



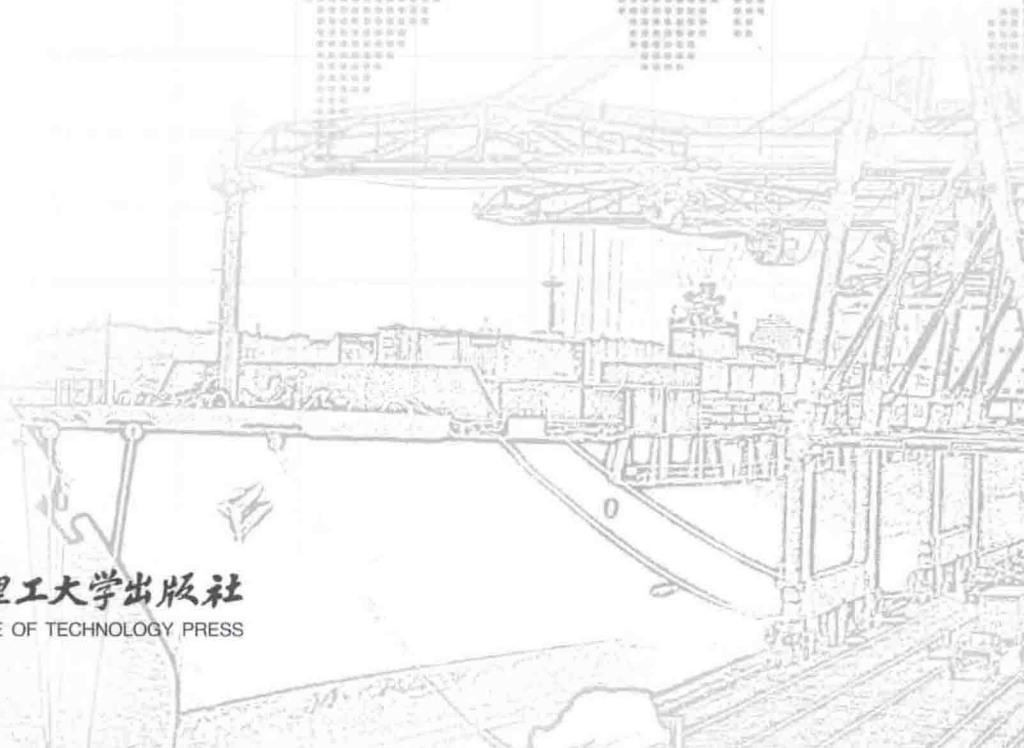
面向“十二五”高等教育课程改革项目研究成果

国际海运物流

Guoji
Haiyun Wuliu

● 主编 丁俊卿

 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

国际海运物流

主 编 丁俊卿
副主编 李选峰 行会波 李剑华
编 者 范秉元 许绘萍
李明阳 田 萌

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

版权专有 侵权必究

图书在版编目 (CIP) 数据

国际海运物流/丁俊卿主编. —北京: 北京理工大学出版社, 2013. 12

ISBN 978-7-5640-8057-0

I. ①国… II. ①丁… III. ①国际海运-物流 IV. ①F550.72

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2013) 第 178245 号

出版发行 / 北京理工大学出版社有限责任公司

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)

82562903 (教材售后服务热线)

68948351 (其他图书服务热线)

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

经 销 / 全国各地新华书店

印 刷 / 北京泽宇印刷有限公司

开 本 / 710 毫米 × 1000 毫米 1/16

印 张 / 12.75

字 数 / 234 千字

版 次 / 2013 年 12 月第 1 版 2013 年 12 月第 1 次印刷

定 价 / 35.00 元

责任编辑 / 申玉琴

文稿编辑 / 申玉琴

责任校对 / 周瑞红

责任印制 / 马振武

图书出现印装质量问题, 请拨打售后服务热线, 本社负责调换

前 言

国际海运物流是物流体系的重要组成部分，占国际贸易总运量的 2/3 以上。我国进出口货物总量的 85% 以上是通过海洋运输完成的。随着我国经济的快速发展，尤其是加入 WTO 以后，我国经济的发展进一步融入经济全球化的进程中。目前我国已成为全球制造中心，进出口规模处于快速发展时期，2012 年进出口总量超过美国，成为全球最大贸易国。作为进出口货物主要“载体”的国际海运物流取得了更快的发展。

