

项目一 铁路货物运输条件认知

【项目描述】

本项目主要介绍货运工作基本任务及现行法律法规，以及货物运输的基本条件认知、货运营业网点认知。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。

【教学目标】

1. 知识目标

- (1) 了解货运工作相关法律法规，掌握《铁路货物运输规程》及其引申的规则办法。
- (2) 掌握货物与货物运输种类；掌握一批的概念。
- (3) 掌握货物保价运输和保险运输的区别。
- (4) 掌握营业办理限制相关的含义；了解货物的快速运输。
- (5) 掌握货物运到期限的计算，并会处理运到逾期的赔偿。
- (6) 掌握货场分类及货场配置类型。
- (7) 了解专用线管理的基本要求。

2. 能力目标

- (1) 要求学生能够根据货运工作的具体情况准确查找相对应的规章。
- (2) 面对托运人独立判定铁路货物运输种类，能够判断货物能否按一批托运，同时能够判断发到站的营业办理限制，能够独立计算运到期限。
- (3) 要求学生能够正确划分货场的种类、配置图，同时熟悉各类型货场配置图的优缺点，熟悉货场各种设备并能够对其进行管理。

3. 素质目标

- (1) 培养学生良好的职业道德。
- (2) 培养学生勤于思考、认真做事的良好作风。
- (3) 培养学生分析问题的能力。

任务一 货运工作基本任务及现行法律法规

【相关知识】

一、铁路货运工作基本任务

货运作业是货物运输的基础，铁路货物运输服务以“安全、优质、高效、便捷”为工作质量总方针。货运作业应坚持依法经营，认真贯彻执行《中华人民共和国铁路法》(简称《铁路法》)等相关法律、法规和规章。正确办理货运作业，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。

2013年6月15日，原中国铁路总公司开始实施货运组织改革，推动铁路货运全面走向市场，努力为社会提供更加方便、快捷的铁路货运服务。铁路货运工作，融生产、管理和服务于一身，其基本任务如下：

(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，制定货运工作方案，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，正确确保货物运输条件，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) 经常对职工进行政治思想、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

1. 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》(简称《合同法》)是调整横向经济关系的法律规定。《合同法》明确劳动合同双方当事人的权利和义务，保护劳动者的合法权益，构建和发展和谐稳定的劳动关系。《合同法》对经济合同的订立、履行、变更、解除或终止作了一般性的规定。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，以便协调承运人与托运人、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》。

《中华人民共和国铁路法》(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。铁路运输合同是明确铁路运输企业与托运人之间权利、义务关系的协议。《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)《中华人民共和国安全生产法》。

《中华人民共和国安全生产法》(简称《安全生产法》)是规范我国安全生产活动的基本法律。《安全生产法》加强安全生产工作,防止和减少生产安全事故,保障人民群众生命和财产安全,促进经济社会持续健康发展。

(4)《危险化学品安全管理条例》。

《危险化学品安全管理条例》(简称《安全管理条例》)是加强对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。在中华人民共和国境内生产、储存、使用、经营和运输的安全管理适用于本条例。

(5)《铁路货物运输合同实施细则》。

《铁路货物运输合同实施细则》(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,是《合同法》的补充。《实施细则》的发布施行,对完善铁路运输法规,明确铁路与发、收货人之间的权利、义务、经济责任关系,保证《经济合同法》中有关货物运输合同内容的实施和改善铁路货物运输管理工作,具有十分重要的意义。它是组织铁路货物运输更为直接的依据。

2.《铁路货物运输规程》及其引申的规则办法

《铁路货物运输规程》(简称《货规》)是货物运输的基本规章,是为明确铁路运输承运人与托运人、收货人的责任、权利和义务,维护运输合同当事人的合法权益和正常的铁路货物运输秩序,根据《合同法》《铁路法》等法律法规而制定的。

《货规》由原铁道部颁布,在全国范围内实行,其内容包括4章,并附4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、货物的承运交付和装车卸车、货物损失的处理赔偿、承托双方责任的划分。《货规》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》规定未尽问题,则制定《货规》的引申规则或办法。它们包括:

(1)《铁路货物运价规则》(简称《价规》)。

《价规》是计算国铁货物运输费用的依据,承运人和托运人、收货人必须遵守本规则的规定。《价规》规定了货物运输费用的计算、货物运费、杂费、国际铁路联运进出口货物国内段的运输费用、铁路非运用车运输费用等,适用于计算国家铁路及合资、地方铁路涉及与国家铁路办理直通运输的有关货物运输费用。

