



全国铁道交通运营管理专业高职高专规划教材

# 铁路客运组织

Tielu Keyun Zuzhi

王越 主编  
张敬文 张玮 蔡登飞 副主编  
杨涛 [沈阳铁路局] 主审

免费下载

配课件

[www.ccpres.com.cn](http://www.ccpres.com.cn)



人民交通出版社  
China Communications Press

全国铁道交通运营管理专业高职高专规划教材

# Tielu Keyun Zuzhi

# 铁路客运组织

王越 主编

张敬文 张玮 蔡登飞 副主编

杨涛 [沈阳铁路局] 主审

人民交通出版社

## 内 容 提 要

本书为全国铁道交通运营管理专业高职高专规划教材。主要内容包括:发售车票,旅客运输,行李、包裹运输,特种运输,运输事故的处理,旅客运输计划及组织,客运站工作组织,旅客列车乘务工作组织等。

本书按照任务引领的模式编写,每个项目下设有项目实施案例、知识拓展、复习思考题、实践训练等模块,案例丰富,实操性强。

本书为高职、中职院校铁道交通运营管理专业教材,可作为铁路行业从业人员培训教材,也可供铁路相关行业人员参考。

\* 为方便教学,本书配有教学课件,可在人民交通出版社网站下载。

### 图书在版编目(CIP)数据

铁路客运组织 / 王越主编. —北京:人民交通出版社,2013.8

全国铁道交通运营管理专业高职高专规划教材

ISBN 978-7-114-10669-9

I. ①铁… II. ①王… III. ①铁路运输—旅客运输—运输组织—高等职业教育—教材 IV. ①U293.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2013)第 170981 号

全国铁道交通运营管理专业高职高专规划教材

书 名:铁路客运组织

著 者:王 越

责任编辑:袁 方 贾秀珍

出版发行:人民交通出版社

地 址:(100011)北京市朝阳区安定门外外馆斜街3号

网 址:<http://www.ccpres.com.cn>

销售电话:(010)59757973

总 经 销:人民交通出版社发行部

经 销:各地新华书店

印 刷:北京市密东印刷有限公司

开 本:787×1092 1/16

印 张:17.25

字 数:400千

版 次:2013年8月 第1版

印 次:2013年8月 第1次印刷

书 号:ISBN 978-7-114-10669-9

定 价:42.00元

(有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)

# 全国铁道交通运营管理专业高职高专规划教材

## 编 委 会

委 员：(按姓氏笔画排序)

王 琛    王 越    申金国    石 瑛

刘 奇    刘柱军    吉增红    张 玮

张 燕    张敬文    李玉学    李慧玲

杨 亚    孟祥虎    夏 栋    蔡登飞

秘 书：袁 方

# 序 言

铁路作为国民经济的大动脉、国家重要基础设施和大众化交通工具,在国民经济社会发展中具有重要作用。经过近几年的建设和发展,我国铁路运输能力得到进一步扩充,技术装备现代化水平有了显著提高。目前,我国铁路的旅客周转量、货物发送量、货运密度和换算周转量均为世界第一。预计到2020年,全国铁路营业里程将达到12万km以上。

在大交通格局形成以及铁路快速发展的背景下,我国铁路职业院校招生、就业形势较好,培养的铁路从业人员素质也得到了普遍提高。我们为满足各职业院校对教材建设差异化的需求,针对目前职业教育“校企合作、工学结合”的教学改革形势,组织湖北、辽宁、陕西、天津、黑龙江、四川等铁路职业院校,编写了铁道交通运营管理专业高职高专规划教材。于2013年后陆续推出以下8种:

《铁路概论》

《铁路客运组织》

《铁路货运组织》

《铁路车站工作组织》

《铁路行车规章》

《铁路客运服务礼仪》

《铁路线路及站场》

《铁路运输安全管理》

本套教材具有以下特点:

1. 体现了工学结合的优势。教材编写过程努力做到了校企结合,聘请各地一线铁道运营管理人员参与进来,丰富了教材内容。

2. 突出了职业教育的特色。教材内容的组织围绕职业能力的形成,侧重于实际工作岗位操作技能的培养。

3. 遵循了形式服务于内容的原则。教材对理论的阐述以应用为目的,以够用为尺度。语言简洁明了,通俗易懂;版式生动活泼、图文并茂。

4. 整套教材配有教学课件,读者可于人民交通出版社网站免费下载;课后附有复习思考题和实践训练,方便教学使用。

希望该套教材的出版对职业院校铁道交通运营管理专业教材改革有所裨益。

全国铁道交通运营管理专业高职高专规划教材

编委会

2013年7月

# 前 言

随着我国国民经济持续、快速的增长,我国铁路建设进入了一个全面、快速发展的新时期。为满足旅客对运输产品的需要,适应竞争激烈的旅客运输市场,铁路运输企业推出了很多客运新产品,客运在设备设施和运营管理方面发生了很大的变化。为深化高等职业教育教学改革,加快职业教育教材建设,规划编写了《铁路客运组织》,以适应形势发展的需要。

本教材以项目的形式,按照岗位要求,基于工作过程的理念编写。以铁路运输系统客运岗位所需的理论知识和操作技能为主,对铁路旅客运输进行了较详细、全面的描述。主要内容包括:发售车票,旅客运输,行李、包裹运输,特种运输,运输事故的处理,旅客运输计划及组织,客运站工作组织,旅客列车工作组织等。

本教材由辽宁铁道职业技术学院王越担任主编,辽宁铁道职业技术学院张敬文、武汉铁路职业技术学院张玮、成都工业职业学校蔡登飞担任副主编,由沈阳铁路局杨涛担任主审。项目一、项目六、项目七由王越编写;项目二由张玮编写;项目三由张敬文编写;项目四由武汉铁道职业技术学院杜卫芳编写;项目五由蔡登飞编写;项目八由辽宁铁道职业技术学院冶海英编写。

本教材在编写过程中得到了沈阳铁路局客运处、票务中心的大力支持和帮助,在此深表感谢!本教材在编写过程中参考引用了许多专家、学者的相关文献,在此谨向有关专家致以衷心的感谢。

鉴于编写人员技术水平及实践经验的局限性,对有些问题的分析和处理难免存在不当之处,恳请广大读者提出宝贵意见。

编 者  
2013年5月

# 目 录

绪论 .....	1
项目一 发售车票 .....	6
理论知识 .....	6
单元一 铁路客运运价 .....	6
单元二 车票 .....	19
单元三 车票的发售规定 .....	25
单元四 退票 .....	31
项目实施及案例分析 .....	32
知识拓展 .....	38
复习思考题 .....	47
实践训练 .....	47
项目二 旅客运输 .....	49
理论知识 .....	49
单元一 客运记录 .....	49
单元二 旅客乘车条件 .....	51
单元三 旅行变更 .....	56
单元四 旅客携带品 .....	58
项目实施及案例分析 .....	60
知识拓展 .....	66
复习思考题 .....	69
实践训练 .....	70
项目三 行李、包裹运输 .....	71
理论知识 .....	71
单元一 行李、包裹运输合同 .....	71
单元二 行李、包裹的范围 .....	72
单元三 行李、包裹的托运和承运 .....	74
单元四 行李、包裹的运送和运输变更 .....	80
单元五 行李、包裹的交付及无法交付物品的处理 .....	82
单元六 行李、包裹违章运输的处理 .....	84
项目实施及案例分析 .....	85
知识拓展 .....	92
复习思考题 .....	94

