

# 铁路运输经济法规

( 第三版 )

主 编 孔 荣

副主编 雷振刚

西南交通大学出版社

· 成 都 ·



# 前 言

铁路是国家的重要基础设施，是国家经济运行的大动脉。铁路的发展和国民经济紧密相连，和人民群众的切身利益紧密相连。铁路的发展离不开政策的引导，也离不开法规的规范。在社会主义市场经济条件下，加强铁路运输法律体系的构建和完善，普及并运用运输经济法律、法规，使运输市场有序化、运输经营行为规范化，实现铁路发展目标极其重要。

本书的编写立足于服务职业教育的培养目标和定位，坚持以技能培养为根本，以实用性为主，突出铁道行业和铁道专业特色，以铁路运输法律关系、民法典律制度为基础，以与铁路运输密切相关的法律、法规为主要内容，重点阐述铁路运输合同和铁路运输法律规范的理论和应用。本书力求将最新的与铁路运输相关的法律法规和司法解释以及《中华人民共和国民法典》基础性的知识融入教材，注重理论与实践结合，目的在于实际工作中的运用。本书突出案例教学和可操作性，精选大量与经济活动和铁路运输密切相关的案例进行分析。另外，书中设有复习参考题，以单项选择题、多项选择题、案例分析题等优质、典型的习题形式供读者练习。本书适合作为高职高专铁道运输专业运输法规教材，也可作为铁道交通运输企业及物流企业的从业人员掌握和运用铁路运输法律法规知识、提高法律素养的参考读物。

本书由包头铁道职业技术学院孔荣担任主编，雷振刚担任副主编，左瑛担任主审。参加编写人员如下：包头铁道职业技术学院李玲（第一章）、包头铁道职业技术学院杨建峰（第二章）、包头铁道职业技术学院雷振刚（第三章）、包头铁道职业技术学院富永真（第四章）、包头铁道职业技术学院孔荣（第五章、附录）、包头铁道职业技术学院常利平（第六章）。全书总体结构、各章内容及案例由孔荣统一整合、初审。

由于涉及铁路运输的许多法律法规尚处于进一步健全、完善阶段，且编者水平有限，书中难免有疏漏之处，敬请广大读者批评指正。本书在编写过程中参考了许多学者的宝贵资料和成果。谨此致以诚挚的谢意。

编 者



# 目 录

第一章 铁路运输与铁路立法 .....	1
第一节 交通运输的发展与铁路运输的出现 .....	1
第二节 我国铁路立法概况 .....	4
复习思考题 .....	9
第二章 铁路运输企业与铁路运输法律关系 .....	10
第一节 铁路运输企业概述 .....	13
第二节 铁路运输法律关系 .....	13
复习思考题 .....	25
第三章 铁路运输法律法规 .....	28
第一节 铁路运输法律法规的特点和作用 .....	28
第二节 我国铁路运输法律法规体系 .....	33
第三节 《铁路法》概述及其适用范围 .....	37
第四节 《铁路法》的主要内容与实施 .....	41
复习思考题 .....	49
第四章 合同法律制度 .....	51
第一节 合同概述 .....	51
第二节 合同的订立 .....	59
第三节 合同的效力 .....	69
第四节 合同的履行和担保 .....	78
第五节 合同的变更、解除、转让和终止 .....	86
第六节 违反合同的责任 .....	92
复习思考题 .....	100
第五章 铁路运输合同 .....	108
第一节 铁路运输合同概述 .....	108
第二节 铁路旅客运输合同 .....	114
第三节 铁路行李、包裹运输合同 .....	126
第四节 铁路货物运输合同 .....	131
第五节 铁路货物运输保险与保价 .....	148
复习思考题 .....	161

第六章 运输纠纷的解决 .....	164
第一节 运输纠纷的协商解决与调解解决 .....	164
第二节 运输纠纷的仲裁解决 .....	166
第三节 运输纠纷的诉讼解决 .....	176
复习思考题 .....	185
附录 法规节选 .....	186
参考文献 .....	210

# 第一章 铁路运输与铁路立法

【学习目的】在人类社会进步的同时，交通运输方式也在不断进步。本章将介绍铁路运输的出现和发展，通过分析当前中国铁路法律体系中存在的问题并结合案例，重点阐述完善中国铁路立法的必要性，并通过案例教学，引导学生树立正确的价值观、道德观。

【思政元素】讲规则，明礼仪，树立正确的价值观、道德观。

## 第一节 交通运输的发展与铁路运输的出现



### 知识链接

2013年3月，根据第十二届全国人民代表大会第一次会议审议的《国务院关于提请审议〈国务院机构改革和职能转变方案〉的议案》，铁道部实行铁路政企分开：将铁道部拟定铁路发展规划和政策的行政职责划入交通运输部；组建国家铁路局，由交通运输部管理，承担铁道部的其他行政职责；组建中国铁路总公司，承担铁道部的企业职责；不再保留铁道部。至此，中华人民共和国铁路发展向市场化迈出了至关重要的一步。

### 一、交通运输发展的三次革命

在原始社会，早期的运输方式是手提、背扛、头顶和肩挑等，后来发展到用绳拖、棍撬等。随着人类活动范围的扩大，人们为了求得生存和发展，发明了最早的水上交通工具——筏和独木舟，之后逐渐发明了陆上交通工具——车，进而开辟了最原始的航线和道路。船和车的发明使运输进入了新的发展阶段，这就是运输史上的第一次革命。此时，交通运输的基本状况是：陆上运输依靠人力（人驮或拉、推独轮车）、畜力（牛、马等拖拉载人、载货车辆），水上运输依靠风力（帆船等）。由于工具的限制，运输的距离被限制在一个相对狭小的范围。

船和车的使用使得邮递业、客运业、货运业发展起来，逐渐出现了专门从事运输的商人，运输业开始萌芽。14世纪以后，出现了以风力为动力的远程三桅帆船。三桅帆船成为运输业的第二次革命的标志。水上运输同以人力、畜力为动力的陆上运输相比，无论从运输能力、运输成本，还是从方便程度上比较，都处于优势地位。这一时期因而被称为“水运阶段”。

之后，陆上运输也迎来了新的发展阶段。1825年，随着英国斯托克顿（Stockton）至达灵顿（Darlington）之间的人类历史上第一条铁路正式建成通车，交通运输业发生了第三次革命。

## 二、铁路运输的出现

1765年，英国纺织工人哈格里夫斯（James Hargreaves）制造了一台手摇式纺纱机——珍妮纺纱机，以机器生产代替原有的手工劳动，这项发明引发了之后一系列技术革新的连锁反应，进而揭开了人类工业文明的一次伟大革新——第一次工业革命的序幕。随着工业革命的深入，技术革新逐渐由轻工业向重工业发展。1785年，英国人瓦特（James Watt）制造出了第一次工业革命的标志性产物——改良蒸汽机，它在极大提高重工业，特别是冶炼业效率的同时，使得各工厂对于矿产原材料的需求大大提高，如何进行矿产的大量运输就成为一个必须面对的问题。终于，1814年，英国人史蒂芬逊（George Stephenson）制造出人类历史上第一辆蒸汽机车，之后，1825年，人类历史上第一条真正意义的铁路在英国建成通车。至此，铁路运输正式走上历史舞台。之后，虽然经历了第二次世界大战后短暂的萧条时期，但随着1973年“能源危机”的爆发，铁路运输再次焕发出活力。时至今日，随着高速旅客运输和重载货物运输的发展，铁路运输在长距离大量集中运输，特别是内陆货物运输中的作用越来越大。在我国，铁路运输甚至成为客货运年周转量最大的运输方式。

## 三、中国铁路的发展

铁路是一个国家的重要基础设施，是大众化的交通工具，在中国综合交通运输体系中处于骨干地位。中国地域辽阔、人口众多、资源分布不均，所以经济、快捷的铁路运输普遍占有更大的优势，成为一种广泛使用的运输方式。

百余年来，中国的铁路事业经历了新旧两个性质不同的社会，无论从政治还是经济上，都存在着极大的差别，这就决定了它在发展历程中必然会有两种迥然不同的命运和前途。

### （一）中华人民共和国成立前的铁路

中国第一条铁路诞生于1876年，由上海至吴淞镇，即吴淞铁路，全长14.5千米，轨距762毫米。这条铁路是英国侵略者采用欺骗手段非法修建的，通车后16个月即被拆除。

1881年，为了解决唐山开平煤矿的煤炭运输问题，李鸿章力主修建了唐山到胥各庄的唐胥铁路，铁路全长10千米。这是中国自主修建的第一条铁路，也是中国第一条准轨铁路，被称为“中国铁路建筑史的正式开端”。“中华铁路，师夷之技，源唐胥始，于龙号（机车编号）起，几多艰难，历经风雨。”

1891年和1893年，全长100千米的基隆至台北、台北至新竹两条铁路先后正式通车，这是由中国人自己集资、设计、修建的准轨铁路。

旧中国最值得骄傲的铁路是由詹天佑主持修建的京张铁路。京张铁路1905年10月开工，1909年10月建成通车，全长201千米，采用标准轨距，最大限制坡度达到惊人的33‰。

### （二）中华人民共和国铁路运输业的发展

中华人民共和国成立之后，特别是1997年以来，经过六次全国铁路大提速和“十五”“十一五”期间的建设，中国铁路取得了显著的成绩。中华人民共和国铁路运输业的发展主要经



历了以下几个阶段。

### 1. 抢修恢复铁路运输时期（1949—1952年）

1949年10月1日中华人民共和国成立后，1949年一年共抢修恢复了8278千米铁路。到1949年底，全国铁路营业里程达21810千米，客货换算周转量达314.01亿吨千米。1950年6月13日，成渝铁路建成通车，揭开了中华人民共和国铁路建设大发展的序幕。1952年6月18日，满洲里至广州开行了第一列直达列车，全程4600多千米，畅通无阻。到1952年年底，全国铁路营业里程增加到22876千米，客货换算周转量达802.24亿吨千米。

### 2. 铁路骨架基本形成时期（1953—1978年）

从1953年开始，国家进入有计划发展国民经济的时期。到1980年铁路经过了五个“五年计划”的建设，取得了辉煌的成绩。到1978年年底，铁路营业里程达5.2万千米，比1949年增长了1.4倍，全国铁路网骨架基本形成。

