

第 1 章

一. 名词解说

集装箱运输 (Container Transportation) : 就是将货物装在集装箱内, 以集装箱作为一个货物会合或成

组单元, 进行运输 (包含船舶运输、铁路运输、公路运输、航空运输以及这几种运输方式的联合运输) 、装卸、搬运的运输工艺和运输组织形式。

集装箱运输系统: 是指集装箱运输全过程所波及的各个环节的会合, 包含设备与设备、运输组织与管理、公共信息服务系统等各构成部分及内部各个环节。

二. 简答题

1. 集装箱运输产生的原由是什么?

答: 国际贸易量的上升以及跨国经营的增添, 对国际间货物运输提出了更高的要求。传统的货物运输因为采用件杂货的方式, 货物件种多、包装形式多样、单件重量相差较大, 很难实现全过程的机械化和自动化的运输生产, 也不适应现代大规模专业化生产的要求。为了战胜件杂货运输所带来的问题, 扩大运输单元是必定的趋向。在这一变化过程中, 第一出现的是以网络和托盘等成组工具来实现的货物运输和装卸的成组化, 可是这类成组方式的集成化程度有限, 外形仍不规整, 因为包装强度所限, 也使得堆码困难。所以, 更大单元的、外形尺寸标准的、包装拥有必定强度的集成化运输方式的出现就势在必行, 而集装箱运输方式的出生正是适应了这类需求。

2. 简述国际集装箱运输的发展沿革。

答: (1) 萌芽阶段 (1801~1955 年)
 (2) 创始阶段 (1955~1966 年)
 (3) 成长阶段 (1966~1971 年)
 (4) 扩充阶段 (1971~20 世纪 80 年月末)
 (5) 成熟阶段 (20 世纪 80 年月末到现在)

3. 国际集装箱运输将来的发展趋向是什么?

答: (1) 集装箱运输量持续增添
 (2) 集装箱船舶大型化、高速化发展
 (3) 集装箱码头不停现代化, 港口中转作用日趋提升
 (4) 集装箱箱型向大型化、专业化发展
 (5) 集装箱运输信息管理实现现代化
 (6) 集装箱多式联运将进一步发展和完美
 (7) 市场竞争强烈, 各大班轮公司经营战略将显然改变
 (8) 集装箱运输的绿色化

4. 集装箱运输的特色及优胜性是什么?

答: (1) 高效率的运输方式
 (2) 高质量的运输方式
 (3) 资本高度密集型的行业
 (4) 高协作的运输系统工程
 (5) 适于组织多式联运

5. 集装箱运输系统的构成因素包含哪些?

答: (1) 适箱货物

- (2) 集装箱
- (3) 船舶与运输航线
- (4) 码头与装卸作业设备
- (5) 内地集疏运系统
- (6) 运输管理系统
- (7) 运输辅助子系统

6. 集装箱运输信息系统的基本功能是什么？

答：采集、储存、剖析、办理及传达与集装箱运输有关的各种信息，实时、正确地掌握集装箱运输的基本情况，向有关管理机构、运输公司和有关部门机构供给靠谱的信息，为统计剖析、运行组织和管理决议等不一样层次的活动供给服务。

7. 简述集装箱运输在物流中的作用。

- 答：（1）物流系统功能因素的中心是运输
- （2）实现物流合理化的重点是运输
 - （3）运输是“第三利润源泉”的主要源泉

三、议论题

3. 怎样理解集装箱多式联运与现代物流之间的关系？

答：（1）集装箱多式联运与现代物流之间相同点

观察集装箱多式联运与现代物流的构成因素和特色，能够发此刻硬件要求上，多式联运与现代物流是基真相同的。如二者都需要有完美的运输网络、设备，需要经过多种运输方式的配合实现商品的位移，需要有配套的仓储条件、商品检验、信息系统的支持实现物的畅达流动等。

（2）集装箱多式联运与现代物流之间不一样点

多式联运作为一种纯真的运输组织形式，其主要目的是为客户供给高质量、低成本的运输服务，其“门—门”的服务仅限于运输过程，除了达成货物的安全、便利、迅速、便宜的运输服务外，不存在任何增值服务；而现代物流则以全程服务为目标，考虑包含运输在内的物流系统各个环节的成本与质量，并着重在物流过程中供给便利、便宜、高效的增值服务。

（3）集装箱多式联运与现代物流之间联系

国际多式联运与现代物流既相同又有差异。共同点是：运输是中心，网络是基础，信息是手段；不一样点是，现代物流是信息流、商流、物流、资本流的集成，物流重申的是多式运输，是运输链的连接和最优方案的解决，经过信息和网络达到增值服务的目的。所以对它们之间的关系能够理解为：现代物流=国际多式联运+信息平台+增值服务。

第 2 章

一、名词解说

集装箱（Container）：集装箱是一种运输设备，它应具备以下条件：

- (1) 拥有足够的强度，可长久频频的使用。
- (2) 适于一种或多种运输方式运送货物，无需半途换装。
- (3) 装有便于装卸和搬运的装置，特别是便于从一种运输方式转移到另一种运输方式。
- (4) 便于货物的装满和卸空。
- (5) 内容积为 1 m^3 或 1 m^3 以上。

箱位比： 是指一家航运公司拥有的总箱量与其总箱位运力的比数，是传统上权衡航运公司集装箱设备管理调动水平的一个重要参数。

期租： 集装箱期租是指租用人在一准时间内用集装箱的租借方式。

程租： 程租也称做“即期租借”是指租期由航程时间决定的租借方式，一般分为单程租借和回程租借两种。

灵巧租借： 灵巧租借是在租期上近似于长久租借（一般为一年），而在箱子的详细使用上近似于短期或程租的租借方式。

ETC： 提早停止条款（Early Termination Clause） P₃₃

DPP-- 破坏维修责任条款（Damage Protection Plan 简称 DPP 条款）： 商定在租箱人支付的花费

中除租金外还包含一笔金额外花费。若在租期内集装箱破坏，则以该笔花费作为维修花费，而由出租人负责维修。开放港口：箱管中心依据航线散布的状况及货箱供求关系，将接受航线经营人提、还箱的港口指定为“开放”港口

封闭港口： 箱管中心依据航线散布的状况及货箱供求关系，将不接受航线经营人提、还箱的港口指定为“封闭”港口

二. 计算题

1. 某集装箱班轮航线配置 3 艘载箱量为 3 000TEU 的船舶。船舶来回航次时间为 30 天。集装箱内地周转状况在始发港 A，50% 箱量在 10 天以内返抵港口待装船，30% 箱量在 10~20 天内返抵港口待装船，20% 箱量在 20~30 天内返抵港口待装船；在半途港卸（装）箱量为 4 000TEU，中途港箱量系数为；在终点港 B，均匀周转时间仅为 8天。如船舶载箱量利用率为 85%，全程周转期内港口内地修箱总量为 360TEU，不考虑特种箱量不均衡所需增添的箱量数，富饶系数取，试求集装箱船公司在该航线上需装备的集装箱数目。

