

第 3 章

国际物流系统与网络

【教学目标】

通过教学使学生了解国际物流系统的构成及其各个组成部分的功能与作用,了解国际物流的节点与连线,掌握国际物流网络的基本布局与结构。

【关键词】

国际物流系统 国际物流节点 国际货物运输 口岸 港口 自由港
自由贸易区 国际物流连线 国际物流网络

【引导案例】

中远集团物流系统和网络

中远集团有海外机构 400 多个,形成了以北京为中心,以中国香港、欧洲、美洲、大洋洲、非洲、西亚、新加坡、日本和韩国等 9 个区域为支点的全球运营网络和服务体系,近 500 艘各类现代化商船,在全球 160 多个国家、1 200 多个港口不间断地为全球客户提供及时、优质的服务。在国内,以货运、外代、航空货代等为核心的中远陆上成员企业构筑了中国最大、最完善的陆地货运网络,能够为全国的客户提供“上天入地”的全方位服务。

中远集团把信息技术作为强化物流竞争能力的一个重要手段。早在数年前,中远就已经通过国际互联网向全球客户推出了网上订舱、中转查询和信息公告等多项业务的网上服务系统。中远联合英国皇家海军航道局和中国国家气象中心研制开发了具有世界领先水平的“全球航海智能系统”,被誉为远洋船舶的“天眼”,远洋船舶、集装箱卡车及其他陆运车辆上的 GPS 全球卫星定位系统,可通过总部终端进行全程监测,实时跟踪物流运输状态。

应用上述完善的物流网络,中远为上海通用(SGM)提供从加拿大内陆启运地起始的铁路运输到日本港口中转、横跨太平洋的海上运输,再到上海交货地的“门到门”全程物流运输服务。在全程服务中,中远选择最佳的运输路线,使用中日间最迅捷的“绿色快航”通道,配备最现代化的海陆运输工具,使

用最先进的网络信息技术,为 SGM 提供近乎完美的具有个性化特征的全程物流服务。

(资料来源:根据中远集团网有关资料整理)

思考题

1. 什么是物流系统? 国际物流系统需要具备哪些功能? 通过对中远集团的了解,你对企业的物流系统及它的功能要素怎么理解?
2. 什么是物流网络? 其构成要素有哪些? 建立一个完善的物流网络对企业有何意义?
3. 网络信息技术在国际物流中起到了什么作用?

3.1 国际物流系统及其构成

国际物流是由许多要素构成的复杂而庞大的系统。该系统的有效运作涉及系统内要素与要素、要素与系统、系统与环境等方面的关系。

国际物流系统包括商品的运输、储存、包装、检验、外贸流通加工及其前后的整理、再包装以及国际配送等诸多子系统。其中,运输和储存子系统是物流的两大重要支柱。国际物流通过商品的储存和运输实现自身的时间和空间效益,满足国际贸易的基本需要。

3.1.1 国际货物运输子系统

运输的作用是将商品使用价值进行空间移动,物流系统依靠运输克服商品生产地和需要地之间的空间距离,创造商品的空间效益。国际货物运输是国际物流系统的核心,通过国际货物运输作业使商品在交易前提下由卖方转移给买方。和国内物流相比,运输在整个国际物流过程中所占时间更多,费用更高,同时具有路线长、环节多、涉及面广、手续繁杂、风险性大、时间性强、外贸运输的两段性和联合运输等特点。

所谓外贸运输的两段性,是指外贸运输的国内运输段(包括进口国、出口国)和国际运输段。

1. 出口货物的国内运输段

出口货物的国内运输,是指出口货物由货源地运送到出运港(站、机场)的运输,是国际物流中不可缺少的重要一环。如果没有国内运输,出口货物就无法从产地或供货地集运到港口、车站或机场,也就不会有国际运输。出口货物的国

内运输工作涉及面广、环节多,要求各方协同努力组织好运输工作,对从摸清货源、产品包装、加工,到短途集运、船期安排、运输配车等各个环节的情况,应做到心中有数,力求做好车、船、货、港的有机衔接,确保出口货物运输任务的顺利完成,减少压港、压站等局面。国内运输段的主要工作分为:发运前的准备工作、发运、装车(船、飞机)和装车(船、飞机)后的后续工作。

2. 国际货物运输段

国际货物运输段是国内运输的延伸和扩展,同时又是衔接出口国货物运输和进口国货物运输的纽带。国际货物运输段,主要指被集运到港(站、场)后的出口货物直接装上船(车、飞机)发运,或暂进港(站、场)仓库储存一段时间,等待有船(车、飞机)后再出仓外运。国际段运输可以采用由出口国装运地直接到进口国目的地卸货的方式,也可以采用中转经过国际转运点,再运达目的地的方式。

3. 进口货物的国内运输段

进口货物的国内运输,是指进口货物由进口港(站、机场)到进口国目的地的运输。其主要工作有:接运前的准备工作、接运、验收和拨交货物等。

▷ ▷ 3.1.2 国际商品储存子系统

国际商品的储存、保管使商品在其流通过程中处于一种或长或短的相对停滞状态,这种停滞是完全必要的。因为,外贸商品流通是一个由分散到集中,再由集中到分散的源源不断的流通过程。如:外贸商品从生产厂或供应部门被集中运送到装运港口,有时须临时存放一段时间,再从装运港装运出口,这是一个集和散的过程。为了保持不间断的商品往来,满足销售需要,也必须有一定量的周转储存;有时,由于某些出口商品在产销时间上的背离,例如季节性生产、常年消费和常年生产、季节性消费的商品,还必须留有一定的季节储备。当然,有时也会出现一些临时到货,货主一时难以将货物运走,更严重的是进口商品到了港口(车站、机场等),但通知不到货主或无人认领,只能在港口进行临时储存。这种特殊的临时存放保管即所谓的压港、压站现象。在这种情况下,国际物流被堵塞了。物流不畅,给贸易双方或港方、船方等都带来了损失。在国际物流中,应注意做好各方面的协调工作,尽量避免类似现象的发生。

▷ ▷ 3.1.3 国际物流装卸搬运子系统

装卸搬运子系统主要起到对国际货物运输、保管、包装、流通加工等物

流活动进行衔接的作用,以及在保管等活动中为进行检验、维护、保养所进行的装卸活动。在国际物流中,装卸搬运频繁发生,因而也是产品损坏的重要原因之一。对装卸搬运活动的管理,主要是确定最恰当的装卸搬运方法,力求使装卸次数最少,同时合理配置和使用装卸机具,做到成本最低、损失最少。

▷ ▷ 3.1.4 国际商品检验检疫、通关子系统

通过商品检验,确定交货的质量、数量和包装条件等是否符合合同规定。如发现问题,可分清责任,向有关方面索赔。因此,在国际商品买卖合同中,一般都订有商品检验条款,其中规定检验时间与地点、检验机构与检验证明、检验标准与检验方法等内容。同时,商品的出入境还需办理通关手续。

▷ ▷ 3.1.5 国际货物配送子系统

国际配送活动就是在国际合理的经济区域范围内,根据用户的要求,对到达的国际货物进行拣选、加工、包装、分割、组配等作业,并在确定的范围内按时送达指定地点的物流活动。

▷ ▷ 3.1.6 国际物流信息子系统

信息子系统的主要功能是收集、处理及传递国际物流和商流的信息。由于国际物流的复杂性,若没有功能完善的信息系统的支持,将举步维艰。国际物流信息主要包括进出口单证、支付方式信息,与国际物流有关的如运输、储存等各方面的信息,客户资料信息、供求信息等。

上述各系统并不是孤立存在的,而是在国际物流这个大系统中,彼此相互影响、相互制约。因此,应将上述各系统有机地联系起来,统筹考虑,全面规划,使商品能在各国之间顺畅、经济、快速地流动。

▶ ▶ 3.2 国际物流系统运作模式

系统的一般模式包括:系统的输入部分、系统的输出部分以及将系统的输入转换成输出的转换部分。而作为一个具有自我调节功能的系统,则应有反馈环

节。在系统运行过程中或一个系统循环周期结束时,有外界信息反馈回来,为原系统的完善提供改进信息,使下一次的系统运行有所改进,如此循环往复,使系统逐渐达到有序的良好循环。