### 3. 中国铁路新的发展时期（1979—2002年）

1982年提出“北战大秦，南攻衡广，中取华东”的战略。1992年8月，国务院批准中央与地方合资建设铁路的政策，该政策带来了铁路建设和运营体制上的变革，加快了铁路建设速度。

### 4. 跨越式发展新时期（2003年至今）

2003年，原铁道部提出了“推动中国铁路跨越式发展”的总战略。从此，中国铁路进入了跨越式发展的新时代。“十一五”期间，全国铁路营业里程达到9.1万千米，快速客运网总规模达到2万千米以上。2007年4月18日，中国第六次铁路大提速正式展开，CRH1、CRH2、CRH5动车组大规模上线运行，列车运行时速达200千米。其中京哈、京广、京沪、胶济线部分区段时速达到250千米，省会城市之间，以及大的中心城市之间的列车运行时间较1997年第一次大面积提速前普遍压缩一半，中国从此进入了高速铁路时代。货运方面，在既有提速干线开行时速120千米、载重5000吨货运重载列车。通过此次提速，中国铁路客货运输能力分别增长18%和12%。自此之后，中国在既有线上不再大规模地进行提速，而是转向高速客运专线的建设。在引进国外高速列车先进技术后，为落实《国家中长期科学和技术发展规划纲要（2006—2020年）》的要求，通过高速铁路核心技术体系的自主创新满足中国铁路发展的需要，在2008年2月26日，科技部与原铁道部共同签署了《中国高速列车自主创新联合行动计划合作协议》。随着京津城际铁路、石太客运专线、武广客运专线、郑西客运专线、沪宁城际铁路、沪杭城际铁路的开通，大量时速250千米、300千米、350千米的动车组上线运行，中国高速铁路已经达到世界先进水平。

到2017年年底，中国铁路营业总里程达12.7万千米，“四纵四横”高铁网提前建成运营，高铁通车里程超过2.5万千米，规模居世界第一，建成世界上最现代化的铁路网和最发达的高铁网。

根据中国《中长期铁路网规划》（2016—2030年），预计到2030年，将建成“八纵八横”高铁网，总里程45000千米，基本连接全国各省会城市和其他50万以上人口大中城市。2020年8月，中国国家铁路集团有限公司出台《新时代交通强国铁路先行规划纲要》，提出到2035年，全国铁路网达20万公里左右，其中高铁达7万公里左右。20万人口以上城市实现铁路覆

盖，其中 50 万人口以上城市高铁通达。到 2050 年，全面建成更高水平的现代化铁路强国，全面服务和保障社会主义现代化强国建设和中华民族伟大复兴的重要标志和组成部分，成为世界铁路发展的重要推动者和全球铁路规则制定的重要参与者。

不仅是铁路建设，在体制改革上，中华人民共和国的铁路事业也在不断推进。2013 年 3 月，根据国务院机构改革和职能转变方案，实行铁路政企分离。撤销中华人民共和国铁道部，组建国家铁路局，承担铁道部拟定铁路发展规划和政策的行政职责，隶于交通运输部。组建中国铁路总公司，承担铁道部的企业职责。具体内容见图 1-1。2019 年 6 月 18 日，为贯彻党中央关于加快推动中国铁路总公司股份制改造的决策部署，经国务院批准同意，中国铁路总公司改制成立中国国家铁路集团有限公司（下文简称国铁集团），在北京挂牌。

根据第十二届全国人民代表大会第一次会议审议的《国务院关于提请审议〈国务院机构改革和职能转变方案〉的议案》

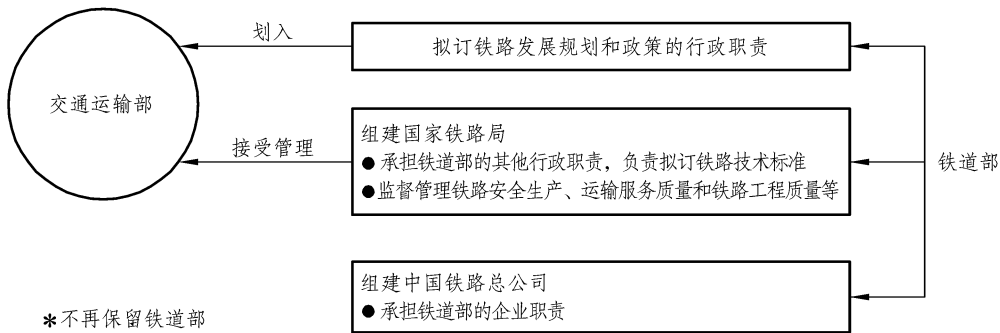


图 1-1 2013 年铁路政企分离示意图

## 第二节 我国铁路立法概况



### 案例导入

2012 年 11 月 21 日晚，广州市民梁甲与梁乙欲乘坐 T38 次列车，出发前往武昌参加次日召开的会议。但因发车时间推迟至次日上午，其到达武汉的时间延后了约 8 小时。返穗后，二人愤而起诉广深铁路股份有限公司，二人诉求的赔偿金额分别为 185 元和 125 元。2013 年 12 月 3 日，广州铁路运输法院作出一审判决，驳回二人的诉讼请求。一审宣判后，梁甲与梁乙不服并上诉至广州铁路运输中级法院。2014 年 4 月 11 日，广州铁路运输中级法院二审公开宣判，判决驳回上诉、维持原判，对乘客所提赔偿诉求不予支持。然而，我国铁路方面也有过对受晚点影响的旅客进行赔偿的先例。2005 年 2 月 18 日凌晨零点左右，在南京火车西站，14 名旅客因列车晚点 2 个多小时而拒绝下车，坚决要求铁路方面向他们赔礼道歉，并提出赔偿要求。经过长达 5 个小时的僵持，铁路方面最终向每位旅客支付了 200 元，并派专车把这些旅客送回家。同样的情况，为什么会有两种截然不同的处理结果呢？这值得我们思考。

同当今世界普遍存在的单一的立法体制、复合的立法体制、制衡的立法体制相比，中国现行立法体制独具特色。其一，在中国，立法权不是由一个政权机关甚至一个人行使的，因而不属于单一的立法体制。其二，在中国，立法权由两个以上的政权机关行使，是指中国存在多种立法权，如国家立法权、行政法规立法权、地方性法规立法权，它们分别由不同的政权机关行使，而不简单是同一个立法权由几个政权机关行使，因而也不属于复合的立法体制。其三，中国立法体制也不是制衡的立法体制，不是建立在立法、行政、司法三权既相互分立又相互制约的原则基础上的，国家主席和政府总理都产生于全国人大，国家主席是根据人大的决定公布法律，总理不存在批准或否决人大立法的权力，行政法规不得与法律相抵触，地方性法规不得与法律和行政法规相抵触，人大有权撤销与其所制定的法律相抵触的行政法规和地方性法规，中国立法体制内部具有从属关系、统一关系、监督关系。中国是人民当家作主的国家，法是人民意志的反映，国家在立法体制上一方面必须坚持中央统一领导，另一方面，必须充分发扬民主，由体现全国人民最高意志的最高国家权力机关全国人大及其常委会行使国家立法权，统一领导全国立法，制定、变动反映国家和社会的基本制度、基本关系的法律，中国立法的本质才符合国情的要求。

铁路是国家战略性、先导性、关键性重大基础设施，是国民经济大动脉、重大民生工程和综合交通运输体系骨干，在经济社会发展中的地位和作用至关重要。结合我国的国情和路情，按市场经济发展的要求，认真做好铁路改革的立法规划，加紧研究制定与铁路改革相配套的运输政策和法律法规显得尤为迫切和重要。

## 一、当前中国铁路法律体系存在的问题

目前我国关于铁路立法的法律法规多是围绕 1991 年 5 月 1 日开始实施的《中华人民共和国铁路法》（下文称《铁路法》）制定的，随着中国铁路的持续快速发展，现有的立法出现了时间上的非同步性和内容上的不全面性，一定程度上制约了铁路企业的发展。现阶段我国铁路法律体系主要存在以下问题：

第一，立法步伐滞后，难以满足铁路跨越式发展要求。现行的《铁路法》1990 年正式通过，2009 年 8 月 27 日第一次修正，2015 年 4 月 24 日第二次修正。不过，第二次修正仅在铁路政企分开后，对铁路运价调整的权限做出修改，将之由原铁道部移交给铁路运输企业。从 2009 年第一次修正《铁路法》至今，我国高速铁路发展突飞猛进，中国高铁走向世界，相关条款也应及时更进。

第二，现有的铁路法律规范效力层次低且部分内容陈旧。我国目前涉及铁路运输企业的立法多数为行政法规及规章，是 2013 年 3 月之前由原铁道部或部内相关部门制定并颁布的，存在着法律效力层次低、内部规章多、法律法规少的问题。铁路旅客运输发展日新月异，铁路旅客法律法规却没有相应的进展，这在一定程度上制约了我国铁路运输事业的发展。

第三，在一些重要领域亟待制定法律制度。在铁路客货运输、铁路建设、投融资体制改革、铁路安全规范、服务质量等方面，都需要进一步通过法律法规进行规范。例如针对火车晚点现象，缺乏必要的法律规制，导致铁路企业发展受到制约和阻碍。铁路晚点给旅客带来了极大不便，制定科学的法规来调整是很有必要的，而给予一定额度的赔偿是大多数国家采用的方法，但目前我国《铁路法》及相关法规中，对于铁路晚点既没有应予赔偿的具体规定，

也没有不予赔偿的规定。这导致了铁路运输企业与旅客之间的列车晚点所致索赔纠纷得不到妥善解决。《铁路法》第十条规定：“铁路运输企业应当保证旅客和货物运输的安全，做到列车正点到达。”这既是一定条件下铁路承运人承担法律义务的承诺，又是一种带有强制性质的规范，规定了旅客在运输合同中有享受正点到达服务的权利。在与“正点条款”相关的《铁路法》第十二条中规定了“因铁路运输企业的责任造成旅客不能按车票载明的日期、车次乘车的，铁路运输企业应当按照旅客的要求，退还全部票款或者安排旅客改乘到达相同目的站的其他列车”，仅规定了履行运输合同前旅客未能按点乘车的事项，对于运输合同开始履行后由铁路运输企业造成的列车晚点，铁路运输企业是否承担责任以及承担何种责任，却未作规定。故旅客的权益得不到很好的保障。要从根本上解决上述问题，最可行的办法就是加快铁路立法，完善铁路法律体系。

