

中华人民共和国铁道部

铁路货物运价规则解释

中国铁道出版社

中华人民共和国铁道部

铁路货物运价规则解释

铁道部《价规解释》编写组

中 国 铁 道 出 版 社

1993年·北京

(京)新登字 063 号

内 容 简 介

本书就《铁路货物运价规则》全部条文内容,逐条对制定条文的主要依据、基本要求以及贯彻执行中应注意的问题,进行解释和说明。

本书可作为铁路货运职工以及厂矿企业运输部门职工业务学习的参考书。

中华人民共和国铁道部
铁路货物运价规则解释
铁道部《价规解释》编写组

*

中国铁道出版社出版、发行
(北京市东单三条 14 号)
责任编辑 胡彝珣
中国铁道出版社印刷厂印

开本:787×1092 毫米 1/32 印张:3.625 字数:82 千
1992 年 10 月 第 1 版 1993 年 6 月第三次印刷
印数:62001—93000

ISBN7-113-01301-5/U · 399 定价:2.30 元

前 言

铁路货物运价是国家计划价格的组成部分,政策性强,影响面广。为使铁路职工和托运人、收货人了解铁路货物运价的有关规定,掌握运输费用的计算方法,正确地计算运输费用,我们编写了《铁路货物运价规则解释》一书。

本书依据 1990 年 3 月 15 日起施行的《铁路货物运价规则》和铁道部在 1991 年 10 月以前公布的有关规定,逐条逐项进行解释,力求重点突出、通俗易懂,以满足实际工作的需要。本书可供从事铁路运价工作的人员学习,亦可作为职工教育的参考资料。不足之处尚望读者不吝赐教。

参加本书编写的有韩光晋、蔡德仲、杨明、钱馨一、陈维大、董其德,编写中并得到各铁路局有关人士的支持与帮助,深表谢意。

**铁道部《铁路货物运价
规则解释》编写组**

1991 年 12 月

目 录

第一章 总 则.....	1
第二章 货物运输费用.....	3
第一节 计算货物运输费用的基本条件.....	3
第二节 整车货物的运费	12
第三节 零担货物与集装箱货物的运费	19
第四节 托运人自备或租用铁路机车车辆运输 货物的运费	21
第五节 货物快运费、冷藏车运输货物的运费 和冷却费	22
第六节 特种货车使用费和回送费	24
第七节 杂 费	26
第八节 货物运输变更的运输费用	47
第三章 国际铁路联运货物国内段的运输费用	50
第四章 特定运价	55
附件一 货物运价分类表	58
附件二 货物运价率表	76

第一章 总 则

第 1 条 铁路货物运价是国家计划价格的组成部分,由中央定价,集中管理。《铁路货物运价规则》是计算铁路货物运输费用的依据,铁路和托运人、收货人必须遵守本规则的规定。

【解释】铁路运价是运输价值的货币表现。按照马克思的学说,运输业是国民经济中一个独立的物质生产部门,它是和工业、农业、采掘业并列的第四个物质生产部门。运输业的产品虽不具有实物形态,但运输业工人的生产性劳动所创造的价值追加到被运产品的价值中去了。产品只有完成这个运动,才是现成的消费品。

在我国,铁路货物运量在国民经济总运输量中所占比重较大,货物运价水平的高低,对国民经济的生产和流通,对工农业产品最终价格的形成,都有广泛的影响。因此,国家将铁路货物运价列为国家计划价格的组成部分,实行中央定价,集中管理。1991年5月施行的《中华人民共和国铁路法》规定,国家铁路的货物运价率由国务院铁路主管部门拟订,报国务院批准,货物运输杂费的收费项目和收费标准由国务院铁路主管部门规定。

铁路货物运价包括计费条件、运价率、杂费的收费项目和收费标准等内容。为了严格执行运价政策,加强对铁路运输费用的管理,《铁路货物运价规则》的制定、修改和解释,均由铁道部集中管理。铁路、托运人和收货人有义务遵守《铁路货物