实践训练 .....	95
<b>项目四 特种运输 .....</b>	<b>96</b>
理论知识 .....	96
单元一 路内运输 .....	96
单元二 军事旅客运输 .....	101
单元三 国际旅客联运 .....	106
项目实施及案例分析 .....	113
知识拓展 .....	117
复习思考题 .....	119
实践训练 .....	120
<b>项目五 运输事故的处理 .....</b>	<b>121</b>
理论知识 .....	121
单元一 铁路电报 .....	121
单元二 线路中断的处理 .....	124
单元三 旅客人身伤害事故的处理 .....	127
单元四 行李、包裹运输事故的处理 .....	134
项目实施及案例分析 .....	137
知识拓展 .....	144
复习思考题 .....	147
实践训练 .....	148
<b>项目六 旅客运输计划及组织 .....</b>	<b>149</b>
理论知识 .....	149
单元一 旅客运输计划概述 .....	149
单元二 客流计划 .....	154
单元三 技术计划 .....	165
单元四 日常计划 .....	183
项目实施及案例分析 .....	191
知识拓展 .....	198
复习思考题 .....	200
实践训练 .....	201
<b>项目七 客运站工作组织 .....</b>	<b>202</b>
理论知识 .....	202
单元一 客运站的作业与主要设备 .....	202
单元二 客运站流线组织 .....	212
单元三 售票工作组织 .....	215
单元四 客运站旅客服务工作组织 .....	227
项目实施及案例分析 .....	235
知识拓展 .....	237



复习思考题 .....	241
实践训练 .....	242
<b>项目八 旅客列车工作组织 .....</b>	<b>243</b>
理论知识 .....	243
单元一 旅客列车乘务工作组织 .....	243
单元二 旅客列车乘务安全工作 .....	246
单元三 旅客列车服务工作 .....	252
项目实施及案例分析 .....	255
知识拓展 .....	257
复习思考题 .....	261
实践训练 .....	262
<b>参考文献 .....</b>	<b>263</b>

# 绪 论

## 一、铁路旅客运输的地位

我国幅员辽阔,人口众多,耕地紧缺,人口及资源分布不平衡,由于铁路旅客运输具有运量大、速度较高、安全性好、费用较低、能全天候服务等优点,在我国的中长途旅客运输中具有明显优势,随着我国经济的持续快速发展,我国城市化进程显著加快,并逐步形成以特大城市为轴心的城市群落和小时经济圈。城市群落及经济圈的形或发展,带来了市郊及城际客运交通需求的持续增长。由于公路运输的过度发展带来了严重的环境污染、能源浪费和交通事故三大公害,而轨道交通运输具有容量大、能耗低、占地相对少、安全可靠、环保好的特点,在解决城际客流运输中具有明显的综合比较优势。所以在一些城市群落及经济圈中通过充分吸取城市公交汽车运输班次密、方便、经济等特点,逐步采用铁路城际客运“公交化”的运输组织模式。这一模式的基本特点是在客流需要量较大、距离较短的城市之间建立高速度、高密度、小编组、乘降方便、安全可靠、立体衔接的交通运输方式,从而使得在这些地区的中短途运输中,铁路运输也具有较重要的地位。

## 二、铁路旅客运输组织的特点

(1) 铁路旅客运输的主要对象是旅客,其次是行李、包裹及邮件。铁路通过售票工作将旅客组织起来,并最大限度地满足旅客在旅行中的物质文化生活需要,集人、车、路、站于一体,主要以提供劳务的形式为旅客服务。

(2) 旅客运输在时间上有较大的波动性,季、月、周、日和一日内各小时之间常会出现急剧的起伏变化。为此,铁路的客运技术设备及客运能力应留有一定的后备,以适应不同时期的变化情况。

(3) 旅客运输生产向社会提供的是无形产品,其核心产品是旅客的空间位移。它被旅客本身所消耗,其使用价值具有不确定性,其创造的社会经济效益远大于自身的经济效益。

(4) 铁路客运站的位置应靠近城市,并与市内交通及其他各种交通工具有良好的衔接配合。

(5) 铁路旅客运输不同于货物运输,旅客在旅行中有不同的物质文化生活需求,如饮食、盥洗、休息、适宜的通风、照明、温度等,旅客运输企业不仅应满足这些需求,而且应积极改善,创造良好的旅行环境并提供优质的服务,使旅客心情愉悦。