答：1) 求派船间隔 $I = TR / C = 30 / 3 = 10$ (天)

2) 求两头点港均匀港口堆存期和内地周转天数

A 港内地均匀周转天数 $T_A = 10 \times 50\% + 20 \times 30\% + 30 \times 20\% = 17$ (d)

B 港内地均匀周转天数 $T_B = 8$ (d) 取 $T_B = I = 10$ (d)

3) 求航线集装箱均匀总周转天数 $T = T_A + TR + T_B = 17 + 30 + 10 = 57$ (d)

4) 求航线集装箱装备套数 $S = T / I = 57 / 10 = 5.7$ (套)

5) 求航线集装箱装备数目

$$\begin{aligned}
 Q &= [S \cdot N \cdot f \cdot \sum m \cdot L + SN + RN] \cdot \\
 &= [5.7 \cdot 3000 \cdot 0.85 + 3000 + 360] \cdot \\
 &= 20680 \text{ (TEU)}
 \end{aligned}$$

2. 某集装箱班轮公司估计下一年度每个月用箱量以下：

月份	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
月用箱量 (万 TEU)												

试确定公司年租箱总量、年长久租箱量和年短期租箱量。

答： 1)计算年总用箱量

$$S_T = \sum M_i = M_1 + M_2 + M_3 + \dots + M_{12} = \dots \quad (\text{万 TEU})$$

2) 计算年最小自备量

$$S_s = 12 * \min(M_i) = 12 * 7 = 84 \quad (\text{万 TEU})$$

3) 计算年租箱量

$$S_c = S_T - S_s = \dots \quad (\text{万 TEU})$$

4) 计算年长久租箱量

$$m = S_T / 12 = \dots \quad (\text{万 TEU})$$

$$S_{LC} = 1/2 (S_c + 12m - S_s - \sum |m - M_i|)$$

$$= 1/2 [12 * (\dots) + \dots] \quad (\text{万 TEU})$$

5) 计算年短期租箱量

$$S_{MC} = S_c - S_{LC} = \dots \quad (\text{万 TEU})$$

三. 简答题

1. 集装箱的种类有哪些？

答： 1)按集装箱的用途分： （ 1）干货集装箱 （ 2）通风集装箱 （ 3）开顶集装箱 （ 4）台架式集装箱和平台式集装箱 （ 5）冷藏集装箱 （ 6）散货集装箱 （ 7）罐式集装箱 （ 8）汽车集装箱 （ 9）动物集装箱 （ 10）服饰集装箱

2) 按集装箱的制造资料分： （ 1）钢制集装箱 （ 2）铝合金集装箱 （ 3）不锈钢制集装箱 （ 4）玻璃钢制集装箱

别的，集装箱还可按其所有权不一样分为船公司、货主箱和出租箱； 按集装箱装货重量不一样分为重箱 （有货载）和空箱（无货载）。

2. 集装箱有哪些主要标记？

答： 1)必备标记

- (1) 箱主代号、次序号和查对数字标记
- (2) 额定重量和自重标记
- (3) 空陆水联运集装箱标记
- (4) 登箱顶触电警示标记

2) 自选标记

- (1) 国家或地域代码、尺寸代号和种类代码
- (2) 超高标记
- (3) 国际铁路结盟标记。

3. 影响航线集装箱装备量的主要因素是什么？怎样减少航线集装箱装备量？

答：影响航线集装箱装备量的主要因素是：

- (1) 航线配置的集装箱船艘数 C
- (2) 集装箱船来回航次时间 T_R ($T_R = T_{往} + T_{返}$)

(3) 集装箱港口均匀堆存期和内地周转时间之和 T_X , X 取 A、B

(4) 集装箱船舶的载箱量 N 及其利用率 f

减少集装箱配置量的举措:

(1) $I = T_R / C$: T_R 不变 $C \uparrow \rightarrow I \downarrow \rightarrow$ 集装箱返回港口等候装船时间减少 \rightarrow 集装箱内地均匀总周转

天数 $T_X \downarrow \rightarrow$ 均匀每艘船舶装备的集装箱套数 (箱位比) $S/C \downarrow$

(2) $Q \downarrow = S * D = T / I * D = (T_R + \sum T_X \downarrow) / I * D$: I 不变, 即 T_R 、C 固定, $T_X \downarrow$ 缩短集装箱港口堆

存期和内地周转天数可使 $Q \downarrow$ 。

4. 集装箱班轮公司租借的作用是什么? 集装箱租赁合同的主要条款有哪些?

答: 集装箱班轮公司租借的作用是:

(1) 减少船公司暂时巨额投资或措款。一方面使资本在其余方面发挥更大作用; 另一方面, 则降低了集装箱运输的经营成本。

(2) 经过租箱解决集装箱更新和过时问题, 进而减少船公司资本的筹办及利息的负担。

(3) 船公司可依据市场需求变化经过租箱或退箱来调理运输能力, 保持经营上的灵巧性。

(4) 在来回航线货源不均衡状况下, 经过单程租借方式解决空箱调运问题。

(5) 扩展运输服务范围。可依据不一样货主、不一样货物运输的要求, 供给相适应的集装箱。集装箱租赁合同的主要条款有:

(1) 交箱条款

(2) 还箱条款

(3) 伤害维修责任条款

(4) 租金及花费支付条款

(5) 设备标记改正条款

5. 租箱人在租箱业务中应注意哪些事项?

答: (1) 认识出租公司的覆盖范围、管理水平、信用等;

(2) 对租箱的费率进行调研比较;

(3) 对目的地还箱数目的限制规定;

(4) 对提箱费、还箱费的规定;

(5) 对所租用箱子的检查;

(6) 有关合同责任条款和租金支付规定等;

(7) 尽可能与多家租借公司签订灵巧租借合同, 利用各公司的优点。

6. 怎样调整集装箱租箱量?