我国对外贸易和国际物流的快速发展，必然使企业对国际物流人才“量”和“质”的要求发生变化。加入 WTO 以后，我国企业同时要面对国内、国外两个市场，因此企业要求我们培养的学生能够成为掌握国际物流与货运代理基本知识与技能的应用型人才。

在本书编写过程中我们力求理论和实践紧密结合，培养学生既要有牢固扎实的理论基础，又要有在国际海运物流各个环节解决问题的能力。为此，我们将国际海运物流环节分解成海运集装箱、认识和选择船公司、核算运费、出入境检验检疫、报关、订舱配舱、提单审核、海运保险及出口退税等几块内容，旨在做到工作过程和教学过程相融合，教学的内容和国际海运物流工作环节相结合，坚持职业能力和解决问题能力培养为重点，尽量避免部分国际海运物流教材过分注重理论阐述、忽视能力培养的弊端。本书的一个特点是国际海运物流各环节真实单据都附在各相关项目后，便于学生在认识单据的同时更好地理解理论。本书是校企合作编写，是使高等教育更适应企业用人要求、市场要求的新尝试。

本书由丁俊卿统筹规划、统稿和定稿。丁俊卿编写项目九、十；李选锋编写项目二、三；李剑华编写项目四、五；行会波编写项目六、七；范秉元、许绘萍编写项目一、八；李明阳、田萌负责资料的收集与校对。

由于编者学识水平有限，本书难免有错误与不妥之处，敬请同仁和读者批评指正。

编 者

目 录

项目一	国际物流和国际海运物流的基本概念	(001)
任务 1.1	国际物流与国际海运物流	(001)
任务 1.2	我国国际物流的发展特征	(004)
项目小结		(009)
思考与练习		(009)
项目二	海运集装箱运输及集装箱主要技术参数	(010)
任务 2.1	海运集装箱的规格和运输特点	(010)
任务 2.2	海运集装箱的分类	(011)
任务 2.3	掌握集装箱内尺码及载重量等参数的意义	(014)
任务 2.4	集装箱的运输方式、集散方式和交接方式	(016)
项目小结		(020)
思考与练习		(020)
项目三	海洋运输船舶的经营方式及不同海运物流企业的身份特征	(023)
任务 3.1	国际海洋运输船舶的经营方式	(023)
任务 3.2	确定国际海运物流服务企业的身份	(030)
任务 3.3	正确认识国际货运代理的积极作用	(033)
项目小结		(037)
思考与练习		(037)
项目四	海运费的构成	(038)
任务 4.1	国际贸易中的价格术语	(038)
任务 4.2	主要贸易术语的价格构成及价格换算	(044)
任务 4.3	集装箱班轮海运费的构成和计算	(046)
项目小结		(051)
思考与练习		(052)

项目五 选择合适的船公司	(056)
任务 5.1 海洋运输航线	(056)
任务 5.2 中国主要海运航线	(060)
任务 5.3 船公司分类	(061)
任务 5.4 选择船公司要考虑的几大因素	(062)
项目小结	(073)
思考与练习	(074)
项目六 出入境商品检验检疫	(075)
任务 6.1 我国出入境商品检验检疫的基本法规	(075)
任务 6.2 出入境商品检验检疫程序	(080)
项目小结	(089)
思考与练习	(090)
项目七 进出口货物通关	(099)
任务 7.1 一般进出口货物通关的基本程序	(099)
任务 7.2 进出口货物报关单	(108)
项目小结	(126)
思考与练习	(126)
项目八 海运提单	(135)
任务 8.1 海运提单的分类及各自特点	(135)
任务 8.2 海运提单的内容及主要条款	(140)
项目小结	(150)
思考与练习	(151)
项目九 海洋货物运输保险	(163)
任务 9.1 海洋货物运输的风险、损失和费用	(163)
任务 9.2 海洋货物运输保险环节	(166)
任务 9.3 我国海运货物保险的险种	(168)
任务 9.4 伦敦保险协会海运货物保险条款	(171)
任务 9.5 国际海运货物保险的投保策略	(173)
项目小结	(175)
思考与练习	(176)

