

高等职业教育轨道交通类校企合作系列教材

铁路货运组织

主 编 张敬文 冯 双

副主编 孙桂岩 黄丽学 宫艳芳

主 审 李朝余

西南交通大学出版社

·成 都·

内容简介

本书为铁道交通运营管理专业、铁道交通运营管理专业（客运方向）、铁道交通运营管理专业（货运方向）、城市轨道交通运营管理专业、铁路物流专业高职、高专规划教材，主要内容包括：铁路货运工作基本知识、货物的发送途中到达作业、货物快运、集装箱运输、运输收入管理、货物损失、货物的装载加固、鲜活货物运输、超限超重货物运输、危险货物运输、铁路军事运输、货场管理。

本书以最新铁路货运规章为编写依据，具有很强的时效性，可作为高职高专铁道交通运营管理专业、铁道交通运营管理专业（客运方向）、铁道交通运营管理专业（货运方向）、城市轨道交通运营管理专业、铁路物流专业教材，也可作为中专上述专业教材，还可供从事铁路运输管理、技术、业务和教学工作的干部职工学习参考。

图书在版编目（CIP）数据

铁路货运组织 / 张敬文, 冯双主编. —成都: 西南交通大学出版社, 2015.9

高等职业教育轨道交通类校企合作系列教材
ISBN 978-7-5643-4295-1

I. ①铁… II. ①张… ②冯… III. ①铁路运输—货物运输—高等职业教育—教材 IV. ①U294.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字（2015）第 210086 号

高等职业教育轨道交通类校企合作系列教材

铁路货运组织

主编 张敬文 冯 双

责任编辑 姜锡伟
封面设计 墨创文化

出版发行 西南交通大学出版社
(四川省成都市金牛区交大路 146 号)

发行部电话 028-87600564 028-87600533

邮政编码 610031

网 址 <http://www.xnjdcbs.com>

印 刷 成都中铁二局永经堂印务有限责任公司

成品尺寸 185 mm×260 mm

印 张 29.75

字 数 743 千

版 次 2015 年 9 月第 1 版

印 次 2015 年 9 月第 1 次

书 号 ISBN 978-7-5643-4295-1

定 价 59.00 元

课件咨询电话: 028-87600533

图书如有印装质量问题 本社负责退换

版权所有 盗版必究 举报电话: 028-87600562

前 言

《铁路货运组织》是根据铁道交通运营管理专业、铁道交通运营管理专业（客运方向）、铁道交通运营管理专业（货运方向）、物流专业、城市轨道交通运营管理专业人才培养方案和高职教育的培养目标，以就业为导向，并结合运输一线对学生职业能力要求和职业发展需要，培养学生在运输生产中正确运用既有铁路货运规章解决运输生产中出现的各种问题，培养学生的实践工作能力而编写的。由于铁路货物运输发展迅猛，各种规章变化较大，急需编写一本与现有货运规章相一致的教材。在这种背景下我们组织有关教师深入铁路现场搜集整理大量资料，编写了这本书。本书主要包括以下几方面内容：

1. 铁路货运工作基本知识；2. 货物的发送、途中、到达作业；3. 货物快运；4. 集装箱运输；5. 运输收入管理；6. 货物损失；7. 货物的装载加固；8. 鲜活货物运输；9. 超限、超重货物运输；10. 危险货物运输；11. 铁路军事运输；12. 货场管理。

本书以现行铁路货运规章为依据，结合铁路运输生产实际，突出铁路运输行业特点，力求学以致用。本书由具有多年理论教学和丰富铁路现场经验的双师型教学团队编写，全书共分十二章，由辽宁铁道职业技术学院张敬文、冯双任主编，由辽宁铁道职业技术学院孙桂岩、辽宁轨道交通职业学院黄丽学、吉林铁道职业技术学院宫艳芳任副主编，由沈阳铁路局高级工程师李朝余主审。各章编写具体分工：第一、二、四、五、七、八、十章由张敬文编写，第三章由宫艳芳编写，第六章由黄丽学编写，第九章由孙桂岩编写，第十一、十二章由冯双编写。全书由张敬文统稿。

本书在编写搜集资料过程中，得到了沈阳铁路局运输一线货运系统相关工作人员的大力帮助，参考了大量的文献和资料，在此向所有文献和资料的作者表示衷心感谢！由于时间仓促，编者水平有限，有不妥之处恳请批评指正。

编 者

2015年8月

目 录

| | |
|-------------------------|----|
| 第一章 铁路货运工作基本知识 | 1 |
| 第一节 铁路运输的优点与货运工作的法律法规依据 | 1 |
| 第二节 货运基本知识 | 5 |
| 第三节 货物运到期限 | 12 |
| 第四节 铁路货物运输合同 | 14 |
| 复习思考题 | 21 |
| 第二章 货物的发送、途中、到达作业 | 22 |
| 第一节 货运计划 | 22 |
| 第二节 货物的发送作业 | 23 |
| 第三节 货物的途中作业 | 44 |
| 第四节 货物的到达作业 | 51 |
| 复习思考题 | 54 |
| 第三章 货物快运 | 55 |
| 第一节 快运货物 | 55 |
| 第二节 货物快运列车组织 | 68 |
| 第三节 批量零散货物快运实施议价管理 | 72 |

| | |
|------------------------------------|-----|
| 第四节 货物快运需求受理 | 75 |
| 复习思考题 | 84 |
| 第四章 集装箱运输 | 85 |
| 第一节 集装箱运输概述 | 85 |
| 第二节 集装箱及办理站的要求 | 111 |
| 第三节 集装箱运输管理与组织 | 112 |
| 第四节 铁路箱质量管理与安全管理 | 119 |
| 第五节 信息和统计 | 121 |
| 第六节 托运、承运和交付 | 126 |
| 复习思考题 | 128 |
| 第五章 运输收入管理 | 129 |
| 第一节 货物运价概述 | 129 |
| 第二节 运费计算因素 | 139 |
| 第三节 整车货物运费 | 145 |
| 第四节 零担、集装箱货物运费 | 147 |
| 第五节 特殊情况运费 | 148 |
| 第六节 杂 费 | 149 |
| 第七节 国际铁路联运进出口货物国内段的运输费用与铁路非运用车运输费用 | 154 |
| 第八节 电气化附加费、新路新价均摊运费、 | |

| | |
|-------------------------------|-----|
| 铁路建设基金、印花税计算核收办法 | 156 |
| 复习思考题 | 163 |
| 第六章 货物损失 | 164 |
| 第一节 货物损失的种类与等级 | 164 |
| 第二节 货物损失的报告与勘查 | 165 |
| 第三节 记录的编制 | 169 |
| 第四节 货物损失调查处理、责任划分与损失赔偿 | 172 |
| 第五节 货物损失统计、资料保管与无法交付、无标记货物的处理 | 185 |
| 复习思考题 | 192 |
| 第七章 货物的装载加固 | 193 |
| 第一节 货物装载的基本技术条件 | 193 |
| 第二节 货物重心水平位置的确定 | 216 |
| 第三节 重车重心高的确定 | 221 |
| 第四节 货物重量在车地板上的分布 | 224 |
| 第五节 超长货物装载的技术条件 | 226 |
| 第六节 运行中作用在货物上的力 | 230 |
| 第七节 货物稳定性的检验 | 236 |
| 第八节 常用加固材料及加固装置 | 240 |
| 第九节 常用加固方法的强度计算 | 246 |

| | |
|------------------|-----|
| 第十节 装载加固方案 | 251 |
| 第十一节 货车满载 | 258 |
| 复习思考题 | 264 |
| 第八章 鲜活货物运输 | 266 |
| 第一节 鲜活货物运输概述 | 266 |
| 第二节 易腐货物运输组织 | 283 |
| 第三节 活动物运输组织 | 303 |
| 复习思考题 | 306 |
| 第九章 超限、超重货物运输 | 307 |
| 第一节 超限、超重货物概述 | 309 |
| 第二节 超限货物的测量及超限电报 | 313 |
| 第三节 超限等级的确定 | 320 |
| 第四节 超限、超重货物运输组织 | 330 |
| 复习思考题 | 338 |
| 第十章 危险货物运输 | 340 |
| 第一节 危险货物运输概述 | 340 |
| 第二节 危险货物的性质 | 343 |
| 第三节 危险货物办理限制 | 349 |
| 第四节 危险货物运输包装 | 365 |