答: 集装箱租箱量的调整方法以下表:

集装箱均匀 总周转状况	集装箱需求 变化状况	航线集装箱 需装备箱量	因果关系	调整方法
1. $T^a > T$	$U^a > U$	$S^a > S$	需求上升, 箱子需备量增添	短期租箱
2. $T^b < T$	$U^b < U$	$S^b < S$	需求下跌, 箱子需备量减少	退还租借箱
3. $T^c < T$	$U^c > U$	$S^c > S$	周转率降落, 箱子需备量增添	短期租箱
4. $T^d > T$	$U^d < U$	$S^d < S$	周转率提升, 箱子需备量减少	退还租借箱

5. T^e T	U^e U	S^e S	需求下跌，部分箱子闲置	等候需求恢复
6. T^f T	U^f U	S^f S	周转率降落，月承运量也有所减少	提升周转率
7. T^g T	U^g U	S^g S	周转率提升，月承运量也有所提升	改良周转率或扩大货源

7. 怎样保存和调运集装箱空箱？

答：集装箱堆存、保存：

(1) 重箱的堆存、保存。港口为防止港内集装箱大批积压现象的发生，规定各航班装运的重箱（或出口空箱）应在指定的入港开始时间和截止时间内将重箱运至港区内指定的场所堆存。箱管部门应与箱管代理亲密合作，通知货方、内地运输人准时将重箱运至港内，并做好集装箱设备交接工作。

(2) 空箱的堆存、保存。集装箱所有人或其箱管部门所支配的空箱一般在堆场、货运站等地堆存和保存。集装箱的所有人一般拜托箱管代理或各堆场经营人作为自己的代理人履行实质管理并须向有关堆场支付堆存、保存花费。这些花费也是集装箱运输成本的重要构成部分，所以增强空箱的堆存、保存的管理拥有重要的意义。

集装箱调运管理：

箱管部门（集装箱代理人）关于重箱的调运，应做的主要工作是重箱的追踪和实时追还拆空的集装箱，而更多的业务是关于空箱的调运工作。因为货源不均衡及各航线货物流向不均衡等原由会造成各港的空箱数目的不平衡，所以，一定将某港的节余空箱调运到空箱不足的港口以供使用。

空箱的调运波及船公司、场站、中转站、港口等部门，有下边几种方式。

1) 港到港的调运

(1) 国际间调运。箱管部门应与船公司货运部门配合，赶快掌握各港的空箱数目以及各港的空箱需求量，实时做好调运计划，经过在各港的集装箱代理做好报关、装运等工作，实时将依据调运计划安排的空箱按其种类、数目调运到指定的港口。

(2) 国内间调运。国内间调运时，不需海关报关手续，所以国内运输中箱管部门做好调运计划后即可安排船舶将空箱运至目的港。

2) 港到堆场、货运站间调运

由前述可知，常常会出现空箱在某些港口的大批积压。所以，箱管部门一定实时将空箱调运到各堆场、货运站等地。箱管部门一定尽早掌握空箱的达到时间、数目，提早为各堆场、货运站签发《集装箱设备交接单》，联系运输单位，采纳直取方式或尽早将空箱调运到使用空箱的地址。

别的，在港场间调运空箱时，常常是将各堆场的闲置集装箱调运至港口，所以箱管部门一定实时与集装箱代理人及各堆场进行联系，实时将空箱运至港口。

3) 堆场、货运站之间调运

空箱除少部分在港口堆存外，大批的空箱是在堆场和货运站堆存。所以各堆场和货运站之间因为使用的不平衡，箱管部门应依据各场站的空箱需求量，进行堆场、货运站等地之间的空箱调运。

场站之间调运时，箱管部门应拟订调运计划，联系运输单位，签发《集装箱设备交接单》，将空箱从指定的提箱地址运至指定的收箱地址。

4) 暂时租用箱调运

在集装箱运输过程中，本公司某些地域的空箱贮备量不足时，能够采纳前述的方法进行调运。但因为调运需要时间，不可以知足当前的需要，此时箱管部门一定向租箱公司或其余船公司暂时租用集装箱。箱管部门应向租箱公司或其余船公司提出租用申请，经其赞同并获得《集装箱设备交接单》后，联系运输公司，到租箱公司或其余船公司指定的场所，将空箱运至本公司的协议堆场或货运站等地，并做好设备交接手续。用后将空箱运至租箱公司或其余船公司指定的场所。

5) 还箱调运

集装箱的成本是集装箱运输成本中的重要构成部分，所以船公司租用集装箱一般同时采纳长久、短期和暂时租箱等方式。在运输市场不景气或货源不足的状况下，实时返还部分租用的集装箱是降低运输成本的重要手段。

箱管部门应与租箱公司联系还箱的手续，按租箱公司指定的地址将空箱运还并办理交接手续。

6) 其余调运

(1) 拆空的集装箱一般由货方（或其代理）、内地承运人负责还箱运输。箱管部门应实时掌握该集装箱的动向，使空箱实时回收使用。

(2) 集装箱在维修、冲洗、改装、熏蒸、检验后，箱管部门应做好调运计划，联系运输公司将集装箱运至指定地址，以使集装箱知足载货要求，加快集装箱的周转速度。

8. 怎样发放和交接集装箱？

答：1) 集装箱发放和交接的依照。集装箱的发放和交接，应依照出口《场站收条》、入口《提货单》以及这些文件内列明的集装箱交托条款，推行《集装箱设备交接单》制度。用箱人及其有关业务方一定凭箱管部门或其代理人签发的《集装箱设备交接单》办理集装箱的提箱（发箱）、交箱（还箱）、进场（港）、出场（港）等手续。

2) 交接责任的区分

(1) 船方与港方交接以船边为界；

(2) 港方与货方（或其代理人）、内地（公路）承运人交接以港方检查桥为界；

(3) 港方与内地（铁路、水道）承运人交接以车皮、船边为界；

(4) 堆场、中转站与货方、内地（公路）承运人交接以堆场、中转站道口为界。

3) 入口重箱提箱（发箱）、出场的交接

入口重箱提离港区、堆场、中转站时，货方、内地（水道、公路、铁路）承运人应持海关放行的入口《提货单》到箱管部门或其代理指定的现场办理处办理集装箱发松手续。

4) 出口重箱交箱（收箱）、进场的交接

出口货箱进入港区，货方、内地承运人凭出口《集装箱装箱单》或《场站收条》《进场集装箱设备交接单》到指定的港区交托重箱，并办理进场集装箱设备交接。

5) 空箱的发放和交接

空箱提离港区、堆场、中转站时，提箱人（货方或其代理、内地承运人）应向箱管部门或其代理人提出版面申请。集装箱代理人依照出口《集装箱预配清单》《场站收条》向提箱人签发《出场集装箱设备交接单》和《进场集装箱设备交接单》。

6) 收、发箱地址应执行的手续

指定的收、发箱地址，凭箱管部门或其代理人签发的《集装箱设备交接单》受理集装箱的收、发手续。凭《出场集装箱设备交接单》发放集装箱，并办理出场集装箱交接；凭《进场集装箱设备交接单》收取集装箱，并办理进场集装箱交接。

