

高等职业教育铁道交通运营管理专业校企合作系列教材  
高等职业教育“十三五”规划教材——轨道交通类

# 铁路普通货物运输

主 编 王 慧

副主编 赵明丽 刘伟玲  
沙耀宗 文 佳

编 委 李增祥 白如海  
律 鹏 崔 涛

西南交通大学出版社

·成都·

## 图书在版编目 ( C I P ) 数据

铁路普通货物运输 / 王慧主编. —成都: 西南交通大学出版社, 2015.8

高等职业教育铁道交通运营管理专业校企合作系列教材. 高等职业教育“十三五”规划教材. 轨道交通类

ISBN 978-7-5643-4134-3

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

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2015) 第 183577 号

---

高等职业教育铁道交通运营管理专业校企合作系列教材  
高等职业教育“十三五”规划教材——轨道交通类

### 铁路普通货物运输

主编 王 慧

责任编辑 刘娉婷

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 14.75

字 数 367 千

版 次 2015 年 8 月第 1 版

印 次 2015 年 8 月第 1 次

书 号 ISBN 978-7-5643-4134-3

定 价 38.00 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

2013年6月,中国铁路总公司实施铁路货运组织改革,主要内容是简化货运受理、实施实货制运输、清理规范收费、发展全程物流服务,推动铁路运输组织由按计划组织运输的生产模式,向与市场经济相适应的生产经营模式转变。从9月份起在全国铁路组织实施,主要包括四个方面的内容:一是取消订车环节,进一步实现货物全面敞开受理、直接办理发货;二是开办零散货物快运业务,满足零散货物运输需求;三是实行完全清晰的货运“一口价”,推进铁路运价市场化;四是开办中欧班列、中亚班列、集装箱快运班列、电商班列、高铁快件、自驾游汽车专列等新业务,拓展铁路货运市场,满足社会需求,推出了新的货运“一口价”报价收费方式。2014年12月,为加强铁路货运安全管理,明确货物损失处理的原则、程序和铁路内部责任划分等,制定了《铁路货物损失处理规则(试行)》。

我国高等职业教育为了适应企业对职业人才的需求,倡导项目导向、任务驱动的职业教育理念:在教、学、做一体的教学方式下,使学生在学习中学会岗位要求、理解岗位所需知识和技能,缩短与实际岗位的差距。根据铁路运输专业教学指导委员会会议新修订的铁道运营管理专业课程设置和教学改革要求,现有的教材已不能很好地满足教学内容和教学模式改革的需要。因此,本教材在编写内容与模式上,立足于体现教育部关于高职教育要深化工学结合、校企合作、顶岗实习的人才培养模式改革要求。在教材编写前期准备过程中,积极邀请铁路运输企业技术人员参与,征求企业对学生技能培养的意见和建议;同时,教师深入企业进行调研,了解专业人才需求情况,听取毕业生专业技能及综合素质等方面的意见和建议,确定了满足教学目标的教学内容。在编写模式方面,适合专业建设要求,确定了以“项目导向,任务驱动”作为教材编写的模式。

全书主要从散装货物运输组织、裸装货物运输组织、包装货物运输组织、集装箱货物运输组织四个项目进行论述，典型工作任务的作业流程均来自于现场实际作业，作业过程、作业标准与图片一一对应，直观性强。

本教材由天津铁道职业技术学院王慧任主编，天津铁道职业技术学院赵明丽、刘伟玲、沙耀宗、文佳任副主编。北京铁路局天津货运中心李增祥、天津新港营业部白如海、张贵庄营业网点律鹏、唐山东站崔涛也参与了教材的编写工作。具体分工如下：赵明丽、律鹏编写项目一；刘伟玲、李增祥编写项目二；王慧、沙耀宗、崔涛编写项目三；白如海、文佳编写项目四。