| | |
|----------------------------|-----|
| 第五节 危险货物运输及签认制度 | 366 |
| 第六节 危险货物试运与押运 | 379 |
| 第七节 危险货物到站作业 | 388 |
| 第八节 危险货物货车 | 390 |
| 第九节 危险货物集装箱 | 397 |
| 第十节 剧毒品运输 | 398 |
| 第十一节 放射性物品运输 | 400 |
| 第十二节 危险货物进出口运输 | 403 |
| 第十三节 事故应急救援 | 405 |
| 复习思考题 | 406 |
| 第十一章 铁路军事运输 | 407 |
| 第一节 军事运输的地位、特点、方针 | 407 |
| 第二节 军事代表机构的设置及任务 | 410 |
| 第三节 军事运输的主要规章制度及军事运输的等级、范围 | 412 |
| 第四节 铁路军事运输组织 | 414 |
| 第五节 军事设施及军运事故 | 423 |
| 第六节 军运列车 | 424 |
| 第七节 军事运输计费付费办法 | 429 |
| 复习思考题 | 433 |

| | |
|---------------------------|-----|
| 第十二章 货场管理 | 435 |
| 第一节 货场管理概述 | 435 |
| 第二节 货场分类与配置 | 437 |
| 第三节 货场设备管理 | 439 |
| 第四节 货场作业能力 | 449 |
| 第五节 货场作业管理 | 452 |
| 复习思考题 | 454 |
| 参考文献 | 455 |
| 附录一 危险货物包装标志 | 456 |
| 附录二 包装储运图示标志 | 464 |
| 附录三 气体类罐车押运员携带工具备品及证件资料目录 | 468 |

第一章 铁路货运工作基本知识

货物运输是在不同地域范围间以改变物的空间位置为目的的活动，使物发生空间位移。运输是人类社会的基本活动之一，是现代生活不可或缺的重要内容。交通运输不能有片刻的停歇，否则社会将陷于瘫痪。一个国家现代化程度越高，交通运输业越发达，地区间零售商品的差价越小，百姓会得到越多的实惠。随着运输业的飞速发展，原本宽阔的地球，已经变成了“地球村”。如今的消费者可以愉快地享受来自世界各地的优质食品与物品，就是因为有了发达的、网遍全球的货物运输体系。

在整个交通运输体系中，铁路货物运输占有重要的地位，完成的货物运量也最大。铁路货运作业是货物运输的基础。在货运作业中应坚持依法经营，认真贯彻执行《中华人民共和国铁路法》等相关法律、法规和规章。正确地办理货运作业，对保证货物安全、迅速、经济、便利地到达目的地起着至关重要的作用。熟悉和掌握货运作业的基本条件才能不断提高作业效率，改进服务质量，优化作业程序。

第一节 铁路运输的优点与货运工作的法律法规依据

一、铁路运输的主要优点

铁路与公路、水路、航空、管道等运输方式，构成了我国现代化交通运输网。铁路是国民经济的大动脉，我国内地的大宗物资和长途货物的运输，主要依靠铁路来承担。铁路纵横交错、四通八达，把首都和边疆、沿海和内地、城市和乡村紧密联系在一起。铁路运输具有以下优点：

- ① 安全程度高；② 运送速度快；③ 运输距离长；④ 运输能力大；⑤ 运输成本低；⑥ 受天气影响小；⑦ 对环境污染小，每吨公里能耗低。

因此，铁路运输是国民经济的大动脉，是交通运输网的骨干。

二、铁路货运工作的基本任务

铁路货运工作，融生产、管理和服务于一身，其基本任务是：安全、迅速、经济、便利地完成货物运输，就是以最快的速度，最少的人力、物力消耗将货物安全无损地从发站运至到站。

(1) 根据国民经济计划、社会经济发展需求及铁路运输能力，贯彻实行计划运输，制订货运工作方案，组织合理运输、直达运输、联合运输，提高货运组织工作水平。

(2) 实行负责运输，严格遵守货物运输法规，确保货物运输条件，正确划分和履行铁路与托运人、收货人在货物运输过程中的责任，确保货物运输的安全和完整。

(3) 采用新型货运设备，推广先进的货物运输方法和科技成果，挖掘既有设备能力，加

速货车周转，提高运输效率。

(4) 加强货场管理，加强专用线和专用铁路的作业管理，提高货物作业能力，改进货物运输生产过程的作业组织，推行作业标准化，提高作业质量和作业效率。

(5) 正确分析和妥善处理货运事故，建立安全防范体系，不断提高货运质量和铁路信誉。

(6) 对职工进行经常的政治思想、职业道德和技术业务的教育，不断提高职工的素质水平，更好地为货物运输服务。

三、货运工作的法规依据

(一) 与铁路货物运输相关的主要法律、法规

1. 《中华人民共和国合同法》

《中华人民共和国合同法》(以下简称《合同法》)是调整横向经济关系的法律规定，它要求国民经济各部门在横向经济活动中实行经济合同制度，以保护当事人的合法权益，维护社会的正常经济秩序，保证国家经济建设顺利进行。《合同法》对经济合同签订原则，经济合同的订立、履行、变更和解除，违反经济合同的责任，以及经济合同管理等作了明确的法律规定，对货物运输合同作了专款规定，对货物运输合同的内容作了一般性规定。《合同法》于1999年10月1日起施行。

2. 《中华人民共和国铁路法》

《中华人民共和国铁路法》(以下简称《铁路法》)是保障铁路运输和铁路建设顺利进行的法律规定，自1991年5月1日起施行。

3. 《中华人民共和国安全生产法》

《中华人民共和国安全生产法》(以下简称《安全生产法》)是为了加强安全生产监督管理，防止和减少生产安全事故，保障人民群众生命和财产安全，促进经济发展而制定的，自2002年11月1日起施行。2014年8月31日第十二届全国人民代表大会常务委员会第十次会议通过《全国人民代表大会常务委员会关于修改〈中华人民共和国安全生产法〉的决定》，自2014年12月1日起施行。《安全生产法》是规范我国安全生产活动的基本法律。

4. 《中华人民共和国民法通则》

《中华人民共和国民法通则》(以下简称《民法通则》)是中国对民事活动中一些共同性问题所作的法律规定，是民法体系中的一般法。《民法通则》于1986年4月12日由第六届全国人民代表大会第四次会议修订通过，1987年1月1日起施行，是涉及调整铁路货物运输合同的法律，对当事人违反合同应承担的民事责任作了规定。

5. 《中华人民共和国电子签名法》

《中华人民共和国电子签名法》(以下简称《电子签名法》)是随着电子商务的发展应运而生的。所谓电子签名，是指数据电文中以电子形式所含、所附用于识别签名人身份并表明签名人认可其中内容的数据，通俗地说，也就是通过密码技术对电子文件所进行的电子形式的签名。电子签名运用一定的加密技术，将签名人信息转化为加密状态，并在需要时进行解

密还原。电子文件在经过电子签名后，就可以用来识别签名人的身份以及文件内容是否是签名人所认可的原本内容。《电子签名法》自 2005 年 4 月 1 日起施行。

6. 《中华人民共和国动物防疫法》

《中华人民共和国动物防疫法》是为了加强对动物防疫活动的管理，预防、控制和扑灭动物疫病，促进养殖业发展，保护人体健康，维护公共卫生安全而制定的，由 1997 年 7 月 3 日第八届全国人民代表大会常务委员会第二十六次会议通过，自 1998 年 1 月 1 日起施行。

