

国际物流操作系列丛书

# 国际物流 铁路运输操作实务

GUOJI WULIU TIELU YUNSHU CAOZUO SHIWU

主编 杨占林 副主编 尹波



中国商务出版社  
CHINA COMMERCE AND TRADE PRESS

【国际物流操作系列丛书之三】

# 国际物流铁路运输操作实务

---

主 编 杨占林  
副主编 尹 波  
编 委 苏顺虎 高德庆 崔云宏  
        陈京亮 王 为 李 力

中国商务出版社

## 图书在版编目(CIP)数据

国际物流铁路运输操作实务 / 杨占林主编. —北京: 中国  
商务出版社, 2004.5

(国际物流操作系列丛书)

ISBN 7-80181-234-4

I. 国... II. 杨... III. 铁路运输: 国际运输: 联  
合运输 IV. F530.85

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2004) 第 027859 号

---

国际物流操作系列丛书之三

新华书店北京发行所发行

**国际物流铁路运输操作实务**

北京兴达印刷有限公司印刷

主 编 杨占林

787 × 980 毫米 16 开本

副主编 尹 波

16 印张 295 千字

中国商务出版社出版

2004 年 10 月 第 1 版

(原中国对外经济贸易出版社)

2004 年 10 月 第 1 次印刷

(北京市安定门外大街东后巷 28 号)

邮政编码: 100710

印数: 5000 册

电话: 010—64245686(编辑室)

010—64220120(发行二部)

ISBN 7-80181-234-4

F·696

Email: cctpress@cctpress.com

网址: www.cctpress.com

定价: 28.00 元

---

版权专有 侵权必究

举报电话: (010)64212247

· 国际物流操作系列丛书 ·

## 编委会成员

---

主 任 杨占林

委 员 黄天文 施伟东 徐澎威

尹 波 张晨梅 王轩军

邬 越

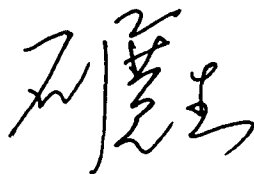
---



## · 序 ·

随着我国加入 WTO 和全球经济一体化进程的加快，我国对外经济贸易和吸引外资得到进一步长足发展，国际物流的规模和服务领域得到进一步扩大。就整体而言，物流已成为我国国民经济的重要组成部分。在发达国家，物流产业已占其国内生产总值 10% 左右，在欠发达国家，物流业产值通常占其国内生产总值 15% 以上，甚至达到 30%。因此，做好物流管理和物流操作，对降低整体成本、提高全过程效率、推动整个国民经济发展都有着重要意义。

在我国，由于物流业起步较晚，国际物流管理和国际物流操作的规范化、程序化、标准化和科学化还有大量工作需要去做。因此，在《国际物流操作系列丛书》出版之际，我衷心希望全国从事国际经贸和国际物流工作的朋友们精诚合作，再接再厉，把我国国际物流管理和国际物流操作提高到新的更高的水平。



## · 编写说明 ·

《国际物流操作系列丛书》是应广大读者要求，为满足我国迅速发展的物流业需求，在《国际货物运输操作规程》一书基础上，重新修订、完善、提高而编写成书的。

《国际物流操作之三——铁路运输操作实务》是该系列丛书的重要组成部分。它主要介绍国际铁路货物联运的机构和规章；国际铁路货物联运基本条件；国际铁路货物联运运输组织；国际铁路货物联运费用计算与核收；国际铁路货物进出口操作实务；国际集装箱、大型工程联运操作实务。以及对港澳、大陆桥运输操作实务；同时列举了国际铁路运输费用计算实例。

在本书编写过程中，担任该书副主编的尹波，担负着组织、修改和审定工作。编委苏顺虎、崔云宏、高德庆、陈京亮、王为、李力等人也作了大量的收集、整理和编写工作。提供了不同方面的支持和帮助。正是在上述所有同仁的共同努力下，才使得本书顺利出版。