四. 议论题

1. 产生空箱调运的原由有哪些？集装箱班轮公司怎样减少空箱调运？

答：产生空箱调运的原由有：

1) 客观原由

(1) 航线货流不均衡和进出口地货源不均衡

(2) 进出口运输货物种类和性质上差异

2) 主观原由

(1) 进出口货流形态不一样

(2) 因为国内没有一致管箱机构，造成国内各航运公司没法互相调剂使用集装箱。

(3) 集装箱运输单证交接不全、流转不畅——不得不调运空箱增补

(4) 集装箱疏运能力偏低，加上货主不可以实时提箱取货，造成港口积压重箱。严重影响箱子在内地的周转。船公司为了保证船期，有时不得不从相邻港口调运空箱装运出口箱载。

减少空箱调运举措：

(1) 组建联营体，实现船公司之间集装箱共享。

(2) 增强集装箱集疏运系统，缩短集装箱内地周转时间。

(3) 增强集装箱追踪管理系统，实现箱务管理现代化。

3. 议论中集公司集装箱箱务管理现代化的内涵。

答：中集公司先后引进美国通用电气公司（GE）和香港东方外国集装箱公司（OOCL）供给的集装箱管理系统（EMS）及通讯网络，采纳一级调动、三级管理体系对中远集装箱推行全世界追踪和管理，以发挥公司整体优势，开辟航运市场，确定其在国际航运界的地位。

1) 先进的管理技术

中远公司的 EMS 系统及通讯网络，经过设在总公司的箱管中心与国内外 6 个箱管分中心及航线经营人、港口箱管代理联网，不单能够掌握和追踪中远系统散布在国内外集装箱码头堆场、货运站、中转站、货主库房或运输途中的集装箱地理地点和使用状况等动向信息，并且还能够对各个运输环节的集装箱需讨状况作出展望，能够汇总、统计、剖析箱务管理方面的各项经营指标，进而为公司的经营决议供给正确、靠谱的辅助依照。

2) 科学的管理方法

(1) 运营管理体系

中远集装箱推行一致管理制度。以总公司箱管中心为中心，下设箱管分中心、中远航线经营人和港口箱管代理，采纳的是一级调动、三级管理体系。

箱管中心对中远集装箱集中控制、一致调动，由各航线经营人共同使用。中远集装箱运营管理体系见以下图。

中远集装箱管理体系图

箱管中心设有运营管理、信息管理、商务管理、财务结算 4 个职能部门，下设各分中心和航线经营人，也都设有相应的机构。箱管中心主要职责是控制中远集装箱，一致管理，合理分配；确定和调整开放港口的集装箱合理存有量，并依据市场状况实时调整。箱管分中心则是负责检查所管辖地域内的港口（开放港口和封闭港口）集装箱存有量；拟订地区内港口间集装箱均衡及调运计划，并报箱管中心兼顾调动解决。航线经营人主要任务是负责海上空箱调运，即关于开放港口，应依据箱管中心公布的调箱指令，调运空箱；关于封闭港口，应做好封闭区

域港口间的集装箱均衡工作和进、出封闭区的集装箱调运工作。港口箱管代理应付其进入到码头堆场、货运站、内地场站、修箱场及货主处的集装箱实行追踪管理并落实陆地空箱调运计划。

箱管中心在国内外共设 6 个箱管分中心，即广州、上海、天津、美洲、香港和欧洲分中心，以以下图所示。

中远集装箱管理机构管辖地区表示图

(2) 箱管业务程序：中远集装箱运营管理是由箱管中心经过 EMS 系统，与各箱管分中心、航线经营人之间进行信息交换达成的。其运行程序以以下图所示。

中远系统集装箱管理业务流程图

(3) 健全的业务规章和方法：为使集装箱一致管理和各环节有章可循，中远总公司拟订了《集装箱一致管理手册》，明确了箱管中心、分中心、各航线经营人及各港口箱管代理之间的互相关系，运营管理业务程序，各环节的职能、职责和工作标准。此外还拟订了《中远集装箱一致管理交接手法》、《中远集装箱使用方法》、《中远集装箱和空箱调运方法》、《中远集装箱箱管费、箱运费区分标准》、《中远集装箱箱天使用费率计划原则和方法》、《中远集装箱滞期费收取标准》、《中远集装箱灭失、丢掉赔偿标准》等业务规章。

五. 事例题

1. 在现有的班轮航线上，绝大部分的冷藏货物的流向是单向的，而干货箱也广泛存在着双向的数目差异。以中国—澳大利亚航线为例，南行（中国至澳大利亚）承运的货物以汽车、日用百货、服饰、粮食等为主，轻工业产品居多；而北行（澳大利亚至中国）则以肉类等冷藏货物为主，进而形成了南北向的两个不均衡：即有关于澳大利亚而言，干货箱入口大于出口，而冷藏箱出口大于入口。为解决这两个不均衡，船公司一定依赖调运空箱解决，即南行调运冷藏空箱至澳大利亚，北行调运一般空箱至中国。调运空箱是不得已而为之的，所有的船公司

都试牟利用有限的舱位装满重箱，获得运费收入，而非“运送空气”。

问题议论

冷箱干用（ Non-Operating Reefer ，简称 NOR ），是指利用正常适货的冷箱，装运非冷藏货物出口的一种特殊业务操作。请问冷箱干用可否有效解决中国—澳大利亚航线空箱调运问题？

答：冷箱干用能够很好地解决这个矛盾：

第一，利用冷藏箱内部固有的装货空间，在不开动制冷设备的状况下，运送无污染的非冷藏货物，船公司可以借此收取南行运费。按当前市场水平，一个 40 英尺冷藏超高箱（40RH），此笔业务的运价为 1500 美元 / 40RH（干用）。冷藏箱干用到澳大利亚后，立刻拆箱交货，箱子返回堆场检验后，再装冷藏货物北行出口，则能够获取 3500 美元 / 40RH 的运费收入。所以，冷箱干用的直接利润为 5000 美元 / 40RH（1500 美元 + 3500 美元）。

此外，因为操作了冷箱干用，就防止南行冷藏箱的调运，节俭的空箱调运成本为 600 美元 / 40RH。不单这样，冷箱干用还减少了出口港一般干货箱的使用，从源泉上防止了一般干货箱入口澳大利亚再空箱调回中国的成本，每调运一个 40 英尺一般超高箱（40HC）的支出约为 400 美元 / 40HC。冷箱干用间接节俭的调箱成本为 1000 美元 / 40RH（600 美元 + 400 美元）。

