

<<国际集装箱运输与多式联运>>

图书基本信息

书名：<<国际集装箱运输与多式联运>>

13位ISBN编号：9787801815576

10位ISBN编号：7801815572

出版时间：2006-8

出版时间：中国对外经济贸易出版社

作者：江静

页数：316

字数：375000

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>

## <<国际集装箱运输与多式联运>>

### 内容概要

国际集装箱运输与多式联运涉及面广、环节多、影响大，是一项高度系统化的运输工程，其整体功能的发挥依赖于各系统的协调发展和紧密配合。

同时，国际集装箱运输与多式联运具有很强的专业性和竞争性，这就要求各环节的管理人员、技术人员和业务人员具有较高的专业素质和业务水平。

只有全面系统地掌握国际集装箱运输系统中涉及的理论知识、专业技术和管理技能，才能更充分地发挥国际集装箱运输的优越性。

本书全面、系统地反映集装箱运输的专业教材。

该书可以作为高等院校运输管理、物流管理和外贸运输等专业本科、研究生的教科书，也适合于航运企业、物流企业和外贸企业培训业务人员之用。

## &lt;&lt;国际集装箱运输与多式联运&gt;&gt;

## 书籍目录

第一章 概论 第一节 国际集装箱运输的发展 第二节 集装箱运输的特点 第三节 国际集装箱运输系统 思考题第二章 集装箱及其箱务管理 第一节 国际集装箱及其标准化 第二节 航线集装箱配备量及其确定 第三节 集装箱租赁业务 第四节 集装箱箱务管理 思考题第三章 集装箱船舶及营运管理 第一节 集装箱船舶 第二节 集装箱船舶运行组织 第三节 集装箱船舶的配积载 思考题第四章 集装箱码头及其业务管理 第一节 集装箱码头概述 第二节 集装箱码头机械设备 第三节 集装箱码头装卸工艺系统 思考题第五章 集装箱货物及其组织管理 第一节 集装箱货物的种类 第二节 集装箱货物的装载 第三节 集装箱货物的交接方式 思考题第六章 集装箱班轮货运业务 第一节 集装箱出口货运程序 第二节 集装箱进口货运程序 第三节 集装箱进出口货运业务 思考题第七章 集装箱提单 第一节 集装箱提单的正面内容 第二节 集装箱提单的主要条款 案例分析第八章 国际集装箱海运运价 第一节 集装箱运费的构成 第二节 集装箱运费的计算 思考题 计算题第九章 国际多式联运概述 第一节 运输方式 第二节 国际多式联运概念 第三节 国际多式联运经营人 第四节 开展国际多式联运经营的条件 思考题第十章 国际多式联运组织形式 第一节 陆桥运输 第二节 西伯利亚和北美大陆桥运输 思考题第十一章 我国国际多式联运现状 第一节 概述 第二节 内陆公共点运输 第三节 西伯利亚大陆桥集装箱运输 第四节 新欧亚大陆桥 思考题第十二章 国际多式联运单据 第一节 概述 第二节 国际多式联运单据的编制与签发 第三节 联运提单与转运提单 第四节 多式联运提单与相关单证的联系和区别 思考题第十三章 联合国国际货物多式联运公约 第一节 多式联运公约的制定过程与指导思想 第二节 总则 第三节 多式联运经营人的责任 第四节 发货人的赔偿责任 第五节 公约的其他规定 思考题第十四章 国际集装箱多式联运与保险 第一节 概述 第二节 国际多式联运经营人的责任与保险 第三节 海上保险中的保险欺诈 第四节 集装箱货物保险应注意的问题 思考题附录一 1980年联合国国际货物多式联运公约(中英文)附录二 1991年联合国贸易和发展会议/国际商会多式联运单证规则(中英文)附录三 国际集装箱多式联运管理规则参考文献

## <<国际集装箱运输与多式联运>>

### 章节摘录

第一章 概 论 第一节 国际集装箱运输的发展 集装箱运输是一种先进的现代化运输方式，是运输领域的重要变革，是件杂货运输的发展方向。

由于集装箱运输具有巨大的社会效益和经济效益，现代化的集装箱运输热潮已经遍及全世界。

各国都把集装箱运输的普及和发展看作本国货物运输现代化进程的标志。

因此，集装箱运输被称为20世纪的“运输革命”

一、集装箱运输发展的起因 第二次世界大战以后，为了提高生产率和降低运输成本，以适应竞争日益激烈的运输市场，海上运输发生了巨大的变革，船舶也呈现出大型化趋势，出现了56万吨级的超级油船，30多万吨的大型散货船以及各种专用船舶。

油轮和散货船舶逐渐呈现大型化趋势的一个主要因素，是这些船舶的装卸作业实现了机械化和自动化，例如大型油轮采用了高效率的自动油泵，大型散货船采用了自卸设备等。

先进的装卸工艺的使用，大幅度地降低了海上运输成本，提高了船舶运输的经济效益。

但与此同时，杂货运输的发展却明显滞后，装卸作业的机械化程度仍然很低，这就大大影响了杂货船舶的营运效率。

当时，在同样的一条航线上，油船和散货船的在港停泊时间仅占航次时间的10%~15%，而杂货船的停泊时间占航次时间的比例却高达40%~50%。

这样，即使船舶实现了大型化，船舶航速提高了，由于装卸效率没有相应提高，反而延长了船舶在港的停泊时间，在经济上也不会带来太大的效益。

因此，船舶的大型化必须要与装卸工具的机械化相结合才能真正发挥作用。

杂货船舶装卸效率的落后，还与杂货本身的特点有关。

杂货种类繁多，重量和尺寸各异，包装形式也千差万别。

在这样的条件下，要使杂货的装卸作业实现机械化和自动化，自然是十分困难的。

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>