

项目1 铁路货运组织基础

本项目主要介绍铁路货运的基本条件、货运作业过程及运输组织要求。通过本项目的学习,掌握铁路货运基本条件、铁路货运组织程序及铁路货运作业标准。

任务1.1 铁路货运基本条件

教学目标

1. 知识目标

了解货运工作的基本任务,掌握货物与货物运输的分类,了解货物的快速运输,掌握货物运到期限的计算方法。

2. 能力目标

能够正确确定货物运输种类、货物能否按一批办理,能够判别发到站的营业办理限制,并能够进行货物运到逾期的处理。

3. 素质目标

培养铁路货运时间观念,形成良好的为客户主动服务的意识,具备关于货运基本条件的沟通、协调与处理问题的能力。

任务导入

某公司5月6日在南仓站托运40t大米,到站为南京西站,到货时间要求紧急,并办理保价运输。(运价里程1040km)

请结合以上材料分析以下问题:

(1)请帮助托运人确定货物运输种类。

(2)请根据发到站的营业办理限制判定货物是否能够受理,如满足条件,托运当天是否



可以承运。

(3)假设承运后,5月8日在鹰潭因台风受阻2天,5月14日20:00到达南京西站,并于5月15日15:00调到卸车地点由收货人组织卸车。请计算该批货物的运到期限,并判断货物是否运到逾期。如果逾期,应如何向收货人支付运到逾期违约金?

相关知识

铁路货运是现代物流运输五大方式(铁路运输、公路运输、水路运输、航空运输和管道运输)之一,也是构成陆上货物运输的两个基本运输方式之一。随着国家“蓝天保卫战”“公转铁”政策的实施及国家多式联运示范工程的建设与开展,铁路货运在整个货运领域中凸显出更重要的地位,发挥着越来越重要的作用。在货运工作中应坚持依法经营,保证货物安全、迅速、经济、便利地到达目的地。只有熟悉货运工作的基本任务,掌握货运工作的基本条件,才能不断优化作业程序,提高作业效率,改进服务质量。

1.1.1 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,其基本任务主要包括以下几个方面:

(1)铁路货运从计划全面走向市场,根据国民经济计划、社会经济发展需求及铁路运输能力,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,提高货运作业能力,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)对职工进行经常的政治思想、职业道德和技术业务教育培训,不断提高职工的素质,使其更好地为货物运输服务。

1.1.2 铁路货运工作的法规依据

在铁路货运工作中应认真贯彻执行铁路相关法律法规和规章,以及铁路内部货运管理规则与办法。

1.《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,也是组织铁路货物运输必须遵守和执行的法律依据。

2.《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》)是组织铁路货物运输更为直接的依据。

3.《铁路货物运输规程》

《铁路货物运输规程》(简称《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《铁路法》《实施细则》等为依据而制定的。《货规》由铁道部颁布,在全国范围内实行。它具体规定了铁路货物运输的基本条件,货物运输合同的签订,货物的托运、受理和承运,货物的搬入、装车和卸车,货物的到达、交付和搬出,货物运到期限,货物运输合同变更和合同解除,运输阻碍的处理,货运出租和托运人自备机车、车辆的运输,托运人、收货人组织装卸货物的交接,货运事故处理、赔偿和运输费用的退补,承运人与托运人、收货人责任的划分等。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》规定未尽问题,则制定《货规》的引申规则或办法,其中包括《铁路货物运价规则》(简称《价规》)、《铁路危险货物运输安全监督管理规定》(简称《危规》)、《铁路鲜活货物运输规则》(简称《鲜规》)、《铁路超限超重货物运输规则》(简称《超规》)、《铁路货物装载加固规则》(简称《加规》)、《铁路集装箱运输规则》(简称《集装箱规则》)、《铁路货物保价运输办法》(简称《保价办法》)、《铁路专用线专用铁路管理办法(试行)》等。

4. 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,主要包括《铁路货物运输管理规则》(简称《管规》)、《铁路货物损失处理规划》(简称《货损规划》)、《铁路货运检查管理规则》、《货车篷布管理规则》等。

5. 国际铁路联运法规

《国际铁路货物联运办法》是对国际联运有关规章的摘录与综合,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,仅供我国国内铁路使用。如果与托运人、收货人或与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。