而假如安排冷藏空箱调运至澳大利亚，再装货物出口至中国，只是获取了澳大利亚冷箱出口运费 3500 / 40RH，还 美元要支付 600 美元 / 40RH 的空箱调运成本，还会因使用一般集装箱出口，一定调回一般空箱而间接产生的 400 美元 / 40HC。

综合考虑以上三点，在末考虑船舶运营成本时，冷箱干用的整体利润最少为 5600 美元 / 40RH（5000 美元 + 600 美元），比纯真调运空箱的方式多 2700 美元（6000 美元 -（3500 美元 - 600 美元））。操作冷箱干用的利处是非常显著的。

第 3 章

一. 名词解说

箱位容量： 集装箱船舶最多所能承载的集装箱数目。

箱位号： 箱位号（ slot number ）集装箱在船上的积载地点。它是以集装箱在船上呈纵向部署为前提，每一箱位坐标以六个数字表示，此中最前两位表示行号，中间两位表示列号，最后两位表示是层号。

行箱位总图： 全船行箱位总图又叫“封面图”，见图 3-6，表示集装箱纵向积载状况。 P 57

行箱位图： 行箱位图是船舶某一装 20ft 箱的行箱位横剖面图，表示集装箱横向积载状况，见图 3-7 它是对集装箱船行箱位总图上某一行箱位横剖面图的放大。 P 59

干线运输（ Main Line）： 指用大型集装箱船舶，在各设有集装箱码头的枢纽港之间载运集装箱的远距离（跨越大海）运输。

支线运输（ Feeder Service）： 指用小型集装箱船，在内河，沿海等地小港口之间以及与枢纽港之间载运集装箱的短程运输方式。

陆桥运输（ Land Bridge Service ）： 它是一种利用横跨大陆的铁路，把海与海连结起来的一种集装箱运输方式，也是多式联运中的一种方式。

二. 计算题

某集装箱班轮航线航次集装箱装卸总量为 3240TEU，港口装卸效率 30TEU/h，来回航次总航行距离 11520 海里，均匀航速 20 节，船舶在港其余停靠时间为天。航线端点港 A 年集装箱发运量 $\times 10^4$ TEU，另一端点港 B 年集装箱发运量 $\times 10^4$ TEU，航线配置集装箱船箱位容量为 2500TEU，假定箱位利用率为 92%，年运营时间 345 天，试求船公司在该航线上需装备的集装箱船艘数和航班发船间隔？

假定集装箱内地周转状况在端点港（始发港） A，60% 箱量在 10 天以内返抵港口待装船，30% 箱量在 10-20

天内返抵港口待装船，10% 箱量在 20-30 天内返抵港口待装船；在半途港卸（装）箱量为 2000TEU，半途港箱量系数为；在端点港（终点港） B，均匀周转时间仅为 8 天。如全程周转期内港口内地修箱总量为 400TEU，不考虑特种箱量不均衡所需增添的箱量数，富饶系数取，试求集装箱船公司在该航线上需装备的集装箱数目？

解：（1）求船公司在该航线上需装备的集装箱船艘数和航班发船间隔

①求来回航次时间 $t_{\text{来回}}$

$$t_{\text{航}} = L_{\text{来回}} / (24 \cdot V) = 11520 / (24 \cdot 20) = 24 \text{天}$$

$$t_{\text{港装卸}} = Q / (24 \cdot M) = 3240 / (24 \cdot 30) = 4.5 \text{天}$$

$$t_{\text{港其余}} = 2 \text{天}$$

$$t_{\text{来回}} = t_{\text{航}} + t_{\text{港装卸}} + t_{\text{港其余}} = 24 + 4.5 + 2 = 30.5 \text{天}$$

②求集装箱航线配船数 N

$$N = t_{\text{来回}} \cdot Q_{\text{max}} / (f \cdot D \cdot T_{\text{营}}) = 30.5 \cdot 78000 / (2500 \cdot 345) = 27.5 \text{艘，取 30 艘}$$

③求集装箱航线发船间隔 $t_{\text{间}}$

$$t_{\text{间}} = t_{\text{来回}} / N = 30.5 / 30 = 1.017 \text{天}$$

（2）求集装箱船公司在该航线上需装备的集装箱数目

①求派船间隔 $I = T_{\text{R}} / C = 30 / 3 = 10$ （天）

②求两头点港均匀港口堆存期和内地周转天数

$$A \text{ 港内地均匀周转天数 } T_A = 10 \times 60\% + 20 \times 30\% + 30 \times 10\% = 15 \text{ (d)}$$

$$B \text{ 港内地均匀周转天数 } T_B = 8 \text{ (d) 取 } T_B = I = 10 \text{ (d)}$$

③求航线集装箱均匀总周转天数 $T = T_A + T_R + T_B = 15 + 30 + 10 = 55$ (d)

④求航线集装箱装备套数 $S = T / I = 55 / 10 = 5.5$ (套)

⑤求航线集装箱装备数目

$$Q = [S \cdot N \cdot f + \sum m \cdot L + SN + RN] \cdot \\ = [5.5 \cdot 30 \cdot 2500 + 2000 + 400] \cdot \\ = 416250 \text{ (TEU)}$$

三. 简答题

1. 集装箱船舶的种类有哪些？

1. 吊装式集装箱船 (Lift On/ Lift Off container ship)

这类船舶是采纳船上装卸设备或码头前沿的岸臂集装箱装卸桥，将集装箱从船上卸掉或从码头前沿装上船舶的一种运输船舶，也称为吊上吊下船。吊装式集装箱船可分为全集装箱船、半集装箱船和集装箱两用船。

1) 全集装箱船 (Full container ship)

船舶的所有货舱是特意为装运集装箱而设计的，不可以装载其余货物，这类船也称为集装箱专用型船。人们往常所说的集装箱船就是指吊装式全集装箱船。

2) 半集装箱船 (Semi-container ship)

这类船舶一部分货舱设计成专供装载集装箱，另一部分货舱可供装载一般件杂货。集装箱专用舱一般是选择在船体的中央部位，这类船也称为分载型船。

3) 兼用集装箱船 (Convertible container ship)

又称可变换的集装箱船。这类船舶在舱内备有简略可拆装的设备，当不装集装箱而装运一般杂货或其余散货时，可将其拆下。散 / 集两用船或多用途船都属于兼用集装箱船。

2. 滚装式集装箱船 (Roll On/Roll Off container ship)

又可称为开上开下船。这类船舶在码头装卸集装箱不需要码头的装卸设备，而是利用船舷、船首或船尾处的张口跳板，将集装箱连同底盘车一同拖进（出）船舱。

3. 载驳式集装箱船 (Barge carrier)

