

<<物流运输管理实务>>

图书基本信息

书名：<<物流运输管理实务>>

13位ISBN编号：9787220060656

10位ISBN编号：7220060653

出版时间：2002-1

出版时间：四川人民出版社

作者：缪六莹

页数：230

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：<http://www.tushu007.com>

<<物流运输管理实务>>

前言

总序 人类经过70年的努力探索,物流从初期的实践,经过若干次发掘和科技推动,终于出现了今天全球范围内蓬勃发展的局面。

以信息技术为核心的现代物流将以全新的学科视角和全新的产业形态立足于当代经济之林。

现代物流产业将是知识经济时代新经济的重要组成部分。

现代物流起源于美国,发展于日本,成熟于欧洲,拓展于中国。

这是现代物流历史发展的一条公认的轨迹。

随着我国经济和科技的发展,随着上海国际航运中心的建设和上海洋山国际深水港的开发,我国的现代物流产业一定会以跨越式发展的强劲速度,赶超西方现代物流发达国家的水平。

为此,人们正在寻找现代物流发展的跳板,一块能跨越世纪之壑、融入世贸之环、腾飞强国之林的跳板。

现代物流人才紧缺,只有加速培养千千万万跨世纪、与国际接轨并具有全球意识的复合型现代物流人才,努力构筑现代物流人才资源的基地,我国的现代物流产业才能兴旺,赶超现代物流发达国家的目标才能成为现实。

为此,人们也正在寻找窗口,一扇能折射当代科技文明成果,昭示新世纪现代物流变幻的窗口。本套丛书正是这样的窗口,一扇不出国门就能领略当今世界现代物流发展趋势,共享国际一流现代物流教育资源的窗口。

丛书由十本书组成,包括《现代物流基础》、《物流信息系统》、《企业物流管理》、《第三方物流》、《供应链管理》、《物流配送中心管理》、《物流运输管理实务》、《物流相关法规与国际公约》、《物流信息化解决方案》和《物流运筹》。

其中有关内容还配有相对应的光盘,便于读者阅读和模拟。

在编写本套丛书过程中,我们力求以世界现代物流学科发展的前沿信息与发展趋势为经,以现代物流信息系统、第三方物流、企业物流、供应链管理、物流运筹等的内涵与实践为纬,以精选为本,去泛求精,着重体现它知识面广且知识点多的特点,又充分折射出它知识密集和知识新颖的特征。为每位读者在宝贵的时间内能集约化地汲取知识营养创造尽可能方便的条件。

本套丛书最大的特点是通俗易懂、深入浅出。

丛书既突出了现代物流知识和实践的时代性、系统性和精益性,又充分体现了现代物流的知识性、普及性和探索性。

它着眼于广大干部、专业人员、物流从业人员、学生和群众的现代物流综合、有效素质的提高,着力于使读者扩大现代物流的知识面,从而做到触类旁通,举一反三,增加思维触角,进而增强创新意识和宏观决策能力。

本套丛书既可作为普通高校选修课的辅导教材和教师的参考书,又可作为各类成人教育培训机构培训教材。

各类现代物流培训机构也可根据不同培训对象的不同需求,对本套丛书中的有关内容进行重组,形成具有特色的教学模块,实施因材施教。

本套丛书在编撰、形成和出版过程中,得到了上海市紧缺人才培训工程联席会议办公室的热情指导;得到了上海洋山国际深水港和上海国际空港所在地——上海市南汇区的全力支持;得到了四川人民出版社的大力帮助。

上海市现代物流紧缺人才首期高级培训班的全体学员对丛书的完善,也提出了诸多宝贵的修改意见。

应该说,本套丛书是集体智慧的结晶。

在此,丛书编委会向他们一并表示由衷的谢意。

最后,祝各位读者学有长进,事业成功。

《现代物流系列丛书》编委会主任 上海东方国际继续教育学院董事长 院长 潘国和
2002.8于上海

<<物流运输管理实务>>

内容概要

《物流运输管理实务》在编写过程中，我们力求以世界现代物流学科发展的前沿信息与发展趋势为经，以现代物流信仿系统、第三方物流、企业物流、供应链管理、物流运筹等的内涵与实践为纬，以精选为本，去泛求精，着重体现它知识面广且知识点多的特点，又充分折射出它知识密集和知识新颖的特征。