【案例 1.1】2018 年 1 月 5 日，安徽蚌埠南站开往广州南站的 G1747 次列车在合肥站停站办客时，一名女乘客以等丈夫为名，用身体强行阻挡车门关闭，导致列车晚点发车。该事件引发社会广泛关注和热议。公安机关已对其违法行为作出处罚，该女子所属单位也对其作出了停职检查的处理。

【法理分析】（1）铁路运输涉及公共安全、公共秩序，国家的法律、行政法规是保障公共利益的。《铁路安全管理条例》第七十七条明确规定，禁止实施“强行登乘或者以拒绝下车等方式强占列车”的危害铁路安全的行为。该乘客的行为显然违反了此规定。依据该行政法规第九十五条的规定，公安机关应当责令改正，对个人处 500 元以上 2 000 元以下的罚款。（2）根据《中华人民共和国治安管理处罚法》（下文称《治安管理处罚法》）的相关规定，非法拦截或者强登、扒乘机动车、船舶、航空器以及其他交通工具，影响交通工具正常行驶的行为，是禁止性行为；有可能被公安机关处警告或者 200 元以下罚款；情节较重的，处 5 日以上 10 日以下拘留，可以并处 500 元以下罚款。

铁路运营的内部分工是站运分离的，停止检票到开车之间留出几分钟时间，是为了保障已进入闸机的乘客安全有序乘车，因此车站停止检票和列车启动有机衔接是制度要求，站运双方必须依旅客运输规程执行。以上案例启示我们：只有站运双方都严格按制度办事，才能避免违规行为得逞。

## 二、完善中国铁路立法的必要性

### （一）社会主义市场经济的必然呼唤

作为大型国有独资企业，国铁集团必须真正完善现代企业制度，以适应向纵深推进的社会主义市场经济建设。铁路改革是一项复杂的、系统性很强的工作。为了确保各项改革措施的具体落实，确保改革目标的顺利实现，在改革起步以前就必须做好改革的总体设计规划，并通过立法程序使之法律化。以立法助推铁路体制机制改革、保证铁路行业可持续发展、培

育现代铁路运输市场和打造契合市场经济发展的监管模式，已成为中国铁路蓬勃发展的必然呼唤。

## （二）行业特殊性的内在需要

作为“大联动机”的铁路行业，深具特殊性，必须完善铁路法律体系来调整其自身以及与社会诸方面的维度关系。铁路行业承担着繁重的客货运任务，在社会主义现代化建设中发挥着巨大的作用。虽然我国铁路网日益稠密，但是铁路供需矛盾依然十分突出，尤其是每年春运期间，旅客依然“一票难求”。而且，随着群众货运需求的不断上涨，我国铁路货运的供给也捉襟见肘。因此，为了满足社会方方面面的现实需求和实现铁路运输业的稳健发展，需要通过立法来使铁路资源得到合理盘活和优化配置。随着我国高铁建设里程的延长、乘坐高铁出行比例的增加，现有的《铁路安全管理条例》与目前的高铁发展状况已不相适应。高铁安全具有系统性、社会性、长期性和复杂性等特点，所以要求更高、难度更大。因此，保护高铁安全的法律法规势必要更加精细和严格。

## （三）维护旅客、货主合法权益的现实需求

铁路运输不仅关乎国家经济发展，而且涉及群众日常生活。目前铁路行业快速发展，而铁路立法滞后，导致旅客、货主维权时缺乏相应的法律依据，部分合法权益得不到切实保障。这既不利于提升铁路运输业的服务水平和服务品质，也不利于促进铁路企业做大做强。人民群众无不盼望加快铁路立法，以调整铁路管理与使用的社会经济关系，为解决各种纠纷提供准确的法律参照。

# 三、完善铁路立法以助推铁路改革发展的对策

## （一）加速《铁路法》的修订

《铁路法》在整个铁路法律法规体系中具有最高的效力，居于指导地位。但是，1991年生效并经两次修正的现行《铁路法》尚存在着一些瑕疵。例如：现行《铁路法》的立法宗旨在其第一条中便有体现，即“为了保障铁路运输和铁路建设的顺利进行，适应社会主义现代化建设和人民生活的需要，制定本法”。但是，随着2004年人权入宪以及《中华人民共和国民法通则》《中华人民共和国物权法》《中华人民共和国环境保护法》《中华人民共和国民法总则》《中华人民共和国民法典》等一系列体现人民利益高于一切的民主法治精神的法律的制定和修正，《铁路法》的这一立法宗旨便显得有所欠缺——其没有体现人民利益中的投资者权益和消费者权益，没有体现服务质量的内容，也没有体现环境制度的规定。因而，《铁路法》的修订势在必行。

## （二）依法确保铁路运输企业的市场主体地位

铁路政企分开是深化改革的重大成果，各类铁路运输企业是铁路运输市场之真正主体。必须从法律上给予铁路运输企业准确定位，界定其经营范围和运作方式。要依法着重明确各

类铁路运输企业和用户之间的种种合同关系。主要内容应涵盖：设立铁路运输企业的门槛和经营许可，铁路运输企业的概念和类型，铁路运输企业的兼并、重组、合并、解散与破产的处置，等等。同时，要完善铁路运输安全相关法律法规，做好安全风险防控。铁路运输安全包括线路安全、客货安全、行车安全、治安安全等。过去的交通运输立法一直坚持行政权归属行政机关，运输企业和乘客、货主只是服务与被服务的平等合同关系。这导致在行政机关缺位时，运输企业对危及公共安全、公共秩序的行为束手无策。

### （三）立法规定竞争价格机制

铁路立法应制定更科学、更合理、更透明和更具弹性的价格机制，以便铁路运输企业能更公平、更有力地参与市场竞争。中国铁路持续性的运能紧张，长期以来造成了巨大的寻租空间。因此，要完善运价管制法律体系，以科学方式管控定价。同时，我国现实国情决定了作为交通大动脉的铁路必须承担较多的公益性运输，并尽可能满足普通民众特别是弱势群体的运输需求。今后，我国应建立以《中华人民共和国价格法》为核心的价格法规体系，从法律上明确规定公益性运输产品价格管制的标准、范围、程序及方法等。

### （四）依法建立消费者权益保护机制

铁路作为重要的服务性行业，要以服务为宗旨，时刻保护消费者的利益。目前，由于一些客观条件和主观因素，时常出现一些损害旅客、货主消费权益的现象，比如列车晚点、退票扣费、售票机制不合理等。广大消费者处于弱势地位，在权益被侵犯后，往往维权困难。这一方面是因为消费者不熟悉相关法律法规，另一方面是因为相关法律法规不够细致，未落到实处。因此，在立法中应对作为消费者的旅客、货主之合法权益给予切实保护，以便消费者维护自己的合法权益。另外，要以立法方式助推铁路企业货运改革，一要转变过去“铁老大”的行事风格；二要减少环节，力避权力寻租。

### （五）立法完善铁路市场的运营和监管

目前，我国的铁路监管不到位、不充分、不及时，许多问题都必须依法加以改进和完善。比如，铁路监管机构的法律地位及其与铁路管理部门的关系不明确，实行铁路发展规划、经营许可、运价、运行、执法集于一体的监管模式，突出对铁路市场运营的单一监管模式，等等。引入竞争、开放市场与统一调度的关系必须自法律上进一步廓清。既要打造适应市场竞争的企业主体，又要保证作为“一盘棋”的铁路不被肢解。要坚持实施统一调度，发挥路网的整体功能优势。管理路网尤其需要进一步从法律上强化深度、广度和力度。概言之，应完善现有相关法律法规，依法对铁路市场进行有力有效的运营和监管。

铁路企业改革是一项长期、复杂和系统的工作，改革的成败对国家的经济和社会发展都将产生重大的影响。我们可学习外国铁路改革的成功经验，通过完善的立法和良好的法治环境推动我国的铁路企业改革，促进我国铁路的跨越式发展。

### （六）完善高速旅客运输立法

高速旅客运输与普通旅客运输有着极大的差异，在安全要求、服务要求等方面都存在着

自身的特点，完全依靠现有的铁路旅客运输相关法律法规进行规范很难实现，因而，急需高速旅客运输方面的专门立法进行调整规范。



### 案例讨论

【案情】2018年来高铁上屡次发生霸座事件。

2018年8月21日上午，在山东济南开往北京的G334次列车上，一名中年男子霸占了一位女学生的位置不愿起身，而且还态度傲慢，声称：“谁规定一定要按号入座？要么你自己站着，要么去坐我那个座位，要么自己去餐车坐。”之后，女学生找乘务员反映，但经列车长和乘警几次相劝，该男子始终无动于衷，直到列车到达终点站都没有起身。

处理结果：罚款200元，该男子被列入铁路黑名单，180天内限制其购买火车票。

2018年9月19日，在永州到深圳北的G6078列车上，一名女乘客上车后未按照车票上的座位落座，执意坐在靠窗的邻座位置。被占座的乘客投诉后，列车安全员与该女子反复沟通无果，致原来合法拥有该位置的乘客，被迫换到别的位置上。

处理结果：罚款200元，该女子被列入铁路黑名单，180天内限制其购买火车票。

【思考】对于“高铁霸座事件”你怎么看？

【目的】(1) 通过让学生对“高铁霸座事件”进行思考，使学生懂得责任担当、道德、诚信的重要性。

(2) 培养学生良好的道德意识，自觉地遵纪守法，知荣辱、明礼仪，做文明人。

## 复习思考题

1. 简述交通运输的产生和发展与社会生产力发展的联系。
2. 试述完善我国铁路立法的必要性。
3. 思考西方国家铁路改革对我国运输立法有哪些值得借鉴的地方。

## 第二章 铁路运输企业与铁路运输法律关系

【学习目的】《铁路法》的调整对象主要是铁路运输企业同社会各个方面发生的各种社会关系。因此，正确理解铁路运输企业的性质、地位和作用是十分必要的。通过学习本章，明确铁路运输企业的概念特征及企业性质，了解经济法律关系的概念及构成要素，掌握铁路运输法律关系的概念特征及类型。

