

第一章 总论

第一节 海运经济地理研究的对象和任务

客观世界的各种事物或现象，都有自己发生、发展的客观过程和规律性。任何一门科学都只能研究客观世界的某一个独特范畴的事物，因此，学习或研究某一门科学，首先要涉及到它的研究对象问题，明确了这门科学的研究对象，就会明确这门科学所承担的任务，并有益于认识这门科学的性质、研究领域以及与相邻学科的关系。

海运经济地理是经济地理学和区域地理学的组成部分。经济地理学是一门仅有 100 多年历史的年轻科学，这个概念是法国地理学家于 19 世纪提出来的，之后才作为一门独立的科学进行研究。关于经济地理学所研究的对象，国内外有好多提法，比较普遍的提法是：经济地理学是研究各国各地区生产力分布规律的科学。其核心是研究区域经济特点，研究生产在地域上的分布规律，是一门地域性、综合性为特色的科学。

海运经济是运输经济中的重要组成部分，是国民经济中的一个基本生产部门。马克思曾说过：“除了开采业、农业和加工制造业 还有第四个物质生产部门……这就是运输业……”这就是说，运输业是生产过程在流通领域内的继续，它是同工农业生产活动密不可分的一个特殊的物质生产部门，是社会同生产全过程（生产、分配、交换、消费）及地区之间、部门之间、城乡之间、企业之间联系的纽带和物质支柱，是实现国家工业化和现代化的基础。就这个意义上来说，海运经济地理的研究对象应该是研究各国各地区海运经济的地理分布规律的科学。

科学的性质决定于科学的研究对象。如果一门科学的研究对象是自然现象，它则具有自然科学的性质；如果一门科学的研究对象是社会现象，它则具有社会科学的性质；如果两者兼而有之，那么，它就兼有自然科学和社会科学的性质。从海运经济地理的研究对象来看，它既研究自然现象，也研究社会现象，如世界各地的自然资源与经济状况，航线的选择，大宗货物的流量流向等都涉及到自然领域与社会领域，所以，海运经济地理具有自然科学和社会科学双重性质，是介于自然科学和社会科学之间的边缘科学。

海运经济地理为社会服务的领域较广，任务也是多方面的。首先，为社会的经济发展和建设服务。研究各国各地区海运经济的地理分布和发展规律及其经验教训，为我所用，合理布局我国的运输生产力，加速现代化建设。其次，为培养从事海运事业的人才，研究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，对振兴我国的海运经济，促进外贸事业的发展具有重要意义。第三，可以培养从事海运事业人员的爱国主义和国际主义精神。

第二节 世界上的国家及其经济类型

全世界大约有 220 多个国家和地区。世界各国各地区的情况十分复杂，不仅其面积、人

口、领土构成、自然环境与自然资源等多种多样，而且经济贸易发展水平也千差万别。

目前，对世界各国经济类型的划分尚无统一标准，经济地理对国家经济类型的划分与经济统计学不同，主要是以国家综合经济实力为依据，侧重分析部门结构及其能源、原材料以及市场关系，考虑各国及各地区在国际劳动地域分工中的地位、作用的类似性加以组合分类。有以下几种分类方法：

按人均国民生产总值可将各国划分为低收入、中等收入、高收入的国家。

按资源与生产关系的状况可划分为资源型、加工型和混合型的国家。中国、俄罗斯、加拿大、澳大利亚等国家属资源型国家，它们拥有丰富的工业和农业自然资源，其国民经济基础是建立在本国丰富的自然资源基础上的，有些资源还可大量出口。日本和新加坡等国属于典型的加工贸易型国家，它们的资源贫乏，原材料和燃料需要进口，而产品大量出口，对国际市场依赖严重。美国、德国、法国、英国等有丰富的资源但由于长期的开发和消耗，一部分资源已供不应求，因此它们在利用本国资源的同时，也大量从国外进口原料、燃料，由于工业发达，其产品对国外市场依赖也很强，形成资源型和加工型的混合型。

按国民经济结构特点划分，经济类型更是多种多样。像美国、俄罗斯、中国、印度、巴西等一些大国，已经形成部门齐全，相互配套的完整的经济体系。有些国家因国土条件、地理位置、资源和生产力水平所限，只能着重发展某些部门，尚未形成完整的国民经济体系。如挪威着重发展水电业，在此基础上建立了耗电量大的电冶金和电化学工业。冰岛以林业、水产业成为国家的经济支柱。还有一些国家由于长期的殖民统治造成单一的经济结构，如古巴的制糖业，赞比亚和智利的采铜业等在国民经济中占有举足轻重的地位。

按一个国家在世界政治、经济、贸易中所处的地位和作用的不同，又可分为以下 3 种类型：超级大国、发达国家和发展中国家。

1. 超级大国 冷战结束以前美国与前苏联同属超级大国 两国在资源、人口、经济、政治、军事等方面在全球具有明显的优势。随着前苏联的解体，美国成了当今世界上惟一的超级大国 其领土面积 (936.3 万 km^2) 占世界陆地面积的 6.7% 人口 (2.6 亿, 1994 年) 占世界总人口的 4.7%，自然资源丰富，种类齐全，储量大且分布集中，为建立超级大国完整的经济体系提供了坚实的物质基础。

2. 发达国家 包括欧洲的绝大部分国家，亚洲的日本，大洋洲的澳大利亚和新西兰及北美洲的加拿大等国。它们的国土面积共占世界陆地面积的 30% 左右 人口占世界总人口的 18%。这些国家经济贸易都比较发达 但内部差异也很大 可细分为三类 第一 高度工业化国家。其中包括第二次世界大战后迅速崛起的日本、德国、意大利以及英、法等老牌殖民帝国和经济技术实力雄厚的北欧各国。第二，工业化的东欧国家。这些国家的经济发展水平明显低于高度工业化的国家 但却高于绝大多数的发展中国家。第三 发达国家中的“资源国”如加拿大、澳大利亚等国。这些国家的共同特点是地大物博、人口稀少，它们均属世界上主要矿产资源 如铁矿石、铝、锌、镍、石棉、钾盐等金属及非金属矿物 和粮食、畜产品等主要农矿产品的生产国及出口国。这些国家经济较发达，人民生活也很富裕。

3. 发展中国家 发展中国家主要集中在亚洲、非洲、拉丁美洲等极广阔的中低纬度地区，面积占世界陆地总面积的 60% 多 人口占世界总人口的 70% 多，而国民收入仅占全世界的 20% 左右。发展中国家在经济上处于落后状态，目前面临着维护民族独立，发展民族经济的重要任务。发展中国家情况也比较复杂，就其经济结构与发展水平而言，大体上可分为以下几

类：

(1) 新兴的工业化国家 少数发展中国家(地区)自60年代以来,工业生产有较大的发展,制成品出口增加,成为新兴的工业化国家(地区)如亚洲的“四小龙”(新加坡、香港、台湾、韩国),拉丁美洲的巴西、委内瑞拉、墨西哥、阿根廷等,已列入中等收入国家的行列。但是应该指出,这类国家或地区的经济主要依靠外资与国外市场,经济基础比较脆弱。

(2) 石油输出国 这类国家的石油出口一般占本国商品出口额的50%以上,总共不到20个国家,人口约占发展中国家的1/5。70年代以来,由于大量开采和出口石油,带来了巨额的贸易顺差,经济大幅度提高,成为高收入和中等收入国家。大量的石油出口收入,促进了石油输出国的经济发展与工业化进程。