项目十 出口退税	(180)
任务 10.1 我国的出口退税政策	(180)
任务 10.2 出口退税的条件和步骤	(182)
任务 10.3 应退税金额的核算	(184)
项目小结	(188)
思考与练习	(188)
主要参考文献	(192)

项目一

国际物流和国际海运物流的基本概念

任务 1.1 国际物流与国际海运物流

知识准备

一、国际物流的概念

我国国家标准《物流术语》将国际物流（International Logistics，IL）定义为跨越不同国家或地区之间的物流活动。国际物流也称为国际大流通或国际大物流，是国内物流的延伸和进一步发展。构成国际物流要具备两个条件：第一，货物要跨越两个不同国家或地区的海关监管区，也就是要跨境。中国的情况要特殊一些，国内有不同的海关监管区。比如中国大陆和中国香港，中国香港和中国台湾之间就属于不同的海关监管区。第二，国际物流所关联的贸易要在两个不同的货币区。满足这两个条件的就是国际物流。因此中国大陆和中国台湾、中国大陆和中国香港、中国香港和中国台湾之间的物流也是国际物流。中国和越南、老挝等一些邻国之间的边民“互市”，虽使用人民币结算，也算作国际物流。反之，在“欧洲联盟”成员国之间，如德国和法国之间，根据《申根协定》，人员可以自由往来，因为都是欧盟成员国，两国之间没有海关（从2007年12月31日开始，欧盟国家内部的陆路、海路的边境检查完全取消，机场的边境检查则在2008年3月底取消），货物可以畅行无阻，同时两国都是欧元区国家，使用同一种货币，因此德国和法国之间的物流已不具有国际物流的特征。

国际物流有广义与狭义之分。广义国际物流研究范围包括国际贸易物流、非贸易国际物流、国际物流合作、国际物流投资、国际物流交流等领域。其中国际贸易物流主要是指组织货物在国家（或地区）间的合理流动；非贸易国际物流典型的有国际展览与展品物流、国际邮政物流等；国际物流合作是指不同国别（或地区）的企业共同完成重大的国际经济技术项目的国际物流；国际物流投资是指不同国别（或地区）的物流企业共同投资组建国际物流企业；国际物流交流则主要是指在物流科学、技术、教育、培训和管理方面的国际交流。

狭义的国际物流主要是指国际贸易物流，即组织货物在国际上的合理流动，

也就是发生在不同国家（或地区）之间的物流。更具体地说，狭义的国际物流是指货物的提供者和需求者分别在两个或两个以上的国家（或地区）时，为了克服提供者和需求者之间的空间距离和时间距离，对货物进行物理移动的一项国际贸易或国际交流活动，从而完成国际商品交易的最终目的，即卖方交付单证、货物和收取货款，买方接受单证、支付货款和收取货物。本书主要针对狭义的国际物流进行阐述。

二、国际物流的内涵

国际物流的内涵可以从以下几个方面加以理解。

1. 国际物流是国内物流的延伸，是跨国（或地区）界的、范围扩大了的物流活动

国际物流包括全球范围内与物料管理和物资运输相关的所有业务环节。所以，国际物流又称“国际大流通”或“国际大物流”。

2. 国际物流是国际贸易活动的重要组成部分，是伴随着国际贸易和国际分工合作形成的

随着世界经济的发展，国际分工日益细化，任何国家（或地区）都难以包揽一切领域的经济活动，国际的合作与交流日益频繁，这就推动了国际的商品流动，促成了国际物流的发展。因此，国际物流的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，实现货物在国际上的流动与交换。它促成了区域经济的发展 and 资源在国际上的优化配置。

3. 国际物流的总目标是为国际贸易和跨国经营服务

选择最佳的方式和路径，以最低的费用和最小的风险，将货物从一个国家或地区的供给方运到另一个国家或地区的需求方，从而使国际物流系统整体效益最大化。做好国际物流工作，就是适时、适地、保证质量、低成本地在国际上组织货物的流动，提高企业在国际市场上的竞争力。