又称子母船。这类船舶是将驳船装入母船体内，集装箱则装在驳船上，而海上运输由母船达成。采纳载驳船方式能够加快母船的周转，简化对码头设备的要求。载驳船比较适合于江海联运的状况。

国际上一般还以集装箱船舶的装箱能力（以 TEU 为单位），将其分为第一代、第二代、第三代、第四代、第五代和第六代集装箱船舶。别的，还依据现代集装箱船舶船宽可否经过巴拿马运河将集装箱船舶分为亚巴拿马型船、巴拿马型船、巴拿马极限型船和超巴拿马型船；将载箱量大于 6000TEU 以上的船舶进一步分为超大型集装箱船。

2. 简述吊装式全集装箱船舶的构造特色？

- 1) 集装箱船的机舱基本上为尾机型或舳后机型。这样部署主假如为了使货舱尽可能方整，装载更多集装箱，提升船舶的舱位利用率。
- 2) 集装箱船船体线型较尖瘦，外形狭长，船宽及甲板面积较大。其目的是保证较高的航速和合理的甲板装载。为防备波涛对甲板上集装箱的直接冲击，设置较高的船舷或在船首部分设置挡浪壁。
- 3) 集装箱船为单层甲板，甲板舱口盖可直接堆放集装箱。当前，国际标准集装箱的强度设计要求能蒙受 8 层满载重箱的负荷，在货舱内没有必需设置多层甲板。在甲板上可堆放 2~5 层集装箱。并有专用的紧固件或捆扎装置，以利于固定货箱。
- 4) 船体货舱舱口大。货舱口宽度等于货舱宽度，可达船宽的 70%~90%，以便于集装箱的装卸和充足利用货舱容积。宽舱口的设计能保证舱内装载的每一集装箱无需横向挪动，只需经过装卸桥集装箱吊具的横向挪动，就能被顺利地吊进或吊出货舱。
- 5) 货舱内装有固定箱格构造，甲板上专用的紧固件或捆扎装置。箱格构造是为了便于集装箱的装卸和防止船舶摇晃时箱子挪动。集装箱甲板上往常设有整套的系固设备。
- 6) 船体为双层构造，拥有双重侧壁和双层底。一般船体双侧和船底部不可以装载集装箱的部位设置边深舱和双层底舱，可装压载水以调整船舶的稳性。这类构造大大地增强了船舶的纵向强度。

3. 简述集装箱船舶三大干线和三大陆桥运输

集装箱船舶三大干线

1) 远东——北美航线

远东——北美航线实质上可分为两条航线，即一条为远东——北美西岸航线，另一条为远东——北美东岸、海湾航线。

远东——北美西岸航线指东南亚国家、中国、东北亚国家各港，沿大圆航线横渡北太平洋至美、加西海岸各港。该航线随季节也有颠簸，一般夏天偏北、冬天南移，以避北太平洋的海雾微风暴。本航线是战后货运量增添最快、货运量最大的航线之一。

远东——北美东岸、海湾航线不单要横渡北太平洋，还超出巴拿马运河，所以一般偏南，横渡大洋的距离也较长，本航线也是太平洋货运量最大的航线之一。

2) 远东——地中海和欧洲航线

该航线大多是经马六甲海峡往西，经苏伊士运河至地中海、西北欧的运输，也可分为远东——欧洲和远东——地中海两条航线。本航线是一条远程航线，多半采纳大型高速集装箱船运营，航线货运也较忙碌。

3) 北美——欧洲和地中海航线

该航线实质包含了北美东岸、海湾——欧洲、地中海和北美西岸——欧洲、地中海两条航线。

三大陆桥运输：北美大陆桥、西伯利亚大陆桥、新亚欧大陆桥。

1) 北美大陆桥 北美大陆桥是世界上最早出现的陆桥运输方式。当时，一方面因为日本通向西方的海路受到严重威胁，一方面因为美国在战争此后需要加快发展西部地域经济，于是日美联合利用美国港口和铁路网，开辟了世界上第一条大陆桥运输通道。这条大陆桥全长 4500 公里，东起纽约，西至旧金山，它西接太平洋，东连大西洋，缩短了两大水域之间的距离，省去了货物由水道绕道巴拿马运河的麻烦，对恢复和发展美、日经济发挥了重要作用。实践证明，从远东、日本以太平洋沿岸门户，利用北美陆桥到美国东岸与海湾地域的海陆联运，比采纳全水道运输，可节俭 10~13 天的运输时间。

2) 西伯利亚大陆 20 世纪 60 年月末，因为埃以战争迸发，苏伊士运河封闭，航运中止。同时，因为石油危机的冲击，再加上原苏联东进开发西伯利亚，于是日、苏联合，利用原苏联纳霍德卡港及西伯利亚铁路和东西欧铁路开辟了世界上第二条大陆桥，也就是世界上极负盛名的西伯利亚大陆桥。因其主要利用了东起海参崴，西到车里亚宾斯克的西伯利亚大铁路，所以称其为西伯利亚大陆桥；又因其地跨亚、欧两个大陆，所以又称亚欧大陆桥。东端已由本来的日本发展到韩国、菲律宾、东南亚、中国香港地域和中国台湾省，西端已从英国发展到整个欧洲大陆和伊朗、中东各国。这条大陆桥东起纳霍德卡港、东方港等港口，西至荷兰鹿特丹，全长 13000 公里。经过这条路线，比经过好望角和苏伊士运河的海上运输线缩短运距 1/3，运费廉价 20%~25%，运期节俭 35 天左右。

3) 新亚欧大陆桥 跟着世界政治经济格局的变化和亚欧经济贸易交流的扩大，在亚欧大陆之间又架起了一条新的大陆桥，即新亚欧大陆桥。1990 年 9 月 12 日，我国北疆铁路与原苏联土西铁路顺利接轨，形成了继西伯利亚大陆桥以后，又一条横贯亚欧大陆的更加便利的铁路通道。它把太平洋与大西洋交流起来，实现海—陆—海（铁路）—海的连结运输。这条大陆桥东起我国的连云港、日照等沿海港口城市，西行出域穿越哈萨克斯坦等中亚地域，经俄罗斯、白俄罗斯、乌克兰、波兰、德国等欧洲国家，到达大西洋东岸荷兰的鹿特丹、比利时的安特卫普等欧洲口岸，全程长达 11000km 左右。1992 年 12 月 1 日，新亚欧大陆桥过境集装箱运输开通，新亚欧大陆桥运输进入试运营阶段。

4. 简述集装箱船舶箱位编号方法？

为正确地表示每一集装箱在船上的装箱地点，以便于计算机管理和有关人员正确辨识，集装箱船上每一装箱地点应按国际一致的代码编号方法表示。当前，集装箱船箱位代码编号是采纳 ISO/TC104 委员会规定的方法。它是以集装箱在船上呈纵向部署为前提，每一箱位坐标以六位数字表示的。此中最前两位表示行号，中间两位表示列号，最后两位表示层号。行号、列号和层号的每组代码不足 10 者在前一地点零。

1) 行号 (Bay No.)