(3) 原料生产国 原料生产国占发展中国家的大多数,主要生产除石油以外的各种农、矿原料(如可可、咖啡、橡胶、茶叶、香蕉、铜、铁、水银、钨砂等)并以这些原料及初级加工产品的出口为国民收入的重要来源。这类国家多属于单一的原料出口型经济,大多数原料生产国人均收入在1500美元以下,属低收入和中中等收入国家。在国内生产总值的部门构成中,农业和采矿业占36%以上,在出口贸易中,原料及其他初级产品占70%以上。

(4) 经济综合发展国家 个别发展中国家在资金、人力、自然资源和市场潜力等方面具备较优越的条件,中国与印度就属于这类国家。尽管按人均国民生产总值来看,中国与印度还属于低收入国家,但在包括工业、农业、交通运输、商业服务及科学技术等各个领域,表现为综合发展型的大国经济,经济发展潜力很大,且与上述类型的发展中国家相比,对外依赖性小。

(5) 最不发达国家 也叫低收入国家,它们是发展中国家中自然条件较差、资源贫乏、经济发展落后的一些国家。目前最不发达国家共48个,有33个分布在非洲,主要位于撒哈拉沙漠以南及非洲东部高原地区,其余分布在南亚、东南亚和加勒比海地区。这些国家由于自然、历史、政治等方面的原因,工业生产水平低下,农业生产技术落后和自然灾害频繁,加之人口的增长超过粮食的增长速度,人均粮食产量呈下降趋势,大部分人口常年遭受饥饿的威胁。除天灾人祸等原因外,不利的国际经济环境和援助的严重不足限制了它们的发展,债务负担的沉重和贸易条件的恶化使最不发达国家处境艰难,经济状况短期内难以得到根本改变。

除上述划分方法外,国际上还常使用“南北方”和“东西方”的划分概念。所谓“北方”国家,是指发达的资本主义国家及独联体各国和东欧国家。这些国家多集中在北半球,故称“北方”国家。“南方”国家是指亚洲、非洲、拉丁美洲的大多数发展中国家。这些国家多在南半球,故称“南方”国家。至于“东西方”的划分则是一种政治划分,50年代称社会主义阵营为“东方”,西方则代表资本主义阵营。

此外,为了方便各国之间进行经济比较,世界银行将人口在3万以上的国家和地区按人均国民生产总值(GNP)进行分类。1993年人均GNP小于695美元的称为低收入国家,这类国家和地区共59个,主要分布在非洲、亚洲和中美洲;人均GNP在696~8625美元之间的称为中等收入国家,此类国家和地区共有111个,主要分布在东南亚、中亚、东欧和拉美地区;人均GNP大于8625美元的称为高收入国家,这类国家和地区共有40个,主要是经合组织的成员国,如美国、加拿大、日本、澳大利亚、新西兰和西欧、北欧的国家,新加坡、文莱、以色列、科威特、阿拉伯联合酋长国、巴哈马等国家也在此列。

第三节 世界人口

一、世界人口的增长

人既是物质资料的生产者，同时又是物质资料的消费者，具有明显的双重性。掌握生产工具，使用劳动资料以及具有一定生产经验和劳动技能的人是物质资料的生产者，是生产中首要的能动因素。人类从它产生那天起，就具有独特的社会属性和再生的自然属性。因此，人口的增长、移动和分布都与它的属性、特点及生产力的分布有着密切关系。

在生产水平极其低下的史前时期，人口的增长速度是极其缓慢的。随着生产力的不断发展，进入资本主义时期，由于几次大的科技革命带来了生产力的大发展，因而促进了世界人口的迅速增长。20世纪以来，由于亚、非、拉各国纷纷独立，世界范围生产力的迅速发展，人类生活水平的提高以及医疗卫生条件的改善，使世界人口急剧增加。表 1-1 是世界人口每增加 10 亿所需要的时间，从中可以看出人口的增长速度在不断加快。根据联合国预测，2000 年世界人口可达 62.5 亿。

表 1-1 世界人口每增加 10 亿需要的时间

人口数量	达到的大致年代	增加 10 亿所需要的时间
第 1 个 10 亿	1800 年	近 300 万年
第 2 个 10 亿	1930 年	130 年
第 3 个 10 亿	1960 年	30 年
第 4 个 10 亿	1975 年	15 年
第 5 个 10 亿	1987 年	12 年

世界各大洲人口增长很不平衡。地理大发现以前，各大洲人口比重的变化不甚明显，地理大发现以后，新大陆接纳大量的欧洲移民，人口迅速增长，占世界人口比重突然猛增，而旧大陆变化不大。第二次世界大战后，欧洲人口增长速度明显减缓，而非洲、亚洲人口增长速度则加快。其原因是亚洲和非洲是人类古代文明发祥地。第二次世界大战后各国纷纷独立，结束了长期殖民统治和封建压迫，社会经济条件得到改善，加之人口无计划发展，致使人口数量猛增。欧洲是人类生活历史悠久的地区，14 世纪末，由于资本主义经济的发展，生产力水平迅速提高，人口增长十分迅速，但到 19 世纪中叶，欧洲是两次大战的战场，人口大量伤亡，另因欧洲生产力发展到较高水平，人口增长得到控制，使一些国家人口增长缓慢，有些国家出现零增长率或负增长率。美洲和大洋洲是新大陆，开发较晚，长期以来，又在孤立隔绝的状态中独自发展，生产力发展和人口增长均很迟缓。欧洲殖民者入侵后，大量移民及资本主义先进生产方式的传入，使新大陆生产力迅速发展，人口也随之膨胀起来。

发达国家和发展中国家人口增长也很不平衡，具体表现为发达国家人口增长缓慢；而发展中国家人口增长过快。目前，欧洲已有 7 个发达国家人口增长率为零或负增长。在全世界每年增加的 8 000 多万人口中，90% 在发展中国家。国家越穷，人口增长率往往越高。目前，许多发展中国家在粮食供应、住房、就业、卫生和文化教育等方面难以满足人口的激增，压力甚大。除这些显而易见，迫切需要解决的问题以外，人口的过快增长还会引起各种潜在的地区性的乃至全球性的问题。如不少国家为了适应人口的发展，毁林开荒，围湖造田和过度放牧等现

象日益严重，使自然生态逐渐失去平衡，造成局部乃至全球的气候异常。所以，有计划地发展和控制人口的过快增长是发展中国家亟待解决的问题。在人口的年龄构成上，发展中国家人口的年龄构成轻，具有很强的增长势能；发达国家人口老龄化程度高。但世界人口总的趋向老化 21 世纪称为“老龄化时代”。

二、世界人口的地理分布

人口的地理分布是人口增长过程在空间上的表现形式。它是一种复杂的社会现象，既深受自然条件的影响，也受社会经济规律的作用，但最终是由生产力的发展和社会经济政治制度所决定的。一般情况下，人口分布方式大致同生产方式相适应，因此，人口的分布同生产力的分布基本上是一致的，两者表现为一种矛盾的对立统一关系。在历史上，生产力的发展和新的生产力的分布都曾引起人口分布的变化，而人口的分布状况又反过来推动生产力的发展及其重新布局。人口分布状况不仅受人口自然增长的影响，而且，人口的迁移，特别是大规模的迁移对人口分布的作用更明显。