国际物流有海洋运输、铁路运输、航空运输、公路运输、内河运输和管道运输等几种主要形式。

三、国际海运物流

通过海洋航道，使用船舶在不同国家和地区的港口之间运送货物方式的物流叫国际海运物流。海上货物运输是国际物流运输的主要形式。特别是由于集装箱运输的兴起和发展，不仅使货物运输向集合化、合理化方向发展，而且节省了货物包装用料和运杂费，减少了货损货差，保证了运输质量，缩短了运输时间，从而降低了运输成本。此外，海上货物运输是国家节省外汇支付、增加外汇收入的

重要渠道之一。在我国进出口贸易中, 运费支出一般占 10% 左右, 大宗货物的运费占的比重更大。在对外贸易中若充分利用贸易术语, 争取我方派船, 不但可节省外汇支出, 还可以争取更多的外汇收入。

目前, 国际贸易货物总运量的 2/3 以上、我国进出口货物总量的 85% 以上是通过海洋运输完成的, 因此学习国际海运物流比了解国际铁路运输、国际航空运输等形式更重要。另外, 国际海运物流的流程比国际铁路运输、国际航空运输都复杂得多。因此学习国际海运物流的流程对学习国际铁路运输、国际航空运输流程会有很大帮助和启迪。

与其他国际货物运输方式相比, 海洋运输主要有下列特点。

1. 通过能力大

海洋运输可以利用四通八达的天然航道, 它不像火车、汽车受轨道和道路的限制, 因而其通过能力超过其他各种运输方式。可根据政治、经贸环境、军事以及天气等条件的变化, 随时调整和改变航线以完成运输任务。

2. 运输量大

海洋运输船舶的运载能力, 远远大于铁路运输车辆和公路运输车辆。如一艘万吨船舶的载重量, 一般相当于 250 ~ 300 个车皮的载重量。随着船舶向大型化发展, 超巨型油轮已载 60 万 ~ 70 万吨, 散货船可载 15 万 ~ 20 万吨, 第五代大型集装箱船的载箱能力已可达 10 000TEU (标准箱)。

3. 运费低廉

船舶的航道天然构成, 海运运量大, 航程远, 港口设备一般均为政府修建, 船舶经久耐用且节省燃料。分摊于每货运吨的运输成本相对低廉。因此海洋运输的费用比航空运输、铁路运输、公路运输等都低。据不完全统计, 海运运费一般约为铁路运费的 1/5、公路汽车运费的 1/10、航空运费的 1/30, 因此海洋运输为低值大宗货物的运输提供了有利条件。

4. 对货物的适应性强

由于上述特点, 使海上货物运输基本上适用于各种货物的运输。例如石油井台、火车、机车车辆等超重、超大货物, 粮食、钢材、煤炭、矿石、矿砂等大宗散货, 以及其他运输方式无法装运的货物, 船舶一般都可以装运。

5. 风险较大

由于船舶海上航行受自然气候和季节性影响较大, 海洋环境复杂、气象多变, 随时都有遇上狂风、巨浪、暴风、雷电、海啸等人力难以抗衡的海洋自然灾害侵袭的可能, 遇险的可能比陆地、沿海要大。同时, 海上运输还存在着社会风险, 如战争、海盗、罢工、贸易禁运等因素的影响。为了减少货物遭受风险带来的损失, 海上运输的货物、船舶保险尤其应引起重视。

6. 运输速度慢

由于船舶的体积大, 水流的阻力大, 加之装卸货物的时间长等各种因素的影

响,海运速度比其他运输方式慢。较快的集装箱班轮航行速度也仅有每小时 30 海里^①左右。因此,对于不宜经受长期运输的货物以及急用和易受气候条件影响的货物,一般不宜采用海洋运输方式。

按照船公司对船舶经营方式的不同,海洋运输可分为班轮运输和租船运输两种方式。班轮运输又称定期船运输,租船运输又称不定期船运输。本书主要讲解以国际标准集装箱为载体的整箱 FCL (Full Container Load) 及拼箱 LCL (Less than Container Load) 班轮运输进出口操作流程。目前,普通国际贸易货物运输的绝大部分是靠集装箱班轮货船完成的,只有大宗商品,如粮食、钢材、煤炭、矿石、矿砂、原油、液化气等用散货船、特制油船及液化气船运输。大宗的散货运输不在我们的介绍范围。