作为集装箱箱位的纵向坐标。自船首向船尾，装 20ft 箱的箱位上挨次以 01、03、05、07 奇数表示。当纵向两个连续 20ft 箱位上被用于装载 40ft 集装箱时，则该 40ft 集装箱箱位的行号以介于所占的两个 20ft 箱位奇数行号之间的一个偶数表示，见图 4-3

2) 列号 (Row Slot No.)

作为集装箱箱位的横向坐标。以船舶纵中剖面为基准，自船中向右舷以 01、03、05、07 奇数表示，向左舷以 02、04、06、08 偶数表示，见图 4-4。若船舶纵中剖面上存在一列，则该列列号取为 00。

3) 层号 (Tier No.)

作为集装箱箱位的垂向坐标。舱内以全船舱内最低层作为开端层，自下而上以 02、04、06、08 偶数表示。舱面也以全船舱面最低层作为开端层，自下而上以 82、84、86、88 偶数表示，见图 4-4。考虑到集装箱船舶的构造特色，关于舱内和舱面不是处于全船最低层的层号编号，一般是以距船舶基线高度相同层号相同的原则进行。

5. 集装箱船舶配积载的基本要求有哪些？

- 1) 充足利用集装箱船舶的箱位容量
- 2) 保证集装箱船舶拥有适量的稳性

- 3) 保持集装箱船舶拥有合适的吃水差
- 4) 保证集装箱船舶的纵向强度
- 5) 保证集装箱船舶的局部强度
- 6) 尽量知足装卸要求, 防止半途港倒箱
- 7) 知足特别集装箱的积载要求
- 8) 装卸作业中要保持船舶左右均衡
- 9) 注意均衡舱时, 消灭重点舱

6. 简述集装箱船舶配积载图种类和作用?

集装箱在船上的配置状况须用图的形式加以表示, 在配积载的不一样阶段使用不一样的配积载图, 包含预配图、实配图和最后积载图。

1) 预配图

集装箱的预配图是由船公司 (或其代理人) 编制的, 是船公司依照船舶积载能力和航行条件等, 按不一样卸货港到达次序以及集装箱装货清单上拟配的集装箱数目, 编制而成的全船行箱位总图, 是将集装箱船上每一装 20ft 箱的行箱位横剖面图自船首到船尾按次序摆列而成的总剖面图。分为集装箱预配图, 包含预配字母图、预配重量图和特别箱图。

2) 实配图

集装箱实配图是由集装箱码头装卸公司编制的, 是集装箱码头装卸公司收到船公司的集装箱预配图后, 依照预配图的要求, 依据码头上集装箱的实质进箱量及在码头上的堆放状况, 而着手编制的用于实质装船使用的集装箱集积载图。

集装箱实配图由两种图构成, 一种是全船行箱位总图 (封面图), 另一种是每行一张的行箱位图。

3) 最后积载图

集装箱最后积载图是集装箱船舶实质装载状况的积载图。在集装箱装船的整个过程中, 集装箱船现场理货员对每一装船集装箱箱号、所配箱位等均作有记录, 在集装箱装船结束后, 由理货员依据船舶实质装箱状况及每只集装箱在船上的箱位, 编制最后配积载图, 大副负责进行实质装载条件下船舶稳性、船舶受力、吃水和吃水差的核算。

集装箱船最后配积载文件往常包含集装箱最后封面图、最后行箱位图、稳性及吃水差计算表及集装箱装船统计表等构成。

7. 简述集装箱船舶配积载过程?

一般状况下, 集装箱船舶的配积载步骤以下:

1) 由集装箱船公司配载中心依据船舶航次订舱状况, 编制船舶某航次在某挂靠港的集装箱预配图。

2) 船公司将预配图直接送给集装箱装卸公司, 或许用传真、电传或 EDI 等方式发送给船舶代理, 再由船舶代理转交给集装箱装卸公司。

3) 集装箱码头装卸公司依据船公司 (或船舶代理) 供给的出口集装箱装货清单及预配清单、集装箱预配图, 联合码头进箱堆存实质状况, 编制出口集装箱实配图。

4) 集装箱船舶靠泊后, 集装箱装卸公司将实配图交给船方审查, 经船方认真审查确认后, 复印若干份于装船动工前交有关职能部门。

5) 集装箱码头按审查后实配图进行装船, 集装箱装船完成后, 由理货公司的理货员按船舶实质装箱状况, 编制最后积载图。

四. 议论题?

1. 为何要对集装箱船舶箱位进行 6 位数编号?

答题重点：为正确地表示每一集装箱在船上的装箱地点，以便于计算机管理和有关人员正确辨识，集装箱船上每一装箱地点应按国际一致的代码编号方法表示。采用6位数编号主假如为了差异集装箱的行号、列号和层号当前，集装箱船箱位代码编号是采用ISO/TC104委员会规定的方法。它是以集装箱在船上呈纵向部署为前提，每一箱位坐标以六位数字表示的。此中最前两位表示行号，中间两位表示列号，最后两位表示层号。

2. 为何要在集装箱配积载过程中使用不一样的配积载图，它们之间的差异和联系？

答题重点：在配积载的不一样阶段使用不一样的配积载图，主假如因为在配积载的不一样阶段，使用者不一样，对配积载图的要求不一样，包含预配图、实配图和最后积载图。

预配图：是由船公司（或其代理人）编制的，是船公司依照船舶积载能力和航行条件等，按不一样卸货港到达次序以及集装箱装货清单上拟配的集装箱数目，编制而成的图，它是编制实配图的基础。

实配图：是由集装箱码头装卸公司编制的，是集装箱码头装卸公司收到船公司的集装箱预配图后，依照预配图的要求，依据码头上集装箱的实质进箱量及在码头上的堆放状况，而着手编制的用于实质装船使用的集装箱集积载图，它是集装箱装船的依照。

最后积载图：是集装箱船舶实质装载状况的积载图。在集装箱装船的整个过程中，集装箱船现场理货员对每一装船集装箱箱号、所配箱位等均作有记录，在集装箱装船结束后，由理货员依据船舶实质装箱状况及每只集装箱在船上的箱位，编制最后配积载图，它是集装箱装船的最好结果，是集装箱实质装船状况的详细反应，也是卸货港卸货的依照。