世界人口分布最主要的特点是人口分布不平衡。目前，世界人口主要分布在除两极地区以外的六大洲，全球陆地尚有 30%~40% 的地方无人居住，平均人口密度每平方公里不足 2 人的占陆地面积的 1/2 全世界人口的 2/3 集中分布在只占陆地面积 1/7 的土地上。从纬度上看，人口主要分布在北半球的中纬度地带，在北纬 20°~40°和 40°~60°地带，大约居住着世界人口的 50% 和 30% 南半球人口只占全世界的 11.5%。随着生产力不断向沿海地区集中，世界上有 2/3 的人口集中分布在离海岸 500 km 以内的地区。

从各大洲人口的分布来看，以亚洲、欧洲人口为最多，共约 39.62 亿人 占世界人口的 3/4 以上，人口密度也最大；大洋洲人口最少，约占世界人口的 0.5%。第二次世界大战以后，国际人口流动的一般趋势是发展中国家人口流向西欧、北美洲、大洋洲的发达国家。

世界人口最密集的地带是印度半岛、斯里兰卡岛、东南亚、中国东部、朝鲜半岛和日本列岛（北海道除外）等地区。这里几乎聚集了世界人口的一半。其中上海、东京、加尔各答、汉城、孟买等城市人口均在 1 000 万人以上。欧洲除北欧和东欧以外地区是世界第 2 个人口密集区，尤其是以利物浦—汉堡—巴塞尔—巴黎为顶点的四边形范围内，聚集了 6 亿多人口 人口密度高达每平方公里 1 000 人。其中伦敦人口达 1 000 多万人，为本区人口最多的城市。第 3 个人口密集地带是北美洲的大西洋沿岸及五大湖地区，包括美国东北部和加拿大东南部，这里聚集了 1 亿多人口。纽约是本区人口最多的城市，人口达 1 700 多万人。人口密度在 50~100 人的较稠密地区是非洲的尼罗河下游、北非地中海沿岸、几内亚湾沿岸、坦噶尼喀湖与维多利亚湖之间的地域、美国西南海岸及澳大利亚东南部。

人口稀少的地区是北极圈地带（包括加拿大北部、美国的阿拉斯加州、俄罗斯的西伯利亚和远东北部、斯堪地纳维亚半岛的北部）和格陵兰岛、非洲的撒哈拉沙漠、澳大利亚的西部沙漠等地区，这些地区自然条件恶劣，影响人们的生产和生活，人烟稀少；另外，南美洲的亚马逊河流域、赤道非洲等地，虽自然条件较好，但因气候炎热、潮湿、病虫害多，热带雨林开发难度大，人口也不多。总之，世界人口的分布可概括为 6 大特点 北半球多 南半球少 平原、盆地等地势低平地区多 山地高原地区少 温暖湿润地区多 干燥、寒冷地区少 沿江、沿湖、沿海、铁路沿线多，交通不便的内地少；开发历史悠久地区多，开发较迟地区少；工农业发达地区多，林牧业地区少。这种 6 多 6 少的人口分布特点，充分反映出世界人口分布的自然地理和社会经济基础的重大地域差异性和世界人口分布的一般规律。

三、世界上的种族和民族

种族和民族是两个不同的概念。种族也称人种，是指人类在体质形态上具有某些共同遗传特征的群体。这些特征包括发型、发色、肤色、眼色、头型、血型、脸盘和脸上柔软部分以及眼、鼻、唇的结构和大小等。它们都是在一定地域内长期适应自然环境而形成的。根据上述特征，一般把人类划分为黄色、黑色、白色以及棕色 4 大人种。

黄种人主要分布在亚洲东部、东南部，美洲的印第安人及太平洋一些岛屿上的居民也属于黄种人。

黑种人主要分布在非洲的中部和南部，美洲的黑人大多是奴隶贸易时期被殖民者从非洲贩运过去的黑人奴隶的后裔。

白种人主要分布在欧洲、非洲北部、亚洲西部和亚洲南部、南美洲、北美洲和大洋洲等地区。

棕色人种主要分布在大洋洲及太平洋岛屿的美拉尼西亚、密克罗尼西亚和波利尼西亚等群岛上。

除上述人种外，世界上还有一些混血人种和各种过渡型人种。近几年，科学家在非洲发现了“绿色人种”约有 3 000 人，至今过着穴居的原始生活。在撒哈拉沙漠还发现了人数极少的“蓝种人”。

世界上所有的种族只有体质形态等自然状况的不同，没有优劣之分；任何种族主义观点都是毫无科学根据的。

各种族的人由于经济生活、语言文字、风俗习惯和历史发展的不同又形成许多民族。

民族是人们在历史上形成的一个有共同语言、共同地域、共同经济生活以及表现于共同文化上的共同心理素质的稳定的共同体。现在，世界上约有 2 000 多个民族，人口在 1 亿人以上的民族有汉族、印度斯坦族、美利坚族、俄罗斯族、孟加拉族、大和族、巴西族等 7 个；人口在 5 000 万人到 1 亿人之间的民族有德意志族、比哈尔族（印度）、意大利族、爪哇族、墨西哥族、泰卢回族（印度）、英吉利族、朝鲜族等。人口在 10 万人以上的 550 多个民族的人数占世界人口的 99% 而在其余不足 1% 的人口中，却包括着大约 1 500 多个民族。民族与国家这两个概念是息息相关的。世界上各国家的民族构成不同，有单一民族的国家（如朝鲜、日本等）、有少数民族的国家、世界大多数国家是多民族的国家，也有同一个民族分布在许多个国家里（如阿拉伯民族广泛分布在西亚、北非的许多国家）。

第四节 世界经济贸易的发展趋势

海运需求是国际贸易的派生需求，而国际贸易的发展完全取决于世界经济的发展，所以，世界经济的新趋势、国际贸易结构的新变化，将决定海运经济结构的发展。为此，我们首先了解世界经济、贸易的发展趋势。

当今世界经济贸易的发展出现两大趋势：一是世界经济一体化趋势，二是世界经济贸易区域集团化趋势。虽然“经济一体化（economic integration）”一词在 50 年代以后才经常被人们使用，但世界经济一体化的开端可以追溯到地理大发现之后，而世界经济贸易区域集团化则是在第二次世界大战以后开始形成。区域性国际经济一体化的概念可以归纳为：两个或两个以上的国家的生产和生产要素可以无障碍地流动和经济政策的协调，一体化程度的高低是以产品

和生产要素自由流动的差别或范围的大小来衡量的。

地理大发现结束了新旧大陆相互隔绝，各自孤立发展的局面，扩大了国际市场，拓展了世界经济联系的范围，并通过殖民制度把国际分工发展到一个空前的阶段。后来的第一次世界大战和第二次世界大战非但不能阻止一体化趋势的发展，相反，伴随着封建制度的瓦解，殖民体系的崩溃以及世界各国政治经济制度的变革，一体化趋势日益加强。通过贸易和投资，国际分工日益发达，世界各国的经济相互渗透、相互影响，以致于不可分割，联成一体。

世界经济一体化使得各国能够最大限度共享国际资源，最快速度提升产业层次，优势互补，促进各国经济的发展。毫无疑问，伴随着国际分工的扩展和加深，世界各国的经济最终将融合成一个整体，成为世界经济的一部分。参与国际分工的国家受世界经济的影响，同时也影响世界经济。第二次世界大战以后，国际经济贸易出现了新的动态。垄断资本主义为了联合自强和争夺市场，以便与其他势力相抗衡，纷纷以周边国家为基地组建经贸集团，世界经济贸易出现了区域集团化的趋势。在区域集团化趋势的作用下，同一个区域（集团）的国家之间的经济合作与协调会得到加强，而不同区域、集团的国家之间的竞争和摩擦会加剧。