任务 1.2 我国国际物流的发展特征

一、目前,我国国际物流处于快速发展的阶段

改革开放后,随着我国经济的快速发展,尤其 2001 年 12 月加入 WTO 以后,我国经济的发展进一步融入经济全球化的进程中,我国目前已成为全球制造中心,进出口规模处于快速发展时期。以最近两年为例,2007 年中国进出口总额 21 738 亿美元,比上年增长 23.5% (其中出口 12 180 亿美元,进口 9 558 亿美元),我国 2007 年 GDP 的增长率是 10%; 2008 年中国进出口总额 25 616 亿美元,比上年增长 17.8% (其中出口 14 285 亿美元,进口 11 331 亿美元),我国 2008 年 GDP 的增长率是 9%。应当特别注意的是,这些成绩的取得是在 2007 年我国西方主要贸易伙伴经济放缓,人民币升值,特别是 2008 年全球金融危机,我国主要贸易伙伴需求下降的环境下取得的。从这些数字可以看出,我国进出口贸易的增长速度远远高于 GDP 增长速度。

随着我国进出口贸易的高速发展,作为进出口贸易载体的国际物流必然能取得快速发展。中国已经成为世界上最重要的海洋运输大国之一。全球目前有 19% 的大宗海运货物运往中国,有 20% 的集装箱运输来自中国;而新增的大宗货物海洋运输之中,有 60% ~ 70% 是运往中国的。中国的港口货物吞吐量和集装箱吞吐量均已居世界第一位。随着中国经济影响力的不断扩大,世界航运中心正在逐步从西方转移到东方,中国海运业已经进入世界海运竞争舞台的前列。

2003 年,我国港口集装箱吞吐量接近 5 000 万标箱,超过美国,跃居世界第一。

^① 1 海里 = 1 852 米。

2007 年全球港口集装箱吞吐前十强, 中国大陆就占了 3 个。中国上海港在 2007 年处理 2 615 万个 TEU, 比上年增长 20.5%, 超过中国香港, 仅次于新加坡 (2 790 万个 TEU), 排名世界第二; 中国深圳港 (2 109.9 万个 TEU), 比上年增长 14.24%, 排名世界第四; 中国青岛港 (946.2 万个 TEU), 比上年增长 22.85%, 排名世界第十。

2008 年中国港口在世界十大集装箱港口排名中再上新台阶, 世界集装箱吞吐量前五大港口中, 中国占了 3 个。新加坡港以 2 992 万个 TEU 连续四年位居首位, 中国上海 (2 801 万个 TEU)、香港 (2 430 万个 TEU)、深圳 (2 142 万个 TEU)、广州 (1 100 万个 TEU)、宁波舟山 (1 084 万个 TEU)、青岛 (1 002 万个 TEU) 等港口分别位居第二、第三、第四、第七、第八和第十位。

经过几十年的建设和发展, 与国际海运物流密切相关的我国港口的吞吐能力有了显著的提高。2004 年, 全国港口拥有生产用码头泊位 35 108 个, 其中万吨以上泊位 944 个, 比上年净增 45 个。截至 2004 年, 货物吞吐量超过亿吨的港口为 8 个, 其中吞吐量超过 2 亿吨的港口由上年的 1 个上升到 4 个, 即上海、宁波、广州和天津港。其中, 上海港的吞吐量突破 3 亿吨, 达 3.79 亿吨, 比上年增长 19.8%。即使在金融危机笼罩下的 2008 年, 我国仍有 17 个港口货物吞吐量超亿吨, 这 17 个港口分别为上海、宁波、秦皇岛、大连、深圳、广州、天津、青岛、苏州、南京、日照、南通、营口、烟台、湛江、唐山和连云港。从总体看, 我国港口的规模与能力已经具备相当的基础条件, 少数港口已经具备了一定的国际竞争力, 为促进我国经济和对外贸易的快速发展起到了积极作用。