<<物流运输管理实务>>

作者简介

缪六莹，1998年获交通运输管理专业工学硕士。
现为上海海运学院国航系讲师，并担任兼职律师，从事国际航运管理、计算机应用和物流管理等领域的教学与科研工作。

<<物流运输管理实务>>

书籍目录

第一章 运输管理基础知识第一节 运输市场第二节 运输方式第三节 运输价格第四节 运输在物流中的作用第二章 运载工具第一节 水上运载工具--船舶第二节 道路运载工具--汽车第三节 轨道运载工具--机车和车辆第四节 空中运载工具--飞机第五节 管道运输运载工具--管道第三章 货物运输实务第一节 海运货物运输业务第二节 公路及管道货物运输业务第三节 铁路货物运输业务第四节 航空货物运输业务第五节 海关通关手续第四章 集装箱运输第一节 集装箱运输概述第二节 集装箱海运运输管理第三节 集装箱管理第四节 大陆桥运输第五节 国际多式联运第五章 物流过程中的运输决策第一节 运输方式选择第二节 运输服务商选择第三节 运输路线选择第四节 运输计划编制第五节 运输能力配备第六章 运输纠纷及其解决第一节 运输纠纷的类型第二节 承运人的责任期间第三节 承运人的免责事项第四节 托运人的责任第五节 索赔与争议的解决第七章 运输组织第一节 国际航运组织第二节 国际航空组织第三节 国际运输代理人第四节 国际货运代理人参考文献

<<物流运输管理实务>>

章节摘录

二、运输船舶的主要性能 1. 船舶航行性能 船舶为了完成运输生产任务，经常在各种海况、气候、各海区等航行条件极为复杂的情况下工作，因此，要求船舶必须具有良好的航行性能以保证航行安全。

船舶的航行性能主要包括：浮性、稳性、抗沉性、快速性、适航性和操纵性六大航行性能。这些性能是由设计人员在船舶建造前根据船舶拟投入营运的航区等各种信息来设计，并由船员在船舶营运过程中根据具体要求进行控制的。

2. 船舶的重量性能 运输船舶的重量性能包括船舶的排水量和载重量，计量单位以吨表示。

(1) 排水量 排水量指船舶浮于水面时所排开的水的重量，它亦等于船上的总重量。根据不同的装载状态可分为满载排水量、空载排水量、空船排水量以及压载排水量。

空船排水量是指新船造好后的排水量，等于空船重量。

即船上只有船体钢料、机电设备、木作舾装这三部分重量后船舶所排开水的重量。

满载排水量一般也称设计排水量，是船舶满载时（一般为设计状态）的排水量，即船舶在满载水线下所排开的水的重量。

包括空船重量、货物或旅客、燃、淡水、食物、船员和行李以及船舶常数等重量的总和。

船舶常数是指船舶经过营运后，船上存有的残损器材和废品、污水沟、压载舱中残留的积水、船底粘连的附着物等的重量的总和。

空载排水量是船舶空载时排开水的重量，即不装货物时排开水的重量。

压载排水量是船舶压载航行时排开水的重量。

船舶为了保证空载航行时的航行性能（使螺旋桨不露出水面等）常在船上加压载水，使船处于压载航行状态。

(2) 船舶载重量 船舶载重量是指船舶运输货物的能力，有总载重量和净载重量之分。

总载重量是指在任一水线下，船舶所允许装载的最大重量。

它是包括货物或旅客、燃料、淡水、粮食和供应品、船用备品、船员和行李以及船舶常数等重量的总和。

船舶总载重量等于相应吃水时的船舶排水量减去空船重量。

净载重量是指船舶所能装载的最大限度的货物重量。

船舶净载重量等于船舶总载重量减去燃料、淡水、粮食和供应品、船用备品、船员和行李以及船舶常数后的重量。

是总载重量中能够盈利的那部分重量。

(3) 船舶载重线标志 为了保证运输船舶能够在各种航行条件下安全行驶，同时又能最大限度地利用船舶的载重量，国家验船机构或其它国家勘定干舷的主管机关，根据船舶航行于不同航区和季节，分别规定船舶的最小干舷及允许使用的载重水线，称船舶的载重线。