世界经济一体化和区域集团化的出现和发展，是生产力发展和为适应国际经济竞争、资源优化配置、调整产业结构、开发高新技术、扩大商品市场、增强竞争实力的需要，其内容不仅涉及经济贸易关系，也涉及到资本、技术、劳动力、财政和金融货币等领域。它是世界经济国际化和国际间相互依存性日益加强的一种表现形式，也是国际竞争和国际合作向更高层次和更新形态发展的一种表现形式。它既是生产发展和社会进步的一种反映，也是世界基本矛盾深化发展和世界多极化趋势的一种反映。

当今世界上任何一个国家，即使是大国，如果实行自我封闭，自我隔绝于世界是绝对行不通的。若采取孤家寡人式的奋斗，游离于国际经济一体化和区域集团化之外，是难以想象的。客观国际环境和条件曾经迫使并将会进一步迫使每个国家自觉和不自觉地卷入和参与国际经济一体化和区域集团化的洪流之中。如何利用和依托一体化和集团化的力量，已是每一个国家在制定经济发展和对外贸易政策时必须认真对待的问题。

目前，世界经济区域集团化主要体现在欧洲、美洲、亚太三大经济圈上。但是，这三大经济圈的内部经济合作分属不同层次，其经济一体化程度差异很大，呈现出不平衡性。

欧洲联盟（原欧洲经济共同体）是1957年由法国、联邦德国、意大利、荷兰、比利时、卢森堡六国发起建立的，其首要目标是要拆除隔离欧洲各国经济联系的各种壁垒，实现商品、人员、劳务和资本在各国自由流动。欧共体建立后，成效显著，逐步得到了扩大。丹麦、爱尔兰、英国于1973年，希腊于1981年，西班牙、葡萄牙于1986年，奥地利、芬兰、瑞典于1995年先后加入了欧共体。1991年各成员国还制订了实现经济与货币联盟的时间表，最迟与1999年前建立欧洲中央银行与统一的欧洲货币，使欧洲统一大市场进一步完善。1993年1月1日，欧共体内部统一大市场正式启动。在这个大市场中，不但要实现商品自由流通，还将取消资金和人员流动限制，统一海关手续，取消边防检查，统一商品技术和质量标准；1999年1月1日，欧洲中央银行开始启动，欧元开始流通。这不仅涉及到国与国之间的经济关系，更涉及到国与国经济运行机制和对内经济政策的协调，从而加强了区域内企业竞争的平等性，加强了对区域外经济关系的抗衡力量，并向经济货币联盟和政治联盟的方向发展。目前，欧洲联盟居于经济区域集团化的最高层次。

北美自由贸易协定标志着包括墨西哥在内的北美自由贸易区有了进一步的发展。但北美

自由贸易区仅限于贸易和直接投资 经济一体化程度大大低于西欧 主要原因是美、加、墨三国经济发展水平差距较大，在发达国家与发展中国家之间实行自由贸易的困难甚多。

亚太区域集团化还处于初级阶段，目前，在亚太经合组织范围内如何实现贸易和投资自由化虽然还在探讨过程中 但 1994 年的‘茂物会议’已决定 到 2020 年要完成这一进程。在三大经济圈中，亚太区域集团化的层次最低，但先后成立了一些次区域经济集团，如东南亚国际联盟和澳新自由贸易协定等正朝着各自的加强生产合作的方向发展。而且亚太经合组织是一种非常独特的经济合作组织，它既不同于欧盟，也不同于北美自由贸易区，其成员既有美国、日本、澳大利亚这样的发达国家 也有中国、马来西亚这样的发展中国家。

80 年代后期以来的区域经济一体化具有多样化和多层次的特点。从数量上看，发展中国家组成的经济集团比发达国家组成的经济集团多得多，但决定区域集团化本身发展趋势的却是后者，这也是世界经济区域集团化不平衡性的重要体现。在三大经济圈中，发达国家都处于核心地位，而发展中国家则处于从属地位。在区域内部贸易中，发展中国家所占比重很低，且增长缓慢。这主要是因为，发展中国家之间的产业内部贸易及公司内部贸易远比发达国家落后，发展中国家在世界经济区域集团化中的从属地位，体现在它们对三大经济圈的依附性上。非洲、加勒比海、太平洋的 40 多个发展中国家通过洛美协定依附于欧盟，拉美国家依附于美国 亚洲发展中国家则要服从于日本的‘燕式模式’。世界经济区域集团化中的排他性 主要是发达国家在对外经济关系中对发展中国家的排斥。集团内各国的自由贸易所实行的有关规则，对非成员国的商品贸易不利，但对通过直接投资带动的商品贸易影响不大。绝大多数发展中国家由于无力投资于现有的两大经济集团——欧盟、美加自由贸易区 因而影响了它们参与世界经济区域集团化的程度。

还应当指出的是不能把区域集团化简单地看作是地区贸易保护主义。尽管不同区域国家之间的经济贸易要受到一定的影响，但区域内部自由贸易却得到了较为充分的发展。更不能认为区域集团化趋势与一体化趋势是对立的。事实上，区域集团化趋势是世界经济一体化趋势在特定的历史条件下的延伸，或者说是另一种表现。

世界经济一体化和经济贸易区域集团化趋势的日益加强，对我国的现代化建设和对外经济发展战略，既是严峻的挑战，也提供了难得的机遇，我们应该有效地利用这一发展趋势给我们提供的良好机遇 全面、主动、灵活、积极地参与亚太区域经济合作 更加广泛、积极地参与国际分工、国际交换和国际竞争 致力于全方位地实现与国际接轨 充分发挥一个社会主义大国在世界经济和政治领域中的重要作用。

第二章 亚洲

第一节 概述

世界最大的洲 亚洲位于东半球的东北部，东、北、南分别濒临太平洋、北冰洋、印度洋。西以乌拉尔山脉—乌拉尔河—里海—高加索山脉—伊斯坦布尔海峡（博斯普鲁斯海峡）—恰纳卡莱海峡（达达尼尔海峡）与欧洲分界；西南以苏伊士运河—红海与非洲分开；东南有一系列与大洋洲接近的群岛环绕大陆；东北隔着 60 km 的白令海峡与北美洲相望。大陆部分南北长，东西宽均约 8 000 km。包括岛屿在内，总面积为 4 400 万 km² 约占世界陆地面积的 29.4%。亚洲人口 33.33 亿(1994 年)约占世界人口的 59.2%。因此 亚洲是世界上面积最大 人口最多的一个洲。

亚洲共有 49 个国家和地区。在地理上习惯分为东亚、东南亚、南亚、西亚、中亚和北亚。东亚包括中国、朝鲜、韩国、蒙古和日本。东南亚包括越南、老挝、柬埔寨、缅甸、泰国、马来西亚、新加坡、印度尼西亚、菲律宾、文莱、东帝汶等。南亚包括斯里兰卡、马尔代夫、巴基斯坦、印度、孟加拉国、尼泊尔、不丹和锡金。西亚也叫西南亚，包括阿富汗、伊朗、阿塞拜疆、亚美尼亚、格鲁吉亚、土耳其、塞浦路斯、叙利亚、黎巴嫩、巴勒斯坦国、以色列、约旦、伊拉克、科威特、沙特阿拉伯、也门、阿曼、阿拉伯联合酋长国、卡塔尔和巴林。中亚包括土库曼斯坦、乌兹别克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦和哈萨克斯坦。北亚指俄罗斯的西伯利亚地区。