【思政元素】国企的责任与担当，社会主义核心价值观中的公正、诚信。

### 第一节 铁路运输企业概述



#### 知识链接

累计向湖北、武汉地区运送防疫物资 1.87 万批 51.2 万吨，圆满完成 458 批 1.39 万人次援鄂医务等人员运送任务；免费为旅客办理退票 2.06 亿张，开行务工、学生专列 401 列，运送旅客 45.4 万人；严把铁路进站、上车、出站等防控关口，站车共排查 3.5 万名发热旅客……在国铁集团公布的 2020 年上半年财务决算中，铁路“账单”中的这组数据见证了铁路服务国民经济发展的难忘历程，见证了国铁企业的责任和担当。

#### 一、运输企业的含义和特征

##### （一）运输企业的含义

狭义的运输企业是指以营利为目的，提供运输服务，依法自主经营、自负盈亏、独立核算，具有法人资格的营利性组织。具体讲，运输企业是以运输为主要功能，通过运输工具（车、船、飞机等）和运输设备，为旅客或货主提供以空间位置改变（位移）为主要目的的企业的企业。它包括铁路运输公司（如中铁快运）、公路运输公司（如公交公司）、航空公司（如首都航空公司）等。

广义的运输企业是指以营利为目的，提供基础设施服务、运输组织服务或使用载运工具提供旅客或货物运输服务的企业。除了上述运输企业，还包括机场经营公司、公路经营公司、码头经营公司等。

##### （二）运输企业的法律特征

（1）运输企业是专门从事与运输活动有关的各种经营活动的社会组织。它承担着旅客从



起始地到目的地的空间位置的改变以及货物从生产企业（地）到消费者（地）之间位置改变（即旅客和货物的位移）的全部生产性活动任务。

（2）运输企业是自主经营、自负盈亏，以获取利润和创造、积累社会财富为目的的营利性组织。运输企业受利益驱动，遵循“利益最大化”目标。因此，运输企业必须以最低的成本和最合理的方式组织运输活动，以实现企业效益和社会效益的最大化。

（3）运输企业是具备为社会提供运输供给能力的企业法人。它具有权利能力和行为能力，依法独立享有民事权利和承担民事义务，在市场经济的运行和发展过程中平等地参与竞争。

（4）运输企业是一种有特有对外名称、完整对外机构、完善制度的正式组织。不同于宗教、家庭等社会组织，运输企业是企业所有者与企业劳动者之间依靠劳动合同而形成的一种对社会开放的组织。

（5）运输企业作为国民经济的基本细胞，是主要的纳税主体之一。不论其所有制性质如何，也不论其规模如何，运输企业在其经营过程中，都需要就其取得的营业收入缴纳营业税等流转税，需要就其拥有的财产缴纳房产税等财产税，需要就其某些行为缴纳车船使用税等行为税，需要就其收益缴纳企业所得税，等等。运输企业缴纳的税款是国家税收收入的主要来源之一。

### （三）运输企业的分类

#### 1. 按所有制性质

按照所有制性质不同，运输企业可分为：

（1）国有运输企业，指生产资料归全民所有（即国有）、实行独立经济核算的运输企业，包括国有独资运输企业（如国铁集团）、国有控股运输企业（如中国东方航空股份有限公司）。

（2）集体所有制运输企业，指生产资料归集体所有、实行独立经济核算的运输企业。

（3）股份制运输企业，指由若干不同的投资者以资金、物资或其他资产投资入股或以认购股票方式建立起来的实行独立经济核算的运输企业（如北京宅急送股份有限公司）。

（4）民营运输公司，指资产归私人所有、雇工在 8 人以上的实行独立经济核算的运输企业（如上海申通物流公司）。

（5）联营运输企业，指两个或两个以上的企业、事业单位以资金、物资、技术或其他财产作为条件，进行联合生产经营活动的运输企业（如神华中海航运有限公司由中国神华能源股份有限公司和中海发展股份有限公司共同出资组建）。

除此之外，还包括外商投资运输企业和外国运输企业、合伙制运输企业等。

#### 2. 按运输方式

按运输方式不同，运输企业可分为：铁路运输企业、公路运输企业、航空运输企业、河（海）运企业和管道运输企业。其中，前四者均可承担货运及客运业务，而管道运输企业只能承担货运业务。

#### 3. 按法人性质

按法人性质不同，运输企业可分为：

(1) 一般法人运输企业，指符合企业基本特征、受公司法规范的运输企业。大多数运输企业均属于此类。

(2) 特殊法人运输企业，指由政府全额出资并明确其法人地位，由国家通过专门的法规和政策来规范，不受公司法规范的运输企业。这类国有企业被赋予强制性社会公共目标，没有经济性目标，其作用是直接提供公共服务，如公交公司等。

#### 4. 按企业规模

按照企业规模大小，运输企业可以分为：大型运输企业、中型运输企业、小型运输企业。

## 二、铁路运输企业的概念范围及性质

### (一) 铁路运输企业的概念

铁路运输企业指受《铁路法》和《中华人民共和国公司法》（下文称《公司法》）规范，专门从事铁路客货运输业务，具有独立核算、自主经营、自负盈亏、能独立承担民事责任的企业法人资格的经营实体。

### (二) 铁路运输企业的范围

《铁路法》规定，铁路运输企业主要是指国家铁路运输企业和地方铁路运输企业。专用铁路和铁路专用线是由工业企业或者其他单位投资兴建和所有的铁路，其运营管理机构相当于企业内部的一个基层组织。专用铁路只有在开展公共客、货运输营业的时候，才适用《铁路法》关于铁路运输企业的规定。也就是说，如果专用铁路只是为本单位内部服务，则不适用《铁路法》有关铁路运输企业的规定。

地方铁路运输企业通常是指各省、自治区、直辖市的地方铁路总公司、地方铁路局或地方铁路处等。它主要经营管理省级人民政府授予的财产，依法独立经营、独立核算，在法律规定的范围内从事铁路运输生产活动，以自己的名义独立地承担法律责任。

### (三) 铁路运输企业的性质

铁路运输企业作为企业的一种，具备一般企业的共性，但又不同于一般企业，也不同于一般的交通运输业；特别是国家铁路运输企业，它在国民经济中的特殊地位和作用决定了它具有自身的特点。总的来说，铁路运输企业的性质可以概括为：

#### 1. 企业性

铁路运输企业是自主经营、自负盈亏、独立核算的经济组织。它作为相对独立的具有法人资格的经济实体，对国家授予其经营管理的财产，享有占有、使用和依法处分权利，并以其全部法人财产，依法自主经营、自负盈亏。在市场经济条件下，对利润的追求是企业属性最本质的体现。

## 2. 公益性

这是铁路运输企业很重要的一个特点。铁路运输企业作为社会公用企业，公益性主要表现在三个方面：一是铁路运输企业的一切经济活动必须首先考虑社会效益，然后才是自身的经济效益；二是要依据法律、法规的授权，行使一定的行政管理权；三是铁路运输企业作为公用企业不适用《中华人民共和国企业破产法》（下文称《企业破产法》）的规定。由于铁路有公益性的特点，铁路必须无条件地服从国家大局的需要，承担军运、专运和救灾物资等的运输任务。

## 3. 基础性

铁路运输在我国综合运输体系中居于主导地位，它是我国经济和社会发展过程中最重要的基础结构之一，也是我国社会经济最重要的纽带。它对经济社会的发展、资源的开发利用等起着重要的基础性作用。

## 4. 专属管辖性

2012年7月2日通过生效的《最高人民法院关于铁路运输法院案件管辖范围的若干规定》中规定以下案件由铁路运输法院管辖：同级铁路运输检察院依法提起公诉的刑事案件；“针对铁路线路、机车车辆、通讯、电力等铁路设备、设施的犯罪及铁路运输企业职工在执行职务中发生的犯罪”范围内发生的刑事自诉案件；涉及铁路运输、铁路安全、铁路财产的民事诉讼。

铁路运输业的基本属性是企业性、公益性、基础性和专属管辖性四者合一。其中，企业性是运输生产经营活动最基本的内在特征，而基础性、公益性、专属管辖性则是通过运输生产经营活动所体现出来的企业行为特征，只能依托于企业行为而存在。

# 第二节 铁路运输法律关系



### 案例导入

A公司将闲置的厂房出租给B公司，双方签订了厂房租赁合同，租期1年，租金3万元，B公司于合同签订之日起3天内一次付清租金，A公司收到租金的当天将厂房移交B公司使用。

- 【问题】（1）A公司和B公司之间是否形成了经济法律关系？  
（2）如果形成了经济法律关系，请分析其三要素各是什么？

## 一、法律关系概述

### （一）法律关系的概念

在了解铁路运输法律关系的概念之前，我们先了解一下法律关系的概念。

法律关系是法律在调整人们行为过程中形成的权利和义务关系。如企业和职工签订劳务

合同，双方即构成劳动法律关系。

法律关系应具备下述特征：

### 1. 法律关系是以法律规范为前提的社会关系

法律关系是一种社会关系，但是并非一切社会关系都是法律关系，只有受某种法律规范所确认和调整的特定的社会关系才能上升为法律关系。

### 2. 法律关系是以权利义务为内容的社会关系

法律关系与其他社会关系的重要区别，就在于它是法律化的权利义务关系，是一种明确的、固定的权利义务关系。这种权利和义务可以由法律明确规定的，也可以是由法律授权当事人在法律的范围内自行约定的。

### 3. 法律关系是以国家强制力作为保障手段的社会关系

通过社会舆论和道德约束来实现的社会关系具有不稳定性而非强制性。而在法律关系中权利受侵害一方有权请求国家机关运用国家强制力，责令侵害方履行义务或承担未履行义务所应承担的法律责任。

由于各种法律规范所调整社会关系的不同，形成了不同内容与性质的法律关系。例如民法调整平等主体的公民、法人之间的人身财产关系，即民事法律关系；行政法调整的是行政法律关系；经济法调整的是经济法律关系。经济关系是经济法律关系的客观物质基础，经济法律关系则是经济关系的法律表现形式。经济法律关系是经过相应的经济法律法规确认、调整和保护具有的具有法律形式的特殊的经济关系，是经济关系被经济法律规范确认和调整之后所形成的权利和义务关系。下面以经济法律关系为例阐述其构成。