在本书编写过程中，我们还参考了一些书籍和资料，在此，我们表示衷心感谢！

由于我们水平有限，在编写过程中，肯定会有这样那样不足，肯请读者提出宝贵意见。

主编 杨占林  
2004年4月

# · 目 录 ·

<b>第一章 国际铁路货物联运概况</b> .....	( 1 )
第一节 国际联运的基本概念 .....	( 1 )
第二节 国际铁路组织机构 .....	( 2 )
第三节 我国铁路国际联运的主管机关 .....	( 4 )
第四节 国际联运适用的规章 .....	( 4 )
第五节 国际联运代理机构 .....	( 6 )
<b>第二章 国际铁路货物联运的基本条件</b> .....	( 9 )
第一节 我国通往邻国的铁路及相应的边境口岸 .....	( 9 )
第二节 我国铁路口岸到欧亚国家的路径 .....	( 14 )
第三节 国际铁路货物联运范围 .....	( 19 )
第四节 国际铁路货物联运办理种别及限制 .....	( 22 )
<b>第三章 国际铁路货物联运的运输组织</b> .....	( 28 )
第一节 国际铁路货物联运计划的编制 .....	( 28 )
第二节 国际铁路货物联运的承运、装车与交付 .....	( 32 )
第三节 国际联运货物的换装移交 .....	( 35 )
第四节 国际铁路货物联运运单 .....	( 36 )
<b>第四章 特殊货物的国际铁路联运</b> .....	( 60 )
第一节 集装箱货物的运送 .....	( 60 )
第二节 危险货物的运输 .....	( 66 )
第三节 超限、超长、超重货物的运输 .....	( 70 )
第四节 鲜活易腐货物的运输 .....	( 78 )
<b>第五章 国际联运运送费用的计算与核收</b> .....	( 81 )
第一节 计算运送费用的基本规定 .....	( 81 )
第二节 国内段运输费用的计算和核收 .....	( 82 )

第三节	过境运送费用的计算和核收	(98)
第四节	过境中国铁路货物运输费用的计算和核收	(104)
<b>第六章</b>	<b>国际联运出口货物运输实务</b>	(109)
第一节	国际联运出口货物运输流程	(109)
第二节	国际联运合同条款	(109)
第三节	出口货物的托运	(111)
第四节	发货人在装车发运中的工作	(116)
第五节	出口货物在国境站的交接	(120)
第六节	到达取货	(123)
第七节	索赔与赔偿	(124)
<b>第七章</b>	<b>国际联运进口货物运输实务</b>	(130)
第一节	进口货物发运前的准备工作	(130)
第二节	进口货物的发运	(132)
第三节	进口货物在国境站的交接与分拨	(132)
<b>第八章</b>	<b>大陆桥国际联运操作实务</b>	(134)
第一节	大陆桥运输的历史发展	(134)
第二节	大陆桥运输线路	(136)
第三节	运单、装箱单、联运提单的填写方法	(139)
第四节	我国关于亚欧大陆桥运输的规定及存在的问题	(144)
<b>第九章</b>	<b>对港澳地区铁路货物运输实务</b>	(147)
第一节	对港澳地区铁路出口货物运输特点	(147)
第二节	对香港地区出口货物运输的一般过程	(148)
第三节	对香港地区出口货物运输的重要单证	(150)
第四节	从香港地区进口货物运输的操作	(153)
<b>第十章</b>	<b>国际联运集装箱运输和租赁</b>	(155)
第一节	铁路国际集装箱相互使用办法	(155)
第二节	铁路国际集装箱使用实施细则	(165)
第三节	北京——莫斯科国际集装箱班列	(166)
第四节	铁路国际集装箱的租赁业务	(170)



<b>第十一章 大型设备工程项目国际联运实务</b> .....	(183)
第一节 大型国际工程项目运输的特点 .....	(183)
第二节 大型国际工程项目运输的招投标 .....	(184)
第三节 运输协调及需注意的问题 .....	(188)
第四节 运输装载技术方案实例 .....	(189)
<b>第十二章 铁路运输费用计算实例</b> .....	(191)
第一节 国内铁路运价计算的基本依据 .....	(191)
第二节 国内铁路运价计算的特殊规定 .....	(193)
第三节 铁路货物保价运输 .....	(197)
第四节 国内铁路运输费用计算实例 .....	(200)
<b>附录</b> .....	(203)