(6) 铁路客运车辆都是按铁路局固定配属给各客运车辆段的,以便于掌握客运车辆的运用及维修,确保客运车辆质量良好。

(7) 铁路旅客列车车辆编组内容及编挂顺序都是根据需要编组,在一般情况下是不变的。旅客列车按固定时刻表运行,旅客根据自己旅行需要选择乘车日期、车次、座别、到站,



自行购票、托运行包,然后乘车到达目的地。无直通列车时,旅客须在途中换乘。

(8)旅客列车重量标准和速度应合理选择,对各种列车的重量与速度应按其等级做出规定,并逐步提高列车的运行速度。

(9)旅客列车到发线及站台一般应按方向和车次予以固定,不宜随便变动。

(10)旅客列车的发车密度,应与客流密度、时空波动及分布相适应,以做到有效供给。

### 三、铁路旅客运输的任务

铁路旅客运输是一项服务性很强的工作。在我国现有条件下,必须按照社会主义市场经济的基本规律,从一切为人民的立场出发,通过采用先进的技术装备和科学的管理方法,周密地组织铁路旅客运输,以最大限度地满足人民群众的旅行需求,把旅客安全、迅速、便捷、舒适、经济地运送到目的地。铁路旅客运输的主要任务如下:

(1)认真贯彻执行党和国家的有关方针、政策、法令及交通运输的各项规章制度,同时要通过客运工作与人民群众广泛接触的机会,热情宣传党和国家的各项方针政策。

(2)制订铁路旅客运输发展规划,不断开辟、拓宽客运市场,建立和完善适应经济发展的铁路客运网。

(3)充分发挥现有的交通设施作用,合理配置运力,千方百计提高客运交通总供给。

(4)为旅客服务,对旅客负责,以旅客需求为导向,积极开展营销活动,努力提高客运服务质量,做到想旅客所想,急旅客所急,帮旅客所需,以保证优质服务。

(5)加强科学管理,提高经营水平,在搞好旅行服务的前提下,提高客运企业的经济效益。

(6)根据党和国家在一定时期的中心工作以及国民经济发展的要求,完成各种临时性的紧急任务。

(7)加强对客运职工的业务技术培训及思想政治工作,不断提高职工素质和企业整体素质,为实现铁路旅客运输系统的现代化而努力创造条件。

总之,铁路客运企业要在党的方针、政策指引下,根据铁路客运市场经济的发展规律,以旅客需求为中心,服从并服务于国民经济可持续发展战略的需要,从基本国情出发,以运输市场的需要为依据,优化运输体系结构,合理配置资源。依靠科技进步,提高劳动者素质,加快铁路客运事业的发展,满足全体国民出行的需求。

### 四、铁路旅客运输工作的原则

我国是社会主义国家,社会主义的生产目的是服从整个社会和人民的共同利益,满足人民不断增长的物质文化生活的需要。铁路旅客运输为了保证质量,良好地、高效率地完成各项任务,必须遵循以下几项原则:

(1)必须认真执行党和国家的各项方针政策,确保重点运输,安全、迅速、顺利地运送旅客和行李、包裹到达目的地,并保证各种运输方式之间有良好的配合。为实现我国工业、农业、国防及科学现代化服务。

(2)保证运输安全是铁路运输最重要的指标之一。为此,要切实遵守各项安全制度,维护运输秩序,确保铁路旅客运输绝对安全。众所周知,整个运输生产过程是上百万人的联合

劳动,在生产实践和作业过程中具有高度的连续性、联动性和准确性。这种联合劳动,是在百分之百的空间、百分之百的时间、百分之百的职工中进行的。这个大联动机在运输生产过程中,哪怕是有一个环节、一道工序出现纰漏,都可能导致车毁人亡、中断运输生产的后果。可见,安全是铁路运输这个大系统得以稳定正常运作的必要条件。为了确保安全,必须做到:教育每个职工发扬“人民铁路为人民”的光荣传统,模范遵章守纪,顾全大局,在任何情况下都要把保证铁路畅通、安全作为自己的职责;维护好站车秩序,做好危险品的查堵工作,并对所有用于旅客运输的设备定期检查、维修,确保旅客出行安全,行车安全要落实围绕旅客列车事故的一系列措施和办法,使旅客列车平安进、出站,安全过区间,最大限度地消灭旅客列车行车事故。铁路的安全系数较其他交通工具高,这是社会公认的,所以,应该继续保持并进一步做好。