国际物流系统,遵循一般系统模式的原理,构成自己独特的物流系统模式。下面以出口物流为例,介绍国际物流系统模式,见图 3-1。

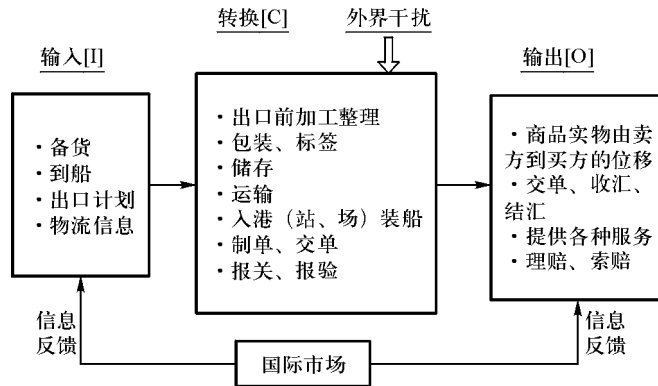


图 3-1 国际物流系统模式

在国际物流中,除了上述三项主要功能外,还经常有许多外界不可控因素的干扰,使系统运行偏离原计划内容。这些不可控因素可能是国际的、国内的、政治的、经济的、技术上的和政策法令、风俗习惯等的制约,这是很难预计控制的。它对物流系统的影响很大,如果物流系统具有较强的应变能力,遇到这种情况,马上能提出改进意见,变换策略,这样的系统就具有强的生命力。如 1956—1967 年苏伊士运河封闭,直接影响国际货物的运输。这是事先不可能预见的,是因受到外界政治因素的严重干扰的结果。当时日本的对外贸易商品运输因此而受到严重威胁,如果将货物绕道好望角或巴拿马运河运往欧洲,则航线增长、时间过长,经济效益太差。为此,日本试行利用北美横贯大陆的铁路线运输,取得良好的效果,于是大陆桥运输应运而生。这说明当时日本的国际物流系统设计,面对外部环境的干扰,采取了积极措施,使系统具有新的生命力。

国际物流是以实现国际贸易为目标的,国际贸易合同签订后的履行过程,就是国际物流系统的实施过程。其一般运作流程见图 3-2。

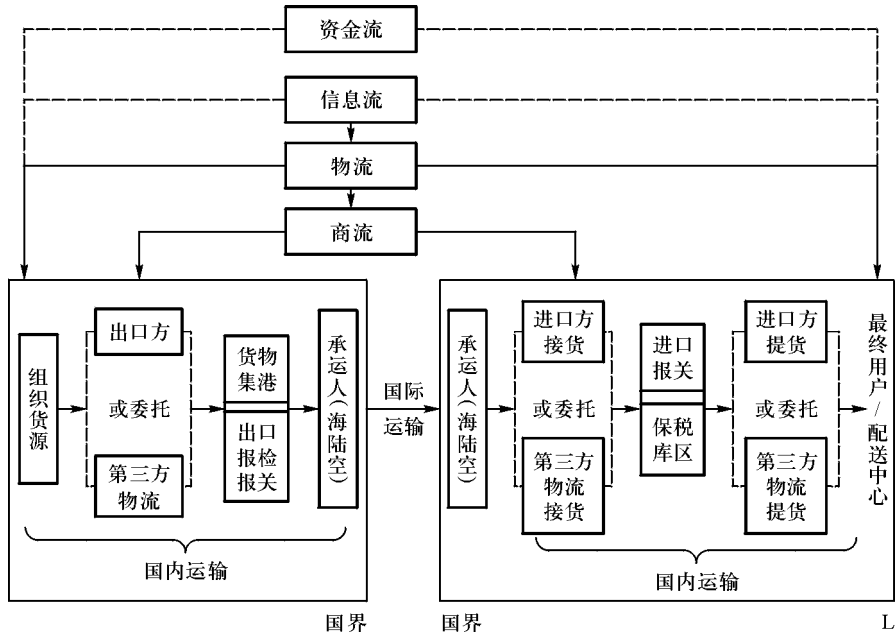


图 3-2 国际物流运作流程

▶▶ 3.3 国际物流节点及分类

▷▷ 3.3.1 国际物流节点的概念和功能

3.3.1.1 国际物流节点的概念

整个国际物流过程是由跨国境物质的多次运动—停顿—运动过程所组成的,与这种运动相对应的就是由执行运动使命的线路和执行停顿使命的节点两部分组成的。不同线路和节点的组合形成了不同水平的错综复杂的国际物流网络。节点在物流中不仅执行物流的一般职能,而且越来越多地执行着指挥调度、信息中心等神经中枢的职能,因此对国际物流起着重要作用。

物流节点是物流网络中连接物流线路的结节。物流中的许多活动,如包装、装卸、保管、分拣等作业都是在节点上完成的,同时,它还起着衔接线路上不同活动的作用。所以,节点在物流中居于非常重要的地位。

国际物流节点是指那些从事与国际物流相关活动的点,如制造厂仓库、口岸仓库、保税区仓库、物流中心等。

3.3.1.2 国际物流节点的功能

国际物流节点一般通过以下手段来衔接物流:通过转运,实现不同运输方式的衔接;通过加工,衔接干线物流和支线物流及配送;通过储存,实现不同时间段的物流需求。

国际物流节点的功能主要有以下三个方面。

1. 衔接功能

国际物流节点将各个线路联结成一个系统,使整个国际物流过程变得更为连贯、顺畅。比如水运的大量运输和汽车的小量运输,两者在运输形态、运输工具上都有很大不同,加上运量上的巨大差异,使我们必须依托物流节点提供的各种技术、装备、管理上的帮助,才能有效地衔接,将中断转为通畅。

2. 信息功能

国际物流节点是整个物流系统中信息传递、收集、处理和发送的集结地。这种信息作用在国际物流系统中起着非常重要的作用,是使复杂的国际物流能联成有机整体的重要保证。

在国际物流系统中,每个节点都是物流信息的一个点,若干个这样的点和国际物流系统中的信息中心结合起来,便形成了指挥、管理、调度整个系统的信息网络,这是一个国际物流系统建立的前提条件。

3. 管理功能

国际物流系统的管理设备和指挥机构大都设置于物流节点,所以,绝大多数物流节点都是集管理、指挥、调度、信息、衔接及货物处理为一体的物流综合设施。整个物流系统的有序、正常运转和物流系统效率的高低都取决于物流节点的管理水平。

▷▷ 3.3.2 国际物流节点的分类

3.3.2.1 口岸

1. 口岸的定义

口岸是国家指定对外经贸、政治、外交、科技、文化、旅游、移民往来,并供往来人员、货物和交通工具出入国境的港口、机场、车站、通道等。简单地说,就是国家指定对外往来的门户。

口岸原意是指由国家指定的对外通商的沿海港口,但随着陆、空运输的发展,对外贸易的货物、进出境人员及其行李物品、邮件包裹等,可以通过铁路、公路和航空直达一国腹地。因此,在开展国际联运、国际航空运输、国际邮包运输

及其他有外贸、边贸活动的地方,国家也设置了口岸。改革开放以来,我国外向型经济由沿海逐步向沿边、沿江和内地辐射,使口岸也由沿海逐渐向边境、内河和内地城市发展。所以,除了对外开放的沿海港口外,口岸还包括:国际航线上的飞机场;山脉国境线上对外开放的山口;国际铁路、国际公路上对外开放的火车站、汽车站;国界河流和内河上对外开放的水运港口。

2. 口岸的分类

口岸可以从不同的角度进行分类,常用的有以下几种。

(1) 按批准开放的权限划分,可将口岸分为一类口岸和二类口岸。一类口岸是指由国务院批准开放的口岸(包括中央管理的口岸和由省、自治区、直辖市管理的部分口岸);二类口岸是指省级人民政府批准开放并管理的口岸。

两类口岸的具体划分如下。

一类口岸:

- ① 对外国籍船舶、飞机、车辆等交通工具开放的海、陆、空客货口岸;
- ② 只允许我国籍船舶、飞机、车辆出入国境的海、陆、空客货口岸;
- ③ 允许外国籍船舶进出我国领海内的海面交货点。

二类口岸:

- ① 依靠其他口岸派人前往办理出入境检查检验手续的国轮外贸运输装卸点、起运点、交货点;
- ② 同毗邻国家地方政府之间进行边境小额贸易和人员往来的口岸;
- ③ 只限边境居民通行的出入境口岸。

(2) 按出入国境的交通运输方式划分,可将口岸分为港口口岸、陆地口岸和航空口岸三种。

港口口岸是指国家在江河湖海沿岸开设的供人员和货物出入国境及船舶往来停靠的通道。它包括港内水域及紧接水域的陆地。

陆地口岸包括国(边)境及国家批准内地可以直接办理对外进出口经济贸易业务往来和人员出入境的铁路口岸和公路口岸。

航空口岸是指国家在开辟有国际航线的机场上开设的供人员和货物出入国境及航空器起降的通道。

此外,在实际工作中,还经常使用边境口岸、沿海口岸、特区口岸等提法。这类分类虽然尚未规范化,但它们在制定口岸发展规划及各项口岸管理政策方面,还是有一定积极作用的。

3.3.2.2 我国主要的边境口岸

1. 满洲里口岸

1992年,国务院批准满洲里市为沿边开放城市。满洲里是我国最大的陆

路口岸,也是我国最早开放的沿边口岸之一。它北与俄罗斯后贝加尔斯克口岸对接,是我国环渤海港口通往俄罗斯等独联体国家和欧洲的最便捷、最经济、最重要的陆海联运大通道,在我国全方位对外开放格局中占有举足轻重的地位。