二、国际海运物流环境与条件对我国区域经济发展影响特别巨大

改革开放以来, 我国国民经济取得了快速发展, 但东部沿海地区和内陆特别是西部边远地区发展不平衡的问题越来越突出, 已成为制约我国经济平衡发展的瓶颈, 这其中的主要原因是东部沿海地区有发展国际海运物流的优势环境与条件。伴随着我国经济的开放程度逐渐加大, 大量外资被引入我国。以 2007 年为例, 根据 2008 年 1 月商务部发布的数据, 2007 年全国非金融领域新设立外商投资企业 37 871 家, 实际使用外资金额 747.68 亿美元, 同比增长 13.59%。其中的绝大部分被投在了我国东部沿海地区出口导向型企业。如果单从劳动力成本、土地成本核算, 西部地区的劳动力更丰富、更便宜。许多中西部省份本身就是劳动力输出大省, 土地价格比沿海地区低得多。另外, 我国的煤炭、石油、天然气等能源基地绝大多数在内陆地区, 原材料资源也比沿海地区丰富, 价格也相对便宜。然而, 这些外资看中的是东部沿海地区的国际海运物流优势, 特别是那些主要业务是进料加工、来料加工的企业, 两头在外的企业。例如, 山东沿海地区有许多日资企业的蔬菜种植基地。这些每天早晨采摘下来的新鲜蔬菜几小时内便可

完成整理加工、包装、检疫、装箱、报关等程序,当天便可完成集港、装船、发运日本。如果把这些蔬菜基地移植到离青岛港 900 千米外的内陆河南,不仅达不到这个速度,运输费用也会增加很多(新鲜蔬菜需集装箱产地装箱,每个 20 英尺^①箱每千米的托运费大概 10 元)。因此,东部沿海地区的国际海运物流优势促进了当地区域经济发展,同时却加剧了东西部发展的不平衡。在我国广大西北地区仍有许多人温饱问题没有解决,而东部发达地区的上海、宁波等地区人均 GDP 已超过 5 000 美元,接近欧盟的西班牙、意大利等国。

三、郑州已成为我国的重要内陆口岸

郑州是我国中原地区重要的内陆交通枢纽,京港澳高速公路、连霍高速公路、107 国道、310 国道、陇海铁路、京广铁路横贯其中,地理位置得天独厚。2002 年 5 月 18 日,经国务院批准郑州铁路东站作为国家内陆铁路一类口岸正式对外开放。郑州铁路东站目前已成为新欧亚大陆桥上国内最大的集装箱联运货场之一,2007 年完成集装箱吞吐量 52 364 TEU。站内海关、检验检疫、集装箱熏蒸、进出口货物消毒专用场地等服务配套设施齐全。郑州东站已开通了定期往返于郑州东站至沿海港口(香港)九龙、青岛、天津、连云港、佛山东、广州、宁波等地的集装箱快运班列(简称大列),如图 1.1 所示。经过多年努力,郑州海关先后与天津、青岛、连云港、上海、阿拉山口、二联、满洲里等沿海、沿边口岸,签订了快速通关协议。实现了“属地申报、口岸验收”和跨关区转关两种模式,货主和企业不必再跑到沿海、沿边口岸海关报关,而在郑州就可完成报关出境手续。货物在郑州东站报关放行后,集装箱可直接随集装箱快运班列发往各海港下水装船,中间不需要其他出境手续。郑州东站内陆口岸的开通,使郑州变成了“不靠海洋的出海口”,极大方便了周边出口企业,使它们又多了一个出运方式的选择。铁路郑州东站已成为中西部“大物流”的“引擎”。

2011 年 9 月,国务院正式出台《国务院关于支持河南省加快建设中原经济区的指导意见》(以下简称《指导意见》),建设中原经济区正式上升为国家战略。在谈到河南和郑州的物流建设时,《指导意见》指出“巩固提升郑州综合交通枢纽地位”,“按照枢纽型、功能性、网络化要求,把郑州建成全国重要的综合交通枢纽”,把郑州建设成“内陆无水港,成为覆盖中西部、辐射全国、连通世界的内陆型现代物流中心”。随着中原经济区建设的开展和深入,郑州作为全国区域协调发展的战略支点和重要的现代综合交通枢纽,将充分发挥承东启西、连南贯北的区位优势,加速生产要素集聚,强化东部地区产业转移、西部地区资源输出和南北区域交流合作的战略通道功能,形成全国重要的现代综合交通枢纽