(2)《铁路危险货物运输管理规则》(简称《危规》)。

《危规》是铁路危险货物运输组织的依据。它包括总则,办理限制管理,业务办理,运输包装,试运管理,运输及签认制度,押运管理,保管和交付,消防、劳动安全及防护,洗刷除污,培训与考核,危险货物货车,危险货物集装箱,剧毒品运输,放射性物品(物质)运输,危险货物进出口运输,事故应急救援,附则等内容。

(3)《铁路鲜活货物运输规则》(简称《鲜规》)。

《鲜规》是铁路鲜活货物运输组织的依据。它包括总则,基本要求,易腐货物运输的运输基本条件、装卸车、运行组织,活动物运输,附则等内容。

(4)《铁路超限超重货物运输规则》(简称《超规》)。

《超规》是铁路超限超重货物运输组织的依据。它包括总则,定义及等级划分,办理线路和车站,受理和承运,超限、超重车运行,途中检查和卸车,国际联运超限货物的办理,长大货物车的运用管理,附则等内容。

(5)《铁路货物装载加固规则》(简称《加规》)。

《加规》是货物装载加固的基本技术条件、方案管理、满载工作等,是铁路货物装载加固和满载工作的依据。

(6)《铁路集装箱运输规则》(简称《集装箱规则》)。

《集装箱规则》是铁路集装箱运输组织的依据。它包括运输基本条件,托运、承运和交付,承运人与托运人、收货人的交接等内容。

(7)《铁路货物保价运输办法》(简称《保价办法》)。

《保价办法》规定本着自愿的原则,以全批货物价格进行保价,规定了保价费核收方法及费率,适用于铁路办理的保价运输。

(8)《铁路货物损失处理规则》(简称《损规》)。

《损规》明确规定了货物损失处理的原则、程序和铁路内部责任划分。它包括总则、货物损失种类和等级、货物损失报告与勘查、记录编制、货物损失调查处理、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、无法交付和无标记货物处理、附则等内容。

(9)《铁路货物运输杂费管理办法》。

该办法规定了货运杂费的核收、归口管理、收费标准、修改与公布、核收票据、监督、检查等内容,适用于管理铁路运输杂费的收费项目和收费标准。

(10)根据本规程精神制定的其他办法。

3. 铁路内部货运管理规则及办法

(1)《铁路货物运输管理规则》(简称《管规》)。

《管规》适用于铁路内部货运管理,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、货运监察等内容。

(2)《铁路货运检查管理规则》(简称《检规》)。

《检规》适用于铁路货运检查作业,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。

(3)《货车篷布管理规则》(简称《篷规》)。

《篷规》适用于铁路货车篷布的管理及自备篷布的管理。它包括篷布基本条件、运用管理、铁路篷布回送、篷布调度和统一、篷布质量管理。

4. 国际联运规章

国际联运相关规章详见项目八任务一。

5. 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输，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。

6. 军运规章

军运规章适用于军事运输，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。

7. 《铁路客货运输专刊》

《铁路客货运输专刊》是中国国家铁路集团有限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。

8. 其他相关法律法规

铁路局（集团公司）对中国国家铁路集团有限公司规章的补充规定；国务院、国务院其他部委、各部委与中国国家铁路集团有限公司联合发布的货物运输相关法律法规。

【技能训练】

1. 列举至少 5 种《货规》引申规则，并简要说明其简称及适用范围。
2. 列举至少 3 种铁路内部货运管理规章，并简要说明其简称及适用范围。

任务二 货物运输的基本条件认知

【相关知识】

一、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

铁路运输的货物按照货物的外部形态，可分为成件货物（箱、袋、捆、桶、筐、罐等）、大件货物（机械、汽车、金属制品等）与散堆装货物（块、粉、粒装货物）。

3. 按运输条件分

铁路运输的货物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。阔大货物又包括超长货物、超限超重货物等。

4. 按运量大小划分

铁路运输的货物按照运量大小，可分为大宗稳定物资和零散白货两大类。大宗稳定物资是指货源达到一定运量，货流稳定均衡，能够提前确定运输需求的物资，可采取协议运输方式给予运力保障。零散白货是指《铁路货物运输品名分类与代码表》中列举的磷矿、水泥、木材、粮食、棉花、化工、金属、工机、电器、农机、鲜活、农副、食品、纺织、文教、医药、其他、零担、集装箱等品类物资。