7. 《植物检疫条例》

《植物检疫条例》是为了防止为害植物的危险性病、虫、杂草传播蔓延，保护农业、林业生产安全而制定的，于 1983 年 1 月 3 日由国务院发布，1992 年 5 月 13 日根据《国务院关于修改〈植物检疫条例〉的决定》修订发布。

8. 《危险化学品安全管理条例》

《危险化学品安全管理条例》是加强危险化学品的安全管理，保障人民生命财产安全，保护环境的行政法规，自 2011 年 12 月 1 日起施行。

9. 《铁路交通事故应急救援和调查处理条例》

《铁路交通事故应急救援和调查处理条例》是为加强铁路交通事故的应急救援工作，规范铁路交通事故调查处理，减少人员伤亡和财产损失，保障铁路运输安全和畅通而制定的，自 2007 年 9 月 1 日起施行。

10. 《铁路安全管理条例》

《铁路安全管理条例》是确保铁路安全和畅通，保护人身安全、财产安全，加强铁路运输安全管理的行政法规，自 2014 年 1 月 1 日起施行。

11. 《铁路货物运输合同实施细则》

《铁路货物运输合同实施细则》（以下简称《实施细则》）是以《合同法》作为依据，结合铁路货物运输的特点而制定的经济法规。它是组织铁路货物运输更为直接的依据。本细则于 1986 年 11 月 8 日经国务院批准，1986 年 12 月 20 日由铁道部发布，自 1987 年 7 月 1 日起施行。2010 年 12 月 29 日国务院第 138 次常务会议通过《国务院关于废止和修改部分行政法规的决定》，对本细则部分条款予以修正，于 2011 年 1 月 8 日由中华人民共和国国务院令 第 588 号发布施行。

（二）铁路货运工作的主要规章

1. 《铁路货物运输规程》及引申的规则、办法

《铁路货物运输规程》是货物运输的基本规章，是组织铁路货物运输最为直接的依据，承运人、托运人和收货人都必须遵照执行。引申规章主要有：《铁路货物运价规则》《铁路危险货物运输管理规则》《铁路鲜活货物运输规则》《铁路超限超重货物运输规则》《铁路货物装载加固规则》《货运日常工作组织办法》《快运货物运输办法》《铁路集装箱运输规则》《铁路货物保价运输办法》《铁路货物运输杂费管理办法》《货车使用费核收暂行办法》及根据《铁

路货物运输规程》精神制定的其他办法。

2. 铁路内部货运管理规则与办法

铁路内部货运管理规则与办法只是内部管理有效，对托运人、收货人不具有约束力。铁路内部货运管理规则与办法规定了铁路内部货物运输各个环节的作业内容和质量要求，是铁路货运工作人员货物运输的工作细则。其主要有：

(1)《铁路货物运输管理规则》，它规定了货物运输基本作业、货物交接检查和换装整理、货场管理、货运监察，适用于铁路内部货运管理。

(2)《铁路货物损失处理规则》，它规定了货物损失种类和等级、记录编制及调查、货物损失处理程序、货物损失责任划分、货物损失赔偿、货物损失统计与资料保管，适用于铁路内部处理货运事故和划分责任。

(3)《铁路货运检查管理规则》，它规定了货运检查站、货运检查作业、日常管理、货运检查工具和备品管理、整理和换装等内容，适用于铁路货运检查作业。

(4)《铁路集装箱运输管理规则》，它规定了基本要求、运输管理、运输组织、集装箱质量管理、安全管理、信息和统计报告，适用于铁路内部集装箱运输管理。

(5)《铁路货物保价运输管理办法》，它规定了保价运输管理、保价货物的受理和安全防范、保价货物赔偿、保价运输财务管理等，适用于铁路内部对货物保价运输工作的基本规定和要求。

(6)《货车篷布管理规则》，它规定了篷布基本条件、运用管理、铁路篷布回送、篷布调度和统计、篷布质量管理，适用于铁路货车篷布的管理及自备篷布的管理。

(7)《铁路超限超重货物运输作业管理规定》，它规定了铁路超限超重货物受理、装车、运行和途中检查、卸车和交付，适用于铁路超限超重货物作业。

3. 国际联运规章

《国际铁路货物联运办法》适用于通过两个以上国家铁路、使用一份运送票据并以连带责任办理的直通货物运送。

4. 水陆联运规章

《铁路和水路货物联运规则》（修订版）适用于通过铁路和水路两种不同运输方式、使用一份运送票据并以连带责任办理的直通货物运送。

5. 军运规章

军运规章主要有《铁路军事运输管理办法》《军用危险货物铁路运输管理规则》《铁路军事运输计费付费办法》等。

6. 《铁路客货运输专刊》

《铁路客货运输专刊》是铁路总公司相关主管部门登载铁路货运法规部分修改的内容，使铁路及社会公众知晓的专刊。

7. 其他规章

其他规章还有铁路局（集团公司）对铁路总公司规章的补充规定、局汇编、局专刊等。

第二节 货运基本知识

一、铁路货物分类

目前,我国铁路运输的货物,共分为 26 个品类,即煤、石油、焦炭、金属矿石、钢铁及有色金属、非金属矿石、磷矿石、矿物性建材、水泥、木材、粮食、棉花、化肥及农药、盐、化工品、金属制品、工业机械、电子电气机械、农业机具、鲜活货物、农副产品、饮食烟草制品、纺织皮毛制品、纸及文教用品、医药品、其他货物。

货物根据外部形态,可分为成件货物、大件货物与散堆装货物。

货物按照对运输条件要求的不同,可分为按普通条件运输的货物和按特殊条件运输的货物。其中,按特殊条件运输的货物包括阔大货物、危险货物和鲜活货物。

铁路货物运输种类分为整车、零担和集装箱。

一批货物的重量、体积或形状需要以一辆以上货车运输的,应按整车托运;不够整车运输条件的,按零担托运;符合集装箱运输条件的,可以按集装箱托运。按零担托运的货物,一件体积最小不得小于 0.02 m^3 (一件重量在 10 kg 以上的除外),每批不得超过 300 件。

下列货物不得按零担托运:

- ① 需要冷藏、保温或加温运输的货物;
- ② 规定限按整车办理的危險货物;
- ③ 易于污染其他货物的污秽品 (例如未经过消毒处理或未使用密封不漏包装的牲骨、湿毛皮、粪便、炭黑等);
- ④ 蜜蜂;
- ⑤ 不易计算件数的货物;
- ⑥ 未装容器的活动物 (铁路局规定在管内可按零担运输的除外);
- ⑦ 一件货物重量超过 2 t 、体积超过 3 m^3 或长度超过 9 m 的货物 (经发站确认不致影响中转站和到站装卸车作业的除外)。

在专用线或专用铁路内组织直达整装零担运输,经铁路局同意由车站和托运人协商并签订协议后办理;如组织中转整装零担,应经铁路局同意。

二、货物运输取消订车,全部按实货重量(体积)敞开受理

为贯彻盛总经理 2014 年 8 月 29 日“关于深入推进铁路客货运输组织改革,切实增强铁路服务经济社会发展保障能力”的讲话精神,实现直接受理、一口价办理、快捷运输和方便运输的目标,运输局经研究并在征求铁路局意见的基础上,研究制订了按实货敞开受理的实施方案,具体如下。

（一）总体思路

1. 取消订车，全部按实货重量（体积）敞开受理

货物受理不受货物重量、体积、件数和批量限制，不区分整车、零担、集装箱、班列、行包等内部运输组织方式，不考虑车种、车型等内部生产方案，除法律法规明令禁止运输的货物外，全部按实货重量（体积）进行受理。

2. 减少中间环节，最大限度直接办理

优化业务流程，简化办理方式，最大程度方便客户，确保不了解铁路的客户都能很容易地办理托运。取消货运资源和货物之间的中间环节和人为限制，直接面向客户收货，强化铁路承揽第一手货源的能力。

