. 陆运航线。

(1) 国际铁路货运线的分布。

- 伯利亚铁路
- 欧洲铁路
- 北美横贯东西铁路线
- 西亚—欧洲铁路线

(2) 我国通往邻国及地区的铁路及国境口岸。

- 滨州线—自哈尔滨起向西北至满洲里,全长 935 公里
- 滨绥线—自哈尔滨起向东经绥芬河与独联体远东地区铁路相连,全长

548 公里

- 集二线—从京包线的集宁路,向西北到二连浩特,全长 364 公里
- 沈丹线—从沈阳到丹东,越过鸭绿江与朝鲜铁路相连,全长 274 公里
- 长图线—西起吉林长春东至图们,横过图们江与朝鲜铁路相连,全长

527 公里

- 梅集线—自梅河口至集安,越过鸭绿江直通朝鲜满浦车站,全长 245 公里

- 湘桂线—从湖南衡阳起,经广西柳州、南宁到达终点站凭祥,全长

1013 公里

- 昆河线—从云南昆明经碧色寨到河口,全长 177 公里
- 北疆线—从新疆乌鲁木齐向西到达终点站阿拉山口,全长 460 公里

内地对香港地区的铁路货运,由内地各车站装车运至深圳,深圳站是我国广九铁路中段的终点站,罗湖桥为深圳通往香港的铁路口岸。另一条线路是东莞常平经深圳笋岗口岸到香港葵涌码头。

(3) 我国对外贸易道路运输及口岸的分布。

- 对独联体道路运输口岸
- 对朝鲜道路运输口岸
- 对巴基斯坦道路运输口岸
- 对印度、尼泊尔、不丹的道路运输口岸
- 对越南地方贸易的主要道路运输口岸
- 对缅甸道路运输口岸
- 对中国香港、中国澳门的道路运输口岸

3. 空运航线。使用一种航空器在两个以上的地点之间从事运输的交通路线称之为空运航线。民航从事运输飞行,必须按照规定的线路进行,航线不仅确定了航行的具体方向、经停地点,还根据空中管理的需要规定了航路的宽度和飞行的高度层,以维护空中交通秩序,保证飞行安全。空运航线按飞机飞行的路线分为国内航线和国际航线。飞机飞行的路线起讫点、经停点均在国内的称为国内航线;飞机飞行的路线跨越本国国境,通达其他国家的航线称为国际航线。航班飞机由始发站起飞按照规定的航线经过经停站至终点站作运输飞行称为航班。

(1) 世界上最繁忙的航班

- 西欧—北美间的北大西洋航空线
- 西欧—中东—远东航空线
- 远东—北美间的北太平洋航空线

此外,还有北美—南美、西欧—南美、西欧—非洲、西欧—东南亚—澳新、远东—澳新、北美—澳新等重要国际航空线。

(2) 航区惯例。与其他各种运输方式不同的是,国际航空货物运输中与运费有关的各项规章制度、运费水平都是由国际航协统一协调、制定的。分段在充分考虑了世界上各个不同国家、地区的社会经济、贸易发展水平后,国际航