运价规则》的规定。在日常执行中,各铁路局所作的补充规定,也应符合《铁路货物运价规则》规定的原则,并需经铁道部批准方可执行。

第2条 全国营业铁路的货物运输,除军运、水陆联运、国际铁路联运过境运输及未与铁路网办理直通的临时营业铁路运输另有规定者外,都按本规则计算货物运输费用。

未与铁路网接通的营业铁路货物运价,由铁道部另行规定。

【解释】全国营业铁路的正式营业线和与路网办理直通的临时营业线,都按本规则的规定计算运输费用。军运、水陆联运和国际铁路联运的过境运输,对于货物运输费用的计算,凡另有规定的,按其规定办理;未有另定的,也应适用本规则的规定。以水陆联运货物为例,水转陆的货物,港口换装后如何计算铁路区段的运费,在计费重量的处理上有其特殊规定,即应按其办理;而对水陆联运运单、货签的价格未另有规定,则应按本规则规定的价格办理。

有些新建铁路,虽然已与正式营业铁路接通,但尚不具备办理正式运输营业的条件,在其临时营业期间,国家允许实行特殊运价,也适用上述解释。

未与铁路网接通的营业铁路,如海南省的海南铁路,货物运价由铁道部另行规定,未予另定的也按本规则办理。

第二章 货物运输费用

第一节 计算货物运输费用的基本条件

计算货物运输费用的程序

一、按货物运价里程表(本规则附件四)算出发站至到站间的运价里程。

二、根据货物运单上填写的货物名称查找货物运价分类表,确定适用的运价号。如规定有特定运价时,按特定运价办理。

三、整车和零担货物根据运价里程与运价号,在货物运价率表中查出应适用的运价率。集装箱货物根据箱型、冷藏车货物根据车种以及运价里程,在集装箱货物运价率表或冷藏车货物运价率表中查出应适用的运价率。

四、按本规则确定的计费重量(集装箱为箱数)与该批货物适用的运价率相乘,算出运费。

五、杂费按本规则的规定计算。

【解释】货物运输费用包括运费、杂费和铁道部规定核收的其他费用。

计算货物运输费用的程序为计算运输费用提供了通用的指导原则。按照本程序计算,有利于提高工作效率,减少差错。

计算货物运费需具备运价率和计费数量两个要素,运价

率与计费数量相乘即为运费。确定运价率必须有运价里程和运价号两个条件。在不同的运价里程区段中,运价率也不同,应根据发到站,从本规则附件四《货物运价里程表》中查出。运价号按托运人在货物运单中填写的货物名称,从本规则附件一“货物运价分类表”中查出。根据运价里程和运价号,即可从本规则附件二“货物运价率表”中查出适用的运价率。集装箱和冷藏车装运的货物,未设运价号,即按其箱型、货种或车种,由运价率表中查得运价率。以运价率乘以计费的数量单位(整车货物为吨,零担货物为 10 公斤,集装箱货物为箱数,自轮运转的货物为轴),即得出运费。

计算货物运费的通常程序如图 1。

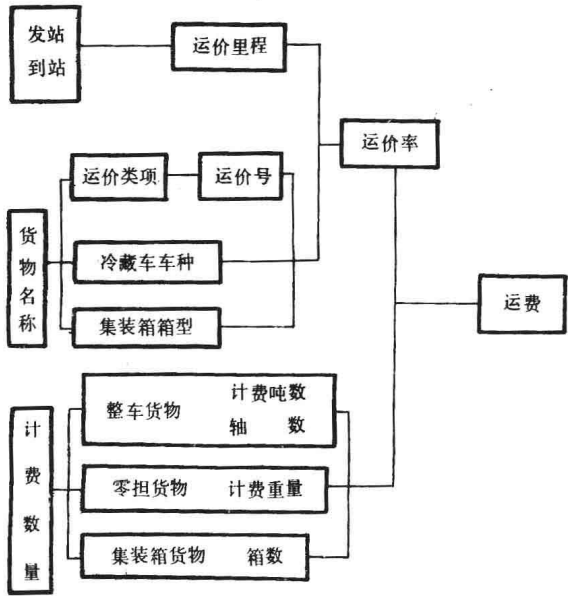


图 1

对于规定运价率加成或减成的货物,包括实行特定运价的货物,均应先对运价率进行加或减成计算后再计算运费。

例如,广安门站至长沙北站按零担发运电视机一批 300 公斤,运费的计算程序是:

① 从运价里程表查出广安门至郑州 686 公里,郑州至长沙北 892 公里,共计 1578 公里。

② 从运价分类表查出电视机零担适用 11 类 04 项 25 号加 100% 运价。

③ 从运价率表查出 1551~1600 公里 25 号运价率为 1.41 元,电视机适用的运价率为 $1.41 \text{ 元} \times (1 + 100\%) = 2.82 \text{ 元}$ 。