由于编者水平有限，书中难免存在不妥之处，敬请读者批评指正。

编 者

2015年6月



# 目 录

项目一 散装货物运输组织	1
任务一 确定货物运输的基本条件	1
任务二 认知货物运输的作业过程	13
任务三 组织煤炭运输	47
复习思考题	62
项目二 裸装货物运输组织	63
任务一 组织钢板运输	63
任务二 组织原木运输	80
任务三 组织卷钢运输	87
复习思考题	117
项目三 包装货物运输组织	118
任务一 组织箱装货物运输	118
任务二 组织袋装货物运输	152
复习思考题	166
项目四 集装箱货物运输组织	167
任务一 办理通用集装箱运输	167
任务二 办理专用集装箱运输	197
复习思考题	226

附件 1 我国部分敞车、棚车的尺寸及性能.....	227
附件 2 我国部分罐车、水泥车的尺寸及性能.....	228
参考文献.....	229







# 项目一 散装货物运输组织

## 项目描述

本项目主要介绍铁路货物运输的基本条件、铁路货物运输的作业过程以及散装货物的运输组织要求。通过本项目的学习，使学生掌握铁路货物的运输种类、运输期限的确定、货物运输组织程序以及散装货物的办理条件。

## 任务一 确定货物运输的基本条件

### 【教学目标】

#### 1. 能力目标

能正确确定货物运输种类、货物按一批办理的条件，并计算货物的运到期限及运到逾期处理。

#### 2. 知识目标

掌握货物及货物运输的分类，了解铁路货物运输的法律法规，了解保价与保险运输的区别，掌握运到期限的计算方法。

### 【工作任务】

2014年6月10日，某托运人在兰州西站发到银川南站化肥一批共1200件，质量60t。6月23日运至到站，24日送到卸车地点。问是否运到逾期？请确定：

- (1) 该批货物的运到期限。
- (2) 是否运到逾期？
- (3) 如果逾期，应如何向收货人支付运到逾期违约金？

### 【相关知识】

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》（以下简称《铁路法》等）的相关法律、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，只有熟悉和掌握货

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。

## 一、货运工作的基本任务

铁路货运工作融生产、管理和服务于一体，其基本任务是：

(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) 加强货运管理，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物损失，建立安全防范体系，不断提高货运质量和铁路信誉。

(6) 对职工经常进行政治思想、职业道德和技术业务教育，不断提高职工的素质，更好地为货物运输服务。

## 二、货运工作的法规依据

### (一) 货运合同的法律依据

#### 1. 《中华人民共和国合同法》(简称《合同法》)

《合同法》是调整横向经济关系的法律规定。

在铁路货物运输中必须以《合同法》为依据，实行铁路货物运输合同制度，以便调整承运人与托运人、收货人之间的经济关系，正确实现货物运输。

#### 2. 《中华人民共和国铁路法》(简称《铁路法》)

《铁路法》是保障铁路运输和铁路建设顺利进行的法律规定。

《铁路法》同样是组织铁路货物运输必须遵守和执行的法律依据。

#### 3. 《铁路货物运输合同实施细则》(简称《实施细则》)

《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，是《合同法》的补充。它是组织铁路货物运输更为直接的依据。

#### 4. 《中华人民共和国民法通则》(简称《民法通则》)

《民法通则》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。

### (二) 《铁路货物运输规程》(简称《货规》)

《货规》是货物运输的基本规章。它是根据国家有关方针、政策和法令，以《合同法》《铁路法》《实施细则》为依据而制定。

《货规》由铁路总公司颁布，在全国范围内实行，其内容包括四章，并附四个附件。它具体规定了铁路货物运输的基本条件、货物运输合同、货物的搬入搬出、货物的承运交付，装车卸车、货物损失的处理赔偿、承托双方责任的划分。它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。

对于未纳入《货规》或《货规》规定未尽的问题，则制定《货规》的引申规则或办法。它们有：

- (1) 《铁路货物运价规则》(简称《价规》)；
- (2) 《铁路危险货物运输管理暂行规定》(简称《危规》)；
- (3) 《铁路鲜活货物运输规则》(简称《鲜规》)；
- (4) 《铁路超限超重货物运输规则》(简称《超规》)；
- (5) 《铁路货物装载加固规则》(简称《加规》)；
- (6) 《铁路集装箱运输规则》(简称《集装箱规则》)；
- (7) 《铁路货物保价运输办法》(简称《保价办法》)；
- (8) 《铁路专用线专用铁路管理办法(试行)》；
- (9) 《铁路货物损失处理规则》(试行)；
- (10) 《铁路货物运输管理规则》(简称《管规》)。