## （二）经济法律关系的要素

经济法律关系的要素是指构成经济法律关系的必要条件。经济法律关系由主体、客体与内容三个要素构成，三者缺一不可。

### 1. 经济法律关系的主体

经济法律关系主体，亦称经济法主体，是指在经济法律关系中享有权利、承担义务的当事人或参加者。在经济法律关系中，首先要求经济法律关系主体能够以自己名义独立地参加经济法律关系；其次要求经济法律关系主体成为经济权利和经济义务的担当者，享受权利的一方称为权利主体，承担义务的一方称为义务主体；最后要求经济法律关系主体能够独立地承担经济法律责任。

#### （1）我国经济法主体的范围。

① 经济管理主体。经济管理主体是指在国家经济运行过程中，起管理和协调作用的经济法律关系主体。在我国，经济管理主体主要是指国家机关，包括国家权力机关、国家行政机关以及国家司法机关等。

② 经济活动主体。经济活动主体是指在国家经济运行过程中，参与经济活动，并依法享有经济权利和承担经济义务的经济法律关系主体。具体地讲，包括下述两类：

第一，自然人。所谓自然人是指基于出生而成的法律关系主体，是享有权利并承担义务的个人，可分为公民、外国人、无国籍人。在我国个体工商户具有法律拟制的自然人商事主体人格。当自然人在参与经济法律规定的经济活动过程中依法同国家机关、企业、事业单位、社会团体等发生经济权利、义务关系时，便成为经济法律关系主体。

第二，法人。法人是相对自然人而言的，是指在法律上人格化的，依法具有民事行为能力和民事权利能力，并能够独立享有相应权利和承担相应义务的社会组织。它们在参加国家协调的经济运行过程，依法享有经济权利和承担经济义务时，就成为经济法主体。法人并非真实的“人”，而是一种由法律赋予了法律人格的，能够以自己名义享有权利和承担义务，并独立承担法律责任的集合体。法人的成立必须具备以下条件：符合法律的规定，依法成立；具备经营活动所必要的财产和经费，以及有自己的名称、组织机构和经营场所。对于法人而言，其设立、变更和注销均是以登记为依据实现。

在我国，法人主要的形式包括三类：

一是企业法人。所谓企业法人是指依法设立的，以营利为目的从事生产经营活动的，独立核算的商品经济组织，其具有民事权利能力和民事行为能力，依法独立享有民事权利和独立承担民事义务。企业法人是一种以人和物为基础结合而成的、营利性的、能够享有经营自主权的商品经济组织。需要注意的是，除了参与国家协调的经济运行时企业法人整体可以成为经济法律关系主体以外，企业内部组织及其有关人员，虽无独立法律地位，但在其根据经济法律法规参与企业内部的生产经营管理活动时，如在实行内部承包经营责任制、实行内部独立经济核算等情况下，形成相应的经济法律关系，便具有经济法主体的地位。对此，国家通过制定经济法律法规，对企业内部领导制度和财务、会计管理等进行相应规定。

二是事业单位法人。所谓事业单位法人是指出于社会公益目的，由国家机关举办或者其他组织利用国有资产举办的，从事教育、科技、文化、卫生等活动的具备法人条件的社会服务组织，如学校、科研院所等。与企业法人相比较，事业单位法人最大的不同在于其并非以营利为目的从事各项活动的经济组织，而是具有公益色彩的服务组织。在经营过程中，事业单位法人不需要完全地自负盈亏，国家会给予其部分或全部的资金支持和补贴。

三是社会团体法人。我国的社会团体法人是由我国公民自愿组成，为实现会员共同意愿，按照其章程开展活动的具备法人条件的非营利性社会组织，如行业协会、宗教团体等。国家机关以外的组织可以作为单位会员加入社会团体。与企业法人不同，社会团体法人并非以营利为目的进行活动的法人组织。而社会团体法人与事业单位法人的区别一方面体现为活动的目的不同，事业单位法人是以社会公益为目的进行活动，而社会团体法人则是以会员的共同愿望为目的进行活动，既可以具有公益性，在不违反法律的前提下，也可以不具有任何公益色彩；另一方面体现为活动经费的来源不同，事业单位法人的活动经费部分或全部来源于国家财政补贴，而社会团体法人的活动经费则主要来源于会员所缴纳的会费。

第三，其他社会组织。例如：合伙企业、联营公司等。

## （2）经济法律关系的主体资格。

经济法律关系的主体资格是指当事人参加经济法律关系、享受经济权利和承担经济义务的资格或能力。只有具有经济法主体资格的当事人，才能参与经济法律关系，享受经济权利和承担经济义务。经济法对经济法主体资格的认可，一般采用法律规定一定条件或规定一定程序成立的方式。例如：企业需要按《中华人民共和国公司法》（下文称《公司法》）的规定，

由工商部门行政审批后方能成为经济法律关系主体。

## 2. 经济法律关系的内容

经济法律关系的内容是指经济法律关系主体享有的经济权利和承担的经济义务。

### (1) 经济权利。

经济权利是经济法赋予经济法律关系主体的一种资格，即经济法主体依法为或不为一一定的行为，以及要求义务方为或不为一一定行为的资格。此外，经济法主体在其权益受到侵犯或不能实现时，有权请求国家机关予以保护。经济权利一般具有以下含义：

① 权利主体可以依法作出一定行为。例如：国家行政机关可以运用税率引导企业行为。

② 权利主体可以依法不作出一定行为。例如：企业有权拒绝无偿出售产品。

③ 权利主体可以依法要求他人作出或不作出一定行为。例如：税务机关可以要求企业依法纳税。

### (2) 经济义务。

经济义务是指经济法主体根据法律规定或为满足权利主体的要求，必须作出或不作出一定行为的责任。经济义务一般具有以下含义：

① 义务主体必须作出或不作出一定行为，以满足权利主体的利益需要。例如《中华人民共和国反不正当竞争法》（下文称《反不正当竞争法》）明确规定：任何从事商品经营或营利性服务的法人、其他经济组织和个人，在市场交易中，都应当遵循自愿、平等、公平、诚实信用的原则，遵守公认的社会道德，不得违反法律规定，损害其他消费者的合法权益，扰乱社会秩序。又如《中华人民共和国产品质量法》（下文称《产品质量法》）规定，企业不得以不合格的产品进行销售，因产品质量引起消费者经济损失或人身财产损失的，企业应负相应责任。这些都是经济法主体所必须遵守的基本义务。

② 义务主体只承担法定范围内的义务，超过法定范围，义务主体则不受限制。如企业只依照法律规定的税目与税率缴纳税金，对于某些部门的乱收费、乱摊派有权拒绝。

③ 义务主体应当自觉履行自己的义务，不履行或不适当履行都要受到法律制裁。

### (3) 经济权利和经济义务的主要内容。

① 经济职权指国家机关进行经济管理时依法享有的权利。这类经济权利是基于国家授权或法律规定而产生的，具有命令的性质，经济权利主体不可随意转让、放弃经济职权。它包括决策权、资源配置权、指挥权、调节权、监督权和其他经济职权。

② 财产所有权指所有者对其财产依法享有的独立支配权。它包括占有权、使用权、收益权、处分权。

③ 经营管理权指企业进行生产经营活动时依法享有的权利。它包括经营方式选择权、经营决策权、物资采购权、管理权、产品销售权、人事管理权、资金支配使用权等。

## 3. 经济法律关系的客体

经济法律关系的客体又叫作标的，是指经济法律关系主体权利与义务所共同指向的目标和所要达到的目的，其必须是经济法主体能够控制、支配的，国家经济法律允许进入到经济法律关系成为其客体的，能够直接体现一定的经济效益或是可借以获得一定的经济利益的物或行为。根据我国经济法律法规的有关规定，经济法律关系的客体包括物、经济行为和智力成果。

### (1) 物。

物也称有形财物，是指能被人们控制和支配的，具有价值和使用价值的，并以物质形态表现出来的财富，在法律上也称为财产。物包括的种类很多，既包括客观存在的物质财富，又包括货币和有价证券。物是经济法律关系中最为普遍的客体。物的范围及其法律地位，决定了一定社会的物质生活条件。作为经济法律关系客体的物是受到一定限制的，主要指受国家管理权制约的那部分物。例如某些作为国家经济命脉的物，如铁路、森林、矿山等，不能进行所有权的买卖，只能成为承包或租赁经济关系的客体；金银、某些药品、武器弹药以及国家重要的物资和能源，由国家授权的专门机构或企事业单位专营，并在法律规定的范围内进行流通。物质财富的另一个重要组成部分是货币和有价证券。货币是在生产和流通过程中以价值形态表现的资金，如企业所拥有的库存现金、银行存款等。在我国，货币作为经济法律关系的客体，主要是指人民币。有价证券是用以证明某种财产权的书面凭证，如国库券、债券、股票、支票、汇票、本票、储蓄存单等。国家允许有价证券按照法律规定进行流通，如股票可在证券市场进行买卖，商业承兑汇票可向银行贴现，国库券可向银行贴现、抵押和自由转让。

### (2) 经济行为。

经济行为是指经济法主体为达到一定的经济目的，实现其权利和义务所进行的经济活动。作为经济法律关系客体的经济行为仅指具有法律意义的行为，即为实现权利和义务的行为。

#### ① 经济管理、协调行为。

经济管理行为是指国家机关在其权限内行使管理职能，制订发展计划，下达指令性指标与任务，并指导、监督下属企业的履行的行为，具体包括经济组织行为、经济调控行为、经济监督规制行为、经济仲裁行为以及政府指导和信息服务行为。但是，这种经济行为主要反映纵向的经济关系，一般地说，主体之间不存在支付报酬的问题。

#### ② 完成工作行为。

完成工作行为是指经济法律关系主体的一方利用自己的资金与技术设备为对方完成一定的工作，而对方则根据完成工作的数量与质量支付一定的报酬的行为。这种经济行为主要反映横向的经济法律关系，如建筑安装、勘察设计、工程施工、加工定做等。