④ $2.82 \text{ 元/每 } 10 \text{ 公斤} \times 300 \text{ 公斤} = 84.60 \text{ 元}$ 。

该批货物的运费为 84.60 元。

1991 年 3 月 1 日起实行的调价运费和某些实行特殊运价的临时营业线是按吨公里计费的,计算时,即以吨(或轴)公里运价率 $\times$ 运价里程 $\times$ 计费重量(或轴数)。

货运杂费按本规则及铁道部有关规定办理。

第 3 条 计算整车和零担货物运费的重量,整车货物以吨为单位,吨以下四舍五入;零担货物以 10 公斤为单位,不足 10 公斤进为 10 公斤。

集装箱货物,以箱为单位,按箱计费。

【解释】本条规定了计算货物运费的基本数量单位,整车货物为吨,零担货物为 10 公斤,集装箱货物为箱。

整车货物“吨以下四舍五入”系指百公斤位数的舍入,如货物重量 51200 公斤,即 51.2 吨,计费重量则为 51 吨;货物重量 51700 公斤,即 51.7 吨,计费重量则为 52 吨;货物重量 52470 公斤,即 52.47 吨,计费重量则为 52 吨,不应处理为 53

吨。

第4条 运价里程根据《货物运价里程表》按照发站至到站间最短径路计算,但《货物运价里程表》内规定有计费经路的,按规定的计费经路计算运价里程。运价里程不包括专用线、货物支线的里程。通过轮渡时,应将规定的轮渡里程加入运价里程内计算。水陆联运的货物,应将换装站至码头线的里程,加入运价里程内计算。

下列情况发站在货物运单内注明,运价里程按绕路经由计算:

1. 因货物性质(如鲜活货物、超限货物等)必须绕路运输时;

2. 因自然灾害经政府指示或其他不是由于铁路责任,托运人要求绕路运输时;

• 3. 因最短径路运输能力不足,经政府指示或铁路和托运人共同商定的整车货物绕路运输时。

承运后的货物发生绕路运输时,仍按货物运单内记载的经路计算运费。

正式营业铁路与临时营业铁路直通运输,运价率不同时,运价里程应分别计算,但如运价里程合计不超过起码里程,应按发站的运价率适用一个起码里程计费。

计算货物运费的起码里程为100公里。

【解释】运价里程以公里为单位,是专门用于计算运费的。在发站与到站之间,可能有两条以上不同的路线,按照本条规定,除了有特殊规定的以外,都应当选择运价里程最短的那条路线,即最短径路计算运价里程。托运人按照最短的路线支付运费,铁路则按最低成本路线组织运输。但是,某些线路通过能力不足,不能作为最短径路计算运价里程和组织运输。

对于这种情况在《铁路货物运价里程表》中予以规定,作为计算运价里程的依据。

例如,襄渝线的安康站与成贵线的内江站相互间,在重庆地区有四条可供选择的路线,如图 2 示。

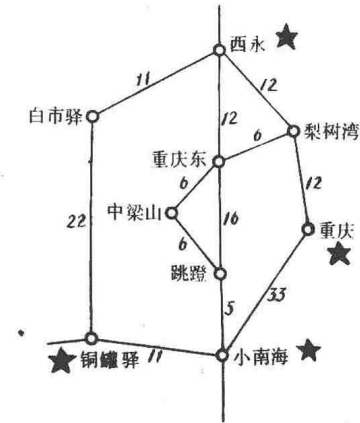


图 2

在这四条路线中,经由西铜线(西永、白市驿、铜罐驿)最近,为 33 公里;如经由小梨线(西永、梨树湾、中梁山、小南海、铜罐驿)则为 46 公里。但是,在运价里程表中,对西铜线和小梨线均有注解:仅供白市驿站和中梁山站到发货物使用。因此,均不能作为计算最短径路使用。同时,梨树湾、重庆东、跳蹬等站都没有接算站符号(★符号),不能用以接算运价里程。另外两条路线是:经

由重庆、小南海 68 公里;经由重庆东、跳蹬、小南海 44 公里。这样,按照最短径路的原则,运价里程应为 44 公里,而不应按 68 公里计算。

在货物运价里程表中,凡不办理通过的线路,均有“本线里程仅限发到本线各站(或某站)使用。其他各线相互间仍按原定的最短径路接算里程”之类的注释。这些线路两端的车站,一般不属本线,只有在这两个站相互间运输货物时才按该线计算运价里程。例如,沟海线的沟帮子和唐王山两站,在站名索引表页数栏带“()”符号的页数分属沈山线和长大线,