《国际铁路货物联运协定》(简称《国际货协》)是于1951年11月由苏联、捷克、罗马尼亚等8个国家共同签订的一项铁路货运协定。1954年1月,我国加入该协定。目前共有25个国家加入《国际货协》。目前,我国对朝鲜、蒙古,以及俄罗斯、独联体各国的一部分进出口货物均采用国际铁路联运方式运送。由于独联体的出现,近年来,在原有协定的基础之上,我国同相关国家又重新增订了有关铁路运输的国际公约。《国际货协》是缔约各国发货人、收货人以及过境办理货物联运所共同遵循的基本文件。《国际货协》的主要内容包括适用范围、运输契约缔结、托运人的权利和义务、承运人的权利和义务、赔偿请求与诉讼时效等。

《关于铁路货物运输的国际公约》(简称《国际货约》)是1890年欧洲各国在瑞士首都伯尔尼举行的各国铁路代表会议上制定的。1938年,《国际货约》修改为《国际铁路货物运送公约》,又称《伯尔尼货运公约》,同年10月1日开始实行。在第一次世界大战和第二次世界大战期间曾经中断,战后重新恢复,以后为适应国际形势的不断发展变化又屡经修改。《国际货约》的主要内容包括适用范围、运输契约、发货人的权利和义务、收货人的权利和义务、承运人的权利和义务,以及关于运费、期限和索赔的规定等。

6. 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、收货人与铁路、水路之间的权利、义务和责任划分的基本规章,对铁路、水路,以及托运人、收货人都具有约束力。

7. 军运规章

军运规章适用于军事运输,主要包括《铁路军事运输管理办法》《军用危险货物铁路运输规则》《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等级划分和军事运输费用的计算,做了具体的规定,对铁路和军方都具有约束力。

8.《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(简称国铁集团)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。

9. 各铁路局集团公司对国铁集团规章的补充规定

各铁路局集团公司对国铁集团规章的补充规定通常适用于本铁路局集团公司管内,一般限于执行国铁集团规定的一些作业程序和方法等方面的内容,不能与国铁集团规定相抵触。

10. 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、各部委与国铁集团联合发布的货物运输相关法律法规。

1.1.3 铁路运输货物的种类

1. 按品类划分

目前,我国铁路运输的货物以货物的自然属性、生产特征为主要分类标志,个别按用途归类,同时考虑货物的国民经济意义、运量大小、运送条件和运价的要求,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,矿物性建筑材料,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,饮食品及烟草制品,纺织品、皮革、毛皮及其制品,纸及文教用品,医药品,其他货物。其中 1~14 类称为“黑货”,除“黑货”以外的各类货物,包括集装箱运输的货物统称为“白货”。

2. 按货物的外部形态划分

按货物的外部形态,铁路运输货物可分为成件货物(箱、袋、捆、桶、筐、罐等)、大件货物(金属制品、机械、汽车、水泥制品等)、散堆装货物(块、粉、粒状等)和集装箱货物等。

3. 按运输条件划分

按货物对运输条件要求的不同,铁路运输货物可分为按普通条件运输的货物和按特殊需求运输的货物。所谓“普通条件”,就是指在铁路货物运输组织过程中,不需要提供特殊的运输条件(如冷藏、押运、特殊安全防护、特殊加固等),所运货物通常为散堆装、批量成件、集装箱普通货物。所谓“特殊需求”,就是指铁路在运输有别于普通货物的货物组织

过程中,需要提供特殊的运输条件,该类货物的运输组织工作危险性大、复杂、难度较高。按特殊需求运输的货物包括汽车、超长超限集重货物、危险货物、鲜活货物、出口货物及过境货物等。

4. 按市场需求和运输组织方式的不同划分

按市场需求和运输组织方式的不同,铁路运输货物可分为大宗稳定物资、客车化产品物资、其他物资三类物资。大宗稳定物资是指货源达到一定运量,货流稳定均衡,能够提前确定月度运量,与铁路运输企业签订互保协议的物资,如煤炭、石油、矿石、钢铁、焦炭、粮食等货物;客车化产品物资是指可选择固定运行线和运行时刻的物资,如家电、日用百货等货物;其他物资是指除以上两类物资以外的物资,主要是指零散白货。零散白货是指《铁路货物运输品名分类与代码表》中列举的化工品,金属制品,工业机械,电子电气机械,农业机具,农副产品,饮食品及烟草制品,纺织品,皮革、毛皮及其制品,纸及文教用品,医药品,其他货物等品类货物。

1.1.4 货物运输种类

铁路运输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,可将铁路货物运输划分为整车运输、集装箱运输和零散货物运输三种。按与其他行业的联合运输方式,铁路货物运输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、军事运输等。