① 1 英尺 = 0.304 8 米。

和物流中心。

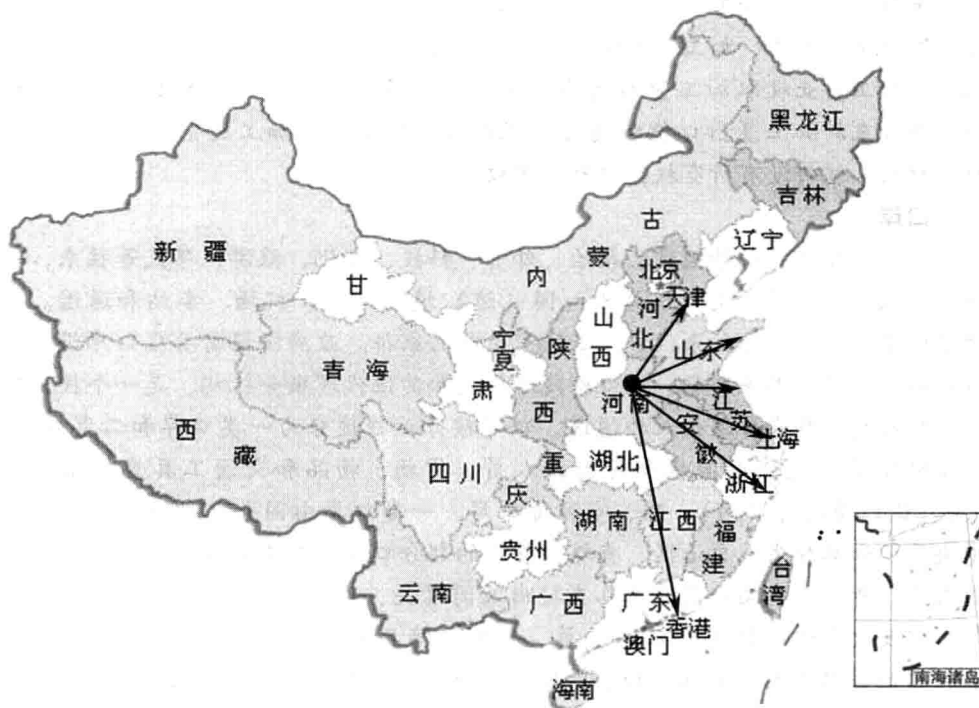


图 1.1 郑州至我国主要港口集装箱快运班列

【相关知识链接】

TEU

为便于统计，国际航运界上以 20 英尺的集装箱作为计算集装箱的标准，即 TEU——Twenty-foot Equivalent Unit，意即“20 英尺等量单位”。TEU 也是港口计算吞吐量和船舶大小的一个重要度量单位。在统计不同型号的集装箱时，按集装箱的长度换算成 20 英尺单位（TEU）加以计算。一个 40 英尺的集装箱等于两个 TEU。

进料加工

进料加工是加工贸易最主要的一种形式，即国内有外贸经营权的单位专为加工出口商品而用外汇购买进口原料、材料、辅料、元器件、配套件和包装物，经生产企业加工成成品或者半成品再返销出口的业务。海关对加工贸易经营单位签发手册，对进口原辅料、元器件、配套件和包装物根据加工贸易制度予以保税管理。出口时海关对进口保税原料核销。从事进料加工的企业对进口的原料、材料、辅料拥有所有权。

来料加工

来料加工也是加工贸易的主要形式之一，国外委托方提供原料和主要材料，委托国内企业加工，加工企业根据外商的要求进行加工装配成品后再复出口给委托方。加工企业收取加工费和代垫部分辅料费用。国家对来料加工贸易的进口料、件和来料加工复出口货物实行免税政策。从事来料加工的企业对进口的原料、材料、辅料没有所有权，只有使用权。

口岸

由国家指定的对外经贸、政治、外资、科技、文化、旅游、移民等往来，并供往来人员、货物和交通工具出入国（边）境的港口、机场、车站和通道。口岸是国家指定的对外往来门户，是国家主权的象征。政府根据需要在口岸设有边防检查、海关、港务监督、检验检疫等机构和其他代理服务机构，是一个提供境内、外人员，物资合法出入的通道。口岸按开放程度分为一类口岸和二类口岸。一类口岸是指允许中国籍和外国籍人员、货物、物品和交通工具直接出入国（关、边）境的海（河）、陆、空客货口岸。一类口岸由国务院批准开放，包括中央管理和部分省、自治区、直辖市管理的部分口岸。二类口岸是指仅允许中国籍人员、货物、物品和交通工具直接出入国（关、边）境的海（河）、空客货口岸，以及仅允许毗邻国家双边人员、货物、物品和交通工具直接出入国（关、边）境的铁路车站、界河港口和跨境公路通道。二类口岸由省级人民政府批准开放并实施管理。