(3)提高旅客列车运行速度。提高旅客列车运行速度,是提高客运服务质量的新标志,是铁路发展的大趋势,也是广大旅客的迫切要求。随着经济发展和生活水平的提高及生活节奏的加快,人们的时间观念增强了。速度成了选择客运交通方式的重要指标,它将是今后不同客运交通方式在竞争中决定成败的关键,同时也是有效地加速机车车辆周转、提高运输能力和降低运输成本的重要手段。为了满足旅客对缩短旅行时间的要求,我国旅客列车运行速度必须要有较大的提高,应采用因地制宜、区别对待、普遍提高与重点突破相结合的方针,用不同的方式加以解决。

(4)以满足旅客需求为中心,不断转变服务理念,不断完善服务设施,落实服务标准,规范服务行为,为广大旅客提供安全、快捷、方便、准时、舒适的旅行服务。

(5)和谐服务管理。铁路旅客运输系统整体性强,为了给旅客营造舒适安逸的旅行空间,尽可能地实现一体化服务,要树立大服务理念,把旅客的旅行过程打造成一个完整的、规范化的服务链,全面提升服务水平,让旅客真正享受和谐服务,一路都有愉悦的好心情。

(6)服务创新原则。以提高客运产品质量为中心,做到文明服务、适需服务。服务不能仅停留在微笑服务、礼貌当先、标准化作业的水平上,而要在深层次的服务上下工夫,要依靠科技与创新来提高服务质量,不断在客运服务的内涵和外延上加以拓展。如开展商务化、信息化和代理化服务等,用不断创新去满足旅客不断变化的服务需求。

(7)加强系统管理。铁路旅客运输系统构成是多元化的,要使有限的人力、物力、财力充分发挥作用并提高效率,必须加强系统管理,使系统各部门能协调配合,把旅客的流动过程作为一个系统来组织,使旅客旅行省心、省力、省事、便捷。

为完成上述旅客运输任务及满足上述工作原则,必须遵守国务院铁路运输主管部门制定的《铁路旅客运输规程》、《铁路客运用价规则》、《铁路旅客运输办理细则》及《铁路旅客运输管理规则》。上述客运规章是搞好铁路客运工作的准绳,全体客运员工都应该努力学习,深刻理解,认真执行。

## 五、我国高速铁路发展概况

高速铁路代表了当代世界铁路发展的大趋势,是20世纪交通运输发展的重大成就,是人类智慧的结晶和共同财富。我国作为一个地域广阔、人口众多、能源资源相对匮乏、环境保护任务繁重的发展中国家,大力发展高速铁路,对于推动国民经济又好又快发展、解决长



期困扰我们的铁路运能不足、舒适度不高、难以满足人们出行需要等问题来说,可谓是一个明智选择。自1997年开始,我国先后进行了六次旅客列车大提速,并为发展高速铁路积极进行各项技术准备。2004年开始引进国外高速铁路相关技术,在对国外高速铁路的引进、吸收、消化、创新、再研发的基础上,仅用短短5年多的时间就走完了国外长达30年甚至半个世纪的发展历程。经过不断学习、研发、创新,到目前为止,我国已经系统掌握了时速350km动车组及控制系统的生产研发等成套技术,从而使我国不仅全面掌握了高速铁路的最新技术,且高速铁路的建设和运用技术达到国际领先水平。