3. 明确业务界面，理顺前店后厂衔接

以编制完成货物运输方案，做出日装车方案、货装组织等相应工作安排为界限，明确前店货运营销中心与后厂调度部门及车站的业务界面，理顺工作衔接，实现客户只需联系前店营销部门，不必接触铁路后厂生产环节，彻底解决客户发货需要面对铁路多个部门的问题。

（二）业务流程

流程总体框架为：客户提报需求（多渠道提报）→受理客户需求（接收需求、梳理需求、沟通运输方式、报价、落成实货需求单据、对需求分类分单）→制订运输方案→落实日装车方案。

1. 客户提报需求

（1）保留既有的多渠道提报需求方式。

拨打 12306 客服电话或铁路公布的办理站（点）受理服务电话；直接到铁路货运办理站（作业站）提出运输需求；访问 12306 网站“我要发货”录入基本需求信息；也可由货运客服人员上门受理；自助客户可网上自助办理。各渠道产生的需求信息统一归并 12306 货运电子商务系统记录、流转、处理。

（2）实现一个窗口受理。货运客服在既有受理整车、零担、集装箱业务的基础上，将行李包裹、小件快运、货物快运等需求统一纳入货运受理范畴。取消既有铁路按车受理及订车业务，对在网上传报需求的客户，按照最简单的信息方式提报。需求提报的主要内容包括：发站、到站，发货人、收货人，货物品名、重量（重质货物）、体积（轻浮货物）、件数（行包、小件货物），运输日期等；可选内容包括：两端物流（门到门、门到站、站到门）等。客户可提出运到期限、具体装卸点等其他合理要求。对自助办理客户既有的按车提报改为按吨提报。

2. 受理客户需求

（1）受理主体。

受理主体是铁路局各级货运客服人员。客服人员包括车站（办理网点）、货运营业部、货运（营销）中心、12306 客服人员。车站（办理网点）客服人员对客户直接送到站的货物

随到随办；对客户提出的需求可直接受理的即刻答复客户，不能直接答复的，将需求提交至路局客服中心，由路局客服中心进行受理。

(2) 受理岗位的主要职责。

- ① 负责与客户沟通协调，详细了解并补充录入货物运输的必要信息；
- ② 向客户报价；
- ③ 对货物运输需求进行运输方式分类；
- ④ 实货核实；
- ⑤ 将具备整车运输的货物折算成车；
- ⑥ 负责按不同运输方式生成固定格式的实货需求单据；
- ⑦ 按不同运输方式向运输方案编制部门传输单据。

(3) 受理流程。

① 客服人员梳理需求，与客户沟通，补充录入需求信息。根据客户需求和货物市场属性迅速进行货物分类，按不同的运输方式，测算费用和运到期限，向客户报价。对运输时效要求较高的行李包裹、零散快运货物，采取高铁行包、行包行邮班列、电商班列、货物快运班列等方式运输，按现行行包、货物快运计价标准一口报价；对怕湿、易碎、适宜门到门运输的适箱货物，采取集装箱运输方式，按集装箱计费标箱一口报价；其余货物按整车方式运输，按整车计价标准报价。

② 客服人员将实货需求生成单据，分类分单处理。客户对运输价格、运输时限及其他运输要素认可后，客服人员按确定的运输方式所要求具备的基本运输信息，进行再次实货核实后，生成各种运输方式需要的标准单据，分类分单向负责货物承运及整车运输方案编制的部门传输。小件快运需求，分单至既有的业务负责部门按现行模式组织；行包运输需求分单至行包业务负责部门按现行模式组织；快运货物需求分单至货物快运物流部门按现行模式组织；集装箱货物需求按现行模式处理；整车运输方式需求传路局货运中心运输方案编制部门；需要制订物流组织方案的需求传至物流业务部门，线下进行安排。

③ 对适宜整车方式运输的需求，主要由车站客服人员负责将吨折算成车。散堆装货物，电商系统直接设计吨转车的折算参数进行转换，由车站客服人员核实后上报；对折算标准掌握不准的品名，由车站与客户进一步沟通了解，根据实际情况调整吨转车的转换参数。对批量成件货物，若车站客服人员对货物的状态十分熟识了解，可直接由电商系统设计的折算参数进行吨转车转换，在对货物状态、车辆装载等不太明确的情况下，则必须由车站客服人员与客户沟通协调，做出精准的吨折算车的推算。对转换成车的运输需求，能够确定运输时间的，每日 11 点前将次日装车日需求或后 10 d 装车需求传至既有的运货五系统，对当日产生的装车日需求可随时传至运货五系统；对不能确定运输时间的预约需求，随时传至既有的 FOMS 系统。

④ 客服人员要及时浏览处理电商提报的需求，应在客户提报需求后 1 h 内给予回复。

3. 制订运输方案

(1) 有条件直接办理货物快运、行包运输的站点，对客户提出的需求可直接办理承运并将承运的货物纳入运输方案组织兑现，同时将承运信息录入电商系统。

(2) 路局货运营销中心设置运输方案编制部门，主要职责为：负责编制全局局整车运输

的阶段预约需求和日装车方案；梳理、汇总各货运站及货运（营销）中心客服提交的装车需求方案；审核调整车站提报不准确的折车需求方案；结合客户需求、作业站装卸能力、总公司日旬运力方案要求等因素，分别编制阶段预约需求方案、旬方案和日装车方案。有特殊装载要求的货物需求（如超长、超大、超限货物，需要冷藏的货物等），制订专用的装载方案组织运输；对需在枢纽范围调整原始发运站的需求，经客户同意后，进行必要调整。对能力紧张接卸点的需求，由总公司协调确定运输方案。对客户不能确定具体装车日期的，按阶段预约处理，待客户确定具体日期后再确定装车日计划方案；对连续装车的稳定货源，按旬排定运输方案。

（3）编制运输方案要遵循“依据实货，优化运力配置、注重效率效益，公平、公正、公开、透明”的原则，编制装车日计划方案要遵循“计算机自动编制，人工调整全部留有痕迹，方案编制结果实行网上公示”的原则。

（4）方案编制内容：装车日期、发站、装车地点、到站、卸车地点、发货人、收货人、货物品名、重量（体积、件数）、车数、车种（车型）、班列类型（普快班列、大宗直达）；集装箱装车方案内容：装车日期、发站、装车地点、到站、卸车地点、发货人、收货人、车数、箱型。

（5）将运输方案传至后厂。

路局货运营销中心每日定时将次日装车方案传至调度部门和车站。传给调度部门的内容包括：运输方式、装车日期、发站、到站、车种（车型）、车数等；集装箱装车方案内容包括：装车日期、发站、到站、车数、箱型。传给车站的方案，除以上信息外，还包括发货人、收货人、装车地点、卸车地点等。对当日补提的需求，只要能力许可，随时安排装车，同时将装车方案传至调度和车站。

4. 落实日装车方案

调度部门及有关车站按照上述运输方案，及时组织配车挂运上线。日常中因铁路能力或需求变化，或其他因素导致部分方案难以执行时，调度部门及时与货运营销中心沟通，进行方案调整并协调相关客户。

（三）配套措施

1. 强化信息系统支撑

按取消订车、一口报价、敞开受理模式，对12306货运电子商务系统功能进行升级改造。核心内容包括：修改需求录入界面；调整需求受理及业务流程；开发前店与后厂、前店与客户、前店客服与前店运输方案编制部门的衔接接口；提供运力配置折算标准及按货运类型、作业能力、配载选择等运输生产方案编制手段；增加各种运输方式的自动报价功能等。

2. 调整机构职能

根据货运改革业务变化，货运营销部门职能调整为：负责与客户沟通衔接（组织汇总和受理客户运输需求，与客户沟通协商，组织报价，办理承运）、吨折算成车的转换、实货核实、制订运输方案、物流调配、向后厂生产部门提出运输方案、跟踪运输方案兑现等。铁路局要

根据部门职能变化，调整路局货运营销中心及相关部门的机构设置和岗位职责，重点要强化路局货运营销中心客服中心和运输方案编制部门的相关专业人员力量，以及车站货运受理岗位人员力量，以适应新的职责职能变化要求。同时要制定完善货运营销部门和调度部门之间的沟通协调机制。