1. 整车运输

一批货物因重量、体积、形状或性质等因素需要用一辆以上的货车运输的,应按整车托运。我国大多数货物运输采用整车运输的方式。为更好地利用运输资源,在条件允许的情况下,整车运输可采取以下特殊的形式:

(1)整车分卸。整车分卸的目的是解决托运的货物数量不足一车而又不能按零担办理的货物运输问题,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或未装容器的活动物等,一件货物的重量超过2t,体积超过 3 m^3 或长度超过9m。

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2个或3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。

(2)途中装卸。途中装卸是指在2个车站之间的区间或不办理货运业务的车站装卸车。途中装卸货物的发站或到站是托运人指定的途中装卸地点的后方或前方办理货运业务的车站。

(3)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。其搬运种类有从车站内某一地点搬运到另一地点,从车站内某一地点搬运到本站出岔的专用线或专用铁路的某一地点,从本站出岔的专用线或专用铁路的某一地点搬运到本站出岔的另一专用线或专用铁路的某一地点。

整车运输的货物,托运人要求在站界内搬运或途中装卸时(包括在不办理货运业务的车



站装卸),经核准后,可在铁路局集团公司管内办理,但危险货物不得办理站界内搬运或途中装卸。

(4)准轨、米轨间直通运输。我国铁路线路有标准轨距,但昆明局管内还有部分米轨铁路(轨距为1 m的窄轨铁路)。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轨、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。准轨、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。

(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》上公布的车站。

2. 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。集装箱运输被称为20世纪的运输革命。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。

3. 零散货物运输

(1)批量零散货物快运。批量零散货物快运适用于每一批托运重量在60 t或体积超过120 m³的106类小运量百货品类货物,按整车组织装运。为了进一步满足市场需求,单批重量为40 t或体积为80 m³及以上的货物,亦可比照批量零散货物快运办理。

(2)零散货物快运。零散货物是指大宗货物以外的货物。对于批量零散货物快运品类的货物,一批重量不足40 t且体积不足80 m³的,可按零散货物快运办理;对于非批量零散货物快运品类的货物,不足整车时,可按零散货物快运办理,煤、矿石、油、钢材、焦炭、非金属、磷矿不得按照零散货物货物运输。

零散货物按货物实际重量(体积)进行受理和承运。对于单件重量超过1.5 t、体积超过2 m³或长度超过5 m的零散货物,以及有特殊运输需求的零散货物,由发到站确认后受理,并明确装运条件。

目前,各铁路局集团公司基本停止办理零散货物快运业务。

1.1.5 铁路快运服务

为加速行包、货物运输,提高行包、货物运输质量,适应市场经济的需要,铁路开办了货物快运、高铁快运、小件快运服务,在全路的主要干线上开行了快运班列。

1. 货物快运

托运人托运按快运办理的货物时,应用红色戳记或红笔注明“快运”字样。货物快运分为托运人要求按快运办理和必须按快运办理两种。

(1)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。

(2)必须按快运办理的货物。符合下列三个条件的货物,必须按快运办理:

①发送营业办理站是《快运货物运输办法》中规定的郑州、武汉、广州、上海、南昌局集团公司所辖的有关营业办理站。例如,郑州局集团公司的许昌、驻马店、信阳,武汉局集团公司的江岸、孝感等营业办理站,广州局集团公司的岳阳、长沙北、株洲、衡阳等营业办理站,上海局集团公司的新龙华、嘉兴、金华、义乌、绍兴等营业办理站,南昌局集团公司的鹰潭、向塘等营业办理站。

②到站是深圳北营业办理站。

③办理的货物是整车鲜活货物。

2. 高铁快运

我国是世界上高铁里程最长、运输密度最大、成网运营场景最复杂的国家。随着不断完善的高铁网络逐步形成,高铁运输速度快、效率高、运能大的优势更加凸显,为高铁快运业务的发展带来新的契机,近年来我国高铁快运业务发展迅速。铁路企业加快高铁快运服务网络建设,在全国高铁到达的所有城市试行高铁快运业务,将进一步贯彻国家供给侧结构性改革的部署要求,满足物流市场需求,降低社会物流成本。

高铁快运是指铁路企业依托高铁列车等优势运输资源,为客户提供的小件物品全程运送服务,具有速度快、品质优、标准高、全天候等特点和优势。高铁快运主要面向批量小、价值高、时效强的商务文件、电商包裹、生物医药、冷链食品、应急物品等,提供当日达、次晨达、次日达、隔日达等服务。