亚洲的种族、民族构成比较复杂，尤以南亚为甚。亚洲还是佛教、伊斯兰教和基督教三大宗教的发源地，另外还有印度教、犹太教、神道教、袄教以及原始宗教等。

亚洲地形的总特点是地势高，地表起伏大，平均海拔约 950 m 是除南极洲外世界上地势最高的一洲。山地、高原和丘陵约占总面积的 3/4 平原占总面积的 1/4 全洲大致以帕米尔高原为中心，一系列高大山脉向四方辐射延伸到大陆边缘，主要有天山山脉、昆仑山脉、喜马拉雅山脉、阿尔泰山脉等。亚洲有许多大河，大都源于中部高山地带，呈放射状向四处奔流。

亚洲大陆地跨寒、温、热三带，气候类型复杂多样，季风气候典型和大陆性气候显著。东亚的中南半部是湿润的温带和亚热带季风区，东南亚和南亚是湿润的热带季风区，中亚、西亚和东亚内陆为干旱地区。湿润季风区与内陆干旱区之间，以及北亚的大部分为半湿润、半干旱地区。亚洲大部分地区冬季气温甚低，最冷月平均气温在 0℃ 以下的地区占全洲面积的 2/3 夏季普遍增温，最热月平均气温在 20℃ 以上的地区占全洲面积的 1/2。降水分布的地区差异悬殊，趋势大致是从湿润的东南部向干燥的西北部递减，赤道附近全年多雨，年降水 2 000 mm 以上，印度东北部的乞拉朋齐年平均降水量高达 11 430 mm，为世界最多雨的地区之一，西南亚和 中亚为终年少雨区，年降水多在 150~200 mm 以下。

亚洲矿物种类多、储量大，主要有石油、煤、铁、锡、钨、锑、铜、铅、锌、锰、镍、钼、镁、铬、金、银、岩盐、硫磺、宝石等。石油、煤、铁、锡等的储量均居各洲首位，锡矿储量约占世界总储量的 60% 以下。

森林总面积约占世界森林总面积的 13%。草原面积约占世界草原总面积的 15%。沿海渔场面积约占世界沿海渔场总面积的 40%。

绵长的海岸线，众多的岛屿及重要的海峡 亚洲的海岸线曲折而漫长，大陆海岸线长达 69 900 km，大陆周围有许多半岛、岛屿、海和海峡。主要半岛有阿拉伯半岛（世界最大的半岛）印度半岛、中南半岛、朝鲜半岛、堪察加半岛等。东部和东南部太平洋中有星罗棋布的岛屿呈弧形连续地环绕在大陆附近 自北向南有千岛群岛、萨哈林岛、日本列岛、琉球群岛、台湾岛、马来群岛等 其中马来群岛中的加里曼丹岛是世界第 3 大岛。在大陆边缘还分布着许多边缘海 太平洋沿海自北而南有鄂霍次克海、日本海、黄海、东海、南海、苏禄海、苏拉威西海、班达海、爪哇海等。这些海都有海峡与大洋相通 自北而南有宗谷海峡、津轻海峡、朝鲜海峡、大隅海峡、台湾海峡、巴士海峡、巴林塘海峡、民都洛海峡、望加锡海峡、巽他海峡、龙目海峡等。这些边缘海和海峡在世界航运中意义重大。印度洋沿岸有阿拉伯海、孟加拉湾、安达曼海等边缘海及波斯湾、红海等内海。波斯湾、红海沿岸有丰富的石油资源。主要海峡有霍尔木兹海峡、曼德海峡、马六甲海峡等，在国际航运中地位十分重要，是繁忙的石油运输线。土耳其海峡由伊斯坦布尔海峡（博斯普鲁斯海峡）、马尔马拉海、恰纳卡莱海峡、达达尼尔海峡组成 是黑海的唯一出海口 所以也叫黑海海峡。参看图 2-1 所示。

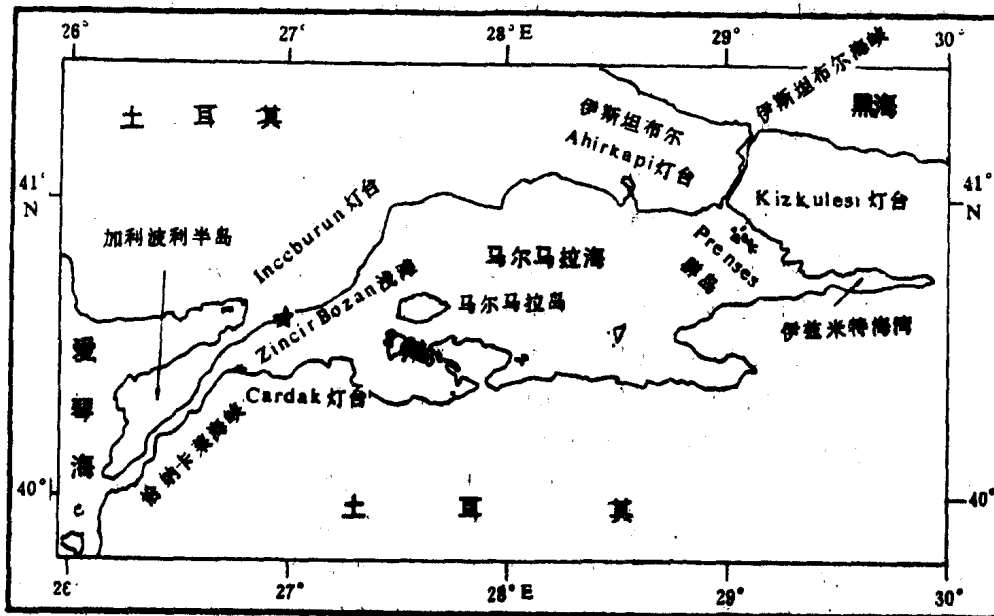


图 2-1 土耳其海峡示意图

表 2-1 亚洲主要海峡

海峡名称	位 置	连接的海洋	长度 (km)	最窄处 的宽度 (km)	最大 深度 (m)	最小 深度 (m)	航运中的意义
宗谷海峡	北海道岛—萨哈林岛之间	日本海—鄂霍茨克海	101	43	118	51	日本海出入太平洋的北部门户
津轻海峡	本州岛—北海道岛之间	日本海—太平洋	110	18	521	131	日本海通往太平洋的重要水道,建有青函海底隧道
朝鲜海峡	朝鲜半岛—九州岛之间	日本海—东海	120	95	230	115	日本海出入太平洋的南部门户
大隅海峡	九州岛—大隅群岛	东海—太平洋	24	33	150	80	东海通向日本东南岸各港口的捷径。
巴士海峡	台湾岛—菲律宾的巴坦群岛之间	南海—太平洋	222	370	3 000	200	太平洋石油航线的必经之路
巴林塘海峡	巴坦群岛—巴布延群岛之间	南海—太平洋	222	370	3 000	200	同上
巽他海峡	苏门答腊岛—爪哇岛之间	爪哇海—印度洋	120.3	26	1 080	53	南海、爪哇海、巴厘海与印度洋的重要通道
龙目海峡	巴厘岛—龙目岛之间	巴厘海—印度洋	135	20			同上
马六甲海峡	马来半岛—苏门答腊岛之间	安达曼海—新加坡海峡	780	37	117	22	亚太地区联系印度洋、欧洲、非洲的重要通道
新加坡海峡	新加坡—廖内群岛之间	南海—马六甲海峡	110	4.6	157	22	同上
霍尔木兹海峡	伊朗—阿曼之间	波斯湾—阿曼湾	85	56	219	71	扼波斯湾至印度洋的出海口,石油运输线