2. 阿拉山口口岸

阿拉山口位于新疆博尔塔拉蒙古自治州境内,是举世瞩目的新亚欧大陆桥中国段的西桥头堡,铁路、公路并举的国家一类口岸。1990年9月12日,兰新铁路北疆段与苏联的土西铁路在阿拉山口与对方德鲁日巴口岸(哈萨克斯坦)接轨。从此,这条连接亚洲与欧洲的钢铁大道,架起了一条横跨亚洲、欧洲的新的经济陆桥。

3. 绥芬河铁路、公路口岸

该口岸已成为内蒙古满洲里、新疆阿拉山口之后的中国第三大对外贸易陆路口岸。

4. 二连浩特口岸

二连浩特口岸位于中国正北方,与蒙古共和国扎乌德口岸隔界相望,过货能力350万吨,是中、蒙两国唯一的铁路口岸,也是欧亚大陆桥中的重要战略枢纽。

5. 凭祥铁路、公路口岸

凭祥铁路、公路口岸又称友谊关,位于广西南部中越边境线上,越南一方的对应口岸为同登,距河内市200公里。凭祥铁路口岸于1955年开通开始办理中越铁路联运。莫斯科—北京—凭祥—河内的国际联运铁路由凭祥市区穿过,使其成为连接东欧独联体与东南亚地区的交通要道。

▷ ▷ 3.3.3 港口

港口是水陆空交通的集节点和枢纽,是工农业产品和外贸进出口商品的集散地,也是船舶停泊、货物装卸、旅客上下的场所,是联系内陆腹地和海运的一个天然界面。因此,人们把港口看成是国际物流的一个特殊节点。

港口按其基本功能,可分为商港、渔港、军港和避风港四大类。这里所说的港口,仅指与国际物流有关的商港。现代商港不仅是水陆空运输的枢纽,也是一个巨大的生产单位,其规模的大小,常用吞吐量来表示。

按照综合物流的观点,港口在现代国际生产、贸易、物流系统中处于十分重要的战略地位,发挥着日益重要的作用。港口不仅是货物水陆空运输的中转地,而且提供了发展转口贸易、自由港、自由贸易区的机会。当前,港口与国际物流园区结合形成的区港联动的趋势不断加强。今后,港口在国际贸易与国际物流上的作用将进一步提高。

3.3.3.1 港口在国际物流中的地位和作用

1. 港口是大量货物的集节点

经济全球化使国际贸易快速发展,作为国际海洋运输的起点和终点,港口承担着世界贸易 90%以上的运输量。因此,港口在整个国际物流中总是最大量货物的集节点。

2. 港口是生产要素的最佳结合点

例如,世界上很多国家依赖进口原油,原料的炼油厂、钢铁厂,大都建在港口地区;同时,世界上一些主要港口所在的城市又基本上是一些国家重要的工业基地。

3. 现代港口是重要的信息中心

在工业社会,港口作为交通运输的枢纽,成为“配送中心”(运输+转运+储存+装拆箱+仓储管理+加工);在新经济时代,港口作为国际物流链中的技术节点,是海运、陆运及通信、经济、技术的汇集点,在港口地区有货主企业、货运代理、船东、船舶代理、企业批发零售、包装公司、陆上运输公司、海关、商检等各种机构,港口已成为“综合物流中心”(运输+转运+储存+装拆箱+仓储管理+加工+信息处理)。现代港口成为不同运输方式汇集的最大最关键的节点,成为商品流、资金流、物流、信息流的汇集中心。

4. 现代港口是物流服务中心

随着综合物流时代的到来,现代港口从交通枢纽转变为内涵更广、层次更高的物流网络节点,成为供应链的重要组成部分。世界港口正逐渐从第一代、第二代向第三代发展,从只具备简单的货物装卸和储存功能拓展为以技术、管理、信息为基础,以装卸转运为依托,具有仓储、包装、配送、加工、信息服务等多种功能的全程物流服务中心和国际商贸后勤基地,高度现代化、商业化、信息化的国际贸易大港。

3.3.3.2 港口的发展

1. 建设深水化

当今世界港口面临着来自于不但是数量而且是质量上的挑战,现代港口不再以一般的货物吞吐为衡量标志,集装箱吞吐量成为现代港口的主要标志。近年,4 000~6 000 标准箱(Twenty-foot Equivalent Unit, TEU)的集装箱船已成主流,8 000 标准箱,甚至 10 000 标准箱的船舶已经投入运营,这就必然对集装箱主干线上的枢纽港航道、泊位水深提出了更高的要求。因此,优先发展集装箱深水码头是现代港口发展的必然趋势。

2. 布局网络化

由于船舶正在朝着大型化方向发展,预计 10~20 年内,港口布局将逐步脱

离欧/美、欧/亚、亚/美三大干线,继而出现以赤道环球航线中心港为核心的全球性港口网络。主要包括赤道环球中心港、区域性枢纽港、区域性喂给港三部分。前者的主要功能是纯中转,其营运船舶一般需停留 5~8 个中心大港,占运输贸易量的 50%强;后两者的主要功能是为前者提供支持:一是集散本地区的贸易货物,二是向本区域的国际枢纽港输运国际贸易货物。在港口网络化发展进程中,那些有能力吸引大型海、陆、空全球联营体和独立承运人的港口将有望成为枢纽港,而那些地理位置较差且竞争力不足的港口则只能起到喂给港的作用。

3. 业务物流化

大多数重要港口位于海、陆、空三位一体运输方式的交汇点上,是国际物流供应链的主要环节,能够提供快速、可靠、灵活的综合物流经营服务。现代物流逐步成为现代港口的重要发展方向。

4. 港城一体化

集装箱运输的迅猛发展,使得世界各地的港口越来越处于同一个国际化的网络中运作。港口功能的实现需要以强大的港口城市功能及港口腹地经济的发展为支持和依托,向港城经济一体化方向发展。

5. 管理信息化

新一代港口已经不再属于劳动、资本密集型产业,由于货物的快速流动,集装箱多式联运和“门到门”运输、物流体系的发展,对港口信息网络的建设提出了越来越高的要求,因此,技术与信息已经成为现代化港口生存和发展的决定性因素。

6. 经营民营化

港口经营民营化是将码头设施出租经营或完全出售,交由个人、私营企业或半公共组织进行经营管理。港口建设必须投入大量资金,才能实现快速发展,这就在客观上迫使港口必须采取承包、租赁、参股、合资、独资、产权转让等方式,吸引民间人士来港投资经营。近年,各国政府在推进民营化方面的做法主要包括,一是在部分民营化的港口组织中,政府以一定的深度参与;二是出租、出让或完全出售港口资产和港口服务。

3.3.3.3 世界主要海港

1. 新加坡港

新加坡港(见图 3-3)地处新加坡岛南端,是一个天然良港。优越的地理位置是新加坡港迅速发展的重要条件。从新加坡港起航,有 250 多条航线通往世界各主要港口。2005 年,新加坡港货物吞吐量为 4.2 亿吨,成为世界第二大港,以货物吞吐量计,2005 年新加坡港集装箱货物装卸量为 2 319 万标准箱,增长 8.7%,成为世界上最繁忙的集装箱港口。这是自 1999 年后,其再次超越中国香

港,位居世界第一。2008年其集装箱吞吐量达到了2 991.8万标准箱,继续保持世界第一的地位。但根据新加坡港务集团公布的数据,2010年新加坡港完成集装箱吞吐量只有2 843万个标准箱,退居世界第二位。

新加坡港可以修理世界上最大的超级油轮,能够同时修理总吨位达210万吨的船只,是亚洲最大的修船基地。

2. 中国香港

中国香港(见图3-4)是全球最繁忙和最高效率的国际货柜港,也是全球供应链上的主要枢纽港。港口是香港特区的经济命脉之一,处理的货运量80%经由港口处理。2004年香港货柜吞吐量为2 198万标准箱,2005年的港口货柜吞吐量为2 243万标准箱,成为世界第二大集装箱港口。但2010年,香港货柜吞吐量只有2 363万标准箱,居世界第三位。



图3-3 新加坡港



图3-4 中国香港

但香港港口素以效率高见称,设施全部由私营公司投资、拥有和经营,各营办商积极引进新的货物管理技术,大大提高了效率。政府的角色是负责制订长远的策略规划,提供所需的基建配套设施。

预计到2020年,香港港口货柜吞吐量将平均每年增长4%,2020年预计为4 050万标准箱。

3. 韩国的釜山港

釜山港(见图3-5)位于韩国的东南沿海,东南濒临朝鲜海峡,西临洛东江,与日本对马岛相对峙,是韩国最大的港口。

釜山港也是韩国最大的集装箱港口,20世纪下半叶韩国创造“经济奇迹”