### (三) 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。本办法仅供我国国内铁路使用。各铁路局和国境站以及发、收货人同国外办理国际联运业务和交涉事项，仍须根据国际联运有关规章办理。

### (四) 水陆联运规章

《铁路和水路货物联运规则》适用于通过铁路和水路两种不同运输方式办理的直通货物运送，是水陆联运中关于运输条件、办理手续、运杂费计算以及托运人、收货人同铁路、水路之间的权利、义务和责任划分的基本规章。对铁路、水路和托运人、收货人都具有约束效力。

### (五) 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，对于军事运输的等级、运输计划、装载、运行、卸载以及军运危险货物的组级划分和军事运输费用的计算，作了具体的规定，对铁路和军方都具有约束力，适用于军事运输。

### (六) 《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。

### （七）铁路局（集团公司）对铁路总公司规章的补充规定

通常适用于本铁路局（集团公司）管内，一般限于执行铁路总公司规定的一些作业程序和方法等方面的内容，不能同铁路总公司规定相抵触。

### （八）其他相关法律法规

其他相关法律法规包括国务院、国务院其他部委、各部委与铁路总公司联合发布的货物运输相关法律法规。

## 三、货物与货物运输种类

### （一）铁路运输货物分类

#### 1. 按品类分

目前，我国铁路运输的货物共分为 28 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、零担、集装箱。

#### 2. 按货物的外部形态分类

根据货物的外部形态不同，可分为成件货物、大件货物与散堆装货物。

#### 3. 按运输条件分类

按照货物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。

### （二）货物运输种类

铁路运送的货物尽管种类繁多，但根据托运货物的数量、性质、形状等条件并结合所使用的货车，可将铁路货物运输的种类划分为整车、零担和集装箱运输三种。

按与其他行业联合运输方式的不同，又可分为国铁与地铁间运输、国际铁路货物联运、铁路与水路货物联运、军事运输。

#### 1. 整车货物运输

一批货物的重量、体积、形状或性质需要以一辆以上货车运输的，应按整车托运。我国大多数的货物是使用整车运输方式运输的。

（1）整车分卸。整车分卸的目的是为解决托运的数量不足一车而又不能按零担办理的货物运输。限制条件如下：

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、一件

货物重量超过 2 t、体积超过 3 m<sup>3</sup> 或长度超过 9 m 的货物；

- ② 到达分卸站的货物数量不够一车；
- ③ 到站必须是同一径路上两个或三个到站；
- ④ 必须在站内卸车；
- ⑤ 在发站装车必须装在同一货车内作为一批托运的货物。

(2) 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。

准、米轨间只办理整车货物直通运输。但下列货物不办理直通运输：鲜活货物及需要冷藏、保温或加温运输的货物；罐车运输的货物；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。

(3) 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》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》公布的车站。

## 2. 零担货物运输

不够整车运输条件的，按零担托运。按零担托运的货物，一件体积最小不得小于 0.02 m<sup>3</sup>（一件质量在 10 kg 以上的除外），每批不得超过 300 件。

零担货物一般为一批重量较小的成件包装货物，以日常用品居多，亦有许多贵重物品，多为怕湿货物，一般使用棚车装载。

零担货物运输具有运量零星、批数较多、品种繁多、性质复杂、包装条件不一、作业复杂的特点。目前组织零担货物的运输方式为：拼车、拼箱、行包运输和一站直达整零。

办理一站直达整零要向社会公告去向、装车日期，保证当日受理、当日承运、当日装车、当日挂运。

## 3. 集装箱运输

集装箱是一种现代化运输设备，使用集装箱进行的货物运输称为集装箱运输。集装箱适用于运输精密、贵重、易损、怕湿的货物。凡适箱货物均应采用集装箱运输，集装箱运输是发展中的运输方式。

除了以上三种以外，还有行包托运、班列、零散快运等。

# 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：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，如图 1-1-1 所示。