#### ③ 提供劳务行为。

提供劳务行为是指经济法律关系主体的一方利用自己的设施与技术条件为对方提供一定的劳务或服务，而对方则支付一定的酬金的行为。这种经济法律关系的客体虽然是通过某种物表现出来，但客体本身并不是物，而是某种经济行为。如仓储保管与货物运输合同等经济法律关系中的客体，并非保管或运输的货物，而是运输或保管的行为。完成工作行为和提供劳务行为是有区别的。前者有物化劳动成果，即劳动最终表现为一定的物质成果，如建筑施工最终表现为竣工的工程，加工定做则是将原料、半成品加工成产品；而后者则没有物化劳动成果，只表现为一定的经济效果。例如货物运输合同中，承运方将货物安全准时地运达目的地。

#### ④ 政府采购行为。

政府采购是指各级国家机关、事业单位和团体组织，使用财政性资金采购依法制定的集中采购目录以内的或者采购限额标准以上的货物、工程和服务的行为。其不仅包括具体的采购过程，还包括采购政策、采购程序及采购管理的行为。

#### ⑤ 组织性经济行为。

组织性经济行为，专指具体经济组织的设立、变更、终止等涉及自身组织机构的行为。

经济组织的设立、变更、终止、解散等行为，必须严格按照国家设置的强制性规范进行，这也是国家对经济组织管理和监督的基本环节。

### （3）智力成果。

智力成果是指人们从事智力劳动所创造和取得的非物质财富，如科学发明、技术成果、艺术创造成果、学术论著等。智力成果本身不直接表现为物质财富，但可以转化为物质财富。智力成果作为经济法律关系的客体，其法律表现形式主要为商标、发明、实用新型、外观设计、专有技术、文学作品、艺术作品等。

【案例 2.1】甲物资供销公司与乙物资贸易中心签订了 800 立方米木材的购销合同。合同规定，供方乙交货期为 2000 年 3 月至 4 月，合同成立后 3 日内由需方甲预付 50% 货款，另外 50% 货款由需方甲于收货后 3 日内付给供方乙。本案中经济法律关系三要素的具体内容是什么？

【法理分析】经济法律关系是由经济法律关系的主体、内容和客体这三个要素构成的。

经济法律关系主体亦称经济法主体，是指经济法律关系的参加者或当事人。

经济法律关系的内容，是指经济法律关系的主体享有的经济权利和承担的经济义务。

经济法律关系的客体，是指经济法律关系主体享有的经济权利和承担的经济义务所共同指向的对象。

## 二、铁路运输法律关系的概念与特征

铁路运输法律关系是铁路法律问题中的一个重要问题。它体现的是当事人之间的权利和义务关系。铁路运输法律关系是指在铁路运输管理及运营过程中发生的权利与义务关系，具体是指国家机关、铁路运输企业、其他企事业单位和社会组织之间以及铁路运输企业与公民之间，在铁路运输运营及管理过程中发生的各种社会关系。当这些社会关系由法律规范来调整时，就形成了具有权利与义务内容的铁路运输法律关系。人们在社会生活中的社会关系基本上可以划分为两大类：一类是物质关系，主要指生产关系，是人们在生产过程中形成的关系，它构成一个社会的基础；另一类是思想关系，它是通过人的意识而形成的人与人之间的关系，是上层建筑的重要内容，铁路运输法律关系就属于这一种。铁路运输法律关系具有以下特征：

### 1. 铁路运输法律关系的主体中有一方必然是铁路运输企业

铁路运输法律关系中铁路运输企业作为承运人的地位是固定不变的，尽管具体的车站、铁路局可能有所不同，但是每个车站、铁路局都是以铁路承运人的名义与旅客或货主发生铁路运输法律关系的。各铁路局虽然作为相对独立的企业法人，在经济上有自身的利益，但作为国家铁路的一个组成部分，无论是在责任划分方面还是在赔偿方面，总是以铁路这个整体的面貌出现。铁路内部企业之间的责任划分并不影响对旅客或货主的赔偿。

### 2. 铁路运输法律关系的内容都与铁路运输业务有关

不管是直接运送旅客、货物、行李和包裹的运输合同关系，还是铁路运输安全保护以及铁路建设方面的关系，都是关于铁路运输的权利义务。例如，铁路站舍工程承包合同，与铁



路运输的关系也很密切。没有站舍，铁路就不可能进行运输生产活动。铁路建设过程中的征地、拆迁、补偿等方面的关系也与铁路运输有着密切联系。所以，每一类铁路法律关系都与铁路运输有联系，这是铁路运输法律关系的又一特点。

### 3. 铁路运输法律关系中各方当事人的权利和义务既可分离又可统一

可分性表现在运输合同关系上，对承运方铁路运输企业来说，每一份铁路运输合同的履行，都是由若干个不同站段的共同劳动来完成的，每个站段、每个路局都是履行合同的主体之一。离开这些站段的共同劳动，铁路运输合同就不可能得到履行。在货物运输方面托运人和收货人的权利义务往往也是可分的，不同主体各自遵守相应的权利义务。统一性表现在每一个合同履行主体都不能单独完成合同，每个站段仅仅按规定完成属于自己这一部分的义务。到站虽然直接与收货人打交道，但到站的交付行为也仅仅是合同履行的一个组成部分而已。

### 4. 铁路运输法律关系的客体是运输的行为，而非运输的对象

例如：在铁路旅客运输中，旅客本身并非铁路运输法律关系的客体，使旅客发生位移的运输行为才是铁路运输法律关系的客体。

## 三、铁路运输法律关系的构成要素

铁路运输法律关系与其他法律关系一样，也是由主体、客体和内容三个要素构成的。

### （一）铁路运输法律关系的主体

铁路运输法律关系的主体是指在铁路运输生产经营和管理活动中，依法享有权利和承担义务的参加者或当事人。他们的法律地位和铁路运输运营过程中的权利和义务，是由铁路运输法律法规来规定的。应当指出的是，作为交通运输法律关系主体的自然人或法人，必须具有民事经济权利能力和民事经济行为能力。在我国，铁路运输法律关系的主体主要包括铁路局、企事业单位、其他经济组织、自然人以及国家。铁路运输法律关系的主体包括参与铁路运输活动的所有当事人。有的人把铁路运输活动仅仅理解为铁路的旅客运输和货物运输，这并不全面。其除了包括直接的客货运输业务之外，还应当包括与铁路运输有关的其他活动。如国家发行铁路债券，作为债务人参与到铁路运输法律关系中来。铁路运输法律关系主体的特点是：一方是具有特定的运输能力的铁路运输企业，另一方可以是铁路企业，也可以是其他任何一个企业、事业单位、社会团体、国家机关和个人。而铁路内部的法律关系，既有上下级之间的管理关系，又有平等主体之间的经济协作关系，这造成了铁路运输法律关系主体的多样性和复杂性。

### （二）铁路运输法律关系的客体

铁路运输法律关系的客体，是指铁路运输法律关系的主体享有权利和承担义务所指向的事物。如果没有铁路运输法律关系的客体，铁路运输法律关系主体的权利和义务就无从体现。铁路运输法律关系的客体一般来说包括行为和物两种。

## 1. 行为

行为是指铁路运输法律关系主体为实现一定目的而进行的活动。如国家机关依法进行的对铁路运输行业进行管理的行为，铁路运输企业依法行使经营、管理的行为，铁路线路维修、车辆维修、建筑物维修等方面的行为，为完成一定的运输任务所提供的劳务行为等，都是铁路运输法律关系的客体。其中，为了使旅客或货物从甲地移至乙地的劳务行为，虽然不会产生新的物质，是一种非物化劳动，但对于货物运输来说，却是实现物品价值的重要过程，是商品生产过程在流通过程中的继续。因此，铁路运输劳务行为作为法律关系的客体具有以下几个特征：

- (1) 这种劳务行为是一种合法的法律行为。
- (2) 这种劳务行为可获得相应的劳动报酬。
- (3) 它具有相对独立性，是铁路运输企业的行为。

## 2. 物

这里物的内容相当广泛。如铁路运输企业中的国有资产、供应钢轨合同中的钢轨等，都是铁路运输法律关系中作为客体的物。

### (三) 铁路运输法律关系的内容

铁路运输法律关系的内容是指铁路运输法律关系主体享有的权利和承担的义务。这是铁路运输法律关系的基础，是连接铁路运输法律关系主客体的桥梁，是铁路运输法律关系最基本的要素。可以这样说，铁路运输法律关系的实质就是权利和义务的关系，这种权利和义务的关系直接由法律规范确认，并得到国家强制力的保护和监督。铁路运输法律关系主体的权利主要是指铁路运输法律关系主体依法进行某种活动或要求他方进行某种或不进行某种活动的资格。铁路运输法律关系主体的义务是指铁路运输法律关系主体为满足权利主体的要求，依法必须为一定行为或不为一定行为的责任。铁路运输法律关系作为经济法律关系中的一种，其权利和义务是相对的，也是对等的，即一方享有的权利，正是对方应当履行的义务，一方权利的享有，必须以对方履行义务为前提。因此，主体的任何一方不得只享有权利而不承担义务或只承担义务而不享有任何权利。不同类型的铁路运输法律关系，其权利义务各有其相应的特殊性，不可一概而论。各方当事人应当自觉、切实地履行法律规定的义务，以维护正常的运输生产秩序。下面详细介绍铁路运输法律关系的内容。

#### 1. 铁路运输法律关系中铁路运输企业的权利和义务

- (1) 有权向货主或旅客收取规定的运输费用或票款。
- (2) 有权拒绝承运不符合运输条件的货物。
- (3) 对于无法交付的货物，铁路运输企业有权按规定予以变卖、处理。
- (4) 铁路运输企业有保证将货物和旅客准时、安全、经济、便利地运至指定的目的地的义务。因铁路运输企业责任造成旅客不能按车票载明日期、车次乘车的，要按旅客的要求改乘或者退票。因铁路运输企业责任造成货物、行李、包裹逾期运到的，要支付违约金；发生短少、灭失、污染损坏的，要赔偿损失。
- (5) 根据运输计划的规定编制具体的运输方案；保证运输计划的贯彻实施。

## 2. 铁路运输法律关系中旅客的权利和义务

- (1) 按规定购票。
- (2) 有权要求铁路运输企业提供法律规定的运输服务，如提供饮用水等。
- (3) 有权要求铁路运输企业按车票载明的日期、车次提供乘车条件等。