后,釜山港从众多的港口中脱颖而出,2001年一跃成为世界第三大集装箱港。该港码头设施设备先进,其集装箱吞吐量约占韩国港口集装箱吞吐总量的3/4。2009年釜山港完成集装箱吞吐量1 094.12万标准箱,其中中转箱537.25万标准箱。2009年釜山港集装箱吞吐量位居全球第5,仅次于新加坡港、上海港、中国香港港和深圳港,排名高于我国北方的青岛港、天津港和大连港,是我国北方港口在建设东北亚国际航运中心过程中的主要竞争对手。2010年,釜山港集装箱吞吐量达到了1 428万标准箱。近年,韩国正在以釜山港和光阳港为中心港,加快推进港口扩建工程,全力建设东北亚物流中心。

4. 荷兰鹿特丹港

鹿特丹港(见图3-6)位于莱茵河和马斯河入海的三角洲,濒临世界海运最繁忙的多佛尔海峡,是西欧水陆交通的要冲,是荷兰和欧盟的货物集散中心,有“欧洲门户”之称。鹿特丹港现在是欧洲第一大港。



图 3-5 釜山港



图 3-6 鹿特丹港

1961年,鹿特丹港的吞吐量首次超过纽约港(1.8亿吨),成为世界第一大港。此后一直保持世界第一大港地位到2003年。2010年鹿特丹港集装箱吞吐量为1 110万标准箱,退居世界第十位。

5. 德国汉堡港

汉堡港(见图3-7)是德国第一大港,地处易北河以南地区,既是一个兼有河港和海港的港口。汉堡是德国第二大城市,地处欧洲东西、南北交通要道,具有地理优势,多年来凭借港口、航运、外贸、金融、保险及造船等的发展,成为德国一个重要的经济和贸易中心。

汉堡港是一个有着较好的自然、技术、设备条件的现代化港口。汉堡港2010年货物吞吐量为1.21亿吨,同比上升10%,共处理集装箱790万标准箱,同比上升12.7%,虽有2位数字升幅,但仍未达2008年的最高水平。汉堡港内有15公里被单独划为“自由港”。“自由港”有320个泊位,是世界最大的自由港之一。

6. 美国纽约港

纽约港(见图 3-8)也叫新泽西港,是世界上最大的天然深水港之一,位于纽约州东南的赫德森河口,濒临大西洋。



图 3-7 汉堡港



图 3-8 纽约港

7. 日本横滨港

横滨港(见图 3-9)位于东京湾西北部,港内风平浪静,航道水深 10 米以上,是一个天然良港。

横滨港是日本海港中距美国最近的一个,美日海上贸易多以此为装卸港。横滨港的吞吐量巨大,每天可以同时有 70 多艘大型船只进入。集装箱码头的发展也很快。日本政府一向重视横滨港的建设和发展,极力使之成为一个现代化的海港。



图 3-9 横滨港

8. 比利时安特卫普港

安特卫普港(见图 3-10)在比利时北部,斯海尔德河下游,距北海 89 海里。安特卫普是比利时第二大工业中心,北欧北部的贸易中心,安特卫普港是欧洲第二大港。安特卫普港 2010 年的吞吐量达 1.78 亿吨。

安特卫普港拥有欧洲最大的有覆盖的仓储面积 480 万平方米。安特卫普港在最近几年巩固了其欧洲第二大港的地位,并进行了很大的投资来保证其欧洲第一大杂货港的领导地位。安特卫普港对中国来说,是一个进入欧洲的理想门户。

9. 法国马赛港

马赛位于法国南部的地中海岸边,是法国的第二大城市,也是法国最大的工业中心和港口城市。马赛港(见图 3-11)是法国的最大港口,其吞吐能力曾位居

欧洲第 2 位,世界第 5 位。



图 3-10 安特卫普港



图 3-11 马赛港

10. 英国伦敦港

伦敦港(见图 3-12)是英国最大的海港。伦敦始建于公元前 43 年,历史上就是一个海运昌盛的地方,19 世纪以来成为世界上重要的国际贸易、金融中心。1908 年,伦敦市的一些私营码头和公司联合成立了伦敦港务局,统一管理泰晤士河和航道。首先从河床挖出了 5 亿吨泥沙,使这条河成为当时世界上最深的河运水道。以后,伦敦港的发展经历了曲折的历程。今天的伦敦港区主要是在市中心以东 40 公里的提尔伯里和沿河下游。这里的港区水域面积 63 公顷,码头岸线长 8.2 公里,有 4 个主要港池,水深 11~12 米,可以停泊 3 万吨级的货船。港池内有 4 个集装箱泊位,3 个滚装泊位和其他杂货泊位。其中集装箱泊位是欧洲最现代化的集装箱码头。



图 3-12 伦敦港

3.3.3.4 我国大陆主要港口

我国大陆的主要港口有:上海港、深圳港、大连港、天津港、秦皇岛港、青岛港、广州港、连云港港、湛江港、宁波港、烟台港、南通港、温州港、福州港、厦门港、北海港、海口港等。到 2010 年我国已经有 22 个亿吨世界级大港,其中,已经有上海港、深圳港、大连港、天津港、秦皇岛港、青岛港、广州港、宁波港、日照港等九大港口年吞吐量超过了 2 亿吨。2005 年,我国上海港货物吞吐量首次超过新加坡港,晋身全球第一大港。到 2009 年,我国港口已连续两年稳占全球十大港口中的八席,2010 年,中国港口军团在全球集装箱十大港口中,收获了过半数席

位。上海港、香港港、深圳港、宁波-舟山港、广州港、青岛港分别位列全球第一、第三、第四、第六、第七、第八。余下的第二、第五、第九、第十分别由新加坡港、韩国釜山港、阿联酋迪拜港、荷兰鹿特丹港获得。“十一五”时期,我国沿海港口建设投资超过 3 500 亿元,全国规模以上港口集装箱吞吐量 13 060 万标准箱,我国港口吞吐量已经连续 6 年保持世界第一。截至 2010 年底,全国规模以上港口数量为 96 个,拥有生产用码头泊位 32 148 个,其中万吨级及以上泊位 1 659 个。

1. 上海港

上海港(见图 3-13)位于长江入海的咽喉处,黄浦江横贯其中,成为天然商港。该港航道包括长江口南航道和黄浦江航道及正在建设中的大小洋山深水港航道。



图 3-13 上海港

2002 年 6 月,洋山深水港区开工建设,上海港开始从河口港向真正的海港跨越。与此同时,货物吞吐量和集装箱吞吐量快速增长,统计显示,上海港 2009 年货物吞吐量达到 5.9 亿吨,集装箱吞吐量为 2 500 万标准箱,分别位居全球第一、第二位。到 2010 年,上海港完成集装箱吞吐量 2 906.9 万标准箱,同比增长 16%,首次超越新加坡,跃居世界第一。作为枢纽港主要标志的集装箱中转比例,2010 年上海港的这一比例为 37.7%;在货物吞吐量方面,上海港完成 6.5 亿吨,同比增长 10.4%,连续四年蝉联世界第一。2010 年,上海港货物吞吐量和集装箱吞吐量首次“齐名”世界第一位。按规划到 2015 年,整个上海港的集装箱吞吐量将达到 3 500 万标准箱。

2. 深圳港

深圳港(见图 3-14)位于广东省珠江三角洲南部,珠江入海口伶仃洋东岸,毗邻香港。全市 260 公里的海岸线被九龙半岛分割为东西两大部分。西部港区位于珠江入海口伶仃洋东岸,水深港阔,天然屏障良好,是我国的世界级过亿吨大港。2006 年全年完成集装箱吞吐量 1 846.89 万标准箱,增长 14.03%。深圳港已连续 4 年稳居世界第 4 大集装箱港口。到 2010 年深圳港集装箱吞吐量 2 251 万标准箱,继续居于世界第 4 位。

3. 大连港

大连港(见图 3-15)地处辽东半岛的南端,我国黄海之滨,大连湾内,港口外

面有大小两个山岛对峙,扼住了湾口的咽喉,形成天然屏障。



图 3-14 深圳港



图 3-15 大连港

大连港是我国北方一个四季通航的天然良港。2003 年,港口实现货物吞吐量 1.26 亿吨,是世界上过亿吨的大港之一。2010 年大连港口吞吐量突破 3 亿吨,全国排名第六位,世界排名第八位。

大连港地处东北亚,与近邻朝鲜、韩国和日本之间海上运输十分便捷,与北美、南美和东南亚及世界各地之间的联络也十分频繁。大连港不仅是辽宁省的外贸中心,亦是我国东北地区和内蒙古自治区对外贸易的重要港口。

4. 天津港

天津港(见图 3-16)位于渤海湾西岸,是首都北京的海上门户,由天津、塘沽、新港三部分组成,也是亚欧大陆桥最短的东端起点。天津港是我国华北、西北和京津地区的重要水路交通枢纽,对外交通十分发达,已形成了颇具规模的立体交通集疏运体系。