这两个站发往他线的货物均不經由沟海线，只有发往沟海线内各站，或者这两个站相互间运输货物时，才經由沟海线计算运价里程。但有两种情况需要注意：

1. 长白线的大安站，在索引表中属长白线，又不是接算站，应按本线接算运价里程；

2. 个别不办理通过线路两端站间的距离，如大于原定径路时，则仍按原定径路计算运价里程。如玉带门线的江岸西至汉阳比經由京广线多 3 公里，则仍应按經由京广线计算为 15 公里。

运价里程是以相邻两站间的站中心之间的距离确定的，没有包括专用线、专用铁路交接线，货物支线等的里程在内。

轮渡是连接江河两岸铁路的运载工具。用轮渡运输货物成本较高，不能按实际里程计算，所以在运价里程中单独规定轮渡线的里程。我国铁路目前正式运营的轮渡线是连接淮南线与宁芜线的芜湖北——化鱼山线，运价里程 100 公里。

水陆联运货物在换装时，铁路换装站与水路换装码头之间码头支线的里程，应当加算到运价里程之内。此项里程在运价里程表“铁路和水路货物联运换装站到码头线里程表”中规定。有些换装站，在该表中未规定码头线里程，意味着该站是与码头直接连接的，不必加算码头支线的里程。

按最短径路计算运价里程是一般的通用原则，但在某些特殊情况，符合特定条件的，允许按绕路经由计算运价里程。按照本条规定，主要有三种情况。

第一种是由于货物本身的特殊性质决定的。例如，以加冰冷藏车装运货物，途中需要加冰，而在最短径路上没有必要的途中加冰所，或需要途中加水的活动物，在最短径路上没有必要的上水站，则根据托运人的要求，可以绕路经由有加冰所

(或上水站)的线路绕路运输。又如,超限货物运输受到最短径路上建筑限界或其他不利因素影响时,按照《铁路超限货物运输规则》的规定,铁路可指定经由适合其运输的线路绕路运输。

第二种情况,因自然灾害铁路中断,或其他不属于铁路的原因,托运人可要求绕路运输。遇到这种情况,需经铁道部根据绕路径路上的运输能力统一安排,做出具体指示方可办理。

第三种是因最短径路上运输能力不足发生的绕路运输。在路网上,常常会发生运量不平衡的现象,这条线路负担很大,达到饱和,甚至超负荷,而相关的其他径路上能力却有富余。采用绕路运输的方法,可以充分利用铁路运输能力,提高社会效益。绕路运输时,铁路要多付出劳务,所以要按绕路计算运价里程。对于这种情况,要严格加以控制,因此限定为以下两种条件:

1. 经铁道部指定计费径路的整车货物;
2. 经铁路局与托运人商定按绕路运输的整车货物,如跨局运输时,尚应经铁道部批准。

对于绕路运输的货物,发站应在货物运单、货票内记明指定或商定的运输经由。

为了保护托运人的利益,由于铁路内部车流调整发生的绕路运输,未经铁道部明定按绕路计费的都不应按绕路计算运费,因此,本条规定“承运后的货物发生绕路运输时,仍按货物运单内记载的经路计算运费”。例如,由京广线新乡站发往陇海线白马寺站的货物,按最短径路应经郑州北站接算运价里程,如因铁路内部调整车流,经由月山站运输时,也不应向收货人补收运费(如在绕路经路上发生变更则不在此例)。

实行特殊运价的临时营业线运营成本较高,实行单独核

算,在与正式营业线直通运输时,其运价里程应分别计算。正式营业线与实行特殊运价的临时营业线直通运输,两段运价里程合计不超过起码里程 100 公里的,则只适用一个起码里程,并按发站适用的运价率计费。

“起码里程”具有起码价格的性质。铁路货物运费是由始发作业费、运行作业费和到达作业费三部分组成的。运输距离短,始发、到达作业费所占比重大,平均到每公里的运费也愈高,因而要有起码里程作为计算运费的基础,以适应短途运输成本高的特点,同时也有利于促进铁路与公路合理分工。由于起码里程已充分考虑到短途运输成本高的特点,所以在两段里程合并不足 100 公里的,只适用一个起码里程。