“十一五”期间,在世界金融危机的形势下,我国加大了对发展高速铁路等基础设施建设的投入,不仅使我国宏观经济保持了稳步增长,且使我国高速铁路无论是技术发展还是在开工建设、投入运营的里程方面,都处于世界领先地位。尤其是2010年10月26日,在沪杭高速铁路运营线上取得了时速418km的试验速度,再次刷新了世界铁路运营线上最高运行时速的纪录。截至2010年底,我国高速铁路营业里程已经突破7400km,位居世界第一位。在建规模近1万km,已成为世界上高速铁路发展最快、系统技术最全、集成能力最强、运营里程最长、运营速度最高、在建规模最大的国家。

2004年1月,国务院通过了《中长期铁路网规划》,确定了到2020年将建设客车速度目标值达到200km/h及以上的客运专线12万km以上,如图0-1所示。具体建设内容如下:

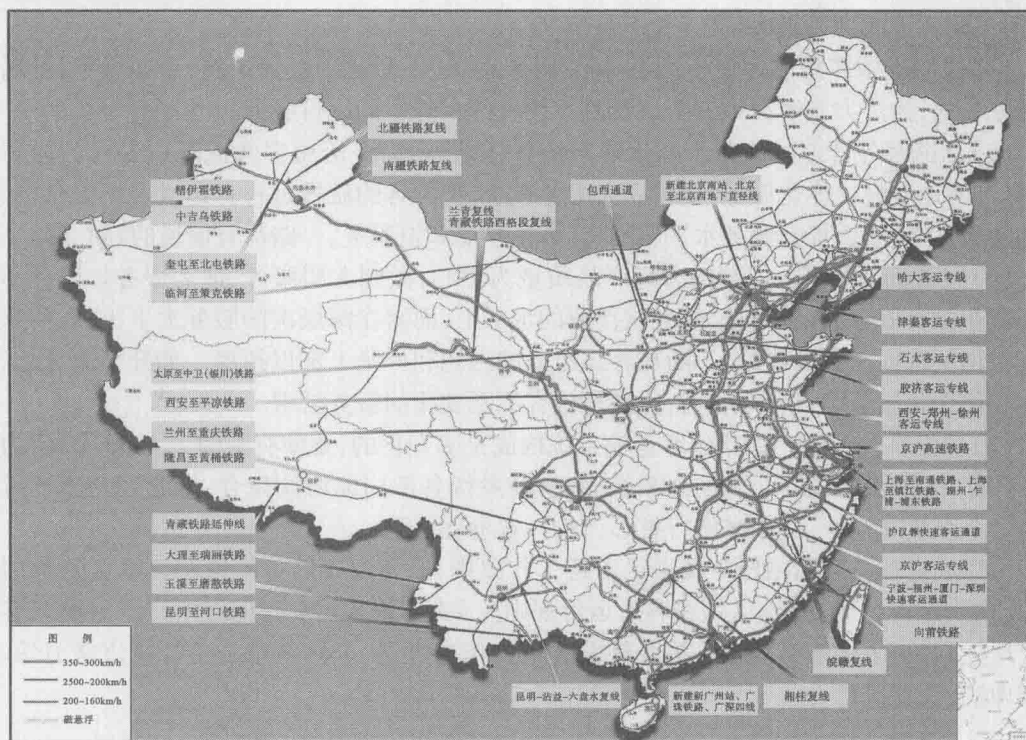


图0-1 中长期铁路网规划图

### 1. “四纵”客运专线

- (1) 北京—上海客运专线,贯通京津至长江三角洲东部沿海经济发达地区。
- (2) 北京—武汉—广州—深圳客运专线,连接华北和华南地区。

- (3) 北京—沈阳—哈尔滨(大连)客运专线,连接东北和关内地区。
- (4) 杭州—宁波—福州—深圳客运专线,连接长江、珠江三角洲和东南沿海地区。

## 2. “四横”客运专线

- (1) 徐州—郑州—兰州客运专线,连接西北和华东地区。
- (2) 杭州—南昌—长沙客运专线,连接华中和华东地区。
- (3) 青岛—石家庄—太原客运专线,连接华北和华东地区。
- (4) 南京—武汉—重庆—成都客运专线,连接西南和华东地区。