(1)当日达。当日达是指为满足客户对快件高时效的需求,提供的城市之间当日收取、当日送达的高铁快运服务。当日达业务包含“省内当日达”和“省际当日达”。

服务时效:当日截单时间前所承接的快件,承诺当日 22:00 前送达收件人。

(2)次晨达。次晨达是指城市间当日收取、次日上午送达的门到门高铁快运服务。次晨达业务包含“省内次晨达”和“省际次晨达”。

服务时效:当日截单时间前所承的接快件,承诺次日 11:00 前送达收件人。

(3)次日达。次日达是指城市间当日收取、次日送达的门到门高铁快运服务。次日达业务包含“省内次日达”和“省际次日达”。

服务时效:当日截单时间前所承接的快件,承诺次日 18:00 前送达收件人。

(4)隔日达。隔日达是指城市间当日收取、第三日送达的门到门高铁快运服务。

服务时效:当日截单时间前所承接的快件,承诺第三日 18:00 前送达收件人。

3. 小件快运

1993 年,经铁道部批准、国家物价局同意,中国铁路对外服务总公司(铁道部直属企业)成立快运部,在北京、上海等 7 个城市开办中国铁路小件货物特快专递运输业务。1997 年 4 月,在国家工商行政管理总局注册设立中铁快运有限公司,开展中国铁路小件货物特快专递运输,注册商标“CRE 中铁快运”。小件快运是中铁快运依托铁路客车行李车、公路、航空和市内配送资源,向客户提供的小批量货物门到门运输业务。小件快运包括时限快运、标准快运等具体业务。原则上,单件货物重量不超过 50 kg。

(1)时限快运。根据客户需求,将当日承运的包裹,利用高铁动车组、客车行李车、特快货物班列、公路干线车和航空方式进行运输,并按照向客户承诺的交付日期和时间交付。根



据客户的不同需求,时限快运可分为次日达、三日达、四日达。超出所承诺的运到时限,经确认不属于免责条款范围内的,退还全部运费。

①次日达:自承运当日算起,在次日 17:00 前送达。

②三日达:自承运之日起,在第三日 17:00 前送达。

③四日达:自承运之日起,在第四日 17:00 前送达。

(2)标准快运。根据客户需求,将承运的包裹利用客车行李车、货物班列、公路干线车和航空方式进行运输,采用标准定价、标准操作流程,各环节均以最快速度进行承运、中转和配送,并对客户进行相对准确时限承诺的快运业务。

承诺时限:国内主要大中城市间,从承运当日起 4 日内送达;运输距离为 3 500 km 以上或无法直达的城市间,从承运当日起 4~6 日送达。标准快运主要定位于单批 5 kg 以上的小件货物。

1.1.6 货物班列

目前,我国铁路快速货物班列主要有铁路快运货物班列和直达货物班列。

1. 铁路快运货物班列

铁路快运货物班列是指在固定发到站间,有固定车次和运行线,有明确的开行周期和运行时刻,按客车模式组织开行的货物列车。其主要包括特快、快速、普快货物班列及零散货物快运班列。

(1)特快货物班列。特快货物班列是指使用 25T 行李车编组,最高运行时速达 160 km 的快运货物班列。

(2)快速货物班列。快速货物班列是指使用 P₆₅ 或 P_B 型货车编组,最高运行时速达 120 km 的快运货物班列。

(3)普快货物班列。普快货物班列是指在全国主要大中城市、港口、物流集散地间组织开行的,最高运行时速达 80 km 的快运货物班列。

(4)零散货物快运班列。零散货物快运班列是为满足零散货物的物流需求,铁路构建了覆盖全路的零散货物快运网络,打造的一批区域和跨区域快运货物班列。

2. 直达货物班列

直达货物班列是指固定发到站、固定货物品类、固定周期、固定运行线、固定车次的整列始发直达货物列车,如大宗货物直达班列、集装箱快运直达列车、鲜活货物快运直达列车。

(1)大宗货物直达班列。大宗货物直达班列是指固定货物发到站,固定发货人、收货人,固定车次开行的始发整列货物列车。其适用于煤炭、石油、矿石、钢铁、焦炭、粮食等具有稳定的流量与流向的大宗物资运输。

(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。

1.1.7 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,其托运人、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 1-1 所示。