## 3. 铁路运输法律关系中托运人、收货人的权利和义务

- (1) 有权要求铁路运输企业在规定的运到期限内交付货物、行李和包裹；逾期运到时，有权要求铁路运输企业支付违约金。
- (2) 因铁路运输企业责任造成货物、行李、包裹发生灭失、损坏、短少、污染、损坏的，有权要求赔偿损失。
- (3) 托运人托运的货物应当符合铁路运输的条件，并支付相应的运输费用。
- (4) 托运人匿报货物品名或者收货人未按时领取货物，均应承担相应的法律责任。

# 四、铁路运输法律关系的类型

铁路运输法律关系的类型主要有铁路运输经济法律关系、铁路运输行政管理法律关系、铁路运输劳动管理法律关系、铁路运输社会保障法律关系、铁路运输行政执法法律关系、铁路运输涉外法律关系等。

## (一) 铁路运输经济法律关系

铁路运输经济法律关系是指由铁路运输法律、法规和其他法律规范所确认的铁路运输企业与公民个人、国家、其他企事业单位和社会组织之间因铁路运输生产经营活动而发生的具有权利、义务内容的社会关系。其中主要涉及铁路运营和铁路建设方面的法律关系。涉及铁路运营的法律关系主要是铁路客货运输关系，反映在法律上就是合同关系，它直接地反映了生产关系的要求。旅客运输关系是指铁路运输企业在运送旅客过程中所发生的社会关系，这种运输关系反映在法律上就是旅客运输合同关系。它表明铁路运输企业作为承运人，有义务将旅客运送到车票票面规定的到站，旅客则有义务支付相应的旅客运输费用。货物或者行李、包裹运输关系，是将货物或行李、包裹从一地运送至另一地，使之发生位移时所产生的社会关系，反映在法律上，就是货物运输合同关系、行李运输合同关系和包裹运输合同关系。客货运输关系在铁路运输关系中占有特别重要的位置。除客货运输关系外，与铁路运输关系比较密切的铁路运输安全保护、铁路运输各级组织之间的关系以及铁路运输企业同其他组织和个人之间所发生的法律关系等也是铁路运输经济法律关系的重要内容。根据法律关系的性质，铁路运输经济法律关系可以分为五类：

第一类是铁路旅客运输合同法律关系。在这种法律关系中，主体是铁路运输企业和旅客，客体是铁路运输企业运送旅客、使旅客发生位移的劳务行为。

第二类是铁路货物运输合同法律关系，包括行李、包裹运输。其主体是铁路运输企业、托运人和收货人。客体是铁路运输企业运送货物（行李、包裹）、使货物（行李、包裹）发生位移的劳务行为。

第三类是铁路运输安全保护方面发生的侵权行为法律关系。其主体是侵犯铁路运输企业合法权益的当事人或者合法权益被铁路运输企业侵犯的当事人，客体是侵权行为。

第四类是铁路运输行业内部组织之间发生的法律关系，如上下级组织之间的管理与被管理关系。在铁路运输行业内部，下级有义务服从上级的调度指挥；有义务确保通过本单位的旅客和货物的运输安全。

第五类是铁路运输各级组织同其他单位发生的其他法律关系，主要是铁路运输计划法律关系。

铁路运输经济法律关系还涉及有关铁路运输基础设施建设的内容，它是指由铁路运输法律规范所确认和调整的铁路运输企业、其他法人、其他社会组织、地方政府和国家在铁路运输基础设施建设中发生的具有经济权利、义务内容的社会关系。在该关系中，应明确各个主体在铁路运输基础设施建设中的权利和义务，特别是要明确国家和铁路运输企业的权利、责任和义务。在这一方面，目前我国有关法律法规规定得不够细致，应积极借鉴国外的立法经验加以改进。

## （二）铁路运输行政管理法律关系

国家对铁路的基本运价进行严格的控制，铁路运输企业承担公用事业职能，这使得铁路运输企业的经营机制受到制约。因此，政府要处理好行政主体（国家机关）行使权力和市场主体（铁路运输企业）享有权利的关系，不能直接干预企业的经营行为，可以通过法律和经济手段来影响市场和企业行为。既要使政府部门从直接经营管理企业的惯性中摆脱出来，更加注重从政策、法规、标准、规划等方面加强指导、协调、监督、服务，又要尽可能减少行政指令性要求，为企业自主经营创造良好的内部环境。

铁路运输行政管理法律关系是指由铁路运输法律规范及其他法律规范所确认的社会关系，它包括铁路运输企业与国家、政府部门以及铁路运输企业内部组织、职工之间在铁路运输管理活动中发生的社会关系。其主体有铁路运输企业、国家、铁路运输企业内部组织、职工等；其客体是各级管理行为和因管理发生的侵权行为；其内容主要包括各级政府部门、铁路运输各主管部门各自的权利与义务。我国法律虽然对铁路运输行政管理行为有所规定，但对各主体在管理过程中的权利、义务没有明确规定，对行政管理中应包括的债务管理、财政管理、运价管理的内容涉及很少，这些都有待今后加以完善。

### 1. 债务管理

负债经营是市场经济中企业生产经营的一个重要特点。铁路运输企业在走向市场后，其建设与经营资金将由国家财政拨款的形式转为企业自筹或向金融机构贷款的形式。因此铁路运输企业转变经营机制之后负债经营是不可避免的。相应地，成立铁路运输企业债务管理机构，并通过立法明确铁路运输企业负债的方式、方法，明确债务管理机构的权利、责任和义务，是铁路运输企业管理现代化和法治化的一个重要方面。我国在这方面的立法比较缺乏，应借鉴国外的经验加以完善。除了发行债券外，铁路运输企业还可采取融资的办法，依惯例向工业或商业企业融资，吸纳多种资金。另外，为了确保长、中、短期投资良好、经济平衡，必须办理民事财务借贷文件。

## 2. 财政管理

财政管理也是企业经营管理的一项重要内容。在国家财政中，铁路运输业和铁路运输企业生产经营本身的财务平衡对国民经济和铁路运输业的发展都是至关重要的。国外铁路立法中有很多关于财政管理方面的规定，它们对国家、企业及社会团体在财政管理方面应享有的权利和应负的责任、义务都规定得比较明确，并常常以数量的形式确定下来，使得铁路的发展较少受到人为因素的干扰。我国铁路应吸收国外的这一有益经验。

## 3. 运价管理

铁路运价管理一直是铁路运输管理的核心，其改革也是运输业改革的关键。在传统计划经济体制下，铁路运价权高度集中。改革开放以来，国家对铁路运价的管理也有一定的改革措施，但铁路运输企业仍然没有最终定价权。铁路运价特别是货物运价过低，与其劳务价值相差过大，是有悖于市场经济规律的要求的。铁路要走向市场，必须拥有根据市场情况制定运价的权力，国家目前主要通过法律对运价的合理性进行调控。如果要求铁路运输企业执行某项特殊运价，国家应对这个运价给铁路运输企业造成的损失给予补偿。这样才有利于铁路企业与其他运输市场主体进行公平的竞争，促进铁路运输企业的快速、健康发展。

### （三）铁路运输劳动管理法律关系

铁路运输劳动法律关系是指由铁路运输法律规范及有关劳动法律规范所确认和调整的铁路运输企业与其职工之间在铁路运营过程中产生的具有权利、义务内容的社会劳动关系。其主体是铁路运输企业及其职工；其客体是铁路运输企业和职工在劳动关系中权利和义务所指物的和行为；其内容是指铁路运输企业和职工在铁路运输劳动关系中应享有的权利和应承担的义务。铁路运输劳动法律关系作为铁路运输法律关系的一个重要组成部分，其内容不仅要符合我国有关劳动法律的要求，还要适应社会主义市场经济的发展。随着产业结构和生产布局的调整，特别是减员增效机制的建立，目前我国铁路运输行业的劳动关系正在发生变化。优化劳动组织，减少劳动用工，引入竞争机制，竞争上岗，优胜劣汰，正在成为新的用工潮流。可以这样说，铁路运输劳动关系的改革顺应了铁路运输劳动关系逐步适应社会主义市场经济劳动关系的要求，有利于促进铁路运输劳动管理体制的改革。

### （四）铁路运输社会保障法律关系

铁路运输社会保障法律关系是指由铁路运输法律规范和其他有关法律规范所确认和调整的国家、铁路运输企业与职工之间因社会保障而发生的具有权利、义务内容的社会关系。其内容主要包括铁路运输业服务社会应承担的权利与义务，铁路运输企业对其职工所承担的有关社会保障的权利与义务等。目前，社会保障的有关立法正在建立和完善之中，因而也应根据我国铁路运输业的具体实际，加强这方面立法的研究，以满足实现我国铁路运输管理法治化、现代化的客观要求，为此应积极吸取国外的有益经验。

### （五）铁路运输行政执法法律关系

铁路运输行政执法法律关系是指在铁路运输法律规范和其他法律规范下，确认和调整的

铁路运输企业与公民、法人、有关社会组织及国家之间在铁路运输行政执法过程中产生的具有权利、义务内容的社会关系。铁路运输行政执法法律关系的内容应明确执法机构的法律地位，明确其应享有的权利和应承担的义务。

目前我国铁路运输行政执法机构主要有铁路公安机关、铁路运输法院以及其他运输行政执法部门。这些行政执法机关的设立，确保了铁路运输的安全运营，对于保障铁路运输企业、公民、其他法人、有关社会组织以及国家的合法权益是尤为重要的。应加强铁路运输法院与地方法院、铁路公安机关与地方公安机关的配合、联系，明确各方的权利、义务，保证铁路运输部门有法必依、执法必严，使铁路运输行政执法符合社会主义市场经济的发展要求。

## （六）铁路运输涉外法律关系

铁路运输涉外法律关系包括由于国际联运发生的涉外法律关系和由于外国投资者建设经营铁路而发生的涉外法律关系。这里主要讨论后者。随着社会主义市场经济的发展和对外开放的深化，铁路运输业也将逐步走向市场并逐步全面对外开放。由于我国铁路建设资金比较短缺，因而吸引外国投资者建设经营铁路，对于加快铁路建设、促进铁路现代化具有十分重要的意义。而研究由此引起的法律关系，从而建立和完善相应的法律框架并规范运作，则是吸引外资的前提条件。