2010 年天津港货物吞吐量突破 4 亿吨,并开发新航线 28 条,使集装箱航线总数达到 115 条,实现了对全球主要港口的全覆盖,集装箱吞吐量突破 1 000 万标准箱,是我国北方的第一大港,在全国沿海港口排名中位居第四位。

5. 秦皇岛港

秦皇岛港(见图 3-17)是我国北方著名的终年不冻港,是我国最大的能源输出港和世界上最大的煤港,主要货种有煤炭、石油、粮食、化肥、矿石等。秦皇岛港以能源输出闻名于世,年输出煤炭占全国煤炭输出总量的 50% 以上,是我国北煤南运的主要通道。2010 年吞吐量达 2.57 亿吨,创历史新高。其中,煤炭吞吐量完成 2.24 亿吨,较上年增长 8.5%。

秦皇岛油港现有一、二期两个码头,2.5 万吨级泊位两个,5 万吨级泊位一个,3 000 吨级成品油泊位一个,年通过能力 1 650 万吨。目前已竣工的 10 万吨级航道水深 16.5 米,宽 200 米,15 万吨级以下船舶可自由出入。



图 3-16 天津港



图 3-17 秦皇岛港

6. 青岛港

青岛港(见图 3-18)在山东省东南海岸胶州湾内。该港进出口主要货物有煤盐、石油、钢铁、矿建材料、化肥等,是我国外贸主要港口之一,占全港吞吐量的 45%,每年进出的外贸船舶 1 300 多艘次。

青岛港主要从事集装箱、煤炭、原油、铁矿、粮食等进出口货物的装卸服务和国际国内客运服务。2006 年吞吐量实现 2.241 5 亿吨,同比增长 20%,年度增幅达 3 700 万吨;集装箱完成 770.2 万标准箱,同比增长 22.1%。到 2010 年青岛港集装箱吞吐量达到了 1 200 万标准箱,居世界第八位。2010 年港口货物吞吐量超过了 3.5 亿吨,列居全国第五位,世界第七位,是铁矿石进口世界第一大港。

7. 广州港

广州港(见图 3-19)地处我国外向型经济最活跃的珠江三角洲地区中心。港区分布在广州、东莞、中山、珠海等城市的珠江沿岸或水域,从珠江口进港,依次为虎门港区、南沙港区、黄埔港区和广州内港港区。自 2003 年起,持续稳居世界十大港口行列。2010 年广州港集装箱吞吐量达到 1 212 万标准箱,居于世界第七位,货物吞吐量突破 4 亿吨,成为我国继上海港、宁波-舟山港之后第三个跨入 4 亿吨行列的世界大港。

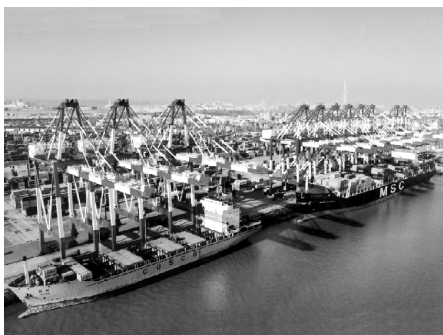


图 3-18 青岛港



图 3-19 广州港

8. 宁波港

宁波港(见图 3-20)位于我国大陆海岸线中部,南北和长江“T”型结构的交汇点上,地理位置适中,是我国大陆著名的深水良港。宁波港是一个集内河港、河口港和海港于一体的多功能、综合性的现代化亿吨级深水大港。宁波港自然条件得天独厚,内外辐射便捷。向外直接面向东亚及整个环太平洋地区,是中国沿海向美洲、大洋洲和南美洲等港口远洋运输辐射的理想集散地。

2010 年宁波-舟山港集装箱吞吐量达 1 314 万标准箱,居世界第六位,而货物吞吐量已达到 6.27 亿吨,成为中国第二大港。

9. 福州港

福州港(见图 3-21)位于我国东南部,台湾海峡西岸,分为河口港和海港。河口港在闽江下游河口段,全长 67.2 公里;海港分布在闽江入海口南北翼的福清湾、罗源湾等深水港湾。

“十一五”规划期间重点建设福州港“一港四区”,逐步把福州港发展成为以能源、原材料和外贸物资中转运输为主,集运输组织、装卸储运、现代物流、临港工业、通信信息、综合服务于一体的多功能、现代化、综合性的国家主要港口。2010 年,福州港全港货物吞吐量达 6 707 万吨,集装箱吞吐量达到 147.05 万标准箱。



图 3-20 宁波港



图 3-21 福州港

10. 连云港

连云港(见图 3-22)位于太平洋西海岸、我国黄海之滨,与韩国、日本等国家主要港口相距在 500 海里的近洋扇面内。现为江苏最大海港、苏北和中西部最经济便捷出海口、新亚欧大陆桥东方桥头堡,是我国沿海主枢纽港和能源外运的重要口岸之一,集商贸、仓储、保税、信息等服务于一体的综合性大型沿海商港,成为我国沿海主枢纽港、国家综合运输体系重要枢纽和沿海主要港口。

2008 年连云港吞吐量突破了亿吨,集装箱完成 300 万标准箱。2010 年连云港货物吞吐量 1.35 亿吨、集装箱 387 万标准箱、外贸吞吐量 7 300 万吨;完成海

铁联运 23 万标准箱,位列全国第三,其中新亚欧大陆桥过境集装箱 8.5 万标准箱,同比增长 46.2%,居全国首位。

11. 湛江港

湛江港(见图 3-23)位于我国大陆最南端的广东省雷州半岛,东临南海,南望海南岛,西靠北部湾,北倚大西南,是我国大西南和华南西部地区货物进出口的主要通道,也是我国大陆通往东南亚、非洲、欧洲等国家和地区航程最短的港口,现已与世界 100 多个国家和地区通航。



图 3-22 连云港



图 3-23 湛江港

湛江港素以天然深水良港著称,拥有华南地区最深的航道和全国最大的陆岸油码头。湛江港已发展成为功能齐全、设备先进的综合性现代化大港。

2010 年湛江港货物吞吐量达到 1.3 亿吨,在全国排在第十七位。

我国其他主要海运港口还有:烟台港、营口港、南通港、温州港、厦门港、海口港、珠海港、日照港、镇江港、舟山港、汕头港、苏州港、南京港、北海港等。

▷ ▷ 3.3.4 自由经济区

3.3.4.1 自由经济区的概念

早在 400 多年前,一些国家就开始在交通发达的地区和港口划出特定的区域作为海关监督下的非关税区,实施与本国其他地区不同的特殊政策,吸引外国船只和厂商自由进出,并提供商品免税输出优惠,借以达到发展贸易和转口贸易,增加财政收入,创造就业机会,引进技术与管理经验,促进经济繁荣发展的目的。这些特定区域被国际投资者称为“投资乐园”和“免税天堂”,经过长期的历史演变和发展,形成了今天的自由港、自由贸易区、出口加工区和科学工业园区等形式。虽然它们名称不同,但其性质和功能存在着相似处和内在联系,国内外理论界对这些特定区域大体有三种叫法:一是统称为经济特区,二是统称为自由

港区,三是统称为自由经济区。在我国,经济特区的叫法不甚妥当,因为它很容易让人把我国的珠海、深圳、厦门、海南等“经济特区”与之相提并论,而从严格意义上讲,我国的“经济特区”和国际上通行的这种特定经济区域在性质、功能和运作上存在很大差异,二者不能相混淆。而称为自由港区也有不妥之处,因为现在世界上有些国家的这类区域并不设在港口码头,叫自由港区未免有些牵强。因此,在这里,我们把这类特定区域统称为“自由经济区”。

《京都公约》中将自由经济区定义为:“指一国的部分领土,在这部分领土内运入的任何货物,就进口税及其他各种税而言,被认为在关境之外,并免于实施惯常的海关监管制度。”1975年联合国贸发大会对自由经济区的定义是:“指本国海关关境中,一般设在口岸或国际机场附近的一片地域,进入该地域的外国生产资料、原材料可以不办理任何海关手续,进口产品可以在该地区内进行加工后复出口,海关对此不加以任何干预。”

3.3.4.2 自由经济区的类型

世界上自由经济区名目繁多,其经营内容、职能、性质和规模各异。按不同的标准,自由经济区有多种不同的分类方法,其中比较合理并对实际分析较为有用的方法主要有两种。

1. 地理位置分类法

(1) 港口型自由经济区。港口型自由经济区是指在港口区内划出一个封闭式的隔离区辟为自由经济区。它或直接与专用码头连为一体,或通过专用通道与码头相连。这种类型的自由经济区数量最多,国际上许多成功的自由经济区都紧靠国际运输港。如德国的汉堡自由港和不莱梅港自由贸易区、美国的纽约布鲁克林对外贸易区、韩国的马山出口加工区等都属于这种类型的自由经济区。