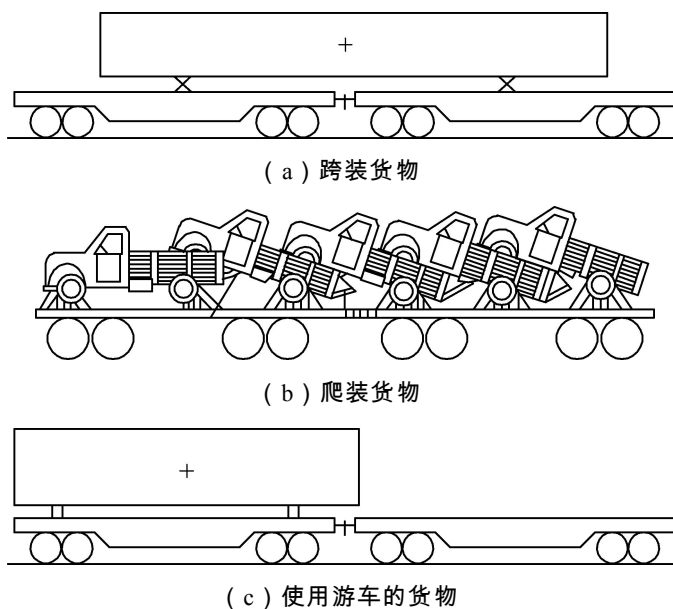


图 1-1-1 跨装、爬装及使用游车的货物

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：重质货物质量为 30、50、60 t（不适用货车增载的规定）；轻浮货物体积为 60、95、115 m<sup>3</sup>。

### （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、货物保价保险运输



《铁路法》规定，托运人根据自愿原则，可以办理保价运输，也可以办理货物运输保险，还可以既不办理保价运输，也不办理货物运输保险。按哪种方式运输，由托运人确定，不得以任何方式强迫办理保价运输或者货物运输保险。

## （一）货物保价运输

铁路保价运输是铁路运输实行限额赔偿后，为保证托运人、收货人合法利益，供托运人选择的一种赔偿制度。托运人做出这种选择后，即成为铁路运输合同的组成部分，铁路将承担相应的责任。铁路对承运的货物自承运时起到交付时止发生的灭失、短少、变质、污染、损坏承担赔偿责任。

### 1. 保价金额

如果托运人要求按保价运输时，应在货物运单托运人记载事项栏内注明“保价运输”字样，并在“货物价格”栏内以元为单位填写货物的实际价格，全批货物的实际价格即为货物的保价金额。货物的实际价格是指货物在起运地的价格与税款、包装费和已发生的运输费用。

### 2. 保价费的计算

保价运输时应按货物保价金额的一定比例交纳保价费。货物保价费按保价金额乘以适用的货物保价费率计算。按保价运输办理的货物，应全批保价，不得只保其中的一部分。保价费率不同的货物按一批托运时，应分项填写品名及保价金额，保价费分别计算。保价费率不同的货物合并填写时，适用于其中最高的保价费率。保价费率分为五个基本级和两个特定级，其费率分别为1‰、2‰、3‰、4‰、6‰、10‰和15‰。

自轮运转（包括企业自备或租用铁路）的铁道机车、车辆和轨道机械暂不办理保价运输。

## （二）货物运输保险

铁路货物运输保险是我国保险事业的一个重要组成部分，是托运人以铁路装运的货物作为保险标的的保险。遇有保险责任范围内的损失时，由保险公司负责按规定给予赔偿，以补偿被保险货物在运输过程中因自然灾害和意外事故所造成的经济损失。

货物运输保险由保险公司办理或委托铁路代办。承运人对投保货物运输险的货物，应在货物运单、货票“托运人记载事项”栏内加盖“已投保运输险，保险凭证××号”戳记。

托运人托运货物，应在货物运单“货物价格”栏内准确填写该批货物的总价格，根据总价格确定保险总金额，投保货物运输险。

## 六、货运营业网点

货运营业网点在《货物运价里程表》上公布。

货运营业网点的营业办理限制和起重能力主要根据《货物运价里程表》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△表示不办理，用○表示仅办理。常用营业办理限制符号及含义如表 1-1-1 所示。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，都指网点营业办理范围。集装箱按《集装箱办理网点名表》，危险货物按《铁路危险货物运输办理限制》办理。