续表 2-1

海峡名称	位 置	连接的海洋	长度 (km)	最窄处的 宽度 (km)	最大 深度 (m)	最小 深度 (m)	航运中的意义
曼德海峡	阿拉伯半岛西南角—吉布提东北岸之间	红海—亚丁湾	50	27	323	182	红海出印度洋的门户,大西洋到印度洋的捷径
伊斯坦布尔(博斯普鲁斯)海峡	土耳其的伊斯坦布尔市	黑海—马尔马拉海	30	0.7	121	33	东欧出黑海的海上要道
恰纳卡莱(达达尼尔)海峡	土耳其	马尔马拉海—爱琴海	71	1.3	106	53	同上

资料来源 海洋手册 郭琨编著.自然地理统计资料 李汝桑编。

经济发展概况 亚洲开发历史悠久,人们经过几千年的辛勤劳动,开发了这块辽阔肥沃的土地,创造了光辉灿烂的历史文化。中国的黄河流域,印度和巴基斯坦的印度河流域,伊拉克的两河(幼发拉底河和底格里斯河)流域都是世界著名的人类古代文明的发祥地。中世纪,亚洲的社会经济发展水平在世界处于领先地位。16世纪以后,西方殖民主义者入侵,除日本成为帝国主义国家以外,其余国家都沦为殖民地和半殖民地。长期的封建束缚加之长达二三百年的殖民统治,严重阻碍和摧残了亚洲社会经济的发展,致使亚洲各国经济发展缓慢、畸形、片面,形成单一经济结构,长期处于贫困落后状态。沿海国家的海运事业也都是为帝国主义掠夺资源服务的。

第二次世界大战后,许多国家纷纷独立,亚洲的政治版图发生了根本的变化,各国经济迅速恢复和发展,畸形的经济结构正在逐步地发生变化,由单一化向多元化方向发展。

80年代后随着亚洲“四小龙”的腾飞、东盟东南亚国家联盟的迅速崛起,中国改革开放后经济的突飞猛进,亚洲成了世界上经济发展最有活力的地区。亚洲在世界总产值中的比重已从1960年的4%提高到1994年的25%。90年代,亚洲已成为全球经济发展最快的地区。但是,亚洲各国和地区经济发展极不平衡,日本发展水平最高,是亚洲惟一的发达国家;新加坡、香港特别行政区、台湾省和韩国成为新兴的工业化国家(地区);中国及东盟国家经济正在快速发展;西亚国家依靠丰富的石油资源,成为高收入国家;另外还有一些负债累累,至今仍未摆脱贫困的不发达国家和最不发达国家。

第二节 东亚

中 国

辽阔的海洋,绵长的海岸线,星罗棋布的岛屿 亚洲是世界上最大的大陆,太平洋是世界最大的大洋。中国就位于亚洲的东部 太平洋的西岸 是一个海陆兼备的国家。中国不仅有幅

员广大的内陆国土，而且有辽阔的海洋。毗邻我国大陆边缘的海称为“中国海”。中国海的总面积 470 万 km² 依地理位置不同 自北向南有渤海、黄海、东海、南海。

表 2-2 中国海的自然概况

海域名称	面积 (万 km ²)	平均深度 (m)	最大深度 (m)	平均水温 (℃)	自然特点
渤海	7.7	18	70	10	含盐量低(28‰), 表层水温年较差大, 冬季大部海面结冰, 海面风浪较小。辽河注入。
黄海	38	44	140	12	近岸区含盐量较低, 水温变化较大, 冬季北部边缘海面有结冰现象, 水色黄、黄河、淮河注入。
东海	77	370	2 719	21~22	含盐量较高(33.1‰), 水温较高, 多大陆岛。夏、秋多台风, 长江、钱塘江、闽江注入。
南海	350	1 212	5 559	25~28	含盐量高(35‰), 终年水温高。海底高台上多珊瑚岛, 珠江注入。

渤海是我国的内海 被辽宁、河北、天津、山东三省一市的大陆环抱 东部以辽东半岛南端的老铁山嘴至山东半岛北岸的蓬莱角间的连线为界，与黄海分开。形势险要，是中国首都北京的海上门户。渤海海峡使其与黄海相连，有丰富的石油等矿产资源。

黄海是中国三大边缘海最北部的一个，北起鸭绿江口，南以长江口北岸至朝鲜济州岛一线与东海分界 是中国和朝鲜半岛之间的水域 是辽宁省、山东省、江苏省濒临的海域。中、北部海岸曲折多天然港湾 主要有胶州湾、海州湾、西朝鲜湾、江华湾、群山湾等。其南部蕴藏有丰富的石油资源。

东海是中国东南部的边缘海，北起黄海的南界，南以闽、粤边界的南澳岛至台湾岛南端的鹅銮鼻的连线与南海分开。东以日本九州岛、琉球群岛使其与太平洋隔开。是上海、浙江、福建、台湾一市三省濒临的海域。海岸曲折多港湾、多岛屿，具有建港的良好条件。主要有杭州湾、三门湾、温州湾等。舟山群岛是最大的群岛 有大小岛屿 1 339 个 是寒暖流交汇海域 又有长江等大河带来丰富饵料，使其成为中国最大的渔场。东海处于中国沿海南北航线的中枢和长江的出海口，同时也是远东和东南亚及大洋洲之间重要的国际航路要冲，船舶往来频繁。主要出海口是朝鲜海峡、大隅海峡、台湾海峡。

南海是中国最大、最深的边缘海。地处热带 水温高 适合珊瑚虫繁殖 形成许多珊瑚岛。是中国广东、广西、海南三省区濒临的海域。南海位于太平洋和印度洋间的航运要冲，是中国与东南亚、南亚、非洲、欧洲、澳新地区海上航运的必经之地 与其他海域由台湾海峡、巴士海峡、巴林塘海峡、新加坡海峡、马六甲海峡连通。在中国对外贸易发展中起重要作用。北部湾有丰富的石油、盐资源。

我国大陆海岸线北起鸭绿江口 南到北仑河口 全长 18 400 km 加上岛屿海岸线总长达 32 000 多 km，为世界上海岸线最长的国家之一。我国海岸线以杭州湾为界，南部多为岩岸，起伏较大 岸线曲折 形成众多的天然港湾。海岸线多处于暖温带和热带 港湾终年不冻 四季皆可通航。北部除辽东半岛和山东半岛以外均为沙岸 海岸平直 少天然港湾 日照充足 利于晒盐。多处于暖温带 只在北部大陆边缘有短时期薄冰外 绝大部分不冻 无碍于海上活动。

沿海有星罗棋布的岛屿多达 6 500 多个 自北而南有黄海北部的长山群岛 扼渤海咽喉的庙岛群岛 长江口的崇明岛 东海中的舟山群岛 东海与南海交界的台湾岛和澎湖列岛 南海中的海南岛与南海诸岛等，形成海岸的天然屏障，是各所在港口的重要组成部分，使我国大部分港湾风平浪静。这些众多的岛屿地处祖国海防最前哨 结成一条环抱中国大陆的“海上长城”，其国防、经济意义十分重大。