## 3. 三个城际客运系统

环渤海地区、长江三角洲地区、珠江三角洲地区城际客运系统,覆盖区域内主要城镇,届时,我国铁路运营里程将达到 12 万 km 以上。将建成“四纵四横”高速铁路网,它将遍布全国各主要经济区域和大中城市,其运营里程将超过目前世界各国高速铁路运营里程的总和。其中“四纵”共 18 条子线路,分别连接环渤海和长江三角洲、华北和华南地区、东北和关内地区、长江、珠江三角洲和东南沿海地区。“四横”共 15 条子线路,分别连接西北和华东地区、西南、华中和华东地区、华北和华东地区、西南和华东地区。

目前,京津唐地区、长江三角洲地区、珠江三角洲地区已经成为主导中国科技、经济、文化发展,参与国际竞争的大城市群。未来中国的科技、经济和文化发展的前沿将会越来越向各个大城市区进行集聚。三大城市群将在不久的将来成为具有巨大影响力的科技、经济和文化区域。

我国高速铁路网的发展目标是:到 21 世纪中叶,建成以北京、上海、武汉、广州为中心,连接绝大部分目前人口在 100 万以上的城市和省会城市的高速铁路网;进一步拓展四大中心城市的“朝发夕至”和“一日到达圈”,实现 1000km 以内朝发夕至,3000km 以内夕发朝至,5000km 以内一日到达,高速铁路相连的中心城市间均可实现夕发朝至,运输能力和运输质量全面适应我国 2050 年基本实现现代化经济和社会文明发展的需要。

# 项目一 发售车票

## ★ 知识重点

1. 旅客票价、行包运价的制定原理。
2. 特定运价及客运杂费的核收规定。
3. 车票的作用和分类。
4. 车票的发售规定。

## ★ 项目任务

1. 运用《客运里程表》、《旅客票价表》确定旅客票价。
2. 运用《客运里程表》、《行包运价表》确定行包运价。
3. 运用《客运里程表》、《旅客票价表》办理包车手续。
4. 各种车票的发售方法。
5. 退票的处理方法。

## ★ 项目准备

1. 参考资料:《铁路旅客运输规程》、《铁路客运运价规则》、《铁路旅客运输办理细则》、《铁路旅客运输管理规则》、《铁路客运运价里程表》、《行包运价表》、客运接算站示意图、全国铁路局管辖线路示意图、《客运规章汇编》。
2. 所需票据、表报:软纸票、代用票、客运运价杂费收据、退票报销凭证。
3. 所需设备:模拟电子售票机、计算器(算盘)、剪刀。



## 理论知识

### 单元一 铁路客运运价

国家铁路客运运价包括旅客票价和行李、包裹运价。客运运价与客运杂费构成全部运输费用。国家铁路的旅客票价率及行包运价率由国务院铁路主管部门拟定,报国务院批准。客运杂费由国务院铁路主管部门规定。

#### 一、旅客票价

铁路旅客票价,是指铁路旅客运输产品的销售价格。旅客票价的高低,对旅客客流、乘车座别以及客运量在各种运输方式之间的分配,都有一定的影响。在确定旅客票价时,必须考虑人民生活水平,妥善处理国家积累与照顾人民生活需要的关系,以及各种运输工具的合

理利用。

### (一) 旅客票价分类

旅客票价根据列车种类、车辆类型、设备条件、客票的使用期间以及减收票价的有关规定,分为两大类:一是客票票价,包括硬座、软座客票票价;一是附加票票价,包括加快、卧铺、空调票票价。

### (二) 旅客票价的构成要素

#### 1. 基本票价率与票价比例关系

旅客票价以硬座客票票价率为基础。硬座客票票价率是决定全部旅客票价水平最重要的因素。其他各种票价均以它为基准按照旅客运输成本和各列车等级的合理分工制定其相应的票价率。