3. 确保人员到位

铁路局要根据货运营销中心的机构、岗位、职责变化，立即选拔精兵强将充实营销队伍，并抓紧组织业务培训，提高业务能力和素质，尽快适应改革发展要求。

4. 强化后厂保障

明确前店与后厂业务界面，优化结合部管理，强化后厂对前店的运力支撑，建立运输方案的兑现保障机制。

5. 积极开展宣传引导

铁路局宣传部门研究制订宣传方案，向广大客户和路内职工讲清改革的目的是和意义、办理流程及计价标准变化以及客户得到的方便和实惠，争取社会各界的广泛理解和支持，实现改革的顺利推进和实施。

三、整车运输的特殊形式

1. 整车分卸

整车分卸是整车运输的特殊形式，其目的是解决托运的数量不足一车而又不能按零担办理的货物的运输。其装在同一货车内作为一批托运的货物，虽然途中进行几次卸车，但只是货物的减量而不能视为分批。

由于运输途中需要分卸，对铁路运输组织工作的影响较大，因此铁路对整车分卸规定了必要的限制条件：

(1) 托运的货物必须是危险货物、易于污染其他货物的污秽品、未装容器的活动物及一件货物重量超过 1 t、体积超过 2 m³ 或长度超过 9 m 的货物。

(2) 货物数量不够一车，托运人要求同一经路上在两个或三个车站卸车。

(3) 站内卸车。

按整车分卸办理的货物，除派有押运人外，托运人必须在每件货物上拴挂标记，分卸站卸车后，对车内货物必须整理，以防偏重或倒塌。

2. 站界内搬运和途中装卸

因特殊原因或当地没有合适的搬运工具，对按整车运输的货物，托运人可要求站界内搬运。站界内搬运是指在站界内铁路营业线上或站线与专用线之间的运输。

途中装卸是指在两个车站之间的区间或在不办理货运营业的车站装卸车。

途中装卸的发站或到站，可根据托运人要求，以装卸车地点的前方或后方办理货运业务的车站作为发到站。

途中装卸车的组织工作，由托运人、收货人负责，但车站应派人至装卸车地点进行防护

和检查装卸车堆放货物的安全距离是否符合要求。

站界内搬运或途中装卸，只按规定核收运费，不另收取送车费。

站界内搬运和途中装卸的办理条件是：按整车运输的货物，经核准后，可在铁路局自局管内办理，但危险货物不得办理。

3. 准、米轨直通运输

我国铁路线路主要是标准轨距，但昆明局管内还有部分米轨铁路。为了方便物资运输，减少托运人或收货人在运输途中的作业手续，铁路还开办了整车货物准、米轨间直通运输，即使用一份运输票据，跨及准轨与米轨铁路，将货物从发站直接运送至到站。

下列货物不办理准、米轨间直通运输：

- (1) 鲜活货物及需要冷藏、保温或加温运输的货物。
- (2) 罐车运输的货物。
- (3) 每件重量超过 5 t（特别商定者除外）、长度超过 16 m 或体积超过米轨装载限界的货物。

4. 国铁与地铁间直通运输

国铁与地铁间直通运输指国家铁路与地方铁路间货物一票直通的运输。办理直通运输的车站，国铁为由铁路总公司公布在《货物运价里程表》（简称《里程表》）内，办理货运业务的正式营业车站；地铁为经地方铁路局提出报接轨站所在国铁铁路局同意后，由铁路总公司在《铁路客货运输专刊》上公布的车站。

四、一 批

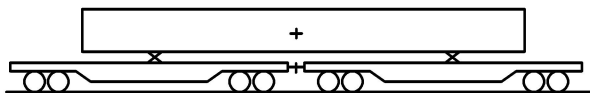
（一）一批的概念

一批是铁路承运货物和计算运输费用的一个单位，是指使用一张货物运单和一份货票，按照同一运输条件运送的货物。

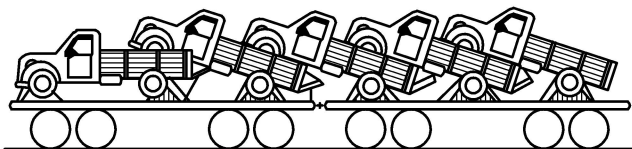
（二）按一批办理的条件

按一批托运的货物，托运人、收货人、发站、到站和装卸地点必须相同（整车分卸货物除外）。按运输种类的不同，一批的具体规定是：

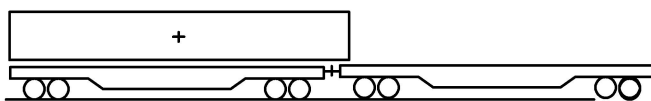
- (1) 整车货物以每车为一批，跨装、爬装及使用游车的货物，每一车组为一批（图 1-1）。



(a) 跨装超长货物



(b) 汽车爬装



(c) 使用游车装载超长货物

图 1-1 跨装、爬装及使用游车的货物

(2) 零担货物或使用集装箱的货物，以每张货物运单为一批。使用集装箱运输的货物，每批必须是同一箱型，至少一箱，最多不得超过铁路一辆货车所能装运的箱数。

(3) 准、米轨间直通运输的整车货物，一批的重量或体积应符合下列要求：

- ① 重质货物重量为 30 t、50 t、60 t（不适用货车增载的规定）；
- ② 轻浮货物体积为 60 m³、95 m³、115 m³。

(三) 按一批办理的限制

由于货物性质各不相同，其运输条件也不一样。为保证货物安全运输，规定下列货物不得按一批托运：

- ① 易腐货物与非易腐货物；
- ② 危险货物与非危险货物；
- ③ 根据货物的性质不能混装运输的货物，如液体货物与怕湿货物、食品与有异味的货物、配装条件不同的货物等；
- ④ 按保价运输的货物与不按保价运输的货物；
- ⑤ 投保货物运输险的货物与未投保货物运输险的货物；
- ⑥ 运输条件不同的货物，如笨零货物与普零货物、需要卫生检疫证的货物与不需要卫生检疫证的货物、海关监管货物与非海关监管货物、不同热状态的易腐货物等。

上述不能按一批托运的货物，在特殊情况下，经铁路局承认也可按一批托运。

五、货运营业办理站

货运营业办理站在《里程表》里公布。车站的营业办理限制和起重能力主要根据《里程表》站名索引表有关“营业办理限制”栏和“最大起重能力”栏中的规定来确定。

营业办理限制用符号：用△表示不办理，用○表示仅办理；不能用符号表示的，另加文字说明。各种营业办理限制，除明定适用于专用线者外，都指站内营业办理范围。集装箱按《集装箱办理站站名表》，危险货物按《铁路危险货物运输办理站（专用线、专用铁路）办理规定》办理。

常用营业办理限制符号表示如下：

- △_货 —— 站内及专用线均不办理货运营业；
- △_牲 —— 不办理活牲畜到达；
- _农 —— 危险货物仅办理农药运输（不含剧毒品）；
- _专 —— 仅办理专用线、专用铁路整车发到；

⑧路——仅办理整车路用货物发到；

⑧正——仅办理整车货物发到；

⑧另——仅办理零担货物发到。

○内的“正”“另”为符号，不是简化字。

最大起重能力栏：

叉——该站配属叉车；

×t——该站最大起重能力为×t。

第三节 货物运到期限

一、货物运到期限的概念

货物运到期限是铁路将货物由发站运至到站的最长时间限制，是根据铁路现有技术设备条件和运输工作组织水平确定的，也是铁路承运部分货物的依据。

货物运到期限是铁路运输合同的重要内容，是对铁路运输企业的要求和约束，也是对托运人或收货人合法权益的保护。铁路应当尽量缩短货物的运到期限，对因铁路责任超过货物运到期限的要负违约责任。