(2) 机场型自由经济区。国际上有一些自由经济区是以邻近的国际机场为依托的,属于这种类型较著名的有爱尔兰香农自由贸易区、美国肯尼迪国际机场对外贸易区等。

(3) 内陆边境口岸型自由经济区。这类自由经济区利用其地处两国(或多国)边境的特殊地理位置发展边境贸易、转口贸易和出口加工。例如墨西哥在美墨边境上的下加利福尼亚、金塔纳罗尔自由边境区就是典型的例子。

2. 功能分类法

(1) 自由港。这是世界上最早出现的自由经济区,是自由资本主义发展的结果。自由竞争是这一历史时期占统治地位的普遍现象,资产阶级要求自由贸易,反对封建割据和闭关自守,要求开辟广阔的国内市场 and 世界市场,主张国家不干预经济生活,商品自由进入,减免关税,因此,自由港便应运而生。

自由港是指划在本国关境以外的,不属于任何一国海关管辖的港口或海港

地区。在这里外国货物可免税进口,外国商品可以在此装卸、储存、加工、包装、再出口,也能供自由港内居民消费。这种自由港凭借自身所具有的良好码头港口条件、有利的地理位置、先进的运输装卸设施,以及豁免进出口货物关税、免受海关监督等优惠条件,发挥国际商品集散地和转运中心的作用,达到促进本国和本地区经济发展的目的。依开放地区的范围,自由港可分为两类:一是将港口及其所在城市完全划为自由港;二是限定在港口或毗邻港口的一小块区域。依海关管制范围和贸易管制程度,又有完全自由港和有限自由港之分。完全自由港不属于海关管制范围,一切外国商品可免税进出口,在自由港内进行储存、整理、加工、分级、包装或其他作业均不受海关监督,外国商品只在从自由港进入所在国海关管制区时才要纳税。现在世界上的完全自由港很少。有限自由港仅对少数指定进出口商品征收关税或实施不同程度的贸易管制,其他商品则可享受免税待遇,如中国香港、新加坡、马来西亚的槟榔屿等,均属于有限自由港。

(2) 自由贸易区。又称为免税贸易区、自由关税区、保税区。这种类型的自由经济区已有近 300 年历史,数量多、分布广。它以国际贸易为主要职能。外国商品可以免税进入,在该区内自由储存、分类、包装和简单再加工,然后免税出口,但如自由贸易区商品运入所在国海关管制区则必须缴纳关税。近年,自由贸易区也准许经营出口加工,开设工厂企业,乃至经营房地产、金融、商务、信息咨询等各项业务。从发展过程看,有些自由贸易区由自由港扩展形成,但有的自由贸易区与自由港并无直接联系。自由贸易区可以不设在港口或港口地区,但必须距离国际航空线、航海线、铁路干线不远,并且与区外现代化的交通、通信设施相连。自由贸易区除实行特殊的关税政策,提供各种优惠条件外,还必须拥有先进的、完善的基础设施,以提供优质、高效的服务,吸引本国或国外投资者前来区内投资、开展贸易等。

同自由港一样,自由贸易区的设区目的也是为了发展贸易和转口贸易,以便通过发展贸易、增加商业收入来繁荣经济。

(3) 出口加工区。又称为工业型自由贸易区。它是指一个国家或地区划出某一区域,准许外国厂商在区内投资办企业,享受关税优惠待遇,外资企业可以免税进口原材料、机械设备及其他零部件,制成品出口也享受免税待遇。它以开拓远洋市场为目标,利用外资和外国技术进行产品加工出口,以促进本国(或地区)工业和经济的发展。出口加工区是第二次世界大战以后出现的自由经济区形式。1958 年,爱尔兰在香农创办了世界上第一个出口加工区。20 世纪 60 年代至 70 年代,亚、非、拉部分发展较快的国家和地区为了改变其出口贸易中不合理的结构,扩大出口,提高生产技术和经营管理水平,也相继建立了这种形式的自由经济区。出口加工区的实质是利用经济上的优惠政策和廉价劳动力以及一定的基础设施,吸引外资,引进技术来发展本国的出口加工工业和对外贸

易。因此,出口加工区实际上是一种自由贸易区与工业区的结合体,同时也是世界自由经济区升级换代的新形式。近年来,为了适应经济全球化和多元化发展的需要,自由贸易区和出口加工区开始相互渗透,呈现出向工贸结合的多功能综合型经济自由区发展的趋势。

(4) 科学工业园区。第二次世界大战以后,随着资本主义生产国际化和新科技革命的发展,各国经济结构和产业结构不断调整与升级,一些发达国家与发展中国家为促进各自高新技术产品研制、生产与贸易,其所拥有的自由经济区开始逐步向多元化、高层次方向发展。一种将科研、教育、生产与贸易相结合的新型自由经济区——科学工业园区脱颖而出。科学工业园区是指在科研机构 and 名牌科技大学比较集中、居住环境和教育环境比较优越的大城市或城市近郊辟出一块地方,提供比出口加工区更大的征税优惠,吸引外国资金和高技术人才,研究和发端尖端技术产品,促进科技和经济发展。所以,科学工业园区是将智力、资金高度聚积的特定区域,是从事高科技研究,并对其成果进行测试、生产的新兴开发区。这种科学工业园区采用了一般自由经济区的开发与管理手段,对原料、零部件及仪器设备的进口和高技术产品的出口给予关税优惠,并通过其他优惠措施吸引外资、高技术和专门人才,进行高技术产品的研究、开发和生产。它是自由经济区的一种特殊形式。

(5) 中国的自由经济区——保税区发展现状。1990年,经国务院批准,我国借鉴国际通行做法,按照自由贸易区模式建立了中国第一个自由经济区——上海外高桥保税区,随后,在短短的几年里又先后建立了深圳沙头角、深圳福田、烟台、青岛、天津港、大连大窑湾、张家港、宁波、厦门、福州、广州和海口等保税区。

我国保税区从性质、功能以及运作方式上看,基本上类同于国外的自由贸易区这一自由经济区形式,是借鉴国际通行惯例、利用特殊关税政策促进外贸发展的自由经济区形式之一。建设和发展保税区的根本目标是:改革我国的投资和建设环境,特别是利用海关保税的独特条件,最大限度地利用外资和技术,发展外向型经济,带动区域经济的发展。保税区有三项基本功能:出口加工、国际转口贸易和仓储、商品展示等贸易服务功能。

3.3.4.3 自由经济区的分布

自由经济区发展至今已有400多年历史,从20世纪70年代开始更是进入了蓬勃发展的时期,在数量上以惊人的速度增长,质量上不断升级换代,向高质量迈进。据统计,全世界近年有各种形式、各种名称的自由经济区700多个,遍及五大洲100多个国家和地区。其中1/3是由发达国家设立的,其余2/3是由发展中国家和地区设立的。

世界自由经济区的分布具有如下特点：

(1) 自由港、自由贸易区多分布在西欧、北美等经济发达的资本主义国家，如美国一国就有对外贸易区 200 多个，瑞士有 20 多个，德国、爱尔兰、瑞典等国都设有自由港，而且历史悠久。

(2) 出口加工区多分布在亚洲和非洲的发展中国家，如马来西亚、菲律宾、泰国、毛里求斯、突尼斯，多数是经济水平和工业化程度较低但又有一定工业基础的发展中国家和地区。出口加工区在这些国家的广泛设立，是同其工业化政策的转变，即从进口替代转向出口导向相联系的。

▶▶ 3.4 国际物流连线及分类

国际物流连线是指连接国内外众多收发货节点间的运输线，包括各种海运航线、铁路线、飞机航线，以及海、陆、空联合运输线等。每一对节点间都有许多连线，表示不同的运输路线。

▷▷ 3.4.1 世界主要远洋航线

3.4.1.1 海运航线的概念及分类

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。

航线从不同的角度有不同的划分方法。

1. 按船舶营运方式划分

按船舶营运方式可分为定期航线和不定期航线。

定期航线，又称班轮航线，是指使用固定的船舶，按固定的船期，航行固定的航线，靠泊固定的港口，并以相对固定的运价经营客货运输业务的航线。定期航线的经营，以航线上各港口能有持续和比较稳定的往返货源为先决条件。

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、航线、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. 按航程的远近划分

按航程远近可分为远洋航线、近洋航线和沿海航线。

远洋航线，指航程距离较远，船舶航行跨越大洋的运输航线，如远东至欧洲和美洲的航线。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。

近洋航线,指本国各港口至邻近国家港口间的海上运输航线的统称。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称为近洋航线。

沿海航线,指本国沿海各港之间的海上运输航线,如上海—广州,青岛—大连等。

3. 按航行的范围划分

按航行的范围,可分为大西洋航线、太平洋航线、印度洋航线、环球航线。

3.4.1.2 国际海上航线中的主要海峡、运河

1. 英吉利海峡

英吉利海峡位于欧洲大陆和大不列颠岛之间。西南通大西洋,东北连多佛尔海峡。两海峡共同构成长约 600 公里的水道,沟通着大西洋与北海间的航运。

英吉利海峡和多佛尔海峡是西欧沿岸各国以及世界经济贸易和文化交流的重要通道,每天通过海峡的船只达 300 多艘,居世界海峡之冠,成为世界最繁忙的海峡,人称银色航道。