表 1-1-1 常用营业办理限制符号及含义

营业办理限制符号	含 义
△	不办理货运营业，没有专用线、专用铁路货运作业
⊙	仅办理专用线、专用铁路货运作业，具体办理内容另查《铁路专用线专用铁路名称表》
路	仅办理路用货物发到
牲	不办理活牲畜到达
湿	不办理怕湿货物发到
散	不办理散堆装货物发到
蜂	不办理蜜蜂发到
危	办理危险货物运输，具体办理内容另查《铁路危险货物运输办理限制》
以上符号中，△和⊙是对货运营业范围的总体描述，适用于零担、集装箱和整车	

## 七、货物的快速运输

为加速货物运输，提高货物运输质量，适应市场经济的需要，铁路开办了货物快速运输（简称快运），在全路的主要干线上开行了快速货物列车。

货物快速运输分为托运人要求和必须按快运办理两种。

### （一）托运人要求按快运办理的货物

托运人托运的整车、集装箱、零担运输的货物，托运人要求按快运办理时，经铁路同意，可按快运办理。

### （二）必须按快运办理的货物

凡是符合下列三个条件的货物，必须按快运办理：

（1）发送营业网点是《快运货物运输办法》中规定的郑州、上海、南昌局与广铁（集团）公司所辖的有关营业网点。如郑州局的许昌、驻马店、信阳，武汉局的江岸、孝感等营业网点，广铁（集团）公司的岳阳、长沙北、株洲、衡阳等营业网点，上海局的新龙华、嘉兴、

金华、义乌、绍兴等营业网点，南昌局的鹰潭、向塘等营业网点。

(2) 到站是深圳北营业网点。

(3) 办理的货物是整车鲜活货物。

托运人托运按快运办理的货物应用红色戳记或红笔注明“快运”字样。

### (三) 快速货物列车

我国铁路开行的快运货物列车主要有“五定”班列、集装箱快运直达列车和鲜活快运直达列车等。

#### 1. “五定”班列

为适应市场经济的发展，向社会提供优质服务，铁路以“五定”班列作为货物运输新产品，参与货运市场竞争，以满足社会对铁路运输的需求。“五定”班列即定点（装车网点和卸车网点）、定线（运行线）、定车次（直达班列车次）、定时（货物运到时间）、定价（全程运输价格）的直达快运货物列车。

(1) “五定”班列办理的货物范围。整车货物、集装箱货物和零担货物（仅限一站直达），但不办理水陆联运、军运后付、超限限速运行货物和运输途中需加水、加油的冷藏车货物。

(2) “五定”班列的开行原则及特点。“五定”班列按照管理规范化、运行客车化、服务承诺化、价格公开化的原则进行。

“五定”班列具有运达快捷（日行 600~800 km）、手续简便（托运人可在车站一个窗口一次办理好承运手续）、价格优惠（明码标价，档次高，价格合理，多运多优惠）、安全优质（保质保量，货物运到时间有保证，安全系数高）等特点。

(3) “五定”班列的产品报价、承运方式。产品报价采取一次综合报价，包括铁路运费、快运费及杂费（含发、到站运输服务费）、代收的建设基金和电气化区段附加费，不收取上述报价以外的其他费用。长期租赁车位、运行线、价格还可优惠，多运多优惠。

#### 2. 集装箱快运直达列车

从 1992 年起，铁道部组织实施了定点定线集装箱快运直达列车线，开行通过编组站不解体的集装箱快运直达列车，体现了快速、高效、安全的特点，是提效扩能的有效措施。

#### 3. 鲜活货物快运直达列车

为了保证内地对港澳地区鲜活货物的及时运送，每天分别从江岸西（或长沙北）、新龙华、郑州北等站各开行一列快运货物列车到深圳北站。从 1962 年至今，三趟快车已开行了 50 多年，保证了“及时、均衡、适量、优质”地供应港澳鲜活商品的特殊需要。