二、货物运到期限的计算

铁路运输货物，应在规定运到的期限内运至到站。货物运到期限由货物发送期间、运输期间和特殊作业时间三部分组成。货物运到期限从承运人承运货物的次日起，按下列规定计算：

(1) 货物发送期间为 1 d。

(2) 货物运输期间：每 250 km 运价里程或其未为 1 d；按快运办理的整车货物每 500 km 运价里程或其未为 1 d。

(3) 特殊作业时间：

① 需要中途加冰的货物，每加冰 1 次，另加 1 d。

② 运价里程超过 250 km 的零担货物和 1 t、5 t 型集装箱货物，另加 2 d；超过 1 000 km 加 3 d。

③ 一件货物重量超过 2 t、体积超过 3 m³ 或长度超过 9 m 的零担货物及零担危险货物另加 2 d。

④ 整车分卸货物，每增加一个分卸站，另加 1 d。

⑤ 准、米轨间直通运输的整车货物，另加 1 d。

货物实际运到日数的计算：起算时间为承运人承运货物的次日（指定装车日期的，为指定装车日的次日）。终止时间，到站由承运人组织卸车的货物，到卸车完了时止；由收货人组织卸车的货物，到货车调到卸车地点或货车交接地点时止。

货物运到期限，起码天数为 3 d。运到期限按自然日计算。

三、“五定”班列货物的运到期限

“五定”班列货物的运到期限按运行天数（始发日和终到日不足 24 h 的均按 1 d 计算）加 2 d 计算。运到期限自该班列的始发日开始计算。

四、容许运输期限

货物容许运输期限是由托运人提出的货物运输时限，承运人据此确定在规定的运到期限

内该货物是否可以承运。

托运易腐货物、“短寿命”放射性货物时，应记明货物的容许运输期限。容许运输期限至少须大于货物运到期限 3 d（即加 4 d），方可承运。

五、货物运到逾期

所谓运到逾期，是指货物的实际运到日数超过规定的运到期限，这是一种违约行为。若货物运到逾期，承运人应按所收运费的百分比，向收货人支付下列数额的违约金：

1. 逾期违约金的支付

(1) 一般货物运到逾期支付违约金占运费的比例如表 1-1。

表 1-1 运到逾期违约金比例

| 运到期限/d | 逾期总日数/d | | | | | |
|--------|---------|-----|-----|-----|-----|-----|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | ≥6 |
| 3 | 15% | 20% | | | | |
| 4 | 10% | 15% | 20% | | | |
| 5 | 10% | 15% | 20% | | | |
| 6 | 10% | 15% | 15% | 20% | | |
| 7 | 10% | 10% | 15% | 20% | | |
| 8 | 10% | 10% | 15% | 15% | 20% | |
| 9 | 10% | 10% | 15% | 15% | 20% | |
| 10 | 5% | 10% | 10% | 15% | 15% | 20% |

货物运到期限在 11 d 以上，发生运到逾期时，按表 1-2 的规定计算违约金。

表 1-2 运到逾期违约金支付比例

| 逾期总日数占运到期限日数比例 | 违约金占运费的比例 |
|---------------------|-----------|
| 不超过 1/10 时 | 5% |
| 超过 1/10，但不超过 3/10 时 | 10% |
| 超过 3/10，但不超过 5/10 时 | 15% |
| 超过 5/10 时 | 20% |

(2) 快运货物超过运到期限，按表 1-3 退还货物快运费。

表 1-3 退还货物快运费比例

| 发到站间运输里程 | 超过运到期限日数/d | 退还货物快运费 |
|------------------|------------|---------|
| 1 801 km 以上 | 1 | 30% |
| | 2 | 60% |
| | ≥3 | 100% |
| 1 201 ~ 1 800 km | 1 | 50% |
| | | 100% |

| | | |
|-------------|----------|------|
| | ≥ 2 | |
| 1 200 km 以下 | ≥ 1 | 100% |

快运货物运到逾期，除按表 1-3 的规定退还快运费外，货物运输期间按每 250 km 运价里程或其未为 1 d，计算运到期限超过时，还应按上述规定，向收货人支付违约金。

(3) “五定”班列运输货物逾期，除因不可抗力外，到站在运到期限满日前因承运人责任不能交付货物的，由到站在交付的同时使用车站退款证明书向收货人支付违约金，每逾期 1 d 为快运费的 50%；自第 3 d 起（未收快运费的自第 1 d 起）按以上运到期限的规定计算。

2. 不支付违约金的货物

(1) 超限、限速运行和免费运输的货物以及货物全部灭失。

(2) 从铁路发出领货通知的次日起（不能实行领货通知或会同收货人卸车的货物为卸车的次日起），如收货人在 2 d 内未将货物领出，即失去要求铁路支付违约金的权利。

【例 1-1】 某站承运 20 ft 集装箱一件，运价里程 1 268 km，6 月 24 日承运，7 月 4 日运到卸完。要求：

- (1) 计算货物运到期限。
- (2) 该货物应于何日运到卸完？
- (3) 该货物是否逾期？逾期了几日？
- (4) 如收货人卸车当日领取货物，到站应如何处理？

解：(1) $T = T_{发} + T_{运} + T_{特} = 1 + 1\,268/250 = 7$ (d)

- (2) 应于 7 月 1 日运到卸完。
- (3) 逾期；逾期 3 d。
- (4) 到站应按所收运费的 15% 向收货人支付违约金。

六、货物滞留时间

货物在运输过程中，由于下列原因之一造成的滞留时间，应从实际运到日数中扣除：

- (1) 因不可抗力的原因引起的。
- (2) 由于托运人的责任致使货物在途中发生换装、整理所产生的。
- (3) 因托运人或收货人要求运输变更产生的。
- (4) 其他非承运人的责任发生的。

上述情况均为非承运人原因造成的滞留，发生滞留的车站，应在货物运单“承运人记载事项”栏内记明滞留时间和原因。到站应将各种情况所发生的滞留时间加总，加总后不足 1 d 的尾数进整为 1 d。

第四节 铁路货物运输合同

一、铁路货物运输合同的组成

货物运输合同，简称货运合同，是承运人将货物从起运地点运输到约定地点，托运人或者收货人支付运输费用的合同。根据运输工具的不同，货物运输合同可以分为铁路、公路、水路和航空货物运输合同4大类。

1. 铁路货物运输合同的概念

铁路货物运输合同是铁路承运人将货物从起运地点以铁路运输的方式，运输到约定地点，托运人或者收货人支付运输费用的合同。按《实施细则》的规定，托运人利用铁路运输货物，应与承运人签订货物运输合同。

2. 铁路货物运输合同的特征

(1) 货物运输合同的标的是铁路运送货物的行为。

(2) 铁路货物运输合同具有特殊的合同主体。

该特征体现在两个方面：一是合同的一方当事人是固定的，即必须是铁路运输企业；二是合同的主体不限于铁路运输企业和托运人双方，经常出现第三方，即收货人。因此，合同往往是三方面的权利义务关系。

(3) 铁路货物运输合同采用标准合同的形式。

所谓标准合同，是指由订立同类合同的当事人印制的、具有固定式样和特定条款内容的标准文本，双方当事人只需填写其中的空项。

(4) 计划性强。

货物运输合同受国家计划的制约，大宗货物受年度、季度和月度计划的制约，其他货物运输也受运力和其他条件的限制，要有计划地进行安排。

(5) 运输费用由国家定价。

(6) 货物运输合同的履行以交付货物给收货人为履行完毕。

3. 铁路货物运输合同的合同文件

铁路货物运输，有条件的可按年度、半年度、季度或月度签订货物运输协议，也可以签订更长期限的运输协议；在协议期内，托运人可与承运人按阶段确定需求，交运货物时，向承运人按批提出货物运单，作为运输合同的组成部分。其他货物使用货物运单作为运输合同。按年度、半年度、季度或月度签订的货物运输合同，经双方在合同上签认后，合同即告成立。托运人在交运货物时，还应向承运人按批提出货物运单，作为运输合同的组成部分。零担货物和集装箱货物的运输合同，以承运人在托运人提出的货物运单上加盖车站日期戳后，合同即告成立。