第 4 章

一. 名词解说

集装箱码头（Container Terminal）：是集装箱运输的枢纽港，它向外连结国际的远洋运输航线，向内连结国内的铁路，公路，水道等运输线路。所以，集装箱码头是各样运输方式连接的换装点和集散地。

集装箱堆场（Container Yard CY）：又称“后方堆场”，是指进行集装箱交接，保存重箱和安全检查箱的场所，有的还包含寄存底盘车的场所。

集装箱货运站（Container Freight Station CFS）：是拼箱货物进行拆箱和装箱并对这些货物进行储存、防备和收发交接的作业场所。

前面堆场：（marshalling yard）是指在集装箱码头前面，为加快船舶装卸作业，暂时堆放集装箱的场所。

后方堆场：（container yard）指进行集装箱交接，保存重箱和安全检查箱的场所，有的还包含寄存底盘车的场所。

场箱位号：由箱区、位（贝）、排、层构成 P₇₈

二. 简答题

1. 集装箱码头应具备哪些基本条件？

- 答：（1）具备设计船型所需的泊位、岸线及前沿水深和足够的水域，保证船舶安全靠、离港；
- （2）具备码头前沿所必需的宽度、码头纵深及堆场所必需的面积，拥有可供当前及发展所需的广阔的陆域，保证集装箱堆存、堆场作业及车辆通道的需要；
- （3）具备有适应集装箱装卸船作业、水平运输作业及堆场作业所必需的各种装卸机械及设备，以实现各项作业的高效化；
- （4）拥有足够的集疏运能力及多渠道的集疏运系统，以保证集装箱实时集中和分散，防备港口拥塞及迅速船舶装卸作业；
- （5）拥有维修养护的设备及相应的人员，以保证正常作业的需要；
- （6）因为集装箱码头高科技及现代化的装卸作业和管理工作，要求拥有较高素质的管理人员和机械司机；
- （7）为知足作业及管理的需要，应拥有现代管理和作业的必需手段，采纳电子计算机及数据交换系统。

2. 集装箱码头应部署哪些基本设备？

- 答：（1）码头前沿
- （2）集装箱编排面
- （3）集装箱堆场
- （4）调头区
- （5）大门
- （6）控制塔
- （7）集装箱货运站
- （8）维修车间
- （9）办公楼
- （10）集装箱冲洗场

3. 集装箱码头应装备哪些作业机械？

- 答：（1）岸壁集装箱装卸桥
- （2）跨运车
- （3）集装箱叉车
- （4）集装箱正面吊运机
- （5）龙门起重机
- （6）空箱堆高机
- （7）集装箱牵引车—底盘车
- （8）集装箱吊具
- （9）拆装箱机械

4. 集装箱码头堆场的堆码原则和要求是什么？

答：堆场堆垛的基来源则就是保证集装箱堆放安全，减少翻箱率，充足利用堆场面积。

堆场堆垛的基本要求以下。

- （1）依据集装箱的不一样箱型状态分开堆垛。
- （2）依据集装箱箱内装载货种不一样分开堆垛。
- （3）知足堆场作业机械的工艺要求。
- （4）堆码层高应视本码头详细条件及载荷而定。
- （5）合理安排出口重箱进场堆放。
- （6）合理安排入口重箱进场堆放。

(7) 合理安排空箱进场堆放。

5. 集装箱码头堆场堆存管理主要有哪些业务?

答: (1) 堆场配载室业务。依据船公司或其代理人供给的出口集装箱装货清单或预配清单、集装箱预配图, 联合码头进箱堆存实质状况, 编制出口集装箱实配图, 详细操作业务详见第 4 章第 2 节。

(2) 堆场调动(策划)室业务。集装箱码头堆场调动(策划)室是堆场管理的重要部门, 其主要职责

有: ①依据船舶靠离泊计划和堆场实质堆存能力, 规划重箱、空箱进出口箱区; ②依据大门理货员整理的门票, 为接收的集装箱指定堆场箱位, 并编制堆场箱位图和堆场作业计划图;

③依据靠泊船舶的积载图, 编制装卸次序单(装卸船计划)。装卸次序单上卸船时应注明: 次序号、装船港、集装箱箱号、堆场箱位、拖头编号(若有)等; 装船时应注明堆场箱位、集装箱箱号、目的港、船上箱位等。

(3) 堆场箱控室业务。箱控室主要业务是执行装卸作业计划和堆场作业计划, 详细操作包含进出场作业、验关移箱作业和装卸船作业。

1. 6. 集装箱货运站的主要功能是什么?

1. 集装箱码头货运站的主要功能有:

- 1) 集装箱货物的承运、查收、保存和交托。包含出口拼箱货的积载与装箱; 入口拼箱集装箱的拆箱与保存;
- 2) 对库存的货物进行堆存保存及有关统计管理;
- 3) 重箱和空箱的堆存和保存; 整箱货的中转;
- 4) 货运单证的交接及签证办理;
- 5) 运费、堆存费的结算;
- 6) 集装箱的检验、维修、冲洗、熏蒸等业务; 集装箱车辆的维修、养护;
- 7) 其余服务, 如为办理海关手续供给条件, 代劳海关业务等等。

2. 集装箱内地货运站的主要功能

集装箱内地货运站除具备上述码头货运站基本功能外, 还须:

- 1) 负责接受托运人托运的整箱货及其暂存、装车并集中组织向码头堆场的运输或集中组织港口码头向该站的疏运、暂存及交托;
- 2) 受各种箱主的拜托肩负集装箱代理人业务, 对集装箱及集装箱设备的使用、租用、调运保存、回收、交接等履行管理权。

7. 简述集装箱货运站管理的基本要求?

答: 1. 内地集装箱货运站经营者和码头集装箱货运站经营者都应该依据各自公司所经营的业务范围, 依照相关政策法例, 向各自的主管部门申请, 获得经营赞同证。

2?. 获得经营赞同证的申请人, 应持证到工商、税务部门办理营业执照、税务登记手续, 向海关申请办理有关登记手续后, 方可展开经营业务。

3. 集装箱货运站应保证场站设备、装卸机械、车辆及工具处于优秀的技术状况, 保证集装箱及其隶属设备和集装箱内的货物安全。

4. 集装箱货运站应与海上承运人和发货人或其代理人签订有关业务协议, 实时接、发、拆装、堆存指定的集装箱和集装箱货物。未经海上承运人和发货人或其代理人赞同, 集装箱货运站不得私自将其堆存的集装箱据有、改装、出租或运出场站外。

5. 集装箱货运站进行集装箱作业, 应严格执行国家规定的有关技术规范 and 规定。

6. 集装箱货运站应按有关规定堆放集装箱。公司应实时向海上承运人供给进出场站的集装箱装、拆箱和堆存状况。

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/648112020142007005>