对于按吨(或轴)公里计费的,除另有规定者外,在计费时也适用起码里程的规定。

第 5 条 货物运费按照承运货物当日实行的运价率计算。杂费按照发生当日实行的费率核收。

一批或一项货物,运价率适用两种以上减成率计算运费时,只适用其中较大的一种减成率;适用两种以上加成率时,应将不同的加成率相加之和做为适用的加成率;同时适用加成率和减成率时,应以加成率和减成率相抵后的差额做为适用的加(减)成率。

一批货物运费的尾数和每种杂费的尾数不足一分按四舍五入处理。

各项杂费凡不满一个计算单位,均按一个计算单位计算(另定者除外)。

零担货物的起码运费每批 0.60 元。

【解释】按《铁路货物运输规程》规定,“零担和集装箱运输的货物,由发站接收完毕,整车货物装车完毕,发站在货物

运单上加盖车站日期戳时,即为承运”。“承运”表示运输合同开始履行,因此,货物运费应按承运当日实行的运价率计算。

铁路货运营业中所说的“当日”,按“公历日”,即当日零时至二十四时。对十八时至二十四时之间承运的货物,应按《铁路货物运输规程》的规定,在货物运单、货票上注明“翌”字,仍按承运当日实行的费率计算,但允许在次日收款。

杂费按发生当日核收。在杂费价格变动期间,一项作业跨及二日、一项杂费涉及新旧费率时,应按不同期间适用的费率分别计算。

“一批或一项货物”中的“一批”,系指托运人、收货人相同,发站、到站和卸车地点相同,以一张货物运单托运的货物。“一批”既是办理货物运输的一个单位,也是计算运输费用的一个单位。但在零担货物运输中。对于托运人分项填写货物名称而运价率又不同时,要求分项计费,所以在本条中除了说明“一批”之外,还要说明“一项”这个条件。

一批(或一项)货物同时适用两种或两种以上运价加、减成时,按以下方法处理:同时适用两种以上减成率的,只能适用其中较大的一种减成率;同时适用两种以上加成率的,应将所适用的各种加成率相加之和作为适用的加成率;同时适用加成率和减成率的,应以加成率与减成率相抵后的差额作为适用的加成率或减成率。本规定仅适用于本规则第二、三章规定加成或减成的情况,属于第四章和运价分类表中规定的加成或减成,应先计算出其适用的运价率后,再按有关规定加成、减成或加减成相抵。

在货物运价率表中所列的货物运价率尾数,整车和集装箱到角,零担和杂费到分,在一般情况下,计算出来的运杂费额都不会出现不足一分的尾数。但在发生运价率加成或减成

时,运价率会出现不足一分的尾数(如零担运价率 0.39 元/每 10 公斤,加成 50%即为 0.585 元/每 10 公斤),对这种情况应在计算出运费以后按四舍五入处理。如,0.585 元/每 10 公斤 $\times$ 70 公斤=4.095 元,即进为 4.10 元。运费按一批货物运费总额处理尾数,杂费按每项杂费额处理尾数。

各项杂费有各自不同的计算单位,均已在杂费表中列出。但每个计算单位都会有“不足一个计算单位”的情况,如,以“每车公里”为单位的,会有不足 1 车公里的;以“每日”为单位的,会有不足一日的情况。对这些情况,如果一一在杂费表中说明“每……或其未满”则显得十分累赘,所以在本条中统一予以明确“各项杂费凡不满一个计算单位,均按一个计算单位计算”,这是一个通用的规定,但对某些另行规定的情况则应除外(如货车延期使用费不足半小时不计等)。

第二节 整车货物的运费

第 6 条 整车货物除下列情况外,一律按照货车标记载重量(以下简称标重)计算运费。货物重量超过标重时,按货物重量计费。

1. 使用家畜车(包括 PJ 型家畜车)或容积 72 立方米以下的 40 吨棚车,均按 30 吨计费,但货物重量超过 30 吨时,按货物重量计费。

2. 使用矿石车及侧板高度不足 1.3 米的敞车(包括平车、砂石车)装煤、焦炭;使用平车、砂石车、尖底矿石车装碎石、片石、泥土、沙、石膏按货物重量计费。

3. 使用冷藏车装运货物,其计费重量按下表规定计算,货物重量超过规定计费重量时,按货物重量计费(表 1)。