（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，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。承运人也可积极组织其他灵活、便利、快捷的运输形式，满足托运人多样化的运输需求。

铁路运输的货物按与其他行业的联合运输方式，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。我国大多数的货物运输是使用整车运输方式的。整车运输的特殊形式包括：

（1）整车分卸。

整车分卸是整车运输的特殊形式，其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：

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 m³ 或长度超过 9 m 的货物。

到达分卸站的货物数量不够一车。

到站必须是同一径路上 2 个或 3 个到站。

必须在站内卸车。

在发站装车必须装在同一货车内作为一批托运的货物。

（2）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的运输。

按整车运输的货物，托运人要求在站界内搬运或途中装卸时（包括在不办理货运营业的车站装卸），经月度要车计划核准后，可在铁路局集团公司自局管内办理。但危险货物不得办理站界内搬运或途中装卸。

(3) 途中装卸。

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。途中装卸的货物，可根据托运人的要求，以途中装卸的后方或前方办理货运业务的车站作为发站或到站。

(4) 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。由准轨铁路发往米轨的货物运输条件和过轨运输办理方式，以米轨铁路运输企业的声明为准。

(5) 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，国铁为由中国国家铁路集团有限公司（简称“国铁集团”）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集团公司同意后，由国铁集团在《铁路客货运输专刊》公布的车站。

2. 零担（零散）货物运输

零散货物是在铁路实行企业化管理，为适应市场需求，提高铁路运输的竞争力而推出的一系列货运服务。零散货物包括零散货物快运和批量零散货物快运两大类。零散货物快运适用于重量不足 40 t 且体积不足 80 m³ 的所有品类货物，批量零散快运适用于重量在 40 t 或体积在 80 m³ 以上的成件包装货物。

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。

联合运输铁路运输企业之间、铁路运输企业与其他交通方式运输企业之间在自愿、平等的基础上，共同开展铁路直通运输，多式联合运输，发展门到门服务。

二、一 批

1. 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。

2. 按一批办理的条件

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

(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，如图 1.2.1 所示。

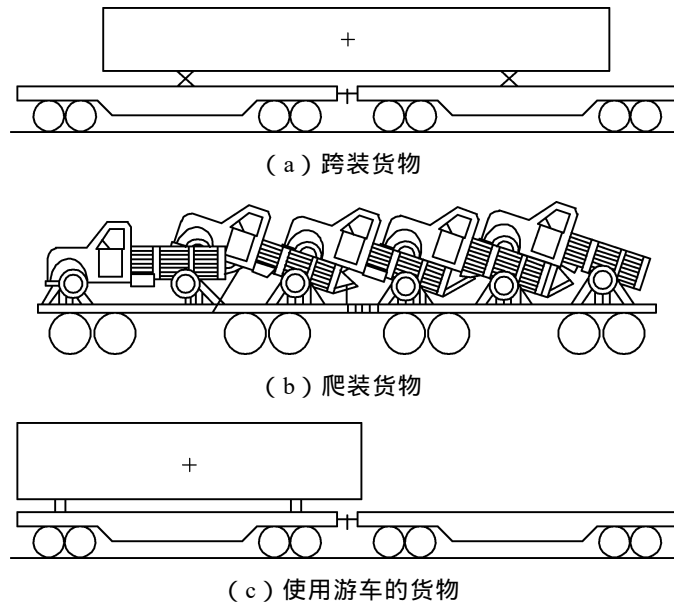


图 1.2.1 跨装、爬装及使用游车的货物

(2) 零散货物或使用集装箱的货物，以每张货物运单为一批。

3. 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，经铁路局集团公司承认也可按一批托运。

三、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 1.2.1 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 1.2.1 常用营业办理限制符号及含义

营业办理限制符号	含 义
货	不办理货运营业，没有专用线、专用铁路货运作业
专	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
☒	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》

注：以上符号中，货、专 是对货运营业范围的总体描述，适用于零担、集装箱和整车。

起重能力用《货物运价里程表》中的最大起重能力栏的规定来确定。数字表示该营业网点最大吊装吨数。如 25，表示该营业网点最大吊装能力为 25 t。另外，叉表示该营业网点配属叉车。