绵长的海岸线为振兴中国的海运事业 提供了良好的自然环境 沿海面临着辽、冀、津、鲁、苏、沪、浙、闽、台、粤、琼、桂九个省、一个自治区、两个直辖市 还有香港特别行政区和澳门 其中有 14 个开放城市，5 个经济特区，3 个三角洲，3 个半岛。沿海地区的总面积占全国的 14.3% 而人口却占全国的 40% (不含台湾省) 工农业总产值所占比重高达 53%。沿海地区交通方便 信息灵通 工业基础雄厚 商品经济发达 是国家对外开放的门户 在全国经济建设中占有举足轻重的地位。

我国自古就是一个海运发达的国家。远在石器时代就有了海上交通，春秋以后逐渐和朝鲜、日本及东南亚各国发生海上联系 唐宋时期又通航到非洲地区 特别是 1405 年至 1433 年间 中国伟大的航海家郑和率领庞大的船队下西洋 到达亚、非 30 多个国家和地区，其规模之大 时间之长 范围之广都是空前的 充分显示了当时中国在经济、文化和航海、造船方面都居于世界领先地位，成为我国航海史上最光辉的一页。但自此以后，海运逐渐衰败，封建统治者出于政治上的需要 推行“闭关锁国”的政策 加之帝国主义的侵略 中国航海业一落千丈。新中国成立前夕 海上运输 特别是远洋运输几乎是一片空白。

建国以来，我国迅速恢复和发展海上运输，并加快远洋船队的组建，以适应大规模经济建设的需要。1961 年 4 月 27 日新中国第一家国际航运企业——中国远洋运输总公司成立。翌日 第一艘悬挂“五星红旗”的“光华”轮 由广州的黄埔港出发 首航印尼首都雅加达的外港丹戎不碌成功 揭开了我国远洋运输的序幕。70 年代以前 由于我国的远洋运输船队还弱小 不适应经济建设发展的需要 仍要花费大量的外汇租用外国船舶。经过不懈的努力，到 1975 年基本上结束了依靠租用外轮承运我国进出口货物的局面。进入 80 年代 改革开放政策给中国的航运业注入了生机和活力。中国远洋运输公司等大型航运企业及时订购各类新型船舶，迅速迈进国际航运市场。90 年代，中国航运业更是进入了发展的黄金时期。目前 我国外贸货物中 90% 以上是通过海运完成的。

截至 1996 年底 中国沿海主要港口深水泊位已达 406 个 内河通航里程达到 11 万 km 其中 1 000 t 级航道 5 800 km 内河主要港口码头泊位达到 514 个。到本世纪末，中国内河航运将形成长江干流、西江干流、京杭运河水运主通道；长江三角洲、珠江三角洲航道也将基本贯通。中国民用船舶已发展到 36 万艘，5 000 多万载重吨。从事国际航运的船公司 300 多家 沿海运输的船公司 1 300 多家 内河运输的船公司 5 100 多家。以中远集团为主的国家船队在世界航运界的地位日益提高。

1993 年 2 月 16 日 以中国最大的远洋运输企业——中国远洋运输集团 总公司为核心，由中国最大的外轮代理企业——中国外轮代理总公司，中国最大的船舶燃料供应企业——中国船舶燃料供应公司 中国最大的汽车运输企业——中国汽车运输总公司等大型企业组成中国远洋运输集团(中远集团) 成为一个以运输业为主业 多元化的跨国家、跨地区、跨行业的大型企业集团。今天的中远集团已经由创建初期的 4 艘船舶，2.26 万载重吨，发展成为拥有和经营船舶近 600 艘，1 700 万载重吨的大型综合船队，船舶的类型也从只有普通杂货船发展为由

集装箱船、滚装船、多用途船、杂货船、木材船、冷藏船、客货船、散货船和油船组成的一只多功能种类齐全的船队 货运量逐年增长。到 1995 年货运量已超过 1 亿 t 达到 1 亿 1 千万 t, 不仅是我国对外贸易海上运输的主力 而且 还进入国际航运市场 承揽第三国的货载。现在 中远集团的船队已航行于五大洲的 160 多个国家和地区的 1 200 多个港口 经营的航线除不定期航线外, 还开辟了从中国主要港口至世界各国和地区的班轮航线 58 条 每月有 305 个航班。中远集团已经成为世界第四大班轮船公司。

据统计, 1996 年我国全社会水路货运量和货物周转量分别达到 12.74 多亿 t 和 17 552 亿 t 公里 占 5 种运输方式总货运量和货物周转量的比重分别达到 9.15% 和 49.11%。中国沿海港口开辟的国际班轮航线达 120 条 每月航班 2 102 个。

中国大陆的集装箱运输 世界海上集装箱运输始于 60 年代中期。我国大陆的集装箱运输始于 1973 年。1973 年 9 月 中远集团在天津、上海开始了与日本的神户、横滨之间的集装箱运输业务。1974 年 11 月 天津港首先采用国际标准集装箱 装运出口货物到美国、加拿大。此后 国际集装箱运输在上海、青岛、黄埔、大连、张家港等港口先后开展起来。

要开展集装箱运输, 并能充分发挥其优越性, 就需要有一定的物质经济基础。发展中国家由于经济和技术条件差, 开展集装箱运输一般会遇到许多困难。首先是缺乏资金和外汇以进口大型专用设备。第二, 大部分发展中国家和发达国家之间贸易不平衡。在货种结构方面, 发展中国家进口货物主要是大型机械、成套设备 出口大宗货物主要是原材料 而家用电器、高档消费品、食品等最适合集装箱运输的货物所占比例很低。由于设备得不到充分利用, 难以获得最大经济效益。第三 发展中国家多数交通运输技术水平落后 陆域集疏运条件差 因此 难以开展集装箱门到门的多式联运业务。由于上述因素的影响, 发展中国家开展集装箱运输所取得的经济效果 远比发达国家要小。

中国也不例外 在开展集装箱运输初期 经济基础差 技术水平低 设备严重不足 因此集装箱运输发展速度不快。到 1978 年 集装箱运输初具规模。80 年代以后, 随着改革开放的不断深入 中国经济出现持续稳定增长 中国集装箱运输也得到迅速发展 集装箱货物吞吐量 占外贸杂货吞吐量的比重在逐年提高。1980 年港口外贸进出口适箱货的集装箱化比重为 3.2% 1985 年提高到 14.2% 1986 年上升到 17% 1990 年已达到 33.8% 1995 年又上升到 52%。到 1996 年底 全国共有 147 家集装箱船公司, 1 078 艘集装箱船, 箱位近 27 万 TEU。目前 以中远集团总公司为主的国家船队 拥有 140 余艘集装箱自营船舶和租用船舶, 50 多艘驳船 总箱位 21 万 TEU。中远还订造了 6 艘 5 250TEU 的第 5 代大型集装箱船 首艘“鲁河”号已于 1996 年底交付使用, 标志着中国集装箱运输大型化又上了一个新台阶。

从集装箱码头来看 中国已有 50 多个港口有集装箱装卸。1997 年 全国拥有集装箱专用泊位 65 个 年设计通过能力 1 003 万 TEU。全国港口国际集装箱吞吐量 1 077 万 TEU 许多沿海和内河港口还在建设新的泊位。列大陆榜首的上海港设计能力只有 177 万 TEU 但 1996 年完成 190 万 TEU 继 1995 年首次跻身世界大港前 20 位 排第 19 位后, 1996 年升居第 17 位, 1997 年再创佳绩 以 252 万 TEU 跃升至第 12 位。

在航线方面, 中国海上国际集装箱运输已形成干线相衔接的合理网络。至 1997 年底 由中国港口开出的国际集装箱班轮每月 2 102 班 远洋干线每月 179 班 分别直达欧洲、北美洲、大洋洲、非洲、南美洲、地中海、波斯湾等。近洋班轮航班每月 1 511 班 分别直达东南亚、日本、香港、韩国等国家和地区 珠江三角洲港口至香港每月 855 班, 国内港口间的内支线每月