国家铁路的旅客票价率在国务院批准的价格内,经国家物价主管部门同意,国务院铁路主管部门可根据运输市场的需求浮动价格;对铁路局管内运行的票价,铁路局可根据情况自行浮动。

现行硬座客票票价率为 0.05861 元/(人·km),各种旅客票价率的比例关系见表 1-1 所示。

各种旅客票价率和比例关系

表 1-1

票 种				票价率[元(人·km)]	比 例(%)	
基本 票价	硬 座			0.05861	100	
	软 座			0.11722	200	
加 快 票	加 快 票	普 快		0.011722	20	
		快 速		按普快票价 2 倍计算		
附 加 票	空 调 票			0.01465	25	
	卧 铺 票	硬 卧	开 放 式	上 铺	0.06447	110
				中 铺	0.07033	120
				下 铺	0.07619	130
		包 房 式	上 铺	按开放式硬卧中铺票价另加 30% 计算		
			下 铺	按开放式硬卧下铺票价另加 30% 计算		
		软 卧	上 铺	0.10257	175	
	下 铺		0.11429	195		
	高 级 软 卧	上 铺	0.12308	210		
		下 铺	0.13480	230		

#### 2. 旅客票价里程区段

计算旅客票价时,并不是完全按运输里程一一计算的,而是将运输里程分为若干区段,对同一里程区段,按照每一小区段的中间里程核收同一票价。现行旅客票价里程区段的划分见表 1-2 所示。

计算旅客票价,除实行票价区段外,同时应考虑运输成本及分流的问题,对票价的计算规定了起码里程:客票为 20km;空调票为 20km;加快票为 100km;卧铺票为 400km;特殊区段





另有规定者除外。

旅客票价里程区段

表 1-2

里程区段(km)	每小区段里程(km)	区段数	里程区段(km)	每小区段里程(km)	区段数
1~200	10	19	1601~2200	60	10
201~400	20	10	2201~2900	70	10
401~700	30	10	2901~3700	80	10
701~1100	40	10	3701~4600	90	10
1101~1600	50	10	4601及以上	100	

### 3. 递远递减率

由于运输成本随运距增加而相应降低,旅客票价采取递远递减的办法计算,以减轻长途旅客的经济负担。

旅客票价从 201km 起实行递远递减。现行各里程区段的递远递减率和递减票价率(以硬座票价为例)如表 1-3 所示。

旅客票价递减率和递减票价率

表 1-3

区段(km)	递远递减率(%)	票价率(元/人·km)	各区段全程票价	区段累计
1~200	0	0.05861	11.722	
201~500	10	0.052749	15.8247	27.5467
501~1000	20	0.046888	23.444	50.9907
1001~1500	30	0.041027	20.5135	71.5042
1501~2500	40	0.035166	35.166	106.6702
2501以上	50	0.029305		

### (三) 旅客票价的确定

旅客票价是以每人每千米的票价率为基础,按照旅客旅行的距离和不同的列车设备条件,采取递远递减的办法确定。具体票价以国务院铁路主管部门公布的票价表为准。

国家铁路的旅客票价,以 5 角为计算单位,不足 5 角的尾数按 2.5 角以下舍去、2.5 角及以上进为 5 角处理。国家铁路的行李、包裹运价及客运杂费的尾数保留至角。对浮动票价应分别按票种处理尾数。

### (四) 《旅客票价表》的运用

车站发售车票时,通常是通过计算机发售车票,遇到特殊情况,则根据发、到站间客运运价里程依据《旅客票价表》进行计算。

旅客票价表的查找步骤如下所述。

#### 1. 客运运价里程的确定

计算运价所应用的里程,称为运价里程,它是计算客运运价的依据。运价里程分为客运运价里程和货运运价里程。全路的客运运价里程由《铁路客运运价里程表》公布,它是《铁路旅客运输规程》的组成部分,是用以计算旅客票价及行李、包裹运价里程的依据,也是用以查找和确认车站有无营业办理限制的依据。

《铁路客运运价里程表》中所载入的客运营业站,均为国家铁路的正式客运营业站,与国