#### 4. 特快班列

特快班列是指最高运行时速 160 km 的货物班列，车型是 25T 型专用行李车，单车容积 160 m<sup>3</sup>，车门最大开口尺寸为：2 000 mm×1 945 mm。

#### 5. 快速班列

快速班列是指最高运行时速 120 km 的货物班列，车型是 PB（棚 B 型）和 P<sub>65</sub>（棚 65 型），

单车容积为：PB（棚 B 型）为 141 m<sup>3</sup>，P<sub>65</sub>（棚 65 型）为 135 m<sup>3</sup>。PB 车的车门最大开口尺寸为：2 389 mm×3 000 mm，P<sub>65</sub> 车的车门最大开口尺寸为：2 375 mm×2 964 mm。

## 6. 零散快列

零散货运快列比照旅客列车的开行模式，按照固定的列车运行时刻表定时定点运行。列车运行速度最高可达到 120 km/h，相比现行运行速度提升了 30%以上，安全快捷送达目的地。它将以敞车收货，便捷受理的方式运行。发货人可通过快运货物办理站，营业电话、铁路人员上门收货、95306 客服电话等渠道办理零散快运业务。

# 八、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根据。

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

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，具体规定如下：

### 1. 货物发送期间

货物发送期间的运到期限为 1 日。

### 2. 货物运输期间

运价里程每 250 km 或其未为 1 日；按快运办理的整车货物，运价里程每 500 km 或其未为 1 日。

### 3. 特殊作业时间

（1）运价里程超过 250 km 的零担货物，另加 2 日；超过 1 000 km 加 3 日。

（2）整车分卸货物，每增加一个分卸站，另加 1 日。

（3）准、米轨间直通运输的整车货物，另加 1 日。

（4）需要上门装、卸货物，各另加 1 日。

（5）需要门到站、到站到门接取送达货物，各另加 1 日。

上述各项特殊作业时间应分别计算，当一批货物同时具备几项时，应累计相加计算。

**【例 1-1-1】** 德州营业网点承运到北郊营业网点整车货物一批，运价里程 794 km，请计算运到期限。

【解】 (1)  $T_{发} = 1 \text{ d}$ ;

(2)  $T_{运} = 794 \div 250 = 3.176$ , 计 4 d;

(3)  $T_{特} = 0$ 。

这批货物的运到期限为:  $T = T_{发} + T_{运} + T_{特} = 1 + 4 + 0 = 5 \text{ d}$ 。

货物的实际运到日数, 从货物承运次日起算, 在到站由铁路组织卸车的, 至卸车完了时终止, 在到站由收货人组织卸车的, 至货车调到卸车地点或交接地点时终止。

货物运到期限起码为 3 日。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 日计算) 加 2 日计算。运到期限自该班列的始发日开始计算。

### (四) 货物运到逾期

货物实际运到日数超过规定的运到期限时, 承运人应按所收运费的百分比向收货人支付违约金。

#### 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比例。

① 货物运到期限在 10 日以内发生逾期时, 按表 1-1-2 规定计算违约金。

表 1-1-2 运到逾期违约金支付比例 (一)

违约金 运到	逾期					
	1 日	2 日	3 日	4 日	5 日	6 日以上
	1 日	2 日	3 日	4 日	5 日	6 日以上
3 日	15%	20%				
4 日	10%	15%	20%			
5 日	10%	15%	20%			
6 日	10%	15%	15%	20%		
7 日	10%	10%	15%	20%		
8 日	10%	10%	15%	15%	20%	
9 日	10%	10%	15%	15%	20%	
10 日	5%	10%	10%	15%	15%	20%

② 货物运到期限在 11 日以上，发生运到逾期时，按表 1-1-3 规定计算违约金。

表 1-1-3 运到逾期违约金支付比例 (二)

逾期总日数占运到期限天数	违约金
不超过 1/10 时	运费的 5%
超过 1/10，但不超过 3/10 时	运费的 10%
超过 3/10，但不超过 5/10 时	运费的 15%
超过 5/10 时	运费的 20%