2. 马六甲海峡

马六甲海峡位于马来半岛和苏门答腊岛之间,因马来半岛南岸古代名城马六甲而得名。海峡西连安达曼海,东通南海,呈西北—东南走向,长约 1 080 公里,连同出口处的新加坡海峡为 1 185 公里。西北宽 370 公里,东南宽 37 公里。海底比较平坦,多泥沙质。水深由北向南、由东向西递减,一般为 25~115 米,可通航吃水 20 米的巨轮。

马六甲海峡这条“世界经济的生命线”,全球贸易中 1/4 货物的运输和差不多一半的石油运输都要经过这里。

3. 霍尔木兹海峡

霍尔木兹海峡是国际石油运输通道,波斯湾通往印度洋的唯一出口,位于阿拉伯半岛和伊朗南部之间,形似人字形。

霍尔木兹海峡自古就是东西方国家间文化、经济、贸易的枢纽。特别在海湾地区成为世界石油宝库之后,每天有 400 万吨石油通过海峡运往世界各地,约占世界石油出口量的 1/3,是波斯湾石油通往西欧、美国、日本和世界各地的唯一海上通道,被称为世界重要的咽喉,具有十分重要的经济和战略地位。

4. 苏伊士运河

苏伊士运河位于埃及东北部,纵穿狭窄的苏伊土地峡,南北连通地中海与红海,是大西洋与印度洋间的最短航线,世界海上航道最重要的“十字路口”之一,具有极重要的经济、政治、军事战略价值。

5. 巴拿马运河

巴拿马运河是通过巴拿马地峡沟通大西洋和太平洋的国际通航运河,位于中美洲巴拿马中部,长 68 公里,加两端海湾中的深水航道,全长 81.8 公里,宽 152~304 米,水深 13.5~26.5 米。巴拿马运河使太平洋和大西洋之间的航程大大缩短,美国东西海岸间的航程比绕道南美洲合恩角缩短 1.48 万公里,从欧洲到亚洲东部或澳大利亚缩短 3 200 公里。

3.4.1.3 世界主要大洋航线

除北冰洋季节性航线外,世界主要大洋航线均集中于太平洋、印度洋和大西洋三大海域。此外,还有从大西洋通过地中海、苏伊士运河、印度洋到太平洋,以及通过巴拿马运河的横贯几个大洋的航线。大洋航线是世界经济联系和国际贸易的主要通道。

1. 太平洋诸航线

太平洋联结亚洲、美洲大陆和大洋洲,西部通过马六甲海峡与印度洋各国相连,东部则经巴拿马运河或麦哲伦海峡与大西洋沟通。该线货物吞吐量约占世界 1/4,货物周转量约占世界的 3/10,居世界第二位。

该航线可细分为:

(1) 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。从我国沿海的各港出发,偏南的经大隅海峡出东海,偏北的经对马海峡穿日本海后,进入太平洋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。

(2) 远东-加勒比、北美东海岸航线。该航线常经夏威夷群岛南北至巴拿马运河后到达。从我国北方沿海港口出发的船只多经大隅海峡或经琉球庵美大岛出东海。

(3) 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庵美大岛、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。

(4) 远东-东南亚航线。该航线是中国、朝鲜、日本货船去东南亚各港,以及经马六甲海峡去印度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,航线繁忙。

(5) 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、朝鲜、日本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;中国和澳大利亚之间的集装箱船需在中国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。中国、日本去澳大利亚西海岸航线由菲律宾的民

都洛海峡、望加锡海峡以及龙目海峡进入印度洋。

(6) 澳大利亚、新西兰-北美东西海岸航线。由澳大利亚、新西兰至北美东海岸多经苏瓦、火奴鲁鲁等太平洋上重要航站到达;至北美东海岸则取道社会群岛中的帕皮提,过巴拿马运河而至。

2. 印度洋诸航线

印度洋联系着亚、非、大洋洲,沟通了大西洋和太平洋,在世界航运上起着“海上走廊”的作用。其航线主要有:

(1) 由澳大利亚、东南亚、南亚、红海过苏伊士运河至欧洲和北美洲;

(2) 波斯湾的对外航线,东去东南亚、日本,西经苏伊士运河、地中海或绕好望角达欧美各国;

(3) 东南亚各国的对外航线:东南亚-东非,东南亚-好望角-西非、南美等。

3. 大西洋诸航线

大西洋东西两岸分布着世界上主要的资本主义发达国家,过去素有海上航线枢纽之称。它是最为繁忙的国际大洋航线,近年其贸易额占世界总贸易额的60%,货物吞吐量占2/5,货物周转量占2/3。大西洋上的航线主要有:

(1) 欧洲同北美洲各国间的北大西洋航线;

(2) 西北欧、地中海至南美洲东海岸的航线;

(3) 北美洲通往加勒比海和南美洲各国的航线等。

4. 我国主要海运航线

(1) 近洋航线主要有:中国—朝鲜航线、中国—日本航线、中国—越南航线、中国—独联体远东航线、中国—菲律宾航线、中国—新马航线、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—澳大利亚和新西兰航线。

(2) 远洋航线主要有: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—北欧和波罗的海航线、中国—北美航线、中国—中南美航线。

▷ ▷ 3.4.2 国际主要铁路干线与大陆桥

1. 国际主要铁路干线

国际主要铁路干线包括:

(1) 西伯利亚铁路线;

(2) 加拿大连接东西两大洋的铁路线;

(3) 美国连接东西两大洋的铁路线。

2. 主要大陆桥

世界的主要大路桥包括:

- (1) 西伯利亚大陆桥;
- (2) 新亚欧大陆桥;
- (3) 北美大陆桥。

国际铁路干线和主要大路桥的详细内容将在后续的第七章、第九章做进一步介绍。

3. 我国通往邻国及地区的铁路线

我国通往邻国及地区的铁路线主要包括:

- (1) 滨洲线——自哈尔滨起,向西北至满洲里,全长 935 公里;
- (2) 滨绥线——自哈尔滨起,向东经绥芬河与俄罗斯远东地区铁路相连接,全长 548 公里;
- (3) 集二线——从京包线的集宁站,向西北到二连,全长 364 公里;
- (4) 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;
- (5) 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接,全长 527 公里;
- (6) 梅集线——自梅河口至集安,全长 245 公里,越过鸭绿江直通朝鲜满浦车站;
- (7) 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 1 013 公里;
- (8) 昆河线——从云南昆明经碧色寨到河口,全长 177 公里;
- (9) 北疆线——从新疆乌鲁木齐向西到达终点站阿拉山口。

▶▶ 3.5 国际物流网络及结构

▷▷ 3.5.1 国际物流网络的概念及其构成

国际物流网络是由多个收发货的“节点”和它们之间的“连线”所构成的物流抽象网络以及与之相伴随的信息流动网络的集合。

节点和连线是构成国际物流网络不可或缺的因素。国际贸易商品和交流物资,需通过节点的收进和发出,并在中间存放保管,以实现国际物流系统的时间效益,克服生产时间和消费时间上的背离,促进国际贸易系统和国际交往的顺利进行。节点内商品的收与发是依靠运输连线和物流信息的沟通、输送来完成的。

而国际物流连线代表库存货物的移动。每一对节点有许多连线以表示不同的路线、不同产品的不同运输服务。信息流动网上的连线通常包括国内外邮件,或某些电子媒介(如电话、电报以及 Internet、E-mail 和 EDI 报文等),其信息网络的节点,则是各种物流信息汇集及处理之点,如员工处理国际订货单据、编制大量出口单证,或准备提单,或计算机对最新库存量的记录。物流网络与信息网并非独立,它们之间的关系是密切相连的。国际物流网络图如图 3-24 所示。