四、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。

1. 快运货物班列

快运货物班列（表 1.2.2）是指在固定发到站间，有固定的车次和运行线、明确的开行周期和运行时刻，按客车化模式组织开行的货物列车。铁路部门根据社会需求确定列车装卸站，选择最佳路径，按照客车化组织方式编制列车运行图，从装车站到卸车站全程紧密衔接，努力确保快捷、及时运输货物。快运货物班列按照速度的不同分为三种：特快班列、快速班列和普快班列。

表 1.2.2 快运货物班列（摘录）

序号	班列种类	车次	始发站	到达站	编组内容	运行径路	开行周期 / (列日 ⁻¹)	速度 / (km·h ⁻¹)
1	特快	X101	黄村 (京)	闵行(上)	黄村至闵行间 17 辆	德州、 利国	1	160
2	快速	X209	黄村	哈尔滨东	黄村至哈尔滨东间 18 辆	兰棱、 山海关	1	120
3	货物 快运	X2483	南仓	苏家屯	苏家屯(沈阳局、哈尔滨局货物快运作业站车流, 苏家屯及其以远集装箱车流)。沈阳、哈尔滨局车流分别成组, 哈尔滨局车流挂尾部, 南仓始发不少于 10 辆	山海关	1	120
4	集装箱	X8609	南翔 (上)	株洲北 (广)	南翔至株洲北间编组不少于 30 辆, 最高不超 2 500 t, 换长为 60.0	新塘边、 向塘、 株洲	0.5	120
5	普快	80322/1	石家庄南	达州	团结村、新兴镇站卸, 3 500 t, 换长为 70.0	安阳、太 要、达州	3 列/周	普通 货车

特快班列是指最高运行速度 160 km/h 的货物班列, 车型是 25T 型专用行李车, 单车容积 160 m³, 车门最大开口尺寸为 2 000 mm × 1 945 mm。

快速班列是指最高运行速度 120 km/h 的货物班列, 车型是 PB (棚 B 型) 和 P₆₅ (棚 65 型)。单车容积: PB 为 141 m³, P₆₅ 为 135 m³。P₆₅ 车的车门最大开口尺寸为 2 375 mm × 2 964 mm, PB 车的车门最大开口尺寸为 2 389 mm × 3 000 mm。

普快货物班列为全国主要大中城市、港口、物流集散地组织开行的, 最高运行速度 80 km/h 的快运货物班列。

2. “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、加油的冷藏车的货物。

(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。

3. 集装箱快运直达列车

从 1992 年起，原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。

4. 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。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。

五、货物保价运输

《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。

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，不得只保其中一部分。保价费率不同的货物按一批托运时，应分项填记品名及保价金额，保价费分别计算。保价费率不同的货物合并填记时，适用于其中最高的保价费率。保价费率分为 5 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。已保价货物发生损失时，按照实际损失赔偿，但最高不超过保价金额。如果损失是铁路

运输企业的故意或重大过失造成的，不受保价额的限制，按照实际损失赔偿。一部分损失时，按损失货物占全批货物的比例乘以保价金额赔偿；逾期未能赔付时，处理站应向赔偿要求人支付违约金。

六、货物保险运输

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。

投保货物运输险的货物在运输中发生损失，对不属于铁路运输企业免责范围的，未按保价运输承运的，按照实际损失赔偿，但最高不超过国务院铁路主管部门规定的赔偿限额；如果损失是铁路运输企业的故意或者重大过失造成的，不适用赔偿限额的规定，按照实际损失赔偿，由铁路运输企业承担赔偿责任。属保险责任范围的损失，由保险公司按照实际损失，在保险金额内给予补偿。

保险公司按照保险合同的约定向托运人或收货人先行赔付后，对于铁路运输企业应按货物实际损失承担赔偿责任的，保险公司按照支付的保险金额向铁路运输企业追偿，因不足额保险产生的实际损失与保险金的差额部分，由铁路运输企业赔偿；对于铁路运输企业应按限额承担赔偿责任的，在足额保险的情况下，保险公司向铁路运输企业的追偿额为铁路运输企业的赔偿限额，在不足额保险的情况下，保险公司向铁路运输企业的追偿额在铁路运输企业的赔偿限额内按照投保金额与货物实际价值的比例计算，因不足额保险产生的铁路运输企业的赔偿限额与保险公司在限额内追偿额的差额部分，由铁路运输企业赔偿。