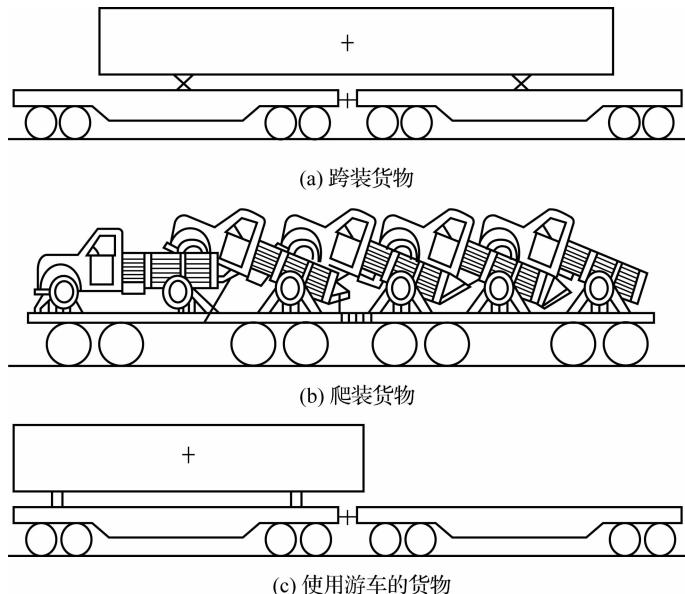


图 1-1 跨装、爬装及使用游车的货物

(2)零担货物或使用集装箱的货物,以每张货物运单为一批。

(3)准轨、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:重质货物的重量为 30 t、50 t、60 t(不适用货车增载的规定);轻浮货物的体积为 60 m³、95 m³、115 m³。

(4)零快一批是指托运人、收货人、发站、到站、装卸地点相同,零散货物快运以每张货物快运货票为一批。

(5)批快一批是指托运人、收货人、发站、到站、装卸地点和货物品名相同,为方便企业发运,同一生产制造企业不同品名的货物可视为一批(货物物化性质不相抵触),同一生产制造企业的认定以货物包装标识为准。

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) 因性质不同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。

1.1.8 货运营业站办理限制

铁路货运服务网点分别按货运营业站、批量零散快运办理站、零散货物快运办理站、集装箱办理站在中国铁路 95306 货运服务网上公布,货运营业站办理限制可参照《铁路货物运价里程表》的相关规定。集装箱办理限制站也可在 95306 货运服务网上查询,见表 1-1。

表 1-1 集装箱办理限制站(摘录)

车 站	专 用 线	起重能力/t		标 准 箱		特 种 箱				
		20 英 尺 箱	40(45) 英 尺 箱	20 英 尺	40 英 尺	干 散 箱	板 架 箱	水 泥 罐	液 体 罐	沥 青 罐
1 保定		50	50	●	●		●			
2 保定	保定天威保变电气股份有限公司专用线								●	
3 保定	华北石油管理局有限公司保定物流仓储分公司专用线	36	36	●	●					
4 泊里		41.5	41.5	●	●					
5 泊头		50	40	●	●					
6 北塘西	中国远洋天津物流有限公司专用线	40	40	●	●					
7 白羊墅		45	45	●	●					
8 霸州		36	36	●	●					
9 百子湾		40	40	●	●					

注:●表示办理该箱型。1 英尺(ft)=0.304 8 m。

1. 常用营业办理限制符号

营业办理限制用符号“△”表示不办理，“○”表示仅办理。常用营业办理限制符号及含义见表 1-2。不能用符号表示的，另加文字说明。各种营业办理限制，除明确规定适用于专用线者外，都指货运营业站办理范围。

表 1-2 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
危	办理危险货物运输，具体办理内容另查《铁路危险货物运输管理规则》

以上符号中，△
货 和 ○
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

2. 起重能力

货运营业办理站的起重能力根据营业线里程表中“最大起重能力”栏中的规定来确定。数字表示该站最大吊装吨数，如 20 表示该站最大吊装能力为 20 t，“叉”表示该站配属叉车。

1.1.9 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组织水平确定的，也是铁路承运部分货物的时间依据。

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($T_{发}$)、运输期间($T_{运}$)和特殊作业时间($T_{特}$)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 或其未满为 1 日;按快运办理的整车货物,运价里程每 500 km 或其未满为 1 日。

(3) 特殊作业时间主要包括以下几种情况:

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 1 个分卸站,另加 1 日。

③准轨、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、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】齐齐哈尔装运,到昆河线(米轨)A 站、B 站两站分卸钢梁,运价里程为 4 549 km,一车共 4 件,每件重 5.82 t,长 10.58 m,宽 1.30 m,高 0.82 m。请计算该货物的运到期限。

解:(1) $T_{发} = 1$ 日;

(2) $T_{运} = 4 549 \div 250 = 18.20$,计 19 日;

(3) $T_{特} = 2$ 日。

这批货物的运到期限为 $T = T_{发} + T_{运} + T_{特} = 1 + 19 + 2 = 22$ 日。

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. 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 货物运到期限在 10 日以内,发生运到逾期时,支付的违约金占运费的比例见表 1-3。

表 1-3 支付的违约金占运费的比例(一)

逾期总日数	运到期限					
	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,支付的违约金占运费的比例见表 1-4。

表 1-4 支付的违约金占运费的比例(二)

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

【例 1-2】A 营业办理站 4 月 8 日承运一批整车货物到 B 站,运价里程为 1 160 km,4 月 18 日卸车完了,是否逾期?如果逾期,应向收货人支付多少逾期违约金?

解: $T = T_{发} + T_{运} + T_{特} = 1 + 1 160 \div 250 + 0 = 5.64$,计 6 日;

实际运到日数 $T_{实} = 10$ 日(从承运次日 4 月 9 日至卸车时间 4 月 18 日);

运到逾期日数 $T_{逾} = T_{实} - T = 10 - 6 = 4$ 日;

查表 1-3,运到期限为 6 日,逾期总天数为 4 日,应支付运费 20% 的违约金。

【例 1-3】甲站发乙站(2 134 km)搬家货物一批(按零担办理),于 10 月 25 日装车完毕,10 月 26 日承运并挂出,11 月 15 日到站并卸车,该货物是否逾期?如果逾期,应向收货人支付多少逾期违约金?

解: $T = T_{发} + T_{运} + T_{特} = 1 + 2 134 \div 250 + 3 = 12.536$,计 13 日;

实际运到日数 $T_{实} = 20$ 日(从承运次日 10 月 27 日至卸车时间 11 月 15 日);

运到逾期日数 $T_{逾} = T_{实} - T = 20 - 13 = 7$ 日;

逾期总日数/运到期限 = $7 / 13 = 5.4 / 10$;

查表 1-4,应支付运费 20% 的违约金。

③快运货物超过运到期限,应该退还快运费,退还货物快运费比例见表 1-5。

表 1-5 退还货物快运费比例

发到站运输里程/km	超过运到期限日数/日	退还货物快运费比例/%
$\geq 1 801$	1	30
	2	60
	≥ 3	100
1 201~1 800	1	50
	≥ 2	100
$\leq 1 200$	≥ 1	100

快运货物运到逾期,依照表 1-5 的规定退还快运费,货物运输期间,按每 250 km 运价里程或其未满为 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。

(2) 货物运到逾期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。



4. 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)不可抗力。
- (2)托运人的责任致使货物在途中发生换装、整理。
- (3)托运人或收货人要求运输变更。
- (4)运输活动物,途中需要上水。
- (5)其他非承运人的责任。

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。

任务实施

根据以上相关知识,由教师组织学生分组进行讨论,各小组派代表进行总结汇报,小组互评,教师点评、总结。掌握铁路货运的基本条件,提高运用理论知识解决实际问题的能力。

任务训练

1. A营业办理站11月8日承运一批整车货物到B站,运价里程为1560 km,发到站均选择上门接取送达与上门装卸服务。请计算该批货物的运到期限。
2. 甲站发乙站(1352 km)整车货物一批,按快运办理,于5月15日装车完毕,5月16日承运并挂出,6月10日到站并卸车。请问该货物是否逾期?如果逾期,应向收货人支付多少逾期违约金?

任务1.2 铁路货运发送作业

教学目标

1. 知识目标

掌握铁路货运门到门运输的含义、基本环节及服务方式,掌握铁路货物发送作业的办理程序和办理标准,熟悉运单等货运票据的填写要求。

2. 能力目标

能够正确填写、审查货物运单,能够正确办理货物的发送作业。

3. 素质目标

培养铁路货运安全生产观念,养成严谨、认真的学习和工作习惯,具备关于货物发送作业的沟通、协调与处理问题的能力。

任务导入

根据任务1.1给定的条件,填制货物运单并按规定办理这批货物的发送作业(其他未知事项自拟)。