2008 年中国在世界贸易大国中的排名

根据 2009 年年初 WTO 对 2008 年国际贸易的统计，2008 年中国对外贸易总额排名世界第三、出口第二、进口第三、顺差第一。

贸易大国：2008 年进出口总额排名前五位的国家依次是：美国 34 670 亿美元、德国 26 710 亿美元、中国 25 616 亿美元、日本 15 440 亿美元、法国 13 170 亿美元。中国与排名第二的德国相差 1 094 亿美元，比上年减少 1 028 亿美元。

出口大国：2008 年出口排名前五位的国家依次是：德国 14 650 亿美元、中国 14 285 亿美元、美国 13 010 亿美元、日本 7 820 亿美元、荷兰 6 340 亿美元。中国与排名第一的德国相差 365 亿美元，比上年减少 725 亿美元。

进口大国：2008 年进口排名前五位的国家依次是：美国 21 660 亿美元、德国 12 060 亿美元、中国 11 331 亿美元、日本 7 620 亿美元、法国 7 080 亿美元。中国与排名第二的德国相差 729 亿美元，比上年减少 271 亿美元。

顺差大国：2008 年顺差排名前五位的国家依次是：中国 2 955 亿美元、德国 2 590 亿美元、沙特 2 187 亿美元、俄罗斯 1 800 亿美元、挪威 735 亿美元。中国从上年的第二位跃居第一位，比排名第二的德国高出 365 亿美元。

项目小结

1. 国际物流的概念。
2. 国际物流的内涵。
3. 国际海运物流、海洋运输的特点。
4. 目前，我国国际物流处于快速发展的阶段。
5. 国际海运物流环境与条件对我国区域经济发展影响特别巨大。
6. 郑州已成为我国的重要内陆口岸。

思考与练习

1. 什么是国际海运物流？与其他国际货物运输方式相比，它有哪些主要特点？
2. 我国国际物流目前处在什么发展阶段？呈现什么特征？
3. 举例说明国际物流环境与条件对我国区域经济发展的影响。
4. 试从郑州所处的地理位置、交通运输的便利程度、运输成本及交通运输的设施建设等角度分析郑州发展国内物流和国际物流的优势和劣势。

项目二

海运集装箱运输及集装箱主要技术参数

任务 2.1 海运集装箱的规格和运输特点

知识准备

一、集装箱的定义

集装箱的英文为“Container”，是一种运输设备，指具有一定强度、刚度和规格的专供运输货物周转使用的大型装货容器。由于它的外形像一只箱子，又可集中装运货物，因此称作集装箱，也称为货柜或货箱。以集装箱为单位进行货物运输是一种现代化的运输方式，集装箱便于使用机械装卸，可以长期反复使用，适用于海洋运输、铁路运输、公路运输、内河运输与国际多式联运等。航空运输也有使用集装箱的。

集装箱主要由钢、铝合金、玻璃钢等材料制造而成。钢制集装箱强度与刚度大、坚固耐用、结构牢固、焊接性好、密封性高、价格低、但自重大、易锈蚀。铝合金集装箱自重轻、不锈蚀、加工制造方便、使用年限长，但造价高、焊接性差、强度与刚度略逊于钢制集装箱。玻璃钢制集装箱，防腐防锈、刚度较铝合金集装箱好，但造价较高、自重也较大。目前国际上使用最多的是钢制集装箱。

不同运输方式下使用的集装箱规格不尽相同。例如，我国铁路运输使用的有载重量 1 吨、5 吨、10 吨集装箱和 20 英尺、40 英尺集装箱。而载重量 1 吨、5 吨、10 吨集装箱还未在国际海洋航运中作为标准集装箱使用。

二、海运集装箱的规格

根据国际标准化组织（ISO）的规定，集装箱规格有 3 个系列 13 种之多。而在国际海洋航运上使用的主要为 20 英尺、40 英尺货柜和 40 英尺高柜。它们的外尺码分别为：