它用载重线标志的形式，勘绘在船中两舷外侧，以限制船舶的最大吃水。

3. 船舶的容积性能 船舶容积性能包括货舱容积和船舶登记吨位。

(1) 货舱容积 货舱容积是船舶货舱内部空间大小的度量，有型容积、散装容积和包装容积三种。

型容积是货舱的理论容积，即不包括外板厚、货舱内的骨架等在内，丈量所得到的货舱内部总容积。

散装容积是货舱内能够装载散货如散粮、矿砂、煤炭、盐等的货舱容积。

是型容积中扣除骨架等所有容积后的容积、它包括船舶两舷壳板内缘、舱底板、舱盖板和横舱壁包围的容积并扣除肋骨、支柱和横梁所占的容积。

包装容积是货舱内能够装载包装件货的货舱容积。

是型容积中扣除骨架及骨架间容积后的容积。

一般为散装舱容的90%~96%。

舱容系数是船舶货舱容积与船舶净载重量的比值，即每一净载重吨所能提供的货舱容积数。

<<物流运输管理实务>>

将船容系数与货物的积载因数（指每吨货物所需占用的空间， m^3/t ）相比较，判断船舶是适宜于装重货还是轻货。

船容系数越大船舶越适宜于装轻货，反之，则适宜于装重货。

（2）船舶登记吨位 船舶登记吨位是指按船舶吨位丈量规范的有关规定，丈量所得到的内部容积。

是为船舶注册登记而规定的一种以容积折算的专门吨位，分为总吨位和净吨位两种。

总吨位是通过对船舶所有围蔽处所进行丈量计算后确定的吨位。

一般用于表示船舶的大小等级；国家统计局船舶数量的单位；作为计算造船、买卖船舶及租船费用的依据；作为船舶登记、检验和丈量的收费标准；计算海损事故赔偿的基准以及计算净吨位的依据等等。

净吨位是指对船舶能够实际营运的载货（客）处所进行丈量计算后得出的吨位。

一般用于计算船舶向港口交纳各种费用和税收（如停泊费、引航费、拖带费及海关税）等的依据或作为计算航经苏伊士运河和巴拿马运河时的船舶通行税的依据等。

但各运河都有自己的计算方法。

净吨位大致在0.63~0.70总吨位范围内。

4．船舶航速 船舶的航行速度简称航速，是指船舶在航行时，相对于陆地或水在单位时间内所能航行的距离。

运输船舶的速度性能包括试航航速和服务航速。

拖船的航速分拖曳航速和自由航速。

船舶航速常用的单位为节（knot）即海里/小时（ $nmile/h$ ），1海里=1.852公里。

试航航速是船舶试航时测得的航速。

服务航速也称常用航速或营运航速，是指运输船舶在平时营运时所达到的航速。

一般服务航速是一个平均值，通常服务航速比试航航速小0.5工节，这主要是由于：海上有风浪，且风浪大小变化多端；主机不常开最大持续功率以保护主机；船的装载也是变化的，还有船舶污底的影响，均使在船舶服务航速比试航航速小。

5．船舶的装卸性能 船舶的装卸性能一般影响船舶装卸效率，它随货舱的布置，船体结构及起货设备的不同而不同，即具有不同的货舱布置、船体结构和起货设备的船舶，其装卸性能有优劣之分。

<<物流运输管理实务>>

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:<http://www.tushu007.com>