**【例 1-1-2】** 张贵庄营业网点 3 月 4 日承运一批整车货物到沈阳北，运价里程 1 160 km，3 月 14 日衡阳卸车完了，是否逾期？如果逾期应向收货人支付多少逾期违约金？

**【解】**  $T = T_{发} + T_{运} + T_{特} = 1 + 1\ 160/250 + 0 = 6\text{ d}$ ；

实际运到日数  $T_{实}$  为 10 天（从承运次日 3 月 5 日至卸车时间 3 月 14 日）；

运到逾期日数  $T_{逾} = T_{实} - T_{运} = 10 - 6 = 4\text{ d}$ ；

查表 1-1-2，运到期限 6 d，逾期日数 4 d，应支付运费 20% 的违约金。

(2) 快运货物超过运到期限，按表 1-1-4 退还快运费。

表 1-1-4 退还货物快运费比例

发到站运输里程	超过运到期限天数	退还货物快运费
1 801 km 以上	1 天	30%
	2 天	60%
	3 天以上	100%
1 201 ~ 1 800 km	1 天	50%
	2 天以上	100%
1 200 km 以下	1 天以上	100%

快运货物运到逾期，除依照表 1-1-4 中规定退还快运费外，货物运输期间按每 250 运价公里或其未为 1 日，计算运到期限仍超过时，应依照规定向收货人支付违约金。

“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 日违约金为快运费的 50%；自第 3 日起（未收快运费的自第 1 日起）按以上运到期限的规定计算。

## 2. 不支付违约金的情形

(1) 超限货物、限速运行的货物、免费运输的货物以及货物全部灭失，承运人不支付违约金。

(2) 从承运人发出催领通知的次日起（不能实行催领通知或会同收货人卸车的货物为卸车的次日起），如收货人于 2 日内未将货物领出，即失去要求承运人支付违约金的权利。

### （五）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所产生的；
- （4）运输活动物，由于途中上水所产生的；
- （5）其他非承运人责任发生的。

由于上述原因致使货物发生滞留时，发生货物滞留的车站应在货物运单“承运人记载事项”栏内注明滞留时间和原因。到站应将各种情况所发生的滞留时间加总，加总后不足 1 日的尾数进整为 1 日。

## 【知识拓展】

### 特需货物列车

铁路总公司以市场需求为导向，把确保运到时限作为发展铁路现代物流的重要环节，研究建立了市场化运到时限保障机制，组织协调各铁路局开行特需货物列车，全面加强日常运输组织和盯控考核，努力压缩运到时限，较好地满足了客户对运到时限的特殊需求。为加强运到时限管理，铁路总公司制定出台了《铁路货物运到时限管理暂行办法》和《开行特需货物列车管理办法》，并采取一系列针对性措施。

（1）优化列车开行方案。铁路部门根据客户提出的运到时限等运输需求，研究制定个性化差异化运输方案和措施，最大限度优化货物列车开行。昆明德宏后谷咖啡有限公司提出出口欧洲的咖啡豆运输需求，昆明铁路局立即与该企业沟通联系，优化选择运行径路。该趟特需货物列车国内段运行时间为 5 天，比普通货物列车减少了 30 余小时。

（2）全过程组织盯控。运输调度人员全过程各环节精心组织，实时跟踪盯控列车运行情况。铁路总公司每旬通报特需货物列车运到时限兑现情况，每月进行分析考核，货物快运全

程运到时限兑现率大幅提升，在站停留超时现象明显减少。

(3) 优化途中运输组织。为满足山东临沂地区瓷砖运输需求，铁路总公司安排济南铁路局临沂站开往乌鲁木齐铁路局乌西站 75581 次特需货物列车，通过合理安排机车和车辆衔接，大力压缩技术作业时间，得到地方政府和客户的认可和好评；为满足宁夏中卫金属锰产品及时出港出口的运输需求，量身定制列车开行方案，组织开行了宁夏中卫至天津新港特需货物列车，比预期到达时间提前 18 h 左右，确保了发往荷兰鹿特丹、秘鲁、韩国的金属锰产品按时装船离港。