---

# 第一章 国际铁路货物联运概况

---

铁路作为多种运输方式之一，具有运力大、速度快、安全好、成本低以及运输准确性和连续性强等特点。因此，铁路运输在我国对外经济贸易中起着重要的作用：它把欧亚大陆连成一片，为发展我国与亚洲和欧洲等国家的经贸关系开辟了重要渠道；它联系香港和澳门，为内地与港澳间的经贸往来和转口贸易架设了桥梁；它连接沿海港口，为经海运进出口货物的集散和转运提供了便利条件。特别是国际铁路货物联运（以下简称国际联运），它为各参加国创造了铁路合作的途径，并为国家间关系的发展建立了良好的基础。2002年，我国同俄罗斯、哈萨克斯坦、朝鲜、蒙古、越南等周边国家，或通过这些国家的铁路运往欧洲或中亚等其他国家的货运量为2600多万吨。随着我国对外经济贸易和铁路的发展，到2008年，国际联运的货运量将翻一番，达到5000多万吨。

## 第一节 国际联运的基本概念

国际联运是这样一种运输方式：使用一份统一的国际联运票据，无需发、收货人参加，而由铁路部门负责办理两个或两个以上国家铁路全程运送的货物运输。

凡是办理国际联运，都要使用统一的国际铁路货物联运运单；都要涉及两个或两个以上的国家，有时还要通过参加国向未参加国办理货物的转运；都要由铁路负责从接货到交货的全过程运输，即使是在由一国铁路向另一国铁路移交货物时也无需发、收货人的参加。国际联运的连带责任是指，参加国际联运协定的各国铁路自接收附有国际联运运单的货物时起，即被认为参加了这项运输合同，并承担由此而产生的责任和义务。其责任范围：从承运货物时起，至到站交付货物时为止，以及如将货物转发到未参加《国际货协》铁路的国家，则负责完成到按另一种国际铁路直通货物联运协定的运单办理货物运送手续时为止，对货物运到逾期以及因货物全部或部分灭失、重量不足、毁损、腐坏或因其他原因降低质量

所发生的损失负有责任。由于国际联运参加国多，运输环节复杂，这就要求办理货物运输时，严格遵守有关协定和规章的规定，掌握铁路运输业务的要求，才能避免货损、货差、延迟交货等问题的发生，及时、安全、快捷、准确地完成运输工作。

国际联运的货物运输分为整车、零担和集装箱运输。办理国际联运的始发和终到站一般在内陆车站，或在发、收货人的铁路专用线，由于货物在途经国境站办理换装、换轮作业或直通过轨，不需要货主参加和重新办理托运，免除了各种手续（如办理运输计划、重新制票、核收费用等），从而方便了货主，简化了手续，节省了运输成本，加速了进出口货物的流转。因此，国际联运在我国与欧、亚陆路国家外贸运输中作用明显而且重要。

## 第二节 国际铁路组织机构

### 一、国际货约组织

《国际铁路货物运送公约》（简称《国际货约》）于1938年10月1日生效。它是由1890年欧洲各国在瑞士首都伯尔尼举行的各国铁路代表大会所制定的《国际铁路货物运送规则》（又称《伯尔尼公约》）发展而来的。《国际货约》屡经修改，至今仍在执行。目前，参加《国际货约》的国家有：前南斯拉夫、奥地利、瑞士、德国、法国、意大利、比利时、荷兰、西班牙、葡萄牙、芬兰、瑞典、挪威、丹麦、希腊、卢森堡、英国、爱尔兰、列支敦士登、伊朗、伊拉克、叙利亚、黎巴嫩、突尼斯、阿尔巴尼亚、摩洛哥、土耳其、保加利亚、匈牙利、罗马尼亚、捷克、斯洛伐克、波兰。