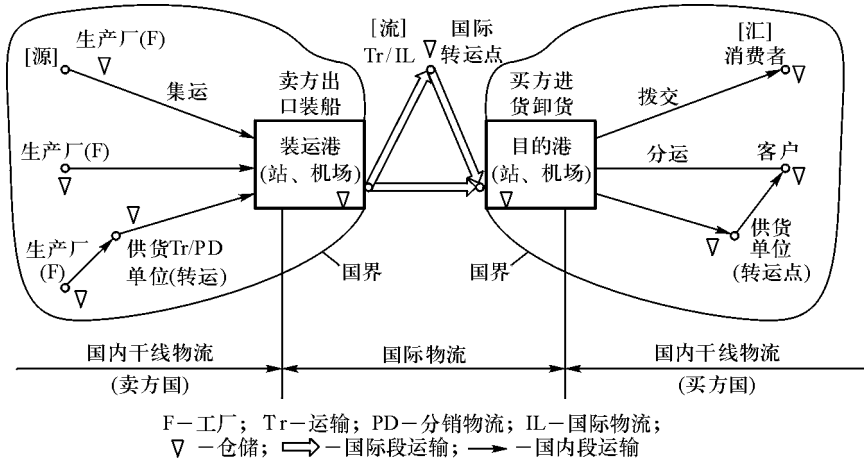


图 3-24 国际物流系统网络图

物流网与信息网从结构流程图上看颇相近似,都是由节点和连线组成的。二者最主要的差别是商品/物资的流向与商品的分配,进出口路线不同,物流网即朝最终国外消费者方向移动,而信息流网的方向大多与商品进出口分配通路方向相反,朝商品货源地方向移动,即实施其反馈功能。信息流网在整个国际物流网络中的作用不容忽视,它是沟通、主导物流活动的,所以从流向来讲,信息流具有双向反馈特点。信息流活动是一个非常复杂的过程,如出口单证的编制、交寄、反馈过程等。

▷▷ 3.5.2 国际物流网络优化

国际物流网络研究的中心问题是确定进出口货源点和消费者的位置,各层级仓库及中间商的位置、规模、数量,并建立与节点相适应的运输系统,从而决定国际物流系统的合理布局。

在合理布局国际物流网络的前提下,国际商品由卖方向买方实体流动的方向、规模、数量就确定下来了。完善和优化国际物流网络,降低国际物流成本,提高国际物流质量,有利于扩大国际贸易,提高企业的竞争力。

建立和完善国际物流网络应注意如下问题:

(1) 在规划网络内节点的数量、规模、地点时,应紧密围绕着商品交易计划,乃至一个国家宏观国际贸易总体规划。

(2) 明确各节点的供应范围、分层关系及供应或收购数量,注意各节点的有机衔接。如生产厂仓库与各中间商仓库、港(站、场)区仓库及出口装运能力的配合与协调,以保证国内外物流的顺畅与均衡。

(3) 国际物流网点规划要考虑现代物流技术和国际贸易的发展,留有余地,以满足将来发展的需要。

我国的国际物流网络已具有一定的规模,为了促进我国国际物流网络更加合理,可从以下多方面采取措施:

(1) 合理选择和布局国内外物流节点,以达到费用省、服务好、效益高的物流总体目标。

(2) 采用先进的运输方式、运输工具和运输设施,加速进出口货物的流转。

(3) 缩短进出口货物的在途积压,加速商品和资金的周转。

(4) 不断改进运输路线,开展合理运输。

(5) 改进包装,增大技术装载量,减少损耗。

(6) 综合考虑国内物流。在出口时,有条件要尽量采用就地就近收购、就地加工、就地包装、就地检验、直接出口的“四就一直”物流策略。



本章小结

本章主要介绍国际物流系统的概念,国际物流系统各要素的特征、功能和作用,并介绍了国际物流的各主要节点和主要连线。

物流系统由运输、储存、装卸、流通加工、包装、配送等子系统中的一个或几个有机地结合而成。

国际物流系统是由国家或地区之间的商品运输、储存、装卸搬运、流通加工、包装、检验及国际配送等子系统组成的。其中,运输和储存子系统是国际物流系统中的主要组成部分。国际物流通过商品的运输和储存,实现其自身的时间和空间效益,满足国际贸易活动和跨国公司生产经营的需要。

国际物流节点是指那些从事与国际物流相关活动的物流节点,如制造厂仓库、口岸仓库、保税区仓库、物流中心等。物流节点是物流网络中连接物流线路的结合部,所以它又称为物流节点。全部物流活动都是在物流线路上和物流节点上进行的。其中,在线路上进行的活动主要是运输,包括集货运输、干线运输、配送运输等。物流功能要素中的其他所有功能要素,如包装、装卸、保管、分货、配货、流通加工等,都是在节点上完成的。国际物流节点主要具有以下3项功能:衔接功能、信息功能和管理功能。

国际物流节点的类型分为转运型节点、储存型节点、流通型节点和综合型节点。

国际物流连线是指连接国内外众多收发货物节点间的运输线,实质上也是国际物流流动的路径。它主要包括国际远洋航线及通道、国际航空线、国际铁路运输线(大陆桥、小陆桥)、国际主要输油管道,以及国际多式联运线路等。

国际物流网络是由多个收发货的“节点”和它们之间的“连线”所构成的物流抽象网络以及与之相伴随的信息流动网络的集合。

国际物流网络研究的中心问题是确定进出口货源点和消费者的位置,各层级仓库及中间商的位置、规模、数量,并建立与节点相适应的运输系统,从而决定国际物流系统的合理布局及网络结构。

案例讨论

“区港联动”是上海港发展的要求

“区港联动”是实现保税区经济和港口经济共同发展内生性的客观要求,是一种联系紧密的区域经济安排。从系统科学角度分析,“区港联动”属于协同的概念,是保税区与港口两个子系统整体协同的组织过程。就其内涵而言,可以“政策叠加、优势互补、资源整合、功能集成”十六字概括,体现了保税区与港区在区域、资产、信息、业务等方面的联动发展。2004年4月,经国务院批准,毗邻外高桥港区面积为1.03平方公里的外高桥保税物流园区正式启动,跨出了我国保税区与港区联动发展战略实施的第一步,保税物流园区将充分发挥保税区的政策优势和港口的区位优势,激发我国现代物流产业的发展潜能,提升其国际竞争力。

“九五”以来,上海港口经济蓬勃发展,港口建设投资力度加大。近年,上海港共有集装箱专用泊位24个,码头岸线总长6787米,拥有集装箱堆场241.8万平方米。每月集装箱班轮航班达1494班,航线覆盖全球各主要航区和港口,已与世界上200多个国家和地区的500多个港口和600多家航运公司建立了贸易往来,占我国航线覆盖面的75%以上,是我国大陆唯一在全球12个航区都有航班的港口。近年来,集装箱吞吐量年均增长30%以上,已经成为上海港口发展的支柱产业。2003年货物吞吐量突破3亿吨,集装箱吞吐量达到1128.2万标准箱,首次进入世界前三甲。到2010年,上海港完成集装箱吞吐量2906.9万标准箱,货物吞吐量超过6.5亿吨,首次“双双齐名”世界第一位。

依托港口经济的发展,上海外高桥保税区经过10多年的开发建设,初步形成了集出口加工、国际贸易、现代物流、港口运作等产业于一体的自由贸易区雏形。外高桥保税区已累计批准企业7447家,吸引各类投资90多亿美元,世界500强的跨国公司中已有99家入驻区内,区内从业人员近11万人,与世

界上 129 个国家和地区建立了贸易往来。凭借紧靠海港的优越地理位置和便捷的交通条件,依托在市场准入、税收、外汇等方面的一系列特殊政策以及快速的通关渠道、便捷的分拨机制,外高桥保税区为现代物流业的发展提供了良好的环境、政策和功能条件,已吸引包括英国空运、日本大通、荷兰 TNT、德国邮政、美国 APL 和中国香港嘉里物流等一大批知名物流企业在区内投资落户。

世界各国发展自由贸易区的经验告诉我们,只有依托腹地经济才能扩大经济总量度,只有依托港口才能走向世界。因此,外高桥保税区新一轮的发展必须突破现有的地域范围和现有的运营观念,谋划与港口联动发展的战略,才能赢得自身持续、快速发展,才能加快国际通行的自由贸易区的发展步伐。与此同时,世界港口经济的发展规律也告诉我们,国际级港口只有在保障国际货物自由流动、便利运作的政策前提下,才能真正担负起大进大出带动口岸经济发展的功能。当前,上海港正在向现代第三代港口迈进。与过去传统的港口模式不同,现代第三代港口需要拓展临港工业、商业、物流等产业,而这些产业既要有空间的地域支撑,也要有完善的基础设施、开放的区域经济环境和优惠的政策环境。由此可见,港口只有与保税区实现联动,才能真正提升各自的国际竞争力,达到共赢发展的目的。

外高桥的港、区联动是从 2000 年开通保税区与机场的空运直通式开始起步的。通过空运的零部件直接从机场以海关监管直通方式进入保税区,6 小时甚至更短时间内完成货物运抵保税区的全过程。外高桥保税物流园区是继空运直通式联动后的一个新的阶段,也是为今后外高桥发展成为真正意义上的自由港跨出的基础性一步。

思考题

1. 港口在国际物流发展中起着什么作用?
2. 什么是“区港联动”,对促进国际物流发展有何作用?

复习思考题

1. 什么是国际物流连线?
2. 什么是国际物流节点?
3. 什么是国际物流系统?应如何做好系统内各环节之间的衔接?
4. 如何防范各种不可控因素对国际物流系统的影响?
5. 什么是国际物流网络?研究国际物流网络对国际物流有何作用?