430班 基本形成干线运输网络。

1990年 中国大陆国际集装箱海运量达130万 TEU 集装箱货物为1160万 t 为1980年的6倍;到1996年,大陆集装箱水运量达612.5万 TEU 集装箱货物为4839.4万 t。

作为国际集装箱运输系统的组成部分,铁路和公路的集装箱运输也得到迅速发展。尤其是中国境内的新亚欧大陆桥的建设与开通,为经中国港口和铁路过境的第三国集装箱运输打开了通道。

80年代开始 我国对陇海铁路线、兰新铁路线进行了强化建设 扩大了通过能力 修建了连云港国际集装箱专用码头,建成了阿拉山口国境换装站。1992年12月1日 从连云港开出了我国首列大陆桥过境运输列车,为中国大陆桥运输拉开了序幕。尤其是1997年4月1日,日均近一列的“五定”班列的开通 大大提高了运输效率 并吸引了大量韩国、日本运往中亚及东欧地区的集装箱货物。集装箱“五定”班列由于实行定点、定线、定车次、定时间和定运价 因而 为客户提供了更方便、更优惠的运输条件。每列车编组38辆专用车 共装运76TEU 每列运行23h 平均走行5.13天 比过去未实行“五定”时大陆桥过境运输时间缩短了近10天。同时 由于货车是定时、定点运行 还解决了信息跟踪和反馈问题 便于及时查询 随时可掌握途中的运行情况,受到国内外客户的普遍好评。1997年我国亚欧大陆桥运量超过3万 TEU 占中国过境箱量的90%。

截至1996年底,铁路集装箱保有量增至15.09万 TEU。现有集装箱专用车5200辆, X6B型车1200辆。全路目前有集装箱办理站509座 具备了国际集装箱20ft箱办理站230座、40ft办理站101座。

虽然中国铁路集装箱运输有较大的发展,但所占的比重仍然很低。1996年全路集装箱运量275.8万 TEU 占全路货运总量的1.5% 仅占全国集装箱运输总量的16%左右 铁路国际集装箱发送10.5万 TEU 仅占全国36座口岸进出口箱量的0.9%。

到1995年全国国际集装箱进出境总量达1108.8万 TEU 其中海运662.8万 TEU 占59.8% 陆路口岸进出境为446万 TEU 占40.2%。陆路口岸进出境箱量绝大多数由公路运输完成 再加上集装箱港口吞吐量的85%左右由公路进行疏运,所以公路集装箱运输是国际集装箱多式联运不可缺少的重要环节。

1995年通过公路的集装箱集疏运量为401.5万 TEU,占港口吞吐箱量的86.1%。1985~1995年的10年间公路完成的国际集装箱集疏运量增长了近20倍 年均递增33.3%。公路国际集装箱运输通道主要是从香港地区及大陆沿海港口通往内地。经陆路口岸进出的国际集装箱,95%以上集中在深圳至香港的各公路口岸。

1986年底 全国集装箱专用卡车仅1700辆 目前已增加到1.5万辆,2万 TEU。据调查 仅上海、天津、广州、青岛等4个口岸及相关腹地 就拥有集装箱专用汽车5500多辆 形成了一定规模的延伸运输能力。1986年底,全国约建立国际集装箱中转站30座 经过“七五”、“八五”时期的发展 目前 全国公路集装箱中转站已达250多座。这些场站均设有了一定规模的集装箱堆场和拆装箱仓库 并配有大小型装卸机械 所形成的生产能力 可承担目前港口集装箱吞吐量的80%的集疏运任务 尤其是在上海、天津、广州、青岛、深圳、大连等口岸及其腹地公路通道上 更是形成了较强的集疏运能力。

中国内河集装箱运输也正在开展。除了张家港、南通、武汉港外 广西的梧州港以及上海与无锡之间也有国际集装箱运输业务。

虽然中国集装箱基础设施的建设发展很快，但也面临着以下几个方面的问题：

1. 尚未建成一批有影响的集装箱国际中转枢纽港。沿海诸多港口多为支线港，存在着总体规模小，港口水深不足、计算机管理水平落后等问题。为适应国际集装箱大型化和国民经济快速发展的趋势，今后需要加强全国集装箱码头总体布局的规划，建成一批分布合理，功能先进的国际集装箱枢纽港。

2. 集装箱运输计算机管理水平落后。中国于 1990 年才开始引进集装箱运输电子数据交换系统（即 EDI 系统），在各港口应用还不普及、不规范。实现集装箱码头计算机应用、通信网络、数据标准化三者有机结合的电子数据交换系统是集装箱运输发展的必然趋势。交通部已组织 EDI 系统及示范工程的“九五”重点科技攻关，集装箱运输的电子化管理可望在“九五”期间有较大的提高和完善。

3. 集装箱装卸效率低，管理、服务水平有待提高。中国集装箱装卸桥的台均小时装卸效率为 15~25 个 TEU，与国际先进水平有较大的差距。码头前沿装卸设备的配置不足也是影响船舶装卸的一个因素。另外，今后在不断提高管理水平和装卸效率的同时，还应大力进行国际集装箱多式联运的尝试和研究，提高在国际集装箱运输竞争中的优势。

4. 集装箱内陆接卸、拆装设施落后，内陆集装箱中转站的建设不能满足需要。“九五”期间水运建设发展重点是建设一批能源、集装箱、主要原材料装卸泊位，加强‘港站主枢纽’的建设，尤其是集装箱码头的建设。通过对长江口深水航道，珠江口出海航道的整治，改建、扩建和新建一批大型的集装箱泊位，使中国的集装箱码头建设、运输和管理水平迈上一个新台阶。

中国集装箱运输航线

中国集装箱运输航线遍及全球，有定期班轮航线，不定期航线等，这里我们仅介绍几条主要的班轮航线。

1. 中国 / 美西航线

天津新港 渤海—渤海海峡 大连 黄海 青岛—上海 东海—大禹海峡—太平洋—大阪湾 神户 太平洋 长滩—奥克兰 原路返回 青岛—上海。

2. 中国 / 南非南美东线

上海港 台湾海峡—南海 香港—新加坡 新加坡—马六甲海峡—安达曼海—印度洋 德班 好望角—大西洋 布宜诺斯艾利斯—蒙得维的亚—桑多斯—维多利亚 返回 德班—上海。

3. 中国 / 西北欧航线

上海港 东海—黄海 青岛 台湾海峡 香港 南海 新加坡 新加坡—马六甲海峡—安达曼海—印度洋—阿拉伯海—亚丁湾—曼德海峡—红海 苏伊士 地中海—直布罗陀海峡—大西洋—英吉利—多佛尔海峡—北海 菲利克斯托—鹿特丹—汉堡—安特卫普 原路返回 上海—青岛。

注 因为上海港货物较多 如在青岛港装完货再到上海港 船舶出上海港就有困难 所以先靠上海港 再到青岛港。

4. 中国 / 地中海美东航线

天津新港 渤海—渤海海峡—黄海—东海 上海 台湾海峡—南海 香港—新加坡 新加坡—马六甲海峡—安达曼海—印度洋—阿拉伯海—亚丁湾—曼德海峡—红海 苏伊士 地中海 海法 墨西拿海峡—第勒尼安海 那波利 利古里亚海 热那亚—福斯—巴塞罗纳