既保险又保价的货物在运输中发生损失，对不属于铁路运输企业免责范围的，按照实际损失赔偿，但最高不能超过保价额，由铁路运输企业承担赔偿责任。对于保险公司先行赔付的，比照对保险货物损失的赔偿处理。

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，准确填写该批货物总价格，根据总价格确定保险总金额，投保货物运输险。

七、货物运到期限

1. 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。

2. 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。

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。

整车分卸货物，每增加一个分卸站，另加 1 日。

准、米轨间直通运输的整车货物，另加 1 日。

需要上门装、卸货物，各另加 1 日。

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 1.2.1】某公司在长春南营业网点承运到山海关营业网点整车货物一批，运价里程 679 km，发货人要求到站送货上门。请计算运到期限。

【解】(1) $T_{发} = 1 \text{ d}$ ；

(2) $T_{运} = 679 \div 250 = 2.72$ ，计 3 d；

(3) $T_{特} = 1 \text{ d}$ 。

这批货物的运到期限为 $T = T_{发} + T_{运} + T_{特} = 1 + 3 + 1 = 5 \text{ (d)}$ 。

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。

3. “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 小时的，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。

4. 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。货物运到期限在 10 日以内发生运到逾期。

(1) 逾期违约金的支付。

一般货物运到逾期支付违约金占运费比例见表 1.2.3。

表 1.2.3 运到逾期违约金支付比例（一）

运到期限	逾期总日数					
	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%

货物运到期限在 11 日以上，发生运到逾期时，按表 1.2.4 规定计算违约金。

表 1.2.4 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	为运费的 5%
超过 1/10，但不超过 3/10 时	为运费的 10%
超过 3/10，但不超过 5/10 时	为运费的 15%
超过 5/10 时	为运费的 20%

【例 1.2.2】邯郸营业网点 5 月 14 日承运一批整车货物到长沙东营业网点，运价里程 1 147 km，5 月 22 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】 $T = T_{发} + T_{运} + T_{特} = 1 + 1\ 147/250 + 0 = 6 (d)$ ；

实际运到日数 $T_{实}$ 为 8 天（从承运次日 5 月 14 日至卸车时间 5 月 22 日止）；

运到逾期日数 $T_{逾} = T_{实} - T = 8 - 6 = 2 (d)$ ；

查表 1.2.3，运到期限为 6 d，逾期日数 2 d，应支付运费的 15% 作为违约金。

（2）快运货物超过运到期限，按表 1.2.5 退还快运费。

表 1.2.5 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，依照表 1.2.5 中规定退还快运费外，货物运输期间，按每 250 运价里程或其未为 1 日，计算运到期限仍超过时，并应依照规定，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。

（3）不支付违约金的情形。

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。

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。

5. 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日的尾数进整为1日。

【技能训练】

1. A站按整车运输一批货物到N站,要求提供门到门服务及上门装卸服务,A站到N站运价里程为748 km,请计算该批货物的运到期限。

2. 某公司欲从6月4日甲站托运一批快运易腐货物到乙站,运价里程为1344 km,由于托运人的责任致使货物在途中整理而产生一天滞留,6月10日在乙站卸车完毕,请问货物是否逾期?如果逾期,应向收货人支付多少逾期违约金?

3. 保定某营业网点9月14日,承运一批整车货物到江岸西,运价里程1055 km,9月22日到站卸车完了,是否逾期?如果逾期,应向收货人支付多少逾期违约金?

4. 2019年6月10日,某托运人在丰台站托运一批货物,到站广州西(运价里程2284 km),提供门到门服务,6月26日运至到站卸货完毕后送货上门。是否运到逾期?如果逾期,应如何向收货人支付运到逾期违约金?

任务三 货运营业网点认知

【相关知识】

货运营业网点是铁路车站办理货物承运、保管、装卸和交付作业的场所,是铁路货运产品的营销窗口。为满足货物运输的需求,安全、方便、快捷地运送货物,充分发挥货运营业网点的作业能力,必须加强对货运营业网点的管理,以保证铁路运输生产经营任务的完成。

一、货运营业网点分类与配置

(一) 货运营业网点分类

1. 按办理货物品类分