二、铁路货物运输合同的内容

合同的内容是规定合同各方当事人的权利义务或责任。合同各方当事人的权利义务或责

任体现在或规定在合同的主要条款中，即表现为合同的条款。

(1) 当事人订立货物运输合同时，按年度、半年度、季度或月度签订的货物运输合同，应载明下列基本内容：

- ① 托运人和收货人名称；
- ② 发站和到站；
- ③ 货物名称；
- ④ 货物重量；
- ⑤ 车种和车数；
- ⑥ 违约责任；
- ⑦ 双方约定的其他事项。

(2) 货物运单应载明下列内容：

- ① 托运人、收货人名称及其详细地址；
- ② 发站、到站及到站的主管铁路局；
- ③ 货物名称；
- ④ 货物包装、标志；
- ⑤ 件数和重量（包括货物包装重量）；
- ⑥ 承运日期；
- ⑦ 运到期限；
- ⑧ 运输费用；
- ⑨ 货车类型和车号；
- ⑩ 施封货车和集装箱的施封号码；
- ⑪ 双方商定的其他事项。

三、铁路货物运输合同的订立

《合同法》规定，当事人订立合同，采取要约、承诺方式。

1. 要 约

要约是指希望和他人订立合同的意思表示。要约是订立合同的重要程序。发出要约的是要约人，接受要约的称为受要约人。该意思表示应当符合下列规定：

- (1) 内容具体确定。
- (2) 表明经受要约人承诺，要约人即受该意思表示约束。

铁路货物运输中，托运人向铁路运输企业提出运单托运货物即为要约。托运人是要约人，铁路运输企业是受要约人。

2. 承 诺

承诺是指受要约人同意接受要约人全部条件以缔结合同的意思表示。承诺的法律效力在于一经承诺并送达于要约人，合同便宣告成立。

铁路货物运输中，车站受理托运人提出的货物运单、验收货物并核收运费、办理承运手续，即为承诺。

3. 合同的成立

《合同法》规定，承诺通知到达要约人时生效。承诺生效时合同成立。合同成立，托、承双方就应履行自己的权利和义务了。

铁路运输中，车站承运货物，加盖车站承运日期戳，并将领货凭证返还托运人，合同即宣告成立。

四、铁路货物运输合同各方的权利和义务

1. 托运人的权利和义务

(1) 权利。

托运人有权要求铁路运输企业按照合同约定的期限和到站将货物完整无损地运达约定地点，交给收货人；由于铁路运输企业的责任造成货损、货差或逾期运到时，有权要求承运人支付违约金、赔偿金。

(2) 义务。

① 按照货物运输合同约定的时间和要求向承运人交付托运的货物；

② 需要包装的货物，应当按照国家包装标准或部包装标准（专业包装标准）进行包装，没有统一规定包装标准的，要根据货物性质，在保证货物运输安全的原则下进行包装，并按国家规定标明包装储运指示标志，笨重货物还应在每件货物包装上标明货物重量；

③ 按规定需要凭证运输的货物，应出示有关证件；

④ 对整车货物，提供装载货物所需的货车装备物品和货物加固材料；

⑤ 托运人组织装车的货物，装车前应对车厢完整和清洁状态进行检查，并按规定的装载技术要求进行装载，在规定的装车时间内将货物装载完毕或在规定的停留时间内，将货车送至交接地点；

⑥ 在运输中需要特殊照料的货物，须派人押运；

⑦ 向承运人交付规定的运输费用；

⑧ 将领取货物凭证及时交给收货人并通知其向到站领取货物；

⑨ 货物按保价运输办理时，须提出货物声明价格清单，支付货物保价费；

⑩ 国家规定必须保险的货物，托运人应在托运时投保货物运输险，对于每件价值在 700 元以上的货物或每吨价值在 500 元以上的非成件货物，实行保险与负责运输相结合的补偿制度，托运人可在托运时投保货物运输险，具体办法另行规定。

2. 承运人的权利和义务

(1) 权利。

承运人有权依照合同规定，向托运人收取运费、杂费；有权对所承运货物的品名、重量、数量进行检查；由于托运人或收货人的责任，给铁路运输企业造成财产损失的，有权要求托运人或收货人赔偿；有权对逾期无法交付的货物按规定处理。

(2) 义务。

① 按照货物运输合同约定的时间、数量、车种，拨调状态良好、清扫干净的货车；

② 在车站公共装卸场所装卸的货物，除特定者外，负责组织装卸；

③ 将承运的货物按照合同规定的期限和到站，完整、无损地交给收货人；

④ 对托运人或收货人组织装车或卸车的货物，将货车调到装、卸地点或商定的交接地点；

- ⑤ 由承运人组织卸车的货物，向收货人发出到货催领通知；
- ⑥ 发现多收运输费用，及时退还托运人或收货人。

3. 收货人的权利和义务

(1) 权利。

收货人依据托运人交付的领货凭证或能够证明其收货人身份的证明文件，有权领取货物；领取货物时，发现运单与实际不符合，有权查询；发现货物短少、损坏的，有权要求赔偿。

(2) 义务。

① 缴清托运人在发站未交或少交以及运送期间发生的运输费用和由于托运人责任发生的垫款；

② 及时领取货物，并在规定的免费暂存期限内，将货物搬出车站；

③ 收货人组织卸车的货物，应当在规定的卸车时间内将货物卸完或在规定的停留时间内将货车送至交接地点；

④ 由收货人组织卸车的货物，卸车完毕后，应将货车清扫干净并关好门窗、端侧板（特种车为盖、阀），规定需要洗刷消毒的应进行洗刷消毒。

五、铁路货物运输合同的履行

货物运输合同生效后，承托双方应当按照合同的约定履行自己的义务。

1. 完全履行

按照合同的全面履行原则，承托双方应当按照合同的约定全面履行自己的义务。承运人应在运到期限内将货物安全、完整地运到约定地点，并及时通知收货人领取货物，方为完全履行义务。托运人则应当向承运人准确表明收货人的名称、货物名称、性质、重量、数量、收货地点等必要情况，并且当货物运到后，收货人应及时提货，方为完全履行义务。

2. 不完全履行

如果承托双方未能按前述要求全面履行自己的义务，则为不完全履行义务。

例如，承运人虽将货物运至到站，却发生了丢失、损坏等事故，或收货人在接到催领通知后不及时领取货物，均属不完全履行义务。

托运人托运个人搬家货物、行李每 10 kg 价值在 30 元以上者，可声明价格，要求保价运输。承运人按保价运输办理时，按规定核收货物保价费。

托运人向承运人托运货物和承运人向收货人交付货物的时候，都应进行交接验收。如果发现货物（托运人组织装车的为封印、货物装载状态、篷布苫盖状态或规定标记）有异状或与货物运单记载不符，在承运时，应由托运人改善后接收；在交付时，收货人应即向承运人提出异议。收货人在验收货物的时候，没有提出异议，即认为运输合同履行完毕。

由承运人组织装车并在专用线、专用铁道内卸车的货物，按承运人同收货人商定的办法，办理交接验收。

承运人在查找不到收货人或收货人拒绝领取货物时，除不宜于长期保管的货物外，从发出催领通知次日起 30 d 内或从收货人拒绝领取货物时起 3 d 内通知托运人。托运人自接到通知次日起，5 d 内提出处理办法答复承运人。超过期限，运输合同仍无法履行时，承运人有权按

照有关规定处理。收货人拒绝领取货物时，应当出具书面说明。

因自然灾害，货物运输发生阻碍，承运人应当采取绕路运输或卸下再装措施。因货物性质特殊，绕路运输或卸下再装会造成货物损失时，承运人应联系托运人或收货人在要求的时间内提出处理办法。超过期限未答复时，承运人可比照上述规定处理。