### 二、国际货协组织

《国际铁路货物联运协定》（简称《国际货协》）是1951年11月由苏联和阿尔巴尼亚、匈牙利、东德、波兰、罗马尼亚、捷克斯洛伐克等8个国家签订的。1953年7月中国、朝鲜、蒙古铁路代表团参加了在莫斯科召开的《国际货协》和《国际客协》代表大会，并从1954年1月1日起执行上述协定。而早在1951年7月，根据《中苏铁路联运协定》两国铁路间就开办了国际联运，中国参加《国际货协》和《国际客协》后，《中苏铁路联运协定》同时废止。1955年7月在柏林召开了国际客、货协代表大会，越南铁路代表参加了会议，并在1956年6月1日起执行《国际货协》。1956年古巴加入《国际货协》。当时，参加《国际货协》的国家已有13个：阿尔巴尼亚、保加利亚、匈牙利、东德、波兰、罗马

尼亚、捷克斯洛伐克、苏联、中国、朝鲜、蒙古、越南和古巴。

1956年6月在保加利亚召开的国际客、货协参加国第一届部长会议上，决定在原签订的《国际货协》和《国际客协》的基础上，成立“铁路合作组织”（简称“铁组”）。1957年5月在北京召开的第二届部长会议上通过了“铁组”章程，并决定成立部长会议的执行机关——铁组委员会。1957年9月1日铁组委员会开始工作。

进入20世纪90年代，由于国际政治、经济形势的变化，“铁组”进行了必要的改革。1991年6月在波兰华沙，由保加利亚、中国、朝鲜、蒙古、罗马尼亚和前苏联作为“缔约铁路”，公布了《关于统一过境运价规程的协约》，决定在国际铁路过境运输中采用《统一过境运价规程》（简称《统一货价》）。《统一货价》不再从属于《国际货协》，而具有独立的法律地位。新《统一货价》是在原《国际货协》统一货价的基础上修改补充而成的，其中的费率由原来的以卢布计价改为以瑞士法郎计价。我国铁路从1991年9月1日起执行上述新规定。

目前，参加《国际货协》的成员国共有23个：阿塞拜疆、阿尔巴尼亚、白俄罗斯、保加利亚、匈牙利、越南、格鲁吉亚、哈萨克斯坦、中国、朝鲜、吉尔吉斯斯坦、拉脱维亚、立陶宛、摩尔多瓦、蒙古、波兰、俄罗斯、塔吉克斯坦、土库曼斯坦、乌兹别克斯坦、乌克兰、爱沙尼亚、伊朗。

### 三、铁路合作组织活动的基本方向

铁路合作组织活动的基本方向：

1. 发展和完善国际铁路运输，尤其是欧洲和亚洲间的联运（包括多式联运）。

2. 制定国际铁路运送方面协商一致的运输政策，并制定铁路运输活动战略和铁组活动战略。

3. 完善国际运输法，掌管国际旅客联运协定（国际客协）和国际铁路货物联运协定（国际货协）及有关国际铁路运送的其他法律文件的事务。

4. 就有关铁路运输业的经济、信息、科技和生态方面的问题进行合作。

5. 制定措施，提高铁路同其他运输方式的竞争能力。

6. 在铁路运营方面及就有关进一步发展国际铁路运送的技术问题进行合作。

7. 同从事铁路运输（包括多式联运）问题的其他国际组织进行合作。

根据铁组领导机关的决议可能产生的其他活动方向。

“铁组”自成立至今，进行了两次重大改组。目前铁组委员会共设有5个专门委员会和2个常设工作组，即：

第一专门委员会 运输政策和发展战略专门委员会

第二专门委员会 运输法专门委员会

- 第三专门委员会 货物运输专门委员会
- 第四专门委员会 旅客运输专门委员会
- 第五专门委员会 基础设施和机车车辆专门委员会
- 编码和信息技术常设工作组
- 财务和清算问题常设工作组