## 五、铁路运输法律关系的产生、变更与消灭

铁路运输法律关系并不是由铁路运输法律规范本身产生的，换句话说，铁路运输法律规范并不直接产生法律关系。铁路运输法律关系只有在一定的情况下才能产生，而这种法律关系内容的变更或消灭，也是由一定的情况来决定的。

铁路运输法律关系的产生是指铁路运输法律关系主体之间产生权利、义务关系。

铁路运输法律关系的变更是指构成铁路运输法律关系的主体、客体、内容任一要素发生变化。

铁路运输法律关系的消灭是指铁路运输法律关系主体之间的权利、义务消灭。

这种引起法律关系产生、变更、消灭的客观情况，人们通常称为法律事实。导致铁路运输法律关系产生、变更和消灭的法律事实的性质有所不同，具体包括以下两类：

### 1. 事件

所谓事件，通常是指不以参与人的意志为转移的法律事实。铁路运输中的事件主要有以下三种：

一是引起铁路运输法律关系产生、变更和消灭的不可抗拒的自然现象。如因洪水灾害导致铁路运输中断，致使运输合同不能履行，从而导致的铁路运输合同法律关系的变更或消灭，即属于事件的范围。例如，2013年6月，受南方强降雨影响，6月16至25日的上海南站至龙岩的K197次列车全部停运。在这样的情况下，铁路运输企业可以因不可抗力而免除违约责任，但需及时告知旅客并办理退票手续，即当事人一方因不可抗力不能履行合同时，应当及时通知对方，以减轻可能给对方造成的损失，对方也应当采取适当措施防止损失的扩大。此外，当事人延迟履行合同后发生不可抗力的，违约方不能免除责任。

二是因铁路建筑和设备的不可更换性而引起的铁路项目建设合同或物资供应合同的无法履行和必要的变更，也属于事件的范围。

三是引起铁路运输法律关系产生、变更和消灭的社会现象。如社会革命、罢工、战争等。例如：2014年6月10日晚，法国国营铁路公司开始大罢工，每天造成约500万人次的铁路客运法律关系消灭。

## 2. 行为

所谓行为，是指与铁路运输法律关系参与人的意志有关，即以参与人的意志为转移的法律事实。此类行为应满足以下条件：首先，它必须是人的行为，包括语言与身体行动，但不包括人的内心活动；其次，它必须是人有意志的行为，无意识的举动、精神病患者的举动不应当视为此类行为；再次，它必须是具有社会意义的行为，即对他人或社会产生影响的行为。

引起铁路运输法律关系产生、变更、消灭的行为大致可分为以下四种：

(1) 法律行为。与法律后果相联系起来的行为称为法律行为，如订立铁路运输合同。法律行为有两种：一是合法行为，即行为不受法律禁止。如根据运输合同完成运输任务。二是违法行为，即违反法律规定，应为而不为，不应为而为。如擅自变更运输到站，扣押合法运输的货物，将危险品以非危险品品名进行托运，等等。

(2) 行政行为。行政行为是指国家授权有关机关依法行使对铁路运输生产经营的管理权而发生法律后果的行为。如国家有关机关下达建设铁路的计划以及运输救灾物资的调度计划等。

(3) 司法行为。司法行为指各级人民法院、铁路运输法院依法对铁路运输建设、生产、经营活动中产生的经济案件作出的判决和裁定。

(4) 组织人事行为。组织人事行为指铁路运输企业内部所发生的人事任免、劳动合同签订等行为。



### 案例分析

【案情】弓某驾驶轻型普通货车，由北向南行驶至京沪高速公路扬州段（新沂至无锡）时，碾压高速公路上一物件（该物件为铁制品，长73 cm，宽19 cm，最高处高度35 cm）后造成车辆侧翻，乘车人丁某当场被甩出车外，事故造成弓某和丁某不同程度受伤，货车车辆部分损坏。

【分析】车辆通过付费方式进入高速公路后，通行者与高速公路管理者便形成了有偿使用高速公路的民事合同关系，高速公路管理者有及时巡视和清障的义务，以保障司乘人员在通过高速公路时的安全、畅通。通行者在高速公路驾车行驶时碾压到车辆散落物导致交通事故的，高速公路管理者在不能举证证明已尽到及时巡视和清障义务的情况下，应当承担相应的赔偿责任。

## 复习思考题

### 一、填空题

1. 铁路运输企业的性质可以概括为\_\_\_\_\_、\_\_\_\_\_、\_\_\_\_\_、\_\_\_\_\_。

2. 经济法律关系由\_\_\_\_\_、\_\_\_\_\_、\_\_\_\_\_构成。
3. 法人主要的形式有\_\_\_\_\_、\_\_\_\_\_、\_\_\_\_\_三类。
4. 经济法律关系的内容是指经济法律关系主体享有的\_\_\_\_\_和承担的\_\_\_\_\_。
5. 铁路运输法律关系的客体一般来说包括\_\_\_\_\_、\_\_\_\_\_两种。
6. 经济法律关系的客体包括\_\_\_\_\_、\_\_\_\_\_、\_\_\_\_\_。
7. 引起铁路运输法律关系产生、变更、消灭的行为大致可分为\_\_\_\_\_、\_\_\_\_\_、\_\_\_\_\_、\_\_\_\_\_四种。

## 二、单选题

1. ( ) 是一个概括名称, 是各项经济法律规范的总称。  
A. 铁路法            B. 民法典            C. 保险法            D. 经济法
2. 从我国法的渊源分析, 《铁路法》属于 ( )。  
A. 法律            B. 行政法规            C. 行政规章            D. 司法解释
3. 从我国法的渊源分析, 《铁路安全管理条例》属于 ( )。  
A. 法律            B. 行政法规            C. 行政规章            D. 司法解释
4. 从我国法的渊源分析, 《最高人民法院关于审理铁路运输损害赔偿案件若干问题的解释》属于 ( )。  
A. 法律            B. 行政法规            C. 行政规章            D. 司法解释
5. 从我国法的渊源分析, 《铁路旅客运输规程》属于 ( )。  
A. 法律            B. 行政法规            C. 行政规章            D. 司法解释
6. 铁路总公司作为经济法律关系的主体属于 ( )。  
A. 法人            B. 自然人            C. 国家            D. 其他社会组织
7. 铁路货物运输法律关系的客体是 ( )。  
A. 物            B. 经济管理行为            C. 完成工作            D. 履行劳务
8. 下列哪些行为属于铁路运输行政行为? ( )  
A. 完成运输任务            B. 劳动合同签订  
C. 运输救灾物资的调度计划            D. 以非危险品品名托运危险品

## 三、多选题

1. 《铁路法》规定, 铁路运输企业主要是指 ( )。  
A. 国家铁路运输企业            B. 专用铁路的企业  
C. 地方铁路运输企业            D. 铁路专用线
2. 在我国, 法人主要的形式包括 ( )。  
A. 企业法人            B. 社会团体法人            C. 经济管理机关            D. 事业单位法人
3. 下列哪些职权属于经济职权? ( )  
A. 决策权            B. 资源配置权            C. 监督权            D. 人事管理权
4. 下列哪些权利属于财产所有权? ( )  
A. 占有权            B. 使用权            C. 监督权            D. 收益权
5. 下列哪些权利属于经济管理权? ( )  
A. 产品销售权            B. 人事管理权            C. 收益权            D. 经营方式选择权
6. 下列哪些行为属于经济行为? ( )



- A. 经济管理、协调行为
  - B. 完成工作行为
  - C. 提供劳务行为
  - D. 政府采购行为
7. 下列哪些行为属于经济管理、协调行为? ( )
- A. 经济仲裁行为
  - B. 经济监督规制行为
  - C. 政府指导和信息服务行为
  - D. 经济调控行为
8. 下列哪些行为属于提供劳务行为? ( )
- A. 仓储
  - B. 保管
  - C. 货物运输
  - D. 政府采购签订合同
9. 下列哪些行为属于完成工作行为? ( )
- A. 加工
  - B. 工程施工
  - C. 建筑安装
  - D. 勘察设计
10. 下列哪些成果属于智力成果? ( )
- A. 学术论著
  - B. 专有技术
  - C. 商标
  - D. 专利权

#### 四、判断题

1. 专用铁路只有在开展公共客、货运输营业的时候,才适用《铁路法》关于铁路运输企业的规定。
2. 专用铁路若仅为本单位内部服务,则不需要适用《铁路法》有关铁路运输企业的规定。
3. 铁路运输企业作为公用企业不适用《企业破产法》的规定。
4. 一切社会关系都是法律关系。
5. 在经济法律关系中,要求经济法律关系主体能够以自己名义独立地参加经济法律关系。
6. 国家司法机关是经济管理主体。
7. 自然人是经济活动主体。
8. 任何当事人都有权参与经济法律关系,享受经济权利和承担经济义务。
9. 经济法主体在其权益受到侵犯或不能实现时,有权请求国家机关予以保护。
10. 义务主体应当自觉履行自己的义务,不履行或不适当履行都要受到法律制裁。
11. 经济权利主体可以随意转让、放弃经济职权。
12. 自然界中所有的物都可以成为经济法律关系中的物。
13. 经济组织的设立、变更、终止等涉及自身组织机构的活动是组织性经济行为。
14. 经济组织的设立、变更、终止、解散等行为,必须严格按照国家设置的强制性规范进行。
15. 在旅客运输中,旅客本身为运输法律关系的客体。
16. 运价管理属于铁路运输行政管理行为。
17. 运输安全保护方面发生的侵权行为法律关系属于铁路运输经济法律关系。
18. 引起铁路运输法律关系产生、变更和消灭的不可抗拒的自然现象属于事件的范畴。
19. 因铁路建设和设备的不可更换性而引起的铁路项目建设合同或物资供应合同的无法履行和必要的变更属于行为的范畴。
20. 运输法律关系的客体是运输劳务行为。

#### 五、简答题

1. 简述铁路运输企业的法律特征。
2. 《铁路法》中对铁路运输企业的范围是如何规定的?
3. 试述铁路运输法律关系的构成要素。