六、铁路货物运输合同的变更和解除

当事人协商一致，可以变更、解除合同。货物运输合同必须经双方同意，并在规定的变更范围内办理变更。

在承运人将货物交付收货人之前，托运人可以要求承运人终止运输、返还货物、变更到达地或者将货物交给其他收货人，但应当赔偿承运人因此受到的损失。

托运人或收货人由于特殊原因，经承运人同意，对承运后的货物可以按批在货物所在的途中站或到站办理变更到站、变更收货人，但属于下列情况的，不得办理变更：

- (1) 违反国家法律、行政法规、物资流向或运输限制。
- (2) 变更后的货物运输期限，大于货物容许运送期限。
- (3) 变更一批货物中的一部分。
- (4) 第二次变更到站。

货物运输合同在货物发送前，经双方同意，可以解除。承运后发送前托运人可向发站提出取消托运，经承运人同意，货物运输合同即告解除。

托运人或收货人要求变更或解除运输合同时，应提出领货凭证和货物运输变更要求书（表 1-4），提不出领货凭证时，应提出其他有效证明文件，并在货物运输变更要求书内注明。

表 1-4 货物运输变更要求书

| | | | | | | |
|-------------------------|---------------|-------------|-----|-------|-------|---------|
| 提出变更单位名称和住址_____印章_____ | 年 月 日 | 受理变更 顺序号 | 第 号 | | | |
| 变更事项 | | | | | | |
| 原票据 记载事项 | 运单号码 | 发 站 | 到 站 | 托 运 人 | 收 货 人 | 办 理 种 别 |
| | 车种车号 | 货 物 名 称 | | 件 数 | 重 量 | 承 运 日 期 |
| | 记 事 | | | | | |
| | 承 运 人 记 载 事 项 | | | | | |
| 经 办 人 | | | | | | |

规格：185 mm×130 mm

货物运输变更由车站受理，但整车货物变更到站，受理站应报主管铁路局同意。

车站在处理变更时，应在货票记事栏内记明变更的根据，改正运输票据、标记（货签）等有关记载事项，并加盖车站日期戳或带有站名的名章。变更到站时，还应电知新到站及其主管铁路局收入检查室和发站。

办理货物运输变更或取消托运，托运人或收货人应按规定支付费用。

七、铁路货物运输合同的违约责任

当事人一方不履行合同义务或者履行合同义务不符合约定的，应当承担继续履行、采取补救措施或者赔偿损失等违约责任。

当事人双方都违反合同的，应当各自承担相应的责任。

承运人对运输过程中货物的毁损、灭失承担赔偿责任，但承运人证明货物的毁损、灭失是因不可抗力、货物本身的自然性质或者合理损耗以及托运人、收货人的过错造成的，不承担赔偿责任。

（一）承运人的责任

（1）承运人由于下列原因之一，未按货物运输合同履行，按车向托运人偿付违约金 50 元：

- ① 未按商定的车种、车型配够车辆，但经托运人同意装运者除外；
- ② 对托运人自装的货车，未按约定的时间送到装车地点，致使不能在当月装完；
- ③ 拨调车辆的完整和清扫状态，不适合所运货物的要求；
- ④ 由于承运人的责任停止装车或使托运人无法按计划将货物搬入车站装车地点。

（2）从承运货物时起，至货物交付收货人或依照有关规定处理完毕时止，货物发生灭失、短少、变质、污染、损坏，按下列规定赔偿：

- ① 已投保货物运输险的货物，由承运人和保险公司按规定赔偿；
- ② 保价运输的货物，由承运人按声明价格赔偿，但货物实际损失低于声明价格的按实际损失赔偿；
- ③ 除上述①、②两项外，均由承运人按货物的实际损失赔偿。

赔偿的价格如何计算，由铁路总公司和国家物价局、国家工商行政管理局另行规定。

（3）由于下列原因之一造成的货物灭失、短少、变质、污染、损坏，承运人不负赔偿责任：

- ① 不可抗力；
- ② 货物本身性质引起的碎裂、生锈、减量、变质或自燃等；
- ③ 国家主管部门规定的货物合理损耗；
- ④ 托运人、收货人或所派押运人的过错。

（4）由于承运人的过错将货物误运到站或误交收货人，应免费运至合同规定的到站，并交给收货人。

（5）未按规定的运到期限，将货物运至到站，向收货人偿付该批货物所收运费 5%至 20%的违约金。

（6）如果托运人或收货人证明损失的发生确属承运人的故意行为，则承运人除按规定赔偿实际损失外，由合同管理机关处其造成损失部分 10%至 50%的罚款。

(二) 托运人和收货人的责任

(1) 托运人由于下列原因之一, 未按货物运输合同履行, 按车向承运人偿付违约金 50 元:

① 收货人组织卸车的, 由于收货人的责任卸车迟延, 线路被占用, 影响向装车地点配送空车或对指定使用本单位自卸的空车装货, 而未完成装车计划;

② 承运前取消运输。

(2) 托运人由于下列原因之一招致运输工具、设备或第三者的货物损坏, 按实际损失赔偿:

① 匿报或错报货物品名或货物重量的;

② 货物包装有缺陷, 无法从外部发现, 或未按国家规定在货物包装上标明包装储运指示标志的;

③ 托运人组织装车的, 加固材料不符合规定条件或违反装载规定, 在交接时无法发现的;

④ 由于押运人过错的。

(3) 由于收货人原因招致运输工具、设备或第三者的货物损坏, 由收货人按实际损失赔偿。

(4) 货物运输合同遇有下列情况, 承运人或托运人免除责任:

① 因不可抗力或铁路发生重大事故影响排空送车, 企业发生重大事故以及停电影响装车, 超过 24 h 时;

② 根据国家和省、自治区、直辖市的主管行政机关的书面要求停止装车时;

③ 由于组织轻重配装或已完成货物吨数而未完成车数时;

④ 由于海运港口、国境口岸站车辆积压堵塞, 不能按计划接车而少装时。

(三) 时效限制

(1) 承运人同托运人或收货人相互间要求赔偿或退补费用的时效期限为 180 日 (要求铁路支付运到期限违约金为 60 日)。

托运人或收货人向承运人要求赔偿或退还运输费用的时效期限, 由下列日期起算:

① 货物灭失、短少、变质、污染、损坏的, 为车站交给货运记录的次日;

② 货物全部灭失未编有货运记录的, 为运到期限满期的第 16 日, 但鲜活货物为运到期限满期的次日;

③ 要求支付货物运到期限违约金的, 为交付货物的次日;

④ 多收运输费用的, 为核收该项费用的次日。

承运人向托运人或收货人要求赔偿或补收运输费用的时效期限, 由发生该项损失或少收运输费用的次日起算。

(2) 承运人与托运人或收货人相互提出的赔偿要求, 应自收到书面赔偿要求的次日起 30 日内 (跨及两个铁路局以上运输的货物为 60 日内) 进行处理, 答复赔偿要求人。

索赔的一方收到对方的答复后, 如有不同意见, 应在接到答复的次日起 60 日内提出。

(3) 对货物运输合同的纠纷, 承运人和托运人或收货人应协商解决。协商不一致时, 任何一方均可向合同管理机关申请调解或仲裁, 也可以直接向人民法院起诉。

复习思考题

1. 铁路运输的优点有哪些?
2. 货运工作的规章有哪些?

3. 何谓一批？
4. 整车运输的形式有哪些？
5. 常用的营业办理限制符号有哪些？
6. 何谓运到期限？如何计算？运到逾期如何处理？
7. 货物运输合同中托运人、承运人、收货人各方的权利义务是什么？
8. 某托运人从甲站按整车托运一件货物到乙站，试计算其运到期限。运价里程 2 001 km。
9. 甲站按整车运输一批货物到乙站，甲乙站间运价里程为 1 701 km。试计算其运到期限。
10. 某托运人欲从甲站托运一批快运易腐货物到乙站（运价里程 1 591 km），托运人在运单“托运人记载事项”栏内注明“容许运到期限 6 d”。请问甲站可否承运？为什么？
11. 哪些情况不办理运输变更？