改组后的“铁组”其显著特点是，作为一个国际铁路组织既是“铁组”成员国国家机构的组成体，同时又可从企业的角度综合解决国际铁路运输问题。除“铁组”部长会议外又成立了总局长会议。两个会议进行了如下分工：部长会议负责第一、二专门委员会的工作，总局长会议负责第三、四、五专门委员会的工作，同时吸收一些国家铁路或企业作为“观察员”出席会议，如德国铁路和法国铁路。

### 第三节 我国铁路国际联运的主管机关

我国铁路国际联运的领导和管理机关是铁道部，由运输局和国际合作司负责日常和具体的工作。主要分工是：国际合作司负责国际联运规章的制定、运输计划的对外商定、对各铁路局日常联运事宜的管理，以及同“铁组”总部的联系。运输局根据与国外铁路商定的运输计划，具体负责国际联运计划的审批和日常的运输指挥。各铁路局具体负责国际联运的日常组织和口岸站的工作。铁道部在波兰的华沙“铁组”总部派有常驻人员，代表中国铁路参与国际联运的管理和协调工作。

中国铁路自加入国际货协组织 50 年来，始终一贯地依据《国际货协》和双边或多边铁路协定开展国际联运。目前，我国铁路办理国际联运业务的铁路局（集团公司）有 15 个、铁路分局（公司）有 46 个、车站 6000 多个。2002 年通过国际联运进出口货物运量为 2616 万吨，其中：中俄间 1767 万吨，中哈间 582 万吨，中蒙间 83 万吨，中朝间 109 万吨，中越间 75 万吨。

### 第四节 国际联运适用的规章

国际联运适用的规章，有的是由参加国铁路共同签订的，有的是某个铁路制定的，有的适用铁路和收、发货人，有的只适用于铁路。具体适用的规章如下：

## 一、《国际铁路货物联运协定》(简称《国际货协》)

它是参加国际铁路货物联运协定的各国铁路和发、收货人办理运输时都必须遵守的基本文件。它规定了货物运送条件、运输组织、运费计算核收办法,以及铁路与发、收货人之间的权利和义务等。

## 二、《国际铁路货物联运协定办事细则》(简称《货协细则》)

它具体规定了参加《国际货协》的铁路及其工作人员在办理运输时所必须遵守的铁路内部的办事程序及各铁路间相互关系的规则。它只适用于铁路工作人员和调整铁路之间的关系。

## 三、《关于统一过境运价规程的协约》

它规定了《统一过境运价规程》(简称《统一货价》)的法律地位,以及施行、修改补充、清算、工作语种等具体事项。它只适用于铁路本身。

## 四、《统一过境运价规程》

它规定了参加《统一货价》的铁路按照《国际货协》的条件运送过境货物时,在特定的情况下,办理货物运送手续、过境运费和杂费的计算、过境铁路里程表、货物品名分等表和货物运费计算表等。它对铁路和发、收货人都适用。

## 五、《国境铁路协定》

《国境铁路协定》是由两相邻国家铁路主管部门签订的,它对国境站、列车运行、条件、所采用的时间、列车服务办法、调车工作、事故处理、货物和车辆的交接,双方对损失的责任等作出了具体规定。根据协定的规定,两相邻国铁路要定期召开国境铁路会议(一般每年一次,在两国轮流举行),对执行协定中的情况进行协商,并签订《国境铁路会议议定书》。中朝、中蒙、中越、中哈、中俄和中蒙俄铁路间都签订有协定和议定书。它对铁路和发、收货人都有约束力。

## 六、《国际旅客联运和国际铁路货物联运车辆使用规则》(简称《车规》)

主要对铁路车辆部门和国境站适用。

## 七、《关于国际旅客联运和货物联运清算规则的协约》和《国际旅

## 客和货物联运清算规则》(简称《清算规则》)

这两个规章适用于铁路部门。

### 八、《国际货协》附件中的其他规则

主要规则有:

1. 《危险货物运送规则》。它按照货物的危险性质,规定了危险货物的名称、包装办法、重量限制、使用车种、混装限制及其他条件。

2. 《敞车类货车货物装载和加固规则》。它规定各铁路使用敞车类货车装运货物时在装载和加固方面应遵守的技术条件。

此外,附件中还有《铁路集装箱货物运送规则》、《铁路联运易腐货物运送规则》、《铁路联运托盘货物运送规则》、《不属于铁路的车辆运送规则》、《货捆运送规则》,以及不同轨距铁路的装载条件、运单格式、表示牌和标记样式等。

### 九、我国铁路有关的规章和文件

我国铁路有关的规章有:《铁路货物运输规程》、《铁路货物运价规程》、《铁路货物装载加固规则》、《危险货物运送规则》;有关的文件有《国际铁路货物联运办法》。

一般说来,在以上各种规章中,多边协定高于双边协定,双边协定高于国内规章。因此,铁路和发、收货人在办理运输中首先要适用《国际货协》、《统一货价》等多边协定,其次是适用《国际铁路协定》,再次才适用国内的规章。如果双边协定参加者对多边协定或我国铁路对多边协定和双边协定有保留的,则不再适用被保留的有关条款。实际上多边协定中都规定有适用双边协定和一国国内规章的条款,据此可相应地适用双边协定的特殊规定和国内规章。

《国际铁路货物联运办法》严格说并不是规章,不具有约束力。它是铁路部门考虑到需要适用的规章较多,为了便于执行并符合实际需要,而将以上规章整理简化而成的。它仅供国内使用,铁路和发、收货人在同国外铁路办理运输和交涉时,仍须根据国际联运的有关规章,不得援引该办法。

## 第五节 国际联运代理机构

由于我国与周边国家经济贸易的发展变化,进出口货物办理国际联运主要有两种形式:一是进出口商自己通过相关国家铁路办理,二是通过国际货运代理机构来完成。货运代理采用最安全、最快捷、最经济的办法组织国与国间的货物运

输，利用其网络控制货物，为货主提供运输费用、包装条件、运输单证、报关报验等方面的服务。

我国目前从事国际联运的货运代理企业主要有中国对外贸易运输集团总公司、中国铁路对外服务总公司、中国铁路集装箱运输中心及其他经过国家有关部门批准的具有国际货运代理资格的公司。他们的主要业务范围为：办理中国对朝鲜、蒙古、越南、哈萨克斯坦、俄罗斯等独联体和欧洲国家的进出口和过境货物的运输。我国加入世界贸易组织之后，国际货物运输市场会越来越开放，很多国外货运公司和代理机构进入中国，中外合资经营的货运代理企业应运而生，国际物流业作为现代新兴产业进入了新的发展时期。

我国周边国家国际铁路货运代理业发展很快。目前，蒙古主要有蒙古铁路运输代理中心、图申公司、蒙古外运公司、MTT 运输公司等。俄罗斯主要有联盟过境运输股份公司、联盟外运康采恩、西伯利亚快运服务公司、阿巴雷利公司、雷依尔公司、MTE 多式联运设备公司等。哈萨克斯坦主要有哈萨克铁路股份总公司、KIF 国际运输有限公司。越南主要有铁路联合企业对外服务公司、越南铁路联合企业第一区域运输公司。朝鲜主要有外贸运输公司。

欧洲国家铁路的代码和简称

国 家	简 称	欧洲铁路 数字代码
芬 兰	VR	10
西班牙	RENFE	71
南斯拉夫 (塞尔维亚—黑山)	JZ	72
瑞 典	SJ	74
挪 威	NSB	76
克罗地亚	HZ	78
斯洛文尼亚	SZ	79
德 国	DB	80
奥地利	OBB	81
卢森堡	CFL	82
丹 麦	DSB, BLS	86



续表

国 家	简 称	欧洲铁路 数字代码
法 国	SNCF	87
比利时	SNCB, MMBS	88
葡萄牙	CP	94
英 国	BR	—
爱尔兰	CIE	—
希 腊	CEH	—
土耳其	TCD	—